

# 航空輸送責任論

キム スン イヘエ\*

## 1. はじめに

韓国の経済成長を持続させ、国民所得を増大させ、国家間における文化交流を拡大させる多様な要因のひとつが、韓国の航空運輸産業の顕著な成長である。結果として、韓国の航空運輸の規模は、現在、世界の上位8位に位置している。しかし、航空運輸産業が成熟するにつれて、法的紛争が、多く発生し、対立が厳しくなり、かつ、激しいものになっている。そして、これらの法的紛争の将来は、より深刻の度合いを増していると容易に予測できる。さらに悪いことには、こうした法的紛争を規制、管理する法の不備は、多くの混乱をもたらしている。したがって、以下の三つの理由から、この法的不備をなくすことが、緊急の課題と思われる。本論文は、これら三つの課題の論拠を示し、それぞれについて検討を加えるものである。

まず第1に、航空機事故についてみてみよう。現実の企業は、航空輸送規定を通してここに生じる紛争処理を行ってきたが、これらの法規は、法的な有効性を確保するには限界があった。なぜならば、これらの規定の有効性は、現実的でなくなってしまっていたからである。結果として、韓国における航空輸送は、こうした状況に対応する法の制定を即時

に必要とせざるを得なくなっている。

第2に韓国が、国際的な航空運輸に関する1995年のハーグ議定書と1999年のモントリオール協定の署名国になって以来、これらの議定書と協定は、他の加盟国との間に紛争が生じたとき適用されるようになっている。しかしながら、韓国と上に述べた議定書や協定に署名していない国との間で国際航空輸送に関する紛争が生じた場合、これらの紛争を、これらによって解決することはできないからである。したがって、国際的な航空運輸関連の対立が前記の協定に署名しなかった国との間で起こるとき、論争はそれらの協定によって解決されることができない。より適切な国内法を発展させることによって、この法的パニック状態がもたらす困難を早急に解決する必要がある。さらに、これらふたつの国際合意が、国際航空輸送分野の問題に適用されることが必要ならば、問題を解決する唯一の方法は、当該国際合意を認めるかを国内法によって決定すればよいことである。このように、国際航空輸送に関する問題が解決される新しい国内法を制定することが望まれる<sup>1)</sup>。

第3に、ひとつの動因としてUSAにおける9/11のテロがある。これは、航空機による地上の第三者の損害を保護する必要を訴えるものである。このようなケースでは、厳格

---

\*韓国：韓国航空大学校教授

責任原則が、適用されなければならないことは、広く認められた見解である。韓国には、このような保護を定める規則ないしは法は存在している。しかしながら、このことは、我々が問題を解決するたったひとつの手段しかもっていないということを示すものである。必要なのは不法行為に関する韓国民法における有限責任の適用である。これらの理由の全てから判断すると、補償のための絶対責任を規定する法律の必要性である。

我々が、民間航空運輸を規制するふたつの規則を見てみると、それが既存の商法の部分的な修正で十分であるとの議論があり、これは、学界から支持を得ている<sup>2)</sup>。我々が、商法における航空輸送に関する部分を変えることによって、より完全なアプローチが可能になるという長所があるからである。さらに、類似した事故が発生した時、条文を単純化して、ひとつの法の中に全ての輸送手段に適用される法原則を制定する機会になるからである。加えて、韓国の司法部は、商法に航空輸送に関して6つの章を制定することを決定した<sup>3)</sup>。

改正条文は、3章ならびに42の条文からなるものである。ふたつの章は、航空輸送に関するものであり、残りの章は、地上の第三者の損害に対する責任についてのものである。

## 2. 旅客に関する航空運送人の責任

### 2.1. 運送人の責任

運送人は、航空輸送に関する修正第904条(以下、修正～条と略記する)によると、モンテリオール議定書を反映して、搭乗、機内または降機のいずれの過程においても死亡または傷害について損害賠償責任を有する。言い換えると、乗客の死亡または傷害が航空機

への搭乗、または、機内並びに降機のいずれの過程においても生じなければ、運送人は何等の損害賠償責任を負わないということである。しかしながら、この場合であっても、不法行為のような他の行為から生じたものである場合、責任が軽減されるか否かは明確に定められていない。このいくぶん漠然とした条文についてしてみると、“精神的な傷害(精神的な外傷、苦悩、苦痛や不快等々)”を定めるか否かについては意見が対立している。関係者は、運送人は、身体的な傷害と心因性精神的な外傷の全てを含む苦悩に損害賠償を及ぼすべきだし、これが前記の用語を含むべきだと主張した。しかしながら、この規定に熱い議論があったとしても、“身体の傷害”という文言は、他の表現の代わりに選ばれたものである。それはまた、海商法によれば、考慮されるべき特定の理由があるならば、法廷は精神的な損害を補償する義務を課することができるとしている。したがって、“精神的な損害”という文言は、なくてもことが足りるというものであった。

### 2.2. 責任の限度

航空輸送に関する修正第905条によると、モンテリオール議定書と同様に、二段階責任システムが導入されている。修正第1条によれば、過失の度合いに応じて減額される厳格責任の場合、最高100,000SDR(AU\$172,000)の損害賠償が、運送人の過失に関係なく、傷害並びに死亡の場合に支払われる。これは、モンテリオール議定書における責任の第一層である。

人的傷害や死亡事故の場合、運送人が、当該損害を自身の過失ないしは不法行為の結果でないこと、また、損害が、専ら第三者の過失や不法行為によって引起されたことを立証できなかった場合、損害賠償に無限責任が適

用される。これはモントリオール議定書の第二層である。そして、この分野について過失の欠如の証明は、運送人に課せられている。

### 2.3. 事前支払

修正第 906 条によると、航空機機事故から生じる財政的問題で苦悩している被害者乗客の家族を支えるために、乗客が適当な法的基盤の上に立って、航空運送人から前払いを受け取る規則を確立する必要がある。乗客が、航空機事故で死亡し、または傷害を受けた場合、国内法で定められているならば、当該人の差し迫った経済的必要に応ずるために補償を要求する権利を有する自然人ないしは人に遅滞なく前払いをしなければならない。そのような前払いは、責任の確認なしに行われるべきであり、運送人の損害賠償としてその後払われるどんな総額において相殺される。この種の支払いは、柔軟に財政上の危機を克服することになる。これは、大統領令に基づいてなされるものである。

### 2.4. 遅延、手荷物と貨物に関する責任

修正第 907 条によると、運送人は、航空機の遅れによる手荷物または貨物が引き起こす損害賠償に対して責任を有する。運送人の過失は、第 2 条と同じである。この場合、乗客に対する運送人の責任は、4,150SDR に限定される。この場合でも、従業員並びに関係機関が、損害を避けるために合理的に要求される全ての処置をとった、あるいは、これらの者が、そのような処置をとることが不可能だったということを証明すれば、運送人は、遅れによって引き起こされる損害に対して責任を有しない。

### 2.5. 破壊、損失、損害または遅れの場合の運送人の責任

修正第 908 条によると、航空運送人は、空輸中、運送人の責任に帰属する期間において生じた破壊について生じた損害に対する無限責任を持つものとする。しかし、運送人は、貨物の紛失または損傷が、それ自身の特異性障害、特定の性質または行方不明ならば、免責（第 2 条但し書き）を受けることができる。この場合、運送人は、免責理由を証明しなければならない。他方、運送人は、機内持込み荷物の場合、自身の過失に責任を有する。ただし、それは乗客によって証明されなければならない。

### 2.6. 手荷物または貨物の遅延<sup>4)</sup>

修正第 909 条によると、運送人は、手荷物または貨物が、航空機の遅滞によって引き起こされる損害に対して責任を有する。運送人の過失が推定される場合、責任は、限定される。この条文の趣旨は、旅客への遅れに対する運送人の責任についての規則と同様である。2つの異なった条項（909 と 907）の理由は、それぞれ異なった責任への限界からくるものである<sup>5)</sup>。

### 2.7. 手荷物と貨物の責任の限度

手荷物運搬に関する修正第 910 によると、破壊、損失、損害または遅延の場合の運送人の責任は、乗客一人当たり 1,000SDR に限定される。これは、荷物が、チェックされた手荷物か機内持込み荷物であるかどうかは問われない。これは、モントリオール議定書が定める、検査された手荷物が輸送人に渡され、また、事情に応じて特別料金が支払われ、目的地で所有者が特別な申告を行うことと全く同じである。すなわち、検査された手荷物が運送人に託されて、追加金を払った場合、乗

客がその時に目的地で配達に対する関心を特別に宣言をしたものとされる。その場合、輸送人は、申告された額を超えない金額を支払う義務がある。これは、もし、運送人が、目的地での手渡しにおける旅客の実際の利益よりも大きい額であることを証明しなかった場合である（第1条）。しかしながら、この条文は、損害が運送人、従業員や機関が損害を起す意図をもってなされた行為や過失からのものであることが証明されれば適用されない。また、注意することなく扱い、また、損害が生じるだろうとの知識をもってなされた場合も同じである。

### 2.8. 苦情の適時な通報と手荷物の一部損壊

受け取り人は、損害の場合、その損害を知った後、また、委託された手荷物の場合は、その受け取りの日付から7日以内、また、貨物の場合は、その受け取りの日付から14日以内に運送人に苦情を申し立てなければならない。遅れの場合、苦情は手荷物または貨物が手許に届いた日から遅くとも21日以内になされなければならない（第1条並びに4条）。責任は、委託手荷物の遅れの場合にも適用される。それは、乗客が21日以内に異義を申しでない場合である。例外は、輸送人ないしは会社が都合がつかない場合である<sup>6)</sup>。

第2条によると、第1条に定める通知がなければ、貨物は損害なしで旅客に配送されたとされる。また、第4条を適用して、乗客が損害賠償を要求することは不可能とする。このように、第2条が、多様な状況に適用されることが広く信じられている。これにもかかわらず、新法は、モンテリオール議定書と合致するよう仮の第2条を定めている。

第3条は、受託荷物の損失または損壊がある場合、あるいは、疑うに足る明白な状況

がある場合、第3条は、運送人が委託荷物の調査に付き、旅客の和解的姿勢の義務を定めるものである。さらに、第5条は、明らかに厳しい強制的規定をさだめることによって、乗客の保護を促進する。第3条と5条は、海上輸送に関する商法と対応的である。

### 2.9. 機内持ち込み手荷物料金のかからない荷物

修正第912条によると、修正条項は、運送人は、海商法820条の適用によって委託されない荷物を無料で輸送する義務を有すると規定している。

## 3. 手荷物に対する運送人の責任

### 3.1. 運送人の責任

修正第913条は、モンテリオール議定書にしたがって、破壊、紛失、損壊ないしは遅延の場合、運送人の責任を定めている。

まず第一に、第1条は、航空機での輸送中に生じた損害については無限責任を定めている。この規定の中で、“航空機による輸送”の定義は、貨物が運送人の責任におかれている期間をいう（第2条）。しかしながら、運送人は、破壊、紛失並びに損壊が第2条に定める荷物の場合、証明された範囲内でしか責任を負わない<sup>7)</sup>。

他方、航空による輸送期間は、陸上、海上並びに空港の外にある内陸水運による輸送の場合には該当しない（第3条）。しかしながらそうだとした場合、運送人に求められる責任は、輸送の期間中に損害が生じた場合、関係国際協定並びに国内法の影響の下におかれる。もしこのような航空機による輸送が、積載、配送並びに積み替え目的のための輸送契約期間中のものであるならば、あらゆる損害は、請求者の証明によるものとされている。

913条に従って航空機による輸送中に起こった場合である。

もし、荷主の合意なしに運送人が、航空運送の当事者間での合意によって運送目的の全部並びに一部を他の運送形態に変えられれば、他の輸送形態による運送は、航空機による運送期間内にあるものとみなされる。

### 3.2. 遅延に対する責任

修正第914条によると、運送人は、その怠慢の結果として航空機の遅れによる航空手荷物または貨物の遅れに対して責任を有する。これは、乗客の遅延の場合と同一である。但し書きによれば、運送人の過失が推定される場合である。貨物の遅れに対する責任は、陸上輸送法、海上輸送法並びにモントリオール議定書と同じ姿勢を踏襲している。

### 3.3. 運送人の責任の限度

修正第915条第1節によると、貨物運送について、その破壊、紛失並びに損壊についての運送人の責任は、1Kg当たり17SDRに限定される。これは、委託人が、荷物を運送人に渡した時に、目的地で配られた時に利益に関する特別な宣言をしない場合である。そして、第1節但し書きに言う状況において補助金が支払われた場合である。このような場合には、運送人は、申し立てられた額を超えない額を保障する責任をもつ。これは、その額が、目的地において委託人の実際の利益よりも超えていない場合である。

第2条は、主に重さごとに責任を測る基準として使われることができる物の定義についてある。これは、第1条で定められている。荷物に含まれているものも含めた貨物の部分的破壊、紛失、損害または遅延が同じ航空輸送証券を持った他の荷物、これがなければ荷物の重量は、責任の限界を決定する際の

考慮されない。この条項の意図は、運送人の利益を護るためである。その結果、運送人に絶対的責任を課すものである。そこには、運送人の責任によって減らすことはできない。

### 3.4. 貨物の一部の損失または損害しての受領

民間航空法修正第916条は、911条と同様である。すなわち、911条は、適宜な苦情通告期間を14日に広げた事実の例外であった。それは、もし、受託された荷物の紛失や損壊を認めるのが不可能なあるとしたらである。このように、第2条は、911条第2項から第5項と合致しているのである。

### 3.5. 貨物の到着通知

修正第918条によると、貨物が到着するとすぐに、受託者に通知することは運送人の義務である。これは、モントリオール議定書に基づくものである。実際的には、もし、通知する当事者が、航空運送契約並びにその他に記録されていれば、これは、適正や条件で配送されたことである。

### 3.6. 運送人の留置権

修正第919条は、航空会社による貨物の留置権を定める。商法第804条（海上輸送の場合には運送人の留置き権）は、優先順位弁済をする荷物と権利の上に留置権を定めている。しかし、修正条項によれば、それは商法第804条第2項を適用しないとしている。第2項は、運送人が受託者に貨物の配送の後、留置権を行使することができるとしている。この分野における航空運送企業にとって利益はないからである<sup>8)</sup>。

### 3.7. 運送人の貨物公売の処分権と留置権

委託者が貨物を受領せず、貨物が配達されないとき、配達経費は確かに増加する、そし

て、その利益は少なくなるかもしれない。これらの要因を考慮に入れて、必要な解釈を未配達の場合になす必要がある。したがって、修正第 920 条は、これに対する答えを出している。そして、それは商法の第 803 条に関連する商法と調整するようになっている。受託者が貨物を受け入れるのを辞退するか、情報を交換されることができないならば、委託者は処分権をもつようになる。運送人は、荷物の目的地に配送ないしは運送して配送する義務から免れることができる。そして、関税規則または法律と条例によって（条項 1 と 4）、通関手続きの前に示される。

さらに、修正第 920 条は、以下のような見解にしたがっている。すなわち、商売取引について商法で示される見解に基づく保証金の必要条件についてである。運送人は委託者と受託者に通知して、それから、公的に貨物を競売にかける。その後、運送人は残りを所有することができる。そして、それは運送人の主張と公売（第 1 条 3 項）のコストから差し引かれる。この場合委託者と受託者に通知することが不可能であるならば、あるいは、貨物にとっての損失または損害の危険があるならば、運送人は、そうすることができる行動通知（第 2 項）なしで貨物を留置できる。

### 3.8. 運送人の請求規定

修正第 921 条によると、陸上輸送と海上輸送でバランスを保つために否定的な処方する必要がある。そのために対処が 2 年の期間以内でなされないならば、それは航空会社の責任についての規制が 2 年に示されるといふ、そして、損害賠償に対する権利が消されるという事実を考慮に入れるのに必要である。この期間は陸路の輸送と同一でない。そして、それには 1 年の制限がある<sup>9)</sup>。

## 4. 地上の上の第三者への損害賠償の補償

既存の修正条項は、ふたつの異なる賠償金からなっている：運送人は、形式的に乗客と第三者への損害賠償を負担する。修正条項が異なるシステムを管理する 2 つの主な理由がある。第 1 に、第三者への損害賠償の運送人の義務の特徴は、外面上は国際的航空会社へのそれにかなり類似している。第 2 に、形式的には第三者に対する外国の飛行機に起因する損害賠償に関する条約は、ローマ条約システムでは達成されることができない。この部分について、すなわち修正条項の地上における第三者に対する損害賠償の補償に関しては、ここでは大きく扱わない。

### 4.1. 運送人の補償責任

修正第 933 条によると、飛行中の航空機によって身体的なまたは経済的な損害を被た地表の人は、いずれも修正条項によると損害賠償を要求する権利がある。この状況で、運送人は、無限責任の原則に従う。これは、1952 年のローマ議定書と 1978 年のモントリオール議定書にしたがっている<sup>10)</sup>。

地上の第三者に対する責任は、航空機の運行者である（第 1 条）である。“運行者”とは、損害を引き起こした時に航空機を運行している人を意味する。そして、航空機を操縦する権利を持った人によって航空機が操縦されている場合である（第 2 条）。

第 3 条は、「飛行中」という文言について規定している。この用語は、1952 年のローマ議定書と同一である。この「飛行中」という用語は、離陸の目的をもって着陸する迄の間に第三者に損害を与えた場合を含むものである。1952 年のローマ議定書に基づいて、離陸から着陸が終了するまでとされている。

第 4 条は、2 機以上の航空機が事故に巻き

込まれた時、航空機の運行者が、事故の保障を共同並びに個別に責任をとる場合について定めている。言い換えれば、事故の責任割合は、二分の一が最適なものではない。むしろ、各々の運送人は、全部の事故に関しては責任の各々の運行者の自身の限界の範囲内で、事故に対して責任がある。

#### 4.2. 免責

修正第 934 条は、運送人の免責を定めている。第三者への損害が戦争行為または他の武装衝突に直接に原因を置くならば、あるいは、それが政府当局内で起こるならば、操縦者は、航空機を使う権利を奪われる、そして、操縦者は、行った損害に対して損害賠償金を支払わない。後者の場合、933 条 2 項は、たとえ操縦者が「操縦者」に関する規則に従っていない場合、また、生じた損害に対する理由が明らかにされない場合でも注意を喚起している。最近、改訂が検討中であるが、操縦者がテロ攻撃のような違法な間接的な行為によって起こした損害に対しても責任があるとされている。

#### 4.3. 運送人の有限責任

修正第 935 条は、1978 年のモントリオール議定書にいう運送人の有限責任を定めている。

第 1 項は、航空機の責任に関して全体的な有限責任を定めている。第 2 項は、運送人が、乗客の死亡や身体への危害の場合には、損害賠償を定めている。そして、各々の乗客に対する責任は、125000SDR に限られている。操縦者とは、個々の操縦者を言う。操縦者は、個々の責任を負うだけでなく、全体的な有限責任を負うのである<sup>11)</sup>。

第 3 項は、航空機の責任を定める。これには、有限責任が適用されてきた。第 4 項は、

有限責任による補償が完行されなかった場合、夫々の比率に従い分担して補償をすることが認められている。最後に、第 5 項は生命と財の損失をもたらすひとつの事故の場合には、生命は財産に優先する。賠償金は、身体の損傷への支払が終了した後に支払われる。

#### 4.4. 有限責任に対する例外

修正第 936 条の第 1 項は、1978 年のモントリオール議定書にしたがって有限責任の例外を定める。第 2 項は、人が不法に飛行機を使う場合、すなわち、合法的な運送人の権利を奪うことによって航空機を操縦するならば、権利がないことを定めるものである。

#### 4.5. 運行者の義務遂行

地上における第三者に対する航空機に起因する損害の賠償は、明確な事故であって、操縦者の過失を論証する必要はない。それは、できるだけ早くこの種の責任を履行させるべきだからである。この点について、民間航空法修正条項は、1952 年のローマ議定書のうちの 1 つを反映する。そして、それは訴えを起こす権利が、損害をもたらした事件の日取りから 3 年の満了以内の後に消滅する。

#### 4.6. 有限責任の手順

修正第 935 条第 1 項によると、地表の第三者への損害に対する運行者の賠償が、個別的にも一般的にも制限されることから、一定の手続きが要請されるものとしている。民間航空法第 938 条第 1 項にしたがって、法廷へ移るための手続き期間を定めている。これは、商法第 752 条第 2 項に基づくことの他に<sup>12)</sup>、商法第 752 条において、運行者の有限責任を船舶の所有者への有限責任と類似させたものである。

## 5. 結論

商法特別委員会は、司法部の管理下で法案を提出した。しかしながら、提案のための期間が6ヵ月しかなかったため、不備な点が多く含まれている。以下のような件について更なる検討がなされている。

まず第一に、修正条項は、地上、空中並びに海上を含む全ての輸送手段を規制する1つの法規である。この事実は、全ての視点からこの問題を考えることを認めること、また、この問題についての活発な議論を維持することであり、我々が全ての角度から考慮しなければならないということである。航空機事故は、大きな損失と被害をもたらすので、航空会社に運送人としての責任を割り当て、かつ、損害を受けた乗客を保護することができる保険を出すことを強制する法律制度の創案につながり、これらは、望ましいものである<sup>13)</sup>。

第2に、あらゆる形の輸送責任がひとつの法律制度で管理されるため、重大な結果を生むという意見があった。各々の措置が特定の義務を負うので、同じ規則で規制するのは、紛争をもたらすかもしれないからという訳である<sup>14)</sup>。

最後に、絶対責任のような多様な基準を、制裁責任と有限責任（責任の上限）との間で転換する議論が支持されている。なぜならば、国内並びに国際輸送の分野に均等に適用されるからである。しかしながら、乗り遅れた乗客に関する限定責任の場合、韓国の国内航空の有限責任については何等かの考慮が必要である。なぜならば、韓国の国内の航空会社旅客は、短距離であり、せいぜい一時間以内であるからである。結果として、国内輸送の場合は、限定責任が合理的な選択である<sup>15)</sup>。

ワルシャワ条約、ハーグ議定書、モントリオール議定書、その他の多くの国際合意は、国際的な輸送紛争のケースに適用されるものである。しかしながら、国内輸送は、国際的な航空運輸標準または商法によって判定されてきた。そして、それは、直接に紛争を管理する適当な法律の不足のために、陸上と海上輸送に関連がある。

韓国では、この法律、すなわち、商法における航空輸送に関する修正条項は、国内法から国際航空輸送に適用されるべきである。多々考えてみると、この新しい法は、航空輸送紛争に明確で実際的な法関係を制定することに貢献するであろう。

### [注]

- 1) Jeong-heon choi. 航空輸送に関する商法問題公聴会報告, P95.
- 2) 韓国航空宇宙法学会、2007 レポート司法部編、「航空運輸と宇宙開発についての国際合意、他の国の法律例の分析と韓国法制度の問題と解決」、p.173-174。
- 3) 司法部公聴会. 商法と商取引提案 2008年6月, p.93-97。
- 4) 修正第910条を参照。
- 5) 修正第910条を参照。
- 6) モントリオール議定書によると、輸送人の側の偽装があるのは、それは例外的である。しかし、それは韓国が「偽装」に不慣れであるという事実からのものと考えられる。このように、「好ましくならぬ」という語は、陸上運送法と海上運送法（商業法第146条、第2節、第804条と第3節）から類推される。
- 7) 4つの免除条項、①運送品の固有な欠陥、特殊な性質または隠れた欠陥、②運送人またはその使用人、代理人以外の者が遂行した運送物の不適切な包装または不完全な記号表示、③戦争、拳動、内乱、または武力衝突、④運送品の入出国、検疫または通関した公共機関の行為。
- 8) 商法第808条は、貨物につき輸送人の競売を定めている。1) 商法第807条第1節に定め



- られていることは、保管者には裁判所の許可により公的に貨物を競売にかけることによって選択返済の権利がある；2) 輸送は、貨物を受託者に届けた後にも、貨物に対する自らの権利を行使することができる。しかし、貨物が輸送人に預けられ、または、第三者が貨物を取得した場合には、その権利を行使できない。
- 9) モントリオール議定書は、請求期間を2年間に定めている。しかし、支払期間の国内問題に関しては、議定書は規制することができないので、それは全く法に依存する。法制委員会は輸送人の支払について一般的消滅規定を定めている。そして、それは韓国の民法と同じである。
- 10) 9/11 テロ攻撃の後、米国は1978年に1952年のローマ議定書の改正プロトコルを唱導してきた。その結果、以下の問題が検討されている。すなわち、責任が限定されるような非合法的行為によって引き起こされる損害であるかどうかは、一般的なリスクからは区別されるべきである。そして、同時に、額の増大と増大する再支払を行う方法は問題とされるべきということである。しかし、これらの点はまだ完全にははっきりしない、そして、我々は我々がそれらを実施させさせるための申し
- 込みを受け入れることができるかどうか、まだ議論している。修正法は、これらを規定していない。
- 11) 問題は、個々の有限責任が妥当であるか他の有限責任システムと比較されないということである。通常、外面上は第三者への損害の場合には、それは運搬の契約に関して約束される他の約束と異なる一方的な約束において分類される。より実際的な議論として手頃な価格を調整する必要がある、そして、研究は運び出される。航空輸送に関する商法問題公聴会資料, P.162.
- 12) 第752条(責任制限の手続) ①この章の規定により責任を制限しようとする者は、債権者から責任限度額を超過する請求金額を明示した書面による請求を受けた日から年以内に裁判所に責任制限手続開始の申請をしなければならぬ。②責任制限手続開始の申請、責任制限の基金の形成、公告、参加、配当その他必要な事項は、別に法律で定める。
- 13) 航空輸送に関する商法問題公聴会, P.165.
- 14) Joon-woo Jeong. 航空輸送に関する商法問題公聴会, P.131.
- 15) Kyung-Ryeol Lim. 航空輸送に関する商法問題公聴会, P.165.

## Air Carrier Liability

Prof. Dr. KIM Sun-lhee  
Korean Aerospace University

### **Abstract**

Multifarious factors such as continuing economic advances, increasing national income, and enlarging cultural exchange between nations have contributed to the outstanding growth of the air transportation industry in Korea. However, as the air transportation industry has matured, private legal conflicts associated with it have also become fiercer, and it is easy to predict that conflicts will be more serious in the future. What is worse, the lack of laws to regulate these legal relationships has produced a lot of confusion. Accordingly, there is an urgent need to repair this legal crisis for three main reasons. This paper presents these three reasons.

Firstly, those provisions on the case of aircraft accidents had fundamental limitation to maintain legal safety because the agreements easily lose their validity. Consequently, air carrier services in Korea require immediate action to enact laws related this situation.

Secondly, Korea is a signatory of the Hague Protocol 1995 and the Montreal Convention 1999, these protocols and conventions will be applied when a conflict takes place between Korea and other high contracting parties. However, when an international air transportation-related conflict occurs between Korea and a party that has not signed onto the aforementioned agreements, the dispute cannot be resolved by those agreements. Accordingly, there is an urgent need to iron out this difficulty that arises from this state of legal panic by developing better municipal transportation laws. Moreover, when the two treaties can be applied in one situation in the field of international air transportation, the only way to clarify the problem is by adopting municipal laws if there is any allowance for that in the treaties. It requires to establish a new municipal law which can surely deal with problems.

Thirdly, there is a requirement on the rise to protect third parties on the surface who are damaged by aircraft. In Korea, though, there is any express provision or law to regulate such protections, and this aspect causes the conclusion that we only have one solution to settle the problem, which is to apply limited liability through Korean Civil Law concerning cases of unlawful acts.