

# Das "IATA-Intercarrier Agreement on Passenger Liability" vom 31. 10. 1995

Edgar Ruhwedel\*

Am 1. 11. 1996 ist das "IATA-Intercarrier Agreement on Passenger Liability" vom 31. 10. 1995 für die an ihm beteiligten Luftfahrtunternehmen<sup>1)</sup>

---

\* Professor, Dr., University of Frankfurt am Main.

1) Die Vereinbarung wurde gemäß der Liste des General Counsel and *Corporate Secretary* der IATA, Mr. *Lorne S. Clark*, unterzeichnet von folgenden Luftfahrtunternehmen (Stand: 1. November 1996):

1. Aer Lingus p.l.c.
2. Aeromexpress
3. Air Afrique
4. Air Baltic Corporation SIA
5. Air Canada
6. Air Exel Commuter
7. Air Mauritius
8. Air New Zealand
9. Air UK Group Limited
10. American Airlines
11. American Trans Air
12. Augsburg Airways GmbH.
13. Austrian Airlines
14. British Airways p.l.c.
15. Canadian Airlines International
16. Cathay Pacific Airways Ltd.
17. Cimber Air A/S
18. Continental Airlines Inc.
19. Croatia Airlines
20. Crossair
21. Delta Air Lines, Inc.
22. Deutsche BA Luftfahrtgesellschaft mbH
23. Deutsche Lufthansa AG
24. Egyptair
25. Finnair Oy

verbindlich geworden. Damit beginnt für den internationalen Personenluftverkehr  
“a new era of protection for airline passengers”<sup>2)</sup>.

- 
26. Garuda Indonesia
  27. GB Airways
  28. Hawaiian Airlines
  29. Icelandair
  30. Japan Airlines Co. Ltd.
  31. Jet Airways (India)
  32. Kenya Airways
  33. Kiwi International Air Lines
  34. KLM Royal Dutch Airlines
  35. KLM Cityhopper B.V.
  36. LAPSA Lineas Aéreas Paraguavas
  37. M.A.S. (Malaysian)
  38. Midwest Express Airlines Inc.
  39. Nordwest Airlines Inc.
  40. Pakistan International Airlines
  41. Qantas Airways Limited
  42. Regional Airlines
  43. Reeve Aleutien Airways Inc.
  44. Royal Air Maroc
  45. Saudi Arabian Airlines Corp.
  46. Scandinavian Airlines System (SAS)
  47. Singapore Airlines Ltd.
  48. South African Airways
  49. Swissair
  50. TACA
  51. TAP Air Portugal
  52. Trinidad & Tobago BWIA International
  53. Trans World Airlines Inc. (TWA)
  54. United Airlines
  55. UPS Airlines
  56. USAir Inc.
  57. Variag S.A.
  58. VIASA

2) IATA - News Nr.24 v. 31. 10. 1995. Vgl. auch: *Böstigel*, A Historic Turn in International Air Law: The New IATA Inter-carrier Agreement on Passengers Liability Waives Liability Limits, ZLW 1996, S.18. Den Stellenwert des Agreements innerhalb des internationalen Luftverkehrsrechts mag die anschließende Skizze etwas verdeutlichen helfen.

## 1. Der Hintergrund

Wie jede Vertragspartei hat auch der Luftfrachtführer seinen Geschäftspartnern, hier den Fluggästen oder den Absendern von Frachtgut, prinzipiell für alle von ihm bei der Vertragsabwicklung verursachten Schäden einzustehen. Dies ist ein allgemeiner Grundsatz des Vertragsrechts. Insoweit wandelt sich der ursprüngliche Anspruch auf Vertragserfüllung in einen solchen auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung um oder er wird ergänzt durch Schadenersatzansprüche wegen der Verletzung von vertraglichen Nebenpflichten.

Bei einem Vertrag zwischen einem Luftfrachtführer und seinen Fluggästen über deren Beförderung auf dem Luftweg gilt im Ausgangspunkt nichts anderes. Hier handelt es sich wie bei jedem anderen Transportvertrag um einen auf einen bestimmten Transport-"Erfolg" gerichteten Vertrag, der damit problemlos der bürgerlichrechtlichen Kategorie eines Werkvertrag i.S. der §§ 631 ff. BGB zuzuordnen ist<sup>3)</sup>.

In Anbetracht der komplexer gewordenen Gegebenheiten bei der Abwicklung eines Lufttransports wird man davon auszugehen haben, daß dieser Vertrag im weiteren auch auf eine "Geschäftsbesorgung" i.S. des § 675 BGB gerichtet ist.

Damit wird neben dem eigentlichen Werkvertrags- auch das Auftragsrecht der §§ 662 ff. BGB anwendbar. Dies ist in haftungs- und prozeßrechtlicher Hinsicht von besonderem Interesse. Für den Luftfrachtführer bedeutet dies im einzelnen, daß ihn neben der allgemeinen werkvertraglichen Erfüllungspflicht den Fluggästen gegenüber gemäß § 666 BGB unter anderem auch die Pflicht zur Auskunft und Rechenschaftslegung trifft. Dieser materiellrechtlichen Verpflichtung kommt eine ganz erhebliche Bedeutung im Rahmen eines Prozesses zu, wenn der Luftfrachtführer auf Schadensersatz in *unbeschränkter* Höhe in Anspruch genommen werden soll. Hier haben der geschädigte Fluggast (oder seine Erben) bzw. der Absender oder Empfänger von Frachtgut gemäß § 48 I LuftVG und sinngemäß nach Art. 25 WA zur Überzeugung

---

3) Allgemeine Ansicht. Vgl. statt aller: *Giemulla/Schmid*, FrankfKomm-Schmid, (Stand: August 1996), § 44 LuftVG, Rdnr. 13 m.w.N.

des Gerichts den Nachweis zu führen, daß der Luftfrachtführer oder seine Leute den betreffenden Schadenstatbestand *vorsätzlich* oder *grob fahrlässig* verwirklicht haben<sup>4)</sup>.

In Anbetracht des vorstehend schon erwähnten komplexen Ablaufs eines Lufttransports wird dieser Beweis von einem außerhalb des Transportgeschehens stehenden Kläger nur unter Schwierigkeiten zu führen sein<sup>5)</sup>. Da indessen der mit dem Luftfrachtführer über die Personen- oder Güterbeförderung abgeschlossene Vertrag auf eine "Geschäftsbesorgung" (§ 675 BGB) gerichtet ist, treffen den Luftfrachtführer nach § 666 BGB auch in einem Rechtsstreit materiellrechtliche Aufklärungspflichten<sup>6)</sup>. Damit ist er gehalten, soweit wie möglich und zumutbar, die näheren Umstände zum Schadenseignis aus seinem Betriebsbereich eingehend vorzutragen. Insbesondere hat er substantiiert darzulegen, welche Sorgfalt er im Schadensfall aufgewendet hat. Kommt er dem nicht nach, kann daraus der Schluß auf ein qualifiziertes Verschulden i.S. der genannten Art.25 WA bzw. § 48 LuftVG gerechtfertigt sein<sup>7)</sup>.

Der Luftfrachtführer hat nach diesen Vorschriften sodann den eingetretenen Personen- oder Sachschaden - *ausnahmsweise* - in vollem Umfang, d.h. in unbeschränkter Höhe, zu erstatten.

---

4) Hierzu : *Gran*, Beweisführung und Einlassungsobliegenheit bei qualifiziertem Verschulden des Luftfrachtführers nach der Haftungsordnung des Warschauer Abkommens, in FS f. *Piper*, 1996, S.847; *Herber/Schnuck*, Beweislast des Transportunternehmers für grobe Fahrlässigkeit, *VersR* 1991, S.1209. Es gelten sodann die "allgemeinen gesetzlichen Vorschriften" (§ 48 I LuftVG). Dies sind die Rechtsfigur der positiven Vertragsverletzung sowie die §§ 823 ff. BGB, jeweils in Verbindung mit den §§ 249 ff. BGB. Bei Anwendbarkeit des Art. 25 WA verbleibt es hingegen bei der Anspruchsgrundlage der Art. 17 ff. WA.

5) *Gran*, (Fn 4), S.849; *MüKoHGB-Ruhwedel*, (Bd.7), 1997, § 48 LuftVG, RdNr. 31; *Schwenk*, Hdb. d. Luftverkehrsrechts, 2. Aufl. 1996, S.639. BR-Drucks. 191/96, S.3.

6) Vgl. insoweit: BGH 19. 6. 1986, *TranspR* 1986, S.459 (460) = *VersR* 1986, 1019 (1020); BGH 3. 11. 1994, BGHZ 127, 275 (284) = *TranspR* 1995, S.253 = *WM* 1995, S.1109 = *VersR* 1995, S.604 (606); OLG Köln 27. 6. 1995, *TransR* 1996, S.26 = *ZLW* 1996, S.193.

7) Vgl. Fn 6.

Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch ist diese Rechtsfolge indessen gerade keine Ausnahme, sondern umgekehrt die schadenersatzrechtliche Grundregel. Den Vorschriften der §§ 249 ff. BGB zufolge hat der Schuldner nach dem "Alles-oder-Nichts-Prinzip"<sup>8)</sup> den von ihm zu vertretenden Fremdschaden, wenn überhaupt, dann stets in vollem Umfang zu ersetzen. Die einzige bürgerrechtliche Ausnahme bildet die des Mitverschuldens des Geschädigten i.S. des § 254 BGB.

Sowohl das Warschauer Abkommen wie das deutsche LuftVG weichen daher von diesem Schadensersatzprinzip des Zivilrechts ganz erheblich ab, wenn der Luftfrachtführer, von dem vorgenannten Nachweis seines oder seiner Leute qualifizierten Verschuldens abgesehen, der Höhe nach setes *nur beschränkt* haftet.

Dieser Umstand ist bei Sachschäden weitgehend unproblematisch. Hier kann der Absender von Frachtgut oder auch der Fluggast bei aufgegebenem Reisegepäck durch eine besondere Wertdeklaration i.S. des Art. 22 II a WA (1955) oder des § 46 II LuftVG bereits bei Vertragsschluß den realen (Markt-) Wert des Gutes für eine später notwendig werdende Schadensabrechnung einbringen<sup>9)</sup>. Der Luftfrachtführer seinerseits kann sodann dieses erweiterte Haftungsrisiko durch eine entsprechende versicherungsvertragliche Rückkopplung innerbetrieblich abfangen.

Bei Personenschäden hat es indessen bei den durch das WA oder durch das LuftVG konkret vorgegebenen Haftungshöchstbeträgen, vorbehaltlich etwaiger (privater) Versicherungsleistungen oder etwaiger Sondervereinbarungen, sein absolutes Bewenden.

Dies war bei der völkerrechtlichen Ausgestaltung des Warschauer Abkommens im Jahre 1929 nicht unbeabsichtigt. Der Luftverkehr als "infant industry" war seinerzeit vor ruinösen Schadensersatzansprüchen seitens seiner Benutzer grundsätzlich<sup>10)</sup> und im übrigen überschaubar abzusichern. Dies verlangte

---

8) *Ruhwedel*, (Fn 5), § 46 LuftVG, RdNr.1.

9) Hierzu im einzelnen: *Ruhwedel*, (Fn.5), § 46 LuftVG, RdNr. 29-44.

10) Bemerkenswerterweise sieht Art. 20 II WA(1929) vor: "Bei der Beförderung von Gütern und Reisegepäck tritt die Ersatzpflicht nicht ein, wenn der Luftfrachtführer beweist, daß der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des

schon die erwünschte Versicherungsfähigkeit der – damals häufiger auftretenden – Schadenstatbestände. Der Luftverkehr war damit bei seinem Beginn eine Art "joint venture" zwischen Luftfrachtführer und Fluggast.

Nicht nur diese Perspektive, sondern vor allem die Vorstellungen vom dem "Wert" eines Menschenlebens haben sich seither grundsätzlich geändert. Wenn dem durch einen Unfall im Luftverkehr geschädigten Fluggast (oder seinen Erben) auf der Grundlage des WA<sup>11)</sup> auch heute noch ein *Schadensersatzanspruch* nur eben in Höhe von DM 53,500 zusteht, ist dies nicht mehr akzeptabel. Zu Recht sieht die Kommission der Europäischen Gemeinschaften<sup>12)</sup> hier eine "absolut unangemessene" Haftungsgrenze. Rechtspolitisch konsequent entschied deshalb der italienische Verfassungsgerichtshof in seinem Urteil vom 6. 5. 1985 in Sachen "Ugo Coccia et. al. v. Turkish Airlines"<sup>13)</sup>, daß das italienische Ratifikationsgesetz zum Warschauer Abkommen wegen dessen nicht mehr tolerablen Haftungsbeschränkungen bei Personenschäden gegen italienisches Verfassungsrecht verstößt und daher nichtig ist.

Die hier zum Ausdruck gekommene Notwendigkeit einer Neuvaluierung des Haftungsrechts des Warschauer Abkommens ist inzwischen weltweit akzeptiert. Geradezu weltweit angelegt sind dementsprechend auch die Versuche, ihr gezielt und in möglichst großer Regelungsbreite gerecht zu

---

Luftfahrzeugs entstanden ist,...". Damit verbleibt ein großer Teil der Risiken der Frachtgutbeförderung letztlich beim Absender.

- 11) Insoweit sind maßgeblich: Das Gesetz zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts(DGWA) vom 15. 12. 1993 (RGBl. I S.1079) i. d. F. des Gesetzes vom 16. 7. 1957(BGBl. I S.710). Auf der Grundlage des § 2 DGWA ist erlassen worden die: Vierte Verordnung über den Umrechnungssatz für französische Franken bei Anwendung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 4. 12. 1973(BGBl. I S.1815). Zur Gültigkeit der VO: BGH 9. 4. 1987, TranspR 1987, S.283 = NJW 1987, S.1939 = ZLW 1987, S.310 = VersR 1987, S.710.
- 12) Vorschlag für eine VERORDNUNG (EG) DES RATES über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen vom 20. 12. 1995 – Kom (95) 724 endg., Ratsdok. 5231/96, S.4 Textgleich: BR-Drucks. 191/96 v. 12. 3. 1996, S.3.
- 13) Riv.dir.int.priv.proc. 21 (1985), S.325; deutsche Übersetzung in TranspR 1988, S.375; englische Übersetzung in IATA Air Carrier Liability Reports, No. 641, S.251 = AL 1985, S.297. *Kuhn*, Keine Haftungslimitierung nach Art.22 I WA, WA/HP vor italienischen Gerichten, ZLW 1986, S.99.

werden.

Letzteres geschieht gegenwärtig auf drei verschiedenen Rechtsebenen.

Zum einen wird versucht, die heute als unangemessen empfundenen Haftungsbeträge auf der völkerrechtlichen Ebene, und zwar durch Zusatzabkommen unmittelbar zum Warschauer Abkommen selbst zeitgerecht umzugestalten. Diese Versuche sind bislang erfolglos geblieben. Sowohl das Zusatzprotokoll von Guatemala vom 8. 3. 1971<sup>14)</sup> wie auch die Zusatzprotokolle Nr. 3 und Nr. 4 von Montreal vom 25. 9. 1974<sup>15)</sup> haben keine für ihr in-Kraft-treten ausreichende Zahl an Ratifikationen erzielen können.

Ein weiterer Versuch findet nicht zuletzt mit Rücksicht auf die vorgenannte völkerrechtliche Stagnation gegenwärtig auf der Ebene der EU statt. Im Hinblick insbesondere auf den gemeinsamen europäischen Binnenmarkt hat hier die Kommission der Europäischen Gemeinschaften die gesetzgeberische Initiative ergriffen und einen Vorschlag für eine "VERORDNUNG (EG) DES RATES über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen" verabschiedet<sup>16)</sup>.

Diese VO trägt dem sog. "dritten Luftverkehrspaket" Rechnung, durch das ein Binnenmarkt auch auf dem Sektor des Luftverkehrs geschaffen worden ist. Mit dem hierdurch gleichzeitig vorgegebenen Ziel, innerhalb der Gemeinschaft auch die Bestimmungen über Art und Begrenzung der Luftfrachtführerhaftung zu harmoinsieren, wurde in gesetzestechnischer Anknüpfung an des WA dessen Inhalt gemeinschaftsintern fortgeschrieben. Aufmerksamkeit finden hierbei vor allem<sup>17)</sup> zwei Punkte:

---

14) Abdruck in ZLW 1971, S.176.

15) Abdruck in ZLW 1976, S.44 ff. Vgl. hierzu auch: *Ehlers*, Montrealer Protokolle Nr. 3 und 4, Warschauer Haftungssystem und neuere Rechtsentwicklung, 1985.

16) Ratsdok 5231/96; BR-Drucks. 191/96 v. 12. 3. 1996; BR-Drucks. (Beschl.) 191/96 v. 14. 6. 1996.

17) Vgl. Zudem Art. 7 der VO: "Nach Luftverkehrsunfällen, in die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft verwickelt sind, können die Schadensersatzberechtigten neben den Möglichkeiten, die sich ihnen gemäß Artikel 28 des Warschauer Abkommens bieten, Klage auf Schadensersatz vor einem Gericht des Mitgliedstaates erheben, in dem der betroffene Fluggast seinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthaltsort hat."

1.) (Art. 3 I VO). Die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft, das einen Schaden zu ersetzen hat, der dadurch entstanden ist, daß ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wurde, wird nicht durch gesetzlich oder vertraglich festgelegte Höchstbeträge begrenzt<sup>18)</sup>. – Anders noch: Art. 22 I WA.

2.) (Art. 3 II VO). Bei Schadensersatzleistungen von bis zu 100,000 ECU<sup>19)</sup> kann das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auch dann keine Haftungsfreistellung oder Haftungsbegrenzung geltend machen, wenn es beweist, daß es oder seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten. – Anders noch: Art. 20 WA.

Diese Verordnung gilt nach ihrem Artikel 10 II "unmittelbar in jedem Mitgliedstaat". Man muß hinzufügen, leider "nur" in einem "Mitgliedstaat". Eine Harmonisierung des Haftungsrechts außerhalb der EU ist mit ihr erklärlicherweise nicht erreichbar.

---

18) "Da seit 1929 im Bereich des Flugverkehrs große Fortschritte erzielt worden sind, ist das Flugzeug heute das sicherste Verkehrsmittel; in den vergangenen Jahren gab es im Durchschnitt weniger als 700 Todesfälle pro Jahr, was zum niedrigen Niveau der derzeitigen Versicherungsprämien erheblich beigetragen hat"(BR-Drucks. 191/96, S.8, Fn 10). Die Aufhebung der Haftungsgrenzen soll daher nur zu geringfügigen Kostensteigerungen bei den Versicherungsprämien führen.

19) "ECU" ist die bei der Aufstellung des Haushaltsplans der Europäischen Gemeinschaften gemäß Artikel 207 und 209 EG-Vertrag bestimmte Rechnungseinheit.

## II. Das IATA-Intercarrier Agreement on Passenger Liability

In dem letzteren Punkt ist das "IATA-Intercarrier Agreement on Passenger Liability" vom 31. 10. 1995 von Interesse. Es wurde auf der IATA-Jahrestagung in Kuala Lumpur (30. 10. 1995) verabschiedet und verfolgt dasselbe Ziel mit denselben Schwerpunkten wie die zuvor angesprochene EG-Verordnung, nämlich eine inhaltliche Fortschreibung des nicht mehr als zeitgemäß empfundenen Haftungssystems des WA.

Doch kann es diese Ziel nicht ebenso wie das WA auf der Ebene des Völkerrechts oder wie die zuvor genannte EG-Verordnung mit unmittelbarer Rechtswirkung innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten der EU erreichen. Sein Medium ist vielmehr allein das **AGB-Recht**. Doch vermag es dieses entsprechend dem Einflußbereich der **IATA**<sup>20)</sup> im Ergebnis in weltweiter Dimension einzusetzen und damit letztlich die gleiche Effizienz zu erreichen, wie das WA selbst.

Fast unnötig zu wiederholen: Anders als das WA stellt das "IATA-Intercarrier Agreement" keinen völkerrechtlichen Vertrag dar und es bedarf daher auch keines Ratifikationsgesetzes. Es ist vielmehr (nur) eine privatrechtliche (Rahmen-) Vereinbarung ("umbrella accord") mit der Funktion, als Textvorlage für die eigenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen der einzelnen, der IATA als Mitglieder angehörenden Luftfahrtunternehmen zu dienen.

Seine rechtliche Wirkung entfaltet es daher auch allein auf den bekannten Wegen und mit den allgemeinen Mitteln des Privatrechts.

Hierbei werden drei verschiedene vertragliche Einzelstadien durchlaufen:

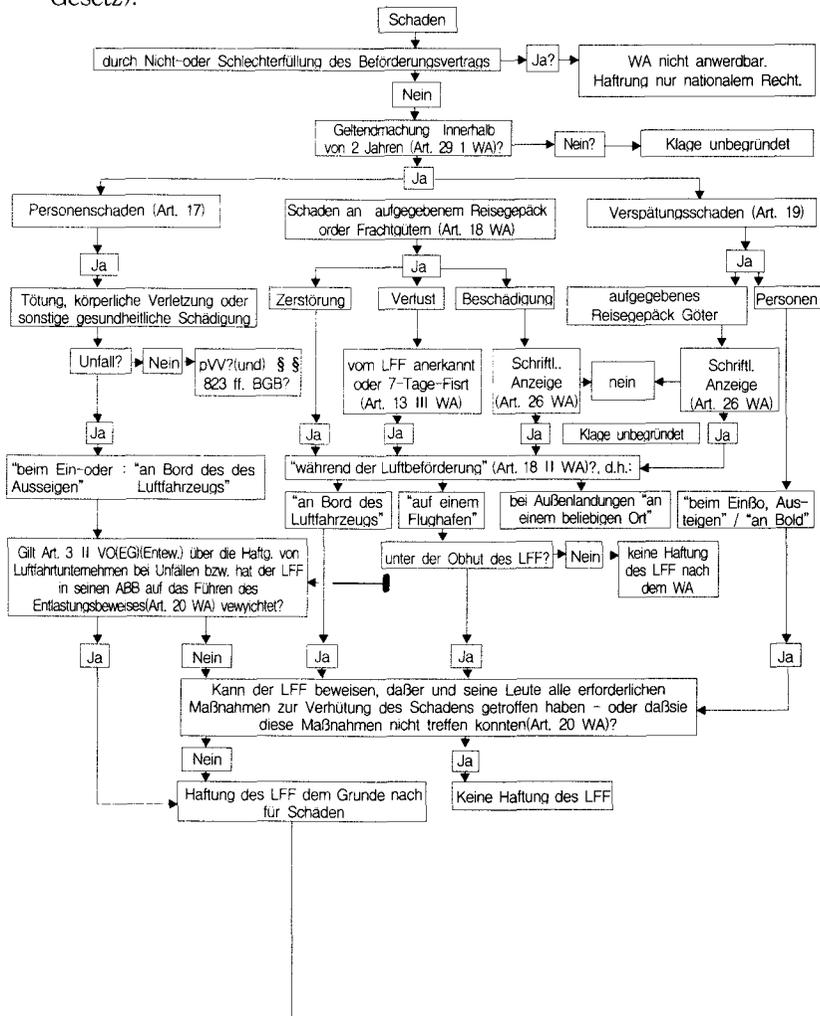
- 1.) Unterzeichnung des Agreements (Abdruck unten) durch ein beitriftswilliges (IATA-) Luftfahrtunternehmen<sup>21)</sup>.

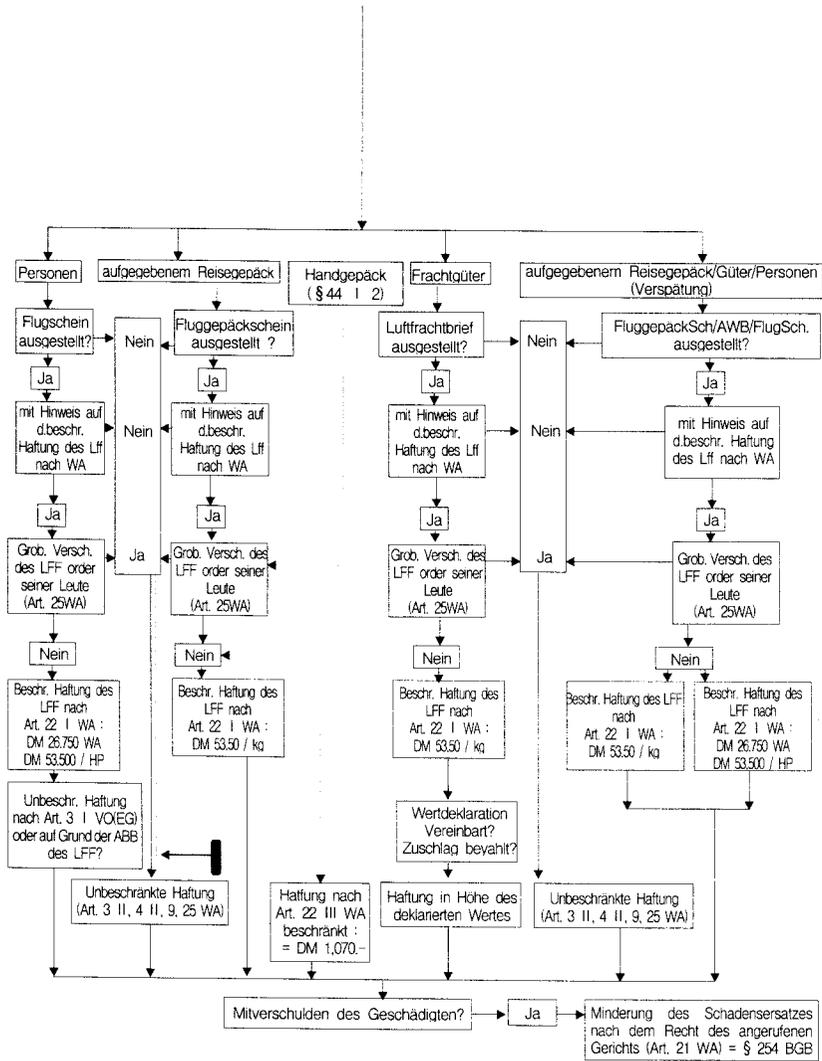
---

20) IATA=International Air Transport Association; Sitz in Quebec/Kanada. Sie ist ein Interessenverband aller namhaften Luftverkehrsgesellschaften. Ihr Ziel ist die Förderung eines sicheren, regelmäßigen und wirtschaftlichen Luftverkehrs. Die IATA selbst hat keine eigene Rechtspersönlichkeit und dementsprechend auch keine prozessuale Parteifähigkeit: LG Essen 6. 10. 1995(45 O 29/95). S.a.: *Kehrberger*, IATA und IATA-Agentur - Rechtliche und organisatorische Struktur, TranspR 1996, S.131; *Sprecht*, Die IATA - Eine Organisation des grenzüberschreitenden Luftverkehrs und ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen, Europ. Hochschulschriften, Reihe II, Nr. 78(1973).

21) Wegen der Vertragsparteien vgl. oben Fn. 1.

- 2.) Integration des "Agreements" in die betriebseigenen Personen-Beförderungsbedingungen diese Luftfahrtunternehmens gemäß "Agreement on Measures to Implement the IATA-Inter-carrier Agreement" (Abdruck unten) in Verbindung mit einer etwa erforderlichen behördlichen Genehmigung (vgl. für Deutschland: §§ 21 I, 21a I LuftVG) und
- 3.) wirksame Einbeziehung dieser Beförderungsbedingungen als AGB in den einzelnen Personenbeförderungsvertrag (vgl. für Deutschland: § 2 AGB-Gesetz).





### III. Rechtsfolgen

Sofern die genannten drei Voraussetzungen erfüllt sind, kann der Luftfrachtführer

- sich im Zusammenhang mit Art. 17 WA nicht mehr auf die summenmäßige Beschränkung seiner Haftung nach Art. 22 I WA berufen. Die Haftungshöhe bestimmt sich nunmehr nach dem Recht des Wohnsitzstaates des betroffenen Fluggastes ("the law of the domicile of the passenger"). Für den Geltungsbereich deutschen Rechts tritt damit das oben schon erwähnte Schadensersatzprinzip des "Alles-oder-nichts" der §§ 249 ff. BGB ein.
- nicht mehr den Entlastungsbeweis i. S. Art. 20 WA führen, sofern von ihm nicht Schadensersatz im Wert von über 100,000 Sonderziehungsrechten (SDR)<sup>22)</sup> begehrt wird.

Im Falle der wirksamen Einbeziehung des "Intercarrier Agreements on Passenger Liability" in den einzelnen Luftbeförderungsvertrag sind dort folgende AGB ohne Funktion :

ABB auf der Grundlage

- der **Montrealer Zwischenvereinbarung** vom 4. 5. 1996<sup>23)</sup>. Vgl. für Deutschland: Besondere Beförderungsbedingungen für den USA-Verkehr I.d.F. der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr vom 11. 6. 1971(L3-315 5 03 87 L/71).
- der **ECAC-Empfehlung 16-1** - Haftung der Luftfrachtführer gegenüber Fluggästen [Recommendation ECAC/16-1 - Air Carriers Liability with Respect to Passenger] vom 8. 12. 1994<sup>24)</sup>.

---

22) 100,000 Sonderziehungsrechte ("Special Drawing Rights" - SDR) entsprechen 119,600 ECU.

23) Vereinbarung zwischen Luftfrachtführern der International Air Transport Association (IATA) und dem [ehemaligen] "Civil Aeronautics Board"(CAB) der Vereinigten Staaten von Amerika (The Montreal Interim Agreement). Abdruck: *Giemulla/Schmid*, FrankfKomm., Bd. 3, I-11 WA; ZLW 1968, S.82 ff.

24) BAnz Nr. 241 v. 23. 12. 1994, S.12446. Hierzu: *Müller-Rostin*, Neue Entwicklung bei den Passagierhaftpflichtgrenzen in der internationalen Luftfahrt, TransR 1996, S.5 ff.

- der Sondervereinbarung japanischer Luftfahrtunternehmen vom 20. 11. 1992<sup>25)</sup>.
- der Sondervereinbarung **englischer** Luftfahrtunternehmen aufgrund der "Licensing of Air Carriers Regulation 1992"(SI 1992/2992)<sup>26)</sup>.
- des **italienischen** Gesetzes vom 7. 7. 1988<sup>27)</sup>.  
oder anderer - entsprechender - Rahmenvereinbarungen(z. B. "Malta-Agreement").

---

25) Vgl. insoweit: BR-Drucks. 191/96 v. 12. 3. 1996, S.2 sowie im einzelnen: *Mercer*, The Montreal Protocol and the Japanese Initiative: Can the Warsaw System Survive? *Air L.* 1994, 301; *Müller-Rostin*, (Fn. 24), S.6; *Sekiguchi Masao*, Why Japan was Compelled to Opt for Unlimited Liability, *Ann. Air Sp. L.* 1995, 337.

26) Vgl. insoweit: BR-Drucks. 191/96 v. 12. 3. 1996, S.2

27) Vgl. insoweit: BR-Drucks. 191/96 v. 12. 3. 1996, S. 2 sowie im einzelnen: Gesetz Nr. 274 vom 7. 7. 1988, *Gazetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, 1988, 168. Hierzu: *Müller-Rostin*, (Fn. 24), S.6.



# 1995年 10月 31日의 IATA 旅客運送協定\*

Edgar Ruhwedel\*\*

翻譯：全 三 鉉\*\*\*

## < 目 次 >

- I. 성립배경
- II. 여객책임에 관한 IATA 항공사간 협정
- III. 법률효과

1995년 10월 31일에 성립된 “여객책임에 대한 IATA 항공협정”은 1996년 11월 1일부터 발효되어 본 협정에 가입한 항공사들<sup>1)</sup>은 이에 구속되게 된다.

\* 본 논문은 Edgar Ruhwedel교수가 “Transportrecht” 1997년 1월 1호 학술지 1면부터 6면에 걸쳐 게재한 논문을 학술적 가치가 높다고 사료되어 번역한 것임.

\*\* Professor, Dr., University of Frankfurt am Main.

\*\*\* 숭실대학교 법과대학 교수, 한국항공우주법학회 상임이사.

1) Die Vereinbarung wurde gemäß de Liste des General Counsel and Corporate Secretary der IATA, Mr. Lorne S. Clark, unterzeichnet von folgenden Luftfahrtunternehmen(Stand:

1. November 1996):

1. Aer Lingus p.l.c.
2. Aeromexpress
3. Air Afrique
4. Air Baltic Corporation SIA
5. Air Canada
6. Air Exel Commuter
7. Air Maritius
8. Air New Zealand
9. Air UK Group Limited
10. American Airlines
11. American Trans Air
12. Augsburg Airways GmbH.
13. Austrian Airlines

- 
14. British Airways p.l.c.
  15. Canadian Airlines International
  16. Cathay Pacific Airways Ltd.
  17. Cimber Air A/S
  18. Continental Airlines Inc.
  19. Croatia Airlines
  20. Crossair
  21. Delta Air Lines, Inc.
  22. Deutsche BA Luftfahrtgesellschaft mbH
  23. Deutsche Lufthansa AG
  24. Egyptair
  25. Finnair Oy
  26. Garuda Indonesia
  27. GB Airways
  28. Hawaiian Airlines
  29. Icelandair
  30. Japan Airlines Co. Ltd.
  31. Jet Airways (India)
  32. Kenya Airways
  33. Kiwi International Air Lines
  34. KLM Royal Dutch Airlines
  35. KLM Cityhopper B.V.
  36. LAPSA Lines Aéreas Paraguavas
  37. M.A.S. (Malatsian)
  38. Midwest Express Airlines Inc.
  39. Nordwest Airlines Inc.
  40. Pakistan International Airlines
  41. Qantas Airways Limited
  42. Regional Airlines
  43. Reeve Aleutien Airways Inc.
  44. Royal Air Maroc
  45. Saudi Arabian Airlines Corp.
  46. Scandinavian Airlines System (SAS)
  47. Singapore Airlines Ltd.
  48. South African Airways
  49. Swissair
  50. TACA
  51. TAP Air Portugal
  52. Trinidad & Tobago BWIA International
  53. Trans World Airlines Inc. (TWA)
  54. United Airlines
  55. UPS Airlines

이를 통하여 국제항공여객운송은 “항공운송여객보호의 새로운 시대”를 맞게 되었다.<sup>2)</sup>

## I. 성립배경

모든 계약에 있어서의 당사자들과 마찬가지로 항공운송인은 그의 계약상대방인 승객 또는 화물의 송하인에게 계약을 이행함에 있어서 원칙적으로 그에 의하여 야기된 모든 손해를 배상하여야 한다. 이는 계약법상의 일반원칙이다. 이러한 점에서 볼 때 본래의 계약이행청구권은 계약상의 채무불이행에 대한 손해배상청구권으로 변모하거나, 계약상의 부수적 의무위반에 대한 손해배상청구권을 통하여 보완되게 된다.

항공운송인과 그의 승객간에 항공로를 통하여 운송할 것을 계약한 경우에, 어떠한 특별한 효력이 발생하는 것은 아니다. 본 경우에도 기타의 모든 운송계약의 경우와 마찬가지로 특정 운송의 효과를 목적으로 하는 계약이 성립되게 되는 것이다. 물론 이러한 계약이 민법적인 시각에서 볼 때 독일민법 631조 이하에서 규정하고 있는 도급계약인가 하는 점에 대하여는 논란의 여지가 없다.<sup>3)</sup>

또한 항공운송을 실행함에 있어서 항공운송이 갖는 복잡한 상황을 고려해 볼 때 이러한 계약은 넓은 의미에 있어서 독일민법 675조에서 규정하고 있는 사무관리에 관한 규정도 적용될 수 있다고 본다.

따라서 원래의 도급계약에 관한 규정 이외에 독일민법 662조 이하의 위임에 관한 규정이 적용될 수 있다. 이는 책임법적, 절차법적 관점에서 볼 때 특별한 관심을 갖게 하는 것이다. 이는 항공운송인에게 도급계약상의 일반적

56. USAir Inc.

57. Variag S.A.

58. VIASA

2) IATA - News Nr.24 v.31.10.1995. Vgl. auch: Böstigel, A Historic Turn in International Air Law: The New IATA Inter-carrier Agreement on Passengers Liability Waives Liability Limits, ZLW 1996, S.18. 국제항공운송법내에 있어서 본 협정이 차지하는 가치를 본 논문에서 약술하고자 한다.

3) 일반적 견해이다. 이에 대하여는: Giemulla/Schmid, FrankfKomm-Schmid, (Stand: August 1996), § 44 LuftVG, Rdnr. 13 m.w.N.

이행의무 이외에 독일민법 666조에 의거한 정보제공과 설명에 관한 의무도 진다는 것을 의미한다. 만약 항공운송인이 손해배상을 함에 있어서 금액상 제한이 없는 무한의 손해배상책임을 져야 한다면, 이러한 실체법적인 의무는 절차법적 측면에서 볼 때 매우 중요한 의미를 갖는다. 이 때 피해승객(또는 그의 상속인) 및 화물의 송하인 또는 수하인은 독일항공법 48조 1항과 바르샤바조약 25조에 의거하여 항공운송인 또는 그의 사용인이 해당 손해를 고의 또는 중대한 과실로 발생시켰다는 사실을 법원을 설득시키기 위하여는 입증 을 하여야 한다.<sup>4)</sup>

상기에서 언급한 바와 같이 항공운송상의 복잡한 절차를 고려해 볼 때 이러한 입증은 항공운송사건의 외부에 있는 원고에게는 매우 어려운 것이다.<sup>5)</sup> 항공운송인과 여객 또는 화물운송을 위한 송하인간에 체결된 계약은 사무관 리(독일민법 675조)에 해당하기 때문에 항공운송인에게는 독일민법 666조에 의거하여 법률분쟁시 실체법상의 설명의무가 부과된다.<sup>6)</sup> 따라서 항공운송인 은 가능한 한 자기의 영역에서 발생한 손해에 대하여 자세한 상황을 설명해야 한다. 특히 항공운송인은 그가 손해발생시에 어떠한 주의를 하였는지를 전적 으로 설명해야만 한다. 만약 항공운송인이 주의의무를 다하지 않은 경우에는 바르샤바조약 25조 및 독일항공법 48조의 의미에 있어서에 과실이 있는 것으로 보는 것이 당연하다.<sup>7)</sup>

항공운송인은 이러한 규정에 따라 발생한 인적 또는 물적손해를 - 예외적으로 - 완전한 범위에 걸쳐 손해배상하여야 한다. 즉 금액제한없이 손해배상 하여야 한다.

4) Hierzu: Gran, Beweisführung und Einlassungsobliegenheit bei qualifiziertem Verschulden des Luftfrachtführers nach der Haftungsordnung des Warschauer Abkommens, in FS f. Piper, 1996, S.847; Herber/Schmuck, Beweislast des Transportunternehmers für grobe Fahrlässigkeit, VersR 1991, S.1209. 이는 더욱이 일반 법률규정(독일항공법 제48조 1항)에 대하여도 효력이 있다. 이는 적극적 채권침해 및 독일민법 제823조 이하의 법률형태를 취하고 있다. 또한 때로는 독일민법 제249조 이하와도 관련을 맺는다. 이와는 달리 바르샤바조약 제25조가 적용되는 경우에는 바르샤바조약 제17조 이하에서 규정하고 있는 손해배상청구원칙이 적용된다.

5) Gran, (Fn 4), S.849; MüKoHGB-Ruhwedel, (Bd.7), 1997, § 48 LuftVG, RdNr. 31; Schwenk, Hdb. d. Luftverkehrsrechts, 2.Aufl. 1996, S.639. BR-Drucks.191/96, S.3.

6) Vgl. insoweit: BGH 19.6.1986, TranspR 1986, S.459 (460) = VersR 1986, 1019 (1020); BGH 3.11.1994, BGHZ 127, 275 (284) = TranspR 1995, S.253 = WM 1995, S.1109 = VersR 1995, S.604 (606); OLG Köln 27.6.1995, TransR 1996, S.26 = ZLW 1996, S.193.

7) Vgl. Fn 6.

민법전에 따르면 이러한 법률효과는 예외가 아니라 단지 손해배상법상의 기본원칙을 전환한 것에 불과하다. 독일민법 249조 이하의 규정에 따르면 채무자는 “전부 또는 전무원칙”<sup>8)</sup>에 따라 그에 의하여 발생된 제3자의 손해에 대한 완전한 배상을 항상 하여야 한다. 그러나 이러한 민법상의 원칙에 대한 유일한 예외를 인정하는 것은 독일민법 254조에서 규정하고 있는 피해자 기여과실상의 예외와 동일한 맥락에 있는 것이다.

독일항공법과 마찬가지로 바르샤바조약도 민법상의 손해배상원칙과는 매우 상이한 규정을 두고 있다. 즉 만약 항공운송인이 자기 또는 자기의 사용인의 과실이 있는지 여부를 도외시하여 놓고 본다면 항상 금액상 제한된 책임을 지게 된다.

이런 상황은 물적손해의 경우에는 문제되지 않는다. 물론 이때에도 화물의 송하인 또는 탁송수화물의 경우에는 승객이 바르샤바조약(1955) 22조 2항 a 또는 독일항공법 46조 2항에 의거하여 특별가액을 신고한 경우에는 이미 계약체결시에 화물의 실제 신고가액을 손해액 산정시에 주장할 수 있다.<sup>9)</sup> 더욱이 항공운송인은 이러한 가중된 책임의 위험을 보험계약을 통하여 보호받음으로서 영업을 계속할 수 있다.

또한 인적손해의 경우에도 바르샤바조약 또는 독일항공법을 통하여 구체적으로 규정된 책임최고한도액을 넘어 손해배상책임을 지고자 하는 경우에는 임의책임보험계약을 체결하거나 특별합의를 통하여 절대적인 책임을 질수도 있다.

물론 이러한 점을 1929년 바르샤바조약을 제정할 당시 국제법적 시각에서 고려를 하지 않았던 것은 아니다. 그러나 그 당시 초기산업이었던 항공운송 분야가 손해배상청구권으로 인하여 파산하는 것을 막고자 하는데 그 목적이 있었다.<sup>10)</sup> 이는 이미 -그 당시에 종종 발생하는- 손해배상책임을 보험화하고자 하는 필요성이 있을 것으로 예상은 하였었다. 또한 항공운송은 초기에 항공운송인과 항공여객간의 합작투자의 형태로 이루어졌다.

8) Ruhwedel, (Fn 5), § 46 LuftVG, RdNr.1.

9) 이에 관하여 자세히는 Ruhwedel, (Fn.5), § 46 LuftVG, RdNr. 29-44.

10) 1929년 바르샤바조약 제20조 2항에서 주목할 만한 가치가 있는 것은 다음이다: “화물 및 수하물의 운송에 있어서 운송인은 손해가 조종, 항공기의 취급 또는 시행에 관한 과실로부터 발생하였다는 사실을 …… 입증하면 화물 또는 수하물의 운송시에 발생된 손해에 대하여 손해배상책임을 지지 않는다” 따라서 화물운송의 위험은 상당한 부분이 송하인에게 송하인의 부담으로 되게 된다.

이러한 시각에서 이루어 졌던 인간의 가치에 대한 평가는 그 이후로 많은 변화를 맞았다. 만약 항공운송중에 손해를 입은 승객에게 (또는 그의 상속인) 바르샤바조약의 원칙<sup>11)</sup>하에 오늘날 단지 53,500 마르크 한도내에서만 손해배상청구권을 인정한다면 이는 더 이상 수용할 수 없는 문제이다. 따라서 유럽 공동체위원회는<sup>12)</sup> 당연히 이를 절대적으로 부당한 책임제한이라고 보았다. 따라서 이탈리아 헌법재판소는 1985년 5월 6일 “Ugo Coccia et. al. v. Turkish Airlines” 사건<sup>13)</sup>에서 이탈리아 헌법에 반하는 인적손해배상제한규정은 무효라고 판결을 내렸다. 이는 바르샤바조약의 책임법규정을 새로이 개정하여야 한다는 필요성을 절실하게 인식하게 한 판결이었다. 따라서 바르샤바조약상의 여객손해배상책임제한 규정의 개정필요성이 전세계적으로 인정이 되었고, 동시에 법률개정을 정당화하고자 하는 많은 노력들이 있었다.

그리고 이러한 노력들은 현재 법률적으로 세가지 관점에서 이루어지고 있다.

우선 오늘날 국제법적인 측면에서 볼 때 부당하다고 인식되고 있는 책임액을 추가의정서를 통하여 직접적으로 바르샤바조약을 즉시 개정하는 시도가 있었다. 그러나 이러한 시도는 지금까지는 결과가 없이 보류된 상태다. 이는 1971년 3월 81일 과테말라추가제정서<sup>14)</sup> 및 1974년 9월 25일의 몬트리올추가제정서 제3, 제4<sup>15)</sup>가 발효되기 위하여 필요한 비준국가의 수를 채우지 못하였기 때문이다.

그밖에 바르샤바조약을 개정함으로써 발생될 수 있는 국제법적인 효력의

11) 1957년 7월 16일 최초 입법하고(BGBI. I S. 710) 1993년(RGBI. I S. 1079) 12월 15일에 개정된 항공사법의 통일에 관한 첫 번째 조약의 시행에 관한 법(DGWA). 본법 제2조의 원칙에 의거하여 1973년 12월 4일의 항공사법통일에 관한 첫 번째 조약을 적용시에 그 당시의 프랑스 프랑의 환산에 관한 4차 규정이 만들어졌다(BGBI. I S. 1815). 본 규정의 효력에 관하여는 : BGH 9.4.1987, TranspR 1987, S.283 = NJW 1987, S.1939 = ZLW 1987, S.310 = VersR 1987, S.710.

12) Vorschlag für eine VERORDNUNG (EG) DES RATES über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen vom 20.12.1995 - Kom (95) 724 endg., Ratsdok. 5231/96, S.4 Textgleich: BR-Drucks. 191/96 v.12.3.1996, S.3.

13) Riv.dir.int.priv.proc. 21 (1985), S. 325; deutsche Übersetzung in TranspR 1988, S. 375; englische Übersetzung in IATA Air Carrier Liability Reports, No. 641, S. 251 = AL 1985, S. 297. Kuhn, Keine Haftungslimitierung nach Art.22 I WA, WA/HP vor italienischen Gerichten, ZLW 1986, S.99.

14) Abdruck in ZLW 1971, S. 176.

15) Abdruck in ZLW 1976, S. 44ff. Vgl. hierzu auch: Ehlers, Montrealer Protokolle Nr. 3 und 4, Warschauer Haftungssystem und neuere Rechtsentwicklung, 1985.

침체를 고려하여 현재 유럽연합 차원에서 새로운 시도를 하고 있다. 특히 유럽공동체위원회는 유럽공동체 내수시장에서 입법정책상의 주도권을 갖고 “사고시 항공운송인의 책임에 관한 권고법령제정”을 위한 하나의 법안을 의결하였다.<sup>16)</sup>

본 법령은 소위 말하는 “제3의 항공운송협정”으로 불리어진다. 따라서 본 법령에 의거하여 항공운송분야의 내수시장이 형성되게 되었다. 이를 통하여 그 동안 추구되어 온 목적 즉, 공동체내에서 항공운송인의 책임의 종류와 한계에 관한 규정들을 통합하고자 하는 목적을 입법기술상 바르샤바조약과 연관성을 갖는 범위내에서 그 내용을 통일하도록 규정하였다. 이때 무엇보다<sup>17)</sup> 두가지 점을 주의하여야 한다.

- 1) (유럽항공운송협정 제3조 1항). 승객이 사망, 신체상의 손해 또는 기타의 건강상의 손해를 입은 경우 유럽공동체 내의 항공운송인의 책임은 법률상 또는 계약상 확정된 책임한도액으로 제한되지 않는다.<sup>18)</sup> -이는 바르샤바조약 22조 1항과 다르다.
- 2) (동협정 제3조 2항). 만약 항공운송인 또는 그의 사용인이 손해방지를 위하여 모든 필요한 조치를 취했거나 또는 이들이 이러한 조치를 취할 수 없었다는 사실을 입증한다 하더라도, 100,000 ECU<sup>19)</sup>한도까지 손해배상을 하도록 정하고 있는 배상책임의 면제 또는 제한을 주장할 수 없다. -바르샤바조약 20조와는 다르다.

이러한 규정은 동 협약 제10조 2항에 의거하여 모든 회원국들에게 직접적

16) Ratsdok. 5231/96; BR-Drucks. 191/96 v. 12. 3. 1996; BR-Drucks.(Beschl.) 191/96 v. 14. 6. 1996.

17) 이에 관하여는 시행령 제7조 참조: “공동체 회원국의 항공사가 야기한 항공운송사고 후에 손해배상청구권자는 바르샤바조약 제28조에 의거하여 그에게 주어진 가능성 이외에 해당 승객이 그의 주소지 또는 거주지를 갖고 있는 회원국의 관할법원에 손해배상의 소를 제기할 수 있다”.

18) “1929년 이래로 항공운송의 영역에 있어서 큰 발전이 이루어졌기 때문에 항공기는 오늘날 가장 안전한 운송수단이다; 과거 수년동안 평균적으로 연간 7백명이하의 사망자를 내었다. 이는 그당시 보험료 중 가장 낮은 수준에 해당하는 금액이었다”(BR-Drucks. 191/96, S 8, Fn 10) 따라서 책임한도액의 인상은 보험료에 있어서 경미한 비용상승만을 가져왔다.

19) ECU는 유럽공동체계약 제207조와 제209조에 의거하여 유럽공동체의 경제계획 수립시에 사용하는 환산단위이다.

으로 효력을 미친다.

그러나 동협정의 적용을 받고자 하려면 최소한 양당사자 중 일방의 국적이 유럽공동체의 회원국이어야 한다. 따라서 유럽연합외에서 적용되고 있는 책임법들을 통일하는 것은 본 협정을 통하여는 불가능하다.

## II. 여객책임에 관한 IATA 항공사간 협정

마지막으로 1995년 10월 31일 IATA의 여객책임에 관한 항공사 협정을 고찰할 필요가 있다. 본 협정은 1995년 10월 30일 쿠알라룸에서 개최된 연례 회의에서 의결되었고, 앞에서 언급한 유럽공동체 법안과 같은 동일한 논점과 목적을 갖고 추진되었다. 즉, 현재 더 이상 수용할 없는 바르샤바 조약상의 책임체제를 발전시키고자 하는 것이 그 내용이다.

물론 이러한 목적은 국제법적 차원에서의 바르샤바 조약이나 앞에서 언급한 법령처럼 유럽연합회원국내에서 직접적인 효력을 갖는 그러한 방법으로 는 목적을 달성할 수 없다.

따라서 본 IATA협정은 오히려 그 모델을 약관법에서 찾은 것이다. 이는 결과적으로 IATA<sup>20)</sup>영향권내에 있는 모든 회원항공사들에게 광범위한 차원에서 구속력을 갖게 하므로, 결과적으로는 바르샤바조약 그 자체와 같은 동일한 효과를 갖게 된다.

이에 대하여 재차 언급한다는 것은 거의 의미가 없다. 즉, 바르샤바조약과는 달리 IATA항공사협정은 국제법상의 계약이 아니므로 국제법상의 법적 근거를 필요로 하지 않는다는 것이다. 이는 오히려 IATA회원으로서 IATA에 속한 항공사들이 사용하는 고유한 보통거래약관의 표준약관으로서의 기능을 하는 사법상의 합의이다.

따라서 본약관의 법률적 효력은 단지 사법상의 일반적 수단과 주지된 방법만으로 그 기능을 하게 된다.

여기서는 세가지의 계약상의 특징을 들 수 있다.

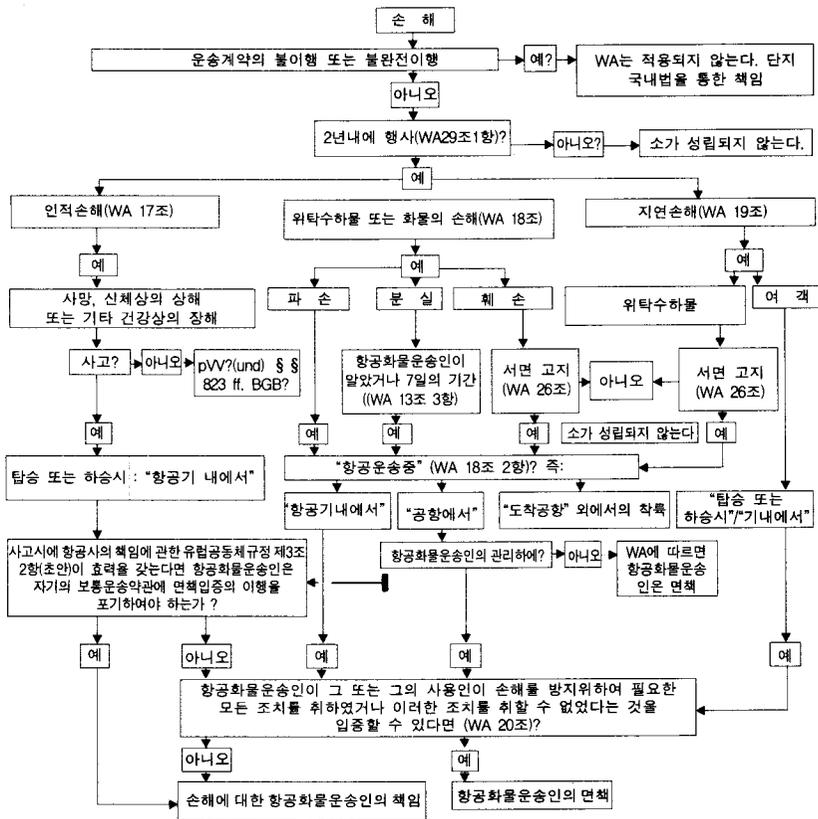
- 1) 가입을 원하는 IATA항공사들에 의하여 협정의 기준이 설정되며<sup>21)</sup>
- 2) "IATA항공협정의 이행에 필요한 조치에 관한 협정"에 의거하여 항공

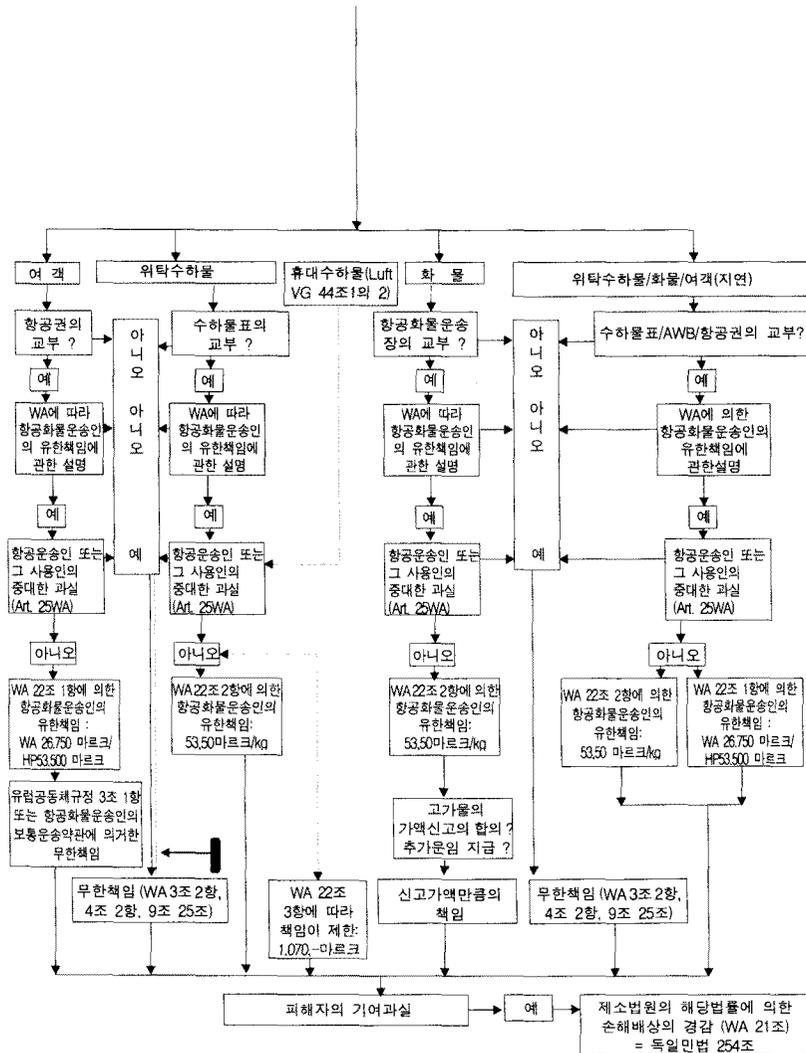
20) IATA = International Air Transport Association; 캐나다의 퀘벡에 위치하고 있다. IATA는 모든 회원 항공사들로 구성된 이익단체이다. IATA의 목적은 안전하고, 시간적으로 정확하며, 경제적인 항공운송을 실행하는 것이다. IATA는 그 자체가 고유한 법인격을 갖고 있지 못하다. 따라서 소송당사자능력이 없다: LG Essen 6. 10. 1995 (45 O 29/95). S.a.: Kehrberger, IATA und IATA-Agentur - Rechtliche und organisatorische Struktur, TranspR 1996, S.131; Specht, Die IATA - Eine Organisation des grenzüberschreitenden Luftverkehrs und ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen, Europ. Hochschulschriften, Reihe II, Nr. 78 (1973).

21) 계약당사자에 대하여는 주 1) 참조.

사들이 영업상 여객운송을 위한 통일된 약관을 만들고자 하는 경우 필요한 관청의 인가를 받아야 한다(독일의 경우에는 독일항공법 21조와 21a조 1항). 그리고

- 3) 보통거래약관인 본 운송약관이 개별여객운송계약에 유효하게 편입되어야 한다 (독일의 경우에는 보통거래약관법 2조 참조).





### Ⅲ. 법률효과

위에서 언급된 세가지 요건이 충족되는 경우 항공운송인은

- 바르샤바조약 17조와 관련하여 바르샤바조약 22조 1항에서 규정하고 있는 금액상 유한책임을 더 이상 원용할 수 없다. 오히려 책임한도액은 해당 여객의 주소지 국가의 법률에 따라 결정된다(여객의 국내법). 독일법의 효력범위내에서는 이미 앞에서 언급된 독일민법 249조 이하의 “전부-또는-전무”원칙이 적용된다.
- 항공운송인의 손해배상액이 10만SDR<sup>22)</sup>을 넘지 않는 한, 바르샤바조약 제20조에서 정하고 있는 면책입증에 관한 규정을 원용할 수 없게 된다.

본 약관이 개별항공운송계약의 여객책임내용에 유효하게 편입되는 경우에는 다음의 보통거래약관이 효력을 갖지 못한다 :

보통운송약관의 원칙

- 1966년 5월 4일의 몬트리얼협정.<sup>23)</sup> 독일은 이를 1972년 6월 12일 연방교통부장관의 인가를 받아 미국을 운항하는 경우 사용되는 특별운송약관 제정하였음(L3-315 5 03 87 L/71).
- ECAC-권고 16-1-항공여객에 관한 항공운송인의 책임[Recommendation ECAC/16-1- Air Carriers Liability with Rexpect to Passenger] vom 8. 12. 1994.<sup>24)</sup>
- 1992년 12월 20일 일본항공사와의 특별협정.<sup>25)</sup>

22) 100,000 SDR은 119,600 ECU에 해당한다.

23) IATA의 항공운송인들과 미국의 CAB(Civi Aeronautics Board)간의 협정(몬트리올협정). Abdruck: Giemulla/Schmid, FrankKomm., Bd. 3, I -11 WA; ZLW 1968, S. 82ff.

24) BAnz Nr. 241 v. 23. 12. 1994, S. 12446. Hierzu: Müller-Rostin, Neue Entwicklung bei den Passagierhaftpflichtgrenzen in der internationalen Luftfahrt, TranspR 1996, S. 5ff.

25) Vgl. insoweit: BR-Drucks. 191/96 v. 12. 3. 1996, S. 2 sowie im einzelnen: Mercer, The Montreal Protocol and the Japanese Initiative: Can the Warsaw System Survive?, Air L. 1994, 301; Müller-Rostin, (Fn. 24), S. 6; Sekiguchi, Masao, Why Japan was Compelled to Opt for Unlimited Liability, Ann. Air Sp. L. 1995, 337.

- 1992년의 “항공운송인의 규제를 위한 허가”에 의거한 영국항공사와의 특별협정.<sup>26)</sup>

- 1988년 7월 7일 이탈리아법.<sup>27)</sup>

또는 기타의 해당 기본협정(예를 들어, 말타협정).

---

26) Vgl. insoweit: BR-Drucks. 191/96 v. 12. 3. 1996, S. 2.

27) Vgl. insoweit: RR-Drucks. 191/96 v. 12. 3. 1996, S. 2 sowie im einzelnen: Gesetz Nr. 274 vom 7. 7. 1988, Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, 1988, 168. Hierzu: Müller-Rostin, (Fn. 24), S. 6.