

## 몬트리올 협약상 국제항공화물운송에 관한 연구\*

- 항공화물운송장과 항공운송인의 책임을 중심으로 -

이 강 빈\*\*

---

### I. 서 론

### II. 국제항공운송에 관한 몬트리올 협약의 구성

### III. 항공화물운송장의 작성 교부 및 효력

### IV. 항공화물운송인의 책임체제 및 손해배상청구

### V. 결 론

---

주제어 : 몬트리올 협약, 바르샤바 협약, 바르샤바 체제, 항공운송인,  
항공화물운송장, 송하인, 책임체제, 책임제한, 손해배상청구

## I. 서 론

국제항공운송에 관한 규칙의 통일을 위한 최초의 국제협약으로서 바르샤바  
협약(Warsaw Convention)이 1929년에 채택되었고, 그 후 1955년에 헤이그

---

\* 이 논문은 제44회 한국무역상무학회 산학협동 동계세미나(2010. 12. 10)에서 발표한 논문을 수정 보완한 것임.

\*\* 상지대학교 무역학과 교수

의정서(Hague Protocol)에 의해 개정되었으며, 또다시 1999년에 바르샤바 협약을 현대화 및 통합화한 몬트리올 협약(Montreal Convention)이 채택되어 2003년 11월 4일 발효되었다. 한편 우리나라는 2007년 9월 20일에 몬트리올 협약에 82번째로 가입하여 2007년 12월 29일자로 발효되었다. 따라서 몬트리올 협약은 우리나라와 다른 몬트리올 협약의 체약국 간의 국제항공운송에 적용되고 있다.

이러한 몬트리올 협약은 여객, 수하물 및 화물의 국제운송에 적용되고 있으며, 특히 몬트리올 협약 제2장에서 여객, 수하물 및 화물의 운송에 관한 증서와 당사자의 의무, 제3장에서 운송인의 책임 및 손해배상의 범위, 제5장에서 계약운송인 이외의 자에 의한 항공운송 등에 관하여 규정하고 있다.

항공화물의 운송은 항공운송인과 송하인 사이에 화물의 출발지 공항에서 목적지 공항까지의 운송을 목적으로 운송계약을 체결함으로써 이루어지며, 이러한 항공화물운송계약은 요식계약이 아니지만 실제에 있어서는 일정한 양식의 항공화물운송장(Air Waybill)이라는 운송 증서가 작성 교부된다. 몬트리올 협약에 의하면, 원칙적으로 항공화물운송장은 송하인이 작성하여 화물과 함께 항공운송인에게 교부되어야 하며, 송하인의 청구가 있는 때에는 항공운송인이 항공화물운송장을 작성하도록 되어 있다.

몬트리올 협약에 의하면, 항공운송인은 화물의 파괴, 멸실 또는 손상으로 인하여 입은 손해에 대하여 그 손해의 원인이 되었던 사실이 항공운송 중에 발생되었다는 것을 유일한 조건으로 하여 책임을 부담한다. 또한 화물의 항공운송 중 연착으로 인한 손해에 대하여 책임을 부담하되, 다만 운송인 자신 또는 그 고용인 및 대리인이 손해를 피하기 위해 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다했다는 사실 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명한 경우에는 책임을 부담하지 않는다.

본 연구의 목적은 몬트리올 협약 상 항공화물운송장과 항공화물운송인의 책임에 관한 고찰을 통하여 항공화물운송인과 화주 간에 항공화물운송을 둘러싼 분쟁의 사전 예방과 신속한 해결을 도모하고, 항공화물운송산업의 발전에 기여하는데 있다.

본 연구에서는 몬트리올 협약 상 국제항공화물운송에 관한 규정 가운데 특히 항공화물운송장과 항공운송인의 책임에 관한 규정 및 바르샤바 협약 상의 관련규정, 국제해상화물운송협약 및 국제도로화물운송협약 상의 관련규정 그리고

국내 및 외국 법원의 판례를 중심으로 항공화물운송장의 작성 교부 및 효력에 관하여 그리고 항공운송인의 책임체제 및 손해배상청구에 관하여 고찰하고자 한다.

본 연구와 관련된 선행연구로는 최종현(2008)의 연구에서 몬트리올 협약 상 항공화물운송인의 책임에 관하여 해상화물운송협약 및 도로화물운송협약 상의 운송인의 책임과 비교 고찰하고 있으며,<sup>1)</sup> 김영기(2009)의 연구에서 항공화물운송인의 책임에 관하여 법무부가 작성하여 현재 국회에서 심의 중인 상법 일부 개정법률안 제6편 항공운송편의 관련규정을 몬트리올 협약 등 국제협약과 비교 고찰하여 상법 항공운송편 제정안의 개선점을 제시하고 있다.<sup>2)</sup> 상기 선행 연구내용과 본 연구내용과의 차이점은 최종현의 연구에서는 몬트리올 협약 상 항공화물운송인의 책임에 관하여 다른 국제화물운송협약 즉 해상화물운송에 관한 1968년 헤이그 비스비 규칙(Hague-Visby Rules 1968) 및 2008년 채택된 UNCITRAL 국제해상화물운송협약(Convention on Contracts for International Carriage of Goods wholly or Partly by Sea 2008) 그리고 도로화물운송에 관한 1978년 개정 국제도로화물운송협약(Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods: CMR 1978) 상의 운송인의 책임과 비교 고찰하고 있는 반면에, 본 연구에서는 몬트리올 협약 상 항공운송인의 책임뿐만 아니라 운송증서인 항공화물운송장에 관하여도 고찰하고 있고, 운송인의 책임에 관하여 몬트리올 협약과 다른 국제화물운송협약을 비교 고찰하고 있는 점이 다르다. 또한 김영기의 연구에서는 상법 일부 개정법률안 항공운송편 상의 항공화물운송인의 책임에 관하여 몬트리올 협약 상의 항공화물운송인의 책임과 비교 고찰하고 있는 반면에, 본 연구에서는 몬트리올 협약 상 항공화물운송인의 책임뿐만 아니라 운송증서인 항공화물운송장에 관하여도 고찰하고 있고, 운송인의 책임에 관하여 몬트리올 협약과 다른 국제화물운송협약을 비교 고찰하고 있는 점이 다르다.

1) 최종현, “몬트리올 협약상 항공화물운송인의 책임-해상운송 및 도로운송 조약과의 비교 법적 고찰”, 『국제거래법연구』 제17권 제2호, 국제거래법학회, 2008. 12.

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

## II. 국제항공운송에 관한 몬트리올 협약의 구성

### 1. 바르샤바 체제의 구성

항공운송에 관한 규칙의 통일을 위한 최초의 국제협약으로서 바르샤바 협약(Warsaw Convention)이 1929년 12월 12일에 채택되었으며,<sup>3)</sup> 이 협약은 여객, 수하물 및 화물의 손해에 대한 항공운송인의 책임원칙을 정하고 있다. 그 후 바르샤바 협약을 개정하는 헤이그의정서(Hague Protocol)가 1955년 9월 28일 채택되었다.<sup>4)</sup>

바르샤바 협약이 채택된 이후 그동안 바르샤바 협약을 현대화하고 최신화하기 위한 진척의 부진으로 항공운송인들과 정부들에게 커다란 불만을 야기시켜 왔으며, 마침내 1999년 5월에 바르샤바 협약을 최신화하기 위한 회의가 캐나다 몬트리올에서 국제민간항공기구(ICAO)에 의해 소집되어 동년 5월 28일 신 바르샤바 협약 즉 몬트리올 협약(Montreal Convention)<sup>5)</sup>이 채택 서명되었고, 2003년 11월 4일 발효되었다.<sup>6)</sup>

새로이 채택된 몬트리올 협약은 본질적으로 1929년 바르샤바 협약, 1955년 헤이그 의정서(Hague Protocol), 1966년 과달라하라 협약 (Guadalajara Convention), 1966년 몬트리올 협정(Montreal Agreement), 1971년 과테말라 의정서(Guatemala City Protocol), 1975년 몬트리올 추가의정서 제1, 2, 3, 4(Montreal Additional Protocols No. 1, 2, 3, 4) 및 1996년 국제항공운송협회 항공사 간 협정(IATA Inter-carrier Agreement) 등을 통합한 것이다.

국제항공운송에 관한 1929년 바르샤바 협약(1933. 2. 13 발효)을 비롯하여 이를 개정 보완하고 있는 1955년 헤이그 의정서(1963. 8. 1 발효), 1961년 과달라하라 협약(1964. 5. 1 발효), 1966년 몬트리올 협정(1966. 5. 16 발효),

---

3) 2010년 12월말 현재 바르샤바 협약 가입국은 152개국이며, 우리나라는 가입하지 않았다.

4) 2010년 12월말 현재 헤이그 의정서 가입국은 137개국이며, 우리나라는 1967년 10월 11일 가입하였다.

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

6) 2010년 12월말 현재 몬트리올 협약 가입국은 100개국이다.

1971년 과테말라 의정서(미발효), 1975년 몬트리올 추가의정서(추가의정서 제 1: 1966. 2. 15 발효, 추가의정서 제2: 1996. 2. 15 발효, 추가의정서 제3: 미 발효, 추가의정서 제4: 1998. 6. 14 발효), 1996년 국제항공운송협회 항공사 간 협정(1996. 5 발효) 및 1999년 몬트리올 협약(2003. 11. 4 발효)을 총칭하여 바르샤바 체제(Warsaw System)라고 한다.

## 2. 몬트리올 협약의 구성

몬트리올 협약은 국제항공운송에 있어서 통일된 운송인의 책임제도를 규정하는 단일 협약문서를 새로 만들어내기 위한 시도로서 바르샤바 체제의 각 협약문서들의 규정들을 수용하고 있다. 또한 몬트리올 협약은 바르샤바 협약의 기본구조를 유지하고 있으면서 국제항공사법의 통일을 재정립하는데 성공하였다.

몬트리올 협약 전문(Preamble)은 3가지 기본원칙 즉 현대화 및 통합화의 필요, 새로운 여객운송 책임을 위한 기본요소 및 국제항공운송 사업의 질서 정연한 발전의 바람직함 등을 구체화하고 있다. 무엇보다도 몬트리올 협약의 가장 중요한 요소는 운송인들이 무한책임(Unlimited Liability)의 위험을 부담해야 한다는 원칙이며, 또한 명백하게 운송인들의 보호가 소비자의 보호로 변화되었다는 점이다.<sup>7)</sup>

몬트리올 협약은 전문, 7개 장 및 57개 조문으로 구성되어 있으며, 제1장 총칙(제1조~제2조) 제2장 여객, 수하물 및 화물의 운송에 관한 증서와 당사자의 의무(제3조~제16조), 제3장 운송인의 책임 및 손해배상의 범위(제17조~제37조), 제4장 복합운송(제38조), 제5장 계약운송인 이외의 자에 의한 항공운송(제39조~제48조), 제6장 기타규정(제49조~제52조), 제7장 최종조항(제53조~제57조) 등에 관하여 규정하고 있다.

몬트리올 협약 제1조에서 협약의 적용범위를 다음과 같이 규정하고 있다. 즉 몬트리올 협약은 항공기에 의하여 유상으로 운송되는 사람, 수하물 또는 화물의 모든 국제운송에 적용되며 또한 항공운송기업에 의하여 무상으로 행하

---

7) Diederiks-Verschuur, I.H.Ph., *An Introduction to Air Law*, 7th edition, Kluwer Law International, 2006, p.115.

여지는 운송에도 똑같이 적용된다(동 협약 제1조 제1항). 그러나 우편물의 운송에는 적용되지 않는다(동 협약 제2조 제2항).

여기서 국제운송이라 함은 당사자 간의 약정에 의하면, 운송의 중단 또는 환적이 있느냐 없느냐를 불문하고 출발지 및 도착지가 2개의 당사국의 영토 내에 있는 운송 또는 출발지 및 도착지가 단일의 당사국의 영토 내에 있고 더욱이 합의된 예정 기항지가 본 협약의 당사국에 있느냐 없느냐를 묻지 않고 다른 어떤 국가의 영토 내에 있는 운송을 말한다. 단일의 당사국의 영토 내의 두 지점 간의 운송이 다른 어떤 국가의 영토 내에 합의된 예정 기항지가 없는 것은 국제운송이 아니다(동 협약 제1조 제2항).

2인 이상의 순차운송인에 의한 운송은 당사자가 단일운송으로 취급하였을 때에 단일의 계약형식에 의하거나 일련의 계약형식에 의하거나를 불문하고 본 협약의 적용상 불가분의 운송으로 간주되며, 단지 단일의 계약이나 일련의 계약이 동일국의 영토 내에서 전부 이행된다는 이유 때문에 국제적 성질이 상실되지 않는다(동 협약 제1조 제3항).

본 협약은 계약운송인이외의 실제운송인에 의한 운송에도 적용된다(동 협약 제1조 제4항).

### III. 항공화물운송장의 작성 교부 및 효력

#### 1. 항공화물운송장의 작성 교부

##### 1) 항공화물운송장의 교부

몬트리올 협약 제4조 제1항에 의하면, 항공화물의 운송에 관하여 항공화물운송장을 교부하여야 한다. 또한 몬트리올 협약 제8조 (a)에 의하면, 1개 이상의 짐 꾸러미가 있는 경우, 화물의 운송인은 송하인에게 개별적인 항공화물운송장을 작성하여 줄 것을 청구할 권리를 가진다.

몬트리올 협약 제4조 제2항에 의하면, 행해질 운송기록을 보존하는 다른 수단으로 항공운송장의 교부를 대체할 수 있다. 다른 수단이 이용되는 경우, 송하인의 요청이 있는 경우 운송인은 화물을 식별할 수 있는 화물수령증을 송하인에게 교부하여야 하며 다른 수단에 의해 보존되는 기록에 포함된 정보에 접

근할 수 있도록 하여야 한다.

이 규정은 전통적인 항공화물운송장에 대체하여 다른 수단 즉 전자항공화물운송장의 교부가 가능함을 규정하고 있는데, 이 경우 송하인은 그의 요청에 의해 화물을 식별할 수 있는 화물수령증을 교부받고 전자기록 정보에 접근할 수 있는 권리를 가진다.<sup>8)</sup>

이와 같이 몬트리올 협약은 항공화물운송장의 교부를 요구하고 있으나, 누구에게 그것을 교부할 것인가에 관하여는 언급이 없다. 바르샤바 원 협약은 운송인이 송하인에게 항공화물운송장을 작성하여 자기에게 교부할 것을 요구할 권리를 가진다 라고 규정함으로써,<sup>9)</sup> 몬트리올 협약보다 더욱 상세한 규정을 두고 있다. 그러나 몬트리올 협약은 오직 항공화물운송장은 교부되어야 한다 라고 요구하고 있다. 추측건대 항공화물운송장은 여전히 송하인에 의하여 작성되어 운송인에게 교부되어야 한다고 해석된다.<sup>10)</sup>

몬트리올 협약에 의하면, 항공화물운송장은 송하인이 작성하여 교부하도록 규정하고 있으나, 실제로는 송하인이 작성하여 교부하는 경우는 거의 없으며, 항공화물대리점이나 혼재운송인들이 항공회사로부터 항공화물운송장의 용지를 받아 거기에 필요한 사항을 기입하고 화물의 인도를 받은 후 항공회사의 대리인으로 송하인용 원본에 서명하거나 항공회사가 서명하여 송하인에게 교부한다.<sup>11)</sup>

항공회사가 발행하는 Air Waybill과 혼재업자 또는 대리점이 발행하는 Air Waybill을 구분하기 위하여 항공회사가 발행하는 항공화물운송장을 Master Air Waybill (MAWB)이라고 부르며, 혼재업자 또는 대리점이 개별 송하인의 화물에 대하여 발행하는 항공화물운송장을 House Air Waybill (HAWB)이라고 부른다.

우리 대법원 판례에 의하면, 송하인이 항공운송주선인에게 운송을 의뢰하는

8) 김종복, 「신국제항공법」, 한국학술정보(주), 2009, p.272.

9) 바르샤바 협약 제5조 제1항.

10) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999*, McGill University Institute of Air & Space Law, 2005, p.98.

11) 한국복합운송협회, 「항공운송실무」, 2001, p.98.

경우에는 그 운송주선인이 항공운송인의 지위에서 송하인용의 혼재항공화물운송장(House Air Waybill)을 작성 교부하게 되며, 그 혼재화물이 항공사에 인도될 때 그 운송주선인은 송하인의 지위에 서서 항공회사로부터 항공화물운송장(Master Air Waybill)을 작성 교부받게 되는 것이다 라고 하여 운송주선인이 운송인의 지위에서 항공화물운송장을 발행한다고 판시하였다.<sup>12)</sup>

## 2) 항공화물운송장의 서식

몬트리올 협약 제7조 제1항 내지 제3항에 의하면, 항공화물운송장은 송하인에 의하여 원본 3통이 작성된다. 제1의 원본에는 “운송인용” 이라고 기재하고 송하인이 서명한다. 제2의 원본에는 “수하인용” 이라고 기재하고 송하인 및 운송인이 서명한다. 제3의 원본에는 운송인이 서명하고 화물을 인수받은 후 송하인에게 그것을 인도한다. 여기서 운송인의 서명 및 송하인의 서명은 인쇄 또는 날인하여도 된다.

몬트리올 협약 제7조 제4항에 의하면, 만약 송하인의 청구에 따라 운송인이 항공화물운송장을 작성하였을 경우, 반증이 없는 한 운송인은 송하인을 대신하여 그렇게 한 것으로 간주한다.

바르샤바 원 협약은 항공화물운송장은 송하인이 원본 3통을 작성하여 물품과 함께 교부되어야 한다고 규정하고 있다.<sup>13)</sup> 그러나 몬트리올 협약은 항공화물운송장이 물품과 함께 교부되어야 한다는 요건을 삭제하고 있다. 이러한 변경은 항공화물운송장의 작성완료 이전에 항공화물의 적재를 시작하는 것을 가능하게 하고 있다.<sup>14)</sup>

독일 법원 판례에 의하면, 항공화물운송장의 수하인용 제2원본을 화물과 함께 송부하지 아니하고 송하인에게 교부한 경우, 운송인은 송하인이 그것을 이용하여 저지른 사기행위에 대하여 수하인에게 책임을 져야 한다 라고 판시하였다.<sup>15)</sup>

바르샤바 원 협약에 운송인은 물품의 인수 시에 서명하여야 한다는 요건이

12) 대법원 1995. 6. 13. 선고 92다19293 판결.

13) 바르샤바 협약 제6조 제1항.

14) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, pp.107~108.

15) Supreme Court, Germany(Fed. R.), 19 March 1976 : 1977 ZLW 79.

있었으나,<sup>16)</sup> 이 요건은 헤이그 의정서에서 운송인은 항공기에 화물을 적재하기 이전에 서명하여야 한다 라고 변경되었으며,<sup>17)</sup> 이러한 요건은 몬트리올 협약에서 삭제되었다.

우리 대법원 판례에 의하면, 제5차 개정 신용장통일규칙 제27조 a항 I호에 의거 신용장에서 항공운송서류를 요구한 경우에는 은행은 신용장에 별도로 명시하고 있지 않는 한, 그 명칭에 관계없이 문면 상 운송인의 이름이 표시되고 운송인 또는 대리인이 서명하거나 기타 다른 방식으로 인증한 서면을 수리하여야 하며, 운송인의 모든 서명 또는 인증에는 반드시 운송인이라는 확인이 있어야 하고, 운송인을 대신하여 서명하거나 인증한 대리인은 반드시 운송인의 명칭과 자격도 명시하여야 한다고 규정하고 있는 바, 신용장에서 항공화물운송장의 제시를 요구하고 있는 경우, 신용장 개설은행은 위 규정에서 정한 요건을 충족하는 서류만을 신용장 조건에 합치하는 서류로서 수리하여야 하고, 항공화물운송장이 위와 같은 요건을 충족하고 있는지 여부는 신용장 관련 다른 서류의 기재를 참고하지 아니하고 해당 항공화물운송장의 문언만을 기준으로 하여 형식적으로 엄격하게 판단하여야 한다. 그런데 신용장에 따라 제시된 항공화물운송장의 발행인 란에 운송인으로 기재된 자가 운송인의 대리인으로서 서명함으로써, 항공화물운송장의 문언만으로는 그 항공화물운송장이 운송인에 의하여 서명 발행되었는지, 운송인의 대리인에 의하여 서명 발행되었는지 신용장 개설은행의 입장에서 판단하기 어려운 경우, 항공운송서류에 관한 신용장통일규칙 제27조 a항 I호의 요건을 충족하는 항공화물운송장이 신용장 개설은행에 적법하게 제시되었다고 볼 수 없다고 판시하였다.<sup>18)</sup>

### 3) 항공화물운송장의 기재사항

몬트리올 협약 제5조에 의하면, 항공화물운송장에는 ① 출발지 및 도착지의 표시, ② 출발지 및 도착지가 단일의 당사국 영역 내에 있거나 하나 또는 그 이상의 약정 기항지가 다른 국가의 영역 내에 있을 경우에는 최소한 한곳의 그러한 기항지의 표시, ③ 적송품의 중량의 표시 등을 기재하여야 한다.

16) 바르샤바 협약 제6조 제3항.

17) 헤이그 의정서 제5조.

18) 대법원 2007. 5. 10. 선고 2005다57691 판결.

국제항공운송협회(IATA)는 그의 화물서비스 결의편람(Air Cargo Services Resolutions Manual)에서 대부분의 항공산업이 지지하는 지침과 함께 표준 국제 항공화물운송장을 채택하고 있다.<sup>19)</sup>

바르샤바 원 협약은 항공화물운송장에 포함될 것이 요구되는 17가지 항목의 별개의 정보목록을 규정하고 있으나,<sup>20)</sup> 몬트리올 협약은 3가지 항목으로 축소하여 단지 운송경로와 적송품의 중량만을 명시하는 간단한 항공화물운송장으로 대체하고 있다. 여기서 운송경로의 명시는 몬트리올 협약 제1조 제2항의 조건에 의한 국제운송임을 결정하기 위해 필수적이다. 또한 적송품의 중량은 몬트리올 협약 제22조 제3항에 매 킬로그램 당 17SDR로 명시된 운송인의 최대 책임을 결정하기 위해 중요하다.

이에 관한 외국법원의 판례를 보면, Brink's Ltd. v. South African Airways 사건에서 법원은 항공화물운송장에 기항지가 나타나 있는 운항시간표를 명백히 참조토록 함으로써 기항지의 기재요건을 충족하였다는 근거로 운송인이 항공화물운송장에 기항지의 기재를 이행하지 않은데 대하여 책임을 지우지 않았다.<sup>21)</sup>

## 2. 항공화물운송장의 효력

### 1) 항공화물운송장 요건의 불 준수 시 효력

몬트리올 협약 제9조에 의하면, 동 협약 제4조 내지 제8조의 규정을 준수하지 아니하는 경우 운송계약의 존재 또는 효력에 영향을 미치지 아니하며, 그럼에도 불구하고 책임제한에 관한 규정을 포함한 이 협약의 규정들이 적용된다.

이 규정은 운송인이 일정한 기재사항 즉 ① 항공화물운송장의 작성일자 및 장소, ② 출발지 및 도착지, ③ 예정 기항지, ④ 송하인의 성명 및 주소, ⑤

19) IATA 표준국제항공화물운송장은 1981년에 최초 개발되었으며, 국내 및 국제항공화물 운송장은 운송약관을 포함하는 이면은 크게 다를지라도 표면은 본질적으로 동일하다 : Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.99.

20) 바르샤바 협약 제8조.

21) Brink's Ltd. v. South African Airways, 93 F. 3d 1022 at 32(2nd Circuit, 1996) : Paul Stephen Dempsey and Michael Milde. *op. cit.*, p.102.

최초의 운송인 및 수하인, ⑥ 물품의 성질, ⑦ 짐 꾸러미의 개수, ⑧ 물품의 중량, 수량, 용적 또는 치수, ⑨ 물품 및 그의 포장의 외관상태 등을 포함하는 적절한 항공화물운송장을 작성하지 않은 경우에 그것에 의해 발생한 책임에 관한 제한을 배제하는 바르샤바 원 협약의 요건<sup>22)</sup>을 크게 변경하고 있다.

이 규정은 더 이상 몬트리올 협약 제4조 내지 제8조의 요건들을 형식화하고 있지 않는데, 그 이유는 이들 요건들의 불 준수에 대한 처벌이 더 이상 없기 때문이다. 그럼에도 불구하고 몬트리올 협약의 다른 곳에는 특정 정보가 항공화물운송장에 포함된다는 것을 운송인이 보장하는 유인들이 있다. 즉 몬트리올 협약 제11조에서 짐 꾸러미의 개수뿐만 아니라 화물의 중량, 크기 및 포장에 관한 항공화물운송장의 기재사항은 반증이 없는 한 기재된 사실에 관한 증거가 된다고 규정하고 있다. 더욱이 몬트리올 협약 제22조 제3항에 의한 책임제한(매 킬로그램 당 17SDR)은 적송품의 중량에 의해 좌우된다. 그러므로 운송인은 적송품의 무게를 측정해 보도록 통보를 잘 받게 되고 각 짐 꾸러미의 중량과 전체 적송품의 중량을 항공화물운송장에 기재할 것이다. 또한 몬트리올 협약 제22조 제4항에 의거 만약 어느 일부 짐 꾸러미의 파괴, 멸실 또는 손상이 항공화물운송장에 포함된 다른 짐 꾸러미의 가액에 영향을 미치는 경우, 그때 전체 적송품의 총중량은 최대 책임제한액을 결정하기 위하여 고려되어야 한다.<sup>23)</sup>

항공화물운송장에 기재하여야 할 사항이 협약에 규정되어 있기는 하지만 그 기재에 흠결이 있더라도 항공화물운송장 자체가 무효가 되는 것이 아니라, 오직 기재의 책임있는 당사자가 그에 따른 불이익을 받는 것에 그친다. 실제로 있어서 대부분의 항공회사는 IATA 표준 항공화물운송장을 이용하고 있지만, 반드시 표준 항공화물운송장을 사용해야 하는 것은 아니며, 표준 항공화물운송장에 수정, 변경을 가하여 사용하더라도 항공화물운송장의 법적 성질은 변하지 않는다.<sup>24)</sup>

항공화물운송장의 작성은 화물운송계약의 성립요건은 아니고 계약에 근거하여 당사자가 항공화물운송장의 교부 또는 수령의 청구권을 취득하는데 불과하

22) 바르샤바 협약 제9조.

23) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, pp.109-110.

24) 최준선, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1987, p.199.

다. 따라서 당사자는 명시 또는 묵시의 특약에 의하여 청구권을 포기할 수 있다. 항공화물운송장의 교부가 없는 경우 또는 있다고 하더라도 부적법한 경우이거나 항공화물운송장을 상실한 경우에도 운송계약의 효력은 하등 방해를 받지 않는다.<sup>25)</sup>

항공화물운송장의 요식증권성에 대하여는 이를 인정하는 견해도 있으나, 원래 운송계약은 불요식의 낙성계약이므로 항공화물운송장의 작성이 항공화물운송계약의 성립요건은 아니다. 그러나 만약 항공화물운송장을 작성한다면 반드시 요식성을 갖추어야 하느냐가 문제될 수 있는 데 그 기재에 흠결이 있더라도 항공화물운송장 자체가 무효가 되는 것은 아니다. 따라서 항공화물운송장은 요식증권이 아니며, 항공화물운송장의 증거증권성을 강조한다면 요식성의 필요도 없다고 할 것이다. 몬트리올 협약에서는 단지 협약의 적용여부와 중량에 의하여 산정되는 책임제한액을 결정하는데 필요한 정보만을 항공화물운송장에 포함하도록 하고 있다.<sup>26)</sup>

## 2) 항공화물운송장 기재사항에 대한 책임

몬트리올 협약 제10조 제2항에 의하면, 송하인은 본인 또는 그의 대리인이 제공한 기재사항의 불비, 부정확 또는 불완전으로 인하여 운송인 또는 운송인이 책임을 부담하는 타인이 입은 모든 손해에 대하여 운송인에게 보상한다. 이 규정은 송하인은 그가 제공한 정보의 결함에 대하여 운송인을 보상할 것을 요구하고 있다.

실무적으로 포워더(Forwarder: 운송주선인)가 송하인을 대신하여 항공화물운송장을 작성하는 경우가 많으며, 이 경우 포워더의 지위가 운송인의 대리인으로도 행위하는 것으로 해석될 여지가 있다. 송하인이 포워더가 운송인의 대리인이라고 주장할 경우 운송인이 책임을 물을 수 있는 상대방이 송하인인지 또는 포워더인지 여부에 대한 분쟁이 발생하여 법률관계가 복잡해질 가능성이 많은 점을 고려하여 운송인, 송하인, 포워더 간의 법률관계를 명확하게 하도록 운송인이 직접 송하인에 책임을 물을 수 있는 규정을 몬트리올 협약 제10조 제2항 후단에 두고 있다.<sup>27)</sup>

25) 김두환, 「국제항공운송법론」, 한국학술정보(주), 2005, p.172.

26) 홍순길·신흥균·김종복, 「신국제항공우주법」, 한국항공대학교 출판부, 2006, p.156.

운송주선인의 도착지 운송취급대리점이 세관에 신고하는 적하목록의 수하인란에 항공화물운송장상의 수하인인 신용장 개설은행이 아니라 실수입자로 기재한 것이 운송취급대리점의 주의의무 위반이 되는가 하는 점이다. 이에 관한 우리 대법원 판례를 보면, 관세행정의 편의와 화물의 신속한 입출고를 위하여 적하목록의 수하인을 항공화물운송장상의 수하인이 아닌 실수입자로 기재하는 것이 보편화되어 있고 보세창고업자들도 이러한 사정을 잘 알고 있으므로 운송취급대리점이 적하목록의 수하인을 신용장 개설은행이 아니라 실수입자로 기재한 것만으로 운송대리점으로서의 주의의무를 위배하여 화물의 무단 반출을 용이하게 한 것이라고 볼 수 없으며, 따라서 운송취급대리점은 항공화물운송장상의 수하인에 대하여 운송계약상의 채무불이행 책임을 지지 아니한다고 판시하였다.<sup>28)</sup>

### 3) 항공화물운송장의 증거력

몬트리올 협약 제11조에 의하면, 항공화물운송장은 반증이 없는 한, 그러한 증서에 언급된 계약의 체결, 화물의 인수 및 운송의 조건에 관한 증거가 된다. 짐 꾸러미의 개수뿐만 아니라 화물의 중량, 크기 및 포장에 관한 항공화물운송장의 기재사항은 반증이 없는 한, 기재된 사실에 관한 증거가 된다. 화물의 수량, 부피 및 상태는 그들이 송하인의 입회하에 점검되고 그 사실을 항공화물운송장에 기재한 경우 또는 화물의 외양에 관한 기재를 한 경우를 제외하고는 운송인에게 불리한 증거를 구성하지 않는다.

이 규정에 따라 화물의 수량, 중량, 부피, 포장 및 상태에 관한 운송증서의 추정적 증거력이 인정되기 때문에 손해배상청구인은 화물의 손해에 대한 운송인의 과실을 입증할 필요가 없다. 송하인은 오직 화물이 양호한 상태로 운송인에게 인도되었다는 것, 화물이 손상된 상태로 도착하였다는 것 또는 전혀 도착하지 않았다는 것, 그리고 손해액 등을 입증할 필요가 없다. 그러나 이것은 예외 없이 절대책임을 의미하는 것은 아니며, 항공운송인이 몬트리올협약 제18조 제2항에 수록된 사실들의 어느 것을 증명하는 경우에 엄격책임으로부터 면제될 수 있다.<sup>29)</sup>

27) 김영기, 전계논문, pp.52~53.

28) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결.

항공화물운송장은 화물을 대표하는 유가증권이 아니라 단순한 증거증권으로서 운송계약의 체결, 화물의 인수 및 운송조건의 추정적 증거를 구성할 뿐이다. 따라서 운송계약의 당사자는 항공화물운송장의 기재가 사실과 다르다는 것을 반증을 들어 주장할 수가 있다. 예를 들면, 항공화물운송장이 작성되었음에도 불구하고 운송계약의 체결이 없었다거나 또는 운송인이 화물을 인수하지 않았다는 것에 관해서, 또는 항공화물운송장에 기재된 화물의 신고가격보다 실제가격이 더 높다는 것에 관해서 반증을 들어 주장할 수 있다.

항공화물운송장은 운송인에 의한 물품 수령의 추정적 증거이기 때문에 운송인의 구내에 있는 동안 물품이 손해를 입는 경우 운송인은 책임을 진다.<sup>30)</sup>

#### 4) 화물의 처분권 행사

몬트리올 협약 제12조 제1항에 의하면, 송하인은 운송계약에 의한 모든 채무를 이행할 책임을 조건으로, 출발공항 또는 도착공항에서 화물을 회수하거나, 운송도중 착륙할 때에 화물을 유치하거나, 최초 지정한 수하인 이외의 자에 대하여 도착지에서 또는 운송도중에 화물을 인도할 것을 요청하거나 또는 출발공항으로 화물을 반송할 것을 청구함으로써 화물을 처분할 권리를 가진다. 송하인은 운송인 또는 다른 송하인을 해하는 방식으로 이러한 처분권을 행사해서는 아니 되며, 이러한 처분권의 행사에 의하여 발생한 어떠한 비용도 변제하여야 한다.

몬트리올 협약 제12조 제3항에 의하면, 운송인은 송하인에게 교부한 항공화물운송장의 제시를 요구하지 아니하고 화물의 처분에 관한 송하인의 지시를 따른 경우, 이로 인하여 항공화물운송장의 정당한 소지인에게 발생한 어떠한 손해에 대하여도 책임을 진다. 다만 송하인에 대한 운송인의 구상권은 침해받지 않는다.

송하인이 화물처분권을 행사하려면 반드시 운송인으로부터 교부받은 송하인용 항공화물운송장을 운송인에게 제시하여야 한다. 따라서 항공화물운송장은 화물처분권 행사에 있어서 자격증권으로서의 기능을 한다. 만일 운송인이 송하

29) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.113.

30) Air France v. Belamich, Courd'Appel de Paris, 9 February 1990 : RFDA 1990 ; Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *op. cit.*, p.114.

인에게 항공화물운송장의 제시를 요구하지 않고 화물을 처분하는 경우 책임을 질 수 있다.

이에 관한 미국법원의 판례를 보면, Philip A. Feinberg Inc. v. Varig, S.A. 사건에서 송하인이 화물의 반송을 요구하였을 때 운송인이 송하인에게 송하인용 항공화물운송장의 회수를 요구하지 않았으므로, 송하인이 화물의 반송을 받은 후 수하인으로부터 받은 신용장에 의거하여 발행한 환어음에 항공화물운송장 또는 기타 필요서류를 첨부하여 은행에 매도(Negotiation)하여 환어음금액(물품대금)을 지급받은 경우 운송인은 수하인의 손해에 대하여 책임을 져야 한다고 판시하였다.<sup>31)</sup>

#### 5) 화물의 도착통지 및 인도

몬트리올 협약 제13조 제2항에 의하면, 운송인은 별도의 약정이 없는 한 화물이 도착하자마자 수하인에게 통지할 의무가 있다. 여기서 도착통지의 상대방은 항공화물운송장에 통지하기로 합의한 수하인과 기타인이다.<sup>32)</sup> 통지는 통상적인 방법으로 발송되며, 이를 수령하지 않거나 수령의 지연에 대하여 운송인은 책임을 지지 않는다.<sup>33)</sup>

우리 대법원 판례에 의하면, 1955년 개정 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 운송취급대리점이 이 약관에 따라 항공화물운송장의 통지처인 실수입자에게 화물도착 사실을 통지한 이상 개정 바르샤바협약에 따른 통지의무를 이행한 것으로서 이와는 별도로 수하인인 원고에게도 화물의 도착을 통지하여야할 의무가 있다고 볼 수 없다고 판시하였다.<sup>34)</sup>

몬트리올 협약 제13조 제1항에 의하면, 수하인은 화물이 도착지에 도착하였

31) New York Supreme Court, New York County, 16 September 1978 : 13 *Avi* 17,626.

32) IATA 표준항공화물운송장에는 통지처(notify party)란이 있으며, 신용장이 개설된 경우 신용장 발행은행이 수하인으로, 매수인(수입업자)이 통지처로 기재된다.

33) IATA 화물운송약관 제8조 제1항.

34) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결.

을 때 운송인에게 정당한 비용을 지급하고 운송의 조건을 충족하면 화물의 인도를 요구할 권리를 가진다.

몬트리올 협약 제13조 제3항에 의하면, 운송인이 화물의 멸실을 인정하거나 또는 화물이 도착하였어야 할 날로부터 7일이 경과하여도 도착하지 아니한 경우 수하인은 운송인에 대하여 계약으로부터 발생된 권리를 행사할 수 있다.

따라서 화물이 도착하지 않은 경우 운송인이 화물의 멸실을 인정하거나 또는 화물이 도착하였어야 할 날로부터 7일이 경과해도 도착하지 않았을 경우 수하인에게 화물인도청구권이 발생한다.

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 것이므로,<sup>35)</sup> 항공화물이 통관을 위하여 보세창고에 입고된 경우에는 운송인과 보세창고업자 사이에 항공화물에 관하여 묵시적 임치계약이 성립한다고 볼 것이고, 따라서 보세창고업자는 운송인과 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.<sup>36)</sup>

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

그러나 수입화물은 실수입자가 지정한 영업용 보세창고로 입고되기 때문에 House Air Waybill 상의 수하인의 지시가 없는 상태에서 실수입자에게 불법

35) 대법원 1996. 9. 6. 선고 94다46404 판결.

36) 대법원 2004. 1. 27. 선고 2000다63639 판결.

인도되는 경우가 있는 바, 이와 같이 화물이 불법 인도된 경우에 정당한 권리를 가진 수하인에 대하여 운송주선인 및 그의 도착지 운송취급대리점이 어떠한 책임을 지는가의 문제가 생긴다.

이에 관한 우리 대법원 판례를 보면, 화물이 운송계약상의 수하인인 신용장 개설은행에게 인도되지 않고 수입자에게 인도됨으로써 운송주선인은 수하인에 대하여 채무불이행 책임을 져야 하지만, 당시의 관세법과 보세화물관리에 관한 고시에 따라 실수입자가 보세창고업자들을 선임하였고, 화물이 보세창고에 입고된 지 불과 1일 또는 1주일 만에 출고되어 운송주선인 및 그의 도착지 운송취급대리점으로서의 화물의 행방을 파악하기도 어려웠으며, 운송취급대리점이 화물인도지시서를 발행한 사실도 없고 수하인용 항공화물운송장도 운송취급대리점이 보관하고 있어 운송주선인 및 그의 운송취급대리점으로서의 보세창고업자들이 정상적인 절차를 거치지 아니하고 화물을 수하인이 아닌 사람에게 함부로 인도하리라는 것을 미리 예견할 수 있다고 보기 어렵다. 따라서 운송주선인이나 그의 운송취급대리점이 보세창고업자들을 선임하고 감독함에 있어 과실이 없고 상당한 주의를 다하였다고 인정되며, 한편 운송주선인의 대리인인 도착지 운송취급대리점이 화물의 도착통지와 적하목록의 작성 등 운송취급인으로서의 의무를 이행함에 있어 주의의무를 다하지 아니한 과실이 있다고 볼 수도 없으므로 운송주선인도 채무불이행 또는 불법행위책임을 지지 아니한다고 판시하였다.<sup>37)</sup>

### III. 항공운송인의 책임체제 및 손해배상청구

#### 1. 운송인의 책임체제

##### 1) 책임원인

몬트리올 협약 제18조에 의하면, 운송인은 화물의 파괴(destruction), 멸실(loss) 또는 손상(damage)으로 입은 손해에 대하여 그 손해의 원인이 항공운송 중에 발생되었다는 것을 유일한 조건으로 하여 책임을 부담하게 됨을 규정하

37) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결.

고 있다. 또한 제19조는 운송인은 화물의 항공운송 중 연착(delay)으로 인한 손해에 대하여 책임을 부담하게 됨을 규정하고 있다.

한편 몬트리올 협약 제18조는 운송의 전 기간 중의 사고에 대하여 운송인의 엄격책임(무과실책임)제도를 도입하고 있는 반면에 운송인은 화물의 파괴, 멸실 또는 손상이 ① 화물의 고유한 흠결, 품질 또는 하자, ② 운송인, 고용인 또는 대리인 이외의 자가 행한 화물의 결함이 있는 포장, ③ 전쟁 또는 무력 분쟁, ④ 화물의 입국, 출국 또는 통과에 관련되어 행한 공공기관의 행위 등의 하나 또는 둘 이상의 사유로 기인되어 발생하였다는 것이 입증되는 때에는 책임을 지지 아니한다.

이 규정은 몬트리올 협약 상 화물의 파괴, 멸실 또는 손상에 대한 운송인의 책임원칙이 무과실책임으로 규정됨에 따라 형평성을 유지하기 위한 방편으로 운송인의 면책사유를 별도로 열거한 것이다. 몬트리올 협약은 운송인의 면책사유로서 천재지변(Act of God)을 포함하고 있지 않은데, 이는 항공법을 다른 운송수단에서 운송인의 책임법과 더욱 조화를 이루게 하고 있다. 아마도 대기 난류(turbulence) 및 유사한 사고는 천재지변으로 해석되어 그로 인한 대부분의 손해배상청구에 대해 항공운송인의 책임은 면제된다고 생각되었다. 또한 보통법상의 천재지변의 개념은 시민법상의 불가항력(force majeure)과 동등하다는 사실에 특히 주목해야 할 것이다.<sup>38)</sup>

몬트리올 협약 제19조 의하면, 운송인은 자신, 그 고용인 및 대리인이 손해를 피하기 위해 합리적으로 요구되는 모든 조치들을 취했다는 사실 또는 그러한 조치들을 취할 수 없었다는 사실을 증명하는 경우에는 연착으로 발생한 손해에 대해 책임을 지지 아니한다.

이 규정은 화물의 연착으로 인한 손해에 대하여 운송인의 엄격책임을 부과하지 않고 과실추정책임을 부과하고 있다. 몬트리올 협약은 바르샤바 협약 제20조에서 사용된 “필요한 모든 조치” 용어 대신에 “합리적으로 요구되는 모든 조치” 용어를 사용함으로써 운송인이 더욱 용이하게 그의 책임을 배제하도록 하고 있다. 그럼에도 불구하고 본 협약의 이 규정에 의하면 운송인은 비행이 기계적 또는 안전 이유 때문에 지연된 경우 그러한 지연이 방지할 수 있는 것이었다면 지연에 대해 책임을 질 수 있다. 그러나 만약 지연이 오직 기계적

38) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.168.

또는 안전 이유 때문이었다면 그러한 지연은 방지할 수 있는 것이 아닐 것이다. 실제로 지연이 방지할 수 있는 것이었다면 그러한 지연에 대해 운송인에게 책임을 지우는 것이 공정할 것으로 보인다.<sup>39)</sup>

몬트리올 협약에는 연착에 대한 정의를 두고 있지 아니하므로 그 해석에 대한 문제가 발생할 수 있으나 연착은 운송계약상 정해진 일자와 시간에 목적지에 도착하지 아니한 것이므로, 이는 운송 당시의 항공기 운항 상황 등 사실적 요인을 고려하여 합리적으로 판단해야 할 것이다.<sup>40)</sup> 운송인의 책임원인가운데 연착은 화물이 운송계약에 명시된 시간에 목적지에 도착하지 아니하는 때에 발생하는데 화물운송에 있어서 연착은 여러 가지 원인들이 있을 수 있다. 즉 예약 못함, 공간부족, 화물의 적재 못함, 부적당한 항공기에 적재, 정당한 장소에서 화물을 내리지 못함 또는 정당한 장소에 관련서류들을 인도하지 못함 등이다.<sup>41)</sup>

우리 대법원 판례에 의하면, 개정 바르샤바 협약 제19조에 따라 운송인은 화물의 항공운송에 있어서의 연착으로 인하여 발생하는 손해에 대하여 책임을 지며, 이때 연착으로 인하여 발생하는 손해는 개정 바르샤바 협약 제18조 제2항의 항공운송 중에 발생하는 손해만을 뜻하는 것이 아니고 화물의 경우 그 탑재가 늦어져 발생하는 손해도 포함한다고 판시하였다.<sup>42)</sup>

항공화물운송인의 책임원인에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약은 화물의 파괴, 멸실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여 운송인에게 무과실 책임을 지우고, 연착으로 인한 손해에 대하여는 과실 책임을 지우고 있다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협약은 화물의 멸실, 손상 또는 연착으로 인한 손해에 대하여 운송인에게 과실 책임을 지우되 운송인의 과실은 추정되므로 운송인이 면책되기 위해서는 주의의무를 다하였음을 증명하여야 한다(동 협약 제18조 제2항). 한편 국제도로화물운송협약(CMR) 상 운송인은 화물의 멸실, 손상 또는 연착이 동

39) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, pp.214~215.

40) 김영기, 전계논문, p.45.

41) Diederikes-Verschoor, I.H.Ph., "The Liability for Delay in Air Transport", *Air & Space law*, Vol.XXVI, No.6, Kulwer Law International, 2001, p.300.

42) 대법원 2002. 10. 22. 선고 2002다32523 등, 공 2002. 12. 15. [168], 2792.

협약에 규정된 일반적 면책사유의 사실로 인하여 발생하였다는 것을 증명하면 책임을 면하는데(동 협약 제17조 제2항, 제18조 제1항), 일반적 면책사유 중 네 번째 면책사유 “운송인이 회피할 수 없었던 상황으로서 그 상황으로 인한 결과를 운송인이 방지할 수 없었던 경우”의 해석과 관련하여 운송인이 면책되기 위해서는 최대한의 주의의무가 요구된다고 해석하는 것이 일반적이다. 여기서 최대한의 주의의무란 상당한 주의의무와 적법한 모든 조치를 취할 의무의 중간정도의 주의의무를 말하며, 따라서 국제도로화물운송협약 상 운송인은 과실 책임과 무과실 책임의 중간 형태의 책임을 진다고 할 수 있다.<sup>43)</sup>

## 2) 책임기간

몬트리올 협약 제18조에 의하면, 운송인은 ‘항공운송’ 중의 화물의 손해에 대하여 책임을 진다. 여기서 항공운송이라 함은 화물이 운송인의 관리 하에 있는 기간을 포함하되, 항공운송의 기간에는 공항 외부에서 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 운송의 전부 또는 일부를 송하인의 동의를 받음이 없이 다른 어떠한 하나의 운송수단에 의한 운송은 항공운송의 기간 내에 있는 것으로 간주된다.

이 규정은 운송인이 송하인의 동의없이 임의로 대체운송의 방법을 선택한 경우에도 동 화물은 본 협약의 규율대상이 되도록 한 것이다. 예를 들면, A지역에서 B지역까지의 항공화물운송에 있어서 항공사가 임의로 A지역에서 C지역까지 항공운송을 한 다음 C지역에서 B지역까지 트럭을 이용한 육상운송을 한 경우에도 본 협약이 적용되는 것이다. 원래 항공운송의 목적으로 계약된 화물이 항공이외의 수단에 의해 운송되었다는 이유만으로 협약의 규율을 배제한다면 부당하다 할 것이며, 특히 육상운송수단에 의한 대체운송의 경우 UN 국제복합운송협약(1980)과 국제도로화물운송협약(CMR)이 적용되어 화물 1킬

43) 최종현, 전계논문, pp.186~187.

로그램 당 8.33SDR의 낮은 배상액이 적용될 수 있다는 점에서 본 규정은 선의의 화주를 보호하기 위한 것으로 인식된다.<sup>44)</sup>

한편 몬트리올 협약 제18조는 항공운송에 포함되는 기간을 화물이 운송인의 관리 하에 있는 기간으로 정의하고 있는데, 이러한 공식은 화물이 세관창고 또는 공항 외부에 있지만 운송인의 관리 하에 속해있는 상황에 까지 운송인의 책임을 미치게 할 것이다.<sup>45)</sup>

운송 실무상 화물은 비행장이나 항공기 내에 있는 경우에만 운송인의 관리 하에 있는 것이 아니고, 비행장 근처의 창고 등에 있는 경우도 화물이 화주에게 인도되기 전에는 운송인의 관리 하에 있다고 볼 경우가 있다 할 것이다.

이에 관한 외국법원의 판례를 보면, Schenker International(Australia) & Anor v. Siemens Limited 사건에서 Schenker사가 Siemens사의 베르린 공장으로부터 호주 멜보른으로 통신장비를 운송키로 하고 멜보른의 톨라머린공항에서 4킬로미터 떨어진 Schenker Australia사의 보세창고까지 트럭으로 운송하는 도중 공항 바로 밖에서 팔레트 2개가 트럭에서 떨어져 손상되는 사고가 발생하였는데, Schenker사는 동 운송이 바르샤바 협약 제18조의 범위 내의 운송이며 제22조의 책임제한이 적용된다고 주장하였는 바, 호주 항소법원은 본 사고는 항공운송 중이 아닌 공항 밖에서 발생한 것이 명백하므로 바르샤바 협약 제22조의 책임제한이 적용되지 않는다고 판시하였다. 그러나 비록 동 운송에 바르샤바 협약이 적용되지 않는다고 하더라도 적어도 항공화물운송장 이면에 기재된 책임제한 규정은 적용되어야 한다는 피고의 주장에 대하여 항공화물운송장의 책임제한 조항은 바르샤바 협약 범위 밖의 일부 운송에 대해서도 적용된다고 판시하였다.<sup>46)</sup>

항공화물운송인의 책임기간에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약 상 운송인은 항공운송 중의 화물의 손해에 대하여 책임을 진다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협

44) 김종복, 전계 신국제항공법, pp.256~257.

45) Thomas J. Whalen, "The New Warsaw Convention : The Montreal Convention", *Air & Space Law*, Vol.XXV. No.1, Kluwer Law International, 2000, p.20.

46) Schenker International(Australia) & Anor v. Siemens Limited, NSWCA 172 (Jun. 11, 2002) : 김종복, 전계 신국제항공법, pp.252~253.

약 상 운송인은 화물을 수령한 때로부터 인도할 때까지의 기간에 발생한 화물의 손해에 관하여 책임을 진다(동 협약 제12조). 한편 국제도로화물운송협약(CMR) 상 운송인은 화물을 수령한 때로부터 인도할 때까지 사이에 발생한 화물의 손해에 대하여 책임을 진다(동 협약 제17조 제1항).

### 3) 책임제한

몬트리올 협약 제22조 제3항에 의하면, 화물의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착된 경우에 운송인의 책임은 1킬로그램 당 17 특별인출권(SDR)<sup>47)</sup>으로 제한된다. 다만, 송하인이 포장화물을 운송인에게 인도할 때에 목적지에서 인도 시에 이익을 특별히 신고하여 필요에 따라 추가요금을 지급하였을 경우에는 그러하지 아니하다. 그 경우에 운송인은 신고금액이 목적지에서 인도 시에 송하인의 실제이익보다 크다는 것을 증명하지 못하는 한 신고금액을 초과하지 않는 금액을 지급할 책임을 진다.

외국법원의 판례에 의하면, 송하인의 운송가격신고는 운송인으로 하여금 고가물에 대한 위험을 알리고 필요한 조치를 취하게 하기 위한 것이므로 신고가격이 화물의 중량 1킬로그램당 17SDR을 상회하는 경우에 필요한 것이며, 그보다 낮은 신고가격은 무의미하므로 운송인의 책임한도액도 신고금액으로 제한되지 않는다.<sup>48)</sup>

몬트리올 협약 상 화물에 관한 운송인의 책임제한은 운송인의 고의나 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 한 무모한 행위로 인하여 손해가 발생한 경우에도 배제되지 아니한다(몬트리올 협약 제22조 제5항의 반대해석).<sup>49)</sup> 이와 관련하여 고의 또는 중과실로 인한 화물의 멸실, 손상 또는 연착에 대하여 운송인의 책임제한을 배제하는 것은 운송법의 기본적인 정신이므로 몬트리올 협

47) 몬트리올 협약에서 언급된 특별인출권(Special Drawing Right : SDR)은 국제통화기금(IMF)에서 정의하고 있는 특별인출권을 의미한다(몬트리올 협약 제23조 제1항).

48) B.R.I. Coverage Corp. v. Air Canada, U.S. District Court, Eastern District of New York, 4 November 1989 : 22 *Avi* 17,576.

49) Bin Cheng, "A New Era in the Law of International Carriage by Air : From Warsaw(1929) to Montreal(1999)", *International and Comparative Law Quarterly*, October 2004, p.848 ; Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.197 ; Chips Plus inc. v. Federal Express Corp., 281F.Supp. 2d758, 765n.8(E.D.Pa. 2003).

약의 입장은 이러한 운송법의 기본 정신에 반하는 것으로 볼 수 있다.

그러나 항공화물운송에서는 ① 운송인의 책임을 무과실 책임으로 하여 피해자를 보호한다는 점, ② 송하인이 화물의 가액을 신고함으로써 이러한 책임제한의 적용을 받지 않을 수 있도록 허용한다는 점, ③ 항공화물운송계약의 당사자는 대부분 상인이라는 점, ④ 화주측은 항공화물보험에 가입하여 전부의 손해를 전보받을 수 있다는 점, ⑤ 책임제한을 배제할 수 없도록 함으로써 책임제한의 배제여부를 둘러싼 분쟁을 예방하여 분쟁해결을 위한 비용이 절약되고 배상이 신속하게 될 수 있다는 점 등을 고려한 부득이한 입법이라고 생각된다.<sup>50)</sup>

몬트리올 협약 제25조에는 운송인이 이 협약에 정한 책임한도보다 더 높은 한도를 정하거나 어떠한 경우에도 책임한도를 두지 않는다는 것을 운송계약에 명기할 수 있다고 규정하고 있다. 이 조항은 운송인이 보다 높은 책임한도 더욱이 무한책임으로 규정하는 것을 허용하고 있다.

반면에 몬트리올 협약 제26조는 운송인의 책임을 면제하거나 또는 이 협약에 규정되어 있는 한도보다 더욱 낮은 한도를 정하고 있는 조항은 무효가 된다고 규정하고 있다. 따라서 운송인이 협약에 정한 것보다 낮은 책임한도를 정하는 것을 금지하고 있다.

몬트리올 협약 제27조는 당사자들이 항공운송을 위한 특정일자 및 시간을 약정하는 계약을 체결할 자유를 인정하고 있으나, 운송인이 연착에 대한 책임을 전부 또는 일부 면제하는 조건을 명시하는 운송약관의 조항은 몬트리올 협약 제26조에 의해 무효가 된다.

몬트리올 협약 제22조 제4항에 의하면, 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 어떠한 물건의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착의 경우에 운송인의 책임이 제한되는 금액을 결정함에 있어 고려되어야 할 중량은 관련되는 포장화물 총중량만이다. 그럼에도 불구하고 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 물건의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착이 동일한 항공화물운송장에 기재되어 있는 다른 포장화물의 가치에 영향을 미칠 때에, 그러한 포장화물의 총중량은 또한 책임한도를 결정함에 있어 고려되어야 한다.

이 규정은 적은 부분의 화물의 멸실, 손상 등으로 인해서 관련 화물 전체의

50) 최종현, 전계논문, pp.188~189.

멸실, 손상 등으로 인정될 경우 큰 피해를 입게 되는 화물의 소유자 또는 권리자를 보호하기 위하여 필요한 규정이다. 이에 관한 외국법원의 판례를 보면, Deere and Company v. Lufthansa 사건에서 컴퓨터의 중요부분이 파손되어 대체가 불가능하고 파손된 부품만의 구입 또는 임차가 불가능하며, 파손으로 인하여 컴퓨터 전체의 가치가 크게 영향을 받았으므로, 책임한도액의 계산은 파손된 부분의 중량이 아니라 파손된 부분을 포함하여 영향을 받은 전체의 중량을 기준으로 하여야 한다고 판시하였다.<sup>51)</sup> 또한 Vibra v. Alitalia and Lufthansa 사건에서 5상자의 적송품 가운데 1상자가 늦게 인도되었는데, 이것은 적송품 전체의 인도지연이 있는 것으로 간주되었으며, 그 이유는 이 상자에 장비의 조립 및 작동에 절대적으로 필수적인 부품들이 포함되어 있었기 때문이었다.<sup>52)</sup>

항공화물운송인의 책임제한에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약은 화물 1킬로그램 당 17SDR로 운송인의 책임을 제한하며 이러한 책임제한은 어떠한 경우에도 배제되지 아니한다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협약은 화물의 멸실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여는 매 포장 당 또는 선적단위 당 875SDR과 중량 1킬로그램 당 3SDR 중 큰 금액을 한도로 운송인의 책임을 제한하며(동 협약 제59조 제1항), 화물의 연착으로 인한 경제적 손해에 대하여는 운임액의 2.5배로 운송인의 책임을 제한한다(동 협약 제60조). 위와 같은 운송인의 책임제한은 손해배상청구인이 동 협약의 위반으로 인한 손해가 운송인 자신의 고의 또는 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 것임을 증명한 때에는 적용되지 아니한다(동 협약 제63조). 한편 국제도로화물운송협약(CMR)은 화물의 멸실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여는 화물의 중량 1킬로그램 당 8.33SDR을 한도로 운송인의 책임을 제한하며(동 협약 제23조 제3항), 화물의 연착으로 인한 경제적 손해에 대하여는 운임액으로 운송인의 책임을 제한한다(동 협약 제23조 제5항). 위와 같은 운송

51) Deere and Company v. Lufthansa, U.S. Court of Appeal, 7th Circuit, 16 August 1988 : 21 *Avr* 17,513.

52) Vibra v. Alitalia and Lufthansa, Tribunale de Milano, 1976 : 1991 *ASL* 299, No.84.

인의 책임제한은 운송인이나 그 사용인 또는 대리인의 고의적 위법행위 또는 법정지법 상 이에 상당하는 귀책사유로 인하여 생긴 것임이 증명된 때에는 적용되지 아니한다(동 협약 제29조).

#### 4) 책임면제

몬트리올 협약 제20조에 의하면, 손해배상을 청구하는 자 또는 그로부터 권한을 위임받은 자의 부주의 또는 불법한 작위 또는 부작위가 손해를 일으켰거나 또는 기여되었다는 것을 운송인이 증명하는 경우에 운송인은 그러한 부주의 또는 불법한 작위 또는 부작위가 손해를 일으켰거나 기여한 정도에 따라 손해배상청구권자에 대한 그의 책임의 전부 또는 일부가 면제되어야 한다. 이 규정은 화물클레임의 경우에 운송인의 기여과실 방어를 보호하고 있다.

이에 관한 외국법원의 판례를 보면, A.G. World Experts v. Arrow Air 사건에서 비행이전에 지상의 냉난방시설 기지에 있었어야 했던 돼지 화물이 폐사한데 대해 송하인의 부주의가 있었다고 판결하였는데, 그 원인으로 송하인의 기여과실이 역시 한 가지 역할을 하였기 때문이다.<sup>53)</sup>

#### 5) 순차운송인의 책임

몬트리올 협약 제36조에 의하면, 몇 명의 순차운송인이 행한 운송의 경우에, 화물을 인수하는 각 운송인은 이 협약에 규정된 규칙에 따르게 되며 또한 운송계약이 각 운송인의 감독 하에 행해진 운송의 부분을 취급하고 있는 한 운송계약의 당사자들의 1인으로 간주된다.

또한 순차운송의 경우 화물손해에 관하여는 송하인이 최초의 운송인에 대하여 소송을 제기할 권리를 가지고 있으며, 인도를 받을 권리를 가지고 있는 수하인은 최후의 운송인에 대하여 소송을 제기할 권리를 가지고 있다. 더욱이 각 사람은 화물의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착이 발생된 기간 중에 운송을 행한 운송인에 대하여 소송을 제기할 수가 있다. 이러한 운송인들은 송하인 또는 수하인에 대하여 연대적 및 개별적으로 책임을 부담한다.

여기서 보험대위를 제외하고 항공화물운송장에 기재된 송하인이나 수하인

---

53) A.G. World Experts v. Arrow Air, D.C. florida, 1990 : 22 *Avi* 18,221.

이외의 한 당사자가 화물의 멸실 또는 손상에 대해 소송을 제기할 수 있는가의 문제에 관하여 관할법원 간에 분쟁이 있는데, 최근 미국법원의 판례를 보면, Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia 사건에서 파스타 포장기계의 화주가 항공화물운송장에 송하인 및 수하인으로 기재된 이태리 포워더에게 화물을 넘겨준 경우, 제조자(또는 그의 피대위자)는 만약 제조자를 이해관계 있는 진정한 당사자로 만드는 포워더와 법적 관계를 가지고 있다는 것을 증명할 수 있다면 제조자는 소송을 제기할 수 있다고 판시하였다.<sup>54)</sup>

## 6) 실제운송인의 책임

몬트리올 협약 제5장 제39조에서 제48조까지 1961년 과달라하라 협약의 규정들의 대부분을 수용하고 있다. 이 조항들은 운송의 일부를 송하인과 계약을 하지 않은 실제운송인이 행한 경우에도 계약운송인이 계약한 운송 전체에 대해 책임을 지는 것임을 인정하고 있다.

실제운송인은 운송계약의 당사자가 아니므로 원칙적으로 송하인 또는 수하인에 대하여 계약상의 책임을 지지 아니하고 각국의 국내법에 따라 불법행위 책임만을 부담한다. 그러나 몬트리올 협약은 이러한 실제운송인은 자기가 실행한 운송구간에서 생긴 손해에 관하여 동 협약에 따라 손해를 배상할 책임을 진다고 규정하고 있다. 이는 “계약운송인 이외의 자에 의하여 행하여지는 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일을 위한 바르샤바 협약을 보완하는 협약” 즉 과달라하라 협약의 내용을 수용한 것이다. 따라서 몬트리올 협약상 실제운송인은 동 협약에 따른 법정책임을 부담한다.<sup>55)</sup>

몬트리올 협약 제40조에 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.

몬트리올 협약 제41조에 의하면, 실제운송인 및 그의 고용인 및 대리인이 그들의 직무 범위 내에서 행한 자의 작위 및 부작위는 실제운송인이 행한 운

54) Commercial Union Insurance co. v. Alitalia Airlines, 347F.3nd448(2nd Circuit 2003).

55) 최중현, 전계논문, p.175.

송에 관하여서 역시 계약운송인의 작위 또는 부작위로 간주된다. 계약운송인, 그 고용인 및 대리인이 그들의 직무범위 내에서 행한 자의 작위 및 부작위는 실제운송인의 작위 및 부작위로 간주된다. 그럼에도 불구하고 그러한 작위 및 부작위로 인하여 실제운송인은 협약 제23조, 제24조 및 제25조에 규정된 금액을 초과하는 책임을 부담하지 않는다. 그리고 계약운송인이 이 협약에 의해 부과되지 않는 의무를 부담하는 특약 또는 이 협약에 의해 부여된 권리의 포기 또는 목적지에서 인도 시 이익의 특별 신고도 실제운송인이 합의하지 않는 한 실제운송인에게 영향을 미치지 않는다.

몬트리올 협약 제44조는 실제운송인이 행한 운송에 관하여 실제운송인 및 계약운송인과 더불어 그들의 고용인 및 대리인이 그들의 직무범위 내의 행위를 한 자로부터 취득할 수 있는 배상총액은 이 협약에 근거한 계약운송인 또는 실제운송인의 어느 일방에 대하여 재정할 수 있는 최고액을 초과하지 않는다고 규정하고 있다.

이 규정은 손해배상청구자가 실제운송인, 계약운송인 및 그들의 고용인이나 대리인으로부터 복수의 회복을 하는 것을 금지하고 있다. 따라서 손해배상청구자는 상환의 달성을 가능하게 하기 위해 보상적 손해액을 받을 수 있으나, 그 이상은 받을 수 없다.<sup>56)</sup>

몬트리올 협약 제45조에 의하면, 실제운송인이 행한 운송에 관하여 손해에 관한 소송에는 원고의 선택에 따라 실제운송인 또는 계약운송인에 대하여, 또는 쌍방에 대하여 공동 또는 개별적으로 제기할 수 있다. 그리고 소송이 이들 운송인 중 한 사람에게 대해서만 제기되는 경우 그 운송인은 타방 운송인에게 그 소송절차에 참가하도록 요구할 권리를 가지게 된다.

몬트리올 협약 제47조는 계약운송인 또는 실제운송인의 책임을 면제해 주거나 또는 낮은 한도를 정하는 것은 무효가 된다고 규정하고 있다.

## 2. 운송인에 대한 손해배상청구

### 1) 손해배상청구의 기초

몬트리올 협약 제29조에 의하면, 화물의 운송에 있어서 손해에 관한 소송은

---

56) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.236.

이 협약, 계약, 불법행위 또는 기타 어떠한 사항에 근거하는지 그 명의 여하를 불문하고, 소를 제기할 권리를 가지는 자와 그들 각각의 권리에 관한 문제를 침해함이 없이, 이 협약에 규정되어 있는 조건 및 책임한도에 따라서만 제기될 수 있다. 여하한 소송에 있어서 형사적 손해, 징벌적 손해 또는 기타 다른 보상을 받지 못하는 손해는 회복되지 아니한다.

여기서 언급하고 있는 ‘명의를 여하를 불문하고(however founded)’란 바로 소송법상의 ‘청구원인의 여하를 불문하고’의 뜻이며, 바르샤바 협약 제24조 제1항에서 “제18조 및 제19조에서 정하여진 경우에는 책임에 관한 소는 명의를 여하를 불문하고 본 협약에 정하여진 조건 및 제한 하에서만 제기할 수 있다”고 규정하고 있는 바, 여기서 ‘명의를 여하를 불문하고’의 해석을 둘러싸고 이를 계약상의 채무불이행에 기한 손해배상청구권 이외에 불법행위법상의 불법행위를 원인으로 한 손해배상청구도 할 수 있는 가에 대하여 종래 학설과 판례상 많은 논란이 있었다.

우리나라의 경우 바르샤바 협약 제24조 제1항의 ‘명의를 여하를 불문하고’의 해석에 있어서 학설은 청구권 경합을 취하는 입장과 부인하는 설로 나뉘고 있으나, 다수설은 국제항공운송에 있어서는 청구권 경합론이 대두될 여지가 없다는 입장이었다.<sup>57)</sup>

한편 우리나라의 판례는 종래 청구권 경합을 인정하는 판결과 협약의 배타성을 인정하는 판결로 일치하지 않고 있었으나, 1986년 대법원 판결로 협약의 배타성을 인정하는 방향으로 입장을 변경하였다.<sup>58)</sup>

몬트리올 협약 제29조는 바르샤바 협약 제24조와는 달리 청구원인 관계를 명문화하고 있는데, 운송인의 책임에 관한 소는 그 기초가 어떠한 것에 근거하든지 간에 즉 계약에 근거하든지, 불법행위에 근거하든지 또는 다른 원인이 든지 간에 본 협약이 정하고 있는 조건과 제한을 받는다고 규정하여 협약의 배타적 적용을 명확히 하고 있다.

## 2) 고용인 및 대리인에 대한 손해배상청구

몬트리올 협약 제30조에 의하면, 이 협약과 관련된 손해로 인해 운송인의

57) 최준선, 전게서, p.245.

58) 1986. 7. 22. 대법원 판결, 82 다카 1372 : 김종복, 전계 신국제항공법, p.319.

고용인 또는 대리인을 상대로 소송이 제기되는 경우 그 고용인 또는 대리인은 그들이 그들의 직무 범위 내에서 행동하였음을 증명하는 경우, 이 협약 하에서 운송인 자신이 주장할 권리가 있는 책임의 조건 및 한도를 원용할 권리를 가진다. 그러한 경우, 운송인, 그의 고용인 및 대리인으로부터 회수 가능한 총 금액은 전술한 책임한도를 초과하지 못한다.

또한 화물운송의 경우 운송인의 고용인 또는 대리인은 그들의 고의나 무모하게 그리고 손해가 발생할 것을 인식하면서 행한 작위 또는 부작위로 인하여 손해가 발생하였음이 증명된 경우에도 협약 상 운송인의 책임제한을 원용할 수 있다.

### 3) 이의제기 기한

몬트리올 협약 제31조에 의하면, 화물의 인도를 받을 권리가 있는 자가 이의를 제기하지 않고 화물을 수령하는 것은 반증이 없는 한 화물이 양호한 상태로 그리고 운송서류 또는 기타 수단으로 보존하는 기록에 따라 인도되었다는 명백한 증거가 된다. 한편 화물 손상의 경우 인도를 받을 권리를 가지는 자는 손상을 발견한 후 즉시 또한 늦어도 화물을 수령한 날로부터 14일 이내에 운송인에게 이의를 제기하여야 한다, 그리고 연착의 경우에 이의는 인도를 받을 권리를 가지는 자가 화물을 처분할 수 있는 날로부터 21일 이내에 이의를 제기하여야 한다.

이 경우에 개개의 이의는 서면으로 작성되어야 하며, 전술한 기간 내에 주어진거나 발송되어야 한다, 만약 전술한 기한 내에 이의를 제기하지 않을 경우 운송인에 대한 소송은 운송인 측에 사기가 있는 경우를 제외하고 인정되지 않는다.

여기서 이의제기는 위의 기간 내에 서면에 의하여야 하고 구두에 의한 이의제기는 효력이 없다. 이의를 제기하는 서면에는 손해액을 표시하지 않더라도 유효하고 화물이 손상 또는 도착하지 아니하였다는 사실 및 운송인에게 책임이 있다는 사실을 통지하면 충분하다. 실무에서 사용하고 있는 운송인이 마련한 클레임통지서(Claim Notice Form)에 화주가 기재하는 것도 유효한 이의제기로 보아야 할 것이다.<sup>59)</sup> 일단 이의를 제기한 후 추가로 화물의 손상이 발견

59) 김종복, 「항공판례의 연구」, 한국학술정보(주), 2008, p.110.

되면 위의 기간 내에 다시 추가로 이의를 제기하여야 한다.<sup>60)</sup> 수하인에 의해 화물이 인수되고 명백히 양호한 상태로의 수령통지서가 작성된 경우에도 불구하고 수하인은 화물 수령 후 이의기간 내에 숨은 손상에 대한 손해배상청구를 제기할 권리를 가진다.<sup>61)</sup>

몬트리올 협약은 화물의 손상의 경우에만 위와 같은 이의제기 기한을 규정하고 있다. 따라서 화물이 전부 멸실된 경우에는 위와 같은 이의제기 없이 화물에 대하여 손해배상을 청구할 수 있다.<sup>62)</sup> 이와 관련하여 화물이 일부 멸실된 경우에도 위 이의제기에 관한 규정이 적용되는가 하는 점이 문제가 된다. 이에 관하여는 각국의 입장이 일치하지 아니하나 일반적으로는 하나의 화물의 일부가 멸실되거나 하나의 운송용기에 내장된 화물 중의 일부가 멸실된 경우에는 화물의 손상에 해당된다고 본다. 이에 반해 하나의 항공화물운송장에 기재된 여러 개의 화물 중의 일부가 멸실된 것은 화물의 손상이 아니라 일부 화물의 전부 멸실에 해당되어 위와 같은 이의제기가 불필요하다고 보는 것이 일반적이다.<sup>63)</sup>

이에 관한 우리 지방법원의 판례를 보면, 항공기로 운송되어 도착한 사슴 659마리 가운데 38마리가 폐사하였는데, 이중 19마리는 항공운송 중 기내에서 폐사하고 나머지 19마리는 공항 동물검역장에서 검역 중 폐사한 사건에서 법원은 사슴 38마리가 폐사한 것은 1개 포장단위를 기준으로 하거나 항공화물운송장의 화물단위를 기준으로 하거나 어느 경우든지 물건의 일부 파괴로서 개정된 바르샤바 협약 제18조 제1항 소정의 손상에 해당한다고 보아 화물수령일로부터 14일 이내에 이의를 제기하지 않은 원고의 대위청구를 기각하는 판결을 내렸다.<sup>64)</sup>

60) *Stud v. Trane International Airlines*, U.S. Court of Appeal, 9th Circuit, 8 March 1984 : 18 *Avi* 17,684.

61) *Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia Airlines*, 347F.3rd448at468(2nd Circuit 2003).

62) 국제항공운송협회(IATA) 통일 국제항공화물운송장에는 항공화물운송장 발행일로부터 120일 이내에 화물 불인도의 통지를 요구하고 있다 : Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.215.

63) Malcolm Clark, *Contracts of Carriage by Air*, LLP, 2002, pp.175~177 : 최중현, 전계논문, p.195.

64) 서울지방법원 판결, 98나7048 : 김종복, 전계 항공판례의 연구, pp.102~104.

또한 우리 대법원 판례에 의하면, 수출화물의 적체로 원고 주식회사 아라항역과 아시아나항공 주식회사 사이의 이 사건 화물에 대한 운송계약 체결이 늦어짐에 따라, 원고가 1차로 발행한 항공화물운송장의 운송일정보다는 5일, 다시 발행한 항공화물운송장의 운송일정보다는 1일 늦게 이 사건 화물이 수하인에게 인도된 뒤 4개월 정도 지나서야 원고에게 이 사건 화물의 연착으로 인한 손해배상을 청구하는 서면 통지를 하였으므로, 이 사건 화물의 연착으로 인한 원고의 손해배상책임이 소멸하였다고 판시하였다.<sup>65)</sup>

화물의 손해에 대한 이의제기 기한에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약 상 화물을 수령할 권한이 있는 자가 화물의 손상을 발견한 때에는 수령 후 지체없이 그 손상에 관하여 운송인에게 서면에 의한 이의를 발송하여야 하고, 그 손상이 즉시 발견할 수 없는 것인 때에는 수령일로부터 14일 이내에 그 이의를 발송하여야 한다. 이처럼 몬트리올 협약은 화물의 손상의 경우에만 이의제기 기한을 규정하고 있다. 또한 연착의 경우에는 화물을 수령할 권한이 있는 자가 화물을 처분할 수 있게 된 날로부터 21일 이내에 서면에 의한 이의를 발송하여야 한다. 위 기한 내에 이러한 이의의 통지를 발송하지 않는 경우에는 운송인 측의 사기가 없는 한 운송인에 대하여 제소할 수 없다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협약 상 화물을 수령할 권한이 있는 자는 수령 시에 화물의 멸실 또는 손상의 개요에 관하여 운송인에게 서면에 의한 통지를 발송하여야 하고, 그 멸실 또는 손상이 즉시 발견할 수 없는 것인 때에는 수령한 날로부터 7일(작업가능일) 이내에 그 통지를 발송하여야 한다. 이러한 통지가 없는 경우 화물이 멸실 또는 손상없이 수하인에게 인도된 것으로 추정한다(동 협약 제23조 제1항). 그러나 화물의 연착으로 인한 손해에 대하여 화물이 인도된 후 연속된 21일 이내에 손해에 대한 통지를 하지 아니하면 손해배상청구인은 그 손해를 배상받을 수 없다(동 협약 제23조 제4항). 이와 같이 UNCITRAL 국제해상화물운송협약은 화물의 연착으로 인한 손해에 관하여만 운송인의 책임에 관한 특별소멸사유를 규정하고 있다. 한편 국제도로화물운송협약(CMR) 상 화물을 수령할 권한이 있는 자는 수령 시에 화물의 멸실 또는 손상의 개요에 관하여 운송인에게 서면에 의한 통지를 발송하여야 하고, 그 멸실 또는 손상이 즉시

65) 대법원 2002. 10. 22. 선고 2002다32523 등, 공 2002. 12. 15. [168], 2792.

발견할 수 없는 것인 때에는 수령한 날로부터 7일 이내(일요일과 공휴일 제외)에 그 통지를 발송하여야 한다. 이러한 통지가 없는 경우 화물이 멸실 또는 손상없이 수하인에게 인도된 것으로 추정한다. 그러나 화물의 연착으로 인한 손해에 대하여 화물을 처분할 수 있는 날로부터 21일 이내에 서면으로 이의를 유보하지 아니하면 손해배상청구인은 손해를 배상받을 수 없다(동 협약 제30조). 이와 같이 국제도로화물운송협약은 화물의 연착으로 인한 손해에 관하여만 운송인의 책임에 관한 특별소멸사유를 규정하고 있다.<sup>66)</sup>

#### 4) 재판관할권

몬트리올 협약 제33조 제1항에 의하면, 손해에 대한 소송은 원고의 선택에 따라 하나의 당사국의 영토 내에서 운송인의 주소지, 운송인의 주된 영업소의 소재지, 운송인이 계약을 체결한 영업소의 소재지를 관할하는 법원 또는 목적지를 관할하는 법원 중에서 어느 하나에 제기되어야 한다. 동조 제4항에 의하면, 소송절차는 소송이 계속된 법원이 속하는 국가의 법률에 의한다.

손해배상청구권자는 화물의 멸실 또는 손상에 대해 소송을 제기할 수 있는 법정지 위의 4개로 제한되는데, 법정은 이 협약의 당사국 내 이어야 한다.

몬트리올 협약 제33조 제1항의 재판관할권과 관련된 문제점으로는, 동일 사건에 대하여 원고가 선택할 수 있는 재판관할이 4곳까지 인정되고 있는 바, 협약 체결국 간이라고 하더라도 외국판결에 대한 쌍무적 승인 및 집행에 관한 강제수단이 없기 때문에 동일한 원고가 여러 법원에 제소할 수 있게 되고 이 경우 법원은 다른 법원의 결정에 관여할 수 없기 때문에 피고(운송인)로서는 상당히 불리하게 된다. 아울러 특정국가의 법원을 선호하는 경향마저 생긴다. 따라서 이러한 문제들을 해결하려면 이중제소의 금지, 소의 병합, 외국판결의 집행력 부여 등의 규정이 필요하고 국제적 통일기관의 설치가 요망된다 할 것이다.<sup>67)</sup>

#### 5) 중재

66) 최종현, 전계논문, pp.196~197.

67) 김종복, 전계 신국제항공법, p.237.

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 재판관할권 중 하나에서 개최되어야 한다.

중재인 또는 중재법원은 본 협약의 규정을 적용한다. 본 조의 중재관할권 및 중재 준거법에 관한 규정은 각 중재조항 또는 합의의 일부로 간주되므로 이 규정에 위반하는 중재조항 또는 합의의 어떠한 문언도 무효이다.

이와 같이 몬트리올 협약 제34조는 분명하게 항공화물운송장에 중재조항의 삽입을 허용하고 있으며 그리고 이러한 조항의 강제력을 인정하고 있다. 또한 중재에 있어서 동 협약 규정들의 적용을 제한하는 합의조건은 무효인 것이다.

분쟁해결수단으로 중재는 지난 수십년 간 법원에서의 전체 규모의 소송보다 매우 낮은 비용으로 분쟁을 신속히 처리하기 때문에 계속 증가하는 현상을 보여 오고 있다.<sup>68)</sup>

## 6) 제소기한

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

여기서 2년의 기간은 제척기간이며, 소의 원인이 무엇이든 적용된다. 또한 운송인에게 고의가 있는 경우에도 그리고 사기가 있는 경우에도 적용된다. 운송인의 이행보조자도 본 조를 원용할 수 있다고 본다.<sup>69)</sup>

이에 관한 외국법원의 판결을 보면, Fireman's Fund Insurance Co. v. Panapina, Inc. 사건에서 국제항공화물의 일부 멸실에 대해 항공운송인을 상대로 제기한 송하인의 보험업자의 소송제기가 물품의 도착이 주장된 후 2년이 지나 제기되어 제소기한이 경과하였으므로, 운송인의 소송 기각 신청이 인정되

68) Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *An Introduction to Air Law*, 7th edition, Kluwer Law International, 2006, p.120.

69) 김종복, 전계 신국제항공법, p.266.

었다.<sup>70)</sup>

화물의 손해에 대한 제소기한에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제 화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약 상 운송인의 책임을 청구하는 소송은 그 청구원인의 여하에 불구하고 화물이 목적지에 도착한 날, 항공기가 도착할 날 또는 운송이 중지된 날로부터 2년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협약 상 운송인의 책임을 청구하는 소송은 그 청구원인의 여하에 불구하고 운송인이 수하인에게 화물을 인도한 날 또는 인도할 날로부터 2년 이내에 제기되어야 한다(동 협약 제62조 제1항, 제2항, 제4조 제1항). 다만, 손해배상청구를 받은 자는 청구자에 대한 의사표시로서 위 기간을 연장할 수 있다(동 협약 제63조). 한편 국제도로화물운송협약(CMR) 상 운송인의 책임을 청구하는 소송은 그 청구원인의 여하에 불구하고 다음의 날로부터 1년 이내에 제기되어야 한다(동 협약 제32조, 제28조 제1항): ① 화물의 일부 멸실, 손상 또는 연착으로 인한 손해의 경우에는 수하인에게 화물을 인도한 날 ② 화물이 전부 멸실된 경우에는 합의된 기한으로부터 30일째 되는 날로부터 또는 합의된 기한이 없는 경우에는 운송인이 화물을 수령한 날로부터 60일째 되는 날 ③ 그 밖의 경우에는 운송계약을 체결한 날로부터 3월이 경과한 날이다.<sup>71)</sup>

## V. 결 론

1999년 몬트리올 협약은 바르샤바 협약 및 관련 협약문서들을 현대화하고 통합하였으며, 바르샤바 체제를 개혁하는 최신의 협약으로서 국제항공운송인의 책임에 관한 통일된 국제사법의 탄생이란 점에서 의미가 있다. 그러나 몬트리올 협약은 항공화물운송인의 책임제도와 관련하여 다음과 같은 현존하는 문제점들을 지니고 있다.

첫째, 운송인의 책임한도액 문제이다, 몬트리올 협약상 화물의 책임한도는

70) Fireman's Fund Insurance Co. v. Panapina, Inc. U.S. District Court, Northern District of Illinois, 17 January 2001 : 17 *Avi* 18,042.

71) 최종현, 전계논문, pp.197~198.

1929년 바르샤바 협약 수준으로 여전히 1킬로그램 당 17SDR에 머물고 있으며, 한도액은 더 이상 개정되지 않았다. 특히 ICAO 사무국 작업반원들이 표현한 바와 같이 화물의 송하인들은 여객들보다도 항공운송인들과 더욱 동등한 상업적인 관계에 있음에도 불구하고 운송인의 책임은 지극히 낮게 책정되어 있다.

둘째, 운송인의 책임기간 문제이다. 몬트리올 협약 제19조는 화물운송에 대한 책임기간에 관하여 전혀 언급이 없다. 특히 이 조항은 연착의 경우에 고려되어야 할 사항들에 관하여 또는 연착의 기간에 대하여 아무런 언급을 하고 있지 않다. 따라서 여러 차례 ‘불합리한(unreasonable)’이란 용어를 삽입하자는 제안이 있었으며, 더욱이 몬트리올 협약에 연착의 정의를 추가하는 것이 유용할 것이다.

셋째, 항공보험의 문제이다. 몬트리올 협약은 협약 상 운송인의 책임을 담보하기 위하여 적정한 보험을 운송인이 유지할 의무를 규정하고 있는데, 항공보험의 확대는 궁극적으로 그 부담이 고객에게 떠넘겨질 것이다.

결론적으로 몬트리올 협약은 위와 같은 현존하는 문제점들이 있음에도 불구하고 더 이상 항공운송인들을 위한 협약이 아니라 고객들을 위한 협약이라는 점은 명백하다고 할 것이다.

항공화물운송장의 기능을 요약해 보면, 첫째 항공화물운송장은 송하인과 항공운송인 또는 복합운송인 사이의 운송계약의 성립을 입증하는 운송계약서이며, 원본1(운송인용)과 원본3(송하인용)이 운송계약서에 해당된다. 둘째 항공화물운송장은 항공운송인이 송하인으로부터 화물의 수취를 증명하는 화물수취증의 성격을 가지며, 원본3(송하인용)이 이에 해당된다. 셋째 항공화물운송장은 선불의 운임요금의 송하인에 대한 청구서 자료(원본3) 및 후불의 운임요금의 수하인에 대한 청구서 자료(원본2)로 사용되는 운임계약서의 역할을 한다. 넷째 항공화물운송장은 운송인이 항공화물운송장에 기재된 대로 화물의 운송, 취급 및 인도에 관한 지침서로 활용한다.

항공화물운송장의 효력과 관련하여 우리 대법원 판례의 결론을 정리해 보면 다음과 같다.

첫째 운송인의 화물 도착통지의 상대방에 관하여 몬트리올 협약 제13조 제2항은 수하인에게 화물 도착통지를 하도록 규정하고 있는 반면, 항공화물운송장의 약관에는 통지처에게 통지하도록 규정하고 있는 바, 약관에 따라 운송인은

수하인에게는 화물 도착통지를 할 의무가 없는 것이다.

둘째 운송인이 공항에 도착한 화물을 통관을 위하여 보세창고업자에게 인도하였을 경우 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 운송인이 관여하지 않고 실수입자에 의하여 지정된 경우 운송인은 보세창고업자에 대하여 사용자 책임을 지지 않는다.

셋째 화물이 불법 인도된 경우 운송주선인은 House Air Waybill 상의 운송인으로서 화물의 불법 인도에 운송주선인의 도착지 운송취급대리점이나 보세창고업자의 고의 또는 과실이 관여되지 않은 경우 항공화물운송장 상의 수하인에게 운송계약 상의 손해배상책임을 부담하지 않는다.

현재 우리나라는 세계 8위의 항공수송국이고 국제민간항공기구(ICAO) 이사국으로 선출되어 있으며, 더욱이 항공운송 여객 및 화물의 증대에 따라 항공운송을 둘러싼 사법적 분쟁도 증가하고 있는 바, 앞으로 더욱 증가할 것으로 예상된다. 그런데 우리나라에는 항공운송에 관한 사법적 법률관계를 규율하는 법률이 마련되어 있지 아니하기 때문에 이러한 분쟁을 효율적으로 해결하는데 많은 문제가 있었다.

그리하여 2008년 법무부 특별분과위원회에서 상법 제6편 항공운송 제정안이 작성되어 법제처의 심의를 거쳐 상법 일부개정법률안(항공운송편)이 2008년 12월 31일 국회에 제출되어 현재 국회 법제사법위원회에서 심의 중에 있다. 상법 일부개정법률안 제6편 항공운송편에는 국내 항공화물운송에 있어서 항공화물운송인의 책임에 관한 규정(법률안 제913조 내지 제920조)과 항공화물운송장에 관한 규정(법률안 제923조 내지 제929조)을 두고 있는 바, 이러한 규정은 몬트리올 협약의 관련규정을 수용하고 있다.

결국 항공운송에 관한 법의 공백상태를 시급히 해소하기 위하여 항공운송에 관한 국내입법의 필요성이 절실하다고 할 것인 바, 현재 국회에 계류중인 상법 일부개정법률안 제6편 항공운송편은 조속히 통과 제정되어야 할 것이다.

본 연구의 한계로는 우리나라가 2007년에 몬트리올 협약에 가입한 이후 본 협약을 적용한 항공운송 관련 법원의 판례가 형성되어 있지 아니하다는 점과 아직 우리나라의 국내법으로 항공운송에 관한 항공사법이 제정되어 있지 아니하다는 점이다. 따라서 몬트리올 협약 상 항공화물운송에 있어서 항공화물운송

장 및 항공운송인의 책임 관련 문제의 합리적인 해결을 위하여 이에 관한 법원의 판례 형성 및 상법 항공운송편의 입법이 필요하다고 할 것이다.

## 참 고 문 헌

- 김두환, 「국제항공법학론」, 한국학술정보(주), 2005.
- 김영기, “항공물건운송인의 법적 책임에 관한 항공법제 개선방안-국제협약 및 상법 항공운송편과의 비교”, 「항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구 워크샵 자료집」, 한국법제연구원, 2009. 7. 3.
- 김종복, 「신국제항공법」, 한국학술정보(주), 2009.
- \_\_\_\_\_, 「항공판례의 연구」, 한국학술정보(주), 2008.
- 이강빈, “국제항공화물운송에 관한 운송증서의 요건 및 효력”, 「항공우주법학회지」 제23권 제2호, 한국항공우주법학회, 2008. 12.
- 임태혁, “국제항공운송에서 운송계약의 당사자 및 운송물소유권의 이전”, 「국제거래법연구」 제17집 제1호, 국제거래법학회, 2008. 6.
- 최종현, “몬트리얼 협약상 항공화물운송인의 책임-해상운송 및 도로운송 조약과의 비교법적고찰”, 「국제거래법연구」 제17권 제2호, 국제거래법학회, 2008. 12.
- 최준선, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1987.
- 한국복합운송협회, 「항공운송실무」, 2001.
- 한국항공진흥협회, 「국제항공운송인의 배상책임제도」, 1999.
- 홍순길·신홍균·김종복, 「신국제항공우주법」, 한국항공대학교 출판부, 2006.
- 홍순길·이강석, 「신항공법정해」, 동명사, 2010.
- Cheng, Bin, "A New Era in the Law of International Carriage by Air : From Warsaw(1929) to Montreal(1999)", *International and Comparative Law Quarterly*, October 2004.
- Clarke, Malcolm, *Contracts of Carriage by Air*, LLP, 2002.
- 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.

\_\_\_\_\_, "The Liability for Delay in Air Transport", *Air & Space Law*, Vol.XXVI, No.6, Kluwer Law International, 2001.

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

Whale, Thomas J., "The New Warsaw Convention : the Montreal Convention", *Air & Space Law*, Vol.XXV, No.1, Kluwer Law International, 2000.

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.

<http://www.scourt.go.kr>

<http://www.icao.int>

## ABSTRACT

### A Study on the International Carriage of Cargo by Air under the Montreal Convention—With respect to the Air Waybill and the Liability of Air Carrier

Lee, Kang Bin

The purpose of this paper is to research the air waybill and the carrier's liability in respect of the carriage of cargo by air under the Montreal Convention of 1999.

The Warsaw Convention for the unification of certain rules for international carriage by air was adopted in 1929 and modified successively in 1955, 1961, 1971, 1975 and 1999. The Montreal Convention of 1999 modernized and consolidated the Warsaw Convention and related instruments.

Under the Montreal Convention, in respect of the carriage of cargo, the air waybill shall be made out by the consignor. If, at the request of the consignor, the carrier makes it out, the carrier shall be deemed to have done so on behalf of the consignor. The air waybill shall be made out in three original parts. Under the Montreal Convention, the consignor shall indemnify the carrier against all damages suffered by the carrier or any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statement furnished by the consignor or on its behalf.

The air waybill is not a document of title or negotiable instrument. Under the Montreal Convention, the air waybill is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage. If the carrier carries out the instructions of the

consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill, the carrier will be liable, for any damage which may be accused thereby to any person who is lawfully in possession of the part of the air waybill.

Under the Montreal Convention, the carrier is liable by application of principle of strict liability for the damage sustained during the carriage of cargo by air. The carrier is liable for the destruction or loss of, or damage to cargo and delay during the carriage by air. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport.

Under the Montreal Convention, the carrier's liability is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme. Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void.

Under the Montreal Convention, if the carrier proves that the damage was caused by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he derives his rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from his liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused the damage.

Under the Montreal Convention, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention.

Under the Montreal Convention, in the case of damage the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and at the latest, within fourteen days from the date of receipt of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the cargo has been placed at his disposal. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

Under the Montreal Convention, the right to damage shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

In conclusion, the Montreal Convention has main outstanding issues with respect to the carrier's liability in respect of the carriage of cargo by air as follows : The amounts of limits of the carrier's liability, the duration of the carrier's liability, and the aviation liability insurance. Therefore, the conditions and limits of the carrier's liability under the Montreal Convention should be readjusted and regulated in detail.

Key Words : Montreal Convention, Warsaw Convention, Warsaw system, Air Carrier, Air waybill, Consignor, Liability regime, Limit of liability, Damage claim