

民間航空機從事者の 法的 地位

全 三 鉉*

〈차 례〉

- I. 序 論
- II. 沿革的 考察
 - 1. CITEJA와 ICAO
 - 2. 새로운 發展
 - 3. IFALPA
- III. 航空機從事者の 概念
 - 1. 地上從事者
 - 2. 飛行從事者
- IV. 航空機從事者和 航空社間の 勤勞契約
- V. 航空社間の 共同協力和 航空機從事者들의 法的地位에 미치는 영향
- VI. 航空機從事者の 法的 地位和 관련된 國際規定
- VII. 航空機從事者에 관한 各國의 立法例
- VIII. 結 論

I. 序 論

民間航空機從事者の 법적 지위는 이미 제2차 세계대전 이전부터 큰 문

* 崇實大學校 法科大學 助教授 · 法學博士

제로 대두되어 왔다. 따라서 이러한 문제들을 해결할 수 있는 國際條約草案이 수차례 걸쳐 成案된 바 있으나 어느 조약도 효력을 갖지는 못하였다. 그 대표적인 이유로는 이들 민간항공기종사자에 관한 各國의 國內法規定들이 전반적으로 전혀 상이한 양상을 띠고 있었으며, 그 결과 각국의 이해관계가 서로 달랐기 때문이다. 따라서 본 논문에서는 이러한 문제점들을 파악하여 보고, 各國의 立法上의 문제점들과 現行條約上 航空機從事者の 법적 지위와 관련된 규정들의 문제점을 고찰하여 보고자 한다.

오늘날 항공기종사자들의 법적 지위와 관련한 문제들은 司法的인 측면에서뿐만이 아니고 경제적, 사회적, 정치적인 측면에서도 문제가 되고 있다. 그러나 본 논문에서는 司法的인 측면만을 制限的으로 고찰하여 보고자 한다.

II. 沿革的 考察

1. CITEJA와 ICAO

1930년대 항공기종사자들은 직무를 수행함에 있어 각기 다른 國內法들 간의 충돌로 인하여 발생하는 문제들을 해결하기 위한 통일적인 國際規定의 필요성을 느끼게 되었다. 그 중에서도 특히 航空機從事者の 법적 지위와 관련한 國際條約을 성립시키기 위하여 많은 노력들이 있었다. CITEJA와 ICAO도 본 주제를 가지고 장기간에 걸쳐 작업을 한 바 있으며, 또한 IFA-LPA도 실무상 경험에 의거하여 이와 관련된 제안을 하기도 하였다.

CITEJA(Comite International Technique d'Experts Juridiques Aériens)는 1925년 航空私法分野에서 국제적 통일을 기하기 위한 첫번째 외교 회의를 소집한 바 있다. 본 회의에서는 航空法上의 제문제들에 대하여 검토되었고, 이러한 문제들을 해결할 수 있도록 私法的 차원에서 학식과 경험이 풍부한 법률가로 구성된 國際常設委員會를 설치 하였다. 本委員會를 통하여 1925년 이후부터 CITEJA는 항공기종사자의 법적 지위와 관련하여 발생하는 문제점들을 해결하기 위하여 본격적인 연구를 하기 시작하였다. 이러한 연구를 통하여 2가지 기본방향이 설정되었는데, 하나는 航空機機長の 법적 지위에 관한 문제이고, 다른 하나는 기타 항공기종사자의 법적 지위에 관한 문제이었다.¹⁾

1) CITEJA Dok. Nr. 451.

1931년 CITEJA 6차 총회에서는 항공기기장의 법적 지위와 관련한 國際條約의 豫備草案을 임시적으로 채택한 바 있다. 처음에는 최종적인 草案을 만들고 本草案에 대한 공식적인 채택서명을 하기 전에 기타 航空機乘務員들의 法的地位에 관한 草案도 작성하고자 하였기 때문에 우선적으로 임시적인 豫備草案만을 만들었다. 1937년 이후부터 CITEJA는 國際勞動部(Internationale Arbeitamt)와 베르사이유계약에서 부활시킨 바 있는 國際勞動廳(Internationalen Arbeitsorganisation)산하의 書記局간에 共同으로 본작업을 한 바 있다. 따라서 이미 임시적으로 채택된 바 있는 航空機機長의 地位에 관한 條約草案뿐만 아니라 기타 航空機從事者の 法的地位에 관한 條約草案도 함께 만들어 졌다.

本條約草案 제1조에서는 航空機從事者の 概念을 定意하여 놓고 있는데, 여기서 항공기기장과 기타의 항공기종사자를 구분하여 정의하여 놓았다. 그러나 뒤에서 언급하게 될 ICAO가 제출한 條約草案은 항공기종사자중 飛行從事者에 대하여만 제한적으로 개념을 정의하여 놓고 있다.

제2조에서는 勤勞契約이 항공기가 등록된 국가의 국내법에 따르도록 하는 規定을 두고 있다. 이는 항상 위험에 처해 있는 항공기종사자들의 법적 지위와 관련하여 사회적 규정을 둔 대표적인 예이다.

그리고 마지막 조에서는 航空機機長의 權限에 관하여 규정하고 있다. 그 이외에 본 초안은 총 26조의 규정들로 구성되어 있다. 본 조약초안이 작성이 되자 몇몇 국가들은 본 초안의 규정들을 國內法化하여 本條約草案이 효력을 가질 수 있도록 노력한 바 있다.²⁾ 이러한 분위기가 고조되는 와중에 제2차 세계대전이 발발되었고, 결국 CITEJA는 본 조약초안에 관한 최종적인 결정을 내리지 못하여 『1931년의 航空機機長의 法的地位에 관한 草案』만을 작성하는데 머무를 수 밖에 없게 되었다. CITEJA가 그 동안 해온 작업은 본 초안이 우선적으로 私法的인 측면에서나마 규정할 수 있도록 기본 방향을 정하는 데는 큰 기여를 하였다고 보아도 무방하다고 본다. 그리고 제2차 세계대전의 발발뿐만 아니라 契約締結國들이 각국의 國內法과 상충되는 國際條約을 만드는 것 자체에 대한 기피현상을 보인것도 본 조약이 성립되지

2) 이탈리아는 1932년 2월 8일에 입법을 하고 1936년 4월 16일에 이를 개정하였다. 프랑스는 1936년 3월 25일에 이를 입법하였다; 이에 관하여는 Diederiks-Verschuur, Heere, Moll, Die Rechtsstellung des Personals der Zivilluftfahrt, ZLW 1972, S. 109 참조.

못한 중요한 이유로 들 수 있다. 따라서 CITEJA는 불가피하게 본 초안의 내용 중 항공기종사자의 법적 지위에 관하여만 普通國際準則을 만들고자 하였다.

따라서 본 계약을 체결한 국가들은 각국의 국내법을 제정함에 있어 본 초안을 모델로 하고자 하였다. 그러나 어떠한 유형으로, 그리고 어떠한 방법으로 이러한 모델을 각국의 국내법에 받아들일지에 관하여는 이를 각국에 위임을 하게 되었고, CITEJA는 1947년에 이와 관련된 사항들을 ICAO의 法律委員會에 인계하게 되었다.

ICAO는 CITEJA로 부터 업무를 인계받은 1947년 이후부터 본격적으로 航空機從事者의 法的 地位에 관한 研究를 시작하였는데, 연구의 출발점은 CITEJA가 그 동안 해왔던 초안이 중심이 되었다. 특히 1931년의 항공기 기장의 법적 지위에 관한 초안과 A. Garnault을 중심으로 작성된 CITEJA 위원회의 초안이 바로 본 연구의 기본 모델이 되었다. 그러나 CITEJA가 작성한 초안은 IATA와 IFALPA와 같은 國際機構 상호간의 의견차이때문에 빛을 보지 못하고 그대로 방치되는 결과를 초래하게 되었다.

따라서 1931년 草案은 많은 부분이 改正되게 되었고, ICAO는 본 초안에 관한 각국의 관심을 고조시키기 위해 1947년 3월에 ICAO의 모든 회원국들에게 본 초안을 송부한 바 있다.³⁾ 그러나 ICAO도 더 이상 이 문제에 관하여 노력을 기울이지 않았으며 ICAO, 法律委員會도 본 사안에 대하여 다소 급하지 않은 사건으로 처리하여 의사일정(B급 의사일정)을 미루었으므로 항공기종사자의 법적 지위에 관한 국제조약의 성안은 어렵게 되었다.

2. 새로운 發展

스페인 및 스페인어와 포르투갈언어를 사용하는 라틴 아메리카의 몇몇의 나라들로 구성된 라틴 아메리카 航空宇宙法研究所(Ibero-Amerikanische Institut)는 이미 오래전부터 “航空機機長の 國際的 地位”와 관련된 문제에 관심을 갖고 이에 대한 연구를 시작한 바 있다. 1964년 살라만카에서 개최되었던 本 研究所의 제2차 학술회의에서는(그리고 1968년에는 아르헨티나 제2차 航空宇宙法會議에서) 機長の 法的 地位와 관련한 國際規定的

3) ICAO Dok. 4538 LC/18, identisch mit Dok. 2879, LG 3 und Dok. 4006, AL-LE 9.

필요성이 제기된 바 있다.

1970년 12월 11일과 12일에 마드리드에서 - 라틴 아메리카 항공우주 법연구소와 스페인 조종사협회(ASPLA, spanischen Pilotverein)가 保護主義의 입장에 - “國際航空機操縱士의 法的地位”라는 주제의 심포지엄을 개최한 바 있다.⁴⁾ 본 심포지엄에서 법률가들로 구성된 스페인 조종사협회 회원들과 라틴아메리카 항공우주법연구소의 회원들이 위원회에 참석하여 國際條約草案(Anteprojecto sobre el Estatuto internacional del Comandante de Aeronave)을 成案시킨 바 있다.⁵⁾

또한 부에노스 아이레스에서 개최된 바 있는 IFALPA의 年次定期總會(1971년 3월)와 발렌시아에서 있었던 라틴아메리카의 항공우주법연구소(Ibero-Amerikanischen Institut)의 年次定期總會(1971년 6월)에서는 본 초안을 가지고 향후에 본 문제에 관하여 더 구체적으로 상세하게 다룰 것을 결정한 바 있다. IFALPA 法律委員會의 회의(1971년 11월 9일부터 10일까지, 마드리드)에서는 본 초안을 개정하기 위한 여러 제안들이 나온 바 있고, 이러한 제안들이 1972년 IFALPA의 年次 정기총회에서 정식 안건으로 제출되게 되었다.

3. IFALPA

이미 언급한 바와 같이 CITEJA와 ICAO는 항공기종사의 법적 지위에 관한 국제규정을 성안하는데 노력을 기울였다. 그러나 1948년 4월에 미국과 캐나다, 영국 조종사들을 중심으로 國際航空機操縱士聯盟(IFALPA, International Federation of Air Line Pilots Associations)을 설립하기로 결정한 바 있는 런던회의가 개최되기 이전까지는 CITEJA와 ICAO와 같은 국제기구들은 안전을 정함에 있어 항공기조종사들의 이해관계는 항상 뒷전에 미루어 놓고 의사결정을 하곤 하였다.

따라서 이러한 불합리한 점들에 대처하기 위하여 결성된 IFALPA는 항공기조종사들의 법적 지위에 관한 규정들을 국제적으로 통합하고자 하였다. 그리고 IFALPA는 항공기조종사들의 이익을 옹호함과 아울러 항공운항상의

4) Englischer Text : Il Diritto Aereo 1970(IX), Nr. 36, S. 322-324.

5) Text und Erläuterung in der spanischen Sprache : Il Diritto Aereo 1971(X), Nr. 37-38, S. 125-140 ; siehe auch Report IFALPA Legal Study Group. Nov. 1971.

안전에 대비하기 위하여 항상 국제적인 차원에서 이에 대처하여야 할 의무도 또한 갖기로 하였다. 이러한 목적에서 출발된 IFALPA는 지속적인 성장을 거듭하게 되었고, 1952년에는 ICAO가 IFALPA를 항공기조종사들의 이익을 대변하는 공식적인 국제단체로 인정하기에 이르렀다. 따라서 그 이후부터 IFALPA는 국제회의때 마다 참석하여 논의되는 事案에 대하여 의견을 제시할 수 있게 되었다.⁶⁾

航空機從事者들의 法的 地位의 改善과 資格要件을 定하는 기능을 하는 IFALPA의 업무내용을 분류하여 보면, 첫째로 IFALPA는 각국에서 체결되는 航空機操縱士들의 賃金水準 및 勤勞條件, 運航指針들을 종합검토하여 연차총회때 보고함으로써 조종사들이 각국에서 항공사와 항공기조종사협회 간에 勤勞契約을 체결함에 있어 指針이 되도록 하고 있다.

둘째로, IFALPA는 수개국의 항공사간에 항공기와 항공기종사자를 交換(항공기의 相互交換)하는 契約을 체결하는 경우에 이에 필요한 사항들을 정하여 놓고 이에 따르도록 권고하는 기능을 하고 있다. IFALPA가 항공기의 상호교환과 관련하여 정한 基本準則을 보면, 첫째는 相互交換時에는 여기에 참여하는 모든 회원들의 권리가 보장되도록 書面上的 合意가 이루어 지도록 하는 것이다. 그 예로는 아일랜드와 나이지리아간의 체결되었던 相互交換使用을 들 수 있다. 아일랜드의 Aer Lingus 항공사는 B-747 항공기를 나이지리아 항공사에게 항공기승무원과 함께 6개월동안 사용할 수 있도록 賃貸하는 契約을 체결한 바 있다. 여기서 문제는 나이지리아항공사가 Aer Lingus 항공사의 승무원들의 처우와 관련한 제반업무에 사전준비를 하지 못하였다는데 있었다. 따라서 아일랜드의 조종사협회는 Aer Lingus항공사에게 IFALPA의 규정을 준수하여 줄것을 촉구하였다. 따라서 Aer Lingus 항공사는 B-737기가 1971년 10월 20일 나이지리아에 도착하자마자 나이지리아 항공사가 30일 이내에 승무원의 처우에 관한 규정을 개선하지 않을 경우 航空機賃貸契約이 종료하는 것으로 간주하겠다고 통지를 한 바 있다.⁷⁾ 準則중 다른 하나는 비용을 算定함에 있어 당사자 일방은 타방보다 우월한 지위를 차지할 수 없고 항상 쌍방간에 형평을 이루어야 한다는 것이다.

이러한 준칙을 정함으로써 얻어진 첫번째 결과로는 유럽의 항공기조종

6) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll, a.a.O., S.110 : Air Law, Volume XV, Number 3, 1990, pp. 157.

7) IFALPA Monthly News Bulletin, Nov. 1971, S.7.

사들의 “유럽그룹”의 형성을 들 수 있다. 본 그룹이 형성됨으로써 대규모의 유럽 항공사들은 풀(Pools)방식으로 공동작업을 하기 시작하였다(KLM, SAS, UTA와 Swissair).

셋째로 航空機機長の 法的 地位와 관련하여 IFALPA는 승객, 승무원과 항공기의 안전에 관한 필요한 사항들을 기장의 권한을 중점으로 상세한 國際規定을 정할 것을 제안한 바 있다. IFALPA는 1963년 도오코 條約 성립시에 항공기기장과 관련한 刑法上的 확실한 규정을 세우고자 노력하였다. 그 결과로 도오코 條約 제6條와 7條에서는 항공기기장의 몇가지 규정을 열거하여 놓았다.

이미 앞에서 언급하였던 바와 같이 IFALPA는 ASPLA와 라틴아메리카 항공우주연구소에서 요구하는 사항을 엄격하게 준수하였다. 그리고 上記 協會와 研究所에서 개최한 바 있는 수차의 회의에 IFALPA는 업저버로서 참석을 한 바 있다. 열악한 환경에 처해있는 항공기기장의 책임문제를 개선하기 위하여 IFALPA가 행한 조치들 중의 하나는 航空安全小冊子⁸⁾에 사고발생후에 이에 관한 真相을 규명할 수 있는 절차를 명백히 규정하여 놓은 것을 들 수 있다. 또한 IFALPA는 전문가들로 구성된 법률고문을 두어 회원조종사들의 권익을 보장할 수 있도록 하였다. 그리고 또한 IFALPA는 항공기조종사들의 안전과 관련하여 다음과 같은 원칙을 세웠다.

첫째로는 조종사의 地位上的 安定을 확보하여야 한다는 것이다. 즉 정치적 이유로 인하여 부당하게 구속되어서는 안된다는 것이다.

둘째로는 法的인 節次上 조종사를 私法上 항공사의 직원으로 간주하여 조종사에게 故意나 중대한 過失이 없는 한 책임의 주체는 航空社가 되어야 한다는 것이다.⁹⁾

그리고 마지막으로는 항공기기장의 故意나 過失로 인하여 발생한 損害에 대하여는 조종사 자신이 책임을 져야 한다는 것이다.¹⁰⁾

8) The IFALPA Air Safety and Investigation Handbook.

9) Der Erfolg der IFALPA-Bestrebungen zeigt sich in der Freilassung von 2 englischen Piloten, die in Taiwan festgehalten wurden, nachdem ihre B-727 dort verunglückt war.

10) IFALPA, Legal Study Group Meeting, London, 11-12 December 1984, Air Law, volume X, number 4/5, 1985, pp.217.

Ⅲ. 航空機從事者の 概念

각 국의 航空法을 고찰하여 보면 航空機從事者에 대한 概念을 아주 상이하게 규정하고 있음을 알 수 있다. 각국의 航空法들중 대부분은 그 개념을 포괄적으로 정의하고 있으나 이와 달리 일부는 그 개념을 협소하게 정의하고 있는 국가도 있다. 예를 들어 1968년 11월 4일에 改正된 獨逸航空法과 1961년 12월 26일¹¹⁾ 立法이 된 舊 蘇聯航空法이 좁게 해석하고 있는 것이 그 대표적인 예이다. 각국의 항공법들을 통하여 볼 때 항공기종사자는 그들의 활동영역에 따라 다음과 같이 구분할 수 있다.

1. 地上從事者

지상위에서 항공기운항을 위하여 사전준비작업을 하거나 특히 이착륙시 이를 통제하고 관리하는 업무를 집행하는 자, 그리고 항공기상의 기술분야를 담당하는 자를 地上從事者라 한다. 예를 들자면 활주로 종사자, 항공관제관, 항공기 안전종사자 그리고 기타 지상항공기관의 종사자들을 들 수 있다.¹²⁾

2. 飛行從事者

항공기운항을 위하여 항공기내에서 업무를 집행하는 자이다. 예를 들면, 항공기기장, 조종사, 항법사, 스텐더디스 등이다.

또한 다수의 국가들은 國內法을 통하여 또는 學說을 통하여 비행종사자를 다음과 같이 구분하고 있는데, 그 하나는 지휘감독하는 자, 조종자, 운항시 운항기술자 등 항공기운항과 관련한 업무를 집행하는 자이며, 다른 하나는 기내에서 승객 또는 送荷人을 위하여 서비스를 제공하는 자로 구분하고 있다. 즉 外觀에 따라 운항종사자와 기내서비스종사자로 간단히 대별하고 있다. 그러나 이는 실상 아무런 의미가 없다. 實務上으로 볼 때 이러한 방

11) Air Laws and Treaties of the World, Washington 1965, Vol. I, S.753-785; Vol. II, S.2541-2576.

12) Videla Escalada, Aeronautical Law, 1979 USA, pp.187.

식으로 간단히 구분할 수 있는 명확한 기준은 없기 때문이다.¹³⁾

항공기종사자들중 많은 수는 예외적으로 또는 필요에 따라서 운항 또는 기내 서비스업무에 참여하는 경우가 있다. 예를 들어 機内에서 일을 하는 전문기계정비사가 때때로 항공기의 성능을 검사하기 위하여 시험비행을 하는 경우를 들 수가 있다. 따라서 프랑스법은 일반적으로 항공기비행에 종사하는 자와, 필요에 따라서만 항공비행업무를 집행하는 자와를 구분하여 놓고 있다.

결론적으로 航空機從事者の 범위에는 항공기내에서 그들의 직업상 작업을 하는 자, 예를 들어 항공사진사(Luftphotographen), 지세측량가(Topographen), 기상관측가(Meteorologen), 곤충연구가(Insektenvertilger) 등과 같은 자, 및 항공기승무원들과는 근본적으로 이행하는 업무가 다른 자들도 이에 포함되어야 한다. 그러나 항공기종사자를 지상종사자와 비행종사자로만 구분하는 경우에는 이들은 항공기종사자의 범위에 포함되지 않게 되는 결과가 생긴다. 따라서 위에서 언급한 바와 같이 항공기종사자를 양분하여 구분하는 것은 적합하지 않다고 생각하며, 각국의 立法과 學說도 양분법을 찬성하지 않고 있다.¹⁴⁾

한편 航空機從事者の 法的地位와 관련된 國際規定을 두는 것이 필요한지 여부에 대하여 일부에서는 의문을 제기하고 있다. 지배적인 견해에 따르면 비행종사자들과의 관계에서 볼 때에 이들을 위한 통일된 규정을 두는 것이 필요하기는 하지만 기내종사자들에 대하여는 國內法規만으로 규율하여도 큰 혼란은 없다고 하고 있다. 그리고 항공기종사자들을 勞動法上 특별히 취급하는 것은 부당하다는 것이 다수설이다. 그리고 특히 비행종사자들을 勞動法의 적용대상에서 배제시키는 것과 관련하여서는 이를 부정하는 견해가 다수이다.¹⁵⁾ 그러나 勞動法上에 상세한 규정들이 있다면 굳이 航空機從事者들에게 勞動法上 특별한地位를 부여할 필요는 없다고 본다. 그러나 각국의 勞動法規가 상세하게 통일적으로 규정되어 있지 않고 개별적으로 규정되어 있는 것을 감안하여 볼때에 항공기종사자의 법적 지위에 관한 특별법규를 제정하는 것은 필요하다고 본다.¹⁶⁾ 獨逸의 경우는 이와는 달리

13) Ibid.

14) Videla Escalada, o.c.S.188.

15) L. Richter, Luftfahrt und Arbeitsrecht im Kriege, Archiv für Luftrecht 1940(10), S.3-24.

16) H. Bratschi, Die Rechtsstellung des Luftfahrtpersonals, Diss. Bern, 1951 S. 59 f.

상세한 勞動法을 갖고 있다. 따라서 항공기종사자들을 위한 특별한 규정을 두는 것에 대한 필요성이 적다고 본다.

그러나 항공기운항상의 특별한 성격을 감안하여 본다면 항공기종사자들의 법적 지위에 관한 특별규정을 두는 것은 바람직한 일이라고 본다. 그리고 최소한도 항공기종사자의 개념만은 명확히 정의하여 놓는 것이 불가피하다고 본다.¹⁷⁾

IV. 航空機從事者와 航空社間의 勤勞契約

航空機從事者와 航空社間에 체결되는 勤勞契約에 의거하여 발생하는 문제를 해결하기 위하여 國際統一規定이 필요하다고 주장하는 견해가 그렇게 많지는 않다. 그 이유를 굳이 들자면 航空社들 자체가 이에 관련한 상세한 자체규정들을 갖고 있기 때문일 것으로 판단된다. 그러나 중요한 문제점들에 대하여 통일적인 국제규정을 두는 것은 바람직하다고 판단된다. 대부분의 航空社들은 航空機從事者들을 상대로 개별근로계약을 체결하지 않고, 평등하게 그리고 안전하게 근로계약이 체결될 수 있도록 일정한 범위에 속하는 직원들을 상대로 團體勤勞契約을 체결한다.¹⁸⁾ 團體勤勞契約은 일반적으로 규범적인 부분을 내용으로 하는 勤勞契約과 節次的인 부분을 내용으로 하는 勤勞契約으로 구분되어 지고 있다. 규범적인 부분에 관한 근로계약을 체결하는 경우에는 賃金水準, 勤勞時間, 超過勤勞時間, 休暇 그리고 保險등과 같은 일반적으로 근로조건과 관련한 계약을 체결하는 것이다. 절차적인 부분에 관한 근로계약의 내용으로는 중재재판, 勤勞者委員會, 結社의 自由(예를 들어 스위스의 경우는 스트라이크가 금지되어 있다)에 관한 규정 등을 들 수가 있다.

團體勤勞契約의 내용을 구체적으로 살펴 보면 일반적으로 選任과 관련한 사항, 항공기종사자의 의무, 항공사의 의무, 근로계약의 종료, 근로계약종료의 효과 등으로 구분하여 살펴 볼 수 있다.¹⁹⁾

17) In den Vereinigten Staaten von Amerika untersteht das Luftfahrtpersonal z.B. dem "Railways Labor Act".

18) 개별적인 근로계약은 예외로 행하여 진다.

19) Viedela Escalda, Aeronautical Law, 1979 USA, pp. 187.

제일 먼저 選任과 관련된 사항들을 보면, 정규직원으로 선임하기까지는 일정한 적응기간과 보통 2개월부터 6개월까지의 시험기간을 두고 있으며, 이에 통과한 경우에 한하여서만 정규직원으로 選任한다는 내용을 담고 있다. 이와 관련하여 CITEJA는 1931년 작성하였던 조약초안에서 團體勤勞契約은 반드시 書面으로 체결하여야 한다고 규정하여 놓고 있다. 그러나 書面으로 團體勤勞契約을 체결하여야 한다는 규정과 관련하여 이에 찬성하는 학자²⁰⁾도 있고 반대하는 학자²¹⁾도 있다. 그러나 오늘날 勤勞契約이 일반적으로 書面으로 작성되는 점을 감안하여 볼 때에 이러한 점은 오늘날 전혀 문제가 되지 않고 있다.

둘째로 航空機從事者の 義務와 관련하여 계약을 체결하는 경우에는 근로자 본인이 계약에 의거한 근로를 이행할 의무, 航空社의 지시에 따를 의무, 勤勞時의 注意義務, 항공기종사자의 故意 또는 過失로 인하여 발생된 損害에 대한 賠償責任義務 등을 규정하여 놓고 있다. 그러나 실무상으로는 이러한 損害에 대한 損害賠償請求額이 高額임을 감안하여 볼 때 실질적으로는 의미가 없는 규정이라고 본다.

셋째로는 航空社의 義務와 관련한 사항인데 여기에는 보수의 지급의무, 필요한 휴식시간의 제공, 휴가의 제공등을 들 수가 있다. 특히 급료에 관하여는 통일적으로 규정하고 있지 않다. 예를 들어 스위스의 경우는 시간과 항행킬로미터에 따른 보수를 지급하고 있으며, 네덜란드는 기본급과 초과시간업무에 대한 초과보수를 지급하고 있으며, 미국의 경우는 매년 900시간 이상 비행한 경우에 한하여서만 초과수당을 지급하고 있다.

넷째로는 勤勞契約의 終了에 관한 規定을 두고 있다. 이에는 勤勞契約期間의 終了, 一方의 契約解除 通告, 航空機從事者の 死亡 등을 들 수 있다. 특히 契約의 終了와 관련하여서는 각국의 國內法²²⁾이 서로 상이하게 규정되어 있다. 그리고 航空機從事者가 死亡한 경우 그 유족들에게 몇개월간 재정적으로 지원을 하도록 하는 사항도 들어 있는 것이 일반적이다.

다섯째로는 勤勞契約終了의 法的 效果에 관하여 규정하고 있는데, 契約이 終了하면 일정한 경우에 年金을 받을 수 있는 권리가 발생한다. 年金과

20) P. Bucher, D.c.S. 51.

21) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll, a.a.O., S.114.

22) Ronald Schmid, Die Arbeitsteiligkeit im moderenen Luftverkehr und Ihr 1983, S. 55 ff.

관련한 사항은 각국의 國內法에 따르고 있으나, 航空機從事者, 특히 비행 종사자를 위한 特別勞動法은 아직 立法이 되지 않고 있으며, 더우기 유사한 직종과 관련된 현행 勞動法들이 航空機運航上의 특성때문에 적용되지 못하는 것이 현실임을 고려하여 볼 때에 이에 대한 대책이 시급하다고 본다.

V. 航空社間の 共同協力和 航空機從事者들의 法的 地位에 미치는 영향

本事項과 관련한 규정은 國際法規나 각국의 國內法 어디에도 없는 것이 현실이다. 그럼에도 불구하고 현재 航空社들은 광범위한 영역에 걸쳐서 공동으로 협력을 하고 있는 실정이다. 그 이유를 들자면 첫째로 航空社가 경우에 따라서는 人的 過剩現狀을 보이는 반면에 다른 항공사는 人的 不足現狀이 종종 발생하며, 둘째로는 여러 항로를 併合하여 운항하는 것이 각 항공사마다 각기 일정한 승무원을 배치하여 독자적으로 운항하는 것보다 훨씬 용이하며, 또한 서로 공동으로 사업계획을 세우고 인력을 공동으로 제공하는 것이 비용면에서 훨씬 더 합리적이기 때문이다. 그 밖에도 오늘날 항공기는 高價의 費用이 들므로 航空社들간의 共同協력이 불가피한 점도 부인할 수 없다.

共同協力の 類型을 3가지로 분류하여 보면, 첫째로는 콘소시엄방식이다. 이는 몇개의 航空社를 合併하여 法人格이 없는 단체를 만들고, 이에 대한 업무상의 비용을 공동으로 분배하는 것이다. 예를 들자면 SAS²³⁾ 같은 것이다.

둘째로는 푸울방식이다. 여기서는 업무집행상의 기본체제뿐만 아니라 영업상의 기본체제의 푸울방식도 포함이 된다. 푸울방식이란 일정한 航空路線上에서 발생하는 利益과 損失을 공동으로 일정비율을 분할하는 것이다.

셋째로는 항공기의 교환을 들 수가 있다. 항공기의 교환시에는 승무원도 포함시켜 교환할 뿐만 아니라 승무원 없이 항공기만 교환하는 것도 가능하다.

23) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll, a.a.O., S.115; B. Dutoit, La collaboration entre compagnies aériennes, ses forme juridiques, Diss. Lausanne 1957, S.146. H. Bahr, The SAS in Arkiv for Luftrett(AfL) 1961(1), S.199-253. J. Sundberg, Is the SAS a Legal Person? in: AfL 1964(2), S.163-172.

그리고 航空機의 감공능력의 검사, 항공기 등록 등을 포함한 장기 또는 단기에 걸친 교환계약이 체결되기도 한다. 장기계약이 체결된 경우 賃借하는 국가에게 항공기에 대한 모든 책임이 전가된다. 이와는 달리 단기계약이 설정된 경우에는 賃貸한 국가가 책임을 진다. 그리고 항공사간에 이루어지는 인적 교환계약을 갱신하는 하는 경우에 책임의 소재는 賃貸借契約에 의한다. 그리고 계약시의 항공사들간의 관계는 항공사 상호간에, 또한 참여국가들의 정부차원에서 형성되기도 한다.²⁴⁾

이러한 航空社간의 人的 交換에 의한 勤勞契約이 체결된 경우에 항공기종사자는 자기가 현재 속한 회사로 부터 보수를 받는 등, 현재 근로를 제공하고 있는 회사와의 근로계약에 의거하여 권리와 의무가 발생하게 된다. 그러나 人的으로 賃貸를 한 원래 회사의 指示에 의하여 교환된 자는 본 회사의 지시에 따라야 한다. 그리고 이러한 계약은 2가지 원칙에 의거하게 되는데, 하나는 항공기종사자와 항공사간에 체결된 勤勞契約내용에 의하여, 두번째는 양 항공사간에 체결된 交換契約에 의거한다.²⁵⁾

交換契約締結時에는 항공기종사자와 항공사간에 체결된 勤勞契約에 상반되는 규정을 둘 수가 없다. 다른 말로 표현하면 항공기종사자는 ICAO에서 정하여 놓은 근로조건보다 불합리한 근로조건속에서 근무하도록 강요받지 않아도 된다는 것이다.

항공기종사자가 근무중 발생한 손해에 대한 賠償責任問題와 관련하여 볼 때 賃借한 航空社는 그의 被用者가 타 항공사의 항공기에 가한 損害에 대하여 責任을 지지 않는다. 그 이유는 모든 항공사가 항공기에 대한 航空機體保險을 가입하고 있기 때문이다. 물론 賃借한 會社는 직원이 死亡이나 身體的인 傷害를 당한 경우에 이로 인하여 발생하는 위험은 스스로 인수해야 한다.

이론적으로 볼 때 각국의 기술적인 규정들이 서로 상호간에 일치하지 않을 수 있다. 그러나 실무상으로 이러한 문제들이 심각하게 대두되지는 않는다. 그 이유는 國際條約이 특히 1944년 시카고조약이 각국의 기술상의

24) Auf der Konferenz von Montreal(Sabotage) vom 8. bis zum 23. September 1971 wurde durch die IFALPA ein "working paper" hinsichtlich des "interchange of aircraft" eingereicht(CUI Dok. Nr. 48). Vorgeschlagen wurde nicht angenommen, weil er nicht den Grundsätzen des Abkommens von Den Haag 1970 entspricht.

25) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll, a.a.O., S.116.

규정들에 통일성을 부여했기 때문이다. 그럼에도 불구하고 이와 관련된 문제들이 발생하는데, 예를 들면 한 국가가 시카고 조약의 부속서를 비준하지 않았다면 당사국가들은 여기서 발생될 수 있는 위험들을 회피하기 위하여 서로 상호간에 協定을 체결하게 되는 데, 이는 國際條約의 성립 자체를 무의미하게 만들 위험성이 있기 때문이다. 또한 항공운송분야에 있어서 소위 賃貸借, 交換 그리고 航空機의 傭機(Charter)와 관련한 國際規定도 없는 형편이어서 이에 관한 대책이 시급하다고 본다. 그러나 라틴아메리카의 航空運送統一法 草案에서는 이러한 문제점들을 해결할 수 있도록 하는 규정을 두어 부분적으로나마 국제적인 규정이 기능을 할 수 있다는 것을 보여주고 있어 다행인 것으로 판단된다.

VI. 航空機從事者の 法的 地位와 相關한 國際規定

民間航空運送分野에서 從事者の 法的 地位와 相關한 몇가지 사항들이 국제조약에 규정이 되어 있다. 즉, 1929년의 바르샤바조약과, 1955년 헤이그의정서, 1944년의 시카고조약, 1952년의 로마책임조약 그리고 1963년의 도오쿄조약이 그것이다.²⁶⁾

“國際航空運送에 關한 規定의 統一을 위한 條約(약칭 바르샤바조약)”은 항공기내에서의 사고로 인하여 손해가 발생한 경우에 손해를 입은 승객에 대한 航空運送人의 책임을 규정하고 있다. 그리고 본 조약에 따르면 航空運送도중에 발생한 委託手荷物과 貨物에 대하여도 책임을 져야한다. 그러나 항공운송인의 책임을 금액상 유한하게 제한하고 있는 본 조약 제22조는 故意 또는 故意에 準하는 過失이 없음에도 불구하고 손해가 발생한 경우에만 航空運送人에게 적용된다. 그러나 航空運送人과 마찬가지로 航空機從事者도 책임의 제한을 원용할 수 있는지에 대하여 의문이 제기되고 있다.²⁷⁾ 일부의 학자들은 원용이 가능하다고 하고 있지만 대부분의 학자들과 판례는 책임의

26) Vgl. Edgar Ruhwedel, Die Rechtsstellung des Flugzeugkommandanten im zivilen Luftverkehr, Frankfurt/M, Diss. 1964, SS.22 f.

27) Edgar Ruhwedel, a.a.O., SS.188 f.

제한은 航空運送인에게만 적용된다고 하고 있다.²⁸⁾ 항공기종사자가 책임제한 규정을 헛되이 원용한 사례로 『Margaret Pierre v. Eastern Airlines and C.C. Foxworth』²⁹⁾ 사건을 들 수 있다. 본 사건에서 Pierre는 EAL뿐만 아니라 조종사 Foxworth를 상대로도 訴를 제기한 바이다. 本訴에 관하여 지방법원은 다음과 같은 판결을 내렸다.

『사고 당시(1953년)의 바르샤바조약은 항공운송인에게만 적용된다. 航空運送人の 대리인이나 공무원들에게도 본 조약이 적용될 수 있도록 조약을 改正하고자 하는 의견들이 많이 제시되기는 하였지만 아무런 성과가 없었다. 따라서 被告 Foxworth에 대한 原告의 주장은 타당성이 없으며, 본 규정에 의거한 항공기종사자의 책임은 발생하지 않는다. 그리고 기타의 법률에 의하여 항공기종사자에게 책임이 발생하더라도 이에 有限責任規定이 적용되지 않는다』고 하였다.

또 한 사례를 더 들어 보면 「W.Stratton v. Trans CANADA Airlines」³⁰⁾ 사건인데 본 사건에서 마가렛트 스탈톤은 TCA와 조종사를 상대로 訴를 제기 하였다. 본 사건에서도 조종사의 責任制限을 명백히 거부한 바 있다. 그 판결내용을 보면 『被告는 엄연히 航空法에 따라 貨物을 운송하였고, 캐나다는 이미 바르샤바조약을 比準한 바 있다. 따라서 TCA만이 바르샤바조약의 적용을 받게 되고, 따라서 책임자는 오직 運送人만이 된다.』고 하였다. 그러나 被害者는 항공운송인의 被用者에게 損害賠償을 청구할 수 없도록 하는 것은 바람직하지는 않지만, 또 한편으로 볼 때 항공기종사자는 본 조약의 적용을 받지 않게 되어 일반법규에 의거하여 재정적으로 無限責任을 지게 되는 불합리한 결과가 발생하게 된다.³¹⁾ 따라서 항공기종사자의 과중한 책임문제들을 해결하기 위하여는 항공기종사자들에게도 바르샤바조약이 적용되도록 하는 것이 바람직하다고 보겠다.³²⁾ 따라서 바르샤바조

28) H. Drion, Limitation of Liability in international Air Law, Diss. Leiden 1954, S.157-158, H. J. Kamminga, The Aircraft Commander In Commercial Air Transportation, Diss. Leiden 1953, S.90 ; Edgar Ruhwedel, a.a.O., SS. 188 f.

29) US District Court, New Jersey, Urteil vom 27. Juni 1957, United States and Canadian Aviation Reports(US & CAR), S.431 ff.

30) Supreme Court of British Columbia, Urteil vom 9. Februar 1961, US & CAR, S.246 ff.

31) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll, a.a.O., S.118.

32) 대부분의 항공사들은 그들의 종사원이 제3자로 부터 손해배상청구를 받지 않도록 보호를 하고 있다.

약의 개정을 위한 1955년 헤이그 의정서에서 항공기종사자의 지위를 개선하는 규정을 두었다. 본 의정서 제25조 a에서는 책임제한이 航空運送人の 被用者에게도 적용된다고 명백히 규정하였다. 단, 被用者가 그들의 업무집행범위 내에서 직무집행중 손해를 발생시켰어야 한다. 그 밖의 바르샤바 조약상의 규정들은 피용자에게 적용이 되지 않는다고 규정하였다. 그 중에서도 특히 바르샤바조약 20조의 규정이 이에 적용되지 않는다고 규정하였다.³³⁾ 그러나 헤이그 의정서는 만약 被用者가 故意로 또는 過失로 손해를 발생시키는 경우에는 무제한적으로 책임을 져야 한다고 규정하고 있다.

여기서 항공운송인의 책임과 관련하여 불패 항공기종사자가 승객으로서 간주될 수 있는지 여부가 문제되고 있다. 바르샤바조약은 航空運送人と 乘客(送荷人)간의 책임문제에 관하여 규정하고 있는데, 바르샤바조약 제17조에 따르면 “航空機 내에서 또는 航空機 搭乘·下乗중에 사고가 발생하여 승객이 사망하거나 신체상의 상해 또는 그 밖의 건강상의 손해를 입은 경우에는 航空運送人이 손해를 배상하여야 한다”고 규정하고 있다. 이러한 책임은 항공운송인과 승객간의 運送契約에 의거하여 발생하게 된다.

그러나 항공기운항중 탑승하고 있던 항공기종사자가 손해를 입은 경우에는 바르샤바조약 17조에 의거하여 항공기종사자가 항공운송인을 상대로 損害賠償請求權을 갖는지 여부의 문제, 즉 항공기종사자도 승객으로서 간주될 수 있는지 여부에 대한 문제는 使用者인 航空運送人と 탑승한 항공기종사자가 運送契約을 체결하고 승객으로서 탑승하였는지, 또는 항공기종사자로서 근로계약에 의거하여 항공기에 탑승하였는지 여부에 따라 결정되어 진다. 따라서 勤勞契約에 의거하여 탑승하였지 운송계약에 의거하여 승객으로 항공기내에 탑승하지 않은 항공기종사자, 직접적으로 항공기운항을 위하여 항공기내에 탑승한 것이 아니라 임시적으로 업무를 수행하기 위하여 탑승하였던 자, 예를 들면 타지역에 있는 본 항공사의 항공기를 수리하기 위하여 동승했던 기술자등과 같은 자, 航空運送人 또는 사용자에 대한 아무런 의무없이 無償으로 동승했던 자 등에 대하여는 航空運送人の 責任을 규정한 바르샤바조약이 적용되지 않는다는 것이 과거의 다수견해이었다. 또한 항공기운항중 직무를 수행한 자들에게도 본조약의 責任制限規定과 責任規定이 적용되는지 여부에 관하여는 과거에는 이를 부정하는데 의견이 일치하고 있었다. 비행종사자는 勤勞契約에 의거하여 機內에 탑승

33) N.M.Matte, a.a.O., S.415, S.453.

하였던 것이고, 따라서 바르샤바조약 17조는 사용자로서 被用者에 대한 책임을 인정하기 위하여 주어진 규정이 아니기 때문에 이는 勤勞契約 또는 社會保險과 관련된 제규정들과는 구별되어야 한다고 하였다. 그러나 오늘날 본 문제와 관련하여 의견이 대립되고 있다. 일설³⁴⁾에 따르면 바르샤바조약은 이러한 경우에는 적용되지 않는다는 견해를 피력하고 있다. 그 이유는 직원이 航空社와 체결한 勤勞契約에 의거하여 기내에 탑승한 것이지 運送契約에 의거하여 기내에 탑승한 것은 아니기 때문이라고 한다. 따라서 항공기종사자는 바르샤바조약 제17조에 의거하여 航空運送人에게 損害賠償을 청구하지 못한다고 한다. 반면에 다른 견해를 갖는 학자³⁵⁾들은 항공기종사자도 航空運送人에게 바르샤바조약에 의거하여 損害賠償을 청구할 수 있다고 하고 있다. 그 이유는 바르샤바조약이 기내에서 勞務를 제공하기 위하여 탑승하고 있는 항공기종사자에 대한 본 조약의 적용을 배제하는 명백한 규정을 두고 있지 않기 때문이라고 한다.

본 조약이 항공기종사자들에게도 적용되려면 勤勞契約 이외에 運送契約도 필요한지 여부와 관련하여 볼 때에 勤勞契約 자체가 運送契約을 배제하지 않는 것으로 항공기종사자에게도 바르샤바조약에 의거한 損害賠償請求權을 인정하는 것이 타당하다고 본다.³⁶⁾ 그 이유로는 航空運送人을 위하여 勞務를 제공하는 자가 노무제공여행을 위하여 항공료를 지불하고 탑승한다는 것은 부당하며, 항공료를 노무제공이 끝난 후 반환 받을 수도 없어 무상으로 밖에 탑승할 수 없게 되므로 항공기종사자들에게 바르샤바조약의 적용을 배제하여 이들을 불리하게 대우하여야 한다는 것에 대하여는 한번 고려하여 보아야 한다고 본다. 따라서 바르샤바조약 17조에 의거하여 항공기종사자에게도 損害賠償請求權을 인정하는 것이 타당하다고 본다. 따라서 무상으로 탑승한 직원은 묵시적으로든 명시적으로든 체결된 항공운송계약에 의거하여 승객으로서 간주된다고 본다. 따라서 航空運送人은 일반 승객들과 마찬가지로 航空機從事者들에게도 책임을 져야 할 의무가 있고, 항공기종사자는 바르샤바조약 제17조에 의거하여 損害賠償請求權을 갖는

34) H. Achtnich, Luftrechtliche Betrachtungen anlässlich des Absturzes eines Flugzeuges der KLM am 22. März 1952 bei Frankfurt am Main, ZLR 1952(1), S.323-346.

35) H. Drion, Kritische Bemerkungen zum Anwendungsbereich des Warschauer Abkommens, ZLR(2) 1953, S.303-311.

36) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll. a.a.O., S. 120.

다고 본다.

“航空機를 통하여 地上 제3자에 가한 損害에 관한 規定을 統一하기 위한 條約”(약칭 로마조약)은 항공기운항중 航空機墜落이나 物件의 投下로 인하여 地上제3자에게 損害를 가한 경우 항공기소유자에게 危險責任原則에 따른 損害賠償責任을 부과시키고 있다. 이러한 책임은 금액상 有限하게 제한되어 있다. 로마조약 제9조에서는 항공기소유자·운항자, 그리고 그들의 被用者가 地上 제3자에게 가한 손해와 관련하여 불 때 본 조약이 명백히 규정하지 않고 있는 방법으로는 損害賠償責任을 지지 않는다고 규정하고 있다.

또한 본 조약에서는 航空運送人의 被用者는 그들의 직무집행상 그리고 그들의 권한내에서 직무집행중 발생한 손해에 대하여 책임을 지지 않는다고 규정하고 있다. 그러나 被用者가 損害를 故意로 또는 過失로 야기시켰거나 또는 항공기의 사용권을 가진 자의 동의없이 항공기를 사용한 경우에 被用者는 제3자에 대하여 無限責任을 져야한다. 물론 항공기운항자는 본 조약 제10조에 의거하여 타인에 대하여 求償權을 행사할 수 있는지 여부는 본 조약의 영향을 받지 않는다고 규정하고 있기 때문에 항공기운항자는 자기의 被用者에 대하여 求償權을 행사할 수 있다.

“國際民間航空運送에 관한 條約”(일명 시카고조약)에는 기술적인 문제 점들에 관한 사항들을 통일적으로 규정하기 위한 16개의 조항을 두고 있다. 본 조약에는 민간항공기종사자의 법적 지위에 관하여도 몇가지 사항을 통일적으로 규정하여 놓고 있다. 본 조약 제10조와 13조는 關稅와 入國에 관한 節次를 규정하여 놓고 있다. 따라서 航空機機長과 그 밖의 航空機乘務員들은 본 규정을 준수하여야 한다.

본 조약 제25조는 危難에 처한 航空機를 구조하는 節次事項들을 정하여 놓고 있다. 그리고 제26조에서는 사고의 원인을 조사하기 위한 조사절차를 규정하여 놓고 있다. 시카고 조약이 성립되기 이전에는 이에 관한 규정들이 1938년 브뤼셀조약에 규정되어 있었다. 물론 브뤼셀조약은 比準이 되지 않았으므로 본 규정들이 효력을 갖지 못하였다. 또한 제25조의 규정에 관하여는 부록 12조에서 더 상세하게 규정하여 놓았다. 부록 12조는 海上뿐만 아니라 陸上에서의 구조에 관한 사항도 아울러 포괄적으로 규정하여 놓고 있는 반면에 제25조는 각국의 領空高權만을 규정하여 놓고 있다. 더우기 부록 12조는 항공기기장에 관한 규정, 수색과 구조에 관한 준칙, 수색과

구조시 공동협력, 그리고 사고 발생시 밍아야할 절차규정들을 정하여 놓고 있다. 기장은 공동협력본부에 危難에 빠진 船舶이나 航空機에 관한 상세한 정보를 제공하여야 하고, 본부의 지시가 있는 경우 이에 따라야 한다고 규정하고 있다. 또한 부록 제12조에서는 선박이나 항공기가 위난에 처해있는 사실을 機長이 스스로 안 경우에 한하여서만 機長에게 의무를 부과하고 있다. 따라서 기장이 사고의 사실을 스스로 목격하지 않고 듣기만 한 경우에는 위에 언급된 기장의 의무는 발생하지 않는다. 그러나 시카고 조약 본문이나 부록 12조에서 구조행위로 인한 보수와 관련된 문제에 대하여는 아무런 규정도 두고 있지 않다. 따라서 이에 관한 규정을 두는 것도 필요하다고 판단된다.

그리고 부록 12조와의 관계에서 볼 때 부록 6조도 큰의미를 갖는다. 부록 6조에서는 승무원은 정기적으로 危難救助의 필요성 여부에 관하여 점검을 하여야 한다고 규정하여 놓고 있다. 시카고 조약 제29조는 항공기내에 비치된 서류의 관리의무에 관하여 규정하고 있으며, 그중에서도 특히 승무원이 기내의 종사자라는 것을 증명하는 허가서를 비치하도록 하고 있다. 또한 항상 항공기내에 상황장부 등도 비치하도록 규정하고 있다. 기장은 이와 관련하여 두가지 임무를 갖고 있는데, 첫째는 필요한 서류가 機內에 비치되도록 관리하여야 할 의무이며, 둘째로는 기내상황장부에 필요한 사항을 기록하여야 할 의무이다. 시카고조약 제30조는 기내방송장비가 승무원에 의하여 특히, 국가기관의 허가를 받은 승무원에 의하여 다루어지도록 규정하고 있다. 그리고 본 조약 제32조, 제33조, 제39b조, 제40조, 제42조에서는 航空機의 감공능력증명서와 승무원의 허가증명서등에 관하여 규정하고 있다. 航空運送規定들을 보충하여 규정하고 있는 부록 2조는 기장의 직무집행지침에 관한 사항들을 규정하여 놓고 있다. 機長은 運航指導에 관한 사항들을 준수하여야 하며, 또한 危難에 처한 경우 최종적인 결정을 스스로 할 수 있는 권한을 기장에게 부여하고 있다.

위에 언급된 규정들은 실무상 많이 적용되고 있으며 특히 航空安全에 큰 기여를 하고 있다. 시카고 조약에는 機長의 法的地位와 관련한 상세한 규정들을 두고 있다. 그 밖에도 機長의 地位에 관하여도 명백하게 규정하여 놓고 있다³⁷⁾. 이러한 규정들은 海上法에서 도출해낸 것이다. 이러한 점에서

37) M. J. Kamminga, *The Aircraft Commander in Commercial Air Transportation*, Diss. Leiden 1953, S. 177 f.

볼 때 海上船舶의 船長과 航空機機長間의 法的인 地位가 유사한 것은 당연하다. 양자는 승객 또는 화물을 안전하고 손상없이 한 장소로부터 타장소로 운송해야 될 임무를 갖는다. 그리고 양자는 운송중에 승객들에 대하여 命令權을 갖는다. 그러나 예를 들어 운송기간이라든가, 승무원의 수, 항공기의 고도의 위험성, 항공기가 운항중 통과하는 領空權의 數와 관련한 문제들에 있어서는 양자가 명백한 차이를 보이고 있다. 그리고 機長은 특수한 지위를 갖고 있는 자로 간주되고 그의 法的인 地位도 국제적으로 규정하고 있는 반면에 선장에 관하여는 그렇지 못한 차이가 있다. 機長의 地位와 관련하여 문제가 되는 점들을 고찰하여 보면, 첫째로 機長과 航空社間의 勤勞契約에 관한 규정이다. 本 契約은 항공사가 영업소를 갖고 있는 국가의 국내 勞動法에 따라 체결된다. 따라서 이러한 문제를 굳이 국제적으로 통일되게 규정해야 될 필요성은 없다고 본다³⁸⁾.

둘째로는 비행전, 비행중, 비행후의 機長의 權限에 관한 문제이다. 舊蘇聯과 프랑스, 이탈리아, 남아메리카는 立法으로 機長의 權限을 구체적으로 규정하여 놓고 있다³⁹⁾. 이들 立法에 따르면 機長은 항공기의 상태를 수시로 점검하여야 하며, 그 승무원에 대한 책임을 지며, 항공기의 사전준비작업과 항공기 운항에 관한 모든 책임을 져야 한다. 舊蘇聯 航空法은 기장에게 출발전에 항공운항에 필요한 사항들에 감독업무를 수행하고, 機內帳簿를 비치하도록 의무를 부과하여 놓았었다⁴⁰⁾.

셋째로는 승무원과 승객에 대한 機長의 命令權에 관한 규정이다. 本 機長의 權限은 큰 의미를 갖는데, 특히 기내에서 刑事處罰權을 행사할 수 있다는 데서 큰 의미를 갖는다. 더우기 기장은 항공기운항에 필요한 모든 조치를 취할 수 있는 권한을 갖고 있다. 또한 機長은 항공기를 수선하고 생활용품을 구입하는 행위 등을 그가 종사하고 있는 항공사의 이름으로 행할 수 있는 代理權限을 갖고 있다. 그 밖에도 機長에게 항공기가 등록된 국가의 大使와 필요시 만날 수 있는 공권적인 권한을 주는 것이 필요하다. 그리고 기장이 航空社의 代理人으로서도 업무를 수행해야 될 경우가 있는데, 이러한 예로는 착륙지에 航空社의 支店이 없어 어떠한 경로로든 항공사의 지시를 받을 수 없는 경우를 들 수가 있는데 이에 관한 규정을 두는 것도 바람직하다고

38) M. J. Kamminga, a.a.O., S.169

39) H. Bratschi, Die Rechtsstellung des Luftfahrtpersonals, Diss. Bern 1951, S. 120 ff.

40) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll, a.a.O., S.122.

본다. 또한 機長에게 주어진 권한이 航空社에 의하여 제한을 받을 수 있기 때문에 機長의 權限이 獨立性을 갖을 수 있도록 국제적으로 규정하는 것이 바람직하다. 또한 동시에 條約締結國家들은 立法時에 이에 적합하게 입법을 해야 될 의무가 있다고 본다.

地上제3자에 가한 損害에 대한 機長의 責任은 이미 언급한 바 있으므로 이하에서는 다루지 않고자 한다.

그리고 機長의 行政法上的 職務에 관하여 살펴보면, 기장은 항공기내에서 出産兒에 대한 出生申告와 死亡者에 대한 死亡申告⁴¹⁾ 및 婚姻申告와 관련하여 행정관청의 기능을 할 수 있는 權限을 갖는다⁴²⁾.

그리고 本 시카고 條約은 내용상 세가지 영역으로 분할되어 구성되어 있는데, 그 첫째로는 管轄法院間의 衝突의 방지, 둘째로는 機長의 권한의 확정, 셋째로는 締約國의 權利와 義務의 확정 등이다.

本 論文에서는 航空機機長의 權限과 관련하여 시카고 조약 제5조부터 제11조에 걸쳐 고찰하여 보고자 한다. 이미 언급하였던 바와 같이 航空機從事者는 飛行從事者와 機內從事者로 분류될 수 있는데, 도쿄 조약 제3장에서는 機內從事者에 관하여는 전혀 규정하고 있지 않고, 단지 飛行從事者에 관하여만 규정하고 있다. 그 중에서도 특별히 機長의 지위에 관하여만 중점적으로 규정하고 있다. 도오쿄 조약 제5조 1항에서는 기장이 본 조약에 의거한 권한을 국제항공운송에서만 행사할 수 있도록 규정하여 놓고 있다. 따라서 국내운항시에 발생한 문제에 관하여는 비록 항공기가 領海 또는 無國籍領土를 운항한다 할지라도 등록된 국가가 제정한 법률에 따르도록 되어 있다. 그러나 主權主義 원칙과 본 조약 1조 1항을 비교해서 고찰하여 볼 때에 양자간에는 명백한 상이점이 있음을 알 수 있다.⁴³⁾

본 조약 5조 2항은 “運航中에 있는”에 대한 개념을 정의하여 놓고 있다. 즉 5조 2항에 따르면 「1조 3항의 規定이 본 장의 의미에서 볼 때 運航中에 있는 것으로 外觀상 인정되는 경우, 또한 탑승후에 항공기가 외부와 연결된

41) Vgl. Draft Convention on the Legal Status of the Aircraft Commander 1947, ICAO Dok. 4006.

42) Vgl. Art.994 des nied. B rgerlichen Gesetzbuchs : “Diejenigen, die sich auf einer Reise an Bord eines Hochseeschiffes oder eines Luftfahrzeuges befinden, können in Gegenwart des Kommandanten oder des 1. Offiziers oder desjenigen, der den Kommandanten vertritt, ihr Testament machen”.

43) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll, a.a.O., S.125.

모든 문이 닫힌 순간까지를 “運航中에 있는” 것으로 본다. 또한 도착시 下乘을 목적으로 항공기내의 문을 모두 연 순간까지를 運航中에 있는 것으로 본다.」고 개념을 정의하고 있다. 따라서 機長은 본 조약에 의거하여 機長의 權限을 항공기가 운항중에 있고 국제운항인 경우에 한하여만 행사할 수가 있다.

또한 본 조약 제6조 1항에 따르면 機長은 그가 판단하기에 기내에 있는 승객 또는 승무원을 刑事處罰하거나 또는 안전상 위험을 예방하는 것이 합리적이라고 판단되는 경우에는 기장은 이에 대한 필요한 조치를 취할 수 있다. 여기서 필요한 조치란 예를 들어 항공기 또는 항공기내에 있는 승객 또는 물건을 안전하게 보호하기 위한 필요한 조치로 판단된다. 그 밖에도 기장은 機內에서 승객이나 승무원들에게 명령하거나 이들을 교육을 시킬 수 있는 권한을 갖고 있다. 또한 기장은 본 장의 규정에 의거하여 필요한 경우 승객 또는 항공기종사자를 해당 관청에 인도하거나 또는 그들을 下乘시킬 권한을 갖는다. 따라서 본 조약은 기장의 권한을 명백히 하였다는 점에서 큰 의미를 갖는다고 보겠다. 그러나 다수의 학자들은 기장이 자기의 고유한 직무범위에 속하지 않는 사항에 관하여도 기내에서 폭력을 행사할 수 있기 때문에 위에 언급한 권한들을 부정하는 것이 타당하다고 하고 있다. 더우기 본 조는 “行爲”에 대한 개념을 명백히 규정하여 놓고 있다. 즉 1조 1항에서 주장하고 있는 刑事處罰權 또는 강압적인 행위에 대한 개념을 정의하여 놓고 있다.

그리고 6조 2항에 따르면 機長은 6조 1항에 의거하여 강제적 조치를 취할 경우 항공기종사자에게 기장을 지원하여 줄 것을 요청할 수 있도록 규정하여 놓고 있다. 따라서 이러한 방법으로 기타의 승무원도 지휘할 수 있도록 기장에게 권한이 주어져 있다.

7조 1항에서는 도착지가 非締約國의 領土內에 있지 않는 한 항공기종사자에 대한 강제적 조치를 終結하도록 하는 사항을 규정하여 놓고 있다.

7조 2항에서는 기장이 도착후에 또는 도착전에 도착국의 관청에게 기내에서 항공기종사자에게 강제조치를 취했다는 사실을 통지하도록 규정하여 놓고 있다.

8조 1항에서는 6조 1항에서 규정하여 놓은 사항 이외의 기장의 권한에 대하여 규정하고 있다. 즉, 기장은 제1조 1항에 의거하여 합리적인 방법으로 승객이나 승무원에 대한 강제적인 조치를 행사하거나, 상황을 판단하여 승객 또는 승무원을 下乘시킬 필요가 있는 경우 이를 실행할 수 있다. 또한 기장은

이러한 목적을 위하여 어느 국가에게든 협력을 요청할 수 있는 선택권을 갖는다.

9조 1항에서는 합리적인 사유가 있는 경우에 항공기내에서 기장의 의사에 따라 항공기 등록국가의 刑法에 따른 重한 刑事處罰行爲를 항공기내에서 할 수 있도록 정하고 있다. 그러나 本條를 적용함에 있어서는 다음의 사항들에 주의하여야 한다. 즉, 重한 刑事處罰行爲를 한 기장의 행위의 타당성 여부가 착륙국가의 法原則과 등록국가의 법원칙이 상충되는 경우를 주의해야 할 필요가 있다. 더욱이 重한 “刑事處罰行爲”에 대한 개념을 본 조약에서는 정의하여 놓고 있지 않기 때문에 이에 관한 해석상의 어려움이 나타날 수 있다. 도쿄 조약에서는 締約國에만 權利能力을 부여하고 있기 때문에 이러한 개념을 더 상세하게 규정하는 것이 바람직하다. 또한 機長이 행한 것이 重한 刑事處罰行爲로서 간주될 수 있는 경우를 더 상세히 규정하는 것 또한 바람직하다.

또한 본 조약 제9조 2항에서는 機長の 義務에 관하여 규정하고 있는데, 가능한 한 기장은 착륙후 또는 착륙전에 국가관할기관에 승무원 또는 승객을 인도하고자 하는 의사가 있는지의 여부에 대한 정보를 제공하여야 한다. 또한 제9조 3항은 機長이 本國의 行政當局이 違法行爲 嫌疑者로 추정하고 있는 자에 대한 위법행위의 증거자료와 이에 대한 정보를 제공하여야 한다. 제10조에서는 本條約에 의거한 적정한 조치가 행하여졌다면 기장, 기타 승무원, 승객, 항공기 소유자 또는 항공기 운항자 그리고 운항을 실시한 어떠한 자도 본 해당조치로 인하여 발생된 문제에 관하여 節次上 責任을 지지 않는 다고 규정하여 놓고 있다. 그러나 기장의 조치로 인하여 또는 기타의 승무원의 조치에 의하여 손해를 입은 책임없는 피해자는 명백히 이에 대한 損害賠償請求權을 갖는다.⁴⁴⁾

Ⅶ. 航空機從事者에 관한 各國의 立法例

앞에서 본 바와 같이 民間航空機從事者の 法的地位에 관한 포괄적인 국제규정이 없음을 알 수 있었다. 따라서 各國의 立法은 어떻게 항공기종사자의 지위에 관하여 규정하고 있는 가를 검토하여 보고자 한다.

44) 예를 들어 바르샤바조약 제17조와 18조에 의거한 손해배상청구권을 갖는다.

네덜란드의 경우는 항공기종사자에 관한 규정을 각 法規들에 간헐적으로만 규정하고 있으므로, 항공기종사자의 법적 지위에 관한 총체적인 명확한 법규정은 없다고 할 수 있다. 항공기종사자로는 오직 비행종사자만을 인정하고 있다.⁴⁵⁾ 따라서 비행종사자와 기내종사자간의 경계를 좀더 명확히 하여 놓고 그 권한을 좀더 명확하게 구별하여 놓는 것이 바람직하다고 본다.

獨逸의 경우는 獨逸 航空法 立法時에 의도적으로 항공기종사자의 개념을 정의하여 놓지 않았다. 航空機從事者와 航空社間의 勤勞契約에 관하여는 獨逸勞動法이 상세하게 규정하고 있으므로 특별히 항공기종사자만을 위한 법규정의 필요성은 없으며, 항공기종사자의 책임은 완전히 獨逸民法에 의거하고 있다.

스위스는 獨逸과는 달리 勤勞契約과 관련하여 單一의 勞動法規를 갖고 있지 않고 분산된 勞動法規들만을 갖고 있다. 또한 항공기종사자에 대하여도 개념정의를 하여 놓고 있지 않다. 그러나 단지 飛行從事者의 許可書에 관하여만 列舉規定을 두고 있다. 항공기종사자의 권한 특히 機長의 權限은 1960년 1월 22일 이래로 “L’Ordonnance du Conseil Fédéral sur les Droits du Commandant d’Aéronef”에 규정하여 놓고 있다. 그리고 勤勞契約은 스위스 立法에 따라 締結되도록 규정하여 놓고 있다.

프랑스의 경우는 비행종사자의 근로조건을 상세하게 1953년 4월 4일 개정된 “Statut du Personnel Navigant de l’Aéronautique”에 규정하여 놓고 있다. 그 이유는 프랑스에서는 “entreprises publiques”의 경우에는 團體勤勞契約이 금지되어 있기 때문이다. 그 이외에도 Air France는 항공기종사자들을 선발함에 있어 기술적인 면과 신체적인 능력에 관한 엄격한 자격요건을 부여하고 있다. 이에 관하여는 “Règlements”에 다수의 규정들이 있다.⁴⁶⁾

미국의 경우는 1936년 이래로 “Railways Labor Act”에 항공기종사자에 관한 규정들을 두고 있다. 본 법에는 근로조건에 관하여 매우 상세한 규정들이 있다. 그 외에도 本法에서는 勤勞條件에 관한 분쟁의 和解節次에 관하여도 규정하고 있다.⁴⁷⁾

남아메리카의 경우는 航空法에 비행종사자뿐만 아니라 기내종사자에

45) Nied. Text in Traktatenblatt 1964, Nr. 115 und Nr. 184.

46) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll, a.a.O., S.130.

47) 자세한 것은 JALC 1969(35), Nr.3, Symposium On Air Transport Labor Relations.

관하여도 명문으로 규정하고 있어 항공기종사자의 개념을 양측면에서 상세하게 정의하여 놓고 있는 탁월한 입법을 갖고 있다. 더우기 남아메리카는 항공기종사자의 책임에 관하여도 특별규정을 두고 있다.⁴⁸⁾

韓國의 경우도 명백히 항공기종사자의 개념을 정의하여 놓고 있지는 않다. 그러나 단지 항공법 제26조에 걸쳐 항공기종사자의 자격요건에 관하여 공법상의 규정만을 두고 있지 사법상으로 항공기종사자의 개념을 정의해 놓은 규정은 없다. 그리고 항공기장의 법적 지위와 관련하여서는 한국항공법 제57조를 통하여 비교적 항공기장의 법적 지위를 공법상으로 비교적 상세히 규정하여 놓고 있다. 그러나 사법상으로 항공기장의 법적 지위를 규정하여 놓고 있는 규정은 없으므로 이에 대한 입법적인 조치가 필요하다고 본다.

이상의 각국의 국내법을 종합적으로 검토요약하여 보면 다음과 같다.

“航空機 從事者”의 概念 定義와 관련하여서는 1965년 10월 22일의 獨逸 航空法은 의도적으로 항공기종사자의 개념정의를 하지 않았으며 네덜란드와 스위스는 원칙적으로 기술적인 분류만을 한 반면에 프랑스와 이탈리아는 매우 포괄적인 규정들을 두고 있다. 그러나 비행종사자뿐만 아니라 기내종사자까지도 정의하고 있는 남아메리카 제국들과는 달리 기내종사자에 대한 개념은 명확히 정의되어 있지 않다.

항공기종사자의 責任문제와 관련하여 볼 때 종사자의 책임에 관한 특별규정은 각국의 국내법상 거의 누락이 되어있다. 그러나 프랑스와 남아메리카의 국가들은 예외적인 현상을 보이고 있다.

그리고 團體勤勞契約은 예외없이 각국의 국내법에 의거한다.

Ⅷ. 結 論

前述한바와 같이 民間航空機從事者の 法的 地位에 관한 국제규정을 두는 것이 바람직하다. 물론 실무상에 있어서 각기 다른 각국의 勞動立法 때문에 매우 어려움을 겪고 있다. 그러나 항공기종사자 특히 비행종사자는 勞動法上的의 그리고 사회법상의 특별한 지위를 갖고 있기 때문에 각국에서 집단적 근로계약을 체결하는 경우, 기내종사자뿐만 아니라 조종사에 대하여도 이들의 법적 지위를 더욱 상세하게 규정하고 있는 一般國際準則을 세우는

48) Diederiks-Verschoor, Heere, Moll, aa.O., S.130.

것이 바람직하다고 본다.

더우기 오늘날 항공운송량과 승객의 수가 급격히 증가하고 있는 현실을 감안하여 볼 때에 機長의 責任에 관하여 좀더 상세하고 통일적으로 규정하는 것이 무엇보다도 필요하다고 본다. 航空機內에서 행하여진 刑事處罰行爲가 있는 경우 이에 대한 기장의 권한이 도오코 조약내에 몇개의 조항으로만 규정되어 있을 뿐이다. 또한 기장의 私法상의 地位는 아직도 확정적으로 규정되어 있지 않다. 따라서 국제규정상 다음과 같은 점이 통일적으로 규정되어야 하겠다.

첫째, 私法上 항공기와 승무원의 책임문제와 항공기의 사전준비작업상의 이행책임문제이고, 둘째로는 行政法上 항공기내에서의 出生申告와 死亡申告, 婚姻申告를 받을 수 있는 權利 또는 遺言의 入會者되는 점에 관한 문제이다. 셋째로는 航空社의 代理人으로서 직무를 집행할 수 있는 권리, 예를 들어 항공기의 수선을 위탁할 수 있는가 하는 점과, 항공기가 등록된 국가의 領事官으로서 危難의 경우에 생활용품을 살 수 있는가 하는 문제들이다.

또한 현행 국제규정하에서는 기장이 급작스런 질병으로 인하여 자기의 직무를 수행할 수 없는 경우 등 불가피한 경우 기장 이외의 사람에게 機長의 權限을 委任할 수 있도록 하는 규정이 있으면 바람직하겠다. 그 밖에도 기장이 직무를 집행함에 협조를 하여야 하는 기타의 승무원의 역할에 관하여도 명백한 규정을 두는 것이 바람직하다고 본다. 따라서 이러한 문제점들을 해결할 수 있는 국제적 규정을 세우는 것이 바람직하고 이를 통하여 각국간 서로 상충되는 法規定들 間의 統一과 法的 安定性이 이루어 질 수 있다고 본다.

[Summary]

Zusammenfassung

Die Rechtsstellung des Personals im Luftrecht

Prof. Dr. Sam – Hyun Chun
College of Law, Soong Sil University

In den 30er Jahren fing man an, sich Gedanken über eine internationale Regelung der Rechtsstellung des Luftfahrtpersonals zu machen, um Konflikte zwischen den verschiedenen nationalen Gesetzgebungen hinsichtlich der Handlungen des Luftfahrtpersonals bei der Ausübung seiner Verrichtungen zu verhindern. Aber bisher gibt es keine ausreichende Erfolge.

Aus dem Vorhergehenden ergibt sich, daß eine internationale Regelung der Rechtsstellung des Personals der Zivilluftfahrt erwünscht wäre.

In der Praxis wird dies jedoch wegen der verschiedenen Arbeitsgesetzgebungen und der anderen nationalen Bestimmungen schwer durchzuführen sein. Weil aber das Luftfahrtpersonal, insbesondere das Flugpersonal, eine arbeits- und sozialrechtliche Sonderstellung einnimmt, wäre es zu empfehlen, allgemeine internationale Richtlinien zu schaffen, welche in den nationalen Gesamtarbeitsverträgen näher ausgearbeitet werden könnten, sowohl für das Kabinenpersonal als für die Piloten.

Ferner dürfte es dringend notwendig sein, die Haftpflicht des Kommandanten einheitlicher und einheitlicher zu regeln, weil die Intensivierung des Lufttransports und die Anzahl der Fluggäste ständig zunehmen. Hinsichtlich der Befugnisse des Kommandanten im Falle von an Bord des Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen gibt das Abkommen von Tokio einige Bestimmungen. Die zivilrechtlichen Aspekte seiner Stellung sind noch nicht festgelegt.

Es könnte bei internationalen Regelung eine Vorschrift aufgenommen werden, die es ermöglicht, einem anderen als dem Kommandanten alle Vollmachten zu erteilen. Außerdem könnten Regelungen geschaffen werden, welche die Rolle der übrigen Besatzung bei der Unterstützung des Kommandanten näher umschreiben. Könnte eine internationale Regelung in diesen Punkten erzielt werden, so wäre sowohl der Einheitlichkeit der Rechtsvorschriften als auch der Rechtssicherheit gedient.