

獨逸航空運送法에서의 航空運送人責任  
-2004年 獨逸航空運送法の 改正内容を 中心으로-

Aircarrier's Liability by revised German Air Transport Act 2004

김 대 규(Kim, Dae-Kyu)  
법학박사, 강남대학교 강사  
Lecturer, Kangnam Univ.

I. 序 論

II. 獨逸航空運送法の 改正經緯

III. 獨逸運送法體系와 航空運送法の 構成

IV. 航空運送人の 損害賠償責任

V. 結 論

## I. 序 論

獨逸航空運送法(Luftverkehrsgesetz; LuftVG)<sup>1)</sup>은 항공교통에 관한公私法規定을 망라한 단일한 법률로서, 행정규제적 규정 및 군용항공운송자를 비롯한 廣義의 航空運航者의 責任을 규율한다. 특히 승객운송에 대한 항공운항인의 책임에 관한 규정은 독일이 비준한 국제항공운송조약 및 의정서들을 열거하는데 그치지 않고, 별도의 관련 규정을 두고 있다. 이로써 同法은 국제항공운송과 국내항공운송에 대한 단일한 법 적용의 근거가 된다.

항공교통에 관한 이와 같은 독일의 입법방식은 같은 독일어권인 오스트리아의 항공운송법(LuftVG)을 제외하면 비교법상 독특한 것이다. 예컨대, 같은 유럽국가 중 항공운송인의 책임 등에 관한 독립적으로 규정하는 프랑스의 ‘民間航空法’(Code de l’Aviation Civile)이나, 항공운항에 관한 법규를 해상운송관련규정과 함께 규율하는 이탈리아의 ‘航行法’(Codice della Navigazione)이나, 또한 단일한 ‘道路 및 航空運送法’(Carriage by Air and Road Act)에서 자국에 의해 비준된 국제항공운송조약을 열거하고, 책임한도액의 국내통화로의 환산에 관한 규정이나 인적손해의 범위 등 부수적인 조항을 첨가하는 방식을 택한 영국과도 비교된다.<sup>2)</sup> 또한 우리나라와 같이 항공교통행정에 관한 항공법은 있으나, 항공운송인의 책임에 대해서 별도의 입법을 하지 않은 채, 국제항공운송인의 책임은 관련 憲法(제6조 제1항)에 의해 국내법과 동일한 효력을 갖는 관련 국제조약에 따르고, 국내항공운송에 대해서는 개별항공사의 약관에 의하는 방식과도 다르다.

한편 독일항공운송법은 1929년 ‘국제항공운송인의 책임에 관한 일부규칙 통일을 위한 조약’(이하 ‘바르샤바 原條約’이라 함)<sup>3)</sup>이 체결되기 수년 전인 1922년에 제정되었다. 상대적으로 오랜 역사를 가진 만큼, 항공교통 및 국제항공운송법의 발전에 상응하여 여러 차례의 개정을 겪어 왔다.<sup>4)</sup> 최근에 이루어진 항공운송법개정으로는

1) Luftverkehrsgesetz von 1. August 1922(RGBl 1922, 681); zuletzt Änderung von durch Art. 2 G v. 6. 4. 2004(BGBl I 1027).

2) 손주찬, “독일의 항공법에서의 항공운송인의 책임과 각국의 책임한도액”, 『항공법학회지』 제2호(한국항공법학회, 1990), 22면 이하.

3) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air signed at Warsaw 29 October 1929. 條約의 原文은 다음 문헌에서도 찾아볼 수 있다. *Ministre des Affaires étrangères de Pologne: II Conférence Internationale de Droit Privé, 4-12 Octobre 1929, Varsovie (Warszawa 1930)*.

운송인의 무한책임을 채택한 ‘항공사고에 대한 항공운송인의 책임에 관한 시행령 2027/975)’을 반영한 1999년의 것과, 국제항공운송인에 대한 새로운 배상책임체계를 설정한 몬트리올 조약(Montreal Übereinkommen)<sup>6)</sup>에 대한 비준으로 인한 금년 4월 8일의 개정을 들 수 있다. 새로운 항공운송법은 5월에 공포되어 6월 28일부터 발효되었다. 새로 개정된 부분은 주로 항공운송인의 책임에 관한 규정을 담고 있는 제2장이다. 독일항공운송법 제2장은 항공운송인의 책임과 관련하여서는 民法典(BGB) 및 商法典(HGB) 第4編 運送法에 우선하여 적용되는 특별법규정이다. 또한 국내 및 국제 항공운송인 모두에게 공통적으로 적용된다.

이 글은 독일의 항공운송법이 일본과 마찬가지로 국내항공여객운송인의 민사책임에 관한 별도의 입법이 없는 우리나라에 많은 시사점이 된다고 보고, 독일항공운송법에서의 국내항공운송인의 책임에 관한 내용들을 살펴보고자 한다. 이에 먼저 유럽연합의 시행령2027/97 및 몬트리올조약을 반영하여 개정된 주요내용을 중심으로 개괄적으로 서술하고, 이에 덧붙여 비교법연구에 도움이 되고자 독일항공운송법 중 운송인의 책임에 관한 제2장의 내용을 번역하여 첨부한다.

## II. 獨逸航空運送法の 改正經緯

독일은 국제항공사법의 단일화를 위한 최초의 국제조약인 1929년의 바르샤바 원조약의 서명비준국이다.<sup>7)</sup> 또한 원조약에 따른 책임한도액을 두 배로 인상한 1955년의 헤이그 의정서(Hague Protocol: 발효)<sup>8)</sup> 및 원조약의 추가조약인 1961년의 과달라하라 조약(Guadalajara Convention: 발효)<sup>9)</sup>에도 서명비준하였다. 그러나 1955년 헤이

4) 1990년 이전 항공운송법의 개정경과에 대해서는 손주찬, 앞의 글, 7면 이하.

5) Verordnung über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, EU-Verordnung Nr. 2027/97 vom ABIEG Nr. L 258 v. 17. 10. 1997, S. 1.

6) 條約의 原文은 「航空宇宙法學會誌」第12號(韓國航空宇宙法學會, 2000), 441面 以下에서 찾아볼 수 있다.

7) RGBI, 1933. 9. 30, II S. 1039

8) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929.

9) Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of

그 의정서의 체결이후 국제민간항공기구(ICAO)를 중심으로 한 책임체계의 개선노력은 한동안 커다란 진전을 보지 못하였다. 그리하여 1971년의 과테말라 의정서(Guatemala Protocol : 미발효)<sup>10)</sup>, 1975년의 몬트리올 추가의정서(Montreal Additional Protocol Nos. 1, 2, 3 : 미발효 & 4: 발효<sup>11)</sup>) 등이 마련되었으나, 사고로 인한 인적손해의 완전배상을 원하는 미국 등의 반대로 좌절된 바 있다.<sup>12)</sup>

한편 항공운송인의 책임체계개선에 관한 국제적인 노력이 담보상태에 놓인 가운데 독일을 비롯한 유럽연합(EU)은 독자적인 개선노력을 모색하였다. 그 일환으로 1994년에 유럽의 民間航空運送會議(European Civil Air-Carriage Conference; ECAC)는 회원국들에게 기존의 책임체계를 유지하되, 인명사고에 대한 배상책임한도액을 25만 특별인출권(Special Drawing Right; 이하 'SDR'로 표기함)<sup>13)</sup>으로 인상할 것을 권고한 바 있다.<sup>14)</sup> 또한 회원국간의 조화된 항공정책을 수립을 목표로 유럽연합집행위원회(European Committee)도 1995년에 운송인의 배상책임한도액을 일괄적으로 60만 에쿠(Ecu)<sup>15)</sup>로 인상토록 하는 개정안을 준비하였다. 그런데 1995년 국제항공운송협

---

Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961.

- 10) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28th September 1955.
- 11) Additional Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, signed at Montreal on 25 September 1975. 동 의정서는 항공운송중권의 간이화와 대체 운송정보수단의 사용을 인정한 데 의의가 있으며 지난 1998년에 발효되었다.
- 12) 미국 정부는 바르사바 조약상의 책임한도액 철폐와 인상을 계속 주장하고, 동 조약상의 관할권의 확대를 시도한 바 있다. 그러나 이러한 미국의 시도와 노력들은 국제기구에서 개발도상국을 중심으로 하는 다수의 국가들로부터 지지를 받지 못했으며 성사되지 못했다. 이에 1970년대 이후 미국 법원이 바르사바 체제에 대해 공개적인 반감을 표시하고, 1983년과 1990년 미국상원에서 몬트리올 추가의정서의 비준이 실패함에 따라 바르사바 체제는 상사적 위기에 이르게 되었다. Ray B. Jeffrey, "The Growth of American Judicial Hostility Towards the Liability Limitation of the Warsaw Convention", 48 J. Air L & Com.1983, pp. 805, 824 -834.; 오수근, "항공운송인의 책임제한의 철폐", 「항공우주법학회지」 제9호(한국항공우주법학회, 1997), 293면 이하.
- 13) 국제통화기구(IMF)의 통화단위이다. 주요 국제통화단위인 미국의 달러, 유럽연합의 유로화, 일본의 엔화, 영국의 파운드의 통화가치를 가중 평균하여 SDR의 가치가 정해진다. 대략 1 미국 달러(US Dollar)의 가치를 갖는다. 우리나라 商法 제747조(책임의 한도액), 제789조의2(책임의 한도)에서도 통화표시단위로서 사용되고 있다.
- 14) Empfehlung ECAC/16-1, BAnz v. 3. 12. 1994, S. 12446.

회(IATA)가 국제항공운송인협정(IATA Inter-carrier Agreement)<sup>16)</sup>을 체결하여 10만 특별인출권까지는 嚴格責任(strict liability)으로 하되, 그 이상은 과실추정책임으로 하는 이원적 배상책임제도를 채택하자, 유럽연합 집행위원회(European Committee)도 종래의 입장을 바꾸게 되었다. 즉, 유럽연합도 국제항공운송인협정과 같이 원칙적으로 항공운송인의 무과실책임을 채택한 ‘항공사고에 대한 항공운송인의 책임에 관한 시행령2027/97’을 제정하였다. 동 시행령은 원칙적으로 승객이 입은 손해에 대해서는 법률이나 약정에 의해 제한할 수 없는 운송인의 무한책임을 강행적으로 규정하되(제3조), 10만SDR까지는 무과실책임을 그 이상에 대해서는 과실추정책임을 지우는 二元的 責任體系를 원용하였다. 더불어 피해자에게 사고발생 후 2주 내에 일정한 손해배상액을 先支給할 것을 의무화 하였으며, 예컨대 사망 시에 15 000SDR까지 전지급할 수 있도록 하는 것을 핵심적 내용으로 하였다. 독일은 유럽연합의 회원국으로서 동 시행령의 내용을 1999년 항공운송법 개정을 통해 이를 국내법에 반영하였다.<sup>17)</sup>

이후 1999년 기존의 바르샤바 체제의 한계를 절감한 국제민간항공기구(ICAO)의 주도로 국제항공운송인간협정과 유럽연합의 시행령2027/97, 일본항공사의 운송약관 등 기존에 이루어진 성과를 토대로 한 몬트리올 조약이 성립하였다.<sup>18)</sup> 독일도 1999년 몬트리올 회의의 참가국으로서 동 조약을 서명하였으나 비준을 미루었다. 그러나 미국의 비준으로 2003년 11월 4일에 조약이 발효한 뒤에 연방하원 및 상원에서 이를 비준하여 2004년 개정항공운송법에 이를 반영하였다.<sup>19)</sup> 몬트리올 조약을 반영한 개정항공운송법은 2004년 6월 28일에 발효되었다.<sup>20)</sup>

15) 대략 60만 유로(Euro)에 해당한다.

16) IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability, adopted at the IATA Annual General Meeting at Kuala Lumpur on 31 October 1995.

17) 그렇지만 동 시행령의 제정은 몬트리올 조약안을 준비하던 국제민간항공기구(ICAO)에 실무그룹에 영향을 미치게 되었으며, 국제항공운송인협정 및 1992년의 일본의 항공운송약관과 더불어 몬트리올 조약에 반영되었다. Schmid/Müller-Rostin, In-Kraft-Treten des Montrealer Übereinkommen von 1999, NJW 2003/49, S. 3517f.; 김대규, “몬트리올조약의 발효와 국제항공운송인의 책임”, 「법학연구」 제15집(한국법학회, 2004), 630면.

18) 개정작업의 경과와 쟁점에 대해서 김두환, “국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올 조약의 주요내용과 논점”, 「항공우주법학회지」 제18호(한국항공우주법학회, 2003), 12면 이하; 최준선, “Montreal Convention의 주요내용”, 「국제거래법연구」 제8집(한국국제거래법학회, 1999), 366면.

19) 동 조약 제53조 효력규정에 의해 30개국이 비준한 후 60일이 경과하면 조약이 효력을 발생한다. 미국이 2003년 9월 5일 30번째 국가로서 이를 비준하였다.

### III. 獨逸運送法體系와 航空運送法の 構成

#### 1. 獨逸의 運送法體系<sup>21)</sup>

항공운송을 비롯한 운송에 관한 독일의 법률들은 1998년에 ‘運送業, 運送周旋業, 倉庫業의 改正을 위한 法律’(이하 ‘運送法律改革法’으로 함)<sup>22)</sup>이 제정되기 전에는 그 핵심적 부분이 商法典(HGB) 내에서 규율되지 못하고 여러 갈래의 독립된 법률에 의해 나뉘어 규율되어 왔었다.<sup>23)</sup> 그러나 현재는 운송법률개혁법의 제정으로 독일의 운송에 관한 법률들이 商法典 第4編에 통일적으로 규율되고 있다. 현행 독일상법전 제4편 제407조 이하에는 陸上運送業(Frachtgeschäft zu Lande) 및 內水運送業(Frachtgeschäft auf Binnenwässern) 그리고 航空運送業(Frachtgeschäft mit Luftfahrzeug)이, 제453조 이하에는 運送周旋業(Speditionsgeschäft)이, 제467조 이하에는 倉庫業(Lagergeschäft)이 각각 규율되고 있다. 또한 상법전 제5편 제556조 이하에는 해상운송업(Seefahrtgeschäft)에 관한 규정들이 자리잡고 있다.

이와 더불어 운송업 등에 관한 주요한 法源으로서 國際運送法이 있다. 국제운송법은 국제법상의 조약의 일환으로 규율되는 것으로서, 이러한 조약들은 체결국 간의 단순한 국제법적인 협정에 불과하지 않고, 獨逸聯邦議會에서 비준되었으므로 국내법과 같은 효력을 갖는다.<sup>24)</sup> 또한 법률의 적용순위상 상법전에 앞선다. 따라서 국제항공운송거래에 대해서는 ‘항공운송촉진에 관한 규제의 국제적 통일을 위한 바르샤바 조약’(WA 1955) 및 몬트리올 조약(MA 1999)과 국제물품운송거래에는 국제차량운송조약(CMR<sup>25)</sup>)<sup>26)</sup>이 우선적으로 적용된다. 국제철도운송거래에는 국제철도운송조약

20) BGBl. 2004. 4. 8. II S. 548.

21) 이에 대해서 Canaris, Handelsrecht, 23 Aufl., 2000, München, §33, RdNr. 1f.

22) Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz) vom 25. 6. 1998, BGBl. I S. 1588.

23) 이에 대한 축약적인 논문으로, Basedow ZHR 161 (1997) 186ff.

24) Vgl. Koller Vor Art. 1 CMR RdNr. 2.

25) Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road = Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route.

26) 이에 대한 評釋으로, Koller Teil B 1. Abschnitt; Basedow in MünchKomm. Bd. 7, 1997, CMR; Thume(Hrsg.), Kommentar zur CMR, 1995.

(COTIF<sup>27)</sup>)과 그 부속의정서(CIM<sup>28)</sup>)을 들 수 있다.<sup>29)</sup>

## 2. 航空運送人責任에 適用되는 國際條約

前述한 바와 같이 독일은 국제항공사법의 단일화를 위한 최초의 국제조약인 1929년의 바르샤바 원조약의 비준국이다.<sup>30)</sup> 또한 1955년의 헤이그 의정서 및 1961년의 과달라하라 조약에도 비준하였다. 그러나 미발효된 1971년의 과테말라 의정서에는 서명하였으나 비준하지 않았다. 또한 1976년의 몬트리올 제1, 2, 3 추가의정서 및 1998년에 발효된 몬트리올 제4추가의정서도 비준하지 않았다. 이 밖에 독일은 1999년 5월 28일의 몬트리올 조약의 서명국이었지만, 이를 즉시 비준하지는 않았다. 지난해 동 조약이 발효된 이후에 연방하원 및 상원에서 상정되었으며 최종 비준되었다. 이 때문에 독일항공운송법은 올해 항공운송인에 책임에 관한 44조 이하 56조까지의 관련규정들이 몬트리올 조약의 내용에 맞추어 대폭 개정되었다.

한편, 독일은 유럽연합의 회원국으로서 항공운송에 관한 유럽연합의 법규를 국내법에 반영할 의무가 있다. 그리하여 항공사에 대한 영업허가교부에 대한 1992년 6월 23일의 유럽연합이사회 92/2407 시행령<sup>31)</sup> 및 2002년 5월 13일 유럽의회와 이사회 889/2002 시행령에 의해 개정된 「항공사의 사고책임에 관한 1997년 10월 9일의 유럽연합 이사회 2027/97의 시행령<sup>32)</sup>이 적용된다(독일 항공운송법 제44조). 이러한 국제조약 및 유럽연합의 법규정은 계약에 의한 항공운송의 경우, 사고로 인해 발생한 승객의 사망상해 또는 건강침해나, 여객운송의 지연, 승객의 수하물의 파괴, 손상, 멸실 또는 수하물 운송의 지연에 대한 손해배상책임과 손해배상책임의 보전을 위한 보험과 관련하여 독일항공운송법의 내용이 되며, 當該規定이 없는 경우에 한해서 보충적으로 독일항공운송법의 운송책임에 관한 규정이 적용된다.

27) Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

28) Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer.

29) 이에 대한 評釋으로, Mutz in MünchKomm. Bd 7, 1997, Eisenbahntransport-Internationales Recht.

30) RGBl, 1933. 9. 30, II S. 1039.

31) ABIEG Nr. L 240 S. 1.

32) ABIEG Nr. L 285 S. 1.

### 3. 獨逸航空運送法の 構成

前述한 바와 같이, 독일항공운송법은 항공교통과 관련한 공사법적 규정 및 벌칙 규정을 모두 담고 있다. 현행 독일항공운송법은 크게 다섯 개의 章(Abschnitt), 72개의 조항으로 이루어져 있다. 먼저 제1장에서는 항공교통(Luftverkehr)에 관한 행정규제적 규정들이 주를 이루고 있으며,<sup>33)</sup> 제2장에서는 항공운송인의 책임에 관한 사법적 규정들로, 제3장에서는 벌칙으로서의 벌금 및 과태료에 관한 규정<sup>34)</sup>로 이루어져 있다. 이 밖에 제4장과 제5장은 각각 항공운송정보(Lufffahrtdateien) 및 경과규정으로 구성되어 있다.

본고에서 주로 살펴 볼 제2장의 항공운송인 책임에 관한 규정은 항공운송법의 핵심적 내용을 이루며, 제33조에서부터 제57조까지 모두 네 개의 節(Unterabschnitt)과 34개의 조항의 규정을 아우른다. 내용적으로는 일반 항공운송인에 관한 규정과 제3절 군용항공운송인에 대한 책임에 관한 규정으로 대별된다. 그리하여 제1절과 제2절은 일반 항공운송자의 책임을 규율하되, 운송계약관계의 存否를 기준으로 제1절은 지상손해를 중심으로 운송계약관계가 없는 경우의 운송인의 책임을 정하고 있으며, 제2절은 국내항공운송 및 국제항공운송에 대한 구별 없이 운송계약에 따른 항공여객운송인의 책임에 대해서 규율하고 있다. 제3절은 군용항공운송자의 책임에 관한 규정하되, 항공기의 외부에서 발생한 손해와 기내에서 발생한 손해에 대한 군용항공운송자의 책임에 대한 규정으로 각각 구분된다. 마지막으로 제4절은 항공운송인의 책임에 관한 共通規定으로서, 소의 제척기간, 손해배상액의 환산, 관할법원 등에 대해서 규율하고 있다.

33) 항공교통에 관한 제1장(제1조~제32조)의 구성은 다음과 같다.

- 제1절 항공기와 승무원(Luftfahrtpersonal)
- 제2절 비행장(Flugplätze)
- 제3절 항공사업 및 항공행사(Luftfahrtunternehmen und -veranstaltungen)
- 제4절 운항규정 (Verkehrsvorschriften)
- 제5절 공용징수 (Enteignung)
- 제6절 공통규정 (Gemeinsame Vorschriften)

34) 제3장 벌칙(제58조~제63조) 편은 모두 6개 조항으로서 구성되어 있다. 세부적으로는 항공질서위반(제58조)에서부터, 항공교통위협(제59조), 무허가항공촬영(제61조), 항공금지구역위반(제62조), 기타의 항공형벌구성요건(제60조), 벌질서위반법에 관한 조항(제63조) 등으로 나뉘어진다. 이에 대한 상세한 논문으로 손주찬, “1965년 독일항공운송법의 행정법적 규정과 벌칙”, 「법정논총」 16권(중앙대학교 법학연구소, 1971).



## IV. 航空運送人の 損害賠償責任

### 1. 損害賠償의 範圍

#### 가. 乘客의 死亡, 身體傷害, 健康侵害

독일항공운송법은 몬트리올 조약과 마찬가지로 운송인의 책임조건으로서의 손해(Schaden)를 야기한 사고(Unfall, accident)에 대한 정의하고 있지 않다.<sup>35)</sup> 따라서 무엇이 항공기사고에 해당하는지는 여전히 해석의 여부에 맡겨져 있다.<sup>36)</sup>

한편, 일반적으로 예정되는 항공사고로 인한 손해의 종류는 크게 세 가지로 나눌 수 있다.<sup>37)</sup> 첫째, 물리적으로 발생하는 신체손해(bodily injury), 두 번째 신체손해의 2차적 결과로서 발생하는 정신적 손해(mental injury), 세 번째 신체적 손해를 동반하지 않는 순수한 정신적 손해이다. 이에 대해 몬트리올 조약 제17조는 배상의 대상으로서 종래의 바르샤바조약 제17조에서와 동일하게 사망 또는 신체상해(bodily injury)로 인한 손해를 예정하고 있다. 이를 볼 때 몬트리올 조약은 정신적 손해에 대한 배상여부는 종래와 같이 계속해서 체약국의 법원의 태도에 맡기려는 뜻으로 풀이된다.

이에 반해 독일항공운송법은 배상의 대상이 되는 손해의 종류로서 사망과 신체적 상해로 인한 손해뿐만 아니라 기타 건강침해(Gesundheitsverletzung)로 발생한 손해에 대해서도 항공운송인의 배상의무를 규정하고 있다(45조 제2항). 이를 볼 때 독일항공운송법은 손해배상의 범위를 사망 및 물리적 신체상해를 비롯하여 건강을 해하는 기타의 정신적 손해까지 폭넓게 설정하고 있다고 할 수 있다.

35) 항공기사고에의 개념에 대한 해석상의 논란 내지 불명확이 있는 만큼, 향후 이에 대한 정의규정을 신설하자는 주장이 있다. 김두환, 앞의 글, 14면.

36) 항공기사고(incident, Unfall)란, 일반적으로 운항기간 중에 발생하는 공중 또는 지상충돌, 여객기추락, 비상착륙, 여객기 납치 또는 테러, 비행중의 화재, 선반의 수하물의 추락(overhead-bin accident), 기내식에 의한 음식물중독, 휴대 애완동물(pet-animal)에 의한 사상 등과 같이 외부적 요인으로 인해 발생하는 예기치 않은 사건(event) 또는 사태(occurrence)를 의미한다.

37) 최준선, 앞의 글, 368면.

## 나. 財産的·非財産的 損害

독일 항공운송법은 사망, 신체상해, 건강침해로 인한 손해배상의 대상으로 치료비용은 물론 사망의 경우 질병기간이나 사고이후에 부상으로 인한 생계능력의 상실, 저하 또는 소득의 감소, 지출의 증가로 피해자가 입은 재산적 및 비재산적 손해를 포괄하고 있다(제35조 1항·제36조). 이 밖에 항공운송인은 사망의 경우 장례비와 사망자에 대해 제3자가 갖는 부양청구권(제35조 제2항)에 대하여 상응하는 손해배상을 해야 한다. 이러한 손해배상의무는 그 제3자가 사고당시 출생하지 않은 胎兒인 경우에도 발생한다.

## 2. 運送人賠償責任의 原則

독일항공운송법 제45조는 유럽연합의 항공운송시행령 및 몬트리올 조약 제21조에서와 같이 이원적 배상책임제도를 인정한다. 먼저 동 조항은 항공사고로 발생한 승객의 사망·신체상해·건강침해 등에 대한 항공운송인의 무과실책임을 원칙적으로 선언하고 있다(제1항). 다만, 발생한 손해가 항공운송인 또는 사용인의 위법하거나 과실 있는 작위 또는 부작위에 의한 것이 아닌 경우나, 발생한 손해가 전적으로 제3자의 위법한 과실 있는 작위 또는 부작위에 의한 경우에는 승객 당 10만 SDR의 금액 내에서 책임을 부담한다(제45조 제2항).<sup>38)</sup>

이를 볼 때 독일항공운송법은 몬트리올 조약과 동일하게, 10만 SDR을 상회하는 손해에 대해서도 항공운송인은 자신 및 사용인의 무과실 또는 제3자의 전적인 과실을 입증하지 못하는 한 상응한 배상을 하도록 규정하고 있다. 또한 이러한 有償의 영리적 항공운송업을 항공운송인의 책임에 관한 것은 강행규정으로서 당사자간 사전 약정에 의해 면제되거나 제한할 수 없으며, 이에 반하는 약정은 무효이다. 다만, 사전약정이 무효화로 인해 전체 계약의 효력에 영향을 미치지 않는다(제49조의c).

38) 그러나 군용항공기에 의한 항공운송 중 사고로 사망하거나 부상을 입거나 또는 건강을 해한 경우, 발생한 손해가 항공기 보유자 또는 사용인의 위법하면서 과실 있는 작위 또는 부작위에 의한 것이 아니거나 발생한 손해가 전적으로 제3자의 위법하면서 과실 있는 작위 또는 부작위에 의한 것인 경우에 군항공기보유자의 손해배상책임은 승객 1인당 6만 유로로 제한된다(독일 항공운송법 제54조).

### 3. 旅客運送의 遲延責任

종래의 독일항공운송법은 수하물 또는 화물의 연착(Verspätung)이나 여객운송의 遲延으로 인한 손해에 대해서 별도로 규정하지 않고 있었다. 그러나 이에 대해 바르샤바 조약은 제19조에서 지연운송에 대한 운송인의 책임을 정하고 있기 때문에 해석상, 지연된 여객운송에 대한 책임한도액은 승객의 사상 및 건강침해로 인한 것과 동일하게 적용된다고 볼 수 있다.

그런데 올해 신설된 독일항공운송법 제46조는 몬트리올 조약 제19조에서와 동일하게 지연된 여객운송에 대한 항공운송인의 배상책임을 정하고 있다(제46조 제1항 제1문). 하지만 운항지연의 개념이나 판단기준에 대해서는 몬트리올 조약이 그러하듯이 명확히 정의하지 않고 있다. 따라서 지연에 판단기준은 종래와 같이 계속해서 판례에 의존할 수밖에 없을 것이다.<sup>39)</sup>

신설된 제46조에 따른 지연운송에 대한 배상책임액은 몬트리올 조약 제22조에 의거해 일괄적으로 승객 1인당 단지 4,150 SDR 금액으로 제한하고 있다(제46조 제2항). 이러한 배상한도액은 발생한 손해가 항공운송인 또는 그의 사용인이 직무수행과정에서 고의 또는 중과실에 의해 발생되었을 때에는 원용될 수 없다. 하지만 항공운송인 또는 사용인이 손해방지를 위해 예상가능한 모든 조치를 다했거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었을 경우에는 지연운송책임이 면제될 수 있다(제46조 제1항 제2문). 다만 면책을 주장하기 위한 입증책임은 항공운송인에게 있음은 문맥상 당연하다.

### 4. 手荷物賠償責任

종래의 독일 항공운송법 제44조는 바르샤바 조약 제18조 제1항에서와 같은 취지로 항공운송 중에 발생한 수하물 및 화물에 대한 손해에 대한 항공운송인의 배상책임을 함께 규정하고 있었다. 또한 승객의 위탁수하물이나 휴대품에 생긴 손해가 발생한 경

39) 지난 2002년 한국공항공단이 보고한 국제선 항공기 운항지연통계에서는 운항지연의 기준은 1시간 이상 운항이 지연된 경우를 의미한다. 이러한 운항지연의 일반적 원인은 기상, 항공기의 접속, 항공기 정비, 여객처리의 지체, 항공보안 등과 항공기접속, 여객접속, 여객처리 및 지상대기와 같은 복합원인이 있다. 그밖에 기타원인으로는 안개, 눈, 비, 등이 있다. 이 중 항공기접속으로 인해 지연된 운항비율은 국제선 항공기의 총 운항회수의 1.29%로서 가장 큰 비중을 차지한다. 그밖에 기상으로 인한 지연비율이 0.36%, 항공기로 정비로 인한 것이 0.33% 등이 뒤를 잇는다. 이강빈, "항공운송지연에 대한 운송인의 책임", 「중재」 제309호, 대한상사중재원, 2003, 57면. 출처: [http://www.kcab.or.kr/journal/309\\_6.htm](http://www.kcab.or.kr/journal/309_6.htm).

우에는 별도로 인명사고의 경우와 동일한 책임을 항공운송인에게 부과하고 있었다(구 44조 제1항 제2문). 그러나 개정 독일항공운송법 제47조는 일반화물을 제외한 수하물 및 승객의 휴대품에 대한 손해배상책임을 통합 규정하고 있다. 또한 내용적으로는 위탁수하물과 승객이 위탁하지 않은 물품에 대해서는 책임조건을 달리하고 있다.

#### 가. 委託手荷物

이에 따르면 항공기의 선체 내에 있거나, 기타 항공운송인의 관리책임아래에 놓여 있는 위탁수하물(aufgegebenes Reisegepäck)의 파괴·손상·멸실·지연으로 인한 손해에 대해서는 일괄적으로 승객 1인당 1000SDR의 제한된 범위 내에서 책임을 진다(제47조 제1항 제1문·제2항 제1문·4항 제1문). 다만 항공운송인에게 수하물을 인도하면서 승객이 도착지(Bestimmungsort)에서의 인도시점에서의 물품의 가격을 기재하고, 상응하는 추가운송요금을 지불하였을 경우에는 책임한도액을 적용할 수 없다(제47조 제4항 단서). 또한 직무수행과정에서 항공운송인 또는 그의 사용인의 고의 또는 중과실에 의해 손해가 발생하였을 때에도 책임한도액을 원용할 수 없다(제47조 제5항).

반면에 위탁수하물의 파괴·손상·멸실의 경우 발생한 손해가 위탁수하물의 性質 또는 內在的 瑕疵에 의한 것일 때에는 배상책임이 면제된다. 또한 지연손해의 경우에는 항공운송인 또는 그의 사용인이 손해방지를 위해 예상 가능한 모든 조치를 취했거나 그러한 조치를 취할 수 없었을 때에는 배상책임이 면제된다(제47조 제1항 단서·제2항 단서).

#### 나. 委託하지 않은 手荷物과 携帶品

위탁되지 않은 수하물 또는 승객 자신이 직접 운반하거나 몸에 휴대하는 물건의 파괴·손상·멸실로 인한 손해는 항공운송인 또는 그의 사용인이 과실에 의한 것일 때에 한해 항공운송인이 일괄적으로 승객 1인당 1000SDR의 제한된 금액 내에서 배상할 책임이 있다(제3항·제4항). 이러한 휴대물품이 지연운송 되었을 경우에도 동일한 배상책임이 운송인에게 있다.

#### 다. 手荷物의 損傷 및 遲延事故의 申告

위탁된 수하물의 손상 및 지연사고로 발생한 손해에 대해서는 항공운송인에게 받

견한 후 지체 없이 신고해야만 승객은 청구권을 행사할 수 있다. 그러나 승객이 아무런 유보조건 없이 위탁수하물을 인수하였을 경우에는 수하물이 아무런 손상 없이 인도되었다고 추정된다. 여기서 유효한 신고로 간주되는 것은, 위탁수하물이 손상된 경우에는 승객이 수하물을 인수한 때로부터 늦어도 7일 이내에, 위탁수하물의 지연 시에는 승객이 수하물을 다시 돌려받은 날로부터 늦어도 21일 이내에 서면으로 신고하였을 경우에 한정된다. 신고기간의 기산일은 신고서의 발신일 또는 제출일로 한다(제47조 제6항).

한편 수하물 및 휴대품에 대한 손해신고(Schadensanzeige)는 항공계약운송인 뿐만 아니라 항공실행운송인에 대해서도 각각 유효하게 이행될 수 있다(48조의b 제4항). 다만 이러한 신고기간 및 방법에 대한 제한은 항공운송인이 악의적으로 행동하였을 경우에는 적용되지 아니한다(제47조 제6항 단서).

## 5. 複數의 航空運送人責任

### 가. 多數의 航空運送人에 의한 順次運送에서의 賠償義務者

하나의 항공운송이 다수의 항공운송인에 의해 차례로 실행되는 경우, 항공운송 중 승객의 사망·상해·상해건강침해·지연운송으로 인한 손해에 대해서 원칙적으로, 사고 또는 운송지연이 발생한 구간을 운행한 항공운송인만이 손해배상책임을 부담한다. 그러나 만약 최초의 항공운송인이 항공운송전체에 대한 책임을 부담하기로 한 경우에는 그러하지 아니하다(제48조의a 제1항). 한편, 다수의 항공운송인에 의한 순차운송으로 승객의 수하물이 파과·손상·멸실·지연운송 되었을 때에는 첫 번째와 마지막 운송인 및 당해사고가 발생한 구간을 담당한 항공운송인이 연대하여 손해배상책임을 부담한다(제48조의a 제2항).

### 나. 航空契約運送人과 航空實行運送人의 責任

前述한 바와 같이 독일은 일찍이 계약상의 항공운송인(vertraglicher Luftfrachtführer)과 항공운송을 직접 실행한 운송인(ausführender Luftfrachtführer)에 대한 책임관계를 규율한 1961년의 과달라하라 조약을 서명·비준한 바 있다. 이에 독일항공운송법은 동 조약 제3조의 내용을 반영하여 종래에는 제49조의a에서 “제3자가 운송을 이행한 경우의 책임”이란 소제목으로 계약운송인과 실행운송인이 다를 경우의 책임관계를 규율하

여 왔었다. 그러나 올해 2004년 개정항공운송법에서는 계약운송인과 실행운송인에 대한 정의를 새로이 하여 제48조의 b에서 규율하고 있다.

먼저 항공운송인의 개념에 대해 살펴보면, 계약항공운송인은 항공운송에 대해서 계약책임을 부담하는 자이며, 항공실행운송인은 계약항공운송인의 同意아래 항공운송을 실행하는 자이다. 사고가 발생했을 때, 항공실행운송인은 항공계약운송인과 연대하여 항공운송에 따른 배상책임을 부담한다. 계약운송인과 실행운송인간에 동의사실의 존재 여부는 반증이 없는 한 추정된다(제48조의b 제1항). 그러나 항공실행운송인이 단지 일부구간만을 운송하였다면, 그 운송인은 오로지 자신이 실행한 구간에서 발생한 손해에 대해서만 책임을 부담한다(제2항).

한편 항공실행운송인 및 그 사용인의 작위와 부작위는 항공계약운송인 및 그 사용인의 작위와 부작위로 간주된다. 반대로 항공계약운송인 및 그 사용인의 작위와 부작위는, 그들이 항공운송의 실행과 관련되는 범위 내에서, 항공실행운송인 및 그 사용인의 작위와 부작위로 간주된다. 물론 이러한 작위와 부작위에 대해서도 항공계약운송인은 앞서 언급한 항공운송인의 책임제한을 원용할 수 있다. 그러나 독일항공운송법 규정하는 않는 책임의 인수에 대한 약정이나 독일항공운송법이 보장하는 권리 및 제47조 제4항 제2문에 의한 이득의 표시에 대한 포기 등은, 이에 대해 항공실행운송인이 동의하지 않는 한, 그에게 적용되지 않는다(제3항).

## 6. 其他 主要事項

### 가. 除斥期間

독일항공운송법에 의한 손해배상청구의 소는 모두 2년의 제척기간(Ausschlußfrist)을 갖는다. 이 기간의 기산일은 당해 항공기가 도착지에 도착한 날이나 예정된 일정 에 따라 도착했어야 할 날 또는 약속된 항공운송이 실패로 돌아간 날 등이다(제49조의a).

### 나. 計算單位의 換算

독일항공운송법은 계약에 의한 항공운송에서의 손해배상금액과 관련하여 제45조 내지 제47조에서 계산단위(Rechnungseinheit)로 표시하고 있다. 이는 국제통화기금의 특별인출권을 말하는 바, 실제로 그 금액은 유로(Euro)화로 지급되며, 지급시점에

서의의 특별인출권에 대한 유로의 환율에 따른다(제49조의b 제1문). 예외적으로 청구권이 법정소송의 대상이 되는 경우에는 事實審(Tatsacheninstanz)의 종결판결이 행해지는 시점에서 환산된다. 특별인출권에 대한 유로의 환율은 국제통화기금이 당해 일에 특별인출권의 유통과 거래를 위해 적용하는 계산방법에 따른다(제49조의b 제2문).

#### 다. 運送人의 責任保險

항공보험과 관련하여 독일항공운송법은 제50조와 제51조에서 걸쳐 규율하고 있다. 이에 따르면 항공여객운송인은 자신이 이행해야 될 또는 계약항공운송인을 위해서 이행해야 될 항공운송에서 손해배상의 填補(Deckung)를 위해서 법률이 규정하는 배상최고액의 한도 내에서 책임보험을 가입해야 할 의무가 있다(제50조 제1항). 또한 항공실행운송인이 항공계약운송인을 대신하여 항공운송을 실행하였을 경우, 실행항공운송인이 독일에 영업권이 있는 보험사업자와 책임보험계약을 체결하지 않았거나, 계약항공운송인의 책임이 실행항공운송인의 책임보다 더 넓은 때에는 계약항공운송인을 위한 책임보험이 적용된다고 정하고 있다(제51조).

#### 라. 訴의 管轄

訴의 관할에 대하여 독일항공운송법은 국제항공운송의 경우 원칙적으로 몬트리올 조약에 따라 관할법원이 정해진다고 정하고 있다. 다만, 몬트리올 조약 33조 제2항에 따라서 독일법원에 관할권이 있을 경우, 여행객의 사망 또는 신체부상으로 발생한 손해배상을 위한 訴는 사고당시 그 여행객의 居住地(Wohnsitz)를 관할하는 법원이 담당하게 된다(제56조 제3항). 그러나 국내운송에 관한 訴에 대해서는 종래와 같이 사고가 발생한 구역(Bezirk)의 법원 및 到着地의 법원도 관할권을 갖는다(제56조 제1항, 제2항 제1문). 이 밖에 항공실행운송인이 계약항공운송인의 항공운송을 대신할 경우 항공실행운송인에 대한 訴는 항공계약운송인의 관할법원에서도, 항공계약운송인에 대한 訴는 항공실행운송인의 관할법원에서도 각각 제기될 수 있다(제56조 제2항 제2문).

## V. 結 論

이상에서 올해 2004년에 개정된 독일항공운송법에서의 항공운송인책임에 대해 간략히 살펴보았다. 독일항공운송법은 서론에서 언급한 바와 같이 항공교통에 관한 공·사법적 규정을 망라한 단일한 법률이다. 그리하여 군용항공운송인 및 일반 항공운송인의 항공기에 의한 지상손해책임과 운송계약책임에 관한 폭넓은 규정을 두고 있다. 또한 항공사고와 관련하여 독일항공운송법은 자국이 비준한 국제조약을 단순히 열거하는 그치지 않고, 그 내용을 반영한 별도의 입법을 마련하여 국내항공운송에 관해서도 국제항공운송에서와 동일한 법적용을 도모하고 있다. 이와 같은 점은 일본과 마찬가지로 국내항공여객운송인의 민사책임에 관한 별도의 입법이 없는 우리나라에 많은 시사점이 된다. 현재 우리나라는 국내의 항공교통에 관한 航空公法은 있으나, 항공운송인의 책임에 관해서는 별도의 입법을 하지 않고 있다. 다만 국제항공운송인의 책임에 관한 것은 관련 국제조약을 비준하여 국내법적 효력을 부여하고 있을 뿐이다. 그러므로 국내에서 항공운송 중 항공기사고가 발생하였을 때, 一般私法인 민법과 상법의 규정 및 국내항공운송약관에 제한적으로 의존하여 처리할 수밖에 없다. 이는 다시 국내항공사측과 피해자 사이에 책임원인과 한계 및 손해배상액에 대한 분쟁이 장기화되는데 일정한 영향을 주고 있다. 이를 볼 때 가까운 장래에 독일의 항공운송법을 참고하여, 항공운송에 관한 국제조약 중 우리나라 경제실정에 알맞은 부분을 수용한 ‘航空運送法’을 제정하는 것이 바람직하다고 사료된다.<sup>40)</sup>

---

40) 같은 취지, 김두환, 앞의 글, 31면.



## 【資料】

獨逸航空運送法 第2章<sup>41)</sup>

제정 1922년 8월 1일(RGBl I 1922, 681)

전면개정 1999년 3월 27일(BGBl I 1999, 550)

최종개정 2004년 4월 6일(BGBl I 2004, 1027)

## 第2章 責任(Haftpflicht)

## 第1節 航空機에 의해 運送되지 않는 사람과 物에 대한 責任

(Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden)

## 第33條 地上損害에 대한 航空機保有者의 責任

- (1) 항공기를 운항하는 중에 누군가 사고로 사망하거나 부상을 입거나 건강을 해하거나 또는 물건이 손상되었을 경우, 航空機保有者(Halter)는 발생한 손해를 배상할 의무가 있다. 항공운송계약에 따른 승객에 대한 책임과 군용항공기보유자의 책임에 대해서는 제44조부터 제54조까지의 특별규정이 적용된다. 항공운송종사자를 양성하는 자는 교육생들에 대해서 전적으로 일반 법규정에 따른 책임만을 부담한다.
- (2) 航空機保有者의 認知 또는 同意 없이 항공기를 사용한 자는 항공기보유자를 대신하여 손해배상 의무를 부담한다. 또한 항공기보유자의 過失에 의해 항공기가 無斷使用되었을 경우에는 보유자도 손해배상의 책임을 부담한다. 그러나 그 사용자가 항공기의 운항을 위해 보유자에게 고용된 자이거나 또는 보유자가 항공기를 무단사용자에게 인도(Überlassung)했던 경우에는 보유자가 손해배상의 책임을 진다. 이 경우 일반법규정에 의한 (無斷)使用者의 책임은 영향을 받지 아니한다.

41) 독일항공운송법의 원문은 유리스 유한회사(Juris GmbH)에서 제공하는 웹사이트(<http://www.juris.de>)에서 볼 수 있다.

### 第34條 被害者の 寄與過失

피해자의 과실이 손해의 발생에 기여했을 경우에는 독일민법 제254조가 적용된다. 물건의 손해의 경우에 물건에 대해 사실상의 支配力을 가진 자의 過失은 피해자의 과실과 같은 것으로 한다.

### 第35條 死亡에 대한 損害賠償의 範圍

- (1) 사람이 사망한 경우의 손해배상은 치료비용과 질병기간 중의 생계능력의 상실, 저하 또는 소득의 감소, 지출의 증가로 인하여 사망자가 입은 재산상의 손해를 포함한다. 이 밖에 장례비는 장례를 이행할 의무가 있는 자에게 배상해야 한다.
- (2) 사망자가 사고당시 제3자에 대하여 법률상 부양의무를 가졌거나 또는 가질 수 있었던 경우에 그 사망으로 인해 제3자의 扶養權이 박탈되었다면, 배상의무자는 사망자가 그의 생존추정기간동안 부담하였을 부양의무에 상응하는 손해배상을 해야 한다. 이러한 손해배상의무는 그 제3자가 사고당시 출생하지 않은 胎兒인 경우에도 발생한다.

### 第36條 傷害로 인한 損害賠償範圍

身體 또는 健康을 해한 경우의 손해배상은 치료비 및 負傷者(Verletzte)가 상해로 인해 일시적 또는 계속적으로 그 생계능력의 상실이나 저하 또는 소득의 감소나 지출의 증가로 인해 입게 되는 재산상의 손해를 포함한다.

### 第37條 損害賠償의 有限責任

- (1) 損害賠償義務者는 事故로 발생한 損害에 대하여 다음의 責任을 진다.
  - a) 一 模型航空機의 경우 最高重量이 20킬로그램까지  
 -내연기관에 의해 구동되지 않는 다른 항공기에서의 사고의 경우, 750킬로그램까지 150萬 유로까지,
  - b) 동조 동항 제a호에 해당되지 않는 항공기의 경우, 중량 1,200킬로그램까지 300만 유로까지.
  - c) 중량 1,200킬로그램부터 2,000킬로그램까지 해당되는 항공기의 경우 450만 유로까지,
  - d) 중량 2,000킬로그램以上부터 5,700킬로그램까지의 항공기의 경우 900만 유로,
  - e) 5,700킬로그램以上부터 14,000킬로그램까지 해당되는 항공기의 경우 2,400만 유로,

f) 14,000킬로그램以上の 중량을 가진 항공기의 경우 6천만 유로까지.

여기서 重量이란 항공기의 이륙을 위해 허용된 最大重量을 가리킨다.

- (2) 사람이 死亡 또는 傷害를 입은 경우에 賠償義務者는 각 사람에게 대하여 60萬 유로 또는 每年 3萬6千유로의 年金을 지급할 책임이 있다.
- (3) 동일한 사고에 의해 數人에게 지급해야 할 損害賠償額이 제1항의 最高額을 초과하는 경우에는 개개의 배상액은 제4항의 경우를 제외하고, 그 總額의 最高額에 대한 比率에 따라서 減額한다.
- (4) 損害賠償請求權이 物的損害와 人的損害의 양자에 기한 것인 때에는 제1항에 의하여 算定된 金額의 三分의 二는 人的損害의 賠償에 우선적으로 充당된다. 만약 이 금액이 充분치 않을 경우에는 각 청구권에 대한 지분율에 따라서 분배되어야 한다. 제1항에 의하여 算定된 金額 중 나머지 부분은 지분율에 따라서 物的損害에 대한 賠償과 전보되지 못한 인적손해에 대한 배상청구에 각각 充당되어야 한다.

#### 第38條 賠償의 年金支給

- (1) 負傷者の 生計能力의 상실이나 저하 또는 수입의 격감이나 지출의 증가에 대한 손해배상 및 제35조 2항에 의하여 제3자에 대하여 부담하게 되는 손해배상은 將來에 대하여 年金(Geldrente)의 형태로 지급한다.
- (2) 民法 제843조 2항 내지 4항의 규정을 상응하게 准용한다.
- (3) 年金支給이 확정된 이후 배상의무자의 재산상태가 현저하게 악화된 경우에 請求權者는 사후적으로 담보의 이행 또는 담보액의 引上을 청구할 수 있다. 이 규정은 民事訴訟法 제794조 1호 및 5호의 債務名義(Schuldtiteln)의 경우에 准용한다.」

#### 第39條 消滅時效

소멸시효에 대해서는 민법전의 불법행위 소멸시효에 관한 규정이 상응하게 准용된다.

#### 第40條 損害賠償義務者에 대한 賠償請求者의 事故通知義務

배상청구권자가 손해와 배상의무자를 인정한 때로부터 늦어도 3月이내에 배상의무자에게 事故를 通知하지 않으면 本法에 의해 인정되는 권리를 喪失한다. 그러나 배상청구권자의 有責事由 없이 通知가 전달되지 않거나 또는 배상의무자가 期間 內에 다

른 방법으로 사고를 안 때에는 그러하지 아니한다.

#### 第41條 多數의 航空機에 의한 損害의 發生

- (1) 다수의 항공기에 의해 손해가 발생하여, 航空機保有者들이 제3자에 대해 法律上 損害賠償의 義務를 부담하는 경우에 保有者 상호간의 손해배상의 의무와 범위는 손해가 특히 어느 당사자에 의하여 더 많이 발생하였는가 하는 사정에 따라서 정해진다. 손해가 어느 一方保有者에 대해서만 발생하고, 賠償義務가 數人の 保有者중의 다른 한쪽에 있는 경우에도 같다.
- (2) 제1항은 保有者와 더불어 다른 자가 손해에 대한 배상책임을 지는 경우에 준용한다.

#### 第42條 責任에 관한 聯邦法의 적용

航空機運航으로 발생하는 손해에 대한 所有者, 또는 廣義의 使用者(33조2항), 조종사 또는 기타의 자에 대한 책임을 규정한 聯邦法律의 規定은 (본법으로 인해) 영향을 받지 아니한다.

#### 第43條 賠償保障-強制保險

- (1) 航空機保有者는 本節에서 규정하는 손해배상청구권을 보장하기 위하여 施行令에 의해 특정되는 금액의 한도 내에서 책임보험계약을 체결하거나, 또는 금전이나 유가증권의 供託을 통해 청구권담보를 이행해야 한다. 聯邦(der Bund) 또는 州(ein Land)가 航空機保有者인 경우에는 그러하지 아니하다. 청구권보장을 위해 책임보험이 체결되는 경우에는 책임보험에 관한 보험계약법상의 특별규정이 적용된다.
- (2) 損害賠償請求에 대한 지급으로 인해 청구권담보액이 감소하거나 소멸된 경우에는 催告 후 1月內에 원래의 금액으로 다시 환원되어야 한다.
- (3) 청구권담보물의 返還은 擔保를 제공한 者가 항공기보유자의 지위를 떠난 후 4월이 경과하면 청구될 수 있다. 返還請求는 손해배상청구액을 지급한 후의 殘額에 限한다. 損害賠償請求가 없음이 확실한 때에는 기간이 경과하기 전에 擔保返還請求를 할 수 있다.
- (4) 인가를 받을 의무가 없으며, 또한 이륙허가를 요하지 않는 항공기에 대해서는 제1항 제1문의 적용 예외를 施行令에 의해 정할 수 있다.

第2節 航空機에 의해 運送되는 사람 및 手荷物에 대한 責任; 遲延運送責任  
(Haftung für Personen und Gepäck, die im Luftfahrzeug befördert werden;  
Haftung für verspätete Beförderung)

第44條 適用範圍(Anwendungsbereich)

운송계약에 의한 운송의 경우에 사고로 인해 발생한 승객의 사망상해 또는 건강침해나, 여객운송의 지연, 승객의 수하물의 파괴, 손상, 멸실 또는 수하물 운송의 지연에 대한 손해배상책임과 손해배상책임의 보전을 위한 보험에 대해서 다음의 국제조약 또는 유럽연합의 시행령이 적용되지 않거나 다음의 국제조약 내지 유럽연합의 지침에 當該規定이 없는 경우에 한하여 본절의 규정이 적용된다.

1. 1929년 10월 29일 국제항공운송에 대한 규율의 일치를 위한 조약(RGBI, 1933 II S. 1039)(바르샤바 조약)과 연방관보 제3부, 목차번호 96-2에 공포된 국제항공사법의 단일화를 위한 첫 번째 조약의 이행을 위한 법률)
2. 국제항공운송에 대한 규율의 일치를 위한 조약변경에 대한 1955년의 의정서
3. 바르샤바조약에 대한 1961년 9월 18일의 추가조약
4. 국제항공운송에 대한 특정규정의 단일화를 위한 1999년 5월 28일의 조약(BGBl. 2004 II S. 548)(몬트리올 조약)과 2004년 4월 6일에 제정된 몬트리올 조약 이행법률
5. 항공사예의 영업허가교부에 대한 1992년 6월 23일의 유럽연합이사회의 92/2407 시행령 (ABIEG Nr. L 240 S. 1)
6. 2002년 5월 13일 유럽의회와 이사회의 889/2002 시행령에 의해 개정된 「항공사의 사고책임에 관한 1997년 10월 9일의 유럽연합 이사회 2027/97의 시행령 (ABIEG Nr. L 285 S. 1).

第45條 人名損害에 대한 賠償責任(Haftung für Personenschaden)

- (1) 항공기내 또는 승하기과정에서 사고로 승객이 사망하거나, 신체부상을 당하거나 또는 건강을 해하게 되었을 때, 항공운송인은 그로 인해 발생한 손해를 배상할 의무가 있다.
- (2) 제1항의 사고에 대해서 항공운송인은 다음의 경우에 승객 당 100 000 계산단위 내에서 책임을 부담한다.
  1. 발생한 손해가 항공운송인 또는 사용인의 위법하거나 과실 있는 작위 또는 부작위에 의한 것이 아닌 경우

2. 발생한 손해가 전적으로 제3자의 위법한, 과실 있는 작위 또는 부작위에 의한 경우 동항의 배상최고금액은 연금(Geldrente)의 형태로 이행되는 손해배상총액에 대해 동일하게 적용된다.

- (3) 제1항의 사고에 있어서 승객 일인의 사망, 상해 및 건강침해로 인해 다수의 청구권자에게 이행되어야 할 배상액이 100 000 계산단위의 금액을 초과하고, 제2항에 따른 운송인의 다른 세부적인 책임이 문제되지 않을 경우에, 개별적인 배상액은 배상총액에 대한 비율로 삭감된다.

#### 第46條 旅客運送遲延에 대한 責任(Haftung bei verspäteter Personenbeförderung)

- (1) 여객운송이 지연되었다면, 항공운송인은 그로 인해 발생하는 손해를 배상할 의무가 있다. 다만, 항공운송인 또는 그의 사용인이 손해방지를 위해 예상 가능한 모든 조치를 다했거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었을 경우에는 배상책임이 면제된다.
- (2) 제1항 제1문의 경우에 항공운송인은 승객 당 단지 4, 150 계산단위금액의 한도 내에서만 책임을 부담한다. 그러나 직무수행과정에서 항공운송인 또는 그의 사용인의 고의 또는 중과실에 의해 손해가 발생되었을 때에는 그러하지 아니한다.

#### 第47條 手荷物責任(Haftung für Gepäckschaden)

- (1) 항공기의 선체 내에 있거나, 기타 항공운송인의 관리책임아래에 놓여 있는 위탁수하물(aufgegebenes Reisegepäck)이 파과손상·멸실되었다면, 항공운송인은 그로 인해 발생하는 손해를 배상할 책임이 있다. (다만) 발생한 손해가 위탁수하물의 性質 또는 內在的 瑕疵에 의한 것일 때에는 배상책임이 면제된다.
- (2) 항공기의 선체 내에 있거나, 기타 항공운송인의 관리책임아래에 놓여 있는 위탁수하물의 운송이 지연되었다면, 항공운송인은 그로 인해 발생하는 손해를 배상할 책임이 있다. (다만) 항공운송인 또는 그의 사용인이 손해방지를 위해 예상 가능한 모든 조치를 취했거나 그러한 조치를 취할 수 없었을 때에는 배상책임이 면제된다.
- (3) 위탁되지 않은 수하물 또는 승객 자신이 직접 운반하거나 몸에 휴대하는 물건이 파과·손상·멸실되었을 경우에 그로 인해 발생하는 손해가 항공운송인 또는 그의 사용인이 과실에 의한 것이었다면, 항공운송인은 이를 배상할 책임이 있다. 제1문의 수하물 또는 휴대물품이 지연운송되었을 경우에는 제2항이 상응하게 준용된다.

- (4) 제1항 내지 제3항의 경우에 항공운송인은 승객 당 오로지 1000계산단위 금액의 한도 내에서만 책임을 부담한다. 그러나 항공운송인에게 수하물을 인도하면서 승객이 도착지에서서의 인도시점을 기준으로 물품의 가치를 기재하고, 상응하는 운송요금을 지불하였을 경우에는 제1문이 적용되지 않는다.
- (5) 직무수행과정에서 항공운송인 또는 그의 사용인의 고의 또는 중과실에 의해 손해가 발생하였을 때에는 제4항이 적용되지 않는다.
- (6) 위탁된 수하물의 손상 또는 지연운송에 따른 제1항과 제2항에 의한 청구는 승객이 운송인에게 발생한 손해를 발견한 후 지체 없이, 즉 위탁수하물이 손상된 경우에는 승객이 수하물을 인수한 때로부터 늦어도 7일 이내에, 위탁수하물의 지연되었을 경우에는 승객이 수하물을 다시 돌려받은 날로부터 늦어도 21일 이내에, 서면으로 신고하였을 때에만 유효하게 행사될 수 있다. 그러나 이 규정은 항공운송인이 악의적으로 행동하였을 경우에는 적용되지 아니한다. 신고기간의 준수여부는 신고서의 발신일 또는 제출일을 기준으로 한다. 만약 승객이 아무런 유보조건 없이 위탁수하물을 인수하였을 경우에는 수하물이 아무런 손상없이 인도되었음이 추정(Vermutung)된다.
- (7) 위탁수하물이 멸실되었을 경우 제1항에 따른 청구권은 항공운송인이 멸실 사실을 인정하거나 또는 수하물이 도착했어야 할 날로부터 21일이 지난 후에야 행사할 수 있다.

#### 第48條 其他의 權利에 따른 責任(Haftung auf Grund sonstigen Rechts)

- (1) 항공운송인에 대한 其他의 권리에 기한 손해배상청구권은 전적으로 本節이 정하는 책임조건과 책임한도 내에서만 행사될 수 있다.
- (2) 損害에 대한 他人의 法定責任을 묻는 법률들의 적용에는 영향을 미치지 아니한다. 그러나 항공운송인의 사용인이 직무수행과정에서 손해를 끼쳤을 경우, 그 사용인은 본절의 책임조건과 책임제한을 원용할 수 있다.
- (3) 본절에서 정하는 금액이 항공운송인 및 항공운송사용인의 책임을 제한하는 한, 지급되어야 할 배상책임액의 총액은 법정책임한도액을 초과할 수 없다.

#### 第48條의a 多數의 航空運送人에 의한 航空運送(Luftbeförderung durch mehrere Luftfrachtführer)

- (1) 항공운송이 다수의 항공운송인에 의해 차례로 실행되는 과정에서, 승객이 사망하거나 상해를 입거나 건강을 침해되거나 지연운송되는 경우, 전적으로 사고 또

는 지연이 발생한 구간을 운행한 항공운송인만이 손해배상책임을 부담할 의무가 있다. 만약 최초의 항공운송인이 전체항공운송에 대한 책임을 인수한 경우에는 그러하지 아니하다.

- (2) 제1문에서 규정하는 항공운송과정에서 수하물이 파괴, 손상, 멸실 또는 지연운송되는 경우 첫 번째와 마지막 운송인 및 파괴, 손상, 멸실, 지연 등의 사고가 발생한 구간을 운행한 항공운송인이 손해배상책임을 부담한다. 이들 항공운송인은 연대하여 책임을 부담한다.

第48條의b 航空契約運送人과 航空實行運送人의 責任(Haftung des vertraglichen und ausführenden Luftfrachtführers)

- (1) 항공운송에 대해서 계약책임을 부담하는 他人의 동의아래 항공운송을 실행하는 자(항공실행운송인)는 그 타인(계약운송인)과 더불어 本節의 규정에 따른 책임을 부담한다. 동의사실의 존부는 추정된다. 항공계약운송인 및 항공실행운송인은 연대하여 책임을 부담한다.
- (2) 항공실행운송인이 단지 일부구간만을 운송하였다면, 그 운송인은 오로지 자신이 실행한 구간에서 발생한 손해에 대해서만 책임을 부담한다.
- (3) 항공실행운송인 및 그 사용인의 작위와 부작위는 항공계약운송인 및 그 사용인의 작위와 부작위로 간주된다. 항공계약운송인 및 그 사용인의 작위와 부작위는, 그들이 항공운송의 실행과 관련되는 범위 내에서, 항공실행운송인 및 그 사용인의 작위와 부작위로 간주된다. 이러한 작위와 부작위에 대해 항공계약운송인은 어떤 경우에도 제45 내지 제47조의 금액 내에서 책임을 부담한다. 본절에서 규정하는 않는 책임(의무)의 인수에 대한 약정, 본절의 규정에 기한 권리 및 제47조 제4항 제2문에 의한 이득의 표시에 대한 포기 등은, 이에 대해 실행항공운송인이 동의하지 않는 한, 그에게 적용되지 않는다.
- (4) 제47조 제6항에 따른 손해신고(Schadensanzeige)는 항공계약운송인뿐만 아니라 항공실행운송인에 대해서도 각각 유효하게 이행될 수 있다.
- (5) 항공실행운송인이 항공운송을 위임받아 이행하는 한도 내에서 항공계약운송인과 항공실행운송인의 사용인의 책임에 관해서는 제48조 제2항이 상응하게 준용된다. 동시에 항공운송인에게 적용되는 책임조건과 제한은 그의 사용인에 대해서도 동일하게 적용된다.
- (6) 항공운송인과 그의 사용인 및 항공실행운송인과 그의 사용인이 이행해야 될 금액에 대해서는 제48조 제3항이 상응하게 준용된다. 이들 항공운송인이 지급해야



될 손해배상총액은 항공운송인 중 1인이 이행해야 할 최고한도액을 초과하지 못한다. 그러나 이들은 각자 배상해야 될 최고 한도액의 범위 내에서만 책임을 부담한다.

#### 第49條 準用條項(Anzuwendende Vorschriften)

본절에 따른 책임과 관련한 기타사항에 대해서는 제34조 내지 제36조와 제38조의 규정을 준용한다.

#### 第49條의a 除斥期間(Ausschlussfrist)

손해배상청구의 訴는 단지 2년의 제척기간 내에서 제기될 수 있다. 이 기간은 당해 항공기가 도착지에 도착한 날이나 도착했어야 할 날 또는 항공운송이 실패한 날부터 시작한다.

#### 第49條의b 計算單位의 換算(Umrechnung von Rechnungseinheiten)

제45조 내지 제47조에서 사용된 계산단위는 국제통화기금(IMF)의 특별인출권을 말한다. 그 금액은 지급시점의 특별인출권에 대한 유로의 환율에 따라 유로(Euro)로 지급되거나 또는 청구권이 법정소송의 대상이 되는 경우에는 사실심(Tatsacheninstanz)의 종결판결이 행해지는 시점에서 환산된다. 특별인출권에 대한 유로의 환율은 국제통화기금이 당해 일에 특별인출권의 유통과 거래를 위해 적용하는 계산방법에 따른다.

#### 第49條의c 無效約定 Unabdingbarkeit

- (1) 有償 또는 營利的 航空운송의 경우, 본절에 규정된 항공운송인의 책임은 당사자간 사전 약정에 의해 면제되거나 제한될 수 없다.
- (2) 제1항의 규정과 모순 되는 약정은 무효이다. 그러나 사전약정의 무효로 인해 계약전체가 무효화되지 않는다.

#### 第50條 義務的 責任保險(Obligatorische Haftungsversicherung)

- (1) 항공운송인은 자신이 이행해야 될 또는 계약항공운송인을 위해서 이행해야 될 항공운송기간 동안 제44조에서 열거한 손해로 인한 배상책임의 填補(Deckung)를 위해서 법률이 규정하는 배상최고액의 한도 내에서 책임보험을 가입해야 할 의무가 있다. 독일연방공화국이 항공운송인인 경우에는 제1문이 적용되지 않는다. 州(Land)가 항공운송인인 경우, 제1문은 몬트리올 조약의 적용대상이 되는

항공운송에 한하여 적용된다.

- (2) 제1문에 의해 체결되어야 할 책임보험에 대해서는 보험계약법의 의무보험(Pflichtversicherung)에 관한 특별규정이 적용된다.

第51條 航空契約運送人の 보험의 從屬性 (Subsidiarität der Versicherung des vertraglichen Luftfrachtführers)

항공실행운송인이 항공계약운송인을 대신하여 항공운송을 실행하였다면, 이에 대해 다음의 경우에 한하여 항공계약운송인을 위한 책임보험을 적용할 의무가 있다.

1. 항공실행운송인이 독일에 영업권이 있는 보험사업자와 제50조에 상응하는 책임보험계약을 체결하지 않았을 때
2. 항공계약운송인의 책임이 항공실행운송인의 책임보다 더 넓은 때

第52條 (삭제)

第3節 軍用航空機에 관한 損害賠償責任(Haftung für militärische Luftfahrzeuge)

第53條 軍用航空機의 外部에서 발생한 損害에 대한 賠償責任

- (1) 군용항공기에 의해 제33조에서 열거된 손해가 발생한 경우에 항공기보유자는本章 제1절의 규정에 따른 책임을 부담한다. 다만, 제37조는 적용하지 아니한다.
- (2) 사망자 또는 부상자가 제3자에 대해 가사 및 영업상의 용역(Dienst)을 제공할 법률상 의무를 가진 경우, 군용항공기보유자는 그 제3자에 대해 연금(Geldrente)의 형태로 상실된 용역에 대한 배상을 해야 한다.

第54條 軍用항공기내에서 발생한 항공운송손해에 대한 배상책임

- (1) 항공운송 중 군용항공기내에서 누군가 사고로 사망하거나 부상을 입거나 또는 건강을 해하여 손해를 입게 되었을 경우, 항공기보유자는 발생한 손해를 배상할 책임이 있다. 다음 각호에 해당되는 경우, 항공기보유자의 손해배상책임은 승객당 60 000 유로의 금액까지로 제한된다.
  1. 발생한 손해가 항공기 보유자 또는 사용인의 위법하면서 과실 있는 작위 또는 부작위에 의한 것이 아닌 경우
  2. 발생한 손해가 전적으로 제3자의 위법하면서 과실 있는 작위 또는 부작위에 의한 것인 경우

- (2) 항공운송 중 군용항공기내에서 수하물 또는 기타의 휴대물건이 사고로 파괴 또는 손상되었을 경우, 항공기보유자는 발생한 손해를 배상할 책임이 있다. 이 경우 배상책임은, 발생한 손해가 직무를 수행하는 과정에서 항공기보유자 또는 사용인의 고의 또는 중과실에 의한 것이 아니라면, 승객 당 최고 1700유로의 금액까지로 제한된다.
- (3) 제40조와 제45조 제3항은 제48조와 제49조와 더불어 상응하게 준용된다.
- (4) 배상책임은 사전약정으로 면제 또는 제한할 수 없다.

#### 第4절 損害賠償責任에 관한 共通規定(Gemeinsame Vorschriften für die Haftung)

#### 第55條 社會福祉法規에 대한 抵觸規定(Verhältnis zu sozial- und versorgungsrechtlichen Vorschriften)

항공운송종사자들의 사고보험(Unfallversicherung)에 대한 사회법 제7편의 규정은 영향을 받지 않는다. 또한 聯邦과 州의 공무원법상의 규정과 연방군인을 위한 복지법규(Versorgungsrecht)에 따른 사고손해에 관한 기타의 규정들도 영향을 받지 않는다.

#### 第56條 管轄法院(Gerichtsstand)

- (1) 本節에 의해 제기되는 訴에 대해서는 사고가 발생한 구역(Bezirk)의 관할법원도 관할권을 갖는다.
- (2) 이 밖에 제44조 내지 제47조에 의해 제기되는 訴에 대해서는 到着地의 관할법원도 관할권을 갖는다. 또한 제48조의b의 경우 항공실행운송인에 대한 訴는 항공계약운송인의 관할법원에서도, 항공계약운송인에 대한 訴는 항공실행운송인의 관할법원에서도 각각 제기될 수 있다.
- (3) 제44조 제1호 내지 제4호에 열거된 조약들이 적용될 경우, 그에 따라서 관할법원이 정해진다. 몬트리올 조약 제33조 제2항에 따라서 독일법원이 관할하게 되는 경우, 여행객의 사망 또는 신체부상으로 발생한 손해배상을 위한 訴는 사고당시 그 여행객의 居住地(Wohnsitz)를 관할하는 법원이 담당한다.

#### 第57條 삭제

## 參 考 文 獻

- 김두환, “국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올조약의 주요내용과 논점”, 「한국항공우주법학회지」 제18호(한국항공우주법학회, 2003).
- 김대규, “몬트리올협약의 발효와 국제항공운송인의 책임”, 「법학연구」 제15집(한국법학회, 2004).
- 오수근, “항공운송인의 책임제한의 철폐”, 「항공우주법학회지」 제9호(한국항공우주법학회, 1997).
- 이강빈, “항공운송지연에 대한 운송인의 책임”, 「중재」 제309호(대한상사중재원, 2003). 출처: [http://www.kcab.or.kr/journal/309\\_6.htm](http://www.kcab.or.kr/journal/309_6.htm).
- 손주찬, “독일항공운송법에서의 항공운송인의 책임과 각국의 책임한도액”, 「항공법학회지」 제2호(한국항공법학회, 1990).
- 손주찬, “1965년 독일항공운송법의 행정법적 규정과 별칙”, 「법정논총」 16권(중앙대학교 법학연구소, 1971).
- 최준선, “Montreal Convention의 주요내용”, 「국제거래법연구」 제8집(한국국제거래법학회, 1999).
- Canaris, Claus-Wilhelm : Handelsrecht, 23 Aufl, München, 2000.
- Kadletz, Andreas : Aktuelle Entwicklungen der Luftfrachterhaftung, The Journal of Air & Space Law Vol. 11, The Korean Association of Air & Space Law, 1999.
- Schmid/Müller-Rostin, In-Kraft-Treten des Montrealer Übereinkommen von 1999; Neues Haftungsregime für internationale Lufttransporte, Neue Juristische Woche(NJW) 2003/49. 3516ff.

## 초 록

본 논문은 2004년에 4월에 개정된 독일항공운송법에서의 항공운송인책임에 대해 간략히 살펴보았다. 독일은 1999년에 성립한 몬트리올 조약이 2003년 11월 발효요건을 충족한 뒤에 이를 비준하여 2004년 항공운송법 개정에 이를 반영하였다. 독일항공운송법은 항공교통에 관한 공사법적 규정을 망라한 단일한 법률이다. 그리하여 군용항공운송인 및 민간항공운송인의 항공기에 의한 지상손해책임과 운송계약책임에 관한 폭넓은 규정을 두고 있다. 또한 항공사고와 관련하여 독일항공운송법은 자국이 비준한 국제조약을 단순히 열거하는 그치지 않고 그 내용을 반영하되, 별도의 입법을 마련하여 국내항공운송에 관해서도 국제항공운송에서와 동일한 법적용을 도모하고 있다. 이와 같은 점은 일본과 마찬가지로 국내항공여객운송인의 민사책임에 관한 별도의 입법이 없는 우리나라에 많은 시사점이 된다. 현재 우리나라는 국내의 항공교통에 관한 航空公法은 있으나, 항공운송인의 책임에 관해서는 별도의 입법을 하지 않고 있다. 다만 국제항공운송인의 책임에 관한 것은 관련 국제조약을 비준하여 국내법적 효력을 부여하고 있을 뿐이다. 그러므로 국내에서 항공운송 중 항공기사고가 발생하였을 때, 一般私法인 민법과 상법의 규정 및 국내항공운송약관에 제한적으로 의존하여 처리할 수밖에 없다. 이는 다시 국내항공사측과 피해자 사이에 책임원인과 한계 및 손해배상액에 대한 분쟁이 장기화되는데 일정한 영향을 주고 있다. 이를 볼 때 가까운 장래에 독일의 항공운송법을 참고하여, 항공운송에 관한 국제조약 중 우리나라 경제 및 법실정에 알맞은 부분을 수용한 '航空運送法'을 제정하는 것이 바람직하다.

## Zusammenfassung

Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem geänderten Luftverkehrsgesetz 2004

In dieser Arbeit handelt es sich um das geänderte Luftverkehrsgesetz in Deutschland. Neuerdings werden die bisherige Vielzahl von völkerrechtlichen Abkommen und Protokollen, europarechtlichen Bestimmungen und privatrechtlichen Vereinbarungen durch das Montrealer Übereinkommen 1999 zu einem einzigen Instrument zusammengeführt. Am 4. 11. 2003 ist das Übereinkommen von Montreal für die Ratifikationsstaaten in Kraft getreten. Der Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommen beschränkt sich jedoch nach dessen Art. 1 auf die internationale Beförderung. Um bei reinen Inlandfällen einen Gleichlauf zu gewährleisten, will der deutsche Gesetzgeber im Zuge der Ratifikation in § 46 LuftVG eine entsprechende nationale Haftungsbestimmung schaffen.

주제어 : 독일항공운송법, 국내항공운송인의 책임, 몬트리얼조약, 바르샤바조약, 항공운송인의 책임에 관한 유럽연합지침2027/97