

로마조약의 현대화와 쟁점에 관한 고찰 -최근 ICAO법률위원회의 논의를 중심으로-

김 중 복* , 맹 성 규**

목 차

- I. 서론
- II. 지상 제3자의 손해에 관한 국제조약
- III. 테러 제3자 배상조약안
(Draft Convention on Compensation for Damage
Caused by Aircraft to Third Parties, in case of
Unlawful Interference)
- IV. 일반 제3자 배상조약안
(Draft Convention on Compensation for Damage
Caused by Aircraft to Third Parties)
- V. 법률위원회 논의 현황 및 주요 쟁점
- VI. 결론-제언

* 한국항공대학교 항공우주법학과 교수

** 국토해양부 고위공무원, 전 항공안전본부 운항기획관

I. 서론

비행중인 항공기에 의하여 제3자에게 손해가 발생한 경우에 국제조약에 가입되어 있지 않았거나 국내법에 이에 대한 법적 규제가 없는 나라에서는 항공기운항자는 불법행위로 인한 손해배상책임을 지게 된다. 그러나 각국의 법적체계 차이로 인한 보상의 다양성으로 인해 국제항공운송에 있어서 조약에 의한 법적 통일이 요청되어 1933년의 로마조약(Rome Convention on Surface damage, 1933)을 위시하여 지상 제3자 손해에 관한 일련의 관련 국제조약이 마련되었지만 보상수준의 미흡 등을 이유로 대부분의 항공선진국들이 비준을 하지 않아 관련 조약들은 국제사회에서 충분한 역할을 다하지 못하고 있었다.

이와 같이 제 역할을 다하지 못하고 있던 로마조약의 존재가 부각된 것은 9/11테러가 계기가 되었다. 9/11테러로 전 세계 항공보험시장이 마비되고 국제항공운송업계는 테러에 의한 제3자 피해보상 문제로 종래 1건당 사고 책임한도의 대폭 제한(15~20억불 → 5천만불), 5천만불 초과분에 대한 고액의 추가보험료(\$1.85/인) 부담 및 보험업계의 보험 기피와 정부보증 문제 등으로 극심한 혼란을 겪게 되었고 국제사회에서도 선의의 피해자에 대한 보호문제에 많은 관심을 갖게 되었으며 그 과정에서 관련 로마조약의 현대화 필요성을 공감하게 되었다. 특히 1999년 제정된 몬트리올조약의 발효로 국제항공운송인의 책임제도가 근본적으로 개혁되었으므로 로마조약도 현대화되어야 한다는 주장이 강력히 제기되어 2002년 ICAO 제33차 총회에서 본격적으로 동 조약의 현대화문제가 논의되기 시작하였다. 이후 2004년 5월31일에 로마조약현대화를 위한 특별연구그룹이 결성되고 ICAO 법률위원회 주도로 개정작업을 추진하여 왔다. 동 법률위원회는 로마조약 현대화를 위한 특별위원회¹⁾의 6번의 회의를 통해 2개의 조약안(Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Interference(이하 ‘테러 제3자 배상조약안’이라 한다)²⁾ 및 Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties(이하 ‘일반 제3자 배상조약안’이라 한다)³⁾)을

1) 2004.5.31, ICAO 이사회 제172차 회의에서 구성 결정.

2) ICAO, C-WP/13031, 13/11/07, Appendix B.
상지대 이강민 교수는 ‘불법방해배상협약안’이라고 부르고 있다. ‘항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 로마협약의 개정안에 대한 고찰’, 항공우주법학회지 제22권제2호(2007), p33.

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

마련하였고 이 조약안을 논의하기 위해 지난 2008년 4월21일부터 5월2일까지 몬트리올에 소재한 ICAO 본부에서 제33차 ICAO 법률위원회를 개최하였다. 동 회의에서 상기 조약안을 바탕으로 집중적인 논의가 진행되었으며 동 회의를 통해 미 합의된 사항에 대해서는 Friend of Chair Group의 논의를 통해 초안을 재작성 하고, 일부 조항은 바로 외교회의에서 논의할 것으로 예상된다. 본고에서는 가장 최근에 개최된 동 법률위원회에서 논의된 사항을 중심으로 제3자 배상과 관련된 주요 쟁점들에 대해 살펴보고자 한다.

II. 지상 제3자 손해에 관한 국제조약

1933년에 로마에서 각국 대표들이 모여 「항공기에 의하여 지상의 제3자에 대한 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 조약」⁴⁾을 서명하여 1942년 소위 「1933년 로마조약」이 발효되었고 세계 제2차 세계대전 후인 1952년 10월에 1933년 로마조약을 대신할 「1952년 로마조약」(Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952, 이하 ‘1952년 로마조약’이라 한다)⁵⁾ 조약이 채택, 1958년 2월에 발효되어 2007년 12월 현재 49개국⁶⁾이 비준하였다. 1952년 로마조약은 항공기 추락 등으로 손해를 입은 지상 제3자가 운항자에 대한 고의 또는 과실을 입증한다는 것은 거의 불가능한 일이므로 제3자에게 손해가 발생한 경우 원인 여부를 불문하고 운항자가 손해를 배상하

상시대 이강빈 교수는 ‘일반위험배상협약안’이라고 부르고 있다. ‘항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 로마협약의 개정안에 대한 고찰’, 항공우주법학회지 제22권 제2호(2007), p44.

- 4) International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Damage caused by Aircraft to Third Parties on the Surface, Rome, 29th May, 1933
- 5) ICAO, Doc 7364.
- 6) 알제리, 앙골라, 아르헨티나, 아제르바이잔, 바레인, 벨지움, 베닝, 볼리비아, 브라질, 카메룬, 쿠바, 덴마크, 도미니카공화국, 에콰도르, 이집트, 엘살바도르, 프랑스, 가봉, 잠비아, 그리스, 과테말라, 기니, 하이티, 혼두라스, 인디아, 이라크, 이스라엘, 이태리, 케냐, 쿠웨이트, 레바논, 라베리아, 리비아, 룩셈부르크, 마다가스카르, 말디브, 말리, 모리타니아, 멕시코, 모로코, 네델란드, 니제르, 노르웨이, 오만, 파키스탄, 파푸아뉴기니, 파라과이, 필리핀, 포르투갈, 볼도바, 러시아, 루완다, 세이셸, 스페인, 스리랑카, 수리남, 스웨덴, 스위스, 태국, 토고, 튀니지아, 아랍에미레이트, 영국, 우루과이, 바누아투, 예멘.

는 절대책임을 원칙으로 하고 이 책임을 일정 한도로 제한하는 유한 책임주의와 한도액의 책임부담을 담보하는 책임보험, 금전신탁 등 배상보장제도 등으로 구성되어 있다.7) 운항자의 책임한도를 제한하는 합리적 근거로는 터무니없는 많은 보상으로부터 운항자를 보호하고 운항자책임을 보험 상품화(insurable)할 수 있도록 하는데 있다.8)

그러나, 1952년 로마조약은 배상한도가 너무 낮고, 제3자 배상은 국내법으로 가능하여 국제적인 기준을 도입할 필요성이 많지 않으며 소음초음속 충격파핵 문제에 대한 규정이 없고 또한 단일 관할권에 대한 반대 등 다양한 이유로 인해 항공선진국들이 기준을 하지 않게 되자 많은 나라들의 기준을 촉진하고 조약자체의 현대화를 위하여 1978년 9월 「1978년 개정로마조약」(Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952 as Amended at Montreal in 1978, 이하 ‘1978년 개정로마조약’이라 한다)10)가 서명되었고 5개국의 기준을 발효요건으로 하는 동 조약 제22조에 의해 발효11)되었다.

1978년 개정로마조약에서는 지상에서 손해를 입은 자는 그 손해가 오직 비행중의 항공기 또는 그로부터 낙하된 사람 또는 물건에 의하여 발생된 것이 입증되면 조약에 규정된 바에 따라 배상을 받을 권리를 가지는 운항자의 절대책임을 인정하였다. 다만, 손해가 그것을 일으키는 사고의 직접적인 결과가 아닌 경우 또는 그 손해가 현행 항공규칙에 따라 공역을 통한 단순한 항공기의 통과로 인하여 생기는 경우에 배상을 받을 권리가 없고12) 조약에 규정에 의하여 책임있는 자는 그 손해가 오직 피해자 또는 그의 사용인이나 대리인의 태만, 불법행위 또는 부작위에 의하여 발생된 것임을 증명하는 경우에는 책임을 지지 않는다. 만약 손해가 피해자의 태만, 불법행위 또는 부작위의 한도로 배상이 감경된다. 그럼에도 불구하고 사용인이나 대리인의 태만, 불

7) 1952년 로마조약, 제1조, 제11조 및 제15조.

8) Ruwantissa Abeyratne, "The Modernized Rome—How Dose It Help", Air Law & Policy(Baltimore, PublishAmerica, 2007), p102.

9) Katsutoshi Fujita, "Some Considerations for the Modernization of the Rome Convention, in case of Unlawful Interference", 항공우주법세미나(서울, 2008. 5.28-29) 자료집 p124-125.

10) ICAO, Doc 9257.

11) 2007.12 현재 비준국가는 12개국으로 아르헨티나, 아제르바이잔, 베라루스, 베닝, 브라질, Burkina Faso, 쿠바, 에쿠아도르, 엘살바도르, 자마이카, 케냐, 레바논, 마다가카르, 모로코, 니제, 러시아, 세네갈, 수리남, 우크레인, 베네주엘라이다.

12) 1978년 개정로마조약 제1조 제1항

법행위 또는 부작위의 경우에 피해자가 그의 사용인이나 대리인이 그의 권한 밖에서 행동하였음을 증명하는 경우 이러한 면제 또는 감경은 없다.¹³⁾

또한, 운항자의 책임은 이 조약에서 명문으로 정한 것 이외의 것에 대해서는 책임을 부담하지 않는다는 유한 책임의 원칙을 채택하고 있으나 1952년 로마조약과 비교하여 기준단위를 Francs에서 SDR (Special Drawing Right)로 변경하고 배상한도도 현실을 반영하여 상향조정¹⁴⁾ 하였다. 즉, 그 책임한도는 손해발생 당시 손해의 원인이 된 항공기의 최대이륙중량에 의해 결정되며, 그 범위는 항공기 중량이 2,000kg 이하인 경우에는 30만 SDR부터 시작하여 항공기 중량이 30,000kg 을 초과하는 경우에는 250만 SDR로 하되 초과하는 매 kg당 65 SDR을 추가한다. 이와 같이 항공기의 최대이륙중량에 따라 책임한도를 단계적으로 정하고 있으며, 사망 또는 신체상해의 경우 책임한도는 사망 또는 상해된 1인당 125,000 SDR로 정하였다.

1978년 개정로마조약은 손해를 야기한 항공기의 범위를 확대¹⁵⁾하였다. 즉, 다른 계약국에 등록된 항공기 외에 다른 계약국에 주된 영업소나 영구거주를 가지고 있는 항공기가 손해를 발생시킨 때에도 조약이 적용토록 하였다.

그리고 만약 손해를 일으킬 의도를 가지고 행한 운항자, 그의 사용인이나 대리인의 고의의 작위 또는 부작위에 의하여 손해가 발생되었음을 피해자가 증명하는 경우에는, 운항자의 책임은 제한되지 않는다. 다만, 이러한 사용인 또는 대리인의 해당 작위 또는 부작위의 경우에, 또한 그가 그의 고용 중에 그리고 그의 권한 범위 내에서 행동하고 있었음이 증명되는 것을 조건으로 한다.¹⁶⁾

책임의 보증과 관련하여 계약국은 운항자에게 계약국의 영토에서 생긴 손해에 대한 그의 책임에 관하여 보험에 의하여 담보되거나 다른 담보에 의하여 보증되어야 한다는 것을 요구할 수 있다. 상공을 비행한 계약국은 만약 보험자 또는 보증인을 제공하는 기타인이 재정적으로 개정 로마조약에 의하여 부과된 의무를 충족할 수 없다고 믿는 경우에 항공기 등록국가, 운항자 소속국가 또는 보증이 제공된 기타 계약국가와 어느 때라도 협의를 요구할 수 있다.¹⁷⁾

소송은 손해가 발생한 계약국의 법원에만 제기될 수 있다. 그럼에도 불구하고 1인

13) 1978년 개정로마조약, 제6조 제1항.

14) 1978년 개정로마조약, 제11조 제2항 및 제4항.

15) 1978년 개정로마조약, 제23조 제1항.

16) 1978년 개정로마조약, 제12조 제1항.

17) 1978년 개정로마조약, 제15조.

이상의 원고들과 피고들 간의 합의로 다른 계약국의 법원에 제소할 수 있지만, 그러나 이러한 소송절차는 어떠한 방법으로 손해가 발생한 국가에서 제소하는 자의 권리를 침해하는 효과를 가지지 아니한다. 또한 당사자들은 어떠한 계약국에서 분쟁을 중재에 회부할 것을 합의할 수 있다.¹⁸⁾

소송은 손해를 일으킨 사고일로부터 2년의 기한 내에 제기되어야한다. 기간의 정지 또는 중단의 근거는 소송을 심리하는 법원의 법률에 의하여 결정되지만, 그러나 어떠한 경우든 소송을 제기할 권리는 손해를 일으킨 사고일로부터 3년의 만기로 소멸된다.¹⁹⁾

III. 테러 제3자 배상조약(안)

- Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Interference

동 조약은 운항자가 다른 나라(조약의 계약국이든 아니든 간에)에 주된 영업소나 영구주거를 가지고 있을 때에, 불법방해행위의 결과로서 비행중의 항공기에 의하여 계약국의 영토에서 발생한 제3자의 손해에 적용된다. 또한 만약 계약국이 기탁처에 선언하는 경우, 운항자가 주된 영업소나 영구주거를 계약국에 가지고 있을 때에는 계약국의 영토 내에서 발생하는 손해에 대해서도 적용된다.²⁰⁾ 계약국에 주된 영업소나 영구주거를 가지고 있는 운항자가 비계약국에서 발생한 손해에 책임이 있을 때 계약국회의에서 사안별로 보충적 배상기금(Supplementary Compensation Mechanism, 이하 'SCM')에서 재정지원을 제공하도록 결정할 수 있다.²¹⁾

운항자는 오직 손해가 비행중의 항공기에 의해 발생되었음을 조건으로 제3자 입은 손해에 대해 책임을 진다.²²⁾ 불법방해 행위에 의한 손해배상소송이 운항자만을 대상

18) 1978년 개정로마조약, 제20조 제1항.

19) 1978년 개정로마조약, 제20조 제1항 및 제2항.

20) 테러 제3자 배상조약안 제2조 제1항 및 제2항.

21) 테러 제3자 배상조약안, 제26조.

으로 제기될 수 있으며 다른 사람을 상대로 손해배상청구가 제기되지 않는다. 그러나 이 조항은 국제적으로 불법방해행위를 저지른 개인을 상대로 한 소송에는 적용되지 않는다.²³⁾

만약에 손해가 사고의 직접적인 결과가 아닐 경우는 배상받을 권리가 없다. 또한, 환경적 손해는 손해가 일어난 영토의 계약국 법률에 의하여 규정되는 한에 있어서 배상의 대상이 되지만 징벌적 또는 다른 비 배상적 손해는 배상되지 않는다. 그리고 사망 또는 신체적 상해로 인한 손해 또는 재산상 손해는 배상의 대상이 되나 정신적 상해로 인한 손해는 만약 신체적 상해 또는 사망이나 신체적 상해에의 합리적 노출위험으로부터 발생하는 인식할 수 있는 정신병에 의하여 발생한 경우에는 배상이 된다고 규정하고 있다.²⁴⁾

운항자의 책임은 각 항공기 및 사고 당 최대이륙중량에 근거하여 제한된다. 즉, 최대 이륙중량이 500kg 이하인 최소 항공기의 75만 SDR에서 최대이륙중량이 500,000kg 이상인 최대 항공기의 7억 SDR에 이른다.²⁵⁾ 다만, 손해총액이 제4조에 의한 운항자의 책임한도액과 제19조 제2항에 의한 보충적 배상기금에 의하여 지급할 수 있는 금액을 초과하는 경우에 피해자들은 운항자나 그의 최고경영자가 고의적으로 불법방해행위를 범하였거나 또는 일정한 작위 또는 부작위에 의한 사고에 기여하였음을 입증하면 운항자로부터 추가 배상을 청구할 수 있다.²⁶⁾

2대 이상의 항공기가 이 조약이 적용되는 손해를 발생하는 사고에 관련되는 경우 이들 항공기의 운항자들은 연대 및 단독으로 제3자 입은 손해에 책임을 지며 2인 이상의 운항자가 책임이 있는 경우 그들 간의 상환청구는 그들 각자의 책임한도와 손해에 대한 그들의 기여에 의존하고 운항자는 그들의 책임에 적용되는 경우, 한도를 초과하는 금액에 대하여 책임을 지지 않는다.²⁷⁾

계약국의 영토에서 손해로 고통 받는 피해자를 구제하는 것을 주된 목적으로 하고 비 계약국에서 손해를 일으킨 계약국의 운항자에게 재정적 지원을 제공하기 위하여 SCM을 설립한다.²⁸⁾ SCM은 손해총액이 제4조의 한도액을 초과하는 범위의 배상과

22) 테러 제3자 배상조약안, 제3조 제1항.

23) 테러 제3자 배상조약안, 제27조.

24) 테러 제3자 배상조약안, 제3조 제2항 내지 제5항.

25) 테러 제3자 배상조약안, 제4조.

26) 테러 제3자 배상조약안, 제24조.

27) 테러 제3자 배상조약안, 제5조.

제19조 제3항 운항자가 보험을 이용할 수 없는 경우와 오직 항공운항의 지속적인 운영에 상반되는 비용으로 이용할 경우 제3조 및 제4조에 의한 그들의 책임을 담보하고 제26조에 따라 체약국에 주된 영업소나 영구주거를 가지고 있을 때에 운항사가 다른 체약국에서 손해를 일으킨 경우 재정적 지원을 목적으로 하고 있다.²⁹⁾ 또한, 제20조 제1항에 의해 선 지급하고 제20조 제2항에 따라 사고에 발생된 손해를 최소화 또는 경감하기 위하여 사고 이후 합리적 조치를 취하고 이러한 목적들에 직접 적합한 기능을 수행한다.³⁰⁾ 또한, SCM은 국제적 법인 능력을 가지며 체약 국가와 합의에 따라 면세 및 특권을 누리고 기금 및 그 이자는 모든 체약국들에서 세금이 면제된다.³¹⁾ 일반적으로 SCM으로부터 이용 가능한 최대 금액은 각 사고 당 30억 SDR로 한다.³²⁾

SCM은 모든 체약국들과 사무국으로 구성되는 주요정책기구로 체약국 회의(a Conference of Parties, 이하 'COP')를 포함하고 있다. COP는 SCM의 규정, 배상 지침, 투자지침을 수립하고 SCM에게 이루어지는 기부금을 확정하고 비체약국에서 발생한 사고에 대한 재정적 지원 여부 등을 결정한다.³³⁾

SCM에의 기여금은 체약국내의 공항으로부터 국제상업항공편으로 출발하는 각 승객 및 각 화물 톤에 대하여 징수되는 강제적인 금액이다. 체약국이 동 조약 제2조 제2항에 따라 기탁처에 선언하는 경우 그러한 금액은 또한 체약국내 2개 공항간의 상업항공편으로 출발하는 각 승객 및 각 화물 톤에 대하여 징수된다. 운항자는 강제적 금액을 징수하여 그것을 SCM에 송금한다.³⁴⁾ 일반적으로 연속 2년 내에 SCM에 의하여 징수되는 기여금의 총액은 90억 SDR을 초과하지 않는다.³⁵⁾

최초 기여금 및 사전 자금조성과 관련하여 첫 번째 체약국회의에서 그 체약국을 위하여 조약의 발효시기부터 행해질 한 체약국으로부터 출발하는 여객 및 화물에 대하여 기여금의 기간과 비율을 결정하며 기간과 비율은 모든 체약국에게 동등하다.³⁶⁾

28) 테러 제3자 배상조약안, 제8조.

29) 테러 제3자 배상조약안, 제8조 제2항 a).

30) 테러 제3자 배상조약안, 제8조 제2항 b) 및 c).

31) 테러 제3자 배상조약안, 제8조 제4항 내지 제6항.

32) 테러 제3자 배상조약안, 제19조 제2항.

33) COP 권한과 의무 목록, 테러 제3자 배상조약안, 제9조.

34) 테러 제3자 배상조약안, 제12조.

35) 테러 제3자 배상조약안, 제13조.

기여금은 이용 가능한 금액이 4년 내에 제19조 제2항에 규정된 배상한도액의 25% (또는 100%)에 달하도록 확정된다. 만약 이용 가능한 기금이 예견 가능한 장래에 적용될 있음직한 배상 또는 재정적 지원에 관하여 충분한 것으로 간주되거나 또는 그 한도액의 적어도 50%(또는 100%)에 달하는 경우, 다음 체약국회의까지 추가 기여금이 행해지지 않는다는 것을 결정할 수 있다. 다만, 기여금의 비율과 기간은 모두 조약이 차후 발효하게 되는 국가로부터 출발하는 여객 및 화물에 대하여 적용된다.³⁷⁾ 운항자가 징수한 기여금을 보충배상기구에 송금하지 아니하는 경우, 사무국의 국장은 미납액의 회수를 목적으로 해당 운항자에 대하여 적절한 조치를 취한다. 어느 체약국에서 실제로 채무가 발생하였지 불구하고, 각 체약국은 미납액의 회수를 위한 소송이 그의 관할권내에서 제기될 수 있다는 것을 보장한다.³⁸⁾

각 체약국은 관련 정보를 SCM에 제공 하는 것을 보장해야 하며 한 체약국이 본조 제2항에 의한 그의 의무를 이행하지 않는 경우 및 이것이 SCM에 손실을 초래하는 경우, 체약국은 그러한 손실에 대하여 책임을 진다. 체약국 회의는 사무국 국장의 권고로 체약국이 그러한 손실을 지급해야 할 것인가를 결정한다.³⁹⁾

운항자 또는 SCM은 만약 그 사람 또는 법인인 경우에 그의 최고 경영자가 고의적으로 불법방해행위를 범한 경우를 제외하고 어느 사람에 대하여 구상권을 가지지 아니한다.⁴⁰⁾ SCM은 제24조에 규정된 조건들에 따른 배상에 대하여 운항자에 대한 구상권을 가진다. 이러한 청구는 제3조 제1항 및 제24조 제1항에 의하여 행해진 모든 손해배상청구들이 완료되었을 때까지 집행될 수 없다.⁴¹⁾

이 조약에 의한 소송은 손해가 발생한 체약국에의 법원에만 제기될 수 있다.⁴²⁾ 제30조에 의한 관할권있는 법원이 심리 후 또는 불출석에 의해 내린 판결은 그들이 그 법원의 체약국에서 집행할 수 있는 때에 그 체약국에 의해 요구된 정식절차들이 준수되자마자 다른 체약국에서 집행할 수 있다.⁴³⁾

36) 테러 제3자 배상조약안, 제15조 제1항.

37) 테러 제3자 배상조약안, 제15조 제2항.

38) 테러 제3자 배상조약안, 제16조 제2항.

39) 테러 제3자 배상조약안, 제17조.

40) 테러 제3자 배상조약안, 제25조 제1항.

41) 테러 제3자 배상조약안, 제25조 제2항.

42) 테러 제3자 배상조약안, 제30조.

43) 테러 제3자 배상조약안, 제32조.

손해의 원인이 된 사고일로부터 3년 내에 소송을 제기하지 않으면 보상받을 권리는 소멸 된다.⁴⁴⁾ 또한, 이 조약은 군사, 세관 및 경찰에 사용되는 국가 항공기가 원인이 된 사고에는 적용 되지 않는다.⁴⁵⁾

IV. 일반 제3자 배상조약(안)

- Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties

동 조약은 운항자가 다른 나라(조약의 체결국이든 아니든 간에)에 주된 영업소나 영구주거를 가지고 있을 때에, 불법방해행위의 결과 이외의 것으로서 비행중의 항공기에 의하여 체결국의 영토에서 발생한 제3자의 손해에 적용된다.⁴⁶⁾ 또한 만약 체결국이 기탁처에 선언하는 경우, 운항자가 주된 영업소나 영구주거를 체결국에 가지고 있을 때에는 체결국의 영토내에서 발생 하는 손해에 대해서도 적용된다.⁴⁷⁾

운항자는 오직 손해가 비행중의 항공기에 의해 발생되었음을 조건으로 제3자가 입은 손해에 대해 책임을 진다.⁴⁸⁾ 운항자는 제1항에 의하여 발생하는 손해에 대하여 만약 운항자가 a) 그러한 손해가 운항자 또는 그의 사용인이나 대리인의 과실 또는 불법의 작위나 부작위로 인한 것이 아니라는 것 또는 b) 그러한 손해가 오직 타인의 과실 또는 불법의 작위나 부작위로 인한 것임을 입증하는 경우에 손해가 각 제3자 당 250,000~500,000 SDR을 초과하는 범위만큼에 대하여 책임을 지지 않는다.⁴⁹⁾ 운항자의 책임은 엄격하며 운항자가 자신의 부주의가 아니라는 것 또는 다른 사람의 부주의 의한 것임을 입증하지 않는 한 운항자의 책임에는 한계가 없다.

만약에 손해가 일어난 사고의 직접적인 결과가 아닐 경우 또는 손해가 현행 항공교

44) 테러 제3자 배상조약안, 제34조.

45) 테러 제3자 배상조약안, 제36조.

46) 일반 제3자 배상조약안 제2조 제1항.

47) 일반 제3자 배상조약안, 제2조 제2항.

48) 일반 제3자 배상조약안, 제3조 제1항.

49) 일반 제3자 배상조약안, 제3조 제2항.

통규칙에 따라 공역을 통한 항공기의 단순한 통과 사실로 인해 일어나는 경우 이 조약상 배상받을 권리가 없다.⁵⁰⁾ 또한, 환경적 손해는 손해가 일어난 영토의 계약국 법률에 의하여 규정되는 한에 있어서 배상의 대상이 되지만 징벌적 또는 다른 비 배상적 손해는 배상되지 않는다.⁵¹⁾ 그리고 사망 또는 신체적 상해로 인한 손해 또는 재산상 손해는 배상의 대상이 되지만 정신적 상해로 인한 손해는 만약 신체적 상해 또는 사망이나 신체적 상해에의 합리적 노출위험으로부터 발생하는 인식할 수 있는 정신병에 의하여 발생한 경우에는 배상이 된다고 규정하고 있다.⁵²⁾

운항자가 발생한 손해 전액에 대하여 잠재적으로 책임이 있으므로 SCM은 작용하지 않는다.

2대 이상의 항공기가 이 조약이 적용되는 손해를 발생하는 사고에 관련되는 경우 이들 항공기의 운항자들은 연대 및 단독으로 제3자 입은 손해에 책임을 지며 2인 이상의 운항자가 책임이 있는 경우 그들 간의 상환청구는 그들 각자의 책임한도와 손해에 대한 그들의 기여에 의존하고 운항자는 그들의 책임에 적용되는 경우, 한도를 초과하는 금액에 대하여 책임을 지지 않는다.⁵³⁾

소송은 운항자, 그의 사용인 또는 대리인에 대해 제기될 수 있으나⁵⁴⁾ 운항자가 아닌 항공기의 소유자, 임대인 또는 권리를 보유하거나 담보를 가지는 금융업자로서 운항자 또는 그들의 사용인이나 대리인이 아닌 자는 이 조약 또는 계약국의 법률에 의한 책임을 지지 않는다.⁵⁵⁾

이 조약의 규정에 의한 소송은 손해가 발생한 계약국에서만 제기될 수 있다.⁵⁶⁾ 손해의 원인이 된 사고일로부터 2년 내에 소송을 제기하지 않으면 보상받을 권리는 소멸된다.⁵⁷⁾ 또한, 이 조약은 군사, 세관 및 경찰에 사용되는 국가 항공기가 원인이 된 사고에는 적용되지 않는다.⁵⁸⁾

50) 일반 제3자 배상조약안, 제3조 제3항.

51) 일반 제3자 배상조약안, 제3조 제4항 및 제5항.

52) 일반 제3자 배상조약안, 제3조 제6항.

53) 일반 제3자 배상조약안, 제4조.

54) 일반 제3자 배상조약안, 제10조.

55) 일반 제3자 배상조약안, 제10조 bis.

56) 일반 제3자 배상조약안, 제13조.

57) 일반 제3자 배상조약안, 제16조.

58) 일반 제3자 배상조약안, 제18조.

V. 법률위원회 논의 현황 및 주요 쟁점

1. 논의 현황

이번 법률위원회에서는 잠정 초안들에 대해 일부 합의가 있었으나 주요한 사항이 미합의 되어 향후 Friend of Chair Group의 논의를 통해 초안을 재작성하고, 일부 조항은 바로 외교회의에서 논의하기로 함에 따라 합의안을 도출하는데 상당한 어려움이 예상된다.

테러 제3자 배상조약안의 경우 특별인출권전환(제28조), 손해배상한도 제검토(제29조), 재판관할권을 갖는 법원(제30조), 보충기금체제의 개입(제31조), 외국판결의 승인과 집행 및 이와 관련된 지역 그리고 다자협정(제32조-제33조), 제척기간(제34조), 배상책임 있는 자의 사망(제35조), 국가항공기(제36조) 및 원자력손해(제37조)에 대해서는 **초안대로 확정**을 하였으나 정의(제1조), 적용 범위(제2조), 환경적 손해 및 정신적 손해(제3조), 운항자 책임한도(제4조), 보험(제7조), 보충적 배상기금(제8조~제20조), 사업자의 추가 배상(제24조), 다른 자에 대한 구상권(제25조) 및 배타적 책임(제27조)에 대해서는 **추후 논의**를 계속해 나가기로 하였고 분쟁해결절차가 포함되지 않은 것에 대한 문제 제기도 있었다.

일반 제3자 배상조약안의 경우 **원자력 손해(제19조)에 대해서 초안대로 채택**되었을 뿐 ‘제3자’의 정의(제1조), 적용범위(제2조), 운항자의 책임(제3조), bis 배상책임 면책, 재판관할권(제13조), 외국판결의 승인 및 집행(제14조) 및 제척기간(제16조)에 대해 추가 논의가 진행될 예정이다.

2. 주요 쟁점

① 국가책임과 운항자책임 분담 문제

잠정 테러조약에 대해 항공업계는 테러는 항공사와 무관하게 정치적 또는 외교적 문제로서 발생하여 왔고, 그 대상이 항공사가 아닌 국가 또는 사회인 경우가 대부분임을 감안할 때, a) 테러 피해자인 항공사에 대하여 ‘무과실 책임’을 지도록 규정하고 있고, b) 항공사의 책임제한을 인정하면서 책임제한 배제사유를 지나치게 넓게 규정하는 한편, c) 항공사가 사고를 야기 시킨데 대하여 과실이 있는

59) 국토해양부 제33차 ICAO 법률위원회회의결과 보고서.

제3자에 대하여 구상권을 행사하는 것을 사실상 불가능하게 하는 초안은 항공사 및 항공산업을 보호할 수 있는 방향으로 개정해야 한다는 입장⁶⁰⁾이다.

이와 관련하여 국가는 국민을 보호할 의무가 있고 테러가 궁극적으로 국내정책이나 외교정책의 결과이기 때문에 테러로 인한 보상은 국가가 부담하여야 한다는 견해⁶¹⁾가 있는 것처럼 기본적으로 테러에 의한 제3자 피해보상에 대해 국가와 운항사간 책임분담에 관한 논란의 여지가 있다.

② 보충적 배상기금

로마조약의 단순 책임이 동 조약초안에서 배상기금(compensation fund mechanism)으로 전환되고 세단계의 배상체계(a three-layer approach to compensation)를 가지고 있는 바, 첫째는 운항자가 전쟁위험을 통하여 일정한 수준까지 보상하는 것이고, 둘째는 SCM을 통한 것이며, 셋째는 구속력이 없고 구체화되지 않은 것이지만, 관련 정부가 자국의 법과 정책에 따라 배상을 제공하는 것이다.

SCM의 설치·운영 문제와 관련하여 ‘배상범위’, ‘기금모금 및 운용방식’, ‘사고 전 기금모금’, ‘SCM과 ICAO’ 관계 등에 대해 다수의 국가가 상반된 입장을 표명하였다. 항공기희생자가족모임 (Air Crash Families Group, 이하 ‘ACFG’)은 SCM을 초안보다 더 강화해야 한다는 입장⁶²⁾을 나타내는 등 SCM과 관련된 모든 문제들은 테러 제3자 배상조약의 체결 가능성과 밀접한 관련이 있다. 그러나 운항사와 ACFG와 같은 잠정 피해자 그룹, 항공선진국과 제3국의 이해대립 문제는 Friend of Chair Group와 같은 소그룹회의 등을 통한다 하더라도 이해 조정에 예상보다 많은 시간과 노력이 필요할 것이다. 경우에 따라서는 1952년 로마조약 및 1978년 개정로마조약처럼 국제항공운송 주요 국가들이 비준을 거부하여 조약자체를 무의미하게 할 가능성도 배제할 수 없는 상황이다.

③ 운항자 책임제한에 대한 예외 문제

손해총액이 제4조에 의한 운항자의 책임한도액과 제19조 제2항에 의한 SCM에 의하여 지급할 수 있는 금액을 초과하는 경우에 피해자들은 운항자나 그의 최

60) 제33차 ICAO 법률위원회 안전에 대한 재출 의견, 대한항공, 2008.4

61) Ruwantissa Abeyratne, op.cit., p105.

62) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(2), 2008.4.26., p2.

고경영자가 고의적으로 불법행위를 범하였거나 또는 일정한 작위 또는 부작위에 의한 사고에 기여하였음을 입증하면 운항자로부터 추가 배상을 청구할 수 있다는 제24조의 추가 배상과 관련하여

독일은 추가적 배상을 위한 입증책임을 피해자가 부담하도록 하는 것은 항공사의 이익을 위한 규정이라고 비판한 반면 IATA 등 항공업계는 초안 제24조에서 배상책임의 한계를 규정함이 없이, 제27조에서는 운항자에게만 소송을 제기할 수 있다는 *exclusive remedy provision*을 두고 있는 바, 이러한 규정방식이 수정되지 않으면 동 조약이 항공산업계의 지지를 받을 수 없을 것이라고 주장⁶³⁾하고 있다.

또한, 독일은 운항자의 배상책임을 제한하고 있는 제24조는 현재 상태로는 비준 가능성이 낮으며, 일반적인 불법행위법의 기본원칙과도 합치되지 않을 뿐만 아니라, 국제법상 일반적인 책임의 개념을 통해서 볼 때 *agents*나 *servant*의 행위에 대해 책임을 지우지 않는 것은 문제가 있다고 지적하고 있는데 이에 대해 호주, 네덜란드, 레바논 등이 독일측 제안을 지지한 반면 미국은 초안을 수정할 경우 이 조약 개정안이 성공할 수 없을 것이라고 언급하면서 초안에 대한 강력한 입장을 표명 하였고 영국, 캐나다 등이 미국의견에 동조⁶⁴⁾하였다.

④ 운항자 외 기타 서비스 제공자의 면책 문제

동 조약 초안에는 오직 운항자만이 책임을 부담하도록 하고 있고(제27조), 운항자 또는 SCM이 다른 자를 상대로 구상권(*Right of Recourse*)을 행사할 수 없도록 하고 있어(제25조), 운항자외 기타 항공관련 산업 종사자가 면책되도록 규정하고 있으나 독일은 수정안을 제시하여 항공기 소유자, 임대업자 및 자금제공자만이 손해배상책임에서 면책될 수 있을 뿐, *navigation* 서비스 제공자, 공항, 보안제공자, *ground handling* 서비스 제공자 등은 면책되지 못하도록 규정할 필요가 있다고 주장⁶⁵⁾하였다.

⑤ 일반항공의 적용 문제

동 초안은 일반항공(*general aviation*)도 동 조약에 따라 배상을 받을 수 있는 반면, 일반 항공업체(*general aviation operator*)에 기여금을 징수하는 방안이 없

63) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(2), 2008.4.26., p1.

64) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(2), 2008.4.26., p5.

65) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(2), 2008.4.26., p2.

는 점과 관련하여

인도, 중국, 미국 등은 ‘상업용 항공기’뿐만 아니라, ‘일반항공’도 동 조의 범위에 포함시켜 기금을 납부토록 해야 한다고 주장한 반면, 싱가포르는 일반항공에 대한 기부금 납부 문제가 상당히 어려운 문제라고 지적했으며 일본은 원칙적으로 일반항공도 SCM에 기금을 납부해야 함을 조약 초안에 규정하되, 일정한 기준을 설정하여 모든 국내 일반항공이 아닌 일정 범위의 일반항공만이 기금을 납부토록 하는 방안을 제안⁶⁶⁾하였다.

⑥ 국내선 적용문제

민간항공과 관련된 조약들이 전통적으로 ‘국제항공’에만 적용되어 왔으나 초안 제2조 제2항은 당사국이 ‘국내항공기’에 대하여 동 조약이 적용될 수 있는 선언을 하도록 규정하고 있다. 이와 관련하여 싱가포르는 동 조가 국내선 손해에 적용되도록 의도된 조항임을 고려할 때 외국항공사에 의한 국내선 운용 시 발생한 손해는 제외하는 것이 바람직하다고 하였으며, 중국도 제2항은 ‘domestic aircraft’에만 적용되는 것이지 ‘domestic traffics’에 적용되는 것은 아니라는 입장을 밝혔다. 한편, 국내선을 동 조약의 적용범위에 포함시키는 문제에 대하여 제2항은 선택적 적용(opt-in) 방식으로 규정되어 있는 바, 중국, 아르헨티나, 인도, 러시아, 레바논 등은 현재의 방식을 지지하였으나 미국, 캐나다, 핀란드, 스웨덴 등은 원칙적으로도 국내선에 동 조약이 적용되도록 하고, 이를 원치 않을 경우 제외시키는 방식(opt-out)으로 규정하는 것이 바람직하다는 입장을 표명하였다.⁶⁷⁾

⑦ 환경적 손해와 정신적 손해

환경적 손해는 손해가 일어난 영토의 계약국 법률에 의하여 규정되는 한에 있어서 배상의 대상이 된다고 규정하고 있으나, 우리나라는 동 규정이 매우 모호하게 규정되어 있다고 의견을 제출하였다. 즉, 국가마다 환경손해에 대한 법률이 상이할 뿐만 아니라, 원자력 및 유류오염손해배상조약 등과 같은 여타 책임 관련 국제조약을 보면 환경손해와 관련된 배상 범위가 ‘환경 그 자체’, ‘방제비용’ 및 ‘환경을 사용함으로써 얻어지는 경제적 이익’과 같이 자세히 분류되어 있는 바, 동 조약에서도 ‘환경적 손해’를 규정할 경우, 이와 같은 방식을 따르자고 제안⁶⁸⁾했다. 또한, 나이지리아는 개발도상국적 관점에서 볼 때, 제3항에서 “국내법에 따

66) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(2), 2008.4.26., p.4.

67) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(1), 2008.4.24., p.5.

른 배상체계”를 언급하고 있지만 국내법체계가 완비되어 있지 않은 경우의 문제점을 지적⁶⁹⁾하였다.

정신적 상해로 인한 손해는 만약 신체적 상해 또는 사망이나 신체적 상해에의 합리적 노출위험으로부터 발생하는 인식할 수 있는 정신병에 의하여 발생한 경우에는 배상이 된다고 규정하고 있으나 국제 또는 국내 보험사들이 정신적 손해를 보상의 범위에 포함시킬 지 여부 및 ‘정신적 손해’를 어느 정도 느낄지 여부는 각국의 문화에 차이가 있는 ‘주관적 성격’의 손해라고 지적⁷⁰⁾하고 있으며 정신적 손해 배상을 위해 ‘bodily injury’ 대신에 ‘personal injury’을 사용하자고 제안⁷¹⁾하고 있다.

⑧ 일반 제3자 배상조약안의 배상 범위 및 재판관할권

초안에는 각 피해자 당(25만~50만 SDR)로 배상 한도가 제안되어 있으나 피해자의 적절한 보호를 위해 배상한도액의 상한선을 높여야 한다는 의견이 지배적이었고 일본은 손해가 발생한 계약국의 국내법원만이 재판관할권을 가진다는 초안에 덧붙여 항공사업자의 주된 영업사무소가 소재하는 국가의 국내법원도 재판관할권을 인정하자는 의견을 제시하였으나 IATA의 반대가 있었으며 향후 외교회의에서 논의될 예정⁷²⁾이다.

VI. 결론-제언

항공기 사고로 인해 승객이 피해를 입은 것과는 달리 비행중인 항공기에 의한 제3자의 손해는 그 사고에 대해 피해자가 직간접적인 원인을 제공하지 않는 한 발생된 손해배상에 제한을 두는 것에 대해서는 합리적인 이유를 찾기가 어렵다⁷³⁾. 오히려,

68) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(1), 2008.4.24., p6.

69) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(1), 2008.4.24., p6.

70) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(1), 2008.4.24., p6.

71) Katsutoshi Fujita, op.cit., p136.

72) 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO대표부 회의결과 보고서(3), 2008.5.2.,p5-6.

73) Katsutoshi Fujita, op.cit., p128.

전혀 예측할 수 없는 상황 하에서 손해를 입은 피해자는 충분히 보상받아야 마땅함에도 불구하고 기존의 관련 조약들은 미흡한 보상체계 등으로 인해 지금까지 항공선진국에서 기준을 받지 못하고 있다.

그러나, 9/11테러 후 국제사회에서는 선의의 피해를 입은 제3자는 보다 폭 넓게 보호되어야 한다는 사실에 공감하고 ICAO 주관 하에 조약 초안을 마련하였으나 합의에 이르기까지는 많은 난관이 있을 것으로 예상된다. 이렇듯 어렵게 마련한 초안이 향후 의견수렴과정을 거쳐 보완수정되겠지만 그 추진방향은 피해자보호에 맞추어 저야 할 것이다.

우선, 9/11테러처럼 손해가 대도시에서 발생한 경우에 초안에 규정된 방식으로 충분한 보상이 될 수 있는 지 여부와 테러에 의한 제3자 배상한도와 일반 사고에 의한 제3자 배상한도에 차이를 두어야 하는 이유 및 그 차이를 둔다면 어느 정도가 타당한 지 여부가 보다 심도 있게 검토되어야 할 것이다.

또한, 운항자의 추가 배상책임을 위한 피해자 입증책임과 관련하여 피해자가 실제적으로 운항자 최고경영자의 고의성을 입증할 수 있는지와 사고가 발생한 국가의 사법제도 발달여부에 따라 구제되는 피해범위에 차이가 없는 지 등에 대해서도 논의가 이루어져야 할 것이다.

아울러, SCM의 기금모금부터 운용방식에 합의를 도출하는 것도 쉽지 않을 것으로 예상되는데 초안 규정대로 운송량에 기초를 두고 논의를 진행하는 것이 타당하나 연속 2년 내 모금되는 기금규모를 90억SDR로 제한할 필요성이 있는지 검토해 볼 필요가 있다. 오히려 일정 규모이상으로 기금이 모이는 경우 기여금의 비율을 줄더라도 기여금은 계속 징수해야 기금의 안정도를 높일 수 있을 것이다.

우리나라는 1952년 로마조약과 1978년 로마조약 어디도 가입하지 않고 있으며, 항공운송사업진흥법에 항공사업자에게 제3자 보험을 포함한 항공보험 가입의무를 규정하고 있는 것 외에는 제3자 배상책임과 관련 특정규정이 없어 손해발생시 민사상 불법행위에 관련된 법규가 적용된다.

그러나, 우리나라에 취항하는 외국항공사, 특히 저가항공사들이 지속적으로 증가하는 상황 하에서 예견될 수 있는 국민의 피해를 보호하고 국적항공사의 법적책임을 완화시켜줄 수 있다는 측면에서 ICAO가 주관하는 금번 조약안 마련과정에 적극 동참하여야 할 것이다.

참 고 문 헌

김중복 외 2인, “신 국제항공우주법” 한국항공대학교 출판부, 2006.

김두환, “항공기사고로 인한 지상 제3자의 배상책임에 관한 ICAO 조약초안에 대한 논평과 국내입법의 방향”, 항공우주법학회지 제21권 제2호, 2006.12.

이강빈, “항공기에 의하여 발생된 제3자의 손해에 대한 운항자의 책임”, 항공우주법학회지 제12권 제1호, 2006.6.

이강빈, “항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 로마조약 개정안에 대한 고찰”, 항공우주법학회지 제22권 제2호, 2007.12.

국토해양부, 제33차 ICAO 법률위원회회의결과 보고자료.

제33차 ICAO 법률위원회 안전에 대한 제출 의견, 대한항공, 2008.4

제33차 ICAO 법률위원회 회의결과 보고서 (1)-(4), 주몬트리올총영사관 겸 주ICAO 대표부.

Ruwantissa Abeyratne, Air Law & Policy(Baltimore, PublishAmerica, 2007).

Katsutoshi Fujita, "Some Considerations for the Modernization of the Rome Convention, in case of Unlawful Interference", 항공우주법세미나(서울, 2008. 5.28-29) 자료집.

Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952, ICAO, Doc 7364.

Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952 as Amended at Montreal in 1978, ICAO, Doc 9257.

Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in

case of Unlawful Interference, C-WP/13031, 13/11/07, Appendix B.

Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties
ICAO, C-WP/13031, 13/11/07, Appendix C.

초 록

비행중인 항공기에 의한 제3자의 손해는 피해자가 원인제공을 하지 않았다면 피해가 발생하지 않았을 상태로 충분히 보상 받아야 한다. 하지만, 관련 국제조약들은 항공산업 보호측면에서 운항자의 보상책임을 일정한 한도로 제한하고 있는데 이러한 미흡한 보상체계가 관련 국제조약들이 지금까지 항공선진국에서 비준을 받지 못한 주요 이유이기도 하다.

그러나, 9/11테러 후 국제사회에서는 테러에 의한 항공기 사고와 제3자 보호 문제를 보다 적극적으로 다루어야 하는 필요성에 공감하고 ICAO 주관으로 관련 국제조약의 현대화를 위한 특별위원회를 구성하여 조약초안을 마련하게 되었다.

본 논문에서는 ICAO 법률위원회에서 마련한 두 개의 초안 즉, 테러 제3자 배상조약안 및 일반 제3자 배상조약안과 관련하여 가장 최근에 논의된 주요 쟁점에 대해 살펴보고 있다. 국가 책임과 운항자책임 분담의 적정성에서부터 보충적 배상기금의 운용과 관련한 세부사항에 이르기 까지 여러 쟁점들이 합의되기까지는 상당한 시일의 소요가 예상된다.

항공운송 수요가 증가하고 또한 테러위협도 높아지는 현실에서 선의의 지상 제3자 보호와 항공운송인을 위시한 항공운송 산업의 보호가 균형있게 이루어지는 새로운 관련 국제조약이 조속히 마련되어야 한다. 이와 함께 우리나라도 예상되는 피해로부터 국민의 재산과 생명을 보호하기 위하여 관련 조약의 개정작업에 적극 참여하여야 할 것이다.

주제어 : 로마조약 현대화, ICAO법률위원회, 테러 제3자 배상조약안, 일반 제3자 배상조약안, 제3자 손해, 불법방해행위, 보충적 배상기금

Abstract

A Study on the Modernization of the Rome Convention and its Issues. - Focusing on the recent ICAO Legal Committee's Discussion

KIM, Jong Bok · Maeng, Sung Kyu

The damage to the third parties caused by aircraft in flight shall be fully compensated to the extent that the damage didn't occur unless the damage is caused by innocent victims. However, related international Conventions limit operator's liability of compensation to certain levels, which is one of the main reasons that such international Conventions have not been ratified by many aviation leading States.

However, international community has agreed, since 9/11, that the accidents caused by terrorists and the protection of the third parties need to be addressed more actively. And the amendment of the related Rome Conventions has been drafted under the ICAO leadership by the special committee that was organized to modernize the related international Conventions.

This study addresses the issues related to the draft Conventions, the draft Convention for Damage caused by Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Interference and the draft Convention on compensation for Damage caused by Aircraft to Third Parties. It is expected that it takes considerable time to reach an agreement on all the issues from appropriate apportionment of liability between the government and operator to the details regarding the management of Supplementary Compensation Mechanism.

Under the circumstances where the needs for the air transportation as well as

threats of terrorism increase, the new international Convention should be prepared taking into consideration the balance between the protection of the innocent third parties and that of air transport industry including air carriers. Along with this, the Republic of Korea should actively participate in the process of amendment to the related international Conventions to protect the life and property of the people from anticipated damages.

Key Words: Modernization of Rome Convention, Damage to the Third Parties, Unlawful Interference, Supplementary Compensation Mechanism