

韓国改正商法に新設された航空運送法の 主要内容と展望

金斗煥*

目 次

- 一.はじめに
- 二. 韓国改正商法に新設された「航空輸送編」の新設経緯および商法施行令の改正
 1. 韓国改正商法における「航空運送編」の新設についての立法経緯
 2. 韓国商法施行令の改正
- 三. 韓国改正商法の中に航空運送法規定を新設させた立法理由
- 四. 韓国の改正商法第6編に航空運送人及び運航者の民事責任に関する規定新設
- 五. 韓国の改正商法案第6編に新設された「航空運送法」の主要内容と展望
 1. 「航空運送法」の主要内容
 2. 「航空運送法」の展望
- 六. おわりに

* 韓国航空宇宙法学会名誉会長、日本中央学院大学社会システム研究所客員教授、中国北京理工大学(BIT)法学院 兼任教授；Home Page: doohwank3@kornet.net

一. はじめに

韓国の商法改正案(第6編航空運送規定の新規導入)は、2011年4月29日に国会を通過した後、5月23日に同法を公布され、6ヵ月後の同年11月24日から、同法は施行された。同法の施行は、世界各国の商法典における航空運送規定を取り入れた世界最初の立法例である。韓国改正商法典では、航空運送に関する契約関係、航空機事故に起因した航空運人に対する損害賠償責任、航空機運航者の地上第三者に対する不法行為責任関係等が規定されている。これまでに、韓国と日本の航空法には航空運送人の民事責任に関する規定は存在していなかったもので、やむをえず航空運送約款と民・商法の規定を準用又は適用して処理されてきた。しかしながら、航空機事故の特殊性を考慮した場合、様々な面で問題点が発生することになっていった。韓国と日本の商法は、陸上運送の法律関係に関して商行為編に定められており、海上運送の法律関係については海商編に定められていた。しかし、航空運送の法律関係についての規定は商法中に定められていなかったもので、陸上又は海上運送についての規定を準用して処理されるのが妥当との意見(学説)もあった。¹⁾

しかし、航空機事故は、陸上又は海上事故とは違う特殊な性質、すなはち航空機事故の特性ある①全損性(all or nothing)、②瞬間性(Augenblick)、③損害の巨額性、④地上従属性、⑤国際性、⑥立証の困難性等を有している。しかし、陸上又は海上の規定を準用するには問題があった。²⁾そこで、国際航空運送に関する国際条約及び議定書³⁾の内容と世界各国の立法例等を参酌し、そして、韓国の航運実情に配慮し、さらに、国内の航空運送契約に関する法律関係、航空運送人の責任原則や航空運送人の民事責任を規定する方法を考慮して、商法を改正し航空運送人の民事責任に関する規定を挿入するのが妥当との判断が大勢を占めるようになってきた。

1) 金斗煥、『国際・国内航空法及び改正商法(航空運送編)』、韓国学術情報(株)、2011年、355頁。

2) 金斗煥、『最新国際航空法論』、韓国学術情報(株)、2005年、161～163頁。

3) 1929年のワルソー条約、1955年のヘーグ議定書、1961年のゲッダラハラ条約、1975年のモントリオール第1、第2、第3追加議定書及び第4議定書及び1999年のモントリオール条約、1952年及び1978年の改正ローマ条約、2009年のモントリオール不法妨害条約と一般危険条約等。

すなわち、航空運送契約当事者間の法律関係を総合的に分析し、航空運送人の責任制限及損害賠償額を明確に定めると共に航空機の墜落、又はそれによる落下物が地上の第三者にあたえた損害を賠償する航空機運航者の不法行為責任等を規定するため商法改正が必要になった。国内航空機事件については、商法改正によって裁判の基準を設定し、事件解決の公正性及び迅速性及び能率性をはかることができるのである。韓国政府(法務部)は、国内航空旅客と荷主の権益を保護し、航空運送当事者の権利義務乃至責任制度を明確にするため、韓国改正商法典のなかに「第5編海商」にの続き「第6編航空運送」に関する新しい40カ条（改正商法第896条—935条）を新たに導入したのである。

二. 韓国改正商法に新設された「航空輸送編」の新設経緯および商法 施行令の改正

1. 韓国改正商法における「航空運送編」の新設についての立法経緯

1989年5月20日、韓国の法務部（日本の法務省に該当）の商法改正法改正審議委員会では、商法改正(保険・海商編)試案が最終的に審議し作成された。筆者が提案した航空運送法の国内立法案が諒解され、筆者の意見通りに新しい航空運送契約法を立法することを満場一致で決議した。⁴⁾

この決議に従って、1990年4月1日、法務部内に航空運送契約法制定実務委員会が大学教授、判・検事、弁護士等によって組織された。⁵⁾ 前記実務委員会では、何回も討議した結果をまとめて1990年9月1日、「航空運送契約法要綱案」が作成された。航空運送契約法制定実務委員会では、この航空運送契約法要綱案を中心とする航空運送人の民事責任に関する国際条約及び各国の立法例等が再た

4) 1989年8月10日付、韓国の「法律新聞」、10頁。

5) 韓国航空宇宙法学会、〈学会消息〉、航空法学会誌（第2号、1990）、343頁。

び検討し、韓国の航運実情に適合する「航空運送契約法試案」が作成された。⁶⁾

1991年4月20日、この試案に関する審議の結果を整理し、1993年6月19日、同実務委員会の「航空運送契約法の最終試案」が作成された。

この「航空運送契約法の最終試案」は、第1章の総則が3カ条、第2章の旅客運送が13カ条、第3の貨物運送が13カ条等、合計26カ条により構成されている。最終試案は1929年のワルソ一条約、1955年のヘーグ議定書及び1971年グアテマラ議定書の一部の内容を受容したものであった。この最終試案の第8条では、各旅客に対する航空旅客運送人の賠償責任限度額は10万計算単位と定められた。前記賠償責任限度額について実務委員会では、委員の間で原案通りにすべきだとする意見と、20万計算単位又は無限責任にすべきとの意見の対立があった。長期におよぶ議論が行われたが、合意(意見一致)は達成されなかった。委員会は、役割を立たすことができないまま、1993年7月をもって解散されたのであった。その後、航空運送契約法の立法推進は、2006年までなされなかった。⁷⁾

2007年10月30日、韓国法務部(省)から受けた航空運送関聯共同プロジェクトのなかで、筆者が再び提案し作成した航空運送法制定試案(商法第6編新設)の立法案を政府(法務部)が正式に受け入れられた。2008年1月29日、法務部は、『商法航空運送法制定特別分科委員会(教授3名、弁護士2名、航空会社法務部長1名、法務部検事1名、法務研究官1名、合計7名)』を創設した。同商法航空運送法制定特別分科委員会は、継続作業を行い、2008年6月に改正商法試案(42カ条文)を制定した。国民の意見を聴取するため、2008年6月25日、法務部が主催する公聴会が開催された。

また2008年8月6日から26日まで、商法一部改正法律案(第6編航空運送法条文、新設)のが立法が予告された。2008年12月23日、前記商法一部改正法律案(第6編航空運送: 40カ条文新設、議案番号第3382号)が国務会議(閣議)が通過した後、2008年12月31日、政府は、この商法一部改正法律案を国会に提出し、国会法制司法委員会で前記改正法律案が審議された。

一方、国会法制司法委員会は、実務界(航空会社など)、学界、法曹界などの

6) 韓国航空宇宙法学会、<学会消息>、航空法学会誌(第3号、1991)、321頁。

7) Doo Hwan Kim, *Essays for the Study of the International Air and Space Law*, Korea Studies Information Co. Ltd. 2008, pp. 548-549.

意見を集約するために2010年11月22日(月)、「商法の一部改正法律案(第6編航空輸送)」に関する公聴会を国会法制司法委員会会議場(本館406号室)で開催したことがある。2011年4月29日、「商法一部改正法律案(第6編航空運輸規定の新設)」が国会を通過し、5月23日、政府が公布したので6カ月後の11月24日から韓国の全領域に施行された。2011年11月24日から施行されている、改正商法(第6編航空運送編)は、40カ条によって構成された。

2. 韓国商法施行令の改正

2011年10月25日、「商法施行令」の一部改正案が閣議で決定され、公布手続きを経て、同年11月24日から施行された。今回、議決された「商法施行令」改正案は、2011年11月24日から施行された改正商法のうち、航空運送編で委任された事項を定める。

- (1) 航空法に規定されている1人乗りの小型動力飛行装置、シングルグライダー又は器具類等の軽量飛行装置を、商法航空運送編の航空機の範囲から除外する(同施行令第21条)。
- (2) また、運航の目的や性質を考慮して、商法の航空運送編を適用するのが適切でない国有または公有の航空機を、①軍用・警察用・税関用航空機、②航空法による捜索救助用航空機、③非常用・救命航空機など事実上の公営に使用される航空機などを、商法航空運送編の準用範囲から除外する(同施行令第22条)。
- (3) 航空機事故発生時の航空会社が前払いが必要な乗客への前払金の支払については、旅客の死亡又は身体の傷害が発生した航空機事故で損害賠償請求権者が請求した場合、運送人は、遅滞なく支払する前払金の支払額を、次のように定める。

旅客の死亡の場合、1人当たりの前払金は、1万6千SDR(韓貨約2,830万Won)であり、旅客の傷害の場合、1人当たりの前払金は、8,300 SDR(韓貨約1,415万Won)の範囲内で損害賠償請求権者又は民法上の扶養義務者が実際に負担した傷害の治療費を受け取ることができる。

SDR(Special Drawing Right : 特別引出権)は、IMF(国際通貨基金)の貨幣単位として、2012年6月8日現在、1 SDRの時価は、韓貨1,768Won74銭である。

- (4) 前払金の請求は、証拠書類を添付して請求の趣旨と請求金額が記載された書面又は電子文書によって請求しなければならない(同施行令第23条②項)。

三. 韓国改正商法の中に航空運送法規定を新設 させた立法理由

韓国では、現在、航空旅客及び貨物の輸送実績が増加しており、航空機事故の発生可能性増加している。したがって、国際航空運送途中、航空機事故が発生した場合、航空運送人と被害者間で、その責任原則及び賠償限度額に関して、韓国が批准した国際航空運送に関する国際条約と国際航空運送約款によって当事者間の紛争をある程度解決することができるようになっている。しかし、国内航空運送の場合には、航空運送人の民事責任に関しては何の規定もないため、国内航空運送約款と民・商法の規定によって裁判をしなければならない。商法の中には、陸上・海上運送人の責任関係を詳しく規定しているが、それは陸運・海運関係の国際条約に基づいたドイツ・フランス商法等の影響を受けて作られた歴史的遺物だとされている。したがって、進展しつつある航空運送においても、航空運送人の責任原則及び賠償額を明確に定め、航空関係国際条約や先進各国の立法例を参考にして韓国の経済・航運実情に適合する国内立法が必要になったのである。

もし、こうした立法措置がとられれば、①国内航空運送約款の一部条項の無効問題もある程解決できるし、②加害者(航空会社)と被害者との間の責任原則と賠償額が法律で決められておれば、この法律に従って裁判の前に紛争が当事者間で調整、和解、解決基準などについて話し合うことができる。③航空機事故に起因する損害の特殊性を考慮した法律が作られれば、裁判官が航空機事件を判断する時に「裁判の基準」とする事ができるので、④裁判の能率性・迅速性をはかる事ができる

と思う。

四. 韓国の改正商法第6編に航空運送人及び 運航者の民事責任に関する規定新設

韓国は、ヘーグ議定書を1967年7月13日に批准しており、その発効日は、1967年10月11日である。このヘーグ議定書は、韓国憲法第6条によって国内法と同じ法的効力を有している。韓国では現在、商法の中に陸上運送契約を中心とする法律関係について商行為編が36カ条(商法第114条ないし150条)がある。海商編には、海上運送契約を中心とした法律関係が155カ条(商法第740条ないし第895条)あり、その規定は比較的詳細に定められている。その商行為編の中に、陸上事故に起因する陸上運送人の損害賠償責任に関する規定として商法第135条ないし137条がある。

海上事故に起因する海上運送人の損害賠償責任に関する規定として商法第794条ないし第799条ある。航空運送人の民事責任に関する規定は、商法にも航空法、その他航空関係法規の中にもない。韓国国民は、約100余年前に外国(ハワイ、アメリカなど)、または国内の済州島に行く時に誰もが船泊を利用したが、現在では誰も全部、航空機を利用している。韓国の商法典には、陸上、海上運送人の損害賠償責任に関する条文は、詳細に規定されているが、航空運送人の損害賠償責任に関する規定は存在しない。したがって、航空機の事件に対する裁判の基準設定、迅速性、公平性、能率性などを確保するために商法第6編を新設し、航空運送との関連がある法条文を規定するのがもっとも望ましいことである。

国内航空運送に於いて旅客・荷主の権益・擁護及び航空運送当事者の権利義務を明確にするために商法中に航空運送編の制定が必要である。2008年12月30日、政府(法務部)が国会に提出した商法一部改正法律案(第6編航空運送新設)の主な内容は以下の通りである。

現在、国会で通過し、大韓民国全域で施行されている改正商法第6編航空運送(第896条-935条)の編成は、三章40カ条によって構成され、その内容は次の通りであ

る。第一章通則(3カ条)、第二章運送、第1節通則(5カ条)、第2節旅客運送(9カ条)、第3節物件運送(8カ条)、第4節運送証書(9カ条)、第三章地上第3者の損害に対する責任(6カ条)、合計40カ条文である。

五. 韓国の改正商法 第6編に新規導入された 「航空運送法」の主な内容と展望

1. 「航空運送法」の主な内容

1) 航空機の意義と適用範囲 (改正商法 第896条及び第897条新設)

- (1) この法律に航空運送編を導入新設することによって、その適用対象と範囲につき、航空機の意義と適用範囲が規定されている。
- (2) 航空機を、商行為その他の営利を目的に運航に使用する航空機と定義し、営利を目的としない航空機であっても国・公有の航空機でない場合、航空運送編の規定の適用を受けると規定されている。
- (3) 航空輸送編が適用される航空機を概念的に定め、法適用の範囲を明確にした。

2) 航空運送人や航空機の運航者の責任減免 (改正商法 第898条新設)

- (1) 航空運送人や航空機の運航者が損害発生に、被害者の過失があったことを証明された場合には、過失相殺の原則⁸⁾に基づいてその責任を減免できるように規定した。

8) 英米法の寄与過失(contributory negligence)は、不法行為法上、原告の被った損害の法的原因として寄与(contribute)した原告側の過失のことで、イギリス法では、1945年のLaw Reform Actによって等のほか過失相殺が認められている。アメリカでは、過失相殺を認める制定法を採用した等などのほかは、かなりの州が寄与過失のルールは存続している。

- (2) 航空運送人や航空機の運航者の損害賠償責任については、特に、航空旅客運送人の無過失責任を負担する場合でも、過失相殺の原則が適用され、その責任を減免できることを明らかにした。
- (3) 損害賠償額の確定に関する私法の一般的な原則を航空運送編にも受容しており、当事者間の利害関係を合理的に調整し、公平・適切な紛争解決を図るものと期待される。

[立法例]

1999年のモントリオール条約第20条

3) 非契約的請求に対する適用等 (改正商法 第899条新設)

航空運送人の責任に関連して、契約責任のみならず不法行為責任にも航空運送編の責任制限に関する規定が適用されるかについて、議論があったので、これを明確にする必要がある。

[解釈論]

- (1) 飛行中の国内又は外国航空機が突然の故障、乱気流(turbulence)、拉致、テロ事件により墜落し、地上にある第3者に人的損害(死亡または負傷等)又は物的損害(物品の損壊など)を与えたとき、被害者は加害者を相手に損害賠償請求権を行使できる法的根拠を用意するため、これらの条文を新設した。
- (2) 航空機の突然の墜落とそれによる落下物に対して地上の第三者が損害を受けた場合、被害者達が、アメリカでは、聯邦不法行為請求法(Federal Tort Claim Act)、ドイツでは、航空運送法(Luftverkehrsgesetz)、中国では、民用航空法の法的根拠によって訴を提起することができるが、韓国と日本国は、これに関する法律の規定がないので、被害者保護のため、韓国はこれらの法条文を新設したのである。

[立法例]

ドイツ改正航空運送法第33条～第43条、中国改正民用航空法第157条～165条、1978年の改正ローマ条約第1条、韓国民法第750条

[学説の論点]

- (1) 不法行為に起因する損害賠償請求権についての学説には、請求権競合説と法条競合説がある。

日本最高裁判所および韓国大法院の判例の立場は、請求権競合説を支持している。

- (2) 航空運送人の不法行為責任でも、航空運送人の責任に関する規定が適用されることを明確にし、航空運送人の使用人や代理人が故意または認識ある無謀な行為(wilful misconduct)がない限り、運送人の抗弁と責任制限を援用できるように規定した。

[英米法の概念]

wilful-misconductの概念⁹⁾は、認識ある重大な過失、故意性がある重大な過失等と解釈されるけれども、日本最高裁判所及び韓国大法院の判例の立場は、重大な過失であると解釈されている。

4) 実行航空運送人に対する請求 (改正商法 第900条新設)

- (1) 航空運送契約の当事者である航空契約運送人の委任を受け運送の全部あるいは一部を行い、実行航空運送人の責任の関係を規定する必要がある。
- (2) 実行航空運送人に対する損害賠償請求がある場合に故意または認識ある無謀な行為がない限り、実行運送人及びその使用人又は代理人が、責任の制限規定を援用することができるように規定した。実行運送人の責任限度額は、契約運送人の責任限度額を超えることができず、実行運送人が損害賠償責任を負担する場合は、契約運送人との連帯責任があることらかにした。
- (3) 契約運送人と実行運送人は、消費者の損害について連帯責任があることを明示することで、運送人の合理的な経営を支えるとともに、運送人の内部関係により消費者が不利益を被るケースが解消されるものと期待される。

9) Willful misconduct generally means a knowing violation of a reasonable and uniformly enforced rule or policy.

It means intentionally doing that which should not be done or intentionally failing to do that which should be done, knowing that injury to a person will probably result or recklessly disregarding the possibility that injury to a person may result. The term is applied in various legal contexts, such as torts and public offices.

[解釈論]

- (1) 契約運送人(contracting carrier)と実行運送人(actual carrier)の概念の確立と適用範囲を規定した。航空輸送の発達に伴って賃借(hire)、備機(charter)、交替(interchange)をする時、契約運送人と実行運送人が異なる場合が生じることから、ワルソー条約上の運送人は誰を指すかという問題が提起された。
- (2) 実行航空運送人の責任問題を解決するため、1961年、グアダラハラで「契約運送人以外の者により行われる国際航空運送についてのある規則の統一のためワルソー条約を補完する条約」が採択された。
- (3) 1961年のグアダラハラ条約(Guadalajara Convention)では、主に実行運送人の民事責任関係を規定した。グアダラハラ条約は、1964年から全世界で発効している。2012年6月9日現在、グアダラハラ条約に86¹⁰⁾国が加入している。
- (4) 前記改正商法では、上記の「グアダラハラ条約」の内容の一部を受容した1999年のモンリオール条約の内容を受け入れた。

[立法例]

モンリオール条約第39条

5) 航空相次運送（改正商法 第901条新設）

- (1) 一つの航空輸送について、二つ以上の航空運送人が相次いで、各航空輸送区間ごとの旅客・手荷物または運送物の航空輸送を行う場合、事故が発生した時に、その責任と法律関係を規定する必要がある。
- (2) 各航空輸送区間の航空運送人を航空運送契約の当事者であることを明確にし、旅客の死亡、負傷または遅延や手荷物・運送物の滅失、毀損または延着による損害が発生した場合は、各運送区間の運送人の責任および運送人間の求償関係を明らかに規定した。
- (3) 相次輸送に関与する運送人の責任範囲と求償関係を合理的に調整して、荷送人が損害賠償を請求する相手を明確に規定することにより、相次運送に関する紛争を迅速に解決できるものと期待される。

10) http://www2.icao.int/en/leb/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf

[立法例]

モントリオール条約第36条、韓国商法第138条

6) 航空運送人の責任と債権の消滅（改正商法 第902条, 第919条新設）

- (1) 航空運送人の責任に関する除斥期間と債権の消滅時効について規定する必要がある。
- (2) 航空運送人の旅客、荷送人または荷受人の責任は、2年間の除斥期間が過ぎると消滅するものとし、陸上・海上運送規定とのバランスを考慮して、貨物運送人の荷送人または荷受人に対する債権の消滅時効を2年に規定した。
- (3) 航空運送と関連がある紛争の迅速な解決を通じて、当事者の法律関係を早期に安定させることが期待される。

[解釈論]

航空運送人の責任消滅時期について、ワルソー条約第29条第1項および1999年のモントリオール条約第35条では、2年以内に規定した。

[立法例]

1999年のモントリオール条約第35条、2007年のドイツ改正航空運送法第39条、第49条 a。

7) 航空運送契約条項の無効（改正商法 第903条新設）

- (1) 航空運送人の責任についての規定が強行規定であることを明文化する必要がある。
- (2) 航空運送人の責任を免除するか、または軽減する契約条項は、無効であることを明らかにした。
- (3) 航空運送人が負担しなければならない危険性を消費者に転嫁されないように強制することにより、旅客や荷主の保護に資することが期待される。

[解釈論]

航空機利用者の保護のために航空会社の免責特約の禁止条項と運送契約の独立性を明文化することを規定した。一般的に経済的弱者である被害者を保護するため、規定した条文である。

[立法例]

1999年のモントリオール条約第20条、ドイツ改正航空運送法第49条c、中国改正民用航空法第27条

8) 航空運送人の旅客の損害に対する責任および責任の限度額（改正商法第904条、第905条及び第907条新設）

- (1) 航空旅客運送人は、航空機事故に起因する旅客の死亡または身体傷害、延着について、責任及び責任限度額を規定する必要がある。
- (2) 航空機内や乗降過程で発生した旅客の死亡または身体の傷害に起因する損害について、旅客 1人当たり10万計算単位(unit of account: SDR)¹¹⁾までは、航空運送人が無過失の責任を負うとし、10万計算単位を超える損害は、運送人が過失推定責任を負うとしたが、その過失のないことを証明すれば免責できるように規定した。
- (3) 一方、旅客の延着による損害について、航空運送人がその過失無しを証明した場合にのみ免責できるように規定したけれども、旅客1人当たりの損害賠償は4,150計算単位を限度にその責任を制限される条文を新設した。

[解釈論]

航空機事故で生じた旅客の死亡又は身体の傷害の場合における損害について、旅客一人当た10万計算単位までは、航空運送人が無過失責任を負担するし、10万計算単位を超える損害については、被害者保護のために過失推定責任と無限責任を採用し規定した。この条文の内容は、1999年のモントリオール条約第21条に規定している2階層責任システム(two tier liability system)の原則を受容している。

11) 国際通貨基金(IMF)の通貨単位である。主要国の貨幣単位である、アメリカのドル、ヨーロッパ連合のEuro貨、日本の円貨、イギリスのPound貨の運賃価値を加重平均し、SDR(Special Drawing Right: 特別引出権: 計算単位)の価値が定まれる。概ね、1SDRは、アメリカの1ドル(US Dollar)の価値を持っているけれども、世界経済の好況または不況により、その価値は、毎日変動している; 2012年6月8日現在、1SDRの価値は1,51ドルである。日本国際海上物品運送法第13条(責任の限度)、韓国商法第770条(責任の限度額)及び第797条(責任の限度)では、SDRを計算単位(unit of account)に表現し、通貨表示単位として導入した: IMF Website (Home Page): http://www.imf.org.?external/np/fin/data/rms_five.aspx#cvssdr

[立法例]

1999年のモントリオール条約第21条、ドイツ改正航空運送法第45条、中国改正民用航空法第128-129条

9) 前払金の支払い義務（改正商法第906条新設）

- (1) 航空機の事故で、旅客の死亡又は傷害が発生した場合、被害者が生じた経済的困難を解消するために運送人に損害賠償額の一部を、遅滞なく、先に支払することができるように規定がした。
- (2) 旅客の死亡又は傷害事故が発生した場合、航空運送人に前払金の支払義務があること明らかにし、前払金の範囲と手続きについては、大統領令で定めるようにした。
- (3) 不慮の事故による本人や家族の身近な経済的困難を実質的に解決することにより、被害者の権益保護に寄与するものと期待される。

[解釈論] 航空機事故による旅客の死亡や負傷が発生した場合、時急を要する遺族たちの葬礼費用と負傷者の治療費を事前に支払うことができる法的根拠を規定した。

[立法例]

1999年のモントリオール条約第28条

10) 手荷物の滅失、毀損、遅延に対する運送人の責任と責任の限度額（改正商法第908条から第910条新設）

- (1) 旅客運送の手荷物の滅失、毀損、延着による損害に対して、運送人の責任および責任の限度額を規定する必要がある。
- (2) 旅客の手荷物のうち、委託手荷物が航空運送人の管理下にある期間中に滅失または毀損した場合における航空運送人の無過失責任および免責事由を規定した。
- (3) 個人の持ち物などの携帯手荷物が滅失または毀損された場合における、航空運送人の過失責任を規定した。

- (4) 荷物の延着による損害について、航空運送人の過失責任を明確にする一方、手荷物の滅失・毀損・延着に対する航空運送人の責任は、旅客1人当たり1千計算単位に制限されると規定した。

[解釈論]

航空運送の手荷物が積載中または揚陸作業中に、または、運送人の管理中の事故が起き、手荷物が滅失または毀損した場合における運送人の責任関係を規定した。

11) 航空運送物損害に対する運送人の責任と責任限度額（改正商法 第913条から第915条まで新設）

- (1) 運送人は運送物の滅失または毀損による損害について、その損害が航空運送中（運送人が運送物を管理している期間を含む。以下この条において同じ。）に発生した場合にのみ責任を負う。

ただし、運送人が運送物の滅失又は毀損が次の各号の事由により発生したことを証明した場合には、その責任を免れる。

- ① 運送物の固有の欠陥、特殊な性質又は隠れた欠陥、
- ② 運送人またはその使用人または代理人以外の者が行った運送物の不適切な梱包や不完全な記号を表示、
- ③ 戦争、暴動、内乱、または武力衝突、
- ④ 運送物の出入国、検疫や通関に関連する公共機関の行為、
- ⑤ 不可抗力

- (1) 航空運送物の滅失・毀損・延着による損害に対する航空運送人の責任と責任限度額を規定した。
- (2) 航空運送中に発生した運送物の滅失・毀損・延着による損害について、運送人の責任及び免責事由を規定し、その損害賠償責任額が運送物1キログラムにつき17計算単位を限度に制限されることを規定した。

[解釈論]

- (1) 本条第1項5号に規定されている航空運送人の運送物の滅失毀損の責任事由のうち、⑤不可抗力という文句は、当初、政府案にはなかった条項だけれども、国

会法制司法委員会の審議過程で、航空企業を保護するために新しく挿入された条文である。

- (2) 航空輸送に関連がある最新の国際条約と各国の立法例等を参考にして、手荷物や運送物の航空運送人の損害賠償責任限度額を規定した。
- (3) 国内航空物品運送人の損害賠償責任限度額を計算単位で表示された理由は、海上及び航空輸送に関する国際条約(1978年改正ローマ条約、1978年の国際海上物品運送条約(ハンブルグルール)、1980年の国際複合運送条約、1975年のモントリオール第1、第2、第3追加議定書及び第4議定書、1999年のモントリオール条約などと2010年に改正されたドイツ改正航空運送法、中国 改正民用航空法等が、IMF(国際通貨基金)の通貨単位を特別引出権(Special Drawing Right: SDR)で表示しており、韓国及び日本海商法でも、特別引出権を計算単位と表示し、既に導入したため、世界的な流れに歩調を合わせるため規定したものである。

[立法例]

1975年のモントリオール第四議定書第7条、1999年のモントリオール条約第21-23条、ドイツ改正航空運送法第47条4項、中国民用航空法第129条、韓国商法第770条、第797条

**12) 運送証書 (旅客航空券, 手荷物票, 航空貨物運送状: 改正商法
第921条から第929条まで新設)**

- (1) 航空運送において、一般的に発行されている旅客航空券、手荷物票、航空貨物運送及び記載事項などの航空運送の行為について、法的根拠規定を新設することが必要である。
- (2) 旅客運送の場合に発行されている旅客航空券および手荷物票に関して、運送人の交付義務、旅客航空券の記載事項および電子旅客航空券の発行について規定した。また、貨物運送の場合に発行される航空貨物運送状と貨物受領証について、その作成、交付及び記載事項などを規定する一方、航空運送の行為に関する規定の違反の効果と航空貨物運送状の記載事項に関する責任および航空運送証書記載の効力を規定している。

[解釈論]

- (1) 航空運送証書は、証拠証券(Beweis rkunde)としての効果があるので、証券の記載事項に違反しても、本質的には運送契約には影響を与えない。
- (2) 情報の記録を保持する方法とは、コンピュータおよびインターネットによる情報の記録も含め規定することを目的としており、現在、旅客の電子航空券の発行が国内だけでなく世界的な現象なのでE-air ticket 発行の法的根拠を定めた。
- (3) 実務では、航空運送状に代わって、航空貨物受領証が交付されるのが一般的であるため、これについての法的根拠を認めた。

[立法例]

1971年のグアテマラ議定書第4条、1999年のモントリオール条約第3条

13) 地上の第三者に対する損害賠償責任（改正商法第930条から第929条まで新設）

- (1) 航空機の突如の墜落等により、地上の第三者が、身体または財産上の損害を被った場合、迅速な被害救済のため、航空機の運航者の責任について規定する必要がある。
- (2) 航空機の墜落、航空機から落下した物品等により、地上の第三者が、身体または財産上の損害を被った場合、航空機の運航者の無過失責任と免責事由を規定している。

すなわち航空機の運航者は、航空機墜落に起因する地上第三者の死亡、傷害または物的損害の発生が次の各号のいずれかに該当することを証明する場合、責任を負わない。

- ① 戦争、暴動、内乱、または武力紛争の直接の結果として発生したこと
 - ② 航空機の運航者が公権力によって航空機のライセンスを剥奪された時に発生したこと
 - ③ 被害者または被害者の使用人または代理人の過失またはその他の不法行為又は不作為によってだけ発生したこと
 - ④ 不可抗力
- (3) また、一つの事故についての航空機の運航者の有限責任を規定し、航空機の最

大離陸重量による総体的な責任の制限および人的損害には、1人当たり12万5千計算単位の金額を限度とする個々の責任制限に関する規定を置く一方、航空機運航者の有限責任の排除事由、責任に関する除斥期間および責任の制限の手続について規定した。

[解釈論]

- (1) 航空機の突然の墜落や空中から物の落下により、地上の第三者が損害を被った時、航空機運航者は、地上の第三者との間に何らの契約関係がない。したがって、犠牲者に対して、航空不法行為による損害賠償責任を負担するのでこのことを規定する必要がある。
- (2) 本条第5項に規定されている航空機運航者の免責事由の中で、⑤不可抗力という文言は、当初、政府案にはなかった条項であるが、国会法制司法委員会の審議過程で、もしテロ事件が発生したときに対備して航空企業を保護するために新しく挿入された条文である。
- (3) 外国でこのような事件が時々発生しているので、1933年の「航空機による地上第三者に対する損害に関する規則の統一のための条約(ローマ条約と呼称)」が成立した。しかし、この条約は1952年、1978年と2009年にもわたって大幅に改正ないし新設された。¹²⁾
 - (1) 航空機による地上第三者損害に対する賠償責任を定める条約として、1933年のローマ条約、1952年の改正ローマ条約(発効済、49カ国批准)及び1978年モントリオール議定書(12カ国批准)が存在するが、いずれの条約・改正議定書とも賠償限度額が低すぎたため、先進国にとって批准が困難であった。
 - (2) ドイツ改正航空運送法、中国改正民用航空法と北朝鮮の改正民用航空法でも、航空機の突然の墜落や空中から物品の落下により、地上の第三者に与えた損害について、航空機の運航者の責任を規定している。前記のような国際条約と外国の立法例などを参酌して、この条文が新設されたのである。

12) Katsutoshi Fujita, *Some Considerations for the Modernization of Rome Convention, In case of Unlawful Interference*, The Korean Journal of Air and Space Law, (Vol. 23, No.1, 2008), pp.55-72.

[立法例]

1952年の改正ローマ条約の第1条～第14条、2009年の不法妨害行為条約 (Unlawful Interference Convention)第3条、ドイツ改正航空運送法第33条、2007年のロシアの改正航空法第130条、中国改正民用航空法第157条、北朝鮮改正民用航空法第54条3項

2. 航空運送法の展望

ワルソー条約上の賠償限度額は、これまで数回改正したが実効をおさめることが出来なかつた点についての反省として、1999年のモントリオール条約では5年ごとにSDRを構成している米国、英国、欧州連合(EU)と日本等の消費者物価指数のインフレ率が10%を超えるときは、賠償限度額を自動的に上向修正できるように段階的な増額条項 (Escalator Clause)を1999年のモントリオール条約第24条を新設した。モントリオール条約は、1999年5月28日に制定され、2003年11月4日に全世界で発効したが、国際民間航空機(ICAO)で、上記の国々のインフレーション率を調査した結果、この条約が発効した後、過去5年間の期間中に前記国々のインフレ率が13.1%¹³⁾が上がって行ったとして、これを踏まえ、航空運送人の賠償限度額を以下のように引き上げている。

国際航空運送人の責任限度額

現行の国際航空運送人の責任限度額	国際航空運送人の責任限度額の引き上げ
旅客の死亡又は負傷、1人当たり10万SDR 1999年のモントリオール条約第21条1項	旅客の死亡または傷害1名につき113,100 SDR
貨物の破壊、滅失、毀損/延着1kg当たり17SDR 1999年のモントリオール条約第22条3項	貨物の破壊、滅失、毀損/延着1kg当たり19SDR
手荷物の責任限度の旅客1人当たり1,000 SDR 1999年のモントリオール条約第22条2項	手荷物の責任限度の旅客1人当たり1,131SDR
到着遅延の場合に旅客1人当たり4,150 SDR 1999年のモントリオール条約第22条1項	到着遅延の場合に旅客1人当たり4,694 SDR

13) The Montreal Convention contained a provision at Art.24(1) known as an ‘escalator clause,’ permitting the International Civil Aviation Organisation (ICAO) to review the limits at five-year intervals and make suitable changes. The ICAO based the increase on data suggesting a 13.1% increase in inflation during the period. ;
<http://www.magrathoconnor.com/2009/12/montreal-convention-1999-increase-in-limitation-on-liability>

ドイツは、現在、2009年の不法妨害行為条約を批准していないが、ドイツ国民を保護するために2010年8月5日、航空運送法 (Luftverkehrsgesetz) を改正し、同法第45条ないし第47条にかけて、国内航空旅客及び物品運送人の人的及び物的損害賠償責任限度額を、前記の表に書いている『国際航空運送人の責任限度額』と同じように引き上げた。1999年のモントリオール条約の加入国である韓国も、韓国国民を保護するために、今後、商法の一部を改正する際に、国内航空旅客及び物品運送人の人的及び物的賠償責任限度額を前記賠償限度額引き上げの比較表にある『国際航空運送人の責任限度額』と同じように引き上げるのが、もっとも望ましいことだと考える。

(2) 2001年9月11日にニューヨークで発生した航空機ハイジャックによるテロ事件は、アメリカにおいて莫大な人的・物的な被害を与えた。イギリスのロイド保険など、世界の保険業界が莫大な損失を受けたで、航空会社の保険(航空保険)を忌避する現象が起きた。国際民間航空機関 (ICAO) では、9/11事件後、このようなテロ事件の法的な対応策と自救策を用意するため、約8年間審議をした後、新しい国際条約を制定した。2009年4月20日から5月2日までモントリオールで開かれた外交会議で「新しい二つの国際条約」が次のように成立した。¹⁴⁾

一つの条約は、国際テロ(terror)に対備して作られた『航空機の不法な妨害行為によって引き起こされた第三者に対する損害賠償に関する条約(Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft: 略称、Unlawful Interference Convention、不法妨害条約、8カ章、47カ条)』である。二つめの条約は、航空機の落下又はそれからの落下物が地上の第三者に損害を与えたときに対備して作られた、『航空機によって引き起こされた第三者に対する損害賠償に関する条約(Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties: 略称、General Risk Convention: 一般危険条約、5カ章、28カ条)』である。¹⁵⁾

14) Kim, Jong-Bok·Maeng, Sung-Kyu, *A Study on the Modernization of the Rome Convention and Issues, - Focusing on the recent ICAO Legal Committee's Discussion-*, The Korean Journal of Air and Space Law, (Vol. 23, No.1, 2008), pp.34-35.

15) Hong, Soon Kil, *A Study the 3rd Party Liability for Damages Caused by the Aircraft - With respect to the 2009 Montreal Conventions (New Rome Convention)*, The Korean Journal of Air and Space

前者の国際条約は、世界各国のなかで35カ国が批准した日から180日が過ぎた日から発効し後者の国際条約は35カ国が批准した日から60日が過ぎた日から発効する。2012年6月9日現在、前記『不法妨害条約』は、パナマを含む9カ国が署名しているし、また前記『一般危険条約』は、チリを含めた11カ国が署名しているけれども、批准した国は、Montenegro（2012年3月7日、批准）一カ国だけである。

しかし、ドイツは、2009年5月にICAOで制定された航空機テロ事件と関係がある「不法妨害条約(Unlawful Interference Convention)」を批准していないが、航空機運航者が事故を発生させた時、地上の第三者に対して、航空機運航者の賠償限度額を規定した前記不法妨害条約第4 (limit of the operator's liability) を受け入れ、2010年の改正航空運送法(Luftverkehrsgesetz) 第37条に、ドイツ国民を保護するために航空機の運航者の賠償限度額を前記不法妨害条約と同じく引き上げた。韓国も、今回の商法改正の際に、韓国国民を保護するため、前記不法妨害条約と同じく商法第932条(航空機の運航者の有限責任)を改正し、航空機運航者の地上の第三者に対する損害賠償責任限度額を引き上げなければならないと思う。韓国は、航空機の運航者と韓国国民を保護するために他の国よりも先に、前記の二つの条約(不法妨害条約と一般危険条約)を速やかに批准するのが望ましいことだと考える。

- (3) 改正商法(第6編航空運送)は、2011年11月24日から、韓国の全域で施行されたので、2012年から 韓国の法学専門大学院 (Law School)で、『航空運送法(商法)』講座が開設されるのが望ましいことだと思う。

六. おわりに

韓国の現行航空法は、日本の航空法とほぼ同じで主に公法的及び行政規制的な規定だけで成されており、航空運送人の損害賠償責任、賠償価額、責任消滅時期、裁判管轄地等を解決する私法的な規定は、一つの条文も入っていないので、損害賠償請求事件を処理する当事者間(原・被告間)の紛争は深刻になっている上に航空訴訟事件の解決が遅延しているのが現在の実情である。国際航空運送人の

航空運送契約と民事責任関係を規制した1929年のワルソ一条約、1955年のヘーグ議定書、1961年のグアダハラ条約、1966年のモントリオール協定、1975年のモントリオール第1、第2、第3追加議定書と第4議定書、1999年のモントリオール条約、1952年及び1978年の改正ローマ条約¹⁶⁾等によってこれらの問題はある程度解決できた。しかしながら、国内航空運送人の私法的な法律関係について、韓国と日本の法律には何の規定することがなく、やむを得ず航空運送約款又は民・商法等の規定によって処理されてきた。¹⁷⁾

実際には、運送約款の一部の条項への無効決定又は無効判決が下り多様な問題を生むことになっていた。こうした問題点を解決するためには、航空機事故による紛争当事者間の責任限界を定めて、裁判の基準となる法を制定し、裁判の公正性、迅速性、簡便性を図ることができる航空運送人の責任に関する国内立法が不可欠であった。国際的に無制限競争時代に突入してきたこの時代に、航空運送業の国際競争力を強化させ、航空運送人と被害者のあいだに衡平の原則に立脚した相互間の権益を調整させる今般の商法(第6編航空運送)改正は、世界第6位の航空輸送大国である韓国の地位にふさわしい航空運送法制を備えるようになったといえるであろう。このことは、飛行機を利用する国民の権益保護に大きく寄与すると期待される。

国際化時代に入っているこの時期に、韓国航空運送業の育成発展と被害者の保護はますます必要になっている。このために、その根拠となる法的支援策としての商法の改正、特に、第6編の新規導入による「航空運送」は、旅客及び荷主の権利を保護し、航空会社の責任を合理的に調整したものである。従来、陸上、海上輸送とは異なり、法規定がないため、これまで航空会社が一方的に作成した約款にのみ依存していた航空会社の責任及び旅客の権利に関する事項を、法的に規制できるようになったことは、大きな評価はもちろん、大きな期待を持たせるものである。

国内航空運送に関する立法問題は、運送人と被害者との間に民法による責任限界、損害償責任額、責任消滅時期等の法律関係を明確にさせて当事者間の紛争要因をある程度解消させるだけではない。法の空白状態を克服し、そして、先

16) Lee, Kang Bin, *The Liability of the Operator for Damage to Third Parties on the Surface Caused by Aircraft*, *The Korean Journal of Air and Space Law*, (Vol. 21, No.1, 2006), p.4.

17) Choi, June-Sun, *The Legislation of the Part VI (the Carriage by Air) of the Korean Commercial Code*, *The Korean Journal of Air and Space Law*, (Vol. 23, No.2, 2008), pp. 66-67.

進国の立法例及び国際条約と歩調を合せることによって、191カ国が加入している国際民間航空機関(ICAO)の信頼を強化させる契機になることを予測させるものになるであろう。

参考文献

- 韓国法務部, 「先進商事法律研究, 通巻第55号, 別冊附録, 2011.7.), 法務部商事法務課発行.
- 金斗煥, 「国際・国内航空法と改正商法(航空運送編)」, 韓国学術情報(株), 2011.
- 金斗煥, 「最新国際航空法学論」, 韓国学術情報(株), 2005.
- 金斗煥, 「韓国における航空運送人の民事責任に関する国内立法の諸問題」、藤田勝利・工藤聡一編, 『航空宇宙法の新展開』, 八千代出判, 2005年.
- 金斗煥, 「韓国商法の改正法律案に新設された航空運送法の主な内容と展望」、空法第51号, 日本空法学会発行, 勁草書房, 2010年.
- 池田文雄, 「地上損害と事責任」、空法(第1号、1955)、日本航空法学会発行.
大阪地判、1967年6月12日、つばめ号航空機事故損害賠償請求事件、下級民集第18巻.
- 松岡誠之助, 「航空運送法の立法問題」、空法(第17号、1974年)、日本空法学会発行.
- 板本昭雄, 『新しい国際航空法』, 有信堂, 1999年.
- 板本昭雄・三好晉, 『新国際航空法』, 有信堂, 1999年.
- 藤田勝利, 『新航空法講義』, 信山社, 2007年.
- 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 in the 21st Century (Book)*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2000.
- Doo Hwan Kim, *Essays for the Study of the International Air and Space Law*, Korean Studies Information Co. Ltd. 2008.
- Doo Hwan Kim, *Considerations for the 2009 Montreal Two New Air Law Conventions (Unlawful Interference and General Risk Conventions by ICAO)*, 韓国航空運航学会誌(第17巻第4号, 2009. 12. 31.), 94~106 pp.
- Bin Cheng, *The Law of International Air Transport*, Stevens & Sons Limited, London, 1962.
- Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, Institute and Centre of

- Air and Space Law, McGill University, Montreal, 1981.
- Shawcross and Beaumont, *Air Law*, Butterworths, London, 1983.
- Aleksander Tobolewski, *Monetary Limitations of Liability in Air Law*, De Daro Publishing, Montreal, 1986.
- Rod D Margo, *Aviation Insurance*, Butterworths, London, 1989.
- 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*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Seventh Revised Edition, The Netherlands, 2001.
- Karl Heinz Böckstiegel, *Zeitschrift Für Luftund Weltraumrecht*, Köln, Institut für Luft –und Weltraumrecht der Köln Universität, 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 and Michael Milde, *International Air Carriage Liability: The Montreal Convention of 1999*, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, 2005.
- Paul Stephen Dempsey, *Air Law*, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, 2008.
- International Civil Aviation organization (ICAO); <http://www.icao.int>
- International Air Transport Association (IATA); <http://www.iata.org>

Abstract

The Main Contents and Task in Future for the Air Transport Law Established Newly in the Korean Revised Commercial Law

Kim, Doo-Hwan*

As the Republic of Korea revised the Commercial Code including 40 articles of air transport enacted newly on May 23, 2011, so Korea became first legislative examples in the Commercial Code of the developed and developing countries. I would like to explain briefly the main contents of my paper such as ① history of enacting newly Part VI (air transport) in the Korea's revised commercial law, ② legal background enacting newly Part VI (air transport) in the Korea's revised commercial law and the problems on the conditions of air transport, ③ every countries' legislative examples on the civil liability of aircraft's operator, ④ unlawful Interference Convention and general risk convention of 2009, ⑤ main contents and prospects of the revised Commercial Code for the liability of aircraft's operator etc as the followings.

Meanwhile as the Aviation Act, Commercial Code and Civil Code in Korea and Japan did not regulated at all the legal basis of solution on the disputes between victims and offender for the amount of compensation for damage due to personal or property damage caused by aircraft accidents in Korea and Japan, so it has been raised many legal problems such as protection of victims, standard of decision in trial in the event of aircraft accident's lawsuit case. But the Korean Revised Commercial Code including Part VI, air transport regulations was passed by the majority resolution of the Korean National Assembly on April 29, 2011 and then the South Korean government proclaimed it on May 23 same year. The Revised

* Honorary President, The Korean Association of Air and Space Law, Visiting Prof. Chuogakuin University in Japan, Visiting Prof. School of Law, Beijing Institute of Technology in China.

Commercial Code enforced into tothe territory of the South Korea from November 24, 2011 after six month of the proclaimed date by the Korean Government.

Thus, though Korean Commercial Code regulated concretely and respectively the legal relations on the liability of compensation for damage in the contract of transport by land in it's Part II (commercial activities) and in the contract of transport by sea in its Part V (marine commerce), but the Amended Commercial Act regulated newly 40 articles in it's Part VI (air transport) relating to the air carrier's contract liability on the compensation for damage caused by aircraft accidents in the air passengers and goods transport and aircraft operator's tort liability on compensation for damage caused by the sudden falling or collision of aircraft to third parties on the surface and so it was equipped with reasonable and unified system among the transport by land, marine and air.

The ICAO adopted two new air law conventions setting out international compensation and liability rules for damage caused by aircraft to third parties at a diplomatic conference hosted by it from April 20 to May 2, 2009. The fight against the effects of terrorism and the improvement of the status of victims in the event of damage to third parties that may result either from acts of unlawful interference involving aircraft or caused by ordinary operation of aircraft, forms the cornerstone of the two conventions.

One legal instrument adopted by the Conference is "*the Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft*" (Unlawful Interference Convention). The other instrument, "*the Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties*" (General Risk Convention), modernizes the current legal framework provided for under the 1952 Rome Convention and related Protocol of 1978. It is desirable for us to ratify quickly the abovementioned two conventions such as Unlawful Interference Convention and General Risk Convention in order to settle reasonably and justly as well as the protection of the South Korean peoples.

Key Words : Commercial Code, Air Transport Law, Aircraft Accident, Contractual Liability, Tort, Unlawful Interference, General Risk, Convention