

항공기운항자의 지상 제3자 손해배상책임에 관한 상법 항공운송편 규정의 문제점 및 개선방안*

김지훈**

목 차

- I. 서 론
- II. 항공기운항자의 개념 및 지상 등의 제3자 손해배상책임제도
- III. 항공기운항자의 무과실책임 및 손해배상책임제한의 타당성
- IV. 항공기운항자의 제3자에 대한 손해배상책임제도 관련 기타 문제
- V. 결 론

* 본 논문은 저자의 법학박사학위논문 “항공운송인 및 항공기운항자의 손해배상책임제도에 관한 연구 - 문제점과 개선방안을 중심으로-(고려대학교 대학원, 2013. 8.)”의 일부 주요 내용에 관한 결론과 그 논거의 수정을 위하여 관련 내용을 수정 및 보완하여 작성한 것임을 밝힌다.

** 공군사관학교 국제관계학과 조교수, 법학박사.

I. 서론

항공운송인이 승객이나 송하인 등에게 운송계약상의 채무불이행으로 인한 손해배상책임을 부담하는 경우도 있지만, 항공기 운항으로 인해 항공운송인과 아무런 계약 관계가 없는 지상 제3자 등에게 손해가 발생한 경우 항공기운항자에게 피해를 입은 제3자에 대한 손해배상책임을 발생하기도 한다. 예를 들면, 1982년 미국에서 에어플로리다항공사의 보잉737기가 승객 76명을 태우고 워싱턴국제공항을 이륙한 직후 포토맥강 다리에 부딪치면서 승객 및 지상의 통행인 등 사망 81명과 실종 12명이라는 대형참사가 발생하여 사고 항공사는 지상 제3자 및 여객 또는 화주에 대하여 손해배상책임을 부담하였으며,¹⁾ 2001년 9월 11일 항공기를 이용한 세계무역센터에 대한 테러로 지상 제3자의 사망 및 실종이 약 5,000여명에 달하는 막대한 피해가 발생함으로써 해당 항공기를 운항하는 항공사의 손해배상책임을 발생하여 이를 담보하던 세계의 보험회사들이 막대한 손실을 입기도 하였다.²⁾

이와 같이 항공기의 운항으로 인해 지상 제3자 등에게 발생한 손해를 규율하기 위해 국내법뿐만 아니라 국제적 차원의 통일된 조약을 마련하기 위한 노력이 지속되었고, 그 결과 항공기운항자의 지상 등의 제3자에 대한 손해배상책임을 규율하는 여러 나라의 국내법이 제정되었으며, 국제항공운송에 적용되는 조약으로서 1933년 로마협약, 1952년 로마협약, 1952년 로마협약을 개정하는 1978년 몬트리올의정서(개정로마협약), 2009년 로마협약(일반위험협약 및 불법 방해배상협약)이 탄생하였다. 하지만 우리나라는 이러한 항공기운항자의 제3자 손해배상책임 관련 국제 조약에 가입하지 않아, 항공기운항으로 인해 지상 등의 제3자에게 발생된 손해를 직접 규율할 규정이 없는 상황이었다. 이에 우리나라에서도 항공운송으로 인해 발생하는 손해배상 문제와 함께 항공기 운항으로 인해 발생할 수 있는 지상 제3자 피해 문제를 직접 규율하는 국내법을 제정하기 위한 노력이 지속되었고, 결국 이러한 노력은 2011년 상법 제6편 항공운

1) 김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」(과주 : 한국학술정보(주), 2011), 220면.

2) 김두환, “항공기사고로 인한 지상 제3자의 배상책임에 관한 ICAO 조약초안에 대한 논평과 국내 입법의 방향,” 「항공우주법학회지」(한국항공우주법학회), 제21권 제2호(2006), 10면.

송편이 신설되면서 제3장에 관련 규정이 제정되게 하는 결실을 맺게 되었다.³⁾

항공기운항자의 지상 제3자 손해배상책임 관련 상법 항공운송편 규정은 대부분 1952년 로마협약 및 1978년 개정로마협약의 내용을 반영하였는데, 이러한 문제를 직접 규율할 수 있는 규정을 마련한 점과 국제 기준인 조약의 내용을 따르고 있다는 점은 긍정적으로 평가할 부분이라고 본다. 그러나 신설된 지 얼마 되지 않은 상법 항공운송편의 지상 제3자 손해배상책임 관련 규정에는 현재 우리나라의 실정에 잘 맞지 않는 내용들이 포함되는 등 개선해야 할 부분도 있다고 생각된다. 이에 본 논문에서는 시행된 지 3년 정도가 지난 현 시점에서 상법 항공운송편 규정을 보완하여 더욱 발전시키기 위해 항공기운항자의 지상 제3자 손해배상책임 관련 규정을 중심으로 그 문제점 및 개선방안을 고찰해보고자 한다.

II. 항공기운항자의 개념 및 지상 등의 제3자 손해배상책임제도

1. 항공기운항자의 개념

항공기운항자란 항공기의 운항과 관련하여 발생된 지상 제3자에 대한 손해에 대하여 책임을 지는 주체로서 사고 발생 당시 항공기를 사용하는 자를 말하는데, 항공기의 운항을 지배하는 자인 운항지배자가 타인에게 항공기를 사용하게 한 경우에는 이 운항지배자가 항공기 운항자로 간주된다(상법 제930조 제2항, 1978년 개정로마협약 제2조 제2항). 항공기 등록원부에 기재된 항공기 소유자는 항공기의 운항자로 추정된다(상법 제930조 제3항, 1978년 개정로마협약 제2조 제3항).

항공기운항자와 유사한 개념으로서 우리나라 자동차손해배상보장법(이하 “자배법”이라고 약칭)상의 자동차운행자가 있다. 자배법에 의하면, 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 인하여 다른 사람을 사망하게 하거나

3) 상법 항공운송편의 신설을 포함한 상법 일부개정법률안은 2011년 4월 29일 국회 본회의에서 통과되어 2011년 11월 24일부터 시행되었다.

부상하게 한 때에는 그 손해를 배상할 책임을 지는데(자배법 제3조), 여기서 ‘자기를 위하여 자동차를 운행하는 자’를 자동차운행자라고 한다. 이러한 자동차운행자는 자배법상 자동차 보유자와 일치되는 개념은 아니고,⁴⁾ 판례는 자동차운행자란 일반적·추상적으로 자동차의 운행을 지배하여 그 이익을 향수하는 책임주체로서의 지위에 있는 자라고 판시⁵⁾하고 있다.⁶⁾

상법 제930조 제2항에 의하면, 항공기운항자란 사고 발생 당시 항공기를 사용하는 자를 말하지만, 항공기의 운항을 지배하는자(운항지배자)가 타인에게 항공기를 사용하게 한 경우에는 운항지배자를 항공기운항자로 본다고 규정하고 있으므로 항공기운항자는 항공기의 비행통제권을 갖는 자로 귀결될 수 있으나, 항공기 사용이라는 측면을 부각시키기 위하여 항공기를 사용하는 자를 규정상 그대로 둔 것이라고 한다.⁷⁾ 이와 같이 항공기의 운항으로 인해 지상 제3자에 대한 손해배상책임을 부담하는 항공기운항자는 사고 당시 항공기의 보유나 항공기의 조종 여부와는 관계없이 항공기의 비행통제권을 갖는 항공기의 운항을 지배하는 자를 의미한다는 점에서 자배법상의 자동차운행자의 개념과 유사하다.

2. 항공기운항자의 지상 등의 제3자 손해에 대한 배상책임제도

(1) 국제항공 관련 법령

가. 1933년 로마협약

항공기에 의한 지상 제3자 손해에 대한 규율은 주로 각국의 국내법에 의해 이루어졌는데, 항공기운항자와 제3자 간의 관계를 규율하는 법이 국가마다 상이하여 불편을 초래하였으므로 국제항공운송에 있어서 이와 같은 문제를 규율하기 위한 통일된 법제의 필요성이 높아졌다. 이에 1933년 로마에서 각국의 대표들이

4) 윤용석, “위험책임론,” 『법학연구』 (부산대학교 법학연구소), 제31권 제1호(1989), 14면.

5) 대법원 2002.12.10. 선고 2002다51654 판결; 동 2001.11.30. 선고 2000다66393 판결; 1997.7.25. 선고 96다46613 판결; 동 1987.1.10. 선고 87다카378 판결 등.

6) 즉 자배법상 자동차운행자는 자동차를 직접 운전했으나의 여부와 상관없이 자기를 위하여 자동차를 운행함으로써 자신의 사회생활상의 영역을 넓혀 그로 인하여 이익을 누리기 때문에 위험을 만들어 낸 결과에 책임을 져야한다는 책임귀속자이다[김은경, “자동차손해배상보장법상 운행자개념에 관한 연구 -대법원판례를 통한 분석-,” 『외법논집』 (한국외국어대학교 외국학종합연구센터 법학연구소), 제21집(2006), 259면].

7) 법무부(최준선 감수), 『상법 항공운송편 해설』 (안양 : 도서출판 동강, 2012), 174면.

모여 “항공기에 의한 지상 제3자에게 발생된 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 협약(이하 ‘1933년 로마협약’이라고 함)”이 체결되어 1942년 발효되었다.⁸⁾

1933년 로마협약은 비행중인 항공기가 지상 또는 해상에 있는 사람이나 재산에 피해를 발생시킨 경우에 피해자는 동 피해가 발생하였고 그 피해가 항공기로 인한 것이라는 점을 증명하기만 하면 배상받을 수 있도록 규정하였으며(동 협약 제2조), 일반적으로 배상책임은 항공기의 운항자에게 귀속되는데 여기서 항공기의 운항자(operator)란 처분의 자유가 있는 항공기를 보유하고 자기의 계산으로 그 사용을 하는 자를 말하며(동 협약 제4조), 운항자의 배상책임액은 항공기 중량의 매 킬로그램 당 250프랑(francs)⁹⁾으로 제한되지만 배상책임액은 60만프랑 이상 200만프랑 미만이어야 함(동 협약 제8조 제3항)을 원칙으로 한다.¹⁰⁾

동 협약은 항공기가 지상 제3자에게 끼친 손해에 관한 법적 문제를 통일적으로 규율하는 최초의 국제협약인 점에서 나름 그 의미를 찾을 수 있지만, 동 협약의 발효에 필요한 5개국만이 기준을 하였고 이 중 3개국이 동 협약을 개정한 1952년 로마협약을 비준하였기 때문에 1933년 로마협약은 추후 개정된 협약의 작성 배경을 설명하여 주는 이상의 실질적 가치는 없다¹¹⁾고 볼 수 있다.

나. 1952년 로마협약

제2차 세계대전 후인 1947년 ICAO의 법률위원회는 세계 각국이 1933년 로마협약의 기준을 주저하는 원인을 조사하고 동 협약의 개정을 준비하기 위한 법률소위원회를 설치하는 등의 작업을 실시하여 1933년 로마협약을 대신할 신 조약안이 작성되고, 1952년 9월부터 10월에 걸쳐서 로마에서 개최된 국제항공 사법회의에서 동 조약안이 채택되었으며 이것을 1952년 로마협약이라고 한다.¹²⁾ 동 협약은 1958년 2월 4일 발효되었고 2013년 1월 현재 가입당사국은 49

8) 이강빈, “항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 로마협약 개정안에 대한 고찰 - 불법방해배상협약안과 일반위협협약안을 중심으로 -”, 『항공우주법학회지』 (한국항공우주법학회), 제22권 제2호(2007), 28면.

9) 순도 1000분의 900인 금의 65.5밀리그램으로 이루어지는 프랑스 프랑을 의미한다[1933년 로마협약 제19조]. 1952년 로마협약에서 항공기운항자의 손해배상책임 한도액 관련하여 사용하기로 한 화폐단위도 이와 동일하다[1952년 로마협약 제11조 제4항].

10) 김중복, 『신국제항공법(개정판)』 (과주 : 한국학술정보(주), 2012), 307면.

11) 박원화, 『국제항공법(제2판)』 (과주 : 한국학술정보(주), 2012), 219면.

개국인데 우리나라는 아직 가입하지 않았으며,¹³⁾ 1933년 로마협약의 체결 당사국이 본 협약을 비준하였다면 본 협약의 발효와 동시에 본 협약이 1933년 로마협약을 대신하게 된다(동 협약 제29조).

동 협약 역시 1933년 로마협약과 같이 엄격책임(strict liability)을 부과하고 있는데, 즉, 지상에서 발생한 손해가 비행중의 항공기 또는 항공기로부터 낙하한 사람이나 물건으로부터 발생하였다는 것이 증명되기만 하면 지상의 피해자는 손해배상청구권을 가지고 운항자는 손해배상책임을 부담하는 것을 원칙으로 한다(동 협약 제1조 제1항). 여기서 운항자라 함은 사고 발생 당시 항공기를 사용하는 자를 말하고, 직간접적으로 항공기의 사용권을 타인에게 양도했다 하더라도 항공기의 운항에 대한 지배권을 보유하고 있는 사람은 운항자로 본다(동 협약 제2조 제2항 (a)호). 또한 1952년 로마협약은 1933년 로마협약처럼 유한책임제도를 택하고 있는데, 항공기의 최대이륙중량을 기준으로 하여 5단계로 분류하여 운항자가 지는 사고별 책임한도액을 정하고 있으며(동 협약 제11조 제1항), 인적손해의 배상책임한도액은 사망·상해의 경우 1인당 50만프랑을 초과해서는 안 됨을 원칙으로 하고 있다(동 협약 제11조 제2항).

동 협약은 손해 발생 시 지상 제3자의 증명책임 부담을 대폭 완화시키고 있다는 점에서 피해자를 보호하면서도 항공기운항자의 손해배상책임액을 일정한 기준으로 제한함으로써 항공기운항자도 보호하여 양자의 이익의 균형을 도모하고자 한 점에서는 그 의의가 있다고 할 수 있다. 하지만 항공기운항자의 손해배상책임한도를 배상의 규모와는 별 관련이 없는 항공기의 중량에 연계시켜 정한 것은 아쉬운 점이라고 생각된다.

다. 1978년 몬트리올의정서(개정로마협약)

1952년 로마협약은 배상한도가 너무 낮고 제3자 피해 배상은 국내법으로도 가능하여 국제적인 기준을 도입할 필요성이 많지 않으며, 소음·초음속파(sonic-boom)·핵문제에 대한 규정이 없고 또한 단일 관할권에 대한 반대 등의 이유¹⁴⁾로 인해 항공선진국들이 비준을 하지 않게 되었다. 그리하여 많은 나라

12) 김종복, 전계서(註 10), 309면.

13) 박원화, 「항공우주법개론」(과주 : 한국학술정보(주), 2013), 178면.

14) Katsutoshi Fujita, "Some Considerations for the Modernization of the Rome Convention, in case

들의 기준을 촉진하고 조약 자체의 현대화를 위하여 ICAO의 법률위원회는 산하에 소위원회를 설치하고 1964년부터 개정 작업에 착수하여 여러 차례에 걸쳐 심의를 거친 후, 1952년 로마협약을 개정하는 몬트리올의정서가 제안되어 1978년 9월 몬트리올에서 개최된 제10회 국제항공법회의에서 찬성 36표, 반대 무, 기권 12표로 채택되어 개정로마협약이 성립하게 되었다.¹⁵⁾ 동 협약은 2002년 7월 25일 동 협약 제22조의 발효요건인 5개국이 비준함으로써 발효되었고, 2013년 1월 현재 계약 당사국은 12개국에 불과하고 당사국 중 주요 항공국으로는 브라질 정도만 참여하고 있어 제대로 된 역할을 하지 못하고 있다.¹⁶⁾

1978년 개정로마협약은 1952년 로마협약의 규정을 바탕으로 하면서 1978년 몬트리올의정서에서 1952년 로마협약의 개정할 부분만을 규정하는 방식으로 성립하고 있다. 1952년 로마협약의 내용을 개정하는 1978년 몬트리올의정서의 주요내용을 살펴보자면, 사고별 책임한도액이 항공기 최대 이륙중량을 기준으로 하여 4가지 분류로 인상되었는데 화폐단위가 기존의 프랑에서 SDR(Special Drawing Rights : 국제통화기금 ‘IMF’의 특별인출권)로 변경되었고, 사람의 사망 또는 상해에 관한 책임한도액도 1952년 로마협약에서 정한 50만프랑의 약 3.75배에 해당하는 12만5천SDR로 인상되었으며(동 의정서 제3조), 청구금액이 책임한도액을 초과하는 경우 인적 손해와 물적 손해 중 인적 손해배상에 우선적으로 충당되는 것으로 규정하였다(동 의정서 제4조). 또한 1952년 로마협약의 경우 다른 계약국에 등록된 외국 항공기에 의한 손해에만 적용되는 것으로 규정하고 있던 것을, 동 의정서에서는 사고를 발생시킨 항공기의 등록국가 어디든지 간에 그 항공기운항자의 영업소 또는 영구적 소재지가 다른 계약 당사국이거나 하면 동 협약이 적용된다고 규정하여(동 의정서 제7조), 항공기가 리스, 전세, 교환에 의하여 다른 계약국의 운항자에 의해 운항되는 항공기에 의한 지상 제3자에 대한 손해발생의 경우에도 적용되는 것으로 하였다.

1952년 로마협약과 이중 일부를 개정한 1978년 몬트리올의정서의 내용을 종합하여 성립하는 1978년 개정로마협약의 내용을 전체적으로 살펴보면, 이전과 같이 지상의 손해가 비행중인 항공기로 인한 것이라는 점만 증명되면 운항자가

of Unlawful Interference,”『항공우주법학회지』(한국항공우주법학회), 제23권 제1호(2008), 59면.

15) 김중복, 전게서(註 10), 313~314면.

16) 박원화, 전게서(註 13), 180면.

책임을 지도록 하는 엄격책임의 원칙을 유지하고 있고, 이전에 비해 배상한도액을 증가시키기는 하였으나 역시 항공기운항자의 배상책임한도액을 일정한 수준으로 제한하는 유한책임의 원칙을 유지하고 있다.

이처럼 1978년 개정로마협약은 여러 부분에서 그 내용의 개정을 이루고 있으나 전체적인 체계는 거의 그대로 유지하고 있어 1952년 로마협약의 문제점에 대한 전반적인 개선을 이루었다고 평가받기는 어려운 것으로 보인다. 이에 관하여 Matte교수는 자신의 저서인 ‘Treaties on Air-Aeronautical Law(1981)’에서 1978년 몬트리올의정서가 채택과정에서 상이한 의견을 수렴하기보다는 문제점이 되는 사항들을 피하여 버렸기 때문에 채택회의 참석국 중 누구도 만족할 수 없는 조약이 되었다고 평가하였다.¹⁷⁾

라. 2009년 일반위협협약¹⁸⁾ 및 불법방해배상협약¹⁹⁾

17) 박원화, 전게서(註 11), 222면 각주 57.

18) 정식명칭은 ‘항공기에 의하여 발생된 제3자에 대한 손해배상협약(Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties)’이고, 2009년 5월 2일 성립하여 칠레, 콩고, 코트디부아르, 가나, 나이지리아, 파나마, 세르비아, 우간다, 잠비아 총 9개국이 서명하였으며, 이 협약은 35개국이 가입서를 기탁하고 나서 60일째부터 발효된다[최준선, 『보험·해상·항공운송법(제7판)』(서울: 삼영사, 2013), 571면 각주 4]. 2014년 11월말 기준 동 협약에 서명(signature)을 한 국가는 전술한 9개국에 더하여 베냉, 브루키나파소, 카메룬, 남아프리카공화국까지 13개국이며, 이 중에서 콩고만이 비준(ratification)을 완료하였고, 동 협약에 가입(accession)을 한 국가로는 콩고민주공화국, 가봉, 쿠웨이트, 몬테네그로까지 4개국이 있는데, 동 협약 제23조에 따르면 협약의 비준(ratification), 가입(accession), 수락(acceptance), 승인(approval)을 각각 발효요건으로 인정하고 있다[ICAO 공식 웹사이트 -다자간 항공법 조약 목록 자료-, 출처: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/2009_GRC_EN.pdf, 방문일: 2014년 12월 18일]. ‘일반위협’이란 기존의 로마협약체제의 적용대상이었던 항공기운항으로 인한 지상 제3자에 대한 피해발생이라고 할 수 있다.

19) 정식명칭은 ‘항공기에 의한 불법방해로 인한 제3자에 대한 손해배상협약(Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft)’이고, 2009년 5월 2일 성립하여 콩고, 코트디부아르, 가나, 세르비아, 우간다, 잠비아, 파나마 총 7개국이 서명하였으며, 이 협약은 35개국이 가입서를 ICAO에 기탁하고 나서 180일 후에 발효되는데 가입국들의 전년도 자국공항출발 항공여객의 수가 포함 7억5천만 명이 넘어야 한다[최준선, 『보험·해상·항공운송법(제7판)』(서울: 삼영사, 2013), 571면 각주 3]. 2014년 11월말 기준 동 협약에 서명(signature)을 한 국가는 상기 7개국에 더하여 베냉, 브루키나파소, 카메룬, 남아프리카공화국까지 11개국이며, 이 중에서 콩고만이 비준(ratification)을 완료하였고, 동 협약에 가입(accession)을 한 국가에는 에콰도르, 몬테네그로, 쿠웨이트까지 3개국이 있는데, 동 협약 제40조에 따르면 협약의 비준(ratification), 가입(accession), 수락(acceptance), 승인(approval)을 각각 발효요건으로 인정하고 있다[ICAO 공식 웹사이트 -다자간 항공법 조약 목록 자료-, 출처: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/2009_UICC_EN.pdf, 방문일: 2014년 12월 18일]. ‘불법방해(act of unlawful interference)’란 일반위협협약 및 불법방해배상협약 제1조 (a)항에서 그 정의를 규정하고 있는데, 『항공기 불법납치의 억제를 위한 1970년 헤이그협약』, 또는 『민간항공을 저해하는 불법행위의 억제를 위한 1971년 몬트리올협약』 및 이와 관련하여 발효된 개정규정에서 정의하고 있는 공격행위를 의미한다. 그 예로서, 항공기 불법납치(hijacking)나 항공기에 대한 공격행위와 같은 항공기 테러 등을 들 수 있다.

① 성립 배경

항공기운항자의 제3자 책임에 관하여 전 세계적으로 적용되는 법규의 부재와 로마협약의 발효 이후 많은 사회·경제적 변화 속에서 기존의 법체계를 현대화 할 필요성을 인식하게 되면서 ICAO는 2001년부터 로마협약의 재검토 및 현대화를 논의해 왔다.²⁰⁾

기존 로마협약체제의 문제점이라고 제시되는 내용들을 살펴보면, (i) 손해배상의 범위에서 피해자의 정신적 손해에 대한 배상을 인정하지 않고 있는 점, (ii) 손해배상책임한도액이 너무 낮아 피해자 및 유족들은 손해의 전보를 위하여 항공기 제조업자 및 항공교통관제사를 대상으로 손해배상을 청구하는 경향이 나타나게 된 점, (iii) 항공운송기업의 성장으로 로마협약체제에서 유한책임 원칙을 인정하는 근거가 의문시되는 점, (iv) 로마협약에서 항공기소음과 초음속과 및 원자력 손해에 대하여 다루고 있지 않은 점, (v) 천문학적 규모의 인명 및 재산 피해가 발생한 9·11테러사건으로 세계의 보험업계는 막대한 손해를 입었으며, 향후 유사한 사건 발생을 대비하여 기존의 보험범위를 대폭 축소하고 보험금액은 대폭 늘리는 조치를 취하여 항공보험시장이 대위기에 빠진 적이 있었는데, 로마협약 체제에서는 이러한 문제를 해결할 수단이 없다는 점 등이 있다.²¹⁾

이러한 9·11사태 이후 발생한 항공보험시장의 위기를 포함한 로마협약체제의 문제점들로 인하여 지상 제3자의 손해를 충분하고 신속하게 보호하고, 9·11테러와 같은 천문학적 손해가 발생하더라도 항공운송기업의 위험을 분산함으로써 항공운송의 지속성을 보장하기 위하여 기존 로마협약체제의 현대화가 필요하게 되었다.²²⁾

이와 같이 로마협약체제의 현대화 필요성이 제기되고 낮은 수준의 보상액 등을 이유로 미국 등 대다수 선진국들이 로마협약체제의 가입을 거부하고 있는 문제와 9·11사태와 같은 대규모 제3자 피해 문제에 대한 대책을 마련하여야

20) 이강빈, “항공기에 의하여 발생된 지상 제3자의 손해에 대한 운항자의 책임,” 『항공우주법학회지』(한국항공우주법학회), 제21권 제1호(2006), 67면.

21) 김두환, 전계논문(註 2), 16~17면 참조.

22) 김선이·권민희, “로마조약의 개정과 국내입법의 필요성에 관한 소고,” 『항공우주법학회지』(한국항공우주법학회), 제23권 제1호(2008), 9면.

한다는 목소리가 높아진 상황에서 2009년 4월 20일부터 동년 5월 2일까지 캐나다의 몬트리올에서 개최된 외교회의에서는「항공기로 인한 제3자 피해배상에 관한 협약(일반위험협약)」과 「항공기사용 불법행위로 인한 제3자 피해배상에 관한 협약(불법방해배상협약)」을 채택하였다.²³⁾

② 일반위험협약

동 협약에서는 다음과 같이 기존의 개정로마협약을 대폭 개선하고 현대화하는 내용을 포함하고 있다.

협약의 적용대상에 있어서 첫째, 기존의 로마협약체제에서는 피해배상 대상을 ‘지상’ 제3자로 한정하였지만 본 협약에서는 ‘지상’이라는 표현을 삭제하여 공중에서의 항공기가 제3자로서 피해를 입을 경우에도 본 협약을 통해 배상받을 수 있게 하였다(동 협약 제2조 제1항). 둘째, 항공기테러와 같은 불법한 방해행위가 아닌 일반위험으로 인한 제3자 피해인 경우 국제운항 중의 비행기로 인한 피해가 협약 당사국 영토에서 발생한 경우에만 동 협약이 적용되도록 하였지만(동 협약 제2조 제1항), 협약 당사국이 결정할 경우 국제운항 중이 아닌 항공기로 인한 피해가 협약 당사국 내에서 발생한 경우에도 적용되게 하였다(동 협약 제2조 제2항). 셋째, 기존의 로마협약은 인적 피해에 있어서 ‘정신적 피해’는 배상범위에서 제외하고 있었으나 동 협약에서는 신체적 피해로 인한 정신적 피해 또는 사망이나 신체적 피해가 임박한 상황에서 발생한 정신적 피해도 배상될 수 있게 하였다(동 협약 제3조 제3항). 그리고 기존과는 달리 환경 피해도 사건 발생지국 법률상 배상대상인 경우에는 본 협약의 적용대상이 된다고 규정하고 있다(동 협약 제3조 제5항).

협약의 적용방법에 있어서는 첫째, 항공기운항자의 배상책임한도액을 규정하면서 항공기 중량을 10개로 세분하여 최대 배상액을 7억SDR로 대폭 인상하였고(동 협약 제4조 1항), 둘째, 배상액 상한을 초과한 피해 발생시 인적 피해를 우선하여 비례적으로 배상금을 지급하도록 하였으며(동 협약 제5조), 셋째, 공해나 배타적경제수역(EEZ)상의 선박이나 항공기에 대한 피해 발생시 해당 선박이

23) 홍순길, “항공기에 의한 제3자 피해보상에 관한 고찰 - 2009 몬트리올 신로마협약을 중심으로 -,” 『항공우주법학회지』 (한국항공우주법학회), 제24권 제2호(2009), 8-9면 참조.

나 항공기의 등록 국가에서 피해가 발생한 것으로 간주하는데, 항공기의 경우에는 주된 영업소 소재지가 다른 국가에 있는 경우 그 피해가 주된 영업소 소재지가 있는 국가에서 발생된 것으로 간주하도록 하고 있다²⁴⁾(동 협약 제2조 제3항).

이 외에도 동 협약은 국가항공기로 인한 피해 배상에는 적용되지 아니하고(동 협약 제2조 제4항), 핵 사고로 인한 피해에 대한 배상에는 적용되지 아니하며(동 협약 제3조 제6항), 징벌적 손해배상을 인정하지 않으며(동 협약 제3조 제7항), 제3자 손해의 직접적 원인이 무력충돌이나 민간 소요(civil disturbance)인 경우에는 항공기운항자의 배상책임을 인정하지 않는다(동 협약 제3조 제8항). 또한 제3자 손해에 대한 책임이 있는 항공기운항자는 손해가 발생한 국가의 법에 따라 피해자의 즉각적인 경제적 필요를 충족시키기 위하여 지체 없이 배상금을 지급해야 하는데, 이러한 선급금의 지급이 항공기운항자의 책임을 성립시키는 것은 아니며 추후 인정되는 항공기운항자의 손해배상책임액에서 상계할 수 있다(동 협약 제8조).

③ 불법방해배상협약

불법방해배상협약의 내용은 상기 언급된 일반위험협약의 내용과 대부분 일치하는데, 일반위험협약의 경우 인적 피해를 우선하여 배상금을 지급해야 한다는 규정(일반위험협약 제5조)과는 달리 불법방해배상협약에서는 이와 같은 규정이 없기 때문에 인적 손해나 재산적 손해 간에 배상금액 지급의 우선순위가 없다. 일반위험협약의 경우 제3자 손해의 직접 원인이 무력충돌이나 민간 소요인 경우 항공기운항자의 배상책임을 성립하지 않는다(일반위험협약 제3조 제8항). 반면에 불법방해배상협약은 전쟁위험을 보장하는 것이기 때문에 무력충돌이나 민간 소요 시에 적용이 배제되는 것이 아니며, 협약 당사국이 운항자에게 국제민간항공배상기금(International Civil Aviation Compensation Fund,²⁵⁾ 이하 ‘국제기

24) 선박에 대해서는 이러한 언급이 없는 바, 이는 기국편의주의(flag of convenience)에 의해 많은 선박이 실질적 연관 관계가 없는 국가(라이베리아, 파나마 등)에 등록되어 있는 현실에서 배상 적용 범위가 부실할 수도 있는 등록국에서 배상 재판이 이루어지는 결과로 이어지지만, 이러한 선박들에 대하여 제대로 된 수준의 손해배상 소송 기회가 박탈되는 불이익을 감수하게 한 결과로 해석할 수 있다[박원화, “항공운항시 제3자 피해 배상 관련 협약 채택 - 그 혁신적 내용과 배경 고찰 -”, 『항공우주법학회지』(한국항공우주법학회), 제24권 제1호(2009), 39면 각주 4].

25) ICAO 법률위원회에서 작성한 협약초안상 동 기금의 명칭은 “Supplementary Compensation Mechanism (보충배상기금)”이었으나 협약 채택회의 중에 “International Civil Aviation Compensation Fund(국제민간

금'으로 약칭함)으로부터의 보증을 결정한 경우에는 운항자가 보험이나 보증을 들지 않아도 되는 것으로 규정하고 있다(불법방해배상협약 제7조 제1항).

기존의 로마협약체제나 일반위험협약과 비교하여 볼 때, 불법방해배상협약의 독특한 규정은 바로 9·11테러사건과 같이 대재앙적 피해 발생에 대비하여 만든 국제기금 성립에 관한 것이다. 이에 관한 주요 규정의 내용을 살펴보면, 국제기금은 국제항공 여행을 하는 승객이 하나의 발권 단위로 여행 시마다 그리고 항공으로 운송물을 보내는 송하인이 톤당 의무적으로 지급하는 일정한 금액으로 성립된다(불법방해배상협약 제12조 제1항 및 제2항). 또한 불법방해배상협약을 협약 당사국 내에서도 적용하기로 선언한 당사국에서는 동 국가 내에서 국내 공항 간 운송되는 승객과 운송물에 대하여도 국제항공에서와 동일한 방식으로 국제기금이 부과된다(동 협약 제12조 제1항). 국제기금은 항공사가 보험으로 보장한 배상상한인 7억SDR을 초과하는 제3자 피해금액을 최대 30억SDR까지 배상하는 것(동 협약 제18조 제3항)에 중점을 두고 당사국이 정하는 금액을 여객과 송하인이 부담하도록 하되(동 협약 제13조), 30억SDR을 4년 이내로 납부하도록 하는 금액이어야 하며(동 협약 제14조 제2항), 2년 연속 납부 금액의 총액이 배상상한인 30억 SDR의 3배 이상을 초과하여서는 아니 된다고 규정하고 있다(동 협약 제14조 제3항).

한편 불법방해배상협약은 최신 조약 제정의 기법으로서 그 유효성을 담보하고 있는 1997년 교토의정서²⁶⁾ 상 이중 발효장치를 도입하여, 35개국이 비준한 시점에서 180일 이후에 발효되지만 동 35개국에서의 자국 공항 출발 항공여객의 수가 총 7억 5천만 명이 되어야 발효될 수 있고 그렇지 않으면 동 수가 충족된 후 180일 이후에 발효된다고 규정하였다(제40조 제1항). 국내항공운송에도 동 협약을 적용하고자 하는 국가의 경우에는 위 7억 5천만 명이라는 수에 동

항공기금)으로 변경되었다[박원화, 전게서(註 11), 228~229면].

26) 지구 온난화가스 배출 감축을 위한 1992년 기후변화협약(United Nations Framework Convention on Climate Change)을 실천하는 내용을 담고 있는 조약으로서 1997년 12월 일본 교토에서 채택된 의정서이다. 동 의정서는 지구 온난화가스를 다량 배출하는 국가들의 다수 참여가 있어야 의정서의 목적 달성이 가능하다는 점을 감안하여 동 협약 제25조에서 55개국의 비준·가입 및 동 비준·가입 국가들이 배출하는 1990년 온난화가스 배출량이 세계 선진국인 부속서(Annex) 1의 국가들의 동년 총 배출량의 55%를 이르는 요건을 충족할 경우 발효되도록 하였다. 이에 따라 최대배출국인 미국의 비준 거부로 발효가 지연되었지만 러시아의 비준으로 2005년 발효되었다 [박원화, 전게논문(註 24), 41~42면 각주 8].

국가의 국내 항공여객의 수도 포함하도록 하였다(제40조 제3항).

(2) 상법 항공운송편

오늘날 항공기를 통해 인류는 많은 편익을 제공받고 있지만 기계결함이나 조종 및 정비과실 등의 여러 이유로 세계 도처에서 항공기사고는 때때로 발생하고 있으며, 개인적 또는 정치적 이유로 항공기납치나 9·11 테러 사건과 같은 항공기를 이용한 공격행위 등도 일어나고 있다. 이와 같이 발생하는 일반 항공기 사고나 항공기 테러행위로 인한 항공기의 추락 및 물건의 낙하로 인하여 지상에 있는 제3자가 손해를 입는 경우가 간혹 발생하였기 때문에 항공기의 운항으로 인한 제3자 피해에 관한 배상 문제는 각국뿐만 아니라 전 세계적으로 중요한 문제가 되었다.²⁷⁾ 따라서 세계 여러 나라들은 각국의 국내법으로 이와 같은 문제를 해결하기 위한 법규를 마련하였을 뿐만 아니라 국제사회의 협력으로 국제항공운송에 있어서 발생하는 동 문제를 규율하기 위한 여러 국제협약들을 체결하였다.

항공기의 운항으로 인해 지상 제3자에게 발생하는 손해에 대한 배상책임은 항공기운항자와 승객 또는 송하인 간에 체결되는 운송계약에 기한 것이라고 볼 수 없으므로 사법상 불법행위책임에 근거한다고 생각해 볼 수 있다. 그러나 불법행위책임 규정에 따르면 가해자의 고의·과실 및 가해자의 행위와 손해 발생간의 인과관계 존재의 증명책임을 피해자가 부담하게 되는데, 항공운송기술의 발달 및 항공기의 첨단기술성 및 운항정보에의 접근 곤란으로 인하여 피해자가 가해자의 고의·과실 및 인과관계를 증명한다는 것은 사실상 거의 불가능하다고 볼 수 있기 때문에, 항공기운항자의 제3자에 대한 손해배상책임을 사법상 불법행위책임에 의해 규율하는 것은 피해자 보호의 관점에서 적절하지 않다고 생각된다.²⁸⁾ 전 세계적으로도 이러한 항공기운항자의 제3자에 대한 책임을 무과실책임으로 정하는 추세이다.²⁹⁾

27) 9·11 테러의 재산 피해 복구, 부상자 및 사망자 유족에 대한 손해배상으로 보험사, 정부, 자선 기금으로부터 들어간 총액은 380억 달러를 넘는 것으로 추산되었는데, 이중 보험사가 200억 달러 이상, 정부가 160억 달러를 지급하였다[Paul Stephen Dempsy/Michael Milde, *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999*(Montreal : McGill University Institute of Air & Space Law, 2005), p.243].

28) 김선이·권민희, *전계논문*(註 22), 21면.

이와 같은 추세 속에서 여러 국가들은 국제항공운송에 있어서 항공기운항자의 제3자에 대한 책임을 규율하기 위한 앞서 언급한 여러 협약들을 체결하였고, 이러한 협약들이 적용되지 않는 범위에 적용 가능한 개별 국내법을 제정하기도 하였다. 우리나라의 경우에 최근까지도 위 문제를 구체적으로 규율하고 있는 법규가 존재하지 않다가, 2011년 5월 23일에 상법을 개정하면서 제6편에 항공운송편을 제정하고, 그 안에 제3장에서 1952년 로마협약 및 1978년 개정로마협약의 관련 내용을 반영하여 지상 제3자의 손해에 대한 배상책임 관련 6개 조문을 신설하였다.

우리나라 항공기운항자의 제3자에 대한 손해배상책임 관련 규정은 상법 제6편 항공운송편 제3장 「지상 제3자의 손해에 대한 책임」부분에서 총 6개 조문으로 이루어져있다. 동 규정의 특징은 첫째, 항공기운항자가 항공기 운항으로 인해 지상 제3자³⁰⁾에 대하여 과실 여부와 상관없이 무과실책임을 부담한다는 점이며, 둘째, 그렇다하더라도 항공기운항자의 손해배상책임에 관하여 그 배상액을 일정 수준으로 제한하는 유한책임주의를 원칙으로 하고 있다는 점이다.

항공기운항자의 무과실책임과 관련된 규정의 내용을 살펴보면, 항공기운항자는 비행중인 항공기 또는 항공기로부터 떨어진 사람이나 물건으로 인하여 사망하거나 상해 또는 재산상 손해를 입은 지상(지하, 수면 또는 수중을 포함)의 제3자에 대하여 손해배상책임을 진다고 규정하여(상법 제930조 제1항), 손해를 입은 지상의 제3자는 동 손해가 항공기의 운항으로부터 발생한 것이라는 점만 증명하면, 항공기운항자는 과실 여부와는 상관없이 책임을 지게 된다. 여기서 ‘항공기운항자’란 사고 발생 당시 항공기를 사용하는 자를 말하지만 항공기의 운항을 지배하는 자가 타인에게 항공기를 사용하게 한 경우에는 운항지배자를 항공기운항자로 보고(상법 제930조 제2항), 항공기등록원부에 기재된 항공기 소유자를 항공기운항자로 추정하므로(상법 제930조 제3항), 항공기 소유자가 타인에게 항공기를 사용하게 한 경우 그 책임을 면하기 위해서는 타인이 운항

29) 최종현, “상법 항공운송편 제정시안에 관한 해설,” 「상법 총칙 및 상행위편 개정안·상법 항공운송편 제정안 공청회자료집」(법무부), 2008. 6. 25, 95면.

30) 2009년에 성립된 신로마협약(일반위험협약, 불법방해배상협약)은 ‘지상’ 제3자라는 표현을 사용하지 않고 널리 제3자가 입은 손해를 보상하는 개념을 취하고 있지만 「상법」은 1952년 로마협약 및 개정로마협약을 모델로 하였기 때문에 신로마협약과 같은 광범위한 적용을 의도하지 않았다[법무부(최준선 감수), 전게서(註 7), 173면].

을 지배하였음을 증명하여야 할 것이다.

다음으로 항공기운항자의 유한책임과 관련된 내용을 보면, 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임은 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고에 대하여 항공기의 이륙을 위하여 허용된 최대중량에 따라 책임을 지는 것으로 하고, 항공기의 최대중량의 범위를 총 4개 구간으로 나누어 각 구간마다 배상책임한도액을 설정하고 있으며(상법 제932조 제1항), 항공기와 관련된 하나의 사고로 사람이 사망 또는 상해를 입은 경우 항공기운항자는 피해자 1인당 125,000SDR을 한도로 책임을 진다(상법 제932조 제2항). 단, 항공기운항자 또는 그 사용인이나 대리인이 손해를 발생시킬 의도로 사고를 낸 경우(상법 제933조 제1항) 또는 항공기 사용 권한자의 동의 없이 불법으로 항공기를 탈취하여 사고를 낸 자의 경우(상법 제933조 제2항), 위에서 언급한 항공기운항자의 유한책임이 배제된다.

Ⅲ. 항공기운항자의 무과실책임 및 손해배상책임제한의 타당성

상법 항공운송편에 의하면, 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임은 비행중의 항공기로 인해 지상 제3자에 대한 손해가 발생하면 항공기운항자의 과실 여부와 관계없이 책임을 부담하는 무과실책임이다. 이와 같이 항공기운항자로 하여금 지상 제3자에게 항공기 운항으로 인한 손해에 대하여 무과실 책임을 부담하게 하는 것은 입법 과정에서 반대 의견이 적지 않았는데, 과연 이렇게 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임으로서 무과실 책임을 두는 것이 타당한지 살펴 볼 필요가 있다.

1. 제3자에 대한 손해배상책임으로서 무과실책임의 타당성

(1) 문제점

항공기운항자의 지상 제3자의 손해배상책임에 관한 상법 항공운송편 제930

조 제1항에서는 항공기운항으로 인해 지상의 제3자에게 인적 또는 물적 손해가 발생한 경우 항공기운항자가 무과실책임을 지도록 규정하고 있다.³¹⁾ 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임을 규율하는 로마협약체제의 내용을 거의 그대로 반영한 상법 항공운송편 제3장 “지상 제3자의 손해에 대한 책임” 관련 규정 중에서 위 제930조 제1항 항공기운항자의 지상 제3자의 손해에 관한 무과실책임 조항은 도입 당시에 논란이 아주 많았다. 상법 항공운송편 제정을 위한 공청회에서 이와 같은 항공기운항자의 무과실책임 조항에 대하여 항공운송업계에서는 전반적으로 「항공사로서는 과실이 없는 사고의 경우에도 지상 제3자의 손해에 관해 전적인 책임을 져야하는 부담을 안게 된다」³²⁾는 불만족스러운 목소리가 높았다. 법조계 및 학계에서도 이러한 무과실책임조항의 입법이 타당하지 않다는 견해가 많았을 만큼 관련 조약이나 상법에서 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임을 원칙으로서 무과실책임을 두는 것이 타당한가에 관하여는 다음과 같이 견해의 대립이 있다.

(2) 항공기운항자의 무과실책임을 타당성 여부에 관한 견해 및 검토

① 항공기운항자의 무과실책임 긍정론

항공기의 운항으로 인해 발생한 지상 제3자 손해에 관하여 항공기운항자에게 무과실책임을 부담하도록 하는 이유로서, 고도의 위험성을 지닌 항공기를 이용하여 이익을 얻는 자는 이익을 얻는 과정에서 타인에게 손해를 주었다면 그 이익에서 손해를 배상하게 함이 형평에 맞으므로 위험한 시설인 항공기의 관리자로서 그것으로부터 생긴 손해에 대하여 책임을 부담하여야 한다는 것을 들 수 있다.³³⁾

31) 이는 1933년 로마협약·1952년 로마협약·1978년 개정로마협약에서 모두 동일하다(동 협약 제2조).

32) 장혜진, “항공사 무과실 책임 도입싸고 의견 엇갈려 - 국회 법사위, 상법개정안(항공운송편) 공청회 -,” 인터넷 법률신문 기사(출처: <http://www.lawtimes.co.kr/lawnews/News/NewsContents.aspx?serial=55149&kind=AA>, 등록일: 2010년 11월 30일).

33) 박운직, 「채권각론(신정 수정판)」(서울: 박영사, 2000), 466면 참조; 우리나라에서도 위험한 시설 등을 이용하여 이익을 얻고 있는 여러 분야에서 무과실책임을 인정하는 입법이 늘어나고 있다. 이러한 예로서, 사업장 등에서 발생하는 환경오염 또는 환경훼손으로 인하여 피해가 발생한 경우의 사업자의 무과실책임(환경정책기본법 제31조), 토양오염으로 인한 피해에 대한 오염원인자의 무과실책임(토양환경보전법 제10조의3), 원자력손해에 대한 원자력사업자의 무과실책임(원자력손해배상법 제3조), 광해(鑛害)에 대한 광업권자 또는 조광권자의 무과실책임(광업법 제75조), 제조물의 결함으로 인한 손해에 대한 제조업자의 무과실책임(제조물책임법 제3조), 유류

또한 외부의 접근이 제한된 상태에서 이루어지는 항공기의 정비 등 항공기의 관리행위와 항공기 조종술, 기상학 등 고도의 기술적인 사항들과 관련된 항공기운항자의 과실을 일반인이 증명하기란 지극히 어렵다는 점을 항공기운항자에게 무과실책임을 부여하는 또 다른 이유로 들 수 있는데, 일반 민법상 불법행위책임에 따르게 되면 피해자로서는 실손해 진부에 대한 배상청구를 할 수는 있으나 위와 같은 고의·과실의 증명부담으로 인하여 배상 자체가 어려워질 수 있기 때문이다.³⁴⁾ 이와 같이 항공기운항자의 무과실책임을 통해 피해자의 손해에 대한 증명부담을 완화시키는 것은 피해자에 대한 신속한 구제를 촉진하는데도 도움이 될 것이다.³⁵⁾

그리고 항공운송이 발달한 여러 선진국들이 지상 제3자에 대한 손해배상책임을 무과실책임으로 하는 국내법을 두고 있는 점도 항공기운항자의 무과실책임을 타당성을 뒷받침하는 하나의 근거가 될 수 있다. 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상 책임원칙에 관한 주요국가별 입법동향을 보면, 미국은 1920년 연방통일항공법(Uniform State of Law of Aeronautics)이 제정되면서 무과실책임의 원칙을 채택한 것을 일부 주에서 받아들이고 있고,³⁶⁾ 영국·독일·프랑스·중국·러시아는 모두 국내법으로 무과실책임원칙을 정하고 있으며, 일본의 경우에만 이를 직접 규율하는 법률을 두고 있지 않고 민법상 과실책임의 원칙을 적용하고 있다.³⁷⁾

② 항공기운항자의 무과실책임 부정론

위와 같은 항공기운항자의 무과실책임을 타당성을 부정하는 이유로서, 먼저

오염손해에 대한 선박소유자의 무과실책임(유류오염손해배상보장법 제4조 제1항) 등을 들 수 있다[송덕수, 『신민법강의(제2판)』(서울 : 박영사, 2009), 1416면 참조].

34) 법무부(최준선 감수), 전계서(註 7), 172면.

35) 최준선, “항공기 운항자의 지상 제3자에 대한 무과실책임을 도입 문제 - 정진영 변호사 주장에 대한 반론,” 법률신문 제3854호(2010년 7월 5일).

36) 미국에서는 항공기운항으로 인하여 피해를 입은 지상 제3자의 손해에 대하여 항공기운항자의 무과실책임을 부여한 연방통일항공법이 제정되면서 한때는 미국의 주(州) 중 절반 정도까지 무과실책임을 채택하였으나, 1943년 동법이 폐기되면서 항공기운항자의 무과실책임을 규정하는 주가 감소하여 1980년대 말에는 Delaware, Hawaii, South Carolina, New Jersey, Minnesota, Vermont주에서만 무과실책임을 규정하고 있는데, 1943년부터 미국의 추세는 캐나다와 함께 항공기운항자의 제3자에 대한 책임의 원칙으로서 ‘과실추정책임’을 판결에 적용하는 것이다[박원화, 『항공사법(항공운송법)』(과주 : 한국학술정보(주), 2012), 160면].

37) 법무부(최준선 감수), 전계서(註 7), 181면.

우리나라는 그동안 항공기 운항으로 인한 분쟁이 발생하면 민법 제750조와 제751조, 제758조³⁸⁾에 따라 항공기운항자가 항공기의 보존·관리상 하자가 없음을 입증하지 못하는 경우 실손해 전부에 대하여 배상책임을 지도록 해왔으므로 항공기운항으로 인해 지상 제3자에 대한 피해가 발생하더라도 이를 규율할 수 있는 법규가 존재하며,³⁹⁾ 이는 실손해 전부를 배상받을 수 있다는 점에서 무과실책임에 비해 피해자에게 유리하다는 점을 들 수 있다.

다음으로 과실책임의 원칙은 개인의 활동의 자유를 보장하는 것으로서, 이러한 자유를 위협하게 하더라도 무과실의 배상책임을 인정하여야 할 특별한 사유가 있는 때에만 예외적으로 무과실책임을 인정하여야 하는데,⁴⁰⁾ 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해가 이러한 특별한 사유에 해당하는지에 대한 의문이 제기될 수 있다. 항공기운항으로 인한 제3자에 대한 피해가 발생하는 경우는 대부분 항공운송업에 이용되는 항공기가 대부분일 것이고 운송은 그 성질상 다른 종류의 채무의 이행보다 손해가 발생할 가능성이 높는데, 이러한 위험과 비용을 무과실책임을 통해 대부분이 운송업자인 항공기운항자에게 전가한다면 국민경제적 이익 창출 효과에 기여하는 바가 큰 항공운송업이 축소되어 이는 결국 국민경제적 손해로 이어지게 될 것이므로 항공운송업의 보호 측면에서 항공기운항자의 무과실책임주의는 바람직하지 않다고 할 수 있다.⁴¹⁾

또한 여러 항공선진국들이 국내법으로 항공기운항자의 무과실책임을 도입하였다고 하여도 무과실책임의 원칙에 대한 입법태도와 입법연혁 등이 각 국가마다 상이하며, 무과실책임에 대한 예외사유 및 책임제한의 도입여부에 관하여 달리 규정하고 있다.⁴²⁾ 또한 상법 항공운송편에서 입법모델로서 반영하고 있는 항공기운항자의 무과실책임을 근간으로 하는 로마협약은 가입국수가 현저히 적고 주요선진국들이 가입하고 있지 않다는 점⁴³⁾에서 항공기운항자의 무과실

38) 민법 제758조(공작물 등의 점유자, 소유자의 책임)

① 공작물의 설치 또는 보존의 하자로 인하여 타인에게 손해를 가한 때에는 공작물점유자가 손해를 배상할 책임이 있다. 그러나 점유자가 손해의 방지에 필요한 주의를 해태하지 아니한 때에는 그 소유자가 손해를 배상할 책임이 있다.

39) 박종은·송채현, “항공운송인의 지상 제3자에 대한 무과실책임 도입의 타당성에 관한 연구,” 『물류학회지』 (한국물류학회), 제21권 제3호(2011), 216면.

40) 곽윤직, 전계서(註 33), 467면; 송덕수, 전계서(註 33), 1417면.

41) 박종은·송채현, 전계논문(註 39), 217면 참조.

42) 정진영, “항공기 운항자의 지상 제3자에 대한 무과실책임의 도입 문제,” 법률신문 제3851호(2010년 6월 24일).

책임이 현대의 세계적인 입법 추세라고 보기는 어렵다는 점도 항공기운항자의 무과실책임을 부정하는 근거로서 제시될 수 있다.

③ 검토

일반적으로 항공기운항자는 피해자인 지상 제3자보다 경제적으로 우위에 있고 항공기운항자는 기업활동에 따른 위험을 보험을 통해 충분히 분산시킬 수 있다.⁴⁴⁾ 또한 첨단 과학기술의 집약체인 항공기 운항으로 인한 손해 발생시 피해자 측에서 실질적으로 항공기운항자의 과실을 증명하기 어렵고, 항공기운항자의 지상 제3자 손해에 대한 과실 여부 증명의 절차가 불필요하므로 신속한 피해구제 및 소송경제적 측면에서 효과가 있다. 이러한 점에서 무과실책임원칙 자체는 타당하다고 생각된다.⁴⁵⁾

또한 위에서 언급되었듯이 대다수 선진국에서도 국내법상 지상 제3자의 손해배상책임의 원칙으로 무과실책임을 택하고 있고, 오늘날 위험물질의 저장 및 폐기·원자력산업과 같은 고에너지활동 등의 위험산업에 있어서 피해자보호를 위해 무과실책임주의를 취하고 있다.⁴⁶⁾ 그리고 1999년 몬트리올협약과 같이 항공운송계약상 항공운송인의 손해배상책임 원칙도 휴대수하물에 관한 손해를 제외하고는 무과실책임으로 전환되는 추세인데, 항공기운항으로 인한 손해에

43) 본 논문 註 13, 註 16 관련 내용 참조.

44) 정준우, “국제항공운송에 있어서 피해자의 보호에 관한 연구,” 법학박사학위논문(한양대학교 대학원, 1995. 2), 147면.

45) 이렇게 책임의 기본원칙인 과실책임주의에 대한 예외를 법적으로 규정하는 경우 일방 당사자에 지나치게 불리함이 없도록 하여야 할 것이다. 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임은 피해자 보호 등을 위해 특별 규정으로 기존의 불법행위책임과는 다른 성격의 법정책임을 설정해 놓은 것이라 볼 수 있는데, 이와 성격이 유사한 책임으로서 상법상 주식회사 이사의 제3자에 대한 손해배상책임을 들 수 있다. 주식회사의 이사는 회사에 대하여 수임인으로서 선량한 관리자의 주의로써 그 직무를 수행하여야 하는데, 상법은 제3자를 보호하고 또 이사의 직무집행을 신중하게 하기 위하여 이사가 고의 또는 중과실로 그 임무를 게을리한 경우에는 이사는 제3자 대하여 직접 손해배상을 하도록 규정하고 있다(상법 제401조 제1항). 이러한 이사의 제3자에 대한 손해배상책임은 상기 언급한 필요에 의해 법으로서 인정되는 법정책임으로서(다수설), 이 규정으로 제3자를 보호하기 위해 이사의 경영권을 지나치게 제약하는 것은 이익 균형을 저해하게 되므로 위와 같이 이사가 고의 또는 중과실로 그 임무를 게을리하여 제3자에게 손해를 발생시킨 경우에만 배상책임을 지도록 하고 있는 것이다(정찬형, 『상법강의(상)(제16판)』(서울: 박영사, 2013), 1005~1012면 참조). 이는 필요에 의해 특별규정으로 책임을 인정하는 경우 어느 일방 당사자에만 극도로 유리하거나 불리하지 않게 이익 균형적 측면에서 엄격한 요건을 정하여 그 책임을 인정하여야 한다는 우리 법상 좋은 예라고 생각된다.

46) 이창범, “미국 불법행위법상의 엄격책임에 관한 연구,” 법학박사학위논문(동국대학교 대학원, 1997. 8), 132~135면.

있어서 어느 정도의 사고위험을 감수하고 항공기를 이용하는 여객이나 화주에 비하여 항공기운항자와 아무런 관련이 없는 지상 등의 제3자를 더욱 보호할 필요가 있다는 점⁴⁷⁾에서 이와 같은 추세는 항공기운항자의 제3자에 대한 무과실 책임 원칙의 타당성을 뒷받침하는 또 다른 근거가 된다고 할 수 있다.

결국, 문제는 무과실책임을 채택함에 있어서 이익균형적 측면에서 항공기운항자를 보호하기 위해 주어지는 일종의 혜택인 손해배상책임제한의 타당성 및 적정성 여부에 있다고 볼 수 있다. 따라서 항공기운항자의 손해배상책임의 원칙을 무과실책임으로 하면서 채택하고 있는 항공기운항자의 손해배상책임제한이 타당한 지 그리고 그 책임제한의 정도는 적정한 지에 관하여 항을 바꾸어 검토해보기로 한다.

2. 항공기운항자의 손해배상책임제한의 타당성 및 적정성

(1) 규정 현황

상법 항공운송편 제932조에서는 항공기운항자의 유한책임에 관하여 규정하면서, 제1항에서는 항공기운항자의 배상책임은 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고에 대하여 항공기의 이륙을 위하여 허용된 최대중량에 따라 책임을 지는 것으로 하고 그 책임한도를 다음 표와 같이 규정하고 있다.⁴⁸⁾

47) 항공운송계약의 당사자인 여객의 경우에는 미리 사고의 위험을 예상하고 보험에 가입하는 등 필요한 조치를 취할 수 있고 사고 등으로 인한 손해 발생의 위험을 인식하고 항공운송계약을 체결하는 반면, 지상의 제3자는 아무런 위험을 예상하지 못하고 이에 관한 어떠한 조치도 취할 수 없다[박현목, “지상제삼자의 손해에 대한 공중운송인의 책임에 관한 고찰,” 『항공법학회지』 (한국항공법학회), 제1권(1989), 180면]고 볼 수 있다.

48) 항공기운항자의 제3자에 대한 손해배상책임에 관하여 1933년 로마협약·1952년 로마협약·1978년 개정로마협약 및 상법 항공운송편에서는 모두 무과실책임을 정하고 있으면서[1933년 로마협약 제2조 제1항, 1952년 로마협약·1978년 개정로마협약 제1조 제1항, 상법 제930조 제1항], 항공기운항자의 제3자 손해배상의 원칙으로서 항공기운항자 측의 손해발생에 대한 고의가 없는 한, 그 책임을 일정 수준으로 제한하는 유한책임원칙을 정하고 있다[1933년 로마협약 제8조 및 제14조 (a)항, 1952년 로마협약·1978년 개정로마협약 제11조 및 제12조 제1항, 상법 제932조 및 제933조 제1항].

[표] 상법 항공운송편상 항공기의 최대중량에 따른 항공기운항자의 책임한도액⁴⁹⁾

항공기의 최대중량(kg)	항공기운항자의 책임한도액(계산단위 : SDR)
2,000kg이하	300,000SDR
2,000kg초과~6,000kg	300,000SDR+(T-2,000kg)X175SDR
6,000kg초과~30,000kg	1,000,000SDR+(T-6,000kg)X62.5SDR
30,000kg초과	2,500,000SDR+(T-30,000kg)X65SDR

* T=항공기의 이륙을 위하여 법으로 허용된 최대중량

또한 항공기 운항으로 인한 인적 손해 발생 시 책임제한과 관련하여, 본법은 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고로 인하여 사망 또는 상해가 발생한 경우, 항공기운항자의 지상 제3자 손해에 대한 배상책임은 항공기 최대이륙중량에 따른 총체적 책임한도액의 범위 내에서 사망하거나 상해를 입은 사람 1명당 12만 5천 계산단위(SDR)의 금액까지 항공기운항자의 책임을 제한한다(상법 제932조 제2항). 이러한 내용은 개정로마협약 제11조 제1항과 제2항의 내용을 그대로 반영한 것이다.

(2) 항공기운항자의 책임제한제도의 타당성

항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임에 관한 로마협약체제나 상법 항공운송편의 관련 규정에서는 항공기의 최대이륙중량에 따라 손해배상책임을 총체적으로 제한하고 있다. 이러한 총체적 책임제한제도는 해상법으로부터 온 것으로서 해상기업은 그 기업 활동의 위험성이 크고 손해액이 다액이며 국가경제적으로나 안보상으로 중요하므로 정책적으로 보호·육성할 필요가 있다는 이유 등에 의해 인정되었다.⁵⁰⁾

항공운송에 있어서 항공기운항자의 지상 제3자 손해에 대한 총체적 책임제한제도의 타당성 여부도 (i) 항공운송과 해상운송이 국제적 성격을 띠고, (ii) 하늘과 바다라는 수시로 그 상태가 급변하고 여러 가지 돌발 상황이 발생할 수 있는 위험한 지역을 운항하며, (iii) 사고 발생시 그 손해액이 매우 크다는 공통점에 비추어 해상운송에 있어서 선박소유자의 총체적 책임제한제도의 그것과

49) 정찬형, 『상법강의(하)(제15판)』(서울 : 박영사, 2013), 998면, 1041면.

50) 최종현, 『해상법상론』(서울 : 박영사, 2009), 123면.

유사하게 볼 수 있다고 본다. 따라서 항공기업의 기업위험은 여전히 크고, 여객 뿐만 아니라 운송물의 경우에도 날로 증가하는 항공운송이 국가경제에서 차지하는 역할을 감안하면 항공기업을 정책적으로 보호할 필요성이 여전히 높으며, 사고 발생시 천문학적인 보상액을 인수할 보험자를 찾기란 매우 어려우므로 적정한 수준에서 배상책임제한이 이루어져야 한다는 측면에서 보았을 때, 항공기 운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임을 최대이륙중량에 따라 총체적으로 제한하는 것은 그 타당성이 인정된다고 본다.⁵¹⁾

하지만 그 타당성이 인정된다고 하여 총체적 책임제한으로 무한정 지상 제3자의 희생을 강요할 수는 없는 것이고, 적정한 배상책임한도액을 설정하여 항공운송기업의 보호와 지상 제3자에 대한 적절한 배상의 균형을 잘 맞추어야 한다. 이런 점에서 현행 상법 항공운송편상 항공기운항자의 지상 제3자 손해배상 책임 한도액이 적정한지 여부를 살펴볼 필요가 있다.

(3) 항공기운항자의 배상책임한도액의 적정성

① 총체적 책임한도액의 적정성

이에 관하여는 다음과 같은 예를 생각해 볼 필요가 있다. 2명의 자녀와 배우자를 둔 가장이 경항공기(중량 2천 킬로그램 이하)의 추락사고로 집안에 있던 배우자(A)와 2명의 자녀(B, C)가 사망하고 자신의 소유인 시가 10억 원 상당의 상가주택이 완전히 파손된 예⁵²⁾를 생각해 보자. 이 경우 상법 제932조 제1항 제1호에 따라 최대중량이 2,000kg 이하인 항공기로 인한 손해이므로 항공기운항자의 책임한도액은 300,000SDR(약 5억 원 상당)이 될 것이다. 또한 상법 제932조 제2항에 의하면 사망하거나 상해를 입은 사람 1인당 125,000SDR의 인적 책임제한이 적용되는데, 이 사례에서는 배우자와 2명의 자녀가 모두 사망하였으므로 이들에 대한 인적 책임한도액의 합은 375,000SDR이 되지만 상기 언급된 총 책임한도액인 300,000SDR을 초과하였으므로 다음과 같이 비례배상을 하게 된다.

51) 김인현, 『해상법(제3판)』(과주 : 법문사, 2011), 64면 참조; 최종현, 전계서(註 50), 123면 참조.

52) 정진영, 전계신문기사(註 42).

$$A : 125,000\text{SDR} \times (300000/375000) = 100,000\text{SDR}$$

$$B : 125,000\text{SDR} \times (300000/375000) = 100,000\text{SDR}$$

$$C : 125,000\text{SDR} \times (300000/375000) = 100,000\text{SDR}$$

완전히 파손된 상가주택의 경우에는 상법 제932조 제4항에서 총 책임한도액에서 사망 또는 상해로 인한 손해를 먼저 배상하고, 남은 금액이 있으면 재산상의 손해를 배상한다고 규정하고 있으므로 이 사례에서 가장이 배상받을 수 있는 물적 손해배상금은 전혀 없다. 다른 피해 세대들이 더 있는 경우에는 배상액은 더 줄어들게 될 것이다.

항공기가 상공 비행 중에 민가로 추락할 경우 아무리 경항공기라고 할지라도 최소 지상으로부터 1~2km 이상 되는 비행고도를 고려해볼 때 위 사례에서의 피해는 충분히 발생 가능한 것이라 생각되고 이 경우 보통 한 건물에만 피해를 입히기는 어렵고 주변의 여러 건물이나 인명에 피해를 입힐 가능성이 오히려 더 높다고 할 수 있다. 위 사례에서는 오로지 한 건물에만 피해가 발생한 것을 전제로 1978년 개정로마협약의 내용을 반영한 상법 항공운송편의 관련 규정에 따라 피해자가 항공기운항자로부터 배상받을 수 있는 금액을 산정하였는데, 세명의 가족이 사망하였고 시가 10억 원 상당의 상가주택이 완전히 소실되었는데 이 사례의 가장이 받을 수 있는 배상금액은 가족의 인명 피해에 대한 5억 원 정도가 전부인 결과가 나왔다. 만약, 다른 추가적인 손해가 있었다면 그 배상금액은 훨씬 더 줄었을 것이다.

이와 같은 예를 통해 볼 때 현행 상법 항공운송편상 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 총체적 배상책임한도액은 피해자의 구제에 많이 부족하여 적정하지 않은 것으로 보인다. 항공기중량이 더 큰 항공기가 유사한 손해를 입힌 경우에는 중량에 비례하여 책임한도액이 증가하므로 피해자의 손해 전보율이 높을 것이라 생각할 수 있지만, 항공기중량이 더 큰 항공기로 인한 피해는 비례하여 더 커진다고 볼 수 있으므로 큰 차이가 난다고 보기는 어려울 것이다. 입법 과정 중에 여러 가지 발생 가능한 사례를 예상하여 피해를 입은 지상 제3자가 배상받을 수 있는 금액을 산정해 본 연구에 따르면, 인적 손해의 경우 경상자는 실손해 전보율이 높지만 사망자나 중상자는 실손해 전보율이 낮으며, 물

적 손해의 전보율은 책임한도액에는 비례하지만 물적 손해의 크기에는 반비례한다고 한다.⁵³⁾

더구나 만약 위 사례에서 경항공기의 과실로 경항공기와 대형항공기(3만 킬로그램 이상)가 충돌하여 손해가 발생하였다고 가정하면, 제930조 제5항에 따라 대형 항공기가 연대하여 배상책임을 지는데 대형항공기의 책임한도액이 충분하므로 지상 제3자 피해 구제 면에서는 좋아지나 경항공기의 운항자의 배상자력이 부족하고 적절한 보험에도 가입되어 있지 않은 경우, 과실이 없는 대형항공기의 운항자는 이러한 경항공기의 운항자에게 어떻게 구상할 수 있는 가에 관한 문제가 제기될 수 있으며,⁵⁴⁾ 이와 같은 경우 결국 대형항공기 운항자가 사실상 모든 책임을 지게 되어 책임이 가중되는 결과가 된다.⁵⁵⁾

② 인적 책임한도액의 적정성

또한 상법 항공운송편 및 1978년 개정로마협약상 지상 제3자의 사망 또는 상해 발생의 경우 항공기운항자의 인적 책임한도액인 125,000SDR이 적절한지 여부도 살펴 볼 필요가 있다. 항공기사고로 항공운송인의 여객에 대한 손해배상책임을 규율하고 있는 1999년 몬트리올협약에서는 100,000SDR⁵⁶⁾까지는 항

53) 현덕규, “항공기 운항자의 책임제한 절차법 제정 방안에 관한 연구,” 『선진상사법률연구』 (법무부), 제49호(2010), 135~138면.

54) 박종은·송채현, 전계논문(註 39), 221면.

55) 현덕규, 전계논문(註 53), 138면.

56) 항공운송에 관한 사법적 법률관계를 규율하던 바르샤바협약체제의 내용을 현대화 한 1999년 몬트리올협약의 중요한 내용 중 하나는 물가변동에 따라 항공운송인의 손해배상책임 한도액을 조정할 수 있는 장치를 마련한 것이다(동 협약 제24조). 동 협약에 따르면, 5년마다 SDR을 구성하는 4개의 통화인 미국 달러, 유로, 엔화, 영국 파운드의 사용국에서 소비자 물가지수를 가중치로 계산하여 10%를 상회할 경우 그만큼을 반영하여 모든 책임한도액을 인상하게 된다(동 협약 제24조 제1항). 이에 따라 ICAO는 IMF World Economic Outlook Database(2009. 4. Edition)를 근거로 소비자물가상승률(Consumer Price Index : CPI)이 2004년부터 2009년까지 5년간 13.1% 상승한 것을 고려하여 항공운송인의 책임한도를 상향 개정하여 2009년 9월 30일 공포하였으며, 그 결과 항공운송인의 여객의 사상에 관한 책임한도는 1인당 113,100SDR로 조정되어 시행되고 있다. 2010년 1월 1일부터 시행된 1999년 몬트리올협약상 항공운송인의 책임한도액 자동인상조항에 따른 책임한도의 변화는 다음의 표와 같다.

[1999년 몬트리올협약상 항공운송인의 책임한도액 자동인상조항에 따른 책임한도 변화]

구분	개정 전 책임한도	개정 책임한도	몬트리올 협약 규정
운송물	중량 1kg당 17SDR	중량 1kg당 19SDR	제22조 제3항
수하물	1인당 1,000SDR	1인당 1,131SDR	제22조 제2항
여객(지연손해)	1인당 4,150SDR	1인당 4,694SDR	제22조 제1항
여객(사망·부상손해)	1인당 100,000SDR	1인당 113,100SDR	제21조

공운송인이 여객의 사상에 대하여 무과실책임을 지고, 그 이상의 금액에 대하여는 항공운송인이 과실이 없음을 증명하지 못하면 실손해를 전액 배상하는 책임을 지도록 하고 있다. 항공운송계약상 여객의 경우에는 일종의 위험을 예상하고 그것을 인수하였다고 볼 수 있는데 지상의 피해자는 그러한 것이 전혀 없으며, 여객은 배상한도액을 전제로 하여 스스로 보험을 가입할 수 있는데 반하여 지상의 피해자는 그것을 할 수 없다⁵⁷⁾는 점에서 지상 피해자 사상시 여러 사람에게 생긴 손해의 합계가 총 배상한도액을 초과하지 않는다는 전제 하의 1인당 125,000SDR이라는 배상책임한도액은 우리나라나 배상수준이 높은 나라에서는 불합리한 금액이라고 생각된다.

이를 주요 선진국들의 로마협약 가입을 방해하는 가장 큰 요인 중 하나로 들 수 있는데, 항공보험의 실무에서 승객과 일반 제3자에 대한 보험부보 범위는 미화 10억~30억 달러이지만 1978년 개정로마협약에서의 배상책임한도액으로는 보잉747기의 경우 미화 1억 달러 미만에 불과하다고 한다.⁵⁸⁾ 이와 관련하여 최근의 입법례를 보면, 2010년 개정 독일 항공운송법 제27조 제2항은「지상 제3자가 인적 손해를 입은 경우 각 사람당 60만 유로화(약 8억4천만 원) 또는 매년 3만6천 유로화(약 5천만 원)의 연금을 지급할 책임이 있음」을 규정하고 있고,⁵⁹⁾ 1998년 개정 중국 민용항공법에서는 지상 제3자의 인적·물적 손해의 경우 항공기 운항자의 책임한도액을 규정하고 있지 않으며, 로마협약의 현대화를 위한 2009년 일반위협협약에서는 항공기 중량에 따른 항공기운항자의 총체적 책임

지난 2014년 5월 20일부터 시행된 우리나라 개정상법(법률 제12591호, 2014.5.20., 일부개정) 제6편 항공운송편에서는 이와 같은 내용을 반영하여 항공운송인의 손해배상책임한도액을 상향 조정하였다. 이에 따라 항공운송인의 여객의 사상에 대한 무과실책임한도액은 여객 1인당 100,000계산단위(SDR)로부터 113,100계산단위(SDR)로, 수하물 손해에 관한 손해배상책임한도액은 여객 1인당 1,000계산단위(SDR)로부터 1,131계산단위(SDR)로 상향 조정되었다. 한편 우리 상법에서는 여객의 연착 및 운송물 손해에 관한 항공운송인의 손해배상책임한도액을 국제운송과 국내운송의 경우로 나누어 각각 다르게 규정하고 있다. 이번 상법 개정에서 국제운송 시 항공운송인의 손해배상책임한도액은 여객의 연착 손해의 경우 여객 1인당 4,150계산단위(SDR)로부터 4,694계산단위(SDR)로, 국제운송 시 운송물 손해의 경우 1kg당 17계산단위(SDR)로부터 19계산단위(SDR)로 상향 조정되었다. 한편 국내운송의 경우 여객의 연착 손해 관련 항공운송인의 손해배상책임한도액은 기존의 500계산단위(SDR)로부터 1,000계산단위(SDR)로 상향 조정 되었으나, 국내운송 시 운송물 손해 관련 항공운송인의 손해배상책임한도액은 기존의 1kg당 15계산단위(SDR)로 변동이 없었다.

57) 박헌목, 전계논문(註 47), 180면.

58) 김선이·권민희, 전계논문(註 22), 6면.

59) 유로화를 원화로 환산한 금액은 1유로를 1,400원으로 계산한 것이다. 2014년 12월 18일 기준 1유로의 매매기준율은 1357.72원이다[외환은행 환율(<http://fx.kcb.co.kr/FER1101C.web?schID=fex&mlD=FER1101C>)].

한도액을 규정하고 있을 뿐(동 협약 제3조의2), 제3자의 인적 손해의 경우 인적 책임한도액을 규정하고 있지 않다.

(4) 배상책임한도액의 과소로 인한 국민적 불이익 발생의 문제

현 상법 항공운송편에서는 지상 제3자에 대한 손해배상책임을 규정하면서 가입국 수가 적고 채택된 지 매우 오래된 1952년 로마협약 및 1978년 개정로마협약의 내용을 수용하였다.⁶⁰⁾ 문제는 개정로마협약을 반영하여 상법 항공운송편에 규정된 항공기운항자의 손해배상책임 한도액이 현 실정에 비추어 현저히 낮기 때문에 항공기운항으로 인한 제3자 피해를 입은 우리나라 국민들이 타국민들에 비하여 손해배상에 있어 현저히 불리한 대우를 받을 수 있다는 점이다.

이에 관하여 구체적으로 살펴보면, 만일 외국에 등록된 항공기가 우리나라에서 지상 제3자의 손해를 발생시킨 경우 해당 항공기운항자는 대개 사고발생지 법인 우리나라 법의 적용을 받아 피해를 입은 우리나라 국민들에게 상법 항공운송편상의 손해배상책임한도액(1978년 개정로마협약과 동일)의 범위 내에서 손해배상 책임을 지게 될 것이다. 그런데 만약 우리나라에 등록된 항공기가 국내법상 손해배상책임 제한이 없는 외국에서 지상 제3자의 손해를 발생시키게 되면, 그 국가의 국민들에게 실손해액 전체를 배상해주어야 할 것이다.⁶¹⁾

예를 들어, 우리나라 국적의 항공기가 일본에서 제3자 손해를 발생시킨 경우 우리나라와 일본은 모두 위 조약의 당사국이 아니므로 국제사법의 원칙에 따라 불법행위 발생지인 일본의 국내법이 준거법이 될 것이고, 일본에서는 이와 같은 경우를 직접 규율하는 법규가 없으므로 민법상 불법행위에 관한 규정을 적용하여 과실책임주의 및 무한배상책임 원칙에 따라 우리나라 항공기운항자는 실손해를 전액 배상하게 될 것이다.⁶²⁾ 반면, 일본 국적의 항공기가 우리나라의

60) 본 논문 註 13, 註 16 관련 내용 참조.

61) 실제로 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 책임원칙이 과실책임이든 무과실책임이든지 상관없이, 주요 국가들의 배상책임 원칙을 보면 영국·독일을 제외한 미국·프랑스·중국·러시아·일본은 항공기운항자의 배상책임 한도를 정하지 않고 지상 제3자의 손해에 대하여 항공기운항자에게 실손해액까지 무한책임을 지도록 하고 있다[법무부(최준선 감수), 전게서(註 7), 181면].

62) 실제로 1999년 4월 15일 대한항공 화물기(6316편)가 중국 상해시 인근 주택가에 추락하여 지상 제3자에 대한 인명 피해(8명 사망, 41명 부상)와 재산상 피해(1,000여건)가 발생하였으며, 이 사고로 인한 피해 배상문제에 있어서 우리나라와 중국이 모두 로마협약에 가입하고 있지 않았기 때문에 이 사건은 중국 국내법에 의해 처리되었다[김종복, “항공사고와 항공운송인의 민사책임에

제3자에게 손해를 발생시킨 경우 이번에는 동일한 이유로 우리나라의 국내법이 준거법이 될 것인데, 이에 관한 문제를 직접 규율하고 있는 상법 항공운송편상의 지상 제3자의 손해배상 관련 규정이 적용될 것이고 일본의 항공기운항자는 중량에 따른 총액책임제한 및 인적 피해에 대한 책임제한도 모두 받게 될 것이다.

결국, 성질이나 피해 규모가 유사한 사건임에도 상법 항공운송편상의 제3자 손해배상책임 한도액이 적정하지 않음으로 인하여,⁶³⁾ 우리나라 항공사와 국민을 타국에 비해 차별하고 국익의 보호 측면에서 바람직하지 않은 결과를 발생시키게 된 것이다. 이는 입법 과정에서 의도한 바는 아니라 할지라도 결과적으로 항공기운항으로 인한 지상 제3자의 손해배상과 관련하여 배상책임제한이 이루어지지 않는 국가의 국민들에 비해 우리나라 국민에게 불리한 처우를 하고 국익이 손실되는 결과를 발생시킨다⁶⁴⁾고 생각한다.

(5) 개선방안

① 적정한 책임한도액 설정의 필요성

일반적으로 책임제한제도가 존속하며 그 효능을 발휘하기 위해서는 그 배상액이 피해자가 만족할 수 있을 정도로 적정하여야 하는데, 만약 그렇지 못하다면 결국 배상액을 둘러싼 끊임없는 분쟁이 제기될 수밖에 없다.⁶⁵⁾ 상법 항공운송편을 제정하는 과정에서부터 지금에 이르기까지 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임한도액에 관한 논란이 계속되고 있는 것은 결국 피해자인 지상 제3자의 피해 구제에 충분하지 않기 때문이라고 할 수 있다. 일부에서는 항공기운항으로 인해 실제로 우리나라에서 지상 제3자에 대한 손해가 발생하게 되면, 항공기운항자의 배상책임제한에 관한 규정인 상법 제932조에 대한 위

관한 연구,” 법학박사학위논문(한국항공대학교 대학원, 2005. 2), 54면 각주 62].

63) 이와 관련하여, 2001년 미국에서 발생한 9·11테러로 총 380억 달러(약 40조 원)의 피해가 발생하였으며 거의 3,000명의 사망자 중 810만 달러(약 90억 원)까지 배상을 받는 경우도 있었다고 하는데, 우리나라에서 이와 유사한 사건이 발생할 경우 현행 상법에 따르면 인적 피해를 당한 지상 제3자 측이 받을 수 있는 최대 배상액은 1인당 125,000SDR(약 2억 원) 정도이다[박원화, 전게서(註 36), 120면].

64) 박원화, 전게서(註 36), 120면; 박중은·송채현, 전계논문(註 39), 219면; 정진영, 전계신문기사(註 42).

65) 정준우, 전계논문(註 44), 195~196면.

현성 여부가 다투어질 수도 있을 것이라고도 한다.⁶⁶⁾

항공기운항자의 손해배상책임 관련 국제조약 및 우리나라 상법 항공운송편 등에 의하면 항공기운항자 측이 손해를 발생시킬 의도로 사고를 낸 경우에는 항공기운항자의 책임제한을 배제시키고 피해자가 전체 손해를 배상받을 수 있는 하지만, 규정상 피해자 측에서 항공기운항자 측의 고의를 증명해야 하고 [1933년 로마협약 제14조(a)항·1952년 로마협약 및 1978년 개정로마협약 제12조·상법 제933조 제1항], 이는 증거 수집의 어려움이나 항공기술의 첨단성을 고려해볼 때 거의 불가능에 가까우므로 이와 같은 조항이 피해자의 적절한 구제에 실질적으로 기여하고 있는 바는 거의 없다고 본다. 또한 이러한 조항의 반대 해석상 항공기운항자 측은 단순 과실인 경우에는 책임제한을 주장할 수 있게 되므로 손해에 대한 과실이 있는 경우 전체 손해를 배상하는 것이 원칙임을 고려할 때, 이 같은 조항이 항공기운항자에게 불리한 규정은 아니라고 생각된다.

이와 같이 지상 제3자의 손해에 대한 항공기운항자의 배상책임한도액이 피해자의 적절한 구제에 미흡하다는 문제점에 대한 개선방안을 다음과 같이 생각해볼 수 있다. 먼저, 미국의 일부 주나 프랑스, 중국과 같이 항공기운항자의 지상 제3자 손해에 대한 배상책임에 관하여 무과실책임을 규정하면서 책임한도를 정하지 않고 실손해를 배상하도록 하는 방법이 있다. 하지만 이와 같은 방법은 지나치게 항공기운항자 측에 불리한 면이 있다. 따라서 항공기운항자와 피해자인 제3자의 이익을 적절히 균형 있게 보호하면서 무과실책임을 장점을 살리는 방법은 항공기운항자가 지상 제3자에게 적절한 수준의 손해배상을 하도록 하는 무과실책임한도액의 설정이라고 할 수 있다.

그렇다면 어느 정도 수준의 항공기운항자의 무과실책임 한도액이 피해자의 적절한 구제에 알맞은지를 살펴볼 필요가 있는데, 그 구체적인 금액은 각국마다 항공사고 발생시 지급되었던 배상액들과 그 나라의 일반적인 소득수준 등을 실증적으로 고려하여 산출하여야 할 것이다.⁶⁷⁾

66) 정진영, 전계신문기사(註 42).

67) 정준우, 전계논문(註 44), 195-196면.

② 이단계배상책임제도의 도입안 검토

그런데 각국마다 소득수준이나 물가수준 및 항공사고 발생시 지급되는 배상액의 차이가 많기 때문에 조약으로 이를 정하는 것은 사실상 불가능에 가까운 일이다. 또한 각국마다 국내법으로 이를 정할 수는 있겠지만 해마다 발생하는 인플레이션 등의 경제상황의 변화로 인해 항공기운항자의 책임한도액을 수시로 개정해야 하는 어려움이 발생할 것이다.

따라서 이러한 문제점을 해결하기 위해 항공운송계약상 항공운송인의 손해배상책임에 관한 최신 조약인 1999년 몬트리올협약의 여객 사상시 손해배상책임에 있어서의 이단계배상책임제도를 도입하는 방안을 생각해 볼 수 있다. 즉, 지상 제3자의 손해에 대한 항공기운항자의 무과실책임 한도액의 기준을 현재와 같이 유지하더라도 손해액이 총 책임한도액이나 인적 손해에 관한 책임한도액을 넘는 경우에 있어서는 항공기운항자가 손해 발생에 대한 무과실을 증명하지 못하면 실손해액을 배상하도록 하는 것이다. 이렇게 할 경우 기존의 배상책임한도액이 피해자의 구제에 매우 미흡하여 일반적인 법감정에 반하고 위헌의 소지가 있을 수 있다는 심각한 문제를 해결할 수 있고, 인플레이션 등의 경제상황의 변화에 따라 수시로 항공기운항자의 책임한도액을 바꾸지 않아도 되는 장점도 있다고 할 수 있다.⁶⁸⁾

그러나 항공기운항자의 과실이 있는 경우 책임한도액 이상의 손해에 대하여 무한책임을 부담하도록 하면 소송을 통해 구체적인 과실 여부를 규명하여야 하므로 구제절차가 지연되어 신속한 피해구제가 어렵게 되고, 유한책임 부분에 대하여는 선박소유자 등의 책임제한절차에 관한 법률에 따르게 되나 무한책임 부분은 일반 민사소송법을 적용하게 되어 배상절차가 이원화되는 문제가 발생

68) 상법 항공운송편의 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 책임 규정의 모법인 1978년 개정 로마협약의 경우, 피해자의 구제에 매우 미흡한 낮은 배상책임한도액의 문제가 이미 제기되어 이를 현대화 한 2009년 일반위험협약이 제정되었다. 양 조약 간에는 후자가 우선 적용되므로(일반위험협약 제25조), 비록 위 협약들이 각자 독립적 효력을 발생시키고 있다고 하여도 한편으로는 기존 로마협약의 개정이 이루어졌다고도 할 수 있다. 일반위험협약 제4조 제1항에서는 최대이륙중량에 따라 항공기운항자의 책임한도액을 정하고 있고, 인적 책임한도액은 정하고 있지 않다. 또한 동조 제3항에서는 손해의 발생이 운항자, 그 사용인 또는 대리인의 과실 또는 불법한 작위나 부작위에 기인한 경우에는 책임제한이 배제되는 것으로 규정하고 있어 운항자 측에서 과실이 없음을 증명하지 못하는 한 피해자는 손해배상책임한도액을 초과하여 실손해액까지 배상받을 수 있게 되어 있다. 이는 1999년 몬트리올협약상 여객의 사상 손해에 대한 항공운송인의 이단계배상책임과 유사한 구조라 할 수 있다.

하며⁶⁹⁾, 현 규정 하에서도 항공기운항자 측이 손해 발생에 대한 고의가 있는 경우에는 유한책임이 배제되는데도(상법 제933조 제1항) 항공기운항자에게 과실이 있는 경우 책임한도액 이상의 손해에 대하여 추가 소구할 수 있게 하는 것은 항공기운항자와 피해자의 이익 균형상 문제가 있다고 생각된다. 따라서 상법 제932조 항공기운항자의 유한책임조항을 개정하면서 이단계배상책임제도를 도입하는 것은 아직은 무리가 있는 것으로 보이므로 지상 제3자의 손해에 대한 항공기운항자의 무과실책임 및 유한책임제도는 그대로 두고 정책적 판단 사항인 무과실책임 한도액을 상향 조정하는 것이 현실적인 개선방안이라고 본다. 이에 관하여는 항을 바꾸어 서술하기로 한다.

③ 무과실책임 한도액 상향 방안

우리 상법 항공운송편 제932조의 항공기운항자의 무과실책임 한도액을 상향 조정하는 방안으로서 기존의 개정 논의에서 법무부 선택안이었던 1인당 국민소득 증가율 및 소비자물가지수 상승률을 감안하여 증액하는 방법을 생각해 볼 수 있다. 기존의 법무부 ‘상법 항공운송편 수정 검토(2010.4.5.)’ 보고서에 따르면 1978년부터 2009년까지 1인당 명목 국민소득은 1,190% 증가하였고, 소비자물가지수는 585% 증가하였다고 한다.⁷⁰⁾ 법무부는 이 중에서 화폐구매력 측정 지표인 소비자물가지수 상승분을 감안하여 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 무과실책임 한도액을 현 규정보다 5배 증액하는 것이 적절하다고 판단하였다.⁷¹⁾ 이와 같은 견해는 국민소득과 소비자물가지수를 반영한 것이므로 어느 정도 인상폭에 대한 합리적인 근거가 있고, 국민의 권익보호도 현 수준보다 상당 수준 보장하게 되며, 보통 항공사에게 제3자 손해배상책임 포함 항공보험

69) 법무부 상사법무과, “상법 항공운송편 수정 검토(2010. 4. 5.)” 보고서, 1면.

70) 1인당 명목 국민소득 및 소비자물가지수 변화(1978-2009년)

구분	1978년	2009년	변동폭
1인당 명목 국민소득	1,443달러	17,175달러	1,190% 증가
소비자물가지수 (2005=100기준) ※화폐구매력 측정지표	19.519	114.2	585% 증가

[법무부 상사법무과, 상계보고서(註 69), 5면.]

71) 지상 제3자의 손해에 대한 항공기운항자의 무과실책임 한도액에 관한 현규정과 상기 법무부 선택 개정안의 무과실책임 한도액의 차이를 표로 정리하면 다음과 같다. 상기 법무부 선택 개정안은 상법 개정 과정에서 이유는 알 수 없지만 받아들여지지 않았다.

으로 보장되는 단일보상한도액(Combined Single Limit)이 15-25억 달러 수준임을 감안할 때 항공사들에게도 크게 불리한 영향은 없을 것으로 예상된다.⁷²⁾

하지만 이와 같은 견해에서 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 무과실 책임 한도액 분류기준인 항공기 최대 중량은 1978년 로마협약 제정 당시의 것으로서, 당시에 비해 훨씬 다양해진 항공기의 제원을 고려하면 그로부터 30년 이상 지난 현 시점에서 적용되기에는 불합리한 점이 있다고 생각된다.⁷³⁾ 그러므로 이와 같은 현실을 반영하여 제정된 2009년 일반위험협약 및 불법방해배상협약 상의 분류기준을 도입하고, 더 높은 수준의 지상 제3자 피해자 보호를 위해 항공기운항자의 무과실책임 한도액 역시 2009년 동 협약의 수준으로 상향 조정하는 방안을 생각해 볼 수 있다. 이와 같은 방안은 법무부 상법 항공운송편 개정위원이었던 김종복 교수가 ‘항공운송편 개정안’ 검토 보고서에서 기술한 내용으로서, 보통 항공사에게 보장되는 단일보상한도액이 상기 언급한 바와 같이 15-25억 달러 수준이고, 2009년 상기 협약에서 규정하고 있는 항공기운항자의 무과실책임 한도액이 최대 7억SDR(약 11억 달러)인 점을 감안하면 기존의 항공사의 보험 보장 범위 내에 있기 때문에 항공사에게도 큰 부담으로 작용하지는 않을 것이라고 하며 타당한 견해라고 본다.

그러나 이와 같은 견해에 대하여는 2009년 일반위험협약 및 불법방해배상협약의 가입국이 거의 없고 발효요건도 까다로워 아직까지 발효되지 않고 있는데,⁷⁴⁾ 발효되지도 않은 협약의 내용을 도입한다는 비판과 무과실책임한도액의 대폭 인상에 따른 항공사들의 반발이 있을 것으로 보인다. 그러나 현행 상법

항공기 최대 중량	현 규정	법무부 선택 개정안
2,000kg	300,000SDR(약 5억원)	1,500,000SDR(약 25억원)
6,000kg	1,000,000SDR(약 17억원)	5,000,000SDR(약 85억원)
30,000kg	2,500,000SDR(약 43억원)	12,500,000SDR(약 215억원)
300,000kg	20,050,000SDR(약 345억원)	125,000,000SDR(약 1,725억원)

72) 김종복, 법무부 상법 항공운송편 개정 담당위원 <항공운송편 개정안> 보고서.

73) 현재 전세계적으로 이용이 많은 B747기의 경우는 최대이륙중량이 40만kg, 최근에 각광받고 있는 A380의 경우 50만kg, 국내선을 주로 운항하는 B737의 경우에는 7만kg 정도인데, 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 무과실책임 한도액에 관한 상법 항공운송편 상의 현규정이나 상기 법무부 선택 개정안에 따르면 모두 네 번째 분류기준인 3만kg 초과인 경우에 해당되어(상법 제932조 제1항), 모두 동일한 항공기운항자의 무과실책임 한도액 기준을 적용받게 된다.

74) 2014년 11월말 기준, 2009년 일반위험협약의 경우 미발효 상태인데 서명국 13개국 중 비준국은 콩고 1개국이고 가입국은 4개국이며, 2009년 불법방해배상협약의 경우에도 미발효 상태인데 서명국 11개국 중 비준국은 콩고 1개국이고 가입국은 3개국이다[이에 관한 상세는 본 논문 각주 18, 19 참조].

항공운송편에서 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 무과실책임 한도액을 지나치게 낮은 수준으로 정함으로써 인해 발생하는 상기 언급한 많은 문제점들을 고려하면, 아직 발효되지 않은 조약이라도 그 내용이 합리적이고 문제해결에 도움이 된다면 독일이 동 협약의 규정을 2010년 개정 독일항공운송법 제37조에 수용한 것과 같이 받아들이는 것이 현명한 일이라고 판단되며, 항공사들의 반발은 현 항공보험의 보장수준이 충분한 점을 들어 시간을 두고 설득할 수 있을 것이라 본다.

한편 현 상법 항공운송편 제932조 제2항의 1인당 12만5천 계산단위(SDR)의 인적 책임한도액도 상향 조정하는 것을 생각해볼 수 있는데, 이에 대하여는 법무부에서 이에 대한 개정안을 검토하면서 화폐구매력 측정지표인 소비자물가지수가 1978년부터 2009년까지 약 5배 정도 상승한 것을 기초로 1인당 62만5천SDR까지 상향조정하기로 하였다가,⁷⁵⁾ 현 규정의 12만5천SDR이 여객운송과 비교할 때 어느 정도 균형을 이루고 있다고 보이므로 현 규정을 유지하자는 검토 의견⁷⁶⁾에 따라 인적 책임한도액을 그대로 유지하는 방안을 채택한 것으로 보인다. 그러나 상기 언급한 바와 같이 현 규정상 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 무과실책임한도액은 상향 조정하는 것이 타당하며 가급적 2009년 일반위험협약 및 불법방해배상협약 수준으로 상향시키는 것이 바람직하다고 보는데, 총 책임한도액이 대폭 상향조정되는데 인적 책임한도액은 그대로인 것은 불합리하며 현 규정상 인적 책임한도액이 지나치게 낮다고 판단되므로 인적 책임한도액도 상향 조정하는 것이 타당하다고 본다.

이에 관한 방안으로서는 이전의 법무부 선택안이었던 인적 책임한도액 5배 증액안⁷⁷⁾, 2009년 상기 협약과 같이 인적 책임한도액을 폐지하는 안을 생각해볼 수 있는데, 2009년 상기 협약과 같이 인적 책임한도액을 폐지하는 것은 항공기운항자의 배상책임에 크게 불리한 영향을 미칠 소지가 있으므로 이익균형 측면에서 시기상조라고 판단된다. 그러므로 합리성이 인정되는 기준인 물가상승률을 고려하여 인적책임한도액을 5배 상향시키는 이전의 법무부 선택안과 같이 1인당 62만5천SDR까지 지상 제3자의 인적 손해에 대한 항공기운항자의

75) 법무부 상사법무과, 전계보고서(註 69), 4면.

76) 김종복, 전계보고서(註 72).

77) 2010년 개정 독일항공운송법에서는 1인당 60만 유로(약 68만 SDR)의 인적책임한도액을 두고 있다.

무과실책임 한도액을 상향 조정하는 것이 바람직하다고 본다.

상기 개선방안을 반영하여 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 유한책임에 관한 현 상법 항공운송편 제932조 제1항 및 제2항에 대한 개선안을 제시하면 다음과 같다.⁷⁸⁾

현 상법 항공운송편	개선안
<p>제932조(항공기 운항자의 유한책임) ① 항공기 운항자의 제930조에 따른 책임은 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고에 대하여 항공기의 이륙을 위하여 법으로 허용된 최대중량(이하 이 조에서 “최대중량”이라 한다)에 따라 다음 각 호에 정한 금액을 한도로 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 최대중량이 2천 킬로그램 이하의 항공기의 경우 30만 계산단위의 금액 2. 최대중량이 2천 킬로그램을 초과하는 항공기의 경우 2천 킬로그램까지는 30만 계산단위, 2천 킬로그램 초과 6천 킬로그램까지는 매 킬로그램당 175 계산단위, 6천 킬로그램 초과 3만 킬로그램까지는 매 킬로그램당 62.5 계산단위, 3만 킬로그램을 초과하는 부분에는 매 킬로그램당 65 계산단위를 각각 곱하여 얻은 금액을 순차로 더한 금액 <p>② 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고로 인하여 사망 또는 상해가 발생한 경우 항공기 운항자의 제930조에 따른 책임은 제1항의 금액의 범위에서 사망하거나 상해를 입은 사람 1명당 12만 5천 계산단위의 금액을 한도로 한다.</p>	<p>제932조(항공기 운항자의 유한책임) ① 항공기 운항자의 제930조에 따른 책임은 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고에 대하여 항공기의 이륙을 위하여 법으로 허용된 최대중량(이하 이 조에서 “최대중량”이라 한다)에 따라 다음 각 호에 정한 금액을 한도로 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 최대중량이 5백 킬로그램 이하의 항공기의 경우 75만 계산단위의 금액 2. 최대중량이 1천 킬로그램 이하의 항공기의 경우 1백5십만 계산단위의 금액 3. 최대중량이 2천7백 킬로그램 이하의 항공기의 경우 3백만 계산단위의 금액 4. 최대중량이 6천 킬로그램 이하의 항공기의 경우 7백만 계산단위의 금액 5. 최대중량이 1만 2천 킬로그램 이하의 항공기의 경우 1천 8백만 계산단위의 금액 6. 최대중량이 2만 5천 킬로그램 이하의 항공기의 경우 8천만 계산단위의 금액 7. 최대중량이 5만 킬로그램 이하의 항공기의 경우 1억 5천만 계산단위의 금액 8. 최대중량이 2십만 킬로그램 이하의 항공기의 경우 3억 계산단위의 금액 9. 최대중량이 5십만 킬로그램 이하의 항공기의 경우 5억 계산단위의 금액 10. 최대중량이 5십만 킬로그램을 초과하는 항공기의 경우 7억 계산단위의 금액 <p>② 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고로 인하여 사망 또는 상해가 발생한 경우 항공기 운항자의 제930조에 따른 책임은 제1항의 금액의 범위에서 사망하거나 상해를 입은 사람 1명당 62만5천 계산단위의 금액을 한도로 한다.</p>

④ 소결

2011년 개정 상법에 처음으로 마련된 제6편 항공운송편 상의 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 손해배상책임은 무과실책임 및 유한책임 원칙에 따라 제정되었는데, 마련된 지 오랜 시간이 지난 1978년 개정로마협약의 내용을 거의 그대로 수용한 것으로서 그 내용이 피해자의 적절한 구제에 미흡하다는 문제가 제기되었다. 그래서 이와 같은 문제를 해결하기 위하여 상법 항공운송편 제3장 「지상 제3자 손해에 대한 책임」 규정 전체를 전면 삭제하고 지상 제3자 손해 배상 문제는 기존과 같이 민법상 불법행위책임 원칙에 따라 실비 배상을 하도록 하면 된다는 견해⁷⁹⁾도 있는데, 우리와 법체계가 비슷하고 항공선진국인 일본의 경우에도 여전히 이와 같이 하고 있으며 이미 오랫동안 그렇게 관련된 문제를 해결해왔다는 점에서 타당한 면도 있다고 할 수 있다. 하지만 항공기 운항으로 인하여 발생한 제3자 손해배상에 관한 기존의 과실책임주의는 양 당사자가 과실 여부 및 적정 배상액을 두고 다툼의 여지가 많아 소송이 증가하고 피해자가 배상받을 때까지 오랜 시간이 걸리며, 또한 피해자가 첨단과학의 영역인 항공기운항에서의 항공사 측의 과실을 증명하는 것이 매우 어려우므로

78) 추가적으로 상기 제시된 항공기운항자의 지상 제3자 손해에 대한 배상책임한도액 관련 개선안이 현 상법 항공운송편 상의 그것에 비해 실질적으로 피해자에 대한 적절한 배상에 기여하는 지에 관하여 실제 발생한 사례를 적용하여 검토해보고자 한다. 지금까지 우리나라에서 항공기운항으로 지상 제3자 피해가 발생된 사례는 없는 것으로 파악되어, 1999년 4월 15일 발생한 외국 사례로서 앞서 언급된 바 있는 ‘대한항공 화물기(6316편) 중국 상해 주박가 추락 사건(주민 5명 사망, 41명 중경상, 재산피해 1,000여건)’이 국내에 발생했다고 가정하여 사고 피해에 대한 배상책임한도액 수준을 동 사건을 기준으로 현 상법 및 개선안을 각각 적용하여 비교해보기로 한다. 먼저 동 사건에서 사고기종(맥도널드글라스 MD-11F)의 최대이륙중량은 통상 280,000kg이므로, 항공기운항자의 총 책임한도액의 경우 현 상법 규정에 따르면 18,750,000SDR(3백억 원)이고, 개선안에 따르면 500,000,000SDR(8천억 원)이 된다(IMF 공시에 따르면 1SDR은 2014년 12월 15일 기준으로 1613.23원인데, 여기서는 계산의 편의상 1SDR은 1,600원으로 계산함, 항공기 최대이륙중량 출처 : http://ko.wikipedia.org/wiki/%EB%A7%A5%EB%8F%84%EB%84%AC%EB%8D%94%EA%B8%80%EB%9F%AC%EC%8A%A4_MD-11). 한편 동 사건의 사상자는 총 46명 이므로 인적 책임한도액의 경우 현 상법 규정에 의하면 5,750,000SDR(92억 원)이고, 개선안에 따르면 28,750,000SDR(460억 원)이 된다. 이러한 배상책임한도액 산출 결과를 비교하면, 현 상법 규정을 적용하여 산출된 인적책임한도액 92억 원이 사망 5명과 중경상자 41명을 적절하게 배상할 수 있는지 다소 의구심이 든다. 그런데 더욱 심각한 것은 현 상법 규정상 인적 및 물질 손해가 함께 발생한 경우 인적 손해를 먼저 배상하게 되어 있으므로(상법 제932조 제4항), 동 금액을 전액 사상자들에 대한 배상 비용으로 지급한다고 하였을 때 총 책임한도액 3백억 원에서 이를 제한 나머지 208억 원으로 1,000여건이 되는 재산 피해를 모두 배상하여야 하는데, 2014년 9월 기준 6개 광역시 평균 아파트 1채의 매매가만 2억57만원임을 감안할 때(SBS뉴스 2014년10월16일 기사), 최근 우리나라의 물가수준 대비 현 상법 항공운송편 상의 배상책임한도액은 부족하다는 생각이며 개선안 수준으로 상향시킬 필요가 있다고 생각된다.

79) 박원화, 전계서(註 36), 121면.

‘피해자 이익 보호’ 측면에서 적절하지 않은 것으로 보인다. 그러므로 이와 같이 상법상 항공기운항자의 제3자 손해배상책임에 관한 규정을 없애고 기존과 같이 민법상 불법행위책임 규정을 적용하자는 견해는 득보다는 실이 더 많아 타당한 견해라 보기는 어렵다고 판단된다.

그러므로 현행 상법 항공운송편의 무과실책임 및 유한책임 관련 규정은 존속시키되, 이로 인하여 피해자가 적절한 구제를 받지 못하는 문제를 해결하기 위해 현 규정상 항공기운항자의 무과실책임 한도액을 상향 조정하는 방안이 가장 타당하다고 본다. 이러한 방안으로서 과거 동 문제를 개정하기 위한 논의 중에 법무부에서 채택하였던 소비자물가지수 상승률을 고려하여 항공기운항자의 무과실책임 총한도액 및 인적책임한도액을 현 규정보다 5배 정도 상승시키는 것을 생각해 볼 수 있다. 인적책임한도액을 현재보다 5배 상승시키는 방안은 피해를 입은 지상 제3자에 대한 적절한 배상 측면에서 앞서 언급한 이유로 도입할 필요가 있다고 본다.

그러나 무과실책임 총한도액을 5배 증가시키는 방안의 경우, 항공기운항자의 무과실책임 한도액 분류기준으로 제시되는 항공기의 중량 분류가 4단계로 너무 적어 고도로 발전하고 다양화 된 현재의 항공기 제원에 적용하기 어려운 점이 있고, 물가상승 등의 요인으로 한도액을 수시로 재조정할 필요가 생길 수 있다는 점에서 문제가 있다. 따라서 최근에 체결된 2009년 일반위험협약 및 불법방해배상협약 상의 항공기운항자의 무과실책임 한도액의 기준을 수용하여 항공기의 중량 분류를 10단계로 더 세분화하고 책임한도액도 최대 7억 SDR까지 수준으로 상향 조정하는 방안⁸⁰⁾이 가장 타당하다고 본다. 이와 같은 방안을 채택할 경우 아직 발효되지 않은 협약을 적용한다는 비난과 책임한도액의 대폭 인상에 대한 항공사들의 반발이 거셀 것으로 예상되나, 인상되는 책임한도액이 현재 항공사가 항공보험으로 보장받는 단일보상한도액의 범위 내에 있으며 항공선진국인 독일도 이와 같은 내용을 반영한 선례도 있으므로 시간을 두고 설득할 수 있을 것이라 생각된다.

한 가지 더 생각해 볼 것은 항공운송계약의 당사자인 여객의 경우에는 미리 사고의 위험을 예상하고 보험에 가입하는 등 필요한 조치를 취할 수 있고 사고

80) 김종복, 전계보고서(註 72).

등으로 인한 손해 발생의 위험을 인식하고 항공운송계약을 체결하는 반면, 지상 등의 제3자는 아무런 위험을 예상하지 못하고 이에 관한 어떠한 조치도 취할 수 없다는 점⁸¹⁾에서 지상의 제3자를 항공운송계약의 당사자보다 더 보호할 필요성이 있다는 점이다. 그런데 1999년 몬트리올협약상 항공운송계약의 당사자인 여객의 사상 손해에 대하여 항공운송인에게 과실이 인정되는 경우 실손해를 전액 배상하도록 하고 있는 것을 고려할 때, 지상 등의 제3자에게도 최소한 동일한 수준의 보호를 받게 할 필요성도 있다고 할 수 있다. 따라서 항공기운항자와 피해자 간의 이익균형상 아직은 시기상조라고 판단되지만, 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 손해배상책임 관련 현 상법도 장기적으로는 항공기운항자의 무과실책임을 유지하되 항공기운항자의 과실이 인정되면 피해자가 항공기운항자로부터 전 손해를 배상받을 수 있게 하는 방안으로 개정하는 것에 관한 논의도 필요하다고 본다.

IV. 항공기운항자의 제3자에 대한 손해배상책임제도 관련 기타 문제

1. 항공테러 손해에 대한 손해배상책임 관련 문제

(1) 문제의 소재

1952년 로마협약 제5조에서는 항공기운항으로 인한 손해가 무력충돌이나 내란의 직접적인 결과로 인해 발생한 경우 항공기운항자가 면책된다고 규정하고 있는데, 상법 제931조에서는 이를 반영하여 제1호에서 손해의 발생이「전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌의 직접적인 결과로 발생하였다는 것」을 증명하면 항공기운항자가 책임을 면한다고 규정하고 있다. 이는 이와 같은 경우에 해당하면 항공기운항자가 무과실책임을 부담하지 않는다는 의미이고, 일반 민법의 원칙

81) 박현목, 전계논문(註 47), 180면.

에 따라 과실이 있는 경우에는 과실책임을 질 수 있다.⁸²⁾ 논의의 여지는 있지만 항공기에 대한 테러행위의 경우에는 동 조항의 ‘전쟁, 폭동, 내전, 무력충돌’에 이르지 못한다고 보아 항공기운항자는 여전히 피해자인 지상 제3자의 손해에 대한 무과실책임을 부담한다는 것이 일반적인 해석으로 보인다. 상법 항공운송편의 신설을 주관한 법무부에서 발간한 『상법 항공운송편 해설서』에도 상법의 동 규정 하에서 불법적인 간섭(unlawful interference, 소위 ‘테러행위’)으로 인한 경우 항공기운항자는 무과실책임을 지고 책임이 제한된다고 명시하고 있다.⁸³⁾

이와 같은 해석에 따라 항공업계에서는 상법 항공운송편의 제정 관련 공청회나 국회 심의과정에서 불가항력적인 사유에 해당하는 테러행위에 의한 피해까지 항공사가 배상책임을 지도록 하는 것은 항공사의 존립자체를 위협받게 하는 가혹한 입법이라고 주장하였다.⁸⁴⁾ 또한 이러한 입법은 (i) 일반적으로 항공기운항자는 테러행위에 있어 항공기 탑승객이나 화주에 이은 또 다른 피해자라고 볼 수 있으므로 피해자에게 손해배상책임을 부담시키는 것이고,⁸⁵⁾ (ii) 테러는 정치적·종교적·인종적·이념적 분류가 무력의 형태로 발현되는 것인 만큼 그것이 전적으로 항공산업이나 항공기운항에 내재된 고유의 위험이라고 볼 수 없으며,⁸⁶⁾ (iii) 테러행위로 인한 피해는 국가 안위에 관한 문제로서 모두 국가가 책임을 부담해야하는 사항인데 육상운송이나 해상운송과 달리 항공운송에서만 항공기운항자에게 배상책임을 부담하게 하여 형평의 원칙에 어긋난다는 점⁸⁷⁾에서 문제될 수 있다.

(2) 개선의 필요성

개정로마협약 및 현행 상법 항공운송편에서는 테러행위에 있어서 여객이나 화주와 같은 피해자라고 할 수 있는 항공기운항자에게 지상 제3자 손해에 대한 무과실책임을 부담하도록 하는데, 이는 육상운송이나 해상운송에 비하여 볼 때

82) 정찬형, 전게서(註 49), 1040면; 법무부(최준선 감수), 전게서(註 7), 184면.

83) 법무부(최준선 감수), 전게서(註 7), 185면.

84) 장혜진, 전계신문기사(註 32); 법무부(최준선 감수), 전게서(註 7), 185면; 박종은·송채현, 전계논문(註 39), 215면.

85) 박원화, 전계논문(註 24), 48면; 정진영, 전계신문기사(註 42).

86) 정진영, 전계신문기사(註 42).

87) 박원화, 전계논문(註 24), 48면; 홍순길, 전계논문(註 23), 12~13면.

도 항공운송에서만 볼 수 있는 특유한 경우로서 불합리한 면이 있음은 분명하다고 생각된다. 하지만 현실적으로 항공기 테러로 인한 피해 발생 시 피해자인 지상 등의 제3자의 입장에서 보면 특별히 손해배상을 청구할 대상을 찾을 수 없고, 설령 있다고 하더라도 국제법상 주권면제나 법체제의 상이로 실제적으로 소송을 수행하기가 불가능한 경우가 대부분이기 때문에 피해자 구제의 측면에서 볼 때 결국 항공기운항자가 손해배상책임을 부담하여야 할 것이다.⁸⁸⁾ 하지만 단지 실질적으로 항공기테러로 피해를 입은 여객이나 화주의 손해를 배상할 주체가 없기 때문에만 그러한 것은 아니다.

일반적으로 항공운송사업자에 해당하는 항공기운항자는 현행 항공보안법[법률 제12257호, 2014.1.14., 일부개정] 제14조에 따라 승객의 안전 및 항공기의 보안을 위하여 필요한 조치를 하여야 하는데(동조 제1항), 승객이 탑승한 항공기를 운항하는 경우 항공기 내에 보안요원을 탑승시켜야 하며(동조 제2항), 조종실 출입문의 안전을 강화하고 운항중에는 허가받지 아니한 사람의 조종실 출입을 통제하는 등 항공기에 대한 보안조치를 하여야 하고(동조 제3항), 매 비행 전에 항공기에 대한 보안 점검을 하여야 하며(동조 제4항), 항공기 내 반입금지 물질이 보안검색이 완료된 구역과 항공기 내에 반입되지 않도록 조치하여야 한다(동조 제5항).

이와 같이 국가뿐만 아니라 항공운송사업자도 항공기테러 방지를 위해 정책적으로 분담해야 하는 의무가 존재하며, 이는 항공운송 사업을 통해 이윤을 창출하는 항공운송사업자에게 충분히 요구될 수 있는 의무라고 생각된다. 따라서 항공기테러를 방지하고 승객 및 운송물의 안전한 운송을 수행해야 할 법적 의무가 있는 항공운송사업자에게 항공기테러로 발생한 손해에 대한 배상책임을 지게 하는 것이 불합리하다고 보기는 어렵다고 할 수 있다. 또한 피해자 측의 증명의 곤란과 신속한 배상 문제를 위해 항공기운항자에게 무과실책임을 부여하고 항공기운항자의 손해발생에 대한 고의가 없는 경우에는 법정 책임한도액까지만 배상하도록 하고 있는 점을 볼 때, 항공기운항자에게 항공기테러로 인

88) 항공기테러로 인한 손해 발생 시 현실적으로 항공운송인이 피해자 구제를 위해 항공운송계약상의 상대방인 여객이나 화주에 대하여 책임을 질 수 밖에 없다는 견해가 있다[최준선, “국제항공운송인의 손해배상책임에 관한 연구,” 『상사법연구』 (한국상사법학회), 제6집(1988), 255~256면; 정준우, 전계논문(註 44), 223면].

한 손해에 대하여 무과실책임을 부과하는 것이 그리 가혹한 입법이라고 하기는 어려운 것이라고 본다.

이에 더하여 ‘테러행위’는 법률적 개념이 아니기 때문에 ‘테러행위’를 항공기 운항자의 면책사유로 규정할 경우, 승객의 조종실 난입 등 단순 난동으로 인한 경우도 테러행위에 포함시킬 수도 있게 되어 피해자 보호에 미흡할 여지가 있고, 미국·프랑스·독일·중국 등 각국의 입법례에서도 테러를 면책사유로 규정하고 있지 않으며, ICAO에서 2009년 성안한 ‘불법방해배상협약’에서도 테러로 인한 피해에 대하여 항공기운항자의 무과실책임을 규정하고 있다.⁸⁹⁾ 그리고 지상의 제3자는 항공위험을 인수하고 대비할 수 있는 항공운송계약상 여객이나 송하인에 비해 더 보호받을 필요가 있다는 측면에서 항공운송인의 계약당사자에 대한 손해배상책임을 규율하는 1999년 몬트리올협약에 의하더라도 항공기 테러의 경우에까지 항공운송인이 무과실책임을 지도록 되어 있다⁹⁰⁾는 점은 항공기 테러로 인한 지상 제3자의 손해에 대한 항공기운항자의 무과실책임을 타당성을 뒷받침하는 논거가 될 수 있다고 본다.

따라서 일반적으로 항공기 테러로 인한 지상 등의 제3자 손해 발생 시 이를 방지할 책임은 항공기운항자에게도 있다고 보아야 할 것이므로 그로 인한 손해에 대하여 항공기운항자에게 책임한도가 부여된 무과실책임을 부여하는 것은 불합리하다고 볼 수 없다. 그러나 2001년 미국에서 발생한 9·11테러와 같이 조직화 된 무장집단에 의한 테러행위의 경우에도 항공기운항자의 책임을 인정하여야 하는 것인가에 대하여는 현행법상으로는 일반 법 감정상으로도 이러한 범위까지 항공기운항자의 책임을 인정하는 것은 타당하지 않다고 생각된다.

(3) 개선방안

따라서 구체적으로 사안을 분석하여 단순난동으로 인한 테러와 같이 현행법 상으로 항공기운항자에게 사건 발생 방지의무가 있다고 할 수 있는 영역에 해당하는 항공기 테러로 인한 손해의 경우에는 현행과 같이 항공기운항자에게 법정 책임한도액까지 무과실책임을 부여하도록 하고, 9·11테러와 같이 조직화

89) 법무부(최준선 감수), 전계서(註 7), 185면.

90) 최준선, 전계신문기사(註 35).

된 무장집단에 의해 자행되어 그 범행 방법으로나 피해 규모로나 항공기운항자에게 사건발생 방지의무나 배상책임을 부담하게 하는 것이 부적절한 경우에는 항공기운항자의 책임을 면제시키는 방향으로 법적 개선이 이루어져야 할 것으로 본다.

이와 관련하여 9·11테러와 같이 조직화 된 무장집단에 의한 테러행위인 경우 최근에는 전쟁을 국가 대 국가의 무력충돌로만 보지 않고 국가 대 비국가(무장세력) 간의 무력충돌로도 보며, 이는 전쟁법(무력충돌법) 중에서 무력충돌의 희생자 보호에 관한 1949년 제네바협약⁹¹⁾의 1977년 제2의정서⁹²⁾에서 비국제적 무력충돌의 경우에도 동 협약의 내용을 적용하도록 한 점을 보아도 알 수 있으므로 이와 같이 조직화 된 테러단체의 항공기 테러는 1978년 개정로마협약 및 상법 제931조상의 '무력충돌(armed conflict)'로 해석하여 항공기운항자의 책임을 면제하는 방법도 좋을 것이라 본다. 하지만 법원에 따라 해석기준에 차이가 있을 수 있으므로 유사한 상황에서 다른 해석이 내려질 가능성을 대비하여 입법적으로 보완할 필요도 있으며, 이 경우 우리 상법 항공운송편 제931조 제1호를 다음과 같이 「전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌의 직접적인 결과로 발생하였다는 것(조직화 된 무장집단의 테러행위는 무력충돌로 간주한다)」으로 수정하는 것이 바람직하다고 생각된다.⁹³⁾

91) 총 4개의 협약으로 구성되어 있으며, 원문의 명칭은 제1협약의 경우 「Geneva Convention for the Amelioration of Condition of the Wounded and Sick Armed Forces in the Field of August 12, 1949 (육전에 있어서의 군대의 부상자 및 병자의 상태 개선에 관한 1949년 8월 12일자 제네바협약)」, 제2협약의 경우 「Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Sick, Wounded and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea of August 12, 1949(해상에 있어서의 군대의 부상자, 병자 및 조난자의 상태개선에 관한 1949년 8월 12일자 제네바협약)」, 제3협약의 경우 「Geneva Convention Relating to the Treatment of the Prisoners of War of August 12, 1949(포로의 대우에 관한 1949년 8월 12일자 제네바협약)」, 제4협약의 경우 「Geneva Convention Relating to the Protection of Civilian Persons in Time of War of August 12, 1949(전시내 있어서의 민간인의 보호에 관한 1949년 8월 12일자 제네바협약)」이다.

92) 정식명칭은 「Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and Relating to the Protection of Victims of Non-International Armed Conflicts Adopted at Geneva on 8 June 1977(1949년 8월 12일자 제네바협약에 대한 추가 및 비국제적 무력충돌의 희생자 보호에 관한 의정서)」이다.

93) 현행 상법 제931조 제1호를 위와 같이 개정할 경우 개정안 전문은 다음과 같다.
[상법 제931조 개정안(면책사유)] 항공기 운항자는 제930조 제1항에 따른 사망, 상해 또는 재산상 손해의 발생이 다음 각 호의 어느 하나에 해당함을 증명하면 책임을 지지 아니한다.

1. 전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌의 직접적인 결과로 발생하였다는 것(조직화 된 무장집단의 테러행위는 무력충돌로 간주함)
2. 항공기 운항자가 공권력에 의하여 항공기 사용권을 박탈당한 중에 발생하였다는 것
3. 오로지 피해자 또는 피해자의 사용인이나 대리인의 과실 또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위

2. 선급금 지급에 관한 규정이 없는 문제

기존의 로마협약이나 상법 항공운송편에는 항공기의 운항으로 인해 피해를 입은 지상 제3자에 대한 선급금 지급에 관한 규정이 없다. 항공기운항으로 인해 지상에 피해가 발생한 경우 통상적으로 그 피해가 대규모인 점을 감안할 때, 그로 인한 인적 손해를 입은 지상의 제3자는 장례비나 치료비 및 생활비 등으로 경제적 곤란을 겪게 될 가능성이 매우 높으므로 피해자 보호의 측면에서 피해자가 요청하는 경우 선급금 지급에 관한 규정을 둘 필요가 있다고 생각한다.

항공운송인의 계약당사자에 대한 손해배상책임 문제를 규율하는 최신의 협약인 1999년 몬트리올협약에서는 항공운송 중 사망하거나 또는 상해를 입은 여객 측에 국내법으로 정한 경우 선급금을 지급할 수 있음을 규정하고 있으며, 이에 상법 항공운송편 제906조에서는 손해배상청구권자의 청구시 항공운송인의 선급금 지급 의무 규정을 두고 있다. 앞서 언급하였듯이, 항공운송계약상 여객의 경우에는 사전에 항공 위험을 인수하였고 그에 대한 대비를 할 수 있다는 점에서 항공기운항으로 인해 피해를 입은 지상 제3자를 항공운송계약상의 여객에 비해 더욱 보호할 필요성이 있다.

따라서 항공기운항으로 인해 불측의 피해를 입은 지상 제3자에게도 갑자기 닥친 경제적 곤란 상황을 해결하는데 도움이 되는 선급금 지급 규정을 두는 것이 바람직하다고 생각되며, 1999년 몬트리올협약을 반영하여 인적 손해를 입은 항공여객의 경제적 곤란을 구제하기 위한 상법상 선급금 지급 규정이 있으므로 이와 동일한 취지로 지상 제3자의 인적 손해에 대하여도 선급금 지급 규정을 두는 것이 바람직하다⁹⁴⁾고 본다. 입법 형식에 있어서는 상법상 선급금 지급 규정(상법 제906조 제1항)을 준용하는 방법이 좋을 것으로 보인다.

에 의하여서만 발생하였다는 것

4. 불가항력

94) 이강빈, “항공기 운항자의 지상 제3자의 손해에 대한 책임 - 로마협약 개정안 및 상법 항공운송편 제정안을 중심으로 -,” 『국제거래법학회지』(국제거래법학회), 제17권 제2호(2008), 224면.

3. '지상 제3자의 손해'라는 용어의 적절성

기존의 1933년 로마협약, 1952년 로마협약 및 1978년 개정로마협약까지는 법문상 '지상 제3자'라는 표현을 사용하여 항공기운항으로 인한 제3자 피해의 범위를 지상과 수중 및 수면상의 피해로 국한시켰지만, 2009년 일반위험협약 및 불법방해배상협약은 모두 '지상'이라는 표현을 삭제하고 '제3자'라고만 표현하여 지상·수중·수면상 손해뿐만 아니라 공중에서 항공기 등이 제3자로서 피해를 입을 경우도 배상범위에 포함시키고 있다.⁹⁵⁾ 비행 중인 항공기로 인하여 공중에서 다른 항공기 등이 피해를 입는 것도 지상의 제3자가 피해를 입는 경우와 달리 볼 이유가 없는 것으로 보이고, 이를 제3자 손해에 대한 배상범위로 포함시키고 있는 추세에 따라 법문상 '지상'이라는 용어를 삭제하고 '제3자'라고만 표현함이 바람직하다고 생각된다.

이와 관련하여 상법 항공운송편의 지상 제3자 손해에 관한 규정은 1952년 로마협약 및 개정로마협약을 모델로 하였기 때문에 2009년 신협약과 같은 광범한 적용은 의도하지 않았다⁹⁶⁾고 한다. 그러나 특정법을 모델로 하였다고 하여 반드시 그것과 동일하게 규정할 필요는 없는 것이고, 항공기의 운항으로 인해 무고한 제3자가 피해를 입는다고 한다면 제3자의 위치를 지상과 수면 및 수중으로 한정하면서 공중에 있는 경우를 배제한 것은 형평의 원칙에 반한다⁹⁷⁾고 볼 수 있다. 또한 제3자 손해배상의 범위를 넓히는 것이 피해자 구제의 측면에서 더 바람직한 것이므로 상법 항공운송편상 지상 제3자에 대한 손해배상책임 관련 규정에서 '지상'이라는 용어를 삭제하여 '제3자 피해'라는 용어를 사용함으로써 제3자 피해의 범위를 확장시킬 필요가 있다고 생각된다.

95) 박원화, 전계서(註 36), 163면.

96) 법무부(최준선 감수), 전계서(註 7), 173면.

97) 박종은·송채현, 전계논문(註 39), 220면.

V. 결 론

상법 제6편 항공운송편은 제1장 통칙, 제2장 운송, 제3장 지상 제3자의 손해에 대한 책임의 3개의 장으로 이루어져 있다. 이 중에서 제3장의 경우 미국에서의 9·11 테러를 계기로 항공기에 의해 손해를 입은 지상 제3자의 보호 문제가 전 세계적으로 중요한 문제로 대두된 상황에서, 지상 제3의 피해자 보호라는 국제적 추세에 따라 항공기운항자의 무과실책임을 인정하는 법규 제정의 절실한 필요⁹⁸⁾를 충족시키는 규정이라는데 그 의의를 찾을 수 있다.

상법 항공운송편에 의하면, 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임은 비행중의 항공기로 인해 지상 제3자에 대한 손해가 발생하면 항공기운항자의 과실 여부와 관계없이 책임을 부담하는 무과실책임이다. 이와 같이 항공기운항자로 하여금 지상 제3자에게 항공기 운항으로 인한 손해에 대하여 무과실책임을 부담하게 하는 것은 입법 과정에서 반대 의견이 적지 않았다. 하지만 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임으로서 무과실책임을 두는 것은 첨단 과학기술의 집약체인 항공기 운항으로 인한 손해 발생시 피해자 측에서 실질적으로 항공기운항자의 과실을 증명하기 어렵고, 항공기운항자의 지상 제3자 손해에 대한 과실 여부 증명이 이루어지지 않아도 되므로 신속한 피해구제 및 소송경제적 측면에서 효과가 있다는 점 등에서 타당하다고 본다.

문제는 무과실책임을 채택함에 있어서 이익균형적 측면에서 항공기운항자를 보호하기 위해 주어지는 일종의 혜택인 손해배상책임제한의 타당성 및 적정성 여부에 있다고 볼 수 있다. 항공기업의 기업위험은 여전히 크고, 여객뿐만 아니라 운송물의 경우에도 날로 증가하는 항공운송이 국가경제에서 차지하는 역할을 감안하면 항공기업을 정책적으로 보호할 필요성이 여전히 높으며, 사고 발생시 천문학적인 보상액을 인수할 보험자를 찾기란 매우 어려우므로 적정한 수준에서 배상책임제한이 이루어져야 한다. 이러한 측면에서 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임을 최대이륙중량에 따라 총체적으로 제한하는 것은 그 타당성이 인정된다고 할 수 있다. 그러나 총체적 책임제한으로 무한정

98) 최종현, 전계공정회자료집발표문(註 29), 95면.

지상 제3자의 희생을 강요할 수는 없는 것이고, 적절한 배상책임한도액을 설정하여 항공기운항자의 보호와 지상 제3자에 대한 적절한 배상의 균형을 잘 맞추어야 한다.

그러나 현행 상법 항공운송편상 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 총체적 배상책임한도액은 앞에서 구체적 사례를 통해 살펴보았듯이 피해자의 구제에 많이 부족하여 걱정하지 않은 것으로 보인다. 먼저 지상 피해자 사상이 여러 사람에게 생긴 손해의 합계가 총 배상한도액을 초과하지 않는다는 전제하의 1인당 125,000SDR이라는 배상책임한도액은 우리나라와 같이 배상수준이 높은 나라에서는 부족한 금액인 것으로 보인다. 또한 앞에서 제시된 사례에서와 같이 입법 과정에서 의도한 바는 아니라 할지라도 결과적으로 항공기운항으로 인한 지상 제3자의 손해배상과 관련하여 우리나라 국민을 배상책임제한이 이루어지지 않는 국가의 국민들에 비해 불리한 처우를 하여 국익이 손실되는 결과를 발생시키게 된다⁹⁹⁾고 생각한다.

이러한 문제점을 해결하기 위해 독일과 같이 2009년 체결된 일반위험협약 및 불법방해배상협약상 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 무과실책임 한도액의 내용을 수용하여 항공기의 중량에 따른 분류기준을 10단계로 세분화하고 총 책임한도액을 최대 7억 SDR까지 상향시키면서, 인적 손해에 대한 배상책임한도액은 기존의 법무부 검토안처럼 최근의 물가상승률을 반영하여 현 규정의 5배 수준인 1인당 62만5천SDR까지 상향 조정할 필요가 있다고 본다. 이러한 방법이 실무에서 한 사고당 항공사에게 일반적으로 보험으로서 보장되는 단일배상책임한도액이나 다양화 된 항공기 제원을 반영하면서도 지상 제3자에게 현실에 맞는 적절한 손해배상을 할 수 있다는 점에서 가장 바람직하다고 본다. 추가적으로 항공기운항으로 인해 불측의 피해를 입은 지상 제3자에게도 갑자기 닥친 경제적 곤란 상황을 해결하는데 도움이 되는 선급금 지급 규정을 두고, 상법 항공운송편상 지상 제3자에 대한 손해배상책임 관련 규정에서 ‘지상’이라는 용어를 삭제하여 제3자 피해의 범위를 확장시킬 필요도 있다고 생각한다.

한편 현행 상법 항공운송편에서는 항공기 테러행위에 있어서 피해자라고 할

99) 박원화, 전게서(註 36), 120면; 박종은·송채현, 전게논문(註 39), 219면; 정진영, 전게신문기사(註 42).

수 있는 항공기운항자에게 지상 제3자 손해에 대한 무과실책임을 부담하도록 하는데, 이는 육상운송이나 해상운송에 비하여 볼 때도 항공운송에서만 볼 수 있는 특유한 경우로서 불합리한 면도 있다고 생각된다. 하지만 일반적으로 항공기 테러로 인한 지상 등의 제3자 손해 발생 시 이를 방지할 책임은 항공기운항자에게도 어느 정도 있다고 보아야 할 것이므로, 항공기 테러로 인한 손해에 대하여 항공기운항자에게 책임한도가 부여된 무과실책임을 부여하는 것이 불합리하다고 볼 수는 없다고 본다. 다만 9·11테러와 같이 조직화 된 무장집단에 의해 자행되어 그 범행 방법으로도나 피해 규모로나 항공기운항자에게 사건발생 방지의무나 배상책임을 부담하게 하는 것이 부적절한 경우에는 항공기운항자의 책임을 면제시키는 방향으로 법적 개선이 이루어져야 할 것이다.

정부, 국회, 학계, 법조계, 운송업계 등 관련 분야 전문가들의 많은 논의와 오랜 노력 끝에 상법 항공운송편이 신설되어 시행된 지 어느덧 3년이라는 시간이 흘렀다. 어떤 법제도이든지 여러 가지 이해관계를 모두 완벽하게 충족시키기는 어렵고, 사회현실이나 정책적 필요를 반영하여 충돌하는 이해관계를 최대한 조화롭게 보호하는 것이 바람직할 것이다. 항공기 운항으로 인해 발생할 수 있는 지상 제3자의 손해배상 문제에 있어서, 피해를 입은 지상 제3자 구제와 항공기 운항자 및 항공운송산업의 보호라는 두 가지 이해관계가 상충하게 된다.

현행 상법 항공운송편 상의 지상 제3자의 손해에 대한 책임 규정은 관련 국제법인 로마조약과 항공선진국의 입법례를 모두 참조하여 제정되었지만, 항공기운항자의 배상책임한도액이 현실에 맞지 않게 낮게 설정됨으로 인하여 피해를 입은 지상 제3자의 구제 측면에서 미흡한 점이 있다고 생각된다. 이와 같은 문제를 앞서 살펴 본 개선방안 등을 이용하여 보완하고 상법 항공운송편상 항공기운항자의 지상 제3자의 손해에 대한 책임 규정을 바람직한 방향으로 발전시키기 위한 지속적인 관심과 노력을 기울여 피해자와 항공기운항자의 이익을 균형 있게 보호하는데 동 규정이 보다 기여할 수 있게 되기를 희망한다.

참고문헌

<국내문헌>

- 곽윤직, 『채권각론(신정 수정판)』, 서울 : 박영사, 2000.
- 김두환, 『국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)』, 파주 : 한국학술정보(주), 2011.
- 김인현, 『해상법(제3판)』, 파주 : 법문사, 2011.
- 김종복, 『신국제항공법(개정판)』, 파주 : 한국학술정보(주), 2012.
- 박원화, 『국제항공법(제2판)』, 파주 : 한국학술정보(주), 2012.
- _____, 『항공사법(항공운송법)』, 파주 : 한국학술정보(주), 2012.
- _____, 『항공우주법개론』, 파주 : 한국학술정보(주), 2013.
- 법무부(최준선 감수), 『상법 항공운송편 해설』, 안양 : 도서출판 동강, 2012.
- 송덕수, 『신민법강의(제2판)』, 서울 : 박영사, 2009.
- 정찬형, 『상법강의(상)(제16판)』, 서울 : 박영사, 2013.
- _____, 『상법강의(하)(제15판)』, 서울 : 박영사, 2013.
- 최종현, 『해상법상론』, 서울 : 박영사, 2009.
- 최준선, 『보험·해상·항공운송법(제7판)』, 서울 : 삼영사, 2013.
- 김두환, “항공기사고로 인한 지상 제3자의 배상책임에 관한 ICAO 조약초안에 대한 논평과 국내입법의 방향,” 『항공우주법학회지』 (한국항공우주법학회), 제21권 제2호, 2006.
- 김선이·권민희, “로마조약의 개정과 국내입법의 필요성에 관한 소고,” 『항공우주법학회지』 (한국항공우주법학회), 제23권 제1호, 2008.
- 김은경, “자동차손해배상보장법상 운전자개념에 관한 연구 -대법원판례를 통한 분석-,” 『외법논집』 (한국외국어대학교 외국학종합연구센터 법학연구소), 제21집, 2006.
- 김종복, “항공사고와 항공운송인의 민사책임에 관한 연구,” 법학박사학위논문 (한국항공대학교 대학원), 2005. 2.
- 박원화, “항공운항시 제3자 피해 배상 관련 협약 채택 - 그 혁신적 내용과 배경 고찰 -,” 『항공우주법학회지』 (한국항공우주법학회), 제24권 제1호, 2009.

- 박중은·송채현, “항공운송인의 지상 제3자에 대한 무과실도입의 타당성에 관한 연구,” 『물류학회지』 (한국물류학회), 제21권 제3호, 2011.
- 박현목, “지상제삼자의 손해에 대한 공중운송인의 책임에 관한 고찰,” 『항공법학회지』 (한국항공법학회), 제1권, 1989.
- 윤용석, “위험책임론,” 『법학연구』 (부산대학교 법학연구소), 제31권 제1호, 1989.
- 이강빈, “항공기에 의하여 발생된 지상 제3자의 손해에 대한 운항자의 책임,” 『항공우주법학회지』 (한국항공우주법학회), 제21권 제1호, 2006.
- _____, “항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 로마협약 개정안에 대한 고찰 - 불법방해배상협약안과 일반위험협약안을 중심으로 -,” 『항공우주법학회지』 (한국항공우주법학회), 제22권 제2호, 2007.
- _____, “항공기 운항자의 지상 제3자의 손해에 대한 책임 - 로마협약 개정안 및 상법 항공운송편 제정안을 중심으로 -,” 『국제거래법학회지』 (국제거래법학회), 제17권 제2호, 2008.
- 이창범, “미국 불법행위법상의 엄격책임에 관한 연구,” 법학박사학위논문, 동국대학교 대학원, 1997. 8.
- 정준우, “국제항공운송에 있어서 피해자의 보호에 관한 연구,” 법학박사학위논문, 한양대학교 대학원, 1995. 2.
- 최준선, “국제항공운송인의 손해배상책임에 관한 연구,” 『상사법연구』 (한국상사법학회), 제6집, 1988.
- 현덕규, “항공기 운항자의 책임제한 절차법 제정 방안에 관한 연구,” 『선진상사법률연구』 (법무부), 제49호, 2010.
- 홍순길, “항공기에 의한 제3자 피해보상에 관한 고찰 - 2009 몬트리올 신로마협약을 중심으로 -,” 『항공우주법학회지』 (한국항공우주법학회), 제24권 제2호, 2009.
- Katsutoshi Fujita, “Some Considerations for the Modernization of the Rome Convention, in case of Unlawful Interference,” 『항공우주법학회지』 (한국항공우주법학회), 제23권 제1호, 2008.
- 김중복, 법무부 상법 항공운송편 개정 담당위원 <항공운송편 개정안> 보고서. 법무부 상사법무과, “상법 항공운송편 수정 검토(2010. 4. 5.)” 보고서.

장혜진, “항공사 무과실 책임 도입싸고 의견 엇갈려 - 국회 법사위, 상법개정안 (항공운송편) 공청회 -,” 인터넷 법률신문(<http://www.lawtimes.co.kr>) 기사, 2010년 11월 30일.

정진영, “항공기 운항자의 지상 제3자에 대한 무과실책임의 도입 문제,” 법률신문 제3851호, 2010년 6월 24일.

최종현, “상법 항공운송편 제정시안에 관한 해설,” 『상법 총칙 및 상행위편 개정안·상법 항공운송편 제정안 공청회자료집』, 법무부, 2008. 6. 25.

최준선, “항공기 운항자의 지상 제3자에 대한 무과실책임의 도입 문제 - 정진영 변호사 주장에 대한 반론,” 법률신문 제3854호, 2010년 7월 5일.

<외국문헌>

Paul Stephen Dempsy/Michael Milde, *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999*, Montreal : McGill University Institute of Air & Space Law, 2005.

초 록

오랜 논의와 노력 끝에 우리나라 상법 제6편 항공운송편이 신설되어 2011년 11월부터 시행되었다. 상법 항공운송편은 국내항공운송으로 인해 발생한 항공운송인의 손해배상책임 문제와 항공기 운항으로 인해 발생한 지상 제3자에 대한 항공기운항자의 손해배상책임 문제 등을 규율하기 위해 제정되었다. 상법 항공운송편은 관련 국제 조약들과 항공선진국들의 국내입법을 충분히 비교 검토하여 우리 법으로 수용하였기 때문에 국제 기준에 부합한다는 장점도 있지만, 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임 규정을 중심으로 다음과 같이 개선해야 할 내용들도 포함하고 있다.

첫째, 상법 항공운송편상 항공기운항자의 지상 제3자 손해에 대한 배상책임 한도액은 피해자에 대한 적절한 배상을 하기에는 너무 낮은 수준으로 규정되어 있어 상향될 필요성이 있다. 따라서 독일과 같이 2009년 체결된 일반위험협약 및 불법방해배상협약의 관련 내용을 수용하여 항공기의 중량에 따른 분류기준을 10단계로 세분화하고 총 책임한도액을 최대 7억 SDR까지 상향시키면서, 인적 손해에 대한 배상책임한도액은 기존의 법무부 검토안처럼 최근의 물가상승률을 반영하여 현 규정의 5배 수준인 1인당 62만5천SDR까지 상향 조정하는 방안을 생각해 볼 수 있다. 이 방안이 한 사고당 항공사에게 일반적으로 보험으로서 보장되는 단일배상책임한도액이나 다양화 된 항공기 제원을 반영하면서도 지상 제3자에게 현실에 맞는 적절한 손해배상을 할 수 있다는 점에서 가장 바람직하다고 본다.

둘째, 항공기운항자는 현 상법 항공운송편상 항공기 납치·공격이나 9·11 테러와 같은 항공기를 이용한 공격행위 등과 같은 항공기테러에 의한 지상 제3자의 손해에 대하여도 무과실책임을 부담한다. 이에 관하여는 항공기운항자에게 지나치게 가혹하고 불합리한 입법이라는 견해가 있지만, 항공기운항자에게 일정 부분 테러를 방지할 법적 의무가 있고 피해를 입은 제3자 구제 측면에서 그것이 항공기운항자에게 지나치게 가혹하거나 불합리하다고 생각되지는 않는다. 그러나 9·11테러와 같이 조직화 된 테러단체에 의해 항공기가 테러에 이용되어 지상 제3자 피해가 발생한 경우에도 항공기운항자가 피해자들에게

무과실책임을 지도록 하는 것은 불합리하며, 이러한 경우에는 항공기운항자의 책임이 면제되는 방향으로 상법 항공운송편 규정은 개정되어야 할 것이다.

셋째, 항공기사고와 같은 항공기 운항으로 인한 피해의 엄청난 규모를 고려해 볼 때, 다수의 피해자들이 경제적 어려움에 직면할 수 있으므로 항공여객의 인적 손해에 대한 항공운송인의 배상책임 발생 시 적용되는 선급금 지급 규정을 항공기운항자의 책임 발생 사례에도 준용할 필요가 있다고 본다.

넷째, 현행 상법 항공운송편상 항공기운항자의 손해배상책임 규정은 항공기 운항으로 인한 피해가 지상 또는 수면 및 수중에서 발생된 경우에만 적용되고 공중에서 발생한 피해에는 적용되지 않는다. 하지만 다른 항공기의 운항으로 인한 공중에서 발생된 항공기 등의 손해가 지상이나 수면 및 수중에서 발생한 손해와 차이가 있다고 볼 수 없다. 그러므로 상법 항공운송편상 ‘지상 제3자’라는 용어에서 ‘지상’이란 용어를 삭제하여 다른 항공기 운항으로 인한 공중에서의 항공기 등의 손해에도 상법 항공운송편상 항공기운항자의 지상 제3자 손해배상책임 관련 규정이 적용될 수 있게 하는 것이 바람직하다고 본다.

위에서 제시된 상법 항공운송편상 항공기운항자의 지상 제3자 손해에 대한 배상책임 관련 규정의 개선방안 검토와 동 규정의 보완을 위한 지속적인 관심과 노력을 통하여, 상법 항공운송편이 피해를 입은 지상 등의 제3자에게 현실에 맞는 적절한 배상을 할 수 있게 하면서도 항공기운항자에게 과도한 부담을 지우지 않는 상호 간의 이익 균형상 더욱 바람직한 방향으로 발전되기를 희망한다.

주제어 : 항공기운항자, 항공기운항자의 제3자에 대한 손해배상책임,
상법 항공운송편, 무과실책임, 유한책임, 선급금제도, 항공기테러

Abstract

A Study on the Problems and Resolutions of Provisions in Korean Commercial Law related to the Aircraft Operator's Liability of Compensation for Damages to the Third Party

Kim, Ji-hoon*

The Republic of Korea enacted the Air Transport Act in Commercial Law which was entered into force in November, 2011. The Air Transport Act in Korean Commercial Law was established to regulate domestic carriage by air and damages to the third party which occur within the territorial area caused by aircraft operations. There are some problems to be reformed in the Provisions of Korean Commercial Law for the aircraft operator's liability of compensation for damages to the third party caused by aircraft operation as follows.

First, the aircraft operator's liability of compensation for damages needs to be improved because it is too low to compensate adequately to the third party damaged owing to the aircraft operation. Therefore, the standard of classifying per aircraft weight is required to be detailed from the current 4-tier into 10-tier and the total limited amount of liability is also in need of being increased to the maximum 7-hundred-million SDR. In addition, the limited amount of liability to the personal damage is necessary to be risen from the present 125,000 SDR to 625,000 SDR according to the recent rate of prices increase. This is the most desirable way to improve the current provisions given the ordinary insurance coverage per one aircraft accident and various specifications of recent aircraft in order to compensate the damaged appropriately.

Second, the aircraft operator shall be liable without fault to damages caused by terrorism such as hijacking, attacking an aircraft and utilizing it as means of

* Assistant Professor, Korea Air Force Academy Department of International Relations, Ph. D. in Law

attack like the 9·11 disaster according to the present Air Transport Act in Korean Commercial Law. Some argue that it is too harsh to aircraft operators and irrational, but given they have also some legal duties of preventing terrorism and in respect of helping the third party damaged, it does not look too harsh or irrational. However, it should be amended into exempting aircraft operator's liability when the terrorism using of an aircraft by well-organized terrorists group happens like 9·11 disaster in view of balancing the interest between the aircraft operator and the third party damaged.

Third, considering the large scale of the damage caused by the aircraft operation usually aircraft accident, it is likely that many people damaged can be faced with a financial crisis, and the provision of advance payment for air carrier's liability of compensation also needs to be applied to the case of aircraft operator's liability.

Fourth, the aircraft operator now shall be liable to the damages which occur in land or water except air according to the current Air Transport Act of Korean Commercial Law. However, because the damages related to the aircraft operation in air caused by another aircraft operation are not different from those in land or water. Therefore, the term of 'on the surface' should be eliminated in the term of 'third parties on the surface' in order to make the damages by the aircraft operation in air caused by another aircraft operation compensable by Air Transport Act of Korean Commercial Law.

It is desired that the Air Transport Act in Commercial Law including the clauses related to the aircraft operator's liability of compensation for damages to the third party be developed continually through the resolutions about its problems mentioned above for compensating the third party damaged appropriately and balancing the interest between the damaged and the aircraft operator.

Key Words : Aircraft Operator, Aircraft Operator's Liability to the Third Party, Air Transport Act in Korean Commercial Law, Strict Liability, Limited Liability, Advance Payment, Aircraft Terrorism