



제429회 국회 (정기회)
제2차 법제사법위원회

상법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈항공운송인의 책임한도액 상향〉

■ 안태준의원 대표발의(의안번호 제2207418호)

2025. 9.

법 제 사 법 위 원 회

전문위원 박 혜 진

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	2

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 안태준의원 등 12인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 10.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 13.

II. 제안이유 및 주요내용

1. 제안이유

현행 「상법」에서는 여객의 사고나 항공 연착, 수하물의 멸실 등으로 인한 사고 시 항공운송인의 책임한도액을 정함에 있어 국제운송구간의 경우에는 우리나라도 가입한 「국제항공운송에 있어서의 일부규칙 통일에 관한 협약(일명 몬트리올 협약)」이 정한 기준에 따르고 있음.

이에 2024년 12월 28일부터 동 협약에 의하여 상향 조정된 항공운송인의 책임한도액을 현행법상 국제항공운송에서의 운송인의 책임한도액에 반영하려는 것임.

2. 주요내용

여객의 사망 또는 부상 시 운송인의 무과실책임한도액을 여객 1명당 11만3천100 계산단위에서 15만1천880 계산단위로 상향하고, 여객

연착 시 여객 1명당 4천694 계산단위에서 6천303 계산단위로, 수하물의 멸실·훼손 또는 연착 시 여객 1명당 1천131 계산단위에서 1천519 계산단위로, 운송물의 멸실·훼손 또는 연착 시 1킬로그램당 19 계산단위에서 26 계산단위로 각각 상향 조정함(안 제905조, 제907조제2항 본문, 제910조제1항 본문 및 제915조제1항 본문).

Ⅲ. 검토의견

- 현행법은 항공운송인이 ① 여객의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해의 경우 여객 1명당 11만3천100 계산단위(SDR)¹⁾²⁾의 금액을 한도로(제905조), ② 여객의 연착으로 인한 손해의 경우 여객 1명당 4천694 계산단위의 금액을 한도로(제907조), ③ 여객 위탁수하물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해의 경우 여객 1명당 1천131 계산단위의 금액을 한도로(제910조), ④ 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해의 경우 손해가 발생한 해당 운송물의 1킬로그램당 19 계산단위의 금액을 한도로(제915조) 무과실책임을 부담하는 것으로 규정하고 있음.³⁾

1) 「상법」 제770조(책임의 한도액) ① 선박소유자가 제한할 수 있는 책임의 한도액은 다음 각 호의 금액으로 한다.

1. 여객의 사망 또는 신체의 상해로 인한 손해에 관한 채권에 대한 책임의 한도액은 그 선박의 선박검사증서에 기재된 여객의 정원에 17만5천 계산단위(국제통화기금의 1 특별인출권에 상당하는 금액을 말한다. 이하 같다)를 곱하여 얻은 금액으로 한다.

2) 계산단위인 1 특별인출권, 즉 1 SDR(Special Drawing Right)은 2025. 8. 15. 현재 \$1.36927임.

3) 「상법」 제905조(운송인의 책임한도액) ① 제904조의 손해 중 여객 1명당 11만3천100 계산단위의 금액까지는 운송인의 배상책임을 면제하거나 제한할 수 없다.

제907조(연착에 대한 책임) ② 제1항에 따른 운송인의 책임은 여객 1명당 4천694 계산단위의 금액을 한도로 한다. 다만, 여객과의 운송계약상 그 출발지, 도착지 및 중간 착륙지가 대한민국 영토 내에 있는 운송의 경우에는 여객 1명당 1천 계산단위의 금액을 한도로 한다.

제910조(수하물에 대한 책임한도액) ① 제908조와 제909조에 따른 운송인의 손해배상책임은 여객 1명당 1천131 계산단위의 금액을 한도로 한다. 다만, 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 진다.

제915조(운송물에 대한 책임한도액) ① 제913조와 제914조에 따른 운송인의 손해배상책임은 손해가 발생한 해당 운송물의 1킬로그램당 19 계산단위의 금액을 한도로 하되, 송하인과의 운송계약상 그 출발지, 도착지 및 중간 착륙지가 대한민국 영토 내에 있는 운송의 경우에는 손해가 발생한 해당 운송물의 1킬로그램당 15 계산단위의 금액을 한도로 한다. 다만, 송하인이 운송물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 예정가액을 미리 신고한 경우에는 운송인은 신고 가액이 도착지에서 인도할 때의 실제가액을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고 가액을 한도로 책임을 진다.

○ 우리나라는 2007년 「1999년 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약(이하 “몬트리올협약”)」에 가입⁴⁾하였고, 2011년 이법 제6편 “항공운송”을 신설⁵⁾하면서 2009년 12월 개정된 몬트리올협약의 여객과 화물의 손해에 관한 운송인의 무과실책임 한도액을 그대로 수용하였음.

□ 개정안은 이 법에 따른 항공운송인이 부담하는 무과실책임의 한도액을 2024년 12월 개정된 몬트리올 협약⁶⁾에 규정된 액수와 동일하게 반영하려는 목적으로, 조항의 근거가 된 협약의 변경에 따라 내용을 현행화하려는 취지라는 점에서 긍정적으로 평가할 수 있음(안 제905조 등).

<현행법 및 개정안에 따른 한도액 비교>

구 분	여객 (사망·부상)	여객 (연착)	수화물	화물	비고
현행법	113,100SDR/1명	4,694SDR/1명	1,131SDR/1명	19SDR/1kg	2009. 12. 협약
개정안	151,880SDR/1명	6,303SDR/1명	1,519SDR/1명	26SDR/1kg	2024. 12. 협약

자료: 국제민간항공기구(ICAO)

4) 국제항공운송에 있어서의 일부 규칙 통일에 관한 협약 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), 조약 제1876호, 관보게재일 2007. 12. 28

5) 법률 제10696호, 2011. 5. 23. 공포, 2011. 11. 24. 시행

6) ICAO, 2024 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention 1999, 2024. 12. 28.

현행	개정안
제905조(운송인의 책임한도액) ① 제904조의 손해 중 여객 1명당 <u>11만3천100</u> 계산단위의 금액까지는 운송인의 배상책임을 면제하거나 제한할 수 없다.	제905조(운송인의 책임한도액) ① ----- <u>15만1천880</u> ----- ----- -----.
② 운송인은 제904조의 손해 중 여객 1명당 <u>11만3천100</u> 계산단위의 금액을 초과하는 부분에 대하여는 다음 각 호의 어느 하나를 증명하면 배상책임을 지지 아니한다.	② ----- ----- <u>15만1천880</u> ----- ----- ----- -----.
1. 2. (생략)	1. 2. (현행과 같음)
제907조(연착에 대한 책임) ① (생략)	제907조(연착에 대한 책임) ① (현행과 같음)
② 제1항에 따른 운송인의 책임은 여객 1명당 <u>4천694</u> 계산단위의 금액을 한도로 한다. 다만, 여객과의 운송계약상 그 출발지, 도착지 및 중간 착륙지가 대한민국 영토 내에 있는 운송의 경우에는 여객 1명당 1천 계산단위의 금액을 한도로 한다.	② ----- ----- <u>6천303</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
③ (생략)	③ (현행과 같음)

현행	개정안
제910조(수하물에 대한 책임한도액) ① 제908조와 제909조에 따른 운송인의 손해배상책임은 여객 1명당 <u>1천131</u> 계산단위의 금액을 한도로 한다. 다만, 여객이 운송인에게 위탁수하물을 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 예정가액을 미리 신고한 경우에는 운송인은 신고가액이 위탁수하물을 도착지에서 인도할 때의 실제가액을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고 가액을 한도로 책임을 진다.	제910조(수하물에 대한 책임한도액) ① ----- ----- ----- <u>1천519</u> ----- -----. ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
② (생략)	② (현행과 같음)
제915조(운송물에 대한 책임한도액) ① 제913조와 제914조에 따른 운송인의 손해배상책임은 손해가 발생한 해당 운송물의 1킬로그램당 <u>19</u> 계산단위의 금액을 한도로 하되, 송하인과의 운송계약상 그 출발지, 도착지 및 중간 착륙지가 대한민국 영토 내에 있는 운송의 경우에는	제915조(운송물에 대한 책임한도액) ① ----- ----- ----- ----- ----- <u>26</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----

현행	개정안
손해가 발생한 해당 운송물의 1킬로그램당 15 계산단위의 금액을 한도로 한다. 다만, 송하인이 운송물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 예정가액을 미리 신고한 경우에는 운송인은 신고가액이 도착지에서 인도할 때의 실제가액을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고가액을 한도로 책임을 진다. ② (생략)	----- ----- -----. ----- ----- ----- ----- ----- -----. ② (현행과 같음)

□ 다만, 판례에 따르면 출발지와 도착지가 모두 몬트리올 협약의 당사국인 경우 국제항공운송에 관한 법률관계에 관하여는 해당 협약 자체가 「민법」이나 이 법보다 우선적으로 적용되므로⁷⁾, 동법에 규정된 무과실책임 한도액을 상향 조정하지 않더라도 실무적으로는 이미 2024. 12. 개정된 액수가 적용될 것이라는 점이 심사시 고려될 필요가 있을 것임.

7) 대법원 2023. 10. 26. 선고 2021다259510 판결 “가. 1) 출발지와 도착지가 모두 「국제항공운송에 있어서의 일부 규칙 통일에 관한 협약」(이하 ‘몬트리올 협약’이라 한다)의 당사국인 경우 국제항공운송에 관한 법률관계에 관하여는 몬트리올 협약이 민법이나 상법보다 우선적으로 적용된다(대법원 2018. 3. 15. 선고 2017다240496 판결 등 참조). 그런데 몬트리올 협약은 국제항공운송에 관한 일부의 규칙에 대해서만 통일적인 해석·적용을 꾀할 목적으로 만들어진 국제규범으로 국제항공운송에 관한 모든 사항을 규율하지는 않는다. 따라서 몬트리올 협약이 규율하지 않는 사항에 관하여는 법정지인 우리나라 국제사법에 따른 준거법이 보충적으로 적용되므로, 국제항공운송계약을 둘러싼 당사자들의 권리·의무는 몬트리올 협약뿐만 아니라 당사자들의 법률관계에 적용되는 준거법까지 함께 고려하여 판단하여야 한다.”

○ 또한, 출발지와 도착지 중 어느 한 곳이 위 협약의 당사국이 아닌 경우⁸⁾이거나, 위 협약에서 정하지 아니하는 사항⁹⁾의 경우 국내법이 적용되므로, 상호주의 및 호혜성 원칙을 고려할 때 국내법을 국제협약에서 정하고 있는 유리한 기준에 부합하도록 미리 조정하는 것이 바람직한지의 여부도 함께 고려할 필요가 있음.

□ 참고로, 항공운송인의 무과실책임 한도액을 2019. 12. 기준 몬트리올 협약에 규정된 액수로 조정하자는 관련 개정안(곽규택의원 대표 발의, 의안번호 제2203151호, 2024. 8. 23.)이 발의되어 있음.

<관련 개정안들의 무과실책임 한도액 비교>

구 분	여객 (사망·부상)	여객 (연착)	수화물	화물	비고
현행	113,100SDR/1명	4,694SDR/1명	1,131SDR/1명	19SDR/1kg	2009. 12. 협약
관련 개정안	128,821SDR/1명	5,346SDR/1명	1,288SDR/1명	22SDR/1kg	2019. 12. 협약
동 개정안	151,880SDR/1명	6,303SDR/1명	1,519SDR/1명	26SDR/1kg	2024. 12. 협약

자료: 국제민간항공기구(ICAO)

8) 대법원 2016. 3. 24. 선고 2013다81514 판결 “우리나라가 가입한 국제조약은 일반적으로 민법이나 상법 또는 국제사법보다 우선적으로 적용되지만, 그 적용대상은 조약에서 정한 바에 따라 엄격하게 판단하여야 한다. (중략) 따라서 국제항공운송계약에 몬트리올 협약이 적용되려면 출발지와 도착지가 모두 협약 당사국이어야 한다. 원심이 인정한 사실관계에 의하면 이 사건 운송계약상 출발지인 대한민국은 몬트리올 협약 당사국이지만 도착지인 아이티 공화국은 위 협약의 당사국이 아니다. 따라서 이 사건 운송계약에는 원칙적으로 몬트리올 협약이 적용되지 않는다 할 것이다.”

9) 대법원 2023. 10. 26. 선고 2022다254765 판결 “따라서 몬트리올 협약이 규율하지 않는 사항에 관하여는 법정지인 우리나라의 국제사법에 따른 준거법이 보충적으로 적용되고, 그 준거법에 따라 정신적 손해에 관한 손해배상책임이 인정될 수도 있으므로, 법원으로서 승객 등이 항공운송의 지연으로 정신적 손해를 입었다고 주장하면서 운송인을 상대로 보충적 준거법을 근거로 한 손해배상을 구하는 경우, 국제사법에 따라 당사자들의 법률관계에 적용되는 준거법을 검토하고 그에 따라 정신적 손해배상책임의 성립 및 그 범위를 판단하여야 한다.”

문 의 처
02)6788-5055