

중국민용항공법상 항공운송인의 책임제도

The Carrier Liability System from the
View Point of Chinese Civil Aviation Law

金 選 二 (Kim, Sun-Ihee)

한국항공대학교 항공우주법학과 부교수

Associate Professor, Hankuk Aviation University

吳 春 燕 (Wu, Chun Yan)

韓國航空大學校 航空産業情報大學院 航空宇宙法學科

Dept. of Air and Space Law Graduate School of Hankuk Aviation
University

- I. 서 론
- II. 항공운송인의 책임
- III. 실제운송인의 항공운송에 관한 특별규정
- IV. 중국항공운송인의 책임제도에 관한 검토
- V. 결 론

I. 서론

항공운송산업의 발전에 따라 항공운송량이 증가하고 국내 및 국외 항공기의 운항 횟수도 증가함에 따라 항공기사고발생에 대한 개연성도 높아가고 있으므로 항공과학 기술이 지금까지 발달하였지만 사고의 발생은 완전히 피할 방법은 없다. 사고발생 후 피해자(승객, 승하인 등)에 대한 배상은 아주 중요한 문제이다. 특히 승객의 사상 같은 경우에 인간의 생명은 그 가치를 따질 수 없이 소중하므로 피해자나 가족에게 어떻게 손해를 미봉할 것인지는 아주 중요하다. 운송인이 아무리 성의를 표시한다 해도 손해배상 중에는 영원히 피해자와 대립된 입장이므로 법률상에서 쌍방이익의 평형을 달성한다는 것은 쉬운 일이 아니다. 일단 항공기사고는 발생하기만 하면 단순한 국내 사고가 아니라 여러 가지 문제가 연관된 복잡한 국제사고이다. 항공사고가 발생하였을 때 운송인은 그 배상액을 결정함에 있어서 운송인의 면책약관에 의해 책임을 감면하거나 면제하는 입증이 쉽지 않을 경우를 제외하고도 연관된 국가의 법률에 익숙하지 못해서 난제에 부딪힐 때도 있다.

국제민간항공기구의 예측에 따르면 21세기에 가서는 아세아-태평양지구가 전 세계 국제항공운송의 40%를 차지함으로써 20세기 항공운송의 요충지였던 유럽과 북아메리카 주를 제치고 세계 첫 자리를 차지하게 된다고 한다. 그 중 중국은 아세아 지역의 영업중심지로서 해운산업의 발전이 이미 거대한 성과를 이룬 것처럼 국제항공운송영역의 발전도 가히 기대해 볼만하다. 따라서 중국과의 항공기사고에도 또한 더 깊은 주의를 돌릴 필요가 있다고 본다.

본 논문에서는 몬트리올협약과 중국의 항공법에 대하여 비교 고찰함으로써 중국의 항공운송인의 책임제도에 대한 이해를 도울 수 있는 계기가 되었으면 한다.

II. 항공운송인의 책임

중국민용항공법("민항법"이라고 약칭함)은 1995년 10월 30일 제8차 전국인민대표대회 상무위원회 제16차회의에서 통과되어 같은 날 자에 중화인민공화국주석령 제56호에 의하여 공포되어 1996년 3월 1일부터 발효되었다.

중국의 민용항공법은 공법적인 규정과 사법적인 규정이 혼재 되어 있는 것이 그 특

색으로 나타나고 있다. 그 중 항공운송인의 책임제도에 관한 내용은 민항법 중 제9장 「공공항공운송」에 규정되어 있다.

1. 항공운송인의 책임 및 면책사유

가. 여객사상

중국민항법 제124조는 「운송인은 민간항공기내에서 또는 민간 항공기를 탑승하거나 하강하는 과정에서 발생한 사건이 승객의 사망이나 상해를 초래하였을 때 이에 대하여 책임을 진다. 그러나 여객의 사상이 전적으로 자신의 건강상태에 의하여 조성되었을 때 운송인은 책임을 지지 않는다」라고 규정하였다. 이것은 운송인이 여객의 신체상해거나 사망에 관한 책임의 규정으로서 1971년 과테말라의정서에 근거하여 제정하였는데 아래와 같은 몇 가지 문제에 주의를 돌려야 한다.

1) 운송인은 민간항공기내에서 또는 여객이 민간 항공기를 탑승하거나 하강할 때 발생한 사건에서 조성된 여객의 신체상해거나 사망에 대하여 책임을 진다.

운송인이 민사책임을 지는 대상은 여객이다. 즉 운송인과 항공운송계약을 체결하여 운송된 사람이지만 여객 이외의 기타 사람, 예를 들면 탑승인원이나 보안인원, 밀입국하는 자에 대하여는 책임을 지지 않는다. 그러나 운송인이 항공표를 제출하지 않는 자에 대하여 탑승을 동의하였다면 이 탑승객은 비록 항공표를 갖고 있지는 않지만 여전히 여객으로서 운송인은 책임을 져야 한다.

운송인이 민사책임을 지는 범위는 여객의 신체사상 즉 여객의 사망이나 단순한 육체적 상해를 말하지 여객의 정신적 상해나 여객의 사망으로 인하여 타인에게 조성한 정신적 고통 같은 것은 포함하지 않는다.

항공기내에서 또는 항공기 탑승이나 하강과정에서 일어난 「사건」은 여객의 사망이나 상해와 인과관계가 있어야 한다. 여기서 「사건」이란 무엇인지는 중국민항법에서 명확하게 규정하지 않았지만 일반적으로 민간항공기내에서 또는 여객이 민항기를 탑승하거나 하강하는 과정에서 발생한 여객의 사망이나 상해를 조성한 항공운송조작이나 항공운송복무와 관련된 모든 사건들을 말한다. 즉 항공기추락과 같은 항공사고와 항공기의 공중에서 흔들림과 같이 항공사고를 형성하지 못한 항공사건, 혹은 모든 항공운송위험과 관련된 사건들이 포함된다. 이에 대한 운송인의 책임제도는 무과실책임제도이지만 원고는 항공운송 중에 일어난 사건과 여객의 사상 사이에 인과관계가

있다는 것을 입증해야 한다. 만일 운송인은 여객의 사상이 사건과 아무런 연관도 없다는 것을 증명하면 책임을 면제할 수 있다.

운송인의 책임기간은 '항공기내에서 혹은 항공기를 탑승하거나 내리는 과정'이다. 여기서 항공기내라는 개념은 비교적 정의를 내리기 쉽지만 항공기를 탑승하거나 내리는 과정에 대해서는 많은 쟁의가 있다. 일반적으로 항공기 탑승과정은 아래와 같은 4가지 조건을 만족시켜야 한다. 첫째, 시간상에서 탑승과정은 여객이 이미 체크인 수속은 마쳤지만 항공기내에는 들어가지 않는 시간을 말한다. 둘째, 여객이 종사하는 활동을 보면 여객은 탑승 진행 중에 있다. 셋째, 여객과 운송인의 관계로부터 보면 여객은 운송인의 관리하에 있다. 넷째, 여객이 있는 장소로부터 보면 여객은 탑승구역에 있어야 한다. 즉 탑승대기실로부터 민간항공기가 있는 구역까지, 일반적으로 운송구역(항공기운행구역), 착륙장과 항공기의 정치장 등을 포함한다. 항공기 하기과정은 아래와 같은 조건을 만족시켜야 한다. 첫째, 시간상에서 보면 하기과정은 여객이 항공기에서 내려서 공항 내 안전지대까지 가는 시간을 포함한다. 둘째, 여객이 종사하는 활동으로부터 보면 여객은 한창 하기활동진행 중에 있다. 셋째, 여객과 운송인의 관계를 보면 여객은 여전히 운송인의 관리하에 있다. 넷째, 여객이 처한 장소로부터 보면 여객은 하기구역에 있다. 즉 민간항공기로부터 공항 내 건물안전지대까지를 말한다. 일반적으로 하기구역도 비행기의 운행구역, 착륙장과 항공기의 정치장 등을 포함한다. 하지만 아래와 같은 경우 즉 첫째, 여객이 하기를 다 끝낸 후에 휴대수화물을 항공기에 잊고 내려서 다시 휴대수화물 찾으러 돌아가는 과정 둘째, 여객이 탑승대기실 회랑에서 환승수속 지점까지 걸어가는 도중 셋째, 여객이 세관, 국방수속을 끝낸 후 위탁수화물을 기다리는 과정 넷째, 여객이 공항안전지대에 도착한 후 거기서부터 위탁수화물 찾는데 까지 가는 도중 등은 항공기 하기과정에 속하지 않는다.1)

2) 여객의 사망이나 상해에 대한 운송인의 면책사유

전적으로 여객자신의 신체상황 즉 여객의 질병으로 신체상해, 또는 사망을 조성하였을 때 운송인은 책임을 지지 않는다. 즉 항공운송활동과는 관계없이 전적으로 여객의 건강상태로 사상이 발생하였을 경우 운송인은 책임을 지지 않는다. 그러나 부분적으로 여객의 건강상태로 인하여 조성된 여객의 사상에 대해서는 운송인은 책임을 져야 한다.

여객의 운송에 있어 손실이 손해배상청구자의 과실에 기인하였거나 또는 기여하였다는 것이 입증되었을 때에는 그와 같은 손실의 원인과 기여되었다는 과실의 정도에

1) 董念清, "试析上`下航空器的过程中", 「www.carnoc.com」, (2004年).

따라 운송인의 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수 있다. 여객 이외의 사람이 여객의 사망 또는 상해에 대하여 손해배상을 청구한 경우에 운송인은 여객의 사망이나 상해가 여객자신의 과실에 기인하였거나 또는 기여하였다는 것을 입증하면 그와 같은 손해의 원인과 기여되었다는 과실의 정도에 따라 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수 있다.²⁾

나. 수화물의 손해

바르샤바협약이든 중국민항법이든 모두 여객의 사상과 휴대수화물, 위탁수화물 또는 화물의 파괴, 멸실, 훼손에 대하여 운송인의 책임기간에 대한 규정은 같지 않다. 여객의 사상이나 휴대수화물의 훼손, 멸실 또는 손해에 대하여 운송인의 책임기간은 ‘민간항공기내에서 혹은 민간항공기를 탑승하거나 내리는 과정’이다. 그러나 위탁수화물이나 화물의 훼손, 멸실 또는 손해에 대해서 운송인의 책임기간은 ‘항공운송기간’이다.

수화물이란 여객이 여행 중에서 필요한 생활용품과 기타 개인재물들을 의미하는데 여기에는 휴대수화물과 위탁수화물이 포함된다. 위탁수화물이란 운송기간 운송인이 책임지고 관리하는, 이미 수화물표를 작성한 여객의 수화물을 말한다.

1) 운송인은 항공기상에서 또는 여객이 민간항공기를 탑승하거나 하강하는 과정에서 사건이 발생되어 승객의 휴대수화물이 훼손, 멸실 또는 손해를 입었을 경우에 책임을 져야 한다.³⁾

수화물에 대한 운송인의 책임제도는 무과실책임제도이다. 즉 승객이 사건과 휴대수화물의 손실 사이에 인과관계가 존재한다는 것을 증명하면 된다. 하지만 휴대수화물의 훼손, 멸실 또는 손해가 전적으로 그 수화물의 자연속성, 품질 또는 결함으로 조성되었고 비행기의 항행활동과 아무런 연관이 없으며 운송인이 그 결과를 예측할 수 없거나 그 손해를 막을 방법이 없을 때 운송인은 책임을 지지 않는다. 그러나 휴대수화물의 훼손, 멸실 또는 손해가 부분적으로 그 수화물의 자연속성, 품질 또는 결함으로

2) 중국민항법 제127조 참조, 동 조항은 바르샤바협약 제21조를 수정한 과테말라의정서 제7조와 몬트리올 제4의정서 제6조에 의하여 제정함.

3) 중국민항법 제125조 참조, 동 조항은 1971년 과테말라의정서와 1975년 몬트리올 제4의정서가 1955년 헤이그의정서에 의하여 수정된 바르샤바협약 제17,18조를 수정한 데 근거하여 제정함.

로 조성되었을 때 운송인은 응당 책임을 져야 한다.

여기서 수화물 또는 화물의 파괴(destruction)는 물리적 파괴뿐만 아니라 물건의 일부 또는 전부의 성질변경, 원래의 용도에 사용할 수 없게 된 경우까지 포함하는 개념이다. 예컨대 식품의 부식변질, 생동물의 죽은 경우 등이고 멸실(loss)은 화물, 수화물이 수하인, 여객에게 인도되지 않는 경우를 의미하는데 파괴와의 구별점은 멸실은 물건의 현재위치 나아가 존재 자체를 알 수 없거나 합리적인 방법으로 확인할 수 없는 것 또는 현재 점유를 상실한 것인데 비하여 파괴는 적어도 그 존재는 확인할 수 있고 현재 점유하고 있는 것인 점에서 구별된다. 양자의 공통점은 그 물건에 대한 경제적 가치를 완전히 잃어버린 점이라 할 수 있다. 훼손은 물리상의 파손과 변질을 말한다. 훼손과 파괴의 구별은 파손정도에 따라서 구별된다. 훼손은 보수를 통하여 물건이 원래의 경제가치와 기능을 회복할 수 있는 것이고 파괴는 보수를 통하여 원래의 기능을 회복할 수 없거나 또는 보수비용이 같은 물건을 새로 구입하기보다 가격이 훨씬 높으므로 보수할 가치가 없음을 말한다. 파괴와 훼손의 판건은 원래의 상태로 회복할 수 있는지에 달렸다.

2) 운송인은 항공운송중에 사건이 발생하여 승객의 탁송수화물이 훼손, 멸실 또는 손해가 조성되었을 경우에 책임을 진다.

민항법 제125조 제5항에 의하면 "항공운송기간"이란 비행장 또는 항공기상에서 또는 비행장외에 항공기가 착륙한 모든 장소에서 화물이나 위탁수화물이 운송인의 관리하에 있는 모든 기간을 말한다. 위탁수화물의 손해가 운송기간에서의 발생 여부를 판단하려면 반드시 위에 두 가지 조건을 다 만족시켜야 한다. 즉 위탁수화물이 반드시 운송인의 관리아래에 있어야 하고 또 비행장 또는 항공기상에서 또는 비행장외에 항공기가 착륙한 임의의 장소에 있어야 한다.

민항법 제125조 제6항의 규정에 의하면 항공운송기간에는 비행장 밖에서 행해지는 모든 육상운송(도로운송과 철도운송 포함), 해상운송과 내륙하천의 운송이 포함되지 않는다. 하지만 비행장내에서의 지면운송은 배제되지 않는다.

3) 수화물의 훼손, 멸실 또는 손해에 대한 운송인의 면책사유

(1) 승객의 휴대수화물의 훼손, 멸실 또는 손해가 전적으로 그 수화물의 자연속성, 품질 또는 결함으로 조성되었을 때 운송인은 책임을 지지 않는다.⁴⁾

(2) 수화물의 운송에 있어 손실이 손해배상청구자의 과실에 기인하였거나 또는 기

4) 중국민항법 제125조 참조.

여하였다가 것이 입증되었을 때에는 그와 같은 손실의 원인과 기여되었다는 과실의 정도에 따라 운송인은 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수 있다.⁵⁾

다. 화물의 손해

1) 운송인은 항공운송중에 사건이 발생하여 화물이 훼손, 멸실 또는 손해가 조성되었을 경우에 책임을 진다. 여기서 말하는 「사건」도 민항법 제124조에 있는 「사건」과 같은 뜻을 갖고 있다. 즉 항공운송과정에 돌연적으로 발생한 예견하지 못한 사고(accident)와 사건(incident), 그리고 뜻밖에 발생한 일이 아닌 예견 가능한 사건(event), 예를 들면 고용인이나 대리인의 부당한 행위 등을 모두 뜻한다.

2) 운송인의 책임기간은 수화물에서와 마찬가지로 「항공운송기간」이다. 즉 비행장 또는 항공기상에서 또는 비행장외에 항공기가 착륙한 모든 장소에서 화물이 운송인의 관리하에 있는 모든 기간을 말한다. 운송인이 화물을 관리하는 기간은 일반적으로 운송인이 화물운송장에 사인이나 날인하여 송하인에게 교부하는 시기부터 운송인이 화물운송장을 인도하고 화물을 교부할 때까지이다. 즉 수하인이 운송인으로부터 화물운송장을 인도 받을 때부터 항공운송기간은 계속된다.

반대로 화물이 비록 운송인의 관리하에 있지만 비행장 또는 항공기상에서 또는 비행장외에 항공기가 착륙한 어떠한 지점도 아닐 때 이 기간에 발생한 손실은 항공운송기간에 발생한 손실로 간주할 수 없다. 예를 들면 운송인이 비행장이 아닌 다른 외부의 지점에서 화물을 받을 때 생긴 손실은 항공운송기간에 발생한 손실이 아니다.

수화물의 운송과 마찬가지로 화물의 운송도 민항법 제125조 6항의 규정에 의해서 비행장 밖에서 행해지는 모든 육상운송(도로운송과 철도운송 포함), 해상운송과 내륙하천의 운송은 항공운송기간에 포함되지 않는다. 하지만 비행장내에서의 지면운송은 배제되지 않는다.

3) 화물의 훼손, 멸실 또는 손해에 대한 운송인의 면책사유

운송인은 화물의 훼손, 멸실 또는 손해가 다음과 같은 하나 또는 둘 이상의 사유에 의하여 조성되었을 때 책임을 지지 않는다.

- (1) 화물자체의 자연속성, 품질 또는 결함
- (2) 운송인이나 그의 고용인, 대리인 이외의 사람에 의하여 수행된 화물의 결함이

5) 중국민항법 제127조 1항 참조.

있는 포장

(3) 전쟁 또는 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 운송인은 책임을 면제할 수 있다. 반대로 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.

수화물의 운송에서와 마찬가지로 화물의 운송에 있어 손실이 손해배상청구자의 과실에 기인하였거나 또는 기여하였다는 것이 입증되었을 때에는 그와 같은 손실의 원인과 기여되었다는 과실의 정도에 따라 운송인은 책임의 전부 또는 일부가 면제될 수 있다.⁶⁾

운송인은 화물의 손실이 손해배상청구자 혹은 그의 대리인의 과실에 기인하였거나 또는 기여하였다는 것을 입증하여야 만이 책임의 전부 또는 일부를 면제 받을 수 있다. 만일 손해배상청구자 혹은 그의 대리인이 과실이 없고 또 화물의 손해와 손해배상청구자 혹은 그의 대리인의 과실 사이에 아무런 인과관계도 존재하지 않을 때 혹은 화물의 손해발생의 원인을 제시하지 못할 때 운송인은 책임을 져야 한다.

라. 연착손해

운송인은 여객, 수화물 또는 화물이 항공운송 중에 연착으로 인하여 발생한 손해에 대하여 응당 책임을 져야 한다. 그러나 운송인이 그의 사용자 또는 대리인이 손해 방지를 위한 모든 필요한 조치를 취하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었음을 증명한 때에는 책임을 지지 않는다.⁷⁾ 연착에 관한 운송인의 책임규칙은 위에서 서술한 여객, 수화물 또는 화물의 책임규칙과 같지 않다. 본 조에 의하면 운송인이 손해에 대한 책임여부와 입증책임 사이에 밀접한 관계를 가진다. 만일 운송인이 「모든 필요한 조치를 취하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다」는 것을 증명하면 면책받을

6) 중국민항법 제127조 2항 참조.

7) 중국민항법 제126조 참조. 본 조항은 1929년 「바르샤바협약」 제19, 20조를 수정한 1971년 「파데탈라의정서」와 1975년 「몬트리올 제4의정서」의 근거하여 제정함.

수 있고 아니면 책임을 져야 한다. 즉 연착에 관하여 운송인의 책임은 과실추정책임 원칙의 제한을 받는다.

일반적으로 운송인이 연착에 관한 손해에 대한 배상은 ① 여객이 다른 노선의 항공편을 기다리면서 지불한 모든 비용 ② 여객이 중간 기착지에서 다른 항공편으로의 환승에 손실이 생긴 경우 ③ 여객이 다른 항공사의 항공표를 구입하기 위하여 액 외로 지출한 비용 등등이 포함된다. 여기서 말하는 손실은 간접적인 손실이나 정신적인 손해에 관한 손실은 포함되지 않는다.⁸⁾

마찬가지로 운송인은 수화물이나 화물을 수화물포나 항공화물운송장에 기재된 목적지가 아닌 다른 곳으로 이송하였을 때, 운송인은 여객운송에서와 마찬가지로 운송인이나 그의 사용인 또는 대리인이 손해를 방지할 모든 필요한 조치(예를 들면 다른 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 입증하지 못하면 책임을 진다.

이외에 항공사법의 실천에서 보면 항공편의 취소나 예약초과로 인하여 탑승하지 못한 것도 모두 연착으로 보아야 한다.

중국민항법 제128조에 의하면 민항총국에서 항공기연착으로 인한 손실에 대하여 운송인의 배상책임한도액제도를 제정해야 하는데 아직까지 이에 대한 행정법규는 공포되지 않았다. 즉 중국민항법은 연착으로 인한 손실의 책임한도액에 대하여 단독적으로 규정하지 않았으므로 여객, 수화물, 화물의 연착으로 인한 손실에 대한 책임한도액은 각각 여객의 사상, 수화물의 멸실 손해, 화물의 멸실 손해의 책임한도액 규정 중에 포함돼있다 할 것이다.

2. 국제국내 항공운송인의 책임제한제도

가. 중국국내항공운송에서 항공운송인의 책임제한제도

중국민용항공법의 규정에 따르면 국내항공운송인의 배상책임한도액은 국무원 민간항공 관할부문(즉 민항총국)에서 제정하고 국무원의 비준을 거쳐 공포 시행된다. 그러나 이 입법에는 약점이 존재하는데 사례분석⁹⁾이 바로 그 증명이다. 본 안건은 법

8) 曹三明, 夏兴华, 民用航空法释义, (辽宁教育出版社, 1996年), p. 293.

9) (사례출처-陈志龙, "航空运输合同中承运人的民事责任及责任限制", 硕士论文, 武汉大学, 2001年, p. 46): 1998년 11월 24일 원고 주 모는 피고 모 항공회사와 화물운송계약을

를 적용상에서 어떤 문제가 존재할까? 중국민용항공법은 국내항공운송인의 배상책임 한도액의 기준에 대하여 국무원의 비준을 거친 후 실행한다고 명백히 규정하였다. 그러나 중국민항총국이 1996년 반포한 「中國民用航空貨物國內運輸規則」은 한 개 부문에서 반포한 규정일 따름이지 국무원의 비준을 거치지 않았다. 1987년 7월 1일 시행한 「航空貨物運輸合同實施細則」 제19조 2항은 「보험에 가입하지 않는 화물의 분실사건에 대하여 운송인은 화물의 실제손실에 대하여 배상하여야 한다. 배상가격을 어떻게 계산하는지는 민항총국이 국가물가국, 공상행정관리국과 협상하여 별도로 제정한다」고 규정하였고 또 지금까지 효력을 발생하고 있다. 그러므로 민항총국의 규정과 국무원의 법규는 서로 모순되고 규정의 효력은 행정법규보다 명백히 낮다. 다시 말하여 본 사례의 판결기초는 「航空貨物運輸合同實施細則」이지 「中國民用航空貨物國內運輸規則」은 아니다. 유감스러운 것은 중국국내항공운송인의 책임제한문제에 대하여 아직까지 입법상에서 해결되지 못하고 있다. 「中國民用航空旅客國內運輸規則」과 「中國民用航空貨物國內運輸規則」은 민항총국에서 제정한 부문규정이기 때문에 행정법규의 효력을 갖지 않는다. 이는 사법실천에 많은 불편을 초래하였고 운송인의 합법적인 권익을 보호하는데도 불리하다.

1) 중국국내항공여객운송인의 책임제한

체결하여 11대의 핸드폰을 무한에서 광주까지 운반하였다. 25일 수하인이 광주에서 물건을 인도 받을 때 2대의 핸드폰이 분실된 것을 발견하였고 27일, 광주백운공항공사는 원고에게 화물운송사고기록을 서명하여 제출하였다. 원고가 보험에 가입하지도 않고 또 발송할 때 가치성명도 하지 않았으므로 원고와 피고 쌍방은 배상금액에 대하여 제각기 자기의 의견을 주장하고 양보하지 않으므로 합의를 달성할 수 없었다. 1998년 12월 28일 원고는 법원에 소송을 걸어 피고가 잃어버린 핸드폰가격 35,600위엔과 간접적 경제손실 2,600위엔을 모두 배상해줄 것을 요구하였다. 법정심문조사에서 쌍방은 모두 핸드폰분실 사실에 대해서는 이의가 없었다. 원고는 자기가 보험에 가입하지 않은 것은 피고가 고지의 의무를 다하지 않았기 때문이라고 하면서 피고에게 과실책임이 있으므로 전액 배상해야 한다고 주장하였다. 그러나 피고는 자기는 이미 피고에게 보험에 가입해도 되고 가입하지 않아도 된다고 고지하였는데 원고가 주동적으로 보험에 가입할 수 있는 권리를 포기했다고 반박하였다. 그러므로 「民用航空法」과 「民用航空貨物國內運輸規則」의 제45조 2항의 「화물의 손실이 운송인의 책임으로 조성되었을 때 만일 가치신고를 하지 않았다면 운송인은 응당 실제손실의 가치에 따라 배상해야 한다. 하지만 배상최고한도액은 1킬로그램당 20위엔을 초과하지 않는다」의 규정에 의하여 2대의 핸드폰은 19킬로그램이므로 모두 380위를 배상해야 한다고 주장하였다. 여기서 쌍방의 논쟁초점은 한도액배상인가 아니면 전액배상인가 이다. 법원은, 「民用航空貨物國內運輸規則」중 한도액배상에 관한 조항이 「民用航空法」의 규정에 부합되지 않으므로 본 안건의 판결근거로 될 수 없다고 조사 판명하였다. 그 후 법원의 조정 하에 피고는 원고에게 9000위엔을 배상함으로써 본 안건은 끝을 맺게 되었다.

바르샤바협약에서 국제항공여객운송인의 책임한도액을 16,600SDR (약 24,900불, 중국원화 21만위안)로 정하였는데 ICAO의 조사에 따르면 절대다수의 국가(소국과 빈곤한 국가들도 포함)들의 국내항공여객배상책임한도액도 2만불 이상으로 이미 바르샤바조약의 수준에 도달하였거나 거의 접근하고 있다고 한다. 중국 「國內航空運輸旅客身體損害賠償暫行規定」 제6조에서 「운송인이 본 규정에 따라 응당 배상책임을 진다면 최고배상금금액은 승객 일인당 중국원화 7만위안이다」 라고 규정하였다. 이것은 바르샤바 규정뿐만 아니라 다른 국가와의 규정과도 거리가 아주 멀다. 정부 당국에서는 국내의 생활수준이 비교적 낮은 것을 감안해보면 국제조약이 규정한 배상책임한도액을 채택하는 것은 적절치 않다고 해석하지만 중국이 WTO에 가입한지도 어언 3년이 지난 지금에 보면 이 거대한 차이는 분명히 시의에 맞지 않고 중국이 국제항공운송시장과의 순조로운 연결에도 불리하다. 그러므로 이런 "내외유별"의 배상방식은 되도록 빨리 해결하여 국내항공운송배상한도액과 국제항공운송한도액의 격차를 차츰 줄여나가야 한다.

이런 배상한도액의 격차는 항공회사가 국제경쟁의 적극적인 참여에도 영향을 미친다. 사실상 무한책임과 엄격책임제도를 중심으로 하는 책임제도는 이미 실력이 충분한 큰 항공회사들의 국제운송경쟁의 주요시장수단으로 점차 되어가고 있다. 책임제도가 여객의 심리요소에 대한 영향은 아주 미묘한 것이다. 비교적 낮은 책임한도액은 여객들로 하여금 소송중에서 그 제한액을 타파하도록 격려하는 것밖에 안되고 소비자들로 하여금 불공평하게 운송인을 보호하는 것처럼 여겨지게 한다. 하지만 보다 높은 책임한도액 심지어 무한책임제도는 소비자들로 하여금 항공회사에 신뢰를 갖게 하고 또 심리상으로부터 의지할 곳을 찾게 되는 것이므로 항공회사가 격렬한 경쟁중에서도 많은 고객들을 확보하는데 도움을 준다.¹⁰⁾

국내항공여객운송중에서 여객은 신체사상과 연착에 관련된 손해에 대하여 사전에 운송인과 서면상에서 행정법규정보다 높은 배상책임한도액을 약정할 수 있다. 이는 계약의 자유원칙에 의하여 파생된 것이다. 즉 여객의 사상이나 연착에 관한 손해에 대하여 운송인은 약정된 배상책임한도 내에서 책임을 져야 한다.

항공기를 탑승하거나 하강할 때 또는 항공기상에서 발생된 사건이 승객의 휴대수화물에 대하여 손해를 조성하였을 때, 운송인이 책임져야 할 최고배상금액은 여객 일인당 중국원화 2,000위안을 초과하지 않는다. 위탁수화물의 전부 또는 부분적 손해, 멸실에 대한 손해배상액은 1킬로그램당 중국원화 50위안을 초과하지 못한다.

10) 陈志龙, "航空运输合同中承运人的民事责任及责任限制", (硕士论文, 武汉大学, 2001年), p. 34.

2) 항공화물운송에서 운송인에 대한 책임제한제도

항공화물운송에서 운송인에 대한 책임제한규정은 여객운송에 대한 기본규칙과 동일하고 배상액면에서만 차이가 있다.

지금 효력을 발생하고 있는 국무원에서 제정한 「航空貨物運輸合同實施細則」은 운송인의 배상책임한도액의 표준에 대하여 구체적으로 규정하지 않았고 「民用航空貨物國內運輸規則」은 화물에 대한 운송인의 배상한도액은 1킬로그램당 중국원화 20 위엔으로 규정하였는데 그 표준은 극히 낮은 것이다. 이 두가지 규정은 조속히 수정해야 된다고 본다. 그 외 중국민용항공법은 운송인이 위탁수화물이나 화물을 운반할 때 수화물표나 항공화물운송장을 발행하지 않으면 법정배상책임제한액이든 약정배상책임제한액이든 막론하고 배상책임제한에 따른 규정들을 인용할 수 없다고 규정하였다. 뿐만 아니라 여객, 송하인과 운송인 사이에 배상책임제한 액이 약정되었지만 원고가 그의 손실은 운송인 및 그의 고용인, 대리인의 고의나 중대과실에 의하여 조성되었다는 것을 증명하면 운송인은 실제손해에 따라 배상해야 한다. 즉 무한배상책임을 지게 된다.

탁송수화물과 화물의 손해배상에 대하여 운송인의 책임한도액의 계산방법은 아래와 같다.

(1) 탁송수화물이나 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 물품의 파괴, 멸실, 훼손 또는 연착이 동일한 수화물표 또는 항공화물운송장에 기재되어 있는 다른 소포의 가치에 영향을 미치지 않을 때에는 운송인의 책임한도액을 결정함에 있어서는 해당 1개 또는 2개 이상의 소포의 총 중량만을 고려하여야 한다.

(2) 탁송수화물이나 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 물품의 파괴, 멸실, 훼손 또는 연착이 동일한 수화물표 또는 항공화물운송장에 기재되어 있는 다른 소포의 가치에 영향을 미치는 때에는 이러한 다른 1개 또는 2개 이상의 소포의 총 중량도 고려하여야 한다.

탁송수화물이나 화물의 운송에서 국제조약의 규정에 근거하여 중국법률도 가격신고제도를 설립하였다. 가격신고제도는 배상책임제한과 대응되는 일종의 법률제도로서 여객, 송하인이 수화물이나 화물을 탁송할 때 운송인과 서면상으로 위탁수화물이나 화물의 가격을 약정하고 손해가 발생하였을 시에는 법정최고배상책임한도액에 의

거하지 않고 당사자들이 약정한 배상한도액 범위에서 배상을 진행하는 것을 말한다.

민용항공법의 규정에 따르면 가격신고를 구성하는 조건은 아래와 같다.

(1) 여객이나 송하인이 가격신고를 하는 시간은 응당 수화물이나 화물을 교부하는 시기와 동일해야 한다.

(2) 가격신고의 약정은 반드시 서면형식으로 해야 한다. 일반적으로 항공화물운송장에 송하인가격신고란이 있는데 이는 응당 송하인이 작성해야 한다.

(3) 약정된 금액은 탁송수화물이나 화물이 목적지에서 교부하는 실제이익보다 높아서는 안 된다.¹¹⁾

여객이나 송하인이 이익을 신고할 때 과실이나 기만행위가 있으면(이때 입증책임은 운송인한테 있음) 이 금액신고는 곧 무효로 되며 운송인은 오로지 법정배상범위 내에서 책임을 지면 된다. 일반적으로 계약관계의 평등하고 공평한 원칙하에서 운송인이 법정한도액보다 높은 책임을 지는 대가로 여객이나 송하인은 운송인한테 일정 금액의 부가가치를 납부해야 한다.

나. 국제항공운송에서 항공운송인의 책임제한제도

국제항공운송중의 배상책임한도액에 대하여 중국민용항공법은 바르샤바조약의 관련 규정을 참고로 하였고 구체적인 책임한도액의 계산방면에서는 헤이그의정서와 1975년 몬트리올 제2추가정서의 계산단위를 채용하였다. 여기서 말하는 계산단위는 국제통화기금(IMF)에서 규정한 특별인출권을 말한다. 그에 대응한 중국원화액수는 법원판결 당일, 중재기구의 결재당일 혹은 당사자사이의 협의당일에 국가외화관할기관에서 규정한 국제통화기금의 특별인출권을 중국원화로 환산하여 계산한 액수이다.

국제항공운송에서 여객 일인당 배상책임한도액은 16,600계산단위이다. 그러나 여객은 운송인과 서면상으로 이보다 높은 배상책임한도액을 약정할 수 있다. 예를 들면 중국남방항공(南航)은 그의 「旅客, 手荷物國際運輸條件」 제83조는 바르샤바협약 제17조에 의하여 제기된 배상요구에 대하여 동 협약 제22조 1항에 규정된 배상책임한도액을 원용하지 않는다고 규정하였다. 남방항공은 10만SDR을 초과하지 않는 부분의 손해배상에 대해서는 바르샤바협약 제20조 제1항의 "운송인은 운송인 및 그의 사용인이 손해를 방지하기에 필요한 모든 조치를 취하였다는 사실 또는 그 조치를 취할

11) 陈志龙, "航空运输合同中承运人的民事责任及责任限制", (硕士论文, 武汉大学, 2001年), p. 37.

수 없었다는 사실을 증명한 때에는 책임을 지지 않는다"의 항변을 인용하지 않는다. 동시에 미국을 경유하는 국제운송의 여객 1인당 배상한도액을 7.5만불로 한다.

탁송수화물이나 화물의 운송에 있어서는 운송인의 책임은 매 킬로그램당 17SDR를 한도로 한다. 다만, 여객이나 송하인이 물건을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 가격을 특별히 신고하고 아울러 필요로 하는 추가요금을 지급하였고 또 운송인이 여객이나 송하인이 신고한 가격이 도착지에서의 화물의 실제이익보다 높다는 것을 증명하지 못할 때에는 신고된 가격을 한도로 하는 금액을 지급하여야 한다.

승객운송 중 휴대수화물에 있어서 운송인의 책임은 승객 1인당332SDR을 한도로 한다.¹²⁾

Ⅲ. 실제운송인의 항공운송에 관한 특별규정

실제운송인이 이행한 항공운송에 관한 특별규정은 민항법 제137조로부터 제144조에 규정되어있는데 이는 1961년 과달라하라협약의 규정에 의거하여 제정한 것이다. 항공운송산업의 발전에 따라 항공기의 전세, 임차 등 현상이 갈수록 보편화됨으로써 항공운송업에 종사하는 주체가 항공회사라는 단일한 주체로부터 항공기를 소유하지 않는 법인, 비법인조직, 심지어 개인에 이르기까지 다원화 주체로 변화하였다. 이로 하여 운송인을 계약을 체결하는 "계약운송인"과 운송의 전부 또는 일부를 이행하는 "실제운송인"으로 분리하게 되었다. 중국항공운송실천 중에서도 대량의 항공기전세, 임차 등 현상이 존재하는데 비운송계약의 당사자가 민항법 제9장 3절까지의 규정의 계약을 받음과 동시에 배상책임제한에 관한 규정을 적용 받기 위하여 민항법 제9장 4절에 실제운송인이 이행한 항공운송에 관한 특별규정을 제정하였다.

민항법 제9장의 규정에 의하여 행해야 할 배상 또는 지시는 계약운송인에게 하든지 실제운송인에게 하든지 동등한 효력이 있다. 다만 제119조에 규정된 지시는, 계약운송인에게 행한 때에만 효력이 있다.¹³⁾ 이는 민항법 제119조의 규정이 송하인 또는 수하인이 화물에 대한 처분권으로써 항공운송계약에 중대한 변경 심지어 계약중지까

12) 중국민항법 제129조 참조.

13) 중국민항법 제140조 참조.

지 발생할 수 있기 때문이다. 계약운송인이 운송계약의 당사자이지 실제운송인은 해당 계약의 당사자가 아니다. 따라서 송하인 또는 수하인이 해당 계약의 변경, 중지 등에 관한 지시를 실제운송인에게 행하였을 때 그 지시는 효력을 잃게 된다.

실제운송인이 실행한 운송에 있어서, 실제운송인의 사용인, 대리인 또는 계약운송인의 사용인, 대리인은 그가 직무범위 내에서 행위 하였음을 증명한 때에는 제128조, 제129조의 배상책임제한에 관련된 규정을 원용할 권리를 가진다. 다만, 본 법의 규정에 의하여 배상책임한도를 원용할 수 없다는 규정은 제외된다.¹⁴⁾

실제운송인이 실행한 운송에 있어서, 실제운송인과 계약운송인 및 직무범위 내에서 행위 하였던 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.¹⁵⁾ 본 조는 배상총액에 관한 규정으로서 손해배상청구자의 부당이익을 방지하는데 유리하다고 볼 수 있다.

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 있다.¹⁶⁾ 본 조에서 실제운송인이 이행한 운송에 대하여 제기한 소송에 관하여 규정함으로써 여객 또는 화주들이 자기의 소원에 따라 소송을 제기하여 손해배상을 청구하는데 편리를 주었다.

제143조에 규정된 경우를 제외하고, 본 절의 규정은 실제운송인과 계약운송인사이의 권리와 의무에 영향을 미치지 않는다.¹⁷⁾ 본 조는 실제운송인과 계약운송인이 상호간 배상을 추궁하는 권리, 의무에 대하여 규정한 것으로서 과달라하라협약 제10조에 규정된 내용과 일치하다.

14) 중국민항법 제141조 참조.

15) 중국민항법 제142조 참조.

16) 중국민항법 제143조 참조.

17) 중국민항법 제144조 참조.

IV. 중국항공운송인의 책임제도에 관한 검토

1. 여객의 신체사상에 관한 책임제도

앞에서 서술한 바와 같이 중국은 항공여객운송 중 여객의 신체사상에 대하여 엄격 책임주의를 채택하고 있다. 여객의 신체사상에 관한 책임에 대하여 몬트리올협약도 엄격책임주의를 채택하고 있지만 협약에서는 "여객의 신체정황"에 관한 면책조건을 취소하였기 때문에 중국의 민항법에서 규정한 엄격책임원칙보다 더욱 엄격하다고 볼 수 있겠다. 그렇다면 몬트리올협약이 효력을 발생한 지금, 중국항공운송인의 여객신체사상에 대한 책임도 마땅히 수정해야 하는 것일까? 중국의 항공운송산업은 아직 성장단계에 있으므로 항공운송 중 여객의 신체사상에 관한 책임에 대하여 몬트리올협약과 같은 엄격책임제도를 도입하면 한창 발전을 모색하고 있는 중국의 항공운송 산업에 큰 영향을 줄 것으로 예상된다. 그러므로 중국의 현재상황에서는 급히 몬트리올협약의 엄격책임제도를 중국의 국내법에 도입할 필요는 없다고 본다. 더군다나 「민항법」 제184조(18)에 의하여 중국이 몬트리올협약에 가입한다면 이 협약에서 규정한 책임제도들은 중국의 국제항공운송 즉 국제노선에 모두 적용되게 된다. 그러므로 굳이 「민항법」을 수정하지 않아도 중국이 협약에 참가하면 감당하여야 할 국제의무의 이행에 영향을 주지 않는다.

2. 수화물의 손해에 관한 책임제도

중국항공여객운송에서 수화물의 손해에 대하여 엄격책임제도를 채택하고 있다. 여객의 휴대수화물이든 탁송수화물이든 막론하고 운송인은 "전적으로 수화물 자체의 자연속성과 품질 또는 결함으로 조성된" 손해를 제외하고는 항공운송기간에 발생한 사건에 의하여 조성된 수화물의 손해에 대하여 책임을 진다. 신조약은 여객의 휴대수화물과 탁송수화물을 분리하여 규정하였는데 여객의 휴대수화물의 손해에 대해서는 과실책임원칙을 채용하고, 탁송수화물의 손해에 대하여는 엄격책임원칙을 채용하였다. 신조약의 수화물의 책임에 대한 규정은 비교적 합리적하므로 중국의 입법은 이를

18) 민항법 제184조: "중화인민공화국이 체결 혹은 참가한 국제협약이 본 법과 부동한 규정이 있을 때, 국제협약의 규정을 적용한다. 그러나 중화인민공화국이 보류하도록 성명한 조항은 제외이다. 중화인민공화국법률과 중화인민공화국이 체결 혹은 참가한 국제조약에 모두 규정이 없을 때에는, 국제관례를 적용할 수 있다."

참고로 할 필요가 있다고 본다. 왜냐 하면 전반적 항공운송기간에서 탁송수화물은 운송인의 관리하에 있지만 여객의 휴대수화물은 운송인의 관리하에 있지 않다. 자기의 관리하에 있지도 않는 여객의 휴대수화물에 대하여 운송인은 어떠한 통제행위를 실시할 방법도, 실시할 가능성도 없다. 이와 같이 탁송수화물과 여객의 휴대수화물이 운송인과의 관계가 부동하기 때문에 양자의 책임제도도 어느 정도 부동해야 한다고 본다. 운송인의 관리하에 있는 위탁수화물의 손해에 대해서는 엄격책임제도를 실행하고, 운송인의 관리하에 있지 않는 여객의 휴대수화물에 대해서는 과실책임제도를 실행하는 것은 항공운송운행과정의 실제상황에 부합되는 것으로 볼 수 있겠다.¹⁹⁾

3. 화물손해에 관한 책임제도

중국항공운송 중, 화물의 손해에 대하여 엄격책임제도를 채용하고 배상책임한도액을 1킬로그램당 17SDR로 규정하고 있다. 이는 몬트리올협약의 규정과 전적으로 일치하므로 수정할 필요가 없다. 하지만 배상책임한도액 돌파여부의 문제에서 중국의 「민항법」과 몬트리올협약이 부동한 태도를 취하고 있다. 「민항법」 제132조에 의하면 항공운송 중의 손해가 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 고의 또는 손해가 발생할 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 행한 작위나 부작위에 의하여 발생한 것이 증명되면 운송인은 배상책임제한에 관련된 모든 규정들을 원용할 수 없다. 그러나 몬트리올협약 제22조 제5항에 의하면 항공운송 중의 손해가 운송인 또는 그 사용인이나 대리인의 고의 또는 손해가 발생할 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 행한 작위나 부작위에 의하여 발생되었다 하더라도 본 조 제3항의 화물의 손해 및 연착의 책임제한에 관한 규정을 원용할 수 있다.²⁰⁾ 운송인의 책임을 배제하는 바르샤바협약 제25조 미필적 고의 및 헤이그의정서 제3조는 인적 또는 물적 손해 전부에 대하여 적용을 시켜왔으나 몬트리올협약 제22조 5항에서는 여객 및 화물의 일반적 손해는 제외시키고 여객의 연착 손해와 수화물의 손해에 국한시켜 적용키로 하였기에 이는

19) 刘晓霞, "论航空运输承运人的责任制度", (硕士论文, 北京大学, 2001年).

20) 몬트리올협약 제22조 제5항은 "본 조의 제1항과 제2항의 규정들은, 운송인 또는 그 사용인이나 대리인이 손해를 발생시킬 의도로서 행한 또는 손해가 발생할 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 행한 작위나 부작위에 의하여 손해가 발생한 것이 증명된 경우에는 적용되지 않는다. 다만 사용인 또는 대리인에 의한 이러한 작위나 부작위의 경우에는, 해당 사용인 또는 대리인이 각자의 직무범위 내에서 행위 하였다는 것이 또한 증명되어야 한다"고 규정하였다. 하지만 본 조 제1항은 항공여객운송에서 연착책임제한에 관한 규정이고 제2항은 수화물의 손해 및 연착의 책임제한에 관한 규정이다. 그러므로 본 조 제3항의 화물의 손해 및 연착의 책임제한에 관한 규정은 여전히 원용할 수 있다.

앞으로 여객과 화주 보호를 위하여 심각한 논란의 대상이 될 수 있다. 그러므로 중국도 화물의 손해에 대한 책임제한에 관하여는 수정하지 않음이 바람직하다고 본다.

4. 여객의 연착에 관한 책임제도

여객의 연착에 관한 책임은 중국 「민항법」과 몬트리올협약 모두 과실추정책임주의 원칙을 채용하고 있다. 그러나 「민항법」 제129조 제1항이 규정한 배상책임한도에는 여객신체사상에 관한 손해배상뿐만 아니라 여객의 연착으로 인한 손해배상도 포함된다. 몬트리올협약은 제21조와 제22조에 여객의 신체사상에 관한 손해배상과 여객의 연착으로 인한 손해배상을 각각 분리하여 부동한 책임한도액을 규정하였다. 이 규정은 중국의 「민항법」에 관한 규정보다 더 명확하고 연착에 관한 손해배상을 처리할 때 더 신속히 처리할 수 있다고 본다. 그러나 신조약이 규정한 연착에 관한 배상책임한도액 4,150SDR은 발전도상의 국가를 놓고 볼 때 비교적 높은 것으로서 연착에 관한 배상책임한도액을 단독으로 규정할 때 중국의 상황에 맞게 규정해야지 협약의 한도액을 그대로 적용하는 것은 아니라고 본다.

V. 결 론

지난 70여년간 국제항공운송업계를 지배해온 항공운송인의 책임관계를 규정한 바르샤바체제가 새로운 통합조약인 몬트리올협약으로 대체한 것은 오늘날 국제항공운송업계의 가장 큰 변화라고 할 수 있다. 중국의 정부는 물론 중국항공운송업제도 본 협약의 실시에 따른 제반 대책을 강구하여야 할 것으로 본다. 중국의 항공입법을 놓고 보면 국내방면에는 1995년에 통과한 「中華人民共和國民用航空法」과 잇달아 반포한 민간항공법률법규가, 국제방면에는 중국이 전후하여 서명하고 비준한 20여 개의 국제협약과 의정서 그리고 87개 국가와 체결한 양자항공운송협정들이 초보적으로 중국의 민간항공법률체계를 형성하고 있다.

그러나 승인해야 할 것은 중국현행의 법률법규는 대체로 중국항공운송업의 발전에 적용하지 못하고 있다. 중국민간항공은 성립된 지 50여년 동안 거대한 발전을 하였는데 특히 중국개혁개방이후, 그 발전 속도는 더욱 주목을 받게 되었다. 2003년 말 통계에 의하면 중국은 현재 국내노선 총 961개와 32개 국가 72개 도시의 총 194개의

국제노선을 운행하고 있는데, 2004년도 한국항공진흥협회의 항공통계에 따르면 중국은 IATA회원국 중에서의 순위가 총톤 기준 5위, 여객 기준 5위, 화물톤 기준 6위를 차지하고 단순히 국제선의 순위를 보면 각각 12위, 17위, 10위를 차지한다. 이는 아세아 태평양지역의 항공운송시장의 빠른 성장속도에 중국항공운송시장도 큰 공헌을 했다는 것을 알 수 있다.

이처럼 중국항공운송업의 빠른 발전에 중국항공법률의 정체성과 법률의 可操作性의 결핍은 일정한 정도에서 중국항공운송업의 발전을 저해한다고 본다. 특히 1997년 중국 「형법」의 수정과 1999년 몬트리올협약의 통과 이후 민항법에 대한 수정은 대단히 급박한 상황에 놓여있다. 왜냐하면 민항법은 이미 1997년 새로 수정한 형법과의 연결이 어려워졌고 더욱이 국제협약의 규정과 일정한 격차가 존재함으로 더 이상 항공운송활동 중에 발생한 모든 법률문제에 대하여 전면적인 규범과 조정이 어렵게 되었다.

따라서 중국정부는 민항법을 하루 빨리 수정하여야 하고 또 시대적 조류와 국제적인 현실이 몬트리올조약 체제로 이행되어 가는 것이 확실함으로 세계 항공선진국들과 보조를 같이 하기 위해서는 본 조약에 가입하는 것을 서둘러야 한다.

참 고 문 헌

- 김두환, "국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올협약의 주요내용과 논점",
www.edu.co.kr/doohwank, 2003년
"1999년 몬트리올협약상의 국제항공여객운송인의 손해배상책임" 「항공
우주법학회지 제18호」, 2003년
- 김종복, "New Warsaw Convention: Montreal Convention 1999소개" 「항공우주
법학회지 제17호」, 2002년
- 曹三明, 夏兴华 《民用航空法释义》, 辽宁教育出版社, 1996年
- 陈志龙, 《航空运输合同中承运人的民事责任及责任限制》 硕士论文 武汉大学, 2001年
- 董念清, www.carnoc.com
《1999年〈蒙特利尔公约〉对中国的影响》
《关于航班延误的法律分析》
《试析〈上, 下航空器的过程中〉》
《关于航班延误的法律分析》
- 金凤春, www. Fortunecity.co.uk
《1999年〈统一国际航空运输某些规则的公约〉的释义》
《国际航空运输承运人和消费者利益保护的双刃剑》
《从华沙体制到1999年蒙特利尔公约》
- 刘伟民, 《国际航空承运人责任制度出路何在》 「民航经济与技术」,
1998年第8期
- 刘晓霞, 《论航空运输承运人的责任制度》 硕士论文 北京大学, 2001年
- 中国民航报, 《航班延误, 我们该如何面对》, 2004年
《中国航空运输的创新与中国航空法》, 1999年
- [법규 및 조약]
- 1929년 바르샤바조약
- 1999년 몬트리올협약
- 中华人民共和国民用航空法 (1995年10月30日制定)
- 中国航空货物运输合同实施细则 (1986年12月1日颁布)
- 中国国内航空运输旅客身体损害赔偿暂行规定 (1989年2月20日颁布, 1993年11月
29日修订)
- 中国民用航空旅客, 行李国内运输规则 (1985年1月1日制定, 1996年2月28日修订)

中国民用航空旅客,行李国际运输规则 (1997年12月8日制定)

中国民用航空货物国内运输规则 (1986年1月1日制定, 1996年2月29日修订)

中国民用航空货物国际运输规则 (2000年4月21日制定)

초 록

金 選 二(Kim, Sun-Ihee)

吳春燕(Wu, Chun Yan)

2003년 11월 4일부터 전세계적으로 발효된 몬트리올조약은 운송인의 책임의 범위에 있어서 많은 변화를 가져왔고 운송인이 제소될 수 있는 법원의 범위를 확대하였으며 운송인의 책임을 인정함에 있어 코드쉐어의 영향을 반영하였다. 몬트리올조약은 그동안 수많은 조약들이 채택했던 원칙들을 집대성하여 국제항공운송의 통일성을 단일 조약에 체계화하였다. 바르샤바조약체계의 문제점으로 지적되었던 낮은 배상한도액을 몬트리올조약에서 상향 조정하였고 항공운송인들의 입장을 보호하기 위한 조약인 바르샤바조약은 이제 몬트리올조약을 통해 승객의 입장을 반영한 조약이 되었다.

중국민용항공법은 1996년 3월 1일부터 발효되었는데 공법적인 규정과 사법적인 규정이 혼재되어 있는 것이 그 특색으로 나타나고 있다. 그 중 항공운송인의 책임제도에 관한 내용은 민용항공법 제9장에 규정되어 있는데 본 논문에서 구체적으로 다루고 또 앞에서 서술한 몬트리올협약과 중국의 관계도 적어보려고 한다.

현재 중국은 IATA회원국 중에서 항공여객수송량이 5위 권에 접어들고 있으며 항공화물수송량도 6위를 차지하고 있음에도 불구하고 아직도 이 조약에 가입을 하지 않고 있음은 문제점으로 지적될 수 있고 세계의 항공산업선진국들과 어깨를 나란히 하고 상호 협력하기 위하여 조속히 중국도 이 조약에 가입하는 것이 필요하다고 본다. 중국정부가 몬트리올조약을 비준한다면 중국의 승객들은 그로 인한 이익을 향유하게 될 뿐만 아니라 승객들과 항공사 모두의 이익이 될 것이다.

ABSTRACT

The Montreal Convention which came into force on November 4, 2003 over the world, has brought a fundamental change to the scope of carrier liability and expanded the sue scope of the carrier. Not only confirms the carrier liability, it also reflects the effects of code-share. In addition to integrate the existing principles that adopted by many conventions, the Montreal Convention has systematized the unity of international air transport into a single convention. It even successfully increased the extremely low compensation amount which was pointed out as a problem in the Warsaw Convention before. The Warsaw Convention, originally stood for the carriers, began to reflect the standpoint of the passengers.

The Chinese Civil Aviation Law came into force on March 1, 1996. One of the significant characteristics of the law is that, the regulation on public and private law is mixed combined. Therein, the content of carrier liability system is prescribed in Chapter 9, which is explained in detail in this study. Besides, the relationship between the Montreal Convention and China will be expounded too.

So far, China ranks the 5th in RPK and the 6th in FTK. However, in spite of the high ranks, China has not yet joined this convention. This can be regarded as a serious problem. China should join it as soon as possible for a further development and deeper cooperation with the air-industry-developed countries. Once the government ratifies the Montreal Convention, it will benefit both the Chinese passengers and the airlines.

주제어 : 중국민용항공법, 항공운송인, 책임제한, 책임제도, 항공운송, 실제운송인, 책임한도