

와르소體制와 責任限度額*

朴 憲 穆**

< 目 次 >

- I. 序論
- II. 와르소 體制의 實體
- III. 와르소 體制의 再檢討
- IV. 新體制構築을 위한 補完策
- V. 워싱턴 協約(旅客賠償責任에 관한 航空社間 協約)
- VI. 結論(立法論)

I. 序 論

航空機의 출현은 획기적인 문화의 발달과 사회구조의 개선을 통한 인간 생활의 향상을 가져오게 되었다. 이에 따라 國際航空機構와 이를 통한 여러 國際航空協約이 구축되어 항공기 이용자의 편의를 도모하게 되었다.

항공기의 事故는 공중을 運航하는 특성으로 인하여 일단 사고가 발생하면 전원 사망 또는 물건의 완전파손이 보통이기 때문에 사고로 인한 사회에의 과급효과가 심각하게 나타난다. 따라서 최대의 관심사는 사고원인의 규명 및 事故防止對策이 피해자의 보상문제와 더불어 문제의 핵심이 되고 있는 것이다. 더구나 항공기의 사고는 사고가 발생하면 충격파가 심각하기 때문에 航空運送人, 航空機運航者 및 管制士 등의 책임문제가 크게 부각되고 있다.

* 이 論文은 1996학년도 慶星大學校 學術研究造成費에 의하여 研究되었음.

** 韓國航空宇宙法學會 監事, 慶星大學校 法政大學 法學科 副教授

문제의 초점은 항공기의 사고에 따라 발생하는 損害賠償에서 피해자나 피해자의 가족에게 얼마만큼 보상을 하는 것이 적절한가 하는 것이다. 이에 대하여 1929년이래 항공기와 관련된 국제협약이 많이 체결되어 오늘날의 항공 운송에 따른 사고에 대처하고 있다. 여기서 가장 문제가 되는 것이 항공기의 사고가 발생함으로써 인하여 생기는 賠償問題가 얼마만큼 이루어져야 가장 적절한 것이 되느냐 하는 것이다.

현재 이에 대한 항공기의 사고에 있어서 賠償體系는 소위 와르소體制¹⁾라고 일컫는 국제협약에 의하여 운용되고 있으나, 다수의 국가들은 이 배상체계의 문제에 대하여 이의를 제기하고 있다.

따라서 이 논문에서는 와르소체제에 대한 새로운 체제로의 변화를 모색하는 것이 타당한 것인가를 살펴보고, 특히 논란의 대상이 되고 있는 責任限度額에 관하여 중점적으로 고찰하고자 한다.

II. 와르소體制的 實體

1. 航空運送人的 損害賠償責任의 構造

(1) 事故賠償制度

航空運送에 있어서의 人的 事故에 따르면 사고 발생에 의하여 야기되는 손해는 육상·해상운송의 두 경우에서 생기는 것과 비교하여 볼 필요가 있다. 즉 損害賠償責任이 성립하는 모든 경우에 있어서는 過失責任主義를 취하고 있는 것을 볼 수 있다.

商法 제148조 규정에 의하면, 운송인은 자기 또는 사용인이 운송을 懈怠하지 아니하였음을 증명하지 못하면 여객이 운송으로 인하여 받은 손해를 배상할 책임을 면하지 못한다 하며, 상법 제830조에 의한 해상운송인의 경우에도 위의 규정을 준용하고 있다.

1) 와르소體制는 와르소協約(1929), 헤이그 議定書(1955), 과달라하라協約(1961), 몬트리올協定(1966), 파테말라 議定書(1971), 몬트리올 제1·2·3·4 추가 의정서(1975) 등으로 형성되어 있다. 이 체제는 1929년 폴란드 와르소에서 서명된 “항공 운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약”(일명 와르소협약)과 이의 개정을 위한 일련의 조약을 일컫어 말한다: Diedriks Verschoor, *Introduction to Air Law*, Kluwer, 1993, p. 56, p.102.

항공운송의 경우에 와르소協約 제20조 규정에 따라 항공운송인은 운송인 및 그 사용인이 손해를 방지하기에 필요한 모든 조치를 취하였다는 사실 또는 그 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명한 경우에 책임을 지지 아니한다고 규정하여 無過失의 立證責任이 운송인에게 있기 때문에 운송인의 책임이 가중된 것으로 보인다.

와르소協約은 乘客에게 야기된 死亡이나 傷害의 경우에 운송인에 대하여 推定責任을 인정하여 이러한 추정에 따라 발생할 소송의 예방책으로 운송인이 승객의 사망이나 상해를 피하기 위하여 필요한 조치를 취하지 않았거나, wilful misconduct가 인정되지 못하는 경우에 運送人의 責任限界를 규정하고 있다.²⁾

운송인은 立證責任이 그 자신에게 있으므로, 운송인의 無過失責任에는 책임가중의 문제가 제기되고 있다. 다만 운송인의 過失責任主義에 대하여 그 입증책임이 乘客이나 荷主에게서 운송인에게로 전환되느냐 하는 문제에 대하여 부정하는 것이 옳다고 본다. 民法上 債務不履行의 경우에도 債務者는 이행보조자의 과실에 대해서 책임을 져야 하고(民 391조), 채무자가 그 책임을 면하기 위해서는 무과실을 입증해야 하기 때문에 商法 제135조는 운송인에게 무거운 책임을 과하는 것이 아니라 債務不履行에 관한 일반원칙을 운송인에 대하여 구체적으로 명확하게 하고 있다.³⁾

그러나 일반적으로 운송인의 無過失立證問題는 실제의 재판과정에서 입증하기가 어려우므로, 보통 운송인에게는 無過失責任을 지우는 것이 일반적이다.⁴⁾

2) Air France v. Saks 事件(美國 聯邦 大法院 事件으로서 사고는 승객이 기대하지 아니 하였으며, 외부적이어야 한다는 것), De Marines v. KLM Royal Dutch Airlines 事件(사고는 물리적 상황으로서 물질의 일반적인 상황을 따르지 아니하였으므로 기내에서 발생한 사건이 비정상적이고 기대되지 못하여야 한다는 것), Seguritan v. Northwest Airlines 事件(법원은 의료원조를 하여야 할 운송인이 관상동맥의 압박을 받은 환자에게 적절한 의료치료를 못한데 대한 책임을 지우고 있는 경우) 등이 있다. R.I.R. Abratne, *The Role of Flight Attendant in Air Carrier Liability*, 航空宇宙法學會誌, 韓國航空宇宙法學會, 第8號, 1966. 8, pp.159-160.

3) 李基秀, 商法(商行爲總則), 博英社, 1996, 504-505面; 徐燾珪, 商法講義(上), 法文社, 1987, 207面.

4) 일반적으로 旅客事故(특히 死傷의 경우)의 경우에 있어서는 運送人이 거의 無過失責任을 진다.

(2) 國際運送에 있어서의 事故賠償制度

국제운송에 있어서 航空機事故가 생긴 경우의 被害者補償問題는 항공회사의 國際航空運送約款이 중요한 의미를 가진다. 그 약관내용으로는 세부적으로 보아 항공회사에서 가장 중요한 규정으로서 와르소協約(1929)이 있으며, 이를 부분개정한 헤이그議定書(1955)가 있고, 그리고 와르소협약이나 헤이그의정서 제22조 1항의 특약으로서 적용된 몬트리올協定(1966)에 의거하여 정해져 왔다. 이것은 세계 대부분의 국가들이 이를 적용해 왔으며, 이를 가리켜 항공운송인의 책임제도의 일반에 대한 와르소體制(Warsaw System)⁵⁾라고 말한다.

1) 와르소體制的 運用

와르소체제의 운용은 旅客이 체결하는 航空運送契約의 내용에 따라 결정되며, 그의 國籍, 利用航空機나 事故發生地는 관련이 없다. 여객이 구입한 航空券에 나타난 운송계약상의 출발지 및 도착지가 각 조약에 있어서 두 체약국의 영역에 해당되는 往復運送이나 片道運送에 따라 出發地 및 到着地가 같은 締約國의 영역이며, 契約上 豫定寄着地가 다른 국가의 영역에 있는 운송에만 적용된다(와르소協約 1조).

와르소체제의 적용에 있어서 이 協約의 締約國은 반드시 헤이그의정서의 체약국이 아니라는 점이 문제이다. 이것은 전자의 체약국과 후자의 체약국이 동일하지 않다는 것을 의미한다. 그런데 와르소협약과 헤이그의정서의 체약국에서는 원칙적으로 와르소협약의 체결만으로서도 족하다.

2) 와르소體制的 改正內容

와르소체제하에서 航空運送人의 책임규제는 와르소체제를 구성하는 와르소협약(1929), 헤이그에서 개정된 와르소협약(일명 헤이그의정서(1955)) 및 몬트리올협정(1966)의 어느것이든 적용되는 데에는 서로 다르다. 이것은 우선 항공운송인의 責任原則은 와르소협약 및 헤이그의정서에서는 過失推定責任, 몬트리올協定에서는 絶對責任을 부담한다.

旅客의 死傷 기타 身體障害의 경우에 있어서 손해의 원인이 된 사고가 항

5) 脚註 1) 參照.

공기에서 발생하거나 旅客이 작업중에 발생한 때에는 운송인이 책임을 지게 된다(동 협약 17조). 그러나 운송인이 자기나 그 사용인의 손해를 방지하기 위하여 필요한 모든 조치를 부담하고 이를 집행하게 되는 경우에는 책임을 부담하지 않아 운송인의 免責證明이 가능하므로 이를 운송인의 과실추정책임이라고 해석한다.

몬트리올협정의 경우에는 無過失證明(협약 20조 1항)에 따른 免責抗辯을 미리 포기하고 있어서 조약 제17조의 요건을 충족시키는 것만으로 운송인이 당연히 책임을 부담하게 되는데, 이를 일반적으로 絶對責任(absolute liability)이라 한다.

이와같이 運送人의 責任原則은 몬트리올협정의 적용이 있는가 어떤가에 따라 크게 달라진다. 그러나 몬트리올협정의 적용이 없는 경우에는 운송인이 조약 제20조 1항의 면책증명을 하는 것이 실제로 드물지만, 그 차이가 크다고 생각되는 것은 와르소체제가 채택하고 있는 有限責任制度이다. 여객이 사소한 경우에 운송인의 責任限度額은 여객 1인당 와르소협약은 125,000 프랑(약 1만달러), 헤이그의정서에서는 소송비용을 별도로 25만프랑(약 2만달러), 몬트리올협정의 경우는 7만5천 달러(소송비용 포함), 소송비용이 포함 안된 경우에는 5만8천 달러로서 현격한 차이가 있다.

1975년 몬트리올 제3추가의정서는 몬트리올협정(1966)의 절대책임을 확대한 것이다. 일본항공도 이에 호응하여 1992년 이래로 무한책임제도까지 도입하고 있어서 많은 국가들에게 경계의 대상으로 비춰지고 있다. 그러나 아직까지 많은 국가들 특히 경제적인 후진국가군에서는 경제사정을 감안하여 이에 적극적으로 대처하지 못하고 있는 실정이다.

3) 몬트리올 第3追加議定書(1975)의 分析과 問題點

(가) 1975년 몬트리올 外交會議에서 채택된 몬트리올 追加議定書는 제1, 제2, 제3, 제4로 나뉘어 있는데, 이것은 헤이그議定書와 과테말라議定書에 따라 개정된 와르소協約을 재개정한 것이다. 특히 몬트리올 제3추가of정서 제1조와 과테말라의정서 제17조에 의하면 위의 세가지 조약이 하나의 일건 문서로 취급되어야 한다는 점이다.

그런데 몬트리올 제3추가of정서의 내용은 과테말라의정서를 중심으로 내용을 살펴 보아야 하며, 배상문제에 대해서는 위의 제3추가of정서에 의하여야 할 것이다. 몬트리올 제3추가of정서(1조)와 과테말라의정서(17조)의 의미를

분석해 보면 위 3가지의 조약은 일관되게 하나의 문서로 해석되어야 한다는 점을 알 수 있으며, 전자는 후자의 내용을 중심으로 고찰되어야 한다는 점이다. 그러나 손해배상관계에 있어서는 반드시 전자의 의정서에 따라 처리되어야 한다.⁶⁾

이 제3추가 의정서는 批准하고 發效하는데 있어서 30개국의 승인이 필요하다. 가장 큰 문제로 부각되고 있는 것은 이 의정서가 世界航空界의 가장 큰 세력권을 형성하고 있는 미국정부가 上院批准을 얻지 못하였다는 점이다. 이에 따라 1991년 1월 29일 美上院外交委員會 제102차 정기회의에서 몬트리올 제3추가 의정서와 追加補償案(SCP)을 의안으로 상정하기로 결의한 것이다.⁷⁾ 동 의정서에서의 문제의 초점은 항공기의 사고로 인한 피해자와 그 가족들의 변호사들이 이 補償案에 대한 격심한 반발로 인하여 비준에 커다란 장애 요인이 되고 있다. 즉 피해액에 대한 충분한 보상문제의 해결책이 되지 못하고 있다는 점이다. 이 추가보상안제도는 바로 國內補助措置인 셈이며, 이 안에 따라 항공기 한 대당 최고 5억달러까지 보상하되 그 補償財源은 미국에서 출발하는 國際線의 旅客에게 強制追加料金으로서 여객으로부터 航空機利用時에 2-3달러씩 징수하고 이것으로 사고발생시 의정서가 책임한도액을 초과하는 여객의 손해를 보상하는 제도인 것이다.

그러므로 여객으로부터 거두어 들인 徵收金은 의정서에 정한 責任限度額을 초과하는 여객의 손해를 보상하는 제도이고, 따라서 加害者인 운송인이 피해자인 여객에게 손해를 배상하는 제도가 아니라 피해자인 여객이 釀出하여 보상을 행하는 피해자의, 피해자를 위한 제도인 셈이다.⁸⁾

(나) 몬트리올 第3追加議定書의 主要內容

a) 와르소協約 가운데 과테말라議定書上에는 責任限度額에 대하여 이전의 경우와 달리 대폭인상을 하였으며, 그 한도액 역시 정기적으로 증액하도록 하고 어떠한 경우라도 초과할 수 없도록 한정짓고 있는 것을 그 특징으로 하고 있다.⁹⁾ 그리고 와르소협약 제24조를 수정하여 損害賠償訴訟의 원인이 契

6) 崔竣璿, 航空運送人の 損害賠償責任에 관한 再檢討, 航空振興, 1995.7/9月號, 通卷 第8號, 41面.

7) 이 의정서에 의하면 승객사상에 대하여 130,000달러까지 책임한도액을 인상하도록 하고 있다.

8) 落合誠一, わか“國の航空運送人責任の新展開, 空法, 第35號, 1994, 有斐閣, 7面.

9) 旅客의 死亡·身體傷害의 경우 10만 SDR, 旅客의 延着으로 인한 損害의 경우 4,150

約 또는 不法行爲나 다른 것을 묻지 않고 협약이 정한 바 있는 조건이나 책임한도액에서 제기할 수 있다고 정하고 그 責任限度는 최고한도로 책임을 발생시킨 사정의 여하에도 불구하고 초과할 수 없도록 정하였다(동 제3추가 정서 2조, 과테말라의정서 9조).

그리고 運送人側의 故意가 있다고 하더라도 운송인의 책임한도액은 한도를 초과할 수 없도록 한다. 다만 ① 協約이 정하는 책임한도액과는 별도의 辯護士費用을 포함하여 소송비용의 裁定權限을 締約國의 法院에 허용하며, ② 책임한도액에 관한 國內的 補償措置로 限度額의 인상을 허용한다고 정하고 있다(과테말라의정서 8조, 14조).

b) 과테말라의정서에는 旅客의 死傷時에 운송인의 絶對責任主義를 채택하고 있다.¹⁰⁾ 또 手荷物에 관한 손해에 있어서도 여객의 경우와 같이 운송인은 絶對責任을 지고, 예외적으로 手荷物에 미친 손해가 오직 수하물의 성질 또는 고유의 결함에 있어서 발생한 경우에 면책을 인정하고 있다(과테말라의정서 4조). 다만 여객 및 수하물의 延着에 따른 손해와 함께 화물에 대한 손해에 관하여는 중전처럼 過失推定主義가 인정된다(동 의정서 6조).

c) 懲罰의 損害賠償의 경우에 있어서는 동 의정서에 특별규정을 두지 않고 있다. 오늘날 항공운송과 관련하여 운송인의 징벌적 손해배상을 인정하는 경우가 매우 드물기 때문에 문제가 되지 않는다고 본다. 미국의 國家補償案의 명문에도 손해배상의 범위를 규정하지 않고 있다.

d) 과테말라의정서에는 중전의 와르소협약의 責任限度額의 적용을 거부하는 주요수단이었던 Wilful Misconduct를 규정한 와르소協約 제25조에 있는 내용을 삭제하고 있다. 따라서 운송인, 그의 고용인 또는 대리인이 손해를 발생시킬 의도로서 또는 부주의하게, 손해가 이미 발생할 것이라는 인식으로서 행하여진 作爲 또는 不作爲로 인한 손해에 대하여 責任制限規定을 원용할 수

SDR, 手荷物 등의 모든 損害의 경우 旅客 1인당 1천 SDR, 貨物에 관한 損害의 경우 1kg당 17 SDR로 한다(追加議定書 2조, 과테말라議定書 8조). 旅客의 死亡·身體의 傷害에 대한 責任限度額은 追加議定書 發效日로부터 5년째 되는 해 및 10년째 되는 해에 금액을 검토한 후에 특별히 결정하지 않는 한 12,500 SDR로 각각 증액한다(追加議定書 3條, 과테말라議定書 15條).

- 10) 旅客의 死亡 또는 身體의 傷害로 인한 손해에 관하여 그 손해의 원인이 된 사고가 航空機上 또는 昇降을 위한 作業중 생긴 경우에 運送人은 자신 및 履行補助者의 故意·過失을 불문하고 무조건 책임을 진다. 다만 死亡 또는 身體의 傷害가 오직 여객의 건강상태에서 발생한 경우와 피해자의 과실 기타 위법한 作爲 또는 不作爲가 손해의 원인이 된 경우에는 免責된다(과테말라議定書 4條, 7條).

없도록 정하고 있다.

(다) 問題點

a) 몬트리올 第3追加議定書의 分析

미국정부는 몬트리올 제3추가정서의 한도액이 10만 SDR로서는 국내적으로 불충분하여 제3추가정서의 발효와 동시에 제35조 A에 바탕을 둔 國內追加補償案(domestic supplementary compensation plan)을 도입할 것을 결의하였다.

이 조치는 ① 運送人과 保險會社와의 다수 당사자간의 계약에 따르고, ② 이 계약은 美國民間航空委員會의 인가를 필요로 하며(1977. 7. 20, 認可), ③ 이 계약은 몬트리올 제3추가정서의 발효가 발효요건이고, ④ 補助補償額은 조약운송에 있어서는 조약상의 책임한도액을 초과하여 20만 달러에 한정한다. 非條約運送의 경우에는 책임한도액을 초과하여 20만 달러 또는 해당국가의 국내법에 따른 보상액에서 미국의 계산방법에 따르면, 책임한도액의 초과액을 20만 달러에서 차액이 적은 쪽을 한도로 하고, 醫療費에 관하여는 한도액을 두지 아니한다. ⑤ 운송인은 미국을 출발지로 하는 국제여행객으로부터 2달러의 특별요금을 징수하고 그것을 보험회사에 지불한다. ⑥ 이 보험회사는 특별료를 위한 자금으로서 補助補償基金으로 설정하고 그 기금으로서 청구자에게 지급한다. ⑦ 이 제도에 의하여 이익을 입은자는 조약운송상의 여행객으로서 미국내에 거주하고, 特別料金を 지급하거나 또는 이를 지급할 수 있는 자라야 한다.¹¹⁾

b) 贊成理由

첫째, 몬트리올 제3추가정서는 충분한 補償限度額을 채택하고 있다는 점이다. 이 추가보상안에 의하면 경제적인 손해 및 비경제적인 손해까지도 포괄하여 배상하기 때문에 航空機事故의 被害者에게 유리하다.

따라서 협약의 한도액은 10만 SDR로 증액되었으며, 추가보상안의 보상은 32만5천 달러이다. 통계상 지금까지 미국에 있어서 보상의 85%를 커버하는 협약의 한도액은 안정적인 SDR에 표시되어 일정한 시기에 자동적으로 증액되고, 신협약은 운송인의 無過失責任制度를 채용하여 醫療費에는 한도액을

11) 坂本昭雄, 美國におけるモンリオール議定書に關する最近の動向, 空法 第25號, 有斐閣, 1984, 47-48面.

두지 않는다는 것이다.

둘째, 사고발생에 따라 損害賠償을 하는 것에 대하여 신속히 보상할 수 있다. 과테말라의정서에 의하면 運送人側의 Wilful Misconduct를 입증할 필요가 없고, 따라서 법적 분쟁의 소지가 없어 손해배상이 신속히 이루어질 수 있다는 것이다. 그것은 협약에 화해촉진조항을 두고 있기 때문에 조속히 화해가 촉진된다는 것이다.¹²⁾

세째, 辯護士費用을 저액화시킨다는 것이다. 보상절차가 간략해지며, 변호사비용이 불필요해지거나, 또는 이로 말미암아 저액이 될 것으로 예상된다. 변호사비용은 지금까지 10%에서 40%정도나 되어 비용이 1시간당 1만달러 이상의 경우도 있었다.¹³⁾

네째, 訴訟管轄法院을 확대하고 있다는 점이다. 協約에서는 여객의 주소, 영구거주지 영역내에 존재하는 운송인의 영업소를 관할하는 법원에 裁判管轄權을 인정하게 된 것이다. 여기서 미국인이 미국에 영업소를 가지는 외국항공회사를 미국내에서 소송이 가능하며, 그 이익은 상당히 크게 평가되어 왔다.

다섯째, 肉體的 傷害를 동반하지 아니하는 精神的 損害賠償도 가능해졌으며, 손해배상책임의 발생원인도 사건만이 있어도 운송인의 손해배상책임이 인정되므로 운송인의 책임이 가중되면서 여객과 하주의 보호가 한층 강화된다.

여섯째, 미국의 국제적 신용이 유지된다. 미국 주도의 형태로 몬트리올의정서를 작성하여 미국이 국제사회의 기대에 반하여 스스로 그것을 부정한다는 것은 미국의 국제적인 신용을 떨어뜨리는 것이다.

c) 反對見解

첫째, 미국의 전통적인 被害者救濟制度를 파괴하는 행동이라는 것이다. 따라서 미국에서는 責任制限條約이 필요없다고 한다. 그들은 와르소협약과 몬트리올협정(1966)을 폐기하여야 한다는 것에 궁극적인 목표로 두고 있다. 몬트리올제3추가의정서와 추가보상안을 비준하면 가까운 기간내에 위 협약을 폐기할

12) 법원이 和解勸誘條項에 따라서 被害者가 이의를 제기한 뒤 6월내에 運送人이 書面的 和解申請書를 제출하지 아니하면 原告에게 變換費用 및 法院費를 인정할 수 있게 함으로써 화해를 촉진시켜 손해배상의 신속화를 꾀하고 있다(과테말라의정서 8조).

13) 아메리칸航空이 시카고 오흐아空港에서 DC 10機의 墜落事故와 관련하여, 바레의 경우에는 115만달러의 補償金請求에 대하여 383천달러가량의 辯護士費用이, 다너의 경우에는 45만달러의 補償金請求에 대하여 9만4천달러가량의 辯護士費用 등이 지급되고 있는 것을 예로 들 수 있다.

수 없다는 염려로 이의 비준·가입을 피하고 있다. 그러나 와르소협약에서 탈퇴할 수 없다면 이 협약을 그대로 존치시키자는 것인데 이것은 운송인에게 절대책임을 부담하지만, 책임한도액을 무너뜨릴 수 없기 때문이다.¹⁴⁾

둘째, 이 의정서는 항공의 안전성을 감쇄시키고 있다는 것이다. 운송인의 과실입증은 항공의 안전성과 연결된다. 예컨대 DC-10기의 파리사건, 시카고 사건 등에서 원고측 변호사의 노력의 결과는 DC-10기의 안전성확보에 커다란 계기가 되었다.

셋째, 損害賠償을 신속하게 처리한다고 하는 과테말라 의정서일지라도 변호사가 책임한도액을 깨뜨리기 위하여 航空機製作會社나 航空管制官 등에게 지속적인 소송제기를 기도할 것이므로 소송의 감소 내지는 신속한 소송의 종결을 항상 기대하기는 어려울 것이다.

네째, 추가보상안에 대한 의무적인 強制追加料金を 납입하는 것도 문제로 지적된다. 왜냐하면 자기비용인 보험료의 지급이라 하나 결과적으로 손해보상은 언제나 제한적이라 할 것이다.

다섯째, 불공평한 소송을 유발하고 있다는 것이다. 항공회사를 피고로 하는 소송을 추궁할 수 없는 것으로서 소송이 제조자 및 미국정부에 집중하여 이러한 자로서 불공평한 사태가 된다.

여섯째, 항공회사에 대한 부당한 보조가 문제로 되고 있다. 이 제도를 전체적으로 보아 결과적으로 항공회사를 이용하는 것으로 되지만, 항공회사는 초기와는 달리 경제적으로 강력한 존재이므로 보조를 필요로 하지 않는다.

일곱째, Wilful Misconduct에 대한 입증이 어려우며, 시간이 걸리나 책임제한을 깨뜨리기 위하여 존속시킬 필요가 있다. 만약 이 협약을 폐기하는 경우에 미국의 不法行爲法에 의하여 운송인측의 과실만 인정하면 충분하다는 것을 이유로 하여 몬트리올 제3추가 의정서에 批准·加入을 반대한다고 한다.

2. 無限責任論

(1) 航空機의 事故에 있어서 無限責任이라함은 책임을 과도하게 높게 보상

14) 이것은 不法行爲者에게 완전배상을 부과하는 普通法の 원칙을 부정하는 것이다. 그리고 wilful misconduct가 있어도 責任限度額이 파괴되지 않는 점은 미국의 정의감에 어울리지 않는다. 또 SDR은 國際通貨基金의 인위적인 산물로 협약상 척도로서 신뢰할 수 없다는 것이다(坂本昭雄, 前掲論文, 52面).

하는 것이 아니라 손해에 대한 완전보상과 이에 따른 손실에 대한 완전복구를 의미하며, 보상의 정도에 대하여 어떠한 법적 한계를 두고 있지 아니하다.

1929년 와르소협약을 결성하고 航空産業의 육성을 위하여 항공운송과 그 제조자에게 유한책임을 지우고 제1·2차세계대전을 계기로 항공산업도 크게 발전해 왔다. 다만 항공협약도 획기적인 변화를 가져왔으나, 선진국들은 이제 大量運送에 따른 항공사고에 대처하기 위하여 航空運送인과 그 製造者가 항공기의 사고에 관련을 갖고 이들을 신뢰해 온 被害者에 대하여 지금까지의 有限責任의 형태에서 無限責任으로의 전환을 하여야 한다는 견해가 강하게 대두되고 있는 것이다.

항공기의 사고에 있어서 人命事故에 대한 損害賠償額은 몬트리올협정에 의하여 실질적으로 피해자의 능력에 비추어 극히 적은 비용일 수가 있으나, 低所得國家의 승객이라면 상당한 금액으로서 被害者의 家族에게는 매우 큰 금액으로 작용될 수 있을 것이다. 말하자면 경제적인 여건에 따라 큰 차이가 될 수 있으며, 비현실적일 수도 있다. 즉 국가에 따라 경제적인 능력이 항공사의 보상금액에 영향을 미치게 될 것은 명약관화하여 선진국과 후진국의 생활수준과 재정적인 능력도에 비추어 삶의 질에 까지 영향을 미치기 때문에 엄격하고도 무제한적인 보상체계를 적용한다는 것은 사실상 불가능하다고 생각된다.

(2) 이러한 상황을 검토하건대 1992년 11월 20일 일본정부가 일본의 10개 항공사에게 無限責任을 구체적으로 적용한 것은 많은 국가들에게 커다란 충격으로 나타났던 것이다.¹⁾

일본이 무한책임제도를 채택한 이유로는 첫째, 일본에 있어서 인명사고에 관하여 손해배상의 상황에 있으며, 둘째, 1975년 몬트리올 제3추가개정서의 문제이고, 셋째, 미국의 동향이며, 넷째, 와르소체제에 있어서 만족할만한 책임한도액으로의 인상가능성의 문제이고, 다섯째는 일본의 항공회사가 무한책임을 선택할 때에 그 부담가능성이 문제된다.²⁾

- 1) 인명사고의 손해배상에는 2가지로 나누어 하나는 인명사고의 손해배상이라는 제도이고, 다른 하나는 일본이 현실적으로 지불한 손해액의 실

1) 落合誠一, 前掲論文, 1-2面.

2) 落合誠一, 前掲論文, 2-3面.

정 즉 배상액의 수준이다. 전자는 손해배상책임의 성립문제와 책임이 성립한 것을 전제로 시작하여 문제로 되는 것은 책임제한이라고 한다. 책임의 성립은 일본에 있어서 육·해·공의 각 운송에 기본적인 차이가 없는 것이지만, 책임제한에 있어서는 國際航空旅客運送이 다른 운송과 달리 뛰어난 특색이 있다.

이것은 국제항공운송의 책임한도액에서 중요한 문제로 나타나고 있는데 와르소협약이 정하는 旅客死傷事故의 責任限度額은 125,000 프랑(약 1만 달러), 헤이그의정서에서는 25만프랑(약 2만달러)에 지나지 않는다. 그리고 아직 발효가 안된 과테말라의정서에서는 150만 프랑(약 10만 달러), 몬트리올 제3추가정서에서는 10만 SDR이다.

2) 그러나 미국은 몬트리올 제3추가정서의 기준을 얻지 못하였는데, 만일 비준되어 상원의 승인에 통과하게 된다면 세계의 대체는 이 의정서에 정한 책임체제로 이행할 가능성이 높다.¹⁷⁾ 미국의 이러한 상황에 비추어 일본은 1992년 11월 약관개정을 통하여 責任制限을 포기하고 無限責任制度를 도입하였는데, 이것은 몬트리올 제3추가정서에서 정하는 배상책임을 포기한 것을 의미한다.¹⁸⁾

3) 와르소협약상의 책임한도액의 인상은 그 자체가 상당히 곤란하고 賠償額水準에 합치하는 인상은 불가능하다고 생각된다.

4) 국제항공운송에 개별적인 책임제한이 인정되는 근거는 적어도 무한책임에 따른 비용의 부담이 경영의 건전성의 유지에 지장을 준다고 판단된다면 무한책임으로 이행한 경우에 있어서 責任保險料 費用增加가 어느 정도 문제된다.

그런데 일본의 國內航空旅客運送이 無限責任으로 이행한 경우와 미국의 국내여객운송이 무한책임으로서 국내항공회사의 상호간에 이에 대하여 유력한 간접증거로 되고 있으나, 경영의 건전한 유지에 문제가 생긴 것은 인정되지 않는다. 따라서 항공회사는 무한책임으로의 이행에 관한 비용부담의 가능성에 문제가 없다고 생각되고 또 행정당국도 같은 판단으

17) 落合誠一, 前掲論文, 8面.

18) 上掲論文.

로 約款改正을 인가한 것으로 생각된다.¹⁹⁾

(3) 無限責任의 問題點

- 1) 無限責任은 항공기이용자에 대하여 손해배상의 한계를 두지 아니하고, 被害者에 대하여 충분한 만족을 준다는 것은 국가마다 경제여건에 따라 완전보상을 적용한다는 것이 얼마나 어려운가를 말해준다. 이것은 사고를 야기한 해당국의 국민에게까지 큰 부담을 안겨주고 있다. 중국이나 인도와 같이 국민소득이 극히 낮은 나라에서는 미국이나 일본의 경우처럼 많은 피해보상을 할 수 없다. 중국의 경우는 사실상 헤이그의정서에 있는 2만달러에 상당하는 보상자체에도 화해함으로서 엄격하면서도 무제한적인 보상체계를 가질 수 없는 것은 명약관화하다. 특히 1992년 일본이 취한 몬트리올 제3추가의정서와 같은 한정적인 책임한계에 호소하지 아니하고 실질적인 돌파구를 찾아 스스로 무한책임부분을 수용하고 있는 것은 국제적인 공동체 내에서 어떤 주요한 부분을 수용할 것으로 기대하는 것 자체가 현재로서는 비현실적이며, 따라서 일본의 독단적인 행위는 국제사회에서 비난을 면하기가 어려울 것으로 보인다.
- 2) 오늘날 대부분의 航空社에서 정한 保險料는 직접운영비용의 0.2%에 달한다고 한다. 보험료의 수준은 광범위하고 다양한 시장요소에 의존한다. 미국과 일본의 경우를 살펴보면, 국내에 있어서는 無限責任에 따른 보험료비용이 심한 지장을 초래하고 있는 것으로 보이지 않고 있다. 과테말라회의에서 IATA는 10만달러라는 붕괴할 수 있는 한계와 할 수 없는 한계간에는 연 4천만달러 상당의 차이가 있다 한다. ILA 제60차회의에서는 최저한으로 움직이는 개발도상국의 항공사들이 잘 조직화된 先進國 航空社들보다 보험료가 과다하게 책정되어 있다는 견해가 학자들에 의하여 주장되고 있다.²⁰⁾

19) 落合誠一, 前掲論文, 10面.

20) Shin Sung Hwan, Warsaw System : Developing Instruments, 航空法學會誌, 第5號 韓國航空法學會, 1993, pp.277-280.

Ⅲ. 와르소體制的 再檢討

1. 新協約體制的 分析

(1) 草案作成의 經過

1982년 8월 캐나다 몬트리올에서 개최된 제60회 國際法協會(ILA)의 空法委員會에서는 國際航空責任統合制度에 관한 協約草案²¹⁾이 제출되었다. 그리고 지상 제3자의 손해에 대한 책임규제도 도입하고, 와르소체제를 재검토하는 관점에 따라 국제항공운송의 규제 부분에 관하여 검토한 바 있다.

와르소협약은 1929년에 제정되어 70여년 동안 국제항공운송의 私法을 規制하여 오며 대하여 시대에 너무 뒤떨어진다는 비판이 나오고 있으며, 근래에 와서는 와르소체제의 改革論이 제창되고 있으나, 이 조약초안은 그 하나의 방안으로서 높이 평가되고 있는 것이다. 다만 내용적으로 보아 상당히 급진적인 제안이 포함되어 있어서 국제항공운송의 책임제한을 재조명하는 경우에 참고가 될 것으로 판단된다.

이 조약초안은 몬트리올 제3추가의정서를 포함한 기존의 와르소협약과 최대한의 조화를 가지고 기존조약과의 상이점을 검토하여 초안의 기본원칙을 중심으로 살펴 보고자 한다.

(2) 協約草案의 作成背景

1) 經緯

ILA 空法委員會는 몬트리올協定(1966)이 성립된 이후 1968년 몬트리올에서 위원회를 개최하여 민간항공의 측면에서 ‘絶對無限保證責任의 原則’에서 항공 책임통합제도의 가능성에 대하여 논의하고, 이에 관한 보고서를 작성하였다. 이 報告書는 1980년 8월 19일 제59회 벨그라드대회 공법위원회에서 決議案으로 다시 제출되었으며,²²⁾ 여기서 공법위원회의 指導原理로서 3가지의 원칙²³⁾

21) Draft Convention on an Integrated System of International Aviation Liability Covering International Carriage by Air and Surface Damage Caused by Foreign Aircraft: International Law Association, Report of the 59th Conference, Belgrade, 1980(1982), pp. 471-472에 의함.

을 정하였다.

이 보고서에서는 3원칙을 기초로 하여 空法委員會가 國際協約을 준비할 것을 권고하고 제60회 몬트리올대회 공법위원회에서 모두 79개조로 구성된 조약초안을 작성하였다.

2) 背景

協約草案은 국제항공운송과 지상제3자의 손해의 책임제도를 통합하여 責任原則으로서 航空運送人 또는 航空機運航者에게 絶對無限保證責任을 부과하고, 책임을 집중하는 내용을 정하고 있다.

(가) 와르소協約의 問題點

와르소협약은 그것이 비준된 이래 헤이그의정서, 과테말라협약, 몬트리올협정, 과테말라의정서, 몬트리올 제1·2·3·4추가정서가 중첩하여 개정되어 왔다. 특히 미발효된 몬트리올 제3·4추가정서는 미국에서 비준·승인되면 많은 선진국들이 비준할 것이므로, 와르소체제의 재통일을 크게 기대할 수 있게 된다.

와르소협약의 가맹국은 110여개국에 이르고 있고, 헤이그의정서도 100여개국에 가맹하고 있으며, 와르소협약의 적용을 수용하지 아니하는 운송에도 계약국의 국내법에 따른 와르소협약의 실질적인 확대적용이 이루어지고 있다.

와르소협약을 적극적으로 평가할 수 있는 점²⁴⁾은 이 협약은 포괄적으로 규제하지 아니하고 여객·수하물도 규제의 대상으로 하고 있으며, 규제의 방법이 간단·명료하다. 몬트리올협정 및 과테말라의정서 이래 책임제도는 커다란 변혁을 달성하였지만, 기본적으로는 여객의 사상, 수하물·화물의 손해에 관하여 운송인에게 입증책임을 전환한 과실추정책임을 원칙으로 하고 있으며, 운송인의 고의·중과실이 없는한 운송인의 책임은 일정한 한도액으로 제한하고 있다. 그리고 조약의 규정을 강행법적으로 규정하고 있으며(협약 24조),

22) 日本國際外交雜誌, 第80卷 4號 89面 以下 參照.

23) 세가지 원칙으로는 ① 국제항공운송에 있어서 여객, 수하물 또는 화물에서 생기는 손해 및 외국항공기에 따른 지상 제3자에게 발생하는 손해에 관하여 민간항공기의 통합제도가 존재해야 한다. ② 모든 배상청구는 항공운송인 및 항공기운항자를 경유하여 이루어진다. ③ 사망을 포함한 인명손해의 보상은 절대적·비제한적이며, 보증책임원칙에 기인한다.

24) 빈 敎授에 의하여 주장됨(藤田勝利, 航空賠償責任法論, 113面 참조).

그 적용을 보다 실효성 있게 하고 있다. 그 가운데 재판관할의 강행법적 규제(협약 28조)는 사법상의 문제점이 되기 쉬운 것으로 그 폐해를 시정하고 있다. 또 협약은 항공운송인에게 유리한 규제를 하고 있으며, 항공의 발전에 커다란 기여를 해왔다. 따라서 와르소협약은 현재에 있어서도 획기적인 私法條約이라 할 것이다.

(나) 헤이그의정서나 몬트리올협정의 성립과정에서 책임한도액이 낮은 것은 와르소협약의 결함이라고 말할 수 있느냐 하는 것이다. 여객사상의 경우 운송인의 책임한도액은 금의 공정가격 1온스당 35달러로 환산하여 여객 1인당 8,300달러로 고정하고 있다. 다만 미국의 경우에는 헤이그의정서의 소송비용을 2배로 인상하고, 몬트리올협정에서는 절대책임과 동시에 9배로 인상하였지만 그 자체도 불만이였다. 이 책임은 와르소협약 제22조 5항에서 책임한도액을 포앙카레·프랑으로 하여²⁵⁾ 金條項의 사용금지로 금의 공정가격을 채용한 각국 정부의 책임이라고 주장하였다.

금의 자유시장가격에 따라 협약의 책임한도액을 환산하면, 금의 공정가격은 가격수준이 낮다.²⁶⁾ 1971년까지의 금의 가격은 안정된 公正率에 따라 안정되어 프랑스 프랑의 각 通貨換算과 함께 소송에까지 발전하고 있다. 그러나 1972년이래 變動上場制로 옮겨 법정에서 自由市場價格에 따라 환산을 인정하는 판결이 나왔다.²⁷⁾ 1974년 제21회 ICAO 법률위원회에서는 금프랑의 현행통화에의 환산문제를 해결하였으며,²⁸⁾ 그후 1976년에 성립한 몬트리올추가의정서에서 금프랑에 대신하여 SDR條項이 채택되어 금프랑의 환산문제를 입법적으로 해결하고 있다.²⁹⁾

3) 와르소體制의 改正要因

航空産業은 충분한 항공활동의 기반에 따라 航空運送의 이용면에서도 화물에 관한 海上運送이나 陸上運送이 대신하고 있다. 航空産業은 고도의 복잡한

25) 와르소협약 제22조 4항에 의하면 순분 일천분의 9백의 금 65.5밀리그램의 포앙카레·프랑이었고, 헤이그의정서에서는 通貨單位를 프랑화로 바꾸었다.

26) 처음 가격을 정할 당시보다 금의 공정가격이 엄청난 변화를 가져왔다.

27) 이에 앞선 판례로서는 *Olimpic Airways v. Zacopoulos*, IATA Air Carriers Liability Report, No.461 (1974).

28) ICAO, Doc, 9131-LC/173-2, p.26, p.42.

29) 谷川久, 海事條約에 있어서 SDR조항에 관하여, 海事雜誌復刊 第23號 21面 參照.

산업으로 그 운항을 위하여 항공기 및 그 製造者들로 부터 航空서비스, 空港, 航空管制機關 기타 다양한 政府機關과 사용설비의 製造者·供給者 등 다수인이 관여하고 있다.

오늘날 항공기사고에 있어서 航空運送人에게 인정된 有限責任制를 위하여 지불된 賠償額에 만족할 수 없는 被害者(예컨대 파리郊外에서 발생한 DC-10機의 墜落事故나 테너리프空港에서 B747機와 PanAm機와의 衝突事故에 따른 事件 등)는 유한책임의 보호를 받지 않는 航空機製造者나 航空管制機關이 목표로 정하여 그 이상의 배상을 구하는 경향이 일반화되고 있는 것이다.

旅客의 입장에서 현재의 와르소體制는 매우 복잡한 구조로 되어 있으며, 사고로 여객의 死傷이 발생하면 보상을 받을 권리가 一般旅行者와 부당한 차별을 받지 않았다. 이것은 와르소체제의 구조가 복잡하며, 근본적인 개정을 해야 할 이유가 되고 있는 것이다.

항공운송인의 責任制限은 企業責任·危險責任·製造者責任·自動車事故의 無限責任 등의 발전에 따라 와르소체제에 있어서 立證責任의 轉換이 반드시 여객에게 유리한 것은 아니다. 와르소협약의 제정시에는 항공기가 매우 위험한 것이어서 사고책임을 모든 운송인이 부담하지 않고 여객에게도 위험의 일부를 부담하게 하여 운송인에게 유한책임의 정당성을 부여하였으나, 오늘날에는 항공기가 매우 안전하여 운송인의 정당한 사유인 경우에도 입증할 수 있어야 한다.

또 保險問題에 있어서 事故責任은 보험의 부담여부에 좌우되어 保險料의 최종부담자는 항공기 이용자인 消費者이다. 사회적 정의를 실현하기 위하여 보험이 모든 관계자에게 최적의 조건을 부여하면 정당한 가격에서 정당한 당사자로부터 정당한 자에게 부여되는 것은 문제가 되지 않으며, 다만 無過失責任이 문제되고 있다. 몬트리올協定(1966)이후 항공운송인의 絶對責任에서 조약에 따른 賠償請求의 節次가 간략해지는 추세에 있다.

여객운송에 관하여 . 그러나 와르소체제를 修正하는 것만으로는 사람들의 기대나 요구에 부응할 와르소체제는 여러 형태로 개정 혹은 수정되어 매우 유익한 역할을 하고 있다수 없는 것이다. 이처럼 와르소체제에 대한 사고방식은 와르소체제의 개혁을 주장하는 자에게도 공통적이다.³⁰⁾

30) Karl H. B'ockstiegel, Coordinating Aviation Liability, 2 Annals of Air and Space Law, 1977at p.15 et seq.

2. 協約草案의 基本原則

(1) 草案의 基本方針

와르소체제의 핵심은 항공운송인의 이익보호에 있는데, 소비자없이 일반대중의 여행자측면에서 항공운송인의 책임규제는 복잡하게 된다. 따라서 이 協約草案도 기본적으로 소비자의 측면에서 모든 관계자에 따라 공정하게 적용하고 있다.

민간항공기업에 관여자들의 규제의 범위는 旅客, 手荷物 및 國際運送과 外國航空機에 의한 地上 第三者의 損害를 포함한다. 여기서 협약을 매개한 국제운송과 不法行爲責任이 문제로 되는 지상 제3자의 손해에 있어서는 서로 다른 영역을 통합하는 것이 空法委員會에서 의견일치를 보고 있다.

본 協約草案이 달성한 것은 공법위원회에서 보고서의 기초를 지도원리의 실시에 따라 改正議定書와 운송인간의 협정 및 각국의 입법에 따라 와르소체제를 통일하여 지상의 손해를 지배하는 법원칙과의 조화를 통하여 하나의 협약을 이루고 있다.

국제항공운송에 관하여는 헤이그의정서, 과라말라의정서, 몬트리올 제3·제4추가정서에 따라 개정된 와르소협약과 과다라하라조약 가운데 구체화되고 있다. 그리고 외국항공기에 따른 地上損害에 관하여서도 1952년 로마협약을 출발점으로 하여 1978년 몬트리올협약에서 개정되었다.

(2) 草案의 基本原則

본 조약초안에서 가장 중요한 것은 절대·무한·보증책임이라는 기본원칙과 그에 따라 운송인이나 운항자에게 責任集中이 된다는 점이며, 대부분은 기존 와르소협약의 규정에 따른다.

1) 絕對責任(absolute liability)

몬트리올協定(1966)에서 絕對責任이 채택된 이래 過失責任은 항공운송의 民事責任으로서 통용되지 않고 있다. 그러나 일부에서는 아직도 절대책임에 대하여 강한 저항감을 보이고 있지만,³¹⁾ 선진국에서는 정착한 책임원칙이다.

31) Videla Escalada, *Aeronautical Law*, Sijthoff & Noordhoff, 1979, p.522 et seq.

絶對責任의 原則은 초안 제17조-제21조에서 과태말라의정서 및 몬트리올 제4추가정서에 의하여 개정된 헤이그의정서를 정리하여 규정하고 있다. 운송인의 절대책임은 旅客, 手荷物 및 貨物의 運送에 있어서 생긴 遲延損害 이외의 모든 손해에 적용되며, 다만 遲延損害에는 일반적으로 過失責任이 유지되고 있다.

절대책임이 적용될 경우에 운송인은 항상 책임을 부담하는 것이 아니고 면책의 가능성도 남아있다. 즉 手荷物의 경우에 과태말라의정서에 의하여 개정된 와르소협약 제17조 2항과 같이 그 손해가 수하물 고유의 하자, 품질의 결점만으로 발생한 것일 때에는 운송인이 면책된다. 화물의 손해에 대한 절대책임의 예외는 몬트리올 제4추가정서로 개정된 와르소협약 제18조의 규정과 완전히 동일한 것으로 운송인에게 몇가지의 免責事由가 부여된다.³²⁾ 旅客, 手荷物 및 貨物의 損害 전부에 관하여 공통해서 운송인에게 인정되는 유일의 抗辯은 피해자의 책임에 속하는 사유가 있는 경우이다. 초안 제21조 제1항에서는 여객 및 수하물에 관하여 과태말라의정서에 따라 개정된 와르소협약 제21조를 기초로 하여 규정하고, 제2항에서는 화물에 관하여 몬트리올 제4추가정서에 규정을 두고 있다.

2) 無限責任(unlimited liability)

絶對責任은 와르소체제의 責任原則을 수용하므로, 조약초안이 급진적이고 많은 비판을 받아 여객사상의 경우에 運送人의 有限責任을 배제하는 원인이 되고 있다. 따라서 보험비용이 증가하고, 付保의 가능성이 문제된다.

항공운송인에게 責任制限이 없으면 보험을 이용할 수 없는 것은 확실하나, 보험비용이 어느 정도로 증가하는가는 추정이 어렵다. 현재 有限責任制度를 취하지 않는 미국이나 일본의 국내항공운송과 유한책임제도를 취하고 있는 국제항공운송에 있어서 保險料의 부담여부와 유한책임제도를 폐지할 경우에 얼마나 보험료가 증가할 것인가 등을 실증적으로 조사할 필요가 있다.

協約草案 제28조 1항은 책임에 관한 소송의 裁判管轄을 헤이그의정서 제28

32) 화물의 파손·멸실 또는 훼손에 관한 운송인에게 인정되는 면책사유로는 ① 화물의 고유한 결함, 품질 또는 결함, ② 운송인 또는 그 사용인 이외의 자에 의하여 화물구조의 불안전, ③ 전쟁 또는 무력충돌, ④ 화물의 출입국 또는 통과관계에 관련된 당국의 행위 등 4가지이다. : G. F. FitzGerald, The Warsaw Convention on International Air Law(1975), 1 Annals of Air and Space Law 49(1976), p. 60 et seq.

조 1항에 따라 締約國 영역내에 있고, 運送人의 住所地, 운송인의 주된 營業所의 所在地, 운송인이 계약을 체결한 영업소의 소재지 및 到着地의 4가지 가운데 어느 특정한 법원에 한정하고, 과테말라의정서에서 추가된 管轄法院을 제외한다. 고액배상을 정하여 운항하고 있는 운송인은 운항위험의 일부로 고액배상을 재정할 가능성을 인정하고, 고액의 손해를 예측하는 여행자는 낮은 배상국가에서 항공회사의 이용을 회피하거나, 이용하지 않을 때에도 예상하여 그 대책을 강구해야 한다(예: 미국의 경우). 따라서 旅客死傷의 경우에 항공운송인의 유한책임제도를 없앨 것인가 하는 문제는 發展途上의 국가를 어떻게 납득시키느냐에 달려있다.

協約草案 제22조에서는 手荷物 및 貨物의 滅失·毀損·延着損害에서 責任制限이 유지되고 있다. 그 책임제한액은 몬트리올의정서에 바탕을 두고 SDR로 표시된다. 초안이 수하물 및 화물에 대해 정하고 있는 유한책임규정은 과테말라의정서 및 몬트리올 제4추가의정서에 의하여 다소 개선되고 있다. 즉 責任限度額을 인상한 手荷物의 滅失, 毀損, 延着에 대해서는 1인당 2천 SDR, 貨物에 대해서는 1킬로그램당 50 SDR로 하고 있다. 이러한 증액에 대하여 旅客과 貨主를 보호하고 운송인에 대하여 수하물 및 화물의 관리면에서 안전이 촉진될 것을 기대하고 있다.

또 과테말라의정서는 몬트리올 제4추가의정서와는 별개로 책임한도액이 파괴되고 있다. 다만 와르소협약은 헤이그의정서보다 그 요건이 엄격하여 손해를 발생시킬 의도로 행한 운송인 또는 그 사용인의 작위 또는 부작위에 한정되고 있다. 이것은 絶對責任의 原則과 責任限度額의 증액에 의하여 운송인의 부담이 가중된다.³³⁾

3) 保證責任(secured liability)

絶對責任에 의하여 賠償節次가 간단·신속하고, 여객의 死傷에 대한 유한책임의 폐지로 피해자에게 충분한 보상을 받을 기회가 부여되어도 운송인에게 지불능력이 없다면 무의미하다. 따라서 이 협약의 초안은 운송인이 그 賠償責任을 지도록 支拂保證措置를 구체적으로 정하고 있다. 支拂擔保를 위한 保證方式에는 지상 제3자의 손해에 관한 로마協約(1952), 원자력분야에 있어서 제3자책임에 관한 OECD協約(1960), 원자력손해의 민사책임에 관한 빈조

33) Bin Cheng, op.cit., Air Law, pp.129-130.

약(1963), 우주조약(1967), 우주손해책임배상조약(1972) 등이 있다. 이 협약의 초안은 원자력손해의 민사책임에 관한 빈조약(1963) 및 우주손해배상책임조약(1972)에 접근한 보증방식을 취하고 있다.

여기서 自己保險, 協同保險, 政策保險 등의 3단계 保證方式³⁴⁾을 두고, 제1단계는 항공운송인과 항공기제조자 등 航空企業活動에 관여하는 여러 담당자가 자기 책임에 맞는 보험에 가입하며, 제2단계는 항공기업활동에 관여하는 자가 서로 협동해서 보험에 가입하고, 제3단계는 지상 제3자에 대하여 손해가 생기는 경우를 대비한다는 것이다. 이 경우에 사회의 모든 구성원에게 위험을 분산시켜 국가에서 최종적으로 책임을 부담시키며, 정부간의 협동의 합의나 ICAO를 통해서 기금을 설치하는 것도 고려된다. 다만 협약초안에는 항공운송인 및 항공기운항자와 국가의 보증책임의 2단계방식을 채택하고 있다.

제1단계의 지불보증을 위하여는 초안 제35조 A를 규정한다. 여기서 모든 운송인에게 속하는 국가가 정하는 액수, 형태 및 조건에 따라 이 협약 초안에서 발생하는 손해를 전보하는 손해배상조치를 준비할 것을 요구하고, 또 운송인에게 운항을 허가하는 국가는 관련국가의 주무관청이 발행하는 증명서의 제출에 따라 위의 조건을 충족하고 있다는 증명을 당해운송인에게 요구할 수 있다.

협약초안 제35조 A 제1항 및 제2항은 각각 원자력손해의 민사책임에 관한 빈조약 제7조 내지 제2조 제7항에서 발췌한 것이다. 이것은 국내추가보상안에 관한 과테말라의정서 제35조 A에 대신하며, 지불보증을 위한 손해배상조치에 대해 어떤 액수, 형태 및 조건인가를 운송인의 소속국의 자유재량에 위임한다.

제2단계의 支拂保證을 위한 초안 제35조 B는 운송인 및 손해배상의 제공자가 함께 이 협약초안에서 생기는 책임을 이행하지 않는 경우나 締約國이 그 운송인에게 특정한도에서 損害賠償措置를 취할 것을 허락하는 경우에 그 운송인의 소속국은 이 협약초안에서 부담할 책임에 관하여 이행하지 않는 한도내에서 책임을 진다.

4) 責任集中

國際航空運送에 있어서 運送人은 지상 제3자의 손해에 있어서 航空機運航

34) Bin Cheng, Fifty Years of the Warsaw Convention : Where Do We Go from Here ? ZLW, 1979, p.381 et seq.

者에게 無限保證責任이 부과되어 결과적으로 責任集中이 발생한다. 航空機事故에 의한 손해배상청구는 책임있는 당사자가 있으면, 일차적으로 피해자에게 배상한 항공운송인 혹은 항공기운항자는 가해자에게 求償權을 취득한다.

절대책임을 채택한 과태말라의정서 및 몬트리올 제4추가정서로 인하여 개정된 워르소협약에 있어서는 제30조 A에서 “이 조약의 어떤 규정도 이 조약의 규정에 따른 손해에 있어서 책임을 부담하는 자가 제3자에 대해 구상하는가 여부의 문제에 영향을 미치지 아니한다” 하여 주의적으로 규정하고 있다. 이 협약초안은 항공운송인에게 여객의 사상이나 수하물·화물의 파괴·멸실·훼손에 대하여 절대책임 이외에 무한보증책임을 엄격책임을 부과하므로, 항공기사고의 모든 책임이 항공운송인에게 집중하게 되어 제30조 K 제2항으로 추가하고 있다. 즉 원자력손해의 민사책임에 관한 빈조약에서 차용³⁵⁾하여 운송인의 제3자에 대한 求償權의 확보를 명확히 한다.

航空責任의 統合制度 가운데 責任主體의 범위를 어디까지로 할 것인가 하는 것에도 관계가 있는데, 본래의 책임주체가 항공관제기관이나 공항당국인 경우에 그 책임을 떠맡게 된 항공운송인이 국가면책으로 구상할 수 없다고 한다. 협약초안은 항공운송인이 정부기관의 책임을 떠맡는 것을 막기 위하여 브뤼셀補助條約(1962) 제10조 제3항에 따라 제30조 L에서 “국내법 또는 국제법에 의한 소송절차상 어떤 면제의 경우도 이 조약에 의하여 제소된 소송에 관하여 포기하는 것으로 한다”고 규정하였다.

3. 協約草案의 批判

(1) 1982년 9월 空法委員會에서는 아르헨티나, 캐나다, 이탈리아, 서독, 인도네시아, 핀란드, 프랑스, ICAO 등의 11명 회원과 옵저버로 부터 발언이 있었으며, 조약초안을 기초로 하는 기본원칙에 대해서는 1980년 벨그라드대회에서 검토되었다.³⁶⁾

초안의 제원칙에 대해서 각국은 책임의 통합제도가 동일조약에 다른 문제가 되어 각국의 비준을 방해하기 때문에 이를 유보하고, 배상청구는 운항자에게만 부담을 과하는 의미로 불공정하며, 피해자로부터 보다 유리한 보상의

35) 초안 30조 K에서 언급함.

36) International Law Association, Report of the 60th Conference, Montreal, 1982(1983), p.590 et seq.

원천을 박탈하는 것이므로, 이 원칙을 구체화한 초안은 다수의 비준을 확보함에 필요한 항공기업의 지지를 받을 수 없다고 생각한다. 또 사람의 死傷에 있어서 엄격하게 제한하지 아니하고 보증책임의 원칙을 국제항공사회에서 승인받을 수가 없기 때문에 원칙적으로 보증에 대한 규정은 보증인인 국가를 포함하는 것이 국가항공의 발전상황으로 보아 시기상조라고 한다.

국내적으로 보조되는 현실적인 금액의 제한을 수반했던 絶對責任 내지 嚴格責任制度는 몬트리올 제3·제4추가개정서로 개정된 와르소체제로 나아가는 것을 암시하고 있다. 여기서 기본적으로 의문시되는 것으로는 과테말라의정서 및 몬트리올의정서가 채택된 이후 발효할 것인가에 대하여 IIA의 태도가 문제되고 있으며, 책임에 관한 초안은 다수의 경제적 사실이나 데이터를 고려해야 하고, 법률적 제안은 경제분석에 따른다. 이 안은 법의 통일을 도모한다고 할 수 있으나, 결과적으로 국제사회의 다른 분야까지 통일을 시도하려는 것이다.

그러나 무한책임에 관하여 국제사회의 승인을 얻는다는 것은 사실상 어려운 일이며, 법통일의 기초를 이룰 수 없을 뿐만 아니라 항공사가 운항하는 항공기의 수나 기록에 따라 다른 보험료를 지불하는 것이 어렵다. 일반적으로 개발도상국 항공사측이 선진국의 항공회사보다 많은 금액의 보험료를 지불해야 한다. 그리고 이 초안이 화물책임의 한도를 1킬로미터당 17 SDR내지 50 SDR로 인상하는 것은 경제적으로 정당화될 수 없으며, 초안 제30조 L에서 국가면제의 포기를 정하고 있는 것은 여러나라의 지지가 가능하다는 소망에 불과하다. 따라서 IIA의 의도를 그대로 외부에 나타내기 전에 필요한 연구나 경제분석이 이루어져야 할 것으로 기대되고 있다.

다만 문제는 미국의 몬트리올 제3추가개정서 및 제4의정서의 비준가능성에 관한 것이다. 항공운송인에게 배상책임이 집중되는 것은 항공운송인 이외의 자로부터 원고가 배상을 받을 수 있는 기회를 박탈하는 것을 의미한다. 화물의 책임한도액은 國際道路物品運送條約(CMR, 1956)과 複合運送條約(1980)보다 높아서 사실상 3배의 인상은 어렵고, 새로운 법제도의 형성에 경제적인 분석이 필요하다고 본다.³⁷⁾

(2) 이러한 비판에 따라 草案起草者³⁸⁾는 미국이 몬트리올 제3·제4추가

37) 同旨: 藤田勝利, 航空賠償責任法論, 有斐閣, 134面.

38) Bin Cheng, op.cit., Air Law, p.134.

정서의 비준가능성 때문에 이러한 기대에 새로운 제안을 하는 것은 신중해야 한다. 이 제안은 국가의 승인이 기대되기 어려우므로 항공회사가 광범위하게 승인하는 제안이 있어야 한다. 즉 와르소체제를 개선하는 몬트리올의정서를 미국이 비준할 가능성이 있으므로, 이의 근본적 개혁방안인 제도의 연구가 계속되어야 한다고 생각된다.

1965년 8월 미국대표는 로마협약의 개정을 위한 ICAO의 법률소위원회에서 로마協約의 絶對責任原則이 미국의 법전통에 적합하지 않아 로마협약의 승인은 어렵다고 하였으나, 10개월후에 몬트리올협정에 따라 미국으로 운항하는 외국항공회사에게 절대책임을 부과했던 사실을 지적하고 있다.

학자에 따라서는 條約草案에 대하여 空法委員會에 제기된 비판적 발언에 대하여 세가지로 분류하여³⁹⁾ 신조약초약안을 지지하고 있다.⁴⁰⁾ ILA총회의 결의에 의하면, 이 공법위원회의 토론에 따라 國際航空責任의 연구가 계속되고, 초안의 기본원칙에 대해서도 논의가 계속될 것으로 기대된다.⁴¹⁾

IV. 新體制構築을 위한 補完策

1. 追加補償案

(1) 意義

追加補償案(Supplementary Compensation Plan : SCP)이란 소위 國內的 補助措置로서 승객으로부터 일정한 금액을 지출하고 만일 追加議定書가 정한 책임한도를 초과하는 여객의 손해를 보상하는 제도를 말한다. 이 제도는 과테말라議定書(1971)와 몬트리올 第3追加議定書(1975)에 규정된 것으로서, 각

39) Bin Cheng, op.cit., Air Law, p.135.

40) Rochere 教授는 ① ILA에서 행하고 있는 연구가 미국상원에서의 과테말라議定書 및 몬트리올議定書에 대한 태도에 잠재적인 영향을 미친다는 것에 대해서 근거가 없으며, ② 의문시된 경제적 요소에 대해서 초안을 이해관계있는 특정 국가기관에 배포하는 목적은 그 반응을 보기 위한 것이고, ③ 초안에 포함되어 있는 극복하기 어려운 신제도인 無限責任과 국가의 保證責任에 대해서 전자는 법의 통상적인 사태에 불과하고, 후자는 실재상 끊임없이 일어나는 것이라고 하였다.

41) 藤田勝利, 前掲書, 139面 參照.

국 정부가 자국의 소득수준에 비추어 보아 책임한도액의 초과부분에 대하여 追加賠償이 필요하다고 판단되는 경우에 航空社와 별도로 승객들을 보험에 가입할 것을 강제하여 完全賠償을 시도하는 방안을 말한다.

(2) 追加補償案의 基本構造

추가보상안의 기본구조를 살펴보면, 미국으로 취항하는 항공사는 미국내 국제선에서 航空券을 구입할 경우에 소정의 保險料를 강제로 징수하여 미국 정부가 설립할 追加補償案(SCP)의 基金管理團에 송부할 의무가 있다.

基金管理團은 10만 SDR을 초과하는 피해자측의 요구에 대하여 추가적인 배상을 실시하고, 만일 사고에 대한 求償權의 행사문제는 항공사 이외의 제3자, 몬트리올 제3추가개정서가 적용되지 않는 국제운송의 경우에 그 특정한 항공사에 대한 求償權行使가 가능하다.

한편 미국에서는 미국정부의 議會批准拒否에 따른 SCP의 실시가 어렵게 되자, 미국 교통부가 자국의 모든 就航하는 航空社에 責任限度額을 폐지하고 이에 따른 추가보험료의 문제는 航空運賃引上을 통하여 해결하도록 요구하고 있는 실정이다. 이 방안은 미국 정부주도하에 항공사자체의 航空保險證券上擔保範圍를 무한책임으로 확대·갱신하여 결국 추가보상안의 시행과 같은 효과를 얻고자 하는데 그 의도가 있는 것으로 보인다.

(3) 批判論

추가보상안은 일반적으로 加害者가 被害者에게 損害賠償을 하는 일반적인 제도가 아니고, 피해자 자신인 승객이 상호 지출하여 마련된 기금이 곧 보상금액이 되는 것으로서 피해자 스스로를 위한 제도라 할 것이다. 이 제도에 있어서 발생한 손해는 몬트리올 제3추가개정서가 정한 한도액을 초과한 경우에 한하여 추가로 補償金이 지급되는 것이며, 손해가 한도액에 미달할 경우에는 보상금지급은 없는 것이다. 따라서 이것은 運送人의 損害賠償責任과는 무관한 제도이며, 손해가 발생한다 하더라도 限度額를 초과한 경우에만 지급되고, 미달한 경우에는 지급자체가 발생하지 아니한다.

따라서 追加料金を 지급하고도 혜택을 받지 못하는 경우가 있는가 하면 보다 많은 혜택을 받게 되는 경우가 생기는 현상을 발견할 수도 있다. 이러한 모순을 해결하기 위하여 보험료의 차등화와 같은 追加料金の 差等化를 도입

하는 것이 필요하고 동일한 追加料金を 지급하였다면 동일한 보상을 하는 방법이 적당하다 하겠으나, 여기에도 모순점이 드러난다. 여러가지 양상을 고려하여 보건대 우리나라의 경우일지라도 미국의 제3추가개정서에 가입하지 아니한 경우에는 어떠한 상황이 발생하더라도 이 의정서의 발효 자체가 무의미하다는 것이다.

2. 인상가능한 責任限度額

(1) 와르소체제의 責任限度額

현재 운용되고 있는 와르소체제의 책임한도액에 관한 문제는 우리나라에서도 많은 불만의 요인을 가지고 있는 것은 틀림없다. 이 문제에 대하여 IATA가 중심이 되어 1995년 6월 워싱턴에서 열린 'IATA航空賠償責任에 관한會議'(IATA Airline Liability Conference)의 결의에 따라 乘客賠償責任制度의 변경 및 이에 따른 保險料의 追加負擔 問題를 검토하기 위하여 제1,2 實務委員會는 런던會議(95. 7. 25~26)의 일차 토의를 거쳐 워싱턴會議(95. 8. 7~8)를 개최하여 몬트리올협정에 대치할 새로운 항공사간의 협정을 도출하는 것과 여기에 따른 航空運送約款 등의 개정을 통하여 전세계적인 單一責任制를 발전시키는 방안을 심도있게 논의하였다. 美國 交通部命令⁴²⁾에 따라 IATA가 주동이 되어 승객의 사망·상해사고가 있을 경우에는 책임한도액의 인상 내지 폐지방안과 관련절차에 관하여 항공사간에 진지하게 논의되었다.

IATA는 미국을 대변하여 미국 교통부안이 채택되지 아니할 경우에 미국이 와르소체제로부터 탈퇴할 것을 강조하고, 이 결과에 따라 항공사고가 야기되면 미국 국내법으로 배상체계가 이루어지게 되므로, 항공사는 와르소협약하에 인정되고 있지 아니한 막대한 懲罰的 損害賠償額(Punitive Damages)을 추가로 부담하게 될 것임을 주장하여 와르소체제상의 책임한도액의 인상을 강력히 요청하였다.

그 責任限度額は 30만-40만 SDR(45만-60만 달러)로 인상하고 物價上昇率을 보전하기 위하여 책임한도액의 自動引上條項을 두어 國內的 補助措置로서 추가인상안(SCP)를 도입한다는 것과 미국의 자국민에 대한 特惠規定案을 실시할 것이라고 주장하였다.

42) The U.S. Department of Transport(U.S. DOT) Order 95-2-44.

이에 따라 다른 많은 항공사에서도 책임한도액은 그 인상이 바람직하고 이에 공감하지만, 러시아, 인도, 중국, 남미제국 및 아프리카국가 등 대다수 저개발국가의 항공사들은 대폭적인 보험료의 인상문제와 추가인상안의 문제 등에 이의를 제기하여 전자의 대폭적인 인상에 우려를 표명하였으며, 후자의 경우는 현 와르소체제와 병행할 수 없는 책임체제라는 것을 주장하고 오직 미국시민과 그 영주권자에게만 혜택을 주려는 것은 제3국에 대한 형평성에 어긋난다는 것을 강력히 주장함으로써 이에 대한 반대의사를 분명히 하였다.

이러한 반대주장에 부딪치자 IATA는 대다수 항공사의 주장을 번복하지 못하고, 미국 교통부의 제안이 철회될 수 밖에 없었다. 여기서 행해진 실무진의 토론결과 '乘客賠償責任에 관한 航空社間的 協約'(Inter-carrier Agreement on Passenger Liability)⁴³⁾을 낳았다.

그 내용으로는 ① 현 와르소체제는 그대로 유지하기로 한다. 다만 여객의 사상에 대한 현행 배상책임한도액은 많은 국가에서 부적절하므로 시급히 개정하여야 하고, ② 각국 정부는 ICAO를 통하거나 자국 항공사와 협의하여 와르소체제를 가장 최신의 책임한도액으로 재조정하는 조치를 시급히 취하여야 하며, ③ 각국 정부는 제3추가정서 이외에 제4추가정서를 시행할 수 있도록 조속한 조치를 취한다. 그리고 ④ 위의 미국 교통부명령의 내용은 와르소체제하에서 여객에 대하여 賠償金을 인상하려는 이번 회의에서 항공사간의 합의도출에 문제를 제기하였으며, ⑤ 이번 회의에서 미국이 주장한 미국 시민 및 미국 영주자에 대한 미국과 타국간 여행시의 항공기에 의한 사망사고에 대한 완전보상문제는 여객의 국적에 대한 차별대우와 항공사에 대하여 불합리한 문제만 제기하기 때문에 이를 거부한다는 것이다.

(2) 損害賠償額의 引上內譯

1995년 6월 실무회의의 결과에 대하여 각국 항공사들은 신속히 새로운 손해배상액 인상안의 채택할 것을 권고·합의하고 각국 정부에 승인을 얻도록 하였다.

그 내용을 살펴보면,⁴⁴⁾

43) 일부학자는 이를 워싱턴 協約(Washington Agreement)의 草案이라 칭한다.

44) 崔竣瑋, 前掲論文, 47-49面.

- ① 몬트리올협정(1966), 과테말라의정서(1971), 몬트리올 제3추가정서(1975) 그리고 각국정부의 제안을 참작하여 책임한도액을 25만 SDR로 인상한다. 이러한 금액은 몬트리올협정의 75,000 달러와 몬트리올 제3추가정서의 10만 SDR을 현재시가로 換算한데 지나지 않는다. 유럽 및 호주에서 현재 논의중인 책임한도액 인상의 최소기준이다.⁴⁵⁾
- ② 물가상승률의 반영을 위하여 책임한도액이 정기적으로 자동인상되도록 한다.
- ③ 사고가 발생할 경우에 현지의 관습과 관행 및 적용준거법에 따라 긴급필요시에는 피해자에게 일정한 금액의 사전 지급기준과 절차를 마련한다.
- ④ 피해자의 寄與過失로 인한 배상액에 관한 減輕(와르소협약 21조⁴⁶⁾)을 계속 유지한다.
- ⑤ 사정에 따라서 항공사는 와르소협약 제20조 제1항⁴⁷⁾의 抗辯을 포기할 수 있다.
- ⑥ 사정에 따라 적절하고 효과적인 방안을 마련하여 25만 SDR을 초과하는 賠償金에 대한 배상안을 도입할 수 있다.
- ⑦ 각국 국내법에 따라 완전배상할 수 있다.

45) 한편 오스트레리아는 1995년 운송인의 책임을 26만SDR로 증가시키는 개로운 입법을 제정하였고, 유럽연합은 60만ECU(European Currency Unit, 500.000SDR에 해당)정도로 책임을 증대시키는 범위내에서 목적을 제공하는 기관을 요구하는 항공운송책임에 대한 조정을 하였다. 영국의 경우는 1992년 도시비행당국에서 인가한모든 운송자에게 10만SDR의 책임한계를 증가하도록 요구하였다: D.M.Milde, Liability in International Carriage-Trands and Issues, 제7회 국제항공우주법세미나논문집, 공군사관학교 항공우주연구소, 1995.11.10., p.93; 최해복, '승객배상책임제도에 관한 최근동향', 항공운송 및 우주개발의 제문제, 제15회 추계 항공우주법학술연구발표회, 1995.11.3., 63면.

46) 被害者の 過失이 손해의 원인이 되었거나 원인의 일부가 되었다는 사실을 運送人이 증명한 때에는 法院은 自國의 법률의 규정에 따라 운송인의 책임을 면제하거나 경감할 수 있다.

47) 運送人은 운송인 및 그의 使用人이 손해를 방지하기에 필요한 모든 조치를 취하였다는 사실 또는 그 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명한 때에는 책임을 지지 아니한다.

V. 워싱턴協約(旅客賠償責任에 관한 航空社間 協約)

1. 經緯

와르소체제의 붕괴조짐이 보이기 시작한 것은 1995년 10월에 있었던 ‘워싱턴 협약’이라 할 것이다. 이것은 전술한 바와 같이 일본이 1992년 11월 航空運送約款 내에서의 責任條項의 삭제에서 비롯된 것이다.

이 협정은 워싱턴에서 1995년 6월 19일부터 24일까지 개최된 IATA法律諮問그룹의 豫備會議에 이어 航空社責任會議(Airline Liability Conference)에서 暫定勸告案을 발표하고 實務會議에서 동 협약의 草案을 작성한 뒤에, 쿠아라 롬푸르에서 1995년 10월 30~31일 IATA年例定例會議를 개최하여 초안의 대부분을 최종 확정된 것으로 각국 정부의 署名勸告決定案을 채택한 것이다.

2. ‘旅客賠償責任에 관한 航空社間の 協定’의 내용

와르소조약체제가 국제항공운송에 크게 유익하므로 1955년 이래, 개정되지 않은 와르소협약상의 책임제한이 이제 대부분의 국가에서 매우 부적절하고, 국제항공사들이 승객의 이익을 위하여 책임제한액을 증가시키기 위하여 함께 활동해 온 점에 유의하여, 서명항공사들은 다음과 같이 합의한다.

- (1) 와르소협약 제17조가 의미하는 승객의 사망, 부상, 기타 신체상해에 대한 배상청구에 대하여 와르소협약 제22조 제1항의 손해전보배상액의 제한을 포기하는 조치를 취하여 손해전보배상액이 승객의 주소지법에 따라 정해지도록 한다.
- (2) 와르소협약의 규정에 따라 운송인이 주장할 수 있는 모든 항변을 계속 갖는다. 그렇지만 어느 항공사도 상황에 따라 어떤 항변을 포기할 수 있는데, 여기에는 손해배상액의 특정금액까지 어떤 항변을 포기하는 것이 포함된다.
- (3) 항공사가 지급한 금액에 관하여 다른 당사자에게 분담청구나 책임면제의 권리를 포함하여 구상권을 갖는다.
- (4) 국제여객운송에 관련된 다른 항공사로 하여금 이 협약의 내용을 그들의 운송에 적용하도록 권한다.

- (5) 이 협약의 규정은 늦어도 1996년 11월 1일 또는 필요한 정부의승인을 얻는대로 시행한다.
- (6) 이 협약의 어느 규정도 와르소협약에 따라 승객이나 권리주장자가 원용할 수 있는 권리에 영향을 미쳐서는 안된다.
- (7) 이 협약은 여러 부분에 서명될 수 있고 그들 모두가 하나의 협정을 이룬다. 모든 항공사가 협약의 부분에 서명하고 이를 국제항공운송협회 사무총장에게 기탁함으로써, 이 협약의 당사자가 될 수 있다.
- (8) 이 협약의 당사자인 어느 항공사도 국제항공운송협회의 사무총장과 이 협약의 당사자인 다른 항공사에게 12개월전에 탈퇴의사를 문서로 밝힘으로써, 이 협약에서 탈퇴할 수 있다.

3. 워싱턴協約의 의미

이 협약은 와르소체제의 책임한도액을 무너뜨리자는데 그 핵심을 두고 있다. 다만 와르소체제를 워싱턴협약으로 대체하는 것은 아니고, 다른 부분에 있어서는 와르소체제를 그대로 사용하는 것이다. 따라서 일본항공사처럼 와르소협약상의 손해배상에 관한 無過失抗辯의 援用(20조1항) 부분을 포기할 수 있다는 것으로 해석된다. 손해배상산정관계는 여객의 住所地法을 따르나 특정한 정부에서 항공사가 주소지법을 따르지 않을 경우에는 法廷地法에 따를 수 있도록 하고 있다.

이 협약이 시행된다면 책임문제에 있어서 와르소체제의 핵심내용인 책임한도제의 종말을 눈앞에 두고 있는 것이다. 따라서 각국은 국내법에 따라 항공운송인의 책임문제를 규율할 것으로 짐작된다.⁴⁸⁾

4. 日本航空의 責任制限撤廢理由

한편 일본항공에서는 책임제한을 철폐하는 것이 항공운송인의 배상실무자체에 유리하다고 한다. 그 이유로서는 損害賠償額算定方式을 自動車事故時의 損害賠償額을 상당히 기계적으로 계산한 뒤에(예컨대, 被害者의 年齡, 年收入, 被扶養家族數 등을 고려) 미리 작성한 도표를 활용하여 손해액을 산정하는

48) 同旨: 吳守根, '航空運送人の 責任制限의 撤廢', 航空振興, 1995.10/12月號 通卷 第9號, 85面.

방식을 도입하고 이것을 책임한도액의 배상협상에 있어서 출발점으로 삼아왔다. 이들은 책임한도액을 두지 아니하고 일반사건의 基準表처럼 배상하는 것이 책임한도액을 정해두고 기준표보다 많은 배상을 하는 불이익을 배제한 것으로 보인다.

이러한 사태로 인한 보험의 문제는 사고발생의 경우에 보험사가 책임한도액만 保險金으로 지급하는 것이 아니고 航空運送人이 피해자와 합의한 補償金을 保險金으로 지급하고 있는바, 우리나라에서 航空事故가 발생한 경우와 유사하다. 따라서 별로 우려할 정도는 아니라고 본다.⁴⁹⁾

VI. 結 論(立法論)

1. 위에서 살펴 본 바와같이 와르소體制는 현실적으로 보아 많은 문제점을 안고 있으며, 이에 따라 이 체제의 새로운 방향을 모색한바 있다. 그러나 상당한 다수국가가 신체제로의 정황을 우려하고 있기 때문에 잠정적으로 논의를 중단하고 있는 것으로 보인다. 그러나 앞으로 언젠가는 새로운 와르소체제로 전환하여야 할 것이다.

여기서 가장 核心問題는 책임한도액의 인상문제를 어떻게 처리할 것인가 하는 문제에 있을 것이다. 이것은 과테말라議定書와 몬트리올 제3, 4追加議定書를 미국이 비준하지 아니함으로써 발생하는 문제이다. 다만 현실적으로 보아 해결될 기미가 없기 때문에 責任限度額의 인상문제만이라도 해결해야 한다는 방향으로 나아가고 있다.

2. 國際航空運送에 있어서의 책임배상액문제는 국가간에 있어 매우 높은 관심의 대상이 되고 있다. 특히 미국은 IATA를 통하여 깊이 관여하고 있으며, 1992년 11월 20일이래로 일본은 國際運送에 있어서 責任制限을 철폐하고 있다. 국가에 따라 책임배상액을 증액하자는 측과 국가의 경제적 능력에 따라 이에 극히 소극적인 태도를 보이는 곳도 많다.

1995년 IATA를 통한 1995년 6월 회의에서 논란된 바 있지만, 경제적으로 우위에 있는 미국과 같은 나라는 어떻게 하면 責任限度額을 인상하느냐에 혈

49) 吳守根, 前揭論文, 90-91面.

안이 되어 과테말라의정서나 몬트리올 제3추가정서를 승인하지 아니하고 와싱턴協約을 성사시키려 하고 있다. 그러나 경제적 후진국인 러시아, 남미, 아프리카 제국들의 반발에 직면해 있는 것은 사실이다.

만일 위의 와싱턴協約이 실시된다면 와르소협약의 책임한도액은 폐지되는 방향으로 갈 수 밖에 없으며, 따라서 航空機事故, 裁判管轄, 提訴期限, 請求權競合의 배제문제 등 일부의 조항을 제외하고 새로운 신와르소體制의 시대로 진일보하는 단계로 접어 들어야 할 상황이 될 것으로 판단된다.⁵⁰⁾

우리나라는 위의 IATA가 주장하는 勸告案의 모두를 수용할 수는 없겠으나, 책임한도액의 引上案에는 무시할 수 없는 상황이다. 현재로서는 航空運送人の 損害賠償限度額이 현실과 매우 멀 뿐만 아니라 낮은 책임한도액에 대하여 합리적인 주장을 하기도 어려운 상황에 도달한 것으로 보인다.⁵¹⁾

따라서 우리나라의 航空運送人들도 이러한 責任限度額의 인상에 깊은 관심을 가지고 적극적이고 긍정적인 태도로 대처해 나아가야 할 것이다.

50) 崔海福, 前掲論文, 66面.

51) 同旨: 崔竣璿, 前掲論文, 航空振興, 51面.