航空宇宙政策・法學會誌 第33卷 第2號
2018년 12월 30일 발행, pp. 367~418
http://dx.doi.org/10.31691/KASL33.2.12.

논문접수일 2018. 11. 28
논문심사일 2018. 12. 15
게재확정일 2018. 12. 26

무인항공기 운영자의 법적책임과 보험

김종복*

목 차

Ⅰ. 서론
Ⅱ. 무인항공기 운영자의 개념 및 범위
1. 무인항공기 운영자(Operator)의 개념
2. 무인항공기 운영자(Operator)의 범위
Ⅲ. 무인항공기 운영자의 자격요건
1. 무인항공기 운영자증명 제도
2. 우리나라의 무인항공기 운영자증명 제도
Ⅳ. 무인항공기 운영자의 법적책임
1. 무인항공기의 안전운영 책임
2. 무인항공기 사고 피해에 대한 배상책임
Ⅴ. 무인항공기 운영자의 법적책임과 보험
1. 무인항공기 운영자의 법적책임과 보험과의 관계
2. 보험관련 규제현황과 향후 과제

* 법학박사, (사)한국무인기안전협회 회장, 전 항공대학교 교수. E-Mail : jbkkau@naver.com

Ⅰ. 서 론

항공에 있어서는 무엇보다 안전이 최우선이며 이는 무인항공기[1]라 하여 예외일 수 없다. 따라서 무인항공기 운영자의 법적책임의 제일 우선 순위는 무인항공기의 안전운영 책임이라 할 것이다.

이와 관련 ICAO는 이 안전운영 책임에 대하여 무인항공기도 유인항공기와 동등한 수준의 기술상 및 운항상의 안전성을 확보할 것을 요구하고 있으며 ICAO 부속서2 상에서 무인항공기(원격조종항공기: RPA)는 사람, 재산 및 다른 항공기에 대한 위험을 최소화하는 방법으로 운영되어야 한다고 규정하여[2] 무인항공기 운영자의 안전운영 책임에 대한 대원칙을 규정하고 있다. 또한 ICAO RPAS Manual 등을 개발하여 무인항공기의 안전 운영에 관한 지침을 체약국에게 제공하고 있다.

그렇지만 무인항공기 사고는 언제든 일어날 가능성이 있으며 실제에 있어서도 무인항공기 사고율은 유인항공기 보다 훨씬 높게 나타나고 있다.[3] 무인항공기에 따르는 사고는 무인항공기가 지상에 추락하여 인명이라든지 지상의 건조물 파괴 등으로 재산상의 손해를 입히는 제3자 피해가 대부분일 것이다. 무인항공기가 유인항공기와 공중충돌의 경우는 현재로서는 무인항공기와 유인항공기의 공역이 분리되어 있어 공충충돌의 가능성은 낮지만 앞으로 유·무인항공기의 공역이 통합되어 운영된다면 공중충돌의 경우도 충분히 예상할 수 있다. 실제 최근 미국의 FAA는 소형 무인항공기(드론)의 공항 인근에서의 불법 운영으로 유인항공기와의 공중충돌 가능성을 항공 안전에 심각한 위협요인으로 등장하고 있다고 보고하고 있다.[4]

---

1) ICAO는 무인항공기를 ‘원격조종항공기(RPA : remotely-pilot aircraft)’로 용어를 통일하였으며 RPA를 ‘An unmanned aircraft which is piloted from a remote pilot station’ 으로 정의하고 있음. 본 논문에서는 통상적으로 많이 사용하고 있는 무인항공기를 사용하나 필요에 따라서는 원격조종항공기라는 용어도 사용함.

2) ICAO Annex 2, Chapter 3.1.9.

3) 현재 가용한 무인항공기 사고통계는 대부분 군에서 나온 것으로 미 공군은 유인항공기에 비해 50배 이상 발생한 것으로 밝히고 있음. Accident Rate Comparison of UAV and Manned Aircraft.

4) FAA 보고에 따르면 2014년도에 238건이었던 것이 2015년 11월까지 1,133건이 발생하

이렇게 무인항공기 운영자가 지상 제3자에 대해 피해를 입혔다든지 공중충돌을 일으켜 사고를 발생하였다면 무인항공기 운영자는 손해배상의 법적 책임을 지게 된다. 현재로서는 무인항공기 운영자가 지상 제3자에 대해 피해를 입혔다든지 공중충돌을 일으켰다면 국제적으로는 로마협약이 적용되며 국내적으로는 로마협약을 국내입법화한 상법 항공운송편이 적용된다고 할 것이다. 그리고 국내법 적용의 경우 상법 항공운송편이 적용되지 않는 경우는 민법과 국가배상법이 적용될 수 있다.

한편 1999년 몬트리올협약의 적용과 관련하여서는 현재의 무인항공기의 기술수준으로는 사람(승객)을 운송하는 경우는 거의 없을 것이므로 승객을 운송하는 단계에 이르기 까지는 적용되는 사례가 없을 것으로 보인다.[5] 그러나 화물은 가까운 장래에 무인항공기에 의한 국제간 운송이 실현될 것으로 보고 있으므로 이 경우는 화물운송에 관한 책임규정이 적용될 수 있을 것으로 본다.

로마협약에는 1933년, 1952년, 1978년, 2009년 로마협약이 있으나 1952년 로마협약을 제외하고는[6] 가입국가 수가 적고 2009년 로마협약[7]은 가장 최근에 제정된 협약이긴 하나 2018년 11월 말 현재 가입국가가 일반위험배상협약에 12개국이 불법방해배상협약에 9개국이 가입하여 발효요건 미충족으로 발효가 요원한 실정이다. 그리고 미국, 영국 등 대부분의 항공선진국들은 가입하지 않고 있으며 우리나라도 어떠한 로마협약에도 가입하지 않았다.

따라서 향후 RPA의 국제적 운영에 따르는 사고발생 시 손해배상책임 문제는 로마협약이나 1999년 몬트리올협약 보다는 각국의 국내법에 의하여 해결될 가능성이 많을 것으로 추정 된다. 항공기사고는 발생지국법에 따라서 처리하는 것을 원칙으로 하고 있으므로 발생지국의 국내법이 적용 될 것으로 본다. 우리나라는 상법 항공운송편 제3장이 적용될 수 있을 것으로 본다.[8] 적용될 수 있을 것으로 본다는 것은 로마협약에서 규정하는 사고가 발생하였을 때 책임을 지는

였다고 함.

5) 최근에는 사람이 탑승하는 1인승 무인기와 무인기 택시(에어택시)가 등장하고 있으나 본격적인 승객수송까지는 길이 멀다고 할 것이다.

6) 2018년 11월 말 현재 49개국 가입.

7) 2009년 로마협약에는 일반위험배상협약과 불법방해배상협약의 2개의 협약이 있음.

8) 우리나라 상법 항공운송편은 1978년 로마협약을 모델로 하여 입법한 것으로 동 협약에서 규정하고 있는 내용의 대부분을 수용하고 있음.

자는 운영자(operator)인데 이 운영자의 개념이 무인항공기 운영자하고 동일하게 볼 수 있는지에 대하여는 의문이 있기 때문이다. 무인항공기의 경우에는 무인항공기 운영자 이외에 무인항공기 통제소 운영자도 있고 무인항공기 시스템 운영자도 있기 때문이다.

한편 유인항공기와의 공중충돌의 경우는 공중충돌의 원인이 되는 과실이 무인항공기 운영자에게 있다면 유인항공기의 손해에 대하여 까지 무인항공기 운영자가 부담하여야 한다. 그것이 만약 국제선을 운항하는 여객운송의 경우는 여객운송인은 대부분의 경우 1999년 몬트리올 협약에 따라 무한책임을 지게 되기 때문에 무인항공기 운영자의 책임은 감당하지 못할 정도로 무거워 지게 될 가능성이 있다.

그리고 무인항공기 사고에 대한 피해 보전은 최종적으로는 보험에 의존할 수 밖에 없는데 무인항공기 운영에 있어서 무엇보다 어려운 문제가 보험에 관한 문제이다. 보험자의 입장에서는 과거의 사고 통계를 기준으로 보험료를 산정하고 보험을 받아 줄 것인가 그 여부를 결정하는데 현재 무인항공기의 사고율에 대한 정확한 통계는 나와 있지 않으나 앞에서도 언급한 바와 같이 일반적으로 유인항공기에 비해 월등히 높은 것으로 알려져 있다. 그리고 소형의 무인항공기라도 공중충돌을 한다든지 지상의 건물 등과 충돌하여 그 결과로 화재가 발생시키는 경우 그 피해는 엄청날 수 있다. 그리고 무인항공기에 대해서는 현재로서는 안전성에 대한 기술신뢰성이 부족한 상황이다. 따라서 보험자의 입장에서는 인수를 기피하거나 받아 주더라도 보험료가 아주 비쌀 수 있다. 아니면 무보험 상태에서 무인항공기를 운영할 수 밖에 없는 문제가 발생한다.

본 논문에서는 이러한 문제점의 인식의 토대위에서 구체적으로 무인항공기 운영자가 어떠한 법적책임을 지는가를 안전운영 책임과 손해배상책임을 위주로 기타 중요한 관련 책임인 보안책임과 국민의 사생활보호 책임에 대해 살펴보고 보험과 관련된 책임인 손해배상책임을 적용 가능한 국제협약과 국내 법률을 검토하고 무인항공기 운영자의 법적 책임 과 보험과의 관계를 살펴보고자 한다.[9]

9) 본 논문운 항공안전기술원의 “무인항공기 안전운항기술개발 및 통합 시범운용사업”의 결과물로서 최신 업데이트 한 것임.

Ⅱ. 무인항공기 운영자의 개념 및 범위

무엇보다 먼저 무인항공기 운영자의 법적책임을 논하기 위해서는 무인항공기 운영자의 개념 및 범위에 대한 명확한 구분이 필요하다고 본다. 왜냐하면 무인항공기 운영자는 무인항공기 사고 시 법적 책임을 지는 주체가 되기 때문이다.

1. 무인항공기 운영자(Operator)의 개념

무인항공기 운영자(Operator)에 대해서는 ICAO에서는 “무인항공기 운영에 종사하거나 종사하려는 개인, 조직 또는 기업(A person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in aircraft operation)”[10]으로 정의하고 있다. 그리고 무인항공기(원격조종 항공기[11])의 관점에서 항공기 운영은 무인항공기 시스템을 포함하는 것으로 하고 있다.[12]

한편 무인항공기 운영자에 대한 정의는 무인항공기 사고 시 지상 제3자 배상책임과 관련하여 적용되는 1952년 로마협약에서도 정의하고 있는데 동 협약 제2조 제2항 (a)에 따르면 운영자(operator)라 함은 “사고 발생 당시 항공기를 사용하는 자를 말하며 직간접적으로 항공기의 사용권을 타인에게 양도한 경우라도 항공기운항에 대한 지배권을 가지고 있다면 그를 운영자로 본다 (For the purposes of this Convention the term “operator” shall mean the person who was making use of the aircraft at the time the damage was caused, provided that if control of the navigation of the aircraft was retained by the person from whom the right to make use of the aircraft was derived, whether directly or indirectly, that person shall be considered the operator)고 정의하고 있다.[13]

---

10) ICAO RPAS Manual 6.1.1 & 7.3.1.

11) 앞에서 언급한 바와 같이 ICAO는 무인항공기를 ‘원격조종항공기(RPA : remotely-pilot aircraft)’로 용어를 통일하였으며 RPA를 ‘An unmanned aircraft which is piloted from a remote pilot station’ 으로 정의하고 있음. ICAO는 이외에도 원격조종사(remote pilot), 원격조종소(remote pilot station), 원격조종항공기시스템(RPAS: remotely piloted aircraft system) 등 용어정의를 하고 있음 (부속서 2, Chapter 1).

12) Note: In the context of remotely-piloted aircraft, an aircraft operation includes the remotely-piloted aircraft system.

또한 항공보험에 관한 규정인 EC Regulation 785/2004(EU Regulation 285/2010으로 개정)에서도 항공기 운영자에 관한 정의 규정을 두고 있다. 이에 따르면 '항공기 운영자'란 항공운송인이 아닌 사람이나 단체로서 항공기의 사용이나 운영에 있어서 계속해서 효율적인 처분권을 가진 자를 말한다. 항공기의 소유자로 등록된 자연인이나 법인도 다른 사람이 운영자라는 것을 증명하지 못하면 운영자 로 본다('aircraft operator' means the person or entity, not being an air carrier, who has continual effective disposal of the use or operation of the aircraft ; the natural or legal person in whose name the aircraft is registered shall be presumed to be the operator, unless that the person can provide that another person is the operator) 고 정의하고 있다.[14)]

그러나 현실에 있어서는 무인항공기 운영자의 개념이 명확하게 구분되지 않고 사용되고 있는 실정이다. 예컨대 ICAO의 정의는 무인항공기를 가지고 운영 또는 경영을 하는 개인이나 조직, 기업에 중점을 두고 있다고 보여지며 로마협약상의 기준은 실제 항공기를 운항하는 자에 중점을 두고 있다고 보여지나 실제에 있어서는 명확히 구분되지 않고 사용되고 있다.

이는 미국의 경우 연방규정 14CFR에 Part 107을 신설하고 "소형 무인항공기 시스템의 운영과 자격증명에 관한 규정"을 제정하였는데 여기서 소형 무인항공기의 조종사를 운영자(operator)라고 부르고 있는데서도 알 수 있다.[15)]

우리나라 항공안전법상에서는 운영자에 대한 규정이 없으며 150kg 이하의 무인비행장치에 대하여 무인비행장치를 조종하기 위해서는 초경량비행장치 조종자증명을 요한다고 하여 초경량비행장치 조종자를 규정하고 있다.[16)]

관련하여 유사한 개념인 무인항공기 운용자(controller)와도 구별할 필요가 있

---

13) Art2. para2(a).

14) EC Regulation No.785/2004 Art.3 (c).

15) 14CFR Part 107, Pilots of a small UAS would be considered "operators".

16) 제125조(초경량비행장치 조종자 증명 등) ① 동력비행장치 등 국토교통부령으로 정하는 초경량비행장치를 사용하여 비행하려는 사람은 국토교통부령으로 정하는 기관 또는 단체의 장으로부터 그가 정한 해당 초경량비행장치별 자격기준 및 시험의 절차・방법에 따라 해당 초경량비행장치의 조종을 위하여 발급하는 증명(이하 "초경량비행장치 조종자 증명"이라 한다)을 받아야 한다. 이 경우 해당 초경량비행장치별 자격기준 및 시험의 절차・방법 등에 관하여는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 승인을 받아야 하며, 변경할 때에도 또한 같다

다고 보여 진다. 무인항공기 운용자는 무인항공기 운영의 세부 구성원으로 역할을 하는 자로서 조종사(PIC), 보조조종사(Supplemental Pilot), 감시자(Observer) 등이 있다. 무인항공기는 시스템으로 운영되기 때문에 각 구성원들 상호간 원활한 의사소통과 상호협조가 요구된다. 그리고 경우에 따라서는 무인항공기 운영자가 운용자와 동일한 경우도 있을 수 있다. 이 경우 사고에 따르는 법적책임은 운용자인 운영자가 부담한다.

2. 무인항공기 운영자(Operator)의 범위

무인항공기 운영자에는 ICAO에서 정의하고 있는 것처럼 무인항공기 운영에 종사하거나 종사하려는 개인, 조직 또는 기업으로 항공기를 사용하는 자를 말한다. 그리고 직간접적으로 항공기의 사용권을 타인에게 양도한 경우라도 항공기 운항에 대한 지배권을 가지고 있다면 그 지배권을 가지고 있는 자도 운영자에 포함된다.

개인적(사적)으로 무인공기를 사용하거나 그의 사용인이나 대리인이 고용관계에 있어서 무인항공기를 사용할 때는 그 권한의 범위 내이거나에 상관없이 운영자로 간주된다(A person shall be considered to be making use of an aircraft when he is using it personally or when his servants or agents are using the aircraft in the course of their employment, whether or not within the scope of their authority)[17]. 따라서 무인항공기 운영자가 고용하는 조종사, 보조 조종사, 감시자 등의 사용도 그 사용이 주어진 권한 밖의 사용일지라도 무인항공기 운영자가 법적 책임을 지게 되는 것으로 해석된다.

무인항공기를 소유자로서 등록한 자, 단 이 경우는 다른 사용자가 운영자라는 것을 증명하지 못하는 경우에 법적 책임을 부담하게 된다(The registered owner of the aircraft shall be presumed to be the operator and shall be liable as such unless, in the proceedings for the determination of his liability, he proves that some other person was the operator and, in so far as legal procedures permit, takes appropriate measures to make that other person a party in the proceedings)[18].

---

17) Rome Convention 1952, Art2. para 2.

Ⅲ. 무인항공기 운영자의 자격요건

1. 무인항공기 운영자증명 제도

앞에서 언급한 바와 같이 무인항공기 운영자는 무인항공기 운영에 종사하거나 종사하려는 개인, 조직 또는 기업으로 무인항공기의 관점에서 항공기 운영은 무인항공기 시스템을 포함하며 RPAS의 구성 요소의 특징으로 인하여 RPAS 운영은 유인항공기보다 훨씬 복잡하다. 따라서 RPAS운영자는 부속서2 Appendix 4.2.2에 의거하여 무인항공기 운영자증명(RPAS Operator Certificate : ROC) 을 받아야 한다고 규정하고 있다. ROC는 ROC에 첨부된 운용 규격서에 상술된 조건 및 제한에 따라 운영하는 RPAS 운영자 허가를 부여한다.[19]

RPAS 운영자는 부속서 6의 규정에 따라 모든 운항의 안전한 수행에 책임이 있으며 이것은 안전운항체제의 수립과 이행을 포함한다. RPAS 운영자는 운항에 관련하여 운항국가에 의하여 수립된 모든 요건을 준수하여야 하며, 이러한 요건은 운영자 조직의 크기, 구조 및 복잡성과 일치하여야 한다. 운영자는 운항을 수행하기 위하여 필요한 경우 공급자 (예, 통신 서비스 공급자)의 서비스를 계약할 책임이 있다. 운영자는 그 종사자가 관장하는 지역, 사용 공항 및 항행시설을 위해 규정되고, 임무 수행을 위해 적용되는 법, 규제 및 절차에 익숙하여야 한다.

RPAS 운영자 절차는 근무자에게 안전한 운항을 위하여 요구되는 것 이상으로 비행의 중요한 단계에서 어떤 행동을 하도록 요구해서는 안된다. 운영자 또는 적법한 대리인은 운영 통제에 책임을 져야 하며, 운영자의 비행운영의 통제 및 감독에 대한 허용된 방법이 비행운영 책임자/비행 안전관리자의 사용을 요구하는 경우에만 운영 통제 책임을 위임할 수 있다.

---

18) Rome Convention 1952, Art2. para 3.
19) ICAO RPAS Manual(2015) 6.3.2

2. 우리나라의 무인항공기 운영자증명 제도

현재 국내 항공안전법에는 항공안전법 제90조(항공운송사업의 운항증명)에 유사한 사업자 안전증명 제도를 두고 있으나 RPAS 운영자의 자격 증명에 관한 정식 규정은 없다.

ICAO에서는 RPAS 운영자는 부속서 2, Appendix 4.2.2 및 해당 국가의 법 규에 의거하고 부속서 6의 기준에 일치하여 무인항공기 운영자증명(RPAS operator certificate)을 받아야 한다고 규정하고 있으므로 앞으로 민간 무인항공기의 본격적인 운영에 대비하여 국내법적 근거 규정을 마련하여야 할 것이다.

Ⅳ. 무인항공기 운영자의 법적책임

1. 무인항공기의 안전운영 책임

무인항공기 운영자의 가장 기본적이고 중요한 법적 책임은 무인항공기의 안전운영 책임이라고 할 수 있다. 이와 관련한 법적 책임의 규제 동향을 ICAO와 외국 및 우리나라의 경우로 나누어 살펴보기로 한다.

(1) 무인항공기 운영자의 안전운영 책임에 대한 규제 동향

(가) 국제민간항공협약

국제민간항공이 안전하고 질서 있게 발전하고 국제항공운송이 기회 균등의 기초위에서 수립되고 건전하고 경제적으로 운영되기 위해서는 체약국간에 특정한 권리와 의무가 합의되었다. 이러한 권리 및 의무는 원칙적으로 유인 및 무인기에 동등하게 적용된다. 새로운 조치가 무인기 운영을 위해 개발되거나 또는 현재의 요건이 대체적인 방법을 사용하여 충족된다면 그것들은 여기서 확인되고 시카고협약[20]에 따라 해결될 것으로 본다.

---

20) 국제민간항공협약은 시카고협약으로도 불리고 있음.

국제민간항공협약에서 무인항공기에 관하여 직접적으로 규정하고 있는 조항은 동 협약 제8조의 무조종자 관련 조항이나 안전운영 책임에 관련한 조항으로서 무인항공기에 적용 가능한 조항을 살펴 보기로 한다.[21]

1) 제3조 bis

b) 체약국은 모든 국가가 주권을 행사함에 있어 허가 없이 상공을 비행하는 민간기에 지정된 비행장으로 착륙을 요구할 수 있다……. 국가는 또한 그러한 위반을 끝내기 위해 항공기에 어떤 지시도 할 수 있다.

c) 모든 민간기는 b)항에 따라 주어진 지시에 따라야 한다.

회원국은 어떤 경우에 있어 민간기가 상공으로 비행하는 민간기가 제3조 bis b), c)와 관련 지정된 공항으로 착륙을 요구할 수 있다. 그러므로무인항공기의 조종사는 전자 또는 시각적인 방법을 포함 국가에 의해 제공되는 지시에 따를 수 있어야 하고 국가의 요청에 따라 특정한 비행장으로 회항할 능력을 보유하여야 한다.

2) 제8조 무조종자 항공기[22]

조종자 없이 비행할 수 있는 항공기는 체약국의 특별한 허가 없이 또 그 허가의 조건에 따르지 아니하고는 체약국의 영역의 상공을 조종자없이 비행하여서는 아니된다. 각 체약국은 민간 항공기에 개방되어 있는 지역에 있어서 전기 무조종자항공기의 비행이 민간 항공기에 미치는 위험을 예방하도록 통제하는 것을 보장하는데 약속한다.

제8조는 체약국의 상공에서 조종사 없는 항공기가 운항하는조건을 정하고 있다. 이 조항의 의미와 1919년 파리협약으로부터 (제15조) 1944년 시카고협약으로 포함한 의미를 이해하기 위해서는 기안자의 의도가 고려되어야 할 것이다. 원격 통제 및 통제되지 않은 항공기는 당시 존재하고 있었으며 민간 및 군사조직에 의하여 운항되고 있었다. 조종사 없이 비행된 항공기는 그러므로 기내에

21) ICAO Cir.328 Chapter 4. Legal Matters 에서 인용,
22) 국제민간항공협약 외교부 표준 번역에는 무조종자 항공기로 번역하고 있어 이를 따랐음.

조종사가 없는 상황을 의미한다.

둘째로, 강조점이 조종사가 없이 비행하는 항공기는 민간 항공기에 대한 위험을 회피하도록 통제되어야 한다는 조항에 주어지는데, 기안자가 “조종사 없는 항공기”는 국가 항공기에 대한 것과 유사하게 소위 적절한 고려의 의무와 관련한 통제 조치가 적용되어야 함을 인정하는 것을 의미한다.

3) 제12조 항공규칙

각 체약국은 그 영역의 상공을 비행 또는 동 영역 내에서 동작하는 모든 항공기와 그 소재의 여하를 불문하고 그 국적표지를 게시하는 모든 항공기가 당해지에 시행되고 있는 항공기의 비행 또는 동작에 관한 법규와 규칙에 따르는 것을 보장하는 조치를 취하는 것을 약속한다. 각 체약국은 이에 관한 자국의 규칙을 가능한 한 광범위하게 본 협약에 의하여 수시 설정되는 규칙에 일치하게 하는 것을 약속한다. 공해의 상공에서 시행되는 법규는 본 협약에 의하여 설정된 것으로 한다. 각 체약국은 적용되는 규칙에 위반한 모든 자의 소추를 보증하는 것을 약속한다.

항공교통 규칙은 유인, 무인의 모든 항공기에 적용된다. 나아가 규칙은 자국 규제를 ICAO 표준과 가능한 최대한으로 일치하여 유지하고, 위반하는 모든 사람들을 처벌하도록 체약국에 의무를 부과하고 있다. 이것은 유인 및 무인기가 안전하게 운항하기 위하여 필수인 국제적인 조화와 상호운영성을 위한 기초이다. 제12조 및 부속서 2에 따라 기장은 항공교통 규칙에 따라 항공기의 운항에 책임이 있다.

4) 제31조 감항증명서

국제항공에 종사하는 모든 항공기는 그 등록국이 발급하거나 또는 유효하다고 인정한 감항증명서를 비치한다.

제31조는 국제 항행에 종사하는 무인항공기에도 동등하게 적용된다.

5) 제32조 종사자의 면허장

a) 국제항공에 종사하는 모든 항공기의 조종자와 기타의 운항승무원은 그 항

공기의 등록국이 발급하거나 또는 유효하다고 인정한 기능증명서와 면허장을 소지한다.

무인 조종사 및 기타의 원격 요원들은 기내에 있는 동안 의무를 행하는 개인들을 위해 특별히 기안된 제32조의 적용을 받지 않는다. 그럼에도 불구하고 무인 조종사 및 기타의 원격 요원들은 민간항공 시스템의 통일성과 안전성을 확보하기 위해 적절히 훈련을 받아 자격을 갖추며 ICAO Circular 328-AN/190의 적절한 면허증이나 능력 증명서를 소지하여야 한다.

6) 제33조 증명서 및 면허장의 승인

항공기의 등록국이 발급하거나 또는 유효하다고 인정한 감항증명서, 기능증명서 및 면허장은 타 체약국도 이를 유효한 것으로 인정하여야 한다. 단, 전기의 증명서 또는 면허장을 발급하거나 또는 유효하다고 인정한 요건은 본협약에 따라 수시 설정되는 최저 표준과 그 이상이라는 것을 요한다.

제33조는 증명서와 면허증의 상호 인정의 근거이나, 무인항공기 증명서가 어떻게 고려될 것인가에 대하여는 현저한 차이가 있을 수 있으나 상호 승인하여야 함.

(나) ICAO 부속서

ICAO 부속서 2(Rules of Air)상에도 원격조종항공기(RPA)는 사람, 재산 및 다른 항공에 대한 위험을 최소화 하는 방법으로 운영되어야 한다고 규정하여 무인항공기 운영자의 안전운영 책임을 규정하고 있다.

1) 동 부속서 상 안전운영 관련 사항

원격조종항공기(RPA)는 사람, 재산 및 다른 항공기에 대한 위험을 최소화 하는 방법으로 운영되어야 한다.(Chapter 3.1.9)

국제비행용 무인항공기 시스템(RPAS)은 RPA가 이륙하는 국가로부터 허가를 받아야 운영이 가능하다.(Appendix 4.1.1)

RPA가 다른 국가를 비행하고자 할 때에는 그 국가로부터 특별허가를 받아야 한다. 이 허가는 국가 간 합의에 의할 수 도 있다.(Appendix 4.1.2)

RPA는 관련 관제당국과 사전 협의되지 않는 한 공해상에서 운영되지 못한다.(Appendix 4,1.3)

Appendix 4.1.2. 및 4.1.3의 허가 및 협의는 RPA가 이륙하기 전에 완료하여야 한다.(Appendix 4.1.4)

RPA는 등록국, 운영국 및 비행코자 하는 국가가 정한 조건에 따라 운영하여야 한다.(Appendix 4.1.5)

RPA를 운영하기 위해서는 부속서 2에 따라 또는 비행코자하는 국가가 정하는 바에 따라 비행계획서(flight plan)을 사전에 제출하여야 한다.(Appendix 4.1.6)

RPA는 비행코자 하는 공역에 정해진 성능 및 장비(performance and equipment) 기준을 충족시켜야 한다.(Appendix 4.1.7)

2) 동 부속서 상 안전운영을 보장하는 증명과 면허에 관한 규정

RPAS는 자국 국내규정과 관련 부속서에 따라 증명을 받도록 하되 a) RPA는 자국 국내 규정과 부속서 8에 따라 감항증명을 받아야 하며 b) 형식설계상에 특정된 관련 RPAS 구성품들은 자국 국내규정과 관련 부속서에 따라 증명을 받고 이를 유지하여야 한다.(Appendix 4.2.1)

RPAS운영자는 자국 국내규정과 부속서6에 따라 운영자 증명(RPAS operator certificate)을 받아야 한다.(Appendix 4.2.2.)

원격조종사는 자국 국내규정과 부속서 1에 따라 자격증명을 받아야 하며 유효한 상태로 소지하여야 한다.(Appendix 4.2.3)

(다) ICAO RPAS Manual

2015년 3월에 발간된 ICAO RPAS Manual(Doc. 10019: Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems)은 ICAO 부속서에 무인항공기에 관한 세부 SARPs가 제정 반영되기에 앞서 무인항공기에 관한 기준을 마련하고자 하는 체약국에게 지침을 제공하기 위한 것이다.

동 Manual상 제6장에 RPAS 운영자의 책임(Responsibilities of the RPAS Operator)에 대하여 상세하게 규정하고 있으며 제7장 중 일부에 안전관리시스템(SMS) 구축과 관련하여 무인항공기 운영자의 안전책임과 법적책임(Safety Responsibilities and Accountabilities)에 대하여 규정하고 있다.

1) 일반적 RPAS 운영자의 주요 책임 규정

RPAS 운영자는 부속서 6의 조항과 일치하여 모든 운항을 안전하게 수행할 책임이 있다. 이것은 제7장에서 기술된 것과 같이 안전 관리 체계(SMS)를 수립하고 이행하는 것을 포함한다.(6.2.1)

RPAS 운영자는 운영국에 의해 수립된 운항과 관련한 모든 요건을 따라야 한다.(6.2.2)

RPAS 운영자는 또한 필요한 경우 운영을 수행하기 위해 제공업자(예: 통신서비스 제공자)와 서비스 계약에 대한 책임이 있다.(6.2.3)

RPAS 운영자 절차는 비행의 결정적인 단계 동안 운항 승무원에게 RPAS의 안전한 운항에 필요한 것 외의 어떠한 행동도 허용 하여서는 아니 된다.(6.2.5)

RPAS 운영자나 지정된 대행자는 운영상의 통제에 대한 책임을 가져야 한다.(6.2.6)

RPAS 운영자는 그의 인력이 적절히 자격을 갖추고 할당된 업무를 수행할 능력이 있고 그들의 책임을 이행함을 보장하여야 한다.(6.4.2)

RPAS 운영자는 최소한 개발된 모든 행위의 적절한 저장장치와 신뢰할 수 있는 추적성을 주는 기록 시스템을 구축하여야 한다.(6.4.5)

RPAS 운영자는 RPAS 운영에 필요한 문서들과 교범들을 비치할 의무가 있다.(6.6.2)

RPAS와 관련된 기술적인 정보는 최신화되고, 모든 관련 정보는 다음 원격 조종사에게 전달되어야 한다.(6.6.4)

RPAS 운영자는 부속서 6의 조항과 일관되게 RPAS의 안전한 운항에 대해 그러한 비행에 이용 가능하고 직접적으로 요구되는 지상 및 공역 및 공중 및/혹은 수상 시설이 이 목적으로 비행이 수행되고 적절히 운영되는 운항의 형태에 적절하다는 것이 모든 타당하고 사용가능한 수단으로 규명되어지지 않는다면 비행이 시작되지 않도록 보장하여야 한다.(6.7.1)

RPAS 운영자는 운항 경로에서 관측되는 시설의 부적절함을 부당한 지연없이 필요 시 관계된 ATS 제공자 포함 보고할 것을 보장하여야 한다.(6.7.2)

RPAS 운영자는 RPAS의 모든 구성품이 감항 상태에서 유지되어야 함을 보증할 책임이 있다. 더하여 RPAS 운영자는 의도된 비행을 위해 필요한 운항 및 비

상 장비가 사용 가능함을 보증하여야 한다.(6.8.1)

RPAS 운영자는 제작자의 권고에 따라서 등록국이 승인한 정비 프로그램을 수립하고 유지하여야 한다.(6.8.2)

RPAS운영자는 관련된 정비와 운항 인력의 사용과 지침을 위해 등록국에 수용될 수 있는 정비통제교범(Maintenance Control Manual :MCM)을 제공하여야 한다.(6.8.4)

RPAS 운영자 정비 프로그램의 설계와 적용은 인적 요인 원칙을 준수하여야 한다. (Doc 9633 참조.)

RPAS 운영자는 등록국과 운영국이 다를 경우 RPA와 RPS와 발사/회수장비에 대한 적절한 기록이 관계 당국의 검사를 위해 각 관련 지역에서 가용될 수 있음을 보증하여야 한다.(6.8.16)

RPAS 운영자는 모든 RPAS가 등록국의 요구조건에 따라 정비되고 운영됨을 보여야 하고 사용 수명 동안 어느 순간에도 안전한 운항의 상태에 있음을 보증하여야 한다.(6.8.17)

RPAS 운영자는 RPAS 구성품에 대해 수행되는 모든 개조와 수리가 등록국에 의해 수용될 수 있는 감항요건에 적합함을 보증하여야 한다.(6.8.19)

RPAS 운영자는 등록국이 수용 가능한 시스템으로 정비되고 운영 승인되지 않으면 RPA를 운영하여서는 아니된다.(6.8.21)

RPAS 운영자는 RPA의 정비가 정비 프로그램에 따라 수행됨을 보증하여야 한다.(6.8.23)

RPAS 운영자는 국가 요구조건들과 모든 운항의 안전한 수행을 준수하여야 할 책임이 있다.(6.9.2)

RPAS 운영자는 하나의 원격 조종사가 기장(PIC)으로 행동하도록 지정하고 허가를 줄 책임이 있다.(6.9.3)

RPAS 운영자는 필요 시 원격 비행 승무원의 다른 요원을 지명할 책임이 있다.(6.9.4)

RPAS 운영자는 원격 기장(PIC)을 지정할 책임이 있다.(6.9.6)

RPAS 운영자는 모든 원격 비행 종사자가 지식과 기능과 자세에서 할당된 임무를 수행할 능력을 획득하고 유지하는 지를 보증하는 운영국에 의해 승인된 RPAS 훈련 프로그램을 수립하고 유지하여야 한다.(6.9.8)

RPAS 운영자는 운항관리 서비스를 이용할 경우 훈련과 비행 운항관리사의 능력이 할당된 임무와 균형을 이룬다는 것을 보증하여야 한다.(6.9.11)

RPAS 운영자는 운항을 안전하게 수행하기 위해 필요한 모든 다른 지원 인력을 지정할 책임이 있다.(6.9.12)

2) SMS 구축과 관련한 RPAS 운영자의 주요 책임 규정

SMS 관련된 모든 적절한 상급 관리자의 법적책임과 책임과 권한은 RPAS 운영자의 SMS 문서에 기술되어야 한다.(7.5.1)

RPAS 운영자는 안전 인증이나 승인을 분리하여 요구하지 않는 계약자에 의해 제공되는 생산품이나 업무의 안전 성능에 대한 책임이 있다. 이 경우에 RPAS 운영자는 그 SMS하에서 계약된 업무의 안전 성능을 보장하여야 한다.(7.5.2)

반대로 국가 민간 항공 당국에 의해 계약자가 인증이나 승인되면 RPAS 운영자는 제공된 업무나 생산품의 안전을 감독할 필요가 없다.(7.5.3)

모든 계약자가 SMS를 가질 필요는 없는 반면 그럼에도 불구하고 자신의 안전 성능 요구조건들이 만족된다는 것을 보장하는 것은 RPAS 운영자의 책임이다.(7.5.3)

(라) 국내 항공안전법

국내 항공안전법 상으로는 상세하게 규정되어 있지는 않지만 무인항공기 및 무인비행장치에 대하여 무인항공기 운영자 및 조종자의 비행준수사항에 대하여 규정하여 안전운영 책임을 규정하고 있다.

또한 무인항공기를 운항하는 경우는 특별감항증명의 대상이 된다고 규정함으로서 무인항공기 운영의 안정성 인증을 확보하고 있다.

한편 초경량비행장치(무인비행장치)를 사용하여 국토교통부장관이 고시하는 초경량비행장치 비행제한공역에서 비행하려는 사람은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 미리 국토교통부장관으로부터 비행승인을 받아야 한다. 또한 안전성 인증을 받아야 하며 비행을 위한 신청서를 제출하여야 하고 승인을 얻어야 한다고 규정하여 무인비행장치 운영의 안전성 인증을 확보하고 있다.

1) 무인항공기 운영자의 비행 준수사항에 관한 규정

무인항공기를 비행시키려는 자는 다음 각 호의 사항을 따라야 한다(항공안전법 시행규칙 제206조 제3항)

1. 인명이나 재산에 위험을 초래할 우려가 있는 비행을 시키지 말 것
2. 인구가 밀집된 지역과 그 밖에 사람이 많이 모인 장소의 상공을 비행시키지 말 것
3. 법 제76조제1항에 따른 관제공역·통제공역·주의공역에서 항공교통관제기관의 승인을 받지 아니하고 비행시키지 말 것
4. 안개 등으로 인하여 지상목표물을 육안으로 식별할 수 없는 상태에서 비행시키지 말 것
5. 별표 24에 따른 비행시정 및 구름으로부터의 거리 기준을 위반하여 비행시키지 말 것
6. 야간에 비행시키지 말 것
7. 그 밖에 국토교통부장관이 정하여 고시하는 사항을 지킬 것

2) 초경량비행장치(무인비행장치) 조종자 비행 준수사항에 대한 규정

초경량비행장치 조종자는 초경량비행장치로 인하여 인명이나 재산에 피해가 발생하지 아니하도록 국토교통부령으로 정하는 준수사항을 지켜야 한다 (항공안전법 제129조 제1항)

항공안전법 시행규칙 제310조(초경량비행장치 조종자의 준수사항)

① 초경량비행장치 조종자는 법 제129조제1항에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. 다만, 무인비행장치의 조종자에 대해서는 제4호 및 제5호를 적용하지 아니한다. <개정 2017. 11. 10., 2018. 11. 22.>

1. 인명이나 재산에 위험을 초래할 우려가 있는 낙하물을 투하(投下)하는 행위
2. 인구가 밀집된 지역이나 그 밖에 사람이 많이 모인 장소의 상공에서 인명 또는 재산에 위험을 초래할 우려가 있는 방법으로 비행하는 행위

2.2 사람 또는 건축물이 밀집된 지역의 상공에서 건축물과 충돌할 우려가 있는 방법으로 근접하여 비행하는 행위

3. 법 제78조제1항에 따른 관제공역·통제공역·주의공역에서 비행하는 행위. 다만, 법 제127조에 따라 비행승인을 받은 경우와 다음 각 목의 행위는 제외한다.

가. 군사목적으로 사용되는 초경량비행장치를 비행하는 행위

나. 다음의 어느 하나에 해당하는 비행장치를 별표 23 제2호에 따른 관제권 또는 비행금지구역이 아닌 곳에서 제199조 제1호 나목에 따른 최저비행고도(150미터) 미만의 고도에서 비행하는 행위

1) 무인비행기 및 무인회전익(無人回轉翼)비행장치 중 연료의 무게를 제외한 자체 무게가 25킬로그램 이하인 것

2) 무인비행선 중 연료의 무게를 제외한 자체 무게가 12kg 이하이고 길이가 7m이하인 것

4. 안개 등으로 인하여 지상목표물을 육안으로 식별할 수 없는 상태에서 비행하는 행위

5. 별표 24에 따른 비행시정 및 구름으로부터 거리기준을 위반하여 비행하는 행위

6. 일몰 후부터 일출 전까지의 야간에 비행하는 행위. 다만, 제199조제1호 나목에 따른 최저비행고도(150미터) 미만의 고도에서 운영하는 계류식 기구 또는 법

제124조 전단에 따른 허가를 받아 비행하는 초경량비행장치는 제외한다.

7.「주세법」제3조제1호에 따른 주류,「마약류 관리에 관한 법률」제2조제1호에 따른 마약류 또는「화학물질관리법」제22조제1항에 따른 환각물질 등(이하 “주류등”이라 한다)의 영향으로 조종업무를 정상적으로 수행할 수 없는 상태에서 조종하는 행위 또는 비행 중 주류등을 섭취하거나 사용하는 행위

8. 그 밖에 비정상적인 방법으로 비행하는 행위

④ 무인비행장치 조종자는 해당 무인비행장치를 육안으로 확인할 수 있는 범위 내에서 조종하여야 한다. 다만 법 제124조 전단에 따른 허가를 받아 비행하는 경우는 제외한다.

3) 특별감항증명에 관한 규정

항공안전법 시행규칙 제37조 제3호에서는 무인항공기가 특별감항증명의 대상이 됨을 규정하고 있다.

4) 초경량비행장치(무인비행장치) 비행 승인 및 안전성 인증에 관한 규정

초경량비행장치를 사용하여 국토교통부장관이 고시하는 초경량비행장치 비행제한공역에서 비행하려는 사람은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 미리 국토교통부장관으로부터 비행승인을 받아야 한다.(항공안전법 제127조제2항) 또한 비행안전을 위한 기술기준에 적합하다는 안전성 인증을 받지 않고 비행하여서는 아니된다. (항공안전법 제124조)

2. 무인항공기 사고 피해에 대한 배상책임

무인항공기 운영자의 법적 책임에 있어서 중요한 부분의 하나는 무인항공기 사고 시 피해자에 대한 배상책임이며 이는 직접 보험과 관련 있는 책임이기도 하다.

무인항공기 사고에 따르는 배상책임은 현재로서는 승객을 나르는 무인항공기가 없기 때문에[23] 무인항공기기 지상에 추락하여 인명이라든지 지상 건조물의 파괴 등 재산상의 손해를 입히는 지상 제3자 피해가 대부분일 것이다.

그리고 현재로서는 무인항공기와 유인항공기의 공역이 분리되어 있어 공중충돌의 가능성은 낮지만 앞으로 유·무인항공기의 공역이 통합되어 운영된다면 공중충돌의 경우도 충분히 예상할 수 있다.

그러나 이에 대한 ICAO를 비롯한 국제항공업계의 법적 대비는 충분하지 않은 실정으로 우리나라는 제38차 총회 법률위원회에서 무인항공기관련 법적 책임 문제를 검토할 연구그룹의 설립을 제안한 바 있다.[24] 동 위원회에서 미국은

---

23) EU의회 보고서는 무인항공기는 장기적 관점에서 화물 수송을, 종국적으로는 사람을 수송하게 될 것이라고 함. Europeon Commission 보고서, “A new era for aviation- Opening the aviation market to the civil use of remotely piloted aircraft system in a safe and sustainable manner”, p.2, 2014.

24) A38-WP/262.

항공기로 분류되는 무인항공기도 몬트리올 협약에 준하여 다루어질 수 있다고 하였고 몇몇 국가(싱가포르와 캐나다)는 견해 차이는 있었지만 대부분의 국가에서 무인항공기 사고 시 법적 책임에 관한 문제의 연구의 필요성에 대하여 동의하였다.

현재로서는 적용 가능한 국제협약으로는 여객, 화물, 수하물 운송에 적용되는 1999년에 제정된 몬트리올협약과 공중충돌이라든지 지상 제3자 피해에 적용되는 로마협약이 있다. 이중 로마협약은 1933년, 1952년, 1978년, 2009년 로마협약이 있으나 1952년 로마협약[25]을 제외하고는 가입국가 수가 적고 2009년 로마협약[26]은 가장 최근에 제정된 협약이긴 하나 가입국가 수가 2018년 111월말 현재 일반위험배상협약에 12개국, 불법방해배상협약에 9개국에 불과하고 불법방해배상협약에서 규정하고 있는 국제민간항공배상기금을 둘러싸고 선진국과 개발도상국간의 이해관계 대립으로 발효가 요원한 실정이다. 국내적으로는 몬트리올 협약과 1978년 로마협약을 국내 입법화 한 상법 항공운송편이 있다.

(1) 무인항공기 운영자의 배상책임에 대한 규제 동향

(가) 국제협약

1) 몬트리올 협약(1999)

1999년에 제정된 몬트리올협약은 정식 명칭이 “국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약”(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)으로 기존의 2개의 협약[27]과 6개의 의정서[28]를 하나로 통합시킨 국제항공에 종사하는 항공운송인의 책임에 관한 국제협약이다.

동 협약은 제1조 제1항에서 “이 협약은 항공기에 의하여 유상으로 수행되는 사람, 수하물 또는 화물의 모든 국제운송에 적용되며, 항공운송기업이 항공기에 의하여 무상으로 수행되는 운송에도 동일하게 적용된다” 고 적용범위를 규정하고 있다.

여기서 무인항공기와 관련하여서는 무인항공기가 동 협약 제1조 제1항에서

25) 2017년 12월말 현재 49개국.
26) 2009년 로마협약은 일반위험배상협약과 불법방해배상협약의 두가지가 있음.
27) 바르샤바협약, 과달라하라협약.
28) 헤이그의정서, 과테말라의정서, 몬트리올 제1,제2,제3 추가의정서 및 제4 의정서.

언급하고 있는 항공기의 범주에 포함되는지 여부가 문제되나 국제민간항공협약 제7 부속서에서 항공기에 사람이 탑승하지 않는 항공기를 무인항공기로 분류하고 무인항공기에 원격으로 조종하는 항공기도 포함하는 것으로 규정함으로서[29] RPA에 의해 운송되는 국제운송은 당연히 1999년 몬트리올협약의 적용을 받게 되는 것으로 해석된다.

동 협약은 제21조에서 항공사고로 인한 여객의 사상의 경우 항공운송인의 책임에 대하여 소위 동 협약의 특징인 '2단계 책임제도(two－tier liability system)'를 도입하고 있다. 동 조항에 의하면 1단계로 항공사고로 인하여 여객이 부상을 입었거나 또는 사망하였을 경우 국제항공운송인의 책임은 113,100SDR[30]까지 책임을 배제하거나 제한할 수 없는 절대책임(Absolute Liability)을 부담하게 되며(동 협약 제21조 제1항), 2단계로 이를 초과하는 부분에 대해서는 운송인은 ① 손해가 운송인, 그의 사용인 또는 대리인의 과실 또는 불법한 작위 또는 부작위에 의하여 발생하지 않았을 것과, ② 손해가 오로지 제3자의 과실, 불법한 작위 또는 부작위 중 어느 하나에 기인하여 발생되었다는 것을 입증하는 경우에는 책임을 면할 수 있는 과실추정책임주의를 취하고 있다.(동 협약 제21조 제2항).

동 협약 제22조 제3항에서는 화물의 파괴, 멸실, 훼손 및 연착의 경우에는 kg당 19SDR의 손해배상책임을 진다고 규정하고 있다.

동 협약 제22조 제2항에서는 수하물의 파괴, 멸실, 훼손 및 연착의 경우에는 승객 당 1,131SDR의 손해배상책임을 진다고 규정하고 있다.

무인항공기 사고에 따르는 운영자의 손해배상책임과 관련하여 몬트리올협약의 적용 여부와 관련하여서는 장래 무인항공기로 사람(승객)을 운송할 수 있는 수준에 이르게 된다면 당연히 적용된다고 할 것이다. 그러나 현재의 무인항공기의 기술 수준으로는 사람(승객)을 운송하는 경우는 거의 없을 것이므로 승객을 운송하는 단계에 이르기 까지는 적용되는 사례가 없을 것으로 보인다. 수하물은 승객과 동반된다는 점에서 이 또한 적용되는 사례가 없을 것으로 본다. 그러나 화물은 가까운 장래에 무인항공기에 의한 운송이 실현될 것으로 보고 있으므로 이 경우 당연히 적용된다고 할 것이다.

---

29) Annex 7, para 2.2 & 2.3

30) 처음 제정할 당시에는 100,000SDR이었으나 자동조정장치 도입으로 2009년 12월 30일 한차례 조정을 통하여 113,100SDR로 조정되었음. 김종복, 신국제항공법(한국학술정보, 2015), p.264.

2) 로마협약

로마협약은 항공기가 비행 중에 추락한다던지 항공기로부터 낙하물이 떨어져 지상에 있는 사람이나 또는 건조물에 손해를 입히거나 공중충돌 사고에 적용되는 협약으로 무인항공기의 사고의 경우는 추락하여 대부분이 지상에 있는 사람이나 건조물에 피해를 주는 경우일 것이다.

이 로마협약에는 앞에서 이미 언급한 바와 같이 1933년, 1952년, 1978년, 2009년 로마협약이 있다.

A. 1933년 로마협약

1933년 로마협약은 1933년 5월 로마에서 개최된 제3회 국제사법회의에서 채택되었으며 정식명칭은 '항공기에 의한 지상 제3자의 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 협약(International Convention for Unification of Certain Rules relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface)'이다.

동 협약은 1942년 2월에 발효되었지만 현재까지 단지 5개국만이 비준하였을 뿐이다.[31]

동 협약은 운영자의 불법행위책임을 규정하고 있으며 절대책임(Absolute Liability)과 유한책임을 책임의 기본원칙으로 하고 있다.

• 운영자의 책임

항공기의 운영자는 피해자가 단순히 손해의 존재와 그 항공기로부터 손해가 발생하였다는 것을 증명하는 것에 의해 책임을 지게 된다(동 협약 제2조).

운영자란 처분의 자유를 가진 항공기를 보유하고 자기의 계산으로 그 사용을 하는 자를 말한다(동 협약 제4조).

이 협약은 어느 체약국의 영토 내에서 외국항공기에 의해 발생한 모든 손해배상사건에 적용된다(동 협약 제20조 제1항).

배상책임은 항공기의 중량의 각 킬로그램에 대해 250금프랑으로 제한된다. 단 이 제한은 60만 금프랑 이상과 200만 금프랑 미만이어야 한다(동 협약 제8조 제3항).

손해가 운항자 또는 그 사용인의 고의 또는 중과실에 의해 발생한 경우는 운

31) 벨기에, 브라질, 과테말라, 루마니아, 스페인 5개국임.

항자는 무한책임을 진다. 그러나 손해가 항공기의 조종, 취급 또는 항행에 관한 과실로부터 발생하였거나 또는 손해를 방지하기 위해 상당한 조치를 취하였다는 것을 운항자가 증명한 경우는 면책된다(동 협약 제14조 a호).

외국항공기는 다른 체약국의 상공을 비행하는 경우는 책임한도액을 충족할 수 있는 보험에 가입하여야 한다.(동 협약 제12조 제1항). 보험에 가입하지 않을 경우는 무한책임의 제재를 받게 된다(동 협약 제14조 b호). 보험을 부보하는 대신에 국가의 금융기관 또는 취급이 인정된 은행에 현금을 공탁하는 형식을 취하는 것도 인정된다(동 협약 제12조 제2항). 외국항공기는 보험증권 또는 담보증명서를 기내에 휴대하여야 한다.(동 협약 제13조).

B. 1952년 로마협약

1952년 로마협약은 1933년의 로마협약을 대신할 새로운 조약을 만들 필요성에서 ICAO 법률위원회가 1948년 6월 상호 연관된 4가지 주제, 즉 1933년 로마협약과 1938년의 브랏셀 추가의정서상의 ① 책임과 ② 보험의 문제에 추가하여 ③ 공중충돌과 ④ 운항자의 책임의 일반적인 제한에 관한 보고서를 검토하고 이를 기초로 1952년 9월부터 10월에 걸쳐서 로마에서 개최된 국제항공사법회의에서 채택된 협약임. 정식명칭은 '외국항 공기가 지상 제3자에 가한 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 협약(Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface)'이다.

동 협약은 1958년 2월에 발효되었고 아직도 유효하지만 2018년 11월 말 현재 가입국이 49개국에 불과하고 미국, 영국, 독일, 캐나다 등 항공선진국은 가입하지 않고 있다.[32]

동 협약은 항공기 운영자에게 절대책임과 유한책임 원칙을 기본 원칙으로 하고 있으며 유한책임은 항공기 최대 이륙중량에 의해 그 책임 범위를 정하고 있다.[33]

---

32) 그 주된 이유는 ① 협약상의 배상한도액이 너무 낮다, ② 국내법에 의해 지상 제3자의 권리에 대해 적합한 보호조항을 마련하는 것이 가능하므로 구태여 국제규정에 의할 필요가 없다, ③ 협약은 소음이나 소닉・붐 그리고 원자력 재해 등의 문제를 다루지 않고 있다, ④ 단지 하나의 재판관할권만 인정하고 있는 것에 대한 이론(異論) 등을 들고 있음.

33) 이후 이 원칙은 1978년 로마협약, 2009년 로마협약에서도 그대로 유지됨.

• 운영자의 책임

운영자는 지상에서 발생한 손해에 대하여 절대책임(Absolute Liability)을 진다. 즉 지상에서 발생한 손해가 비행 중의 항공기 또는 항공기로부터 낙하한 사람이나 물건으로 부터 발생하였다는 것이 입증되기만 하면 지상의 피해자는 손해배상 청구권을 가지고 운영자는 손해배상책임을 진다(동 협약 제1조 제1항).[34]

1952년 로마협약은 1933년의 로마협약의 유한책임제도를 계승하고 있다. 그러나 책임제한의 방식에 있어 ① 항공기의 중량을 책임액의 기준으로 하고 있고, ② 1사고 당 책임총액을 정하고 있으며, ③ 사고에 있어서 물적 손해보다 인적 손해를 우선하여 손해배상액의 1/2을 할당하는 등의 특색을 보이고 있다(동 협약 제11조, 제14조).

운영자가 지는 사고별 책임한도액을 항공기의 최대 이륙중량을 기준으로 하여 5단계로 분류하고 있다(동 협약 제11조 제1항).

① 항공기의 중량이 1,000㎏ 이하인 경우는 50만 금프랑,
② 항공기의 중량이 1,000㎏ 초과 6,000㎏ 이하인 경우는 50만 금프랑에 1,000㎏을 초과시 1킬로그램당 400금프랑을 추가,
③ 항공기의 중량이 6,000㎏ 초과 20,000㎏ 이하인 경우는 250만 금프랑에 6,000㎏ 초과시 1킬로그램당 250금프랑을 추가,
④ 항공기의 중량이 20,000㎏ 초과 50,000㎏ 이하인 경우는 600만 금프랑에 20,000㎏ 초과 시 1킬로그램당 150금프랑을 추가,
⑤ 항공기의 중량이 50,000㎏을 초과하는 경우는 1,050만 금프랑에 50,000㎏ 초과 시 1킬로그램당 100금프랑을 추가

34) 여기에는 몇 가지 예외가 있음. 예외 첫 번째는 손해가 발생한 사고와 직접적인 결과가 없거나 항공기가 현행 항공규칙을 준수하여 단순히 통과를 위한 비행에 불과한 경우에는 지상의 손해가 발생하더라도 운항자는 책임을 지지 않음(동 협약 제1조 제1항 단서). 예외 두 번째는 손해가 무력분쟁 또는 내란의 직접적 결과이거나 정부 당국의 행위에 따른 항공기의 사용에 방해가 된 경우에 운항자는 면책이 됨(동 협약 제5조). 예외 세 번째는 피해자 측 손해의 발생에 관하여 과실이나 불법한 작위나 부작위가 있는 경우임. 이 경우 운항자는 사정에 따라 책임의 전부 또는 일부가 면책됨.(동 협약 제6조). 예외 네 번째는 항공기를 부정 사용하여 손해를 가한 자에 대하여 운항자가 상당한 주의를 한 것을 입증한 경우임. 운항자가 입증하지 못하는 경우에는 부정사용자와 연대하여 책임을 짐(동 협약 제4조). 예외 다섯 번째는 운항자와 피해자 사이에 지상손해에 대하여 계약이 존재하는 경우임(동 협약 제25조).

인적 손해의 배상한도액은 사망・상해의 경우에 있어서 1인당 50만 금프랑을 초과해서는 아니 된다(동 협약 제11조 제2항).

이러한 유한책임에는 다음과 같은 예외가 있다.

① 피해자가 운항자 또는 그 사용인이나 대리인의 고의에 의한 작위・부작위에 의하여 사고가 발생한 것을 증명하는 경우에는 운항자는 무한책임을 진다.(동 협약 제12조 제1항). 다만 운항자의 사용인이나 대리인의 행위로 인하여 사고가 발생한 경우에는 그자의 직무권한 내에서의 행위였음을 입증하여야 한다(동 협약 제12조 제1항 단서).

② 항공기를 사용할 수 있는 권리를 갖고 있는 자의 승인을 얻지 않고 불법으로 항공기를 탈취하여 사용하는 자의 책임은 무한책임이다.(동 협약 제12조 제2항).

2 이상의 항공기가 공중충돌 또는 접촉에 의해 협약 제1조에서 정하고 있는 손해를 발생시킨 경우 각 항공기 운영자는 협약에서 정하고 있는 조건 및 책임한도액 내에서 책임을 진다(동 협약 제7조). 이 경우 피해자는 각 항공기에 적용되는 최고한도액의 합산액까지 배상받을 수 있다(동 협약 제13조).

지상사고가 발생하면 항공기를 사용한 운항자(operator)가 손해배상책임을 진다.(동 협약 제2조 제1항, 제2항 (a)). 운영자라 함은 사고 발생 당시 항공기를 사용하는 자를 말한다. 직간접적으로 항공기의 사용권을 타인에게 양도한 경우라도 항공기운항에 대한 지배권을 가지고 있다면 그를 운항자로 본다(동 협약 제2조 제2항 (a)단서).

운영자가 용기자로서 14일 이상 배타적으로 항공기를 사용하는 경우는 피해자 보호를 위해 원소유자도 운영자와 연대하여 책임을 진다(동 협약 제3조).

항공기의 운항지배권자의 동의 없이 항공기를 사용하는 부정사용자도 손해배상의무자 이다. 이 경우 운항지배권자가 항공기의 부정사용을 저지하기 위한 상당한 주의를 하였다는 것을 입증하지 못하면 운항지배권자는 그 부정사용자와 연대하여 책임을 진다.(동 협약 제4조).

이 협약은 군용, 세관용, 경찰용 항공기에는 적용되지 아니한다.(동 협약 제26

조). 따라서 이 이외의 항공기는 국가의 소유라도 협약의 적용을 받기 때문에 국가가 손해배상의무자가 된다.

C. 1978년 로마협약

1952년의 로마협약은 앞에서 본 바와 같이 1933년 로마협약의 내용을 일신하여 제정되었지만 2018년 11월 말 현재 49개국이 가입한 데 불과하고 미국・영국・일본 등 항공선진국 대부분은 여전히 가입하지 않고 있다. 그 주 이유는 동 협약이 항공기 운영자에 대하여 절대책임을 규정하면서 항공기 중량에 따른 유한책임을 채택하고 있는데 그 배상한도액이 너무 낮아 수용할 수 없다는 것이었다.

이에 많은 나라들의 비준을 촉진할 목적과 협약 자체의 현대화를 목적으로 ICAO 이사회는 1964년 6월 법률위원회에 1952년 로마협약의 재검토를 제안하였다. 이러한 제안을 받은 법률위원회는 산하에 소위원회를 구성하고 1964년부터 개정작업에 착수하여 14년간이라는 세월에 걸쳐 6차례의 법률위원회, 4차례의 소위원회의 심의를 거쳐 1952년 로마협약을 개정하는 몬트리올의정서(The Rome Convention of 1952 as Amended at Montreal in 1978)가 제안되어 1978년 9월에 몬트리올에서 개최된 제10회 국제항공법회의에서 채택하였다.

이 1978년 로마협약은 몬트리올의정서라고도 불린다. 2018년 11월 말 현재 체약국은 12개국이다. 가입국가의 숫자도 적을 뿐 아니라 1952년 로마협약과 마찬가지로 미국, 영국, 프랑스, 독일, 일본 등 대부분의 항공선진국들이 이 조약의 비준을 하고 있지 않아 문제점으로 부각되고 있다.

우리나라 상법 항공운송편의 지상 제3자 배상책임 규정은 동 협약의 책임한도액을 기준으로 하고 있다.

• 운영자의 책임

운영자의 책임 관련 협약개정의 중심적 과제는 1952년 로마협약 제11조에서 규정하고 있는 책임한도액의 인상문제였다. 동 협약은 사고별 책임한도액을 항공기의 최대이륙중량을 기준으로 하여 4분류 하고 다음과 같이 인상하였다. 1952년 로마협약과의 차이점은 1952년 로마협약이 항공기의 중량을 5분류하였던 것에 대하여 4분류하고 화폐단위를 Franc에서 SDR로 변경하였다.

① 항공기의 중량이 2,000㎏ 이하인 경우는 300,000SDR,
② 항공기의 중량이 2,000㎏ 초과 6,000㎏ 이하인 경우는 300,000SDR에 2,000㎏ 초과 시 1킬로그램당 175SDR을 추가,
③ 항공기의 6,000㎏ 초과 30,000㎏ 이하인 경우는 1,000,000SDR에 6,000㎏ 초과 시 1킬로그램당 62.5SDR을 추가,
④ 항공기의 중량이 30,000㎏을 초과하는 경우는 250만SDR에 30,000㎏ 초과 시 1킬로그램당 65SDR을 추가

사망 또는 인신상해에 관한 책임한도액도 125,000SDR로 인상하였다.

인적 손해와 물적 손해 모두가 발생한 경우는 인적 손해에 우선적으로 충당한다(동 협약 제14조).

항공기가 리스, 전세, 교환에 의해 다른 체약국의 운영자에 의해 운항되는 자국의 항공기에 의한 지상 제3자에 대한 손해에도 적용된다(동 협약 제23조 제1항).

D. 2009년 로마협약

지상 제3자의 손해에 대한 책임 관련 협약으로 1933년의 로마협약을 위시하여 일련의 국제협약이 마련되었지만 보상수준의 미흡 등을 이유로 대부분의 항공선진국들이 비준을 하지 않아 관련 협약들은 국제사회에서 충분한 역할을 다하지 못하고 있었다.

이와 같이 제 역할을 다하지 못하고 있던 로마협약의 존재가 부각된 것은 9·11테러가 계기가 되었다. 9·11테러로 전 세계 항공보험시장이 마비되어 항공보험의 전쟁특약(AVN52C)이 해약되고 신특약(AVN52D)에 의한 담보범위의 축소, 지불한도의 감소, 추가 보험료의 부담과 보험부보 불능 사태에 대한 정부의 보증 문제 등으로 항공업계는 미증유의 극심한 혼란을 겪게 되었고 국제사회에서도 선의의 피해자에 대한 보호문제에 대한 많은 관심을 갖게 되었으며 그 과정에서 관련 로마협약의 현대화 필요성을 공감하게 되었다[35].

이에 따라 2004년 5월 31일에 로마 협약 현대화를 위한 특별연구 그룹이 결성되고 ICAO 법률위원회 주도로 개정작업에 착수하여, 일반위험배상협약안(Draft

35) 김종복/맹성규, "로마조약의 현대화와 쟁점에 관한 고찰 : 최근 ICAO법률위원회의 논의를 중심으로", 「항공우주법학회지」 제23권 제1호, 항공우주법학회, 2008, 34면.

Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties)과 불법방해배상협약안(Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Interference)의 2개의 협약안을 마련하였다.

이 2개의 협약안은 ICAO 특별위원회의 집중적인 논의를 거쳐 최종적으로 2009년 4월 20일부터 5월 2일까지 몬트리올에서 개최된 ICAO 주최 외교회의에서 채택되었다.

각 협약의 발효요건은 일반위험배상협약은 동 협약 제23조에 의거 35개국이 이 협약을 비준한 비준서를 ICAO에 기탁하게 되면 최종 기탁국이 기탁한 일자로부터 60일이 되는 날 발효되며 불법방해배상협약은 동 협약 제40조에 의거 35개국이 이 협약을 비준한 후 비준서를 ICAO에 기탁하게 되면 최종 기탁국이 기탁한 일자로부터 180일이 되는 날과 상기 35개국의 전년도 여객수송실적이 7억 5천만 명 이상이 되어야 한다는 이중조건을 두고 있다.

동 불법방해배상협약은 협약의 발효요건도 까다로울 뿐 아니라 동 협약에서 규정하고 있는 국제민간항공배상기금(International Civil Aviation Compensation Fund)의 조성 및 분담 문제를 둘러싸고 선진국과 개발도상국 간에 이해관계의 대립으로 각국의 비준뿐만 아니라 발효도 상당기간 어려울 것으로 예상된다.

2018년 11월 말 현재 일반위험배상협약에 12개국[36], 불법방해배상협약에 9개국[37]이 가입한데 불과하며 미국 등 항공선진국 대부분은 가입하지 않고 있다.

① 일반위험배상협약

• 적용범위

일반위험배상협약은 불법방해행위 결과 이외의 것으로서 국제운송 비행중의 항공기에 의하여 발생된 체약국의 영토 내에서 일어난 제3자 손해에 대하여 적용된다(동 협약 제2조 제1항).

만약 체약국이 기탁처에 선언하는 경우에는 국내운송 항공기에 발생된 손해에도 적용된다(동 협약 제2조 제2항).

---

36) 몬테네그로, 가나, 쿠웨이트, 콩고인민공화국, 에콰도르, 콩고, 코테디아브로. 모잠비크, 나이제리아, 스와질란드, 바레인, 베닌

37) 몬테네그로, 에콰도르, 쿠웨이트, 콩고, 시에라레온, 코테디아브로. 모잠비크, 스와질란드,.가나

군사, 세관, 경찰용 같은 국가항공기에 의한 손해에는 적용되지 않는다(동 협약 제2조 제4항)

• 운영자의 책임

운영자는 오직 손해가 비행 중의 항공기에 의하여 발생된 제3자가 입은 손해에 대해서만 책임을 진다(동 협약 제3조 제1항).

그러나 손해가 발생한 사고와 직접적인 연관이 없거나 항공기가 현행 항공규칙을 준수하여 단순한 통과를 위한 비행에 불과한 경우에는 운영자는 책임을 지지 않는다(동 협약 제3조 제2항).

정신적 상해(mental injury)에 대해서는 그것이 신체적 상해에 의한 정신적 상해 또는 사망이나 신체적 상해에 의한 정신적 상해 또는 사망이나 신체적 상해가 임박할 수 있는 상황에서 야기되는 정신적 상해를 배상대상으로 하고 있다(동 협약 제3조 제3항).

환경적 손해(environmental damage)는 손해가 발생한 체약국의 법률에 의해 배상대상으로 규정되어 있는 경우 배상된다(동 협약 제3조 제5항).

재산상의 손해는 당연히 배상되나 원자력 손해와 징벌적 또는 비보상적 손해는 배상되지 않는다(동 협약 제3조 제4항, 제6항, 제7항).

무력분쟁 등 직접적으로 야기된 손해에 대해서는 운항자는 책임을 지지 않는다(동 협약 제3조 제8항).

동 협약은 운항자의 책임을 항공기의 최대이륙중량을 기준으로 10개로 세분하여 유한책임을 지우고 있고 그 책임한도액도 최대 7억 SDR로 대폭 상향하였다.(동 협약 제4조 제1항).

① 항공기의 최대중량이 500kg 또는 그 이하인 경우는 75만 SDR,
② 항공기의 최대중량이 500kg 이상 1,000kg 미만인 경우는 150만 SDR,
③ 항공기의 최대중량이 1,000kg 이상 2,700kg 미만인 경우는 3백만 SDR,
④ 항공기의 최대중량이 2,700kg 이상 6,000kg 미만인 경우는 7백만 SDR,
⑤ 항공기의 최대중량이 6,000kg 이상 12,000kg 미만인 경우는 1천8백만 SDR,
⑥ 항공기의 최대중량이 12,000kg 이상 25,000kg 미만인 경우는 8천만 SDR,

⑦ 항공기의 최대중량이 25,000kg 이상 50,000kg 미만인 경우는 1억 5천만 SDR,
⑧ 항공기의 최대중량이 50,000kg 이상 200,000kg 미만인 경우는 3억 SDR,
⑨ 항공기의 최대중량이 200,000kg 이상 500,000kg 미만인 경우는 5억 SDR,
⑩ 항공기의 최대중량이 500,000kg 이상인 경우는 7억 SDR

상기 한도액은 운영자가 손해가 그 사용인 혹은 대리인의 과실 혹은 부당한 작위나 부작위에 기인하지 아니하였다는 것과 또는 그 손해가 오로지 제3자의 과실 혹은 부당한 작위나 부작위에 기인하였을 때에만 적용된다(동 협약 제4조 제3항).

동일한 운영자에 의하여 운항되고 있는 2대 이상의 항공기가 포함된 사고의 경우는 항공기의 최대책임한도액이 적용된디(동 협약 제4조 제2항).

운영자의 책임은 손해배상청구권자의 기여과실이나 다른 부당한 작위나 부작위가 있었을 경우는 그 정도에 따라 전부 또는 일부가 면제된다(동 협약 제10조).

배상액 지불은 배상액상한을 초과한 손해 발생 시 사망, 신체상의 상해, 정신적 상해와 같은 인적 손해를 우선적으로 하여 비례적으로 지불하도록 하였다. 그리고 남는 것이 있을 때 다른 손해에 대하여 비례적으로 지불하도록 하였다(동 협약 제5조).

2인 이상의 항공기가 이 협약이 적용되는 손해를 발생하는 사고에 관련된 경우 이들 항공기 운항자들은 제3자가 입은 손해에 대하여 연대책임을 진다(동 협약 제6조 제1항).

2인 이상의 운항자가 책임이 있는 경우는 그들 간의 상환청구는 그들 각자의 책임한도와 손해에 대한 기여 정도에 따fms다(동 협약 제6조 제2항).

② 불법방해배상협약

• 적용범위

불법방해배상협약은 불법방해행위의 결과로서 국제항공 비행 중의 항공기에 의하여 발생된 체약국 영토 내에서 일어난 제3자 손해에 대하여 적용된다(동 협약 제2조 제1항)

기타 체약국이 기탁처에 선언하는 경우에는 국내운송 항공기에 발생된 손해에도 적용되며(동 협약 제2조 제2항) 군사, 세관, 경찰용으로 사용되는 국가항공기에는 적용되지 않는 점(동 협약 제2조 제4항)은 일반위험배상협약과 동일하다.

• 운영자의 책임

운영자의 책임에 관한 부분도 거의 일반위험배상협약과 동일함. 비행 중의 항공기에 의하여 제3자가 입은 손해에 대해서만 책임을 지는 점(동 협약 제3조 제1항) 손해가 발생한 사고와 직접적인 연관이 없는 경우 책임을 지지 않는다(동 협약 제3조 제2항). 다만 항공규칙을 준수하여 단순한 통과를 위한 비행을 예외로 하는 규정은 불법위험배상협약에는 없다.

정신적 상해에 대한 배상도 규정하고 있으며(동 협약 제3조 제3항) 인적 손해를 우선한다는 점도 같다(동 협약 제22조). 재산에 대한 손해(동 협약 제3조 제4항), 환경적 손해(동 협약 제3조 제5항)에 대한 배상규정을 두고 있다.

원자력 손해(동 협약 제3조 제6항)와 징벌적・비보상적 손해는 배상되지 않는다(동 협약 제3조 제7항).

운영자의 책임을 항공기의 최대이륙중량 기준으로 10개로 세분하여 유한책임을 지우고 책임한도액을 최대 7억SDR로 하고 있는 점도 일반위험배상협약과 동일하다(동 협약 제4조 제1항).

2인 이상의 운영자가 관련된 사고(동 협약 제5조)의 경우도 일반위험배상협약과 동일하다.

(나) 국내 법률

1) 상법 항공운송편

국내에서 무인항공기 사고가 발생하였을 때에는 배상책임에 관하여는 상법 항공운송편이 적용되게 된다.

무인항공기가 사람(승객)을 운송하는 단계에 이르게 되면 상법 항공운송편 제2장 운송에서 제2절 여객운송에 관한 제반 책임규정이 화물을 운송하게 되면 제3절의 물건운송에 관한 제반 책임규정이 적용되게 될 것이다. 지상 제3자 피해에 대해서는 제3장의 지상 제3자의 손해에 대한 책임의 제반 책임규정이 적용될 것이다.

다만 그 적용대상과 범위를 정하고 있는 상법 제896조 및 제897조에 따라 상행위나 그 밖에 영리를 목적으로 하는 무인항공기에만 원칙적으로 적용되며 초경량 비행장치는 제외되는 것으로 규정하고 있어 항공법상의 무인비행장치 사고는 적용에서 제외된다는 문제점이 있다.[38]

우리 상법 항공운송편에서는 여객운송에 관하여는 제905조(운송인의 책임한도액)은 몬트리올협약 제21조에서 규정하고 있는 '2단계 책임제도(two－tier liability system)'를 도입하고 있다. 즉, 1단계로 항공사고로 인하여 여객이 부상을 입었거나 또는 사망하였을 경우 국제항공운송인의 책임은 113,100SDR까지 책임을 배제하거나 제한할 수 없는 절대책임(Absolute Liability)을 부담하게 되며(동법 제905조 제1항), 2단계로 이를 초과하는 부분에 대해서는 운송인은 ① 손해가 운송인, 그의 사용인 또는 대리인의 과실 또는 불법한 작위 또는 부작위에 의하여 발생하지 않았을 것과, ② 손해가 오로지 제3자의 과실, 불법한 작위 또는 부작위 중 어느 하나에 기인하여 발생되었다는 것을 입증하는 경우에는 책임을 면할 수 있는 과실추정책임주의를 취하고 있다(동법 제905조 제2항).

동법 제915조(운송물에 대한 책임한도액) 제1항에서는 화물의 파괴, 멸실, 훼손 및 연착의 경우에는 kg 당 19SDR의 손해배상책임을 진다고 규정하고 있다. 단, 송하인과의 운송계약상 그 출발지, 도착지 및 중간착륙지가 대한민국 영토 내에 있는 운송의 경우에는 손해가 발생한 해당 운송물의 1 kg 당 15SDR 금액을 한도로 한다.

동법 제910조(수하물에 대한 책임한도액) 제1항에서는 수하물의 파괴, 멸실, 훼손 및 연착의 경우에는 승객 당 1,131SDR의 손해배상책임을 진다고 규정하고 있다.

이미 살펴본 바와 같이 무인항공기 사고에 따르는 운영자의 손해배상책임과 관련하여 몬트리올협약의 적용 여부와 관련하여서는 장래 무인항공기로 사람

38) 제896조 (항공기의 의의) 이 법에서 '항공기'란 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 운항에 사용하는 항공기를 말한다. 다만, 대통령령으로 정하는 초경량 비행장치(超輕量飛行裝置)는 제외한다.
제897조 (적용범위) 운항용 항공기에 대해서는 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 하지 아니하더라도 이 편의 규정을 준용한다. 다만, 국유(國有) 또는 공유(公有) 항공기에 대해서는 운항의 목적·성질 등을 고려하여 이 편의 규정을 준용하는 것이 적합하지 아니한 경우로서 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

(승객)을 운송 할 수 있는 수준에 이르게 된다면 당연히 적용된다고 할 것이나 그러나 현재의 무인항공기의 기술 수준으로는 사람(승객)을 운송하는 경우는 거의 없을 것이므로 승객을 운송하는 단계에 이르기 까지는 적용되는 사례가 없을 것으로 보임. 수하물은 승객과 동반된다는 점에서 이 또한 적용되는 사례가 없을 것으로 본다. 그러나 화물은 가까운 장래에 무인항공기에 의한 운송이 실현될 것으로 보고 있으므로 이 경우 당연히 적용된다고 할 것이다.

지상 제3자 배상책임과 관련하여서는 1978년 로마협약을 따르고 있으나 세부적으로는 약간의 차이를 보이고 있다.

무인항공기 운항자[39]의 배상책임에 관하여는 동법 제930조에서 규정하고 있으며 그 내용은 다음과 같다.

동조 제1항에서는 항공기 운항자는 비행 중인 항공기 또는 항공기로부터 떨어진 사람이나 물건으로 인하여 사망하거나 상해 또는 재산상 손해를 입은 지상(지하, 수면 또는 수중을 포함한다)의 제3자에 대하여 손해배상책임을 진다고 규정하여 항공기 운항자가 지상 제3자 손해에 대한 책임의 주체임을 규정하고 있다. 이때 운항자가 지는 책임은 절대책임이다. 다만 이 경우에도 상법 항공운송편 제898조에 따라 손해배상 청구권자의 고의나 과실이 기여한 경우에는 그 정도에 따라 운항자의 책임이 감면될 수 있다.

제2항에서는 항공기 운항자의 정의를 규정하고 있다. 이에 따르면 '항공기 운항자'란 사고 발생 당시 항공기를 사용하는 자를 말함. 다만, 항공기의 운항을 지배하는 자(운항지배자)가 타인에게 항공기를 사용하게 한 경우에는 운항지배자를 항공기 운항자로 본다고 규정하고 있다.

또한 제3항에서는 항공기 등록원부에 기재된 항공기 소유자는 항공기 운항자로 추정한다고 규정하고 있다.

제4항은 책임기간인 비행 중의 개념에 대한 정의 규정이다. 이에 따르면 제1항에서 '비행 중'이란 이륙을 목적으로 항공기에 동력이 켜지는 때부터 착륙이 끝나는 때까지를 말한다고 규정하고 있다. 1952년 로마협약의 내용과 동일하다.[40] 이륙을 목적으로 활주를 시작하였으나 아직 이륙하지 못한 상태에서 지상의 사람이나 물건을 충격한 경우도 포함된다.

---

39) 상법 항공운송편에서는 로마협약상의 "operator"를 "운항자"로 번역하여 사용하고 있음.
40) 1952년 로마협약 제1조 제2항 참조.

제5항에서는 2대 이상의 항공기가 관여하여 사고가 발생한 경우는 각 항공기 운항자가 연대하여 책임을 지도록 규정하고 있다. 이는 사고에 대한 책임의 정도를 따지지 않고 각자 자기의 책임제한 범위 내에서 전체 손해에 대한 책임을 지는 것을 의미한다.

제6항에서는 운항지배자의 승낙 없이 항공기가 사용된 경우 운항지배자는 이를 막기 위하여 상당한 주의를 하였음을 증명하지 못하는 한 승낙없이 항공기를 사용한 자와 연대하여 제932조에 정한 한도 내의 책임을 진다고 규정하고 있다. 이는 항공기를 불법으로 사용하는 중에 지상 제3자에게 손해를 입힌 경우에는 운항을 지배하는 자가 불법사용을 저지하기 위한 상당한 주의를 한 경우에만 면책되도록 하고 그러지 아니한 경우에는 연대책임을 지도록 한 것이다.

제931조에서는 운항자의 면책 사유를 규정하고 있다. 아래의 사유 가운데 어느 하나라도 항공기 운항자가 제930조 제1항에 따른 사망, 상해 또는 재산상의 손해가 발생하였음이 해당함을 증명하면 책임을 지지 않는다.

- 전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌의 직접적인 결과로서 발생한 경우
- 항공기 운항자가 공권력에 의하여 항공기 사용권을 박탈당한 중에 발생한 경우
- 오로지 피해자 또는 피해자의 사용인이나 대리인의 과실 또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위에 의하여서만 발생한 경우
- 불가항력의 경우

제932조는 항공기 운항자의 유한책임을 규정하고 있으며 이는 1978년 로마협약을 따르고 있다.[41]

제1항에서는 항공기 운항자의 배상책임은 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고에 대하여 항공기의 이륙을 위하여 허용된 최대 중량에 따라 책임을 지는 것으로 하고 그 책임한도를 다음과 같이 규정하고 있다

① 최대중량이 2천 킬로그램 이하의 항공기의 경우 30만 계산단위의 금액,
② 최대중량이 2천 킬로그램을 초과하는 항공기의 경우 2 천킬로그램까 지는

41) 1978년 로마협약 제11조 제1항 참조.

30만 계산단위, 2천 킬로그램 초과 6천킬로그램까지는 매 킬로그램당 175 계산단위,

③ 6천 킬로그램 초과 3만 킬로그램까지는 매 킬로그램당 62.5 계산단위,

④ 3만 킬로그램을 초과하는 부분에는 매 킬로그램당 65 계산단위를 각각 곱하여 얻은 금액을 순차로 더한 금액

제2항에서는 항공기와 관련된 하나의 사고로 인하여 사망 또는 상해가 발생한 경우 항공기 운항자의 책임은 사망하거나 상해를 입은 사람 1인당 125,000SDR을 한도로 한다고 규정하고 있다[42].

제3항에서는 하나의 사고로 인하여 여러 사람에게 생긴 손해의 합계가 제1항의 한도액을 초과하는 경우 각각의 손해는 제1항의 한도액에 대한 비율에 따라 배상한다고 규정하여 책임제한액으로 다수의 채권을 만족시키지 못하는 경우 비율적으로 배당을 받도록 한다.

제4항에서는 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고로 인하여 사망, 상해 또는 재산상의 손해가 발생한 경우 제1항에서 정한 금액의 한도에서 사망 또는 상해로 인한 손해를 먼저 배상하고 남는 금액이 있으면 재산상의 손해를 배상한다고 규정하여 책임제한액은 인적 손해의 배상에 우선적으로 충당하고 나머지가 있는 경우에 물적 손해의 배상에 충당하는 것으로 한다.

제933조는 유한책임의 배제에 대하여 규정하고 있다.

제1항에서는 항공기 운항자 또는 그 사용인이나 대리인이 손해를 발생시킬 의도로 제930조 제1항의 사고를 발생시킨 경우에는 제932조를 적용하지 아니한다고 규정하고 있다. 이 경우 항공기 운항자의 사용인이나 대리인의 행위로 사고를 발생한 경우에는 그가 권한 범위 안에서 행위하고 있었다는 사실이 증명되어야 한다고 규정하여 운항자 또는 그 사용인이나 대리인의 고의로 사고가 발생한 경우에는 책임제한을 배제하고 있다.

제2항에서는 항공기를 사용할 권한을 가진 자의 동의 없이 항공기를 탈취하여 사용하는 중에 제930조 제1항의 사고를 발생시킨 자에 대해서도 책임제한을 적용하지 아니한다고 규정하고 있다.

---

42) 1978년 로마협약 제11조 제2항 참조.

제934조는 항공기 운항자의 책임의 소멸에 대하여 규정하고 있다. 이에 따르면 항공기 운항자의 제930조의 책임은 사고가 발생한 날로부터 3년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다고 규정하고 있다. 이 3년은 제척기간이다.

• 로마협약과 상법 항공편에 대한 의견

로마협약의 운영자의 법적책임의 특징은 절대책임을 인정하면서도 최대이륙중량을 기준으로 책임을 지는 유한책임이다. 현재 상법 항공운송편에서 규정하고 있는 손해배상책임액은 1978년의 로마협약상의 유한책임액을 그대로 반영한 것이어서 책임한도액이 너무 낮아 현실적이지 못하다는 문제점이 있다. 이 점에 있어서 2009년 로마협약은 손해배상책임에 있어 가장 현대화한 내용을 갖추고 있으나 앞에서 언급한 바와 같이 발효가 요원한 실정이다. 그 원인은 발효요건이 까다로운 되다가 일반위험배상협약에 더하여 불법방해배상협약을 채택하여 항공선진국과 개발도상국간의 갈등을 초래하고 있기 때문이다. 불법방해배상협약은 테러를 대상으로 한 것인데 무인항공기에 의하여 테러가 발생할 수 있다는 점에서 대안 마련이 요망된다.

2) 항공사업법

우리나라 국내 항공사업법 제70조 제2항 제1호에 따르면 항공사고 시 우리나라가 가입하고 있는 항공운송인의 책임에 관한 제 국제협약에서 규정하는 책임한도액에 따른다고 하고 있으므로[43] 무인항공기 사고 시는 결국은 1999년의 몬트리올협약이나 1978년 로마협약을 따르고 있는 상법 항공운송편의 책임한도액이 적용된다고 할 것이다.

3) 민법

무인항공기 사고에 대한 피해구제는 민법 제750조[44]의 불법행위에 의한 손해

---

43) 항공사업법 제70조(항공보험 등의 가입의무)
②제1항에 따른 항공보험에 가입하는 경우의 책임한도액은 다음과 같다
1. 우리나라가 가입하고 있는 항공운송의 책임에 관한 제 국제협약에서 규정하는 책임한도액

44) 민법 제750조(불법행위의 내용) 고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그 손해를 배상할 책임이 있다.

배상청구도 가능할 것으로 본다.

그러나 이 경우는 국제협약이나 상법 항공운송편을 적용할 수 없는 경우에 한한다고 해석하는 것이 타당할 것으로 본다.

왜냐하면 국제항공운송에 있어서는 국제협약은 민법이나 상법에 대해 특별법으로서의 지위에 있기 때문에 민·상법에 우선하여 적용되며[45] 또한 몬트리올협약 제29조는 운송인의 책임에 관한 소는 그 기초가 어떠한 것에 근거하든지 간에, 즉 계약에 근거하건 불법행위에 근거하건 또는 다른 원인이건 간에 청구원인 여하를 불문하고 협약의 배타적(Exclusively) 적용을 규정하고 있기 때문이다.[46]

민법 제750조의 불법행위에 의한 손해배상책임이 성립하기 위해서는 가해자의 고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 경우여야 한다. 따라서 가해자의 고의・과실, 위법성 및 손해의 발생 모두 원고인 피해자가 입증을 하여야 한다. 무인항공기사고 피해에 대하여 피해자가 민법 제750조의 불법행위책임에 의한 손해배상을 청구하기 위해서는 무인항공기를 운영자의 사고발생에 대한 과실을 입증해야 하나 그 입증은 상당히 지난할 것으로 생각된다.

4) 국가배상법

국가나 지방자치단체가 운영하는 국가항공기는 로마협약의 적용 대상에서 제외되므로[47] 국가가 운영하는 무인항공기 사고로 인하여 피해를 입은 국민은 국가배상법에 의한 피해 보전이 가능하다.

국가배상법 제2조 제1항은 국가나 지방자치단체는 공무원 또는 공무를 위탁받은 사인(이하 “공무원”이라 한다)이 직무를 집행하면서 고의 또는 과실로 법령을 위반하여 타인에게 손해를 입힌 경우에는 손해를 배상할 책임이 있다고 규정하여 불법행위 책임을 인정하고 있으며[48] 제5조 제1항에서는 소정의 영조물

---

45) 대법원 판결, 2005다 30184 :
국제항공운송에 관한 법률관계에이 대해서는 1955년 헤이그에서 개정된 ‘국제항공운송에 있어서의 일부규칙의 통일에 관한 협약’(바르샤바협약)이 일반법인 민법이나 상법에 우선하여 적용된다.

46) Article 29(Basis of Claims) In the carriage of passengers, baggage and cargo, Any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention.

47) 일반위험배상협약 및 불법방해배상협약 제2조 제4항.

의 설치나 관리의 하자로 인한 손해배상책임을 인정하고 있다.[49]

그러나 이경우도 민법상의 불법행위에 의한 손해배상책임과 마찬가지로 공무원 또는 공무를 위탁받은 사인이 직무를 집행하면서 고의 또는 과실로 타인에게 손해를 가한 경우이어야 하며 고의 및 과실의 입증책임은 피해자에게 있다.

현실적으로 피해자인 국민이 국가 기관인 무인항공기 운영자의 고의 또는 과실이나 무인항공기 시설이나 관리의 하자를 입증하기는 어려운 문제점이 있다.

(다) 기타 법적책임

기타 무인항공기 운영자의 법적책임은 여러 가지가 있을 수 있겠지만 그 중 가장 중요한 것은 ①무인항공기 보안에 대한 책임과 ②국민의 사생활을 보호할 책임이라고 할 수 있으므로 본 보고서에서는 이 두 가지 법적책임을 간단히 살펴 본다.

1) 무인항공기 보안에 대한 책임

무인항공기의 보안은 ICAO의 가장 큰 최근의 관심사항의 하나이며, 기본적으로 유인항공기와 같은 수준의 보안등급을 요구하고 있다.

보안의 목표는 무인항공기 운영시스템 (소프트웨어, 하드웨어)에 대한 악의적 침해 (폭파 및 불법 점거) 방지, 무인항공기에 의한 생화학무기 살포에 의한 대량살상 또는 테러의 위험성을 방지하여야 할 것이다.

구체적으로는 지상 시설 보안으로서 원격통제소 등 무인항공기 조종, 통제 시설에 대한 침입, 파괴에 대한 보안대책이 마련되어야 할 것이다. 특히 무인항공기 통제소는 폭탄공격이나 악의적인 불법행위로부터 안전해야 한다.

인적 보안으로서 불순분자의 원격통제소 등 무인항공기 조종, 통제 시설 침입에 대한 보안대책과 무인항공기 종사자의 기밀 누출에 대한 보안대책도 마련되어야 할 것이다.

---

48) 국가배상법 제2조(배상책임) ① 국가나 지방자치단체는 공무원 또는 공무를 위탁받은 사인(이하 “공무원”이라한다)이 직무를 집행하면서 고의 또는 과실로 법령을 위l반하여 타인에게 손해를 입히거나, 「자동차손해배상 보장법」에 따라 손해배상의 책임이 있을 때에는 이 법에 따라 그 손해를 배상하여야 한다. 다만, 이하는 생략.

49) 국가배상법 제5조(공공시설 등의 하자로 인한 책임) ① 도로·하천, 그 밖의 공공의 영조물의 설치나 관리에 하자가 있기 때문에 타인에게 손해를 발생하게 하였을 때에는 국가나 지방자치단체는 그 손해를 배상하여야 한다. 이 경우 이하는 생략.

무인항공기 자체에 대한 항공기 보안도 필요함. 주기 중인 무인항공기에 접근하여 파괴 및 기타 손상 등 무인항공기에 대한 공격에 대한 보안대책과 무인항공기를 이용 인명 살상 및 재산 손괴하는 행위에 대한 보안 대책에 대한 책임이 있다.

무인항공기의 통신보안은 가장 중요한 사항 중의 하나로 사용 주파수, 통신매체, 적용한 암호화 기술, 통신 링크의 부가적 속성 등에 따라 좌우된다. 특히 저주파 대의 암호화는 고주파 대의 암호화보다 보안에 취약하다. 고출력의 전파교란(jamming), GPS 교란, 해킹과 사이버 공격(예, 인터넷 웹을 통한 해킹, 위장, 특정한 정보 네트워크 공격)에 대한 보안대책 마련이 필요하다.

데이터 보안대책도 필요하다. 무인항공기의 운용과 코드에 사용되는 비행데이터는 고도의 통합과 보안이 요구되는 부분이다. 무인항공기에 사용되는 데이터는 사이버 공격 등에도 취약하지 않을 정도의 보안이 요구된다 할것이다.

소프트웨어 및 데이터/통신 링크는 전통적인 유선, 통제 케이블 및 기타 필수적인 시스템처럼 필수적인 기능을 제공한다. 이러한 링크는 제3자에 의하여 제공되고 관리되는 다양한 하드웨어 및 소프트웨어를 활용할 수 있다. 이러한 링크와 서비스의 안전과 보안은 항공기 및 원격조종국의 그것과 마찬가지로 똑같이 중요하다. 이것은 해킹, 위장 및 다른 형태의 간섭이나 악의적인 하이재킹으로부터 보호되어야 한다.

기술 및 운영상 통제에 대한 보안대책도 필요하다. 소형 무인항공기의 경우 헬기와 같은 수직 이착륙이 가능한 모델도 있어 빌딩 옥상 등에서도 날릴 수 있고, 심지어 손으로도 던져서 날릴 수 있는 기종도 있기 때문에 도심에서의 은밀한 비행이 가능하여 보안에 문제가 될 수 있다. 현재 무인항공기를 이용한 생화학무기의 공중살포 등의 테러 위험 등이 거론되고 있으며, 미국을 비롯한 각국에서는 무인항공기가 테러에 이용되는 것을 방지하기 위해 민간용 무인항공기의 운영 및 성능을 제한하고 있는 실정이다.

2) 국민의 사생활을 보호할 책임

보안 및 감시 목적의 무인항공기(주로 소형 무인항공기)는 고해상도의 카메라를 장착하고 낮은 고도를 비행하면서 대상물을 촬영함. 그렇기 때문에 일반 국민들은 자신도 모르게 주거라든지 생활이 촬영의 대상이 될 수 있고, 촬영된 자료라든지 수집된 자료가 최근 발달된 인터넷을 통하여 순식간에 확산될 수 있음. 여기

서 무인항공기에 의한 사생활 침해에 대한 국민을 보호해야 하는 문제가 발생하며 무인항공기 운영자는 국민의 사생활을 침해하지 않고 보호할 책임이 있다.

사생활영역에 대한 특별한 보호는 공적영역과 사적영역의 구별을 전제로 한다. 그렇긴 하나 공공복리를 위하여 종래 사회의 영역에 속하는 개인의 문제에 대해서도 국가가 적극적으로 개입하여 사회적 정의를 실현시키도록 요구되고 있다. 따라서 사적 영영이라도 국가의 개입이 필요하며 무인항공기의 운영에 따른 국민의 사생활의 침해가 예상되는 만큼 이에 대한 법적 보호대책도 마련하여야 할 것으로 본다.

무인항공기 운영과 관련하여 문제가 될 수 있는 부분에서 사생활보호에 관한 대표적인 국내 법률로는 개인정보보호법이 있다. 개인정보보호법은 개인정보의 수집, 유출, 오용, 남용으로부터 사생활의 비밀 등을 보호함으로서 국민의 권리와 이익을 증진하고 나아가 개인의 존엄과 가치를 구현하기 위하여 개인정보 처리에 관한 사항을 규정한 법률이다.

동법 제3조에서는 개인정보 처리자는 개인정보의 처리 목적을 명확하게 하여야 하고 그 목적에 필요한 범위에서 최소한의 개인정보만을 적법하고 정당하게 수집하여야 한다고 개인정보호의 원칙을 규정하고 있다. 그리고 제5조에서는 국가와 지방자치단체는 개인정보의 목적 외 수집, 오용·남용 및 무분별한 감시·추적 등에 따른 폐해를 방지하여 인간의 존엄과 개인의 사생활 보호를 도모하기 위한 시책을 강구하여야 한다고 국가의 책무를 규정하고 있다.

이 개인정보보호의 원칙과 국가책무에 관한 원칙은 무인항공기의 경우에도 적용될 수 있을 것으로 본다. 특히 무인항공기와 관련하여서는 앞으로 RPAS 이용이 보다 확산될 것으로 예상됨에 따라 사생활 보호의 문제는 더욱 중요성을 가지게 된다고 볼 수 있다.

또한 무인항공기에 의하여 사생활 침해되어 국민이 피해를 입는다면 무인항공기가 피해를 입힐 수 있는 유형과 대상에 대한 분석과 각각의 경우에 대한 구체적인 보상책도 마련하여야 할 것다.

이와 같이 국가가 나서서 국민의 사생활이 침해되지 않도록 제도적 장치를 마련하는 것도 중요하지만 그러나 무엇보다 먼저 무인항공기 운영자가 스스로 무인항공기 운영에 의한 국민의 사생활이 침해되지 않도록 보호할 책임이 있다고 할 것이다.

Ⅴ. 무인항공기 운영자의 법적책임과 보험

1. 무인항공기 운영자의 법적책임과 보험과의 관계

무인항공기 보험과 관련된 무인항공기 운영자의 책임은 무인항공기 사고에 따르는 손해배상책임이다.

물론 무인항공기 운영자의 가장 중요한 책임인 안전운영 책임도 관련 없는 것은 아니나 결과적으로 안전운영 책임을 위반하여 사고가 발생하고 그 결과로서 손해가 발생하고 이에 대한 배상책임이 발생하는 것이다.

보안책임 위반이나 사생활 침해에 대하여도 국민이 피해를 입었을 경우에도 피해에 대한 손해배상 청구도 가능하나 이는 무인항공기 사고와 관련이 없는 것으로서 별개의 법률원인으로 인한 손해배상을 청구하여야 할 것이다.

무인항공기 사고에 따르는 손해배생책임은 법적으로 배상책임이 있는 경우에 배상하는 것으로서 이 경우 적용될 수 있는 국제협약으로는 몬트리올협약과 로마협약이 있고 국내 법률로는 상법 항공운송편이 있음은 앞에서 살펴본 바와 같다.

그리고 이들 국제협약과 상법 항공운송편에서 규정하고 있는 무인항공기 운영자가 지는 책임은 무과실 항변권이 인정되지 않는 절대책임(absolute liability)을 원칙으로 하고 있다.

무인항공기 사고는 대부분이 무인항공기가 지상에 추락하여 지상에 있는 사람에 부상 또는 사망에 이르게 하거나 건조물 파괴 등으로 재산상의 손해를 입히는 제3자 피해로서 이때 적용되는 로마협약은 대단히 중요하다.

그러나 이 로마협약은 앞에서 살펴본 바와 같이 상법 항공운송편의 모델이 된 1952년 로마협약이나 1978년 로마협약은 가입국가 수가 적고 배상수준이 낮은 점을 이유로 항공선진국 대부분이 가입하지 않고 있는 실정이다. 그래도 피해자의 입장에서는 가장 이상적이고 높은 체계적인 보상금액이 설정되었다고 보여지는 2009년 로마협약은 발효요건의 미 충족으로 발효 자체가 요원한 실정이다.

따라서 현재로서는 무인항공기의 운영(국제적, 국내적 양자 다 포함)에 따르는 사고 발생 시에는 손해배상책임 문제는 로마협약 보다는 각국의 국내법에 의

하여 해결될 가능성이 높을 것으로 보인다. 다행히 우리나라는 1978년 로마협약을 모델로 한 상법 항공운송편을 제정하여 유인항공기의 경우에 적용하고 있으므로 무인항공기 사고에도 적용 가능한 것으로 본다. 그러나 우리나라 상법 항공운송편에서 제정하고 있는 책임한도액도 현실적이지 못하다는 비판이 있다.

현재 유인항공기 보험의 세계적 추세는 보험 부보의 범위뿐만 아니라 얼마나 적절한 보상이 이루어 질 수 있는지로 중점이 이동하고 있으므로 무인항공기 사고에 따르는 보험도 적절하고 충분한 보상이 이루어지는 쪽으로 중점이 이동할 것으로 예상된다.

2. 보험관련 규제현황과 향후 과제

(1) 규제 현황

최근의 항공보험의 큰 특징 중의 하나는 항공보험 가입의 법으로의 의무화 또는 강제화 경향이다.

우리나라도 서론에서 살펴본 바와 같이 항공기를 운영하기 위해서는 항공보험의 가입을 의무화하고 있다. 즉, 현행 항공사업법 제70조[50]에서는 "항공운송사업자, 항공기사용사업자, 항공기대여업자는 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운항할 수 없다"라고 항공보험 가입의무를 규정하고 있으며 또한 항공법사업법 시행규칙 제70조 제4항에서 초경량비행장치 사용사업, 항공기대여업 및 항공레저스포츠사업의 초경량비행장치에 대해서는 항공보험 가입을 의무화 하고 있다. 그리고 항공안전법 시행규칙 제196조의2 제1항에서는 무인비행 허가신청 시 무인항공기의 보험 또는 책임범위 증명에 관한 서류를 제출토록 요구하고 있다.

일본의 경우는 일본 항공법 제112조 제5호에 국토교통대신은 공공의 이 익을 저해하는 사실이 있다고 인정하는 경우는 항공운송사업자에 대하여 항공사고에 의하여 지불해야 하는 손해배상을 위한 보험계약의 체결을 명할 수 있다고 규정

50) 제70조(항공보험 등의 가입의무) ① 다음 각 호의 항공사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운항할 수 없다.
1. 항공운송사업자
2. 항공기사용사업자
3. 항공기대여업자

하고 있다.

영국은 민간항공법(Civil Aviation Act 1982)에서 항공운송사업의 면허부여의 조건으로서

사업운영에 있어서 발생할 가능성이 있는 책임을 다하기 위한 자금적 조치를 강구할 의무를 부과함으로써 실질적으로 보험부보 의무를 규정하고 있다.[51] 이는 자국의 항공운송인뿐만 아니라 자국으로 들어오는 외국의 항공운송인에게도 부과하고 있다. 또한 2005년 4월 Civil Aviation Insurance Regulation을 제정하여 항공기 운항자에게 최초로 항공기를 등록하거나 소유권을 변경할 때마다 적절한 보험의 증거를 제출하도록 하고 있다.

미국은 연방항공규칙으로 내국에서의 운항허가를 가진 국내외 항공운송인에 대하여 승객 및 제3자에 대한 배상책임을 담보하기 위해 일정금액의 담보한도액을 하한(minium levels of coverage)으로 하는 부보를 규정하고 있다.[52]

국제적인 조약으로는, 1933년 로마협약이 자국항공기 및 외국항공기의 운항자에 대하여 지상 제3자의 인적 및 물적 손해에 대한 책임에 부과하고 있는 책임한도액을 보장하기 위해 보험부보 또는 자금적 보장을 취할 것을 요구하고 있다. 또한 1952년 로마협약과 1978년 몬트리올 의정서도 같은 규정을 두고 있다. 2009년 채택된 일반위험배상협약과 불법방해배상협약에서도 보험가입을 강제하고 있음. 특히 불법방해배상협약은 전쟁위험을 담보하는 것이기 때문에 사고별로 유효한 보험이 없을 경우는 총계기준(on an aggregate basis)으로 부보하여 보험부보의무를 충족시킬 것을 규정하고 있다.

승객이나 화물에 대한 배상책임을 보장하기 위한 보험 부보를 강제하는 세계적인 조약은 없었는데 1999년의 몬트리올협약에서 이에 대한 규정을 두었다. 동 협약 제50조는 “당사국은 자국의 운송인에 대하여 본 협약아래서의 책임을 담보하기에 적절한 보험에 가입하도록 요구하여야 한다. 당사국은 자국 안으로 운항하고자 하는 운송인에 대하여 본 협약 아래에서의 책임을 담보할 수 있는 적절한 보험에 가입한 증명을 요구할 수 있다”고 규정하고 있다.[53]

---

51) Civil Aviation Act 1982, Sec. 65(2)(b).

52) 14 CFR Sec. 205.

53) 관련 조문은 다음과 같음.

Article 50(Insurance) “States parties shall requires their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by

EU는 1992년 7월 23일 제정한 항공운송인의 면허에 관한 이사회규칙 제7조에서 항공운송인은 승객, 수하물, 화물, 우편물 및 제3자에 대한 책임을 담보하기 위해 보험부보를 하지 않으면 안 된다고 규정하고 있다.[54] 또한 동 규칙을 구체화한 EC Regulation 2427/07에서는 승객 등에 대한 책임한도액으로 100,000SDR까지 보장하고 있다. 나아가 EC Regulation 785/2004 Insurance Requirements for Carriers and Aircraft Operators(나중 EU Regulation 285/2010으로 개정)에서는 승객과 관련된 책임을 최저보상한도액을 승객 1인당 250,000SDR까지 EU지역을 취항하는 항공사에게 부보할 것을 요구하고 있다.

이와 같이 항공운송에 있어서 보험의 강제화로 보험부보는 필수적인 사항이 되었다고 할 수 있으며 무인항공기의 운영의 경우도 마찬가지임. 이제 이 문제의 초점은 보험부보 여부보다 적절한 보험(adequate insurance)의 수준으로 옮겨갈 것으로 예상된다..

여기에는 각 국가별로도 소득과 배상수준의 차이와 이에 따른 보험 부담 능력의 차이로 현실적인 문제가 있을 것으로 예상된다. 그렇긴 하나 보험의 강제화가 항공사고의 피해자가 피해로부터 확실한 보상을 받기 위한 제도적 조치인 동시에 충분한 보상을 받도록 하기 위한 제도인 점을 감안, 각 국가는 충분한 보상이 가능한 수준으로 국내 입법 시 보험부 보수준을 설정하여야 할 것이다.

(2) 향후 과제

이미 언급한 바와 같이 우리나라는 항공사업법 제70조에서는 “항공운송사업자, 항공기사용사업자, 항공기대여업자는 항공기는 보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운항할 수 없다”라고 항공보험 가입의무를 규정하고 있어 이를 무인항공기 운영자가의 사업을 하는 경우에도 준용할 수 있다고는 보여지나 무인항공기 사업자의 경우에도 보험 가입 의무를 직접 강제하는 규정이 필요한 것으로 사료된다.

또한 항공사업법 시행규칙 제70조 제4항[55]에서 초경량비행장치를 초경량비

---

the state party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.”

54) Council Regulation(EEC) No. 2407/92 on licensing of air carriers.

55) 제70조(항공보험 등의 가입의무) 제4항 ④ 초경량비행장치를 초경량비행장치사용사업,

행장치사용사업, 항공기대여업 및 항공레저스포츠사업에 사용하려는 자에 대해서는 항공보험 가입을 의무화 하고 있다.

여기서 문제가 되는 것은 초경량비행장치(무인비행장치)는 사용사업, 항공기대여업 및 항공레저스포츠사업이 아닌 경우는 의무보험가입의 대상이 아니라는 점과 무인비행장치 사고의 경우 「자동차 손해배상 보장법 시행령」[56]에 따르기 때문에 보상 금액이 국제협약이나 상법 항공운송편에서 정하고 있는 수준보다 너무나 낮다는 것이다.

다른 또 하나 중요한 문제는 초경량비행장치(무인비행장치)는 상법 항공운송편의 적용에서 제외되어[57] 상법 항공운송편에서 규정하고 있는 책임한도액도 적용할 수 없다는 점이다.

현재도 소형 무인항공기(무인비행장치)와 유인항공기의 공중충돌 가능과 위험성이 경고되고 있지만 앞으로 장기적으로는 유인항공기와 무인항공기의 공역이 통합되어 운영된다면 공중충돌로 사고가 발생될 위험성이 상존하게 된다. 이 경우 무인항공기 운영자의 과실로 인해 충돌사고가 발생하였다면 무인항공기 운영자는 감당할 수 없는 정도의 배상책임을 부담하게 된다. 특히 소형 무인항

항공기대여업 및 항공레저스포츠사업에 사용하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 보험 또는 공제에 가입하여야 한다. <신설 2017.1.17.>

56) 항공사업법 시행규칙 제70조(항공운송업자등의 항공보험 등의 가입의무) 제4항 ④ 법 제70조 제4항에서 "국토교통부령으로 정하는 보험 또는 공제"란 「자동차 손해배상 보장법 시행령」 제3조 제1항 각 호에 따른 금액 이상을 보장하는 보험 또는 공제를 말하며---
자동차 손해배상 보장법 시행령 제3조(책임보험금 등) ① 법 제5조제1항에 따라 자동차 보유자가 가입하여야 하는 책임보험 또는 책임공제 (이하 "책임보험등"이라 한다)의 보험금 또는 공제금(이하 "책임보험금"이라 한다)은 피해자 1명당 다음 각 호의 금액과 같다. <개정 2014.2.5.2014.12.30>
1. 사망한 경우에는 1억5천만원의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액. 다만, 그 손해액이 2천만원미만인 경우에는 2천만원으로 한다.
2. 부상한 경우에는 별표 1에서 정하는 금액의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액. 다만, 그 손해액이 법 제15조제1항에 따른 자동차보험진료수가(診療酬價)에 관한 기준(이하 "자동차보험 진료수가기준"이라 한다)에 따라 산출한 진료비 해당액에 미달하는 경우에는 별표 1에서 정하는 금액의 범위에서 그 진료비 해당액으로 한다.
3. 부상에 대한 치료를 마친 후 더 이상의 치료효과를 기대할 수 없고 그 증상이 고정된 상태에서 그 부상이 원인이 되어 신체의 장애(이하 "후유장애"라 한다)가 생긴 경우에는 별표 2에서 정하는 금액의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액

57) 상법 제896조(항공기의 정의) 이 법에서 '항공기'란 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 운항에 사용하는 항공기를 말한다 다만, 대통령령으로 정하는 초경량비행장치는 제외한다.

공기라도 공중충돌하는 경우는 대형 사고를 유발할 수 있기 때문에 특별한 대책이 요망되며 이 경우 보험을 어떻게 할 것인가는 난제 중의 난제라 할 것이다.[58]

또한 테러 등 불법행위로 인한 사고가 발생한 경우에 보험을 어떻게 할 것인가도 문제가 된다.

더 큰 문제는 보험자의 입장에서는 무인항공기의 사고 발생율이 유인항공기보다 월등히 높은데다가 현재로서는 안전성에 대한 기술 신뢰성이 부족하여 보험 자체의 인수를 거절 또는 기피하거나 인수하더라도 보험료가 아주 높거나 낮은 경우는 보험 부보의 범위가 지극히 제한되어 충분한 보험으로서의 역할을 할 수 없다는 점이다. 또한 이것은 무인항공기 산업의 활성화와도 직접적인 관련이 있다. 보험이 없으면 무인항공기 자체를 운영할 수 없고 너무 보험금이 높으면 이를 운영자 또는 제조자가 감당할 수 없어 결국 무인항공기 산업의 위축으로 귀결될 것으로 예상된다.

또한 몬트리올협약이나 로마협약의 적용에서 제외되는 군용, 경찰용, 세관용 등 소위 국가항공기에 의한 무인항공기 사고의 경우의 보험도 어떻게 할 것인가가 문제된다.

관련 문제로서 EU에서 문제를 제기한 것으로서 차세대 위성항행시스템의 도입으로 무인항공기가 인공위성에 의해 통제되어 사고가 발생하는 경우는 우주보험이 문제 될 수 있다.[59] 우주보험은 항공보험에 비하여 보험료가 높은 것이 일반적이다. 현재로서는 무인항공기 운영자가 우주보험까지 들어야 하는 일은 없다고 보나 문제는 통신위성 운영자가 자기들이 부담하여야 할 보험료의 일정부분을 무인항공기 운영자에게 전가할 우려가 있다는 점이다. 이 문제는 가뜩이나 무인항공기의 보험료가 비쌀 가능성이 있는데 더하여 무인항공기 운영자에게는 부담이 되는 부분이다. 보험관련 장래의 과제로서 해결해야 할 숙제이다.[60]

결론적으로 상기에 제기한 문제점들에 대한 적절한 해결책 제시가 향후 무인항공기 보험과 관련한 연구로서 다루어져야 할 것으로 본다.

---

58) 소형무인항공기(무인비행장치)의 보험에 관한 문제점은 한국항공우주정책・법학회 제61회 국제학술대회 발표자료집(2018.11.23), 김종복 “무인비행장치(드론) 보험제도의 쟁점과 과제” 참조

59) Roadmap for integration civil Remotely-Piloted Aircraft Systems into the European Aviation Systems, Annex 3(June, 2013), p.16-17.

60) EU에서는 무인항공기 보험과 관련 용어 자체를 아예 Aerospace Insurance 로 쓰고 있음.

참고문헌

[국내문헌]

김종복, 『신국제항공법』, 한국학술정보, 2015.

김종복, "무인비행장치(드론) 보험제도의 쟁점과 과제", 한국항공우주정책・법학회 제61회 국제학술대회 발표자료집, 2018.

항공안전기술원, 『운항기술기준 및 인증기술기준』, 항공안전기술원, 2014.

교통안전공단, 『무인항공기 안전관리제도 구축 연구』, 교통안전공단, 2009.

[외국문헌]

ICAO, 「Circular 328-Unmanned Aircraft Systems(UAS)」, ICAO, 2011

ICAO, 「Roadmap Remotely Piloted Aircraft System」, ICAO, 2012

ICAO, 「Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems」, ICAO, 2015

ICAO, 「Annex 1-19」,ICAO

FAA, 「Interim Operational Approval Guidance 08-01:Unmanned Aircraft Systems Operations in the U.S. National Airspace System」, Unmanned Aircraft Program Office, 2008

FAA, 「Airworthiness Certification of Unmanned Aircraft System and Optionally Piloted Aircraft」, U.S. Department of Transportation, 2010

FAA, 「Integration of the Unmanned Aircraft System in the National Airspace System Roadmap」, FAA, 2013

FAA, 「Order 8130.34C」,FAA, 2013

FAA, 「Notice 8900.227」,FAA 2013

FAA, 「Small UAS Notice of Proposed Rulemaking」,FAA 2015

DOD, 「FY2009-2034 Unmanned Systems Integrated Roadmap」,U.S. Department of Defense, 2009

RTCA, 「Guidance Material and Considerations for Unmanned Aircraft Systems」, RTCA, 2007

EASA, 「Airworthiness Certification Policy on Unmanned Aircraft Systems」, EASA, 2009

EASA, 「Roadmap for the integration of civil Remotely-Piloted Aircraft Systems into the

European Aviation System」, EASA, 2013

EASA,「Advance Notice of Proposed Amendment 2015-10」, EASA, 2015

CAA,「CAP 722 Unmanned Aerial Vehicle Operations in UK Airspace-Guidance」, Civil Aviation Authority, 2015

CAA,「CAP 393 Air Navigation: The Order and Regulations 」,Civil Aviation Authority, 2010

CASA,「Civil Aviation Safety Regulations 1998, Part 101 Unmanned Aircraft and Rocket Operations」, Civil Aviation Safety Authority, 2003

CASA,「Advisory Circular 101-1: Unmanned Aerial Vehicle Operations, Design Specifications, Maintenance and Training of Human Resources」, Civil Aviation Safety Authority, 2002

CARAC,「Notice of Proposed Amendment(NPA) : Unmanned Air Vehicles」, Canadian Aviation Regulations Advisory Council, 2015

Teal Group,「World UAV Systems 2011 Market Profile and Forecast」, 2012

FAA Modernization and Reform Act of 2012

[인터넷 사이트]

www.icao.int

www.iata.org

www.faa.gov

www.easa.europa.eu

www.caa.co.uk

www.casa.gov.au

초 록

항공에 있어서 안전이 가장 중요한 것처럼 무인항공기 운영에 있어서도 안전이 가장 중요하고 무인항공기 운영자의 법적책임에 있어서도 안전운영책임이 가장 중요하다고 할 수 있다.

본 논문에서는 무인항공기 운영자의 안전운영 책임을 중심으로 무인항공기 운영자가 지게 되는 법적책임 문제를 사고 발생 시 피해를 보상해주는 보험 문제와 함께 심도있게 고찰하였다.

우선 무인항공기 운영자의 법적책임 문제는 가장 기본적인 무인항공기 운영자의 정의, 범위, 자격요건을 살펴보고 규제동향으로 국제민간항공협약, ICAO 부속서와 RPAS Manual, 로마협약 등 주요 국제협약, 항공안전법 등 국내 관련 법률상의 운영자의 책임규정을 고찰하였다. ICAO에서는 무인항공기도 궁극적으로는 유인항공기와 동등한 수준의 기술상 및 운항상의 안전성을 확보할 것을 요구하고 있으며 무인항공기 운영의 대원칙으로 사람, 재산 및 다른 항공기에 대한 위험을 최소화 하는 방법으로 운영 되어야 한다고 규정하고 있다.

이와 관련 무인항공기 사고의 경우는 대부분이 지상에 추락하여 제3자의 인명이나 재산에 피해를 입히는 사고가 대부분인 점을 감안 관련 국제협약인 로마협약상의 운영자의 책임과 국내 상법 항공운송편의 제3자 책임 관련 규정을 중점적으로 살펴보았으며 사고 발생에 따른 배상책임 문제도 살펴보았다. 로마협약과 관련하여서는 1952년 로마협약이 운영자의 책임을 상세히 규정하고 있다. 배상책임과 관련하여서는 아직 발효는 되지 않았지만 EU 일부국가에서는 2009년 로마협약상의 책임한도액을 따르고 있는 점이 특징이다. 아직 우리나라는 어떠한 로마협약에도 가입하지 않고 있으나 상법 항공운송편은 배상책임에 있어 1978년 로마협약을 모델로 하고 있다.

이들 이외에 무인항공기 운영에 따르는 관련 법적책임으로 가장 많이 문제가 되고 있는 보안관련 책임과 사생활 침해에 대한 책임도 살펴보았다.

보험과 관련하여서는 전 세계적으로 항공보험의 가입 의무화 경향과 이에 따른 주요 각국의 규제현황을 살펴보고 무인항공기에의 적용 가능성을 살펴보았다. 또한 현행 국내 항공사업법상의 보험가입 의무화 조항과 초경량 비행장치

보험 규정과 문제점을 살펴보았다.

요컨대 무인항공기 운영자는 무인항공기를 인명이나 재산 또는 다른 항공기에 위험을 주지 않도록 안전하게 운영할 법적책임이 있으며 사고 발생 시는 적절한 보상책임이 있다고 할 것이며 이를 위한 보험제도 등 법제도적 장치가 마련되어야 한다.

주제어 : 무인항공기 운영자, 법적책임, 안전운영책임, 국제민간항공협약, ICAO 부속서, RPAS Manual, 항공안전법, 항공사업법, 로마협약, 상법 항공운송편, 배상책임, 보안, 사생활 침해, 항공보험, 적절한 보상책임, 보험제도

Abstract

The legal responsibility of the unmanned aircraft operators and insurance

Jong-Bok Kim*

Just as safety is the most important thing in aviation, safety is the most important in the operation of unmanned aircraft (RPA), and safety operation is the most important in the legal responsibility of the operator of the unmanned aircraft.

In this thesis, the legal responsibility of the operator of the unmanned aircraft, focusing on the responsibility of the operator of the unmanned aircraft, was discussed in depth with the issue of insurance, which compensates for damages in the event of an accident

First of all, the legal responsibility of the operator of the unmanned aircraft was reviewed for the most basic : definition, scope and qualification of the operator of the unmanned aircraft, and the liability of the operator of the Convention On International Civil Aviation, the ICAO Annex, the RPAS Manual, the Rome Convention, other major international treaties and Domestic law such as the Aviation Safety Act. The ICAO requires that unmanned aircraft be operated in such a manner as to minimize hazards to persons, property or other aircraft as a major principle of the operation of unmanned aircraft, which is ultimately equivalent to manned aircraft

Considering that most accidents involving unmanned aircrafts fall to the ground, causing damage to third parties' lives or property, this thesis focused on the responsibility of operators under the international treaty, and the responsibility of third parties for air transport by Domestic Commercial Act, as well as the liability for

* President of Korea Remotely Piloted Aircraft Safety Association, Former Professor of Korea Aerospace University.

compensation. In relation to the Rome Convention, the Rome Convention 1952 detailed the responsibilities of the operator. Although it has yet to come into effect regarding liability, some EU countries are following the limit of responsibility under the Rome Convention 2009. Korea has yet to sign any Rome Convention, but Commercial Act Part VI Carriage by Air is modeled on the Rome Convention 1978 in terms of compensation.

This thesis also looked at security-related responsibilities and the responsibility for privacy infringement. which are most problematic due to the legal responsibilities of operating unmanned aircraft.

Concerning insurance, this thesis looked at the trends of mandatory aviation insurance coverage around the world and the corresponding regulatory status of major countries to see the applicability of unmanned aircraft. It also looked at the current clauses of the Domestic Aviation Business Act that make insurance mandatory, and the ultra-light flight equipment insurance policy and problems.

In sum, the operator of an unmanned aircraft will be legally responsible for operating the unmanned aircraft safely so that it does not pose a risk to people, property or other aircraft, and there will be adequate compensation in the event of an accident, and legal systems such as insurance systems should be prepared to do so.

Key words : unmanned aircraft operator, legal liability, safety operation liability, Convention on International Civil Aviation, ICAO Annex, RPAS Manual, Aviation Safety Act, Aviation Business Act, Rome Convention, Commercial Act Part VI Carriage by Air, compensation liability, security, privacy infringement, aviation insurance, adequate compensation liability, insurance system