

航空宇宙政策・法學會誌 第30卷 第1號
2015년 6월 30일 발행, pp. 95~116

논문접수일 2015. 6. 12
논문심사일 2015. 6. 19
게재확정일 2015. 6. 26

항공운송인의 손해배상책임 면제에 관한 법적 고찰

소재선*·이창규**

목 차

- I. 서 론
- II. 국제조약상의 면제 규정의 분석
- III. 국내법상의 면제 규정의 분석
- IV. 결 론

* 경희대학교 법학전문대학원 교수, 경희법학연구소 연구위원, 법학박사.

** 경희법학연구소 연구원, 한국항공대학교 강사, 법학박사.

I. 서론

항공운송 사고의 법적 규율은 비행기체의 사용 목적에 따라 ① 여객운송계약과 ② 항공물건운송계약으로 분별된다. 항공운송 사고는 인적·물적 피해를 당연 수반하기 때문에 피해의 분석을 다각도로 접근할 필요가 있으며, 항공운송인의 손해배상책임 논의는 크게 ① 원인 사유, ② 제한 사유, ③ 면제 사유로 나뉘볼 수 있다.¹⁾

우리 상법에서 손해배상책임의 면제사유는 조약과 국내법에 혼재되어 있으며 이에 대한 가늠이 필요하다. 우리나라는 1955년 개정 바르샤바 협약에 가입 후, 동 협약을 통해 국제항공운송에서 발생하는 항공운송인의 손해배상책임 문제를 규율해왔다.²⁾ 이후 2007년 개정된 몬트리올 협약에 가입하여 항공운송 사고에 대한 규율 판단을 하고 있지만³⁾ 1933년·1952년 로마협약에 가입하지 않은 이유로 국내법의 분석을 통한 항공운송사고에 적용할 수 있는 규정의 제정이 필요했다.⁴⁾ 때문에 개정 상법 항공운송편이 시행중에 있지만 대부분 몬트리올 협약과 항공운송 관련 조약들을 반영하여서 기존의 육상운송이나 해상운송의 규정과는 체계상 부합되지 않는 부분이 있고, 국내 사정에 잘 부합하지 않는 일부 규정들이 포함되어 있는 등 개선해야 할 문제가 있다.⁵⁾

문제는 몬트리올 협약 제19조⁶⁾와 「상법」 제907조 제1항 및 제909조 및 제914조는 항공운송인은 여객의 연착으로 인한 손해에 대하여 항공운송인 측이 손해를 방지하기 위해 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것 또는 조치를 취하는 것이 불가능하였다는 점을 증명한 경우에는 책임이 면제된다는 점이다. 이와 더불어 몬트리올 협약 제35조⁷⁾와 「상법」 제902조는 항공운송으

1) 소제선·이창규, “항공운송인의 손해배상책임 원인에 관한 법적 고찰”, 「항공우주정책·법학회지」 제28권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2013, p. 5.

2) 현덕규, “몬트리올 협약에 의한 국제항공운송계약의 규율”, 「법률신문」 2007년 10월 25일자.

3) 양석완, “몬트리올 협약상 항공운송인의 유한책임적용 한계”, 「통상법률」 제87호, 법무처, 2009, p. 75.

4) 김종복, 「신국제항공법」, 한국학술정보, 2009, p. 19.

5) 김종복, “상법 항공운송편 제정의 필요성과 방향에 관한 고찰”, 「법학연구」 제11집 제1호, 인하대학교 법학연구소, 2008, p. 236.

6) 원문과 번역본은 김종복, 전거서, p. 555를 참조 바람.

7) 원문과 번역본은 상거서 p. 562를 참조 바람.

로 인한 손해에 관하여 항공운송인에게 기산일로부터 2년 이내에 재판상 청구가 없으면, 항공운송인의 책임이 소멸되며 이러한 2년의 제소기간은 국내법상 어떤 의미로 해석되며, 연장이나 중단이 가능한지 여부에 대한 의문도 제기될 수 있다.

그리하여 이 글에서는 항공여객운송인의 손해배상책임의 면제에 관한 주요 문제를 검토하고자 한다. 이를 위해 먼저 국제조약상의 면제규정인 바르샤바 협약, 과테말라 의정서, 몬트리올 협약을 차례대로 분석하고(Ⅱ). 이후 상법의 운송인 책임 소멸 규정, 운송인의 책임 규정, 상법의 여객 손해와 수하물손해의 책임 면제조항을 분석 하고자한다(Ⅲ).

Ⅱ. 국제조약상의 면제 규정의 분석

1. 바르샤바 협약

바르샤바 협약 및 개정 바르샤바 협약 제20조⁸⁾는 과실책임주의에 따라 항공운송인의 면책범위가 넓지만⁹⁾¹⁰⁾ 과테말라 의정서는 여객의 손해가 보건의상의 이유로 피해가 발생되었는지 여부와 피해자의 기여과실이 있는 경우에만 면책될 수 있다고 규정하고 있다.¹¹⁾ 이는 운송인이 체결한 계약의 일부를 이행 및 보조하는 운송인의 독립된 계약당사자에게도 바르샤바 협약이 적용되고, 협약상의 책임제한규정을 원용할 수 있는 것이다(바르샤바 협약 제20조·제25조).

8) 1. 운송인은 운송인 및 그의 사용인이 손해를 방지하기에 필요한 모든 조치를 취하였다는 사실 또는 그 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명한 때에는 책임을 지지 아니한다. 2. 화물 및 수하물의 운송에 있어서 운송인은 손해가 조종, 항공기의 취급 또는 시행에 관한 과실로부터 발생하였다는 사실 및 운송인 및 그의 사용인이 기타의 모든 점에서 손해를 방지하기 위하여 필요한 모든 조치를 취하였다는 사실을 증명한 때에는 책임을 지지 아니한다. 김종복, 전거서, p. 479.

9) 김영주, “국제해상운송과 항해과실면책”, 『한국해법학회지』 제33권 제1호, 2011, p. 107.

10) Andrea L. Buff, *Reforming the Liability Provisions of the Warsaw Convention: Does the IATA Intercarrier Agreement Eliminate the Need to Amend the Convention?*, Fordham International Law Journal, Vol. 20, 1996, at 1772.

11) 홍순길 외, 「항공운송 및 우주개발 관련 국제조약 및 외국 입법례 분석과 우리나라 법제의 개선 과제」, 법무부, 2007, pp. 215-216.

국내에서 바르샤바 협약 및 개정 바르샤바 협약 제20조가 적용된 사건은“확정된 운행 일정에 따라 이륙하였던 항공기가 엔진 고장으로 회항함으로써 운항 스케줄이 당초 예정보다 15시간 늦어진 사안에서, 항공사가 운송인으로서 손해를 방지하기 위하여 필요한 모든 조치를 취하였으므로 ‘국제항공운송에 있어서의 일부규칙의 통일에 관한 협약(개정 바르샤바 협약)’ 제20조에 따라 승객들에 대하여 연착으로 인한 손해배상책임을 지지 않는다”고 하였다.¹²⁾

이후 몬트리올 협약에서는 소비자 이익의 보호, 원상회복에 기초한 공평한 배상을 기초로¹³⁾로 한바 면책의 범위를 넓혀서 바르샤바 협약 및 과테말라 의정서를 절충한 면책범위를 규정하고 있다. 특히 수하물은 면책사유가 한정되어 가고 있으며¹⁴⁾ 항공운송인의 손해배상책임에 관한 제소기간은 도착지의 도착일 및 항공기가 도착하여야 할 일자 또는 운송중지일로부터 2년이라고 규정하고 있다.¹⁵⁾

바르샤바 협약 제20조 제1항은 여객 및 수하물의 손해에 대하여 항공운송인에게 과실책임을 부담하도록 규정하고 있고, 항공운송인이 본인 및 사용인이 손해를 방지하기 위해 필요한 모든 조치를 취하였다는 사실 또는 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명하면 책임이 면책된다고 규정되어 있다.¹⁶⁾ 그리고 개정 바르샤바 협약 제20조는 개정 전 협약 제20조 제1항의 항공의 면책사유를 규정하고 있다. 또한 개정 전 협약 제20조 제2항은 수하물 운송에 있어서 항공운송인은 그 손해가 조종·항공기의 취급 또는 항행에 관한 과실로부터 발생하였다는 사실 및 운송인 및 그의 사용인이 기타의 모든 점에서 손해를 방지하기 위해 필요한 모든 조치를 취하였다는 점을 증명하면 면책됨이 규정되어 있다.¹⁷⁾

한편 바르샤바 협약 제29조는 본 협약에 의한 손해에 관한 권리는 도착지의 도착일, 항공기가 도착해야 할 일자 또는 운송 중지일로부터 기산하여 2년의 기한 내에 제기하지 아니한 경우에는 소멸된다고 규정되어 있다.¹⁸⁾¹⁹⁾

12) 대전지방법원 2009.06.26. 선고 2007가합3098 판결

13) 몬트리올 협약의 기본이념은 김종복, 전거서, p. 231을 참조 바람.

14) 현덕규, 전거자료.

15) 최준선, “국제항공운송조약의 제소기간”, 「법률신문」 제1601호, 1985년 8월 19일자.

16) 홍순길 외, 전거보고서, p. 34.

17) 상계보고서, p. 261.

18) 상계보고서, p. 263.

19) ‘1955년 헤이그에서 개정된 바르샤바 협약’ 제29조 소정의 손해에 관한 권리의 제소 기간 2년의

2. 과테말라 의정서

과테말라 의정서 제4조와 바르샤바 협약 제17조 제1항²⁰⁾은 항공운송인은 여객의 사망 또는 신체상해에 있어서 여객의 보건상태의 문제로 발생된 경우에는 면책됨이 규정되어 있다.²¹⁾²²⁾ 바르샤바 협약 제3장에서 규정하고 있는 운송인의 책임요건은 항공기 내에서 혹은 항공기 승강 중에 발생한 사건이 승객의 사망, 부상 또는 기타 신체 상해를 초래하였을 경우 운송인이 책임을 부담한다고 규정되어 있다.

그리고 과테말라 의정서 제7조, 바르샤바 협약 제21조²³⁾는 피해자의 과실 기타 위법한 작위·부작위 행위가 손해의 원인이 된 경우에는 책임이 감경된다고 규정되어 있다.²⁴⁾ 바르샤바 협약 제21조의 내용을 수용한 중화인민공화국 민용항공법(中華人民共和國民用航空法) 제127조를 검토해 보면 본 협약을 더 잘 이해할 수 있다. 중국 민용항공법 제127조는 “여객 및 수하물의 운송에 있어 운송인의 손해가 청구자의 과실에 기인하였거나 또는 기여하였다는 것이 입증되었을 경우에 그와 같은 손해의 원인과 기여하였다는 과실의 정도에 따라 운송인은 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수가 있다. 여객 외의 사람이 여객의 사망 과실에 기인하였거나 또는 기여하였다는 것이 입증되었다면 운송인은 그와 같은 손해의 원인과 기여하였다는 과실의 정도에 따라 비슷하게 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수가 있다. 화물의 운송에 있어 운송인의 손해가 배상청구자 또는 권리를 주장하는 자의 과실에 기인하였거나 또는 기여하였다는 것이 입증되었을 경우에 그와 같은 손해의 원인에 기여하였다는 과실의 정도에 따라 운송인은 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수가 있다”고 규정되어 있다.²⁵⁾

법적 성질 및 그 손해가 고의에 상당하는 과실로 인하여 발생한 경우에도 적용된다. 서울고법 1998.8.27, 선고, 96나37321, 판결.

20) 운송인은 승객의 사망 또는 부상 기타의 신체상해의 경우에 있어서의 손해에 대하여서는 그 손해의 원인이 된 사고가 항공기상에서 발생하거나 또는 승강을 위한 작업 중에 발생하였을 때에는 책임을 진다. 김종복, 전제서, p. 478.

21) 법무부, “상법 항공운송편 조문별 해설자료”, 「선진상사법률연구」, 통권 제55호, 2011. 7., 법무부, p. 27.

22) Karin Paulsson, *Passenger Liability, according to the Montreal Convention*, FACULTY OF LAW University of Lund, 2009, at 18.

23) 피해자의 과실이 손해의 원인이 되었거나 원인의 일부가 되었다는 사실을 운송인이 증명한 때에는 법원은 자국의 법률의 규정에 따라 운송인의 책임을 면제하거나 또는 경감할 수 있다. 김종복, 전제서, p. 479.

24) 법무부, 전제자료, p. 11.

과테말라 의정서 제6조, 개정 바르샤바 협약 제20조 제1항은 여객에 대한 연착 손해에 대하여는 기존과 같이 항공운송인에게 과실추정책임을 부여하고 있으며 손해에 대한 권리의 제소기간은 개정되지 않았으므로 종래와 동일하게 2년이라고 할 수 있다.²⁶⁾ 과테말라 의정서 제4조, 개정 바르샤바 협약 제17조 제2항 단서²⁷⁾에서는 수하물의 파괴 분실·훼손과 관련하여 손해가 오직 수하물의 성질 또는 고유의 결함에서 생긴 경우에는 항공운송인의 책임을 면하는 것을 규정하고 있다.²⁸⁾

3. 몬트리올 협약

몬트리올 협약은 현행 상법의 항공운송편의 규정의 바탕이 된 것으로 여객의 사상 및 연착 손해에 관한 항공운송인의 손해배상책임에 관하여 면책사유의 제소기간 규정 상법 항공운송편의 규정과 동일하다고 할 수 있다.²⁹⁾

「상법」 제907조는 몬트리올 협약 제19조³⁰⁾, 제22조 제1항³¹⁾의 규정을 수용한 것으로서 항공여객운송계약에 있어 연착은 운송채무의 이행이 지연된 상황인바 항공운송인이 연착에 대한 손해배상책임을 지는 것은 당연하며, 이는 피해자의 손해배상책임을 근거조항이라고 할 수 있다. 연착에 대한 운송인의 책임을 규정하는 일방 책임한도액으로 몬트리올 협약에서 규정하고 있는 4,150 계산단위를 도입한 것이다.

25) 상계자료, p. 11.

26) 홍순길 외, 전계보고서, p. 9.

27) 2. 운송인은 위탁수하물의 파괴·분실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여 파괴·분실 또는 손상을 야기한 사고가 항공기상에서 발생하였거나 또는 위탁수하물이 운송인의 관리하에 있는 기간중 발생한 경우에 한하여 책임을 진다. 그러나, 운송인은 손해가 수하물 고유의 결함·성질 또는 수하물의 불완전에 기인하는 경우 및 그러한 범위 내에서는 책임을 부담하지 아니 한다. 개인소지품을 포함한 휴대수하물의 경우, 운송인·그의 고용인 또는 대리인의 과실에 기인하였을 때에만 책임을 진다. 법무부, 전계보고서, p. 367.

28) 김종복, 전계서, p. 504.

29) 김종복, 전계논문, p. 247.

30) 운송인은 승객·수하물 또는 화물의 항공운송중 지연으로 인한 손해에 대한 책임을 진다. 그럼에도 불구하고, 운송인은 본인·그의 고용인 또는 대리인이 손해를 피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 것을 증명한 경우에는 책임을 지지 아니한다.

31) 승객의 운송에 있어서 제19조에 규정되어 있는 지연에 기인한 손해가 발생한 경우, 운송인의 책임은 승객 1인당 4,150 SDR로 제한된다.

특히 중전의 바르샤바 협약상의 ‘손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 필요한 조치(all necessary measures that could reasonably required to avoid the damage)’에서의 ‘모든 필요한 조치(all necessary measures)’가 단순히 ‘모든 조치(all measure)’로 수정되었다. 「상법」 제907조 제1항은 항공여객운송에 있어서의 연착에 대한 운송인의 책임 및 연착의 경우에 있어서의 운송인의 면책사유를 명문화한 것이며³²⁾, 제2항은 항공여객운송에 있어서의 연착에 대한 책임한도액으로 몬트리올 협약상의 한도액인 4,150계산단위와 동일하게 규정하면서, 단서조항은 국내 항공여객운송의 경우 한도액을 하향 조정하였다.

이러한 단서 조항은 개정안에는 없던 부분이지만 국회심사 과정에서 국제운송에 비해 상대적으로 운송구간이 단거리인 국내운송의 특성 등을 고려해 책임한도액을 하향 조정할 필요가 있다는 항공업계의 의견을 수용한 것이다. 그래서 “여객 운송계약상 출발지, 도착지 및 중간 착륙지가 대한민국 영토 내”로 한정되는 국내 운송의 경우에는 책임한도액을 여객 1명당 500계산단위로 하향하여 제정되었다.

아울러 2004년 개정 독일 항공운송법 제46조³³⁾는 여객운송의 연착에 대한 항공운송인의 배상책임을 규정하고 있으며 연착운송에 대한 배상책임한도액도 몬트리올조약 제22조를 수용하여 각 승객 당 4,150 계산단위 까지 책임을 부담시키고 있다. 또한 중국 민용항공법 제126조³⁴⁾와 비교하였을 때 더욱 쉽게 이해될 수 있다.

「상법」 제909조는 수하물의 연착에 대한 책임에 대한 규정이다. 여객운송과 동일하게 수하물운송에 있어서도 항공운송인이 연착에 대한 손해배상책임을

32) 법무부 전게자료, p. 33.

33) § 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 des Schadens getroffen haben oder solche Maßnahmen nicht treffen konnten.

제46조 승객의 운송 지연에 대한 책임

(1) 만일 승객이 늦어 발생되는 손해에 대하여 운송인은 책임을 부담한다. 이러한 책임은 운송인이 손상을 방지하거나 모든 합리적인 조치를 강구한 경우에는 책임을 부담하지 않는다.

34) 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，承運人應當承擔責任；但是，承運人證明本人或者其受雇人、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。

제126조 여객 화물이 항공운수의 연체로 손실이 발생한 경우 운송인은 책임을 진다. 그러나 운송인이 본인 혹은 그 고용인·대리인이 손실을 피하기 위하여 모든 필요한 조치를 취하였음을 증명할 경우 책임을 지지 않는다.

지는 것은 당연하므로 피해자가 손해배상을 청구할 수 있는 법적 근거를 마련한 것이라고 할 수 있다. 또한 면책 사유도 여객의 연착의 경우와 동일하게 규정하고 있다. 「상법」 제909조는 몬트리올 협약 제19조를 기초로 제정된 조항으로 “운송인은 승객·수하물 또는 화물의 항공운송중 지연으로 인한 손해에 대한 책임을 진다. 그럼에도 불구하고, 운송인은 본인·그의 고용인 또는 대리인이 손해를 피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 것을 증명한 경우에는 책임을 지지 아니한다”를 수용한 것이다.

이 같은 조항은 독일 항공운송법(Luftverkehrsgesetz) 제47조³⁵⁾를 참고한 것이라고 할 수 있다. 제안된 이유는 화물연착의 경우, 화물운송 시 발생한 연착은 운송계약채무의 이행이 지연된 것으로 항공운송인은 당연히 연착에 대한 손해배상책임을 부담하여야 하므로 피해자의 손해배상청구의 법적근거를 규정할 필요성이 있었다. 몬트리올 협약 제19조에 따라 연착의 경우 운송인은 과실추정주의 책임을 지는 것으로 규정하고 있으며, 몬트리올 협약 제19조에 따라 운송인의 책임을 과실추정주의로 하고, 운송인의 면책 사유를 열거하는 것으로 규정한 것이라고 할 것이다.³⁶⁾

35) § 47 Haftung für Gepäckschäden

(1) Wird aufgegebenes Reisegepäck, das sich an Bord eines Luftfahrzeugs oder sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befindet, zerstört oder beschädigt oder geht es verloren, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel verursacht wurde.

(2) Wird aufgegebenes Reisegepäck, das sich an Bord eines Luftfahrzeugs oder sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befindet, 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 des Schadens getroffen haben oder solche Maßnahmen nicht treffen konnten.

§ 47 수하물의 손상에 대한 책임

(1) 일반적인 항공기내의 보관 중인 수화물의 파손, 훼손, 손실에 대하여 운송인은 배상할 책임이 있다. 그러나 손상이 수화물의 고유한 하자로 인한 책임은 배상책임이 없다.

(2) 일반적인 수화물이 운송 지연된 경우 운송인은 피해를 배상해야 한다. 운송인이 합리적으로 요구되는 조치를 취할 수 없는 경우 책임은 제외된다.

36) 법무부, 전계자료, p. 36.

Ⅲ. 국내법상의 면제 규정의 분석

1. 검토의 방향

앞서 검토한 조약은 항공운송인의 여객의 연착으로 인한 손해에 대하여 항공운송인 측이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것과 조치를 취하는 것이 불가능하였다는 점을 입증한 경우에는 책임 면제를 규정하고 있다. 우리 상법에는 명문의 규정은 없지만 ‘합리적으로 요구되는 모든 조치’에 대한 법리적 해석은 구체적인 사례에 따라 판단할 필요가 있다.³⁷⁾ 특히, 상법은 바르샤바 협약을 수용한바 ‘모든 필요한 조치’가 과실책임주의가 적용되는 연착 손해에서의 항공운송인의 면책사유인 점에서 동일하다고 할 수 있다.³⁸⁾ 때문에 고도의 주의의무의 준수와 사고방지를 위한 최선을 위한 조치를 해야 하는 것으로 판단할 수 있다.

2. 운송인 책임의 소멸

(1) 검토

「상법」 제902조는 “운송인의 여객, 송하인 또는 수하인에 대한 책임은 그 청구원인에 관계없이 여객 또는 운송물이 도착지에 도착한 날, 항공기가 도착할 날 또는 운송이 중지된 날 가운데 가장 늦게 도래한 날부터 2년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다”고 규정한다. 항공운송인의 여객, 송하인, 수하인에 대한 책임에 관하여 2년의 제소기간을 두고 있다.³⁹⁾ 본 규정은 몬트리올 협약 제35조(제소기간)를 반영한 것으로⁴⁰⁾ 동 협약 제35조 제1항은 이러한 항공운송인의 책임

37) 모든 필요한 조치에 합리적인 주의를 요한다고 보는 견해로서 이는 운송인이선관주의 의무를 부담한다는 입장이다. 법무부, 「상법 항공운송 편 해설」, 2012, p. 78.

38) 김종복, 전제논문, p. 250.

39) 이강빈, “상법 항공운송편의 항공운송인책임과 개정방향에 관한 고찰”, 「Aviation 시사&논단」, 항공정보포탈시스템, 2010, p. 8.

40) 이창재, “해상운송과 항공운송에 관한 최신 국제협약의 비교”, 「한국해법학회지」 제33권 제2호, 한국해법학회, 2011, pp. 156-157.

에 관하여 2년의 제소기간을 두고 있으며, 제2항에서 이러한 2년이라는 기간을 산정하는 방법은 소송이 진행되는 해당 국가법에 따를 것을 규정하고 있다.⁴¹⁾

몬트리올 협약 제35조를 수용한 「상법」 제902조는 운송인의 수하물에 대한 책임은 청구원인에 관계없이 여객 또는 운송이 중지된 날 가운데 가장 늦게 도착한 날부터 2년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다고 규정하고 있는 것이다. 그리고 「상법」 제908조 제1항은 “운송인은 위탁수하물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여는 그 손해의 원인이 된 사실이 항공기상에서 또는 위탁수하물이 운송인의 관리하에 있는 기간 중에 발생한 경우에만 책임을 진다. 다만, 그 손해가 위탁수하물의 고유한 결함, 특수한 성질 또는 숨은 하자로 인하여 발생한 경우에는 그 범위에서 책임을 지지 아니한다”고 규정하고 있다.

또한 「상법」 제908조 제2항은 “운송인은 휴대수하물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여는 그 손해가 자신 또는 그 사용인이나 대리인의 고의 또는 과실에 의하여 발생한 경우에만 책임을 진다”고 규정하고 있다. 이어서 「상법」 제909조 단서는 “다만, 운송인이 자신과 그 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명한 경우에는 그 책임을 면한다”고 규정하고 있다.⁴²⁾

(2) 조약과 판례의 내용

「상법」 제902조의 모법인 몬트리올 협약 제35조에서 규정된 2년의 제소기간은 영미 판례법상의 개념이다. 이러한 제소기간의 해석은 기간의 진행에 있어서 중단이나 정지가 인정되고 기간의 완성으로는 권리 자체가 소멸되지 않는 출소 기간규정(statute of limitation)으로 보는 견해와 함께 기간의 진행은 중단이나 정지가 인정되지 않고 기간의 완성으로 권리 자체가 소멸되어 버리는 소제기의 전제조건(prescription period)으로 보는 견해가 있다.⁴³⁾

41) Article 35 – Limitation of Actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

42) 법무부, 전제자료, p. 37.

43) 최세련, “해상운송에서의 제척기간에 대한 검토”, 「상사법연구」 제29권 제3호, 2010, p. 372-373.

서울고등법원은 2년의 기한은 제소기간으로서 그 진행의 중단이나 정지가 인정되지 아니하는 제척기간으로 이를 해석함이 상당하다고 판시하였으며, 사고가 고의에 상당하는 과실로 인하여 발생되었다고 하더라도 제소기간에 관한 협약 제29조는 여전히 적용됨을 판시하였다. 이러한 서울고등법원 판례는 미국 판례의 입장들 중 후자인 제소기간의 규정을 소제기의 전제조건으로 보는 것과 유사하게 해석하고 있다고 볼 수 있는 것이다.⁴⁴⁾⁴⁵⁾

대법원은 “국제협약상 2년의 제소기간에 대하여 손해가 운송인의 고의 또는 중과실에 의하여 발생하였다고 하여 전용이 배제된다고 볼 수 없고, 또한 여기서 정하는 기간은 제소기간으로서 재판 외의 권리행사로 보전되는 기간이라거나 중지 또는 정지가 허용되는 성질의 것이라고 볼 수도 없다”고 판시하였다.⁴⁶⁾⁴⁷⁾ 이러한 대법원의 판시사항은 바르샤바 협약의 제정 목적에 충실하게 분쟁의 원만하고 빠른 해결을 통해 법적 안정성의 도모하기 위함이라고 할 수 있다.⁴⁸⁾

(3) 개선 방안

현행 상법은 항공운송인의 책임에 대한 제소기간 규정에 관하여 몬트리올 협약의 내용을 반영하였음에도 2년이라는 기간의 산정방법에 대하여는 구체적인 규정을 두고 있지 않고 있다. 특히 동 기간의 중단이나 정지 및 기간 연장의 합이 가능한 지 여부 등에 관하여는 법원의 유권해석에 의할 수밖에 없는 상황이다.

44) ‘1955년 헤이그에서 개정된 바르샤바 협약’ 제29조 소정의 손해에 관한 권리의 제소 기간 2년의 법적 성질(=제척기간) 및 그 손해가 고의에 상당하는 과실로 인하여 발생한 경우에도 적용되는지 여부(적극) 서울고법 1998.8.27, 선고, 96나37321, 판결.

45) 석광현, “국제항공운송사고로 인한 손해배상과 국제사법적 사고의 빈곤”, 법률신문, 2010년 3월 10일자.

46) 국제항공운송에있어서의일부규칙의통일에관한협약(개정된 바르샤바 협약) 제29조 제1항은 “손해에 관한 권리는 도착지에의 도착일, 항공기가 도착하여야 할 일자 또는 운송의 중지일로부터 기산하여 2년 내에 소송이 제기되지 아니한 경우에는 소멸된다.”고 규정하고, 같은 조 제2항은 “위 기간의 계산방법은 소송이 계속된 국가의 법률에 의하여 결정된다.”라고 규정하는바, 손해가 운송인의 고의 또는 중과실에 의하여 발생하였다고 하여 그 적용이 배제된다고 볼 수 없고, 또한 여기서 정하는 기간은 제소기간으로서 재판 외의 권리행사로 보전되는 기간이라거나 중지 또는 정지가 허용되는 성질의 것이라고 볼 수도 없다. 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다58269 판결.

47) 김 현, “항공운송인의 책임제한 배제사유(대법원 2006. 10. 13. 선고 2005다3724 판결)”, 법률신문, 2007년 5월 7일자.

48) 홍순길 외, 전게보고서, p. 22.

그러나 항공운송사업의 보호도 중요하지만 여객의 보호도 소홀히 할 수 없다. 「상법」 제147조·제121조는 1년의 소멸시효로 규정하고 있으며, 해상물건운송인은 1년의 제척기간으로 규정하되, 당사자 간의 합의에 의하여 기간을 연장할 수 있다는 것과 비교판단 하였을 때 항공운송에 있어서 여객이나 송하인이 육상운송이나 해상운송의 여객이나 송하인 보다 손해배상청구권을 인정하는 측면에서 불합리하다고 할 수 있다.⁴⁹⁾

3. 운송인의 책임

(1) 운송인의 책임과 책임한도액

「상법」 제904조는 “운송인은 여객의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 관하여는 그 손해의 원인이 된 사고가 항공기상에서 또는 승강(乘降)을 위한 작업 중에 발생한 경우에만 책임을 진다” 고 규정하고 있다. 이어서 「상법」 제905조는 여객 1인당 11만 3천 100 계산단위 금액까지 운송인의 배상책임을 면제하거나 제한할 수 없다고 규정하고 있다. 이러한 규정에 따라 항공운송인은 여객에 대한 사망 또는 신체상해의 손해에 대하여 여객 1명당 100,000 계산단위의 금액까지 무과실책임을 부담하는 것이다.⁵⁰⁾ 그리고 제2항은 금액을 초과하는 부분에 대하여는 손해가 항공운송인 또는 사용인이나 대리인의 과실 또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위에 의하여 발생하지 아니하였다는 것, 그리고 손해가 오로지 제3자의 과실 또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위에 의해서만 발생하였다는 것을 증명하면 배상책임을 면제됨을 규정하고 있다.

그래서 100,000 계산단위를 초과하는 손해에 대하여는 항공운송인이 무과실을 증명하지 못하면 실제 손해액 전액을 배상하여야 하다고 해석할 수 있는 것이다.⁵¹⁾ 이러한 규정은 여객의 사망 또는 신체상해의 경우에 일정 한도액을 기준으로 다른 책임체계를 정하고 있는 몬트리올 협약이나 국내항공사 운송약관의 2단계 책임제도를 도입하고 있다고 할 수 있다.⁵²⁾

49) 법무부, 전계자료, p. 62.

50) 법무부, 전계자료, p. 28.

51) 홍순길 외, 전계보고서, p. 445.

52) 이 조문은 1999년의 몬트리올 협약상의 2단계 책임제도를 도입한 것이다. 또한 국내항공사들이

(2) 연착에 대한 책임

「상법」 제907조 제1항은 “운송인은 여객의 연착으로 인한 손해에 대하여 책임을 진다. 다만, 운송인이 자신과 그 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명한 경우에는 그 책임을 면한다”고 규정하고 있다. 동법 제907조 제1항은 몬트리올 협약 제19조⁵³⁾를 반영한 것으로 항공운송인이 여객 수하물·화물로 인한 연착 손해에 대하여 책임이 있음을 규정하고 있는 것이다.

바르샤바 협약은 항공운송인을 보호하기 위하여 여객수하물에 대한 손해배상책임원칙으로 과실책임을 규정하고 있으며, 동 협약 제20조에서 항공운송인이 “손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 필요한 조치”를 취했음을 증명하면 손해배상책임을 부담하지 않는다고 규정하고 있다. 본 조약에 따라 항공운송인이 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 점을 증명하면 면책된다고 할 수 있다. 「상법」 제907조 제1항은 몬트리올 협약 제19조를 수용하였으며, 동 규정은 다시 바르샤바 협약 제20조를 수용한 것이다.⁵⁴⁾ 바르샤바 협약은 “합리적으로 요구되는 모든 필요한 조치”로 규정되어 있었지만 몬트리올 협약에서는 “합리적으로 요구되는 모든 조치”로 변경된 것이라고 할 수 있다.

「상법」 제907조 제3항은 “운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 고의로 또는 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위에 의하여 손해가 발생한 것이 증명된 경우에는 적용하지 아니한다”고 하여 연착의 책임에 관한 내용을 규정하고 있다.⁵⁵⁾ 이는 운송인은 여객의 연착으로 인한 손해

운송약관에 이 제도를 도입한 현실을 반영하였으며 항공기사고로 인한 여객의 사망, 신체의 상해의 경우에 항공여객운송인의 책임한도액은 100,000 계산단위까지는 절대책임(무과실책임)과 유한책임주의를 채택하였고 100,000 계산단위를 초과하는 배상액은 피해자보호를 위하여 과실추정책임주의와 무한책임주의를 채택하였다. 상계자료, p. 28.

53) Article 19 - Delay 89

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

54) 국회법제사법위원회, “「상법 일부개정법률안(항공운송편)」에 관한 공청회”, 2010년 11월 22일, p. 8.

55) 국회법제사법위원회, 전계자료, p. 48.

에 대하여 책임을 부담하지만, 운송인이 자신과 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 하였다는 것을 증명하면 책임이 면한다고 할 수 있다.⁵⁶⁾

이러한 내용은 2014년 5월 20일에 개정된 사항으로 제1항에 따른 운송인의 책임은 여객 1명당 4천694 계산단위의 금액을 한도로 하며, 여객과의 운송계약상 그 출발지, 도착지 및 중간 착륙지가 대한민국 영토 내에 있는 운송의 경우에는 여객 1명당 1천 계산단위의 금액을 한도로 한다.⁵⁷⁾ 이 개정 사항은 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 고의로 또는 연착이 생길 염려가 있음을 알면서도 잘못된 행위에 대한 손해가 발생한 것이 입증된 경우 적용하지 않는 것이라고 할 수 있다.⁵⁸⁾

(3) 위탁수하물의 일부 멸실·훼손 등에 관한 통지

「상법」 제911조 제1항은 “여객이 위탁수하물의 일부 멸실 또는 훼손을 발견하였을 때에는 위탁수하물을 수령한 후 지체 없이 그 개요에 관하여 운송인에게 서면 또는 전자문서로 통지를 발송하여야 한다. 다만, 그 멸실 또는 훼손이 즉시 발견할 수 없는 것일 경우에는 위탁수하물을 수령한 날부터 7일 이내에 그 통지를 발송하여야 한다”고 규정하고 있다. 그리고 동조 제3항은 “위탁수하물이 일부 멸실, 훼손 또는 연착된 경우에는 제916조제3항부터 제6항까지를 준용한다”고 규정하고 있다.⁵⁹⁾

4. 여객 손해와 수하물손해의 책임 면제

(1) 여객 손해의 경우

「상법」 제148조 제1항은 “운송인은 자기 또는 사용인이 운송에 관한 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 여객이 운송으로 인하여 받은 손해

56) 이강빈, 전계논문, p. 10.

57) 법무부, “상법 일부개정법률 공포안”, 2014년 5월 20일자.

58) 대한법무사협회, 「법무사」, 6월호, 2014, 46면.

59) 이강빈, 전계논문, p. 12.

를 배상할 책임을 면하지 못한다”고 규정하고 있다. 이를 반대해석 하자면 여객의 사망이나 신체상해 또는 연착과 같은 손해 발생에 대하여 운송인은 본인 또는 사용인이 운송에 관한 주의를 해태하지 아니하였음을 증명한 경우에는 손해배상책임이 면제 된다고 할 수 있다.⁶⁰⁾

「상법」 제826조·제148조 제1항에 따라 해상운송인의 여객에 대한 손해배상책임은 육상운송인의 규정과 같다. 이에 따라 해상운송인은 본인 또는 사용인이 운송에 관한 주의를 게을리 하지 않았음을 입증하면, 여객의 손해에 대한 배상책임이 면제된다 할 것이다.⁶¹⁾ 항공운송인의 경우에는 여객의 사망 또는 신체상해 대한 손해에 대하여 100,000 계산단위 까지는 무과실책임을 부담한다.⁶²⁾ 때문에 손해를 입은 여객 측에 손해 발생에 대한 기여과실이 없으면 손해배상책임을 면제될 사항은 없다고 할 것이다.

그러나 「상법」 제905조 제2항에 의거하여 초과된 금액에 대해 손해가 항공운송인 또는 사용인이나 대리인의 과실 또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위에 의해 발생하지 아니하였다는 사실 또는 그 손해가 오직 제3자의 과실 또는 그 밖의 불법한 자위나 부작위에 의하여만 발생하였다는 것을 증명하면 배상책임을 부담하지 않는다.⁶³⁾ 이러한 규정에 있어서 과실이 없는 경우에 운송인의 책임이 면제된다는 점에서 육상운송인과 해상운송인의 경우와 흡사하다고 할 수 있다.

(2) 수하물 손해의 경우

「상법」 제149조 제1항 및 제826조 제2항은 육상운송인은 및 해상운송인의 경우에는 위탁수하물에 대한 책임을 별도로 규정하지 않고 물건운송인의 책임과 동일하다고 규정하고 있다.⁶⁴⁾ 그래서 「상법」 제149조 제1항 및 제135조에 의거하여 육상운송인은 위탁수하물에 대한 멸실·훼손 또는 연착 손해에 대하여 본인 또는 운송주선인이나 사용인, 기타 운송을 위하여 사용한 자가 운송물의

60) 이정원, “여객의 인적손해에 대한 해상여객운송인의 배상책임에 관한 검토”, 『인권과 정의』 제446호, 대한변호사협회, 2014, p. 42.

61) 홍순길 외, 전제보고서, p. 24.

62) 김종복, 전제논문, p. 246.

63) 법무부, 전제자료, p. 30.

64) 정해덕, “해상여객운송인의 의무와 손해배상책임”, 코리아 쉬핑 가제트, 2014년 5월 15일자.

수령·인도 보관 및 운송에 관하여 주의를 게을리 하지 아니하였음을 증명하면 면책될 수 있다. 「상법」 제150조는 “운송인은 여객으로부터 인도를 받지 아니한 수하물의 멸실 또는 훼손에 대하여는 자기 또는 사용인의 과실이 없으면 손해를 배상할 책임이 없다”고 규정하고 있다.⁶⁵⁾ 이에 따라 휴대수하물의 멸실 또는 훼손에 대하여는 여객측이 육상운송인 또는 사용인에게 손해 발생에 대한 과실이 있음을 증명하여야 운송인의 손해배상책임이 성립하게 된다.

「상법」 제826조 제2항 및 제759조 제1항은 해상운송인의 경우에는 위탁수하물의 멸실·훼손 또는 연착 손해에 대하여 해상운송인이 본인 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 운송물의 수령·선적·적부·운송·보관·양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하면 그 책임을 면할 수 있다.⁶⁶⁾ 또한 「상법」 제826조 제2항 및 제795조 제2항 1문 전단에서는 해상운송인은 선장·해원·도선사 기타의 선박사용인의 항해 또는 선박의 관리에 관한 과실로 인하여 생긴 위탁수하물에 관한 손해에 대하여는 책임을 면하고, 「상법」 제826조 제2항 및 제795조 제2항 1문 후단은 선장·해원·도선사 기타의 선박사용인의 과실로 인한 선박에서의 화재로 인하여 생긴 위탁수하물에 관한 손해에 대하여도 책임을 지지 아니한다.⁶⁷⁾

이 외에도 해상운송인은 「상법」 제796조상의 특정한 사실이 있었다는 것과 위탁수하물에 관한 손해가 그 사실로 인하여 통상적으로 발생할 수 있는 것임을 증명한 때에는 그 책임을 면한다(「상법」 제526조 제2항·제796조 본문). 「상법」 제150조는 휴대수하물의 멸실 또는 훼손에 대하여는 여객측이 해상운송인 또는 사용인에게 손해발생에 대한 과실이 있음을 증명하여야 손해배상책임이 성립하게 된다.⁶⁸⁾

65) 최재선, “해상여객운송법제(아테네 협약) 수용방안 연구”, 「한국해법학회지」 제25권 제2호, 2003. 11., p. 307.

66) 법무부, 전계자료, p. 70.

67) 상계자료, p. 69.

68) 정해덕, 전계자료.

IV. 결 론

개정 상법 항공운송 편은 국제항공운송에서 세계적으로 활용되는 조약들의 내용을 우리 실정에 맞게 반영하여 국제적 기준에 맞으면서 체계상으로도 육상·해상·항공운송을 포섭하는 특징을 갖고 있다. 그러나 상법은 운송계약상 항공운송인의 손해배상책임 문제를 규율하는 몬트리올 협약을 주로 수용하면서 동 협약이 가지고 있던 문제들도 발생되었다.

특히 여객 손해에 대한 손해배상책임의 발생 원인으로서는 면제의 개념은 판례의 해석이 반영된 관련 조약과 상법에서의 정리가 필요하다. 이러한 문제의식을 갖고 이 글에서는 항공운송인의 손해배상책임 면제사유에 대하여 검토하였다. 항공여객운송인의 손해배상책임의 면제요소로 국제조약인 바르샤바 협약·과테말라 의정서·몬트리올 협약 등을 검토하였고, 상법 항공운송 편을 분석하였다.

바르샤바 협약 및 개정 바르샤바 협약 제20조는 과실책임주의에 따라 항공운송인의 면책범위가 넓다. 그러나 과테말라 의정서에서는 여객의 보건상태에 기인한 사건 발생과 피해자의 기여과실이 있는 경우에만 면책될 수 있다고 규정하고 있다. 과테말라 의정서 제6조, 개정 바르샤바 협약 제20조 제1항은 여객에 대한 연착손해에 대하여는 기존과 같이 항공운송인에게 과실추정책임을 부여하고 있으며 손해에 대한 권리의 제소기간은 개정되지 않았으므로 종래와 동일하게 2년이라고 할 수 있다. 몬트리올 협약은 현행 상법의 항공운송편의 규정의 바탕이 된 것으로 여객의 사상 및 연착 손해에 관한 항공운송인의 손해배상책임에 관하여 면책사유의 제소기간 규정 상법 항공운송편의 규정과 동일하다고 할 수 있다.

「상법」 제902조는 몬트리올 협약 제35조를 반영한 것으로 동 협약 제35조 제1항은 이러한 항공운송인의 책임에 관하여 2년의 제소기간을 두고 있으며, 제2항에서 이러한 2년이라는 기간을 산정하는 방법은 소송이 진행되는 해당 국가법에 따를 것을 규정하고 있다. 현행 상법은 항공운송인의 책임에 대한 제소기간 규정에 관하여 몬트리올 협약의 내용을 반영하였음에도 2년이라는 기간의

산정방법에 대하여는 구체적인 규정을 두고 있지 않고 있다. 「상법」 제907조 제1항은 몬트리올 협약 제19조를 반영한 것으로 항공운송인이 여객 수하물·화물로 인한 연착 손해에 대하여 책임이 있음을 규정하고 있는 것이다. 「상법」 제907조 제3항은 연착의 책임에 관한 내용을 규정하고 있다. 이는 운송인은 여객의 연착으로 인한 손해에 대하여 책임을 부담하지만, 운송인이 자신과 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 하였다는 것을 증명하면 책임이 면한다고 할 수 있다.

참고문헌

- 국회법제사법위원회, “「상법 일부개정법률안(항공운송편)」에 관한 공청회”, 2010년 11월 22일.
- 김 현, “항공운송인의 책임제한 배제사유(대법원 2006. 10. 13. 선고 2005다 3724 판결)”, 법률신문, 2007년 5월 7일자.
- 김영주, “국제해상운송과 항해과실면책”, 「한국해법학회지」 제33권 제1호, 2011.
- 김종복, “상법 항공운송편 제정의 필요성과 방향에 관한 고찰”, 「법학연구」 제11집 제1호, 인하대학교 법학연구소, 2008.
- _____, 「신국제항공법」, 한국학술정보, 2009.
- 대한법무사협회, 「법무사」, 6월호, 2014.
- 법무부, “상법 항공운송편 조문별 해설자료”, 「선진상사법률연구」, 통권 제55호, 법무부, 2011. 7.
- _____, 「상법 항공운송 편 해설」, 2012.
- 석광현, “국제항공운송사고로 인한 손해배상과 국제사법적 사고의 빈곤”, 법률신문, 2010년 3월 10일자.
- 소재선·이창규, “항공운송인의 손해배상책임 원인에 관한 법적 고찰”, 「항공우주정책·법학회지」 제28권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2013.

- 양석완, “몬트리올 협약상 항공운송인의 유한책임적용 한계”, 『통상법률』 제87호, 법무처, 2009.
- 이강빈, “상법 항공운송편의 항공운송인책임과 개정방향에 관한 고찰”, 『Aviation 시사&논단』, 항공정보포탈시스템, 2010.
- 이정원, “여객의 인적손해에 대한 해상여객운송인의 배상책임에 관한 검토”, 『인권과 정의』 제446호, 대한변호사협회, 2014.
- 이창재, “해상운송과 항공운송에 관한 최신 국제협약의 비교”, 『한국해법학회지』 제33권 제2호, 한국해법학회, 2011.
- 최세련, “해상운송에서의 제척기간에 대한 검토”, 『상사법연구』 제29권 제3호, 2010.
- 최재선, “해상여객운송법제(아테네 협약) 수용방안 연구”, 『한국해법학회지』 제25권 제2호, 2003. 11.
- 최준선, “국제항공운송조약의 제소기간”, 『법률신문』 제1601호, 1985년 8월 19일자.
- 현덕규, “몬트리올 협약에 의한 국제항공운송계약의 규율”, 『법률신문』 2007년 10월 25일자.
- 홍순길 외, 『항공운송 및 우주개발 관련 국제조약 및 외국 입법례 분석과 우리나라 법제의 개선과제』, 법무부, 2007.
- Andrea L. Buff, *Reforming the Liability Provisions of the Warsaw Convention: Does the IATA Inter-carrier Agreement Eliminate the Need to Amend the Convention?*, Fordham International Law Journal, Vol. 20, 1996.
- Karin Paulsson, *Passenger Liability, according to the Montreal Convention*, FACULTY OF LAW University of Lund, 2009.

초 록

항공운송계약은 객체에 따라 항공여객운송계약과 항공물건운송계약으로 분별된다. 항공운송 사고는 인적·물적 피해를 수반하기 때문에 피해의 분석을 다각도로 접근할 필요가 있으며, 항공운송인의 손해배상책임 논의는 크게 ① 원인 사유, ② 제한 사유, ③ 면제 사유로 나뉘볼 수 있다.

우리 상법에서 손해배상책임의 소멸을 위한 면제사유는 조약과 국내법이 혼재되어 있는바 이에 대한 가늠이 필요하다. 상법과 항공운송 관련 조약은 항공운송인은 여객의 연착으로 인한 손해에 대하여 항공운송인측이 손해를 방지하기 위해 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것 또는 조치를 취하는 것이 불가능하였다는 점을 증명한 경우에는 책임이 면제된다. 그래서 어떠한 경우에 합리적으로 요구되는 모든 조치의 요건을 달성하였는지가 문제이다.

개정 상법 항공운송편은 국제항공운송에서 세계적으로 활용되는 조약들의 내용을 우리 실정에 맞게 반영하여 국제적 기준에 맞으면서 체계상으로도 육상·해상·항공운송을 포괄하는 특징을 갖고 있다. 그러나 상법은 운송계약상 항공운송인의 손해배상책임 문제를 규율하는 몬트리올 협약을 주로 반영하면서 동 협약이 가지고 있던 문제들도 그대로 안게 되었으므로 국내 상황에 맞게 변형 및 생략을 통해 동 협약의 규정을 수용함으로써 인해 발생하는 문제들도 생겨나게 되었다.

「상법」 제907조 제1항·제909조·제914조에서의 ‘합리적으로 요구되는 모든 조치’에 대한 분석이 필요하다. 항공운송으로 인한 손해에 관하여 항공운송인에게 기산일로부터 2년 내에 재판상 청구가 없으면 항공운송인의 책임은 소멸하는데 이와 같은 2년의 제소기간은 국내법상 어떤 의미로 해석되는지 여부와 연장이나 중단은 합리적인 주의와 사고방지를 위한 적극적인 조치를 다하는 것으로 판단해야 할 것이다.

주제어 : 항공운송인, 책임면제, 바르샤바 협약, 과테말라 의정서, 몬트리올 협약, 상법

Abstract

A study on the exemption of liability of air carriers

So, Jae-Seon*·Lee, Chang-Kyu**

Air transport agreement can be divided into air passenger contract of carriage and aviation also of the contract of carriage. And air carriers for damages greater ① cause reason, of ② limit reason, ③ exemption reason.

Exemption reason for the extinction of the liability for damages in our Commercial Code, the Convention and domestic law are mixed. Convention on the Commercial Code and air transport, air transport people, if it is proved and that it has taken all the measures that are needed for the prevention of damage to overdue damage of passengers, liability is waived. So what was to achieve the requirements of all the actions that are reasonably necessary in any case is a problem.

Amendment has the feature that the treaty for the International Air Transport reflect in accordance with the domestic situation, while being struck by international standards encompassing land, sea and air transport, even on the system.

However, Commercial Code while mainly reflect the Montreal Convention governing air carrier's liability issues on the contract of carriage, a problem which the Convention had also began to occur together. So the problem due to accept the treaty to fit the domestic situation occurs.

There is a need for analysis of all of the actions that are "reasonably necessary, which is defined in the Commercial Code. If there is no claim within

* Prof. Dr. Kyung Hee University Law School, Advisor to the Institute of Legal Studies Kyung Hee University.

** Researcher at Kyung Hee Institute of Legal Studies / Lecturer, Korea Aerospace University / S.J.D.

Value Date rotor two years to air carriers on the court for the damage caused by air transport, the responsibility of air carriers disappear, sued the period of such two years, what kind of meaning on domestic law extension and stop to be whether it is interpreted, it should be determined to do their aggressive measures for the reasonable care and accident prevention.

Key words : air carrier, liability, warsaw convention, guatemala protocol, montreal convention, commercial law