

航空賠償責任保險에 관한 考察

金 鍾 千*

■—————》차 레《—————■

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| I. 序 言 | V. 航空賠償責任保險에 있어서 被保險者의 周知事項 |
| II. 賠償責任保險의 概要 | VI. 航空賠償責任保險 契約 및 罹災處理 |
| III. 航空賠償責任保險의 意義 | |
| IV. 航空賠償責任保險의 種類 및 擔保內容 | |

I. 序 言

航空保險은 그 담보위험으로 보아 크게 航空機體(및 豫備部品) 全危險保險, 航空賠償責任保險, 乘務員 및 乘客 등의 傷害保險, 航空機體(및 豫備部品) 戰爭保險으로 분류된다. 航空機體(및 豫備部品)의 멸실 및 손상으로 인한 막대한 경제적 손실의 가능성에 대비하는 機體(및 豫備部品) 全危險保險과 戰爭保險도 중요하지만 航空事故에 수반되는 第3者, 乘客, 貨物 등에 대한 손해는 그 규모 및 배상 절차의 복잡·다양성 때문에 이의 처리를 保險會社에 위임하는 航空賠償責任保險의 가입이 필수적이라 할 수 있다.

航空賠償責任保險이 항공기 운항과 관련된 賠償責任을 보상하는 保險이므로, 개략적이거나 일반적인 賠償責任保險의 기본적인 사항을 이해하는 것이 보다 효과적이라고 여겨지므로, 먼저 一般賠償責任保險에 대해 간략하게 서술하고자 한다.

*東洋火災海上保險(株) 海上航空業務部長, 韓國航空法學會 會員

II. 賠償責任保險의 概要

1. 賠償責任保險의 概念

개인의 일상생활이나 기업을 경영하는 중에 뜻하지 아니한 우연한 事故고 인하여 타인에게 身體傷害나 物的 損害를 입히게 되면 그 事故에 대하여 책임있는 개인이나 기업은 民事法規에 따라 그 손해를 배상하여야 할 책임이 있으며, 근대 民事責任의 기본원리는 타인이 입은 身體傷害나 物的 損害에 대하여 加害者에게 故意나 過失이 있는 경우에 한하여 損害賠償責任을 부담하는 過失責任主義이나, 특정분야에서는 無過失責任이 인정되어 아무리 주의를 기울여도 損害賠償責任을 면할 길이 없으며 이러한 無過失責任主義는 사회정책상 점차 증가하는 추세에 있다.

19세기 말부터 20세기에 걸쳐 과학문명의 급속한 발달로 산업사회가 고도화됨에 따라 전에는 없었던 위험이 나타나고, 한편 인구의 도시집중화와 과밀한 현상 등으로 인하여 기업경영에는 항상 大型事故의 위험성을 내포하고 있고, 이러한 大型事故가 발생하면 기업은 그로 인한 경제적 지출로 기업경영의 기초가 위태로울 수도 있으며 기업의 財力이 미약할 경우에 다수의 被害者는 적절한 損害賠償을 받을 수 없게 된다.

賠償責任保險은 위와 같이 개인의 일상생활이나 기업경영중에 발생하는 事故로 타인에게 입힌 손해를 배상하여야 할 책임을 개인소득이나 기업경영의 일부비용으로 保險者에게 轉嫁함으로써 일상생활이 안정과 기업의 유지발전을 도모하는 한편 被害者에게는 충분한 被害補償을 보장하는 保險制度이다.

2. 賠償責任保險의 機能

(1) 被保險者를 위한 自衛手段

被保險者가 기업을 경영하는 데에는 大小의 事故발생위험이 상존한다. 그러한 事故중에는 타인에게 身體傷害나 재산상의 피해를 입히게 됨으로써 그 손해를 배상하여야 할 책임이 발생하는 바 이로 인한 손해는 기업

의 收支악화를 초래하며 경우에 따라서는 기업의 유지 및 존립을 위태롭게 하기도 한다. 이러한 大小 事故위험에 대한 대비책은 여러가지 방법이 있을 수 있으나, 합리성을 추구하는 기업의 입장에서는 기업경영의 일부비용으로 계상되는 保險料를 지급하고서 그 위험을 保險者에게 轉嫁시킴으로써 기업을 지속적으로 유지하고 안정적인 성장을 도모할 수 있는 것이다.

(2) 被害者 救濟手段

현대사회는 대부분 근로자 계층으로 형성되어 있는 한편, 산업의 고도화에 따른 運送産業의 발달, 위험물건의 대량 취급, 작업의 대형화 등으로 여기에서 발생하는 事故는 다수인이 人命피해를 입게 되며 財産피해 또한 막대하다. 이와같이 위험한 시설작업 및 交通乘用具 등에는 被害者 구제를 위하여 加害者의 無過失責任을 인정하고 있으나 이러한 경우에도 加害者에게 이를 변제할 만한 資力이 없다면 無過失責任을 인정하는 意義도 없을 것이다. 그리하여 특정한 분야에 대하여는 被害者救濟의 확보수단으로 特別法에 의하여 賠償責任保險의 가입이 의무화되는 경우가 많은데, 그 주요 特別法으로는 航空運送事業振興法, 火災로 인한 災害補償과 保險加入에 관한 法律, 自動車損害賠償保障法, 原子力損害賠償法, 産業災害補償保險法, 高壓가스 安全管理法, 都市가스事業法, 液化石油가스의 安全 및 事業管理法 등이 있다.

3. 賠償責任保險의 特徵

賠償責任保險은 損害保險契約의 일종이지만 火災保險, 技術保險, 積荷保險, 船舶保險 등 一般財物保險에 비하여 여러가지 특징이 있다. 그러나 賠償責任保險의 아래와 같은 특징은 순수한 一般賠償責任保險에 관한 것이며 保管者賠償責任保險은 財物保險과 같은 것이므로 이러한 특징이 없다.

(1) 保險의 目的

火災保險, 技術保險, 積荷保險, 船舶保險 등 財物保險에 있어서의 保險의 목적은 保險에 붙여진 경제상의 財貨 즉 事故발생의 객체를 의미하는데 반하여 賠償責任保險의 保險의 목적은 사고발생의 객체로서의 保險에 붙

여진 경제상의 財貨가 없다. 賠償責任保險의 保險의 목적은 구태여 定義한다면 被保險者의 적극적 또는 소극적인 全財産 관계라고 할 수 있을 것이다.

위와 같은 차이로 인하여 保險契約의 목적에 관하여도 財物保險은 保險에 붙여진 財貨에 대하여 事故가 발생하지 아니함으로써 가지는 이익인 반면 賠償責任保險은 被保險者의 적극적 또는 소극적인 全財産에 관하여 재산의 감소를 생기게 하는 事故가 발생하지 아니함으로써 가지는 이익을 의미한다.

(2) 保險價額

保險價額이라 함은 保險의 目的을 금전에 의하여 객관적으로 평가한 가액을 의미하는 것으로서, 財物保險의 경우에는 保險에 붙여진 財貨의 객관적인 평가금액이 결정되나, 賠償責任保險의 경우에는 保險의 목적이 被保險者의 적극적 또는 소극적인 全財産관계이므로 이를 객관적으로 평가 산정할 수 없다.

따라서 保險價額과 保險金額의 대비에 의하여 결정되는 超過保險, 一部保險, 全部保險의 문제는 발생하지 아니한다.

(3) 補償限度額

財物保險의 경우 保險金額이라 함은 保險에 붙여진 財貨에 대하여 保險者가 保險契約上 報償하여야 할 금액의 最高限度를 말한다. 賠償責任保險의 경우에는 財物保險의 保險金額이란 용어 대신에 補償限度額(Limit of Liability)이란 용어를 사용한다. 財物保險의 保險金額은 일반적으로 자동복원되지 아니하나 賠償責任保險의 경우에는 補償限度額이 자동복원되며, 다만 생산물 배상책임보험의 경우에는 保險技術上 자동복원되지 아니한다.

(4) 保險事故

財物保險에 있어서는 保險의 목적에 경제적 손실을 초래하는 우연한 事故가 발생함과 동시에 보험사고가 성립하는 것으로 보는, 즉 損害事故說에 이의가 없다. 그러나 賠償責任保險의 경우에 있어서는 事故발생의 客體 즉 타인의 身體 또는 물건에 事故가 발생하였다고 하여 그것이 곧 被保險者의 책임으로 확정되는 것은 아닐 뿐더러 責任保險에 관한 現行 商法規定

도 일정치 않아 保險事故에 관하여 다음과 같은 여러가지 주장이 있다.

① 損害事故說(商法 제719조, 제725조) : 賠償責任保險이 保險事故도 他保險의 保險事故와 마찬가지로 타인에게 身體傷害나 物的 損害를 입히는 순간에 성립한다는 見解

② 賠償請求說(商法 제719조) : 賠償責任保險의 保險事故는 타인에게 身體傷害나 物的損害를 입히는 때에 성립하는 것은 아니며 그러한 事故로 被害者로부터 賠償請求가 있을 경우에 비로소 성립한다는 見解

③ 責任負擔說(商法 제719조) : 賠償責任保險의 保險事故는 事故가 발생하여 加害者인 被保險者에게 賠償請求가 제기된 것만으로는 성립하지 아니며 피보험자가 책임을 부담하는 순간에 성립한다는 見解

④ 債務確定說(商法 제723조) : 賠償責任保險의 保險事故는 被保險者가 책임을 부담하여 그 債務가 확정되었을 때 비로소 성립한다는 見解

⑤ 賠償義務履行說(商法 제724조) : 賠償責任保險의 保險事故는 被保險者가 배상하여야 할 損害를 이행하였을 경우에 비로소 성립한다는 見解.

현재 이론상으로는 損害事故說과 賠償請求說이 유력한 說로 주장되며 保險證券에 있어서도 賠償責任保險의 保險事故의 논리적 근거에 의한 것이라고 보기는 어렵지만 損害事故說에 근거한 Occurrence Basis Policy와 賠償請求說에 근거한 Claims-made Basis Policy가 있다.

Ⅲ. 航空賠償責任保險의 意義

1. 航空賠償責任保險의 概念

국내 산업의 급속한 성장, 다양화, 국제화에 따라 항공기의 이용 빈도가 날로 늘어나고 있으며, 그 용도 또한 乘客 및 貨物의 수송에서 부터 농약 살포, 송전선 순시, 사진촬영, 화재진압 등 날로 다양해지고 있다. 이러한 각종 航空運送事業과 관련하여 航空運送人이 乘客, 貨主, 기타 제3자에게 身體傷害나 財產損害를 입혔을 경우에 그들에 대하여 法的인 損害賠償責任을 부담하고 일정의 責任額을 지급해야 되는데, 그 금액을 保險會社가 보상하는 보험을 총칭하여 航空賠償責任保險이라 한다. 航空賠償責任保險

에는 乘客, 貨物, 제3자, 공항소유자 및 관리자, 격납고 관리자, 항공기생산물 등 그 保險對象에 따라 여러 가지 賠償責任保險이 있는데 그중에서도 제3자, 乘客 및 貨物에 대한 賠償責任保險이 그 主宗을 이루고 있다.

2. 一般賠償責任保險과 航空賠償責任保險의 差異點

一般損害賠償責任保險의 경우 통상적으로 損害賠償責任의 성립요건이 被保險者의 不法行爲에만 국한되는 반면, 航空賠償責任保險은 航空運送法規上 航空運送人에게 過失責任보다는 엄격한 책임을 지우는 추세이어서 이에 대한 保險加入이 필수적이며, 심지어 각국의 空港에서는 無保險 상태의 항공기 離·着陸을 금지하고 있는 실정이다.

3. 航空賠償責任保險의 特性

첫째, 航空産業의 고도화에 대형화 등의 추세에 따라 事故 발생시 막대한 人命 및 財物피해를 입힐 뿐만 아니라, 근래 人命피해에 대한 損害賠償額의 高額化 경향으로 大型事故의 경우 그 賠償額은 엄청나게 커지고 있어 위험이 고도로 집적 되어 있다.

둘째, 국제간의 交易量 증대와 輸出入 상품의 다양화에 따라 乘客 및 貨物 수송 등 대부분의 航空運送이 국제적으로 이루어지고 있으므로, 事故 발생시 國際法規에 따라 運送人의 책임 여부 및 정도가 결정되며 특히 大型事故時에는 다수의 다양한 클레임을 해결하기 위하여 여러 국가의 檢定人, 辯護士 기타 專門家の 조력을 받아서 처리하고 있다. 또한 거대위험의 분산을 위하여 국제시장에서 우수한 保險會社에 再保險 조치를 해야하므로 국제간의 再保險 거래가 필요불가결하다.

셋째, 항공기는 그 자체가 고도의 정밀 기술의 집합으로 제조된 것이어서 航空事故時 그 원인의 규명, 손해정도의 파악, 수리복구 가능성 판단 등을 위해서도 기술적 전문지식이 요구된다.

4. 航空運送人の賠償責任과 관련된 주요 國際協約 및 協定

(1) 바르샤바 原協約(WARSAW CONVENTION 1929)－發效條約

(가) 目的

- ① 國際航空運送에 관한 統一法 制定
- ② 航空運送人の 책임제한 및 이를 통한 運賃의 적정 수준 유지

(나) 空間的 適用範圍(국제운송의 定義)－제 1 조 제 2 항

- ① 출발지(締約國 A)－도착지(締約國 B)
- ② 출발지(締約國 A)－第 3 國－도착지(締約國 A)

但, 締約國은 바르샤바 原協約 締約國이어야 함.

(다) 責任原則

- ① 過失責任主義
- ② 責任制限排除事由로는 旅客航空券미교부, 手荷物領受票 미교부 및 일부 법정 기재사항 미기재, 航空貨物運送狀없이 화물 인수한 때 및 법정 기재사항 미기재, Wiful Misconduct(韓國法上 인식있는 過失 또는 未必의 故意와 유사한 개념) 등

(라) 責任輕減 또는 免除事由

- ① 被害者 過失
- ② 運送人 無過失
- ③ 不可抗力
- ④ 航空過失

(2) 헤이그 議定書(HAGUE PROTOCOL 1955)－發效條約

(가) 目的

運送人の 旅客賠償責任 限度額 인상

(나) 空間的 適用範圍(국제운송의 定義)－제 18 조

- ① 출발지(締約國 A)－도착지(締約國 B)
- ② 출발지(締約國 A)－第 3 國－도착지(締約國 A)

但, 締約國은 헤이그 議定書 締約國이어야 함.

(다) 責任原則

- ① 過失責任主義

② 責任制限排除事由：旅客航空券 미교부, 手荷物領手票 미교부 및 일부 법정 기재사항 미기재, 航空貨物運送狀없이 화물 인수한 때 및 법정 기재사항 미기재 Wilful Misconduct(韓國法上 인식있는 過失 또는 未必的 故意와 유사한 개념) 등 但, 手荷物領受票 및 航空貨物運送狀의 일부 법정 기재사항 완화

(라) 責任輕減 또는 免責事由

- ① 被害者 過失
- ② 運送人 無過失
- ③ 不可抗力

但, 航空過失 삭제

(3) 과달라하라 協約(GUADALAJALA CONVENTION 1961)-發效條約

(가) 目的

實際運送人에게도 契約運送人과 마찬가지로 바르샤바協約(바르샤바 原協約 및 또는 헤이그 議定書에 의해 개정된 개정 바르샤바 協約) 적용

(나) 空間的 適用範圍(국제운송의 定義)

바르샤바 協約에 적용(但, 과달라하라 協約 締約國만 적용)

(4) 과테말라 議定書(GUATEMALA PROTOCOL 1971)-未發效條約

(가) 目的

- ① 旅客/手荷物에 대한 책임원칙 변경
- ② 旅客/手荷物에 대한 책임한도액 인상

(나) 空間的 適用範圍(국제운송의 定義)-제16조

- ① 출발지(締約國 A)-도착지(締約國 B)
- ② 출발지(締約國 A)-第3國-도착지(締約國 A)

但, 締約國은 과테말라 議定書 締約國이어야 함.

(다) 責任原則

- ① 絶對責任主義 및 책임제한액의 絶對性(旅客 死亡 및 手荷物 손해)
- ② 過失責任主義(旅客/手荷物의 遲延 및 貨物 손해)

(라) 責任輕減 또는 免除事由

- ① 旅客의 건상상태

② 旅客의 過失 및 違法한 作爲, 不作爲

③ 手荷物 高유의 성질 및 결함

(5) 몬트리올 追加議定書(MONTREAL ADDITIONAL PROTOCOL 1975)－未發效 條約

1) 몬트리올 追加議定書 No. 1

(가) 目的

바르샤바 原協約上의 화폐단위를 SDR로 변경

(나) 空間的 適用 範圍(국제운송의 定義)－제 3 조

① 출발지(締約國 A)－도착지(締約國 B)

② 출발지(締約國 A)－第 3 國－도착지(締約國 A)

但, 締約國은 제 1 追加 議定書 締約國이어야 함.

(다) 責任原則

바르샤바 原協約과 동일

2) 몬트리올 追加議定書 No. 2

(가) 目的

헤이그 議定書上의 화폐단위를 SDR로 변경

(나) 空間的 適用範圍(국제운송의 定義)－제 3 조

① 출발지(締約國 A)－도착지(締約國 B)

② 출발지(締約國 A)－第 3 國－도착지(締約國 A)

但, 締約國은 제 2 追加議定書 締約國이어야 함.

(다) 責任原則

헤이그 議定書上의 責任原則과 동일

(라) 責任輕減 또는 免除事由

헤이그 議定書와 동일

3) 몬트리올 追加議定書 No. 3

(가) 目的

파테말라 議定書上의 화폐단위를 SDR로 변경

(나) 空間的 適用範圍(국제운송의 定義)－제 4 조

① 출발지(締約國 A)－도착지(締約國 B)

② 출발지(締約國 A)－第3國－도착지(締約國 A)

但, 締約國은 제3追加議定書 締約國이어야 함.

(다) 責任原則

과테말라 議定書上的 책임원칙과 동일

(라) 責任輕減 또는 免除事由

과테말라 議定書와 동일

4) 몬트리올 追加議定書 No. 4

(가) 目的

- ① 貨物에 대한 책임원칙 변경
- ② 화폐단위를 SDR로 변경
- ③ 航空貨物運送狀 사용완화 및 우편물 규정 개정

(나) 空間的 適用範圍(국제운송의 定義)－제14조

- ① 출발지(締約國 A)－도착지(締約國 B)
- ② 출발지(締約國 A)－第3國－도착지(締約國 A)

但, 締約國은 제4追加議定書 締約國이어야 함.

(다) 責任原則

- ① 貨物손해에 대한 絶對責任主義(但, 遲延의 경우는 過失推定主義)
- ② 책임제한액의 絶對性

(라) 責任輕減 또는 免除事由

- ① 貨物 고유의 성질 및 결함
- ② 貨物포장의 불완전
- ③ 戰爭, 무력 충돌
- ④ 出入國 및 通關上的 관계당국의 행위

(6) 몬트리올 協定(MONTREAL AGREEMENT 1966)－發效協定

(가) 概要

1929년 바르샤바 原協約 및 1955년 헤이그 議定書의 乘客에 관한 배상 책임 한도액의 인상 및 無過失責任主義만을 채택하고 그 외의 조건은 바르샤바 原協約 및 헤이그 議定書에 따름. 본 協定은 국가별 가입이 아니고 개별 航空社별로 본 協定을 채택하여 美國 CAB에 제출 및 運送約款에 수

록하는 것임.

(나) 空間的 適用範圍(국제운송의 定義)

乘客의 航空券上의 출발지 및 도착지에 따라 美國을 출발지, 도착지 또는 왕복하는 운송에 대하여 적용

(다) 乘客에 대한 責任限度額 변도 내용

바르샤바 原協約上의 1人當 최고 125,000 Gold Franc(약 US\$ 10,000) 및 헤이그 議定書上의 1人當 최고 250,000 Gold Franc(약 US\$ 20,000)에 서 몬트리올 協定에는 訴訟費 불포함 1人當 최고 US\$ 58,000, 포함시 1人當 최고 US\$ 75,000로 인상

IV. 航空賠償責任保險의 種類 및 擔保內容

1. 第3者 賠償責任保險(THIRD PARTY/PUBLIC LEGAL LIABILITY INSURANCE)

(1) 第3者 賠償責任保險의 概念

被保險者의 항공기 운항과 有關한 事故로 인하여 第3者가 입은 身體傷害 또는 財產損害에 대하여 被保險者가 지는 法的인 賠償責任金額을 보험회사가 보상하는 보험이다.

第3者 賠償責任保險에는 항공기 자체 또는 그로부터 낙하된 物체로 인하여 第3者가 입은 손해에 對해 擔保하는 航空機 第3者 賠償責任保險과, 被保險者의 航空運送事業과 有關된 제한업무수행(시설물 관리, 生産물 공급, 격납고 관리, 공항용 차량 운행 등) 中 第3者에게 입힌 손해를 擔保하는 일반 第3者 賠償責任 보험으로 구별되는데, 경비행기 及 헬리콥터 등의 航空保險에 있어서의 第3者賠償責任이라함은 일반적으로 前者의 경우를 의미한다.

항공기나 그로부터 떨어진 사람, 貨物, 機體의 일부 등에 이한 地上의 第3者에게 입힌 손해에 있어서는 물리적 접촉없이 생긴 손해는 賠償責任의 대상이 아니며 被害者는 加害者의 故意, 過失을 입증하여야 한다. 이에 對한 國際條約으로는 로마條約이 있으나 아직 발효되지 않은 상태이므로

事故地の現地法이 적용되는 경우가 많고 대부분 加害者에 무거운 책임을 지우는 경향이 있다.

(2) 補償內容 및 限度

항공기에 의하여, 항공기에서 낙하된 사람이나 物體에 의하여 또는 航空運送事業과 관련하여 우발적으로 치명적이든 아니든간에 第3者가 입은 身體傷害 및 財産損害에 대하여 被保險者가 法的으로 보상해야 하는 손해(被保險者에게 부과된 비용 포함)에 대하여 모든 금액을 보상하며, 경우에 따라서는 事故 항공기의 잔해제거비용, 잔해로 인해 第3者에게 입힌 손해를 보상한다. 다만, 保險證券의 명세표에 기재된 금액내에서 實損을 보상하되 控除金額 조항이 있는 경우는 보상될 금액에서 控除金額을 공제한 후 보상한다. 한편, 保險會社로 부터 事前에 書面 同意를 득할 시 法律費用은 全額 보상하고 있으나, 合意 또는 判決 金額이 保險證券上的 補償限度額을 초과할 시 保險會社에 의한 法律費用의 지급은 “발생된 法律經費 X賠償限度額/合意 또는 判決 金額”의 비율로 지급한다.

공중에서 타 항공기 또는 그 탑승자에 입힌 손해에 대해서는 공중충돌 또는 접촉시 兩機의 책임관계 및 한도를 규정한 特別法이 없는 관계로 해당 국가의 民法 등의 不法行爲에 대한 일반원칙이 적용될 것이며, 충돌 相對機의 運航者에 대해서는 계약관계가 없으므로 적용될 수 있는 運送人의 책임한도 등이 없다 하겠다. 한편, 地上에 있는 타 항공기, 空港 내의 항공 관련 시설 및 人體에 입힌 손해에 대한 배상책임은 각 空港의 運航管理規則, 각국의 關聯法規 또는 政府機關의 施設에 관한 책임 관계를 정한 法律, 航空管制官의 過失 등에 따라 결정된다 하겠다.

(3) 保險會社의 免責事項

保險會社의 免責事項은 다음과 같다.

- ① 被保險者의 任職員이 또는 被保險者를 위한 업무 수행 중 同業者가 입은 傷害나 손실(勤災保險/使用者賠償責任保險에서 담보됨)
- ② 운항에 종사 중인 乘務員이 입은 傷害나 손실(乘務員傷害保險에서 담보됨)
- ③ 乘客이 입은 (機內 또는 乘降 중) 傷害나 손실(乘客賠償責任保險에

서 담보됨)

④ 被保險者의 소유, 보호, 관리 혹은 통제하에 있는 재산의 멸실이나 손상(배상책임이 성립되지 않음)

⑤ 계약에 의해 被保險者가 떠 맡은 책임 또는 포기한 권리

⑥ 保險證券의 명세표에 기재된 乘客定員 초과시

⑦ 다른 保險證券에서 보상되는 손해 但, 他 保險證券의 한도액 초과분만 보상)

⑧ 騒音公害로 인한 손해 但, 추락, 화재, 폭발, 충돌 및 비정상적인 우항을 야기시키는 비행중 비상사태 등의 결과로 발생된 경우는 보상)

⑨ 放射能 오염으로 인한 손해

⑩ 전쟁위험으로 인한 손해 但, 추가 保險料 납부하는 조건으로 戰爭保險확장담보 特別約款에 따라 담보 가능함)

2. 乘客賠償責任保險(PASSENGER LEGAL LIABILITY INSURANCE)

(1) 乘客賠償責任保險의 概念

乘客이 항공기 탑승 중 또는 乘·下降 중 입은 身體傷害(死亡 포함)와 手荷物 및 개인소지품이 멸실 또는 손상에 대하여 被保險者인 航空運送人이 法的으로 배상해야하는 모든 금액(소송관련 비용 포함)을 保險會社가 보상하는 保險이다.

(2) 補償內容

被保險者가 다음의 사유로 인하여 乘客에게 法的으로 배상해야 하는 모든 금액을 보상한다.

① 乘客이 항공기 탑승 중 또는 승강 중 입은 우발적인 身體傷害

② 항공기 事故로 인한 乘客의 手荷物 및 개인 소지품의 멸실 또는 손상

③ 死亡 乘客의 死體 확인, 송환, 매장, 火葬을 위해 소요된 합리적인 비용

④ 被保險者가 乘客에게 제공한 음식, 음료소, 의약품 등의 中毒이나 傷害로 인한 손상

다만, 法の 허용한도까지 賠償責任을 배제하거나 제한하는 被保險者를 조치를 취하여야 하는데, 예컨대 상기 내용이 담긴 航空券 또는 手荷物票을 탑승전 적당한 시기에 전달하여야 한다. 乘客賠償責任保險에서 乘客이란 運送人의 同意下에 航空機로 운송되는 사람(但, 乘務員 제외)으로 有償, 無償에 관계없이 유효한 運送契約에 따라 탑승한 사람(記名航空券 所持者)을 말하며 乘客으로 간주되는 時點은 “機體의 일부에 발을 걸칠 때부터 機體로 부터 양발이 떨어질때까지”를 원칙으로 하고 있으나 定期航空運送人이 航空保險證券에서는 이 원칙을 변경하여 “航空運送人의 지배, 관리, 통제하에 있는 동안” 발생한 事故에 대하여 책임을 부담하며, 통상 “出發地 空港의 搭乗口에 들어와서부터 到着地 空港의 搭乗口를 나갈 때까지로 해석하고 있다.

(3) 補償限度

① 補償基準：航空運送人의 賠償責任限度에 대한 사항은 관련 旅客運送約款, 國際條約 또는 民法, 商法 등의 일반적 규정에 따른다. 航空運送人이 免責이 되려면 손해방지를 위하여 필요한 모든 수단을 강구하였거나 강구할 수 없었다는 것을 입증하거나, 乘客의 故意 또는 過失에 의한 손해임을 입증하여야 하며, 이를 입증하지 못하면 乘客에 대한 損害賠償責任을 져야 한다(過失責任主義).

乘客賠償責任에 있어서의 책임 관계 및 한도를 규정한 國際條約으로는 WARSAW CONVENTION(1929, 過失推定主義), HAGUE PROTOCOL(1955, 過失推定主義) 및 GUATEMALA PROTOCOL(1971, 無過失責任主義 但, 遲延에 대해서는 過失推定主義-아직 발효되지 않음) 등이 있고, 또한 WARSAW 조약의 책임한도액(승객 1인당 賠償限度額：약 US\$ 10,000)이 낮은 것을 계기로 美國政府와 美國을 入出하는 개별航空運送社와의 協定인 MONTREAL AGREEMENT(1966, 無過失責任主義)가 있다.

한편, 乘客의 死傷 事故時 손해배상액 산정기준은 기본적으로 交通事故의 경우와 동일하며 “自動車保險의 對人賠償額 산정기준” 또는 法院의 判決 등을 참고하면 될 것이나 통상 死亡의 경우는 “逸失利益, 慰藉料, 葬禮費 등”을 부상의 경우는 “치료實費, 入·通院費, 休業損害, 慰藉料 등”을

기준하여 보상하되 현재 國內航空運送人의 경우 運送約款에 따라 국제선, 국내선 공히 IMF SDR 100,000(약 9천만원 상당)을 초과할 수 없도록 되어 있으며, 手荷物의 손해에 대해서는 “全損時 時價, 分損時 修理費 등”을 기준하여 보상함으로 원칙으로 하되, 당해 手荷物의 가격이 신고되었을 경우에는 그 신고금액을 보상하나 신고가 없는 경우에는 委託受荷物 kg 당 US\$ 20, 携帶手荷物은 1人當 US\$ 400 범위내에서 實損 보상한다.

② 控除金額：乘客의 手荷物 및 個人所持品에 대하여 통상적으로 控除金額 條項이 있는데 國際航空保險市場의 표준 공제금액은 매 클래스당 US\$ 500이다. 이 조항은 운송 중인 항공기의 事故로 인한 경우에 대해서는 적용하지 않은 것이 일반적이다.

(4) 保險會社의 免責事項

保險會社의 免除事項은 다음과 같다.

- ① 被保險者의 任職員이 또는 被保險者를 위한 업무 수행 중 同業者가 입은 傷害나 손실(勤災保險/使用者賠償責任保險에서 담보됨)
- ② 운항에 종사 중인 乘務員이 입은 傷害나 손실(乘務員傷害保險에서 담보됨)
- ③ 被保險者의 소유, 보호, 관리 혹은 통제하에 있는 재산의 멸실이나 손상(賠償責任이 성립되지 않음)
- ④ 계약에 의해 被保險者가 떠 맡은 책임 또는 포기한 권리
- ⑤ 保險證券의 명세표에 기재된 乘客定員 초과시
- ⑥ 다른 保險證券에서 보상되는 손해(但, 他 保險證券의 限度額 초과분만 보상)
- ⑦ 騒音公害로 인한 손해(但, 주락, 화재, 폭발, 충돌 및 비정상적인 운항을 야기시키는 비행중 비상사태 등의 결과로 발생된 경우는 보상)
- ⑧ 放射能오염으로 인한 손해
- ⑨ 전쟁위험으로 인한 손해(但, 追加保險料 납부하는 조건으로 戰爭保險 확장담보 特別約款에 따라 담보 가능함).

3. 貨物賠償責任保險(CARGO LEGAL LIABILITY INSURANCE)

(1) 貨物賠償責任保險의 概念

航空運送人이 운송을 위하여 보호, 관리, 통제하에 있던 중 또는 운송 중에 발생한 貨物(우편물 포함)의 손해에 대한 賠償責任을 保險會社가 보상하는 保險이다.

(2) 補償內容 및 限度

① 補償基準 : 貨物의 멸실, 파손, 연착 등으로 인한 航空運送人의 法的 賠償責任 여부, 책임한도액은 乘客의 경우와 마찬가지로 運送約款, 國際條約 등에 따라 결정 되는데, 통상적으로 당해 貨物의 가격이 신고되었을 경우에는 그 신고금액을 全額을 보상하나 신고가 없는 경우에는 貨物重量의 kg當 US\$20 한도내에서 實損 보상 한다.

② 控除金額 : 貨物도 乘客의 手荷物에서와 같이 통상적으로 控除金額條項이 있는데 國際航空保險市場의 표준 공제금액은 한 事故當 US\$1,000이다. 이 조항은 운송 중인 항공기의 事故로 인한 경우에 대해서는 적용하지 않은 것이 일반적이다.

(3) 保險會社의 免責事項

貨物賠償責任保險에서는 貨物의 변질, 소모, 하자, 動物의 死亡, 負傷에 의한 손해 및 포장불완전, 貨物運送狀 기재사항의 不備, 送荷人의 過失 등으로 인한 손해 등에 대해서는 保險會社가 책임을 지지 않는다.

4. 其他 航空賠償責任保險

(1) 空港 所有者 및 管理者 賠償責任保險(AIRPORT OWNERS AND OPERATORS LEGAL LIABILITY INSURANCE)

空港 所有者 또는 管理者가 空港管理에 관련되어 행하는 행위 또는 제공하는 모든 종류의 서어비스로부터 발생하는 被保險者의 法的 賠償責任을 담보하는 保險으로 그 위험이 종류는 다음과 같은 것이 있다.

① 특정 구내에서 被保險者 또는 雇傭人이 임무 수행중 입힌 他人(乘客 및 第三者 등)의 身體傷害 또는 재산손해

② 地上 계류 중 또는 被保險者의 보호, 관리하에 있는 타인의 항공기

또는 장비의 멸실 및 손상

③ 被保險者가 제공한 물품이나 생산물을 사용, 소비, 취급하다가 발생한 타인의 身體傷害 또는 재산손해

(2) 格納庫 管理者 賠償責任保險(HANGAR KEEPERS LEGAL LIABILITY INSURANCE)

항공기의 정비, 수리, 관리등을 하는 業者의 受託 항공기 또는 부품에 대한 受託責任을 담보하는 보험이다.

(3) (航空機) 生産物 賠償責任保險(PRODUCT LEGAL LIABILITY INSURANCE)

일반적인 航空賠償責任保險은 항공기 생산물자체의 瑕疵(機體결함, 설계 사용/정비 방법서 등의 잘못 등)로 인한 것은 담보하지 아니하는 경향이 있는 바, 그러한 생산물 瑕疵로 인한 被保險者(製作者)의 法的 賠償責任을 담보하는 保險으로 담보위험은 다음과 같은 종류가 있다.

- ① 機體의 멸실 및 손해
- ② 事故 機體의 사용 손실
- ③ 乘客 및 第3者에 대한 배상책임
- ④ 同一機種의 운항정지로 인한 사용 손실

V. 航空賠償責任保險에 있어서의 被保險者의 周知事項

航空賠償責任保險에 있어서 被保險者가 周知할 사항은 다음과 같다.

- ① 保險證券의 조건과 背書사항을 성실히 준수, 이행할 것.
- ② 保險事故 방지 및 경감을 위하여 마치 被保險者가 保險에 가입하지 않은 것처럼 최선의 노력을 경주할 것.
- ③ 保險事故 특히, 賠償責任保險事故 발생시 保險會社에 즉시 통보해야 하며 어떠한 방법이든간에 保險者의 이익을 해치거나 손상시키지 말 것. 특히, 保險會社의 書面 同意없이 賠償責任, 지급이 인정 또는 지급 제의나 약속을 하지 말 것.
- ④ 保險金 지급 후 被保險者의 권리나 구제방법을 代位할 수 있도록 被

保險者의 협조 및 필요 조치 취할 것.

⑤ 賠償責任 事故時 피해자와의 補償金 合意는 保險會社가 원할시 모든 協商과 訴訟行爲를 被保險者를 대신하여 완전한 관장할 수 있으며 어떠한 배상청구에 대해서도 언제나 被保險者의 이름으로 지급, 방어 혹은 提訴할 수 있음.

⑥ 위험의 여건 또는 본질에 변동이 있을 시 保險契約者는 즉시 保險者에 통보해야 하며 保險者의 인정없이 이로 인한 사고는 보상 안함.

⑦ 解止 通報는 10일 전에 書面으로 통보해야 하며 이 경우 解止保險料의 還給은 保險會社에 의한 解止는 日割計算하여 환급하지만, 被保險者에 의한 解止는 保險會社의 자유재량에 따르므로 解止 事由에 따라 적용함.

⑧ 保險會社가 背書로 동의하지 않는 한 保險證券의 전체 또는 일부의 讓渡는 不可함.

⑨ 국내에서 사용하고 있는 保險證券의 約款은 런던에서 만들어진 것이므로 런던의 仲裁裁判에 다르며 英國法에 따라 해석함.

⑩ 둘 이상이 항공기가 한 證券에 付保될 경우 별도의 연금이 없는 한 保險證券의 諸條件은 각각의 항공기에 개별적으로 적용됨.

⑪ 하나 이상의 被保險者가 포함되어 있더라도 保險會社의 전체 賠償責任은 證券에 기재된 금액을 한도로 함.

⑫ 被保險者가 금액 또는 기타사항에 대하여 虛偽 또는 詐欺임을 알면서 保險金을 청구하는 경우 保險證券은 무효이며 모든 保險金請求權은 소멸됨.

VI. 航空賠償責任保險 契約 및 罹災處理

1. 保險契約

(1) GENERAL AVIATION

輕비행기 및 헬리콥터에 있어서 付保하는 賠償責任保險은 주로 乘客 및 第三者 賠償責任保險이며 LLOYDS AIRCRAFT POLICY "AVIATION" FORM의 SECTION II, III에서 다루어 진다. 保險證券上的 보상 한도액

은 乘客인 경우 座席當, 한 事故當의 보상한도액으로, 第3者인 경우 주로 身體傷害 및 재산손해를 포괄하여 한 事故當 보상한도액으로 정하여 지며 이를 기준으로 保險料率¹⁾이 산출된다. 운항지역 및 당해 국가의 소득 수준, 손해배상관련 法律體系 등 또한 保險料率의 중요한 결정 요소이다.

(2) AIRLINER(DOMESTIC/INTERNATIONAL)

定期航空社에 있어서 付保되는 賠償責任保險은 위에 열거한 모든 종류의 賠償責任保險이 다 해당된다고 볼 수 있다. 통상 보상한도액은 각 종류의 賠償責任을 포괄하여 한 事故當 단일 보상한도액으로 정하여지며 최근의 大型 國際航空社賠償責任保險의 통상적인 보상한도액은 對人/對物 등을 포함하여 한 事故當 CSL US \$ 1,000,000,000.이다.

保險料率은 통상 RPM(REVENUE PASSENGER MILE) 또는 RPK(REVENUE PASSENGER KILOMETER)를 기준으로 산출된다.

2. 罹災處理

賠償責任 클레임 또는 訴訟이 제기되었을 경우 被保險者는 즉시 保險會社에 통보하여야 하며 保險會社는 접수된 클레임을 검토후 精算人/辯護士(ADJUSTER/LAWYER)를 지명하여 同 클레임을 방어토록 한다. 精算人/辯護士는 被保險者 및 保險會社를 대신하여 클레임提起人/原告와 접촉, 協商하며 合意 및 判決에 대한 제반 절차는 모두 保險會社의 同意하에 이루어진다.