

항공사의 상용고객우대제도 변경에 관한 법적 고찰

- 미국 연방대법원의 Northwest,
Inc. v. Ginsberg 사례를 중심으로 -

남현숙*·최준선**

목 차

- I. 서 론
- II. 사안의 개요
- III. 관련 연구
- IV. 국내 사례의 검토
- V. 결 론

* 성균관대학교 법학전문대학원 박사과정

** 성균관대학교 법학전문대학원 교수

I. 서론

국가의 보호아래 성장과 발전을 거듭한 항공산업은 무역 및 문화 교류가 증가하고 항공 서비스를 이용하려는 고객이 늘어나면서 개방 및 자유경쟁이라는 기본적인 흐름을 타게 되었다. 이에 따라 항공사간 경쟁이 치열하게 전개 되었는데 각 항공사들은 고객확보 및 시장점유율을 높이기 위하여 다양한 마케팅 수단을 강구하게 되었다. 그 중 대표적인 것이 상용고객우대제도(Frequent Flyer Program: FFP, 마일리지 프로그램)이다.

상용고객우대제도는 아메리칸 에어라인이 1981년 처음으로 시작하였으며, 국내에서는 1984년에 대한항공이 최초로 도입하였다¹⁾. 1981년 당시 마일리지 프로그램을 만든 아메리칸 에어라인의 마케팅 수석 부사장이 마일리지 적립제도를 그린 스탬프에 비유한²⁾ 사실에 비추어 보면 마일리지 제도가 항공사 이용 고객에 대한 일종의 보너스 부여 차원에서 시작되었음을 알 수 있다. 처음에 ‘덤’이라는 개념으로 적립되던 항공 마일리지는 카드, 주유, 통신 등 각종 제휴를 통하여 적립유형이 다양화 되고 있으며, 항공사의 기본적인 마케팅 수단이 되었다. 적립된 마일리지 사용방법 또한 항공탑승 뿐만이 아니라 호텔, 렌터카 이용, 물품 구입, 기부 등으로 확대되고 있다. 그러나 항공사는 초기 상용고객우대제도를 실시하던 때와 마찬가지로 마일리지를 단순한 마케팅 수단, 무상의 보너스 정도로 파악하고 있다. 반면 소비자들은 경제적 교환가치가 있는 일종의 재산으로 인식하고 있다.

이러한 항공사와 소비자간 인식의 차이와는 별개로 미국에서는 항공사에게 ‘운임, 항료, 서비스’에 관한 자율성을 보장해 주는 실정법이 존재하므로 항공 마일리지를 전적으로 마케팅 툴로 파악할 수 있다. 하지만 항공 마일리지 프로그램의 성격과 관련하여 국내에서는 항공 마일리지가 회계기준상 부채성 충당

1) 대한 항공은 FTBS(Frequent Travel Bonus System)이라는 이름으로 시작; 성연영, “항공사 마일리지 정책의 변화 필요성”, 『항공진흥』, 제33호, 2004, 191면

2) 단골고객 확보를 위하여 일정한 개수를 모아 경품으로 교환할 수 있도록 소매상에서 이용하던 것을 말한다. 당시 마케팅 수석 부사장이었던 톰 프라스켓(Tom Plaskett)이 동 마일리지 프로그램을 시작하였으며, 명칭은 AAdvantage 이었다; David W. Arnesen, C. Patrick fleenor, and Rex S. Toh, “The ethical dimensions of airline frequent flier programs”, *Business horizons*, 1997, p. 47

금으로 적립하도록 되어있고, 법원 및 공정거래위원회, 소비자 분쟁조정위원회에서도 모두 재산성을 인정하는 등 미국과는 다소 차이를 보인다. 이러한 이유로 미국과 한국에서 항공 마일리지를 둘러싼 분쟁에 있어서 그 대응이 기본적으로는 다르게 나타날 수밖에 없을 지도 모른다. 그러나 오늘날 각 항공사들은 글로벌 제휴를 통하여 상용고객우대제도를 운용하고 있고, 항공사와 고객간의 마일리지 프로그램을 둘러싼 분쟁이 계속해서 발생하고 있으므로 다른 나라에서는 그러한 분쟁에 어떻게 대응하고 있는지 알아볼 필요가 있다.

상용고객우대제도를 가장 먼저 시행하였고, 전세계 항공산업에 영향력을 행사하고 있는 미국의 최근 사례를 통하여 마일리지를 둘러싼 항공사와 고객간의 분쟁의 실마리를 찾을 수 있을 것이라고 생각한다. 우선 II에서는 최근 미연방 대법원의 사례를 소개하고, III에서는 소개한 사례와 관련된 법률의 성립 배경 및 이전 케이스는 무엇이 있는지 본다. IV에서는 국내에서의 시사점을 찾아본다. 그리고 결론으로 마무리하도록 한다.

II. 사안의 개요

우선 상용고객우대제도와 관련한 항공사와 고객간 분쟁 사례인 미국연방대법원의 노스웨스트 대 긴스버그³⁾ 케이스의 사실관계 및 법원의 판단을 개략적으로 살펴본다.

1. 사실관계

긴스버그(Rabbi S. Binyomin Ginsberg)는 노스웨스트(Northwest, Inc)사의 마일리지 프로그램(FFP; 상용고객우대제도)의 회원으로 있으면서 수년간 반복하여 항공사의 서비스에 대하여 여러 가지 불만을 표시하고 시정을 요구한 바가 있다. 2005년에 긴스버그는 플래티넘 엘리트(Platinum Elite)⁴⁾ 회원이 되었고,

3) Northwest, Inc v. Ginsberg, 134 S.Ct. 1422 (2014)

노스웨스트는 2008년에 긴스버그의 플래티넘 엘리트 자격 및 마일리지 프로그램 회원 자격을 취소하였다. 이는 노스웨스트가 델타와 합병하는 과정에서 경비절감 조치로 이루어졌다. 노스웨스트에게는 고객의 마일리지 프로그램 남용 여부를 판단할 수 있는 재량이 있었고, 고객이 마일리지 프로그램을 남용했다⁵⁾고 판단되면 프로그램 종료(termination)를 결정할 수 있었다. 프로그램이 종료되면 이미 발생한 마일리지와 미사용 마일리지 전부가 소멸하였다. 이에 긴스버그는 노스웨스트의 과실 또는 고의적인 부실표시와 신의성실 및 공정거래에 대한 묵시의 약정(implied covenant of good faith and fair dealing) 위반을 주장하면서 캘리포니아 남부지부 지방법원(이하 지방법원)에 단체소송을 제기하였다. 지방법원은 항공사의 묵시적 약정위반 및 부실표시를 이유로 한 긴스버그의 청구 모두를 항공규제완화법(Airline Deregulation Act of 1978: ADA)⁶⁾에 의하여 전점(preemption)⁷⁾되었다고 판단, 원고의 주장을 배척하였다. 이후 긴스버그는 제9 연방항소법원(이하 연방항소법원)에 항소하였으며, 2012년 7월 13일 연방항소법원은 묵시적 약정위반 관련 부분에 대한 지방법원의 판단을 파기하였다⁸⁾. 이에 노스웨스트는 미국 연방대법원(이하 연방대법원)에 상고청원을 하였고, 연방대법원은 이를 받아들였다. 연방대법원은 (1) ADA의 전점조항(pre-emption provision)의 적용범위에 주커먼로상의 배상청구가 포함되며, (2)

-
- 4) 긴스버그는 1999년에 노스웨스트의 월드퍼크스 프로그램(WordPerks program)에 가입하였다. 플래티넘 엘리트(Platinum Elite)는 동 프로그램 중 가장 높은 레벨이다.
- 5) 노스웨스트는 긴스버그가 수하물벨트에서 짐이 늦게 나왔다는 항의를 9번이나 하는 등 8달 동안 24건의 불만사항을 제기한 것을 이유로 삼았다. 노스웨스트는 긴스버그가 항공사 자체 가이드라인을 넘는 보상을 요구했다고 주장하였다. 노스웨스트는 긴스버그의 요구에 응하여 1,925달러에 이르는 바우처 및 보너스 마일리지 78,500점을 지급하였는데, 바우처는 긴스버그 본인 뿐 아니라 그 아들도 사용할 수 있게 하였으며 배상금으로 현금 491달러를 지불하였다고 한다.
- 6) 입법 당시 Long Title은 “An Act to amend the Federal Aviation Act of 1958, to encourage, develop, and attain an air transportation system which relies on competitive market forces to determine the quality, variety, and price of air services, and for other purposes”,(Pub. L-95-504), Short Title이 “Airline Deregulation Act of 1978”; <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-92/pdf/STATUTE-92-Pg1705.pdf>
- 7) Stephen A. Gardbaum, “The nature of preemption”, *Cornell law review*, vol.79, 1994, p.770-p.771: supremacy는 聯邦法과 州法이 서로 충돌하는 경우 연방법이 우선시 되는 것으로 연방법과 상반되지 않는한 주법은 효력을 갖는 것에 반하여 preemption의 경우 연방법과 충돌여부에 상관없이 그 영역에 대해서는 주법이 완전히 효력이 없는 것을 말하는 등 차이가 존재한다. 따라서 본고에서는 英米法律語辭典(小山貞夫, Kenkyusha, 2010) 및 법률영어사전(임홍근·이태희, 법문사, 2013)등을 참조하여 preemption clause를 專占條項으로 번역하기로 한다.
- 8) *Ginsberg v. Northwest*, No. 09-56986 (9th Cir. 2012)

신의성실 및 공정거래에 대한 묵시조항 위반에 대한 고객의 배상청구는 ADA에 의하여 진접되었다고 판시하고 원심을 파기환송 하였다.

2. 고객의 주장과 하급심의 판단

긴스버그를 비롯한 원고측은 회원자격의 회복 및 장래 멤버십 철회 금지 등 금지명령에 의한 구제, 그리고 5백만 달러가 넘는 손해배상을 청구하였다. 이때 원고측이 주장한 내용은 다음과 같다.

① 노스웨스트는 정당한 이유 없이 원고의 “플래티넘 엘리트” 멤버자격을 박탈함으로써 계약을 위반하였다. ② 노스웨스트는 자의적 판단으로 원고의 합리적 기대를 위반하여 멤버십을 종료시킴으로써 신의성실 및 공정거래 의무를 위반하였다. 노스웨스트는 멤버십 프로그램에 관하여 ③ 과실부실표시 ④ 고의부실표시⁹⁾를 하였다.

지방법원은 ②③④에 대해서 노스웨스트의 운임 및 서비스에 관련된 것으로 ADA 개정 조항인 49 U. S. C. §41713(b)(1)¹⁰⁾의 적용범위에 포함되는 것이라고 판단하였다. 그리고 ①에 대해서는 노스웨스트는 프로그램 남용여부를 판단할 수 있는 권한이 있고 노스웨스트가 중요한 위반행위를 했다는 사실을 원고가 증명하지 못했음을 들어 연방민사소송규칙¹¹⁾에 따라 실제적 효과를 동반하지 않는 소의 각하(dismissal without prejudice)를 하였다.

연방항소법원은 묵시적 약정위반에 대한 청구의 경우는 법률의 규제완화 조치를 방해하지도 않으며, 가격, 항로, 서비스에 대한 항공사의 자율성을 저해하지도 않았으므로 ADA가 전점할 수 있는 전제조건이 없다고 하였다. 그리고 신의성실 및 공정거래 약정은 항공사가 자율적으로 정한 “가격(price)” 또는 “서

9) Northwest, Inc v. Ginsberg, 134 S.Ct. 1422 (2014) p. 1427

10) 49 U. S. C. § 41713. Preemption of authority over prices, routes, and service (b) PREEMPTION.
 -(1) Except as provided in this subsection, a State, political subdivision of a State, or political authority of at least 2 States may not enact or enforce a law, regulation, or other provision having the force and effect of law related to a price, route, or service of an air carrier that may provide air transportation under this subpart.

11) Federal Rule of Civil Procedure 12(b)(6)

비스(services)”를 강제로 변경하도록 하는 것이 아니고 가격과 서비스에 모두 “직접적인 효과(direct effect)”를 갖는 것은 아니므로 신의성실 및 공정거래 약정은 ADA의 전점조항의 적용범위에 포함되지 않는다고 하여 지방법원과 다소 다른 입장을 취하였다.

그간 긴스버그 사건처럼 주법을 근거로 항공사를 상대로 제기된 배상청구는 보통 ADA에 의하여 배척되었다¹²⁾. 그러나 연방항소법원이 ADA는 신의성실 및 공정거래에 대한 묵시적 계약 위반으로 인한 손해배상에는 ADA가 주법을 전점하지 않는다고 하여 지방법원과 다른 견해를 제시함으로써 연방대법원이 ADA의 전점조항의 적용범위에 대한 판단을 하게 된 것이다.

3. 연방대법원의 판단

연방대법원에서 쟁점이 되었던 사항은 크게 세 가지라고 할 수 있다. 첫째, 주커먼로가 ADA의 전점조항의 적용범위에 포함되는지 여부이다. 둘째, 항공사의 마일리지 프로그램이 “운임, 항로 또는 서비스”에 해당되는가이다. 마지막으로 신의성실 및 공정거래에 대한 묵시적 약정에도 ADA의 전점조항이 적용되는가이다.

(1) 커먼로와 ADA의 전점조항

ADA의 전점조항은 단지 주의 입법기관이 제정한 제정법 및 주 행정기관이 공표한 규제에 대해서만 적용되는가 아니면 신의성실 및 공정거래에 대한 묵시적 약정과 같은 커먼로 규칙(common-law rules)에 대해서도 적용되는가? 연방대법원은 주커먼로 규칙도 어의상¹³⁾ ADA의 전점조항 적용범위 내에 있다고 하였다. 커먼로 규칙도 분명히 강제력이 있는 법이라는 점, 그 외에도 여러 판례에서 법적 의무나 각 주법에서 요구하는 요건에는 커먼로상의 의무도 포함된

12) <http://www.iadclaw.org>, Business litigation committee newsletter, march 2014, 이하 III 3의 모랄레스 및 월런 케이스 참조

13) 49 U. S. C. §41713(b)(1)에서 “...a law, regulation, or other provision having the force and effect of law...”이라고 규정하였는데, 커먼로 규칙(common-law rules)을 통상적으로 “provisions”라고 지칭하고 있다. Northwest, Inc v. Ginsberg, 134 S.Ct. 1422 (2014) p. 1429

다는 판단을 했던 점, 또 국회가 본법을 개정하면서 “규칙(rule)”, “기준(standard)”이라는 말을 뺐 것¹⁴⁾은 “규정(provision)”만으로도 법문 자체에 어떠한 영향을 주는 것이 아니었기 때문이고, 동조에는 실질적인 변화가 없었다는 점, 그리고 만일 커먼로상의 청구를 제외시키면 ADA의 핵심적인 목적을 해할 수도 있다는 점을 이유로 들었다. 따라서 커먼로상의 배상청구도 ADA의 전점조항의 적용범위 내에 있는 “법률상의 강제력을 갖는 기타 조항(other provision having the force and effect of law)”에 해당된다¹⁵⁾.

(2) 마일리지 프로그램의 성격

본건에서 깬스버그는 노스웨스트사의 항공기 탑승으로 마일리지를 적립하였다. 그리고 이렇게 적립한 마일리지를 무료항공권으로 교환하거나 좌석을 승급하는데 이용하는 경우, 고객은 항공권 구입에 드는 비용을 면하거나 줄일 수 있다. 또한 마일리지를 사용하여 비행서비스(티켓교환)를 제공받거나 좀 더 높은 레벨의 서비스(좌석승급)를 받을 수 있으므로, 연방대법원은 마일리지 프로그램이 항공사의 운임 및 서비스와 관련이 있다고 판단하였다¹⁶⁾. 이에 대해서 깬스버그는 본 건은 좌석승급 또는 항공권 취득에 필요한 마일 수에 대한 이의 제기가 아니고 월드팩스 엘리트 멤버십 종료에 대한 다툼이므로 기존 월런 케이스와는 다르다는 주장을 하였으나 연방대법원은 두 케이스 사이에 내용상 차이가 없다고 하면서 깬스버그의 주장을 배척하였다¹⁷⁾.

(3) 묵시적 약정과 ADA의 전점조항

마지막으로 중요 쟁점은 신의성실 및 공정거래에 관한 묵시적 약정의 성질에 대한 것이다¹⁸⁾. 만일 묵시적 약정이 추가 강제하고 있는 의무에 해당된다면

14) 입법당시의 규정은 Pub.L 95-504, SEC. 105. (a) (1) Except as provided in paragraph (2) of this subsection, no State or political subdivision thereof and no interstate agency or other political agency of two or more States shall enact or enforce any law, rule, regulation, standard, or other provision having the force and effect of law relating to rates, routes, or services of any air carrier having authority under title I V of this Act to provide interstate air transportation. 이후 49 USC 1305

15) Northwest, Inc v. Ginsberg, 134 S.Ct. 1422 (2014) p. 1430

16) *Id.* p. 1431

17) *Id.*

ADA가 적용되고, 단순히 당사자 사이의 자발적 합의라면 ADA는 적용되지 않는다.

긴스버그는 노스웨스트가 마일리지 프로그램을 자의적으로 변경하여 자신의 멤버십을 종료시킨 것은 미네소타 주법에 의해 신의성실 및 공정거래의 묵시적 약정을 위반한 것이라는 주장을 하였다¹⁹⁾. 이 주장에 대해서 연방대법원은 묵시적 약정은 주가 부과한 강제적인 의무에 해당하는 것으로 보았다²⁰⁾. 미네소타 주법에 따라 계약당사자는 신의성실 및 공정거래의 묵시적 의무를 부담하며 당사자는 이를 벗어날 수 없기 때문에 미네소타 주법에 의하면 모든 계약에 묵시적 약정의 구속이 있다는 것이다. 즉 연방대법원은 신의성실 및 공정거래에 관한 묵시적 약정은 당사자 간의 자율적인 합의에 의한 것이 아니라 주의 정책적인 이유로 강제되는 것이라고 판단하였다²¹⁾. 그러므로 묵시적 약정 위반을 이유로 한 배상청구에 대해서도 ADA의 규정이 적용되고, 항공사는 ADA의 규정을 근거로 소비자의 청구를 거부할 수 있다. 노스웨스트는 제소와 관련된 주법의 내용과 상관없이 배상청구가 묵시적 약정 위반을 이유로 제기되는 경우라면 모두 ADA의 전점조항의 적용범위에 포함시켜 달라고 하였다. 그러나 연방대법원은 이를 거부하였다²²⁾.

Ⅲ. 관련 연구

긴스버그 사건에서는 49 U. S. C. §41713(b)(1)²³⁾의 적용범위가 쟁점이 되었다. 연방법이 특정 영역에서 주법의 효력을 완전히 박탈하는 것(preemption)은

18) *Id.*

19) *Id.*

20) *Id.* p. 1432

21) *Id.*

22) 연방대법원은 주가 신의성실 및 공정거래에 관한 묵시적 약정을 당사자가 자유로이 선택할 수 있게 한다면 전점조항의 적용을 피할 수 있으며, 또한 항공사는 동 약정의 포함여부를 명시하여 계약을 체결할 수 있다고 하였다. 그리고 이로 인하여 마일리지 프로그램을 운용하는데 다소 비용이 든다고 하더라도, 항공사는 묵시적 약정을 계약의 내용으로 포함할 가치가 있는지 여부를 결정할 수 있음을 밝혔다. *Id.* p. 1433

23) 각주 10) 참조

연방헌법 및 연방법, 연방의 권한으로 체결된 조약은 국가 최고 규범으로서, 그에 반하는 주헌법 및 주법은 효력을 가지지 아니한다는 취지를 규정한 연방헌법 제6조 제2항²⁴⁾에 기원한 것이다²⁵⁾²⁶⁾. 1978년 이후 지방법원과 연방항소법원에서는 전점조항의 적용범위가 여러 차례 쟁점으로 부상되었으나, 연방대법원에서 이것이 문제되었던 경우는 1992년의 모랄레스 케이스²⁷⁾와 1995년의 윌런 케이스²⁸⁾, 그리고 2008년의 로 케이스²⁹⁾이다.

이번 장에서는 ADA의 입법취지 및 탄생 배경, 그리고 긴스버그 이전에 있었던 연방대법원의 판결에 대하여 살펴기로 한다.

1. ADA의 성립 배경

미국 항공산업의 역사는 경쟁과 규제의 역사라고 할 수 있다³⁰⁾. 항공산업이 막 시작되던 시기에 연방정부는 경쟁보다는 규제를 통한 항공산업 보호에 중점을 두었고, 이후 항공산업이 점차 자리를 잡게 되면서부터는 경쟁을 통한 성장을 장려했다.

-
- 24) 미합중국 헌법 Article VI. 2 This Constitution, and the Laws of the United States which shall be made in Pursuance thereof; and all Treaties made, or which shall be made, under the Authority of the United States, shall be the supreme Law of the Land; and the Judges in every State shall be bound thereby, any Thing in the Constitution or Laws of any State to the Contrary notwithstanding. 이 헌법에 준거하여 제정되는 연방법 및 연방의 권한으로 체결되거나 체결된 모든 조약은 국가최고의 법이다; 그리고 모든 주의 모든 법관은 어느 주의 헌법 또는 법률 가운데 이에 반하는 규정이 있는 경우라도 해도 헌법에 구속된다.
- 25) Laynie Giles, "Interpreting the airline deregulation act of 1978: Federal preemption over state deceptive advertising laws", *Transportation Law Journal*, vol. 22, 1994, p. 99(이 논문의 각주 121에는 미합중국 헌법 Article IV로 되어있으나 이는 Article VI의 오키로 보인다.)
- 26) 미국내 항공사 고객의 권익을 보호는 연방법, 규칙, 그리고 항공사의 자체 정책 이렇게 세 가지 레벨로 나눌 수 있고, 국회는 미헌법 Article I, section 8에 의하여 항공사 고객의 권리에 대하여 규율할 권한을 가지며, 일반적으로 연방법은 "항공 운송자의 가격과 항로 또는 서비스"를 규율하는 주법대신 적용된다. Rachel Tang, "Airline Passenger Rights: The Federal Role in aviation Consumer Protection", Congressional Research Service, 2013, p. 1
- 27) *Morales v. Trans World Airlines, Inc.*, 112 S.Ct. 2031(1992)
- 28) *American Airlines, Inc. v. Wolens*, 115 S.Ct 817 (1995)
- 29) 로 케이스는 Federal Aviation Administration Authorization Act(FAAAA)의 전점효과와 관련된 사건으로 법원은 ADA의 전점조항에 대한 해석을 차용하여 판결하였다. 긴스버그 사례에서 연방대법원은 로 사건에 대해서는 언급하지 않았으므로 로 페이스에 대하여 따로 살피지는 아니한다.; 로 케이스에 대한 자세한 내용은 *Rowe v. New Hampshire Motor Transport Association*, 128 S.Ct. 989, 552 US 364 (2008) 참조
- 30) American Association of Airport Executives, *AAAE Accreditation and certification programs, Body of Knowledge Module 1*, 2004/2005, p. 2

항공산업 초기에는 민간 여객과 화물수송으로 얻는 이윤이 많지 않았다. 1925년 항공우편법(Contract Air Mail Act of 1925: Kelly act)이 제정되면서 종래 육군이 했던 항공우편업무를 민간기업이 담당하게 되었는데, 이것이 항공사가 성장하게 되는 결정적인 계기가 되었다³¹⁾. 그 이듬해는 商用航空의 안정적인 발전을 위하여 적절한 자금을 확보하고 법적기반을 마련하려는 목적으로 항공통상법(Air Commerce Act of 1926)이 제정되었다. 그러나 항공산업이 포괄적으로 규제되기 시작한 것은 1938년 민간항공법(Civil Aeronautics Act of 1938) 부터이다³²⁾. 동법을 근거로 민간항공청(Civil Aeronautics Authority: CAA), 항공장관(Administrator of Aviation), 항공안전위원회(Air Safety Board)라는 세 개의 독립된 정부기관이 만들어 졌다. CAA는 그동안 상무부(Department of Commerce)에서 담당하고 있던 민간항공 업무를 담당하였으며 다섯명의 멤버로 구성되었다. CAA는 원칙적으로 항공운송업자에 대한 경제적 규제를 담당하였으나, 안전과 수익에 관련된 항공정책 수립도 함께 하였다. 항공장관은 CAA의 안전정책 이행 및 정기항로 시스템의 구축, 운용, 유지에 관한 책임을 부담하였고, 항공안전위원회는 사고조사를 담당하였다. CAA는 1940년에 민간항공위원회(Civil Aeronautics Board: CAB)와 민간항공관리국(Civil Aeronautics Administration: CAA)으로 개편되게 된다. CAB는 기존의 CAA가 담당하던 안전규칙제정, 사고조사와 경제적 규제에 대하여 광범위한 권한을 행사하였으며, 신CAA는 안전규정의 시행, 조종사 및 항공기 면허, 정기항로의 운용과 개발을 담당하게 되었다.

1956년에 TWA(Trans World Airlines)와 유나이티드(United Airlines)의 항공기가 충돌하여 양쪽 항공기에 타고 있던 승객 및 승무원 128명 전원이 사망하는 사고가 발생하였다. 이 사고를 계기로 1958년 연방항공법(Federal Aviation Act of 1958)³³⁾이 만들어 졌다. 1958년 연방항공법은 1938년 민간항공법과 마

31) 河野眞治, “アメリカ航空運輸業における規制緩和と競争”, 「山口經濟學雜誌」, 第3卷第3·4号, 1989, 272頁-273頁

32) Federal aviation act of 1958, public law 85-726, sec. 411; Michael E. Levine, “Airline competition in deregulated markets: theory, firm strategy, and public policy”, *Yale journal on regulation*, 1987, p. 398

33) 입법당시 Long Title은 “An Act to continue the Civil Aeronautics Board as an agency of the United States, to create a Federal Aviation Agency, to provide for the regulation and promotion of civil aviation in such manner as to best foster its development and safety, and to provide for

찬가지로 항공산업에 있어서 독점적인 권한을 CAB에게 부여하였는데 CAB는 이를 가지고 항공사에 대하여 엄격한 규제를 하였다³⁴⁾. 역시 연방항공법을 근거로 설립된 연방항공청(Federal Aviation Agency: FAA)은 독립기관으로서 항공안전 규제를 담당하였다.

2. ADA의 성립 및 주요내용

1938년에 만들어진 민간항공법에 의하면 CAB가 정한 기준을 충족시키면 면허증 발급 신청을 할 수 있었다. 그러나 실제로 이후 ADA가 제정될 때까지 CAB는 16개의 주요 항공사만 트렁크 에어라인³⁵⁾으로 지정하고 새로운 항공사가 시장에 진입하는 것을 허용하지 않았다³⁶⁾. 또한 할인운임을 몇 번 인정한 것을 제외하고는 요금인하를 통한 항공사간 가격경쟁을 인정하지 않았으며, 1950년에서 1978년까지 79건의 신노선 신청을 모두 거부하는 등 항공 운행노선에 대해서도 엄격한 통제를 가하였다³⁷⁾. 당시 CAB가 가격, 항로, 시장진입에 이르기까지 광범위하게 경쟁을 제한할 수 있었던 것은 CAB의 역할이 항공산업 그 자체의 보호에 있었기 때문이다³⁸⁾. CAB의 엄격한 통제는 ‘공공의 이익’이라는 관점에서 정당화 되었으나, 1950년대 후반 여러 경제학자들이 규제의 효율성에 대해서 의문을 제기하기 시작하였고 1970년대 카터정권이 들어서면서 규제완화 움직임이 본격화 되었다³⁹⁾. 그리고 CAB의 역할에 대한 업계와 국

the safe and efficient use of the airspace by both civil and military aircraft, and for other purpose”, (Pub. L-85-726); <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-72/pdf/STATUTE-72-Pg731.pdf>

34) Laynie Giles, “Interpreting the airline deregulation act of 1978: Federal preemption over state deceptive advertising laws”, *Transportation law journal*, vol. 22, 1994, p. 89

35) Trunk Airline이란 1938년 민간항공법 당시 이미 운영을 하고 있던 16개 항공사를 말한다. CAB는 기득권을 인정하여 기존의 항공서비스를 계속할 수 있도록 하였는데, 이들 항공사들에게는 중장거리 간선항로를 운항할 수 있는 자격이 주어졌다. 트렁크 에어라인이라는 용어는 당시의 Trunk Railroads(간선철도)에서 따온 것이다. John G. Wensveen, *Air Transportation: A Management Perspective*, 2011, p. 162

36) 문준조, 「2단계 진입규제 개선방안 마련을 위한 연구용역(항공운송분야)」, 한국법제연구원, 2010, 22면; 장호익, “미국의 행정규제완화정책”, 「법제연구」, 제5호, 1993, 200면

37) 南部鶴彦, “米國における規制緩和とその影響—運輸および國內航空業を中心として—”, 「經濟論集」, 19-1, 1982, 20頁

38) David A. NewMyer, “The impact of deregulation on airports: An international perspective”, *Journal of Aviation/Aerospace Education & Research*, vol.1, 1990, p. 60

39) Michael E. Levine, “Revisionism revised? Airline deregulation and the public interest”, *Law and*

회의 수년간의 논쟁 끝에 1978년 항공규제완화법이 제정되어 단계적으로 규제 완화가 진행됨으로써 민간항공법 제정 이후 40년간 CAB가 규제해온 항공산업은 커다란 변화를 맞이하게 되었다.

ADA가 1978년에 제정됨에 따라 CAB의 항공사에 대한 경제적 규제가 단계적으로 폐지되었으며 경쟁적인 산업 환경이 조성되었다. 항공사의 신규노선 진입 및 철회에 대한 규제가 해제되었고, 운임과 관련하여서는 CAB가 정한 표준가격의 5% 이내에서 인상 또는 50% 이내 인하는 거의 자동적으로 인가하는 것으로 하였다⁴⁰⁾. 동법에는 CAB의 폐지도 포함되었다. CAB는 점차 권한을 축소해 나가다가 1985년 1월 1일에 공식적으로 완전히 폐지되었으며 CAB가 하던 업무는 미연방 교통부(U.S. Department of Transportation; DOT)에서 담당하게 되었다⁴¹⁾.

특히 1978년 ADA 제105조는 동법 제4장(title IV)에 따라 항공사는 운임과 항로 또는 서비스에 대하여 주법에 우선하여 재량권이 있으며, 주는 항공사의 운임, 항로 또는 서비스에 대한 어떠한 규율도 강제할 수 없다는 조항을 두어 항공사에 이중의 경제적 제재가 가해지는 것을 방지하였다⁴²⁾. 동 규정으로 항공사는 운임, 항로, 그리고 항공서비스에 관한 자유로운 운용을 할 수 있게 되었다⁴³⁾. 그러나 ADA가 제정된 이래 동조의 적용범위를 두고 항공사, 고객 간 소송당사자들의 견해가 상반되게 나타나는 경우가 종종 나타나게 되었고 본고에서 살피고자 하는 연방대법원 판례도 또한 이 부분에 대한 해석과 관련되어 있다.

contemporary problems, vol. 44 no.1, 1981, p. 179-p. 180: 장호익, “미국의 행정규제완화정책”, 「법제연구」, 제5호, 1993, 200면

40) Airline deregulation act of 1978, public law 95-504. sec. 12, sec. 23, sec. 37

41) Civil. aeronautics board sunset act of 1984, public law 98-433, sec. 3

42) John W. Freeman, “State regulation of airlines and the airline deregulation act of 1978”, *Journal of air law and commerce*, vol. 44, 1979, p. 755

43) Laynie Giles, “Interpreting the airline deregulation act of 1978: Federal preemption over state deceptive advertising laws”, *Transportation law journal*, vol. 22, 1994, p. 90

3. 관련 사례

(1) 모랄레스 케이스

모랄레스 케이스는 연방대법원이 ADA의 전점조항에 대하여 판단하게 된 최초의 판결이다. 여기서는 전미변호사협회(National Association of Attorney General: NAAG)가 배포한 항공여행산업시행 가이드라인(Air Travel Industry Enforcement Guideline: 이하 가이드라인)에 ADA가 적용되는지가 문제되었다.

NAAG 가이드라인은 항공사가 하는 광고의 내용과 형식, 상용고객우대제도, 그리고 정원이상으로 예약을 받아서 생긴 피해보상 관행을 규율하는 조항과 기준에 관한 내용을 담고 있었다. 새로운 규율을 세우기 위한 것이 아니라 보통 현행 주법이 항공운임 관련 광고 및 상용고객우대제도에 어떻게 적용되는가를 설명하기 위하여 제공되었다. 그런데 뉴욕을 비롯한 7개주의 법무장관은 각 항공사의 광고는 동 가이드라인에 기술된 기준을 따라야 한다는 권고적 각서를 주요 항공사에 보냈고, 각서를 받은 항공사는 가이드라인에 부합하지 않는 광고를 중단하지 않으면 즉각적인 강제조치를 받을 우려가 있었다. 실제로 이후에 NAAG는 몇몇 주요 항공사에 소송을 제기하겠다는 정식통지 서안을 보냈다. 이에 TWA를 비롯한 몇몇 항공사들은 기만적 광고에 대한 NAAG의 가이드라인은 항공사의 요금, 항로, 서비스, 또는 관련 광고 및 마케팅을 규제함으로써 ADA 제105조⁴⁴⁾에 의하여 전점된다는 확인판결과 강제조치에 대한 금지명령을 연방지방법원에 청구하였다⁴⁵⁾.

연방대법원은 ADA의 전점규정과 유사한 어구를 사용하고 있는 "피용자퇴직소득보장법(Employee Retirement and Income Security Act of 1974: ERISA)"의 조항 해석을 근거로 한 판결을 내놓았다. 즉 연방대법원은 "광범위한 전점목적(broad pre-emptive purpose)"을 나타낸 것으로 해석하고 있는 29 U.S.C. §1144(a)⁴⁶⁾의 "~에 관한(related to)"이라는 어구해석을 그대로 적용하여⁴⁷⁾, 항

44) Section 1305(a)(1)참조

45) 모랄레스 케이스에서는 ① 지방법원이 항공사에 대하여 금지명령에 의한 구제를 당연히 할 수 있는가 ② 주의 일반소비자보호법에 기한 공정광고에 관한 NAAG의 가이드라인 시행이 ADA에 의해 전점되는가 하는 두가지 사항이 쟁점이 되었다. 여기서 검토하는 것은 ADA의 적용범위에 관한 것이므로 ① 대한 논의는 하지 않기로 한다.

공사의 ‘요금, 항로 또는 서비스’에 밀접한 관계가 있거나 이를 언급하고 있다면 주의 일반소비자보호법을 관철하여 만들어진 NAAG의 가이드라인은 ADA에 의해 전점된다고 하였다⁴⁸⁾.

(2) 월런 케이스

월런 케이스에서는 일반적으로 마일리지 프로그램을 변경한 항공사의 행위가 다투어졌다. 월런 케이스에서는 두 가지 형태의 배상청구가 있었으며, 이에 대한 ADA의 전점조항 적용여부가 문제되었다. 하나는 항공사측의 마일리지 프로그램 변경으로 인하여 고객이 취득한 마일리지의 평가절하 된 것과 관련하여 일리노이 주법(Consumer Fraud and Deceptive Business Practices Act)을 근거로 한 배상청구였고, 또 하나는 계약위반에 대한 배상청구였다. 월런 케이스에서 연방대법원은 일리노이 주법을 근거로 한 청구는 인정하지 않았으나 커먼로 상의 계약위반을 이유로 한 배상청구에 대해서는 ADA의 제정취지를 들어 동법이 적용되지 않는다고 판단하였다⁴⁹⁾.

(3) 소결

1992년 모랄레스 판결이 나오기 전에 ADA의 전점조항 관련 판례는 주로 경제적·규제적 쟁점과 관련된 것이거나 개인의 신체상해에 대한 불법행위손해에 대한 것이었다. 그리고 법원은 이러한 불법행위에 대한 손해배상청구에는 주법이 적용된다고 판단하여 ADA의 적용을 부정하는 것이 보통이었다⁵⁰⁾. 그러나 모랄레스는 경제적·규제적 내용이 문제된 것도 아니었고 불법행위손해가 발생한 것

46) 29 U.S.C. §1144(a) Supersedure; effective date

Except as provided in subsection (b) of this section, the provisions of this subchapter and subchapter III of this chapter shall supersede any and all State laws in so far as they may now or hereafter relate to any employee benefit plan described in section 1003 (a) of this title and not exempt under section 1003 (b) of this title. This section shall take effect on January 1, 1975.

47) Laynie Giles, “Interpreting the Airline Deregulation Act of 1978: Federal Preemption Over State Deceptive Advertising Laws”, *Transportation law journal*, vol. 22, 1994, p. 97

48) Morales v. Trans World Airlines, Inc., 112 S. Ct. 2031, 2035(1992) p. 2036-p. 2037

49) American Airlines, Inc. v. Wolens, 115 S.Ct 817 (1995), p. 824

50) Kyle Volluz, “The aftermath of Morales and Wolens: A review of the current state of federal preemption of state law claims under the airline deregulation act of 1978”, *Journal of air law and commerce*, 1997, p. 1198

도 아니어서 새로운 해석이 필요했던 것이다. 모랄레스에 이어서 월런 판결이 나오으로써 미흡하나마 ADA 전점조항의 적용기준이 좀 더 명확하게 되었다⁵¹⁾.

우선 주법뿐만 아니라 주법의 취지를 그대로 담고 있다면 요금, 향로 또는 서비스와 관련해서는 ADA의 적용범위 내에 있는 것으로 항공사의 자율성이 보장된다. 주의 일반소비자보호법을 그대로 관철하여 만들어진 광고 가이드라인도 요금, 향로, 또는 서비스에 관한 항공사의 광고행위를 강제할 수 없다. 그리고 마일리지 프로그램 변경에 대한 고객의 손해배상 청구가 항공사의 자율적인 행위 즉 고객과의 계약위반을 근거로 한 것이면 ADA는 적용되지 않는다⁵²⁾. 이 두 판결 이후 법원은 소송에서 쟁점이 되고 있는 법률의 실체와 행위의 성질 두 가지 모두를 고려한 해석을 내놓게 되었다⁵³⁾.

4. 대상 판결의 검토

연방대법원은 49 U.S.C. § 41713 (b)(1)⁵⁴⁾의 적용범위와 관련한 세 가지 쟁점에 대하여 ① 주커먼로 규정은 동조항의 적용범위 내에 있고, ② 본건 배상청구는 “운임” 및 “서비스”에 관련된 것으로 역시 동조항의 적용을 받으며, ③ 신의성실 및 공정거래에 관한 약정에도 동조항의 적용이 있다고 하여 전점조항의 적용범위를 좁게 해석한 연방항소법원의 판결을 파기 환송하였다. 그러나 ③에 대해서 긴스버그가 계약자체의 위반을 주장하였으면 결과가 달라졌을 것이라는 사실을 밝혔다⁵⁵⁾. 즉 긴스버그가 노스웨스트는 묵시적 약정을 위반하여 고객의 멤버십 자격을 자의적으로 종료시키거나 마일리지 프로그램의 운용을 변경할 수 없다고 주장하였기 때문에 연방대법원은 신의성실 및 공정거래에 관한 묵시적 약정이 전점조항의 적용범위에 있는지만 검토했다는 것이다.

51) Matthew J. Kelly “Federal Preemption by the Airline Deregulation Act of 1978: How do state tort claims fare?”, *Catholic university law review*, Vol.49, 2000, p. 883

52) Daniel H. Rosenthal, “Legal turbulence: the court’s misconstrual of the airline deregulation act’s preemption clause and the effect on passengers’ rights”, *Duke Law Journal*, vol. 51, 2002, p. 1896

53) Sue Haverkos, “Crash and burn-the airlines’ preemption defense goes down in flames”, *University of Cincinnati law review*, vol. 64, 1996, p. 1159

54) 각주 10) 참조

55) *Northwest, Inc v. Ginsberg*, 134 S.Ct. 1422 (2014) p. 1433

한 가지 눈에 띄는 것은 마일리지의 유형(nature)과 관련된 부분이다. 긴스버그는 최근의 마일리지 적립 방법은 월런 판결이 나올 당시와는 매우 다른 양상을 띠고 있으므로 월런으로 해결할 수 없다는 주장을 하였다. 다시 말해 항공기 탑승실적에 따른 직접적인 마일리지 적립뿐만 아니라 간접적인 방법으로 마일리지 적립이 가능하다는 것이다⁵⁶⁾. 본 건에서는 항공기 탑승실적 및 항공서비스와 관련된 내용을 제외하고는 당사자가 청구한 바가 없으므로 법원은 이에 대해서는 고려하지 않았다. 그러나 장래에는 어떠한 영향을 줄 수도 있다⁵⁷⁾고 하여 마일리지 적립 유형이 다른 경우 본건과는 결론이 달리 나올 수도 있다는 여지를 남겨 두었다. 실제로 최근의 마일리지 적립 형태⁵⁸⁾는 다양하게 나타나고 있으며 사용할 수 있는 범위 또한 넓다. 예를 들어 항공기 탑승실적과 직접적인 관련 없이 신용카드 사용실적에 따라 적립한 항공 마일리지에 대하여 다툼이 일어나거나 마일리지를 이용한 물품구입, 호텔숙박 및 렌터카 이용과 관련된 분쟁에 대한 결론은 앞서 나온 연방대법원 판결과는 전혀 다른 내용이 될 수도 있다. 앞으로도 계속해서 주목해 봐야 할 것이다.

긴스버그 판결에서 가장 중요한 쟁점은 신의성실 및 공정거래에 대한 묵시적 약정 부분이라고 할 수 있다. 이에 대하여 연방대법원은 주법에 의한 강제성을 인정하여 ADA가 효력을 갖는 것으로 보고 항공사의 손을 들어주었으나, ADA의 전점조항의 적용범위를 이렇게까지 넓게 인정해야 하는지는 의문이다. 신의성실 및 공정거래에 대한 묵시적 약정은 주법의 명시여부를 떠나 사법상 계약관계의 일반 원칙이다. 즉 묵시적 약정을 규정한 주법은 주의 정책에 따라 의무를 강제한 것이 아니라 사인간의 계약에 있어서의 기본 원칙을 다시 확인한 것에 불과하다. 그러므로 항소법원의 판단대로 ADA의 적용범위는 좁게 해석⁵⁹⁾

56) 충성도가 높은 단골고객을 확보하기 위하여 아메리칸 항공이 처음 시작한 상용고객우대제도는 마케팅 전략의 발전과 더불어 점점 다양한 분야에서 포괄적인 제휴를 통하여 고객들에게 마일리지를 제공하고 있다. 항공사와 항공사간의 수평적 제휴를 통한 마일리지 적립 인정, 그리고 항공사와 관련이 많은 호텔, 여행사, 렌터카, 면세점 등을 이용하는 멤버십 회원에게 제공하는 수직적 마일리지 적립 인정, 관광 및 항공과 전혀 무관한 외부적 제휴(신용카드, 은행, 보험, 백화점 등과의 제휴)를 통하여 마일리지를 적립하는 등 오늘날 마일리지 적립 루트는 다양하다. 서명산·조주은, “항공자유화정책상 상용고객우대제도의 제휴 성과와 국제경쟁에 관한 연구”, 『항공우주법학회지』, 제25권 제2호, 2010, 143면-145면

57) Northwest, Inc v. Ginsberg, 134 S.Ct. 1422 (2014) p. 1431

58) 각주 56)참조

59) Ginsberg v. Northwest, Inc. no.09-56986 (9th Cir. 2012), p. 10245-p. 10248 참조

하는 것이 타당하다. 그렇게 해석하더라도 노스웨스트 측에 불리한 판단이 내려질 것 같지도 않다. 노스웨스트가 긴스버그의 회원자격을 박탈한 행위가 신의칙을 위반한 행위인지를 판단하면 될 것이기 때문이다.

연방대법원은 소비자가 각 항공사의 상용고객우대제도를 비교하여 유리한 마일리지 프로그램에 자유로이 등록할 수 있으므로 기존 고객 유지 및 새로운 고객 유치를 위해서 항공사들은 타 항공사보다 우월한 프로그램을 제공하게 될 것이라고 하였다⁶⁰⁾. 즉 연방대법원은 기본적으로 상용고객우대제도는 각 항공사의 마케팅 틀에 불과하고, 항공사의 상용고객우대제도 운용 중에 소비자와 분쟁이 발생하면 이는 시장에 맡겨 해결하면 될 것이라는 입장인 것으로 보인다. 그러나 앞서서도 살펴보았듯이 ADA는 자유롭고 공정한 경쟁을 통하여 항공산업의 발전을 촉진하기 위하여 정부규제완화 차원에서 공법적인 목적으로 제정된 것이다. 따라서 법의 제정취지와 계약의 일반원칙을 모두 존중하는 방향으로 판단하는 것이 타당하다. 연방대법원이 신의성실 및 공정거래에 관한 묵시적 약정에 까지 ADA의 적용범위를 확대한 것은 사법적 측면과 공법적 측면을 혼용한 판단으로서 재고되어야 할 것이다.

IV. 국내 사례의 검토

1. 국내 항공 마일리지를 둘러싼 분쟁과 대응

미국은 ADA라는 연방 법률을 근거로 각 항공사에 “운임, 항로, 및 서비스”에 대하여 자율권을 주고 있다. 그리고 법원은 항공 마일리지를 “운임과 서비스”와 관련된 문제라고 해석하여 항공사의 일방적인 약관 변경을 용인하고 있다. 그러나 미국과 같은 실정법이 없는 국내에서는 항공사가 일방적으로 탑승 마일리지 적립방식 변경, 마일리지 소멸 등 고객에게 불이익을 주는 마일리지 제도를 시행하는 경우, 미국과 같이 항공사의 자율성을 존중하는 방향으로 해

60) Northwest, Inc v. Ginsberg, 134 S.Ct. 1422 (2014) p. 1433

석할 수 있는지는 의문이다. 결국 국적 항공사의 회원 약관의 해석을 통하는 수밖에는 없을 것이다. 여기서는 국내의 판례를 살펴보고 미국과 어떠한 차이가 있는지 알아본다.

현재까지 나와 있는 다수의 판례는 신용카드사가 제공한 항공사 마일리지와 관련된 것으로 앞서 소개한 연방대법원 사례와는 차이가 있다. 탑승마일리지와 달리 제휴마일리지는 제휴사들이 이미 항공사에 그 마일리지 대금을 지급한 것으로, 그 대금은 소비자가 지불한 구매금액에 포함되어 소비자가 유상으로 취득한 재산권으로 볼 수 있기 때문이다⁶¹⁾. 실제로 대한항공과 아시아나가 2004년에서 2008년 상반기에 신용카드사를 상대로 항공 마일리지를 판매한 대가로 받은 금액은 대략 7,276억 원에 이르고 있다⁶²⁾. 소비자 분쟁조정위원회도 신용카드사용에 따른 제휴마일리지 같은 경우 경제적 가치가 있는 재산권으로 보고 있다⁶³⁾.

(1) 사례 소개

국내 신용카드사를 상대로 한 소송이 아니라 항공사를 상대로 하여 항공마일리지의 상속을 금지한 약관의 불공정성을 다룬 서울남부지방법원 2011. 1. 21. 선고 2010가합15876 판결⁶⁴⁾을 간단히 소개한다.

61) 정윤선, “소비자권리 관점에서 본 항공마일리지 최근동향”, 『소비자정책동향』, 2008, 55면

62) 이호배, “마일리지 프로그램 축진의 활용 및 효과: 소비자 보호의 법적 관점”, 『홍익법학』, 제13권 제4호, 2012, 104면

63) 고법 2008 2.26 선고 2007나 1748, 신용카드사가 신용카드 실적에 따라 적립해주는 항공 마일리지를 회원규약상의 근거 없이 일방적으로 축소 변경하는 것은 허용할 수 없다는 취지로 판결하였다.; 대법원 2013.2.15. 선고 2011다 69053 판결, 신용카드 사용자들이 씨티은행의 일방적인 항공 마일리지 제공 축소에 대하여 제기한 소송에서 재판부는 “신용카드에 부가된 제휴서비스 제공과 이용조건은 부가서비스에 관한 사항이지만 신용카드 회원이 신용카드를 선택하는 요인이 될 수 있고, 특히 이 사건 계약에서 제공하기로 약정된 마일리지 제공기준은 씨티은행이 신용카드 회원을 유치하려는 목적에서 다른 신용카드와 달리 특별한 혜택을 부여하기 위해 제공한 것으로 보이는 데다, A씨 등이 다른 신용카드보다 더 비용을 부담하면서도 씨티은행 카드를 선택하게 됐으므로 마일리지 제공기준에 관한 약정은 부수적 서비스를 넘어 사건 계약의 주요 내용을 이룬다고 해석된다.....씨티은행이 약관에서 ‘은행이나 제휴기관 사정에 따라 일방적으로 마일리지 제공기준이 변경될 수 있다’고 정한 내용은 A씨 등이 계약 체결 여부를 정할 때 직접적인 영향을 미칠 수 있는 사항으로 설명의무 대상이 되는 약관의 중요한 내용이라고 봐야 한다”고 판시하였다.

64) 자세한 평식은 정구태, “항공마일리지의 상속을 금지하는 약관의 불공정성”, 『가천법학』, 제6권 3호, 2013 참조

갑은 대한항공의 스카이패스 회원에 가입을 하여 2010년 1월 29일 사망하기 까지 184,964마일의 항공마일리지를 적립하였다. 스카이패스 회원 약관 7조는 ‘사망한 회원의 계좌 및 적립 마일리지는 상속될 수 없으며 자동 소멸됩니다.’라고 규정하고 있었다. 갑이 사망한 후 공동상속인인 A(갑의 부인)와 B(갑의 아들)는 대한항공에 대해 상속분에 따라 마일리지를 제공해 줄 것을 청구하였다.

(2) 법원의 판단

① 마일리지의 법적성격

법원은 항공 마일리지는 일정한 조건 하에서 재화 또는 용역과 교환할 수 있는 것이므로 그 재산적 가치가 긍정될 수 있고⁶⁵⁾, 마일리지를 보유하고 이를 이용하는 고객의 권리는 단순한 기대권을 넘어서 재산권으로 보호된다고 보았다. 그리고 마일리지 이용권이 회원본인의 인격에서 파생되거나 채권자가 누구인지에 따라서 급부의 내용이 달라지지도 아니하므로 일신전속적인 권리라고 볼 수 없고, 원칙적으로 상속이 가능한 권리에 해당한다고 하였다. 그러나 계약 당사자 사이의 합의로 회원의 사망을 마일리지 소멸을 조건으로 하는 규정은 사적 자치의 원칙에 따라 허용되고 이것이 민법 제103조를 위반하는 반사회질서적 법률행위에 해당한다고 볼 수 없고, 다만 개별약정이 아니라 사업자가 불특정 다수를 상대로 마련한 약관에 의한 것인 경우는 그 약관의 불공정성 여부가 판단되어야 한다고 하였다.

② 스카이패스 약관 제7조의 불공정성

법원은 i) ‘고객에게 부당하게 불리한 조항’인지 여부, ii) ‘계약의 목적을 달성할 수 없을 정도로 계약에 따르는 본질적 권리를 제한하는 조항’인지 여부, iii) ‘신의성실의 원칙에 위반하여 공정을 잃은 조항’인지 여부에 대하여 본 약관 조항 자체만으로는 고객에게 불리한 조항이라고 인정될 여지가 있으나 아래와 같은 이유로 고객에게 부당하게 불리한 조항에 해당한다고 보지는 않았다.

i) 회계기준 상 마일리지를 부채성 충당금으로 적립하도록 되어 있어 마일리지에 관하여 적절한 제한을 가하지 않으면 회사의 재무구조가 악화되어 운영

65) 법원은 탑승마일리지와 제휴마일리지 모두 고객이 무상으로 지급받는 혜택이라고 할 수는 없으며 고객이 유상의 대가를 지불하고 취득한 것으로 인정하였다.

에 지장을 주게 되므로 마일리지가 적기에 소멸될 수 있도록 촉진할 필요가 있다. 이런 영업상 필요는 고객에게 불이익을 돌리는 방법으로 달성되어서는 안 될 것이나, 이를 위하여 회원 사망시에도 마일리지 소멸하지 않고 그대로 잔존하여 상속된다고 하면 상속인이 마일리지의 존재를 알지 못하고 이용하지 않을 경우 그 마일리지는 영구히 부채로 남게 되는 경우도 있다⁶⁶⁾. 때문에 피고는 마일리지의 적절한 해소를 위하여 마일리지 지급기준을 낮추는 등의 방법으로 마일리지 부채충당금 적립을 최소화하려는 유인을 갖게 되고 이는 부진정한 상용고객(1회적으로 마일리지를 적립하였으나, 실제로 이를 사용하지 않고, 사용할 의사도 없는 고객)으로부터 진정한 상용고객(마일리지를 지속적으로 적립하고 적극적으로 사용하고자 하는 고객)에게 불이익을 전가하게 되는 것이다. 결과적으로는 상용고객우대라는 마일리지 제도의 기본취지에 맞지 않게 되었다고 해도 본 건 약관 조항은 영업상 필요하고 합리적이다.

고객이 입게 될 불이익에 대해서 판단하면, 경쟁사인 아시아나도 상속을 허용하지 않고, 포인트 제도를 시행하는 신용카드 회사에서도 상속을 인정하지 않고 있다. 오히려 마일리지 상속되는 것이 이례적이다. 그러므로 일반 소비자에게 마일리지 상속에 관한 보편적이며 확고한 기대이익이 형성되어 있다고 할 수 없다. 다만 항공마일리지는 신용카드 이용으로 적립하는 포인트보다 사용하기 어려운 측면이 있으나 ‘가족간 마일리지 보너스 양도 제도’ 및 ‘가족 간 마일리지 합산 제도’ 등으로 보완하고 있다. 원고측은 상속인의 상속권 침해도 지적하였으나 약관의 불공정성 여부를 판단함에 있어서 계약의 직접상대방이 아닌 상속인의 마일리지 상속에 관한 기대이익까지 고려할 필요는 없다. 일본의 ANA, JAL도 상속 주장기간을 6월에서 1년으로 제한하고 있으며, 마일리지의 상속을 허용하지 않는 항공사가 많아 마일리지 상속이 업계의 보편화된 관행이라고도 할 수 없다.

ii) 마일리지 이용 계약의 주된 목적은 항공권 등의 구매에 이용하는 것이고, 대한항공 스카이패스 약관 제7항처럼 상속을 제한한다고 해서 계약의 목적을 달성할 수 없을 정도로 계약의 본질적 권리를 제한한다고 볼 수 없다.

66) 대한항공은 2008년 7월 1일부터 마일리지 유효기간을 도입하였고, 그 이전 적립부분에 대하여는 유효기간이 없다. 본 건에서 대한항공은 유효기간이 적용되지 않는 마일리지가 전체의 약 71%를 차지하고 있다고 주장하였다.

iii) 앞의 모든 사정에 비추어 본 건 약관 규정이 신의성실 원칙에 위반하여 공정을 잃은 조항에 해당한다고 볼 수 없다.

2. 검토

본판결은 항공 마일리지의 재산권성을 긍정하고 일신전속성은 부정한 판결로 마일리지 상속에 대해 정면으로 다루었으나 원고가 상소를 하지 않아서 그대로 확정되었다. 법원은 약관의 불공정성을 판단함에 있어서 부진정한 상용고객과 진정한 상용고객을 구분하여 상속을 제한한 약관의 정당성을 논하였으나 고객을 양자 구분하는 것이 실질적으로 가능할지 의문이다. 고객이 생존하는 동안은 진정한 상용고객과 부진정한 상용고객 사이에 구분이 없다가 무엇을 기준으로 사망시에 그러한 구분이 가능하게 되는지는 생각해 볼 문제이다. 그리고 법원의 논리대로라면 최소한 진정한 상용 고객에 대해서는 상속이 가능하다고 해야 그 타당성을 유지할 수 있을 것이다⁶⁷⁾.

3. 소결

국내에서도 항공사의 약관에 따라 마일리지 프로그램이 운용되고 있다. 그러나 미국과 달리 ADA와 같은 실정법이 없기 때문에 마일리지와 관련하여 항공사와 고객 간에 분쟁이 생긴 경우는 항공사 약관의 해석 및 불공정성에 대한 문제로 풀어나가고 있다. 2003년에 대한항공과 아시아나항공이 마일리지 지급을 축소하고 이를 소급적용하는 약관변경에 대하여 공정거래위원회가 시정명령⁶⁸⁾을 한 이후에도 항공마일리지와 관련한 소비자와 항공사 간의 갈등이 계속되고 있다.

근본적으로 항공사와 고객 사이에서 마일리지 관련 분쟁이 일어나는 이유는 적립된 마일리지의 성질에 대한 시각차 때문이다. 항공사는 마일리지를 단골고

67) 정구태, “항공마일리지의 상속을 금지하는 약관의 불공정성”, 『가천법학』, 제6권 3호, 2013, 13면-14면

68) 2003.7.18. 공정거래위원회 전원회의 의결 제2003-114호, 제2003-115호 참조

객을 위한 보너스 차원에서 제공하는 것으로 그 재산권적 성질을 완전히 부인하고 있고, 고객측은 경제적 교환가치가 있는 재산이라고 보고 있다⁶⁹⁾. 항공마일리지를 상속과 증여가 가능한 일종의 채권으로 인식하는 소비자의 견해와 단골고객을 확보하기 위한 마케팅 수단으로 단순히 회원 본인을 위한 특별혜택에 불과한 만큼 현금이나 유가증권으로 볼 수 없고 상속이나 증여도 불가능하다는 항공사의 견해가 상반되고 있는 것이다⁷⁰⁾. 만일 소비자와 같이 마일리지의 재산성을 긍정하게 되면 마일리지 프로그램을 일방적으로 변경하여 마일리지를 소멸시키거나, 적립된 마일리지 사용에 제한을 가하거나, 이에 대해 상속이나 증여를 전혀 인정하지 않는 국적항공사의 태도는 논란의 소지가 많다.

국내에서 항공 마일리지와 관련하여 주로 쟁점이 되는 것은 항공 마일리지의 재산권성 여부 및 일신전속권 여부이다. ADA의 전점조항의 적용범위에 따라서 항공사의 자율성의 범위가 달라지는 미국과는 다소 논의상 차이가 있다고 할 것이다. 그러나 연방대법원의 판단으로 인하여 파기되기는 했지만 연방항소법원이 신의성실 및 공정한 거래에 대한 약정이 ADA의 적용범위에 포함되지 않는다고 한 것을 보면, 미국에서도 항공사의 자율성 범위판단에 대한 확실한 기준이 있는 것 같지는 않다. 게다가 제휴마일리지 판매를 통하여 항공사가 마일리지 수익을 올리고 있다는 점, 일부 외국 항공사에서는 보너스 항공권의 구매시에 부족한 마일리지를 현금 및 카드로 구매할 수 있도록 하고, 또 유사판매 좌석 이용도 가능하게 한 점⁷¹⁾, 적립된 항공 마일리지를 이용하여 상품구매뿐만 아니라 자선단체 기부⁷²⁾까지 가능하도록 한 점을 보면 소비자뿐만 아니라 항공사도 항공마일리지의 경제적 가치 및 재산성에 대한 인식을 가지고 있다고 보아도 무방할 것이다.

69) 김대규, “항공마일리지의 법적 성격과 약관해석”, 『항공우주법학회지』, 제25권 제2호, 2010, 165면

70) <http://www.hankyung.com/news/app/newsview.php?aid=2007092679811>, 한국경제, 2007년 9월 26일자

71) 강병모, “국내의 항공마일리지 운영실태 조사연구”, 한국소비자원, 2010, 96면

72) KLM(KLM Royal Dutch Airlines), 델타(Delta Airlines)는 제휴 자선단체에 마일리지를 기부하는 사회공헌프로그램을 운영하고 있다고 한다. 서정아, “항공사 제휴 마일리지 프로그램의 지각된 가치와 항공사 로열티, 제휴사 로열티 간의 영향 연구”, 『International Journal of Tourism and Hospitality Research』, vol. 29 no. 2, 2015, 30면

V. 결론

국제적인 교류를 위하여 국가간 항공협정 체결⁷³⁾이 활발한 오늘날, 항공산업 발달의 중심이며 영향력이 큰 미국 내에서도 항공사의 일방적인 마일리지제도 변경 등으로 많은 논의가 있다. 그런데 그러한 논의는 대부분 1978년 항공규제 완화법(Airline Deregulation Act of 1978: ADA)의 전점규정의 적용범위와 관련되어 있다. 전점규정의 적용범위에 따라 항공사의 자율권의 범위가 달라지기 때문이다. 항공 마일리지의 법적인 성질 자체에 대한 논란이 있고 항공사가 제시한 약관의 불공정성에 대하여 다투는 한국과는 달리 ADA라는 실정법이 있는 미국에서는 항공사의 자율성이 비교적 폭넓게 인정된다. 따라서 항공사와 고객과의 계약상 의무가 커먼로 상의 의무로서 주법에 의하여 강제되어 운임, 항로, 서비스에 대한 항공사의 자유로운 결정권을 저해하는지 여부를 중심으로 해석이 이루어지고 있다. 만일 주법에 의하여 항공사의 의무가 강제된다고 해석되면 ADA에 의해 주법의 효력이 부정되고 항공사의 자율권이 인정되어 다소 소비자에게 불리하다고 하더라도 항공사가 일방적으로 마일리지를 소멸시키거나 변경하는 것도 가능하다는 판결을 내리고 있다. 이는 미국의 경우 연방제로 운영되어, 각주마다 마련한 주법의 해석에 따라 ADA의 적용범위가 달라질 수 있으며, 또 항공사가 자유롭게 마일리지 프로그램을 운용한다고 해도 항공사간 경쟁이 제대로 되고 있으면 소비자는 자신에게 가장 유리한 선택을 할 수 있다는 인식이 반영된 것이라고 볼 수 있다⁷⁴⁾. 간단히 말해서 ADA와 같은

73) 항공협정은 일반적으로 항공사, 노선, 운항횟수, 운임 등에 관한 규정을 하여 협정국간 정기적인 민간항공 노선개설 및 운영을 보장하는 것으로 국가간의 국제항공 서비스의 허용범위 및 조건을 명확히 하여 국제항공 서비스를 위하여 법적인 기반을 제공하기 위하여 체결된다. 우리나라는 2014년 12월 기준으로 94개국과 협정을 체결하고 있다.

http://www.mofa.go.kr/trade/economy/agreement/status/index.jsp?menu=m_30_160_10&tabmenu=t_2&sp=/webmodule/htsboard/template/read/korboardread.jsp%3FtypeID=6%26boardid=13422%26tableName=TYPE_DATABOARD%26seqno=353032

74) 그러나 이러한 인식도 점차 변하고 있는 것으로 보인다. 미국은 2010년 고객의 권익향상을 위하여 ‘항공여객의 보호증진에 관한 법규(Enhancing Airline Passenger Protections: EAPP)’를 도입하였다. 이는 항공사와 소비자간 힘의 불균형이 심해져 계약자유의 원칙을 철저하게 관찰시키기에 는 무리가 있고, 항공권 구입계약 등에서 소비자의 기본적인 인권을 보호해야할 필요성이 커졌기 때문이다. EAPP의 입법취지 및 상세한 내용에 대해서는 이창재, “미국 연방법규상 항공여객 보호제도에 관한 연구”, 『항공우주정책·법학회지』, 제28권 제2호, 2013, 71면 이하 참조

실정법이 존재하므로 항공사의 상용고객우대제도를 전적으로 항공사의 권한 내에 있는 마케팅 수단으로 파악할 수 있기 때문이다. 다만 이번 긴스버그 케이스에서 주목할 것은 앞으로 제휴마일리지와 관련하여 본판결과는 다른 결과가 나올 수도 있음을 밝힌 점이다.⁷⁵⁾ 탑승마일리지와는 달리 제휴마일리지의 경우는 ADA의 전점조항이 적용되지 않고 따라서 항공사의 마일리지 제도를 변경에 대한 재량권이 인정되지 않을 수도 있다. 이후 제휴마일리지와 관련하여 어떠한 형태의 판결이 나올지 눈여겨보아야 할 것이다.

반면 우리나라는 미국과 같은 실정법이 없다. 항공사의 일방적인 마일리지 프로그램 변경으로 분쟁이 발생한 경우 당해 항공사의 회원약관의 불공정성을 검토하고 있다. 국내에서는 마일리지의 성격에 대하여 항공사와 소비자의 견해가 대립되고 있는데, 회계기준이나, 공정거래위원회, 법원 등이 밝힌 견해에 비추어 보면 적용된 항공마일리지는 현금, 유가증권과 마찬가지로 일종의 재산이라고 할 수 있다. 그러나 항공사의 약관내용은 그 동안 거의 달라지지 않았으며, 마일리지와 관련한 논쟁은 여전한 상태이다.

자유화 정책의 확산으로 항공사간 경쟁과 효율성 제고를 통하여 끊임없는 성장을 하는 가운데 저가항공사들의 신규진입, 지역별 통합항공시장 구축 등 세계 항공운송산업은 점점 다양한 구조적 변화를 보이고 있다. 그리고 각 항공사들은 좀 더 많은 고객의 로열티를 높이기 위하여 항공 마일리지를 제공하는 범위를 넓히고 있다. 그러나 적용만 가능하고 사용하는데 너무 많은 제약이 따른다면 마케팅의 일환으로 서비스 차원에서 마일리지를 제공한다는 항공사의 시각⁷⁶⁾에서 본다고 하더라도, 형편없는 서비스를 제공하고 있다는 반증이 될 뿐이다. 이는 항공사간 경쟁이 심화되고 있는 상황에서 항공운송 서비스가 소비자 중심, 수요자 중심으로 가야한다는 필요성에 반하는 것이다. 항공사의 상용고객우대제도 또한 소비자 중심으로 운용되어야 마땅하다.

실정법을 통하여 규제완화차원에서 항공사의 자율성을 존중하여 상용고객우대제도를 단순히 마케팅 수단으로 판단할 수 있는 미국과는 달리 우리는 오히려 항공마일리지를 재산권으로 보아야 한다. 그러므로 항공 마일리지의 몰수,

75) 당사자가 주장하지 않았으므로 연방대법원의 검토 사항에서는 제외되었다.

76) 소비자, 항공사간 인식 차이는 미국도 마찬가지로 보인다. The new york times 2013. 11. 3. Adam Iptak, "Supreme Court Considers Frequent Flier Contracts" 기사 참조

축소, 회원자격 박탈 등 항공사의 일방적인 약관변경은 재산권의 침해이므로 법원은 이를 허용해서는 아니된다. 더불어 항공사가 지나치게 항공 마일리지 판매하는 행위를 억제할 수단을 검토할 필요가 있으며⁷⁷⁾, 앞으로 이에 대한 심도 있는 연구가 좀 더 필요하다 하겠다.

참고문헌

1. 국내문헌

- 강병모, “국내의 항공마일리지 운영실태 조사연구”, 『한국소비자원 제10-09호』, 2010
- 김대규, “항공마일리지의 법적 성격과 약관해석”, 『항공우주법학회지』, 제25권 제2호, 2010
- 문준조, 『2단계 진입규제 개선방안 마련을 위한 연구용역(항공운송분야)』, 한국 법제연구원, 2010
- 서명선·조주은, “항공자유화정책상 상용고객우대제도의 제휴 성과와 국제경쟁에 관한 연구”, 『항공우주법학회지』, 제25권 제2호, 2010
- 서정아, “항공사 제휴 마일리지 프로그램의 지각된 가치와 항공사 로열티, 제휴사 로열티 간의 영향 연구”, 『International Journal of Tourism and Hospitality Research』, vol.29 no.2, 2015
- 성연영, “항공사 마일리지 정책의 변화 필요성”, 『항공진흥』, 제33호, 2004
- 이기상·윤영애, “항공운송산업의 구조와 경쟁 환경”, 『항공산업연구』, 제71집 겨울, 2009
- 이창재, “미국 연방법규상 항공여객보호제도에 관한 연구”, 『항공우주정책·법학회지』 제28권 제2호, 2013
- 이호배, “마일리지 프로그램 축진의 활용 및 효과: 소비자 보호의 법적 관점”, 『홍익법학』 제13권 제4호, 2012

77) 이기상·윤영애, “항공운송산업의 구조와 경쟁 환경”, 『항공산업연구』, 제71집, 2009, 17면

장호익, “미국의 행정규제완화정책”, 『법제연구』, 제5호, 1993

정구태, “항공마일리지의 상속을 금지하는 약관의 불공정성”, 『가천법학』, 제6권 3호, 2013

정윤선, “소비자권리 관점에서 본 항공마일리지 최근동향”, 『소비자정책동향』, 2008

2. 외국문헌

American Association of Airport Executives, *AAAE Accreditation and certification programs, Body of Knowledge Module 1*, 2004/2005

Daniel H. Rosenthal, “Legal turbulence: the court’s misconstrual of the airline deregulation act’s preemption clause and the effect on passengers’ rights”, *Duke Law Journal*, vol. 51, 2002

David A. NewMyer, “The impact of deregulation on airports: An international perspective”, *Journal of Aviation/Aerospace Education & Research*, vol.1, 1990

David W. Arnesen, C. Patrick fleenor, and Rex S. Toh, “The ethical dimensions of airline frequent flier programs”, *Business Horizons*, 1997

John G. Wensveen, *Air Transportation: A Management Perspective*, Ashgate Publishing Ltd. 2011

John W. Freeman, “State regulation of airlines and the airline deregulation act of 1978”, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 44, 1979

Kyle Volluz, “The aftermath of *Morales* and *Wolens*: A review of the current state of federal preemption of state law claims under the airline deregulation act of 1978”, *Journal of Air Law and Commerce*, 1997

Laynie Giles, “Interpreting the airline deregulation act of 1978: Federal preemption over state deceptive advertising laws”, *Transportation Law Journal*, vol. 22, 1994

Michael E. Levine, “Airline competition in deregulated markets: theory, firm strategy, and public policy”, *Yale Journal on Regulation*, 1987

- _____, “Revisionism revised? Airline deregulation and the public interest”, *Law and Contemporary Problems*, vol. 44 no.1, 1981
- Matthew J. Kelly “Federal Preemption by the Airline Deregulation Act of 1978: How do state tort claims fare?”, *Catholic University Law Review*, Vol.49, 2000
- Rachel Tang, “Airline Passenger Rights: The Federal Role in aviation Consumer Protection”, Congressional Research Service, 2013
- Stephen A. Gardbaum, “The nature of preemption”, *Cornell Law Review*, vol.79, 1994
- Sue Haverkos, “Crash and burn-the airlines’ preemption defense goes down in flames”, *University of Cincinnati Law Review*, vol. 64, 1996
- 南部鶴彦, “米國における規制緩和とその影響—運輸および國內航空業を中心として—”, 『經濟論集』19-1, 1982
- 河野眞治, “アメリカ航空運輸業における規制緩和と競争”, 『山口經濟學雜誌』, 第3卷 第3·4号, 1989

3. 기타

- Airline deregulation act of 1978, public law 95-504
- American Airlines, Inc. v. Wolens, 115 S. Ct. 817 (1995)
- Civil. aeronautics board sunset act of 1984, public law 98-433
- Morales v. Trans World Airlines, Inc., 112 S. Ct. 2031, 2035 (1992)
- Northwest, Inc v. Ginsberg, 134 S.Ct. 1422 (2014)
- Rowe v. New Hampshire Motor Transport Association, 128 S.Ct. 989, 552 US 364 (2008)
- The Constitution of the United States of America As Amended
- 공정거래위원회 전원회의 의결 제2003-114호, 제2003-115호
- 서울남부지방법원 2011. 1. 21. 선고 2010가합15876 판결
- 고법 2008 2.26 선고 2007나 1748
- 대법원 2013.2.15. 선고 2011다 69053 판결

<http://www.hankyung.com/news/app/newsview.php?aid=2007092679811>, 한국경제, 2007년 9월 26일

<http://www.iadclaw.org.>, Business litigation committee newsletter, march 2014

http://www.mofa.go.kr/trade/economy/agreement/status/index.jsp?menu=m_30_160_10&tabmenu=t_2&sp=/webmodule/htsboard/template/read/korboardread.jsp%3FtypeID=6%26boardid=13422%26tableName=TYPE_DATABOARD%26seqno=353032

초 록

무한경쟁시대를 맞이한 항공업계에서 고객의 충성도를 높이고 신규 고객을 유치하기 위하여 상용고객우대제도는 아주 기본적인 마케팅 툴로 이용되고 있다. 초기에는 단순히 탑승마일리지만을 적립해 주는 형태였지만, 최근에는 동종 유사 업체와의 제휴를 통하여 마일리지 적립 형태가 다양화 되었고 마일리지 이용하여 탑승권뿐만 아니라 물건을 구입하는 등 사용할 수 있는 곳 또한 많아졌다. 따라서 소비자는 항공 마일리지를 단순히 덤의 개념으로 인식하지 않고, 자신이 쌓은 일종의 재산으로 생각하고 있다. 그러나 항공 마일리지 적립액이 많아지면서 항공사에 부담이 되기 시작하자 항공사가 일방적으로 상용고객우대제도의 변경으로 적립된 마일리지를 소진하려고 하면서 고객과의 분쟁 또한 증가하고 있다.

항공사의 마일리지 프로그램과 관련하여 2014년에는 미국 연방대법원에서 판결이 있었는데, 이 판결에서 미국 연방대법원은 항공규제완화법을 근거로 항공 마일리지 멤버십 변경 등을 합당하다고 주장한 항공사의 손을 들어준 바 있다. 반면 미국과 같이 항공사에게 ‘운임, 항로, 서비스에 관한’ 자율성을 보장해주는 실정법이 없는 국내에서는 항공사 약관의 불공정성 여부를 판단하여 분쟁을 해결하고 있다. 이러한 분쟁은 항공 마일리지를 일종의 재산이라고 인식하고 있는 소비자와 단순한 마케팅 수단이라고 인식하고 있는 항공사간의 기본적인 시각 차이에 있다고 할 것이다.

오늘날의 항공산업은 글로벌 경쟁이 특히나 치열한 분야중 하나이다. 아시아 지역의 항공수요가 점점 많아지고 있는데다 저가 항공사들의 신규 진입, 항공시장의 지역별 통합 등 항공시장이 점차 다양한 구조적 변화를 보이고 있다. 이제는 항공시장에서 기본적인 프로그램인 상용고객우대제도의 운용에 있어서도 새로운 관점이 필요한 때다.

주제어 : 항공규제완화법, 항공마일리지, 긴스버그, 상용고객우대제도, 전점조항

Abstract

Legal approach on unilateral changing membership in the airlines' frequent flyer program

Nam, Hyun-Sook*·Choi, June-Sun**

Since American Airlines launched AAdvantage which was the first Frequent Flyer Program in 1981, many people has accumulated mileage credits, and now, frequent flyer program(FFP) is the universal marketing tool to the airlines. These days, airlines establish a strategic alliance with domestic and foreign companies of various fields ; other airlines, travel agencies, car hire firms, hotels, department stores, even credit card companies.

However, more people want to use their mileage credits, more airlines reject to approve that or change frequent flyer program against their customers. Last year, *Northwest, Inc. v. Ginsberg*, the United State Supreme Court made a decision that the preemption provision of Airlines Deregulation Act(ADA) preempts state laws related to rates, routes and services for air carriers including implied covenant of good faith and fare dealing. Thus, the claim of Ginsberg was canceled, it means that Northwest Inc. could terminated one-sidedly his membership in the frequent flyer program.

In the contrast, Korea does not have the statute like ADA. If customers file a claim on FFP like *Ginsberg*, the courts of Korea judge whether the clauses of standard form contract are unfair or not. Therefore, in this article, *Ginsberg* would be checked on legal issues and be compared briefly with the courts' ruling in Korea.

Key words : Airline deregulation act, ADA, Ginsberg, FFP, preemption

* a doctoral course, the school of law in SKKU

** a professor, the school of law in SKKU