

새로운 乘客賠償責任制度에 대한 小考

金 榮 基*

< 目 次 >

- I. 서론
- II. 바르샤바 체제의 책임한도액의 문제점
- III. 새로운 승객배상책임제도의 도입
- IV. 새로운 승객배상책임제도의 문제점
- V. 결론

I. 서론

항공산업 태동기때부터 항공운송인의 책임한도액을 설정하여 항공운송산업의 보호막 역할을 해온 항공운송인의 민사책임을 규율하는 소위 '바르샤바체제'가 커다란 변화를 겪고 있다. '바르샤바체제'란 국제항공운송에 있어, 항공운송인의 민사책임 관계에 대한 국제적 통일성 확보를 위하여 1929년 바르샤바에서 체결된 국제항공운송에 있어서의 일부 규칙의 통일에 관한 협약(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air, 이하 바르샤바협약)을 모태로 하여 이후 일부 개정, 보완된 1955년 헤이그의정서(Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relatng to International Carriage by Air), 1971년 과테말라의정서(Guatemala City Protocol)등 일련의 조약 체제를 일컫는 것이다.)¹⁾ '바

* 大韓航空 法務室 次長

1) 미발효 조약인 과테말라의정서 및 몬트리올추가정서는 아직 그 효력이 인정되지 않고 있다.

르샤바체제'의 항공운송인의 유한책임제도는 1차 세계대전후 각국이 자국의 항공산업을 육성하고 항공사고에 없었던 바, 이러한 공동인식의 산물이 바르샤바협약이었다. 그러나, 최근 항공기술의 급속한 발전에 따른 사고발생률의 감소, 경제 규모의 증대에 따른 각종 손해배상액의 증가 추세 및 항공보험시장의 완비에 따른 운송인의 위험이 분산되고 있는 실정하에서, 바르샤바협약에 규정된 운송인의 유한책임제도는 그 정당성에 대해 끊임없이 도전을 받아왔다. 이러한 도전속에서 항공운송인의 유한책임제도는 그 책임한도액을 어느정도 지속적으로 인상하는 수준에서 부득이 유지되어 왔으나, 1995년 10월 30일, 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 개최된 국제항공운송협회(International Air Transport Association, 이하 IATA) 연례총회에서 회원항공사들은 항공사간 협정(IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability, 이하 IIA)의 체결을 통하여 항공운송인의 책임제한제도를 자발적으로 철폐하기로 결의하였다. 이로써, 항공산업 태동기때부터 항공운송인이 누려온 승객배상에 대한 책임한도액제도는 사라지고 항공운송인의 무한책임의 시대를 개막하는 전기를 마련하게 되었다. 따라서, 항공운송인의 책임한도액 인상에 대한 시대적 배경, 새로운 승객배상책임제도 도입을 위하여 거처온 논의 과정, 주요 내용과 쟁점 및 부수적으로 발생하는 몇가지 문제점에 대하여 살펴 보기로 한다.

II. 바르샤바 체제의 책임한도액에 대한 문제점

1. 현행 책임한도액 적정성

일본계 항공사 및 미국 국내선의 경우를 제외하고는 대부분의 항공사 여객 운송약관에 의하면, 여객 사상시 항공사의 책임한도액은 SDR 100,000 상당액으로 규정되어 있다. SDR 100,000은 과테말라의정서(1971)상의 책임한도액과 동일 수준으로 몬트리올 제 3 추가의정서(1975)에 직접 규정된 이후, 대다수의 주요 항공사가 채택하였다. 그러나, 과테말라의정서(1971)의 초안 작성 시점인 1970년 이후 25년이란 시간이 경과한 현 시점에서, 동 의정서에서 물가 상승 및 소득 증가를 예상하여 책임한도액의 자동인상 조항(매 5년 마다 SDR 12,500)을 규정하고 있다는 점을 감안할 때 연혁적인 차원에서는 SDR 100,000의 적정성을 주장하기가 어려울 것으로 보인다. 또한, 우리나라 일반

신체 사상과 관련된 손해배상의 경우 법원이 인정하고 있는 통상적인 손해배상 범위는 사망 사고시 개인별 일실 소득 및 위자료로서 의사, 변호사 등의 일부 고소득자를 제외한 학생, 주부 및 직장 근로자들의 개략적 일실 소득은 SDR 93,504 - SDR 235,896에 이르고 있어, SDR 100,000은 현실적인 배상기준으로서의 기능을 상실한 것으로 일반 법감정에 반할 뿐만 아니라 피해자의 손해배상청구권에 대한 침해 정도가 심각하다고 하겠다.

2. 책임한도액 규정의 적법성

항공사의 약관에 규정된 책임한도액은 법률적으로는 단지 바르샤바협약이 적용되는 국제운송(이하 바르샤바 운송)의 경우에만 동 협약 제 22조에 따라 책임한도액으로서의 근거를 가질 뿐이며, 여타 非바르샤바 국제항공운송(이하 非바르샤바 운송) 및 아직까지 이를 규율할 별도 입법이 없는 우리나라 국내 항공 운송의 경우에는 법원이 동 약관상의 책임한도액이 피해자의 손해배상 청구권을 아무런 법률적 근거없이 부당하게 제한하는 것으로 해석하여 항공사에 실손해액 배상을 이행하라는 판결을 내릴 가능성도 매우 높다. 최근 판례²⁾를 살펴보면, 국내 항공 운송중에 발생한 여객 사상의 경우 항공사에 무한책임을 인정하는 경향이 나타나고 있는바, 이러한 경우에 있어서는 항공사의 약관에 규정된 책임한도액이 그 효력을 상실한 것으로 보아야 할 것이다.

Ⅲ. 새로운 승객배상책임제도의 도입

항공사고 발생시 피해자의 실질적인 권익을 보호하지 못하는 현행 바르샤바체제의 책임한도액 제도의 불합리성을 시정하기 위하여 많은 노력이 있어 왔다. 즉, 몬트리올 제 3, 4 추가 의정서 내지 새로운 다자간 조약의 발효 또는 현행 바르샤바체제를 유지하면서 책임한도액 인상 및 자동 정기인상 규정의 연계 내지는 책임한도액의 철폐 및 책임원칙의 변경 등이 검토되어 왔으며, 항공운송에 있어서의 미국의 시장 지배적 지위를 고려하여 미국 정부의 의지에 따른 변형된 형태의 추가배상 방안 등도 논의되어 왔다. 따라서 새로

2) 서울민사지방법원 94 가합 20764, 서울고등법원 94 나 10353.

운 배상책임제도 도입을 위하여 IAEA, 각 항공사 및 미국 정부가 추진하였던 각종 회의 등에 대한 진행사항을 보면 다음과 같다.

1. 미국의 책임한도액 변경을 위한 노력

미국 교통부(United States Department of Transportation, DOT)는 빈번하게 발생된 대형 항공사고와 관련하여 미국 시민권자 및 영주권자의 우선적 보호 및 손해배상액의 현실화를 위하여 몬트리올 제3 추가의정서(1975) 및 이에 따른 추가보조배상제도(Supplementary Compensation Plan, 이하 SCP)³⁾의 실현을 시도하였으나, 미의회의 비준처리가 장기간 지연되자, 이를 몬트리올 협약(Montreal Agreement, 1996)과 마찬가지로 미국 취항 항공사간의 특별계약(Inter-carrier Agreement) 방식으로 변칙 시행할 것을 꾀하게 되었다. 이와 관련, 미국 정부는 책임한도액 인상 노력이 성과를 거두지 못할 경우 현행 바르샤바체제의 탈퇴가능성을 시사한 바 있으며, 책임한도액 인상을 거부한 항공사에 대하여는, 몬트리올 협약(1996)과 동일한 방식하에, 미 교통부가 미국 취항에 필수적인 각 항공사의 운송약관 및 Tariff에 대한 승인을 취소할 가능성도 배제하지 않으면서 각 항공사의 책임한도액 인상에 대한 노력을 촉구하여 왔다. 만일 미국이 바르샤바협약을 탈퇴하게 될 경우 협약체약국과 미국간의 항공 운송에 있어서는 조약 관계의 부존재로 인해 항공사는 협약상의 책임한도액을 주장할 수 없게 될 뿐만 아니라, 미국 국내법에 의해 손해배상액이 산정될 경우에는 바르샤바협약에서는 인정되지 않는 징벌적 손해배상(Punitive Damages)⁴⁾에 대한 추가배상이 불가피하게 되어 손해배상 범위가 대폭 확대된다.

3) SCP는 과태말라의정서 및 몬트리올 제 3 추가의정서에 규정된 것으로서 각국 정부가 자국의 소득 수준에 비추어 책임한도액 초과부분에 대한 추가배상이 필요하다고 판단하는 경우 항공사와는 무관하게 승객들을 별도의 보험에 가입토록 강제함으로써 실손해액을 전부 배상하는 제도이다. 미국 정부가 1990년 몬트리올 제 3 추가의정서 비준안과 함께 의회에 제출한 SCP의 기본 구조는 미국을 취항하는 항공사는 미국내에서 항공권 발권 시 US \$5이내의 소정의 보험료를 승객으로부터 징수하여 SCP 기금 관리사무소에 송금하여야 하며, 기금 관리사무소는 피해자에게 SDR 100,000을 초과하는 부분에 대한 추가배상을 이행한 후 항공사를 제외한 제3자에 대한 구상권을 행사할 수 있으며, 동 의정서가 적용되지 않는 국제운송의 경우에는 항공사에 대하여 구상권을 행사할 수 있다.

4) US Court District of Columbia, No. 89-5415, 1991. 5. 7.

2. 미국 교통부의 Order 95-2-44의 주요 내용

이와 같은 미국 정부의 노력에 부응하기 위해 IATA는 1993. 9. 24일 여객 사상시 항공사의 책임한도액을 현실화하는 방안등을 논의하기 위한 항공사간 회의 소집에 대한 승인을 미 교통부에 요청함에 따라, 1995. 2. 22일 미 교통부는 항공사간의 책임한도액 인상을 위한 논의는 미국의 독점금지법에 반하지 않는다는 해석과 함께, 새롭게 논의될 책임한도액 개정과 관련하여 다음의 요구 조건의 수용을 피력하는 Order 95-2-44를 내렸다.

- 책임한도액 폐지
- 절대책임주의 채택 (바르샤바협약 제 20조 1항 원용 금지)
- 실손해에 대한 완전 배상을 위한 추가배상 방안 도입 및 미국 시민권자, 영주권자는 모든 국제 운송에 있어 완전배상 확보
- 무한책임제도 채택에 따른 추가 보험료 반영을 위한 항공운임의 인상 방안에 대한 토의 허용

상기 Order 수용과 관련 미 교통부는 책임한도액이 폐지될 경우 모든 항공 운송에 있어 책임한도액의 적법성에 대한 논쟁을 근원적으로 완전 종식시킬 수 있으며, 사고 발생시 일실 소득의 차등에 따른 개별적인 완전배상이 이루어 질 것이므로 과거 집단적인 배상 관행에 대한 개선을 기대할 수 있고, 바르샤바협약에서는 항공운송인의 과실책임주의를 인정하고 있어, 항공운송중 발생한 사고는 그 원인을 분명히 판단하기 힘들어 이를 증명하기 위해 많은 소송 비용 및 시간이 소요되었으나, 항공사가 절대책임을 부담할 경우에는 소송 비용의 절약 및 조기 손해배상으로 인하여 사고를 조기에 수습 처리할 수 있음을 그 이유로 열거하였다.

3. IATA항공사 회의(Airline Liability Conference) 잠정 권고안

미 교통부의 Order에 따라, 1995. 5. 3일 애틀랜타에서 개최된 IATA 법률 자문위원회(Legal Advisory Group) 예비 회의를 거쳐, 1995. 6. 19부터 워싱턴에서 각 항공사 대표들이 참석한 가운데 미 교통부 Order 내용의 수용 여부에 대한 토의를 가졌다. 회의에 참석한 상당수의 항공사는 사고 발생시 민

사 책임 관계의 국제적 통일성 유지와 각국 법원에서 인정하는 손해배상 범위의 차등성을 피하여야 하며, 미국에 있어서 항공사에 대한 과도한 징벌적 손해배상(Punitive Damages)방지를 위해서는 현행 바르샤바체제를 유지하는 것이 필요하므로, 책임한도액을 현실화 하는 것에는 동의하였다. 그러나, 아프리카, 남미, 러시아 등을 중심으로 한 저개발 국가 항공사들은 항공 보험료의 대폭 인상을 우려하여 고액의 책임한도액 인상에는 강력한 반대 입장을 표명하였다. 또한, 절대책임하의 완전배상 수용요구에 대하여는 절대책임이란 사고 발생시 항공사의 고의, 과실 및 불가항력 여부를 고려치 않고 무조건적으로 배상책임을 부담시키는 것이므로, 이에 대한 반대 급부로서 고정책임한도액 제도의 유지가 연계되어야 하며, 특히, 미국 시민권자 및 영주권자에 대한 특혜 부여는 여타 제 3 국가 국민과의 형평상 수용될 수 없다는 의견을 개진하면서 미 교통부의 요구 사항에 대해 다음의 IATA잠정 권고 사항만을 채택하고 회의를 종료하였다.

- 현 바르샤바체제의 유지
- 책임한도액 인상(최소 SDR 250,000)
- 물가 상승률 반영을 위한 책임한도액의 자동 정기인상 및 사고 발생시 피해자에 대한 일정금액 사전지급제도 도입
- 바르샤바협약 제 21조(승객의 기여 과실시 배상액 감경) 유지
- 필요시, 바르샤바협약 제 20조 1항(무과실 항변권) 원용 포기
- 필요시, SDR 250,000 초과분에 대한 추가 배상 방안 도입

4. Washington(Intercarrier) Agreement 도출

IATA의 잠정 권고사항의 제부적인 실현 방안을 마련하기 위하여 IATA 실무위원회(Working Group)가 구성되었으며, 동 실무위원회는 런던(1995. 7월) 및 워싱턴(1995. 8월)에서 현행 바르샤바 체제의 책임한도액의 비 현실성 및 각국 정부의 요구 수준⁵⁾을 고려할 때, SDR 250,000이상으로의 책임한도액 인상 및 전세계적인 단일책임체제 확보가 필요하다는데 주안점을 두고 SDR

5) ECAC 권고안(ECAC, 16-1, 1994. 6. 24) : SDR 250,000; EU : SDR 500,000 ; 호주 (Transport Legislation Amendment Bill, 1995) : SDR 250,000.

250,000으로 책임한도액 인상 또는 책임한도액 폐지시 중소 항공사의 실질적인 추가 비용 부담 여부, 대형 항공사의 중소 항공사에 대한 항공보험료 보조방안, 항공보험 담보범위의 Pooling 확보 가능성, 미국 시민권자 및 영주권자에 대한 완전 배상을 담보하기 위한 효율적인 방안에 관한 구체적인 협의를 진행하였다. 이 과정에서 몬트리올 제 3 추가의정서(1975)가 발효되지 않는 한 US SCP 시행은 비 현실적이며, SDR 250,000초과 부분에 대한 별도의 기금 조성을 통한 담보방안 역시 현행 항공사의 보험증권을 이중 분리하려는 것으로 항공사들이 부담하는 비용을 증액시킬 것이 확실하다는 보험업계의 견해를 반영하여 논의 대상에서 제외하였다. 또한, 미국을 출발, 도착 및 경유하는 운송에 있어 완전 배상 문제는 추가 토의를 위하여 유보하고, 절대책임 수용 여부는 보다 신중한 검토가 필요하다는 공감대를 형성하였다. 그러나, 1996년 몬트리올 협정을 대체하는 항공사간 신규 협정에 의거하여, 각 항공사의 운송약관 및 Tariff개정을 통하여 현행 바르샤바체제를 유지하되, 바르샤바체제상의 무과실항변권을 명시적으로 포기하지는 않으며, 또한 승객의 주소지 법률에 근거하여 손해배상금 산정을 전제로 책임한도액을 철폐하는 방안이 가장 현실적이며 효율적인 것으로 판단되어 소위 다음과 같은 내용의 항공사간 협정인 Washington Agreement를 도출하였다.

- 무한책임주의(Unlimited Liability Basis) 채택
- 승객의 주소지법(Law of Domicile)에 의한 손해배상금 산정
- 과실책임원칙 유지
- 전 세계적인 단일 책임체제의 통일성 지향

5. IATA Intercarrier Agreement(IIA) 성립

상기 Washington Agreement의 내용을 반영하는 IATA의 승객배상책임제도에 대한 항공사간 협정(IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability, 이하 IIA)이 작성되어 1995. 10월 쿠알라룸푸르에서 개최된 51차 IATA 정기연례총회에서 회원항공사들의 만장일치로 채택되었으며, 항공사의 약관 및 개별 항공보험증권 갱신시 동 배상책임제도 변경을 반영하기 위한 유예 기간을 고려하여 1996. 11. 1일 혹은 항공사의 약관에 대한 각국 정부의 승인을 획득하는 시점중 후자의 시기에 발효시키기로 하였다. 한편, 1996. 5월

미국 마이아미에서 각 회원 항공사들은 IIA를 개별 항공사의 약관에 통일적으로 반영시키기 위한 IIA의 구체적 실행을 위한 협정(Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement, 이하 MIA)을 체결하였으며, 이 두 협정의 주요 내용은 다음과 같다.

- 항공사는 승객의 死傷시 바르샤바협약 제 22조 1항의 책임한도액을 원용하지 아니하고 피해승객에 대한 실손해액 배상 산정은 승객의 주소지법(Law of Domicile or Permanent Residence of the Passenger)에 따르기로 한다.⁶⁾
- 항공사는 손해액 SDR 100,000까지에 대하여는 바르샤바협약 제 20조 1항의 무과실항변권을 포기한다.⁷⁾
- 항공사는 상기 두개 항을 제외한 모든 바르샤바 협약상의 권리를 보유한다.

상기 IIA, MIA와 관련하여 미항공사 연합(American Air Transport Association, 이하ATA)은 IIA실행을 위한 방법으로서 IPA(Provision Implementing the IATA Inter-carrier Agreement to be Included in conditions of Carriage and Tariffs)를 체결하였으며, 그 주요 내용은 상기 IIA, MIA 내용 이외에 1966년 몬트리올 협정은 IIA, MIA 실행 즉시 대체되며, 변경된 책임한도액제도의 승객에 대한 통지방법 및 동 협정 및 관련 약관 조항이 관할지 법원에 의해 무효로 결정되더라도 동 무효화결정은 협정의 다른 조항들의 효력에 영향을 미치지 않음을 언급하고 있으나, 제5의 재판관할지(Fifth Jurisdiction)에 대한 조항은 포함되어 있지 않다.

6. IIA, MIA, IPA에 대한 미 교통부의 입장

IATA 및 ATA에서 채택된 IIA, MIA 및 IPA는 그 승인을 위하여 미 교통부에 제출되었으며 이와 관련 미 교통부는 미국을 출발, 도착, 경유하는 항공사들은 IIA, MIA, IPA의 내용을 각각 수용⁸⁾하여 항공사의 약관 및 Tariff에

6) MIA는 승객의 주소지법이 항공사의 선택 규정으로 되어 있음.

7) MIA는 항공사가 선택적으로 SDR 100,000이내의 금액을 정할 수 있도록 되어 있다.

8) Non-US 항공사는 IIA, MIA만 채택, 서명하고 US 항공사는 IIA, MIA, IPA 내용 모두

반영하되, 미국 정부의 요청사항을 수용토록 하기 위하여 다음과 같은 3가지의 Order를 순차적으로 내렸으며 동 Order는 IATA, 항공업계 및 피해승객 유가족 협회등의 의견을 반영한 것이다.

(1) 미 교통부 Order to Show Cause 96-10-7(1996. 10. 3) 내용⁹⁾

- IIA, MIA의 선택 규정인 승객의 주소지법은 강제조항으로 할 것.
- 손해액 SDR 100,000까지의 금액은 항공사의 절대책임임.
- 바르샤바 협약상의 책임한도액의 폐지 조항은 전세계적 단일책임체제로 적용되어야 함
- 연계운송의 경우 협정 미가입항공사의 구간에서 사고 발생시 미국을 출발, 도착, 경유하는 항공사에서 동 사고에 대한 책임부담
- 항공사가 제3자에 대하여 가지는 바르샤바협약 제 20조 1항의 무과실 항변권은 US Public Social Agency에 대해서는 적용 배제
- Fifth Jurisdiction을 재판관할지로 인정해야하며, 이에 동의하지 아니하는 항공사는 항공사의 비용 부담으로 승객의 주소지를 중재장소로 하고 중재인의 일부는 승객의 선택에 의하여 임명하는 중재재판에 따라 손해배상을 한다는 내용 등을 약관 및 Tariff에 반영하고, Fifth Jurisdiction을 인정하지 아니함을 항공권에 명시하여 승객에게 고지하여야 함

(2) 미 교통부 Order 96-11-6 (1996. 11. 12)

- IIA에 대하여는 조건없이 승인
- MIA의 선택 규정인 승객의 주소지법은 강제조항으로 할 것
- 손해액 SDR 100,000까지의 금액은 항공사의 절대책임임
- 항공사가 제3자에 대하여 가지는 바르샤바협약 제 20조 1항의 무과실 항변권은 US Public Social Agency에 대해서는 적용 배제
- IPA 규정된 1966년 몬트리올 협정 대체 조항은 미 교통부의 별도 Order가 없는 한 적용 불가

를 채택.

9) 동 Order의 대부분은 KE007, PA103, TW800등 대형항공사사고의 유가족 협회의 의견을 반영한 것임.

(3) 미 교통부 Order 97-1-2 (1997. 1. 8)

- Pendente Lite 조건으로 최종 Order는 1998. 6. 30전에 내릴 예정임
- MIA의 승객의 주소지법에 대한 강제규정 배제
- SDR 100,000까지의 절대책임을 조건 없이 수용할 것
- 항공사가 제3자에 대하여 가지는 바르샤바협약 제20조 1항의 무과실 항변권은 US Public Social Agency에 대해서는 적용 배제
- 항공사는 상기 조건에 부합하는 Tariff에 대한 미 교통부의 승인을 받되, 승인을 받은 Tariff는 1966년 몬트리올 협정을 대체하며, 동 협정에 부과된 교통부의 각종 규제로부터 면제됨

IV. 새로운 승객배상책임제도의 문제점

1. IIA, MIA, IPA효력 발생에 관한 문제점

1997. 1월 현재 IIA는 80개의 항공사, MIA는 47개 항공사가 서명하였으나 항공사의 서명은 변경된 승객배상책임제도를 따르겠다는 선언적 의미만 있을 뿐 동 제도의 효력이 발생하는 것은 아니다. IIA 및 MIA는 항공사간의 협정으로서 동 협정이 효력을 발생하기 위하여는 각 항공사의 약관에 동일한 취지의 내용을 포함시키거나 승객의 항공권 등에 고지 또는 대중에 대한 공표의 방법을 거쳐야 한다. 그러나, 변경된 승객배상책임제도를 포함하는 약관이 효력을 발생하기 위해서는 각국의 법률에 따라 별도의 절차를 따라야 하므로 전세계 모든 항공사가 동일한 시점에 그 효력을 발생시키는 것은 아니다. 또한, 미국을 취항하는 항공사의 경우 동 협정 내용을 포함하는 약관 및 Tariff에 대하여 미 교통부로부터 승인¹⁰⁾을 받게 되어 있어 미국 취항 항공사는 조만간 변경된 배상책임제도를 시행할 것으로 보이나, 미국을 취항하지 않는 항공사의 경우에는 항공사가 자발적으로 참여하지 않는 한 변경된 배상책임제도를 실현시킬만한 강제력은 없다.

10) IIA의 효력을 발생의 전제 조건으로서 항공사의 약관이 무한책임주의, SDR 100,000까지의 절대책임을 규정하고 있다면, 동 약관은 미 교통부의 Economic Regulation 221.38 (h)(j) 의거하여 File될 필요가 없다는 견해도 있다. George N. Tompkins, Jr. Comments on IIA/MIA Technical Issues, P 4. 1997. 2. 3.

2. 손해배상액산정의 준거법으로서 승객의 주소지법의 문제점

미국이 주장하는 손해배상액산정의 준거법으로서의 승객의 주소지법은 항공사의 책임한도액이 철폐됨에 따라 승객의 실손해액을 가장 근접하게 배상한다는 취지에 맞추어 MIA에서 각 항공사들의 옵션사항으로 채택되었다. 주소지(Domicile)는 영미법상의 법률용어로서 자연인이 영구적으로 거주할 의사를 지닌 장소를 뜻하는 단수의 주소 개념으로 각국의 주소지에 관한 법적 규율이 다름에 따라 주소지의 해석상 차이점이 생길 수 있으며, 복수의 주소지가 인정될 경우 손해배상금 산정의 기준이 되는 장소의 확정 등에 문제가 발생할 수 있다. 또한, 바르샤바협약 제 28조에 따라 재판관할권을 가지는 국가의 법원이 자국내 제소권에 있어 다른국가에서 산정된 손해배상액을 이률적으로 수용할 수 있는지 및 동 금액을 수용할 경우 금액에 대한 공정성을 확보할 수 있는지 여부에 대한 문제도 있을 수 있다. 한편, 바르샤바협약에는 손해배상액 산정의 준거법을 명시하고 있지 않으나, 협약 제 28조 규정의 해석상 손해액 산정도 통상 소송이 계류된 법원이 속한 국가의 법률에 의한다는 것이 지금까지의 판례경향이다.¹¹⁾ 따라서, 협약에 규정되어 있는 4개의 재판관할지에서의 손해배상액의 산정은 각각 다를 수 있으며, 승객은 4개의 재판관할지중 고액의 손해배상을 받을 수 있는 관할지를 선택하여 소송을 제기할 수 있으나, 승객의 주소지법에 따른 손해배상 산정방법은 재판관할지 선택의 남용에 따른 무분별한 소송 제기를 예방하는 효과를 기대할 수 있음에도 불구하고, 승객은 어디에서 제소하더라도 손해액산정은 승객의 주소지법에 따라야 하므로 바르샤바협약의 규정보다 불리하게 작용될 가능성이 있다. 또한, 우리나라를 비롯한 대부분의 국가에서 조약으로서 법률적 효력을 가지고 있는 바르샤바협약 제 32조는 준거법이나 재판관할권을 특약으로써 변경하는 것을 금지하고 있다. 이에 반해, IIA, MIA는 항공사간의 협정으로 그 법률적 지위 및 효력이 국가간 조약에 명시적으로 반할 수 없기 때문에, 바르샤바 협약에 명시적으로 금지하고 있는 특약에 의한 준거법 규정은 각국의 법원에서 무시될 가능성도 있다.

11) US District Court of Columbia, Nos. 83-2793, 83-2940 etc., 1992. 4. 1.

3. 제5의 재판관할지 (Fifth Jurisdiction)

미국정부는 자국민이 입은 손해배상에 있어서는 사고 발생지를 불문하고 자국내 법원에 소송제기를 가능케 하는 자국내 재판관할권 인정과 나아가 자국법률의 적용에 따른 손해배상 산정을 관철시키기 위해, 바르샤바협약 제 28조 규정된 4개의 재판관할지외에 승객의 주소지와 운송인의 영업소를 동시에 관할하는 제5의 재판관할지(Fifth, Jurisdiction)의 인정을 위한 각고의 노력을 기울여 왔다. 그러나, 제5의 재판관할지가 인정될 경우 미국내에 대부분의 항공사가 영업소를 두고 있는 까닭에 미국인이 국제운송중 손해를 입을 경우 해당 국제운송의 여정 또는 항공권 구입 장소(계약체결지)등과 관계없이 미국에서 소송을 진행할 수 있게 되어 미국민을 두텁게 보호할 수 있으나, 항공사 및 여타 국가의 국민들에게는 유리한 점이 없다. 나아가 바르샤바 협약 제32조에서는 적용할 법률을 결정하거나 또는 재판관할에 관한 규칙을 변경하는 것을 내용으로 하는 개별 계약의 규정 및 특약은 무효라고 정하고 있어 제5의 재판관할지는 항공사간의 협정에 불과한 IIA, MIA에 규정될 수 없는 것으로 보인다.¹²⁾

4. 전 세계적 단일 체제 확보 관련

무한책임제도를 도입한 항공사와 그러하지 아니한 항공사가 순차 운송 또는 연계운송으로 연결되어 있는 경우에 있어서 사고 발생시 적용될 항공사의 약관에 대한 해석 및 각 항공사의 내부적인 구상 절차에 관련된 문제 발생의 소지가 있다.

V. 결 론

현행 바르샤바체제와는 달리 IIA, MIA, PIA의 내용을 포함하는 새로운 승객배상책임제도는 항공운송인은 책임한도액 제한을 포기하고 일반민사책임제도와 마찬가지로 피해 승객의 실손해액을 배상하고, 나아가 불가항력으로 인한 사고의 경우에도 운송인은 승객 개개인의 실손해를 기준으로하여 SDR

12) 반대 의견 : Warren L. Dean, Jr., Restructuring the Warsaw Right to Recover, 1996 Annual SMU Air Law Symposium

100,000까지는 절대책임을 부담함으로써 승객의 권익을 최대한 보호할 수 있게 되었다. 또한, 동 제도는 국가별, 지역별로 논의되어 왔던 승객배상책임제도의 차별성을 지양하고 미국을 출발, 도착, 경유하는 항공운송사고에만 선택적으로 적용되었던 몬트리올협정을 채택함과 동시에, 그간 선진국을 중심으로 개별적으로 추진되어 온 책임한도액 인상 움직임을 흡수하여 바르샤바체제를 통한 민사책임관계의 국제적 통일성을 유지한 점에서도 그 의의가 있다고 하겠다.

그러나 새로운 승객배상책임제도는 항공사간의 협정에 기인하는 것으로 전세계적으로 통일된 단일책임제를 일률적으로 강제하기가 용이하지 않을 뿐만 아니라 승객의 주소지법에 따른 손해배상액 산정 및 제5의 재판관할지 인정에 있어서 문제점 등 국가간의 조약보다는 관련 법적 문제에 대한 대응 방법이 어려운 점을 고려할 때, 동 제도는 항공사간의 협정의 방법이 아니라 기존의 바르샤바협약의 내용을 변경하는 국제조약의 체결 및 가입방법을 통한 통일적인 적용을 추구하는 것이 바람직할 것으로 사료된다. 이와 관련, ICAO (International Civil Aviation Organization, 이하 ICAO)는 현행 바르샤바체제의 개정을 위하여 1995. 11월 소위원회(Secretariat Study Group)를 구성하여 새로운 체제 도입을 위한 시안을 작성중에 있으며, 1997. 10월경 동 시안을 채택하기 위한 회의를 개최할 예정으로 있다. 동 ICAO 시안은 과실에 대한 입증을 전제로 한 항공사의 무한책임제도 도입, SDR 100,000 또는 그 이상의 금액에 대한 항공사 절대책임 부담, 제5의 재판관할지 인정, 과다라하라협약(Guadalajara Convention, 1961)규정의 원용 및 화물의 경우 몬트리올 제4추가의정서 기준을 그 주요 내용으로 하고 있는 바 앞으로의 새로운 승객배상책임제도 확립을 위하여 그 시사하는 바가 크다고 하겠다.

INTERCARRIER AGREEMENT ON PASSENGER LIABILITY

WHEREAS : The Warsaw Convention system is of great benefit to international air transportation; and

NOTING THAT : The Convention's limits of liability, which have not been amended since 1955, are now grossly inadequate in most countries and that international airlines have previously acted together to increase them to the benefit of passenger;

The undersigned carriers agree

1. To take action to waive the limitation of liability on recoverable compensatory damages in Article 22 paragraph 1 of the Warsaw Convention as to claims for death, wounding or other bodily injury of a passenger within the meaning of Article 17 of the Convention, so that recoverable compensatory damages may be determined and awarded by reference to the law of the domicile of the passenger.
2. To reserve all available defences pursuant to the provisions of the Convention; nevertheless, any carrier may waive any defence, including the waiver of any defence up to a specified monetary amount of recoverable compensatory damages, as circumstances may warrant.
3. To reserve their rights of recourse against any other person, including rights of contribution or indemnity, with respect to any sums paid by the carrier.
4. To encourage other airlines involved in the international carriage of passengers to apply the terms of this Agreement to such carriage.
5. To implement the provisions of this Agreement up later than 1 November 1996 or upon receipt of requisite government approvals, whichever is later.
6. That nothing in this Agreement shall affect the rights of the

- passenger or the claimant otherwise available under the Convention.
7. That this Agreement may be signed in any number of counterparts, all of which shall constitute one Agreement. Any carrier may become a party to this Agreement by signing a counterpart hereof and depositing it with the Director General of the International Air Transport Association(IATA).
 8. That any carrier party hereto may withdraw from this Agreement by giving twelve(12)months' written notice of withdrawal to the Director General of IATA and to the other carriers parties to the Agreement.

AGREEMENT ON MEASURES TO IMPLEMENT THE IATA INTERCARRIER AGREEMENT

- I. Pursuant to the IATA Intercarrier Agreement of 31 October 1995, the undersigned carriers agree to implement said Agreement by incorporating in their conditions of carriage and tariffs, where necessary, the following:
 1. The carrier shall not invoke the limitation of liability in Article 22(1) of the Convention as to any claim for recoverable compensatory damages arising under Article 17 of the Convention.
 - 2.. The carrier shall not avail itself of any defecse under Article 20(1) of the Convention with respect to that portion of such claim which does not exceed 100,000 SDRs* [unless option II(2) id used].
 3. Except as otherwise provided in paragraphs 1 and 2 hereof, the carrier reserves all defenses available under the Convention to any such claim. With respect to third parties, the carrier also reserves all rights of recourse against any other person, including without limitation, rights of contribution and indemnity.
- II. At the option of the carrier, its conditions of carriage and tariffs

also may include the following provisions:

1. The carrier agrees that subject to applicable law, recoverable compensatory damages for such claims may be determined by reference to the law of the domicile or permanent residence of the passenger.
2. The carrier shall not avail itself of any defence under Article 20(1) of the Convention with respect to that portion of such claims which does not exceed 100,000 SDRs, except that such waiver is limited to the amounts shown below for the routes indicated, as may be authorised by government concerned with the transportation involved.

[Amounts and routes to be inserted]

* Defined if necessary

3. Neither the waiver of limits nor the waiver of defenses shall be applicable in respect of claims made by public social insurance or similar bodies however asserted. Such claims shall be subject to the limit in Article 22(1) and to the defences Articles 20(1) of the Convention. The carrier will compensate the passenger or his dependents for recoverable compensatory damages in excess of payments received from any public social insurance or similar body.
- III. Furthermore, at the option of a carrier, additional provisions may be included in its conditions of carriage and tariffs, provided they are not inconsistent with this Agreement and are in accordance with

applicable law.

- IV. Should any provision of this Agreement or a provision incorporated in a condition of carriage or tariff pursuant to this Agreement be determined to be invalid, illegal or unenforceable by a court of competent jurisdiction, all other provisions shall nevertheless remain valid, binding and effective.
- V.1. This Agreement may be signed in any number of counterparts, all of which shall constitute one Agreement. Any carrier may become Party to this Agreement by signing a counterpart hereof and depositing it with the Director General of the International Air Transport Association(IATA)
2. Any carrier Party hereto may withdraw from this Agreement by giving twelve(12)months' written notice of withdrawal to the Director General of IATA and to the other carrier Parties to Agreement.
3. The director General of IATA shall declare this Agreement affective on November 1st, 1996 or such later date as all requisite Government approvals have been obtained for this Agreement and IATA Inter-carrier Agreement of 31 October 1995.

Signed this _____ day of _____ 1996

**PROVISIONS IMPLEMENTING THE IATA INTERCARRIER
AGREEMENT TO BE INCLUDED IN CONDITIONS OF
CARRIAGE AND TARIFFS**

1. pursuant to the IATA Intercarrier Agreement of 31 October 1995 (IIA), and the Agreement on Measures to implement the IATA Intercarrier Agreement(MIA), each of the undersigned carriers("the Carrier") shall, on or before November 1, 1996, include the following in its conditions of carriage, including tariffs embodying conditions of carriage filed by it with any government:

"The Carrier agrees in accordance with Article 22(1) of The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air signed at Warsaw October 12, 1929 or where applicable, that Convention as amended by the Protocol signed at The Hague on 28 September 1955 ("the Convention") that as to all international carriage or transportation hereunder as defined in the Convention:

- (1) The Carrier shall not invoke the limitation of liability in Article 22(1) of the Convention as to any claim for recoverable compensatory damages arising under Article 17 of the Convention.
- (2) The Carrier shall not avail itself of any defense under Article 20(1) of the Convention with respect to that portion of such claim which does not exceed 100,000SDRs.
- (3) Except as otherwise provided in paragraphs 1 and 2 hereof, the Carrier reserves all defenses available under the Convention to such claims.

With respect to third parties, the Carrier reserves all rights of

recourse against any other person, including without limitation, rights of contribution and indemnity.

- (4) The Carrier agrees that subject to applicable law recoverable compensatory damages for such claim may be determined by reference to the law of the domicile or permanent residence of the passenger."

- II. The Carrier shall, at the time of delivery of the ticket, furnish to each passenger whose transportation is governed by the Convention, the following notice:

“ADVICE TO INTERNATIONAL PASSENGER ON CARRIER LIABILITY”

Passenger on a journey involving an ultimate destination or a stop in a country other than the country of departure are advised that a treaty known as the Warsaw Convention may apply to the entire journey, including any portion thereof entirely within a country. For such passengers, the Warsaw Convention, including special contracts of carriage embodied in applicable tariffs, governs the liability of the Carrier for death of or injury to passengers.

The names of carriers party to such special contracts are available at all ticket offices of such carriers and may be examined upon request.

- III. The implementation of this Agreement shall constitute a withdrawal by the Carrier from the intercarrier agreement, approved by CAB Order E 23680 and dated May 13, 1996, relating to the liability limits of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air signed at Warsaw October 12, 1929, and said withdrawal shall be effective on the date

the provisions in the Carrier's conditions of carriage adopted pursuant to Paragraphs I of this Agreement become affective.

- IV. Nothing in this Agreement shall be deemed to affect the rights of the passenger, the claimant and/or the Carrier under the Convention other than as set forth in Paragraph I herein. If any provision of this Agreement is determined by a court of competent authority to be prohibited or unenforceable. It shall as to that jurisdiction be in effective only to the extent of such prohibition or unenforceability without invalidating the containing provisions of this Agreement. Any such prohibition of unenforceability in one jurisdiction shall not invalidate or render unenforceable that provision in any other jurisdiction.
- V. The Carrier may encourage other carriers engaged in international carriage or transportation as defined in the Convention to become party to the IIA and the MIA, and to this Agreement or any other satisfactory implementation of the IIA and the MIA.
- VI. This Agreement shall be filed with the U.S. Department of Transportation for approval pursuant to 49 U.S.C. sections 41308 and 41309 and filed with other governments as required. This Agreement shall become effective upon approval by that Department under 49 U.S.C. section 41309, and action by that Department to provide that the adherence to, and the Implementation of, this Agreement by the Carrier shall constitute compliance with all regulations of that Department that incorporate the intercarrier agreement referred to in paragraph III of this Agreement.
- VII. This Agreement may be signed in any number of counterparts, all of which shall constitute one agreement. Any carrier may become a party to this Agreement to this Agreement by signing a counterpart hereof and depositing it with the U.S. Department of Transportation.