

New Warsaw Convention : Montreal Convention 1999 소개

(Introduction to the Montreal Convention 1999)

김종복 (Kim, Jong Bok)
대한항공 법무실장
(Managing Vice President, Legal Dept., Korean Air)

1. 새로운 국제 항공운송협약의 제정
2. 협약의 발효관계
3. Montreal Convention 주요 내용
4. 맺는 말

1. 새로운 국제 항공운송협약의 제정

1929년에 제정된 국제 항공운송인의 책임에 관한 일부 규칙을 통일하기 위한 바르샤바 협약('Convention For The Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air': 이하 "바르샤바 협약" 혹은 "Warsaw Convention"이라 칭함)은 현재까지 전세계적으로 150개국 이상이 가입하였고, 지난 70여년간 국제항공운송업계를 지배해온 협약이었다. 이러한 바르샤바 협약체제는 1955년의 헤이그 의정서¹ (Hague Protocol, 발효), 1961년의 과달라하라 협약² (Guadalajara

1. 정식명칭은 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929

2. 정식명칭은 Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961

3. 정식명칭은 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to

Convention, 발효), 1971년의 과테말라 의정서³(Guatemala Protocol, 미 발효), 1975년의 몬트리올 추가의정서(Montreal Additional Protocol Nos. 1⁴, 2⁵, 3⁶ : 미발효 & 4⁷:발효)등을 위시하여 항공사의 책임원칙 및 책임한도액을 수정한 1966년의 Montreal Inter-carrier Agreement, 1996년의 IATA Inter-carrier Agreement(the MIA & IIA)와 1998년 EU가 제정한 EC Regulation 2027/97 등을 포함하고 있다. 이들 다수의 국제 조약 및 항공사간 협정은 그 내용이 상이하고 수차의 수정에도 불구하고 현 상태에서는 국제항공운송인의 책임원칙을 통일하기 위하여 제정된 Warsaw Convention 본래의 제정목적 달성하기 곤란하다는 인식 하에서 국제항공운송인의 책임원칙을 통일하고 현대화하기 위하여 각국 대표부간의 국제회의가 소집되었다. 동 회의는 ICAO (International Civil Aviation Organization) 주최로 1999년 5월 10일부터 5월 28일 기간동안 본부가 소재한 Canada의 Montreal에서 ICAO 주최로 개최되었는데, 동 회의에는 총 118개국의 대표와 IATA(International Aviation Transport Association), IUAI(International Union of Aviation Insurers) 등을 포함한 11개 국제기구의 대표, 기타 참관인 등 총 560여명이 참석하였다.

동 회의에서는 ICAO 산하의 Legal Committee와 Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw Convention of the Warsaw System 이 준비한 개정협약 초안(Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)을 각국 대표부가 검토하고, 각 조문의 개정방안을 토의하는 방식으로 회

International Carriage by Air signed at Warsaw on 12th October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28th September 1955

4. 정식명칭은 Additional Protocol No1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw 29 October 1929, signed at Montreal on 25 September 1975
5. 정식명칭은 Additional Protocol No2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw 29 October 1929, as Amended by the Protocol Done at The Hague on 29 September 1955, signed at Montreal on 27 September 1975
6. 정식명칭은 Additional Protocol No3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw 29 October 1929, As Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 and Guatemala city on 8 March 1971, signed at Montreal on 25 September 1975
7. 정식명칭은 Additional Protocol No4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw 29 October 1929, signed at Montreal on 25 September 1975

의가 진행되었다.

Warsaw Convention을 현대의 항공운송에 부합되도록 현대화하자는 데는 각국 대표들간에 의견통일이 이루어 졌으나, 항공운송인의 책임을 상향조정하고 강화하는 방향에 대해서는 선진국과 개발도상국간에 첨예한 의견대립이 있어, 회의초기에는 통일된 개정협약이 제정될 수 있을 지에 대하여 의구심을 표시하는 정부대표들이 많았으나 Warsaw system을 조속히 개혁하여야 한다는 강력한 여론에 힘입어 1999년 5월 28일 Montreal에서 118개 참가국 중 미국, 일본을 포함한 107개국이 Final Act에 서명하고 그 중 53개국이 신조약에 서명함으로써 '국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 조약(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. 이하 "몬트리올 협약" 혹은 "Montreal Convention"이라 칭함)의 성립이 이루어지게 된 것이다.

동 Montreal Convention은 기존의 2개의 협약(바르샤바 협약, 과달라하라 협약)과 6개의 의정서(헤이그의정서, 과테말라의정서, 몬트리올 제 1,2,3,4 추가의정서)등을 하나로 통합하였고 현대화 시킨 형태로 탄생하게 되었다.

동 협약은 전문, 제I장 총칙(제1조 및 제2조), 제II장 여객, 수하물 및 화물의 운송에 관한 증권과 당사자의 의무(제3조~제16조), 제III장 운송인의 책임 및 손해배상의 범위 (제17조~제37조), 제IV장 복합운송(제38조), 제V장 계약운송인 이외의 자가 행하는 항공운송(제39조~제48조), 제VI장 기타조항(제49조~제52조), 제VII장 최종규정(제53조~제57조)으로 구성되어 있다.

특기할 만한 내용으로는 1) 여객의 死傷에 대한 배상액 10만 SDR까지 항공사에 대한 엄격 책임("Strict Liability")부과, 2) 10만 SDR을 초과하는 부분에 있어서는 항공사의 무과실항변권 인정(two tier liability system), 3) 화물 손해에 대하여 Wilful Misconduct가 인정되는 경우에도 책임제한 배상액 적용, 4) 승객 운송 지연시 책임한도액 설정(승객당 SDR 4,150), 5) 수하물(위탁수하물과 휴대수하물의 구분 없이) 배상책임 한도액을 승객 당 SDR 1,000으로 규정, 6) 제5관할권의 인정, 7) 선급금

지급제도의 도입, 8) 물가상승율을 감안한 책임한도액 자동조정 장치의 마련 등을 들 수 있다.

2. 협약의 발효관계

본 협약은 제53조에서 30개국이 비준한 후 60일이 경과하면 효력을 발생한다고 규정하고 있다. 지난 2003년 9월 5일 미국이 의회의 승인을 얻어 30번째 국가로서 비준을 마쳤고, 2003년 10월 20일 현재 32개국이 비준을 마친 상태이다.⁸⁾ 따라서 2003년 9월 말 30개국의 비준이라는 효력 발생의 전제조건은 충족되었으며 조약의 규정에 따라 60일 이후인 2003년 11월 4일 본 협약은 역사적인 발효를 맞이하게 되었다.

3. Montreal Convention 주요 내용

(1)협약의 前文 (Preamble)

Montreal Convention은 협약에 前文(Preamble)을 두고 있는데, 이는 협약의 기본이념과 특징을 나타내기 때문에 중요한 의미를 가진다.

1) 우선 본 협약은 Warsaw Convention 및 관련 협약을 현대화하고 하나로 통합할 필요성을 언급하고 있으며,

2) 소비자 보호의 입장에서 두 가지 기본원칙⁹⁾을 밝히고 있는데 즉, 첫째 '소비자 이익의 보호(protection of the interests of consumers)'를, 둘째 '원상회복 원칙에 기초한 형평한 배상(equitable compensation

8. 32개 비준국가는 다음과 같다.: Bahrain, Barbados, Belize, Botswana, Cameroon, Canada, Colombia, Cyprus, Czech Republic, Estonia, Greece, Japan, Jordan, Kenya, Kuwait, Mexico, Namibia, New Zealand, Nigeria, Panama, Paraguay, Peru, Portugal, Romania, Saudi Arabia, Slovakia, Slovenia, Syrian Arab Republic, The former Yugoslav Republic of Macedonia, United Arab Emirates, United Republic of Tanzania, United States

9. EC 국가 중에서는 Greece와 Portugal이 개별적으로 동 협약을 비준하였는데 EC위원회에서는 이에 대해 EC Law 위반을 이유로 한 법적조치를 검토하고 있다. 이는 2002년 11월 EC사법재판소가 회원 8개국이 미국과 체결한 개별적인 항공협정을 무효화시킨 판결과 관련하여 그 귀추가 주목되고 있다.

10. 김두환 교수께서는 협약의 前文이 세가지 기본원칙을 밝힌 것이라고 하신다. 김교수님의 논문 "국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올 조약의 주요내용과 논점"(2003) 참조

based on the principle of restitution)' 을 언급하고 있고 새로운 협약을 통해 국제항공운송을 규율하는 일부 규칙의 일치 및 성문화를 위해 각 국가의 공동행동이 적절한 이익균형을 이룩하는데 가장 적합한 방법임을 확신한다고 기술되어 있다.

이는 종래 Warsaw Convention의 기본원칙이라고 할 수 있는 '운송인 이익의 보호원칙' 및 '유한책임의 원칙' 이 '소비자 이익의 보호원칙' 과, '실손해 배상의 원칙'¹¹으로 변경되었 으며 이는 기본적으로 협약의 성격이 변화하였음을 의미 하는 것이라고 하겠다. 이에 따라 심지어는 새로운 Montreal Convention을 더 이상 「항공사를 위한 협약」이 아니라 「소비자/승객을 위한 협약」이라고 말하기도 한다.¹² 본 전문은 법적 강제력을 가지는 것은 아니지만 본 협약의 제정목적과 기본정신을 밝히고 있다는 점에서 본 협약을 해석하는데 하나의 지침이 될 것으로 보인다.¹³

(2) 협약의 적용범위 (제1조)

1) 본 협약은 항공기에 의하여 유상으로 운송되는 사람, 수하물 또는 화물의 모든 국제운송에 적용되며 또한 항공운송기업¹⁴에 의하여 무상으로 행하여지는 운송에도 똑같이 적용된다. (제1조 제 1항)

2) 국가간의 적용문제에 있어서는 ① 협약체약 당사국 간에는 당연히 적용되며, ② 합의된 예정기항지를 다른 국가에 가진 (그 다른 국가가 동 협

11. 무한책임(Unlimited Liability)이 도입되었으나, 정확히는 '실손해배상'이다. 그러나 화물에 대해서는 여전히 책임제한이 적용되는 점에서 승객의 사망과 상해의 경우에 한정된다 하겠다.

12. Tomas J. Whalen. The New Warsaw Convention: The Montreal Convention. Air & Space Law No.1, 2000 참조. 이에 대해서는 소비자(승객) 보호 측면에서 여전히 부족하다는 부족하다는 비판적인 견해도 있다. 즉 새 협약은 ① 여전히 주요부분에 있어 항공운송인의 책임을 제한하는 규정을 두고 있고, ② 주요한 제정목적의 하나라 할 수 있는 소송 건수를 줄이는데 실패하였고, ③ 종래의 국제항공운송을 규율하는 청사진을 제시하는데 미흡하다는 지적이다.

Julian Hermida. The Montreal Convention: The International Passenger's Perspective. Air & Space Law No.3. 2001

13. 김두환 교수께서는 동 전문이 선언적 법적 효력이 있음을 인정하신다. 김교수님의 전기논문 참조

14. Montreal Convention에서는 Warsaw Convention과는 달리 항공운송기업에 해당하는 용어를 'enterprise' 대신에 'undertaking'이라는 용어를 사용함으로써 항공운송기업의 범위에 대한 논란이 있다. 'enterprise'가 항공사로 대표되는 항공운송기업을 의미하는데 대해 'undertaking'은 고객을 항공운송수단을 통해서 실어 나르는 항공사 아닌 일반기업까지 포함하는 넓은 의미로도 볼 수 있다는 점에서 협약의 적용범위가 확대된 것으로 보는 견해가 있다. 상세, Tomas J. Whalen. 전기논문 참조

약체약국인가는 불문하고) 협약체약국에도 적용된다. 따라서 어떤 국가가 협약 체약국이 아니라 하더라도 그 국가소속의 항공사는 본 협약의 적용을 받을 수도 있다. 예컨대 현재 우리나라는 본 협약의 체약국이 아니므로 한국/미국간의 편도운송 또는 한국/미국/한국 구간의 왕복운송은 본 협약의 적용을 받지 않는데 비해, 미국/한국/미국 간의 왕복운송은 그것이 미국 국적항공사에 의해 운송되거나 한국 국적항공사에 의해 운송되거나 관계 없이 본 협약의 적용을 받게 된다. (제1조 제 2항)

(3) 旅客 부문

1) 여객 사망, 상해에 대한 손해배상책임 (제 17조)

여객이 항공기내에서 또는 승·하강을 하는 절차에서 사망, 상해 등의 사고(incident)를 당한 경우 Montreal Convention에서는 Warsaw Convention과 마찬가지로 신체상해(bodily injury)에 대하여 항공사가 손해배상을 하도록 규정하였다. 여기서 Montreal Convention은 Warsaw Convention에서와 마찬가지로 'bodily injury' 라고 규정하였다. 그러나, 이러한 결론에 도달하기까지 신체상해를 동반하지 않은 순수한 정신적 손해(mental injury)를 인정할 것인가에 대하여 각국 대표간에 격론이 있었으나, 결국 이에 대한 배상여부는 각국 법원의 태도(jurisprudence)에 맡기기로 하고 Draft Convention에서와 같이 'bodily injury' 라고만 규정하게 되었다.¹⁵

2) 여객 사망, 상해시의 책임한도액 (제 21조)

여객의 사망, 신체상해 시에는 IATA Intercarrier Agreement와 같이 2 단계의 책임제도(two tier liability system)가 적용되는 데, 먼저 10만 SDR(Special Drawing Right: 특별인출권, International Monetary

15. 이는 여객의 사상분야에 있어서의 배상한도액철폐와 10만SDR까지의 무과실책임의 채택이 세계각국의 항공사 특히, 중소항공사에 미치는 부담을 고려한 결과로 보여진다. 그러나 이와 관련하여 "mental injury"를 명시적으로 규정하거나 1971년 파테말라의정서 제4조와 같이 "bodily injury"를 정신적 손해까지 포함하는 "(personal) injury"로 수정하여야 한다는 견해가 강력히 주장되고 있다. 김두환 교수 전계논문 참조

Fund의 통화단위)까지의 손해에 대해서는 항공사의 무과실책임을 인정하는 엄격책임주의(strict liability)를 채택하였고, 10만 SDR을 상회하는 손해에 관해서는 항공운송인이 자신의 과실없음을 입증하여 면책되는 과실 추정책임주의(Presumptive Liability)를 채택하였다. 이는 Warsaw Convention상의 책임추정원칙은 그대로 두고 다만 책임감면 사유로서 원협약상 항공사가 '사고발생을 방지하기 위하여 필요한 모든 조치(all necessary measures)를 취하였거나 그러한 조치를 취할 수 없었던 사실'을 증명하도록 규정한 것을, 손해발생의 원인이 항공사 또는 그 종업원(servants) 혹은 대리인(agents)의 과실 혹은 부당한 작위나 부작위(due to the negligence or other wrongful act or omission)에 기인하지 아니하였다는 사실, 또는 그 손해가 전적으로 제3자의 과실 혹은 부당한 작위나 부작위(the negligence or other wrongful act or omission)에 기인하였다는 사실을 증명하였을 때에는 책임이 면제되도록 규정하고 있는 것이다. 이와 관련하여 '필요한 모든 조치를 다 하였음 혹은 그러한 조치를 취할 수 없었음'에 대한 입증이 '과실 혹은 부당한 작위나 부작위(the negligence or other wrongful act or omission)의 부존재에 대한 입증'보다 어렵다는 이유를 들면서 본 규정이 항공사에 유리한 방향으로 개정되었다고 보는 일부 견해가 있으나, 반드시 그렇게 볼 것은 아니라고 본다.¹⁶

3) 여객의 지연손해에 대한 배상책임 (제 19조)

여객에 대한 운송 지연(delay)에 따른 손해발생시 항공사가 운송 지연을 방지하기 위하여 필요한 모든 조치를 취하였거나 그러한 조치를 취할 수 없었다는 것을 증명하지 않는 한(제 19조), 항공사는 승객 일인당 4,150 SDR의 배상책임을 부담하도록 규정하였다(제 22조 1항). 하지만 항공사 혹은 그 종업원이나 대리인이 고의 혹은 과실로 손해를 발생시켰거나 손해발생을 예상하였음을 피해자가 입증한 경우에는 항공사는 동 책임한도액을 원용할 수 없다(제 22조 5항). 본 규정과 관련하여 개발도상국의 대표들로부터 항공사에 무리한 부담이 된다는 이유로 삭제 또는 한도액을 하향조

16. 위와 같은 입증책임이 항공사에게는 큰 부담이 될 수 있으며, 실제 재판절차에서 경미한 과실이라 하더라도 그 행위가 손해발생의 원인으로 작용하였다는 사실에 대해 재판부가 인정한다면 항공사는 무한의 배상책임을 부담해야만 하는 점을 고려한다면, 동 개정이 결코 항공사에 유리한 방향으로 이루어졌다고 볼 수만은 없을 것이다. Thomas J. Whalen의 전제논문 참조

정하자는 주장이 강력히 제기된 바 있었으나 결국 초안대로 통과되었다. 예컨대 출발직전 항공기의 기술적 결함을 발견한 기장이 안전운항을 목적으로 불가피하게 지연출발을 결정한 경우에 항공사는 지연손해에 대한 배상책임을 부담하게 될 수도 있다는 점에서 본 규정은 자칫 안전운항을 저해하는 요인으로 작용할 수도 있으며 나아가 공익에 부합하지 않는 결과를 낳을 수도 있다 하겠다.¹⁷

4) 여객의 수하물에 관한 손해 (제 22조 제2항)

여객의 수하물(Warsaw Convention과는 달리 위탁수하물과 휴대수하물을 구별하지 않음)에 발생한 파괴(destruction), 분실(loss), 훼손(damage), 지연(delay)의 손해에 대해 항공사는 승객 일인당 1,000 SDR 범위 내에서 배상책임을 부담한다. 다만 위탁수하물의 경우 항공사가 인수한 시점에서 승객에 의한 가격신고가 이루어지고 그에 따른 추가요금이 징수된 경우에는 예외로 한다. 또한 항공사의 Wilful Misconduct가 인정되는 경우에는 항공사는 책임한도액을 주장할 수 없다(제 22조 5항).¹⁸

(4)貨物 부문

1) Nature of the cargo 조항의 신설 (제6조)

1998년에 있는 ICAO법률위원회에서는 항공운송장의 필요적 기재사항으로서 운송물의 성질(nature of the consignment)을 추가하였으나, 위험품과 같은 특수화물의 운송에 관하여는 시카고조약 부속서등에 상세히 규정되어 있다는 점과 Montreal Additional Protocol No.4의 기재사항¹⁹

17. 기술적 결함을 원인으로 항공사가 안전운항을 위한 연착조치를 하였을 경우에, 그에 따른 손해가 집단소송의 대상이 될 개연성이 높다는 점에서 본 조항은 항공사에게 큰 부담으로 작용할 수도 있다. 이 경우 그 기술적 결함이 사전에 예방할 수 있었느냐는 점이 쟁점이 될 것이다.

18. 동조항이 여객 및 화물의 일반적 손해는 제외시키고 여객의 연착손해와 수하물의 손해에 국한시키고 있는 바 이는 여객 및 화주보호 측면에서 문제가 있다.

19. Montreal Convention 제 5조는 Air Waybill이나 Cargo Receipt는 ① 화물의 출도착지, ② 중간기항지, ③ 화물의 중량에 관한 사항을 반드시 포함하고 있어야 한다는 내용의 규정을 Montreal Protocol No.4 제 8조로부터 그대로 가져왔다.

과 일치하지 않을 가능성이 있다는 이유로 몬트리올 외교회의에서는 삭제되었다. 그 후 각국에서 항공운송물의 성질에 대한 추가 기재의 필요성을 요구하는 목소리가 높아져 결국 본 협약 제6조의 규정이 신설되게 되었다.

본 규정의 내용에 따라 송하인은 세관이나 경찰 혹은 이와 유사한 공공기관의 요구가 있을 시, 운송물의 성질에 대한 서류를 제출할 의무를 부담하게 되었다. 하지만 본 규정으로 인하여 항공운송인이 어떠한 의무나 책임을 부담하는 것은 아니다.

본 조항은 위험품 운송에 있어서 화주가 항공사에 제출하도록 되어 있는 위험품화주신고서(Shipper's declaration for dangerous goods)와 같은 사항을 규정한 것으로 보이며, 실무에서 일반화 되어 있는 사실을 구체화한 것이라 하겠다.

2) 화물의 손해에 대한 배상책임 (제 22조 제3항)

Warsaw Convention에서는 화물의 손해에 대한 책임제한 배상한도액을 Kg당 250 FGF(French Gold Franc)으로 규정하였고 항공운송인에게 과실추정책임을 부과하였다. 따라서 항공사는 자신의 과실없음을 입증하여 배상책임을 면할 수 있는 반면, 피해자는 항공사의 wilful misconduct를 입증하여 항공사가 책임제한액에 따른 배상원칙을 주장하지 못하도록 하였던 것이다. 하지만, Montreal Convention에서는 화물의 파괴(destruction), 분실(loss), 훼손(damage)의 경우 송하인이 종가요금을 신고하지 않았다면 항공운송인은 Kg당 17SDR의 무과실 배상책임만을 부담한다고 규정하고 있다. 즉, 손해발생의 사실만으로 항공사는 일정규모의 배상책임을 부담하지만, 이에 대해 자신의 과실없음의 항변을 할 수 없도록 한 것이다. 이는 1998년 발효된 Montreal Additional Protocol No. 4의 규정을 수용한 것으로, 손해발생에 대해 항공사의 Wilful Misconduct가 인정되는 경우에도 책임제한의 배상원칙은 깨뜨려지지(unbreakable) 않도록 규정한 것이다.²⁰ 항공화물의 경우 대부분이 기업간의 거래이고 고가품의 명시제도를 규정하고 있는 점, 그리고 화주보험으로부터 어느 정도 완벽한 전보가 기대가능하다는 이유로 발생된 손해의 완전한 보상의 측면

20. 「깨뜨려지지 않는다(unbreakable)」는 의미는 항공운송인 측에 wilful misconduct가 있더라도 종전 Warsaw Convention협약 제25조에 규정되어 있는 바와 같은 무한책임이 적용되지 아니하고 유한책임이 적용된다는 의미이다.

보다는 쟁송발생시 분쟁처리에 있어서의 비용절약 측면과 보상의 신속성 측면을 강조한 규정이라 할 수 있다.²¹

한편 손해가 화물의 내재적 결함이나 항공사 또는 그 종업원 혹은 그 대리인이 아닌 자에 의한 부적절한 포장방법에 기인한 경우, 또한 손해가 전쟁과 같은 무력충돌의 결과일 때, 마지막으로, 발생된 손해에 화물의 입출고 혹은 환승에 있어서 공권력이 작용하였음이 증명된 경우에는 항공사는 손해배상책임을 면한다(제 18조). 동 규정은 Montreal Protocol No.4의 제IV조 제3항의 내용을 가져온 것인데, 원문과는 달리 규정상 'solely from one of more'의 문구에서 'solely'라는 단어를 생략하였다. 결과적으로 항공사는 상기에 열거한 원인이 손해발생의 유일한 원인임을 입증할 필요가 없게 되어 입증의 책임이 줄어들게 되었다. 예컨대 화물의 분실이 발생한 경우 피해자가 항공사의 화물보안관리상의 결함을 지적하더라도 항공사는 항공사 자신 혹은 그 직원이나 대리인이 아닌 제3자가 행한 부적절한 포장(defective packing)이 화물분실의 원인이었음을 입증함으로써 자신의 면책을 주장할 수 있는 것이다.

3) 임의적 대체운송의 인정 (제 18조 4항 후문)

항공화물운송과 관련하여 Montreal Convention은 이전에 규정된 바 없었던 항공사 임의에 의한 대체운송에 관하여 규정하고 있다. 즉, 항공운송인이 송하인의 동의 없이 (동의를 있었던 경우에는 동 협약 제38조 이하의 연결운송의 규정이 적용될 것이다) 임의로 대체운송의 방법을 선택한 경우에도 동 화물은 본 협약의 규율대상이 되도록 한 것이다. 예컨대, A지역에서 B지역까지의 항공화물운송에 있어서 항공사가 임의로 A지역에서 C지역까지 항공운송을 한 다음, C지역에서 B지역까지 트럭을 이용한 육상운송을 한 경우에도 (화물의 탑재, 인도, 환승을 위한 목적외에는 공항 밖으로의 육상, 해상, 내수로 운송의 경우를 항공운송의 기간으로 포함하지 않는다는 제 18조 4항의 전문규정도 불구하고) 본 협약이 적용되는 것이다.

원래 항공운송의 목적으로 계약된 화물이 항공 이외의 수단에 의해 운송

21. 그러나 이에 대해서는 운송인에게 wilful misconduct가 있는 경우에도 협약 제22조 5항의 반대해석에 의하여 깨뜨릴 수 없다는 점이 문제가 될 수 있으며, 비록 화주보험 등의 수단으로부터 보상이 가능하다 하더라도 여전히 화주보호에 미흡한 조항이라는 지적이 있다.

되었다는 이유만으로 협약의 규율을 배제한다면 부당하다 할 것이며, 특히 육상운송수단에 의한 대체운송의 경우 국제도로화물운송에 관한 CMR (UN Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980)이 적용되어 Kg당 8.33 SDR의 낮은 배상액이 적용될 수도 있다는 점에서 본 규정은 선의의 화주를 보호하기 위한 것으로 인식된다.

(5) 제 5재판관할권 인정(제 33조 2항)

제 5재판관할권 인정은 대부분의 항공사들이 여객의 사망 또는 상해의 경우 각국의 입법 또는 IIA을 통하여 무한책임배상을 선언한 현실에서, Montreal Convention 조문 중 가장 중요한 개정 중 하나에 해당된다고 판단된다. 본 조항은 미국이 자국민 보호의 취지에서 강력히 주장하였던 것인데, 프랑스를 비롯한 상당수 국가들의 강력한 반대가 있었다. 본 조항은 기존 협약에서 인정한 4개의 관할지 즉 1) 운송인의 주소지, 2) 운송인의 주된 영업소 소재지, 3) 운송계약을 체결한 영업소의 소재지를 관할하는 법원, 4) 도착지를 관할하는 법원에 추가하여, 5) 승객의 '주요한 영구적인 주(거)소지' (principle and primary residence)로서, (a) 사고를 발생시킨 항공사가 직접 소유하는 또는 상업상의 협정(Commercial Agreement)을 통하여 다른 항공사가 소유하는 항공기에 의하여 항공운송업을 영위하는 경우, (b) 동 지역에 해당 항공사가 스스로 또는 상업상의 협정에 의하여 다른 운송인이 소유 또는 임차하고 있는 시설(premises)에서 항공여객운송에 관한 영업을 영위하고 있는 지역에서 소송을 제기할 수 있다고 규정하고 있다. 여기서 상업상의 협정과 '주요한 영구적인 주(거)소지'는 제 5재판관할권의 판단이 되는 주요 핵심 요소인데 본 협약에서는 다음과 같이 이에 대한 정의를 하고 있다. 우선 상업상 협정이란, 대리점 계약이외의 운송인간에 체결된 협정으로 운송인간의 공동항공 여객운송 업무의 공급에 관한 것을 의미한다고 정의하고 있는데 이는 공동 운항 항공사(Code Share Airline)에 대한 관할권을 인정하려는 의도로 파악되고 있다. 주소지 및 영구거주지라 함은 사고 당시 승객의 고정적이고 영구적인 하나의 주소를 의미하며 이 경우 승객의 국적은 결정적인 요인이 되지 않는다.

일견하여 볼 때, 본 조문은 명확하게 규정된 것처럼 보이나 실제로 이를 해석함에 있어서는 많은 논란이 있을 수 있다고 본다. 사고항공사가 시설물을 소유 또는 임차의 형태로 운영하고 있다는 규정을 해석함에는 어려움이 없으나, Commercial Agreement를 맺은 항공사가 임차 또는 소유하고 있는 시설물이 있어야 한다는 규정과 관련하여 Code Share 항공사의 범위를 '사고가 난 여정'과 관련된 항공사만을 의미하는 지가 불명확하다. 이론적으로는 사고 항공사와 Code Share Agreement를 맺은 모든 항공사가 포함될 가능성이 있으므로 향후 여객 사망, 상해관련 소송에서 이에 대한 많은 논란이 예상된다. 또한, Code Share를 했다고 해서 그것이 본 조항에서 이야기하는 공동운항(Joint Service)를 충족시키는 것은 아니기 때문에 Code Share 자체만으로는 본 조항의 상업상의 협정이 이루어졌다고 할 수 있는 지도 문제이다.²²

한편, Montreal Convention은 승객의 사망, 상해의 경우에만 제 5관할권을 인정하고 수하물 손해배상의 경우에는 이를 인정하지 않고 있으나, 수하물이 승객과 함께 운송된다는 사실을 감안하면 수하물을 제외할 하등의 이유가 없으므로 이는 입법적인 불비라고 생각된다. 또한 주소지 및 영구거주지에 대한 각국간의 법률적인 규제가 상이함에 따른 문제발생도 예상된다.

여하튼 본 조항으로 인하여 미국인 국민(정확하게는 미국에 주소지 또는 영구거주지를 가진 자)은 항공사고 발생시 기존의 4개의 재판관할권에 구애 받지 않고 상대적으로 높은 배상판결금액을 받을 수 있는 자국에서 소송을 제기할 것이 확실시 되므로, 우리나라를 비롯하여 일반적으로 미국보다 손해배상수준이 낮은 국가에서는 각별한 주의가 요망된다 하겠다.

(6) 운송인의 선급금 지급 권고 (제 28조)

항공사고(aircraft accidents)로부터 여객의 사망이나 상해의 결과가 발

22. "Carrier"의 의미가 대하여 실제운송인과 계약상의 운송인을 모두 포함하는 Guadalajara 협약(1961)의 개념을 신 협약에 도입함으로써 어느 정도 불확실성을 감소시켰다고 볼 수는 있다.

생한 경우, 항공사는 각국 국내법에 그에 관한 규정이 있는 경우 그 규정에 따라 유족 또는 부상승객의 당장에 닥친 경제적 곤란(Immediate Economic Needs)을 해소하기 위하여 지체 없이 선급금(Advance Payments)을 지급할 의무가 있다고 규정하고 있다. 본 조에서 '협약은' 항공사고'의 정의를 제17조 제1항의 그것처럼 명확히 하고 있지 않다. 생각컨대 선급금의 지급을 각국의 국내법에 위임한 본 규정의 취지를 볼 때, 선급금을 지급하여야 할 항공사고의 범위도 각국의 실정에 맞게 국내법이 자체적으로 정할 수 있도록 여지를 남겨둔 것으로 해석된다.²³

우리나라의 경우 아직까지 배상금의 선급금에 대한 국내법 규정을 가지고 있지는 않으나, 항공사고의 관행으로서 유가족 혹은 부상승객에게 배상금의 일부에 대한 선급금이 지급이 이루어지고 있으므로 본 조항의 신설이 크게 문제되지는 않을 것으로 사료된다. 이러한 선급금의 지급은 항공사의 책임을 인정하는 것은 아니며 또한 나중에 손해배상금 총액에서 상쇄된다.

(7) 징벌적 손해배상의 명시적 배제 (제 29조)

Montreal Convention은 소의 청구원인 여하를 묻지 아니하고 동 조약에서 정하여진 조건과 책임의 한도에 따라 소를 제기할 수 있다고 규정하여, 동 조약의 배타적 적용을 명확히 하였다. 즉, 영미법상 인정되는 징벌적 손해배상(punitive damage)과 기타의 비배상적 손해(non-compensatory damage)의 배상을 인정하지 않는다는 취지를 규정한 것이다. 다만 non-compensatory damage라는 용어에 대해 아무런 정의 규정을 두고 있지 않으므로 그 개념 및 범위에 대한 논란이 있을 수 있다.

(8) 보험 가입 의무 (제 50조)

체약국은 항공사가 본 협약상의 손해배상책임을 담보하는 보험을 가입할 것을 요구할 수 있고, 해당 항공사가 취항하는 국가의 정부는 항공사에 대하여 이러한 보험의 가입을 증명하는 서류를 요구할 수 있다고 규정하였다. 체약국이 자국의 항공운송인에 대하여 적절한 보험의 가입을 유지하도록

23. 참고로 EC Regulation 889/2002은 사망 또는 부상의 경우 최소 선급금지 금액액으로 승객 당 SDR 16,000을 15일 이내 지급하도록 규정하고 있다.

록 요구함과 동시에 해당 항공사가 취항하는 나라에서도 그 항공사가 적절한 보험을 유지하고 있는가를 판단할 수 있도록 규정을 두고 있는 것이다. 그러나 원문에서 규정하고 있는 '적절한 보험(adequate insurance)' 이 구체적으로 어느 정도의 수준을 일컫는지에 대하여 명확한 설명이 없으므로 논의의 문제를 남기고 있다.

(9) 책임한도액의 자동조정 (제 24조)

본 협약은 물가상승률을 감안하여 매 5년마다 책임한도액의 적정성 여부를 검토할 수 있는 장치를 마련하였다. 즉 5년마다 SDR을 구성하는 5개국(미국, 영국, 독일, 프랑스 및 일본)의 소비자 물가 지수의 inflation factor가 10%를 넘을 때에는 배상한도액을 자동적으로 상향 조정할 수 있도록 하는 규정을 두었다. 그러나 체약국의 과반수가 상향조정에 동의하지 않는 경우에는 당해 수정은 효력이 발생되지 않는다.

본 규정은 앞으로 있을지도 모를 세계경제의 극심한 인플레이션으로 인한 책임한도액의 실질적인 감소를 피하기 위한 의도로서, 그 동안 Warsaw system하에서의 몇 차례의 책임한도액의 개정이 있었지만 실효를 거두지 못한 점에 대한 반성에서 마련한 규정이라 하겠다.

(10) 전자항공권 및 전자화물운송장의 도입 (제 3조, 제 5조)

1) 항공권 및 수하물표

본 협약은 바르샤바 협약과 비교해 볼 때 Electronic Ticketing을 가능케 하도록 필요적 기재사항을 최소한으로 줄였다(제 3조 1항). 여객의 사망, 상해, 수하물의 파괴, 분실, 손상 및 운송지연에 관하여 운송인의 책임제한내용을 사전에 고지토록 하고 있으나(제 3조 4항), 이 규정에 따르지 않더라도 운송인이 그 책임제한에 따른 배상을 주장하는 데는 아무런 영향을 미치지 않는다(제 3조 5항).²⁴

수하물표와 관련하여 바르샤바 협약에서는 여객의 항공권을 곧 '수하물

24. Warsaw Convention에서는 협약상의 책임제한이 적용될 가능성이 있다는 취지를 항공권 또는 항공화물운송장에 기재하여 승객 또는 송하인에게 교부하지 않았을 경우에는 동 협약상의 책임제한을 항공운송인이 원용하지 못하도록 하였다.

표(baggage check)로 인식하였으나 본 협약에서는 위탁수하물마다 항공사가 개별적인 'baggage identification tag'을 여객에게 제공하도록 하였다.

2) 화물운송장

화물운송장(air waybill)의 경우에도 향후 Electronic Data Processing을 통한 전자화물운송장의 발권에 대비하여 항공권과 마찬가지로 필요적 기재사항을 대폭 간소화하였고(제 5조), 항공운송인의 책임제한에 배상내용을 고지하지 않은 경우에도 운송인은 책임 제한원칙을 원용할 수 있다고 규정하고 있다(제 9조).

(11) 계약운송인과 실제운송인 (제 39조 ~ 제 48조)

1961년의 과달라하라 협약에서 채택한 바 있는, 계약운송인과 실제운송인의 쌍방에게 협약상의 책임제한이 적용된다는 내용이 Montreal Convention에도 도입되었다. 즉, 동 협약은 제5장(계약운송인 이외의 자가 행하는 항공운송)에서 제39조(계약운송인, 실제운송인)로부터 제48조(계약운송인 및 실제운송인의 상호관계)에 이르는 총 10개의 조문을 규정하였다. 여객의 항공기 Code-Sharing에 있어 계약운송인(Contracting Carrier, Marketing Carrier) 및 실제운송인(Actual Carrier, Operating Carrier)의 쌍방에 본 협약이 적용된다는 취지가 명확하게 되었다. 또한 화물운송에 있어서 Forwarder(계약운송인)와 Carrier(실제운송인)간에도 역시 본 협약이 적용되도록 하였다.

(12) 기타부문

1) 이의제기 시한

화물 및 수하물의 훼손 및 연착의 경우 이의가 있는 자는 이의제기 기간 내에 서면으로(in writing and given or dispatched) 이의를 제기하여야 하며 연착의 경우 Warsaw Convention에서 규정한 14일의 기한을 Hague

Protocol에서와 같이 21일로 늘렸다(제 31조).

2) 소송비용 등

본 협약 제22조 6항에서는 국내법이 허용하는 경우 해당국 법원은 소송비용(변호사비용 포함) 및 이에 대한 이자지급을 재정할 수 있도록 하고 있다. 그러나, 소송비용 및 소송에 관한 기타경비를 제외하여 제정된 손해액이 손해가 발생한 사건의 날로부터 6개월의 기간내에 또는 소송의 제기가 그것보다 지연되었을 때에는 소송이 제기되기 전에 운송인이 원고에 대하여 서면에 의해 제시된 금액을 초과하지 않았을 때에는 적용하지 아니한다고 규정하고 있다. 이것은 헤이그 협약에 있었던 규정을 가져온 것인데 항공사가 6개월 이내에 보상안을 제시하지 않을 시 항공사를 제재하기 위한 효과가 있다고 보여지는데 항공사로서는 사고에 대한 진실규명도 제대로 하지 않은 상태에서 소송비용 부담을 피하기 위해 보상안 제시를 강요 당할 수 있다는 점에서 문제가 있다고 보여진다.

3) 중재

본 협약에서는 바르샤바 협약과 같이 화물에 관하여서만 사전에 중재 합의를 인정하는 규정을 유지하고 있다(제 34조).²⁵

4) 재소기한

손해에 관한 권리는 도착지에 도착하는 날, 또는 항공기가 도착하여야만 되었던 날, 운송이 중지되었던 날부터 기산하여 2년의 기간내에 소송을 제기하지 않으면 소멸한다고 종전과 같이 규정하고 있다.

25. 김두환 교수께서는 여객의 경우 사후의 중재합의가 금지되어 있지 않고 바르샤바 협약의 규정을 역지로 변경할 만한 필요성이 없다는 판단에서 여객에 관한 중재 규정은 설정하지 아니하였다고 설명하고 계신다. 김두환 교수 전제논문 참조. 한편, 동 조항은 기초자가 여객의 경우도 중재가 바람직한 해결방안의 하나라는 것을 알면서도 채택하지 않은 것으로 보여지며 앞으로 소비자(승객) 또는 원고측 변호사로부터의 강력한 저항이 예상된다는 견해도 있다. Thomas J. Whalen 전제논문 참조

26. 본 협약 원문의 관련 조항 Title이 "States with more than one System of Law"로 되어 있어 동 협약의 한글본중 이를 "하나 이상의 법제를 갖고 있는 국가"라고 하고 있는 것이 있는데 이는 번역상의 오류로 보인다.

27. 이에 대하여는 국제법상 협약의 체결국이 스스로 적용받는 것을 부정하고 일정한 영역만을 한정적으로 협약의 효력을 미치게 하는 것을 승인하는 것은 국제법상 인정할 수 없다는 견해도 있다.

5) 둘 이상의 법제를 갖고 있는 국가의 비준²⁶

본 협약은 둘 이상의 법제를 갖고 있는 나라에 있어 서명, 비준, 수락, 승인 또는 가입을 할 때에 본 협약을 자국의 영역내의 모든 지역에 적용될 수 있는가 또는 특정의 지역에 관하여서만 적용할 수 있는가 그 취지를 선언할 수 있도록 규정하였다(제 56조).²⁷

4. 맺는 말

지난 70여년간 국제항공운송에 대한 권리의무관계의 지침으로서 국제항공운송업계를 지배해오던 소위 Warsaw 체제는 이제 Montreal Convention에게 그 지위를 물려주게 되었다. 그리고 국제항공운송의 관련 분야는 동 협약을 통한 새로운 체제로의 이행을 준비를 하고 있다.

본 협약이 발효되어 전세계적으로 시행이 됨에 있어서 앞서 언급한 문제점 외에도 새로운 미비점들이 도출될 것으로 예상된다. 예를 들면, 여객의 死傷에 대한 손해배상의 범위와 관련하여 새로운 협약에서도 종전과 같이 “bodily injury”라는 문언을 유지하고 있기 때문에 신체적 사상을 동반하지 않는 순수한 정신적 손해에 대한 배상문제는 어떻게 처리할 것 인지가 논의의 대상이다. 또한 제5관할권의 인정과 관련하여 종래에 항공사고시 재판관할권이 인정되지 않던 case에 새로운 관할권이 인정되어 상대적으로 손해배상의 범위가 확대되고 미국처럼 배상액이 높은 국가에서의 소송 제기가 증가할 것으로 예상되는 바(이른바 배상금 쇼핑의 문제), 이에 대한 항공사들의 적절한 대응유무, 그리고 항공보험관계 사항의 처리방법, 아울러 주?거소지에 대한 각국간 법적규율의 상이에 따른 문제는 어떻게 해결할 것인지 등에 대한 대비책이 강구되어야 할 것이다. 게다가 기존에 인정되던 4개 관할이 승객에게 특별히 유리하지 않는 한 승객의 주소지에서 소송을 제기하는 결과를 초래할 것이므로 기존 관할 규정의 사문화를 초래할 가능성마저 있으며, 각국 법원이 미국인과의 형평성 차원에서 자국민보호를 위한 판결을 양산할 가능성도 우려된다. 또한 Montreal Convention 제 55조는 본 협약이 기존의 국제항공운송에 적용되는 모든 법규에 우선하여 적용되는 것으로 규정하고 있는데, 이 경우 신협약은 기존의 Warsaw

Convention을 대체하게 될 것이며 신협약의 체약국과 비체약국 사이에서 여러 가지 법적 문제점이 발생할 것으로 예상된다.

따라서 가능한 한 조속한 시일 내에 다수의 국가들이 Montreal Convention에 가입하여 문제점에 대한 대비책을 마련함과 동시에 각국의 법적 통일성을 꾀하는 것이 필요하다고 본다.

기술한 바와 같이 본 협약은 대부분의 세계 주요 항공 선진국들이 가입함으로써 이제 그 발효를 보게 되었다. 협약의 발효로 인하여 종래 Warsaw Convention이 그러하였듯이 Montreal Convention이 전 세계 국제항공운송업계를 지배하게 될 것이 확실하므로 우리나라 항공운송에도 본 협약의 실시예 따른 제반대책을 강구하여야 할 것이다.

정부당국도 본 건을 강 건너 불 구경하듯 할 것이 아니라 본 협약의 경과 기준을 서둘러 국내적으로 그 시행에 따른 적절한 필요조치를 마련하여야 할 것이다. 나아가 동 협약의 가입을, 우리나라가 세계항공산업 선진국들과 보조를 같이하고 상호협력체제를 구축해 나가는 계기로 삼아야 할 것으로 본다.

초 록

김종복(Kim, Jong Bok)

1929년 바르샤바조약은 그 후속 개정조약들을 포함해 국제항공운송분야에서 70년 이상 중요한 역할을 해왔다. 동조약은 2003년 11월 4일 몬트리올조약을 대체될 예정이다. 몬트리올조약은 운송인의 책임의 범위에 있어서 많은 변화를 가져왔고 운송인이 제소될 수 있는 법원의 범위를 확대하였다. 그리고 운송인의 책임을 인정함에 있어 코드쉐어의 영향을 반영하였다. 몬트리올조약은 1920년대 국제항공운송에 있어서의 국제적 노력이 시작된 이후 가장 커다란 변화가 야기된 조약이다. 몬트리올조약은 그동안 수많은 조약들이 채택했던 원칙들을 집대성하여 국제항공운송의 통일성을 단일조약에 체계화하였다. 바르샤바조약체계의 문제점으로 지적되었던 낮은 배상한도액이 몬트리올조약에서 상향조정되었다. 항공운송인들의 입장을 보호하기 위한 조약으로서 특성지워졌던 바르샤바조약은 이제 몬트리올조약을 통해 승객의 입장을 반영한 조약이 되었다. 한국정부가 몬트리올조약을 비준한다면 한국의 승객들은 그로 인한 이익을 향유하게 될 것이다. 몬트리올조약의 비준은 승객들과 항공사 모두의 이익이 될 것이다.

Abstract

The Warsaw Convention of 1929 and the amendments thereto including the Hague Protocol, Montreal Protocols Nos. 1,2,3 and 4, the Guadalajara Convention and the IATA Inter-carrier Agreements, which are the rules (as called "Warsaw System") have played as a major rule in the international air transportation for more than 70 years, will be replaced by the Montreal Convention of 1999 for its effectiveness on November 4, 2003.

While a major portion of the Montreal Convention follows the language of the Warsaw System, the Montreal Convention makes significant changes to the scope and extent of the carrier's liability, expands the jurisdictions where the carrier can be sued, and recognizes the effect of code sharing on air carrier liability.

The Montreal Convention heralds the single biggest change in the international aviation since the diplomatic efforts in the mid-1920's which resulted in the enactment of the Warsaw Convention. Until now, the legal liability of almost all the international air carriers has been governed by the Warsaw System. The Montreal Convention incorporates provisions of these instruments to create a single document and to set a uniform regime for carrier liability in international transportation. At the same time the issue of the low liability limits of the Warsaw has been resolved to a more satisfactory level in the Montreal Convention. The Convention has been hailed as consumer friendly and progressive in nature.

If this Convention is ratified by Korea, the virtual elimination of the liability limits between the passengers and the airlines will become law by treaty.

The airlines in Korea as well as Korean consumers of international air carriage will immensely benefit from the ratification. As opposed to the Warsaw Convention, the Montreal Convention has been described to be the one that is no longer a Convention for airlines, but it would serve the interests of both the consumers and the air carriers.

주제어: 몬트리올협약(Montreal Convention), 바르샤바협약(Warsaw Convention), 여객사망, 화물손해, 배상책임