

# 몬트리올조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임

(Liability of the Compensation for Damage Caused by the International  
Passenger's Carrier by Air in Montreal Convention)

김 두 환

(Doo Hwan Kim)

한국항공우주법학회 명예회장

한국항공대학교 항공우주법학과 겸임교수

일본중앙학원대학 사회시스템연구소 객원교수

(Honorary President, The Korean Association of Air and Space Law

Visiting Prof. Hankuk Aviation University and Chuogakuin

University in Japan)

I. 머 리 말

II. 몬트리올조약의 성립경위

III. 몬트리올조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임

IV. 맺 는 말

## I. 머리말

1929년 12월 12일 폴란드 수도인 바르샤바에서 『국제항공운송에 관계된 약간의 규칙의 통일에 관한 조약(The Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air: 이하 바르샤바조약이라고 약칭함)』이 채택된 이후 현재까지 150개국<sup>1)</sup>이상이 가입된바 있어 이 조약은 70여 년간 전 세계의 국제항공운송업계를 지배해온 바 있으며 한편 세계각국은 이 조약을 자국 내에서 법전처럼 사용해 오고 있어 국제항공사법의 통일에 커다란 역할과 공헌을 해 온바 있다.

국제항공운송분야에서는 항공여객운송인의 책임한계와 손해배상 한도액을 규정한 1929년의 바르샤바조약(전세계적으로 발효), 1955년의 헤이그 개정의정서(전세계적으로 발효), 1961년의 과다라하라조약(전세계적으로 발효), 1971년의 과테말라의정서(전세계적으로 미 발효) 및 1975년의 몬트리올 제1, 제2, 제3(전세계적으로 미 발효) 및 제4의정서 등(전세계적으로 발효) 두 개의 조약과 여섯 개의 의정서로 매우 복잡하게 구성되어 있으므로 전세계적으로 이를 통칭 『바르샤바조약체제』 또는 『바르샤바·시스템(Warsaw System)』이라고 호칭하고 있다.

세계각국들은 전기 조약 및 의정서들 가운데 발효된 조약 및 의정서에 가입한 국가들은 국제항공기사고로 인한 사건 등을 이 협정, 의정서 및 조약 등에 의하여 처리해오고 있었다.<sup>2)</sup>

바르샤바조약체제는 앞서가는 시대에 뒤떨어져있어 국제항공운송업무의 처리와 국제항공기소송사건을 다루는데 있어 매우 불편하고 신속성을 기하지 못하고 있었을 뿐만 아니라 많은 지장을 주고 있었음으로 복잡하게 구성되어 있는 이들 조약과 의정서들을 개정하여 하나로 통합시켜 새롭고 단순화된 조약을 만들자는 움직임이 1970년대부터 국제법협회(International Law Association: 이하 ILA라고 약칭함)의 항공법위원회, 국제민간항공기관(International Civil Aviation Organization: 이하 ICAO라고 약칭함) 및 국제항공수송협회(International Air Transport Association: 이하 IATA라고 약칭함)의 법률위원회(Legal Committee)등에서 논의가 시작되어 1990

1) 필자의 홈페이지: <http://www.edu.co.kr/dohwank> 상단에 있는 논문 란 참조 藤田勝利, 1999年 モントリオール條約について、空法(第 42號, 2001年), 日本空法學會 發行, 3頁.

2) N. M. Matte, *International Air Transport*, International Encyclopedia of Comparative Law, (Vol. XII, 1982), Tübingen; 마테教授는 캐나다 McGill大學航空法講座擔當한 바 있음.

년대까지 그 작업이 진행된바 있었다.

그 동안 국제항공운송인의 손해배상책임원칙과 한계를 규정한 바르샤바조약체계를 개정하고자 국제민간항공기관(ICAO)이 여러 차례 상기 조약과 개정의정서 및 추가개정의정서 등을 하나로 통합하여 시대에 알 맞는 현대화된 조약을 만들고자 많은 노력을 해 왔다.

그러나 현실적으로 볼 때에 이들 조약과 상기개정의정서 및 추가개정의정서들은 비준한 나라들도 있었으며 비준하지 하지 않은 나라들도 있었을 뿐만 아니라 개정의정서 및 추가개정의정서들 가운데도 전세계적으로 발효 된 것도 있고 미 발효된 것도 있어 복잡한 바르샤바조약체제로 구성되어 왔다.

시대에 뒤떨어지고 복잡하게 구성되어 있었던 바르샤바조약체제(조약과 개정의정서 및 추가개정의정서들 포함)를 현대 통합하고 현대화시키기 위하여 국제민간항공기관(ICAO)이 1999년 5월 28일 새롭게 제정한 몬트리올조약은 2003년 10월말 까지 미국, 일본, 캐나다, 뉴우지일랜드, 그리스 등 32개국이 비준하여 전세계적으로 발효되었다.

몬트리올조약 제 53조에 6항에 의하면 30개 나라가 이 조약을 비준하고 30번째 되는 나라가 이 비준서를 국제민간항공기관(ICAO)에 기탁한 후 60일째 되는 날에 동 조약이 발효하게끔 되어 있는데 미국이 30번째로 2003년 9월 5일<sup>3)</sup> 이 몬트리올 조약을 비준한 후 비준서를 국제민간항공기관(ICAO)에 기탁하였으므로 60일째 되는 날인 2003년 11월 4일부터 이 몬트리올 조약이 발효하게 되었던 것이다.<sup>4)</sup>

상기 몬트리올조약이 발효를 하게 되면 이 조약은 전세계의 국제항공운송업계를 지배하게 될 것이 예상되므로 우리 나라의 항공운송업계도 이 조약상의 내용을 정확 하게 알아야만 되고 항공운송 실무 면에서도 여러 가지 대책(장차 항공운송약관의 개정 등)을 강구하여야만 된다고 본다.

우리 나라와 가장 항공수송량이 많은 이웃나라인 일본과 미국은 몬트리올조약에 이미 서명을 한바 있으며 특히 일본은 2000년 5월 26일에 비준을 하였고 전세계 항공수송량의 상당한 비중을 차지하고 있는 미국도 동 조약을 비준하였으므로 앞으로 이 조약은 세계도처에서 발생되고 있는 항공기사고로 인한 손해배상소송 사건의 처리 및 해결에 있어 판단 내지 판결의 기준이 되리라고 본다.

이 몬트리올조약은 2003년 10월말 현재 71개국과 유럽통합지역기구가 서명한바 있고 2003년 12월말 현재 33개국이 비준한바 있다.

3) <http://www.dot.gov/affairs/dot10303.htm>

4) <http://www.icao.org/icao/en/leb/>

우리 나라는 전세계에서 항공여객수송량이 11위 권에 접어들고 있으며 항공화물 수송량도 3위 권<sup>5)</sup>을 차지하고 있음에도 불구하고 아직도 이 조약에 서명 내지 비준을 하지 않고 있음은 문제점으로 지적될 수가 있으므로 그 해결방안으로 세계의 항공산업선진국들과 어깨를 나란히 하고 상호 협력하기 위하여 조속히 우리 나라도 이 조약에 서명하고 비준하는 것이 필요하다고 본다.

몬트리올조약은 이미 33개국<sup>6)</sup>이 비준하여 전세계적으로 발효가 되었으므로 국제항공행정 내지 실무 면에 매우 중요하고 커다란 역할을 할 것으로 예상되므로 이 조약의 성립경위 및 국제항공여객운송인의 손해배상책임에 관한 주요내용에 대하여 다음과 같이 설명하고자 한다.

## II. 몬트리올조약의 성립경위

지난 1995년 10월 30일 국제항공운송협회(IATA)가 말레이시아의 팔라렘푸르에서 개최된바 있는 연례총회에서 채택된 「여객책임에 대한 항공운송인간의 협정(IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability: 이하 IIA라고 약칭함)」에서 인적손해에 대한 항공사의 배상한도액을 철폐를 하였고 이 협정에 영향을 받아 ICAO뿐만 아니라 선진국들 간에서는 낡은 바르샤바조약 체계를 대치할 새로운 조약 제정의 필요성이 본격적으로 거론하기 시작하였다.

1995년 11월 ICAO로부터 설치가 승인된 ICAO사무처의 연구그룹(Secretariat Study Group; 이하 SSG라고 약칭함)은 「바르샤바·시스템」의 현대화를 하나의 제도로 발전시키기 위하여 ICAO 법무국의 작업을 돕는데 그 임무를 부여받았다.<sup>6)</sup>

1996년 2월 12일부터 13일까지 몬트리올에서 개최된 ICAO사무처연구그룹(SSG)의 제1차 회합에서는 ICAO의 항공운송국(Air Transport Bureau: ATB)이 국제항공운송협회(IATA)의 협력을 얻어 사전에 조사하였던 사회적·경제적 분석과 항공운송위원회(Air Transport Committee)에 의한 관련사항에 대한 코멘트 및 국제항공운송

5) 건설교통부(수송정책실) 홈페이지: <http://www.moct.go.kr>

6) Ludwig Weber and Arie Jakob, "Current Developments Concerning the Reform of the Warsaw System", (1996, XX I: II), Ann. Air & Sp. L. at 308; See also Appendix A to C-WP/10381. 5/3/96.

협회(IATA)가 제정하였던 「IATA의 여객책임에 관한 항공운송인간의 협정(IIA) 및 IATA의 시행조치협정(Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement: 이하 MIA)라고 약칭함」 등을 검토하였다.

더욱이 동 사무처 연구그룹(SSG)은 현행의 「바르샤바·시스템」 중 특히 여객운송에 관한 책임제도에 대하여 중대한 결함을 시정하기 위하여 전면적인 개정을 목표로 국제민간항공기관(ICAO)의 긴급한 관여의 필요성을 제안하였다.<sup>7)</sup>

진기 사무처연구그룹(SSG)은 오랜 심의를 한 끝에 하나의 새로운 여객책임제도의 실질적인 내용에 관하여 잠정적인 합의를 볼 수 있게 되어 새로운 바르샤바통합조약 안을 작성하게 되었다.<sup>8)</sup>

한편 국제민간항공기관(ICAO)은 ICAO이사회의 요청에 따라 1997년 4월 28일부터 5월 9일까지 몬트리올에서 개최된 ICAO법률위원회 제30차 회기에서 심의를 거쳐 승인된 바 있는 「국제항공운송에 있어 어떤 규칙의 통일에 관한 조약 안(Draft Convention for the Unification of certain Rules for International Carriage by Air)」을 성립시켰다.

1997년 6월 27일 ICAO가맹국들에게 이 조약 안에 대한 의견을 구하기 위하여 국제민간항공기관(ICAO)은 ICAO공문<sup>9)</sup>과 함께 동 조약 안이 각국정부에 발송하였다. 각국정부들은 동 조약 안에 대한 문제점들이 많기 때문에 ICAO사무처연구그룹이 더욱 회합<sup>10)</sup>을 가져 심증이 검토하여야만 된다는 회신들이 많이 ICAO에 도착되었다.

마침내 국제민간항공기관(IACO)은 「바르샤바·시스템의 현대화 및 통합화에 관한 특별그룹(Special Group on the Modernization and Consolidation of the 'Warsaw System': 이하 SGMW라고 약칭함)」을 1997년 11월 26일 IACO이사회의 결정에 따라 발족시켰다.<sup>11)</sup>

1998년 4월 14일부터 18일까지 몬트리올에서 「바르샤바·시스템의 현대화 및 통합화에 관한 특별그룹」의 회합을 가져 외교회의에 제출하기로 되었던 완벽하지 못한 ICAO법률위원회 제30차 회기에서 승인한 바 있는 전기 조약 안을 재심의 하여 다시 개정하고 정리하였다.<sup>12)</sup>

7) L. Weber & A. Jakob, supra. note (1) at 308-309.

8) C-WP/10613, 2/6/97.

9) LE 4/51-97/65LE 4/51 97/65.

10) Third Meeting 4 December 1997-see SGMW/1-WP/4; Fourth Meeting 26-27 January 1998 see SGMW/1 WP/5.

11) Decision on the basis of C-WP/10688.

당초 외교회의는 1998년 상반기 중에 개최될 예정이었으나 연기되었으며 ICAO 이사회는 「국제조약의 채택에 관한 절차」<sup>13)</sup>에 따라 「바르샤바 시스템」을 현대화시키고 대치시킬 목적으로 새로운 바르샤바통합조약 안을 채택하기 위하여 외교회의(국제항공법회의)<sup>14)</sup>를 1999년 5월 11일부터 20일까지 소집시킬 것을 결정하였다.

여하간 이 개정된 ICAO특별그룹(SGMW)의 최종조약 안은 당시 일부 국가들에 의하여 인정받지 못하고 있었지만 전기 특별그룹 내에 참가하고 있었던 참가국들의 전문가그룹 내에서 여러 문제점들을 각국대표들간에 타협하여 합의된 사항들을 많이 반영하였다.

ICAO특별그룹(SGMW)에 대하여 ICAO에서 채택된 대표성이 없는 절차에 따라 구성되었다는 일부 비난도 있었지만 ICAO특별그룹(SGMW)에 의해서 준비된 본 조약 안은 국제항공운송인의 책임에 관하여 세계적으로 현대화되고 통일된 법체계의 시급한 필요성을 충분히 고려하여 이를 반영시킨 훌륭한 조약 안으로써 칭찬 받을 만한 가치가 있다고 평가되었다.

1998년의 ICAO특별그룹(SGMW)의 조약 안은 창조적인 성과물이라고 볼 수는 없었지만, 「바르샤바-시스템」 중 특히 1975년의 몬트리올 제3 추가의정서 및 제4의정서, 1961년의 과다라하라조약, 1992년의 「일본의 선도적 조치(Initiative Measures)」<sup>15)</sup>, 1995년의 국제항공운송협회(IATA)의 여객책임에 관한 항공운송인간의 협정(IIA, MIA 등), 항공운송인의 책임에 관하여 100,000특별인출권(SDR)까지는 엄격책임이지만 그 이상의 배상액은 책임한도를 포기하는 EU의 유럽위원회 조처, 규정 내지 협정들의 중요한 내용들을 많이 반영시켰고 소비자 보호 면에 크게 역점을 두어 작성하였던 것이다.

12) Originally Assembly Resolution A7-6, now consolidated in Resolution A13-15, Appendix B.

13) Originally Assembly Resolution A7 6, now consolidated in Resolution A13 15, Appendix B.

14) CWP/10867, 154th Session of the Council, 9 June 1998.

15) 日本의 先導措置(Japanese Initiative)라 함은 全世界에서 1992년에 日本의 航空會社들이 처음으로 無限責任을 도입하였는데 그 도입하게 된 주요한 理由로는 ①日本의 인신사고에 있어 다른 交通事故의 손해배상과 대비하여 불 때 (철도, 자동차의 사고·國內航空運送에 있어서는 無限責任) 國際航空運送인의 책임한도액이 너무 낮다는 점, ②몬트리올제 3追加議定書의 비준 및 발효의 곤란하다는 점(國際航空運送인의 책임한도액이 너무 낮으므로 美國이 비준할 가능성이 없음), ③國際航空運送인의 책임한도액의 인상이 어렵다는 점, ④無限責任이 航空會社에 미치는 비용이 그다지 크지는 않으며 保險으로서 커버할 수 있다는 점등을 들었다.

이 ICAO특별그룹(SGMW)의 조약 안은 「바르샤바·시스템」 개혁에 관한 세계최신의 조약 안으로서 1980년대부터 오늘날까지 세계각국의 항공행정을 담당하고 있는 정부내의 관련 부서, 항공운송업계, 법조계, 학계 및 국제항공수송협회(IATA)등 각종 국제기구 등에서 「바르샤바·시스템」을 조속히 개혁하여야만 된다는 강력한 여론에 힘입어 국제민간항공기관(ICAO)은 약 20여 년간의 노력 끝에 처음으로 「바르샤바·시스템」을 혁명적이고 근본적으로 개혁하는 조약 안으로 성립시켰던 것이다.

이에 따라 국제민간항공기관(ICAO)의 주최 하에 1999년 5월 10일부터 28일까지 몬트리올에서 개최된 국제항공법회의(International Conference of Air Law)에서 ICAO의 법률위원회(Legal Committee) 및 ICAO의 이사회(Council)가 마련한 당초 ICAO특별그룹(SGMW)이 작성한바 있는 『국제항공운송에 관한 규칙의 통일에 관한 조약(the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) 안』을 심의한 후<sup>16)</sup> 최종일인 1999년5월28일에 동 조약의 본문을 채택하였고 같은 날에 이 조약을 각국의 서명을 위하여 개방하였다.

1999년 5월 28일 몬트리올에서 개최된 최종 외교회의에서 몬트리올조약에 대한 서명 식에서 참가국 118개국 중 미국, 일본을 포함한 107개국이 Final Act(신 조약의 성립을 증명하는 문서)에 서명하였고 그 중 53개국이 동 신 조약에 서명하여 동 조약이 성립되었던 것이다.

상기 몬트리올외교회의는 ICAO의 이사회가 출석하도록 초청한 나라들의 대표단으로 구성되고 있었다.<sup>17)</sup> 또한 ICAO의 이사회가 출석하도록 초청한 국제기구는 입회인으로서 출석할 수가 있었다.<sup>18)</sup> 국제민간항공기관(ICAO)의 가맹국은 185개국으로서 이들 나라들에게 초청장을 발송하였지만 이 가운데 118개국의 정부가 이 몬트리올외교회의에 대표단을 파견하였고<sup>19)</sup> 또한 11개의 국제기구가 입회인을 보내어 참석한 바 있다.<sup>20)</sup>

16) DCW Doc No.58, 28/5/99(Final Act of the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montreal from 10 to 28 May 1999) at 6.

17) Ibid., at 2.

18) Ibid., at 3.

19) Ibid., at 2~3.

20) Ibid., at 3. 上記外交會議에 入會人을 파견한 國際機關은 ①African Civil Aviation Commission(AFCAC), ②Arab Civil Aviation Commission(ACAC), ③European Civil Aviation Commission(ECAC), ④European Community(EC), ⑤International Transport Association(IATA), ⑥International Chamber of Commerce(ICC), ⑦International Law Association(ILA), ⑧International Union of Aviation Insurers(IUAI), ⑨Interstate Aviation Committee, ⑩Latin American Association of Air and Space

이 외교회의에 앞서서 이 회의에서의 심의할 조약 안이 1997년 4월 28일부터 5월 9일까지 몬트리올에서 개최되었던 ICAO 법률위원회의 제30회기에서 승인을 받도록 되어 있었는데 동 법률위원회에 대표를 보냈던 국가들이 61개국임으로<sup>21)</sup> 과거 2년간 각국간에 신 통합조약의 성립을 위한 기운이 급속하게 확산되었다는 것을 우리는 알 수가 있었다. 아마도 이와 같은 기운이 급속하게 확산된 배경에는 ICAO 법무국을 중심으로 하여 사무국이 총력을 기울여 각국 및 각 지역을 대표하는 기관들이 참가하도록 독려한 결과라고 사료된다.

몬트리올에서 개최된 국제항공법회의(International Conference on Air Law)의 목적은 3주간이라는 한정된 기간 내에 국제항공운송에 관한 약간의 규칙의 통일을 규제하는 조약 안을 심의를 하는데 목적이 있었던 것이다.

이 외교회의에서 3주간에 걸친 심의 끝에 「바르샤바·시스템」 내에 있는 1929년의 바르샤바조약과 7개의 발효 내지 미 발효된 국제조약과 의정서 및 추가의정서의 내용들을 하나로 통합하였고 그 규정내용을 현대화시킨 새로운 통합조약인 몬트리올 조약을 채택하였던 것이다.<sup>22)</sup>

이 외교회의에 제출된 최종조약안도 여러 가지 입법상의 문제점이 내포되고 있었기 때문에<sup>23)</sup> 이 회의에서 각 조문을 심의함에 있어 특히 여객에 대한 무한책임제도와 제 5재판관할권의 도입 문제 등에 대하여 심각한 의견대립이 있어 몇 차례 회의가 진행되지 않고 정체상태에 빠질 때도 있었다.

이와 같은 상황에서 통상 차선책으로 채택되는 수법이 대립되고 있는 주요한 조문들을 하나의 패키지(package: 화해 안)로 하여 특별히 편성된 위원회(panel)에서 검토케 한 후 이 패키지(화해 안)를 일괄 승인토록 하는 방안이다. 지난 몬트리올외교회의에서도 이와 같은 패키지의 수법을 준용하는 방안을 채택하였던 것이

Law(ALADA), ㉑Latin American Civil Aviation Commission(LACAC)等 11個機關이다.

21) Doc 9693-LC/190 (The 30th Session of the Legal Committee, Montreal, 28 April-9 May 1997), at C1\_C5.

22) 1999年 5月 10日의 바르샤바·시스템의 現代化에 관한 國際航空法會議에서 國際民間航空機關(ICAO)의 理事長 Dr. Assad Kotaite博士에 의한 開會辭가 <http://www.icao.org/icao/en/conf/warsawpres.htm>에 掲載되어 있음으로 이를 參照하시기 바랍니다.

23) N. Sekiguchi, "The Refinement of the Draft Convention for the Unification of the Certain Rules for International Carriage by Air", The Korean Journal of Air and Space Law, (Vol. 11, Feb., 1999), at 143; 關口雅夫、「『國際航空運送についてある規則の統一についての條約案』の立法上の問題點とその檢討」、駒澤大學法學部論集第59號(1999年 3月), 1 頁以下 參照.



다.

ICAO 특별위원회에 의한 패키지(화해 안)의 검토방식은 제일 중요한 과제로서 미국정부가 서명할 수 있도록 하는 최저의 규정내용을 정함에 따라 이 타협문안은 다른 조문들과의 사이에 연계성을 잃는다는 면도 있었음으로 다른 조문들의 용어 검토가 소홀이 하게 되었다는 단점도 노출되었다. 국제항공여객책임제도와 제 5재판관할에 관계된 조문은 아마도 미국정부가 수용(서명 등)할 수 있는 문안으로 채택되었다는 점이 주목할만한 사항이다. 더욱이 이 패키지(화해 안)의 조정에 공을 들인 결과 각 조문의 문제점의 검토에 미쳐 손이 미치지 못한 점도 엿볼 수가 있었다.

결과적으로 연계성이 없는 비논리적인 일부 조문들을 철저히 가려내어 수정을 가하지 못하고 그대로 규정하였다는 점은 안타까운 일이라고 볼 수가 있다.<sup>24)</sup>

다음으로 국제항공여객책임운송인의 책임에 관한 몬트리올조약상의 주요내용 및 바르샤바조약·헤이그개정규정의정서의 주요내용과 상위 한 점과 아울러 동조약사의 문제점 및 해결방향에 대하여 간략하게 다음과 같이 설명하고자 한다.

### Ⅲ. 몬트리올조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임

#### 1. 총 설

앞에서 언급한바와 같이 1999년의 몬트리올조약은 기존의 2개의 조약(바르샤바조약, 과다하라조약)과 4개의 의정서(헤이그의정서, 과테말라의정서, 몬트리올 제 1, 제 2, 제 3추가의정서 및 제 4의정서<sup>25)</sup>)등을 하나로 통합하였고 현대화시킨 조약이다. 그러나 몬트리올조약은 바르샤바조약체제의 조약문서와는 별개의 새로운 조약으로 제정되었던 것이다.

24) 關口雅夫, 國際航空運送についてのある規則の統一についての條約(1999年モントリオール 條約), 日本駒澤大學法學部政治學論集第50號, 1999年10月1日發行, 1~3頁.

25) 몬트리올 第 4議定書는 51個國이 批准하였으므로 現在 全世界的으로 發效된 狀態이며 2002年 11月 27日 現在 우리나라와 사이의 航空貨物 運送量이 많은 美國(發效日 : 1999. 年 3月 4日, 日本(發效日 : 2000年 9月 18日), 英國(發效日 : 1998年 6月 14日), 네덜란드(1998年 6月 14日) 등 先進國에서는 國內的으로 發效되고 있다.

1999년의 몬트리올조약은 전문, 제 I 장 총칙(제1조 및 제2조까지), 제 II 장 여객, 수하물 및 화물의 운송에 관한 증권과 당사자의 의무(제 3조부터 16조까지), 제 III 장 운송인의 책임 및 손해배상의 범위(제 17조부터 37조까지), 제 IV 장 순차운송(제 38 조), 제 V 장 계약운송인 이외의 자가 행하는 항공운송(제 39조부터 제 48조 까지, 제 VI 장 잡칙(제49조부터 제52조까지), 제 VII 장 최종규정(제 53조부터 제57조까지)으로 구성되어 있다.

## 2. 조약의 명칭

조약의 정식명칭은 “*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*”이다. 동 조약을 문리해석 할 때에 「국제항공운송에 관한 약간의 규칙의 통일에 관한 조약」이라고 번역할 수가 있다.

하나의 짧은 문구가운데에 for라는 용어가 두 번 들어간다는 것은 보기에 좋지 않을 뿐만 아니라 미완성의 감이 들어 차후 이 조약을 개정할 때에 두 번째 용어인 for를 relating to로 수정하는 것이 바람직하다고 본다.

일반적으로 신 조약의 명칭을 문안의 기초단계에서 좋은 용어로 작성하지 않는다면 차후 수정하기란 대단히 어려운 것이다.

## 3. 조약의 전문(前文)

몬트리올조약의 전문(前文)은 이 조약의 기본이념과 특징을 나타내는 중요한 사항이기 때문에 전문의 내용을 소개하고자 한다. 일반적으로 조약의 전문은 조약문의 내용 중 그 일부를 구성하게 된다. 동 조약에 규정된 전문에서는 항공여객의 책임을 규율하는 다음과 같은 세 가지 기본원칙을 정하고 있다.

첫째 원칙은 「소비자의 여러 이익의 보호(protection of the interests of consumers)」이며, 둘째 원칙은 「원상회복의 원칙에 기초한 공평 한 배상(equitable compensation based on the principle of restitution)」이고 셋째원칙은 「여러 이익 중 하나의 공평한 균형(an equitable balance of interests)」이다.

첫째 원칙에 관계되는 사항으로서 당초의 초안에서는 「소비자의 보호(protection of consumers)」로 규정되어 있었지만 전문이 「소비자의 여러 이익의 보호(protection

of the interests of consumers)」라는 어구로 수정되었다. 동전문의 수정결과로 첫째 원칙에서는 「여러 이익의」라는 문구가 추가되어 「소비자의 권리보호가 가일층 명확하게 되었기 때문에 몬트리올조약의 특징으로 내세울 수가 있다. 국제항공운송인에 대한 여객책임을 규제하는 세 가지 기본원칙을 전문에 삽입한 것은 다음과 같은 이원적인 사유로 그 취지를 높게 평가할 수가 있다.

첫째로, 상기 세 가지 기본원칙을 전문에 규정한 것은 동 조약의 성격이 지금까지의 「바르샤바·시스템」에 관한 단순한 통합조약이라는 성격으로부터 탈피하여 새로운 원칙에 기초한 하나의 독립된 「국제항공운송에 관한 여러 규칙의 통일에 관한 조약」으로 크게 변질되었다는 점이 그 특징으로 나타나고 있다.

확실히 동 조약은 많은 규정들을 현재까지의 「바르샤바·시스템」으로 붙여 차용하여 왔지만, 「바르샤바·시스템」으로부터 연역된 바르샤바조약의 기본원칙인 「운송인의 여러 이익보호의 원칙」, 「유한책임의 원칙」 및 「여러 이익에 대한 하나의 공평한 균형의 원칙」 등으로 구성되어 있어 왔는데 반하여 몬트리올조약에서 규정하고 있는 기본원칙은 「소비자의 여러 이익의 보호원칙」, 「완전한 배상의 원칙」 및 「여러 이익의 하나의 공평한 균형의 원칙」 등으로 정하였다.

몬트리올조약이 「바르샤바·시스템」과는 다른 새로운 기본원칙을 명확하게 규정하였기 때문에 그 기본적 성격이 변질되었다는 점에 대하여 우리는 유념하여야만 된다.

다음으로 이 세 가지의 기본원칙이 전문에 명시적으로 삽입됨에 따라 그 성질이 법으로서의 선언적 효력을 갖게 되었다고 볼 수가 있다.

전기 세 가지 기본원칙은 동 조약의 전문에 규정하고 있기 때문에 동 조약이 성립된 후 각국들이 동 조약을 비준하여 발효하게 된다면 당사국을 구속하게 되는 법적 효력을 갖게 되며 적용이 가능하게 된다. 우리 나라도 장차 몬트리올조약을 비준하게 된다면 우리헌법 제6조에 의거 동 조약은 국내법과 동일한 효력을 가지게 된다.

#### 4. 국제항공여객에 대한 책임원칙과 배상액

##### (1) 국제항공여객의 사상(死傷)에 대한 배상

ICAO법률위원회에서는 항공기 사고로 인한 항공여객의 사망 또는 상해의 경우

몬트리올조약초안에서 규정되고 있었던 국제항공운송인(항공사)에 대한 2원적 책임 제도를 지지하였다.

당초 100,000 SDR을 초과하는 국제항공운송인의 책임에 대하여 입증책임을 운송인 측에게 부담시킬 것인가 또는 여객에게 부담시킬 것인가 하는 문제와 『2단계의 책임제도(two tier liability system)』를 과실추정책임으로 할 것인가 단순한 과실책임으로 할 것인가에 대하여 ICAO법률위원회에서는 합의를 보지 못하였고 1999년 몬트리올에서 개최된 최종 외교회의에서 합의를 보아 입증책임을 운송인 측에게 부담시키는 과실추정책임을 채택하였던 것이다.

1999년의 몬트리올조약 제21조에서는 1단계로 항공기 사고로 인하여 여객이 부상을 입었거나 또는 사망하였을 경우 국제항공운송인의 책임은 100,000 SDR(Special Drawing Right: 특별인출권: 한화 1억 6천 만원, 이하 SDR<sup>26)</sup>라고 약칭함)까지 책임을 배제하거나 또는 제한할 수 없는 무과실책임(strict liability)을 부담하게 되며 2단계로 이를 초과하는 부분에 대하여서는 운송인은 ① 손해가 운송인, 그의 사용자 또는 대리인의 과실 또는 불법한 작위 또는 부작위에 의하여 발생하지 않았을 것과, ② 손해가 제3자의 과실, 불법한 작위 또는 부작위 중 어느 하나에 기인하여 발생되었다는 것을 입증하는 경우에는 책임을 면할 수가 있으며 한도액이 없는 과실추정책임을 부담하게된다.<sup>27)</sup>

1929년 이후 1999년의 몬트리올조약의 성립 시까지 70년간 인적손해에 대한 국

26) 이 SDR의 가격은 IMF協定으로 1單位當 0.88671그램의 금과 같은 價値를 保有하고 있다고 定하여 지고 있으며 이것은 또한 약 1달러와 같은 價値로 되어 있었지만 1971年12月の 多國家間 通貨調定の 結果 1달러當 0.92106 SDR로 定하여 졌고 더욱이 1973年 2月 달러 값이 切下되어 1달러當 0.8295 SDR으로 定하여 졌다. 한편 IMF의 多國家間通貨改革의 交渉 中에 SDR은 1973年 6月 會議에서 「標準바스켓트方式」을 暫定的으로 採擇 할 것을 決定한바 있다.

<http://www.imf.org/external/np/tre/sdr/drates/0701.htm>

27) Article 21—Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

제항공운송인의 손해배상책임에 관계되는 대부분의 국제조약은 항공사를 보호하기 위하여 유한책임의 원칙을 채택하고 있었으나 1999년의 몬트리올 조약에서는 항공사 보다는 소비자인 항공여행객들을 더욱 보호하기 위하여 무한책임의 원칙을 채택하였던 것이다.

1999년 몬트리올 조약의 특징인 『2단계의 책임제도』의 도입의 배경은 당초 인적손해에 대한 국제항공운송인의 손해배상책임에 관하여 100,000 SDR까지는 무과실책임의 원칙을 채택하자는 주장에 각국들간에 의견일치를 보았지만 이를 초과하는 부분의 책임원칙을 어떻게 구성하느냐에 대하여 의견들이 나누어졌으며 배상수준이 낮은 개발도상국들이 주장하는 과실책임주의와 선진국들이 주장하는 과실추정책임주의로 대립되어 왔는데 외교회의에서 항공여행객 측이 과실을 입증하기가 어려운 과실책임주의를 채택하지 않고 과실의 입증이 피해자로부터 가해자에게 넘어가게 되어 항공운송인에게 책임이 무거운 과실추정책임주의를 채택하였다.

우리 나라가 비준한바 있는 바르샤바조약을 개정한 『1955년의 헤이그의정서』에서는 여객의 사상(死傷)에 대하여 여객 일인당 25만 프랑(약 2만 달러)의 배상책임 한도액으로 규정하였지만 1999년의 몬트리올조약에서는 항공기사고로 인한 여객의 사상시에 운송인의 책임원칙에 대하여 배상한도액을 철폐하였고 또한 100,000 SDR까지는 운송인에게 무과실의 항변을 인정하지 않는 무과실책임을 부과시켰던 것이다.

1975년대 이후의 항공관계 국제조약 및 외국항공사의 운송약관들의 대부분이 항공기사고로 인한 인적 또는 물적 손해에 대한 항공운송인의 배상책임한도액을 자국의 화폐단위로 표시하지 않고 IMF의 SDR로 기재하고 있었기 때문에 항공운송실무면에 필요로 하는 SDR의 개념을 설명하고자 한다.

이 SDR는 국제연합(UN)의 산하 기관인 국제통화기관(International Monetary Fund: 이하 IMF라고 약칭함)의 통화단위이며 약 1달러와 같은 가치로 되어 있지만 세계경제경기의 호황 또는 불황의 여하에 따라 등락이 되고 있다.

이것은 당초 IMF가 세계수출에서 점하는 비중이 1%이상의 나라인 16개 국가의 통화의 가치를 가중평균 하여 SDR의 가치로 정하는 방법을 채택하고 있었지만 1980년대에 들어와서는 전세계에서 5대 수출국의 통화단위인 미국의 달러, 일본의 엔화, 영국의 파운드, 독일의 마르크, 프랑스의 프랑의 통화의 가치를 가중평균 하여 SDR의 가치를 정하고 있었다.

그러나 1990년대에 들어서 IMF는 유럽연합(European Union: EU)이 탄생됨에 따라 2000년대인 현재에는 4개 통화단위인 미국의 달러, 유럽연합(EU)의 유로화, 일

본의 엔화, 영국의 파운드의 통화의 가치를 가중평균 하여 SDR의 가치를 정하고 있다.<sup>28)</sup>

1 SDR의 시세는 매일 같이 변동하고 있으므로 IMF본부(미국, 와싱턴 D.C.소재)는 매일 당일의 1 SDR의 시세를 정하여 고시하고 있다. 인터넷을 통하여 다음과 같은 IMF본부의 홈페이지를 방문하면 1 SDR의 한국의 원화 시세, 미국의 달러화 시세, 일본의 엔화시세 및 세계각국의 통화의 시세 등을 금방 알 수가 있다.<sup>29)</sup>

2003년 10월 15일 현재 1 SDR의 가치는 미화 1달러 4센트 3142이며 한화로 환산할 때에는 1658원 31전이된다. 현재 우리 나라는 상법에 일본은 국제해상물품법 및 「선박의 소유자 등의 책임의 제한에 관한 법률」에 이미 1 SDR를 1 계산단위(unit of account)로 호칭하여 도입하여 사용해 오고 있다.<sup>30)</sup>

이것은 1992년의 일본항공회사들에 의한 운송약관의 개정(무한책임)부터 시작하여 1995년의 국제항공운송협회(IATA)의 항공사간 협정(ILA)으로부터 발전되어 현재는 선진국의 항공회사에서 널리 채택되고있는 책임원칙을 국가간의 조약레벨로 실현시켰다는 점은 대단히 큰 의미가 있다고 볼 수가 있다.

그렇지만 몬트리올외교회의에서는 상기 『2계층(two tier)의 책임원칙』이 채택되기까지는 세계 각국들간에 많은 논란이 있었다.

앞에서도 언급한바와 같이 항공운송인에게 100,000 SDR까지 무과실책임을 부담시키는 것에 대하여 세계의 대부분의 국가들이 이를 지지한바 있지만 100,000 SDR를 초과하는 부분의 책임원칙에 관하여서는 여객이 항공운송인에게 과실이 있다는 것을 입증하지 않으면 아니 된다는 과실책임주의를 지지하는 국가들과 입증책임이 전도되어 항공운송인이 스스로 과실이 없다는 것을 입증하지 않으면 아니 된다는 과실추정책임주의를 지지하는 국가들로 대립한바 있었다.

28) In 1969 the IMF created the SDR, an artificial currency unit defined as a basket of national currencies. The SDR is used as an international reserve asset, to supplement members' existing reserve assets (official holdings of gold, foreign exchange, and reserve positions in the IMF). The SDR is the IMF's unit of account: IMF voting shares and loans are all denominated in SDRs. The SDR's value is determined using a basket of currencies. The basket is reviewed every five years to ensure that the currencies included in the basket are representative of those used in international transactions and that the weights assigned to the currencies reflect their relative importance in the world's trading and financial systems.

29) IMF의 홈페이지 주소(SDR): [http://www.imf.org/external/np/tre/sdr/db/rms\\_five.cfm](http://www.imf.org/external/np/tre/sdr/db/rms_five.cfm)

30) 韓國商法 第 747條(責任의 限度額), 第 789條의 2(責任의 限度), 日本의 國際海上物品法 第 13條 및 「船舶의 所有者 等の 責任의 制限에 관한 法律」 第 6條.

이와같은 의견의 대립과정에서 아프리카의 53개국으로부터 공동제안의 형태로 ①10만 SDR까지는 무과실책임주의로 ②10만 SDR를 초과하고 50만 SDR까지의 부분에 관하여서는 과실추정책임주의로 ③50만 SDR를 초과하는 부분에 관하여서는 과실책임주의로 채택하자는 3단계(three tier)의 책임원칙이 타협안으로서 제안된바 있고 또한 10만SDR까지는 무과실책임으로 하지 않고 일률적으로 과실추정책임주의를 채택하자는 타협안도 제안하는 등 논쟁의 격화로 인하여 한때 교착상태에 빠져들어 몬트리올조약의 채택이 물 건너갔다는 여론이 형성되어 참가국들을 당황하게 만든 적도 있었다.

한편 몬트리올 외교회의에서는 이와 같은 사태로부터 속히 탈피하기 위하여 주요 선진국들의 지지를 얻어 의장은 여객의 사상에 있어 책임원칙만으로 논의하는 것이 가능하지 않음으로 차라리 "mental injury(정신적 상해)"를 배상대상으로 하도록 몬트리올조약에 명시적으로 기재할 것인가 하지 않을 것인가 또는 여객의 거주지에 재판관할을 인정할 것인가 하지 않을 것인가라는 논의와 밀접하게 관련되어 있어 이를 각각 분리해서 논의할 것이 아니라 하나의 패키지(package)로 묶어 전체적·종합적으로 판단하여야만 된다는 의견이 제시되었다.

따라서 외교회의의 의장은 패키지를 새로 만들어 『2단계의 책임원칙(10만 SDR까지는 무과실책임, 10만SDR를 초과하는 것에 대하여는 과실추정책임)』을 제안하게 되었던 것이며 이 패키지의 제안은 선진국과 개발도상국간의 격론을 수습하는데 타협이 되어 몬트리올조약의 성립과정에서 가장 큰 난제였던 책임문제가 해결됨으로서 세계각국도 이를 지지를 하게되어 새로운 몬트리올조약이 성립하게 되었던 것이다.

한편 순수한 정신적 손해까지 배상대상으로 확대할 것인가 하지 않을 것인가 즉 "mental injury(정신적인 상해)"의 문구를 넣을 것인가 넣지 않을 것인가 외교회의에서 크게 격론이 벌어졌지만 여객의 사상에 있어 배상한도액의 철폐 또는 10만SDR까지의 무과실책임의 채택이 세계 각국의 중소항공회사에 미치는 영향을 고려하여 "mental injury"의 문구를 넣지 않고 최종적으로 바르샤바조약상의 "bodily injury(신체상의 상해)"라는 문구를 그대로 유지하는 것으로 정하였던 것이다.<sup>31)</sup>

그러나 필자의 의견으로는 피해자 보호를 위하여 앞으로 몬트리올조약을 개정할

31) 日本航空私法研究會, 1999年度 航空運送法委員會 報告書, (日本航空振興財團 발행, 2000年), 5頁.

기회가 있을 때에 몬트리올조약 제17조에 규정되어 있는 "bodily injury"라는 문구를 1971년 과테말라의정서 제4조에 규정되어 있는 정신적인 상해까지도 포함될 수 있는 "personal injury"라는 문구로 수정을 하던지 또는 "mental injury(정신적인 상해)"라는 문구를 삽입하는 것이 타당하다고 본다.

한편 몬트리올조약 제17조에 규정되어 있는 "bodily injury"라는 문구를 「신체상의 상해」가 아니라 「신체상의 장애」로 확대 해석함으로써 피해자의 정신적인 손해까지도 배상대상으로 하여 피해자를 구제하여주는 건해도 있다.

우리 민법제 751조에서도 불법행위로 인하여 타인에게 정신상의 고통을 가한 자는 그 손해에 대하여 피해자에게 배상할 책임이 있다고 규정하여 피해자의 정신적인 손해를 구제하여주는 길을 열어 놓고 있다.

몬트리올조약상의 용어의 문제로서 항공운송인의 책임에 관하여 몬트리올조약 제 17조가 규정한 책임조건으로서 요구하고 있는 「손해의 원인이 된 사고(the accident which caused the damage)」인 경우 이 사고(incident)에 대한 정의를 규정할바가 없어 앞으로 몬트리올조약을 개정할 때에 분명하게 accident에 관한 뜻을 규정할 필요가 있다고 본다.

몬트리올조약의 일부조항에서 책임제한의 철폐로 인하여 항공운송인 측은 이 조약을 협의로 해석하려고 할 것이고 피해자인 원고 측에서는 광의로 해석하려고 하는 문제점이 제기될 우려가 있다.

## (2) 국제항공여객의 연착에 대한 배상

여객의 연착손해에 대하여 항공운송인의 책임은 여객 일인당 4,150 SDR(666만 원)를 배상한도액으로 채택되었다(동 조약 제22조 제1항). 그러나 여객이 운송인의 고의를 증명한 경우에는 당해 한도액은 적용되지 않는다는 점에서 바르샤바조약 및 헤이그 의정서와 같은 내용이다.

## 5. 손해배상 한도액의 자동조정

앞으로 있을지도 모르는 세계경제의 극심한 인플레이션의 진행으로 인한 여객책임의 제1단계의 상한가액 및 각종 책임한도액의 실질가치의 감소를 피하기 위하여 책임한도액의 증액조항을 신설하였다.



당초 조약초안에서는 단계적 증액조항(Escalator Clause)에 관한 규정을 ICAO항공운송국의 협력을 얻어 법무국에 의하여 상세한 규정이 마련하였지만 이 조항은 외교회의에서 더욱 심의할 필요가 있다고 보아 미 확정 조항으로 남겨 두었던 것이다. 이 조약초안을 기초한 사람들의 의도는 신 조약이 발효된 후 시간이 경과하더라도 현재의 관련책임한도액에 대한 실질가치를 유지시키는데 그 목적이 있었다고 본다.

따라서 세계경제가 「인플레이션 또는 디플레이션」 일 경우에 환율의 변동으로 인하여 특별인출권(SDR)의 단위로 환산되는 국내통화의 실질적 가치는 동일한 수준으로 계속적으로 유지하여야만 된다는 것이 바람직하다고 본다. 조약 안의 기초자는 특별인출권(SDR)으로 표시된 국내통화의 명목적 가치가 「인플레이션 내지 디플레이션률」 과는 관계없이 특정국의 경제력에 의거하여 변동되고 있음을 간과하고 있다. 바꾸어 말한다면 여기에서 환산율은 특정국의 경제력에 반비례한다는 일종의 경제상의 원칙이 존재하고 있기 때문이다.

여하간 바르샤바조약상의 배상한도액을 그 동안 몇 차례 개정을 하였지만 실효를 거두지 못한 점에 대한 반성으로 몬트리올조약에서는 5년마다 SDR를 구성하는 5개국(미국, 영국, 독일, 프랑스 및 일본)의 소비자물가지수의 인플레이션율이 10%를 넘을 때에는 배상한도액을 자동적으로 상향조정할 수 있도록 하는 규정을 신설하였다. 그러나 체약국의 과반수가 상향조정에 동의하지 않는 경우에는 당해 수정은 효력이 발생되지 않는다.

수하물과 화물의 배상한도액과는 달리 여객의 사상에 있어 몬트리올조약 제21조에서 규정하고있는 10만 SDR는 유한책임에 대한 입증책임의 전환에 불과하므로 이것을 "limits of liability(책임의 제한)" 이라고 표현하는 것의 타당성과 인플레이션율에 연동시켜 자동조정을 할 수 있도록 하는 타당성에 대하여 의문시하는 견해도 있었다.

10만 SDR도 앞으로 인플레이션의 영향을 받을 수 있다라는 이유에서 수하물·화물의 배상한도액과 똑같이 자동조정을 할 수 있도록 하여야만 된다는 의견이 외교회의에서 다수를 지배하였기 때문에 동 조약상의 인적손해에 대한 10만 SDR도 향후 인플레이션이 발생할 때에는 자동조정의 대상으로 삼았던 것이다(동 조약 제 24조).

## 6. 손해배상금의 일부전도(前渡)

바르샤바조약에서는 운송인에게 배상금의 일부전도를 강제하는 규정이 없었지만 몬트리올 조약에서는 여객의 사상의 경우 본인 및 가족들의 경제적인 궁핍을 구제해 주기 위하여 국제항공운송인 국의 법제가 있을 때에는 이 규정 따라 배상금의 일부전도를 지체없이 하여야만 된다는 규정을 신설하였다(동 조약 제 28조).

더욱이 한국과 일본에 있어서는 항공운송인에게 배상금의 일부전도를 명령하는 법은 존재하지 않고 있지만 한국과 일본의 항공회사들은 관행으로서 경우에 따라 실질적으로 일부전도를 하고있기 때문에 본 조항의 신설은 크게 문제가 되지 않을 것으로 사료된다.

전도배상금관계를 규정한 몬트리올조약 제28조를 번역함에 있어 동 조문 가운데 "Such advance payments·····may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier"의 조항에서 offset라는 의미는 배상총액보다도 전도금의 금액이 많았을 경우에 운송인에게 반환청구권을 인정할 것인가 하지 않을 것인가에 따라 변경될 가능성이 있다고 지적되고 있지만 여하간 offset의 뜻은 「상쇄」, 「정산」, 「공제」 등으로 번역할 수가 있다.

## 7. 손해배상청구소송의 제기(提起) 관계

몬트리올조약에서는 소의 청구원인 여하를 묻지 않고 동 조약에서 정하여진 조건과 책임의 한도에 따라 소를 제기할 수가 있다고 규정하여 동 조약의 배타성을 명확하게 표시하고 있다. 특히 영미법상의 징벌적 손해배상(punitive damages)과 기타의 비배상적 손해배상을 인정하지 않는다는 취지를 주의적으로 규정하여 개발도상국가들의 불안을 완화시키는 배려도 하였다(동 조약 제 29조). 손해배상의 범위와 그 산정방법은 나라에 따라 상당히 차이가 나는데 바르샤바조약 제 22조 상에 규정하고 있었던 책임제한이 없어진 점과 맞물려 앞으로 이 문제(징벌적 손해배상과 비배상적 손해배상 등)가 표면화될 가능성이 있다.

## 8. 국제항공여객의 주거지에서의 재판관할관계

미국은 자국민을 보호한다는 취지에서 바르샤바조약 상의 네 가지 재판관할에 추가하여 여객의 주소지 또는 영주지의 재판관할권을 강력하게 주장하였다. 더욱이 미발효 되고 있는 과테말라의정서에서도 똑같은 규정을 두고 있었지만 여객의 주소지 또는 영주지의 재판관할을 추가하는 것에 대하여 프랑스를 비롯하여 일부 국가들은 강하게 반대하였다. 특히 세계적으로 유명한 항공우주법학자인 영국의 Bin Cheng 명예교수도 개발도상국의 입장을 고려하여 제 5재판관할을 인정하지 않았다.

ICAO법률위원회는 타협책으로 제5의 재판관할(fifth jurisdiction)을 행사할 수 있는 요건을 명확하게 규정하였지만 최종결정은 외교회의에 맡기기로 하였다. 그러나 1999년 5월 몬트리올에서 개최된 외교회의에서 미국의 강력한 입김에 힘입어 제5의 재판관할을 인정하게 되었다(동 조약 제 33조).

앞으로도 항공기사고는 지구상에서 언제, 어디에서, 무엇 때문에, 어떻게 항공기 사고 발생할는지 그 누구도 예측 할 수가 없다. 만약 우리의 국적항공사 소속항공기가 우리 나라 영역에서 항공기 사고가 발생하였을 때에는 당연히 국제사법 제 32조에 의거 손해배상소송에 관한 재판관할권이 우리 나라에게 있지만 현재 몬트리올 조약이 발효되었으므로 사고항공기에 타고 있었던 미국인 피해자들은 동 조약 제33조에 의하여 재판관할권이 미국에 있게 됨으로 미국인 피해자들은 손해배상청구소송을 우리 나라 법원에 제소하지 않고 배상판결금액을 많이 받을 수 있는 미국 법원에 제소하게 됨에 따라 우리 국적항공사들은 미국법원에 응소 하여야만 되고 부담이 엄청나게 커지게 된다.

또한 우리의 국적항공사 소속항공기가 외국의 영토 내에서 항공기사고를 일으켰을 때에 사고항공기에 타고 있었던 미국인 피해자들은 동 조약 제33조에 의거 역시 재판관할권이 미국에 있게 됨으로 미국인 피해자들은 손해배상청구소송을 직접 배상판결금액을 많이 받을 수 있는 미국 법원에 제소할 것으로 우리 국적항공사들은 역시 미국법원에 응소 하여야만 되는 등 부담이 가중된다는 문제점이 있으므로 우리의 국적항공사들은 이에 대한 대책을 강구하여야만 된다고 본다.

바르샤바조약 제 28조에 의하면 여객이 소송을 제기할 수 있는 재판관할지는 ① 운송인의 주소지, ② 운송인의 주된 영업소의 소재지(본점 소재지), ③ 운송계약의 체결지의 법원, ④ 도착지의 법원 등 네 개로 한정되어 있었으나 몬트리올조약도 이를 답습하였다(동 조약 제33조 1항).

한편 몬트리올조약에서는 여객의 사상의 경우에 상기 4개의 재판관할지 이외에

한 곳을 더 추가하여 여객의 「주요한 영구적인 거소」(Principal and permanent residence)를 제5의 재판관할지로 채택하였다(동 조약 제 33조 2항).

그러나 항공운송인이 예상하지 않는 재판관할지에서 소송에 피소 당할 가능성이 있는 불이익과 균형(balance)을 고려하여 (a) 당해 지에서 운송인이 스스로 소유하는 항공기 또는 「상업상의 합의」(commercial agreement)에 기초한 다른 운송인이 소유하는 항공기에 의하여 항공운송업을 영위하는 경우와 (b) 당해 지에서 운송인이 스스로 또는 상업상의 합의에 의하여 다른 운송인에 의한 소유 또는 임차하고 있는 「시설」(premises)에서 항공운송업을 영위하고 있는 하나의 당사국의 영역 내에 있는 법원의 소재지에도 재판관할을 인정하였다.

제 5의 재판관할지가 인정되기 위하여서는 상기의 요건을 충족하지 않으면 아니 되지만 그의 판단기준이 되는 핵심사항에 대하여 몬트리올조약에서는 「상업상의 합의」와 「주요한 영구적인 거소」에 관한 정의를 다음과 같이 규정하고 있다.

(a) "Commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air.

「상업상협정」이란, 대리점협약이외의 운송인간에 체결된 협정으로서 운송인간의 공동항공여객운송업무의 공급에 관한 것을 의미한다.

즉 공동의 여객운송업무에 관하여 현재 항공회사 간에 실시하고 있는 항공기 편명공동사용(Code-sharing)등의 구체적인 명칭을 사용하지 않는 것은 이와 같은 공동운송업무는 금후 변화되어갈 가능성이 높아 항공사간 제휴(Alliance)등을 포함한 새로운 형태가 출현될 수 있다는 점과 장래에 발생될 수 있는 새로운 형태까지도 포함시킬 수가 있도록 하기 위하여 Commercial Agreement이라는 추상적·일반적인 표현으로 규정하였던 것이다.

(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

「주요하고 항구적인 거소」란, 사고 당시의 여객이 정착하고 있거나 또는 항구적인 거주 장소를 의미한다. 그 장소를 결정함에 있어서 여객의 국적은 결정적인 요소가 되지 아니한다(동 조약 제33조 3항).

제 5의 재판관할을 인정받기 위하여서는 당해 여객의 "principal and permanent residence"가 되지 않으면 아니 되는데 이를 어떻게 번역하느냐 대하여 「주요한 항구적인 거소」 또는 「주요한 영구적인 주소」 등으로 번역하자는 견해도 있었다.

어떻게 번역을 하더라도 그 뜻은 당해 여객과 가장 밀접하게 맺어진 토지라는 것은 변함이 없으므로 여객의 국적은 결정적인 요인이 되지 않는다는 주의적인 규정으로 신설하였던 것이다.

## 9. 항공계약운송인과 항공실제운송인과의 관계

항공계약운송인과 항공실제운송인의 쌍방에게 조약상의 책임제한이 적용된다는 취지의 1961년의 과다라하라조약의 내용이 몬트리올조약에 도입되었다.

과다라하라조약의 원명은 1961년에 채택되어 발효된 바 있는 『계약운송인 이외의 자에 의하여 행하여지는 국제항공운송에 관한 어떤 규칙의 통일을 위한 바르샤바 조약을 보완하는 조약(Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier)』이라고 호칭하고 있는데 1998년의 ICAO특별그룹(SGMW)의 조약 안에서는 1997년의 ICAO법률위원회에서 승인한 바 있는 조약안과 같이 과다라하라보완조약의 내용을 통합하기 위하여 도입하였던 것이다.

몬트리올조약은 과다라하라보완조약을 받아드리어 동 조약 제5장(계약운송인 이외의 자가 행하는 항공운송)을 신설하여 제39조(계약운송인, 실제운송인)부터 제48조(계약운송인 및 실제운송인의 상호관계)까지 10개 조문을 규정하였다.

여객의 항공기 편명공동사용(Code-sharing)에 있어 marketing carrier(계약운송인) 및 operating carrier(실제운송인)의 쌍방에 몬트리올조약이 적용된다는 취지가 명확하게 되었다. 또한 화물의 분야에 있어서도 forwarder(계약운송인)와 carrier(실제운송인)의 쌍방에게 역시 몬트리올조약이 적용하도록 되었다.

## 10. 항공보험

1997년 4월부터 5월에 걸쳐 개최되었던 ICAO법률위원회에서는 항공운송인의 위험을 담보할 수 있는 보험에 관한 규정의 신설에 관하여 각국 대표들간에 합의할 수 없었기 때문에 상기 법률위원회가 승인한 조약 안 제45조는 [ ] 께외 괄

호로 표시하여 조문신설에 대한 가부의 최종결정을 외교회의에 맡기기로 하였다.

그러나 ICAO특별그룹(SGMW)조약 안 제45조에서는 전기조문의 긴 문장을 간략하게 정리하여 항공운송인의 위험책임을 담보할 수 있는 적절한 항공보험에 관한 규정을 신설하였다. 여하간 몬트리올 외교회의에서는 여객과 운송인의 보호를 위하여 바르샤바조약 및 헤이그의정서에 없는 책임보험의 강제부보(附保) 조항을 신설키로 합의하여 이를 규정하였다(동 조약 제 50조).<sup>32)</sup>

체약국이 자국의 항공운송인에 대하여 적절한 보험을 유지하도록 요구하는 의무를 규정함과 더불어 당해 항공운송인이 들어간 나라에서도 당해 운송인이 적절한 보험을 유지하고 있는가를 판단할 수 있는 규정을 두었다. 그러나 몬트리올조약에서 요구하고 있는 「적절한=adequate」 수준의 보험이라는 것은 구체적으로 어느 정도의 금액의 수준까지 고려하느냐 하는 것은 각국의 견해가 나누어질 가능성이 있기 때문에 금후 각국의 검토결과가 주목되어진다.

#### IV. 맺는 말

이상 1999년의 몬트리올 외교회의에서 채택된 몬트리올조약가운데 국제항공여객 운송인의 손해배상책임에 관한 주요내용과 논점을 살펴온바 있지만 ICAO가 복잡하게 구성되었던 바르샤바조약체제를 하나로 통합하고 현대화를 시킨 점은 국제항공운송법 분야 및 항공운송업계의 숙원사업을 어느 정도 해결하였다고 볼 수 있으므로 평가할만한 일이다.

이 조약상의 문제점은 조약이 발효되었으므로 앞으로 전세계적으로 시행되는 과정에서 노출된 문제점 등을 종합하여 적절한 시기에 개정하면 되는 것이다.

국제항공여객운송인의 책임에 관하여 세계의 추세가 1999년의 몬트리올조약에서 정하고 있는 책임제도로 옮겨가고 있는 현실을 직시한다면 현행 바르샤바체제의 책임제도와 관련된 법률행위 또는 소송 등 실제의 운용면에도 가능한 한 빨리 신 조약

32) Article 50 (Insurance) States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

의 책임제도로 대치되어야만 우리의 항공업계도 세계의 항공업계와 어깨를 나란히 할 수 있다 본다.

이미 발효되어 있는 과다라하라조약과 몬트리올 제 4의정서의 일부 내용들을 포함하고 있는 몬트리올 조약도 2003년 11월 4일부터 발효가 됨으로 우리나라를 비롯하여 다른 나라들도 조속히 비준·가입하여 현행 바르샤바체제를 대치할 수 있도록 각국들이 노력하여야만 되고 우리의 항공업계도 이 몬트리올 조약의 발효된 이후의 대비책도 강구하여야만 된다 본다.

필자의 의견으로는 우리나라가 하루속히 몬트리올조약을 서명하고 비준하여 선진항공산업국가와 어깨를 나란히 하여 세계항공업계의 주도권을 잡는 것이 필요하다고 사료된다.

이상 국제항공운송에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임관계를 규정한 몬트리올조약의 주요내용과 논점을 살펴봤지만 앞으로 우리 나라가 동 조약을 서명하고 비준한다면 우리 헌법 제6조에 의거 국내법과 동일한 효력이 있어 항공기사고로 인한 소송사건이 발생될 때에 재판의 기준이 됨으로 소송의 신속성을 도모할 수가 있다고 본다.

그러나 한국과 일본은 국내항공운송에 있어서는 국내에서 항공기사고가 발생하였을 때에 국내항공여객운송인의 민사책임을 규정한 법률이 없기 때문에 항상 항공사 측과 피해자간에 책임원인과 한계 및 손해배상액을 놓고 분규가 심화되어 가고 있으며 법원에서 소송이 몇 년씩 걸리어 피해자 보호에 만전을 기 할 수가 없는 실정에 있다.

현재 이러한 분규의 신속한 해결을 위하여 국내항공운송약관과 민·상법의 규정을 적용 내지 준용하여 처리할 수밖에 없는 실정인데 항공기사고의 특수성(①전손성, ②순간성, ③손해의 거액성, ④지상중속성, ⑤국제성, ⑥입증난이성)을 고려하여 볼 때 여러 가지 문제점이 많이 제기되고 있다.

이와 같은 문제점을 해결하기 위하여 국내항공여객운송인의 책임한계 및 손해배상액을 분명하게 정하고 재판의 공평성과 신속성을 도모하기 위하여서는 항공운송계약 당사자간의 책임관계를 명확하게 규정한 『가칭, 항공운송법』의 국내입법이 절실히 필요하다고 본다.

독일에서는 항공여객운송인에 대한 민사책임을 규정한 『항공운송법(Luftverkehrsgesetz)』이 있기 때문에 항공기사고로 인하여 발생된 항공여객운송인의 손해배상책임문제는 이 법에 의거 신속하게 처리되고 있다.

현행 우리 나라 상법상 육상운송의 법률관계에 대한 규정은 상행위 편에 규정되

어 있고, 해상운송의 법률관계에 대한 규정은 해상 편에 규정되어 있지만 항공운송의 사법적 법률관계에 대한 규정은 아무 곳에도 규정되고 있지 않고 있으므로 육상 또는 해상운송에 관한 규정을 준용하여 처리하자는 일부 의견도 있지만, 항공기사고는 육상이나 해상사고와는 다른 특수한 성질을 가지고 있기 때문에 이를 준용하기가 어렵다고 보므로 전기 항공운송에 관한 국제조약의 내용 중 우리 현실에 알 맞는 부분만을 수용하여 국내입법으로 해결하여야만 된다고 사료된다.

항공운송업분야는 오늘날 국제경쟁이 가장 치열한 분야일 뿐만 아니라 『하늘을 지배하는 나라가 세계를 지배할 수 있다』 라는 말이 있듯이 우리는 이에 부응할 수 있도록 항공운송기업도 육상 보호하여야만 되고 이보다 더 중요한 것은 피해자의 보호 면에도 역점을 두어 양자간의 권익을 형평의 원칙에 입각하여 조정하고 항공여객 운송인의 손해배상책임관계를 명확하게 규정한 『가충, 항공운송법』의 입법을 제안하는 바이다.

잦은 항공기사고로 인하여 점점 증가되어 가고 있는 항공운송의 클레임관계를 해결하는데 도움을 주고 항공기사고의 해결에 기초가 될 수 있는 법적 근거가 마련 되어야만 하므로 『가칭, 항공운송법』의 입법이 조속히 이루어져야만 된다고 본다.



## 초 록

김 두 환  
(Doo Hwan Kim)

프로펠러여객기 운항시대에 만들어졌던 국제항공운송인의 민사책임관계를 규정한 1929년의 바르샤바조약은 1955년의 헤이그 개정의정서, 1961년의 과다라하라조약, 1971년의 과테말라의정서 및 1975년의 몬트리올 제1, 제2, 제3 및 제4의 정서 등 한개의 조약과 여섯 개의 의정서 등에 의하여 여러 차례 개정이 되었고 보완되면서 70여 년간 전세계를 지배하여 왔지만 오늘날 초음속(마하)으로 나르고 있는 제트여객기 운항시대에 적합하지 않아 『바르샤바조약체제』 상의 문제점이 많이 제기되어 왔다.

특히 시대에 뒤떨어진 『바르샤바조약체제』는 2개의 조약과 여섯 개의 의정서로 매우 복잡하게 구성되어 있었으며 항공기사고로 인한 국제항공운송인의 손해배상사건에 있어 배상한도액이 유한책임으로 규정되어 있어 항상 가해자인 항공사와 피해자인 여객들간에 분쟁(소송 등)이 끊이지 않고 있으므로 이를 어느 정도 해결하기 위하여 UN산하 ICAO에서는 상기 여러 개 조약과 의정서를 하나의 조약으로 통합(integration)하여 단순화시키고 현대화(modernization)시키기 위하여 20여 년간의 작업 끝에 1999년 5월에 몬트리올에서 새로운 국제항공운송인의 민사책임에 관한 조약(몬트리올 조약)을 제정하였다.

『바르샤바조약체제』를 근본적으로 개혁한 몬트리올 조약은 71개국과 유럽 통합지역기구가 서명하였으며 미국을 비롯하여 33개국이 비준하여 2003년 11월 3일부터 전세계적으로 발효되었으므로 이 조약은 앞으로 전세계의 항공운수업계를 지배하게 되리라고 본다.

본 논문에서는 몬트리올 조약의 성립경위와 주요내용(국제항공여객운송인의 손해배상책임: ①총설, ②조약의 명칭, ③조약의 전문, ④국제항공여객에 대한 책임원칙과 배상액(㉠국제항공여객의 사상에 대한 배상, ㉡국제항공여객의 연착에 대한 배상), ⑤손해배상 한도액의 자동조정, ⑥손해배상금의 일부전도, ⑦손해배상청구소송의 제기관계, ⑧국제항공여객의 주거지에서의 재판관할관계, ⑨항공계약운송인과 항공실체운송인과의 관계, ⑩항공보험)을 요약하여 간략하게 설명하

였다.

1999년 몬트리올 조약의 핵심사항은 국제항공운송인의 손해배상책임에 관하여 무한책임을 원칙으로 하되 100,000 SDR까지는 무과실책임주의를 채택하였고 이 금액을 초과하는 부분에 대하여서는 과실추정책임주의를 채택하였으므로 『2단계의 책임제도』를 도입한 점과 항공기사고로 인한 피해자(여객)는 주소지의 관할법원에 가해자(항공사)를 상대로 손해배상청구소송을 제기할 수 있는 제 5재판관할권을 새로이 도입하였다는 점이다.

현재 우리 나라는 전세계에서 항공여객수송량이 11위 권에 접어들고 있으며 항공화물수송량도 3위 권을 차지하고 있음에도 불구하고 아직도 이 조약에 서명 내지 비준을 하지 않고 있음은 문제점으로 지적될 수가 있으므로 그 해결방안으로 세계의 항공산업선진국들과 어깨를 나란히 하고 상호 협력하기 위하여 조속히 우리 나라도 이 조약에 서명하고 비준하는 것이 필요하다고 본다.

한편 우리 나라와 일본은 국내항공운송에 있어서는 국내에서 항공기사고가 발생하였을 때에 국내항공여객운송인의 민사책임을 규정한 법률이 없기 때문에 항상 항공사 측과 피해자간에 책임원인과 한계 및 손해배상액을 놓고 분규가 심화되어 가고 있으며 법원에서 소송이 몇 년씩 걸리어 피해자 보호에 만전을 기 할 수가 없는 실정에 있다. 현재 이와 같은 분규의 신속한 해결을 위하여 국내항공운송약관과 민·상법의 규정을 적용 내지 준용하여 처리할 수밖에 없는 실정인데 항공기사고의 특수성을 고려하여 볼 때 여러 가지 문제점이 많이 제기되고 있다.

이와 같은 문제점을 해결하기 위하여 국내항공여객운송인의 책임한계 및 손해배상액을 분명하게 정하고 재판의 공평성과 신속성을 도모하기 위하여서는 항공운송계약 당사자간의 책임관계를 명확하게 규정한 『가칭, 항공운송법』의 국내입법이 절실히 필요하다고 본다.

## Abstract

The rule of the Warsaw Convention of 1929 are well known and still being all over the world. The Warsaw Convention is undoubtedly the most widely accepted private international air law treaty with some 140 countries. In the international legal system for air transportation, the Warsaw Convention has played a major role for more than half century, and has been revised many times in consideration of the rapid developments of air high technology, changes of social and economic circumstances, need for the protection of passengers. Some amendments became effective, but others are still not effective. As a result, the whole international legal system for air transportation is at past so complicated and tangled.

However, the 'Warsaw system' consists of the Warsaw Convention of 1929 the Guadalajara Convention of 1961, a supplementary convention, and the following six protocols: (1) the Hague Protocol of 1955, (2) the Guatemala Protocol of 1971, (3) the Montreal Additional Protocols, No. 1, (4) the Montreal Additional Protocol No. 2, (5) the Montreal Additional Protocol No. 3, and (6) the Montreal Additional Protocol No. 4. of 1975.

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 the 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 System, which sets relatively low compensation limits for victims of aircraft accidents and regulates the limited liability for death and injury of air passengers, had become increasingly outdated.

Japanese Airlines and Inter-carrier Agreement of International Air Transport Association in 1995 has been adopted the unlimited liability of air carrier in

international flight.

The IATA Inter-Carrier Agreement, in which airlines in international air transportation agree to waive the limit of damages, was long and hard in coming, but it was remarkable achievement given the political and economic realities of the world. IATA deserves enormous credit for bringing it about.

The Warsaw System is controversial and questionable. In order to find rational solution to disputes between nations which adopted differing liability systems in international air transportation, we need to reform the liability of air carriers the 'Warsaw system' and fundamentally, to unify the liability system among the nations. The International Civil Aviation Organization(ICAO) will therefore reinforce its efforts to further promote a legal environment that adequately reflects the public interest and the needs of the parties involved. The ICAO Study Group met in April, 1998, together with the Drafting Committee.

The time between the "Special Group on the Modernization and Consolidation of the 'Warsaw system'(SGMW)" and the Diplomatic Conference must be actively utilized to arrange for profound studies of the outstanding issues and for wide international consultations with a view to narrowing the scope of differences and preparing for a global international consensus.

From 11 to 28 May 1999 the ICAO Headquarters at Montreal hosted a Diplomatic Conference convened to consider, with a view to adoption, a draft Convention intended to modernize and to integrate replace the instruments of the *Warsaw* system.

The Council of ICAO convened this Conference under the *Procedure for the Adoption of International Conventions*. Some 525 participants from 121 Contracting States of ICAO attended, one non-contracting State, 11 observer delegations from international organizations, a total of 544 registered participants took part in the historic three-week conference which began on 10 May. The Conference was a success since it adopted a new *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*.

The 1999 Montreal Convention, created and signed by representatives of 52 countries at an international conference convened by ICAO at Montreal on May 28, 1999, came into effect on November 4, 2003. Representatives of 30 countries

have now formally ratified the Convention under their respective national procedures and ratification of the United States, which was the 30th country to ratify, took place on September 5, 2003. Under Article 53.6 of the Montreal Convention, it enters into force on the 60th day following the deposit of the 30th instrument of ratification or acceptance. The United States' ratification was deposited with ICAO on September 5, 2003.

The ICAO have succeeded in modernizing and consolidating a 70-year old system of international instruments of private international law into one legal instrument that will provide, for years to come, an adequate level of compensation for those involved in international aircraft accidents. An international diplomatic conference on air law by ICAO of 1999 succeeded in adopting a new regime for air carrier liability, replacing the Warsaw Convention and five other related legal instruments with a single convention that provided for unlimited liability in relation to passengers.

Victims of international air accidents and their families will be better protected and compensated under the new Montreal Convention, which modernizes and consolidates a seventy-five year old system of international instruments of private international law into one legal instrument.

A major feature of the new legal instrument is the concept of unlimited liability. Whereas the Warsaw Convention set a limit of 125,000 Gold Francs (approximately US\$ 8,300) in case of death or injury to passengers, the Montreal Convention introduces a two-tier system. The first tier includes strict liability up to 100,000 Special Drawing Rights (SDR: approximately US\$ 135,000), irrespective of a carrier's fault. The second tier is based on presumption of fault of a carrier and has no limit of liability.

The 1999 Montreal Convention also includes the following main elements:

1. In cases of aircraft accidents, air carriers are called upon to provide advance payments, without delay, to assist entitled persons in meeting immediate economic needs; the amount of this initial payment will be subject to national law and will be deductible from the final settlement;
2. Air carriers must submit proof of insurance, thereby ensuring the availability of financial resources in cases of automatic payments or litigation;

3. The legal action for damages resulting from the death or injury of a passenger may be filed in the country where, at the time of the accident, the passenger had his or her principal and permanent residence, subject to certain conditions.

The new Montreal Convention of 1999 included the 5th jurisdiction - the place of residence of the claimant. The acceptance of the 5th jurisdiction is a diplomatic victory for the US and it can be realistically expected that claimants' lawyers will use every opportunity to file the claim in the US jurisdiction - it brings advantages in the liberal system of discovery, much wider scope of compensable non-economic damages than anywhere else in the world and the jury system prone to very generous awards.

4. The facilitation in the recovery of damages without the need for lengthy litigation, and simplification and modernization of documentation related to passengers.

In developing this new Montreal Convention, we were able to reach a delicate balance between the needs and interests of all partners in international civil aviation, States, the travelling public, air carriers and the transport industry.

Unlike the Warsaw Convention, the threshold of 100,000 SDR specified by the Montreal Convention, as well as remaining liability limits in relation to air passengers and delay, are subject to periodic review and may be revised once every five years. The primary aim of unification of private law as well as the new Montreal Convention is not only to remove or to minimize the conflict of laws but also to avoid conflict of jurisdictions.

In order to find a rational solution to disputes between nations which have adopted differing liability systems in international air transport, we need fundamentally to reform their countries' domestic air law based on the new Montreal Convention. It is a desirable and necessary for us to ratify rapidly the new Montreal Convention by the contracting states of ICAO including the Republic of Korea.

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 over the years. The total amount of the Korean and Japanese claims in the case of death is calculated on the basis of the loss of earned income, funeral expenses and material damage (baggage etc.), plus condolence money.

The economic and social change will be occurred continuously after conclusion of the new Montreal Convention.

In addition, the real value of life and human right will be enhanced substantially. The amount of compensation for damage caused by aircraft accident has increased in dollar amount as well as in volume. All 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.

When victims are not satisfied with the amount of the compensation for damage caused by aircraft accident for which an airline corporation is liable under the current liability system.

I also would like to propose my opinion that it is reasonable and necessary for us to interpret broadly the meaning of the bodily injury on Article 17 of the new Montreal Convention so as to be included the mental injury and condolence.

Furthermore, Korea and Japan has not existed the Air Transport Act regulated the civil liability of air carrier such as Air Transport Act (Luftverkehrsgesetz) in Germany.

It is necessary for us to enact "the Korean Air Transport Contract Act (provisional title)" in order to regulate the civil liability of air carrier including the protection of the victims and injured persons caused by aircraft accident.

**주제어 :** 1999년의 몬트리올조약, 국제항공운송인의 손해배상책임, 2 단계책임제도, 과실추정책임주의, 제5관할권