전자항공권의 법적 제문제에 대한 고찰

A Legal Study on the Electronic Ticketing

김 종 복(Kim, Jong-Bok)
한국항공대학교 항공우주법학과 교수
Professor, Hankuk Aviation University

1. 서 언
2. 전자항공권 거래의 의의와 특성
3. 전자항공권 거래의 법적 성질
4. 전자항공권과 항공권 교부의무
5. 계약체결시기
6. 계약체결지와 재판 관할
7. 결 어

1. 서 언

인터넷(internet)의 보급이 급속히 확산되고 보편화되면서 항공운송업계의 판매형태도 인터넷을 통한 예약 및 계약체결이 큰 비중을 차지하게 되었고 또한 그 비중은 점점 더 증가하는 추세에 있다.[1] 그리고 가까운 장래에 인터넷을 통한 항공권 판매(Electronic Ticketing: 이하 e-ticketing이라고 칭함) 즉 전자항공권이 대세를 이룰 것으로 예측되고 있다.[2] 이러한 인터넷에 의한 항공권 판매는 전형적인 전자상거래의 하나라고 할 수 있다. 인터넷을 통해 고객이 직접 항공권 구매계약을 체결하는 인터넷 항공권 판매제도는 종전의 전통적인 항공권의 판매개념을 바꾸어 놓았다고 할 수 있는데 이는 계약 체결 시에 서면으로 된 항공권의 교부가 없다. 종전의 항공운송인의 판매형태는 먼저 전화로 항공권을 예약하고 항공운송인이나 항공운송인의 대리점에서 항공권 대금과 교환으로 항공권을 교부함으로써 계약을 체결하는 형태였다. 그런데 인터넷 판매제도는 고객이 항공운송인의 인터넷에 접속하여 신용카드 번호, 비밀번호, 해당 항공편 등을 입력하면 항공운송인의 전산시스템이 이를 승인하는 형태로 항공운송계약이 가상공간(Cyber Space)에서 체결된다. 즉, 항공운송인은 매매의 목적물인 항공권을 전자문서 형태로 인도한 것이 되고 고객은 신용카드번호와 비밀번호를 알려줌으로써 변제에 갈음한 대금지급을 하게 되어 매매계약이 체결되는 것이다.[3] 이러한 항공권의 전자상거래는 종전에는 볼 수 없었던 새로운 법적 문제를 야기시키고 있으므로 이에 대한 전반적인 고찰을 하고자 한다.

---

1) 1999년 미국의 컨티넨탈 항공의 미국 내 판매의 약 40%가 인터넷 발권으로 이루어졌다고 한다. 「Doganis」, 2001, p.164. 국내 항공사의 경우 국내선은 대부분이 전자항공권 발권이 이루어지고 있고 새로 취항한 저가 항공사인 한성항공과 제주항공은 인터넷을 통한 판매만 하고 있다. 국제선의 경우 대한항공은 2007년 1월 1일부터 전자발권을 촉진하기 위해 전자발권이 가능한 구간에서 종이항공권 발권시는 승객으로부터 일정의 수수료를 징수할 것이라고 한다.

2) 국제항공운송협회(IATA)는 2007년까지 전 세계적으로 100% e-ticketing을 실시하는 것을 목표로 하고 있다고 발표한 바 있다. (Press Release on May 30, 2005: IATA Takes Giant Steps Forward to Simplify the Business)

3) 실시간 계좌이체의 방법도 이용되고 있다.(대한항공 웹사이트 이용약관 제11조)

2. 전자항공권 거래의 의의와 특성

전자항공권 거래(e-ticketing)란 항공권이 전자거래를 매개로 하여 이루어지는 거래로서 실물항공권을 발급하는 대신 운임의 지불을 증명하기 위해 E-mail이나 Fax 등의 방법으로 고객에게 발권확인증을 제공하는 형태의 거래로 일응 정의할 수 있는데 항공운송업계에 있어서의 e-ticketing은 발전·변화해 나가는 과정 중에 있기 때문에 정의를 내리는 데 있어 조심스런 접근이 필요하다고 본다.[4] 그렇긴 하나 e-ticketing이 전형적인 전자상거래의 하나라는 점에서 전자상거래의 정의와 특성을 유추적용할 수 있을 것으로 본다.[5]

전자상거래는 그 용어로만 정의한다면 전자적 방법에 의해 이루어지는 상거래라 할 수 있는데 이러한 전자적 방법에 의한 전자거래는 실상에 있어서는 인터넷이 일반인들에게 보편화되기 이전부터 거래실무에 널리 활용되어 왔었는데 인터넷이 보급되면서 폭발적인 증가를 가져왔고 현재에 있어서는 인터넷에 의한 전자거래가 보편화되었다고 할 수 있다. 이러한 전자상거래는 일반적으로 "정보통신 기술을 바탕으로 컴퓨터와 같은 정보처리장치와 네트워크을 통하여 전자적 방식으로 이루어지는 거래"로 이해되고 있다.

우리나라 전자거래기본법에서는 전자거래를 "재화나 용역을 거래함에 있어서 그 전부 또는 일부가 전자문서에 의하여 처리되는 거래를 말한다"[6]라는 정의를 내리고 있고 "전자문서"에 대하여 "전자문서라 함은 정보처리 시스템에 의하여 전자적 형태로 작성, 송신·수신 또는 저장된 정보를 말한다"고 규정하고 있다.[7]

몬트리올조약 제3조 2항에서 언급하고 있는 "정보를 보존하는 다른 어떠한 수단(any other means which preserve the information)"도 같은 맥락에서 이해하면 큰

---

4) 제주항공의 국내선 운송약관은 전자항공권에 관한 관련사항 정의를 다음과 같이 내리고 있다.
제1조의 5: 본 약관에서 "전자항공권" 이란, 항공사의 데이터 베이스에 포함되어 있는 관련자료와 항공사가 발행한 E-Ticketing 확인증을 말한다.
제1조의 6: 본 약관에서 "E-Ticketing 확인증" 이란, 항공사가 전자항공권으로 여행하는 승객에게 발행하는 승객성명, 항공권, 고지사항을 포함한 문서를 말한다.

5) Ruwantissa Abeyrathe, "E-command and Airline Passenger", JALC(2001), "The use of E-Commerce in Carriage by Air, Some Legal Issues", Tolleys Comm. L.(2000)참조

6) 전자거래기본법 제2조 제5호

7) 전자거래기본법 제2조 제1호

무리가 없을 것으로 본다.

이러한 인터넷을 통한 가상공간에서의 상거래는 현실세계의 장애를 극복할 수 있는 장점, 즉 제품이나 서비스의 거래비용을 크게 절감시키고, 기업의 마케팅 활동을 더욱 효율적이고 효과적으로 전개시켜주는 유익한 거래방식으로 인식되고 있다.[8] 반면 전자상거래는 다음과 같은 특성이 있다.

첫째, 비대면거래이다. 전자상거래는 기본적으로 의사표시가 전자문서의 송수신에 의하여 이루어지는 만큼 거래당사자의 면전에서 거래 혹은 계약이 이루어지지 않는다. 따라서 거래 상대방에 대한 신뢰도, 거래의 안전에 대한 보증도, 거래상의 의사표시에 대한 보안 등이 기존의 전형계약에 비하여 현격히 낮다고 할 수 있다.

둘째, 부합거래가 대부분이다. 부합거래란 통상 계약의 일방 당사자가 미리 정하여 놓은 계약조건에 대하여 타방 당사자가 이를 동의하는 방식으로 계약이 이루어지는 거래를 의미하는데 표준화된 양식과 이에 정해진 거래조건이 소비자(승객)에게 제시되게 되므로 계약내용의 불공정성을 초래할 위험이 크다. 이점에서 현재 각국의 전자상거래 관련법은 소비자 보호를 위한 장치를 마련하고 있다. 우리나라에서도 전자상거래 관련 각종 법률 및 약관의 규제 등에 관한 법률, 방문 판매 등에 관한 법률, 소비자 보호법 등을 이용하여 소비자 보호를 도모하고 있다.[9]

셋째, 시간적·장소적 제약이 없다는 점이다. 인터넷을 통한 전자상거래는 전 세계 소비자들이 언제라도 항공사의 홈페이지에 접속하여 항공권을 구매할 수 있기 때문에 행위지를 어디로 볼 것인지, 언제 확정적으로 송신되고 언제 확정적으로 도달된 것으로 볼 것인지, 동 계약관계에 대한 관할권이 있는 준거법은 어떤 것인지, 이 계약관계를 위한 법정은 어디가 될 것인지 등에 대한 전통적인 법 이론만으로는 해결하기 어려운 문제점을 가지고 있다.

---

8) 전자항공권의 장점과 시너지 효과로 보통 ① 발권 및 영업업무의 간소화, ② 발권비용의 절감, ③ 항공권의 부정사용이나 분실에 따른 불편감소, ④ 대리점의 판매업무의 개선, ⑤ 탑승수속의 간소화를 들고 있다.

9) 항공사의 인터넷 회원약관도 같은 취지의 규정을 두고 있다. 대한항공 웹사이트 이용약관 제3조 참조.

3. 전자항공권 거래의 법적 성질

전자항공권 거래는 인터넷에 의해 가상공간(Cyber Space)에서 이루어지는데 통상의 경우 항공사는 항공권의 출발지와 목적지에 따른 구간 별 가격을 특정하여 놓고 승객으로 하여금 선택하도록 하고 있다. 이 때 계약조건도 함께 명시하여 승객이 알 수 있도록 하고 있다.

이러한 가상공간에서의 계약방식을 보통 "click-wrap" agreement (또는 wrap-around contract)라고 부르는데 이는 청약의 유인에 해당한다고 일반적으로 보고 있다.

전자상거래에 있어서는 그 비대면성과 즉시성으로 인해 계약의 청약과 청약의 유인이 모호하여 경우에 따라 당사자들의 예상과 다른 법률 효과를 낳을 위험성을 안고 있어 법적 분쟁 발생가능성에 대한 보완책으로 "click-wrap"agreement 방식에 의한 계약의 체결이 성행하고 있다. 이는 쉽게 말하면 항공사가 소비자(승객)에게 자세한 계약 조건까지 모두 기재된 전자문서를 만들어 이를 청약의 유인으로 만들기 위해 말미에 "이러한 조건으로 당사에 대하여 항공권 구입거래를 신청하겠습니까"라는 등의 문구를 삽입하고 선택버튼 등을 두어 소비자로서는 "예" 또는 "아니요"만을 선택하도록 한 후 소비자가 "예" 버튼을 눌렀을 때 이를 청약으로 보고 이후의 계약체결 여부는 항공사 자신의 선택에 두도록 하는 것으로서 일종의 부합계약의 성질을 갖고 있다고 할 수 있다. 그러나 이러한 "click-wrap" agreement의 경우 소비자는 실상 계약 내용의 수정 등에 대하여 아무런 의사표시를 할 수 없다는 제한을 받으므로 이를 단순한 청약의 유인으로 볼 것인지에 대하여는 논란이 있을 수 있다. 특히 인터넷 상에서 항공권의 경매(auction)가 행하여져 양자 간 counter-offer가 허용되는 경우는 달리 보아야 할 것이다.

이러한 항공사의 가상공간에서의 e-ticketing은 계약 자체라기보다는 단순히 양 당사자 간 계약관계의 증거에 불과하다고 할 것이다. 판례는 항공권의 발급도 이와 같이 보고 있다.[10]

10) Boyar v. Korean Air Lines, 664 F. Supp. 1481, 1485 (D.C. Cir. 1987)

4. 전자 항공권과 항공권 교부의무

지난 70여년 간 국제항공운송업계에서 항공운송인의 책임을 규율해 온 조약인 바르샤바조약(Warsaw Convention)[11] 상에서는 승객에게 항공권의 교부는 필수적이었다.

즉, 항공운송인이 일정한 사항이 기재된 항공권을 교부하지 아니하고 승객을 인수한 때에는 운송인의 책임을 배제하거나 제한하는 동조약의 규정을 원용할 수 없었다.[12]

항공권에 기재되어야 할 일정한 사항이란 항공권의 ①발행의 장소 및 일자, ②출발지 및 도착지, ③예정기항지, ④운송인의 성명 및 주소, ⑤운송이 동조약에 정하여진 책임에 관한 규칙에 따른다는 표시 등이다.[13] 그런데 새로이 제정된 몬트리올조약[14]에서는 e-ticketing의 발행을 대비하여 바르샤바조약 상의 기재요건을 대폭 단순화시키고 e-ticketing에 관한 규정을 두었다. 즉, 동조약 제3조 제1항에서 ①출발지 및 도착지, ②출발지 및 도착지가 당일의 당사국 영역 내에 있고 아울러 1개 또는 2개 이상의 예정기항지가 다른 국가의 영역 내에 있는 경우에는 해당 기항지 중 최소한 1개의 표시를 요건으로 단순화시켰고, 제3조 제2항에 e-ticketing에 관한 규정을 두었는데 이에 의하면 제1항에 규정된 표시사항의 「정보를 보존하는 다른 모든 방법(any other means which preserve the information)」을 제1항에 규정된 운송증권의 교부에 대신할 수 있으며 이런 다른 방법이 이용되는 경우에는 운송인은 승객에게 당해 보존된 정보의 기재서면을 교부(provide)할 수 있음을 제의(offer)하여야 한다고 규정하고 있다. 따라서 e-ticketing의 경우는 항공권의 교부자체는 필수적이 아니라고 할 수 있다. 연혁적으로 볼 때도 1995년의 항공사 간 기업협정[15], 1999년의 몬

---

11) 정식명칭은 Convention for the Unification of Certain Rules relating to International carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929이다.

12) 바르샤바조약 제3조 제2항: 승객항공권의 부존재·불비 또는 망실은 운송계약의 존재 또는 효력에 영향을 미치는 것이 아니고, 운송계약은 이 경우에도 본 조약의 규정의 적용을 받는다. 다만 운송인은 승객항공권을 교부하지 아니하고 승객을 인수한 때에는 운송인의 책임을 배제하거나 또는 제한하는 본 조약의 규정을 원용할 권리를 가지지 아니한다.

13) 바르샤바조약 제3조 제1항

14) 정식명칭은 Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air signed at Montreal on 28 May 1999이다.

15) IATA Inter-Carrier Agreement on Passenger Liability를 말하며 1995년 10월 30일 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 개최된 국제항공운송협회 연례총회에서 회원항공사들이

트리올 조약에서 승객배상책임에 대해 무한책임을 채택함으로서 현재는 항공권의 발행교부가 종전과 같이 큰 의미를 가지는 것은 아니라고 할 수 있다. 그러나 몬트리올 조약 제3조 제4항 및 제5항에서 "운송인이 승객에게 사망·상해로 인한 손해배상의 책임제한 사항을 서면통지(written notice)하지 않았을 경우 책임제한을 원용할 수 없다"고 규정하고 있으므로 비록 항공권의 형태는 아니더라도 책임제한에 관한 서면통지는 중요한 의미를 가지고 있다.

인터넷 전자판매의 경우 서면통지는 어떻게 하여야 하는가. 보통 인터넷을 통한 전자발권의 경우 고객이 전자발권을 위해 항공운송인의 홈페이지에 접속하면 항공운송인의 책임제한 내용이 기재된 화면이 표출되고 고객이 승낙한 경우에만 전자발권이 가능하다. 이러한 전자고지(electronic notice)는 고객이 e-ticketing을 구입하였다면 일응 그 고객은 전자고지로 통지된 조약상의 조건에 동의하였다고 보아야 할 것이다.[16] 몬트리올조약 상 인터넷거래의 경우에 대비한 책임제한 사항의 전자문서 통지 규정이 없으나 동조약 제3조 제2항이 서면 이외의 항공권 기재사항을 저장하는 수단에 의해 승객에게 통지하는 것을 허용하고 있으므로 동조항을 유추하여 인터넷으로 통지되는 책임제한사항도 전자문서로서 서면통지로 볼 수 있다고 본다.

우리나라 전자거래기본법에서 전자문서는 다른 법률에 특별히 규정이 있는 경우는 제외하고는 전자적 형태로 되어 있다는 이유로 문서로서의 효력이 부인되지 않는다고 규정하고 있다.[17]

관련판례로는 D'Arrigo v. Alitalia Case[18]가 있는데 본 사건의 원고는 New York/Naples/New York에서 발생한 수하물 파손에 대하여 손해배상을 요구하는 소액소송을 제기하였다. 원고는 나폴리 도착 시 위탁수하물의 파손을 발견하고 Alitalia에 서면으로 파손신고를 하였으나 New York 도착 시 다른 위탁 수하물에 파손이 발생한 것을 발견하였을 때에는 Alitalia 직원에게 구두로 신고하였으며 그 직원은 구두로 제기한 claim을 컴퓨터에 입력하였다. Alitalia는 첫 번째 수하물의 파손에 대해서는 원고의 claim접수를 인정하였으나 두 번째 파손 건에 대해서는 서면에 의한

항공사 간 협정을 통하여 항공운송인의 책임제한 제도를 자발적으로 철폐키로 한 것을 말한다.

16) 우리나라 약관규제법 상의 명시의무(약관의 규제에 관한 법률 제3조)는 반드시 고객이 약관을 숙지해야 이행된 것으로 보지는 않으며 고객이 계약의 종류에 따라 예상되는 방법으로 약관을 알 수 있는 상태를 마련하면 족하다고 보고 있다.

17) 전자거래기본법 제4조 제1항(전자문서의 효력).

18) Misc. 2nd 188, 745 N.Y.S. 2nd 816 (2002).

claim제기가 없었으므로 바르샤바 조약에 따른 유효한 claim notice를 인정할 수 없다고 주장하였다.

본 소송의 주요쟁점은 승객이 직원에게 구두로 claim을 제기하고 직원이 이를 컴퓨터에 입력한 경우 바르샤바 조약에 따른 "written notice of a claim"으로 인정할 것인지의 여부가 문제되었다. 재판부는 바르샤바조약 상에 "writing"의 개념이 정의되어 있지 않아 New York주법을 참고하였다. New York주 Technology Law 제106조는 전자기록에 의한 증거를 허용하고 있으며 이것이 적용되지 않는 몇 가지 예외조항을 허용하고 있으나 바르샤바조약에 따른 수하물 파손 claim은 동 예외조항에 포함되지 않는다. 이와 같은 점을 감안하여 재판부는 피고의 직원이 승객의 claim을 컴퓨터에 입력한 것은 New York주법에 따른 "writing"에 해당하며 바르샤바조약상의 notice requirement를 충족시킨다는 결론을 내렸다. 나아가 재판부는 항공사들이 "e-ticketing"을 시행하고 있는 오늘날의 현실에서 claim의 유효요건으로 서면통보만을 강요하는 것은 모순이라는 견해를 밝혔다.

5. 계약체결시기

일반적으로 항공권 판매계약에 있어서 항공권의 구입시점이 계약체결시점이라고 할 수 있으나 인터넷으로 항공권 판매계약을 체결하는 경우 그 계약체결시기를 언제로 보는 가가 문제된다. 이는 바르샤바조약이나 기타 어떠한 조약에도 계약체결시기의 결정에 관한 규정이 없으므로 계약법의 일반원리에 의할 수밖에 없다고 본다. 이 경우 인터넷을 통한 거래가 대화자 간의 계약에 해당되는지, 격지자 간의 계약에 해당되는지 여부가 문제된다. 인터넷 거래를 격지자 간의 계약이라고 본다면[19] 민법 제531조가 "격지자 간의 계약은 승낙의 통지를 발송한 때에 성립한다"라고 규정하고 있으므로 계약의 성립시기는 승낙자가 승낙의사를 발신한 시점이 될 것이다. 다만 그 효력 문제에 대해 상법 제52조 제1항에서 "격지자 간의 계약의 청약은 승낙기간이 없으면 상대방이 상당한 기간 내에 승낙의 통지를 발송하지 아니한 때에는 그 효력을

19) 격지자간 계약으로 보는 견해: 송승헌, "항공기운항자의 민사책임 입법화에 관한 연구", 박사학위 논문, 연세대, 2003, 68면. 필자의 종전의 견해이다. 종전에 필자는 기본적으로 인터넷 거래는 장소의 격리가 있고 당사자 간의 의사적 표시에 시간적 차이가 필수적으로 수반되는 계약이라는 이유로 격지자 간의 계약으로 보았다. 김종복 외 2인 공저, 「신국제항공우주법」, 항공대 출판부, 2006, 159면

잃는다"고 발신주의를 취하고 있으므로 승낙자의 승낙통지의 불도달에 대한 위험부담은 청약자인 고객이 부담하게 된다고 할 것이다. 따라서 고객의 청약에 대해 항공운송인이 승낙의 통지를 발송한 시점 즉 '항공운송인의 인터넷 시스템이 승낙을 통보하는 메시지를 발신하는 시점'이 계약성립시기이다. 고객에게 통지되지 않은데 대한 책임은 고객이 부담한다 할 것이다. 상기 견해에 대해서는 전자거래에 있어서 데이터 메시지의 전송속도가 실제로 동시적인 점과 실시간(real time) 메시지 시스템이 보편화 되는 경우를 고려한다면 대화자 간의 계약으로 보아 도달주의가 타당하다는 견해가 있다.[20]

우리 민법 제111조 제1항은 대화자 간의 계약의 성립에 관하여 상대방 있는 의사표시는 그 통지가 상대방에 도달한 때로부터 효력이 생긴다고 규정하고 있다.

이 점에 관련하여 전자거래기본법 제6조 제2항 및 정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률 제19조에서 "1. 수신자가 전자문서를 수신할 정보처리시스템을 지정한 경우에는 지정된 정보처리시스템에 입력된 때, 다만 전자문서가 지정된 정보처리시스템이 아닌 정보처리시스템에 입력된 경우에는 수신자가 이를 출력한 때를 말한다. 2. 수신자가 전자문서를 수신할 정보처리시스템을 지정하지 아니한 경우에는 수신자가 관리하는 정보처리시스템에 입력된 때 전자문서가 수신된 것으로 본다."는 규정을 두고 있다.

이러한 전자거래관련법의 기본적인 태도는 수신자가 자신의 메일프로그램을 구동하기만 하면 송신된 전자문서를 볼 수 있는 상태에 있게 된 때, 즉 상대방의 우편함에 발신된 전자문서가 투입되기만 하면 도달하는 것으로 보는 이른바 mail-box rule[21]에 입각한 것이라고 볼 수 있다.

또한 전자거래 기본법 제9조 제1항도 "작성자가 수신확인을 조건으로 하여 전자문서를 송신한 경우 작성자가 수신확인 통지를 받기 전까지는 그 전자문서는 송신되지 아니한 것으로 본다"고 규정하여 도달주의를 규정하고 있다.

항공사의 경우에 있어서 대한항공의 경우는 인터넷 전자상거래에 관해서 「웹사이트 이용약관」[22]을 운용하고 있는데 동약관 제10조 제2항에서 "대한항공의 승낙이

---

20) 이재규 외 3인 공저, 「전자상거래 원론」, 법영사, 1999, 445면.

21) Expedition Theory라고도 한다. 관련판례로는 Schiller v. Fisher(1981) 124 D.L.R.(3d) 577,580. 그러나 mail-box rule을 인터넷 전자거래에 일률적으로 적용할 수는 없다고 할 것이다.

22) http://kr.koreaair.com 대한항공은 국내선에는 「인터넷 회원약관」, 국제선에는 「웹사이트 이용약관」을 운용하고 있다. 아시아나는 별도의 전자상거래 이용약관을 가지고 있지 않다.

수신확인 통지형태로 이용자에게 도달한 시점에 계약이 성립한 것으로 본다"고 규정하여 도달주의를 규정하고 있다.

한편 대한항공의 경우 상기약관 제12조 제2항에서 "수신확인 통지를 받은 이용자는 의사표시의 불일치 등이 있는 경우에는 수신확인통지를 받은 후 즉시 구매신청 변경 및 취소요청을 할 수 있다"고 규정하여 이용자 보호를 도모하고 있다.

생각건대 e-ticketing뿐만 아니라 인터넷 전자상거래가 거의 동시적으로(simultaneous communication) 실시간(real time)으로 대화자간처럼 이루어지는 현실과 승낙자는 승낙데이터가 도달하지 않은 사실을 쉽게 알 수 있다는 점을 고려하여 도달주의를 택하는 것이 타당하다고 본다.[23] 또한 이것이 현행 전자거래에 관한 법령과 항공사가 취하고 있는 현실과도 부합하는 해석이라고 하겠다.

6. 계약체결지와 재판관할

항공운송인의 책임과 관련하여 계약체결지는 손해배상 청구소송의 재판관할을 결정하는 중요한 요소이다.

일반적으로 인터넷 전자상거래의 경우 전 세계적으로 상거래가 행해져 국경의 의미가 없기 때문에 분쟁이 발생한 경우 재판관할권을 둘러싸고 국제사법상 복잡한 문제가 일어나는데 국제항공운송에 있어서는 조약으로 재판관할권에 관한 규정을 두었기 때문에 e-ticketing의 경우는 이에 따른다고 할 것이다. 항공운송과 관련한 재판관할에 관하여는 바르샤바조약 제28조 제1항에서 4개의 재판관할을 인정하고 있다. 즉, 손해배상청구권자는 그의 선택에 따라 어느 1개의 당사국의 영역 내에서 ①운송인의 주소지, ②운송인의 주된 영업소 소재지, ③운송인이 계약을 체결한 영업소 소재지를 관할하는 법원, ④도착지를 관할하는 법원 중 어느 한 곳에서 소송을 제기하여야 한다고 규정하고 있다. 한편 몬트리올 조약에서는 이에 더 나아가 '승객의 주요한 영구

23) 필자의 입장변경이다. 필자는 종전에는 항공운송에 있어서의 인터넷 전자상거래는 장소의 격리가 있고, 당사자 간의 의사적 표시에 시간적 차이가 필수적인 점, 고객이 청약만 하여놓고 수시확인을 하지 않는 경우도 다반사이어서 이 경우 도달주의를 취하게 되면 계약의 성립 자체가 불안정하게 되는 점을 들어 항공운송인이 스스로 수신확인 통지 형태를 효력발생 요건으로 취하지 않는 한 고객의 청약에 대해 항공운송인이 승낙의 통지를 발송한 시점을 계약의 성립시기로 보았다. 김종복 외 2인 공저, 「신국제항공우주법」, 항공대 출판부, 2006, 160면.

적인 주(거)소지'(principal and permanent residence)를 재판관할로 하는 제5의 재판관할(fifth jurisdiction)을 상기 4개의 재판관할에 추가하여 채택하였다.[24] 항공운송에 있어 사고피해승객 또는 유족들의 입장에서는 자신들에게 가장 유리한 재판관할지를 선택하려고 할 것이다. 따라서 인터넷을 통해 항공권 구입계약을 체결한 경우 계약체결지가 어디인가는 매우 중요한 문제가 될 수 있다.

우선 인터넷을 통한 계약체결의 경우, 승객은 세계 어느 곳에서나 항공운송인의 홈페이지에 접속가능한 곳이면 청약이 가능하고 항공운송인의 인터넷을 관장하는 서버가 있는 곳에서 컴퓨터가 자동적으로 계약을 승낙하게 된다. 이 경우 승객이 청약한 장소와 항공사의 인터넷을 관장하는 호스트 서버(host server)가 있는 곳이 일치하면 아무런 문제가 없어 가장 이상적이겠으나 다를 경우는 계약체결지를 어디로 볼 것인가가 문제된다. e-ticketing의 다음과 같은 이유에서 유효한 승낙의 통지가 청약자에게 도달한 장소(대부분의 경우는 계약을 청약한 장소로서 승객의 주거소지가 될 것이다)를 계약체결지로 보아 이를 관할하는 법원의 재판관할에 속하는 것으로 보아야 할 것이다.[25]

첫째, 이제 더 이상 항공운송인을 바르샤바체제(Warsaw Regime)에서와 같이 보호할 필요성이 없어졌다는 것이다. 항공운송의 초창기에는 항공운송인을 보호·육성할 필요성이 있었으나 오늘날 항공사는 거대기업화되어 승객보다 월등히 우월한 지위에 있고 항공보험의 발달로 위험관리도 잘 되고 있는 만큼 항공운송인을 보호하기 위한 바르샤바조약 제28조의 재판관할권 규정도 e-ticketing시대에는 변화되어야 한다는 것이다.

둘째, 항공사가 승낙의 의사를 통보한 당해 인터넷의 주된 관리가 이루어지는 영업소 소재지를 재판관할로 보는 경우에 있어서의 문제는 대부분의 승객의 입장에서는 항공사의 호스트 서버가 어디에 위치해 있는지에 대한 지식이 전혀 없다는 점이다. 이러한 경우까지 승객에게 특정의 재판관할을 강제하는 것은 무리라고 본다. 이는 e-ticketing을 격지자 간의 계약으로 보아 계약의 성립시기를 승낙자가 승낙 의사를 통보한 시점으로 보는 발신주의를 취할 때 재판관할로 타당하는 결론이 나오는데, e-ticketing에서 발신주의를 취할 수 없는 또 다른 이유이기도 하다.

---

24) 몬트리올조약 제33조 제2항

25) 필자의 입장변경이다. 필자는 종전에는 인터넷전자 항공권거래의 계약체결지는 우리 민법 제531조가 격지작 간의 계약성립시기를 승낙자가 승낙의사를 통보한 시점으로 한 것에 비추어 항공사가 승낙의 의사를 통보한 당해 인터넷의 주된 관리가 이루어지는 영업소 소재지로 보는 것이 타당하다고 하였다. 김종복 외 2인 공저, 「신국제항공우주법」, 항공대 출판부, 2006, 161면

셋째, 몬트리올조약에서 새로이 도입한 제5 재판관할권과 관련하여 고찰할 필요성이 있다는 것이다. 제5 재판관할권을 승객의 주거소지에서 손해배상청구소송을 제기할 수 있는 길을 열어놓았다는 점에서 의의가 있는데 e-ticketing의 경우 인터넷 사이트의 접속이 대부분 주소지에서 이루어지고 인터넷에 의한 항공권 판매가 급속히 증가하는 현실을 감안할 때 e-ticketing에 있어서도 제5 재판관할권을 채택할 필요성이 있다는 것이다.

결론적으로 항공사가 인터넷을 통한 가상공간에서 항공권을 구입할 수 있다는 길을 열어놓았다는 것은 이것이 하나의 시대적 흐름으로서 항공사로서는 새로운 가상공간이라는 영업활동의 장을 마련함으로서 수익의 증대와 함께 이에 따른 위험도 감수하겠다는 의미로 보아야 할 것이다. 또한 항공사의 인터넷 홈페이지는 실제에 있어서 영업장의 역할을 한다고 보아야 할 것이다.

따라서 실제적인 영업장의 위치가 어디에 있건 또는 호스트 서버가 어디 있건 승객이 항공사의 홈페이지에 접속하여 계약의 청약과 승낙이 이루어지는 곳에 재판관할권이 있다고 하여야 할 것이다.

이와 관련 전자거래 기본법 제6조 제3항에서 전자문서는 작성자 또는 수신자의 영업소 소재지에서 각각 송신 또는 수신된 것으로 보되 영업소가 2이상인 때에는 당해 전자문서의 주된 관리가 이루어지는 영업소 소재지에서 송신·수신된 것으로 본다는 규정을 두고 있어 항공운송에 관한 조약 상의 해석과 배치된다는 주장이 있을 수 있으나 이는 일반법과 특별법의 관계로 이해하면 해결될 수 있을 것이라 본다.

한편, 재판관할의 합의가 있는 경우는 어떻게 되는가가 문제가 될 수 있는데 기본적으로 전자상거래의 경우 관할합의에 동의하는 한 이에 구속된다 할 것이다. e-ticketing의 경우 대부분 관할합의의 형식이 약관의 형식을 따르는데 항공사측이 일방적으로 약관을 설정하고 이에 동의하는 상대방에 한해서만 거래가 가능케 하는 경우가 빈번하다. 그러나 약관에 의한 관할합의의 경우라 하더라도 그 효력을 제한하여야 할 것으로 본다.[26]

대한항공의 경우 전자거래 분쟁에 관한 소에 대해서 「웹사이트 이용약관」 제20조 제1항에서 관할법원을 서울지방법원으로, 동조 제2항에서 적용법을 한국법으로 한다고 규정하고 이를 고객의 동의를 얻도록 하고 있다. 그러나 이러한 항공사의 이용약관이 국제적으로도 그대로 효력을 가질 수 있는지에 대해서는 의문이 있다.[27]

---

26) 약관의 규제에 관한 법률 제14조는 고객에게 부당하게 불리한 재판관할의 합의조항을 무효라고 규정하고 있다.

27) 대한항공, 「웹사이트 이용약관」 제20조(관할법원).

7. 결 어

이상에서 전자 항공권의 법적 제 문제점에 대한 고찰을 하였으나 e-ticketing은 현재 변화발전해 나가는 과정 중에 있기 때문에 앞으로도 예상치 않는 많은 법적 문제점이 드러날 수 있다.

본고에서는 언급하지 않았지만 실제 소송으로 들어갔을 경우 물리적 증거방법의 부족문제 예컨대 컴퓨터 파일의 경우는 쉽게 변조가 가능한 만큼 각 당사자들이 상호 다른 파일을 진정한 것으로 주장할 경우 어느 것이 진정한 원본인지 쉽게 구별할 수 없는 경우가 발생할 수 있고, 의사표기의 착오의 문제, 대리의 문제, 전자문서의 증명력의 문제 등 구체적인 경우에 있어서 많은 법적 문제가 있을 수 있다.

그렇긴 하나 현재로서는 e-ticketing과 관련하여 가장 중요한 이슈는 계약의 체결시기와 재판관할권 문제일 것이다. 이 문제가 종래의 항공운송인의 책임을 규율하는 조약인 바르샤바 체제상의 전통적인 이론만을 가지고는 해결할 수 없기 때문에 새로운 패러다임 속에서의 해결이 요망된다.

더욱이 IATA에서 장래의 항공사의 항공권 발권을 100% e-ticketing화를 목표로 하고 있다는 점에서 이 문제에 대한 법적 고찰은 중요한 의의를 갖고 있다고 할 것이다.

필자는 이를 새로이 제정된 몬트리올 조약의 기본이념과 관련 규정을 통하여 살펴보고 소개하였는 바 이것이 시발점이 되어 이에 대한 폭 넓은 연구가 학계와 실무계에서 행하여질 것을 기대하는 바이다.

---

① 대한항공과 이용자 간에 발생한 전자거래분쟁에 관한 소는 서울지방법원에 제기한다.
② 전자거래소송에는 한국법을 적용한다.

초 록

앞으로의 국제항공운송업계에서의 항공권 판매 형태는 인터넷을 통한 전자항공권 판매형태가 대세를 이룰 것으로 예측되고 있다. 실제 국제항공운송협회(IATA)에서 2007년 연말까지 전 세계적으로 E-Ticketing을 실시간 할 것을 목표로 한다고 천명한 바 있고 우리나라에서도 내년부터 전면적인 전자항공권 제도가 실시되는 만큼 인터넷 보급이 제대로 되지 않은 일부 국가를 제외하고는 전자항공권 제도는 조만간 전 세계적으로 실시될 것으로 본다.

이러한 전자항공권 제도는 종래의 항공권 판매제도와는 전혀 다른 인터넷이라는 가상공간(Cyber Space)에서 계약이 체결되기 때문에 종전에는 볼 수 없었던 새로운 많은 법적 문제를 야기시키고 있다. 즉 전자항공권의 법적 정의 문제를 비롯하여, 항공권 교부 의무는 어떻게 되는지, 계약 체결시기를 언제로 볼 것인지, 재판관할권 문제는 어떻게 되는지 등의 많은 법적 문제가 전자상거래의 특성과 관련하여 문제가 되고 있다. 우선 이들 가운데 가장 현실적이고 시급한 중요한 문제는 계약체결시기와 재판관할권 문제라고 할 수 있을 것이다.

이 논문에서는 이러한 전자항공권 관련 법적 문제를, 이를 규정하고 있는 새로운 국제항공운송책임조약인 1999년 몬트리올조약에 입각하여 계약체결시기와 재판관할권 문제를 중심으로 살펴보았다. 아울러 이에 대해서 규정하고 있는 국내항공사의 관련운송약관도 살펴보고 그 문제점을 지적하였다. 이제 전자항공권 제도는 우리에게 현실적인 문제가 되었고 앞으로도 계속 확장 및 발전이 예상되는 만큼 이에 따른 법적 연구도 병행되어 나가야 할 것으로 본다.

주제어 : 전자항공권, 인터넷, 가상공간, 항공권 교부의무, 계약체결시기, 재판관할권, 전자상거래, 몬트리올 조약, 운송약관

Abstract

Electronic ticketing ("e-ticketing") through the internet will be the most critical commercial tool in the international airline industry.

Actually the International Air Transport Association(IATA) has announced that it's goal is to accomplish 100 percent implementation of e-ticketing worldwide by 2007. Domestically e-ticketing will be put into operation in a full scale from the next year(2007). Thus, we count on, sooner or later, e-ticketing will be accomplished globally.

As a legal aspect, this e-ticketing raises many legal issues which are no longer subject to a static set of legal rules driven by judicial precedent because e-ticketing is carried out on the "cyber space" which is a new and developing law area.

In this treatise, I studied these legal issues, specially on the time and place(jurisdiction) of the contract which are the most important issues based on the New Montreal Convention signed at Montreal on May 28, 1999, which would seem prove that the airline industry is receptive and capable of change. Upon this opportunity, I hope the more comprehensive legal study on the e-ticketing will be introduced in the near future.

Key words : Electronic ticketing, e-ticketing, IATA, legal issues, cyber space, time, place, jurisdiction, contract, Montreal Convention 1999