

航空宇宙法學會誌 第24卷 第2號
2009년 12월 30일 발행, pp. 3~17

논문접수일 2009. 12. 7
논문심사일 2009. 12. 11
게재확정일 2009. 12. 21

항공기에 의한 제3자 피해보상에 관한 고찰

- 2009 몬트리올 신로마협약을 중심으로 -

홍 순 길*

목 차

- I. 서 론
- II. 일반위험협약
- III. 불법간섭협약
- IV. 결어 - 문제점과 평가

* 한국항공대학교 항공우주법학과초빙교수(전총장), 한국항공우주법학회명예회장

I. 서 론

1. 로마조약체제의 경과

로마조약체제는 항공기가 비행 중에 제3자에게 손해를 일으켰을 때 이를 보상하는 문제를 중심으로 다루고 있는데 이는 항공기사고가 뜻하지 않게 지상의 건물에 추락한다든가 또는 비행 중의 항공기로부터 낙하물이 떨어져 지상의 제3자에게 손해를 입히는 경우가 종종 발생하여 항공기가 생겨난 초기부터 중요한 문제의 하나로 제기되어 왔다. 이 문제는 또한 항공기의 발달에 의해 안정성이 향상된 반면에 항공기 자체가 거대화되고 상승고도가 높아짐으로 인해 지상 제3자와의 관계가 초기와는 달리 대폭 변화하고 있다. 그 중 하나가 항공기소음 및 초음속 충격파음(Sonic boom) 문제이고, 항공기가 인구밀집지역에 추락하여 지상의 건물이라든지, 인명에 피해를 입힌 경우 그 손해의 거대성으로 인해 이에 대한 배상 문제가 큰 문제가 될 수 있는데 이것이 다른 하나의 문제이다.¹⁾

항공기에 의한 지상 제3자에 대한 손해에 대한 규율은 압도적으로 각국의 국내법이 중요한 위치를 차지하고 있는 것이 현실인데 국제적으로도 오래 전부터 이 문제가 취급되어 왔다. 즉, 1933년 5월 로마에서 개최된 국제항공사법회의에서 「항공기에 의한 지상 제3자의 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 조약」²⁾ 소위 「1933년 로마조약」(Rome Convention on Surface Damage, 1933)이 서명되고, 1942년에 발효되었다. 그리고 1952년에 1933년의 로마조약을 개정하여 새로운 조약인 「외국항공기가 지상 제3자에 가한 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 조약」³⁾이 체결되고 1958년에 발효되었는

1) 항공기소음 및 소닉 붐의 문제 1978년 로마조약을 검토하는 단계에서 활발한 논의가 있었고 그 피해가 날로 심화되어 가는 경향에 있어 선진국에서는 일종의 법률문제로 제기되고 있다.

2) International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface, Rome, 29th May, 1933.

3) Convention on damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface.

데, 이 조약을 「1952년 로마조약」이라고 부른다.

이 조약은 이후에 수차례에 걸쳐 ICAO 법률위원회의 심의를 거쳐 1978년 몬트리올 외교회의에서 개정을 위한 의정서가 채택되고, 이 의정서에 따라 개정된 1952년 로마조약이 「1978년 로마조약」이다⁴⁾. 동 조약은 5개국의 비준을 발효요건으로 하고 있는데, 현재 발효되어 있다. 그러나 이 조약은 오랜 기간에 걸쳐서 신중한 검토를 거친 것인데도 불구하고 내용적으로 다수의 문제가 있어 2004년 2월말까지 비준서를 기탁한 국가가 8개국에 불과하고 미국, 영국, 프랑스, 독일, 일본 등 대부분의 항공 선진국들이 이 조약을 비준하지 않고 있어 세계적으로 널리 적용되는 것은 의문시되고 있다⁵⁾.

그러나 종전까지 항공운송인의 책임을 논함에 있어 크게 부각되지 않고 있던 본 조약이 2001년 9월 11일의 세계무역센터에 대한 테러공격으로 그 존재성이 급부상하고 또한 몬트리올조약의 발효로 항공운송인의 책임제도가 근본적으로 개혁되었으므로 로마조약도 현대화되어야 한다는 주장이 강력히 제기되었다. 이에 따라 로마조약의 현대화 문제가 2002년 ICAO 제33회 총회에서 본격적으로 논의되기 시작하여 2004년 5월 31일에 본 조약의 현대화를 위한 특별 연구그룹이 결성되어 ICAO 법률위원회에서 그 개정작업을 추진해 왔다.

2. 로마조약의 책임원칙

로마조약에서 규정하고 있는 주요책임원칙을 1978년 개정로마조약을 중심으로 설명하면 다음과 같다.

첫째, 운송인에게 절대책임(absolute liability)을 부과하고 있다. 지상에서 발생한 손해가 비행중의 항공기 또는 항공기로부터 낙하한 물건으로부터 발생하였다는 것이 입증되기만 하면 지상의 피해자는 손해배상청구권을 가

4) Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, Rome, 7th Oct, 1952, Montreal Protocol 1978.

5) Bengt G. Nilson, Liability and Insurance for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on Surface, Essay in Air Law, 1982, p.182.

지고 운송인은 손해배상책임을 진다. 여기에는 몇 가지 예외가 있다.

예외 첫 번째는 손해발생이 직접적인 결과가 없거나 항공기가 현행 항공규칙을 준수하여 단순히 통과를 위한 비행에 불과한 경우에는 지상의 손해가 발생하더라도 운항자는 책임을 부담하지 않는다(조약 제1조 1항 단서). 이 예외를 소음손해에 적용하는 문제에 관하여는 의견이 나누어지고 있다. 1974년 ICAO법률위원회가 소음 및 Sonic boom에 의한 손해에 관하여는 신 조약을 만들 것을 결정하였기에 동조는 소음손해에는 적용되지 않는다는 설이 유력하다. 만일 이것이 적용된다면 항공기 운항자는 소음손해의 대부분에서 면책되게 된다.

예외 두 번째는 손해가 무력분쟁 또는 내란의 직접적 결과이거나 정부의 행위에 따른 항공기의 사용에 방해가 된 경우에 운항자는 면책이 된다(조약 제5조).

예외 세 번째는 피해자 측에 손해의 발생에 관하여 과실이 있는 경우이다. 이 경우 운항자는 사정에 따라 책임의 전부 또는 일부가 면책된다(조약 제6조).

예외 네 번째는 운항자가 항공기를 부정 사용하여 손해를 가한 자에 대하여 상당한 주의를 한 것을 입증한 경우이다. 운항자가 입증하지 못하는 경우에는 부정 사용자와 연대하여 책임을 부담한다(조약 제4조). 이 예외에 대해서는 하이재킹의 경우 그 행위의 성격상 운항자에게 무과실책임을 부담시키는 것은 운항자에게 너무 지나치다는 주장이 있다. 그러나 이 주장은 로마조약 개정에 있어 채택되지 않았다.

예외 다섯 번째는 운항자와 피해자 사이에 지상손해에 대하여 계약이 존재하는 경우이다. 예를 들면 고용계약에서 배상조항이 있는 경우이다. 보통은 지상의 제3자인 피해자와 가해자인 운항자와의 사이에 계약관계가 없으며, 따라서 운항자의 지상 제3자에 대한 책임은 불법행위책임이 성립한다. 이 예외는 계약책임을 불법행위책임에 우선하여 적용하는 것이다.

둘째, 유한책임원칙을 채택하고 있다. 조약 제8조에 의하면 운항자와 기타 이 조약에서 책임을 부담하지 않으면 안 되는 자는 비행 중의 항공기

또는 거기서 낙하하는 사람 또는 물체가 끼친 손해에 대해서 이 조약에서 명문으로 정한 것 이외에는 책임을 지지 않는 것으로 규정하고 있다. 이 조항의 해석에 관해서는 설이 갈리고 있는데 단순히 조약에 명기된 책임한도액 이상은 책임을 지지 않는다는 설, 직접손해 이외에는 책임을 지지 않는다는 설과 각국의 국내법은 적용되지 않는 것을 선언한 것이라는 설 등이 있으나 조약에 명문으로 정한 것 이외에는 운항자는 전적으로 책임을 지지 않는다는 설이 가장 유력하다. 따라서 조약이 적용되는 경우는 국내법에 별도의 구제조치가 있는 경우에도 그것은 적용되지 않는다.⁶⁾

셋째, 운항자의 책임에 대하여 한도액을 설정하고 있다. 동 조약은 항공기의 최대 이륙중량에 의해 책임전체에 대한 한도액을 단계적으로 설정하고 있고 사망 및 상해에 대한 책임한도액을 1인당 125,000 SDR로 정하고 있다(조약 제11조). 이들 한도액은 고의에 의하여 손해를 가한 운항자 및 항공기의 불법 탈취자는 원용할 수 없다. 무한책임을 진다(조약 제12조). 동 조약에의 가입에 최대의 문제점은 동 조약이 이러한 책임한도액을 설정하고 있다는 것이고 또한 그 수준이 너무 낮다는 점이다⁷⁾. 책임한도액을 한정하는 것은 여객의 경우는 일종의 위험을 인수하는 것으로 되지만 지상 피해자에게는 전혀 그렇지 못하다. 여객은 한도액을 전제로 하여 자신의 상해보험을 드는 것이 가능한데 반해 지상의 피해자는 그렇지 못하다. 배상수준이 높은 국가에게는 극히 불합리한 내용이 되고 낮은 한도액을 가진다는 것은 동 조약에의 가입 그 자체에 커다란 곤란을 가져오는 것으로 생각된다.

넷째, 운항자에게 자기의 책임을 다하는데 충분한 금액의 담보를 준비할 의무를 부과하고 있다. 담보의 종류는 책임보험이 보통인데 조약은 이에 한하지 않고 운항자의 책임을 보전할 수 있는 신뢰성이 있는 것이면 문제가 없다. 예를 들면 국가의 보증 등이다. 각 당사국은 자국의 영공을 비행하는

6) Skamoto T., 「신국제항공법」, 292면.

7) 1978년 로마조약 가입을 방해한 가장 큰 요인의 하나로 들고 있는데 항공보험의 실무면에서 볼 때 승객과 일반 제3자에 대한 보험부보 수준과 비교할 때 너무 낮게 책정되었다는 비난이 있다. 즉, 승객과 일반 제3자에 대한 보험부보 범위는 보통 USD 10억~30억인데, 1978년의 로마조약에서는 한도액으로는 보잉747형기의 경우 USD 1억 미만에 불과하다.

항공기의 운항자에 대하여 담보를 요구할 수 있고 운항자는 해당국가로부터 요구가 있는 경우 담보가 있다는 증거를 제출하여야만 한다(조약 제15조 1항).

다섯째, 재판관할을 분명히 정하여 손해가 발생한 당사국의 법원에 제소하도록 하는 사고발생지주의를 채택하였다. 예외로 원고와 피고의 합의가 있으면 타 당사국의 법원에 소송을 제기할 수 있다(조약 제20조). 제소기간은 손해의 원인이 된 사고일로부터 2년이다. 그 기간은 시효이고 재판지법에 따라 정지 또는 중단이 인정된다. 그러나 어떤 경우인든 3년을 초과하는 것은 인정되지 않는다. 이 3년은 제척기간이다. 피해자가 손해발생일로부터 6개월 이내에 운항자에 대하여 손해배상의 소를 제기하지 않거나 또는 배상청구의 통고를 하지 않는 경우는 동 피해자는 이 기간에 배상청구를 한 자 전부가 변제를 수령한 후 책임한도액에 여유가 있는 경우에 한하여 변제를 수령하는 것이 가능하다(조약 제19조). 이는 운항자에게 전체적 한도액을 설정하였기 때문에 청구의 제출의 신속화를 도모하고 다른 청구자에 대한 변제의 지연을 막기 위한 것이다.

이상 동 조약의 책임원칙을 살펴보았는데 동 조약은 공해상의 선박 및 항공기에 대하여도 항공기 등에 의하여 손해를 가했을 경우 조약상 지상 제3자에 대한 손해와 같은 동일한 원칙이 적용된다. 공해상의 선박 및 항공기는 등록국의 영토의 일부로 보기 때문이다(조약 제22조).

3. 2009 몬트리올 협약의 체결

항공기에 의한 지상 제3자의 피해 보상에 관한 그 동안의 로마협약들이 낮은 수준의 보상액등을 이유로 미국 등 주요 선진국들을 포함한 대다수 국가에 의해 비준·발효되지 못하던 차, 9.11사태와 같은 대규모 제3자 피해대책 마련도 절실히 필요하여 2009. 4. 20부터 5. 2까지 캐나다 몬트리올에서 개최된 ICAO주최 외교회의에서는

- ① 항공기에 의한 제3자 피해배상에 관한 협약(Convention on Compensation

for Damage Caused by Aircraft to Third Parties : General Risk Convention
일반위험협약) 과

- ② 항공기 사용 불법행위로 인한 제3자 피해보상에 관한 협약(Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft : Unlawful Interference Convention 불법간섭협약)

을 채택하였다.

일반위험협약은 종전의 로마협약(1933, 1952, 1978) 내용들을 현대화하면서 절대책임주의, 유한책임원칙을 유지하며 배상 상한액을 대폭 상향시킨 것이며, 불법간섭협약은 9.11사태와 같은 대규모 제3자 피해를 배상하기 위한 국제기금을 창설하고 협약의 발효와 폐기에도 2중장치를 도입하여 이례적인 규제를 둔 혁신적인 내용의 협약이다.

II. 일반위험협약

1. 적용대상

첫째, 과거 제3자 피해배상협약이 지상의 제3자라는 표현을 써 해상을 포함한 지상에서의 피해에 관한 배상만을 규율하였는데 본 협약에서는 ‘지상’이라는 표현을 삭제하여 공중에서의 항공기가 제3자로서 피해를 입을 경우에도 배상할 수 있게 하였다(제2조 1항).

둘째, 일반위험으로 인한 제3자 피해가 협약 당사국 영토에서 발생했을 경우에 본 협약이 적용되나 불법간섭으로 인한 피해시에는 당사국 총회가 결정할 경우 당사국 소속 항공기가 비 당사국 영토에서 야기한 제3자 피해도 배상대상이 된다(양 조약 공히 제2조 1항).

셋째, 제3자 피해 시 종전협약은 사망 또는 인적피해(personal injury)와 재산피해(property damage)를 배상하면서 정신적피해(mental injury)는 도외

시 하였지만 본 협약은 신체피해(bodily injury)에 의한 정신적피해 또는 사망이나 신체적피해가 임박할 수 있는 상황에서 야기되는 정신적피해도 배상대상으로 하였다(제3조 3항).

넷째, 종전 협약과는 달리 환경피해(environmental damage)도 배상대상이나 이는 사건 발생지국 법률상 배상대상으로 규정되어 있을 때 적용한다(제3조 5항).

다섯째, 협약 당사국이 원할 시는 국내운송항공기에 의한 피해도 배상대상으로 한다(제2조 2항).

여섯째, 무력충돌, 민간소요, 핵피해, 국가항공기로 인한 피해는 제외된다(제2조 4항, 제3조 6~8항).

2. 적용방법

첫째, 1978 몬트리올 의정서는 항공기 중량을 4개로 구분하면서 최고배상한도를 최대중량 30톤 항공기 경우 250만 SDR에 추가하여 1kg마다 65 SDR을 추가하는데, 본 협약은 항공기 중량을 10개로 세분하여 최대배상액을 7억 SDR로 대폭 인상하였다(제4조 1항).

10개 구분 내용은 아래와 같다.

구분	최대중량	최대배상액
1	500kg 이하	75만 SDR
2	500kg 이상 1톤 미만	150만 SDR
3	1톤 이상 2.7톤 미만	300만 SDR
4	2.7톤 이상 6톤 미만	700만 SDR
5	6톤 이상 12톤 미만	1800만 SDR
6	12톤 이상 25톤 미만	8000만 SDR
7	25톤 이상 50톤 미만	1억 5000만 SDR
8	50톤 이상 200톤 미만	3억 SDR
9	200톤 이상 500톤 미만	5억 SDR
10	500톤 이상	7억 SDR

둘째, 위 배상액 상한을 초과한 피해 발생 시 인적피해를 우선적이고 비례적으로 지불하도록 하였다(제5조). 그러나 사망, 신체피해, 정신피해 3개의 인적피해에 대한 비중에 대한 언급이 없어 논쟁의 여지가 있다.

셋째, 피해가 발생한 국가의 법에 따라 운항자는 제3자 피해자의 즉각적인 경제적 필요에 부응하기 위하여 지체 없이 선지불(advance payments)을 하여야 한다. 단, 이러한 선지불이 책임을 인정하는 것은 아니며 추후 운항자가 배상할 금액에서 상쇄될 수 있다(제8조).

III. 불법간섭협약

앞서 설명한 일반위협협약 내용을 대부분 도입하였으나 9.11사태와 같이 대규모 제3자 피해가 발생할 경우 제4조에 따라 최대 7억 SDR까지는 항공기가 가입한 보험에서 지급하지만 그 이상의 피해액을 감당하기 위하여 국제민간항공 배상기금(International Civil Aviation Compensation Fund, 국제기금)을 설치하였다.⁸⁾

- 1) 국제기금은 국제항공 여행을 하는 승객이 하나의 발권단위로 여행시마다, 그리고 항공으로 송부하는 화주가 톤당 의무적으로 지불하는 일정한 금액(추후 결정)으로 충당한다(제12조). 협약을 국내운송에도 적용할 것을 선언한 당사국은 동 당사국내 국내 공항간을 여행하고 운송되는 승객과 화물에 대하여서도 국제기금이 부과된다(제2조 2항).
- 2) 소형항공기에 부과하는 액수는 당사국 총회 결정에 따르며 모든 경우 항공기 운항자가 징수하여 국제기금에 송금한다(제12조 1항).
- 3) 국제기금은 기금을 관리하는 사무국과 사무국장, 그리고 당사국 총회로 구성된다(제8조).
- 4) 국제기금은 항공사가 보험으로 커버한 배상상한(7억 SDR)을 초과하

8) 동 기금의 명칭은 협약 초안에는 Supplementary Compensation Mechanism(SCM)이었으나, Diplomatic Conference 중에 국제민간배상기금으로 변경되었다.

는 제3자 피해금액을 최대 30억 SDR까지 배상(제18조 3항)하는 것에 주안을 두고 당사국 총회가 정하는 금액을 여행승객과 화주가 내도록 하되(제13조), 30억 SDR을 4년 이내로 거출하도록 하는 금액이어야 하며(제14조 3항), 2년 연속 납부액의 총액이 배상한 30억 SDR의 3배 이상을 초과하여서는 아니된다(제14조 3항) 라고 규정함으로써 협약 적용기간 중 9.11과 유사한 사태가 발생한다 해도 단시일 내에 과도한 부담을 지우는 것을 피하였다.

5) 탈퇴와 폐기에 관한 특별조항

어느 당사국의 탈퇴가 국제기금의 운용을 크게 손상시킨다고 판단 될 경우 어느 타 당사국이라도 특별총회를 소집할 수 있으며, 동 특별총회에서 참석국가의 2/3가 동의할 경우 다른 당사국도 같은 날짜에 탈퇴할 수 있다(제10조 7항). 이는 미국이 탈퇴할 경우 동 협약의 존재 의미가 없어지는 것을 염두해 둔 것으로 보인다.

또한 협약이 발효되기 위해서는 35개국 필요하지만 발효 후 일정시점에 협약당사국 숫자가 8개국 미만으로 줄어 들었을 때, 또는 협약당사국의 2/3가 폐기를 결정하는 날짜에 협약을 종료할 수 있다(제42조) 는 특별조항을 둔 것도 이례적이다.

IV. 결어 - 문제점과 평가

첫째, 일반위험협약과 불법간섭협약 공히 1999 몬트리올 협약과 달리 정신적피해를 배상대상으로 명기하였으나 막연하여 이를 어떻게 통일적으로 해석하고 적용하느냐가 문제다.

둘째, 비행중 2개의 다른 항공사 소속 항공기 사이에 공중충돌사고가 발생한 경우 일반위험협약이 적용 될 경우 1999 몬트리올 협약상의 배상과 더불어 어떻게 처리하느냐의 문제가 발생한다.

셋째, 테러행위로 인한 피해는 국가 안위에 관한 문제로서 모두 국가가

배상책임을 부담하는 사항인데 육상운송(기차, 버스)이나 해상운송과 달리 유독 항공운송에 있어서만 항공기 운항자(항공사)와 항공승객 및 화주에게 배상책임을 부담시키는 것은 법의 기본원칙이나 형평의 관점에서 문제가 있다.

넷째, 소형항공기(**general aviation**)에 관한 정의가 없고 전 협약당사국들의 항공사가 일사분란하게 국제기금을 수급하고 보관, 송금하는 책임과 의무를 지도록 한 것도 기업에게 방대한 임무를 부과한 것으로서 회계의 투명성과 행정의 원활성에 문제가 있을 수 있다. 개인이나 기업이 소유한 소형항공기의 운항의 경우 어떤 기준으로 국제기금에 돈을 내느냐 하는 문제도 있다.

다섯째, 일반위협협약은 보편성을 띤 내용으로서 시간이 경과하면 많은 국가의 비준과 가입이 정상적으로 이루어 질것으로 예상되나 불법간섭협약은 현실적으로 주로 미국과 영국 등의 일부국가에서 발생 할지 모르는 항공기이용 테러로 인한 제3자 피해배상금을 테러위험을 생각할 필요가 없는 여러 후진국과 중동문제에 있어서 중립성향을 보이고 있는 다수 국가가 금전으로 공동 부담하는 결과가 되기 때문에 많은 국가가 가입을 보류할 것으로 보여 발효가 쉽지 않을 것으로 보인다.

더욱이 일반협약의 발효는 35개국 쯤의 비준서 기탁 후 60일이 경과하면 되나(제23조), 불법간섭협약은 35개국의 비준서 기탁 후 180일이 경과하고 비준한 국가의 공항에서 출발하는 승객수가 전년도에 7억 5천만명 이상이 되어야 한다(제42조)라는 이중조건을 충족토록 하여 더욱 어렵게 하였다.

이상과 같은 문제점을 고려할 때 우리나라는 선진국들의 가입동향을 예의주시하고 항공산업에 미치는 영향을 종합 분석한 후 가입여부를 시간을 갖고 신중히 판단해야 될 것이다.

참고문헌

- George N. Tomkins Jr. “Some Thoughts to Ponder When Considering to Adopt the New Aviation General Rules and Unlawful Interference Conventions Proposed by ICAO”, *Air & Space Law*, April 2008.
- H. Kjellin, “The New International Regime for Third Party Liability” *Air & Space Law*, April 2008.
- Harold Coplan, “Modernization of the 1952 Rome Convention and Protocol”, *Air & Space Law*, Feb. 2006.
- ICAO, International Conference on Air Law (Montreal, 20 April to 2 May, 2009) DCCD DCo. No. 42 & 43.
- Korea Association of Air & Space Law, *The Korean Journal of Air and Space Law* (Vol. 23. No. 1~2, Vol. 24. No. 1).
- Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, 2008.
- 김종복, *신국제항공법*, KSI, 2009.
- 홍순길 외, *신국제항공우주법*, Korea Aerospace University Press, 2006.
- 홍순길, *신항공법정해*, 동명사, 2005.

초 록

항공기에 의한 지상 제3자 피해 보상에 관한 조약체제로서 1933년의 로마조약, 1952년 로마조약, 1978년의 로마조약등 소위 로마조약체제가 발효되어 있으나 주요 민간항공국가들을 포함한 대다수의 국가들이 가입 당사국이 되지않아 실효를 보지 못한 것이 현실이다.

본 논문에서는 로마조약체제의 발전경과와 실패원인을 분석하고, 2009년 4월20일부터 5월2일까지 몬트리올 ICAO본부에서 개최된 외교회의에서 체결된 2009몬트리올협약들 즉 일반위험협약 과 불법간섭(방해)협약의 주요 내용과 문제점들에 관하여 종전의 로마협약들과 비교 검토하였다.

특히 불법간섭협약의 국제민간항공기금은 운영상 예상되는 제반 문제들로 가까운 장래에 발효가 어려울것으로 예상된다.

주제어 : 로마조(협)약, 제3자피해보상, 2009몬트리올협약, 일반위험협약, 불법간섭(방해)협약, 국제민간항공기금, 체약국회의

Abstract

A Study on the 3rd Party Liability for the Damages Caused by the Aircraft - With respect to the 2009 Montreal Conventions (New Rome Convention) -

Hong, Soon-Kil*

The Rome Convention System (1933, 1952, 1978) which deal the third party liability relating to damage caused by aircraft to third parties on the surface have not been so effective and successful like the Warsaw Convention System.

This paper briefs the development of the Rome Convention System and the reasons of their failure which are the low level of the limit of liability and non-parties of major civil aviation states such as the United States, the United Kingdom, Japan, Germany and etc.

The Diplomatic Conference hosted by ICAO at Montreal during April 20 to May 2 has successfully produced two Conventions;

One is Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties (General Risk Convention), the other is Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference involving Aircraft (Unlawful Interference Convention).

The major contents and some problems of these two Conventions are reviewed in comparison with the existing Rome Convention System and other legal system.

* Prof. Dr. Korea Aerospace University

Particularly, the entrance into force of the Unlawful Interference Convention may take some time, at least more than 5 years, due to the realistic problems arising from the operation of International Civil Aviation Fund.

Key Words : Rome Convention, the 3rd Party Liability, the 2009 Montreal Conventions General Risk Convention, Unlawful Interference Convention, International Civil Aviation Fund, Conference of Parties