

韓国改正商法に新規導入された航空運送法の 主な内容と将来の課題 (2)

金斗煥*

目次

- 一. はじめに
- 二. 「韓国航空輸送」の新規導入の経緯および
商法施行令改正
 1. 韓国改正商法における「航空運送編」の
新規導入についての立法経緯
 2. 韓国の商法施行令改正
- 三. 韓国改正商法における「航空運送法規
定」の新規導入に関する立法上の理由
- 四. 韓国の改正商法第6編の「航空運送人及
び運航者の民事責任に関する規定」の新
規導入
- 五. 韓国の改正商法案第6編に新規導入され
た「航空運送法」の主要内容と展望
 1. 「航空運送法」の主要内容
(以上は、前号)
 2. 「航空運送法」の展望
- 六. おわりに

五. 韓国の改正商法案第6編に新規導入 された「航空運送法」の主要内容と展望

2. 「航空運送法」の展望

ワルソー条約上の賠償限度額は、これまで
数回改正したが実効をおさめることが出来な
かった点についての反省として、1999年の

モントリオール条約では5年ごとにSDRを
構成している米国、英国、欧州連合(EU)
と日本等の消費者物価指数のインフレ率が
10%を超えるときは、賠償限度額を自動的
に上向修正できるように段階的な増額条項
(Escalator Clause)を1999年のモントリオール
条約第24条を新設した。モントリオール
条約は、1999年5月28日に制定され、2003
年11月4日に全世界で発効したが、国際民
間航空機(ICAO)で、上記の国々のインフ
レーション率を調査した結果、この条約が
発効した後、過去5年間の期間中に前記国々
のインフレ率が13.1%¹⁾が上がって行った
として、これを踏まえ、航空運送人の賠償限
度額を以下のように引き上げている。

ドイツは、現在、2009年の不法妨害行為
条約を批准していないが、ドイツ国民を保護
するために2010年8月5日、航空運送法
(Luftverkehrsgesetz)を改正し、同法第45条
ないし第47条にかけて、国内航空旅客及び
物品運送人の人的及び物的損害賠償責任限度
額を、前記の表に書いている『国際航空運送
人の責任限度額』と同じように引き上げた。
1999年のモントリオール条約の加入国であ
る韓国も、韓国国民を保護するために、今
後、商法の一部を改正する際に、国内航空旅

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

国際航空運送人の責任限度額

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

客及び物品運送人の人的及び物的賠償責任限度額を前記賠償限度額引き上げの比較表にある『国際航空運送人の責任限度額』と同じように引き上げるのが、もっとも望ましいことだと考える。

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

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

引き起こされた第三者に対する損害賠償に関する条約（Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties: 略称、General Risk Convention: 一般危険条約、5 カ章、28 カ条）である。

前者の国際条約は、世界各国のなかで 35 カ国が批准した日から 180 日が過ぎた日から発効し、後者の国際条約は 35 カ国が批准した日から 60 日が過ぎた日から発効する。2012 年 1 月 9 日現在、前記『不法妨害条約』は、パナマを含む 9 カ国が署名している。また前記『一般危険条約』は、チリを含めた 11 カ国が署名している。現在、前記二つの国際条約を批准した国は、1 カ国もないのである。しかし、ドイツは、2009 年 5 月に ICAO で制定された航空機テロ事件と関係がある「不法妨害条約（Unlawful Interference Convention）」を批准していないが、航空機運航者が事故を発生させた時、地上の第三者に対して、航空機運航者の賠償限度額を規定した前記不法妨害条約第 4 条（limit of the operator's liability）を受け入れ、2010 年の改正航空運送法（Luftverkehrsgesetz）第 37 条に、ドイツ国民を保護するために航空機の運航者の賠償限度額を前記不法妨害条約と同じく引き上げた。韓国も、今回の商法改正の際に、韓国国民を保護するため、前記不法妨害条約と同じく商法第 932 条（航空機の運航者の有限責任）を改正し、航空機運航者の地上の第

三者に対する損害賠償責任限度額を引き上げなければならないと思う。韓国は、航空機の運航者と韓国民を保護するために他の国よりも先に、前記の二つの条約（不法妨害条約と一般危険条約）を速やかに批准するのが望ましいことだと考える。

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

六. おわりに

韓国の現行航空法は、日本の航空法とほぼ同じで主に公法的及び行政規制的な規定だけで構成されており、航空運送人の損害賠償責任、賠償額、責任消滅時期、裁判管轄地等を解決する私法的な規定は、一つの条文も入っていないので、損害賠償請求事件を処理する当事者間（原・被告間）の紛争は深刻になっている上に航空訴訟事件の解決が遅延しているのが現在の実情である。国際航空運送人の航空運送契約と民事責任関係を規制した1929年のワルソー条約、1955年のヘーグ議定書、1961年のグアダハラ条約、1966年のモンリオール協定、1975年のモンリオール第1、第2、第3追加議定書と第4議定書、1999年のモンリオール条約、1952年及び1978年の改正ローマ条約等によってこれらの問題はある程度解決できた。しかしながら、国内航空運送人の私法的な法律関係について、韓国と日本の法律には何の規定することがなく、やむを得ず航空運送約款又は民商法等の規定によって処理されてきた。実際には、運送約款の一部の条項への無効決定又は無効判決が下り多様な問題を生むことになっていた。

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

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

国内航空運送に関する立法問題は、運送人と被害者との間に民法による責任限界、損害賠償責任額、責任消滅時期等の法律関係を明確にさせて当事者間の紛争要因をある程度解消させるだけではない。法の空白状態を克服し、そして、先進国の立法例及び国際条約と歩調を合せることによって、191カ国が加入している国際民間航空機関（ICAO）の信頼を強化させる契機になることを予測させるものになるであろう。

<附録>

韓国改正商法第6編航空運送

<本法 第6編新設日：2011.5.23.>

<本法 第6編施行日：2011.11.24.>

第1章 通則

第896条（航空機の意義）この法律において“航空機”とは、商行為またはその他の営利を目的に運航に使用する航空機をいう。ただし、大統領令で定める超軽量飛行装置は除外する。

第897条（適用範囲）運航用航空機に対しては、商行為またはその他の営利を目的としていない場合でも、この編の規定を準用する。ただし、国有または公有航空機については、運航の目的、性質等を考慮して、この編の規定を準用することが適切でない場合であって大統領令で定めた場合には、この限りでない。

第898条（運送人等の責任減免）第905条第1項を含めて、この章で定める運送人または航空機の運航者の損害賠償責任に関連し、運送人または航空機の運航者が損害賠償請求権者の過失、またはその他の不法な作為又は不作為が損害を発生させた、または損傷に寄与したということを証明した場合には、その過失またはその他の不法な作為又は不作為が損害を発生させた、または損傷に寄与した程度に応じて、運送人または航空機の運航者の責任を軽減又は免除することができる。

第2章 運送

第1節 通則

第899条（非契約的請求に対する適用等）①この章の運送人の責任に関する規定は、運送人の不法行為による損害賠償の責任にも適用する。

②旅客、手荷物、または運送物に関する損害賠償請求が、運送人の使用人または代理人に対して提起された場合に、その損害がその使用人又は代理人の職務の執行について生じたときは、その使用人または代理人は、運送人が主張できる抗弁と責任制限を援用することができる。

③第2項の規定にかかわらず、旅客又は手荷物の損害は、運送人の使用人または代理人の故意により発生したか、又は旅客の死亡、傷害、到着遅延（荷物の場合、滅失、毀損、延着）が生じるおそれがあることを認識しながら無謀にした作為または不作為によって発生したときには、その使用人または代理人は、運送人が主張できる抗弁と責任制限を援用することができない。

④第2項の場合に運送人及びその使用人又は代理人の旅客、手荷物、または運送物への責任制限額の総額はそれぞれ、第905条、第907条、第910条及び第915条の規定による限度を超えてはならない。

第900条（実行運送人に対する請求）①運送契約を締結した運送人（以下“契約運送人”という）の委任を受けて運送の全部又は一部を行った運送人（以下“実行運送人”という）がある場合、実行運送人が遂行した運送には、実行運送人に対しても、この章の運送人の責任に関する規定を適用する。ただし、第901条の順次運送に該当する場合は、この限りでない。

②実行運送人が旅客、手荷物または運送物に対する損害賠償責任を負う場合、契約運送人と実行運送人が連帯してその責任を負う。

- ③第1項の場合、第899条第2項から第4項まで準用する。この場合、第899条第2項第3項中“運送人”とは、“実行運送人”と、同条第4項中“運送人”とは、“契約運送人と実行運送人”とみなす。
- ④この章で定める運送人の責任と義務のほか、運送人が責任と義務を負担することにする特約や、この章で定める運送人の権利または抗弁の放棄は、実行運送人が同意しない限り、実行運送人に影響を及ぼさない。

第901条（順次運送）①二つ以上の運送人が運送する場合には、各運送人の運送区間について、その運送人は運送契約の当事者とみなす。

②順次運送で旅客の死亡、傷害または延着による損害賠償は、その事実が発生した区間の運送人によるのみ請求することができる。ただし、最初の運送人が明示的に全区間の責任を引受けることを約定した場合には、最初の運送人と、その事実が発生した区間の運送人が連帯してその損害を賠償する責任を負う。

③順次運送で荷物の滅失、毀損又は延着による損害賠償は、最初の運送人、最後の運送人及びその事実が発生した区間の運送人にそれぞれ請求することができる。

④順次運送の運送物の滅失、毀損又は延着に起因する損害賠償は、荷送人が最初の運送人及びその事実が発生した区間の運送人にそれぞれ請求することができる。ただし、第918条第1項の規定により荷受人が運送物の引渡を請求する権利を有する場合には、荷受人が最終的な運送人及びその事実が発生した区間の運送人にその損害賠償をそれぞれ請求することができる。

⑤第3項及び第4項の場合において各運送人は連帯してその損害を賠償する責任を負う。

⑥最初の運送人又は最後の運送人が第2項から第5項までの規定に基づいて損害を賠償した場合には、旅客の死亡、傷害または延着や手荷物・運送物の滅失、毀損又は延着が発生した区間の運送人に対し求償権を持つ。

第902条（運送人責任の消滅）運送人の旅客、荷送人または荷受人の責任は、その請求原因にかかわらず、旅客又は運送物が目的地に到着した日、航空機の到着する日や運送が中止された日の中で最も遅く到来した日から2年以内に裁判上の請求がなければ消滅する。

第903条（契約条項の無効）この章の規定に反して運送人の責任を免除したり、責任限度額を低く定める特約は効力がない。

第2節 旅客運送

第904条（運送人の責任）運送人は旅客の死亡又は身体の傷害に起因する損害については、その損害の原因となった事故が航空機上または乗降のための作業中に発生した場合にのみ責任を負う。

第905条（運送人の責任限度額）①第904条の損害のうち、旅客1人あたり10万の計算単位の金額までは、運送人の賠償責任を免除したり制限することができない。

②運送人は、第904条の損害のうち、旅客1人につき10万計算単位の金額を超過する部分については、次の各号のいずれかを証明すれば賠償責任を負わない。

1. その損害が運送人又はその使用人若しくは代理人の過失又はその他の不法な作為若しくは不作為によって発生したものではないこと。
2. その損害が、ひたすら第三者の過失又はその他の不法な作為若しくは不作為によってのみ発生したこと。

第 906 条（前払金の支払）①旅客の死亡又は身体の傷害が発生した航空機事故の場合、運送人は損害賠償請求権者が請求した場合、遅滞なく、前払金（先給金）を支払わなければならない。この場合、前払金の支払のみで運送人の責任があるものとはみなさない。

②支払った前払金は、運送人が損害賠償として支払わなければならない金額に充当することができる。

③前払金の支払額、支払手続き及び方法等に関しては、大統領令で定める。

第 907 条（延着の責任）①運送人は旅客の延着による損害について責任を負う。ただし、運送人は、自分とその使用人及び代理人が損害を防ぐために合理的に必要なすべての措置をしたことや、その措置をすることが不可能であったことを証明した場合にはその責任を免れる。

②第 1 項の規定による運送人の責任は、旅客 1 人あたり 4,150 計算単位の金額を限度とする。ただし、旅客との運送契約によって出発地、到着地、および中間着陸地が大韓民国の領土内にある輸送の場合には、旅客 1 人につき 500 計算単位の金額を限度とする。

③第 2 項は、運送人又はその使用人又は代理人の故意または延着が生じる懸念があることを認識しながら無謀にした作為又は不作為によって損害が生じたことが証明された場合には、適用しない。

第 908 条（手荷物の滅失・毀損に対する責任）①運送人は委託手荷物の滅失または毀損に起因する損害に対しては、その損害の原因となった事実が、航空機上で、または委託手荷物が、運送人の管理下にある期間中に発生した場合にのみ責任を負う。ただし、その損害が委託手荷物の固有な欠陥、特殊な性質又は隠れた瑕疵（欠陥）に起因する場合には、その範囲で責任を負わない。

②運送人は、機内持ち込み手荷物の滅失または毀損に起因する損害に対しては、その損害が自己またはその使用人又は代理人の故意または過失によって生じた場合にのみ責任を負う。

第 909 条（手荷物の延着に対する責任）運送人は、手荷物の延着に起因する損害に対して責任を負う。ただし、運送人は、自己とその使用人及び代理人が損害を防ぐために合理的に要求するすべての措置をしたことや、その措置をすることが不可能であったことを証明した場合にはその責任を免れる。

第 910 条（手荷物に対する責任限度額）①第 908 条及び第 909 条の規定による運送人の損害賠償責任は、旅客 1 人につき 1 千計算単位の金額を限度とする。ただし、旅客が運送人に、委託手荷物を引き渡すときに、到着地で、引き渡を受ける際の予定価格を事前に申告した場合には、運送人は、申告価額が、委託手荷物を到着地で引き渡すときの実際の価額を超えていることを証明しないかぎり申告価額を限度として責任を負う。

②第 1 項は、運送人又はその使用人又は代理人の故意または手荷物の滅失、毀損又は延着が生じるおそれがあることを認識しながら無謀にした作為又は不作為によって損害が生じたことが証明された場合には、適用しない。

第 911 条（委託手荷物の一部の滅失・毀損等に関する通知）①旅客が委託手荷物の一部滅失又は毀損を発見したときは、委託手荷物を受け取った後、遅滞なく、その概要について運送人に書面または電子文書で通知を発しなければならない。ただし、その滅失又は毀損がすぐに見つけることができないものである場合には、委託手荷物を受け取った日から 7 日以内に、その通知を発しなければならない。

②委託手荷物が延着した場合、旅客は、委託手荷物を処分することができる日から 21 日以内に異議を申立なければならない。

③委託手荷物が、一部の滅失、毀損または延着した場合には第 916 条第 3 項から第 6 項までを準用する。

第912条（携帯手荷物の無賃運送義務）運送人は、携帯手荷物に対しては、他の約定がない場合は、別途運賃を請求することができない。

第3節 物品運送

第913条（運送物の滅失毀損に対する責任）①運送人は運送物の滅失又は毀損に起因する損害に対して、その損害が航空運送中（運送人が運送物を管理している期間を含む。以下この条において同じ）に発生した場合にのみ責任を負う。ただし、運送人が運送物の滅失又は毀損が次の各号の事由により発生したことを証明した場合には、その責任を免れる。

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

②第1項の規定による航空運送中には、空港の外部にある陸上、海上輸送または内陸水路輸送は含まれない。ただし、そのような運送は、運送契約を履行し運送物の積載、引き渡し、積換する目的でなされた場合には、航空輸送されているものと推定する。

③運送人が荷送人との合意に基づいて航空輸送することを予定されて運送の全部又は一部を荷送人の同意なしに、他の輸送手段による輸送で代替した場合には、そのほかの輸送手段による輸送は、航空輸送とみなす。

第914条（運送物延着に対する責任）運送人は運送物の延着に起因する損害に対して責任を負う。ただし、運送人は、自分とその使用人及び代理人が損害を防ぐために合理的に必要なすべての措置をしたことや、その措置をすることが不可能であったことを証明した場合にはその責任を免れる。

第915条（運送物に対する責任限度額）①第913条及び第914条の規定による運送人の損害賠償責任は、損害が発生したその運送物の1キログラム当たり17計算単位の金額を限度とする。ただし、荷送人が運送物を運送人に引き渡すときに、到着地で、引き渡しを受ける際の予定価格を事前に申告した場合には、運送人は、申告価額を到着地で引き渡しと時の実際価額を超えていることを証明しない限り、申告価額を限度として責任を負う。

②第1項の航空運送人の責任限度額を決定する際に考慮しなければならない重量は、損害が発生した運送物の重量をいう。ただし、運送物の一部または運送物に含まれている物品の滅失、毀損又は延着が同一の航空貨物運送状（第924条により、航空貨物運送状の交付に置換される場合を含む）又は貨物の受領証に書かれた他の運送物の価値に影響を与えるときは、運送人の責任限度額を決定する際には、他の運送物の重量も考慮しなければならない。

第916条（運送物の一部の滅失毀損等に関する通知）①荷受人は、運送物の一部滅失又は毀損を発見した場合、運送物を受領した後遅滞なく、その概要についての運送人に書面または電子文書で通知を発しなければならない。ただし、その滅失又は毀損がすぐに発見することができないものである場合には、受領日から14日以内にその通知を発しなければならない。

②運送物が延着した場合、荷受人は、運送物を処分することができる日から21日以内に異議を申立なければならない。

③第1項の通知がない場合には、運送物が滅失または毀損がなくとも荷受人に引き渡されたものと推定する。

- ④運送物の滅失又は毀損が発生した場合又はその疑いがある場合には、運送人と荷受人は、お互い運送物の検査のために必要な便宜を提供しなければならない。
- ⑤第1項及び第2項の期間内に通知または異議申立がない場合は、荷受人は運送人に対して提訴することができない。ただし、運送人又はその使用者や代理人が詐欺がある場合には、この限りでない。
- ⑥第1項から第5項までの規定に反して荷受人に不利な当事者間の特約は効力がない。

第917条（運送物の処分請求権）①荷送人は運送人に運送の中止、運送物の返還、その他の処分を請求（以下この条において“処分請求権”という）することができる。この場合、運送人は運送契約に定めるところにより、運賃、立替金と処分による費用の支給を請求することができる。

②荷送人は運送人又は他の荷送人の権利を侵害する方法で処分請求権を行使してはならず、運送人が荷送人の請求に従うことができない場合には、遅滞なく、その旨を荷送人に通知しなければならない。

③運送人が荷送人に交付した航空貨物運送状または貨物受領証を確認せず、荷送人の処分の請求があった場合、運送人は、それにより、航空貨物運送状または貨物受領証の所持人が被った損害を賠償する責任を負う。

④第918条第1項の規定により荷受人が運送物の引渡を請求する権利を取得したときには、荷送人の処分の請求権は消滅する。ただし、荷受人が運送物の受領を拒否したり、荷受人を知ることができない場合には、この限りでない。

第918条（運送物の引き渡し）①運送物が目的地に到着したときは、荷受人は運送人に運送物の引き渡しを請求することができる。ただし、荷送人が第917条第1項の規定により処分請求権を行使した場合には、この限りでない。

②運送物が目的地に到着すると、他の約定がない限り、運送人は、遅滞なく、荷受人に通知しなければならない

第919条（運送人の債権の時効）運送人の荷送人または荷受人に対する債権は、2年間行使しなければ消滅時効が完成する。

第920条（準用規定）の航空貨物輸送に関しては、第120条、第134条、第141条から第143条まで、第792条、第793条、第801条、第802条、第811条及び第812条を準用する。この場合、“船籍港”は、“出発空港”であり、“船長”は、“運送人”であり、“揚陸港”は、“到着地の空港”とみなす。

第4節 運送証書

第921条（旅客航空券）①運送人は旅客運送を引き受ければ、旅客に次の各号の事項を記載した個人用または団体用の旅客航空券を交付しなければならない。

1. 旅客の姓名又は団体の名称
2. 出発地と到着地
3. 出発日時
4. 運航する航空便
5. 発行地と発行年月日
6. 運送人の姓名又は商号

②運送人は、第1項各号の情報を電算情報処理組織による電子形式で保存したり、その他の方法で保存することにより、第1項の旅客航空券の交付に代えることができる。この場合、運送人は旅客に請求すると、第1項各号の情報を書いた書面を交付しなければならない。

922 条（手荷物票） 運送人は旅客への個々の委託手荷物毎に手荷物票を交付しなければならない。

第 923 条（航空貨物運送状の発行） ①荷送人は運送人の請求を受け、次の各号の事項を記載した航空貨物運送状の 3 部を作成し、運送人に交付しなければならない。

1. 荷送人の姓名又は商号
2. 荷受人の姓名又は商号
3. 出発地と到着地
4. 運送物の種類、重量、包装の種別個数と記号
5. 出発日時
6. 運送する航空便
7. 発行地と発行年月日
8. 運送人の姓名又は商号

②運送人が荷送人の請求により、航空貨物運送状を作成した場合には、荷送人に代わって作成されたものと推定する。

③第 1 項の航空貨物運送状のなかで、第 1 原本は、“運送人用”と書いて荷送人が記名捺印又は署名しなければならないし、第 2 原本には、“荷受人用”と書いて荷送人と運送人が記名捺印又は署名しなければならないが、第 3 原本には、“荷送人用”と書いて、運送人が記名捺印または署名しなければならない。

④第 3 項の署名は、印刷またはその他の適切な方法で行うことができる。

⑤運送人は荷送人から運送物を受け取った後、荷送人に航空貨物運送状の第 3 原本を交付しなければならない。

第 924 条（航空貨物運送状の代替） ①運送人は、第 923 条第 1 項各号の情報を電算情報処理組織による電子形式で保存したり、その他の方法で保存することで、航空貨物運送状の交付に取り替えることができる。

②第 1 項の場合、運送人は荷送人の請求により、荷送人に対し、第 923 条第 1 項各号の情報を少ない貨物受領証を交付しなければならない。

第 925 条（複数の運送物） ① 2 つ以上の運送物がある場合には、運送人は荷送人に対して、各運送物ごとに航空貨物運送状の交付を請求することができる。

②航空貨物運送状の交付が第 924 条第 1 項の規定による保存、保存的に置換されている場合には、荷送人は運送人に対し、各運送物ごとの貨物受領書の交付を請求することができる。

第 926 条（運送物の性質に関する書類） ①荷送人は税関、警察などの行政機関やその他の公共機関の手続きを行うために必要な場合、運送人の要請を受け運送物の性質を明示した書類を運送人に交付しなければならない。

②運送人は第 1 項に関連していかなる義務や責任を負担しない。

第 927 条（航空運送証書に関する規定違反の効果） 運送人又は荷送人が第 921 条から第 926 条までに違反した場合でも、運送契約の効力及びこの法律の他の規定の適用に影響を及ぼさない。

第 928 条（航空運送証明書等の記載事項に関する責任） ①荷送人は航空貨物運送状を書いたか、運送人に通知した運送物の仕様（明細）や運送物に関する記述が正確かつ十分であることを運送人に担保したものとみなす。

②荷送人は、第1項の運送物の仕様や運送物に関する記述が不正確又は不十分で、運送人が損害を被った場合には、運送人に賠償する責任がある。

③運送人は、第924条第1項の規定により貯蔵保管される運送に関する記録や貨物受領証に書いた運送物の仕様や運送物に関する記述が不正確又は不十分で、荷送人が損害を被った場合、荷送人に賠償する責任がある。ただし、第1項の規定により荷送人が、その正確かつ十分であることを担保したものとみなす場合には、この限りでない。

第929条（航空運送証書の記載の効力）①航空貨物運送状または貨物受領証が交付された場合、その運送証書に書かれたように、運送契約が締結されたものと推定する。

②運送人は、航空貨物運送状又は貨物受領証に書かれた運送物の重量、大きさ、包装の種別・個数、記号および外観状態で運送物を受領したものと推定する。

③運送物の種類、外観状態以外の状態、包装内部の数量及び容積に関する航空貨物運送状または貨物受領証の記載内容は、荷送人が参加した中で、運送人が、その記載内容の正確さを確認し、その事実を航空貨物運送状や貨物受領証に書いた場合だけ、その記載内容にしたがって運送物を受領したものと推定する。

第3章 地上第3者の損害に対する責任

第930条（航空機運航者の賠償責任）①航空機の運航者は、飛行中の航空機または航空機から落下した人や物品により死亡、傷害、または財産上の損害を被った地上（地下、水面や水中を含む）の第三者に対して損害賠償責任を負う。

②この編で、“航空機運航者”とは、事故発生当時、航空機を使用する者をいう。ただし、航空機の運航を支配する者（以下“運航支配者”という）が他人に航空機を使うことにした場合には、運航支配者を航空機運航者とみなす。

③この編を適用する際に、航空機登録原簿に記載された航空機の所有者は、航空機の運航者と推定する。

④第1項の“飛行中”とは、離陸を目的として、航空機への動力が起動する時から着陸が終了するまでをいう。

⑤2台以上の航空機が関与し、第1項の事故が発生した場合は、各航空機の運航者は、連帯して第1項の責任を負う。

⑥運航支配者の承諾なしに航空機が使用されている場合、運航の支配者は、これを防ぐために相当な注意をしたことを証明できない限り、承諾なしに航空機を使用した者と連帯して第932条に定められた限度内で責任を負う。

第931条（免責事由）航空機の運航者は、第930条第1項の規定による死亡、傷害または財産上損害の発生が、次の各号のいずれかに該当することを証明した場合責任を負わない。

1. 戦争、暴動、内乱、または武力衝突の直接の結果として発生したこと
2. 航空機の運航者が公権力によって航空機の使用権を剥奪された時に発生したこと
3. ただ、被害者または被害者の使用人または代理人の過失またはその他の不法な作為又は不作為によってだけ発生したこと
4. 不可抗力

第932条（航空機の運航者の有限責任）①航空機の運航者の第930条の規定による責任は、一つの航空機に関連する一つの事故について、航空機の離陸のために、法で許される最大重量（以下この条に

において“最大重量”という)に応じて、次の各号に定めた金額を限度とする。

1. 最大重量が2千キログラム以下の航空機の場合、30万計算単位の金額
 2. 最大重量が2千キログラムを超える航空機の場合、2千キログラムまでは30万計算単位、2千キログラムを超えて6千キログラムまでは、キロ当たり175計算単位、6千キログラムを超える3万キログラムまでは、毎キログラム当たり62.5計算単位、3万キログラムを超過する部分は、毎キロ当たり65計算単位をそれぞれ乗じて得た額を順次に加えた金額
- ②一つの航空機に関連する一つの事故により、死亡や傷害が発生した場合、航空機の運航者の第930条による責任は、第1項の金額の範囲内で死亡したり、傷害を負った人、1人につき12万5千計算単位の金額を限度とする。
- ③一つの航空機に関連する一つの事故により、多くの人に生じた損害の合計が、第1項の限度額を超過する場合、それぞれの損害は、第1項の限度額の比率に応じて賠償する。
- ④一つの航空機に関連する一つの事故により死亡、傷害または財産上損害が発生した場合、第1項で定めた金額の限度で、死亡または傷害による損害を先に賠償して、残る金額があれば、財産上の損害を賠償する。

第933条 (有限責任の排除) ①航空機運航者又はその使用者や代理人が損害を発生させる目的で、第930条第1項の事故が発生した場合には、第932条を適用しない。この場合、航空機の運航者の使用者又は代理人の行為により事故が発生した場合には、彼の権限の範囲で活動していたという事実が証明されなければならない。

②航空機を使用する権限を持つ者の同意なしに不法に航空機を奪取して使用中、第930条第1項の事故の原因となった者に対しては、第932条を適用しない。

第934条 (航空機の運航者の責任の消滅) 航空機の運航者の第930条の責任は、事故が発生した日から3年以内に裁判上の請求がなければ消滅する。

第935条 (責任制限の手続) ①この章の規定に基づく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える請求額を明示した書面による請求を受けた日から1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ない。

②責任制限手続開始の申請、責任の制限基金の形成・公告・参加・配当、その他必要な事項については、性質に反しない範囲で、「船舶所有者等の責任制限手続に関する法律」の例に従う。

附則

この法律は、公布後6ヶ月が経過した日から施行する。

[注]

- 1) The Montreal Convention contained a provision at Art.24(1) known as an ‘escalator clause,’ permitting the International Civil Aviation Organisation (ICAO) to review the limits at five-year intervals and make suitable changes. The

ICAO based the increase on data suggesting a 13.1% increase in inflation during the period. ; <http://www.magrathoconnor.com/2009/12/montreal-convention-1999-increase-in-limitation-on-liability>

参考文献

- 韓国法務部, 「先進商事法律研究, 通巻第 55 号, 別冊附録, 2011.7.), 法務部商事法務課発行
- 金斗煥, 「国際・国内航空法と改正商法(航空運送編)」, 韓国学術情報(株), 2011
- 金斗煥, 「最新国際航空法学論」, 韓国学術情報(株), 2005
- 金斗煥, 「韓国における航空運送人の民事責任に関する国内立法の諸問題」, 藤田勝利・工藤聡一編, 『航空宇宙法の新展開』, 八千代出版, 2005 年
- 金斗煥, 「韓国商法の改正法律案に新設された航空運送法の主な内容と展望」, 空法第 51 号, 日本空法学会発行, 勁草書房, 2010 年
- 池田文雄, 「地上損害と事責任」, 空法(第 1 号, 1955), 日本航空法学会発行.
- 大阪地判, 1967 年 6 月 12 日、つばめ号航空機事故損害賠償請求事件、下級民集第 18 巻
- 松岡誠之助、航空運送法の立法問題、空法(第 17 号、1974 年)、日本空法学会発行.
- 板本昭雄, 『新しい国際航空法』, 有信堂, 1999 年.
- 板本昭雄, 三好晉, 『新国際航空法』, 有信堂, 1999 年.
- 藤田勝利, 『新航空法講義』, 信山社, 2007 年.
- Doo Hwan Kim, “*The Innovation of the Warsaw System and the IATA Inter-carrier Agreement*”, *The Utilization of the World’s Air Space and Free Outer in the 21st Century (Book)*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2000.
- Doo Hwan Kim, *Essays for the Study of the International Air and Space Law*, Korean Studies Information Co. Ltd. 2008.
- Doo Hwan Kim, *Considerations for the 2009 Montreal Two New Air Law Conventions (Unlawful Interference and General Risk Conventions by ICAO)*, 韓国航空運航学会誌(第 17 巻第 4 号, 2009. 12. 31.), 94~106 pp.
- Bin Cheng, *The Law of International Air Transport*, Stevens & Sons Limited, London, 1962
- Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, Institute and Centre of Air and Space Law, McGill University, Montreal, 1981.
- Shawcross and Beaumont, *Air Law*, Butterworths, London, 1983.
- Aleksander Tobolewski, *Monetary Limitations of Liability in Air Law*, De Daro Publishing, Montreal, 1986.
- Rod D Margo, *Aviation Insurance*, Butterworths, London, 1989.
- Lee S. Kreindler, *Aviation Accident Law*, Vol.I, II, Matthew Bender & Co., Inc. New York, 1997.
- Chia-Jui Cheng, *The Use of Airspace and Outer Space Cooperation and Competition*, Kluwer Law International, The Hague, 1998.
- Chia-Jui Cheng and Doo Hwan Kim, *The Utilization of the World’ Air Space and Free Outer Space in the 21st Century*, The Hague, Kluwer Law International, 2000.
- I. H. Ph. Diederiks-Vershoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Seventh Revised Edition, The Netherlands, 2001.
- Karl Heinz Böckstiegel, *Zeitschrift Für Luftund Weltraumrecht*, Köln, Institut für Luft-und Weltraumrecht der Köln Universität, 2001.
- P.P.C. Haanappel, *The Law and Policy of Air Space and Outer Space: A Comparative Approach*, Kluwer Law International, The Hague, 2003.
- Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *International Air Carriage Liability: The Montreal Convention of 1999*, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, 2005.
- Paul Stephen Dempsey, *Air Law*, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, 2008.
- International Civil Aviation organization (ICAO); <http://www.icao.int>
- International Air Transport Association (IATA); <http://www.iata.org>

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

Doo Hwan KIM

Honorary President, The Korean Association of Air and Space Law,
Visiting Professor, Research Institute of Social System, Chuo Gakuin University
in Japan and School of Law, Beijing Institute of Technology in China.

Abstract

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

Meanwhile as the Aviation Act, Commercial Code and Civil Code in Korea did not regulated at all the legal basis of solution on the disputes between victims and offender for the amount of compensation for damage due to personal or property damage caused by aircraft accidents in Korea, so it has been raised many legal problems such as protection of victims, standard of decision in trial in the event of aircraft

accident's lawsuit case. But the Revised Commercial Code including Part VI, air transport regulations was passed by the majority resolution of the Korean National Assembly on April 29, 2011 and then the Korean government proclaimed it on May 23 same year. The Revised Commercial Code enforced into to the territory of the South Korea from November 24, 2011 after six month of the proclaimed date by the Korean

Government.

Thus, though Korean Commercial Code regulated concretely and respectively the legal relations on the liability of compensation for damage in the contract of transport by land in it's Part II (commercial activities) and

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

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

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