

## 최근 판례를 통해 본 몬트리올 협약과 상법상 항공운송인의 책임

- 대법원 2016. 3. 24. 선고 2013다81514판결 -

김광록\*

### 목 차

- I. 들어가는 말
- II. 몬트리올 협약과 국제항공운송 계약
- III. 맺는 말

---

\* 법학박사, 충북대학교 법학전문대학원 교수 (laws@cbnu.ac.kr)

## I. 들어가는 말

우리나라 항공운송 실적은 1948년 우리나라 최초의 민항인 대한국민항공사(Korea National Airlines : KNA)가 처음으로 운항을 개시한 이래 현재까지 지속적인 성장을 보여 왔으며, 지난해인 2016년 우리나라 항공여객의 수는 국내선의 경우 약 3천만명에 이르렀다. 특히 국제선의 경우에는 이보다 훨씬 많은 약 7천 3백만명에 이르렀다.<sup>1)</sup> 이는 전년인 2015년 대비 국내선의 경우 10.5%, 국제선의 경우에는 18.8% 증가한 것이며, 지난 10년을 보더라도 계속 증가하여 온 것으로서 앞으로도 해가 가면 갈수록 항공여객의 수는 더욱 증가할 것으로 예상된다. 이러한 현상은 비단 항공여객의 수에 그치지 않는다. 지난해 우리나라 항공화물 운송실적만 보더라도 그렇다. 국내선의 경우 화물운송 실적은 약 29만톤에 달한 반면에 국제선의 경우에는 약 380만톤에 달했다.<sup>2)</sup> 이 또한 항공여객의 수와 마찬가지로 해를 거듭할수록 꾸준히 증가하여 왔으며, 전년 대비 국내선의 경우 1.8%, 국제선의 경우에는 7.5% 증가한 것이며, 앞으로도 계속해서 증가할 것으로 예상된다.<sup>3)</sup> 이러한 우리나라 항공여객 및 화물에 대한 운송 실적은 2016년 국내 및 국제 항공운송을 통틀어 세계 7위를 기록하였는데 이를 국제항공운송만을 보면 세계 6위를 기록하였으며, 화물운송 실적만을 놓고 보면 미국과 중국, 그리고 아랍에미레이트연합 다음으로 세계 4위를 기록하였다.<sup>4)</sup> 이렇듯 급증하는 항공운송 실적과 그에 따른 분쟁의 신속하고도 합리적인 처리를 위하여 법무부는 지난 2007년 상법 중 항공운송편에 대한 제정작업에 들어갔으며, 그 이듬해인 2008년 12월에 「상법 중 항공운송편 제정(안)」을 국회에 제출하였고, 이것이 지난 2011. 4. 29에 국회를 통과함으로써 인하여 2011.

1) 항공정보포털시스템 자료 참고 (<http://www.airportal.go.kr/knowledge/statistics/KiPop02.html>) (2017. 11. 21. 방문)

2) 국토교통부 항공정책실 “항공시장동향” 통권 제55호 (2017. 1), 103면 참조. 이 자료는 항공정보포털 시스템에서 확인가능 (<http://www.airportal.go.kr/knowledge/analysis/index.jsp?pg=07>) (2011. 11. 21. 방문)

3) *Ibid.*

4) 국제민간항공기구 (ICAO)에서 매년 발간하는 「Annual Report of the Council 2016」자료 참고 (ICAO에서는 매년 연보를 마이크로소프트사의 워드 문서로 제작하여 웹사이트를 통하여 발간·제공하였으나 지난 2013년도부터는 온라인 포맷으로만 제작하여 제공하고 있다. 2016년도 연보인 「Annual Report of the Council 2016」는 (<https://www.icao.int/annual-report-2016/Pages/default.aspx>) 참조 (2017. 11. 15. 방문).

5. 24에 공포, 11. 24부터 시행에 들어가게 되었다.<sup>5)</sup>

항공운송은 그 특성상 국내선을 이용한 운송보다는 국제선을 이용한 운송이 절대적이다.<sup>6)</sup> 따라서 국내뿐만 아니라 국제적으로도 이러한 항공운송의 특성에 기하여 이미 오래 전부터 많은 국제협약을 탄생시켜 왔다. 특히 우리나라는 과거 상법 중 항공운송편 제정작업을 본격적으로 시행하던 때인 2007년에 이미 「국제항공운송에 관한 일부규칙의 통일에 관한 1999년 몬트리올 협약 (The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999 : 이하 “몬트리올 협약”）」에 가입하였다.<sup>7)</sup> 몬트리올 협약은 지난 1999. 5. 10부터 5. 28까지 국제민간항공기구 (International Civil Aviation Organization : ICAO)의 본부가 있는 캐나다 몬트리올에서 열린 외교회의에서 채택된 국제조약이다. 몬트리올 협약은 30개국 이상이 비준하면 그 효력이 발생토록 하였는데, 지난 2003. 9. 5. 미국과 카메룬이 30번째와 31번째로 이를 비준함으로써 효력이 발생하였고,<sup>8)</sup> 2017. 11. 28. 우간다가 협약에 가입함으로써 현재 지역경제공동체로서 유럽연합 (European Union)을 포함하여 129개 국가가 가입하여 총 130개 당사국이 가입한 상태이다.<sup>9)</sup> 이에 따라 우리나라와 몬트리올 협약 가입국 130개국 중 어느 나라와 발생한 항공운송에 관한 분쟁은 원칙적으로 이 몬트리올 협약이 적용되게 된다. 그러나 국제항공운송계약에 따른 국제항공운송에 있어 이 기본적인 원칙의 적용이 문제가 되는 경우가 왕왕 발생한다. 이 글에서 다루게 될 2016년의 대법원 판결도 바로 국제항공운송계약에 있어 이 몬트리올 협약이 적용되는지가 쟁점이 된 사건이다.<sup>10)</sup> 사실 우리나라가 2007년

5) 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토,” 기업법연구 제25권 제4호 (한국기업법학회, 2011), 211면.

6) 위 각주 1)~3) 및 본문; 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토,” 기업법연구 제25권 제4호 (한국기업법학회, 2011), 212면 참조.

7) 우리나라는 지난 2007. 10. 30에 몬트리올 협약을 비준하였으며 그로부터 60일이 경과한 이후인 2007. 12. 29 효력이 발생하였다.

8) 몬트리올 협약의 비준과 효력 발생일에 대하여 규정한 몬트리올 협약 제53조 제6항에 따르면 EU와 같은 경제협력체를 제외한 30개 국가 이상이 비준하면 효력이 발생하는 것으로 정하고 있다. 구체적으로는 30번째 국가 협약을 비준하고 그 비준서를 ICAO에 기탁한 후 60일이 경과하면 효력이 발생하는 것으로 하였다. 따라서 2003. 9. 5기준으로 60일 이후인 2003. 11.4부터 몬트리올 협약은 효력이 발생하였다. 몬트리올 협약 제53조 제6항 참조.

9) ICAO 발표자료 참고 ([https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199_EN.pdf)) 이 자료에 따르면 지난 2017. 11. 28. 우간다 (Uganda)가 최종 비준함으로써 가입당사국이 130개국 되었다. (최종 방문일 2017. 12. 4.)

10) 대법원 2016. 3. 24. 선고 3013다81514 판결.

몬트리올 협약에 가입한 이후 만 10년이 되는 2017년 현재까지 국제항공운송 계약에 있어 몬트리올 협약이 적용되어야 하는지 여부가 문제가 되어 대법원에서 판단한 사건으로는 이 사건이 유일해 보인다. 따라서 이 글에서는 국제항공운송계약에 있어 몬트리올 협약의 적용여부를 상법의 기준에서 살펴보고 국제항공운송인의 책임, 특히 화물에 대한 책임을 중심으로 몬트리올 협약과 우리 상법상 항공운송편의 내용도 함께 다루어 보고자 한다. 이 글을 계기로 우리나라에서 효력을 갖게 된 몬트리올 협약의 지난 10년을 되돌아보고 몬트리올 협약과 우리 상법간의 차이가 있다면 합리적인 범위내에서 이를 수정할 수 있는 계기가 되었으면 한다.

## II. 몬트리올 협약과 국제항공운송계약

### 1. 몬트리올 협약 개요

몬트리올 협약은 지난 1929년 채택된 「국제항공운송에 있어서 일부 규칙의 통일에 관한 바르샤바 협약 (The Convention for the Unification of Certain Rule Relating to International Transportation by Air : Warsaw Convention)」을<sup>11)</sup> 대체하면서<sup>12)</sup> 이를 보다 현대화 및 통일화하여 오늘에 이르고 있다.<sup>13)</sup> 즉, 몬트리올 협약은 기본적으로 기존의 바르샤바 협약의 원칙을 그대로 유지하면서 여객이나 화물에 대한 항공운송인의 손해배상책임 및 관할권에 관한 구체적인 수정 내용을 포함하고 있다.<sup>14)</sup> 특히 아래에서 살펴보게 될 대법원 판결 사건에서 문제가

11) 바르샤바 협약은 1929. 10.12에 채택되고 1933. 2. 13에 효력이 발생하였다. 당사국은 127개국으로서 우리나라는 이 바르샤바 협약을 개정한 1955년 헤이그 의정서에 1967년에 가입함으로써 그 효력이 발생하였다. 바르샤바 협약은 항공운송인의 책임한도를 여객 1인당 12만 5천 금프랑으로 하였으나, 1955년 네델란드 헤이그에서 이를 25만 금프랑으로 인상하는 개정의정서(헤이그 의정서)를 채택하였다. 이후 1971년 이는 과테말라 시티에서 1인당 책임한도를 10만 SDR로 수정하는 개정의정서(과테말라 의정서)를 채택함으로써 몬트리올 협약의 기초를 제공하였다.

12) 최준선, “국제항공운송에 관한 1999년 Montreal Convention에 대한 일고,” 저스티스 통권 제78호 (한국법학원, 2004), 201면 참조.

13) 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토,” 기영법연구 제25권 제4호 (한국기업법학회, 2011), 212면 각주 5) 참조.

된 운송인의 손해배상책임에 대해서는 그간 바르샤바 협약이 과실책임주의에 입각하여 여객의 사상에 대한 책임을 약 125,000 금프랑까지 인정하였다.<sup>15)</sup> 그러나 몬트리올 협약은 엄격책임주의 아래에서 과실여부와는 관계없이 100,000 SDR까지는 무조건 인정하고,<sup>16)</sup> 100,000 SDR을 초과하는 부분에 대한 책임에 있어서는 항공운송인이 자신에게 과실이 없다는 것을 증명하는 경우에 한하여 면제해 주는 과실추정에 기한 무한책임주의를 채택하였다.<sup>17)</sup> 한편 화물에 대한 손해에 있어서는 바르샤바 협약이 킬로그램당 250 금프랑까지 인정하였으나,<sup>18)</sup> 몬트리올 협약도 이에 대하여 킬로그램당 17 SDR까지 인정함으로써 화물에 대한 손해액의 산정에 있어서는 그 책임의 범위를 크게 변경하지는 않았다.<sup>19)</sup>

## 2. 사실관계<sup>20)</sup>

원고인 미노언 주식회사는 아이티에 있는 국제연합 아이티 안정화 임무단에

- 
- 14) Robert F. Hedrick, "The New Intercarrier Agreement on Passenger Liability: Is It a Wrong Step in the Right Direction?," 21 *Annals Air & Space L.* 135 (1996), at 150~152; *Ibid.*
- 15) 바르샤바 협약 제17조 및 제22조 제1항. 1929년 바르샤바 협약이 채택될 당시 125,000금프랑은 미화 약 4,898달러였으며, 금 가격이 온스당 미화 35달러로 고정되었을 당시인 1934년부터 1971년까지를 기준으로 하면 미화 약 8,300달러에 해당하는 금액이다. 이 금액은 바르샤바 협약이 채택된 당시에도 매우 낮은 금액이었으나 단일한 항공사고에 의한 손해액의 산정에 있어서는 협약 당사국 임방에서는 어느 정도 만족할 만한 금액이었던 것으로 판단된다. Andreas F. Lowenfeld & Allan I. Mendelsohn, "The United States and the Warsaw Convention," 80 *Harv. L. Rev.* 497 (1967), at 499; Clare, "Evaluation of Proposals To Increase the "Warsaw Convention" Limit of Passenger Liability," 16 *J. AIR L. & COM.* 53 (1949), at 54~57 참조.
- 16) 몬트리올 협약 제21조 제1항.
- 17) 몬트리올 협약 제21조 제2항; Bin Cheng, Bin Cheng, "Compensation for Airline Passenger Death and Injury: The Future of the Warsaw Convention," 71 *J of the RAeS* (1967), at 501~502; 최준선, "국제항공운송에 관한 1999년 Montreal Convention에 대한 일고," 저스티스 통권 제78호 (한국법학원, 2004), 201면 참조.
- 18) 바르샤바 협약 제22조 제2항. 250금프랑은 당시 미화 기준으로 약 16.6달러에 해당하며 이는 당시 약 17SDR 정도에 해당하는 금액으로 산정된다. 위 각주 10) 참조.
- 19) 화물에 대한 손해액에 대하여 그 배상액의 한도가 킬로그램당 250금프랑에 지나지 않아 화물 가격에 비해 그 배상액이 지나치게 낮았음에도 불구하고 송하인들이 그다지 관심을 보이지 않은 이유는 화물의 경우 대부분 보험으로 해결이 가능한 사정이었기 때문으로 이해된다. 서원석, "국제항공운송법의 연혁과 전망," 기업법연구 제19권 제2호 (한국기업법학회, 2005), 316면 참조. 한편, 몬트리올 협약 제24조 제1항은 본 협약에서 정하고 있는 항공운송인의 책임한도를 매 5년 주기로 IMF(International Monetary Fund : 국제통화기금)의 세계경제전망 데이터베이스에 의한 세계물가상승률을 근거로 상향 조정할 수 있도록 규정하고 있다. 이에 따라 ICAO (International Civil Aviation Organization : 국제민간항공기구)는 몬트리올 협약 제22조 제3항에서 정하고 있는 항공운송인의 책임한도인 "17 SDR"을 "19 SDR"로 상향 조정하여 2010년도 1월 1일부터 시행할 것을 공포하였다.
- 20) 서울중앙지방법원 2013. 2. 18. 선고 2011가던459050 판결 참조.

파병된 국군 파견부대에 광과거리측정기 2세트를 공급하기 위하여 2011. 9. 27. 피고인 주식회사 디에이치엘코리아와 서울 소재 원고 회사 사무실에서 아이티의 포르토프랑스에 있는 국제연합 아이티 안정화 임무단의 로그베이스까지 광과거리측정기 2세트를 항공운송하여 줄 것을 내용으로 하는 항공운송계약을 체결하였다.

원고가 의뢰한 화물은 4개의 상자에 포장되어 있었는데, 그 중 2개의 상자에 주장비가 들어 있었고, 나머지 2개의 상자에 부속장비인 삼각대 등이 들어 있었다. 피고는 이 사건 운송계약 체결 당일에 원고 회사의 사무실에서 위 화물을 인수한 원고에게 국제항공운송장을 발행해 주었다. 이 운송장에는 송하인은 “원고 회사,” 수하인은 “위 파병부대의 남○○ 대위”라고 기재되었으며, 화물 정보란에는 “포장 4개, 무게 50kg,” 화물 명세란에는 “TS09 Power-1 (Leica/Swiss) 2세트, Prism Pole & Support 2세트, CPT101. Wooden Tripod 2세트”라고 각각 기재되어 있었고, 세관신고를 위한 가격을 표시란인 “Declared Value for Customs”에 “USD 39,786.13”으로 기재되어 있었다.

피고는 위 화물의 용적을 83.5kg으로 측정하여 이를 기준으로 기본운임 1,118,900원에다가 부피초과로 인한 추가요금 30,000원, 그리고 유류할증료 268,536원을 포함하여 총 운송료로 1,417,436원을 청구하였다. 이 계약상 화물은 2011. 9. 28. 인천공항에서 피고의 항공기에 기적되었고, 다음날인 9. 29. 경유지인 미국 플로리다의 마이애미 공항에 도착한 후, 같은 날 목적지인 아이티의 포르토프랑스 공항에 다시 운송되었다. 그러나 위 화물 4상자 중 주장비가 들어 있는 상자 1개가 도착하지 않았는데, 이 사건 화물의 무게는 12.7kg이고 용적은 22.2kg이다. 한편, 피고는 이 사건 화물의 소재를 발견할 수 없게 되자 나머지 화물인 상자 3개만을 수하인에게 배송하였다.

### 3. 당사자 측 주장

#### (1) 원고 측 주장

원고는 피고에게 실제 화물가치를 신고하고 추가요금 지급을 약정한 이상 몬트리올 협약의 책임제한 규정이 적용되지 않는다고 주장하였다. 따라서 피고는

분실된 이 사건 화물이 광과거리측정기의 주장비인 관계로 광과거리측정기 1 세트의 납품가격 23,440,000원과 위 화물 분실로 인하여 새로 이를 구매하여 납품하면서 납품지연으로 부담하게 된 지체상금 2,953,440원을 합하여 총 26,393,440원을 배상하여야 한다고 주장하였다.

## (2) 피고 측 주장

피고는 우선 이 사건 운송계약에 적용되는 약관에 따라 배상책임이 킬로그램당 미화 25달러로서 총 미화 555 달러(22.2kg × 미화 25달러)로 제한되거나 몬트리올 협약에 킬로그램당 17 SDR로서 총 377.4 SDR(22.2kg × 17 SDR)로 제한되어야 한다고 주장 하였다. 이외에 피고는 이 사건 운송계약에서 약정한 운송료를 지급받지 못하였으므로 미수령 운송료 채권은 원고에 대한 이 사건 화물 분실로 인한 손해배상채무에서 대등액을 상계하여야 한다고 주장하였다.

## (3) 고려사항

이 사건 1심 법원에서는 원고와 피고 측 모두가 이 사건에 몬트리올 협약이 적용되는 것에 대하여 아무도 문제를 제기하지 않았다. 이 사건이 국제항공운송계약에 따른 손해배상청구사건이므로 양 측이 국내 상법 중 항공운송편이 적용되는 대신에 국제항공운송에 적용되는 몬트리올 협약이 당연히 적용되는 것을 전제한 것으로 이해된다.

# 4. 법원의 판단

## (1) 1심 법원

1심 법원은 원고 및 피고 등 당사자의 주장에 대하여 몬트리올 협약의 적용을 전제한 상태에서<sup>21)</sup> 몬트리올 협약 제22조 제3항에 따라 운송인인 피고의 손해배

21) 법원은 이 사건 운송계약은 몬트리올 협약이 피고의 약관이나 민법 및 상법에 우선하여 적용되는 국제항공운송계약에 해당하고, 물론 아이티는 몬트리올 협약에 가입하지 않았으나, 이 사건 화물의 도착지는 국제연합이 창설한 국제연합 아이티 안정화 임무단의 기지인 이상 위 협약이 적용되는 것으로 보는 것이 타당하다고 하였다. 그리고 몬트리올 협약 제18조 제1항은 “운송인

상책임은 화물의 중량에 따라 킬로그램당 19 SDR로 제한된다고 판단하였다.<sup>22)</sup>

법원은 몬트리올 협약 제22조 제3항의 번역본을 보면 “화물의 운송에 있어서 송하인이 화물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도시 이익에 관한 특별 신고를 하였거나 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우”를 제외하고는 화물의 파괴·분실·손상 또는 지연이 발생한 경우 “운송인의 책임은 1kg당 19 SDR로 제한된다”고 규정하고 있다고 하였다. 그러면서 송하인이 화물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도시 이익에 관한 특별 신고를 하였거나 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우에는 그러하지 아니하다”라고 규정하고 있는바, 이에 따라 이 사건에서 항공화물운송인인 피고의 배상책임한도는 위 협약 규정이 적용되면 1kg당 19 SDR의 비율로 환산한 금액이 될 것이고, 위와 같은 배상책임 제한 규정의 적용이 배제되기 위해서는 원고가 이 사건 화물을 피고에게 인도할 당시 위 화물의 실제 가치를 특별히 신고하고 그에 따른 추가요금을 지급하였음이 입증되어야 할 것이라고 하였다. 특히 몬트리올 협약 규정의 번역된 문언은 “인도시 이익에 관한 특별 신고를 하였거나 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우”라고 되어 있어 ‘화물의 실제 가치 신고’와 ‘추가요금의 지급’의 어느 하나만 이루어지면 배상책임제한의 규정이 적용되지 않는다는 취지로도 해석될 수 있으나, 원문의 표현과 화물의 실제 가치 신고는 추가요금을 산정하기 위한 기초가 된다는 점을 고려하면 화물의 실제 가치 신고 및 추가요금의 지급이 모두 충족되어야 하는 것으로 해석함이 타당하다.<sup>23)</sup>

그런데 법원은 이 사건 운송장에 세관신고를 위한 가격으로 미화 39,786.13

은 화물의 파괴·분실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여 손해를 야기한 사고가 항공운송 중에 발생하였을 경우에 한하여 책임을 진다”라고 규정하고 있는데, 이 사건 화물이 피고의 항공운송 과정 중에 분실된 이상, 피고는 특별한 사정이 없는 한 원고에게 이 사건 화물 분실로 인한 손해를 배상할 책임이 있다고 하였다. 서울중앙지방법원 2013. 2. 18. 선고 2011가단459050 판결.

22) 몬트리올 협약이 효력이 발생하던 때에는 킬로그램당 17 SDR 이던 것이 2009 12. 30부터는 킬로그램당 19 SDR로 인상되었다. <[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199_EN.pdf)> 참조.

23) Montreal Convention Art. 22 (3)의 원문은 다음과 같다. “In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, **a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires.** In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor’s actual interest in delivery at destination.”



달러를 기재하였고, 상업송장 및 포장명세서에도 동일한 가격이 기재되어 있는 사실은 인정하면서도 이러한 가격의 기재가 추가요금의 산정을 위한 “이 사건 화물의 도착지에서 인도시 이익에 관한 특별신고절차”를 이행한 것으로 단정하기 어렵다고 보았다. 또한, 이 사건 운송계약 당시 피고는 화물 전체 중량 83.5kg에 대하여 운임으로 1,118,900원을 청구하였는데 이 운임액에 화물의 실제 가치 신고에 따른 추가요금이 포함되어 있음을 인정하기에 부족하고 달리 이를 인정할 뚜렷한 증거가 없다고 하였다. 결국 법원은 피고에게 몬트리올 협약 제22조 제3항에 따른 배상책임제한 규정이 적용되고, 특히 협약 제26조에 따라 협약 상 책임한도보다 낮은 한도를 정하는 약정은 무효이므로<sup>24)</sup> 협약상 킬로그램당 19 SDR, 총 421.8 SDR(22.2kg × 19 SDR)로 운송인의 손해배상책임이 제한된다고 판단하였다.

이에 법원은 원고에게 이 사건 화물의 분실로 인하여 피고에 대하여 725,065원의 손해배상채권이 있음을 인정하였지만,<sup>25)</sup> 피고의 원고에 대한 1,040,584원의 운송료채권으로 상계되어 원고의 손해배상채권은 소멸하였다고 하였다.

## (2) 원심 법원

원심 법원에서도 원고와 피고는 1심 판결 때와 마찬가지로 몬트리올 협약에 따라 운송인인 피고의 손해배상책임에 대하여 책임제한과 그 책임제한의 배제를 주장을 하였다. 이에 대하여 법원도 원칙적으로 몬트리올 협약의 적용을 전제로 몬트리올 협약 제22조 제3항에 따른 운송인의 손해배상책임 제한의 적용 여부에 대하여 판단하였다. 이에 따라 법원은 몬트리올 협약 제22조 제3항이 “화물의 운송에 있어서 화물의 파괴·분실·손상 또는 지연이 발생한 경우 운송

24) 몬트리올 협약 제26조는 “계약조항의 무효성”이라는 제목아래 협약에서 정한 손해배상책임의 한도를 변경하거나 감액하는 계약조항은 무효라고 천명하고 있다. 원문은 다음과 같다. Montreal Convention Art. 26 [Invalidity of Contractual Provisions] “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, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.”

25) 몬트리올 협약 제23조 제1항은 재판절차에서 SDR을 국내 통화로 환산할 경우 판결일자의 국내 통화환산액에 따르는 것으로 규정하고 있다. 따라서 SDR로 정해진 피고가 배상할 손해액을 원화로 환산하는 시점은 이 사건 변론종결일에 가까운 2012. 10. 12.경으로 하고 그때의 1 SDR의 원화 환산액은 1,718.98원이었으므로 피고가 원고에게 배상하여야 할 금액은 725,065원(421.8 SDR × 1,718.98원)이 되었다.

인의 책임은 1kg당 19 SDR로 제한된다. 단, 송하인이 화물을 운송인에게 인도할 때에, 도착지에서 인도 시 이익에 관한 특별신고를 하고, 필요에 따라 추가요금을 지급한 경우에는 그러하지 아니하다. 이러한 경우, 운송인은 신고가액이 도착지에 있어서 인도시 송하인의 실질이익을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고가액을 한도로 하는 금액을 지급할 책임을 진다”라고 규정하고 있다고 하였다. 그리고 이러한 배상책임제한 규정에 따르면 원칙적으로 운송인의 손해배상책임이 제한되나, 송하인이 포장화물을 운송인에게 인도할 때에 첫째, 목적지에서 인도 시의 이익에 관한 특별한 신고를 하고,<sup>26)</sup> 둘째, 필요에 따른 추가요금을 지급한 경우에<sup>27)</sup> 한하여 운송인의 손해배상책임이 제한되지 않는다고 보았다.

이에 대하여 법원은 첫 번째 요건은 우리 상법 제136조의 고가물에 대한 책임과 같은 취지로서 ㉠ 목적지에서 인도 시의 이익은 특별한 사정이 없는 한 화물의 실제 가격을 의미하는 것으로 보아야 하고, ㉡ 특별한 신고는 송하인이 운송인에게 화물의 실제 가격을 명확히 신고하고 이에 관하여 운송장에 명시적으로 기재하면 충족되는 것으로 판단하였다. 그리고 두 번째 요건인 “필요에 따른 추가요금 지급”에 있어 추가요금은 운송인이 추가적인 위험에 대비해 보험적용을 받기 위해 사용할 수 있는 일종의 할증료 성격으로서 이는 “필요한 경우(if the case so requires)”에 지급되는 것이라고 하였다. 따라서 이 요건은 운송인이 특별한 신고에 따라 송하인에게 추가 비용이 더 발생한다고 밝히고 그 비용을 요청한 경우에 한하여 송하인이 이를 지급한 경우 충족되는 것으로 판단하였다. 결국 송하인이 운송인에게 몬트리올 협약상의 책임제한 범위를 넘는 배상을 요구하기 위해서는 첫째, 송하인이 운송장의 지정된 칸에 문서의 형식을 통해 이익의 특별한 신고를 하고 둘째, 운송인의 추가운임 지급 요구가 있었을 경우 이를 지급하였음을 입증하면 된다고 하였다.

이에 법원은 첫 번째 요건에 대하여는 원고가 각 화물의 실제가격을 운송장과 상업송장, 그리고 세관신고를 위한 가격기재란 등에 실제가격을 기재하였고, 운송인의 물품 수거직원도 이 화물이 고가임을 확인한 것에 비추어 “이익

26) 몬트리올 협약 제22조 제3항의 원문은 “... has made a special declaration of interest in delivery at destination.”

27) 몬트리올 협약 제22조 제3항의 원문은 “... has paid a supplementary sum if the case so requires.”

의 특별한 신고”가 있었다고 판단하였다. 두 번째 요건에 대하여는 운송인이 추가요금을 요구하지 않은 경우에는<sup>28)</sup> 실제 가격의 명시, 즉 이익의 특별한 신고만으로 실제 손해를 배상받을 수 있다고 보아 원고의 추가요금 부분에 관한 요건도 충족되었다고 판단하였다. 결국 법원은 피고는 원고에게 이 사건 화물 분실로 발생한 실제 손해인 22,150,933원을 배상하여야 한다고 판단하였다.

### (3) 대법원

대법원은 원심판결을 파기하고, 이 사건을 서울중앙지방법원 합의부에 환송하였다. 대법원은 우리나라가 가입한 국제조약은 일반적으로 민법이나 상법 또는 국제사법보다 우선적으로 적용된다고 전제하면서 그 적용대상은 조약에서 정한 바에 따라 엄격하게 판단하여야 한다고 하였다. 몬트리올 협약은 원칙적으로 “항공기에 의하여 유상으로 수행되는 승객·수하물 또는 화물의 모든 국제 운송”을 그 적용대상으로 하고, 이때의 국제운송이라 함은 “운송의 중단 또는 환적이 있는지 여부를 불문하고 당사자 간 합의에 따라 출발지와 도착지가 두 개의 당사국의 영역 내에 있는 운송, 또는 출발지와 도착지가 단일의 당사국 영역 내에 있는 운송으로서 합의된 예정 기항지가 타 국가의 영역 내에 존재하

28) 이 사건에서는 이 추가요금 요건에 대하여 ㉠ 원고의 주장에 의하면 원고가 추가운임을 지급하였다는 것이고, ㉡ 피고의 주장에 의하면, 피고는 수출업자가 종가(종가) 운임을 지불하는 것보다 종량(종량) 운임을 지불하고 화물에 대한 적하보험에 가입하는 것이 더 경제적이기 때문에 피고의 운송약관에 추가운임 관련 규정을 두지 않아, 원고에게 종량에 기초한 통상의 운임을 요구하면서 보험가입을 권유하였을 뿐이므로[피고는 원고가 운송사고에 대하여 손해 전부를 보상받으려 했다면 피고의 운송약관에 따라 피고의 보험가입 권유에 따라 보험료를 제공하거나 스스로 보험에 가입하였어야 했는데 원고가 이에 응하지 않았으므로 손해배상책임이 제한된다는 취지로도 주장하나, 기존 바르샤바 협약과 달리 몬트리올 협약은 항공산업의 발전으로 항공운송산업을 보호할 필요성이 감소함에 따라 항공운송산업의 소비자인 고객을 위한 책임원리가 도입되어 항공운송인의 손해배상책임을 한층 강화하였고(유한, 과실책임주의에서 무한, 무과실책임주의로 운송인의 책임구조 변화), 운송인의 이익보호에서 고객의 이익보호로 전환하였는데, 몬트리올 협약 제26조에 의하면 운송인의 책임을 경감시키려는 어떠한 조항도 무효이므로, 추가운임을 받아 피고가 이를 보험에 가입하는데 필요한 보험료로 사용하는 것은 별론으로 하더라도, 추가운임 요구 방식이 아닌 보험가입 권유 방식으로 화물 운송 과정 중의 위험을 분산하려는 취지의 피고 약관은 피고의 책임을 경감시키려는 범위에서 무효라 할 것이어서, 피고의 위 주장은 받아들여지지 않는다.], 원고가 추가운임을 지급한 사실은 없다는 것이다. 그런데 송하인이 실제 손해를 배상받기 위해 지급해야 하는 추가운임은 운송인이 추가 비용이 더 발생한다고 밝히고 이를 요청한 경우에 한하여 그 지급의무가 있고, 운송인이 추가요금을 요구하지 않은 경우에는 실제 가격의 명시(이익의 특별한 신고)만으로 실제 손해를 배상받을 수 있으므로, 위 ㉠, ㉡ 어느 경우에 해당하더라도, 원고는 추가요금 부분에 관한 요건을 충족시킨 것으로 볼 수 있다. 서울중앙지방법원 2013. 9. 27. 선고 2013나16779 판결.

는 운송을 말한다”고 하였다.<sup>29)</sup> 따라서 국제항공운송계약에 몬트리올 협약이 적용되려면 출발지와 도착지가 모두 협약 당사국이어야 한다. 이 사건에 있어서 운송계약상 출발지인 대한민국은 몬트리올 협약 당사국이지만 도착지인 아이티 공화국은 위 협약의 당사국이 아니다. 따라서 이 사건 운송계약에는 원칙적으로 몬트리올 협약이 적용되지 않는다고 하였다.

물론 이 사건 운송계약상 도착지가 아이티 공화국 내에 있는 “국제연합 (United Nations : UN) 아이티 안정화 임무단 (UN Stabilization Mission in Haiti : MINUSTAH)”의 기지이기는 하지만, MINUSTAH는 국제연합 안전보장이사회 결의 제1542호로 창설·파견된 국제연합 평화유지군이다. 따라서 그 파견과 관련하여 아이티 공화국 정부와 국제연합 간에 체결된 협정에는 MINUSTAH의 구성원에 대하여 일정한 경우 아이티 공화국의 재판관할권을 배제하는 규정이 있다고는 하나 이것이 일반적으로 MINUSTAH 주둔지역이 아이티 공화국의 법이 적용배제되는 것은 아니라고 하였다. 또한 몬트리올 협약의 제정을 주도하고 위 협약이 기탁된 ICAO는 국제연합 산하의 전문기구(Specialized Agency)이기는 하지만 국제연합 평화유지군 파견지역에서는 국제연합 또는 국제연합 전문기구에 기탁된 협약이 당연히 적용된다고 볼 근거는 없고, 몬트리올 협약 자체에도 국제연합 평화유지군 파견지역에 대하여 그 협약이 적용된다는 규정이 없기 때문에 이 사건 운송계약에서 아이티 공화국 내에 있는 MINUSTAH 기지를 도착지로 정하였다고 하더라도 아이티 공화국이 몬트리올 협약 당사국이 아닌 이상 그 협약이 적용될 수는 없다고 판단하였다. 결국 원심이 몬트리올 협약이 적용된다고 판단한 것은 몬트리올 협약의 적용 범위에 관한 법리를 오해한 위법이 있다고 하였다.

29) Montreal Convention Art. 1 (2). 협약의 원문은 다음과 같다. “For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.”

## 5. 항공운송과 몬트리올 협약

### (1) 적용범위

몬트리올 협약은 유상의 항공운송에 의한 사람, 수하물 또는 화물의 모든 국제운송에 적용되며, 항공운송 사업자에 의한 무상의 항공운송에도 동일하게 적용된다.<sup>30)</sup> 여기에서 몬트리올 협약이 적용되는 “국제운송”이란 원칙적으로 운송의 중단 또는 환적이 있는지를 불문하고 당사자간 합의에 따라 운송계약의 출발지 및 도착지가 모두 협약 당사국 내의 영역에 존재하는 경우를 말한다.<sup>31)</sup> 따라서 운송계약의 출발지 및 도착지가 두 개의 협약 당사국 영역에 각각 존재하는 경우는 물론 단일한 협약 당사국의 영역 내에 모두 존재하는 경우에도 해당한다. 다만 후자의 경우에는 당사자간 합의에 의한 기항지가 제3 국가의 영역 내에 존재하여야 하며 이때 제3 국가가 협약의 당사국인지는 불문한다. 따라서 운송계약의 출발지 및 도착지가 단일한 협약 당사국의 영역 내에 존재하는 경우에는 당사자간 합의에 의한 기항지가 제3 국가의 영역 내에 존재하여야만 몬트리올 협약이 적용되는 국제운송에 해당되는 것이다.<sup>32)</sup> 결과적으로 몬트리올 협약이 적용되기 위한 국제운송은 그 계약의 출발지 및 도착지가 복수이든 단수이든 모두 협약의 당사국 내에 존재하여야 한다.

30) Montreal Convention Art. 1 (1). “This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.”

31) 몬트리올 협약 제1조 제2항 제1문.

32) 몬트리올 협약 제1조 제2항 제2문. 몬트리올 협약 제1조 제2항의 원문은 다음과 같다. Montreal Convention Art. 1 (2). “For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.”

## (2) 항공운송인의 손해배상책임

### 1) 여객에 대한 책임

#### 가. 몬트리올 협약

항공운송인은 승선이나 하선 또는 탑승 중에 발생한 여객의 사망이나 신체상 상해에 대한 책임을 진다.<sup>33)</sup> 이러한 운송인의 책임은 소위 이원적 책임제도에 따라 1단계로서 113,100 SDR까지는<sup>34)</sup> 무과실책임주의에 따라 어떠한 경우에도 운송인의 책임을 배제하거나 제한할 수 없다. 그리고 2단계로서 113,100 SDR를 초과하는 부분에는 과실추정책임주의에 따라 ① 손해가 운송인 자신, 사용인이나 대리인의 과실 또는 부당한 작위 또는 부작위에 의하여 발생하지 않았다는 것; 또는 ② 제3자의 과실이나 부당한 작위 또는 부작위에 의해 발생하지 않았다는 것을 입증하지 못하면 책임을 부담하게 된다.<sup>35)</sup>

한편 항공운송인은 자국 법이 정한 경우 여객의 사망 또는 상해로 인해 손해 배상 청구권을 가진 자에게 그 경제적인 필요에 따라 실질적인 손해배상이 이루어지기 전이라도 지체없이 그 배상금을 사전 지급하여야 한다.<sup>36)</sup> 물론 이러한 선급금의 지급이 운송인의 책임을 인정하는 것은 아니며, 이후 운송인이 부담하게 되는 배상액과 상계될 수 있다.<sup>37)</sup>

또한 연착으로 인한 여객의 손해에 대해서는 운송인이 자신, 그 사용인 또는 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구 되는 조치를 하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명하는 경우에는 그 책임을

33) 몬트리올 협약 제17조 제1항. 협약은 여객의 사망이나 “신체상 상해(bodily injury)”에 대한 책임을 정하고 있는데 반해 1971년 과테말라 의정서에서는 여객의 사망이나 “개인의 상해(personal injury)”에 대한 책임을 정하고 있다(과테말라 의정서 제17조). 이는 바르샤바 협약이 현재의 몬트리올 협약과 같이 “신체상 상해(bodily injury)”라고 정하고 있던 데에서 한층 진일보한 것이었다(바르샤바 협약 제18조). 그러나 몬트리올 협약을 채택한 외교회의에서는 격론 끝에 이를 바르샤바 협약에서와 같이 규정하는 것으로 결정하였다. 결국 과테말라 의정서는 여객의 신체상 상해는 물론이고 정신적 상해, 즉 정신적 손해에 대한 책임까지 인정하고 있다고 해석하고 있는데 반해 몬트리올 협약은 여객의 신체적 손해를 제외하고 신체상 상해만을 규정함으로써 여객에 대한 책임의 범위를 축소하고 있다는 비판을 면하지 못하였다. 김두환, “몬트리올조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임,” 항공우주법학회지 제18권 (한국항공우주정책법학회, 2003), 21면 참조.

34) 몬트리올 협약이 채택될 때에는 100,000 SDR 이었으나, 2009. 12. 30.부터 113,100 SDR로 수정 적용하게 되었다. <[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)> 참조.

35) 몬트리올 협약 제21조.

36) 몬트리올 협약 제28조.

37) *Ibid.*

부담하지 않는다.<sup>38)</sup> 그러나 이러한 증명을 하지 못한 경우에는 여객 1인당 4,694 SDR의 책임을 부담한다.<sup>39)</sup> 이때 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 미필적 고의 (willful misconduct)에 의해 손해가 발생한 경우에는 운송인의 책임은 제한되지 않는다.<sup>40)</sup>

### 나. 상 법

우리나라 상법도 항공운송인은 “여객의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 관하여는 그 손해의 원인이 된 사고가 항공기상에서 또는 승강(乘降)을 위한 작업 중에 발생한 경우에만 책임을” 진다고 규정하고 있어 몬트리올 협약과 크게 다르지 않다.<sup>41)</sup> 항공운송인의 책임 한도액에 대해서도 몬트리올 협약과 같이 무과실책임주의와 추정과실책임주의의 이원칙 체계를 따르고 있다. 즉, 운송인은 여객 1인당 113,100 SDR까지는 그 책임을 면제하거나 제한 할 수 없도록 하고, 이 금액을 초과하는 부분에 있어서는 ① 그 손해가 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 과실 또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위에 의하여 발생하지 아니하였다는 것; 또는 ② 그 손해가 오로지 제3자의 과실 또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위에 의하여만 발생하였다는 것을 입증하면 책임을 면하게 된다.<sup>42)</sup>

특히 상법이 항공운송인의 여객에 대한 책임에 있어 여객의 사망 또는 “신체의 상해”라고 그 책임원인을 정함으로써 몬트리올 협약과 같이 여객의 정신적 손해에 대한 운송인의 책임은 배제하고 있음을 알 수 있다. 그러나 상법은 육상운송인의 경우 운송인의 여객에 대한 책임을 정함에 있어 “여객이 운송으로 인하여 받은 손해”를 그 책임 원인으로 하고, 손해배상액을 정함에 있어서는 피해자와 그 가족의 정상을 참작하여야 한다고 하여 여객과 그 가족에 대한 정신적 피해까지도 인정하고 있다.<sup>43)</sup> 따라서 몬트리올 협약이 여객의 정신적 손해를 배제하고 있다고는 하나, 우리 상법의 육상운송인의 여객에 대한 책임과 항

38) 몬트리올 협약 제19조.

39) 몬트리올 협약 제22조 제1항. 몬트리올 협약이 채택될 때에는 4,150 SDR 이었으나, 2009. 12. 30. 부터 4,694 SDR로 수정 적용하게 되었다. <[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)> 참조.

40) 몬트리올 협약 제22조 제5항.

41) 상법 제904조.

42) 상법 제905조 제1항 및 제2항.

43) 상법 제148조.

공운송인의 여객에 대한 책임의 형평성 및 피해를 입은 여객에 대한 두터운 보호를 위해서는 항공운송인에게도 육상운송인처럼 여객의 정신적 피해에 대한 책임을 인정하는 것이 바람직할 것이다.

한편, 상법은 “여객의 사망 또는 신체의 상해가 발생한 항공기사고의 경우에 운송인은 손해배상청구권자가 청구하면 지체 없이 선급금을 지급하여야 한다”고 규정하여 몬트리올 협약과 그 맥을 같이하고 있다.<sup>44)</sup> 또한 상법은 이미 지급한 선급금은 운송인이 지급하여야 할 금액에 충당할 수 있고, 선급금의 지급액, 지급절차 및 방법 등에 대하여 구체적으로 정하고 있다. 이에 따르면 선급금은 여객이 사망한 경우 1인당 16,000 SDR을 지급하고, 여객이 신체에 상해를 입은 경우에는 1인당 8,000 SDR의 범위에서 진찰·검사, 약제·치료재료의 지급, 처치·수술 및 그 밖의 치료, 예방·재활, 입원, 간호, 이송 등 명칭에 상관없이 그 상해의 치료에 드는 비용 중 손해배상청구권자 또는 「민법」에 따라 부양할 의무가 있는 사람이 실제 부담한 금액을 지급하여야 한다.<sup>45)</sup> 그러나 몬트리올 협약은 그 선급금의 지급에 있어 우리 상법과 같이 기본적인 배상액의 10분의 1 정도에 해당하는 금액으로 배상액의 일부를 정해 놓지 않고 있다. 특히 그 경제적 필요에 따라 우리 상법이 정해 놓은 금액의 범위를 초과하는 경우에는 선급금의 지급규정의 취지에도 맞지 않는 결과가 발생하므로 그 범위를 특별히 정해 놓을 필요는 없을 것으로 보인다. 굳이 그 범위를 정한다고 한다면 여객 1인당 운송인이 무과실 책임의 범위에서 부담하는 한도액인 113,100 SDR 범위로 하는 것이 타당하지 않을까 생각한다.

한편 상법은 여객의 연착으로 인한 손해에 대해서도 몬트리올 협약의 내용을 그대로 적용하면서, 책임의 범위를 여객 1인당 4,694 SDR로 제한하며, 여객과의 운송계약상 그 출발지, 도착지 및 중간 착륙지가 대한민국 영토 내에 있는 운송의 경우에는 여객 1명당 1천 계산단위의 금액을 한도로 하였다.<sup>46)</sup>

44) 상법 제906조 제1항. 상법 제906조 제2항 및 제3항.

45) 상법 제906조 제3항; 상법 시행령 제49조 제1항.

46) 상법 제907조 참조.



## 2) 화물에 대한 책임

### 가. 몬트리올 협약

몬트리올 협약은 항공운송인은 여객의 사망이나 상해의 경우와는 달리 오직 항공운송 중(during the carriage by air)에 발생한 화물의 완파, 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대한 책임만을 부담한다고 정하고 있다.<sup>47)</sup> 여객의 손해에 대해서는 승선이나 하선 또는 탑승 중에 발생한 손해를 그 배상책임의 원인으로 하고 있는 것과는 차이가 있는 것처럼 보여<sup>48)</sup> 오직 항공운송, 즉 항공기에 선적되어 운항 중에 발생한 손해라고 이해할 수 있을 것으로 보인다. 그러나 몬트리올 협약을 이때의 “항공운송”은 항공운송인이 화물을 송하인으로부터 인수하고 수하인에게 인도하는 때까지를 의미한다고 규정함으로써 이러한 오해를 방지하고 있다.<sup>49)</sup> 한편 몬트리올 협약은 화물의 연착에 관해서는 별도의 규정에서 다루고 있는데, 운송인이 자신, 그 사용인 또는 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구 되는 조치를 하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명하는 경우에는 그 책임을 부담하지 않는다.<sup>50)</sup>

항공운송인은 화물의 완파, 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해에 대하여 무과실책임주의에 따라 원칙적으로 화물의 중량을 기준으로 킬로그램당 19 SDR 까지 부담한다.<sup>51)</sup> 그러나 송하인이 화물을 운송인에게 인도할 때에, 도착지에서 인도 시 이익에 관한 특별신고를 하고, 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우에는 운송인은 신고가액의 범위 내에서 책임을 부담한다.<sup>52)</sup> 한편, 항공운송

47) 몬트리올 협약 제18조 제1항은 “The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.”라고 규정함으로써 화물의 “완파 (destruction)”을 포함하고 있는데 반해 우리 상법 제913조 제1항은 “운송인은 운송물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여 그 손해가 항공운송 중에 발생한 경우에만 책임을 진다”고 하여 화물의 완파에 관한 부분을 포함하지 않고 있다. 그러나 화물의 완파는 항공운송의 특성상 “멸실”과는 구분되는 개념으로써 우리 상법도 이를 포함하는 것이 타당할 것으로 판단된다.

48) 몬트리올 협약 제17조 제1항은 여객에 대한 사망이나 신체적 상해가 “on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking” 때에 발생한 경우에 한하여 운송인의 책임을 정하고 있다.

49) 몬트리올 협약 제18조 제3항.

50) 몬트리올 협약 제19조.

51) 몬트리올 협약 제22조 제3항 전단.

52) 몬트리올 협약 제22조 제3항 후단. 이 글의 대상 판례에서 논란이 되었던 부분으로서 1심 법원은 몬트리올 협약은 송하인이 화물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도시 이익에 관한 특별신고를 하였거나 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우에는 운송인의 책임이 제한되지 않는

인이 ① 운송물의 고유한 결함이나 특성 숨은 하자로 인한 손해; ② 항공운송인이나 그 사용인 또는 대리인이 아닌 자에 의한 부실포장으로 인한 손해; ③ 고전이나 전쟁에 의한 손해; 또는 ④ 화물의 출입국 또는 환승과 관련된 공공기관에 의한 손해라는 것을 입증하는 경우에는 그 책임이 없다.<sup>53)</sup>

## 나. 상 법

우리 상법은 항공운송편 제3절에서 「물건운송」에서 운송인의 화물에 대한 책임 등에 관하여 규정하고 있다. 이곳에서는 “화물”이라는 표현 대신에 “운송물”이라는 표현을 쓰고 있는데 이는 운송의 대상으로서의 화물을 의미하는 것이다. 따라서 몬트리올 협약에서 사용하는 “화물(Cargo)”와 같은 개념으로 이해하면 될 것이다. 한편 상법은 운송인은 운송물의 “멸실 또는 훼손”으로 인한 손해에 대하여 그 손해가 항공운송 중에 발생한 경우에만 책임을 진다고 규정하고,<sup>54)</sup> 운송인의 책임한도액은 킬로그램당 15 SDR로 규정하고 있다.<sup>55)</sup> 이때 책임 한도액은 몬트리올 협약이 채택될 당시 17 SDR로 하였다가 지난 2010 이를 19 SDR로 인상한 것을 감안하면 우리 상법도 이를 어느 정도 증액하는 것이 타당할 것으로 보인다. 한편, 몬트리올 협약이 그 책임원인을 운송물의 완파, 멸실, 훼손으로 정하여, 특별히 멸실과 훼손 이외에 완파를 따로 정하고 있는 것과는 차이가 있다.<sup>56)</sup> 이러한 차이에 대하여 법무부는 우리 상법은 육상운

다고 해석하면서, 이에 따라 이 사건에서 항공화물운송인인 피고의 배상책임한도는 위 협약 규정이 적용되면 1kg당 19 SDR의 비율로 환산한 금액이 될 것이고, 위와 같은 배상책임제한 규정의 적용이 배제되기 위해서는 원고가 이 사건 화물을 피고에게 인도할 당시 위 화물의 실제 가치를 특별히 신고하고 그에 따른 추가요금을 지급하였음이 입증되어야 할 것이라고 하였다. 특히 몬트리올 협약 규정의 번역된 문언은 “인도시 이익에 관한 특별신고를 하였거나 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우”라고 되어 있어 ‘화물의 실제가치 신고’와 ‘추가요금의 지급’의 어느 하나만 이루어지면 배상책임제한의 규정이 적용되지 않는다는 취지로도 해석될 수 있으나, 원문의 표현과 화물의 실제 가치 신고는 추가요금을 산정하기 위한 기초가 된다는 점을 고려하면 화물의 실제 가치신고 및 추가요금의 지급이 모두 충족되어야 하는 것으로 해석함이 타당하다고 하였다. 위 각주 23) 및 본문; 서울중앙지방법원 2013. 2. 18. 선고 2011가단459050 판결 참조.

53) 몬트리올 협약 제18조 제2항.

54) 상법 제913조 제1항.

55) 상법 제915조 제1항. 상법 항공운송편 제정 당시의 몬트리올 협약은 그 책임한도를 “17 SDR”로 규정하고 있었고, 당시 상법 항공운송편 제정안에는 이것이 반영되어 “17 계산단위”로 되었으나, 국내 항공산업을 보호한다는 측면에서 이를 15 SDR로 정하였다. 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토,” 기업법연구 제25권 제4호 (한국기업법학회, 2011), 218면 참조.

56) 몬트리올 협약 제18조 제1항은 항공운송인의 화물에 대한 책임원인을 “the destruction or loss of,

송인의 운송물에 대한 책임원인을 운송물의 “멸실 또는 훼손”(제135조)이라고 규정하고, 해상운송인의 운송물에 대한 책임원인도 운송물의 “멸실 또는 훼손”(제795조)이라고 규정하고 있기 때문에 항공운송인의 운송물의 책임도 마찬가지로 표기하였고 한다.<sup>57)</sup> 그러나 이는 육상운송이나 해상운송과 비교할 때 항공운송만이 갖는 특성을 제대로 이해하지 못하고 단순히 우리 상법상 육상운송 및 해상운송 규정과 “동일한 표기”<sup>58)</sup> 또는 “용어의 일치”<sup>59)</sup> 만을 생각한 것으로 그 타당성을 찾기 어렵다.<sup>60)</sup>

항공운송 중 운송물에 대하여 손해를 일으키는 항공사고는 육상운송이나 해상운송 중 발생하는 사고와는 그 양상이나 성질이 매우 다르다. 지난 2015. 3. 24.에 발생한 독일의 저먼윙스 항공기 추락사고의 경우에도 탑승객 150명 전원이 사망하고 항공기 동체는 화염에 휩싸여 그 잔해를 모두 수습하는 것도 어렵다는 안타까운 소식이 있었다. 이렇듯 항공사고는 항공기의 특성상 화염에 휩싸이거나 폭발이 발생하는 경우 운송물 또한 멸실 또는 훼손은 물론 그 자체가 완전히 파괴되어 그 기능을 전혀 활용하지 못하거나 더 나아가 형체조차 제대로 확인하지 못하는 “완파”에 의한 손해가 발생하게 되는데, 이는 운송물의 소재를 파악하지 못하는 멸실과는 분명한 차이가 있다고 할 것이다.<sup>61)</sup> 이러한 측면에서 몬트리올 협약이 “완파(destruction)”을 그 책임원인으로 정한 것은 의미가 있으며, 우리 상법이 이를 단순한 “용어의 통일”을 위해서 배제하는 것은 타당하지 않다고 본다.

또한 상법이 운송인은 운송물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여 그 손해가 “항공운송 중”에 발생한 경우에만 책임을 진다고 규정하고 있다. 이는

or damage”라고 규정하고 있고, 몬트리올 협약의 한글번역문을 보면 “destruction”을 “파괴”라고 번역하고 있으므로 현재 국내 모든 자료에는 “destruction”을 “파괴”라고 번역하고 있으나, 특히 상법의 항공운송편에 있어서는 그 성질상 이를 “완파”라고 번역하는 것이 타당하다고 본다.

57) 법무부 법무실, 「상법 항공운송편 제정 자료집」(2009. 1), 796면 참조. 이에 대하여 이강빈, “항공화물운송인의 책임에 관한 국제협약과 국내입법의 비교연구,” 항공우주법학회지 제24권 제2호(한국항공우주법학회, 2009, 12), 22면; 최준선, “국내 항공운송법 제정안에 관한 고찰,” 항공우주법학회지 제23권 제2호(한국항공우주법학회, 2008. 12.), 18면에서도 같은 취지로 설명하고 있음

58) 법무부 법무실, 「상법 항공운송편 제정 자료집」(2009. 1), 796면.

59) 이강빈, “항공화물운송인의 책임에 관한 국제협약과 국내입법의 비교연구,” 항공우주법학회지 제24권 제2호(한국항공우주법학회, 2009, 12), 22면.

60) 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토,” 기업법연구 제25권 제4호(한국기업법학회, 2011), 215면.

61) *Ibid.*, 참조.

몬트리올 협약에서 본 바와 같이 “항공운송 중”이 어떠한 의미인지가 문제된다 고 할 것이다. 그러나 우리 상법은 몬트리올 협약에서처럼 “항공운송 중”의 개념을 따로 규정하지 않고 있다. 다만 상법은 운송인의 책임발생 시기에 대하여 “항공운송 중” 이외에 특별히 “운송인이 운송물을 관리하고 있는 기간을 포함 한다”고 규정함으로써 결국은 몬트리올 협약의 입장을 충분히 반영하고 있다.<sup>62)</sup> 한편, 상법은 몬트리올 협약과 같이<sup>63)</sup> 화물의 연착으로 인한 운송인의 책임을 과실추정주의 입장에서 별도로 규정하고 있다.<sup>64)</sup>

한편 우리 상법은 화물에 대한 운송인의 책임제한, 즉 킬로그램당 15 SDR을 한도로 하는 책임제한은 “송하인이 운송물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 예정가액을 미리 신고한 경우에는 운송인은 신고가액이 도착지에서 인도할 때의 실제가액을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고가액을 한도로 책임을 진다”고 규정함으로써 송하인이 운송물의 도착지에서의 실제가격을 신고하면 배제된다고 하였다.<sup>65)</sup> 이 규정은 몬트리올 협약 제22조 제3항의 규정을 도입한 것인데, 몬트리올 협약은 송하인이 화물을 운송인에게 인도할 때에, 도착지에서 인도 시 이익에 관한 특별신고를 하고, 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우에 한하여 운송인의 책임제한이 배제된다고 규정하고 있다.<sup>66)</sup> 따라서 우리 상법은 오히려 몬트리올 협약보다 운송인의 책임제한 배제 요건이 상당히 완화되어 있는 실정으로서 상대적으로 운송인의 책임이 상당히 무겁게 인정될 수 있는 사정이 충분하다는 측면에서 몬트리올 협약대로 이를 수정하는 것이 타당할 것으로 보인다.

62) 상법 제901조 제1항.

63) 몬트리올 협약 제19조.

64) 상법 제914조. “운송인은 운송물의 연착으로 인한 손해에 대하여 책임을 진다. 다만, 운송인이 자신과 그 사용자 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명한 경우에는 그 책임을 면한다.”

65) 상법 제915조 제1항 단서.

66) 몬트리올 협약 제22조 제3항 후단. 원문은 다음과 같다. “... unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires.”

### 3) 수하물에 대한 책임

#### 가. 몬트리올 협약

몬트리올 협약은 여객의 수하물에 대하여 위탁수하물과 휴대수하물을 구분하지 않고, 수하물의 완파, 멸실, 훼손 또는 지연으로 인한 손해에 대하여 여객 1인당 1,131 SDR로 운송인의 책임을 제한하고 있다.<sup>67)</sup> 다만 수하물의 연착의 경우에는 운송인이 자신, 그 사용자 또는 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구 되는 조치를 하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명하는 경우에는 그 책임을 부담하지 않는다.<sup>68)</sup>

한편, 여객이 수하물을 항공운송인에게 인도할 때에 도착지 가격에 대한 관한 특별신고를 하였거나 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우에는 그 신고가액을 한도로 책임을 부담한다.<sup>69)</sup> 그러나 위탁수하물의 경우 수하물에 내재하는 결함이나 특성 및 숨은 하자에 의한 손해에 대해서는 그 책임이 없다.<sup>70)</sup> 개인 물품이나 휴대수하물의 경우에는 운송인이나 그 사용자 또는 대리인의 잘못으로 인한 손해에 대해서 운송인은 그 책임을 부담한다.<sup>71)</sup> 물론 운송인 또는 그 사용자이나 대리인의 고의 또는 미필적 고의에 의한 손해인 경우에는 운송인의 책임은 제한되지 않는다.<sup>72)</sup>

#### 나. 상 법

우리 상법은 위탁수하물 및 휴대수하물에 대한 항공운송인의 책임을 운송물에 대한 책임규정과 마찬가지로 위탁수하물 및 휴대수하물의 “멸실 또는 훼손”으로 인한 손해에 대하여 책임을 지도록 규정하고 있다.<sup>73)</sup> 연착의 경우에는 별도의 규정에서 따로 정하고 있는데 운송인은 수하물의 연착으로 인한 손해에

67) 몬트리올 협약 제22조 제2항. 몬트리올 협약이 채택될 때에는 1,000 SDR 이었으나, 2009. 12. 30. 부터 1,131 SDR로 수정 적용하게 되었다. <[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)> 참조.

68) 몬트리올 협약 제19조.

69) *Ibid.*

70) 몬트리올 협약 제17조 제2항 단서 제1문.

71) 몬트리올 협약 제17조 제2항 단서 제2문.

72) 몬트리올 협약 제22조 제5항. 원문을 보면 “done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result”로 되어 있음

73) 상법 제908조.

대하여 책임을 지며, 다만, 운송인이 자신과 그 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명한 경우에는 그 책임을 면한다.<sup>74)</sup> 한편 운송인은 수하물에 대한 책임으로서 승객 1인당 1,131 SDR의 한도 내에서 책임을 부담하며, 여객이 운송인에게 위탁수하물을 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 예정가액을 미리 신고한 경우에는 운송인은 신고 가액이 위탁수하물을 도착지에서 인도할 때의 실체가액을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고 가액을 한도로 책임을 진다.<sup>75)</sup>

이러한 상법은 원칙적으로 몬트리올 협약의 내용을<sup>76)</sup> 반영하고 있는 것으로 수하물의 “멸실 또는 훼손” 이외에 “완파”의 개념을 도입하는 것이 바람직할 것으로 보인다. 한편, 운송인은 위탁수하물의 경우 그 손해가 위탁수하물의 고유한 결함, 특수한 성질 또는 숨은 하자로 인하여 발생한 경우에는 그 범위에서 책임을 지지 않는다.<sup>77)</sup> 그리고 휴대수하물의 경우에는 운송인이 자신과 그 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명한 경우에는 그 책임을 부담하지 않는다.<sup>78)</sup> 이는 몬트리올 협약에서 정한 내용을 거의 그대로 반영한 것이기도 하지만 우리상법 제795조에서 해상운송인의 운송물에 대하여 “주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 않는” 경우에 한하여 배상책임을 부담시키는 것보다도 형평을 맞추고 있다는 측면에서 타당하다고 할 것이다.<sup>79)</sup>

74) 상법 제909조.

75) 상법 제910조. 물론 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 고의로 또는 수하물의 멸실, 훼손 또는 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위에 의하여 손해가 발생한 것이 증명된 경우에는 적용하지 아니한다. 상법 제910조 제2항.

76) 몬트리올 협약 제17조 제2항.

77) 상법 제908조 제1항 단서.

78) 상법 제908조 제2항 단서.

79) 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토,” 기업법연구 제25권 제4호 (한국기업법학회, 2011), 221면; 법무부 법무실, 「상법 항공운송편 제정 자료집」(2009. 1), 791면 참조.

## 6. 법원의 판단과 몬트리올 협약

### (1) 국제항공운송과 몬트리올협약의 적용범위

이 사건은 원고인 주식회사 미노언이 2011. 9. 27. 피고인 주식회사 디에이치 엘코리아와 국제항공운송계약을 체결하였고, 운송 중에 발생한 손해에 대하여 원고가 피고에게 그 배상책임을 묻는 사건이다. 이 계약에서 출발지는 한국이며, 목적지는 아이티에 있는 국제연합 아이티 안정화 임무단에 파병된 국군 파견부대이다. 목적물은 광과거리측정기 2세트인데, 운송 중 한 세트의 주요장비가 멸실됨으로써 원고에게 발생한 손해를 배상하라는 것이다.

몬트리올 협약은 기본적으로 국제항공운송에 적용되며, 몬트리올 협약이 적용되는 국제항공운송이란 원칙적으로 운송의 중단 또는 환적이 있는지를 불문하고 당사자간 합의에 따라 운송계약의 출발지 및 도착지가 모두 협약 당사국 내의 영역에 존재하는 경우를 말한다.<sup>80)</sup> 그런데 이 사건에서는 출발지가 우리나라 대한민국이고 우리나라는 지난 2007년 협약에 가입하였으므로 협약의 당사국에 해당한다. 그러나 아이티는 협약의 당사국이 아니므로<sup>81)</sup> 원칙적으로 이 사건에 몬트리올 협약이 적용될 여지가 없었다.

### (2) 당사자측 주장과 법원의 판단

이 사건에는 원칙적으로 몬트리올 협약이 적용되지 않음에도 불구하고 이 사건의 원고는 피고에게 몬트리올 협약을 적용하여 손해배상을 청구하였고, 이에 대하여 피고도 이러한 원고의 주장에 아무런 항변없이 몬트리올 협약의 적용을 전제로 협약상 운송인의 책임제한 규정의 적용을 주장하였다. 이에 대하여 1심 및 원심 법원도 이 사건이 몬트리올 협약의 적용대상 사건인지에 대한 숙고없이 그저 원고와 피고의 주장에 대해서 몬트리올 협약 상 규정을 해석하고 적용

80) 몬트리올 협약 제1조 제2항 제1문.

81) 2017년 현재 지역경제공동체인 유럽연합 (European Union)과 129개 국가가 가입한 상태에서 총 130개 당사국이 몬트리올 협약에 가입되어 있으며, 아이티는 아직 협약에 가입하지 않았다. ICAO 발표 자료 참고 ([https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)) 이 자료에 따르면 지난 2017. 11. 28. 우간다 (Uganda)가 최종 비준함으로써 가입 당사국이 130개국 되었다. (최종 방문일 2017. 12. 4.)

하는데 그침으로써 몬트리올 협약상 적용범위에 대한 법리를 오해하였다는 아쉬움이 있다.<sup>82)</sup>

다만 대법원에서는 우리나라가 가입한 국제조약으로서 몬트리올 협약은 일반적으로 상법 또는 국제사법보다 우선적으로 적용되지만, 그 적용대상은 조약에서 정한 바에 따라 엄격하게 판단하여야 한다는 것을 전제로 이 사건은 몬트리올 협약이 적용되는 사건이 아니라고 판단하였다. 그러니까 몬트리올 협약이 적용되기 위해서는 출발지와 도착지가 모두 협약 당사국이어야 하는데, 이 사건 운송계약상 출발지인 대한민국은 몬트리올 협약 당사국이지만 도착지인 아이티 공화국은 협약의 당사국이 아니므로 몬트리올 협약이 적용되지 않는다고 하였다. 이는 몬트리올 협약이 제1조가 규정하고 있는 협약의 적용범위에 관한 규정의 정확한 해석에서 비롯한 판단으로 매우 타당하다.<sup>83)</sup>

## 7. 몬트리올 협약에 따른 판단

### (1) 전 제

이 사건은 지난 2011. 9. 27. 원고와 피고사이에 체결된 항공운송계약에 따라 위 화물은 2011. 9. 28. 인천공항에서 피고의 항공기에 기적되었고, 다음날인 9. 29. 경유지인 미국 플로리다의 마이애미 공항에 도착한 후, 같은 날 목적지인 아이티의 포트프랭스 공항에 다시 운송되었으나, 위 화물 4상자 중 주장비가

82) 이러한 오류는 아마도 1심 및 2심법원의 인력부족 등으로 인하여 몬트리올 협약의 원문인 외국어를 정확히 번역하여 해석하고 그 적용여부를 사전에 판단하는 절차를 거치지 못하고 당사자의 청구 및 항변 등에 기초하여서만 판단이 이루어지면서 발생한 것으로 예상해 볼 수 있을 것이다. 이러한 측면에서 앞으로 다양하게 전개되는 국제사건들을 제대로 심리 및 판단하기 위해서 국제적 적합성 및 경쟁력을 갖춘 법조인이 많이 탄생하기를 기대해 본다.

83) 다만 원고는 피고가 원심까지의 소송과정에서 이 사건 운송계약에 몬트리올 협약을 적용하는데 대하여 이의가 없었으므로 그 협약에 정한 바에 따라 운송인의 책임제한 여부를 판단한 것이 정당하다는 주장을 하였다. 이에 대하여 법원은 이는 민사소송법상 일반적으로 법원에서 당사자가 자백한 사실은 증명을 필요로 하지 아니하고(민사소송법 제288조), 자백이 성립된 사실은 법원을 기속한다. 그러나 이는 법률 적용의 전제가 되는 주요사실에 한정되는 것이고, 사실에 대한 법적 판단이나 평가 또는 적용할 법률이나 법적 효과는 자백의 대상이 되지 아니한다고 하였다. 설사 원심이 이르기까지 원고와 피고 사이에 이 사건 운송계약에 관한 분쟁에 몬트리올 협약을 적용하는 데 대하여 이견이 없었다고 볼 여지가 있다고 하더라도, 규범 체계로 볼 때 이 사건 운송계약이 위 협약에서 정한 적용대상에 해당하지 않는 이상 이를 근거로 하여 손해배상책임의 범위 등을 판단할 수는 없다. 대법원 2016. 3. 24. 선고 2013다81514판결 참조.



들어 있는 상자 1개가 도착하지 않음으로써 제기된 사건이다. 앞에서 살펴 본 바와 같이 이 시기에는 이미 우리나라는 몬트리올 협약에 가입하여 그 효력이 발생한 시점이고, 아직은 상법 중 항공운송편이 효력을 발생하지 않은 시점이다. 결국 항공운송관련 문제는 상법이 제정 시행되지 않은 상태에서 몬트리올 협약이 적용되어야 할 사정이 농후한 것이 사실이다. 따라서 여기에서는 아이티가 협약 당사국이라는 것을 전제로 하여 이 사건에 몬트리올 협약이 적용되었다면 어떻게 해결될 수 있을까를 생각해 보기로 한다.

## (2) 몬트리올 협약 제22조 제3항

이 사건 제1심 법원의 판단과 마찬가지로 몬트리올 협약 제22조 제3항에 따르면 “화물의 운송에 있어서 화물의 파괴·분실·손상 또는 지연이 발생한 경우 운송인의 책임은 1kg당 199 SDR로 제한된다. 단, 송하인이 화물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도시 이익에 관한 특별신고를 하였거나 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우에는 그러하지 아니하다”라고 규정하고 있는바, 이에 따라 이 사건에서 항공화물운송인인 피고의 배상책임한도는 위 협약 규정이 적용되면 1kg당 19 SDR의 비율로 환산한 금액이 될 것이고, 위와 같은 배상책임제한 규정의 적용이 배제되기 위해서는 원고가 이 사건 화물을 피고에게 인도할 당시 위 화물의 실제 가치를 특별히 신고하고 그에 따른 추가요금(중가요금)을 지급하였음이 입증되어야 할 것이다.<sup>84)</sup> 몬트리올 협약 제22조 제3항의 우리말 번역본은 “인도시 이익에 관한 특별신고를 하였거나 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우”라고 되어 있어 ‘화물의 실제 가치 신고’ 또는 ‘추가요금의 지급’의 어느 하나만 이루어지면 배상책임제한의 규정이 적용되지 않는다는 취지로도 해석될 수 있을 것이다. 그러나 몬트리올 협약의 원문은 원문의 표현(…a special declaration of interest in delivery at destination **and** has paid a supplementary sum if the case so requires)과 화물의 실제 가치 신고는 추가요금을 산정하기 위한 기초가 된다는 점을 고려하면 화물의 실제 가치신고 및 추가요금의 지급이 모두 충족되어야 하는 것으로 해석하는 것이 타당하다.<sup>85)</sup>

84) 서울중앙지방법원 2013. 2. 18. 선고 2011가단459050 판결 참조.

85) *Ibid.*

### (3) 법원의 판단

이 사건에서 몬트리올 협약상 운송인의 책임제한 배제요건 중 첫 번째 요건에 대하여는 제1심 법원은 원고는 이 사건 운송장에 세관신고서를 위한 가격으로 미화 39,786.13달러를 기재하였고, 상업송장 및 포장명세서에도 동일한 가격이 기재되어 있는 사실은 인정되나, 위와 같은 가격의 기재가 추가요금(증가요금)의 산정을 위한 “이 사건 화물의 도착지에서 인도시 이익에 관한 특별신고절차”를 이행한 것으로 단정하기 어렵다고 하였다.<sup>86)</sup> 그러나 원심법원은 몬트리올 협약상 이 첫 번째 요건은 우리 상법 제136조의 고가물에 관한 특칙과 같은 취지로 보아 원고가 각 화물의 실제가격을 운송장과 상업송장, 그리고 세관신고서를 위한 가격기재란 등에 실제가격을 기재하였고, 운송인의 물품 수거직원도 이 화물이 고가임을 확인한 것에 비추어 “이익의 특별한 신고”가 있었다고 판단하였다.<sup>87)</sup> 이는 원심법원의 판단이 보다 합리적으로 이해되어 타당하다고 생각한다. 따라서 이 사건에서는 첫 번째 요건은 충족된 것으로 본다.

운송인의 책임제한 배제 요건 중 두 번째 요건, 즉 추가요금의 지급이라는 요건의 충족여부에 관한 사항을 살펴본다. 제1심 법원은 이 두 번째 요건의 경우에도 원고는 이 사건 운송장에 세관신고서를 위한 가격으로 미화 39,786.13달러를 기재하였고, 상업송장 및 포장명세서에도 동일한 가격이 기재되어 있는 사실은 인정되나, 위와 같은 가격의 기재가 추가요금(증가요금)의 산정을 위한 “이 사건 화물의 도착지에서 인도시 이익에 관한 특별신고절차”를 이행한 것으로 단정하기 어렵다고 하여 두 번째 요건도 충족하지 못한 것으로 판단하였다. 그러나 원심법원은 피고는 수출업자가 종가운임을 지불하는 것보다 중량운임을 지불하고 화물에 대한 적하보험에 가입하는 것이 더 경제적이기 때문에 피고의 운송약관에 종가운임 관련 규정을 두지 않아, 원고에게 중량에 기초한 통상의 운임을 요구하면서 보험가입을 권유하였을 뿐이므로<sup>88)</sup> 원고가 종가운임

86) *Ibid.*

87) 서울중앙지방법원 2013. 9. 27. 선고 2013나16779 판결 참조.

88) 법원은 “피고는 원고가 운송사고에 대하여 손해 전부를 보상받으려 했다면 피고의 운송약관에 따라 피고의 보험가입 권유에 따라 보험료를 제공하거나 스스로 보험에 가입하였어야 했는데 원고가 이에 응하지 않았으므로 손해배상책임이 제한된다는 취지라도 주장하나, 종가운임 요구 방식이 아닌 보험가입 권유 방식으로 화물 운송 과정 중의 위험을 분산하려는 취지의 피고 약관은 피고의 책임을 경감시키려는 범위에서 무효라 할 것이어서, 피고의 위 주장은 받아들여지지 않는다”고 하였다. 서울중앙지방법원 2013. 9. 27. 선고 2013나16779 판결 참조.

을 지급한 사실은 없다는 것이다. 그런데 송하인이 실제 손해를 배상받기 위해 지급해야 하는 추가운임은 운송인이 추가 비용이 더 발생한다고 밝히고 이를 요청한 경우에 한하여 그 지급의무가 있고, 운송인이 추가요금을 요구하지 않은 경우에는 실제 가격의 명시만으로 실제 손해를 배상받을 수 있으므로 원고는 추가요금 부분에 관한 요건을 충족시킨 것으로 볼 수 있다고 하였다.<sup>89)</sup> 그러나 몬트리올 협약은 이 요건과 관련하여 “... has paid a supplementary sum if the case so requires”라고 규정하여 “the case” 그러니까 “각 계약”이 요구하는 경우에는 추가요금을 지급하여야 한다고 하는데, 이때 “the case”는 계약에서 운송인이 직접 추가요금을 요구하는 것이 아니라 “각 계약”에 있어서 그 사정상 요구되어지는 경우로 이해하여야 할 것이다. 따라서 이 사건에서는 “원고에게 중량에 기초한 통상의 운임을 요구하면서 보험가입을 권유한” 것은 계약상 사정에 따라 그 계약이 보험의 가입을 요구하는 사정이 있는 것으로 이해하여야 할 것이다. 따라서 이 사건에서는 운송인이 송하인에게 그 사정상 요구되는 보험의 가입을 권유하였고, 송하인이 그에 따른 추가요금을 지급하지 않았으므로 두 번째 요건을 충족하지 못한 것으로 보는 것이 타당하다.

#### (4) 몬트리올 협약 상 판단

이상에서 살펴본 바와 같이 이 사건에 몬트리올 협약이 적용되었다면 결과적으로 운송인의 책임제한 규정의 배제 요건 중 첫 번째 요건인 “특별이익의 신고” 요건은 충족되었다고 하더라도 두 번째 요건인 “추가요금의 지급” 요건은 충족되지 않은 것으로 판단된다. 따라서 운송인의 책임제한 배제 요건을 충족하지 못하였으므로 결과적으로 운송인의 책임은 몬트리올 협약 상 킬로그램당 19 SDR로 제한된다. 결국 결과만 본다면 이 사건에 있어서 최종 판단은 제1심 법원의 판단대로 몬트리올 협약 제22조 제3항에 따른 운송인의 배상책임제한 규정이 적용되어 피고가 원고에게 배상하여야 할 금액을 계산하면 421.8 SDR (22.2kg × 1kg당 책임한도액 19 SDR)이 되고, 몬트리올 협약 제23조 제1항에 의하면, SDR을 재판절차에서 국내 통화로 환산할 경우 판결일자의 국내통화환산액에 따르는 것으로 규정하고 있으므로, SDR로 정해진 피고가 배상할 손해

89) 서울중앙지방법원 2013. 9. 27. 선고 2013나16779 판결 참조.

액을 원화로 환산하는 시점은 그 판단의 실체가 형성되는 이 사건 변론종결 당시를 기준으로<sup>90)</sup> 피고가 원고에게 배상하여야 할 금액은 725,065원(421.8 SDR × 1,718.98원)이 된다.

### Ⅲ. 맺는 말

이 글에서 다루고 있는 대법원판례의 사건은 국제항공운송계약에 따른 운송인의 손해배상책임 문제가 발생한 경우 몬트리올 협약을 적용할 것인지의 여부가 문제된 사건이다. 이미 살펴본 바와 같이 이 사건에서는 항공운송계약상 출발지와 도착지가 서로 다른 나라에 속하고 있기 때문에 일반적인 측면에서 국제항공운송으로 이해할 수 있을 것이다. 그러나 몬트리올 협약은 제1조에서 몬트리올 협약이 적용되기 위한 전제로서 “국제운송”의 개념을 비교적 상세하게 정하고 있고, 이러한 측면에서 본다면 이 사건은 몬트리올 협약에서 정하고 있는 국제운송의 요건을 충족하지 못하였기 때문에 몬트리올 협약이 적용되는 국제항공운송이 되지 않는다. 결국 이 사건은 제1심 법원과 원심 법원에서는 몬트리올 협약상 운송인의 책임제한에 관하여 그 공방이 매우 치열하였으나, 대법원에 가서는 몬트리올 협약 자체가 적용되지 않는다는 판결에 따라 몬트리올 협약의 적용을 전제로 한 치열했던 공방은 그저 메아리로만 남는 결과가 되었다. 다만 이 사건을 통하여 우리나라의 항공운송, 특히 항공물건운송 관련 법제를 다시금 되돌아보고 그 문제점 및 개선점을 살펴본 것은 매우 의미있다고 할 것이다.

사실 우리나라는 몬트리올 협약에 가입하던 해에 비로소 항공운송에 관한 법제의 마련을 본격적으로 논의하기 시작하였고, 이를 상법 중 항공운송편에 도입하여 지난 2011년부터 시행에 들어가게 되었다. 우리나라가 항공운송법을 별도로 제정하지 않고 상법에 이를 편제함으로써 우리 상법은 기존의 육상운송과 해상운송을 비롯하여 이제 항공운송까지 포함함으로써 매우 체계적이고도 포

90) 이 사건 변론종결일에 가까운 2012. 10. 12.경의 1 SDR의 원화 환산액은 1,718.98원으로 한다. 서울중앙지방법원 2013. 2. 18. 선고 2011가단459050 판결 참조.

괄적인 체계를 구축하게 되었다. 사실 항공운송 그 자체의 특성이 국제성을 배제할 수 없으므로 대부분의 주요내용을 몬트리올 협약의 내용을 매우 충실하게 반영함으로써 우리 상법이 국제적 정합성을 한층 높였다는 평가이다.<sup>91)</sup> 따라서 이러한 상법의 체계 아래에서는 비록 몬트리올 협약이 적용되지 않는 사건이어서 우리 상법이 적용되는 경우라고 하더라도 항공운송관련 당사자의 권리의무를 명확하게 정하는 것은 물론 항공운송산업의 발전과 화주의 권리도 보다 두텁게 보호하는데 전혀 부족함이 없을 것으로 판단된다. 이미 살펴 본 바와 같이 우리 상법은 화물운송에 있어 운송인의 책임제한이 배제되는 요건을 몬트리올 협약과는 달리 한 가지 요건만 정하고 있는 것만 보아도 그렇다. 즉, “송하인이 운송물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 예정가액을 미리 신고한 경우에는 운송인은 신고가액이 도착지에서 인도할 때의 실체가액을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고가액을 한도로 책임을 진다”고 규정함으로써 송하인이 운송물의 도착지에서의 실체가격을 신고하기만 하면 배제되는 것이다.<sup>92)</sup> 따라서 이 사건의 경우 몬트리올 협약이 적용되지 않고 상법이 적용된다고 하더라도 결과는 기존의 원심판단의 범위에서 크게 벗어나지 않는 결과가 도출될 것이라는 판단이다. 다만 이때에는 몬트리올 협약상 두 번째 요건에 대한 검토의 필요없이 바로 운송인의 책임제한은 배제된다. 그 만큼 우리 상법이 몬트리올 협약보다는 화주를 두텁게 보호하는 결과가 되는 것이다. 이는 그만큼 우리 상법의 위상이 높아졌다는 것을 의미할 수도 있다. 다만 향후 몬트리올 협약과 상법의 적용에 있어 당사자간 불필요한 논쟁을 방지하고 상법의 국제적 정합성을 한층 높인다는 측면에서 일부 상법상 항공운송관련 규정은 몬트리올 협약에서의 취지를 충분히 반영하는 것은 물론 상법상 육상운송 및 해상운송 규정 등이 갖는 특징과 항공운송 규정이 갖는 특징을 보다 조화롭게 반영할 수 있도록 신중하게 살펴볼 필요는 있을 것이다.

91) 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토,” 기업법연구 제25권 제4호 (한국기업법학회, 2011), 230면.

92) 상법 제915조 제1항 단서.

## 참고문헌

### [국내문헌]

- 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토,” 기업법연구 제25권 제4호 (한국기업법학회, 2011)
- 김두환, “몬트리올조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임,” 항공우주법학회지 제18권 (한국항공우주정책법학회, 2003)
- 법무부 법무실, 「상법 항공운송편 제정 자료집」 (2009. 1)
- 서완석, “국제항공운송법의 연혁과 전망,” 기업법연구 제19권 제2호 (한국기업법학회, 2005)
- 이강빈, “항공화물운송인의 책임에 관한 국제협약과 국내입법의 비교연구,” 항공우주법학회지 제24권 제2호 (한국항공우주법학회, 2009, 12)
- 최준선, “국내 항공운송법 제정안에 관한 고찰,” 항공우주법학회지 제23권 제2호 (한국항공우주법학회, 2008. 12.),
- 최준선, “국제항공운송에 관한 1999년 Montreal Convention에 대한 일고,” 저스투스 통권 제78호 (한국법학원, 2004)
- 국토교통부 항공정책실 “항공시장동향,” 통권 제55호 (2017. 1)
- 항공정보포털시스템 자료 (<http://www.airportal.go.kr>)

### [외국문헌]

- Andreas F. Lowenfeld & Allan I. Mendelsohn, “The United States and the Warsaw Convention,” 80 Harv. L. Rev. 497 (1967)
- Bin Cheng, Bin Cheng, “Compensation for Airline Passenger Death and Injury: The Future of the Warsaw Convention,” 71 J of the RAeS (1967)
- Clare, “Evaluation of Proposals To Increase the “Warsaw Convention” Limit of Passenger Liability,” 16 J. AIR L. & COM. 53 (1949)
- Robert F. Hedrick, “The New Intercarrier Agreement on Passenger Liability: Is it a Wrong Step in the Right Direction?,” 21 Annals Air & Space L. 135 (1996)

## 초 록

우리나라는 급증하는 항공운송과 그에 따른 분쟁의 신속하고도 합리적인 처리를 위하여 지난 2007년 상법 중 항공운송편에 대한 제정작업에 들어간 이래 2011. 4. 29에 「상법 중 항공운송편 제정(안)」이 국회를 통과하여 같은 해 11. 24부터 시행에 들어가게 되었다. 항공운송은 그 특성상 국내선을 이용한 운송보다는 국제선을 이용한 운송이 절대적이다. 따라서 국내뿐만 아니라 국제적으로도 이러한 항공운송의 특성에 기하여 이미 오래 전부터 많은 국제협약을 탄생시켜 왔다. 그 중에 하나가 몬트리올 협약인데, 우리나라는 항공운송편 제정작업을 본격적으로 시행하던 때인 2007년에 이 협약에 가입하였다.

몬트리올 협약은 지난 1999. 5. 10부터 5. 28까지 국제민간항공기구의 본부가 있는 캐나다 몬트리올에서 열린 외교회의에서 채택된 국제조약이다. 몬트리올 협약은 30개국 이상이 비준하면 그 효력이 발생토록 하였는데, 지난 2003. 9. 5. 미국과 카메룬이 30번째와 31번째로 이를 비준함으로써 효력이 발생하였고, 2017. 11. 28. 우간다가 협약에 가입함으로써 현재 지역경제공동체로서 유럽연합(European Union)을 포함하여 129개 국가가 가입하여 총 130개 당사국이 가입한 상태이다. 이에 따라 우리나라와 몬트리올 협약 가입국 130개국 중 어느 나라와 발생한 항공운송에 관한 분쟁은 원칙적으로 이 몬트리올 협약이 적용되게 된다. 그러나 국제항공운송계약에 따른 국제항공운송에 있어 이 기본적인 원칙의 적용이 문제가 되는 경우가 왕왕 발생한다.

이 글에서 다루게 될 2016년의 대법원 판결도 바로 국제항공운송계약에 있어 이 몬트리올 협약이 적용되는지가 쟁점이 된 사건이다. 사실 우리나라가 2007년 몬트리올 협약에 가입한 이후 만 10년이 되는 2017년 현재까지 국제항공운송계약에 있어 몬트리올 협약이 적용되어야 하는지 여부가 문제가 되어 대법원에서 판단한 사건으로는 이 사건이 유일해 보인다. 따라서 이 글에서는 국제항공운송계약에 있어 몬트리올 협약의 적용여부를 상법의 기준에서 살펴보고 국제항공운송인의 책임, 특히 화물에 대한 책임을 중심으로 몬트리올 협약과 우리 상법상 항공운송편의 내용도 함께 다루어 보고자 한다. 이 글을 계기로 우리나라에서 효력을 갖게 된 몬트리올 협약의 지난 10년을 되돌아보고 몬트리올

협약과 우리 상법간의 차이가 있다면 합리적인 범위내에서 이를 수정할 수 있는 계기가 되었으면 한다.

**주제어** : 바르샤바 협약, 몬트리올 협약, 항공운송, 국제운송, 항공운송인, 특별인출권, 항공운송인의 책임제한



## Abstract

### A Review on the Air Carrier's Liability for the Cargo under the Montreal Convention and the Commercial Law through the Recent Supreme Court's Case

Kim, Kwang-Rok\*

The Korean government enacted the Chapter 6 as of Air Transportation to the Korean Commercial Act, which was enforced in 2011, in order to treat some arguments occurred from air transportation Contracts since air transportations has rapidly increased in Korea. Air transportations has been used more in the field of international market than in the field of domestic market under it's own characteristic. Therefore, many international agreements and protocols related to the air transportations has been appeared from old times and the 1999 Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air ("Montreal Convention") is one of them. The Montreal Convention was adopted in May 28, 1999 at International Conference of Air Law hosted by the International Civil Aviation Organization ("ICAO") in Montreal, Canada where the Headquarter of ICAO is located. The Montreal Convention has been effected from September 5, 2003 and the Korean government ratified the convention in 2007. Therefore, the Montreal Convention came in to force in Korea since 2007.

This year, 2017, is the 10th anniversary year since the Montreal Convention has taken effect in Korea. However, there are rare cases that argued the Montreal Convention's scope of application and this Article examines the Korean Supreme Court's case that argued the Convention's scope of application. Thus the Article basically analyzes the case from the perspective of the Montreal Convention's

---

\* JSD, Professor of Law, Chungbuk National University (laws@cbnu.ac.kr)

scope of application and examines the Montreal Convention's articles related to the air carrier's liability and extent of compensation for damage that occurred from the international carriage by air. Also this Article analyzes the Korean Commercial Act Chapter 6, which regulated the air carrier's liability and the Article tries to make a comparison between the Montreal Convention and the Korean Commercial Act in order to draw some scheme for the betterment of Korean Commercial Act. It is the hope that the Article contribute to the improvement of Korean Commercial Act through the comparison with the chance of the 10th Anniversary of the Montreal Convention in Korea.

**Key words** : Warsaw Convention, Montreal Convention, Air Carriage, International Carriage, Air Carrier, Special Drawing Rights, Limits of Air Carrier's Liability