

『日本の 航空法에 있어서 약간의 法的側面  
—몬트리올條約의 成立을 契機로 하여—』

Some Legal Aspects on the Aviation Law in Japan

日本 大阪市立大學 法學部 教授 藤田勝利  
翻譯：大阪市立大學大學院生(博士課程) 洪濟植  
Prof. Katsutoshi Fujita, Faculty of Law,  
Osaka City University

■ 목 차 ■

報告에 즈음하여

1. 몬트리올條約에 대한 日本의 對應
2. 現行의 바르샤바體制(國際航空運送人의 民事責任制度) 概要
3. 바르샤바條約體制에서의 日本의 對應
4. 몬트리올條約의 特徵과 주요한 內容
5. 몬트리올條約에 대한 評價와 그 問題點
6. 몬트리올條約體制가 實現할때까지의 當面課題

## 報告에 즈음하여

航空宇宙法の 學術研究에 있어서 대단히 활발한 활동을 하고있는 韓國航空宇宙法學會의 學術報告會의 자리를 빌어 이러한 報告의 말씀을 올릴 機會를 마련하여주신 점에 대하여 우선 진심으로 감사의 말씀을 올리는 바입니다.

저는 33년남짓 大阪市立大學에서 航空法과 商法の 研究에 從事하고 있습니다만 특히 航空法研究의 관계로 인하여 지금까지 내번에 걸쳐 韓國을 訪問한 것으로 기억 하고 있습니다.

최초로 방문한 것은 1986年8월에 서울에서 있었던 國際法協會(International Law Association)의 大會가 開催되었을 때 이며 최근에 접어들어서는 작년 10월에 서울에서 개최된바 있는 航空宇宙法國際會議에 討論者로 參加 하기위해 서울을 방문 하였을 때 입니다.

이번의 방문도 물론 제가 서울을 방문 하게 된 계기의 대부분은 尊敬하옵는 金斗煥教授(Prof. Dr. Doo Hwan Kim)님과 20년에 가까운 學術交流의 덕분인 줄로 알고 있으며 바르샤바, 몬트리올, 타이페이 등지에서 개최된 國際會議에서도 여러번에 걸친 친숙한 만남과 또한 金教授님께서 1989 年에 日本空法學會에서 研究報告를 하셨을 때에 제가 司會를 맡는 등 金教授님과 남 다르게 장기간에 걸친 그리고 친밀한 交流를 계속하고 있습니다. 금번 金教授님을 통해서 제가 이자리를 빌어 報告의 말씀을 올리는 機會를 마련하게 된것은 다름이 아니옵고 금년5월에 開催된 「몬트리올 條約」에 대한 日本空法學會 심포지움에서 제가 總論을 담당 하였던 것이 하나의 理由가 된 것이 아닌가 라는 생각이 듭니다.

저는 이 밖에도 1994年 4月 에 名古屋空港에서 발생했던 中華航空機事件의 原告側의 專門家證人으로서 금년의 2月 (主尋問과 5月 (反對尋問) 에 걸쳐 名古屋法院에서 證言하고 있었던 연유로 인해 앞서 말씀을 올린 「몬트리올 條約」에 대한 日本의 對應과 몇가지의 問題點 및 본 中華航空機事件이외에 日本人旅客의 死亡事件에 관해서 최근의 訴訟事件의 狀況에 대한 그 內容의 소개와 제가 개인적으로 갖고있는 약간의 見解를 피력하고자 합니다.

그럼 즉시 本論題에 대한 報告를 올리도록 하겠습니다.

## 1. 몬트리올條約에 대한 日本의 對應

몬트리올條約은 時代에 뒤떨어진 複雜한 바르샤바體制를 統合하고 近代化한 새로운 條約이지만 잘 아시는 바와 같이 1999年 5月 10日부터 28日까지 몬트리올에서 ICAO의 主權에의하여 開催된 國際航空法會議 (ICAO加盟 185個國 가운데 118個國이 參加한 外交會議) 에서 日本을 포함한 107個國이 파이널 액트(Final Act)에 署名하고 美國을 포함한 53個國이 條約에 署名함으로써 成立하였다. 新條約에 規定된 航空運送人의 責任制度은 日本이 1992年 11月의 國際航空運送約款에 의하여 世界에서 先驅로 採用하였던 것이다.

소위 저팬니즈. 이니시어티브로 불리는 것과는 內容적으로 가깝지만 日本은 條約이 成立한 當初부터 조기批准을 향해서 檢討해 왔다 특히 저팬니즈. 이니시어티브採用에 重要な 役割을 맡았던 航空運送法委員會가 몬트리올條約의 日本語번역 이외에도 그內容의 檢討를 함과 동시에 批准을 위한 準備作業도 積極적으로 행하여 왔다.

이 航空運送法委員會은 日本의 外務省經濟局, 運輸省航空局, 日本航空이외에 航空3社, 保險會社중에서 東京海上保險 그리고 航空法에 조예가 깊은 學者로 構成된 私的인 研究團體이지만 所屬委員중에서 몇 명의 委員이 外交會議에 출석 한바도 있으며 政府가 國會에 條約批准을 위해 提出한 日本語 번역판에도 委員會의 研究成果의 많은 부분이 反映된바 있다. 그리고 國會에서의 審議를 예정하여 日本空法學會에서도 이 委員會의 研究成果에 입각하여 몬트리올條約에 대한 심포지움을 열었는데 이 심포지움이 열리는 바로 당일 그것도 開始되기 直前に 條約批准의 朗報가 날아 들어와 대단히 열기를 띤 심포지움이 되었다. 이와같이 航空運送法委員會의 研究活動이 日本의 몬트리올條約批准에 일조를 가 한것은 명백한 事實로서 금년 6월에 刊行된 1999 (平成 11) 年度 航空運送法委員會의 報告書에도 그 사실이 明記되어 있다.

그리하여 日本政府는 몬트리올條約의 批准과 동시에 몬트리올 第4議定書도 같이 批准을 하였다. 몬트리올 第4議定書은 이미 發効하고있으며 더구나 日本의 主要한 貿易파트너 인 美國이 批准하고 있기 때문에 몬트리올條約이 多數國의 批准·加入에의해서 現行바르샤바體制에 대체 될 때까지의 經過措置로서 異

例적인 同時批准이 행하여지고 있다.

日本の 業界에서는 航空運送狀에 대신하는 컴퓨터의 이용을 可能하게 하는 몬트리올第4 議定書를 미리 先取하는 것과 같은 實務가 행하여지고 있다.

## 2. 現行의 바르샤바體制(國際航空運送人의 民事責任制度) 概要

몬트리올條約에 의해서 統合하려고 하는 現行바르샤바體制은 未發効의 條約을 포함한 다면 아래와 같이 대단히 복잡하게 구성되어 있다. 自明한 일로 생각이 들지만 바르샤바體制를 간단하게 정리해 보고자 한다.

### ① 1929年 바르샤바原條約

過失推定責任：對旅客 12萬 5千金프랑의 有限責任

有限責任例外：運送人側의 故意 또는 重過失·運送證券의 不使用

(1933年發効 150個國以上の 締約國)

### ② 1955年 헤이그改正 바르샤바條約

過失推定責任：對旅客 25萬프랑의 有限責任

有限責任例外：運送人側의 故意 또는 認識이 있는 過失·注意書不

記載도 追加

25條 「損害를 發生하게 할 意圖로 또는 無謀하나 損害가 생길 虞가 있는 것을 認識하고 행하다」

(1963年發効 130個國以上の 締約國)

### ③ 1961 과테말라條約

바르샤바條約의 補足條約—實行運送人에의 바르샤바條約의 適用을 明確化

(1964年發効 80個國의 締約國, 韓國·■(은 未批准)

### ④ 1966年 몬트리올協定

無過失責任(20條의 抗辯放棄)·訴訟費用 75,000달러의 有限責任

(美國路線限定的 航空會社間的 協定)

### ⑤ 1971年 과테말라議定書

無過失責任·150萬金프랑의 깨뜨릴 수 없는 有限責任·第五의 管轄法院의 追加 (이탈리아 네덜란드를 포함한 11個國의 締約國밖에 없으며 未發行)

### ⑥ 1975年 4종류의 몬트리올議定書

#### 1. 몬트리올 第一追加議定書

바르샤바原條約의 金프랑을 SDR로 變更

(1996年 發効 43個國의 締約國, 韓國·日本은 未批准)

#### 2. 몬트리올 第二追加議定書

헤이그改正, 바르샤바條約의 金프랑을 SDR로 變更

(1966年 發効 41個國의 締約國, 韓國·■은 未批准)

#### 3. 몬트리올 第三追加議定書

헤이그議定書, 과테말라議定書에 의한 改正, 바르샤바條約의 金프랑을 SDR로 變更

(24個國의 締約國이 있으나 未發行)

#### 4. 몬트리올 第4議定書

貨物에 관한 과테말라議定書 및 몬트리올第三追加議定書에서 旅客 및 手荷物에 관한 條約상의 諸原則을 整合하게 하므로 인해서 運送證券의 簡易化와 航空運送狀을 대신하는 다른 情報保存手段의 사용을 認定하였음

(1998年 發効 日本을 포함한 43個國의 締約國이 있고 韓國은 未批准)

### ⑦ 1995年·1996年 I A T A 運送人間協定 ( I I A ) · 同實施協定 ( M I A )

對旅客에 대하여 10萬 S D R 까지의 無過失責任 (20條1項의 抗辯權의 放棄) 10萬 S D R 을 超過하는 부분에 관해서는 過失推定責任 第五의 裁判管轄은 포함 하지않음 (1997年 2月 發効 1999年6月 現在까지의 통계에 의하면 I I A 參加한 航空會社은 122社 M I A 參加한 航空會社은 89社임)

### 3. 마르사바條約體制에서의 日本의 對應

몬트리올條約이 多數國의 支持를 받고 現行마르사바體制에 代替 될 때까지 國際航空運送人의 責任制度은 계속해서 複雜한 狀況이 계속되리라고 보지만 이 마르사바體制에 대하여 日本은 지금까지 어떠한 對應策을 강구하여 왔었는지를 時期별로 나타내면 別표 와 같다.

【別표】

時 期	經過 措置
1953年 5月	· 1929年마르사바原條約批准
1966年 5月	· 몬트리올協定發効 (美國路線만 適用)
1967年 8月	· 1955年헤이그議定書批准 (1975年4月 國內旅客運送約款의 責任限度額 2300萬円)
1976年 4月	· 國際運送의 전체에 대하여 75,000달라까지의 無過失責任

· 國際運送의 전체에 대하여 10萬SDR까지의

1982年 4月	· 國內旅客運送의 旅客死傷에대한 責任制度撤廢
1992年 11月	· 國際運送에있어서 旅客死傷의 경우, 責任制限撤廢 10萬SDR까지의 無過失責任 10萬SDR을 超過하는 損害에 관해서는 過失推定責任의 2段階責任制의 採用
2000年 5月	· 몬트리올條約 및 몬트리올第4議定書批准

? 日本의 航空會社에 의하여 無限責任을 採用하게 된 주요한 理由로서 들고 있는 것은 다음과 같다.

가. 日本의 人身事故에있어서 損害賠償과 對比 (鐵道自動車の 事故·國內航空運送에 있어서는 無限責任) 한 경우 國際航空運送責任限度額이 너무 낮다는 사실

나. 몬트리올第三追加議定書의 批准 및 發効의 곤란性 (責任限度額은 낮은 가격이고 더구나 깨뜨릴수없는 責任制度이며 이러한 사실로 인해 美國이 批准

할 可能性이 없다라는 점)

다. 責任限度額의 인상이 곤란하다는 사실(限度額의 最低保障機能)

라. 無限責任이 航空會社에 미치는 비용 (保險料)負擔의 增大은 불안할 정도로 그다지 크지는 않다라는 사실

#### 4. 몬트리올條約의 特徵과 主要한 內容

複雜한 現行의 바르샤바體制를 統合하기로 企圖했던 몬트리올條約은 어떠한 內容으로 이루어져 있는지 특별히 기재 해야 할 사항만을 언급 하고자 한다.

몬트리올條約의 최대의 特徵은 現行바르샤바體制와는 달리 條約前文에 걸쳐서 명시하고 있는 바와 같이 原狀回復의 原則을 근거로 하는 公平한 補償을 前提로 하여 航空運送에 있어서의 利用者 保護의 確保를 첫번째로 주장하고 있다는 점이다.

70여 년 전에 制定된 바르샤바原條約의 時代에 있어서의 航空産業은 미숙한 新規産業이었고 美國을 제외한 대부분의 나라에서 政府所有이거나 政府支配의 下에 있었으며 航空産業이라기 보다는 政府자신의 利益을 지키기 위해 壞滅의 인 危險에 대하여 航空運送人의 責任을 制限할 必要가 있었던 것이다.

그런데 오늘날의 航空運送은 航空産業 그 자체의 규모가 커지고 安全性도 改善되어 일체의 損害에 대하여 保險의 保護를 받는 것이 可能하게 되었다.

그러므로 이젠 航空利用者의 犧牲에 있어서 航空産業을 保護할 必要性은 없어졌다고 해도 過言이 아니다.

그러면 몬트리올條約은 具體적으로 어떻게 利用者의 保護를 꾀 하려고 하고 있는지 그 主要한 點만을 열거 하기로 한다.

첫째, 旅客의 死傷에 관한 損害에 대하여 저팬니즈, 이니시어티브 IATA 運送人 間의 協定과 똑같이 10萬SDR까지의 無過失責任과 그것을 超過하는 부분에 대하여서는 運送人이 無過失을 立證하면 免責되는 過失推定責任의 소위 二層制責任制度을 採用하고 있다(17條, 21條). 10萬SDR까지의 無過失責任에 대해서는 거의 各國의 立치를 보았으나 超過부분에 대해서는 賠償水準이 낮은 發展途上國으로부터 過失責任主義의 採用이 主張되어 外交會議에서도 10萬SDR로부터 50萬SDR까지를 過失推定責任, 50萬SDR 이상은 過失責任의 二層制(two tier system)를 주장하는 나라가 많았으나 旅客側으로부터

의 過失立證이 困難하기때문에 過失責任을 採用하지 않았다. 無限責任으로 된 關係로 懲罰的損害賠償을 認定하지 않는다는 것이 明記 되었다 (29條).

美國의 判例에 있어서도 바르샤바條約이 그 適用상에 있어서 確認되고 있는 것이 사실이다.

둘째, 人身事故에 한해서 第五의 裁判管轄이 認定되었다 (33條).

바르샤바體制에 있어서는 다음의 각 항의 1에 해당하는 法院에 提訴 할수 있다(28條)

- ① 運送人의 所在地
- ② 運送人의 主된 營業所의 所在地
- ③ 運送契約이 締結된 營業所의 所在地
- ④ 到達地

라고 규정되어 있음에 그치고있으나 新條約은 그위에 旅客의 住所地를 管轄하는 法院에도 提訴 할 수 있도록 새로이 규정 하였다. 이를 위해서는 —美國의 要請에 의한 것이지만—다음의 3條件을 충족할 必要가 있다(33條2項).

1. 旅客은 事故의 당시 提訴할 締約國의 領域에 있어서 主要하고 恒久的인 居所(國籍보다 實質的 居所性이 必要) 갖고 있을 것

2. 運送人은 提訴할 締約國의 領域을 향하거나 그 領域으로 붙어 自己가 所有하는 航空機 또는 「,na의 合意f에 따른 다른 運送人의 航空機에서 旅客運送 役務를 提供하고있을것(役務의 現實提供)

「,na의 合意f라 함은 運送人사이에서 締結된 —代理店契約을 제외한다—인 터라인協定, 코드셰어協定, 블록스페이스協定, 기타 유사한 契約을 말한다.

3. 運送人은 提訴締約國의 領域에서 運送人 自身 또는 「,na의 合意f를 하고있는 運送人에 의해서 所有하거나 賃借하고있는 營業施設에서 旅客營業을 하고 있을 것 (當該運送人에의한 旅客營業을 위한 施設保有)

파테말라議定書에서도 第五의 裁判管轄을 認定하고있지만 이것은 깨뜨릴수 없는 責任制限과의 均衡에의한 것이라고 한다.

이것은 한편으로는 原告인 旅客側에 있어서는 형평이 좋은 일 이지만 다른 한편으로는 被告인 航空會社側에있어서는 法廷地을 찾아 다니게 되는 리스크를 안게 된다는 사실 또한 否定 할 수 없다. 이러한 까닭으로 인해 빈. 첸試案에서도 發展途上國의 立場을 考慮하여 認定하지 않고있다.



셋째, 旅客의 死傷의 경우 要求가 있으면 運送人은 선지불을 해야 한다(28條). E C理事會規則에도 이와 같은 趣旨의 規定이 있다.

넷째, 被害者補償을 徹底히 하기 위해서 責任保險의 付保強制를 規定하고 있다(50條). 自國의 運送人은 물론이고 自國에 정기노선을 개설하고있는 運送人에게도 強制할 수 있다. 이것은 바르샤바 體制에서는 없었던 規定이다.

이외에도 既存의 條約을 整理 統合한 結果로 인하여 新條約5章에서 과태말라條約의 規定에서 받아들인 貨物關係에 대해서도 몬트리올第4議定書의 規定을 一部改正 해 나가면서 받아들이고 있다.

이와 같이 包括的인 內容을 포함한 몬트리올條約은 基本的으로 既存의 바르샤바體制를 整理하기에 충분한 畫期的인 新條約이라고 말 할 수가 있다.

## 5. 몬트리올條約에 대한 評價와 그 問題點

몬트리올條約은 全體的으로 본 다면 積極的으로 評價해야할 곳이 많으며 世界의 多數國에서 支持를 받는 것이 당연하다고 생각이 들지만 몇 가지의 問題點을 내포 하고있다는 사실도 認定 할 수밖에 없는 점이 있다.

첫째, 條約의 制定절차에 대하여 시간의 關係상 條約의 制定經緯에 대해서는 언급하지 않았지만 지금까지의 ICAO에 있어서의 條約制定 절차와는 상당히 다른 절차로 몬트리올條約이 成立되었다는 점에 우선 留意 할 必要가 있다. 이미 맥길(Mac Gill) 大學航空宇宙法研究所의 밀더(Dr. M. Milder) 前所長에 의하여 指摘되고 있는 점이기도 하지만 ICAO의 종래의 條約制定 절차로는 우선 事務局의 檢討가 요청되어 라폴텔의 報告書가 作成된 다음 法律委員會의 特別小委員會에서 檢討되어 마지막으로 法律委員會 會期の 審議에 委任하여 왔다.

그런데 이번에는 法律委員會의 절차로는 전례가 없는 事務局研究그룹이 結成되어 본래는 法律委員會나 特別小委員會에 提出해야 할 라폴텔의 報告書가 영문도 모르게 理事會에 提出되므로 인해서 法律委員會의 準備작업에 있어서 도움이 될 小委員를 召集하는 合意도 이루어지지 못하고 理事會은 第30回法律委員會의 召集을 決定하였 던 것이다. 그로 인하여 185個國의 加盟國중에 3분의1 이하인 61個國만이 參加 하는 法律委員會가 되어 버리고 議論조차도 혼란을 자초하게 되는 結果를 초래하였다.

事務局과 라폴텔이 準備했던 홀용한 草案에다 복수의 선택지를 넣어 外交會議의 最終判斷을 양청하는 公란을 남기는 등 不完全한 最終案이 되어 버리고 그로 인하여 많은 시간적 낭비를 초래 하였다. 다행 스럽게도 近代의인 統合條約이 成立되었기에 구제를 받았으나 이와같은 異例의 절차는 緊急事態를 위한 예외적인 措置로 해석 되어야만 하며 慣例化되어서는 안될 사항의 問題라고 여겨진다.

둘째, 條約에 規定된 主要한 內容에 대해서 적어도 日本에 있어서의 國際航空運送의 實務와 相關된 部分에 대하여 언급하자면 航空運送人의 責任에 關한 二層制은 저관이즈. 이니시어티브와 基本的으로 같기 때문에 이에 대한 實施는 이미 종료가 된 상황이며 人身事故에 있어서의 第五의 裁判管轄에 關해서도 말레이시아 航空事件에 있어서 日本의 最高法院은 同趣旨의 判決을 내렸기 때문에 (1981年10月16日) 오히려 積極的으로 支持할 立場에 있다.

旅客死傷의 경우에 있어서의 航空運送人의 補償金선지불에 關한 사항도 이미 實務上 에 있어서는 慣行化되고 있으며 責任保險의 不保強制는 규모가 큰 航空會社로서는 無保險의 運行등은 있을 수 없으므로 條約에 의한 強制가 없어도 장래의 損害賠償에 맞는 責任保險에 가입하게 된다라고 본다.

따라서 日本의 實務的인 측면으로부터 본다면 몬트리올條約이 發効되어 넓게 適用되는 것이 現行實務를 追認하게 되는 것은 물론이려니와 非批准의 理由가 분명치 않은 과다라야라條約의 內容은 몬트리올條約을 통해서 實施가 可能하게 되었고 이와같은 理由가 있기 때문에 日本으로서는 드물게 世界에 앞서서 먼저 몬트리올條約을 批准을 하게 되었던 것이다.

그러나 條文을 개별적으로 분석 해 보면 몇 가지의 問題點이 제기고 있다. 그 하나는 損害賠償의 範圍에 關해서 精神的인 損害를 포함한 趣旨의 文言을 條文化해야 하는지의 議論이 있었다. 結果的으로는 精神的損害의 文言을 삽입할 것 없이 現行대로 bodily injury 文言이 維持되었기 때문에(條約 17條1項) 死傷을 동반 하지않는 순수한 精神的損害에 대해서는 各國法院의 解釋에 委任하는 것으로 되었다.

法の 統一이 단념 된 것은 유감스러운 일 이라고 본다. 더욱이 條約에 명기 되어있는 bodily injury 라는 文言은 變함이 없는데 공식적인 日本語의 번역은 現行的 「瘡~~Q~~」로 붙어 「傷害」로 變更되었기 때문에 日本에서

는 순수한 精神的인 損害를 除外하는 趣旨로 解釋할 수가 있다. 美國의 경우에 있어서도 그렇게 解釋한 判례가 있음을 볼 수가 있다. 懲罰的損害賠償 (punitive damages) 그 밖의 非補償的인 損害賠償을 認定하지 않는 것을 明文化한 점은 評價가 되지만 (29條) 損害賠償의 範圍 및 그 算定의 方法은 나라별로 상당히 다르기 때문에 今後 이 問題는 表面化 될 것 같다.

또 하나 마음에 걸리는 사항은 몬트리올第4 議定書와 共通의 問題이기도 하나 貨物의 損傷에 대한 責任限度額이 1키로그램 당 17SDR로 制限하게 되어 그 責任制限은 運送人에게 故意가 있더라도 條約22條5項의 反對解釋에 의하여 絶對的인 것으로 되어있다는 사실이다. 人身傷害에 관한 몬트리올第3 追加議定書의 경우에는 運送人의 故意의 경우도 포함되는 絶對的인 責任制限은 公序良俗違反의 問題를 피해 갈수 없는 可能性이 있다. 그러나 貨物損害의 경우는 대부분의 利用者가 企業이고 價額을 명확하게 告知하는 것에 의하여 高額의 保護를 받는 것이 可能하므로 1키로그램 당 17SDR의 限度額은 너무 낮다는 경향이 있었으나 日本의 批准절차에 있어서는 問題가 되지 않았던 것 같다.

이 이외에도 條文의 文言에 關連된 몇 가지의 疑問이 남아있는 부분이 있지만 그렇게 重要한 問題라는 생각이 들지않으므로 본 보고에서는 생략하기로 한다.

마지막으로 장래의 問題로서 考慮해야 할 점을 指摘하고자 한다. 몬트리올條約은 現行바르샤바體制의 條約文書와는 별개의 新條約으로서 制定되어 있다. 따라서 新條約은 現行條約의 締約國으로서 대(大)신 해야 할 條約이며 新條約이 發効되면 본래에 있어서 現行條約의 締約國은 現行條約을 破棄해야 할 것이다.

그 경우에는 新條約의 締約國과 非締約國의 사이에서는 舊바르샤바體制가 계속해서 適用되는 것으로 되 겠지만 그것은 法の 統一을 약화 시키는 것이 된다. 그러므로 몬트리올條約이 現行바르샤바體制에 대체하도록 하기 위해서는 우선 될 수 있는 한 30個國의 加入·締約에 의하여 發効하도록 하고 (56條3項) 될 수 있는 한 多數國 이 締約國이 되어 法の 統一을 꾀하는 것이 必要하다.

## 6. 몬트리올條約體制가 實現할 때까지의 當面課題

世界的 潮流은 I I A나 M I A에 參加한 航空會社의 숫자로부터 推測을 하더라도 언젠가는 몬트리올條約體制에 移行하는 것이 틀림이 없을 것으로 본다.

그러나 지금까지는 現行의 바르샤바體制 하에서 航空機事故의 補償問題를 解決하지 않으면 아니된다. 日本의 航空會社는 1992年11月 이후 붙어 몬트리올條約과 같이 國際運行에 있어서 旅客死傷의 경우의 責任制限을 撤廢하고 있기 때문에 日本의 航空會社의 航空機事故로 旅客이 死傷하더라도 補償問題는 그렇게 深刻하게 되지는 않는다 라고 豫想하고 있다.

그러나 責任制限을 撤廢하지 않은 航空會社를 利用하여 事故를 당했을 경우의 補償問題의 解決은 상당한 곤란을 동반한다. 그 具體的인 例로서 日本人旅客이 관계 되어있는 최근의 航空機事故로 日本의 法院에 提訴되어 이미 判決이 나온 事件 및 現在 계류중인 事件을 소개 하고자 한다.

### (1) 타이航空機事件 (東京地方法院 2000年9月25日)

1992年7월에 네팔의 카트만두 空港에로 착륙하기 직전에 가까운 산에 격돌한 타이國際航空機의 墜落事故에서는 日本人21人을 포함한 승객, 승무원 113人全員이 死亡하였다. 死亡한 日本人旅客21人중에 19人의 遺族31人이 1993年8월에 約43億圓의 損害賠償을 청구하는 提訴를 하였다. 타이 國際航空은 機犠牲者1人당 一률적으로 750萬圓의 補償額을 提示하였다.

그 후의 交渉에서 31人의 原告중에 30人이 提示額을 상회하는 액수로 和解에 응 하였다. 和解에 응 하지않았던 遺族(原告) 1人이 國際航空에 約1億圓의 損害賠償을 청구하기위해 東京地方法院에 提訴를 하였으나 금년 9月 25日에 본 事件의 判決이 나왔다. 본 事件에의해 死亡한 승객은 原告의 장남(17歲)으로 出發地를 名古屋, 經由地를 카트만두, 到着地를 大阪로하는 運送契約의 티켓를 名古屋에서 購入하였기때문에 이 事件은 헤이그改正바르샤바條約이 適用되는 事件이다.

이 事件으로 被告인 타이國際航空은 同條約22條의 責任限度額의 抗辯을 援用 하였으므로 그 責任制限의 排除事由인 同條約25條所定の 主觀的의要件

(重過失等)의 與否를 둘러싸고 5年8個月이라는 기간동안 審理가 행 하여졌다. 그러나 被告은 1999年7월에 있는 第44回口頭辯論期日에 돌연히 그 責任制限의 抗辯을 撤回하였다. 原告은 事故原因의 究明을 위해 被告의 重過失을 밝히고 싶다는 意向이 있어서 때문에 그러한 責任制限에 대한 抗辯의 撤回에 있어서의 허용與否가 그후의 主된 爭點이 되었다.

본 判決은 條約22條의 責任制限의 抗辯은 오로지 航空運送人의 利益을 위하여 있다는 것을 理由로 抗辯의 撤回을 認定하였고 原告에 대한 損害賠償額으로서 日本法을 근거로 하여 死亡한 原告의 장남에게 逸失利益(4,569萬圓)·手荷物物損(20萬

圓)·慰勞料(1400萬圓)의 各各에 대한 原告의 2분의1의 相續分(나머지 2분의1은 和解에 응한 原告의 妻의 相續分으로서 控除)에 相當 하는 合計2,994萬圓남짓과 葬儀費用(120萬圓)의 2분의1 및 原告固有의 慰勞料200萬圓을 더한 3,254萬圓남짓의 損害金과 辯護士費用200萬圓의 지불을 被告인 타이國際航空에 命하였다.

그렇다면 타이國際航空은 어떠한 이유로 責任制限의 抗辯을 撤回하였을까. 抗辯撤回의 例로는 1983年9월에 發生한 大韓航空機事故의 訴訟에서도 보이지만 본 事故에 대한 條約25條의 적용의 與否에 대한 實質判斷을 回避하는 것이 가장 큰 理由 중의 하나였다는 사실은 틀림 없다고 하겠다. 그 이외의 抗辯의 撤回을 하였던 1999年7월 현재에 있어서 이미 타이國際航空은 航空運送人의 責任制限을 放棄하는 IATA運送人間의 協定(MIA)에 參加하고 있었기 때문에 週及的으로 責任制限을 放棄한 것이 아닌가 하는 推測이 可能하기도 하다. 訴訟戰術로서는 航空會社보다는 保險會社의 意向이 강하게 反映되었다는 견해도 있다.

## (2) 中華航空機 事件

1994年4월에 名古屋空港에서 發生한 中華航空機事件은 승객, 승무원 271人중 에 日本人旅客151人을 포함한 264人이 死亡하는 日本의 航空機事故로서는 520人이 死亡하였던 1985年8月の 日航잠보機 墜落事故에 이은 大慘事 였다.

中華航空側은 旅客死亡의 경우의 賠償限度額을 50萬臺灣달러(約600萬

円)로하는 臺灣法에 依據하여 과거의 同社의 最高賠償額인 410萬臺灣달러(1,640萬円)를 一律적인 方式으로 지불 할 것을 提示하였으나 日本人犠牲者의 遺族은 이에 대하여 납득을 하지 못하고 우선 1995년에 313人의 遺族들이 犠牲者一人당 約2億円, 總額257億円の 賠償을 名古屋地方法院에 提訴하고 그 후 다른 遺族의 原告團이 둘로 나뉘어 總額40億円납짓과 同24億円납짓의 賠償을 청구하기위해 提訴하였다.

전자의 原告團은 犠牲者一人당 假支給金1,000萬円에 2千數百萬円을 더해서 和解하였다고 1997年12月の 新聞에서 보도 하고 있으나 후자의 原告團은 名古屋地方法院에서 現在도 계속 다투고 있다.

본 事故의 日本人犠牲者의 대부분은 日本으로부터 臺灣까지의 往復航空券을 購入하 였기 때문에 條約上으로는 헤이그改正바르샤바條約의 適用을 前提로 하고 있다.

이 事件에서도 航空運送人의 責任制限을 排除한 同條約25條所定の 故意 또는 重過失(Wilful Misconduct)에 대한 中華航空側의 關連與否에 關한 사항이 주된 爭點이 되고 있다. 본인 자신이 이 事件에서 原告側의 專門家 證人으로서 본 事故에 대한 헤이그改正바르샤바條約25條의 適用可能性에 대한 證言을 하였으므로 核心部分에 대해서만 언급 하고자 한다. 본인은 同條約25條의 改正經緯와 主要航空先進國의 判例의 動向에 關한 두 가지의 視點으로부터 私見을 展開를 하였지 만 우선 전자에 대(大)하여 다음과 같이 證言을 한바 있다.

1955年의 헤이그會議에서는 條約22條의 責任限度額을 原條約의 그것으로부터 2倍로 인상하는 것을 담보로 하는 대신에 25條의 責任制限排除의 要件을 嚴格히 하고 英美法의 Wilful Misconduct에 相當하는 文言이 明文化되었다.

그리고 具體적인 航空機事故에 適用하는 경우에 行爲者(조종사)가 損害發生의 蓋然性을 실제로 認識하고있는 경우 뿐만 아니라 認識하지않으면 안될 경우(should have known)도 포함되는지의 與否에 대한 議論이 있었으나 會議의 結論으로서는 그것을 포함하지 않는다는 趣旨의 解釋을 하였다. 즉 專門化職業人으로서의 파이롯트이면 損害發生의 蓋然性을 認識해야 할 경우이고 事故를 일으킨 파이롯트가 현실로 그것을 認識하고 있지않으면 25條의 主觀的要件을

충족하지 못한다는 解釋이 된다는 것이다. 이것은 具體的인 行爲者의 認識을 基準으로 하고있기 때문에 一般的으로 主觀說이라고 한다.

이러한 解釋은 私見으로는 1955年 당시의 條約 22條所定의 責任限度額이 상당히 高額으로 評價되었다는 것과 不可分의 關係에 있다라고 생각 된다.

그후 파테말라議定書, 몬트리올第三追加議定書에 있어서 大幅的인 責任限度額의 인상이 행 하여졌고 運送人에게 故意가 있는 경우에도 깨질 수 없도록하는 責任制度가 採用되었다는 것은 주지의 사실 이다. 그것은 責任限度額이 相對的으로 낮은 경우에는 責任制限의 例外를 規定한 25條의 要件은 文言대로 嚴格히 解釋하는 것은 부당한 結果를 發生하도록 하는 것이 되기 때문이다. 그러한 意味에서 25條의 解釋도 改正經緯의 眞意를 헤아려 責任限度額과 對比를 하므로 해서 相對的이고도 彈力的인 解釋을 하는 여지가 생긴다고 진술하였다.

다음으로 후자 즉 主要先進國의 判例에 대해서는 多數國家의 條約改正經緯를 重視하여 英國을 필두로 해서 主觀說을 취하고 있다. 그중에서도 프랑스의 判例처럼 專門職業人으로서의 파이롯트의 認識을 基準으로한 客觀說을 취하는 나라도 있다.

그러나 主觀說을 취한 美國이나 獨逸의 判例에 있어서도 具體的인 파이롯트, 그밖의 使用人이 損害發生의 蓋然性을 현실로 認識하고있었다라고는 생각할 수 없는 경우이더라도 「F識하고 있었음에 틀림이 없다(i would have known)」라고 認定하여 責任制限의 例外를 認定한 약간의 判例가 있다. 航空機事故에 있어서는 파이롯트 자신이 死亡하는 경우도 많으며 損害發生의 蓋然性의 認識은 플라이트 레코드나 보이스 레코드등의 機器에 의한 狀況證據으로부터 判斷할 수밖에 없다.

또한 航空機의 컴퓨터化가 進行되면 進行될수록 파이롯트의 危險에 대한 認識은 希薄하게 될 可能性이 있다. 오늘날의 파이롯트는 航空機의 종류마다 라이선스의 取得에 의하여 航空機의 제 각기의 性能에 맞는 知識과 技能을 습득할 것이므로 具體的인 파이롯트의 認識과 抽象的인 職業人으로서의 그것과는 한없이 가깝다라고 볼 수 있겠다. 이렇게 생각한다면 主觀說과 客觀說의 차이는 종이 한 장의 차이라고 말 할 수 있을 런지도 모른다. 본인은 상기와 같은 논리로부터 基本的으로는 主觀說의 立場에 서면서 彈力的인 解釋을 시도 하려

고 하였다. 본인의 이러한 시도는 具體的인 事件에의 條約 25 條의 適用의 與否는 法官의 事實認定의 여부에 달려있는 것이므로 可能性을 시사함과 동시에 解釋의 방도를 제시한 셈이 된다.

### (3) 칼타航空機事件

1996年6월에 福岡空港에서 칼타 인도네시아航空機(DC10型機)가 이륙을 중단한 후에 활주로를 이탈하여 커다란 파손과 함께 불길에 휩싸여 승객, 승무원 275人 가운데 3人이 死亡하였고 170人의 重輕傷者를 냈다. 事故 당시의 칼타航空機의 航空運送約款에는 10萬SDR의 責任限度額을 規定하고 있었던 것 같으므로 死亡한 犧牲者의 遺族에게 限度額以上の 補償額을 提示하였다고 한다. 死亡犧牲者의 가운데의 2人에 대하여 그 遺族 6人이 訴訟을 제기 하였다.

1人에 대해서는 거의 交通事故의 補償基準과 동등한, 또 다른 1人에 대해서는 그것보다도 적은 수준의 액수가 提示되었다고 한다. 본 訴訟에서도 주된 爭點은 提訴할 당초에는 條約 25 條에 해당하는 것으로 原告의 주장은 이륙중단을 한 機長의 判斷이 25 條의 重過失에 상당하다는 것이었으나 현재는 責任原因 立證의 절차를 밟지않고 和解절차가 진행되고 있다고 한다.

이상의 세가지의 事件에서 밝혀졌듯이 航空會社가 責任制限의 抗辯을 放棄하지 않는 한 補償問題의 解決은 상당히 難航에 부딪치게 되고 또한 시간과 비용을 허비 하는 결과가 되기도 한다. 몬트리올條約이 發効하여 多數國이 締約國이되고 現行바르샤 바體制에 대체될 때 까지 이 상태가 계속되리라 본 다. 이미 多數의 航空會社가 責任制限을 放棄하는 IATA運送人協定에 參加하고 있으므로 또다시 한발 더 나아가 條約수준 까지의 法の 統一을 실현시켜야만 된다.

몬트리올條約體制를 지금으로부터의 航空運送人이 가지고 있어야 할 責任制度로 한다면 그것을 넓게 適用하기전의 段階에서도 現行 바르샤바體制下에서의 具體的인 訴訟事件의 處理에 있어서 中華航空機事件에서 본인이 證言한 것처럼 條約 25 條의 主觀的要件을 彈力的으로 解釋하는 등 航空犧牲者의 保護를 꾀하여야만 된다고 사료된다.