

航空保險에 관한 論考*

Some Thoughts on Aviation Insurance

權 載 烈**

승실대학교 법학과 교수

Prof. Kwon, Jae Yeol

College of Law, Soongsil University

■ 목 차 ■

- I. 序 論
- II. 航空保險의 歷史와 立法例
- III. 航空保險의 特性
- IV. 航空保險契約
- V. 航空保險의 分類와 內容
- VI. 結 論

I. 序 論

항공기 사고는 한번 일어났다 하면 대재해로 될 가능성이 높아서 항공보험(aviation insurance)은 항공운송사업을 안정적으로 운영하기 위해서는 없어서는 안되는 매우 중요한 요소이다. 항공보험을 통해 고액인 항공기의 재산적 가치를 보전하고 항공기의 운항에서 발생할 염려가 있는 손해배상책임을 담보하기 위해서 필요하기 때문이다. 또한 항공기의 조달을 위하여 리스(lease)와 같은 금융적 수단에 의해 도움을 받는 경우 항공기손상과 승객 및 제3자

의 손해로 인하여 투자의 안전이 위태롭게 되는 것을 피하기 위해 항공보험에 담보하기도 한다.¹⁾ 그러나 무엇이 항공보험인가에 관하여는 아직까지 명백한 정설이 없다. 대개 항공에 관한 보험을 항공보험으로 보거나 또한 항공에 특유한 위험을 담보하는 보험을 항공보험이라 이해할 수도 있다. 어쨌든 항공보험을 다른 분야의 보험과의 구별을 가능하게 하는 기준으로서 항공위험(aviation risks)이라는 위험의 특수성을 들 수 있다.

사실 오늘날 항공기는 많은 다양한 종류의 항공위험에 노출되어 있다. 여기서 항공위험이란 항공기가 비행중에 직면하는 위험과 항공기가 이륙하여 착륙하기까지의 활주로 위험 및 지상에 머무르는 동안의 제반위험을 말하는데, 항공보험은 항공기와 관련된 제반위험을 담보하는 것이다. 그리하여 항공보험은 항공위험에 노출된 항공기의 물적 손해뿐만 아니라, 항공기의 소유, 관리 및 운영 중 제3자의 재산이나 신체에 손해를 끼쳤을 경우의 배상책임, 승객과 승무원의 인명과 소지품에 대한 손해 등도 담보한다. 따라서 항공보험이란 특별한 종류의 보험이라기 보다는 항공기에 관한 여러 가지 위험을 담보하는 보험의 총칭이라 할 수 있다. 우리나라 「항공운수사업법」 제2조도 항공보험은 여객보험·기체보험·화물보험·전쟁보험·제3자보험 및 승무원보험과 기타 대통령령으로 정하는 보험을 말한다고 정의하고 있다. 이하에서는 항공보험에 관하여 그 역사, 입법례, 계약, 분류 및 내용을 중심으로 살펴보기로 한다.

*본 논문은 2000학년도 숭실대학교 교내학술연구비 지원에 의한 결과임

** 崇實大學校 法科大學 助教授·法學博士

1) Rod D. Margo, Aspects of Insurance in Aviation Finance, 62 Journal of Air Law and Commerce 423, 427(1996)[이하 "Aviation Finance"로 인용함].

II. 航空保險의 歷史와 立法例

1. 航空保險의 發展

1903년 12월 17일 미국의 노스 캐롤라이나(North Carolina)주의 키티 호트(Kitty Hawk)에서 라이트형제가 최초로 비행에 성공함으로써 항공시대가 열렸다. 그 후 9년이 지난 뒤에 런던의 로이즈(Lloyd's)사가 최초로 항공보험증권을 작성하였다.²⁾ 그러나 이 보험증권은 승객(여객)과 화물에 대한 손해를 부보할 뿐 기체에 대한 물리적 손해는 부보되지 않았다.³⁾

항공보험이라는 보험유형이 견고하게 자리를 잡게된 계기는 제1차 세계대전 후 상업항공(commercial aviation)의 발전이라 할 수 있다. 세계대전 후 군용기가 민항기로 용도가 전환되어 상업용 항공기의 운항이 늘어났다. 상업적 항공산업이 태동하게 됨에 따라 항공기의 운항에 따른 위험을 인수하는 것이 새로운 문제로 대두되었다. 항공기사고는 대규모의 손해를 동반하는 것이 대부분이기 때문에 이러한 위험을 1인의 보험자가 인수할 수 없는 형편이었다. 그리하여 위험을 넓게 분산시키기 위하여 초기단계부터 보험인수가 풀(pool) 내지는 신디케이트(syndicate)의 형태로 이루어질 수밖에 없었다.⁴⁾ 예컨대, 대서양을 횡단하는 항공기사고가 발생하였던 1920년대 미국에서는 미국항공기보험그룹(United States Aircraft Insurance Group: USAIG)을 비롯한 3개의 풀이 형성되어 보험업무를 담당하였다.⁵⁾

1929년 바르샤바(Warsaw)조약은 계약법의 입장에서 항공운송인의 유한책임원칙을 채용함으로써 항공보험인수가 용이하게 되어 항공보험의 발전에 결정적인 계기를 제공하였다.⁶⁾ 제2차 세계대전의 종결 후 항공산업이 급속하게

2) 최초의 항공보험증권이 언제 작성되었는가에 관하여는 견해가 나누어진다. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law* 160(6th rev. ed. 1997). 예컨대, 항공보험은 영국에서 1908년에 시작되었다고 보는 견해도 있다. Margo, *Aviation Finance*, at 433.

3) Raymond Flower & Michael W. Jones, *Lloyd's of London; An Illustrated History* 142(1974).

4) 崔竣瑤, 「國際航空運送法論」(三英社, 1987), 277면.

5) Stuart M. Speiser & Charles F. Krause, *Aviation Tort Law* §22:2(1980).

6) 崔竣瑤, 앞의 책, 277면.

발전되었다. 전쟁동안 취득한 항공기제조기술 덕분에 적은 비용으로 질적으로 우수한 기체를 생산하게 되었으며 수송능력이 향상되었다.⁷⁾ 그리고 軍에서 훈련된 조종사와 기술자들이 본국으로 귀환함에 따라 항공산업이 봄을 타게 되었다.⁸⁾ 이처럼 항공산업의 봄에 따라 항공보험의 개발이 절실하게 필요하게 되었다. 그리고 항공기의 가격이 거액화되고 수송능력이 급격히 향상되어 항공기에 관련된 위험도 거액화되었다. 특히 1950년 이후 새로운 종류의 고성능항공기가 발명되고 성능이 개선되었으며 또한 항공기의 공중납치와 민항기에 대한 테러가 잦게 발생하다보니 새로운 종류의 항공보험이 개발되었다. 1950년대 초기에 런던의 보험시장이 세계항공보험의 중심적인 지위를 차지하게 되었다. 보험증권의 계약문언에 대해서도 오랜 기간동안 통일화를 시도하였는데 그 예로서 로이즈 항공보험자협회(Lloyd's Aviation Underwriters' Association: LAUA)는 보험증권의 표준형식 및 규정의 매뉴얼을 작성하여 이용하고 있다.⁹⁾ 1970년대에 들어서면서 항공보험업이 정착되었으며 현재에는 항공사과의 대형화로 인하여 보험료 또한 거액화되고 있다.¹⁰⁾ 이와 같이 처음에는 항공보험은 규제대상에 포함되지 않았으나 항공산업의 발전과 더불어 안전에 관련한 정부의 역할이 증대됨에 따라 항공보험에 관련된 규제가 나타났다.

7) Nawal K. Taneja, *The Commercial Airline Industry: Managerial Practices and Regulatory Policies* 7(1976).

8) Speiser & Krause, *supra* note 5, at 5.

9) 런던의 항공보험시장에서 사용되고 있는 대표적인 항공보험증권은 기본보험 및 승객과 제3자에 대한 배상책임을 포함하고 있다. 이 증권은 자가용항공기 등 일반항공(*general aviation*)에 주로 사용되고 있다. 따라서 항공운송회사에 대해서는 각 기업의 규모, 경험 등에 따라 특이한 요소도 있으므로 그 증권상의 약관이 모든 경우에 반드시 적합하다고는 할 수 없다.

10) 崔竣璿, 앞의 책, 277-278면.

2. 各國의 立法例

1) 英 國

영국은 항공보험에 관한 단일한 제정법을 두고 있지 않다. 해상법과는 달리 다른 국가와 마찬가지로 영국에서 항공보험의 역사는 오래지 않다. 항공보험은 非海上保險(non-marine insurance)의 특수한 한가지 형태로 취급되고 있는 분야이며 원칙적으로 보통법(common law)에 의해 규제된다고 할 수 있다. 실제로는 보험시장에서는 로이즈 보험자(underwriter) 또는 보험회사가 사용하는 보험증권의 약관을 이용하고 있다. 영국의 1974년 보험회사법(Insurance Companies Act)은 항공보험의 구체적인 종류를 특정하고 있으며 1982년의 보험회사법은 일반보험사업의 분류 중에 항공분야를 포함하고 있다. 그리고 1929년의 바르샤바조약과 1955년의 헤이그(Hague)의정서를 비준하고 그 내용을 대부분 수용한 항공운송법(Carriage by Air Act)이 있는데, 이 법은 원칙적으로 항공기운송에 관한 제정법이다.¹¹⁾ 그리고 민간항공법(Civil Aviation Act 1982)은 항공운송사업의 면허부여를 조건으로 하여 사업운영에 있어서 발생할 수 있는 책임을 대하여 금전적 조치를 강구하여야 한다는 규정을 두고 있어 실질적으로 책임보험에 의한 부보의무를 정하고 있다.¹²⁾

2) 美 國

미국은 1926년 연방의회가 항공업법(Air Commerce Act)을 제정하였는데, 동법은 연방정부에게 전반적인 항공체제의 운영과 유지에 관한 권한을 부여한 항공규제에 관한 미국최초의 입법이다. 보험회사들도 항공기가 성문법상의 규정을 위반하는 경우에는 면책된다는 규정을 보험증권에 삽입하였으며 법원도 이러한 면책규정을 유효한 것으로 판단하였다.¹³⁾ 1958년에는 연방항공법(Federal Aviation Act)을 제정하였는데, 동법의 입법목적은 항공안정을 증대

11) 全武夫, “항공보험에 관한 연구,” 『啓明研究論叢』 第17輯(啓明文化大學, 1999), 213면.

12) Civil Aviation Act of 1982, §65(2)(b).

13) Kilburn V. Union Marine & Gen. Ins. Co., 326 Mich. 115, 40 N.W. 2d 90(1949).

하는 데 있었다. 동법은 제13장에서 전쟁위험보험에 관하여 규정하고 있으나 일반적 강제보험은 입법화되어 있지 않았다. 연방항공규칙(Federal Aviation Regulations)은 미국내에서 또는 미국으로 취항할 수 있는 면허를 소유한 국내외의 항공운송인에 대하여 승객 및 제3자에 대한 배상책임을 담보하기 위하여 일정의 금액을 한계로 하여 부보를 요구하고 있다. 승객에 대한 배상책임의 담보한도액은 승객 1인당 30만 달러를 최저한계로 하여 1사고 1항공기당 30만 달러에 항공기의 총 좌석수의 75%를 곱한 금액으로 하고 있다.¹⁴⁾ 화물에 대한 배상책임에 대해서는 부보가 요구되고 있지 않지만 만약 부보하고 있다면 담보한도액을 화물을 수탁할 때에 荷主(shipper)에게 서면으로 통지하여야 한다고 규정하고 있다.¹⁵⁾

3) 獨 逸

독일에서는 1906년 항공상해보험이 최초로 채택되었는데, 이는 항공보험이 보험의 한 분야로서 발전되게 된 계기가 되었다. 1959년 항공법은 승객의 손해에 대비하여 보험가입을 의무화하고 있으며 1인당 사망 또는 계속적인 생계능력상실에 대한 부보액을 3만5천마르크로 규정하고 있다. 1961년의 과다라하라(Guadalajara)조약을 비준하였으며 1971년의 과테말라(Guatemala)의정서에도 서명하였다. 그러나 보험계약법(Gesetz über den Versicherungsvertrag: VVG)에는 항공보험에 관한 규정이 없으며 보험감독법(Versicherungsaufsichtsgesetz: VAG)도 항공보험에 대한 별도의 규정을 마련하지 않고 있다. 따라서 보험계약법상의 상해보험계약에 관한 규정이 항공사고로 인한 손해에 적용된다. 동법의 손해보험계약에 관한 규정은 기체보험에, 그리고 손해보험계약 및 책임보험에 관한 규정이 책임보험에 강행법적 또는 보충적으로 적용되고 있다. 그리고 1981년에 제정된 항공교통법(Luftverkehrsgesetz: LVG)은 항공보험계약의 내용을 직접 규정하고 있지는 않으나 부보시 일정한 요건을 요구하고 있다. 항공교통법은 운송인의 계약상 책임과 관련하여 1929년의 바르

14) 이러한 내용으로 입법화한 것은 1971년의 과테말라의정서가 제시한 인적 손해배상의 한도액이 10만달러에 지나지 않는다는 것에 불만을 품고 이를 현실화한 것으로 보는 견해도 있다. 禹洪九, “航空保險論,” 「航空法學會誌」第6號(韓國航空法學會, 1994), 21-22면.

15) 14 C.F.R. §205.

사바조약과 1955년의 헤이그의정서의 규정을 대폭 수용하고 있다.¹⁶⁾

4) 日 本

일본에는 항공보험에 관한 단일법전이 없다. 그리하여 항공보험에는 상법에 포함된 보험에 관한 규정 및 보험업을 규제하는 실정법이 적용된다.¹⁷⁾ 항공보험의 내용 및 효력에 대해서는 보험약관에 의한 경우가 많다. 1995년 개정되어 1996년에 시행된 보험업법에 따르면 항공보험사업에 관한 손해보험회사의 공동행위에는 大藏大臣¹⁸⁾의 인가를 받는 것을 조건으로하여 독점금지법의 적용으로부터 제외되고 있다(일본보험업법 제101조, 제102조). 동개정으로 외국보험사업자에 관한 법률은 폐지되었고, 일본국적의 상업항공기에 대해서 외국의 보험자가 일본에 지점 등을 설치하지 않아도 보험계약을 체결할 수 있는 것으로 되었다.

일본에서는 공공의 복지를 저해하고 있는 사실이 존재한다고 인정할 때에는 運輸大臣¹⁹⁾이 항공운송사업자에 대하여 항공사고에 의해 지급해야 할 손해배상을 위해 보험계약을 체결할 것을 명할 수 있다(일본항공법 제112조, 제122조). 그러나 외국인 국제항공운송사업자에 대하여 부보를 요구하는 규정은 없다.

5) 우리나라

우리나라는 항공위험과 관련하여 강제보험제도를 채택하고 있어 항공사업자와 자가용항공기를 운용하고자 하는 자는 건설교통부령이 정하는 바에 따라 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운용할 수 없다²⁰⁾(항공운송사

16) 全武夫, 앞의 논문, 215-216면.

17) 일본상법은 화재보험, 생명보험 및 해상보험에 대해서 규정을 두고 있으나, 항공보험에 대해서는 별도의 규정을 마련하지 않고 있다.

18) 우리나라의 재정경제부장관에 해당한다.

19) 우리나라의 건설교통부장관에 해당한다.

20) 항공운송사업진흥법에 따른 건설교통부령인 항공운송사업진흥법 시행규칙은 보험가입후 보험가입 신고서에 특정사항을 기재한 후 보험증서 사본을 첨부하여 교통부장관에게 제출하도록 하고 있다(제2조). 보험에 가입하는 경우의 책임한도액은 우리나라가 가입하고 있는 항

업진흥법 제7조). 그러나 항공보험에 특유한 단행법전을 두고 있지 않다. 이 때문에 항공보험계약에 관련하여 법적인 법적문제가 발생했을 때 우리 상법 제4편의 해상보험 또는 육상보험에 관한 규정을 유추적용하고 있다.

항공보험의 그 특성상 피보험이익이 다양하며 그 때문에 물건보험, 인보험 및 책임보험 등 보험의 내용도 다양하다. 그리하여 항공보험에 적용되는 유추 적용되는 법규도 다양할 수밖에 없다. 현재 항공보험계약에 대해서는 상법중 보험통칙(제639조 이하)과 손해보험통칙(제665조 이하)이 적용되고 있다. 그리고 승객, 화물 및 제3자에 대한 책임을 담보하는 경우에는 책임보험에 관한 상법 제719조 이하의 규정이 적용되고 있다. 보험계약자의 불이익변경금지는 상법 제663조와 약관규제에 관한 법률 제6조 이하와 충돌되지 않는 범위내에서 항공보험약관에 적용된다. 그러나 항공보험의 약관은 해상보험의 경우와 마찬가지로 영국의 로이즈의 것을 그대로 적용하고 있는 실정이다.²¹⁾

III. 航空保險의 特性

항공보험은 항공기의 발달과 동시에 발전한 비교적 새로운 보험이며, 해상보험을 모체로 하고 있다. 이러한 항공보험은 다음과 같은 특색을 지닌다. 첫째, 항공기의 거액화로 인한 인수할 위험 또한 거대하다.²²⁾ 말하자면, 항공기 사고의 경우 손해액은 거대하게 된다. 예컨대, 보험의 대상이 되는 항공기의 기체가액과 400명 이상의 승객, 그리고 탑재한 화물의 가액을 고려한다면 계약당 보험금액은 선박보험이나 원자력보험의 경우를 능가하는 것이 일반적이다.²³⁾ 특히 사고의 대부분이 전손에 해당되기 때문에 인수위험은 매우 크며 사고의 형태에 따라서 보상책임은 승객에 대해 1사고당 총액이 수백억 또는 제3자에 대한 배상책임도 상당한 고액에 달할 가능성이 있다. 따라서 이것에

공운송책임에 관한 諸國際協約에서 규정하는 책임한도액으로 하며 만약 그 적용이 불합리한 경우에는 건설교통부장관이 정하는 항공운송인의 책임한도액으로 한다(제3조).

21) 全武夫, 앞의 논문, 217면.

22) 오늘날 대형항공기의 평균가격은 1억5천만달러에 달한다. Diederiks-Verschoor, *supra* note 2, at 169.

23) 全武夫, 앞의 논문, 204면.

대응한 항공보험도 보상한도액이 거액이 되고, 인수할 위험도 거대하게 된다. 이 때문에 보험인수를 공동으로 하여 위험을 분산시키고 평균화를 도모하기 위해 풀 또는 신디케이트 등을 형성하여 위험을 인수하는 경우가 많다.

둘째, 인수할 거대한 위험을 소화하기 위해 국제적 규모로 재보험에 붙여서 위험의 분산을 도모한다. 정기항공운송사업의 대형항공기에 대해서는 외국의 보험사업자로서의 재보험계약이 행해지고 있으며, 해외의 재보험시장과 깊은 관계를 갖고 있다. 그러므로 보험료를 등 보험계약의 조건이 해외동향의 영향을 받기 쉽다.

셋째, 항공운송의 국제성 때문에 항공보험도 국제성을 띤다. 예를 들면, 국제운송에 있어서 승객에 대한 배상책임은 조약이나 관계국의 국내법에 의해서 정하여지므로 배상책임보험도 국제성을 띠게 된다. 그리고 항공보험에는 국제적으로 통일된 약관 및 조항이 폭넓게 사용되고 있다. 또한 조약의 비체결국 상호간에 항공기사고가 발생하는 경우에는 준거법의 결정이라는 섭외사법적인 문제가 제기될 수 있다. 그리고 항공보험의 연구·발전을 위한 국제기구인 국제항공보험자 연합(International Union of Aviation Insurers: IUAI)이 조직되어 있다.

넷째, 보험사고의 원인과 담보내용이 복잡적이다. 항공기사고는 악천후, 기계고장, 조종사의 실수, 피격, 전쟁, 하이재크, 항공기 상호간의 충돌 등 사고의 원인이 되는 위험이 매우 복잡적이므로 지상의 교통사고에 비해 그 원인의 규명이 매우 복잡하고 책임의 소재가 밝히기가 어렵다. 항공보험은 항공기의 운항, 정비, 항공시설의 관리 등에 수반되는 각종 위험으로 말미암아 생기는 손해를 담보하므로 피보험이익도 소유이익, 책임이익, 비용이익, 수익이익, 대상이익 등 복잡적이다.²⁴⁾

다섯째, 보험계약조건이 유연하며 기업보험으로서의 성격을 띤다. 기체보험에서는 보험계약을 체결할 때 당사자간에 미리 협정한 가액을 보험가액으로 하므로 보험기간 중에는 보험가액에 대해서는 보험가액불가변의 원칙이 적용되어 분쟁의 대상이 될 수 없다. 그러나 다른 유형의 항공보험은 특성상 계약대상이 되는 항공회사 수의 제한, 규모, 운항노선, 승객의 구성 등이 매우 다양하기 때문에 개별보험의 성격을 띠고 있으며, 보험계약의 내용을 보험계약

24) 全武夫, 앞의 논문, 206면.

기간중에 변경할 수 있는 유연성을 가지고 있다. 그리고 항공보험의 경제적 목적에 비추어 볼 때 기업자가 그 기업경제생활의 불안정에 대비하여 이용하는 보험이라는 점에서 기업보험적 측면이 강하다.²⁵⁾

IV. 航空保險契約

1. 契約締結의 方式

런던항공보험시장에서의 보험계약의 체결은 대부분 보험중개인(insurance broker)을 통해서 이루어지므로 보험자와 보험계약자가 직접 교섭하여 보험계약청약서를 작성하여 이루어지는 경우는 거의 없다.²⁶⁾ 보험중개인은 계약체결에 있어서는 보험계약자의 대리인이며 보험증권의 교부와 보험료의 수급에 있어서는 보험자의 대리인으로서 행동한다.²⁷⁾

보험계약의 체결은 체결하고자 하는 계약의 중요사항인 피보험자, 부보험료, 보험금액, 요율, 보험기간 등이 요약된 체결전표(placing slip)를 보험중개인이 준비하는 것으로 시작한다. 그 후 중개인은 스스로가 판단하기에 합리적인 보험료를 제시할 것으로 보이는 신뢰할 만한 보험자(underwriter)를 선택한다. 그리고는 그 보험자에게 위험의 일부를 인수할 것을 제의한다. 만약에 보험자와 중개인이 보험료와 기타 다른 조건에 합의를 하였다면 그 보험자는 그 전표에 서명하여 위험을 인수함으로써 보험계약자와 체결한 보험계약의 당사자로 된다. 이 보험자는 주간보험자(leading underwriter)로서 보험증권의 문구와 같은 기술적인 문제를 통제한다. 위험의 다른 부분도 이와 같은 방법으로 계속적으로 인수된다.²⁸⁾

25) 全武夫, 앞의 논문, 206면.

26) Rod D. Margo, Aviation Insurance 52(2d ed. 1989)[이하 "Aviation Insurance"로 인용함]. 특히 로이즈보험시장의 경우 로이즈의 공인된 보험중개인만이 보험계약을 체결할 수 있다. Lloyd's Brokers Byelaw No.5 §4(1988);

http://www.lloyds.com/homepages/insurance_hp.htm(2001년 1월 1일 방문).

27) Margo, Aviation Insurance, at 66-68.

28) Margo, Aviation Insurance, at 435-436.

보험계약의 체결은 보험증권의 발행에 의해 증명된다. 만약에 제3자가 보험계약체결의 증명이 필요하다면 보험계약자를 대리하는 보험중개인이 보험증서(certificate of insurance)를 그에게 발급하여 준다. 보험증권은 전표에 기재된 세부내용을 토대로 작성되는데, 이는 그 종류에 따라 표준약관의 형식으로 미리 준비되어 있거나 아니면 중개인이 특별히 작성한다. 보험증권의 내용은 주간보험자와의 협상에 의해 확정한다. 그 후 작성된 증권을 보험자의 소속에 따라 로이즈 증권서명실(Lloyd's Policy Signing Office: LPSO) 또는 런던보험자협회(Institute of London Underwriter: ILU)에 제출하여 최종적인 점검을 거쳐 서명을 받게 되면 비로소 보험계약이 확정된다.²⁹⁾

대부분의 항공보험계약은 전표의 방법으로 체결되지만 예외적으로는 청약서 양식에 의할 수도 있다. 이러한 방식의 청약에서 청약자는 항공위험을 평가하고 보험료를 산출하는 데 필요한 기본적인 정보에 대하여 질문을 받을 것이다. 예컨대, 항공기의 기체보험에 관한 청약에서는 청약자는 보험의 목적인 항공기의 제작형태, 제작연수, 제작자, 항공기의 堪航證書(airworthiness certificate)의 일자·숫자, 승객수용능력, 항공기의 등록표, 항공기의 가격과 현재의 가치, 엔진제작형태·일련번호, 총비행시간, 조종사의 신상카드, 비행경험, 착륙비행장, 격납고 등과 같은 상세한 사항에 관하여 질문을 받을 것이다. 면허손실보험에 관한 청약서는 청약자의 연령, 체중과 신장, 임무, 지위, 종사할 항공기의 비행양식, 면허증과 그 발행국, 연봉, 의로기록 등에 관한 정보를 제공해 주도록 요구할 것이다.³⁰⁾

2. 航空保險契約者 등의 告知義務

보험계약상 고지의무라함은 보험계약자 등이 보험계약을 체결함에 있어 보험자에게 중요한 사항(material fact)을 고지할 것과 중요사항에 관하여 부실하게 고지하지 아니할 의무를 말하는데, 항공보험의 경우에도 이러한 보험계약자 등에게 고지의무를 부과하고 있다. 즉, 항공보험계약을 체결할 때 보험계약자 등은 보험자가 위험도를 적절하게 판단하여 인수의 여부 및 조건 그

29) 崔竣瑤, 앞의 책, 292-293면.

30) 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—樞江孫珠璿教授 停年紀念』(博英社, 1989), 657-658면.

리고 보험료 등을 결정할 수 있도록 일정한 사항을 고지해야 할 의무를 부담한다.

고지의무자는 보험계약자, 피보험자 또는 그 대리인이다. 항공보험의 경우에 고지하여야 할 중요한 사항으로서는 다음과 같다. 첫째, 항공보험의 공통적인 고지사항으로서는 피보험자 (assured), 항공기의 소유자, 기종, 등록번호, 제조연도 등과 같은 항공기의 명세, 항공기의 사용용도 및 목적, 조종사의 이름과 나이 및 항공기종별 조종경력 등과 같은 조종사의 명세, 보험기간 (period), 비행지역 및 경로, 예상비행시간, 감항증명의 취득 유무, 항공기의 운항자 및 정비자, 기장 및 항공운송종사자의 명세, 항공기의 定置場所 및 수용장소, 운송약관, 事故前歷 등이 있다.³¹⁾ 둘째, 기체 및 배상책임보험의 고지사항으로서는 피보험이익(insurable interest), 보험가입금액(insured amount), 면책금액(deductible), 보험조건(condition) 등이 있다. 셋째, 승무원 및 승객상해보험에서는 피보험이익, 보험금액(sum insured), 보험조건 등을 고지하여야 한다.

고지의무는 계약체결이 이루어지는 순간에 종결되는 것으로서³²⁾ 이 의무에 따라 고지의무자는 그가 알고 있는 중요한 사실이외에도 정상적인 업무수행상 확인할 수 있는 사항까지도 보험자에게 고지해야 한다. 고지의무자가 고의 또는 중과실로 고지사항인 중요한 사항을 不告知(non-disclosure) 또는 묵비, 말하자면 전혀 개시하지 않거나, 또는 중요한 사실의 不實告知(misrepresentation) 즉 중요사항에 관하여 내용상으로 허위의 진술을 하는 경우 이는 고지의무의 위반으로 된다. 보험가입자가 고지의무를 위반하였다면 보험자는 그 보험계약을 해지할 수 있다(상법 제651조).³³⁾

보험계약자가 고지한 사실이 부실고지에 해당하는가를 판단함에 있어서는 항공보험에 관련한 제반사항을 고려하여야 한다. 부실고지에 의하여 고지의무를 위반하였는가를 판단함에 있어서 보험계약자의 악의유무는 불문한다. 그러므로 보험계약자의 사기 또는 악의가 있건 없건 간에 중요한 사실에 대하여 허위진술을 하거나 부정확한 진술에 의거하여 보험계약이 체결되었다면 이는

31) 崔煥瑤, 앞의 책, 294면.

32) Commonwealth Ins. Co. of Vancouver v. Groupe Sprinks, SA, [1983] 1 Lloyd's Rep. 67, 77(Eng. Q. B.).

33) 禹洪九, 앞의 논문, 28-29면.

고지의무의 위반으로 되어 보험자는 보험계약을 해지할 수 있다.³⁴⁾ 그러나 보험계약당시에 고지의무자가 고의 또는 중대한 과실로 인하여 중요한 사항을 고지하지 아니하거나 부실고지를 한 때에는 보험자는 그 사실을 안 날로부터 1월내에, 계약을 체결한 날로부터 3년 내에 계약을 해지할 수 있다. 그러나 보험자가 계약당시에 그 사실을 알았거나 중대한 과실로 알지 못한 때에는 그러하지 않다(상법 제651조). 이 기간은 제척기간이다.

고지의무위반의 입증책임은 보험자가 부담한다. 이는 보험자는 위험추정에 있어서 특정사항의 중요성을 객관적으로 평가할 수 있는 전문성을 가지고 있기 때문이다. 부실고지가 철회되었을 경우에는 그러한 사항의 입증책임은 보험계약자에게로 넘어간다.³⁵⁾

3. 航空保險證券

1) 意義 및 特徵

항공보험증권(aviation insurance policy)이라 함은 항공보험계약이 체결된 후에 그것을 증명하기 위하여 계약의 내용을 기재하고 보험자가 기명날인 또는 서명하여 보험계약자에게 교부하는 증권을 말한다. 따라서 각각의 보험내용은 보험계약을 증명하는 보험증권의 내용에 따라 결정된다. 보험계약이 불요식의 낙성계약이므로 항공보험계약을 체결하는 경우에도 반드시 문서로 작성할 필요는 없으나 실무에서는 업무상 편의를 위해 항공보험의 종류에 따라서 다양한 표준보험증권을 사용하고 있다. 특히 항공보험의 특성상 해외의 재보험에 부보하여 위험을 분산시킬 필요가 있으므로 실무에서는 대개 런던의 보험시장에서 사용되고 있는 영문의 표준항공보험증권을 사용한다.³⁶⁾ 표준항공보험에 의해 계약을 체결하는 경우라도 계약당사자가 조항을 추가·삭제하거나 인쇄문언을 변경하여 계약의 내용을 자신들의 구체적인 경우에 알맞게 변경할 수 있다. 따라서 항공보험이 신디케이트에 의해 인수될 경우 구성원인

34) 白正鉉, 앞의 논문, 663면.

35) 禹洪九, 앞의 논문, 29-30면; Margo, Aviation Insurance, at 106.

36) 물론 중개인이나 보험자가 각각 필요에 따라 내용을 확정하며 개별적으로 작성한 보험증권을 사용할 수도 있다.

보험자가 보험증권이 담보하는 보험중 일부종목만을 인수할 수 있다. 또한 항공보험계약은 원칙적으로 보험목적인 항공기에 대한 모든 위험을 담보하게 되지만 地上危險과 같이 특정상태에서의 위험만을 국한하여 부보할 수 있다.³⁷⁾

런던시장에서 사용되고 있는 보험증권 중 상해 및 생명보험을 제외한 다른 모든 항공보험은 손해보상(indemnity)형이다.³⁸⁾ 말하자면 보험자는 피보험자에게 발생한 손해 또는 배상책임을 보상한다. 피보험자의 배상책임에 대해서는 피보험자가 우선 피해자에게 배상금을 지급하고 그 후에 보험자가 피보험자에 대해 그 손실을 보상하는 구조로 되어 있다. 미국에서 사용하고 있는 보험증권은 피보험자가 지급해야 할 배상금액을 보험자가 피보험자에 대신하여 (on behalf of) 지급하는 규정을 두기도 한다. 피해자가 제기한 배상청구의 처리에 대해서는 영국형 보험증권에서는 원칙적으로 피보험자가 그 청구의 처리를 관리하지만, 보험자가 그 청구처리의 관리 및 피보험자의 이름으로 변호, 소송수행 및 화해를 하는 것을 선택할 수 있다. 미국형 보험증권에서는 원래 보험자가 피보험자의 이름으로 변호, 소송수행 및 화해하는 것을 허용할 수 있다. 전세계적인 관점에서 볼 때 실무적으로는 영국형 또는 미국형을 불문하고 보험자가 피보험자를 대리할 변호사를 선임하는 등 피해자의 청구에 대한 처리의 주도적 지위를 차지하는 것이 관행으로 되어 있다.³⁹⁾

2) 航空保險證券의 內容

전통적인 항공보험증권은 그 구체적인 종류를 불문하고 부보될 위험의 종류와 내용, 피보험자의 성명, 보험기간, 보험의 목적, 항공사의 자격, 부보의 지리적 범위, 면책사유(exclusion), 면책금액, 담보 내지는 진실성의 보증(warranty), 조건(condition) 및 보험료, 보험금, 보험금청구수령권자 등에 관한 내용을 반드시 포함하고 있어야 한다. 보험증권이 이러한 내용을 기재하지 않고 있다면 그 보험증권의 효력은 인정될 수 없다.⁴⁰⁾

37) 崔竣瑤, 앞의 책, 294-295면.

38) Adel Salah El Din, Aviation Insurance Practice, Law and Reinsurance 32(1971).

39) 坂本昭雄/三好晉, 「新國際航空法」(有信堂, 1999), 338頁.

40) 崔竣瑤, 앞의 책, 296면.

보험의 목적을 추가할 경우에는 특약을 첨부할 수 있다. 면책사유란 보험증권에 의해 커버되지 않는 특정한 위험이나 상황, 즉 위험 중에서 인수되지 않는 일정한 위험을 의미하는데, 이러한 면책사유로 생긴 사고로 인한 손해에 대해서는 보험자가 보상책임을 지지 않는다.⁴¹⁾ 추가보험료를 지급하여 특정한 면책사유를 보험의 목적에 포함시키는 것도 가능하다.

면책사유는 일반적으로 항공보험에서 공통된 것과 각 보험에서 특유한 것으로 나눌 수 있다. 일반적으로 항공보험에서 공통된 중요한 면책사유로 인한 손해에는 전쟁에 따른 손해, 파업(strike), 폭동, 사회적 騷擾 또는 노동쟁의에 의해서 발생하는 손해, 이른바 하이재크 등 항공기의 불법한 탈취에 의한 손해, 핵연료물질 또는 이것에 의해 오염된 물질의 放射性·爆發性 등을 원인으로 발생한 손해, 피보험항공기가 보험증권에 기재된 담보지역 외에서 운항하고 있는 동안에 발생한 손해, 피보험항공기가 불법한 목적으로 사용되고 있는 동안에 발생한 손해, 피보험항공기가 보험증권에 기재되어 있는 사용목적 이외의 목적으로 사용하고 있는 동안에 발생한 손해, 피보험항공기가 보험증권에 기재되어 있는 조종사 이외의 사람에 의해서 조종되고 있는 동안에 발생한 손해, 곡예비행 등 특별히 위험한 비행에 종사하고 있는 동안에 발생한 손해 등이 있다.⁴²⁾

면책금액을 두는 경우 약정된 금액까지 보험자가 보험금의 지급의무를 부담하지 않는다. 담보 내지 진실성의 보증은 보험계약의 기초가 되기 때문에 피보험자는 엄격하게 지켜야 하는 것으로서 일반적으로 보험계약에서 피보험자가 보험계약의 유효성을 뒷받침하는 특정한 사실이 진실하게 존재한다는 약속(promise)을 말한다.⁴³⁾ 조건으로는 보험자의 책임의 전제가 되는 조항

41) Note, *Florida's "Antitechnical" Statute: Should Insurance Exclusions Be Included?*, 10 *Florida State University Law Review* 737, 739(1983).

42) 坂本昭雄/三好竹, 前掲書, 336-337頁. 이러한 면책사유 중 전쟁에 따른 손해나 하이재크에 의한 손해에 대해서는 별도의 전쟁·하이재크보험이 존재한다. 이에 관해서는 이하의 V. 3. (6) 참조.

43) 朴恩京, "海上保險契約上の 워런티 法理에 관한 研究—英國 海上保險法을 中心으로—" (慶星大學校 大學院 法學博士 學位論文, 1999), 10면; Nicolas J. Healy, *The Hull Policy: Warranties, Representations, Disclosures and Conditions*, 41 *Tulane Law Review* 245, 252(1967); Edwin W. Patterson, *The Apportionment of Business Risks Through Legal Devices*, 24 *Columbia Law Review* 335, 340-341(1924).

(term) 및 계약이 이행되는 방법에 관한 규정이 있다.⁴⁴⁾ 담보와 조건의 차이는 명확하지 않고, 보험계약의 규정문언과 당사자의 의사를 고려하여 해석하여야 한다.⁴⁵⁾ 담보 내지는 조건의 위반이 있었다는 입증책임은 보험자가 부담한다. 담보 및 조건에 관해서는 다음의 3가지 전형적인 예를 들 수 있다. 첫째, 피보험자는 항공기의 운항 및 감항성에 관한 모든 규칙을 준수하고, 피보험자의 대리인 및 사용인에 의해서 준수하도록 합리적인 모든 조치를 강구한다. 둘째, 피보험자는 보험의 대상이 되는 위험의 성질 또는 상황의 변화를 보험자에게 즉시 통지하고, 그 변화가 보험자에게 받아들여진 경우라면, 그 변화의 이후에 발생하는 청구는 응하지 않는다. 셋째, 피보험자는 성실히 의무를 이행하고, 손해를 방지 또는 경감하기 위해서 합리적으로 실행 가능한 모든 것을 행한다.⁴⁶⁾

V. 航空保險의 分類와 內容

1. 航空保險의 分類

항공보험의 내용이 복잡·다양하기 때문에 이에는 거의 모든 종류의 보험이 포함되고 있다. 말하자면 인보험적 항공보험과 손해보험적 항공보험도 있다. 손해보험 중에도 운송보험에 속하는 것과 책임보험에 속하는 것 등이 있다. 또한 定額保險 및 不定額保險, 그리고 사고발생지에 따라 지상·공중·해상 등 항공보험의 내용은 매우 다양하다. 이러한 항공보험을 피보험이익에 따라 다시 분류해 보면 인보험에 속하는 항공보험으로는 승객상해보험, 승무원

44) Margo, *Aviation Insurance*, at 135.

45) 전통적인 영국법 하에서는 담보와 조건의 차이는 담보를 위반하였다면 그 위반이 중대하지 않거나 손해발생과 상관없다고 해도 보험자는 보험계약을 무효로 할 수 있으나, 조건 위반이 있는 경우에 만약 그 조건이 보험의무의 전제가 된다면 보험자는 보험계약을 무효로 할 수는 있다. 그러나 손해의 처리에 관한 조건위반의 경우 그 위반에 관계된 손해에 대해서 지급의무를 거절할 수는 있으나 보험계약자체는 유효하다. 박원화, 「항공법」 개정판(명지출판사, 1997), 296면; 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 337頁.

46) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 337頁.

손해보험이 있으며 손해보험에는 항공보험으로는 기체보험, 각종의 배상책임보험 등이 속한다. 기타의 항공보험으로는 수색구조비용보험, 항공기장비품·예비품보험, 항공화물하주보험, 승무원면허상실보험, 불가동손실보험 등이 있다.

이밖에 항공위험 또는 그로 인한 손해의 유형에 따라 항공보험을 분류할 수도 있다. 첫째, 항공기 자체의 재산상의 위험을 담보하는 보험이 있다. 이에 해당하는 보험은 기체보험으로서 여러 가지 우연한 사고로 인한 항공기의 손상에 따른 손해를 담보한다. 둘째, 항공기운항자가 항공기로 인하여 기체 외의 승객 또는 제3자에게 입힌 신체상해나 재산상의 위험인 타인에 대한 손해배상책임의 위험을 담보하는 보험이 있다. 이에 해당하는 것으로는 승객배상책임보험과 제3자배상책임보험이 있다. 그리고 항공기 탑재화물에 미칠 손해에 대하여 배상책임위험을 담보하는 화물배상책임보험이 있다. 셋째, 항공기 탑승자가 항공기 탑승중에 당한 신체상해 또는 사망에 대하여 항공기 탑승자의 생명, 신체의 손해위험을 담보하는 보험인 탑승자상해보험이 있다. 넷째, 항공운송중 사고로 인하여 입은 화물의 손해를 담보하는 항공화물하주보험이 있다.⁴⁷⁾

3. 主要航空保險의 內容

1) 機體保險

(가) 擔保危險과 補償責任

기체보험(hull insurance)은 우연한 사고에 의하여 항공기 자체에 생긴 손해를 담보하는 보험이다. 이 보험의 보험적인 항공기, 즉 피보험항공기가 추락, 충돌, 접촉, 전복, 화재, 폭발, 지진, 태풍, 홍수, 해일, 풍수해, 도난, 불시착 등의 우연한 사고에 의해 입은 손해에 대하여 보험약관의 면책사유에 해당되지 않는 한 보험금을 지급하거나, 항공기를 교체 또는 수리하여 준다.⁴⁸⁾

47) 禹洪九, 앞의 논문, 31-32면.

48) Margo, *Aviation Finance*, at 439.

보험의 목적이 되는 항공기는 보험증권상에 지정되어 있는 항공기이다. 여기에는 기체 그 자체뿐만 아니라 통상의 운항에 필요한 엔진, 標準搭載器機類가 포함한다. 특수장비품은 일반적으로 보험의 목적으로 되지 않으므로 보험에 의해 담보하기 위해서는 보험증권에 명기하여야 한다. 그리고 항공기의 구성부품 또는 장비품이 정기점검, 정비, 수리 등의 목적으로 일시적으로 기체에서 분해되어도 피보험항공기와 동일 시설내에 있는 한 기체보험의 대상이 된다. 대체부품이 항공기 본체에 설치되는 시점부터 분해된 부품 등은 피보험항공기의 구성부품 또는 장비품이 아니기 때문에 보험의 대상에서 제외되나, 설치한 대체부품은 보험의 대상이 된다.⁴⁹⁾

기체보험은 사고에 의해서 발생한 항공기의 직접손해에 대하여 보험금을 지급하는데, 이러한 손해를 전손과 분손으로 나눌 수 있다. 전손이라 함은 수리가 불가능할 정도로 항공기가 물리적으로 손상을 입은 경우와 항공기가 나포·몰수 등에 의해 피보험자의 점유를 빼앗아 회복 불가능한 경우, 그리고 추정전손(constructive total loss)에 해당하는 경우를 포함한다. 추정전손이란 기술적으로는 항공기의 수리가 가능할 지라도 사고발생장소의 상황 등에 따라 수리비용이 보험가액을 초과하는 경우와 항공기가 일정기간 행방불명이 된 경우이다. 이처럼 기체보험에서는 물리적 멸실손해 뿐만아니라 항공기의 행방불명의 경우에도 보험금을 지급한다. 따라서 피보험항공기의 이륙 후, 연락이 두절되어 일정한 기간을 경과하여도 아직 행방불명인 경우, 또는 이륙 불가능한 장소에 불시착한 경우에도 보험금을 지급한다. 그러나 항공기의 사고로 인하여 사용불능에 의한 逸失利益 등의 간접적 손해는 보험금지급의 대상이 아니다.⁵⁰⁾

기체보험은 다른 종류의 항공보험과는 다음과 같은 특이한 내용을 가지고 있다. 첫째, 항공기에 손해가 생긴 경우 보험자의 동의없이 분해 내지는 수리할 수 없다. 다만, 손해확대방지나 당국의 명령에 의한 경우를 예외이다. 둘째, 항공기에 손해가 생긴 경우 보험자는 수리비 및 가장 경제적인 방법으로 인원과 자재를 운반할 책임을 진다. 그러나 보험자가 피보험자와 별도의 합의가 있는 경우는 예외이다. 셋째, 보험자가 항공기에 대해 보험금을 지급하였

49) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 338-339頁.

50) 崔竣瑤, 앞의 책, 302면; 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 339頁.

거나 항공기를 교체하였다면 보험자는 항공기 자체와 항공기에 관련된 서류, 기록, 등록 및 권리를 잔존물로서 취득하며 또한 보험자의 위험인수는 자동적으로 종료된다. 그러나 특약으로 보험자가 항공기 잔해의 소유권을 취득하는 것을 선택하지 않는 한 피보험자에게 남는다고 보험증권에 명기할 수도 있다.⁵¹⁾ 피보험자가 제3자에 대해 배상청구권을 가지는 경우에는 보험자가 보험금의 지급을 이유로 그 배상청구권을 대위할 수 있다. 사정에 따라서는 보험자가 사전에 특정의 제3자에 대해서는 代位求償權의 행사를 포기한다고 약정할 수도 있다.⁵²⁾ 넷째, 피보험자와 별도의 합의가 없는 한 항공기 사고로 교체시키는 항공기는 원래 확보되었던 항공기와 동일한 제조법, 동일한 형식 및 거의 동일한 상태를 유지하는 것이어야 한다. 다섯째, 기체보험에는 보험위부(abandonment)는 인정하지 않으며 보험자의 동의없이 다른 보험자와 중복보험계약이 체결되어있다면 보험금은 지급하지 않는다.⁵³⁾

(나) 保險價額

기체보험에는 보험가액의 한도를 정하는 기준으로서는 보험가액(insured value)을 정하는 방법과 협정보험가액(agreed value)을 정하는 방법이 있다. 보험가액형은 보험계약시에 보험자가 보상의 책임을 부담하는 최고한도액을 결정하지만 피보험자는 손해발생일의 항공기 시장가격을 기초로 하여 보상을 받는 경우를 말한다. 협정보험가액형은 계약체결시에 당사자가 손해발생시에 보험증권에 따라 지급되어야 할 항공기의 보험가액을 미리 합의해 두는 것을 말한다.⁵⁴⁾ 항공기의 전손인 경우 보험가액형에서 보험자는 보험가액을 지급할 것인가 아니면 동등의 대체항공기를 제공할 것인가의 선택권을 갖는다. 협정보험가액형은 보험자가 대체항공기를 제공할 선택권을 가지지 못한다. 일반적으로 전손의 경우 면책금액의 적용은 없다.

(다) 保險料

51) 항공기 잔해의 소유권이 피보험자에게 남는다는 것은 보험자가 보험의 목적에 대한 대위, 즉 잔존물대위의 포기로 설명할 수 있다.

52) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 340頁.

53) 全武夫, 앞의 논문, 206-207면.

54) Margo, Aviation Insurance, at 439-440.

기체보험의 보험료는 고지된 사항 및 기타 중요한 요소 등을 종합적으로 판단하여 결정한다. 이러한 중요한 요소로서는 항공기의 기종, 사용목적·조종사·정비사·정비시설 등이다. 실무에서는 이와 같은 요소를 종합적으로 판단하여 개별계약자마다 保險料率을 결정하여야 하므로 정형적인 料率體系를 마련하기가 쉽지 않으며 協定料率(tariff)도 형성되어 있지 않다.⁵⁵⁾

(라) 種 類

기체보험에는 먼저 기체전위험보험(hull all risks insurance)이 있다. 이는 항공기 기체의 멸실이나 손상을 담보하는 보험으로 면책사유를 제외한 모든 위험을 담보한다. 항공기 납치 등 전쟁위험으로 인한 기체의 멸실이나 손상을 특약으로 담보하는 기체전쟁위험보험(hull war risks insurance)도 있다. 그리고 기체전위험보험에서 피보험자가 부담하는 면책금액을 추가로 담보하는 기체면책금액보험(deductible insurance)과 기체의 전손만을 담보하는 기체전손보험(total loss only insurance)도 있다. 이처럼 기체보험은 항공기의 멸실 또는 손상을 담보하는 보험이므로 항공기의 소유자를 피보험자이며 동시에 보험계약자가 되는 것이 전형적인 경우이다.

이밖에 기체보험에 임의적으로 부수하는 특약보험으로 수색구조비용보험(search and rescue insurance), 항공기사용불능손해보험(loss of use insurance) 및 담보위반보험(breach of warranty insurance) 등이 있다. 첫째, 수색구조비용보험은 항공기가 조난 또는 행방불명이 된 경우 항공기 및 탑승자의 수색이나 구조활동에서 요하는 비용과 손해방지 내지는 경감하기 위한 비용 및 항공기의 잔해물제거비용 등을 담보하는 일종의 비용 보험이다. 물론 이러한 비용이 기체보험에 의해 충분히 보상이 된다면 이 보험은 필요가 없다.

둘째, 피보험자가 보험기간중에 생긴 기체손상의 직접적인 결과로 인한 항공기의 수리 때문에 항공기를 사용할 수 없게되어 이익손실이 생기게 된다. 이처럼 예정하였던 수입을 얻지 못하는 경우에 그 손해를 보상할 필요가 있다. 이러한 필요에 의해 개발된 것이 바로 항공기사용불능손해보험 내지는 간접(결과)적 손해보험(consequential loss insurance)이다. 일반적으로 보험자는 보험계약체결시에 사고가 발생한 1일당 일정금액을 지급한다고 약정한다. 피

55) 崔竣瑤, 앞의 책, 306면.

보험자는 실제로 발생한 손해를 증명할 필요는 없다.⁵⁶⁾

셋째, 때로는 항공기의 사용에 관여하는 당사자의 관계에 따라 항공기의 소유권을 소유하지 않은 임차인 등이 보험계약을 체결하고 피보험자가 되기도 한다. 예컨대, 임차인이 소유자를 피보험자로 하여 제3자를 위한 보험계약을 하는 것이 아니라 자기 자신을 피보험자로 하여 보험계약을 체결하는 경우가 있는데, 이는 항공기를 반환할 채무를 지는 임차인이 항공기가 멸손을 입지 않음으로서 얻을 수 있는 소극적 이해관계를 피보험이익으로 하여 임차인 자신을 위해서 부보하는 것이다. 특히, 항공기는 고가이므로 항공기를 사용하는 운송인은 금융기관에 담보권을 설정하고 임대차의 형태로 항공기를 이용하는 경우가 많다. 이 경우 운송인(피보험자)이 보험계약의 담보조건에 위반함으로써 담보권자 등이 보험금을 지급받지 못하고 손실을 입을 염려가 있다. 따라서 항공기에 대한 담보권을 가진 채권자를 위해 추가보험료의 지급을 전제로 하여 피보험자가 담보위반을 한 경우에도 보험자가 보상책임을 지도록 하는 특약보험이 있는데,⁵⁷⁾ 이를 일반적으로 담보위반보험이라 한다.⁵⁸⁾

(마) 免責事由

보험사고가 발하였다고 해도 그것이 보험자의 일정한 면책사유에 해당되면 보험금지급의 책임을 부담하지 않는다. 보험자가 절대적으로 면책되는 손해로는 피보험자의 고의나 악의에 따른 손해, 보험계약자·피보험자 또는 조종사의 고의에 의한 감항성위반 및 항공관계법규의 위반으로 인한 손해, 사기 또는 횡령에 의한 손해, 피보험항공기에 존재하는 결함(defect or failure), 마멸, 녹, 기타 자연소모(wear and tear), 기능의 저하(deterioration) 또는 고장(mechanical breakage or breakdown)에 의한 손해 등이 있다. 보험자가 특약에 의해 승인하면 담보될 수도 있어 상대적 면책되는 손해로서는 전쟁·내란·폭동·소요·노동분쟁 등에 따른 손해, 항로이탈로 인한 손해, 기록비행·곡예비행 등 위험을 내포하는 비행을 함으로써 야기된 손해 등이다.⁵⁹⁾

56) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 341頁.

57) D. Dudley Oldham & Wayne E. Dillingham, *Developments and Trends in Aviation Insurance*, 21 *Tort and Insurance Law Journal* 44, 53-56(1985).

58) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 340頁.

59) 禹洪九, 앞의 논문, 38면.

2) 乘客賠償責任保險

(가) 擔保危險과 補償責任 및 保險價額

승객배상책임보험(passenger(legal) liability insurance)이라 함은 항공운송인의 책임과 관련한 중요한 보험으로서 운송인이 승객에 대하여 부담하는 책임을 보상하는 보험을 말한다. 이처럼 승객을 운송하기 위해서는 승객배상책임보험에 가입하는 것이 필요한데, 이 보험은 항공기의 소유, 사용 혹은 관리에 기인하거나 또는 운송계약의 이행에 기인하여 발생한 우연한 사고에 의해 직접적으로 입은 인적·물적 손해에 대해 피보험자가 법률상의 배상책임을 부담하게 될 때 이러한 피보험자에게 발생하는 책임을 담보한다. 여기서 승객이란 피보험항공기를 이용하여 비행할 목적을 가지고 탑승중인 사람 및 乘降도중에 있는 사람을 뜻하며 피보험항공기의 승무원으로서 업무에 종사하는 사람을 제외한 탑승자 전원을 의미한다.⁶⁰⁾ 배상책임의 법적 근거는 운송약관, 국내법, 운송약관이다.

피보험자는 당해 항공기를 사용하는 항공운송인인 것이 전형적인 경우이지만, 승객이 항공운송인 이외의 자에 대한 법률상 책임을 추궁하는 경우에 대비하여 당해 항공기의 운항자, 소유자, 임대인, 임차인도 피보험자가 될 수 있다.⁶¹⁾ 이 경우는 주된 피보험자에 추가하여 피보험자로 되지만, 추가된 각각의 피보험자 또는 모든 피보험자에 대한 보험자의 보험금지금액은 보험증권에 기재된 보상한도액을 초과할 수 없다. 일반적으로 1사고마다 보상한도액이 정해지며, 승객배상책임보험과 제3자배상책임보험이 함께 가입한 경우 이들 두 가지 담보위험에 대해 단일한 보상한도액(combined single limit)을 취하는 경우도 있다.⁶²⁾

(나) 免責事由

승객배상책임보험에 특유한 면책사유로서는 다음의 것이 있다. 즉, 보험자

60) 禹洪九, 앞의 논문, 36면; Margo, Aviation Insurance, at 168.

61) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 341頁.

62) Margo, Aviation Insurance, at 167.

는 첫째, 피보험자가 손해배상에 관해 보험자의 사전승낙을 얻지 않고 승객과 계약을 체결하고 그 계약에 의해서 가중된 배상책임을 부담함으로써 발생하는 손해 둘째, 피보험자의 신체 또는 재물의 손해, 셋째, 피보험자가 업무에 종사하고 있는 사이에 발행한 피보험자의 사용인의 신체 또는 재물의 손해 넷째, 소음(noise), 진동(vibration), 충격파, 대기오염·수질오염 등의 환경오염, 전기 또는 전자기 등에 의해서 발생한 손해 등에 대하여는 보상하지 않는다.⁶³⁾

(다) 關聯問題: 懲罰的 損害賠償의 補償與否

승객배상책임보험과 같은 책임보험은 피보험자가 부담하는 법적 책임(legal liability)을 보상하는 데, 이는 피보험자가 부담할 가능성이 있는 배상책임에 의해서 피보험자의 총재산이 감소하는 것을 방지하는 재산보험이다. 이러한 종류의 보험에서 피보험자가 법률상의 배상책임으로 어느 정도의 지급의무를 부담할 것인가라는 것이 보험금지급의 전제가 된다.

대부분의 항공보험증권은 징벌적 손해배상이 보험에 의해 보상될 수 있는가의 여부에 관해 명시하지 않고 있다.⁶⁴⁾ 이 때문에 미국에서는 피해자로부터 가끔 청구되는 징벌적 손해배상액(punitive damages)도 책임보험의 보상대상으로 되는가의 여부가 문제가 되고 있다.⁶⁵⁾ 징벌적 손해배상은 피해자가 입은 손해를 보상하는 전보적 손해배상(compensatory damages)과 대비되는 것으로서 가해자를 징계(punishment)하여 비난할만한 행위의 재발을 억제(deterrence)시키는 것을 목적으로 한다는 점에서,⁶⁶⁾ 징벌적 손해배상은 보험에 의해서 보상될 수 없다고 본다.⁶⁷⁾ 미국의 다수의 주는 징벌적 손해배상의 보상을 목적으로 하는 보험을 인정할 수 없다는 입장을 취하고 있다. 나머지의 주에서는 징벌적 손해배상을 보험으로 보상할 수 있는가의 문제는 보험자와 보험계약자간의 사적 계약의 문제(matter of private contract)에 지나지 않

63) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 342頁.

64) Margo, *Aviation Insurance*, at 295.

65) Oldham & Dillingham, *supra* note 57, at 60.

66) James B. Sales & Kenneth B. Cole, Jr., *Punitive Damages: A Relic That Has Outlived Its Origin*, 37 *Vanderbilt Law Review* 1117, 1124(1984).

67) 禹洪九, 앞의 논문, 36면.

기 때문에 이에 관해서는 공서양속(public policy)적인 고려가 필요없다고 보아 보험증권상 징벌적 손해배상을 제외한다고 명기되어 있지 않는 한, 보상이능성을 인정하고 있다. 예컨대, 캘리포니아주 법은 징벌적 손해를 보상하는 보험을 금지하고 있으나 텍사스주 법은 이를 금지하지 않는다. 미국의 연방법원의 판례도 대체적으로 징벌적 손해는 보험에 의해 보상되지 않는다고 판시하고 있다.⁶⁸⁾ 영국법에서는 징벌적 손해배상을 보상하는 보험을 금한 판례는 없으나 보험증권에서 이 보상을 명시적으로 배제하는 것은 가능하다.⁶⁹⁾

3) 第三者賠償責任保險

(가) 擔保危險과 補償責任 및 保險價額

제3자배상책임보험(third party (legal) liability insurance)이란 승객과 하주 이외의 제3자의 손해에 관하여 부담하는 배상책임을 담보하는 보험이다. 즉, 이 보험은 항공기의 소유, 사용 또는 관리와 관련하여 항공기 이외의 제3자에게 직접적으로 인적 또는 물적 손해를 끼친 경우 피보험자가 부담하는 손해배상책임을 담보하는 것이다.⁷⁰⁾ 여기서 항공기가 사고에 의해 제3자에게 손해를 준 경우의 예로서는 항공기의 충돌·추락 또는 기체 혹은 적재화물의 일부가 낙하하여 지상의 제3자에게 손해를 준 경우, 지상에서 프로펠러의 갑작스런 회전 등으로 다른 항공기나 공항시설과 같은 지상의 시설 또는 인체에 손해를 준 경우 및 공중충돌에 의해 다른 항공기 및 그 탑승자에게 손해를 준 경우 등을 들 수 있다.⁷¹⁾

피보험자는 통상 실제로 항공기를 운항·관리하는 자일 것이다. 만약 소유자와 운항자가 다르다면 어느 일방이 보험계약자 또는 피보험자가 되며 나머지 한쪽은 추가(공동) 피보험자가 된다.⁷²⁾ 피보험자가 복수인 경우 피보험자

68) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 334頁; 2 Lee S. Kreindler, *Aviation Accident Law* § 15.06(1997), at ; Sales & Cole, *supra* note 66, at 1153-1154.

69) Margo, *Aviation Insurance*, at 295.

70) 승객배상책임보험은 항공기에 탑승하고 있는 승객에 대한 손해배상책임을 보상하나 제3자배상책임보험은 승객 이외의 제3자에 대한 손해배상책임을 보상하는 것이다.

71) Margo, *Aviation Insurance*, at 170.

72) 항공기를 조달하기 위하여 리스(lease)를 이용한다면 리스회사 등이 추가피보험자가 되는 경우가 많다. Margo, *Aviation Finance*, at 445.

간에 서로에 대한 배상책임은 원칙적으로 보험금지급의 대상으로 되지 않는다. 다만 이러한 배상책임을 담보하기 위하여 교차책임특약(cross liability clause)을 마련하는 것은 가능하다.⁷³⁾

일반적으로 제3자배상책임보험도 승객배상책임보험과 마찬가지로 1사고마다 보상한도액을 정할 수 있다. 이 경우에는 보험기간중의 총보상한도액 같은 것은 없다.⁷⁴⁾

(나) 免責事由

제3자 배상책임보험에 특유한 면책사유로서는 다음과 같다. 즉, 보험자는 첫째, 소음,⁷⁵⁾ 진동, 충격과, 오염(pollution and contamination), 전기 또는 전자기의 방해에 의해서 발생한 손해 둘째, 농약, 비료, 기타 화학제품의 살포, 분무, 투하 등에 의해서 발생한 손해 셋째, 피보험자가 손해배상에 관하여 제3자와의 사이에 계약을 체결한 경우 보험자의 사전 승낙을 얻지 않은 채 그 계약에 의해 과중한 배상책임을 부담함으로써 입은 손해 넷째, 승객이 항공기에 탑승 중에 또는 승강할 때에 입은 인적 또는 물적 손해 다섯째, 승무원이 항공기의 운항 중에 입은 인적 또는 물적 손해 여섯째, 피보험자의 인적 또는 물적 손해 일곱째, 피보험자가 업무에 종사하고 있는 사이에 발생한 피보험자의 사용인이 입은 인적 또는 물적 손해 등에 대해서는 보상할 필요가 없다.⁷⁶⁾

4) 航空機搭乗者傷害保險

항공기탑승자상해(생명)보험(aviation personal accident(and life) insurance)이라 함은 항공기 탑승자의 신체상의 상해나 사망에 대하여 미리 정하여진 일정액을 보상하는 보험을 말한다. 피보험자가 항공기의 우연한 사고에 의해서 신체에 상해를 입은 경우 또는 사망한 경우에 실제 손해의 여하에 관계없이 일정한 보험금이 지급되는 보험이다. 항공기탑승자상해보험은 상해보험의 일종으로서 항공기에 탑승하는 자는 모두 자동적으로 그 위험이 담보되므로

73) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 342-343頁.

74) 崔竣瑤, 앞의 책, 313면.

75) 소음 등에 의한 손해를 보상하는 특약보험인 소음담보보험이 있다.

76) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 343頁; Margo, Aviation Insurance, at 171-172.

승객배상책임보험의 대상이 아닌 승무원, 종업원, 또는 自家航空運送에 대해서 부보할 수 있다는 점에서 이는 승객책임보험을 보완하는 기능이 있다. 이 보험에서는 손해를 입은 자에 대하여 운항자의 배상책임의 유무에 관계없이 보험금이 지급된다. 만약 운항자의 배상책임으로 인하여 피보험자가 운항자로부터 배상을 받았을 경우에도 이 보험에서 보험금을 지급받을 수 있다. 그러나 운항자에게 배상책임이 발생하는 경우 탑승자상해보험에서 보험금이 지급되었다고 해서 그것이 운항자의 배상금에 당연히 충당된다고는 한정할 수 없다.⁷⁷⁾

항공기탑승자상해보험은 다시 다음과 같이 3가지로 분류할 수 있다. 첫째, 쿠폰보험(coupon insurance)이 있다. 이는 공항 등에 자동판매기에 따라 간기로 계약이 가능한 보험이다. 이는 계약자가 자기를 위한 보험계약을 한 경우이다. 둘째, 단체상해보험(group personal accident insurance)이 있다. 이 보험은 기업이 직무수행을 위하여 항공기를 이용하는 사용인(employee)을 피보험자로 하여 체결하는 것으로서 타인이 입을 손해에 피보험이익을 갖는 사람이 그 타인을 피보험자로 하여 계약을 체결하는 경우이다. 셋째, 자동상해보험(automatic personal accident insurance)과 책임승인상해보험(admitted liability insurance)이 있다. 전자는 항공운송인이 승객을 위해 부보하는 보험으로서 항공기의 좌석을 단위로 하여 계약이 체결된다. 이 경우 보험금액은 바르샤바조약 또는 헤이그의정서에 정한 항공운송인의 책임한도액에 따라 결정된다. 다만 이 보험은 보험사고시 승객이 항공운송인에 대하여 행사할 수 있는 다른 모든 법적 구제를 포기해 동의하는 것을 그 승낙의 조건으로 하고 있다. 책임승인상해보험은 지급되는 보험금의 최고한도액을 정하지 않는 것으로서 친구나 회사의 사원 또는 친척들을 자주 운송하는 항공운송인에게 매력적이다. 왜냐하면 이 보험은 법적 책임문제와 상관없이 보험자가 보상하기 때문이다.⁷⁸⁾

77) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 344頁.

78) Margo, *Aviation Insurance*, at 216-219.

5) 航空貨物保險

런던보험시장에 이용되고 있는 화물보험(cargo insurance)에는 화물배상책임보험(cargo legal liability insurance)과 화물전위험보험(cargo all risks insurance)이 있다. 전자는 항공화물이 항공운송인의 주의하에 항공기에 적재되거나 운송되는 과정 또는 양륙시 화물의 멸실, 손상, 연착으로 인하여 손해가 발생했을 경우 화물운송인이 부담하는 법률상의 배상책임을 담보하는 것이며 후자는 화물의 송하인 또는 수하인을 보호하기 위해 화물의 항공운송도중 발생할 수 있는 손해를 담보하는 보험이다.⁷⁹⁾

화물배상책임보험에 있어서 피보험자, 즉 배상책임을 지는 주체는 운송을 실제하는 항공운송인과 계약운송인으로서의 화물운송주선인(freight forwarder)의 경우가 있다. 이들의 배상책임을 발생근거가 되는 것은 적용조약, 국내법, 운송약관 및 운송장의 이면에 기재된 약관이다.⁸⁰⁾ 화물전위험보험에는 화물의 송하인 또는 수하인이 자기 자신을 위해서 어느 한 지역에서 다른 지역으로 항공운송되는 화물에 대하여 화물운송보험(cargo/goods in transit policy)에 의해 위험을 부보하는 경우 및 항공운송인이 보험자의 대리인으로서 하주와의 사이에 항공회사 화물책임 및 전위험서식(Airline Freight Legal Liability and All Risks Wording)인 LPO 359A를 사용하여 보험계약을 체결하는 경우, 그리고 보험자가 협회항공적하약관(Institute Air Cargo Clauses, 1982)에 의해 위험을 인수할 수도 있다.⁸¹⁾

79) Margo, Aviation Insurance, at 175.

80) 화물운송주선인은 개개의 화물의 하주에 대해서는 운송을 인수하고, 항공운송인에 대하여 스스로 하주의 입장이 되어 集荷한 화물을 운송하도록 항공운송인과 계약을 체결한다. 화물운송을 인수할 때 항공운송장(air waybill)이 발행되는데, 화물운송주선인과 개개 화물의 하주사이 및 화물운송주선인과 항공운송인간에 각각 항공운송장이 발행된다. 화물운송주선인과 개개의 화물하주와의 사이에 발행된 운송장을 혼재업자용 항공운송장(house air waybill)이라 하고, 화물운송주선인과 항공운송인간에 발행된 운송장을 항공사발행 화물운송장(master air waybill)으로 부른다. 그리고 바르샤바 조약의 적용에 대해서는 동조약이 계약운송인으로서의 화물운송주선인에게 적용이 되는가, 실행운송인으로서의 항공운송인에게 적용이 되는가 또는 그 양자에게 적용이 되는가에 관해서는 의견이 나누어져 있다. 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 345頁.

81) 全武夫, 앞의 논문, 209면.

6) 戰爭 · 하이재크保險

(가) 意 義

대부분의 항공보험이 대개 전쟁행위 등에 의한 손해 혹은 배상책임을 보험의 면책사유로 정하고 있으므로 전쟁행위 등에 의한 위험을 담보할 필요성이 있었다.⁸²⁾ 실제 항공기를 운항함에 있어 전쟁행위 등의 위험을 사전에 완전하게 회피하는 것은 곤란하다. 이에 따라 이러한 위험에 대해 기본적 보험에 부수하는 특약으로 부보하기 위하여 개발된 보험이 전쟁보험이다. 전쟁보험은 제2차대전 후에 발전하고, 1960년대 후반부터 하이재크가 빈발함에 따라 하이재크도 담보하도록 확대되어 현재에는 전쟁 · 하이재크보험(war and hijacking insurance)으로 불리고 있다. 이 보험에서는 대개 항공기나 탑승객 또는 승무원에 가해진 위험 및 항공기의 몰수, 납치 등에 수반하여 필연적으로 발생하는 추가비용의 90%를 보상한다.⁸³⁾

(나) 特 徵

82) 기체보험이나 승객배상책임보험, 제3자배상책임보험 등의 기본적인 항공보험에 있어서 전쟁행위나 하이재크 등에 의한 손해에 대하여는 보험자가 면책된다. 1968년 12월 28일 베이루트 공항에서 일어나 이스라엘군의 습격으로 여러 대의 항공기가 파손된 후부터 런던보험시장의 항공보험증권상에는 전쟁 · 하이재크 등 면책약관(War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause, AVN48)이 사용되었다. 현재는 1971년 8월 26일에 기존의 약관에 약간의 수정을 가한 AVN 48B가 기체보험 및 항공배상책임보험의 항공보험계약시 사용되고 있다. 全武夫, 앞의 논문, 210면.

다음은 면책조항 AVN48B에 따른 면책사유이다. (a) 전쟁, 침략, 外敵의 활동, 적대행위(선전포고의 유무를 묻지 않음), 내전, 모반, 반란, 폭동, 계엄령, 군사력 또는 탈취한 권력 혹은 권력탈취미수, (b) 원자력, 핵분열, 핵융합 혹은 다른 유사한 반응 또는 방사능 혹은 방사성 물질 등을 사용한 전쟁병기의 적대행위로서의 폭발, (c) 동맹과업, 소란, 사회적 소요 또는 노동쟁의, (d) 국가권력기관인가의 여부를 불문하고 또한 손해가 우발적인 것인지 의도적인 것인지를 상관없이 정치적 또는 테러행위를 목적으로 하는 1인 이상의 모든 행위, (e) 모든 악의가 있는 행위 또는 파괴행위, (f) 몰수, 국유화, 나포, 억지, 억류, 사유화 또는 (민간, 군사 혹은 사실상의) 政府 혹은 정부의 명령에 의한 소유권 또는 용익권(사용수익권)의 집수, (g) 하이재크 또는 항공기의 탑승자에 의해서 피보험자의 동의하에 행했던 비행중의 항공기 또는 승무원에 대한 불법한 나포 혹은 부정한 지배의 실행(이러한 나포 혹은 지배의 시도를 포함함). Margo, Aviation Insurance, at 223-224.

83) Margo, Aviation Insurance, at 226.

전쟁·하이재크보험에는 그 보험계약상 2가지의 중대한 제약이 있다. 그 하나는 7일전 예고해약조항이 있다. 이 조항에 의하면 보험자 또는 피보험자는 7일전 예고를 하여 상대방의 동의하에 보험계약을 해제할 수 있다. 일반적으로 피보험자 쪽에서 해약하는 것은 안 된다고 생각하기 때문에 이 규정은 전적으로 보험자를 보호하기 위해서 존재한다고 말할 수 있다. 그러나 예상되는 전쟁행위의 규모에 따라 보험자의 부담능력을 초과하는 위험에 처할 염려가 있으므로 계약해제를 어쩔 수 없이 인정할 수 밖에 없다. 이는 뜻하지 않은 사태에 대한 私的 契約의 한계를 나타낸 것이다.⁸⁴⁾ 보험자는 예고기간만료 전에 새로운 보험료, 조건 또는 지역적 제한으로 피보험자와 합의가 성립하는 것을 전제로 하여 보험계약의 부활에 동의할 수 있다.

전쟁·하이재크보험의 두 번째 제약은 자동계약종료(automatical termination)조항이다. 이 조항에 의하면 세계의 어느 지역에 있는 핵병기가 적대적으로 사용되는 경우 또는 미국, 영국, 프랑스, 러시아, 중국의 5대국간에 전쟁이 일어날 경우에는 선전포고의 유무에 관계없이 전쟁보험의 전부가 즉시 자동적으로 종료한다고 되어 있다. 이 규정은 핵병기의 사용 또는 5대국간의 전쟁이 발발할 때에는 보험계약이 전제로 하고 있는 사회적 질서 그 자체가 사라진다는 생각에서 보험사업자가 모든 전쟁보험계약 중에 삽입할 수 있다. 이 규정이 발동하면 당해 분쟁지역만이 아닌 전세계의 전쟁보험이 자동적으로 종료되기 때문에 항공운송에 있어서 극히 불안정한 상태가 발생하게 된다. 이와 같은 상태는 민간보험계약의 한계를 보여주는 것이므로 이를 별도의 방법으로 해결할 필요가 있다. 그리하여 미국에는 민간보험이 해결할 수 없는 사태가 있는 경우 정부가 보험을 인수하는 제도가 확립되어 있다.⁸⁵⁾ 영국에서도

84) 1990년 8월 이라크에 의한 쿠웨이트 침공시에 이 조항이 발동하여 로이즈의 전쟁보험인수업자는 걸프만 지역일대에 대해서 전쟁보험의 해약을 선언하고, 동 지역에 있어서는 7일 후부터 전쟁위험에 대해서 무보험상태가 되었다. 전쟁보험이 해약된다면 구조기 등의 항공기를 운항하기 위해서는 개별적으로 부보하여야 한다. 그러나 이러한 부보라고 하는 것은 위험이 높은 상태에 있을수록 보험료가 오르며, 시간적 제약도 있기 때문에 극히 불안정할 수 밖에 없다. 坂本昭雄/三好善, 前掲書, 347頁.

85) 1958년 연방항공법하에서 전쟁보험이 상당한 조건하에서 위험을 인수할 수 없는 경우에는 대통령의 승인을 전제로 하여 미국의 항공운송 및 연방정부의 요구를 만족시키기 위해 상무장관(Secretary of Commerce)이 전쟁보험을 인수할 권한을 가지고 있다. 이 권한은 1967년에 운수장관(Secretary of Transportation)에게 이전되었다. 1970년경부터 발생한 하이재크

상당한 조건으로 전쟁위험을 인수할 수 없는 경우 1952년 해상·항공보험법(Marine and Aviation Insurance(War Risks) Act 1952)에 따라 운수장관이 영국의 항공기를 대상으로 하여 전쟁보험을 인수하는 권한을 가진다.⁸⁶⁾

(다) 保險證券

전쟁위험의 인수를 목적으로 하는 보험증권으로는 메레트 기체보험증권(The R.J. Merrett Aircraft Hull Policy(War Risks) (R.J.M.))이 사용되고 있는데 이 증권에 추가되는 약관으로 항공기 전위험확장약관(Aircrafts All Risks Extention Clause)(AVN 55), 몰수특약(Confiscation Endorsement)(R.J.M.), 하이재크특약(Hi-jacking Endorsement)(AVN 50)을 사용하여 확장인수하고 있다. 이밖에 항공기체 정치적위험보험증권(Aviation Hull Political Risks Policy)(R.J.M. "Airline One")이 있는데 이는 R.J.M 항공기 기체보험증권(전쟁위험)에 특약으로 정부 등에 의한 몰수와 하이재크와 같은 정치적 위험을 하나의 보험증권으로 담보가 가능하도록 하고 있다.⁸⁷⁾

7) 再保險

재보험은 보험자를 위한 보험으로서⁸⁸⁾ 특히 항공보험에 있어서는 보험의 목적인 항공기의 수가 한정되어 있고, 보험계약에 의하여 인수한 책임액이 거

나 테러행위에 의한 위험이 전쟁보험의 정의에 포함되는지 의문이 생겼으며, 1990년 걸프전쟁의 경우 정부와 미국 민간항공기업과의 계약에 기초를 둔 民間豫備航空機團(Civil Reserve Air Fleet(CRAF))프로그램에 의해 병력수송 등을 위해 많은 민간항공기가 이용되었고, 그 때 정부의 보험제도가 발동되었지만 운수장관이 보험인수권한이 불명확하다는 것이 강하게 의식되었다. 이 때문에 연방항공법은 보험인수의 대상이 되는 위험의 유형화를 모두 중지하고, 상당한 조건으로 민간의 보험이 인수할 수 없거나 또는 대통령이 미국의 외교정책에 있어서 필요하다고 인정하는 경우 모든 위험을 인수하는 것으로 개정되었다. 이 제도하에서는 미국에 등록된 항공기로 볼 수 없는 외국등록기도 대상이 된다. 운수장관의 보험인수권한은 기한부인데, 그것은 이 제도의 규정이 연방항공국(Federal Aviation Administration)에 일정한 권한을 부여하는 법률에 포함되어 있기 때문이며, 그 연방항공국의 권한에 관한 법률이 갱신될 때마다 운수장관의 보험인수권한은 갱신될 수 있다. 坂本昭雄/三好晋, 前掲書, 347-348頁.

86) Margo, *Aviation Insurance*, at 232-235.

87) 全武夫, 앞의 논문, 211면.

88) John S. Hoff, *The Rate War: The On-Going Aviation Insurance Crisis*, 6 *Air and Space Lawyer* 3, 3(1991).

대하므로 현실적으로 대수의 법칙이 적용되기 어렵다. 그리하여 原保險者 또는 元受保險者(primary insurer, reinsured)는 위험을 분산·전가시킬 필요가 있는데, 이를 위해 항공보험계약에 의하여 보험금지급 기타의 지급책임을 부담하는 항공보험자가 자기가 인수한 보험계약상의 책임의 전부 또는 일부를 다른 보험자, 즉 再保險者(reinsurer)에게 다시 보험에 부보하는 것이 요구된다. 이 때 보험자와 항공기소유자 등과의 보험계약은 原保險(元手保險) 또는 主保險(primary insurance)이라 부르고, 보험자와 재보험자와의 계약은 재보험(reinsurance)라 한다. 재보험은 그 인수할 위험의 정도가 크기 때문에 풀(pool)에 의한 공동인수방법이 국제적으로 행해진다. 이것이 항공보험의 큰 특징중의 하나이고, 재보험계약을 하지 않고서는 항공보험이 성립할 수 없다고까지 말하고 있다.⁸⁹⁾ 우리나라에서도 대한항공(주)이 동양화재해상보험(주)과 그리고 아시아나항공(주)은 주간보험사인 현대해상화재보험(주) 등 10개 손해보험사와 원보험계약형태로 보험계약을 체결하였는데, 이들 원보험사는 최소의 보험금액을 보유할 뿐 나머지 대부분을 영국의 보험회사, 로이즈의 신디케이트 및 서유럽의 보험회사 등과 재보험계약을 체결하여 위험을 분산시키고 있다.⁹⁰⁾

재보험계약은 원보험의 목적이 입은 손해를 직접 보상하는 것은 아니라 원보험계약에 기초를 둔 원보험자가 지는 책임을 보상하는 계약이다. 재보험계약의 성격은 책임보험적 성질을 가진 손해보험계약이라 할 수 있다(상법 제 726조).

재보험은 위험의 동질성 측면에서는 원보험과 같은 성격이지만, 법률상 원보험과 재보험은 별개의 것이며 재보험자와 원보험의 피보험자와의 사이에 계약관계는 없다. 가끔 재보험자는 원보험자의 운명에 따른다고 하며 이러한 뜻을 가진 조항이 계약에 기재되는 경우가 있다. 그러나 재보험자는 원보험자의 보험금지급이 합리적인 것이 아니면 안 되며 재보험자의 승인없이 이루어진 지급에 대해서는 보상할 의무가 없다. 원보험의 피보험자는 재보험자에 대해서 직접 청구권을 행사할 수 없다. 다만, 항공기구입 또는 이용을 위한 금

89) 현실적으로 재보험에 부보할 수 있어야 만 원보험자가 안심하고 보험을 인수할 수 있게 된다는 점에서 항공보험은 재보험에 대한 의존성이 강하다. 禹洪九, 앞의 논문, 38-39면.

90) 全武大, 앞의 논문, 203-204면.

용(finance)·리스계약에서는 원보험의 피보험자 또는 투자자가 직접 재보험자에게 청구하는 것이 가능하다는 조항을 두기도 한다. 재보험자는 원보험자의 권리를 대위하고 또한 자신이 대위구상권을 행사할 수도 있다.⁹¹⁾

8) 其 他

항공에 관계된 기타의 보험으로 첫째, 공항시설소유·운영자배상책임보험(airport owners and operators liability insurance)이 있다. 이 보험은 공항소유자 및 운영자들이 관리하고 있는 공항시설에 기인하는 우연한 사고에 의해 법률상의 책임을 지는 경우에 배상금액을 보상하는 것이다. 둘째, 항공기제조물책임보험(aviation products liability insurance)이 있다. 이는 피보험자인 항공기 제조업자, 엔진제조업자 및 屬其製造業者 등이 소유·보관·관리하는 항공기의 장비품·엔진·예비부품에 의해 생긴 인적·물적 손해 등으로 인하여 피보험자가 부담하는 배상책임을 보상하는 보험이다. 셋째, 항공기승무원 면허상실보험(air crew loss of licence insurance)이 있다. 이는 조종사 기타 승무원이 권한 있는 기관으로부터 부여받은 면허를 신체장애를 입거나 질병에 의해 상실한 경우에 그들의 수입손해를 담보하는 보험이다. 넷째, 예비부품보험(spare parts insurance)이 있다. 이 보험은 항공기에 필요한 장비나 부품이 보관 또는 운송 중에 멸실 또는 파손된 손해를 담보한다. 다섯째, 격납고관리자배상책임보험(hangar keepers liability insurance)이 있다. 이는 항공기의 보관자로서 보관을 인수한 항공기에 상당한 주의를 기울여 보관하여야 하는데 만약 이 의무를 태만히 했을 경우 부담하는 손해배상의 책임을 담보하는 보험이다. 여섯째, 우주선보험(spacecraft insurance)이 있다. 이 보험의 구체적인 종류로서는 우주선자체보험, 보조설비손해보험, 우주선발사전위험담보보험(pre-launch insurance), 발사실패보험(launch failure insurance)과 우주선궤도유지보험(spacecraft in-orbit insurance or life insurance) 등이 있다. 일곱째, 항공경기대회·항공쇼 책임보험(air meet and air display liability insurance)이 있다. 항공경기대회 및 항공쇼 개최도중 발생하는 손해에 대한 주최자의 책임은 공항소유자·운영자의 책임보험에 의해 인수되지 않으므로 이를 따로 인수할 목적으로 개발된 보험이다.⁹²⁾ 이밖에 인공위성에 관련된 우주보험

91) 坂本昭雄/三好晉, 前掲書, 349頁.

(space insurance), 공기부양선(hovercraft)보험, 글라이더(glider)보험 등이 알려져 있다.

VI. 結 論

항공기제조와 항공운송 등 항공관련산업이 발전함에 따라 항공보험의 중요성이 증대되고 있다. 특히 항공사고가 발생하는 경우 그 손해가 거대하기 때문에 항공기업을 보호하고 항공사고로 인한 피해자를 보상하기 위하여 항공위험을 분산시킬 필요가 있기 때문이다. 그러나 항공보험이 우리나라에서 발전하기에는 다음과 같은 여러 가지 문제점을 해결하여야 한다. 첫째, 항공보험은 해상보험이나 기타의 보험에 비하여 나름대로의 고유한 특성이 있음에도 불구하고 그 역사가 짧아서 아직까지는 국제적으로 통일되게 적용할 수 있는 실정법이 없다. 우리나라 상법에도 항공보험에 관한 명문규정을 두고 있지 않아 해상보험이나 육상보험에 관한 규정을 유추적용하고 있는 실정이다. 따라서 항공보험관계를 법적으로 명확하여 이와 관련한 분쟁발생가능성을 줄이기 위해서는 항공보험에 관한 체계적인 입법이 필요하다.

둘째, 우리나라의 항공운송진흥법이 항공보험에 가입할 것을 강제할 것을 취하고는 있으나 각종 항공배상책임보험에의 가입강제여부는 법해석상 분명하지 않다.⁹²⁾ 말하자면 기체보험 및 승객과 화물에 대한 배상책임은 항공사의 운영과 직접적으로 관련되므로 자발적으로 부보하고 있으나 제3자배상책임에 관하여는 강제보험의 채택이 되지 않고 있는 까닭에 손해가 발생할 경우의 전보방법이 문제가 된다. 이에 관하여는 1933년의 로마조약(Rome Convention)이 자국의 영공을 통과하는 외국항공기가 지상의 제3자에 가한 손해에 대한 배상책임을 부보하지 않고서는 영공통과를 하지 못하도록 규정한 바 있으나⁹⁴⁾ 우리나라는 로마조약을 비준한 적이 없어서 이 경우에는 항공보험의 가입은 강제성을 띠지 않게 된다.⁹⁵⁾ 따라서 이에 관하여 법적 확실성을 분명히

92) 全武夫, 앞의 논문, 211-212면.

93) 禹洪九, 앞의 논문, 41면.

94) Margo, Aviation Insurance, at 11-12.

95) 全武夫, 앞의 논문, 219면.

할 필요가 있다.

셋째, 항공보험에 대한 부보절차를 간이하게 만들어야 한다. 쿠폰보험의 경우와 같이 공항 등에 설치된 자동판매기를 이용하여 보험계약을 쉽게 체결할 수 있다면 항공보험의 이용이 확대되어 피해자보호 뿐만 아니라 항공산업의 발전에 기여하게 될 것이며 이는 다시 항공보험의 발전에도 도움이 될 것이다.⁹⁶⁾

넷째, 전쟁·하이재크보험의 예고계약조항과 자동계약종료조항으로 인하여 항공운송관계가 지극히 불안정한 상황에 처하게 될 가능성이 있다. 따라서 전쟁이 발발하는 경우에는 전쟁위험으로 인해 피보험자가 손해를 입을 경우를 대비하여 미국이나 영국처럼 정부가 전쟁보험을 인수하는 것을 제도적으로 마련할 필요가 있다.

96) 禹洪九, 앞의 논문, 41면.

參考文獻

- 朴恩京, “海上保險契約上の 워런티 法理에 관한 研究—英國 海上保險法을 中心으로—,” 慶星大學校 大學院 法學博士 學位論文, 1999.
- 박원화, 「항공법」 개정판, 명지출판사, 1997.
- 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—樁江 孫珠瓚教授 停年紀念」, 博英社, 1989.
- 禹洪九, “航空保險論,” 「航空法學會誌」 第6號(韓國航空法學會, 1994),
- 全武夫, “항공보험에 관한 연구,” 「啓明研究論叢」, 第17輯(啓明文化大學, 1999).
- 崔竣璿, 「國際航空運送法論」, 三英社, 1987.
- 坂本昭雄/三好晉, 「新國際航空法」, 有信堂, 1999.
- I. H. Ph. Diederiks-Verschuur, *An Introduction to Air Law*, 6th rev. ed., Kluwer Law International, 1997.
- Adel Salah El Din, *Aviation Insurance Practice, Law and Reinsurance*, William Clowes & Sons Ltd., 1971.
- Raymond Flower & Michael W. Jones, *Lloyd’s of London; An Illustrated History*, Newton Abbott, 1974.
- Nicolas J. Healy, *The Hull Policy: Warranties, Representations, Disclosures and Conditions*, 41 *Tulane Law Review* 245(1967).
- John S. Hoff, *The Rate War: The On-Going Aviation Insurance Crisis*, 6 *Air and Space Lawyer* 3(1991).
- 2 Lee S. Kreindler, *Aviation Accident Law*, Matthew Bender & Co., 1997.
- Rod D. Margo, *Aviation Insurance*, 2d ed., Butterworths, 1989.
- Rod D. Margo, *Aspects of Insurance in Aviation Finance*, 62 *Journal of Air Law and Commerce* 423(1996).
- Note, Florida’s “Antitechnical” Statute: Should Insurance Exclusions Be Included?, 10 *Florida State University Law Review* 737(1983).

- D. Dudley Oldham & Wayne E. Dillingham, Developments and Trends in Aviation Insurance, 21 Tort and Insurance Law Journal 44(1985).
- Edwin W. Patterson, The Apportionment of Business Risks Through Legal Devices, 24 Columbia Law Review 335(1924).
- James B. Sales & Kenneth B. Cole, Jr, Punitive Damages: A Relic That Has Outlived Its Origin, 37 Vanderbilt Law Review 1117(1984).
- Stuart M. Speiser & Charles F. Krause, Aviation Tort Law, Lawyers Co-operative Pub. Co., 1980.
- Nawal K. Taneja, The Commercial Airline Industry: Managerial Practices and Regulatory Policies, Lexington Books, 1976.