

항공연계 복합운송의 현황과 손해배상책임*

- 대법원 2014.11.27. 선고 2012다14562 판결을 중심으로 -

이 창 재**

목 차

- I. 서언
- II. 사안의 개요
- III. 관련 연구
- IV. 결론

* 이 논문은 2015학년도 조선대학교 학술연구비의 지원을 받아 연구되었음.

** 조선대학교 무역학과 조교수, 법학박사.

I. 서언

단일운송계약 아래에서 육상, 해상, 항공 등 각기 다른 법률의 적용을 받는 두 가지 이상의 상이한 방식을 이용하여 화물운송이 이루어지는 것을 복합운송이라고 한다.¹⁾ 복합운송²⁾(combined carriage)이라는 용어가 가장 먼저 사용된 것은 국제항공운송에 관한 1929년의 바르샤바 협약이다.³⁾ 본고에서 살펴보는 사안의 화물운송도 항공연계 복합운송이었다. 사실관계에 따르면 항공운송 이후에 이루어진 육상운송구간에서 손해가 발생한 것으로 추정되는 정황이 있었고, 그에 관해 손해배상책임의 처리에 있어서 항공운송에 관한 협약이나 항공화물운송장 이면약관이 적용될 것인지 여부가 쟁점이었던 사건이다.

주지하는 바와 같이, 전 세계 무역운송의 대부분은 선박을 이용한 해상운송이고, 항공운송이 차지하는 비율은 극히 낮은 것이 사실이다.⁴⁾ 이러한 해상운송 중심주의는 복합운송에서도 나타나는데, 우리나라를 중심으로 가장 많이 이용되고 있는 복합운송의 형태는 해상운송과 육상운송이 결합된 해륙(land bridge)방식 혹은 해상운송과 항공운송이 결합된 해공(sea & air)방식의 복합운송이다.⁵⁾ 또한 현재 우리 상법이 유일하게 두고 있는 복합운송에 관한 규정인 제816조⁶⁾도 해상운송과 관련된 것이다.⁷⁾ 이처럼 해상운송 중심적인 복합운송

1) UN국제복합운송협약 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva, 24 May 1980) 제1조 제1호에서는 국제복합운송에 관한 정의규정을 두고 있다. 협약 원문의 복합운송에 관한 정의는 다음과 같다. “International multimodal transport” means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.” 2016년 5월 현재 이 협약은 아직까지 발효되지 않고 있다.

2) 복합운송이라는 용어는 Combined Transport, Intermodal Transport, Multimodal Transport 등의 다양한 명칭으로 불려진다. 오원석·박광서「무역상무」삼영사, 281면.

3) 바르샤바 협약 제31조는 복합운송에 있어서 항공운송에 관한 협약규정은 항공운송구간에 대해서만 적용한다는 점을 명시하였다. 이는 후술하는 몬트리올 협약 제38조에 해당하는 조문으로서, 그 내용이 동일하다.

4) 한국무역협회의 2012년 통계(<http://stat.kita.net> 에서 조회가 가능함, 2016년 5월 25일 방문)를 기준으로 우리나라 수출화물을 살펴보면, 해상화물은 약 1억8천만 톤, 항공화물은 약 53만 톤으로 99.7%가 해상으로 운송되었고 항공화물은 0.03%정도의 비중을 차지할 뿐이다.

5) 오원석·박광서, 앞의 책, 285면.

6) 상법 제816조는 ① “운송인이 인수한 운송에 해상 외의 운송구간이 포함된 경우 운송인은 손해가

의 현실을 고려할 때, 본 사안은 이제까지 큰 관심을 받지 못했던 항공연계 복합운송, 그 중에서도 항공운송과 육상운송이 결합된 복합운송을 다룬 사건이라는 점에서 의의가 있다고 본다.

특히 향후 복합운송에 관한 상법 규정의 정비에 있어서 항공연계 복합운송의 현황과 문제점을 고려하는 것은 기존의 해상운송 중심적인 논의에서 새로운 시각을 제공해 줄 수 있을 것으로 본다. 아무쪼록 본 연구가 항공연계 복합운송의 현황과 그에 관한 운송인의 손해배상책임 원칙을 정립하는데 미력하나마 보탬에 될 수 있기를 기대해 본다.

II. 사안의 개요

1. 사실관계

보험자인 원고는 2009년 4월 30일 소외 한국의 수입회사 A가 중국 칭다오 소재 수출회사 B로부터 수입하는 미화 139,217.50달러 상당의 귀금속 3,347개 중량 11.5kg에 관하여 적하보험계약을 체결하였다. 수입자 A회사는 2009년 4월 30일 피고 운송인에게 이 사건 화물을 칭다오 소재 B회사의 공장에서 서울 용산에 소재한 자신의 사무실까지 육상 및 항공 운송하여 줄 것을 의뢰하였다.⁸⁾ 피고는 같은 날 18:18경 B회사의 사무실에서 이 사건 화물(1개의 종이상

발생한 운송구간에 적용될 법에 따라 책임을 부담”하도록 규정하면서, ② “어느 운송구간에서 손해가 발생하였는지 불분명한 경우 또는 손해의 발생이 성질상 특정한 지역으로 한정되지 아니하는 경우에는 운송인은 운송거리가 가장 긴 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다. 다만, 운송거리가 같거나 가장 긴 구간을 정할 수 없는 경우에는 운임이 가장 비싼 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다”고 규정하고 있다. 후술하는 바와 같이 현재 복합운송에 관한 규정이 전면적인 개정작업에 있고, 동 조항이 본 연구에 직접적인 관련이 없는 점에서 상법상 복합운송 규정은 특별히 본고에서 논의하지는 않기로 한다.

- 7) 지난 2013년 복합운송에 관한 규정을 대폭 수정하는 상법 개정작업이 진행되었지만 2016년 6월 현재 그 결과는 요원한 상태이다. 2013년 입법 예고된 복합운송에 관해서는 개정안의 준비단계에서부터 다양한 논의가 전개되었다. 대표적인 연구로는 최준선, “복합운송법의 제정 방향”, 상사법연구 제29권 제1호(2010), 9면 이하 ; 송호신, “복합운송에 대한 2010년 상법개정안의 분석과 비판”, 한양법학 제22권 제2호(2011.5.), 63면 이하 ; 정재곤, “복합운송규정의 개정과 과제”, 중앙법학 제13집 제2호 (2011.6) 255면 이하 등이 있다.

자, 그 안에는 2개의 철제상자가 2단으로 담겨져 있고 그 철제상자 안에 비닐백 및 버블비닐에 포장된 보석류가 담겨져 있었으며, 위 종이박스는 상자 전체가 투명테이프로 감겨져 있고 상자 양쪽 끝 부분에 피피밴드가 둘러져 있었음)을 인수한 다음 ‘송하인 B, 수하인 A, 수하물정보란에 ‘포장 1개, 무게 11.5kg, 화물명세 주얼리 18K Gold, 가액 미화 139,217.50달러’로 각 기재된 국제항공운송장)을 발행하였다. 이 운송장에는 ‘Total Declared Value for Carriage’ 항목이 별도로 있었으나 그곳에는 아무런 기재가 되어 있지 않았고, A는 고가 화물에 대한 요금이 아닌 일반요금만을 운송료로 지급하였다.

이 사건 화물은 피고의 청다오 사무실로 수집된 다음, 같은 날 23:42경 피고의 사무실을 출발하여 피고의 비행기를 통해 항공운송되어 2009년 5월 2일 14:25경 인천공항에 도착한 후 피고의 보세창고에 입고되었고, 그 후 통관되어 피고의 한국지사가 수배한 퀵서비스업체를 통하여 육상운송되어 2009년 5월 4일 11:15경 A회사의 용산 소재 사무실에 배달되었다.

A회사 측이 본건 화물의 수령 직후 종이상자를 개봉한 결과 2개의 철제상자 중 1개의 철제상자가 비정상적으로 거꾸로 담겨져 뜯겨진 채 개방되어 있었고, 종이상자 하부 쪽 투명테이프가 뜯기고 잘려나갔으며, 그 위에는 정체불명의 테이프가 2중으로 붙어 있었고, 피피밴드)는 사라지고 없었다. 보석의 개수를 확인한 결과 당초 3,347개 중 780개(미화 27,148달러 상당)가 부족하였다. 확인된 바에 따르면 출발지나 도착지에서 세관검사를 실시할 때 종이상자의 개봉은 없었던 것으로 확인되었고, 인천공항 통관 시 찍힌 사진에 의하면 그 당시에는 이 사건 종이상자에 피피밴드가 부착되어 있었던 것으로 확인되었다.

원고 보험자는 수입업자 A로부터 보험금청구를 받고 2009년 6월 9일 A에게 보험금으로 미화 29,862.80달러를 지급하였다.

8) 본 사안에서 수출업자 B와 수입업자 A 사이의 수입계약은 Incoterms 2010 중에서 Exwork 즉, 공장인도조건이었다. EXW조건에 따르면 매도인이 자신의 영업장 구내 또는 기타 지정장소에서 물품을 매수인의 처분 하에 두는 때에 매도인이 인도한 것으로 된다. 오원석·박광서, 「무역상무(제3판)」, 182면. 이에 따라 출발지인 중국 공장으로부터 수입시까지 모든 책임과 비용을 수입업자 A가 부담하므로 이 사건 운송계약의 계약자도 송하인인 B회사가 아니라 수하인인 A회사가 되었던 것이다.

9) ‘PP밴드’라고도 표기되며 주로 책이나 가전제품, 과일 등 무게가 무겁고 종이 박스만으로는 형태를 잡고 있기가 어려울 때 많이 쓰이는 노란색 플라스틱 끈을 지칭한다.

2. 당사자의 주장

원고는 본 사안의 보험자로서 적하보험계약에 근거한 보험금을 수입자인 A 회사에게 지급함으로써 A 회사가 피고 운송인에 대해 행사할 수 있는 손해배상 청구권을 대위¹⁰⁾ 행사하게 됨을 주장하였다. 나아가 원고는 ① 누군가가 이 사건 화물이 담겨져 있는 종이상자의 피피밴드를 제거하고 종이상자의 밑면 투명 테이프를 절단한 후 종이상자 밑면을 뜯고 그 안에 있는 철제상자 중 1개를 훼손한 다음 이 사건 화물 중 일부를 절취한 점, 그리고 ② 위와 같은 도난사고는 피고 직원이 수출업자 B로부터 외관상 아무런 문제가 없는 종이상자를 인수하였으므로 그 인수 이후부터 수입업자 A의 사무실에 배달완료하기 전까지의 기간 즉 피고의 운송구간 중에 발생된 사실이 추정되는 점, ③ 그 결과 위와 같이 피고의 운송구간에서 도난사고가 발생한 경우 피고는 자신의 귀책사유 없음을 입증하지 못하는 이상 운송계약의 상대방인 수입업자 A에게 채무불이행책임을 부담하여야 하는 점 등을 주장하였다.

이에 대해 피고 운송인은, 피고의 표준항공운송약관 및 민법과 상법에 우선하는 몬트리올협약 제22조 제3항에 의하면 ‘운송 중 화물의 파괴, 분실 등 손해가 발생한 경우 운송인의 책임은 1킬로그램당 17SDR로 제한된다’고 규정하고 있으므로, 피고의 책임은 위 한도 내로 축소되어야 한다고 주장하였다. 나아가 대법원 상고심에서 피고는 이 사건 운송계약 당시 작성되어 송하인에게 교부된 항공화물운송장의 뒷면에 계약조건(Conditions of Contract)이 기재되어 있는데, 위 계약조건에 피고의 책임제한(Limitation of Liability)과 관련하여 ‘바르샤바 협약 등의 국제조약이나 법률 등이 적용되지 않을 경우, 송하인이 고가의 신고를 하고 소정의 추가 요금을 지불하지 않는다면, 피고의 책임은 위 항공화물운송장에 의하여 운송물 당 미화 100달러 또는 1파운드 당 미화 9.07달러(kg당 미화 20달러) 중 더 큰 금액으로 제한된다’는 취지의 규정이 있는 점에서 자신은 책임제한을 원용할 수 있다고 주장하였다.¹¹⁾

10) 보험자 대위(rights by subrogation)란 보험자가 보험금을 지급한 경우에 피보험자 또는 보험계약자가 보험의 목적 또는 제3자에 대하여 가지는 권리를 법률상 당연히 취득하는 것을 말한다. 김용구·이창재, “국제화물운송에서의 보험자대위권의 제한”, 서울법학 제23권 제1호 (2015.5.), 151면.

11) 본 사안에서는 보험자의 설명의무 위반도 중요한 쟁점으로 다루어졌다. 즉, 사안의 적하보험은 협

3. 법원의 판단

(1) 제1심 및 원심의 판단

본 사안의 제1심¹²⁾은 피고의 책임제한액 적용주장을 받아들이지 않았다. 제1심의 판단 내용은 다음과 같다.

① 항공운송약관 및 몬트리올 협약은 항공운송구간 중 발생한 사고에 대하여 적용되는 것이고 육상운송구간과 항공운송이 혼합된 복합운송의 경우, 특히 육상운송구간에서 발생한 손해에 대하여는 위 약관 및 협약이 적용될 여지가 없다.

② 몬트리올 협약 제18조 제4항도 ‘항공운송구간에는 공항외부에서 행한 육상, 해상, 내륙수로 운송은 포함되지 아니하되, 그러한 운송이 항공운송계약을 이행함에 있어 화물의 적재, 인도 또는 환적을 목적으로 하여 행하여졌을 때에는 반증이 없는 한 어떠한 손해도 항공운송 중에 발생한 사고의 결과라고 추정된다’라고 규정하고 있어 항공운송에 밀접하게 부수하여 행해지는 육상운송의 경우 항공운송 중 발생한 사고로 추정하되 항공운송에 밀접하게 부수하여 행해지는 육상운송이 아닌 경우 항공운송 중 발생한 사고로 추정되지 아니하여 여전히 운송인이 항공운송 중의 사고임을 입증해야 할 것이다.

③ 본 사안의 인정사실에 의하면 피고가 이 사건 화물을 칭다오 송하인 사무실에서 수거하여 칭다오 공항까지 운송하고 인천공항에서 통관 후 수하인의 사

회항공약관(전위험담보) 및 가액이 운송인에게 통보되고 가액에 상응한 요금ی 지급되어야 하며 (Full value declared to Carrier and Valuation Charge Paid), 국내운송 전과정 중 경호원이 동행되어야 함(It is warranted that the subject matter insured be accompanied by Guard during whole course of transit within domestic area)을 보험조건으로 하여 적하보험계약이 체결되었다. 하지만 원고 보험회사의 영업사원이 이 사건 보험조건 및 그 위반 시의 효과를 수입업자 A에게 제대로 설명하지 아니하였고, A는 보험계약에 규정된 가격신고나 경호원동행 등의 조치를 취하지 않았다. 이에 원고 보험자는 약관의 규제에 관한 법률 제3조에 의거 이 사건 보험조건을 이 사건 적하보험계약의 내용으로 삼지 않기로 하였지만, 피고 운송인은 상법 제682조에서 정한 제3자에 대한 보험자대위가 인정되기 위해서는 보험자가 피보험자에게 보험금을 지급할 책임이 있는 경우이어야 한다는 점에서 원고의 보험자 대위권은 인정될 수 없다고 주장하였던 것이다. 이와 관련하여 본 사안의 대법원은 “보험자가 면책약관에 대한 설명의무를 위반하여 약관의 규제에 관한 법률 제3조 제4항에 따라 면책약관을 계약 내용으로 주장하지 못하고 보험금을 지급하게 된 경우에도 상법 제682조에서 정한 보험자대위를 할 수 있다”고 판단하였다. 한편, 보험자 대위권 행사의 전제조건으로 보험약관의 설명의무에 관한 충족여부는 본 논문에서 다루는 주제와 거리가 있다는 판단에서 본 논문에서는 이 부분에 관한 자세한 논의는 생략하기로 한다. 본 사안의 해당 부분에 관한 연구로는 양승규, “보험조건 설명의무위반으로 인한 보상과 보험자대위 : 대법원 2014.11.27. 선고 2012다14562 판결-과기환송”, 손해보험 통권 제558호 (2015. 5.), pp.92-95 참고.

12) 서울중앙지방법원 2010.12.15. 선고 2009가단331555 판결.

무실까지 인도하는 행위는 명백히 공항외부에서 행한 육상운송으로 항공운송계약의 이행함에 있어 화물의 적재, 인도를 목적으로 한 운송은 아니라고 할 것이므로, 여전히 피고가 이 사건 도난사고가 항공운송구간 중 발생하였음을 입증하여야 하는데, 제시된 증거에 따르면 이를 인정하기에 부족하고, 오히려 인천공항 통관 시 이 사건 종이상자에 피피밴드가 둘러져 있었는데 수령 당시에는 피피밴드가 사라지고 없었다는 것인바 이 사건 도난사고가 인천공항 통관 후 수하인에게 배달되는 육상운송구간에서 발생하였을 가능성도 배제할 수 없다.

한편, 본 사안의 원심¹³⁾도 제1심과 마찬가지로 아래와 같은 논리에 근거하여 피고 운송인의 책임제한 주장을 배척하였다.

① 본 사안의 운송계약은 이 사건 협약이 피고의 약관이나 민법 및 상법에 우선하여 적용되는 국제항공운송계약에 해당한다. 또한, 이 사건 운송은 항공과 육상 운송이 결합된 복합운송이므로, 위 협약 제18조 제4항 및 제38조 제1항에 따라 항공운송계약을 이행함에 있어서, 화물의 적재, 인도 또는 환적을 목적으로 하여 행하여졌을 때에는 반증이 없는 한 어떠한 손해도 항공운송 중에 발생한 사고의 결과라고 추정된다.

② 그러나 각 증거 및 변론 전체의 취지를 종합하여 살펴볼 때 이 사건 도난 사고는 인천공항 통관 후 수하인 A에게 배달되는 육상운송구간에서 발생하였다고 추단되므로, 항공운송 중에 발생한 사고라는 위와 같은 추정은 깨어졌다고 할 것이다.

③ 따라서 이 사건 도난사고가 항공운송 중에 발생한 사고임을 전제로 한 피고의 책임제한규정의 원용 주장은 더 나아가 판단할 필요 없이 이유 없다.

(2) 대법원의 판단

제1심 및 원심의 판단과 달리 대법원¹⁴⁾은 아래와 같이 피고 운송인의 책임제한 주장을 긍정하였다.

① 이 사건 운송계약 당시 작성되어 송하인에게 교부된 항공화물운송장의 뒷면에 계약조건(Conditions of Contract)이 기재되어 있는데, 위 계약조건에 피고

13) 서울중앙지방법원 2011.12.27. 선고 2011나3526 판결.

14) 대법원 2014.11.27. 선고 2012다14562 판결.

의 책임제한(Limitation of Liability)과 관련하여 ‘바르샤바 협약 등의 국제조약이나 법률 등이 적용되지 않을 경우, 송하인이 고가의 신고를 하고 소정의 추가요금을 지불하지 않는다면, 피고의 책임은 위 항공화물운송장에 의하여 운송물당 미화 100달러 또는 1파운드 당 미화 9.07달러(kg당 미화 20달러) 중 더 큰 금액으로 제한된다’는 취지의 규정이 존재한다.

② 이 사건 항공화물운송장의 수하물정보란에 ‘포장 1개, 무게 11.5kg, 화물명세 주얼리 18K Gold, 가액 미화 139,217.50달러’라는 기재가 있으나, 운송료를 지급하기로 한 A는 피고에게 고가 화물에 대한 요금이 아닌 일반요금만을 운송료로 지급한 사실, 이 사건 화물은 A가 중국 칭다오에 있는 업체로부터 수입하기 위하여 운송되는 것이었는데, 인천공항을 통과한 후 A에게 배달되는 육상운송구간에서 그 내용물 일부를 도난당하였다.

③ 이러한 사실관계에 의하면, 이 사건 항공화물운송장 뒷면에 기재된 책임제한에 관한 계약조건은 약관으로서 항공운송과 육상운송이 결합된 이 사건 운송계약의 내용을 이룬다고 할 것이므로, 그 적용 범위를 제한하는 특별한 규정이 없는 한, 위 책임제한 규정은 육상운송구간을 포함한 이 사건 운송계약 전반에 적용된다고 할 것이다. 따라서 비록 이 사건 도난사고가 육상운송구간에서 발생하였다고 하더라도 이 사건 화물에 대하여 고가의 신고가 되고 또한 소정의 추가요금이 지불되지 않았다면 피고의 책임은 위 계약조건에 정해진 범위 내로 제한된다고 보아야 한다.

④ 그럼에도 원심은 이 사건 도난사고가 육상운송구간에서 발생한 것이어서 몬트리올 협약이나 이 사건 항공화물운송장의 이면약관이 적용되지 않는다는 이유로 피고의 책임제한에 관한 주장을 배척하였으므로, 이러한 원심판결에는 항공화물운송장의 이면약관에 의한 책임제한에 관한 법리를 오해함으로써 판결에 영향을 미친 잘못이 있다. 이 점을 지적하는 피고의 상고이유 주장에는 정당한 이유가 있다.

4. 주요 쟁점

본 사안은 항공운송과 육상운송이 결합된 복합운송 실행 중 육상운송과정에서 발생한 손해배상의 처리를 다룬 것으로, 이에 대해 운송인이 항공운송계약

에 따른 책임제한원칙의 적용을 주장할 수 있을 것인지 여부가 문제되었다. 이에 대해 본고는 아래 쟁점들을 중심으로 본 사안에 관한 법원 판례를 분석해 보고자 한다.

첫째, 현재 산업계에서 이루어지고 있는 항공연계 복합운송의 현황을 간략히 살펴보기로 한다. 기존의 복합운송은 주로 육상과 해상이 결합된 형태가 일반적이었던 것으로 보인다.¹⁵⁾ 하지만 오늘날 다양한 소비자의 요구에 따라 항공운송이 결합된 형태의 복합운송이 시장에서 활발히 이용되고 있는 것이 사실이다.¹⁶⁾

둘째, 몬트리올협약의 적용과 해석에 대해 살펴본다. 1999년 출현된 몬트리올 협약은 기존의 바르샤바체제¹⁷⁾를 대체하는 항공운송인의 민사책임에 관한 통일국제협약으로서 특별법 우선의 원칙에 따라 일반 법률이나 사업자의 약관 등에 비해 우선 적용되는 것이 타당하다. 특히 몬트리올 협약 18조는 항공연계 복합운송에 관한 조항을 두고 있는 바 이에 관한 해석은 본 사안의 해결에 중요한 열쇠가 될 것으로 본다.

셋째, 위와 같은 몬트리올 협약 제18조를 고려할 때 항공연계 복합운송은 확장된 항공운송과 단순한 복합운송으로 나누어 볼 수 있다. 양자의 구별은 적용법규의 선택 및 운송인의 책임범위의 확대, 그리고 책임제한액의 확정 등에 있어서 중요한 실익이 있을 것으로 본다. 따라서 본고에서는 양자의 구별을 중점적으로 살펴보기로 한다.

마지막으로, 항공연계 복합운송 중 확장된 항공운송계약에 따라 육상, 해상, 내륙수로 운송 중에 발생한 손해에 대해서도 항공운송규범을 적용하는 것이 운송인의 책임을 부당히 감경하는 것인지 여부에 관하여 살펴보고자 한다.

15) 일례로 현행 상법은 복합운송에 관한 조문을 해상 개품운송에 관한 부분에서 규정하고 있다. 즉, 상법 제816조는 “운송인이 인수한 운송에 해상 외의 운송구간이 포함된 경우”를 기본적인 복합운송 형태로 상정하고 있는 것이다. 이에 관해서는 최준선, “복합운송법의 제정 방향”, 상사법연구 제29권 제1호 (2010.5.), 312면 참고.

16) 예컨대 1991년 중국발 한국경유 해공복합운송(Sea & Air)화물에 관한 보세운송관련 제도개선의 영향으로 1992년부터 Sea & Air 화물은 한 동안 연평균 50% 이상의 신장세를 기록하였다고 한다. 김군·최도원·이인규, “중국발 Sea & Air 복합운송 경로 선호도 평가에 관한 연구”, 한국항공경영학회지 제9권 4호 (2011.12.), 73면.

17) 1929년 국제항공운송에 있어서 일부규칙의 통일에 관한 협약(Convention for the Unification of certain Rule Relating to International Transportation by Air) 즉, Warsaw Convention 이후 이를 수정한 일련의 국제항공운송에 관한 규범들이 매우 복잡하게 구성되어 있어서 전 세계적으로 이를 통칭하여 ‘바르샤바체제’ 혹은 바르샤바시스템(Warsaw System)이라고 지칭한다. 김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」, 한국학술정보(2011), 197면.

Ⅲ. 관련 연구

1. 항공연계복합운송의 현황

실무상 항공운송과 다른 운송수단이 연계된 복합운송은 다양한 형태로 존재한다.

먼저 항공운송과 육상운송이 연계된 복합운송이다. 이러한 복합운송은 운항 항공사가 트럭을 이용한 육상운송과 연계함으로써 직접 항공기가 취항하지 않거나 공항이 존재하지 않는 곳까지 항공화물 운송서비스를 제공함으로써 취항지점을 확장하는 역할을 담당하게 된다.¹⁸⁾ 또한 항공기의 공급량이 수요에 비해 부족한 경우 사전에 송하인의 동의를 얻었을 것을 조건으로 해당 화물을 인근의 대체공항까지 항공운송하고 그 이후에 최종 목적지 공항까지 트럭을 이용한 육상운송을 실시함으로써 운송공급량을 확대하는 역할도 담당하게 된다.¹⁹⁾ 이와 반대방향으로 출발지에서 항공운송인이 마련한 트럭에 의해 화물접수 공항에서 다른 공항으로 육상 운송된 이후에 다시 항공운송으로 연계되는 형태도 존재한다.²⁰⁾

한편, 항공운송과 해상운송이 연계된 복합운송도 존재한다. 대표적인 경우가 중국과 한국간의 해상 운송된 화물을 인천항에서 육상운송하여 인천공항까지 보세운송으로 이동시킨 후에 항공기를 이용하여 항공운송을 하는 이른바 해공 복합운송(Sea & Air)이 그것이다.²¹⁾ 이는 항공운송의 신속함과 해상운송의 경

18) 우리나라 대한항공의 경우 이러한 항공연계 육상운송을 Road Feeder Service라는 상품명으로 운영하고 있다. <http://cargo.koreanair.com> (2016년 5월 30일 방문). 예컨대 미국 New York JFK 공항까지 항공기로 운송된 화물을 JFK 공항으로부터 Boston의 특정 지점까지 트럭으로 화물을 운송해 줌으로써 결과적으로 Boston에까지 항공운송이 가능한 것과 동일한 효과를 얻을 수 있는 것이다.

19) 예컨대 프랑스 Paris로 가는 직항노선의 화물공급이 부족한 경우, 송하인의 동의를 얻어 인근의 Brussels 공항으로 화물을 항공운송 한 후, Brussels에서 Paris까지 트럭을 이용한 육상운송을 제공함으로써 최종 목적지 Paris까지 항공화물운송계약을 이행하는 것이 여기에 해당한다.

20) 예컨대 부산공항에서 화물을 접수하여 트럭에 탑재한 다음 인천공항으로 육상 운송하여 익일 출발하는 항공기로 항공운송되는 경우가 그러하다. 실제로 우리나라의 아시아나항공에서 그러한 서비스를 제공하고 있다. <https://www.asianacargo.com> (2016년 5월 30일 방문).

21) 우리나라 대한항공의 경우 이러한 해공복합운송을 Sky Bridge라는 상품명으로 운영하고 있다. <http://cargo.koreanair.com> (2016년 5월 30일 방문).

제성을 동시에 고려한 운송으로서, 2001년 우리나라 인천국제공항이 개항된 이래로 중국 연안 공업 도시와의 거리적 인접성을 적극 활용하여 오늘날까지 활성화 되어 있는 대표적인 항공연계 복합운송이라 할 수 있다.²²⁾ 반대로 항공운송이 선행된 이후에 공항에서 항만으로 육상 운송된 후 선박으로 운송되는 이른바 **Air & Sea** 운송도 존재한다. 이는 주로 화물전용기가 취항하지 아니하는 곳으로 대형화물을 송부할 때 이용된다.²³⁾ 즉, 화물전용기에 탑재된 대형화물을 인천공항에서 하역하여 이를 인천항을 비롯한 다수의 항구까지 육상으로 보세운송한 이후에 해당 선박으로 환적하는 것이다.

그런데 위와 같은 항공연계복합운송은 어디까지나 항공운송인(air carrier)에 의해 이루어지는 항공운송의 확장이라 할 것이다. 이점에서 복합운송인(multimodal transport operator)에 의해 복합운송증권(예컨대 FIATA²⁴⁾ 표준양식으로 발행되는 FBL: FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)이 발행되어 실질적인 복합운송이 실행되는 순수한 의미에서의 복합운송과는 차이가 있다. 본고에서는 편의상 전자 즉 항공운송인에 의해 항공운송계약이 체결되고 항공화물운송장이 발행되는 항공연계 복합운송을 ‘확장된 항공운송계약’으로, 후자 즉 복합운송인에 의해 계약이 체결되고 복합운송증권이 발행되는 순수한 의미에서의 복합운송을 ‘단순한 복합운송’으로 지칭하기로 한다.

본고에서 살펴보는 사안에서 피고는 유명 항공특송업체로서 송하인과 항공운송계약을 체결하였고, 그 증명으로 항공화물운송장이 발행되었다. 따라서 사안의 운송계약은 단순한 복합운송계약이 아닌 확장된 항공운송계약에 해당한다고 하겠다. 이점에서 아래에서 보는 바와 같이 본 사안의 운송과정에서 발생된 손해에 관해서는 항공운송규범이 적용되어야 할 것이다. 앞서 살펴본 바에 따르면 사안의 제1심과 원심은 항공운송규범이 사안의 손해를 규율하기에 부적당하다고 판단한데 비해, 대법원은 항공운송규범 중에서 사안에서 발행된 항

22) 김군.최도원.이인규, “중국발 Sea & Air 복합운송 경로 선호도 평가에 관한 연구”, 한국항공경영학회지 제9권 제4호(2011.12), 73면.

23) 예컨대 출발지가 유럽이나 미주인 화물을 일단 항공편으로 인천공항까지 수송한 후 한국의 부산, 인천, 속초 등 항구에서 출발하는 정기 여객선(화물선)을 이용해 중국, 일본, 러시아 등 동북아 지역의 주요 항구로 수송할 수 있는 것이다. “KAL, 러시아 Air & Sea 서비스 개시”, 교통신문(2004년 12월 1일자 신문기사).

24) International Federation of Freight Forwarder Association으로 국제운송주선인협회로 번역된다.

공화물운송장의 이면(뒷면)약관에 따라 손해배상책임이 규율되어야 한다고 판단하였다. 이하에서는 이러한 법원의 판단을 검토해 보기로 한다.

2. 몬트리올 협약의 적용 및 해석

(1) 협약의 적용

본 사안은 몬트리올 협약²⁵⁾의 적용에 관하여 두 가지 쟁점을 내포하고 있다. 국제항공운송에 관한 통일규범으로써 몬트리올 협약이 상법이나 운송약관에 우선하여 적용되는지 여부가 그 첫 번째 쟁점이다. 그리고 본 사안과 같은 항공운송이 개입된 복합운송에서, 非항공운송 구간에서 손해가 발생하였을 것으로 추정되는 경우에도 몬트리올 협약이 여전히 적용될 것인지 여부가 두 번째 쟁점이다. 이는 곧 몬트리올 협약 제18조의 해석문제이다.

먼저 몬트리올 협약의 우선적용 효력(preemptive effect)에 대해서 살펴보기로 한다. 협약은 유상 혹은 무상으로 행하여지는 국제항공운송에 적용된다.²⁶⁾ 여기서 협약이 적용되기 위해서는 당사자간 합의에 따라 출발지와 도착지가 두 개의 당사국(State Party)²⁷⁾의 영역 내에 있는 운송,²⁸⁾ 또는 출발지와 도착지가 단일의 당사국 영역 내에 있는 운송으로서 합의된 예정 기항지가 타 국가의 영역 내에 존재하는 운송²⁹⁾이어야 한다. 이때 예정 기항지가 존재한 타 국가가 이 협약의 당사국인지 여부는 불문한다. 본 사안의 운송계약은 2009년 체결되었고 운송물이 같은 해 5월 중화인민공화국 칭다오를 출발하여 대한민국 서울까지 운송되었다. 운송계약 체결 당시 중화인민공화국은 몬트리올 협약의 체약국으로서 2005년 7월 31일부터 협약의 적용을 받고 있고, 대한민국도 역시 협약의 체약국으로서 2007년 12월 29일부터 협약이 발효되었다.³⁰⁾ 본 사안에서

25) 몬트리올 협약에 관한 전반적인 내용을 소개한 연구로는 김종복, “New Warsaw Convention : Montreal Convention 1999소개”, 항공우주법학회 제17권(2003) 참고.

26) 몬트리올 협약 제1조 제1항.

27) 몬트리올 협약에 가입한 체약국을 지칭한다.

28) 사안에서와 같이 체약국인 중화인민공화국을 출발한 화물이 체약국인 대한민국에 도착하는 여정이 이에 해당한다.

29) 예를 들어 미국 LA를 출발한 항공화물이 대한민국 인천공항을 경유하여 미국령 괌(Guam)으로 운송되는 항공화물이 이에 해당한다.

30) http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (2016년 5월 29일 방문).

법원은 결과적으로 몬트리올 협약이 적용되지 않는 것으로 판단하면서 위와 같은 출발지와 도착지의 계약국 해당여부를 검토하지는 않았다. 하지만 몬트리올 협약의 구체적인 규정³¹⁾이 사안에 적용될 것인지 여부를 판단함에 앞서 이와 같이 문제된 사안이 몬트리올 협약 제1조의 적용범위 요건을 만족하여 협약이 적용될 것인지 여부에 관한 검토가 반드시 선행되어야 할 것이다.

몬트리올 협약과 같은 국제항공운송인의 민사책임에 관한 바르샤바 체제는 다양한 법규범 간의 충돌을 해결하기 위한 목적으로 국제항공운송에서 항공운송인의 책임과 의무에 관한 통일규범의 형성을 추구해 왔다.³²⁾ 이점에서 바르샤바 체제는 다른 법규범에 대해 배타적이며 우선적인 효력을 가지게 된 것이다. 특히 몬트리올 협약 제29조에 따르면 승객·수하물 및 화물의 국제항공운송에 있어서, 손해배상에 관한 모든 소송은 몬트리올협약·계약·불법행위 등 그 청구원인을 불문하고(*however founded*), 訴를 제기할 권리를 가지는 자와 그들 각각의 권리에 관한 문제를 침해함이 없이, 몬트리올 협약에 규정되어 있는 조건과 제한에 따라 제기되어야 한다고 규정하고 있다. 또한 협약은 제55조에서 협약 체결국 간의 국제항공운송에 있어서 어떠한 규범보다 몬트리올 협약이 우선적으로 적용되어야 한다고 규정하고 있다.³³⁾ 이러한 몬트리올 협약의 우선적 효력규정을 고려할 때 본 사안의 항공운송이 앞서 살펴본 협약 제1조의 적용범위 요건을 충족함에 따라 본 사안은 협약 제29조와 제55조에 따라 원칙적으로 몬트리올 협약이 우리나라 상법이나 운송인의 약관에 우선하여 적용되어야 할 사안이었다.

이와 관련하여 본 사안에서 법원은 문제가 된 화물도난이라는 손해³⁴⁾가 다수의 정황증거에 따라 항공운송 구간이 아닌 육상운송에서 발생되었을 가능성이 높고, 그에 관하여 운송인이 반대의 입증을 하지 못한 점에서 육상운송에서 발생한 손해로 추정하였고, 그 결과 본 사안은 몬트리올 협약이 적용되지 않는

31) 본 사안에서는 몬트리올 협약 제18조 제4항.

32) 서완석, “국제항공운송법의 연혁과 전망”, 기업법연구 제19권 제2호, 313면.

33) Montreal Convention Article 55: “This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air (후략).”

34) 몬트리올협약은 화물의 손해(*damage*)를 좁은 의미의 손상(*damage*)을 지칭하는 규정을 두는가 하면 또 다른 손해의 유형인 멸실(*loss*)와 파괴(*destruction*)을 포함하는 광의의 개념으로 규정하는 경우도 있다. 예컨대 몬트리올 협약 제18조 1항과 제20조가 그러하다. 이에 관해서는 이창재, “개정 상법상 항공화물운송인의 책임”, 성균관법학 제24권 제1호 (2012.03), 319면 참고.

사건이라고 판단하였다. 이는 몬트리올 협약 제18조의 해석문제로 귀결되는데, 이에 관해서는 아래에서 자세히 살펴보기로 한다.

(2) 협약 제18조 제1항 및 제3항의 해석

몬트리올 협약은 기본적으로 국제항공운송에 적용되는 규범이다. 협약 제18조도 이러한 취지의 규정을 두고 있는데, 동조 제1항은 “운송인은 화물의 파괴·분실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여 손해를 야기한 사고가 항공운송 중에 발생하였을 경우에 한하여 책임을 진다”라고 규정하고 있다. 여기서 ‘항공운송 중’의 의미에 관하여 동조 제3항은 공간적인 범위에서 실질적인 空中운송 과정 중을 지칭하는 것이 아니라 “화물이 운송인의 관리 하에 있는 기간”을 포함하는 개념임을 명시하고 있다. 오늘날 운송규범은 대체로 운송인의 책임기간을 확장하고 있는 추세이다. 해상운송에서도 운송인의 책임기간은 헤이그 규칙³⁵⁾이나 헤이그-비스비 규칙³⁶⁾의 선적과 하역을 지칭하는 소위 “tackle to tackle”의 원칙³⁷⁾에서 함부르크 규칙³⁸⁾이나 로테르담 규칙³⁹⁾에서⁴⁰⁾ ‘운송인의 관리 가능기간’으로 확장되어 가고 있다.⁴¹⁾ 이에 비해 항공운송은 1929년 바르샤바 협약에서부터 항공운송기간을 명확히 정의하여, 비행의 준비단계를 비롯하여 운송인이 화물을 수령한 이후부터 화물을 인도하는 시점까지를 항공운송기간으로 보고 있다.

‘관리 하에 있는 기간’에 관한 몬트리올 협약 원문은 ‘the period during which the cargo is in the charge of the carrier’이다. 이는 운송인이 화물을 점유하고 있

35) International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature (Hague Rules of 1924)

36) Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Hague - Visby Rules of 1968).

37) 헤이그-비스비 규칙 제1조 (e)항은 “‘Carriage of goods’ covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.”이라고 규정하고 있다.

38) United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules 1978).

39) United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules 2009).

40) 로테르담 규칙 제12조 1항은 “The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered”라고 규정하고 있다.

41) Sturley, M (ed), The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (London: Sweet & Maxwell, 2009).

는 기간이라는 의미가 된다. 물론 운송인이 화물을 직접점유하고 있는 기간 뿐 아니라 운송인이 그의 사용인, 대리인 등을 통하여 화물을 간접점유하고 있는 기간도 포함되는 것으로 해석되어야 할 것이다. 요컨대 운송인의 관리 하에 있는 기간이라는 의미는 운송인이 화물을 직접점유하거나 간접점유하고 있는 기간 전체를 지칭하는 것이다. 1985년 미국 연방지방법원 *Magnus Electronics v. Royal Bank of Canada* 사건⁴²⁾에서 명시된 바와 같이 운송계약에 따라 운송인이 해당 화물을 실질적으로 점유(actual possession)하거나 관념적으로 점유(constructive possession)하고 있는 한, 운송계약은 종료되었다고 볼 수 없는 것이다.⁴³⁾

사안에서 밝혀진 사실관계에 따르면 화물은 피고 운송인의 한국지사가 수배한 퀵서비스업체가 담당하였던 육상운송 중에 손해가 발생한 것으로 추정되었다. 비록 피고 운송인에 의해 직접 화물이 운송 중이었던 것은 아니지만 피고가 고용한 대리인에 의해 운송되었다는 점에서 피고 운송인은 여전히 화물을 간접점유 하였던 것이다. 즉, 사안의 화물손해는 피고 운송인의 관리 하에 있는 기간 동안에 발생한 사고였다. 역설적인 것은, 원고가 육상운송에 관한 실제운송인인 퀵서비스업체를 상대로 소송을 제기한 것이 아니라 그러한 육상운송인에게 운송을 지시하였으며 화주(피보험자)와 운송계약을 체결하였던 항공운송인을 이 사건 피고로 지정하였다는 것인데, 이점은 바로 손해가 항공운송인의 관리기간 내에 발생하였음을 간접적으로 인정한 것이라 할 것이다.

피고는 본 사안의 화주와 직접 항공운송계약을 체결한 항공운송인이었다. 본 사안의 사실관계에서 다툼이 없는 사실로 인정된 바에 따르면, 본 건 계약에 대해서는 ‘국제 항공운송장’이 발행되었으며, 어떠한 복합운송증권도 본 사안에서 발행되지는 않았다. 따라서 피고 항공운송인의 관리 하에 있는 기간 동안 발생한 본 건 화물손해는 비록 손해의 발생이 육상운송구간에서 발생하였지만 이는 여전히 항공운송 계약기간 중에 발생한 손해이고, 항공운송인인 피고의 관리 하에 있는 기간(즉, 화물을 간접점유하고 있는 기간)에 발생한 손해라고 해석되어야 할 것이다.

42) *Magnus Electronics v. Royal Bank of Canada*, (N.D.Ill. 1985) 611 F.Supp. 436, 438.

43) 판결문의 내용은 다음과 같다. "So long as the goods remain in the air carrier's actual or constructive possession pursuant to the terms of the carriage contract, the period of 'transportation by air' does not end." *Magnus Electronics*, supra, 611 F.Supp. at 440.

(3) 협약 제18조 제4항의 해석

본 사안에서 논란의 핵심이 된 조문이 바로 몬트리올 협약 제18조 4항이다. 협약의 공식 번역본⁴⁴⁾에 따른 규정의 내용을 살펴보면 다음과 같다.

항공운송의 기간에는 공항외부에서 행한 육상·해상운송 또는 내륙수로운송은 포함되지 아니한다. 그러나 그러한 운송이 항공운송계약을 이행함에 있어서, 화물의 적재·인도 또는 환적을 목적으로 하여 행하여졌을 때에는 반증이 없는 한 어떠한 손해도 항공운송 중에 발생한 사고의 결과라고 추정된다.⁴⁵⁾ (후략)

위 조항은 다음 2가지 측면에서 중요한 의미를 가진다.

첫째, 항공연계 복합운송을 통한 항공운송계약의 확장 가능성이다. 관념상 항공운송기간은 항공기 이륙 직후부터 항공기 착륙 직전까지 즉, 실질적인 공중운송구간(actual air transport)을 지칭한다. 그러한 의미에서 지리적으로 공항 외부에서 이루어지는 육상, 해상, 내륙수로(하천이나 강) 운송은 원칙적으로 항공운송에 해당하지 않는다고 협약은 규정하고 있다. 다만 동 규정은 '그러한 운송(such carriage)'도 항공운송계약을 이행함에 있어서 화물의 적재, 인도, 환적을 목적으로 한 때에는 가능한 것으로 명시하고 있다. 여기서 '그러한 운송'의 범위가 문제된다. 공항이라는 경계 내에서 실질적인 공중운송의 전후에 이루어지는 항공 이외의 수단(mode)에 의한 운송으로 그 범위를 제한하는 협의의 개념으로 이해할 것인지, 아니면 공항이라는 경계에 얽매이지 않고 적극적으로 항공운송인의 관리 가능한 기간 내에서 이루어지는 광의의 복합운송으로 해석할 것인지가 쟁점이 되는 것이다.

이와 관련하여 외국의 대표적인 사례로 미국 연방 제2 항소법원⁴⁶⁾의 *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.* 사건이 있다. 이 사건의 화물은 네덜란드 스키폴 공항에서 미국 JFK 공항까지 항공운송 된 후 JFK 공항으로부터 1/4마일

44) 협약 원문에 관한 우리나라 법제처 국가법령정보센터(<http://www.law.go.kr>)에서 번역본 검색이 가능하다.

45) 참고로 이를 계수한 우리나라 상법 제913조 제2항은 "다만, 그러한 운송이 운송계약을 이행하면서 운송물의 적재(積載), 인도 또는 환적(換積)할 목적으로 이루어졌을 경우에는 항공운송 중인 것으로 추정한다."라고 규정하고 있다. 우리 상법에 문리해석에 따르면 항공운송계약 이행을 위하여 운송물의 적재, 인도, 환적을 위한 육상, 해상, 내륙수로 운송은 항공운송으로 추정한다는 내용이다. 몬트리올 협약이 손해발생의 원인을 항공운송구간으로 추정하는 것과 비교하여, 異種 운송구간도 항공운송구간으로 추정하는 점에서 보다 넓은 의미로 해석될 수 있겠다.

46) *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.*, 917 F.2d 705 (1990).

(약 400미터) 떨어진 공항외부의 피고 운송인의 창고로 운반되었는데, 그곳에서 화물이 분실되었고 이에 관한 손해배상청구소송에서 피고 운송인이 바르샤바 협약상⁴⁷⁾ 책임제한액을 주장할 수 있을지 여부가 문제되었다. 다수의견은 협약에 규정된 ‘그러한 운송’이 실질적인 공중운송만을 의미하는 것은 아니지만,⁴⁸⁾ 항공 이외 다른 수단에 의한 운송에 바르샤바 협약이 적용되기 위해서는 그러한 운송이 최소한 ‘공항의 경계 내’에서 이루어져야⁴⁹⁾ 한다며 그 범위를 대단히 좁게 해석하였다. 즉, 항공화물의 적재, 인도, 환적을 위하여 육상, 해상, 내륙수로 운송이 사용될 수는 있지만 이는 어디까지나 공항이라는 경계 이내라는 제한 하에서만 유효하다고 판단하였던 것이다. 결과적으로 사안은 바르샤바 협약의 적용을 받지 못하게 되었고 피고 운송인은 책임제한규정을 원용할 수 없었다.

하지만 이러한 다수의견은 동 판결의 소수의견⁵⁰⁾에서 잘 실시된 바와 같이, 지나치게 규정을 축소 해석하였다는 비판이 가능하다. 공항의 경계 내외를 불문하고 운송인이 항공운송 과정 중에 담당하는 업무를 처리하기 위해 화물을 직접적 혹은 간접적으로 점유하고 있었다면 이는 항공운송 중에 발생한 사고로 보아야 하기 때문이다. 더욱이 위 법원의 판단에 따르면 바다 위에 특정한 공간(예컨대 섬)에 설치된 특수 공항을 제외하고 공항의 경계 내에서 이루어지는 해상 혹은 내륙수로 운송은 상정하기 곤란하다. 따라서 이 규정은 공항 밖에서 항공운송계약의 이행을 위하여 화물의 적재, 인도, 환적을 목적으로 이루어지

47) 바르샤바 협약 제18조 제3항은 몬트리올 협약 제18조 제4항과 동일한 내용을 규정하고 있다. 그 밖에도 1955년 바르샤바 원협약을 개정한 헤이그 의정서 제18조 제5항, 그리고 1075년의 몬트리올 추가의정서(MAP4)의 제18조도 이와 동일한 내용의 규정을 두고 있다. 즉, 1929년 원협약 부터 본 조항은 1999년 몬트리올 협약에 이르기까지 큰 변화 없이 지속적으로 규정되어 오고 있는 것이다.

48) *Denby v. Seaboard World Airlines*, 737 F.2d 172, 182 n. 20 (2d Cir. 1984); *Manufacturers Hanover Trust Co. v. Alitalia Airlines*, 429 F.Supp. 964 (S.D.N.Y.), *aff'd mem.*, 573 F.2d 1292 (2d Cir. 1977); *Julius Young Jewelry Mfg. Co. v. Delta Air Lines*, 67 A.D.2d 148, 151 (1st Dept. 1979); cf. Federal Aviation Act of 1958, Pub.L. No. 85-726, § 21, 72 Stat. 731, 738 (1958), codified formerly at 49 U.S.C. § 1301(21), now at § 1301(23); *City of Philadelphia v. C.A.B.*, 289 F.2d 770, 773-74 (D.C.Cir. 1961); *Twentieth Century Delivery Serv., Inc. v. St. Paul Fire Marine Ins. Co.*, 242 F.2d 292, 299 (9th Cir. 1957).

49) 원문은 내용은 다음과 같다. “.... a loss occurring while the cargo was in the air or on the ground but within the confines of the airport’s boundaries.” *Supra*. 917 F.2d 705 at 707.

50) *VAN GRAAF EILAND*, Circuit Judge는 본 판결의 다수의견에 대해 *concurring in part and dissenting in part*로 소수의견을 제시하였다. *Supra*. 917 F.2d 705 at 709.

는 육상, 해상, 내륙수로 운송 즉, 항공연계 복합운송으로 해석되어야 할 것이다. 특히 1929년 바르샤바 협약이 출현할 당시와 비교하여 오늘날 상업적 항공 운송산업이 양적으로 크게 증대되었고, 항공운송과 관련한 모든 업무를 공항 내부에서 처리하기는 곤란한 실정을 감안할 때⁵¹⁾ 항공연계 복합운송을 공항의 경계 내로 한정하는 것은 설득력이 떨어진다고 본다.

이러한 의미에서 협약 제18조 제4항은 바로 항공연계 복합운송의 가능성을 선언한 조항으로 해석될 수 있다. 이때 항공운송계약의 이행을 위한 육상, 해상, 내륙수로 운송은 항공운송계약이라는 주된 계약에 부속하는 下受운송으로서 從된 계약이라고 보아야 한다. 따라서 그와 같은 육상, 해상, 내륙수로 운송 기간도 당연히 항공운송인의 관리가능 기간인 항공운송 기간 내에 포함되어야 할 것이다.

둘째, 협약은 손해발생 원인에 관한 추정조항을 두고 있다. 일반적으로 컨테이너를 사용하는 복합운송에서 손해발생의 원인이나 발생구간이 명확히 밝혀지는 known damage 보다 그러한 손해원인이 밝혀지지 않는 concealed damage 가 일반적이고 이에 따라 운송계약의 당사자들 혹은 복수의 운송인들 간의 다툼이 생겨날 가능성이 높다. 이러한 상황에 대비하여 협약은 항공운송계약의 이행을 위한 육상, 해상, 내륙수로 운송에 대해서는 손해가 항공운송 구간에서 발생한 것으로 일단 추정하여 당사자들 간의 분쟁을 조속히 해결하도록 유도하고 있다. 따라서 운송과정에서 발생한 손해가 어느 운송 중에 발생하였는지 명확하지 않을 때에는 항공운송 중에 손해가 발생한 것으로 추정하여 항공운송에 관한 책임원칙에 따라서 배상이 이루어지게 된다.

그런데 항공 이외 운송수단에 의하여 손해가 발생하였음이 명확한 경우를 어떻게 처리할 것인가가 문제이다. 항공 이외의 운송수단에 의해 손해가 발생한 경우 이에 대해서도 항공운송에 관한 규범에 따라 처리할 것인지 아니면 해당 손해가 발생한 그 운송수단에 적용될 규범에 따라 처리할 것인지를 판단하여야 하기 때문이다. 어떠한 화물이 A공항에서 B공항까지 항공운송 된 이후 B공항에서 내륙의 C지점까지 육상운송 된 경우를 가정해 보면, 계약체결의 유형에 따라 다음과 같이 세 가지로 분류해 볼 수 있다.

51) Supra. 917 F.2d 705 at 710.

① 화주와 복수의 운송인 사이에 각각 항공운송계약과 육상운송계약이 개별적으로 체결된 경우이다. 이때에는 B지점과 C지점 사이의 육상운송에 대해 몬트리올 협약이 적용될 여지가 없다. 동 구간은 순수한 육상운송으로서 이전 구간인 A지점과 B지점 사이의 항공운송과는 전혀 별개의 운송계약에 따른 운송 실행이었기 때문이다.

② 화주와 한 명의 운송인 사이에 하나의 복합운송계약이 체결된 경우이다. 이때에 몬트리올 협약이 적용되는지 여부는 당사자들의 계약내용에 의해 좌우된다. 몬트리올 협약 제38조 제2항에 따라 협약은 복합운송을 체결하는 당사자들이 다른 운송형식에 관하여 항공운송에 관한 조건을 삽입하는 것을 금지하지 않기 때문이다. 따라서 당사자들이 B지점과 C지점 간의 육상운송에 대해서도 항공운송에 관한 책임규정을 준용하기로 합의하였다면 그러한 합의가 존중되어 몬트리올 협약이 적용될 가능성이 있다. 하지만 당사자들이 항공 이외의 구간에 발생한 손해에 대해서는 해당 구간에 적용될 규범에 따라 배상책임을 부담하도록 하는 소위 Network Liability System⁵²⁾을 채택한 경우에는 해당 구간의 손해배상책임체계가 적용될 것이다.

③ 화주와 한 명의 운송인 사이에 하나의 항공운송계약이 체결된 경우이다. 즉, A지점과 B지점까지의 항공운송 완료 이후에 B지점과 C지점 사이의 육상운송이 이전구간에서 항공으로 운송된 화물의 인도를 목적으로 이루어지는 부수적인 계약인 경우가 그것이다. 이때에는 당사자들 사이에 별도의 다른 합의가 없는 한 몬트리올 협약이 그대로 적용되어야 할 것이다. 위 예에서 B지점과 C지점 간의 육상운송이 전체 항공운송계약을 이행하기 위한 과정 중에 포함되기 때문이다.⁵³⁾

본 사안에서 하급심은 육상운송 과정에서 손해가 발생되었다는 이유로 운송인의 책임에 항공운송에 관한 몬트리올 협약이 적용될 수 없다고 판단하였다. 반면 대법원은 동일한 사실관계에 대해 운송인의 책임은 당초 운송계약의 체결

52) Network Liability System을 비롯한 복합운송인의 책임체계에 관해서는, 최준선·김영주, “복합운송인의 책임체계에 관한 연구”, 성균관법학 제22권 제1호(2010.04.), 220면 참고.

53) 이와 같은 취지로 향후 복합운송 관련 규정의 개정 시에 “화물의 수령, 보관 및 인도 등을 위하여 어느 한 운송구간의 운송에 부수하여 이루어지는 작업구간은 별도의 운송구간을 구성하지 아니한다”는 규정을 추가할 필요가 있다고 보는 견해도 있다. 최준선, “복합운송법의 제정 방향”, 상사법연구 제29권 제1호(2010), 21면.

에 사용된 항공운송장의 이면약관에 따라 규율되어야 한다고 판단하였다. 즉, 항공화물운송장 뒷면에 기재된 책임제한에 관한 계약조건은 약관으로서 항공운송과 육상운송이 결합된 이 사건 운송계약의 내용을 이룬다고 할 것이므로, 그 적용 범위를 제한하는 특별한 규정이 없는 한 위 책임제한 규정은 육상운송 구간을 포함한 이 사건 운송계약 전반에 걸쳐 적용된다고 판단한 것이다.

생각건대, 본 사안에서 발행된 항공화물운송장이 전체 이 사건 운송계약에 관한 계약체결의 유일한 증거증권이었던 점에서, 본 사안은 위에서 살펴본 세 가지 유형 가운데 마지막 유형 즉, 화주가 하나의 운송인과 하나의 항공운송계약을 체결한 경우에 해당한다고 본다. 그렇다면 본 사안에서 손해가 발생한 육상운송은 별도의 운송구간을 구성하지 아니하고 항공운송계약의 이행을 위하여 그에 부수한 작업구간이라고 할 것이다. 따라서 이 사안은 몬트리올 협약이 적용되었어야 했다. 대법원이 본 사안의 항공운송장 이면약관의 내용을 계약의 내용으로 보아 항공운송계약의 성립을 긍정하면서 몬트리올 협약의 적용은 부정한 것은 재고될 필요가 있을 것으로 본다. 항공운송장 이면약관 보다 몬트리올 협약이 우선적용 되어야 하기 때문이다.

(4) 소결: 사안의 적용

본 사안은 몬트리올 협약의 체약국인 중화인민공화국과 역시 동 협약의 체약국인 대한민국 간의 항공운송계약의 이행과정에서 발생한 화물손해의 배상에 관한 사건이었다. 따라서 원칙적으로 본 사안의 손해배상청구는 몬트리올 협약 제29조에 따라 그 청구원인을 불문하고 몬트리올 협약에 규정되어 있는 조건과 제한에 따라 처리될 사안이었다. 또한 협약 제55조는 협약 체약국 간의 국제항공운송에 있어서 어떠한 규범보다 몬트리올 협약이 우선적으로 적용되어야 한다고 규정하고 있으므로 원칙적으로 몬트리올 협약이 우리나라 상법이나 운송인의 약관에 우선하여 적용되어야 할 사안이었다. 다만 실제 손해발생이 항공운송이 아닌 육상운송 구간에서 발생한 점에서 몬트리올 협약의 적용여부가 문제되었다. 하지만 다음과 같은 이유로 본 사안에는 몬트리올 협약이 적용되었어야 했다고 본다.

첫째, 본 사안에서 화주와 피고 항공운송인 간에는 하나의 항공운송계약이

체결되었다. 따라서 피고 항공운송인의 관리 하에 있는 기간 동안 발생한 화물 손해는 비록 손해의 발생이 육상운송구간 이었다고 하더라도 여전히 계약 당사자인 항공운송인이 간접점유를 유지하던 기간 중에 발생한 손해이었으므로 항공운송계약의 이행기간 중에 발생한 손해로 봐야 한다.

둘째, 협약 제18조의 해석상 ‘항공운송인의 관리 하에 있는 기간’에는 공항의 경계 여부를 묻지 않고 화물의 적재·인도 또는 환적을 목적으로 이종의 운송수단을 항공운송계약의 이행을 위하여 사용한 기간도 포함되는 것으로 해석하여야 한다.

셋째, 항공연계 복합운송에서 손해발생의 원인이 명확히 규정되지 않은 경우 이를 항공운송구간에서 발생한 손해로 추정하는 협약 제18조 제4항에 대해, 손해가 항공운송이 아닌 육상운송 구간에서 발생하였다는 사실만으로 항공운송 규범이 적용되지 않는다고 해석하는 것은 다소 성급한 측면이 있다. 이때에는 구체적인 계약체결 정황을 파악하여 항공운송 규범의 적용여부가 판단되어야 할 것이다. 예컨대 화주가 한 명의 항공운송인과 하나의 항공운송계약을 체결하였고, 그러한 계약의 이행과정에서 육상운송 중 발생한 손해에 대해서는 제18조 제4항의 규정에도 불구하고 항공운송 규범이 적용되어야 할 것이다.

사안에서 화주는 피고 운송인과 하나의 항공운송계약을 체결하여 항공운송장⁵⁴⁾을 작성하였으며, 인천공항에 도착된 화물은 인도(delivery)를 목적으로 서울 용산에 위치한 최종 목적지까지 육상운송 되었다. 이는 전체적인 항공운송 계약의 이행과정 중에서 발생한 손해라고 보아야 할 것이다. 대법원이 하급심과 달리 본 사안에 항공운송계약에 사용된 항공운송장의 이면약관에 따라 피고 운송인의 손해배상책임이 규율되어야 한다고 판단한 점은 이러한 측면에서 부분적으로 타당한 것으로 보인다. 다만 손해가 발생한 육상운송구간이 여전히 항공운송계약의 이행과정임을 감안한다면, 본 사안은 운송장 이면약관에 우선하여 몬트리올 협약이 적용되어야 할 사안이었다고 생각된다. 그렇지 않으면 일반법인 상법의 특별법적 지위에 있는 몬트리올 협약의 우선적 적용효력을 부여하고 있는 제29조 및 제55조에 위반이 되기 때문이다. 참고로 이면약관이 아

54) 항공화물운송장의 지위에 관해서는 남현숙·최준선, “송하인의 운송물 처분권과 항공화물운송장”, 항공우주정책법학회 제30권 제2호 (2015), 179면 이하 참고.

닌 몬트리올 협약이 적용될 경우 손해배상금액에 있어서도 차이가 있다. 이면 약관에 따른 kg당 미화 20불(한화 약 2만3700원)의 배상액 보다는 몬트리올 협약에 따른 미화 19 SDR(한화 약 3만1600원⁵⁵⁾이 더 높기 때문이다.

3. 확장된 항공운송과 복합운송의 구별 - 협약 제18조와 38조의 비교

하나의 항공운송계약이 체결되었고 그 계약의 이행을 목적으로 부수적인 이종운송수단이 사용된 경우에는 앞서 살펴본 바와 같이 몬트리올 협약 제18조가 적용된다. 즉, 공항의 경계 밖에서 이루어진 육상, 해상, 내륙수로 운송이 항공 화물의 적재, 인도, 환적을 목적으로 이루어진 경우에 발생한 화물의 손해는 항공운송 과정 중에 발생한 손해로 추정되는 것이다. 이는 순수한 의미에서의 복합운송이 아니라 확장된 항공운송이라고 보아야 할 것이다.

한편, 화주와 운송인 사이에 항공운송계약이 아닌 복합운송계약이 체결된 경우라면 이종운송수단이 항공운송수단과 대등한 위치에 있게 되고 이때에는 몬트리올 협약 제18조가 아닌 제38조가 적용된다. 협약 제38조는 전체 운송계약 중 일부만 항공이 담당하기로 합의된⁵⁶⁾ 복합운송(combined carriage)에 관하여 오직 항공운송 구간에 대해서만 협약규정이 적용된다는 점을 명시하고 있다. 다만 이러한 규정은 해당 항공운송이 제1조의 협약 적용범위⁵⁷⁾를 충족하여야 하며, 또한 해당 항공운송이 복합운송이 아닌 확장된 항공운송계약일 경우에는 제18조 제4항에 따라야 한다는 조건이 부가됨은 물론이다.

여기서 육상, 해상, 내륙수로 운송이 항공운송계약의 이행을 위한 확장된 항공운송이었는지 아니면 그러한 이종운송이 단순히 복합운송계약의 이행을 위한 것이었는지 여부에 관한 판단이 문제된다. 이는 사실판단의 문제로서 기준은 계약체결 시에 발행된 운송서류의 종류와 해석이 되어야 한다.⁵⁸⁾ 예컨대 항

55) https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx (2016년 6월 3일 방문).

56) 몬트리올 협약 제38조는 이를 “combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage”라고 표현하고 있다.

57) 협약 제1조에서 규정하고 있는 계약국 간의 협약적용 범위에 대해서는 전술하였음.

58) CARRIAGE OF GOODS BY AIR: A GUIDE TO THE INTERNATIONAL LEGAL FRAMEWORK, Report by the UNCTAD secretariat(UNCTAD/SDTE/TLB/2006/1, 27 June 2006), at 31.

공운송장에 수하인의 주소가 기입되어 있고, 해당 주소까지 운송인이 배송을 담당하기로 합의한 내용이 운송장에 기재되어 있는 경우에는 공항을 벗어나 수하인의 주소지까지 이루어진 육상운송이 항공운송계약상 화물의 인도를 위한 운송에 해당되고 이때에는 협약 제18조가 적용될 것이다.⁵⁹⁾ 반대로 수하인에 의해 공항에서 화물이 수취된 이후에 공항에서부터 내륙지점까지 육상운송에 관한 계약이 별도로 체결된 경우라면 이는 협약 제18조에서 말하는 화물의 인도라는 항공운송계약의 이행을 위한 육상운송계약에 포함될 수 없고,⁶⁰⁾ 순수한 의미에서의 복합운송으로서 협약 제38조가 적용될 것이다.

본 사안에서 발행된 항공운송장 이면약관에는 ‘바르샤바 협약 등의 국제조약이나 법률 등이 적용되지 않을 경우, 송하인이 고가의 신고를 하고 소정의 추가요금을 지불하지 않는다면, 피고의 책임은 위 항공화물운송장에 의하여 제한된다’는 취지의 규정만이 존재하였다. 덕분에 본 사안에서 항공운송과 연계된 육상운송에 몬트리올 협약과 같은 항공운송 규범이 적용될 것인지 여부에 관하여 분쟁이 있었던 것이다. 따라서 향후 분쟁의 소지를 예방하기 위해서는 항공운송계약의 이행을 목적으로 하는 육상, 해상, 내륙수로 운송에 대해서는 바르샤바 혹은 몬트리올 협약과 같은 항공운송규범이 적용된다는 취지의 규정⁶¹⁾을 약관에 추가하는 방안이 고려되어야 할 것으로 생각된다.⁶²⁾

4. 부당한 면책조항의 해당 가능성

계약상 장래 발생할 수도 있는 일방 당사자의 고의나 과실로 인하여 계약상 상대방 당사자가 불이익을 받을 경우 그러한 원인을 제공한 유책 당사자의 책임을 면제하도록 합의하는 것이 면책조항(exculpatory clause)이다.⁶³⁾ 근대 사법

59) Id. 실제로 그러한 내용의 사례로는 *Jaycees Patou Inc v. Pier Air International Ltd*, 714 F Supp 81 (SDNY, 1989), 21 Avi 18, 496을 들 수 있다.

60) 그러한 사례로는 *Compagnie Trans World Airlines v. Guigui* (Cour de Cass. 17 March 1966), (1966) 20 RFDA 333을 들 수 있다.

61) 최준선, 앞의 논문, 21면.

62) 이러한 취지는 *Siemens Ltd v. Schenker International (Australia) Pty Ltd & Another*, [2004] HCA 11사건에서 확인될 수 있다.

63) *JB Thurman Jr, Effect of Exculpatory Clauses under the Federal Tort Claims Act*, 10 Vand. L. Rev. 846 (1956-1957).

의 3대 원칙⁶⁴⁾ 중의 하나로 불리는 계약자유 원칙에⁶⁵⁾ 근거하여 계약상 면책 조항은 대등한 지위의 당사자들 간에 자유로운 합의사항으로 인식되어 왔다. 다만 전통적으로 운송업에 있어서는 상대적으로 화주에 비해 운송인이 우월적 지위에 있었던 이유로 운송인은 높은 수준의 주의의무를 부담하게 되었고,⁶⁶⁾ 그 결과 대륙법계⁶⁷⁾와 영미 보통법계⁶⁸⁾를 막론하고 공서양속에 위반되는 운송인의 부당한 면책조항은 무효로 판단되었다. 특히 부당한 면책조항을 규제하는 것은 유책 당사자에게 손해배상책임을 부담하게 함으로써 주의의무를 촉구하고, 계약상 우월적 지위를 남용하는 자를 규제하여 공정한 계약체결을 유도하려는⁶⁹⁾ 정책적 의도가 그 배경으로 작용하였다.

몬트리올 협약은 항공운송인이 부당한 면책조항을 계약내용에 삽입하는 것을 명시적으로 금지하고 있다. 즉 협약 제26조는 운송인의 책임을 경감하거나 또는 협약에 규정된 책임한도보다 낮은 한도를 정하는 어떠한 계약상 합의조항도 무효라고 규정하고 있다. 다만 일부무효의 법리에 따라 그러한 조항의 무효는 운송계약 전체를 무효로 하는 것은 아니며 무효가 되는 부당한 면책 혹은 감경조항 이외의 계약조항은 몬트리올 협약에 따르게 된다. 우리 상법도 제903조에서 “이 장의 규정에 반하여 운송인의 책임을 감면하거나 책임한도액을 낮게 정하는 특약은 효력이 없다”고 하여 동일한 취지의 규정을 두고 있다.

이와 관련하여 몬트리올 협약 제18조에 따라 실질적으로 육상운송에서 발생한 손해에 대해 항공운송에 관한 규범이 적용되도록 하는 것이 협약 제26조에서 금지하고 있는 부당한 면책조항에 해당하는지 여부에 관한 검토가 필요하

64) 통상적으로 소유권 절대 원칙(사유재산절대), 계약자유 원칙(사적자치, 법률행위 자유), 과실 책임 원칙(자기책임)이 근대 사법의 3대 원칙으로 지칭된다. 김명식, 「특수법인론」(한국학술정보, 2005), 292면.

65) 김인현, “해상운송법에서 계약자유 원칙과 그 제한”, 기업법연구 제18권 제2호 (2004. 12), 200면.

66) Jose Angelo-Estrella Faria, Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules, Texas International Law Journal, Vol.44:277 at 280.

67) Ana Maria Rodriguez Gonzalez, La Responsabilidad del Naviero: Receptum Nautarum, Periculum y Custodiam Praestare, Fundamentos de Derecho Romano Clasico, in DERECHO DE LOS NEGOCIOS, 17-28 (2003). 위 논문에서 재인용.

68) Michael F. Sturley, Basic Cargo Damage Law: Historical Background, in 2A BENEDICT ON ADMIRALTY 2-1, 2-1 to 2-3 (7th rev. ed. 1995). 위 논문에서 재인용.

69) Editors, Law Review (1957) Exculpatory Clauses the Historical Impact of Common-Carrier Law and the Modern Relevance of Insurance, University of Chicago Law Review: Vol. 24: Iss. 2, Article 6. at 315.

다. 만약 18조에 따라 운송인이 일방적으로 유리한 지위를 가지게 된다면 이는 부당한 면책조항에 해당되어 규정 간에 충돌이 발생할 여지도 있기 때문이다.

사안에서 원고 측은 해당 손해에 몬트리올 협약을 비롯한 항공운송 규범이 적용되지 않는다고 주장하였는데, 이는 궁극적으로 항공운송 규범에 규정되어 있는 책임제한원칙의 적용을 회피하기 위한 것으로 해석된다. 특히 우리나라 상법상 육상운송인의 손해배상에 대해서는 별도의 책임제한 규정이 존재하지 아니하여 운송인은 실손해배상의 책임을 부담할 수도 있었던 상황이었다. 상법은 제137조에서 운송물이 전부 멸실된 경우의 손해배상액은 인도할 날의 도착지의 가격에 따르도록 하고, 특히 그 운송물의 멸실 원인이 운송인의 고의나 중대한 과실로 인한 때에는 운송인은 모든 손해를 배상하여야 한다고 규정하고 있다. 본 사안의 운송물은 육상운송 과정에서 절취된 것으로 추정되는바, 항공운송 규범이 아닌 상법상 육상운송에 관한 규정이 적용된다면 피고 운송인은 도착지에서 인도할 날의 가격에 따라 모든 손해에 관하여 배상책임을 부담하여야 한다. 이와 같은 점을 고려한다면 협약 제18조 제4항이 운송인의 책임을 부당하게 감경하거나 면제하는 조항으로 해석될 여지도 존재하는 것처럼 보인다. 하지만 다음과 같은 이유를 고려할 때 그러한 의심은 해소될 수 있을 것이다.

첫째, 국제무역 운송규범에 있어서 다른 운송수단에 비해 항공운송은 고가의 손해배상책임을 규정하고 있다. 주지하는 바와 같이, 해상운송에 관한 헤이그-비스비 규칙에 따르면 운송인은 kg당 2 SDR의 책임제한을 주장할 수 있고, 육상운송에 관한 CMR⁷⁰⁾ 규칙에 따르면 운송인은 kg당 8.33 SDR의 책임제한을 주장할 수 있다. 항공운송 규범에 관한 몬트리올 협약상 운송인의 책임제한액이 19 SDR인 점을 고려할 때 화주입장에서는 복합운송에 있어서 항공규범의 적용을 받는 것이 가장 유리할 수도 있는 것이다. 이러한 의미에서 몬트리올 협약 제18조 제4항은 운송인의 책임을 부당하게 감경하는 조항이라 볼 수만은 없고 오히려 운송인에게 불리하고 화주에게 유리한 조항이 될 수도 있는 것이

70) 유럽은 1956년에 자동차에 의한 국제육상운송에 관한 책임체계를 정비하기 위하여 도로물품운송 조약을 체결하였다. 김지환, “육상운송법의 국제화를 위한 입법론적 검토”, 국제거래법연구 제18집 제2호(2009), 140면. CMR의 정식명칭은 “Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route” 즉, “Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road”. 이다. 이는 United Nations Economic Commission for Europe에 의해 제정된 것으로 영국에서는 Carriage of Goods by Road Act 1965로 입법되었다.

다. 따라서 협약은 순수한 복합운송 계약에 있어서는 운송인의 과도한 부담을 고려하여 제38조에서 오직 항공운송 구간에 대해서만 협약이 적용된다고 규정하면서, 전체 운송구간에 오직 하나의 항공운송계약이 체결된 이른바 확장된 항공운송계약에 대해서는 전체 구간에 대해 협약이 적용되도록 한 것이다. 협약의 전반적인 윤곽을 고려할 때 이와 같은 규정들은 화주와 운송인 간의 이익 균형을 고려한 결과로 볼 수 있다.

둘째, 책임원칙에 관한 측면에서 몬트리올협약이 적용되면 화주에게 입증책임상 유리한 측면이 있다. 몬트리올 협약은 운송인에게 엄격책임을 적용하고⁷¹⁾ 있기 때문이다. 협약에 따르면 항공화물운송인은 협약 제18조 제2항에 규정된 면책사유⁷²⁾에 해당하지 아니하는 한, 화물의 파괴·분실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여 손해를 야기한 사고가 항공운송 중에 발생하였을 경우에 책임을 진다. 이는 여객의 사망이나 부상에 관하여 그러한 손해가 운송인·그의 고용인 또는 대리인의 과실·기타 불법적인 작위 또는 부작위에 기인하지 아니하였거나, 그러한 손해가 오직 제3자의 과실·기타 불법적인 작위 또는 부작위에 기인하였음을 운송인이 증명하여 책임을 면할 수 있는 여지를 남겨둔 것과 차이가 있다.⁷³⁾ 또한 지연으로 인한 손해에 대해 운송인 본인·그의 고용인 또는 대리인이 손해를 피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 것을 증명한 경우에는 책임을 지지 아니하는 것과도 다르다.⁷⁴⁾ 이러한 점에서 몬트리올협약상 항공화물운송인은 화물의 파괴, 멸실, 훼손에 대해 일반적인 과실책임이 아닌 엄격책임을 부담하는 것이다.

해상운송에 관한 헤이그-비스비 규칙이 광범위한 면책카탈로그를 규정하면서 운송인 또는 그 대리인이나 사용인의 고의나 과실 없이 발생한 기타의 원인에 의한 화물손해를 적극적인 면책사유로 명시하고 있는 점을⁷⁵⁾ 고려하면, 몬

71) Michael Milde, "New Unification of Private International Air Law - a rebirth of the Warsaw System", *The Korean Journal of Air and Space Law*, Vol.11(1999), at 83 ; 이강빈, "몬트리올 조약상 국제항공화물배상책임제도에 관한 고찰", *항공우주법학회지* 제18호(2003.12), 44면.

72) 협약에 규정된 면책사유로는 (가) 화물의 고유한 결함·성질 또는 화물의 불완전, (나) 운송인·그의 고용인 또는 대리인이외의 자가 수행한 화물의 결함이 있는 포장, (다) 전쟁 또는 무력분쟁행위, (라) 화물의 입출국 또는 통과와 관련하여 행한 공공기관의 행위가 있다.

73) 몬트리올 협약 제21조 제2항.

74) 몬트리올 협약 제19조.

75) 헤이그-비스비 규칙 제4조 제2항 (q)호.

트리올 협약상 운송인의 엄격책임원칙은 분명히 화주에게 유리한 규정이라 할 수 있다. 육상운송에 관하여 **CMR**은 몬트리올 협약과 같은 엄격책임원칙을 도입하고 있지만,⁷⁶⁾ 과실책임원칙이 적용되는 우리 상법에서는 제135조에 따라 운송인은 자기 또는 운송주선인이나 사용인, 그 밖에 운송을 위하여 사용한 자가 운송물의 수령, 인도, 보관 및 운송에 관하여 주의를 게을리하지 아니하였음을 증명함으로써 손해배상 책임을 면할 여지도 있게 된다.

이상과 같은 측면들을 고려할 때 항공연계 복합운송에 있어서 항공화물의 적재, 인도, 환적용 목적으로 사용된 이중의 운송구간에서 발생한 손해에 항공운송 규범을 적용하는 것은 항공운송인의 책임을 부당하게 감경하거나 면책하는 것이 아님을 알 수 있다. 경우에 따라서는 항공운송규범을 적용하는 것이 운송인에게 불리하고 손해배상을 청구하는 화주 측에 유리하게 작용할 수도 있는 것이다.

IV. 결론

몬트리올 협약은 국제항공운송에 관하여 발생하는 분쟁에 관한 법규의 충돌을 방지하고 운송인의 손해배상책임을 통일적으로 규율하는 것을 목적으로 한다. 손해배상청구에 관한 협약 제29조와 협약의 우선적 적용을 규정한 제55조를 고려할 때, 계약국간의 국제항공운송에 관해서는 몬트리올 협약이 가장 우선적으로 고려되어야 할 것이다.

몬트리올 협약 체결국 간의 국제항공화물이 운송된 본 사안에서, 화주와 운송인은 항공운송계약을 체결하였고, 항공화물운송장이 발행되었다. 비록 손해의 발생이 항공운송 이후 시점인 육상운송 과정에서 발생하였다고 하더라도, 그러한 육상운송은 항공운송의 연장선에서 이루어진 것으로 전체적인 항공운송계약의 이행을 위한 부수적인 운송이었다. 본 사례의 대법원이 사안을 규율할 규범으로 항공화물운송장의 이면약관을 지정한 것은, 사안이 단순한 복합운

76) 김지환, 앞의 논문, 140면.

송계약이 아니라 확장된 항공화물운송계약이었음을 인정한 것이라 할 것이다. 그렇다면 사안의 항공화물운송계약에는 몬트리올 협약이 적용되는 것이 바람직하다고 본다. 그렇게 하는 것이 몬트리올협약 제29조와 제55조에 따른 협약의 우선적 적용효력을 인정하는 것이 되기 때문이다. 입법론으로는 확장된 항공화물운송계약의 이행 중에 육상, 해상, 내륙수로 운송 과정에서 발생된 손해에 대해서는 항공운송규범이 적용된다는 취지의 규정을 명시하는 것이 분쟁의 소지를 예방할 수 있는 방안이라 생각된다.

우리 상법상 육상운송에 관해서는 해상운송이나 항공운송과 같은 책임제한 규정이 존재하지 아니한다. 이점에서 육상운송구간에서 발생한 손해에 대해 항공운송에 관한 규범을 적용하는 것이 운송인의 책임을 부당히 감경하는 면책조항에 해당한다고 주장될 가능성도 있다. 하지만 일반적으로 국제육상운송에 관한 CMR협약을 포함하여 전반적인 국제화물운송에 관한 규범체계를 고려할 때 항공규범의 책임제한 금액이 상당히 고액인 점, 그리고 몬트리올 협약상 항공화물운송인은 과실책임주의를 취하고 있는 다른 운송규범과 달리 엄격책임을 부담하는 점에서 확장된 항공운송에 항공운송규범을 적용하는 규정이 부당한 면책조항에 해당한다고 해석될 수는 없을 것이다. 결과론적으로 손해배상을 청구하는 자에게 유리한지 그렇지 않은지를 따지지 않고, 정해진 기준에 따라 원칙을 적용하는 것이 국제화물운송규범의 안정적인 적용과 해석에 일치하는 입장이 될 것이다. 이를 통해 화주와 운송인 양자 모두에게 법적 확신과 예견 가능성을 담보할 수 있을 것이다.

참고문헌

김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」(2011), 한국학술정보

김명식, 「특수법인론」(2005), 한국학술정보

오원석·박광서 「무역상무(제3판, 2016)」삼영사

김군·최도원·이인규, “중국발 Sea & Air 복합운송 경로 선호도 평가에 관한 연

- 구”, 한국항공경영학회지 제9권 4호 (2011)
- 김용구·이창재, “국제화물운송에서의 보험자대위권의 제한”, 서울법학 제23권 제1호 (2015)
- 김인현, “해상운송법에서 계약자유의 원칙과 그 제한”, 기업법연구 제18권 제2호 (2004)
- 김중복, “New Warsaw Convention : Montreal Convention 1999소개”, 항공우주법학회 제17권(2003)
- 김지환, “육상운송법의 국제화를 위한 입법론적 검토”, 국제거래법연구 제18집 제2호(2009)
- 남현숙·최준선, “송하인의 운송물 처분청구권과 항공화물운송장”, 항공우주정책법학회지 제30권 제2호(2015)
- 서완석, “국제항공운송법의 연혁과 전망”, 기업법연구 제19권 제2호(2005)
- 송호신, “복합운송에 대한 2010년 상법개정안의 분석과 비판”, 한양법학 제22권 제2호(2011)
- 양승규, “보험조건 설명의무위반으로 인한 보상과 보험자대위 : 대법원 2014.11.27. 선고 2012다14562 판결-과기환송”, 손해보험 통권 제558호 (2015)
- 이강빈, “몬트리올 조약상 국제항공화물배상책임제도에 관한 고찰”, 항공우주법학회지 제18호(2003)
- 이창재, “개정 상법상 항공화물운송인의 책임”, 성균관법학 제24권 제1호 (2012)
- 정재곤, “복합운송규정의 개정과 과제”, 중앙법학 제13집 제2호 (2011)
- 최준선·김영주, “복합운송인의 책임체계에 관한 연구”, 성균관법학 제22권 제1호(2010)
- _____, “복합운송법의 제정 방향”, 상사법연구 제29권 제1호(2010)
- Editors, Law Review (1957) Exculpatory Clauses the Historical Impact of Common-Carrier Law and the Modern Relevance of Insurance, University of Chicago Law Review: Vol. 24: Iss. 2, Article 6
- Jose Angelo·Estrella Faria, Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules, Texas International Law Journal, Vol.44:277

Michael F. Sturley, Basic Cargo Damage Law: Historical Background, in 2A
BENEDICT ON ADMIRALTY 2-1, 2-1 to 2-3 (7th rev. ed. 1995)

Michael Milde, "New Unification of Private International Air Law - a rebirth of
the Warsaw System", The Korean Journal of Air and Space Law,
Vol.11(1999)

초 록

사안의 화물은 중국 칭다오를 출발하여 한국으로 수입된 귀금속으로, 사실관계에 따르면 인천공항까지 항공운송된 이후에 공항에서 서울 용산에 소재한 수하인의 주소지까지 육상운송되던 도중에 화물의 일부가 도난당하는 사고가 발생하였다. EXW조건으로 운송된 본건 화물에 대해 항공화물특송업을 영위하는 피고 운송인은 수출지 칭다오에서 수입자와 항공화물운송계약을 체결하였고 그에 관한 증빙으로 항공화물운송장이 발행되었다. 화물분실에 관한 손해배상책임에 관하여, 피고 운송인은 피고의 항공운송약관 및 민법과 상법에 우선하여 몬트리올협약이 적용되어야 함을 주장하면서 그에 따라 자신의 손해배상책임은 협약에 규정된 바와 같이 일정 한도로 제한되어야 한다고 주장하였다. 본 사안의 원고는 수입업자에게 보험금을 지급하고서 수입업자의 손해배상청구권을 대위행사하는 보험자였는데, 원고는 본 사건의 손해가 육상운송구간에서 발생하였으며 몬트리올 협약 제18조 제4항에 따라 항공운송 이외 구간에서 발생한 손해에 대해서는 협약이 적용될 수 없다고 주장하였다. 동 규정에 따르면 항공운송의 기간에는 공항 외부에서 행한 육상, 해상 또는 내륙수로운송은 포함되지 아니하는 것으로 명시되어 있기 때문이다. 또한 그러한 운송이 항공운송계약을 이행함에 있어서, 화물의 적재, 인도 또는 환적을 목적으로 하여 행하여졌을 때에는 반증이 없는 한 어떠한 손해도 항공운송 중에 발생한 사고의 결과라고 추정된다는 규정도 있다. 이에 따라 원고 보험자는 원칙적으로 항공운송 규범은 非항공운송 구간에서 발생한 손해에 대해서는 적용되어서는 아니 되고, 더욱이 본 건과 같이 육상운송 구간에서 손해가 발생한 것으로 추정되고 그에 관한 반대의 입증이 존재하지 않는 경우에는 협약상 항공운송 중에 발생한 손해에 관한 추정규정도 적용되지 않으므로 오로지 육상운송에 관한 규범에 따라 피고 운송인이 손해배상책임을 부담하여야 한다고 주장하였다. 우리 상법상 육상운송에 관한 규정은 어떠한 책임제한원칙도 두지 않고 있으므로 만약 상법이 적용되고 몬트리올 협약과 같은 항공운송규범이 적용되지 않는다면 피고 운송인의 손해배상책임은 실손해배상을 기준으로 산정되어야만 하였다.

사안의 제1심과 원심은 원고 보험자의 주장을 받아들여 항공운송 규범의 적

용을 불허하면서 역시 그에 따른 책임제한규정도 적용될 수 없다고 판단하였다. 이에 반해 대법원은 사안에서 체결된 운송계약의 내용으로 항공화물운송장의 이면약관의 적용을 긍정하여 피고 운송인이 책임제한을 원용할 수 있다고 판단하였다.

본 논문은 위와 같은 사실관계를 바탕으로 법원의 판단내용을 재검토하는 것을 주요 내용으로 한다. 특히 복합운송인에 의해 복합운송증권이 발행되는 ‘단순한 복합운송계약’과 항공운송의 이행과정에서 항공화물의 적재, 인도, 환적을 목적으로 이종의 운송수단이 사용되는 ‘확장된 항공운송계약’의 구별 필요성에 관해서도 살펴보았다. 본 연구는 기존에 해상운송 중심적이던 복합운송에 관한 연구와 비교하여 항공연계 복합운송에 관한 논의를 전개하였다는 점에서 의의가 있다고 하겠다.

주제어 : 복합운송, 몬트리올협약, 우선적 적용, 항공화물, 책임제한, 부당한 면책조항

Abstract

A study on air related multimodal transport and operator's legal liabilities*

Lee, Chang-Jae**

Recently, the Supreme Court of Korea delivered a milestone judgment about air related multimodal transport. At there, the mattered cargo, some expensive jewellery, was transported from Qingdao, China to downtown office of consignee at Seoul via Incheon airport in Korea. As an air waybill was issued in this case, there was an air transport agreement between consignor and air courier operator. After arriving at Incheon airport, the shipment was transport by land arranged by the air courier operator, who was a defendant in this case. Upon arriving at the final destination, it was found that the jewellery was lost partly and based on circumstantial evidence, the damage presumed to be occurred during the land transport.

As a subrogee, the insurance company who paid for consignee filed an action against the air courier operator for damage compensation. Defendant contended that Montreal convention should be applicable in this case mainly for limited liability. The lower court of this case confirmed that applying the limited liability clause under Montreal Convention is improper under the reason that the damage in this case was or presumed to be occurred during surface transport. It was focused on the Montreal Convention article 18 which says that *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*. However, the Supreme Court overturned the lower court's decision. The delivered opinion is that the terms of condition

* This study was supported by research fund from Chosun University, 2015.

** Assistant Professor, Chosun University; LL.M. & Ph.D.

on the air waybill including limited liability clause should be prevailed in this case. It seems that the final judgment was considered the fact that the only contract made in this case was about air transport.

This article is for analysis the above decisions from the perspective that it is distinguishable between a pure multimodal transport and an expanded air transport. The main idea of this article is that under the expanded air transport, any carriage by land, sea or inland waterway only for the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment is still within the scop of air transport.

Key words : Multimodal Transport, Montreal Convention, Preemptive Effect, Air Cargo, Limited Liability, Exculpatory Clause