

중국 항공운송법의 현황 및 주요내용과 앞으로의 전망 : 항공운송인의 책임을 중심으로

李 華*

목 차

- I. 서 론
- II. 중국 항공운송법의 체계 및 주요내용
- III. 항공운송법의 적용 및 앞으로의 전망
- IV. 결 론

* 北京理工大學法學院 전임강사

I. 서론

중국의 항공운송업은 50여년의 개혁과 발전을 거쳐 최근 고속도의 성장을 기록하고 있다. 2004년에 항공여객운송량은 이미 1억명을 넘었으며¹⁾ 2011년에는 3억명에 달할 것으로 예측되었다.²⁾ 민용항공총국 당국의 “민용항공발전 제12차 5년계획”에 따르면 2015년에 가서 총 여객운송량은 4.5억인차, 우편화물운송량은 900만톤에 달할 것이고 연 평균증가율은 각각 11%와 10%에 이른다.³⁾

이와 같이 매년 항공기를 이용하는 인구와 항공화물운송량이 급격히 늘어나고 있음은 필연적으로 항공운송관련 분쟁의 증가를 수반하게 한다. 그러나 급속히 성장하고 있는 민용항공운송업의 발전과는 달리 중국의 현행 항공운송법상 운송인의 의무와 책임이 불명확하다. 따라서 항공기 여객의 사망 또는 신체상해, 항공편의 연착으로 인하여 발생한 손해, 수하물과 화물의 멸실 및 훼손 등 분쟁이 발생하는 경우 동 규정들은 분쟁의 처리에 있어 여객의 합법적 권익을 충분한 보호하지 못한다는 비판이 제기되고 있다.⁴⁾

동시에 2005년 7월 31일자로 몬트리올공약은 중국에서 전국인민대표대회 상무위원회 비준을 거쳐 시행되었다. 이에 따라 국제항공운송에 있어서 운송인의 책임에 중대한 변화가 일어났으며 국내항공운송에서의 운송인의 책임에도 상응한 변화에 대한 요구가 있게 되면서 항공운송인의 책임문제에 대하여 관심이 집중되고 있다. 이러한 변화는 중국의 운송 관련 법체계를 개정하는데 또 다른 중요한 계기를 마련하였다.

중국은 항공운송에 있어서 독일처럼 단일한 항공운송법을 제정⁵⁾한 것이 아니며 중국의 항공운송 관련 법규정은 민용항공기본법, 민용항공행정법규와 部門規章에 산재되어 있다. 따라서 항공운송을 운송인이 민용항공기를 사용하여 진행하는 운송으로 광의의 정의를 내린다면, 항공운송법체계는 운송인의 책임제도, 민용항공기

1) 董念清, <中国民用航空法: 判例与问题研究>, 法律出版社, 2007, p.1.

2) http://www.caac.gov.cn/a1/201101/t20110112_36970.html, 2011년 5월 4일 최종방문.

3) http://news.xinhuanet.com/air/2011-04/21/c_121332140.htm, 2011년 5월 4일 최종방문.

4) 韩冰, <国际航空旅客运输承运人责任制度研究>, 上海社会科学院出版社, 2010年, p. 203.

5) 김대규, “독일항공운송법에서의 항공운송인책임:2004년 독일항공운송법의 개정내용을 중심으로”, 『항공우주법학회지』, 2004년, p.184.

사용 및 관련 제도, 예를 들면 항공기 適航, 운송과 관련된 航空人員, 비행관리, 비행보장과 항공운송기업의 관리, 항공배상제도, 항공보험제도. 항공사고조사와 구원 등 내용들이 포함될 수 있다. 그러나 본고의 편의상 상기 내용들을 모두 다룰 수 있는 것은 아니고 항공운송법 체계에서 현재 가장 큰 쟁점이고 또한 중요한 이슈로 부각되고 있는 운송인의 책임제도에 대하여 살펴보고자 한다. 즉 본고는 앞에서 서술한 배경과 문제점에 입각하여 중국 항공운송법에서의 항공운송인의 책임제도를 중심으로 다루고자 한다. 이어서 최근에 발생한 항공운송분쟁사건에 비추어 중국 항공운송법 관련 규정들의 미비점을 찾고 그 해결방법을 제시한다.

II. 중국 항공운송법의 체계 및 주요내용

1. 중국 항공운송법의 체계

중국의 항공운송 법체계는 민용항공기본법과 국내 기타 항공운송과 관련되는 법률, 법규⁶⁾와 部門規章⁷⁾ 그리고 중국이 체결하였거나 가입한 양자 및 다자조약으로 구성된다.

여기에서 중국의 민용항공기본법은 ‘중화인민공화국민용항공법’을 가리킨다. 법규라 함은 국무원에서 반포 및 시행하는 항공운송 관련 행정법규를 일컫는 것이고 부문규장이라 함은 국무원의 주관부문인 민용항공총국에서 제정한 규정을 가리킨다. 행정법규와 부문규장은 민항법의 구체적인 적용에 대하여 규정하고 있으며 민항법의 틀과 권한부여 범위 내에서 민항법의 규정을 보충하고 명확히 하는 작용을 한다.

국제조약 역시 중국항공운송법체계의 중요한 부분을 구성하고 있다. 현재 중국이 비준하여 발효하고 있는 중요한 국제다자조약으로는 1929년의 바르샤바조약, 1955년의 헤이그의정서와 1999년의 몬트리올조약이다.

6) 민용항공법규는 국무원에서 반포한 행정법규로서, 법적 효력에 있어서 헌법과 법률 다음이다.

7) 부문규장은 주로 국무원 산하의 민용항공총국에서 반포한 부문규장으로서 법적 효력에 있어서 헌법, 법률, 법규 다음이다.

(1) 민용항공법

민항법에서 항공운송관련 규정은 제9장 “공공항공운송”부분에 규정되어 있다. 우선 제9장의 제1절 일반규정 제107조에서는 국내항공운송에 대하여, 제108조에서는 국제항공운송에 대하여 정의를 내리고 있다. 또한 이 정의에 기초하여 중국은 국내항공운송과 국제항공운송을 구별하여 운송증서에 응당 포함되어야 하는 사항, 운송인의 책임한도액, 운송인의 면책사유 등 면에서 규정을 달리 하고 있다.

제9장의 제2절에서는 운송증서에 관하여 포괄적으로 규정하고 있다. 여객항공권 수하물표, 및 항공화물운송장이 여기에 포함되는데, 운송증서의 기재사항, 운송인이 운송증서를 교부하지 않거나 운송증서가 없이 운송한 경우 운송인의 책임한도액에 관한 규정을 원용하지 못한다는 등의 내용이다. 동 절에서는 운송인뿐만 아니라 송하인의 권리와 의무도 규정하고 있다.

제9장 제3절에서는 운송인의 책임에 대하여 규정하고 있다. 먼저 여객, 수하물, 화물운송인의 손해배상책임이 발생하는 기간, 손해배상책임구성, 책임한도액, 면책사유와 원칙 등에 관하여 규정하고 있다. 여기에서도 마찬가지로 국제항공운송과 국내항공운송을 구분하여 항공운송인의 책임한도액에 대하여 규정하고 있다. 이외에도 수하물, 화물의 멸실, 손실에 대하여 이의를 제출하는 기간, 항공운송에 관한 소송시효를 규정하고 있다.

제9장 제4절에서는 실제운송인이 항공운송을 이행함에 있어서 특별규정에 관하여 규정하고 있다. 즉 우선 계약운송인과 실제운송인에 대하여 정의를 내리고 있으며 실제운송인과 계약운송인의 책임관계와 그들에 대한 배상책임제한을 규정하고 있다.

(2) 법규

항공운송과 관련되는 법규로는 국무원에서 제정한 “民用航空非定期飛行管理暫定規定”⁸⁾, “國內航空運送旅客身體傷害賠償責任暫定規定”⁹⁾ 이 있다.

“민용항공비정기비행관리잠정규정”에서는 주로 중국에서 비정기비행운송업을 종사하는데 있어서 필요한 신청절차, 국내와 국제운송기업의 요건, 운송기업의 권

8) 1989년 3월 2일에 반포 및 시행.

9) 1989년 2월 20일에 반포되었고 1989년 5월 1일에 시행되었다. 1993년 11월 29일에 수정 및 시행되었다.

리와 의무에 대하여 규정하고 있다. 동 법규는 비정기민용항공운송에 관련된 원칙적인 사항만을 규정하고 있기 때문에 비정기민용항공운송에 관하여 법적인 틀을 제공한다는 측면에서 의미가 있겠지만 동 법규가 반포시행된지 20여년이 넘는 현실에서는 과연 민용항공운송업의 발전을 촉진하기 위한다는 그 제정목적은 충분히 만족시키고 있는지는 의문이다. 따라서 민용항공총국에서는 동 법규에 따른 부문규장을 제정하여 동 법규의 내용을 구체적으로 시행하고 있는데, “외국항공운송기업비정기비행경영허가세칙” 등이 그 일례라 할 수 있겠다.

“國內航空運送旅客身體傷害賠償責任暫定規定”은 모두 11개 조항으로 규정되어 있는데 운송인의 책임부담범위, 면책사유, 배상한도액, 외국인 여객에 대한 배상, 소송에 관한 규정을 두고 있다.

상기 민항법과 행정법규에 기초하여 중국 민항총국은 항공운송에 관한 아래의 부문규장들을 반포 및 시행하고 있다.

(3) 부문규장

중국의 “立法法”¹⁰⁾에 따르면 규장은 국무원 산하의 각 부서와 위원회에서 반포한 규정을 총괄하며 그 법적효력은 헌법, 법률, 행정법규 다음이다. 항공운송인 책임과 관련하여 민항총국에서 제정한 규정은 다음과 같다.

우선 화물, 여객, 수하물국제국내운송에 관한 규장으로는 “중국민용항공국내화물운송규칙”¹¹⁾, “중국민용항공화물국제운송규칙”¹²⁾, “중국민용항공여객, 수하물국내운송규칙”¹³⁾, “중국민용항공여객, 수하물국제운송규칙”¹⁴⁾이다.

상기 부문규장들은 중국의 경제체제개혁의 심화, 특히 중국의 항공운송업의 발전을 촉진하기 위하여, 10여년 기간의 중국항공운송에 대한 경험에 비추어, 동시에 중국이 가입한 바르샤바조약, 헤이그 의정서 등 국제조약의 규정을 참조하여 제정한 것이라고 주장된다.¹⁵⁾

10) 입법법 제77조~제82조 규정 참조. 입법활동을 규범화하고 중국의 입법체도를 확립하기 위하여 중국은 2000년 3월 15일에 입법법을 제정하여 반포하였다. 입법법을 통하여 법률, 행정법규, 부문규장의 효력, 제정과정, 법률해석 등에 대하여 규정하고 있다.

11) 1986년에 제정 및 시행하여 1996년 3월 1일에 반포 및 시행.

12) 2000년 8월 1일부터 시행.

13) 1996년 2월 28일에 반포하고, 2004년 7월 12일 수정하여 2004년 8월 12일부터 시행.

14) 1998년 4월 1일부터 시행.

15) 董杜教, <航空法案例评析>, 对外经贸大学出版社, 2009年, p. 70.

이외에도 항공운송인의 배상책임과 관련하여 민항총국이 반포 및 시행한 부문규장으로는 “국내항공운송운송인배상책임한도액규정”¹⁶⁾이 있다. 동 부문규장은 모두 6개 조항으로 규정되어 있는데 국내항공운송에 있어서 운송인이 여객과 수하물에 대한 책임한도액을 규정하고 있다.

2. 주요내용

(1) 운송인의 책임기간

중국 항공운송법에서 운송인의 책임부담기간은 두가지로 나뉜다. 첫번째 경우는 항공기상 혹은 여객의 민용항공기 승강중이다. 두번째 경우는 항공운송기간이다.

(가) 민용항공기상 혹은 여객의 민용항공기 승강중

중국 민항법 제124조, 제125조의 규정에서는 민용항공기상 혹은 여객이 항공기 승강중에 발생한 사건이 여객의 사망 혹은 상해를 초래하였을 경우, 혹은 여객이 소지하고 있는 물품이 멸실 혹은 훼손을 초래한 경우, 운송인은 응당 책임을 져야 한다고 규정하고 있다. “민용항공기상” 용어에 관한 해석에 있어서는 크게 문제될 것이 없다. 하지만 어떠한 기준으로 어떠한 범위까지 항공기 “승강중”임을 고려해야 할 것인지는 명확하지 않다. 중국 법원에서 동 이슈에 관하여 다루어 진 판례가 아직 없다. 일부 학자들은 중국의 동 규정은 1929년 바르샤바조약 제17조와 1999년 몬트리올공약 제17조의 규정을 수용한 것이므로 국제적으로 보편적으로 인정되고 있는 3가지 기준에 따라 고찰함이 바람직하다고 주장한다.¹⁷⁾ 다시 말하면 여객의 활동성격, 여객이 처한 위치와 여객이 어느 만큼 운송인의 통제하에 있는 것인지에 따라 항공기 승강중 이었는지를 판단해야 한다는 것이다.¹⁸⁾ 즉 활동성격으로 볼 때, 항공기에 오르거나 내리는 활동을 진행한 것이어야 하며, 위치요소로 볼 때, 대기실로부터 항공기로 이동중인 구간, 항공기로부터 공항건축물로 이동중인 구간을 가리키며, 통제요소로 볼 때, 여객은 운송인의 책임통제하에 있다.

16) 민항총국이 2006년 2월 28일 반포하고 2006년 3월 28일 시행함.

17) 贺富永, <航空法学>, 国防工业出版社, 2008年, p.235.

18) 董杜教, <航空法案例评析>, 对外经贸大学出版社, 2009年, p. 70.

다른 일부 학자들은 중국의 현실에 비추어 상기 3가지 요소 외에도 시간적인 요소를 추가하여 여객이 탑승수속을 마치고 항공기내 진입을 위하여 이동 중인 기간과 여객이 항공기 출구로부터 안전한 공항건축물로 이동하는 기간을 고려해야 한다고 주장한다.¹⁹⁾

앞에서 언급한 4가지 판단요소로 보아, 여객이 비행기 탑승을 위하여 대기실에서 대기하고 있다가 여객이 항공기로부터 내려온 다음 소지품을 기내에 두고 온 이유로 다시 기내에 들어가는 과정, 여객이 세관수속절차를 밟거나 탁송한 수하물을 찾는 과정은 여객의 “항공기 승강중” 범위로 간주할 수 없다.²⁰⁾

(나) 항공운송기간

민항법 제125조의 규정에 따라 운송인은 항공운송기간에 발생한 탁송수하물의 멸실, 혹은 손해에 대하여 책임을 진다. 이로부터 항공운송기간 범위에 따라서 항공운송인의 책임부담이 달라지기 때문에 운송기간의 의미가 중요하다고 할 수 있다. 민항법 제125조에서 구체적으로 항공운송기간에 대하여 정의를 내리고 있는데 항공운송기간이라 함은 “공항내, 민용항공기상 혹은 공항외 착륙한 모든 지점, 탁송한 수하물 혹은 화물이 운송인의 관리책임하에 있는 모든 기간을 가리킨다.”고 규정하고 있다. 또한 “항공운송기간은 공항이외의 모든 육로운송, 해상운송, 내륙하천 운송 등을 포함하지 않는다. 하지만 이러한 육로운송, 해상운송, 내륙하천운송등이 항공운송계약을 이행하기 위하여 적재하거나 교부 혹은 운송시, 반대의 증거가 없는 경우 발생한 손해는 항공운송기간에 발생한 손해로 간주한다.”

민항법 제125조에서의 탁송수하물, 소지품의 책임기간에 관한 규정은 1971년 과테말라 제4조 제2항과 1975년 몬트리올제4의정서 제4조의 규정을 주로 참조하였다.

그러나 주의해야 할 점은 민항법 제131조21)에서는 소송의 근거가 되는 손해는

19) 曹三明, 复兴华, <民用航空法释义>, 辽宁教育出版社, 1996, p. 281-222.

20) 贺富永, <航空法学>, 国防工业出版社, p.236.

21) Article 131: Any legal action for damages arising from **air transport** can be taken only in accordance with the conditions and limits to the liability for damages specified in this law irrespective of whatever grounds on which the legal action is taken. But it does not prevent whoever has the right to take the action or affect the respective rights of those involved in the action.

항공운송중에 발생한 것이어야 한다고 규정하였다는 점이다. 앞서 논의한 운송인의 책임기간은 항공기상 혹은 항공기 승강중과 항공운송기간이다. 동 규정들을 참고하였을 때 민항법 제131조에서 청구할 수 있는 소송에 대하여 “항공운송중”이라고 규정한 것은 제124조의 항공기상 혹은 항공기 승강중과 125조의 항공운송기간을 통틀어 명칭한 것으로 판단된다. 다시 말하면 제131조에 따라 소송을 제기할 수 있는 항공운송중에 발생한 손해는 여객이 항공기상에 있거나 항공기 승강중에 발생하였거나 항공운송기간에 탑승수하물에 발생한 손해이다.

(2) 운송인 책임부담의 범위

(가) 여객의 사망 및 상해

운송인은 민항법 제124조에 따라 여객의 사망과 상해, 제125조에 따라 고객이 소지한 물품 혹은 탑승한 수하물의 멸실과 손해에 대하여 책임진다.

제124조에서 여객의 “신체상의 상해”가 아닌 “상해”(casualties)로 규정하고 있다는 점에서 바르샤바조약 제17조의 운송인의 배상책임의 범위를 여객의 “신체상해(bodily injury)”로 규정²²⁾하는 것과는 구별된다.

바르샤바조약 제17조의 “신체적 상해”가 인체의 물리적 상해에 따른 정신적 상해를 포함하고 있는지, 동 조항은 신체의 물리적 상해를 수반하지 않는 정신적 상해에 대한 손해배상만을 청구할 수 있는지에 대하여 바르샤바조약의 체결국들 사이에서, 그리고 법원마다 견해를 달리하고 있다.²³⁾ 그렇다면 과연 중국 민항법 제124조와 바르샤바조약 제17조 규정과의 미세한 차이가 무엇을 의미하는지, 다시 말하면 민항법 제124조의 규정에 따라 운송인은 여객이 입은 정신적 상해에 대하여 책임을 부담해야 하는 의무가 있는지의 문제가 제기된다.

제124조에서 규정하고 있는 운송인의 여객에 대한 정신적손해배상 문제는 제131

22) Warsaw Convention Article 17:

The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger...

23) 董念清, <中国航空法: 判例与问题研究>, 法律出版社, 2007年, P.90; John F. Easton, Jennifer E. Trock, Kent A. Radford, Post Traumatic “Lesion Corporelle”: A Continuum of Bodily Injury under the Warsaw Convention, 68 J. Air L. & Com. 665(2003). 동 문장에서는 미국, 캐나다, 한국 등 국가들의 법원에서 바르샤바조약 제17조의 신체적 상해에 대한 규정을 어떻게 이해하고 실제 사건에서 적용하였는지에 대하여 분석하고 있다.

조의 여객이 소송을 제기할 수 있는 권리와 밀접히 관련되기 때문에 제131조의 규정과 같이 고찰하여야 한다.²⁴⁾ 제131조하에서 여객은 권리침해를 소송의 근거로 하는 것을 허용하기 때문에 당연히 정신적 손해를 배상해야 한다는 주장이 있다.²⁵⁾

우선 제124조에서 사용하고 있는 “人身傷亡”이라는 용어의 사전적 의미는 상당히 광범위하며 포괄적이어서 사전적 용어 자체만으로 정신적 손해를 포함하는지 명확하지 않다. 그러나 제124조의 영문버전에서는 “人身傷亡”을 “운송인은 운송 중 발생한 死傷者(causalties)에 대한 책임을 부담해야 한다.” 는 표현을 사용하고 있다. 그러나 제124조의 영문버전에서 사용한 사상자(causalties) 용어가 신체에 대한 물리적 상해만을 의미하는지, 물리적 상해에 따른 정신적인 상해도 포함하는지, 아니면 여객은 동 조항을 근거로 항공운송인에게 물리적인 상해가 없는 정신적 상해에 대한 배상책임을 청구할 수 있는지 마찬가지로 분명하지 않다.

중국 민항법 제131조에서는 항공운송에서 발생한 손해에 대한 배상청구는 동 법이 규정하고 있는 조건에 따라 제출하여야 한다고 명확히 요구하고 있다. 그 의미 인즉 응당 제124조에 따라 여객의 사망과 상해에 대하여 운송인이 책임을 부담할 것을 요구하여야 한다. 그렇다면 이는 다시 제124조에서 상해에 대하여 어떻게 규정하였고 동 상해를 어떻게 해석할지의 문제로 귀결된다.

민항법 제131조의 두번째 구절에서는 운송인이 배상책임을 부담하는 조건과 배상책임의 한도액 내에서 소송을 제기하여야 한다고 함은 “소송을 제기할 수 있는 자와 그들의 권리에 대하여 영향주는 것은 아니다.”고 규정하고 있다. 따라서 운송인의 책임부담조건과 책임한도액에 관한 제한은 민항법의 규정일 따름이고 기타 법 규정에 근거하여 관련 당사자는 여전히 소송을 제기할 수 있고 관련 권리도 영향 받지 않음을 의미한다.

그렇다면 중국의 기타 국내법에서는 정신적 손해배상에 대하여 어떻게 규정하고

24) 민항법 제131조: 항공운송에서 발생한 상해에 대한 소송에 있어서 근거가 어떠한지 동 법이 규정하고 있는 조건과 손해배상책임한도액 내에서 제기하여야 한다. 하지만 누가 소송을 제기할 수 있는지와 각자의 권리를 방해하지 않는다.

Article 131: Any legal action for damages arising from air transport can be taken only in accordance with the conditions and limits to the liability for damages specified in this law irrespective of whatever grounds on which the legal action is taken. But it does not prevent whoever has the right to take the action or affect the respective rights of those involved in the action.

25) 贺富永, <航空法学>, 国防工业出版社, 2008年, p.236

있는지의 이슈가 제기된다. 중국에서는 “권리침해책임법”²⁶⁾ 제22조, 최고인민법원이 2001년 2월 26일에 반포한 “민사권리침해 정신손해배상책임에 있어서 약간의 문제에 관한 해석”과 최고인민법원이 2003년 12월 4일 반포한 “인신손해배상안건을 심사에 적용하는 법률에 있어서 약간의 문제에 관한 해석” 등 법규정에 따라 정신적 상해에 관한 손해배상을 청구할 수 있겠다.

위의 해석에 따르면 한마디로 제124조에서 규정하는 운송인이 책임을 부담하는 여객이 입은 “상해”에는 정신적 상해를 포함하는지 분명치 않다. 그러나 제131조는 여객으로 하여금 민항법이 아닌 다른 법규정²⁷⁾에 따라 운송인이 여객에게 초래한 정신적 상해를 청구할 수 있는 권리를 제한하지 않고 있다. 따라서 항공운송중 발생한 사건이 여객의 사망 및 상해를 초래한 경우에 민항법 제124조, 제131조 규정에 따라 정신적 손해배상에 관한 중국 국내법상 기타 법 규정에 따라 항공인의 정신적 손해배상에 대한 책임을 물어야 한다고 본다.

(나) 소지물품, 탁송수하물 및 화물의 멸실 혹은 손해

민항법 제125조의 규정에 따라 운송인은 항공기상 혹은 항공기 승강중에서의 사건이 여객소지품의 멸실이나 손해를 초래하였다면 이에 대하여 응당 책임을 져야 한다. 뿐만 아니라 항공운송기간에 발생한 사건이 탁송수하물, 화물의 멸실 혹은 손해를 초래한 경우에도 책임을 져야 한다.

(다) 항공기 연착으로 인한 손해

민항법 제126조에서는 운송인은 항공운송중 연착으로 여객, 수하물 혹은 화물에 초래한 손해에 대하여 책임을 져야 한다고 규정하고 있다.

26) “중화인민공화국 권리침해책임법 (Tort Law of the People’s Republic of China)”은 2009년 12월 26일 반포되었고 2010년 7월 1일부터 시행된다.

제22조: 타인의 인신권익을 침해하여 엄중한 정신적 상해를 초래한 경우에 권리를 침해받은 자는 정신적 손해배상을 청구할 수 있다.

27) 관련되는 중국법 규정으로서 “민법통칙” 제119조, 최고인민법원 “중화인민공화국민법통칙을 이행할데 관한 약간문제에 관한 의견” 제147조, “국가배상법” 제27조 제1항, “소비자권의 보호법” 제41조, “의료사고처리조례” 제50조, “최고인민법원의 민사권리침해 정신손해배상책임에 있어서 약간의 문제에 관한 해석” 제1조, “최고인민법원의 인신손해배상사건을 적용함에 있어서 약간의 법률문제에 관한 해석” 제17조 제1항과 제3항, 제18조, 제29조, 제30조, “최고인민법원의 해외해상인신사망상해사건 손해배상 사건을 판단함에 있어서 구체적 규정” 제4부분의 제1조, “상속법” 제3조 등이 있다.

그러나 민항법, 행정법규나 규장부문 어디에서도 연착에 대하여 정의를 내리고 있지 않다. 단지 민항총국에서 반포하고 2004년 1월1일부터 실시한 “민용항공기 항공편 정상통계방법”에서는 아래의 상황에 속하는 경우 비정상항공편으로 분류하고 있다.

(1) 항공편 시각표에서 공표한 이륙시간 후 15분내 (베이징, 상하이, 광저우와 심천공항은 20분내)에 정상적으로 이륙하지 않은 경우; (2) 항공편 시각표에서 공표한 도착시간에 비행기문을 열지 않은 항공편; (3) 귀항, 항선의 변경 등 비정상적 상황이 발생한 항공편; (4) 민항총국 혹은 지역관리국 주관부문의 기준을 거치지 않고 항공회사가 자체적으로 계획을 수정한 항공편이다.

통계방법에서 연착이라는 용어를 직접 사용하지 않고 대신 “비정상”이라는 용어를 사용한 것은 국제국내항공법에서 연착에 대한 명확한 법적인 정의가 내려있지 않는 상황이고 중국민용항공법은 수정가능성이 있고 수정한 후의 민용항공법에서 어떻게 연착에 대하여 정의를 내릴지 확정할 수 없기 때문인 것으로 추산된다²⁸⁾

그러나 통계방법은 민용항공 업계에서 항공편이 정상인지 여부를 판단하는 내부 기준으로서 민용항공총국에서 서비스 수준을 높이고 항공운송의 관리를 강화하며 항공회사와 공항의 서비스 질량과 관리수준을 정확하고 진실하게 반영하는 것으로서 민용항공업계에서 실시하고 있는 내부분건이다. 법률법규가 아니고 민용항공의 규장체도가 아니기 때문에 법적효력이 없다.

“중국민용항공여객, 수하물국내운송규칙”에서는 운송인의 원인으로 항공편의 始發지점에서의 연착 혹은 취소를 초래한 경우 운송인은 여객에게 숙식등 서비스를 제공할 책임이 있다고 규정하였다. 그러나 항공편의 연착이나 취소가 비운송인의 원인인 경우 운송인에게는 여객이 숙식을 해결하는데 협조할 책임만을 요구하고 있다. ²⁹⁾

28) 杨惠, 吴桐水, “关于国内客运航班延误的几个法律问题: 兼及相关法律法规的完善”, 河北法学, 2005年8月, 第23卷第8期, p.67

29) 중국민용항공여객, 수하물국내운송규칙 제55조에서는 비행기의 정비와 수리, 항공편의 조정, 항공기 승무원 등으로 인한 항공편의 연착이나 취소를 운송인의 원인으로 보았다. 동법 제56조에서는 날씨, 돌발사건, 항공교통관리와 통제, 안전검사 및 여객등으로 인한 항공편의 연착이나 취소는 운송인의 원인이 아니라고 보았다.

(3) 운송인의 책임배상 한도액

중국은 국내항공운송과 국제항공운송을 구분하여 운송인의 책임배상 한도액을 규정하고 있다. 국내항공운송이나 국제항공운송이나를 막론하고 이러한 규정들은 강제성을 띠는 규정들로서 동법에서 규정하고 있는 운송인의 책임을 면제하거나 낮추려고 하는 조항은 모두 무효이다.³⁰⁾

(가) 국내항공운송인 경우

민항공에서 반포하고 2006년 3월 28일부터 시행한 부문규장 “국내항공운송 운송인의 배상책임 한도액에 관한 규정”에서는 중국국내항공운송에 있어서 여객의 사망 및 상해에 대한 항공운송인의 책임배상 한도액을 40만 위안으로 규정하였다. 이는 2005년 중국 도시와 읍 주민의 지배 가능한 소득으로부터 40만 위안이란 기준을 제정한 것으로 추정된다.³¹⁾ 만약 여객 스스로가 보험회사로부터 항공사고에 관한 보험 상품을 구매하여 보험금액을 받았다 하더라도 운송인이 응당 부담해야 할 배상책임은 면제되거나 감소하지 않는다.

여객이 소지하고 있는 물품의 배생책임한도액은 3000위안이며 여객이 탁송한 수하물과 운송하는 화물의 배생책임한도액은 100위안/Kg이다. 따라서 그 이전에 민항총국에서 제정하여 반포한 부문규장 “중국민용항공여객, 수하물국내운송규칙”³²⁾에 의하여 여객이 탁송한 수하물이 전부 혹은 부분적으로 손해가 발생하거나 분실된 경우에 50위안/Kg을 초과할 수 없으며 만약 수하물의 키로그램당 가격이 50위안보다 적을 경우 실제가격에 따라 배상한다는 규정은 더 이상 적용되지 않는다.³³⁾

30) 민항법 제130조

31) 2004년 중국의 도시읍주민의 연평균 재배가능한 소득으로는 9, 421.6위안이며 2005년은 10, 450 위안으로 추정된다. 따라서 항공사고 발생후 사망 혹은 상해를 입은 여객의 앞으로의 30년 수입과 장례비용, 가족들의 왕복비용과 숙식비용 등 요소와 외국의 항공운송인이 여객에 대한 손해배상한도액에 관한 규정을 참조하여 최종적으로 국내항공운송인의 여객에 대한 사망과 상해에 대한 책임한도액 기준을 정하였다.

韩冰, <国际航空旅客运输承运人责任制度研究>, 上海社会科学院出版社, 2010年, p.195. 참조

32) 1996년 2월 28일 반포하였고 1996년 3월 1일부터 시행. 2004년 7월 12일에 민항총국의 수정을 거쳐 2004년 8월 12일 시행.

33) “중국민용항공여객, 수하물국내운송규칙” 제49조

(나) 국제항공운송인 경우

민항법 제129조에 따르면 국제항공운송에 있어서 여객에 대한 책임한도액은 16,600계산단위로 제한한다. 탁송수하물 혹은 화물의 운송에 있어서 운송인의 책임한도액은 1키로그램마다 17계산단위를 한도로 하고 있다. 여객의 소지한 물품에 대한 운송인의 책임은 여객1인당 332계산단위로 제한한다.

그러나 민항법 제184조에 따라 만약 중국이 체결하였거나 가입한 국제조약에서 동 법과 달리 규정되어 있는 경우, 중국이 유보를 한 조항을 제외하고 국제조약의 규정을 적용한다. 중국법과 중국이 가입 혹은 체결한 국제조약에서 규정이 없는 경우 국제관례에 따른다고 규정하고 있다. 34) 2005년 7월 31일부터 1999년 몬트리올공약은 중국에서 발효되었다. 따라서 국제항공운송의 경우 여객의 사망에 대한 배상책임한도액은 몬트리올공약상의 규정을 따른다. 즉 운송인은 두단계 배상책임을 지는데 우선 10만계산단위의 배상책임한도내에서 무과실책임을 지며 10만계산단위를 초과하는 경우에 있어서 과실추정원칙하에서 무한책임을 진다.

(다) 배상한도액 예외의 경우

운송인의 책임배상한도액이 적용되지 않는 예외가 있다. 모두 네 가지 경우로 나뉘는데

첫째, 여객은 사망 및 상해 그리고 연착에 관하여 운송인과 서면으로 동 법에서 규정하고 있는 책임배상한도액보다 더 높은 배상액을 약정할 수 있다.

둘째, 여객이 탁송수하물이나 화물의 가격이 법에서 규정한 운송인의 배상책임한도액보다 더 높다고 간주하여 그 가격을 특별히 신고한 경우에는 운송인은 여객이 신고한 가격에 따라 배상한다. 35)

셋째, 운송인은 항공운송에 있어서 손해를 일으킬 의도를 갖거나 또는 손해가 발생될 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 행한 운송인, 사용자 또는 대리인의 작위 또는 부작위로 인하여 일어난 손해임이 입증된 경우에는 운송인에게는 책임한도액에 관한 규정이 적용되지 않는다.36)

34) 중국은 민항법 제129조에서 국제항공운송인의 배상책임 한도액을 규정함에 있어서 몬트리올 제2 추가의정서 제2조를 수용하였다. 김두환, 한국에 있어서 항공운송인의 민사책임에 관한 국내입법의 제문제: 각국의 입법례를 중심으로, p.35

35) “중국민용항공여객, 수하물국내운송규칙” 제49조

36) 민항법 제132조.

넷째, 여객이 항공권을 구매하지 않은 상황에서 운송인이 탑승을 허락하였거나³⁷⁾ 운송인이 탁송한 수하물이나 화물에 대하여 운송증서를 발부하지 않은 경우³⁸⁾ 운송인의 책임배상한도액에 관한 규정을 원용할 수 없다.

(4) 운송인 책임부담 원칙

(가) 무과실책임 원칙

항공운송중에서 발생한 사건이 여객의 사망이나 상해를 초래한 경우, 여객이 소지한 물품, 탁송수하물, 화물의 멸실이나 손해를 초래한 경우에 항공운송인은 무과실책임 다시 말하면 엄격책임을 진다. ³⁹⁾

(나) 과실추정책임원칙

여객, 수하물 혹은 화물이 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.

(5) 운송인 책임의 면책사유

- (가) 여객의 사망 혹은 상해가 완전히 여객의 건강 상황으로 인한 경우 운송인은 책임을 면한다.
- (나) 여객의 사망 혹은 신체상해가 비행과 관련된 사건으로 인한 것이 아니고 운송인이 이를 증명하는 경우 운송인은 책임을 지지 않는다.
- (다) 항공기 연착으로 인하여 발생한 여객의 상해, 여객의 소지품, 수하물 혹은 탁송수하물, 화물의 손실에 있어서 운송인이 본인 혹은 고용인 혹은 대리인이 손해의 발생을 피하기 위하여 모든 필요한 조치를 취하였거나 그러한 조치를 취할 수 없는 경우 운송인은 책임을 부담하지 않는다.
- (라) 탁송수하물, 화물의 멸실 혹은 손해는 탁송수하물, 화물의 자연속성, 질량,

37) 민항법 제111조

38) 민항법 제112조

39) 민항법 제124조와 제125조

혹은 하자에 의하여 초래된 경우 운송인은 책임을 부담하지 않는다. 운송인 혹은 운송인의 대리인, 고용인이외의 者가 화물을 포장하고 포장에 문제가 있는 경우 운송인은 책임을 부담하지 않는다. 또한 전쟁이나 무장충돌이 발생한 경우, 정부 관련 부문에서 실시하는 화물에 관한 출입국에 관한 조치로 발생한 화물의 손해에 대해서는 운송인은 책임을 지지 않는다.

(6) 기타 문제

(가) 이의제출 기한

민항법 제134조에서는 여객 혹은 탁송인이 탁송수하물 혹은 화물을 수령하면서 이의를 제기하지 않은 경우 이는 탁송수하물 혹은 화물이 완전히 교부되었으며 운송증명과 일치한다는 초보적 증거로 사용할 수 있다고 규정하고 있다. 탁송수하물 혹은 화물에 대한 손해가 발생한 경우 여객 혹은 인수자는 법적으로 규정한 기한 내에 운송인에게 손해가 발생한 사실을 알려야 한다. 탁송수하물이 손해가 발생한 경우 응당 탁송수화물을 수령한 이후 7일 이내에 제출하여야 하며 화물에 손해가 발생한 경우 화물을 수령한 이후로부터 14일 이내에 제출하여야 한다.

탁송수하물 혹은 화물의 연착으로 발생한 손해의 경우 탁송수하물 혹은 화물을 여객에게 교부하였거나 수하인에게 처리한 후로부터 21일 이내에 제출하여야 한다. 운송인이 기만행위가 있는 경우를 제외하고 여객이거나 수하인은 위 기간 내에 이의를 제기하지 않는 경우 운송인은 배상소송을 제기할 수 없다.

(나) 법의 적용

민항법 제131조 규정에 의하면 민항법의 규정은 원고가 소를 제기할 수 있는 자와 그의 권리를 저해하지 않는다. 따라서 항공운송에 관한 소송에 있어서 민용항공법을 적용할 수 있을 뿐만 아니라 항공운송계약을 근거로 계약위반책임을 묻거나 권리침해소송의 경우에 이에 관련된 국내법 기타 규정을 원용할 수 있다..

국제항공운송인 경우 민사소송법 제238조, 민항법 제184조의 규정에 따라 중국이 가입하였거나 체결한 국제조약이 우선 적용된다. 하지만 중국이 유보를 성명한 경우에는 예외로 한다. 중국이 체결하였거나 참가한 국제조약이 없는 경우 국제관

례에 따를 수 있다. 이로부터 국제항공운송분쟁에 있어서 중국이 가입하고 비준한 1929년 바르샤바조약, 1955년 헤이그의정서, 1999년 몬트리올의정서가 우선적으로 적용된다. 그리고 민항법 제190조에서 규정하건대, 국제관례를 적용함에 있어서 중국의 사회공공이익을 저해하여서는 아니 된다고 규정한다.

(다) 관할법원

국내항공운송인 경우, 민사소송법 제28조의 규정에 따라 운송始發地, 목적지 혹은 피고주소지 인민법원에서 관할한다. 국제항공운송인 경우, 민사소송법 제243조의 규정에 따라 계약분쟁 및 기타 재산권익에 관한 분쟁에서 계약체결지, 계약이행지, 소재지, 가압재산소재지, 침권행위 혹은 피고의 대표기관 소재지 인민법원에서 관할할 수 있다.

(라) 소송시효

민항법 제135조에서 규정하건대 항공운송의 소송시효는 2년이며, 민용항공기가 목적지에 도착하였거나 응당 도착하여야 하거나 운송이 종료한 날부터 계산한다.

Ⅲ. 항공운송법의 적용 및 앞으로의 전망

이 부분에서는 앞에서 항공운송인의 책임 제도를 위주로 고찰한 항공운송인법 체계와 주요내용이 법원에 의하여 실제 항공운송분쟁에서 어떻게 다뤄지고 있는지, 관련 법 규정이 적용에 있어서 어떠한 문제점이 있는지 앞으로의 전망은 어떠한지를 중심으로 논의하고자 한다.

1. 여객의 사망 및 상해에 대한 정신적 손해배상의 문제

중국 국내법과 국제법 관련 규정으로부터 항공운송인이 여객에 대한 정신적 손해를 배상해야 하는지, 만약 배상해야 한다면 배상기준은 어떠한지에 관한 이슈를

중심으로 중국법원에서 실제로 다른 판례를 중심으로 살펴보고자 한다.

(1) 국제항공운송에서의 정신적 손해배상의 문제

1999년 8월 4일 중국여객은 미국서북항공회사의 비행기를 타고 하와이로부터 상해로 가게 되었다. 비행과정에서 승무원이 부주의로 뜨거운 물이 담겨져있는 컵을 쏟아 여객은 하복부와 다리에 심한 화상을 입었다. 비행기에는 아스피린과 붕대만이 비상약품으로 비치되어 있어 여객은 응급조치를 취하지 못하게 된다. 원고는 장시간의 화상의 고통을 견디며 상해에 도착하였다. 동 여객은 상해시 정안구 법원에 港龍航空有限公司를 피고로 소송을 제기하였고 정신적 손해배상 1달러를 지불할 것을 요구하였다. 동 사건은 민항법에서 가리키는 국제항공운송으로서 중국이 가입한 바르샤바조약의 규정이 적용된다. 따라서 동 판례가 가지는 의의는 중국법원에서 바르샤바조약 제17조의 “신체적 상해”규정을 어떻게 이해하는지이다. 다시 말하면 바르샤바조약 제17조가 항공운송인의 정신적 손해배상책임을 포함하는지에 대한 중국법원의 해석이다.

정안구 법원은 바르샤바조약에서 비록 “신체적상해” 라는 용어를 사용하고 있지만 운송인의 책임을 놓고 보면 가장 중요한 것은 상해 자체만이 아니라 여객이 사고로 인한 손해입에 유념해야 하며 이 손해에는 응당 물질적인 손해와 정신적 손해를 포함해야 한다고 보았다. 동 사안에서 원고가 주장한 정신적 손해는 신체적 상해에 의하여 기인한 것이며 양자사이에 필연적인 인과관계가 있다. 법원은 원고가 입은 신체적상해와 정신적 고통에 대하여 피고가 배상할 책임이 있다고 보았다. 40)

2002년에 판결한 陸紅이 미국연합항공회사에 대하여 소를 제기한 국제운송사건에서 같은 법원(상해시 정안구인민법원)에서는 원고인 여객의 정신적 손해배상 청구를 인정하고 피고인 항공회사로 하여금 5만위안의 정신적 손해에 대하여 배상하게끔 판결하였다.41)

40) <http://news.carnoc.com/list/75/75349.html> 2011년 5월 13일 최종방문

41) <http://hi.baidu.com/blueskycheng/blog/item/873a30ac3f588b0f4a36d6ea.html> 2011년 5월 10일 최종방문; http://news.xinhuanet.com/china/2001-12/05/content_148234.htm 2011년 5월 13일 최종방문

(2) 국내항공운송에 있어서의 정신적 손해배상에 관한 문제

국내항공운송에 있어서 운송인에 대한 정신적 손해배상청구에 대하여 다른 법원의 판례를 살펴보고자 한다. 1999년 謝某는 중국국제항공회사의 비행기를 타고 하얼빈으로 가게 되었다. 비행도중 승무원은 부주의로 음식물을 여객의 얼굴과 몸 그리고 옷에 쏟게 되었다. 사후 원고는 피부과민 때문에 병원에 가게 되었는데 병원의 진단에 따르면 접촉성피부염으로서 3일 휴식해야 한다는 진단서를 내었다. 원고는 항공회사를 상대로 소송을 제기하면서 항공회사에서 공개적으로 사과할 것과 3607위안의 경제적 손실을 보상할 것, 그리고 신체적 상해로 인한 정신적 손실 9059위안을 배상할 것을 요구하였다. 동 사건을 심리한 북경시 조양구법원은 접촉성피부염과 항공운송중에 발생한 사건사이에 직접적인 연관이 없음을 이유로 경제적 손실의 배상청구를 인정하지 않았으며 또한 원고가 요구한 정신적손해배상은 법적근거가 없다는 이유로 지지하지 않았다.⁴²⁾

그러나 다른 한 사건에서는 원고는 피고가 제공한 음식을 먹다가 음식내에 들어 있는 용기파편에 의하여 인후에 찰과상을 입게 되었는데 원고는 이로하여 심한 정신적 고통에 시달리게 되었다고 주장하였다. 원고의 상기 주장에 대하여 법원은 피고는 원고에게 3000위안의 정신적 상해에 대한 배상을 지불하도록 판결하였다.⁴³⁾ 법원은 판결문에서 피고의 과실정도, 권리침해의 수단, 원고가 입은 손해의 정도, 권리침해행위가 사회에 미치는 영향 등 요소를 고려하여 정신적 손해배상액을 확정한다고 판결하였다.

(3) 앞으로의 전망

상기 서술한 항공운송분쟁에서 여객이 항공회사를 상대로 한 정신손해배상청구에서 중국법원의 주된 입장은 중국 항공운송법과 바르샤바조약 제17조하에서 운송인은 항공운송중에 발생한 사고가 여객의 상해를 초래하였을 경우 배상책임이 있으며 정신적 고통이 신체적 상해로부터 기인한 것이라면 정신적 상해는 신체적 상해의 일부분으로서 운송인은 이에 대하여 책임을 부담해야 한다는 것으로 파악된다. 법원은 여객의 운송인에 대한 정신적 손해배상을 인정함에 있어서 항공운송법이나

42) 董念清, <中国航空法: 判例与问题研究>, 法律出版社, 2007年, P.85-86

43) <http://news.beelink.com.cn/20000927/423354.shtml> 2011년 5월 11일 최종방문.

항공운송관련 국제조약 이외에도 정신적 손해배상청구와 관련되는 국내법 규정을 참조하고 적용하였다.⁴⁴⁾ 그러나 중국법원에서는 신체적 상해를 수반하지 않거나 경미한 신체적 상해에 따른 정신적 손해배상청구는 인정하지 않았다.⁴⁵⁾ 정신적 손해배상의 문제에 있어서 중국법원의 이러한 입장과 태도는 국내법 관련 규정이 개정되거나 새로운 법 규정이 제정되지 않는 한 상당기간 동안 변함없을 거라고 본다.

그러나 중국 국민소득의 증가와 더불어 개인의 권리, 인간존엄과 인격의 보호 등에 대한 인정과 관심도가 높아지면서 정신적 상해에 대한 배상금액은 현재에 비하여 앞으로 점차 높아져야 한다. 또한 여객이 항공운송중 발생한 사고로 인한 상해 및 그에 따른 정신적 손해배상을 인정하는지, 정신적 손해배상을 산정함에 있어서 중국의 어느 지역 법원이 판정을 내렸는지, 소송사건이 어느 항공회사를 상대로 한 것인지에 따라서 상당한 불안정성이 존재한다.

따라서 향후 법적인 안정성과 예측성을 도모하기 위하여 우선 민항법과 관련 부문규장의 내용을 점검하여 법원이 항공운송분쟁에 관한 정신적 손해배상 판결을 내림에 있어서 판결기준과 고려한 요소들과 배상금 금액의 산정 등에 대하여 명확히 할 필요가 있다.

2. 항공기 연착에 관한 분쟁의 처리

중국 민항총국이 여객으로부터 접수한 신고증에서 40%를 율도는 부분이 항공편의 연착으로 인한 것이다.⁴⁶⁾ 2001년에 여객이 중국남방항공회사를 상대로 항공기 연착에 관한 운송인이 배상책임 소송을 제기하였다. 동 사건에서 항공기 연착시간은 총 5시간 20분이었고 연착원인은 항공편 도착지의 악렬한 기후때문이었다. 동

44) 관련되는 중국법 규정으로서 “민법통칙” 제119조, 최고인민법원 “중화인민공화국민법통칙을 이행 할데 관한 약간문제에 관한 의견” 제147조, “국가배상법” 제27조 제1항, “소비자권익 보호법” 제41조, “의료사고처리조례” 제50조, “최고인민법원의 문사권리침해 정신손해배상책임에 있어서 약간의 문제에 관한 해석” 제1조, “최고인민법원의 인신손해배상사건을 적용함에 있어서 약간의 법률문제에 관한 해석” 제17조 제1항과 제3항, 제18조, 제29조, 제30조, “최고인민법원의 해외해상 인신사망상해사건 손해배상 사건을 판단함에 있어서 구체적 규정” 제4부분의 제1조, “상속법” 제3조 등이 있다.

45) 앞에서 소개한 1999년에 謝某가 중국국제항공회사를 상대로 한 소송.

46) 董念清, <中国航空法: 判例与问题研究>, 法律出版社, 2007年. P.111.

사건에서 여객들이 탑승수속을 마치고 공항휴게실에서 기다리고 있을 때, 연착에 관한 항공사측의 통지가 있는 이후로 2시간 동안 전혀 다른 통지가 없었다. 저녁 6:40분에 출발예정이었던 항공편이 24:00 경에 출발하게 되자 여객은 항공기 연착이 4시간을 초과하였고 밤이 깊어서 항공사측에 저녁숙식을 제공하고 그 이튿날에 출발할 것을 요구하였으나 항공사측은 아무런 답변을 하지 않았다. 항공사측은 연착으로 여객들이 공항에 머무르는 동안 여객에서 저녁 한끼 식사를 제공하였다. 연착으로 하여 여객과 항공사측 담당자, 공항측 관리인원사이에 경미한 몸싸움이 벌어지는 상황까지 발생하였다. 동 사건에서 피고인 항공사는 연착이 발생한 원인은 동 비행임무를 완성하기로 예정된 비행기가 광주시의 악렬한 기후 때문에 앞서 비행에서 4시간 연착이 발생하게 되면서 원래 계획대로 비행을 할 수 없게 되었다고 항변하였다. 원고인 여객이 항공사측을 상대로 항공기 연착에 대한 배상책임을 주장한데 대하여 법원은 피고에게 원고의 항공티켓비용을 반환하고 사건심리비용을 원고와 피고사측에게 각각 절반씩 부담하는 판결을 내렸다.⁴⁷⁾

동 사건에서 법원은 비행기가 악렬한 기후로 인한 연착이 발생하여 그 다음의 비행에 연쇄적인 연착을 초래한 경우, 운송인은 일체 필요한 조치를 취하였는지 아니면 다른 조치를 취할 수 없었는지에 관한 문제에 대하여 밝히지 않았다.

즉 연착으로 인한 손해배상에 있어서 항공회사는 단지 불합리한(비정상적인 연착)에 대해서만 책임을 부담하기 때문에 우선 항공회사의 통제불가능한 원인으로 발생한 연착에 대하여 정의나 종류가 가장 중요하다고 할 수 있다. 둘째, 항공운송법에서 마찬가지로 연착에 관한 운송인의 손해배상범위를 규정해야 한다. 현재의 실천은 각 항공회사들마다 항공편 연착에 있어서 회사의 내부규정에 따라 배상범위와 배상기준을 정하고 있으며⁴⁸⁾ 경우에 따라 여객에게 숙식비용, 티켓환불비용 등을 반환하고 있다.⁴⁹⁾ 그러므로 항공기연착에 관하여 분쟁이 발생하여 관할 법원에 소송을 제기하는 경우 운송인의 배상책임에 대하여 판단하는 법원의 판결기준 또한 명확치 않으며⁵⁰⁾ 손해배상책임 한도액을 규정하고 있지 않다. 이는 항공회사의 서

47) 董念清, <中国航空法: 判例与问题研究>, 法律出版社, 2007年. P.107-111

48) 林燕萍, “民用航空侵权的法律适用及<蒙特利尔公约>对中国的影响”, 华东政法学院学报, 2006(6).

49) 민항총국에서 항공기연착의 원인, 연착의 시간, 처리결과 등에 관한 통계수치를 공개하지 않은 이상

50) 그리고 항공기 연착에 있어서 항공운송인의 과실추정주의 책임을 묻기 때문에 항공운송인의 손해배상은 항공운송인의 원인으로 연착이 발생하고 그러한 연착이 여객에게 실제재산손실을 초래

비스 질을 개선하고 소비자 이익을 보호하는데 불리하다.⁵¹⁾

또한 여객이 항공기를 강점함으로 인한 항공기 회사에 대하여 발생한 손해에 대해서는 여객이 책임져야 한다는 규정도 필요하겠다.⁵²⁾ 항공회사와 여객의 입증책임을 명확히 규정해야 한다. 마지막으로 이에 관한 절차적인 규정도 필요하다.⁵³⁾

3. 비행기사고에서의 운송인의 배상액

비행기 사고(空難)가 발생한 경우에 있어서 여객에 대한 운송인의 배상액을 어떻게 계산하는지 아주 큰 이슈로 부각되고 있다. 2002년에 5월 7일에 발생한 중국북방항공회사의 대련항공사고와 2002년 4월 15일에 중국국제항공회사가 부산에 발생한 항공사고에서의 운송인이 부담한 손해배상에 대하여 살펴보고 중국 항공운송법상의 문제점과 향후 개정전망에 대하여 고찰한다.

(1) 북항 5.7대련항공사고

북항 5.7대련항공사고에서 항공편의 시발지점과 목적지점은 북경과 대련으로서 모두 중국 경내에 위치하고 있기 때문에 중국민항법상의 국내항공운송으로 분류된다. 따라서 운송인의 배상책임한도액에 대해서는 중국 항공운송법의 규정이 적용된다. 법원은 항공기조난사고에 대한 배상금액을 확정함에 있어서 1993년부터 2001년 사이 소비자 가격지수의 변화에 따라 그리고 전국 최고가격변화 총지수의 변화에 따라 법적으로 규정한 7만위안 배상한도액⁵⁴⁾에 63,000위안을 추가하여 총 133,000위안으로 설정한다고 판결하였다. 수하물, 탁송수하물은 여객이 무상으로 탁송할 수 있는 수하물의 무게에 운송인의 배상한도액을 상정한다면 1,000위안이며 소비자가격지수를 고려하여 1000위안으로 계산하여 합계 2,000위안으로 책정되었다. 동일한 방법으로 여객이 소지하고 있는 물품과 수하물의 배상금액을 계산하여 4000위안으로 계산되었다. 여객이 미리 수하물에 대하여 가격을 성명한 경우에

한 경우에 한해서이다.

51) 李昊, <航空运输与服务法律问题研究>, 法律出版社, 2010年, p. 303.

52) 刘茜, “浅论我国航空法制与华沙航空体系的结合”, 法制与社会, 2010年01期, p.62.

53) 梦琪, “我国航空运输法律规范中存在的问题及其解决措施”, 中国水运, 2007年10月, 第5卷, 第10期p.221.

54) 동 사고 발생 당시 “국내항공운송여객신체상해손해배상잠정규정” 제6조에 따르면 여객에 대한 운송인의 배상책임한도액은 7만위안이다.

있어서는 성명한 가격에 따라 배상한다. 이외에도 북한은 사고여객의 장례비용 5000위안, 가족의 교통숙식보상비용 2만위안, 시체를 찾을 수 없는 경우 이에 대한 보상으로서 1만위안을 배상할 것을 판결하였다. 동 사건에서 항공기 조난여객은 항공회사측으로부터 1인당 18,400위안에서 194,000위안의 배상금을 받았다.⁵⁵⁾

(2) 부산 비행기 사고

부산 비행기사고에서 여객에 대한 운송인의 배상금액은 오히려 94만위안이다. 북경에서 출발하고 부산에 이륙하기로 되어있는 중국국제항공회사가 2002년 4월 15일 부산으로 비행하는 도중 비행기추락사고가 발생한 사건으로서 민항법에서 규정한 국제항공운송의 경우이다. 동 사건의 비행기를 탑승하고 있던 한 여객은 중국에서 결혼등기를 마치고 한국국적의 남편을 만나러 부산으로 가던 도중 사고를 당하였다.⁵⁶⁾ 비행기 조난사고 발생 후 배상금액에 관하여 항공사측과 합의를 못이루게 되자 동 여객의 가족은 중국법원에, 한국남편은 한국법원에 여객의 사망에 대한 배상을 청구하게 되었다. 법원의 주재하여 사망여객의 가족 측과 국제항공회사 94만위안의 금액으로 최종적으로 합의를 보게 되었는데 여기에는 사망여객의 남편이 한국에서 소송을 제기할 경우 얻을 수 있는 가능한 경제이익의 청구권을 포기하는 것을 조건으로 하고 있다.⁵⁷⁾

(3) 관련 법규정의 문제점 및 향후 전망

상기 비행기사고로부터 중국항공운송법의 부족점과 항공사측의 입장 등 제반사항들을 고찰할 수 있으며 이로부터 관련 법개정에 대한 제안을 고려하고자 한다.

우선 중국항공운송법의 개혁개방이래로 중국의 경제와 사회가 큰 발전을 가져왔고 중국항공운송산업은 급속도의 성장을 기록했음에도 불구하고 국무원에서 1989년에 반포한 “국내항공운송여객신체상해배상잠정규정”은 10여년동안 한번도 수정된 적이 없다. 따라서 북항 5.17 대련항공사고와 부산항공사고 발생당시 운송인의 책임부담 최고한도액에 여객의 장례비용 등 모든 관련 비용을 추가하여도 실제로

55) 董杜骄, <航空法案例评析>, 对外经济贸易大学出版社, 2009年, p. 67.

56) <http://www.jxgdw.com/jxgd/news/gnxw/userobject1ai578094.html>, 2011년 5월 11일 최종방문.

57) 金秋, 杨永浩, “从‘4·15’空难事故透视国际空难的赔偿问题”, <延边大学学报(社会科学版)>, 2004年6月, 第37卷, 第2期.

항공회사가 부담한 배상금액은 상당히 적은 편이다. 2006년에 “국내항공운송인배상책임한도액에 관한 규정”을 제정하여 운송인의 여객에 사망 및 상해에 대한 책임 한도액을 40만위안으로 상향조정하였지만 동 규정은 아래와 같은 면에서 문제점이 존재한다.

첫째로, 국제항공운송과 국내항공운송을 구분하여 국내항공운송의 경우 운송인의 배상책임한도액을 40만위안으로⁵⁸⁾ 국제항공운송인의 경우에는 100,000 계산단위 (약1,032,620위안)로 규정한 것은 법 앞에서는 평등하다는 사람에 대한 차별이다. 둘째, 중국은 국민소득과 생활수준이 급속도로 증가하고 있고 따라서 인간의 생명과 재산의 가치도 실질적으로 증진하고 있는데 국내항공운송의 경우 여객의 사망에 대한 배상한도액 40만원은 이러한 현실적 상황을 반영하지 못한다. 셋째, 이는 중국이 가입한 1999년 몬트리올국제조약에서 2단계 책임제도를 적용하는 국제적인 실천에 위배되며 무한책임주의를 채택하고 있는 일본⁵⁹⁾과는 크게 대조되며, 여객의 이익을 충분히 보호할 수 없다.⁶⁰⁾ 다섯째, 항공운송에 있어서 여객의 인신손해에 대한 배상은 사회경제발전수준, 인생생활수준 그리고 중국의 항공운송산업의 발전정도 등 요소에 근거하여야지 단순히 기타 인신손해배상 한도액과 비교하여서는 아니 된다. ⁶¹⁾ 여섯째, 중국의 국내항공운송에 있어서 여객이 운송인의 배상금액에 만족하지 못하고 외국법원에 가서 소송을 제기하는 이른바 “포럼 쇼핑(forum shopping)”하는 경우가 발생하고 있다. ⁶²⁾

상기 열거한 이유로 중국 민항법상 항공운송인의 여객의 사망 및 상해에 대한 규정은 개정의 필요가 있다. 구체적인 개정에 있어서 첫째로 운송인의 배상책임한도액을 규정함에 있어서 국내항공운송을 국제항공운송과 동일하게 대우하도록 해

58) 사법소송이 저예를 받게 되자, 일부 조난자 가족들은 연명으로 전국인민대표대회에 관련 입법규정을 수정할 때 대하여 요구하였다. 이는 “국내항공운송 운송인 배상책임한도액에 관한 규정”이 출범하게 된 주요한 계기가 되었으며, 동 규정에서 국내항공운송에 있어서 여객에 대한 배상책임한도액을 7만위안에서 40만위안으로 높였다. 王岩, “从包头空难案看涉外航空损害赔偿的法律规避问题”, <法制与社会>, 2010年第19期。

59) <http://travel.sohu.com/20050729/n226492887.shtml>, 2011년 5월 12일 최종방문

60) 刘茜, “浅论我国航空法制与华沙航空体系的结合”, <法制与社会>, 2010年第1期, p.62.

61) 梦琪, “我国航空运输法律规范中存在的问题及其解决措施”, <中国水运>, 2007年10月, 第5卷, 第10期 p.221.

62) 王岩, “从包头空难案看涉外航空损害赔偿的法律规避问题”, <法制与社会>, 2010年19期, 2010年7月, p.65; 王威, “论《蒙特利尔公约》中的‘第五管辖权’—从法航6.1空难谈起”, <法制与社会>, 2009年第8期, p.349.

야 한다.⁶³⁾ 이로써 중국이 가입하고 중국에서 발효하고 있는 1999년 몬트리올의 정서의 요구에 부합되고 중국이 국제운송업의 발전방향 추세에 합류하도록 해야 한다. 둘째로, 중국의 경제사정 및 생활수준을 반영하여 현재 40만위안의 배상책임한도액을 상향조정해야 한다. 구체적인 금액에 있어서 1999년의 몬트리올의 정서에서 규정하고 있는 배상책임한도액을 참조할 필요가 있겠다. 셋째로, 항공사건 발생시 항공운송인은 배상책임한도액에 구애받지 않고 그 금액 이상으로 배상을 제공하는 경우가 있는데 그렇다면 구체적인 배상금액의 산정에 있어서 일본의 실천을 참조하여 항공기 사고에서 사망 혹은 상해가 발생한 여객의 여생에 대하여 계산을 할 수 있다. 여기에 고려되는 요소로서 사망 및 상해여객의 직업, 연소득, 연령, 가족상황, 사망 및 상해의 정도 등이다. ⁶⁴⁾

IV. 결 론

중국 항공운송법 체계에서 기본을 이루고 있는 민항법은 1995년 10월 30일에 반포된 이후로 현재까지 한 번도 수정된 적이 없다. 비록 민용항공총국에서 국내운송, 국제운송, 여객 및 수하물 국제국내운송규칙 등 규장을 제정 및 반포하였지만 이는 민항법의 규정을 적용 및 시행하기 위한 목적으로 제정되었다는 점, 민항법의 틀 내에서 제정된 것인 점을 감안해 보았을 때, 그 효력에 있어서 법률과 행정법규의 하위에 있다는 점, 중국의 경제발전수준과 국민소득의 증가, 인간의 존엄과 인격의 보호의 강화 등 시대적 변화를 반영하지 못하였다는 점 등 면에서 부족점과 한계가 따르기 마련이다. 이로부터 운송인의 여객에 대한 사망 및 상해에 따른 정신적 손해 배상의 문제, 항공조난사고에 있어서의 여객에 대한 배상한도액, 항공기 연착 등 관련 분쟁을 해결하는데 상당한 어려움이 존재한다.

항공대국으로부터 항공강국으로의 야심찬 도약을 꿈꾸고 있는 중국을 놓고 보면 시기적으로 보았을 때 현시점에서 항공운송 관련 법규정의 재조명이 필요하며 항공

63) 楊惠, “空難理賠的法律適用及國內法修訂的建議”, 2005제 6차 전국교통운송영역청년학술회의, 2005·8, p.106.

64) <http://biz.cn.yahoo.com/050307/128/88qf.html> 2011년 5월 11일 최종방문

운송 관련 국제조약의 발전과 외국의 입법경험에 비추어 중국 항공운송법의 관련 규정을 개정할 필요가 있다.

우선 먼저 “국내항공운송 운송인배상책임한도액에 관한 규정”에서 규정하고 있는 운송인의 배상책임한도액을 국내의 경제발전수준, 국제조약과 기타 국가의 입법 규정을 참조하여 상향조정해야 한다. 둘째로 국내항공운송과 국제항공운송을 구분함이 없이 운송인의 배상책임한도액을 제정함이 바람직하다. 셋째로 항공기연착에 관한 법 규정을 보완해야 한다. 구체적인 내용으로는 연착의 원인, 운송인 책임부담의 범위, 입증책임, 책임부담의 종류, 관련 절차적 규정 등을 제정해야 한다. 넷째로, 여객이 항공운송중 발생한 사고로 인한 상해 및 그에 따른 정신적 손해배상에 대한 법적인 안정성과 예측성을 도모하기 위하여 우선 민항법과 관련 부문규장의 내용을 명확히 할 필요가 있으며 법원이 항공운송분쟁에 관한 정신적 손해배상 판결을 내림에 있어서 판결기준과 고려한 요소들과 배상금 금액의 산정 등에 대하여 명확히 해야 한다.

참고문헌

- 김두환, 「국제항공법학론」, 한국학술정보, 2005년.
- 김종복, “몬트리올협약상의 항공여객운송인의 책임”, 항공우주법학회지 제23권 제2호, 2008년 12월.
- 김대규, “독일항공운송법에서의 항공운송인책임: 2004년 독일항공운송법의 개정내용을 중심으로”, 항공우주법학회지, 2004년.
- 김두환, “한국에 있어서 항공운송인의 민사책임에 관한 국내입법의 제문제-각국의 입법례를 중심으로 하여”, 항공우주법학회지, 2004년.
- 최준선, 강승훈, “국제항공운송법 판례의 최근 동향”, 항공우주법학회지, 1993년.
- 韓冰, <國際航空旅客運輸承運人責任制度研究>, 上海社會科學院出版社, 2010年.
- 董念清, <中國航空法: 判例與問題研究>, 法律出版社, 2007年.
- 賀富永, <航空法學>, 國防工業出版社, 2008年.
- 董杜教, <航空法案例評析>, 對外經貿大學出版社, 2009年.
- 曹三明, 夏興華, <民用航空法釋義>, 遼寧教育出版社, 1996年.
- 劉昊, <航空運輸與服務法律問題研究>, 法律出版社, 2010年.
- 夢琪, “我國航空運輸法律規範中存在的問題及其解決措施”, <中國水運>, 2007年 10月, 第5卷, 第10期。
- 楊惠, 吳桐水, “關於國內客運航班延誤的几个法律問題: 兼及相關法律的完善”, <河北法學>, 2005年8月, 第23卷第8期。
- 林燕萍, “民用航空侵權的法律適用及<蒙特利爾公約>對中國的影響”, <華東政法學院學報>, 2006年第6期。
- 王威, “論<蒙特利爾公約>中的‘第五管轄權’——從法航6.1空難談起”, <法制與社會>, 2009年第8期。
- 金秋, 楊永浩, “從‘4·15’空難事故透視國際空難的賠償問題”, <延邊大學學報(社會科學版)>, 2004年6月, 第37卷第2期。
- 郝秀輝, 中國航空運輸法律問題研究述評: 中國航空法學30年研究綜述, 北京航空航空天大學學報(社會科學版), 第23卷第2期, 2010年3月。

楊惠, 吳桐水, “關於國內客運航班延誤的几个法律問題: 兼及相關法律的完善”,
<河北法學>, 2005年8月, 第23卷第8期。

劉茜, “淺論我國航空法制与華沙航空体系的結合”, <法制与社會>, 2010年第1期。

초 록

급속히 성장하고 있는 민용항공운송업의 발전과는 달리 중국의 현행 항공운송법은 상당히 원칙적이고 추상적으로 규정되어 있어 항공운송과 관련하여 일어나는 분쟁에 적용하는데 있어서 많은 어려움을 겪고 있다. 또한 여러 부문규장에 산재하는 운송관련 규정들은 항공운송법 체계의 혼란과 비통일성을 가져다주었다. 이는 중국항공운송업의 진일보의 발전을 저해한다.

이와 같은 점을 고려하여 이 논문에서는 항공운송인의 책임 제도를 중심으로 중국 항공운송법의 법체계와 주요내용들을 살펴보았다. 중국민항법과 국무원 산하의 민용항공총국에서 제정 및 반포한 부문규장에 산재되어 있는데 법체계는 운송인 책임기간, 책임부담의 범위, 책임배상한도액 및 예외, 책임부담의 원칙, 운송인의 면책사유, 이의제출기한, 법의 적용, 관할법원, 소송시효에 관한 중국 법규정을 분석 소개하였다. 이어서 중국법원에서 다룬 실제사건과 결부하여 중국항공운송법 상의 문제점들을 구체적으로 점검하고 법 개정의 필요성과 앞으로의 전망을 제시하였다.

앞으로 중국 항공운송법을 개정함에 있어서 운송인책임과 관련하여 우선 먼저 운송인의 배상책임한도액을 상향조정해야 한다. 둘째로 국내항공운송과 국제항공운송 구분이 없이 운송인의 배상책임한도액을 제정함이 바람직하다. 셋째로 항공기 연착에 관한 법 규정을 보완해야 한다. 넷째로, 민항법과 관련 부문규장에서 여객에 대한 운송인의 정신적손해배상 내용을 명확히 할 필요가 있으며 법원은 향후 항공운송분쟁에 관한 분쟁에서 정신적 손해배상청구가 있는 경우 고려요소, 배상금 금액의 산정 등 기준을 판결문에서 명확하고 자세하게 밝히는 것이 바람직하다.

주제어 : 중국 민용항공법, 항공운송인 책임제도, 항공운송인의 배상책임한도액, 항공기 연착.

Abstract

Liability of Air Carrier and its Legislative Problems in China : Some proposals for its Amendments

Li Hua*

China is experiencing rapid economic development and the volume of air passengers and cargo transportation has increased significantly in recent years. To the contrary, the regulations on liability of air carrier in china fall behind and are not sufficiently applicable in disputes. Their lack of sufficient protection for air passenger's interests became obstructive factor for further developments of Chinese air transportation industry.

The legal system of air carrier's liability mainly consists of the contents as followed. The liability period, the scope of liability, amount of compensation for damage, limitation of liability, liability exemption of air carrier, jurisdiction, limitation of action, applicable law etc. Laws and rules concerning these issues are regulated in Civil Aviation Law and regulations published by Civil Aviation Administration of China. This article described the main contents of air carrier's liability and examined the legislative problems in their applications in real cases.

In order to solve the legal problems on the air carrier's liability and disputes between wrongdoers and survivors etc, it is necessary and desirable for china to amend relevant provisions.

One of my proposals is to raise the amount of compensation limitation for damage. And I also would like to suggest that Civil Aviation Law should treat international and domestic transportation equally on the limitation of compensation for air carrier's liability. China has also acceded to the Montreal Convention of 1999 on July 31, 2005. This is an effort to make the law of air carriage unified

* Professor, Beijing Institute of Technology at Beijing, China

worldwide through various international conventions to achieve conformity between rules of international air carriage and that of Chinese domestic air carriage. Furthermore, there should be additional detailed implementation rules for air carrier to assume liability for the losses to passengers, baggage or cargoes caused by delays in the air transport. Significant clarifications are also needed for provisions concerning whether and how air carrier assume liability for moral damage caused by accident.

Key Words : Civil Aviation Law of China, air carrier's liability, limitation of air carrier's Liability, delay in air transport.