

항공보험 가입의무에 관한 연구*

이창재**

목 차

- I. 서 설
- II. 항공보험에 관한 일반론
 - 1. 항공보험의 의의
 - 2. 항공보험의 특성
- III. 항공보험 관련 범규범의 고찰
 - 1. 국제협약 및 대한민국 상법
 - 2. 우리나라 항공관련 범규
 - 3. 외국 입법례
- IV. 현행 법제의 문제점과 개선방안
 - 1. 법적 근거의 설정
 - 2. 국제협약의 적용과 책임한도액
 - 3. 국내운송과 국제운송의 구분
 - 4. 무인비행장치 보험의 문제
- V. 결 어

* 이 논문은 2017년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임
(NRF-2017S1A5A8020608)

** 조선대학교 교수, 법학박사, E-Mail : cjlaw@daum.net

I. 서 설

우리나라의 항공운송시장은 지속적인 성장세를 나타내고 있다. 2016년을 기준으로 우리나라 항공여객은 10,391만 명으로 연간 1억 명 승객 운송시대에 접어들었다.¹⁾ 이는 저비용항공사(LCC)의 중장거리 신규 노선의 개척, 내국인의 지속적인 해외여행 수요증대, 한류열풍에 따른 외국인 관광객 증가, 국제노선 확대 등을 통한 지방공항 활성화, 내·외국인 제주여행 수요 증가 등의 다양한 원인에 기인한 것으로 업계는 판단하고 있다.²⁾ 또한 국제항공운송협회(IATA)는 우리나라 항공여객 운송량이 2020년까지 연평균 8%대로 성장할 것이라는 장밋빛 전망을 내놓고 있다.³⁾ 이와 유사하게 항공화물 분야도 2016년 한 해 물동량이 407만 톤에 이르러 전년 대비 약 7%의 성장률을 기록하고 있다.⁴⁾ 이러한 성장의 원인은 유가하락으로 인한 비용감소, 항공사의 화물기 운항편 확대, 동남아·중국 중심의 화물 수요증가, 신선화물 및 전자상거래 특송화물 수요의 증가 등에 기인한 것으로 분석된다. 더욱이 2016년 항공화물 물동량은 역대 최고실적이라고 한다.⁵⁾

이처럼 최근 항공시장의 안정적인 성장세의 원인은 비단 산업적 환경 요인 뿐만 아니라 항공안전 측면에서도 찾아볼 수 있다. 우리나라의 항공운송은 과거에 비해 비교적 안정기에 접어들었다고 할 수 있기 때문이다. 지난 2013년 7월 미국 샌프란시스코 공항에서 발생한 우리나라 국적기의 비상착륙 사고⁶⁾를 제외하면 2002년 중국 항공사의 김해공항 추락사고 이후 대형 항공기가 전소되는 정도의 큰 항공참사는 근래에 발생하지 않고 있다.⁷⁾ 하지만 항공운송 과정에서의 사

1) 항공진흥협회 발간, 『항공시장동향』 제55호(2017년 1월) 103면. 참고로 2012년의 우리나라 항공여객 운송 규모는 약 6,930만 명으로 이는 불과 4년 만에 1.5배나 증가된 수치이다.

2) 위 보고서, 120면.

3) IATA Passenger Forecast 2015-2020 자료 참고.

4) 위 각주 1)번의 보고서 103면.

5) 위 보고서 참고.

6) 당시 항공기는 공항 방파제와 충돌하면서 비상착륙을 하게 되었고 그 과정에서 탑승객 291명 중 3명이 사망, 40여명이 중상을 입게 되었다. 본 사고에 관한 보다 자세한 내용은 이창재, “항공사고에 관한 미국 해사법정관할”, 『항공우주정책·법학회지』 제31권 제2호(2016), 21면 이하 참고.

소한 과실은 곧바로 항공사고로 이어질 수 있고, 사고 발생 시에 수많은 인명과 재산이 손실되는 항공사고의 전손성, 순간성, 거대성이라는 특성을 감안할 때 항공운송산업의 지속적 성장을 유지하기 위해서는 안정기에 접어든 지금도 긴장의 끈을 놓을 수 없다.

항공사고의 예방을 위한 노력은 직접적인 측면과 간접적인 측면에서 접근이 가능할 것이다. 전자의 경우는 직접적으로 항공사고를 유발하는 요인을 제거하는 활동으로서, 항공 안전 및 보안에 관한 분야에서 위험요인을 제거하는 것이 그것이다. 최근 뉴스보도에 빈번히 등장하고 있는 기내난동 사건⁸⁾은 항공안전에 위협하는 심각한 변수로 주목받고 있는데, 이에 관한 각종 법령의 정비, 처벌 기준의 강화, 적용범위의 확대는 직접적 측면에서의 항공사고 예방노력이라 할 수 있겠다.

이러한 직접적 측면과 달리 간접적인 측면에서의 항공사고 예방은 사고발생 그 자체를 물리적으로 저지하기 보다는, 사고 발생에 뒤따르는 손해를 전보하고 피해를 최소화 하는 활동에 주목한다. 이러한 노력의 수단으로 활용될 수 있는 것이 바로 항공보험제도이다.

일반적으로 각국 정부는 자국 항공사뿐만 아니라 자국에 취항하는 모든 외국 항공사에 대해 적절한 규모의 항공보험의 가입을 강제하고 있다. 이는 항공보험이 예상하지 못한 항공사고로부터 자국 국민의 생명과 재산을 지키기 위한 간접적 수단이 되기 때문이다.

본고는 이와 같은 순기능을 담당하고 있는 항공보험의 가입의무에 관하여, 현행 우리나라 법령의 현황을 살펴보고 외국 입법과의 비교를 통하여 그 문제점과 개선방안을 살펴보려는 의도에서 기술되었다.

7) 1950년대부터 2000년대까지 발생한 우리나라의 민간항공기 추락사고에 관한 정리자료로는 전무부, “우리나라 민항기 추락사고 실태와 항공보험의 제 문제”, 국제무역연구 제 8권 1호(2002.4.) 참고.

8) “음료수 왜 안취” 고광주 마시고 기내에서 난동 피운 50대 입건 - 조선일보 2017년 3월 7일 기사 ; ‘땡콩회항·기내난동’ 막는다…진상 승객 최대 10년 징역 - 뉴시스 2017년 3월 2일 기사 등.

II. 항공보험에 관한 일반론

1. 항공보험의 의의

항공보험이란 항공위험을 담보하기 위한 보험을 말한다. 여기서 항공위험이란 다음과 같이 여러 가지 측면에서 논의될 수 있다.

우선 항공기 자체에 발생한 위험이 항공보험에 포함된다. 항공기의 제작, 소유, 운항은 물론이고 지상에서 발생할 수 있는 항공기 관련 사고로부터 발생하는 위험이 이에 해당된다.⁹⁾ 예컨대 엔진고장으로 인한 항공기 추락, 동체착륙, 지상 대기 중 강풍으로 인한 물체와의 충돌 등이 항공기 자체의 위험에 관한 항공보험의 대상이 된다. 이와 같은 종류의 항공위험을 담보하는 항공보험을 특별히 기체보험(Hull Risk Insurance)이라고 한다.

이러한 항공기 자체에 발생하는 위험과 달리 항공운송으로 인하여 생겨날 수 있는 여러 가지 종류의 위험도 항공위험에 포함된다. 항공운송 중에 발생하는 승객이나 승무원의 사망이나 상해, 항공기 추락에 따른 지상 제3자의 피해는 인적 손해로서 항공위험에 해당된다.

그밖에 (i) 어떠한 사건의 발생으로 항공기를 계획대로 운항하지 못함으로 인하여 발생할 수 있는 항공기업의 일실이익을 보전하기 위한 수익상실위험, (ii) 항공기가 조난을 당하거나 행방불명이 된 경우 그 수색구조 활동을 위한 비용이나 추락 항공기의 잔해물 제거 비용을 위한 비용지출 위험, (iii) 항공기 소유자나 항공운송인의 법률상 배상책임에 관한 책임부담위험 등도 모두 항공위험으로서 항공보험의 담보대상이라 할 수 있다.¹⁰⁾ 이러한 종류의 항공위험을 담보하는 항공보험이 항공배상책임보험(Aviation Legal Liability Insurance)이다.

한편, 우리 「항공사업법」에 나타난 정의규정에 따르면 “항공보험”이란 여객보험, 기체(機體)보험, 화물보험, 전쟁보험, 제3자 보험 및 승무원보험과 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 보험을 말한다.¹¹⁾ 이러한 항공보험 중에서 특히 주목

9) 항공진흥협회, “항공보험 실태조사 및 관리방안 연구”(2015.12. 국토교통부 연구용역 보고서), 11면.

10) 각종 항공위험의 유형과 예시에 관해서는 위 보고서 11면 참고.

되는 것은 항공교통사업자¹²⁾가 항공기 사고로 인하여 항공교통이용자¹³⁾에게 지급할 손해배상을 위하여 가입하는 보험이라 하겠다. 동 법에서 항공보험의 계약과 유지에 관한 강행규정, 즉 가입의무규정을 두고 있기 때문이다. 이러한 법정의 항공여객 책임보험(Passenger Legal Liability Insurance)에서는 피보험자(insured) 혹은 보험계약자인 항공기 소유자(aircraft holder) 혹은 항공운송인(air carrier)이 보험계약을 통해 보험자(insurer)에게 일정한 보험료(premium)를 지불하면, 그에 대한 반대급부로 항공사고에 따라 발생하는 여객 혹은 지상 제3자의 각종 피해 구제 및 손해배상 청구에 관한 재정적 부담을 피보험자인 항공운송인 대신 보험자(insurer)가 보험금의 지급을 통해 부담하게 된다.

2. 항공보험의 특성

항공보험은 다른 보험과 비교할 때 아래와 같은 특성을 가지고 있다.

첫째, 항공보험은 순간적으로 발생할 수 있는 거대한 손해를 담보대상으로 한다. 이는 다른 교통수단과 비교할 때 두드러지는 항공기 및 항공사고의 특성에서 유추될 수 있다. 지난 2001년의 미국 9/11 테러사건을 통해 알 수 있듯이 항공기 사고는 막대한 인명과 재산 손해를 초래하게 된다.

둘째, 항공보험은 국제성을 가진다. 국제성은 두 가지 측면에서 논의될 수 있는데, 먼저 항공운송의 국제성이다. 오늘날 항공기가 국제적인 이동수단으로 사용되고 있으므로 국경을 넘는 항공운송에서 발생할 수 있는 손해를 담보하는 항공보험은 국제적 성격을 가지게 되는 것이다. 다음으로 보험가입의 국제성을 들 수 있다. 일반적으로 거대한 손해를 담보하기 위한 항공보험은 보험자의 위험분산을 목적으로 타국의 보다 큰 규모의 보험회사를 찾아 재가입하는 국제적인 재

11) 항공사업법 제2조 제37호.

12) 항공사업법상 “항공교통사업자”란 공항 또는 항공기를 사용하여 여객 또는 화물의 운송과 관련된 유상서비스(항공교통서비스)를 제공하는 공항운영자 또는 항공운송사업자를 말한다. 동법 제2조 제35호. 이와 별도로 “항공운송사업자”란 국내항공운송사업자, 국제항공운송사업자 및 소형항공운송사업자를 말한다. 동조 제8호. 따라서 항공운송사업자는 일반적인 항공사를 지칭하는 것이고, 여기에 공항공사와 같은 공항운영주체가 포함될 경우에는 보다 상위 개념으로 항공교통사업자가 되는 것이다.

13) “항공교통이용자”란 항공교통사업자가 제공하는 항공교통서비스를 이용하는 자를 말한다. 항공사업법 제2조 제36호.

보험(Re-insurance)이 이루어지고 있다. 예컨대 영국의 로이드(Lloyd's)는 우리나라 항공보험의 재보험 시장에서 큰 역할을 담당하고 있다.

셋째, 항공보험은 여러 가지 다양한 종류의 위험을 담보한다. 앞서 살펴본 바와 같이 항공위험은 항공기체 및 광범위한 배상책임을 아우른다. 이에 따라 피보험이익도 항공기 소유이익, 책임이익, 비용이익, 일실이익 등으로¹⁴⁾ 복잡한 내용을 담고 있다.

넷째, 항공보험은 국가의 지시에 따른 의무보험의 성격을 가진다. 의무보험이란 법률규정에 따라 특정한 시설을 설치 및 운영하는 자나 특정한 행위(사업)를 지속적으로 반복하는 자에 대해 보험가입을 강제하는 형태를 말한다.¹⁵⁾ 유럽(EU)이나 캐나다 등의 많은 국가들이 항공보험을 의무보험으로 법률상 강제하고 있고, 후술하는 바와 같이 우리나라도 법률 규정에 의해 항공보험의 가입의무를 항공운송인에게 부과하고 있다.

Ⅲ. 항공보험 관련 법규범의 고찰

1. 국제협약 및 대한민국 상법

국제항공운송에 관한 대표적인 법규범인 ‘국제항공운송에 있어서의 일부 규칙 통일에 관한 협약’(이하 몬트리올 협약)¹⁶⁾은 제50조에서 다음과 같이 항공보험에 관하여 규정하고 있다.

“당사국은 이 협약에 따른 손해배상책임을 담보하는 적절한 보험을 유지하도록 운송인에게 요구한다. 운송인은 취항지국으로부터 이 협약에 따른 손해배상책임을 담보하는 보험을 유지하고 있음을 증명하는 자료를 요구받을 수 있다.”

14) 위 항공진흥협회 보고서 12면 참고.

15) 박중화, 재난 관련 피해보상의 문제점 및 개선방안 -(정책성보험 및 의무보험을 중심으로), 한국조세재정연구원, 세미나자료 2014권1호(2016. 6.), 77면.

16) Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. 우리나라 발효일은 2003년 11월 4일 (조약 제1876호).

몬트리올 협약의 전신인 1929년 바르샤바 협약¹⁷⁾ 당시에도 항공보험의 의무 가입에 관한 규정을 두는 것에 관한 논쟁이 있었으나 협약제정 당시 각국의 입장 차이를 좁히지 못하여 직접적인 규정을 두지는 못하였다.¹⁸⁾ 몬트리올 협약은 여객의 사망이나 상해, 수하물 및 화물의 손해에 따른 국제항공운송인의 손해배상을 규율하고 있으므로, 동 협약 제50조에서 규정하고 있는 항공보험은 해당 항공기를 이용한 승객 및 화물의 손해에 따른 승객 및 화주에 대한 손해배상 책임보험이 된다. 즉, 몬트리올 협약의 체약국은 자국 국민이 승객 및 화주가 되는 경우 항공운송계약의 이행으로부터 발생하는 손해로부터 적절한 배상을 보장받을 수 있도록 자국 및 외국 항공운송인에게 책임보험의 가입 및 유지를 요구하고, 그 증빙을 요청할 수 있는 것이다.

하지만 몬트리올 협약은 보험담보의 범위에 대해 구체적인 기준은 제시하지 아니하고 단순히 “적절한 보험(adequate insurance)”으로 규정하고 있을 뿐이다. 이는 다수 국가로부터 공감대를 얻어 가입을 유도하여 발효되는 국제협약(international convention)의 특성상 불가피한 선택이었을 것으로 추정된다. 국가마다 경제규모나 금전적 가치가 다르므로 적절한 손해배상의 규모를 전 세계 통일적으로 정하는 것은 용이하지 않기 때문이다. 다만 몬트리올 협약에서 손해배상에 관한 책임제한액을 국제통화기금(IMF)의 특별인출권(SDR)을 이용하여 확정하고 있으므로 그에 따라 보험금액의 범위를 정하는 것이 결코 불가능하지는 않을 것으로 생각된다.

국제항공운송인의 책임에 관한 몬트리올 협약의 많은 규정들이 우리나라 상법 제6편 항공운송편에 반영되었다. 그런데 우리 상법은 몬트리올 협약의 ‘적절한 보험’의 가입유지 의무에 관한 제50조 자체를 상법에 계수하지 아니하였다.¹⁹⁾ 이는 후술하는 바와 같이 「항공사업법」에서 그 내용을 규정하고 있기 때

17) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929. 우리나라는 “1929년 10월 12일 바르샤바에서 서명된 국제항공운송에 있어서 일부 규칙의 통일에 관한 협약을 개정하기 위한 의정서 [발효 1967. 10. 11]” 즉, 1955년의 헤이그 의정서에 가입하고 있을 뿐이다.

18) R.D. Margo, Aviation Insurance (London: Butterworth, 1980), p.95 ; 박길준, 송승현, “항공배상책임보험에 관한 고찰”, 비교사법 제11권 4호(2004), 22면.

19) 이와 관련하여 우리 국민의 권익보호를 위해서는 상법 항공운송편에서 몬트리올 협약의 ‘적절한 보험’의 구체적인 내용을 적시하는 것이 바람직하다는 의견도 있다. 김종복, “상법 항공운송편 제정의 필요성과 방향에 관한 고찰”, 인하대 법학연구 제11집

문으로 이해된다.

한편, 국제항공운송인의 손해배상청구권은 해당 항공기를 이용하는 승객이나 화주, 해당 항공기에 탑승하여 근무하는 승무원 뿐 아니라 항공사고가 발생한 장소에 있던 지상의 자연인 혹은 법인도 행사할 수 있다. 항공사고로 인해 지상에서 생명이나 신체상해, 재산상의 손해가 발생하는 경우가 그것이다. 이때 손해배상청구권자는 항공운송인과는 운송계약이나 근로계약 등 어떠한 계약도 체결하지 아니하므로 통상 제3자라고 지칭된다. 이러한 지상 제3자의 손해에 관한 국제협약으로는 1952년의 로마협약²⁰⁾ 및 그 개정판인 1978년의 몬트리올 의정서²¹⁾로 대표되는 로마협약 체계를 들 수 있다. 로마협약 및 몬트리올 의정서 제 15조는 계약국이 자신의 영공을 비행하는 운송인에 대해 조약상 손해배상책임을 담보하기 위한 보험에 가입하거나 그에 상응하는 보증을 받을 것을 요구할 수 있다고 규정하고 있다.

지상 제3자의 손해에 관한 로마협약체제에 대해 우리나라는 가입을 하지 않고 있다. 다만 상법 항공운송편에서 지상 제3자의 손해에 관하여 규율하고 있을 뿐이다. 하지만 항공보험에 관해서는 앞서 살펴본 여객이나 화물의 손해와 마찬가지로 별도의 규정을 두고 있지 아니하다. 승객이나 화주에 관한 손해배상의 경우와 마찬가지로 「항공사업법」의 규정이 적용되기 때문이다.

2. 우리나라 항공관련 법규

우리 「항공사업법」에 따르면, 국토교통부장관은 항공교통서비스의 개선을 위해 항공교통사업자에게 항공기사고로 인하여 지급할 손해배상을 위한 보험계약의 체결을 명할 수 있고(제27조), 항공운송사업자와 항공기사용사업자, 항공기대여업자 그 밖에 항공기 소유자 또는 항공기를 사용하여 비행하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운

제1호(2008), 260-261면.

20) Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface at Rome on October 7, 1952.

21) Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface on 23 September 1978.

항할 수 없다(제70조 제1항 및 제2항).

경량항공기²²⁾를 소유하거나 사용할 수 있는 권리가 있는 자 및 초경량비행장치²³⁾를 초경량비행장치사용사업, 항공기대여업 및 항공레저스포츠사업에 사용하려는 자도 국토교통부령으로 정하는 보험 또는 공제에 가입하여야 한다(동조 제3항 및 제4항). 이러한 항공보험 등에 가입한 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 보험가입신고서 등 보험가입 등을 확인할 수 있는 자료를 국토교통부장관에게 제출하여야 하고, 이를 변경 또는 갱신한 때에도 그러하다(동조 제5항).

항공보험에 가입하지 아니하고 항공기를 운항한 경우에 대한 처벌규정도 마련되어 있다. 즉, 항공운송사업자와 항공기사용사업자, 항공기대여업자 그 밖에 항공기 소유자 또는 항공기를 사용하여 비행하려는 자가 항공보험에 가입하지 않은 경우에는 3년 이하의 징역 또는 3천만 원 이하의 벌금에 처하고(제78조 제1항 5호 내지 6호), 보험 또는 공제에 가입하지 아니하고 경량항공기를 소유하거나 사용할 수 있는 권리가 있는 자 및 초경량비행장치를 초경량비행장치사용사업, 항공기대여업 및 항공레저스포츠사업에 사용하려는 자에 대해서는 500만 원 이하의 과태료의 처분이 가능하다(제84조 제2항 18호).

이와 같은 항공보험의 책임한도액에 관해서는 항공사업법 시행규칙 제70조에서 규정하고 있다. 즉, 항공운송사업자와 항공기사용사업자, 항공기대여업자 그 밖에 항공기 소유자 또는 항공기를 사용하여 비행하려는 자가 가입하여야 하는 항공보험의 책임한도액은 **① 우리나라가 가입하고 있는 항공운송의 책임에 관한 제국제협약에서 규정하는 책임한도액, 혹은 ② 이를 적용하기 불합리한**

22) “경량항공기”란 항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 비행기, 헬리콥터, 자이로플레인(gyroplane) 및 동력패러슈트(powered parachute) 등을 말한다. 「항공안전법」 제2조. 항공안전법 시행규칙에 나와 있는 경량항공기의 추가기준은 다음과 같다. 1. 최대이륙중량이 600킬로그램(수상비행에 사용하는 경우에는 650킬로그램) 이하일 것, 2. 최대 실속속도 또는 최소 정상비행속도가 45노트 이하일 것, 3. 조종사 좌석을 포함한 탑승 좌석이 2개 이하일 것, 4. 단발(單發) 왕복발동기를 장착할 것, 5. 조종석은 여압(與壓)이 되지 아니할 것, 6. 비행 중에 프로펠러의 각도를 조정할 수 없을 것, 7. 고정된 착륙장치가 있을 것. 다만, 수상비행에 사용하는 경우에는 고정된 착륙장치 외에 접을 수 있는 착륙장치를 장착할 수 있다.

23) “초경량비행장치”란 항공기와 경량항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 장치로서 자체중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 동력비행장치, 행글라이더, 패러글라이더, 기구류 및 무인비행장치 등을 말한다. 「항공안전법」 제2조.

경우에는 국토교통부장관이 정하는 항공운송인의 책임한도액이 된다.²⁴⁾ 그리고 경량항공기를 소유하거나 사용할 수 있는 권리가 있는 자 및 초경량비행장치를 초경량비행장치사용사업, 항공기대여업 및 항공레저스포츠사업에 사용하려는 자는 「자동차손해배상 보장법 시행령」 제3조 제1항 각 호에 따른 금액 이상을 보장하는 보험 또는 공제에 가입하여야 한다.

위 규정은 당초「항공운송사업진흥법」및 동 시행규칙에 규정되었던 내용이지만 지난 2017년 3월 「항공법」분법에 따라 「항공사업법」이 제정됨으로써 「항공사업법」에 새롭게 들어온 내용이다. 우리나라에서 항공보험 가입의무에 관한 구체적인 기준을 제시하고 있는 유일한 법규범이라는 점에서 위 시행규칙은 중요한 의미를 가진다. 하지만 후술하는 바와 같이 외국의 입법례와 비교할 때 우리나라 법령은 여러 측면에서 그 정비를 고려해 볼 필요가 있을 것으로 본다.

3. 외국 입법례

(1) 미국

항공보험에 관한 미국 연방법의 규정은 미연방규정집(CFR, Code of Federal Regulations) Part 205에 규정되어 있다. 이 규정에 따르면 일반적인 미국 국적의 항공기 및 미국을 직접 운항하는 외국항공기(foreign direct air carriers)는 14 CFR 205.5에 규정된 바에 따라 항공기 사고에 대비하여 아래와 같은 보험금액 범위의 보험을 가입 및 유지하여야 한다.

- ① 항공사고로 인한 승객과 승무원을 제외한 제3자의 사망이나 상해 혹은 재산상 손해에 대해 항공운송인은 피해 건당 USD 300,000 그리고 사고 당 총 USD 20,000,000의 배상책임이 가능한 보험을 유지하여야 한다. 다만 좌석 수 60석 이하 혹은 최대적재량(maximum payload capacity) 18,000 파운드 이하의 항공기를 운항하는 항공운송인은 사고 당 총 USD 2,000,000의 배상책임 보험으로 그 범위가 축소된다.

24) 2018년 10월 현재 국토교통부장관이 정하는 책임한도액에 관한 입법은 이루어지지 않고 있다.

- ② 위와 같은 제3자 보험에 추가하여 항공운송인은 승객의 사망이나 상해에 대해 피해승객 당 USD 300,000의 손해배상이 가능한 보험을 유지하여야 한다. 그리고 사고 건당 총 배상금은 사고 항공기 장착좌석의 75%가 기준이 된다. 즉, 1인당 손해배상금액 USD 300,000 에 75% 좌석이 판매되었을 경우가 사고 당 총 배상금이 되는 것이다 (예컨대, 300석이 장착된 항공기의 경우, 사고 당 총 배상금액은 USD 300,000 x 225 석 = USD 67,500,000 이 된다).

위와 같은 일반적인 항공기 및 항공운송과 달리 14 CFR 298 이하에 규정되어 있는 근거리 위주의 소형 항공기 운송인 즉, air taxi에 대해서는 아래와 같은 별도의 항공보험 기준이 적용된다.

- ① 제3자 책임보험에 관해서는 사망이나 상해에 대해 피해자 1인당 USD75,000, 재산상 손해에 대해서는 피해 건당 USD 100,000, 그리고 사고 당 총 USD 300,000의 손해배상이 가능한 보험을 유지하여야 한다.
- ② 승객의 사망이나 상해에 대해서는 피해 승객 당 USD 75,000 그리고 사고 건당 총 배상금은 위 일반적인 항공기 사고와 마찬가지로 사고 항공기 장착좌석의 75%가 기준이 된다.

(2) EU

유럽연합은 미국 9/11 테러 이후 항공보험에 관한 규정을 개정하여 지난 2005년부터 발효된 Regulation 785/2004 규정²⁵⁾을 시행하고 있다. 본 규정은 EU 역내를 운항하거나, EU지역을 출도착하거나, EU 영공을 통과하는 모든 항공기의 운송인에게 적용된다.²⁶⁾ 다만 정부의 공공 목적을 위해 사용되는 국가기관 항공기(state aircraft), 줄로 고정된 열기구(係留氣球, captive ballon), 각종 연(kites), 바닥에 고정된 비행기구, 최대이륙중량 20kg 미만의 모형항공기에 대해서는 적용이 제외된다.²⁷⁾ 또한 최대이륙중량 500kg 미만인 항공기 및 초소형항공기

25) Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council (21 April 2004).

26) Art. 2 of 785/2004.

(micro lights)는 그것이 비상업적 목적에서 사용되거나 국경을 넘지 않고 지역 내에서 사용될 경우에는 전쟁이나 테러에 대비한 보험가입 의무가 면제된다.

EU 규정에 따라 항공운송인이 가입 및 유지해야 하는 보험계약상 최저 보험 금액의 범위는 다음과 같다.

- ① 승객의 신체에 관한 손해배상에 대해서는 승객 당 최소 250,000 SDR(Special Drawing Right)²⁸⁾의 배상이 가능한 보험이 유지되어야 한다. 다만 비상업적 운항으로 최대이륙허용중량이 2,700kg 이하인 항공기에 대해서는 각 당사국들이 100,000 SDR을 이상의 범위에서 자율적으로 보험금액을 규율할 수 있다. 이에 대해 영국, 프랑스, 독일, 네덜란드 등은 100,000 SDR로 규정하고 있고, 이탈리아, 스페인 등은 250,000 SDR로 규정하고 있다.
- ② 수하물의 손해에 대해서는 승객당 최소 1,131 SDR의 배상이 가능하여야 한다.²⁹⁾
- ③ 화물의 손해에 대해서는 kg당 최소 19 SDR의 배상이 가능하여야 한다.³⁰⁾
- ④ EU지역을 착륙하지 아니하고 단순히 그 영공을 통과하는 EU지역 이외의 국적을 가진 항공사에 의해서 상기 승객, 수하물, 화물에 관한 보험규정은 적용되지 아니한다. 이 경우에는 아래 (e)항의 지상 제3자에 관한 보험만 적용된다.
- ⑤ 지상 제3자의 손해에 대해서는 항공기의 최대이륙허용중량에 따라 보험금액의 범위가 달라진다. 최대이륙허용중량 500kg 미만의 항공기에 대해서는 최소 750,000 SDR의 배상책임보험이, 그리고 최대이륙허용중량 500,000kg 이상의 항공기에 대해서는 700,000,000 SDR의 배상책임보험이 유지되어야 한다. 최대이륙허용중량에 따른 최소 보험금액은 다음과 같다.

27) Art. 2(2) of 785/2004.

28) 1 SDR = 1.4 USD = 1,578 KRW (2018년 9월 18일 기준 환율 적용)

https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=2018-09-30&reportType=CVSDR.

29) 이러한 보험금액은 몬트리올 협약의 배상책임 한도액을 기준으로 한 것이다. 따라서 몬트리올 협약이 당초 1,000 SDR 이었다가 배상한도액이 증가한 것을 반영하여 현재 1,131SDR이 되었다.

30) 마찬가지로 이 보험금액은 몬트리올 협약상 배상책임 한도액과 동일하게 맞춘 것으로, 몬트리올 협약의 한도액 증가로 17 SDR에서 19 SDR로 증대되었다.

Category	MTOM (kg)	Minimum insurance (million SDRs)
1	1 < 500	0.75
2	< 1,000	1.5
3	< 2,700	3
4	< 6,000	7
5	< 12,000	18
6	< 25,000	80
7	< 50,000	150
8	< 200,000	300
9	< 500,000	500
10	≥ 500,000	700

(3) 캐나다

캐나다의 항공보험 가입의무에 대해서는 항공운송규정(Air Transport Regulations) 제6장 및 제7장에 규정되어 있다. 이에 따르면 항공운송인은 항공기에 장착된 승객 좌석당 CAD 300,000³¹⁾의 손해배상이 가능한 항공보험을 유지하여야 한다. 이에 추가하여 제3자 손해에 대해서는 항공기 최대이륙중량(MTOW, Maximum Take-Off Weight) 7,500 파운드 이하인 항공기에 대해서는 CAD 1,000,000을, 그리고 MTOW 7,500 파운드 초과 18,000 이하인 경우에는 CAD 2,000,000을, MTOW 18,000 파운드를 초과하는 항공기에 대해서는 CAD 2,000,000에 초과되는 1파운드당 CAD 150을 가산한 보험금액의 항공보험이 유지되어야 한다.

(4) 호주

호주에서 항공운송인의 민사책임과 보험에 관해서는 기본적으로 1959년 민항항공법(CACL Act, Civil Aviation Carriers' Liability Act 1959)이 적용된다. 이 법률은 지난 2013년 항공운송인의 손해배상책임과 보험가입에 관한 규정이 개정되었는데, 그 내용을 담고 있는 것이 Aviation Legislation Amendment (Liability and Insurance) Act 2012 이다.³²⁾ 그러한 개정에 따른 항공보험 가입범위는 승객의 손

31) 1 CAD = 0.77 USD (2018.10.5.일자 환율)

32) 이 규정은 지난 2013년 3월 31일 부로 발효되었다. <https://www.legislation.gov.au/Details/C2012A00191>

해에 관해서는 국내선의 경우 AUD 725,000³³⁾ 그리고 몬트리올 협약의 적용을 받는 국제선 운송의 경우에는 260,000 SDR 이다.

항공운송인의 지상 제3자의 피해에 관한 손해배상에 대해서는 1999년 항공기로 인한 손해에 관한 법률(DBA Act, Damage by Aircraft Act 1999)이 적용되는데, 특이한 점으로 항공운송인의 지상 제3자의 손해배상에 관해서는 보험가입 강제조항이 존재하지 아니한다.³⁴⁾

한편, 호주의 항공보험의 특징으로는 보험자의 보험계약상 의무 회피불가능(Non-Voidable)을 들 수 있다. 이는 일반적인 계약의 법리와 달리 보험자가 항공운송인과 체결한 보험계약이 무효가 되더라도 여전히 승객의 사망이나 상해에 대한 보험금 지급의무를 부담한다는 점이다.

〈주요 국가의 항공보험 가입의무에 따른 최소 보험금액〉

국가	구분	피해 건당	사고 당 총액	비고	
미국	일반	제3자	USD 300,000	USD 20,000,000	좌석수 60석 이하 혹은 최대적재량 18,000 lb 이하는 사고 당 2,000,000
		승객	USD 300,000	USD 300,000 x 75%	
	air taxi	제3자	USD 75,000 (人) USD 100,000(物)	USD 300,000	
		승객	USD 75,000	USD 75,000 x 75%	
유럽	제3자	-	SDR 750,000 ~ 700,000,000	최대이륙중량에 따라 차등	
	승객	SDR 250,000(人) SDR 1,131(物)	-	최대이륙중량 2,700kg 이하 : 100,000 SDR	
		화물	SDR 19	-	
캐나다	제3자	-	CAD 1,000,000 CAD 2,000,000 CAD 2,000,000 + a	최대이륙중량에 따라 차등	
	승객	CAD 300,000	-		
호주	제3자	-	-		
	승객	-	SDR 260,000(국제) ADU 725,000(국내)		

33) 1 AUD = 0.71 USD (2018.10.5.일자 환율)

34) 법률 원문은 인터넷으로 조회가능하다. <https://www.legislation.gov.au/Details/C2013C00130>

IV. 현행 법제의 문제점과 개선방안

우리나라 항공사업법 및 부속법령에 규정되어 있는 항공보험 가입 및 유지의무에 관한 조항과 외국의 입법례를 살펴보면 아래와 같은 문제점들을 생각해 볼 수 있다.

1. 법적 근거의 설정

우리나라는 항공운송인의 항공보험가입 의무에 관한 선언적인 내용은 의회입법인 「항공사업법」에 규정하면서 그 의무의 구체적 내용이라 할 수 있는 보험금액의 최고한도액 규정은 하위법령인 국토교통부령 즉, 시행규칙에서 규율하고 있다. 유상계약인 보험계약에서 담보위험 범위와 보험금액에 따라 보험계약자인 항공운송인에게 보험료 납부의무가 발생되는 물론이다. 적절한 항공보험을 유지함으로써 일반 국민의 안전과 권익의 보호라는 공공적 목적에도 불구하고 항공보험 의무가입제도는 항공운송사업자라는 사인(私人)에게 직접적으로 금전적인 의무를 부과하는 성격을 가진다. 나아가 보험이라는 계약체결을 강제함으로써 사법의 대원칙인 계약자유의 원칙의 예외를 설정하고 있는 것이다. 이점에서 항공보험 계약체결을 획일적인 기준으로 강제함에 있어서는 그 구체적인 범위를 행정입법인 시행규칙이 아닌 그 상위법령에 의회입법으로 규정하는 것이 타당하리라고 본다.³⁵⁾

EU의 경우 항공보험 가입의무 유지를 위한 별도의 입법을 마련하고 있고, 미국이나 캐나다, 호주의 경우 항공관련 기본법에서 항공운송사업자에게 항공보험 가입의무를 부과하면서 구체적인 최저 보험금액의 범위까지 상세하게 규정하고 있다. 더욱이 현재 우리나라 시행규칙은 “제국제협약에서 규정하는 책임한도액”이라는 매우 간단한 규정만을 두고 있는데, 이러한 규정의 타당성은 별로므로 하고, 그와 같은 간단한 내용이라면 항공관련 본법에서 규정되는 것이 타당할 것으로 생각된다.

35) 대표적인 우리나라 강제보험이라 할 수 있는 자동차 손해배상책임보험의 경우 시행규칙이 아닌 시행령에 구체적인 보험금액 범위를 규정하고 있다. 자동차손해배상보장법 제5조 및 동 시행령 제3조 참고.

2. 국제협약의 적용과 책임한도액

우리나라 「항공사업법」시행규칙은 항공운송인이 가입해야 하는 적절한 항공보험의 기준으로 보험금액을 ‘우리나라가 가입하고 있는 “항공운송의 책임에 관한 제국제협약”에서 규정하는 책임한도액’으로 정하고 있다. 그런데 이러한 입법내용은 법률의 명확성 측면에서 아래와 같은 문제가 있다.

국제항공운송인의 승객에 대한 민사책임 관련, 우리나라의 국제협약 가입현황을 살펴보면 헤이그 의정서³⁶⁾와 몬트리올 협약³⁷⁾을 들 수 있다. 이 중에서 문제된 사안에 어떤 규범이 적용될 것인지 여부는 협약이 정하는 바에 따라 출발지 국가와 목적지 국가의 협약가입 여부를 따져보아야 한다.³⁸⁾ 예컨대 한국과 미국을 오가는 국제항공운송에서는 한국과 미국이 공통적으로 몬트리올협약을 가입하고 있으므로 그 협약이 적용될 것이지만, 한국과 캄보디아를 오가는 국제항공운송에서는 그렇지 아니하다. 캄보디아는 1929년 바르샤바 원협약과 1955년 헤이그 의정서에 가입하고 있으므로,³⁹⁾ 우리나라와 공통된 협약은 헤이그 의정서가 전부이고 따라서 헤이그 의정서가 우리나라나 캄보디아 국내법 보다 우선적으로 적용될 것이다.

헤이그 의정서는 제22조에서 ‘승객 운송에 있어서는 각 승객에 대한 운송인의 책임은, 25만 금프랑의 액을 한도로 한다.’라고 규정하고 있고, 오늘날 25만 금프랑은 대체로 16,600 SDR로 대체되어 있다. 이는 우리나라는 가입하지 않았지만, 1975년 몬트리올 추가 의정서⁴⁰⁾에서 금프랑의 단위를 SDR로 대체하고 있기 때문이다. 따라서 헤이그 의정서를 기준으로 할 때, 우리 법상 항공운송사업자

36) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Hague, 28 September 1955.

37) Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.

38) 협약의 계약국간 적용과 관련한 내용이 문제된 사안으로는 정재중, “한미간 항공화물 운송에 관한 공동조약관계의 존재 여부 - Chubb & Son, Inc. v. Asiana Airlines (2nd Cir. 2000) 및 미국에서의 논의를 중심으로 -”, 『항공우주정책·법학회지』 제16권 (2002년 12월) 참고.

39) <https://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>

40) Montreal Protocols to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955.

는 승객 1인당 약 2천6백만 원이 보험증권상 보험금액인 보험을 가입하면 되는 것이다.⁴¹⁾

반면 몬트리올 협약이 적용되는 경우에는 사정이 달라진다. 몬트리올 협약 제 21조에 따르면 항공운송인은 승객당 100,000 SDR (약 1억 5천 7백만 원)⁴²⁾ 미만의 손해에 대해서는 과실추정주의에 따른 무과실 책임을 부담하는 반면, 이를 초과하는 손해에 대해서는 항공사가 협약이 정하고 있는 바와 같이 자신의 무과실을 입증하여야 하고 만일 그에 실패한 경우 책임한도액을 원용할 수 없다.⁴³⁾

이처럼 헤이그 의정서와 몬트리올 협약에 따른 항공운송인의 책임은 약 6배의 차이를 보인다. 더욱이 몬트리올 협약은 10만 SDR을 넘는 손해에 대해서는 아예 책임한도액이라는 것이 존재하지 않아서 책임한도액을 보험금액으로 규정하고 있는 현행 법규범에 모순이 발생하게 된다.

생각건대, 승객의 배상책임에 관한 국제협약은 운항노선에 따라 적용이 달라지는 것인데 이에 대한 구분 없이 막연히 국제협약에 따라 일률적으로 항공보험 가입의무를 정하는 조항은 혼란을 초래할 수도 있을 것으로 본다.

한편, 지상 제3자의 손해에 관한 국제협약에는 우리나라가 가입하고 있지 아니하므로 이 부분에 관해서는 우리 항공사업법 시행규칙은 아무런 의미를 가질 수 없게 된다.⁴⁴⁾ 다만 동 규정에서 직접적으로 언급하고 있지는 않지만 “국토교통부장관이 정하는 항공운송인의 책임한도액”으로 만약 우리 상법이 적용될 경우에는 법 제932조가 다음과 같이 적용될 것이다.

먼저 사고 건당 배상금액은,

① 최대중량이 2천킬로그램 이하의 항공기의 경우 30만 계산단위(SDR)의 금액

41) 1 SDR = 1.4 USD = 1,578 KRW (2018년 9월 18일 기준 환율 적용)

https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=2018-09-30&reportType=CVSDR.

42) 1999몬트리올협약상 손해배상책임한도액 ‘자동조정 조항’에 따라, 2010년부터 113,100 SDR(약 1억 7천 8백만 원)로 증액됨.

43) 김두환, “몬트리올 조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임”, 항공우주법학회지 제18호(2003), 20면; 김종복, “New Warsaw Convention: Montreal Convention 1999 소개”, 항공우주법학회지 제17호(2003), 15면.

44) 시행규칙 제70조 제2항 제2호에서 “제국제협약에서 규정하는 책임한도액을 적용하기 불합리한 경우에는 국토교통부장관이 정하는 항공운송인의 책임한도액”이라고 명시하고 있지만, 아쉽게도 아직까지 그에 관한 기준은 마련되지 않고 있다.

② 최대중량이 2천킬로그램을 초과하는 항공기의 경우 2천킬로그램까지는 30만 계산단위, 2천킬로그램 초과 6천킬로그램까지는 매 킬로그램당 175 계산단위, 6천킬로그램 초과 3만킬로그램까지는 매 킬로그램당 62.5 계산단위, 3만킬로그램을 초과하는 부분에는 매 킬로그램당 65 계산단위를 각각 곱하여 얻은 금액을 순차로 더한 금액이다 (동조 제1항).

또한 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고로 인하여 사망 또는 상해가 발생한 경우 항공기 운항자의 제930조에 따른 책임은 제1항의 금액의 범위에서 사망하거나 상해를 입은 사람 1명당 12만5천 계산단위의 금액을 한도로 한다(동조 제2항).

이처럼 우리나라도 상법에서는 지상 제3자의 손해에 대해 다른 외국에서와 같이 최대이륙허용중량(MTOW, Maximum Take-Off Weight)을 기준으로 최대 배상금액을 규정하고 있다. 다만 이러한 상법이 적용될 수 있는 근거가 현재 우리 법령에서 직접적으로 규정되어 있지 아니하므로 이에 대한 보완이 필요할 것으로 본다.

3. 국내운송과 국제운송의 구분

우리나라 「항공사업법」 및 하위 법령은 국내항공과 국제항공을 구분하지 않고 일반적인 항공기를 사용하는 항공운송사업자에게 동일한 기준의 항공보험 가입 의무를 부과하고 있다. 그러면서 경량항공기와 초경량비행장치에 관해서는 「자동차손해배상 보장법 시행령」상의 보상범위를 준용하도록 규정하고 있다.

하지만 항공운송인이 사용하는 경량항공기가 아닌 일반적인 항공기도 그 크기와 운송규모에 따라 세부적으로 나누어 보험가입의무를 정할 필요가 있을 것으로 본다.

그 중 하나가 국내선과 국제선의 구분이다. 일반적으로 국내선을 운항하는 항공기와 국제선 항공기는 여객의 수송규모나 항공기체의 크기에 상당한 차이가 존재한다. 운항시간에 있어서도 국내선은 1시간 내외의 짧은 구간을 운항하는데 비해 국제선은 노선에 따라 차이는 있지만 대체로 국내선 구간 보다 운항에 장

시간이 소요된다. 규모가 큰 항공운송에 장시간 비행을 하는 경우는 그렇지 않은 편 보다 위험에 더 많이 노출됨은 물론이다. 따라서 같은 항공운송사업자라고 하더라도 국내선과 국제선을 구별하여 보험가입의무를 구체적으로 규정하는 것이 법규의 명확성의 측면에서 타당할 것으로 생각된다. 앞서 살펴본 바와 같이 호주의 경우 국제선과 국내선을 구분하여 서로 다른 최소 보험금액을 명시하면서 항공운송사업자에게 보험가입 의무를 강제하고 있다. 또한 우리나라에서 향후 새로운 저비용항공사(LCC)가 시장에 초기 진입할 때 예전처럼 우선 국내선 면허를 받아 운항을 개시하게 될 것인데, 현행 규정에 따른다면 이때에도 초기 사업자는 기존의 대형 국제선 항공사와 동일한 범위의 보험가입 의무를 부담하게 되어 결국 초기 시장진입에 부담으로 작용할 수도 있다.

이와 같은 맥락에서 항공기의 크기가 작거나 운송규모가 크지 않은 항공기를 운항하는 항공사업자에 대해서는 항공보험 가입규모를 차등적으로 적용할 필요가 있을 것으로 본다. 실제로 미국은 좌석수 60석 이하 혹은 최대적재량 18,000 lb 이하의 소형항공기에 대해서는 보험가입 금액을 낮추어 규정하고 있다. 나아가 근거리 전용의 air taxi에 대해서는 별도의 규정을 두고 있다. 유럽도 마찬가지로 최대이륙중량이 2,700kg 이하인 항공기에 대해서는 낮은 규모의 보험금액을 규정하고 있다. 따라서 우리나라도 소형항공운송사업자와 같이 항공기 크기와 운송규모가 일반적인 항공사와 차이가 나는 경우에는 별도의 기준을 제시해주는 것이 타당할 것으로 생각된다.

4. 무인비행장치 보험의 문제

오늘날 무인비행장치의 기술발전에 따라 많은 국가들이 무인비행장치의 운영을 위한 규범을 마련하고 있으며, 그 중 일부 국가는 무인비행장치의 운영에서 발생할 수도 있는 위험과 손해를 전보하기 위해 책임보험의 가입을 의무화하고 있다.

우리 법에 따르면 무인비행장치(드론)가 포함되는 초경량비행장치를 초경량비행장치사용사업, 항공기대여업 및 항공레저스포츠사업에 사용하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 보험 또는 공제에 가입하여야 한다. 그리고 그 보험금액

의 범위는 「자동차손해배상 보장법 시행령」 제3조 제1항을 준용하도록 하고 있다. 따라서 무인비행장치의 이용에 따른 손해배상을 담보하기 위한 최저 보험금액의 범위는 다음과 같다.

- ① 피해자가 사망한 경우에는 1억5천만원의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액. 다만, 그 손해액이 2천만원 미만인 경우에는 2천만원.
- ② 피해자가 부상한 경우에는 상해정도에 따라 본법에서 정하는 금액의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액.
- ③ 부상에 대한 치료를 마친 후 더 이상의 치료효과를 기대할 수 없고 그 증상이 고정된 상태에서 그 부상이 원인이 되어 신체의 장애(후유장애)가 생긴 경우에는 별도로 규정된 금액의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액

위와 같은 현행 법제에 따르면, 초경량비행장치에 포함되는 무인비행장치는 항공보험의 가입의무가 인정되지만, 그 책임한도액에서 다음과 같은 문제점이 있다.

첫째, 무인비행장치는 지상에서 이동하는 자동차와 달리 공중에서 운항되기 때문에 사고 발생 시에 초래되는 위험의 범위가 자동차 보다 클 수 있다. 특히 유인항공기와 충돌하거나, 유인항공기의 운항에 영향을 미쳐 경우에 따라서는 항공기 추락으로 이어질 수도 있는 점에서 배상책임의 범위를 단순히 자동차 손해배상에 준용하는 것은 미흡한 점이 있다.

둘째, 현행 법규범에 따르면 무인비행장치와 관련한 항공보험의 가입의무가 강제되는 경우는 초경량비행장치사용사업, 항공기대여업 및 항공레저스포츠사업에 사용하려는 자로 제한되어 영리목적이 아닌 무인비행장치 사용의 경우에는 항공보험의 가입의무가 부가되지 않고 있다. 하지만 레저용 무인비행장치의 운항도 사업용과 마찬가지로 큰 사고로 이어질 수도 있는 점에서 이에 관한 재검토가 절실한 실정이다.

셋째, 현행 규범은 무인비행장치의 보험가입의무를 규정하면서 책임한도액을 대인피해에만 국한하여 제한적으로 규정하고 있다. 하지만 드론을 이용하여 발생할 수 있는 사고나 책임의 유형을 사람의 생명이나 신체에 국한하는 것은 지

나치게 근시안적인 정책이라 할 수 있다. 예컨대 드론을 이용하여 개인정보를 침해하거나 추락으로 인하여 타인에게 재산상 손해를 끼칠 수도 있는가 하면, 드론이 테러공격에 이용되어 막대한 손해를 초래할 수도 있다. 따라서 보다 거시적인 시각에서 무인비행장치의 보험에 관한 책임한도액을 다시 설정할 필요가 있을 것으로 본다.

넷째, 우리 상법 항공운송편은 항공운송에 관한 통일적인 손해배상책임체계를 구축하는 몬트리올협약을 상당부분 원용하고 있는데 상법에서 명시적으로 초경량비행장치를 적용범위에서 제외하고 있다. 상법 제896조(항공기의 정의)이 법에서 ‘항공기’란 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 운항에 사용하는 항공기를 말한다. 다만, 대통령령으로 정하는 초경량비행장치는 제외한다. 따라서 무인비행장치와 관련하여 발생할 수 있는 손해배상책임에 관해서는 우리 상법은 적용이 제외되어 무인비행장치 운영자는 상법에 따른 책임제한액을 원용할 수 없고 실손해배상책임을 부담하여야 한다. 그 결과 일반적인 항공사고 보다 무인비행장치 사고에 보다 큰 손해배상책임이 뒤따를 수도 있다. 따라서 실손해배상책임을 고려한 적절한 항공보험의 가입필요성이 높다고 할 수 있다. 다만 무인비행장치에 실손해배상책임을 지우는 현 제도를 개선하지 않고, 이에 따라 보험가입을 의무화하게 되면 상당히 높은 보험료가 책정될 수밖에 없고, 이에 따라 무인기 운영은 축소될 수밖에 없으며 이는 전체적으로 국내 무인기 산업 침체로 이어질 가능성이 높다고 할 수 있다. 이런 문제를 감안하면 무인비행장치 안전기준을 높여 사고율을 낮추고, 안전 기준을 통과한 무인기 운영자에 대해서는 유인기 운영자가 주장할 수 있는 수준의 책임제한을 주장할 수 있게 관련 법규를 개정할 필요가 있다고 생각된다.

요컨대 일반적인 유인항공기 만큼이나 손해배상범위가 포괄적인 무인비행장치에 대해, 현행 우리나라 법제는 항공보험의 가입의무를 부분적으로 강제하고 있지만, 그에 따른 책임범위는 자동차의 경우를 준용하고 있어서 배상범위가 포괄적이지 못하고 배상수준 또한 낮다는 문제점을 안고 있다. 따라서 사고발생시에 원활한 보상을 기대할 수 있도록 무인비행장치에 관한 항공보험 법제를 쇄신할 필요가 있을 것으로 사료된다.

V. 결 어

사고 발생 시에 수많은 인명과 재산이 손실되는 항공사고의 전손성, 순간성, 거대성이라는 특성을 감안할 때 항공운송산업의 지속적 성장을 유지하고 피해자를 위한 원만한 배상이 가능하도록 하기 위해서는 항공운송인에 의한 적절한 항공보험의 가입과 유지가 필수적이다. 이런 측면에서 근대 사법체계의 대원칙인 계약자유의 원칙을 수정하는 항공보험 가입의무의 강제가 설득력을 가지게 되는 것이다. 다만 외국의 입법례와 비교하여 우리나라의 항공보험 가입의무에 관한 법규정은 다음과 같은 쟁점들을 중심으로 재정비될 필요가 있을 것으로 본다.

첫째, 항공운송인에 대해 적절한 수준의 항공보험의 가입과 유지를 강제하는 것은 국가의 개인에 대한 금전적 의무를 강제하는 성격을 가지게 되므로 시행규칙이 아닌 본법에 규정되는 것이 타당할 것으로 생각된다. 이와 같은 규정의 태도는 다른 외국의 입법례에서 흔히 목격되는 사항이다.

둘째, 우리 법 규정은 “국제협약에서 규정하는 책임한도액”이라는 문구를 사용함으로써 여러 가지 다양한 경우의 항공손해배상에 대응하고 있다. 하지만 본문에서 살펴본 바와 같이 국제협약 중에서 어떠한 수단(legal tools)이 사용되는가에 따라 배상범위가 달라지는 점, 오늘날 승객에 대한 손해배상을 규율하는 몬트리올 협약은 항공운송인의 과실이 있는 경우 그 책임한도액이 철폐된 점, 그리고 지상 제3자의 손해에 관한 로마협약체계에는 우리나라가 가입하고 있지 않은 점 등을 고려할 때 “국제협약에서 규정하는 책임한도액”은 더 이상 만병통치약이 되지 못한다.

셋째, 우리나라와 같이 좁은 영토를 가진 국가에서는 국내운송과 국제운송이 비행시간이나 거리에서 큰 차이가 있다. 따라서 항공보험 가입의무에 있어서도 국내운송과 국제운송을 나누어 규율할 필요가 있을 것으로 본다. 이러한 이중적 규율은 항공운송업에 새롭게 진출하고자 하는 신생 항공사에게 국제운송과 같은 필요 이상의 보험가입을 강제하지 않아도 되는 장점이 있다.

넷째, 무인비행장치의 사고에 따른 항공보험에 자동차손해보험을 준용하는 것은 무인비행장치 사고에 관한 특성을 충분히 이해하지 못한 것으로 보인다. 향후 무한한 발전가능성을 가진 무인비행장치에 관한 보험은 장기적인 관점에

서 일반적인 항공보험과 분리하여 규율하는 것이 타당할 것으로 생각된다.

본 연구는 우리나라의 항공보험 의무가입제도의 현황을 파악하고 외국 입법례와의 비교를 통해 우리 실정에 알맞은 합리적이고 구체적인 기준을 제시하고자 하였다. 이를 통해 현행 법령의 개정방향을 밝혀 개선을 유도하고 궁극적으로 적절한 항공보험으로 항공기를 이용하는 우리 국민의 안전과 재산이 담보될 수 있는 환경을 조성하는 것을 목표로 한다. 아무쪼록 본 연구를 통해 항공관련 법률과 그 하위법령을 검토함으로써 향후 항공보험에 관한 입법적 개선방향을 제시하고 이로써 입법적 오류, 시행착오 등을 최소화할 수 있기를 기대해 본다.

참고문헌

[국내문헌]

- 김두환, “몬트리올 조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임”, 『항공우주법학회지』 제18호, 한국항공우주법학회, 2003.
- 김선이·정다은, “항공보험에 관한 약간의 고찰 - 항공보험의 담보범위를 중심으로 -”, 『항공우주법학회지』 제25권 제2호, 한국항공우주법학회, 2010.
- 김종복, “New Warsaw Convention: Montreal Convention 1999 소개”, 『항공우주법학회지』 제17, 한국항공우주법학회, 2003.
- 김종복, “상법 항공운송편 제정의 필요성과 방향에 관한 고찰”, 『인하대 법학연구』 제11집 제1호, 인하대학교 법학연구소, 2008.
- 김학만·주기종, “항공보험에 있어서 제3자책임보험에 관한 연구”, 『법학연구』 제17권, 한국법학회, 2004.
- 박길준·송승현, “항공배상책임보험에 관한 고찰”, 『비교사법』 제11권 4호, 한국비교사법학회, 2004.
- 박종화, “재난 관련 피해보상의 문제점 및 개선방안 - 정책성보험 및 의무보험을 중심으로”, 한국조세재정연구원 세미나자료 2014권 1호, 한국조세재정연구원, 2016.
- 성연영, “항공공제제도의 도입 방안 연구”, 『항공진흥』, 2016.
- 이창재, “항공사고에 관한 미국 해사법정관할”, 『항공우주정책·법학회지』 제31권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2016.
- 이태희, “한국에서의 항공법 및 항공보험 발전추이와 당면과제”, 『항공법학회지』 제4권, 한국항공법학회, 1992.
- 전무부, “우리나라 민항기 추락사고 실태와 항공보험의 제 문제”, 『국제무역연구』 제8권 1호, 2002.
- 정다은, “2009 몬트리올 협약에서의 제3자 배상책임보험에 대한 고찰”, 『항공진흥』, 2012.
- 정재중, “한미간 항공화물운송에 관한 공통조약관계의 존재 여부 - Chubb & Son, Inc. v. Asiana Airlines (2nd Cir. 2000) 및 미국에서의 논의를 중심으로 -”, 『항공우주정책·법학회지』 제16권, 한국항공우주정책·법학회, 2002.
- 최창희, “드론보험의 전망과 과제”, KiRi Weekly (보험연구원) 제396호, 2016.

항공진흥협회 발간, 『항공시장동향』 제55호, 2017.

항공진흥협회, “항공보험 실태조사 및 관리방안 연구”(2015.12. 국토교통부 연구용역 보고서).

[외국문헌]

R.D. Margo, Aviation Insurance (London: Butterworth, 1980).

Wells and Chadbourne, Introduction to Aviation Insurance and Risk Management, Krieger Publication(2007).

초 록

본 연구는 우리나라의 항공보험 의무가입제도의 현황을 파악하고 외국 입법례와의 비교를 통해 우리 실정에 알맞은 합리적이고 구체적인 기준을 제시하고자 한다. 이를 통해 현행 법령의 개정방향을 밝혀 개선을 유도하고 궁극적으로 적절한 항공보험으로 항공기를 이용하는 우리 국민의 안전과 재산이 담보될 수 있는 환경을 조성하는 것을 목표로 한다. 특히 2017년 새롭게 시행된 항공사업법과 그 하위법령을 검토함으로써 향후 항공보험에 관한 입법적 개선방향을 제시하고 이로써 입법적 오류, 시행착오 등을 최소화할 수 있을 것으로 본다.

사고 발생 시에 수많은 인명과 재산이 손실되는 항공사고의 전손성, 순간성, 거대성이라는 특성을 감안할 때 항공운송산업의 지속적 성장을 유지하고 피해자를 위한 원만한 배상이 가능하도록 하기 위해서는 항공운송인에 의한 적절한 항공보험의 가입과 유지가 필수적이다. 이런 측면에서 근대 사법체계의 대원칙인 계약자유의 원칙을 수정하는 항공보험 가입의무의 강제가 설득력을 가지게 되는 것이다. 다만 외국의 입법례와 비교하여 우리나라의 항공보험 가입의무에 관한 법규정은 다음과 같은 쟁점들을 중심으로 재정비될 필요가 있을 것으로 본다.

첫째, 항공운송인에 대해 적절한 수준의 항공보험의 가입과 유지를 강제하는 것은 국가의 개인에 대한 금전적 의무를 강제하는 성격을 가지게 되므로 시행규칙이 아닌 본법에 규정되는 것이 타당할 것으로 생각된다. 이와 같은 규정의 태도는 다른 외국의 입법례에서 흔히 목격되는 사항이다.

둘째, 우리 법 규정은 “국제협약에서 규정하는 책임한도액”이라는 문구를 사용함으로써 여러 가지 다양한 경우의 항공손해배상에 대응하고 있다. 하지만 본문에서 살펴본 바와 같이 국제협약 중에서 어떠한 수단(legal tools)이 사용되는가에 따라 배상범위가 달라지는 점, 오늘날 승객에 대한 손해배상을 규율하는 몬트리올 협약은 항공운송인의 과실이 있는 경우 그 책임한도액이 철폐된 점, 책임한도액이 철폐된 점, 그리고 지상 제3자의 손해에 관한 로마협약체계에는 우리나라가 가입하고 있지 않은 점 등을 고려할 때 “국제협약에서 규정하는 책임한도액”은 더 이상 만병통치약이 되지 못한다.

셋째, 우리나라와 같이 좁은 영토를 가진 국가에서는 국내운송과 국제운송이

비행시간이나 거리에서 큰 차이가 있다. 따라서 항공보험 가입의무에 있어서도 국내운송과 국제운송을 나누어 규율할 필요가 있을 것으로 본다. 이러한 이중적 규율은 항공운송업에 새롭게 진출하고자 하는 신생 항공사에게 국제운송과 같은 필요 이상의 보험가입을 강제하지 않아도 되는 장점이 있다.

넷째, 무인비행장치의 사고에 따른 항공보험에 자동차손해보험을 준용하는 것은 무인비행장치 사고에 관한 특성을 충분히 이해하지 못한 것으로 보인다. 향후 무한한 발전가능성을 가진 무인비행장치에 관한 보험은 장기적인 관점에서 일반적인 항공보험과 분리하여 규율하는 것이 타당할 것으로 생각된다.

주제어 : 항공보험, 항공운송인, 항공사, 손해배상책임, 책임한도액, 무인비행장치

Abstract

A study on mandatory insurance for aircraft operators*

Chang-Jae Lee**

The purpose of this study is to present a reasonable and concrete standard for the Korean aviation insurance compulsory subscription system. Through this, we aim to improve the current revision of laws and regulations, and ultimately create an environment in which the safety and property of the Korean people who use aircraft with appropriate aviation insurance can be secured. In particular, by reviewing the aviation business law and its new laws and regulations enacted in 2017, the legislative improvement direction of aviation insurance will be proposed.

In order to maintain the continuous growth of the air transportation industry and to make amicable compensation for the victims, considering the characteristics of the total accident, instantness, and giganticness of air accidents in which a lot of people and property are lost in the event of an accident, adequate insurance coverage is essential. In this respect, the compulsory insurance to amend the principle of freedom of contract, which is the great principle of the modern judicial system, will be persuasive. However, in comparison with foreign legislation, the legal provisions on Korea's obligation to comply with aviation insurance need to be revised around the following issues:

First, it is reasonable to enforce the regulation of the mandatory aviation insurance by legislation from the Congress not by administrative regulations. Because it will force the monetary obligations of the individual such as common air carriers.

Second, our law regulations respond to various kinds of air damages by using the phrase "limit of liability stipulated in international conventions". However, as we

* This work was supported by the Ministry of Education of the Republic of Korea and the National Research Foundation of Korea (NRF-2017S1A5A8020608)

** LL.M. & Ph.D, Professor at Chosun University.

have seen in the text, the range of compensation are various according to the use of legal instruments in international conventions such as the Montreal Convention, which governs the compensation of passengers for damages to passengers today.

Third, in countries with narrow territories, such as Korea, there are big differences in flying time and insurable risk between domestic and international transportation. Therefore, it is necessary to divide domestic transportation and international transportation even in the obligation to join the insurance. This dual discipline has the advantage for rookies in air carrier market who mainly start their business from domestic service.

Fourth, according to Korean law, the regulations of automobile loss insurance is applicable to the aviation mandatory insurance of unmanned aerial vehicle accident which is lack of persuasion. In the future, it will be appropriate to discipline insurance for unmanned aerial vehicles with unlimited potential for development from a long-term perspective.

Key words : aviation insurance, air carrier, airline company, carrier's liability, drone insurance, UAV