

항공보험에 대한 약간의 고찰

-항공보험의 담보범위를 중심으로-

김선이* · 정다은**

목 차

- I. 서 론
- II. 항공보험에 관한 국제조약
- III. 항공보험에 관한 외국 입법례
- IV. 우리나라의 항공보험 관련 법규 및 실태
- V. 결 론

* 한국항공대 항공 교통·물류·우주법학부 부교수
** 한국항공대학교 일반대학원

I. 서 론

항공기 사고의 경우 특성상 그 피해액이 막대함에 따라 항공운송기업의 존립을 위태롭게 할 뿐만 아니라, 이는 곧 피해자에 대한 보상이 어려워지는 원인이 되기도 한다. 항공보험은 이러한 위험성을 가진 항공운송기업의 책임분산과 피해자의 보호라는 두 가지 목적을 갖게 되며, 오늘날 국제항공 운송에 있어 불가결한 것으로서 그 필요성이 높아져만 가고 있다. 따라서 항공운송에 관한 국제조약과 대다수의 국가가 항공보험을 강제 가입하도록 규정하고 있다.

1929년 바르샤바조약에서 처음으로 항공보험에 대한 논의가 제기된 이래 다양한 조약에서 항공보험에 대하여 규정해 왔다. 이중 계약상 의무에 대한 책임을 규율한 몬트리올 1999조약의 제 50조에서는 항공운송인의 배상책임에 대한 보험의 강제가입의무에 대하여 명시하고 있는데, 원문에서 규정하고 있는 ‘적절한 보험(Adequate insurance)’이 구체적으로 어느 범위까지를 일컫는지에 대하여 명확한 설명이 없으므로 논의의 문제를 남기고 있다. 우리나라의 현행 항공법 역시 항공보험에 대해서 항공운송사업진흥법 제7조에서 항공사업자와 자가용항공기를 운용하고자 하는 자는 국토해양부령이 정하는 바에 따라 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운용할 수 없다고 규정하고 있지만, 이에 대한 구체적인 담보범위를 제시하지 못하고 있다.

따라서 이 연구에서는 우리나라에서 요구하는 ‘항공보험의 담보범위’가 무엇인지 논하기 위해, (1) 가입하여야 하는 ‘보험의 형태’와 (2) 사고 발생 시 항공운송인이 배상을 위해 가입한 보험에서 지급하는 ‘보상한도액’을 중심으로¹⁾ 항공보험에 관한 국제조약과 EU, 미국, 캐나다를 비롯한 세계 주요 국가의 항공보험 입법례에 대하여 알아 본 후 우리나라의 항공보험에 관한 입법현황과 문제점을 살펴보고자 한다.

1) 용어는 통합하여 사용하되 구분의 실익이 있을 시 ‘보험의 형태’와 ‘보상한도액’으로 쓴다.

II. 항공보험에 관한 국제조약

1. 항공보험의 국제조약 상 연혁

모든 항공기의 운항에 의해 발생하는 사고는 보통 두 분류의 손해에 대한 소송으로 운항인에 대하여 제기된다. 첫째는 운송계약에서 발생하는 계약상의 의무로 인한 책임에 대하여 상해를 입은 승객과 손해를 입은 수하물 또는 화물의 화주가 제기하는 소송, 둘째는 운항인과 어떤 계약상의 관계는 없으나 불법행위로 인한 책임에 대하여 지상에서 손해를 입은 제삼자가 제기하는 소송이 있다.²⁾ 따라서 항공보험에 관한 국제조약 역시 앞서 언급한 두 분류의 손해와 관련하여 발전되었다고 볼 수 있다.

국제민간항공에서 항공보험에 관한 의문은 항공기 운항에 의한 승객의 상해와 제3자에 대한 책임을 규율한 1929년 바르샤바 조약³⁾에서 최초로 제기되었다. 동 조약에서 항공기의 운항에 수반되는 승객과 제3자의 위험에 대한 여러 형태의 항공보험의 강제화에 대한 도입문제에 대하여 처음으로 제기되었으나 이에 대한 다양한 견해로 인하여 의견이 합치될 수 없었다.⁴⁾ 그러나 이 조약은 항공보험에 대한 문제를 제기함으로써 이후의 국제조약에서의 입법화의 발판을 마련하였다는데 그 의의를 둘 수 있다.

1929년 바르샤바 조약 이후의 1933년 로마조약⁵⁾은 비행중의 항공기에

2) Luis Jorge Gongora, "Aviation Insurance", Institute of Air and Space law McGill Univ, 1998.8, p.17.

3) 1929년 10월 4일부터 12일까지 개최된 바 있는 바르샤바국제회의에서 「국제항공운송에 있어서의 약간의 규칙의 통일에 관한 조약(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air)」을 결의하였으며 1933년 2월 13일부터 효력이 발생되었다. 이 조약을 일명 바르샤바조약 이라고 호칭하고 있으며 항공운송인의 책임관계를 사법적인 측면에서 규정한 세계최초의 조약이라고 볼 수가 있다.;김두환, 「최신국제항공법학론」, 한국학술정보주식회사, 2005, 177-178면.

4) R.D.Margo, *Aviation Insurance*, 3rd Ed (London, Edinburgh, Dublin : Butterworth, 2000), p.8.

5) 1933년 5월 로마에서 개최된 국제항공사법회의에서 「항공기에 의한 지상 제3자의 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 국제조약(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface)」이 서명되고,

의해 야기된 지상의 사람 또는 재산의 손해에 대하여 항공기의 운항인에게 명백한 책임을 지우고 있는데, 이 조약의 제12조에서는 체약국의 영토내의 모든 등록된 항공기는 다른 체약국의 영공을 비행하기 위해서는 동 조약상의 항공운송인의 손해배상책임액 한도에서 보험을 가입하거나 기타 보증(Guarantee)을 받아야 한다고 규정하고 있다.⁶⁾ 따라서 각 체약국은 국내법에 보험 대신 또 다른 형식의 담보, 즉 보험외의 보증을 받는 것이 가능하다고 입법할 수 있었다. 그러나 이 규정은 보험에 가입한 사람들과 관련된 보험회사의 의무에 관한 의문의 해결을 각 체약국의 입법에 위탁했기 때문에 항공관련규정에 대하여 국제적으로 통일성을 추구하고자 하는 동 조약의 목적과 효과에 대한 많은 의심과 불신을 야기하였으며,⁷⁾ 책임보장조항의 미비로 인하여 21개국의 서명이 있었으나 비준국은 5개국에 불과하게 되어 이의 개정을 위하여 1938년 브뤼셀 의정서가 작성되었다. 브뤼셀 의정서는 보험회사가 항공기로 인하여 손해를 입은 사람들의 소송에 대해 항변을 제기할 수 있는 발판을 마련하였으나⁸⁾, 동 의정서는 단 두 국가에 의해서만 비준되었다.

1933 로마조약과 브뤼셀 의정서가 결과적으로 실패한 이후의 1952년 로마조약⁹⁾ 제15조는 피해자의 손해배상청구권의 집행력을 확보하여 주기 위하여 항공보험을 가입하도록 하는 동시에 공탁규정을 마련하였다. 즉, 운항

1942년에 발효되었다.

6) Art.12(1) Every aircraft registered in the territory of a Contracting Party shall, for the purpose of flying above the territory of another Contracting Party, Be insured within some limits of maximum amount of liability.

7) Luis Jorge Gongora, op.cit., p.19.

8) 항변의 사유는 다음과 같다. ① 보험의 효력이 멈춘 이후 발생한 손해(Article I(I)a.) ② 보험계약에 규정된 영토한계 외에서 발생한 손해. 그러나 영토한계 외의 비행이 불가항력 또는 원조, 구조를 목적으로 한 정당한 항로변경, 또는 항공기 조종에 대한 과실에 의한 경우는 제외한다.(Article I(I)b.) ③ 국제무력충돌 또는 시민소요의 직접적인 결과로 인하여 발생한 손해(Article I(I)c.)

9) 1947년 국제민간항공기구총회에서 1933년 로마조약의 비준문제를 제기하고 논의한 바, 일부국가의 비준반대로 법률위원회에 재검토가 의뢰됨에 따라 상임소위원회에서 정식으로 검토하게 되었다. 이에 1952년에 1933년의 로마조약을 개정하여 새로운 조약인 「외국항공기가 지상 제3자에 가한 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 조약(Convention on Damage Caused by Foreign to Third Parties on the Surface)」이 체결되고 1958년 발효되었는데, 이 조약을 「1952년 로마조약」이라고 부른다.

인에게 자기의 책임을 다하는데 충분한 금액의 담보를 준비할 의무를 부과하였다.¹⁰⁾ 제 15조는 모든 체약국은 다른 체약국에 등록된 항공기의 운항과 관련된 운항인의 책임에 관하여 보험에 가입하거나 보험을 대신할 수 있는 보증(Secure)을 받아야만 할 것을 요구할 수 있다고 규정하였다. (제15조 (1)과 (4); 15(4)에서는 보험을 대신할 수 있는 보증의 형태를 규정하고 있다.) 그리고 해당 보험이 동조약상의 요건을 갖추고 있고 책임능력을 갖춘 권한이 있는 정당한 보험자에 의해 인수된 경우에는 만족스러운 것으로 받아들여지거나(제15조 (2)(a)), 그렇지 못하면 체약국은 보험을 만족스러운 것으로 받아들여지지 않고 항공기의 항행을 거절 할 수 있다고 규정하였다.(제15조 (2)(a), 15(3) 및 15(7)(a)). 또한 동 조약은 체약국은 자국을 통과하는 항공기에 대해 보험증권 및 보험자의 책임능력을 증명하는 서면을 수반토록 요구할 수 있다고 규정하는 한편 보험자의 항변사유에 대해서도 규정을 두고 있다. 그러나 동 조약에는 미국·영국·프랑스 등의 대국이 참여하지도 않고 있으며 항공기에 따라 지상 제3자의 손해를 규제하는 국제조약으로서 비효율적이라고 하게 됨으로써 조약의 근대화를 위하여 1976년 11월 ICAO의 법률위원회에서 1952년 로마조약의 개정문제가 제기 되었다.¹¹⁾ 이에 1978년 몬트리올 외교회의에서 개정을 위한 의정서가 채택되고, 이 의정서에 따라 개정된 조약이 「1978년 로마조약」이다¹²⁾. 그러나 1978년 로마조약 역시 오랜 기간에 걸쳐서 신중한 검토를 거친 것인데도 불구하고 내용적으로 다수의 문제가 있어 세계적으로 널리 적용되는 것은 의문시되고 있다.¹³⁾ 기존 로마조약 체제의 문제점과 9.11사태 이후 항공보험시장의 위기로 인하여, 지상 제3자 손해를 신속하고 충분하게 보호하고 9.11과 같은 대재앙

10) 김선이, 권민희, “로마조약의 개정과 국내입법의 필요성에 관한 소고”, 한국항공우주법학회, 「항공우주법학회지」, 제23권 제1호, 2008.6, 7면.

11) 박헌목, “공중운송인의 배상책임에 관한 연구”, 박사학위논문, 단국대학교 대학원, 1986, 166면.

12) 1952년 로마조약과의 큰 차이점으로는 손해에 대한 책임한도액이 증액되었으며, Special Drawing Rights(SDRs) 용어가 국제통화기금(IMF)에 의해 정의되었다(art III(4)). 또한 ‘Security’라는 표현은 ‘Guarantee’로 변경되었다(art V(4)).; Rod. D.Margo, op.cit., p.18.

13) Bengt G. Nilson, “Liability and Insurance for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on Surface”, Essays in Air Law, 1982, p.182.(홍순길 외, 「신국제항공우주법」, 한국항공대학교출판부, 2006, 144면에서 재인용)

적 손해가 발생하더라도 항공운송기업의 위험을 분산함으로써 항공운송의 지속성을 보장하기 위하여, 로마조약의 현대화가 반드시 필요하게 되었고,¹⁴⁾ 이에 2009년 몬트리올 조약이 채택되었다.¹⁵⁾ 2009년 몬트리올 조약은 일반위험조약과 불법방해배상조약으로 구분되는데, 양 조약 모두 보험가입의무를 정하고 있다.¹⁶⁾ 또한 불법방해배상조약은 국제민간항공배상기금(International Civil Aviation Compensation Fund)의 설치하여 9.11사태와 같이 대규모 제3자 피해가 발생할 경우 제4조에 따라 최대 7억 SDRs까지는 항공사가 가입한 보험에서 지급하지만 그 이상의 피해액을 감당하고자 하였다.¹⁷⁾ 그러나 이 두 조약이 발효하려면 적어도 35개국의 비준이 필요하

14) 김선이, 권민희, 전계논문, 8면.

15) 항공기에 의한 지상 제3자의 피해 보상에 관한 그 동안의 로마조약이 낮은 수준의 보상액등을 이유로 미국 등 주요 선진국들을 포함한 대다수 국가에 의해 비준·발효되지 못하던 차, 9.11사태와 같은 대규모 제3자 피해대책 마련도 절실히 필요하여 2009.4.20부터 5.2까지 캐나다 몬트리올에서 개최된 ICAO주최 외교회의에서는 ① 항공기에 의한 제3자 피해배상에 관한 조약(Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties : General Risk Convention 일반위험조약)과 ② 항공기 사용 불법행위로 인한 제3자 피해배상에 관한 조약(Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft : Unlawful Interference Convention 불법방해조약)을 채택하였다.

일반위험조약은 종전의 로마조약(1933, 1952, 1978) 내용들을 현대화하면서 절대책임주의, 유한책임원칙을 유지하며 배상 상한액을 대폭 상향시킨 것이며, 불법방해조약은 9.11사태와 같은 대규모 제3자 피해를 배상하기 위한 국제기금을 창설하고 조약의 발효와 폐기에도 2중장치를 도입하여 이례적인 규제를 둔 혁신적인 내용의 조약이다.; 홍순길, “항공기에 의한 제3자 피해보상에 관한 고찰-2009 몬트리올 신로마협약을 중심으로-”, 항공우주법학회지, 제24권 제호, 2009.12, 8-9면.

16) 일반위험조약의 제 9조에서는 동 조약 제4조에서 규정하고 있는 운송인의 책임제한과 관련하여 각 계약국은 자국의 운항인들로 하여금 본 조약이 정한 책임을 담보하는 적절한 보험(Adequate Insurance) 또는 보증(guarantee)을 유지해야 한다고 하고 있으며 (Article 9 (1)), 운항인은 취항지국으로부터 책임을 보증하는 보험 또는 담보를 유지하고 있음을 증명하는 자료를 요구받을 수 있다. 따라서 계약국은 자국의 운항인에게 적용하는 기준과 같은 기준을 타국의 운항인에게도 적용하여야 한다고 규정하고 있다 (Article 9 (2)).

불법방해조약은 전쟁위험을 커버하는 것이기 때문에 전시 충돌이나 민간 소요 시에 적용 배제되는 것이 아니고, 항공운항인의 항공보험을 항공기 중량별로 강제하되 보험료가 과다할 경우 항공기 별 사건 당 배상 상한으로 보험을 드는 대신 총계기준(aggregate basis)으로 보험을 들도록 하여 보험료 부담을 줄여주고 일정상황에서는 보험을 들지 않아도 되게 하였다(제7조 1항).

17) 자세한 내용은 박원화, “항공운항 시 제3자 피해배상관련 협약 채택-그 혁신적 내용과 배경 고찰-”, 한국항공우주법학회, 항공우주법학회지, 제24권 제1호, 2009.6, 42-45면 참고.

나 2010년 현재 일반위험조약은 9개국, 불법방해조약은 7개국이 단지 서명만을 한 상태이므로 현재 조약(안)에 머물러 있다. 또한 이 역시 잠비아, 콩고 등과 같은 개발도상국만이 서명을 하였기 때문에 향후 조약의 발효가능성 역시 불투명한 상태이다.

2. 몬트리올 1999조약

앞서 언급한 국제조약들이 운항인과 어떤 계약상의 관계는 없으나 불법행위로 인한 책임에 대하여 지상에서 손해를 입은 제3자에 대한 조약이라면, 1999년 몬트리올 조약¹⁸⁾은 계약상 의무에 대한 책임을 규율한 조약이라 할 수 있다. 1929년 바르샤바 조약에서 항공보험에 대한 의무가 제기된 이후 최근까지도 승객의 사망 또는 상해, 재산상의 피해 또는 손실에 대한 항공인의 책임을 규율하여 항공보험의 가입을 요구하는 국제조약은 없었다.

다만 1966년 몬트리올 협정¹⁹⁾에서 승객이 본인의 보호를 위해 개인회사(private company)에서 보험계약을 체결할 수 있으며, 또한 이 보험은 바르

18) 1929년에 제정된 국제항공운송인의 책임에 관한한 일부규칙을 통일하기 위한 바르샤바 조약은 현재까지 전 세계적으로 152개국이 가입하였고, 지난 70여 년간 국제항공운송업계를 지배해온 조약이었다. 이후 발효된 다수의 국제조약 및 항공사간 협정은 그 내용이 상이하고 수차의 수정에도 불구하고 현 상태에서는 국제항공운송인의 책임 원칙을 통일하기 위하여 제정된 바르샤바 조약 본래의 제정목적은 달성하기 곤란하다는 인식 하에서 국제항공운송인의 책임원칙을 통일하고 현대화하기 위하여 각국 대표부간의 국제회의가 소집되었다.

바르샤바 조약을 현대의 항공운송에 부합되도록 현대화 하자는데는 각국 대표들 간에 의견통일이 이루어졌으나, 항공운송인의 책임을 상향조정하고 강화하는 방향에 대해서는 선진국과 개발도상국간에 첨예한 의견대립이 있어, 회의초기에는 통일된 개정 조약이 제정될 수 있을지에 대하여 의구심을 표시하는 정부대표들이 많았으나 바르샤바 체계를 조속히 개혁하여야 한다는 강력한 여론에 힘입어 1999년 5월 28일 몬트리올에서 118개 참가국 중 미국, 일본을 포함한 107개국이 Final Act에 서명하고 그 중 53개국이 신조약에 서명함으로써 「국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 조약 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)」의 성립이 이루어지게 되었다.; 김종복, 'New Warsaw Convention : Montreal Convention 1999 소개', 한국항공우주법학회, 항공우주법학회지, 제17권, 2003, 9-10면.

19) 정식 명칭은 「Agreement relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and the Hague Protocol」이다.

샤바조약과 특별운송계약상에 규정되고 있는 어떠한 운송인의 책임제한에 대한 영향을 받지 않고 여객들은 기타 보험정보의 입수를 위하여 항공사 및 보험회사의 대리점과 의논할 수 있다는 내용을 승객들에게 고지하여야 한다는 항공사의 고지의무에 대하여 제2조에 언급하고 있을 뿐이다.

현재 국내에서 항공보험과 관련하여 가입하고 있는 조약은 동 조약이 유일하므로, 국내에서 규정하고 있는 항공보험의 담보범위를 고찰하고자 하는 본 논문의 목적에 따라 1999년 몬트리올 조약 상 항공보험 관련 조항을 해석하는 것이 가장 적합하다 사료되며, 또한 2010년 현재 이 조약은 97개국에서 효력을 발휘하여 국제항공운송에서 가장 넓게 공유되고 있기에 다음에서 1999년 몬트리올 조약을 중심으로 항공보험의 담보범위에 대해 고찰해보고자 한다.

(1) 항공보험의 강제화

1997년 4월부터 5월에 걸쳐 개최되었던 ICAO 법률위원회에서는 항공운송인의 위험을 담보할 수 있는 보험에 관한 규정의 신설에 관하여 각국대표들 간에 합의를 하지 못하였기 때문에 상기법률위원회가 승인한 조약안 제45조는 「」격외 괄호로 표시하여 조문신설에 대한 가부의 최종결정을 외교회의에 맡기기로 하였다. 그러나 ICAO 특별그룹(SGMW) 조약안 제45조에서는 전기 조문의 긴 문장을 간략하게 정리하여 항공운송인의 위험책임을 담보할 수 있는 적절한 항공보험에 관한 규정을 신설하였다. 여하간 몬트리올 외교회의에서는 여객과 운송인의 보호를 위하여 바르샤바조약 및 헤이그의정서에 없는 책임보험의 강제부보조항을 신설키로 합의하여 이를 규정하였다.²⁰⁾

동 조약 제50조는 체약국은 항공사가 본 조약상의 손해배상책임을 담보하는 보험을 가입할 것을 요구할 수 있고 해당 항공사가 취항하는 국가의 정부는 항공사에 대하여 이러한 보험의 가입을 증명하는 서류를 요구할 수 있다고 규정하였다. 체약국이 자국의 항공운송인에 대하여 적절한 보험의

20) 홍순길 외, 항공관련 법제도 정비 연구용역결과보고서, 2007, 70면.

가입을 유지하도록 요구함과 동시에 해당 항공사가 취항하는 나라에서도 그 항공사가 적절한 보험을 유지하고 있는가를 판단할 수 있도록 규정을 두고 있는 것이다.

그러나 원문 제50조²¹⁾에서 규정하고 있는 '적절한 보험(Adequate insurance)'이 구체적으로 어느 정도의 수준을 일컫는지에 대하여 명확한 설명이 없으므로 해석에 대한 논의의 문제가 존재하며, 또한 체약국이 이 의무를 지키지 않는 경우에 어떠한 처벌 규정을 두지 않음으로써 각 체약국들에게 그 책임을 전가하고 있다.

(2) 적절한 보험(Adequate insurance)의 해석

1999년 몬트리올 조약 제50조의 해석에 대해서는 여러 의견이 제기되고 있다. 기본적으로 제50조의 해석의 문제는 크게 항공보험의 담보범위에 대한 것이며, 이것은 '보험의 형태'와 '보상한도액'에 대한 해석의 문제로 나타난다.

항공보험의 담보범위에 대한 해석에 있어, Dempsey와 Milde에 의하면 제50조가 의미하는 '적절성(adequacy)'이란 보험 언더라이터에 의해 결정될 가능성이 가장 높다고 한다.²²⁾ Christopher R. Christensen은 원문에서 규정하고 있는 '적절한 보험'의 해석에 대하여는 각 체약당사국들의 판단에 맡겨야 한다고 본다.²³⁾ 그리고 R.D.Margo는 특히 무한 책임의 환경 내에서 '적절한 보험'이라는 용어는 막연하고 불명확하며, 책임 노출(liability exposure)은 책임이 결정되는 법적 시스템을 포함한 여러 가지 변수, 책임

21) Art.50 State Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

22) Paul S.Dempsey & Michael Milde, *International Air Carrier Liability: the Montreal Convention of 1999*, Centre for Research in Air&Space Law McGill University, 2005, p.240.(Quoted in Sebastian Fernandez Pena, "Defining Insurance Coverage Adequacy Under The Montreal Convention of 1999", *Annals of Air and Space Law* 2009, p.367.)

23) Christopher R. Christensen, "The Montreal Convention of 1999", *American Bar Association, Aviation Litigation Seminar*, June 2005, p.12.

의 원리(basis) 그리고 사고의 피해자 또는 상속인에게 가해지는 손해의 수준과 형태에 달려있기 때문에, 무엇이 한 국가 또는 지역 내에 적절한 보험인가라는 의문은 다르게 생각해보면 반드시 중요한 문제라 할 수 없다²⁴⁾고 하고 있다.

제50조에 의해 가입해야 하는 ‘보험의 형태’에 대해서는 Sebastian Fernandez Pena에 의하면 동 조약의 제50조를 독립적인 조항으로 보는 것이 아니라 1999년 몬트리올 조약의 한 조항으로써 그 조약의 다른 조항을 살펴보았을 때, 제17조의 여객의 사망과 상해와 수하물의 손실, 제18조 화물의 손실 그리고 제19조의 지연에 대한 규정이 있음을 비추어 여객, 수하물, 화물 더 나아가 지연까지만 적용해야 한다고 볼 수 있다고 한다.²⁵⁾ 이와 같은 의견으로 Ludwig Weber는 1999년 몬트리올 조약 하의 항공운송인은 적절한 승객 및 화물 책임 보험을 갖고 있어야만 한다고 언급하고 있다.²⁶⁾ 따라서 몬트리올 1999년 조약의 제1조에서 항공여객, 수하물 또는 화물에 대한 유상 및 무상의 국제운송에 동 조약이 적용된다고 규정하고 있으며, 또한 동 조약의 전체적인 내용을 고려하였을 때, 제50조의 ‘적절한 보험’은 여객과 수하물, 화물 더 나아가 지연까지로 보는 것이 합당하다고 본다.

또한 ‘보상한도액’에 대한 해석의 문제는 1999년 몬트리올 조약 제정을 위한 논의과정에서도 제기되었었다. 이에 대한 회의의 의장의 견해에 따르면 “적절한 보험의 수준을 초과하는”지의 여부는 사실과 각 특정 사건이 갖고 있는 환경에 달려있으며, 각 이해관계자간의 의견이 일치하지 않은 경우 이를 해결하는 것은 이해관계자간의 문제가 될 것이라고 하였다. 또한 각각의 사건에 있어 “무엇이 적절하고 무엇이 적절하지 않은지”에 대해 명확한 규정을 고안하는 것은 불가능하다고 언급했다.²⁷⁾ 따라서 각 국가는 해당 국

24) R.D.Margo, op.cit., p.19.

25) Sebastian Fernandez Pena, op.cit., p.366.

26) Ludwig J.Weber, “Recent Developments in International Air Law” XXIX Air&Space Law, 2004, p.284(Quoted in Sebastian Fernandez Pena, ibid., p.366.)

27) ICAO, International Conference on Air Law, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 10-28 May 1999, Minute of the Conference, ICAO Doc. 9775-DC/2, Vol.I, at 1, p.192(Quoted in Sebastian Fernandez Pena, ibid., p.369.)

가의 항공운송인에게 강제해야 하는 보상한도액을 정하는데 자유로울 수 있다고 추정할 수 있다.²⁸⁾ 그러나 보상한도액의 경우 보험사의 기술적인 데이터가 요구되고, 다른 국가에서 지정하였다 하더라도 각국이 갖고 있는 특성과 화폐의 가치가 상이하므로 이에 대해서는 더욱 연구가 필요하다 하겠다.

Ⅲ. 항공보험에 관한 외국 입법례

1. E U

유럽연합은 미국의 9.11. 테러이후 항공산업에 대한 보험 의무에 관심을 갖기 시작하였다. 일반운송정책의 체제 내에서 그리고 소비자보호의 촉진과 항공운송인간의 경쟁의 왜곡을 피하기 위해 EU는 승객과 수하물, 화물 그리고 제3자에 관한 항공운송인의 책임을 담보(cover)하기위한 보험의 “상당한 최소한의 수준”을 확보하고자 하였다.

이에 EC Regulation 2407/92 의 Article 9 에서는 항공운송인은 사고에 의해 발생한 책임-특히 승객, 수하물, 화물, 우편물과 제3자에 대하여-을 담보하기 위해 보험에 가입해야 한다고 규정하고 있다. 이 의무는 EC Regulation 2427/97의 Article 3.1(b)에서 더욱 상세히 정의되고 있는데, 이 조항에서는 항공운송인은 동 규칙의 Article 3.2에서 규정하고 있는 한도인 100,000 SDRs까지 보장하여야 하며, 이를 초과하는 범위는 합리적인 (Resonable) 수준에서 보장하여야 한다고 규정하고 있다. 그러나 여기에서도 몬트리올 1999조약의 제50조와 같이 “Resonable”의 한계가 어디인지 명확하지 않았다.²⁹⁾

따라서 보험의 “상당한 최소한의 수준”을 명확하게 확보하고자 하는 목

28) Sebastian Fernandez Pena, *ibid.*, p.369.

29) European Civil Aviation Conference(ECAC)/25(SP)-WP/2, 20/11/00, p.2.

적 하에 제정된 것이 「Regulation(EC) 785/2004 on Insurance Requirements for Air Carriers and Aircraft Operators」이며, 2005년 4월 30일 그 효력을 발휘하게 되었다. 이 규칙의 내용은 다음과 같다.

이 규칙은 경쟁의 왜곡을 줄임으로서 내부항공시장에 기여하고자 최소한의 보험을 요구하는 것을 목적으로 한다. 이 규칙(Regulation)의 목적은 상업 및 개인용 항공 모두에 있어 승객과 수하물, 화물 그리고 제3자에 관련한 항공운송인과 항공기 운항인에 대한 최소한의 보험 의무를 규정하기 위함이다(제1조 1항). 우편운송에 대하여는 Regulation(EC) 2407/92와 각 회원국의 국내법에 명백히 하고 있다(제1조 2항). 이 규칙은 각 회원국의 영토 전역에 걸쳐 비행하거나 입출항하는 모든 항공운송인과 항공기 운항인에게 적용된다(제2조 1항).

이 규칙은 항공운송인과 항공기 운항인이 특히 승객, 수하물, 화물과 제3자에 관련하여 항공 특유의 책임-전쟁, 테러리즘, 하이재킹, 사보타지, 항공기의 불법점유와 민간소요를 포함-과 관련한 위험을 담보하기 위한 보험에 가입해야 하는 것을 요구한다(제4조 1항). 항공운송인과 그리고 항공기 운항인은 항공보험의 증명이 요구되는 경우 반드시 이 규칙에서 명백히 하고 있는 보험 의무에 대한 준수를 회원국의 소관관청에서 발급한 보험증권 또는 기타 유효한 보험의 증거 등으로 증명하여야 한다(제5조 제1항).

승객과 관련된 책임의 최저 보상한도액(minimum insurance cover)은 승객 당 250,000 SDRs이다. 그러나 2700kg 또는 그 이하의 MTOM 항공기의 비상업적운항의 경우 각 회원국은 이 보상한도액보다 낮게 책정할 수 있다. 단, 이는 승객 당 최저 100,000 SDRs 까지 한정된다(제6조 1항). 수하물 책임의 경우 상업적 운항에서 보상한도액은 승객 당 1,000SDRs이다(제6조 2항). 화물 책임의 경우 상업적 운항에서 보상한도액은 1kg 당 17SDRs이다(제6조 3항). 책정된 최저 보상한도액의 수준은 비정기 항공운송인에 의한 회원국 영역 내에서의 비행과 그리고 EU 영역 내에서 이륙 또는 착륙을 하지 않는 EU 이외의 국가에 등록된 항공기를 이용하는 항공기 운항인에 의한 회원국의 영역 내에서의 비행에는 적용되지 않는다(제6조 3항).

제 3자책임의 경우 1사고 당 그리고 1항공기 당 최저 보상한도액은 다음의 <표 1>과 같다.

<표 1> EU의 제3자책임에서의 최저 보상한도액

분 류	MTOM (kg)	최저 보상한도액 (Million SDRs)
1	< 500	0.75
2	< 1000	1.5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

만약 항공운송인 또는 운항인이 각 사고기준(per accident basis)에서 전쟁 또는 테러의 위협으로 인한 제3자에 대한 보험을 가입하는 것이 불가능하다고 판단되면, 이러한 항공운송인 또는 운항인은 총계기준(aggregate basis)으로 보험 가입을 하여 이러한 위협을 담보하는 의무를 만족시킬 수 있다. 의회는 위의 총계기준에서의 총계가 위 표에 제시된 금액과 상당함을 보장하기 위해 이 규칙의 적용을 면밀히 감시하여야 한다(제 7조1항).

각 회원 국가는 당해국가의 항공운송인과 항공기 운항인이 이 규칙을 따르는 것에 대해 보장하여야 한다(제8조 1항). 비정기항공운송인 또는 어떤 회원국에서도 이륙 또는 착륙하지 않는 EU 이외의 국가에 등록된 항공기, 뿐만 아니라 비교통 목적을 위해 상기 항공기로 각 회원국에서 체류(Stop)

하는 경우에도 각 회원국은 8조 1항의 목적과 7항의 기득권을 침해하지 않기 위해 이 규칙에서 규정하고 있는 보험요청에 따라 그 증거를 요구할 수 있다(제8조 2항). 이 규칙의 위반에 대한 회원국의 제재 부과는 반드시 효과적이고, 균형적(Proportional)이며 또한 재발을 방지하는 효과를 갖도록(dissuasive) 하여야 한다(제8조 4항). 정기항공운송인에게는 운항자격증의 취소도 이러한 제재에 포함될 수 있다(제8조 5항). 비정기항공운송인과 EU 이외의 국가에 등록된 항공기를 이용하는 항공운항인들에 대하여는 이 제재에 회원국가의 영토에 대한 착륙을 거절할 권리를 포함한다(제8조 6항). 이 규칙의 조항들을 만족할 수 없는 회원국의 경우 관련 항공운송인 또는 항공운항인이 적절한 항공보험의 증거를 제공할 때까지 반드시 항공기의 이륙을 금지해야 한다(제8조 7항).

EU의 규칙(Regulation)에 담겨 있는 내용은 모든 내용이 불특정 다수의 적용대상자에게 권리와 의무를 부여하는 것으로 EU의 모든 영토에 걸쳐 법적 효력을 가지며, 제정과 동시에 자동적으로 회원국 국내법의 효력을 갖는다. 따라서 EU의 「Regulation(EC) 785/2004 on Insurance Requirements for Air Carriers and Aircraft Operators」 제정 이후 각 회원국들은 이를 의무적으로 국내법화 하였으며, 일부 국가들은 당해 국가에 맞는 제재와 최저 보상 한도액에 대하여도 규정하고 있다.

영국의 경우 「Civil Aviation (Insurance) Regulations 2005」를 2005년 4월 2일 제정하였으며 2005년 4월 30일부터 그 효력을 발휘하고 있다. 이 규칙을 준수하기 위해 항공기 운항인들은 일반적으로 최초로 항공기를 등록하거나 소유권을 변경할 때마다 적절한 보험의 증거를 요구받게 된다. 또한 CAA는 무작위로 적절한 보험의 증거에 대한 감사를 실시할 예정이다. 이 규칙은 제3자를 비롯한 승객, 수하물, 화물에 대한 적절한 보험의 증거를 요구할 수 있는 권한을 CAA에게 부여하고 있다. CAA는 적절한 보험을 가입하지 않은 항공기에 대한 비행권을 취소할 수도 있으며 더불어 형사 처분 권도 가질 수 있음을 제12조에 명확하게 규정하고 있다. 이에는 보험의 상세내역을 제공하지 못하거나 적절한 보험이 없이 비행하다 적발되는 경우

가 있다. 전자의 경우 유죄판결에 의한 £1000 이하의 벌금이 부과되며, 후자의 경우 즉결심판에 의하여 £5000 이하의 벌금과 기소에 의한 유죄판결에 의하여 2년 이하의 징역을 가할 수 있다. 그러나 형사 처분은 영국내의 항공운송인이나 항공운항인에게만 한정된다.

독일의 경우 2005년 4월 30일 EU의 Regulation(EC) 785/2004이 그 효력을 발휘하게 되었다. 이에 독일은 1999년 몬트리올 조약의 제21조와 제22조, EC Regulation 785/2004의 제6조, 그리고 항공자격규칙(Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung : LuftVZO)의 제103조와 항공교통법(Luftverkehrsgesetz: LuftVG)의 제45조에서 제47조의 내용을 근거로 승객, 수하물 그리고 화물에 대한 보상한도액을 국내 사정에 맞게 규정하고 있다. 제3자에 대한 최저 보상한도액은 EC 785/2004의 발효로 인하여 EC 785/2004 제7조에서 규정을 따르고 있다.³⁰⁾

2. 미 국

미국은 1926년 연방회의가 항공업법(Air Commerce Act)을 제정하였는데, 동법은 연방정부에게 전반적인 항공체제의 운영과 유지에 관한 권한을 부여한 항공규제에 관한 최초의 입법이다. 보험회사들도 항공기가 성문법상의 규정을 위반하는 경우에는 면책된다는 규정을 보험 증권에 삽입하였으며 법원도 이러한 면책규정을 유효한 것으로 판단하였다.³¹⁾ 1958년에는 연방항공법(Federal Aviation Act)을 제정하였는데, 동법의 입법목적은 항공 안전을 증대하는데 있었다. 그러나 이는 Public Law 103-272에 의하여 연방항공법 제613조(안전규정_만을 제외하고 폐지되었으며 이를 미국법전(United State Code : USC) Title 49 Subtitle VII Aviation Program에 규정을 두어 현재 시행해 오고 있다.³²⁾ 또한 Code of Federal Regulations, Part 205

30) Luftfahrt-Bundesamt, B1-443.0/05, <http://www.germanaviation.com/downloads/insurance-sums.pdf>

31) Kilbum V. Union Marine&Gen. Ins. Co., 326 Mich. 115, 40 N.W. 2d90, 1949.(김학만, “항공사고로 인한 피해자보호에 관한 연구-항공보험을 중심으로-”, 청주대학교 대학원 박사학위논문, 2002.7, 17면에서 재인용)

의 205.1에서는 교통부서(DOT)의 권한 하에서 운항하기 위한 그리고, 국내 또는 국제적으로 또는 두 개 모두의 항공운송에 종사하기 위한 US와 외국 직항항공운송인에게 사고에 대한 배상책임보험의 가입이 강제되고 있다. C.F.R 205.5에서는 항공운송인의 항공기의 운항 또는 유지로 인하여 발생된 결과에 대한 재산과 인간의 신체적 손상 또는 사망에 관한 모든 손해를 보상해야하는 의무를 가지고 있다고 하고 있으며, 또한 승객과 제3자의 손해에 대한 최소한의 담보(minimum levels of cover) 즉, 보상한도액을 유지해야 한다고 규정하고 있다. 그 내용은 다음과 같다.

- (b) 정기항공운송인을 포함-미국 에어택시 운항인과 캐나다 전세에어택시 운항인을 제외-한 미국과 외국의 직항 운송인들은 다음 담보(coverage)를 유지해야만 한다.
 - (1) 여객승무원을 제외한 비고용 화물 승무원을 포함한 사람의 생명 또는 신체적 상해와 재산 손해에 대한 제3자 항공사고 책임 담보(Aircraft accident liability coverage)는 사람의 경우 한 사고 당 300,000달러, 각 사고 당 한 항공기에 전체에 대하여 전체 20,000,000달러-60좌석 이하 또는 18,000파운드 최대 유료하중 용적 이하의 항공기는 제외-이며, 항공운송인은 각 사고 당 한 항공기 전체에 대하여 오직 2,000,000달러의 담보를 유지할 필요가 있다.
 - (2) 여객에 대한 항공운송을 제공하는 모든 항공운송인은 (b)(1)에서 요구하는 담보와 더불어 항공여객의 죽음 또는 신체적 상해에 대한 항공사고 책임 보험담보(Aircraft accident liability insurance coverage)를 유지해야만 한다. 최저 보상한도액은 각 승객 당 300,000달러, 각 사고 당 한 항공기의 전체에 대하여 300,000달러에 항공기내 설치된 여객좌석의 수의 75%를 곱한 값이 된다.
- (c) C.F.R의 Part 298에 의해 등록된 미국 에어택시 운항인들은 다음의 담보를 유지하여야 한다.

32) 홍순길 외, 전계보고서, 78면.

- (1) 비고용 화물승무원을 포함하고 승객을 제외한 사람의 사망 또는 신체상해의 제3자에 대한 항공사고 책임의 담보는 각 사고 당 한 사람에 75,000달러, 그리고 각 사고 당 한 항공기의 전체에 대하여 300,000달러이며, 재산의 손실 또는 손해에 대하여는 각 사고 당 최저 100,000달러를 담보하여야 한다.
 - (2) 승객을 운송하는 미국의 에어택시 운항인은 (c)(1)에서 요구하는 담보와 더불어 항공여객의 사망 또는 신체적 상해에 대한 항공사고 책임보험 담보를 유지해야만 한다. 최저 보상한도액은 각 승객 당 75,000달러, 각 사고 당 한 항공기의 전체에 대하여 75,000달러에 항공기내 설치된 여객좌석의 수의 75%를 곱한 값이 된다.
- (d) C.F.R의 Part 294에 의해 등록된 캐나다 전세 에어택시 운항인들은 다음의 담보를 유지하여야 한다.
- (1) 비고용 화물승무원을 포함하고 승객을 제외한 사람의 사망 또는 신체상해 그리고 재산의 손해의 제3자에 대한 항공사고 책임의 담보는 각 사고 당 한 사람에 75,000달러, 각 사고 당 한 항공기의 전체에 대하여 2,000,000달러-30좌석 이상 또는 7,500파운드 최대 유료하중 용적 이상의 캐나다 전세택시 운항인 제외-이다. 또한 최대인가이륙중량(maximum authorized takeoff weight)이 35,000 파운드 이하인 항공기는 각 사고 당 한 항공기의 전체에 대하여 20,000,000달러의 담보를 유지하여야 한다.
 - (2) C.F.R의 Part 294에 의한 승객운송서비스에 종사하고 있는 캐나다 전세에어택시 운항인은 (d)(1)에서 요구하는 담보와 더불어 항공여객의 사망 또는 신체적 상해에 대한 항공사고 책임보험 담보를 유지해야만 한다. 최저 보상한도액은 각 승객 당 75,000달러, 각 사고 당 한 항공기의 전체에 대하여 75,000달러에 항공기내 설치된 여객좌석의 수의 75%를 곱한 값이 된다.
- (e) 상기 b, c, d의 규정에도 불구하고 운송인은 각 사고에 대하여 포괄적 단일한도(Combined single limit)로 보험에 가입할 수 있다.

- (f) 책임담보는 운송인의 경제적 조건이나 지급능력 또는 파산의 여하에 따라 결정되지 않는다. 이 규정에서 요구하고 있는 금액에 대한 책임의 제한은 각 사고마다 분리되어 적용된다. 어떤 한 사고에 의하여 증권 또는 플랜(policy or plan)에서 지급된 금액은 다른 사고로 발생된 손해의 지급에 대한 담보를 감액할 수 없다.

미국의 법 하에서는 수하물과 화물, 항공운송지연에 관한 손해에 대한 책임보험 담보는 강제되지 않는다. 그러나 화물의 경우 항공운송인들은 화물을 적하하는 것이 허가되면 화물책임보험의 존부여부에 대한 서면 고지(written notice)를 화주에게 제공하여야 한다고 C.F.R 205.8에서 규정하고 있다.

3. 캐나다

캐나다의 Transportation Act 제57조에서는 항공서비스의 운항은 특히 면허(license)와 보험을 갖고 있어야만 한다고 규정하고 있다. 또한 동법 제61조 69조 73조에 따라 캐나다 항공청(Canadian Transportation Agency)에서 발행하는 국내, 정기 국제, 비정기 국제항공서비스 운항에 대한 면허를 소지하고자 하는 자는 해당 면허에 대한 규정된 책임보험 담보(Liability Insurance Coverage)를 갖고 있어야만 한다. 또한 동법 제86(1)(c)에 따라 항공서비스 또는 항공기에 대한 책임보험담보(coverage)에 대한 요구에 대해서 Air Transportation Regulations(SOR/88-58)이 제정되었다. 이 규칙의 Section 7(1)에서는 가입하여야 하는 보험의 범위와 보험의 보상한도액(minimum coverage limit)까지 규정하고 있다.³³⁾ 그 내용은 다음과 같다. 항공운송서비스의 운항과 관련된 모든 사고 또는 준사고에 대한 아래와 같은 보험 없이는 항공운송인은 국내 또는 국제 항공운송서비스를 운항할 수 없다.

33) Sebastian Fernandez Pena, op.cit., pp.374-375.

- (a) 승객의 사망 또는 상해에 대한 위험을 담보하는 책임보험은 서비스에 종사하고 있는 항공기의 승객좌석의 수에 300,000달러를 곱한 값에 의해 결정되는 총액 이상으로 담보(covering)된다.
- (b) 공공의 책임의 위험을 담보하는 보험의 보상한도액은 다음과 같다.
 - (i) 서비스에 종사하고 있는 항공기의 MCTOW³⁴가 7,500파운드 미만인 경우 1,000,000달러 이상
 - (ii) 서비스에 종사하고 있는 항공기의 MCTOW가 7,500파운드 이상 18,000 파운드 미만인 경우 2,000,000달러 이상
 - (iii) 서비스에 종사하고 있는 항공기의 MCTOW가 18,000파운드 이상인 경우 2,000,000달러와 18,000파운드를 초과하는 항공기의 MCTOW의 파운드에 150달러를 곱한 값에 의해 결정되는 총액을 더한 값 이상

고용인의 운송인에 대한 손해에 대한 소송을 규정하는 적절한 보상관련 법률이 있는 경우 이 규정의 7(1)(a)의 승객에 대한 보험의 담보는 확장되어 적용되지 않는다.(동 규칙 7(2)) 또한 항공운송인은 어떤 사고 또는 준사고에 대해서도 이 규정의 7(1)에서 규정된 보상한도액을 감액하는 예외규정 또는 포기규정을 삽입할 수 없다. 그러나 다음과 같은 경우는 제외된다. (동 규칙 7(3))

- (a) 국제 항공 보험 산업에 의해 채택되고 있는 일반적인 예외조항을 포함한 규정
 - (i) 전쟁, 하이재킹 그리고 기타 위난
 - (ii) 소음, 오염과 기타 위난 또는
 - (iii) 항공 방사능 오염
- (b) Chemical drift 와 관련된 규정
- (c) 어떤 계약 또는 협정하의 항공운송인에 의해 추정되는 책임에 대해 적용되지 않는다.

34) 최대이륙중량(Maximum Certificated Take-off Weight)

그러나 동 규칙에서도 역시 미국의 경우와 마찬가지로 수하물과 화물 그리고 항공운송지연에 관한 손해에 대한 책임보험 담보는 강제되지 않는다.

4. 호 주

호주는 최근 1999몬트리올 조약에 가입하여 그 체약국으로써 이 조약을 국내 입법화하였으며, 그 결과 The Civil Aviation Legislation Amendment (1999 Montreal Convention and Other Measures) Act 2008는 2009년 1월 24일 그 효력을 발휘하게 되었다. 이와 더불어 호주정부는 운송인의 책임과 보험에 대한 체계를 더욱 변화시키고자 의도하고 있다. 이러한 의도는 물론 1999년 몬트리올 조약 50조에서 비롯되었다고 볼 수 있다.

호주에서 또는 호주 내에서 승객을 운송하는 운송인들은 항공사고를 통해 야기되는 개인적 손해 또는 죽음에 관하여 보상을 담보(cover)할 수 있는 여객책임보험을 반드시 들어야 한다고 강제하고 있다. 이는 Commonwealth Civil Aviation (Carriers' Liability) Act 1959의 파트 IVA ; Civil Aviation (Carriers' Liability) Regulations and Complementary State Legislation 에 규정되어 있다. 또한 이에 대한 추가 조항들은 Civil Aviation Act 1988과 Civil Aviation Safety Regulations 1998에도 포함되어 있다.

Commonwealth Civil Aviation (Carriers' Liability) Act 1959 는 항공운송인들은 적절한 보험계약(Acceptable Contract of Insurance)을 체결할 것과 계약이 개시되거나 변경 또는 갱신 될 때마다 항공안전국(Civil Aviation Safety Authority, CASA)에게 보험의 증거를 제출해야 한다고 규정하고 있다. 이 법에서 목적으로 하는 항공운송인이란, 호주의 항공운항인 자격증 또는 여객운송이나 Regular Public Transport(RPT) 운항에 대하여 허가받은 운항면허를 소지한 자, 또는 다른 운송인이 운항하는 항공기가 호주 내 또는 호주에서 출발·도착하는 승객운송을 제공하는 자를 의미한다.

또한 적절한 보험계약에 대하여 파트IVA 41c에서 규정하고 있는데, 개인 상해에 관하여 국내 운송인의 경우 승객 당 500,000 SDRs, 국제운송인의

경우 승객 당 260,000 SDRs 수준의 담보범위의 보험을 갖고 있어야 하며, 이것은 운송인이 지급불능상태가 되거나 안전규정을 지키지 않은 경우에도 보험회사에 의해 무효가 될 수 없다. 따라서 호주의 항공안전국이 항공운송인들에게 보험계약에 대한 증명을 요구할시 운송인들은 지체없이 그 요구에 응해야 한다. 적절한 보험계약 없이 승객 또는 고용인을 운송하다 범죄행위를 범하는 경우, 당해인은 유죄판결에 의한 상당한 양의 벌금부과 또는 구속될 수 있다. 또한 항공안전국은 법원에 운송인의 운항의 금지를 요청할 수 있다. 또한 보험계약이 제기될 때, 운송인이 보험계약에 대하여 항공안전국에 증명을 실패한 경우 행정적인 벌금 또는 처벌을 통해 변경되거나 갱신된다.

운송인이 적절한 보험계약을 소지해야만 하는 조건은 Civil Aviation Act 1988의 28BI부분에 의해 보장된다. 항공안전국은 28BI가 위반되면 운송인의 차터 또는 RPT를 중지 또는 취소할 수 있다. 또한 AOC(Air Operator's Certificate)는 적절한 보험계약에 의해 운송인의 배상책임이 보장되지 않는 승객운송비행 또는 운항권을 자동적으로 무효화 시킬 수 있다. 이 권한은 운항인이 적절한 보험계약이 있음을 보증하는 경우 즉시 자동적으로 그 효력을 발휘할 수 있다.

그러나 호주는 항공보험 담보범위에 지상 제3자는 포함되지 않기에 이 역시 포함해야한다는 주장이 제기 되고 있다. 그 이유로는 먼저 호주 내 항공기중 약 10% 정도가 항공기체위험 또는 책임보험에 가입되어 있지 않은 상태이기 때문인데, 이 항공기 대부분이 취미 및 여가를 목적으로 하는 개인소유의 항공기로 추정되고 있다. 이 항공기들은 승객운송을 목적으로 하지 않기 때문에 현재 강제되고 있는 승객배상책임보험은 가입해야할 의무가 없다. 따라서 이러한 항공기들로 인한 사고의 발생 시 일어날 손해에 대한 피해자의 보호를 위해서 제3자 배상책임보험이 필요하다고 한다. 또한, 호주와 항공협정을 맺고 있는 주요 국가들의 대다수가 제3자 배상책임보험을 강제하고 있기 때문에 세계항공운송시장의 흐름에 따라 반드시 가입을 강제해야 한다고 주장하고 있다.³⁵⁾

5. 일본

일본은 항공보험에 관한 단일법규가 없기 때문에 상법에 포함된 보험에 관한 규정 및 보험업을 규제하는 법규가 적용된다. 그래서 특히 항공보험에 관한 사항에 대하여 보험약관에 의존하고 있는 실정이다. 1996년부터 시행된 보험업법에 따라, 외국보험사업자에 관한 법률이 폐지됨으로써, 일본의 재무장관의 인가를 받으면 독점금지법의 적용에서 제외되어, 외국의 보험업자는 일본에 지점을 두고 있지 않더라도 일본의 상업항공기에 대해 보험계약을 체결할 수 있게 되었다.³⁶⁾

일본은 항공법(航空法) 제112조에서 국토교통장관은 항공운송사업자의 사업이 교통안전, 이용자의 편리 및 기타 공공의 이익을 저해하고 있다는 사실이 있다고 인정될 때에는 항공사고로 인하여 지급하여야 할 손해배상을 위한 보험계약 체결을 명할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 단지 이 사항은 보험가입에 대한 권고규정이라고 볼 수 있다.³⁷⁾ 제3자의 손해에 관하여는 일본 내에서도 국내법의 제정이 역설되고 있다.³⁸⁾

6. 소 결

앞서 살펴본 바와 같이 EU, 미국, 캐나다와 같은 항공운송사업의 선진국들은 항공보험의 담보범위에 대하여 명확하게 규정하고 있다. 이 국가들은 모두 승객과 제3자에 대하여 항공보험에 가입하여야 함과 그 보상한도액을 법률상으로 규정하고 있다. 또한 EU는 가입해야 하는 ‘보험의 형태’에 화물

35) Australian Government, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government, “Review of carriers’ Liability and Insurance: Discussion Paper”, 2009.5, p.37.

36) 권재열, “항공보험에 관한 논고”, 한국항공우주법학회, 『항공우주법학회지』, 제13권, 2001, 255면.

37) 박헌목, 전계논문, 151-152면.

38) 김종복, “항공사고와 항공운송인의 민사책임에 관한 연구” 박사학위논문, 한국항공대학교 대학원, 2005. 49면.

과 수하물까지 포함하는 동시에 ‘보상한도액’을 규정하고, 미국과 캐나다의 경우 화물에 대하여는 보험의 존부여부에 대한 서면고지를 화주에게 제공하도록 함으로 인해 보험가입을 권고하고 있다. 따라서 우리나라와 항공협정을 맺고 있는 주요 국가들이 현재 항공보험의 담보범위에 대하여 명확하게 규정해두고 있는 상태이며, 이 규정의 효력은 해당 국가를 운항해야 하는 타 국가에도 영향을 미치기 때문에 세계항공운송시장의 흐름에 발맞추기 위하여 우리나라 역시 항공보험 담보범위를 법률상 명확히 해야 함이 옳다고 본다.

그러나 일본의 경우 항공법 제112조에서 단순히 항공보험 계약체결을 권고하는 규정만이 존재하고 있는데 그쳤으며, 항공보험의 담보범위에 대한 외국의 입법례를 검토함에 있어 일본 외에도 동아시아국가로서 우리나라와 밀접한 관계를 갖고 있는 중국의 입법례가 정확하게 파악되지 않았다는 점에 한계가 있다고 하겠다.

IV. 우리나라의 항공보험 관련 법규 및 실태

1. 우리나라 항공보험 관련 법규

한국에서의 항공보험은 1962년 이전까지는 대한민국의 국적을 가진 운송인이 Korean National Airlines 하나뿐이었기 때문에 국내적으로 가능하지 않았으며, Korean National Airlines 역시 기체보험은 외국 보험사에 위탁하였다. 그러나 1962년에 정부에 의해 대한항공이 성립되면서 다양한 형태의 항공보험을 국내 보험회사가 발행(writing)하기 시작하였다.³⁹⁾

우리나라는 항공보험계약에 관한 법적문제가 발생했을 경우 상법 제4편 보험편을 통해 유추적용하고 있다. 항공보험은 그 특성상 피보험이익의 중

39) 이희태, “한국에서의 항공법 및 항공보험 발전추이와 당면과제”, 『항공우주법학회지』, 제4권, 1992, 59면.

류에 따라 물건보험, 인보험 및 책임보험 등 적용형태가 다양하기 때문에 적용되는 법적 성질 또한 다양하다. 현재 유추적용하고 있는 항공보험계약에 관한 법에는 상법 중 보험통칙(제639조 이하)와 손해보험통칙(제666조 이하)이 있으며, 승객, 화물 및 제3자에 대한 책임을 담보하는 경우에는 상법 제719조이하의 책임보험에 관한 규정이 적용되고 있다. 또한 보험계약자의 불이익변경금지는 상법 제663조, 약관규제에 관한 법률 제6조 이하(실체효력 규정)에 저촉되지 않는 범위 내에서 항공보험약관이 적용된다. 그러나 항공보험에 관한 제 규정은 해상보험과 마찬가지로 영국의 로이즈 항공약관(AVN1B)를 그대로 적용하고 있다.⁴⁰⁾

또한 우리나라 현행 항공법은 주로 공법적인 규정만을 두고 있으며, 항공운송인의 책임에 관한 사법적인 규정은 거의 두고 있지 않다. 현재 우리나라는 국내 항공운송에 있어 여객뿐만 아니라 화물사고에 대하여 항공운송인의 책임한계와 손해배상액을 규정한 일반법 또는 특별법이 없기 때문에 항공회사의 국내 여객운송약관 또는 화물운송약관에 따라 처리하고 있는 실정이다.⁴¹⁾

우리나라의 항공보험에 대한 입법현황을 살펴보면, 항공운송사업진흥법 제7조에서 “항공사업자와 자가용항공기를 운용하고자 하는 자는 국토해양부령이 정하는 바에 따라 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운용할 수 없다”고 규정하고 있다. 그러나 우리나라의 항공운송사업진흥법은 단순히 ‘항공보험’을 가입해야 한다고만 규정하고 있으며, ‘항공보험’의 범위에 대한 명확한 규정은 없는 상태이다. 그리고 동 법 제2조 제3호에서 “항공보험이라 함은 여객보험·기체보험·화물보험·전쟁보험·제3자 보험 및 승무원보험과 기타 대통령령으로 정하는 보험을 말한다.” 라고 규정하고 있으나, 정의규정을 강제 가입해야 하는 보험의 범위로 확대해석하는 것은 무리가 있다 하겠다.

항공보험의 책임한도액에 대하여는 항공운송사업진흥법 시행규칙 제3조

40) 전무부, “항공보험에 관한 연구”, 계명문화대학, 「계명연구논총」, 제17집, 1999, 151면.

41) 홍순길 외, 전계 보고서, 103면.

에서 우리나라가 가입하고 있는 “항공운송의 책임에 관한 제국제협약”에서 규정하는 책임한도액이라 규정하고 있다. 그리고 이 적용이 불합리한 경우에는 국토해양부장관이 정하는 항공운송인의 책임한도액을 그 한도로 본다. 여기서 말하는 국토해양부 장관이 정하는 항공운송인의 책임한도액은 따로 명문화되어 있지 않으며, 각 사례에 맞게 판단하게끔 되어있다.

이 외에 항공보험과 관련된 일반적인 사항에 대하여 항공운송사업진흥법 시행규칙 제2조에서는 항공운송사업진흥법 제7조의 규정에 의하여 항공보험에 가입한 자는 가입자의 주소, 성명(법인의 경우에는 그 명칭 및 대표자의 성명), 가입된 보험의 종류, 보험료 및 보험금액, 보험의 종류별 발효 및 만료일자, 보험증서의 개요를 기재한 보험가입신고서에 보험증서 사본을 첨부하여 국토해양부장관에게 제출하여야 한다고 하고 있다. 이 경우 이를 변경 또는 갱신한 때에도 마찬가지로의 과정을 거쳐야 한다.

2010년 현재 국회 계류 중인 항공운송편 개정안 제907조에서 ‘항공운송인은 항공기, 여객, 수하물 또는 화물을 운송하는 경우와 항공운항인이 항공기의 추락으로 인한 지상 제3자의 손해를 배상하기 위하여 보험에 가입하여야만 된다.’라고 규정하여 지상 제3자까지 그 범위를 확대하고 있다⁴²⁾. 그러나 개정안 역시 전쟁보험과 보상한도액에 대한 규정은 존재하지 않으며, 보험규정을 포함한 항공운송편 개정안 자체의 제3자에 대한 규정이 항공사들의 반발을 불러일으키고 있는 실정이다.

2. 현 국내 항공사들의 항공보험 가입 실태

현재 국내 항공사들의 경우 가입해야 하는 항공보험의 범위를 규정하지

42) 그 제안이유는 다음과 같다. ‘항공기사고는 그 특성이 전손성, 지상중속성, 순간성, 거액성 및 국제성이 있으므로 사고 후의 손해배상을 미리 확보 하여 항공사, 여객 및 화주 등을 보호하고 항공운항인이 항공기의 돌연한 추락과 물건의 낙하로 인한 지상 제3자의 인적 또는 물적 손해를 배상하기 위하여 의무적으로 보험에 가입하여야만 되는 법적 근거를 마련하였다.’ 또한 본 조항은 1999년 몬트리올조약 제50조, 2007년 독일의 개정항공운송법 제43조, 제50조, 2007년의 개정로마조약 초안 제8조, 중국의 민용항공법 제166조, 북한 민용항공법 제81조-83조를 입법례로 제시하고 있다.

않았음에도 불구하고 국제항공운송을 위하여 제3자를 포함한 배상책임보험과 전쟁보험까지 취급하고 있는 각 국가의 요구사항의 충족을 위하여 가입하고 있는 상황이다.

우리나라의 항공보험계약 실태를 보면 대한항공이 동양화재해상과 원수보험계약을 체결하고 있으며, 아시아나항공은 간사사인 현대해상화재 등 10개 손보사와 역시 원수보험 계약을 체결하고 있다. 그러나 국내 손보사의 자본력으로는 대형사고시 보상이 어렵기 때문에 원수보험사는 원수보험계약을 전부 또는 분할하여 체결한 후 보유분 대부분을 영국의 로이즈의 신디케이트와 보험사 및 서구유럽의 보험사들과 재보험계약을 체결하여 인수위험의 대부분을 선진국의 대형보험사에 전가시키고 있다.⁴³⁾ 또한 항공사들은 1년 단위로 항공보험 계약을 갱신하고 있다.

오늘날의 항공보험은 각 종목마다 보험가입하기 보다 전체 기단 보험(Fleet Insurance)으로 묶어서 보험 가입하는 것이 일반적이므로 보험증권도 여러 종류의 항공보험이 합쳐진 주문증권(Tailor Policy)으로 발행되는 추세에 있다. 그러나 항공전쟁보험은 일반 항공보험에서 면책되는 위험을 담보하는 보험이고 기체전쟁 및 예비품보험과 전쟁배상책임보험으로 나눌 수 있는데 기체전쟁 및 예비품보험은 일반 항공보험과 개별로 보험계약을 체결해서 개별의 보험 증권을 사용하는 경우가 많고, 전쟁배상책임보험은 일반 항공보험에 덧붙여 같은 보험 증권을 사용하는 경우가 많다.⁴⁴⁾

항공보험 가입 시의 국내항공사들의 보상한도액은 일반배상책임보험에 있어 통합단일보상한도액(Combined single limit)으로 통합하여 적용하고 있다. 통합단일보상한도액은 피보험자의 항공기에 대한 소유, 운항 또는 사용으로부터 발생한 보상청구에 대하여 각 기체 당 개별적으로 적용되며, 제조배상책임에 대하여 보험기간동안 모든 발생 사고에 연간 누적하여 적용된다. 개인적손해의 경우 통합단일보상한도액 범위 내에서 추가되지 않고, 보험기간 동안 한 청구 당 및 연간 전 청구건의 누계로 각 항공회사에서

43) 전무부, 전계논문, 137면.

44) 박진수, “항공보험에 관한 연구”, 인하대학교 대학원 석사학위논문, 1986.2, 59면.

정한 한도액을 전제로 한다. 다만, 그러한 보상한도액은 증권 상 연간 총 누계보상한도액이 적용되는 승객에게는 적용하지 않는다. 2010년 현재 일반배상책임에 대한 각 항공사 별 항공보험의 보상한도액은 대한항공이 2천만 달러, 아시아나 항공이 1천7백만 달러로 하고 있다. 그밖에 항공기사고는 손해의 거액성 때문에 국내원수보험회사는 위험책임을 전가시키기 위하여 항공보험금액의 98%이상을 영국의 로이드 재보험회사나 기타 해외 유명재보험회사 등에 항공재보험을 가입하고있는 실태에 있다.

3. 우리나라 항공보험 관련 법규의 문제점

앞서 우리나라의 항공보험 관련 법규의 실태와 현 국내 항공사들의 보험 가입 실태에 대해서 살펴보았다. 항공운송사업진흥법 제7조에서 항공보험 가입을 강제화 하고 있으나, 항공보험의 담보범위에 대한 명확한 규정이 없기 때문에 항공사와 보험회사 그리고 더 나아가 소비자에게까지 영향을 미치게 된다. 항공사의 측면에서는 우리나라의 규정이 명확하지 않아 항공사 임의로 가입을 했다고 가정했을 경우, 양자협정에서 취항지를 모색할 때 또는 운항자격증을 취득하고자 할 때 적절한 보험을 갖고 있음을 증명하는 상황에서 요구하고 있는 일부 보험이 가입되어 있지 않음으로 인해 해당항공사는 혼란을 겪게 될 수 있다. 또한 보험회사의 측면에서는 그들이 제공하는 보험 상품의 유형과 범위의 평가를 더욱 어렵게 한다는 점에서 사업에 영향을 미치게 될 것이다. 마지막으로 소비자 측면에서는 국제항공을 이용하는 소비자들은 추가적인 보험 계약을 체결해야 할 것인지에 대한 평가를 가능하게 하는 정보의 부족으로 인하여 만약의 경우 발생할 사고에 대한 적절한 피해보상에 차질을 빚을 수 있다.

따라서 첫째, 항공보험에 있어 승객과 수하물 또는 화물책임보험은 운송계약으로 인하여 발생하는 계약상의 의무이며 또한 항공사의 경영과 직접적인 관련성이 있는 범위의 보험이기에 사실상 이 범위의 보험은 강제화되어 있다고 볼 수 있으나, 항공기 운항인 또는 운송인과 어떤 계약상의 관계

가 없으나 항공기 또는 불법행위로 인하여 제3자가 입은 손해에 대한 배상 책임보험이 우리나라에서 요구하는 ‘보험의 형태’에 포함되는지 여부가 문제된다. 그러나 이미 상당수의 국내 항공운송인들은 계약상의 의무에 의한 항공보험에 수반하여 제3자 보험을 가입하고 있기 때문에 제3자까지 강제하는 것은 불필요한 비용을 부과하는 것이라 보고 있다.⁴⁵⁾ 이에 더하여 제3자 책임보험에 포함되는 부분인 ‘전쟁보험’의 경우, 그 피해액이 막대하기 때문에 국가의 지원을 요하는 등의 특수성을 갖고 있으나 이에 대한 자세한 연구조차도 진행되지 않고 있는 실정이다.

둘째, 배상책임보험의 경우 보험자의 담보책임이 불특정인의 재산과 신체이기 때문에 사고가 발생하면 어느 정도의 손해가 일어날 지 알 수 없으므로 일정한 보상한도액을 정해야만 한다. 그러나 항공보험계약이 당사자인 항공사와 보험회사 사이의 교섭에 의해 개별적으로 이루어지기 때문에 보험당사자에 따라 보상한도액에 차이가 발생하게 된다. 항공기 사고 발생 시 피해자는 우선 항공보험에 의해 보험회사로부터 어느 정도 보상을 받을 수 있지만, 보상한도액을 넘는 금액은 피해자와 항공운송인간의 배상책임의 한계 및 배상액을 둘러싼 분쟁이 발생하게 될 우려가 높다. 따라서 피해자에게 보험회사의 보상금은 당장의 생계를 위해 상당히 중요하다고 할 수 있는데, 보상한도액이 명확하지 않다면 결국 그 불이익은 피해자가 받게 되는 것이다. 또한 대규모 항공사의 경우에는 계약조건을 항공사에 상당히 유리하게 정할 수 있고, 보상한도액에 따른 보험료의 지급이 소형 항공사에 비해 부담이 적다고 할 수 있다. 그러나 소형 항공사의 경우에는 계약조건을 정할 때 선택의 폭이 좁으며, 대형항공사에 비해 보상한도액 역시 적을 수밖에 없다. 그리고 보험료의 부담이 크기 때문에 최대한 적게 책정하고자 할 것이며 따라서 결과적으로 부득이한 사고발생시 그 피해에 대한 보상에 심각한 문제가 발생하게 된다.

마지막으로, 우리나라의 경우 주로 항공보험계약과 배상책임에 대한 내용은 약관에 의해 규율되고 있는 실정이다. 따라서 약관에 규정되지 않은

45) Australian Government, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government, op.cit., p.37.

사항에 대한 항공배상책임보험에 관한 문제 발생 시 약관 외에 어느 법률의 규정을 적용하여야 하는가 하는 문제가 발생할 수 있으며, 또한 국내항공운송약관이 국제조약 및 의정서의 내용과 일치하지 않거나 또는 국제조약 및 의정서의 내용에 따라 제정된 운송약관이 현재 유추적용하고 있는 국내상법과 저촉되게 되는 경우 약관의 법적 효력 문제가 제기된다.⁴⁶⁾

V. 결 론

항공산업의 발달은 승객과 화물 등의 운송량을 기하급수적으로 증가시켰으며 private 항공과 레저목적의 항공 등 점점 항공산업 자체의 구조를 다변화시키고 있다. 이에 수반하여 항공보험의 필요성은 나날이 커져가는 실정이다. 특히 항공기의 사고발생 시 손해는 거액에 달하기 때문에 보험이 그 손해에 대한 운송인의 배상책임을 보장해 주지 않는다면 항공운송기업의 존립 자체가 불투명해지고 피해자의 손해보상 역시 보호될 수 없기에, 따라서 대다수의 국가에서 입법으로 강제 가입하도록 하는 경향이 크다. 그러나 우리나라도 가입하였으며 국제민간항공사회에서 가장 넓게 효력을 발휘하고 있는 1999년 몬트리올 조약을 비롯하여 우리나라의 항공운송사업진흥법 역시 항공보험의 담보범위에 대하여 명확한 해석을 내리지 못하고 있어, 조약상 또는 국내법상 요구하는 ‘항공 보험’이 구체적으로 어느 범위까지를 일컫는지에 대한 논의의 문제를 남기고 있다.

앞서 살펴본 바와 같이 1999년 몬트리올 조약상 항공보험의 담보범위에 있어 ‘보험의 형태’는 조약의 목적과 전체적인 맥락에서 볼 때 제3자를 제

46) 이와 같은 의견으로는 권재열, 전계논문, 281면; 김학만, 전계논문, 134면; 김학만·주기중, “항공보험에 있어서 제3자 책임보험에 관한 연구”, 한국법학회, 「법학연구」, 제17호, 2004, 480면; 박길준·송승현, “항공배상책임보험에 관한 고찰-현행 배상책임보험의 문제점과 입법미비에 따른 문제점을 중심으로-”, 한국비교사법학회, 「비교사법」, 제11권 제4호, 52면; 우홍구, “항공보험론”, 한국항공우주법학회, 「항공우주법학회지」, 제6권, 1994, 34면; 전무부, 전계논문, 124면 이 있다.

외한 승객, 수하물, 화물 그리고 지연에 한하는 것이 합당하나, '보상한도액'의 경우는 그 판단이 각국에게 남겨졌다고 할 수 있다. 그러나 1999년 몬트리올 조약과는 달리 EU, 미국, 캐나다와 같은 항공운송사업의 선진국들은 항공보험의 담보범위에 대하여 명확하게 규정하고 있다. 이 국가들은 모두 승객과 제3자에 대하여 항공보험에 가입하여야 함과 그 보상한도액을 법률상으로 규정하고 있다. 또한 EU는 가입해야 하는 '보험의 형태'에 화물과 수하물까지 포함하는 동시에 '보상한도액'을 규정하고, 미국과 캐나다의 경우 화물에 대하여는 보험의 존부여부에 대한 서면고지를 화주에게 제공하도록 함으로 인해 보험가입을 권고하고 있다.

이와 같이 항공 선진국에서는 항공보험의 담보범위에 있어 '보험의 형태'로는 제3자에 대한 보험(전쟁 보험 포함)까지 의무적으로 가입하도록 규정하고 있는 현실이기에 해당 국가를 비행하고자 하는 항공운송인의 경우 제3자에 대한 보험까지 당연히 가입해야 할 것이며, 따라서 국내법상 요구하고 있는 항공보험 담보범위의 '보험의 형태'에는 승객, 수하물, 화물과 더불어 제3자까지 보는 것이 합당하다 할 것이다. 그러나 '보상한도액'의 경우 EU, 미국, 캐나다가 이미 명확하게 규정하고 있다 할지라도, 보험사의 기술적인 데이터가 요구되고 각국이 갖고 있는 특성과 화폐의 가치가 상이하므로 이에 대해서는 더욱 연구가 필요하다 하겠다. 우리나라와 항공협정을 맺고 있는 주요 국가들은 현재 항공보험의 담보범위에 대하여 명확하게 규정해두고 있는 상태이며, 이 규정의 효력은 단지 당해 국가에만 영향을 미치는 것이 아니라 그 국가를 운항하여야 하는 우리나라의 운항여부판단에도 영향을 미치게 된다. 세계항공운송시장의 흐름에 발맞추기 위하여 우리나라 역시 항공보험 담보범위를 법률상 명확히 해야 함이 옳다고 하겠다. 따라서 이와 같은 연구를 통해, 항공보험에 대하여 전체적으로 규율하는 국내 입법화가 촉진되어야 할 것이다.

참고문헌

- 권재열, “항공보험에 관한 논고”, 한국항공우주법학회, 『항공우주법학회지』, 제13권, 2001.
- 김선이, 권민희, “로마조약의 개정과 국내입법의 필요성에 관한 소고”, 한국항공우주법학회, 『항공우주법학회지』, 제23권 제1호, 2008.6.
- 김두환, 『최신국제항공법학론』, 한국학술정보주식회사, 2005.
- 김중복, “New Warsaw Convention : Montreal Convention 1999 소개”, 한국항공우주법학회, 『항공우주법학회지』, 제17권, 2003.
- _____, “항공사고와 항공운송인의 민사책임에 관한 연구” 박사학위논문, 한국항공대학교 대학원, 2005.
- 김학만, “항공사고로 인한 피해자보호에 관한 연구-항공보험을 중심으로-”, 청주대학교 대학원 박사학위논문, 2002.7.
- 김학만·주기종, “항공보험에 있어서 제3자 책임보험에 관한 연구”, 한국법학회, 『법학연구』, 제17호, 2004.
- 박길준·송승헌, “항공배상책임보험에 관한 고찰-현행 배상책임보험의 문제점과 입법미비에 따른 문제점을 중심으로-”, 한국비교사법학회, 『비교사법』, 제11권 제4호, 2004.12.
- 박원화, “항공운항 시 제3자 피해배상관련 협약 채택-그 혁신적 내용과 배경 고찰-”, 한국항공우주법학회, 『항공우주법학회지』, 제24권 제1호, 2009.6.
- 박진수, “항공보험에 관한 연구”, 인하대학교 대학원 석사학위논문, 1986.2.
- 박현목, “공중운송인의 배상책임에 관한 연구“, 박사학위논문, 단국대학교 대학원, 1986.
- 우흥구, “항공보험론”, 한국항공우주법학회, 『항공우주법학회지』, 제6권, 1994.
- 이희태, “한국에서의 항공법 및 항공보험 발전추이와 당면과제”, 『항공우주법학회지』, 제4권, 1992.

전무부, “항공보험에 관한 연구”, 계명문화대학, 「계명연구논총」, 제17집, 1999.

홍순길 외, 「신국제항공우주법」, 한국항공대학교출판부, 2006.

홍순길 외, 항공관련 법제도 정비 연구용역결과보고서, 2007.

_____, “항공기에 의한 제3자 피해보상에 관한 고찰-2009 몬트리올 신로마 협약을 중심으로,” 「항공우주법학회지」, 제24권 제2호, 2009.12.

Christopher R. Christensen, “The Montreal Convention of 1999”, American Bar Association, Aviation Litigation Seminar, June 2005.

Luis Jorge Gongora, “Aviation Insurance”, Institute of Air and Space law McGill Univ, 1998.8.

R.D.Margo, *Aviation Insurance*, 3rd Ed (London, Edinburgh, Dublin : Butterworth, 2000).

Sebastian Fernandez Pena, “Defining Insurance Coverage Adequacy Under The Montreal Convention of 1999”, *Annals of Air and Space Law*, 2009.

Australian Government, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government, “Review of carriers’ Liability and Insurance:Discussion Paper”, 2009.5,

European Civil Aviation Conference(ECAC)/25(SP)-WP/2, 20/11/00

<http://www.germanaviation.com/downloads/insurance-sums.pdf>(독일 항공서비스)

초 록

항공 산업의 발달은 승객과 화물 등의 운송량을 기하급수적으로 증가시켰으며 운송 도중 발생하는 각종 사고에 대한 피해의 규모역시 점차 확대되는 추세이다. 따라서 항공보험의 필요성은 나날이 커져가는 실정이며 대다수의 국가에서 입법으로 강제가입 하도록 하는 경향이 크다. 그러나 우리나라도 가입하였으며, 현재 국제민간항공사회에서 가장 넓게 효력을 발휘하고 있는 1999년 몬트리올 조약과 우리나라의 항공운송사업진흥법 역시 가입하여야 하는 항공보험의 담보범위에 대하여 구체적으로 어느 범위까지를 일컫는지에 대하여 명확한 설명이 없어 논의의 문제를 남겼다.

1999년 몬트리올 조약상 항공보험의 담보범위에 있어 ‘보험의 형태’는 조약의 목적과 전체적인 맥락에서 볼 때 제3자를 제외한 승객, 수하물, 화물 그리고 지연에 한하는 것이 합당하나, ‘보상한도액’의 경우는 그 판단이 각국에게 남겨졌다고 할 수 있다. 그러나 1999년 몬트리올 조약과는 달리 이미 EU, 미국, 캐나다와 같은 항공운송사업의 선진국들은 항공보험의 담보범위에 대하여 명확하게 규정하고 있다. 이 국가들은 모두 승객과 제3자에 대하여 항공보험에 가입하여야 함과 그 보상한도액을 법률상으로 규정하고 있다. 또한 EU는 화물과 수하물까지 가입대상에 포함하고 있으며 미국과 캐나다의 경우 화물에 대하여는 보험의 존부여부에 대한 서면고지를 화주에게 제공하도록 함으로 인해 보험가입을 권고하고 있다.

항공보험의 담보범위를 법률상 명확히 하는 것은 항공운송인의 위험분산과 피해자의 충분한 보호 외에도 항공운송에서 요구되는 국제적의무의 준수와 더 나아가 생산적이고 유지 가능한 항공 산업의 발전을 도모하는데 그 이익이 있다. 따라서 우리나라 항공보험에 대한 문제점을 해결하기 위해서는 항공운송의 선진국의 입법례 등을 참작하여 우리나라의 항공운송 실정에 적합한 항공보험의 담보범위를 명시해야함은 물론이거니와 더 나아가 항공보험에 대하여 전체적으로 규율할 수 있는 국내 입법화가 촉진되어야 할 것이다.

주제어 : 항공보험, 항공배상책임보험, 몬트리올 조약

Abstract

Some Considerations on Aviation Insurance : With a focus on coverage of aviation insurance

Kim, Sun-Ihee*

Jung, Da-Eun**

The development of the aviation industry has exponentially increased the volume of passengers and cargo and gradually expanded the damage scope of all kinds of accidents in the process of transportation. As a result, the need for aviation insurance has accordingly grown bigger and bigger every day. That is why most nations have a law to force mandatory insurance on the aviation industry. However, the Montreal Convention of 1999, which Korea also signed and today has the most extensive effect in the international civil aviation community, offers no clear interpretations about the coverage of aviation insurance along with the Air Transport Business Promotion Act of Korea.

The advanced nations of air transport business such as EU, the U. S. A. and Canada prescribe the coverage of aviation insurance and have a law that makes it mandatory for all the passengers and third parties to cover air carrier's liability. EU requires them to include cargo and baggage in scope of coverage, and the U. S. A. and Canada recommend insuring by having a shipper receive a written notice containing information about whether the

* Professor of air and space law, Korea Aerospace University.

** Graduate School of Korea Aerospace University.

concerned cargo is insured or not.

Making the scope of coverage of aviation insurance clear by law serves several purposes including diversifying risks for air transport companies, providing the victims with enough protection, observing the international accountability required in the air transport industry, and promoting the productive and sustainable growth of the aviation industry. Thus problems with Korea's aviation insurance should be resolved by clearly stating the coverage of aviation insurance that the Korean air carriers and operators need to insure according to the current state of Korea's air transport by consulting the legislations of the advanced nations in air transports. and enacting a law to comprehensively govern Korea's aviation insurance.

Key Words : Aviation insurance, Aviation liability insurance, Montreal convention