

항공운송인의 손해배상책임에 관한 연구

박종렬^o

^o광주여자대학교 경찰법학과

e-mail: park3822@kwu.ac.kr^o

A Study on the Liability for Damages of Air Carriers

Jong-Ryeol Park^o

^oDepartment of Police & Law, Kwangju Women's University

● 요약 ●

4차 산업혁명과 더불어 급격하게 성장하고 있는 우리나라 항공운송산업은 다른 교통 및 운송수단에 비교하였을 때 항공운송이 갖는 고유한 특성인 안전성, 경제성, 국제성 등의 장점으로 인하여 꾸준히 성장을 거듭하고 있는 것이 사실이다. 하지만 이러한 성장과정 속에서 우리가 예상 할 수 없이 갑작스럽게 벌어지는 항공기 엔진 결함으로 지연 및 항공기 추락사고 등으로 발생하는 법률적인 분쟁도 지속적으로 증가해 가는 것도 틀림이 없다. 한편 그동안 항공사고를 둘러싼 인명피해나 재산상 손해에 대한 법률적인 분쟁에 있어서 국제항공운송과 관련해서는 국제조약으로 국내항공운송은 각 항공사가 제시한 항공운송약관 및 민법, 상법 등으로 해결을 해왔었다. 따라서 본 연구에서는 항공기사고와 관련한 항공운송인의 손해배상책임에 대한 쟁점사항을 살펴보고 그에 대한 합당한 개선방안을 적시하고자함이 본 연구의 목적이다.

키워드: 항공운송인(Air Carriers), 항공기사고(Aircraft Accident), 항공운송협약(Air Transport Convention), 국제항공운송(International Air Transport), 손해배상책임(Liability for Damages)

I. Introduction

2018년 7월 항공기 엔진 결함으로 일본 신치토세공항에 예정 시각보다 19시간 늦게 도착해 피해를 입은 승객 130명이 지연 도착에 따른 손해를 배상하라며 에어부산을 상대로 낸 소송(2018가단 5222511)에서 서울중앙지법 고형석 판사는 2019년 10월 11일 "에어부산은 위자료 40만원 포함 승객 1인당 40만~61만여원을 지급하라"고 판결했었다. 덧붙여 "이러한 지연으로 인한 손해의 내용, 종류와 범위는 몬트리올 협약 19조가 다루고 있지 않은 사항에 해당하고, 어떠한 손해가 몬트리올 협약 제19조의 지연으로 인한 손해에 해당하는지는 소가 제기된 법원의 판단에 따르도록 한 것으로 볼 수 있어 몬트리올 협약 제19조에서 정한 지연으로 인한 손해의 내용, 종류와 범위에 관하여는 법정지법에 의하여 판단하여야 한다"고 밝혔다[1]. 이처럼 '지연으로 인한 손해'에 관한 책임을 규정한 몬트리올 협약 19조는 '항공운송인은 승객 및 수하물과 화물의 항공운송 중 지연 등으로 야기된 손해에 대하여 책임을 진다'고만 규정하고 있을 뿐, 지연으로 인한 손해의 내용, 종류와 범위에 관하여 따로 규정하고 있지 않다"는 등의 문제점을 지적한 바 있다. 따라서 본 연구에서는 항공운송인의 책임에 대한 문제점을 검토한 후 그에 따른 합당한 개선방안을 적시하고자 한다.

II. General Theory of Air Transportation

1. Concept of Air Carriers

항공운송인은 항공기를 보유하고 그 항공기를 본인의 항공운송사업에 사용하는 자와 항공기를 임대하여 항공운송기업에 이용하는 자를 포함한다. 항공기의 보유자인 운송인은 민법상 항공기의 보유자임은 물론 항공운송기업의 주체자이다[2].

2. Responsibilities of the Air Carriers

우리나라 상법 제6편 항공운송에서 항공여객운송계약에 있어서 운송인의 책임을 기본으로 규정하고 있으며, 그 밖의 운송계약 당사자의 권리와 의무에 관하여 약관에 위임하고 있다. 그런데 항공운송인의 감항능력주의의무에 관한 규정이 상법에 마련되어 있지 않고, 공법인 항공법에 마련되어있어 항공기 비행 중에 감항능력주의의무를 준수하지 않게 되면 과태료 조치라는 행정처분을 받게 된다.

3. Causes of Liability for Damages

3.1 Causes of Liability for Damages under Commercial Law

여객과 수하물이 늦게 도착할 경우 그에 대한 책임은 항공운송인 및 그 사용인과 대리인이 손해를 예방하기 위한 객관적으로 요청되는 모든 처리를 하였거나 그 처리가 불가능하였다는 것을 입증할 경우에는 책임을 면한다. 따라서 상법에서 항공운송인의 여객 및 수하물의 피해에 대하여서는 여객의 사고를 균일한 액수를 표준으로 하여 2단계책임을 그리고 모든 연착에 따른 손해와 위탁수하물의 멸실 및 훼손은 과실추정책임을 또한 휴대수하물의 분실·훼손은 과실책임을 적용하고 있다[3].

3.2 Causes of Liability for Damages under the Air Transport Convention

바르샤협약에 있어서 여객에 대한 손해뿐만 아니라 수하물에 대한 파괴 및 분실과 훼손 손해가 야기된 경우 그 손해원인에 대한 잘못이 없음을 입증하는 것 또한 항공운송인에게 전가하고 있다. 즉, 바르샤협약에서는 항공운송 중에 야기되는 모든 사고에 대해서는 과실이 먼저 있는 것으로 추정하는 ‘과실추정주의’를 채택하고 있어 항공운송인은 무과실을 입증했을 때 면책이 된다[4].

1999년 몬트리올협약을 우리나라 상법 항공운송편에서 여객의 사고 및 연착손해에 있어서 그 규정의 내용을 그대로 수용했기 때문에 상법 항공운송편의 규정과 같다. 그리고 수하물에 있어서 항공운송인의 손해배상책임 규정 또한 상법 항공운송편과 몬트리올협약은 대체적으로 같다고 생각된다[5].

III. National Legislation on the Responsibilities of the Air Carriers

1. United States

델라웨어 주의 영공과 영토에서 비행중인 모든 항공기 보유자는 본인의 주의의무 위반을 막론하고 항공기의 상승이나 하강 및 비행 등으로 항공기로부터 낙하한 어떠한 물건에 의하여 발생하는 지상이나 수중에 있는 사람 및 재산에 대하여 가한 손해에 대해 그 손해가 전체적으로 또는 부분적으로 받는 피해자나 피해 재산의 소유자 그리고 관리자의 잘못으로 인한 사항이 아닌 한 분명하게 책임이 있다[6].

2. Germany

항공기 비행 중의 발생되는 사고로 인하여 사람을 사망하게 하거나 또는 신체에 대해 상해를 가하거나 건강훼손 및 물건이 파손되는 경우에 항공기보유자는 야기된 손해에 대해 배상할 책임이 있다[7].

3. United Kingdom

항공기 비행 중, 이륙 및 착륙 중인 항공기로부터 낙하한 물건과 동물 및 사람으로 인하여 지상과 수면의 사람 그리고 재산에 대하여

실제적인 손해가 발생하는 경우에는, 그 손해가 피해자 본인에 의하여 발생되거나 그의 부주의로 인한 것이 아닌한, 해당 손해가 항공기 보유자의 고의적인 행위, 부주의에 의해 발생된 것이라면 그 손해는 고의 및 과실 그리고 다른 소송원인의 증명 없이도 배상받을 수 있다[8].

4. France

항공기 보유자와 임대차계약의 임대인은 개인적으로 또는 연대하여 제3자에게 입힌 손해에 대해서도 책임을 진다[9].

5. Russia

항공기 보유자는 비행 중 제3자의 생명이나 건강에 가한 손해 및 재산에 끼친 손해에 대하여 러시아가 가입한 국제조약에 특별하게 적시되지 않는 한 러시아는 민법에 규정된 금액으로 책임을 진다[10].

6. China

비행 중인 민용 항공기 그리고 비행 중의 민용 항공기로부터 낙하된 사람·물건으로 부터 지면상의 신체상 상해 및 사망 또는 재산상 손해를 야기한 경우에 피해자는 피해에 대한 배상을 받을 수 있다. 하지만, 그 손해가 손해를 야기한 사고와 직접적인 원인이 아니거나 민용 항공기가 국가기관의 공중교통규칙에 따라 상공을 비행하는 중에 야기된 것인 때에는 피해자는 그 배상을 청구할 권리가 없다[11].

IV. Problems and Improvement Measures on the Liability for Damages of Air Carriers

1. Problems on the Liability for Damages of Air Carriers

1.1 Problems on the Mental Damages

2019년 10월 11일 "에어부산 위자료 및 정신적 손해에 대한 손해배상책임을 발생 여부와 관련[12]. "국제항공운송 지연에 따른 운송인의 승객에 대한 '지연으로 인한 손해에 관한 책임을 규정한 몬트리올협약의 제19조는 '운송인은 승객 및 수하물 그리고 화물의 항공운송 중 지연으로 인하여 야기된 손해에 대한 책임을 진다'고만 규정하고 있을 뿐, 지연으로 인한 손해의 내용, 종류와 범위에 대한 별도로 규정이 없기 때문에 문제점으로 지적되고 있다.

1.2 Interpretation Problems on the Liability for Damages

우리나라 상법에 육상운송인의 운송물에 대한 손해배상책임을 규정한 제135조 “운송물의 멸실 및 훼손”을 그 책임사유로 규정하고 있는데 해상운송인의 운송물에 대한 손해배상책임을 규정한 제795조도 “운송물의 멸실 및 훼손”을 그 책임사유로 규정하고 있는 것과 똑같이 표기하고 있다. 따라서 문구를 상법의 육상운송과 해상운송의 규정과 통일하기 위하여 항공운송에서도 파괴를 명시하지 않고 멸실·훼손으로만 표시하고 있는 것이 문제점으로 지적되고 있다.

1.3 Noise Issues from Aircraft Operation

우리나라는 항공소음에 대하여 논의된 사고들을 상법 제930조의 적용을 통해 해결한 것이 아니고 민법의 일반원칙에 의하여 처리해왔다. 그렇지만 민법을 적용하여 처리하기 위해서는 손해를 요구하는 자들이 소음발생에 항공운송인의 과실이 있다는 것을 증명하기 매우 어려운 일이다. 그리고 사건을 처리하는데 시간이 많이 소요되기 때문에 피해자들에게 불리하다고 볼 수 있다. 또한 공항에서 이륙 및 착륙을 하는 경우가 아닌 주택과 가깝게 항공기가 저비행하는 경우 등으로도 야기 될 수도 있다. 그러므로 항공운송인의 손해배상범 위에 항공기소음으로 인한 손해배상 문제도 지적되고 있다.

2. Improvement on the Liability for Damages of Air Carriers

2.1 Improvement Measures on the Mental Damages

국내법으로 여객에 대한 손해배상책임에 대한 세부적인 규정을 두고 있는 중국, 독일, 러시아의 경우 손해배상의 범위에 순수한 정신적 손해까지 포함하는 규정을 두고 있다. 따라서 우리나라 상법 제6편에 항공운송과 관련하여 발생한 정신적인 위자료까지 배상할 수 있는 규정을 신설하여 보다 폭넓게 보호하는 것이 타당할 것으로 생각한다.

2.2 Improvement Measures for Liability

우리나라 상법 제913조 제1항과 제90조 제2항이 운송인의 책임사유를 정함에 있어서 몬트리올협약을 수용하고 있음에도 불구하고 상법에 육상운송 규정 및 해상운송 규정과 “똑같이 평가” 및 “문구의 통일”을 하여 일관성 있게 마련한다는 취지에서 간단하게 “멸실과 훼손”만을 규정하고 “과과”를 제외시켰다면, 이것은 항공운송이 근본적으로 육상운송 및 해상운송과는 완전히 다른 속성이 있다는 것을 인정하지 않은 결과라고 볼 수 있다. 따라서 항공운송의 특수성을 인정함과 함께 상법에 항공운송편을 별도로 제정한 목적에 비추어 볼 때 “과과”를 멸실, 훼손과 함께 손해의 원인으로 규정하여야 할 것으로 본다.

2.3 Improvement Measures of Noise on from Aircraft Operation

중국의 중국민용항공법 제157조에 따르면 민용항공기 비행으로 인하여 야기된 손해에 대하여 피해자는 그 배상받을 권리를 가진다. 하지만, 그 손해가 손해를 야기한 사고와 직접적인 원인이 아니거나 민용 항공기가 국가기관의 공중교통규칙에 따라 상공을 비행하는 중에 야기된 것인 때에는 피해자는 그 배상을 청구할 권리가 없다고 규정되어 있다. 이것은 소음 공해에 있어서 실질적으로 운항자의 책임이나 의무를 면제하였다고 생각된다[13].

따라서 소음과 관련하여 일반적인 비행에는 면책을 하고 있지만 저공비행 등 우연하게 야기되는 사고처럼 예외적인 경우가 발생하면 그에 대한 책임을 피해자가 아닌 항공운송인에게 부여하여 유한책임을 지도록 개선하는 것이 좋을 것 같다.

V. Conclusion

상기와 같이 항공운송인의 손해배상책임에 있어서 쟁점사항을 살펴보고 그에 대한 합당한 개선방안이 없는지 살펴보았다.

먼저 우리나라는 다른 선진국들에 비해 항공기를 통한 물류운송이 날로 증가되어 가는 편이다 항공운송의 중요성이 더 강조되는 시점이다. 특히 현재 상법상 항공운송편의 대부분의 규정들은 항공운송인 및 여객 그리고 승하인이 운송계약을 체결하는 것을 대전제로 하는 것으로 볼 수 있다.

따라서 항공운송과 관련하여 당사자들의 권리와 의무에 대한 규정들이 빈약하여 분쟁이 자주 발생하기 때문에 세부적인 규정을 두어 쟁점사항들을 합리적으로 해결 할 수 있도록 상기에서 지적한바와 같이 운송물에 대한 손해배상책임에 있어서 정당한 위자료까지 배상할 수 있는 규정신설과 또한 배상책임에 있어서 몬트리올협약을 수용하고 있음에도 불구하고 상법에 육상운송 규정 및 해상운송 규정과 “똑같이 평가” 및 “문구의 통일”을 하여 일관성 있게 마련한다는 취지에서 간단하게 “멸실과 훼손”만을 규정하고 있는데 “과과”를 멸실, 훼손과 함께 손해의 원인으로 규정하여야 할 것으로 본다. 그리고 공항에서 이륙 및 착륙을 하는 경우가 아닌 주택과 가깝게 항공기가 저비행하는 과정에서 피해가 야기된 경우 항공운송인에게 유한책임을 지도록 개선하는 것도 좋을 것 같다. 이처럼 향후 상법 제6편 개정 시 항공운송인에 대한 책임과 의무 등을 명확하게 규정하는 것이 우리나라 항공운송산업 발전은 물론 항공운송편의 재정취지와도 합당할 것으로 사료된다.

REFERENCES

- [1] <http://www.legaltimes.co.kr/news/articleView.html?idxno=49702>
- [2] Sun-ah Kim, “Study on liability of air carriers caused by acts of cabin crew members Study on Liability of Air Carriers Caused by Acts of Cabin Crew”, Hankuk University of Foreign Studies Graduate School, PhD Thesis, p.18, 2015.
- [3] Ji-hyeon Park, “Study on the Liability for Damages of Air Carrier”, Soongsil University Graduate School, Master's Thesis, p.23, 2014.
- [4] Ji-hoon Kim, “A Study on the Liability for Damages of Air Carriers and Aircraft Operators”, Korea University Graduate School, p.109, 2013.
- [5] Do-hwan Kim, 「Latest International Aviation Law」, Korean Studies Information, p.288, 2005.
- [6] Jong-bok Kim, 「New International Aviation Law」, Korean Studies Information, p.17, 2009.
- [7] Sun-ei Kim·Min-hee Kwon, “Some Consideration on the Study of ICAO for the Rome Convention Amendment and the Necessity of Domestic Legislation”, 「The

- Korean Journal of Air & Space Law and Policy」, Vol. 23, No. 1, Korean Society of Air & Space Law and Policy, p.23, 2008.
- [8] Seong-eun Kim, “A Study on the Compensation System for Damages in Air Transportation”, Pukyong National University Graduate School, PhD Thesis, p.122, 2013.
- [9] Joon-sun Choi, “Liability for third party damage caused by aircraft”, 「International Transport」, Vol. 19, No. 2, International Trade Law Association, p.140, 2010.
- [10] Dam-yong Park, “A Legal Study on Responsibilities of Airport Operators for Aviation Safety”, Korea Aerospace University Graduate School, PhD Thesis, p.139, 2018.
- [11] 民用航空法 第一百六十六条 民用航空器的经营人应当投保地面第三人责任险或者取得相应的责任担保.
- [12] <https://www.lawtimes.co.kr/Legal-News/Legal-News-View?serial=156698>
- [13] Yok-sin Cho, “A Comparative Study on Carrier’s Liability under Maritime Law in Korea and China”, Soongsil University Graduate School, Master's Thesis, p.67, 2011.