轉換期에 있어서의 國際航空運送人의 責任

金 斗 煥*

〈차 례〉

머 리 말
Ⅰ. 序 論
Ⅱ. 와르소條約을 改正하여야만 되는 理由
Ⅲ. 와르소制度를 改革하기 위한 國際會議
Ⅳ. 미국에 의한 몬트리얼追加議定書 第3號와 第4號의 批准展望
Ⅴ. 日本航空社들에 의한 無限責任制度의 採擇
Ⅵ. 이탈리아의 憲法裁判所의 判決과 유럽에 있어서의 航空運送約款
Ⅶ. 結 論

머 리 말

이 論文은 筆者가 日本 東京에서 開催된 第2回 世界航空宇宙法大會에서 今年 6月 3日 發表한 內容을 다시 整理하고 補完한 것이다. 筆者가 東京大會에서 發表할 當時 이 論文의 內容을 要約하여 發表하였던 것이다. 筆者와 10餘年間 知己이자 航空宇宙法分野에서 世界的으로 著名한 學者인 I.H.Ph. Diederiks-Verschoor博士(世界航空宇宙法學會 名譽會長 兼 네델란드 라이덴大學校 航空宇宙法國際研究所 名譽教授)와 美國의 航空關係訴訟事件 全擔 法務法人인 Condon & Forsyth의 代表辯護士인 George N. Tompkins 博士가 今年 5月 筆者에게 Fax 또는 航空郵便으로 보내준 資料(論文 等)의 協力에 대하여 이 글로 謝意를 表하며, 특히 이 論文을 作成하는데 世界

* 韓國航空法學會 會長, 崇實大學校 法科大學 學長

航空宇宙法의 最近動向을 讀者들에게 紹介하기 위하여 이 분들의 글도 參考하고 많이 引用하였음을 알려 둔다. 특히 筆者가 東京大會의 內容과 結果를 우리 會員들에게 알리고, 우리 學會의 名譽會長인 孫珠瓚敎授님의 古稀를 祝賀하는 뜻에서 이 글을 썼다. 이 大會의 內容과 結果를 本學會誌 特別報告란 중 「第2回 世界航空宇宙法大會의 參度報告」의 記事 중에 紹介하였으므로 이를 參考하기 바란다. 이 글의 一部가 이미 「世界航空宇宙法大會」에서 발표된바 있지만 本英語論文을 다시 補完하여 이 論文 다음에 揭載하는 바이다.

Ⅰ. 序 論

1929년의 와르소條約은 비록 過去 數十年 동안 여러번에 걸쳐 改正되어 왔지만 航空運送人에 관한 私法體系를 包含하는 唯一한 條約으로서 國際航空運送에 관한 國際法律體系를 確立하는데 매우 重要한 役割을 해왔다.

와르소條約은 國際航空運送契約에서 일어나는 法的 損害賠償請求權을 解決하는데 있어 統一性을 促進시키기 위하여 一聯의 國際的 原則을 마련하는데 큰 功獻을 하였다.

와르소體制는 와르소條約, 헤이그議定書, 과다라야라議定書, 몬트리얼 航空社間의 協約, 과테말라議定書, 몬트리얼 追加議定書 第1號, 2號, 3號, 4號로 構成되어 있다. 와르소條約은 犧牲者에게 있어서가 아니라 航空運送人에게 立證責任을 負擔시키고 있으므로 國際航空運送中에 發生된 人的·物的 損害에 대하여 運送人에게 過失推定責任을 부과시키고 있다. 各 乘客에 대한 身體的 負傷과 死亡에 대한 運送人의 責任에 관한 損害賠償價額은 와르소條約에서는 125,000포앙까레프랑(약8,300달러)로 制限되어 왔고, 헤이그議定書에서는 250,000포앙까레프랑(약16,600달러)였고, 몬트리얼 國際運送協約에서는 75,000달러(訴訟費用을 除外하고는 58,000달러), 과테말라議定書에서는 100,000달러, 그리고 몬트리얼 追加議定書 第3號에서는 100,000 SDR의 金額으로 制限되어 왔다.[1]

1) Doo Hwan Kim, "Liability of Govermental Bodies in Internationl Civil Aviation", The Highways of Air and Outer Space over Asia, [Mastinus Nijihoff Publishers, The Netherlands], at 186(1992).

와르소條約과 헤이그議定書와 같은 國際條約 및 議定書에서는 航空運送人의 責任에 관한 基本原則으로서 有限責任의 原則과 過失責任推定主義를 採擇해 오고 있다. 그 後 1966年의 몬트리얼 國際協約, 과테말라議定書, 1975년의 몬트리얼 追加議定書 第3號와 4號에서도 有限責任의 原則을 維持해 왔고, 過失責任推定主義 대신 無過失責任主義(絶對責任)로 代替시키었다. 와르소條約은 國際運送中에 損害를 입은 乘客들을 保護하기 위한 增加하는 慾求들 때문에 乘客의 死亡 또는 負傷 等 損害에 대한 責任의 最高限度額을 引上시키기 위해 지난 60餘年 동안 여러번에 걸쳐 改正되어 온 바 있다.

航空運送에 관한 國際法律體系에 있어, 와르소條約은 매우 重要한 役割을 해왔고 急激한 航空技術發展, 社會·經濟的 與件의 變化, 事實과 立證責任의 어려움, 遺族 및 負傷을 입은 乘客의 保護 等의 必要性 때문에 數次에 걸쳐 改正되어 왔다. 몇몇 議定書 및 條約의 改正案은 이미 施行되고 있지만 그러나 다른 議定書 및 條約은 아직까지 發效되지 못하고 있는 것도 있다.

결국 航空運送에 관한 全體 國際法律體系는 점점 複雜해져 가고 있으며, 오늘날 더욱 複雜하게 얽혀져 가고 있다.

II. 와르소條約을 改正하여야만 되는 理由

와르소條約이 發效된 以後 많은 經濟的, 社會的 變化들이 發生되어 왔다. 첫째, 航空產業에 있어서 科學技術의 急速한 發展때문에 프로펠러 航空機時代가 사라져 갔고, 이제는 超音速 제트航空機에 의한 交通의 時代에 접어들었다.

航空機事故에 의하여 發生된 損害賠償價額은 그 責任範圍에서 뿐만아니라 賠償金額에 있어서도 增加되었다. 航空運送人의 責任은 財產上의 損害와 精神的, 身體的 損害 뿐만아니라 餘暇活動의 期待에 대한 損失에 까지 그 範圍가 擴大 되었다.

둘째, 遺族들은 航空機 事故로 現行賠償責任制度下에서 責任을 지게되는 航空社의 有限責任限度價額에 滿足하지 않고 있기 때문에 航空社에 의하여 完全한 賠償을 받지못한 損害의 均衡을 바로잡기 위하여 航空機製造業者나 航空交通管制官에게 損害賠償請求訴訟을 提起하는 傾向이 있다. 와르소條約은 航空運送人 以外의 다른 相對方에 대하여 損害賠償請求權을 行使할 수 없는 不便한 點이 있다. 그리하여 航空運送人은 有限責任의 惠澤을 받을

수 있지만, 그와 反하여 航空機製造業者나 航空交通管制官은 有限責任의 惠澤을 받을 수가 없게 된다. 이와 같은 事實은 衡平性이나 配分的 正義에 어긋나는 것이다.

세째, 따라서 와르소制度內에서의 有限責任의 原則은 많은 疑問點과 問題點이 있다고 본다. 와르소條約이 締結되던 時代에 있어서는 航空機 產業이 매우 유치하고 危險하였기 때문에 이를 對備하여 와르소條約은 航空運送人에게 責任制限을 許容하여 왔던 것이다. 즉 航空運送人은 航空機事故에 의하여 發生된 모든 損害를 全的으로 責任지는 것이 아니고, 乘客들은 過去의 危險과 損害를 負擔하는 것이 公平하고 合理的인것 같아 보였다. 航空技術의 發達과 航空運送의 安全性에 비추어 볼 때 責任制限을 위한 이러한 理由는 더 이상 存在意義가 없어졌다.

네째, 와르소條約은 매우 複雜하기 때문에 같은 航空機 事故에 의한 損害의 賠償에 있어서, 乘客은 비록 같은 運賃을 支拂하였더라도 訴訟이 提起된 裁判管轄權이 어디있느냐에 따라 서로 다른 權利를 갖게 된다. 이것은 乘客間의 差別이며, 더이상 正當化될 수가 없다.

다섯째, 保險에 關한 問題이다. 요즘 航空交通으로 부터 發生하는 거의 모든 損害가 保險에 의하여 處理되고 있다. 結局 保險金의 支給者는 乘客이거나 貨物의 受託者가 된다.

保險法에 있어서 賠償의 問題는 社會正義 問題와 密接하게 關聯되고 있다. 全世界的으로 無過失責任主義의 影響도 있지만 現行 航空法體系로는 航空法問題를 解決할 수 없는 點이 있기 때문에 와르소條約의 根本的인 改革問題를 論議하여야만 된다.[2]

III. 와르소制度를 改革하기 위한 國際會議

航空機에 대한 急速한 高度의 技術發展과 社會·經濟的 環境與件의 變化, 實體的眞實의 發見과 立證의 어려움, 傷害를 입은 乘客에 대한 保險金의 增加必要性 등을 考慮하여 여러 航空關係議定書 및 條約上의 改正할 條項들이 提案된 바 있었다. 그러나 이 提案된 모든 改正案들이 採擇되지는

2) Doo Hwan Kim, "Some Considerations of the Draft for the Convention on an Integrated System of International Aviation Liability", Journal of Air Law and Commerce, [School of Law, Southern Methodist University, Dallas, Texas, U.S.A], at 774-776

않았다. 結局 航空運送에 關한 國際法律體系는 現在 複雜하게 얽혀 있다. 1970年代 初半 以後 많은 航空法 敎授와 辯護士들이 航空運送에 關한 國際法律體系를 統合하고 單純化시키고자 努力해왔다.

와르소條約이 發效된 以後 半世紀 以上 지나오면서 經濟的, 社會的, 政治的 與件에 있어서 많은 變化가 있었다.

航空機 產業은 매우 複雜한 組立產業으로 構成되어 있다. 航空產業은 航空機部品製造業者, 航空用役提供者, 空港從事員, 航空交通管制官, 政府投資機關, 航空設備의 製造業者나 供給者들을 包含하여 多樣한 職業에 많은 사람들이 從事해 오고 있다.

國際民間航空機構의 法律分科委員會에서는 와르소體系를 統合하고 덜 複雜하게 만들기 위하여 새로운 條約草案을 만들어야하는 必要性을 認識하고 이 條約草案을 作成하는 決議案이 採擇된 바 있다.

國際法協會(ILA) 傘下 航空法分科委員會 議長인 Bin Cheng 敎授와 Jacqueline Dutheil de la Rocher 敎授는 國際航空運送 中 外國航空機에 의해 發生된 地上第3者의 責任을 包含하는 國際航空責任의 統合制度에 關한 條約草案을 作成하여 提案한 바 있다.

이 提案은 1982年 8月 29日 부터 9月 4日 까지 카나다 몬트리얼에서 열린 ILA의 第60次大會 航空法分科委員會에서 많은 航空法敎授, 航空專門家 및 辯護士들에 의해 討議되었다. 이 條約 草案은 採擇되지는 않았지만 ILA의 다음 航空法分科委員會 會議에서 再檢討할 것을 決定했다.[3] 이 提案은 하나의 條約內에 契約責任과 不法行爲責任의 統合을 前提로 한 것이었다.

와르소體制의 改革을 위한 立場과 提案에 對한 詳細한 硏究는 이미 國際航空運送과 關聯된 Alvor條約草案의 形態로 提出되었고, 1987年 10月 11日에서 16日까지 포루투칼 Algarve의 Alvor에서 開催된 第4次 런던 Lloyd Press 國際航空法세미나에서 採擇되었다.[4] 이 세미나에는 27個의 나라로부터 參加한 航空法에 關心이 있고 關係있는 專門辯護士뿐만아니라 各國의 航空社, 航空保險會社, 航空產業分野의 高位幹部, 政府機關의 法律顧問, 幹部等 116名이 이 會議에 參加했다.

3) Bin Cheng, "Sixty Years of the Warsaw Convention : Airline Liability at the Crossroads(Part I), 38(4), Zeitschrift für Luft-und Weltraumerecht, 319-344 (1989)

4) George N. Tompkins, The Defeat of the Monteal Protocols in the United States…. "What next ? ", Lloyd Aviation Law, pp. 1-6.(1983)

國際航空運送에 關聯된 Alvor條約草案은 와르소條約, 헤이그議定書, 과테말라議定書, 몬트리얼 追加議定書 第3號, 몬트리얼 追加議定書 第4號의 主要內容을 統合하는 것이었고, 또한 有限責任의 原則과 無過失責任體制를 採擇하였다.

Ⅳ. 美國에 의한 몬트리얼 追加議定書 第3號와 第4號의 批准展望

오늘날 많은 國家들은 美國이 몬트리얼 追加議定書 第3號와 第4號를 批准할 것인가 하지 않을 것인가에 關하여 相當한 關心을 가지고 있다. 美國은 1983年度에 몬트리얼 追加議定書 第3號와 第4號를 批准하는데 失敗했다. 結果的으로 많은 國家들은 美國 없이도 이 두 議定書를 發效시켜야만 되는지, 美國의 批准을 기다려야만 되는지, 와르소體制를 抛棄하여야만 되는 것이 옳은지 不確實하였다.

몬트리얼 追加議定書 第3號 中에 國際航空運送에서 死亡하거나 負傷을 입은 乘客에 對한 迅速하고도 充分한 損害賠償節次를 規定한 追加賠償案을 許容하도록 美行政府가 作成하였다. 1988年 6月 24日 美國의 運輸省은 美國市民을 保護하기위하여 追加賠償案과 더불어 몬트리얼 追加議定書 第3號와 第4號를 批准하여 줄 것을 上院에 要請했다. 1989年 11月 15日 美國上院의 外交分科委員會에서는 議定書와 새로운 追加賠償案의 規定을 討議하기 위한 別途의 聽聞會가 開催되었다. 聽聞會에서 이 委員會와 關係된 여러 團體所屬 代辯人 뿐만아니라 美國務省·法務省·運輸省의 代表, 航空社들의 經營主들이 意見을 改進하였다. 1990年 6月 21日 上院 外交分科委員會는 上院에 몬트리얼 追加議定書 第3號와 第4號의 勸告와 同意 等 贊成하여 줄 것을 要請하였기 때문에 投票를 했다. 만약 上記 議定書가 上院에 의해 批准된다면 世界의 많은 나라와 航空社들이 이에 影響을 받아 批准하게 될 것이다.

1990 －－ 美上院의 外交分科委員會는 몬트리얼 追加議定書 第3號에 對한 批准同義案에 反對13 對 贊成2로 否決시켰다. 그 後 上院에서는 더 이상 考慮되지 않았다.

1991 －－ 美上院의 外交分科委員會는 몬트리얼 追加議定書 第3號에 對한 批准 同意에 있어서 反對13 對 贊成2로 또다시 否決시켰다. 역시 上院에서는 더 이상 考慮되지 않았다.

1992 －－ 美上院은 몬트리얼 追加議定書 第3號에 關한 더이상의 審議나

投票없이 延期를 시켰다.

1993 －－ 美上院에서는 몬트리얼 追加議定書 第3號에 關하여 더이상 論議되지 않았다.

1992年 11月 까지 단지 19個의 國家만이 몬트리얼 追加議定書 第3號를 批准하고 있다. 上記 議定書가 發效되기 위하여는 30個國의 批准이 要求되고 있다. 나머지 國家들은 약 20年間 몬트리얼 追加議定書 第3號에 對한 美國의 批准을 기다리고 있다. 몬트리얼 追加議定書 第3號는 1929年 와르소條約의 責任制限을 補完하기 위하여 마련된 國內補助措置를 美行政府(交通部)가 작성하여 美上院에 제출한바 있다. 美國이 와르소條約에 입각하여 마련한 追加賠償案과 1955年의 헤이그議定書 및 1975年의 몬트리얼 追加議定書 第3號를 批准하는데 努力은 하였지만 失敗한 바 있다. 그 동안 全世界를 통하여 가장 눈에 띄는 것은 美國과 日本인데 이들 두 나라는 國內航空運送에서 發生되는 乘客의 負傷과 死亡이 있을 경우에 損害賠償에 關하여 人爲的인 有限責任制度를 撤廢하였다는 점이다. 이에 反하여 國際航空運送에 있어서는 1975年의 몬트리얼 追加議定書 第3號에 規定되어 있는 人的損害賠償責任限度價額에 대하여 100,000 SDR (약 130,000달러)로 定하고 있지만 經濟的인 發展과 國民所得의 增進에 따라 損害賠償責任限度價額의 引上을 願하고 있었으므로 이 100,000 SDR 는 너무 낮다는 것이 美國의 立場이었다.

그러므로 美國에 의한 몬트리얼 追加議定書 第3號의 批准을 오랫동안 기다림에 지친 日本政府 및 航空社들은 그들 스스로 直接 이 問題를 檢討한 後 解決하게 되었다. 日本 乘客들을 위하여 適用될 수 있는 모든 責任制限의 撤廢는 單純히 와르소條約 第22條 1項의 매카니즘을 利用함으로써 나머지 國家들에 對하여도 약간이나마 意味있는 曙光을 비추어 주게 되었다는 것은 疑心할 餘地가 없다.

아시아 各國의 政府와 航空社들은 美上院에서의 國內追加賠償案이 包含된 몬트리얼 追加議定書 第3號와 第4號의 批准與否에 關하여 繼續的으로 關心을 갖고 있으며 注意를 기울이고 있다.

V. 日本航空社들에 의한 無限責任制度의 採擇

(1) 日本航空社들의 法的側面

日本航空社들은 國際航路에서 發生된 事故를 입은 被害者에게 賠償하게되는 損害賠償의 最高限度額을 廢止한 世界의 첫번째 나라가 되었다.

日本 運輸省 大臣의 承認에 따라 1992年 11月 20日 부터 100,000 SDR 또는 약1,700萬円의 有限責任限度價額이 撤廢되었다. 日本은 國內航空에 있어 犧牲者에 대한 損害賠償의 最高限度額을 廢止한 後 10年이 되었다.

Japan Airlines, All Nippon Airways, Japan Air System과 定期的으로 國際路線을 運航하는 다른 7個 航空社들은 賠償의 責任限度價額을 廢止하려는 航空社들의 約款을 承認해 줄 것을 運輸省에 要請하였다.[5]

비록 日本國內路線에서 賠償의 最高限度額이 1982年에 廢止되었지만 國際路線에서의 보다 높은 責任限度額의 引上은 다른 많은 나라들에 의해 規定되어 있는 責任限度額과의 均衡을 깨트리게 된다는 理由때문에 그 引上이 遲延되어 왔다.

日本航空社들은 1981년 國際路線에서의 被害者를 위한 責任賠償最高限度額을 1,700萬円으로 決定하였다. 비록 이 賠償價額은 世界의 水準에 比해 높다고 할지라도 이것은 自動車事故의 被害者에게 支給되는 賠償價額에 比해 너무나도 낮다는 批判을 받아왔다.

약 120萬円의 國際的 賠償責任最高限度價額이 1929年에 確立되었고, 1955年에는 약 240萬円으로 引上되었다. 여하간 航空社들은 責任의 最高限度額을 올리는 것을 認定하였다.

現在의 責任限度額 中에는 1800萬円이 글지의 유럽航空社들에 의해 嚴格히 施行되고 있었으며 美航空社들은 약 900萬円의 責任賠償最高限度價額을 施行해 오고 있었다.

이러한 새로운 움직임 속에서 日本航空社들은 日本航空社의 航空機를 利用하는 乘客에 對하여 와르소條約 第22條, 헤이그議定書, 몬트리얼協約의 乘客의 死傷에 對한 第17條의 責任制限規定을 廢止함으로써 그들의 運送約款을 改正하여, 1992年 11月 20日부터 發效시키었다. 이와 같이 有限責任限度價額의 拋棄의 手段으로서 60餘年前에 採擇한 바 있는 와르소條約

5) Asahi Daily News, Tokyo, Japan, November 10, 1992.

第22條 1項을 排除시키었던 것이다. George N. Tompkins 辯護士는 와르소條約이 適用되는 以外의 運送에서 發生하는 事故이든지, 航空機 事故 이외의 事故이든지 와르소條約의 責任制限價額과 國內航空事件에서 發生되는 損害賠償價額 間의 不平等은 最近 日本이나 美國을 包含한 여러 나라에서 相當히 커져가고 있다고 指摘하였다. 거의 20年間 採擇되지 못했던 몬트리얼 追加議定書 第3號에 規定된 條約의 責任制限價額은 增加가 되었지만, 國際航空運送과 國內航空運送間에 不平等의 갭(損害賠償價格)을 좁혀주지는 못했다.

日本航空社들은 와르소條約 第17條의 範圍內에서 航空機에 의하여 發生된 事故로 死亡 또는 負傷을 입은 乘客에게 適用하여 왔던 와르소條約, 헤이그議定書, 1966年의 몬트리얼協約에 規定되어 있는 責任制限價額을 拋棄하였다. 適用可能했던 責任制限의 拋棄와 關聯하여 볼 때 日本航空社들은 와르소條約上의 100,000 SDR를 超過하는 損害賠償請求만을 除外하고는 이 條約을 그대로 維持시키고 있다. 100,000 SDR까지의 損害賠償請求權에 對하여는 와르소條約 第20條 1項에 規定되어 있는 抗辯權의 拋棄도 역시 그대로 持續시키고 있다.

日本航空社들의 無限責任이라는 새로운 制度는 現存하는 運送約款과 乘客의 搭乘卷에 적힌 약간의 簡單한 修正에 의거하여 效力이 發生되었다.

만약 運送人과 乘客이 와르소條約 第22條에 規定된 것보다 더 높은 責任制限에 合意한다면 運送人이 條約上의 責任制限을 전적으로 그리고 一方的으로 拋棄하지 못한다는 理由가 없다.

(2) 日本航空社들과 美國과의 法的關係

日本航空社의 有限責任制度의 拋棄에 關한 航空運送約款의 改正申請은 1992年 11月 16日 日本運輸省에 의하여 承認되었고 同年 11月 20日부터 發效되었다.

美國의 運輸省은 日本의 美國運航航空社 中의 하나인 全日航(ANA)에 對하여 諸規定의 遵守와 몬트리얼協約에 關係된 外國運送人의 許容約款으로부터의 例外的인 承認으로서 美國 運輸省은 다음과 같이 結論을 내렸다.

美國은 全日航(ANA)에 대하여 第14CFR 203章 213-7節의 規定과 外國航空運送의 許容規定의 例外 및 必要한 境遇 乘客의 死傷에 대한 責任制限의 廢止를 全日航(ANA)에 대하여 例外的으로 처음 承認하기로 決定했다. 全

日航(ANA)은 100,000 SDR까지의 損害賠償請求 部分에 대해서만 와르소 條約 第20條 1項에 의한 抗辯權의 抛棄를 繼續 認定하기로 하였다.

몬트리얼協約(1966)은 乘客의 死傷에 대하여 와르소條約 第22條 1項을 根據로 한 75,000달러 이상의 有限責任限度價額에 관하여 締約當事國의 航空社를 拘束하고 있지만, 그 이상의 높은 有限責任限度價額의 抛棄 또는 無限責任의 排除를 意圖한 것이 아니고 一般 旅行大衆의 追加的保護를 念頭에 두고 이 協約을 制定하였던 것이다. 그러므로 우리는 全日航(ANA)이 시행하고 있는 救濟制度는 公益에 부합되는 조치라는 것을 알게 되었다.

몬트리얼協約에 대한 상기 유사한 例外가 미국 운수성에 의해 Japan Airlines, Japan Asia Airways, Japan Air Charter 그리고 World Air Network, 모든 日本의 미국 운항 항공사에 대하여 1993년 2월 11일부터 승인되었다.[6]

(3) 日本 航空社들이 無限責任制度를 採擇하게 된 動機

日本에 있어서 이와같은 發展의 動機는 무엇보다도 文化的이고 倫理的인 面이 있다. 日本에 있어서 國內航空運送人에 對한 責任制限은 1982年 廢止되었다. 그러나 國際航空運送에 있어서 日本 航空社가 1982年의 運送約款에 따라, 1975年의 몬트리얼 追加議定書 第3號에 의해 規定되고 있는 責任限度價額인 100,000 SDR를 채택하였다. 1992年까지 100,000 SDR조차도 日本에서의 責任制限價額으로는 너무 낮은 것으로 看做되었고 몬트리얼 追加議定書 第3號는 이때까지도 全世界的으로 發效되지 못하였다.

日本 學者들과 運輸省 및 外務省 官吏들, 日本 航空社 및 保險社의 幹部들로 構成된 日本航空私法研究會는 廣範圍한 論議와 研究끝에 와르소條約에 對한 重大한 改正을 이루기는 어렵다는 決定을 한 後, 國際航空運送에 있어서 乘客當 責任限度額이 規定되고 있는 運送約款의 改正에 의하여 責任制限은 廢止될 수 있음을 結論내렸다. 더우기 現 航空運送人의 責任制限은 國際航空運送의 境遇 日本에서의 航空運送이 아닌 다른 訴訟事件

6) George N. Tomkins, Jr. "Unlimited Liablility : Japan and Beyond", (unpublished article), Talk given by George N. Tomkins, on March 4, 1993 to The Institute of London, 5-6(1993)

航空機損害賠償事件만을 專擔하는 Condons and Forsyth 法務法人의 代表辯護士(美國, 뉴욕)이고 世界的으로 有名한 航空法關係 專擔 辯護士인 Georg N. Tomkins, Jr. 博士가 筆者에게 보낸 論文이다.

에서 乘客의 死傷에 對한 最近의 損害賠償基準價額과 比較할 때 매우 낮다는 것이 認定되었다.

責任制限에 對한 와르소條約의 歷史的 再考와 日本에 있어서의 損害賠償의 基準價額이 日本 航空私法研究會의 結論과 日本 航空社의 決定이 왜 必要하고 日本에 對한 옳은 決定이었는가를 다음과 같이 명백히 例示하고 있다.

1992－日本에 依한 와르소條約의 承認. 責任制限 - 8,300달러

1953－日本에서 와르소條約이 比准된 後 發效되었음.

1956－日本에 依한 1955年 헤이그議定書의 서명. 責任制限 - 16,000달러

1965－非現實的 水準以下인 低額의 責任限度로 美國이 와르소條約으로부터 脫退宣言을 함.(8,300달러 - 美國은 1955年 헤이그 議定書를 서명했으나 批准하지는 않았음)

1966－國際運送 중 日本에서 發生한 두개의 主要航空機事故가 日本 國籍이 아닌 外國 航空運送社(캐나다 民營航空社 CP Air 와 英國海外航空社 BOAC) 日本人 乘客 包含. 日本人 乘客은 헤이그의 責任制限의 2倍를 賠償할 것을 要求. - 약 33,000달러

1966－美國은 와르소條約의 脫退撤回通知條件의 臨時措置로서 世界의 航空社들간에 몬트리얼協約을 發效시킴. 責任限度額 75,000달러. 와르소條約 第20條 (1)項 (抗辯)에 依한 航空運送人의 抗辯 抛棄를 追加시킴.

1967－1955年 와르소條約을 修正한 헤이그議定書가 日本에서 發效됨.

1971－몬트리얼 追加議定書 第3號가 發效됨. 責任限度額 - 10만 SDR - 어떤 理由로도 깨트릴 수 없음.

1975－과테말라議定書에서 航空運送人에 對하여 無過失責任(絶對責任) 主義를 採擇하였음

1981－航空運送約款에 따라 日本航空社들이 와르소條約의 責任限度를 10만 SDR까지 引上함.

1982－日本에 있어서의 國內航空運送人의 責任制限은 廢止되었으나 10만 SDR의 責任制限은 예컨데 방콕-동경과 같은 條約이 適用되지 않는 運送을 除外하고는 維持하였음.

1983－美國 上院은 1名의 不參과 反對 50票, 贊成 42票로 몬트리얼追加議定書 第3號를 批准하는데 失敗. 62票의 贊成(投票參度 上院議

員의 3分의 2)이 比準의 同意에 要件으로 되어있음.

1985－日本 歷史上 가장 큰 航空機事故가 國內航空運送 중 日本 Osutaka 山에서 발생. 505名의 乘客이 死亡하고 4名의 乘客이 生存. 日本에서 이 事故의 遺族들이 提起한 損害賠償請求에 對한 賠償限度額은 結局 平均 약 800,000달러로 賠償을 하였음.

와르소條約의 責任限度의 拋棄는 日本 運輸省의 認可를 받은 修正된 運送約款에 依해 責任限度를 拋棄한 日本 航空社들에 依해 運航되는 航空機로 旅行하는 乘客에게만 適用된다.

國際航空運送人의 責任限度의 拋棄는 오로지 日本航空社들의 乘客에 對하여서만 適用된다. 이와같은 責任限度의 拋棄는 日本 航空社가 아닌 航空社나 日本 國民이 아닌 乘客(外國人)이 日本으로 또는 日本으로부터 旅行하는 乘客에게는 適用되지 않는다.

이와같은 새로운 措置를 取한 日本 航空社들은 日本 航空社들 以外의 外國 航空社들로 하여금 그들의 措置를 따를 것을 强要하지는 않았다. 特히 國內와 國際 航空事件의 境遇 適用되는 損害賠償의 範圍가 根本的으로 相異한 日本의 當面 問題를 解決하기 위하여 日本 航空社들은 나머지 世界의 航空社들의 反應에 關係없이 그 問題를 解決하고자 法的으로 適切한 措置를 取하였던 것이다. 日本 航空社들은 그들의 措置가 다른 主要 國際航空運送社들에게도 같게 措置될 것을 至極히 希望한다고 推測할 수 있겠지만 國際的인 調和와 均衡을 맞추기 위하여 直接·間接的으로 다른 運送人이 無限責任制度를 採擇하도록 强要하지는 않고 있다.

(4) 日本 航空社들에 의한 無限責任制度의 展望

日本 航空社들의 이러한 措置는 새로운 出發을 意味하는것이고, 特히 와르소條約의 責任制限에 對한 意味있는 修正을 加하기 위하여 美國에 의하여 支持되어 온 40年間의 努力이 結果的으로 더 이상 進展이 없자 와르소條約의 責任體制 그 自體가 威脅을 받고 있다. 世界의 主要航空國家들의 航空社에 의한 適用可能한 責任制限의 廢止는 오랜동안 遲延이 되어 왔다. 그것은 日本과 마찬가지로, 例컨데 美國과 같이 國內航空에 있어서 損害賠償에 對한 責任制限을 가지지 않는 國家들의 航空社에 의해 特히 愼重히 檢討되어 온 바 있다.

Geroge N. Tompkins 辯護士는 1992年 12月 30日 日本 運輸省의 訓令에 依據 全日航 (ANA)에 의한 와르소條約의 責任制限 抛棄를 "公衆의 利益에 따라 承認한 것"이라고 强調했고, 아마 "東洋으로부터의 서광"을 보게 되는 수혜자인 一般大衆에게 알게 될것이 立證되므로 西洋의 航空社들도 이를 따르게될 것이라는 意見을 피력했다. 만약 日本의 이와같은 措置가 美國의 航空社들에 의하여 받아들여진다면 그것은 와르소 條約上의 航空運送人의 責任制度가 美國에서도 維持될 것이라는 分明한 結論에 到達될 것이다. 1929年에 와르소條約이 採擇되었을 때 그것은 法律制度에 對한 훌륭한 國際的 採擇이었다. 그러나 乘客의 人的負傷과 死亡에 對한 責任制限의 國際的統一基準으로 마련한 와르소條約의 規定들은 하나의 法律制度로서 오늘날 또는 未來에 있어서 훌륭한 國際的인 法의 選擇으로서 남게 될 것이다.[7]

Ⅵ. 이탈리아 憲法裁判所의 判決과 유럽에 있어서의 航空運送契約

日本의 措置에 대하여 더 言及하기 前에 筆者는 몇년전 이탈리아에서 論爭이 되었던 흥미있는 事件을 論하고자 한다. 이탈리아 憲法裁判所는 와르소條約 第22條 1項과 헤이그議定書 第11條를 適用한다는 것은 이탈리아 國內法에 違憲임을 宣言한 判決이 1985年 5月 2日에 내려졌다. 憲法裁判所에 따르면 責任制限의 適用은 모든 市民의 平等을 保障하고 있는 이탈리아憲法 第3條와 人間의 尊嚴性을 規定한 第2條의 違反이라는 것이다.

憲法裁判所가 判決하고 있는것은 責任制限 그 自體가 아니라 乘客에 對한 不適切한 損害賠償價額에 對하여 問題로 삼고 있다. Alitalia는 1966년의 몬트리얼條約의 一方當事者일 뿐만아니라 1981年 10月에 國內 및 國際航空運送에 있어 一方的으로 90,000달러의 損害賠償 責任限度價額을 定하였다.[8]

그러나 原告 Balkan Airline 對 被告 Tammaro 事件에서 이탈리아의 밀라노에 있는 한 法院에서는 憲法裁判所의 判決과 反對되는 判決을 내렸다.[9]

---

7) George N. Tomkins, Jr. Supra, at 6-12.

8) See, G.R.Baccelli, "La Convention de Varsovie devant la Constitution Italianne", Annals of Air and Space Law, Vo. X, 1985, pp. 217-226 and G. Guerreri, "The Warsaw System Italian Style : Convention without Limits", Air Law, Vol. X, 1985, pp.294-305

9) See, Dicision of 25 Octorber 1976, Air Law, Vol. XII, 1987

Guerreri 辯護士는 이 判決에 對하여 論評하기를 憲法裁判所는 損害賠償이 人間의 尊嚴性이나 최고 財産인 生命이 損傷되었을 때마다 適切하고 疑問없는 賠償이 되어야 한다는 上記裁判所의 判決에 대하여 同意한다고 主張하였다.

Guerreri 辯護士는 强調하기를 多者間의 共同協力에 의하여 制定된 와르소條約은 同一하지 않은 損害賠償에도 利用되어 왔고, 再次 그는 分明하게 言及하기를 와르소 國際條約의 規定들은 國內 法院들의 判決에 의거 影響을 받지 않고 있으므로 締約當事國間에 有效하게 存在하게 되었던 것이라고 주장하였다. 이와같은 狀況에 當面하여 이탈리아 行政府는 廣範圍한 領域에 걸쳐 法案의 形態로 損害賠償案을 마련하였는데 그것은 眞實로 크게 損傷당한 國際關係를 改善하자는데 그 目的이 있었던 것이다.[10] 이 法案 第2條는 과테말라議定書에 나타난 責任限度價額의 基準增加를 規定하였고 이 議定書는 1981年 2月 6日 法律 第43號로 이탈리아에 의해 批准되었다. 그 批准書가 1985年 3月 26日 關係當局에 寄託 되었다.

航空運送人의 損害賠償 責任限度價額으로서 100,000 SDR을 採擇하는데는 두개의 다른 動機가 있다. 하나는 몬트리얼協約에 同意함으로써 訴訟費用을 包含한 75,000달러 (法院에 의하여 訴訟費用이 追加로 賠償받는 境遇에는 58,000달러)가 實質的인 人的傷害나 死亡에 對한 損害賠償水準으로 볼때 너무 낮게 策定 되었다는 점이다. 다른 하나는 이 100,000 SDR가 世界的인 合意로 이루어지는 現存 國際條約들 가운데 가장 높은 損害賠償價額으로 되어 있었다. 當初 日本이나 英國등의 몇몇 國家들만이 人的責任限度價額을 100,000 SDR 水準까지 引上시키는 政策을 써왔다.[11]

오스트리아, 벨지움, 덴마크, 필란드, 프랑스, 아일랜드, 이탈리아, 룩셈부르크, 노르웨이, 스페인, 스웨덴, 한국, 스위스, 네덜란드, 영국등은 자발적이든지 강제적이든지간에 100,000 SDR를 채택하고 있고, British Airways는 130,000 SDR로 책임한도가액을 인상하였다는 것을 지적하고 싶다. 이탈리아로 비행하거나 또는 이탈리아로 비행하는 모든 航空運送社들은 100,000 SDR의 責任限度額을 約款上 規定하여야만 되고, 乘客에게 1988년

10) See, Also, Guerreri, "A Bill on the Limitation of Liability in the International Carriage of Passengers By Air", Air Law, Vol, XI, 1986, pp.95-96.

11) See, G. Guerreri, "The Italian Proposal to Reinstate Air Carriers Limits of Liability", Air Law, Vol.XI, 1986, p.124.

7월 7일의 法律 第274條에 따라 附保되는 責任保險에 대하여 適切하게 告知하여야만 된다. 이 法律은 憲法裁判所가 原告 Coccia 對 被告 Turkish Airlines 訴訟事件(憲法裁判所, 1985年 5月 2日) (判決132, 1985년) ((1985) Dir.Mar.751)에서 와르소條約과 헤이그議定書上의 責任制限을 違憲이라고 判決한 後 통과되었던 것이다.[12]

I.H.Ph.Diederiks-Verschoor 教授는 이런 側面에서 비추어 볼 때 日本航空社들의 無限責任制度를 採擇한 措置들은 와르소體制의 基礎가 되고 있는 損害賠償의 有限責任價額을 引上시키고자 하는 이탈리아 및 다른 航空社들의 措置와 兩立할 수 있는지 또는 없는지의 問題가 提起되고 있다고 指摘하였다. 와르소條約 第22條 1項 但書에서는 "契約에 依해 運送人과 乘客間에 더 높은 責任限度價額을 合意할 수 있다"라고 規定하고 있다.

더우기 와르소條約 第23條는 다음과 같이 規定하고 있다. 運送人의 責任을 輕減시키거나 또는 條約에 規定된 責任限度價額 보다도 더 낮은 責任限度價額을 規定한 어떠한 約款도 無效가 된다. 단 運送契約은 이와같은 約款의 無效에 依하여 無效로 되는것이 아니고 繼續해서 이 와르소條約의 規定에 適用을 받도록 하였다.[13]

이 規定에 基礎하여 와르소條約에 規定된 責任限度價額보다 더 높은 責任限度價額을 乘客과 合意하는 것을 運送人에게 許容한다는 反對解釋으로 나올 수가 있다. 헤이그議定書는 貨物運送에 있어서 例外를 追加한 바 있으나 乘客에 對하여는 아직도 와르소條約 第23條의 原文이 그대로 適用되고 있다. 그러나 問題는 그러한 特別規定을 包含하는 條項이 헤이그議定書에서는 再次 規定되었지만, 그러나 1971年의 과테말라議定書(아직도 發效되지 않고 있음)에서는 規定되지 않았다는 점이다.

上述한 바 있는 解釋(反對解釋)은 相當히 오랫동안 維持될 것이고 合理的인 것이라고 보여진다. 과테말라議定書에서의 責任制限은 非難의 餘

12) I. Awford, "Handling the Legal Consequences of Aviation Disasters-Passengers Compensation", "Zeitschrift für Luft-und Weltraumrechtsfragen", Vol. 41, 1992, pp.14-40. at p.24

13) I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, "New Developments Around the Compensation Limits of the Warsaw Convention", (unpublished article), pp.4-7.
國際航空宇宙法分野에서 世界的으로 有名한 學者인 I.H.Ph. Diederiks-Verschoor 教授가 直接 筆者에게 보내온 論文에서 引用하였다.

地가 적은 것은 것으로 여겨졌고 運送人의 責任에 對하여 이 議定書가 發效되고 있지 않기 때문에 어떠한 問題도 提起되지 않고 있다. 한편 와르소條約 第23條는 과테말라議定書에서 削除되었다. 그러므로 우리는 航空社들이 乘客들의 利益을 위하여 責任限度를 높이는 것은 許容할 수 있는 것이라고 當然히 結論지을 수가 있다. 물론 損害賠償金의 支給에 있어 統一化 作業을 撤回한다는 것은 이미 統一化가 弱化되고 있지만 더욱 危險한 일이라고 본다.

I.H.Ph.Diederiks-Verschoor 敎授는 이와 같은 前後關係에서 言及을 必要로 하게되는 가장 重要한 점은 이와 竝行하여 Anglo-Saxon 法下에서 存在하는 "懲罰的인 損害"가 있는 것이라고 主張하였다.[14] 한편 意味있는 言及은 日本의 損害賠償請求權의 特徵인데 그것은 뉴질랜드 航空機가 1978年 Erebus山과 衝突했을 때의 損害賠償事件에서 잘 把握할 수가 있었다.[15] 韓國과 日本의 觀念에 따르면 航空社는 乘客들에 對하여 事故 後 卽時 賠償金을 支給하여야 할 뿐만아니라 遺族들에 대하여도 慰藉料라 불리는 것을 추가로 支給하고 있다. 이 慰藉料는 來世에 있는 死亡者의 靈魂을 慰勞하기 위한 膳物이며 苦痛받는 遺族의 슬픔을 考慮하여 支給하는 것이다. 그리고 그것은 해마다 金額面에서 相當히 增加되어 왔다. 死亡의 境遇 韓國과 日本에 있어 損害賠償請求의 總額은 慰藉料를 包含하여 所得의 損失(逸失利益), 葬禮費, 物的損害(手荷物등)에 基礎하여 査定된다.[16]

Ⅶ. 結　　論

上述한 바와 같이 調査 및 硏究를 한 結果 어떤 나라는 賠償의 責任限度를 가지지 않는 反面(例：日本의 國際 및 國內航空運送과 美國의 國內航空運送은 無限責任임) 그 以外의 다른 나라들은 와르소條約에 規定된것 보다 높은 責任限度를 主張하고 있는 狀況에 直面하고 있음을 結論내릴 수가

14) I.H.Ph.Diederiks-Verschoor, Supra, at 8.

15) See, for details M.A.Vennell, "Report of the Royal Commission to Enquire into The Crash on Mt. Erebus, Antarctica of D C Aircraft operated by Air New Zealand Limited", Air Law, Vol. VI, 1981.

16) See, observation by E.Tobi about Aspects of Aviation Insurance during a Colloquium in Rotterdam, 8 Octorber 1982, in the Dutch language.

있다. 더욱이 어떤 나라들은 國內航空運送에 있어서 와르소條約보다 더 낮은 責任限度價額을 適用시키고 있는 나라들도 있다(例：東南亞細亞 및 南美一部國家들).

물론 責任과 保險사이에는 強한 結緣關係가 있다는 것은 分明하다. 그리고 또 保險에 對한 航空運送人의 依存은 종종 損害賠償의 限度에 影響을 미치게 되는 주된 要因이 되고 있다는 것이 開發途上國家의 航空運送人에 있어서 特히 强調되고 있다. 그러나 全世界的으로 인플레이션이 만연되고 있으므로 必要不可缺한 것이 아닌 限 보다 높은 統一된 基準으로 責任限度價額을 引上시키는 것이 바람직한 일이라고 본다. 이것은 乘客들이 航空機에 의한 旅行을 選擇하게 되는데 더욱 도움을 줄 것이다.

와르소條約이 發效된 以後 많은 經濟的·社會的 變化들이 일어났다. 航空產業에 있어서 尖端科學技術이 發達되어 왔고 各國의 國民所得도 增加되고 있다. 더구나 人間의 生命과 財產의 價値도 實質的으로 增進되고 있다. 航空機事故를 原因으로 提起된 損害賠償價額도 金額面이나 賠償範圍의 面에서 增加되고 있다.

現行 國際航空責任制度下에서 航空社들이 責任을 負擔하는 有限責任限度價額에 遺族들이 滿足을 얻지 못한다면 그들은 航空社에 의하여 完全히 賠償받지 못한 損害의 均衡을 잡기 위해 航空機製造業者, 空港의 被雇傭人, 航空管制官등에 對해 損害賠償請求를 하는 傾向이 있다.

그러므로 航空運送人이 責任을 지게 될 損害와 그 賠償의 範圍는 財產上의 損害, 精神的 損害, 身體的 손해 뿐만 아니라 航空機事故로 提起된 餘暇活動의 期待에 對한 損害까지를 包含한다. 심지어 와르소條約은 航空運送人以外의 者를 相對로 하는 損害賠償請求의 提起를 커버하지 못하고 있다.

와르소條約은 매우 複雜하게 構成되고 있기 때문에 같은 航空機事故에 의하여 發生된 損害를 賠償받는 乘客이 비록 같은 運賃을 支拂하였다고 하더라도 訴가 提起된 裁判管轄權이 어디 있느냐에 따라서 매우 다른 權利를 가지게 된다. 乘客들간에 이와 같은 差別은 더 이상 正當化될 수가 없다. 美國과 日本에 있어서 國內航空運送人의 責任은 無限責任制度가 適用되지만 韓國, 獨逸, 프랑스, 이탈리아, 라틴아메리카등의 大部分의 國家들은 有限責任制度를 採擇하고 있다. 有限責任制度 또는 無限責任制度를 採擇하고 있는 나라들間의 國際航空運送에 있어 서로 다른 責任制度의 紛爭을 合理的으로 解決하고 各 國家들 間에 責任制度를 統一시키기 위하여서는

와르소條約내에서의 航空運送人의 責任을 劇的으로 그리고 根本的으로 改革하는 것이 바람직하다고 본다.

國際民間航空機關 所屬 法律分科委員會의 第28次 會議가 1992年 5月 11日부터 22日 사이에 몬트리얼에서 開催 되었는데 위의 委員會는 다음과 같은 項目의 實務作業프로그램을 着手키로 하였다.

1項, 와르소體制上의 몬트리얼議定書 第3號와 第4號의 批准을 促進하기 위한 活動

2項, 와르소 體制의 統合化에 관한 研究

上記 法律分科委員會는 와르소體制의 現 立場에 關係된 上記 項目들을 最優先的으로 論議할 것을 다시금 再確認하였다. 航空法 分野에서 航空關係 國際條約을 制定하는데 重要한 役割을 해온 機構인 國際民間航空機關(ICAO) 法律分科委員會에서 上記 項目들을 더욱 研究, 檢討하기로 한것은 바람직한 일이라고 본다.

우리는 可能한 빨리 "國際航空責任의 統合制度에 關한 새로운 條約草案"이 마련될 境遇에 對備하여 航空運送人의 責任을 包含한 와르소體制를 根本的으로 改革할 必要가 있다.

우리는 全世界的인 國際航空運送에 關한 規定들을 統一시키기 위하여 國際民間航空機關(ICAO)의 法律分科委員會와 國際民間輸送協會(IATA)에 航空運送人의 責任制限에 關한 上記 새로운 國際條約草案을 制定할 것을 建議하는 바이다.

筆者는 可能한 빨리 尖端航空技術의 새로운 發展과 變化하는 時代에 있어 經濟的 環境에 適應하기 위하여 다가오는 ICAO의 法律分科委員會의 第29次 會議와 IATA의 特別法委員會에서 와르소條約內의 "航空運送人의 責任制度"에 關한 根本的인 改革을 積極的으로 檢討하고 討議할 것을 提案하는 바이다.

An International Air Carrier's Liability in a Changing Era

Prof. Dr. Doo-Hwan Kim*

〈Table of Contents〉

Foreword
I. Introduction.
II. Reasons why the Warsaw Convention should be amended.
III. The international conference for the reform of the Warsaw system
IV. The prospect of the ratification of the Montreal Additional Protocols No 3 and No 4 by United States
V. The adoption of the unlimited liability system by Japan's airlines.
VI. A deceision of the Italian Constitutional Court and the conditions of air carriage in Europe.
VII. Conclusion

Foreword

This article was more supplemented and readjusted my Tokyo Conference's article of titled "the Second International Conference on Air Transport and Space Application in a New World" which was held at Tokyo, Japan on June 2−5, 1993.

I was expressed my opinion and comment by summary of this article at the aforementioned Tokyo Conference.

I acknowledge sincerely with many thanks to Prof. Dr. I. H. Ph. Diede-

* President, The Korean Association of Air Law Dean,
The College of Law, Soong Sil University Seoul, Korea

riks－Vershoor who is a most Famous scholar in the field of air and space law in Europe, Emeritus President of the International Institute of Space Law and Emeritus Professor of the International Institute of Air and Space Law, Leiden University, The Netherlands and to Dr. George N. Tompkins who is a most famous Attorney-at-Law in the world, representative partner of Condon & Forsyth, which is specially handled the aviation accident cases at New York, the United States of America for sent me their valuable articles by Fax and air mail on May, 1993.

Particularly, I was cited and refered many parts of the abovementioned their articles in order to introduce to the current news in the field of air space law in the world to the Korean readers.

I was written this article for the purpose of reporting the content and results of the Tokyo Conference and of congratulating to Prof. Dr. Joo Chan Son (Emeritus Chairman of the Korean Association of Air Law) 70th birthday anniversary.

And also I was introduced the content and results of the said Tokyo Conference in this Korean Journal by the Korean language.

Ⅰ. Introduction

The Warsaw Convention of 1929, though amended many times during the past several decades the sole convention which contains private－law－based regulations on air carriers, has played a very important role in establishing an international legal system for international carriage by air.

The Warsaw Convention established a set of international principle to promote uniformity in resolving legal claims arising out of contracts for International Air Carriage.

The Warsaw System consists of the Warsaw Convention, the Hague Protocol, the Guadalajara Supplementary Convention, the Montreal Inter－Carrier Agreement, the Guatemala Protocol, the Montreal Additional Protocols, No. 1, No. 2, No. 3 and No. 4. The Warsaw Convention imposes the burden

of proof on the air carrier instead of the victims, thus presuming the air carrier's fault for personal or property damages caused during international carriage. The sum of the compensation for damage on a carrier's liability for the death or personal injury of each passenger is limited to the sum of 125,000 Francs Pointcaré, that is approximately US $ 8,300 under Warsaw Convention, the sum of 250,000 Francs Pointcaré, that is approximately US $ 16,600 under the Hague Protocol, the sum of US $ 75,000(US $ 58,000 exclusive of legal fees and costs) under the Montreal Inter-Carrier Agreement, the sum of US $ 100,000 under the Guatemala City Protocol and the sum of 100,000 SDR under the Montreal Additional Protocol No. 3.(1)

As a fundamental principle of the air carrier's liability in the international convention and protocols, for instance, in the Warsaw Convention and the Hague Protocol, the principle of limited liability and a presumed fault system has been adopted. Subsequently, the Montreal Inter-Carrier Agreement of 1966 the Guatemala City Protocol, the Montreal Additional Protocol No. 3, and Montreal Additional Protocol No. 4 of 1975 maintained the limited liability, but substituted the presumed liability system by an absolute liability, that is, strict liability system. The Warsaw Convention has been amended many times during the past sixty years in order to increase the maximum amount of liability for damage sustained in case of death or injury of a passenger because of an increasing desire to protect passengers damaged during an international flight.

In the international legal system for air transportation, the Warsaw Convention has played major role and have been amended many times in consideration of the rapid development of air technology, changes of social and economic circumstances, difficulties in proof and discovery of facts, need for the protection of victims or an injured party and so on. Some

(1) Doo Hwan Kim, "Liability of Govermental Bodies in International Civil Aviation", The Highways of Air and Outer Space over Asia, (Martinus Nijihoff Publishers, The Netherlands), at 186(1992).

amendments became effective, but others are not still effective.

As a result the whole internationl legal system for air transportation is complicated and tangled at the present.

II. Reasons why the Warsaw Convention should be amended

Many economic and social changes have occurred since the Warsaw Convention was effectuated. First, due to the rapid development of science and technology in the aeronautic industry, the propeller aircraft transportation is gone. This is the age of transportation by supersonic jet aircraft.

Compensation for damages caused by aircraft accidents has increased in dollar amount as well as in volume. An air carrier's liability should extend to loss of expectation of leisure activities, as well as to damage to property, and mental and physical injuries.

Second, when victims are not satisfied with the limited amount for which an airline corporation is liable under the current limited liability system, they tend to bring claims against the manufacturer of the aircraft or the air traffic controller for the blance of their damages which are not throughly compensated by the airline corporation. The Warsaw Convention does not cover claims against parties other than the air carriers. Thus, the air carrier may take advantage of the liability limitation, which the aircraft manufacture or air traffic controllers cannot. This disregards equity or distributive justice.

Third, the liability limitation in the Warsaw System is controversial and questionable. The Warsaw Convention allowed the limitation of air carrier's liability because the aircraft business was very dangerous and risky at the time of the Convention. It seemed fair and reasonable that the air carrier should not be fully responsible for all the damages caused by an accident, and the passenger should bear past of the risk or damage. In the light of the development in technology and safety of air transportation, this reason for the liability limitation does not exist anymore.

Fourth, because the Warsaw Convention is very complicated, the passengers receiving compensation for damages caused in the same aircraft acci-

dent have very different rights according the jurisdiction in question even though the passengers paid the same freight. This descriminates among the passengers and cannot be justified any more.

Fifth, insurance poses a problem, nowadays almost all the damages resulting from air transportation are covered by insurance. The final and ultimate payer of the premium is the passenger or consignor of cargo.

The problems of indemnity in insurance law are closely related to social justice problems. Influenced by the principle of absolute liability, however, that the present air law system could not settle air law problems and disputes without dramatic and comprehensive reform of the Warsaw Convention.(2)

III. The International Conference for the reform of the Warsaw System.

Many amendments have been proposed to each Convention due to the rapid high-technological developments in aviation, the changes in social and economic, environments, the difficulties in proof and discovery of facts, and the need for increasing protection of injured passengers. Not all of the proposed amendments have been enacted, however. As a result, the international legal system for air transportation is presently complicated and tangled. Since the early 1970s, many aviation law professors and lawyers have tried to integrate and simplify the international legal system for air transportation.

There are many changes in economic and social circumstances because it has passed more than a half century since the Warsaw Convention was effectuated.

The aircraft industry is very complicated assembling industry, it utilizes

(2) Doo Hwan Kim, "Some Considerations of the Draft for the Convention on an Integrated System of International Aviation Liability", Journal of Air Law and Commerce, [School of Law, Southern Methodist University, Dallas, Texas, U.S.A], at 774-776.

many people in a variety of jobs, including parts manufactures, air service suppliers, airport employees, air traffic controllers, governmental agencies, and manufactures or suppliers of aircraft facilities.

The Legal Committee of the International Civil Aviation Organization, has ever been made a resolution which recognized the need for making out a new Draft for the Convention to make the Warsaw system integrated and less complicated.

Professor Bin Cheng, Chairman of the Air law Committee of the International Law Assocition(ILA) and Professor Jacqueline Dutheil de la Rocher have made out a Draft for the Convention on an Integrated System of International Aviation Liability covering for surface damage caused by foreign aircraft during international carriage by air.

This Proposal was discussed by many air law professor, specialist and lawyers in the Air Law Session of the 60th Conference of the ILA held at Montreal, Canada from Aug. 29 to Sept. 4, 1982. That Draft for the Convention was not adopted but deceided that it should be under contineous analysis and review by the next Air Law Session of ILA.[3] The Proposal means the synthesis and unification of contract liability and tort liability within one Convention.

A detailed study of the present position and proposals for renovating the Warsaw system exist already in the form of the Alvor Draft Convention relating to Internationl Carriage by Air, adopted by the Fourth Lloyd's of London Press International Aviation Law Seminar held at Alvor, the Algarve, Portugal, from 11 to 16 October, 1987.[4] The Seminar was attended by one hundred and sixteen executives and legal advisers of governments and of the airline, aviation insurance and aerospace industries, as well as members of the legal profession involved or interested in aviation, comming from twenty-seven countries.

(3) Bin Cheng, "Sixty Years of the Warsaw Convention : Airline Liability at the Crossroads (Part I), 38(4), Zeitschrift für Luft-und Weltraumrecht, 319-344(1989)

(4) Cf. Proceedings of the Fourth Lloyd's International Aviation Law Seminar(1987).

This Alvor Draft Convention Relating to International Carriage by Air has been integrated by the principal content of Warsaw Convention, Hague Protocol, Guatemala Protocol, Montreal Additional Protocol No. 3 and Montreal Additional Protocol No. 4 and also has adopted the principle of the limited liability and the absolute liability system.

Ⅳ. The prospect of the ratification of the Montreal Additional Protocols No.3 and No.4 by the United States.

Nowadays many states are greatly interested in ratifying the Montreal Additional Protocol No. 3(MAP. 3) and Montreal Protocol No. 4(MAP. 4), whether the United States ratifies these Protocols or not. The United States had failed in 1983 to give its approval to MAP. 3 and MAP. 4. Consequently, it was uncertain for many states whether they should go ahead and seek to bring these two Protocols into force without United States, or wait for another lead from the United States, or to abandon the Warsaw system altogether.(5)

The MAP. 3 contains a provision which permits a state to a Supplemental Compensation Plan that will provide a procedure for swift and efficient compensation of passengers killed or injured in international air transportation.

On June 24, 1988, the Department of Transportation of the United States proposed to the Senate to ratify the MAP. 3 and MAP. 4 with a Supplemental Compensation Plan in order to protect US citizens. On November 15, 1989, the Committee on Foreign Relations of the United States Senate held another hearing to discuss the Protocols and the provisions of the new Supplemental Compensation Plan. At the hearing, representatives of the Departments of States. Justice, and Transportation, airline industry leaders as well as spokes-persons for various associations of this Committee. On June

(5) George N. Tompkins, The Defeat of the Montreal Protocols in the United States …… "What next ? ", Lloyd Aviation Law, 1-6(1983).

21, 1990, the Committee voted to report the MAP. 3 and MAP. 4 favourably to the Senate for advice and consent. If the said Protocols are ratified by the Senate, many countries and airlines in the world will be affected by this.

1990－The United States Senate Foreign Relations Committee votes 13-2 in favor of agreeing to ratification of Montreal Additional Protocol No. 3. Nothing happens in the Senate.

1991－The United States Senate Foreign Relations Committee again votes 13-2 in favor of agreeing to ratification of Montreal Additional Protocol No. 3. Again, nothing happens in the Senate.

1992－The United States Senate adjourns without considering or voting on Montreal Additional Protocol No. 3.

1993－Montreal Additional Protocol. 3 languishes in the United States Senate unacted upon.

As of November 1992, only 19 nations had ratified Montreal Additional Protocol No. 3. 30 ratifications are required before the Protocol can enter into force. The "rest of the world" has been waiting for the United States to ratify Montreal additional Protocol No. 3 for nearly 20 years. Montreal Additional Protocol No. 3 represents the most "recent" product devised at the urgence of the United States to amend the 1929 Warsaw Convention limit of liability. The efforts of the United States commenced in the early 1950s and to date have accomplished nothing, with the United States failing even to ratify those instruments which it devised－the 1955 Hague Protocol and the 1975 Montreal Protocol No. 3. Meanwhile, throughout the world and most noticeably in Japan and in the United States, two countries where there are no artificial liability limits on recoverable damages in personal injury and death cases arising out of domestic air transportation, or otherwise, damage awards have escalated with growing economics to the point where, even in 1975, the Montreal Additional Protocol No. 3 limit of liability of 100,000 SDR(approximately $140,000) was unacceptably low.

about by a simple amendment to existing condition of carriage and passenger rules tariffs.

If the carrier and the passenger may agree to higher limit of liability than that set forth in Article 22 of the Convention, then there certainly is no reason why the carrier cannot waive entirely and unilaterally the Convention limit.

(2) The legal relations between Japan's airlines and United States.

An application to amend the existing conditions of carriage to effect the waiver was granted by the Ministry of Transport of Japan on November 16, 1992 and the amended conditions of carriage became effective on November 20, 1992.

The Department of Transportation (DOT) of the United States, on December 30, 1992, effectively endorsed the waiver as being "consistent with the public interest" of the United States. When the DOT granted All Nippon Airways (ANA), one of the participating airlines of Japan, an exemption from compliance with the regulations and foreign air carrier permit conditions relating the Montreal Agreement.

In granting the exemption, the DOT concluded :

> We have decided to grant ANA an exemption from the provisions of 14 CFR Part 203, section 213.7 and the provisions of its foreign air carrier permit and related exemptions, to the extent necessary, to allow ANA to remove its imits of liability for passenger injury and death. ANA would continue to waive the defense under Article 20(1) only for that portion of a claim up to 100,000 SDRs.
>
> While Agreement 18900 binds the parties to a liability limit of not less than $ 75,000(US) under Article 22(1) of the Warsaw Convention for passenger injury and death, it was not intended to preclude the waiver of the limitations of liability for higher amounts, or to unlimited liability as proposed here, in a manner which would

benefit the travelling public in the form of additional protection. Therefore, we find that the relief sought by ANA is consistent with the public interest.

Similar exemptions were granted by the DOT on February 11, 1993 to Japan Airlines, Japan Asia Airways, Japan Air Charter and World Air Network, all participating air carriers of Japan.[7]

(3) The motivation of adopting the unlimited liability system by Japan's airlines.

The motivation for this development in Japan is primarily cultural and ethical. The liability limit for domestic air transportation was abolished in Japan in 1982. For international air transportation, the airlines of Japan had established in 1981, by condition of carriage, a limit of liability of 100,000 SDR, the same limit established by Montreal Additional Protocol No. 3 of 1975. By 1992, even 100,000 SDR was regarded as too low a limit of liability in Japan and Montreal Additional protocol. No. 3 had not come into force in any event.

The Civil Air Law Reserach Institute, comprised of scholars, officials of the Ministry of Transport of Japan and the Minsitry of Foreign Affiars, representatives of the airlines of Japan and the insurance industry, after extensive study, concluded that the passenger liability limit for international air transportation should be abolished by amendment to the existing conditions of carriage since, over time, it had proven extremely difficult to achieve meaningful amendment to the Warsaw Convention. Further, the current

(7) George N. Tomphkins, Jr., "Unlimited Liability : Japan and Beyond", (unpublished article), Talk given by George N. Tomphkins, Jr. on March 4, 1993 to the Institute of London, 5-6(1993)

Dr, George N. Tompkins, Jr., had directly sent me his article in order to publish the Korean book of air space law at Seoul, Korea on April, 1994.

It is small wonder, therefore, that the airlines of Japan, tired of waiting so long for some light from the West(ratification of Montreal Additional Protocol No. 3 by the United States), took matters into their own hands and shed some meaningful light on the rest of the world simply by using the 1929 Warsaw Convention mechanism in Article 22(1) to waive all applicable limits of liability for their passengers.

The Ministries of Transportation and airlines of Asian countries must pay continuously attention to the ratification of Protocols No. 3 and No. 4 with Supplemental Compensation Plan by the US Senate

Ⅴ. The adoption of the unlimited liability system by Japan's airlines

(1) The legal aspects of Japan's airlines

Japanese airlines firms would became the world's first to remove a ceiling on the amount of compensation granted to victims of accidents on international routes.

From Nov. 20, 1992 following Transport Ministry approval, the ceiling on international routes of 100,000 special drawing rights, or approximately ¥17 million, will cease to exist. This comes 10 years after a decision to remove a similar ceiling on redress to victims on domestic flights.

Japan Airlines, All Nippon Airways, Japan Air System and seven other firms operating regular international flgiths applied to the Transport Ministry for approval of their plans to remove the ceiling.(6)

Although the compensation ceiling on Japan's domestic routes was lifted in 1982, the lifting of the upper limit on international routes has been delayed because of the need to strike a balance with the limits set by various foreign countries.

The Japanese airline companies set the ¥17 million ceiling on compensa-

(6) Asahi Daily News, Tokyo, Japan, November 10, 1992.

tion to victims on international routes in 1981. Even though this amount is high by world standards, it has been criticized as too low compared with compensation paid to victims of car accidents.

An international ceiling of about ¥1.2 million was set in 1929 and was boosted to about ¥2.4 million in 1955. However, airline firms were allowed to raise the ceiling.

Among existing limits, the roughly ¥18 million implemented by some European airline companies tops the list. U.S. airline firms operate with a compensation ceiling of about ¥9 million.

In an unprecedented move, the airlines of Japan, effective November 20, 1992, amended their conditions of carriage to waive the limitations of liability for Article 17 passenger injury or death provided by article 22 of the Warsaw Convention, Hague Protocol, Montreal Agreement as to passengers carried on aircraft of the airlines of Japan. The mechanism for this waiver has been present in Article 22(1) of the Warsaw Convention since it was adopted over 60 years ago. Dr. George N. Tompkins pointed out that the disparity between the Convention limitations of liability and damage awards in domestic cases, whether as a result of accidents occurring during non-convention carriage or non-aviation accidents, has become very great in Japan in recent years and, indeed, in many other countries, including the United States. The proposed increase in Convention limits contained in the unadopted 20 year old Montreal Additional Protocol No. 3 would not serve to bridge the increasing gap of disparity to any appreciable extent.

The airlines of Japan have waived any applicable limit of liability provided by the Warsaw Convention, the Hague Protocol or the 1966 Montreal Agreement, for passenger personal injury or death which is caused by an accident within the meaning and scope of Article 17 of the Warsaw Convention. With respect to the waiver of the applicable limit of liability, the Warsaw Convention have been reinstated but only for claims that exceed 100,000 SDR. For claims up to 100,000 SDR, the present waiver of the Article 20(1) defenses remains in effect.

The new regime of unlimited liability for the airlines of Japan has come

international air transportation limit of liability was considered to be very low when compared with recent damage standards for personal injury and death in Japan in non-international air transportation cases.

A review of the history of the Convention limits of liability and damage standards in Japan illustrates clearly why the conclusion of the Institute in Japan, and the decision of the airlines of Japan, was necessary and the correct decision for Japan.

1929-Warsaw Convention signed by Japan. Liability limit- $8,300.

1953-After ratification, Warsaw Convention enters into force in Japan.

1956-1955 Hague Protocol signed by Japan. Liability limit- $16,600

1965-United States denounces Warsaw Convention because of unrealistically low limit of liability($8,300-United States signed but did not ratify 1955 Hague Protocol).

1966-Two major aviation accidents occur in Japan during international air transportation involving non-Japanese air carriers(CP Air and BOAC) and Japanese passengers. Japanese passenger cases eventually required to be settled at double Hague limits of liability-i.e., approximately $33,000.

1966-United States forces Montreal Agreement on world's airlines, as an interim measure, as a condition to withdrawal of notice of denunciation of Warsaw Convention. Limit of liability- $75,000, plus waiver by air carriers of Article 20(1) defenses.

1967-The 1955 Hague Protocol amending the Warsaw Convention enters into force in Japan.

1971-Montreal Additional Protocol No. 3 evolves. Liability to limit-100,000 SDR-unbreakable for any reason.

1975-Strict liability of air carrier.

1981-Airlines of Japan, by condition of carriage, raise Convention liability limit to 100,000 SDR.

1982-Liability limit for domestic air transportation in Japan is abolished but liability limit of 100,000 SDR is retained for internatio-

nal but non－Convention transportation such as, for example, Bangkok－Tokyo.

1983－United States Senate fails to agree to ratification of Montreal Protocol No. 3. Vote is 50－42 in favor, with 1 Senator present not voting. 62 votes in favor(2/3ds of the Senators present for the vote)were required to agree to ratification.

1985－The largest single aircraft disaster in history occurs on Mt. Osutaka in Japan during the course of domestic air transportation. 505 passengers are killed and 4 survive. The settlements of the claims in Japan eventually will average approximately $ 800,000 per passenger.

The waiver of the applicable Convention limit of liability extends only to passengers travelling on aircraft operated by the airline of Japan which has waived the limit of liability by amendment of the condition of carriage approved by the Ministry of Transport of Japan.

The waiver of the applicable limit of liability will apply only with respect to passengers on an airline of Japan. The waiver will not apply to passengers travelling to or from Japan, or elsewhere, on non－Japanese airlines, even if the passenger is a Japanese citizen.

The airlines of Japan who have joined in this initiative have no desire of intent to force other non－Japanese airlines to follow in their footsteps. Faced with a particularly Japanese problem－the disparate damages available in domestic and international cases－the airlines of Japan have taken appropriate and legally proper steps to solve the problem, regardless of the reaction of the rest of the world's aviation community. While it is fair to assume that the airlines of Japan would hope that their action might spur other major international air carriers to do likewise, for the sake of international harmony there is no desire to coerce, directly or indirectly, other carriers to do so.

(4) The prospect of the unlimited liability system by Japan's airline

The initiative of the airlines of Japan hopefully represents a new beginning, particularly as the 40 year drive supported by the United States to bring into force meaningful amendment to the Warsaw Convention limit of liability has resulted in no progress at all and has threatened the very existence of the Warsaw Convention system of liability. The waiver of the applicable Convention limit of liability by the airlines of the major aviation nations of the world is long overdue. It is a new approach. It should be considered seriously by all, particularly by those airlines of nations which, like Japan, do not have liability limits on recoverable damages in domestic aviation, such as, for example, the United States.

Dr. George N. Tompkins has emphasized that the Order of the United States DOT of December 30, 1992, approving as in the "public interest" the waiver by ANA of the Convention limit of liability, evidences perhaps that the "Light from the East" has been seen for all the benefits it beholds and will be followed by the airlines of the West. If the Japanese initiative is embraced by the airlines of the United States, then it would be fair to conclude that the Warsaw Convention system of air carrier liability will be preserved in the United States. It was a good international choice of law rule when adopted in 1929. But for the provision attemtting to impose an international uniform limit of liability for passenger personal injury of death on all parties, the Convention remains a good international choice of law rule today and for the future.[8]

Ⅵ. A deceision of the Italian Constitutional Court and conditions of air carriage in Europe

Before commenting further on the Japanese measures I would like to mention an interesting case occurring in Italy some years ago but which

(8) George N. Tompkins, Jr., Supra, at 6~12.

had direct relevance to the point under discussion.

In a decision handed down on May 2, 1985, the Italian Constitutional Court declared unconstitutional the domestic Italian laws applying the first paragraph of Article 22 of the Warsaw Convention and Article XI of the Hague Protocol. According to the Court the imposition of limits was a violation of Article 3 of the Italian Constitution, which guarantees equality of all citizens, and Article 2, which guarantees the respect of human dignity.

What the Court criticised was not the limits themselves but the inadequate compensation for the passenger. Alitalia is not only a party to the Montreal Agreement of 1966, but it had also, in October 1981, unilaterally established a limit of US $ 90,000 on its domestic and international flights.[9]

But in the case Balkan Airlines V. Tammaro[10] a tribunal in Milan in Italy delivered a decision that ran contrary to the ruling of the Constitutional Court. Dr. Guerreri, commenting on these decisions, agrees that the Constitutional Court had rightly decided that compensation must be adequate and unquestionable whenever the personal integrity or the supreme asset of 'life' has been impaired. He asserts that 'As the Treaty(of Warsaw) has emanated from a multilateral joint effort, no similar remedy was available, nor could it be considered as, strictly speaking, the provisions of the international Treaty had not been affected by the Court decision, and they stood valid as between all contracting parties.'

Faced with this situation the Italian Government produced a remedy in the form of a Bill[11] with wide-ranging scope, which was in reality intended to repair international relations which had been so seriously impaired. Article 2 of this Bill provides an increase in the liability limit to

(9) See, G. R. Baccelli, "La Convention de Varsovie devant la Constitution Italienne", Annals of Air and Space Law, Vol. X, 1985, pp.217-226 and G. Guerreri, The Warsaw System Italian Style : Convention Without Limits", Air Law, Vol. X, 1985, pp.294-305.

(10) See, Decision of 25 October 1976, Air Law, Vol. XII, 1987

(11) See, Also, G. Guerreri, "A Bill on the Limitation of Liability in the International Carriage of Passengers by Air", Air Law, Vol. XI, 1986, pp. 95~96.

the level set forth in the Guatemala Protocol, ratified by Italy by Law No. 43 of 6 February 1981. The instruments of ratification were deposited on 26 March 1985.

There have been two different motivations for adopting the sum of 100,000 SDR as a limit. One was that the amount of US$ 75,000 including costs(or US$ 58,000 in courts where legal costs could be awarded in addition) as agreed in the Montreal Agreement was considered too low in relation to the actual personal injury and wrongful death compensation levels. The other was that 100,000 SDR was the highest figure on which there seemed to be a worldwide consensus. In addition, some countries, e.g. Japan, United kingdom, have already enacted a policy of increasing international personal liability limits to such a figure.(12)

I would like to point out that Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Ireland, Italy, Luxembourg, Norway, Spain, Sweden, Korea, Switzerland, The Netherlands and the United kingdom have adopted the 100,000 SDR limit, either voluntarily or compulsorily, and British Airways have even gone to 130,000 SDR. Where there has been compulsion this has either been imposed by the national aviation authority on its carriers, or by legislation.

All carriers flying into or out of Italy have to stipulate to a liability limit of 100,000 SDR and show proof of adequate passenger legal liability insurance cover pursuant to the Law No. 274 of 7 July 1988. That law was passed after the Italian Constitutional Court declared the Warsaw · Hague limits of liability unconstitutional in the case of Coccia v. Turkish Airlines(Constitutional Court, 2 May 1985) (Decision 132, 1985) ((1985) Dir. Mar. 751).(13)

Prof. Dr. I. H. ph. Diederiks-Vershoor pointed out that in the light

(12) See, G. Guerreri, "The Italian Proposal the Reinstate Air Carrierr's Limits of Liability", Air Law, Vol. XI, 1986, p.124

(13) I. Awford, "Handling the Legal Consequences of Aviation Disasters-Passengers Compensation", Zeitschrift für Luft-und Weltraumrechts-Fragen", Vol. 41, 1992, pp. 17-40 at p.24

of all this the question arises : are these actions by Japanese, Italian and other companies to increase the limits of compensation based on the Warsaw system compatible with this system or not ? The last sentence of Article 22, par. 1 permits that 'Nevertheless, by special contract, the carreir and the passenger may agree to a higher limit of liability.'

Moreover, Article 23 of the Warsaw Convention says : '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 shall not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention' (emphasis added)(14)

On the basis of this text it can be argued, 'a contrario', that it is permissible for a carrier to fix a higher limit than that which is laid down in the Warsaw Convention. The Hague Protocol has only added an exception for cargo, so for passengers the old text of Article 23 of the Warsaw Convention is applicable. The trouble is, however, that the clause containing the special provision has been repeated in the Hague Protocol, but not in the(not yet effective) Guatemala Convention of 1971.

The above interpretation seems to be quite sustainable and reasonable. In the Guatemala Convention the liabillity limits were considerded as unassailable, no matter what circumstances had given rise to the carrier's lability. Article 23 was also deleted from that Convention. We may therefore safely conclude that it is permissible for airline companies to increase the limits in favour of the passenger. The drawback is, of course, that in doing so the uniformity in compensation payments, which had already been dented, will be jeopardized even more.

(14) I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, "New Developments Around the Compensation Limits of the Warsaw Convention,", (unpublished article), pp. 4-7.
Prof. Dr. I.H.Ph Diederiks-Verschoor had directly sent me her article in order to Publish the Korean book of air and space law at Seoul, Korea on April, 1994.

Prof. Dr. I. H. Ph. Diederiks-Verschoor has explained that an important phenomenon needing mentioning in this context are the 'punitive damages' existing under Anglo-Saxon law side by side with the damages as a retribution or fine because actions or negligence are deemed to be so flagrant that a 'financial' punishment is called for.[15] Also worth mentioning are the special features of Japanese claims, which became apparent when a New Zealand aircraft had crashed on Mount Erebus in 1978.[16] According to the Korean and Japanese ideas airlines should not only pay compensation to passengers immediately after the accident, but also the so-called 'condolence' money to the next of kin. Condolence money is a gift to help a dead person's spirit in the hereafter : it is given on account of the grief and sorrow suffered by the next of kin, and it has risen considerably in the course of years. The total amount of the Korean and Japanese claims in case of death is calculated on the basis of the loss of earned income, funeral expenses and material demage(baggage etc.), plus condolence money.[17]

Ⅶ. Conclusion

At the end of this brief survey one is forced to conclude that at the moment we are facing a situation where some countries have no limits of compensation while others(e.g. domestic flight of the USA) maintain higher limits than the Warsaw Convention prescribes.

In addition, in domestic air transportation limits lower than the Warsaw Convention's are occasionally applied.

That there are strong links between liability and insurance is of course

(15) I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Supra, at 8.

(16) See, for details M.A.Vennell, "Report of the Royal Commission the Enquire into the Crash on Mt. Erebus, Antarctica of DC 10 Aircraft operated by Air New Zealand Limited", Air Law, Vol. VI, 1981. pp.254~259.

(17) See, observations by E. Tobi about aspects of aviation insurance during a Colloquium in Rotterdam, 8 October 1982, in the Dutch language.

evident, and it must also be emphasised that air carriers' dependence on insurance is often a major factor affecting the compensation limits, especially for carriers in developing countries. But with inflation rampant worldwide it would seem most commendable, if not indispensable, to raise the limits to a higher uniform level. That would be fairer for the passengers choosing to travel by air.

Many economic, social changes have occured since the Warsaw Convention was effectuated. The science and high-technology in the aeronautic industry has advanced and national incomes has increased. In addition, the value of life and property have increased substancially. The amount of compensation for damage caused by aircraft accidents has increased in dollar amount as well as in volume.

When victims are not satisfied with the limited amount for which an airline corporation is liable under the current liability system, the tend to bring claims against manufacturers of the aircraft and airport emplyees, air traffic controllers or governmental agencies for the balance of their damages which are not thoroughly compensated by the airline corporation.

The damage which air carrier should be liable for and therefore compensation includes loss of expectation of leisure activities because of aircraft accident as well as damage to or loss of property, mental loss, and physical loss and the like.

Even the Warsaw Convention does not cover claims against other parties than the air carriers.

The Warsaw Convention is very complicated, the passengers receiving compensation for damages caused in the same aircraft accident have very different rights according to the jurisdiction in question even though the passengers paid the same freight. This discriminates among the passengers and cannot be justified anymore.

The liability of the domestic air carrier in the United States and Japan has been applied by the unlimited system, but the Korea, Germany, France, Italy and most of nations of Latin America has been adopted the limited liability.

In order to solve rationally disputes on the different liability system in the international air transport among the nations which was adopted the limited or unlimited liability system, it will be desirable for us dramatically and fundamentally to reform the liability of air carriers within the Warsaw Convention for the purpose of unifing the liability system among the nations.

The 28th Session of the Legal Committee, ICAO was held in montreal from 11 to 22 May, 1992 and then the abovementioned Committee established, subject to approval by the council, the following General Work Programme.

1) Action to expedite ratification of Montreal Protocol No. 3 and 4 of the "Warsaw System".
2) Study of the instruments of the "Warsaw System".

The said Committee elected to reconfirm, its concern with the present statues of the "Warsaw System" in reassigning the highest priority to those items.

It would be advisable for the Legal Committee of International Civil Aviation Organization as a principal body in the air law field to produce an international instrument that would serve as a model or domestic legislation.

It is a necessary for us to revise the Warsaw system basically including liability of air carrier for the sake of enacting "a new Draft for the Convention on an Integrated System of International Aviation Liability" as soon as possible.

We would like to recommend to the Legal Committee of ICAO and IATA to make the said new Draft for the Convention on the liability of air carriers, in order to unify the regulations concerning the international air transport all over the world.

I shall propose to discuss positively the fundamental revision on "the liability system of air carrier" within the Warsaw Convention at the comming 29th Session of the Legal Committee, ICAO and at the Special Legal Committee, IATA, in order to adapt to the new circumstance of air high techno-

logy and economics in a changing era as soon as possible.