

韓國에 있어서 航空運送人의 民事責任에 관한 國內立法의 諸問題

Domestic Legislative Problems on the Civil
Liability of Air Carrier in Korea

~各國의 立法例를 中心으로 하여~

Focus on the Example of Every Countries' Legislation

金斗煥 1)

Doo Hwan Kim

I. 머리말

- II. 航空運送人의 民事責任에 관한 各國의 立法例
- III. 各國의 航空關係의 立法例에 관한 內容分析
- IV. 航空運送人의 責任에 관한 航空運送約款의 問題와
航空運送法의 立法理由
- V. 韓國에 있어 航空運送人의 責任에 관한
航空運送法契約法試案의 推進問題
- VI. 맺는 말

1) 法學博士, 韓國航空宇宙法學會 名譽會長, 韓國航空大學 兼任教授, 日本中央學院大學 客員 教授, 印度Gujarat法科大學校 名譽教授, Website: <http://www.edu.co.kr/doohwank>

I. 머리말

우리나라는 지속적인 경제발전과 국민소득의 증가 및 국제교류 등의 확대에 의하여 항공수송량이 매년 크게 증가해 왔다. 우리나라는 현재 세계 7위의 항공수송국이고¹⁾ 또한 國際民間航空機關(International Civil Aviation Organization : ICAO)의 理事國으로 ICAO가맹국인 188개국 가운데 7위의 ICAO寄與金の 부담국가로서의 역할을 하고 있다.

우리나라는 1952年, ICAO에 가입된바 있지만 2001年에 처음으로 3年任期的 理事國에 선출된바 있고 2004年 10月 6日, 캐나다의 몬트리올에서 개최된 第35回 ICAO總會에서 재차 理事國²⁾으로 선출되었다.

1970年度에 있어서 우리나라의 항공수송실적은 국내선의 旅客이 917,000名이고 국제선의 旅客은 398,000名이었고 국내선의 貨物은 5,000톤이었고 국제선의 貨物은 26,000톤에 불과하였으나 2003년에는 國際線航空旅客이 21,459,000名을 수송하였으므로 세계 11위의 航空旅客輸送國이 되었다. 1970年으로부터 1973年말 까지 14年間的 國際線航空旅客의 年 平均성장률은 6.4%이었고 國際線航空貨物은 2,209,000톤을 輸送하여 세계 3위의 航空貨物 수송국이 되어 年 平均성장률은 8.4%이었다.³⁾

2003年12月末現在, 우리나라 兩航空社의 國內線의 항공여객수송실적은 21,380,000명을 수송하였고 국내선항공화물수송실적은 423,000톤을 수송한바 있지만 1970年度로부터 33년이 경과된 2003年の 航空輸送實績은 1970年度の 수송실적을 기준으로 하여 비교하여 볼 때에 國內線旅客은 23倍, 國際線旅客은 54倍, 國內線貨物은 91倍, 國際線貨物은 86倍임으로 급격하게 증가되고 있다.

우리나라는 2004年 10月말 현재 전세계에서 82개국과 航空協定을 체결하고 있으

-
- 1) 韓國航空振興協會가 2004年9月30日에 발표한 2003年度の 世界航空輸送動向의 자료에 의하면 ICAO(國際民間航空機關) 188개 회원국가운데 韓國의 航空輸送實績은 總噸킬로(旅客噸킬로+貨物噸킬로) 기준으로 7위를 記錄하고 있으므로 2001年과 2002年の 8位로부터 一段階가 높아진 것이다. 이 順位는 2003年度の 國內線과 國際線의 旅客및 貨物수요를 합산한 航空輸送實績을 기초로 하여 산출한 것이다.
 - 2) ICAO의 理事國은 美國, 日本 등을 포함한 總36個國에 의하여 구성되고 있으며 ICAO의 188個國에 적용되는 航空運送關聯의 國際條約, 各 種類의 基準 및 勸告事項 등을 制定하거나 改正할수 있는 ICAO의 실제적인 意思決定機關이다.
 - 3) <http://www.rokca.org/introduction/index01.html>; 韓國航空振興協會, 「航空年鑑 2004」, 2004年 7月 30日發行, 230—237面.

며 國際航空運送에 있어서는 大韓航空과 아시아나航空의 兩航空社가 32個國에 있는 92個 도시에 운항하고 있으므로 136個 國際航空路線과 8個 國際空港을 이용하여 每週828便을 비행하고 있다. 또한 우리나라의 國內航空運送에 있어서는 兩航空社가 26個의 航空路線과 8個의 國內空港을 이용하여 每日 828便을 비행하고 있다.⁴⁾

이와 같이 우리나라는 每年 航空需要가 급격히 늘어나고 있으므로 國際 또는 國內空港에서 航空機의 아착률이 증가되고 있으므로 國際 또는 國內航空路線의 과밀화 현상이 일어나고 있어 航空機事故가 발생될 개연 가능성이 점점 높아져 가고 있다.

이와 같은 航空機事故는 국민의 생명, 신체 또는 재산에 손해를 입히는 데 참사가 될 뿐만 아니라 損害額도 거액에 달하기 때문에 航空機事故가 발생되지 않도록 사전에 철저한 예방대책을 강구하지 않으면 아니 된다.

만약 航空機事故가 발생되었을 때에는 航空保險에 의하여 손해액은 保險會社로부터 어느 정도 보상을 받을 수가 있게 되지만 被害者와 航空運送人간에 배상책임의 한계 및 배상액을 둘러싸고 해결하지 못할 경우에는 분쟁은 장기화될 우려성이 있게 된다.

이와 같은 분쟁을 해결하기 위하여서는 韓國과 日本의 航空法에서는 航空運送人의 民事책임에 관한 규정이 없으므로 부득이하게 航空運送約款과 民商法の 규정을 적용 또는 준용하여 처리하지 않으면 아니 되기 때문에 航空機事故의 특수성을 고려할 때에 여러 가지 면에서 문제점이 발생되고 있다.

韓國과 日本의 商法은 陸上運送의 법률관계에 관한 규정은 商行爲編에 규정하고 있으며, 海上運送의 법률관계에 관한 규정은 海商編에 규정하고 있지만 航空運送의 법률관계에 관한 규정은 商法가운데에 규정되어 있지 않으므로 陸上 또는 海上運送에 관한 규정을 준용하여 處理하지 않으면 아니 된다는 學說이 있다. 그러나 航空機事故는 陸上 또는 海上事故와는 다른 특수한 성질, 즉 航空機事故의 特性인 ①全損性(all or nothing), ②瞬間性(Augenblick), ③損害의 巨額性, ④地上從屬性, ⑤國際性, ⑥立證의 技術性 등을 가지이고 있으므로 上記 陸上 또는 海上運送의 규정을 적용 또는 준용하는 것은 문제가 있다.

航空運送에 관한 國際條約 및 議定書의 내용과 先進國의 입법례 등을 참작하여 韓國 또는 日本의 航運實情에 적합한 부분만을 수용하여 航空運送人의 民事責任을 규정하는 방법으로서 商法을 개정하여 航空運送人의 民事책임에 관한 규정을 삽입하는 것이 무엇보다도 바람직한 일이지만 이 改正이 쉽게 이루어지지 않을 경우에는 다음 단계로서 航空法을 개정하는 방법과 새로운 航空運送法의 입법하는 방법이 있다.

4) 韓國航空振興協會, 前掲書, 78—79面.

航空運送契約當事者間の 법률관계를 종합적으로 분석한 후 航空運送人の 책임한계 및 손해배상액을 명확하게 정함과 동시에 航空機의 갑작스러운 추락 또는 그것에 의한 落下物이 地上에 있는 第三者에게 손해를 입히어 배상하게 되는 航空機運航者の 不法行爲責任 등을 규정하기 위하여서는 法の 改正 또는 새로운 立法을 함으로서 國內航空事件에 대한 裁判基準의 설정과 裁判의 公正性 및 迅速性을 도모할 수가 있게 되는 것이다.

이와 같은 國內立法은 航空機事故로 인하여 점점 증가되고 있는 航空運送의 클레임事件을 신속하게 해결하기 위하여 사건해결의 기준과 법적인 근거를 부여하게 되는 것이다.

航空運送業分野는 최근에 들어와서 국제경쟁이 더욱 치열한 분야이기 때문에 航空運送法을 입법할 경우에는 우리나라 航空運送企業을 보호·육성하여야만 된다는 점과 더욱 중요한 것은 被害者의 權益 옹호면에도 중점을 두되 양자간의 權益을 衡平의 原則에 따라 조정하면서 입법하는 것이 바람직하다고 본다.

우선 航空運送人 및 運航者의 民事責任에 관한 各國의 立法例(①英國, ②美國, ③캐나다, ④유럽연합(EU), ⑤獨逸, ⑥프랑스, ⑦이탈리아, ⑧스페인, ⑨스위스, ⑩오스트레일리아, ⑪日本 ⑫中國 ⑬臺灣 ⑭北韓)등을 다음과 같이 요약하여 소개한 후 筆者는 우리나라에 있어 航空運送人 및 運航者의 民事책임에 관한 立法論을 소개하고자 한다.

II. 航空運送人の 民事責任에 관한 各國의 立法例

世界の 많은 나라들(50여 개국)은 航空運送人の 손해배상책임과 배상한도액에 관련된 규정을 航空法 또는 다른 特別法가운데 정하여 시행해오고 있으며 獨逸, 프랑스, 캐나다, 中國 등 일부의 나라에서는 航空法 가운데 公法的인 規定과 航空運送人の 民事책임에 관한 私法的인 規定을 함께 규정하여 混在한체 시행해 오고 있다.

그러나 우리나라와 日本에서는 航空法가운데 주로 公法的인 규정만을 중심으로 규정하고 있으며 民事책임에 관한 私法的인 규정은 거의 규정하지 않고 있다. 獨逸, 캐나다 등 일부 나라에서는 航空運送人の 民事책임에 관한 1929년의 바르샤바條約, 1955년의 헤이그議定書, 1961년의 과다라하라條約, 1975년의 몬트리올第1, 第2, 第3 第3追加議定書와 몬트리올4議定書) 및 1999년의 몬트리올條約), 1952年 및 1978

年の 개정로마條約 등의 주된 내용을 航空法가운데에 수용하여 시행해 오고 있다.

1. 英國

英國에서는 1919년부터 航空運航法(Air Navigation Act)을 제정하여 시행해 오고 있었지만 1949년에 公私法규정이 混在되어 있는 民間航空法(Civil Aviation Act)으로 대체하여 시행해 오고 있었다. 그 후 이 民間航空法을 보완하기 위하여 1968年, 1971年, 1978年, 1980年, 1982年, 1988年, 1989年, 1990年, 2000年, 2001年, 2003年, 2004年 6月 1일에 각각 개정하여 현재 시행해 오고 있다.⁷⁾

英國은 1929년의 바르샤바條約의 내용을 수용하여 國內立法에 의하여 제정된 航空運送法(The Carriage of Air Act)은 1955년의 헤이그議定書와 1961년의 과다라하리條約이 발효됨에 따라 또다시 개정되었다. 1975년의 몬트리올 第2, 第3追加議定書, 第4議定書의 내용을 수용하여 1979년의 航空運送 및 道路法을 제정하여 시행한 바가 있으며 이 법은 航空運送에 관한 법률이다. 英國은 1999년의 몬트리올條約을 1999年 5月 28일에 서명하였고 2004年 4月 29일에 비준하였으므로 2004年 6月 28일부터 英國內에서 발효되었다.⁸⁾

2004년의 改正民間航空法 제9편 A 國際航空運送에서는 國際航空運送인의 民事책임과 관계가 있는 14個條文을 규정하고 있으며 그 주요한 內容은 ①法으로서의 효력이 있는 條約, ②특히 과다라하리條約과 몬트리올條約의 적용, ③치명적인 事故, ④訴訟提起 기한, ⑤寄與過失, ⑥責任制限, ⑦計算單位(SDR)의 가치, ⑧締約國 당사자에 대한 소송관계 ⑨몬트리올條約의 당사국에 대한 소송 등의 규정이 있다.

同民間航空法 第9編 B 國內航空運送에서는, 國內航空運送인의 民事책임과 관계가 있는 19個 條文을 규정하고 있으며 그 주요한 內容은, ①實際運送인에 의하여 이행되는 운송에 관한 규정, ②順次運送인에 의하여 이행되는 운송에 관한 규정, ③遲延

5) Doo Hwan Kim, "The Innovation of the Warsaw System and the IATA Inter-carrier Agreement", *The Utilization of the World's Air Space and Free Outer Space in the 21st Century* (Book), Kluwer Law International, 2000, The Netherlands, at 66-67.

6) 1999년의 몬트리올條約은 美國을 비롯하여 30個國以上이 批准하였기 때문에 2003年 11月 4일부터 全世界的으로 發効가 되었다. 그 후 이 條約은 加入國이 계속 늘어나 2005年 1月 3日 現在 62個國이 加入하였다.

7) http://www.caa.govt.nz/fulltext/misc/CAAact_1990.pdf

8) http://www.icao.org/cgi/goto_m.pl?/icao/en/leb/treaty.htm

(delay)과 관계가 있는 운송인의 책임, ④責任의 기피, ⑤寄與過失, ⑥責任制限, ⑦重大한 과실 또는 무모한 행위, ⑧運送人の 사용인 또는 대리인, ⑨損害 및 責任의 총체, ⑩不法行爲者, ⑪運送人間의 관계, ⑫訴訟의 제한, ⑬複合運送 등이 있다.

1979년의 航空運送 및 道路法(Carriage by Air and Road Act)의 내용에도 몬트리올 第3追加議定書를 수용하여 航空旅客運送人の 손해배상책임한도액을 旅客 1人當 10만SDR로 규정하고 있다.

2. 美國

美國에서는 바르샤바條約을 1934年 7月 31日, 비준하였기 때문에 1934年 10月 29日부터 발효되었다.

그러나 美國政府는 헤이그議定書를 1956年 6月 28日에 서명한 이후 47년간이라는 오랜 세월 동안 비준을 하고 있지 않고 있다가 마침내 2003年 9月 15日 비준을 하였기 때문에, 2003年 12月 14日부터 발효하게 되었다. 그러나 美國政府는 몬트리올 第3追加議定書를 1971年 3月 8日에 서명을 하였지만 아직도 현재까지 비준을 하지 않고 있다.

실인즉 美國에서는 이 몬트리올 제3追加議定書를 과거 닉슨, 포드, 카터 행정부에서 美國上院의 비준을 얻으려고 강력히 추진하였으나 실효를 거두지 못하였고 레이건 행정부(Reagan Administration)에서도 이 議定書에 대하여 비준을 얻으려고 강력히 요청하면서 이 第3 및 第4追加議定書는 國際航空運送을 이용하는 美國市民의 이익에 명확하게 가장 잘 봉사하여 줄 수 있는 條約이라고(.....a treaty which clearly serves the best interests of U.S citizens using international air transportation)하고 당시 副統領이 직접 사회를 보면서 투표에 임하였으나 통과선인 3분의 2의 득표를 얻지 못하여 실패로 돌아갔다.

投票結果는 이 비준에 찬성한 상원의원은 50표이고 반대하는 의원은 42표, 기권표, 투표에 참가하지 않은 의원 7표로서 상원의 전체의 의원은 100명으로서 통과선인 3분의 2의 선인 의원 67명 이상의 찬성표를 얻어야만 하는데 17표를 더 득표를 하지 못하였기 때문에 실패로 돌아가고 말았다. 이 투표결과는 全世界 航空國家들의 관심의 대상이 되었던 사항으로서 예의주시하고 있었으며 美國의 비준만을 기다리고 눈치를 보고 있었던 국가들에게는 심한 충격을 안겨다 주었다.⁹⁾

9) George N.Tompkins, "The Defeat of the Montreal Protocol in the U.S Senate ... What Next?" ,

美國의 國內航空運送人의 책임은 無限責任이며, 人的損害賠償責任限度額이 旅客1人當(死傷者) 1,000,000달러까지 美國地方法院의 判決이 내려지고 있는 실정이므로 (과테말라議定書 第35條에서는 條約上의 賠償責任限度額이상으로 國內補助措置를 할 수 있는 규정이 있음) 몬트리올 第3追加議定書上의 100,000SDR은 너무 낮은 금액이고 美國市民의 권익·옹호면에 문제점이 있다고 보아 立法府는 司法府의 판결이유도 고려하여 比準을 반대하였던 것이다. 美國은 國토가 광활하기 때문에 美國市民의 일상생활 면에 있어 航空운송의 비중은 매우 중요한 지위를 차지하고 있을 뿐만 아니라 이는 곧 선거와 관련되므로 배상한도액을 인상시키려는 美國議會 쪽의 주장도 일리가 있었다.

이 때 당시 美國社會에서 몬트리올 第3追加議定書上의 航空運送人의 책임원칙인 無過失責任主義와 人的損害賠償責任限度額 100,000 SDR에 대하여 發達도상국가(77그룹의 나라들과 비동맹국가중 일부 나라들)에서는 너무 고액이고 운송인에게 무거운 책임이라고 주장하는 반면에, 미국은 배상책임한도액이 低額이라는 이유로 比準을 기피하려는 경향이 있었다.

美國은 1975年 9月 25日, 몬트리올 第4議定書를 서명한 후 1998年 12月 4日에 比準하였고 發効日은 1999年 3月 4日이다. 한편 美國은 世界最新의 條約인 1999年의 몬트리올條約을 1999年 5月 28日에 서명하였고 2003年 9月 5日, 比準하였기 때문에 發効日은 2003年 11月 4日 이다.¹⁰⁾

美國에 있어서 California주, Delaware주¹¹⁾ Missouri주를 비롯하여 23개 주¹²⁾에 의하여 채택되고 있는 1920年의 航空統一州法(Uniform State of Law of Aeronautics)은 航空運送人의 각 旅客에 대한 사망과 부상 또는 物件의 손괴에 관한 絕對責任(absolute liability), 航空機衝突에 기인된 損害賠償責任(不法行爲適用), 地上 第3者의 損害에 대한 運航者의 책임, 航空運送人의 民事책임에 관한 규정 등을 정하고 있다.

美國에 있어 大多數의 州에서는 地上 第3者의 損害에 대한 運航者의 책임에 관한 법규를 가지고 있지만 각각의 주마다 법규의 내용이 다르기 때문에 이와 같은 다른 내용에 의하여 발생되는 불편을 제거하기 위하여 航空統一州法이 제정된바 있다. 이

Lloyd's Aviation Law, Sep. 15, 1983. at 1-5.

10) http://www.icao.org/cgi/goto_m.pl?/icao/en/leb/treaty.htm

11) <http://www.delcode.state.de.us/title2/c003/>

12) Journal of Air Law and Commerce (USA), Vol.19, No.2 1952, at 166.

航空統一州法 채택하지 않고 있는 주에 대하여서는 普通法(common law)의 원칙이 적용되고 있어 사건해결에 있어 과실책임의 원칙에 의거 처리되고 있다.¹³⁾

1953년의 美國聯邦航空法(Federal Aviation Act of 1953)은 公私法規定이 混在되고 있으며 여러 차례 개정하면서 시행해 오고 있다. 美國內의 航空機事故에 기인되는 손해배상청구사건에 있어서는 대부분이 聯邦不法行爲請求法(Federal Tort Claims Act)을 적용되고 있으므로 原告가 고의 또는 과실을 입증하는데 시간이 많이 걸리고 있어 희생자와 유족 등의 손해배상이 적절한 시기에 이루어지지 않고 있어 피해자 등에게는 막대한 타격을 주고 있다.

美國의 랜드용역회사(US Rand Corporation)의 研究報告書에 의하면 損害賠償請求訴訟事件에 있어 和解에 도달하는데 평균2年 이 걸리고 있으며 재판이 진행되고 있을 때에는 평균4年 이상이 소요되고 있다. 美國에서는 바르샤마체제하에 있는 國際航空運送인의 有限책임한도액을 「깨트리기(breakable)」 위하여, 航空社側의 「認識 있는 무모한 過失(wilful misconduct)」을 입증하는데는 평균7年이상 걸리고 있다고 있다. 더욱이 上記 研究報告書에 의하면 바르샤마條約에 기초한 美國인의 原告 등은 1970년부터 1982까지 사이에 발생한 航空機事故에 의한 손해배상청구소송사건에 있어 평균20만 달러를 받은바 있었지만 美國內의 不法行爲責任制度하에서는 평균49만 달러를 받은바 있다고 보고한바 있다.¹⁴⁾

여하간 美國은 日本 및 韓國과 똑같이 國內航空運送인의 책임은 無限責任이기 때문에 최근의 보도에 의하면 美國內의 不法行爲責任訴訟에 있어서 原告가 평균80만~100만달러까지 손해배상액을 받은바 있다.

3. 캐나다

캐나다는 1929년의 바르샤마條約¹⁵⁾ 및 1955년의 헤이그議定書¹⁶⁾의 加入國이었고

13) 池田文雄 「地上損害と事責任」 `空法(第1号 `1955) `日本航空法學會發行 `68-69頁 °

14) Doo Hwan Kim, "Liability of Governmental Bodies in International Civil Aviation,"
The Highways of Air and Outer Space over Asia, Martinus Nijhoff Publishers,
The Netherlands, 1992, at 189.

15) 캐나다는 바르샤마條約을 1947年 6月 10일에 批准하였으므로 캐나다내에 發効日은 1947年 9月 8日이다.

16) 캐나다는 헤이그議定書를 1956年 8月 16일에 署名하였고 그 후 1964年 4月 18일에 批准하였으므로 1964年 7月 17일부터 發効되었다.

1971年의 과테말라議定書를 1971年 3月 8日에 서명을 하였지만 아직도 비준은 하지 않고 있다.

1975年의 몬트리올 第4議定書는 1975年 12月 30日에 서명하였고 그 후 1999年 8月에 27日에 비준하였기 때문에 發効日은 1999年 11月 25日이다. 1999年의 몬트리올條約은 2001年 10月 1日에 서명하였고 그 후 2002年 11月 19日에 가입하였기 때문에 發効日은 2003年 11月 4日이다.

2004年의 캐나다航空運送法(Carriage by Air Act)¹⁷⁾에서는 旅客, 手荷物 및 貨物의 손해에 대한 國際航空運送人의 책임요건 및 배상한도액에 관하여 第1附屬書는 바르샤바條約을, 第2附屬書는 旅客이 사망한 경우에 운송인인 책임에 관한 규정을, 第3附屬書는 헤이그議定書를, 第4附屬書는 파다라하리條約을, 第5附屬書는 몬트리올第4議定書를, 第6附屬書는 1999年의 몬트리올條約을 각각 적용하게 된다고 규정하고 있다.

上記 캐나다航空法の 6개 附屬書에 규정하고 있는 3개의條約과 2개의議定書는 國際航空運送에 적용되고 있으며 이러한 것들의 적용범위에 있어서 上記條約과 議定書 등은 법률로서의 효력(the force of law)을 가지고 있으며 國內航空運送에는 적용될 수가 없다.

4. 유럽연합(EU)

1990年대에 들어서서 航空運送人의 책임체계의 개선에 관한 國際的인 노력이 담보상태에 있었지만 유럽연합(EU)만큼은 독자적인 개선노력을 모색하여왔다. 이와 같은 개선노력의 일환으로 1994年의 유럽民間航空運送會議(European Civil Air-Carriage Conference;

ECAC)의 결의에 따라 회원국들에게는 기존의 책임체계를 유지하되 인명사고에 대하여서는 賠償責任限度額을 25만SDR(Special Drawing Right; 特別引出權: 이하 SDR이라고 약칭함) ¹⁸⁾로 인상할 것을 권고하였다.¹⁹⁾

17) R.S. 1985, c. C-26; Revised Statutes of Canada, 1985, Vol. II. Queens Printer For Canada, Chapter C-26 °

18) 國際通貨基金(IMF)의 通貨單位이다. 主要國의 通貨單位인 美國의 달러, 유럽연합의 Euro貨, 日本의 円貨, 英國의 Pound貨의 通貨價值를 加重平均하여 SDR(Special Drawing Right; 特別引出權: 計算單位)의 價值로 定하여지게 된다. 대략 1 SDR은 美國의 1 달러(US Dollar)의 가치를 가지고 있지만 世界經濟의 好況 또는 不況에 의하여 그 가치는 每日 변동되고 있다. 2005年 1月 1日 현재 1 SDR의 가치는 1,547달러이다(<http://www.imf.org>);

더욱이 유럽연합執行委員會(European Committee)는 EU會員國들간에 조화된 航空政策의 수립을 목표로 하여 1995년에 航空運送人の 賠償責任限度額을 일괄적으로 60만 Ecu²⁰⁾로 인상하는 개정안을 준비하였다.

그러나 1995년에 國際航空運送協會(IATA)는 國際航空運送人間協定(IATA Intercarrier Agreement)²¹⁾을 체결하여 10만SDR까지는 嚴格責任(strict liability)을 택하였고 그 上限額을 초과하는 第2段階에서는 무한 및 과실추정책임을 택하는 二元的賠償責任制度를 채택하였으므로 유럽聯合執行委員會(European Committee)도 종래의 입장을 변경하였다.

즉 유럽연합(EU)도 IATA의 國際航空運送人間協定の 내용과 대체로 같게 航空運送人에게 無過失責任을 부담시킨 「航空事故에 대한 航空運送人の 責任에 관한 시행령(2027/97)」을 제정하였다. 同施行令은 원칙적으로 乘客이 입은 손해에 대하여 법률 또는 약정에 의하여 제한할 수가 없는 運送人の 無限責任을 強行的으로 규정하였지만(제3조) 10만SDR까지는 無過失責任을 채택하였고 그 이상에 대하여서는 過失推定責任을 부담시키는 二元的인 責任體系를 도입하였다.

특히 被害者에 있어서는 航空機事故가 발생된 후 2주간 내에 일정한 損害賠償額을 미리 지급할 것을 의무화시켰다. 예를 들면 乘客이 死亡할 때에 15,000SDR까지는 미리 지급토록 하는 것을 핵심적인 내용으로 하고 있다. 獨逸은 유럽聯合의 회원국이 기 때문에 同施行令의 내용을 1999년에 航空運送法の 개정을 통하여 國內法에 반영시킨바 있다.²²⁾

日本國際海上 物品運送法 第13條(責任の限度) 韓國商法 第747條(責任의 限度額) 및 第789條의2(責任의 限度)에서는 SDR를 計算單位(unit of account)로 번역하고 있어 通貨表示單位로서 導하고 있다.

19) Empfehlung ECAC/16-1, BAnz v. 3. 12. 1994, S. 12446.

20) 대략 60万Euro에 해당된다.

21) IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability, adopted at the IATA Annual General Meeting at Kuala Lumpur on 31 October 1995.

22) 그러나 同施行令의 制定은 몬트리올條約案을 준비하고 있었던 國際民間航空機關(ICAO)의 實務그룹에 영향을 주었고 1992年, 日本이 航空社의 國際線航空運送約款을 改正하여 國際航空運送人の 責任에 관하여 世界 최초로 無限責任制度를 導入(Japanese Initiative)한 내용과 1995年の 國際航空運送協會(IATA)의 「旅客責任에 관한 運送人間의 協定」의 內容들이 1999年の 몬트리올條約의 內容에 一部가 反映되었다; Schmid/Möller-Rostin, In- Kraft-Treten des Montrealer Übereinkommen von 1999, NJW 2003/49, S. 3517f.

5. 獨逸

가. 航空運送法の 改正經緯와 航空關係 條約의 批准

獨逸에 있어서는 世界 第1次大戰의 終戰後 1922年 8月 1日에 본격적으로 航空運送法(Luftverkehrsgesetz)을 제정²³⁾하였으므로 大陸法界의 航空法 중 가장 잘 정비된 법으로서 比較航空運送法の 영역에서 중요한 비중을 차지하고 있다. 그 후 이 법은 1933年, 1936年, 1938年, 1943년에 각각 개정되었고 世界 第2次大戰의 終戰後에도 1959年 에 전면적으로 개정되었지만 계속하여 새로운 國際條約의 체결과 航空運航技術의 발달 등 시대변천에 호응하기 위하여 1968年, 1970年, 1971年, 1980年, 1982年,²⁴⁾ 1990年, 1999, 2002年, 2003年, 2004年에도 각각 개정된바 있다.

獨逸航空運送法은 航空行政規制法과 같은 公法的인 사항과 航空運送人의 運送契約責任을 중심으로 한 航空 私法的인 사항을 하나의 법률가운데 한데 합쳐 규정되어 있음으로 公私法的인 규정이 混在되어 있는 것이 그 특색으로 나타나고 있다.

특히 航空私法的인 사항에 관하여 航空機運航者의 책임을 運送外의 책임(航空機運航者의 地上 第3者에 대한 책임: 不法行爲責任)과 軍用機의 책임까지 분류하여 규정하고 있는 점이 그 특징으로 나타나고 있다.

獨逸은 1929年의 바르샤바條約²⁵⁾, 1955年의 헤이그議定書²⁶⁾ 및 1961年의 과다라하라條約²⁷⁾의 가입국이지만 그밖에 1971年의 과테말라議定書를 1971年 3月 8日에 서명하였으나 아직도 비준은 하지 않고 있다. 獨逸의 航空運送法(LuftVG)은 운송인 의 運送契約에 기인한 책임에 관하여 바르샤바/헤이그條約, 과다라하라條約, 1952年 및 1978年의 개정로마條約의 주요한 내용을 대폭적으로 수용하였다.

獨逸은 全世界的으로 발효된 1999年의 몬트리올條約을 1999年 5月 28日에 서명

23) 帝國官報, I, 1922, S. 681.

24) 1982年의 改正航空運送法(Luftverkehrsgesetz)에서는 國際航空運送人의 賠償責任限度額을 旅客 1人當 32萬마르크로 규정한바 있다.

25) 獨逸은 바르샤바條約을 1929年 10月 12日에 署名하였고 1933年 9月 30日에 批准하였다.

26) 獨逸은 헤이그議定書를 1955年 9月 28日에 署名하였고 그 후 1960年 10月 27日에 批准 하였으므로 1963年 8月 1日부터 發効되었다.

27) 獨逸은 과다라하라條約(Guadalajara Convention)을 1961年 9月 18日에 署名하여 1964年 3月 27日에 批准하였으므로 1964年 5月 31日부터 發効되었다.

하였고 2004年 4月 29日에 비준서를 ICAO에 기탁하였으므로 2004年 6月 4일부터 獨逸國內에 발효되었다. 國內航空運送에도 1999年の 몬트리올條約의 내용과 유럽聯合理事會가 제정한바 있는 航空關係施行令을 적용시키기 위하여 2004年 4月 6日, 獨逸航空運送法을 개정하였고 2004年 5月 24日 공포하였으므로 2004年 6月 28일부터 발효되었다.

더욱이 2004年の 獨逸改正航空運送法가운데 航空運送人의 책임(運送契約責任)에 관한 相關 규정(同法 第44條부터 56條까지)등을 1999年の 몬트리올條約의 내용과 일치 시키기 위하여 대폭적으로 개정하였던 것이다.

獨逸의 航空運送法은 航空運送契約에 따라 운송을 한 경우에 航空機事故로 인하여 발생된 乘客의 사망·상해 또는 건강침해, 여객운송의 지연 등(人的損害)와 乘客의 수하물 또는 화물의 파괴, 손상, 멸실 및 운송지연 등(物的損害)에 대한 損害賠償責任과 損害賠償責任을 보전하기 위한 보험 등, 航空運送人의 민사책임을 규정한 것이 獨逸 航空運送法의 중요한 내용이다.

현재 獨逸은 유럽聯合(EU)의 會員國이기 때문에 EU의 航空運送에 관한 법규를 국내법에 반영시킬 의무가 있다. 따라서 航空社에 대한 營業허가의 교부에 관하여 1992年 7月 23日의 유럽聯合理事會의 92/2407施行令²⁸⁾ 및 2002年 5月 13日 유럽議會와 理事會의 889/2002施行令에 따라 개정된 「航空社의 事故責任에 관한 1997年 10月 9日의 유럽聯合理事會2027/97의 施行令」²⁹⁾이 적용되었다(獨逸改正航空運送法 第44條).³⁰⁾

28) ABIEG Nr. L 240 S. 1.

29) ABIEG Nr. L 285 S. 1.

30) LuftVG § 44 Anwendungsbereich

Für die Haftung auf Schadensersatz wegen der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes durch einen Unfall, wegen der verspäteten Beförderung eines Fluggastes oder wegen der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung seines Reisegepäckes bei einer aus Vertrag geschuldeten Luftbeförderung sowie für die Versicherung zur Deckung dieser Haftung gelten die Vorschriften dieses Unterabschnitts, soweit

4. das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 2004 II S. 458) (Montrealer Übereinkommen) und das Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz vom 6. April 2004 (BGBl. I S. 550),

5. die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L240 S. 1), in der jeweils geltenden Fassung, und

航空機事件을 처리하는 해당 규정이 上記國際條約 및 유럽聯合의 법규정에 없는 경우에는 보충적으로 獨逸改正航空運送法 중에 있는 책임에 관한 규정이 적용된다.

나. 改正航空運送法の 構成

2004年 6月 28日부터 현재까지 獨逸에서 시행되고 있는 改正航空運送法은 5個章(第1章 航空運送; 第1節 航空機 및 航空運送從事員, 第2節 空港, 第3節 航空運送企業 및 周旋, 第4節 運送規定, 第5節 空港整備, 飛行安全 및 飛行氣象案内, 第6節 前의 所有關係와 公用徵收, 第7節 共通規定), 第2章 責任, 第3章 刑罰과 罰金, 第4章 航空運送關係事項의 施行日, 第5章 經過附則)과 11個節 및 全文71個條文으로 구성되어 있다. 특히 이 法 가운데 航空運送人 및 航空機運航者의 民事책임과 關係가 있는 章 및 節은 第2章 責任, 第1節 航空機에 의하여 運送하지 않는 자(地上 第3者)와 物件에 대한 책임, 第2節 運送契約責任, 第3節 軍用航空機에 관한 損害賠償責任, 第4節 損害賠償責任에 관한 공통규정 등으로 분류되어 구성되고 있으며 上記 章節의 조문은 同法 第33條부터 第56條까지 41個條文을 규정하고 있다.

다. 航空運送人の 責任과 賠償의 範圍

航空運送人の 責任發生에 대한 원인에 관하여 몬트리올條約 第17條에서는 종래의 바르샤바條約 第17條와 똑같이 旅客의 사망 또는 身體上의 傷害(bodily injury)로 규정하고 있음으로 특히 身體上의 상해에 관하여서는 精神的인 傷害(mental injury)까지 포함되느냐 또는 포함되지 않느냐에 관하여 學說上의 대립이 있었지만 多數說은 포함되지 않는다고 주장하고 있다.

몬트리올條約 第17條³¹⁾의 身體上의 傷害의 해석에 관하여서는 締約국 들의 법원

6. die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrt unternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 285 S. 1), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 140 S. 2), in der jeweils geltenden Fassung, nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten.

31) 關口雅夫, 「國際航空運送についてのある規則の統一についての條約(1999年モントリオール條約)」, 駒澤大學法學部政治學論集(第50号, 平成11月1日發行), 23-24頁; 小林登, 「1999年 モントリオール條約における國際航空運送人の責任-旅客運送責任に關する規定を中心として」, 空法(第42号, 2001), 日本空法學會發行, 27-28頁; 拙稿, 「國際航空運送人の 責任에 관한 最新몬트리올條約의 主要內容과 論點」, 航空振興(2003年第1号/通卷29

해석(판지)에 맡겨놓고 있다고 해석되어진다. 그러나 獨逸의 改正航空運送法에서는 損害賠償의 대상이 되고 있는 損害의 種類에 死亡, 身體上的 傷害 또는 기타 健康的인 상해(sonst gesundheitlich geschädigt)에 의하여 발생한 손해에 대하여서도 航空運送人의 배상의무로 규정하고 있다(同法 第45條第1項). 이 條文은 獨逸改正航空運送法上의 손해배상의 범위로, 死亡, 身體傷害 또는 健康을 侵害하는 기타의 精神傷害(mental injury)까지 광범위하게 규정하고 있다. 더욱이 이 條文의 第2項에 규정하고 있는 旅客의 健康傷害(Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes)에는 精神的인 傷害를 포함시키고 있음으로 법 해석론의 입장에서 본다면 과테말라議定書 第17條에 규정하고 있는 旅客의 身體上的 傷害(personal injury)의 내용과 대체적으로 같은 의미임으로 精神上的 損害(mental loss)의 포함여부에 관한 學說上的 논쟁을 법론적으로 해결하였다고 볼 수가 있다.

라. 航空運送人의 賠償責任의 限度額

獨逸改正航空運送法第45條에서는 유럽聯合의 航空運送施行令 및 몬트리올條約 第21條와 똑같이 二元的賠償責任制度를 수용하고 있다. 먼저 이 조항은 항공사고로 인하여 발생한 乘客의 死亡·身體傷害·健康侵害 등에 관하여 航空運送人의 無過失責任을 인정하고 있다(同條 第1項).

그러나 발생한 손해가 航空運送人 또는 사용자인 위법 및 과실이 있는 作爲 또는 不作爲에 의하여 발생되지 않았다는 것과 또한 발생한 손해가 外面的(ausschliesslich)으로 第3者의 위법 및 과실이 있는 作爲 또는 不作爲에 의하여 일어난 경우에 각각의 乘客에 대하여 10만SDR액까지 책임을 부담한다(同法 第45條 第2項).³²⁾

号), 韓國 航空 振興協會發行, 151—152面.

32) LuftVG § 45 Haftung für Personenschäden

(1) Wird ein Fluggast durch einen Unfall an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder gesundheitlich geschädigt, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 100.000 Rechnungseinheiten, wenn

1. der Schaden nicht durch sein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen oder das rechtswidrige und schuldhafte Handeln oder Unterlassen seiner Leute verursacht wurde oder

2004年 6월에 개정된 獨逸航空運送法은 1999年の 몬트리올條約과 똑같이 10만 SDR(특별인출권: 計算單位)를 초과하는 손해에 대하여 航空運送人의 자기 및 사용인의 무과실 또는 第삼자의 외면적인 과실을 입증하지 못하는 한 이것에 상응하는 배상을 규정하고 있음으로 過失推定責任主義를 채택하였다고 볼 수가 있다.

그러나 獨逸改正航空運送法第46條(責任限度額)에서는 ①運送中에 있는 1人(eine beförderten Person)이 死亡 또는 傷害된 경우 航空運送人은 각 1人에 대하여 60만 유로화의 금액까지 책임을 부담하거나 또는 每年 3만 6천유로화의 금액을 연부로 책임을 부담시킬 수 있으며, ②乘客의 携帶手荷物과 발송된 수하물의 대상에 관한 航空運送人의 책임은 최고액인 乘客1人當 1,700유로화로 制限되고 있다.³³⁾

上記條文은 航空運送人의 책임을 제한한 有限責任主義를 채택하고 있으며 당초 바르샤바條約/헤이그議定書 第22條를 수용한 것이지만 旅客의 사망 또는 부상의 경우의 責任限度額은 1950年の 改正航空運送法이 35,000마르크, 1965年の 改正航空運送法은 67,500마르크, 1980년부터 2002년까지의 改正航空運送法은 320,000마르크, 2003年 12月 29日에 개정된바 있는 航空運送法에서는 유럽聯合의 단일 화폐인 60만 유로화로 그 책임한도액을 인상시키었다. 이 條文은 獨逸의 國內航空運送에 있어서 航空機事故로 인하여 발생한 손해에 대한 航空運送人의 責任限度額을 규정한 것이었다.

마. 航空運送人의 延着에 대한 責任과 賠償限度額

從來의 獨逸航空運送法은 手荷物 또는 貨物의 延着(Verspätung)이나 여객운송의 지연으로 인한 손해에 대해서 별도로 규정하지 않고 있었다. 그러나 이에 대해 바르샤바條約은 第19條에서 지연운송에 대한 운송인의 책임을 정하고 있으며 獨逸은 바르샤바條約의 가입국이기에 때문에 이 條約에 의하여 지연운송에 대한 운송인의 책임을 추궁할 수가 있다.

따라서 2004년에 신설된 獨逸改正航空運送法 第46條는 몬트리올條約 第19條를

2. der Schaden ausschliesslich durch das rechtswidrige und schuldhafte Handeln oder Unterlassen eines Dritten verursacht wurde.

33) LuftVG § 46

(1) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfrachtführer für jede Person bis zu einem Kapitalbetrage von 600,000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 36,000 Euro.

(2) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder die als Reisegepäck aufgegeben sind, ist auf einen Höchstbetrag von 1,700 Euro gegenüber jedem Fluggast beschränkt.

수용하여 旅客運送의 延着에 대한 航空運送人의 배상책임을 규정하고 있으며(同法 第46條 第1項) 延着運送에 대한 배상책임한도액도 몬트리올條約 第22條를 수용하여 각 乘客당 4,150計算單位의 배상액까지 책임을 부담시키고 있다(同法 第46條 第2항).³⁴⁾

手荷物の 운송에 관하여서는 파괴, 멸실, 훼손 또는 연착의 경우에 있어 운송인의 책임은 1,000計算單位의 금액을 한도로 한다(同法 第47條 第4항).³⁵⁾

託送手荷物과 화물의 훼손연착이 있을 때의 이익신청기간(同法 第134條)에 관하여서는 바르샤바條約 第26條 2項을 수용하고 있다.

바. 航空運送法에 있어 國際條約의 내용을 받아드린 다른 主要한 條文

獨逸改正航空運送法에 있어 託送手荷物과 貨物の 훼손연착이 있는 경우의 異議申請期間(同法第47조 第6항)에 관하여서는 1999년의 몬트리올條約 第31조 第2항을 수용하고 있다.³⁶⁾

航空事故에 의한 피해자가 航空運送人의 책임을 추궁하기 위한 2年 간의 提訴期間(除斥期間: 同法 第39조 a³⁷⁾)은 바르샤바條約 第29조第1항과 몬트리올條約 第35조

34) LuftVG § 46 Haftung bei verspäteter Personenbeförderung

(1) Wird ein Fluggast verspätet befördert, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist ausgeschlossen, wenn der Luftfrachtführer und seine Leute alle zumutbaren Massnahmen zur Vermeidung Schadens getroffen haben oder solche Massnahmen nicht treffen konnten.

(2) Im Falle des Absatzes 1 Satz 1 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 4,150 Rechnungseinheiten. Dies gilt nicht, wenn der Schaden vom Luftfrachtführer oder seinen Leuten in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde.

35) LuftVG § 47 Haftung für Gepäckschäden

(4) In den Fällen der Absätze 1 bis 3 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 1,000 Rechnungseinheiten.

36) LuftVG § 47 Haftung für Gepäckschäden

(6) Ist aufgegebenes Reisegepäck beschädigt oder verspätet befördert worden, können Ansprüche nach Absatz 1 oder 2 nur geltend gemacht werden, wenn der Fluggast dem Luftfrachtführer den Schaden unverzüglich nach seiner Entdeckung, bei der Beschädigung von Reisegepäck spätestens binnen sieben Tagen nach der Annahme, bei der verspäteten Beförderung von Reisegepäck spätestens binnen 21 Tagen, nach dem das Reisegepäck dem Fluggast zur Verfügung gestellt worden ist, schriftlich anzeigt.

第1항을 수용하고 있다.

改正獨逸航空運送法 第48조a 第1항 및 第2항에 규정하고 있는 順次運送(損害의 原因, 區間責任, 連帶責任 등)과 관련이 있는 조문은 바르샤바條約 第30조와 몬트리올條約 第36조 第1項, 第2項, 第3項을 수용하고 있다. 航空契約運送人(vertraglicher Luftfrachtführer)이외의 航空實際運送人(ausführender Luftfrachtführer)에 의한 계약 및 민사책임과 관계가 있는 규정은 改正航空運送法 第48條의 2의 第1項으로부터 第6項까지의 6개 조문을 설정한 것으로서 그 내용은 1961年の 과다라하리條約의 내용과 몬트리올條約 第39條로부터 第48條까지의 10個條文 가운데 일부내용을 수용하고 있다.

飛行 中の 航空機 또는 그것으로부터의 落下物이 地上의 第3者에게 손해를 끼치는 일 이 종종 발생되고 있음으로 地上의 第3者(被害者)에 대한 보상문제가 발생되고 있다. 改正航空運送法에서는 落下物이 地上第3者에게 가한 손해에 대한 규제에 관하여 第2章 責任, 第1節 航空機에 의하여 운송되지 아니한 물건과 사람에 대한 책임(항공기보유자의 地上 第3者의 손해에 대한 배상책임)은 第33조로부터 第43조까지 11個條文이 규정되고 있으며 이들 조문들은 1952年の 로마條約과 1978年の 몬트리올議定書가운데의 일부내용을 수용하고 있다.

6. 프랑스

프랑스는 1929年の 바르샤바條約³⁸⁾ 및 1955年の 헤이그議定書³⁹⁾의 加入國이고 1971年の 과테말라議定書를 1971年 3月 8日에 서명하였지만 아직도 비준은 하지 않고 있다.

프랑스에서는 1975年の 몬트리올 第1, 第2追加議定書를 비준하였고 第3追加議定書와 몬트리올 第4議定書는 서명하였지만 아직도 비준은 하지 않고 있다. 또한 1999年の 몬트리올條約은 1999年 5月 28日에 서명하였고 그 후 2004年 4月 29日에 비준하였으므로 發効日은 2004年 6月 28日이다.⁴⁰⁾

37) LuftVG § 49 a Ausschlussfrist

Die Klage auf Schadensersatz kann nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden.

38) 프랑스는 바르샤바條約을 1929年 10月 12日에 署名하였고 1932年 11月 15日에 批准하였으므로 프랑스내 發効日은 1933年 2月 13日이다.

39) 프랑스는 헤이그議定書를 1955年 9月 28日에 批准하였으므로 發効日은 1963年 8月 1日이다.

프랑스는 國際航空運送에 있어 航空運送人의 민사책임에 관하여 上記條約 또는 議定書 등이 적용되지만 國內航空運送에 있어서 1976年の「國內航空運送人의 責任制限法」이 적용되고 있다. 프랑스에 있어서는 「國內航空運送人의 責任制限法」에 따라 航空運送人의 人的損害賠償責任限度額을 50프랑(Loi 82-325)으로 인상한바 있다.

7. 이탈리아

이탈리아는 1929年の 바르샤바條約⁴¹⁾ 및 1955年の 헤이그議定書⁴²⁾의 가입국이며 또한 과테말라議定書를 1971年 3月 8日에 서명하였고 1985年 3月 26日에 비준하였다. 이탈리아에서는 1975年の 몬트리올 第1, 第2追加議定書를 비준하였으며 第3追加議定書는 1978年 5月 15日에 서명하였고 5年 4月 2日에 비준하였다.

몬트리올 第4議定書는 1978年 5月 15日에 서명하여 1985年 4月 2日에 비준하였으므로 發効日은 1995年 6月 14日이다. 1999年の 몬트리올條約은 1999年 5月 28日에 서명하여 2004年 4月 29日에 비준하였으므로 發効日은 2004年 6月 28日이다.

이탈리아의 國際航空運送에 있어서는 航空運送人의 민사책임에 관하여 上記條約 또는 議定書 등이 적용되지만 國內航空運送에 있어서는 이탈리아航行法典(Codice della Navigazion)이 적용되며 이 航行法典에서는 航空運送人의 損害賠償責任關係를 同法第942條로부터 第952條까지 규정하고 있으므로 바르샤바條約의 私法上的 體系를 대부분 수용하고 있다.

8. 스위스

스위스는 1929年の 바르샤바條約⁴³⁾ 및 1955年の 헤이그議定書⁴⁴⁾의 가입국이고

40) http://www.icao.org/cgi/goto_m.pl?/icao/en/leb/treaty.htm

41) 이탈리아에서는 바르샤바條約을 1929年 10月 12日에 署名하였고 1933年 2月 14日에 批准하였는데 發効日은 1933年 5月 15日이다.

42) 이탈리아에서는 헤이그議定書를 1955年 9月 28日에 署名하였고 1963年 5月 4日에 批准하였는데 發効日은 1963年 8月 2日이다.

43) 스위스는 바르샤바條約을 1929年 10月 12日에 署名하였고 1934年 5月 9日에 批准하였으므로 發効日은 1934年 8月 7日이다.

44) 스위스에 있어서는 헤이그議定書를 1955年 9月 28日에 署名하였고 1962年 10月 19日

또한 과테말라議定書를 1991年 4月 24日에 서명하였지만 아직도 비준은 하지 않고 있다. 스위스는 역시 1975年の 몬트리올 第1, 第2追加議定書를 비준하였고 第3追加議定書는 1975年 9月 25日에 서명하여 1987年 12月 9日에 비준하였다. 몬트리올 第4議定書도 1975年 9月 25日에 서명하여 1987年 12月 9日에 비준하였으므로 發効日은 1998年 6月 14日이다. 1999年の 몬트리올條約은 1999年 5月 28日에 서명하였지만 아직도 비준은 하지 않고 있다.

스위스의 國際航空運送에 있어서 航空運送人의 民事책임에 관하여 上記條約 또는 議定書 등이 적용되고 있지만 國內航空運送에 있어서는 航空運送法(Air Navigation Act)이 적용되고 있다. 스위스에서는 1985년에 航空運送法이 개정되어 「바르사바體制」에 따라 損害賠償責任과 배상한도액을 인상조정하였다.

9. 스페인

스페인은 1929年の 바르사바條約⁴⁵⁾ 및 1955年の 헤이그議定書⁴⁶⁾의 가입국이며 또한 과테말라議定書를 1971年 4月 24日에 서명하였지만 아직도 비준은 하지 않고 있다.

스페인에 있어서 1975年の 몬트리올 第1, 第2追加議定書를 비준하였고 第3追加議定書는 1987年 12月 19日에 서명하여 1989年 7月 20日에 비준하였다. 몬트리올 第4議定書도 1981年 9月 30日에 서명하여 1985年 1月 8日에 비준하였으므로 發効日은 1998年 6月 14日이다.

한편 스페인은 1999年の 몬트리올條約을 2000年 1月 14日에 서명하여 2004年 4月 29日에 비준하였으므로 發効日은 2004年 6月 28日 이다. 스페인의 國際航空運送에 있어서는 航空運送人의 民事책임에 관하여 上記條約 또는 議定書 등이 적용되었지만 國內航空運送에 있어서는 航空運送法(Air Navigation Act)이 적용되고 있다. 國內航空運送에 있어서는 각 旅客의 사망·상해에 대한 運送人의 책임과 책임한도액에 관하여서는 스페인의 航空運送法(Air Navigation Act) 第13章에 규정하고 있다.

에 批准하였으므로 發効日은 1963年 8月 1日이다.

45) 스페인은 바르사바條約을 1930年 3月 31日에 署名하였고 1930年 3月 31日에 批准하였으므로 發効日은 1933年 2月 13日이다.

46) 스페인은 헤이그議定書를 1955年9月28日에 署名하였고 1962年10月19日에 批准하였으므로 發効日은 1963年8月1日이 된다.

10. 오스트레일리아

오스트레일리아는 1929년의 바르샤바條約⁴⁷⁾ 및 1955년의 헤이그議定書⁴⁸⁾의 가입국이며 1975년의 몬트리올第4議定書를 1991年 4月 24日에 서명하여 1997年 1月 13日 에 비준하였으므로 發効日은 1998年 6月 14日이다. 오스트레일리아는 역시 1961년의 과다라하리條約은 1962年 6月 19日에 서명하여 1962年 11月 1日 에 비준하였고 1999년의 몬트리올條約은 2004年 4月 29日에 가입하였으므로 發効日은 2004年 6月 28日이된다.

오스트레일리아는 1959年 4月 21日에 국회에서 통과된 航空運送法(An Act relating to Carriage by Air of 1959; Civil Aviation [Carriers Liability] Act)이 시행되었으므로 1935년의 Carriage by Air Act는 폐지되었다. 그 후 航空運送法(Civil Aviation Act)은 1962年, 1964年, 1967年, 1988年, 1996年, 2002年, 2003年에 각각 개정되었다.

오스트레일리아航空運送法은 第1部가 序文(Part1, Preliminary), 第2部(Part 2)는 바르샤바條約 및 헤이그議定書를 적용하는 운송, 第3部(Part 3)는 바르샤바條約(without the Hague Protocol)만을 적용하는 운송, 第3部A(Part 3 A)는 과다라하리條約을 적용하는 운송, 第3部B(Part 3B)는 몬트리올第3追加議定書를 적용하는 운송(미발효) 第3部C(Part 3C)는 몬트리올第4議定書를 적용하는 운송, 第4部(Part 4)는 이 법이 적용하는 기타의 운송, 第5部(Part 5)는 雜則(Miscellaneous) 등, 5개부에 의하여 구성되고 있다.⁴⁹⁾

上記 第2部와 第3部는 전부가 國際運送에 적용되고 있으며 그의 적용범위는 이들條約과 議定書는 법으로서의 효력(the force of law)을 가지고 있다(同法 第11條 第1項, 第20條 第1項). 따라서 일부의 損害賠償의 범위·피해자의 기여과실·프랑(francs)화의 오스트레일리아 통화로의 환산 등에 관하여서는 특별한 규정을 설정하고 있다.

오스트레일리아의 聯邦(Commonwealth)内の 航空運送에 관하여서는 第4部(Part 4)에 관계규정을 설정하고 있다(同法 第27條 第1項c~第41條) °이 國內航空運送에 있어서 旅客의 死傷에 대하여 운송인의 책임을 규정하였다(同法 第28條). 手荷物の

47) 오스트레일리아는 바르샤바條約을 1929年10月12日에 署名하여 1961年9月28日에 批准하였으므로 發効日은 1961年12月27日이 된다.

48) 오스트레일리아는 헤이그議定書를 1971年3月26日에 批准하였으므로 發効日은 1971年6月 24日이다.

49) http://www.austlii.edu.au/au/legis/cth/consol_act/cala1959327/

멸실·훼손에 대하여 운송인 및 사용인이 손해를 방지하기 위한 모든 필요한 조치를 취하였거나 또는 그와 같은 조치를 취할 수 없었다는 것을 입증하지 못하였을 때에는 책임을 진다고 규정하고 있다(同法 第29條).

그러나 損害賠償請求訴訟에 있어서 運送人이 旅客의 과실에 의하여 손해가 발생하였다는 것을 입증하였을 경우에는 손해액의 산정에 이것을 참작할 수가 있다(同法 第39條).

國內航空運送人의 責任限度額에 있어 각 旅客의 死傷에 대하여서는 500,000오스트레일리아 달러(AUD) 또는 계약에 의하여 정하여진 그 이상의 금액, 國內航空運送人 以外の 운송인의 책임한도액에 있어 각 旅客의 死傷에 대하여 260,000 SDR 또는 계약에 의하여 정하여진 그 이상의 금액, 託送手荷物の 손해에 대하여서는 900 오스트레일리아 달러(AUD) 또는 계약에 의하여 정하여진 그 이상의 금액, 託送手荷物 以外の 手荷物에 대하여서는 여객1인당 90오스트레일리아 달러(AUD) 또는 계약에 의하여 정하여진 그 이상의 금액으로 규정하고 있다(同法 第31條).

航空運送人의 責任을 면제하거나 또는 이 第4部(Part 4)에서 정하고 있는 책임한도보다 낮은 한도를 정하는 약정은 무효로 한다. 그러나 이와 같은 약정의 무효에 의하여 운송계약의 전체가 무효가 되는 것은 아니다(同法 第32條).

航空運送人의 사용인에 대한 책임도 運送人과 똑같이 制限될 수가 있으며 운송인 과사용인이 배상을 받을 수 있는 합계액은 運送人의 배상한도액을 초과할 수 없다고 규정하고 있다(同法 第33條). 또한 損害賠償請求의 訴訟을 2년이내에 제기하지 않을 경우에는 제소청구권이 소멸된다는 점(同法 第33條) 등에 관하여서는 바르샤바條約/헤이그議定書의 내용을 수용하고 있다.

11. 日本

日本에 있어서 國際民間航空條約의 規定 및 同條約의 附屬書로서 채택된 표준, 방식 및 절차에 준거하여 항공기의 航行에 기인되는 장애의 방지를 도모하는 방법을 정하고 이에 따라 航空機運航事業의 적정 및 합리적인 운영을 확보함으로써 그 이용자의 편의를 증진시키기 위하여 1952年 7月 15日(法律 第231號)에 제정된 航空法은 2004年 10月 20日까지의 사이에 44번 개정된바 있다. 이 法은 航空運送契約을 중심으로 한 國內航空運送人의 民事責任에 관한 私法的인 규정을 설정하지 않고 있으며 다만 항공기운항의 안전과 항공기운항사업의 질서를 도모하기 위한 監督規制를 정한 公法的인 規定(航空行政의 團束規定)을 주로 규정한 법률이다.

日本에 있어서는 1929년의 바르샤바條約⁵⁰⁾ 및 1955년의 헤이그議定書⁵¹⁾의 가입국이고 또한 1975년의 몬트리올第4議定書는 2000年 6月 20日에 비준하였으므로 發効日은 2000年 9月 18日이다. 日本은 1999년의 몬트리올條約을 2000年 6月 20日에 비준하였고 發効日字는 2003年 11月 4日이다.

日本에서도 上記 바르샤바條約과 헤이그議定書를 비준하였고 1966년의 몬트리올協定에 가입한바 있지만 航空運送人의 민사책임에 관한 국내입법은 되어 있지 않으므로 國際航空運送人의 책임관계는 條約과 國際航空運送約款에 의존하고 있으며 國內航空運送인인 國內航空運送約款 또는 민법 내지 상법에 의하여 처리되고 있다.

1981년에 日本航空은 國際線旅客運送約款을 개정하여 1975年度의 몬트리올第3追加議定書에 규정되고 있는 旅客1人當 國際航空運送人의 배상책임한도액을 10만SDR로 도입한바 있지만 國內航空運送約款은 國內航空運送인인 國內航空運送인의 배상책임에 대하여 無限責任의 원칙을 채택한바 있다.

1992년에 定期航空運送을 운영하는 日本의 航空運送人은 운송약관을 재차 개정하여 그때까지 10만SDR로 규정하고 있었던 여객에 대한 책임한도액을 폐지하여 동년 11月 20日부터 시행하였다.⁵²⁾

國際航空에 있어 운송인의 책임한도액의 폐지는 世界最初의 것으로 外國의 항공법학자 및 전문가들은 이 조치를 「日本の 先驅的인 措置(Japanese Initiative)」라고 호칭하고 있으며 이 先驅的인 措置에 대하여 논평을 가한바 있다.⁵³⁾

日本の 航空運送人의 運送約款(旅客 및 手荷物)에 대한 개정내용은 다음과 같다.

- (1) 運送人은 바르샤바條約 第22조 第1항의 규정에 의한 책임한도액의 援用(主張)을 포기한다.
- (2) 運送人은 10만SDR까지는 同條約 第22조 第1항에 규정하고 있는 抗辯權의 援用은 포기한다.
- (3) 運送人은 懲罰的損害賠償(punitive damage)에 대하여 一切 책임을 부담하지 않는

50) 日本은 바르샤바條約을 1929年 10月 29日에 署名하여 1953年 5月 20日에 批准하였으므로 發効日字는 1953年 8月 18日이다.

51) 日本은 헤이그議定書를 1967年 8月 10日에 署名하여 1967年 8月 10日에 批准하였으므로 發効日字는 1967年 11月 8日이다.

52) 板本昭雄, 「國際航空運送人의 責任에 關する 日本의 新措置」, 關東學院法學, 第5卷, 第2号.

53) Llyods Aviation Law, Vols. 11-22, 12-3, 12-5, 12-8, 12-12; Journal of Air Law and Commerce (School of Law, Southern Methodist University, Texas, USA), Vol. 60, at 825.

다. 54)

日本에서는 1969年 6月 12日 大阪地方法院의 判決⁵⁵⁾에 의하여 日東航空社의 運送約款 第24조에 규정되고 있었던 旅客1인당 航空運送人의 배상책임한도액 百萬円은 너무 低額임으로 公序良俗에 반함으로 허락할 수 없다고 판결되어 同約款 條項이 깨진바 있다.

이 判決은 日本航空業界에 커다란 충격(shock)을 주어 航空運送法의 입법문제가 제기되었다. 따라서 1967년에 國內立法과 條約改正에 관한 것을 연구목적으로 하는 日本航空振興財團內에 「航空私法研究會」가 설치되었고 1971년에 과테말라議定書가 성립됨에 따라 이 研究會內에 법학계·관계관청·항공회사·보험회사 기타관계자들로 구성되어지는 「航空運送法特別委員會」가 조직되었으며 同議定書의 비준을 전제로 한 航空運送法의 입법문제가 계속 검토되었다.⁵⁶⁾ 同委員會는 1972년에 「航空運送法の制定에 관한 問題點」이라는 보고서를 작성하여 공표 한바 있다.⁵⁷⁾

따라서 계속 이 報告書에서 제기되었던 문제점에 대한 토의내용을 토대로 하여 航空運送法의 입법을 준비하는 방향으로 그 要綱試案의 작성에 착수하여 그 당시 여객 운송의 실체규정의 부분에 관하여 총괄적으로 심의를 하여 종료된바 있었다.

이 「航空(旅客)運送法要綱試案」⁵⁸⁾은 同委員會의 幹事會에서 작성되어 1973年 10月 15日에 개제된바 있는 日本空法學會에 소개되었고 그 후 약간의 수정을 가하여 1974年 10月 15日에 航空運送法特別委員會幹事會의 명의로 공표된바 있었다. 이 要綱試案이 日本에서 최초의 航空運送人의 民事책임에 관한 입법작업이었다.

12. 中國

가. 民用航空法の 制定經緯와 航空關係國際條約

54) 板本昭雄, 新しい國際航空法, 有信堂(1999), 164頁.

55) 下級民集18卷5-6号, 641頁.

56) 松岡誠之助, 「航空運送法の立法問題」, 空法(第17号, 1974年), 日本空法學會發行, 53-72頁.

57) 「航空運送法制定に關する問題點」이라는 題目을 부친 報告書는 『ジュリスト』, 515号, 94頁 以下에 게재되어 있다.

58) 航空(旅客)運送法要綱試案은 日本空法(第17号, 1974)誌의 73面부터80面까지 게재되어 있다.

中國政府는 「中華人民共和國民用航空法(Civil Aviation Law of the People's Republic of China)」을 제정하여 1995年 10月 30日, 第8回全國人民代表大會의 常務委員會議 第16回 회의에서 통과되었고 같은 날에 中國國家主席令 第56號에 의하여 공포되어 1996年 3月 1日부터 발효되었다. 한편 이 中國民用航空法은 1998年 4月 29日에 개정된바 있다.

中國은 바르샤바條約을 1958年 7月 20日에 비준하였으므로 1958年 10月 18日부터 발효되었고 헤이그議定書는 1975年 8月 20日에 비준하였기 때문에 1975年 11月 18日부터 발효되었다. 中國은 1999年の 몬트리올條約을 1999年 5月 28日에 서명하였지만 2005年 1月 2日 현재 아직 비준은 하지 않고 있다.⁵⁹⁾

中國의 民用航空法은 航空運送契約責任에 관한 바르샤바條約, 헤이그議定書, 1961年의 과다라하리條約, 1975年の 몬트리올 第2, 第4追加議定書 등과 航空不法行爲責任에 관한 1952年の 로마條約의 내용을 대폭수용하고 있다.

즉 이 民用航空法도 하나의 법전 가운데에公私法的인 규정이 혼재되어 있는 것이 특색으로 나타나 있다. 특히 航空私法的인 사항에 관하여서는 運送契約責任은 물론 不法行爲責任(運送外의 責任: 航空機運航者의 地上第三者에 대한 責任)을 각각 규정하고 있는 것이 그 특징으로 되어있다.

中國의 민간항공산업에 관한 법적 체계의 기본 틀은 「中華人民共和國民用航空法」에 기초하고 있다. 中國은 ICAO가 제정한 규정들과 標準附屬書 등을 참작하여 법체계를 발전시켜왔다. 中國民用航空總局(CAAC)은 航空機의 飛行基準, 勘航證明, 航空交通管制, 空港과 安全에 관한 35개의 법규들과 표준지침 등을 제정하고 있으며 그 동안 수년간에 걸쳐 100개 이상의 항공과 관련이 있는 규칙과 상당수의 고시 및 예규 등을 제정하여 공포 한바 있다.

따라서 中國民用航空總局에서는 항공기업 등의 항공안전에 관한 관리체계 및 표준지침 등을 설정하고 있으며 개선을 촉진시키기 위하여 中國의 民用航空法과 中國政府에 의하여 만든 관련규정 및 표준지침 등에 기초한 관련운영교본과 프로그램 등을 항공사 등이 준수할 수 있도록 작성하였다. 예를 들면 中國國際航空(Air China), 中國東方航空社(China Eastern Airlines), 中國北方航空社(China Northern Airlines)와 中國南方航空社(China Southern Airlines)등의 운영교본 등은 中國政府로부터 허가를 받아 사용하고 있다. 中國은 앞으로도 계속하여 항공과 관련이 있는 법규 등을 제정하여 공포할 것이다.

59) http://www.icao.org/cgi/goto_m.pl?/icao/en/leb/treaty.htm

나. 民用航空法의 構成

中國의 民用航空法은 16個章과 214個條文에 의하여 다음과 같이 構成되어 있다.

- 第1章 總則,
- 第2章 民間航空機의 國籍,
- 第3章 民間航空機의 權利,
 - 第1節 一般規定,
 - 第2節 民間航空機의 所有權과 抵當權,
 - 第3節 民間航空機의 先取特權,
 - 第4節 民間航空機의 리스(物融),
- 第4章 民間航空機의 勘航管理,
- 第5章 航空人員,
- 第6章 民間空港,
- 第7章 空中航行,
- 第8章 公共航空運送企業,
- 第9章 公共航空運送,
 - 第1節 總則,
 - 第2節 運送證券,
 - 第3節 運送人의 責任,
 - 第4節 實際運送人이 履行한 航空運送을 總括하는 特別規定
- 第10章 一般航空,
- 第11章 搜索, 救出과 事故調查,
- 第12章 地上第三者의 損害에 대한 賠償責任,
- 第13章 外國航空機를 管理하는 特別規定,
- 第14章 外國關聯問題에 대한 法の 適用,
- 第15章 法的責任,
- 第16章 附則

中國의 民用航空法가운데 航空運送契約 및 航空運送人의 責任 等과 關聯이 있는 條文은 第9章 公共航空運送, 第1節 總則(適用範圍: 3個條文), 第2節 運送證券(15個條文), 第3節 運送人의 責任(13個條文), 第4節 實際運送人이 이행한 航空運送을 총괄하는 特別規定(8개條文) `第10章 一般航空(一般航空의 概念, 飛行安全의 保障, 非商業用 또는 商業用航空從事員의 登錄, 一般航空連航從事員의 地上第三者에 대한 責

任保險의 附保 등(6個條文), 第11章 搜索 救出과 事故調査(6個條文), 第12章 地上 第3者의 損害에 대한 賠償責任(不法行爲責任 등: 16個條文)이 있다.

다. 民用航空法에 있어서 國際條約의 受容

中國의 民用航空法이 國際航空運送人의 民事책임에 관한 바르샤바條約, 헤이그議定書, 1961年의 과다라하라條約, 1975年의 몬트리올第2, 第4議定書 등을 수용한 주요한 조문들을 다음과 같이 소개하기로 한다.

中國民用航空法에서는 國內航空運送와 國際航空運送의 정의를 명확하게 규정하고 있으며(同法 第107條), 航空運送人의 人的損害(旅客의 死傷)에 대한 책임(同法 第124條⁶⁰)은 대체로 바르샤바條約 第17條를 수용하고 있지만 단서조항은 과테말라議定書 第4條와 유사하다. 航空運送人의 物的損害(旅客의 携帶手荷物 또는 託送手荷物の 破壞, 亡失 또는 損壞)에 대한 책임(同法 第125條⁶¹)도 바르샤바條約 第18條와 몬트리올 第4議定書 第18條를 수용하고 있다.

60) 第一百二十四條因發生在民用航空器上或者在旅客上 下民用航空器過程中的事件, 造成 旅客人身傷亡的, 承運人应当承擔責任; 但是, 旅客的人身傷亡完全是由于旅客本人的健康狀況造成的, 承運人不承擔責任。

Article 124. The carrier shall be liable for the death or personal injury of a passenger, if the accident took place on board the civil aircraft or in the course of any of the operations of embarking on or disembarking from the civil aircraft; provided that the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passenger.

61) 第一百二十五條 因發生在民用航空器上或者在旅客上, 下民用航空器過程中的事件, 造成 旅客隨身携帶物品毀滅, 遺失或者損坏的, 承運人应当承擔責任. 因發生在航空運輸期間的事件, 造成旅客的托運行李毀滅 遺失或者損坏的, 承運人应当承擔責任.

旅客隨身携帶物品或者托運行李的毀滅, 遺失或者損坏完全是由于行李本身的自然屬性, 質量或者欠陷造成的, 承運人不承擔責任。

本章所称行李, 包括托運行李和旅客隨身携帶的物品. 因發生在航空運輸期間的事件, 造成 貨物毀滅, 遺失或者損坏的, 承運人应当承擔責任; 但是, 承運人證明貨物的毀滅, 遺失或者損坏完全是由于下列原因之一造成的, 不承擔責任:

- (一) 貨物本身的自然屬性, 質量或者欠陷;
- (二) 承運人或者其受雇人, 代理人以外的人包裝貨物的, 貨物包裝不良;
- (三) 戰爭或者武裝沖突;
- (四) 政府有關部門實施的与貨物入境, 出境或者過境有關的行爲.

本條所称航空運輸期間, 是指在機場內, 民用航空器上或者機場外降落的任何地點, 托運行李, 貨物處於承運人掌管之下的全部期間.

航空運輸期間, 不包括機場外的任何陸路運輸, 海上運輸, 內河運輸過程; 但是, 此种陸路運輸, 海上運輸, 內河運輸是爲了履行航空運輸合同而裝載, 交付或者轉運, 在沒有相反証据的情況下, 所發生的損失視爲在航空運輸期間發生的損失.

中國民用航空法 第126條⁶²⁾에 규정하고 있는 航空運送人의 여객, 수하물 및 화물에 관한 지연배상책임에 대하여 바르샤바條約 第19조를 수용하였으며 운송인의 입증책임에 대하여서는 바르샤바條約 第19조 단서조항을 수용하고 있다(過失推定責任主義의 導入).

航空運送에 있어서 旅客과 荷主(手荷物 및 貨物)의 過失 또는 寄與過失(contributory negligence)에 기인된 손해라는 것이 입증된 경우에 航空運送人의 책임은 民用航空法 第127條⁶³⁾에 규정하고 있다.

中國의 國內航空運送에 있어서 운송인의 책임제한은 國務院傘下의 주관 부서인 民間航空總局이 제정한 國務院의 인가를 득 한 후 공포·시행한다(同法 第128條⁶⁴⁾). 단 旅客과 送荷人의 託送手荷物 또는 貨物에 대한 특별신고와 필요로 하는 割增金을 지급한 경우에 특별 신고액을 보상한다는 규정은(同法 第128條) 바르샤바條約 第22條 2項 단서와 몬트리올 第4議定書 第22條 第2項 단서를 수용하였다고 볼 수가 있다.

國際航空運送에 있어서 각 旅客에 대한 운송인의 책임한도액은 16,600計算單位로 제한된다는(同法 第129條⁶⁵⁾) 이 조문은 몬트리올 第2追加議定書 第2條를 수용한 것이다. 託送手荷物 또는 貨物의 운송에 있어 운송인의 책임은 1킬로그램마다 17計算單位를 한도로 하고 있으며 또한 旅客의 携帶手荷物에 대한 운송인의 책임은 旅客 1人當 332計算單位로 제한하는 조문도(同法 第129條) 몬트리올 第2追加議定書 第2條를 수용한 것이다.

運送人은 航空運送에 있어서 손해를 일으킬 의도를 갖거나 또는 손해가 발생될 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 행한 운송인, 사용자 또는 대리인의 作爲 또는 不作爲로 인하여 일어난 손해라는 것이 입증된 경우에는 責任制限과 관련이 있는 中國民用航空法 第128條 및 第129條의 규정을 援用할 권리가 없다(同法 第132條). 이

62) 第一百二十六條 旅客 行李或者貨物在航空運輸中因延誤造成的損失，承運人应当承擔責任；但是，承運人證明本人或者其受權人 代理人爲了避免損失的發生，已經採取一切必要措施或者不可能採取此種措施的，不承擔責任。

63) 筆者는 中國民用航空法第124條로부터 第172條까지에 규정되어 있는 航空運送人 또는 運航者의 責任과 관련이 있는 40개條文을 韓國語로 翻譯하여 「原文과의 翻譯對照文」을 筆者의 홈페이지(<http://www.edu.co.kr/doochwank>)에 게재하였으며 同法 第127條의 原文은 紙面關係로 省略하였고 다만 同法의 主要한 條文만을 讀者들의 便易를 위하여 原文의 註에 삽입하였다.

64) 第一百二十八條 國內航空運輸承運人的賠償責任限額由國務院民用航空主管部門制定，報國務院批准後公布執行。

65) 第一百二十九條 國際航空運輸承運人的賠償責任限額按照下列規定執行：對每名旅客的賠償責任限額爲16,000計算單位。

조문은 바르샤바條約 第25條에 규정하고 있는 wilful misconduct(고의성이 있는 중대한 과실)의 개념을 도입하였고 또한 몬트리올 第4議定書 第9條의 내용을 수용하고 있다.⁶⁶⁾

수하인이 이의를 제기하지 않고 旅客의 託送手荷物 또는 貨物을 받았을 때에는 양호한 상태로 운송증권에 따라 인도된 것으로 推定한다고 규정하였다(同法 第134條).⁶⁷⁾ 이 조문은 바르샤바條約 第26條 1項의 prima facie evidence(추정적 증거)라는 개념을 中國民用航空法에 도입한 것이다.

託送手荷物과 貨物의 훼손연착되었을 때의 이의신청기간(同法 第134條)에 관하여서는 바르샤바條約 第26條 2項을 수용하고 있다. 항공사고에 기인하는 피해자가 航空運送人의 책임을 추궁하기 위한 2年間の 제소기간(時效期間: 同法第135條⁶⁸⁾)은 바르샤바條約 第29條第1項을 수용하고 있다. 民用航空法 第136條에 규정되어 있는 順次運送(損害의 원인, 區間責任, 訴提起權者, 連帶責任 등)과 관련이 있는 조문은 바르샤바條約 第30條에 수용하고 있다. 航空契約運送人이외의 航空實際運送人에 의한 계약 및 민사책임과 관계가 있는 규정은 民用航空法 第137條로부터 第144條까지의 8개 조문으로서 그 내용은 대체로 1961年の 과다라하리條約의 내용을 도입한 것이다.

飛行中の 航空機 또는 그것으로부터의 落下物이 地上의 第3者에게 손해를 입히는 일들이 종종 발생되고 있어 地上의 第3者(被害者)에 대한 보상문제가 제기되고 있다. 中國民用航空法에서는 항공기의 地上第3者에게 입힌 손해의 규제에 대하여 第12章 地上第3者의 손해에 대한 배상책임 즉 第157條로부터 第172條까지의 16個條文이 규정되어 있음으로 이것들의 조문은 1952年の 로마條約과 1978年の 몬트리올議定書가운데 있는 일부의 내용을 받아들이고 있다.

13. 臺灣

臺灣政府는 民用航空法을 제정하여 1953年 5月 30日, 總統令에 의하여 공포·시행되어 왔지만 1974年, 1984年, 1995年, 1998年, 1999年에 각각 개정된바 있다.

66) 第一百三十二條 經證明, 航空運輸中的損失是由于承運人或者其受僱人, 代理人的故意或者明知可能造成損失而輕率地作爲或者不作爲造成的, 承運人无權援用本法第一百二十八條, 第一百二十九條有關賠償責任限制的規定。

67) 第一百三十四條 旅客或者收貨人收受托運行李或者貨物而未提出異議, 爲托運行李或者貨物已經完好交付并与運輸憑證相符的初步證據。

68) 第一百三十五條 航空運輸的訴訟時效期間爲二年, 自民用航空器到達目的地點、應到達目的地點或者運輸終止之日起計算。

2003年の改正民用航空法에 의하면 이 編制는 第1章 總則, 第2章 航空機, 第3章 航空従事員, 第4章 空港, 飛行場 및 航行救助, 第5章 飛行安全, 第6章 民間航空運送企業의 管理, 第1節 民間航空運送企業, 第2節 一般航空企業, 第3節 航空周旋業, 第4節 航空貨物分配센터, 第5節 空港地上操業서비스, 第7章 外國航空機 또는 外國民間航空運送企業, 第8章 航空機事故調査, 第9章 賠償責任, 第10章 刑罰, 第11章 附則等, 11개章, 5個節 및 123個條文에 의하여 構成되고 있으며 또한 이 법도 역시 公私法規定이 混在되어 있다.⁶⁹⁾

改正民用航空法 가운데에 航空機事故에 관한 규정은 同法第84條로부터 第88條까지 5個條文을 규정하고 있으며 또한 航空運送人의 賠償責任에 관한 규정은 同法第89條로부터 第99條까지 11個條文을 규정하고 있다. 臺灣의 民用航空法도 바르샤바條約/헤이그議定書 등의 一部內容을 受容하고 있다.

14. 北 韓

北韓은 1929年の 바르샤바條約⁷⁰⁾ 및 1955年の 헤이그議定書⁷¹⁾의 가입국이며 또한 시카고條約(國際民間航空條約)의 가입서를 1977年 8月 16日, ICAO에 기탁하였으므로 현재 ICAO의 회원국으로 되어 있다. 世界各國의 航空社가 가입되고 있는 國際航空運送協會(IATA)에 北韓의 高麗航空社(Air Koryo)가 가입하고 있다.

北韓의 國際航空運送에 있어서는 航空運送人의 책임에 관하여 전기 바르샤바條約 및 헤이그議定書가 적용된다.

北韓의 航空運送의 민간항공을 담당하는 부서는 平壤市 順安區域에 소재하고 있는 朝鮮民用航空總局이다. 당초 1955年 에 설립된 「民用航空局」은 1994年 2月, 朝鮮民用航空總局으로 확대개편하였다.⁷²⁾

北韓의 航空施設은 대부분이 군사목적의 군용공항으로 되어 있으며 민간항공기를 취항시키고 있는 공항은 「平壤順安空港」이 유일한 國際空港으로서 航空運送의 중추적인 기능을 수행하고 있다.⁷³⁾ 이 順安空港은 平壤으로부터 북쪽으로 22km 떨어

69) <http://www.mantraco.com.tw:81/civilairacte.htm#8>

70) 北韓은 바르샤바條約을 1961年3月1日에 批准하였으므로 發効日은 1961年 5月 30日이다.

71) 北韓은 헤이그議定書를 1980年 11月 4日에 批准하였으므로 發効日은 1981年 2月 2日이다.

72) <http://www.yonhapnews.co.kr/ynafnfile/2000/nk/terms/s86.html>

져 있으며 順安區域의 서쪽에 위치하고 있는 北韓의 國際空港으로서 朝鮮民用航空總局이 관리하고 있다.

2000年 6月 현재, 平壤-北京(주2회), 平壤-모스크바-베를린(주1회), 平壤-방콕(주1회), 平壤-마카오(주1회) `平壤-블라디보스톡(주1회) `平壤-審陽(주1회) 등에 高麗航空(Air Korea)의 定期航空路線을 개설하고 있다.⁷⁴⁾

한편 國內空港으로서는 선덕, 원산, 순천, 청진, 삼지연, 혜산, 어랑, 개천 등 33개 공항을 운영하고 있으며 혜산공항을 제외하고는 군용기와 민용기가 같이 사용하고 있다.⁷⁵⁾

Ⅲ. 各國의 航空關係의 立法例에 관한 內容分析

이상 유럽聯合(EU)과 13개 나라 들의 航空法の 성립경위, 주요내용 및 航空旅客運送人의 책임에 관한 각국의 입법례 등을 살펴봤는데 대부분의 나라들은 전부가 단행법인 특별법(航空法 또는 航空運送法)을 제정하여 시행해 오고 있다. 이와같은 특별법 가운데에는 公 私法규정이 混在되어 있는 것이 그 특징으로 나타나고 있다. 이와 같이 航空法 또는 航空運送法을 특별법으로 제정한 이유는 법의 개정용이성과 航空運送의 특수성을 고려하여 입법하였다고 사료된다.

상기 나라들의 航空法 내지 航空運送法의 내용을 큰 패턴(pattern)으로 구분하여 본다면 公法的인 규정과 私法的인 규정을 混在된체 규정하고 있음으로 公法的인 규정의 主要內容은, ①領空權(領空의 利用自由), ②航空機의 登錄 ③航空從事員의 資格 및 證明(操縱士 等), ④航空路, 空港, 飛行場 等の 管理 및 保安施設의 設置, ⑤航空機의 安全運航關係, ⑥航空運送業關係, ⑦

外國航空機의 就航許可에 관한 사항 등이 있으며 私法的인 규정의 主要內容은, ①航空旅客 및 物件運送契約, ②航空運送狀, ③航空運送人의 損害賠償責任 및 賠償限度額, ④航空運送人의 責任消滅時期, ⑤地上第三者에 대한 航空機運航者의 損害賠償責任 및 賠償限度額, ⑥順次運送, ⑦航空契約運送人以外的 實際運送人의 法律關係와 賠

73) http://kin.naver.com/browse/db_detail.php?d1id=8&dir_id=810&docid=16823

74) http://www.uniedu.go.kr/dataroom/n_guide/sumsub5.htm

75) <http://www.yonhapnews.co.kr/ynafnfile/2000/nk/terms/s53.html>

償責任, ⑧強制航空保險 등에 관한 사항 등을 규정하고 있으므로 이러한 것들을 比較航空法的인 立場에서 分析하여 본다면 상기 항목과 같은 것들이 共通點으로 나타나고 있다.

上記 나라들의 航空法內的 私法的規定은 자국내의 航空機事故에 기인하여 人的 또는 物的損害가 발생하였을 때에 피해자보호를 위하여 航空運送人에게 損害賠償責任 및 賠償限度額을 부담시킬 수 있도록 法的인 근거를 부여하기 위하여 制定된 項目(規定)들이다.

IV. 航空運送人の 責任에 관한 航空運送約款의 問題와 航空運送法の 立法理由

1. 航空運送約款의 問題

앞에서 言及한바와 같이 國內航空運送에 있어서 航空運送人の 損害賠償責任과 賠償限度額에 관하여 대부분의 나라들(英國, 美國, 캐나다, 獨逸, 프랑스, 이탈리아, 日本, 스페인, 스위스, 오스트레일리아, 中國, 臺灣 등)은 上記國際條約 및 議定書의 입법정신과 내용을 수용하여 公私法規定을 넣은 自國의 航空法 또는 航空運送法을 제정하여 시행해오고 있다.

그러나 韓國과 日本은 國內航空運送에 있어 旅客뿐만 아니라 貨物事件에 대하여 航空運送人の 책임한계와 손해배상액을 규정한 일반법 또는 특별법이 없기 때문에 항공사의 國內航空旅客約款 또는 貨物運送約款에 따라 처리하고 있는 것이 오늘날의 실정이다. 특히 國內航空運送約款이 上記條約 및 議定書의 내용과 일치하지 않거나 또는 上記條約 및 議定書의 내용에 따라 제정된 航空會社의 運送約款이 國內法과 저촉되었을 때에는 約款의 법적효력 문제가 제기된다.

日本에서는 航空運送約款의 일부조항이 大阪地方法院의 판결에 의하여 무효로 된 사건이 있었으므로 76)航空運送業界에 커다란 과문을 일으킨바 있다. 이에 관한 대책으로서 日本은 航空法研究會內에 航空運送特別委員會를 설치하여 航空運送法에 관한

76) つばめ号航空機事故損害賠償請求事件, 大阪地法, 1967年6月12日, 下級民集第18卷, 5-6号, 641頁.

國內立法作業이 추진된 결과 1974年 「航空運送法要綱試案」을 작성하여 공표 한바 있다.⁷⁷⁾

韓國에서도 1981年 航空運送約款의 일부조항(旅客에 의한 提訴權의 행사기간은 2年)이 서울地方法院의 판결에 의하여 무효로 되어 한때 문제가 발생된 적이 있었다.⁷⁸⁾

특히 1989年 3月 31日 經濟企劃院所屬의 約款審查委員會에서 大韓航空의 國內線 航空運送約款의 일부조항이 무효 심결을 받은 最初의 결정이 있었는데 그 내용은 다음과 같다.

請求人 韓國消費者保護院 院長 崔東圭는 大韓航空의 國內線航空運送約款 第44條1項에 규정하고 있는 「旅客의 死傷에 대한 賠償責任」은 계약불이행 또는 불법행위에 기인된 손해에 대하여서는 일반의 배상책임은 별도로 제한하고 있음으로 國際運送에 있어 10만SDR(당시 약13만 달러)로 규정하고 있는 것에 대하여 國內線은 7만 5천 달러로 규정하고 있는 것은 「法 앞에서는 平等하다는 사람」을 차별하는 것이기 때문에 航空運送契約의 公正性의 向上과 被害者保護를 강화하기 위하여 運送約款 가운데 부당한 내용은 개선되지 않으면 아니 된다고 청구하였다.

請求人은 大韓航空의 國內運送의 賠償限度額을 폐지하거나 또는 적어도 國際線과 동일하게 배상한도액을 조정하지 않으며 아니 된다고 被請求人인 (株)大韓航空의 代表理事에 대한 審査請求書를 經濟企劃院長官에게 제출하였다(約款規制法 第 19條). 經濟企劃院長官은 「이 約款條項의 문제점을 約款審查委員會에 회부하였으며 同委員會에서 심의한 결과 大韓航空의 國內旅客運送約款 第44조 第1項은 無効로 審決하였다.

그 審決理由는 ①國際航空運送에 있어 運送人의 배상책임한도액은 有限責任原則을 규정하고 있는 條約에 기초하여 결정되지만 國內運送에 있어서 運送人의 배상책임한도액은 각 나라의 國內法 또는 運送約款은 독자적으로 규정할 수 있는 것임으로(美國

77) 日本航空運送法特別委員會, 「航空(旅客)運送法要綱試案」, 空法(第17号, 1974年), 73-80頁.

78) 航空機事故로 인한 損害賠償請求訴訟事件(서울地法 第5部, 1981.9.24判決, 81가합 1906, 損害賠償): 一審에서는 大韓航空의 國際線旅客運送約款 第17号 第2項(旅客의 提訴權行使期間 2年)을 認定받지 못하였지만 二審(서울高法 第9民事部, 1983年 3月 29日判決, 81나3430, 損害賠償)에서는 인정받은 事件이다; 航空機事故로 인한 損害賠償請求訴訟事件(서울地法 第5部, 1981年 12月 10日判決, 81가합 67, 求償金); 一審에서는 大韓航空의 國際線貨物運送約款 第17号 第1項(貨物에 관한 損害賠償의 請求期間)을 받아드리지 않았지만, 二審(서울高法 第5民事部, 1982年 7月 9日判決, 82나720 求償金)의 訴에서는 받아들였던 事件이다.

과 日本은 無限責任主義를 채택하고 있음) 각 나라의 經濟事情 및 生活水準 등에 따라 그 한도액은 틀리는 것이므로 韓國의 最近의 經濟事情 및 美國의 원화의 환산율 등을 감안한다면 人的損害에 대한 배상한도액을 7만5천 달러로 國內旅客運送約款에 규정한 것은 실정을 반영하였다고 볼 수가 없으며 國內의 다른 운송분야에 있어 人的損害에 대한 통상의 배상액에도 달하지 않는 低額의 한도액이기 때문에 約款의 規制에 관한 法律 第6條 第3項 1號에 규정되고 있는 「顧客에 대한 不當한 不利한 條項」에 해당됨으로 이 約款 第44條 第1項의 책임한도액인 「美貨 7만5천 달러」로 규정한 부분은 無効라고 審決하였다.⁷⁹⁾

그 후 이 審決에 의하여 1989年 5月 16日부터 大韓航空과 아시아나航空은 함께 國內線旅客運送約款⁸⁰⁾을 개정하여 國際線旅客運送約款과 똑같이 航空運送人의 損害賠償責任한도액을 대폭 인상하여 旅客1人當 賠償限度額을 10만SDR로 결정하여 시행한바 있다.

2. 航空運送法の 立法理由

우리나라에서는 航空旅客및 貨物의 수송실적이 점점 증가하고 있음으로 航空機事故의 발생에 대한 개연 가능성도 높아져 가고 있는데 만약 航空機事故가 발생한 경우 航空運送人과 被害者間의 책임한계 및 배상한도액에 관하여 國際航空運送에 있어서 韓國이 비준한 國際條約과 國際航空運送約款에 의하여 당사자간의 분쟁을 어느 정도 해결할 수가 있겠지만 國內航空運送의 경우에는 航空運送人의 民事책임에 관한 아무런 규정이 없기 때문에 國內航空運送約款과 民商法の 規定에 따라 해결을 하지 않으면 아니 된다.

商法가운데 陸上 및 海上運送人의 책임관계를 비교적 상세히 규정하고 있는 것은 陸運 및 海運關係의 國際條約에 기초하고 獨逸 및 프랑스商法 등의 영향을 받아 만든 역사적인 유물이라고 생각되어진다. 새롭게 발전되어가고 있는 航空運送에 있어서도 航空運送人의 責任原則(過失責任主義를 채택할 것인가, 過失推定責任主義 또는 無過失責任主義를 채택할 것인가)과 배상액(有限責任主義를 채택할 것인가 또는 無限責任主義를 채택할 것인가)를 명확하게 정하여 항공관계國際條約과 선진각국의 입법례

79) 拙稿, 「韓國における航空運送人の責任に關する法規制の現状と比較法的考察」, 空法(第3号, 1990), 日本空法學會發行, 85-87頁.

80) 1989年の 大韓航空의 國內線旅客運送約款 第44條 및 아시아나航空의 國內線旅客運送約款 第41條 參照: 1989年8月7日付, 「法律新聞」, 10面 參照。

를 참작하여 韓國의 經濟 및 航運實情에 적합한 국내입법이 필요하다고 본다.

만약 이와같은 입법조치가 취하여진다면, ①國內航空運送約款의 일부조항의 무효 문제도 어느 정도 해결될 수 있으며, ②加害者(航空會社)와 被害者간의 책임원칙과 배상액이 법률로서 정하여진다면 이 법률에 따라 재판에 앞서서 분쟁이 당사자간에 조정 또는 화해 등 해결기준에 관하여 서로간에 이야기 될 수가 있다. ③航空機事故에 기인된 손해의 특수성을 고려한 법률이 제정된다면 裁判官은 航空機事件을 재판할 때에 「裁判의 基準」으로 삼을 수가 있음으로, ④裁判의 능률성·신속성을 도모할 수 있다고 생각된다.

이상이 筆者가 航空運送人의 責任에 관한 國內立法을 제안한 이유이다. 筆者는 航空關係의 國際條約과 세계 각국의 입법례 등을 참고한 후 韓國의 航運實情에 適合한 「航空運送法要綱私案」을 작성하여 1998년도에 발표한바 있다.⁸¹⁾ 이 要綱私案은 장래 韓國에서 이 법률을 제정할 때에 입법자료로서 활용되었으면 하는 생각에서 작성한 것이다.

V. 韓國에 있어서 航空運送人의 責任에 관한 航空運送契約法試案의 推進問題

韓國은 헤이그議定書를 1967年 7月 13일에 비준하였으므로 發効日은 1967年 10月 11日이다. 이 헤이그議定書는 우리憲法 第6조에 의하여 國內法과 동일한 법적인 효력을 가지고 있다. 韓國에서는 현재, 商法가운데 陸上運送契約을 중심으로 한 법률관계에 대하여 商行為編에 36個條文(商法 第114條로부터 150條까지)을 규정하고 있으며 海商編에는 海上運送契約을 중심으로 한 법률관계가 91個條文(商法 第740조로부터 第831條까지)이 있어 비교적 상세히 규정하고 있다.

이 商行為編가운데 陸上事故로 인한 陸上運送의 損害賠償責任에 관한 規定으로는 商法 第135條로부터 第138條까지에 규정되고 있으며 海上事故로 인한 海上運送人의 損害賠償責任에 관한 규정으로서는 商法 第746條로부터 第752條, 商法 第787條로부

81) 金斗煥, 安東燮, 朴榮吉, 成貞玉, 「航空旅客運送人의 責任과 立法論」, 航空宇宙法學會誌(第10号, 1998年), 韓國航空宇宙法學會發行, 85-90面; 全三鉉, 金世新, 黃錫甲, 金泰倫, 「航空物件運送人의 責任과 立法論」, 航空宇宙法學會誌(第10号, 1998年), 韓國航空宇宙法學會發行, 175-181面.

터第828條까지 사이에 규정하고 있다.

航空運送人の 民事責任에 관한 규정은 商法 및 航空法에도 기타 항공관계법규 내 에 도 없다. 따라서 航空運送人の 책임에 관하여 陸上運送人の 책임에 관한 商法の 規정을 준용하자고 주장하는 學說과 海上運送人の 책임에 관한 규정을 준용하여야만 된다고 주장하는 學說과 대립되어 있지만 이것은 법해석론에 편중되어 있는 學說이 라고 생각되어진다.

筆者는 航空機事故로 인한 손해는 陸上 또는 海上事故의 손해와는 다른 특수성이 있기 때문에 航空運送人の 民事責任에 관한 규정을 새로이 입법하는 것이 절실히 필요하다고 본다. 이와같은 국내입법의 방법으로는 다음과 같은 세 가지 방법이 있다.

첫째 방법으로는 現在の 商法典가운데에 「第6編, 空商編」이라는 새로운 編을 신설하여 航空運送契約를 중심으로 한 법률관계와 航空運送人の 契約責任 및 航空運航者의 不法行爲責任에 관한 규정을 설정하는 방법이 있다.

둘째 방법으로는 기존 航空法을 개정하여 이 법 가운데에 航空運送人の 契約責任과 航空運航者의 不法行爲責任에 관한 규정을 삽입하는 方法이 있으며, 셋째의 방법으로는 航空運送契約 및 航空運航者의 불법행위관계와 배상책임관계를 규정하는 새로운 「航空運送法」을 단행법의 형태로 제정하는 방법이 있다.

우리나라는 法務部의 商法改正審議委員會에서 商法가운데 第4編 保險法 및 第5編 海商法の 개정작업을 1986年 도부터 본격적으로 시작하여 1989年 5月 20日에 끝이 난바 있는데 이 때 당시 商法改正(保險海商編)試案이 作成된바 있다. 이 때 당시 筆者는 商法改正審議委員會內的 海商法改正分科委員會에서 海商法改正審議가 끝난 후 言及한바 있는데 즉 航空運送契約과 賠償責任에 관한 國內立法에 대하여 上記세가지 방법가운데 어느 한가지 방법을 택하여 입법작업을 추진하는 것이 필요하다고 제안 하였다.

筆者가 가장 합리적이고 바람직하다고 생각하는 것은 商法 가운데에 航空運送契約 & 賠償責任에 관한 규정 삽입하자는 방법이다.⁸²⁾ 그러나 만약 이와같은 사항들을 심 의할 시간이 없다면 先進各國의 입법례를 참고하여 航空法을 개정하거나 또는 새로운 「航空運送契約法」을 제정하는 부대결의안을 낼 것을 제안하였다. 同海商法改正 審議委員會에서는 筆者의 의견이 諒解되었으므로 1989年 5月 20日에 개최된 全體商 法(保險海商)改正審議委員會에 회부된 결과 筆者의 의견 대로 새로운 航空運送契約 法을 입법할 것을 만장일치로 결의하였다.⁸³⁾

82) 拙稿, 前掲論文, 空法(第3號, 1990), 93-94頁.

83) 1989年8月10日付, 「法律新聞」, 10頁.

이 결의에 따라 1990年 4月 1日 法務部內에 航空運送契約法制定實務委員會가 교수, 판검사, 변호사 등에 의하여 조직되었다.⁸⁴⁾ 上記 實務委員會는 여러차례 토의한 결과를 정리하여 1990年9月1日, 「航空運送契約法要綱案」을 작성하였다. 航空運送契約法制定實務委員會는 上記 法要綱案을 중심으로 하여 航空運送人의 민사책임에 관한 國際條約과 各國의 立法例 등을 중심으로 거듭 토의하여 韓國의 航運實情에 적합한 「航空運送契約法試案」이 작성되었고⁸⁵⁾ 1991年 4月 20日에 이 試案에 대한 심의한 결과를 토대로 1993年6月19日, 同實務委員會의 「航空運送契約法の 最終試案」이作成되었다.

이 「航空運送契約法の 最終試案」의 내용은 第1章의 總則이 3個 條文, 第2章의 旅客運送이 13個條文, 第3章의 貨物運送이 13個條文 등, 合計26個條文의하여 구성되어 있었다.

이 最終試案은 바르샤바條約, 헤이그議定書 및 과테말라議定書의 일부내용을 수용하고 있으며 主된 내용은 航空旅客 및 貨物運送契約를 중심으로 한 法의事項을 규정한 것으로서, ①旅客航空券, 手荷物票 또는 航空貨物運送狀의 기재사항, ②航空旅客, 手荷物 또는 航空貨物運送人의 책임(過失推定責任主義의 채택) 및 책임한도액, ③被害者의 寄與過失에 起因하는 航空運送人의 책임면제 또는 감경, ④航空運送人의 책임감면약정의 금지, ⑤航空運送人의 책임한도의 적용 배제(故意 또는 인식 있는 重大한 過失; wilful misconduct), ⑥航空運送使用人에 대한 배상청구액의 한도, ⑦託送手荷物의 引渡(推定の效力의 인정), ⑧航空運送人에 대한 非契約的(不法行爲責任等)청구의 인정, ⑨航空貨物의 처분청구권의 인정, ⑩航空運送人에 대한 提訴請求權의 시효 등이 있다.

그러나 最終試案의 第8條에서는 각 旅客에 대한 航空旅客運送人의 배상책임한도액을 10만計算單位라고 규정하고 있었으므로 상기배상책임한도액에 관하여 實務委員會에서 委員들간에 原案대로 하자는 의견과 20萬計算單位 또는 無限責任으로 하자는 의견으로 대립되었다. 오랜 동안 여러 차례 토의를 하였지만 合意가 되지 않았으므로 實務委員會는 마침내 그 기능을 발휘하지 못하게 된 채 아쉽게도 1993年 7月이후 해체되고 말았다. 그 후 航空運送契約法の 입법추진은 현재까지 추진이 되지 않고 있다.

이상과 같이 航空運送人의 책임 및 배상책임한도액 등에 관한 各國의 立法例 및 國際條約, 議定書 등을 살펴어 본 결과 航空運送人의 契約責任 및 航空機運航者의 地上

84) 韓國航空宇宙法學會, <學會消息>, 航空法學會誌(第2號, 1990), 343頁.

85) 韓國航空宇宙法學會, <學會消息>, 航空法學會誌(第3號, 1991), 321頁.

第3者에 대한 不法行爲責任까지 포괄한 「航空運送法要綱試案」을 작성하는 것이 무엇보다도 바람직하다고 사료된다.

이 要綱試案을 작성할 때에는 반드시 航空運送人의 民事책임에 관한 1929年의 바르샤바條約, 1955年의 헤이그議定書, 1961年의 과다라하리條約, 1975年의 몬트리올 第4議定書 및 最新條約인 1999年의 몬트리올條約⁸⁶⁾등의 내용과 航空機運航者의 不法行爲責任에 관한 1952年 및 1978年의 改正로마條約 등의 내용을 참고하여 새로운 「航空運送法要綱試案」을 작성하지 않으면 아니 된다고 생각된다.

2001年 9月 11日에 뉴욕에서 발생한 이른바 航空機 拉致에 의한 동시다발 테로사건의 피해는 4대의 航空機에 탑승한 乘客 및 승무원 266명이 전원사망 하였고 와싱턴國防部廳舍에서의 사망 및 실종이 125명, 世界貿易센터에서의 사망 및 실종이 약5,000여명에 달하는 막대한 피해가 발생되었다.⁸⁷⁾

이에 따라 ICAO理事會는 테로행위 등에 의한 대규모로 地上損害가 발생한 경우의 특칙 등을 새롭게 追加한 新로마條約草案을 ICAO사무국에 기초하게 하여 이 試案을 검토하기 위하여 2004年 3月 15日부터 21日 까지 7日 간 몬트리올에서 ICAO法律委員會가 소집되었다. 同法律委員會에는 52個國이 참가하였으며 議長은 캐나다의 Lauzon G.H.대표의 의사진행 하에 新로마條約에 관한 事務局案에 대하여 축조검토가 행하여졌고 最終日에 ICAO法律委員會案으로서 채택되었다.⁸⁸⁾

世界到處에서 때때로 航空機의 납치과정, 操縱士의 조종과실, 航空機內的 부품, 기계 또는 엔진의고장, 정비불량 등에 기인하여 航空機가 갑자기 추락하는 경우와 또는 그것으로부터의 落下物에 의하여 地上第3者에 대한 人的또는 物的인 損害를 입한다면 航空機運航者와 地上第3者와의 사이에는 아무런 契約關係가 없는 것임으로 航空機運航者는 不法行爲責任을 부담하게 되는 것이기 때문에 이들 法律關係에 관한 規定들을 上記要綱試案에 넣는 것이 무엇보다도 必要로 하다고 본다.

前記要綱試案 가운데에 규정할 主된 內容은, ①立法目的, ②適用範圍, ③「航空手荷物」, 「航空貨物」, 「航空運送」, 「航空運送人」, 「航空事故」, 「計算單位(SDR)」

86) 1999年의 몬트리올條約은 美國을 비롯하여 30개 나라 이상이 비준하였으므로 2003年 11月 4日부터 全世界的으로 發効가 되었다. 그 後, 이 條約은 加入國이 繼續增加되어 2005年 2月 1日 現在 62개 나라가 가입되고 있다.

87) 經濟的被害는 世界貿易센터의 建物價値가 11億달러, 테로脅懾을 위한 緊急支出額이 400億달러, 災難克復을 위한 聯邦援助額이 111億달러 이외에 各種經濟活動 또는 財産被害을 追加하였으나 貨幣價値로는 換算할수 없는 程度의 被害이었다.

88) 日本航空振興財團, 航空私法研究會의 「平成15年度航空運送法委員會報告書」, 平成16年5月發行, 3頁.

등의 개념정립, ④旅客航空券 `手荷物票 또는 航空運送狀의 기재사항, ⑤航空運送人の 責任原則 및 責任限度額, ⑥被害者の 寄與過失에 기인되는 航空運送人の 책임감면, ⑦免責特約의 금지, ⑧航空運送人の 責任限度의 적용배제(wilful misconduct), ⑨訴의 名義, ⑩順次運送의 법률관계, ⑪運送人の 사용자(이행보조자)에 대한 책임, ⑫手荷物 및 貨物の 멸실 등의 통지의무, ⑬航空運送人에 대한 訴를 提起하는 期限, ⑭契約運送人以外的 實際運送人에 의하여 행하여진 航空運送의 법률관계(實際運送人の 責任 등), ⑮航空機의 추락 또는 파편의 낙하에 의한 地上第3者에게 입힌 人的 또는 物的損害에 대한 배상책임(不法行爲責任 등), 航空運送狀 또는 貨物受領證에 관한 추정적효력(prima facie evidence)의 인정, 航空貨物の 처분청구권의 인정, 第3者에 대한 청구권(구상권), 前渡金の 지급, 複合運送, 仲裁制度의 도입, 航空保險, 裁判管轄地, 航空運送人에 대한 提訴의 消滅時期(除斥) 등이 있다.

VI. 맺는 말

앞에서 언급한바와 같이 航空運送人の 損害賠償責任과 立法問題에 관하여 조사연구한 결과가 가장 重要한 것은 航空旅客運送人の 賠償責任에 관한 韓國 `日本 및 美國(國內航空運送만)은 배상책임한도액을 정하지 않는 無限責任主義를 채택하고 있고 獨逸, 프랑스, 이탈리아, 中國 등은 배상책임한도액을 정한 有限責任主義를 채택하고 있다. 바르샤바條約이 發効된 이후, 반세기이상 75年이 지난 그 동안 많은 社會的經濟的 및 科學的인 變化가 일어나고 있으며 航空産業分野에 있어서도 첨단항공우주과 학기술의 급격한 발달을 보여주고 있고

韓國뿐만 아니라 각 나라들의 국민소득도 점점 증가되고 있는 것이 오늘날의 현실이며 더욱이 人間の 생명과 재산의 가치도 실질적으로 증진되고 있다.

航空機事故로 인하여 제기된 損害賠償額의 증가뿐만 아니라 損害賠償의 범위도 점진적으로 擴大되어 가고 있다.

現行의 國際航空責任의 제도하에서는 航空會社 등이 책임을 부담하는 損害賠償額에 관하여被害者(유족 또는 부상자 등)들이 만족을 얻지 못하는 경우 그들은 航空會社에 의하여 완전한 배상을 받지 못한 손해에 대하여 만족을 얻기 위하여 損害賠償의 청구범위를 확장하여 航空機製造業者, 空港當局 및 被雇傭人과 航空交通管制官(ATC) 등을 상대로 損害賠償請求訴訟을 제기하는 경향이 있다.

따라서 航空運送人이 民事責任을 부담하는 損害와 그 賠償의 범위에 관하여 被害者의 財産的損害, 身體的損害 또는 精神的損害(mental loss)뿐만 아니라 航空機事故로 인하여 제기된 여가활동(leisure activity)의 기대에 대한 손해까지 포함되는 것이지만 1929년의 바르샤바條約과 세계최신의 航空關係條約인 1999년의 몬트리올條約은 정신적인 손해와 여가활동의 손해에 관하여 同條約의 조문해석상 포함될 수가 없는 것이다.

바르샤바條約과 몬트리올條約은 航空運送人 이외의 관계기관 또는 관계자를 상대로 損害賠償請求訴訟을 제기하는 것은 곤란하다. 上記 兩條約은 더욱 복잡하게 구성되어 있기 때문에 같은 航空機事故에 의하여 發生된 損害賠償을 받은 乘客이 예를 들면 運賃을 똑같이 지급하였다고 하더라도 소송을 제기하는 裁判管轄地가 어느 곳에 있는냐에 따라 크게 달라지게 되는 權利를 갖게되는 것이며 반면, 航空會社는 損害賠償額이 증가하게 되는 것임으로 문제점이 제기되고 있다.

과거 20餘年間 世界的인 숙원사업이었던 「바르샤바시스템(Warsaw system)」의 現代化(modernization) 및 統合化(integration) 등, 근본적인 개혁을 위하여 ICAO가 만든 몬트리올條約은 2003年 11月 4日 부터 全世界的으로 발효가 되어 2005年 1月 1日 현재 62개 나라가 비준하고 있음으로 韓國의 航空運送法에 관한 입법문제는 上記條約 議定書 또는 各國나라등의 입법례 등을 참작하여 韓國의 航運實情에 적합한 입법을 서두루지 않으면 아니 된다고 생각된다.

韓國의 現行 航空法은 日本의 航空法과 대체로 동일하게 주로 公法的 및 行政規制的인 規定들로만 이루어져 있으므로 航空運送人의 損害賠償責任 賠償價額 責任消滅時期 裁判管轄地 등을 해결하는 私法的인 규정은 한 조문도 들어가 있지 않음으로 損害賠償請求事件을 처리하는데 있어 當事者간(原被告間)의 분쟁은 더욱 심각하게 되어 있어 航空訴訟事件의 해결이 지연되고 있는 것이 오늘날의 실정이다.

國際航空運送의 私法的인 법률관계는 바르샤바條約, 헤이그議定書, 과다하리條約, 1966년의 몬트리올 航空社간의 協定, 몬트리올3개追加議定書와 몬트리올 第4議定書, 몬트리올條約 및 改正로마條約 등에 의하여 어느 정도 해결될 수 있지만 國內航空運送의 私法的인 법률관계에 관하여서는 韓國과 日本은 법률에 아무런 규정이 없음으로 航空運送約款 또는 民商法 등에 의하여 처리되고 있다. 그러나 앞서서도 언급한바와 같이 運送約款의 일부조항이 無効決定 또는 無効判決이 선고되어 문제가 제기된 바 있다. 이와 같은 문제점을 해결하기 위하여서는 航空機事故에 의한 분쟁당사자 간의 責任限界를 정하여 裁判의 기준을 정하기 위한 법을 만들어 裁判의 공정성, 신속성, 간편성을 도모할 수 있는 航空運送人의 책임에 관한 國內입법이 무엇보다도 필요

하다고 본다.

國際無限競爭時代에 들어온 이 시기에 航空運送業의 國際競爭力을 배양함과 더불어 航空運送인과 피해자간에 衡平의 原則에 입각한 상호간의 권익조정을 위하여서도 航空運送法の制定이 시급한 문제이다. 이와 같은 문제의 해결과 加害者和 被害者간의 責任限界를 명확하게 정하기 위하여 現行 商法 또는 航空法을 개정하여 航空運送人の 민사책임에 관한 규정을 삽입하는 것이 더욱 바람직하지만 이것이 불가능 할 때에는 航空機事件의 분쟁당사자간 의 責任限界 및 법률관계를 특별법의 형태로 규정한 새로운 航空運送法을 입법하는 것이 필요하다고 본다.

國內航空運送에 관한 입법문제는 運送인과 被害者간에 민사법에 의한 責任限界, 損害賠償責任價額(有限 또는 無限責任), 責任消滅時期 등의 법률관계를 명확하게 하여 당사자간의 분쟁요인을 어느 정도 해소 시켜줄 뿐만 아니라 법의 空白狀態를 탈피 시키어 先進國의 立法例 및 國際條約과 보조를 맞추어 줌으로서 188개 나라가 가입되고 있는 國際民間航空機關(ICAO)의 신뢰를 더욱 강화시켜주는 계기를 만들어 준다고 예상할 수가 있다.

國際化時代에 접어든 이 시기에 가까운 장래에 우리나라 航空運送業의 육성·발전과 被害者保護를 위하여 그 근거가 되는 법적인 지원책으로서 航空運送法の 입법이 과거 그 어느 때보다도 절실히 필요하다고 사료된다.

參考文獻

- | | | | |
|------------|--------------|-----------|--------|
| 板本昭雄 | 國際航空法論 | 1992 | 有信堂高文社 |
| 板本昭雄 | 新しい國際航空法 | 1999 | 有信堂 |
| 藤田勝利 | 航空賠償責任論 | 1985 | 有斐閣 |
| 關口雅夫 | 國際航空運送人の責任制度 | 1998 | 成文堂 |
| 日本空法學會(編集) | 空法 | 1990-2004 | 勁草書房 |
- Andreas F. Lowenfeld, *Aviation Law*, Matthew Bender, New York, 1974.
- Stuart M. Speiser and Charles F. Krause, *Aviation Tort Law Vol. I, II*, The Lawyers Co-operative Publishing Co., New York, 1978-1979.
- Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, Institute and Centre of Air and Space Law, McGill University, Montreal, 1981.
- Aleksander Tobolewski, *Monetary Limitations of Liability in Air Law*, De Daro Publishing, Montreal, 1986.
- Rod D Margo, *Aviation Insurance*, Butterworths, London, 1989.
- Tanja L. Masson-Zwaan, Pablo M.J. Mendes de Leon, *Air and Space Law : De Lege Ferenda*, Martinus Nijhoff Publishers, The Netherlands, 1992.
- Carole Blackshaw, *Aviation Law & Regulation*, Pitman Publishing, 1992.
- Pablo Mendes de Leon, *Cabotage in Air Transport Regulation*, Martinus Nijhoff Publishers, The Netherlands, 1992.
- Henri Wassenbergh, *Principles and Practices in Air Transport Regulation*, Institut du Transport Aérien, Paris, 1993.
- Werner Guildman and Stefan Kaiser, *Future Air Navigation Systems*, Martinus Nijhoff Publishers, The Netherlands, 1993.
- Lee S. Kreindler, *Aviation Accident Law Vol. I, II*, Matthew Bender & Co., Inc. New York, 1997.
- Chia-Jui Cheng, *The Use of Airspace and Outer Space Cooperation and Competition*, Kluwer Law International, The Hague, 1998.
- Chia-Jui Cheng and Doo Hwan Kim, *The Utilization of the World's Air Space and Free Outer Space in the 21st Century*", The Hague, Kluwer Law

International, 2000.

I. H. Ph. Diederiks-Vershoor, *An Introduction to Air Law, Seventh Revised Edition*, Kluwer Law International, The Hague, 2001.

P.P.C. Haanappel, *The Law and Policy of Air Space and Outer Space: A Comparative Approach*, Kluwer Law International, The Hague, 2003.

Paul Stephen Dempsey, *European Aviation Law*, The Hague, 2004.

Kara Grimes, *Journal of Air and Commerce*, School of Law, Southern Methodist University, Texas, USA, 2003-2004.

Michael Milde, *Annals of Air and Space Law*, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, 1992-2000.

Max Hofmann, *Luftverkehrsgesetz*, München, 1971.

Edgar Ruhwedel, *Der Luftbeförderungsvertrag*, 3. Auflage, Alfred Metzner Verlag-Frankfurt, 1997.

Karl Heinz Böckstiegel, *Zeitschrift Für Luft und Weltraumrecht*, Köln, Institut für Luft- und Weltraumrecht der Köln Universität, 1979-2003.

초 록

韓國과 日本의 航空法은 주로 公法的 및 行政規制的인 規定들로 構成되어 있음으로 항공기사고가 발생하였을 때에 航空運送人의 損害賠償責任의 限界, 賠償價額, 責任消滅時期, 裁判管轄地 등을 규정하는 私法的인 규정은 한 조문도 들어가 있지 않음으로 損害賠償請求事件을 처리하는데 있어 재판의 기준이 없어 航空訴訟事件의 해결은 지연되고 있어 當事者간(原被告間)의 분쟁은 더욱 심화되고 있는 것이 오늘날의 실정이다.

國際航空運送의 私法的인 법률관계는 바르샤바條約, 헤이그議定書, 과다하라條約, 1966年の 몬트리올 航空社간의 協定, 몬트리올3개追加議定書와 몬트리올 第4議定書, 몬트리올條約 및 改正 로마條約 등에 의하여 어느 정도 해결될 수 있지만 國內航空運送의 私法的인 법률관계에 대하여서는 韓國과 日本은 법률에 아무런 규정이 없음으로 航空運送約款 또는 民商法 등에 의하여 처리되고 있다. 그러나 航空運送約款의 일부조항이 無効決定 또는 無効判決이 선고되어 문제가 제기된바 있다. 이와 같은 문제점을 해결하기 위하여서는 航空機事故에 의한 분쟁당사자 간의 責任限界를 정하여 裁判의 기준을 정하기 위한 법을 만들어 裁判의 공정성, 신속성, 간편성을 도모할 수 있는 航空運送人의 책임에 관한 國內입법으로 「航空運送法」의 制定이 무엇보다도 필요하다고 본다.

이와 같은 문제의 해결과 加害者와 被害者간의 責任限界를 명확하게 정하기 위하여 現行 商法 또는 航空法을 개정하여 航空運送人의 民事책임에 관한 규정을 삽입하는 것이 오랜 시일이 소요되어 가능하지 않을 때에는 신속한 해결을 위하여 航空機事件의 분쟁당사자간의 責任限界 및 法律關係를 규정한 새로운 「航空運送法」을 특별법의 형태로 입법하는 것이 바람직하다고 본다.

이와 같은 점을 고려하여 이 論文에서는 우리나라 航空運送의 현황과 航空運送人의 民事責任에 관한 世界各國의 立法例(①英國, ②美國, ③캐나다, ④유럽聯合(EU), ⑤獨逸, ⑥프랑스, ⑦이탈리아, ⑧스페인, ⑨스위스, ⑩오스트레일리아, ⑪日本, ⑫中國, ⑬臺灣, ⑭北韓)에 관한 內容을 分析紹介한 후 우리나라 航空運送人의 責任에 관한 運送約款의 문제점, 그 동안의 航空運送法契約法試案의 推進經緯와 航空運送人에 대한 運送契約責任과 不法行爲責任 등 둘 다 포함시킨 새로운 「航空運送法」의 立法의 必要성과 理由 등 立法論을 제시하였다.

앞으로 이 立法論에 따라 航空運送法要綱試案을 작성할 때에 규정할 주된 內容은,

①이 법의 立法目的, ②適用範圍, ③「航空手荷物」, 「航空貨物」, 「航空運送」, 「航空運送人」, 「航空事故」, 「計算單位(SDR)」 등의 개념정립, ④旅客航空券, 手荷物票 또는 航空運送狀의 기재사항, ⑤航空運送人의 責任原則 및 責任限度額, ⑥被害者의 寄與過失에 기인되는 航空運送人의 책임감면, ⑦免責特約의 금지, ⑧航空運送人의 責任限度의 적용배제(wilful misconduct), ⑨訴의 名義, ⑩順次運送의 법률관계, ⑪運送人의 사용인(이행보조자)에 대한 책임, ⑫手荷物 및 貨物의 멸실 등의 통지의무, ⑬航空運送人에 대한 訴를 提起하는 期限, ⑭契約運送人以外的 實際運送人에 의하여 행하여진 航空運送의 법률관계(實際運送人의 責任 등), ⑮航空機의 추락 또는 파편의 낙하에 의한 地上第3者에게 입힌 人的 또는 物的損害에 대한 배상책임(不法行爲責任 등), 航空運送狀 또는 貨物受領證에 관한 추정적효력(prima facie evidence)의 인정, 航空貨物의 처분청구권의 인정, 第3者에 대한 청구권(求償權), 前渡金の 지급, 複合運送, 仲裁制度의 도입, 航空保險, 裁判管轄地, 航空運送人에 대한 提訴의 消滅時期(除斥) 등이 있다.

Abstract

This paper described the contents of theme entitled "Domestic Legislative Problems on the Civil Liability of Air Carrier in Korea" including the current example of fourteen countries' legislation (① Great Britain, ② United States of America, ③ Canada, ④ European Union), ⑤ Germany, ⑥ France, ⑦ Italy, ⑧ Spain, ⑨ Swiss, ⑩ Australia, ⑪ Japan, ⑫ People's Republic of China, ⑬ Taiwan, ⑭ North Korea) relating to the aviation law or air transport law.

Though the Korean and Japanese aviation act has provided only the public items such as ① registration of aircraft, ② persons engaged in aviation, ③ operation of aircraft, ④ aviation facilities including airport, ⑤ air transport business, ⑥ investigate of aircraft accidents etc., but they could not regulated the private items such as the legal relations of the air transport contract ① air passenger ticket, ② air luggage ticket, ③ airway bill, ④ liability of air carrier, ⑤ amount of compensation for damage

caused by aircraft accidents, ⑥ jurisdiction, ⑦ arbitration, ⑧ limitation of action, ⑨ combined carriage, ⑩ carriage by air performed by an actual carrier other than contracting carrier, damage caused by aircraft to the third parties etc. in their aviation act until now.

In order to solve speedily the legal problems on the limitation of air carrier's liability and long law suit and disputes between wrongdoers and survivors etc, it is necessary and desirable for us to enact a new "Draft for the Air Transport Act" including the abovementioned private items.

I would like to propose personally and strongly the legislation of "Draft for the Air Transport Act" in Korea in emphasizing the importance of ensuring protection of the interests of consumers air passengers and shippers in carriage by air and the need for equitable compensation between air carriers and survivors caused by the aircraft accidents such as the German Air Transport Act (Luftverkehrsgesetz).

주제어 : 항공운송인의 민사책임, 항공운송약관, 항공법, 독일의 항공운송법, 중국의 민용항공법, 항공운송법의 입법이유, 항공운송법요강 시안