

# 항공기사고로 인한 지상 제3자의 배상책임에 관한 ICAO 조약초안에 대한 논평과 국내입법의 방향

Comment on the ICAO Draft Convention of the Compensation Liability for  
the Third Parties on the Surface Caused by Aircraft Accidents and  
Direction of the Domestic Legislation

김 두 환(Kim Doo-Hwan)  
한국항공대학교 겸임교수  
일본중앙학원대학 객원교수  
인도 Gujarat 국립법과대학교 명예교수

- I. 머리말
- II. 1952년 및 1978년의 개정로마조약의 성립 경위와 주요내용  
및 개정하여야만 되는 이유
- III. 1952년 로마조약의 현대화에 관한 새로운 조약 초안의 주된  
내용과 논평
- IV. 항공운송법 시안에 관한 국내입법의 추진방향
- V. 맺는 말

## I. 머리말

잔학한 테러리스트들에 의하여 항공기를 불법탈취한 자는 인류공동의 적이 된다.

우리는 아시아태평양 지역의 국가들 상호간의 협력을 통해 테러리스트들의 공격을 막아낼 예방적이고 효율적인 대책을 강구하여야만 된다. 오사마 빈 라덴을 추종하는 극악한 테러리스트들은 2001년 9월 11일, 뉴욕에 있는 세계무역센터와 워싱턴에 있는 미국 국방성건물을 공격했다. 이날 항공기는 역사상 처음으로 대량 파괴의 무기로 이용되었으므로 이는 민간항공에 중대하고도 새로운 위협으로 제기되었던 것이다.

이 문제는 항공안전과 보안상 그리고 미 국내항공뿐만 아니라 전 세계의 민간항공에 대해 심대한 충격을 안겨주었으므로 911 테러이후 모든 나라는 테러리즘에 대항하고 민간항공을 지키기 위해 대책을 마련하게 되었다. 국제적으로 각 국가들은 테러 집단으로 흘러 들어가는 자금줄을 차단하려는 조치를 취하고 있다.

항공안전과 보안문제로서 특히, 불법방해 행위를 막으려는 노력은 좀 더 관심이 집중되고 있어 세계항공 공동체의 주요 문제가 되고 있으며 체계적인 항공안전과 보안 문제의 포괄적인 대책 수립 및 그 이행이 절실히 요구되고 있다.

ICAO(국제민간항공기구) 와 그 189개의 체약국 들은 테러리즘을 제거하고 방지하기 위한 그들의 임무를 확대하고 긴급하고 지속적인 노력을 계속해오고 있다.

ICAO는 국제사회에서의 세계평화와 항공안전 및 보안을 유지하는데 중요한 역할을 수행해 왔을 뿐만 아니라 911사건이후 더욱 중요시된 항공안전 및 보안문제에 대하여 많은 규칙과 지침을 제정한바 있다.

한편 세균, 화학공격과 심지어는 핵 물질에 의한 공격뿐만 아니라 항공교통관제망을 공격하는 컴퓨터공격과 미사일 공격 같은 잠재적으로 파괴시키는 공격과 관련된 테러에 대비하여 좀 더 많은 연구가 이루어질 필요가 있다.

2001년 9월 11일에 뉴욕에서 발생한 이른바 항공기 납치에 의한 동시다발 테러 사건의 피해는 4대의 항공기에 탑승한 승객 및 승무원 266명이 전원 사망하였고 워싱턴에 있는 미 국방성청사에서의 사망 및 실종이 125명, 세계무역센터에서의 사망 및 실종이 약5,000여명에 달하는 막대한 피해가 발생되었다.

911참사사건은 지상에 있는 제3자의 인적 및 물적 손해가 거액에 달하였으므로 이에 따라 세계보험업계가 크게 손실을 입게 되어 이와 같은 보험을 기피하는 현상이 생겨나 법적인 문제점이 제기되었다.

세계적으로 발효된 1952년의 로마조약은 새로운 유형의 국제테러행위를 방지하고 상기 국제보험문제 등을 해결하는데 난점이 있어 2000년 8월에 ICAO이사회와

제31차 법률위원회는 스웨덴대표의 제안에 따라 「1952년의 로마조약의 현대화로 향한 개정 작업」이 정식의제로 채택되었다.

ICAO이사회는 테러행위 등에 의한 대규모로 지상손해가 발생한 경우의 특칙 등을 새롭게 추가한 새로운 로마조약시안을 검토하기 위하여 2004년 3월 15일부터 21일 까지 7일 간 몬트리올에서 ICAO법률위원회가 소집되었다.

동 법률위원회에는 52개국이 참가하였으며 의장은 캐나다의 Lauzon G.H.대표의 의사 진행 하에 신 로마조약에 관한 사무국 안에 대하여 축조심의를 한 후 최종일에 ICAO 법률위원회 안으로서 채택되었다.

본 논문에서는 ① 1952년 및 1978년 개정로마조약의 성립경위 및 주요내용, ② 1952년의 로마조약을 개정하여야만 되는 이유, ③ 1952년 로마조약의 현대화에 관한 ICAO의 활동, 새로운 조약초안의 주요내용과 필자의 논평 및 의견제시, ④ 항공운송법 시안에 관한 국내입법의 추진방향과 항공운송약관에 대한 법적 효력 문제국 내입법의 이유, 방안, 경위 및 주된 내용, 필자가 제안한 「항공운송법 시안」의 주요항목, ⑤ 맺는말의 순서대로 설명하고자 한다.

## II. 1952년 및 1978년의 개정로마조약의 성립 경위와 주요내용 및 개정하여야만 되는 이유

### 1. 1952년 및 1978년의 개정 로마조약의 성립경위

항공기의 추락 또는 물건의 낙하에 의하여서 지상의 제3자에게 손해를 입혔을 경우에 항공운송인과 지상의 제3자간의 관계를 규율하는 법률은 유럽 여러 나라에서 일찍이 발달되어 왔다. 그러나 항공기가 다른 나라에서 사고를 일으켜 지상에서 손해가 발생할 때에 발생지의 법률에 의하여 규제되는 것으로 생각될 수 있지만 각국의 법은 그 내용에 있어서 차이가 있다. 나라마다 법적 규제가 상이함으로 인하여 불편을 초래하였기 때문에 국제항공운송에 있어서는 조약에 의한 「법의 통일성」이 요청되어 왔다.

현재 항공기가 지상 제3자에게 낙하에 의하여 발생한 손해의 규제에 관하여 각국의 국내항공법에서 압도적인 중요한 지위를 차지하고 있다. 그러나 국제적으로도 이

것을 규제하는 법이 없는 것은 아니고 오히려 국제적으로도 1930년대부터 이 문제가 거론되어 왔다.

1933년에 로마에서 각국 대표들이 모여 「항공기에 의하여 지상의 제3자에 대한 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 조약」을 서명하였고 그 후 각국들이 소위 말하는 「1933년의 로마조약」을 비준하였으므로 1942년에 발효되었다.

그러나 세계 제2차대전 후 항공기의 발달에 따라 1952년 10월에 1933년의 로마 조약을 대신할 새로운 조약 즉 「외국항공기가 지상 제3자에게 입힌 손해에 관한 조약(Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface)」이 채택되어 1958년 2월에 발효되었다.<sup>1)</sup>

당초 이 조약은 25개국이 서명하였으며 2006년 10월 20일 현재 47개국이 가입하고 있으며 이 조약을 「1952년의 로마조약」이라고도 불리어 지고 있다.<sup>2)</sup>

외국항공기가 지상 제3자에게 손해를 가한 경우에 항공기운항자의 책임 등을 규정한 1952년의 로마조약은 아직도 세계의 강대국들이 비준을 하지 않고 있어 문제점이 제기되고 있다.

국제민간항공기관(ICAO)은 많은 나라들의 비준을 촉진시킬 목적과 조약자체의 현대화를 위하여 ICAO의 법률위원회(Legal Committee)산하에 소위원회를 구성하고 1964년부터 개정작업에 착수하였고 또한 여러 차례에 걸쳐 ICAO법률위원회의 심의를 거친 후 1978년에 「개정로마조약」이 채택되었는데 약 14년간이라는 시일이 소요되었다.<sup>3)</sup>

이 몬트리올 개정조약 안은 1978년 9월 6일부터 동년 9월 23일까지 미국을 포함하여 58개국이 참가하여 몬트리올에서 개최된 항공법에 관한 외교회의에서 「몬트리올에서 개정된 1952년의 로마조약(The Rome Convention of 1952 as Amended at Montreal in 1978)」이 제안되어 찬성 36표, 반대 무, 기권 12표로 채택되었다.

개정 로마조약은 1978년 9월 23일 회의종료일 다음 날에 서명을 위하여 개방(open)되었기 때문에 당일 9개 국가가 서명하였고 한편 「1978년의 개정로마조약」이라고 부르기도 한다.<sup>4)</sup>

1) 金斗煥, 「最新國際航空法學論」, (2005年), 한국학술정보[주], 376~377면; I. H. Ph. Diederiks-Vershoor, An Introduction to Air Law, Kluwer Law International (1971), at 147.

2) <http://www.icao.int/cgi/airlaw.pl>

3) 板本昭雄, 「新しい國際航空法」, 1999年, 有信堂, 200~201頁.

4) Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to

1978년의 『개정로마조약』은 당초 아르헨티나, 러시아, 우크라이나 등 14개국이 서명하였다. 이 의정서는 2002년 7월 25일 5개국이 비준함으로써 발효되었고 2006년 10월 20일 현재 ICAO에 비준서를 기탁한 나라는 9개국이다.<sup>5)</sup> 그러나 미국, 영국, 프랑스, 독일, 일본 등 대부분의 선진국들이 이 조약을 비준하고 있지 않으므로 문제점으로 부각되고 있다.

## 2. 1952년 및 1978년의 개정 로마조약의 주요내용

### (1) 1952년 로마조약의 주요 내용

1952년의 개정로마조약은 기본원칙으로 운항자에 대하여 결과책임주의, 유한책임주의, 책임보장제도 등 세 가지 원칙을 중심으로 하여 규제하고 있다. 이 조약은 운송인에게 엄격한 엄격책임(strict liability)을 부담시키는 것을 원칙으로 하고 있으며 이 책임을 일정 한도로 제한하는 유한책임제도와 한도액의 책임부담을 담보하는 책임보험, 금전예탁, 은행보증 등 배상보장제도 등으로 구성되어 있다.

항공기사고로 인하여 항공기가 추락되었을 때에 손해를 입은 지상 제3자(피해자)가 항공기운항자(가해자)에 대한 고의 또는 과실을 입증한다는 것은 거의 불가능한 일이므로 지상 제3자에게 손해가 발생된 경우 원인 여부를 불문하고 손해를 배상한다는 결과책임주의를 도입한 것이 피해자보호에 역점을 두었다고 볼 수가 있다.

그러나 항공기운항자에 대하여 책임을 과중하게 부담시킨다는 것은 형평의 원칙에 반할 뿐만 아니라 결과책임주의를 정당화시키는 데에 이론적 근거가 희박하게 된다는 의견도 제시된바 있다.

이 때문에 도입된 것이 유한책임의 이론인데 책임한도액이 저액이면 저액일수록 피해자 보호 면에 불충분하게 되고, 한도액이 고액이면 고액일수록 운항자에게 가혹하게 되므로 양 당사자간에 이익교량의 조정문제에 있어 공평하게 규제되어야만 한다는 견해가 국제민간항공기관(ICAO)의 법률위원회에서 제기된 바 있으나 배상책임 한도액은 선진국의 의견을 조정하여 인상되어 가는 경향이 있다.

개정로마조약은 운항자가 비행하는 항공기의 중량에 따라 운항자의 책임한도액을

---

Third Parties on the Surface, Montreal, 23 September 1978; hereinafter cited as the 1978 Montreal Protocol.

5) <http://www.icao.int/cgi/airlaw.pl>

정하고 있다. 한편 조약은 배상능력이 없는 운항자에 의하여 손해가 발생할 경우에 이를 방지하기 위하여 비행을 허락하는 계약국이 운송인에 대하여 책임의 보장을 요구할 수 있게끔 되어 있는데 이것을 책임보장제도라고 부르고 있으며 또한 이 조약의 특색이라고 볼 수가 있다.

## (2) 1978년 개정로마조약의 주요내용

1978년 개정로마조약의 주요핵심은 다음과 같은 여섯 가지의 원칙으로 구성되어 있다. 1978년 개정로마조약의 중요한 원칙의 첫 번째는 유책자(有責者)를 항공기의 운항자라고 하여 그에게 엄격책임(strict liability: 무과실책임)을 부과시킨 것이다. 지상손해가 비행중의 항공기 또는 그로부터 낙하된 사람 또는 물건에 의하여 발생된 것이라고 입증되면 운항자의 책임은 즉시 발생되어 지상의 피해자는 운항자에 대하여 배상청구권을 갖게 된다(1978년 개정로마조약 제1조 1).

1978년 개정로마조약의 중요한 원칙의 두 번째는 유한책임주의의 원칙을 채택한 것이다. 동 조약 제9조에서는 운항자 그 밖의 사람이 조약에서 책임을 부담하지 않으면 아니 되는 자는 비행중의 항공기 또는 그 항공기로부터 낙하되는 사람 또는 물건에 가한 손해일지라도 이 조약에서 명문으로 정한 것 이외의 것에 대해서는 책임을 부담하지 않는다고 규정하고 있다.

이 조항의 해석에 관하여 학설이 나누어져 있고 단지 조약에 명기된 책임한도액 이상의 책임은 부담하지 않는다고 해석하는 학설, 직접손해이외에는 책임을 부담하지 않는다는 해석하는 학설 및 각국의 국내법의 적용은 없다는 것을 선언한 것이라고 해석하는 학설 등이 있다. 이 조항의 해석으로서 조약에 명문으로 정하여지지 않는 것에 대해서는 운항자 등은 모두 책임을 부담하지 않는다는 학설이 가장 유력하다. 이 학설에 의하면 조약이 적용할 때에는 국내법에 별도의 구체조치가 있다고 하더라도 그것은 부정된다. 더욱이 유한책임의 원칙은 고의에 의한 손해에 대해서는 적용되지 않는다.

1978년 개정로마조약의 중요한 원칙의 세 번째는 운항자에 대한 책임한도액을 설정한 것이다. 피해자에 의하여 손해의 발생이 유효하게 입증되면 운항자의 책임이 발생되지만 이 경우에 운항자의 책임은 유한책임으로서 그 책임한도액은 손해발생 당시의 손해의 원인이 된 운항자의 항공기의 중량에 의하여서 결정된다.

다시 말하면 감항증명서에 인정된 당해 항공기의 최대이륙중량을 기준으로 하여 책임한도총액은 결정되며 항공기의 중량별 책임한도액은 정하여진다(동 조약 제11

조). 1978년 개정로마자조약의 중요한 원칙의 네 번째는 운항자에게 자기의 책임을 부과시키기 위하여 충분한 금액의 담보를 준비하는 것을 의무로 지운 것이다. 담보의 종류로서는 책임보험이 보통이지만 동 조약은 그 책임보험에 한정하지 않고 운항자의 책임을 커버하는 데까지 신뢰성 있는 것이라면 상관없는 것으로 정하고 있다.

예를 들면 국가의 보증이 그것에 해당한다. 각 당사국은 자국의 영공을 비행하는 항공기의 운항자에게 이와 같은 담보를 요구할 수가 있고 운항자는 하위국(下位國)으로부터 요구가 있으면 담보가 있는 것에 대한 증거를 제출하지 않으면 아니 된다(동 조약 제15조).

1978년 개정로마자조약의 중요한 원칙의 다섯 번째는 재판관할을 한정하는데 있다.

즉 이 조약에 근거한 소송은 손해가 발생한 당사국의 법원에 대하여서만 제소할 수 있는 것으로 하였다. 즉 사고 발생지주의 원칙을 채택하였다.

더욱이 이것에는 하나의 예외가 있어 원고와 피고사이에 합의가 있다면 다른 당사국의 법원에 대하여서도 소송을 제기할 수가 있다(동 조약 제20조).

제소기한은 손해의 원인이 된 사고일로부터 2년이지만 이기간은 시효이고 법원지법에 따라 그 정지(suspension) 또는 중단(interruption)은 인정된다. 그러나 어떠한 경우에도 그 제소기간은 3년을 넘을 수가 없다(동 조약 제21조). 따라서 이 3년은 제척기간이라고 본다.

1978년 개정로마자조약의 중요한 원칙의 여섯 번째는 1952년의 조약에서 지상손해가 하나의 체약국의 영역내(in the territory)에서 다른 체약국에 등록된(registered) 항공기에 의하여 발생된 경우에 국한시켰으나 1978년의 개정로마자조약에서는 그 적용 범위를 확장시켰다는 것이다. 이 조약의 적용상 공해(high sea)에서의 선박 또는 항공기를 그 등록국의 영역의 일부로 간주하고 있기 때문에 공해상의 선박 또는 항공기에 가하여진 손해에 대하여서도 이 조약이 적용된다. 다만 이 조약의 적용이 배제되는 경우로는 군(Military)세관(customs)경찰(Police)의 용역에 제공된 항공기에 의하여 발생된 손해에 대하여는 적용을 시키지 않고 있다.

특히 1978년의 개정조약에서 제27조 단서 조항으로 원자력손해에 대해서는 이 조약을 적용하지 않는다고 새로운 조문을 신설하였다. 원자력손해에 대한 본 조문의 불적용규정의 신설을 제안한 나라는 프랑스가 제안 국이며 구소련이 반대한 바 있으나 1978년의 항공법에 관한 국제회의에서 프랑스 측의 제안이 통과되어 이 규정을 신설하게 되었던 것이다.

### 3. 1952년의 로마조약을 개정하여야만 되는 이유

1952년의 로마조약이 발효된 이후 많은 경제적 사회적 변화가 발생되었다.

첫째, 외국항공기에 의하여 발생된 항공운항자의 모든 배상책임의 범위는 물적인 재산 및 인적인 정신적 상해와 신체적 부상뿐만 아니라 여가활동의 기대 손실(일실이익)까지 포함되어야만 하지만 로마조약에서는 피해자의 정신적 손해와 여가활동에 대한 일실이익을 포함시키지 않고 있어 문제점이 제기되고 있다.

둘째, 상기조약에서 규정하고 있는 배상액의 한도는 피해자들에게 너무 낮은 금액으로 인식되었다. 피해자인 유족들, 부상당한 사람들이 현재의 제한되고 있는 유한책임제도하에서 항공회사에 대하여 만족하지 않고 있음으로 그들은 항공기 운항자에 의해 완전배상을 받지 못하고 있는 손해의 균형을 위하여 항공기 제조업자와 항공교통관제관(ATCA)을 상대하여 손해배상을 청구하는 경향이 있다.<sup>6)</sup> 로마조약은 항공기운항자 이외의 제3자까지 포함시키지 못하고 있다.

셋째, 로마시스템에서 책임한도는 매우 논쟁적이고 의문의 여지가 있다. 침단기술의 발달과 항공운송안전에 비추어서 책임한도의 근거가 더 이상 존재하지 않는다고 본다.

넷째, 로마조약에 있어 책임제도는 매우 복잡하기 때문에 유족들, 생존자들 그리고 같은 항공기사고에 의하여 발생된 손해배상을 받는 부상자들은 재판관할지에 따라 받는 배상액이 차이가 나 문제점이 제기되고 있으며 이와 같은 책임제한은 더 이상 정당화 될 수가 없다.

다섯째, 로마조약은 항공기소음과 항공기의 초음속 돌파음(super sonic boom) 및 원자력손해에 대하여 다루지 않고 있었다.<sup>7)</sup>

여섯째, 보험문제가 제기 되었는데 오늘날 항공운송에서 발생되고 있는 거의 모든

6) Doo Hwan Kim, Some Considerations of the Draft for the Convention on an Integrated System of International Aviation Liability, Journal Air Law and Commerce (Vol. 53, No.3, 1988), School of Law, SMU, Texas, USA, at 774-776.

7) I. H. Ph. Diederiks-Vershoor, op.cit. at 148.



손해는 책임보험으로 커버되고 있다. 대부분의 보험회사는 뉴욕의 9.11사태와 같은 엄청나게 크고 막대한 손해를 포함하는 책임보험의 부보(附保)를 기피하고 있다. 절대책임의 원칙에 영향을 받아 현재 항공법시스템으로는 로마조약에 대한 극적이고 포괄적인 개정 없이는 항공법상의 문제들과 논쟁을 해결할 수가 없다.

### III. 1952년 로마조약의 현대화에 관한 새로운 조약 초안의 주된 내용과 논평

#### 1. 새로운 조약 초안의 현대화를 위한 ICAO의 활동

그러나 1999년의 몬트리올 조약에서 항공운송인의 책임제도가 근본적으로 개혁됨에 따라 2000년 8월 28일부터 9월 8일까지 몬트리올에서 개최된 제31차 ICAO법률위원회에서 로마조약의 현대화에 관한 의제를 일반작업프로그램위원회에 포함시키어야 한다는 스웨덴의 제안을 심의기로 하였다.<sup>8)</sup>

스웨덴 대표는 항공기에 의하여 발생된 지상의 환경적인 손해와 유한책임제도를 포함한 최근의 발전을 반영시키기 위하여 로마조약을 현대화 시켜야만 한다고 ICAO 법률위원회에서 제안하였다. ICAO법률위원회는 작업프로그램의 의제 4번째 우선순위로 채택되어 로마조약의 개정작업을 현재 추진 중에 있다.

ICAO법률위원회 32차회기는 2004년 3월 15일에서 21일까지 의장 Mr.G., Lauzon (캐나다)의 진행 하에 몬트리올에서 개최되었다. 1952년 10월 7일 로마에서 서명된 「외국 항공기에 의하여 발생된 지상 제3자의 손해에 관한 조약의 현대화에 관한 검토」를 의제 제3항목으로 채택하였다.

이 항목은 2002년 6월 5일 ICAO이사회에 의하여 설립된 「사무국의 연구그룹 (Secretariat Study Group)」의 도움을 얻어, 사무국이 마련한 「외국 항공기에 의하여 발생된 지상 제3자의 손해에 관한 조약초안」을 원문에 근거하여 심의하였다.<sup>9)</sup>

8) The 31st Session of the Legal Committee of ICAO was held at Montreal, Canada from 28 August to 8 September 2000.

9) C-DEC 166/8 refers.

이 연구그룹은 2002년과 2003년에 걸쳐 4번의 회의를 개최한바 있다. ICAO법률위원회는 2002년 11월25일 이사회에 의해 수정된 전체 ICAO작업프로그램에는 변화를 주지 않았다.

상기 논의의 기초를 더욱 더 확실히 하기 위해, 법률위원회는 일련의 실무문서와 위원회 구성원과 읍저어버들이 제출한 다른 문서이외에도 이 조약의 초안을 자세하게 심의하였고 논평들이 포함된 미국 측의 보고자인 M.B. Jennison씨의 보고서를 검토하였다.

조약초안과 관련된 법률위원회의 작업을 촉진시키기 위하여 H. Kjellin씨(스웨덴)을 위원장으로 하고 다음 아르헨티나, 오스트레일리아, 바레인, 브라질, 캐나다, 중국, 쿠바, 프랑스, 가봉, 독일, 일본, 케냐, 러시아연방공화국, 스웨덴, 영국의 대표들로 구성된 「조약초안제정위원회」가 설치되었다.

이 보고자는 직무상 당연직 구성원으로 역할을 했으며 항공실무그룹(Aviation Working Group: AWG), 국제항공수송협회(International Air Transport Association: IATA), 항공보험업자국제협회(International Union of Aviation Insurers: IUAI)들은 읍저버로서 조약초안위원회의 회합에 참가하였다. 법률위원회의 작업에 의해 만들어진 조약 초안 문은 A 부속서에 기재되어 있다.<sup>10)</sup>

2004년 3월 15일부터 21일 사이에 몬트리올에서 개최된 ICAO 법률위원회 제32차 회기는 「외국 항공기에 의하여 발생된 지상 제3자의 손해에 관한 조약의 현대화에 관한 논의」를 검토 주요의제로 삼았다.

2005년 2월21일 몬트리올에서 개최된 제174회기의 네 번째 회합에서 이사회는 1952년 로마조약의 현대화에 관한 특별그룹의 첫 회의 업무에 관한 보고서를 검토하였다.<sup>11)</sup>

이 특별그룹은 그 중에도 「외국 항공기에 의하여 발생된 지상 제3자의 손해에 관한 조약초안」 변화를 안겨다 주었고 12개 일반항목과 추가적 작업이 요구되는 논점(Grey Points)의 항목들을 더욱 검토키로 합의하였다.

ICAO이사회는 이 특별그룹이 올바른 방향으로 업무를 수행하고 2005년 7월 4일부터 8일까지 두 번째 회의를 소집하는데 동의를 얻어낸 것에 대하여 사의를 표했다.

이 특별그룹은 ICAO의 본부에서 회의를 가졌으며 18개국의 체약국(회원국)으로 붙어 36명의 대표, 당연직 2개 회원국, 2개의 체약국으로 붙어 6명의 읍저어버, 7개

10) The full text of the Report of the Legal Committee is available as reference material.

11) C-WP/12391.

의 국제기구로부터 11명의 옵서버들이 참석했다. H. Kjellin(스웨덴)과 Siew Huay Tan(싱가포르)은 계속해서 각각 의장과 부의장을 맡고 있다.

이 ICAO특별그룹의 연구결과인 회의 보고서의 내용은 「외국 항공기에 의하여 발생된 지상 제3자의 손해에 관한 조약초안」의 원문을 포함하여 영어로 된 참고자료들을 ICAO법무국에서 이용이 가능하다.

이 ICAO특별그룹은 회의결과인 논점(Grey Points)들은 조약 초안의 원문에 약간의 변화를 주었다. 이 특별그룹의 향후 작업에 관하여 의장은 제2차 회의는 추가적인 기금 마련구조의 특성과 방식, 그리고 이 기금의 구조와 책임체계의 상호작용 등, 주요 정책 논점에서 팔목할 만한 진전을 가졌다고 언급하였다.

약간의 조문 입안에 관한 진전은 제안되었던 조약 중에서 확실한 몇 가지 점에서 이루어 졌다. 여하간 ICAO이사회는, 특별그룹의 의견이 다른 법률위원회의 다른 회기나 또는 직접적으로 외교회의에서 제출하기엔 아직 충분하지 않다고 알고 있었다.

그러므로 특별그룹은 우선 추가적인 기금 마련구조의 특성과 방식, 그리고 이 기금의 구조와 책임체계의 상호작용의 이해를 위한 의정서의 언어를 번역하기 위한 5일 간의 회의를 다시 소집하도록 권고했다. 이 그룹은 또한 당분간 비공식적으로 이 업무를 계속하기로 결정했다.

ICAO의 「1952년 로마조약 현대화에 관한 특별그룹(Special Group on the Modernization of the Rome Convention : SG-MR)」은 제3차 회의를 2006년 2월 13일부터 17일까지, 제4차 회의는 2006년 6월 19일부터 23일까지, 제5차 회의는 2006년 10월 30일부터 11월 3일까지 ICAO의 본부가 있는 몬트리올에서 개최되었다.<sup>12)</sup>

상기 특별그룹은 제5차 회의에서 새로운 1952년 로마조약 현대화에 관한 새로운 조약초안을 제안하였는데 가장 큰 변화는 상기 당초 조약초안 제3조에 규정되어 있는 항공기운항자의 책임한도액인 100,000 SDR를 피해자 보호를 위하여 250,000~500,000 SDR로 대폭 인상시켰다는 점이다.

## 2. 새로운 조약 초안에 대한 주된 내용과 필자의 논평

ICAO의 특별 연구그룹에 의해 제안된 「외국 항공기에 의하여 발생된 지상 제3자의 손해에 관한 조약초안」은 5개장과 26개 조문으로 구성되어있다.

이 조약초안의 내용상의 구성을 살펴보면 제1장 원칙, 제1조 용어정의, 제2조

12) ICAO Document, SG-MR/5-WP4, 23/10/2006.

조약의 적용범위, 제2장 책임에 관한 일반조항, 제3조 책임원칙(일반손해), 제3장 테러리스트의 행위를 포함한 불법한 방해행위에 관계된 책임에 관한 특별 규정, 제4조 책임한도액, 제5조 책임규칙의 정지, 제4장 책임의 범위, 제6조 면책, 제7조 배상액의 감액, 제8조 구상권, 제9조 둘 이상의 복수책임자, 제5장 배타적구제와 관련규정, 제10조 배타적 구제, 제11조 통화단위의 환산, 제12조 한도액의 재검토, 제13조 보험, 제14조 기한, 제15조 법원, 제16조 중재, 제17조 손해발생 국에 있어 절차의 우선, 제18조 책임한도액이 적용되는 경우의 집행, 제19조 판결의 승인과 집행 (강제), 제20조 집행, 제21조 시효, 배상책임자의 사망, 제23조 전도금, 제24조 계약 또는 노동자 재해보상의 적용, 제25조 나라의 항공기, 제26조 원자력 시설에 대한 손해 등으로 구성되어 있다.<sup>13)</sup>

1952년의 로마조약을 대폭 개정한바 있는 「외국 항공기에 의하여 발생된 지상 제3자의 손해에 관한 조약초안」 가운데 필자가 관심을 갖고 지적하는 주요한 5개의 조문만을 먼저 소개한 후 필자의 논평과 이에 대한 필자의 의견을 다음과 같이 제시하고자 한다.

### (1) 신체적인 상해로부터 인적상해로 발생된 손해의 정의에 관한 수정

동 조약초안 제1조 - 정의

이 조약의 목적을 위하여 용어의 정의를 설명하는 가운데 a), b), c), d), e), g), h) 항목은 정당하므로 이 논문에서 다루지 않고 F) 항목만을 다음과 같이 필자의 논평과 의견을 제시하기로 한다.

f) “손해” 라 함은 는 사망, 신체적인 상해이나 재산상의 손상을 의미한다.

(“Damage” means death, bodily injury or damage to property).

\* 정신적 피해에 대한 적절한 표현이 포함되어야 한다.

#### <필자의 논평과 의견>

필자는 다음과 같이 본 조약초안 제 1조에 규정되어 있는 신체상의 손해의 정의의 문구 가운데 신체적인 상해(bodily injury)를 정신적인 손해가 포함될 수 있도록 인적인 상해(Personal Injury)로 다음과 같이 수정할 것을 제안한다.

13) ICAO Documents C-WP/12077, Appendix A at A1~A12; (財團法人)日本航空振興財團, 平成15年度 航空私法研究會內 航空運送法委員會報告書, 平成16年3月發行, 4~16頁.

- f) “손해” 라 함은 는 사망, 인적인 상해이나 재산상의 손상을 의미한다.  
 (“Damage” means death, personal injury or damage to property).

조약의 초안에서 제1조 가운데서 신체적인 상해만을 언급하고자 한다. 신체적인 상해는 그 단어의 의미상 정신적인 상해까지도 포함시킬 수 있는가? 신체적인 상해는 그 의미상 명백히 육체의 상해만을 의미하지만 이 항목에는 애매한 부분이 있다. 주요한 문제가 되는 것은 상해가 특별히 육체적인 것으로 제한될 때에 정신적인 상해나 고통은 문리해석상 *bodily injury*의 개념에 포함시킬 수가 없다. 그러나 상해의 개념가운데에는 정신적 상해와 고통을 포함시키는 것이 증가하고 있는 추세이다.<sup>14)</sup> 여하간 미국에서 원고 Rosman 대 피고 Trans World 항공사의 소송사건에서 법원은 정신적 상해는 직접적으로 육체로부터 귀인 되므로 배상하여야만 된다고 판결한바 있다.<sup>15)</sup>

그러나 원고 Husserl 대 피고 Swiss 항공사의 소송사건에서 미국 법원은 어떠한 신체적인 상해와 관계없이 정신적 상해는 배상하여야만 된다고 판결하였다. <sup>16)</sup>

1971년 과테말라의정서에서는 「인적인 상해(personal injury)」로 규정하였는데 이 개념은 신체적인 상해의 개념보다도 넓게 해석된다. 이 신체적인 상해만으로는 정신적 쇼크나 그 밖의 다른 정신적인 상해를 배상하여 줄 수 있는 기회가 사라졌음은 참으로 유감스러운 일이라고 본다.<sup>17)</sup>

한 전문가는 필자에게 그의 관점에서 "Ision corporelle"이라는 용어를 사용한 프랑스어의 원문은 심리적인 요소들을 내포한다고 말했다.

과테말라의정서의 프랑스 버전에는 *personal injury* 라는 용어를 채택하였고 몬트리올 제3추가 의정서도 전기(前記)와 같은 용어를 사용했다. 따라서 “신체적 상해”이라는 용어는 심리적 요소까지 포함되는 *personal injury* 라는 용어로 대처하는 것이

14) Carole Blackshaw, *Aviation Law & Regulation*, Pitman Publishing (1992), at 179.

15) *Rosman et al. v. TWA and Herman et al. v. TWA*, Court of Appeal, New York State, June 13, 1974.

16) G. Miller, *Liability in International Air Transport*, (1977), at 126 et seq. cf. *Patagonia et al v. TWA*, New York Supreme Court, Country of Westchester, 28 December 1978; [1978] USAvR 1285; *Air Law*, Vol. IV (1979)), at 102 (this case eventually settled out of court).

17) Michael Milde, "New Unification of Private International Air Law - a Rebirth of the 'Warsaw System' ?", (unpublished paper), at 28.

바람직하다고 본다.<sup>18)</sup> 조약에 사용되었던 용어는 모든 배상을 받을 수 있는 상해의 형태를 분명하게 하기 위하여 *personal injury* 부상 또는 신체적인 상해라는 용어로 대체하여야만 된다고 본다.<sup>19)</sup>

한국과 일본의 경우를 보면 항공기 운항자는 사고가 발생되어 손해를 입혔을 때에 유족이나 사상자에게 배상을 해 주어야 할뿐 만 아니라 친족들에게도 위자료를 지급하고 있다. 위자료는 저 세상에 계신 고인의 영혼을 달래주기 위한 선물이다. 또한 위자료는 친족들과 후손들이 받은 슬픔과 고통을 이유로 주어지기 때문에 이것은 매년 상당히 증액되어가는 추세에 있다.<sup>20)</sup> 한국인들과 일본인들의 사망 시 청구되는 총액은 소득의 손실, 장래비용, 물질적인 손해와 위자료를 가산하여 계산하게된다.

한국민법 제751조에 의하면 타인의 신체, 자유 또는 명예를 해하거나 기타 정신상 손해를 가한 자는 재산이외의 손해에 대하여도 배상할 책임이 있다.<sup>21)</sup>

1952년의 로마조약이 체결된 이후 사회와 경제의 변화는 계속되고 있다. 21세기에는 개인소득이 지속적으로 증가될 것이며 인터넷, 항공우주의 전자, 기계공학과 최첨단기술 등이 급격하게 진전될 것이다. 더욱이 인간의 참다운 생명의 가치와 인권은 실질적으로 향상될 것이다.

항공기 사고로 발생된 손해배상액은 금액 면뿐만 아니라 양적인 면에서도 증가될 것이다. 모든 항공기 운항자들의 책임은 재산에 대한 손해, 정신적, 육체적인 손해뿐만 아니라 여가활동의 기대에 대한 손해까지 확장되어야만 한다. 희생자들, 유족들, 부상자들은 항공기 운항자나 항공사들이 현재의 책임제도하에서 책임을 져야 할 항공기 사고로 발생된 손해에 대한 배상의 금액 면에서 만족을 하지 못하고 있다.

필자는 조약의 초안 제1조 1항, f호) 와 제7조에 있는 신체상의 상해의 의미를 정신적인 상해까지 포함할 수 있도록 넓게 해석하는 것이 합리적이며 필요하다고 보아 동 조문의 수정을 제안하는 바이다.

18) Masao Sekiguchi, "The Refinement of the Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air", *The Korean Journal of Air and Space Law*(Vol. 11, 1999), at 154-155.

19) Masao Sekiguchi, *ibidem*, at 154-155.

20) Doo Hwan Kim, "The Liability of International Air Carriers in Changing Era", *The Use of Airspace and Outer Space for all Mankind in the 21st Century*, (Kluwer Law International, 1995, The Netherlands), at 102; Article 827 (Ausschluss und Minderung der Verantwortlichkeit) of the German Civil Code (BGB); 한국민법 제 752조(생명침해로 인한 위자료); 日本民法第 711條 [生命侵害に對する慰籍料].

21) Article 751-752 of the Korean Civil Code; Article 710-711 of the Japanese Civil Code.

## (2) 2원적 책임제도의 채택과 배상액의 인상

동 조약 초안 제3조 (운항자의 책임원칙)

1항 항공기 운항자는 항공기의 비행 중, 타인에 의해 또는 비행기로부터 낙하된 물건에 의해 발생한 지상 제3자에게 입힌 손해에 대하여 책임을 진다.

2항 본 조 제1항에 의하여 발생한 손해에 관한 본 조 제3항에 따라 지상 제3자의 각 사람에 대한 손해배상액은 250,000~500,000 SDR을 초과하지 않는다는 한도 내에서 운항자는 책임을 배제하거나 제한 할 수 없다.

3항 항공기 운항하지는 본 조 제1항에 의하여 발생한 손해에 대한 제 3자의 배상액인 250,000~500,000 SDR을 초과했음을 다음과 같은 사항으로 입증한다면 책임을 지지 않는다.

- a. 그와 같은 손해가 항공기운항자의 사용자(이행보조자) 또는 대리인의 과실, 기타의 불법행위 또는 부작위에 기인되지 않을 것
- b. 그와 같은 손해가 타인(테로 범인 등 포함)의 과실, 기타의 불법행위 또는 부작위에 오로지 기인된 것

### <필자 논평과 의견>

#### 1) 2원적 책임제도의 채택

본 조약 초안은 외국항공기의 운항자에 의하여 발생한 제3자의 손해에 대한 250,000~500,000 SDR<sup>22)</sup>의 손해배상액을 초과한 무한책임에 근거를 둔 과실추정 책임주의의 원칙을 채택하였다.

그러나 본 조약초안은 250,000~500,000 SDR 한도 내에서 외국 항공에 의해 입은 지상 제3자의 부상 혹은 사망에 관한 손해에 대해서는 엄격책임(strict liability: 무과실책임)의 원칙을 채택하였다.

현재 한국, 일본의 국제 및 국내운송과 미국의 국내운송에 있어 항공사들은 자기항공사들의 약관에 근거하여 항공운송인의 책임을 무한책임주의로 채택하고 있지만 중국의 민용항공법에서는 1975년의 몬트리올 추가 제2의정서에 의거 유한책임주의를 채택하고 있다.<sup>23)</sup>

22) October 27, 2006 present → 1 SDR = 1,4778 US Dollar, <http://www.imf.org>

23) 中國民用航空法 第129條國際航空運輸承運人的賠償責任限額按照下列規定執行: 對每名旅

영국의 2004년에 개정된 민영항공법, 캐나다의 2004년의 운송법(부속서 제6)과 2004년의 독일 개정항공운송법(Luftverkehrsgesetz) 및 유럽연합의 지침에 의하면 1999년의 몬트리올 조약에서 설정된 2원적 책임제도를 채택하고 있다.

필자는 국제수송협회(IATA)가 주관하여 전 세계의 항공사들이 인도네시아의 수도인 Kuala Lumpur에서 회합을 갖고 제정된 1995년의 IATA Kuala Lumpur항공사간의 국제 협약<sup>24)</sup>과 1999년 몬트리올조약은<sup>25)</sup> 선진국과 개발도상국간의 정치적인 타협과 일괄 처리(package)안으로서 2원적책임제도를 채택했다고 사료된다.

더욱이 필자는 이 로마조약초안에 타협의 산물로서 2원적책임제도를 도입된 것은 불가피한 일이라고 생각한다.

## 2) 손해 배상액의 인상에 대한 필자의 논평과 의견

당초 ICAO법률위원회의 수정안은 다음 로마조약초안의 제3조에 따라 항공기 운항자는 각 지상 제3자인 희생자, 유족, 부상자들에게 손해배상액을 100,000 SDR로 규정함바 있으나 피해자를 적극적으로 보호하기 위하여 필자는 200,000 SDR로 인상할 것을 2006년 5월 8일부터 12일까지 ICAO와 건설교통부가 공동주최 하여 서울에 있는 Imperial Palace호텔에서 개최된바 있는 2006년도 ICAO 태평양 아시아 지역 법률세미나(2006 ICAO Legal Seminar in Pacific-Asia Region)에서 200,000 SDR로 인상할 것을 제안한바 있었다.<sup>26)</sup>

그러나 2006년 10월 28일 ICAO 법무국의 John V. Augustin(Senior Legal Officer)씨로부터 필자에게 E-mail로 보내온 ICAO의 최신자료에 의하면 2006년 10월 30일부터 11월 3일까지 몬트리올에 있는 ICAO내에서 제5차 「1952년 로마조약 현대화에 관한 특별그룹」의 회의가 개최되는데 이 회의에 제안된 새로운 조약초

---

客的 賠償責任限額爲16.600計算單位.

24) Chia-Jui Cheng and Doo Hwan Kim, The Utilization of the World's Air Space and Free Outer Space in the 21st Century, Kluwer Law International(2000), at 68-70.

25) 1999년 몬트리올 조약은 미국을 비롯하여 30개국이 비준함으로써 2003년 11월 4일부터 전 세계적으로 발효되었고 2006년 10월 30일 현재 미국, 영국, 프랑스, 독일, 일본, 중국 등 72개국이 가입되어 있다. → <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>

26) Doo Hwan Kim, Some Considerations on the Aviation Safety and Draft Convention on the Modernization of Rome Convention(1952), May, 2006, at 15-17 → <http://www.icao-legalseminar.org>



안 제3조에 의하면 손해배상 한도액이 대폭 인상되어 250,000~500,000 SDR로 규정되어 있으므로 필자는 이 새로운 조약 초안에 찬성하는 바이다.

**(3) 항공기 소음과 초음속 충격파음(Sonic Boom)에 관한 문제**

제3조 - 운항자의 책임과 의무

5항. 이 조약은 만약 손해가 발생한 영역 내에 있는 국내법 또는 손해가 발생한 지역의 재판관할에 따라 어떠한 것도 배상이 규정되어 있지 않는 한 환경적 손해에 대한 배상에 관하여 방해받지 않는다.

**<필자의 논평과 의견>**

항공기에 의하여 발생된 소음, 충격파음 또는 초충격파음은 특히 지상에 있는 사람들에게 해롭고 이롭지 못하다. 몇몇 나라들은 항공기의 과도한 소음 및 충격파음에 대하여 이미 법적 조치를 취한바 있지만 국제협약에 의하여 이를 제재할 수 있는 국제기준이 아직도 여전히 부족한 상태이다.

상기 조약초안의 제3조 5항에 규정되어 있는 환경적 손해에 대한 개념은 매우 광범위하게 규정되어 있다. 우리들은 환경손해의 구체적인 범위와 손해배상액의 대상을 결정하는데 있어 대단히 어려운 점이 있기 때문에 이와 같은 배상은 손해가 발생한 재판관할지와 영역 내에 있는 국내법에 의하여 규정하여야만 된다. 우리는 환경손해에 대한 개념을 분명하게 규정해둘 필요가 있다. 환경손해의 개념은 항공기소음과 충격파음에 의하여 발생된 손해도 역시 포함된다.

필자는 환경손해의 개념 가운데 항공기소음과 충격파음을 포함시킬 수 있도록 동 조약초안 제3조 5항을 다음과 같이 수정할 것을 제안하는 바이다.

**<필자의 조문 수정안>**

제3조- 운항자의 책임

5항. 이 조약은 만약 손해가 발생한 영역 내에 있는 국내법 또는 손해가 발생한 지역의 재판관할에 따라 어떠한 것도 배상이 규정되어 있지 않는 한 항공기소음과 충격파음이 포함된 환경적 손해에 대한 배상에 대하여 방해받지 않는다.

**(4) 외국 항공기에 의해 발생된 손해배상을 위한 국제기금제도의 창립**

### 제5조 - 책임규칙의 정지

극심한 불법적인 방해행위로 항공보험의 이용이 붕괴되거나 정지된 경우 ICAO이사회는 이 조약에 의한 권리의무를 중지시킬 것을 권고 할 수가 있다. 그와 같은 증지는 이 조약의 가입국에게 통고하면 즉시 발효가 된다.

### <필자의 논평과 의견>

앞으로도 미국의 잔인한 9.11 테러사태와 같은 대형 테러가 발생된다면 국제항공보험시장에서 항공기운항자가 항공보험을 구입할 수 없는 상황에 이르게 되었을 경우 채약국 등이 본 조약상의 권리의무의 정지를 선언하면 그 효과가 일어날 수 있다는 것을 본 조약은 인정하고 있다.

많은 참가국들이 보험구입을 할 수 없는 사태에 이르러게 되었을 경우 누가 손해를 부담할 수 있는가 또한 배상자력이 불충분한 경우를 대비하기 위하여 배상기금 등에 의한 보완 메카니즘을 검토하지 않고서는 지상에 있는 제3자를 충분히 의 보호할 수가 없음으로 배상기금의 창립을 위하여 ICAO법률위원회에서 계속 논의할 필요가 있다고 본다.<sup>27)</sup>

특히 희생자, 유족 및 부상자 등 피해자들의 권리를 보호하기 위하여 필자는 외국 항공기에 의하여 발생한 손해에 대하여 완벽한 손해배상을 위하여 1971년의 유탁손해에 관한 배상을 위한 국제기금설립에 관한 국제조약(an International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 1971)과 같은 국제기금을 설립할 수 있는 조문을 본 조약초안 제5조 4항을 신설함이 필요하며 바람직하다고 보아 이를 제안하는 바이다.

### (5) 신체적인 상해라는 문구를 인적인 상해로 변경

동 조약 초안 제7조 배상액의 감액

만약 모든 배상총액이 제3장에 의하여 적용되는 규정에 따라 책임한도를 초과하여 지급되는 경우 다음 항목을 적용하게 된다.

- a) 만약 배상이 사망이나 신체적인 상해 혹은 재산상의 손해에 관해서만 이루어진다면 그와 같은 배상은 상해나 피해정도에 따라서 감액된다.
- b) 만약 사망 혹은 신체상의 상해와 재산상의 상해일 경우 첫째로 사망과 신체적

27) (財)日本航空振興財團, 平成16年度 航空私法研究會內 航空運送法委員會報告書, 平成17年 5月, 6頁.

상해의 정도에 따라 우선적으로 지급 받는다. 그 다음 순위로 재산상의 손해에 관한 청구권간에 비율에 따라 배상 받게 된다.<sup>28)</sup>

#### <필자의 비평과 의견>

필자는 제7절의 문장 가운데 신체적 상해(bodily injury)를 피해자 보호를 위하여 인적 상해(personal injury)로 수정할 것을 제안한다. 그 이유인즉 신체적 상해에서 인적 상해로 수정하지는 것은 이미 앞에서 본 조약 초안 제1조 f 항을 논평 할 때에 필자의 상세히 설명을 한바 있다.

### IV. 항공운송법 시안에 관한 국내입법의 추진방향

#### 1. 항공운송약관에 대한 법적 효력 문제

국내항공운송에 있어서 항공운송인의 손해배상책임과 배상한도액에 관하여 대부분의 나라들(영국, 미국, 캐나다, 독일, 프랑스, 이탈리아, 일본, 스페인, 스위스, 오스트레일리아, 중국, 대만 등)은 상기 국제조약 및 의정서의 입법정신과 내용을 수용하여 공사법규정을 넣은 자국의 항공법 또는 항공운송법을 제정하여 시행해오고 있다.

그러나 한국과 일본은 국내항공운송에 있어 여객뿐만 아니라 화물사건에 있어서 항공운송인의 책임한계와 손해배상액을 규정한 일반법 내지 특별법이 없기 때문에 항공사의 국내항공여객약관 또는 화물운송약관에 따라 처리하고 있는 것이 오늘날우리나라와 일본의 실정이다.

특히 국내항공운송약관이 항공관계 국제조약 및 의정서의 내용과 일치하지 않거나 또는 상기조약 및 의정서의 내용에 따라 제정된 항공회사의 운송약관이 국내법과 저촉되었을 때에는 약관의 법적 효력이 문제가 된다.

일본에서는 항공운송약관의 일부조항이 오사카지방법원의 판결에 의거 무효로 된 사건이 있었으므로<sup>29)</sup> 항공운송업계에 커다란 파문을 일으킨 바 있었다. 이에 관한

28) (財) 日本航空振興財團, 前掲 平成15年度報告書, 10頁.

29) つばめ號航空機事故損害賠償請求事件, 大阪地法, 1967年6月12日, 下級民集第18卷, 5-6號, 641頁.

대책으로서 일본은 항공법연구회 내에 항공운송특별위원회를 설치하여 항공운송법에 관한 국내입법 작업이 추진된 결과 1974년 「항공운송법 요강시안」을 작성하여 공표 한바 있다.<sup>30)</sup>

한국에서도 1981년 항공운송약관의 일부조항(여객에 의한 제소권의 행사기간은 2년)이 서울지방법원의 판결에 의하여 무효로 판정되어 한때 문제가 발생된 적이 있었다.<sup>31)</sup>

이와 같은 약관의 규제방법으로는 사법적 규제, 행정적 규제, 입법적 규제 등이 있으나 법원판결에 의한 사법적 규제와 행정관청의 인가에 의한 행정적 규제 등은 약관 규제 면에 한계성이 있어 문제점이 계속 일어나고 있다.<sup>32)</sup>

약관에 대한 사법적 규제는 이용자 및 소비자가 기업을 상대로 하여 소송을 제기하는 경우에만 이루어질 수가 있는데 법률지식이 부족한 이용자 및 소비자가 법원에서 약관의 개별조항의 유효성을 다투는 것은 거의 힘든 일이므로 이용자들은 이와 같은 소송상의 위험부담 때문에 약관에 대해 법원에서 다투기를 꺼려하게 되고 그 결과 기업가들은 불공정한 거래약관을 제정하는 경우가 있어 사법적 규제의 한계성을 드러내놓고 있다.<sup>33)</sup>

보통거래약관의 효력(구속력)의 근거에 대하여는 세 가지 학설이 있는데, ① 법률행위론(일본판례의 입장: 주장하는 일본학자, 戶田修三, 青山善充), ② 상관습법론(일본학자, 石井照久, 鈴木竹雄, 大森忠雄), ③ 자치법론(국내학자, 정희철, 안동섭)등으로 구분되고 있다.<sup>34)</sup> 일본의 최근의 유력한 학설은 상관습법론과 자치법론으로 되어

30) 日本航空運送法特別委員會, 「航空(旅客)運送法要綱試案」, 空法(第17號, 1974年), 73-80頁.

31) 航空機事故로 인한 損害賠償請求訴訟事件(서울地法 第5部, 1981.9.24判決, 81가합1906, 損害賠償): 一審에서는 大韓航空의 國際線旅客運送約款 第17號 第2項(旅客의 提訴權行使期間2年)을 認定받지 못하였지만 二審(서울高法 第9民事部, 1983年3月29日判決, 81나3430, 損害賠償)에서는 인정받은 事件이다; 航空機事故로 인한 損害賠償請求訴訟事件(서울地法 第5部, 1981年 12月 10日判決, 81가합67, 求償金); 一審에서는 大韓航空의 國際線貨物運送約款 第17號 第1項(貨物에 관한 損害賠償의 請求期間)을 받아들이지 않았지만, 二審(서울高法第5民事部, 1982年 7月 9日判決, 82나720, 求償金)의 訴에서는 받아들였던 事件이다.

32) 孫珠瓚, 「普通去來約款의 效力規定의 新設, 商法改正의 論點」, (韓國商事法學會編), 三英社, 1981, 25面 參照; 權五乘, 「普通去來約款法試案」, 民事法改正意見書, (韓國民事法學會編), 博英社, 1982, 402-422面 參照.

33) 權五乘, 前掲書 406面 參照; 1929.12.24, 民錄 21輯, 2182面; 大板高判, 1963.10.3, 判例時報 369號, 42面.

34) 河本一郎, 「普通取引約款의 拘束力」, 商法の爭點, (1978, 有斐閣), 6-7頁 參照; 大塚龍

있는데, 상관습법론의 내용만을 잠시 살펴보기로 한다.

이 학설은 약관 그 자체를 상관습법으로 인정하는 것이 아니라 특정한 거래에 있어서 「약관에 의 한다」는 것을 내용으로 하는 상관습법 내지 상관습이 성립된다고 보는 입장이다. 구체적인 약관을 상관습법 내지 상관습의 내용으로 보는 것은 아니기 때문에 백지상관습법설 내지 백지상관습설이라고 할 때도 있다.

즉, 일반적으로 거래가 약관에 의하여 체결되는 분야에 있어서는 당해 거래 분야에 있어서의 계약은 「약관에 의 한다」고 하는 관습법 내지 「사실인 관습」이 존재하기 때문에 개개의 계약은 약관에 의하여 지배된다고 주장하는 학설이다.<sup>35)</sup>

약관에 대한 행정적 규제방법은 행정관청의 인가에 의한 규제방법인데 이것으로 약관에 대한 규제에 만전을 기할 수 있다고 하기는 어렵다고 본다.

학설판례에는 행정관청의 인가유무는 약관의 효력에 영향이 없다고 주장하는 견해도 있다.<sup>36)</sup>

특히 1989년 3월 31일 경제기획원소속의 약관심사위원회에서 대한항공의 국내선 항공운송약관의 일부조항이 무효 심결을 받은 최초의 결정이 있었는데 그 내용은 다음과 같다.

청구인 한국소비자보호원 원장 최동규는 대한항공의 국내선항공운송약관 제44조1항에 규정하고 있는 「여객의 사상에 대한 배상책임」은 계약불이행 또는 불법행위에 기인된 손해에 대해서는 일반의 배상책임은 별도로 제한하고 있으므로 국제운송에 있어 10만 SDR(당시 약13만 달러)로 규정하고 있는 것에 대하여 국내선은 7만 5천 달러로 규정하고 있는 것은 「법 앞에서는 평등하다는 사람」을 차별하는 것이기 때문에 항공운송계약의 공정성의 향상과 피해자보호를 강화하기 위하여 운송약관 가운데 부당한 내용은 개선되지 않으면 아니 된다고 청구하였다.

청구인 한국소비자보호원은 대한항공의 국내운송의 배상한도액을 폐지하거나 또는 적어도 국제선과 동일하게 배상한도액을 조정하지 않으며 아니 된다고 피 청구인인 (주)대한항공의 대표이사에 대한 심사청구서를 경제기획원장관에게 제출하였다(약관규제법 제19조). 경제기획원장관은 이 약관조항의 문제점을 약관심사위원회에 회부

兒, 約款解釋方法」, 民法の爭點(加藤一郎編), (1978, 有斐閣), 224-227頁 參照; 李銀榮, 「普通去來約款의本質(下)」, 司法行政, (1983, 9 韓國司法行政學會編), 34-41面 參照.

35) 河本一郎, 前掲論文, 6頁: 普通去來約款의 拘束力에 관한 學說中 商慣習法理論에 따르고 있다(筆者).

36) 孫珠瓚, 前掲書, 25面; 日本最高裁判所, 1970, 12., 24, 民集 第24卷 13號, 2187頁; 河本一郎, 前掲論文, 6頁.

하였으며 동 위원회에서 심의한 결과 「대한항공의 국내여객운송약관 제44조 1항은 무효」로 심결 하였다.

그 심결 이유는 ① 국제항공운송에 있어 운송인의 배상책임한도액은 유한책임원칙을 규정하고 있는 조약에 기초하여 결정되지만 국내운송에 있어서 운송인의 배상책임한도액은 각 나라의 국내법 또는 운송약관은 독자적으로 규정할 수 있는 것이므로 (미국과 일본은 국내 항공운송인의 책임에 대하여 무한책임주의를 채택하고 있음) 각 나라의 경제사정 및 생활수준 등에 따라 그 한도액은 틀리는 것이므로 한국의 최근의 경제사정 및 미국의 원화의 환산율 등을 감안한다면 인적손해에 대한 배상한도액을 7만5천 달러로 국내여객운송약관에 규정한 것은 실정을 반영하였다고 볼 수가 없으며 국내의 다른 운송분야에 있어 인적손해에 대한 통상의 배상액에도 달하지 않는 저액의 한도액이기 때문에 약관의 규제에 관한 법률 제6조 제3항 1호에 규정되고 있는 「고객에 대한 부당한 불리한 조항」에 해당됨으로 이 약관 제44조 1항의 책임한도액인 「미화7만 5천 달러」로 규정한 부분은 무효라고 심결 하였다. 그 후 이 심결에 의하여 1989년 5월16일부터 대한항공과 아시아나항공은 함께 국내선여객운송약관을 개정하여 국제선여객운송약관과 똑같이 항공운송인의 손해배상책임한도액을 대폭 인상하여 여객—인당 배상한도액을 10만SDR로 결정하여 시행한바 있다.

## 2. 항공운송법시안을 제정하여야만 되는 입법이유

우리나라에서는 항공여객 및 화물의 수송실적이 증가하고 있으므로 항공기사고의 발생에 대한 개연 가능성도 점점 높아져 가고 있는데 만약 항공기사고가 발생한 경우 항공운송인과 피해자간의 책임한계 및 배상한도액에 관하여 국제항공운송에 있어서 한국이 비준한 국제조약과 국제항공운송약관에 의하여 당사자간의 분쟁을 어느 정도 해결할 수가 있겠지만 국내항공운송의 경우에는 항공운송인의 민사책임에 관한 아무런 규정이 없기 때문에 국내항공운송약관과 민방법의 규정에 따라 해결을 하지 않으면 아니 된다고 본다.

상법 가운데 육상 및 해상운송인의 책임관계를 비교적 상세히 규정하고 있는 것은 육운 및 해운관계의 국제조약에 기초하고 독일 및 프랑스상법 등의 영향을 받아 만든 역사적인 유물이라고 사료된다.

새롭게 발전되어가고 있는 항공운송에 있어서도 항공운송인의 책임원칙(과실책임주의를 채택할 것인가, 과실추정책임주의 또는 무과실책임주의를 채택할 것인가)과 손해배상액(유한책임주의를 채택할 것인가 또는 무한책임주의를 채택할 것인가)을

명확하게 정하여 항공관계국제조약과 선진각국의 입법례를 참작하여 한국의 경제 및 항공 실정에 적합한 국내입법이 필요하다고 본다.

만약 이와 같은 국내입법조치가 취하여진다면, ① 국내항공운송약관의 일부조항의 무효문제도 어느 정도 해결될 수 있으며, ② 가해자(항공회사)와 피해자간의 책임원칙과 배상액이 법률로서 정하여진다면 이 법률에 따라 재판에 앞서서 분쟁당사자간에 조정 또는 화해 등 해결할 수 있는 길이 열리고, ③ 항공기사고에 기인된 손해의 특수성을 고려한 법률이 제정된다면 재판관은 항공기사건을 재판할 때에 『재판의 기준』으로 삼을 수가 있으므로, ④ 재판의 능률성과 신속성 등을 도모할 수 있다고 본다.

이상이 필자가 항공운송인의 책임에 관한 국내입법을 제안한 이유이다. 필자는 항공관계의 국제조약과 세계 각국의 입법례 등을 참작한 후 한국의 항공실정에 적합한 『항공운송법 요강시안』의 작성필요성을 이미 2004년도에 한국항공우주법학회가 주최하는 세미나에서 이미 발표한바 있다.<sup>37)</sup>

### 3. 항공운송법 시안의 입법 방안

한국은 헤이그의정서를 1967년 7월 13일에 비준하였으므로 발효일은 1967년 10월 11일이다. 이 헤이그의정서는 우리헌법 제6조에 의하여 국내법과 동일한 법적인 효력을 가지고 있다. 한국에서는 현재상법 가운데 육상운송계약을 중심으로 한 법률관계에 대하여 상행위편에 36개 조문(상법 제114조로부터 150조까지)을 규정하고 있으며 해상편에는 해상운송계약을 중심으로 한 법률관계가 91개 조문(상법 제740조로부터 제831조까지)이 있어 비교적 상세히 규정하고 있다.

이 상행위편 가운데 육상교통사고로 인한 육상운송의 손해배상책임에 관한 규정으로는 상법 제135조로부터 제138조까지에 규정되고 있으며 해상교통사고로 인한 해상운송인의 손해배상책임에 관한 규정으로는 상법 제746조로부터 제752조, 상법 제787조로부터 제828조까지 사이에 규정하고 있다.

항공운송인의 민사책임에 관한 규정은 상법 및 항공법에도 기타 항공관계법규 내에도 없다. 따라서 항공운송인의 책임에 관하여 육상운송인의 책임에 관한 상법의 규정을 준용하자고 주장하는 학설과 해상운송인의 책임에 관한 규정을 준용하여야만 된다고 주장하는 학설과 대립되어 있지만 이것은 법해석론에 편중되어 있는 학설이

37) 金斗煥, 「韓國에 있어서 航空運送人의 民事責任에 관한 國內立法의 諸問題」, 航空宇宙法學會誌(第19卷 第2號, 2004年), 45面.

라고 생각되어진다.

필자는 항공기사고로 인한 손해는 육상 또는 해상사고의 손해와는 다른 항공기사고의 특수성(① 전손성(all of nothing), ② 순간성(Augenblick), ③ 손해의 거액성, ④ 지상중속성 ⑤ 국제성(Internationality)이 있기 때문에 항공운송인의 민사책임에 관한 규정을 새로이 입법하는 것이 절실히 필요하다고 본다. 이와 같은 국내입법의 방법으로는 다음과 같은 세 가지 안이 있다.

제一안으로는 현재의 상법전 가운데에 「제6편, 공상편(空商編)」이라는 새로운 편을 신설하여 항공운송계약을 중심으로 한 법률관계와 항공운송인의 계약책임 및 항공운항자의 불법행위책임에 관한 규정을 신설하는 방법이 있다.

제二안으로는 기존 항공법을 개정하여 이 법 가운데에 항공운송인의 계약책임과 항공운항자의 불법행위책임에 관한 규정을 삽입하는 방법이 있다.

제三안으로는 항공운송계약책임과 항공운항자의 불법행위에 대한 배상책임관계를 규정하는 새로운 「항공운송법」을 단행법의 형태로 제정하는 방법이 있다.

#### 4. 항공운송계약법 시안의 입법 경위

우리나라는 1986년도부터 법무부의 상법개정심의위원회에서 상법 가운데 제4편 보험법 및 제5편 해상법의 개정작업을 본격적으로 시작하여 1989년 5월 20일에 끝이 난 바 있는데 이 때 당시 상법(보험·해상편)개정시안이 작성된 바 있다.

이때 당시 필자는 법무부상법개정심의위원회내의 해상법개정분과위원회의 회의에서 상법을 개정하여 항공운송계약관계와 손해배상책임에 관한 규정을 삽입하는 것이 가장 합리적이고 바람직함으로 상기 제一안을 택하여 국내 입법작업을 추진하는 것이 필요하다고 제안하였고 만약 이와 같은 사항들을 심의할 시간이 없다면 선진각국의 입법례를 참작하여 항공법을 개정하거나 또는 새로운 「항공운송계약법」을 제정하는 것을 부대결의안으로 결의를 하자는 제안이 통과되었다.

1989년 5월 20일 개최된 법무부상법(보험·해상)개정심의위원회의 전체회의(위원장 선돈각 교수님을 비롯하여 40여명의 위원이 참석)에 회부된 결과 필자의 제안이 받아들여져 새로운 단행법으로 항공운송법안을 입법할 것을 만장일치로 결의하였다.

이 결의에 따라 1990년 4월 1일 법무부 내에 「항공운송계약법」 제정 실무위원회가 조직되어 위원장인 손주찬교수를 비롯하여 10여명(교수, 판검사, 변호사 등)의 위원으로 구성되었다.

상기 법 제정실무위원회는 여러 차례 토의한 결과를 정리하여 1990년 9월 1일



「항공운송계약법 요강 안」이 작성되었다. 법무부 항공운송계약법제정 실무위원회는 상기 법 요강 안을 중심으로 하여 항공운송인의 민사책임에 관한 국제조약과 각국의 입법례 등을 거듭 토의한 끝에 한국의 항공실정에 적합한 「항공운송계약법시안」이 제정되었고 1991년 4월 20일 이 시안에 대한 심의한 결과를 토대로 1993년 6월 19일, 동 실무위원회에서는 「항공운송계약법의 최종시안」을 작성되었다.

이 「항공운송계약법의 최종시안」의 내용은 제1장 총칙이 3개 조문, 제2장의 여객운송이 13개 조문, 제3장의 화물운송이 13개 조문 등 합계 26개 조문으로 구성되어 있었다.

이 최종시안은 바르샤바조약, 헤이그의정서 및 과테말라의정서의 일부내용을 수용하고 있었으며 주된 내용은 항공여객 및 화물운송계약을 중심으로 한 법적 사항을 규정한 것으로서, ① 여객항공권, 수하물표 또는 항공화물운송장의 기재사항, ② 항공여객, 수하물 또는 항공화물운송인의 책임(과실추정책임주의의 채택) 및 책임한도액, ③ 피해자의 기여과실에 기인하는 항공운송인의 책임면제 또는 감경, ④ 항공운송인의 책임감면약정의 금지, ⑤ 항공운송인의 책임한도의 적용 배제(고의 또는 인식 있는 중대한 과실; wilful-misconduct), ⑥ 항공운송사용인에 대한 배상청구액의 한도, ⑦ 탁송수하물의 인도(추정적 효력의 인정), ⑧ 항공운송인에 대한 비계약적(불법행위책임)청구의 인정, ⑨ 항공화물의 처분청구권의 인정, ⑩ 항공운송인에 대한 제소청구권의 시효 등으로 구성되어 있었다.

그러나 최종시안의 제8조에서는 각 여객에 대한 항공여객운송인의 배상책임한도액을 10만 계산단위라고 규정하고 있었으므로 상기배상책임한도액에 관하여 동 실무위원회에서 위원들 간에 원안대로 하자는 의견과 20만 계산단위 또는 무한책임으로 하자는 의견으로 대립되었다. 오랜 동안 여러 차례 토의를 하였지만 합의가 되지 않았으므로 동 실무위원회는 마침내 그 기능을 발휘하지 못하게 된 채 이듬해 1993년 7월 이후 해체되고 말았다. 그 후 항공운송계약법의 입법추진은 정체상태에 빠지게 되어 현재까지 추진이 되지 않고 있다.

## 5. 필자가 제안한 「항공운송법 시안」의 주요항목

앞에서 언급한바와 같이 항공운송인의 책임 및 배상책임한도액 등에 관한 각국의 입법례 및 국제조약, 의정서 등을 살펴본 결과 항공운송인의 계약책임 및 항공기 운항자의 지상 제3자에 대한 불법행위책임까지 포함한 새로운 「항공운송법 요강시안」을 작성하는 것이 무엇보다도 바람직하다고 사료된다.

필자는 세계의 항공운송사법 면에서 주축이 되고 있는 1929년의 바르샤바조약, 1955년의 헤이그 의정서, 1961년의 파다라하라조약, 1966년의 몬트리올협정, 1971년의 파테말라의정서, 1975년의 몬트리올 제1, 제2, 제3추가정서 및 제4의정서, 1999년의 몬트리올조약의 내용 및 항공기운항자의 불법행위책임에 관한 1952년 및 1978년의 개정로마조약 및 현재 ICAO 법률위원회 및 특별그룹에서 추진하고 있는 「1952년 로마조약의 현대화에 관한 조약 초안」 등과 세계 각국의 입법례 등을 참작하여 우리나라에 현실에 알 맞는 「항공운송법 시안」을 작성하는 것이 시급하다고 본다.

세계도처에서 간혹 가다 항공기의 불법납치, 조종사의 조종과실, 항공기내의 기기, 부품 또는 엔진의 고장, 정비부랑 기상악화(난기류: turbulence) 등에 기인하여 항공기가 갑자기 추락하는 경우와 또는 그것으로부터의 낙하물에 의하여 지상 제3자에게 인적 또는 물적인 손해를 입히게 된다면 항공기운항자와 지상 제3자와의 사이에는 아무런 계약관계가 없기 때문에 항공기운항자는 불법행위책임을 부담하게 된다. 따라서 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 법률관계와 불법행위책임 등도 상기요강시안 이에 관한 규정들을 에 넣는 것이 필요로 하다고 본다.

상기요강시안 가운데에 규정할 주된 내용은, ① 입법목적, ② 적용범위, ③ 「항공수하물」, 「항공화물」, 「항공운송」, 「항공운송인」, 「항공사고」, 「계산단위(SDR)」, 등의 정의, ④ 여객항공권, 수하물표 또는 항공운송장의 기재사항, ⑤항공운송인의 책임원칙 및 책임한도액, ⑥ 피해자의 기여과실에 기인되는 항공운송인의 책임감면, ⑦ 면책특약의 금지, ⑧ 항공운송인의 책임한도의 적용배제(wilful-misconduct), ⑨ 소의 명의, ⑩ 순차운송의 법률관계, ⑪ 운송인의 사용인에 대한 책임, ⑫ 수하물 및 화물의 멸실 등의 통지의무, ⑬ 항공운송인에 대한 소를 제기할 수 있는 기한, ⑭ 계약운송인이외의 실제운송인에 의하여 행하여진 항공운송의 법률관계 (실제운송인의 책임 등), ⑮항공기의 돌연한 추락으로 인한 낙하물에 의한 지상 제3자에게 입힌 인적 또는 물적 손해에 대한 배상책임 (불법행위책임 등), 항공운송장 또는 화물수령증에 대한 추정적 효력(prima facie evidence)의 인정, 항공화물의 처분청구권의 인정, 제3자에 대한 청구권 (구상권), 전도금의 지급, 중재제도의 도입, 항공보험, 재판관할지 등이 있다.

## V. 맺는 말

1960년대에 들어와서 항공기납치(Hijacking)를 비롯하여 여러 가지 종류의 항공범죄행위가 발생하였기 때문에 이들 범죄를 규제하는 방법을 연구하게 되어 국제조약 뿐만 아니라 각 나라마다 법규 등이 마련되었다. 국제민간항공조약(시카고조약)의 부속서 제17(불법한 방해행위에 대한 국제민간항공의 보안보호)에 규정되어 있는 표준 및 적용절차가 대폭 강화되었다.

국제항공의 안전을 도모하기 위하여 항공범죄 등을 방지하기 위한 형사책임을 추궁하는 국제조약으로는 ① 1963년의 동경조약(항공기내범죄방지조약), ② 1970년의 헤이그조약(항공기불법납치방지조약), ③ 1971년의 몬트리올조약(항공기 등 파괴방지조약), ④ 1988년의 몬트리올 의정서(공항 내 난동방지의정서), ⑤ 1991년의 몬트리올조약(플라스틱 폭발물 표시조약) 등이 있다.

상기항공범죄에 관한 국제조약 및 의정서들은 현재 전 세계적으로 발효가 되어 있어 세계 각국들은 반드시 준수하여야만 되는 조약 및 의정서들이므로 항공안전 및 보안에 관련이 있는 국제법체계에 근간이 되고 있다. 특히 항공기납치를 규제하는 국제조약 가운데 항공범죄의 재발방지를 위한 범인의 형사책임을 추궁하는데 관계가 있는 주요한 공법분야의 조약은 상기 세 가지 조약(동경조약, 헤이그조약, 몬트리올조약)이 있다.<sup>38)</sup>

그러나 항공기사고로 인하여 지상 제3자에게 손해를 가한 항공기운항자의 손해배상책임을 규정한 1933의 로마조약과 1952년의 개정로마조약 및 1978년의 몬트리올 의정서는 모두 항공기운항자에게 민사책임을 부담시키는 사법분야의 조약이다.

특히 미국에서 발생된 잔학한 9.11 테러사건은 전 세계의 항공업계뿐만 아니라 보험업계에도 커다란 충격을 안겨다 주었으므로 UN산하 국제민간항공기관(ICAO)에서도 테러방지 대책과 법적 정비(국제조약 등)를 착수하게 되었다.

ICAO의 「1952년의 로마조약 현대화에 관한 특별그룹」이 마련한 조약초안에 관하여 각국대표들이 참가한 제5차 회의가 2006년 10월 30일부터 11월 3일까지 ICAO의 본부가 있는 몬트리올에서 개최되는데 이 회의에서 「외국항공기가 지상 제3자에게 입힌 손해에 관한 조약초안(Draft Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface)」을 최종적으로 마무리한 후 ICAO법률위원회와 외교회(Diplomatic Conference)에서 심의통과시키어 금년 내

38) 김두환, 전계서, 132-133면 참조.

또는 내년까지 상기 조약이 정식으로 성립되기를 필자는 간절히 바라는 바이다.

한편 항공기 사고는 일반 육상 및 해상 등의 교통사고와는 달은 특수성(①전손성, ②순간성, ③손해의 거액성, ④지상중속성 ⑤국제성 등)이 있으므로 항공운송인 및 항공기운항자의 민사책임을 규정한 입법은 피해자 보호를 위하여 절실히 필요하다고 보며 국내입법의 방법은 단행법으로 제정될 학문적 가치와 자주성(Autonomy)이 충분하다고 본다.

1990년부터 1993년에 걸쳐 법무부 내에 「항공운송계약법 제정실무위원회」가 제정하여 심의논의한바 있는 「항공운송계약법시안(26개 조문)」은 주로 항공여객 및 화물운송계약을 중심으로 한 법률관계와 항공운송인의 손해배상책임만을 규정하였던 것이다.

그러나 오늘날 9,11 테러사건 발생이후 우리나라에서 발생한 2002년의 김해항공기추락사건 뿐만 아니라 세계도처에서 항공기추락사건이 계속 발생되고 있어 지상에 있는 제3자에게 인적 및 물적 손해를 안겨다 주고 있는데 「항공운송계약법」만으로는 이와 같은 사건을 해결하기가 어려운 실정에 놓여 있다.

항공기 추락에 따르는 지상에 있는 제3자(인적 또는 물적 피해자 등)와의 법률관계 및 항공기운항자의 불법행위책임 관계를 규정하고 피해자 보호를 위하여 국내항공의 계약책임과 불법행위책임을 한데 합친 새로운 「항공운송법」을 입법하는 것이 과거 그 어느 때 보다도 시급하다고 본다.

이미 최근의 독일의 항공운송법(Luftverkehrsgesetz)과 중국의 민용항공법(民用航空法)에서는 항공운송인의 계약책임과 항공기운항자의 불법행위책임을 한데 합쳐 입법한바 있으므로 우리도 이 입법례를 참작하여 계약책임과 불법행위책임을 한데 포함시킨 새로운 「항공운송법(가칭)」을 입법을 하는 것이 항공기업과 피해자보호를 위하여 바람직한 일이라고 사료된다.

입법의 방법으로는 의원입법으로 하는 방안도 있겠지만 보다 바람직한 것은 1990년대에 한 때 법무부 내에 설치되었던 「항공운송계약법제정실무위원회」의 명칭을 불법행위책임도 포함시킬 수 있도록 계약이라는 문구를 삭제한 후 「항공운송법제정실무위원회」 명칭으로 개칭하여 법무부 내에 상기 위원회를 부활시키거나 또는 새로이 설치하여 입법하는 것이 입법에 심증을 기할 수 있고 각계의 의견을 수렴할 수가 있어 바람직한 입법방법이라고 사료된다.

## 초 록

오늘날 항공기사고는 우리나라뿐만 아니라 세계도처에서 때때로 발생되고 있다. 특히 외국항공기의 돌연한 추락 또는 물건의 낙하로 인해 지상에 있는 제3자에게 손해를 입히는 경우가 간혹 발생되고 있다. 이와 같은 사건에 있어 가해자(항공기운항자)는 피해자(지상 제3자)에 대하여 불법행위책임을 부담하게 되는데 이 사건해결을 위하여 1952년 및 1978년의 개정로마조약 등이 있으므로 본 논문에서는 이들 조약의 성립경위 및 주요내용과 개정이유 등을 설명하였다.

현재 국제민간항공기관(ICAO)에서는 2001년도 미국의 9,11테러사건 이후 이와 같은 사건의 법적조치와 대응을 위하여 1952년 개정로마조약의 현대화에 관한 새로운 조약초안이 발표되었다. 본 논문에서는 이 새로운 조약초안의 현대화를 위한 ICAO의 활동과 이 조약 초안에 대한 주된 내용과 필자의 논평(견해)을 밝히었다.

한편 본 논문에서는 항공운송인의 책임에 관계된 국제조약과 세계 각국(미국, 영국, 독일, 프랑스, 러시아, 오스트레일리아, 중국 등)의 입법례 등을 참작한 후 우리나라의 현실에 적합한 항공운송법 시안에 관한 국내입법의 추진방향과 항공운송약관의 효력문제, 동법시안을 제정하여야만 되는 이유, 입법경위, 입법방안, 「항공운송법 시안」의 주요항목 등 작성하여 제시하였다.

주제어 : 1952년의 개정로마조약, 지상 제3자에 대한 불법행위책임, 손해배상책임, CAO의 법률위원회, ICAO의 로마조약개정에 관한 새로운 초안, 국내입법, 입법이유, 입법경위, 입법방안, 항공운송법 시안

## Abstract

### **1. Introduction**

Hijackers as the horrible terrorists are the public enemy for mankind. We must study the preventive and efficient measure against terrorist's attack in cooperation with Asian Pacific countries each other. The cruel terrorists attacked the World Trade Center at New York and Pentagon building at Washington, D.C. on September 11, 2001.

On that day, for the first time in history, aircraft were used as weapons of mass destruction, thus presenting a significant new threat to civil aviation.

This problem is global and seriously affects the aviation safety, efficiency and regularity of international, as well as domestic civil aviation.

After the September 11 disaster, every country is trying so hard to safeguard civil aviation against terrorism.

Internationally, every country is taking some measure to block the money channel which goes into terrorist groups. As aviation safety and security issues, especially preventing acts of unlawful interference, get more attention and become the major topic of world-wide aviation community, establishment and implementation of comprehensive and systemic aviation safety and security program is strongly demanded ever before. ICAO and its 189 Contracting States have urgently and continuously taken steps to intensify their work aimed at preventing and eliminating acts of terrorism.

The ICAO has been carried out the important role in order to maintain the world peace, aviation safety and security in the international community as well as dedication of its safety and security since events of September 11.

### **2. Historical Background of the 1952 Rome Convention and the 1978 Montreal Protocol**

The Rome Convention on Surface Damage of 1933 was agreed to at the third International Conference on Private Air Law and was signed on May 29, 1933.

It was designed to unify the rules of law on the subject of damage caused by aircraft to the third parties on the surface, and also dealt with the requirement that aircraft flying over foreign territory should be insured.

The rules of the Rome Convention of 1933 were soon found to be lagging behind the rapid developments in aviation, and the Convention drew only a very limited number of ratification.

After the Second World War, the matter was once again given attention, and at the instigation of the ICAO Legal Committee a sub-committee was established in 1947 to revise the Rome Convention and to determine which objections had in fact prevented states from ratifying.

A new Convention was, based upon Prof. S. Iuul, devised and finally approved at the Conference on Private International Law held in September of 1952.

It was opened for signature in October 1952.

In 1952, the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface was adopted at Rome, Italy. This Convention entered into force on February 4, 1958.

The Rome Convention of 1952 is still in force, but it did not attract much ratification either. Only 47 States out of the 189 ICAO Member States did in fact ratify in April, 2006, and that number did not even include major powers like the United States, the United Kingdom, Germany, Canada, and Japan.

In 1978 a Diplomatic Conference was convened by the Council of ICAO, where 58 States were represented, and where IATA and ILA also attended as observer.

A Protocol was adopted at Montreal aiming at amending the Rome Convention of 1952. Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, Montreal, 23 September 1978( hereinafter cited as the 1978 Montreal Protocol).

Though Montreal Protocol of 1978 was signed by 18 ICAO Member States,

but it was ratified by 9 ICAO Member States on April, 2006. This Protocol entered into force on July 25, 2002.

### **3. Operator's Liability for Damage Caused to Third Parties by Foreign Aircraft**

According to preamble of the Rome Convention of 1952, the signatory States were "moved by a desire to ensure adequate compensation for persons who suffer damage caused on the surface by foreign aircraft, while limiting in a reasonable manner the extent of the liabilities incurred for such damage in order not to hinder the development of international civil air transport.

The States also saw "the need for unifying to the greatest extent possible, through an international convention, the rules applying in the various countries of the world to the liabilities incurred for such damage."

The Convention applies to damage caused on the surface of one Contracting State by aircraft in flight registered in another Contracting State. It imposes absolute liability on those responsible. Liability exists regardless of fault on the part of the responsible party, and only very limited defenses are available. Article 1 provides that "any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling there from, be entitled to compensation".

Liability attaches to the operator of the aircraft in general, the person making use of the aircraft at the time the damage is caused. The registered owner is presumed to be the operator unless he can prove that some other person is the operator.

I think that the Rome Convention of 1952 and Montreal Protocol of 1978 had adopted the principle of limited liability in order to afford some protection to the operator of aircraft and aviation enterprises.

As for the limits themselves, they are clearly expressed in the Rome Convention in terms of weight of aircraft, while gold francs are the units of account.

A scale of five weight categories has been adopted for this purpose, a



number which has later been reduced to four categories in the Montreal Protocol.

In addition to the limit per aircraft, Article 11(2) states that liability in respect of loss of life or personal injury shall not exceed 500,000 gold francs per person killed or injured.

As regards limits of compensation for loss of life or personal injury, these were raised 375 percent over those set forth in the Rome Convention, namely to a maximum of 125,000 SDR (or 1,875,000 Monetary Units).

In 1978, the Montreal Protocol to amend the Convention was adopted, in particular, the limits of liability were upwardly revised, with the Special Drawing Rights (Sirs) replacing the gold franc as the unit of currency.

In comparison to the Convention of 1952 the limits have indeed been raised substantially, but the United States still consider these sums to be far too low, especially in relation to large transport by aircraft. Moreover, the United States objected to the special limits with regard to liability for death and injury and so they did not sign the Rome Convention.

In 1976, Canada denounced the Convention; Australia did so in 2000. A number of large aviation nations have not ratified these instruments. At least since the 1970s, a number of States have indicated that there should be no liability limits. It is clear that the instruments are not acceptable to any notable extent to the international community, and that they do not reflect the needs of that community.

#### **4. Reasons Why the 1952 Rome Convention should be amended**

Many economic and social changes have occurred since the Rome Convention was effectuated.

First, All air operator's liability caused by the foreign aircraft should extend to loss of expectation of leisure activities, as well as to damage to property, and mental and physical injuries.

Secondly, the limits for compensation mentioned in the Convention were considered too low. When victims, survivors and the injured persons are not

satisfied with the limited amount for which an airline corporation is liable under the current limited or unlimited liability system, they tend to bring claims against the manufacturer of the aircraft or the air traffic controller for the balance of the damages which are not thoroughly compensated by the aircraft operators. The Rome Convention does not cover claims against parties other than the air operators.

Thirdly, the liability limitation in the Rome System was very controversial and questionable. In the light of the development in the high technology and safety of air transportation, this reason for the liability limitation does not exist any more.

Fourthly, because the Rome Convention is very complicated, victims, survivors and the injured party receiving compensation for damages caused in the same aircraft accident have very different rights according to the jurisdiction in question, even when they have paid the same freight. This discriminates among the victims and can no longer be justified.

Fifthly, the Rome Convention did not deal with problems such as noise, super sonic boom of aircraft and nuclear damage.

Sixthly, insurance poses a problem. Nowadays almost all the damages resulting from air transportation are covered by liability insurance. Most of the insurance company dislikes taking the liability insurance for covering the huge and immense damage such as disasters of September 11.

Influenced by the principle of absolute liability, however, the present air law system could not settle air law problems and disputes without a dramatic and comprehensive reform of the Rome Convention.

## **5. Main Issues and Comments for the Draft Convention on the Modernization of Rome Convention of 1952**

### **1) Activities of ICAO on the Modernization of Rome Convention**

The 31st Session of the Legal Committee of ICAO of 2000. The 31st Session of the Legal Committee of ICAO was held at Montreal, Canada from

28 August to 8 September 2000. ICAO considered a proposal by Sweden to include in the General Work Programme of the Committee an item on the modernization of the Rome Convention.

The delegate explained that the Convention should be modernized to reflect recent developments, including liability limits and environmental damage on the ground caused by aircraft. The item was included with priority No. 4 in the Work Programme.

The 32nd Session of the Legal Committee of ICAO was held in Montreal from 15 to 21 March 2004 under the chairmanship of Mr. G. Lauzon, (Canada). It had as Agenda Item 3 the subject: Consideration of the Modernization of the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952.

This item was considered on the basis of the text of a Draft Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties prepared by the Secretariat with the assistance of a Secretariat Study Group established by the Council on 5 June 2002. The Group held four meetings in 2002 and 2003.

As a further basis of its discussions, the Legal Committee considered the Report of the Rapporteur (Mr. M.B. Jennison, United States) which contained comments and a detailed review of the draft Convention, as well as a number of working papers and other documents presented by members of the Committee and observers.

In order to facilitate the work of the Committee with regard to the draft instrument, a Drafting Committee was established, chaired by Mr. H. Kjellin (Sweden) and composed of the following delegations: Argentina, Australia, Bahrain, Brazil, Canada, China, Cuba, France, Gabon, Germany, Japan, Kenya, Russian Federation, Sweden and the United Kingdom.

The Rapporteur acted as an ex-officio member and the following observers also participated in the meetings of the Drafting Committee: the Aviation Working Group (AWG), the International Air Transport Association (IATA) and the International Union of Aviation Insurers (IUAI). The text of the draft Convention resulting from the work of the Legal Committee is reproduced as Appendix A.

The full text of the Report of the Legal Committee is available as reference material.

The 32nd Session of the Legal Committee of ICAO (Montreal, 15-21 March 2004) had as its main item for consideration "Consideration of the Modernization of the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952"; the Committee made no change to its Work Programme as amended by the Council on 25 November 2002. At the fourth meeting of its 174th Session on 21 February 2005, the Council considered a report on the work of the First Meeting of the Special Group on the Modernization of the Rome Convention of 1952.

This Special Group reported, *inter alia*, on the changes made to the Draft Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties; the 12 General Points of Agreement reached by the Group; and the list of "Grey Points" which required additional work. The Council expressed appreciation for the work of the Group which, in its view, was moving in the right direction, and agreed to convene a second meeting of the Group from 4 to 8 July 2005.

The Group met at ICAO Headquarters and was attended by 36 delegates from 18 Contracting States (members), two *ex-officio* members, six observers from two Contracting States and 11 observers from seven international organizations. Mr. Henrik Kjellin (Sweden) and Ms. Siew Huay Tan (Singapore) continued as Chairman and Vice-Chairman, respectively.

The text of the report of the meeting, including the text of the Draft Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties, resulting from the Group's work, is available as reference material in the Legal Bureau in the English language.

The Group considered the "Grey Points" and, as a result of the Meeting, made a few changes to the text of the draft Convention. On the future work of the Group, the Chairman stated that the second meeting had made considerable progress on the main policy issues, both on the nature and modality of the supplementary funding mechanism, and the interaction between the mechanism

and the liability system. Some drafting progress had also been made in relation to certain points in the proposed Convention.

However, the Council should be informed that, in the opinion of the Group, the text was not yet ripe for submission to either another session of the Legal Committee or directly to a Diplomatic Conference.

The Group therefore recommended to the Council to convene another five-day meeting of the Group primarily to put into treaty language the understandings on the nature and modality of the mechanism, and the interaction between the mechanism and the liability system. The Group also decided to continue its work in the interim on an informal basis. Third meeting of the Group at Headquarters of ICAO was held at Montreal from 13 to 17 February 2006.

## **2) Main Issues and Author's Comments for the Draft Convention**

The Draft Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties proposed by the Special Study Group of ICAO is composed of 5 Chapters and 26 Articles.

After I would like to introduce mainly four articles of Draft Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties and also I going to present my comment and personal opinion for it in this paper as the followings;

### **(1) Modification for the Definition of Damage from Bodily Injury to Personal Injury**

#### **Article 1 - Definitions**

For the purposes of this Convention:

a), b), c), d), e), g), h) → abbreviation

f) "Damage" means death, bodily injury or damage to property.\*

\* An appropriate limitation on mental injury should be included.

<Authors Comment and opinion>

I would like to propose the modification for the definition of damage from bodily injury to personal injury in the sentence of the abovementioned Article 1, f as the following;

f) "Damage" means death, Personal injury or damage to property.

Article 1 of the Draft Convention speaks of only bodily injury. Does bodily injury also include mental injury in the definition of wording? Bodily injury is clearly physical injury within the definition but again there are grey areas in practice.

The main problem area has been that of mental suffering or distress, while injury is specially qualified by the word 'bodily'. There has been an increasing to include mental injury.

In the American case of *Rosman v. Trans World Airlines*, it was ruled that only mental injury directly resulting from bodily could be compensated. In the case of *Husserl v. Swissair*, an American court was, however, willing to award for mental injury, irrespective of any link with bodily injury.

The 1971 Guatemala City Protocol referred to "personal injury" - a concept wider than "bodily injury" and it is a pity to do that the opportunity was not kept open for compensation of a debilitating mental trauma or other mental injuries.

One expert told me that the original French version which used the term "l'lesion corporelle" which is his view also encompassed some psychic elements.

When recalling that the Guatemala City Protocol adopted the term "personal injury" for its French version and the Montreal Additional Protocol No.3 endorsed the same term, it is appropriate that the term "bodily injury" should be replaced with the term "personal injury" within which also encompassed some psychic elements.)

The fact that the words 'wounding---or bodily injury', used in the Convention, were replaced 'by personal injury' in the notice suggests an intention to clarify the type of injury which is capable of compensation.

According to the Korean and Japanese ideas, aircraft operators should not only pay compensation to survivor and injured persons immediately after the accident, but also the so-called 'condolence' money to the next of kin. Condolence money is a gift to help a dead person's spirit in the hereafter: it is given on account of the grief and sorrow suffered by the next of kin, and it has risen considerably over the years.

The total amount of the Korean and Japanese claims in the case of death is calculated on the basis of the loss of earned income, funeral expenses and material damage, plus condolence money.) Article 751~752 of the Korean Civil Code; Article 710~711 of the Japanese Civil Code.

According to the Article 751 of the Korean Civil Code (Compensation for Damage Other Than Those the Damage of Property), a person who has injured the person, his liberty or reputation of another or has inflicted any mental pain to another person, shall be to make compensation for damage arising other than the damage of property.

The economic and social change has been occurred continuously after conclusion of the Rome Convention. The individual income will be increased gradually and Internet, the avionics and air high-technology also will be advanced rapidly during the 21st century. In addition, the real value of life and human right will be enhanced substantially.

The amount of compensation for damage caused by aircraft accident has increased in dollar amount as well as in volume. All aircraft operator's liability should extend to loss of expectation of leisure activities, as well as to damage to property, and mental and physical injuries.

When victims, survivors and injured persons are not satisfied with the amount of the compensation for damage caused by aircraft accident for which an aircraft operator or an airline corporation is liable under the current liability system. I also would like to propose my opinion that it is reasonable and necessary for us to interpret broadly the meaning of the bodily injury on Article 1, f) and Article 7 of the Draft Convention so as to be included the mental injury.

(2) Adoption of Two Tier Regime and Raising of the Compensation Amount for Damage

Article 3 - Liability of the Operator

1. The operator is liable for damage sustained by third parties upon condition only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or object falling there from.

2. Subject to paragraph 3 of this Article, for damages arising under paragraph 1 of this Article not exceeding [250,000~500,000] Special Drawing Rights for each such third party, the operator shall not be able to exclude or limit its liability.

3. The operator shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of this Article to the extent that they exceed for each such third party [250,000~500,000] Special Drawing Rights if the operator proves that:

<Authors Comment and opinion>

a. Adoption of Two Tier Regime

This Draft Convention adopted the principle of the presumed liability system based on the unlimited liability in exceeding 250,000~500,000 SDR compensation amount for damage to the third parties damage caused by operator of foreign aircraft.

But the said Draft Convention adopted the principle of strict liability with regard to only injury or death of third parties damage sustained by foreign aircraft within 250,000~500,000 SDR compensation amount for damage.

Though air carrier's liability in the domestic flight of the Republic of Korea, Japan and the United States adopted the unlimited liability based on their airline's conditions, but the Civil Aviation Act in China has adopted the limited liability system based on the 1975 Montreal Additional Protocol No. 2. According to the 2004 Revised Civil Aviation Act in the United Kingdom, the 2004 Canadian Carriage by Act (Schedule 6), the 2004 German Air Transport



Act (Luftverkehrsgesetz) and European Union had adopted a two-tier liability regime established by the 1999 Montreal Convention.

I think that the 1995 IATA Kuala Lumpur Intercarrier Agreement) and the 1999 Montreal Convention adopted a two-tier liability regime as a package of the legal and political compromise between the developed countries and developing countries. Furthermore I acknowledge that it also is desirable and fruitful things for us to adopt a two-tier liability regime into the said Draft Convention.

#### b. Raising of the Compensation Amount for Damage

I would like to agree perfectly the compensation amount for damage 250,000~500,000 SDR for each third party proposed newly by ICAO Study on October 30, 2006.

### (3) The Problems on the Noise and Sonic Boom of Aircraft

#### Article 3 - Liability of the Operator

5. Nothing in this Convention shall prevent compensation for environmental damage, if and insofar as such compensation is provided for under the law of the State in the territory of which, or under the jurisdiction of which, the damage occurred.

### **<Authors Comment and opinion>**

The incidence of noise, sonic boom or super sonic boom cause by aircraft is specially harmful and detrimental for the people on the surface. Although in some countries legislative measures against excessive noise, sonic boom of aircraft have already been introduced, common standards and arrangements sanctioned by international agreements are still sadly lacking.

The definition of the environmental damage regulated by Article 3, 5 of the

said Draft Convention is the very broad definition. As it is very difficult thing for us to decide in the concretely the scope of environmental damage and object of the compensation amount for the environmental damage, so the compensation as such is provided for under the law of the State in the territory of which, or under the jurisdiction of which, the damage occurred. It is necessary for us to clear the definition of the environmental damage. The environmental damage also include the damage caused by the noise or sonic boom of aircraft.

I think that it is reasonably to add the noise or sonic boom of aircraft after environmental damage of the Article 3, 5.

#### Article 3 - Liability of the Operator

5. Nothing in this Convention shall prevent compensation for environmental damage including the noise or sonic boom of aircraft, if and insofar as such compensation is provided for under the law of the State in the territory of which, or under the jurisdiction of which, the damage occurred.

#### (4) Modification from Bodily Injury to Personal Injury

#### Article 7 - Reduced Compensation

If the total amount of the compensation to be awarded exceeds the limit of liability applicable under the provisions of Chapter III, the following rules shall apply:

a) if the compensation is exclusively in respect of death or bodily injury or exclusively in respect of damage to property, such compensation shall be reduced in proportion to the respective amounts;

b) if the compensation is both in respect of death or bodily injury and in respect of damage to property, the total sum shall be awarded preferentially to meet proportionately the claims in respect of death and bodily injury in the first instance. The remainder, if any, of the total sum distributable shall be awarded proportionately among the claims in respects of damage to property.

### <Authors Comment and opinion>

I would like to propose the modification from bodily Injury to personal injury in the sentence of this Article 7. The reasons why the modification from bodily injury to personal injury explained already in the aforementioned authors comment and opinion for the Article 1 of the Draft Convention

### 6. Conclusion

This paper explained the main contents and historical background of the 1952 Rome Convention, the 1978 Montreal Protocol and the 2005 Draft Convention on the Modernization of the 1952 Rome Convention as well as the new legislation of the "Draft for the Act on the Air Transport including Operator's Liability for Damage Caused to Third Parties by Aircraft" in Korea.

I would like also to mention the reasons why the 1952 Rome Convention should be amended and the main elements and authors comments for the Draft Convention on the Modernization of the 1952 Rome Convention and activities of ICAO on the Modernization of Rome Convention of 1952.

Though the 1999 Montreal Convention (Warsaw system) is based on the contract liability, but the Draft Convention on the Modernization of the 1952 Rome Convention (Rome system) is based on the tort liability.

It is indeed a great desirable things for us to conclude the Draft Convention on the Modernization of the 1952 Rome Convention by ICAO within this year and next year.

I would like to propose the new legislation on the "Draft for the Act on the Air Transport" in Korea in order to protect and to harmonize the interests between survivors, injured person, owner of cargo and two Korean airlines and operators.

Key Word ; 1952 Rome Convention, tort liability, compensation for damage, operator's liability, ICAO new Draft Convention on 952 Rome Convention, comments, domestic legislation

## 참고 문헌

- 孫珠瓚, 「普通去來約款의 效力規定의 新設, 商法改正의 論點」(韓國商事法學會編, 三英社, 1981, 25面 參照)
- 金斗煥, 「最新國際航空法學論」, (2005年), 한국학술정보[주], 376-377면;
- 金斗煥, 「韓國에 있어서 航空運送人의 民事責任에 관한 國內立法의 諸問題」, 航空宇宙法學會誌(第19卷 第2號, 2004年), 45面
- 權五乘, 「普通去來約款法試案」, 民事法改正意見書, (韓國民事法學會編, 博英社, 1982, 402-422面 參照)
- 李銀榮, 「普通去來約款의 本質(下)」, 司法行政, (1983, 9 韓國司法行政學會編), 34-41面 參照
- 板本昭雄, 「新しい國際航空法」, 1999年, 有信堂, 200~201頁
- 河本一郎, 「普通取引約款の拘束力」, 商法の爭點(1978, 有斐閣), 6-7頁 參照
- 大塚龍兒, 「約款解釋方法」, 民法の爭點(加藤一郎編), (1978, 有斐閣), 224-227頁
- 日本航空運送法特別委員會, 「航空(旅客)運送法要綱試案」, 空法(第17號, 1974年), 73-80頁
- (財) 日本航空振興財團, 平成15年度 航空私法研究會內 航空運送法委員會報告書, 平成16年3月發行, 4~16頁
- (財) 日本航空振興財團, 平成16年度 航空私法研究會內 航空運送法委員會報告書, 平成17年 5月, 6頁
- I. H. Ph. Diederiks-Vershoor, An Introduction to Air Law, Kluwer Law International (1971), at 147.
- Doo Hwan Kim, Some Considerations of the Draft for the Convention on an Integrated System of International Aviation Liability, Journal Air Law and Commerce (Vol. 53, No.3, 1988), School of Law, SMU, Texas, USA, at 774-776.
- Doo Hwan Kim, "The Liability of International Air Carriers in Changing Era", The Use of Airspace and Outer Space for all Mankind in the 21st Century, (Kluwel Law International, 1995, The Netherlands), at 102.
- Chia-Jui Cheng and Doo Hwan Kim, The Utilization of the World's Air Space and Free Outer Space in the 21st Century, Kluwer Law International(2000), at 68-70.

Masao Sekiguchi, "The Refinement of the Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air", *The Korean Journal of Air and Space Law* (Vol. 11, 1999), at 154-155.

Carole Blackshaw, *Aviation Law & Regulation*, Pitman Publishing (1992), at 179.

G. Miller, *Liability in International Air Transport*, (1977), at 126.

*Air Law*, Vol. IV (1979)), KLuwer, The Netherlands at 102.

ICAO, Document, C-DEC 166/8 refers.

ICAO, Document, C-WP/12391.

ICAO Document, SG-MR/5-WP4, 23/10/2006.

ICAO Documents C-WP/12077, Appendix A at A1~A12.