

航空宇宙政策・法學會誌 第30卷 第1號
2015년 6월 30일 발행, pp. 03~29

논문접수일 2015. 6. 12
논문심사일 2015. 6. 19
게재확정일 2015. 6. 26

몬트리올협약상 항공여객운송인의 수하물 책임 - 2012년 11월 22일 EU 사법재판소 C-410/11 판결의 평석 -

김영주*

목 차

- I. 서 언
- II. 판결의 개요
- III. 판결의 검토
- IV. 결 어

* 대구대학교 무역학과 조교수.

I. 서론

1999년 몬트리올협약(the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, the Montreal Convention, 이하 간단히 ‘협약’이라고 칭한다)¹⁾ 제17조 제2항에 따르면, 운송인은 여객의 ‘위탁수하물’의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여 그 손해가 항공기상에서 발생하였거나 또는 운송인의 관리 하에 있는 기간 중 발생한 경우에 한하여 책임을 부담하게 되어 있다. 이러한 책임은 협약 제22조 제2항에 의해 여객 1인당 1,131 SDR(특별인출권)로 제한된다.²⁾ 협약에서 의미하는 위탁수하물이란 협약 제3조 제3항에 따라 운송인이 교부한 ‘수하물 식별표’가 부착된 수하물을 말한다.

그렇다면 다음과 같은 사례를 생각해 보자. 예컨대, 항공여객 A, B, C는 각각의 개별적인 수하물을 항공기에 위탁하지 않고, 단 2개의 수하물에 자신들의 짐을 모두 넣어 수하물 식별표를 부착하고 이를 항공기에 위탁하였다. 그런데 2개의 수하물이 모두 멸실되었다. 이 경우, 여객 A, B, C는 몬트리올협약상 손해배상으로서 운송인에게 여객 1인당으로 계산한 총 3,000 SDR을 청구할 수 있는가? 아니면 수하물 식별표상 여객 2인당으로 계산한 총 2,000 SDR만을 청구할 수 있겠는가? 이와 같은 사례는 현실적인 항공여객의 수하물 책임청구 과정상 다분히 일어날 수 있는 일인데, 몬트리올협약에 따르면 청구액 산정에서의 해석상의 의문이 제기될 여지가 있다.

위 사례와 관련하여, 지난 2012년 EU 사법재판소 판결에서도 거의 유사한 패턴의 사실관계에 대한 법리 해석이 문제가 된 적이 있다. 바로 2012년의 *Pedro Espada Sánchez and Others v. Iberia Líneas Aéreas de España SA*.³⁾ 판결이 그것인데, 몬트리올협약의 해석상 문제에 대해 국제적 사법기관인 EU 사법재판소의 해석지침이라는 내려졌다는 측면에서 큰 주목을 받은 바 있다. EU의 경우에는 EU조약(Treaty on the European Union, Maastricht Treaty) 제95조와 제153조

1) 이하 간단히 ‘협약’이라고만 지칭한다.

2) 최준선, 『국제거래법』, 제9판, 삼영사, 2014, 359면.

3) C-410/11, *Pedro Espada Sánchez & Ors v. Iberia Líneas Aéreas de España SA*, ECLI:EU:C:2012:747 (Press Release No 151/12).

에 근거한 ‘이용자보호조치’(consume protection measures)의 일환으로 EU 위원회(European Commission, 이하 ‘EC’라 한다)에서 제정한 규칙(regulation)들이 역내의 법적 근거로서 활용되고 있다.⁴⁾ 몬트리올협약 역시 지난 2002년에 이미 EU 규칙(이하 ‘EC 2027/97 규칙’이라 한다)으로⁵⁾ 수용되어 항공운송인의 책임 원칙에 관한 일반규정으로서 EU 법체계의 일부를 이루고 있다.

이에 본 논문에서는 몬트리올협약에 대한 EU 사법재판소의 해석론이 제시된 2012년의 *Pedro Espada* 사건을 소개하고자 한다. 해당 판결에 대한 국내의 선행연구는 아직 이루어지지 않은 것으로 보이는데,⁶⁾ 본 논문에서는 몬트리올협약상 수하물의 개념, 항공여객운송인의 수하물 책임 및 책임한도를 중심으로 이와 관련한 해석상의 쟁점들을 분석해 보고자 한다.⁷⁾ 물론 본 사안에서는 몬트리올협약과 EU 규칙간의 해석상 경합이나 적용상의 충돌 등에 관한 문제가 제기되지는 않았고, EU 규칙의 해석은 몬트리올협약의 규정에 기반하여 해석되어야 한다는 점이 전제가 되고 있다. 따라서 본고에서는 EU 사법재판소의 몬트리올협약의 관련 규정에 관한 법리 해석에 초점을 맞추어, 판결의 사실관계 및 판결요지, 평석의 순으로 논의를 전개하기로 한다.

4) EC는 EU 전체의 이해관계를 대표하며 각국 정부와는 독립적인 지위에 있다. EC의 가장 중요한 기능 중 하나는 새로운 법률안을 입안하여 이를 유럽의회(European Parliament)에 상정하고, 통과된 법률을 각국이 준수하는지 감독하는 것이다. 현재 EC는 EU 각 회원국을 대표하는 총 28명의 위원으로 구성되어 있다.

5) Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents.

6) 본 판결에 관한 간략한 평석에 관하여는 桑原康行, “몬트리올협약における航空運送人の手荷物に關する責任”, 『國際商事法務』, Vol. 43, No. 2, 國際商事法務研究所, 2015, 276-279頁 참조.

7) 항공여객운송에서의 수하물 책임에 관한 국내 선행연구로는 다음과 같은 것들이 있다. 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토”, 『기업법연구』, 제25권 제4호, 한국기업법학회, 2011, 211-233면; 김지훈, “여객 및 수하물의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임제도에 관한 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제27권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2012, 107-142면; 문준조, “국제항공법상 화물·수하물에 대한 운송인의 책임상한제도 - 미국의 판례 분석을 중심으로”, 『항공우주법학회지』, 제22권 제2호, 한국항공우주법학회, 2007, 109-133면; 소재선·이창규, “항공운송인의 손해배상책임 원인에 관한 법적 고찰 - 여객 손해배상책임을 중심으로”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제28권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2013, 3-35면; 양석완, “몬트리올협약상 항공운송인의 유한책임 적용 한계 - 여객의 연착 및 수하물에 관한 책임을 중심으로”, 『통상법률』, 제87호, 법무부, 2009, 1-34면.

II. 판결의 개요

1. 사실관계

2008년 8월 1일, 스페인 국적의 Pedro Espada Sánchez(이하 ‘원고1’이라 한다)는 부인 및 아이 2명(이하 순번대로 ‘원고2, 원고3, 원고4’라 한다)과 함께 스페인 바르셀로나에서 프랑스 파리까지 가는 이베리아 에어라인(Iberia Líneas Aéreas de España S.A.)(이하 ‘피고’라 한다)의 항공기에 탑승하였다. 원고 측은 각 인원수대로의 여행가방(suitcase)에 짐을 넣지 않고, 원고1과 원고2 소유 2개의 여행가방에 모든 짐을 정리하여 피고 항공기에 수하물로 위탁하였다.

프랑스 파리의 샤를드골국제공항(Charles de Gaulle Airport)에 피고 항공기가 도착한 후, 원고 측은 위탁수하물의 체크아웃을 시도하였으나 자신의 짐들을 찾을 수 없었다. 몇 시간 동안 수하물 체크를 하였으나 결국 원고 측은 위탁수하물을 수령하지 못하였고, 해당 수하물은 분실된 것으로 처리되었다. 이후 원고 측은 피고 항공사와 분실된 수하물의 손해배상 협상을 진행하였으나 합의에 이르지 못하였다.

이에 원고는 피고를 상대로 스페인 바르셀로나 상사법원에 몬트리올협약 제 22조 제2항의 규정에 근거하여, 1인당 1,000 SDR, 총 4인(원고1~4) 합계 4,000 SDR에 상당하는 4,400 유로(€)의 손해배상 청구소송을 제기하였다.

2. 판결요지

(1) 제1심 및 항소심

2010년 3월 18일, 스페인 바르셀로나 상사법원(the Juzgado Mercantil)은 원고 측의 청구를 일부 인용하여, 피고에게 600 유로 및 그에 상당한 법정 이자의 지급 책임이 있다고 명하였다.⁸⁾ 그러나 제1심에서 산정된 손해배상액에 불복한 원고는 바르셀로나 지방법원에(the Audiencia Provincial de Barcelona)에 본건을 항소하였다.

8) Judgment of 18 March 2010, the Juzgado Mercantil (Commercial Court) No 2, Barcelona.

항소심은 원고의 항소청구의 근거에 관하여 몬트리올협약 제22조 제2항의 해석상 의문이 있을 수 있음을 지적하였다. 예를 들어, 몬트리올협약 제22조 제2항의 규정은 동 협약 제3조 제3항에서 의미하는 수하물 식별표가 부착된 수하물에 한하여 적용되는 것은 아닌지에 관한 문제였다. 즉, 수하물 식별표를 부착한 여객만이 몬트리올협약 제22조 제2항에 기한 손해배상청구권을 행사할 수 있는 것은 아닌가하는 의문이 지적된 것이다.

결국 바르셀로나 지방법원은 몬트리올협약상의 해석을 이유로, 소송절차를 중단하고 EU 사법재판소(Court of Justice of the European Union, ECJ)에 해당 문제에 대한 선행판단을 요청하였다.⁹⁾ 이는 구체적으로 다음과 같은 2가지의 법리해석에 관한 것이다.

첫째, 몬트리올협약 제22조 제2항에서 정한 여객 1인당 1,000 SDR이라는 책임한도액 규정을 적용함에 있어, 동 협약 제3조 제3항도 함께 고려하여 복수의 여객이 공통으로 수하물을 위탁한 경우에 탁송수하물의 수가 여객의 수보다 적은지 아닌지에 관계없이, 각 여객에 대한 최고한도액만을 의미하는 것으로 해석하여야 하는가에 관한 문제이다.

둘째, 몬트리올협약 제22조에서 정한 책임한도액은 1개의 수하물에 1인의 여객만이 손해배상청구권을 가지므로, 예컨대 단일한 식별표가 부착된 멸실수하물에 복수의 여객의 소유물이 있는 것으로 입증되는 경우라 하더라도 식별표를 부착한 여객에 대해서만 최고한도액의 보상을 인정하는 것으로 해석되어야 하는가에 관한 부분이다.

(2) EU 사법재판소 판결¹⁰⁾

바르셀로나 지방법원이 요청한 선행판단에 관하여, EU 사법재판소는 다음과 같은 해석론을 제시하였다.

1) 항공운송인의 책임에 관한 EU 2027/97 규칙 제3조 제1항에 따르면, 여객 및 수하물에 대한 EU 역내 운송인의 책임 관련 사항은 몬트리올협약의 관련

9) Decision of June 15, 2011, Audiencia Provincial de Barcelona, QP/07238-A9.

10) 판결문에 관하여는 <<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=130248&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=162220>> (2015. 4. 15. 최종방문)에서 참조 가능하다.

책임 규정에 의해 규율된다.¹¹⁾ EU 2027/97 규칙은 몬트리올협약의 적용을 정하고 있고, 몬트리올협약의 모든 규정은 EU 법질서의 일부를 이루고 있으므로, EU 사법재판소는 EU를 구속할 일반 국제법의 해석규칙에 따라 선행 판결절차에 있어서 협약을 해석할 권한을 보유한다.¹²⁾

2) EU 사법재판소는 1969년 ‘조약법에 관한 비엔나협약’(Vienna Convention on the Law of Treaties)의 규정에 근거하여 몬트리올협약 규정을 해석한다. 비록 비엔나협약이 EU 및 EU 회원국을 직접적으로 구속하는 협약은 아니라고 하나, 국제법 해석의 일반 관행에 관한 법률이며 EU는 그러한 국제법 체제에 구속을 받을 수밖에 없으므로, 비엔나협약의 조약법 해석 규정에 따라 몬트리올협약을 해석함에는 그 타당성이 부정될 수 없다.¹³⁾

3) 조약법에 관한 비엔나협약 제31조에 따라,¹⁴⁾ 조약을 해석함에 있어서는 문맥에 의한 입법적 취지 및 목적에 비추어 부여되는 용어의 통상적 의미에 따라 성실하게 해석하지 않으면 아니된다.¹⁵⁾ 우선 몬트리올협약 제17조 제2항에 의하면 운송인은 수하물 멸실이 발생한 경우 손해를 부담할 책임이 있고, 동 협약 제22조 제2항에는 수하물의 파괴, 분실, 손상, 지연에 따른 운송인의 책임 한도를 여객 1인당 1,000 SDR로 제한한다고 규정되어 있다. 본 조항들로부터 명확하게 파악할 수 있는 바는, 손해배상의 객체로서 해당 ‘수하물’의 멸실로 인해 입게 된 손해라는 점 그리고 손해배상청구권의 주체로는 손해를 입은 ‘여객’이라는 점이다.¹⁶⁾

4) 여기서 몬트리올 협약 제17조 제2항에 의하면, 운송인은 수하물의 유형이 위탁수하물이든 휴대수하물이든 관계없이 수하물의 손해에 대해 운송인의 책임을 일관적으로 인정하고 있다. 즉, 해당 수하물의 식별 여부에 관하여는 아무

11) C-410/11, *para.* 19.

12) Case C-386/08, *Brita* [2010] ECR I 1289; Case C-63/09, *Wälz* [2010] ECR I 4239.

13) C-410/11, *para.* 21.

14) 본 판결의 영문판에는 ‘몬트리올협약 제31조’(Article 31 of the Montreal Convention)로 되어 있으나 이는 오류라고 한다. 판결의 프랑스어판, 스페인어판, 독일어판에서는 단순히 동 조약이라고만 지칭하고 있는 바, 프랑스어판(*de cette convention*), 스페인어판(*de esa Convención*), 독일어판(*dieses Übereinkommens*)에서 가리키는 ‘동 조약’이란 1969년의 비엔나협약을 말하고 있는 것이다. 즉, 영문판에서는 비엔나협약이 몬트리올협약으로 잘못 표기되어 있다고 한다(桑原康行, 前掲論文(註6), 279頁).

15) Case C-70/09, *Hengartner and Gasser* [2010] ECR I 7233

16) C-410/11, *para.* 24.

런 언급이 없음을 알 수 있다. 이와 관련하여, 동 협약 제17조 제4항은 별도의 구체적인 규정이 없는 한, 이 협약에서 ‘수하물’이라고 함은 위탁수하물 및 휴대수하물 모두를 의미한다고 규정되어 있다. 나아가 협약 제22조 제2항에서 사용하고 있는 ‘수하물’이라는 용어 역시 협약 제17조 제4항에서 언급하고 있는 수하물(위탁수하물 및 휴대수하물)과 동일한 의미로 해석되고 있다.¹⁷⁾

5) 결국 몬트리올 협약 제3조 제3항의 “운송인은 개개의 위탁수하물에 대한 수하물 식별표를 여객에게 교부하여야 한다”는 규정의 문구는 협약의 전체적인 규정의 맥락과 구조에 비추어, 운송인에게 탁송수하물의 식별의무를 부과한 것에 불과한 것이다. 피고와 EU 위원회에서는 몬트리올협약 제22조 제2항의 수하물이란 식별표에 언급된 수하물만을 의미하는 것으로 주장하고 있으나, 협약 제22조 제2항에서 정한 수하물 멸실의 경우에 손해배상청구권 및 운송인의 책임제한이 반드시 1개 이상의 수하물을 위탁한 여객에게만 적용되는 것으로 해석할 수는 없다.¹⁸⁾¹⁹⁾

6) 본 사안에서는, 원고3과 원고4가 자신의 소유물을 다른 동행자인²⁰⁾ 원고1과 원고2의 여행가방에 넣었고, 이는 원고1과 원고2의 명의로 식별표가 부착되었다. 여기서 해당 수하물이 멸실되었고, 그 결과 원고3과 원고4의 소유물도 멸실로 인한 손해를 입게 된 것이다. 그렇다면 원고3과 원고4도 손해의 범위 내에서 배상청구권을 갖는다고 해석하여야 한다. 즉, 수하물 식별표를 받은 여객인 원고1과 원고2만이 아니라 동행자의 수하물에 자신의 물품을 넣은 원고3과 원고4도 몬트리올협약 제17조 제2항의 책임구성요건 및 협약 제22조 제2항의 책임한도액에 해당하는 손해배상을 받을 수 있는 것이다.

7) 결론적으로, 몬트리올협약 제22조 제2항의 적용을 위해서는 동 협약 제3조 제3항도 함께 고려하여야 한다. 수하물이 멸실된 경우, 운송인에 대한 여객의 손해배상청구권 및 운송인의 책임제한 규정은, 다른 여객의 명의로 위탁된 수하물의 멸실에 의해 발생한 손해를 청구하는 여객도 당해 멸실수하물에 실제로 그 여객의 소유물이 포함되는 한, 적용되는 것으로 해석하여야 한다.

17) *Id. para. 25.*

18) *Id. para. 26.*

19) EU 사법재판소는 이와 비슷한 사례에서 독일 정부도 이러한 해석론을 취하고 있다고 언급하면서, 재판소는 독일 정부의 견해에 따른다고 밝히고 있다.

20) 정확하게는 원고1과 원고2가 원고3과 원고4의 보호자가 된다.

Ⅲ. 판결의 검토

1. 논점

본 사안은 EU 자체에서 제정한 2차법으로서의 EU 항공운송관계규칙의 해석이 문제가 된 것이 아니라 EU법 체계의 일부를 이루고 있는 몬트리올협약이라는 국제조약의 규정 해석이 문제가 된 사례이다. 특히 본 사안은 몬트리올협약상 항공여객운송인의 수하물책임에 관한 해석상의 쟁점을 국내법적 차원이 아닌 EU 사법재판소라는 국제적 사법기관이 협약의 통일적 해석을 위해 법적 기준을 제시하고 있다는 점에서 주요한 판결이다. 즉, 향후 몬트리올협약의 적용과 관련한 각국의 개별적 사법기관의 판단기준에 일정한 영향을 미치게 되었다.

사안의 기본적 쟁점은 몬트리올협약 제22조 제2항의 적용 기준 및 협약 제3조 제3항의 해석범위에 관한 것이다. 구체적으로는 동행 탑승객의 위탁수하물에 자신의 짐을 넣은 여객이 그 수하물이 멸실된 경우 몬트리올협약 제17조 제2항의 손해배상청구권 및 제22조 제2항의 운송인의 한도액 규정을 원용할 수 있는지 여부이다.

사안의 사실관계를 보면, 원고1, 2, 3, 4는 가족으로서, 원고1과 원고2는 부부이며, 원고3과 원고4는 미성년 자녀들이다. 이들은 프랑스 파리행 항공기 탑승시, 원고1과 원고2의 명의로 식별표가 부착된 2개의 수하물만을 위탁하였다. 그러나 위탁수하물은 멸실되었고 원고들은 운송인에게 여객 1인당으로 계산한 총 4,000 SDR을 청구하였고, 운송인은 수하물 식별표상 여객 2인으로 계산한 총 2,000 SDR 상당액만이 인정된다고 주장한 것이다.

문제는 몬트리올협약 제3조 제3항을 어떻게 파악하느냐 하는 것이다. 동 협약 제3조 제3항에 따르면, 운송인은 개개의 위탁수하물에 대한 수하물 식별표를 여객에게 교부하여야 한다고 규정하고 있다. 여기서 우선 협약 제3조 제3항을 좁게 해석하면, 식별표가 부착된 수하물만이 협약에서 의미하는 수하물이 될 수 있다. 그렇게 되면, 식별표가 부착된 수하물을 소유한 여객만이 협약 제17조 제2항의 손해배상청구권 및 제22조 제2항의 운송인 책임한도액의 적용을 받을 수 있게 된다.²¹⁾ 반면에 협약 제3조 제3항을 넓게 해석하면, 식별표 부착

은 단지 운송인에게 수하물의 식별의무만을 부과한 것이므로 가령 여객이 본건과 같이 동행 여객의 수하물에 자신의 짐을 넣은 경우라도 협약 제22조 제2항상의 여객 1인당 책임한도액 규정을 원용할 수 있게 된다.

이하에서는 이에 관한 EU 사법재판소의 법리해석을 중심으로, ① 몬트리올 협약상의 수하물 개념의 범위 및 ② 몬트리올협약상 운송인의 수하물 책임에 관한 한도액 규정의 적용기준이라는 두 가지 쟁점으로 구분하여 사안을 살펴보기로 한다.

2. 몬트리올협약상 수하물 개념의 범위

바르샤바협약(Convention for the Unification of certain Rule Relating to International Transportation by Air, Warsaw Convention)²¹⁾에서는 위탁수하물 (checked baggage)을 여객이 휴대하는 휴대수하물(unchecked baggage)과 구별하고 있다. 반면에 몬트리올협약은 바르샤바협약과는 달리 위탁수하물과 휴대수하물을 특별히 구별하지 않는다.²²⁾ 단지 제3조 제3항에서 위탁수하물마다 운송인이 개별적인 ‘수하물 식별표’(the baggage identification tag)를 여객에게 제공하도록 규정하고 있을 뿐이다.

몬트리올협약 제3조 제3항은 “운송인은 개개의 위탁수하물에 대한 수하물 식별표를 여객에게 교부하여야 한다”라고 규정하고 있는 바, 이는 바르샤바협약 제4조 제4항을 기초로 하여 제정된 것이다.²⁴⁾ 즉, 여기서 말하는 수하물 식별표란 바르샤바협약상의 수하물표(baggage check)를 의미하는 것으로 볼 수 있다.²⁵⁾

바르샤바협약상의 수하물표는 운송인이 여객으로부터 인수한 위탁수하물에 대하여 발행하는 운송증권으로서 기능하고 있었다.²⁶⁾ 바르샤바협약상 운송인

21) Patrick Zeuner, *The Law of International Carriage by Air*, GRIN Verlag GmbH, 2008, at 11.

22) 본고에서 바르샤바협약이라 함은 1955년의 헤이그의정서(Hague Protocol)에 의해 개정된 협약을 말한다.

23) 김종복, “몬트리올협약상의 항공여객운송인의 책임”, 『항공우주법학회지』, 제23권 제2호, 한국항공우주법학회, 2008, 44면.

24) Pablo Mendes De Leon & Werner Eyskens, *The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, 66 J. Air L. & Com. 1155, 1174 (2001).

25) 최준선, 전게서(註2), 363면.

은 항공권에 통합된 경우를 제외하고 수하물표를 작성하여 여객에게 교부하여야 하고, 해당 수하물표에는 ① 발행의 장소 및 일자, ② 출발지 및 도착지, ③ 운송인의 수 및 주소, ④ 항공권의 번호, ⑤ 수하물표의 소지인에게 수하물을 인도한다는 뜻의 표시, ⑥ 수하물의 수 및 중량, ⑦ 동 협약 제22조에 의하여 신고된 가액, ⑧ 운송이 본 협약에서 정하는 책임에 관한 규정에 따른다는 뜻의 표시 등을 기재하도록 규정하고 있었다(바르샤바협약 제4조 제1항·제3항). 수하물표는 바르샤바협약상 증거증권으로서, 그 부존재, 불비, 멸실, 부적합한 작성, 교부의 법적 효과가 여객항공권의 경우와 똑같이 적용된다.²⁷⁾

그러나 몬트리올협약에서는 바르샤바협약과 같은 별도의 독립된 조항을 마련해 두지 않고 있다. 이는 바르샤바협약상 여객항공권이 곧 수하물표로서 인식된다는 점과 차이가 있다고 볼 수 있다.²⁸⁾ 그런데 여기서 주목할 점은 바르샤바협약에서는 운송인이 수하물표를 교부하지 않은 경우에는 무한책임을 지도록 하고 있다는 것이다. 이에 반하여, 몬트리올협약은 운송인의 수하물 식별표 비제공에 있어 특정한 제재를 가하고 있지 않다.²⁹⁾ 그렇다면 몬트리올협약 제3조 제3항과 동 협약 제17조 제2항 및 제22조 제2항에서 언급하는 수하물의 개념 사이에는 어떠한 관련성을 갖는지가 해석상 문제로 제기되는 것이다.

우선 몬트리올협약 제17조 제2항은 운송인이 수하물 멸실이 발생한 경우 손해를 부담할 책임이 있다고 규정하고, 제22조 제2항에서 수하물의 파괴, 분실, 손상, 지연에 따른 운송인의 책임한도는 여객 1인당 1,000 SDR로 제한된다고 규정하고 있다.³⁰⁾

여기서 협약 제17조 제2항의 규정을 보면, 운송인은 수하물의 유형이 위탁수하물인지 휴대수하물인지를 구분하지 않고, ‘수하물의 손해’에 대한 운송인의 책임을 인정하고 있음을 알 수 있다. 즉, 해당 수하물의 식별 여부를 책임 유무의 가부로서 설정하지 않고 있다는 것이다. 이는 협약 제17조 제4항의 명시적

26) 최준선, 『국제항공운송법론』, 삼영사, 1987, 199면.

27) 최준선, 상계서, 200면.

28) 김종복, 전계논문(註23), 52면.

29) 문준조, “국제항공법상 화물·수하물에 대한 운송인의 책임상한제도 - 미국의 판례 분석을 중심으로”, 『항공우주법학회지』, 제22권 제2호, 한국항공우주법학회, 2007, 120면.

30) 몬트리올협약 제24조에 기해 5년간 누적된 불가상승률에 따라 책임한도액이 현재 1,131 SDR로 인상되었다.

규정에 의해서도 확인되고 있다. 협약 제17조 제4항은 별도의 구체적인 규정이 없는 한 이 협약에서 ‘수하물’이라는 용어는 위탁수하물 및 휴대수하물 모두를 의미한다고 규정한다.

따라서 협약 제22조 제2항에서 사용하고 있는 ‘수하물’이라는 용어는 협약 제17조 제4항에서 언급하고 있는 수하물과 동일한 것으로 보아야 하고, 이렇게 보면 몬트리올협약은 운송인의 수하물 책임에 관하여 위탁수하물과 휴대수하물에 대한 뚜렷한 구별을 두고 있지 않음이 명확하다고 할 수 있겠다.

또한 협약 제3조 제3항의 문구 자체를 면밀히 보더라도 이 조항은 수하물의 정의조항이라고 해석되기에는 무리가 있다. 협약 제3조 제3항은 운송인은 개개의 위탁수하물에 대한 수하물 식별표를 여객에게 교부하여야 한다라고만 규정되어 있을 뿐, 그 의무 불이행에 관하여는 협약상 아무런 제재나 제한규정이 존재하지 않는다.³¹⁾

게다가 몬트리올협약 제3조 제5항을 보면, “전항의 규정에 따르지 아니한 경우에도 운송계약의 존재 및 유효성에는 영향을 미치지 아니하며, 책임의 한도에 관한 규정을 포함한 이 협약의 규정이 적용된다”고 하여, 식별표가 부과되지 않은 수하물이라 하더라도 협약 제22조 제2항의 책임한도액 규정의 적용을 배제하지 않는다. 즉, 이와 같은 규정들로 봤을 때, 식별표 여부를 본 협약상의 적용과 관련한 수하물 개념의 범위로 판단하기에는 지나친 해석이라는 것이다.

요컨대, 몬트리올협약 제3조 제3항의 규정은 단순히 운송인에게 수하물 식별 의무를 명시한 규정으로만 보아야 한다. 이를 적극적으로 해석하여 수하물 인정여부의 기준으로 삼기에는 규정의 문구 해석상 한계가 있다고 본다.

3. 몬트리올협약상 운송인의 수하물 책임과 책임한도

(1) 위탁수하물(*checked baggage*)의 경우

바르샤바협약이든 몬트리올협약이든 ‘위탁수하물’(*checked baggage*)에 대한 파괴·분실·지연으로 인한 운송인의 수하물 책임과 관련하여서는 기본적으로 업

31) De Leon & Eyskens, *supra* note 24, at 1173.

격책임(strict liability)이 부과되고 있다.³²⁾ 다만 바르샤바협약에서는 ‘휴대수하물’(unchecked baggage)에 대한 책임원인에 관하여 동 협약 제19조의 지연의 경우를 제외하고는 특별한 규정이 없다. 예컨대, 바르샤바협약 제18조 제1항은 위탁수하물이 파괴·분실·손상된 경우 손해의 원인이 된 사고가 항공운송 중에 발생한 때 항공운송인의 손해배상책임을 인정한다. 즉, 바르샤바협약 제18조는 화물과 위탁수하물의 경우에만 적용되는 것이다.³³⁾

반면에 몬트리올협약의 경우, 휴대수하물과 위탁수하물에 관계없이, 양자에 대한 운송인의 수하물 책임을 인정한다.³⁴⁾ 우선 위탁수하물에 관하여 몬트리올 협약 제17조 제2항은 “운송인은 위탁수하물의 ① 파괴(destruction), ② 멸실(loss) 또는 ③ 손상(damage)으로 인한 손해에 대하여 이를 야기한 사고가 항공기상에서 발생하였거나 또는 위탁수하물이 운송인의 관리 하에 있는 기간 중 발생한 경우에 한하여 책임을 부담한다”고 규정한다.

여기서 손해가 위탁수하물 고유의 결함·성질 또는 불완전(inherent defect, quality or vice of the baggage)에 기인하는 경우 및 그러한 범위 내에서는 운송인의 책임이 부정되는 것이다(몬트리올협약 제17조 제2항). 이는 몬트리올협약이 위탁수하물에 대해서는 당해 수하물의 고유한 하자(inherent defect) 내지는 잠재적 결함(latent defect)과 같은 일종의 불가항력적 문제로부터³⁵⁾ 일어난 손해만을 제외하고는 운송인에게 무거운 책임을 부담시키고자 한 취지로 볼 수 있다.

또한 몬트리올협약상 여객은 ① 운송인이 위탁수하물의 분실을 인정하거나 또는 ② 위탁수하물이 도착하였어야 하는 날로부터 21일이 경과하여도 도착하

32) M. R. Franks, *Airline Liability for Loss, Damage, or Delay of Passenger Baggage*, 12 *Fordham J. Corp. & Fin. L.* 735, 745 (2007). 1971년 과테말라의정서의 경우에는 제4조에서 특별한 언급이 없으면 수하물은 위탁수하물과 휴대수하물 양자를 의미한다고 규정하고, 수하물의 파괴·분실·훼손이 항공기에서 또는 승강을 위한 작업 중 또는 수하물이 항공운송인 책임 하에 있던 기간 중에 발생한 사고로 인한 경우에는 운송인의 과실 여부를 불문하고 손해배상책임을 인정하고 있다.

33) 최준선, 전계서(註26), 200면.

34) Paul Stephen Dempsey, *International Air Cargo and Baggage Liability and the Tower of Babel*, 36 *Geo. Wash. Int'l L. Rev.* 239, 291 (2004). 물론 몬트리올협약상 양자에 대한 책임원칙 내지는 귀책성 판단은 다르다.

35) 이러한 점에서 결함 있는 포장(defective packing)과 같은 문제는 수하물의 고유한 하자나 불완전 등에 해당하지 않을 것이다. 화물 포장책임에 관하여는 기본적으로 여객의 책임이 되는 것이 일반적이기 때문이다.

지 아니하였을 때 운송인에 대하여 손해배상을 청구할 수 있다(몬트리올협약 제17조 제3항). 즉, 여객의 수하물 손해에 대한 배상청구권은 위탁수하물의 멸실이 의심되는 21일 이후까지 확인되지 않으면 자동적으로 발생하게 되는 것이다. 그러나 이러한 배상청구권의 자동승인 규정은 해석상 몬트리올협약 제31조 제2항상의 적절한 통지 규정과 충돌할 수 있다.

몬트리올협약 제31조 제2항은 위탁수하물의 손상(damage to baggage)의 경우, 여객은 손상을 발견한 즉시 또한 늦어도 수령일로부터 7일 이내에 운송인에게 이의를 제기하여야 한다고 규정하는 바, 협약 제17조 제3항의 청구권 자동승인 규정은 위탁수하물의 ‘멸실’의 경우에 한정된다. 다만 여기서 의미하는 멸실은 ‘전부 멸실’(entire loss)의 경우에 해당하는 것이며,³⁶⁾ ‘일부 멸실’(partial loss)의 경우에는 여전히 해석상 논란의 여지가 있는 것이다.³⁷⁾

생각건대, 위탁수하물의 ‘일부 멸실’의 경우에는³⁸⁾ 협약 제31조 제2항에 따라 7일 이내에 이의제기가 필요할 것이다. 예컨대, 위탁수하물 중 일부가 도난되는 경우와 같은 일부 멸실의 경우에는 멸실의 범위가 아닌 ‘손상’(damage)의 범주에 다루어진다고 보아야 한다.³⁹⁾

(2) 휴대수하물(unchecked baggage)의 경우

바르샤바협약의 경우 여객의 수하물이 기내반입의 휴대수하물인지 수하물표를 받은 위탁수하물인지에 따라 운송인 책임의 경중이 다르다.⁴⁰⁾ 바르샤바협약에서는 ‘휴대수하물’에 대한 책임원인에 관한 운송인의 손해배상책임 규정이 없으므로, 개별 운송계약과 관련된 국내법이 적용되는 경우가 많다.⁴¹⁾ 즉, 바르샤바협약 제22조 제3항의 운송인의 책임한도액은 해당 국내법의 적용상 운송인이 책임을 지는 경우에 한하여 적용될 것이다.⁴²⁾ 따라서 바르샤바협약상 운

36) *Dalton v. Delta Air Lines*, 638 F.2d 1233 (5th Cir. 1981).

37) Harold Caplan, *Novelty in the New Convention*, *The Aviation Q.* 193, 199 (1999).

38) 예를 들어, 위탁수하물 중 일부가 도난되는 경우 등이 이에 해당한다.

39) De Leon & Eyskens, *supra* note 24, at 1175. 이와 관련하여 우리나라 상법 제199조 제1항은 위탁수하물의 ‘일부 멸실’로 명시하여, 7일 이내에 통지할 것으로 규정한다. 이에 관하여는 최준선, “국내 항공운송법 제정안에 관한 고찰”, 『항공우주법학회지』, 제23권 제2호, 한국항공우주법학회, 2008, 17면 참조.

40) Dempsey, *supra* note 34, at 290.

41) 최준선, 전게서(註26), 200면.

송인의 책임 추구를 위해서는 수하물표가 교부된 위탁수하물이어야 하며, 만약 수하물표의 교부가 없는 수하물에 손해가 발생한 경우, 운송인은 바르샤바협약 제22조의 책임제한 규정을 원용할 수 없다.⁴³⁾

몬트리올협약은 바르샤바협약과는 달리 운송인의 휴대수하물 책임을 명확하게 규정하고 있는 바, 이 경우에는 운송인의 엄격책임이 적용되지 않는다.⁴⁴⁾ 몬트리올협약 하에서는 개인소지품을 포함한 휴대수하물의 경우, 운송인·그의 고용인 또는 대리인의 과실에 기인하였을 때에만 책임을 부담한다(몬트리올협약 제17조 제2항). 이처럼 휴대수하물에 대해서는 과실책임주의를 채택함으로써 여객에게 과실의 증명책임을 부과시키고 있다. 이는 기내 휴대수하물은 당연히 여객의 관리 하에 있음으로 여객에게 과실의 입증을 부과하더라도 불합리하지 않다는 판단으로 정하여진 것이다.⁴⁵⁾ 따라서 바르샤바협약과는 달리 몬트리올협약은 휴대수하물의 손해에 대한 운송인의 책임도 국내법이 적용되는 것이 아니라 몬트리올협약 제17조 제2항의 범위 내에서 해석되어야 한다.⁴⁶⁾

(3) 수하물 손해에 대한 책임한도

종래 바르샤바협약은 위탁수하물과 휴대수하물의 손해에 대한 책임한도액을 구분하여 규정하고 있었다. 예컨대, 위탁수하물의 경우에는 250 포앙카레 프랑(francs Poincaré)을 책임한도액으로 정하고 있고, 휴대수하물의 경우에는 5,000 포앙카레 프랑으로 정하고 있다(바르샤바협약 제22조 제2항(a)·제22조 제3항).⁴⁷⁾

42) De Leon & Eyskens, *supra* note 24, at 1176.

43) *Hexter v. Air Fr.*, 563 F. Supp. 932 (S.D.N.Y. 1982). 상당수의 미국 판례를 보면 바르샤바협약상 수하물표가 교부되지 않은 운송인에게 무한책임을 부과하도록 하고 있다. 이에 관한 사례들을 분석한 것으로는 Gillian Flener, *Effects of the Amendments to the Baggage Check Provision of the Warsaw Convention - Clearing the Way for More Efficient Check-In Procedures*, 28 Transp. L.J. 295 (2000-2001) 참조.

44) De Leon & Eyskens, *supra* note 24, at 1175.

45) 김두환, “국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올조약의 주요내용과 논점”, 「항공진흥」, 통권 제29호, 한국항공진흥협회, 2003, 153면.

46) 이러한 취지로 실시한 미국 판례들에 관하여는, *El Al Israel Airlines Ltd. v. Tseng*, 525 U.S. 155 (1999); *Croucher v. Worldwide Flight Servs., Inc.*, 111 F.Supp.2d 501 (D.N.J. 2000); *Fields v. BWIA Int'l Airways Ltd.*, 2000 U.S. Dist. LEXIS 9397 (E.D.N.Y. July 7, 2000) 등이 있다.

47) 바르샤바협약상 수하물손해에 대한 책임한도 판례에 관하여는 최준선, 전계서(註26), 211-215면 참조.

반면에 몬트리올협약의 경우에는 ‘수하물’의 파괴·분실·손상·지연에 따른 운송인의 책임한도를 여객 1인당 1,131 SDR로 제한하고 있다(몬트리올협약 제22조 제2항). 여기서 수하물의 범위에는 위탁수하물과 휴대수하물 양자가 포함될 것이다(몬트리올협약 제17조 제4항). 만약 여객이 위탁수하물을 운송인에게 인도할 때에 증가요금을 신고한 경우에는 책임제한 규정이 적용되지 않는다. 이 경우에도 손해배상 청구권자가 항공운송인의 wilful misconduct를 입증하면 운송인은 무한책임을 부담한다(몬트리올협약 제22조 제5항).

몬트리올협약상 이러한 책임한도액은 손해가 운송인·그의 고용인 또는 대리인이 ① 손해를 야기할 의도를 가지거나 또는 ② 무모하게 손해가 야기될 것을 인지하고 행한 작위 또는 부작위로부터 발생된 경우에는 적용되지 않는다(몬트리올협약 제22조 제5항). 이러한 입장은 바르샤바협약 제25조의 책임한도 예외 규정과 동일하다.

한편 몬트리올협약에서는 수하물에 관하여 제33조 제2항의 제5관할권을 인정하지 않는다.⁴⁸⁾ 따라서 수하물의 운송과 관련하여서는 ① 운송인의 주소지, ② 운송인의 주된 영업소 소재지, ③ 운송계약이 체결된 영업소 소재지, ④ 도착지와 같은 종래의 4개의 관할권만이 인정된다.

4. 분석 및 시사점

(1) EU 사법재판소의 해석론

본 사안에서 원고1, 원고2, 원고3, 원고4는 4인 가족으로서, 원고1과 원고2의 명의의 식별표가 부착된 2개의 수하물을 위탁하였고, 원고3과 원고4의 소유물은 해당 위탁수하물에 포함되어 있었다. 해당 수하물은 항공기 운항 중 또는 운송인의 관리 기간 중 멸실되었고, 그 결과 원고3과 원고4의 소유물도 멸실로 인한 손해를 입게 되었다. 이에 원고 측에서는 피고 항공사를 상대로 몬트리올협약 제22조 제2항의 규정에 근거하여 총 4인 합계 4,000 SDR(1인당 1,000 SDR) 상당의 손해배상 청구소송을 제기한 것이다.

48) 최준선, 전게서(註2), 362면.

EU 사법재판소에서는 결론적으로, 몬트리올협약 제22조 제2항의 적용을 위해서는 동 협약 제3조 제3항도 고려해야 한다고 지적한 후, 수하물이 멸실된 경우 여객의 운송인에 대한 손해배상청구권 및 운송인의 책임제한 규정은, 다른 여객의 명의로 위탁된 수하물의 멸실에 의해 발생한 손해를 청구하는 여객도 당해 멸실 수하물에 실제로 그 여객의 소유물이 포함되는 한, 적용되는 것으로 해석하여야 한다고 판단하고 있다. 즉, 몬트리올협약 제3조 제3항을 소극적으로 해석하여 동 조항이 단순히 운송인에게 수하물 식별의무를 부과하고 있는 것일 뿐이라고 보고 있다.

이와 같은 EU 사법재판소의 해석론은 몬트리올협약 자체가 설정하고 있는 제정입법의 취지에 부합한다. 몬트리올협약의 전문은, “국제항공운송에 있어서의 ① 소비자 이익 보호의 중요성 및 ② 원상회복의 원칙에 근거한 공평한 보상의 필요성”을 선언하고 있다.⁴⁹⁾ 예컨대, 특정 여객이 같은 항공편을 이용하는 동행자의 수하물에 자기의 소유물을 넣었고, 해당 수하물이 멸실되어 그 결과 특정 여객의 소유물도 손해를 입었다고 가정해 보자. 만약 이 경우, 여객의 손해배상청구권을 인정하지 않게 된다면, 협약 전문에서 밝히고 있는 협약의 합목적성은 달성할 수 없게 될 것이다. 몬트리올협약의 체약국들은 바로 이러한 협약 목적의 취지를 전제로 하여 항공운송인의 엄격책임제도를 표방하고 있는 동 협약을 채택하기로 합의한 것이다.

몬트리올협약이 취하고 있는 운송인의 엄격책임은 운송인과 여객간의 이익에 관한 그 공평과 균형을 담보하기 위한 것으로 이해된다. 특히 몬트리올협약 제22조 제2항은 수하물의 파괴·멸실·훼손 또는 연착의 경우 운송인의 책임한도액 규정을 마련해 두고 있으므로, 그 실질적인 손해배상액은 여객의 손해 유형별로 제한되고 있다. 협약 제22조 제2항을 확대해석하여 다른 여객이 맡긴 수하물 속에 자신의 소유물을 넣은 여객에게 해당 손해배상청구권을 인정해 줌으로써, 운송인에게 과중한 배상책임을 부과하게 되고 운송인의 경제활동을 위축시켜 결국에는 운송인과 여객간에 형성된 이익균형을 상실시킨다는 주장은 받아들이기 힘든 것이다.

49) 최근의 사례들을 보면, 이러한 협약 전문 규정의 이념에 충실한 판결들이 많이 제시되고 있다. 이에 관하여는 Christopher E. Cotter, *Recent Developments in Montreal Convention Litigation*, 79 J. Air L. & Com. 291 (2014) 참조.

본건 EU 사법재판소 역시 이와 같은 당사자간의 이익균형에 주목하고 있다. 구체적으로는 다음과 같은 두 가지를 지적하고 있다.⁵⁰⁾ 첫째, 동행자의 수하물에 자신의 소유물을 넣은 여객에게 협약상의 손해배상청구권을 인정해 준다고 하여, 향후 운송인이 각각의 개별적 여객으로부터 청구되는 배상책임을 예측할 수 없게 되는 것은 아니라는 것이다. 둘째, 여객으로부터 청구되는 이와 같은 운송인의 잠재적 책임이 운송업 전반의 경제활동을 해치거나 그 기능을 마비시키는 것이라고도 할 수 없다는 것이다.

왜냐하면 협약 제22조 제2항의 책임한도액 자체가 운송인을 위한 규정이며, 수하물에 관해서는 이러한 책임제한이 몬트리올협약상 배상책임을 최고한도이고, 이 최고한도액이 수하물 멸실의 손해가 발생한 여객에게 전적으로 인정되거나 주어지는 것도 아니기 때문이다. 게다가 협약 제17조 제2항에 따르면 손해가 수하물 고유의 결함 또는 성질로 인하여 생긴 경우에는 운송인은 그 범위 내에서 면책권을 향유할 수 있다.

다만 타인의 위탁수하물에 자신의 소유물을 넣어 손해를 입게 된 여객이 몬트리올 협약 제22조 제2항에 따른 손해배상청구권을 행사할 때에는 그 손해에 관한 입증책임은 여객이 부담하여야 한다. 예컨대, 여객 자신이 멸실 수하물의 내용과 다른 여객의 명의로 위탁된 수하물이 실제로는 같은 항공편에 탑승한 다른 여객의 수하물에 자기의 소유물이 포함되어 있다는 사실을 명확하게 입증하여야 한다는 것이다. EU 사법재판소에서도 본건과 관련하여 이러한 입증책임의 문제를 지적하고 있다.⁵¹⁾ 본 사안에서는 원고 측이 동일한 가족 구성원으로서, 이들이 함께 항공권을 구입하였고, 또한 이들이 동시에 항공기 탑승 체크인을 하였다는 사실 등이 참작되고 있다.

요컨대, 몬트리올협약 제22조 제2항의 적용을 위해서는 동 협약 제3조 제3항도 함께 고려해야 하는 바, 수하물이 멸실된 경우 여객의 운송인에 대한 손해배상청구권 및 운송인의 책임제한 규정은, 다른 여객의 명의로 위탁된 수하물의 멸실에 의해 발생한 손해를 청구하는 여객도 당해 멸실 수하물에 실제로 그 여객의 소유물이 포함되는 한, 적용되는 것으로 해석하여야 한다. 이것이 본 사안에서 EU 사법재판소가 제시한 해석론의 결론이 되겠다.

50) C-410/11, *paras.* 33-34.

51) *Id.* *para.* 35.

(2) 시사점

본 사안은 몬트리올협약 제22조 제2항의 적용과 관련하여 협약 제3조 제3항의 연관성 및 그 해석범위에 관한 EU 사법재판소의 법리 해석에 관한 것으로서, 다음과 같은 두 가지 측면에서 중요한 의미가 있다.

첫째, 항공여객운송의 실무상 현실적으로는 흔히 발생하는 일이지는 하나 지금까지 구체적으로 논의되지 않았던 몬트리올협약의 해석상의 문제에 대해 본 판결은 일정한 시사점을 주고 있다는 점이다. 예컨대, 가족 또는 친구와 같은 지인들간의 항공여객운송에서, 여객의 인원수 보다 적은 수로 수하물이 위탁되는 경우가 다반사이다. 수하물을 항공기에 위탁하는 것 자체가 항공이용 소비자들의 경제적 문제와 관련이 높기 때문에, 실제로도 두 명의 부부 간 또는 세 명의 친구 간에 1개 또는 2개의 수하물만을 이용하여 탑승수속을 하는 경우를 자주 볼 수 있다.

이러한 방식으로 위탁된 수하물이 멸실됨으로써 몬트리올협약 제22조 제2항에 근거한 손해배상책임의 문제가 제기되는 경우, 수하물 식별표가 부착된 수하물과 수하물 내의 다른 여객의 소유물 나아가 그에 관한 책임산정 문제는 그간 빈번히 논란이 되었던 사안인 것이다. EU 사법재판소는, 이러한 수하물이 멸실된 경우 몬트리올 협약 제22조 제2항에 근거하여 타인의 명의로 위탁된 수하물에 자기의 소유물을 넣은 여객운송인에 대한 손해배상청구권을 인정하는 한편, 운송인에 대한 손해배상청구권도 각 여객 1인당 1,000 SDR로 제한된다고 하여 협약의 해석방향을 밝히고 있다. 이는 몬트리올협약이 궁극적으로 지향하는 소비자 보호의 문제에 일반적으로 일치하는 태도를 보이고 있는 것이다.

또한 이렇게 한다고 하더라도 항공여객운송인에게 미칠 영향은 제한적이라는 점이다. 왜냐하면 몬트리올협약은 제50조에서 운송인으로 하여금 동 협약에 의거한 책임에 대해 적절한 보험을 유지하도록 하고 있기 때문이다. 나아가 여객 1인당 운송인의 명확한 책임한도액이 설정되어 있기 때문에 여객이 자기의 소유물을 몇 개의 수하물에 나누어 넣는 방식으로 한도를 늘리거나 하는 악의적 행위는 차단되는 것이다. 즉, 본 판결에서 제시한 해석론에 따르더라도 실제로 항공여객운송인에게 미치게 되는 영향은 지극히 제한적일 수밖에 없음을 알 수 있다.

둘째, 본 판결을 통해 EU 역내에서의 몬트리올 협약에 대한 해석이 국제적인 측면에서 통일적 진보를 이루고 있다는 점이다.⁵²⁾ 앞서도 언급했지만, 본 판결은 EU법 체계의 일부를 이루고 있는 몬트리올협약이라는 국제조약의 규정 해석에 관해, EU 역내의 개별적 국내 법원의 법리해석이 아닌 국제사법기관으로서의 EU 사법재판소가 일정한 판단기준을 제시하고 있는 사안이다. 즉, 몬트리올협약을 국제적인 통일규범으로서의 ‘전 단계’라는 측면에서 파악한다면 본 판결은 해당 통일규범의 국제적인 통일적 해석으로서의 ‘후 단계’라는 측면에서 큰 의미가 있다.

보통 특정 협약의 규정에 관한 법리해석은 국내의 사법기관들이 담당하여 왔다. 그러나 이렇게 되면 해석상의 혼란 내지는 불통일을 피할 수 없다. 따라서 EU 사법재판소라는 국제사법기관적 지위에서 내린 협약의 해석기준은 그간 국내 법원에서 이루어진 다양한 해석론적 시도들을 통합할 수 있는 계기로 작용할 수 있는 것이다. 예를 들어, 종래 EU 사법재판소에서는 바르샤바협약에 관한 선행판결절차에 관한 해석권한을 부인한 바가 있다.⁵³⁾ EU 역내 회원국들 대부분이 바르샤바협약의 가입국이라는 점을 볼 때 문제가 있는 관행이었다. 반면에 몬트리올협약에 관해서는 본 판결 이전부터 EU 사법재판소의 해석권한이 인정되고 있다.⁵⁴⁾

한편 본 판결이 더욱 주목받는 이유는 최근까지 몬트리올협약과 EU 규칙과의 정합성 내지는 적합성을 문제 삼은 판결은 있었어도, 몬트리올협약상 규정 자체의 해석을 문제 삼은 판결은 거의 없었다는 점이다.⁵⁵⁾ 즉, 본 판결은 몬트리올협약의 규정의 의미 및 적용기준에 대해 통일적인 해석을 시도하였다는 점에서 의의가 있다고 하겠다.

요컨대, 본 사안은 EU 자체에서 제정한 2차법으로서의 EU항공운송관계규칙의 해석이 문제가 된 것이 아니라 EU법 체계의 일부를 이루고 있는 몬트리올

52) 桑原康行, 前掲論文(註6), 279頁.

53) Case C-301/08, *Irène Bogiatzi, married name Ventouras v Deutscher Lufpool and Others* [2009] ECR I-10185.

54) Case C-344/04, *The Queen, on the application of International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v Department for Transport* [2006] ECR I-403.

55) 예를 들어, Case C-63/09, *Axel Walz v Clickair SA*. [2010] ECR I-4239이 EU 사법재판소가 최초로 몬트리올협약 규정 자체에 대한 해석론을 제시한 사안으로 기록되고 있다.

협약이라는 국제조약의 규정 해석이 문제가 된 사례이다. 따라서 본 판결은 몬트리올협약상 항공여객운송인의 수하물책임에 관한 해석상의 쟁점을 국내법적 차원이 아닌 EU 사법재판소라는 국제적 사법기관이 협약의 통일적 해석을 위해 명확한 기준을 제시하고 있다는 점에서 주요한 판결이라 볼 수 있겠다. 향후 몬트리올협약의 적용과 관련한 EU 각국의 개별적 사법기관의 판단기준에 본 판결이 상당한 영향을 미칠 것으로 보인다.

IV. 결 어

2012년의 *Pedro Espada Sánchez and Others v Iberia Líneas Aéreas de España SA* 판결은 몬트리올협약 제22조 제2항의 적용과 관련하여 협약 제3조 제3항의 연관성을 밝히고 그 범위에 관한 법리해석을 제시한 후, 구체적인 판단기준을 제시하였다는 점에서 중요한 의의를 갖는다.

본 판결을 간략하게 정리하면, 여객 총 4인이 항공기에 탑승하면서, 2인 명의의 식별표가 부착된 2개의 수하물에 4인의 여객 각각의 소유물을 넣었는데, 그것이 멸실되어 몬트리올협약 제22조 제2항에 따른 총 4인 합계 4,000 SDR의 손해배상청구소송을 제기한 것이다. 즉, 몬트리올협약 제22조 제2항을 적용할 때, 협약 제3조 제3항을 어떻게 연결 지어 해석하느냐 하는 것이 본건의 주요 쟁점이 되었다. EU 사법재판소는 협약 제3조 제3항을 넓게 해석하여, 식별표 부착은 단지 운송인에게 수하물의 식별의무만을 부과한 것이므로 가령 여객이 본건과 같이 동행 여객의 수하물에 자신의 짐을 넣은 경우라도 협약 제22조 제2항상의 여객 1인당 책임한도액 규정을 원용할 수 있다고 보고 있다.

이러한 재판소의 해석론은 크게 몬트리올협약 제22조 제2항의 적용과 관련하여 협약 제3조 제3항의 연관성 및 그 해석범위에 관한 문제로 논의가 집중되는 바, 다음과 같은 두 가지 측면에서 중요한 의미가 있다.

첫째, 항공여객운송의 실무상 현실적으로는 흔히 발생하는 일이지는 하나 지금까지 구체적으로 논의되지 않았던 몬트리올협약의 해석상의 문제에 대해 일정한 해석지침을 제공함으로써 향후 적용상의 시사를 마련해 주고 있다는 점이다.

둘째, 본 판결을 통해 EU 역내에서의 몬트리올 협약에 대한 해석이 국제적인 측면에서 통일적 진보를 이루게 되었다는 점이다. 보통 특정 협약의 규정에 관한 법리해석은 국내의 사법기관들이 담당하여 지금까지는 해석상의 혼란 내지는 불통일을 피할 수 없었다.

그러나 EU 역내의 개별 국내 법원의 법리해석이 아닌 국제사법기관으로서의 EU 사법재판소가 일정한 판단기준을 제시하고 있으므로 몬트리올협약이라는 국제적 통일규범에 대한 전례 없는 통일적인 해석론이 가해지게 되었다. 즉, 향후 몬트리올협약의 EU 역내 적용과 관련하여 동 협약상 규정의 의미, 해석 및 적용기준에 통일적 해석의 시도가 이루어지고 있음을 볼 수 있겠다. 궁극적으로는 전 세계적인 차원에서 몬트리올협약의 규정 해석, 나아가 향후 항공운송 조약 체제의 입법방향에 큰 영향을 미치게 되었다는 점에서 큰 의미가 있다고 본다.

2012년의 *Pedro Espada* 판결은 EU 자체 내의 EU항공운송관계규칙의 해석이 문제가 된 것이 아니라 EU법의 일부를 이루고 있는 몬트리올협약이라는 국제조약의 규정 해석이 문제가 된 사례이다. 본 판결은 EU 사법재판소라는 국제적 사법기관의 지위에서, 몬트리올협약상 항공여객운송인의 수하물책임에 관한 해석상의 쟁점에 대해 몇 가지의 기준을 제시하고 있다는 점에서 주목된다. 향후 몬트리올협약의 적용과 관련한 EU 각국의 개별적 사법기관의 판단기준에 본 판결은 상당한 영향을 미칠 것으로 보인다.

참고문헌

김종복, 『신국제항공법』, 개정판, 한국학술정보, 2012.

_____, “몬트리올협약상의 항공여객운송인의 책임”, 『항공우주법학회지』, 제23권 제2호, 한국항공우주법학회, 2008.

김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토”, 『기업법연구』, 제25권 제4호, 한국기업법학회, 2011.

- 김두환, “국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올조약의 주요내용과 논점”, 『항공진흥』, 통권 제29호, 한국항공진흥협회, 2003.
- 김지훈, “여객 및 수하물의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임제도에 관한 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제27권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2012.
- 문준조, “국제항공법상 화물·수하물에 대한 운송인의 책임상한제도 - 미국의 판례 분석을 중심으로”, 『항공우주법학회지』, 제22권 제2호, 한국항공우주법학회, 2007.
- 소재선·이창규, “항공운송인의 손해배상책임 원인에 관한 법적 고찰 - 여객 손해배상책임을 중심으로”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제28권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2013.
- 양석완, “몬트리올협약상 항공운송인의 유한책임 적용 한계 - 여객의 연착 및 수하물에 관한 책임을 중심으로”, 『통상법률』, 제87호, 법무부, 2009.
- 이강빈, “몬트리올협약을 수용한 한국의 국내 입법상 항공운송인의 책임제도”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제27권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2012.
- 최준선, 『국제항공운송법론』, 삼영사, 1987.
- _____, 『국제거래법』, 제9판, 삼영사, 2014.
- _____, “국내 항공운송법 제정안에 관한 고찰”, 『항공우주법학회지』, 제23권 제2호, 한국항공우주법학회, 2008.
- 桑原康行, “モンリオール條約における航空運送人の手荷物に關する責任”, 『國際商事法務』, Vol. 43, No. 2, 國際商事法務研究所, 2015.
- Christopher E. Cotter, *Recent Developments in Montreal Convention Litigation*, 79 J. Air L. & Com. 291 (2014).
- Pablo Mendes De Leon and Werner Eyskens, *The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, 66 J. Air L. & Com. 1155 (2001).

- Paul Stephen Dempsey, *International Air Cargo and Baggage Liability and the Tower of Babel*, 36 Geo. Wash. Int'l L. Rev. 239 (2004).
- Gillian Flener, *Effects of the Amendments to the Baggage Check Provision of the Warsaw Convention - Clearing the Way for More Efficient Check-In Procedures*, 28 Transp. L.J. 295 (2000-2001).
- M. R. Franks, *Airline Liability for Loss, Damage, or Delay of Passenger Baggage*, 12 Fordham J. Corp. & Fin. L. 735 (2007).
- Stephen C. Fulton, *Airline Baggage Claims: A Tour through the Legal Minefield*, 5 Fla. Int'l L.J. 349 (1990).
- Patrick Zeuner, *The Law of International Carriage by Air*, GRIN Verlag GmbH, 2008.

초 록

2012년의 *Pedro Espada Sánchez and Others v Iberia Líneas Aéreas de España SA* 판결은 몬트리올협약 제22조 제2항의 적용과 관련하여 협약 제3조 제3항의 연관성을 밝히고 그 범위에 관한 법리해석을 제시한 후, 구체적인 판단기준을 제시하였다는 점에서 중요한 의의를 갖는다.

본 판결을 간략하게 정리하면, 여객 총 4인이 항공기에 탑승하면서, 2인 명의의 식별표가 부착된 2개의 수하물에 4인의 여객 각각의 소유물을 넣었는데, 그것이 멸실되어 몬트리올협약 제22조 제2항에 따른 총 4인 합계 4,000 SDR의 손해배상청구소송을 제기한 것이다. 즉, 몬트리올협약 제22조 제2항을 적용할 때, 협약 제3조 제3항을 어떻게 연결지어 해석하느냐 하는 것이 본건의 주요 쟁점이 되었다. EU 사법재판소는 협약 제3조 제3항을 넓게 해석하면, 식별표 부착은 단지 운송인에게 수하물의 식별의무만을 부과한 것이므로 가령 여객이 본건과 같이 동행 여객의 수하물에 자신의 짐을 넣은 경우라도 협약 제22조 제2항상의 여객 1인당 책임한도액 규정을 원용할 수 있다고 보고 있다.

이러한 재판소의 해석론은 크게 몬트리올협약 제22조 제2항의 적용과 관련하여 협약 제3조 제3항의 연관성 및 그 해석범위에 관한 문제로 논의가 집중되는 바, 다음과 같은 두 가지 측면에서 중요한 의미가 있다.

첫째, 항공여객운송의 실무상 현실적으로는 흔히 발생하는 일이지는 하나 지금까지 구체적으로 논의되지 않았던 몬트리올협약의 해석상의 문제에 대해 본 판결은 일정한 해석지침을 제공함으로써 향후 적용상의 시사를 마련해 주고 있다는 점이다.

둘째, 본 판결을 통해 EU 역내에서의 몬트리올 협약에 대한 해석이 국제적인 측면에서 통일적 진보를 이루게 되었다는 점이다. 보통 특정 협약의 규정에 관한 법리해석은 국내의 사법기관들이 담당하여 지금까지는 해석상의 혼란 내지는 불통일을 피할 수 없었다.

그러나 본 판결은 EU 역내의 개별 국내 법원의 법리해석이 아닌 국제사법기관으로서의 EU 사법재판소가 일정한 판단기준을 제시하고 있으므로 몬트리올 협약이라는 국제적 통일규범에 대한 전례 없는 통일적인 해석론이 가해지게 되

었다. 즉, 향후 몬트리올협약의 EU 역내 적용과 관련하여 동 협약상 규정의 의미, 해석 및 적용기준에 통일적 해석의 시도가 이루어지고 있음을 볼 수 있겠다. 궁극적으로는 전 세계적인 차원에서 몬트리올협약의 규정 해석, 나아가 향후 항공운송조약 체제의 입법방향에 큰 영향을 미치게 되었다는 점에서 큰 의미가 있다고 본다.

요컨대, 본 사안은 EU 자체 내의 EU항공운송관계규칙의 해석이 문제가 된 것이 아니라 EU법의 일부를 이루고 있는 몬트리올협약이라는 국제조약의 규정 해석이 문제가 된 사례이다. 본 판결은 EU 사법재판소라는 국제적 사법기관의 지위에서, 몬트리올협약상 항공여객운송인의 수하물책임에 관한 해석상의 쟁점에 대해 몇 가지의 기준을 제시하고 있다는 점에서 주목된다. 향후 몬트리올협약의 적용과 관련한 EU 각국의 개별적 사법기관의 판단기준에 본 판결은 상당한 영향을 미칠 것으로 보인다.

주제어 : 항공여객운송, 몬트리올협약, 위탁수하물, 운송인의 수하물책임, 책임한도액, 수하물식별표

Abstract

Baggage Limitations of Liability of Air Carrier under the Montreal Convention

Kim, Young-Ju*

In case of C-410/11, *Pedro Espada Sánchez and Others v Iberia Líneas Aéreas de España SA*, ECLI:EU:C:2012:747, the passengers of a flight between Barcelona and Paris, whose baggage had been lost, lodged a claim before a Spanish court, asking for compensation. More specifically, the claimants were a family of four (two adults and two children), and had stored all their personal items in two suitcases, which had been checked in and tagged but never returned to the passengers in question.

The four claimants relied on the Montreal Convention, ratified by the EU, which provides that each passenger can claim up to 1,000 SDRs in compensation (i.e. €1,100) in case his or her baggage is lost; thus, they sought to recover €4,400 (4,000 SDRs, i.e. 1,000 SDRs x4). The preliminary reference issue raised by the Spanish court to the CJEU regarded the Montréal Convention's correct interpretation; in particular, it asked whether compensation should be available only to passengers whose lost baggage had been checked in "in their own name" or whether it is also available to passengers whose personal items had been stored in the (lost) baggage of a different passenger.

The CJEU held that compensation had to be granted to all passengers whose items had been lost, regardless of whether these had been stored in baggage checked in "in their own name." In fact, it maintained that the real aim of the Montréal convention is to provide passenger-consumers with protection for the loss of their personal belongings, so the circumstance of where these were being

* Professor, Department of International Trade, Daegu University.

carried is not relevant. Nevertheless, the CJEU clarified that it is for national courts to assess the evidence regarding the actual loss of an item stored in another passenger's baggage, and maintained that the fact that a group of people were travelling together as a family is a factor that may be taken into account.

Key words : Air Carriage of Passengers, Montreal Convention, Passengers and Baggage, Baggage Claims, A Baggage Identification Tag