

아시아 主要國家들에 있어서의 바르샤바 體制의 適用實態와 展望*

李 泰 熙**

■—————》차 리《—————■

- | | |
|---------------------------------|---|
| I. 序 論 | (1) 提訴期限의 問題 |
| II. 아시아 國家들에 있어서의 바르샤바 體制의 採擇現況 | (2) 바르샤바協約 제25조 제1항의 'Wilful Misconduct'에 相當하는 Default'의 解釋問題 |
| III. 바르샤바 體制內의 法源의 衝突 問題 | (3) 프랑스 金프랑의 國內通貨로의 換算問題 |
| IV. 바르샤바協約上의 特定論點에 대한 判例의 動向 | V. 展 望 |
-

I. 序 論

國際航空運送에 있어서의 一部規則의 統一에 관한 바르샤바協約(Warsaw Convention)을 母體로 한 바르샤바 體制(Warsaw System)가 유럽이나 북미 先進國家들에 의해 최초로 制定되고 發展되어 온 반면, 대부분의 아시아 國家들은 그들의 國籍機(national flag carrier)가 취항노선을 擴大하여 궁극적으로 세계로 뻗어 나가기 전까지는 바르샤바協約에 대해 아무런 특별한 지식이나 관심을 가지지 못하였다. 따라서, 아시아 諸國들은 바르샤바協約과 後屬議定書(Protocol)의 適用 및 解釋問題에 관한 한 유럽이나 북미의 先進諸國들에 비해 아직까지 초보적인 수준에 머무르고 있는 상태라 할 수 있으며, 또한 바르샤바 體制에 대한 아시아 各國 政府의

* 本稿는 "Air Law"誌 1986年 通卷 第11號에 掲載된 것을 翻譯한 것이며, 그 內容中 一部 必要한 事項에 대하여 註를 달았음. [Tae Hee Lee, "The current status of the Warsaw Convention and subsequent Protocols in leading Asian countries," Air Law(Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer, Netherlands), Vol. XI, 1986, pp.242~247]

** 辯護士, 法學博士(J.D.), 韓美合同法律事務所 代表

태도나 法院의 判例에 관한 정보 역시 거의 알려지지 않은 실정이다. 이러한 현실적인 制約으로 인하여 本稿에서는 韓國과 日本을 중심으로 한 아시아 主要國家들에 있어서 바르샤바 體制의 適用實態와 앞으로의 展望에 관하여 考察하고자 한다.

II. 아시아 國家들에 있어서의 바르샤바 體制의 採擇現況

바르샤바 體制란 소위 1929년의 바르샤바協約(Warsaw Convention), 1955년의 헤이그議定書(Hague Protocol), 1961년의 과달라하라協約(Guadalajara Convention), 1971년의 과테말라議定書(Guatemala City Protocol) 그리고 1975년의 몬트리올追加議定書(Montreal Additional Protocols) 제 1, 2, 3 및 4를 총칭하는 것¹⁾으로서, 이러한 協約 및 議定書 중에서 대부분의 아시아 國家들은 바르샤바協約과 헤이그議定書 양자 모두에 加入하고 있다. 그러나, 이들 아시아 國家 중 韓國 및 몽고는 헤이그議定書에만, 버마, 인도네시아, 스리랑카는 바르샤바協約에만 각각 加入한 반면, 태국과 대만은 상기 協約 및 議定書 양자 모두에 加入하지 않고 있다.²⁾

또한, 인도네시아, 필리핀 및 파키스탄은 과달라하라協約에도 加入하였으나, 아시아에서는 아직까지 未發效된 1971년의 과테말라議定書 및 몬트리올 追加議定書에 加入한 國家는 없다.³⁾

한편, 中國(The People's Republic of China)은 바르샤바協約이 대만(Taiwan)을 포함한 中國의 전 영역에 適用된다고 선언한 바 있으나,⁴⁾ 대만政府는 1974년에 공포된 航空旅客 및 貨物에 대한 損害補償 規定(Rules of Compensation for Damages to Passenger and Cargo by Air)이라고 하는 독자적인 國內法을 가지고 있다.

1) 바르샤바 體制의 概觀에 관해서는 René H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carrier*(Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer/Netherlands, 1981), pp. 6~12 참조.

2) Shawcross and Beaumont, *Air Law*(Butterworths, London, 1985), Issue 21, Vol. 2, 4th Ed. A. Treaties, pp. A16~A21.

3) Mankiewicz, *op. cit.*, pp. 237~239.

4) Shawcross and Beaumont, *op. cit.*, p. A16, Note 8.

참고로, 이러한 國際條約들의 適用에 關하여 韓國과 日本은 그들이 加入한 條約들을 직접 國內法の 일부로서 受容하고 있으나, 파키스탄과 말레이시아는 그러한 條約들을 自國에서 發效시키기 위하여 별도의 國內法을 制定하는 形式을 취하고 있다.⁵⁾

Ⅲ. 바르샤바 體制內의 法源의 衝突問題

바르샤바 體制의 適用에 있어서 바르샤바協約 및 헤이그議定書 중 각각 1 개의 條約에만 加入한 國家間の 片道 航空運送에 있어서는 그 適用法規의 問題가 제기되는 데, 상기와 같은 운송의 실례로서 헤이그議定書에만 加入한 韓國과 原協約에만 加入한 美國간의 片道運送을 들 수 있는 바, 이 問題에 關하여는 다음과 같이 4 가지 학설이 주장되고 있다.

즉, 제 1 설은 原協約 및 헤이그議定書에 의해 改正된 바르샤바協約(일명, 改正協約) 양자 모두 適用될 수 없다는 견해로서, 그 이유로는 양국이 공통적으로 加入한 條約이 없다는 점을 들고 있으며,⁶⁾

제 2 설은 原協約이 適用된다는 견해로서, 이러한 입장을 취하는 이유로 헤이그議定書에의 加入은 原協約에의 加入을 當然한 前提로 하기 때문에 原協約을 改正하는 헤이그議定書를 批准한 國家는 자동적으로 原協約의 批准國이 된다고 하는 것이다.⁷⁾

그리고, 제 3 설은 原協約의 規定 중에서 헤이그議定書에 의해 改正되지 않은 부분(unamended portion)이 適用된다는 견해로서, 그 이유로 原協約이나 改正協約 양자 모두가 改正되지 않은 부분을 공통적으로 포함하고 있기 때문이라고 주장한다.⁸⁾

5) 金斗煥, 「航空運送人の 責任과 그 立法化에 關한 研究」(博士學位論文, 慶熙大學校 大學院, 1983), p. 84 이하 참조.

6) 落合誠一, “國際航空事故의 補償システムと 大韓航空 事故,” 「ジュリスト」, No. 802, p. 23; 坂本昭雄, 現代航空法(東京: 有信堂高文社, 1984), p. 223.

7) 孫珠瓚, 「航空運送企業의 民事責任」(博士學位論文, 中央大學校 大學院, 1969), p. 7; 李康斌, 「國際航空貨物運送人の 責任에 關한 研究」(碩士學位論文, 成均館大學校 貿易大學院, 1977), p. 46; 崔竣璿, 「國際航空運送法論」(서울: 삼영사, 1987), p. 68 이하 참조.

8) U.S. District Court for the District of Columbia, In re Korean Air Lines Disaster of September 1, 1983, MDL Docket No. 565. MISC. No. 83-0345,

마지막으로, 제 4 설은 改正協約이 適用되어야 한다는 견해로서, 이는 단지 原協約에만 加入한 國家도 “協約과 헤이그議定書는 합쳐서 하나의 단일문서로 읽혀지며 解釋된다”고 하는 헤이그議定書 제19조의 規定에 따라 헤이그議定書의 締約國으로 간주되어야 한다고 한다.

상기 제 4 설은 大韓民國 大法院이 判決⁹⁾에서 채택한 견해인 바, 동 法院은 原協約에 加入한 國家는 실제로 헤이그議定書에 加入(署名) 했느냐의 여부에 관계없이 헤이그議定書의 締約國에 해당되고, 따라서 韓·美 兩國間에는 공통적으로 批准된 條約이 없더라도 韓國에서는 韓·美 兩國이 條約관계에 있는 것으로 간주된다고 判示했다.

그러나, 최근 이러한 問題를 審理한 바 있는 美國 聯邦地方法院은 상기 學說 중 제 3 설과 같이, 적어도 “原協約 중 改正되지 않은 부분에 있어서는 韓·美 兩國間에 協約締約國 關係, 다시 말하면 條約當事者 關係가 인정된다”고 判決함으로써 韓國의 大法院과 다른 태도를 취하고 있다.¹⁰⁾

IV. 바르샤바協約상의 特定論點에 대한 判例의 動向

바르샤바協約의 適用上 특히 問題가 되고 있는 다음 3가지 事項에 관하여 韓國·日本의 判例를 중심으로 살펴보고자 한다.

(1) 提訴期限(Statute of Limitations)의 問題

韓國에서 바르샤바協約상의 국제운송과 관련된 첫번째 不法死亡訴訟(wrongful death claim)은 1978년 소련 軍용기의 공격으로 인해 소련 영토인 무르만스크에 강제착륙되었던 KAL 기에 탑승 중 사망한 승객의 遺族이 (株)大韓航空을 相對로 동 승객의 사망에 대한 損害賠償을 請求한 방현모 外 v. (株)大韓航空 事件¹¹⁾을 들 수 있는 바, 동 소송에서 原告側은 韓國民法上의 不法行爲責任 뿐 아니라 契約(債務) 不履行責任을 묻는

July 25, 1985 : 19 Avi. 17, 578.

9) 大法院 1986. 7. 22 宣告, 82 다카 1372.

10) 註 8) 判例 참조.

11) 서울民事地法 1981. 9. 24 判決, 81 가합 1906 損害賠償事件; 서울民事地法 제 5 부 1981. 12. 10 判決, 81 가합 67 求償金事件.

損害賠償도 함께 請求하였다.

동 소송은 協約 제29조 제1항에 規定된 提訴期限(2년)을 초과하여 提起되었으나, 韓國 民法上 不法行爲에 基한 損害賠償請求權의 消滅時效期間(3년) 내에 提訴된 것으로서, 당시 동 소송에 있어서의 쫓점은 바르샤바協約上의 提訴期限 規定이 契約不履行에 근거한 소송뿐 아니라, 不法行爲 責任에 근거한 소송에도 適用되는지 여부였다. 1981년 9월 24일 본건의 法院은 韓國에서는 헤이그議定書가 1967년 10월 11일 條約 제259호로서 公布되어 동 議定書에 의해 改正된 協約, 즉 改正協約이 國內法으로서의 效力이 있다고 하면서, 바르샤바協約은 단지 航空運送契約上의 운송인의 債務不履行 責任에만 適用될 뿐이며, 사망 승객과 被告 航空社간에 不法行爲責任에 있어 協約에 規定된 提訴期限(2년)을 適用한다는 特約이 없는 한, 航空運送 중에 발생한 不法行爲責任에는 본질적으로 適用되지 않는다고 判決하였다.

그러나, 1983년 8월 29일 본건의 抗訴法院은 協約 제24조 제1항상의 ‘however founded’의 의미는 請求原因이 不法行爲를 원인으로 하든 債務不履行을 원인으로 하든 協約이 適用되는 것으로 解釋되므로 原告側의 損害賠償請求權은 協約 제29조 제1항에 規定된 提訴期限 초과로 소멸되었다고 判決하였다.¹²⁾

原告側은 상기 抗訴審 判決에 불복하여 上告許可申請을 하였으나, 大法院은 이를 棄却하였다.¹³⁾

(2) 바르샤바 協約 제25조 제1항의 ‘Wilful Misconduct’에 相當하는 ‘Default’의 解釋問題

이에 관한 日本의 判例로서는 日本 最高裁判所의 Suzuki Shinjuten Co. v. Northwest Airlines, Inc. 事件¹⁴⁾을 들 수 있다. 동 事件은 被告 航空社가 다이아몬드가 들어있는 나무상자를 적색자루 속에 집어 넣고 그 위

12) 서울高等法院 제9民事部 1983.3.29 判決, 81 나 3430.

13) 大法院 1983.11.8 決定, 83 다카 1229.

14) 1976年 3月 19日 日本最高裁判所 第二小法廷判決(昭和 47年(オ) 第541號, 損害賠償請求事件) : 判例時報 第807號 ; 1979 Air Law, p. 227.

에 귀중품임을 나타내는 적색 정방형 표시를 하여 航空機에 搭載한 후 동 화물을 뉴욕에서 도쿄로 운송하였으나, 問題의 나무 상자가 紛失된 事件이었던 바, 原告側은 이러한 紛失이 被告側의 竊盜나 동 화물의 안전운송을 責任졌어야 할 被告側의 重過失(gross negligence)에 기인된 것이므로 被告 航空社는 바르샤바協約 제22조 제2항의 責任制限 規定을 援用할 수 없다고 주장하였다.

본건을 審理한 제1심 法院은 被告 航空社(雇傭人 등 포함) 側의 竊盜나 동화물의 안전운송에 있어서 被告 航空社의 重過失이 있었음을 입증하는 어떠한 증거도 없다고 判決한 반면, 抗訴法院은 問題의 나무상자가 여객기에 搭載되고, 동 여객기가 이륙 후 착륙시까지 被告 航空社 職員(雇傭人 등) 이외의 제3자가 화물칸으로 접근하는 것이 불가능하다는 점을 고려할 때, 동 상자의 紛失은 결국 被告 航空社 職員의 竊盜나 화물의 積荷도중 被告側의 重過失에 의해 야기된 것이라 할 수 있으므로, 被告航空社는 바르샤바協約 제22조 제2항의 責任制限 規定을 援用할 수 없다고 判決하였다.

본건의 最高裁判所도 이러한 抗訴審의 判決을 확인하면서 바르샤바協約 제25조 제1항의 'wilful misconduct에 상당하는 default'는 日本 商法上의 '重過失'의 개념에 해당된다고 判決하였다.

이에 대해 후쿠오카 大學校의 다카다 게이이치 教授는 日本 民法下에서는 重過失(gross negligence)과 過失 혹은 輕過失(normal or slight negligence) 이외의 다른 범주의 過失 개념이 없기 때문에 상기와 같은 最高裁判所의 判決은 불가피했다고 인정하면서도, 동 判決은 'wilful misconduct에 相當하는 default'의 文句를 “약간의 注意만 기울었다면 不法的이고도 危害한 結果의 發生을 豫見할 수 있었음에도 불구하고 顯著한 注意力的 缺如로 이를 豫見하지 못하였음”을 의미하는 것으로 安易하게 解釋함으로써 바르샤바協約의 統一法(uniform act)으로서의 精神 및 地位를 看過하였다고 指摘하였다.

이어서, 그는 동 裁判所가 바르샤바協約 제25조의 立法趣旨와 각 國家의 관련 判例들을 고려하여 보다 신중하게 상기 'default'의 의미를 定義

했어야 했다고 結論지었다.¹⁵⁾

提訴期限의 問題와 마찬가지로, 'wilful misconduct'에 相當하는 'default' 問題에 관해서도 韓國 및 日本에서 소송이 제기된 경우는 별로 없으며, 다만 韓國의 서울 民事地方法院에서 'wilful misconduct 또는 그에 相當하는 default' 問題와 관련된 事件¹⁶⁾의 審理가 있었으나 이에 대한 判決은 금년말까지는 내려질 것 같지가 않다.¹⁷⁾

그러나, 韓國은 'wilful misconduct'라는 개념이 缺如된 大陸法系 國家이며, 어쨌든 헤이그議定書 제13조에 의해 原協約으로부터 이러한 문구가 삭제된 改正協約이 適用되는 國家이므로, 韓國法院은 運送人 혹은 주어진 직무범위 내에서의 그의 雇傭人 또는 代理人(servant or agents)의 加害할 意思로써 또는 不注意하게 또는 損害가 아마 발생할 것이라는 인식으로써 행하여진 作爲나 不作爲로부터 손해가 발생하였는지 여부를 조사하려 할 것으로 추측된다.

(3) 불란서 金 프랑(French Gold Franc)의 國內通貨로의 換算問題

改正協約 제22조에 規定된 '프랑'(franc)의 國內通貨로의 換算방법에 대한 問題와 관련하여, 현재 한 事件¹⁸⁾이 韓國法院에 제소되어 서울民事地方法院의 審理를 기다리고 있는 중인 바, 原告측은 동 소송에서 바르샤바 協約 제22조 제5항에 언급된 '프랑'은 純分 1000분의 900의 金 65.5 밀리그램으로 이루어지는 불란서 프랑을 의미하는 것으로 規定되어 있으므로, 250,0000 金 프랑에 포함된 金의 실제 무게의 가치를 따져야 한다고 하고, 또한 동 무게에 해당하는 상기 '金 프랑'은 韓國에서는 金을 國內通貨로

15) 高田桂一, "故意·重過失による航空機事故と 有限責任," 「空法」, 제20·21 합병호(1978), p. 92.

16) 本件은 1983년 9월 1일 뉴욕을 출발하여 서울로 오던 중 사할린 근해에서 소련군용기의 공격을 받아 격추된 KE 007 편에 탑승했던 故 오정주씨의 유족(남편, 두아들)이 (株)大韓航空을 상대로 損害賠償을 請求한 건(1985년 8월 31일 提訴)으로, 同件 審理에 있어서의 주요쟁점은 Wilful Misconduct의 개념 해석 문제, French Gold Franc의 換算問題 등이었음.

17) 서울民事地法 제9부, 1987.2.3 判決, 85 가합 4258 損害賠償(原告 敗訴); 서울高等法院 제10 民事部, 1987.12.21 判決, 87 나 1017(原告 敗訴); 大法院 제3부 決定, 1988.3.8, 88 다카 2110에 의해 현재 大法院에 繫留中임.

18) 註 16)과 동일 사건임.

換算하는 적절한 계산방법을 規律하는 아무런 法律, 命令 또는 規定이 立法化되지 않았기 때문에 韓國에서의 金의 自由市場價格에 따른 ‘원’(won) 貨로 換算하여야 한다고 주장하였다.

그러나, 상기 法院이 이러한 原告側의 請求를 認容할런지, 아니면 換算問題에 관한 主要判例라 할 수 있는 Franklin Mint 事件¹⁹⁾에서 처럼 美國의 金의 最終公定價格에 의할런지, 또는 特別引出權(Special Drawing Rights : SDR)에 의한 방법에 의할지, 혹은 現행 불란서 프랑을 換算基準으로 할 것인지는 불분명한 상태인 바, 被告 大韓航空側은 자신들의 運送約款에 協約상의 ‘프랑’을 달러(US Dollars)로 換算하여 規定하고 있는 점에 근거하여 美國의 金의 最終公定價格에 의하여 換算하는 방법을 주장하고 있다.²⁰⁾

한편, 이러한 問題와 관련하여 인도의 한 抗訴法院은 自由市場價格에 의한 換算方法을 채택하였으며,²¹⁾ 또한 파키스탄에서는 만약 그 나라에 이 問題에 관련된 소송이 제기된다면 역시 自由市場價格에 의하여야 할 것이라는 보고서도 있는 바,²²⁾ 이 경우 改正協約상의 250,000 金 프랑에 상당하는 責任限度額은 美貨 약 180,000불에 해당된다. 이러한 사실은 金의 自由市場價格에 의할 경우 隨伴되는 主要한 問題點 중의 하나라 하겠다.

前述한 韓國에서의 소송건에 있어서 1986년 8월초를 기준으로 할 때 프랑에 포함된 金의 실제 무게에 상당하는 韓國에서의 自由市場價格은 美貨 약 250,000 불에 달하는 바, 이는 韓國에서의 金의 가격이 상당히 큰 폭으로 변화하여 왔기 때문이라 할 수 있다. 이러한 사실은 특정시점에 있어서는 國家들 상호간에, 그리고 한 國家內에서는 단기간 동안에 金의 自

19) U.S. District Court, Southern District of New York, November 6, 1981 : 16 Avi. 18,024 ; U.S. Court of Appeals for the Second Circuit, September 28, 1982. Docket No. 82-7012 : 17 Avi. 17,491 ; U.S. Supreme Court, Nos. 82-1186 and 82-1465, April 17, 1984 : 18 Avi. 17,778.

20) 註 17) 判例 참조.

21) Sanhi v. Kuwait Corp. (Bargalore Court, Appeal No. 54 of 1977, August 5, 1978), Shawcross and Beaumont, supra, Vol. II, Noter-up p. 142 (Para. 452A, Footnote 1).

22) Kairas N. Kabraji, "Damages and forum and jurisdiction considerations—multiple jurisdictions, forum shopping and widely diverse damage awards complicate the speedy resolution of aviation claims—in an Islamic Jurisdiction," 1984 Air Law, p. 216.

由市場價格이 相當한 차이가 날 수도 있다는 바람직하지 못한 결과를 초래하며, 따라서 이러한 換算방법은 그 內在的인 不確實性으로 인하여 적합하다 할 수 없겠다.

현재까지 아시아에서는 '金 프랑'의 SDR 이나 自國通貨로의 換算方法에 관한 法律, 命令 또는 規定을 立法化한 國家는 없는 것으로 알고 있으며, 이러한 問題는 立法으로 해결되지 않는 한 계속하여 問題가 제기될 수밖에 없을 것이다.

V. 展 望

아시아에 있어서의 바르샤바 體制의 將來 展望을 몇가지 측면에서 간략히 요약해 봄으로써 本稿의 結論을 맺고자 한다.

첫째로, 일반적으로 볼 때, 바르샤바 體制의 복잡한 구조와 國家들간에 있어서 經濟力의 심한 不均衡은 통일된 國際航空私法の의 發展을 沮害하였고, 또한 이는 責任制限의 問題와 前述한 wilful misconduct 및 포앙카레 프랑(Poincare franc) 換算의 問題와 더불어 결국 原告들로 하여금 法廷地를 物色(forum shopping)하게끔 하였고, 판사들로 하여금 解釋에 의해 실질적으로 協約을 改正하게끔 하는 바람직하지 못한 경향으로 나타났다.

즉, 原告들은 유리한 判決을 기대하여 特定國家의 法院, 특히 美國法院들을 選好하는데, 이들 法院은 航空機製造業者 뿐만 아니라 航空機部品製造業者에게도 빈번히 嚴格責任(strict liability)을 부과하며, 大陸法系 國家에 없는 陪審制度(jury system)를 채택하고 있고, 재판상의 事實認定 節次(fact finding procedures)를 다른 나라들에 비해 광범위하게 인정하고 있기 때문이다.

1985년 Coccia v. Turkish Airlines 事件에서 이탈리아 憲法裁判所가 協約을 재판을 통해 司法的으로 改正하고 있는 실례를 볼 수 있는 바, 동 法院은 原協約 또는 改正協約상의 責任制限은 航空運送企業의 특별보호라는 이유로는 더 이상 정당화될 수 없다고 判示하였다. 이와 함께 航空券

의 인쇄활자 크기를 다룬 많은 判例들²³⁾ 가운데 몇몇 美國法院들은 몬트리올협정에 規定된 10 포인트(point) 크기의 활자를 사용하지 않는 경우는 航空券의 未交付에 해당되고, 따라서 그러한 航空社는 協約의 責任制限을 援用할 수 없다고 判示하였다. 그러나, 최근 美國 워싱턴 D.C. 소재 콜롬비아 聯邦地方法院은 바르샤바協約 제 3 조 제 1 항 e 호의 告知記載義務는 동 協約 제 22 조의 責任制限과 無關하다는 上반된 견해의 判決을 한 바,²⁴⁾ 즉 동 法院은 몬트리올協定은 바르샤바協約을 修正한 條約은 아니며, 동 協定の 어느 문구도 航空社가 責任制限의 이익을 받는데 있어 10 포인트 크기의 활자를 前提條件으로 요구하고 있지는 않다고 判示하였다.

둘째로, 특별히 아시아에 있어서의 바르샤바 體制의 장래 展望에 대해서 말하자면, 泰國은 적극적으로 바르샤바條約에 加入할 것을 고려하고 있다고 알려졌으나, 대다수 아시아 國家들의 바르샤바協約에 대한 政府側 태도는 아직 밝혀지지 않고 있는 실정이며, 또한 그들 國家에서 금 프랑을 自國通貨로 換算하려는 구체적 움직임도 거의 없다. 더욱이, 대다수 아시아 國家들에 있어서 화폐 단위로서 SDR 을 채택하고, 여객에 대한 운송인의 責任限度額을 SDR 100,000 으로 引上함은 물론, 國內的 補助措置로 責任限度額 引上을 허용할 수 있도록 하고, 더 나아가 운송인의 絕對責任(absolute liability)主義를 채택하되 동 한도액을 초과할 수 없도록 하는 등의 바르샤바 體制의 懸案問題들을 근본적으로 해결하려는 의도로써 制定된 제 3, 제 4 몬트리올追加議定書에 加入하려는 움직임은 전혀 찾아볼 수 없다.

23) John Lisi, etc., et al. v. Alitalia-Linee Aeree Italiane, S.p.A., United States District Court, Southern District of New York, April 1, 1966 : 9 Avi. 18,120 ; U.S. Court of Appeals, Second Circuit, December 16, 1966 : 9 Avi. 18,374 ; United States Supreme Court, March 25, 1968 : 10 Avi. 17,785 ; 同旨의 判例 U.S. Court of Appeals for the Second Circuit, In re Air Crash Disaster at Warsaw, Poland on March 14, 1980, April 8, 1983 : 17 Avi. 18,231.

24) In re Korean Air Lines Disaster of September 1, 1983, U.S. District Court for the District of Columbia, MDL No. 565, Misc. Docket No. 83-1345, and Civil Action Nos. 83-2793, etc., July 25, 1985 : 19 Avi. 17,584 ; U.S. Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, No. 85-5982, September 25, 1987 : 20 Avi. 18,223 ; Certiorari filed, Docket No. 87-1055, December 23, 1987 (U.S. Supreme Court), Certiorari granted, April 4, 1988.

아시아 여러 나라들이 상기 제 3, 제 4 몬트리올追加議定書에 加入하려는 뚜렷한 움직임이 없는 이유는, 대부분의 나라들의 平均所得이 유럽이나 美國보다 훨씬 낮으며 航空旅行이 그들보다 아직 널리 이용되고 있지 않기 때문이며, 또한 부분적인 이유로서는 1983년 美國 上院이 이들 追加議定書에 대한 美國政府의 批准同意案을 否決시킨 점을 들 수 있겠다.

심지어, 바르샤바協約 및 헤이그議定書의 當事國이며, 경제적으로도 부유할 뿐만 아니라, 國際航空運送에 관한 條約과 協約들의 국제회의에 여타 아시아 國家들보다 적극적으로 참여해 왔던 日本조차도 아직 상기 몬트리올追加議定書에 加入하지 않고 있는 실정이다. 이러한 議定書들에 아시아의 다른 國家들 보다 먼저 加入할 것으로 기대되고 있는 日本이 동 議定書들을 批准하지 않고 있는 것은 의미심장한 점이라 하겠다.

그러나, 日本의 모든 국제선 航空社들이 1981년 8월 1일 附로 運送人의 賠償責任限度額을 SDR 100,000 으로 引上하고, 無過失의 抗辯을 포기한다는 내용으로 그들의 國際航空運送約款을 일률적으로 修正하는데 同意한 점은 주목되어야 할 것이다. 또한 大韓民國의 國籍航空社인 大韓航空도 1984년 7월 3일 附로 그들의 국제선 여객에 대한 賠償責任限度額을 SDR 100,000 으로 引上한 바 있다.²⁵⁾

한편, 美國은 한 事故當 總 5 億弗의 限度內에서 몬트리올追加議定書上의 責任限度額을 초과하는 損害賠償이 가능하도록 規定한 補助的 補償計劃案(Supplemental Compensation Plan)과 함께, 몬트리올 제 3 및 제 4 追加議定書에 대한 批准案을 上院의 審議와 同意를 위해 再上程할 것이라는 이야기도 있는 바, 만약 美國이 이들 議定書를 批准할 경우 유럽의 다수 國家와 日本을 포함한 아시아의 수개국도 美國의 先例를 따를 것이므로 이 議定書들은 가까운 장래에 발효될 것으로 보이며, 또한 前述한 바와 같이 이들 議定書가 바르샤바協約의 까다로운 부적절한 問題들을 나름대로 효과적으로 다루고 있음을 감안할 때, 이는 매우 바람직한 경향이라고 생각된다.

요컨대, 현재 아시아 여러 航空社들은 전체적인 규모나 성장율에 있어

25) 大韓航空, 國際旅客運送約款 제16조 제 3항 라호.

세계를 主導하고 있으며, 또한 여러 아시아 國民個人 및 政府들의 경제성장에 따라 이들은 世界 民間航空路線網의 擴充 및 發展에 더욱 더 큰 기여를 하고 있는 사실에 비추어 볼 때, 장차 아시아의 여러 나라들은 商業用 國際航空運送을 規律하는 효율적인 統一法體系의 질서정연하고도 조속한 發展을 圖謀하는데 있어서 보다 큰 役割을 하게 되리라고 展望한다.

»Summary«

The Current Status of the Warsaw Convention and Subsequent Protocols in Leading Asian Countries

Lee, Tae-Hee*

The current status of the application and interpretation of the Warsaw Convention and its subsequent Protocols in Asian countries is in its fledgling stages compared to the developed countries of Europe and North America, and there is thus little published information about the various Asian governments' treatment and courts' views of the Warsaw System. Due to that limitation, the accent of this paper will be on Korea and Japan.

As one will be aware, the so-called 'Warsaw System' is made up of the Warsaw Convention of 1929, the Hague Protocol of 1955, the Guadalajara Convention of 1961, the Guatemala City Protocol of 1971 and the Montreal Additional Protocols Nos. 1, 2, 3 and 4 of 1975. Among these instruments, most of the countries in Asia are parties to both the Warsaw Convention and the Hague Protocol. However, the Republic of Korea and Mongolia are parties only to the Hague Protocol, while Burma, Indonesia and Sri Lanka are parties only to the Warsaw Convention. Thailand and Taiwan are not parties only to the convention or protocol. Among Asian states, Indonesia, the Phillipines and Pakistan are also parties to the Guadalajara Convention, but no country in Asia has signed the Guatemala City Protocol of 1971 or the Montreal Additional Protocols, which Protocols have not yet been put into force. The People's Republic of China has declared that the Warsaw Convention shall apply to the entire

* Senior Partner, Law Offices Lee & Ko

Chinese territory, including Taiwan.

'The application of the Warsaw Convention to one-way air carriage between a state which is a party only to the Warsaw Convention and a state which is a party only to the Hague Protocol' is of particular importance in Korea as it is a signatory only to the Hague Protocol, but it is involved in a great deal of air transportation to and from the United States, which in turn is a party only to the Warsaw Convention. The opinion of the Supreme Court of Korea appears to be, that parties to the Warsaw Convention were intended to be parties to the Hague Protocol, whether they actually signed it or not. The effect of this decision is that in Korea the United States and Korea will be considered by the courts to be in a treaty relationship, though neither State is a signatory to the same instrument as the other State.

The first wrongful death claim in Korea related to international carriage by air under the Convention was made in *Hyun-Mo Bang, et al v. Korean Air Lines Co., Ltd.* case. In this case, the plaintiffs claimed for damages based upon breach of contract as well as upon tort under the Korean Civil Code. The issue in the case was whether the time limitation provisions of the Convention should be applicable to a claim based in tort as well as to a claim based in contract. The Appellate Court ruled on 29 August 1983 that 'however founded' in Article 24(1) of the Convention should be construed to mean that the Convention should be applicable to the claim regardless of whether the cause of action was based in tort or breach of contract, and that the plaintiffs' rights to damages had therefore been extinguished because of the time limitation as set forth in Article 29(1) of the Convention.

The difficult and often debated question of what exactly is meant by the words 'such default equivalent to wilful misconduct' in Article 25(1) of the Warsaw Convention, has also been litigated. The Supreme Court of Japan dealt with this issue in the *Suzuki*

Shinjuten Co. v. Northwest Airlines Inc. case. The Supreme Court upheld the Appellate Court's ruling, and decided that 'such default equivalent to wilful misconduct' under Article 25(1) of the Convention was within the meaning of 'gross negligence' under the Japanese Commercial Code.

The issue of the conversion of the 'franc' into national currencies as provided in Article 22 of the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol has been raised in a court case in Korea, which is now before the District Court of Seoul. In this case, the plaintiff argues that the gold franc equivalent must be converted in Korean Won in accordance with the free market price of gold in Korea, as Korea has not enacted any law, order or regulation prescribing the proper method of calculating the equivalent in its national currency. While it is unclear if the court will accept this position, the last official price of gold of the United States as in the famous Franklin Mint case, Special Drawing Right (SDR) or the current French franc, Korean Air Lines has argued in favor of the last official price of gold of the United States by which the air lines converted such francs into US Dollars in their General Conditions of Carriage. It is my understanding that in India, an appellate court adopted the free market price valuation. There is a report as well saying that if a lawsuit concerning this issue were brought in Pakistan, the free market cost of gold would be applied there too.

Speaking specifically about the future of the Warsaw System in Asia though I have been informed that Thailand is actively considering acceding to the Warsaw Convention, the attitudes of most Asian countries' governments towards the Warsaw System are still not well known. There is little evidence that Asian countries are moving to deal concretely with the conversion of the franc into their own local currencies. So too it cannot be said that they are on the move to adhere to the Montreal Additional Protocols Nos. 3 & 4 which attempt to basically solve many of the current problems with the Warsaw System,

by adopting the SDR as the unit of currency, by establishing the carrier's absolute liability and an unbreakable limit and by increasing the carrier's passenger limit of liability to SDR 100,000, as well as permitting the domestic introduction of supplemental compensation.

To summarize my own sentiments regarding the future, I would say that given the fact that Asian air lines are now world leaders both in overall size and rate of growth, and the fact that both Asian individuals and governments are becoming more and more reliant on the global civil aviation networks as their economies become ever stronger, I am hopeful that Asian nations will henceforth play a bigger role in ensuring the orderly and hasty development of a workable unified system of rules governing international commercial air carriage.