

**항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한
로마협약 개정안에 대한 고찰**
- 불법방해배상협약안과 일반위험협약안을 중심으로 -

이 강 빈*

목 차

- I. 서론
- II. 로마협약상 항공기 운항자의 지상 제3자 손해에 대한 책임
- III. 불법방해의 경우 항공기에 의하여 발생된 제3자
손해배상에 관한 협약안의 주요내용과 쟁점
- IV. 항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 협약안의
주요내용과 쟁점
- V. 결론

* 상지대학교 무역학과 교수

I. 서론

항공기의 추락 또는 물건의 낙하로 인하여 지상 제3자에게 손해가 발생한 경우 항공기 운항자와 제3자간의 관계를 규제하는 법률이 국가마다 상이하여 불편을 초래하였으므로 국제항공운송에 있어서 협약에 의한 법률의 통일성이 요청되어 왔다.

그리하여 1933년 로마에서 각국 대표들이 모여 “항공기에 의하여 지상 제3자에 대한 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 협약”(1933년 로마협약)을 서명하여 1942년 발효되었다. 그 후 1952년에 1933년 로마협약을 대신할 새로운 협약인 “외국항공기에 의하여 지상 제3자에게 발생된 손해에 관한 협약(Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface)”(1952년 로마협약)이 채택되어 1958년 발효되었다. 그러나 1952년 로마협약은 일부 강대국들이 비준하지 않고 있어 문제점이 제기되고 있었기 때문에 ICAO 법률위원회에서 1978년에 “로마협약을 개정하는 몬트리올의정서”가 채택되어 현재 발효되어 있다.

그러나 1978년 개정 로마협약은 미국, 영국, 독일, 프랑스, 일본 등 대부분의 선진국들이 비준하고 있지 않기 때문에 역시 문제점이 부각되고 있는 실정이다. 그리하여 ICAO 법률위원회에서 1999년 몬트리올협약상의 항공운송인의 책임제도의 근본적인 개혁에 맞추어 로마협약의 현대화를 위한 개정작업을 2000년부터 추진해오고 있다.¹⁾

ICAO는 2001년 이후 특별히 항공기 손해가 큰 재해적 손실을 초래하는 경우에 항공운송인의 책임과 제3자 희생자에 대한 배상을 취급하기 위한 법적 틀을 개발하는데 적극적으로 종사해 왔으며, 이러한 노력은 1952년 로마협약을 현대화하기 위한 노력으로서 시작하였다.

그러나 2001년 9월 11일 큰 재해적 손실 및 항공보험시장의 영향과 반응이후, ICAO는 항공기가 불법적으로 그리고 고의적으로 가능한 최대손해를 입히기 위하여 이용되고 그리고 이러한 책임(많은 관할국가에서 엄격하고 대부분의 관할국가에서 무제한 입)에 관계되는 항공운송인을 보호하기 위하여 이용 가능한 보험이 전반적으로 부적당하거나 이용할 수조차 없는 경우들에 관하여 신속하게 그의 노력을 집중하였다. 이러한 작업은 제3자 희생자에 대한 적당한 배상을 하는 것과 관계되는 항공운송인의 계속적 존립과 전반적으로 산업의 재정적 생존능력을 보장하는 두개의 목적을 가지고 개발하여 왔다.

ICAO 사무국(특히 법률국), 사무국 연구그룹 및 1952년 로마협약의 현대화에 관

1) 김두환, 「국제항공법학론」, 한국학술정보(주), 2005, pp.376-378.

한 이사회 특별그룹(SGMR)에 의한 이러한 작업의 누적적 결과로서 2개의 협약안이 작성되었는바, 그 하나는 불법방해의 경우에 책임과 배상을 취급하는 것이고, 다른 하나는 불법방해가 아닌 경우에 책임 및 배상을 취급하는 것이다.²⁾

본고에서는 우선 1978년 개정 로마협약상 항공기 운항자의 지상 제3자의 손해에 대한 책임에 관하여 서술하고, 그동안 ICAO 이사회 특별그룹에서 로마협약 현대화를 위해 개정작업을 해온 결과 최근에 작성된 2개의 협약안 즉 “불법방해의 경우 항공기에 의하여 발생한 제3자 손해배상에 관한 협약안(Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Interference: 이하 ‘불법방해배상협약안’ 이라 칭함)”³⁾과 “항공기에 의하여 발생한 제3자 손해배상에 관한 협약안(Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties: 이하 ‘일반위험협약안’ 이라 칭함)”⁴⁾의 주요내용과 쟁점들에 관하여 고찰하고자 한다.

II. 로마협약상 항공기 운항자의 지상 제3자 손해에 대한 책임

1. 책임원칙

지상에서 손해를 입은 자는 그 손해가 오직 비행중의 항공기 또는 그로부터 낙하된 사람 또는 물건에 의하여 발생된 것이 입증되면 이 협약에 규정된 바에 따라 배상을 받을 권리를 가진다. 그럼에도 불구하고 손해가 그것을 일으키는 사고의 직접적 결과가 아닌 경우, 또는 그 손해가 현행 항공교통 규칙에 따라 공역을 통한 단순한 항공기의 통과로 인하여 생기는 경우에 배상을 받을 권리가 없다.⁵⁾

이것은 손해가 존재하고 특정인에 의하여 손해를 받았다는 증명만 있으면 발생되는 책임의 형태이다. 고의나 과실의 증명은 여기서 요구되지 않으며, 책임은 가해자의 주의 요구수준의 준수와 상관없이 발생된다.⁶⁾

2) ICAO, Working Paper A36-W/233 LE/9, 18/9/07, paras.1.1-1.3.

3) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, Appendix B.

4) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, Appendix C.

5) 개정 로마협약 제1조 제1항.

로마협약은 제2조에서 명백한 바와 같이 절대책임(absolute liability) 원칙을 포함하고 있다. 즉 협약의 의미에서 항공기 운항자에게 책임이 귀속되며, 항공기 등록부를 통하여 쉽게 추적할 수 있는 소유자는 만약 어떤 다른 사람이 통제에 있었다는 것을 증명하지 못하면 운항자인 것으로 추정된다.⁷⁾

2. 책임면제

로마협약은 상술한 책임원칙에 예외를 규정하고 있다. 즉 이 협약의 규정에 의하여 책임이 있는 자는 ① 손해가 무력분쟁이나 내란의 직접적 결과인 경우 또는 책임있는 자가 공공당국의 행위에 의하여 항공기의 사용을 박탈당한 경우에 책임을 지지 않는다.⁸⁾ ② 책임있는 자는 그 손해가 오직 피해자 또는 그의 사용인이나 대리인의 태만, 불법행위 또는 부작위에 의하여 발생된 것임을 증명하는 경우에는 책임을 지지 않는다. 만약 손해가 피해자의 태만, 불법행위 또는 부작위에 의하여 기여되었음을 책임 있는 자가 증명하는 경우, 손해에 기여한 태만, 불법행위 또는 부작위의 한도로 배상이 감경된다. 그럼에도 불구하고 사용인이나 대리인의 태만, 불법행위 또는 부작위의 경우에 피해자가 그의 사용인이나 대리인이 그의 권한 밖에서 행동하였음을 증명하는 경우 이러한 면제 또는 감경은 없게 된다.⁹⁾

3. 책임한도

로마협약은 항공기 운항자를 보호하기 위하여 유한책임원칙을 채택하고 있다. 운항자의 책임한도는 손해발생 당시 손해의 원인이 된 항공기의 최대이륙중량에 의하여 결정되며, 항공기의 중량별 책임한도는 다음과 같다. 즉 ① 항공기 중량이 2,000 킬로그램 이하인 경우에는 30만 SDR(Special Drawing Right: 특별인출권), ② 항공기 중량이 2,000 킬로그램 초과하여 6,000 킬로그램 이내인 경우에는 30만 SDR로 하되 2,000 킬로그램을 초과하는 매 킬로그램당 175 SDR을 추가, ③ 항공기 중

6) I.H.Ph. Diederiks - Verschoor, *An Interoduction to ,Air Law* Seventh revised edition, Kluwer Law International, 2001, p.154.

7) 개정 로마협약 제2조 제1항, 제3항.

8) 개정 로마협약 제5조.

9) 개정 로마협약 제6조 제1항.

량이 6,000 킬로그램 초과하여 30,000 킬로그램 이내인 경우에는 100만 SDR로 하
되 6,000 킬로그램을 초과하는 매 킬로그램당 62.5 SDR을 추가, ④ 항공기 중량이
30,000 킬로그램을 초과하는 경우에는 250만 SDR로 하되 초과하는 매 킬로그램당
65 SDR을 추가한다.¹⁰⁾

이와 같이 항공기의 최대이륙중량에 따라 책임전체에 대한 한도를 단계적으로 정
하고 있으며, 사망 또는 신체상해의 경우 책임한도는 사망 또는 상해된 1인당
125,000 SDR로 정하였다.¹¹⁾

미국은 아직까지 이러한 책임한도액이 특히 대형항공기와 관련하여 너무 낮다고
생각하고 있으며, 로마협약의 체결국내에서 발생하는 손해의 경우에 미국의 운항자가
절대적으로 책임을 지게 될 것이라는 이유로 로마협약에 가입하지 않고 있다. 또한
미국은 사망 및 상해에 대한 책임에 관한 특별한도 규정에 반대하고 있다.¹²⁾

만약 손해를 일으킬 의도를 가지고 행한 운항자, 그의 사용인이나 대리인의 고의의
작위 또는 부작위에 의하여 손해가 발생되었음을 피해자가 증명하는 경우에는, 운항
자의 책임은 제한되지 않는다. 다만 이러한 사용인 또는 대리인의 해당 작위 또는 부
작위의 경우에, 또한 그가 그의 고용 중에 그리고 그의 권한의 범위 내에서 행동하고
있었음이 증명되는 것을 조건으로 한다.¹³⁾ 만약 항공기를 사용할 권한있는 자의 승
인없이 불법으로 항공기의 사용을 탈취한 경우, 그의 책임은 제한되지 않는다.¹⁴⁾

4. 책임의 보증

로마협약은 손해배상청구에 대한 보증을 만족하도록 고려된 요건을 정하는 상세한
규정을 두고 있다. 즉 항공기 운항자는 배상권리가 적용한도까지 존재하는 체결국의
영토에서 생긴 손해에 대한 그의 책임에 관하여 보험에 의하여 담보되거나 다른 담보
에 의하여 보증되어야 한다는 것을 체결국이 요구할 수 있다. 운항자는 상공을 비행
한 국가가 그렇게 요구하는 경우 이러한 보증의 증거를 제공하여야 한다.¹⁵⁾

10) 개정 로마협약 제11조 제1항 및 제4항.

11) 개정 로마협약 제11조 제2항 및 제4항.

12) I.H.Ph. Diederiks - Verschoor, op.cit., pp.156 - 157

13) 개정 로마협약 제12조 제1항.

14) 개정 로마협약 제12조 제2항.

15) 개정 로마협약 제15조 제1항.

상공을 비행한 계약국은 만약 보험자 또는 보증인을 제공하는 기타인이 재정적으로 로마협약에 의하여 부과된 의무를 충족할 수 없다고 믿는 경우에 항공기 등록국가, 운항자 소속국가 또는 보증이 제공된 기타 계약국가와 어느 때라도 협의를 요구할 수 있다.¹⁶⁾

만약 보증이 1대 항공기의 운항자의 경우에 로마협약 제11조의 규정에 따라서 적용한도와 동등한 금액인 경우, 그리고 여러 대의 항공기 운항자의 경우에 최고한도를 조건으로 2대 항공기에 적용되는 책임한도의 총액이상의 금액인 경우, 보증은 충분한 것으로 간주된다.¹⁷⁾

손해배상청구 통지가 운항자에게 주어지는 즉시, 운항자는 보증금액과 적용 책임한도를 초과하지 않는 손해배상청구 금액의 총액과 동등한 금액까지 보증이 유지된다는 것을 보장하여야 한다. 위에 언급한 금액은 모든 손해배상청구가 처리되었을 때까지 유지되어야 한다.¹⁸⁾

5. 관할권 및 제소기한

로마협약의 규정에 의한 소송은 손해가 발생한 계약국의 법원에만 제기될 수 있다. 그럼에도 불구하고 1인 이상의 원고들과 피고들 간의 합의로 다른 계약국의 법원에 제소할 수 있지만, 그러나 이러한 소송절차는 어떠한 방법으로 손해가 발생한 국가에서 제소하는 자의 권리를 침해하는 효과를 가지지 않는다. 또한 당사자들은 어떠한 계약국에서 분쟁을 중재에 회부할 것을 합의할 수 있다.¹⁹⁾

로마협약에 의한 소송은 손해를 일으킨 사고일로부터 2년의 기한 내에 제기되어야 한다. 기간의 정지 또는 중단의 근거는 소송을 심리하는 법원의 법률에 의하여 결정되지만, 그러나 어떠한 경우이든 소송을 제기할 권리는 손해를 일으킨 사고일로부터 3년의 만기로 소멸된다.²⁰⁾

16) 개정 로마협약 제15조 제2항.

17) 개정 로마협약 제17조 제2항.

18) 개정 로마협약 제17조 3항.

19) 개정 로마협약 제20조 제1항.

20) 개정 로마협약 제20조 제1항 및 제2항.

III. 불법방해의 경우 항공기에 의하여 발생한 제3자 손해배상에 관한 협약안의 주요내용과 쟁점

1. 주요내용

(1) 적용범위(제2조)

불법방해배상협약안 제2조는 “이 협약은 협약의 체약국이든 아니든 간에 다른 나라에 운항자가 그의 주된 영업소를 가지고 있거나 또는 그러한 영업소를 가지고 있지 아니하는 경우 그의 영구주거를 가지고 있는 때에, 불법방해 행위의 결과로서 비행중의 항공기에 의하여 발생한 체약국의 영토에서 일어나는 제3자의 손해에 적용된다(제1항). 만약 한 체약국이 가탁처에 선언하는 경우, 이 협약은 또한 항공기 운항자가 그의 주된 영업소를 가지고 있는 때에 또는 그러한 영업소를 가지고 있지 않는 경우에는 그 체약국에 그의 영구주거를 가지고 있는 때에 그 체약국의 영토에서 일어나는 그러한 손해에 적용된다(제2항).”라고 규정하고 있다.

이 조항은 운항자가 체약국이든 아니든 간에, 체약국이 보상된다는 것을 보장한다. 또한 협약은 특정 상황 하에서 비체약국에서의 손해에 적용된다. 체약국으로부터 온 운항자가 비체약국에서 손해를 일으키는 경우, 설립될 체약국회의(COP)가 운항자에 재정지원을 제공하도록 결정할 수 있다(제26조). 제2조 제1항에 국제적 요소가 있는 반면에, 또한 본질적으로 국내 상황에 적용 가능성이 있다는 것이 특별그룹에서 느껴졌다. 결과적으로 제2조 제2항은 체약국의 선택에 따라, 운항자가 그 체약국에 그의 영업소를 가지고 있거나 또는 그러한 장소를 가지고 있지 아니하는 경우 그의 영구주거를 가지고 있는 때에 그 체약국의 영토에서 일어나는 그러한 손해에 협약이 또한 적용된다는 것을 규정하고 있다. 특별그룹은 보충배상기구(SCM)에게 국내항공편과 관련하여 잠재적 재정기여를 구상하였다.²¹⁾

(2) 운항자의 책임(제3조)

불법방해배상협약안 제3조는 “운항자는 오직 손해가 비행중의 항공기에 의하여 발생되었음을 조건으로 제3자가 입은 손해에 책임을 진다(제1항). 만약 손해가 일어난

21) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, paras.2.6.1-2.6.2.

사고의 직접적 결과가 아닌 경우 이 협약 상 배상받을 권리가 없다(제2항). 환경적 손해는 손해가 일어난 영토의 계약국 법률에 의하여 규정되는 한에 있어서 배상의 대상이 된다(제3항). 징벌적 또는 다른 비배상적 손해는 회복시킬 수 없다(제4항). 사망 또는 신체적 상해로 인한 손해 또는 재산상 손해는 배상의 대상이 된다. 정신적 상해로 인한 손해는 만약 신체적 상해 또는 사망이나 신체적 상해에의 합리적 노출위험으로부터 발생하는 인식할 수 있는 정신병에 의하여 발생한 경우에는 배상의 대상이 된다(제5항).”라고 규정하고 있다.

운항자의 책임은 엄격하다. 즉 과실의 입증을 필요로 하지 않는다. 오직 손해가 비행중의 항공기에 의하여 발생되었다는 조건으로 제3자가 입은 손해에 책임을 진다.²²⁾

일반적으로 운항자만이 책임이 있다. 협약안은 제27조에서 불법방해 행위에 의한 손해배상소송이 운항자를 상대로만 제기될 수 있다는 즉 이러한 손해배상을 위하여 다른 사람을 상대로 손해배상청구가 제기되지 않는다는 배타적 구제조항을 포함하고 있다. 그러나 이 조항은 국제적으로 불법방해 행위를 저지른 개인을 상대로 한 소송에는 적용되지 않는다.²³⁾

(3) 운항자의 책임한도(제4조)

불법방해배상협약안 제4조는 “운항자의 책임은 각 항공기 및 사고 당 다음금액을 초과하지 않는다. (a) 항공기 최대이륙중량이 500 킬로그램 이하인 경우 75만 SDR, (b) 항공기 최대이륙중량이 500 킬로그램 이상 1,000 킬로그램을 초과하지 않는 경우 150만 SDR, (c) 항공기 최대이륙중량이 1,000 킬로그램 이상 2,700 킬로그램을 초과하지 않는 경우 300만 SDR, (d) 항공기 최대이륙중량이 2,700 킬로그램 이상 6,000 킬로그램을 초과하지 않는 경우 700만 SDR, (e) 항공기 최대이륙중량이 6,000 킬로그램 이상 12,000 킬로그램을 초과하지 않는 항공기의 경우 1,800만 SDR, (f) 항공기 최대이륙중량이 12,000 킬로그램 이상 25,000 킬로그램을 초과하지 않는 경우 8,000만 SDR, (g) 항공기 최대이륙중량이 25,000 킬로그램 이상 50,000 킬로그램을 초과하지 않는 경우 1억 5,000만 SDR, (h) 항공기 최대이륙중량이 50,000 킬로그램 이상 200,000 킬로그램을 초과하지 않는 경우 3억 SDR, (i) 항공기 최대이륙중량이 200,000 킬로그램 이상 500,000 킬로그램을 초과하지 않는 경우 5억 SDR,

22) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.6.3.

23) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.6.4.

(j) 항공기 최대이륙중량이 500,000 킬로그램 이상인 경우 7억 SDR."로 규정하고 있다.

운항자의 책임은 최소 항공기에 대한 75만 SDR부터 최대 항공기에 대한 7억 SDR에 이르는 항공기의 중량에 근거하여 제한되고 한계가 씌워진다. 아직까지 이러한 숫자들은 꺾쇠 괄호안에 있으며, 이 단계에서 오직 토의 목적으로만 포함되어 있다. 이 한계는 예외적 상황에서만 깨어질 수 있다(제24조).²⁴⁾

(4) 2인 이상의 운항자 또는 기타인들이 관련되는 사고(제5조)

불법방해배상협약안 제5조는 “2대 이상의 항공기가 이 협약이 적용되는 손해를 발생하는 사고에 관련되는 경우 이들 항공기의 운항자들은 연대 및 단독으로 제3자가 입은 손해에 책임을 진다(제1항). 2인 이상의 운항자가 책임이 있는 경우 그들 간의 상환청구는 그들 각자의 책임한도와 손해에 대한 그들의 기여에 의존한다(제2항). 운항자는 그들의 책임에 적용되는 경우, 한도를 초과하는 금액에 대하여 책임을 지지 않는다(제3항).”라고 규정하고 있다.

공중충돌에 관련된 항공기에 탑승하여 손해를 입은 제3자가 다른 운송인으로부터 배상을 청구하기 위한 국제적 장치를 규정하기 위하여 한 조항이 포함되었다. 그들은 이미 1999년 몬트리올협약 상 그들 자신의 운송인에 대한 권리를 가지고 있지만, 만약 그들의 운송인이 과실이 없었던 경우, 이러한 배상은 몬트리올협약 상 10만 SDR로 제한된다. 문안은 관련된 운항자들의 연대 및 단독책임을 계획하고 있다.²⁵⁾

(5) 보충배상기구(제8조)

불법방해배상협약안 제8조는 “보충배상기구(Supplementary Compensation Mechanism: SCM)라고 부르는 기구가 이 협약에 의하여 설립된다. 보충배상기구는 체약국, 국장에 의해 지휘되는 사무국으로 구성되는 체약국회의로 조직된다(제1항). 보충배상기구는 다음과 같은 목적을 가진다. a) 제12조에 의한 손해의 배상, 그리고 제19조 제2항 및 제26조에 의한 재정적 지원을 제공하는 것; b) 제20조 제1항에 의한 선지급을 하는 것 그리고 제20조 제2항에 따라 사고에 의하여 발생한 손해를 최소화 또는 경감하기 위하여 사고이후 합리적인 조치를 취하는 것; 그리고 c) 이러한 목적

24) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, para.4.

25) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, para.5.

들에 직접 적합한 기타 기능을 수행하는 것(제2항). 보충배상기구는 ICAO와 동일한 장소에 소재한다(제3항). 보충배상기구는 국제적 법적 능력을 가진다. 각 계약국에서 보충배상기구는 그 국가의 법률에 의하여 권리와 의무를 부담하며 그리고 그 국가의 법원에서의 법적 절차에서 당사자가 될 수 있는 법인으로서 인정된다. 각 당사국은 보충배상기구의 국장을 그 기구의 법적 대표로서 인정한다(제4항). 보충배상기구는 주최국가와 합의된 바에 따라 면세 및 기타특권을 누린다. 보충배상기구의 기금 및 그 이자는 모든 계약국들에서 세금이 면제된다(제5항).”라고 규정하고 있다.

제8조에 의하여, 계약국의 영토에서 손해를 입은 사람들에게 배상을 지급하기 위한 주된 목적을 가지고, 그리고 재정적 자원을 제공하기 위하여 보충배상기구라고 부르는 독립적 기구를 창설하는 것이 계획되어 있다. 손해총액이 제4조의 한도액을 초과하는 범위의 배상은 SCM에 의하여 지급된다(제19조). 다시 말하면, 운항자가 책임이 있는 손해가 있는 경우에 그의 한계(cap)의 수준까지 지급하며, SCM은 한계의 수준이상의 추가배상을 지급한다. 운항자들이 한계금액까지 보험을 획득할 수 있을 것으로 기대된다. 만약 보험을 이용할 수 없는 경우, 또는 오직 항공운송의 계속적 운영에 상반되는 비용으로 이용할 수 있는 경우, SCM은 제3조 및 제4조에 의거하여 그들의 책임을 담보하기 위하여 운항자들에게 재정적 지원을 제공할 수 있다(제19조 제3항). 일반적으로 SCM으로부터 이용 가능한 최대배상금액은 현재 각 사고 당 30억 SDR을 목표로 토의에 맡겨져 있다.²⁶⁾

(6) 계약국 회의(제9조)

불법방해배상협약안 제9조는 “계약국회의는 a) 자신의 절차규칙을 결정하고 각 회의에서 그의 임원을 선임하며; b) 보충배상기구의 규정 및 배상지침을 제정하며; c) 국장을 임명하고 그의 고용조건을 결정하며, 그 범위까지 이것은 보충배상기구의 다른 고용인들의 고용조건들을 국장에게 권한이 위임되지 아니하며; d) 보충배상기구의 의무의 면제를 위하여 필요하거나 바람직한 권한을 제11조에서 제공된 권한에 추가해서 국장에게 위임하며 그리고 어느 때라도 그러한 권한 위임을 취소하거나 수정하며; e) 최초 기여금을 위한 기간 및 금액을 결정하고 다음 계약국회의시까지 매년 보충배상기구에 행해질 기여금을 확정한다...”라고 규정하고 있다.

보충배상기구는 모든 계약국들과 국장이 주재하는 사무국으로 구성되는 주된 정책 수립기구인 계약국회의(COP)를 포함하고 있다. COP는 그중에서도 SCM의 규정,

26) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, paras.7-8.

배상지침, 투자지침을 수립하고, SCM에게 행해질 기부금을 확정하고, 운항자에게 재정적 지원이 제공될 경우를 결정한다. COP의 모든 권한과 의무의 목록은 제9조에 규정되어 있다.²⁷⁾

(7) 보충배상기구에의 기여금(제12조)

불법방해배상협약안 제12조는 “보충배상기구에의 기여금은 계약국내 공항으로부터 국제상업항공편으로 출발하는 각 승객 및 각 화물 톤에 대하여 징수되는 강제적 금액이다. 한 계약국이 제2조 제1항에 의하여 선언을 하는 경우, 그러한 금액은 또한 계약국내 2개 공항 간의 상업항공편으로 출발하는 각 승객 및 각 화물 톤에 대하여 징수된다. 운항자는 강제적 금액을 징수하여 보충배상기구에 그들을 송금하여야 한다.”라고 규정하고 있다.

보충배상기구에의 기여금은 계약국의 공항에서의 국제상업항공편에 출발하는 각 승객 및 화물의 각 톤에 관하여 징수되는 강제적인 금액이다. 계약국이 제2조 제2항에 의하여 선언을 한 경우, 해당금액은 또한 계약국의 2개 공항간의 국내 상업항공편에 출발하는 각 승객 및 화물의 각 톤에 관하여 징수된다. 운항자는 강제적 금액을 징수하여 그것을 SCM에 송금한다. 일반적으로 연속 2년 내에 SCM에 의하여 징수되는 기여금 총액은 90억 SDR을 초과하지 않는다(제13조).²⁸⁾

(8) 최초 기여금 및 사전 자금조성(제15조)

불법방해배상협약안 제15조는 “첫번째 계약국회의에서 그 계약국을 위하여 협약의 발효시기부터 행해질 한 계약국으로부터 출발하는 여객 및 화물에 대하여 기여금의 기간과 비율을 결정한다. 만약 한 계약국이 제2조 제2항에 의하여 선언을 하는 경우, 최초의 기여금은 그러한 선언이 유효한 시기로부터 그 선언에 의하여 포함되는 항공편으로 출발하는 여객 및 화물에 대하여 지급되어야 한다. 기간과 비율은 모든 계약국들을 위하여 동등하다(제1항). 기여금은 이용 가능한 기금이 4년 내에 제19조 제2항에 규정된 배상한도액의 적어도 25%(또는 100%)에 달하도록 확정된다. 만약 이용 가능한 기금이 예견 가능한 장래에 적용될 있음직한 배상 또는 재정적 지원에 관하여 충분한 것으로 간주되거나 또는 그 한도액의 적어도 50%(또는 100%)에 달하

27) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.6.8.

28) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, para.10.

는 경우, 다음 체약국회의까지 추가 기여금이 행해지지 않는다는 것을 결정할 수 있다. 다만, 기여금의 기간과 비율은 모두 협약이 차후 발효하게 되는 국가로부터 출발하는 여객 및 화물에 대하여 적용된다(제2항).”라고 규정하고 있다.

제15조는 그 체약국을 위하여 협약의 발효시기부터 행해질 체약국으로부터 출발하는 승객 및 화물에 관하여, 또한 제2조 제2항에 의한 국내 선택적 수용 선언에 의하여 포함되는 항공편에 출발하는 승객 및 화물에 관하여 최초의 기여금을 구상하고 있다. 기여금은 SCM(사전 기금조성)에 의한 배상의 최대한도의 특정비율을 4년 내에 달성하기 위하여 확정된다.²⁹⁾

(9) 기여금의 징수(제16조)

불법방해배상협약안 제16조 제2항은 “운항자가 징수한 기여금을 보충배상기구에 송금하지 아니하는 경우, 국장은 미납액의 회수를 목적으로 해당 운항자에 대하여 적절한 조치를 취한다. 어느 체약국에서 실제로 채무가 발생하였는가에 불구하고, 각 체약국은 미납액의 회수를 위한 소송이 그의 관할권내에서 제기될 수 있다는 것을 보장한다.”라고 규정하고 있다.

운항자가 기여금을 송금하지 않을 경우, 보충배상기구의 국장은 납부해야할 금액의 회수를 위하여 적절한 조치를 취한다(제16조 제2항).³⁰⁾

(10) 체약국의 의무(제17조)

불법방해배상협약안 제17조는 “각 체약국은 다음정보가 보충배상기구에 제공된다 는 것을 보장한다. a) 그 체약국으로부터 국제상업항공편으로 출발하는 여객의 수 및 화물의 양, 그리고 b) 그러한 항공편을 수행하는 운항자의 신원. 한 체약국이 제2조 제2항에 의하여 선언을 한 경우, 그 체약국내 2개 공항 간에 상업항공편으로 출발하는 여객의 수 및 화물의 양을 상술하는 정보와 그러한 항공편을 수행하는 운항자의 신원이 또한 제공된다는 것을 보장한다. 각 경우에 그러한 통계는 그곳에 기재된 사실의 추정적 증거가 된다(제2항). 한 체약국이 본조 제2항에 의한 그의 의무를 이행하지 않는 경우 및 이것이 보충배상기구에 손실을 초래하는 경우, 체약국은 그러한 손실에 대하여 책임을 진다. 체약국회의는 국장의 권고로 체약국이 그러한 손실을 지

29) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.6.10.

30) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.6.11.

급해야 할 것인가 여부를 결정한다(제3항).”라고 규정하고 있다.

각 계약국은 특정 통계적 및 기타 데이터를 보충배상기구에 제공할 것을 보장한다, 그렇게 하지 않을 경우 계약국의 책임이 발생할 수 있다.³¹⁾

(11) 추가배상(제24조)

불법방해배상협약안 제24조는 “손해총액이 제4조 및 제19조 제2항에 따라서 적용할 수 있는 한도액을 초과하는 범위까지 손해를 입은 자들은 본조 제2항 및 제3항에 따라서 운항자로부터 배상을 청구할 수 있다(제1항). 배상을 청구하는 자가 운항자 또는 법인인 경우에 그의 최고경영자가 a) 고의적으로 불법방해를 범하였거나, 또는 b) (i) 운항자의 통제책임 및 실제관리에 해당하고, (ii) 불법방해행위 이외에 사고의 주요한 원인이고, 그리고 (iii) 알려지고, 개연적이고, 절박한 위협을 무시하고 행해진 작위 또는 부작위에 의한 사고에 기여하였음을 입증하는 한도까지 해당 추가배상에 대하여 책임을 진다(제2항).”라고 규정하고 있다.

운항자의 책임한도액은 예외적인 상황에서 깨어질 수 있다. 손해총액이 제4조에 의한 운항자의 책임한도액과 제19조 제2항에 의한 보충배상기구에 의하여 지급할 수 있는 금액을 초과하는(즉 손해액이 첫째 및 둘째 층을 초과하는)경우에, 손해를 입은 자들은 제24조에 개설된 상황들 하에서 운항자로부터 추가배상을 청구할 수 있다. 이것을 달성하기 위하여 운항자나 그의 최고경영자가 고의적으로 불법방해행위를 범하였거나 또는 일정한 작위 또는 부작위에 의한 사고에 기여하였음이 입증되어야 한다.³²⁾

(12) 구상권(제25조)

불법방해배상협약안 제25조는 “제2항에 의거하여 운항자 또는 보충배상기구는 만약 그 사람 또는 법인인 경우에 그의 최고경영자가 고의적으로 불법방해행위를 범한 경우를 제외하고 어느 사람에 대하여 구상권을 가지지 아니한다(제1항). 보충배상기구는 제24조에 규정된 조건들에 의거하여 배상에 대하여 운항자에 대한 구상권을 가진다. 다만, 이러한 청구는 제3조 제1항 및 제24조 제1항에 의하여 행해진 모든 손해 배상청구들이 완료되었을 때까지 집행될 수 없다(제2항).”라고 규정하고 있다.

31) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.6.11.

32) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, para.13.

보충배상기구는 손해배상청구인들에게 지급을 행한 경우에 또한 제24조에 개설된 조건들에 의거하여 운항자에 대한 구상권을 가진다. 보충배상기구는 마찬가지로 그 사람 또는 그의 최고경영자가 고의적으로 불법방해행위를 범한 경우에 어느 다른 사람에 대하여 구상권을 가진다.³³⁾

(13) 배타적 구제(제27조)

불법방해배상협약안 제27조 제1항은 “누가 소송을 제기할 권리를 가지는 사람들이고 그리고 그들 각자의 권리가 무엇인가에 관한 문제를 침해하지 않고, 불법방해행위로 인한 손해배상소송은 그 청구가 이 협약에 의거하든지 불법행위, 계약 또는 다른 원인에 근거하든지 간에 오직 운항자에 대하여만 제기될 수 있으며 그리고 이 협약에 정해진 조건과 책임한도액에 따른다. 어떠한 배상청구도 그러한 손해배상을 위하여 어느 다른 사람에 대하여 제기하지 못한다.”라고 규정하고 있다.

불법방해행위로 인한 손해배상소송은 오직 운항자에 대하여서만 제기될 수 있으며, 그러한 손해배상을 위하여 어떠한 배상청구도 어느 다른 사람에 대하여 제기하지 못한다. 그러나 이 조항은 고의적으로 불법방해행위를 범한 개인에 대한 소송에는 적용되지 않는다.³⁴⁾

(14) 법정(제30조)

불법방해배상협약안 제30조 제1항은 “본조 제2항에 따라서, 이 협약의 규정에 의한 소송은 손해가 발생한 계약국의 법원에만 제기될 수 있다.”라고 규정하고 있다.

절차적 규정은 제7장에서 찾아볼 수 있다. 일반적으로 손해배상소송은 단일 관할 법원 즉 손해가 발생한 계약국의 법원에 제기될 수 있다는 것을 유의해야 한다.³⁵⁾

(15) 판결의 승인 및 집행(제32조)

불법방해배상협약안 제32조 제1항은 “본조의 규정에 따라서 제30조에 의한 관할

33) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, para.14.

34) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, para.5.

35) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.6.12.

권있는 법원이 심리 후 또는 불출석에 의해 내린 판결은 그들이 그 법원의 체약국에서 집행할 수 있는 때에 그 체약국에 의해 요구된 정식절차들이 준수되자마자 다른 체약국에서 집행할 수 있다"라고 규정하고 있다.

법원이 내린 판결은 비록 판결의 승인 및 집행이 어떠한 명시된 상황 하에서 거절될 수 있을 지라도, 판결이 그 법원의 체약국에서 집행될 수 있는 때에는 다른 체약국에서 집행될 수 있다.³⁶⁾

2. 쟁점

(1) 1999년 몬트리올협약으로부터 이탈

제3자 책임제도에서 책임한도가 1999년 몬트리올 협약의 여객책임제도에 필적하여야 하는가의 문제와 관계되는 중요한 발전이 있었다. 국가들의 매우 성공적인 종결과 수락에 비추어, 1999년 몬트리올협약은 로마협약 현대화 특별그룹(SGMR)이 그의 작업을 개시하였을 때 벤치마크(bench mark)로서 이용되었다. 더욱이 공정성과 공평성의 문제로서 제3자 희생자에 대한 배상제도는 제3자가 여객처럼 항공여행의 위험을 부담하지 않으므로 여객 희생자에 대한 배상제도보다 적게 호의적이어서는 않된다는 것이 고려되었다.³⁷⁾

사망 및 신체상해 손해배상청구에 대하여, 10만 SDR은 1999년 몬트리올협약 한도액에 근거한 명백한 1인당 1단계 책임한도액인 것으로 보였다. 그러나 여객 희생자와는 달리, 지상 제3자 희생자는 또한 사업이나 생계에 이용되는 주택과 재산을 손해를 입을 수 있다.

이러한 재산손해의 배상은 1단계 책임한도액을 10만 SDR 이상으로(합의하기 매우 어려울 수 있는 금액) 인상될 것을 요구할 것이다. 이러한 한도액의 인상조차 없이, 9/11 형태의 사고에서 제3자 희생자들로부터 손해배상청구는 이용 가능한 보증을 훨씬 초과할 것이다. 1999년 몬트리올협약을 채택하면서, 그리고 특히 2단계의 무한책임은 관계된 항공운송인을 위하여 명백히 파산을 초래할 수 있을 것이다. 결과로서 항공운송인들은 불법방해 사고의 경우에 거의 확실히 희생자들 가운데 있을 것이므로 항공운송인들은 유지할 수 없음을 알게 된다.³⁸⁾

36) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.6.12.

37) ICAO, Working Paper A36-WP/233 LE/9. 18/9/07, para.2.1.

(2) 개별적 손해배상청구에 관한 무한책임과 항공운송인 책임에 관한 총체적 한도

로마협약 현대화 특별그룹(SGMR)이 개별적 제3자 희생자에 대한 배상에 관하여 한도가 설정될 것이라는 것을 결국 합의하였을 때 더욱더 중요한 발전이 뒤따랐다. 이것은 협약안이 증명된 피해의 한도 전부까지 모든 제3자 희생자 손해배상청구를 수락하는 것을 구상하고 있다는 것을 의미한다. 이것은 제3자 손해배상청구를 담보하기 위한 보험의 이용불가능성과 항공운송인에 대한 그것의 잠재적 결과를 가정하면 대담한 발전이다.³⁹⁾

큰 재해적 규모의 희생자들로부터 항공운송인의 책임과 배상을 충족하기 위한 항공운송인의 주요 자금의 원천은 보험시장이다. 그러나 불법방해 위험(“전쟁위험”보험에 의하여 항공보험시장에서 담보됨)에 대한 보험의 이용가능성은 제한되고 있다. 따라서 항공운송인에 관한 총체적 책임(협약안에 의하여 엄격한 즉 무과실 조건으로 부과되는 책임)은 근본적으로 필요하다. 더욱이 시장에서 이용 가능한 보험담보 한도를 언급할 필요가 있다. 이러한 총체적 한도는 항공운송인 자신이 불법방해 행위의 희생자(물론 고의적으로 그 행위를 수행한 항공운송인이 아님)인 때에 항공운송인을 보호하기 위한 것이다.⁴⁰⁾

(3) 책임보험 담보

2005년 및 2006년에 보험담보는 대량파괴무기(WMDs)에 의하여 발생한 항공기 기체의 손해에 대하여 실제상 취소되었다. 책임측면에서, 대량파괴무기에 대한 보험 담보의 이용가능성은 곧 제한될 것으로 예상된다. 이러한 담보 감소의 결과로서, 항공회사들은 정부들이 테러분자의 행위에 그들의 항공기의 노출에 대한 책임을 경감하기 위하여 개입하지 않는 한 그들 스스로 책임을 흡수할 것이 강제되고 있다. 많은 관할국가에서 실제로 엄격책임제도를 가지고 있는 항공사들은 보험담보를 가지고 있거나 또는 없는 테러분자가 일으킨 사건의 경우에 제3자들에게 책임이 있다.⁴¹⁾

38) ICAO, Working Paper A36-WP/233 LE/9. 18/9/07, para.2.2.

39) ICAO, Working Paper A36-WP/233 LE/9. 18/9/07, para.2.3.

40) ICAO, Working Paper A36-WP/233 LE/9. 18/9/07, para.2.4.

41) ICAO, Working Paper A36-WP/74 LE/5. 23/08/07, para.2.2.

(4) 운항자의 엄격책임 한계

운항자들과 그들의 주주들은 특히 그들이 개정협약을 통해 엄격책임을 부담하기로 합의하는 경우 여러 당사자들에 의하여 무한 손해금액을 추구하는 무한 손해배상청구에 따르지 않을 것이라는 것을 알 필요가 있다. 그러므로 운항자의 책임이 특정금액으로 한계가 씌워지고 그 한계는 깨어질 수 없는 것이 필수적이다. 만약 한계가 깨어질 수 있는 경우, 한도액은 착각이다. 깨어질 수 없는 한도액이 개정협약의 가장 중요한 요소이며, 그리고 성취되지 않을 경우 비준할 수 없는 협약을 초래할 것이다.⁴²⁾

(5) 보충배상기구

모든 제3자 희생자들의 증명된 손실의 범위 내에서 배상하기 위한 자금이 보험제도에 의하여 지원되는 항공운송인의 책임으로 인한 자금에 의하여 충족될 것 같지 않다는 것을 가정하여, 로마협약 현대화 특별그룹(SGMR)은 국제석유오염기금(International Oil Pollution Fund : IOPF)상의 약간의 범위 내에서 모델로 한 보충배상기구(SCM)를 제의하였다.

보충배상기구는 제1차 자금원(보험원에 의하여 지원되는 항공운송인 책임)이 고갈된 후에 제2차 또는 추가 자금원(항공운송제도의 직접 궁극적 이용자들인 여객들과 화물 송하인들로부터 기여금으로 조성됨)을 제공하는 것으로 구성되어 있다. 만약 SCM자금이 불충분한 경우, SGMR에 의하여 계획되었으나 협약안에서 특별히 규정되지 않은 제3의 자금원은 국제 연대책임의 근거로 세계사회로부터 자발적 기여금으로 이루어지는 것이다.⁴³⁾

(6) 기타 협약안에 포함되어야 할 사항

불법방해배상협약안의 최종 본문에는 깨어지지 않는 운항자의 책임이 포함되어야 하며, 또한 비운항자들을 면책 또는 달리 보호하여야 하며, 협약에서 한계 씌운 책임 및 보충배상기구 자금에의 의지는 손해배상청구의 최후의 것을 보장하는 배타적 구제들이라는 것을 규정하여야 하며, 운영자들로부터 그리고 연간 총액의 자금으로부터 손해지급을 제한하여야 하며, 그리고 보험이 이용불가능하거나 소진되는 때에 중단을 포함하는 보충배

42) ICAO, Working Paper A36-WP/74 LE/5. 23/08/07, para.2.3.

43) ICAO, Working Paper A36-WP/74 LE/5. 23/08/07, para.2.5.

상기구 자금의 운영을 위한 기본적 규칙을 취급하여야 한다는 것을 옹호하였다.⁴⁴⁾

IV. 항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 협약안의 주요내용과 쟁점

1. 주요내용

(1) 적용범위(제2조)

일반위험협약안 제2조는 “이 협약은 항공기 운항자가 다른 체약국에 그의 주된 영업소 또는 그가 그러한 영업소를 가지고 있지 않은 경우 그의 영구주거를 가지고 있는 때에 불법방해행위의 결과 이외의 것으로서 비행중의 항공기에 의하여 발생된 체약국의 영토에서 일어나는 제3자 손해에 적용한다(제1항). 만약 한 체약국이 기탁처에 선언하는 경우, 이 협약은 또한 항공기 운항자가 그의 주된 영업소를 가지고 있는 때에 또한 그러한 영업소를 가지고 있지 않은 경우에는 그 체약국에 그의 영구주거를 가지고 있는 때에 그 체약국의 영토에서 일어나는 그러한 손해에 적용된다(제2항).” 라고 규정하고 있다.

운항자가 그의 주된 영업소를 가지고 있거나, 그러한 장소를 가지고 있지 않은 경우 다른 체약국에 그의 영구주거를 가지고 있는 때에 불법방해 행위의 결과외에 비행중인 항공기에 의하여 일어난 체약국 영토에서 발생하는 제3자의 손해에 적용된다. 위에서 기술한 불법방해배상협약안의 경우에서와 같이, 또한 국내 항공편을 위한 선택규정이 있다⁴⁵⁾

(2) 운항자의 책임(제3조)

일반위험협약안 제3조는 “운항자는 오직 손해가 비행중의 항공기에 의하여 발생되는 조건으로 제3자가 입은 손해에 대하여 책임을 진다(제1항). 운항자는 본조 제1항

44) ICAO, Working Paper A36-WP/296 LE/13. 21/9/07, para.45.5.

45) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, para.16.

에 의하여 일어나는 손해에 대하여 만약 운항자가 a) 그러한 손해가 운항자 또는 그의 사용인이나 대리인의 과실 또는 불법의 작위나 부작위로 인한 것이 아니라는 것; 또는 b) 그러한 손해가 오직 타인의 과실 또는 불법의 작위나 부작위로 인한 것임을 입증하는 경우에 손해가 각 제3자 당 250,000-500,000 특별인출권을 초과하는 범위만큼에 대하여 책임을 지지 않는다(제2항). 만약 손해가 발생한 사고의 직접적 결과가 아닌 경우 또는 손해가 현행 항공교통규칙에 따라 공역을 통한 항공기의 단순한 통과 사실로 인해 일어나는 경우 이 협약에 의한 배상받을 권리가 없다(제3항). 환경적 손해는 만약 그러한 배상이 손해가 일어난 영토에서 계약국의 법률에 의하여 규정되는 경우 및 그러한 한에 있어서 배상의 대상이 된다(제4항). 징벌적 기타 비배상적 손해는 회복시킬 수 없다(제5항).”라고 규정하고 있다.

제3조에 의하여 운항자의 책임은 엄격하며, 특정한 출발점까지 시험적으로 250,000 SDR에서 500,000 SDR 까지로 정해진다. 그것 이상에 대하여 운항자는 당해손해가 운항자의 부주의로 인한 것이 아니라는 것 또는 손해가 오직 다른 사람의 부주의로 인한 것임을 입증하지 않는 한, 운항자는 책임을 진다. 환언하면, 운항자의 책임에 한계(cap)는 없다. 이 2단계 책임제도는 1999년 몬트리올협약에서 찾아볼 수 있는 그것과 유사하다.⁴⁶⁾

(3) 2인 이상의 운항자 또는 기타인이 관련된 사건(제4조)

일반위험협약안 제4조 제1항은 “2대 이상의 항공기가 이 협약이 적용되는 손해를 일으킨 사고에 관련되는 경우, 이러한 항공기의 운항자들은 제3자가 입은 손해에 대하여 연대 및 단독으로 책임을 진다.”라고 규정하고 있다.

불법방해배상협약안과 유사한 공중충돌에 관한 규정이 있다.⁴⁷⁾

(4) 신분책임의 면제(제10조의 2)

일반위험협약안 제10조의 2는 “항공기의 소유자, 임대인 또는 권리를 보유하거나 담보를 가지는 금융업자로서 운항자 또는 그들의 사용인이나 대리인이 아닌 자는 이 협약 또는 계약국의 법률에 의한 손해에 대하여 책임을 진다.”라고 규정하고 있다.

운항자가 아닌 항공기의 소유권 또는 담보권을 보유하고 있는 소유자, 임대인 또는

46) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.7.2.

47) ICAO, Working Paper C-WP/13031, 13/11/07, para.19.

금융업자는 이 협약 또는 체약국의 법률에 의한 손해에 책임을 지지 않는다. 이 조항은 특별그룹이 그것의 포함에 관한 최종 입장을 취하지 않았으므로, 현재 꺾쇠괄호 안에 있다.⁴⁸⁾

(5) 법정(제13조)

일반위험협약안 제13조 제1항은 “본조 제2항에 의거하여 이 협약의 규정에 의한 배상을 위한 소송은 손해가 발생한 체약국의 법원에만 제기될 수 있다.”라고 규정하고 있다.

절차조항들은 다른 협약안에서 찾아볼 수 있는 그것과 유사하다. 특히 일반적으로 배상소송은 오직 손해가 발생한 체약국의 법원에만 제기될 수 있다.⁴⁹⁾

(6) 보충배상기구의 비작용

보충배상기구와 그에 의한 배상에 관한 규정들은 운항자가 발생한 손해전액에 대하여 잠재적으로 책임이 있으므로, 이 협약 하에서는 작용하지 않는다.⁵⁰⁾

2. 쟁점

(1) 운항자의 책임한도

일반위험협약안 본문에 관하여, 한 업저버는 운항자의 책임의 범위를 조정하고, 그리고 1단계에서 책임의 수준에 관한 결정을 취할 필요를 언급하였다.⁵¹⁾

(2) 일반위험의 정의

한 대표자는 일반위험협약안 본문의 경우에, 운항자의 과실로 발생하는 손해를 폭

48) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.7.4.

49) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.7.5.

50) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.2.7.6.

51) ICAO, Working Paper A36-WP/296 LE/13. 21/9/07, para.45.7.

풍과 같은 자연현상에 의하여 발생한 손해와 비교하여 구별하기 위하여 “일반위험”(General Risks)용어의 보다 나은 정의가 필요하다고 언급하였다.⁵²⁾

V. 결 론

ICAO 이사회에 의하여 설립된 특별그룹은 6차례의 회의를 개최하였으며 2개 협약안 즉 하나는 불법방해의 경우에 항공기에 의하여 제3자에게 발생한 손해배상을 취급하는 협약안, 그리고 다른 하나는 항공기에 의하여 제3자에게 발생한 손해배상을 취급하는 협약안의 본문을 개발하였다.

특별그룹 제6차 회의(2007. 6. 26-29)의 종료시, 그의 작업을 완료하였다는 것에 특별그룹 내에서 넓은 합의가 있었으며, 2개 협약안의 본문을 더욱 개발하기 위하여 법률위원회 회의를 소집하도록 이사회에 건의하기로 결정하였다. 이사회는 2007년 11월-12월의 제 182차 회의에서 특별그룹의 제6차 회의에 관한 보고서를 검토할 것이며, 가능한 한 2008년 상반기에 법률위원회 제33차 회의를 소집할 것인가 여부를 포함하는 장래의 행동과정에 관하여 결정할 것이다.⁵³⁾

이사회 특별그룹의 작업 중 중요한 발전은 특히 불법방해배상협약안에 관한 것으로서, 1999년 몬트리올협약의 책임제도로부터 이탈한 것이었으며, 그리고 개별적 손해배상청구액에 관한 한도가 없지만, 항공운송인 책임에 관한 총체적 한도가 있다는 것이 강조되었다.

많은 대표들은 협약안의 본문이 충분히 성숙하였으며, 희생자 보호와 항공산업의 보호 간에 균형 충돌에 약간의 언급이 행해졌음을 주목하면서, 협약안에 관한 특별그룹의 작업을 더욱 발전시키기 위하여 법률위원회 회의가 소집되어야 한다는 제안을 지지하였다. 이러한 대표들 중 약간은 협약안 본문 가운데 약간의 세부항목들이 아직 해결되지 않았음을 지적하였으나, 이들이 추가 검토시 해결될 것으로 확신하고 있었다.⁵⁴⁾

테러분자 행위는 개별 항공회사들에 대한 것이 아니라 국가들이나 사회들을 향하

52) ICAO, Working Paper A36-WP/296 LE/13. 21/9/07, para.45.10.

53) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3. 25/07/07, para.3.1.

54) ICAO, Working Paper A36-WP/296 LE/13. 21/9/07, para.45.6.

고 있다. 한 국가를 향한 테러분자 행위를 변상할 능력이 없기 때문에 한 항공회사를 파괴하는 것이 한 가지 이익만이 아니라는 것이 일반적으로 받아들여지고 있다. 그러나 많은 관할국가들에 엄격책임법률들이 존재하고 있기 때문에 그리고 현재 이러한 테러분자 노출에 대한 보험담보를 보다 적게 확보할 수 있기 때문에 9/11 큰 재해에 상당하는 큰 재해가 영향을 받은 항공회사들의 붕괴를 초래할 것 같이 보인다.

9/11 규모의 불법방해행위의 희생자들을 배상하는 난제를 충족하기 위한 책임 배상틀을 만들기 위한 노력이 시작된 지 거의 6년이 지나갔다. 여전히 항공에 대한 안전위협은 사라지지 않은 채 남아 있으며, 많은 관할국가에서 항공운송인의 엄격 및 무한책임은 변경되지 않은 반면에 “전쟁위험”(War Risks)보험은 매우 제한된 채 남아 있다. 한편 로마협약 현대화에 관한 이사회 특별그룹에 의하여 개발된 바와 같은 틀과 협약안은 ICAO 항공법 제정절차에서 다음단계를 취하기 위해 정말로 충분히 성숙되어 있다.

테러의 위협은 계속되고 있으며, 항공회사를 포함하는 모든 희생자들은 보호되어야 한다. 따라서 항공산업의 안전성을 제공하고 국내외 국가의 시민들에게 공정한 배상을 보장할 훌륭한 법적 틀을 만들어 내기 위하여 각국들이 노력하여야 한다.

결론적으로 ICAO는 또다른 9/11 규모의 사고가 발생하기 전에 제3자 희생자들과 항공산업을 모두 보호할 준비를 갖추 수 있는 제3자 책임 및 배상제도를 설립하기 위하여 협약안을 조속히 마무리하여 채택될 수 있도록 노력하여야 할 것이다.

주제어: 로마협약, 운항자, 제3자, 불법방해, 운항자책임, 책임한도, 보충배상기구, 기여금, 구상권, 법정, 일반위험

참 고 문 헌

- 김두환, 국제항공법학론, 한국학술정보(주), 2005.
- _____, “항공기사고로 인한 지상 제3자의 배상책임에 관한 ICAO 조약초안에 대한 논평과 국내입법의 방향”, 항공우주법학회지 제21권 제2호, 한국항공우주법학회, 2006.
- 홍순길 외 2인, 신국제항공우주법, 한국항공대학교출판부, 2006.
- 한국항공공진협회, 항공연감, 2006.
- 坂本昭雄·三好 晉, 新國際航空法, 有信堂, 1999.
- Diederiks - Verschoor, I.H.Ph, An Intorduction to *Air Law*, Seventh Revision edition, Kluwer Law International, 2001.
- Shawcross & Beaumont, *Air Law*, Butterworths, 1989.
- ICAO, Working Paper "Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in Case of Unlawful Interference", SG - MR/6 - WP/2, 16/05/07.
- _____, Working Paper "Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties", SG - MR/6 WP/3, 16/05/07.
- _____, Working Paper " Progress report on compensation for damage caused by aircraft to third parties arising from acts of unlawful interference or from general risks", A36-WP/11 LE/3, 25/07/07.
- _____, Working Paper " Progress report on compensation for damage caused by aircraft to third parties arising from acts of unlawful interference or from general risks", A36-WP/74 LE/5, 23/08/07.
- _____, Working Paper " Progress report on compensation for damage caused by aircraft to third parties arising form acts of unlawful interference or from general risks", A36-WP/233 LE/9, 18/9/07.
- _____, Working Paper " Progress report on compensation for damage caused by aircraft to third parties arising form acts of unlawful interference or from general risks", A36-WP/296 LE/13, 21/9/07.
- _____, Working Paper "Compensation for damage caused by aircraft to third parties arising from acts of unlawful interference or from general risks", C-WP/13031, 13/11/07.

Abstract

A Study on the Revised Draft of Rome Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties - With Respect to the Draft Unlawful Interference Compensation Convention and the Draft General Risks Convention -

Lee, Kang-Bin*

The cumulative result of the work by the ICAO Secretariat, the Secretariat Study Group and the Council Special Group on the Modernization of the Rome Convention of 1952 are two draft Conventions, namely: "Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Interference", and "Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties".

The core provisions of the former draft Convention are as follows: The liability of the operator is strict, that is, without the necessity of proof of fault. It would be liable for damage sustained by third parties on condition only that the damage was caused by an aircraft in flight(Article 3). However, such liability is capped, based on the weight of the aircraft(Article 4). It is envisaged to create an independent organization called the Supplementary Compensation Mechanism, with the principle purpose to pay compensation to persons suffering damage in the territory of a State Party, and to provide financial support(Article 8). Compensation shall be paid by the SCM to the extent that the total amount of damages exceeds the Article 4 limits(Article 19).

The main issues on the former draft Convention are relating to breaking away from Montreal Convention 1999, no limits on individual claims but a global limitation on air carrier liability, insurance coverage, cap of operators' strict liability, and Supplementary Compensation Mechanism.

The core provisions of the latter draft Convention are as follows: the liability

* Professor, Department of International Trade, Sangji University

of the operator is strict, up to a certain threshold, tentatively set at 250,000 to 500,000 SDRs. Beyond that, the operator is liable for all damages unless it proves that such damage were not due to its negligence or that the damages were solely due to the negligence of another person(Article 3).

The provisions relating to the SCM and compensation thereunder do not operate under this Convention, as the operator is potentially for the full amount of damages caused.

The main issues on the latter draft Convention are relating to liability limit of operator, and definition of general risks.

In conclusion, we urge ICAO to move forward expeditiously on the draft Convention to establish a third party liability and compensation system that can stand ready to protect both third party victims and the aviation industry before another 9/11-scale event occurs.

Key words: Rome Convention, Operator, Third party, Unlawful interference, Liability of operator, Limit of liability, Supplementary Compensation Mechanism, Contribution, Right of recourse, Forum, General risks