

국제항공운송협약의 Door to Door 운송에의 적용에 관한 문제점*

최명국**

-
- I. 서론
 - II. 국제항공운송협약상의 규정
 - III. Door to Door 운송에 적용불가능하다는 판례
 - IV. Door to Door 운송에 적용가능하다는 판례
 - V. 결론
-

주제어 : 국제항공운송협약, 바르샤바 협약, 몬트리올 협약, 항공운송, Door to Door 운송

I. 서론

최근 국제항공운송을 통한 무역규모가 증대되고 있을 뿐만 아니라 전통적인 항공운송구간의 전후에 부수하는 육상운송구간도 포함하는 운송서비스(이하에서는 이를 Door to Door 운송)이라 칭한다)도 확대되고 있는 추세이다. 이에 따라 항공운송인과 운송주선인들은 1929년 바르샤바 협약(이하 바르샤바 협약으로 약칭한

* 본 논문은 2017학년도 경일대학교 교원연구년제의 지원에 의하여 연구된 것임.

** 경일대학교 국제통상학과 교수, E-Mail : mkchoi-2@hanmail.net

1) Door to Door 운송은 항공운송인이 수화인의 영업장소에서 자신의 관리 하로 화물을 수령하는 때부터 수화인의 영업장소에 화물을 인도할 때까지 책임을 부담한다는 것을 주요 골자로 하고 있다.

2 무역상무연구 제78권 (2018. 5)

다.)의 준비과정 때부터 협약의 확대적용을 주장하여 왔지만, 바르샤바 협약 체계는²⁾ 물론 1999년 몬트리올 협약(이하 몬트리올 협약으로 약칭한다.)의 기본원칙은 항공운송이라는 단일운송을 원칙으로 하고 있다. 이에 Door to Door 운송에 국제항공운송협약³⁾을 적용할 수 있는지의 여부를 둘러싸고 주요 국가의 법원이나 학자들의 입장은 현저한 차이를 보이고 있다. 즉, Door to Door 운송에 국제항공운송협약의 적용이 가능하다는 입장과 그 적용이 불가능하다는 입장이다.

따라서 본고는 국제항공운송협약의 Door to Door 운송에의 적용에 관한 그 동안의 논쟁을 살펴본 후 합리적인 대안을 제시하는데 그 연구의 목적을 두었다. 이를 위하여 제2장에서는 국제항공운송협약상의 Door to Door 운송관련 규정을 검토한다. 제3장에서는 Door to Door 운송에 국제항공운송협약을 적용할 수 없다는 입장과 사례를, 제4장에서는 Door to Door 운송에 국제항공운송협약을 적용할 수 있다는 입장과 사례를 검토한 후, 제5장에서 결론으로 이에 대한 합리적인 대안을 제시하고자 한다.

본고의 연구를 위하여 문헌적 연구방법⁴⁾과 사례연구방법을 주로 원용한다.

II. 국제항공운송협약상의 규정

1. 바르샤바 협약 체계상의 규정

항공운송과 관련한 국제협약은 Door to Door 운송환경에 기초를 두고 준비하여

- 2) 바르샤바 협약 체계는 1929년의 바르샤바 협약, 1955년의 헤이그 의정서, 1975년의 몬트리올 의정서 등을 포괄하는 용어로 사용한다.
- 3) 여기서 말하는 국제항공운송협약은 바르샤바 협약 체계와 몬트리올 협약을 포괄하는 용어로 사용한다. 몬트리올 협약은 궁극적으로 바르샤바 협약 체계를 대체하는데 그 목적이 있다.
- 4) 국제항공운송협약상의 항공운송인의 책임과 관련한 국내 논문으로는 이강빈 교수의 “몬트리올 협약상 국제항공화물운송에 관한 연구 - 항공화물운송장과 항공운송인의 책임을 중심으로 -”(무역상무연구 제49권, 한국무역상무학회, 2011. 2), 김영기 교수의 “항공물건운송인의 법적 책임에 관한 항공법제 개선방안 - 국제협약 및 상법 항공운송편과의 비교 -”(항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구 워크샵 자료집, 한국법제연구원, 2009. 7), 최종현 교수의 “몬트리올 협약상 항공화물운송인의 책임 - 해상운송 및 도로운송 조약과의 비교법적고찰 -”(국제거래법연구 제17권 제2호, 국제거래법학회, 2008. 12) 등이 있으며, 특히 본고의 주제와 관련이 있으면서 대법원의 판례를 분석한 논문으로 이창재 교수의 “항공연계 복합운송의 현황과 손해배상책임”(항공우주정책법학회지 제31권 제1호, 항공우주정책법학회, 2016. 6)이 있다.

야 한다는 주장이 항공운송인과 운송주선인을 필두로 하여 바르샤바 협약의 준비 과정에서부터 나타났지만, 이러한 주장은 동 협약에 전혀 반영되지 않았으며 따라서 동 협약은 단일운송에 기초를 두고 준비되었다.⁵⁾ 바르샤바 협약의 초안자들 대다수는 Door to Door 운송에의 적용에 대해 반감을 가지고 있었는데, 이는 그 당시 단일운송주의가 보편적인 패러다임이었기 때문이다.⁶⁾

먼저 바르샤바 협약은 제18조 제2항에서 “항공운송 중이란 수화물 또는 화물이 비행장 또는 항공기상에서 또는 비행장 외에 착륙한 경우에는 장소의 여하를 불문하고 운송인의 관리 하에 있는 기간을 말한다.”라고 규정하고 있다. 바르샤바 협약 체계의 모든 협약에서 약간의 문언적인 수정을 가한⁷⁾ 이 조항은 항공운송인에게 책임을 부담시키기 위해서는 화물이 항공운송인의 관리 하에 있는 동안 멸실, 손상 또는 파손(loss, damage or destruction: LDD)되어야 하며 또한 화물이 항공기상이든 공항 내에서든(비상착륙의 경우는 예외임) 운송인의 관리 하에 있어야 한다는 두 가지의 조건을 전제로 하고 있다. 요컨대, 바르샤바 협약 체계는 Airport to Airport 구간임을 명백히 하고 있다.⁸⁾

둘째, 바르샤바 협약은 제18조 제3항 첫째 문단에서 “항공운송의 기간은 공항 밖에서 이루어진 어떤 육상운송, 해상운송 ... 에도 연장되지 않는다.”라고 규정하여 Airport to Airport 구간임을 강화하고 있다.⁹⁾ 즉, 육상운송구간에서 멸실, 손상 또는 파손된 화물에 대한 항공운송인의 책임은 국내법, 육상운송구간을 규율하는 국제법 또는 항공화물운송장에 의해 결정되어야 한다는 점을 분명히 하고 있다.

셋째, 바르샤바 협약 제31조 제1항과 바르샤바 협약 체계의 모든 협약은 다음과 같은 복합운송에 관한 명시적인 규정을 두고 있다. “일부는 항공에 의하여 행하여지고 또한 일부는 여타의 운송수단에 의하여 행하여지는 복합운송의 경우에는 본 협약의 규정은 항공운송에 대해서만 적용된다. 다만, 그 항공운송이 제1조의 조건에 합치하는 것인 경우에 한한다.” 일견하여 이 규정은 앞에서 언급한 두 조항(제18조 제2항과 제3항)에 비추어 볼 때 불필요한 것으로 보이지만, 이는 그 두 조항과

5) Clarke, M., *Contracts of Carriage by Air*, 2th edition, Informa, 2010, p. 105.

6) Leloudas, George, “Door-to-Door application of international air law conventions: commercially convenient, but doctrinally dubious”, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 3, 2015. 8, pp. 372~373.

7) 1955년 헤이그 의정서 제18조 제2항, 1975년 몬트리올 의정서 No. 4 제18조 제4항.

8) 1978년의 해상운송에 관한 함부르크 규칙은 제4조 제1항에서 Port to Port 원칙을 규정하고 있다. 동 규칙은 비록 개발도상국 중심의 국제협약이기는 하지만, 1967년의 헤이그-비스비 규칙상의 Tackle to Tackle 원칙에 비해 크게 진전된 것으로 볼 수 있다(Gaskell, N., Asariotis, R., Baatz, R., *Bills of lading: law and contract*, LLP, 2000, §8.32).

9) 1955년 헤이그 의정서 제18조 제3항, 1975년 몬트리올 의정서 No. 4 제18조 제5항.

4 무역상무연구 제78권 (2018. 5)

는 별개의 문제이다. 즉, 앞의 두 조항은 지리적인 제한을 규정하고 있지만, 본 조항은 항공운송구간과 육상운송구간 모두를 포괄하기 위하여 항공화물운송장이 발행되는 경우 이의 발행이 바르샤바 협약 체계를 비항공운송구간에 강제적으로 확대 적용하는 수단으로 해석되어서는 아니 된다는 점을 명확히 하고 있다. 즉, 항공화물운송장은 항공운송구간과 육상운송구간을 포괄하는 국제복합운송계약을 입증할 수 있지만, 바르샤바 협약 체계는 항공운송구간을 넘어서는 경계선의 확장에 관한 유혹을 차단하고 있다.

마지막으로, 복합운송의 촉매로서의 항공화물운송장의 역할에 대해서 바르샤바 협약 제31조 제2항과 바르샤바 협약 체계의 모든 협약은 “본 협약의 규정은, 복합운송의 경우에는, 당사자가 항공운송서류에 다른 운송방식에 관한 조건을 기재하는 것을 막는 것은 아니다. 다만, 항공운송에 관하여서는 본 협약의 규정을 준수하여야 한다.”라고 규정하고 있다. 이 조항은 다른 운송방식에 관한 조건들을 항공화물운송장에 포함시키는 것을 허용함으로써 복합운송서류로서의 항공화물운송장의 사용을 분명하게 승인하고 있다. 그렇지만 더 중요한 것은 동 조항이 두 운송방식간의 활동무대를 창출함으로써 제31조 제1항을 강화하고 있다는 점이다. 이는 다른 운송방식에 관한 조건들이 바르샤바 협약 체계의 적용을 방해해서는 아니 되며 동시에 바르샤바 협약 체계는 항공운송구간에만, 즉 **Airport to Airport** 구간에만 적용된다는 점을 분명히 하고 있다.

이들 네 조항(제18조 제2항, 제3항 및 제31조 제1항과 제2항)은 바르샤바 협약 체계에 아주 강한 단일운송의 원칙을 제공하고 있다. 즉, 바르샤바 협약 체계는 항공운송인의 책임과 관련한 지리적인 제한을 명확히 하고 있다. 항공운송이 부수적인 도로운송에 크게 의존하고 있다는 점에 대한 인식여부와 관련하여, 협약 초안자들이 복합운송에 대한 안목이 부족해서라기보다 “항공”(air)과 “추가적인 항공”(air plus)¹⁰⁾ 간의 선택의 산물로 보아야 할 것이다.¹¹⁾ 즉, 바르샤바 협약 체계는 도로운송구간과 같은 부수적인 운송구간에의 적용을 배제하면서 복합운송 중의 항공운송구간에 적용하도록 준비된 것이다.

바르샤바 협약 체계가 이러한 복합운송주의를 받아들이는 것은 다음과 같은 화물의 운송구간불명손해(unlocalised LDD)에 관한 규정내용으로 볼 때 명확하다. “단, 그러한 운송이 항공운송계약의 이행에 있어서 적재, 인도 또는 환적을 위하여 행하여진 때에는 손해는, 반증이 없는 한, 모두 항공운송 중의 사고로부터 생긴 것으로

10) 여기서 사용된 “추가적인 항공”의 개념은 본고에서 말하는 Door to Door 운송과 같은 의미로 사용한 것으로 보여 진다.

11) Leloudas, George, *op. cit*(2015), pp. 373~374.

추정한다.”¹²⁾ 이는 바르샤바 협약 체계가 공항의 경계선을 넘어서는 구간에 대해 그 적용을 규정하고 있는 유일한 상황이다. 이러한 “추가적인” 적용은 다음과 같은 엄격한 세 가지의 조건 하에서만 허용된다. 첫째는 비항공운송은 항공운송계약에 의해 포함되어야 하고, 둘째는 비항공운송은 화물을 수화인에게 인도하거나, 항공기에 적재하거나 또는 환적할 목적으로 이행되어야 하며, 셋째는 손해를 유발하는 사건이 항공운송구간이나 또는 비항공운송구간에서 발생한 것으로 확정할 수 없는 불명확한 것이어야 한다. 복합운송이란 관점에서 볼 때 이 조건들 중 세 번째 조건이 가장 중요하다. 왜냐하면, 바르샤바 협약 체계는 그 적용의 범위를 공항 밖으로 확대하지 않는 것이 주목적이기 때문이다. 따라서 손해가 비항공운송구간에서 발생한 것으로 입증된다면, 바르샤바 협약 체계는 적용되지 않는다. 항공화물운송장이 항공운송구간과 비항공운송구간을 포괄하고 있고 또 비항공운송구간에서 화물의 적재, 인도 또는 환적이 이루어진다고 하더라도 그 결과는 마찬가지이다.¹³⁾

20세기 후반기에 들어서서 세계교역량의 증대나 국제복합운송관련법규의 발전이 바르샤바 협약 체계의 복합운송관련 규정에 아무런 영향을 미치지 않았다. 다시 말하면, 1975년 몬트리올 의정서 No. 4는 항공화물운송에 전자항공화물운송장(eAWB)을 허용하고 또 엄격책임주의를 적용하는 등 혁신적인 조치를 취하였지만, 협약 초안자들은 그러한 혁신적인 조치 중에 Door to Door 운송을 복합운송규정에 반영하는 것을 꺼리고 있다고 할 수 있다.

2. 몬트리올 협약상의 규정

몬트리올 협약 초안자들은 동 협약의 준비과정에서 화물과 관련한 부분에 상대적으로 적은 시간만 할애하였다. 왜냐하면, 그 당시에 이미 몬트리올 의정서 No. 4가 약간의 수정만 가하면 되는 성공적인 법제라는 일반적인 합의가 있었기 때문이다. 결과적으로 몬트리올 협약의 복합운송규정은 바르샤바 협약 체계와 비교하여 두 가지 점에서만 개정이 이루어졌다. 그 하나는 동 협약의 제정 시에는 거의 주목을 받지 못하였으며, 다른 하나¹⁴⁾는 중요하지만 본고의 연구범위를 벗어나는 것이다.

12) 1929년 바르샤바 협약 제18조 제3항 둘째 문언, 1955년 헤이그 의정서 제18조 제3항, 1975년 몬트리올 의정서 No. 4 제18조 제5항.

13) Leloudas, George, *op. cit.*(2015), pp. 374~375.

14) 이는 몬트리올 협약 제18조 제4항에서 찾아볼 수 있는데, 동 협약은 동조 동항에 바르샤바 협약 제18조 제3항에는 없는 “If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within

6 무역상무연구 제78권 (2018. 5)

바르샤바 협약 체계와 비교하여 몬트리올 협약 제정 시 거의 주목을 받지 못한 점은 동 협약 제18조 제3항에서 찾을 수 있다. 즉, 몬트리올 협약 제18조 제3항¹⁵⁾은 바르샤바 협약 제18조 제2항에서 규정하고 있는 “whether in an aerodrome or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an aerodrome, in any place whatsoever.”란 문언을 삭제하였다. 대신 제18조 제1항¹⁶⁾의 목적을 위한 항공운송은 화물이 항공운송인의 관리 하에 있는 동안의 기간에 해당하는 것으로 하였다. 이 조항만 별도로 본다면, 몬트리올 협약이 Door to Door 운송에도 적용될 가능성을 가지고 있기 때문에 큰 변동으로 볼 수 있다. 만약 항공운송인이 송화인의 영업장소에서 목적지 공항까지 또는 출발지 공항에서 수화인의 영업장소까지의 운송계약을 체결한다면, 그는 두 운송구간 모두에서 화물을 관리하고 있는 상황이 되어, 몬트리올 협약이 Door to Door 운송을 포괄한다고 주장할 수 있을 것이다.

그러나 이는 몬트리올 협약 제18조 제4항의 첫째 문단을 고려하지 않은 상황으로, 동조 동항은 바르샤바 협약 체계의 취지를 받아들여 “The period of carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterways performed outside the airport.”라고 규정하고 있다. 따라서 송화인의 영업장소에서 출발지 공항까지 또는 목적지 공항에서 수화인의 영업장소까지의 육상운송은 제18조 제4항에 따라 “공항 밖에서 이행된 육상운송”이 되기 때문에, 화물이 항공운송인의 관리 하에 있다고 하더라도, 몬트리올 협약의 범주 밖에 있게 된다. 몬트리올 협약(또는 바르샤바 협약 체계)의 조문 어느 곳에서도 제18조 제4항의 첫째 문단보다 제18조 제3항이 우선 적용되어야 한다는 내용은 없다. 제18조 제3항은 항공운송인은 화물이 자신의 관리 하에 있는 동안 책임을 부담하여야 한다는 기본적인 원칙을 수립하는 것이며, 복합운송관련 조항을 포함하고 있는 제18조 제4항은 제18조 제3항에 대한 제한, 즉 항공운송은 공항 밖에서 행해진 모든 비항공운송구간에까지 확대되지 않는다는 원칙을 수립하고 있다.

어떤 제한을 두지 않고 몬트리올 협약 제18조 제3항을 해석하는 것은 제18조 제4항과 제38조 제1항¹⁷⁾ 모두와 모순된다. 제38조 제1항이 제18조 제4항을 조건으로

the period of carriage by air.”이란 문언을 추가하였다.

- 15) 몬트리올 협약 제18조 제3항은 다음과 같이 규정하고 있다. “The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.”
- 16) 몬트리올 협약 제18조 제1항은 다음과 같이 규정하고 있다. “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.”
- 17) 바르샤바 협약 체계의 제31조 제1항을 받아들이고 있는 제38조 제1항은 복합운송의 경우 몬트리올 협약은 항공운송 즉, 공항 밖의 육상, 해상 또는 내수로 운송을 제외하고 화물이

한다는 것은 이러한 결론을 강화시키고 있다. 제38조 제1항은 제18조 제4항의 둘째 문단과 셋째 문단을 조건으로 한다. 제18조 제4항은 예외적으로 운송구간불명손해인 경우 비항공운송구간(둘째 문단)과 운송수단의 미승인(unauthorised) 대체(셋째 문단)가 이루어진 경우에 몬트리올 협약이 적용됨을 규정하고 있다.

몬트리올 협약을 이렇게 해석하는 것은 동 협약을 존중하는 것이며 동시에 단일 운송의 체계를 유지하는 것이다. 손해는 화물이 항공운송인의 관리 하에 있어야 하며 또한 손해를 유발한 사건이 항공운송구간 중에 발생하여야 한다는 것을 전제 조건으로 한다. 몬트리올 협약에서 그 적용의 한계인 공항의 경계선이 공항에서부터 확대되었다거나 또는 Door to Door 운송을 포괄하고 있다는 것을 보여주는 것은 아무 것도 없다. 사실 IATA가 몬트리올 국제회의에서 그 경계선을 공항 밖 창고까지 포괄할 수 있도록 확대시키자는 제안을 하였다는 점¹⁸⁾은 언급할 만하지만, 이 제안은 받아들여지지 않았다.

그렇지만 몬트리올 협약 제18조 제3항에서 공항제한을 삭제한 것은 결코 가벼이 볼 문제가 아니며, 그 자체로 다음과 같은 모순을 낳고 있다. 즉, 공항에서부터 공항 밖에 있는 창고까지의 항공운송인에 의한 화물의 육상운송은 몬트리올 협약의 적용대상이 아니지만, 공항 밖에 있는 창고에서 항공운송인에 의한 화물의 실질적인 보관은 몬트리올 협약의 적용대상이다. 왜냐하면, 그 화물은 항공운송인의 관리 하에 있으며(제18조 제3항) 또한 창고에의 보관은 제18조 제4항의 첫째 문단의 공항제한의 대상이 아니기 때문이다. 요컨대, 몬트리올 협약은 트럭이 공항의 경계선을 통과하는 순간부터 적용되지 않으며 또한 화물이 항공운송인의 창고에 양화된 순간부터 다시 적용된다. 몬트리올 협약 초안자들은 확실히 이러한 결과를 의도하지는 않았을 것이며, 이는 상업적 의미에서도 불합리하다는 것은 명백하다.¹⁹⁾

3. 몬트리올 협약상의 모순과 그 해결방안

몬트리올 협약 제18조 제3항에서 공항제한을 삭제함으로써 인하여 발생한 모순은 반드시 해결하여야 할 문제이다. 이러한 모순을 해결하는 방안의 하나로 소위 “흡수이론”(absorption doctrine)을 들 수 있다. 이 방안은 육상운송을 항공운송의 부수

항공운송인의 관리 하에 있는 동안의 기간에만 적용된다는 취지를 규정하고 있다.

18) ICAO, *International Conference on Air Law, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, Montreal(Doc 9775-DC/2, 1999), Vol. 2, 10-28 *May* 1999, pp. 76~77.

19) Leloudas, George, *op. cit*(2015), pp. 375~379.

적인 것으로, 다시 말하면 육상운송이 아닌 몬트리올 협약을 조건으로 하는 항공운송으로 취급하는 것으로, 이 방안은 항공기와 항공운송인의 창고 간에 단일책임체계를 구성한다. 이는 “계약의 부수적인 요소는 계약의 주된 요소에 흡수된다.”고 주장하는 “흡수이론”을 복합운송에서 지지하는 것으로 해석된다.²⁰⁾ 여기서 육상운송은 중요하지 않은 것이다. 항공운송인에 의한 항공운송과 안전한 보관이 없었다면 육상운송은 발생하지 않았을 것이며, 따라서 이는 항공운송이나 안전한 보관 중의 하나에 흡수되어야 한다. 즉, 두 가지 경우 모두에서 몬트리올 협약이 적용된다는 이론이다.²¹⁾

그러나 이러한 “흡수이론”은 다음과 같은 두 가지의 이유로 문제점이 있다. 첫째, 몬트리올 협약의 내용이나 예비 작업에서 이에 대한 어떠한 암시도 없다는 점이다. 몬트리올 협약은 단일의 항공운송을 위한 협약이기 때문에, 그러한 논의를 할 필요가 없었으며 그리고 복합운송에 관한 1980년의 UN 협약²²⁾상의 제1조와는 달리, 몬트리올 협약 제18조는 이러한 이론을 염두에 두고 초안된 것으로 보이지 않는다. 만약 그렇다면, 협약 초안자들은 공항 밖에 있는 창고까지의 육상운송을 몬트리올 협약에 적용시키고자 하는 IATA의 제안을 받아들였을 것이다. 그렇기 때문에 “육상, 해상 또는 내수로운송”이란 문언은 특정의 제한이 없는 일반적인 방법으로 사용되고 있다.

둘째, 적재 또는 인도 활동이 항공운송구간에 부수적인 것이라는 근거에서 적재 또는 인도 활동이 몬트리올 협약에 의해 흡수될 수 있다고 한다면, 몬트리올 협약 제18조 제4항의 첫째 문단에서 규정하고 있는 공항 경계선은 그 역할을 상실하게 되어 그 첫째 문단의 존재 이유가 사라지게 된다. 즉, 몬트리올 협약에 이러한 “흡수이론”을 도입하는 것은 몬트리올 협약을 Door to Door 운송 협약으로 전환하게 할 것이다. 그렇다면 몬트리올 협약 제18조 제4항은 항공운송인이 항공 또는 육상운송 중 화물의 관리 하에 있는 동안 하시라도 적용될 수 있기 때문에, 그러한 해석은 또한 운송구간불명손해에 대한 제18조 제4항의 둘째 문단을 무의미한 것으로

20) Hoeks, M., *Multimodal transport law, The Law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, Kluwer, 2010, pp. 71~72.

21) 헤이그-비스비 규칙은 이와는 다른 해결방안을 채택하고 있다. 지배적인 법원과 학계의 견해는 동 규칙상의 Tackle to Tackle 구간은 전 운송구간을 커버하는 선화증권이 발행된 것을 조건으로 하여 화물이 환적을 위해 기다리는 동안 부두에 보관되는 동안 발생한 손해를 커버하기 위하여 확대적용 된다는 점이다(*Mayhew Foods v. Overseas Containers Ltd.*, [1984] 1 Lloyd's Rep 317; *The Anders Mærsk* [1986] 1 Lloyd's Rep 483; Wilson, J., *Carriage of goods by sea*, 7th edition, Pearson, 2010, pp. 182~183; Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 4th edition, Yvon Blais, 2008, pp. 25~72; Gaskell, N., Asariotis, R., Baatz, R., *op. cit.*, §8.32).

22) United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods Signed at Geneva on 24 May 1980.

만들고 있다. 요컨대, 몬트리올 협약에서는 이러한 “흡수이론”을 받아들일 여지가 없다는 것이다.²³⁾

몬트리올 협약상의 모순에 대한 보다 좋은 해결방안은 “공항”의 조건에 관하여 “기능적 해석”(functional interpretation)을 적용하는 것이다. 이는 몬트리올 협약의 내용에 관한 위상을 유지할 수 있으며, 제18조 제3항의 문언 수정을 의미 있게 하며, 동 협약의 단일운송이란 원칙을 유지시킬 수 있다. 즉, 항공운송인은 공항 밖에 까지 연장되는 공항관련 지역 내에서 화물의 관리 하에 있는 동안 책임을 부담한다는 것이다. 다시 말하면, 이러한 지역 내에서의 모든 육상운송(예컨대, 항공기에 서부터 공항의 경계선 밖에 있는 항공운송인의 창고까지)은 몬트리올 협약이 적용된다는 것이다. 이는 “흡수이론”의 결과에 의한 것이 아니라 육상운송은 공항의 경계선 내에서 발생하였다는 사실의 결과이다. 화물이 공항의 기능적 한계를 벗어나 육상운송 되는 순간, 제18조 제4항의 첫째 문단은 동 협약의 적용을 배제한다.

그렇지만 “기능적 해석”은 공항의 기능적 한계 밖에 있는 항공운송인의 창고에 보관된 화물에는 어떠한 제도가 적용되어야 하는가 하는 문제에 대해서는 좋은 반응을 얻지 못하고 있다. 화물은 여전히 항공운송인의 관리 하에 있기 때문에 제18조 제3항은 몬트리올 협약이 적용될 수 있음을 보여주고 있다. 그럼에도 불구하고 이 문제는 몬트리올 협약을 적용하지 않는 방향으로 해결되어야 한다는 주장이 제기되고 있다. 외진 곳에 있는 창고에의 보관에까지 국제항공운송협약을 적용하는 것은 지나친 조치라는 것이다. 이 문제를 해결하기 위해서는 제18조 제3항의 “관리하”(in charge)란 용어는 “공항”을 물리적인 경계선이 아니라 공항의 기능적 영역을 의미하는 것으로 해석하면서 몬트리올 협약의 목적이란 맥락에서 공항 내에서의 항공운송을 규율하기 위한 것으로 보아야 한다. 이는 몬트리올 협약의 단일운송 원칙을 참조하여 공항에서 멀리 떨어진 창고를 배제하면서 공항의 기능적 영역 내에 있는 항공운송인의 창고를 수용하는 것이다. 이러한 방안이 몬트리올 협약을 국제항공운송에서의 복합운송의 현실에 대비할 수 있는 단일운송 협약으로 남겨하는 것이다. 이는 육상운송에 관한 국제협약과 국내법을 대체하는 것도 아니며 또한 Door to Door 운송을 창출하는 것도 아니다. 대신에 이는 각각의 운송구간에 고유한 법제를 적용하도록 남겨두면서 항공운송구간과 비항공운송구간이라는 두 운송구간을 창출할 수 있다.

그렇지만 항공운송인과 일부 국가의 법원은 바르샤바 협약 체계와 몬트리올 협약의 내용과 단일운송이란 원칙을 무시하는 경향이 있다. 육상운송구간에 관한 항

23) Leloudas, George, *op. cit(2015)*, pp. 379~380.

공운송인의 태도는 다음과 같은 IATA의 주장에서 잘 나타나고 있다. “... 결국 항공화물은 송화인에게 ‘Door to Door’ 서비스를 제공하기 위하여 도로운송 된다. 이러한 도로운송은 본질적으로 항공에 의한 주된 운송에 부수하는 것이며 또한 그러한 트럭에 의한 픽업과 인도 서비스는 복합운송으로 간주되어서는 아니 되며 또한 (복합운송에 관한) 1980년 UN 협약의 적용범위로부터 배제되어야 한다.”²⁴⁾

이러한 IATA의 주장은 노골적으로 “흡수이론”을 국제항공운송협약에 적용하고자 하는 것으로 다음과 같은 두 가지의 이유로 당연히 거부되어야 할 것이다. 첫째, 항공화물운송장이 전 운송구간을 커버한다는 사실이 어느 곳에도 없다. 즉, 몬트리올 협약에서 항공운송인의 책임에 관한 지리적인 제한은 항공화물운송장이 아니라 해당되는 협약의 내용에 달려 있다. 그것은 항공운송인이 공중에서 또는 공항 내에서 또는 그 배후지에서 화물의 관리 하에 있는지의 여부이다. 둘째, 적재 또는 인도 활동이 항공운송구간에 부수적이라는 사실은 이들 활동이 다른 법체도의 적용 대상이 될 수 없다는 것을 의미하지는 않는다. 바르샤바 협약 체계와 몬트리올 협약 어느 것도 항공운송의 범위 내에 육상운송을 흡수하는 규정을 두고 있지 않다.²⁵⁾

이러한 IATA의 주장은 국제항공운송협약의 내용과 원칙을 왜곡시키고 있음은 분명하지만 전혀 소외된 것은 아니다. 다시 말하면, IATA의 주장은 상업적 편의성의 관점에서 Door to Door 운송을 창출하기 위한 하나의 방안이며, 이러한 방안은 미국을 비롯하여 유럽의 몇몇 국가들로부터 상당한 지지를 받고 있으며²⁶⁾ 또한 확산되고 있다. 이 점에 관해서는 제IV장에서 고찰한다.

III. Door to Door 운송에 적용불가능하다는 판례

1. 영국의 경우

영국법원은 지금까지 바르샤바 협약 체계의 경계선을 확고히 공항에 둠으로써 바르샤바 협약 체계의 단일운송의 원칙을 엄격하게 고수하여 왔다. 영국법원은 “공항”의 조건으로 “기능적 해석”을 지지하고 있지만, 일반적인 합의는 바르샤바

24) Legal Committee of ICAO, *Report and Minutes*, 24th Session, Montreal(Doc 9394-LC/184), 7-18 May 1979, p. 19.

25) Leloudas, George, *op. cit(2015)*, pp. 380~382.

26) 우리나라도 이에 속한다고 볼 수 있다.

협약 체계를 Door to Door 운송에 확대하여 적용할 수 없다는 것이다. 최근에 이러한 접근방법은 *Quantum Corporation Ltd. v. Plane Trucking Ltd.* 사건²⁷⁾에서 항소법원(Court of Appeal)의 판결과 귀족원(House of Lords)의 *Datec Electronics Holdings Ltd. v. United Parcels Service Ltd.* 사건²⁸⁾에서 확인되었다.

Quantum 사건에서 Mance 판사의 입장은 바르샤바 협약 체계의 경계선을 파리의 CDG 공항에 두는 것은 CMR이 CDG와 더블린(최종 목적지) 간의 도로운송구간에 적용되었다는 것이 자신의 불가피한 결론이라는 것이다. Mance 판사는 “공항”의 조건에 관해서는 자세하게 설명하지 않았지만, “기능적 해석”이든 엄격한 해석이든 간에, 도로운송인이 CDG에서 화물을 인도받았으며 이에 따라 CMR의 제1조가 적용되어 바르샤바 협약 체계의 적용은 공항으로 제한된다는 것이 그의 결론이다.

흔히 간과되고 있는 점은 Tomlinson 판사도 *Quantum* 사건의 상급심에서 명백하게 동일한 결론에 도달하였다는 점이다. Tomlinson 판사의 판결은 CMR과 바르샤바 협약 체계와의 공존의 여지를 남겨두지 않는 항공운송으로서의 운송계약의 전반적인 특성에 기초를 둔 친 복합운송 접근방식(multimodal-friendly approach)으로 잘 알려져 있다. 그러나 바르샤바 협약 체계의 경계선과 관련하여, 그는 협약의 적용과 항공화물운송장의 적용을 분명하고도 정확하게 구분하고 있다. 극동지역에서 항공운송 된 후 도로를 통한 국제운송 중에 도난당한 화물의 소유주인 원고는 문제의 손해는 다음과 같은 두 가지의 근거로 1955년 헤이그 의정서의 적용을 받아야 한다고 주장하였다. 첫째는 항공화물운송장의 제2.1항은 모든 비국내운송은 1955년 헤이그 의정서를 조건으로 하고 있으며, 둘째는 항공화물운송장의 제11.1항은 운송인의 책임기간을 “화물이 운송인의 관리 하에 또는 그의 대리인의 관리 하에 있는 동안의 기간”까지 연장하고 있기 때문이다. 원고의 주장은 이들 두 계약 조항의 조합이 헤이그 의정서의 경계선을 변경하였다는 것이다. 즉, 화물이 항공운송인의 대리인의 관리 하에 있는 동안 분실되었기 때문에 1955년 헤이그 의정서의 책임체계가 적용되어야 한다는 것이다.

Tomlinson 판사는 이러한 주장을 받아들이지 않았다.²⁹⁾ 즉, 원고에게는 항공화물운송장의 제11항에서 규정된 책임체계가 1955년 헤이그 의정서와 저촉되지 않은 범위 내에서 적용되며, 항공화물운송장과 헤이그 의정서 간에는 실질적인 차이가 있으며, 바르샤바 협약 체계가 적용되는 상황에서는 항공화물운송장의 책임체계가 적용할 수 없으며, 바르샤바 협약 체계에 의해 커버되지 않는 항공운송인의 책임

27) [2002] EWCA Civ 350; [2002] 1 WLR 2678; [2001] Lloyd's Rep 133.

28) [2007] UKHL 23; [2007] 2 Lloyd's Rep 114; [2007] Bus LR 1291; [2007] 1 WLR 1325.

29) [2001] Lloyd's Rep 133, [29].

영역에만 항공화물운송장의 책임체계가 적용된다는 것이다.³⁰⁾ 이렇듯 항공화물운송장 제11항에서의 연장된 책임기간은 1955년 헤이그 의정서의 경계선에 영향을 미치지 않았으며, 대신에 항공운송인이 1955년 헤이그 의정서의 적용범위 밖에 있는 화물의 관리 하에 있는 어떤 기간을 커버하고 있었다. 이러한 점은 항공운송인에게 어떠한 이익을 줄 수 있는가? Tomlinson 판사는 이 점과 관련하여 다음과 같이 기술하고 있다. 항공운송인은 “자신이 화물의 관리 하에 있는 모든 단계에 적용할 수 있는 즉, 바르샤바 협약 체계나 또는 자신의 일반 약관에 의존할 수 없는 기간을 없게 하는 하나 또는 그 이상의 책임제한에 관한 제도를 가지고 있다는 점을 보장받기를 바라고 있다. 바르샤바 협약 체계와 동일하지는 않지만 유사한 약관으로 된 제도로 바르샤바 협약 체계상의 갭을 보완함으로써 항공운송인은 그 목적을 달성하고 있다.”³¹⁾

당연히 Tomlinson 판사는 트럭은 화물이 도난 될 당시에 공항 밖에 있었으며, 또한 그 책임은 항공화물운송장의 제11항에 따라 결정되어야 하기 때문에 1955년 헤이그 의정서를 적용할 수 없다고 판시하였다. Tomlinson 판사는, 비록 1955년 헤이그 의정서가 계약적으로 삽입이 되었다고 하더라도, 동 의정서는 그 자체의 조항에 의해 공항 밖의 육상운송에까지 연장되지 않는다고 하였다.³²⁾

비록 Tomlinson 판사의 판결이 다른 문제 즉, CMR의 적용 문제를 반복한 것일지라도(그는 CMR을 적용할 수 없다고 판시하였음), 바르샤바 협약 체계의 경계선에 관한 그의 분석은 Door to Door 운송을 창출하는데 대한 거절의 논리로는 타당하다 할 것이다. Tomlinson 판사는, 아무리 복합운송에서 단일책임체계가 바람직하다고 하더라도, 친 복합운송 철학이 바르샤바 협약 체계를 Door to Door 운송협약으로 전환시킬 수 없다는 점을 보여 주고 있다. 이러한 점에서 *Quantum* 사건에서의 상급법원과 항소법원의 판결은 그 맥락을 같이하고 있다. 즉, 이들 모두는 Door to Door 운송의 적용을 분명하게 부정하면서 바르샤바 협약 체계의 경계선을 공항에 두는 것에 동의하고 있다.³³⁾

Quantum 사건에서의 항소법원의 판결은 나중에 *Datec* 사건에서 귀족원에 의해 승인되었다. 밀턴 케인즈에서 루톤 공항까지의 도로운송, 콜로뉴까지의 항공운송 및 암스테르담까지의 도로운송을 수반하고 있는 운송계약과 관련하여, Mance 판사는 *Quantum* 사건을 승인하고 콜로뉴에서 암스테르담까지의 운송구간에서 발생

30) *Ibid.*

31) *Ibid.*

32) [2001] Lloyd's Rep 133, [30].

33) Leloudas, George, *op. cit.*(2015), pp. 382~387.

한 사건에 대해 CMR을 적용하였다. 그렇게 함으로써 그는 *Quantum* 사건에서의 항소법원의 판결인 단일운송 원칙이 영국법 하에서는 계속 유지됨을 확인하였다. *Quantum* 사건을 승인함으로써, *Datec* 사건은 또한 바르샤바 협약 체계에서 공항을 경계선으로 하는데 대한 간접적인 지원을 보낸 것이다.

2. 미국의 경우

미국의 경우 국제항공운송협약과 관련한 다양한 사례들이 있지만, 여기서는 국제항공운송협약상의 공항의 경계선을 충실히 반영한 사례들을 고찰한다. 이에는 *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.* 사건,³⁴⁾ *Aerofloral Inc. v. Rodricargo Express Corp.* 사건³⁵⁾, *Read-rite Corp. v. Burlington Air Express Ltd.* 사건³⁶⁾ 등이 있다.

먼저, *Victoria Sales* 사건에서 운송화물에 대해 운송주선인은 프랑크푸르트에서 뉴욕까지 하우스항공화물운송장(HAWB)을 발행하였고, 피고인 항공운송인은 암스테르담에 있는 스키폴 공항에서 뉴욕에 있는 JFK 공항까지 마스터항공화물운송장(MAWB)을 발급하였다. 화물은 JFK 공항에 도착하였지만 공항에서 불과 400미터 밖에 떨어지지 않은 항공운송인의 창고에 도착하기 전에 멸실되었다. 미국의 연방 제2 항소법원은 바르샤바 협약 제18조에서 사용된 “공항”의 조건은 공항의 물리적 경계선을 언급하고 있으며 이에 따라 그 멸실은 동 협약의 적용이 없다고 판시하였다. 본 건에서의 다수의견은 “기능적 해석”이 항공운송의 현실에 보다 적합하다는 점을 인식하면서 바르샤바 협약의 문언에서 이탈할 의도가 전혀 없었다.

Victoria Sales 사건은 바르샤바 협약 체계의 경계선에 관한 미국의 중요한 사례이며, 본고의 목적에 비추어 보아도 중요한 사례이다. 왜냐하면, 본 건에서의 다수의견은 “반대자들의 견해에 따르면 손해가 육상운송 중 공항 밖에서 발생하였다는 명백한 사실에도 불구하고 육상운송이 계약운송의 일부를 구성하고 있는 한 협약이 적용된다고 한다. 이러한 해석은 ‘항공운송의 기간은 공항 밖에서 이루어진 어떤 육상운송 ... 에도 연장되지 않는다.’고 하는 제18조의 문단을 효과적으로 무효화시키고 있다. 이는 협약 초안자들이 의도한 결과가 아닌 것이다.”³⁷⁾라고 판시하면서 자신들의 판결을 정당화하고 있기 때문이다. 이러한 다수의견은 이 멸실을 육상운송 중에 발생한 것으로 취급하였을 뿐만 아니라 바르샤바 협약 체계의 확대

34) (1990) 917 F.2d 705 (2nd Cir).

35) (2000) 756 So.2d 234.

36) (1999) 186 F.3d 1190.

37) (1990) 917 F.2d 705 (2nd Cir) 707.

해석을 거부하였기 때문에 괄목할만한 것으로 볼 수 있다. 다수의견에 따라 바르샤바 협약 제18조 제3항의 첫째 문단은 무시당하거나 동조 제2항(몬트리올 협약 제18조 제3항)에 종속하는 것으로 취급당하지도 않았다. 마찬가지로 창고까지의 육상운송은 항공운송의 정의에 흡수될 수 없으며, 공항 밖에 있는 항공운송인의 창고에서의 화물의 안전한 보관은 실질적인 도로운송에 흡수되어 그것과 통합된 일부로 취급된다. 이러한 다수의견은, 몬트리올 협약 제18조 제4항의 첫째 문단의 역할을 강화시킬 뿐만 아니라 동 협약의 모순점을 해결할 수 있는 “기능적 해석”을 보완해 줄 수 있기 때문에, 몬트리올 협약에서도 중요한 것이다.

Victoria Sales 사건에서의 판결을 승인한 사례로는 *Aeroflora* 사건에서의 플로리다 항소법원의 판결과 *Read-rite* 사건에서의 미국 항소법원의 제9차 순회재판의 판결이 있다.

Aeroflora 사건에서 화물이 마이애미 국제공항의 경계선 밖 1.6 킬로미터에 위치하고 있는 혼재업자의 창고에 있는 동안 손해가 발생하였다. 그 운송은 항공화물운송장에 의해 커버되었으며, 그 손해는 화물이 콜롬비아로 출발하기 전에 발생하였다. 본 건에서 플로리다 항소법원이 바르샤바 협약과 항공화물운송장의 적용을 구별하고, *Victoria Sales* 사건을 승인하면서, 창고 내에서의 손해는 그 경계선이 공항이기에 바르샤바 협약의 적용이 없다고 판시하였기 때문에, 본 건은 특기할만한 사례이다.

마찬가지로 *Read-rite* 사건에서 항소법원은 바르샤바 협약의 경계선을 공항으로 하였다. 화물이 런던 히드로 공항 밖의 항공운송인의 창고에 있는 동안 손해가 발생하였다. 포츠머스에서 샌프란시스코까지의 전 운송을 커버하기 위하여 운송주선인이 하우스항공화물운송장을 발행하였으며, 런던 히드로 공항에서 샌프란시스코까지의 운송을 커버하기 위하여 항공운송인이 마스터항공화물운송장을 발행하였다. 항소법원은 아무런 주저함이 없이 *Victoria Sales* 사건을 승인하고, “바르샤바 협약 제18조 제3항은 ‘공항 밖에서 이루어진 어떤 육상운송, 해상운송 ... 에도 연장되지 않는다.’고 규정하고 있기” 때문에, 그 손해에 바르샤바 협약의 적용이 없었다고 판시하였다.³⁸⁾ 동 항소법원은 바르샤바 협약을 삽입하고 있는 항공화물운송장은 사실 그러한 손해를 커버한다는 점과 화물의 창고보관은 실질적인 항공운송에 흡수되었으며 따라서 동 협약의 적용을 받는다는 점을 받아들이지 않았다. 대신에 동 항소법원은 그 창고에서의 손해를 육상운송의 일부로 취급하고 따라서 동 협약 제18조 제3항의 첫째 문단에 따라 공항 밖에서 이루어진 (창고보관을 포함

38) (1999) 186 F.3d 1194.

하여) 운송은 동 협약의 적용이 없는 것으로 다루었다. *Aeroflora* 사건과 *Read-rite* 사건에서의 판결과 함께 *Victoria Sales* 사건에서의 다수의견은 공항의 경계선을 적용함에 있어서 몬트리올 협약의 해석을 위한 지침으로 사용할 수 있을 것이다. 이러한 해석은 공항 밖에서 이루어진 모든 도로운송에 국내법의 규정, 도로운송에 관한 국제협약 또는 항공화물운송장상의 조항을 정당하게 적용할 수 있는 여지를 남겨두고 있다.

IV. Door to Door 운송에 적용가능하다는 판례

1. 미국의 경우

앞 장에서 살펴본 바와 같이, 미국의 경우 항공운송은 단일운송이라는 국제항공운송협약의 기본적인 원칙을 잘 반영하고 있는 사례들도 있지만, 미국 법원은 항공운송에 부수하는 육상운송은 국제항공운송협약의 적용대상이 된다고 보는 것이 그 기본적인 추세인 것으로 보인다. 다시 말하면, 미국 법원의 추세는 국제항공운송협약을 Door to Door 운송에 적용할 준비를 보여주고 있다는 점이다.³⁹⁾ 이하에서는 이와 관련한 사례들을 살펴본다.

먼저, *Magnus Electronics, Inc. v. Royal Bank of Canada* 사건⁴⁰⁾에서 화물은 미국에서 아르헨티나까지 항공으로 운송된 후 그곳에서 도로운송을 하여 매수인에게 인도되었으며, 은행 또는 항공운송인의 과실에 따라 은행은 화물에 대해 대금 전액을 지급받지 못하였다. 매도인은 은행과 항공운송인 모두에 대해 부족액에 대한 소를 제기하였으며, 은행은 항공운송인에게 배상을 청구하였다. 항공운송인은 본 건에서 바르샤바 협약이 적용되었다고 주장하면서 책임제한을 시도하였다. 즉, 바르샤바 협약에서 책임제한기간은 만료되었으며 따라서 자신은 책임이 없다고 주장하였다. 노스 다코다 연방지방법원은 이에 동의하고 바르샤바 협약을 적용하였다. 동 법원의 판결에서 중요한 점은 바르샤바 협약 제18조 제3항에 관한 다음과 같은 *Shadur* 판사의 분석이다. “... 운송계약의 조건에 따라 화물이 항공운송인의 물리적 또는 추정적 점유에 있는 한, ‘항공운송’의 기간은 종료되지 않는다. 만약 항공사가

39) 이러한 추세는 분명한 경계선을 가지고 있는 *Quantum* 사건에서의 영국 항소법원의 해석에 심각한 위협을 주고 있다.

40) 611 F.Supp. 436(ND III. 1985).

부에노스아이레스에 있는 공항에서 Magnus 사의 화물을 트럭에 적재하고 이를 Di Lullo 사가 점유를 취득한 다른 장소까지 운송하였다면, Magnus 사든 항공사든 어느 누구도 ‘항공운송’이 종료되었다고 주장할 어떤 근거도 가지고 있지 않다.”⁴¹⁾

Magnus 사건에서 동 법원은 두 가지 관점에서 바르샤바 협약 제18조 제3항을 확대해석 하고 있다. 첫째, 동 법원은 바르샤바 협약 제18조 제3항가 책임규정일 뿐만 아니라 적용가능한 제도를 확인하는 도구라는 사실을 무시하고 있다. 만약 그 손해가 공항 밖에서 화물을 인도하는 동안 발생하였다면, 바르샤바 협약은 적용되지 않는다. 이는 관습법, 항공화물운송장의 약관 또는 다른 운송수단을 규율하는 국제법에 근거해서 결정되어야 할 문제이다. 이러한 규정에 따라 항공운송인이 책임을 부담하여야 할지의 여부는 트럭 운영업자와 운송주선인 사이의 법률관계에 달려 있는 것이다. 둘째, 동 법원의 분석은 항공운송의 기간을 공항의 경계선까지 제한하고 있는 바르샤바 협약 제18조 제3항의 첫째 문단을 무시하고 있다. 동 법원의 주장은 화물이 항공화물운송장에 의해 항공운송인의 관리 하에 있는 한, 그 위치에 관계없이 국제항공운송협약은 적용된다고 하는 점이다. 그러나 바르샤바 협약 제18조 제3항의 둘째 문단의 “운송계약”에 관한 내용은 국제항공운송협약의 적용범위를 확대하는 것은 아니다. 대신에 이는 운송구간불명손해의 경우 공항의 경계선 밖에서의 예외적인 적용을 정당화하고 있다. 일단 화물이 공항 밖에 있다면, 항공화물운송장의 발행여부와는 관계없이 항공운송의 기간은 종료된다.⁴²⁾

보다 최근의 사례로는 *Nikolai Kuropatkin v. TRT International, Ltd.* (바르샤바 협약) 사건⁴³⁾과 *Dennis Danner et al. v. International Freight Systems of Washington,*

41) 611 F.Supp. 436(ND Ill. 1985), p. 439.

42) *Magnus* 사건과 유사한 사례로 *Jaycee Patou, Inc. v. Pier Air International Ltd. et al* 사건(714 F.Supp. 81(SDNY 1989))이 있다. 본 건에서 화물은 운송주선인이 발행한 항공화물운송장에 의해 파리에서 JFK까지는 항공으로 운송된 후 그 곳에서 맨하탄에 있는 수화인의 영업장소까지는 도로운송 되었다. 뉴욕남부 연방지방법원은 손해를 운송구간불명손해로 간주하였지만, 피상적인 방법으로 바르샤바 협약 제18조 제3항의 둘째 문단의 추정을 적용하였으며, 바르샤바 협약 제18조 제3항의 목적상 무엇이 인도를 성립하게 하였는지와 문제의 육상운송이 인도의 요건에 해당되는지의 여부에 관한 논의도 없었다. 대신에 동 법원은 *Magnus* 사건을 인용한 후, 화물이 운송인의 관리 하에 있는 한 공항 밖의 모든 운송에 바르샤바 협약이 적용되었다고 주장하였다. 이러한 식으로 동 법원은 바르샤바 협약의 적용을 공항의 경계선으로 제한하고 있는 바르샤바 협약 제18조 제3항의 첫째 문단의 효력을 무시하고 있다. 동시에, 동 협약의 적용을 유도하고 있는 동 협약 제18조 제3항의 둘째 문단의 추정을 적절하게 적용하지 못하였다. 동 법원이 실제로 한 것은 항공화물운송장이 육상운송을 커버하고 있다는 이유로 바르샤바 협약을 육상운송에 확대하여 적용하였다는 점이다(Leloudas, George, “Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regime: A Velvet Revolution?”, ch. 5 of B. Soyer and A. Tettenborn(edition), *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in 21st Century*, Taylor and Francis, 2014, p. 103).

43) 2010 U.S.Dist. LEXIS 60788(D.N.J. 2010).

LLC, et al. (몬트리올 협약) 사건⁴⁴⁾이 있다. *Nikolai Kuropatkin* 사건에서 화물의 손해는 공항 밖에 있는 러시아의 Federal Express의 시설물에서 발생되었다. 본 건은 먼저 Salas 판사의 견해를 얻기 위해 그에게 보내졌으며, Salas 판사는 문제의 손해에 바르샤바 협약을 적용할 수 없다는 견해였다. 그렇지만 뉴저지 연방지방법원은 Salas 판사의 견해에 따르는 것을 거절하였다. 즉, Sheridan 판사는 문제의 손해가 항공운송 중에 발생하였다는 근거에서 바르샤바 협약을 적용할 수 있다고 판시하였다. 당연히 Sheridan 판사는 *Magnus* 사건을 인용한 후, “화물이 공항 밖에서 파손되었을 때 화물은 항공운송인의 관리 하에 있었으며 따라서 그 손해는 바르샤바 협약의 적용을 받는다.”⁴⁵⁾라고 판시하면서 자신의 판결을 정당화 하였다.

메릴랜드 연방지방법원은 *Dennis Danner* 사건⁴⁶⁾에서 한 단계 더 나아갔다. 동 법원은 도로운송이 항공화물운송장에 의해 커버되는지의 여부에 근거하여 기존의 판례법을 두 가지의 범주로 구분하였으며,⁴⁷⁾ 공항 이후의 운송을 커버하는 항공화물운송장이 발행되지 않는 한, 항공운송은 공항의 경계선을 초과하여 확대되지 않는다는 점을 확인하였다. 그리고 동 법원은 *Magnus* 사건과 *Jaycee Patou* 사건의 판결이유를 반영하기 위하여 몬트리올 협약 제18조 제4항의 둘째 문단을 “만약 화물의 육상운송이 항공운송계약에 따라 발생한다면, ‘반증을 조건으로 해서, 손해는 항공운송 중에 발생한 사건의 결과로 추정된다.’”라고 재해석하였다.⁴⁸⁾ 이는 몬트리올 협약 제18조 제4항에 있는 “적재, 인도 또는 환적의 목적을 위하여”란 문언을 무시하고 있는 것이다. 본 건에서 동 법원은 또한 “... ‘항공운송’의 전체기간은 전형적으로 항공화물운송장상의 문언에 달려 있다. 항공화물운송장이 외국에서 미국에 있는 수화인의 영업장소까지 Door to Door 인도를 규정하고 있는 경우, 항공운송의 기간은 일반적으로 수화인이 화물을 수령할 때까지 지속된다.”라고 판시하면서 그 초점을 항공화물운송장에 두고 있으며, 추정의 적용범위를 항공화물운송장의 적용범위 궁극적으로는 몬트리올 협약의 적용범위와 연관지우는 데 주저하지 않고 있다.⁴⁹⁾ 동 법원의 입장에서는 추정을 적용하기 위하여 도로운송구간이 적재, 인도 또는 환적의 기능을 충족하고 있는지의 여부는 문제가 되지 않으며, 중요한 점은 몬트리올 협약의 적용범위를 결정하는 항공화물운송장상의 문언이다. 더욱이 동 법원의 입장은 손해의 종류에 관계없이 그 추정은 몬트리올 협약의 자동적인

44) 2010 U.S.Dist. LEXIS 86024(D.Md. 2010).

45) 2010 U.S.Dist. LEXIS 60788(D.N.J. 2010), at 9~10.

46) 2010 U.S.Dist. LEXIS 86024(D.Md. 2010).

47) *Ibid.*, at 14~16.

48) *Ibid.*, at 14.

49) *Ibid.*

확대적용을 창출하고 있다는 점이다. 즉, 손해가 운송구간불명손해인지의 여부에 더 이상 관련되어 있지 않다는 점이다. 본 건에서 동 법원은 *Victoria Sales Airport to Airport* 항공화물운송장에 근거를 두고 판결하였다는 근거에서 *Victoria Sales* 사건에서의 판결과 구분하고 있다.⁵⁰⁾ 결과적으로 법률적 문제로서와 계약적 문제로서의 국제항공운송협약의 적용에 관한 정확한 구분을 할 수 있는 판단을 피하기 위한 쉽고도 잘못된 방법이 고안되었다는 점이다.

이러한 해석은 몬트리올 협약 제18조 제3항과 제4항을 완전히 재구성하고 있다. 다시 말하면, 몬트리올 협약은 화물이 항공운송인의 관리 하에 있고 항공화물운송장이 발행되는 한 적용된다는 것이다. 즉, 공항의 경계선에 관한 제한과 적재, 인도 또는 환적의 기능은 제18조 제3항에 부차적인 것으로 보고 있다는 점이다. 이와 같이 항공운송 후에 국제항공운송협약의 적용을 통제함으로써 Door to Door 운송의 창출을 방지하기 위한 제18조 제3항과 제4항의 역할은 약화되고 있다. 동시에 *Magnus* 사건, *Jaycee Patou* 사건, *Nikolai Kuropatkin* 사건, *Dennis Danner* 사건 등에서 미국 법원에 의해 이루어진 해석은 바르샤바 협약 체계의 제31조 제1항과 몬트리올 협약 제38조 제1항의 적용을 심히 제한하고 있다. 만약 바르샤바 협약 제18조 제3항, 몬트리올 의정서 제18조 제5항 및 몬트리올 협약 제18조 제4항의 둘째 문단의 추정이 항공화물운송장에 의해 커버되는 한 공항 밖의 모든 운송에 적용된다면, 바르샤바 협약 체계 제31조 제1항과 몬트리올 협약 제38조 제1항은 불가피하게 다시 초안되어야 할 것이다. 즉, 다른 운송방식을 규율하는 국제협약 또는 국내법은 항공화물운송장이 비항공운송구간을 커버하지 않는 항공운송구간을 포함하는 복합운송에만 적용될 것이다. 이는 Door to Door 운송을 창출하기 위한 교묘한 방법인 것이다.

자주 인용되는 *Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia Airlines S.p.A* 사건⁵¹⁾은 미국 항소법원이 바르샤바 협약 제18조 제2항과 제3항에 대해 얼마나 잘못 해석하고 있는가를 보여주는 또 다른 사례이다. 또한 본 건은 복합운송계약 중의 항공운송구간은 도로운송구간을 흡수한다는 현재의 지배적인 추세에 대한 초기 단계의 지지를 제공하고 있기 때문에 중요한 사례이다. 본 건에서 화물은 Door to Door 항공화물운송장에 의해 먼저 송화인의 공장에서 플로렌스에 있는 공항까지 도로운송된 후 그 곳에서 Alitalia 사에 의해 JFK 공항까지 항공운송 되었다. 운송주선인은 공항에서 250 킬로미터 떨어져 있는 펜실베이니아의 뉴톤에 있는 수화인의 창고까지 도로운송 하였다. 목적지에서 나무상자를 개봉하였을 때 화물은 심하게 손상

50) *Ibid.*, at 15.

51) 347 F.3d 448(2nd Cir. 2003).

되었으며, 어느 운송구간에서 손해가 발생하였는지 확정할 수 없었다. 본 건에서 동 법원은 바르샤바 협약이 적용되었다고 판시하였지만, 그 판결의 근거는 바르샤바 협약 체계를 잘못 해석한 데서 비롯되었다.

동 법원은 바르샤바 협약 제18조 제3항의 둘째 문단 상의 추정이 공항의 경계선을 넘어서까지 바르샤바 협약의 적용을 위한 확실한 보장을 제공하지 않는다는 점을 명확히 함으로써 이러한 운송구간불명손해를 해결하기 위한 올바른 노력을 시도했다. 또한, 동 법원은 그 추정을 바르샤바 협약의 연장으로 다루는 확대해석에는 동조하지 않고 대신에 그 한계를 인정하였다.⁵²⁾ 더욱이 동 법원은 제18조 제3항 상의 추정을 적용하기 위해서는 공항 이후의 운송이 인도나 적재의 목적을 위하여 발생하여야 한다는 요건을 만족시키는 것을 조건으로 한다는 점을 언급하였다.⁵³⁾ 또한 국제항공운송협약의 목적을 위한 인도는 “최소 중요성을 가지는 운송”(carriage of minimum importance)임을 정확하게 확인하였다.⁵⁴⁾

그렇지만 여기서 동 법원은 “최소 중요성을 가지는 운송”이란 의미의 인도에 관한 해석을 잘못하고 있다. 동 법원은 “최소 중요성을 가지는 운송”이란 의미의 인도에 관하여 협약 초안자들의 의도와는 상반되는 것으로 확인되는 다음과 같은 의도적인 해석에 의존하였다. “... 흔히 국제적인 선적에 개입된 광범위한 거리는 ‘최소 중요성’이란 개념을 상대적인 것으로 만들고 있다. ... 본 건은 부수적인 운송에 관한 협약의 유일하고 명백한 정의의 범주 내에 들기 때문에 - 주로 항공운송을 의도하고 있는 운송계약, 그렇지만 또한 약간의 육상운송이 이루어지는 경우로서 - 화물에 대한 손해는 항공운송 중에 발생한 것으로 추정된다.”⁵⁵⁾

요컨대, 동 법원은 “최소 중요성을 가지는 운송”이란 의미의 인도에 관한 적용범위를 항공운송계약을 참조하여 정의하고 있다. 협약의 초안자들이 “최소 중요성을 가지는 운송”이란 의미의 인도가 무엇을 의미하는가에 관하여 언급하지 않았기 때문에, 육상운송이 항공운송계약에 의해 커버되는 한, 육상운송은 최소가 된다는 의미이다. 동 법원의 이러한 관점은 Door to Door 운송을 창출하는데 있어서 대안적인 방안을 주기 때문에 확대적용의 지지자들에게 유리한 영향을 미칠 수 있다. 항공화물운송장에 의해 커버되는 모든 육상운송은 그것이 부수적인 성격이란 점에 관계없이 인도를 위한 활동이 되기 때문에, 국제항공운송협약은 자동적으로 모든 운송구간불명손해에 적용될 것이다. 이러한 해석은 공항 밖에서의 육상운송에서

52) *Ibid.*, p. 454.

53) *Ibid.*

54) *Ibid.*, p. 467.

55) *Ibid.*

발생한 손해, 즉 운송구간확정손해를 다룰 때에도 사용될 수 있다는 점과 항상 관련이 있게 된다. 왜냐하면 항공화물운송장에 의해 커버되는 모든 인도 활동이 국제항공운송협약의 적용을 전제로 하고 있으며, 이 기간 동안 발생하는 모든 손해는 또한 협약의 적용을 전제로 하고 있기 때문이다.⁵⁶⁾

Magnus 사건, *Jaycee Patou* 사건, *Nikolai Kuropatkin* 사건, *Dennis Danner* 사건 등에서의 확대 해석에 관한 효과와 *Commercial Union* 사건에서의 해석은 서로 융합되고 있다. 즉, 항공운송구간이 지배적인 항공화물운송장에 의해 이루어지는 Door to Door 운송 중 발생하는 모든 손해는 국제항공운송협약의 적용을 전제로 하고 있다. 도로운송구간에 적용할 수 있는 모든 국내법은 노골적으로 무시되고 있다. 미국의 이러한 접근방법은 상업적인 측면에서는 의미가 있다는 점은 분명하다. 왜냐하면 이러한 접근방법은 화물의 전 운송구간에 단일책임원칙을 부여하고 있기 때문이다. 그렇지만 바르샤바 협약 초안자들의 의도가 Door to Door 운송을 커버하기 위한 것이라 주장하는 이러한 정책적 판결은 잘못된 것이다.⁵⁷⁾

미국 법원의 접근방법은 항공화물운송장이 육상운송을 커버하고 있을 때 다음과 같은 두 가지의 경향을 수립하고 있다. 첫째로 바르샤바 협약 제18조 제3항과 몬트리올 협약 제18조 제4항의 추정은 동 조 첫째 문단 상의 공항 경계선과 “적재, 인도 또는 환적”의 요건을 무시하는 것이다. 둘째로 적재와 인도 활동은 이들 활동이 항공운송에 부수되는 성격이라는 것에 대한 근거가 아니라 항공화물운송장에 근거해서 확인되는 것이다. 이러한 두 가지의 경향은 불가피하게 바르샤바 협약 체계 제31조 제1항과 몬트리올 협약 제38조 제1항의 적용범위를 제한하고 있다. 왜냐하면 “어떤 다른 운송수단에 의해 부분적으로 ... 행해진 운송”은 항공화물운송장에 의해 커버되지 않는 도로운송구간에만 제한되기 때문이다. 이와 같이 국제항공운송협약은 광범위한 Door to Door 운송을 창출하면서 법률적으로 복합운송협약으로 변모하고 있다.

이러한 점은 최근 *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.* 사건⁵⁸⁾과 *Kawasaki Kisen Kaisha et al v. Regal-Beloit Corp. et al* 사건⁵⁹⁾에서 미국 최고법원의 지지를 받았다.⁶⁰⁾ 이들 두 사건에서 미국 최고법원은 육상운송구간을 커버하는 국내법이 있음에도 불구하고 미국의 해상화물운송법(US COGSA)에 의해 발행된 통신회증권 상의 약관이 육상운송을 규율한다고 판시하였다.

56) Leloudas, George, *op. cit(2014)*, pp. 104~106.

57) 347 F.3d 448(2nd Cir. 2003), p. 464.

58) 543 U.S. 14(2004).

59) 130 S.Ct. 2433(2010).

60) Leloudas, George, *op. cit(2014)*, p. 107.

Kirby 사건에서 미국 최고법원은 기존의 법을 포기하고 국제해상운송과 국내비 해상운송구간 모두를 포함하고 있는 복합운송계약에 적용할 법은 당해계약의 전반적인 특성에 기초하여야 한다고 판시하였다. 이러한 특성은, “... 선화증권이 실질적인 해상화물운송을 요구하는 한, 그 목적은 해상운송의 상업적인 측면을 달성하기 위함이며 따라서 그것은 해상운송계약이다. 해상운송계약으로서의 그 성격은 단순히 해상운송계약이 약간의 육상운송을 포함하고 있기 때문에 없어지는 것은 아니다. 따라서 지리적인 측면은 제한된 의미에서만 개념적인 문제로서 유용한 것이다. 만약 선화증권의 해상이라는 요소가 중요한 것이 아니라면, 그 선화증권은 해상운송계약이 아니다.”라고 판시하면서, 공간적인 접근방법에 기초를 둔 것이 아니라 오히려 개념적인 접근방법에 기초를 둔 것이다.⁶¹⁾⁶²⁾⁶³⁾

이들 두 정책적인 판결에서 미국 최고법원은 단일의 법제에 의한 복합운송계약에 관한 규제에 강력한 지지를 보여 주고 있다.⁶⁴⁾ 이러한 미국 법원의 판결이 상업적 관점에서 정당화 된다고 하더라도, 그 판결은 불가피하게 기존의 단일운송에 근거를 두고 있는 국제협약에 관한 해석을 왜곡시키고 있다는 사실을 망각해서는 아니 될 것이다. 미국 법원은 국제항공운송협약의 규정과 협약 초안자들의 의도를 무

61) 543 U.S. 14(2004), p. 25.

62) *Sturley* 교수는 이에 더하여 공간적인 접근방법과 개념적인 접근방법과의 구분은 만약 있다면 훌륭한 것이겠지만 이러한 구분을 거부하고, 만약 미국 최고법원이 “그 운송을 단일의무로 다루면서 그리고 이러한 단일의무가 본질상 해상운송이라고 결정하면서” 동일한 판결에 도달하였다면 보다 명확하였을 것이라고 주장하고 있다(Leloudas, George, “Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regime: A Velvet Revolution?”, ch. 5 of B. Soyer and A. Tettenborn (edition), *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in 21st Century*, Taylor and Francis, 2014, p. 108).

63) *Kirby* 사건은 복합운송계약에 대해 하나의 단일운송에 관한 법을 적용하도록 유도하고 있다. 대안적인 방안은 육상운송구간에 대해 다양한 국내법의 적용일 것이라는 근거에서 *Kirby* 사건의 중요성을 경시하는 시도가 있었다. 최고법원의 목적은, 연방법이 적용되지 않기 때문에, 육상운송구간을 커버하기 위하여 단일의 동일한 제도를 제공하는 것이라고 한다. 만약 *Carmack Amendment*와 같은 연방법이 육상운송구간에 적용될 수 있다면, 그 결과는 달라질 수 있다. 미국 최고법원은 이는 사실이 아니라고 판시하였다. *Sotomayor* 판사에 의한 강력한 반대의견에도 불구하고, 다수의견은 정책적인 입장에서 *Kirby* 사건을 지지하고 *Carmack Amendment*를 적용할 수 없다고 하였다. *Force* 판사는 “... 최고법원은 *Carmack Amendment*는 동 법원이 ‘최초’의 운송인으로 해석한 ‘수령운송인’이 미국 내에서 화물을 수령하는 때에만 적용된다고 판시하였다. *Regal-Beloit* 사건에서 화물은 통선화증권을 발행한 해상운송인에 의해 중국에서 최초로 수령되었으며, 이에 따라 *Carmack Amendment*의 적용이 배제되었다.”라고 판시하였다(*Force, R., “The Regal-Beloit decision: What if anything, would happen to the legal regime for multimodal transport in the United States if it adopted the Rotterdam Rules”, 36 Tul. Mar. LJ 685, 2012. p. 694.*

64) 국제항공운송협약의 Door to Door 운송에의 적용은 북미 학자들로부터도 상당한 지지를 받고 있다(Dempsey, P., and Milde, M., *International air carrier liability: the Montreal Convention of 1999*, Montreal, 2005, p. 170).

시하면서 국제항공운송협약에 Door to Door 운송의 적용에 매우 강한 희망을 표현하였다. 이러한 희망은 미국 최고법원의 판결 이후 보다 강해질 것으로 보인다.⁶⁵⁾

2. 우리나라의 경우

우리나라 법원의 경우 국제항공운송에 부수하는 도로운송은 국제항공운송협약에 적용가능하다는 입장인 것으로 보인다. 이와 관련한 최근의 대법원 판례⁶⁶⁾가 있다. 본 건에서 한국의 A 수입업자는 중국 칭다오 소재 B 수출회사로부터 귀금속 수입계약을 체결하고, 피고인 항공운송인과 화물을 B 회사의 공장에서 서울 용산에 있는 자신의 사무실까지 육상 및 항공운송 하여 줄 것을 요지로 하는 Door to Door 운송계약을 체결하였다. 화물은 피고의 칭다오 사무실로 운송된 다음, 피고의 항공기를 통해 항공운송 되어 인천공항에 도착한 후 피고의 보세창고에 입고되었고, 그 후 통관되어 피고의 한국지사가 수배한 커서비스 업체를 통하여 육상운송 되어 A 회사의 용산 사무실에 배달되었다. A 회사 측이 화물을 수령한 직후 종이 상자를 개봉한 결과 화물의 일부가 부족하였다. 확인 결과 도로운송 중에 화물의 일부가 도난당했음이 밝혀졌다.

이에 원고인 보험회사는 화물보험계약에 근거한 보험금을 A 회사에게 지급함으로써 A 회사가 피고 항공운송인에 대해 행사할 수 있는 손해배상청구권의 대위(subrogation)가 있었음을 주장하고 아울러 피고의 운송구간에서 도난사고가 발생한 경우 피고는 자신의 귀책사유 없음을 입증하지 못하는 한 운송계약의 상대방인 B 회사에게 채무불이행의 책임을 부담하여야 하는 점 등을 주장하였다.

이에 대해 피고 항공운송인은, 피고의 표준항공운송약관 및 민법과 상법에 우선하는 몬트리올 협약 제22조 제3항에 의하면 “운송 중 화물의 파손, 분실 등 손해가 발생한 경우 운송인의 책임은 1 Kg당 17 SDR로 제한된다.”고 규정하고 있으므로, 피고의 책임은 그 한도 내로 축소되어야 한다고 주장하였다. 또한 대법원 상고심에

65) 독일 법원도 몬트리올 협약을 Door to Door 운송에 적용하는 것을 지속적으로 찬성하고 있다. 몬트리올 협약 제18조 제3항에서 “whether in an aerodrome or on board an aircraft, or, in the case of landing outside an aerodrome, in any place whatsoever”란 문언을 삭제한 것은 몬트리올 협약을 공항의 경계선이라는 제약으로부터 벗어나게 하였다고 독일 법원은 주장하고 있다. Wolf Müller-Rostin 교수는 맥락은 독일 법원과 같이 하고 있지만, 국제항공운송협약에서 적재와 인도의 활동과 관련해서는 다른 견해를 피력하고 있다. 즉, Wolf Müller-Rostin 교수는 적재와 인도의 활동은 항공운송에 부수하는 것으로 결코 몬트리올 협약 제38조 제1항을 전제로 할 수 없다는 견해이다(Müller-Rostin, W. in E. Giermulla and R. Schmid, Montreal Convention, Montreal, 2010, pp. 18~38).

66) 대법원 2014.11.27. 선고 2012다14562 판결.

서 피고는 운송계약 당시 작성되어 송화인에게 교부된 항공화물운송장의 뒷면에 계약조건(Conditions of Contract)이 기재되어 있는데, 이 계약조건에 피고의 책임제한(Limitation of Liability)과 관련하여 “바르샤바 협약 등의 국제조약이나 법률 등이 적용되지 않을 경우, 송화인이 고가의 신고를 하고 소정의 추가요금을 지불하지 않는다면, 피고의 책임은 위 항공화물운송장에 의하여 운송물 당 미화 100 달러 또는 1 파운드 당 미화 9.07 달러(Kg당 미화 20 달러) 중 더 큰 금액으로 제한된다.”는 취지의 규정이 있기 때문에 자신은 책임제한을 원용할 수 있다고 주장하였다.

본 건의 제1심은⁶⁷⁾ “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.”고 판시하면서 피고의 책임제한액 적용 주장을 받아들이지 않았다.

본 건의 원심⁶⁸⁾도 제1심과 마찬가지로 “이 사건 도난사고는 인천공항 통관 후 수하인 A에게 배달되는 육상운송구간에서 발생하였다고 추단되므로, 항공운송 중에 발생한 사고라는 위와 같은 추정은 깨어졌다고 할 것이다. 따라서 이 사건 도난 사고가 항공운송 중에 발생한 사고임을 전제로 한 피고의 책임제한규정의 원용 주장은 더 나아가 판단할 필요 없이 이유 없다.”고 판시하면서 피고 항공운송인의 책임제한 주장을 배척하였다.

그러나 제1심 및 원심의 판단과 달리 대법원⁶⁹⁾은 “... 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 ... 피고의 책임은 위 계약조건에 정해진 범위 내로 제한된다고 보아야 한다. 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.”고 판시하면서 피고 항공운송인의 책임제한 주장을 받아들였다.

본 대법원 판례와 관련하여 이창재 교수는 “화주와 운송인은 항공운송계약을 체결하였고, 항공화물운송장이 발행되었다. 비록 손해의 발생이 항공운송 이후 시점

67) 서울중앙지방법원 2010.12.15. 선고 2009가 단331555 판결.

68) 서울중앙지방법원 2011.12.27. 선고 2011 나3526 판결.

69) 대법원 2014.11.27. 선고 2012다14562 판결.

인 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 복합운송계약이 아니라 확장된 항공화물운송계약이었음을 인정하는 것이라 할 것이다. 그렇다면 사안의 항공화물운송계약에는 몬트리올 협약이 적용되는 것이 바람직하다고 본다.”⁷⁰⁾라고 하면서 국제항공운송협약의 Door to Door 운송에의 적용을 지지하고 있는 것으로 보인다. 다만, 그는 “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 생각한다.”라고 제안을 하고 있는데,⁷¹⁾ 이는 국제항공운송협약의 Door to Door 운송에의 적용에 관한 논쟁이 있다는 점을 반영한 것이라 보여 진다.

V. 결 론

본고는 국제항공운송협약이 Door to Door 운송은 물론 복합운송을 위해 준비되지 않았다는 점을 강조하면서, 국제항공운송협약의 Door to Door 운송에의 적용에 관한 그 동안의 논쟁을 살펴본 후 합리적인 대안을 제시하는데 그 연구의 목적을 두었다.

국제항공운송협약의 Door to Door 운송에의 적용에 관한 논쟁은 주로 1929년 이래로 유지되어 온 동 협약의 단일운송이란 원칙과 그 규정에 기인하고 있다. 몬트리올 협약 초안자들은 동 협약상의 공항의 경계선과 관련하여 그 전임자들보다 더 진보적이었다. 몬트리올 협약 초안자들은 동 협약의 제18조 제3항에서 “*whether in an aerodrome or on board an aircraft, or, in the case of landing outside an aerodrome, in any place whatsoever*”란 문언을 삭제하였으나, 제18조 제4항의 첫째 문단은 계속 유지시켰다. 동 협약 제18조 제3항에서 이와 같은 공항제한을 삭제한 것은 그 자체로 모순을 낳고 있다. 즉, 공항에서부터 공항 밖에 있는 창고까지의 항공운송인에 의한 화물의 육상운송은 몬트리올 협약의 적용대상이 아니지만, 공항 밖에 있는 창고에서 항공운송인에 의한 화물의 실질적인 보관은 몬트리올 협약의 적용대상

70) 이창재, 전제논문, pp. 29~30.

71) 상계논문, p. 30.

이다. 요컨대, 몬트리올 협약은 트럭이 공항의 경계선을 통과하는 순간부터 적용되지 않으며 또한 화물이 항공운송인의 창고에 양화된 순간부터 다시 적용된다. 몬트리올 협약의 초안자들은 확실히 이러한 결과를 의도하지는 않았을 것이며, 이는 상업적 의미에서도 불합리하다는 것은 명백하다.

이러한 몬트리올 협약상의 모순에 대한 보다 좋은 해결방안은 “공항”의 조건에 관하여 “기능적 해석”을 적용하는 것이다. 이는 몬트리올 협약의 내용에 관한 위상을 유지할 수 있으며, 제18조 제3항의 문언 수정을 의미 있게 하며, 동 협약의 단일 운송이란 원칙을 유지시킬 수 있다.

영국 법원은 지금까지 *Quantum* 사건을 통하여 국제항공운송협약이 항공운송이란 단일운송에 근거를 두고 있다는 입장을 견지하고 있으며, 이는 몬트리올 협약을 복합운송에 적용하고자 하는 지지자들 입장에서는 달갑지 않을 것이다.

미국의 사례에 따르면, 항공운송구간이 지배적인 항공화물운송장에 의해 이루어지는 Door to Door 운송 중 발생하는 모든 손해는 국제항공운송협약의 적용을 전제로 하고 있다. 도로운송구간에 적용할 수 있는 모든 국내법은 노골적으로 무시되고 있다. 미국의 이러한 접근방법은 상업적인 측면에서는 의미가 있다는 점은 분명하다. 왜냐하면 이러한 접근방법은 화물의 전 운송구간에 단일책임원칙을 부여하고 있기 때문이다. 그렇지만 바르샤바 협약 초안자들의 의도가 Door to Door 운송을 커버하기 위한 것이라고 주장하는 이러한 정책적 판결은 분명 잘못된 것이다.

몬트리올 협약을 복합운송으로까지 확대 적용하기 위해서는 동 협약의 제18조와 제38조의 개정이 필요하겠지만, 이러한 개정은 조만간 이루어질 것으로 보이지는 않는다. 반면에 항공운송인이나 운송주선인들은 몬트리올 협약의 확대 적용을 지속적으로 주장할 것이며, 미국 법원은 이에 적극적으로 동조할 것으로 보인다.

참 고 문 헌

- 김영기, “항공물건운송인의 법적 책임에 관한 항공법제 개선방안 - 국제협약 및 상법 항공운송편과의 비교 -”, 항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구 워크숍 자료집, 한국법제연구원, 2009. 7.
- 양승규 역(니콜라스 M. 마테 저), 국제항공운송법, 법문사, 1987.
- 오원석, 국제운송론, 박영사, 1990.
- 이강빈, “몬트리올 협약상 국제항공화물운송에 관한 연구 - 항공화물운송장과 항공운송인의 책임을 중심으로 -”, 무역상무연구 제49권, 한국무역상무학회, 2011. 2.
- 이창재, “항공연계 복합운송의 현황과 손해배상책임 - 대법원 2014.11.27. 선고 2012다14562 판결을 중심으로 -”, 항공우주정책법학회지 제31권 제1호, 항공우주정책법학회, 2016. 6.
- 최종현, “몬트리올 협약상 항공화물운송인의 책임 - 해상운송 및 도로운송 조약과의 비교법적 고찰 -”, 국제거래법연구 제17권 제2호, 국제거래법학회, 2008. 12.
- 최준선, 국제항공운송법론, 삼영사, 1987.
- Clarke, M., *Contracts of Carriage by Air*, 2th edition, Informa, 2010.
- Dempsey, P., and Milde, M., *International air carrier liability: the Montreal Convention of 1999*, Montreal, 2005.
- Diederiks-Vershoor, *An Introduction to Air Law, second revised edition*, Kluwer Law and Taxation, 1985.
- _____, “Current Practice and Developments in Air Cargo: Comparison of the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999”, *European Transport Law*, No. 6, 2004.
- Force, R., “The *Regal-Beloit* decision: What if anything, would happen to the legal regime for multimodal transport in the United States if it adopted the Rotterdam Rules”, *36 Tul. Mar. LJ* 685, 2012.
- Gaskell, N., Asariotis, R., Baatz, R., *Bills of lading: law and contract*, LLP, 2000.
- Hoeks, M., *Multimodal transport law, The Law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, Kluwer Law and Taxation, 2010.
- ICAO, *International Conference on Air Law, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, Montreal(Doc 9775-DC/2, 1999), Vol.

2, 10-28 May 1999.

Konning, I., "Liability in air carriage. Carriage of cargo under the Warsaw and Montreal Conventions", *33 Air and Space Law*, 2008.

Legal Committee of ICAO, *Report and Minutes*, 24th Session, Montreal(Doc 9394-LC/184), 7-18 May 1979.

Leloudas, George, "Door-to-Door application of international air law conventions: commercially convenient, but doctrinally dubious", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 3, 2015. 8.

_____, "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regime: A Velvet Revolution?", ch. 5 of B. Soyer and A. Tettenborn(edition), *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in 21st Century*, Taylor and Francis, 2014.

Müller-Rostin, W. in E. Giemulla and R. Schmid, *Montreal Convention*, Montreal, 2010.

Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 4th edition, Yvon Blais, 2008.

Wilson, J., *Carriage of goods by sea*, 7th edition, Pearson, 2010.

ABSTRACT

Problems on the Door to Door Application of International Air Law Conventions

Myung-Kook CHOI

This article demonstrates that both the Warsaw Convention System and the Montreal Convention are not designed for multimodal transport, let alone for “Door to Door” transport. The polemic directed against the “Door to Door” application of the Warsaw Convention system and the Montreal Convention is predominantly driven by the text and the drafting philosophy of the said Conventions that since 1929 support unimodalism—with the rule 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” playing a profound role in restricting their multimodal aspirations.

The drafters of the Montreal Convention were more adventurous than their predecessors with respect to the boundaries of the Montreal Convention. They amended Art. 18(3) by removing the phrase “whether in an aerodrome or on board an aircraft, or, in the case of landing outside an aerodrome, in any place whatsoever”, however, they retained the first sentence of Art. 18(4). The deletion of the airport limitation from Art. 18(3) creates its own paradox. The carrier can be held liable under the Montreal Convention for the loss or damage to cargo while it is in its charge in a warehouse outside an airport. Yet, damage or loss of the same cargo that occurs during its surface transportation to the aforementioned warehouse and vice versa is not covered by the Montreal Convention from the moment the cargo crosses the airport’s perimeter. Surely, this result could not have been the intention of its drafters: it certainly does not make any commercial sense. I think that a better solution to the paradox is to apply the “functional interpretation” of the term “airport”. This would retain the integrity of the text of the Montreal Convention, make sense of the change in the wording of Art. 18(3), and nevertheless retain the Convention’s unimodal philosophy.

English courts so far remain loyal to the judgment of the Court of Appeal in *Quantum*, which constitutes bad news for the supporters of the multimodal scope of the Montreal Convention.

According to the US cases, any losses occurring during Door to Door transportation under an air waybill which involves a dominant air segment are subject to the international air law conventions. Any domestic rules that might be applicable to the road segment are blatantly overlooked. Undoubtedly, the approach of the US makes commercial sense. But this policy decision by arguing that the intention of the drafters of the Warsaw Convention was to cover Door to Door transportation is mistaken.

Any expansion to multimodal transport would require an amendment to the Montreal Convention, Arts 18 and 38, one that is not in the plans for the foreseeable future. Yet there is no doubt that air carriers and freight forwarders will continue to push hard for such expansion, especially in the USA, where courts are more accommodating.

Keywords : International Air Law Conventions, Warsaw Convention, Montreal Convention, Carriage by Air, Door to Door Transportation