

여객 및 수하물의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임제도에 관한 연구

김지훈*

목 차

- I. 서 론
- II. 바르샤바협약체제상 여객 및 수하물의 연착 손해 관련 배상 책임제도
- III. 1999년 몬트리올협약상 여객 및 수하물의 연착 손해 관련 배상 책임제도
- IV. 상법 항공운송편상 여객 및 수하물의 연착 손해 관련 배상책임 제도
- V. 결 론

* 공군사관학교 국제관계학과 조교수

I. 서론

한국항공진흥협회의 통계에 따르면, 1980년 우리나라에서 총 2,921,574명이 항공기를 이용하였는데 2010년에는 총 40,060,948명이 항공기를 이용하여 국내외를 오갔으며, 1980년부터 2010년까지 육상운송 및 해상운송을 포함한 전체 국제여객운송에서 항공운송이 차지하는 비율이 항상 90%를 상회하는 것을 보면 국제적인 여객운송수단으로서 항공기가 여전히 각광받고 있음을 알 수 있다. 또한, 국내 여객운송이나 화물운송의 경우 전체 운송에서 항공운송이 차지하는 비율은 작은 수준이지만, 국내 여객운송의 경우 1980년 총 1,480,986명이 이용하였는데 2010년에는 무려 20,216,355명이 이용하였고, 화물운송의 경우에도 국내화물운송의 경우 1980년 12,764톤에서 2010년 261,859톤으로 국제화물운송의 경우 1980년 191,410톤에서 2010년 3,326,884톤으로 급격히 증가한 것을 볼 때 항공기를 이용한 여객 및 화물 운송은 양적인 면에서 지속적인 증가 추세에 있음을 알 수 있다.¹⁾

이렇게 항공기가 우리 생활에 많이 이용됨으로써 빠른 시간 내에 국내외를 오가거나 화물을 운송할 수 있게 되는 등 편익이 증가한 것도 있지만 항공기 사고 및 연착 등으로 인한 손해의 발생도 계속 발생하고 있다. 항공기사고의 경우 한번 발생하면 대부분 전손(全損)에 이르게 되므로 그 손해액이 거액에 이르게 되지만 거의 발생하지 않는 반면, 항공기 연착은 그 피해 규모가 항공기사고에 비해 작기는 하지만 항공기를 자주 이용하는 사람이라면 한두 번쯤 경험하게 될 만큼 여러 가지 원인으로 인해 빈번히 발생하는 일로서²⁾ 항공기사고보다 오히려 항공기 이용에 있어 분쟁의 소지가 많다고 할 수 있다.³⁾

- 1) 건설교통통계연보(본 통계자료는『한국항공진흥협회(<http://www.airtransport.or.kr/kor/index.html>)』에서 운영중인『항공정보포털시스템(<http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp?pg=01#>)』에 게시된 자료를 활용한 것임).
- 2) 실제로 2010년 공항별 항공기 결항 및 지연 현황 통계를 따르면, 이용률에 있어서 세계적으로 손꼽히는 인천공항의 경우 총 175,369편의 운항계획 중 결항은 642회(결항율 0.4%), 지연은 7,277회(지연율 4.2%)였고, 2012년 9월 통계를 보더라도 인천공항에서 이루어진 총 20,572차례의 항공기 운항 중에 결항은 47회, 지연은 668회였다(국토해양부 항공정책실,『항공운송시장 동향』, 제4호, 2012. 10.).
- 3) 항공기 연착으로 인한 손해 발생의 경우 다수당사자 소송으로 이어질 가능성이 많고, 실제로 이와 같은 사례가 다수 있다(서울지법 1997.12.26. 선고 97가합29672판결; 서울지법 1998.1.16. 선고 96가단271417판결; 서울지법 제8민사부 1998.7.24. 선고 98나9853판결; 대전지법 제13민사부 2009.6.26. 선고 2007가합3098판결; 부산지법 2011.6.9. 선고 2010가단20514판결 등).

항공기를 이용한 여객 및 화물 운송 시 적지 않게 발생하는 항공기의 연착으로 인한 손해에 관한 배상책임제도는 1929년 바르샤바협약⁴⁾부터 1999년 몬트리올협약⁵⁾에 이르기까지 존재하여 왔지만 항공운송에 관한 다양한 국제조약들마다 그 내용이 변화해왔고 그에 대한 해석론 및 판례의 입장도 다양하다. 한편, 2011년 상법 항공운송편이 제정되면서 그 동안 항공사의 약관으로만 규제되던 국내항공운송 등에서 적용될 수 있는 국내 법률이 만들어졌고, 항공운송 시 연착 손해를 규율하는 내용들도 여기에서 명문화되었다.⁶⁾

상법 항공운송편상 연착 손해에 관한 배상책임제도에 관하여는 대부분 1999년 몬트리올협약의 내용을 중심으로 관련 국제조약의 규정을 거의 그대로 수용하였기 때문에 앞으로 상법 항공운송편이 적용되는 국내항공운송이나 우리나라가 협약당사자로 가입한 1955년 헤이그의정서⁷⁾ 또는 1999년 몬트리올협약의 당사국이 아닌 국가와의 국제항공운송 관련 법적 분쟁 시 제도의 취지에 맞는 타당한 판결이 나오기 위해서는 항공운송시 발생한 연착 손해 관련 손해배상책임제도에 관하여 국제법과 국내법의 규정 및 이에 대한 이론, 판례의 비교 분석을 통하여 연착손해에 관한 국내 항공운송편 규정의 개선방안을 모색하고 이에 대한 올바른 해석 기준을 정립할 필요가 있다.

이를 위하여 본 연구에서는 논의의 대상을 항공기를 이용하면서 일반인들이 경험하기 쉬운 여객 및 수하물의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임제도로 한정하고, 먼저 여객 및 수하물의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임제도에 관한 국제조약 및 이에 관한 이론과 판례를 분석한 뒤, 다음으로 이에 관한 상법 항공운송편의 규정과 국내 판례의 입장을 비교 분석하기로 한다.

4) 정식명칭은 Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed 12 October 1929(Warsaw Convention, 1929).
 5) 정식명칭은 Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air(Montreal Convention, 1999). 우리나라는 2007년 9월 20일에 몬트리올 협약에 가입하여 동 협약은 2007년 12월 29일부터 국내에서 발효되었다.
 6) 항공사고는 전손성, 순간성, 거액성, 지상중속성, 국제성 등 육상이나 해상사고와는 다른 특수성을 가지기 때문에 육상운송규정이나 해상운송규정의 유추적용은 적절하지 아니한 면이 많고, 실무에서는 항공운송약관에 의해 분쟁을 해결하고자 시도해 왔으나, 항공운송약관은 언제든지 그 유효성이 다투어질 수 있기 때문에 법적 안정성이 크게 훼손될 수밖에 없었으므로 국내항공운송에서는 항공운송에 관한 사법적인 법률관계를 규율하는 법률의 제정이 시급하였다고 한다(최준선 감수, 『상법 항공운송편 해설』, 법무부, 2012, 2~3면).
 7) 정식명칭은 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague On 28 September 1955(The Hague Protocol, 1955).

Ⅱ. 바르샤바협약체제상 여객 및 수하물의 연착 손해 관련 배상책임제도

1. 1929년 바르샤바협약상 여객·수하물의 연착 손해배상책임제도

(1) 여객·수하물의 연착 손해 관련 규정

1929년 바르샤바협약은 항공운송인의 책임에 대하여 과실책임주의를 채택하면서 무과실의 입증책임을 가해자인 운송인에게 부담시키고 있다. 동 협약은 제19조에서 항공운송인은 여객, 수하물 또는 화물의 항공운송에 있어서 연착으로부터 일어나는 손해에 대하여 책임을 부담한다고 규정하며 운송지연에 대한 항공운송인의 손해배상 책임에 대하여 별도의 규정을 두고 있다.⁸⁾ 한편, 동 협약은 제20조 1항에서 운송인 및 그의 사용인이 손해를 방지하기 위해 필요한 모든 조치를 하였다는 사실 또는 그러한 조치를 할 수 없었다는 사실을 입증한 때에는 책임을 부담하지 않는다고 규정하고 있어 무과실의 입증책임을 운송인에게 부과하고 있다.⁹⁾

동 협약 제22조에서는 항공운송에 있어서 항공기사고로 인한 인적 또는 물적 손해에 대하여 운송인의 배상책임은 유한책임을 원칙으로 하되 금액책임주의를 정하고 있다. 여객운송에 있어서는 여객의 사망, 부상, 기타의 신체상해의 경우 여객 1인당 최고 125,000프랑(약 8,300SDR)까지 배상하도록 하고 있고, 위탁수하물 및 화물의 파괴·멸실·훼손의 경우에는 1킬로그램 당 최고 250프랑(약 17SDR)을, 휴대수하물의 경우에는 최고 5,000프랑(약 332SDR)을 배상하도록 하고 있으며, 연착의 경우에는 동 협약상 책임한도에 관한 별도의 규정이 없으므로 위 각 한도 내에서 배상을 받게 될 것이다. 단, 동 협약 제25조 1항에서는 이러한 손해가 운송인의 고의에 의하였거나 소가 계류중인 법원이 속하는 국가의 법률에 의하여 고의에 상당하다고 인정되는 과실에 의하여 발생한 때에는 운송인은 무한책임을 부담하도록 하였다.

또한, 동 협약 제23조에서는 운송인의 책임을 면제하거나 또는 본 조약에 정하여진

8) The carrier shall be liable for damage occasioned by delay in the transportation by air of passengers, baggage, or goods.

9) The carrier shall not be liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.

책임 한도보다 낮은 한도를 정하는 규정은 무효로 한다고 하여 항공운송인의 책임을 경감 또는 면제하는 일체의 특약을 무효화시키고 있으며, 제26조에서는 수하물과 화물의 손상 또는 연착 시 동 사실에 대한 이의제기를 서면으로 하여야 할 기간을 명시하고 있는데 연착의 경우 물품이 수하인의 처분 가능한 상태에 놓인 날로부터 14일 이내이다.

(2) 여객·수하물의 연착 손해 관련 이론 및 판례의 검토

동 협약 제19조는 여객, 수하물 또는 화물의 운송 지연으로 발생한 피해에 대하여 항공운송인이 책임을 지도록 하면서도 여기서 ‘지연’이 무슨 의미인지에 대해서는 언급하고 있지 않다. 따라서 이에 관하여는 해석에 의존할 수밖에 없는데, 동 조항을 해석하는데 있어 대표적인 대륙법계 국가인 프랑스 법원은 프랑스 민법 제1156조를 원용하여 운송약관을 문맥 그대로 해석하기보다는 당사자가 어떠한 것을 기대하고 있었는가를 파악하여 지연 여부를 판단하며 약간의 지연(*slight delay*)은 문제 삼지 않는 입장을 취하고 커먼로 법원은 합리적인 지연(*reasonable delay*)을 인정하는 입장이라고 한다.¹⁰⁾

다음으로 동 협약 제20조 1항은 항공운송인이 피해를 방지하기 위하여 모든 필요한 조치(*all necessary measures*)를 취하거나 또는 그러한 조치를 하는 것이 불가능하였음을 입증하는 경우 면책된다고 하였는데, 여기에서 증명책임이 운송인에게 있음은 명확하지만 ‘모든 필요한 조치’를 어떻게 해석하는가에 대하여서는 각국 간의 판례의 입장이 다르다. 동 조항이 제정된 배경에 관해서는 프랑스 법 개념상 물품과 승객을 안전한 상태로 목적지에 실어 나르는 보통의 계약 의무 대신에 커먼로 개념인 ‘*due diligence*¹¹⁾’를 협약문에 포함시키는 과정에서 ‘*due diligence*’에 가장 가까운 프랑스 법 개념으로 무리하게 번역한 결과 ‘*necessary measures*’로 결정되었다고 한다.¹²⁾

미국 법원에서는 이에 관하여 처음에는 ‘모든 필요한 조치(*all necessary measures*)’를 ‘모든 가능한 조치(*all possible measures*)’로 엄격히 해석하여¹³⁾ 운송인의 면책 여지

10) 박원화, 『국제항공법』, 한국학술정보, 2012, 286면.

11) *due diligence*. 1. The diligence reasonably expected from, and ordinarily exercised by, a person who seeks to satisfy a legal requirement or to discharge an obligation(Black’s Law Dictionary 2nd pocket ed., West Group).

12) 박원화, 전게서(註 10), 288면.

13) *American Smelting and Refining Co. v. Philippine Air Lines, Inc.*, 4 Avi. 17, 413(N.Y. Sup. Ct. 1954), *aff’d*, 285 A.D. 1119(N.Y. Sup. Ct. App. Div. 1954), *aff’d*, 1 N.Y. 2d 866(N.Y. Ct. App. 1956); *Philios v. TWA*, (1953) US Av. Rep. 479(N.Y. Cty Ct. 1951); *Rugani v. Royal Dutch*

를 제한하는 입장을 취하다가 *Feibelman v. Compagnie Nationale Air France* 사건¹⁴⁾에서는 ‘충분한 주의(due care)’로 해석하고 *Manufacturers Hanover Trust Co. v. Alitalia Airlines* 사건¹⁵⁾에서는 ‘합리적인 조치(reasonable measures)’로 해석하면서 협약 문안 작성자의 의도에 근접해지면서 항공운송인의 책임이 보다 가벼워지고 면책범위가 넓어지게 되었고,¹⁶⁾ 영국에서는 *Grein v. Imperial Airways, Ltd.* 사건에서 운송인이 ‘모든 합당한 기술과 주의(all reasonable skill and care)’를 다하였다면 동 협약 제20조 1항의 ‘모든 필요한 조치(all necessary measures)’를 한 것이라고 해석하였으며, 이 *Grein* 사건 법원의 해석은 다른 커먼로 국가에서 많이 채택되었다고 한다.¹⁷⁾ 한편, 프랑스 법원은 처음부터 커먼로 상의 ‘due diligence’ 개념을 적용하려는 입장을 취하려고 하였으나, 자국법 개념인 ‘결과에 대한 의무(obligations de resultat)’로서의 운송인 주의 여부를 분석하는 경향을 취하면서 동 주의의무를 면제받을 수 있는 예외로서 불가항력(force majeure)과 피해자의 과실(faute de la victime)을 허용하였다고 한다.¹⁸⁾

다음으로 동 협약은 제25조 1항에서 운송인의 손해발생에 대한 고의에 상당하다고 인정되는 과실이 있을 때는 운송인이 유한책임을 주장할 수 없도록 하고 있는데, 각국 법원의 해석이 자의적이었기 때문에¹⁹⁾ 적은 배상금액에 만족하지 못한 피해자들은 책임한계를 깨뜨리기 위하여 소를 남발하는 문제가 있었다. 이에, 1955년 헤이그의 정서에서는 ‘wilful misconduct’의 개념을 보다 명확히 하기 위하여 ‘wilful misconduct’ 용어를 삭제하고, “운송인 및 그 피용자의 1) 손해발생의 고의로서(with intent to cause

Airlines, 4 Avi. 17, 257(N.Y. Cty. Ct. 1954), aff'd 309 N.Y. 810(N.Y. Ct. App. 1954).

14) 12 Avi. 17, 575(N.Y. Cty Ct. 1972).

15) 14 Avi. 17, 710(S.D.N.Y. 1977).

16) “모든 필요한 조치”라 함은 운송인이 그러한 리스크를 방지하는데 적합한 모든 예방조치(precaution) 즉 그 손실을 방지하기 위하여 합리적으로 이용할 수 있는 의도된 조치라고 정의되고 있다고 한다[Mfrs. Hanover Trust Co. v. Alitalia Airlines, 429 F. Supp. 964, 967(D.C.N.Y. 1977) : 문준조, “국제항공법상 화물·수하물에 대한 운송인의 책임상한제도 -미국의 판례 분석을 중심으로-”, 『항공우주법학회지』(제22권 제2호), 한국항공우주법학회, 2007, 127면].

17) 박원화, 전계서(註 10), 288~289면.

18) *Cie Air inter v. Simon.* (1968) 22 RFDA 198(C.A Paris, 19 Mar. 1968) 등 다수 : 박원화, 전계서(註 10), 289면.

19) 이에 관하여 미국법원은「‘wilful misconduct’란 1) 상해 또는 피해를 초래할 수 있음을 알면서도 어떠한 행위(부작위 포함)를 고의로 행하는 것 또는 그 결과를 무모하게 무시하면서 어떠한 행위를 한 경우이다.」고 판결한 예가 있다[*Ospina v. Trans World Airlines, Inc.*, 975 F.2d 35, 37(2d Cir. 1992); *In re Korean Air Lines Disaster*, 932 F.2d 1475, 1479(D.C. Cir. 1983) 등]. ‘wilful misconduct’에 관한 각국 법원의 해석에 관한 상세는 양석완, “여객의 연착 및 수하물에 관한 운송인의 책임제한 배제사유”, 『국제법무』(제1권 제1호), 2009. 5. 30., 제주대학교 법과정책연구소, 118~125면 참조.

damage) 또는 2) 손해발생의 개연성을 인식하면서 무모한(recklessly and with knowledge) 작위 또는 부작위로 나아감으로써 손해를 발생시켰다고 증명되는 경우에는 운송인의 유한책임 규정이 적용하지 아니한다.”고 ‘wilful misconduct’의 내용을 구체적으로 풀어쓰는 현재의 문언으로 대체되었다고 한다.²⁰⁾

동 협약 제23조는 운송인의 책임을 면제하거나 본 협약의 책임한도보다 낮은 한도를 정하는 규정은 무효로 본다고 규정하고 있고, 따라서 바르샤바 협약 제20조에 규정된 책임면제사유 외에는 정당한 이유 없이 운송인의 책임을 면제 또는 협약 규정보다 낮게 규정하는 항공사의 면책약관은 무효가 된다. 본 조의 취지는 운송인이 자신의 계약상의 우월한 지위를 이용하여 여객·화주에게 부당한 불이익을 주지 못하게 하는 데 있는데, 즉, 동 협약이 운송인의 유한책임 원칙을 채택하여 운송인을 보호하는 한편 이 유한책임마저도 회피하고자 하는 면책약관을 금하여 여객 및 화주를 보호하려는 것이라고 한다.²¹⁾

2. 1955년 헤이그의정서

(1) 성립경위 및 주요 개정내용

1929년에 제정된 바르샤바협약은 1950년대 초까지 항공운송인의 책임관계를 규정 한 통일협약으로서 국제항공운송의 발전에 큰 공헌을 하였다. 그러나 그동안 화폐가치의 지속적인 하락으로 원협약에서 규정하고 있는 책임한도액이 현실에 맞지 않게 되었을 뿐만 아니라 항공기사고 또한 기술의 발전으로 현저히 감소되어 항공운송사업을 보호하여야 할 필요성이 줄어들었다. 이런 상황 속에서 1929년 바르샤바협약을 현실에 맞게 개정하여야 한다는 여론이 조성되었으며, 1955년 9월 헤이그에서 열린 국제 항공 사법회의에서 ‘1929년 10월 12일 바르샤바에서 서명된 국제항공운송에 있어서의 일부 규칙의 통일에 관한 협약’을 개정하기 위한 의정서를 채택하였고 이것이 1955년 헤이그의정서이다.²²⁾

1955년 헤이그의정서 제11조에서 먼저 1929년 바르샤바협약 제22조를 개정하여

20) 양석완, “몬트리올 협약상 항공운송인의 유한책임 적용한계 - 여객의 연착 및 수하물에 관한 책임을 중심으로,” 『통상법률』(제87권), 법무부, 2009, 44~47면.

21) 김종복, 『신국제항공법』(개정판), 한국학술정보(주), 2012, 237면.

22) 김종복, 전계서(註 21), 207면.

여객운송에 있어서 각 여객에 대한 운송인의 책임은 250,000프랑(약 16,600SDR) 금액을 한도로 한다고 규정하여 원협약상의 배상한도액인 125,000프랑(약 8,300SDR)에 비하여 2배 인상하였고, 위탁수하물 및 화물의 운송에 있어서 운송인의 책임은 1kg당 250프랑(약 17SDR)의 금액을 한도로 하며, 휴대수하물의 경우 운송인의 책임은 1kg당 5,000프랑(약 332SDR)으로 제한하였다. 또한, 원협약 제25조의 ‘wilful misconduct’의 개념을 삭제하고 제13조에서 이를 가해할 의사 또는 무모하게 또는 손해발생의 개연성을 인식하면서 행하여진 작위나 부작위라는 표현으로 수정하였으며, 제14조에서는 운송인의 이행보조자도 그들이 고용계약의 범위 내에서 행동하였다면 협약이 정하고 있는 책임한도를 원용할 수 있다고 하였다. 한편, 헤이그의정서 제15조에서는 원협약 제26조에 규정된 이의제기기한을 연장시켰는데, 수하물이나 화물의 연착의 경우에 수하인이 처분 가능한 상태로부터 21일 이내에 이의를 제기하여야 한다고 하여 원협약의 14일보다 7일을 더 부여하여 송하인 및 수하인에 대한 보호를 강화하고 있다.²³⁾

(2) 개정의 의의

동 의정서의 주된 내용은 화폐가치의 하락으로 인하여 시대적 흐름에 맞지 않게 된 여객손해에 대한 항공운송인의 배상책임 한도액을 2배 증액시킨 것이다. 이 내용은 손해배상 액수가 큰 여객의 사망 또는 신체상해의 경우에 중요한 의미를 가지고 손해가 상대적으로 작은 연착에는 큰 의미가 있지는 않겠지만 시대의 변화에 따라 소비자 인 여객의 보호를 강화하였다는 점에서 그 의의가 있다고 할 수 있겠다.²⁴⁾

또한, 동 의정서의 원협약 제25조상의 운송인의 유한책임 배제사유로서 ‘wilful misconduct’의 개념을 구체화한 것은 법체계와 언어의 차이로 말미암은 ‘wilful misconduct’에 대한 각국의 해석상 불일치를 최소화시켜 각국 법원의 자의적 해석의 여지를 줄여 배상금액에 만족하지 못한 피해자들이 동 조항을 근거로 소를 남발하는

23) The Hague Protocol(1955) Article 15.

24) 우리나라 정부는 1967년에 1955년 헤이그의정서에 가입하였는데, 2007년에 1999년 몬트리올협약에 가입하여 동 협약이 발효될 때까지 약 30년간 국제항공운송으로 인해 발생한 운송인의 손해 배상책임 관련 사건에 있어서 1955년 헤이그의정서에 의해 개정된 1929 바르샤바협약의 규정을 적용시켜 분쟁을 해결하여 왔다(1997. 12. 12. 선고 97가합29672판결; 2002. 10. 22. 선고 2002다32523,32530판결; 2008. 5. 14. 선고 부산지법 2007나10556판결 등). 항공운송의 경우 국제항공운송이 국내항공운송보다 훨씬 많이 이용되고 있는 점을 감안할 때, 그 동안 국제항공운송 관련 손해배상 사건에 있어서 1955년 헤이그의정서는 준거법으로서 중요한 의의가 있다고 할 수 있다. 동 의정서를 적용한 여객의 연착손해 관련 국내 판례들은 논의의 전개상 본 논문의 IV.에서 자세히 논하기로 한다.

문제를 해결하는데 크게 기여하였다고 할 수 있다. 화물이나 여객 위탁수하물의 연착 시 이의제기시한을 원협약보다 7일 더 부여하여 21일로 한 것은 수하인이나 여객 보호의 측면에서 바람직한 개정이라고 평가할 수 있다.

Ⅲ. 1999년 몬트리올협약상 여객 및 수하물의 연착 손해 관련 배상책임제도

1. 1999년 몬트리올협약의 의의²⁵⁾

동 협약은 전문에서 기본이념을 밝히고 있는데, 우선 본 몬트리올협약은 바르샤바협약 및 관련 협약을 현대화하고 하나로 통합할 필요성에서 탄생한 것임을 언급하고 있다. 또한, 소비자보호의 입장에서 ‘소비자 이익의 보호’와 ‘원상회복원칙에 기초한 형평한 배상’이라는 두 가지 기본원칙을 밝히고 있고 새로운 협약을 통해 국제항공운송을 규율하는 규정의 일치 및 성문화화를 위해 각 국가의 공동행동이 적절한 이익균형을 이룩하는 데 가장 적합한 방법임을 확신한다고 기술되어 있다.²⁶⁾

이는 종래 바르샤바협약의 기본원칙이라 할 수 있는 ‘운송인 이익의 보호원칙’ 및 ‘유한책임의 원칙’이 ‘소비자 이익의 보호원칙’ 및 여객의 사망이나 상해에 있어서는 ‘실손해배상의 원칙’으로 변경되었으며 이는 기본적으로 협약의 성격이 변화하였음을 의미하는 것이라 할 수 있으며,²⁷⁾ 1929년 바르샤바협약이 처음 제정될 때 미성숙된 단계에 있던 항공운송산업을 보호하기 위해 항공운송인을 강하게 보호해 왔던 입장이 1999년 몬트리올협약에서 항공운송인과 소비자의 보호의 정도에 있어 최소한 그 균형을 맞추는 방향으로 소비자 보호를 강화하였다는데 그 의의를 둘 수 있을 것이다.²⁸⁾

25) 1999년 몬트리올협약의 성립경위에 대한 상세는 김두환, 『국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)』, 한국학술정보, 2011, 198~203면 참조.

26) 김종복, “New Warsaw Convention : Montreal Convention 1999 소개,” 『항공우주법학회지』(제17권), 한국항공우주법학회, 2003, 13면.

27) 김종복, 전게서(註 21), 245~246면.

28) 1999년 몬트리올협약의 제정 의의에 관한 학설의 논의는 김종복, 전게서(註 21), 245~246면; 문준조, 『항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구』, 한국법제연구원, 2009, 181~182면 참조.

2. 여객 및 수하물의 연착 손해배상 관련 규정

(1) 여객의 연착 손해에 관한 규정

1999년 몬트리올협약 제19조 1문에서는「운송인은 승객·수하물 또는 화물의 항공 운송 중 연착으로 인한 손해에 대한 책임을 진다.」고 하여 기존의 바르샤바협약 체제상의 조약들과 동일하게 항공운송인에게 여객 및 수하물 등의 연착에 대한 손해배상책임이 있음을 명시하고 있다. 그런데, 동 협약 제19조 2문에서는「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 부담하지 아니한다.」고 하여 기존의 바르샤바협약체제와는 달리 항공운송인의 책임요건을 보다 명확히 하고 있다.

또한, 동 협약은 제22조 1항에서「승객의 운송에 있어서 제19조에 규정되어 있는 연착으로 인한 손해가 발생한 경우, 운송인의 책임은 승객 1인당 4,150SDR로 제한된다.」고 명시하여 바르샤바조약이나 1955년 헤이그의정서와는 달리 여객의 연착손해로 인한 항공운송인의 책임한도를 별도로 규정하고 있다.²⁹⁾ 이는 현재 비준동의의 국가수의 부족으로 발효되지 않은 1971년 과테말라의정서 제8조 1항 b호와 동일한 내용이다.³⁰⁾ 하지만 이에 대해 동 협약 제22조 5항에서는「손해가 운송인·그의 고용인 또는 대리인이 손해를 야기할 의도를 가지거나 또는 무모하게 손해가 야기될 것을 인지하고 행한 작위 또는 부작위로부터 발생되었다는 것이 입증되었을 때에는 본 조 제1항 및 제2항에 전술한 내용은 적용되지 아니한다.」고 규정하여 항공사 혹은 그 종업원이나

29) 1999년 몬트리올협약에서는 5년마다 SDR을 구성하는 미국, 영국, 유럽연합 및 일본의 소비자물가지수의 인플레이션율이 10%를 넘을 때에는 배상한도액을 자동적으로 상향조정할 수 있도록 단계적인 증액조항(Escalator Clause)을 동 협약 제24조에 신설하였다. 동 협약이 1999년 5월 28일 제정되어 2003년 11월 4일에 전 세계적으로 발효되었는데 국제민간항공기구(ICAO)에서 상기 국가들의 인플레이션율을 조사한 결과 이 조약이 발효된 이후 지난 5년간의 기간 동안 상기 국가들의 인플레이션율이 13.1%로 올라갔으므로 이를 근거로 하여 항공운송인의 배상한도액을 여객 연착의 경우 여객 1인당 4,150SDR에서 4,694SDR로 상향 조정하였다. 한편, 여객의 사망 또는 부상 1인당 10만 SDR에서 11만3,100SDR로, 화물의 파괴·멸실·훼손·연착의 경우 1kg당 17SDR에서 19SDR로, 수하물의 책임한도액의 경우 여객 1인당 1,000SDR에서 1,131SDR로 인상시켰다. 2010년의 독일 개정항공운송법에서도 국내항공운송인의 인적 또는 물적 손해배상한도액을 이와 같이 인상시켰다.(김두환, 전게서(註 25), 212~213면).

30) Guatemala Protocol(1971) Article 8 1. b) In the case of delay in the carriage of persons the liability of the carrier for each passengers is limited to sixty-two thousand five hundred francs(4,150 Special Drawing Rights).

대리인이 고의 또는 과실로 손해를 발생시켰거나 손해발생을 예상하였음을 피해자가 입증한 경우에는 항공운송인이 동 책임한도액을 원용할 수 없게 하였다.

(2) 수하물의 연착 손해에 관한 규정

수하물의 연착손해에 관한 항공운송인의 배상책임 근거 규정은 여객에 대한 연착과 마찬가지로 상기된 바와 같이 동 협약 제19조 1문이다. 여객 수하물의 연착손해에 관해서도 동 협약 제19조 2문에 따라 항공운송인은 자신과 그의 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 요구되는 모든 조치(all measures)를 하였다는 점 또는 그러한 조치를 취하는 것이 불가능하였다는 점을 입증함으로써 면책될 수 있다.

그리고 동 협약은 제22조 2항 본문에서「수하물의 운송에 있어서 수하물의 파괴·분실·손상 또는 지연이 발생한 경우 운송인의 책임은 여객 1인당 1,000SDR로 제한된다.」고 규정하고 있으며,³¹⁾ 이는 바르샤바협약의 경우 배상한도액이 위탁수하물에 관하여 1kg당 250프랑(약 17SDR)이고, 휴대수하물의 경우에는 여객 1인당 5,000프랑(약 332SDR)으로 각각 구분하여 정해져 있던 것과 다르다.³²⁾ 다만, 동 협약은 제22조 2항 단서에서「여객이나 송하인이 위탁수하물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 가격을 특별히 신고하고 아울러 필요로 하는 추가 요금을 지급한 경우에는 그러하지 아니하다. 이 경우에는 운송인이 신고된 가격이 도착지에서의 인도할 때의 실제가격을 초과한다는 것을 증명하지 못하는 한 신고된 가격을 한도로 금액을 지급하여야 한다.」고 규정하고 있다. 또한, 동 협약 제25조 5항에서는 여객 수하물에 있어서도 항공사 혹은 그 종업원이나 대리인이 고의 또는 과실로 손해를 발생시켰거나 손해발생을 예상하였음을 피해자가 입증한 경우에는 항공운송인이 동 책임한도액을 원용할 수 없게 하였는데 화물에 대해서는 이러한 규정이 없다.

한편, 동 협약 제31조 2항 2문에서는「연착의 경우, 이의는 인도받을 권리를 가지는 자가 수하물 또는 화물을 처분할 수 있는 날로부터 21일 이내에 제기하여야 한다.」고 규정하여 바르샤바협약의 14일을 1955년 헤이그의정서에서 21일로 늘린 것과 같은 내용이다.

31) 1999년 몬트리올협약 제24조의 항공운송인의 손해배상책임한도액 단계적 증액 조항에 의거 수하물의 책임한도액은 여객 1인당 1,000SDR에서 1,131SDR로 상향 조정되었다(註 29 참조).

32) Warsaw Convention(1929) Article 22 2., 3; 양석완, 「국제운송책임법연구 1」, 온누리, 2010, 259면.

3. 여객·수하물의 연착 손해 관련 규정의 검토

1999년 몬트리올협약이 제19조 2문에서 운송인은 자신과 그의 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 ‘모든 조치(all measures)’를 하였다는 점 또는 그 조치를 취하는 것이 불가능하였다는 점을 증명한 때에는 항공운송인의 연착으로 인한 손해배상책임이 면책된다고 하였는데, 이는 중전의 바르샤바협약상의 ‘필요한 모든 조치(all necessary measures)’가 비현실적이었다는 점에서 이 새로운 기준으로 대체함으로써 여객·수하물 및 화물의 연착에 의한 손해배상책임에 있어서 항공운송인에게 보다 합리적이고 현실적인 방어개념을 도입하였다고 할 수 있다.³³⁾

동 협약 제22조 1항에서 규정된 여객의 연착손해가 발생한 경우 여객 1인당 4,150SDR의 배상책임한도액이 비록 한도상한액이기는 하지만 항공사에게 너무 부담이 되는 금액일 수 있다. 본 조항과 관련하여 개발도상국의 대표들로부터 항공사에 무리한 부담이 된다는 이유로 삭제 또는 한도액을 하향 조정하자는 주장이 강력히 제기된 바 있으나 결국 초안대로 통과되었다.³⁴⁾ 여객의 연착손해는 집단소송의 대상이 될 수 있다는 점에서 항공사로서는 연착으로 인한 배상책임을 면하기 위해 무리한 운항을 할 수 있고 이는 자칫 안전운항을 저해하는 요인으로 작용할 수 있으며 나아가 공익에 부합하지 않는 결과를 발생시킬 수도 있다는 견해³⁵⁾가 있는데, 타당한 견해라 생각되지만 위 조항과 관련해서는 항공사 보호의 측면에서 여객의 연착에 관한 손해배상책임한도를 지나치게 높이는 것은 지양해야 하나 동 책임한도액은 말 그대로 책임한도액일 뿐이기 때문에 항공운송인은 객관적으로 입증된 실손해액만 배상하면 되고 소비자 피해의 구제 측면도 고려할 때 위 4,150SDR이라는 책임한도액은 적절한 액수가 아닌가라는 생각이다.

항공운송인의 유한책임 주장을 배제시키는 사유에 관한 바르샤바협약 제25조 및 헤이그의정서 제13조는 여객의 사상, 연착 및 수하물·화물의 멸실, 훼손, 연착 등 인적 또는 물적 손해 전부에 대하여 적용되었으나 1999년 몬트리올협약 제22조 5항에서는 여객 및 수하물의 연착 손해에 대하여만 항공운송인의 유한책임 배제사유를 인정

33) 김종복, “몬트리올협약상의 항공여객운송인의 책임,” 『항공우주법학회지』(제23권 제2호), 한국항공우주법학회, 2008, 43면.

34) 김종복, 전계논문(註 26), 15~16면.

35) 김종복, 전계서(註 21), 255면.

함으로써 여객의 사상 및 화물의 멸실, 훼손에 대해서는 동 사유를 적용할 수 없게 하였으므로 동 협약 제22조 5항은 여객과 화주보다 항공운송인을 과보호하고 있다는 비판을 면하기 힘든 것으로 보인다.³⁶⁾

IV. 상법 항공운송편상 여객 및 수하물의 연착 손해 관련 배상책임제도

정부는 상법 제6편에 항공운송편을 신설하는 상법 일부개정법률안을 제정하여 국회에 제출하였고, 국회는 2011년 4월 29일 본회의에서 이를 통과시켰으며, 정부가 2011년 5월 23일 법률 제10969호로 공포하여 2011년 11월 24일부터 상법 제6편 항공운송편이 발효되었다.³⁷⁾ 우리나라는 1967년 7월 13일「1955년 헤이그 의정서」에 가입하였고, 2007년 9월 20일「1999년 몬트리올협약」에 가입하였다. 따라서 우리나라와 위 두 조약의 체결국들 사이의 국제항공운송과 관련된 분쟁에는 위 두 조약이 적용되나, 위 두 조약의 체결국이 아닌 국가와 우리나라 사이에서 발생하는 분쟁, 위 두 조약이 적용되는 국제항공운송의 경우에도 위 조약들이 다루고 있지 아니한 사항 및 국내항공운송에서 발생하는 분쟁에 대하여는 상법 항공운송편이 적용될 수 있게 되어 그 동안의 입법의 공백상태를 해소하고 항공운송 사건 관련 법적안정성을 제고시켰다는 점에서 상법 항공운송편은 그 의의가 크다고 할 수 있다.

이하에서는 우리 상법 항공운송편상 여객 및 수하물의 연착 손해에 관한 항공운송인의 배상책임제도 관련 규정 및 이와 관련된 판례의 내용을 검토함으로써 그 개선방안과 타당한 해석기준을 살펴보고자 한다.

36) 김두환, 전거서(註 25), 210~211면[앞으로 동 조약 제22조 5항의 적용문제에 관하여 여객과 화주보호를 위하여 심각한 논란의 대상이 될 수가 있다.]; 김종복, 전거논문(註 26), 16면 각주 18[동 조항이 여객 및 화물의 일반적 손해는 제외시키고 여객의 연착손해와 수하물의 손해에 국한시키고 있는 바 이는 여객 및 화주보호 측면에서 문제가 있다.].

37) 상법 항공운송편에서는 항공운송인의 책임체계부분은 국제항공운송과의 일관성을 확보하기 위하여 1999년 몬트리올협약과 같은 국제협약의 내용을 거의 그대로 수용하였고, 항공운송인의 책임과 관련이 적은 부분은 우리 상법의 육상 및 해상운송편의 조문을 그대로 살리거나 준용하였는데, 이는 항공운송편을 상법 제6편에 두기로 함으로써 물류법으로서의 항공운송법과 기타 운송법과의 일관성 유지를 위한 것이라고 한다[최준선, “국내 항공운송법 제정안에 관한 고찰,” 「항공우주법학회지」(제23권 제2호), 한국항공우주법학회, 2008, 5~6면].

1. 여객의 연착 손해배상 관련 규정 및 관련 판례 분석

(1) 여객의 연착 손해 관련 규정

상법 제907조 1항에서는 항공운송인은 여객의 연착으로 인한 손해에 대하여 책임을 지는데 항공운송인 자신과 그 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것 또는 그 조치를 취하는 것이 불가능하였다는 점을 증명할 경우에는 그 책임을 면한다고 규정하여 항공여객운송에 있어서의 연착에 대한 운송인의 책임 및 이 경우 운송인의 면책사유를 명확히 하고 있다. 여객의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임은 그 무과실의 증명책임이 항공운송인측에 있는 과실추정책임이다. 육상운송인 및 해상운송인의 경우에는 「여객이 운송으로 인하여 받은 손해」에 ‘연착으로 인한 손해’가 포함되는 것으로 해석될 수 있는데(상법 제148조 1항, 제826조 1항),³⁸⁾ 항공운송인의 경우에는 여객의 연착으로 인한 책임에 대하여 별도로 규정하고 또한 항공운송인의 면책사유를 규정하고 있는 점에서 특색이 있다고 할 수 있다.³⁹⁾

다음으로 상법 제907조 2항에서는 여객 연착의 경우에 대한 책임한도액을 규정하고 있는데, 이에 의하면 여객의 연착에 따른 운송인의 책임을 여객 1명당 4,150계산단위(SDR)의 금액을 한도로 한다고 규정하고 있으며, 이는 1999년 몬트리올협약 제22조 1항을 따른 것이다.⁴⁰⁾ 그러나 동 조항 단서에서 여객과의 운송계약상 그 출발지, 도착지 및 중간 착륙지가 대한민국 영토 내에 있는 운송의 경우에는 여객 1명당 500계산단위의 금액을 한도로 한다고 하여 국제운송보다 금액을 하향하여 규정하고 있다. 육상운송인 및 해상운송인의 경우에는 ‘여객의 연착으로 인한 손해’에 대하여 상법 제148조 2항도 적용되지 않고,⁴¹⁾ 또한 책임한도액에 관한 규정도 없으므로 민법의 일반원칙에 의하여 운송인의 손해배상액이 결정되므로 이 점에서 여객의 연착에 대한 항공운송인의 책임과 육상운송인 등의 책임은 구별된다고 한다.⁴²⁾

38) 정찬형, 상법강의(상) 제14판, 박영사, 2011, 351면.

39) 정찬형, 상법강의(하) 제14판, 박영사, 2012, 1010면.

40) 1999년 몬트리올협약에서는 2009년 12월 30일 동 협약 제24조에 따른 조정에 의해 4,694SDR로 증액되었다(註 29 참조).

41) 상법 제148조 2항 : 「손해배상의 액을 정함에는 법원은 피해자와 그 가족의 정상을 참작하여야 한다.」

42) 정찬형, 전게서(註 39), 1010~1011면.

주의할 점은 연착이 있기만 하면 무조건 위의 금액을 제공한다는 것은 아니고, 피해 여객은 이 금액 내에서 실손해를 배상받게 된다는 것이다. 다만, 상술한 상법 제907조 1항 단서에 의해 운송인이 자신과 그 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 하였다는 점 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 점을 증명한 경우에는 운송인은 면책된다. 또한, 상법 제907조 제3항에서는 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 고의로 또는 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위에 의하여 손해가 발생된 것이 증명된 경우에는 운송인의 책임은 제한되지 않는다고 규정하고 있어, 이 경우 항공운송인은 상기된 책임한도액을 주장할 수 없고 여객에 발생한 모든 손해를 배상하여야 한다.

(2) 여객의 연착 손해 관련 규정 검토

(가) 연착의 정의

바르샤협약체제에서 뿐만 아니라 1999년 몬트리올협약, 우리 상법 항공운송편에서도 여객·수하물 및 화물의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임은 인정하지만 연착의 개념에 관한 명시적인 규정을 두고 있지 않다.⁴³⁾

항공운송인의 여객 및 수하물에 대한 연착 손해배상책임이 성립하기 위해서는 연착의 개념이 우선 정해져야 하고 연착의 기간이 손해배상액 산정에 있어서도 중요할 수 있기 때문에 연착의 개념 정의는 중요하다고 할 수 있다.⁴⁴⁾ 연착이라 함은 운송에 있어서 출발이나 도착이 계획보다 늦어진 경우를 말하며, 운송 자체는 실행되었어야 한다. 그렇다면 항공운송인에게 연착으로 인한 손해배상책임을 인정하기 위해서는 과연 어느 정도 출발이나 도착이 늦어진 경우를 연착이라 할 수 있는지 의문시 된다. 단순히 운항시간표에

43) 이는 중국의 경우도 마찬가지로서 민항법, 행정법규나 규장부문 어디에서도 연착에 대하여 정의를 내리고 있지 않고 있고, 단지, 민항총국에서 반포하고 2004년 1월1일부터 실시한 “민용항공기 항공편 정상통계방법”에서는 아래의 상황에 속하는 경우 비정상항공편으로 분류한다고 한다. (1) 항공편 시각표에서 공표한 이륙시간 후 15분내(베이징, 상하이, 광저우와 심천공항은 20분내)에 정상적으로 이륙하지 않은 경우; (2) 항공편 시각표에서 공표한 도착시간에 비행기문을 열지 않은 항공편; (3) 귀항, 항선의 변경 등 비정상적 상황이 발생한 항공편; (4) 민항총국 혹은 지역관리국 주관부문의 기준을 거치지 않고 항공회사가 자체적으로 계획을 수정한 항공편[李華, “중국 항공운송법의 현황 및 주요내용과 앞으로의 전망 : 항공운송인의 책임을 중심으로,” 『항공우주법학회지』(제26권 제1호), 한국항공우주법학회, 2011, 156~157면].

44) 연착으로 인한 손해배상에 있어서 항공회사는 단지 불합리한(비정상적인) 연착에 대해서만 책임을 부담하기 때문에 우선 항공회사의 통제불가능한 원인으로 발생한 연착에 대하여 정의나 종류가 가장 중요하다고 할 수 있다고 한다[李華, 전계논문(註 43), 166면].

나와 있는 시간보다 단 몇 분만 지체되어도 연착이라 한다면 피해자들의 제소는 끊이지 않을 것이며 항공운송인은 그 책임을 감당하기 어려울 것이다.⁴⁵⁾

이에 관하여 특별히 다른 계약 조건이 없다면 운송인은 운항시간표상의 시간을 ‘현저히’ 지체하여 연착한 경우 이로 인해 발생한 손해에 대하여 원칙적으로 연착의 책임이 인정된다는 견해가 있다.⁴⁶⁾ 즉, 제반 사정을 고려하여 항공운송인은 ‘합리적인(reasonable) 시간’ 내에 운송을 이행할 의무가 있을 뿐이며, 연착이라 함은 ‘합리적인 시간’ 내에 운송을 완료하지 못하는 것이라고 한다.⁴⁷⁾

이러한 취지의 판결로는 Panalpina International transport Ltd. v. Densil Underwear Ltd. 사건에서 이 사건 법원이 항공운송은 그 신속성 때문에 이용되고 있음을 강조하며 12월 2일부터 12월 21일까지 나이지리아로의 화물운송의 지연으로 말미암아 크리스마스 거래가 이루어지지 못하게 한 것은 부당하고 불합리한 지연이었다고 판시한 바가 있다.⁴⁸⁾

이와 관련된 우리나라 판례의 입장을 보면, 말레이시아 코타키나발루발 대한민국 서울행 항공기가 엔진이상으로 회항하여 결국 여객들이 대체항공기를 이용하여 당초 예정보다 15시간 늦게 도착한 사건에서,⁴⁹⁾ 동 사건 피고는 마련한 대체항공편이 당초의 예정된 운항시간을 초과하였어도, 그 초과된 시간이 당시의 상황을 고려할 때 합리적인 범위 내의 것이어서 개정 바르샤바협약 제19조 소정의 연착에 해당하지 않는다고 주장하였는데, 이에 대해 사건 법원은 이 사건과 같이 항공기의 운항스케줄이 사전에 변경된 것이 아니라 확정된 운항스케줄에 따라 이륙하였던 이 사건 항공기가 다시 코타키나발루 국제공항으로 회항함으로써 운항스케줄이 당초 예정보다 15시간이나 늦어진 경우에는 특별한 사정이 없는 한, 개정 바르샤바협약 제19조에 규정된 연착에 해당한다고 봄이 상당하다고 판시하여 명시하고 있지는 않지만 연착이란 ‘합리적인 시간’ 내에 운송을 완료하지 못한 것이라는 전제하에 본 판결을 내린 것이라고 판단된다.

바르샤바협약 체제나 1999년 몬트리올협약에서는 연착의 정의에 관하여 규정하고

45) 일반적으로 항공기 결항 및 지연에 관한 통계에서는 정기 여객기를 기준으로 그 운항이 국내선의 경우 30분, 국제선의 경우 1시간 초과 지연된 경우를 기준으로 하고 있다[한국항공진흥협회 항공정보포털(註 1)참조].

46) 김만호, “국제항공운송인의 책임원칙에 관한 연구 : 1999년 몬트리올협약을 중심으로,” 『공사논문집』(제57집 제3권), 공군사관학교, 2006, 94면.

47) 이강빈, “몬트리올 조약상 국제항공화물배상책임제도에 관한 고찰,” 『항공우주법학회지』(제18권), 한국항공우주법학회, 2003, 45면.

48) Panalpina v. Densil Underwear [1981] 1 Lloyd's Rep. 187.

49) 대전지법 2009. 6. 26. 선고 2007가합3098판결.

있지 않지만 연착의 개념 정의는 연착으로 인한 항공운송인의 책임 발생의 전제가 되므로 법상으로 명확히 규정하는 것이 바람직한지가 문제될 수 있다. 육상운송에 관해서는 1956년 국제물품운송협약(CMR)⁵⁰⁾ 제19조에서 운송지연의 정의가 규정되어 있고,⁵¹⁾ 해상운송에 관하여서는 국제해상물품운송조약(The Hamburg Rules)⁵²⁾ 제5조 2항에서 운송지연에 관한 정의규정을 두고 있다.⁵³⁾ 항공운송의 경우에는 1999년 몬트리올 협약 제정 과정 중 1997년 법률위원회에서 국제해상물품조약상의 연착의 개념을 참조하여 정의 규정을 둘 것이 제안되었지만 항공기 운항은 지상조건 등에 의해 시각표대로 운항이 어려운 경우가 있고 엄격한 정의는 무리한 운항을 가져올 우려에서 채택되지 않았다고 한다.⁵⁴⁾

항공운송은 육상운송이나 해상운송과 그 성격이 다르고 운송지연에 관한 엄격한 규정은 자칫 항공운송인의 무리한 운송으로 인한 대형 사고로 이어질 가능성이 높으므로 연착에 관한 정의규정을 두지 않고 각 계약국 법원의 해석에 의하도록 한 1999년 몬트리올협약의 입장은 타당한 것이라 생각된다. 한 가지 아쉬운 점은 연착에 관한 정의 규정이 없다 해도 연착의 정의에 관한 법원의 해석 기준이 잘 정립되어 있어서 큰 문제는 없겠지만, 법을 잘 모르는 운송실무종사자나 여객과 같은 일반인들이 연착의 법적 정의가 전혀 없으므로 인해 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임에 있어 ‘연착’의 의미를 사전적 의미로 이해하여 항공운송인의 손해배상책임 발생에 관하여 오해할 수 있는 소지가 있다는 것이다. 따라서 우리 상법에서라도『합리적인 시간 내에 운송을 완료하지 못하는 것을 연착으로 본다.』와 같은 정의 규정을 둬으로써 법을 잘 모르는 운송실무종사자 또는 여객과 같은 일반인들이 항공운송인의 손해배상책임

50) 정식 명칭은 Convention on The Contract for The International Carriage of Goods by Road(CMR), done at Geneva on 19 May 1956.
 51) CMR Article 19 'Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.'
 52) 정식 명칭은 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea(The Hamburg Rules) Hamburg, 30 March 1978.
 53) The Hamburg Rules Article 5 2.'Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.'
 54) 김종복, "항공사고와 항공운송인의 민사책임에 관한 연구,"『박사학위논문』, 한국항공대학교대학원, 2005, 103면.

이 발생하는 연착의 의미가 일반 사전적인 의미와는 다르다는 점을 인식할 수 있게 하는 것을 검토해 볼 필요가 있다고 본다.⁵⁵⁾ 이런 규정을 두어도 ‘합리적인 시간 내’라는 의미에 관한 해석의 여지가 충분하므로 항공운송인으로 하여금 무리한 운항을 하게끔 하지는 않을 것이라 생각된다.

(나) 여객의 연착 손해에 대한 항공운송인의 면책사유

상법 제907조 제1항에서 여객의 연착손해에 대하여 ‘손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치’라는 항공운송인의 면책사유를 명문화한 것은 1999년 몬트리올협약 제19조 후단의 내용을 받아들인 것이다. 이전의 바르샤바협약에서는 ‘손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 필요한 조치’로 규정되어 있었는데, 이는 바르샤바협약상의 ‘모든 필요한 조치(all necessary measures)’가 비현실적인 개념이었다는 점에서 보다 합리적이고 현실성 있는 방어개념인 ‘모든 조치(all measures)’로 수정된 1999년 몬트리올협약의 내용을 받아들인 점에서는 바람직한 입법이라고 생각된다. ‘합리적으로 요구되는 모든 조치’의 의미가 무엇인지에 관하여는 구체적인 상황에 따라 해석론으로 보충해나가야 할 것이다. 아래에서는 이와 관련된 국내 판례의 입장을 정리해보고자 한다.

우리나라는 1967년에 바르샤바협약을 개정하는 1955년 헤이그의정서에 가입하였고 2007년에야 1999년 몬트리올협약에 가입하였기 때문에 위의 ‘모든 조치’에 관한 해석은 대부분 1955년 헤이그의정서를 적용한 판례에서 찾아볼 수 있는데, 1929년 바르샤바협약을 개정한 동 의정서상에도 원협약과 동일하게 항공운송인의 면책사유로서 ‘손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 필요한 조치’라고 규정되어 있었다. 1999년 몬트리올협약의 ‘모든 조치’가 위 협약들의 ‘모든 필요한 조치’에 비하여 보다 합리적이고 현실성 있는 과실 개념을 도입한 것이라는 평가가 타당하다고 보며, 이에 따르면 위 협약들에 규정된 ‘모든 필요한 조치’의 인정기준이 1999년 몬트리올협약의 ‘모든 조치’보다 더 엄격하다고 할 수 있으므로 1999년 몬트리올협약을 수용한 상법 제907조 1항의 ‘모든 조치’에 관한 인정기준은 1955년 헤이그의정서상의

55) 1999년 몬트리올협약 제19조는 화물운송에 대한 책임기간에 관하여 전혀 언급이 없고, 특히 이 조항은 연착의 경우에 고려되어야 할 상황들에 관하여 또는 연착의 기간에 대하여 아무런 언급을 하고 있지 않으므로 여러차례 ‘불합리한(unreasonable)’이란 용어를 삽입하자는 제안이 있었으며, 더욱이 몬트리올협약에 연착의 정의를 추가하는 것이 유용하다고 할 것이라고 한다[이강빈, 전계논문(註 47), 60~61면].

개념이 적용된 아래의 판례들의 인정기준과 비슷하거나 더 완화될 것이라는 점을 예상해볼 수 있다.

먼저, 인도네시아 덴파사발 자카르타 경유, 서울행 가루다 항공 비행기가 20시간 30분 연착된 사건을 맡은 당해 법원은 동 사건의 피고가 이 사건 항공기가 회항을 하고 늦게 도착함에 있어서 항공기 점검, 정비, 운항상 필요한 모든 조치를 취하였다고 주장한 것에 대하여 낡은 나사못으로 인한 바퀴작동불량을 미리 점검하여 정비하지 못하였음이 명백한 이상 위 주장은 이유 없다고 판시하였다.⁵⁶⁾ 또한, 나리타발 부산행 노스웨스트 항공 비행기가 18시간 연착된 사건에서 피고는 이 사건 연착은 이 사건 비행기의 안전운항을 위한 예견하지 못한 정비 등 불가항력적인 사유로 인해 발생하였으므로 이는 개정 바르샤바협약 20조 및 이에 터잡은 재정부고시 2005-21에 의한 피고의 면책사유에 해당한다고 주장하였고, 이에 대해 이 사건 법원은 이 사건 연착은 이 사건 비행기의 좌측엔진에 장착된 발전기에 발생한 고장으로 인한 것인데, 이 사건 비행기 정비에 대한 책임은 기본적으로 피고에게 있으므로 그와 같은 고장은 피고의 정비불량으로 인해 발생한 것으로 볼 수 있고, 달리 피고가 평소에 정비를 충실히 하였더라도 그러한 고장이 발생할 수밖에 없었다는 점을 인정할 만한 자료가 없으므로 피고의 면책주장을 받아들이지 않았다.⁵⁷⁾

한편, 말레이시아 코타키나발루발 대한민국 서울행 항공기가 엔진이상으로 회항하여 결국 여객들이 대체항공기를 이용하여 당초 예정보다 15시간 늦게 도착한 사건에서, 동 사건 법원은 이 사건 사고는 설계상의 결함으로 인한 것으로 전례가 없고, 피고가 정비·점검을 완벽하게 수행하였어도 방지할 수 없는 사고로서 피고의 실질적 통제를 벗어난 영역에서 발생한 것으로 보이는 점, 이 사건 사고 발생 후에도 피고는 말레이시아 출입국관리소와의 협의 및 신속한 호텔섭외 등으로 승객들의 불편을 최소화하기 위해 최선의 노력을 다한 점, 코타키나발루 국제공항에 즉시 이 사건 항공기를 대체할 항공기가 없었던 관계로 인천공항에 있던 항공기가 대체항공편으로 투입되었는데, 당초 이 사건 항공기가 이륙하였던 시간으로부터 13시간 30분 정도밖에 경과하지 않은 14:00경 대체 항공기가 코타키나발루 공항에 도착한 점 등을 종합하여 보면, 피고는 손해방지를 위하여 필요한 모든 조치를 취한 것으로 판단된다고 하였다.⁵⁸⁾

56) 서울지법 1997. 12. 26. 선고 97가합29672판결.

57) 부산지법 2008. 5. 14. 선고 2007나10556판결.

58) 대전지법 2009. 6. 26. 선고 2007가합3098판결.

이상의 우리나라 판례들을 종합해볼 때 개정 바르샤바 협약상 항공운송인이 ‘모든 필요한 조치’를 다한 것으로 인정되기 위해서는 크게 두 가지 요건을 충족시켜야 한다는 법원의 입장을 알 수 있는데, 첫째는 항공운송인이 연착을 방지하기 위한 합리적인 노력을 다하였는가고, 둘째는 연착이 발생한 후 그로 인한 손해방지를 위한 합리적인 노력을 다하였는가이다. 첫째 요건의 충족 여부를 판단하기 위해서 우리 법원은 항공운송인이 평소 항공기에 대한 정비나 정기적인 점검 등을 다하였는지를 검토하고, 두 번째 요건의 충족 여부를 판단하기 위해서 연착 이후 승객의 불편을 최소화하려는 노력, 대체 항공기 투입의 신속성 등을 검토하고 있다. 이와 같은 법원의 판단 기준은 항공사의 보호와 소비자 피해의 구제라는 양자의 이익을 균형 있게 보호하는 합리적인 것이라고 생각된다.

이상의 우리나라 법원의 판례들은 당시 우리나라가 가입하였던 개정 바르샤바협약 제20조상의 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 ‘모든 필요한 조치’에 대한 판단기준을 제시한 것인데, 최근 몬트리올협약 제19조상의 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 ‘모든 조치’에 대한 판단기준을 제시한 판례가 있다. 동 판례의 사건개요는 다음과 같은데, 사건의 원고들은 2010. 1. 25. 03:35 피고 항공사의 KE 116편으로 괌 아가나 공항을 출발하여 07:05 김해공항에 들어오는 것으로 예정되어 있었고 이 사건 항공기는 출발 5분 만에 항공기 오른쪽 엔진 부분의 Bleed Air System⁵⁹⁾ 이상으로 아가나 국제공항으로 회항하게 되었으며, 항공기 정비를 마친 후 같은 항공기 편으로 다시 출발하여 2010. 1. 25. 13:43경 김해공항에 도착하여 예정시간 보다 약 7시간 늦게 도착하였다.

이 사건을 맡은 법원은 피고 회사는 항공기 제작사가 제공하고 정부로부터 승인받은 정비지침에 따라 이 사건 항공기를 정기적으로 정비·관리하여 온 사실, 피고 항공사는 괌 아가나 공항으로 회항한 후 대체 항공편을 투입하는데는 약 9시간 정도가 소요될 것으로 예상되어 이 사건 항공기를 정비하여 재운항하기로 하고 약 4시간 30분에 걸쳐 정비를 하여 재운항 준비를 마쳤고, 이 사건 항공기의 재탑승을 거부하는 승객들에게는 다른 항공사의 항공편을 제공하여 귀국할 수 있도록 조치하겠다는 내용의 안내를 한 사실, 피고 회사는 승객들이 괌 아가나 공항에서 대기하는 동안 식사, 음료,

59) 항공기의 운항 중 엔진 흡입구나 날개에 고온의 공기를 공급하여 엔진 및 기체의 결빙현상 등을 방지하는 장비[부산지법 2011. 6. 9.선고 2010가단20514판결 각주 1].

담요 등을 제공하였고, 수차에 걸쳐 정비 진행상황을 안내한 사실 등을 종합하면, 이 사건 항공기에 대한 사전 정비과정, 이륙 후 이상 발생으로 인한 회항과정, 회항 후 정비 및 재출발 과정에서 피고 항공사는 지연으로 인한 손해를 피하기 위하여 합리적으로 요구되는 조치를 모두 이행하였다고 봄이 상당하다고 판시하였다.⁶⁰⁾

동 판례는 국내에서 처음으로 1999년 몬트리올협약상 항공운송인이 합리적으로 요구되는 ‘모든 조치’를 다하여 여객의 연착으로 인한 손해배상책임을 면제받기 위한 판단기준을 제시하였다는 점에서 그 의의가 있다. 기존의 개정 바르샤바 협약상 ‘모든 필요한 조치’에 대한 판단기준과 동 법원이 제시하는 기준은 크게 다른 것 같지는 않아 보이는데, 이전의 판례들이 제시하고 있는 첫째, 항공운송인이 연착을 방지하기 위한 합리적인 노력을 다하였는지, 둘째, 연착이 발생한 후 그로 인한 손해방지를 위한 합리적인 노력을 다하였는지를 판단하면서 사건을 항공기에 대한 사전 정비과정, 이륙 후 이상 발생으로 인한 회항과정, 회항 후 정비 및 재출발 과정으로 세분화하여 각각의 단계에서 항공운송인이 연착으로 인한 손해를 방지하기 위해 합리적으로 요구되는 조치를 취하였는지 검토하는 점에서 더욱 구체적이고 세분화된 판단기준을 제시하고 있는 것으로 볼 수 있다.

(다) 여객의 연착 손해에 관한 항공운송인의 배상책임한도액

다음으로 제907조 제2항에서 명시된 여객의 연착손해에 관한 운송인의 배상책임한도액 규정인 국제운송의 경우 여객 1명당 4,150계산단위, 국내운송의 경우 여객 1명당 500계산단위라는 금액이 적정한 것인지 의문시된다. 항공기 연착의 경우 다수의 피해자가 발생할 수 있으므로 연착으로 인한 손해의 총합이 항공사에게는 경영상 커다란 타격이 될 수도 있으므로 책임한도액 규정은 반드시 필요하겠지만, 소비자 피해 구제의 측면과 항공사 보호의 측면을 비교 형량하여 적정한 금액을 정하여야 할 것이다.

동 규정에 있어서 국제운송에 관한 4,150SDR은 1999년 몬트리올협약과 동일한 내용으로 이 금액이 비록 책임한도액이기는 하지만 항공사에게 너무 부담이 되는 금액이라는 비판이 있지만,⁶¹⁾ 말 그대로 동 금액은 책임한도액으로서 실제로 발생한 것으로 입증된 손해액만을 배상하게 되므로 연착으로 손해가 발생하여도 대부분 동 금액보

60) 부산지법 2011. 6. 9.선고 2010가단20514판결.

61) 김종복, 전계 논문(註 33), 44면.

다 낮은 수준일 것이기 때문에 동 책임한도액이 항공사에게 큰 부담으로 작용하지는 않을 것이다. 2012년 11월 27일 기준으로 1SDR=1.53325US\$이고,⁶²⁾ 1US\$=1,102.97 원(매도시)이므로⁶³⁾ 같은 날을 기준으로 대략 1SDR=1,691 원이다. 그렇다면, 이날 기준으로 항공기 연착으로 인한 손해를 산정한다면 항공운송인의 배상책임한도액은 국제운송의 경우 7,017,650 원이고 국내운송의 경우 845,500 원일 것이다. 일반적인 여객의 연착으로 인한 손해배상 사건의 경우 개인당 손해액이 위 한도액을 초과하기는 어렵고, 국내의 판례들을 보아도 인도네시아 덴파사발 자카르타 경유, 서울행 가루다 항공 비행기가 20시간 30분 연착된 사건에서 승객 1인당 60만원이 인용된 것이 여객의 연착 손해에 대한 배상액으로서 지금까지의 최고액인 것으로 보인다.⁶⁴⁾ 또한, 1999년 몬트리올협약 및 미국, 캐나다, 일본, 중국, 브라질, EU 소속 국가 등 여러 국가의 국내법상 국제선 여객의 연착 손해에 대한 운송인의 배상책임한도액이 4,150SDR로 규정되어 있고 이는 배상한도액으로서 실제배상액은 이보다 낮은 경우가 대부분이므로 동 한도액이 항공사 보호에도 미흡하다고 할 수 없으므로 위 4,150SDR이라는 책임 한도액은 적절한 것이라 판단된다.

한편, 여객의 연착에 관한 손해배상책임한도액을 규정함에 있어서 우리 상법은 배상책임한도액을 국제운송의 경우와 국내운송의 경우로 구분하고 있다. 이에 관하여 정부개정안 원안에는 없던 부분이나, 국회 심사과정에서 ① 국내선은 국제선과 달리 1시간 이내의 단시간, 단거리 노선으로 운임 수준도 10만원 내외인 점, ② 타 항공편이나 육상·해상 등 대체가능한 운송수단이 많고 그에 따라 연착시간이 최대 3~4시간에 불과한 점, ③ 국내 법원의 판결례를 보면 실제 배상금액도 10만원 정도에 그치고 있는 점⁶⁵⁾ 등의 이유 때문에 국제운송과 국내운송의 배상책임한도액이 달라졌다고 한다.⁶⁶⁾

그런데, 연착손해가 국제운송으로 발생하였는지 국내운송으로 발생하였는지 간에 배상책임한도액은 어디까지나 최대배상액일 뿐, 피해자인 여객이 연착으로 인해 입증

62) IMF 웹사이트 SDR 가치 공시(http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx) - 2012년 11월 27일 최종방문.

63) 외환은행 환율정보 공시(<http://www.keb.co.kr>) - 2012년 11월 28일 최종방문.

64) 항공기 연착으로 인한 손해배상 사건과 관련하여 국제운송의 경우 나리타발 부산행 노스웨스트 항공 비행기가 18시간 연착된 사건에서 승객 1인당 15.3만원이 인용된 사례(부산지법 2008. 5. 14. 선고 2007나10556 판결)도 있다.

65) 항공기 연착으로 인한 손해배상 사건과 관련하여 국내운송의 경우 서울-제주간 항공편이 2시간 25분 연착된 사건에서 승객 1인당 10만원이 인용된 사례(서울지법 1998. 1. 16. 선고 96가단 271417판결 및 서울지법 1998. 7. 24. 98나9853판결)가 있다.

66) 이에 관한 상세는 최준선 감수, 전계서(註 6), 79~80면 참조.

할 수 있는 실제 손해만을 운송인이 배상하여야 한다는 사실은 변함이 없다. 항공기의 연착으로 인한 손해가 국내운송으로 발생하였다고 해도 항공기를 이용하는 사람은 그 신속성을 장점으로 이용하기 위한 경우가 대부분이고 국내운송이라 하여도 타 선진국과 비교하여 낮지 않은 우리나라의 임금⁶⁷⁾ 및 물가 수준을 고려할 때 충분히 국제운송에 못지않은 손해가 발생할 수 있다는 점에서 국제운송에 비해 1/8수준의 배상책임 한도액은 국내 소비자 피해의 구제 측면에서 형평성을 상실한 기준이라고 생각된다. 그러나 EU소속의 국가들처럼 국제운송과 국내운송의 배상책임한도액을 현재 수준인 4,150계산단위로 동일하게 맞추는 것은 국내 항공운송의 사정을 감안하면 어려울 것이기 때문에 현실적으로 국내운송의 배상책임한도액을 국제운송의 1/4~1/2 수준인 1,038~2,075계산단위 정도로 상향조정 하는 것이 소비자 피해의 구제와 항공사 보호를 적절히 조화시키는 타당한 방법이라고 생각된다. 그리고 1999년 몬트리올협약에서 물가상승률을 반영하여 2009년 상향 조정된 4,694계산단위로 국제적 추세에 맞게 우리 상법상 여객의 연착 손해에 관한 항공운송인의 배상책임한도액을 상향시키는 것이 바람직하다고 본다.⁶⁸⁾

2. 수하물의 연착 손해배상 관련 규정 및 관련 판례 분석

(1) 위탁수하물의 연착 손해 관련 규정

상법 제909조 본문에서 운송인은 수하물의 연착으로 인한 손해에 대하여 책임을 진다고 규정하여 여객운송과 마찬가지로 수하물운송에 있어서도 피해자가 연착에 대

67) ILO「<http://laborsta.ilo.org>」2011.8. 통계자료에 의하면 2008년 우리나라의 제조업 평균임금은 월 2,500달러로서, 일본의 2,839달러보다는 다소 낮지만 대만의 1,367달러보다는 훨씬 높은 수준이다[통계청 e-나라지표(<http://www.index.go.kr/egams/index.jsp>)참조].

68) 현재 법무부 상법개정위원회 운송편 분과위원회에서는 1999년 몬트리올협약이 항공운송인의 손해배상책임한도액 증액 조항(註 29 참조)에 따라 손해배상책임한도액이 인상된 내용을 현재 상법 항공운송편상의 항공운송인의 손해배상책임한도액에 적용하는 것을 논의 중이다. 이에 의하면, 여객의 연착 시 국제선의 손해배상책임한도액은 4,150계산단위에서 4,694계산단위로 상향 조정되며, 수하물의 연착 시 1,000계산단위에서 1,131계산단위로 상향 조정되게 된다. 여객의 연착시 국내선의 손해배상책임한도액인 500계산단위의 개정에 관한 논의는 진행되고 있지 않다고 한다. 덧붙여, 현 법무부 상법개정위원회에서는 우리 상법상 항공운송편에서도 1999년 몬트리올협약 제24조와 같이 항공운송인의 손해배상책임한도액 단계적 증액 조항을 넣자는 의견이 있었으나, 우리 상법에서는 여객의 연착시 항공운송인의 손해배상책임한도액을 국제선의 경우와 국내선의 경우로 나누고 있으며, 국제조약을 충분한 검토 없이 국내법으로 수용하는 것은 적절치 않다는 이유로 개정 에 관한 논의로 진행되고 있지는 않다고 한다.

한 손해배상을 청구할 수 있는 법적 근거를 마련하고 있다. 다만, 항공운송인이 자신과 그 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명한 경우에는 그 책임을 면한다고 상법 제909조 단서에서 규정하고 있다. 항공여객운송인의 위탁수하물의 연착에 대한 책임은 과실책임인데, 무과실의 증명책임은 항공여객운송인 측에 있다고 볼 수 있다.⁶⁹⁾

상법 제911조 2항에서는 위탁수하물이 연착된 경우 여객은 위탁수하물을 처분할 수 있는 날부터 21일 이내에 이의를 제기하여야 한다고 규정하고 있다. 여객이 이러한 기간 내에 이의를 제기하지 않으면 동법 제911조 3항에 의해 준용되는 제916조 6항에 따라 항공운송인 또는 그 사용인이나 대리인이 악의인 경우를 제외하고 여객은 항공운송인을 제소할 수 없는데, 이러한 규정에 반하여 여객에게 불리한 당사자 사이의 특약은 효력이 없다. 육상여객운송 및 해상여객운송의 경우에는 항공여객운송의 경우와 같이 위탁수하물의 연착에 따른 여객의 이의제기기간 내의 이의제기의무는 없다(상법 제149조 1항·146조 1항 본문·146조 2항, 제826조 2항·제814조 2항).⁷⁰⁾

상법 제910조 1항 본문에서는 위탁수하물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임은 여객 1명당 1천 계산단위의 금액을 한도로 한다고 규정하고 있다. 다만, 이에 대하여는 두 가지 예외를 규정하고 있는데, 첫째, 동법 제910조 1항 단서에 따라 여객이 운송인에게 위탁수하물을 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 예정가액을 미리 신고한 경우에는 운송인은 신고 가액이 위탁수하물을 도착지에서 인도할 때의 실제가액을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고 가액을 한도로 책임을 지며, 둘째, 동법 제910조 2항에 따라 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 고의로 또는 수하물의 멸실, 훼손 또는 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위에 의하여 손해가 발생한 것이 증명된 경우에는 위의 책임한도액이 적용되지 않고 발생한 손해 전부를 배상하여야 한다.

(2) 휴대수하물의 연착 손해 관련 규정

상법 제912조에서는 휴대수하물에 대해서는 다른 약정이 없으면 별도로 운임을

69) 정찬형, 전계서(註 39), 1012~1013면.

70) 정찬형, 전계서(註 39), 1013면.

청구하지 못하도록 규정하고 있는데, 이러한 휴대수하물의 연착으로 인한 손해가 발생한 경우 위탁수하물과 같이 동법 제909조 본문에 따라 운송인에게 책임이 발생하며, 다만, 운송인과 그 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다는 것을 증명한 경우에는 상법 제909조 단서에 따라 그 책임을 면하게 된다.

상법 제910조 1항에 따라 항공여객운송인의 휴대수하물에 대한 책임한도액은 위탁수하물의 경우처럼 여객 1명당 1,000계산단위인데, 동법 제910조 2항에 의하면 항공여객운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 고의로 또는 수하물의 멸실, 훼손 또는 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위에 의하여 손해가 발생한 것이 증명된 경우에는 위 배상책임한도액이 적용되지 않고 항공여객운송인이 발생한 모든 손해를 배상하여야 한다.

육상여객운송인의 휴대수하물에 대한 책임한도액에 관하여는 상법에 규정이 없고, 해상여객운송인의 휴대수하물에 대한 책임한도액은 위탁수하물의 경우와 동일한데(상법 제826조 3항, 제797조 1항 본문), 항공여객운송인의 휴대수하물에 대한 입법형식은 해상여객운송인의 경우와 같다.

(3) 수하물의 연착 손해 관련 규정 검토

상법 제909조 본문에서는 수하물의 연착으로 인해 발생한 손해에 대하여 항공운송인이 책임을 진다고 규정하고 있는데, 통상적으로 연착이란 항공기가 예정된 시간보다 불합리한 정도로 늦게 도착하는 경우를 의미한다고 볼 수 있을 것이다. 그렇다면, 연착으로 인해 발생한 손해의 인정가능 시기가 언제인지 의문이다.

이에 관하여 우리 대법원은 개정 바르샤바협약 제19조의 ‘연착으로 인해 발생하는 손해’에 관하여 해석을 내리면서「연착으로 인하여 발생하는 손해는 개정된 바르샤바협약 제18조 제2항의 항공운송 중에 발생하는 손해만을 뜻하는 것이 아니고 수하물 또는 화물의 경우 그 탑재 자체가 늦어져 발생하는 손해도 포함한다.」고 판시(기)하여 수하물 또는 화물의 경우 ‘연착으로 인한 손해 인정가능 기간’의 범위를 ‘항공운송중’뿐만 아니라 ‘항공운송인의 관리하’에 있는 기간까지 확장한 것이라 볼 수 있다.

이는 위탁수하물의 멸실·훼손으로 인한 손해에 대해서는 운송인에게 연착 손해에

71) 대법원 2002. 10. 22. 선고 2002다32523,32530판결.

관한 책임 인정가능 기간의 범위를 정하고 있는 상법 제908조 1항과는 달리 이러한 기간의 범위가 명시되어 있지 않은 제909조 본문을 보충할 수 있는 해석기준이 될 수 있을 것으로 보인다. 상법 제908조에서는 이러한 기간의 범위로 ‘항공기상에서’ 또는 ‘위탁수하물이 운송인의 관리하에 있는 기간중’을 명시하고 있다.⁷²⁾

상법 제910조에서는 수하물에 대한 책임한도액을 규정하고 있는데, 제1항 본문에서는 1999년 몬트리올협약 제22조 제2항 및 제5항을 수용하여 수하물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 운송인의 책임을 여객 1명당 1,000계산단위로 제한하고 있고 이는 위탁수하물과 휴대수하물 모두 동일하다. 그런데, 동항 단서에 따라 위탁수하물의 경우에는 여객이 위탁수하물을 인도할 때에 수하물의 가액을 신고한 경우 운송인은 그 신고된 가액이 도착지에서 인도할 당시의 실제가격을 초과함을 증명하지 못하는 한 신고가액을 지급하여야 하고, 반대로 이를 증명한 경우에는 책임은 증명된 실제가액만큼만 지면된다. 여객이 신고가액을 한도로 책임을 묻기 위해서는 위탁수하물을 ‘인도할 때’에 신고하여야 하고, 인도 이후에 신고를 하는 경우에는 단서가 적용되지 아니하여 1천 계산단위를 한도로 책임을 물을 수밖에 없다고 한다.⁷³⁾

그런데, 상법 제910조에서 항공운송인의 수하물에 대한 멸실·훼손 손해배상책임 한도액과 수하물의 연착 손해배상책임한도액을 똑같이 여객 1명당 1,000계산단위로 규정하고 있는데, ‘멸실·훼손’과 ‘연착’은 그 성격이 엄연히 다른 법률사실이고 그로 인한 법률효과나 손해의 정도가 다르기 때문에 양자를 구분할 필요성을 생각해 볼 수 있을 것이다. 이에 관하여 수하물의 멸실·훼손과 연착으로 인한 손해는 그 정도가 상이하므로 양자를 구분하여 배상한도액을 별도로 설정하는 것이 합리적이라는 견해가 있다.⁷⁴⁾ 항공운송으로 인한 수하물의 멸실이나 훼손의 경우 일반적으로 민법상 이행불능⁷⁵⁾에 해당하고 연착은 이행지체⁷⁶⁾에 해당하며 수하물이 멸실 또는 훼손된

72) 상법 제908조(수하물의 멸실·훼손에 대한 책임) ① 운송인은 위탁수하물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대해서는 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.

73) 최준선 교수, 전거서(註 6), 93~97면(이와 유사한 입법례로는 1929년 바르샤바협약 제22조 제2항 및 제3항, 독일 항공운송법 제47조, 러시아항공법 제118조 및 119조, 우리 상법 제797조 등이 있음).

74) 정준우, “상법 항공운송편 제정시안의 문제점 검토,” 『기업법연구』(제22권 제3호), 한국기업법학회, 2008, 288면.

75) 불능은 그 발생시점에 따라, 계약성립시에 이미 급부가 불능인 원시적 불능과 채권관계성립 후에 비로소 급부가 불능이 되는 후발적 불능(급부불능)으로 구별된다. 특히 후발적 불능에 있어서

경우의 손해와 연착된 경우의 손해는 일반적으로 그 성격이나 규모가 다르기 때문에 타당한 견해라고 생각한다. 따라서 1999년 몬트리올협약 제22조의 내용을 수용하여 제정된 상법 제910조 1항 본문의 내용은 수하물의 멸실·훼손으로 인한 손해배상책임 한도액과 수하물의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임한도액을 구분하여 규정하는 방향으로 개정되는 것이 바람직하다고 판단된다.

상법 제910조 2항에서 수하물의 멸실·훼손, 연착에 대한 운송인의 손해배상책임한도액을 배제시킬 수 있는 사유로서 운송인 측이 고의로 또는 수하물의 멸실·훼손, 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 행동한 경우를 규정하고 있는데, 여기서 ‘수하물의 멸실·훼손, 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게’의 의미가 무엇인지에 관한 문제가 있다. 이러한 수하물 손해에 대한 운송인의 배상책임 한도액 배제사유 규정은 1999년 몬트리올협약 제22조 5항의 ‘손해가 발생할 것을 인식하면서 무모하게(recklessly and with knowledge that damage would probably result)’와 동일한 것으로서, 동 조항 역시 원래 1929년 바르샤바협약 제25조 1항상의 ‘고의에 상당하다고 인정되는 과실’로 규정된 것에서 출발하여 이를 개정한 1955년 헤이그의정서 제13조상의 ‘손해가 발생할 것을 인식하면서 무모하게’로 개정되면서 지금에 이르고 있는 것이다. 따라서 우리 상법 제910조 2항상의 수하물 손해에 관한 운송인의 배상책임배제사유는 1955년 헤이그의정서 제13조 및 1999년 몬트리올협약 제22조 5항과 같다고 볼 수 있다.

우리나라 법원의 판례 중 1955년 헤이그의정서 제13조상의 ‘손해가 발생할 것을 인식하면서 무모하게’의 문구에 대한 해석을 내린 것이 있다. 동 판례의 사실관계는 다음과 같은데, 서독의 베를린을 출발하여 프랑크푸르트를 경유 서울로 향하는 여정에 있어서 중간기착지인 프랑크푸르트에서 폭발물 테러 위협으로 피고 직원들은 항공기내 화물을 꺼내어 조사한 후 다시 탑재 하였는바, 원고들은 이 과정에서 가방 1개가 분실된 사실을 직원에게 신고하였는데도 피고회사 직원은 기내 및 기체 밖의 주변을 철저히 수색하지 않고 항공기의 연착만을 염두에 둔 나머지 원고들에게 분실된 물건은 서울에 도착하여 다시 찾아보고 없으면 배상하여 준다고 말하고 그대로 출발한 사건이다.

불능에 대한 채무자의 귀책사유가 존재하는 경우를 ‘이행불능’이라고 한다[김형배, 『민법학강의』 (제4판), 신조사, 2005, 765면].

76) 이행지체란 채무의 이행이 가능함에도 불구하고 채무자가 그에게 책임있는 사유로 이행을 하지 못하고 이행을 기를 초과하는 채무불이행의 유형이다[김형배, 전게서(註 75), 761면].

이 사건에서, 피고는 개정 바르샤바협약(헤이그의정서) 제11조 2(a)에 따른 배상책임한도액을 주장하였는데, 이에 대해 사건 법원은 헤이그의정서 제13조에 의하면 운송인의 유한책임을 규정한 위 제11조 2(a)규정의 적용이 배제된다고 규정하고 있는바, 여기서 말하는 “부주의하게 또는 손해가 아마 발생할 것이라는 인식”이라는 것은 개정 전의 바르샤바협약 제25조 제1항에 규정된 “소가 계속된 법원이 속하는 국가의 법률에 의하면 고의에 상당하다고 인정되는 과실” 즉, 우리나라의 경우에는 중과실에 해당하는 개념을 구체적으로 풀어쓴 것으로 해석되는 점에 비추어 볼 때, 이 사건과 같이 운송인인 피고회사 직원들의 중대한 과실로 인하여 위탁수하물이 분실된 경우에는 위 운송인의 책임을 제한한 헤이그의정서 제11조 2(a)규정의 적용이 배제되므로 피고는 인정된 손해액 전부를 배상하여야 한다고 판시하였다.⁷⁷⁾ 그 뒤 우리 대법원은 “손해가 생길 개연성이 있음을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위”의 개념을 ‘자신의 행동이 손해를 발생시킬 개연성이 있다는 것을 알면서도 그 결과를 무모하게 무시하면서 하는 의도적인 행위’라고 판시⁷⁸⁾하여 기존의 판례가 중과실에 가깝게 보던 것을 고의에 가까운 중과실(형법상으로는 ‘미필적 고의’에 가까운 듯함)로 판단하고 있는 것으로 보인다.

V. 결 론

여행, 출장, 친지방문 등의 이유로 먼 거리를 이동할 일이 많아진 현대인들에게 먼 거리를 편하고 빠르게 갈 수 있는 장점을 지닌 항공기는 더 이상 없어서는 안 될 운송수단으로 자리매김 하였다. 이제 일상화 된 항공 여객운송에 있어서 항공기 연착 손해로 인해 발생한 분쟁은 항공운송 관련 분쟁 중 가장 많이 발생하는 일이다.

항공운송에 관한 국제조약이 적용되지 못하는 국내운송 등과 같은 영역을 규율하기 위한 국내법 제정 필요의 목소리가 높아짐에 따라 2011년 상법 항공운송편이 제정·발효되었고 여객 및 수하물의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임제도도 기존의 여러 국제조약의 내용을 반영하여 오랜 논의 끝에 마련되었다. 몇 개 안되는 조문이

77) 부산지법 제2민사부 1990. 1. 19. 선고 89나6164판결.

78) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다58269판결.

지만 항공운송중 매우 발생 빈도가 높은 항공기 연착으로 인한 손해배상 문제를 규율하기 때문에 그 중요성은 매우 크다고 할 수 있다.

기존 바르샤바협약 체제의 문제점을 개선한 1999년 몬트리올협약의 관련 내용을 대부분 수용하여 제정된 우리 상법 항공운송편 규정들은 널리 통용되고 있는 국제적 기준에 부합한다는 장점은 있지만, 1999년 몬트리올협약의 문제점들을 거의 그대로 지니고 있다는 단점이 있다. 먼저, 연착의 개념에 관한 명시적인 규정이 없는데 이미 이에 관한 법원의 해석 기준이 잘 정립되어 있어 연착에 관한 정의 규정은 반드시 필요는 없는 것으로 보이지만 운송실무자나 여객 등과 같은 일반인으로 하여금 항공운송인의 손해배상책임을 발생시키는 연착의 개념이 일반 사전적 의미와 다르다는 점을 인식시킬 수 있다는 점에서 해석의 여지는 충분히 보장하되, 어느 정도 항공운송의 연착에 대한 개념을 한정할 수 있는 「합리적인 시간 내에 운송을 완료하지 못하는 것을 연착으로 본다.」와 같은 정의 규정을 두는 것도 검토해 볼 필요가 있다고 생각된다.

다음으로 여객 및 수하물의 연착으로 인한 손해배상책임 면제사유인 운송인 측이 손해를 방지하기 위한 ‘합리적으로 요구되는 모든 조치’와 관련하여 법문의 특성상 더 구체적으로 규정하기는 어려울 것 같고 지금처럼 법원에서 이에 관한 해석기준을 마련하여 적용함으로써 법문의 추상성을 보완해나가야 할 것으로 보인다. 항공운송인이 손해 방지를 위한 ‘합리적으로 요구되는 모든 조치’를 다하였는지 판단하기 위해 항공운송인의 연착방지노력 및 연착 후 손해방지노력을 검토하는 현 우리 법원의 입장은 타당하다고 본다.

여객에 대한 연착 손해 발생 시 국제항공운송의 경우 항공운송인의 배상책임한도액을 여객 1명당 4,150계산단위로 규정한 것은 항공운송인의 보호와 소비자 피해 구제간의 이익 형량상 적정하다고 볼 수 있지만, 그것의 1/8 정도밖에 되지 않는 500계산단위라는 금액을 국내항공운송의 경우 연착손해에 관한 항공운송인의 배상책임한도액으로 정하여 놓은 것은 소득 및 생활 수준의 향상으로 국내항공운송 시에도 국제항공운송 못지않은 연착으로 인한 손해가 발생 가능하므로 소비자 피해 구제 측면에서 국제항공운송의 배상책임한도액의 1/4 ~ 1/2 수준까지 상향 조정되는 방향으로 개정되어야 한다고 생각한다. 더욱이 위 금액은 배상책임한도액이고 실제 배상액은 입증된 실제 손해액에 한하므로 항공사 보호에 별로 도움이 되지 않는데도 소비자 보호를 등한시하면서 국내 항공운송의 연착 손해배상책임한도액을 굳이 이렇게 낮게 규정할 필요는 없다고 생각된다.

한편, 상법 제910조에서 항공운송인의 수하물에 대한 멸실·훼손 관련 손해배상책임한도액과 수하물의 연착 손해배상책임한도액을 똑같이 여객 1명당 1,000계산단위로 규정하고 있는 것은 ‘멸실·훼손’과 ‘연착’은 그 성격이 엄연히 다른 법률사실이고 일반적으로 그로 인한 법률효과나 손해의 정도가 다르기 때문에 문제의 소지가 있다고 판단된다. 항공운송으로 인한 수하물의 멸실이나 훼손의 경우 일반적으로 민법상 이행불능에 해당하고 연착은 이행지체에 해당하며 수하물이 멸실 또는 훼손된 경우의 손해와 연착된 경우의 손해는 일반적으로 그 성격이나 규모가 다르기 때문에 양자에 대한 손해배상책임한도액은 구분되어야 한다고 생각한다. 따라서 1999년 몬트리올협약 제22조의 내용을 수용하여 제정된 상법 제910조 1항 본문의 내용은 수하물의 멸실·훼손으로 인한 손해배상책임한도액과 수하물의 연착으로 인한 운송인의 손해배상책임한도액을 구분하여 별도로 규정하는 방향으로 개정되는 것이 타당하다고 판단된다.

2011년 11월 24일 상법 항공운송편이 발효됨에 따라 그 동안 분쟁에 적용할 법률이 없었던 국내항공운송이나 1999년 몬트리올협약 또는 1955년 헤이그의정서의 비체약 당사국과의 국제항공운송의 영역 등에도 적용할 수 있는 법률이 생겼다는 점에서 상법 항공운송편은 큰 의미가 있으며 국제적 기준에 맞고 체계상으로도 육상, 해상, 항공운송을 아우르는 운송법제를 모두 상법에서 통일적으로 규율할 수 있게 되었다는 측면에서 잘 된 입법이라고 생각한다. 위에서 언급된 문제점들과 앞으로 현실이 변함에 따라 제기되는 개선요구들에 대한 더 많은 연구와 논의를 통해 발전시켜 나간다면 그 제정은 비록 국제조약이나 다른 나라의 입법을 참고하여 하였을지라도 가까운 미래에 우리 상법 항공운송법제가 세계의 항공운송법제를 이끌어나가는 선도적 역할을 수행하게 될 것이라는 기대감을 가지고 본 논문을 마무리하고자 한다.

참고문헌

단행본

- 김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」, 한국학술정보, 2011.
- 김종복, 「신국제항공법」(개정판), 한국학술정보(주), 2012.
- 김형배, 「민법학강의」(제4판), 신조사, 2005.
- 문준조, 「항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구」, 한국법제연구원, 2009.
- 박원화, 「국제항공법」, 한국학술정보, 2012.
- _____, 「항공법 제3판」, 명지출판사, 2009.
- 손진화, 「상법강의 : 2011년 개정상법」, 신조사, 2011.
- 양석완, 「국제운송책임법연구 1」, 도서출판 온누리, 2010.
- 정찬형, 「상법강의(상)」(제14판), 박영사, 2011.
- _____, 「상법강의(하)」(제14판), 박영사, 2012.
- 최준선 감수, 「상법 항공운송편 해설」, 법무부, 2012.
- _____, 「보험법·해상법·항공운송법」(제6판), 삼영사, 2012.
- _____, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1997.
- Clarke, Malcolm, *Contracts of Carriage By Air*, Informa Publishing, 2002.
- _____, Yates, David, *Contracts of Carriage by Land and Air 2nd ed.*, Informa Publishing, 2008.
- Dempsey, Paul Stephen and Milde, Michael, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, McGill University Institute of Air & Space Law, 2005.

논문

- 김만호, “국제항공운송인의 책임원칙에 관한 연구 : 1999년 몬트리올협약을 중심으로,” 「공사논문집」(제57집 제3권), 공군사관학교, 2006.
- 김종복, “New Warsaw Convention : Montreal Convention 1999 소개,” 「항공우주법학회지」(제17권), 한국항공우주법학회, 2003.
- _____, “항공사고와 항공운송인의 민사책임에 관한 연구,” 「박사학위논문」, 한국항공

- 대학교대학원, 2005.
- _____, “몬트리올협약상의 항공여객운송인의 책임,” 『항공우주법학회지』(제23권 제2호), 한국항공우주법학회, 2008.
- _____, “상법 항공운송편 제정의 필요성과 방향에 관한 고찰,” 『법학연구』(제11집 제1호), 인하대학교 법학연구소, 2008.
- 문준조, “국제항공법상 화물·수하물에 대한 운송인의 책임상한제도 - 미국의 판례 분석을 중심으로 -,” 『항공우주법학회지』(제22권 제2호), 한국항공우주법학회, 2007.
- 이강빈, “몬트리올 조약상 국제항공화물배상책임제도에 관한 고찰,” 『항공우주법학회지』(제18권), 한국항공우주법학회, 2003.
- _____, “국제항공화물의 운송 지연에 대한 항공운송인의 책임,” 『중재연구』(제13권 제2호), 한국중재학회, 2004.
- 양석완, “여객의 연착 및 수하물에 관한 운송인의 책임제한 배제사유,” 『국제법무』(제1권 제1호), 2009. 5. 30., 제주대학교 법과정책연구소.
- _____, “몬트리올 협약상 항공운송인의 유한책임 적용한계 - 여객의 연착 및 수하물에 관한 책임을 중심으로-,” 『통상법률』(제87권), 법무부, 2009.
- 李華, “중국 항공운송법의 현황 및 주요내용과 앞으로의 전망 : 항공운송인의 책임을 중심으로,” 『항공우주법학회지』(제26권 제1호), 한국항공우주법학회, 2011.
- 장상균, “개정된 바르샤바협약 제4조 소정의 책임제한 조항 배제사유 해석,” 『대법원판례해설』(제63호), 법원도서관, 2006.
- 정준우, “여객의 인적 손해에 대한 항공운송인의 책임 - 2008년 상법 항공운송편 제정안을 중심으로 -,” 『상사법연구』(제28권 제3호), 한국상사법학회, 2009.
- _____, “상법 항공운송편 제정시안의 문제점 검토,” 『기업법연구』(제22권 제3호), 한국기업법학회, 2008.
- 최준선, “국내 항공운송법 제정안에 관한 고찰,” 『항공우주법학회지』(제23권 제2호), 한국항공우주법학회, 2008.

보고서

- 국토해양부 항공정책실, 『항공운송시장 동향』, 제4호, 2012. 10.

법무부 공청회 자료, 『상법 총칙 및 상행위편 개정안 / 상법 항공운송편 제정안』, 2008.

6. 25.

한국항공우주법학회 · 충북대 법학연구소 공동학술대회 자료, 『상법 항공운송편 제정의 의의 및 내용』, 2011. 9. 29.

기 타

외환은행 환율정보 공시(<http://www.keb.co.kr>)

IMF 웹사이트 SDR 가치 공시(http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)

통계청 e-나라지표(<http://www.index.go.kr/egams/index.jsp>)

한국항공진흥협회(<http://www.airtransport.or.kr/kor/index.html>)

항공정보포탈시스템(<http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp?pg=01#>)

초 록

현대 사회에서 항공기는 중요한 운송수단으로 자리매김 하였고 항공 여객운송에 있어서 항공기 연착 손해로 인한 분쟁은 항공운송 관련 분쟁 중 가장 많이 발생하는 일이다. 항공운송에 관한 국제조약이 적용되지 못하는 국내운송 등과 같은 영역을 규율하기 위하여 2011년 상법 항공운송편이 제정·발효되었고 여기에 여객 및 수하물의 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임제도도 마련되었다. 몇 개 안되는 조문이지만 항공운송 중 가장 빈번히 일어나는 항공기 연착으로 인한 손해배상 문제를 규율하기 때문에 그 중요성은 매우 크다고 할 수 있다.

기존의 바르샤바협약 체제의 문제점을 개선한 1999년 몬트리올협약의 관련 내용을 대부분 수용하여 제정된 우리 상법 항공운송편 규정들은 널리 통용되고 있는 국제적 기준에 부합한다는 장점은 있지만, 1999년 몬트리올협약의 문제점들을 거의 그대로 지니고 있다는 단점이 있다. 상법 항공운송편상 여객 및 수하물의 연착 손해로 인한 배상책임제도 관련 규정들의 문제점 및 개선방안은 다음과 같다. 첫째, 연착으로 인한 항공운송인의 손해배상책임이 성립되기 위한 ‘연착’의 개념 정의가 없으므로 ‘연착’에 관한 정의 규정을 두는 것을 생각해 볼 필요가 있다. 둘째, 여객에 대한 연착 손해 발생 시 국내운송의 경우 국제운송의 1/8 수준으로 항공운송인의 배상책임한도액을 차등하여 규정한 것은 항공사보호에 별로 도움이 되지 않는 반면 소비자 피해의 구제 측면에서는 바람직하지 않으므로 국내운송의 여객 연착 손해 관련 배상책임한도액을 국제운송의 1/4~1/2 수준으로 상향 조정하는 것이 바람직하다고 본다. 셋째, 수하물의 멸실·훼손의 경우와 연착의 경우를 구분 없이 수하물의 손해로 인한 항공운송인의 배상책임한도액을 모두 동일하게 규정하고 있는 것은 일반적으로 손해의 정도가 다른 대상들을 구분하지 않았기 때문에 문제가 있다고 생각되며, 수하물의 멸실·훼손의 경우와 연착의 경우를 구분하여 별도로 배상책임한도액을 규정하는 것이 바람직하다고 생각된다.

위에서 언급된 상법 항공운송편의 여객 및 수하물의 연착 손해 관련 배상책임 규정의 문제점 등을 비롯한 동 법률의 개선요구들에 대한 많은 연구와 논의를 통해 오랜 노력과 기다림 끝에 제정된 국내 항공운송법제를 더욱 발전시켜 나가야 할 것이다.

주제어 : 항공기 연착, 여객 및 수하물의 연착 손해, 항공운송인의 손해배상책임, 항공운송인의 손해배상책임한도액, 상법 항공운송편

Abstract

A Study on the Legislative System of Air Carrier's Liability in case of Delay of Passengers or Baggage

Kim, Ji-Hoon*

An aircraft has been one of the most important transportation means and disputes due to damage caused by delay of the aircraft happen many times out of ones related to the air transport. In 2011, the Air Transport Act in Commercial Law was established to regulate national air transport and the legislative system of air carrier's liability to handle delay of passengers or baggage was legislated here. Although there are some clauses related to the legislative system of air carrier's liability, they are very important because they deal with disputes due to damage caused by delay of the aircraft.

The Air Transport Act in Commercial Law has a good point of adopting the global standard of 1999 Montreal Convention, but it has also a bad point of having the problems of 1999 Montreal Convention. There are some contents to be modified in the Air Transport Act in Commercial Law. First, the definition of 'Delay of Aircraft' needs to be enacted because it is important to materialize air carrier's liability due to damage caused by delay. Second, it is necessary to modify the clause in which air carrier's liability due to damage caused by delay of passengers is divided into two things, one is in case of national air transport and the other is in case of international air transport, and the limited amount of air carrier's liability in national air transport is eight times less than the latter because they are not so helpful to air carriers but too disadvantageous to aircraft passengers. Third, it is also necessary to amend the clause in which the limited amount of air carrier's liability due to damage caused by loss · damage or delay of baggage has been legislated same without

79) Assistant Professor, Korea Air Force Academy Department of International Relations

classifying the case into loss · damage and delay, because they are generally different from each other in terms of extent of damage, therefore the limited amount of air carrier's liability by delay of baggage should be classified into in case of loss · damage and in case of delay.

It is desired that the Air Transport Act in Commercial Law including the clauses related to air carrier's liability by aircraft damage be developed continually by sufficient study and discussion about the necessity of amending it such as the one mentioned above.

Key Words : Aircraft Delay, Passenger or Baggage Damage by the Aircraft Delay, Air Carrier's Liability, Limited Amount of Air Carrier's Liability, Air Transport Act in Commercial Law