

국제항공법 (11주차 강의)

한서대학교 항공교통물류학과
이강석 교수

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

■ 제 5 절 항공운송인의 책임과 항공보험

1. 항공보험의 개요
2. 항공기체 및 배상책임보험
3. 항공보험에 관한 국제협약 및 입법례
4. 화물운송인의 책임
5. 항공운송인의 책임에 관한 통칙적 내용

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

1. 항공보험의 개요

- 항공기 사고의 경우 피해액의 막대함으로 항공운송기업 존립을 위협하고 보상에 대한 어려움의 원인인 됨
- 항공보험은 항공운송기업 책임분산과 피해자 보호 두가지 목적을 갖음
- 1929년 바르샤바협약에서 처음 항공보험 논의 제기, 다양한 협약에서 항공보험에 대해 규정
- 1999년 몬트리올협약 제50조, 항공운송인의 배상책임에 대해 보험의 강제 가입의무 명시
- 한국 항공사업법 제70조, 항공사업자는 국토교통부령이 정하는 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운항할 수 없다고 규정함
- 항공보험은 기체보험과 배상책임보험으로 구분
- 배상책임보험 : 여객배상책임보험, 화물배상책임보험, 제3자 배상책임보험, 전쟁 및 하이재킹보험 등이 있음

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(1) 기체보험

- 기체보험(Hull Insurance)은 엔진, 기타 구성품을 포함한 항공기의 물리적 멸실 또는 훼손에 대하여 피보험자를 보호하기 위한 보험임
- 전통적인 기체담보는 화재, 도난, 충돌과 같은 위험에 의해 발생하는 항공기의 멸실 또는 훼손에 대해 피보험자를 보호함
- 일반적 항공보험 : 보험자의 선택에 따라 부보금액 한도까지 공제액 조건으로 담보되는 위험으로 부터 발생하는 명세표에 기재된 항공기의 우발적 멸실 또는 훼손에 대한 보상, 대체 또는 수리를 할것을 인수함
- *부보금액 : 보험가입금액
- 담보는 항공기의 비행개시후 일정기간 동안 보고되지 않는 경우에 실종을 포함함
- 항공기 훼손의 경우, 보험자는 그것을 수리하고 비용을 부담하거나 항공기 훼손에 대해 피보험자에게 현금을 지급하거나 또는 피보험자에게 의하거나 그의 지시에 의해 행해진 수리에 대해 보상을 하기 위한 조치를 할 선택권을 가짐

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(1) 기체보험

- 기체보험증권 : 보험가액 또는 협정가액조건으로 기재됨
- 보험가액 보험증권의 경우, 당사자는 담보가 확보되는 시기에 보통 항공기 시장가액을 나타내는 숫자에 합의하며 실제적 멸실이 이 숫자를 초과하는 경우에도 피보험자가 보상받을 수 있는 최대가능금액이 됨
- *부보 : 보험가입
- 대부분 일반 항공보험증권 : 보험가액조건으로 기재됨
- 협정가액보험증권 : 항공상보험에 있어서 특히 항공기가 용자 또는 임대되는 경우에 이용되며 피보험자는 전손 또는 추정전손의 경우 전액 지급을 받는것이 보장됨
- 항공기가 전손 또는 추정전손*이고 보험증권이 보험가액으로 되어 있는 경우 보험자는 항공기를 대체하거나 부보금액을 초과하지 않는 금액을 피보험자에게 지급할 수 있음
- * 추정전손 : 추정전손은 보험목적물이 현실적으로 전멸되지 않더라도 그 손해 정도가 본래의 효용(效用)을 상실하거나, 또는 구조되어도 그 비용이 구조 후의 시장가격을 초과 함으로써 전손에 준(準)한 것으로 추정되었을 경우, 이것을 추정전손이라 함.

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(1) 기체보험

- 보험자가 항공기를 대체하기로 선택한 경우, 피보험자와 달리 약정하지 아니하는 한 대체될 항공기와 동일한 제작과 유형 그리고 합리적으로 유사한 상태의 항공기를 피보험자에게 제공할 의무가 있음
- 보험자가 멸실된 항공기에 대하여 **피보험자***에게 금액을 지급하기로 선택한 경우 반대의 약정이 없는 한 보험자는 멸실 일자에 항공기의 시정가액이 보험증권의 조건에서의 부보금액을 초과하지 않는다면 피보험자에게 항공기의 시장가액을 지급하도록 요구됨
- 피보험자란 생명보험의 객체로서 손해보험에서는 '보험사고의 발생으로 생긴 재산상의 손해보상을 보험자에게 직접 청구할 수 있는 자'를 의미하고 인보험에서는 '자기의 생명 또는 신체가 보험에 붙여진 자연인'을 말한다. 손해보험계약에서 보험계약자와 피보험자가 동일하면 '자기를 위한 손해보험계약'이라 하며, 양자가 다른 경우에는 이를 '타인을 위한 손해보험계약'이라 한다. 인보험, 특히 생명보험계약에서 이 양자가 다른 경우는 '타인의 생명보험계약'이라 한다.
- 일반적 항공에 있어서 보통 담보되는 항공기체의 위험은 비행, 자력에 의한 이동, 계류중에 또는 지상에서의 멸실 또는 훼손임.
- Kuwait Airways Corpn VS Kuwait Ins Co 사건, 법원은 지상위험이란 표현은 달리 정의되지 않는 한 지상에서 발생하는 모든 관련 위험들을 나 타내는 것으로 보는 것이 적절하다고 판시함

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(1) 기체보험

- 항공기의 멸실 또는 훼손을 담보하는 많은 기체 보험증권들은 항공기의 마멸, 기능저하, 고장, 어떠한 부품에서 어떤 식으로 발생하는 결함 또는 고장, 그 부품내에서 결함 또는 고장의 결과는 면책됨.
- 면책의 효과는 비록 보험증권이 멸실 또는 훼손이 우발적이어야 한다고 요구하는 경우, 마멸 및 점차적 기능저하가 담보되지 않는다고 기재되어 있다 하더라도 피보험항공기의 정상적인 이용을 통해 발생하는 피할 수 없는 마멸 및 점차적 기능저하에 대해서 담보를 면책하는 것임
- 어떠한 부품내에서 결함이나 고장의 결과를 포함하여 부품의 결함이나 고장에 대한 면책은 제트엔진에서 발생하는 폭발뿐만 아니라 그 결과로서 생긴 그 엔진의 훼손이 부품의 결함이나 훼손을 생기게 한 경우에 담보를 면책함.

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(2) 여객배상책임보험

- 항공기 운항자의 여객에 대한 법적 배상책임으로 부터 항공기 운항자을 보호하는 것을 담보함. 항공사의 경우 피보험자가 사고로 인하여 일어나고 피보험 운항으로 부터 또는 관련하여 일어나는 신체상해로 인한 손해 또는 재산손해로서 법적으로 지급할 책임이 있는 모든 금액을 항공사를 위해 보험자가 지급할 것을 인수함
- 보험증권은 피보험자의 고용인의 과실에 대한 피보험자의 법적배상 책임을 담보하며 고용인의 고용과정에서 그들의 권한범위 내에서 행동하는 동안에 고용인의 개인적 배상책임을 담보하기 위한 문제로서 기재할 수 있음. 일반적 항공보험증권은 여객의 피보험항공기에 탑승하는 동안 항공기내 또는 항공기로부터 내리는 동안에 여객의 우발적인 신체상해에 대하여 보험자가 법적으로 지급할 책임을 지고 보상손해액으로써 지급해야 할 모든 금액에 대하여 보험자가 피보험자를 보상하도록 규정할 수 있음. 또한 보험증권은 수하물 및 여객의 개인용품의 멸실 또는 훼손을 담보함

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(2) 여객배상책임보험

- 담보는 여객이 항공기에 탑승하기 전에 법률이 허용하는 한도까지 피보험자가 그의 배상책임을 배제 또는 제한하기 위해 필요한 조치를 취하는 것을 조건으로 행해질 수 있음.
- 필요한 조치에 여객항공권이나 수하물표의 발행을 포함하는 경우에 이것은 여객이 항공기에 탑승하기 전 합리적인 시간에 여객에게 인도되고 정확하게 작성되어야 함
- 보험증권에는 여객의 배상청구에 대하여 지급할 수 있는 최고한도를 표시함. 이러한 한도는 각 사고에 대해 여객 좌석당 금액 또는 각 사고에 대해 1인당 금액 그리고 사고당 최고총액으로 명시될 수 있음.
- 여객배상책임담보가 제3자 배상책임 담보와 함께 기재되는 경우에 두개의 위험범주에 대한 최고 단일 보상한도를 두는 복합 단일하도가 적용될 수 있음
- 보험증권에서 여객의 상해가 사고에 의해 일어났다는 것을 요구하는 경우에는 여객의 신체상해 또는 사망을 일으키는 약간의 종류의 예기하지 않은 재난 또는 다루기 힘든 사고가 있어야 함

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(2) 여객배상책임보험

- 외국법원의 판례 : Air France vs Saks사건, 미국 대법원은 사고는 예상하지 않거나 보통이 아닌 또는 여객의 외부에서 발생하는 것이어야 하며 여객이 항공기의 보통의, 정상적 및 예상된 운항중에 그 자신의 내부적 반응의 결과로써 상해가 일어나는 것은 충분하지 아니하다고 판심함
- *신체상해란 용어에 추측되는 것은 실체의 육체적이나 정신적인 손해 또는 약간의 종류의 외상임
- 보험에서 담보는 일반적으로 필요한 경우 담보가 더 넓은 용어로 개재될 수 있더라도 항공기에 탑승하는동안 항공기내 또는 항공기에서 내리는 동안 여객에 대해서 피보험자에게 제공됨

(3) 화물배상책임보험

- 운송인의 보호, 보관 또는 관리하에 있는 동안에 물품의 멸실 또는 훼손에 대한 법적 배상책임으로 부터 항공운송인을 보호하는 보험임
- 화물의 멸실, 훼손이나 연착 또는 우편물의 멸실이나 훼손에 대한 항공운송인의 배상책임은 일반적으로 표준항공기 보험증권의 배상책임 부문에 의해 담보되지 아니하므로 항공운송인은 위험에 추가담보 부보 가능

*부보 : 보험가입

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(3) 화물배상책임보험

- 보험자는 피보험자가 몬트리올협약상 또는 보험자가 합의한 기타 운송약관 상 화물의 물리적 멸실 또는 훼손에 대해 법적으로 지급할 책임이 있는 어느 하나의 항공기나 장소당 명시된 금액까지 모든 금액에 대해 피보험자를 보상할 것을 인수함.
- 담보는 항공화물운송장의 발행시 또는 기타 운송계약시 개시되며 최종 창고에서 피보험자 또는 그의 대리인에 의해 인도시 또는 순차운송인에게 인도시 종료됨
- 보험증권은 피보험자가 보험증권상 담보된 화물의 취급에 관하여 책임 면제, 손해인증, 보상조항들을 포함하는 계약을 체결하는 것을 허용함. 다만 계약의 체결은 항공운송인의 정상적 영업운용에 따라야 하고 보험자에게 통지되어야 하며 보험자는 추가보험료를 요구할 권리를 가짐

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(4) 제3자 배상책임보험

- 피보험항공기의 운용의 결과로서 사망을 포함하는 손해 또는 상해를 입은 여객이외의 제3자에 대한 배상책임으로 부터 피보험자를 보호하는 보험임
- 비행중인 항공기의 소음과 지상의 사람이나 재산의 멸실 또는 훼손간의 필요적 인과관계가 적절한 사건에서 설정될 수 있는 것으로 보이더라도 보험증권은 일반적으로 직접 또는 간접적으로 소음, 진동, 초음속비행폭발음 및 관련 현상으로 발생한 배상청구를 배제하고 있음
- 외국법원의 판례 : Lloyd Instrument Ltd vs Northern Star Ins Co Ltd 사건에서 항공기가 풀을 뜯어 먹고 있는 말에 근접하여 나타남으로써 항공기의 소음과 목격으로 인해 말이 놀라서 담장 또는 다른 물체안으로 뛰어 들어가서 말에게 상해를 입게 한 경우, 말의 상해와 항공기의 목격이 두개의 근접한 원인이 된 경우 보험증권상 배상청구는 배제될 것임. 그러나 말의 상해가 항공기의 소음과 목격이 동시에 발생한 작용에 의해 일어난 경우 그 손실은 여전히 피보험위험에 의해 일어난 것이 될 수 있다고 판시됨

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(4) 제3자 배상책임보험

- 피보험항공기의 운용의 결과로서 사망을 포함하는 손해 또는 상해를 입은 여객이외의 제3자에 대한 배상책임으로 부터 피보험자를 보호하는 보험임
- 비행중인 항공기의 소음과 지상의 사람이나 재산의 멸실 또는 훼손간의 필요적 인과관계가 적절한 사건에서 설정될 수 있는 것으로 보이더라도 보험증권은 일반적으로 직접 또는 간접적으로 소음, 진동, 초음속비행폭발음 및 관련 현상으로 발생한 배상청구를 배제하고 있음
- 외국법원의 판례 : Lloyd Instrument Ltd vs Northern Star Ins Co Ltd 사건에서 항공기가 풀을 뜯어 먹고 있는 말에 근접하여 나타남으로써 항공기의 소음과 목격으로 인해 말이 놀라서 담장 또는 다른 물체안으로 뛰어 들어가서 말에게 상해를 입게 한 경우, 말의 상해와 항공기의 목격이 두개의 근접한 원인이 된 경우 보험증권상 배상청구는 배제될 것임. 그러나 말의 상해가 항공기의 소음과 목격이 동시에 발생한 작용에 의해 일어난 경우 그 손실은 여전히 피보험위험에 의해 일어난 것이 될 수 있다고 판시됨

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(4) 제3자 배상책임보험

- 담보에서 면책은 피보험자의 고용이나 피보험자를 위한 의무의 과정증에서 행동하고 있는 동안의 피보험자의 관리자, 고용인이나 동업자, 항공기 운항에 종사하고 있는 동안의 비행요원, 객실이나 기타 승무원, 여객이 입은 사망 또는 손실을 포함하는 상해, 피보험자의 보호, 보관 또는 관리 하에 있는 재산의 멸실, 훼손으로 부터 발생하는 배상청구에 관한 것임
- 일반적으로 공해 및 오염, 전기 및 전자기 방해, 재산의 이동방해, 추락, 화재, 폭발, 충돌 또는 비정상적인 항공기 운항을 일으키는 기록된 비행 중의 비상사태에 의해 직접 또는 간접적으로 야기된 배상청구는 담보로 부터 배제됨

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공기체 및 배상책임보험

(5) 전쟁 및 하이재킹

- 1968년 이스라엘이 베이루트공항을 공습한 이후 런던보험시장은 전쟁 및 하이재킹 면책조항을 도입함. 현재는 모든 항공기체 및 배상책임 보험 증권에 삽입되어 있음
- AVN48B 면책조항이 첨부된 보험증권은 피보험 항공기가 위에 기술한 어떠한 위험을 이유로 피보험자의 관리 밖에 있는 동안에 발생한 배상청구는 담보하지 아니한다고 규정함
- 모든 항공보험은 모든 기체 및 배상책임 담보에 적용할 수 있는 전쟁, 하이재킹 및 기타 위험 면책조항을 포함하고 있음.

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공보험에 관한 국제협약 및 입법례

(1) 항공보험에 관한 국제협약

1) 국제협약상 항공보험의 연혁

- 모든 항공기 운항사고는 두분류의 손해 소송으로 운항자에게 제기됨
- 첫째, 운송계약에서 발생하는 계약상의 의무로 인한 책임에 대하여 상해를 입은 여객과 손해를 입은 수하물 또는 화물의 화주가 제기하는 소송
- 둘째, 운항자와 어떤 계약상의 관계는 없으나 불법행위로 인한 책임에 대하여 지상에서 손해를 입은 제3자가 제기하는 소송이 있음
- 1929년 바르사바협약이후 **로마협약**은 의문의 해결 부분을 체약국 입법에 위탁하여 의심과 불신 야기함. 비준은 5개국,
- **브뤼셀의정서** : 보험회사가 항공기로 인하여 손해를 입은 사람들의 소송에 대해 항변을 제기할 수 있는 발판 마련. 2개국만 비준
- 로마조약 제15조 : 피해자의 손해배상청구권의 집행력을 확보차원에서 항공보험 가입토록 동시 공탁규정 마련
- **공탁** : 법령의 규정에 의해 금전, 유가증권, 기타의 물품을 공탁소인 은행 또는 창고업자에 맡기는 것. 또는 변제자가 변제의 목적물을 채권자를 위하여 공탁소에 임치하여 채권자의 협력이 없는 경우에도 채무를 면하는 제도이다. 변제자, 즉 채무자를 보호하기 위한 제도

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공보험에 관한 국제협약 및 입법례

(1) 항공보험에 관한 국제협약

2) 1999년 몬트리올 협약상 항공보험

- 항공보험의 강제화

- 몬트리올협약 제50조 체약국은 항공사가 본 협약상의 손해배상책임을 담보하는 보험을 가입할 것을 요구할 수 있고 해당 항공사가 취항하는 국가의 정부는 항공사에 대하여 이러한 보험의 가입을 증명하는 서류를 요구할 수 있다고 규정하였음. 체약국이 자국의 항공운송인에 대하여 적절한 보험의 가입 유지가 규정인데 적절한 보험의 수준에 대한 논란이 있으며 각 체약국에 책임을 전가하고 있음
- 적절한 보험의 해석 : 보험의 형태와 보상한도액으로 구분
- 여객, 수하물, 화물, 연착까지만 적용-제17조, 제18조, 제19조 규정 존재
- 보상한도액 : 해당 국가 항공운송인에게 강제하는 보상한도액을 정하는데 자유로울 수 있다고 추정함

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공보험에 관한 국제협약 및 입법례

(2) 항공보험에 관한 주요국의 입법례

1) 유럽연합(EU)

- 여객, 화물, 제3자에 대한 항공운송인의 책임을 담보하기 위한 보험의 “상당한 최소의 수준”을 확보하고자 하였음
- EC규칙 2407/92 제9조에서는 항공운송인은 사고에 의해 발생한 책임- 특히 여객, 수하물, 화물, 우편물과 제3자에 대하여-을 담보하기 위해 보험에 가입하여야 한다고 규정함
- 항공운송인은 한도인 100,000SDR까지 보장하여야 하며 초과하는 범위는 합리적 수준에서 보장함
- 여객과 관련된 책임의 최저 보상한도액은 여객 1인당 250,000SDR임. 단 2,700킬로그램 또는 그 이하의 최대이륙중량 항공기의 비상업적운항의 경우 각 회원국은 이 보상한도액보다 낮게 책정할 수 있음
- 항공운송인 또는 항공기 운항자가 전쟁 또는 테러의 위험으로 제3자에 대한 보험을 가입하는 것이 불가능하면 총계기준으로 보험가입

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공보험에 관한 국제협약 및 입법례

(2) 항공보험에 관한 주요국의 입법례

1) 유럽연합(EU)

- **영국**의 경우, 민간항공보험규칙 2005년 제정, 발효, 최초 항공기 등록하거나 소유권 변경시 적절한 보험의 증거를 요구받음. 적절한 보험없이 비행을 한 경우, 비행권 취소, 형사처분 할 수 있는 규정 존재
- 보험의 상세내역 제공못할시 유죄판결에 의해 1,000파운드 이하의 벌금
- 적절한 보험없이 비행하다 적발되면 즉결심판, 5,000파운드 이하의 벌금과 기소에 의한 유죄판결에 의해 2년 이하의 징역형
- **독일**의 경우, 2005년 발효, 1999년 몬트리올협약 제21조, 제22조, EC규칙 785/2004 제6조, 항공자격규칙 제103조, 항공교통법 제45조, 제47조의 내용을 근거로 여객, 수하물, 화물에 대한 보상한도액을 국내사정에 맞게 규정. 제3자에 대한 최저보상한도액은 EC 규칙 785/2004 제7조의 규정을 따르고 있음

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공보험에 관한 국제협약 및 입법례

(2) 항공보험에 관한 주요국의 입법례

2) 미국

- CFR(Code of Federal Regulation) 제205편의 205.1에서 교통부의 허가 하에서 운항하기 위한 국내 또는 국제적으로 또는 두개 모두의 항공운송에 종사하기 위한 미국과 외국직항 항공운송인에게 사고에 대한 배상책임보험의 가입이 강제되고 있음
- 정기항공운송인을 포함(미국 에어택시운항자와 캐나다 전세에어택시 운항자를 제외)한 미국과 외국의 직항운송인들은 담보를 유지하여야 함
- 제3자 항공사고 책임담보 : 사람의 경우 사고당 300,000달러
- 한 항공기 전체 20,000,000달러, 60좌석이하 또는 18,000파운드 최대유료하중 용적이하의 항공기는 제외.
- 항공운송인은 각 사고당 항공기 전체에 대하여 2,000,000달러 담보 유지할 필요가 있음
- 미국법에서는 수하물과 화물, 항공운송지연에 관한 손해에 관한 책임보험 담보는 강제되지 않음

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공보험에 관한 국제협약 및 입법례

(2) 항공보험에 관한 주요국의 입법례

3) 캐나다

- 캐나다운송법 제57조에서는 항공서비스의 운항은 특히 면허와 보험을 가지고 있어야 한다고 규정
- 해당 면허에 대한 규정된 책임담보 필수
- 동법 제86조, 항공기에 대한 책임담보 요구에 대한 항공운송규칙 제정
- 보험없이 국제항공운송서비스 운항을 할 수 없음
- 여객의 사망 또는 상해에 대한 위험 담보는 항공기 여객좌석수에 300,000달러를 곱한값에 의해 결정되는 총액 이상으로 담보
- 고용인의 운송인에 대한 손해에 대한 소송을 규정하는 적절한 보상관련 법률이 있는 경우 이 규정의 여객에 대한 보험의 담보는 확장되어 적용되지 않음
- 수하물과 화물 그리고 항공운송지연에 관한 손해에 대해 책임담보는 강제되지 않음

❖ 제 4 장 항공운송인의 책임

제5절 항공운송인의 책임과 항공보험

2. 항공보험에 관한 국제협약 및 입법례

(2) 항공보험에 관한 주요국의 입법례

3) 한국

- 항공사업법 제70조, 항공사업자는 국토교통부령이 정하는 바에 따라 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운용할수 없다고 규정함
- 단순히 항공보험을 가입해야 한다고만 되어있고 범위에 대한 명확한 규정은 없음
- 항공사업법 제2조 제37조, 항공보험이라함은 여객보험, 기체보험, 화물보험, 전쟁보험, 제3자 보험 및 승무원보험, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 보험을 말함
- 항공보험의 책임한도액은 항공사업법 시행규칙 제70조 제2항, 우리나라가 가입하고 있는 "항공운송의 책임에 관한 제 국제협약" 에서 규정하는 책임한도액이라고 규정하고 있음
- 국토교통부장관이 정하는 항공운송인의 책임한도액은 따로 명문화 되어 있지 아니하며 각 사례에 맞게 판단함
- 항공보험과 관련한 일반적 사항은 항공사업법 시행규칙 제70조 제1항에서 규정하고 있음

-End-

