



저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

碩士學位論文

中國 航空運送人의 責任에 관한 研究

— 中國 民用航空法을 중심으로 —

2013 年 12月 11日

全 北 大 學 校 大 學 院

貿 易 學 科

장 만

中國 航空運送人の 責任에 관한 研究

－ 中國 民用航空法을 중심으로 －

The research of Chinese air carrier liability system

－ Focused on the China civil aviation act －

2013년 12월 11 일

全 北 大 學 校 大 學 院

貿 易 學 科

장만

中國 航空運送人の 責任에 관한 연구

－ 中國 民用航空法을 중심으로 －

The research of Chinese air carrier liability system

－ Focused on the China civil aviation act －

指導教授 宋 塚 憲

이 論文을 經濟學碩士學位 論文으로 提出함

2013年 12 月 11日


全 北 大 學 校 大 學 院

貿 易 學 科

장 만

장만의 碩士學位 論文을 認准함


위원장 전북대학교 교수

尹 忠汎 

부위 전북대학교
원장 강의전담 교수

이종원 

위원 전북대학교 교수

홍현 

2013 年 12 月 11 日

全 北 大 學 校 大 學 院

【目 次】

ABSTRACT

제1장 서론.....	1
제1절 연구의 배경 및 목적.....	1
제2절 연구의 방법 및 구성.....	2
제3절 선행연구 고찰	4
제2장 중국 항공운송법 및 항공운송관련 국제법규.....	6
제1절 중국 항공운송법 특징 및 체계.....	6
1. 중국 항공법의 특징.....	6
1) 항공법의 국제성.....	7
2) 중국항공법의 종합성－공법과 사법.....	8
3) 항공법의 독립성.....	9
4) 항공법의 평시성.....	10
2. 중국 항공운송법의 체계	11
1) 민용 항공법	13
2) 행정법규	16
3) 부문규장	17

제2절 항공운송관련 국제법규.....	19
1. 바르샤바협약 (Warsaw Convention).....	20
2. 헤이그의정서 (Hague Protocol) - 개정협약.....	25
3. 과달라하라협약 (Guadalajara Convention)	28
4. 과테말라의정서.....	32
5. 몬트리올 제 1 , 제 2 , 제 3 , 제 4 추가의정서.....	35
6. 몬트리올 협정.....	38
7. 몬트리올 협약.....	41
 제3장 중국항공법규상 항공운송인의 책임 주요내용.....	44
 제1절 중국항공운송인의 책임제도.....	44
1. 중국항공운송인의 책임원칙.....	44
2. 항공운송인의 책임제한제도	44
1) 중국 국내항공운송인.....	45
2) 국제항공운송인.....	47
 제2절 중국항공운송인의 책임범위	48
1. 중국항공운송인의 손해배상 책임.....	48
1) 승객의 사망 및 상해.....	49
2) 수화물, 화물의 손해.....	50
3) 연착손해.....	52
2. 중국항공운송인의 손해배상 책임기간.....	56

1) 민용 항공기상.....	57
2) 민용 항공기 승강과정.....	57
3) 항공운송기간.....	60
제3절 중국항공운송인 책임면책.....	60
1. 승객의 건강 상태.....	61
2. 수화물의 훼손, 멸실.....	61
3. 화물의 손해.....	62
4. 연착손해.....	63
제4절 청구기간 및 실제운송인의 항공운송에 관한 특별 규정.....	64
1. 청구기간.....	64
2. 실제운송인의 항공운송에 관한 특별 규정.....	66
제4장 중국항공운송법의 문제 및 개정 방향.....	68
제1절 민용 항공법규정의 문제점.....	68
1. 민용 항공법의 입법문제.....	68
2. 항공운송인 책임원칙 문제.....	70
3. 권할 법원문제.....	71
4. 항공 계약운송인의 지위(地位) 문제.....	72

제2절 중국 항공운송법의 개정 방향.....	73
1. 책임한도액에 관한 개선.....	74
2. 항공편 연착에 관한 개선.....	76
3. 항공운송인의 손해배상 책임기간에 관한 개선.....	77
4. 항공운송인 책임원칙제도에 관한 개선.....	83
제5장 결론.....	87
참고문헌.....	90

【표 목 차】

<표 1> 중화인민공화국 《민용 항공법》의 주요용.....	14
<표 2> 부문규장.....	18
<표 3> 바르샤바협약 요약.....	24
<표 4> 헤이그 의정서 요약.....	28
<표 5> 과테말라의정서 내용의 요약.....	35
<표 6> 몬트리올 각 추가의정서 내용의 비교.....	38
<표 7> 몬트리올 협정의 내용 요약.....	41
<표 8> 중국 민용항공 운송인(2006)의 책임한도액.....	74
<표 9> 항공운송인의 손해배상 책임기간의 판결기준.....	78
<표 10> 수화물의 책임원칙.....	84

Abstract

The research of Chinese air carrier liability system

— Focused on the China civil aviation act —

ZHANG MAN

Department of International Trade

The Graduate School of

Chonbuk National University

Under the guidance of

Prof. Song, Chae Hun, Ph. D.

In this thesis, China Civil Aviation air carrier's responsibility as the research object, through theoretical analysis and empirical analysis, comparative research methods, such as a variety of research methods in-depth analysis of the Chinese air carrier's liability laws and regulations. This thesis focuses on the Chinese air carrier liability regime to the history and legal status of air cargo carriers air cargo transportation

during the air carrier's responsibility, liability limits, air cargo transportation dispute resolution body and other issues. Meanwhile, the papers combined with international air transport carriers' liability legislation, based on a review of the lack of air law legislation, air carrier's liability, and improve the China Civil Aviation Act related systems, judicial practice put forward opinions and suggestions.

This Article is divided in three parts: introduction, body and conclusion. Introduction clarifys some of the major topics of this paper background, purpose, literature review as well as the main method of this research.

Text mainly analyzes the laws and regulations related to air transport and international organizations; Chinese air transport law system; air carrier liability regime; actual carrier of special provisions; Civil Aviation legislative issues and explores the Chinese air carrier liability regime condition and problems, and proposed related changes to improve the views and suggestions.

Concluding section summarizes an overview of the full text content.

Key words:

Chinese air carrier liability system, Air transport, International organizations,

Student ID Number : 201250519

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

현재 전 세계에서 운송 산업은 경쟁이 치열한 글로벌시대로 변화함에 따라 항공운송산업도 크게 성장하고 있으며 시간이 갈수록 국제간의 교류도 긴밀하게 되고 있다. 따라서 항공업은 자본과 기술 집약형의 경제 산업이라서 세계무대에서 뒤쳐지지 않기 위하여 사회의 폭넓은 지지가 필요하고 완벽한 법률체제의 마련이 중요하다.

중국의 항공 산업은 수십 년 동안의 개혁과 발전을 거쳐 최근 고속도의 성장을 기록하고 있다. 2007년에 항공운송규모는 이미 1.9억 명에 달하였으며 화물 총 운송량은 401.9만 톤 이었다.¹⁾ 이중에서 항공운송이 차지하는 비용은 여전히 적지만, 승객, 화물의 총 회전량에 있어서 다른 운송수단과 비교 할 때 항공운송은 2000년부터 지속적으로 매우 높은 증가율을 유지하였으며²⁾ 민용 항공 총국 당국의 “민용 항공 발전 제12차 5년 계획”에 따르면 2015년에 가서는 총 승객운송규모는 약 4.5억 명, 우편, 화물운송량은 900만 톤에 달할 것이고 평균증가율은 각각 11%와 10%에 이를 것으로 예상하고 있다.³⁾

이와 같이 매년 항공기를 이용하는 인구와 항공 화물운송량이 급격히 증가하고 항공기의 운항횟수도 증가함에 따라 필연적으로 항

1) <http://www.caac.gov.cn/l1/> 2013.5.26일

2) 박명섭, 陈争辉, 윤제호, “항공운송산업 발전에 따른 중국 《민용 항공법》이 문제점 및 개선방향에 대한 고찰”, 한국무역상무학회지 제42권, 2009년, p.219.

3) <http://news.xinhuanet.com/air/2013.5.26일>

공운송 관련된 사고도 증가하고 있다.

지금까지 항공기술이 발달하였고 세계 항공운송업도 급속히 성장하고 있지만 민용 항공운송산업의 발전과는 달리 중국의 현행 항공운송법과 상 운송인의 의무와 책임이 명확하지 않다⁴⁾. 따라서 항공기 승객의 사망 또는 신체상해, 항공편의 연착으로 인하여 발생한 손해, 수화물과 화물의 분실 및 훼손 등 분쟁이 발생하는 경우에 현행 법규들은 분쟁의 처리에 있어 합법적 권익을 충분히 보호하지 못한다는 비판이 제기되고 있다. 또는 중국의 항공운송시장은 더욱 복잡해졌고 경쟁상황은 나날이 심각해지고 있다. 이와 같은 배경 하에 민용 항공운송업 관련 법률의 제정과 《민용항공법》의 연구가 더욱 절실히 필요하게 되었으며 또한 항공운송인의 책임체계에 대한 확실한 책임부담과 고객 자신의 이익 보호 등도 더욱 주의를 돌릴 필요가 있다고 본다.

그러므로 앞에 서술한 배경과 문제점에 입각하여 중국 항공운송법에서의 항공운송인의 책임 제도를 중심으로 다루고자 한다. 이어서 최근에 발생한 항공운송분쟁 사건에 비추어 중국 항공운송법 관련 규정들의 문제점을 제시하고 개정방안을 도출하고자 한다.

제2절 연구의 방법 및 구성

본 논문에서는 중국이 현행 실행하고 있는 항공법과 국제항공법 약인 바르샤바체계와 몬트리올협약을 대조 및 비교와 항공운송에

4) 박명섭, 陈争辉, 윤제호, 전계논문, p.148.

있어서 항공 운송인의 책임원칙, 책임제한제도, 책임범위, 책임기간 및 책임면책 내용들을 중심으로 연구를 통하여 고찰하고 사례를 분석하여, 향후 항공법 개정 시 항공운송인의 책임제도의 부족한 점에 대한 개정방안을 제시하였다.

본 논문은 연구 목적을 달성하기 위하여 아래와 같이 5장으로 구성되어 있다. 제1장은 서론으로 항공운송인의 책임에 관한 연구목적, 선행연구와 연구의 방법 및 구성을 중심으로 기술하였다.

제2장은 항공운송인의 책임에 관한 중국 항공운송 관련 법규 및 국제법규를 기술하였다. 주요 내용으로는 중국 항공운송법의 특징 및 체계로서 중국항공법의 특징 및 민용항공법, 행정법규, 부문규장 등을 알아보았다. 또 항공운송관련 국제법규로서 바르샤바협약(Warsaw 헤이그의정서(Hague Protocol), 과달라하라협약(Guadalajara Convention), 과테말라의정서, 몬트리올(제 1, 제 2, 제 3, 제 4)추가정의정서, 몬트리올 협정, 몬트리올 협약 내용 등을 살펴보았다.

제3장에서는 항공운송인의 책임에 관한 중국항공법규상 항공운송인의 책임의 주요내용을 기술하였다. 먼저 중국항공운송인의 책임제도에 관한 내용으로 중국 항공운송인의 책임원칙과 항공운송인의 책임 제한제도를 분석하였다. 중국 항공운송인의 책임범위로는 중국 항공운송인의 손해배상책임과 손해배상책임기간 등을 살펴보았고, 중국 항공운송인 및 승객의 건강과 수화물·화물의 손해, 연착에 관한 책임 및 면책 등에 관한 내용을 중심으로 분석하였다. 그리고 손해배상 청구기간과 실제 운송인의 항공운송에 관한 특별규정을 살

펴보았다.

제4장은 중국 민용 항공법의 입법문제점 및 개정방향에 관한 내용으로 항공운송인의 책임원칙과 권할 법원 문제에 관한 책임한도액, 항공편 연착, 항공운송의 손해배상 책임기간, 책임원칙제도의 네 방면으로 《민용항공법》과 관련 문제점들을 알아보았다. 그리고 이와 같은 문제에 대응하여 중국 항공운송법의 개선 방향으로서는 첫째, 책임한도액에 관한 개선과 둘째, 항공편 연착에 관한 개선, 셋째, 항공운송인의 손해배상 책임기간에 관한 개선, 넷째, 항공운송인의 책임제도에 관한 개선 방안을 제시하였다.

제5장은 결론에 관한 내용으로서 전술한 내용들을 요약하였다.

제3절 선행연구 고찰

중국은 항공법이 비교적 늦게 발전하여서 아직도 독립한 학문이 되지 못하였고 항공법학에 관한 선행연구는 유럽과 미국 등 선진국에 비하면 다양한 측면에서 활발하게 이루어지지 않아(특히 항공운송인의 책임에 관한 논문연구는 더욱 많지 않았지만)그 동안 지속적으로 진행되어 오지 못하였음이 사실이다.

韩冰(2008)은 국제항공법상 국제항공운송인의 책임을 바르샤바체계와 몬트리올협약과의 비교를 통하여 중국 항공운송인의 책임문제에 대한 역사연구법, 법해석학법과 사례분석 등 다양한 방법으로써 제시를 하였다. 5)

5) 韩冰, “国际航空旅客运输承运人制度研究”, 华东政法大学, 博士论文, 2008,11

최종현(2008)은, 몬트리올협약 상 항공운송인의 책임을 해상운송 및 도로운송 조약과의 비교를 통하여 비교법적 고찰을 하였다.⁶⁾ 그의 논문내용은 주제별, 책임의 주체 및 청구권 자에 관한 내용과 책임원인, 운송인의 책임제한, 운송인의 책임증감 허용여부, 책임의 소멸에 관한 내용들을 각각 몬트리올 협약, 헤이그-비스 규칙, UNCITRAL(United Nations Commission on International Trade Law)해상화물운송조약, CMR(Convention Relative au Contract de Transport International de Marchandise Par Route undefined)이 규정한 내용들과 비교분석 함으로써 규명하였다. 그러나 이 시기에는 한국 상법의 항공운송 편 신설문제를 두고 사회적 합의를 도출하기 위해 학계를 중심으로 토론과 연구가 활발하게 진행되고 있었으므로 법무부가 제시한 우리나라 상법 항공운송 편(심의안)과의 비교연구가 부족했던 것으로 사료된다.

沈志韜(2011)은, 국제항공화물운송인 책임과 관련된 국제협약, 국내입법, 사법판례로 이론분석, 실증연구법적 고찰을 제시하였다.⁷⁾ 따라서 그 논문 내용은 국제항공화물운송인 책임제도의 발전과정, 항공화물운송인의 법 지위, 항공화물운송기간, 항공운송인 책임인정, 항공화물운송 분쟁사건의 해결 등을 규정한 내용들을 분석함으로써 규명하였다.

김광록(2011)은 상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임규정의 검증에 관한 연구에서 상법상 항공운송인의 책임과 상법

6) 최종현, “몬트올 협약상 항공화물운송인의 책임”, 국제거래법학회, 국제거래법연구 제17집 제2호, 2008.

7) 沈志韜, “国际航空货物运输承运人责任制度研究”, 华东政法大学, 2011.

상 항공운송인의 책임면제, 감면 및 소멸에 관한 주제를 중심으로
상법의 조문을 해부하고 재해석하였다.⁸⁾ 그러나 김광록의 연구는
한국 상법상 항공운송인의 화물운송에 대한 손해배상책임에만 한정
하였으므로 한국의 상법상 항공운송인의 책임에 관한 규정이 국제
규칙과 비교할 때 어느 정도 통일성을 지니고 일치하는지 그 일치
성과 통일성의 정도를 가늠할 수는 없었다.

李華(2011)는, 중국항공운송법상 항공운송법체계에 대한 항공운송
인의 책임에 관한 연구에서 항공운송과 관련된 법 규정, 항공운송의
책임제도, 항공기의 사용 및 관련제도, 항공운송법의 적용 및 앞으
로의 전망을 중심으로 고찰하였다.⁹⁾

이강빈(2011)은 항공화물운송장과 항공운송인의 책임을 중심으로
진행한 그의 논문에서 몬트리올 협약 상 국제항공화물운송에 관한
연구를 항공 화물운송장의 작성 교부 및 효력과 항공운송인의 책임
체계 및 손해배상청구분야에 초점을 두고 진행하였다.¹⁰⁾

제2장 중국 항공운송법 및 항공운송관련 국제법규

제1절 중국 항공운송법 특징 및 체계

1. 중국 항공법의 특징

《항공법》은 국제법과 국내법으로 밀접하게 이뤄져 있는데 주요

8) 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토”, 한국기업법학회, 기업법연구 제25권 제4호, 2011.

9) 李華, “중국 항공운송법의 현황 및 주요내용과 앞으로의 전망: 항공운송인의 책임을 중심으로” 航空宇宙法學會誌 第26卷 第一號, 2011.6.30.

10) 이강빈, “국제항공화물의 운송 진연에 대한 항공운송인의 책임” 한국중재학회, 중재연구 제13권 제2호(2004.2)

조정 대상이 국제 항공활동이어서 다른 법률에 비해 다음과 같은 특징이 있다. 이것은 중국항공법을 인식하고 이해하는 것과 항공법을 적용하기 위한 전제조건이므로 주의하여야 한다 .

1) 항공법의 국제성

항공법에는 국제적 보편성과 세계적 통일성의 원칙이 적용된다 . 항공활동의 보편적 국제성과 항공 공간에 대한 국경이나 경계선이 없는 특별한 성질을 가지고 있으므로 항공법의 국제성을 결정할 필요가 있다. 항공법 중에 나타난 주권, 관할권, 영토, 국제 법률충돌 등 문제를 해결하기 위하여 국제성을 충분히 강하게 체현할 수 밖에 없다 .

유럽은 항공법의 발원지로서 처음부터 항공입법 국제법의 주요 성분을 가지고 존재하였다. 항공법의 국제성은 국제적으로 통일적인 항공기술표준 및 통일된 법률규범을 갖출 것을 요구한다. 《국제민간 항공협약》 제37조에 따르면 각 체약국은 항공기, 지원, 항공로 및 각종 부속업무에 관한 규칙, 표준, 수속과 조직에 있어서의 실행 가능한 최고도의 통일성을 확보하는데 협력할 것을 약속하여 이와 같은 통일성으로 운항이 촉진되고 개선되도록 한다고 규정되어 있다. 중국항공법에는 항공법의 국제성을 반영할 뿐만 아니라 외교성이 매우 강한 법률이라는 점을 명시하고 있으며, 국내항공법을 발전시키고자 국제항공법률규범을 채용해야 국제교류에 도움도 될 수 있고 또한 국내에 있든지 국외에 있든지 본국 사람에게도 일정한 법적 효력을 갖추게 된다는 점을 반영하고 있다 .

2) 중국항공법의 종합성－공법과 사법

항공법의 종합성은 민용 항공의 조정 및 관련 영역 중에 발생한 사회관계의 각종 법률을 가리킨다. 항공실행 중에 항공공법과 항공사법을 같이 연결하여 실행하는 것이다. 항공활동에 항공공법으로 나타난 비행기관리, 구역관리, 민용 항공안전과 행정관리법률규범 등 문제를 언급할 뿐만 아니라 사법 영역 내에 나타난 공공항공운송기업, 항공운송중의 운송증거, 항공운송계약서, 운송인책임 및 제3자 손해배상 문제도 언급하고 있다.

국제항공법의 종합성도 중국항공법과 마찬가지로다. 국제항공법의 종합성은 국제항공공법과 국제항공사법으로 뚜렷하게 분리되어 있다. 국제항공활동은 우선 영공, 주권, 국제와 국가 간의 관계 등 국제공법 범위에 속하는 문제를 해결하여야 한다. 항공운송에 관한 국제공법에는 1919년의 《파리협약》, 1944년의 《국제 민용 항공협약》과 항공안전과 관련된 1963년의 《도쿄협약》, 1970년의 《헤이그협약》, 1971년의 《몬트리올협약》, 1988년의 《몬트리올추가협정서》등이 있다. 이외에도 국제항공법은 자산권리, 계약서, 보험 및 권리 침해 행위 등 국제항공 사법 측의 내용을 포함하는 1999년의 《몬트리올협약》이 있다.

이상의 항공법은 종합성의 특징이라는 점에서 고려하여 항공법을 연구할 때에는 행정법, 민법, 경제법과 행법 등 일반적인 법률의 규칙과 긴밀하게 연결하여 진행하여야 하며, 다른 한편으로는“특별법은 다른 법보다 우선한 원칙”에 따라 그들의 관계를 정확하게 해결해야 한다. 즉, 항공 업무를 해결할 때 우선 항공법을 적용하고 항

공법 내에 별도 규정한 것이 없는 한 기타 관련된 법으로 적용하여 해결한다.

3) 항공법의 독립성

항공법은 독립성을 가지고 있다. 항공법의 독립성이라 함은 항공법이 스스로 독립적인 법률을 구성하고 있다. 그 이유는 민용 항공활동의 특수성이 항공법의 독립을 성립하게 하는 현실적인 기초이다. 민용 항공활동의 경우, 국민경제 발전을 목표로 존재하는데 전쟁이 발발하면 국민의 안전을 지키기 위하여 징용하게 될 것이다.

민용 항공 및 관련 영역 내에 발생한 사회관계를 정확하게 조정하기 위해서 전문적인 항공 법률이 필요하다. 예로 들어 도교협약¹¹⁾은 대표적인 국제 비행기범죄협약으로 체결된 협약으로서 “항공등기국관할권(航空登記國管轄權)”, “착륙지국관할권(降落地國管轄權)” 등 법규는 단순히 항공활동에 필요한 이유로 고안된 법규이고 이것은 국제항공법만의 특유한 원칙 또는 법규이다.

항공법은 민용 항공활동의 중심으로 나타난 공법, 사법의 총괄적인 법률관계를 뛰어넘어 국제 법, 행법, 민법, 행정법과 경제법 등 기술적인 규범 등 내용을 포함하고 있지만 다른 법률안에 편입하지 못한다. 항공법은 다른 공간법과 같지 않다. 사람들은 공간활동의 성질과 범위가 다르기 때문에 공간은 항공 공간과 외층 공간의 두 공간으로 구성되어 있다. 항공기가 고정된 항공 공간 내에 활동하는 공간이 지면위에 상공인 반면에 외층공간은 국가 주권 이외의 전체

11) Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft 1963년 9월 14일에 도쿄에서 작성. 1969년 12월 4일 발효되었다. 중국은 1978년 11월 14일 가입하여 1979년 2월 12일에 발효되었다.

공간이다.

외층공간의 법률 지위를 확정할 수 있는 원칙은 첫째, 외층공간이 각국이 자유롭게 탐색하거나 이용할 수 있다. 둘째, 외층공간은 어느 나라도 소유하지 못한다. 대기권 밖의 외층 공간 법은 인류가 우주의 신비를 탐구, 공간 과학기술을 신속하게 발전함에 적용한 산물로서 규범과 국제공간 활동을 조정한 규칙 항공법과 서로 간섭하지 않고 독립한 두 개 법률부문이 있다 .

4) 항공법의 평시성

현재 국제항공법은 《민용 항공법》 내용을 규정하는 것이고 항공기의 기능도 다방면의 기능을 다양하게 언급하여 전쟁이 발발할 경우, 항공기는 무기 수송과 군용물자 및 인원, 작업용 도구들을 운반하는 일을 담당할 뿐만 아니라 평시에는 승객이나 화물을 운송으로 역할을 하게 된다.

항공법은 《민용 항공법》의 평시법이다. 《국제 민용 항공협약》 제 3조 규정에 따르면, 본 협약은 민용 항공기에만 적용되고 군항공기인 국가항공기에는 적용되지 않는다. 이때 국가 항공기는 군사, 해관과 경찰부문에서 이용하는 항공기를 의미한다. 그리고 평상시에 모든 항공기는 정상적인 항공교통 질서를 유지하여 비행안전을 보장하기 위하여 통일된 항공 규칙을 지켜야 한다. 국토가 위협을 당하여 상황이 긴급할 경우, 군용항공기는 우선 통과 권을 가질 수 있을 뿐만 아니라 제한없이 자유스럽게 모든 필요한 행동을 취할 수 있어 국가영공을 타 국가의 항공기가 침입하지 못하게 하는 책

임이 있다.

2. 중국 항공운송법의 체계

중국은 개혁 개방을 하기 전에 전체적으로 국민 경제가 낙후되어 있었으므로 민용 항공업도 부진을 면치 못하였다. 따라서 중국 정부는 항공법에 관련된 법률 및 규정을 제정하는 것에도 매우 소극적이었다. 이와 같은 상황을 탈피하고자 1980년에 국무원과 중앙군위는 《민항관리체제약간문제에 관한 결정》(《关于民航管理体制若干问题的决定》)을 반포하고 1980년 3월 15일부터 민항국은 더 이상 중국 공군에게 그 관리를 위탁하지 않고 국무원에게 전권을 위임한다는 규정을 결정하였다. 그 후, 민항국은 국가민항사업의 행정기구로서 전국 민항의 기구, 인원과 업무에 대한 모든 내용들을 통일성 있게 관리하게 되었다. 이것을 민항 역사상 유명한“민전군”(“军转民”)로 칭한다. 이 때부터 민항법의 체계도 발전하기 시작하여 얼마 되지 않아 항공안전 관련 법규를 도입하고 반포하기 시작하였다.

80년대 말부터 90년대 초에 중국의 민간 항공운송업은 급속한 발전을 이루는 동시에 항공법 제도의 지지부진으로 오히려 자체발전을 제약받는 국면에 직면하였다. 이러한 상황은 항공안전에 불리한 요소로 작용하는 것과 동시에 민용 항공운송활동을 규범화시켜 법률의 제정 및 반포를 가속화시켰다. 90년대에 들어간 후 민항법규는 체계화를 향하여 발전하기 시작하였다. 특히 중화 인민 공화국이 창립된 이래, 항공운송 법규에 관한 시스템이 점차적으로 개선되어 개

혁개방 이후부터 항공운송 법규와 관련된 법체계는 상당한 발전을 하고 있다.

법률 수준의 힘과 수직 수준에 따라 중국의 항공운송법 체계는 민용 항공 기본법, 국내 기타 항공운송과 관련되는 법규와 민항부문 규장 그리고 중국이 체결하였거나 가입한 양자 및 다자조약으로 나눌 수 있다.

중국의 민용 항공기본법은 《중화인민공화국 민용 항공법, 이하, 민용 항공법 이라고 칭한다.》을 가리킨다. 법규라 함은 국무원에서 반포 및 시행하는 항공운송에 관련된 행정법규를 일컫는 것이고 부문규장이라 함은 국무원의 주관부문인 민용 항공총국에서 제정한 규정을 가리킨다. 행정법규와 부문규정은 《민용 항공법》의 구체적인 적용에 대하여 규정을 하고 있으며 《민용 항공법》의 틀과 권한부여 범위 내에서 《민용 항공법》의 규장을 보충하고 명확히 하는 작용을 한다 .

중국항공운송법체계에서는 국제협약도 중요한 지위를 차지하고 있다. 중국 민용 항공은 국제조건과 발전에 부응하기 위하여 중국은 많은 국제협약을 가입하였다. 예를 들면 1958년의 바르샤바협약에 가입하였고 1975년과 1978년에는 각각 헤이그 의정서와 1999년의 몬트리올협약에 가입하였고, 그리고 1980년 헤이그협약을 가입하였다. 또한 제네바 협약 (Geneva Conventions)¹²⁾과 1961년의 과다라하라 협약은 이들 내용을 흡수할 뿐만 아니라 1952년의 로마협약

12) Convention on the international Recognition of Rights in Aircraft (항공기에 대한 국제적 권리 인정에 관한 협약)

과 1971년의 과테말라 의정서 등 내용을 합리적으로 수용하였다 .

1) 민용 항공법

중국《민용 항공법》은 1995년 10월 30일 제 8 차 전국인민대표대회 상무위원회 제16차 회의에서 통과되어 같은 날자에 중화인민공화국 주석령 제56호에 의하여 공포되어 1996년 3월 1일부터 발효되었다. 이것은 중국 건국 이래 첫 번째 민용 항공활동을 규정 하고 있는 법률이고 중국 민용 항공운송의 기본법으로서 민용 항공운송 및 관련 영역에 있어 큰 의미를 갖게 되었다.

《민용 항공법》은 국가 영공주권 및 민용 항공의 권리를 보호, 민용 항공 활동 안전과 질서 정연하기 진행하고 민용 항공 활동의 당사자가 각각 영역에서도 정당한 권리를 보호할 수 뿐만 아니라 민용 항공 사업의 발전을 촉진할 수도 있고 강력히 법도 제공할 수도 있다. 또한 민간항공운송업의 서비스 제공능력을 향상시킴으로써 항공사가 사회에 더 좋은 서비스를 제공할 수 있도록 보장하였으며 국제항공시장으로의 편입과 국제적 경쟁참여를 촉진시켰다.

중국의 《민용 항공법》은 공법적인 규정과 사법적인 규정이 혼재되어 있고 총 16장 214조항으로 이루어져 있으며,<표1>에서 보는 바와 같이 항공운송인의 책임과 의무에 관한 규정은 《민용 항공법》중 제 9 장 「공공항공운송」에 규정되어 있다. 승객 기체 손해시의 배상, 화물과 짐의 분실 및 손해시의 배상, 시간 지연으로 인한 피해의 배상책임도 포함하고 있다. 또한 이 부분은 《민용 항공법》의 핵심 부분이다. 여기에서 9 장의 내용에 대한 간단한 살펴보고자 한

다.

<표1> 중화인민공화국《민용항공법》의 주요내용

장절	제목	주요내용
제 1 장	총칙	입법 목적, 영공 주권원칙, 행정관리 원칙 등의 내용을 포괄한다.
제 2 장	민용 항공기 국적	주요 민용 항공기의 국제 등록절차와 등록조건 등의 내용을 규정한다 .
제 3 장	민용 항공기 권리	주요 민용 항공기의 소유권, 저당권, 우선권과 임대소유권에 대한 등록절차와 등록조건, 그리고 등록 후의 권리 등의 내용을 규정 한다 .
제 4 장	민용 항공기 임대	민용 항공기의 디자인, 생산, 수리, 수입, 수출, 그리고 엔진, 스크루와 민용 항공기 설비에 대해 구비해야 할 증서와 증서 신청의 절차를 규정한다 .
제 5 장	항공인원	항공인의 범위, 허가증 획득 절차, 조건 및 탑승 구성원, 특히 기장의 권리의무 등 주요 내용을 규정한다.
제 6 장	민용 공항	민용 공항의 개념, 공항건설 구성, 기획, 건설절차, 그리고 공항의 보호, 공항, 공항 사용 허가증의 신청절차와 조건 등 주요 내용을 규정한다 .
제 7 장	공중운항	공역관리, 비행관리, 비행보장, 그리고 비행에 필요한 서류 등 주요 내용을 규정한다 .
제 8 장	공공 항공운송기업	공공 항공운송기업의 정의, 설립 절차와 조건, 그리고 경영 과정 중의 권리와 의무 등 주요 내용을 규정한다.
제 9 장	공공 항공운송	항공 운송 계약서상의 각 당사자의 권리의무 관계 등 주요 내용을 규정한다.
제10장	통용항공	통용항공의 정의, 비경영적인 통용항공 활동의 관리, 경영적인 통용항공 활동의 신청절차와 신청조건 등 주요 내용을 규정한다 .
제11장	구원과 사고조사	민용 항공기 사고 발생시, 구원절차와 사고 후의 조사절차 등 주요 내용을 규정한다 .

제12장	지면 제 3 자의 손해 배상 책임	책임범위, 책임주체, 면책조항, 책임담보, 소송시 효, 그리고 《민용 항공법》을 적용하지 못할 경우 등 주요 내용을 규정한다.
제13장	외국 민용 항공기에 대한 특별 규정	외국인이 경영하는 외국 민용 항공기가 중국 영공 을 출입한 때 중국 국경 내에서 비행, 착륙 시 준 수해야 할 특별규정이다 .
제14장	관련 국제 법률의 적 용	주요 국제 항공 운송 중의 법률적 충돌 문제를 해 결한다 .
제15장	법률책임	법률 위반행위에 대한 처벌규정을 다루며 행정처 벌과 행사처벌을 포괄한다 .
제16장	부칙	“계산단위”에 대한 해석과 이 법의 실시일시를 나 타낸다 .

자료: 「중화인민공화국《민용 항공법》」참고

제 9 장의 제 1 절 일반규정 제106조에서는 민용 항공기로 승객, 수
화물 또는 화물을 운송할 수 있지만 우편물을 운송하지 못하는 것
에 대하여 규정하고 있다. 제107조에서는 국내항공운송에 대하여제
108조에서는 국제항공운송에 대하여 정의를 내리고 있다 .

제 9 장의 제 2 절에서는 운송증서에 관하여 포괄적으로 규정하고
있다. 여기서 승객항공권, 수화물표 및 항공화물운송장을 포함되는
데 운송증서의 기재사항, 운송인이 운송증서를 교부하지 않거나 운
송증서가 없이 운송한 경우에는 운송인의 책임한도액에 대하여 규
정을 원용하지 못했으며, 또한 운송인과 송하인의 권리와 의무도 규
정하고 있다 .

제 9 장의 제 3 절에서는 운송인의 책임에 대하여 규정하고 있다. 우
선 승객, 수화물, 화물운송인의 손해배상책임이 발생하는 기간, 손
해배상책임구성, 책임한도액, 면책사유와 원칙 등에 관하여 규정하
고 있다. 여기에서도 국제항공운송과 국내항공운송을 구분하여 항공

운송인의 책임한도액에 대하여 규정하고 있다. 그 밖에도 수화물, 화물의 분실, 손실에 대하여 이의를 제출하는 기간, 항공운송에 관한 소송시효를 규정하고 있다.

제9장 제4 절에서는 실제운송인이 항공운송을 이행함에 있어서 특별규정에 관하여 규정하고 있다. 여기서 계약운송인과 실제운송인에 대하여 정의를 규정할 뿐만 아니라 그들의 책임관계와 배상책임 제한을 규정하고 있다.

2) 행정법규

항공운송과 관련되는 법규로는 국무원에서 제정한 《국내항공운송승객신체손해배상잠정규정》, 《중화인민공화국민용항공안전보위조례》, 《민용항공비정기배행관리잠정규정》, 《통용항공비행관제조례》 등이 있다.

《국내항공운송승객신체손해배상잠정규정》은 1989년 1월 3일에 국무원 제13차 장무위원회에서 통과하여 같은 해 2월 20일에 국무원령〔제28호〕반포되었고, 1993년 11월 29일에 국무원에서 다시 수정하여 그 날에 국무원령〔제132호〕반포하였고 1999년 1월 1일부터 시행하기 시작하였다. 《국내 항공운송 승객·신체·손해배상 잠정규정》에서는 총 11개 조항으로 규정되어 있는데 운송인의 책임부담법위, 면책사유, 배상한도액, 외국인 승객에 대한 배상, 소송에 관한 규정을 두고 있다.

《중화인민공화국 민용 항공 안전보위조례》는 1996년 7월 6일에 국무원회의에서 중화인민공화국국무원령〔제201호〕반포 및 시행되었다. 주요 민용 항공기가 비행 중에 불법적인 간섭을 방지하기 위하여, 항공의 질서와 안전을 보호를 위하여 제정되었으며, 총 6 장으로 구성하고 있다. 그리고 본 조례는 주로 중국 안에 민용 항공활동 및 민용 활동과 관련된 회사와 개인에 적용된다. 또한 민용 항공공

항, 승객, 수화물, 화물의 안전과 책임한도에 대하여 규정하고 있다.

《민용항공 비정기 배행관리 잠정규정》은 1989년 1월 3일에 국무원 제32차 장무위원회에서 통과하여 같은 해 3월 2일에 중화인민공화국 국무원령(제29호)반포 및 시행되었다. 본 규정은 주로 중국에서 비정기 비행 운송업을 종사하는데 있어서 필요한 신청절차, 국내와 국제운송기업의 요건, 운송기업의 권리와 의무에 대하여 규정하고 있다.

민용 항공총국에서도 본 법규에 따른 부문규정을 제정하여 동 법규의 내용을 구체적으로 시행하고 있다 .

위의 민용 항법과 행정법규에 기초하여 중국 민항총국은 항공운송에 관한 아래의 부분규장을 반포 및 시행에 대해 살펴보자 한다 .

3) 부문규장

중국의 “헌법”(“宪法”)¹³⁾ 제90조 제2항에 따르면 각 부서, 각 위원회는 법률, 국무원의 행정법규의 결정과 명령을 따라 분 부문의 권한 내에서 명령을 반포, 지시와 규장을 규정하고 있다. 부문규장은 국무원 산하의 각 부문, 각 위원회와 반계서 등이 법률, 행정법규와 국무원의 결정을 따라 분 부문의 권한 범위 내에 제정과 반포한 조정부문관리조항의 규범성 문서이다. 민항총국에서 항공운송인

13) 1982년 12월 4일에 제 5차 전국인민대표대회 제 5차 회의에 통과하여 1982년 12월 4일에 공포 및 시행된다 . 5 년마다 《중화인민공화국헌법》은 한번씩 수정하기 진행하여 2004년 3월 14일에 제10차 전국인민대표대회 제2차 회의에서 《중화인민공화국헌법수정안》 제 4 차 수정

책임과 관련된 규장은 <표 2>와 같다.

<표2>부문규장

적용 범위	명칭	반포 날짜 : 실행 날짜 :	몇 장 몇 조
화물 승객 수화물	중국 민용 항공 국내화물 운송규칙	1996, 29 1996, 3, 1	8 장 49조
	중국 민용 항공화물 국제운송규칙	2000, 4, 21 2000, 8, 1	9 장 49조
	중국 민용 항공 승객, 수화물국제운송규칙	1997, 12, 8 1998, 4, 1	13장 52조
	중국 민용 항공승객, 수화물 국내운송규칙	1985, 1, 1 1996, 2, 8	13장 63조
항공운송 인의 배상책임	국내 항공 운송인배상책임한도액규정	2006, 1, 29 2006, 3, 28	6 조

자료 출처: 저자 정리

우선 화물, 승객, 수화물 국제·국내운송에 관하여 민항총국이 반포 및 시행한 부문 규장으로는 “중국 민용 항공 국내화물 운송규칙”, “중국 민용 항공화물 국제운송규칙”, “중국 민용 항공 승객, 수화물국제운송규칙”, “중국 민용 항공 승객, 수화물국내운송규칙”이 있다.

상기 부문규장들은 중국의 경제체제개혁의 심화, 특히 중국의 항공운송업의 발전을 촉진하기 위하여 10여년 기간의 중국항공운송에 대한 경험에 비추어 동시에 중국이 가입한 바르샤바 협약, 헤이그 의정서 등 국제협약의 규정을 참조하여 제정한 것이라고 주장된다 . 14)

항공운송인의 배상책임과 관련된 부문규정으로는 “국내항공 운송인배상책임한도액규정”이 있다. 부문규정은 모두 6개 조항으로 규정되어 있는데 국제항공운송에 있어서 운송인이 승객과 수화물에 대한 책임한도액을 규정하고 있다 .

제2절 항공운송관련 국제법규

오늘날 국제항공운송¹⁵⁾의 급속한 발달과 물류의 이동의 필요성이 증대함으로 인해 시대적 상황의 변화에 따라 수요에 부응하기 위하여 항공운송과 관련된 협약이 여러 차례에 걸쳐 발전을 하게 되어 왔다. 국제항공운송에 있어서 국제항공운송인의 책임에 관하여 체결된 국제협약은 1929년의 바르샤바협약¹⁶⁾, 1955년의 헤이그의정서¹⁷⁾, 1961년의 과달라하라협약¹⁸⁾, 1996년 몬트리올협정, 1971년의 과테말라의정서¹⁹⁾, 1975년의 몬트리올 제 1²⁰⁾, 제 2²¹⁾, 제 3의정

14) 董杜教, 「航空法案例评析」, 对外经贸大学出版社, 2009, p.70.

15) 국제항공운송은 당사자 간의 협정에 의하여 출발지 및 목적지가 2개 계약국구의 영역 내에 있거나 또는 출발지 및 목적지가 단일 계약국의 영역 내에 있는 운송으로서 타국의 영역 내에 예정기항지가 있는 것을 말한다 .

16) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Oct. 12, 1929, 49 Stat. 3000, 137 L.N.T.S. 11

17) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Sept. 28, 1955, ICAO Doc. 7632

18) Convention Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, Sept. 18, 1961, ICAO Doc. 8181.

19) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Mar. 8, 1971, 10 I.L.M. 613: 이 의정서는 발효되지 못하였다

20) Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12

서²²⁾ 및 제 4 추가의정서²³⁾, 1999년 몬트리올협약 등이 있다.

위와 같은 항공운송인의 책임 관련 국제협약 중에는 과테말라의 정서 및 몬트리올 제 3 추가의정서는 아직까지 발효되지 않고 있으며, 중국이 비준한 국제협약으로는 바르샤바협약, 헤이그 의정서, 몬트리올협약 등이 있다.

1. 바르샤바협약 (Warsaw Convention)

1) 성립경위

국제항공운송에 관하여 체결된 조약 중 가장 대표적인 조약은 파리 회의에 뒤이어 폴란드의 바르샤바에서 열린 제 2 회 국제항공사법회의에서 1929년 10월 4일부터 12일까지 서명된 ‘국제항공에 있어서의 일부규칙의 통일에 관한 협약 (Convention for the Unification of certain Rule Relating to International Transportation by Air) ’이며, 바르샤바협약이라고 부른다. 이 협

October 1929, Sept. 25, 1975, ICAO Doc.9145.

21) Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Sept. 25, 1975, ICAO Doc. 9146.

22) Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, Sept. 25, 1975, ICAO Doc. 9147. 이 의정서도 발효되지 못하였다

23) Montreal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Sept. 25, 1975, ICAO Doc. 9148. 이 의정서는 전 세계적으로 발효되었다 .

약은 1933년 2월 13일부터 발효되었으며 항공운송인의 책임관계를 사법적인 측면에서 규정한 세계에서 가장 최초의 협약이라고 할 수 있다.²⁴⁾ 그리고 국제운송(International Carriage)에 적용되는데, 항공운송의 출발지와 목적지가 두 당사국의 영역 내에 있거나 또는 한 당사국 내에 있더라도 예정 기항지가 다른 국가(비당사국 포함)인 경우를 대상으로 한다.²⁵⁾

중국은 바르샤바조약을 1958년 7월 20일에 비준하였고 1968년 10월 18일부터 본 협약은 중국에 대하여 발효되었다.²⁶⁾

2) 개요

바르샤바협약은 국제항공운송인의 민사책임에 관한 통일 법을 제정하여 항공기사고로 인한 승객과 화물에 미친 손해배상범위와 책임한도를 설정하여 하나의 사건에 대한 각국 간의 법의 충돌을 방지하고 국제 민간항공 운송업을 발전시키기 위한 조약으로 운송인과 승객 또는 화주의 이익을 조성하는 공평의 원칙을 견제하는 것에 목적을 두고 있다. 이에 따라 동 협약은 운송계약법의 입장에 입각하여 항공운송인에 대한 유한책임주의와 과실책임주의(과실추정주의)를 채택하였고 이 두 가지 책임원칙이 바르샤바협약을 받쳐주고 있는 책임원칙에 관한 지주라고 할 수 있다. 그리고 이 협약상 운송책임의 주체는 화주와 직접 항공운송계약을 체결한 계약운

24) 김종복, 『신국제항공법』, 한국학술정보, 2012, p.203. 한국은 본 협약에 가입하지 않았다.

25) 바르샤바협약 제1조 제2항

26) 김도환, ‘국제 항공운송인의 책임에 관한 세계 각국의 입법례’, 2011년 11월 말 현재 가입국은 152개국에 달하고 있다.

송인이 될 것이다.²⁷⁾

3) 책임원인과 책임원칙

바르샤바협약 제 3 장에서 규정하고 있는 운송인의 책임요건에 관해서 보면 항공기 내에서 혹은 항공기 승강 중에 발생한 사건이 승객의 사망, 부상 또는 기타 신체 상해를 초래하였을 경우 운송인은 응당 책임을 져야 한다고 규정하고 있다.²⁸⁾ 운송인은 물건운송에 관해서는 항공운송 중에 등록된 화물 혹은 수화물에 대해서는 화물이 파괴, 분실 및 훼손이 발생한 경우에 배상하여야 한다고 규정하고 있는데²⁹⁾ 여기서 ‘항공운송 중’이란 공항 내, 항공기 내, 공항 외의 착륙장소 등을 불문하고 물건이 운송인의 관리 하에 있는 동안을 포함한다. (동 협약 제 18조 제 2항)³⁰⁾ 여기서 말하는 항공운송기간은 공항이외의 모든 육로운송, 해상운송, 또는 내륙하천운송 등을 포함하지는 않는다. 하지만 이러한 육로운송, 해상운송, 내륙하천운송 등이 항공운송계약을 이행하기 위하여 적재하거나 교부 혹은 운송 시, 반대의 증거가 없는 경우에 발생한 손해는 항공운송기간에 발생한 손해로 간주한다. 승객, 수화물 및 화물의 연착으로부터 발생하는 손해에 대해서도 책임을 진다. (협약 제 19조) 책임원칙으로서는 과실책임주의와 유한책임원칙을 기본원칙으로 채택하고 있다. 즉, 협약 제18조 제 1 항에서 “운송인은 탁송수화물 또는 화물의 파

27) 최성수, “복합운송인의 책임에 관한 개정 상법 규정의 검토”, 동아대학교 법과대학부교수, 2007, p.424

28) 바르샤바협약 제 17조

29) 바르샤바협약 제 18조

30) 이시환·김정희, 전거서, 331면

괴, 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여 그 손해의 원인인 사고가 항공운송 중에 생긴 때에는 책임을 진다”고 규정하고 있다. 이는 항공운송인의 과실을 추정하는 원칙을 밝힌 것이다.³¹⁾ 그 근거는 물건에 손상을 일으킨 용구 또는 수단이 운송인의 통제 하에 있고, 통상 그러한 사고는 그것을 통제하는 자의 과실이 없이는 발생하지 않는다는 점에 둔다.³²⁾ 운송인은 스스로 무과실을 입증하여야만 면책될 수 있다.

동 협약 제20조 제 1 항에 의하면 항공운송인은 운송인 및 그의 사용인이 손해 책임을 면하기 위해서는 스스로 손해를 방지하기 위하여 필요한 모든 조치를 취하였다는 사실 또는 그 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명한 때에는 책임을 부담하지 않는다고 규정하고 있어 무과실의 입증책임을 운송인에게 부과시키고 있다.

4) 책임한도액

바르샤바협약에서 항공사고로 인한 인적·물적 손해에 대하여 운송인의 배상책임한도액은 유한책임을 원칙으로 하되 금액책임주의를 채택하고 있다.³³⁾ 운송인의 책임한도를 정하는 통화의 기준은 프랑 (franc)이다. 화물 및 탁송화물에 대한 책임한도액은 1 킬로그램 당 250프랑이고 (동 협약 제22조 제 2 항) , 승객운송에 있어서는 승객의 사망, 부상, 기타의 신체상해의 경우 승객 1 인당 최고 125,000프랑까지 배상하도록 하였다.(동 협약)

31) 최성수, 전계논문, p.436.

32) 임동철, 전게서, p.169.

33) 김종복, 『신국제항공법』, 한국학술정보, 2012, p.205.

연착의 경우에는 위에 적은 각 한도액 내에서 배상하여야 한다 .
 다만 운송증관이 불비, 불완전한 경우 (동 협약 제 3 조 제 2 항, 제 4 조 제 4 항, 제 9 조) 및 운송인이 고의를 행하였거나 소가 계속된
 법원이 속하는 국가의 법률에 의하면 고의에 상당하다고 인정되는
 행위를 하여 손해가 발생한 경우 (동 협약 제 25 조) 는 운송인은 무
 한책임을 진다.³⁴⁾

<표3> 바르샤바협약 요약

서명일	1929. 10.12	발효일	1933. 2. 13
가입국	중국 ,미국, 일본, 한국, EU등 92개국 가입(2009.8)		
적용범위	항공기에 의한 승객, 수화물, 또는 화물의 모든 국제운송에 적용됨		
책임원칙	유한책임 , 과실추정주의		
면책사유	·운송인 및 사용인은 손해를 방지하는데 필요한 모든 조치를 취하였다는 것 또는 그 조치를 취하는 것이 불가능하였다는 것을 증명하였을 때 책임을 부담하지 않음 ·운송인은 손해가 조종항공기의 취급 또는 항행에 관한 과실에서 발생한 것을 증명하였을 때 책임을 부담하지 않음 . ·청구자측의 과실		
배상금액	승객 : 1 인당 125,000FGF(US \$ 10,000) 위탁수화물 : kg250FGF(US \$ 20,00) 휴대수화물 1 인당5,000FGF(US \$ 400,00) 화물 : kg250FGF(US \$ 20,00)		
청구 기한	Damage 위탁수화물 : 수취 후 3 일내 화 물 : 수취 후 7 일내 Delay 위탁수화물 : 수취 후 14일내 화 물 : 수취 후 14일내		

자료출처: 저자 정리

34) 김종복 (2012) , 『신국제항공법』, 한국학술정보 , p.205.

5) 면책약관의 금지

항공운송인의 책임에 대하여 바르샤바협약은 ①과실경합 (제21조) ② 유한책임 (제22조) ③수화물 및 화물운송에 관한 항공운송인의 책임 면제에 관한 규정을 설정하여 (제20조 제 2 항) 항공운송인을 보호하는 규정을 둔 반면에 항공운송인의 책임을 경감 또는 면제하는 일체의 특약을 무효화시키고 있다 (제23조, 제32조). 이것은 일면 모순된 입장같이 보이지만 실은 양자 간에 밀접한 관계가 존재하고 있으며 균형을 유지하기 위해 불가피한 현상이라고 볼 수 있다.

동 협약에서 “운송인의 책임을 면제하거나 또는 본 협약에서 정하여진 책임한도보다 낮은 한도를 정하는 것은 무효로 한다”고 규정하고 있다.

2. 헤이그의정서 (Hague Protocol) - 개정협약

1) 성립경위

제2차 세계대전 후 항공운송의 실체는 크게 달라졌다. 그것에 따른 바르샤바협약을 시대에 적합하게 개정하고자 하는 움직임이 있었다. 바르샤바조약 (Warsaw Convention 1929) 체결 이후 항공기술의 발달에 따라 항공운항의 안전성이 많이 향상되고 경쟁적인 항공운송산업의 발달에 따라 항공운송산업을 보호해야 할 필요성이 감소하였을 뿐만 아니라 항공운송인의 책임한도도 현실에 맞지 않아 개정의 필요성이 있었다. 이에 따라 1955년 9월 헤이그에서 열

린 국제항공사법회의에서 ‘1929년 10월 12일 바르샤바에서 서명된 국제항공운송에 있어서 일부규칙의 통일에 관한 협약을 개정하기 위한 의정서’³⁵⁾를 채택하였다. 헤이그에서 1955년 9월 28일 작성, 1963년 8월 1일 발효되었다. ‘헤이그 의정서’라고도 한다<표4>.

헤이그 의정서는 바르샤바 조약에서 인준 받은 국제항공운송과 관련된 일부규칙의 통일을 위하여 규칙을 개정한 의정서이다. 헤이그 의정서는 1929년의 바르샤바 조약의 책임제한 규정에 대하여 국제민간항공기구의 법률위원회가 개정하여 항공회사법국제회의에서 채택하고 1963년에 발효하였다. 1955년의 헤이그 의정서와 바르샤바 조약을 단일조약으로 간주한다.(동 협약 제19조 참조)

중국은 1975년 8월 20일에 동 의정서에 가입하였고 같은 해 11월 18일에 효력을 발생하였다. 가입당사국은 현재까지 중국과 한국을 포함하여 137개국이다.

2) 주요 개정내용

주요 개정내용으로서는 우선 승객의 사상의 경우 운송인의 책임 한도액을 바르샤바협약의 그것보다 2배(25만 프랑)로 증액시켰다.³⁶⁾ 위탁수화물 및 화물의 운송에 있어서 운송인의 책임은 1킬로그램당 250프랑의 금액을 한도로 한다.³⁷⁾ 또한 원 협약 제25조‘Wilful Misconduct’의 개념을 구체화하고 운송인의 이행보조자도 그들이 고용계약의 범위 내에서 행동한 이상 협약이 정한 책임한도를 스스로 원용할 수 있다는 뜻을 정하고 있다. 기타 물건에 대한 이의 진

35) “ Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 ”

36) 동 의정서 제22조 제1항

37) 동 의정서 제22조 제2항 (a)

술기간에 대해서는 이를 완화하여 분실, 손상의 경우 수화물에 수령일로부터 14일 내, 또 연착의 경우에는 송화인이 화물을 처분할 수 있었던 날로부터 21일 이내 운송에 대하여 이의를 제기하도록 하였다. 그리고 화물, 수화물운송에 있어서 항공과실면책조항(바르샤바협약 제20조 제2항)을 삭제하였다.

항공운송인의 책임에 관해서는 바르샤바협약과 같이 과실책임주의와 유한책임원칙을 채택하고 있다. 배상가액에 있어서는 금액책임주의를 원칙으로 하고 있다

면책약간의 금지 헤이그 의정서는 제12조 제2항은 운송된 화물의 원시적 하자, 성질 또는 결합으로부터 야기되는 명실이나 또는 손괴에 관계된 규정에는 적용하지 아니한다는 규정을 신설하였다. 또한 헤이그 의정서 제13조에서는 바르샤바협약 제25조 제1항 및 제2항은 이를 삭제하고 다음 구절로써 이에 대치한다. 제22조의 규정은 운송인, 그의 고용인 또는 대리인의 가해할 의사로써 또는 부주의하게 또는 손해가 아마 발생할 것이라는 인식으로써 행하여진 작위나 부작위로부터 손해가 발생하였다고 증명되는 한 적용되지 아니한다. 다만, 이러한 고용인이나 대리인의 작위나 부작위의 경우에 있어서 그는 그의 직무 범위 내에서 행동하였음을 증명한 때에도 또한 같다고 헤이그 의정서 제13조에 새로운 규정을 신설하여 운송인의 피용자 보호에 역점을 두었다.

<표4> 헤이그 의정서 요약

서 명 일	1995, 9, 8	발 효 일	1963, 8, 1
가 입 국	중국, 한국 등 137 개국 가입		
적용 범위	항공기에 의한 승객, 수화물, 또는 화물의 모든 국제운송에 적용됨		
책임 원칙	유한책임, 과실추정주의		
면책 사유	원칙적으로 바르샤바협약과 동일함. 다만, 손해가 조종, 항공기의 취급 또는 항행에 관한 운송인의 과실에서 발생한 경우의 면책규정은 삭제되었음		
배상금액 및 책임제한	승객 : 1 인당 250,000 FGF(US\$ 20,000) 위탁수화물 : kg 250 FGF(US\$ 20,00) 휴대수화물 1 인당 5,000 FGF(US\$ 400,00) 화물 : kg 250 FGF(US\$ 20,00)		
청구기한	Damage 위탁수화물 : 수취 후 3 일내 화물 : 수취 후 7 일내 Delay 위탁수화물 : 수취 후 14 일내 화물 : 수취 후 14 일내		

자료출처: 저자 정리

3. 과달라하라협약 (Guadalajara Convention)

1) 성립경위

바르샤바협약에서는 승객·하주와 운송계약을 체결한 계약운송인과 계약운송인을 위하여 또는 계약운송인을 대신하여 실제로 운송인의 일부 또는 전부를 담당하는 실제운송인을 구별함이 없이 규정을 설정하였지만 항공운송의 발달로 승객 또는 하주(荷主)와 운송계약을 체결한 자가 직접 운송하지 않고 항공 운송인과 고용 계약형태의 대형화물로서의 운송계약을 체결하여 그 자에게 운송을 하도록 하고 있다. 따라서 승객 또는 하주와 직접 운송계약을 체결한 계약운송인(Contracting Carrier)과 승객과 화물의 운송을 실제로 하는 실행 운송인(Actual Carrier)의 어느 쪽이 국제항공운송에 관한 바르샤바협약상의 운송인이 되는지 문제가 발생하게 되었고 바르샤바협약에 운송인에 관한 정의 규정이 없기 때문에 협약상의 운송인은 과연 누구를 지칭하는 것인지 곤란하게 되었다.

실제운송인은 항공기에 의한 실제운송을 하고 있지만 계약운송인이 아니어서 직접 배상책임을 부담을 하지 않는다는 문제점과 계약운송이 자금력이 부족한 경우 이 문제는 항공운송인을 계약 운송인으로 한정할 경우 승객과 하주의 이익을 충분히 보호할 수 없다는 점에서도 문제가 되었다.

이러한 문제를 보충하기 위하여 만들어진 것이 1961년 과다라조약이다. 정식명칭은 '계약운송인 이외의 자에 의해 이루어진 국제항공운송에 대한 일부규칙의 통일을 위해 바르샤바협약을 보완하는 협약'이다.³⁸⁾ 계약운송인 이외의 자에 의하여 행하여지는 국제항공운송에 관한 어떤 규정의 통일을 위한 바르샤바협약을 보충하는 협

38) 김종복, 전거서, p.210.

약이라고 호칭하기도 한다.

이 협약은 ICAO(International Civil Aviation Organization)법률위원회는 소위원회를 설립하고 초안 작업을 의뢰하였다. 소위원회는 1957년에 동경초안을 작성하였으나 이사회로부터 수용되지 않아 소위원회의 재심의를 거쳐 1960에 몬트리올초안을 작성하였고 이것을 기초로 하여 1961년 멕시코의 과달라하라에서 개최된 국제항공사법회의는 「계약 당사자」가 아닌 운송인이 이행한 국제항공운송과 관련된 일부 규칙의 통일을 위한 바르샤바 협약을 보충하는 협약을 체결하였는데, 동 협약은 1961년 6월 18일 서명되고 바르샤바협약 및 헤이그 의정서와 합하여 1964년 5월 1일부터 발효되었다 . 39)

2) 주요 내용

과달라하라협약은 18개의 조문을 두고 있다. 우선 협약은 실제운송인⁴⁰⁾과 계약운송인⁴¹⁾에 대하여 명확히 구분하여 정의규정을 두고 있다. 실제운송인과 그의 사용인, 대리인 등의 고용범위 내에서 실제운송인에 의하여 수행된 운송과 관련된 작위 또는 부작위로 인하여 발생된 손해에는 바르샤바협약에서 규정하고 있는 계약 운송인의 책임과 똑같이 적용된다고 규정하였다. 협약에 별단의 규정이 없는 한 계약운송인은 계약운송 전부에 실제운송인은 실제 운송한 부분에 대해서만 바르샤바협약의 적용을 받는다. (동 협약 제 2 조)

39) 金光變, “國際條約上の 航空運送人の 法的 變遷 에 대한 研究”, 2003, p.20.

40) ‘계약운송인으로부터 권한부여에 의하여 계약운송인이 체결한 계약운송의 전부 또는 일부를 실행하지만 바르샤바협약이 규정하는 순차운송이 아닌 계약운송인 이외의자’를 말한다 .

41) ‘승객이나 송하인 또는 승객이나 송하인의 대리인과 바르샤바협약이 적용되는 운송계약을 본인으로 체결한 자’를 말한다 .

본 협약 제3조에서 계약운송인 측의 작위, 부작위를 실제운송인의 작위, 부작위로 보고 동시에 실제 운송인 측의 작위, 부작위를 계약운송인의 작위, 부작위로 보고 있는데 이는 계약 운송인과 실제 운송인에게 실질적으로 연대책임을 지우고 있는 것이라고 볼 수 있다.

그러나 계약운송인이 작위, 부작위로 인하여 실제운송인이 무한 책임을 부담하지 않으며 계약운송인이 바르샤바협약이 부과하지 아니한 특별한 의무를 부담한다는 특약 또는 바르샤바협약이 정하는 일정 권리를 포기한다는 특약은 실제운송인이 동의하지 아니하는 한 실제운송인에게 영향을 미치지 아니한다 (동 협약 제3조 제2항).

실제운송인의 책임을 지는 것은 실제운송인과 그의 사용인, 대리인 등의 고용범위 내에서 실제운송인에 의하여 수행된 운송과 관련된 작위 및 부작위로 인하여 발생한 손해는 바르샤바와 헤이그 의정서에서 규정하고 있는 계약운송인의 책임과 마찬가지로 적용된다.

실제운송인에 의한 운송과정 중에서 사고가 발생한 경우 피해자는 실제운송인 또는 그 사용인에 대하여 한쪽이든 또는 양쪽에 대하여 청구소송을 제기 할 수 있으나 피해자가 받을 수 있는 금액은 실제운송인이나 계약운송인 중 한쪽에서 받을 수 있는 최고액을 초과하지 않도록 규정하고 있다. (동 협약 제6조)

실제운송인이 운송을 이행하여 제기된 배상소송은 원고의 선택에 따라 실제운송인이나 계약운송인에 대하여 동시에 제시할 수도 있고 따로 제기할 수도 있으며 또한 실제운송인과 계약운송인은 상호

소송참가를 요구할 권리를 갖는 규정하고 있다. (동 협약 제 7 조)

실제운송인이나 계약운송인이 책임을 면책을 하기 위한 특정의 계약을 맺거나 운송인의 책임한도액을 보다 낮게 정리하려는 어떠한 규정도 무효이다 (동 협약 제 9 조 제 1 항) . 하지만 중재가 생겼을 경우에는 중재조항에 한해서 예외를 인정하고 있다. (동 협약 제 8 조) 과달라하라협약의 규정은 계약운송인과 실제운송인 간의 계약관계에는 아무런 영향을 미치지 않는다. (동 협약 제 10 조)

4. 과테말라의정서

1) 성립경위

바르샤바협약이나 헤이그 의정서에 의한 배상금액이 미국의 국내법원에서 인정하는 것보다 훨씬 밑도는 수준이 되자 1965년 11월 바르샤바협약을 폐기하는 사태에 이르렀다. 미국의 바르샤바협약 탈퇴를 철회 및 운송인 책임한도액을 개정하기 위하여 1971년 2월 9일부터 3월 8일까지 과테말라시에서 개최된 외교회의에 상정하였는데 이 외교회의에는 55개국, 2 개의 국제기구 대표들이 출석하여 최종초안을 심의한 후 개정의정서를 채택하였다. 이것은 ‘과테말라의정서 (Guatemala Protocol) ’인데 그 한글 정식명칭은 ‘1955년 9월 28일에 헤이그에서 작성된 의정서에 의하여 개정된 1929년 10월 13일 바르샤바에서 서명한 국제항공운송에 대한 규칙의 통일에 관한 협약의 개정의정서’이다.⁴²⁾

42) 김종복 (2012) , 전개서, p.213.

과테말라의정서는 항공운송인에 대한 사법적 측면에서의 손해배상 책임관계를 규정한 협약안이 있지만 선진국과 개발도상국 간에 책임한도액을 둘러싸고 이해관계가 대립되어 주요 선진국이 대부분 비준을 하지 않아 아직까지 발효되지 않고 있는 상태이다. 다만 이 의정서는 승객만을 대상으로 마르샤바협약의 일부 내용을 개정한 것으로써 이를 정리하면 다음과 같다.

2) 주요 내용

① 운송인의 무과실책임주의

과테말라의정서가 채택한 책임원칙의 특징의 하나는 무과실책임주의 (절대책임주의) 를 채택하였다는 점이다(<표5>). 즉 항공물건 운송에 있어 승객의 사상 및 수화물의 명실의 명실 또는 손상의 경우에 종래의 과실추정책임주의를 버리고 무과실책임주의를 채택⁴³⁾ 하고 있지만 승객의 건강상태에서 생긴 사망이나 피해자의 과실 기타 위법한 행위로 인한 손해 및 수화물의 성질 또는 고유한 문제로 인한 손해에 대해서는 운송인은 면책 또는 감경된다. (동 의정서 제 4 조, 제 7 조)여기서의 건강상태의 개념에는 정신적 건강상태까지도 포함된다.⁴⁴⁾

② 책임한도액

항공승객운송에 있어서 운송인의 책임한도액을 승객 1 인당 승객 사망 또는 신체상해의 경우 150만 프랑 , 연착 경우 62,500 프랑,

43) 과테말라의정서 제 4 조

44) 김종복 (2012) , 『신국제항공법』 , 한국학술정보 , p.213.

화물 및 탁송하물에 대한 책임한도는 1 킬로그램 당 250 프랑으로 동일하되 휴대 수화물에 관한 운송인의 책임한도는 1 킬로그램 당 15,000프랑으로 개정되었다. (동 의정서 제 2 2 조 제 1 항) 손괴, 연착을 포함하여 1,000SDR로 규정하였다. (동 의정서 제 8 조) 항공운송인의 책임한도액은 여하한 경우에도 이를 「깨뜨릴 수 없다」고 명시하고 있으며 승객 권, 수화물증의 불교부 또는 책임한도액의 통고가 불비된 경우에도 이 한도액을 적용 받는다고 규정하고 있다.⁴⁵⁾

③ 한도액의 정기적 인상

항공운송인의 승객사상에 대한 책임한도액은 동 의정서 발표일로 부터 5년째 되는 해 및 10년째 되는 해에 그 금액을 검토하여 특히 새로운 책임한도액을 결정하지 않는 한 12,500 달러씩 증액되는 것으로 하였다 .

④ 재판관할권의 확대

바르샤바협약 제 2 8 조 제 1 항에서는 항공운송인의 책임에 관한 ‘운송인의 주소지, 운송인의 주된 영업소소재지, 운송인이 계약을 체결한 영업소 소재지 및 목적지 등 4 개의 재판관할’을 두고 있는데 과테말라의정서 제 1 2 조는 하나의 재판관할을 추가하여 승객 또는 수화물에 미친 손해에 관해서는 승객의 주된 또는 영구적 주소지를 갖는 계약국의 영역 내에서 운송인이 갖는 영업소를 관할하는 법원에도 재판관할권을 인정하였다. (동 의정서 제 1 2 조)

45) 과테말라의정서 제 2, 3 조

<표5>과테말라의정서 내용의 요약

서명일	1971, 3, 8	발효일	미발효
적용원칙	무과실책임주의 (절대책임주의)		
책임한도액	<p>승객 : 1 인당 FGF1,500,00 (사상)</p> <p>1 인당 FGF62,500 (연착)</p> <p>휴대수화물 : 1 인당 FGF15,000</p> <p>위탁수화물 : kg당 FGF250</p>		

자료출처: 저자 작성

5. 몬트리올 제 1 , 제 2 , 제 3 , 제 4 추가의정서

과테말라의정서는 승객 및 수화물 운송규정의 개정에 초점을 두고 있으므로 화물 및 우편물 운송규정도 보조를 맞출 필요가 있다. 이에 1972년 5월 ICAO 법률위원회가 작업에 들어가 1975년 몬트리올에서 개최된 외교회의에서는 바르샤바 협약, 헤이그 및 과테말라 의정서에 정하여진 운송인의 책임한도액을 표시하는 통화단위를 금이 국제통화 환산의 가축통화로서의 지위를 잃게 되어 책임한도액을 금프랑으로 표시하는 것이 적절치 않으므로 금준위제인 골드프랑에서 SDR (특별인출권 : Special Drawing Rights) 로 변경해야 한다는 제안에 있었고, 이를 받아들여 채택된 것이 바로 1, 2, 3, 4 의정서이다(<표6>).

1) 몬트리올 제1 추가의정서

(Montreal Protocol No.1, 1975)

이 의정서는 13개 조문으로 제정하였으며, 1929년의 바르샤바협약을 수정하기 위한 목적으로 채택하였는데 이를 몬트리올 제1 추가의정서라고 한다. 책임원칙은 바르샤바협약과 똑같이 유한책임원칙, 과실책임원칙, 금책임주의를 그대로 답습하고 있으며 수정된 바가 없다. 바르샤바 협약과 다른 점은 항공운송인의 배상책임 한도액에 대한 화폐단위를 금본위 프랑으로부터 승객의 경우 특별한 출판의 계산단위 8,300SDR, 수탁수화물 및 화물의 경우 킬로그램 당 17SDR, 휴대수화물의 경우 승객 1인당 332SDR로 변경시켰다.

2) 몬트리올 제2 추가 의정서

(Montreal Protocol No.2, 1975)

이 의정서는 13개 조문으로 제정하였으며 제정목적은 1955년의 헤이그 의정서의 내용을 일부 수정하기 위한 것으로 이를 몬트리올 제2 추가 의정서라고 부른다. 책임원칙은 개정된 바 없으며 책임한도액에 대한 화폐단위를 금본위 프랑으로부터 승객의 경우 특별한 출판의 계산단위 16,600SDR, 위탁수화물 및 화물의 경우 킬로그램 당 17 SDR, 휴대수화물의 경우 1인당 332 SDR로 변경하였다.

3) 몬트리올 제3추가 의정서

(Montreal Additional Protocol, No.3, 1975)

이 의정서는 1975년 전문 14개로 제정하였는데 제정목적은

1971년의 과테말라 의정서의 내용을 일부분 수정을 하기 위한 것으로 이를 몬트리올 제3 추가 의정서를 한다. 책임원칙은 무과실책임주의를 채택하고 있다. 항공운송인의 배상책임한도액에 대한 종래의 화폐단위인 금본위 프랑으로부터 승객의 경우 특별인출권의 계산단위인100,000SDR으로 변경을 하였다.

4) 몬트리올 제4 추가 의정서

(Montreal Additional Protocol, No. 4, 1975)

이 의정서는 전문 34개 조문으로 제정되었는데 화물에 관한 조약상의 제 원칙을 과테말라 의정서와 그것을 개정한 몬트리올 제3 추가의정서에 있어서의 승객과 수하물에 관한 것에 정합시키는 것이 그 중심내용이다. 책임원칙은 운송인의 무과실책임주의 (절대책임주의) 를 취하고 있으며 화물운송에 대해서도 절대책임주의를 취하고 있다. 화물의 항공운송장에 관한 내용을 개정하여 여타 형태의 운송기록 (예 : 컴퓨터) 을 항공운송장발부에 대신하도록 하는 등의 변경을 가하였다. 화물에 대한 항공운송인의 책임한도액은 바르샤바 협약과 변동이 없이 화물 1 킬로그램 당 17SDR이었다. 하지만 승객 운송에 관한 몬트리올 제3 추가의정서와 마찬가지로 이 한도액은 최대책임한도액이며 어떠한 경우에도 이 한도액을 초과할 수 없다.

< 표6 > 몬트리올 각 추가의정서 내용의 비교

단위 : SDR, () 은 골드 프랑

부분		제 1 추가 의정서	제 2 추가 의정서	제 3 추가 의정서	제 4 추가 의정서
발효일		1966.2 , 15	1966. 2. 15	미발효	1998.6.14
손해 배상	승객	8,300	16,600	100,000	100,000
	사망	(125,000)	(250,000)	(1,500,000)	(1,500,000)
한도 액 1	승객의	8,300	16,600	4,150	4,150
	지연	(125,000)	(250,000)	(62,500)	(62,500)
인당 · kg	승객수	332	332	1,000	1,000
	화물당	(5,000)	(5,000)	(15,000)	(15,000)
kg 당		17	17	17	17
	화물	(250)	(250)	(250)	(250)

6. 몬트리올 협정

바르샤바 협약의 주요 가맹국이고 국제항공운송에 있어서 중요한 비중을 차지하고 있는 미국은 헤이그회의에 대표를 파견하였으나 상원의 승인을 얻지 못하여 헤이그의정서를 비준하지 않았다. 미국 정부는 1929년 바르샤바 협약과 1955년 헤이그의정서에 대해 규정

하고 있는 승객에 대한 너무 낮다는 책임한도액 (25만 골드 프랑) 으로 바르샤바협약을 탈퇴하겠다고 하여 많은 국가들에게 충격을 주었다 . 이에 대해 ICAO (International Civil Aviation Organization)는 미국에 탈퇴 통고를 철회할 것을 촉구하였지만 실패로 끝났다 .

이에 이때까지 방관적 태도를 취하였던 국제항공운송협회 (IATA) 는 미국정부와 바르샤바협약 및 개정 의정서에서의 책임한도액 문제와 미국을 출발·도착·경유하는 주요 항공사들에 관한 협의를 하여 몇 차례의 회의를 거쳐 1966년 5월 4일 캐나다의 몬트리올에서 회의를 개최하여 「국제항공운송협회의 기업 간 협약」을 성립시켜 미국정부의 동의를 얻어내게 되었다. 1966년 2월 13일 미국 민간 항공국 (Givil Aeronautics Board)의 승인을 얻어 5월 16일자로 발효되었다⁴⁶⁾ . 한글 정식명칭은 '바르샤바협약 및 헤이그 의정서의 책임제한에 관한 협정 (Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and Hague Protocol) '이다.

이렇게 탄생한 몬트리올 협정은 정부 간 협정이 아니고 항공사 간의 협정 또 「몬트리올 협정」이라고 부른다. 엄격히 말하면 바르샤바조약 체제의 일부분도 아니지만 사실상 바르샤바 협약의 개정으로 간주되고 있다⁴⁷⁾.

이에 따라 이 협정은 승객의 인신배상에 대한 운송인의 책임제한에 관한 항공회사간의 협정이다. 미국을 출발지, 목적지 또는 경유지로 하는 국제항공운송에 대해서 국제항공운송에 관한 바르샤바협

46) 김종복 (2012) , 전개서, p.221.

47) 박원하 , 『국제항공법』 , 한국학술정보, 2012, p.249.

약 또는 헤이그 개정조약에 의해 개정된 바르샤바협약의 내용을 운송약관에 포함시키도록 약정을 하고 있다. 주요 내용은 다음과 같다(<표7>).

① 책임원칙은 바르샤바협약 및 그 개정협약이 다 같이 운송인의 책임에 대하여 과실추정주의를 취하고 있지만 이 협정은 반대로 유한책임원칙과 절대책임주의를 취하고 있다. 이러한 절대책임주의는 승객운송에만 규정을 두고 있다. 따라서 화물운송에 대해서는 바르샤바협약이 그대로 적용된다.

② 승객에 대한 항공운송인의 책임한도액을 소송비 및 제비용을 포함할 경우 1인당 75,000천달러 또는 소송비용 및 모든 비용에 대해 별도의 규정을 두고 있는 국가에서는 US\$58,000로 한다.

③ 항공운송인은 “바르샤바협약” 원협약의 제20조제1항의 운송인 면책 규정을 원용할 수 없다는 것이다. 따라서 승객이나 화주의 잘못으로 인해 사고 또는 손해가 발생한 경우를 제외하고 운송인은 협정1조에 규정된 사고에 대하여 절대책임을 진다.

④ 이 협정은 미국을 출발지 또는 목적지, 예정기항지로 하는 국제운송에만 작용한다.

⑤ 이 협정에는 피해자 보호를 위하여 항공사, 승객, 화주들이 보험회사에 기체, 승객, 화물 등을 항공보험에 보부하게 함으로써 위험책임의 분산을 도모하고 있다.

몬트리올협정에 관한 내용은 다음과 같다.

<표7>몬트리올 협정의 내용 요약

협정체결일	1966. 05. 16
협정발효일	1966. 05. 13
가맹 항공사	미국 : 573사, 외국 : 112사
책임한도액	승객 : 1 인당 US \$ 75,000(소송비용 포함 시) US \$ 68,000(소송비용 불포함 시) 위탁 수화물 : kg당US \$ 20.00 휴대 수화물: 1 인당US \$ 400.00 화 물 : kg당US \$ 20.00
적용원칙	유한책임, 과실추정주의(화물) 절대책임주의(승객)
적용구간	출발지 목적지 기항지가 미국인 경우만 적용
청구기간	바르샤바협약과 동일

자료출처: 저자 정리

7. 몬트리올 협약

바르샤바협약체제의 불편함과 국제항공운송인의 책임원칙을 통일하고 현대화하고 통합하기 위하여 1999년 5월 10일부터 5월 28일까지 ICAO의 본부가 있는 Canada의 Montreal에서 열린 외교회의(The Diplomatic Conference)에서 “국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약”(The Convention for the Unification of Certain Rules For International Carriage by Air, 1999)이 제정

되었다.⁴⁸⁾

중국은 1980년 9월 10일에 몬트리올협약을 가입하여 같은 해 10월 10일에 발효하였다⁴⁹⁾. 한국은 2007년 10월에 가입하였다.

몬트리올협약은 그 이전의 협약이 취하였던 대부분의 원칙을 그대로 유지하면서도 손해배상한도액을 철폐한 것이라든지 새로운 관할권을 인정하는 등 상당히 개혁적이 요소를 다수 포함하고 있다.

① 적용범위

몬트리올협약은 항공기에 의하여 유상으로 운송되는 사람, 수화물 또는 화물의 모든 국제운송⁵⁰⁾에 적용되며 또한 항공운송기업에 의하여 무상으로 수행되는 운송에도 동일하게 적용된다. (동 협약 제 1 조 제 1 항) 그러나 우편물의 운송에는 적용되지 않는다 (동 협약 제 2 조 제 3 항) '순차운송인'과 계약운송인 이외의 '실제운송인'에게도 적용된다. (동 협약 제 1 조 제 3 항 , 제 4 항) 그리고 여기서 순차운송인은 반드시 운송계약체결 시에 확정되어야 하는 것은 아니다.

② 책임원칙

책임원칙으로 무과실책임원칙과 무한책임원칙을 취하고 있다. 몬트리올 협약에서는 항공운송인이 항공사고로 인하여 승객의 사상의

48) 崔竣璿, “국제항공운송에 관한 1999년 Montreal Convention에 대한 一考”, 한국법학원/저스티스 제37권 제2호 통권 제78호 2004, p.200.

49) 인터넷 <http://www.caac.gov.cn> 2013.5.26 (中国民用航空局)

50) '국제운송'이란 운송인과 승객·하주 간의 계약에 의한 항공운송의 출발지 (2 개의 당사국 영토 내) 나 출발지 및 목적지가 동일 당사국의 영토 내에 있더라도 합의된 예정 기항지가 그 당사국 이외의 외국 (그 외국이 협약의 당사국인지는 불문) 의 영토 내에 있는 운송을 말한다 .

경우 항공운송인의 책임에 대하여 소위 동 협약의 특징인 '2 단계 책임제도'를 도입하였는데 이를 동 협약 제21조에서 규정하고 있다.

동 조항에 의하면 1 단계로 항공사고로 인하여 승객이 부상을 입었거나 또는 사망하였을 경우 국제항공운송인의 책임은 100,000 SDR까지 배상하거나 제한 할 수 없는 절대책임을 부담하게 된다 (동 협약 제21조 제1 항). 그러나 항공사고가 발생한다면 운송인이 무조건 100,000 SDR을 부담한다는 의미는 아니고 실손해 중 100,000 SDR까지는 운송인은 항변이 없이 배상한다는 뜻이다. 다만 승객의 기여과실의 경우 그 과실의 범위 내에서는 면책되도록 정하였다.

③ 배상책임의 한도

승객의 운송에 있어서 제19조에 규정되어 있는 지연에 기인한 손해가 발생한 경우 운송인의 책임은 승객 1인당 4,150SDR로 제한된다. 수화물에 대한 수화물의 운송에 있어서 수화물의 파괴, 분실, 손상 또는 지연이 발생한 경우 운송인의 책임은 승객 1인당 100SDR로 제한된다. 하지만 승객이 위탁수화물을 운송인에게 인도할 때에 목적지에서 인도 시 이익에 관한 특별 신고를 하였거나 필요에 따라 추가요금을 지급한 경우에는 그러하지 않는다. 화물에 대한 화물의 운송에 있어서 화물의 파괴, 분실, 손상 또는 지연이 발생한 경우 운송인의 책임은 1킬로그램은 17 SDR로 제한된다.

제 3 장 중국항공법규상 항공운송인의 책임 주요내용

제1절 중국항공운송인의 책임제도

1. 중국항공운송인의 책임원칙

중국항공운송인의 책임원칙으로 과실 책임제도와 무과실 책임제도를 채택하고 있다. 좀 더 자세히 살펴보면 다음과 같다.

1) 과실 책임원칙

중국민항 법 제124조와 125조의 규정에 따르면 승객, 수화물 혹은 항공의 연착으로 손해가 발생한 경우에 있어서 운송인은 응당 책임을 져야 한다. 하지만 항공의 연착으로 인한 경우에 운송인 및 고용인 대리인이 과실이 있는 경우에 한하여서 책임을 진다.

2) 무과실책임원칙

항공운송 중에서 항공운송인이 항공사고로 인하여 발생한 사건이 승객의 사망이나 상해를 초래한 경우, 승객이 소지한 물품, 수화물, 화물의 명실이나 손해를 초래한 경우에 항공운송인은 무과실책임 다시 말하면 엄격책임을 진다.

2. 항공운송인의 책임제한제도

중국은 항공운송인의 책임 제한제도를 국내항공운송인과 국제항공운송인으로 구분하여 규정하고 있다.《민용 항공법》제 130조의 규

정에 따르면 국내 항공운송이나 국제 항공운송을 막론하고 이러한 규정들은 강제성을 띠는 규정들로서 동법에서 규정하고 있는 운송인의 책임을 면제하거나 낮추려고 하는 조항은 모두 무효이다.⁵¹⁾

1) 중국 국내항공운송인

중국《민용 항공법》의 규정에 따르면 국내항공운송인의 배상책임 한도액은 국무원 민간항공 관할부문(즉, 민항총국)에서 제정하고 국무원의 비준을 거쳐 공포되고 실시된다.

민항총국이 1989년에 발표한《국내 항공 수송승객의 신체 손해배상 잠정규칙(国内航空运输旅客身体损害赔偿暂行规定)》에 따르면, 운송인의 배상 책임한도액은 일인당 최고 2만위엔으로 규정하였으며 1993년 이 규정에 대한 또 다시 수정하여 배상금금액은 승객 일인당 최고 배상액은 2만 위엔에서 7만 위엔으로 올렸다.

2002년 5월 7일의 “다롄 항공사고(大连空难)”에서 사고로 당한 승객은 일인당 최고 19.4만 위엔, 최저 18.4만 위엔을 배상하였다. 또한 2004년 11월 21일의 “바오터오 항공사고(包头空难)”에서 사고로 당한 승객은 일인당 최고 21.1만 위엔을 배상하였다.⁵²⁾ 이런 근거로 중국 정부는 거대한 배상한도액의 격차를 차츰 줄여나가기 위하여 2006년 2월 28일 국무원의 비준을 받아《국내 항공 운송인의 보상책임 제한규정(国内航空运输承运人赔偿责任限额规定)》을 발표하였고 2006년 3월 28일부터 실시하였다. 본 규칙은 중화인민중화국

51) 《민용항공법》 제130조

52) 朱子勤, “两岸直航面临的若干法律问题思考-发生空难航空运输承运人的责任与赔偿” 法制网-法制日报周末, 2008.12.7, p.76

국내항공운송중에 발생하는 손해배상에 적용한다. 국내항공운송인은 아래에 기술한 배상 책임한도 내에서 실제손해에 따라 배상책임을 졌지만 《민용항공법》중에서 특정한 규정을 제외한다.

- ① 승객의 부상 혹은 사망의 경우 일인당 최고 배상액은 40만 위엔
- ② 승객 당 휴대한 수화물에 대한 최고배상액은 3,000위엔
- ③ 승객 일인당 부치는 짐이나 화물에 대한 최고 배상액은 kg당 100위엔
그리고 승객이 스스로 보험회사의 “항공승객 의외보험”을 가입한 경우 보험금의 지불은 항공사의 배상과 관계없는 것으로 규정하였다.

이 규칙을 실시함과 동시에 1989년 발표하고 1993년 개정한 《국내 항공 수송승객의 신체 손해배상 잠정규칙(国内航空运输旅客身体损害赔偿暂行规定)》은 실시 일부터 폐지되어 졌다.

《중국 민용 항공승객, 수화물국내운송규칙(中国民用航空旅客、行李国内运输规则)》(2004년 수정)제49조의 규정에 따르면 승객이 탑승한 수화물이 전부 혹은 부분적으로 손해가 발생하거나 분실된 경우에는 kg 50위엔을 초과할 수 없으며 만약 수화물의 킬로그램 당 가격이 50위엔보다 적을 경우 실제가격에 따라 배상한다는 규정은 더 이상 적용되지 못한다. 또한 항공기를 탑승하거나 하강할 때 또는 항공기상에서 발생된 사건이 승객의 휴대수화물에 대하여 손해를 조성을 하였을 때 운송인이 책임을 져야 할 최고 배상금금액은 승객 일인 당 중국원화 2000위엔을 초과하지 않는다. 2006년에 실시된《국내 항공 운송인의 보상책임 제한규정(国内航空运输运输人赔偿

责任限额规定)》제3조는 짐이나 화물이나 휴대한 수화물에 대한 최고 배상액은 각각 100 위엔과 3,000위엔으로 증가하였다.

2) 국제항공운송인

중국《민용 항공법》은 국제항공운송중의 배상책임한도액에 대하여 바르샤바조약의 관련 규정을 참고로 하였고 구체적인 책임 한도액의 계산방법은 헤이그의정서와 1975년 몬트리올 제2추가정의정서의 계산단위를 채택하였다. 여기서 말하는 계산단위는 국제통화기금(IMF)에서 규정한 특별 인출권을 말한다.

《민용 항공법》제129조에 따르면 국제항공운송에 있어서 승객에 대한 책임한도액은 16,600계산단위로 제한한다. 탁송수화물 혹은 화물의 운송에 있어서 운송인의 책임한도액은 1킬로그램마다 17계산단위를 한도로 하고 있다. 다만, 승객이나 송하인이 물건을 운송인에게 인도할 때에 목적지에서 인도받을 때의 가격을 특별히 신소하고 아울러 필요로 하는 추가요금을 지급하였고 또 운송인이 승객이나 송화인이 신고한 가격이 목적지에서의 화물의 실제이익보다 높다는 것을 증명하지 못할 때에는 신고된 가격을 한도로 하는 금액을 지급하여야 한다. 승객의 소지한 물품에 대한 운송인의 책임은 승객 1인당 332계산단위로 제한한다.

그리고 《민용 항공법》 제116조의 규정에 의하면 운송인은 항공운송에 있어서 화물운송장을 제출하지 않거나 또는 화물운송장을 제출했더라도 요구대로 하지 못하는 경우에 운송인에게는 동 법 제129조 규정되는 것을 허용하지 못한다. 또한, 운송인은 항공운송에

손해를 일으킬 의도를 갖거나 또는 손해가 발생할 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 행한 운송인, 사용인 또는 대리인의 작위 또는 부작위로 인하여 일어난 손해임이 입증된 경우에는 운송인에게는 동 법 제128조, 제129조 책임배상한도액에 관한 규정이 적용되지 않는다.

그러나 《민용 항공법》제184조에 따라 만약 중국이 체결하였거나 가입한 국제조약에서 동 법과 달리 규정되어 있는 경우, 중국이 가입 혹은 체결한 국제조약에서 규정이 없는 경우 국제관례에 따른다고 규정하고 있다. 2005년 7월 31일부터 1999년 몬트리올공약은 중국에서 발효되었다, 따라서 국제항공운송의 경우 승객의 사망에 대한 배상책임한도액은 몬트리올공약상의 규정을 따른다. 즉, 운송인은 두 단계 배상책임을 지는데 우선 10만 계산단위의 배상책임한도 내에서 무과실책임을 지며 10만 계산단위를 초과하는 경우에 있어서 과실추정원칙 하에서 무한책임을 진다.

제 2 절 중국항공운송인의 책임범위

1 . 중국항공운송인의 손해배상 책임

항공손해배상책임은 항공운송 과정 중에서 운송인은 승객의 권리를 침해하거나 운송인의 의무를 적절하게 이행하지 않는 것으로 법률 책임지는 말이다. 그 책임을 발생하게 하는 원인이 같지 않음으로 인하여 항공손해배상책임은 위약책임과 권리침해 책임으로 구분

하여 있다. 여기서 말하는 권리침해책임은 운송인이 승객의 민사권리(신체권리와 재산권리를 포함)를 침해함으로써 인하여 승객에게는 배상을 책임지는 것이다. 아래에는 운송인의 손해배상 책임에 대한 살펴 보여 있다.

1) 승객의 사망 및 상해

일반적으로 승객의 신체손해는 승객의 사망 및 상해와 기타 신체손해를 포함한다고 생각한다. 근대《바르샤바조약》에는 승객의 신체손해를 대하여 “사망(death)”, “부상(wounding)”과 “기타 어떤 신체상해(other bodily injury)” 세 가지를 자세하게 나뉘 있었다.⁵³⁾ 그리고 《과테말라의정서》에는 승객의 신체손해를 대하여 다시 수정하여 신체손해는 “사망(death)”과 “인체상해(personal injury)”를 여기고 있었다.⁵⁴⁾ 또한 1999년의 《몬트리올협약》에는 승객의 신체손해의 뜻은 “사망(death)”과 “신체상해(personal injury)”를 정의를 하였을 뿐이다.⁵⁵⁾

중국《민용 항공법》에서는 승객의 신체손해에 대하여 제124조에 “민용 항공기 내에서 혹은 승객이 민용 항공기 탑승이나 하강할 때 발생하는 사건으로 승객이 신체 상해하거나 사망을 일으킨 경우에

53) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, hereinafter Warsaw Convention,

http://www.jus.uio.no/lm/air_carriage_warsaw_Convention.1929/doc.htm,art.17

54) Guatemala City Protocol 1971,

<http://www.fog.it/convenzioni/inglese/guatemala-1971.htm,art.17>

55) Convention for the Unification of Certain Rules For International Carriage by Air, 1999.

http://www.jus.uio.no/lm/air_carriage.unification.convention.montreal.1999/17.html

는 운송인은 책임을 져야 한다. 하지만 승객의 생명 피해가 완전히 승객 자신의 건강상태에서 비롯된 것이라면, 운송인은 이에 대하여 책임을 지지 않는다.”라고 규정하였다. 본 조항에서는 사용하고 있는 “人身伤亡”이라는 용어의 사전적 의미는 상당히 광범위하며 포괄적이어서 사전적 용어 자체만으로 정신적 손해를 포함하는지 명확하게 규정하지는 않는다.

그러나 영문버전에서는 “인신사망(人身伤亡)”을 운송인은 운송 중 발생한 사망자(causalties)용어가 신체에 대한 물리적 상해만을 의미하는지, 물리적 상해에 따른 정신적인 상해도 포함하는지, 아니면 승객은 동 조항을 근거로 항공 운송인에게 물리적인 상해가 없는 정신적 상해에 대한 배상책임을 청구할 수 있는지 마찬가지로 분명하지 않다.⁵⁶⁾

2) 수화물, 화물의 손해

승객의 수화물은 항공운송 중에 여러 가지 책임을 져야 하는 중의 하나이다. 수화물이란 승객이 여행 중에서 필요한 생활용품과 기타 개인재물들을 의미하는데 여기에는 휴대수화물과 위탁수화물이 포함된다. 그리고 수화물이 수하물이라고도 한다. 위탁수화물이란 운송기간 운송인이 책임지고 관리하는, 이미 수화물표를 작성한 승객의 수화물을 말하고 휴대수하물은 운송인이 승객으로부터 인도받지 않는 물건을 말한다. 또한 보통 때에는 수화물의 운송에 대한 다른 추가 비용이 없지만 수화물의 몸무게가 제한하는 게 요구한다.

56) 李華, “중국 항공운송법의 현황 및 주요내용과 앞으로의 전망: 항공운송인의 책임을 중심으로” 航空宇宙法學會誌 第26卷 第一號, 2011년6월30일. pp.155-156.

《민용 항공법》제125조에서는 “승객들이 민용 항공기에서 혹은 항공기에 탑승하거나 하강하는 과정 중에 발생하는 사건으로, 승객 수화물의 훼손, 분실의 경우 운송인은 이에 대하여 책임을 져야 한다. 뿐만 아니라 운송기간 내에 발생한 승객의 수화물 훼손 또는 분실에 대하여 운송인은 책임을 져야 한다.”고 규정하고 있다. 여기서 말하는「사건」은 항공운송 과정에 돌연적으로 발생한 예측하지 못한 사고와 사건이며, 뜻밖에 발생한 일이 아닌 예측 가능한 사건, 예를 들면 고용인이나 대리인의 부당한 행위 등을 모두 뜻한다. 그리고 동시에 본 조항에 “휴대수화물의 훼손, 명실 또는 손해가 부분적으로 그 수화물의 자연속성, 품질 또는 결함으로 조성되었을 경우에는 운송인은 응당 책임을 져야 한다. 또한 항공 운송 중에 사건이 발생하여 다음 화물의 손실이 부분적으로 4가지 원인 중 하나 또는 둘 이상의 사유로 조성되었을 경우 운송인은 책임을 져야 한다. 예를 들면 원래 화물의 품질이 표준에 도달하지 못했는데 또 운송인의 고용인이 화물의 관리를 소홀히 해서 공통으로 생긴 화물의 손해에 대해서 운송인은 책임을 져야 한다.

- ① 화물자체의 자연속성이나 품질 혹은 자체결함
- ② 운송인 혹은 운송인이 고용한 사람 이외의 제3자가 화물 포장 불량
- ③ 전쟁이나 무장충돌
- ④ 세관, 상품검역, 위생검역 등 해당 정부 부문에서 실시하는 화물의 입경, 출경 등 국경 통과와 관련된 행위 등이다.

수화물의 운송에서와 마찬가지로 화물의 운송에 있어 운송인은 화물의 소실이 손해배상청구자 혹은 그의 대리인이 과실이 없고 또 화물의 손해배상청구자 혹은 그의 대리인의 과실 사이에 아무런 인과관계도 존재하지 않을 때 혹은 화물의 손해발생의 원인을 제시하지 못할 때 운송인은 책임을 져야 한다.

3) 연착손해

먼저 여기서 항공기 연착의 범위에 대하여 정하자, 항공기 연착은 항공편이 정하여진 시간 내에 목적지까지 도착하지 못할 뿐일까? 1929년의 《바르샤바조약》제19조의 규정에 따라, 운송인은 항공 운송 과정 중에 연착으로 인한 승객, 수화물 혹은 화물에 초래한 손해에 대하여 책임을 져야 한다.

중국의《민용 항공법해석》제126조에“연착이란 운송인은 운송계약의 시간 혹은 합리적인 기간에 승객, 수화물 혹은 화물이 목적지까지 운송하지 못한다. 여기서 운송계약 정하여진 시간은 운송인이 항공표의 시간 혹은 항공편 시간표를 말한다. 만일 항공운송계약 내용 중에 구체적으로 운송시간을 명확하게 정하지 않으면 목적지까지 걸린 시간을 따라서 합리한 시간으로 연착하는지 여부를 판단한다.”라고 규정하고 있다. 그러나 민항 법, 행정법규나 규정부문 어디에서도 연착에 대하여 정의를 내리고 있지 않다. 단지 민항총국에서 다시 수정하여 2004년7월12일에 실시한《중국 민용 항공승객, 수화물국내운송규칙》은 서비스 수준을 높이고 항공운송의 관리를 강화

하며 항공회사와 공항 서비스 질량과 관리수준을 정확하고 진실하게 반영하는 것으로서 민용항공 업계에서 실시하고 있는 내부문건이다. 제3조 제10항의 규정에 따라 “항공편”이란 항공기는 항선, 시간과 날짜의 규정에 맞추어 정기적으로 비행하는 것이다. 학자들은 이 규정에 따라 항공기 연차에 대하여 다른 세 가지 정의를 내려왔다.

첫째, 항공기는 정하여진 시간에 승객, 수화물 혹은 화물이 목적지까지 운송하지 못하거나 항공기를 탔더라도 이륙하지 못한 혹은 이륙한 후에 예비 비행장에 하강하거나 귀항하는 경우;

둘째, 민항총국에서 반포하고 2004년 1월1일부터 실시한《민용항공기 항공편 정상통계방법》의 규정에 따라 정기 항공편은 정상항공편과 비 정상항공편으로 나뉘 있다.

민항업계 통계에서 항공편이 정상인지 여부를 판단하는 기준으로서《민용 항공기 항공편 정상통계방법》에서는 아래의 상황에 속하는 경우 중의 하나로 발생한 것을 있으면 정상항공편으로 인정하고 있다.

- ① 항공편 시간표에서 공포한 이륙시간 이후 15분내(베이징, 푸둥, 광저우와 해외공항 30분; 홍차오, 선진공항 25분; 청두, 곤명공항 20분) 정상적으로 이륙하고 귀항하지 않거나 항선을 변경하지 않고 또한 비정상 상황도 발생하지 않는 경우;
- ② 항공편 시간표에서 공포한 도착시간 이후 10분내 이륙하는 경우

반대로 아래의 상황에 속하는 경우 중의 하나로 발생한 것을 있으면 비정상항공편으로 인정하고 있다.

- ① 정상항공편 조건을 맞추지 않는 경우
- ② 항공편 시간표에서 공포한 도착시간에 비행기문을 열지 않은 항공편
- ③ 귀항, 항선의 변경 등 비정상적 상황이 발생한 항공편
- ④ 민항총국 혹은 지역관리국 주관부문의 비준을 거치지 않고 항공회사가 자체적으로 계획을 수정한 항공편이다.

셋째, 법률 범위 내의 “항공기 연착”은 다양한 국제협약, 법률, 법규와 규칙으로 규정한 사실 행위이다.

《민용 항공기 항공편 정상통계방법》에서는 “비정상항공편”의 기준에 대하여 규정했는데 무엇을 “연착”이라고 하는가에 대하여 명확한 법적인 정의가 내려 있지 않아 “연착”대신 “비정상”이라는 용어를 사용하고 있다.⁵⁷⁾ 그리고 민항총국에서 1996년2월28일에 반포한 《중국 민용 항공 승객, 수화물국내운송규칙》에 대하여 다시 수정하여 2004년 7월12일부터 실시하였다. 본 규칙의 제57조에서는 “비행기의 정비와 수리, 항공편의 조정, 항공기 승무원 등으로 인하여 항공편의 연착이나 취소를 운송인의 원인으로 항공편의 始發지점에서 연착 혹은 취소를 조성했을 경우에는 운송인은 승객에게 숙식 등 서비스를 제공할 책임이 있다”라고 규정하였다.

그러나 동법 제58조에서는 “날씨, 돌발사건, 항공교통관리와 통

57)刘霞, “关于我国航班延误问题的法律分析”, 华东政法大学, 硕士学位论文, 2007年4月20日, pp.5-6.

제, 안전검사 및 승객 등으로 인한 항공편의 연착이나 취소는 운송인의 원인이 아니라고 봤을 경우에는 운송인에게는 승객이 숙식을 해결할 수 있는데 협조할 책임만을 요구하고 있다”고 규정하고 있다. 그리고 본 규칙에도 “항공기 연착”의 정의에 대하여 명확하게 정하지 않아 보이고 같지 않은 원인으로 인하여 연착을 초래하는 경우에 달리 서비스를 제공하는 규정을 하고 있다.

《민용항공법》제126조에서는 “운송인은 항공운송 중에 연착으로 승객, 수화물 혹은 화물에 초래한 손해에 대하여 책임을 져야 한다”고 규정하고 있다. 그러나 만일 운송인이 그의 사용인 또는 대리인이 손해 방지를 위한 모든 필요한 조치를 취하지 못하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었음을 증명할 수 없을 때에는 책임을 져야 한다. 이외에 항공사법의 실천에서 보면 항공편의 취소나 예약초과로 인하여 탑승하지 못하는 것도 모두 연착으로 보아야 한다. 즉, 연착에 관하여 운송인의 책임은 과실추정책임원칙의 제한을 받는다.

일반적으로 운송인이 연착에 관한 손해에 대한 배상은 다음의 내용들을 포함한다.

- ① 승객이 다른 노선의 항공편을 기다리면서 지급한 모든 비용
- ② 승객이 중간 기착지에서 다른 항공편으로의 환승에 손실이 생긴 경우
- ③ 승객이 다른 항공사의 항공권을 구입하기 위하여 액 외로 지출한 비용 등등이 포함된다.(여기서 말하는 손실은 간접적인 손실이나 정신적인 상해에 관한 손실은 포함하지 않는다)
- ④ 수화물을 다시 부칠 때 필요한 초과비용

- ⑤ 비행기 연착으로 인해 《민용 항공법》이나 수하인의 계약이 정상 이
행됐을 때 얻을 수 있는 예상수익의 손실

그리고 본 조항에는 연착으로 인하여 손실에 대하여 운송인이 배
상을 해 주어야 한다는 말이 있지만 명확하게 어떻게 배상하는지
얼마나 배상을 해 줘야 하는지는 규정하지 않는다. 즉, 중국민항 법
은 연착으로 인한 손실의 책임한도액에 대하여 단독적으로 규정하
지 않았으므로 승객, 수화물, 화물의 연착으로 인한 손실에 대한 책
임한도액은 각각 승객의 사상, 수화물의 멸실 손해, 화물의 멸실 손
해의 책임한도액 규정 중에 포함돼 있다 할 것이다.

2. 중국항공운송인의 손해배상 책임기간

중국 항공 운송법에서는 항공 운송인의 책임기간이란 운송인의
책임부담기간이라고 한다. 중국 《민용 항공법》제124조항에서 운송
인의 책임기간은 “민용 항공기내에 있는 동안 그리고 승객이 민용
항공기에 탑승 또는 하차하는 동안”으로 규정하고 있다. 그리고 민
용 항공기상 혹은 승객이 항공기 승강 중에 발생한 사건이 승객의
사망 혹은 상해를 입었을 경우, 혹은 승객이 소지하고 있는 물품이
분실 혹은 훼손을 입었을 경우, 운송인은 응당 책임을 져야 한다.⁵⁸⁾

이에 따라 본 부분에서 항공운송인의 신체상해 및 소지한 물품의
손해배상 책임기간은 승객이 항공기상 혹은 항공기의 승강과정으로

⁵⁸⁾ 《민용 항공법》, 제125조 참고.

제한하고 수화물, 화물을 위탁하는 책임기간은 항공운송기간으로 한정하고 있다.

운송인의 책임기간은 아래 세 가지로 나뉘기로 하였다. 첫 번째는 항공기상; 두 번째는 승객이 항공기의 승강과정; 세 번째는 항공운송기간으로 이뤄져 있다.

1) 민용 항공기상

《민용 항공법》제124조와 125조항의 규정에 따라 민용 항공기상은 승객이 항공기 안에 들어갔을 때로부터 나올 때까지 승객이 완전히 항공기상의 체류 기간을 말한다. 이 기간에 발생한 사건이 승객이 사망이나 상해를 초래하였을 경우 혹은 승객이 소지하고 있는 물품이 분실 혹은 훼손을 초래한 경우 운송인이 이 기간에 발생한 사건을 책임져야 한다. “항공기상” 용어에 관한 해석에 있어서는 크게 문제될 것이 없다. 하지만 “항공기에 탑승하거나 내리는 과정”에 대해서는 정의 내리기가 비교적 복잡하다.

2) 민용 항공기 승강과정

《민용 항공법》제124, 125조의 규정에서는 승객이 항공기 승강중에 발생한 사건이 승객이 사망이나 상해를 초래하였을 경우 혹은 승객이 소지하고 있는 물품이 분실 혹은 훼손을 초래한 경우 운송인이 이 기간에 발생한 사건의 책임을 져야 한다고 규정하고 있다.

승객이 항공기 승강과정은 승객이 항공기를 탑승하는 과정과 내리는 과정을 가리킨다. 승객이 민용 항공기 탑승과정은 승객이 “항

공기에 오르는 과정”(THE OPERATION OF EMBARKING)으로서 승객이 이미 체크인 수속은 마쳤고 항공기에 탑승하기 전까지 운송인이 지켜보고 있는 기간 동안을 가리킨다. 일반적으로 승객이 항공기 탑승과정인지의 여부를 판단하기 위하여 아래와 같은 조건을 만족시켜야 한다.

첫째, 시간적으로 보면, 승객이 이미 체크인수속을 마쳤지만 항공기 내에 들어가지 않는 시간을 말한다.

둘째, 승객의 활동으로 보면, 승객이 탑승을 하고 있는 것을 나타낸다.

셋째, 승객과 운송인의 관계로 보면, 승객은 운송인의 관리 하에 있다.

넷째, 승객이 있는 장소로부터 보면, 승객이 있는 곳이 탑승 구역에 있어야 한다. 즉, 탑승대기실로부터 항공기가 있는 구역까지, 일반적으로 운송구역(항공기운행구역), 착륙장과 항공기의 정치장 등을 포함한다.

여기서 승객이 탑승 수속을 밟은 후 홀에 앉아 있는 시간은 탑승 과정에 포함되지 않는다. 왜냐하면 승객이 탑승활동을 하지 않고 운송인이 지켜보는 상태도 아니기 때문이다. 반대로 승객이 회전 계단에 올라 항공기내에 들어가는 과정은 탑승과정이고 시간과 장소적으로 보든지, 승객의 활동으로 보든지, 승객과 운송인의 관계로 보든지 이 과정에 탑승과정이 맞기 때문이다

항공기에서 내리는 과정은 “승객이 항공기에서 내리는 과정”(THE OPERATION OF DISEMBARKING) 즉, 승객이 항공기에서

내려서 공항 내 건물의 안전지대 전일까지 운송인의 관리 하에 있는 시간을 말한다. 승객이 항공기에서 내리는 과정도 운송인이 책임을 지는 기간의 일부분이다. 항공기에 내리는 과정에서도 4가지 요건을 가지고 있다. 항공기 하기 과정인지의 여부를 판단하기 위하여 4가지 조건을 만족시켜야 한다.

첫째, 시간적으로 보면, 승객이 항공기에서 내려서 공항 내 건물의 안전지대 전일까지 운송인의 관리 하에 있는 시간을 말한다.

둘째, 승객의 활동으로 보면, 승객이 한창 내리는 활동 진행 중에 있다.

셋째, 승객과 운송인의 관계로 보면, 승객이 운송인의 관리 하에 있다

넷째, 승객이 있는 장소로부터 보면, 승객이 있는 곳이 항공기에서 내리는 구역이다.

운송인은 민용 항공기 내에서 혹은 승객이 항공기를 탑승하거나 내리는 과정 중 발생한 사건이 승객의 사망이나 상해를 초래하였을 때 책임을 진다. 운송인이 책임기간 내에 발생한 사건에 대하여 책임을 져야 할 뿐만 아니라 책임기간 외에 발생한 사건도 책임을 져야 한다. 예를 들면 승객이 민용 항공기 내에서 상해를 입었을 때 병원에 옮긴 후에 상처가 너무 심해서 사망된 경우에 승객이 운송인의 책임기간 외에 사망하더라도 운송인이 책임을 져야 된다. 왜냐하면 승객의 사망은 항공기상에 발생한 사건으로 간주되기 때문이다.⁵⁹⁾

59) http://china.findlaw.cn/info/hangkongfa/hkflw/171373_4.html 试析《华沙公约》中的“上、下航空器的过程中”

3) 항공운송기간

항공운송기간은 공항 내, 항공기상 혹은 공항 외 착륙한 모든 지점, 탑승한 수화물 혹은 화물이 운송인의 관리 아래에 있는 모든 기간을 가리킨다. 여기서 공항외의 모든 육로운송, 해상운송, 내륙하천운송 등의 과정을 포함하지 않는다. 하지만 내륙운송과 내륙하천운송이 항공운송계약을 이행하기 위하여 적재하거나 교부 혹은 화물을 환적하거나 화물을 위탁 시에 반대의 증거가 없는 경우 발생한 손해는 항공운송기간에 발생한 손해로 간주한다. 《민용 항공법》 제125조의 규정에 따라 운송인은 항공운송기간에 발생한 탑승수화물의 멸실, 혹은 손해에 대하여 책임을 진다. 이로부터 항공운송가건 범위에 따라서 항공운송의 책임부담이 달라지기 때문에 운송기간의 의미가 중요하다고 할 수 있다. 동 조항에서 구체적으로 항공운송기간이라 함은 규정하고 있다.

제3절 중국항공운송인 책임면책

중국의 《민용 항공법》에 승객의 사망이나 상해배상책임에 대해서는 1971년의 과테말라의정서의 규정을 근거하여 엄격하게 책임을 지는 원칙으로 제정하고 있다. 《민용 항공법》의 제124조에 따라 항공운송 과정 중에서 발생한 사건이 승객의 사망이나 상해를 초래하였을 때 이에 대하여 운송인이 책임을 져야 한다. 하지만 여기서 말

하는 “엄격책임”은 절대책임과는 달라, 면책사유가 존재할 수도 있는 것이다. 그래서 아래와 같이 운송인의 책임면책을 위하여 몇 가지를 준비하였다.

1. 승객의 건강 상태

《민용 항공법》의 제124조에 운송인의 엄격책임원칙에 대하여 명확하게 규정하였지만 항공운송활동과는 관계없이 승객의 사망이 전적으로 승객의 건강상태에 의하여 조성되었을 때 운송인은 책임을 지지 않는다. 즉, 승객의 질병으로 신체상해, 또는 사망을 조성하였을 때 운송인은 책임을 지지 않는다. 그러나 부분적으로 승객의 건강상태로 인하여 조성된 승객의 사상에 대해서는 운송인은 책임을 져야 한다. 그리고 승객의 운송에 있어 승객이외의 사람이 승객의 사망 또는 상해에 대하여 손해배상을 청구할 경우, 운송인은 승객의 사망이나 상해가 승객자신의 과실로 기인하였거나 기여하였을 입증하게 되는 한 그와 같은 손해의 원인과 기여의 과실정도에 따라 책임의 전부 또는 일부가 면제 될 수 있다.⁶⁰⁾

2. 수화물의 훼손, 멸실

《민용 항공법》에는 승객이 휴대한 수화물의 훼손, 멸실 또는 손해가 전적으로 그 수화물의 자연속성, 품질 또는 결함으로 조성되었고 비행기의 항행활동과 아무런 연관이 없으며 운송이 그 결과를 예측

60) 《민용 항공법》제127조 참조.

할 수 없거나 그 손해를 막을 방법이 없을 때 운송인은 책임을 지지 않는다고 규정하고 있다.⁶¹⁾

그리고 운송인은 항공운송과정 중에 사건이 발생하여 승객의 탁송수화물이 훼손, 멸실 또는 손해에 대하여 다음 원인 중의 하나로 발생한 것을 있는 한 운송인은 책임의 전부 면제 또는 일부 면제될 수 있다. ⁶²⁾

- ① 승객의 휴대수화물의 훼손, 멸실 또는 손해가 전적으로 그 수화물의 자연속성, 품질 또는 결함으로 조성되었을 때 운송인은 책임을 지지 않는다.
- ② 수화물의 운송에 있어 손실이 손해배상청구자의 과실에 기인하였거나 또는 기여하였다는 것이 입증되었을 때에는 그와 같은 손실의 원인과 기여하였다는 과실의 정도에 따라 운송인은 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수 있다.⁶³⁾

3. 화물의 손해

《민용항공법》에서 “승객이 휴대하는 수화물이나 부치는 짐의 훼손과 분실이 완전히 수화물 자체의 자연속성이나 품질 그리고 결함 때문에 발생한 경우 운송인은 그 책임을 지지 않는다”고 규정하고 있다.⁶⁴⁾ 그리고 운송인은 화물의 손실이 손해배상청구자의 과실에 기

61)동법 제125조 참조.

62)동법 제127조 2항 참조.

63)동법 제127조 1항 참조.

64)동법 제125조 2항 참조.

인하였거나 또는 기여하였다는 것이 입증되었을 때는 그와 같은 손실의 원인과 기여하였다는 과실의 정도에 따라 운송인은 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수 있다.⁶⁵⁾

또한 항공 운송 중에 사건이 발생하여 훼손 또는 분실되었을 경우 다음 원인 중의 하나로 발생한 것을 증명할 수 있으면 운송인이 책임을 지지 않는다고 규정하고 있다.

- ① 화물자체의 자연속성이나 품질 혹은 자체결함
- ② 운송인 혹은 운송인이 고용한 사람 이외의 제3자가 화물 포장불량
- ③ 전쟁이나 무장충돌
- ④ 세관, 상품검역, 위생검역 등 해당 정부 부문에서 실시하는 화물의 입경, 출경 등 국경 통과와 관련된 행위 등이다.

오직 화물의 손실이 전적으로 이 4가지 원인 중 하나 또는 둘 이상의 사유로 조성되었을 경우만이 있는 한 운송인은 책임을 면제할 수 있다.

4. 연착손해

《민용 항공법》에서는 승객, 수화물 또는 화물이 항공운송 과정 중에 연착으로 인하여 발생한 사건이 운송인은 그의 사용인 또는 대리인이 손해방지를 하기 위하여 모든 필요한 조치(예를 들면 다른

65) 《민용 항공법》, 제127조 2항 참조

항공편을 이용하거나 아니면 다른 항공공사의 항공편을 이용하며 수화물이나 화물을 운송하는 것)를 취하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었음(예를 들면 파업으로 인하여 연착될 때)을 증명한 때에는 책임을 지지 않는다.⁶⁶⁾ 하지만 날씨, 공중교통, 유량통제, 돌발사건 또는 안전검사 등 운송인은 이런 예측할 수 없고 불가항력의 원인으로 인하여 연착을 초래할 때 《민용 항공법》 제126조의 규정에 따라 운송인은 면책을 받을 수도 있다.⁶⁷⁾

제4절 청구기간 및 실제운송인의 항공운송에 관한 특별 규정

1. 청구기간

항공운송 과정 중에 발생한 손해 소송에 관하여 근거가 어떻게 되는지 상관없이《민용 항공법》만에 규정된 조건과 배상책임한도액에 따라 소송을 제기할 수 있다. 따라서 누구든지 소송할 권리를 방해하지 않고 누구든지 각자의 권리를 유지할 수 있다.⁶⁸⁾ 그리고 항공운송에 관한 소소에 있어서《민용 항공법》을 적용할 수 있을 뿐만 아니라 항공운송계약을 근거로 계약위반책임을 묻거나 권리침해소

66)金選二·吳春燕, “중국 민용 항공 법상 항공운송인의 책임제도”, 航空宇宙法學會誌, 제19권제2호, 2005, pp.205-206.

67)韩冰, “国际航空旅客运输承运人责任制度研究”华东政法大学, 博士论文2008, 11, p.144-145.

68)동법 제131조 참조.

송의 경우에 이에 관련된 국내법 기타 규정을 원용할 수 있다.

국제항공운송인의 경우 민사소송법 제238조,《민용 항공법》 제184조의 규정에 따라 중국이 가입하였거나 체결한 국제조약이 우선 적용된다. 하지만 중국이 유보를 설명한 경우에는 예외로 한다. 중국이 체결하였거나 참가한 국제조약이 없는 경우 국제관례에 따를 수 있다. 69)

승객 혹은 탁송인이 탁송수화물 혹은 화물을 수령하면서 이의를 제기하지 않은 경우, 이는 탁송수화물 혹은 화물이 완전히 교부되었으며 운송증면과 일치한다는 초보적 증거로 사용할 수 있다.70) 탁송수화물 혹은 화물에 대한 손해가 발생한 경우에, 승객 혹은 인수자는 손해가 발생한 후에 운송인에게 이의를 제기하여야 한다. 따라서 탁송수화물이 손해가 발생한 경우에 응당 ㄸ탁송수화물을 수령일로부터 7일 이내에 제출하여야 하며, 화물이 손해가 발생한 경우 화물을 수령한 이후로부터 14일 이내에 제출하여야 한다. 또는 탁송수화물 혹은 화물의 연착으로 인하여 손해를 초래하였을 경우에는 송화인이 화물을 처분할 수 있었던 날로부터 21일 이내 운송에 대하여 이의를 제기하도록 하였다71). 운송인이 기만행위가 있는 경우를 제외하고 승객이나 수화인은 위 기간 내에 이의를 제기하지 않는 경우 운송인에게 배상소송을 제기할 수 없다.

항공운송의 소송시효는 2년이며, 민용 항공기가 목적지에 도착하였거나 응당 도착하여야 하거나 운송이 종료한 날부터 계산한다.72)

69) 李華, “중국 항공운송법의 현황 및 주요내용과 앞으로의 전망: 항공운송인의 책임을 중심으로”, 航空宇宙法學會誌 第26卷 第1號, 2011, pp.161-162.

70) 동법 제134조 제1항 참조

71) 동법 제134조 제2항 참조

2. 실제운송인의 항공운송에 관한 특별 규정

실제운송인이 이행한 항공운송에 관한 특별규정은《민용 항공법》 제9장 제4절의 제137조로부터 제144조에 실제운송인이 이행한 항공운송에 관한 특별규정을 제정되어 있어 이는 1961년 과달라하라협약의 규정에 의거하여 제정한 것이다.

계약운송인이라 함은 본인의 명의로 승객과 혹은 탁송인 또는 승객과 탁송인의 대리인과 항공운송 계약을 체결하는 사람이다. 실제운송인이라 함은 계약운송인의 권한을 부여함에 따라 운송의 전부 또는 일부를 이행하는 사람이지만 본장에 규정한 연속운송인이 아니다. 따라서 계약운송인이 운송계약의 당사자이지 실제운송인은 해당 계약의 당사자가 아니다. 그리고 실제운송인의 작위와 부작위의 행동 또는 실제운송인의 사용인, 대리인은 그가 직무범위 내의 작위와 부작위는 실제운송인이 실행한 운송에 관계됨에 의하여 응당 계약운송인의 작위와 부작위로 간주하여야 한다. 반대로 계약운송인의 작위와 부작위의 행동 또는 계약운송인의 사용인, 대리인은 그가 범위내의 작위와 부작위는 실제운송인이 실행한 운송에 관계됨에 의하여 응당 실제운송인의 작위와 부작위로 간주하여야 한다. 하지만 실제운송인이 부담한 책임은 이에 작위 혹은 부작위의 원인으로 규정된 배상책임한도를 초과하지 않는다.⁷²⁾

실제운송인이 실행한 운송에 있어서, 실제운송인의 사용인, 대리인 또는 계약운송인의 사용인, 대리인은 그가 직무범위 내에서 하였

72) 동법 제135조 참조.

73) 《민용 항공법》제139조 제1, 2항 참조.

음을 증명한 때에는 제128조, 제129조의 배상책임제한에 관련된 규정을 원용할 권리를 가진다. 다만, 동 법의 규정에 의하여 배상책임 한도를 원용할 수 없다는 규정은 제외된다.⁷⁴⁾

실제운송인이 실행한 운송에 있어서, 실제운송인과 계약운송인 및 직무범위 내에서 행위하였던 전기 운송인들의 사용인이나 대리인으로부터 배상 받을 수 있는 총액은 본 법에 의하여 계약운송인 또는 실제운송인에 의하여 배상 받을 수 있는 최고액을 초과하지 않는다. 다만 전기의 어떠한 자도 자기에게 적용되는 배상책임한도액을 초과하는 금액에 대하여는 책임을 지지 않는다.⁷⁵⁾

실제운송인이 실행한 운송에 대하여 제기된 소송은 실제운송인 또는 계약운송인에 대하여 각각 제기할 수 있고, 동시에 실제운송인과 계약운송인에 대하여 제기할 수도 있다. 피소된 운송인은 다른 운송인에 대하여 소송절차에 참가할 것을 요구할 권리가 있다⁷⁶⁾. 본 조에서 실제운송인이 이행한 운송에 대하여 제기한 소송에 관하여 규정함으로써 승객 또는 화주들이 자기의 소원에 따라 소송을 제기하여 손해배상을 청구하는데 편리를 주었다.

동법 제143조에 규정된 경우를 제외하고 본 절의 규정은 실제운송인과 계약운송사이의 권리와 의무에 영향을 미치지 않는다.⁷⁷⁾

74)동법 제141조 참조.

75)동법 제142조 참조.

76)동법 제143조 참조.

77)동법 제144조 참조.

제4장 중국항공운송법의 문제 및 개정방향

중국의 항공운송산업은 50여년의 개혁과 발전을 거쳐 2012년에 항공승객 운송량이 세계 2위정도로 고속도의 성장을 기록하고 있다. 반면에 항공운송과 관련된 국제협약은 중국에서 발효함에 따라 중국민항이 국내외 법제 환경에 큰 변화를 겪고 있을 뿐만 아니라 지금 승객 항공운송 운송인의 책임규제도 뒤쳐져 있으며, 또한 운송인의 의무와 책임이 확실하지 못하고 승객의 합법적인 권익을 보장할 수 없는 것 등의 연유로 인하여 최근 몇 년간에 항공 법률 분쟁이 끊임없이 증가하면서 문제도 날로 심각해지고 있다.

제1절 민용 항공법규정의 문제점

1. 민용 항공법의 입법문제

《민용 항공법》의 입법 내용은 낙후하여 국제항공입법과 상이하다. 1999년 몬트리올협약은 2005년 7월 31일에 중국에서 효력이 발생하였고 앞으로 이 협약을 가입한 나라들은 국제항공운송에 있어서 통일하게 규정을 받아야 하지만, 중국《민용 항공법》의 많은 규정은 아래와 같이 1999년 몬트리올협약의 규정과 통일되어 있지 않다.

① 승객의 사망 및 상해 운송인의 책임배상의 경우

몬트리올협약은 ‘2단계 책임원칙을 도입하고 있어, 운송인은

1,000,000특별인출권의 배상한도액 내에 엄격책임을 부담하게 되며 과실추정책임원칙에서는 무한책임배상을 부담하여 하게 된다.

그러나 《민용 항공법》은 승객의 사망 및 상해를 입었을 때 국제항공운송과 국내항공운송을 구분하여 운송인의 책임배상 한도액을 규정하고 있는 뿐만 아니라 또한 국제운송 중에 있어서 단일의 엄격책임원칙을 규정하고 있어 배상책임한도액은 16,600의 특별인출권을 규정할 뿐이다. 그리고 국내항공운송의 배상한도액은 국무원 민용 항공 주관부서에서 제정하였다.

2006년에 3월28일부터 시행한 《국내 항공운송인 배상책임한도액 규정》에서는 중국국내항공운송에 있어서 승객의 사망 및 상해에 대한 항공운송인의 책임한도액은 40만 위안으로 명확하게 규정하여 있다. 이는 일반 입법의 원칙과 정신에 어긋난다. 이러한 입법상의 결함 때문에 민항총국은 국내 항공운송 승객 배상 책임의 제정자가 되었다. 그러나 민항총국은 항공회사의 관리자이기도 하기 때문에 배상을 되도록 낮은 수준으로 책정하게 했을 것이다.⁷⁸⁾

② 책임 구성의 경우; 바르샤바협약에 “사고”로 인하여 승객이 “다치거나 사망을 일으켜 손해를 입는 경우에 운송인은 책임을 져야 한다”고 규정하고 있지만 중국《민용 항공법》에는 “사건”으로 인하여 승객이 “다치거나 생명 피해를 일으킨 경우에 운송인은 책임을 져야 한다”고 규정하고 있다. 여기서 “바르샤바협약에 규정된 것은 “사고”이고 《민용 항공법》은 “사고”단어로 인용하지 않고 “사건”으

78) 张晓明“借鉴新公约修订「民用航空法」”，「航空法」，Vol.43, pp88-92.

로 바꿔 인용한다. 이렇게 하면 운송인의 책임을 발생한 조건에 대한 넓게 규정하게 바꿀 뿐만 아니라 순전히 정신적 손해배상도 명확하게 제거함으로 인하여 현재 정신성 이익에 대하여 점점 중시해질 발전 추세에 맞지 않다고 본다.

③ 연착배상

1999년의 몬트리올협약에는 연착으로 인하여 승객이 사망 및 상해를 입는 경우에 따라 배상한도액(4150특별인출권)에 관한 단독적으로 규정하고 있지만 《민용 항공법》은 연착으로 인하여 배상한도액에 대한 단독적으로 규정하지 않아, 통일하게 승객의 신체사망의 책임한도액으로 적용하고 있다.

2. 항공운송인 책임원칙 문제

입법내용은 부족하고 항공운송인책임원칙에 대하여 완전하게 규정되어 있지 않았다. 현재 중국에서 시행한 항공운공법률법규는 항공운송인책임의 규정에 관하여 분산적이고 전면적으로 펼쳐 있지 않을 뿐더러 많은 중요한 제도도 적지 않은 결함이 있으며 항공운송인책임원칙에 대하여도 완전하게 규정되어 있지 않다. 예를 들면, 《민용 항공법》은 항공기 연착책임에 대하여 항공기연착의 용어와 운송인은 연착으로 인하여 책임을 부담해야 하는 것은 상징적으로만 제시하였고 항공기 연착의 개념, 운송인책임의 부담방식과 배상한도액 등이 정확하게 규정하지 않았다. 그리고 《국내운송규정》와

《국제운송규정》에서는 연착 후에 운송인이 어떤 대책을 제시하여야 하는지 규정하고 있더라도 내용은 분산적이고 전면적으로 펼쳐 있지 않고 심지어 국내, 국제운송에 있어서 연착이 발생한 후에 통일된 서비스까지 없다. 또한 민항총국에서 반포한《항공편연착경제보상지도의견》(《航班延误经济补偿指导意见》)중에, 항공기는 긴 시간에 연착에 대하여서 경제적 보상을 요구하지만 어떻게 얼마나 보상을 해 주어야 하는지에 대한 보상기준이 명확하게 규정되지 않고 있다.

3. 권할 법원문제

《민용 항공법》은 국제항공운송에 있어서 분쟁을 해결할 수 있는 권할 법원을 규정하지 않았다. 이것은 《민용 항공법》에는 결함 중에 하나이다. 국제항공협약 중에는 협약 규정에 따라 계약분쟁 및 기타 재산권에 관한 분쟁에서 계약체결지, 계약이행지, 소재지, 가압 재산소재지, 침권행위 혹은 피고의 대표기관 소재지 인민법원에서 관할할 수 있다.⁷⁹⁾

하지만 중국의《민용 항공법》은 권할 권 조항을 규정하지 않기 때문에 당사자가 도움을 청하기 어려울 수 있다. 그리고 동법 제9장의 내용은 바르샤바 협약 체계를 흡수하여 제도를 보완시켰는데 권할 법원 조항과 관련된 규정까지 참조할 수 있다면 《민용 항공법》의 제도가 더욱 완벽하게 촉진할 수 있을 뿐만 아니라 국내와 국제법률도 한 걸음 더 가까워질 수 있다. 또한 《민용 항공법》의 규정에

79) 李華, “중국 항공운송법의 현황 및 주요내용과 앞으로의 전망: 항공운송인의 책임을 중심으로”, 航空宇宙法學會誌 第26卷 第1號, 2011, pp.161-162.

따라 국제항공협약의 규정을 통해서 국제항공화물운송청구인은 규정에 따라 운송인의 소재지, 계약이행지, 대표기관 소재지 혹은 운송목적지 등 법원에서 관할 수 있다만 국제항공협약의 규정을 이용하지 않는 국제화물운송 또는 국내항공화물운송 경우에는 민사소송법 제28조의 규정에 따라 운송 시발지(始發地), 목적지 혹은 피고주소지 인민법원에서 관할한다. 위에서 진술한 규정은 복잡하고 번거롭고 당사자가 파악하기 어렵고 《민용 항공법》은 국제, 국내 항공운송분쟁의 관할법원을 하나로 규정할 수 있다만 중국 항공운송인의 책임 제도를 통합시킬 수 있고 당사자가 도움을 청구하기 쉬울 수도 있다고 생각한다.⁸⁰⁾

4. 항공 계약운송인의 지위(地位) 문제

《민용 항공법》의 규정에 따라 계약운송인의 자격 한도에 대한 지나치게 엄격책임주의를 채택하기 때문에 항공운송에 있어서 많은 운송대리인은 계약운송인의 신분으로 활동할 수밖에 없다. 《민용 항공법》 또는 국제항공운송협약은 이런 행위에 대한 조정해야 했는데 동법 제106조의 규정에 따라 “본장은 공공 항공 운송업체는 항공기를 통하여 승객, 위탁수화물 혹은 화물운송 또한 항공기를 통하여 무료운송을 포함하다”고 규정하고 있다. 이 규정에 따라 《민용 항공법》에 가리키는 운송인은 반드시 공공항공운송업체가 되어야 한다. 그리고 많은 운송대리인은 공공항공운송업체의 자격이 없음으로 인

80)沈志韜, “国际航空货物运输承运人责任制度研究”华东政法大学, 博士论文, 2011, pp.175-177.

하여 운송대리인은 계약운송인의 신분으로 활동했다라도 《민용 항공법》의 규정에 따라 대리인의 지위를 입증할 수 없는 뜻이다. 또한 계약운송인의 자격한도에 대한 너무나 엄격하게 규정함으로 법원에 분쟁을 해결할 때에 계약운송인의 신분에 대한 적절하게 식별하지 못하거나 또한 항공운송인의 대리인의 권리 의무에 대한 적절하게 분석하지 못한 등이 문제를 존재할 수 있으며 많은 잘못된 사법판례도 생길 수 있다. 그러므로 중국은 《민용 항공법》에 규정하고 있는 항공 계약운송인의 법률 지위에 대한 빨리 하게 개선할 필요가 있다.

제2절 중국 항공운송법의 개정 방향

현재 중국의 항공 시장경제환경과 법적 환경은 이전과 비교하여 큰 변화를 겪고 있으며, 시행해 온 항공활동 규제의 기본법인 《민용 항공법》은 항공 산업의 빠른 성장으로 초래한 변화에 따라 항공운송인의 책임제도와 항공운송인의 법률지위에 대하여 완전하지 못하다. 항공운송 기간에 항공운송인의 제한 표준이 오래 되었고 또한 법원에 분쟁을 처리 요청했을 때 계약운송인의 신분에 대하여 적절하게 식별하지 못한다. 또한 항공화물대리인의 권리 및 의무의 분석에 대하여 적당하지 못한 문제는 점점 심각해지고 있다. 그러므로 중국《민용항공법》은 다음과 같이 몇 가지 방향으로 진행, 개선되어야 한다.

1. 책임한도액에 관한 개선

1) 책임한도액의 규정에 대하여 개선

중국은 2006년 3월 28일에 시행된 《국내 항공운송 운송인배상책임 한도액규정》(《国内航空运输承运人赔偿责任限度规定》)은 배상한도액을 40만위엔으로 늘렸다(〈표8〉).

〈표8〉 중국 민용항공 운송인(2006)의 책임한도액

	배상금액 및 책임제한(국내)
승객의 사망과 상해(1인당)	400,000¥
휴대수화물(kg)	3,000¥
위탁수화물(kg)	100¥
화물(kg)	3000¥

자료출처: 저자 작성

하지만 현재 경제 발전의 속도와 물가수준의 상황에 따라 보면 이 미 국제운송 역사상 책임한도액에 비하여 여전히 많이 떨어진다. 그리고 2006년부터 2012년까지 중국의 GDP는 3.5배 늘어났으며, 사람들의 평균수익도 거의 2.7배정도 오르는 상황 하에서 40만위엔의 배상한도는 현재 경제발전의 현황과 추세를 보면 한도액이 시장 환경에 부합하지 않다고 보여 진다.

어떤 학자는 항공운송인의 책임한도액을 늘인다면 운송인의 영업 원가 또는 보험원가가 높아 질 수 있어서 국내항공운송업의 발전에 부정적인 영향을 미치게 될 것으로 우려하고 있다. 하지만 우리는

이런 부분에 대해서는 걱정 할 필요가 없다고 생각한다. 왜냐하면, 운송인의 책임한도액은 운송인의 실제적으로 나타난 배상액수와 재난을 당한 승객에게 최종 보상할 배상금을 같이 볼 수는 없기 때문이다. 그리고 지금 사용하고 있는 책임한도액은 승객의 신체, 재산 손해를 초래하였을 때 제대로 전면적으로 적당하게 도움을 주지 못한다. 항공사고배상과 관련된 구체적인 사건에 따라 재난을 당한 승객한테 실제적인 손해를 얼마나 입었는지 얼마나 다쳤는지 또는 운송인의 과실로 인하여 사고를 당하였는지 아닌지 등의 실제적인 상황에 따라서 승객에게 제대로 배상을 해야 된다고 사료된다.

2) 책임한도액에 대한 심사기제(審査機制)를 설립

중국정부는 《몬트리올협약》의 규정을 참조하여 책임한도액의 규정에 대한 심사 기한을 설립할 수 있다. 이렇게 한다면 국가 경제의 발전 수준과 인플레이션율의 변화에 따라서 대책을 적절하게 조정할 수 있고 또는 국내외 항공편 배상한도액표준 사이의 격차문제도 줄일 수 있다. 또한 항공사고 응급체제 방면에 대하여 완벽하게 도입할 수 있다면 포두남해공원 (包头南海公園)⁸¹⁾사고를 발생하였을 때 구조인원은 빨리 제대로 구조조치를 하지 못한 까닭으로 인하여 두 번째 손해를 초래하여 온 이런 상황은 다시 발생하지 않도록 예방할 수 있고 항공사고와 관련된 법 문제에 대하여도 적극적으로 해

81) 2001년 11월 21일, 중국동방항공운남회사 CRJ-200機型B-3072비행기, 네이멍구포두부터 상하이로까지 가게 됐다. 비행기가 이륙하는 과정 중에 날개는 추상오염시킴으로 인하여 날개의 속도를 실속하게 되어 경계에 가까운 영각을 감소시킨다. 비행기는 이륙한 후에 위험신호를 제시하지 않는 상황 하에 잡지기 실속하여 포두시의 남해공원 호수에 빠지게 되었다.

결효율이 향상시킬 수 있을 것이다.

3) 추가 보상 제도를 설립

중국은 1971년의 《과타말라의정서》설계된 추가 보상 제도를 본받아 공평하고 공정하게 또는 사정변경의 원칙에 의하여 스스로 추가 보상 제도를 설립하여 실제 상황에 따라서 사고를 당한 피해자들에게 충분히 많은 보상금을 배상해 줄 수 있을 것이며 이렇게 할 수 있다면 자신의 이익을 제대로 받을 수 없기 때문에 미국이나 다른 나라에 가서 소송을 선택할 수밖에 없는 피해자를 방지할 수 있을 것이다.

2. 항공편 연착에 관한 개선

항공편 연착의 법률규정에 대하여 보충하고 개선하여야 한다. 《민용 항공법》에는 항공편 연착 및 항공편 취소 또는 항공회사에서 매출한 탑승권은 비행기 그 자체가 가지고 있었던 능력을 초과함으로 인하여 탑승을 거부하는 법률책임에 대한 원칙적이고 체계적인 규정을 내려야 하겠다. 아래 내용으로 정리하기로 하였다.

우선 항공편 연착의 법률개념에 대하여 명확히 하여야 한다. 항공 승객운송 중의 연착이라 함은 운송인은 운송계약의 약정한 시간에 승객이 목적지까지 운송하지 못하는 것을 말하며, 만일 항공운송계약 내용 중에 구체적으로 운송시간을 명확하게 정하지 않으면 목적지까지 걸린 시간에 따라서 합리적인 시간으로 연착하는지 여부를 판

단한다. 그리고 항공편을 취소하여 탑승을 거부함으로 인하여 정하여진 시간 내에 운송을 완료하지 못하는 경우도 연착으로 간주하는 규정은 필요하겠다.

그다음 항공편이 연착한 후에 운송인은 승객에게 민사책임을 부담하여야 하는 체계를 개선하여야 한다. 항공회사마다 항공편 연착에 있어서 회사의 내부규정 따라 배상범위와 배상기준을 별도로 정하고 있으며 경우에 따라 승객에게 미리 통지하는 것, 표 환불비용, 전전(轉簽)해 주는 것, 숙식비용 등, 그리고 필요한 교통비도 부담하여 주는 것등 이런 손해배상책임에 대한 위약금에 대하여 규정할 필요가 있다.

3. 항공운송인의 손해배상 책임기간에 관한 개선

《민용항공법》 제125조에 항공운송기간의 개념에 대한 규정을 하고 있으며 이 규정에 따라 중국 국내활동에 사용할 수 있을 뿐만 아니라 국제항공운송활동에도 사용된다고 규정하고 있다. 그리고 항공운송기간이라 함은 공항 내, 항공기상 혹은 공항 외 착륙한 모든 지점, 탑승한 수화물 혹은 화물이 운송인의 관리책임 하에 있는 모든 기간을 말하는 것이다.⁸²⁾ 또는 항공운송기간의 판결기준에 대한 《바르샤바협약》은 “쌍요소표준(双要素标准)”으로 채택하고 있지만 《몬트리올 협약》에서 “단요소표준(单要素标准)”으로 취하고 있다(<표9>).

82) 동법 제125조 제5항 참조.

그 밖에 《민용 항공법》의 규정에 의하면 항공운송기간은 비행장 밖에서 행해지는 모든 육상운송(도로운송과 철도운송 포함), 해상운송과 내륙하천의 운송이 포함되지 않는다. 하지만 이러한 육로운송, 해상운송, 내륙하천 운송 등이 항공운송계약을 이행하기 위하여 적재하거나 교부 혹은 운송 시, 반대의 증거가 없는 경우 발생한 손해는 항공운송기간에 발생한 손해로 간주한다.⁸³⁾ 위에서 전술한 규정은 주로 보조운송활동으로써 조정을 하였는데 운송의 개념에 대한 명확하게 대신하지 않았음으로 인하여 항공운송에 이행하였을 때 잘 만족시키지 못하게 될 수도 있다. 그래서 손해배상 책임기간에 관한 문제를 잘 해결하기 위하여 아래와 같은 몇 조건이 조정할 필요가 있다.

<표9>항공운송인의 손해배상 책임기간의 판결기준

	판결기준	
민용항공법	국제	단요소표준
	국내	쌍요소표준
바르샤바협약	쌍요소표준	
몬트리올협약	단요소표준	

자료출처: 저자 작성

1) 《민용 항공법》의 항공운송기간 조정

《민용 항공법》은 적절한 시기 내에 항공운송기간을 잘 판단할 수

83) 동법 제125조 제6항 참조.

있도록 조정하여야 한다. 첫 번째, 국제항공운송의 입법 측에 의하면 “단요소표준(单要素标准)”은 이미 “쌍요소표준(双要素标准)”대신 활동하고 있다. 《몬트리올 협약》의 규정에 의하면 항공운송기간이라 함은 화물은 운송인의 관리 하에 있는 기간을 가리킨다.⁸⁴⁾ 이 조항은 “단요소표준(单要素标准)”을 취하였고 동시에《바르샤바 협약》에 규정에 의하면 “화물은 공항 내 혹은 항공기상에 처하게 하는 규정”을 삭제하였⁸⁵⁾으며 운송인은 화물을 관리하고 있는지 항공운송기간의 기준을 판단함으로 간주하였다. 그리고 국제항공운송법에 의하면 “단요소표준(单要素标准)”은 항공운송기간을 판단할 수 있는 법 중에 하나 보인다. 그래서 중국 정부도 《민용 항공법》의 항공운송기간에 관한 “단요소표준(单要素标准)”의 규정으로 바꾸기를 기대한다.

두 번째, 중국의 사법 측에 본다면, 《민용 항공법》 제125조의 규정은 사법제도 집행의 수준을 통일하지 않게 만들기 쉬어 보인다. 《몬트리올 협약》은 중국 나라에서 발효한 후에 중국 법원은 많은 국제항공운송 분쟁 중에 《몬트리올 협약》에 규정하고 있는 “단요소표준(单要素标准)”으로 이용하여 항공운송기간을 확정하고 있는 판례를 살펴보고자 한다.

2007년 중국 “지오물유회사(智傲物流有限公司)는 국제항공회사가 소송을 제기한 사건”중에 통용항공기엔진서비스회사(通用飞机引擎服务公司)(아래는 “통용회사”로 약칭한다)는 원고인에게 항공기엔진 한 대를 건네주고 영국 런던에서 중국 상하오로 운송을 부탁하고 원고인은 운송인의 명의로 통용회사에게 항공화물운송장⁸⁶⁾(House Air

84) 《몬트리올 협약》 제18조 제3항 참조.

85) 《바르샤바 협약》 제18조 제3항 참조.

Way Bill: HAWB)을 발급해 준 후에 또 자기가 송화인으로써 실제로 운송한 피고인에게 엔지를 운송하라고 하였으며 항공기엔지는 아주 긴밀한 부품이라서 두 운송장에서 모두 “....모든 육로운송을 할 때 꼭 에어트레일러(气垫悬挂车)로 이용하여야 하라”고 특별히 주의사항을 써 놓아 있다.

그러나 화물은 상하오 푸둥공항에 도착한 후 항공기엔지는 공항 화물터미널로 지정한 푸운회사는 목적지까지 운송하는 과정 중에 약정하여진 방식으로 운송하지 않았다. 分运单수화인은 푸운회사가 화물을 운송하는 과정에 에어트레일러(气垫悬挂车)로 이용하지 않아 그냥 일반 트레일러로 운송하는 것을 알아 버려서 화물은 문제가 생길 수 있을지도 모른다는 이유로 화물을 받기 거절하였으며 또한 통용회사는 항공기엔지를 문제가 있는지 없는지 검사를 하기 위하여 다시 영국으로 보내 주었다. 그리고 원고는 통용회사에게 손해배상을 부담한 후 피고를 소송을 제기하여 손실을 배상할 것을 요구하였는데 피고는 화물을 목적지까지 안전하게 운송하였고 또는 푸운회사의 육로운송은 항공운송기간이 아니라서 主运单수화인 책임을 부담하여야 한다고 주장한다.⁸⁶⁾ 법원은 본 판결문에서 공항터미널은 피고인이 푸둥공항의 지면 대리인이었고 푸둥회사는 공항터미널의 시킴을 통하여 짧은 운송을 실행했을 뿐이고 또는 짧은 운송기간 내에 화물은 피고의 관리 하에 처하고 있는 것을 보면 이 기간은 항공운송기간에 속하였고 그래서 화물은 손해를 초래하는 게 피고가 부담하여야 한다고 판결을 하였다. 상기 서술한 항공운송기

86) House Air Waybill는 항공혼재업자가 발행하는 항공운송장을 말한다.

87) 参见 (2007) 沪一中民五 (商) 终字第27号判决书.

간에 관한 사건에서 법원은 항공운송기간을 판단하였을 때 화물은 운송인의 관리 하에 있는지 없는지 유일한 근거로써 항공운송기간을 판단하며, 또한 국제항공입법 및 사법과 맞아떨어진 것을 보일 수 있다.

만약에 중국 정보는 《민용 항공법》의 항공운송기간 문제에 관한 계속 낡은 규범을 굳게 시키면 법원은 관련된 사건에서 판결을 잘 내리지 못할 경우도 생길 수 있을지도 몰라 또는 국제항공운송기간 사건 중에 “단요소기준”으로 적용하는 반면에 국내에서는 “쌍요소기준”으로 적용하는 경우에 중국 사법에 필요 없는 복잡한 상황을 초래할 수 있을지 모를 거라고 본다.

위에 서술한 내용을 종합해 보면 중국 정보는 《몬트리올협약》제 18조 제3항의 내용을 참고하여 《민용 항공법》의 제125조 제5항내용은 “본 절에 항공운송기간이라 함은 화물은 운송인의 관리 하에 처하고 있는 모든 가간을 가리킨다”으로 새로운 법 규정이 제정하는 한 분쟁을 처리할 때 얼마나 편할 거라고 본다.

2) 《민용 항공법》의 보조운송과 대체운송 개념을 재정립

《민용 항공법》은 보조운송과 대체운송의 개념에 관한 한 결을 더 구분하여야 할 필요가 있다. 《바르샤바협약》제 18조 3항에 보조운송의 개념에 관한 규정하고 있다. 즉, 항공운송기간은 항공터미널 외의 도로운송, 항해운송 및 하천운송을 미치지 않다지만 항공운송계약을 이행하기 위하여 운송, 재운송 혹은 환전등 활동을 진행된 도로운송, 항해운송 및 하천운송은 이와 다른 증거가 없는 경

우에는 어떠한 손실도 항공운송기간에서 이루어진 사건으로 간주한다. 《민용 항공법》 제125조 제6항은 《바르샤바 협약》와 같이 규정하고 항공운송중의 보조운송을 조정한 목적으로써 쓰고 있다. 단, 《민용 항공법》 제125조 제6항과 《바르샤바 협약》은 보조운송과 대리운송의 개념을 구분하지 못한 약점이 있다. 《몬트리올협약》제18조 4항은 《바르샤바협약》제18조 3항을 보완하여 보조운송 규정을 하는 것을 보류한 동시에 대리운송의 개념에 관한도 보완하였다. 즉, 송하인은 계약운송업자의 허락 없이 다른 운송방식으로 약정한 항공운송의 전부 및 부분을 대신하면 다른 운송방식의 운송은 항공운송기간으로 본다.

항공운송을 적용하는 것에 보면 《민용 항공법》제125조에도 대리운송의 개념에 대한 보완할 필요가 있다. 왜냐하면 첫째는 대리운송을 규정하면 계약운송업자의 책임범위를 명확하게 확정할 수 있다. 어떠한 상황에서는 계약운송업자는 약정된 항공운송방식을 이용할 수 없고 어쩔 수 없이 도로 운송하거나 항해운송으로 항공운송대신 사용한다. 《몬트리올협정》의 국제항공운송 중에는 협정에 따라 이상의 운송활동은 대리운송로 여기고 항공운송기간에 포함된다. 화물은 대리운송기간 손실을 당하면 계약운송업자가 배상책임을 담당할 때는 공약에 규정한 책임제한 및 면책조항을 인용할 수 있다. 단, 《민용항공법》 규정된 항공운송활동 중에 이상운송활동의 성질을 파악하기 어렵고 운송활동은 항공운송기간에 포함되어 있는지 판단하지 어려워 계약운송업자의 책임범위를 규정하기 어렵다. 둘째는 대리운송을 규정하면 화물 권리인이 구제를 청할 때는 도움이 된다.

화물은 대리운송 과정 중에 손실을 당하면 《몬트리올협약》을 정용한 국제항공분쟁 중에 화물 권리인이 《몬트리올협약》 제 18조 4항의 규정에 따라 직접적으로 법률 구제를 청할 수 있다. 하지만 《민용 항공법》은 대리운송에 대한 규정이 없어서 적용된 《민용 항공법》의 항공운송은 클레임신청인 법대로 구제를 청할 수 없고 다른 국내법에 의하여 구제를 청할 수밖에 없고 당사자에게 부담을 증가시키고 법원에 대한 사건 처리의 어려움이 증대한다.

입법자가 《몬트리올협약》에 참고하여 《민용 항공법》제125조 6항에 대해 수정할 필요가 있다. 수정한 규정은 “항공운송기간은 항공터미널 외의 도로운송, 항해운송 및 하천운송을 미치지 않다. 하지만 항공운송계약을 이행하기 위하여 운송이나 재 운송 등 활동을 진행된 도로운송, 항해운송 및 하천운송은 이와 다른 증거가 없는 경우에는 어떠한 손실도 항공운송기간에서 이루어진 사건으로 본다. 송하인은 계약운송업자의 허락 없이 다른 운송방식으로 약정한 항공운송의 전부 및 부분을 대신하면 다른 운송방식의 운송은 항공운송기간으로 본다”

4. 항공운송인 책임원칙제도에 관한 개선

항공운송기간 내에 발생한 사건으로 승객 화물의 훼손, 분실의 경우에는 운송인은 이에 책임을 져야 하였는데 운송인은 화물의 훼손과 분실이 완전히 원인(화물자체의 자연속성이나 품질 혹은 자체결함, 운송인 혹은 공용한 사람 이외의 제3자가 화물 포장 시, 전쟁이

나 무장충돌과 정부 관련부문이 실시한 화물의 통관에 의한 행위)중의 하나로 발생한 것을 증명할 수 있으면 책임을 지지 않는다.⁸⁸⁾ 이 규정에 따라 운송인은 화물의 훼손, 분실 혹은 손해를 초래한 경우에 엄격원칙을 부담하여야 한다. 하지만 승객, 화물 혹은 수화물이 항공운송의 연착 때문에 발생하는 손실은 운송인이 책임져야 하며, 그러나 운송인이 손실을 피하기 위하여 본인이나 고용자 혹은 대리인이 이미 모든 가능한 필요한 조치를 취하였거나 또는 상응하는 조치를 실시하지 못하는 상황임을 증명할 수 있으면 책임을 지지 않⁸⁹⁾는다. 여기서 운송인은 항공운송의 연착으로 인하여 화물 손해를 입은 경우에 과실추정책임원칙을 부담하여야 한다는 결론을 내린다(<표10>). 앞에 전술하는 것을 보면 《민용 항공법》제125조, 126조의 규정은 《몬트리올협약》제18조, 제19조의 규정과 일치하게 유지하여 왔다.

<표10> 수화물의 책임원칙

위탁수화물	휴대수화물	수화물의 연착
무과실책임 원칙	과실책임 원칙	과실 책임 원칙

자료출처: 저자 작성

몬트리올협약(1999)과 중국 민용항공법 일치

중국 사법 측에 의하면 위에 전술한 항공운송인의 책임원칙제도에 관한 부족한 점이 있다. 중국 법원에서 항공운송의 연착 때문에

88) 《민용 항공법》, 제125조 참고.

89) 동법 제126조 참고.

“일제 필요한 조치”로 운송인의 책임을 판단기준에 관한 전면적으로 정확하게 고찰하지 못한다.

2008년 광저우시 중급 인민법원에서 일련의 “승객이 중국남방항공회사를 소송”을 처리하던 사건들 중에, 승객이 국내비행을 하기 위하여 피고 남방항공회사를 선택하여 항공권을 구매하게 되었으며 하지만 항공기는 원래 정해진 이륙 시간은 2005년 6월 12일 22시 30분에 비행하여야 하였는데 이륙을 두 번씩 지연시키고 다음 날 새벽 0시 22분에까지 항공사 측에 승객들에게 항공기를 탑승하자고 하였다. 또는 이런 상황에 일부분 승객은 비행기를 탑승하는 것을 거절한 동시에 피고를 소송을 제기하고 손해배상 할 것을 주장한다. 상기 서술한 항공운송분쟁에서 승객이 항공회사를 상대로 한 손해배상청구에서 중국 법원의 주된 입장은 《민용 항공법》제126조의 규정을 근거로 승객은 항공운송의 연착 때문에 손실을 초래한 경우에 운송인이 손실을 피하기 위하여 본인이나 고용자 혹은 대리인이 이미 모든 가능한 필요한 조치를 취하였거나 또는 상응하는 조치를 실시하지 못하는 상황임을 증명할 수 있으면 책임을 지지 않으며, 본 사건은 항공기가 운송계약내용대로 약정한 시간 내에 비행하지 못하게 되었지만 피고는 승객들이 더 큰 손해를 입지 않도록 일제 필요한 조치를 취한다는 것, 사정을 고려하여 승객들에게 100위안 배상을 부담하여야 한다고는 것으로 판결을 내렸다.⁹⁰⁾

법원은 운송인의 “일제 필요한 조치”에 대한 고찰할 때 두 결점이 있다. 첫 번째, 법원은 사건을 심리하였을 때 운송인의 “일제 필요

90) 参见 (2008) 惠中法民二终字第61号至69号判决书.

한 조치”에 대한 다방면을 고찰하지 못한다. 또는 법원은 운송인이 승객에게 항공편 연착을 미룬 것만 알려 준 이유로 운송인은 “일제 필요한 조치”를 취한다고 너무나 간단하게 추정하였다. 두 번째, “일제 필요한 조치”는 운송인이 손해배상을 부담하지 않게 항변 수단 중의 하나이었으며, 법원은 운송인이 필요한 조치를 취한다는 것을 인정한다면 운송인의 배상부담을 전분 다 면제하여야 하는데 반대로 운송인이 승객들에게 손해배상을 부담한다고 맞지 않는 판결을 내렸다. 항공운송에 항공편 연착 문제에 있어서 중국법원의 이러한 입장과 태도는 국내법 관련 규정이 개정되거나 새로운 법 규정이 제정될 필요가 있다. 우선 운송인의 권리와 승객의 이익을 손해하지 않기 위하여 민항법과 관련부문규장의 내용을 점검하여 법원이 항공운송분쟁에 관한 항공편 연착 손해배상 판결을 내림에 있어서 판결기준과 고려한 요소들과 배상금 금액의 산정 등에 대하여 명확히 할 필요가 있다. 다음에, 항공편 연착에 관한 책임은 계속 과실추정책임주의원칙으로 채용하여, 운송인이 취하고 있는 “모든 필요한 조치” 항변은 “모든 합리한 조치”항변으로 바꿀 필요도 있다.

제5장 결론

오늘날 세계경제 글로벌화가 가속화되고 있음에 따라 항공운송산업도 빠른 속도로 성장하여 왔다. 특히 중국 항공운송산업은 수십 년 동안의 개혁과 발전을 거쳐 빠른 속도로 성장하여 세계 2위권에 진입하였다.

경제발전수준과 국민소득의 증가, 인간의 존엄과 인격의 보호의 강화 등 시대적 변화 등 면에서 봤을 때 현행《민용 항공법》상 항공운송인의 의무와 책임이 명확하지 않다. 왜냐하면 1995년 10월 30일에 반포된 중국《민용 항공법》은 반포된 이후로 현재까지 한 번도 수정된 적이 없다. 그래서 항공운송인의 책임기간, 항공기 승객의 사망 또는 신체상해, 항공편의 연착으로 인하여 발생한 손해, 수화물과 화물의 분실 및 훼손 등 분쟁이 발생하는 경우 등에 대한 법류들이 분쟁의 처리에 있어 합법적 권익을 충분히 보호하지 못할 우려가 항상 존재하였다. 정리해 보면 중국 현행《민용 항공법》의 문제는 크게 네 가지로 나눌 수 있다. 우선 민용 항공의 입법과정 상의 문제이다. 중국의 민항총국은 항공사의 주요 관리기구임과 동시에《민용 항공법》의 제정을 담당하였다. 계획경제의 환경 하에 민용총국은 국유항공사와 공통의 이익을 갖고 있기 때문에《민용 항공법》재정 시 소비자의 입장에서 소비자의 이익을 충분히 고려할 수 있을 지에 대한 의문점은 남겼다. 두 번째 문제는 항공운송인의 책임원칙에 관한 발생한 문제들을 다루고 있다는 것이다. 현재 중국에서 시행한 항공운공법률법규는 항공운송인책임의 규정에 관하여 분

산적이고, 전면적으로 펼쳐 있지 않았으며 항공운송인책임원칙에 대하여도 완전하게 대책을 세우지 못한다는 문제들이 있었다. 세 번째 문제는 권할 법원에 관한 문제이다. 《민용 항공법》은 국제항공운송에 있어서 분쟁을 해결할 수 있는 권할 조항을 규정하지 않았다. 마지막 문제는 항공 계약운송인의 지위(地位)에 관한 문제이다. 《민용 항공법》에서는 운송대리인의 자격한도에 대하여 너무 엄격하게 규정하느라 항공운송에 있어서 계약운송인의 신분으로 활동할 수밖에 없다는 문제가 있는 것으로 본다.

이와 같은 불합리성을 해소하기 위하여 중국의 항공법률 전문가들은 중국《민용 항공법》의 개선방향 및 수정내용에 대해 많은 논의를 거쳤는데, 그들의 여러 관점 중 대략 네 가지의 공통점을 확인할 수 있다. 첫째, 책임한도액에 관하여 개선하여야 한다. 즉, 책임한도액의 규정, 심사기제, 추가 보상 제도를 설립하여야 한다. 두 번째, 항공편 연착의 법률규정에 대하여 보충하고 개선하여야 한다. 여기서 말하는 항공편 연착의 법률규정은 항공편 연착의 법률개념, 항공편 연착 후에 운송인이 승객에게 민사책임을 요구하여야 하는 체계를 개선하여야 한다는 것이다. 세 번째, 항공운송인의 손해배상 책임기간에 관한 개선이다. 즉, 적절한 시기 내에 항공운송기간을 잘 판단하여 조정하여 줘야 한다. 또는 보조운송과 대체운송의 개념에 관하여 구분하여야 할 필요가 있다. 네 번째, 항공운송인 책임원칙 제도에 관하여 개선하여야 한다. 법원은 항공운송이 연착함으로 인하여 재판할 때 “일제 필요한 조치”로 운송인의 책임에 대한 판단기준에 관하여 전면적이고 정확하게 검토하여야 한다.

본 연구에서는 중국 현지자료를 많이 참조하여 중국《민용 항공법》이 미래에 다시 개정될 경우, 본 논문이 지적한 문제점들과 그 외에 다른 문제들을 가장 합리적이고 효율적으로 보완하고 수정할 수 있는 구체적인 방안을 제시하는 쪽으로 이루어졌으면 하는 바람이다.

<참고문헌>

【한국문헌】

- 김종복, 『신국제항공법』, 한국학술정보, 2012, p.205-270.
- 김광록, “상법상 항공운송인의 물건운송에 대한 손해배상책임 규정 검토”, 한국기업법학회, 기업법연구 제25권 제4호, 2011, p.211-233.
- 김도환, “국제 항공운송인의 책임에 관한 세계 각국의 입법례”
- 김종복, 『신국제항공법』, 한국학술정보, 2012, p.203.
- 金光變, “國際條約上の 航空運送人の 法的 變遷 에 대한 研究”, 2003,2, p.20.
- 金選二, 吳春燕, “중국민용항공법상 항공운송인의 책임제도”, 航空宇宙法學會誌, 제19권제2호, 2005, p205-206.
- 박원화, 제2판『국제항공법』 항공학술정보출판사, 2012.8, p.311-325
- 박명섭, 陈争辉, 윤제호, “항공운송산업 발전에 따른 중국《민용항공법》이 문제점 및 개선방향에 대한 고찰” 한국무역상무학회지 제 42권, 2009, p.219.
- 송채헌·박종은, 『국제물류운송론』 탐북스출판사, 2011.2, p389-398
- 이시환·김정희, 전개서, p.331.
- 임동철, 전개『해상법·국제운송법연구』, p.169.
- 李華, “중국 항공운송법의 현황 및 주요내용과 앞으로의 전망: 항공운송인의 책임을 중심으로” 航空宇宙法學會誌 第26卷 第一號, 2011.6.30. pp147-176
- 林錫珉, [第4版]『國際運送論』三英출판사, 2009, p451-461
- 이강빈, “국제항공화물의 운송 진언에 대한 항공운송인의 책임” 한국 중재학회, 중재연구 제13권 제2호(2004.2) p.377-401.

- 최성수, “복합운송인의 책임에 관한 개정 상법 규정의 검토” 동아대
학 법과대학부교수, 2007, p.424
- 최종현, “몬트올 협약상 항공화물운송인의 책임” 국제거래법학회,
국 제거래법연구 제17집 제2호, p.173-202.
- 崔竣璿, “국제항공운송에 관한 1999년 Montreal Convention에 대
한 一考” 성균관대학교 법과대학교수, 2004, p.200.

【외국문헌】

- 韩冰, “国际航空旅客运输承运人制度研究”, 华东政法大学, 博士论文, 2008, 11, p.134-148
- 沈志韬, “国际航空货物运输承运人责任制度研究”华东政法大学, 博士论文, 2011, 9, 23, p.168-208
- 董杜教, <航空法案例评析>, 对外经贸大学出版社, 2009年, p.70
- 滕金, “两岸直航面临的若干法律问题思考-发生空难航空运输承运人的责任与赔偿” 法制网-法制日报周末, 2008,12,7, p.1-76
- 刘霞, “关于我国航班延误问题的法律分析”, 华东政法大学, 硕士学位论文, 2007, 4, 20, pp.5-6.
- 张晓明, “借鉴新公约修订「民用航空法」”, 「航空法」, Vol.43, pp88-92.
- 沈志韬, “国际航空货物运输承运人责任制度研究”华东政法大学, 博士论文, 2011, 9, 23, p.168-208
- 黄庆畅, “民航法正加快修订”, 「人民日报」, 2008,5,7
- 刁伟民·杨慧, “修订民航法的几点意见”, 政策法规, Vol.50, pp.61-63
- 沪一中民五(商)终字第27号判决书, 2007, 参见
- 惠中法民二终字第61号至69号判决书, 2008, 参见

『인터넷 자료』

<http://www.caac.gov.cn>

<http://www.baidu.com>

<http://www.naver.com>

<http://news.xinhuanet.com/air/>

<http://wwwfog.it/convenzioni/inglese/guatemala-1971.htm>,
art.17

<http://www.jus.uio.no/lm/aircarriage.unification.convention.montreal.1999/17.html>

http://china.findlaw.cn/info/hangkongfa/hkflw/171373_4.html

http://baike.baidu.com/link?url=XgqCcrVUjnaUwdz8IpeDt6bWa7J4gOT0-j3xSESZbe3pGPr_K7thFzU-clRFoRzEls6aNMBunrRjghhC1a9DZq

<http://baike.baidu.com/view/439640.htm>

<http://www.cnnic.net.cn>