國際航空運送에 관한 1999년의 몬트리올 協約上의 第5 管轄權에 관한 考察

The "Fifth Jurisdiction" of the Montreal Convention of 1999 on International Air Carriage

崔埈璿*

Ⅰ 1999년 몬트리올 協約의 成立
Ⅱ 몬트리올 協約의 特徵
Ⅲ 第5 管轄權
1 第5管轄權의 意義
2 第5 管轄權의 重要性
3 第5管轄權의 適用要件
(1) 旅客의 死亡 또는 傷害
(2) 管轄權의 選擇
(3) '商業的 契約'과 '住所 및 永久居住地'
(4) '航空運送業務' 및 '航空運送事業'
(5) 場所的 槪念
Ⅳ 結語

Ⅰ. 1999년 몬트리올 協約의 成立

국제항공운송에 관하여는 항공산업이 시작될 무렵부터 국제항공운송인의 손해배상 책임을 규정한 이른바 바르샤바 체제(Warsaw system)라고 하는 일련의 조약체계가 형성되어 왔다. 바르샤바 체제는 세계에서 가장 오래된 상사관련 국제조약인 1929년의 바르샤바 협약부터 시작하여[1] 이를 개정하는 의정서(protocols) 및 협약

* 성균관대학교 법과대학 교수

(conventions)으로 구성되어 있는데, 구체적으로는 1929년의 바르샤바 협약,[2] 1955년의 헤이그 의정서,[3] 1961년의 과다라하라 협약,[4] 1971년의 과테말라시티 의정서[5] 및 1975년의 몬트리올 제1,[6] 제2,[7] 제3 의정서[8] 및 제4의정서[9] 등 2개의 협약과 6

---

1) Larry Moore, "The New Montreal Liability Convention, Major Changes in International Air Law: An End to the Warsaw Convention", Tul. J. Int'l & Comp. L. at 223; Andreas F. Lowenfeld & Allan I. Mendelsohn, "The United States and the Warsaw Convention," 80 Harv. L. Rev. 497, at 498-501 (1967).

2) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Oct. 12, 1929, 49 Stat. 3000, 137 L.N.T.S. 11.

3) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Sept. 28, 1955, ICAO Doc. 7632.

4) Convention Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, Sept. 18, 1961, ICAO Doc. 8181.

5) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Mar. 8, 1971, 10 I.L.M. 613; 이 의정서는 발효되지 못하였다.

6) Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Sept. 25, 1975, ICAO Doc. 9145. 이 의정서는 발효되지 못하였다.

7) Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Sept. 25, 1975, ICAO Doc. 9146. 이 의정서도 발효되지 못하였다.

8) Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, Sept. 25, 1975, ICAO Doc. 9147. 이 의정서도 발효되지 못하였다.

9) Montreal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Sept. 25, 1975, ICAO Doc. 9148. 이 의정서는 전세계적으로 발효되었다.

개의 의정서를 통칭하는 개념이다 현재 원협약 또는 개정협약에 세계 135개국 이상이 가입하고 있다

몬트리올 협약(The Convention for the Unification of Certain Rules For International Carriage by Air, 1999)(1999년 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약)은 이와 같은 복잡다기한 조약체계를 현대화하고 통합하기 위하여 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization' ICAO)가 1999년 성립시킨 새로운 조약이다.[10] 이것은 1999년 5월 10일부터 5월 28일까지 ICAO의 본부가 있는 Canada의 Montreal에서 열린 외교회의(The Diplomatic Conference)에서 공식 채택되었다

몬트리올 협약은 2003년 11월 30일 현재 미국, 캐나다, 뉴질랜드, 그리이스 등 34개국이 비준하였다. 항상 조약 가입에 미온적이던 일본도 이미 2000년 6월 이 협약을 비준하였다.[11] 몬트리올 협약 제53조 제6항에 의하면 30개 나라가 이 조약을 비준하고 30번째 되는 나라가 이 비준서를 국제민간항공기구(ICAO)에 기탁한 후 60일째 되는 날에 동 협약이 발효하도록 되어 있다.[12] 2003년 9월 5일 미국과 카메룬이 30번째 및 31번째로 몬트리올 협약을 비준한 후 그 비준서를 국제민간항공기구(ICAO)에 기탁하였고, 그 60일째 되는 날인 2003년 11월 4일부터 몬트리올 조약은 발효되었다. 이제 조약의 시행으로 가입국 수가 급격하게 늘어나, 2004년에는 100개국 이상이 이 조약에 가입할 것으로 기대되고 있다.[13]

몬트리올 협약이 발효되어 이 협약이 전세계의 국제항공운송업계를 지배하게 될 것이 틀림없다.

---

10) Pablo Mendes De Leon & Werner Eyskens, "The Montreal Convention Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System", 6 J. Air L. & Com. at 1155 (2001).

11) 關口雅夫, "1999年モントリオール條約の發效" 항공우주법학회지 제18호, 2003, 66면.

12) Montreal Convention 제53조 제6항은 동 협약은 서명국의 30번 째의 비준서, 수락서, 승인서 및 가입서가 제출된 날로부터 60일째 되는 날에 발효한다고 되어 있다.

13) 關口雅夫, 전게논문, 66면.

Ⅱ. 몬트리올 協約의 特徵

1999년 5월 28일 제정된 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일을 위한 몬트리올 협약은 바르샤바 협약 및 이와 관련된 문서를 현대화하고 확고히 하기 위한 것이다[14] 새 협약은 국제항공운송에 관한 포괄적인 조약으로서 이미 70여년이 지난 1929년의 바르샤바 협약을 대체하게 되는데, 항공업계가 직면한 신세기의 도전에 대응할 수 있는 내용들로 구성되어 있다. 몬트리올 협약은 항공기에 의하여 유상으로 운송되는 사람, 수하물 또는 화물의 모든 국제운송에 적용되며 또한 항공운송기업에 의하여 무상으로 행하여지는 운송에도 똑같이 적용된다.

몬트리올 협약은 그 이전의 조약이 취하였던 대부분의 원칙을 그대로 유지하면서도 손해배상한도액을 철폐한 것이라든지 새로운 관할권을 인정하는 등 상당히 개혁적인 요소를 다수 포함하고 있다[15] 그 주요 내용을 보면, (i) 여객의 死傷에 대한 배상액 10만 SDR까지는 항공사에 대한 엄격 책임(strict liability)을 부과하고, (ii) 10만 SDR을 초과하는 손해에 관해서는 항공운송인이 자신의 과실이 없음을 입증하여 면책되는 과실추정책임주의(presumptive liability)를 채택하여 이른바 이원적 책임체계(two-tier liability system)를 채택하였다 (iii) 화물에 가하여진 손해에 대하여는 wilful misconduct가 인정되는 경우에도 책임제한을 적용하고, (iv) 여객의 운송지연시의 책임한도액을 설정하였으며(여객당 4,150 SDR), (v) 위탁수하물과 휴대수하물의 구분 없이 수하물에 대한 배상책임한도액을 여객 당 1,000 SDR로 규정하였다. (vi) 여객운송과 관련하여 제5관할권을 인정하였으며, (vii) 선급금 지급제도를 도입하였고, (viii) 물가변동율을 감안한 책임한도액 자동조정 장치를 마련하였다.

특히 몬트리올 협약은 여객운송과 관련하여 제5관할을 인정하였는데, 이것이 오히려 협약의 통일성을 해치는 것이라는 비판이 있다. 그리고 말썽 많은 바르샤바 협약 제17조의 '사고'(accident)의 정의 및 범위와 관련하여서는 아무런 변경도 없어서 실망이라는 비판이 있다.[16] 이런 의미에서, 이전의 조약들이 가진 문제는 운송인의 책

---

14) De Leon & Eyskens, op. cit., at 1155.

15) Robert F. Hedrick, "The New Intercarrier Agreement on Passenger Liability: Is It a Wrong Step in the Right Direction?", 21 Annals Air & Space L. 135, at 150-52 (1996)

임한도액이 지나치게 저액이라는 것뿐이므로, 이전의 조약들 전체를 폐기하고 새로운 조약을 만드는 것은 문제를 더욱 복잡하게 만들었을 뿐이라는 비판을 받기도 한다.[17]

본고에서는 우선 몬트리올 협약의 주요 변경점의 하나인 제5 관할권에 관하여 간략히 고찰하기로 한다.

Ⅲ. 第5 管轄權

1. 第5管轄權의 意義

몬트리올 협약의 중요한 개혁조치 중의 하나는 이른바 제5관할권(fifth jurisdiction)의 도입이다. 이는 현재 바르샤바 협약 제28조가 인정하는 4개의 관할권 외에 또 하나의 관할권을 인정한다는 것이다. 바르샤바 협약 제28조에 정하여져 있던 4개의 관할권은 몬트리올 협약 제33조 제1항으로 옮겨져 있고, 이른바 제5관할권은 몬트리올 협약 제33조 제2항에 삽입되어 있다.

손해에 관한 소송은, 원고의 선택으로, (1) 운송인의 주소지, (2) 운송인의 주된 영업소 소재지, (3) 운송계약이 체결된 영업소 소재지 또는 (4) 도착지 법원에서 제기되어야 한다(몬트리올 협약 제33조 제1항). 이들 법정은 이 협약의 체약국 내에 소재하여야 한다. 이 까지는 바르샤바 협약 제28조의 내용과 같다.

그런데 몬트리올 협약은 이에 추가하여 "여객의 주소지 또는 영구거주지"라는 제5의 관할권(fifth jurisdiction)을 인정하였다. 즉, "여객의 사망이나 부상의 경우, 손해배상을 청구하기 위한 소는 여객의 주소지 또는 영구적 거주지(principal and permanent residence of the passenger)에서도 이를 제기할 수 있다고 정하였다.[18]

---

16) Thomas J. Whalen, "The New Warsaw Convention The Montreal Convention", 25 Air & Space L. at 17 (2000).

17) Ludwig Weber, "ICAO's Initiative to Reform the Legal Framework for Air Carrier Liability", 22 Annals Air & Space L 59, at 60 (1997)

18) J.C. Batra, "Modernization of the Warsaw System - Montreal 1999", 5 J. Air L. & Com 429 (2000), at 440.

다만 항공운송인이 예상하지 못한 재판관할지에서 피소당할 가능성이 있는 불이익이 있으므로 이를 상쇄하기 위한 조치를 취하였다. 그것은 (a) 사고를 발생시킨 운송인이 직접 소유하는 또는 상업상의 협정(commercial agreement)을 통하여 다른 운송인이 소유하는 항공기에 의하여 그 장소로 또는 그 장소로부터 운항하여야 하며, (b) 동 지역에 해당 항공사가 스스로 또는 상업상의 협정에 의하여 다른 운송인이 소유 또는 임차하고 있는 시설(premises)에서 항공여객운송에 관한 영업을 영위하고 있는 지역이어야 한다"는 것인데(몬트리올 협약 제33조 제2항), 이로써 제5관할권을 인정함에 있어 지역적 제한을 가하였다

2. 第5 管轄權의 重要性

제5관할권에 관한 조문 역시 여객측에게 보다 공평한 결과를 가져다 주는 조문이다. 몬트리올 협약에서 제5관할권을 신설한 이유는 국제적으로 이동이 잦은 사람들이 자기 나라에서 소를 제기할 수 있도록 하는 데 있다. 종래에는 많은 경우 여객이 그 주소지에서 운송인을 상대로 소송하기 어려운 경우가 많았고 운송인을 상대로 소를 제기하려면 반드시 외국에 가서야만 해야하는 경우도 흔히 있었다. 몬트리올 협약 제33조에 의하여 이제는 여객이 본국의 더욱 친숙한 법원과 더욱 친숙한 절차에 따라 소를 제기할 수 있게 되었다. 제5관할권은 미국이 자국민 보호의 취지에서 강력히 주장하였던 것인데,[19] 프랑스를 비롯한 여러 국가들의 강력한 반대가 있었다. 사고가 어느 곳에서 발생하든 광활한 영토에 흩어져 있는 미국 시민(정확하게는 미국에 주소지 또는 영구거주지를 가진 자)은 각자가 거주하는 각주의 주법절차에 따라 소를 제기할 수 있게 되었고,[20] 이로써 미국인들은 상대적으로 높은 배상금을 판결받을 수 있게 되었으므로, 이전 조약 아래서보다 유리하게 변경되었다.

그러나 실제로 제5관할권의 혜택을 받을 수 있는 사람은 그리 많아 보이지는 않는다[21] 어떤 여객이 자신의 거주지에 가기 위하여 편도 항공권을 구입한 경우, 그 도

19) Sven Brise, "Economic Implications of Changing Passenger Limits in the Warsaw Liability System", 22 Annals Air & Space L 121, at 125 (1992)

20) Christopher Chipello & Anna Wilde Matthews, "Accord Is Reached to Increase Liability, Remove Low Caps for Plane Accidents", Wall St. J, June 1, 1999, at 88

21) Harold Caplan, "A Second Supplement for the Warsaw Convention An Historic

착지는 이미 몬트리올 협약 제33조 제1항에서 관할권이 인정된다. 만약에 자신의 거주지가 있는 도시에서 외국에 가기 위하여 편도 항공권을 구입한 경우에도 자신의 거주지가 있는 도시는 계약체결지로서 이미 몬트리올 협약 제33조 제1항에서 관할권이 인정된다. 또한 여객이 자신의 거주지가 있는 도시에서 외국으로 가는 왕복 항공권을 구입한 경우에도 목적지와 출발지가 같게 되므로 역시 자신의 거주지가 있는 도시에서 소를 제기할 수 있게 된다. 오직 외국에 주소지가 있고 그곳에서 왕복항공권을 구입한 경우에만 제5관할권이 의미를 갖게 된다.[22]

3 第5管轄權의 適用要件

일견하여, 몬트리올 협약이 정한 제5관할권의 요건은 명확하게 규정된 것처럼 보이나 실제로 이를 해석함에 있어서는 많은 논란이 있을 수 있다 먼저 제5관할권을 인정함에는 다음 다섯 가지 요소를 고려하여야 한다

(1) 旅客의 死亡 또는 傷害

여객의 사망 또는 상해로 인한 손해의 경우이어야 한다 몬트리올 협약 제33조 제1항에서 정한 4개의 관할권은 종래에도 인정되었던 것으로서 여객, 화물, 수하물에 가하여진 손해에 대한 배상청구소송에 적용되는데 비하여, 몬트리올 협약 제33조 제2항이 정한 제5관할권은 여객의 사망 또는 부상으로 인한 손해배상청구의 경우에만 인정된다. 이전에 과테말라 시티 의정서(Guatemala City Protocol)에서도 제5관할권을 인정하였으나, 과테말라 시티 의정서는 여객의 지연도착뿐만 아니라 수하물의 파괴, 멸실, 훼손 및 지연의 경우까지 이를 인정하고 있다.

이와 같이 몬트리올 협약 제33조 제2항이 정한 제5관할권은 화물과 수하물의 멸실 및 파괴에 대한 손해배상청구소송에는 적용되지 않는다. 예컨대 항공기의 추락 등으로 여객이 사망 또는 부상하는 경우, 수하물 역시도 멸실 또는 훼손될 수 있지만, 수하물에 대한 손해배상청구소송은 몬트리올 협약 제33조 제1항이 정한 종래의 4개의 관할권 내에서 해결되어야 하고, 적어도 주소지 및 영구거주지에서는 여객의 사망 또는 부상으로 인한 손해배상청구소송과 함께 제기할 수 없다.[23] 수하물은 여객과 함께

Opportunity," The Aviation Q. at 70, 74 (1999)

22) De Leon & Eyskens, op cit, at 1164

운송된다는 사실을 감안하면 수하물을 제외할 아무런 이유가 없으므로 이는 입법적인 不備라고 생각된다.

(2) 管轄權의 選擇

여객의 관할권 선택권이 문제가 된다 몬트리올 협약 제33조(관할권) 제1항에 정한 종래의 4개의 관할권의 경우, "손해에 관한 소송은, 원고의 선택으로, 운송인의 주소지 또는 운송인의 주된 영업소 소재지 또는 운송계약이 체결된 영업소 소재지 또는 도착지 법원에서 제기되어야 한다"고 정하고 있다 여기서 손해에 관한 소송은 원고의 선택으로 "제기되어야 한다"(must be brought)고 되어 있는데, 이에 비하여 제5관할권에서의 소송은 여객이 "제기할 수 있다"(may be brought)고 되어 있다. 현재 바르샤바 협약 제28조에서 정한 관할권 있는 법원에 원고가 소를 제기하면, 이에 대하여 운송인이 반드시 응소하여야 한다. 그러나 몬트리올 협약 제33조 제2항의 문언에 비추어 꼭 같은 해석이 가능할지 의문이다.

(3) '商業的 契約'과 '住所 및 永久居住地'

몬트리올 협약 제33조 제2항에 나오는 "상업적 계약"(commercial agreement)이라는 표현과 "주소지 및 영구거주지"(principal and permanent residence)의 개념은 제5재판관할권의 판단이 되는 주요 핵심 요소인데, 이는 몬트리올 협약 제33조 제3항 (a)호 및 (b)호에 정의되어 있다.

우선 상업적 계약(commercial agreement)이란 매우 추상적·일반적인 표현인데, 이에 관하여 몬트리올 협약 제33조 제3항은 "제2항의 목적을 위해 (a) 상업적 계약이라 함은 대리점 계약을 제외한 운송인간에 체결된 협정으로 운송인간의 항공여객운송을 위한 공동업무의 제공에 관한 것을 의미한다"고 정의한다. 이는 공동의 여객운송업무에 관하여 현재 항공회사 간에 실시하고 있는 항공기 편명공동사용(code-sharing)이나, 항공사간 제휴(alliance) 등을 포함하여 장래에 나타날 이와 유사한 모든 형태의 항공사간의 협조관계를 포함한다고 보아야 한다.

---

23) Wolf Muller-Rostin, "The Montreal Convention of 1999 Uncertainties and Inconsistencies," The Aviation Q 218, at 223 (2000)

그리고 주소지 및 영구거주지에 관하여 몬트리올 협약 제33조 제3항 (b)호는, "(b) 주소지 및 영구거주지라 함은 사고 당시 여객의 고정적이고 영구적인 하나의 주소를 의미한다 이 경우 여객의 국적은 결정적 요인이 되지 않는다."고 규정하고 있다. 여기서 여객의 국적은 결정적인 요인이 되지 않는다는 것은 주의적인 규정이다.

여객의 주소지 및 영구거주지는 항공기 사고 당시의 주소지 및 영구거주지로서 단 하나만이 인정되어야 한다. 따라서 주소지 및 영구거주지에 대한 각국간의 법적 규제가 상이함에 따른 문제발생도 예상된다 현재 세계적으로 2중 국적자도 많이 있으며 각기 다른 나라에 집을 소유하고 번갈아 가며 거주하며, 행정적으로도 거주자로 등록되어 있는 경우 어느 곳이 주소지 및 영구거주지인지 확인이 어렵다는 문제가 발생한다.[24]

여기서 또 한가지의 적용요건은 사고 당시에 여객의 주소지 및 영구거주지가 반드시 몬트리올 협약 체약국 내에 소재하여야 한다는 것이다. 따라서 이미 몬트리올 협약이 시행되었지만 일부 이 협약에 가입하지 않은 국가에서는 원고가 자신의 주소지 및 영구거주지에서 소를 제기할 수 없다. 더우기 몬트리올 협약에 가입하지 아니한 우리나라의 경우에도 장차 상당한 기간 동안 제5관할권에서의 소의 제기는 어려울 것으로 전망된다.

(4) '航空運送業務' 및 '航空運送事業'

운송인은 제5관할권 내에서 항공운송업무를 제공하고 또한 항공운송사업을 영위하고 있었어야 한다. 즉, 운송인이 자신 소유의 항공기 또는 상업적 계약에 따른 타 운송인의 항공기로 항공운송업무를 제공하는 장소이며, 동시에 운송인 자신 또는 상업적 계약에 의한 타 운송인이 소유하거나 임대한 건물로부터 항공운송사업을 영위하고 있어야 한다.

몬트리올 협약은 그 제33조에서 '항공운송업무' 및 '항공운송사업'이라는 개념을 사용하고 있는데, 이것이 무엇을 의미하는지 논의가 될 수 있으나, 이를 지나치게 좁게 해석하여서는 안된다.[25] 따라서 여객기를 정비하는 등 부수적인 곳 역시 '항공운송업무' 및 '항공운송사업'을 영위하는 장소가 될 수 있다 예컨대 많은 항공사들은 미국

24) De Leon & Eyskens, op. cit., at 1164.

Seattle에 소재하고 있는 보잉 항공기제작공장 내에 자신이 주문한 항공기가 제대로 제작되고 있는지를 모니터하기 위한 사무실을 가지고 있다. 이 경우 Seattle 역시도 제5관할권 내에 포함된다는 주장까지 있으나,[26] 필자가 보기에는 이는 무리한 주장이라 본다

(5) 場所的 槪念

제5관할권은 티 운송인의 항공기로 항공운송업무를 제공하는 '장소' 및타 운송인이 소유하거나 임대한 '건물' 등 장소적 개념과 밀접하게 관련이 있으므로 이를 무시하여서는 안된다는 점이다. 사고항공사가 시설물을 소유 또는 임차의 형태로 운영하고 있다는 규정을 해석함에는 어려움이 없으나, 만약에 고객이 항공권을 인터넷 웹사이트를 통하여 구입한 경우나, 미국에서 흔히 사용되고 있는 1-800 무료전화를 통하여 항공권을 구입한 경우 그 웹사이트의 서버가 위치한 지리적 장소 및 call center가 위치한 지리적 장소 역시도 제5관할권에 포함되는가 하는 것이다 이를 부정할 이유가 없으므로 긍정하여야 할 것이다.

특히 commercial agreement를 맺은 운송인이 임차 또는 소유하고 있는 시설물이 있어야 한다는 규정과 관련하여 code share 항공사의 범위를 '사고가 난 여정'과 관련된 운송인만을 의미하는 지가 불명확하다. 즉, 항공운송업무를 제공하거나 항공운송사업을 영위하는 code-share partners인 타운송인이 항공권 발행을 대행하였다는 등 반드시 문제된 항공사고에 직접·간접으로 관련이 있어야만 하는가 하는 점이다. 법문의 문언으로 미루어 반드시 사고와 어떤 관련이 있을 것을 요구하지는 않는 것으로 보인다. 이 규정은 타운송인을 통하여서이든 아니든 영업이 가능한 장소에서는 應訴도 할 수 있다는 논리에 기초한 것이므로 문제된 항공사고와의 관련성은 요구하지 않는 것이 옳다고 본다.

---

25) Ibid, at 1163

26) Sean Gates, "The Montreal Convention of 1999 A Report on the Conference and What the Convention Means for Air Carriers and their Insurers", The Aviation Q 186, at 188 (1999).

Ⅳ. 結語

몬트리올 협약이 제5관할권을 인정함으로써 여객측에 의한 남소의 가능성이 과거 바르샤바 체제하에서보다 훨씬 커졌다. 제5관할의 인정으로 종래보다 더 장기적이고 비용이 많이 드는 소송이 계속될 것으로 보인다.[27] 제5관할권의 인정과 관련하여 종래에는 인정되지 않던 새로운 관할권이 인정되어 상대적으로 손해배상의 범위가 확대되고, forum shopping의 결과 미국처럼 배상액이 높은 국가에서의 소의 제기가 증가할 것으로 예상된다 특히 기존에 인정되던 4개 관할이 여객에게 특별히 유리하지 않는 한 여객의 주소지에서 소송을 제기하는 결과를 초래할 것이므로 기존의 관할 규정의 사문화를 초래할 가능성 마저 있고, 각국 법원이 미국인과의 형평성 차원에서 자국민보호를 위한 판결을 양산할 가능성도 있다. 아울러 여객의 주소지 또는 영구거주지에 대한 각국의 법적 처리의 상이에 따른 문제를 해결할 방안이 마련되어야 한다. 그리고 제5관할권은 신체상해와 수하물의 손해가 동시 발생한 경우에도 적용되도록 개정되어야 한다.

최준선

국제항공운송 바르샤바 체제 1999년 몬트리올 협약 관할권

제5관할권 항공여객운송

27) Barta, op cit, at 442

[Abstract]

The "Fifth Jurisdiction" of the Montreal Convention of 1999 on International Air Carriage

Professor Junesun Choi*

One of the major innovations of the Montreal Convention is the so-called "fifth jurisdiction," which was added to the four jurisdictions already available under Article 28 Warsaw Convention. The four Warsaw Convention jurisdictions are now provided for in Article 33 (1) Montreal Convention The "fifth jurisdiction" was inserted in Article 33 (2) Montreal Convetion.

Article 33 (1) of the 1999 Montreal Convention allows an action to be brought in a fifth jurisdiction, the place where the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, such as a code share agreement. and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement. This writer discusses the qualifications of the fifth jurisdiction analysing major concepts such as "Commercial agreement", "principal and permanent residence", "death and bodily injury claims", "State Party", "the meaning of carrier's operation in the fifth jurisdiction" and "permanent residence". Like the jurisdiction provisions in the 1929 Warsaw Convention, the jurisdiction provisions in Montreal 1999 cannot be restricted by agreement

The aim of the fifth jurisdiction is to allow highly mobile individuals, such

* College of Law, Sungkyunkwan University

as temporary expatriates, to sue carriers in their home country. However, the number of passengers who may benefit from Article 33 (2) Montreal Convention will be relatively small Moreover, the fifth jurisdiction does not apply to baggage claims. Consequently, if there is a claim for death or personal injury involving the loss or destruction of baggage, the baggage claim must be brought before one of the four jurisdictions in Article 33 (1) Montreal Convention and cannot be brought in the jurisdiction of the passenger's principal and permanent residence. The writer suggests the revision of the Convention allowing the fifth jurisdiction to the baggage claim too.***