

獨逸航空法에서의 航空運送人の 責任과 各國의 責任限度額

孫 珠 瓚*

■—————》차 레《—————■

- I. 獨逸航空法上の 運送人の 責任
- II. 主要 各國의 航空運送人の 責任限度
- III. 끝맺음

I. 獨逸航空法上の 運送人の 責任

1. 獨逸航空法の 構成

獨逸 航空法(Luftverkehrsgesetz(LuftVG)은 1922年 8月 1日에 制定되어(BGBl. I. S. 681), 그 후 1968年, 1970年, 1971年, 1976年, 1977年, 1980年, 1981年등의 여러차례의 改正을 거쳐서 시행중에 있다(LuftVG. in der Neufassung vom 14. Januar 1981. BGBl 1981 I 61ff.) (1989, 12月 현재).

이 法律의 內容은 航空行政에 관한 公法的規定(Luftverkehr)과 航空運送人の 責任(Haftpflicht)에 관한 私法的規定 및 罰則(Straf-und Bussgeldvorschriften)의 3개章으로 되어 있다.

章別 條文 內容은 다음과 같다.

제 1 장 航空運航(交通)(Luftverkehr)

제 1 절 航空機와 乘務員(Luftfahrtpersonal)

제 1 조 航行의 自由·航空機의 개념(Freiheit des Luftraums ; Begriff des Luftfahrzeugs)

*學術院會員·法學博士, 韓國航空法學會 會長

8 航空法學會誌

제 2 조 運行의 許可·航空機登錄簿(Verkehrszulassung ; Luftfahrzeugrolle)

제 3 조 航空機의 登錄(Eintragung in die Luftfahrzeugrolle)

제 4 조 操縱士의 免許(Erlaubnis für Luftfahrer)

제 5 조 操縱士養成教育의 許可 ; 教員(Ausbildungserlaubnis)

제 2 절 飛行場(Flugplätze)

제 6 조 許可(Genehmigung)

제 7 조 事前準備(Vorarbeiten)

제 8 조 空港에 관한 計劃樹立(이하 19조 b까지 생략)

제 3 절 航空事業(Luftfahrtunternehmen und-veranstaltungen)

제 20 조 航空事業의 許可(Genehmigung von Luftfahrtunternehmen)

제 20 조 a 安全措置義務(Verpflichtung zu Sicherungsmassnahmen)

제 21 조 定期運航 ; 運送義務(Fluglinieverkehr ;)

제 21 조 a 定期運航事業許可(Betriebsgenehmigung für Fluglinienverkehr)

제 22 조 不定期運航(Gelegenheitsverkehr)

제 23 조 國內航行(Inlandsverkehr)

제 23 조 a 外局航空事業者의 制限

제 24 조 航空行事(Luftfahrtveranstaltungen)

제 4 절 運行規定(Verkehrsvorschriften)

제 25 조 出發 및 着陸(Start und Landung)

제 26 조 航行禁止區域(Luftsperrgebiete ;)

제 27 조 危險物의 運送(Beförderung von gefährlichen Gütern)

제 5 절 公用徵收(Enteignung)

제 28 조 公用徵收의 許可

제 6 절 共通規則(Gemeinsame Vorschriften)

제 29 조 航空檢査(Luftaufsicht)

제29조 a 檢査費用(Kosten der Luftaufsicht)

제30조 b 航空騒音減少義務(30조 c~32조 생략)

제32조 a 諮問委員會(Beratender Ausschuss)

제32조 b 委員會(Kommission)

제 2 장 責任(Haftpflicht)

제 1 절 航空機에 의하여 運送되지 아니한 사람 및 物件에 대한 責任

제33조 航空機保有者의 損害賠償責任；無許可運航(Ersatzpflicht des Halters；Schwarzflug)

제34조 被害者의 過失(Mitverschulden des Verletzten)

제35조 死亡의 경우의 損害賠償義務의 範圍(Umfang der Ersatzpflicht bei Tötung)

제36조 身體傷害의 경우의 損害賠償義務의 範圍(Umfang der Ersatzpflicht bei Körperverletzung)

제37조 最高責任限度額(Haftungshöchstbeträge)

제38조 金錢定期金에 의한 損害賠償(Schadenersatz durch Geldrente)

제39조 時效(Verjährung)

제40조 告知義務(Anzeigepflicht；)

제41조 多數航空機에 의한 損害(Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge)

제42조 기타의 法에 의한 責任(Haftung auf Grund sonstigen Rechtes)

제43조 責任保險 또는 擔保의 提供(Haftpflichtversicherung oder Sicherheitsleistung)

제 2 절 運送契約上の 責任(Haftung aus dem Beförderungsvertrag)

제44조 旅客 및 手荷物에 대한 責任(Haftung für Fluggäste und Reisegepäck)

제45조 責任免除(Ausschluss der Haftung)

제46조 責任限度額(Haftungshöchstbetrag)

10 航空法學會誌

제47조 遵用規定(Anzuwendende Vorschriften)

제48조 기타의 法에 의한 責任(Haftung auf Grund sonstigen Rechtes)

제49조 責任制限禁止(Unabdingbarkeit)

제49조 a 제 3 자의 責任(Haftung Dritter)

제50조 義務保險(Pflichtversicherung)

제51조 國際航空運送(Internationale Luftbeförderung)

제52조 郵便物の 運送(Postsendungen)

제 3 절 軍用機의 責任(Haftung für militärische Luftfahrzeuge)

제53조 軍用機의 責任

제54조 同上

제 4 절 責任에 관한 通則(Gemeinsame Vorschriften für die Haftpflicht)

제55조 災害保險法 및 公務員法(Unfallversicherungs- und Beamtenrecht)

제56조 裁判籍(Gerichtsstand)

제57조 삭제

제 3 장 罰則(Straf und Bussgeldvorschriften)

제58조 秩序違反(Ordnungswidrigkeiten)

제59조 航空運航危險(Luftverkehrsgefährdung)

제60조 기타의 刑罰構成要件(Weitere Straftatbestände)

제61조 無資格攝影(Unbefugtes Photographieren)

제62조 禁止區域違反航行(Luftsperrgebietsverletzung)

제63조 秩序違反法(Gesetz über Ordnungswidrigkeiten)(OWiG)

(제36조 1항의 行政官廳)

2. 航空運送人의 責任

(1) 序

獨逸航空法은 航空行政規制法과 運航者의 責任을 중심으로 한 航空私法

을 하나의 法典속에 포함하고 있는 점에 그 특색이 있다. 후자에 관하여는 運航者의 責任을 運送契約上の 責任과 運送外의 責任 및 軍用機의 責任까지 나누어 규정하고 있는 점도 특색이라 할 수 있다.

獨逸은 Warsaw條約의 署名國이며(1929. 10. 12) (1933. 9. 30, 批准) (1933. 12. 12. 29發效), 1955年의 Hague議定書에도 署名(1955. 9. 28)·批准(1960. 10. 27)하고 있다(1963. 8. 1 發效).

이밖에 1971年의 Guatemala議定書에도 署名하였으나(1971. 3. 8), 批准書는 기탁하지 않고 있으며, 1961年의 과다라하라條約(Guadalajara Convention)에는 署名(1961. 9. 18)과 批准을 하였다(1964. 3. 2) (1964. 5. 31 發效).

獨逸航空法(LuftVG)은 運送人의 運送契約上の 責任에 관하여 Warsaw/Hague條約의 規定을 대폭 수용하고 있다.

(西獨에서는 航空運航令[Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung vom 14. November 1969]이 있으나, 航空行政規制에 관한 規定을 내용으로 하고 있다).

(2) 航空運送契約上の 運送人의 責任要件

(i) 乘客의 死傷에 대한 責任

獨逸航空法(LuftVG) 제44조 1항에 의하면, 旅客이 航空機 機內에서 또는 搭乗中 또는 下機中에 死亡하거나 傷害를 입거나 또는 健康을 해롭게 한 때에는 航空運送人(Luftfrachtführer)은 損害賠償의 責任이 있다(1文). 이것은 Warsaw條約 제17조와 같은 規定이다.

이 航空運送人의 損害賠償責任은 運送人이 자기와 使用人(Leute)이 損害의 防止에 필요한 모든 措置를 취하였음을 증명하거나 또는 이러한 措置를 취할 수 없었음을 증명한 때에는 지지 아니한다(45조). 이것은 Warsaw條約 제20조와 같은 規定이며 商法이 運送人의 無過失의 立證責任을 인정한 것과는 다소 다르기는 하나 결과적으로 큰 차이는 없다(商法 135조, 148조 참조).

(ii) 乘客携帶品에 대한 責任

乘客의 携帶品에 損害가 발생한 경우에도 運送人은 위와 동일한 責任을

진다(44조 1항 2문) 이 경우에도 제45조가 적용되므로 運送人이 損害防止를 위한 필요한 措置를 취하였음을 증명하지 아니하면 責任을 면치 못한다.

(iii) 貨物 및 託送手荷物에 대한 責任

航空運送人은 航空運送中에 貨物 및 託送手荷物에 損害가 발생한 경우에는 이를 賠償할 責任이 있다(44조 2항 1문). Warsaw條約 제18조 1항과 같은 취지이다. 運送人의 損害防止를 위하여 필요한 措置를 취하였음을 증명하지 아니하면 이 責任을 면하지 못한다고 하는 점은 위의 搭乘客에 대한 損害賠償責任과 같다.

여기서 航空運送中이라 함은 貨物 또는 手荷物이 飛行場內 또는 航空機內에서 또는 - 飛行場밖에 着陸한 경우에 - 航空運送人의 管理下에 있는 期間을 말한다(44조 2항 2문). Warsaw條約 제18조 2항과 같은 취지이다.

(iv) 延着에 대한 責任

Warsaw條約은 제19조에서 運送人은 航空運送에서의 旅客, 手荷物 또는 貨物の 延着으로 인한 損害에 대하여 責任이 있음을 규정하고 있다.

우리 商法도 運送物の 延着에 대한 運送人의 責任을 인정하고 있다(商法 135조)(託送手荷物에 관하여 同一, 149조 1항)(海上物件運送人의 責任에 관한 788조 1항)(海上旅客運送人의 責任에 관하여 830조 1항).

그러나 獨逸 航空法(LuftVG)은 旅客이나 手荷物 또는 貨物の 延着으로 인한 損害에 대하여는 運送人의 責任을 규정하지 않고 있다.

(v) 被害者の 過失이 있는 경우

航空運送人이 運送中の 사람 또는 物件의 損害에 대하여 責任을 지는 경우에 被害者の 過失이 있는 때에는 獨逸民法 제254조가 준용된다(LuftVG. 47조, 34조).

獨逸 同條에 의하면, 損害의 發生에 관하여 被害者に 過失이 있는 경우에는 賠償의 義務 및 範圍는 그때의 事정, 특히 損害가 주로 어느 當事者에 의하여 발생하였는가를 참작하여 이를 정한다라고 되어 있다(1항). 또 債務者가 알지 못하고 또 알 수 없었을 損害의 危險에 관하여 被害者가 過失로 인하여 債務者에게 注意를 주지 아니하거나 損害의 방지 또는 경

감을 하지 아니 한 때에도 同一하다(동조 2항).

이에 관하여는 Warsaw條約 제21조가 被害者의 過失이 損害의 原因이 되었다는 것 또는 原因의 一部가 되었다는 것을 運送人이 證명한 때에는 法院은 自國의 法律規定에 의하여 運送人의 責任을 면제하거나 輕減할 수 있다고 규정한 것이 있다.

W/H國際運送의 경우에는 위의 獨逸民法規定은 이 條約規定에 근거하여 航空運送에 적용되는 것이다.

(3) 損害賠償의 範圍

(i) 死亡의 경우

旅客이 死亡한 경우의 運送人의 損害賠償義務의 範圍에 관하여는 航空法이 다음과 같이 규정하고 있다(LuftVG. 47조, 35조).

死亡의 경우의 損害賠償額은 지출된 治療費(die Kosten versuchter Heilung) 및 死亡者가 입은 財產上의 損害(Vermögensnachteil)로 하며, 財產上의 損害는 病患中 生計能力의 상실이나 감소 또는 生計(Fortkommen)를 어렵게 하거나 또는 需要(Bedürfnisse)를 증대시킴으로써 생긴 것으로 한다. 埋葬費用(Kosten der Bestattung)을 필요로 하는 경우에는 이것도 賠償한다(35조 1항).

事故當時에 死亡者가 제 3 자에 대하여 法律에 의하여 扶養義務를 지고 있었거나 또는 扶養義務를 지게 될 수 있었는데, 그의 死亡으로 인하여 그 제 3 자의 扶養請求權을 행사할 수 없게 될 때에는, 損害賠償義務者는 이에 대한 賠償을 하여야 하며, 그 賠償은 死亡者의 推定生存期間동안(während der mutmasslichen Dauer seines Lebens) 제 3 자에 대하여 生計費의 扶養義務가 존속하는 範圍에 걸쳐서 하여야 한다. 이 賠償義務는 제 3 자가 事故 當時 出生하게 되어 있었으나 아직 出生하지 아니한 경우에도 발생한다(동조 2항).

(ii) 傷害의 경우의 損害賠償의 範圍

傷害(Bei Verletzung des Körpers) 또는 健康을 損傷한 경우의 損害賠償은 治療費(Heilungskosten) 및 財產的損害의 範圍로 하며, 財產的損害(Vermögensnachteil)는 被害者가 일시적 또는 계속적으로 그의 生計能力

(Erwerbsfähigkeit)이 상실되거나 감퇴됨으로써 또는 그의 生計가 어렵게 되거나(sein Fortkommen erschwert ist) 또는 그의 需要(Bedürfnisse)를 증가시키게 됨으로써 부담하게 되는 損害로 한다(LuftVG. 36조, 47조).

(4) 責任限度額

獨逸 航空法은 Warsaw條約의 체제에 따라서 航空運送人의 責任限度額을 다음과 같이 제한하고 있다(LuftVG).

(i) 死亡 및 傷害의 경우의 賠償限度額

運送된 旅客의 死亡(Tötung) 또는 傷害(Verletzung)의 경우에는 航空運送人은 旅客 1人에 대하여 32萬도이취·마르크(Deutsche Mark)를 한도로 하여 責任을 진다. 年金으로 賠償하는 경우에도 같다(46조 1항).

이 限度額은 1966年의 Montreal協定에 의한 限度額(\$ 75,000)에 가까운 것으로 보이나, 1979年의 英國 航空·道路運送法(Carriage by Air and Road Act 1979) 제1附屬書에서 채택한 改正 Warsaw條約 제22조에서 10萬SDR(IMF의 特別引出權)의 限度額보다 적다(英國은 1975年의 제1, 제2, 제3, 제4 Montreal附屬議定書의 署名國이며, 批准書를 공탁한 國家이지만, 西獨은 이 議定書에는 아직 署名하지 않고 있다).

Montreal 제 3 追加議定書에 의한 航空運送人의 責任限度額은 旅客의 死亡 또는 身體障害로 인한 損害에 대하여는 10萬 SDR, 旅客의 延着損害에 대하여는 4,150 SDR, 手荷物에 관한 모든 損害에 대하여는 旅客 1人當 1,000 SDR로 되어 있다(22조 1항). 이 가운데 旅客의 死亡 또는 傷害에 대한 責任限度額에 관하여는 이 議定書가 發效한 후 每 5年 또는 每10年 그 限度額의 검토를 하기로 하고, 새로운 責任限度額의 결정이 없으면 각각 12,500 SDR씩 增額하기로 되어 있다(42조).

이러한 국제적 추세에서 볼 때에는 獨逸 航空法上の 위의 限度額은 이러한 흐름에 따르지 못하고 있는 느낌이다. 특히 우리나라의 國內線 旅客의 損害에 대한 賠償限度額이 約款에 의하여 10萬 SDR로 되어 있는 것에 비할 때에도 많이 뒤떨어져 있음을 알 수가 있다. 이 점에서 위의 獨逸 航空法 제35조 및 제36조에서 損害賠償의 範圍를 넓게 정하고 있는 것은 法定限度額에 묶여서 別의미가 없는 規定이 될 것으로 생각된다.

(ii) 貨物의 損害에 대한 賠償限度額

運送貨物의 滅失(Verlust) 또는 毀損(Beschädigung)의 경우에는 航空運送人은 每킬로 그람당 67.50도이취 마르크의 額을 限度로 責任을 진다. 이 責任制限은 送荷人이 貨物을 인도함에 있어서 引渡價格(Lieferwert)을 통지한 때 또는 約定된 割増料(Zuschlag)를 지급한 때에는 적용하지 아니한다. 이 경우에는 航空運送人은 통지된 引渡價格이 실제로 발생한 損害額보다 많다는 것을 증명하지 않는 한, 통지된 引渡價格까지 賠償하여야 한다(46조 2항).

이 條項은 Warsaw條約 제22조 2항(a)와 같은 규정이다.

(iii) 旅客의 携帶·託送 手荷物에 대한 賠償限度額

搭乘客이 휴대하는 物件 또는 託送手荷物(die als Reisegegepäck angegeben sind)에 대하여는 航空運送人은 搭乘客마다 3200DM을 限度로 責任을 진다(LuftVG. 46조 3항).

Warsaw條約 제22조 3항에 해당한다.

(5) 定期金에 의한 損害賠償

(i) 金錢定期金에 의한 賠償

獨逸 航空法은 航空運送人の 損害賠償責任을 一時金이 아닌 定期金으로 이행할 수 있음을 규정하고 있다(LuftVG. 38조).

즉, 被害者의 生計能力의 상실 또는 감퇴에 대한 損害賠償 또는 生計의 困難 또는 需要의 增大에 대한 損害賠償 및 제35조 2항(LuftVG)에 의하여 제 3 자에 대하여 지급할 損害賠償의 履行은 장래에 대한 金錢定期金(Geldrente)으로 할 수 있다(38조 1항).

(ii) 定期金の 先給과 一時報償

이 경우에는 獨逸民法 제843조 2항 내지 4항의 규정을 준용한다(LuftVG. 38조 2항).

獨逸民法에 의하면, 金錢定期金은 3개월分을 先給하여야 하며, 債權者가 定期金을 지급할 期間의 初期에 生存한 때에는 그 期間에 相當하는 金額을 취득한다(BGB. 760조, 843조 2항 1문). 이 경우에 賠償義務者가 擔保를 제공할 것인가의 여부 및 그 擔保의 種類 및 額은 사정에 따라서 이를

정한다(843조 2항 2문).

중대한 사유가 있는 경우에는 被害者는 定期金 대신에 元金으로 一時에 報償할 것을 청구할 수 있다(獨民, 동조 3항).

獨逸民法 제843조의 請求權은 他人이 被害者를 扶養할 義務를 부담함으로써 除斥되지 않는다(동조 4항).

(iii) 擔保提供請求

損害賠償義務者의 財産狀態가 크게 악화된 때에는 金錢定期金의 判決에 있어서 賠償請求權者는 사후에도 擔保提供 또는 擔保의 增加를 청구할 수 있다(38조 3항).

(6) 請求權의 消滅

(i) 消滅時效

航空運送人의 損害賠償責任의 消滅時效期間에 관하여는 民法의 不法行爲(unerlaubte Handlungen)에 관한 時效規定(獨民 852조)이 준용된다(LuftVG. 47조, 39조).

獨逸 民法상의 不法行爲로 인한 損害賠償請求權은 被害者가 損害 및 賠償義務者를 안 때로부터 3年 또는 加害行爲時로부터 30年으로써 時效消滅한다.

(ii) 請求權의 喪失

航空法(LuftVG)에 의하여 인정되는 請求權을 가진 請求權者는 그가 損害 및 損害賠償義務者를 안 때로부터 늦어도 3個月까지 賠償義務者에게 이 事故(Unfall)를 통지하지 아니한 경우에는 同法에 의한 請求權을 잃는다.

事故의 通知(Anzeige)를 請求權者의 귀책사유가 아닌 事情에 의하여 할 수 없게 된 때 또는 損害賠償義務者가 다른 방법으로 事故의 발생을 안 때에는 이 請求權은 상실되지 않는다(40조, 47조).

(7) 다른 法律에 의한 運送人에 대한 請求權; 運送人·使用人의 故意·重過失; 賠償合計額의 制限

(i) 他法에 의거한 航空運送人에 대한 請求權行使의 制限; 運送人의 故意·重過失

어떠한 法律에 의거한 損害賠償請求權이라도 航空運送人에 대하여는 本節에 규정된 前提 및 制限에 따라서만 이를 행사할 수 있다.

그러나 損害가 業務遂行中の 航空運送人 또는 그 使用人의 故意 또는 중대한 過失로 인하여 발생한 경우에는, 그 責任은 一般法規定에 의하여 정하여지며, 本節의 責任制限은 적용되지 않는다(48조 1항).

故意·重過失의 경우의 責任制限排除의 부분은 Warsaw條約 제25조와 같은 취지로 볼 수 있다.

(ii) 運送人이외의 者의 責任；使用人의 故意·重過失

損害에 대하여(運送人이외의) 다른 者가 責任을 지는 法規定(의 適用)에는 영향이 없다.

業務遂行中인(in Ausführung ihrer Verrichtungen) 航空運送人의 使用人이 한 行爲에 대하여는 故意 또는 중대한 過失이 있는 경우를 제외하고 航空法 제46조에서 규정된 金額을 한도로 責任을 진다(48조 2항).

이것은 1955年 Hague議定書에 의하여 개정된 Warsaw條約 제25조 A 제1항과 같은 취지이다.

(iii) 運送人과 使用人의 賠償總額의 制限

航空運送人과 그 使用人이 이행할 損害賠償額의 合計額은 故意·重過失의 경우의 責任을 제외하고, 제46조의 責任限度額을 초과하지 못한다(48조 3항).

이 조항은 Warsaw/Hague條約 제25조 A 2항과 같은 취지를 규정하고 있다.

(8) 免責約定의 禁止

航空運送人의 航空運送事業을 경영하는 경우에 제44조 내지 제48조의 責任을 事前 約定에 의하여 배제하거나 또는 제한하지 못한다. 기타의 航空運送人이 有償으로 또는 그의 職務(Beruf) 또는 事業(Gewerbe)과 관련하여 航空機에 의하여 사람을 운송하는 경우에도 같다(LuftVG. 49조 1항).

이것은 동법의 航空運送人의 責任에 관한 규정이 強行法規임을 밝힌 것이다.

위의 규정(제 1 항)에 위반하여 합의된 約定은 效力이 없다; 이것은 契約의 나머지 內容을 無效로 하는 것은 아니다(49조 2항). Warsaw/Hague 條約 제23조 1항과 그 취지를 같이 하는 것이다.

위의 제 1 항의 責任排除·制限禁止에 관한 규정은 運送物의 特性(Eigenart) 또는 그 運送物의 瑕疵(einem ihnen anhaftenden Mangel)로 인하여 생긴 損害에 대한 運送人의 責任에 관하여는 이를 적용하지 않는다(49조 3항).

이 條項은 Warsaw/Hague條約 제23조 2항과 같은 內容을 國內法化한 것이다.

3. 제 3 자의 責任

(1) 航空運送人 이외의 者가 航空運送을 한 경우의 責任

航空運送人의 義務인 航空運送(Luftbeförderung)을 同意하에 제 3 자가 이행한 경우에는 이 제 3 자도 運送된 旅客 또는 物件의 損害에 대하여 航空運送人(Luftfrachtführer)과 동일한 責任을 진다.

反證이 없는 한, 運送은 航空運送人과의 同意에서 이행된 것으로 推定한다(49조 a 1항).

(2) 제 3 자가 部分運送을 한 경우의 責任의 範圍

제 3 자가 1區間만의(nur auf einer Teilstrecke) 航空運送을 한 경우에는 특별한 規定이나 다른 同意가 없는 한, 그 제 3 자는 자기의 運送區間에서(auf dieser Beförderungsstrecke) 발생한 損害에 대하여서만 責任이 있다.

損害가 발생한 運送區間에 관하여 분쟁이 있는 경우에는 제 3 자가 立證責任(Beweislast)을 진다(49조 2항).

(3) 제 3 자의 責任의 範圍; 限度

제 3 자의 行爲(Handlung)와 不行爲(Unterlassung) 및 그의 使用人의 業務遂行中の 行爲와 不行爲는 航空運送人의 그것으로 본다.

航空運送人의 行爲와 不行爲 및 業務遂行中の 그의 使用人의 行爲와 不行爲는 제 3 자의 行爲와 不行爲로 보며, 다만 그 運送이 제 3 자에 의하여

하여진 것인 경우에는 예외로 한다.

제 3 자는 모든 경우에 그러한 行爲 또는 不作爲에 대하여 제46조의 限度額까지만 責任을 진다.

本節에서 규정되지 아니한 義務를 부담하는 約定(Vereinbarung), 本節에서 규정된 權利의 拋棄(Verzicht) 및 航空法(LuftVG) 제46조 2항 2문에 의한 貨物의 引渡價格(Lieferwert)의 明示(Erklärung)는 제 3 자에 대하여는 그 제 3 자가 同意하지 않는 한 效力이 없다(49조 a 3항).

(4) 제 3 자 및 그 使用人の 故意·重過失; 賠償總額의 制限; 免責約定의 禁止

航空運送人 및 그 使用人の 故意·重過失등에 관한 제48조 및 免責約定의 禁止에 관한 제49조의 규정은 제 3 자가 航空運送人の 義務인 航空運送을 이행하는 경우에 준용한다(49조 a 4항 1문).

그러므로 어떠한 法律에 의하여 당해 運送에 관하여 제 3 자에 대한 損害賠償을 청구하는 경우에도 航空法의 本節의 규정에 따라서 하여야 하며, 그 결과 그 제 3 자도 航空運送인과 동일하게 責任이 제한되는 것이다. 다만, 그 제 3 자 또는 그 使用人の 故意·重過失이 있는 경우에는 責任制限의 혜택은 받지 못한다.

또 제 3 자의 使用人이 責任을 지는 경우에도 運送인과 동일하게 責任이 제한되며, 제 3 자 및 그 使用人이 賠償하는 合計額은 航空運送人の 責任限度額(46조)을 초과하지 못한다(48조).

제 3 자가 事前約定에 의하여 航空運送에 관한 責任을 배제 또는 法律上의 限度額이하로 정하는 것은 금지되며, 이러한 約定은 效力이 없다. 다만 契約의 나머지 部分의 效力에는 영향이 없다(49조).

그러나 제 3 자의 責任排除決定 또는 責任制限의 許容의 여부는 航空運送人이 동법 제49조 1항에 의하여 그의 責任이 배제 또는(法政限度額 이하로) 제한될 수 있는가의 여부에 따라서 정하여진다(49조 a 4항).

獨逸航空法 제49조 a의 규정은 契約運送人(Contracting carrier)과 實際(履行) 運送人(Performing carrier)이 일치하지 않는 경우의 責任에 관하여 규정한 것이며, 여기서 제 3 자(ein Dritter)는 履行 運送人을 가리

키는 것이고, 航空運送人(Luftfrachtführer)이란 契約運送人에 해당하는 것이다.

이에 관하여는 1961년에 성립한 과다라하라條約(Guadalajara Convention)이 있으며, 西獨은 署名國(1961. 9. 18)이고, 초기에 批准書를 공탁하고 있다(1964. 3. 2). 이 條約은 1964年 5月 1日에 發效하였다.

4. 義務保險

獨逸 航空法은 旅客의 損害에 대비한 保險加入을 義務化하고 있으며, 旅客 1人당 死亡 또는 계속적인 生計能力喪失에 대한 付保額은 35,000DM으로 정하고 있다. 이에 관한 동법 제50조의 規定을 다음에 인용한다.

航空運送事業者(Luftfahrtunternehmen)는 제44조의 事故에 대비하여 旅客(Fluggäste)을 保險에 붙일 義務가 있다.

旅客의 死亡 또는 계속적인 生計能力喪失(dauernde Erwerbsunfähigkeit)의 경우의 保險金額(Versicherungssumme)은 35,000도이취·마르크(DM)이상이라야 한다.

災害保險(Unfallversicherung)의 補償이 있는 경우에는 損害 賠償請求權은 소멸한다(50조).

航空運送人의 責任을 保險등으로 擔保하는 法制는 [國際航空運送 및 外國機에 의한 地上損害에 관한 國際航空責任의 統合制度에 관한 條約草案] (Draft Convention on an Integrated System of International Aviation Liability covering International Carriage by Air and Surface Damage by Foreign Aircraft) 제35조 A에서 다음과 같이 規定된 것을 볼 수 있다.

「① 모든 運送人은 이 條約下에서 생기는 損害에 대한 責任을 보상하는 保證을 포함하는 保險 기타의 損害賠償의 조치를 運送人이 속하는 國家가 정하는 額, 種類 및 條件에 따라서 취하여야 한다. 運送人에게 運航을 허가하는 國家는 關係國의 主務官廳이 발행하는 證明書의 제출에 의하여 위의 條件이 구비된 것에 관한 證明을 당해 運送人에게 요구할 수 있다.

② 管轄法院이 속하는 國家의 法律에 正함이 있는 경우에는 제 1 항에 따라서 損害賠償의 조치를 제공한 者에 대하여 直接 請求할 수 있다」

이 案은 1982年 9月 3日 캐나다의 Montreal에서 열린 國際法協會(International Law Association) 제60회 大會의 航空法部會에 제출된 것으로 Bin Cheng教授가 주가되어 작성한 것이며, 條約으로 채택될지의 여부에 대한 전망은 분명하지 못하다.

5. 國際航空運送

獨逸 航空法 제51조는 損害가 國際航空運送에서 발생한 것인 때에는 Warsaw條約, Hague議定書 및 Guadalajara追加條約이 獨逸聯邦國에서 發效되고 航空運送에 적용되어야 하는 한, 이 國際條約이 적용됨을 明規하고 있다.

6. 郵便物の 運送

聯邦郵便으로 搭送된 發送物이 航空機에 의하여 運送된 경우에는 그에 관한 責任은 郵便法規定에 의해서만 정한다(52조).

7. 獨逸 航空法(LuftVG.)과 Warsaw/Hague條約의 該當條文對比

	獨逸航空法	Warsaw/Hague條約
旅客에 대한 責任	44조 1항	17조
損害防止의 必要措置	45조	20조
貨物·託送手荷物에 대한 責任	44조 2항	18조 2항
延着에 대한 責任	없음	19조
被害者의 過失	47조, 34조	21조
損害賠償의 範圍(死亡)	47조, 35조	
동 (傷害)	47조, 36조	
死傷에 대한 賠償限度額	46조 1항	22조 1항
貨物에 대한 賠償限度額	46조 2항	22조 2항(a, b)
手荷物에 대한 賠償限度額	46조 3항	22조 3항
定期金에 의한 賠償	38조 1항	

	獨逸航空法	Warsaw/Hague條約
定期金の先給；一時給	38조 2항	
擔保提供請求	38조 3항	
請求權의 時效消滅	39조, 47조	29조 1항
事故의 通知；請求權의 喪失	40조, 47조	26조
다른 法에 의한 運送人의 責任	48조 1항	
運送人의 故意·重過失	48조 1항	25조
使用人의 故意·重過失	48조 2항	25조 a 1항
運送人과 使用人의 賠償合計額 限度	48조 3항	25조 a 2항
免責約定의 禁止	49조1·2항	23조 1항
運送物에 瑕疵있는 경우의 責任	49조 3항	23조 2항
契約運送人이외의 者의 運送	49조 a	Guadalajara條約
義務保險	50조	
國際運送	51조	
郵便物에 대한 責任	52조	2조 2항

II. 主要 各國의 航空運送人의 責任限度

航空運送契約에서 가장 중심적인 문제는 運送人의 旅客 또는 貨物의 損害에 대한 賠償責任의 要件과 責任限度에 관한 사항이다. 이 가운데 賠償責任額에 관하여는 모두 일정한 限度로 제한하고 있다. 여기 유럽 主要各國의 責任限度額을 비교하면 다음과 같다.

① 프랑스…航空運送人의 責任은 1924年 5月 31日法 41조, 42조, 43조 및 48조에서 규정되어 있었으나, 그후 1957年 3月 2日法에 의하여 개정되었으며, 이것은 1967年 3月 30日에 公布된 民間航空法(Code de l'Aviation Civile)에 法典化되었다. 同法 41조 내지 43조는 國際航空運送에 관한 Warsaw條約에 따른 責任을 요구하고 있다.

1976년에 개정된 同法 48조에 의하면, 航空運送人의 責任을 30萬프랑스 프랑으로 제한하고 있으며, Warsaw條約의 개정에 의하여 責任限度額이 인상되면 그 引上된 限度額을 적용하도록 하고 있다.

② 이탈리아…國內航空運送에 관하여는 1942年의 航行法(Codice della

Navigazion) 940조 내지 1000조에서 규정하고 있으며, 실질적으로 Warsaw條約의 규정과 유사하다. 그러나 航空運送人은 運送을 하지 못한 경우에도 責任을 지며, 運送人은 旅客을 위하여 520萬리라(Lire)의 事故에 대한 保險에 들도록 되어 있다. 運送人은 또 200萬리라의 追加金額에 대한 責任을 지기도 하며, 旅客에 대한 損害事故에 대하여는 總限度額 2000萬리라까지 부담하는 경우도 있다. 이 限度額은 불원 倍로 늘어날 전망이다 한다(1980年 現在).

③ 荷蘭...1955年の 헤그議定書(Hague Protocol)에 의하여 개정된 Warsaw條約의 규정의 모든 취지가 旅客의 商業運送에 적용된다.

④ 베르지움...Warsaw條約의 규정이 國內運送에 적용되어 오고 있으며, 당국은 商業運送에서 58,000\$의 責任限度額을 인상할 것을 강력히 주장하고 있다.

⑤ 오스트리아...1938년에 獨逸帝國에 통합됨에 따라 獨逸 航空運送法(Luftverkehrsgesetz) 및 그 施行令(Verordnung über Luftverkehr)이 오지리에 시행되었다. 이 航空運送法은 運送人의 無過失의 立證責任을 인정하는 Warsaw條約과 동일한 규정을 두고 있다. 運送人의 責任限度額은 43萬오지리·실링(Schillings)으로 되어 있다. 運送人은 최소한 32만실링에 대한 旅客을 위한 保險에 들도록 되어 있다.

⑥ 스위스...1948年の 航空法(Aviation Act) 75조에 의하여 Warsaw條約이 國內法에 도입되었다. 責任限度額은 Hague議定書에 따라서 航空運送規則(Air Transport Regulation)에 정하여져 있다.

⑦ 스페인...商業運送에서 旅客의 死亡·傷害에 대한 運送人의 責任에 관하여는 스페인 航空運航法(Air Navigation Act) 제13장에 규정되어 있으며, 運送人의 責任限度額은 다음과 같으며, 이것은 유럽의 다른 國家들의 限度額보다 낮은 편이다.

死亡 또는 永久廢疾의 경우는 20萬Peseta, 一部廢疾의 경우는 10萬 Pesta.

⑧ 덴마크·스웨덴·노르웨이·핀란드...모두 國內航空運送에 관하여는 Warsaw條約 및 Hague議定書의 규정에 의하여 규율되며, 運送人의 責任限度額은 다음과 같다.

責任限度額 ; Denmark	Kr 375,000
Sweden	Kr 270,000
Norway	Kr 330,000
Finland	Mk 76,000

⑨ 포르투갈...유럽에서는 드물게 商業航空運送人の 責任에 관한 特別立法이 없는 國家이며, 따라서 運送人の 運送契約(general conditions of carriage) 및 民法典(civil code)의 관계규정에 의하여 運送人の 責任이 定하여진다. 포르투갈법은 運送人の 責任要件으로서 過失의 존재를 要求하고 있으며, 이 過失은 각 경우에 따라 通常人の 立場에서 고려되어야 한다고 되어 있다.

(이상은 B.G. Jervis, [Aviation law], 1980, Coursebook of the Chartered Insurance Institute, London[Division of the Education & Training Trust]에 의한 것이다).

⑩ 英國...1979年の 航空·道路運送法(Carriage by Air and Road Act)에서 Warsaw條約(1975年 9月 25日의 Montreal 제3, 제4 追加議定書에 의하여 개정된)을 國內法으로 도입하고 있으며, 따라서 人的·物的損害에 대한 航空運送人の 責任要件 및 責任限度등은 개정된 條約을 그대로 따르고 있다.

航空運送人の 責任限度額은 旅客運送에서는 旅客의 1人の 死傷에 대하여 10萬 SDR, 旅客의 延着에 대하여는 4,150 SDR, 手荷物の 滅失·毀損·延着에 대하여는 1人當 1,000 SDR이며, 辯護士費用을 포함한 訴訟費用은 위의 責任限度額에는 포함되지 않는다(22조).

貨物運送에서는 每킬로 그램當 17 SDR을 한도로 責任을 지며, 다만 送荷人이 貨物을 인도할 때 到着地에서의 인도가격을 특별히 運送人에게 통고하고(special declaration). 追加料金を 지급한 경우에는 예외가 된다(22조 A).

運送人の 責任을 면제하거나 法定限度額이하로 責任限度額을 정하는 규정은 無效이며, 이 無效는 契約의 전체를 무효로 하는 것은 아니다(23조).

運送人の 使用人에 대하여 損害賠償請求의 訴를 제기하는 경우에는 그

使用人의 業務中の 行爲였음을 證明한 때에는 運送人과 동일한 責任制限을 適用할 수 있다. 이 경우 運送人 및 그 使用人의 損害賠償의 合計額은 運送人의 法定限度額을 초과하지 않는다(25조 A).

損害賠償請求訴訟은 目的地到着의 날, 또는 到着한 날, 또는 運送이 中止된 날로 부터 2年內에 제기하지 않으면 請求權이 소멸된다(29조).

이상은 Warsaw/Hague運送, 즉 이 條約이 적용되는 國際運送에만 적용되며, 이 適用範圍에서는 이 條約은 法律의 效力(the force of law)을 가지나(동법 1조 1항) (I. Alterations of texts of carriage by air convention), 國內航空運送(internal flights within a state or territory)에는 적용되는 것이 아니다(B.G. Jervis, Aviation Law, 2/1)

① 캐나다…航空法(Carriage by Air Act. R.S., c. C-14, s. 1.) (Revised Statutes of Canada, 1985, Vol. II. Queens Printer For Canada, Chapter C-26)은 Warsaw/Hague條約을 채택하고 있다(캐나다는 1975年 12月 31日에 Montreal 제3, 제4 議定書에 署名하였으나, 批准書는 공탁하지 않고 있다).

그러므로 旅客, 手荷物 및 貨物의 損害에 대한 航空人의 責任要件 및 賠償限度額등은 Hague議定書에 의하여 개정된 Warsaw條約의 내용을 따르고 있는 것이다.

旅客의 死傷에 대하여는 運送人측이 損害防止에 필요한 모든 조치를 취하였거나 취할 수 없었음을 증명하지 않는 한 25萬프랑을 한도로 責任을 지게 된다(17조, 21조, 22조 1항). 延着의 경우에도 동일한 責任을 진다(19조).

託送手荷物 또는 貨物의 滅失·毀損·延着으로 인한 損害에 대하여는 運送人측이 損害防止를 위하여 필요한 조치를 취하였음을 증명하지 못하면, 매 킬로 그램當 250프랑의 額을 한도로 運送人이 責任을 진다(18조, 19조, 20조, 22조 2항).

旅客의 携帶品の 損害에 대하여는 1人當 5000프랑이 運送人의 責任限度額으로 되어 있다(22조 3항).

이상의 責任限度額을 표시하는 單位는 Warsaw/Hague條約에 따라서

프랑(Francs)貨를 사용하고 있으나, 同法 제 2 조 6항에 의하여 運送人이 지급할 限度額을 法院이 確定한 날의 換率에 따른 캐나다 달러(Canadian dollars)로 換算하도록 되어 있다.

運送人의 責任을 면제하거나 法定限度額이하의 責任限度額을 정하는 당사자간의 約定은 效力이 없으며(23조), 運送人측의 故意에 해당하는 重過失(wilful misconduct)로 인하여 損害가 발생한 경우에는 責任이 제한되지 않는등(25조)등의 여러 점도 Warsaw/Hague條約과 동일하다.

損害賠償請求는 2年 이내에 訴를 제기하지 않으면 請求權이 상실되는 점(29조)도 같다.

이상은 Warsaw/Hague運送, 즉 이 條約이 적용되는 國際運送에만 적용되며, 이 適用範圍에서는 이 條約은 法律의 效力(the force of law)을 가지나(동법 2조 1항, 2항), 國內航空運送에는 적용되는 것이 아니다. 이 立法方式은 英國 航空·道路運送法(Carriage by Air and Road Act 1979)과 공통된다.

⑫ 오스트라리아...1959年 4月 21日에 國會에서 통과된 航空運送法(An Act relating to Carriage by Air, No. 2 of 1959. Civil Aviation[Carriers Liability]Act)이 시행중에 있다(1935年の Carriage by Air Act는 廢止).

濠州는 Warsaw/Hague條約 및 1961年の Guadalajara條約도 署名(1962. 6. 19), 批准(1962. 11. 1)하고 있으나, 1975年の Montreal議定書는 어느 하나에도 署名하지 않고 있다.

濠州 航空運送法은 5部로 되어 있으며(Part I~Part V), 그 중 제II部는 Warsaw條約 및 Hague議定書가 적용되는 運送, 제III部는 Warsaw條約(without the Hague Protocol)만 적용되는 運送, 제IV部가 本法이 적용되는 기타 運送으로 구성되어 있다.

제II部는 Warsaw/Hague運送에 적용되고, 제III部는 Warsaw條約이 적용되는 運送만을 그 적용대상을 하는 것이다. 모두 國際運送이며, 그 적용범위에서는 이 條約이 英國 및 캐나다의 경우와 같이 法的 效力(the force of law)을 갖는다(동법 11조 1항, 20조 1항). 따라서 일부 損害賠償의 範

圍·被害者의 寄與過失·francs貨의 濠洲通貨로의 換算등에 관한 특별규정을 두고 있는 것 이외는 모두 Warsaw/Hague條約의 內容이 그대로 法의 效力을 가지고 적용되고 있다.

오스트라리아聯邦(Commonwealth)內 航空運送에 관하여는 제Ⅳ部에서 關係규정을 두고 있다(27조 1항 c~41조). 이 國內航空運送에서는 旅客의 死傷에 대하여는 運送人의 無過失責任을 인정하는 반면에(28조), 手荷物의 滅失·毀損에 대하여는 運送人이 그러한 損害事故의 방지에 필요한 모든 조치를 취하였음을 증명하거나 취할 수 없었음을 증명하지 않을 때 책임을 지도록 규정하고 있다(29조). 그러나 損害賠償請求訴訟에서 運送人이 旅客의 過失로 인하여 損害가 발생하였음을 증명한 때에는 損害額의 算定에 있어서 이를 참작하도록 되어 있다(39조). 運送人의 責任限度額에 있어서는 旅客의 死傷에 대하여는 750파운드(pounds) 또는 契約에서 정하여진 그 이상의 金額, 託送手荷物의 損害에 대하여는 100파운드 또는 契約에서 정하여진 그 이상의 金額, 託送手荷物이외의 手荷物에 대하여는 旅客 1人당 10파운드 또는 契約서 정하여진 그 이상의 金額으로 되어 있다(31조). 이 法律上의 責任을 減免하는 合意는 無效이며, 다만 契約 전체를 무효로 하는 것은 아니다(32조). 運送人의 使用人의 責任도 運送人과 동일하게 제한되며, 運送人과 使用人으로 賠償받는 合計額은 運送人의 賠償限度額을 초과하지 못하게 규정되어 있는 점(33조), 損害賠償請求의 訴는 2年이내에 제기하지 않으면 請求權이 소멸하는 점(33조) 등은 Warsaw/Hague條約과 같다.

Ⅲ. 끝맺음

航空運送契約法의 立法方式은 ① 航空關係의 公私法(行政規制 및 運送契約) 規定을 하나의 法典속에 담는 方式(獨逸), ② 航空 및 海上運送關係 規定을 같은 法律로서 立法하는 方式(이타리아), ③ 航空運送關係規定만을 1개의 法律로서 제정하되, Warsaw/Hague國際運送과 國內航空運送契約에 관한 規定을 같이 규정하는 方式(오스트라리아), ④ 航空運送法이라는 國

內法에서 Warsaw/Hague條約이 적용되는 國際運送契約만을 규정하고, 條約의 규정이 당해 運送에 관하여는 法律과 같은 效力을 가짐을 명규하면서 責任限度額의 國內通貨換算·人的損害의 경우의 賠償範圍등의 특별규정을 두는 方式(英國·카나다), ⑤ 國內航空運送契約에 관한 규정만을 하나의 法典으로 제정하고, Warsaw/Hague條約의 적용을 받는 國際運送에 관하여는 憲法(6조 1항)에 일임하고 따로 立法을 하지 않는 方式등이 있으며, ⑥ 航空運送契約法만을 立法하는 경우에도 陸上運送 또는 海上運送에 관한 法律과 함께 규정할 것인가 또는 분리해서 獨立特別法의 형식으로 할 것인가에 따라서 두가지 方式이 가능하다.

이상의 어느 方式을 취하든 國內航空運送契約에 관한 法制는 運送人의 責任에 관한 규정이 가장 중심이 되며, 獨逸航空法을 위시한 주요 各國의 制度를 보면 대체로 Warsaw體制를 따르고 있으며, 다만 運送人의 責任限度額에 관하여는 國家에 따라서 차이가 있다. 대체로 Warsaw條約의 限度額, Hague議定書의 限度額, 1966年の Montreal協定에 의한 限度額(75000美\$), 1975年の Montreal 제3追加議定書(10萬 SDR) (이상 모두 旅客의 死傷에 대한 責任限度額)등으로 분류될 수 있으나, 美·日과 같이 限度額을 정하지 않는 것도 있다(日本은 國內立法이 없으니, 國內航空運送契約에 의하여 이 旅客의 死傷에 대한 責任限度額項을 두지 않음으로써 美國처럼 人的損害에 대한 無限賠償責任을 인정하는 체제도 있다).

有限責任體制를 立法하는 경우로는 10萬 SDR을 초과하는 예는 아직 없다. 오늘날 國際航空의 경우는 거의 10萬 SDR로 限度額을 정하고 있으며, 우리나라의 경우는 Warsaw條約 제22조 1항 但書에 근거하여 大韓航空 國內運送約款 제44조 및 아세아나航空의 國內運送約款 제41조 1항에서 旅客이 死亡·傷害에 대한 限度額을 美화 75000\$로 규정하였으나, 約款審査委員會에서 이 責任限度額이 國內經濟事情에 비추어 보거나 國際運送約款上의 責任限度額이 10萬 SDR로 되어 있는 것과의 均衡上으로도 無效로 본다고 하는 審決에 따라 國內運送의 責任限度를 10萬 SDR로 인상조정하게 된 것이다.

責任限度額의 立法에 있어서는 이 현행 約款條項의 限度額을 그대로 반

영시키는 것이 적절할 것으로 생각된다. 이렇게 되면 앞서 인용한 各國法의 限度額중 가장 많은 限度額이 되겠으나, 國內法은 國內事情을 고려하지 않을 수 없고, 오늘날 각종 人的損害事故의 경우의 賠償額을 고려하면 위의 約款上의 限度額이 과다하다고는 볼 수 없을 것이라 생각된다.