

# 航空保險論

禹 洪 九\*

〈차 례〉

- I. 머리말
- II. 航空保險의 發展과 特性
- III. 航空保險契約
- IV. 航空保險의 類型
- V. 맺는말

## I. 머리말

空中之를 날아보고자 하는 인간의 욕구는 人類의 歷史만큼이나 오래된 것으로, 人類는 오랜 기간동안 끊임없이 飛行에의 시도를 해왔다. 1783년 11월 20일 프랑스의 피라토르 드 로제와 다랑드르 侯爵이 조셉과 에티엔느 몽 고르피레 兄弟가 만든 一種의 飛行船인 熱氣球를 타고 空中飛行에 성공한 것이 人類 最初의 飛行이다. 그러나 오늘날의 航空機처럼 重力推進의 공기보다 무거운 飛行體는 1913년 12월 17일 美國 노쓰 캐롤라이나의 키티 호크에서 라이트兄弟가 飛行에 성공함으로써 航空時代의 문을 열게 되었다.<sup>1)</sup> 1900년대초 부터 경쟁적으로 航空運送의 열기가 일기 시작하여 商業民間 航空의 시대가 왔으나, 곧 이은 世界第1次大戰中에는 民間航空活動이 거의 중단되고 英國, 獨逸, 프랑스, 이탈리아, 美國, 日本, 네델란드 등에서는 주로 軍事目的의 航空輸送이 이루어지고 있었다. 1918년 11월 1차대전의 終戰과

\* 建國大學校 法科大學 教授·法學博士, 韓國航空法學會理事

1) Shawcross & Beaumont, Air Law(London : Butterworth, 1985 Issue 20), Vol.1, 1(1).

함께 그간에 급속한 발전을 이룬 軍事航空의 潛在力이 확산되었고, 軍事航空諸裝置와 施設은 商業的 民間航空輸送에 박차를 가하는 원동력이 되었다. 특히 航空産業은 他部門에 대해 막대한 파급효과를 끼치며 航空運送事業의 經營에는 엄청난 資金이 필요하기 때문에 世界各國의 航空社들은 政府의 강력한 支援을 받아가면서 발전을 거듭하고 있다. 21세기를 눈앞에 둔 1990년대에 접어들면서 航空運送이 滿開한 시기라고 할만큼 航空旅客 및 航空貨物 運送量의 급격한 증대는 航空運送에 대한 일반인들의 관심도와 이용도의 증가를 가져왔다. 그러나 한편으로는 航空機의 高速化, 大型化로 인하여 일단 事故가 발생하게 되면 그 被害額이 엄청나게 커서 航空運送企業의 存立을 어렵게 할 뿐만 아니라 被害者에 대한 補償도 제대로 해줄 수 없게 되었다. 여기서 航空運送企業의 責任分散과 被害者의 保護라는 두가지 목적을 가지고 航空保險이 탄생하게 된 것이다. 물론 航空技術의 발달과 함께 安全性의 향상으로 오늘날 航空機를 위협시키는 경향은 많이 없어졌지만, 不意의 事故가 발생하는 것을 완전히 방지하거나 배제한다는 것 또한 사실상 불가능하다. 일단 航空事故가 발생하면 그 損害가 몇백억원에 이르는 경우가 허다하다.<sup>2)</sup> 그러나 대부분의 航空社는 스스로 이러한 위험을 負擔할 能力이 사실상 없다. 事故로 인한 損失을 최소화하고 事業의 安定性 確保를 위해 航空保險制度를 도입하지 않을 수 없다. 美國의 일부 대규모 航空社를 제외하고는 세계의 대부분 航空社들은 第3者保險에 의존하고 있으며, 保險會社의 입장에서도 거대한 위험을 혼자 負擔할 수 없으므로 자기가 引受한 危險을 分散시키기 위하여 再保險制度를 이용하고 있다. 再保險은 주로 英國의 Lloyd와 美國의 AAU 또는 USAIG에 소속하는 Underwriter가 引受하고 있다.<sup>3)</sup>

1992년말 기준 우리나라의 航空産業 現況을 보면,<sup>4)</sup> 航空機 登錄臺數는 總184臺로 10년전에 비해 약80%의 성장을 가져왔다(1982년 등록항공기 102대. 이하 괄호안의 수치는 1982년 현황임). 航空機의 종류별로 보면, 제트기 108대, 경비행기 26대, 헬기 36대, 훈련기 8대, 점검용 1대, 활공기

2) 예를 들면, 1977년 3월 27일 스페인領 카나리아群島의 테네리페 空港에서 발생한 KLM과 PANAM航空의 B-747의 충돌사고에서는 死亡 576명, 損害額이 무려 1億4千4百5十萬弗이나 되었다.

3) 이태원, 현대항공수송론, 서울프레스, 1993, 756-757면.

4) 交通部, 交通統計年報, 1993, 230-239. 362-373面 參照

4대, 飛行船 1대 등이다. 旅客運送實績은, 國際旅客運送 11,257,011명(3,500,888명), 國內旅客運送 14,554,737명(1,843,739명)이며, 貨物運送은, 國際貨物運送 837,215톤(234,918톤), 國內貨物運送 241,617톤(29,502톤), 정기선 運航實績은 國際線 62,306회/295,519,762Km(22,456회/90,60,227Km), 國內線 107,530회/38,562,926Km(18060회/6,088,709Km), 收入現況은 旅客運送 1,620,828,561천원(556,651,232천원), 貨物運送 586,408,335천원(209,217,891천원), 航空事業體現況은, 定期航空運送產業 2개, 不定期航空 11개, 航空機 使用產業 9개, 航空機取扱業 6개, 航空貨物運送代理店業 73개, 航空運送周旋業 20개, 航空運送總代理店業 42개, 商業書類送達業 30個社 總 193個社 이다. 한편 1982년 부터 1992년까지 10년간의 國內航空機에 의한 航空事故現況을 보면, 1983년 277명, 1989년 215명, 1987년 115명등 총637명이 死亡하였고, 그 事故의 原因은 操縱士 過失 18건, 機體異常 1건, 原因不明 3건 등이다.

超大型航空機の 등장으로 인해 단 한번의 事故에도 엄청난 額數의 損害賠償이 따르게 되므로, 이러한 航空事故의 危險을 分散시키지 않고서는 航空運送產業이 存立할 수 없고, 乘客 및 航空事故로 인한 被害者의 損害補償을 確實히 하기 위해서도 航空運送人 이외에 航空危險을 擔保해 줄 方法으로서 航空保險이 요구되는 것이다. 또한 運送事業에 사용되는 航空機 이외에 自家用航空機 및 특수한 목적에 사용되는 航空機도 航空機 보급의 증가에 힘입어 크게 늘어나고 있으므로, 이러한 航空機에 의한 航空危險도 증가되고 있어 航空運送事業外에서도 航空保險의 필요성은 증가되고 있다. 그럼에도 불구하고 현재 航空保險에 관한 國際統一條約은 없으며, 國內航空保險關係法 또한 존재하지 않는다. 實際에 있어서의 航空保險契約은 航空保險約款에 의해 締結되어지고 있다. 成文法의 空白狀態는 非약적으로 발전하는 航空運送과 그에 따른 航空保險의 폭넓은 이용에 비추어 볼 때 결코 바람직스러운 현상이 아니다. 특히 航空事故는 自動車事故, 原子力事故 등과 같이 關係當事者는 물론이고 제3의 被害者가 발생할 가능성이 크다는 점에서 保險契約締結의 强制 및 保險契約內容에 관한 상세한 規制가 要請된다. 이러한 規制는 海上保險 등 他保險에 관한 規定의 類推適用으로는 불충분하며 航空保險의 特性을 감안한 特別法의 制定을 통해 이루어져야 할 것이다.

本稿에서는 航空保險에 관한 立法을 前提로하여 航空保險의 重要性을

確認하고, 保險契約締結에 있어서의 問題點과 각종의 航空保險에 대한 內容을 分析·檢討하고 이를 바탕으로하여 航空保險立法을 위한 基礎資料를 點檢해 보려고 한다. 航空保險은 다른 保險에 비해 비교적 新種保險에 속하기 때문에, 우리의 경우 이에 관한 확립된 法則·慣習·慣行이 未備한 것은 사실이나, 英美法上의 解釋과 判例를 중심으로 하여 航空保險에 관한 大략적인 윤곽을 살펴보면, 이와 관련되는 우리나라의 法規定도 考察하도록 한다.

## II. 航空保險의 發展과 特性

### 1) 航空保險의 意義

航空保險은 航空機<sup>5)</sup> 또는 航空運送에 關하여 생기는 諸危險을 대상으로 하는 各種危險의 總稱이라고 할 수 있다. 航空危險이란 航空機의 飛行中危險, 즉 離陸에서 着陸까지의 危險을 말하는데, 飛行中은 물론이고, 離·着陸에 따른 滑走中의 危險도 포함한다. 航空機는 飛行時間보다 地上에 머무는 시간이 더 많으므로 航空機의 所有者로서는 地上에서의 危險도 飛行中の 危險과 같이 航空機危險으로 보아야 함으로 이를 구별해야 할 實益은 없다.

航空保險은 대체로 被保險利益의 態樣에 따라 分類하는 것이 일반적인데,<sup>6)</sup> 保險의 목적인 航空機가 파괴된 경우의 損害를 擔保하는 機體保險(Hull All Risks Insurance)을 비롯하여, 航空機 裝備品·豫備品保險(Aircraft Equipment and Spares and the Like Insurance), 賠償責任保險(Liability Insurance)으로서 第3者賠償責任保險(Aircraft Third Party Liability Insurance), 旅客賠償責任保險(Passenger Legal Liability Insurance), 貨物賠償責任保險(Cargo Legal Liability Insurance), 空港管理者, 航空機保管業者, 製造業者, 受理業者賠償責任保險(Airport Owner's and Operator's/Hangar-Keeper's/Manufacture's and Repairer's Liability Insurance)등이 있다. 그 외에도

5) 航空保險에서의 航空機의 範圍에 關한 詳細는, 1976 Air Navigation Order(S.I. 1976, No.1783) Part A ; The Glider Standard Austria S.H.1964.[1965] 2 All E.R. 1022 ; George H.Hubschman and Patricia L.Hubschman v. Antilles Airboats, Inc., and Caribbean Flying Boats, Inc. [1977] 15 Avi Cas 17,254. et S.,

6) R.D.Margo, Aviation Insurance (London : Butterworths, 1980), p.5.

搭乗者·乘務員損害保險(Aviation Personal·Crew Accident Insurance), 搜索救助保險(Search & Rescue Insurance), 人工衛星保險(Satellite Insurance), 航空貨物荷主保險(Shipper's Interest Insurance), 乘務員免許喪失保險(Loss of Licence Insurance), 不稼動損失保險(Loss of Use Insurance) 등이 있다. 이외에도 新種의 航空保險이 航空産業의 發展과 함께 속속 開發될 것이다.

## 2) 航空保險의 沿革

航空保險의 歷史가 언제 시작되었는지는 불확실하나,<sup>7)</sup> 1910-1911년경 英國에서 시작된 것으로 보이며, 航空保險證券이 최초로 발행된 것은 1912년이다.<sup>8)</sup> 1차대전후 商業用 航空機 運航의 증가에 따르는 거대한 위험의 引受는 1人保險者로서는 감당하기 어렵기 때문에 애초부터 航空保險의 引受는 풀(pool) 혹은 신디케이트(syndicate)형태로 이루어 졌다. 이러한 조직에 의한 引受體制를 갖추므로써 위험을 분산·평균화 하여 保險者에게 有利함은 물론이고 保險引受를 원활하게 함으로서 契約者나 被保險者에게도 신뢰감을 주게 된다.<sup>9)</sup> 英國에서 航空保險引受를 專門으로 하는 團體가 처음으로 생긴 것은 1923년 一種의 풀(pool)組織인 英國航空保險團(British Aviation Insurance Group)의 설립이었다.<sup>10)</sup> 이 團體는 약간의 Lloyd's Underwriters 및 몇개의 會社로 시작하여 후에 많은 保險者들이 참가하게 되었으며, 1935년에 위 保險團에 불참한 社會들 끼리 모여서 航空保險專門會社인 Aviation & Insurance Co., Ltd. 만들었다.

한편 美國의 경우는 1919년 Travelers 保險會社에 의해서 시작된 航空傷害保險證券의 발행에서 시작된다. 1920년 全國航空機保險協會(The National Aircraft Underwriters Association)가 구성되어 解散한 후, 1928년에 풀(pool)組織인 合衆國航空機保險團(The United States Aircraft Insurance

7) 1908年 說: A Short History of Aviation Insurance in the United Kingdom, report HR 10 of the Historic Records Committee of the Insurance Institute of London, 1966, p.7. 1911年 說: D.E.W.Gibb, Lloyd's of London(1972), p.326.

8) H.B.Sweeney, The Nature and Development of Aviation Insurance(1927), p.10.

9) 崔埃璠, 國際航空運送法論, 三英社, 1987, 277面.

10) 이 保險團은 1931년에 British Aviation Insurance Co., Ltd.로 바뀌었다.

Group : USAIG)이 구성되었다.<sup>11)</sup>

日本은 1952년 8월에 13개 損害保險會社가 共同引受機構를 설립하여 航空保險을 引受하기 시작했는데, 이것이 日本航空保險 pool을 結成하고 있다. 加盟會社는 自己責任으로 元受契約를 締結하지만 이것을 pool에 제공할 의무가 있다. pool은 회원상호간의 任意的 再保險協定이며 會員會社의 引受分은 各會計年度마다 會員會社의 資産·提供保險料 實績·引受希望額 등을 감안하여 결정하게 된다.<sup>12)</sup>

獨逸에서도 航空保險 pool로서 「The Deutscher Luftpool」이 존재한다.<sup>13)</sup> 그 반면에 프랑스에서는 航空保險 pool이 존재하지 않고, 數個의 그룹이 元受保險을 행하고 있다.

한편 우리나라의 航空保險業務의 시작은 大韓航空의 설립후, 그 소속기를 1962년 9월에 汎韓海上火災保險에 引受시킨 때 부터이다. 近者에는 東洋火災保險이 國內全體引受의 상당부분을 차지하고 있다. 각 保險會社가 引受한 保險은 自社 保有額을 제외한 殘額을 大韓再保險에 再保險하고, 그는 引受한 再保險을 다시 국내·외 各保險會社에 再保險으로 분산시킨다. 國內航空保險市場은 영세하여 引受額의 일부만 保有하고, 70-90% 이상을 英國의 Lloyd나 美國의 AAU, USAIG에 再保險되고 있다.<sup>14)</sup>

### 3) 航空保險의 立法例

첫째, 바르샤바 體制 : 1929년의 바르샤바協約은 航空運送人의 私法上の 責任에 관한 여러 원칙들을 정하고 運送人의 有限責任制度를 도입함으로써 航空保險引受를 용이하게하여 航空保險發達에 결정적인 계기를 마련해 주었다. 그러나 航空保險의 強制保險化에 관해서는 서로 見解가 엇갈려 아무런 규정을 두지 못했다.<sup>15)</sup> 하지만 航空企業의 運營과 직접적인 관계가 있는

11) 이 외에 pool組織으로서 대표적인 것으로 航空保險業者協會(Associated Aviation Underwriters : AAU)가 있다(David R. Bickelhaupt, General Insurance, IRWIN 1983, pp. 678-679).

12) 金斗煥, 航空運送人의 損害賠償責任에 관한 研究, 慶熙大 博士學位論文, 1983, 137面.

13) 孫珠瓚, 獨逸航空法에 있어서의 航空運送人의 責任과 各國의 責任限度額, 航空法學會誌, 第2號(1990), 韓國航空法學會, 20面 參照.

14) 李泰元, 前掲書, 757面.

15) R.D.Margo, op. Cit., p.8.

機體保險 및 旅客과 貨物에 대한 賠償責任保險은 거의 모든 航空社가 자발적으로 이들 保險에 加入하고 있기 때문에 強制保險의 必要性이 상대적으로 줄어들었기 때문에, 오늘날 航空強制保險이 문제는 주로 地上第三者賠償責任保險에 한하여 거론되고 있다. 이에 대해서는 1933년의 로마협약<sup>16)</sup> 제12조에서 強制保險化 한 바 있다. 로마협약은 1938년의 브뤼셀保險議定書(The Brussels Insurance Protocol)에 의해 보충되었고, 이것은 다시 1952년의 로마협약<sup>17)</sup> 및 1978년의 몬트리올의정서에 의해 改正됨으로 인해 로마협약의 當事國 또는 로마협약을 國內法으로 수용한 國家에서는 自國領空을 통과하는 航空機에 대해 保險加入을 강제할 수 있으나, 그렇지 않은 國家인 英國, 우리나라 등의 경우는 地上第三者를 위한 航空保險의 가입이 강제되지 않는다.<sup>18)</sup>

둘째, 英國의 航空保險：英國에서는 航空保險을 강제하지는 않고 있다. 1982년 航空法 제65조 제2항 b에서는 「英國民間航空局(The Civil Aviation Authority : CAA)은 航空運送事業免許申請者의 財政的 基盤이나 그가 動員할 수 있는 財力이 營業活動과 관련하여 발생하는 實際에서의 潛在的義務를 감당하기에 불충분하다고 판단될 경우 航空運送事業免許를 할 수 없다」고 정하고는 있으나, 이는 「동원가능한 財力」의 의미에 保險이 포함될 수 있다는 內容일 뿐이다. 運送事業을 하지 않는 航空機 所有者·運送者에게는 위 規定에서 말하는 財政的 뒷받침을 필요로 하지 않고 있다.<sup>19)</sup>

셋째, 美國의 航空保險：美國에서는 聯邦航空法 第13章에서 戰爭危險保險에 관한 規程을 두고 있으나, 航空保險制度가 고도로 발달되어 있고, 被害者에 대한 航空企業의 報償能力이 있으므로 損害賠償責任을 분산시키기 위한 一般的 強制保險은 立法化 되어 있지 않다. 다만 民間航空委員會(CAB)에서는 피해자 보호를 위해 여객1인당 30만불의 責任保險을 航空運送人이 付保하도록 하고 있다. 이러한 內容의 立法化는 1971년 과테말라의정서<sup>20)</sup>

16) 「The International Convention For the Unification of Certain Rules to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface」

17) 「Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface」

18) 崔坡璿, 前掲書, 282面.

19) R.D.Margo, op. cit., p.15.

20) Carroll E.Dubuc, Significant Legislature Development in the Field of Aviation Law, 1979 JALC 38-39.

상의 人的 損害賠償 限度額 10만달러에 불만을 품고 이를 현실화 시켰다고 할 수 있겠다.

넷째, 프랑스의 航空保險 : 프랑스에서는 旅客에 대한 賠償責任을 보장하기 위한 強制保險을 立法化하고 있지 않다. 地上被害者에 대한 運航者의 責任에 관하여도 1955년 民間航空法에서는 結果責任主義를 정하고 있을 뿐이며, 運航者에게 付保義務를 強制하지는 않고 있다. 그러나 실제에 있어서는 自動保險을 채택하고 있다.<sup>21)</sup>

다섯째, 獨逸은 1980년 改正運送法 제43조 및 제50조에서 旅客에 대한 損害賠償責任을 擔保하기 위한 義務保險(Pflichtversicherung)을 規定하고 있으며, 이태리는 1942년 航行法典 제798조, 제941조, 제943조, 제985조, 제996조, 러시아는 1962년 航空法典 제81조, 제118조, 中國은 航空旅客이 입은 傷害와 損害에 대한 強制事故保險에 관한 規定에서, 日本은 航空法 제112조에서 強制保險을 규정하고 있다.<sup>22)</sup>

마지막으로 우리나라의 航空關係法을 보면, 아직 航空保險에 대한 독립·통일된 法典은 없고, 現行 航空法과 航空運送事業振興法에 그 規定을 두고 있다. 航空法 제89조에 의하면 交通部長官은 航空運送의 安全, 航空運送事業의 健全한 發展 기타 公共福利의 增進을 위하여 필요하다고 認定할 때에는 航空機 事故로 인하여 支拂할 損害賠償을 위한 保險契約의 締結을 命할 수 있다. 이 條項의 단순한 文理解釋에 의하면 交通部長官의 保險契約締結命令이 필수적이 아니므로 強制保險이 아닌<sup>23)</sup> 任意保險으로 볼 수도 있겠으나, 航空保險法의 一般的 特性(國際性, 強行法性 등)을 감안하여 解釋해야 할 것으로 생각된다. 航空運送事業振興法 제7조에서는 航空事業者와 自家用航空機를 運用하고자 하는 자는 交通部令이 정하는 바에 따라 航空保險에 加入하지 아니하고는 航空機를 運用할 수 없다고 規定하여 強制保險制度를 채택하고 있다. 同法律에 따라 交通部令인 航空運送事業振興法旅行規則 第2條에서는, 보험가입후 그 결과를 申告하도록 하고 있고,

21) 航空運送會社가 미리 일정수의 客席에 대하여 保險契約를 締結하게 하고, 乘客은 自己名義로 記入된 有效한 航空票 만을 所持하고 있으면 自動的으로 付保한 것이 되어, 사고가 발생하더라도 航空社의 責任拒否를 묻지않고 즉시 保險會社에 航空票를 提示함으로써 일정한도내의 保險金支給을 請求할 수 있게 되어 있다.

22) 詳細는, 金斗煥, 前掲論文, 121면 以下 參照.

23) 孫珠瓚, 航空運送企業의 民事責任, 中央大 博士學位論文, 1969, 121面 參照.



그 責任限度額은 同規則 第3條에 의해, 우리나라가 가입하고 있는 航空運送責任에 關한 諸國際協約<sup>24)</sup>에서 규정하는 責任限度額, 또는 그 적용이 불합리한 경우에는 交通部長官이 정하는 航空運送人의 責任限度額을 정하도록 하고 있으나, 이러한 事例는 없었다.

#### 4) 航空保險의 特性

첫째, 航空保險의 國際性이다. 航空運送의 國際間 運航, 航空機의 生産, 供給의 國際去來, 保險關係者의 國際的 分散, 保險事故의 涉外性, 再保險을 통한 危險의 分散 등이 그 예이다. 航空保險 研究를 위한 國際機構로서 國際航空保險者聯合(International Union of Aviation Insurers : IUAI)이 조직되어 있다.<sup>25)</sup>

둘째, 航空保險 內容의 多樣性이다. 航空保險의 概念속에는 機體·部品에 대한 損害, 貨物, 乘客, 乘務員의 損害와 傷害, 運送人의 乘客·荷主에 대한 賠償責任, 事故機의 搜索·構造費用, 製造者·購入者의 제3자에 대한 賠償責任, 修理·格納·空港管理者 등의 所有者 및 第3者에 대한 賠償責任 등 다양한 內容이 포함되어 있다.

셋째, 航空保險 引受의 共同性이다. 航空保險者는 巨額의 責任을 擔保하므로 단독으로 그 엄청난 위험을 인수할 수 없으므로, pool 또는 syndicate라는 共同組織에 의해 保險을 引受하여 위험의 분산과 평균화를 도모하고 있다.

넷째, 航空保險은 대부분이 責任保險性이다. 機體保險과 搜索救助費保險 등 극소수를 제외한 대부분의 航空保險은 거의가 責任保險이다. 責任保險의 경우 被保險者의 第3者에 대한 責任의 存否 또는 그 限度는 대개 사고발생 당시에는 분명하지 못하고 裁判에 의해 거의 결정되므로, 航空責任保險은 被保險者의 民事責任을 중심으로 하는 法律問題와 關聯되어 있다.

다섯째, 航空保險은 대부분이 損害保險이다. 대부분이 責任保險이므로 損害保險性을 갖는다. 航空再保險이 절대적인 비중을 갖는 것 자체가 損害保險性을 강하게 나타내는 것이다.

24) 우리나라는 1967년에 헤이그 議定書에 加入하여 改正바르샤바協約을 채택하였으나, 航空犯罪에 關한 協約에는 1971년 이후 모두 加入하였다.

25) B.G.Jervis, Aviation Underwriting(the CII Tuition Service, 1981), p.218.

여섯째, 航空保險의 強制保險性이다. 통상적으로 航空事故는 大型損害를 수반하므로 위험부담을 轉嫁시켜 航空企業을 保護하는 동시에, 被害者에 대한 補償을 확실히 하기 위하여 航空保險을 強制保險化할 필요성이 있다.

일곱째, 航空保險 付保節次의 簡易性이다. 航空貨物荷主保險의 경우 送荷人이 貨物의 運送을 委託할 때에 航空貨物運送狀에 貨物의 價額과 付保를 원한다는 뜻을 記載하고 保險料를 支給하면 그 貨物은 자동적으로 付保된다. 美國의 自動販賣機에 의한 쿠폰保險, 프랑스의 유효한 航空票의 所持만으로도 자동적으로 付保되는 自動保險 등이 그 예이다.<sup>26)</sup>

### III. 航空保險契約

#### 1) 航空保險契約의 締結方式

첫째, Slip에 의한 契約締結方式: 일반적인 保險契約과는 달리 航空保險契約에서는 保險金額이 높고 위험이 크기 때문에 國際的인 再保險去來를 하게 되는데, 런던航空保險市場에서의 保險契約 締結은 保險者와 保險契約者가 직접 交渉하여 保險契約請約書를 작성하여 이루어지는 경우는 거의 없고, 대부분이 保險仲介人을 통해서 계약을 체결한다.<sup>27)</sup> 保險契約의 締結을 하고자 하는 자가 仲介人에게 계약의 중요사항이 기록된 資料를 提示하면서 仲介人을 要求하면 仲介人은 被保險者, 付保項目, 保險金額, 料率, 保險期間 등을 간략하게 요약한 slip을 준비하여, 어떤 위험을 어느 保險者(underwriter)가 引受하는 것이 적당한지를 결정하고, 그 保險者에게 slip을 제시함으로써 위험을 분산시킴과 동시에, 保險請約者가 要求하는 어떠한 종류의 保險이든 保險市場에서 흡수될 수 있게 해준다. 개인적으로 所有되고 操縱되는 輕飛行機와 관련된 위험처럼 비교적 사소한 위험의 경우에는 仲介人은 그 위험에 관하여 충분한 범위에서 위험을 引受해 줄 수 있는 단 한명의 保險者에게 문의하면 되지만은, 대부분의 경우에는 數人이 引受하게 되는데, 仲介人이 slip을 提示 했을 때 제일 먼저 그 slip에 署名을 하고 保險料를 제시하는 保險者는 가장 큰 比率로 危險을 引受함으로써 당해 항공보험계약의 주된 보험자로서의 지위를 갖게 되는데, 이를 主幹保險引受人

26) R.D.Margo, op. Cit., p.158 et Seq.

27) R.D.Margo, op. Cit., p.32 et Seq.

(leadingunderwriter)라고 부른다.<sup>28)</sup> 이렇게 slip이 syndicate에 속한 여러 保險者에게 전달되면 slip을 검토한 保險者 중에서 위험을 인수하고자 하는자는 slip에 署名을 하면 保險契約은 成立한다. 引受條件이나 保險料의 決定을 둘러싼 協商은 仲介人과 leadingunderwriter사이에서만 이루어지고 나머지 保險者들은 동일한 保險料率로 危險을 引受한다. 일단 保險事故引受에 관하여 契約에 완전히 署名한 保險者들은 請約에 대한 承諾을 한 것이 되므로, 그것은 署名한 保險者들이 撤回할 수 없는 拘束力이 있는 保險契約이 된다.<sup>29)</sup> 保險契約의 締結에는 保險證券(policy)이 사용되는데, 이 證券은 slip에 포함되어 있는 細部條項을 토대로 마련한다. 保險證券은 그 종류에 따라 標準約款의 形式으로 미리 준비되어 있는 경우도 있고, 仲介人이 특별히 작성하는 경우도 있으나, 그것의 확정은 leadingunderwriter와의 協議에 의한다. 마지막으로, 작성된 證券은 保險者의 소속에 따라 그가 로이드 회원이면은 LPSO(Lloyd's Policy Signing Office)에 제출하고,<sup>30)</sup> 다른회사의 것은 ILU(Institute of London Underwriters)에 送付하여 최종확인과 署名을 받으므로써 비로소 保險契約이 확정된다.<sup>31)</sup>

slip의 내용을 보면, (1), 類型：달성코자 하는 保險의 종류를 말한다. (2), 樣式：標準로이드 航空保險業者協會 또는 航空保險協會의 樣式들 중의 하나 혹은 仲介人이 작성한 保險證券의 樣式을 받아들이게 하는 의미를 가진다. (3), 被保險者：再被保險者는 元受保險者이며, 原被保險者는 被保險者 各자의 利益과 權利를 위하여 둘이상의 被保險者를 위하여 표현된다.<sup>32)</sup> (4), 保險期間：1년을 원칙으로 하고 每年 更新되지만, 1년이상 또는 이하의 契約도 가능하다. (5), 被保險利益, (6), 保險金額：이것은 保險契約의 效力의 限界를 안고 있는 標題이다. (7), 地域的 限界：保險 效力發生의 地理적

28) 白正鉉, 航空保險契約締結에 있어서의 告知義務의 問題, 經濟法·商事法論集, 博英社, 1989, 647面; 崔坡璿, 前掲書, 292-293面; American Airlines Inc.v.Hope; Bonque Sabbag SAL v.Hope[1974] 2 Lloyd's Rep.301 at 304.

29) MacGillivray & Parkington, Insurance Law, 6th ed., (London: Sweet & Maxwell, 1975), p. 182.

30) Eagle Star Insurance Co., Ltd.v.Spratt[1971] 2 Lloyd's Rep. 116, Per Lord Denning MR at 124.

31) American Airlines Inc.v.Hope [1974], Lloyd's Rep.301 at 304.

32) Sir Wirfrid Greene MR in General Accident Fire and Life Assurance Corp.Ltd.v.Mid-land Bank Ltd[1940] 2 KB 388 at 404.

限界를 規定한다. (8), 條件: 保險者가 補償할 補償責任이 開始되기 전에 被保險者가 責任을 負 補償額의 정도나 비율을 규정하는 Excess, 기타 航空放射能 汚染 不擔保, 戰爭·拉致 기타위험 不擔保 등이다. (9), 그외 保險料, 仲介手數料, 航空機 明細表 등이다.<sup>33)</sup>

slip의 법적 효과를 살펴 보면, slip이 最大한 위험의 擔保를 위하여 署名되었다면 그것으로 당사자간의 保險契約은 拘束力을 갖게 된다.<sup>34)</sup> 保險證券이 slip에 포함된 條件 및 期間과 일치되게 作成되었다면 그 保險證券이 무엇보다도 當事者들의 權利를 決定하도록 되어야 할 것이다. 그러나 작성된 保險證券의 內容이 slip의 그것과 일치하지 않는다면은 당사자간의 최초의 契約대로 slip은 규정된 保險契約에 대하여 어떤 결정을 내리는데 있어서 保險證券보다 解釋上 優位에 설 것이다.<sup>35)</sup> 그러므로 당사자들은 slip이 작성되어 있는데도 불구하고 그 후에 발행된 保險證券이 그 slip의 內容과 일치하지 않을 경우에는 그 保險證券의 內容을 修正하는 것은 가능하다.<sup>36)</sup>

둘째, 請約書 樣式에 의한 方式: 거의 대부분의 航空保險契約은 slip의 방식에 의하나 극히 예외적인 특수한 경우에 한하여 이 방식이 사용된다. 航空機 機體保險에 관한 請約에서 請約者는 保險의 目的인 航空機의 製作形態, 製作年數, 製作者, 耐空性 證明書의 日字·숫자, 乘客收容能力, 엔 진제작형태·일련번호, 총비행시간, 操縱士의 身上카드, 飛行經驗, 着陸飛行場, 格納庫 등의 상세한 자료를 요구할 것이다. 免許損失保險에 관한 請約書는 위의 것과는 달리, 청약자의 연령, 신체상황, 임무, 지위, 종사할 航空機의 樣式, 免許證, 年俸, 醫療記錄 등의 情報提供을 요구할 것이다.

請約書 樣式の 法的 效果를 보면, 保險契約 체결을 하고자 하는 자가 保險者에게 請約을 했을 때 그 承諾을 할 것인지의 여부는 전적으로 保險者에게 달려 있다. 保險料의 결정은 물론이고 請約의 內容과 相異한 提案을 하는 것도 保險者의 自由이다.<sup>37)</sup>

33) MacGillivray, op.Cit., p.184 et Seq.

34) Thompson v. Admas(1889), 23 QBD 361: Grover and Brover Ltd.v.Matthews [1910] 2 KB 401.

35) American Airlines Inc.v.Hope [1972] Lloyd's Rep. 253 at 263.

36) MacGillivray, op.Cit., p. 185.

37) 白正鉉, 前揭論文, 660面.

## 2) 航空保險契約者の告知義務

告知義務라 함은 保險契約者가 保險契約을 체결함에 있어 保險者에게 重要な 事項을 告知할 것과 重要事項에 관하여 不實하게 告知하지 아니할 義務를 말한다. 이 의무는 航空保險의 경우에도 그대로 적용된다.<sup>38)</sup> 즉 航空保險契約締結시 保險契約者는 保險者가 위험도를 판단하여 引受條件·料率 등을 결정할 수 있도록 일정한 사항을 告知해야 한다. 航空關聯事業은 매우 技術的인 면이 많기 때문에 保險者는 保險契約請約書 이외에 개별적인 사항에 관한 중요한 사항들에 대하여 구체적인 告知를 요구하는 것이다. 이러한 告知義務制度는 일반 契約에서는 찾아볼 수 없는, 海上保險契約에서 발달된 保險契約 특유의 제도로서 일종의 法定責任으로 볼 수 있으며, 계약의 효과로서 부담하는 진정한 의미의 의무는 아니므로 一種의 間接義務에 속한다고 할 수 있다. 결국 航空保險의 경우 slip方式에 의하건 請約書의 방식에 의하건 保險의 種類에 관계없이 保險契約者는 請約한 保險의 중요한 모든 사항을 밝히도록 요구받으며, 특히 被保險者는 그가 告知한 어떤 부분에 대하여도 거짓 陳述을 해서는 아니된다. 일반적으로 어떠한 사항의 중요성 여부는 발생하는 위험의 종류에 따라 결정되므로 航空保險契約을締結함에 있어서 保險契約者는 실무에서 일반적으로 요구되는 기본적 사항에 대해 충분한 告知를 해야 한다. 일반적으로 各種의 航空保險에 共通되는 基本的告知事項으로는 航空機의 所有者, 航空機의 明細, 勘航證明의 取得 有無, 航空機의 運航者 및 整備者, 機長 및 航空運送從事者들의 明細, 航空機의 使用目的, 航空機의 使用地域 및 飛行經路, 航空機를 두는 일정한 장소, 運送約款, 事故前歷 등이다.<sup>39)</sup> 「重要な 事項」이란 保險者가 그 契約에 있어서의 사고발생의 위험률을 測定하고 이를 引受할 것인지의 與否와, 保險料 및 保險의 條件을 어떻게 정할 것인지를 합리적으로 결정하는데 있어서 分別있고 신중한 保險者의 판단에 영향을 미칠만한 제반사항을 말하는데, 일반적으로 어떤사항의 付保될 重要문제에 있어서 正常의 危險보다 위험 부담이 크거나 保險者의 責任이 正常을 上廻할 때에는 그 사항은 중요한 사항으로 취급되어져야 한다.<sup>40)</sup> 그러한 事由를 보면, 保險契約者가 통상적

38) B.G.Jervis, op. Cit., pp. 1-3.

39) 東京海上火災保險株式會社, 損害保險實務講座(8), 有斐閣, 1984, 6面.

40) T.Cheshire Co.,v.Thompson(1919), 35 TLR 317, CA.

으로 배푸는 신중성 이상의 保險契約締結의 動機를 가지고 있을 때, 그가 특정한 사유에 대한 保險金 請求에 있어서 문제를 일으킨 前歷을 가지고 있을 때, 그의 도덕적 성실성에 缺格이 있을 때 등이다. 保險者에게 영향을 미치는 구체적인 事例를 보면, 保險에 付保될 航空機가 농작물에 대한 農藥撒布·飛行訓練·曲藝飛行 등 통상적인 위험보다 높은 위험을 가진 여러가지 형태의 飛行에 사용될 수 있다는 사실 및 그 航空機가 格納庫에 격납되지 않을 수도 있고, 免許가 없는 飛行場에 기지를 두고 운행될 수도 있고, 또 불충분한 消化器機를 갖춘 格納庫에 保管될 수도 있다는 사실 등이다. 또한 航空機 運航의 지역적 범위도 航空機가 其他를 두고 있는 飛行場의 위치와 함께 중요한 사항이 될 수 있다.<sup>41)</sup> 그리고 航空機의 製作年度, 그 航空機 機體와 엔진의 總飛行時間, 既往의 運航期間中 當該 航空機에 행해진 修理·變形의 內容과 程度, 航空事故에 대한 默秘 또는 非行關係法의 違反事實 등도 중요한 사항에 해당된다.<sup>42)</sup> 美國에서는 聯邦航空局이 航空機의 안전을 위협하는 요소가 있으면 航空機 製造者와 航空運送人에게 勸航性改善通報(Airworthiness Directives)를 하는데(美國聯邦航空規則 第39條 參照),<sup>43)</sup> 만약 이러한 通報를 받았다면 이것은 중요한 사항에 해당될 것이다. 保險契約締結의 實務에서는 質問表를 사용하는데 質問表에 기재된 사항은 중요한 사항으로 推定(우리 상법 제651조의 2) 되는데, 이 규정은 航空保險의 경우에도 동일하게 적용된다.

告知義務 違反의 要件으로서, 保險契約者 또는 被保險者가 故意 또는 重過失<sup>44)</sup>에 의해서 告知事項인 중요한 사실의 不告知 또는 默秘 즉 전혀 開始하지 않거나, 또는 중요한 사실의 不實告知 즉 중요사항에 관하여 내용상으로 虛偽의 陳述을 해야 한다. 航空保險契約者는 그가 알고 있는 중요한 사실 뿐만 아니라 정상적인 업무수행상 확인할 수 있는 사항까지도 保險

41) 白正鉉, 前掲論文, 665-666面 參照.

42) Trustee of G.H.Mundy v. Blackmore(1928), 32 LIL Rep. 150.

43) 崔完植, 實務航空法論, 航空大學出版部, 1984, 160面 以下 參照.

44) 그러나 英國의 判例法에서는 保險契約者의 最大善意를 요구하기 때문에 告知義務 違反이 契約者의 故意·過失로 인한 것이냐를 묻지 아니하는 경향이 강하며, 最大善意, 義務를 違反하였다고 인정되면 保險證券 자체를 無效로 처리하고 있다(R.D, Margo, op. Cit., p.47).

자에게 告知해야 한다.<sup>45)</sup> 保險締結자가 이러한 義務를 履行하지 않으면 保險者は 그 保險契約을 無効化시킬 수 있다.<sup>46)</sup> 告知義務는 契約이 終結되는 순간까지 적용된다.

告知義務違反의 要件으로서의 不實告知는 保險契約者の 惡意 有無를 따지지 않는다. 保險契約者の 詐欺 또는 惡意가 있건 없건 간에 중요한 사실에 대하여 虛偽陳述 또는 부정확한 陳述에 의거하여 保險契約締結이 이루어졌다면, 그에 따라 발행된 保險證券은 保險者の 요구에 의해 無効가 될 수 있다.<sup>47)</sup> 保險契約者が 告知한 사실이 不實告知인지의 與否는 당해 航空保險에 있어서의 阻礙사항을 고려해서 판단해야 한다. 만약 保險契約者的 告知事項이 본질적으로 정확하다면, 중요하지 않은 사항의 생략 또는 지엽적인 사항의 不實함 등이 있더라도 그것을 무조건 不實告知로 判斷해서는 곤란하다. 保險契約者인 操縱士가 그의 免許停止事實을 保險契約締結時에 告知하지 아니한 것을 이유로 保險者が 保險契約上의 義務로부터 免責될 수 있는 근거로 삼을 수는 없다는 캐나다의 判決<sup>48)</sup>이 이를 뒷받침해 주고 있다.

告知義務違反의 경우 그 계약이 當然無効가 되는 것은 아니며, 保險事故의 前後를 不問하고 保險者が 保險契約을 解止할 수 있을 뿐이다. 그러나 保險者が 그 중요한 사실을 알았거나 중대한 과실로 알지 못한 경우, 保險者が 解止의 原因을 안 날로부터 1개월간 解止權을 행사하지 아니하거나 또는 契約締結을 한 날로부터 3년을 경과한 때 등의 경우는 保險契約을 解止하지 못한다.

告知義務違反의 立證責任은 保險者에게 있다.<sup>49)</sup> 그는 어떠한 사항이 위험을 측정함에 있어서 중요한 것인지를 객관적으로 평가할 수 있는 전문성을 소유하고 있기 때문이다. 한편 不實告知가 撤回되었을 경우에는 그러한

45) MacGillivray & Parkington, op. Cit., pp. 300-301 : Shawcross & Beaumont, op. cit., p.594.

46) Ivamy, General Principals of Insurance Law, 4th ed.,(London : Butterworth, 1979), p.134.

47) Colinvaux, The Law of Insurance, 3th ed. (London : Sweet & Maxwell), 1970, p.89.

48) Shepherd v. Royal Insurance Co. Ltd., (1951), 4 DLR 316(Ontario High Ct).

49) Babatsikas v. Car Owner's Mutual Insurance Co.Ltd., (1970), 2 Lloyd's Rep. 314 at 318.

사항의 立證責任은 保險契約者가 진다.<sup>50)</sup>

### 3) 航空保險證券

航空保險證券은 航空保險契約이 성립한 후에 그것을 證明하기 위하여 契約의 內容을 記載한 후 保險者가 記名捺印 또는 署名하여(상법 제666조 참조) 保險契約者에게 교부하는 證券이다. 諸保險契約은 不要式的 諾成契約이기 때문에 航空保險締結의 체결에 있어서도 成文의 契約書를 작성할 필요는 없으나, 실제에서는 업무의 편의를 위해 航空保險의 種類에 따라서 다양한 標準保險證券이 사용되고 있다. 특히 航空保險은 海外再保險에 付保하여 위험을 분산시키고 있기 때문에, 실무에서는 런던의 로이드 보험 시장에서 사용되고 있는 英文의 標準航空保險證券을 사용하고 있다. 保險證券은 標準保險證券과 私的인 保險證券으로 구분할 수 있는데, 前者에는 LAUA(Lloyds Aviation Underwriters' Association)과 AIOA(Aviation Insurance Office Association) 그리고 兩者를 공동으로 하여 작성한 것 등 3 種類이고, 後者는 仲介人이나 保險者가 각각 필요에 따라 內容을 확정하며 개별적으로 작성하는 保險證券을 말한다. 현재 세계적으로 널리 사용되고 있는 保險證券인 로이드航空保險證券(AVN 1A)<sup>51)</sup>같은 표준적인 保險證券에 의해 계약을 체결하는 경우라도 계약당사자는 조항의 추가·삭제 또는 인쇄문언의 변경을 통해 契約의 內容을 자신들의 수요에 맞게 변경할 수 있다. 왜냐하면 標準航空保險證券만으로는 실제적 효력을 발휘하지 못하는 경우가 있기 때문이다. 즉 航空保險이 신디케이트에 의해 引受될 경우 구성원인 保險者가 保險證券이 擔保하는 保險중 일부종목만 引受코자 하는 경우라든지, 또한 航空保險契約은 保險의 目的인 航空機에 대한 모든 위험을 擔保하는 형식이 원칙이지만 地上危險 등 특정상태에서의 위험만을 付保하는 경우라든지, 각각의 機體마다 付保하는 것이 아니고 全體航空機 機團(fleet)에 대해서 付保하는 集團保險이 일반적이는데 이러한 경우에 標準航

50) De Maurier (Jewels) Ltd v. Bastlon Insurance Co. and Cornet Insurance Co. Ltd (1967), 2 Lloyd's Rep. 550.

51) 그 內容은 제1절, 航空機의 滅失 및 損失에 관한 規定, 제2절, 旅客 이외의 제3자에 대한 法的 責任에 관한 規定, 제3절, 旅客에 대한 法的 責任에 관한 規定, 제4절, 各種의 例外條項 및 條件 그리고 用語의 定義規定 등으로 構成되어 있다(R.D.Margo, op. Cit., p. 76).



空保險證券의 사용에는 문제가 있으므로, 이러한 문제점을 극복하기 위해서 모든 종류의 航空保險契約를 포괄할 수도 있고 일부에 대한 保險의 引受도 가능한 注文證券(Tailor Policy)이 사용되고 있다. 따라서 付保될 위험의 종류에 따라 다양한 구조를 가진 證券이 사용되어지고 있다. 그러나 어떤 종류의 保險證券이든지 간에, 付保될 危險의 種類와 內容, 被保險者의 姓名, 保險期間, 保險의 目的, 航空士의 資格, 付保의 地理的 範圍, 免責金額, 保險料, 保險金, 保險金請求受領權者 등에 관한 規定 등은 반드시 포함되어야 할 것이다.<sup>52)</sup> 따라서 이러한 사항이 기재되어있지 않는 保險證券은 그 효력이 인정되지 않는다.

일반적인 航空保險證券은 실사 그것이 無記名證券일지라도 그것은 有價證券이 아니고 證據證券이다. 즉 保險者가 정식으로 作成·交付하고, 保險契約者가 異議없이 受領한 保險證券의 記載는 그 契約의 성립과 내용에 대한 사실상의 推定力을 가지는 證據證券일 뿐이다. 그러나 指示式인 海上保險證券, 특히 積荷保險證券의 경우에는 有價證券性을 인정하는 것이 우리나라와 日本의 通說인데, 航空運送에 있어서도 貨物 그 자체가 보험의 목적이 되는 航空貨物保險證券에 있어서는, 그것이 指示式 또는 無記名式일 경우에 한하여 有價證券性을 인정하는 것이 옳다고 본다.

保險者가 保險證券을 발행하면 保險契約者는 그 證券을 交付받은 날로부터 일정한 기간내에 한하여 그 기재내용에 대해서 異議를 제기하거나 그와 다른 保險契約의 내용을 주장할 수 있다. 그 기간은 1월을 내리지 못한다(상법 제641조). 그런데 이와 관련하여 航空保險契約이 航空保險自販機에 의해 체결된 경우 保險證券의 교부로 볼 수 있는가가 문제가 되는데, 美國의 判例에 의하면,<sup>53)</sup> 이 경우 保險契約者가 航空保險 구입후 航空機에 搭乘하기 전에 그의 주소지로 발송된 書面을 保險證券과 동일하게 보고 있다.

#### IV. 航空保險의 類型

##### 1) 航空保險의 獨自性

航空保險은 그 내용이 복잡·다양하여 거의 모든 種類의 保險을 포함하고

52) 崔坡瞻, 前掲書, p.296面.

53) Daburlos v. Commercial Insurance Co. of Newark 521 F.2d 18(3rd Cir. 1975).

있다고 해도 과언이 아니다. 人保險的 航空保險도 있고, 損害保險的 航空保險도 있는데 損害保險 중에서도 運送保險에 속하는 保險 또는 責任保險에 속하는 保險 등이 있으며, 定額保險인 경우와 不定額保險인 경우, 사고발생지의 地上·空中·海上 등 航空保險의 내용은 실로 다양하다. 이를 被保險利益에 따라 구분해 보면, 人保險에 속하는 航空保險으로는 乘客(旅客) 傷害保險, 乘務員損害保險이, 損害保險에 속하는 航空保險으로는 機體保險, 各種의 賠償責任保險을 들 수 있다. 기타의 航空保險으로서 搜索救助保險, 航空機 裝備品·豫備品保險, 航空貨物荷主保險, 乘務員免許喪失保險, 不稼動損失保險 등 매우 다양한 종류의 보험들이 있다.<sup>54)</sup> 특히 航空産業의 발전에 따라 각종 新種類的의 航空保險이 계속적으로 개발되고 있다. 근래 宇宙産業의 발달에 따라 人工衛星保險(Satellite Insurance) 및 宇宙船保險(Spacecraft Insurance) 등의 등장이 그 한 예이다.

航空保險은 責任保險, 傷害保險, 物件保險 등에 속하는 다양한 保險形態들을 그 내용으로 하는 종합적인 保險이기 때문에, 그러한 他保險들과 각각 많은 類似한 점을 가짐은 물론이고 많은 영향을 받고 있는 것 또한 사실이다. 즉 航空保險의 실무는 海上保險으로 부터 영향을 받았으며, 機體 및 貨物の 危險引受는 海上保險에서의 船舶 및 積荷의 경우와 類似한 방식으로 引受되고 있고, 航空責任保險의 引受도 責任保險에서 발달된 引受慣行과 매우 類似하다. 그러나 航空事故는 損害發生의 瞬間性·全損性 등의 特性을 갖고 있으므로, 陸上事故 및 海上事故와 차이가 있다. 이에 따라 航空保險은 전체로서 하나의 독특한 종류의 保險을 형성하고 있으며, 전문화된 보험시장에서 特種保險의 형태로서의 地位를 차지하고 있다. 航空保險은 海上保險과의 관련성에도 불구하고 兩者는 본질적인 차이가 있다고 하면서, 航空保險實務에서는 航空保險을 非海上保險의 특수한 형태로서의 성질을 강하게 갖고 있는 것으로 보고 있다. 航空保險者(Aviation Underwriter)들은 航空保險證券의 解釋에 있어서 海上保險證券과는 다르게 해석하려고 노력하였다. 왜냐하면 航空保險者들은 航空保險證券이 발행되기도 전에 法院에 의해 海上法の 영역에서 성립된 기존의 判例法體系에 拘束되는 것은 바람직하지 않다고 생각했기 때문이며, 또한 海上保險契約에 적용될 海上保

54) Adel Salah El Din, Aviation Insurance Practice Law & Reinsurance, (London : William Clowes & Sons, 1971), pp. 14-26 et Seq.

險法에서의 정의나 용어의 의미가 航空保險證券에 적용하기에는 어려움이 많았기 때문이다. 그리하여 航空保險者들은 海上保險關係法律·判例·慣行·原則 등에서 航空保險에 적용시켜도 좋은 것만 선택적으로 취하고, 적용시킬 경우 불리한 것은 적용을 거부하고 있다. 예를 들면 保險仲介인이 被保險者의 이익을 위해 保險契約을 체결한 경우 保險仲介인은 保險者에게 保險料支給義務를 진다는 海上法상의 原則(1906년 英國海上保險法 제53조)은 航空保險에도 적용하지만, 保險委付의 原則은 적용될 여지가 없다. 그 이유는 航空保險證券에서는 航空機 機體의 損害에 대해서 保險者는 保險金を 支給하거나, 航空機를 代替해 주거나, 고장을 修理해 줄 것을 선택할 권리를 가지므로 사실상 保險委付의 原則을 배제하고 있기 때문이다. 경우에 따라서는 명시적으로 被保險者는 保險者에 대하여 委付權을 갖지 않는다고 정하고 있다.<sup>55)</sup> 또한 海上保險에서는 被保險者가 共同海損處分을 받은 직접적인 被害者인 경우 또는 被保險者가 共同海損分擔義務者인 경우에 그 손해를 保險者가 補償하도록 되어 있으나(상법 제694조), 航空法에서는 共同海損과 類似的한 制度가 없기 때문에 이러한 문제가 있을 수 없다. 이처럼 航空保險은 海上保險과 동일시 할 수 없는 독자성이 있음은 확실하지만, 航空保險法의 需要를 감안할 때 별도의 單行法으로서 航空保險法을 制定하는 것이 옳을 것인지에 대해서는 의문이다. 현재의 추세는 別途 航空保險法을 독자적으로 가진 國家는 거의 없고 세계적 차원에서 적용될 런던시장의 航空保險 慣習法이 있을 뿐이다. 그러므로 大陸法系에서는 民·商法이, 英美法系에서는 Common Law가 적용될 수 밖에 없다고 본다.<sup>56)</sup>

우리나라에서는 航空保險에 관해 海上保險規定을 類推適用 또는 準用해야 한다고 보는 것이 通說<sup>57)</sup>이나, 런던보험시장에서 海上保險法의 航空保險에의 準用을 警戒하고 있는 사정을 고려해 볼 때, 海上保險關係規定을 無批判的으로 航空保險에 적용시키는 것은 바람직하지 못하므로,<sup>58)</sup> 이에 대한

55) AVN 1A, S. 1, Clause 3(iv).

56) R.D.Margo, op. Cit., p.7.

57) 徐墩沅, 商法講義(下), 法文社, 1986, 327面; 孫珠瓚, 商法(下), 博英社, 1993, 461面; 李院錫, 海商法. 保險法, 世英社, 1987, 270面; 鄭熙喆, 商法學(下), 博英社, 1990, 345面; 崔基元, 商法學新論(下), 博英社, 1992, 425面.

58) 崔竣璿, 前掲書, 286面.

立法的 해결이 요청된다.<sup>59)</sup>

## 2) 航空賠償責任保險

航空賠償責任保險이란, 航空機 運航과 關聯하여 航空關聯者가 제3자에게 損害賠償責任을 진 경우에 保險者가 이로 인한 損害를 補償할 것을 목적으로 하는 각종의 賠償責任保險을 總稱하여 말하는 것인데, 航空賠償責任保險은 被保險者에 따라 그 종류가 세분된다. 航空機 運航者의 賠償責任保險, 航空機 製造業者의 賠償責任保險, 空港所有者·經營者의 賠償責任保險 등으로 구분할 수 있으나, 航空機 運航者의 賠償責任保險이 가장 중요하며, 그 또한 被保險利益에 따라 다시 第3者賠償責任保險, 旅客(乘客)賠償責任保險, 貨物賠償責任保險으로 구분된다.

航空賠償責任保險은 保險者가 被保險者의 제3자에 대한 賠償責任으로 인한 損害補償을 目的으로 하는 保險이므로 損害保險에 속하고, 그 중에서도 物件保險이 아닌 財産保險에 속한다. 또한 特定財産에 대한 被保險者의 損害를 補償하는 것이 아니고, 被保險者가 제3자에 대하여 賠償責任을 부담함으로써 일어난 손해를 보상하는 것을 목적으로 하므로 消極保險의 성질을 가진다.

航空事故는 損害發生의 瞬間性, 損害의 大型性, 全損性의 성격을 띠고 있으므로 일반 국민의 생명·신체·재산에 큰 위협이 되고 있다. 이에 따라 國際條約이나 各國의 航空責任制度를 채택하고 있는 반면에, 被害者 保護를 위하여 航空企業者에게 無過失責任을 지우는 경향으로 나아가고 있다. 오늘날 航空機의 高速化·大型化에 따른 航空機의 全損性으로 인해 航空責任保險의 문제가 주요한 이슈가 되고 있다. 그러므로 責任의 分散과 轉嫁를 위해 航空責任保險契約의 締結은 필연적이다. 특히 바르샤바 條約下에서는 旅客損害賠償의 경우에 運送人의 責任限度額이 낮아 이를 보완하기 위해 責任保險制度의 활용이 효율적이다.

航空賠償責任保險은 바르샤바회의에서 그 強制性이 擧論되었고, 로마조약에는 地上被害者를 위한 運送人의 責任保險加入을 強制하여, 만약 無保險의 경우라면은 自國 上空의 飛行 및 離·着陸을 금지하였다. 우리나라의 航空法은 運送人의 航空保險加入만 規程하고 있으나, 規程全體의 의미를

59) 梁承圭, 保險法, 三知院, 1992, 34面; 李基秀, 保險法, 海上法, 博英社, 1993, 12面; 崔基元, 保險法, 博英社, 1993, 37面.

파악해 볼때 航空責任保險의 성격을 띄고 있다고 말할 수 있다.<sup>60)</sup>

第3者賠償責任保險：航空事故가 발생하면 機體는 물론 機外의 제3자에게 人的·物的 損害를 발생시킬 수도 있다. 즉 航空機가 충돌·또는 추락한 경우에는, 충돌당한 상대방 航空機와 그 搭乘客은 말할 것도 없고, 地上의 제3자에게도 損害를 입히게 된다. 이러한 경우에 地上 第3者에 대한 航空機運航者의 損害賠償責任은 不法行爲에 의한 損害賠償責任이다. 이에 대해서는 過失責任主義에 입각하여 不法行爲責任을 묻게 되는데, 被害者는 加害者에 故意 또는 過失의 立證責任이 있다. 外國에서 航空機事故가 발생한 경우의 航空運航者의 地上 第3者에 대한 責任의 規制는 各國의 不法行爲法의 相違로 인하여 피해자의 補償體系가 복잡하므로, 이러한 난점의 극복을 위하여 1933년 「航空機에 의한 地上第3者에 가해진 損害에 관한 協約」(로마협약)이 성립되었다(1978년 몬트리얼의정서에 의해 개정). 이 協約의 目的은 外國航空機에 의해서 損害를 입은 地上의 제3자에게 충분한 補償을 확보하면서, 아울러 航空運送人의 責任을 일정한도로 制限하여 國際航空運送發展을 도모하며, 各國의 法制를 國際協約에 의해 統一하고자 하는데 있다. 이 協約에서는 立證責任을 被害者에게 부과하지 않고 結果責任을 인정하되 責任額을 航空機의 重量에 따라 일정한도로 制限하고 있다.<sup>61)</sup> 우리나라는 아직 이 協約에 加入하지 않았으므로, 加害者인 航空運航者는 一般不法行爲에 의해 無限責任을 지고, 被害者인 제3자는 加害者의 故意·過失을 立證해야 하는 어려움이 있어, 조속한 加入이 요망된다.

第3者賠償責任保險契約은 航空機 또는 機體로 부터의 낙하물(물건, 사람)로 인하여 제3자에게 인적·물적 손해를 가한 때에, 그 身體傷害 및 財產損害에 대하여 被保險者(항공기운항자 또는 조종사)가 法的인 損害賠償責任을 負擔하게 됨으로써 입는 손해를 補償하는 契約이다. 이 계약은 all risks 擔保契約이지만 責任保險이므로 피보험자가 법률상의 賠償責任을 부담할 경우에 한하여 그 損害賠償責任을 保險者가 擔保한다. 擔保되는 損害는 航空機 또는 航空機에서 추락한 사람이나 물건에 의해서 발생한 直接損害에 대한 賠償責任을 擔保의 대상으로 한다. 地上에서 프로펠러나 모타의 회전이나, 제트엔진의 排氣에 의하여 제3자에게 손해를 끼쳤을 경

60) 朴憲穆, 航空保險 小考, 現代商事法の 諸問題, 法志社, 1988, 542面.

61) Schawcross & Beaumont, op. Cit., p.478 et Seq.

우엔 被保險者가 賠償責任을 지므로 당연히 保險者의 填補責任이 생긴다.<sup>62)</sup>

保險者가 填補하는 손해의 범위는 피보험자가 제3자에 대하여 부담한 賠償責任의 範圍에 의한다. 保險者의 填補額은 保險金額을 限度로 하지만, 이른바 訴訟費用은 사전에 保險者의 同意로 얻어서 지급된 것이면 損害賠償金과 합하여 保險金額을 초과하더라도 填補된다.

旅客賠償責任保險：旅客이 航空機 搭乗중 또는 升降, 下降중에 입는 人的·物的 損害에 대해, 피보험자인 航空運送人이 法律上 損害賠償責任을 負擔하게 될 때 保險者가 이를 填補하게 된다. 航空運送人의 旅客에 대한 賠償責任은 運送契約에 의하므로, 1차적으로는 航空旅客運送約款이 적용되고, 보충적으로 國內法과 國際條約이 적용된다. 英國에서는 國際運送이나 國內運送이나에 따라서 準據法을 달리 하고 있는데, 前者는 Carriage by Air Act(Supplementary Provisions) Act 1962가 적용되고, 後者는 Carriage by Air Act 1961 및 Carriage by Air (Application of Provisions) Order 1967가 적용된다. Carriage by Air Act 1979는 몬트리얼 제3, 제4의정서를 도입했다.

保險者에 의한 填補의 範圍는 補償的 損害賠償額(compensatory damages)과 訴訟費用(cost)이다. 懲罰的 損害賠償額은 포함하지 않는다. 航空運送人의 賠償責任限度에 관한 사항은 旅客運送約款, 國際條約 또는 民法·商法 등의 일반적 규정에 따른다. 우리나라에서는 독자적인 航空運送法이 없다. 다만 國際航空運送에 관하여는 1955년에 헤이그의정서를 비준, 가입함으로써 개정된 바르샤바협약의 締約국이 되었고, 이것은 국내법과 동일한 효력을 갖게 되었으므로 國內航空運送에 관하여는 國內航空運送約款이 우선 적용되고 이를 보충하여 改正協約이 적용된다. 다만 바르샤바협약이 적용되지 않는 非바르샤바 國際運送에 대해서는 航空社의 國際旅客運送約款 및 民·商法이 적용된다. 航空運送人이 免責되려면 손해방지를 위해 필요한 모든 수단을 강구하였거나 강구할 수 없었다는 것을 立證하거자, 여객의 故意 또는 過失을 立證해야 하며, 이를 立證하지 못하면 旅客에 대한 損害賠償責任을 過失責任主義原則上 부담해야 한다. 그런데 被保險者가 事前業務를 성실히 이행했음에도 불구하고 사고가 발생한 경우의 賠償責任과 그렇지 않은 경우의 賠償責任의 問題를 판단함에 있어서, 일반적으로 前者에 대해서는 「最大善意의 原則」이 적용되어 단순히 運送約款상의 賠償責任을

62) 崔竣墻, 前掲書, 310面; 朴憲穆, 前掲論文, 545面.

논할 수 있으나, 後者의 경우에는 不法行爲責任으로 볼 수 있기 때문에 이것을 단순히 운송약관상의 賠償責任問題로 파악하는 것은 無理라고 본다. 航空賠償責任保險의 실제에 있어서는 旅客賠償의 경우 前者만 다루고, 後者에 관해서는 중요시하고 있지 않다. 旅客賠償責任保險의 경우에 그 賠償責任問題를 2元化시키는 것이 합리적이다.<sup>63)</sup>

貨物賠償責任保險：이것은 피보험자인 航空運送人이 운송중에 운송물의 멸실·훼손·파괴·연착 등으로 인하여 발생된 손해에 대하여 貨主 또는 利害關係人에게 法律上的 損害賠償責任을 부담함으로써 입는 損害를 補償하는 것을 목적으로 하는 保險이다. 航空貨物運送人의 貨物에 대한 損害賠償責任은 貨物運送約款 및 바르샤바協約의 規定에 의하는 점은 旅客運送人의 責任의 경우와 같다. 貨物賠償責任保險도 全損(all risks)擔保保險이지만 그 실질적 요건은 航空運送狀의 約款에 따라 운송인 貨物의 손해만을 擔保한다는 취지이다.<sup>64)</sup> 즉 航空運送人에게 책임이 있는 損害에 한하여 保險者가 擔保한다. 그러므로 約款상 허용되는 貨物の 重量을 초과한 貨物에 대해서는 保險者의 賠償責任이 免除되고 있는데, 이것은 義務違反의 責任을 託送人에게 轉嫁시킨다는 모순을 안고 있다.<sup>65)</sup> 保險者의 同意하에 지출된 訴訟費用은 損害賠償額과 합하여서 保險金額을 초과하더라도 補償되는 점은 他責任保險의 경우와 동일하다. 貨物賠償責任保險에서는 貨物의 變질, 소모, 하자, 동물의 사망, 부상에 의한 손해 및 포장의 불완전, 貨物運送狀 記載事項의 不備, 送荷人의 過失 등으로 인한 손해 등에 대해서는 保險者가 補償責任을 負擔하지 않는다.

기타 航空賠償責任保險으로서, 공항관리자, 항공기 보관업자, 제조업자, 修理業者 賠償責任保險 등이 있다.

### 3) 航空機 機體保險

항공기 기체보험(Hull All Risks Insurance)은 우연한 사고로 인하여 航空機가 멸실 또는 훼손되었을 때, 그 사고로 인한 損害를 擔保하는 保險으로서, 保險約款의 免責條項에 해당되지 않는한, 손해발생의 원인이 무엇이든 간에 모든 우발적 사고에 의한 機體의 損害를 填補한다. 이것은 비

63) 朴憲穆, 前揭論文, 543-544面.

64) 金斗煥, 前揭論文, 145面.

65) 朴憲穆, 前揭論文, 544面.

행중의 위험은 물론 지상위험도 포함되므로 保險者는 기체의 파손, 화재, 추락, 전복, 충돌, 불시착은 물론 落雷, 지진, 풍수해 등 우발적 直接損害에 대한 擔保責任을 진다. 뿐만 아니라 강도, 절도로 인한 손해, 일정기간 이상의 航空機의 行方不明에 의한 損害도 우발적인 直接損害에 포함된다.<sup>66)</sup> 機體 保險계약은 all risks擔保契約이기 때문이다. 補償金額은 實損 補償이 원칙이지만, 사고로 인하여 航空機를 사용할 수 없어서 발생한 利益喪失 등의 損害와 같은 間接損害는 機體保險으로 擔保될 수 없다.

保險事故가 발생하여도 그것이 保險者의 免責事由에 해당되면 保險금이 지급되지 않는다. 절대적 면책사유로는 被保險者의 故意나 惡意에 따른 損害, 自然的 消耗, 기능저하, 기계고장 등이며, 保險者가 特約에 의해 承認한 경우에 한하여 擔保하는 相對的 免責事由로서는, 戰爭·內亂·暴動·騷擾·勞動紛爭 등에 따른 損害, 航路離脫로 인한 損害, 記錄飛行·競技飛行 등 위험을 수반하는 비행을 함으로써 야기된 損害 등이다. Lloyd's航空保險證券은 all risks擔保를 정하고 있지만, 英國의 保險者들은 戰爭, Hi-Jacking 등의 위험을 免責하는 條項을 保險證券에 明示하고 있다.

機體保險의 保險料率은 告知事項 등을 종합적으로 판단하여 정하는데, 중요한 결정요소로서는 機種, 사용목적·조종사·정비사·정비시설등이다.<sup>67)</sup> 실무에서는 이러한 요소를 종합적으로 판단하여 個別契約者마다 保險料率을 결정하기 때문에 정형적인 料率體系를 마련하기 어려우며 協定料率도 형성되어 있지 않다.

기체보험에 대한 填補의 限度를 정하는 기준으로서 保險價額과 協定保險價額을 정하는 방법을 채택하고 있다. 保險價額의 경우에는 保險者가 填補의 責任을 부담하는 最高限度額을 契約成立時 결정한다. 協定保險價額은 계약체결시에는 航空機價額을 協定한다. Lloyd's航空保險約款에서는 航空機의 機種마다 구체적으로 금액을 정하거나 명세표에 그 금액을 기재한다. 少額損害의 경우에는 평가의 생략을 인정한다.

#### 4) 航空再保險

航空再保險이란 航空保險契約에 의하여 保險金支給 기타의 支給責任을

66) R.D.Margo, op. Cit., p.93.

67) B.G.Jervis, op. Cit., p.3.12-15.



負擔하는 航空保險者가, 자기가 引受한 保險契約上的 責任의 전부 또는 일부를 다른 保險者에게 다시 保險에 부치는 것을 말한다. 航空保險에 있어서는 保險의 목적인 航空機의 數가 한정되어 있고, 保險契約에 의한 引受責任額이 거액에 달하므로 代數의 法則이 적용되기 어려운 현실이다. 그러므로 元受保險者는 위험의 분산을 위하여 再保險에 付保하는 것이 필수적이다. 航空再保險은 그 위험의 정도가 크기 때문에 pool에 의한 共同引受方法이 國際적으로 행해지고 있다.

航空再保險은 任意再保險契約과 特約再保險契約으로 구분되는데, 前者는 原保險 引受시 再保險자가 全的으로 保險條件·料率 등에 관여하는 형태와 元受保險者가 協商하여 再保險조건을 정하는 계약형태가 있다. 後者는 比例特約, 殘額負擔特約, 超過損害特約의 형태로 구분된다. 超過損害特約은 異常災害特約(catastrophe basis)과 日常災害特約(working basis)으로 구분된다.

再保險의 성질을 보면, 위험의 동질성 측면에서는 原保險과 같은 성격이지만, 법률상 原保險과 再保險은 별개의 독립한 保險契約이며, 保險料 支給에 있어서만 서로 援用할 수 없다. 再保險契約은 責任保險的 性質을 가진 損害保險契約으로 이해해야 할 것이다. 그러므로 航空再保險이 pool에 의한 共同引受方式으로 행해지면 pool會員會社는 引受한 航空保險 중의 일부를 pool에 제공하고, 제공된 것 중의 일부는 海外에 再保險시키고, 나머지 危險 및 保險料는 會員會社에게 미리 정한 比率에 따라 배분한다.<sup>68)</sup>

전술한 바와 같이 航空再保險契約은 原保險契約과는 법률상 전혀 독립한 계약이므로 兩者는 상호 아무런 영향을 끼치지 못한다. 현실적으로 航空再保險를 받아야 만이 안심하고 보험을 인수할 수 있게 되며, 이처럼 再保險의 의존성이 강하므로 인해 航空保險에 있어서는 再保險者가 保險條件 및 料率을 결정하고 있는데, 이것은 賠償責任의 危險分散과 保險者 상호간의 共存을 도모한다는 航空再保險의 제도적 趣旨에 반한다. 이러한 문제점을 해소하기 위해 국제적으로 통일 적용될 航空再保險協約을 締結하든지, 保險者全體의 이익추구를 위한 航空再保險 pool을 공동설립하는 방안 등이 모색되어야 할 것이다.<sup>69)</sup>

68) 朴憲穆, 前掲論文, 553面; 李泰元, 前掲書, 756-757面.

69) 朴憲穆, 上掲書, 554面.

## V. 맺는말

경제발전의 가속화에 따라 航空産業의 발전과 航空運送의 중요성은 날로 증대되고 있다. 특히 國際旅客運送의 경우에는 다른 운송수단과는 비교할 수 없을 만큼 그 이용이 압도적이다. 航空技術의 획기적 발달로 그 어느 운송手段보다도 안전성이 우수한 것은 사실이나, 일단 사고가 발생하면 엄청난 人命과 財産의 損失, 즉 全損性·大型性·巨額性 등을 수반하므로, 經營의 安定과 被害者에 대한 損害賠償의 확보를 위하여 航空機運航者는 航空保險을 통한 위험의 분산을 필요로 하게 된다. 國際航空運送事故의 경우 被害者補償問題는 바르샤바협약을 母體로한 소위 바르샤바체제가 의미를 갖는다. 協約에서 規定하고 있는 運送人의 有限責任의 타당성 문제는 오늘날 航空産業 및 航空保險이 고도로 발달된 현상황에서 의문이 있다. 세계각국의 判例의 경향을 보면 運送人의 責任制限을 否定하고 完全賠償을 요구하는 경향이 상당함을 두고 볼 때, 航空企業 保護의 지도원리는 修正되어야 하고 오히려 被害者 救濟를 위한 제도의 발전·확장을 위한 연구에 진력함이 옳을 것으로 생각한다.

航空産業의 발달은 필연적으로 航空危險을 수반하게 되며, 그에 따라 航空保險의 필요성은 더욱 증대되기 마련이다. 航空企業의 保護·育成과 航空事故 被害者의 補償이라는 두가지 命題를 조화롭게 달성하기 위해서는 航空保險을 航空保險에 의하여 分散·轉嫁시키지 않을 수 없다. 航空保險의 발전적 측면에서의 問題點을 적시하면 다음과 같다.

첫째, 현행 우리의 법체제상 航空保險을 規律하는 規定이 없다. 航空保險契約關係를 직접 규율할 法規의 制定이 필요하다. 現行商法上 陸上運送保險이 規定되어 있으나 전술한 바와 같이 航空運送은 陸上·海上運送과는 그 성격상 본질적 차이가 있으므로, 별도로 航空·海上運送과는 그 성격상 본질적 차이가 있으므로, 별도로 航空保險에 관한 규정을 둘 필요가 있다. 國際運送이 차지하는 비율을 감안해 볼 때 그와 관련된 航空保險에 적용될 구체적 법규정이 없다는 것은 명백한 立法의 不備이다. 특히 앞으로 航空保險 이용이 비약적인 증가를 가져올 것임은 明若觀火한 일인데, 이를 航空保險約款 또는 保險契約當事者間의 個別契約에 航空保險의 內容을 全的으로 맡길 수는 없으며, 航空保險法律關係의 명료화를 통한 법적 분쟁의 발생 여지를 未然에 막는다는 취지에서도 航空保險의 立法化는 반드시 실현해

야할 것이다. 입법을 위한 기초작업으로서 國際적으로 通用되고 있는 航空保險約款의 체계적 정리·분석을 통한 理解가 있어야 하며, 특히 航空保險의 國際性에 비추어 세계항공보험시장의 추세 및 비교법적 관점에서 각국의 航空保險에 관한 法規定, 判例 및 實務 등에 관한 충분한 연구·검토가 선행되어야 할 것이다. 입법의 방법에 있어서는 現行商法上의 保險編에 編制시키는 방법과 別途 立法을 통하여 規定하는 방법을 생각해 볼 수 있다. 생각컨대, 航空保險을 航空運送과 구분하여 一般保險의 一種으로 商法 保險編에 編入시키는 것도 保險契約의 普遍性和 一體性을 구가하는데 기여할 것으로 생각되나, 航空保險은 航空運送과 불가분의 관계를 유지하면서 존재하고 있을 뿐만 아니라 陸上 및 海上保險과는 그 특성상 본질적인 차이점이 있는 등의 이유에서 차후 制定될 것으로 예견되는 航空運送契約法에 규정함이 옳다고 본다.

둘째, 航空産業에 있어서도 航空運送人·航空機 製造業者에게 無過失, 有限責任을 인정하고, 동시에 그로 인한 손해를 航空賠償責任保險의 加入을 통해서 補償받도록 規定할 필요가 있다. 航空賠償責任保險에 가입은 피해자 보호의 측면에서 業務化해야 할 필요가 있다. 우리나라 航空法 및 航空運送振興法에서는 航空保險에 가입을 強制하고 있으나 구체적으로 各種 航空賠償責任保險에의 加入強制與否는 法解釋上 불분명하다. 航空産業도 자동차산업이나 원자력산업이나 마찬가지로 危險産業에 속하므로 危險의 社會的 分散이라는 측면에서 이러한 航空事業者의 無過失責任 인정과 賠償責任制度의 도입은 피해자 및 항공사업자 모두에게 도움이 될 것이다. 航空保險도 結果責任主義·無過失責任主義原則에 의해 自動車損害賠償保障法, 原子力損害賠償保障法과 같은 趣旨의 立法化가 요망된다. 물론 이러한 사항은 바르샤바체제의 改正 推移를 지켜보면서 발전적으로 검토되어야 할 것이다.

셋째, 각종의 航空保險約款에 대한 整備가 필요하다. 국내에서 사용되고 있는 航空保險約款은 英國 런던보험시장의 그것을 그대로 사용하고 있는 실정이다. 航空機製造産業의 발달과 航空機利用事業者의 증가추세에 걸맞게, 국내의 多數航空産業關係者들이 이용할 수 있는 諸航空保險標準約款을 마련하여 航空保險契約締結에 이용할 수 있도록 해야 한다. 이러한 航空保險市場에서 사용되고 있는 各種 航空保險約款과의 조화를 이룰 수 있도록 해야 한다.

넷째, 航空保險 付保節次의 簡易化이다. 근래 미국을 중심으로 상용화되어 있는 공항대합실에 설치된 無人自動販賣機에 의한 保險契約 締結과 같이 Coupon 형태의 保險制度 또는 프랑스의 自動保險과 같은 制度의 導入을 통하여 航空保險 서비스를 확대하므로써, 被害者 保護는 물론 航空産業發展에 기여할 수 있고, 아울러 이러한 방식의 航空保險 이용이 증가하면 궁극적으로 航空保險의 발전에도 도움이 될 것이다.

기타 各論的인 問題로서, 告知義務에 있어서 告知해야 할 重要한 事項이 무엇인지에 대한 論爭이 있다. 비전문가인 保險契約者는 중요한 사항이 무엇인지 판단하기 어렵다. 실무에서는 質問表에 기재된 내용을 중요한 사항으로 판단할 수 밖에 없는데, 전문적 지식이 없는 保險契約者는 자신에게 불리한 사항이 있어도 그것에 대해 아몰런 이의제기도 하지 못하고 契約을 締結하여 불측의 손해를 입을 수 있다. 이러한 문제도 立法으로 解決해야 할 것이다. 즉 航空保險契約의 締結時 告知해야 할 사항을 法規定으로 정해두면 될 것이다. 그 외에 航空保險證券의 법적 성질에 관한 문제인데, 本文中에서 살펴본 바와 같이, 指示式 또는 無記名式인 航空保險증권, 그 중에서도 특히 航空貨物保險證券의 경우에는 有價證券으로 보는 것이 옳다.

航空保險領域의 잘못된 實務慣行이 立法의 不備로 인하여 그대로 고착되어 慣習法化 되었을 때, 국제간의 保險去來를 저해하게 되고, 國際協約의 立法精神에 상치되어 航空保險의 발전을 沮害할 수도 있다. 세계 10대 항공대국으로서의 위상에 걸맞게 諸航空保險關係法の 制定 및 整備가 要請되는 바 있다.