

國際航空테러리즘으로 인한 旅客損害에 대한 運送人의 責任

崔 完 植*

—————》차 례《—————

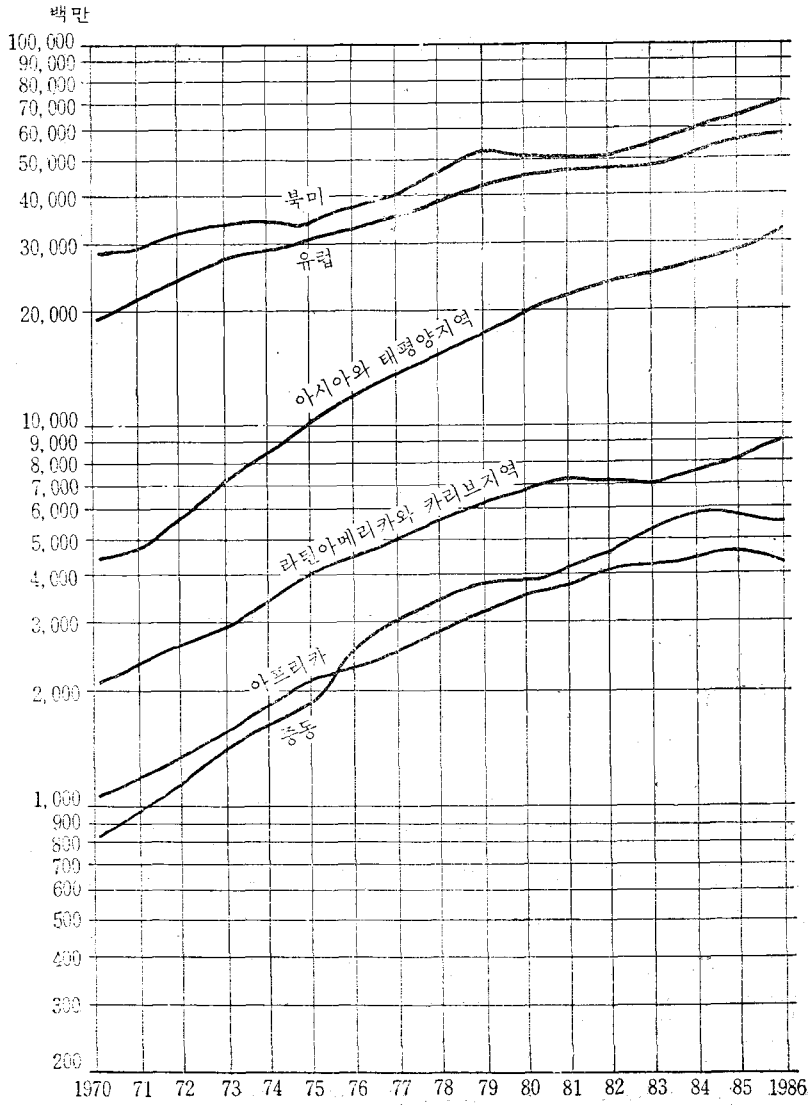
- | | |
|-------------------------|-------------------------------------|
| I. 序 論 | (4) 과테말라議定書 |
| II. 최근 國際航空테러리즘의 動向 | (5) 몬트리올議定書 |
| III. 航空테러리즘과 바르샤바運送條約體制 | V. 國際航空테러리즘의 定義問題 |
| IV. 國際航空運送人의 責任制度의 發展 | VI. 航空事故(aviation accident)의 定義 |
| (1) 바르샤바條約 | VII. 최근 KAL 858機事件의 性格과 航空私法上의 處理傾向 |
| (2) 헤이그議定書 | VIII. 國際空港테러防止議定書 |
| (3) 몬트리올條約 | IX. 結 言 |

I. 序 論

戰後 世界의 民間航空은 航空機의 技術革新, 空港·航空保安施設의 整備, 그리고 世界經濟의 발전에 따르는 비약적인 成長을 이루었으며, 여기에 航空輸送의 安全性, 定時性, 快適性, 經濟性 등은 현저하게 向上되었다고 볼 수 있다. 뿐만 아니라 航空機의 運航에 관련된 環境도 크게 변모하여 왔다. 그같은 運航環境의 變化는 우리 나라의 경우도 例外는 아니어서 이러한 새로운 상황을 보다 精確히 파악하여 이에 올바르게 對應해 나가는 것이 航空의 發展에 있어 必須的인 要件이 되고 있다.

民間航空의 發展을 위한 課題로는 여러 가지를 생각해 볼 수 있겠으나 무엇보다도 구체적으로는 運航環境의 變化에 대응할 수 있는 航空의 安全確保策이 마련되는 일이 當面한 緊急課題로 생각되어지는 것이다. 航空輸

* 韓國航空大學 教授·法學博士, 韓國航空法學會 副會長



Note.—The figures shown for each region include all operations of airlines registered in the region. The regions are divided on a geographical basis as used in ICAO statistical publications(North America comprises Canada and the United States only).

[그림 1] Long-term regional trends—total tonne-km performed by scheduled services of airlines registered in ICAO States of each region, 1970~1986. (July, 1988, ICAO BULLETIN)

送量の 世界的인 増加 추세로 볼 때 1986年 한해 동안에 국제민간항공기구 (ICAO)會員國 156個國(1989年 現在 159個國)의 航空企業들이 定期運送便 (國際 및 國內包含)의 輸送實績增加比率을 나타내고 있는 統計表는 1985年 前年對比 약 6% 증가인 9억 5천만명의 旅客을 실어날른 수송실적을 가 리키고 있다.¹⁾

한편 貨物은 7.2 퍼센트增加인 1천 4백 70 만톤을 실어 날랐다. 이같은 世界的인 増加 추세 속에서 1986年 現在 總계 1億톤 킬로 이상을 실어나 른 輸送實績國家中 우리 나라가 12位(前年對比 9% 增)를 나타내고 있다.²⁾ 그런데 지난 1988년의 경우에는 대한항공이 9백 89만 7천 62명의 여객 과 38만 2천 6백 26톤의 화물을 수송 157개국 국제민간항공기구(ICAO) 회원국 가운데 여객수송실적 9위 화물수송실적 7위를 기록하였다.

그리하여 오늘날 航空이 우리 나라의 交通體系의 一翼을 담당하는 存在 로서 不可缺의 重要 위치를 차지하여 民間航空이 앞으로 계속 伸張되어 나갈 可能性을 示唆하고 있는 것이다. 이와 같이 우리 나라에서도 航空이 발전하고 있는 것은 우리 나라 經濟의 高度成長을 追求하는 機動力을 擴 大시키고자 하는 要因의 증가추세와 國民 各階層에 있어서의 所得向上 등 에 힘 입은바 크다 할 것이다.

이처럼 오늘의 民間航空運送은 국제적으로나 국내적으로도 切實하게 다 루어질 수밖에 없는 戰略産業이요, 成長시킬 수밖에 없는 主要政策産業이 다. 그런데 航空政策의 基本은 무엇보다도 航空運送의 安全性을 確保해야 한다는 점에서 各國이 共通이다.³⁾

그런데 이 小論에서 다루어 보고자 하는 題마는 최근 각별히 注目의 對 象이 되고 있는 國際航空테러리즘 문제이다. 물론 航空테러리즘문제의 여 러 가지 法律的 分析과 防止對策 등에 관해서 集中論議하는 方案도 있을 것이다. 그러나 그러한 문제는 다른 紙面을 통해서도 論究할 機會가 있었 음으로 여기에서는 航空테러리즘으로 인하여 발생한 旅客에 대한 損害賠 償의 諸問題를 다시 한번 分析 整理해 보고자 하는데 趣旨가 있다. 그리

1) CAO BULLETIN, July 1987, pp.21~26.

2) *Ibid.*

3) 筆者著書, 增補實務航空法論, 1988, pp.434~436.

(Statistics for 1988 are preliminary estimates: data from States not members in 1988 are excluded)

November 1988, ICAO Bulletin

Year	Passengers Carried	Freight Tonnes Carried	Passenger-kilometres Performed	Seat-kilometres Available	Passenger Load Factor	Tonne-kilometres Performed		
						Freight	Mail	Total (passengers + baggage, freight, mail)
						Millions	Billions	%
1979	754	11.0	1,060	1,607	66	28.01	3.43	126.87
1980	748	11.1	1,089	1,724	63	29.38	3.68	130.98
1981	752	10.9	1,119	1,757	64	30.88	3.79	135.49
1982	766	11.6	1,142	1,795	64	31.54	3.87	138.48
1983	798	12.3	1,190	1,852	64	35.11	4.00	146.39
1984	847	13.4	1,277	1,971	65	39.64	4.30	159.09
1985	898	13.7	1,366	2,079	66	39.81	4.39	167.53
1986	958	14.7	1,451	2,233	65	43.18	4.53	178.65
1987	1,025	16.0	1,586	2,365	67	48.24	4.69	196.05
1988	1,068	17.5	1,689	2,502	68	52.94	4.83	210.21
1979-80	-1%	1%	3%	7%	-3	5%	7%	3%
1980-81	1%	-2%	3%	2%	1	5%	3%	3%
1981-82	2%	6%	2%	2%	0	2%	2%	2%
1982-83	4%	6%	4%	3%	0	11%	3%	6%
1983-84	6%	9%	7%	6%	1	13%	8%	9%
1984-85	6%	2%	7%	5%	1	0%	2%	5%
1985-86	7%	7%	6%	7%	-1	8%	3%	7%
1986-87	7%	9%	9%	6%	2	12%	4%	10%
1987-88	4%	9%	7%	6%	1	10%	3%	7%
1979	754	12.1	659	999	66	19.18	2.35	86.90
1980	748	12.2	677	1,071	63	20.12	2.52	89.71
1981	752	12.0	695	1,092	64	21.15	2.60	92.80
1982	766	12.8	710	1,115	64	21.60	3.65	94.84
1983	798	13.6	739	1,151	64	24.05	2.74	100.27
1984	847	14.8	794	1,225	65	27.15	2.95	108.97
1985	898	15.1	849	1,292	66	27.27	3.01	114.75
1986	958	16.2	902	1,388	65	29.58	3.10	122.36
1987	1,025	17.6	986	1,470	67	33.04	3.21	134.28
1988	1,068	19.3	1,050	1,555	68	36.26	3.31	143.98

하여 航空運送人側과 被害當事者 사이의 損害賠償責任原理라던지, 世界的인 賠償制度의 發達傾向에 대해서 특히 國際航空테러리즘이 原因이 된 航空事件을 想定하여 몇가지 法律的 問題를 要約 論述코자 하는 것이 本 小論의 目的이라 할 수 있다. 航空테러리즘과 같은 大型航空事件이 흔히 커다란 社會問題化되기 쉬운 것은 그 性格이 殘惡하고 非人道的이라는 側面以外에도 迅速·確實한 賠償을 바라는 被害者의 소리가 있는가 하면 가끔씩 그 責任을 免해 보려는 運送人의 立場이 서로 엇갈리는데서도 엇볼 수 있기 때문이다.⁴⁾

II. 최근 國際航空테러리즘의 動向

요즈음 世界到處에서는 航空機被拉이나 그 밖의 航空테러리즘⁵⁾의 威脅이 계속되어 國際民間航空의 安全이 매우 不安한 상태에 놓여 있다. 이같은 추세는 航空運送인과 空港當局으로 하여금 더욱 더 細心하고 철저한 保安對策을 마련하는 계기가 되었다고 볼 수 있다. 즉, 國際的인 테러攻擊의 件數가 急增하게 된 餘波⁶⁾는 무엇보다도 점차 더 정밀하고 엄중한 航空保安豫防策을 강구하도록 만들고 있다.

4) 前掲書, pp.265~267.

5) Alexander & Finger, Introduction to Terrorism: Interdisciplinary Perspectives at xi(Y. Alexander & S. Finger eds 1977).

이 小論에서 쓰여지고 있는 '테러리즘'이란 用語는 非戰鬪員, 民間人, 國家 또는 國際的으로 보호되는 人이나 團體를 상대로 政治的 目的을 達成하고자 個人이나 어떤 集團이 犯하는 國際的 要素를 포함한 暴力을 촉발하는 테러행위로 일단 定義될 수 있을 것이다. 그러나 최근에 와서 급격히 늘어나고 있는 國際테러리즘의 據的인 樣相으로 보아서는 역사상 理念的 또는 政治的 目的을 위한 暴力이 수반하였던 期間과도 전혀 相異한 階段的인 테러리즘時代로 접어들고 있음을 示唆하는 論者가 많다.

Kindel, Catching Terrorists, Sei. DiG. Sept. 1986, p.37.

美國 버지니아州의 Alexandria에 있는 保安問題相談企業의 하나인 Risks International社는 全世界 테러리즘의 現況을 조사한 결과를 발표했다는데 1970년에서 1986년까지의 사이에 25,000건의 테러事件이 발생하고 이 가운데 4분의 1인 6,000건의 事件이 1984년과 1986년까지의 2年 동안에 발생한 것으로 集計되었다.

6) Terrorists Strike Again, But Victims Strike Back, Associated Press, Domestic News, Jan. 1, 1987.

國際테러事件의 數는 1986年 中에 계속 증가하였다. 1986年 12월에 美國 務省은 한 나라 以上の 市民이나 國家가 介入된 620件의 國際테러行爲가 1986年 9個月 동안에 犯行되었음이 발표된.

1987년 11월 29일, 버마海域上空에서 失蹤되어 行方不明된 大韓航空 858 機事件이 北韓의 指令에 의한 故意的인 空中爆破事件이었음이 犯人の 直接陳述에 의해서 立證되자 1988년의 서울올림픽을 前後하여 航空機拉致 또는 爆破 등 일련의 國際테러리즘 對策에 世界の 모든 市民들이 切齒 腐心하였던 일을 우리는 너무나도 잘 기억하고 있다. 1988년 6월 19일 캐나다 토론토에서 개막된 西方先進 7個國 경제정상회담에서도 不法한 國際테러리즘에 대한 박멸책을 논의하고 특히 KAL 機 폭파사건을 신랄하게 규탄했던 것이다.⁷⁾

이렇듯 세계인류가 모두 이 問題에 대해서 지혜를 짜내고 對備策을 마련함에도 불구하고 그 같은 不法的인 國際테러리즘의 發生件數는 줄어들지 않고 오히려 늘어남에 따라 世界旅行客들의 安全에 커다란 威脅이 되고 있었다. 1986년 서울 아시아 올림픽을 얼마 남겨 놓지 아니한 時點에서도 세계 곳곳에서는 旅客機被拉事件을 포함한 폭탄테러 참사소식이 꼬리를 물고 있었다. 그런데 바로 그때 우리 나라 안에서도 金浦空港테러사건이 발생, 國際航空施設을 폭파하고 善良한 旅行客들의 高貴한 人命을 앗아간 끔찍한 事件이 일어났으나 아직도 그 犯人은 체포하지 못하고 있다. 큰 航空事件이 발생할 경우 단순히 被害遺族에게 損害賠償金이 지급되고 航空社는 保險金을 타는 것에서 일단 解決된 것 같은 생각을 하기에는 航空事件이 政治·社會的으로 미치는 영향이 크기 때문에 그같은 事件의 再發을 防止하는데 官·民이 合同하고, 특히 關係監督機關과 國際機構, 여기에 관련된 모든 利害關係者들의 더욱 철저한 對備策이 요청됨을 留意하여야 할 것이다. KAL 858 機폭파事件이 발생한 직후에 유엔이나 국제민간항공기구(ICAO), 국제항공조종사연맹(IFALPA), 國際航空運送協會(IATA) 등 관련 國際機關들이 그 같은 非人道的인 不法蠻行을 규탄하는 성명이나 決議案을 채택하였음도 우리는 잘 알고 있다.

Ⅲ. 航空테러리즘과 바르샤바運送條約體制

최근 세계 여러 나라들이 더욱 엄중한 航空保安豫防策을 강구하고 있음

7) 한국일보, 1988년 6월 21일자.

에도 불구하고 不法的인 國際테러리즘의 發生件數가 줄어들지 않고 있는 한편 航空社와 空港은 그같은 테러行爲가 國際航空旅行客들에게 損傷을 입힐 경우에 발생한 損害에 대해서 賠償責任을 져야 하는 경우를 想定해 볼 수 있을 것이다.

이미 널리 알려져있는 1929 년의 바르샤바條約⁸⁾은 國際運航中이거나 旅客이나 荷物을 실거나 내려놓는 作業中에 발생한 損害에 대한 航空運送人의 責任制度를 마련해 놓고 있다. 본래 이 條約은 航空運送人의 責任限度額을 125,000 포앙카레프랑(약 8,300弗)으로 制限하였다.⁹⁾

그러나 航空運送人의 責任에 대한 실제적인 賠償責任限度額은 각 나라마다 사정이 다르고 法院의 태도 역시 구구한 실정이다. 가령 헤이그議定書에 加入한 나라들에서는¹⁰⁾ 16,600 弗로 增額되고, 몬트리올協定을 승인한 나라들의 경우 75,000 弗로 增額되고 있다.

그런가하면 과테말라議定書에 加入한 나라들로서는 責任限度額이 다시 100,000 弗로 增額된다. 바르샤바條約의 가장 최근의 改正限度額은 약 120,000 弗의 責任限度額¹¹⁾까지 증가되고 있고, 경우에 따라서는 署名國家들로 하여금 200,000 弗까지도 責任限度額을 增額시킬 수 있는 補助補償措置

8) 바르샤바條約의 公式名稱은 「國際航空運送에 관한 一定規則의 統一을 위한 條約」(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air)이다. 바르샤바條約은 美國이 署名加入한 多者條約인 만큼 美國은 헌법 제 6 조의 정신에 입각하여 美國內의 最高法의 일부를 構成한다고 볼 수 있다.

Indemnity Ins. Co. v. Pan Am. Airways, 58 F. Supp. 338, 339~40(S. D.N.Y., 1944).

9) 이 責任限度額의 設定은 바르샤바條約의 제 1 차적 목적이었다 : I.L. Kreindler, Aviation Accident Law § 11.01(2)(rev. ed, 1986). 또한 이 責任限度額으로의 制限은 被害旅客으로부터의 過重한 賠償請求로부터 매우 보잘 것 없는 유치한 航空産業을 보호하고자 한데 目的이 있었던 것이다 : Lowenfeld & Mendelsohn, The United States and the Warsaw Convention, 80 Harv. L. Rev. 497, 498~99(1967); Note, A Proposed Revision of the Warsaw Convention, 57 Ind. L.J. 297(1982).

10) 바르샤바條約을 改正하기 위한 議定書로서, 1955년 9월 28일에 署名을 위하여 開放되었는데 美國은 이 議定書를 批准하지 않았다 : 478 U.N.T.S. 371 ICAO Doc. 7686—LC/140, reprinted in A. Lowenfeld, Aviation Law 955 (2d ed. Doc. Supp. 1981).

11) 1975년 9월 25일에 成立된 바르샤바條約을 改正하기 위한 제 3 追加議定書 (Montreal 에서 調印됨) : ICAO Doc. No. 9147(1975), reprinted in 73 DEPT ST. BULL. 631(1975); Lowenfeld, Aviation Law 985(2d ed.) Doc. Supp. 1981.

計劃의 수립을 許容하고 있다. 즉, 200,000弗이라는 높은 水準의 損害賠償額을 지불하기 위한 國內의인 補償基金對策을 追加로 補充的으로 마련한다는 그런 意味이다.

그러나 바르샤바條約과 그 改正議定書가 규정하고 있는 航空運送人의 責任制限은 만약 航空運送人 또는 그 代理人이나 그 被傭者側에 ‘故意性 있는 不法行爲’(Willful Misconduct)가 있었음이 立證될 경우에는 適用되지 아니한다.¹²⁾

航空運送人과 空港當局이 마련하고 維持한 航空保安措置를 批判하는 사람들의 立場은 비록 適當한 航空保安檢索措置가 利用될 수는 있었지만 航空旅客을 보호하기에는 充分히 利用될 수 없었을 경우에 法院이 ‘故意性 있는 不法行爲’가 있었음을 인정해야 한다는 主張을 펴고 있다.¹³⁾ 그런데 이같은 意見을 支持하는 사람들은 空港과 航空會社의 有限責任에 대한 例外로서 故意性 있는 不法行爲를 司法的으로 施行하는 것은 傷害를 입은 旅客에 대한 더욱 充分한 賠償을 할 수 있게 될 것이고, 每年 世界的으로 增加추세에 있는 空港테러事件의 總發生件數를 줄이는 효과도 동시에 갖어 올 수 있다고 믿고 있다.

한편 또 다른 見解에 의하면 바르샤바條約과 그 補充的인 改正議定書에 의한 責任限度額을 철폐하게 되면 航空테러리즘을 防止하거나 테러攻擊의 可能性을 抑制할 政府當局의 責任¹⁴⁾을 不當하게 航空會社에게¹⁵⁾ 떠넘기는

12) 바르샤바條約 제25조 : “The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his willful misconduct……中略……”

13) Broder, Airport Security, N.Y.L.J., July 11, 1985, at 4, col. 4.

14) Hans J. Morgenthau 教授(美國의 政治學教授)는 최근 New School for Social Research 에서 行한 강연을 통하여 “테러리즘은 現代史에서 예상하지 못한 수 많은 문제들을 既存政府들에게 提起하여 주고 있다. 傳統的으로 政府들은 法秩序를 위반하는 個人들을 상대로 어떤 物理的인 힘을 사용할 절대적인 權限이 있었던 것이 사실이다. 그러나 최근에는 어떤 그룹의 市民들이 함께 패 거리를 이루어 政府手中에 있는 組織된 힘을 사용할 權限에 暴力으로 挑戰하게 되었음은 現代史의 새로운 現象이다”라고 지적한 일이 있다.

15) 캘리포니아大學校에서 政治學을 강의하는 Alfred P. Rubin 教授는 政府가 테러리즘을 防止할 무거운 責任을 지고 있음을 지적하였다. 그 理由로 테러行爲는 航空機와 船舶의 登錄國의 國內法에 의해서도 普通犯罪을 구성하고 또는 테러行爲가 발생한 領域國의 國內法에 의해서도 역시 普通犯罪(common crime)를 구성하기 때문이라 하였다.

Rubin, International Terrorism and International Law, in Terrorism:

결과를 초래할 수 있다는 점을 비판하고 있다.

다음에 이 小論은 航空運送人の 損害賠償責任에 관한 國際航空私法條約의 역사와 發展過程을 간략하게 살펴본 다음 오늘날 世界全域에 널리 퍼져고 있는 테러리즘(terrorism)에 대한 定義問題에 대해서 言及해 보고자 한다. 뿐만 아니라 ‘故意性있는 不法行爲’(willful misconduct)가 介在된 事件에서의 航空運送人の 責任의 擴大에 관련하여 그리고 테러攻擊의 可能性을 抑制하고 회피하기 위해서 사용할 수 있는 航空社와 空港에 利用될 수 있는 各種의 航空保安對策에 관련해서도 몇가지를 論議해 보고자 한다.

IV. 國際航空運送人の 責任制度의 發展

(1) 바르샤바條約

1929년 10월 12일 바르샤바條約은 폴란드 바르샤바에서 成立되어 그 署名을 위하여 開放되었었다. 多者協定인 이 條約은 1933년 2월 13일에 發效했으며 다음과 같은 두가지 主要目的을 達成하고자 草案되었던 것이다.

첫째, 國際民間航空을 規制할 法規의 統一的 體系를 마련하고,¹⁶⁾ 둘째, 航空事故에 대한 國際航空運送人の 責任을 制限한다는데¹⁷⁾ 두고 있다.

條約의 署名當事國들이 이 條約의 規定內에 航空運送人の 責任制限規定을 포함시킨 취지는 資本을 끌어들이고 무모한 經營上의 損失을 防止하여 그 당시 보잘 것 없던 유지한 航空産業의 成長을 촉진시키자는데 있었다. 바르샤바條約은 國際航空運送契約에 대한 契約當事者의 責任과 權利를 宣稱하는 國際的인 法典으로서의 役割을 擔當하는 셈이다. 또한 이 條約은 國際運航時에 手荷物票과 旅客航空票의 交付를 위한¹⁸⁾ 統一的인 體系를 마련하기 위한 여러 가지 主要規定을 포함하고 있다.

이 條約은 航空旅客의 死亡 또는 傷害를 발생시키거나 荷物の 滅失 또

Interdisciplinary Perspectives (Y. Alexander & S. Finger eds. 1977).

16) 바르샤바條約 前文에는 國際航空運送의 條件을 統一的인 方法으로 規制한다는 취지를 천명하고 있다.

17) 바르샤바條約 제17조~25조 참조.

18) 바르샤바條約은 航空機의 出發地와 目的地가 2 以上の 締約國領土內에 있는 國際運送에만 適用되는 것을 目的으로 하고 있다.

는 損害를 발생시키는 航空事故의 경우,¹⁹⁾ 航空運送人의 責任制限에 대한 기준을 세움으로써 손해배상책임제도의 혼란을 줄이고 法の 충돌문제해결²⁰⁾에 도움을 주는 役割을 담당하고 있다. 그러나 바르샤바條約은 旅客의 死亡이나 傷害의 경우에 航空運送人의 責任에 대한 絕對的인 制限을 부과함으로써 오히려 有名해진 條約이라고 볼 수도 있다.²¹⁾

이 條約 제 17 조는 航空機上에 있거나 搭乗作業中에 발생한 事故에 의해서 발생한 旅客의 死亡이나 傷害에 대하여는 航空運送人의 責任을 推定한다고 되어 있다. 따라서 일단 航空機上에서 또한 旅客이 탑승하거나 내리는 동안에 死亡 또는 傷害를 초래하는 事故가 발생했음을 原告인 旅客側이 立證하면 이에 대한 舉證責任(burden of proof)은 旅客으로부터 航空運送人에게 轉換된다.

따라서 責任을 免하기 위해서는 航空運送人은 그같은 事故를 避하기 위한 ‘모든 必要的 措置’(all necessary measures)를 取하였음을 立證하거나²²⁾ 그 旅客이 寄與過失(contributory negligence)이 있음을 입증해야 할 것이다.²³⁾ 바르샤바條約 제 17 조에 의한 航空運送人側의 이러한 強力한 責任推定을 인정하는 대신에 航空運送人의 責任은 이 條約 제 22 조에 의해서 125,000 포앙카레 프랑(약 8,300弗)으로 制限되고 있다.

뿐만 아니라 荷物の 滅失이나 損害에 대한 航空運送人의 責任은 킬로그램당 250 포앙카레프랑으로 制限되어 있는데 이 金額은 파운드當 약 9弗 7 센트에 해당한다. 바르샤바條約의 草案者들이 비록 1929 년에는 매우 낮다고 생각한 責任限度額을 채택했지만 이들은 또한 바르샤바條約 제 22 조의 責任限度額에 대한 例外規定을 가지고 傷害를 입은 旅客에게 효과적으로 대처하고 있는 規定을 포함하고 있다.

19) 바르샤바條約 제17조~30조 참조.

20) G. Shawcross & M. Beaumont, *Air Law* VII(i) 89(4th ed. 1983); Matte, *The Warsaw System and the Hesitations of the U.S. Senate*, 8 *Annals Air & Space L.* 151, 153(1983).

21) 바르샤바條約 제17조 및 제22조 참조.

22) 바르샤바條約 제20조 1항 참조; 그러나 오늘날 事實推定則(res ipsa loquitur)이라는 普通法上的 理論은 民間航空事故에서의 過失(negligence)을 立證함에 있어서의 困難性으로 인하여 自動적으로 舉證責任을 航空運送人에게 轉換시키고 있다.

23) 바르샤바條約 제21조 참조.

이 條約 제 25 조는 航空運送人에게 愼密을 주는 責任制限을 排除하는 경우로서 傷害를 입은 旅客이 航空運送人, 그 代理人 또는 被傭者의 ‘故意의 不法行爲’(willful misconduct)가 문제의 事故와 損害의 原因이 되었음을 立證하는 경우를 들고 있다. 만약 傷害를 입은 旅客이 문제의 事故 또는 損害를 발생시킨 原因이 되었거나 寄與를 한 경우 訴訟이 提起된 法院은 航空運送人에게 全體 또는 部分的으로 責任이 免除되도록 法을 適用할 수 있을 것이다.

바르샤바條約에 의하면 航空運送人과 旅客사이의 契約의 役割을 담당하고 있는 旅客航空票는 詳細한 내용의 書面으로 記載되어야 하고 이것은 旅客에게 交付되어야 한다. 따라서 航空運送人이 旅客航空票를 旅客에게 交付하지 않았든지, 記載해야 할 내용의 일부를, 특히 航空運送人의 責任에 관한 字句가 누락되었다면 旅客에 대한 死傷에 따르는 運送人의 責任制限을 규정하는 條約이 無效로 되게 되어 있다.²⁴⁾

航空運送人을 상대로 한 訴訟의 基準을 選定함에 있어서 原告는 運送人이 住所를 가지고 있거나 主事務所가 있거나 當事者 사이의 航空運送契約이 이루어졌거나 契約에 규정된 目的地가 있는 締約當事國의 領域內에서 訴訟을 提起해야 한다.²⁵⁾

(2) 헤이그議定書

그러나 바르샤바條約에 加入한 그 순간부터 美國은 航空運送人의 責任限度額이 매우 낮은 데 不滿을 表示하였다. 더구나 바르샤바條約에 의한 낮은 責任限度額을 통한 國際航空運送人에게 주어진 특별한 保護는 航空産業이 더욱 堅實해지고 더 많은 利潤을 내게 되었기때문에 별로 正當化되지 못하였다.

특히 英國, 프랑스, 美國과 같이 航空産業이 發展된 나라들에 있어 國內航空事故時의 損害賠償은 國際航空事故에 대하여 바르샤바條約이 허용

24) Ross v. Pan Am. Airways. 299 N.Y. 88, 85 N.E. 2d 880, 885(1949): “航空票의 交付는 바르샤바條約에 의한 責任制限規則을 適用시킬 수 있는 決定的 要素로서 이 條約에 의해서 確定된 條件이다.”

25) 바르샤바條約 제28조 참조.

하고 있는 賠償責任限度額을 훨씬 超過하고 있는 실정이었다.²⁶⁾ 그리하여 바르샤바條約의 不適合性を 長期間 論議한 끝에 1955년 9월 헤이그에서 國際外交會議가 개최되었다. 헤이그會議에서 美國代表團은 보다 높은 水準의 航空運送人의 責任限度額의 設定을 支持하는 先頭走者格이었다. 미국 대표들은 본래 바르샤바條約의 改正案을 통해서 責任限度額 8,300 弗로부터 375,000 포앙카레프랑(약 25,000弗)으로 增額할 것을 提案하였다.

그런데 상당한 심의와 妥協끝에 美國代表들은 旅客死傷에 대하여 16,600 弗의 責任限度額을 設定하였다. 헤이그會議 참가 當事者들은 또한 ‘故意의 不法行爲’(willful misconduct)라는 字句를 삽입하였다. 그리하여 損害를 발생시킬 意圖를 가지고 行한 運送人의 行爲 또는 損害가 발생될 것이라는 개연성을 알면서 무모하게 行한 航空運送人의 行爲에 의해서 발생된 損害는 故意의 不法行爲에 해당한다고 볼 수 있다.

그 후 美國은 美國上院의 승인을 받지 못한채 아직도 헤이그議定書의 當事國이 아닌 상태로 남아 있으며, 계속 바르샤바條約에 의한 8,300 弗의 責任限度額이 美國에서는 有效한채로 남아 있었다.²⁷⁾

(3) 몬트리올條約

美國上院이 헤이그議定書에 批准하지 않을 것이라는 점이 明白히 됨으로써 多數의 上院議員들이 어떤 형태의 責任制限에 대해서도 반대하였음이 점차 明白히 되었다. 바르샤바條約의 낮은 責任限度額을 반대하는 壓力은 이 條約 제 39 조에 의거 美國에 의한 바르샤바條約의 포기가 임박했음을 나타내는 것이었다. 그리하여 美國이 1962년 11월 15일 폴란드 政府에게 바르샤바條約의 公式의인 廢棄通告書를 제출한 바 있었다.

그러나 美國이 바르샤바條約體制를 離脫한다는 것은 國際航空運送의 統一의이고도 協同의인 體制가 붕괴된다는 것을 의미하기 때문에, 이같은 국제적인 분위기 속에서 여러 나라들은 美國이 계속 바르샤바體制 속에 남아 있기를 希望하였다.²⁸⁾ 그리하여 美國이 100,000 弗程度의 새로운 責任

26) Loggans, personal Injury Damages in International Aviation Litigation: The Plaintiff's Perspective, 13 J. Marshall L. Rev. 541, 545(1980).

27) IL. Kreindler, Aviation Accident Laws § 12.03(3)(1986).

28) Department of State Press Release No. 268, 53 Dept. ST. BULL. 923(1

限度를 규정하는 新國際協定이 성립될 수 있다는 合理的인 展望이 선다면 廢棄通告를 撤回할 것이라는 示唆을 했던 것이다.

이렇게 해서 새로 成立된 몬트리올條約에 의하면 條約 署名國들은 美國이 出發地, 目的地 또는 豫定된 中間着陸地點일 경우의 國際運航時에 發生하는 死亡 또는 傷害에 대하여 旅客 1人當 8,300 弗에서 75,000 弗까지 責任限度額을 增額하는데 合意했던 것이다. 그런데 責任限度額을 75,000 弗로 增額시키는 대신 몬트리올協定은 바르샤바條約 제 20 조에 의한 航空運送人의 抗辯을 포기하게 하고 그대신 無過失 또는 絕對責任을 규정하고 있다.

航空運送인에게 絕對責任을 부과함으로써 몬트리올協定은 제 20 조의 責任限度의 推定 및 普通法上의 事實推定則(res ipsa loquitur)의 理論을 넘어서고 있다.²⁹⁾ 그러므로 몬트리올協定에 의거 航空事故가 필연적으로 發生하였다는 단순한 증거는 적어도 75,000 弗의 배상을 받게 된다. 즉, 그것은 바르샤바條約 제 20 조의 기초 위에서는 航空運送人이 어떤 그 이상의 抗辯을 할 수 없기 때문일 것이다.³⁰⁾ 몬트리올協定이 바르샤바條約의 모든 改正되지 아니한 規定을 포함하고 있기 때문에³¹⁾ 同 제 25 조의 ‘故意의 不法行爲’(willful misconduct)의 例外規定은 여전히 有效한 채로 남아 있는 것이다. 그러나 損害에 대한 航空運送人의 無限責任을 주장하는 原告側은 여전히 運送人에게 舉證責任(burden of proof)을 지우고 있다. 原告側이 航空運送人側에 ‘故意의 不法行爲’(willful misconduct)가 있었음을 立證할 수 있을 때는 언제나 몬트리올協定에 의해서 定하여진 航空運送人의 75,000 弗의 責任限度額을 超過할 수도 있게 될 것이다.

(4) 파테말리議定書

1970 年에 美國의 民間航空委員會(CAB)는 다음과 같은 내용을 소개한

965).

29) W. Keaton, Prosser and Keaton on the Law of Torts 242~47(5th ed. 1984).

30) 몬트리올協定에 의거하여 訴訟에서 해결되어야 할 唯一한 爭點은 航空運送人이 故意의 不法行爲를 犯했느냐의 여부의 문제이었다. 만약 故意의 不法行爲가 있다면 航空運送人의 責任에 대한 制限은 없는 것이 된다.

31) Lowenfeld & Mendelsohn, The United States and the Warsaw Convention,

研究報告書を 발표한 바 있었다. 즉, 그 내용이란 損害賠償金 100,000 弗은 國內航空運送中에 발생한 死亡에 대해서 美國內에서 事實上的 平均補償金이 200,000 弗을 超過하고 있음을 보여주고 있는 現實에 비추어 매우 낮은 金額이라는 것이다.³²⁾

그리하여 美國은 國內航空事故와 國際航空事故 사이의 賠償額의 현격한 差異를 인정하고 美國은 바르샤바條約과 헤이그議定書を 改正하기 위해서 1971 년에 과테말라市에서 개최된 外交會議에서 다른 나라들과 적극 협력을 꾀하였다.³³⁾

이러한 경위에서 이루어진 과테말라議定書는 바르샤바條約과 헤이그議定書を 改正하기 위하여 立案된 國際條約이다.³⁴⁾ 과테말라議定書を 통한 가장 중요한 變化는 旅客 1 人當 死亡 또는 傷害에 대한 賠償責任限度額이 10 萬弗로 增額되었다는 점이었다. 한편 그같은 增額을 하여 주는 대신에 바르샤바條約이 규정한바 있던 ‘故意의 不法行爲’(willful misconduct)란 例外條項을 排除하고 10 萬弗限度의 絕對責任을 인정한 셈이다. 이것은 헤이그의정서나 몬트리올협정의 경우도 마찬가지이다.

더구나 美國의 主張에 의해서 과테말라議定書는 여기에 署名한 個別國家들에게 旅客 1 人當 10 萬弗限度의 補償金을 보충하기 위한 國內賠償金 補充計劃을 수립할 것을 허용하는 규정을 포함하고 있다.

(5) 몬트리올議定書

1975 年 9 月, 國際民間航空機構의 主催下에 제 9 회 國際航空法會議가 몬트리올에서 개최되고 있었다.³⁵⁾

80 Harv. L. Rev. 597.

32) Aviation Protocols: Hearings Before the Senate Comm. on Foreign Relations, 95th Cong., 1st Sess. 96(1977); 여기에서의 CAB 研究報告는 1966年~1970年 사이에 발생한 航空事故에 관한 美國航空運送人으로부터 수집한 情報를 토대로 하고 있음.

33) 몬트리올協定에 의한 75,000 弗의 責任限度額은 오직 美國을 출발지로 하거나 도착지로 하거나 중간착륙지로 하는 飛行에만 適用되기 때문에 바르샤바條約에 의한 責任限度額 8,300 弗이나 헤이그議定書에 의한 責任限度額 16,600 弗은 여전히 世界 대부분의 지역에서 적용되고 있음을 留意하였던 것으로 보인다.

34) 1933 년에 발표된 몬트리올航空議定書에 관한 미국상원 외교위원회報告에 의하면 25 個國만이 이 議定書에 署名하였다.

35) Staff of Senate Comm. on Foreign Relations, 93 TH Cong., 1st Sess., 1st

이 國際航空法會議의 當初의 目的은 現行의 國際航空運送의 基本法인 헤이그議定書에 의해서 改正된 바르샤바條約의 貨物 및 우편물條項의 改正이었다.

그런데 이 회의는 그 會期中에 첫째 바르샤바條約 및 그 關聯改正議定書가 定하는 運送人의 責任限度額의 表示通貨單位를 포앙카레·금프랑에서 國際通貨基金의 特別引出權(SDR)으로 轉換한다는 提案과, 둘째 1971년 과테말라議定書가 定하는 貨物條項과 이 會議가 새로 채용하는 貨物條項과의 사이에 발생할 수 있는 牴觸問題를 해결하자는 提案을 받아들여 義事日程을 시급히 변경, 이같은 제안을 검토하였다.

이 회의는 최종적으로 第1 追加議定書, 第2 追加議定書, 第3 追加議定書 및 第4 追加議定書를 채택하기에 이르렀다. 먼저 第1, 第2 및 第3 추가의정서의 目的은 바르샤바條約, 헤이그改正 바르샤바條約, 헤이그·과테말라改正 바르샤바條約들에서 사용되고 있는 表示通貨單位인 포앙카레·金프랑을 國際通貨基金이 定義하는 特別引出權(SDR)으로 變更하는데 있었다. 이 基金의 非加盟國인 社會主義國家의 立場도 고려하여 이러한 議定書는現行의 金價値에 기초를 두는 새로운 表示通貨單位의 存在도 肯定하고 있다.

第4 議定書의 目的은 두가지가 있는데 그 한가지는 과테말라議定書가 손대지 아니한 헤이그改正 바르샤바條約의 貨物 및 우편물條項의 改正에 있었고, 그 두번째는 그러한 세가지 追加議定書의 目的과 同樣으로 거기에 存在하는 表示通貨單位를 特別引出權으로 變更하는데 있었다.

V. 國際航空테러리즘의 定義問題

어떤 테러행위가 航空運送人으로 하여금 바르샤바條約에 의한 故意의 不法行爲의 特別條項에 의거한 無限責任을 부담지을 수 있는가의 여부를 결정하기 전에 무엇보다도 테러리즘에 대한 실제적인 定義問題를 요약해둘

Sess., Report on Montreal Aviation Protocols Nos.3 and 4, at 3(Comm. Print 1983).

必要性이 있다고 본다.³⁶⁾

어떤 論者는 바르샤바條約에 의한 運送人의 責任制限을 철폐하고 無限 責任을 지게되면 航空테러리즘의 危險을 防止할 政府當局의 責任이 航空 企業에게만 不當하게 떠 넘겨지는 점을 論難하기도 한다. 그러나 그러한 문제가 실제로 提起되기 전에 航空테러行爲의 概念規定問題가 先行될 必要가 있는 까닭은 世界的인 政治理念紛爭의 소용돌이 속에서 當事者의 立場의 差異여하에 따라서는 테러리즘으로 규정하는 行爲라도 애국투사가 되기도 하고 경우에 따라서는 鬪士나 영웅의 崇高한 行爲가 되기도 하는 正反對의 경우를 想定할 수 있기 때문이다.

오늘날 가장 널리 인정받고 있고 또 상당히 객관적인 표준에서의 定義에 의하면 國際테러리즘이란 “非戰鬪員, 民間人, 國家 또는 國際적으로 보호되는 人이나 團體를 상대로 政治目的을 성취시키고자 어떤 個人이나 集團이 加하는 國際的 要素를 포함한 공포를 자아내게 하는 暴力行爲”로 定義되고 있다.³⁷⁾

다음으로 이와 같은 테러行爲의 要件이 규명되면 바르샤바條約(제17조)에 의한 航空事故에 대한 定義가 테러行爲를 포함하느냐의 여부문제를 조사할 必要性이 있을 것이다. 그런데 여기에 提起된 國際테러리즘의 概念을 일층 명확히 하기 위하여는 몇가지 說明이 더 요청되리라고 본다.

‘테러리즘’(terrorism)³⁸⁾이란 “테러를 當하는 사람들을 상대로 공포심을 불러일으키는 方法으로서 加擊하기 위한 의도에서 행하여지는 手段”³⁹⁾이라고 定義되어 왔다. 그리고 “테러란 테러行爲를 행하는 者들의 要求를 관철시키고자 어떤 사람들이나 政府를 겁주기 위해서 어떤 團體들이 犯하

36) Dugard, *International Terrorism: Problems of Definition*, 50 *Int'l Aff.* 67 (1974); Singh, *Political Terrorism: An Overview*, Paper Presented to the 34th Annual Meeting of the Midwest Political Science Association, in Chicago, III. (Apr.29~May 1, 1976).

37) *The American Heritage Dictionary* 1350(2d College ed. 1982). Rapoport, *Introduction to The Morality of Terrorism* 77(D. Rapoport & Y. Alexander eds. 1982) at xiii.

38) Friedlander, *The Origins of International Terrorism*, in *Terrorism: Interdisciplinary Perspectives* at 31, 1977.

39) *XI Oxford English Dictionary* 216(1933).

유엔駐在.

는 暴力行爲(violence)”라고 記述되고 있는 경우도 있다.⁴⁰⁾

그러나 공포심을 불어넣기 위해서 사용되는 危害行爲로 특징지어지는 ‘暴力行爲’(violence)란 개념은 ‘強制’(force)라는 개념과는 구별될 수 있을 것으로 생각된다. 즉, 法의 違反行爲를 처벌하고 예방하고 抑制하기 위해서 國家나 그 機關이 合法的으로 強制를 사용하는 것은 合憲的인 法的 制裁의 權限을 缺한 本質的으로 諂意的 手段으로서 사용되는 暴力(violence)의 使用과는 구별되어야 할 것이다.⁴¹⁾

뿐만 아니라 테러리즘을 革命(revolution)과 구별하는 것도 테러리즘의 概念定立에 有用할 것으로 본다.

테러리즘과 革命이 다같이 政治的인 動機에 의한 것이라 할지라도 ‘革命’(revolution)이란 政治制度內部에서 초래된 突發的인 政治的 顛覆(전복) 등을 의미하는데 대해서 ‘테러리즘’(terrorism)이란 테러분자가 어떤 國家나 國際機關이나 多國籍企業이나 그와 類似한 團體로부터의 어떤 양보를 요청하면서 그들의 紛爭과는 직접 관계없는 個人이나 團體를 상대로 한 暴力을 사용할 때 발생하는 行爲로 記述되고 있다. ‘革命’(revolution)의 第1次的인 主要目標은 既存政府를 顛覆시키는데 있고 만드는 消極的인 의미를 具現하는데 있지 않다.

그에 반해서 ‘테러리즘’(terrorism)의 제1차적인 目的은 既存政府를 전복하는데 있다기보다는 社會가 寬容할 수 있다고 생각되어지는 어떤 限界를 넘어서 衝激的이거나 反抗的인 어떤 行動을 통해서 그들의 目的達成을 위한 強制(coerce)에 있다고 볼 수 있다.

國際테러리즘이란 “權力の 成果를 創出하기 위해서 個人들이 犯한 國際的 要素를 포함한 恐怖心을 자아내게 하는 策略”이라고도 記述되었다.⁴²⁾ 또 일부 論者에 의하면 테러리즘은 이것이 外國人이나 外國人의 어떤 目標物을 대상으로 사용될 경우, 그리고 한 나라 이상의 多數國政府나 團體

40) Webster's Ninth New Collegiate Dictionary 1218(1985).

41) Wilkinson, The Laws of War and Terrorism, in The Morality of Terrorism 188, at 309(D. Rapoport & Y. Alexander eds. 1982).

42) Bassiouni, An International Control Scheme for the Prosecution of International Terrorism: An Introduction, in Legal Aspects of International Terrorism 485(A.E. Evans & J.F. Murphy eds. 1978).

들이 합하여 이루어지거나, 外國政府나 國際團體의 政策에 영향을 미치게 하기 위해서 사용될 경우 그 性格과 범위로 미루어 볼 때 國際的인 것이 될 수밖에 없다고 한다.

1973년 7월에서 8월 사이에 소집된 유엔의 임시 國際테러리즘委員會까지도 國際테러리즘의 만족할 만한 定義를 公式化할 수는 없었다.⁴³⁾ 국제테러리즘에 관한 유엔총회 決議案과 관련하여 아랍, 아프리카 그리고 東歐圈의 많은 나라들은 테러리즘을 抑制하기 보다는 그들의 이른바 ‘民族解放戰爭’(wars of national liberation)을 正當化하는데 더욱 많은 關心을 表明했었다. 이에 대하여 대부분의 西歐 여러 나라들은 多數의 민족해방운동을 특히 權力の 成果를 創出할 의도에서 비롯된 國際的인 要素를 포함한 暴力行爲에 종사하는 것으로 分類하고 있다. 그리하여 本質上 民族解放運動者들을 테러分子로 규명하고 있다.⁴⁴⁾

종래 美國務省의 分析에 의하면 주로 外交官에 대한 테러攻擊이 문제되었으나 좀더 넓은 의미에서의 테러리즘에 대한 理論的 定義를 레이진 行政府의 어떤 高位官吏가 내린 일이 있는데 그 내용에 의하면 다음과 같다.

즉, 外交官만이 아니라 民間人을 상대로 한 테러공격도 문제시하였는데, 가령 民間航空機를 拉致한다던지 市場內에 爆發物을 터뜨린다던지, 스쿨버스를 공격하거나, 기타 公共建物을 파괴하거나, 實業人을 납치하거나, 民間人을 人質로 잡는다던지 客觀的으로 말해서 테러分子의 최후의 政治目的과는 관계없이 그런 것들이 모두 테러行爲라고 규명하고 있다.⁴⁵⁾

그러나 그럼에도 불구하고 대부분의 論者들은 어떤 政治的 目的이 테러리즘의 動機가 되고 있음에 意見이 一致하고 있다.⁴⁶⁾

앞에서도 살펴 보았듯이 상당히 客觀적인 표준에서의 定義에 의하면 國際테러리즘이란 “非戰鬪員, 民間人, 國家 또는 國際적으로 보호되는 이나 團體를 상대로 政治目的을 성취시키고자 어떤 個人이나 集團이 加하는

43) Report of the Ad Hoc Committee on International Terrorism, 28 U.N. GAOR Supp.(No. 28) U.N. Doc. A/9028(1973), pp.11~12.

44) Y. Alexander, M.A. Browne & A.S. Naner(eds.)(1979). Control of Terrorism: International Documents ix~xiv.

45) Address by U.S. Deputy Attorney General Arnold I. Burns, The Lawyers Division of the Anti-Defamation League Appeal 3(Dec. 17, 1986).

46) Wilkinson, (1982), p. 310.

國際的 要素를 포함한 공포심을 자아내게 하는 暴力行爲”로 定義되고 있다. 따라서 國際航空테러리즘이란 航空交通의 便益이라고 하는 法益을 侵害하는 一切의 國際테러리즘이라고 규정해 볼 수 있을 것이다.

이와 같이 테러行爲의 要件이 규명되면 다음으로는 바르샤바條約(제17조)에 의한 航空事故에 대한 定義가 테러行爲를 포함하느냐의 여부문제를 조사할 필요성이 있을 것이다.

Ⅶ. 航空事故(aviation accident)의 定義

바르샤바條約 제 17 조는 航空事故가 발생했다는 決定에 따라 旅客에 대한 航空運送人의 責任이 存在하게 됨을 규정하고 있다. 그러나 不幸하게도 바르샤바條約은 航空事故라는 用語에 대해서 明示的인 定義를 내리지 않고 있다.⁴⁷⁾ 그러므로 同 제 17 조에 의한 航空運送人의 責任要件으로서의 ‘事故’의 定義문제는 일단 法院의 判斷에 一任되고 있는 것이나 差無하다.

1961 년에 몬트리올協定을 채택한 後에 航空運送人의 絕對責任에 대한 全般的인 新制度가 確立되면서 航空事故의 要件의 해석문제가 점차 重要하게 대두되었다. 이 때 각 나라의 法院들은 재빨리 테러공격을 航空事故의 定義 속에 포함시키도록 擴大해석한 것이다.⁴⁸⁾

뿐만 아니라 航空運送人의 絕對責任의 理論의 토대 위에서 테러攻擊은 물론 航空機拉致行爲를 포함시켰다. 물론 法院이 航空運送人에게 絕對責任의 기준을 부과할 경우 政策的 配慮를 빈번히 사용하였다. 즉, 旅客에 대한 保護를 바르샤바條約의 第1次的 目標로 생각하면서도 각 法院들은 어떤 형태의 責任制度가 이 目的을 가장 효과적으로 관철시킬 수 있는가에 苦心하였다.

47) 바르샤바條約 第17條 :

同 第17條에 의해서 設定된 責任要件의 다른 先決條件은 紛爭中인 損害를 발생시킨 航空事故는 航空機上에서 發生했거나 搭乘 또는 下機 過程에서 발생할 것을 요청하고 있을 뿐이다.

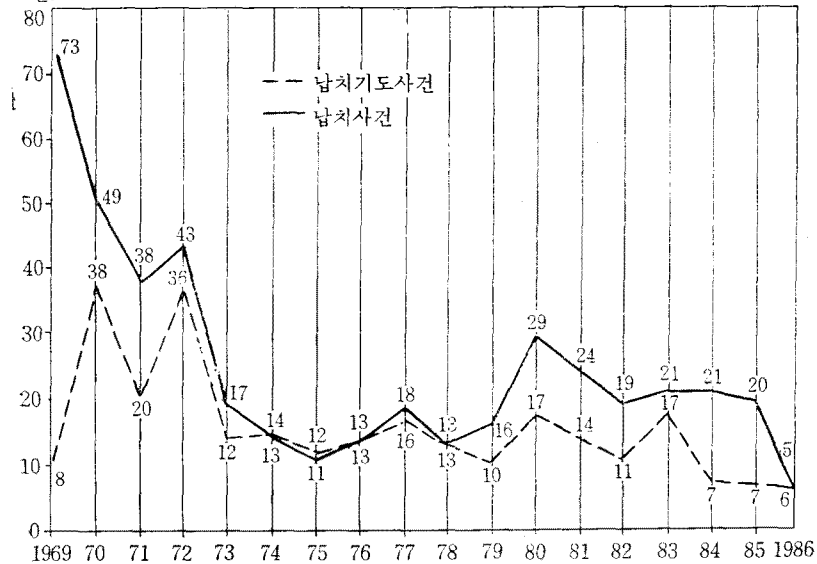
48) Day v. Trans World Airlines, 528 F. 2d 31, 32(2d Cir. 1975); Martinez Hernandez v. Air France, 545 F. 2d 280(1st Cir. 1976).

그런데 法院으로서서는 새로운 難關에 봉착한 事件이 발생하였는데(1977년 Warsaw 對 Trans World Airlines 事件),⁴⁹⁾ 즉 펜실베니아 東部地域의 美國 地方法院은 航空事故가 발생했느냐의 여부를 판단하는 기준은 ‘非正常的인 우발적 事故’ 이어야 한다는 法院의 判決이 있었다.

이 事件의 내용은 原告인 被害旅客 Warsaw 氏가 그가 탑승했던 제트 旅客機가 高度飛行中에 着陸을 위해서 갑자기 降下하였기때문에 客室內의 충격으로 청각장애를 일으켜 귀먹어리가 된데 대한 損害賠償請求訴訟을 提起했던 것이다.

그러나 法院의 判決은 “문제의 제트旅客機가 계획된 運航스케줄에 따라 운항했을 뿐이고 승무원들이 正常運航을 위하여 注意깊은 조종업무에 종사했을뿐 非正常的인 우발적 사고가 아니었기 때문에 이 事故를 航空事故로 볼 수 없다”는 취지이었다.

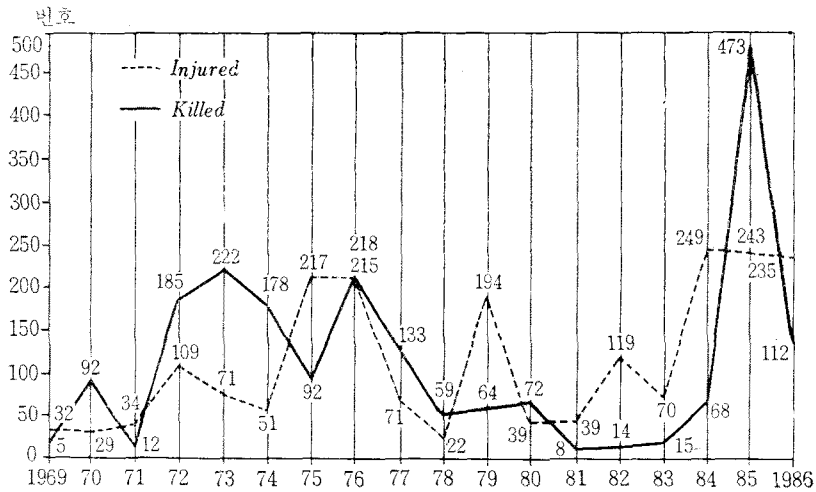
그런데 KAL 858 機事件의 경우 이 事件이 전혀 예상하지 못한 非正常 번호



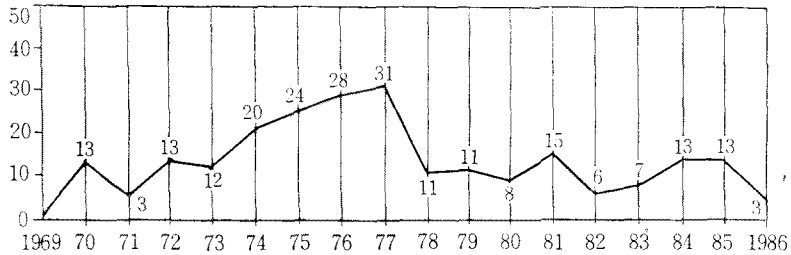
[그림 2] 1969년~1986년 사이의 불법납치행위

(다음 도표는 국가 보고서나 각종 보도매체를 토대로한 국내 및 국제항공기 납치사건을 포함한 내용이다) July, 1987, ICAO BULLETIN

49) 442 F. Supp. 400(E.D. Pa. 1977).



[그림 3] 1986年~1986年 사이에 殺害 또는 부상된 者



[그림 4] 1968年~1986年 사이의 不法妨害事件

的인 우발적 사고이었음은 再言할 需要가 없으므로 이 事件이 바르샤바條約에 의한 航空事故임은 말할 것도 없는 일일 것이다. 또한 KAL 858 機事件이 바르샤바條約의 改正議定書(1955)가 적용되게 되어 있으나 改正議定書에 의해서 바르샤바條約이 改正되지 아니한 部分도 있고 또 改正議定書가 原條約을 改正하기 위한 것이므로 바르샤바條約과 改正議定書가 전혀 무관계한 別個의 約束으로 보기는 어려울 것으로 생각된다.

VII. 최근 KAL 858 機事件의 性格과 航空私法上의 處理傾向

이미 널리 알려진바대로 이 航空機事故는 乘客과 乘務員 등 1백 15명

을 태우고 1987년 11월 29일 이라크 바그다드를 출발, 서울로 오기 위해 버마領海인 벵골만 上空을 비행하던 중 실종되어 탑승객 전원이 死亡한 것으로 推定되어진 커다란 航空참사이었다. 이 事件의 원인이 人爲的인 空中테러이고 무고한 수 많은 旅行客들의 生命의 희생을 수단으로 택한 무자비한 手法이었기 때문에 이같은 航空事件은 특히 國際人道法上的의 次元에서 먼저 규탄되었다.

1976년 7월 우간다의 엔테베空港에 2백명의 승객을 태운 [에어프랑스機가 팔레스타인 人民解放戰線테러분자들에 擧의해서 毆打, 억류되고 있을 때 엔테베空港內에서 緊急救出作戰을 펴 성공시킨 이스라엘측 태도에 그 당시 세계 모든 사람들이 극구 찬사를 보낸 사실은 바로 國際人道主義의 基本精神을 높이 평가하였던 때문일 것이다. 즉, 이스라엘의 그러한 조치는 航空犯罪에 대처하기 위한 條約國際法이나 慣習國際法에 결코 저촉되지 아니하는데 비해서 오히려 자기 나라 領土內에 있는 선량한 外國人의 보호에 관한 우간다의 國家責任問題가 크게 論難되었던 것이다.⁵⁰⁾

뿐만 아니라 그 당시 우간다는 航空機의 不法拉致抑制를 위한 1970년의 헤이그條約의 當事者로서 條約法을 위반하였다는 신랄한 비판을 받은바 있다. 이 條約 제 2 조는 그런 犯罪을 엄벌에 처하도록 규정하고 있음을 우리는 잘 알고 있다.

KAL 858 機事件의 경우 不法的인 國際航空테러리즘의 일환으로 그 당시 서울을림픽을 방해하기 위한 妨害策動의 하나로 저질러진 所行이었음이 判明되었던 것이다.⁵¹⁾ 航空테러리즘과 같은 國際航空犯罪를 취급하는 航空法의 특수성은 무엇보다도 ‘航空安全性 確保’를 실현하는데 그 一次的인 存在理由가 있다 할 것이다. 그러므로 오늘날 航空法해석의 一般的인 경향은 무엇보다도 이 ‘航空安全’이란 目的에 부합하도록 合目的的으로 해석하는데 특징이 있다고 볼 수 있다.

따라서 시카고 國際民間航空條約이 항공기납치를 포함한 [航空테러리즘에 대한 직접적인 규정은 없다 할지라도 이 條約 제 44 조에 표현되고 있

50) IVAN A. VLASIC, Public International Air Law I (Institute of Air & Space Law, McGill University, Sept. 1982), p. 314.

51) 「조선일보」 1987년 12월 17일자

는 ‘飛行安全’이니 ‘航空安全’이니 하는 字句 속에는, 단순한 航空技術의 意味의 安全만이 아닌 航空테러리즘같이 ‘航空犯罪로부터의 安全’이란 뜻이 모두 포함된 概念으로 해석되고 있음은 말할 것도 없는 일이다. 그러므로 바레인이든 日本이든 버마이든 그 어떤 나라도 국제민간항공조약의 加入當事者로서 국제민간항공기구(ICAO)의 會員國일 경우 國境을 초월하여 비록 航空犯罪防止協約의 당사국이 아니라도 그 같은 KAL 機空中테러 행위와 같은 하늘의 海賊犯罪를 訴追하여 實效적으로 처벌하는데 있어 적극적인 國際協力을 해야 할 義務가 있을 것이다. 그런데 이러한 航空테러리즘, 가령 그러한 항공기 空中폭파, 하이재킹, 航空旅客에 대한 地上 습격 등으로 인해서 발생한 旅客에 대한 損害賠償은 종래 바르샤바條約에 의한 民事訴訟을 제기하는 방식을 사용해온 것이 보통이다.

美國에서는 종래 하이재킹事故는 바르샤바條約 제 17 조의 意味의 범위 안에서의 事故라는 점이 주장되었다.⁵²⁾ 航空旅客을 상대로 한 地上습격과 관련하여 발생하는 문제는 空港터미널內의 旅客이 바르샤바條約 제 17 조의 意味의 범위 안에서의 ‘탑승作業中’에 해당하느냐 하는 데 대한 해석의 문제가 있었다.

Day v. Trans World Airlines, Inc.事件⁵³⁾과 Evangelinos et al. v. Trans World Airlines, Inc.事件⁵⁴⁾에서 法院側이 主張한 바는 다음과 같다.

Athens 空港의 國際通過라운지內에 모여 手荷物檢索을 받기 위해서 비행기 탑승전에 行列을 지어 있는 동안에 그러한 통과라운지 안에 있는 旅客들을 상대로 한 격렬한 테러공격은 곧 바르샤바條約에서 사용되고 있는 ‘搭乘作業中’에 해당한다는 해석이었다. 따라서 航空運送人은 그 같은 테러공격에서 입은 死亡과 傷害에 대한 損害에 대해서 賠償을 해야 한다는 결론이었다.

하이재킹행위같은 航空테러事故로 인하여 발생하는 가장 激烈한 論爭中

52) *Husserl v. Swiss Air Transport Co. Ltd.*, 351FF Supp. 702, (SDNY 1972) aff'd 485 F 2d 1240(2nd Cir 1973), 12 Avi 17,637

53) 393 F Supp 217.13 Avi 17,647(SDNY 1975), aff'd 528 F 2d 31.13 Avi 18,144(2d Cir 1975), cert denied(U.S. Sup Ct 1976).

54) 396 F Supp 95.13 Avi 18,051(WD Pa 1975), rev'd 14 Avi 17.101, on rehearing, 550 F 2d 152, 14 Avi 17,612(3rd Cir 1977).

의 한가지는 바르샤바條約 제 17 조의 身體傷害(bodily injury)라는 表現이 하이재킹被害旅客에 의해서 입은 ‘精神的 損害’(mental injury)를 포함하느냐의 여부문제이었다. 그런데 이 문제는 Burnett v. Trans World Airlines, Inc.事件⁵⁵⁾에서도 肯定的으로 평가되어 身體傷害에 의해서 직접 초래된 정서상의 苦痛은 身體傷害 그 自體의 一部로 고려된다는 것이다. 뉴욕 高等法院도 ‘身體上的 傷害’라는 表現을 그와 同一하게 해석적용한 事件이 있는데, 즉 Rosman v. Trans World Airlines, Inc.事件(1974)과 Herman v. Trans World Airlines, Inc.事件(1972)이 그것이다.

航空테러리즘으로 인한 旅客損害에 대한 運送人の 賠償責任에 있어서 가장 論難되고 있는 점은 바르샤바條約이 규정하는 航空運送人の 責任限度額은 航空運送人側에 故意的 不法行爲(willful misconduct)가 있었음이 立證될 수 있는 '경우는 適用되지 아니한다. 다시 말해서 바르샤바條約에 의한 賠償責任限度額보다 더욱 많은 賠償金額을 받기 위해서는 運送人이 ‘故意的 不法行爲’(willful misconduct)를 犯하였음을 原告가 立證할 수 있다는 점이다.⁵⁶⁾

Kupferman v. Pakistan International Airlines 事件⁵⁷⁾에서 原告側은 그들의 手荷物을 운송하는데 있어서의 지연을 理由로 運送人을 상대로 損害賠償을 청구하였다.⁵⁸⁾ 뉴욕시의 民事法院은 運送人側에서 荷物에 物票를 잘못붙여 目的地가 다른 곳으로 記載, 錯誤運送되었는데 原告(旅客)가 數次 是正요청했음에도 適時에 이루어지지 아니했기때문임을 立證하였기 때문에 이 事件에서의 運送人側의 故意的 不法行爲責任을 인정한다는 判決을 하였다.⁵⁹⁾ 故意的 不法行爲責任이 있다는 이 判決로 결국 原告는 바르샤바條約에 의한 責任限度額 보다 훨씬 높은 손해배상금을 지불받았다.⁶⁰⁾

55) 368 F Supp 1152, 12 Avi 18,405(DC NM 1973).

56) 바르샤바條約(1929) 제 25 조.

57) 1981年 뉴욕시民事法院判決, 438 N.Y.S. 2d 189.

58) Id. at 192.

59) Id. 이 경우, 航空社側은 北京으로 보내야 할 짐을 카라치(Karachi)로 잘못 託送되도록 物票를 부친다음 15日 동안이나 카라치에서 다시 返送措置를 하지 아니했던 것이다.

60) Id. at 193. 이 事件에서 原告들은 各者 그들의 全旅行經費의 3分之2에 相

또한 American Airlines v. Ulen 事件⁶¹⁾에서 故意的 不法行爲責任이 인정되었는데, 이 경우는 航空機가 運航安全規則을 違反한 경우이다. 當初 航空機의 飛行計劃(filight plan)에 의하면 버지니아州의 Pulaski로부터 테네시(Tennessee)州의 Tri市까지 운항하도록 되어었다. 그런데 運航途中, 1.5 내지 2 마일의 범위내에서 Glade 山의 上空을 通過해야 하는데 약 4,000 피트(feet)의 高度飛行을 해야만 하였다.⁶²⁾

Glade 山 頂上의 높이는 4,080 피트이다.⁶³⁾ 그런데 適用possible한 聯邦航空安全規則은 어떤 航空機도 規定된 航路의 中心部에서 5 마일의 水平거리의 범위안에 位置한 가장 높은 障碍物로부터 1,000 피트以下の 高度를 비행하지 아니할 것을 要請하고 있다.⁶⁴⁾ 이 航空便飛行에서 航空機가 Glade 山 頂上의 近處인 3,910 피트 上空의 높이에서 충돌하였다.⁶⁵⁾ 이 事件에서 法院側은 비록 故意性이 있기는 하나 航空安全規則의 단순한 違反이 반드시 ‘故意的 不法行爲’(willful misconduct)를 構成하는 것은 아니라는 判決을 하였다.⁶⁶⁾ 그러나 만약 航空安全規則의 그러한 違反行爲가 旅客에 대한 損害를 발생시킬 수 있음을 充分히 豫見할 수 있었는데도 그러한 被害結果를 無視한 全面的인 무모한 違法行爲를 犯했다면 故意的 不法行爲에 해당할 수 있다는 점을 判示했던 것이다. 그리하여 이 事件에서는 바르샤바條約에 의한 賠償責任限度額이 原告側에 適用될 수 없었다.⁶⁷⁾ 그리하여 바르샤바條約에 의한 責任限度額 \$ 8,291.87 에 制限되지 아니하였는데 그 理由는 그 위반행위가 故意的 不法行爲로 立證될 수 있었기 때문이었다.⁶⁸⁾

當한 賠償金을 支給받았다. 바르샤바條約에 의한 Kg 當 手荷物滅失責任배상 금액보다도 훨씬 높은 배상금액이었다.

61) 186 F. 2d 529(D.C. Cir. 1949). 이 飛行이 비록 國內便飛行이었지만 原告가 Mexico 市로 向하는 連結飛行便의 航空卷의 개찰을 받아 旅行中이었기 때문에 바르샤바條約이 적용되었다.

62) Id. at 531.

63) Id.

64) C.A.R. § 61.740 cff. 7 May 1943.

65) 186 F. 2d 532(D.C. Cir. 1949).

66) Id. at 533.

67) Id. 이 事件擔當 公判裁判官은 陪審員으로 하여금 이런 식으로 유도하고 배심원의 評決에 타당한 근거를 제공할 수 있는 故意的 不法行爲에 대한 充分한 증거가 있음을 提示할 責任을 지도록 하였다.

68) Id. at 534.

몬트리올協定은 바르샤바條約의 責任制度를 變更시켰다. 이 協定下에서는 運送人側이 一定한 賠償限度額까지의 責任에 대한 抗辯을 포기하는데 合意했던 것이다.⁶⁹⁾

이러한 것은 결국 美國을 왕래하는 航空便으로 適用되게 하였다.⁷⁰⁾ Sc herer v. Pan American 事件⁷¹⁾에서 한 旅客이 運送人에게 絕對責任을 지우고자 하였는데 그는 日本 東京에서 미국 캘리포니아까지 날으는 飛行機에 단순히 搭乘했던 事實때문에 血栓症이라는 身體損傷을 입었다고 주장하였다.⁷²⁾

그런데 그는 그같은 損傷이 캘리포니아로부터 뉴욕까지의 계속된 飛行中에 더욱 惡化되었다고 주장하였다.⁷³⁾ 그리하여 法院側은 原告가 그런 것을 理由로 賠償받기 위해서는 그런 航空事故가 航空機搭乘中에 발생해야 하고 그 事故가 身體上의 損傷을 초래한 原因이어야 한다는 점을 主張하였다.⁷⁴⁾ 그리하여 이 事件에서 原告는 배상을 받을 수 없었다.⁷⁵⁾ 가장 최근의 몬트리올議定書에 의하면 運送人의 嚴格責任이 旅客의 人命損失이나 傷害 또는 手荷物의 滅失의 事故의 경우 負荷되는 傾向이다.⁷⁶⁾

嚴格責任標準으로부터의 例外는 단약 死亡이나 傷害가 오직 旅客의 健

69) Agreement C.A.B. 18900, 44 C.A.B. 819(1966). 運送人名義의 責任은 旅客 1人當 75,000 弗을 超過하지 않도록 하고 이러한 限度까지의 責任은 運送人側의 過失에 依存하지 않도록 하였다. A. Lowenfeld, 1 Aviation Law(Rev. 2d Ed. 1981), Document Supplement at 971.

70) 44 C.A.B. 819(1966).

이 協定은 美國內에 合意된 着陸地點을 갖거나 美國을 來往하는 航空便의 旅客에 適用된다.

71) 387 N.Y.S. 2d 580, 14 CCH Avi. 17410(Sup. Ct. App. Div. 1st Dep't 1976).

72) Id. at 581.

73) Id. 이 비행기는 飛行中, 어떤 충돌 事故도 없었고 큰 충격이나 심한 振動도 없었다.

74) Id. Cf. Rosman v. Trans World Airlines, 34 N.Y. 2d 385, 358 N.Y.S. 2d 97, 314 N.E. 2d 848(1974).

그런데 Rosman 事件에서 被告側 航空社는 하이제킹事故로 인한 精神의 충격에 의해서 발생한 손해를 포함한 身體損傷(bodily injury)과 신체손상에서 오는 손해는 배상책임이 있으나 身體上의 손상에 의하지 않는 충격에 대해서는 責任지지 않는다고 하였다.

75) Id. 결국 關係條文字句의 意味의 범위 안에서 法律問題로서의 事故는 없었고 略式判決이 被告들에게 適切하게 내려졌던 것이다.

76) Guatemala Protocol Art. V.

여기에서는 바르샤바條約 제 20 조에 의한 責任免除條項을 削除하고 있다.

康상태에서 초래되는 死亡이나 傷害라면 운송인이 책임을 질 수 없고⁷⁷⁾ 또 그 手荷物에 대한 損害가 오직 手荷物의 固有한 결함이나 品質에서 초래된 것이라면 운송인이 責任을 질 수 없다는 것이다.⁷⁸⁾ 뿐만 아니라 賠償을 청구하는 當事자가 損害의 原因이 되었거나 寄與를 한 過失, 不作爲, 기타 不法行爲에 관계된 限度內에서는 運送人의 責任이 免責된다.⁷⁹⁾

몬트리올議定書上의 責任限度額까지의 嚴格責任은 이 議定書에 加入하여 當事國이 된 나라들을 往來하는 모든 飛行에 適用될 것으로 본다.⁸⁰⁾ 嚴格責任이 이미 航空旅行의 大部分에 適用되는 경향이기 때문에⁸¹⁾ 制限的인 이기는 하지만 美國旅客들에게는 實際上的 利點이 있을 것이다.

가장 최근에 提議된 몬트리올議定書에 의한 改正에 의하면 旅客死亡 또는 傷害에 대한 責任限度額は 100,000 SDR 이었다.⁸²⁾ 이 金額은 1980년 9월 1일字 現在 \$131,283.00 에 相當한 金額이었다.⁸³⁾ 물론 이 金額이 종래 \$10,002.52⁸⁴⁾ 라던지 \$20,005.04⁸⁵⁾ 라는 배상금액에 比하면 상당한 增額으로 보이는 것은 사실이지만 최근 旅客에게 실제 適用될 수 있는 賠償責任限度額을 면밀히 검토해 보면 최근 새로 提議된 上記의 增額된 金額이 실제상의 최근 책임한도액보다 過히 높지 않음을 가리키고 있다는

77) Guatemala Protocol, Art. IV.

78) Id.

79) Id. at Art. VII.

80) 헤이그議定書 제 1 조.

이 條約의 目的上, 國際運送이란 말은 條約當事國 사이의 合意에 의하여 出發地와 目的地가 2개의 締約當事國의 領土內에 있거나, 비록 그 나라가 締約當事國이 아니라도 合意된 中間着陸地가 다른 나라 領土內에 있다면 單一締約國의 領土內에 位置할 경우도 이들 사이를 往來하는 모든 運送을 의미하는 것이다.

81) 바르샤바條約 제 20 조에 의한 抗辯은 몬트리올 中間協定에 의해서 포기되고 있다. 이러한 抗辯은 일본 英國運送人에 의해서도 그들의 特別運送契約의 部分으로서 포기되고 있다. 그리하여 호주를 往來하는 Qantas 航空社도, Gibraltar 을 來往하는 Gibraltar 航空社도, Lebanon 을 來往하는 中東航空社도, Thailand 를 來往하는 타이國際航空社도 그러한 抗辯을 拋棄하고 있다. C. Shawcross and K. Beaumont, 11 Air Law at 451(4th ed. 1981).

82) Montreal 議定書 No. 3, Art. 11.

83) A. Lowenfeld, 1 Aviation Law(Rev. 2d Ed. 1981) at 7~176.

84) 이 金額은 金の 온스當 \$42.22 의 最終公式比率로 換算된 바르샤바條約의 責任限度額에 相當한 額數이다. Dickerson, 'Travel Law: Air Carriers Face Rise in Liability for Baggage', N.Y. Law J. 2 Jan. 1981, at 1.

85) 이 金額은 金の 最終公式價格으로 換算된 헤이그議定書에 의한 責任限度額에 相當한 金額이다.

것이다.

몬트리올協定에 의하면 美國을 往來하는 모든 國際運送에는 \$ 75,000의 責任限度額이 適用되게 되어 있다.⁸⁵⁾ 1981년 4월 1일 現在로 보았을 때 모든 英國運送人들은 100,000 SDR 에 相當하는 英國通貨 Serling 價額으로 賠償責任지도록 要請받고 있었다.⁸⁷⁾ 그런데 많은 다른 나라들은 그리고 航空社들은 적어도 \$ 58,000.00 의 責任限度額을 요청하거나 제안하고 있다.⁸⁸⁾ 비록 몬트리올議定書를 美國이 批准하지 않았을 때에도 美國市民이 \$ 10,000 이나 \$ 20,000 의 賠償責任限度에서 배상받는 일은 거의 없다고 보는 것이 좋을 것이다. 왜그런가 하면 많은 航空運送人들이 이미 바르샤바條約이나 헤이그議定書에 의한 責任限度額을 넘어서는 보다 높은 水準의 賠償責任限度額을 提議하고 있기 때문이다.

그런데 최근에 提議된 몬트리올議定書에 의한 上記 責任限度額(旅客 1人當) \$ 131,283.00 을 엄격히 責任지는 嚴格賠償責任(strict liability)을 지는 條件에서 航空運送人은 큰 혜택을 누리는 特典이 있다. 즉, 바르샤바條約을 改正하는 이 改正議定書에 의한 運送人의 責任限度額은 어떤 理由로도 旅客側의 損害請求에 대해서 그 限度를 超過할 수 없도록 하고 있다.⁸⁹⁾ 이러한 意味는 결국 航空運送人側에 ‘故意的 不法行爲’(willful misconduct)가 있는 경우로 判明이 되어도 그 以上の 더 높은 水準의 賠償金額은 旅客에게 許容하지 않는 결과를 초래하게 된다.⁹⁰⁾ 또한 이 새로운 몬트리올議定書는 바르샤바條約의 法廷地規定을 擴大하고 있다.⁹¹⁾

Eck v. United Arab Airlines 事件⁹²⁾에서 Martha Eck 女人은 로스앤

86) Agreement C.A.B. 18900, 44 C.A.B. 819(1966).

87) Decision on the Authority's Proposal to Vary Standard Condition H. heard on 22 October 1980, Civil Aviation Authority(United Kingdom) 7 November 1980.

88) C. Shawcross and K. Beaumont, 11 Air Law at 451. Royal Brunei Airways, Gibraltar Airways 그리고 Cathay Pacific Airways 社는 25,000 파운드의 責任限度額을 設定하고 있다.

89) 과테말라 議定書 제 10 조. 그러나 이 提案된 改正議定書에 의해서 責任限度를 運送人側行爲로 인하여 超過할 수 있는 唯一한 制約이 있는데 그것은 荷物에 관한 責任限度이다. Id.

90) Id. 그리하여 바르샤바條約 제 25 조는 몬트리올改正議定書에 의해서 削除된 것이다.

91) 과테말라 議定書 제 12 조.

92) Eck v. United Arab Airlines, 204 A. D. 2d 454, 247 N.Y.S. 2d 820(1954).

젤레스에서 추리히(Zürich)로 向하는 전세항공권을 예약한 다음 다시 추리히→中東→추리히便 航空券을 캘리포니아의 오클랜드에 있는 스칸디나비아航空社로부터 별도 구입하였다.⁹³⁾

그런데 中東飛行便中에서 1便運航中 충돌事故가 발생 Martha Eck 女人이 負傷을 입었다.⁹⁴⁾ 이 女人은 뉴욕州法院에 訴訟을 提起했다.⁹⁵⁾ 그러나 運送人側은 裁判管轄權의 欠缺을 理由로 訴를 却下하기 위한 움직임을 보였다. 그 後 이같은 運送人側의 움직임은 받아들여지지 아니했으나 결국 上訴 法院에서 却下되어 이 女人은 다시 美聯邦地方法院에 訴訟을 제기했지만 역시 却下되었다.

뉴욕 上訴法院은 言及하기를 문제는 항공권을 購入하여 운송계약이 이루어진 地域內에 運送人の 營業所가 있고 航空券이 그 地域內에서 購入되었다는 점을 들고 이런 것들이 基本要件임을 천명하였다.⁹⁶⁾ 第2 巡回法院은 바르샤바條約이 草案될 當時는 航空社間의 航空券 販賣가 없었으므로 航空券을 구입한 場所를 管轄하는 管轄權을 排除하도록 意圖된 것은 아니라는 것이었다.⁹⁷⁾

스칸디나비아 航空社의 오클랜드事務所는 統一아랍航空社를 위한 營業事務所이었다.⁹⁸⁾ 몬트리올改正議定書에 의해서 統一아랍航空社는 뉴욕市에 事務所를 가지고 있기 때문에 또 Martha Eck 는 美國內에 住所를 가지고 있었기때문에 이 法院은 管轄權을 가진다는 것이었다.

뿐만 아니라 바르샤바條約 제 20 조는 事故를 피하기 위해서 航空運送人

93) Id. at 822.

캘리포니아에 居住하는 美國의 한 市民이 스칸디나비아航空의 專賣飛行便으로 캘리포니아에서 구라파로 旅行하였다. 다시 이 女人은 개인적으로 Oakland 에 있는 스칸디나비아航空社로부터 별도의 航空券을 購入하였는데 이 항공권은 카이로를 포함한 多數의 旅行中斷地點을 포함한 추리히와 예루살렘 사이의 航空社便飛行의 往復旅行의 目的이었다.

94) Id. 被告側인 United Arab Airlines 은 이집트航空社이었다. 이 所屬항공기가 原告인 Martha Eck 女人을 태우고 예루살렘에서 카이로를 向하여 비행 중이었으나 이 비행기가 결국 카이로에 到着하지를 아니하였다. 이 항공기는 카이로 方向을 벗어나 Sudan 에 있는 Wadi Halfa 의 모래더미에 추락, 原告인 이 旅客이 重傷을 입은 것이다.

95) Id. at 820. 原告는 뉴욕州大審院에 提訴하였다.

96) 15 N.Y. 2d at 63, 255 N.Y. 2d at 255.

97) 360 F. 2d at 813.

98) Id. at 814.

이 필요한 모든 조치를 취했거나 그러한 조치를 취하는 것이 불가능했음이 입증되면 免責된다고 규정하고 있다.

그런데 실제로는 대부분의 航空運送人들이 몬트리올協定에 의한 正常的인 注意義務를 다했다는 抗辯을 포기하는데 同意하고 있다. 실제로 몬트리올협정에 서명하고 있는 航空運送人들은 航空機에의 不法한 接近을 統制하기 위한 保安檢索裝置를 마련하는데 最善을 다했고 航空危險을 줄이는데 그리고 被害防止費用을 사용하는데 기꺼이 合意하고 있다.

原告인 被害旅客側의 입장에서는 運送人側이 사용한 保安對策이 미흡했다는 점과 좀더 現代科學에 의한 正교한 方式과 信賴할 만한 탐색절차가 利用될 수 있었음을 立證함으로써 그러한 테러공격에 사용될 武器나 爆發物탐색에 대한 運送人의 注意義務違反을 主張할 수도 있을 것이다.

그러나 航空運送人側이 被害를 防止하거나 줄이기 위해서 高度의 注意義務를 다하는 과정에서도 武器나 爆發物을 가지고 犯人이 航空機에 탑승 교묘하게 위장하여 숨겨두는 行爲를 도저히 防止할 수 없었다면 최근 적어도 美國의 國內航空運送便의 경우만을 놓고 볼 때는 航空運送人側의 注意義務違反이 없는 것으로 본다는 의견도 있었다. 물론 이런 점은 個別的인 事件마다 周圍의 客觀的 事情 등을 참작하여 法院이 判決할 문제일 것이다. 또 어떤 事件에서는 旅客을 보호하기 위해서 日常의 運送人의 경우 武裝守備隊까지 갖출 義務는 없다는 의견도 있었다.⁹⁹⁾ 또 飛行安全에 대한 威脅이 日常 예상된 것과는 달리 도저히 상상할 수 없을 정도의 突出的인 旅客이나 異端者에 의한 모든 暴力이나 危險까지를 모두 빠짐없이 防止할 수 있기에 充分한 保安對策까지를 提供하도록 航空運送人側에 強要하는 것은 아니라는 의견도 있었다.¹⁰⁰⁾

한편 航空運送人은 他的 異常한 旅客에 의한 豫見可能한 攻撃에 대해서 자신의 旅客을 보호할 充分한 保安措置를 마련할 것이 요청된다는 것이다. 그러나 그럼에도 불구하고 保安對策을 強化했다는 단순한 事實이 法律問題로서의 航空運送人의 責任을 免責케 할만큼 充分한 것인가의 문제도 論

99) Higgins v. New Orleans Pub. Serv., Inc., 347 So. 2d 944, 946(La. App. 1977).

100) Dilley v. Baltimore Transit Co., 39 A. 2d 469(Md.C.A. 1944).

難의 餘地가 있을 것은 물론이다.¹⁰¹⁾

航空運送人의 高度의 注意義務(air carrier's high standard of care)라는 점에 비추어 볼 때 航空運送人이 고용하는 任職員(조종사 기타 항공종사자 포함)의 過失로 危險이 초래되었거나 法施行에 차질이 일어났을 경우에도 물론 旅客保護에 대한 運送人의 의무위반행위를 구성할 것이다.¹⁰²⁾

그런데 하이재킹으로 인한 航空運送人을 상대로 한 旅客의 損害賠償請求訴訟에서 일어날 수 있는 중요한 또 하나의 문제가 있다. 즉, 그것은 항공기납치범이 권총이나 폭발물 또는 어떤 무기도 휴대하지 않았기 때문에 金屬探知機에 探索되지도 않고 그대로 비행기에 탑승, 장난감권총을 만들어 旅客들을 沒殺하겠다고 또는 비행기를 폭파하겠다고 하는 위협적인 言動을 하였을 경우 이로 인한 旅客에 대한 精神的 損害에 대한 航空運送人의 責任의 문제이다. 또 非武裝拉致犯의 경우, 항공기搭乘前의 檢索은 반드시 그러한 犯罪를 防止할 수 있다는 말과도 一致하지 않는 것으로 보일 것이다. 장난감 권총이기 때문에 金屬探知機가 作動되지도 아니했을 것이다. 그러나 航空運送人의 高度의 注意義務(high degree of care)의 概念 속에는 武器나 폭발물을 휴대하지 않고 항공기에 탑승하는 拉致犯의 테러可能性도 探索하여 旅客을 보호할 義務가 있다고 보는 것이 최근의 一般的 傾向이다.

以上과 같은 여러 가지 傾向으로 미루어 볼 때 테러分子나 拉致犯들이 武器나 폭발물을 定期國際線旅客機의 客室선반 위에 놓을 수 없도록 可能한 모든 措置를 취하였다는 점을 確信케 하고 運送人의 그같은 危險防止를 위한 高度의 注意義務를 다하는 과정에서 突出的인, 즉 正常으로는 예측하기 어려운 異端者로서의 旅客에 의해서 加하여진 危險이 事故의 原因이었다면 이른바 ‘故意의 不法行爲’(willful misconduct)에 대한 無限責任을 一應 免하는 것으로 생각될 수도 있을 것이다. 그러나 실제 구체적 인 判斷은 事件의 管轄法院에 一任되어 있는 것이나 다름없는 일이다.

101) Kenny v. Southeastern Pa. Transp. Auth., 587 F. 2d 351, 354(3d Cir. 1978).

102) Quigley v. Wilson Line of Mass., 338 Mass. 125, 154 N.E. 2d 77, 80(1958).

최근 美國의 연방항공청에서는 加一層 進歩된 保安탐색장치를 開發하여 폭탄이나 다른 폭발물을 航空機의 荷物칸 안에 놓아 두지 못하게 하는 方案을 강구하고 있다 한다.¹⁰³⁾ 즉, 航空테러리즘같은 航空保安事故에 대해서는 責任있는 關係當局의 監督責任이 상당히 거론되고 있음을 留意할 必要가 있을 것이다. 물론 우리 나라에서도 서울올림픽을 前後하여 그 점에 留意, 보다 進歩된 탐색장치를 導入活用中이라 한다. 그러나 이처럼 새로운 技術이 널리 보급되고 있는 時代에도 곳에 따라서는 經費節減을 위하여 여전히 낡은 保安探索裝置를 사용하는 폐습이 있다는 지적이 있다. KAL 858 機事件의 경우 旅客과 荷物の 保安檢索을 담당했던 이라크空港當局의 責任을 생각해야 하겠으나 이 事故航空機의 登錄國인 그 當時 우리 나라의 保安責任에 대해서는 별다른 言及이 없었던 것으로 생각된다.

뿐만 아니라 航空運送人도 테러攻撃을 防止하기 위해서 有益한 보다 철저한 保安對策을 開發하고 援用할 積極的인 義務가 있는 것이다. 만약 그러한 措置가 不充分하거나 不適切하였음이 立證될 경우 바르샤바條約의 改正議定書에 의한 故意的 不法行爲에 해당되어 無限責任을 부담해야 한다는 判決이 나올 수도 있을 것이다. 다만 KAL 858 機事件에서는 現在까지의 客觀的인 調查結果로 볼 경우, 北韓側의 지극히 교묘한 犯行手法으로 인하여 通常的인 注意義務程度를 넘어서는 事前에 豫상하기 매우 어려운 突發事件이었던 점을 감안한다면 故意的 不法行爲에 해당될 수 있을 만큼의 運送人側의 不注意는 없었던 것으로 보인다. 물론 이러한 문제의 최종 판단은 事實調查를 기반으로 한 法院의 役割에 기대할 수밖에 없을 것이다.

VIII. 國際空港테러防止議定書

이 새로운 國際文書¹⁰⁴⁾는 최근의 航空테러리즘對策과 관련하여 매우 중요한 의미가 있으므로 本論題에 관련하여 약간 언급해둘 가치가 있을 것

103) Dept. of Transportation Press Release No. 67~85, June 27, 1985.

104) Air Law, Kluwer, Volume XIII No.2 April 1988, pp.95~96: 1988년 2월 9일부터 24일간 캐나다 몬트리올에서의 國際會議에서 채택됨. 이會議에는 우리나라 代表團도 참석 KAL 858 機事件의 違法性과 非人道的 處事를 究問하였음.

이다.

이 議定書를 채택하게 된 배경은 종래의 航空테러방지協約이라 할 수 있는 東京(1963), 헤이그(1970), 몬트리올(1971)협정은 民間航空機의 安全運行에 限定되고 있었기 때문에 國際空港을 대상으로 한 航空테러防止를 특히 留意, 議定書를 마련 安全運航의 概念을 擴大하였다는 점에 큰 意義가 있었다고 본다.

1985년의 비엔나空港爆破事件, 1986년의 파리空港爆破事件과 金浦空港 폭파사건 등에서 보는바대로 이러한 테러행위는 國際空港의 施設物과 사람을 상대로 恣行되었다. 이같은 國際空港에 대한 테러행위는 國際民間航空의 安全에 直結된다는 事實에 注目하였다.

무엇보다도 航空機 및 民間航空에 대한 테러행위는 國際空港에서의 安全措置를 強化함으로써 防止될 수 있다는 점이 論議되었다. 1987년 11월 29일에 발생한 KAL 858 機事件에 관한 우리 나라 代表의 事例說明을 통해서 특히 강조된 바 있다. 그러나 이 議定書는 空港에 대한 테러리즘을 民間航空의 安全에 대한 威脅으로 파악하여 몬트리올協約(1971)의 附屬書形式으로 規定하는데 合意한 것이다.

이 議定書 채택과정에서 주로 論議된 주요내용은 ① 議定書의 體系, ② 國際航空에 사용되는 空港의 定義, ③ 犯罪行爲에 [사용된 手段의 表現方式, ④ 適用範圍, ⑤ 管轄權 및 犯罪人引渡, ⑥ 議定書加入問題이었다. 무엇보다도 議定書 제2조 제1항 1호는 犯罪行爲의 手段을 어떠한 裝置, 物質 또는 武器의 使用으로 규정했다(using any device, substance or weapon). 이와 관련하여 에쿠아도르, 아르헨티나, 칠레 등 일부 국가는 이 表現이 너무 制限的이어서, 國際空港에 대한 구체적인 不法行爲, 예컨대 示威群衆에 의한 行爲 등 人的 暴力, 核에너지使用, 폭탄 및 그와 유사한 장치에 의한 테러행위 등 모든 가능한 不法行爲를 규제할 수 없다고 지적하고 이를 防止하기 위해서는 ‘기타 다른 手段’(other means)이란 字句를 追加할 것을 제안하였다. 이에 대해서 大多數의 國家는 범죄행위의 國際性에 유의하고 아울러 이 규정은 例示的인 것인 만큼 해석 및 집행과정에서 적절히 해결될 수 있을 것이라는 理解下에 上記表現에 合意하였다.

XI. 結 言

前章에서 우리는 國際航空테러리즘이 오늘날 航空安全에 미치는 심각한 영향을 살펴 보았고 특히 그로 인한 航空旅客에 입히는 損害에 대한 運送人の 賠償責任의 최근 傾向을 考察하였다. 요컨대 바르샤바條約과 그 追加議定書 등은 航空테러리즘으로 인한 被害者들에 대한 充分한 賠償對策이 되지 못하고 있다는 批判을 흔히 받고 있는 實情이다. 8,300弗을 責任限度로 하고 있는 바르샤바條約은 여전히 世界의 여러 地域에서 適用되고 있고 75,000弗로 增額된 旅客 1人當 死亡 또는 傷害賠償責任限度額을 규정하고 있는 몬트리올協定도 美國을 왕래하는 運航區間과 關連하여 여전히 適用되고 있다.

그런데 바르샤바條約에 의하면 만약 傷害를 입은 原告側이 문제된 航空事故가 航空運送人側의 故意의 不法行爲(willful misconduct)의 結果로 發生되었다는 事實을 立證할 수 있다면 航空運送人은 다시 無限責任의 可能性에 直面하게 되는 것이다. 앞에서 살펴본대로 바르샤바條約이 테러事件을 포함하느냐의 여부를 결정하기 위해서는 먼저 테러리즘의 性格과 範圍 그 自體를 결정할 必要性이 있을 것이다. 물론 테러리즘에 대한 보편적인 法的 定義는 내리기 어려울지 모르나 가장 널리 인정받고 있는 利用可能한 객관적인 定義의 기준에 의하면 “國際테러리즘이란 非戰鬪員, 民間人, 國家 또는 國際적으로 보호되는 人이나 團體를 상대로 어떤 政治目的을 成就시키고자 個人이나 集團이 犯한 國際的 要素를 포함한 恐怖心を 자아내게 하는 暴力行爲”로 定義될 수 있을 것이다. 따라서 一切의 航空交通의 法益을 侵害하는 國際테러리즘이 國際航空테러리즘으로 볼 수 있을 것이다.

이같은 테러리즘의 定義에 비추어 볼 때 테러行爲가 바르샤바條約 제 17조에 의한 責任의 要件으로서의 ‘事故’(accident)의 意味의 범위 내에 해당하는지의 여부를 決定할 必要가 있게 된다. 여기에 지적한 ‘事故’가 무엇을 의미하느냐에 대한 明示的인 定義를 바르샤바條約이 내리지 않고 있

는데 대해서 美國의 大審院은 旅客이 不意의 事故로 인해서 傷害를 입었다는 事實을 被害者側이 立證해야만 賠償을 받는다라고 宣言한 바 있다. 이렇게 되면 테리事件이 바르샤바條約 제 17 조에 의한 ‘事故’(accident)의 概念 속에 포함하게 됨으로서 바르샤바條約의 適用을 받게 된다는 것이다.

前章에서 살펴본대로 航空테러攻擊의 위협과 공포로부터 旅客을 보호하기 위해서는 航空運送人과 空港의 감독책임자 등이 保安對策을 強化하도록 協力해 나가야 한다. 또 그 같은 保安對策은 航空機의 空中에서의 飛行 뿐만 아니라 地上移動 등 地上에서의 모든 活動에도 적용되어야 할 것이다.

지금까지의 각 나라의 事例로 보아서는 航空테러리즘의 발생을 防止할 수 있는 보다 強化된 保安措置에 인식한데는 經濟的인 理由를 내세우는 경우도 있을 것이다. 그러나 적극적인 進歩된 保安탐색장치가 미흡할 경우는 旅客被害에 대한 無限責任을 지게 될 우려가 있을 것이다. 즉, 故意的의 不法行爲에 해당할 수 있을 것이기 때문이다. 損害의 發生까지를 의도했을 필요는 없으나 損害發生의 蓋然性을 인식하면 充分한 개념으로 故意와는 구별된다. 그러나 그와는 반대로 進歩된 보안탐색장치를 마련하여 充分한 對策을 강구했다는 단순한 사실이 運送人의 責任을 免責케 하는 정도로 평가하기에는 이것 또한 상당한 論難이 있을 것은 말할 것도 없는 일이다. KAL 858 機事件의 경우 설사 運送人에게 어떤 過失이 인정된다고 가정해도 앞에서 지적한바대로 그러한 故意의 不法行爲(willful misconduct)에 해당되지 아니하는 限 1955년의 헤이그改正議定書에 의해서 責任이 制限될 것은 말할 것도 없다. 어찌되었던간에 오늘날 法院은 테러리즘의 위협으로부터 航空運送人의 安全과 그 防止對策에 도움이 되어 주는 役割을 수행하고 있음에 틀림없다.

우리가 살고 있는 오늘 이 時代는 航空産業이 유치하다고 말할 수는 없는 것이고 그렇기때문에 적어도 美國을 기준으로 볼 때는 國內航空事故訴訟의 경우 단을 놓고 볼 때 운송인들이 그의 絕對責任을 免하기 위해서 테러공격의 可能性을 事前에 制壓할만큼의 最新의 科學的인 保安探索裝置를 적극적으로 開發援用하고 있다.

한편 더욱 중요한 것은 航空테러를 防止하지 못한 關係當局의 責任을 航空企業에게만 떠 넘기는 것같은 일이 있어서는 아니되는 만큼 兩者가 함께 協力하고 對處하는 보다 적극적인 자세가 緊要한 일이다. 뿐만 아니라 無罪한 國際民間航空旅客의 安全을 보호할 수 있는 國際運航에 있어서의 航空運送人의 責任制度에 대한 무언가 統一的인 基準의 確立問題도 아울러 促求되는 중요한 課題라고 생각한다.

“Liability of Air Carriers for Injuries Resulting from International Aviation Terrorism”

Choi, Wan-Sik*

The Fundamental purpose of the Warsaw Convention was to establish uniform rules applicable to international air transportation. The emphasis on the benefits of uniformity was considered important in the beginning and continues to be important to the present. If the desire for uniformity is indeed the mortar which holds the Warsaw system together then it should be possible to agree on a worldwide liability limit.

This liability limit would not be so unreasonable, that it would be impossible for nations to adhere to it. It would preclude any national supplemental compensation plan or Montreal Agreement type of requirement in any jurisdiction.

The differentiation of liability limits by national requirement seems to be what is occurring. There is a plethora of mandated limits and Montreal Agreement type ‘voluntary’ limits. It is becoming difficult to find more than a few major States where an unmodified Warsaw Convention or Hague Protocol limitation is still in effect. If this is the real world in the 1980’s, then let the treaty so reflect it. Upon reviewing the Warsaw Convention, its history and the several attempts to amend it, strengths become apparent.

Hijackings of international flights have given rise to a number of lawsuits by passengers to recover damages for injuries suffered.

This comment is concerned with the liability of an airline for injuries to its passengers resulting from aviation terrorism. In

* Professor of Aviation Law, Korea Aviation University, Vice President of the Korean Association of Air Law,

addition, analysis is focused on current airline security measures, particularly the pre-boarding screening system, and the duty of air carriers to prevent weapons from penetrating that system.

An airline has a duty to exercise a high degree of care to protect its passengers from the threat of aviation terrorism. This duty would seemingly require the airline to exercise a high degree of care to prevent any passenger from smuggling a weapon or explosive device aboard its aircraft.

In the case an unarmed hijacker who boards having no instrument in his possession with which to promote the hoax, a plaintiff-passenger would be hard-pressed to show that the airline was negligent in screening the hijacker prior to boarding. In light of the airline's duty to exercise a high degree of care to provide for the safety of all the passengers on board, an acquiescence to a hijacker's demands on the part of the air carrier could constitute a breach of duty only when it is clearly shown that the carrier's employees knew or plainly should have known that the hijacker was unarmed.

A finding of willful misconduct on the part of an air carrier, which is a prerequisite to imposing unlimited liability, remains a question to be determined by a jury using the definition or standard of willful misconduct prevailing in the jurisdiction of the forum court.

Through the willful misconduct provision of the Warsaw Convention, air carrier face the possibility of unlimited liability for failure to implement proper preventive precautions against terrorist. Courts, therefore, should broadly construe the willful misconduct provision of the Warsaw Convention in order to find unlimited liability for passenger injuries whenever air carrier security precautions are lacking.

In this way, the courts can help ensure air carrier safety and prevention against terrorist attack.

Air carriers, therefore, would have an incentive to increase, impose and maintain security precautions designed to thwart such

potential terrorist attacks as in the case of Korean Air Lines Flight No. 858 incident having a tremendous impact on the civil aviation community.

The crash of a commercial airliner, with the attending tragic loss of life and massive destruction of property, always gives rise to shock and indignation. The general opinion is that the legal system could be sufficient, provided that the political will is there to use and apply it effectively. All agreed that the main responsibility for security has to be borne by the governments.

I would like to remind all passengers that every discovery of the human spirit may be used for opposite ends; thus, aircraft can be used for air travel but also as targets of terrorism.

A state that supports aviation terrorism is responsible for violation of International Aviation Law. Generally speaking, terrorism is a violation of international law. It violates the sovereign rights of the states, and the human rights of the individuals.

I think that aviation terrorism as becoming an ever more serious issue, has to be solved by internationally agreed and closely co-ordinated measures. We have to contribute more to the creation of a general consensus amongst all states about the need to combat the threat of aviation terrorism.