



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

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

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 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](#)

2022年 8月
碩士學位論文

國際民間航空 仲裁制度에 관한 研究

朝鮮大學校 大學院

貿易學科

陳旭

國際民間航空 仲裁制度에 관한 研究

A Study on International Civil Aviation Arbitration System

2022년 8월 26일

朝鮮大學校 大學院

貿易學科

陳 旭

國際民間航空 仲裁制度에 관한 研究

지도교수 이 창 재

이 논문을 경영학 석사학위신청 논문으로 제출함

2022년 4월

朝鮮大學校 大學院

貿易學科

陳 旭

陳旭의 碩士學位論文을 認准함

위원장	조선대학교	교수	김석민	(인)
위 원	조선대학교	교수	김진규	(인)
위 원	조선대학교	교수	이창재	(인)

2022년 5월

朝鮮大學校 大學院

【목 차】

Abstract	viii
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 범위	1
제2절 연구의 내용과 방법	2
1. 연구의 내용	2
2. 연구의 방법	3
제2장 국제 민간항공 분쟁 및 상사중재 제도	4
제1절 국제 민간항공 분쟁의 기본 내용	4
1. 국제 민간항공 분쟁의 발생	4
2. 국제 민간항공 분쟁의 정의	5
3. 국제 민간항공 분쟁의 유형	5
4. 국제 민간항공 분쟁의 특징	7
제2절 국제 민간항공 분쟁 해결 제도	9
제3절 국제 민간항공 분쟁의 중재 가능성	11
1. 중재 가능성의 판단 기준	11
2. 국제 민간항공 분쟁의 중재 가능성 분석	12
제4절 국제 민간항공 상사중재 제도의 근원	14
1. 역사적 기원	14
2. 법률적 근원	15
가. 다자간 협약 (Multilateral Conventions)	15
나. 양자조약 (Bilateral Treaties)	16
다. 중재규칙(Arbitration Rules)	17
제5절 국제 민간항공 상사중재 제도의 강점 분석	18
1. 소송과의 비교	18

2. 조정과의 비교	19
제6절 국제 민간항공 상사중재와 기타 중재 제도의 비교	20
1. 국제 민간항공 상사중재와 국제 상사중재	21
2. 국제 민간항공 상사중재와 국제 해상중재	22
3. 국제 민간항공 상사중재의 발전 추세	23

제3장 국제항공 상사중재 제도의 법원(法源) 24

제1절 국제 항공 규범에서의 중재	24
1. 국제 협약 중 항공 중재 관련 규범	24
가. 바르샤바-몬트리올 협약 체계 중의 항공 중재	24
나. 양자간 항공협정에서의 항공중재	29
2. 상설 국제 항공 조직에서의 항공 중재	31
가. ICAO에서의 항공중재	31
나. IATA에서의 항공 중재	32
제2절 국내 항공 규범에서의 중재	40
1. 중국의 중재 관련 규범	40
가. 중국 중재법	40
나. 중국 국제경제무역 중재위원회 규칙	43
다. 상해자유무역지역 신 중재 규칙	44
2. 한국의 중재 관련 규범	45
가. 대한민국 중재법	45
나. 대한상사중재원 중재 규칙	47
3. 중국과 한국의 중재 관련 규범 비교	48

제4장 주요 국가의 민간항공 분쟁처리 현황 50

제1절 미국 민간항공 분쟁처리 현황	50
1. 미국의 중재제도	50
2. 제조물 책임의 발전	51
3. 여객의 권익 보호	52

4. 보잉 사고 분석	52
제2절 영국 민간항공 분쟁처리 현황	54
1. 영국의 중재제도	54
2. 강력한 행정감독	55
3. '인터넷+' 중재 절차	56
제3절 중국 민간항공 분쟁처리 현황	57
1. 중국 민간항공 상사중재 현황	57
2. 중국 상해국제항공중재원	58
가. 설립 배경	58
나. 설립 주체	59
다. SHIACA의 기능	60
라. SHIACA의 영향	62
제4절 한국 민간항공 분쟁처리 현황	62
1. 대한상사중재원	62
2. 대한상사중재원의 분쟁처리 현황	63
3. 항공서비스 소비자 피해구제 접수 및 처리 현황	64
제5절 민간항공 중재제도의 문제점 및 개선방향	66
1. 항공중재제도의 문제점	66
2. 항공중재제도의 개선방향	68
제5장 결론	70
참고문헌	71
<표 차례>	
표 1 대한상사중재원 분쟁처리 현황(2021년)	64
표 2 피해구제 접수 현황(항공여객운송서비스)	65
표 3 클레임 처리 결과별 현황 (항공여객운송서비스)	66

ABSTRACT

A Study on International Civil Aviation Arbitration System

Chen XU

Advisor: Prof. Lee Chang-Jae, Ph.D.

Department of International Trade,
Graduate School of Chosun University

The arbitration system is one of the alternative dispute resolution (ADR) and has characteristics and advantages such as controlability, expertise, convenience, and confidentiality. Arbitration is the most common and effective non-judicial dispute resolution mechanism used by parties to resolve disputes through law, and the number of cases of international commercial disputes through arbitration is increasing due to the effectiveness of the system. With the emergence of various international arbitration agencies from the early 20th century, today's arbitration system has become a trend in the way international commercial disputes are resolved. In recent years, the civil air transportation industry and other aviation industries have been developing vigorously, and legal disputes in the field of aviation have been constantly. In addition, as for the specific disputes, we can generally find the characteristics of specialization, diversification, and complexity of dispute contents. To resolve these disputes, China actively utilizes the aviation-related arbitration system and has a permanent arbitration body dedicated to handling aviation arbitration. On the other hand, arbitration in the Korean aviation sector is from from its activity. Korea enacted the Arbitration Industry Promotion Act and stipulated necessary matters for the promotion of the arbitration industry. Currently, Korea operates an alternative dispute settlement method in the form of consumer coordination

through domestic consumer resources in the passenger transport sector. In the consideration of these circumstances, it will be meaningful to study the aviation arbitration system and present the direction of development so that the arbitration system can be established globally in the future.

The main contents of this study, which seeks to resolve aviation disputes through the arbitration system, are as follows.

In the first part, the characteristics of international civil aviation disputes and various systems was handled. First of all, it briefly introduces the international civil aviation dispute, reviews the international civil aviation dispute resolution system, and analyzes the advantages and disadvantages of each system.

The second part summarizes the recent development of the international civil aviation commercial arbitration system, compares and evaluates dispute solutions such as lawsuits and mediation, and confirms the unique status of aviation arbitration. This paper compares international commercial arbitration system, then compares the international maritime arbitration system, and puts forward the necessity of establishing a perfect international civil aviation commercial arbitration system. Finally, according to the development trend of international civil aviation commercial arbitration system in China, some improvement plans are sought.

The third part mainly examines the international private aviation commercial arbitration system, including arbitration agreements, arbitration agencies and jurisdiction.

In the fourth part, the complementary effect of the aviation dispute settlement system and the possibility of improving the level of arbitration were comprehensively reviewed. It concluded the study by examining the current status of the operation of the permanent Chinese aviation arbitration organization, analyzing the advantages of each field, and providing data for reference in Korea based on this.

Key words: International Civil Aviation Disputes, International Civil Aviation Commercial Arbitration, Arbitrability, Shanghai International Arbitration Center, China International Economic and Trade Arbitration Commission, Shanghai International Aviation Court of Arbitration

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 범위

“중재(仲裁)”란 당사자 간의 합의로 재산권상의 분쟁 및 당사자가 화해에 의하여 해결할 수 있는 비재산권상의 분쟁을 법원의 재판에 의하지 아니하고 중재인(仲裁人)의 판정에 의하여 해결하는 절차를 말한다(대한민국 중재법 제3조 제1호). 중재 제도는 대안적 분쟁 해결 방식(Alternative dispute resolution, ADR) 중의 하나로서 통제 가능성, 전문성, 편의성 및 기밀성 등의 특성과 장점을 가진다. 중재는 법원을 통한 사법적 분쟁해결 절차와 비교하여, 당사자들이 분쟁을 법적으로 해결할 시 사용하는 가장 보편적이고 효율적인 비사법적 분쟁 해결 메커니즘이며, 그 제도적 효용으로 인해 중재 방식으로 국제 상사분쟁을 해결하는 사례가 점차 늘어나고 있다. 20세기 초부터 다양한 여러 국제 중재 기관들이 출현함에 따라 오늘날 중재제도가 국제 상사분쟁 해결 방식의 트렌드로 자리매김하게 되었다.

다른 여러 나라와 마찬가지로 최근 몇 년간에 중국민용 항공운송업 및 기타 항공 산업이 왕성하게 발전하는 과정 중에서 항공 분야의 관련 법적 분쟁들도 끊임 없이 발생하고 있다. 또한 구체적인 분쟁을 살펴보면 대체로 분쟁의 내용이 전문화, 다양화 및 복잡화되는 특성을 발견할 수 있다. 이러한 분쟁의 해결을 위해 중국에서는 항공 관련 중재제도가 활발히 활용되고 있으며, 항공중재만 전문적으로 취급하는 상설 중재기구도 두고 있다.

반면, 한국의 경우 항공분야의 중재는 그다지 활발히 이루어지지 않고 있는 실정이다. 한국은「중재산업 진흥에 관한 법률」(약칭: 중재진흥법)을 두면서 중재산업의 진흥에 필요한 사항을 정하여 국내 및 국제 분쟁 해결 수단으로서 중재를 활성화하고 대한민국이 중재 중심지로 발전할 수 있도록 중재산업 진흥기반을 조성함을 목적으로 한다는 점을 명시하고 있지만, 역설적으로 이는 중재를 통한 분쟁해결이 활발히 이루어지지 않고 있음을 반증하는 근거로 인식된다. 현재 한국에서는 여객

운송 분야에서 한국소비자원을 통한 소비자조정의 형태로 대안적 분쟁 해결 방식을 운영하고 있는 실정이다.

그러한 의미에서 본 논문은 항공운송 분야의 분쟁에 관한 내용과 특성을 살피고, 중국의 항공 중재에 관한 형식적 및 절차적 문제들을 연구하는 의도로 진행되었다. 한 걸음 더 나아가 향후 중재 메커니즘을 중국을 비롯하여 전 세계적으로 정착시킬 수 있도록 항공중재 제도의 발전 방향을 검토하고 발전 방향을 제시하는 것으로 본 연구의 의미를 찾을 수 있을 것으로 생각한다.

제2절 연구의 내용과 방법

1. 연구의 내용

중재제도를 통한 항공분쟁의 해결방안을 모색하는 본 연구의 본문은 주요 내용을 다음과 같이 구성하였다.

첫 번째로는 주로 국제 민간 항공 분쟁의 특성과 해결을 위한 각종 제도를 살펴 보았다. 우선, 간단하게 국제 민간 항공 분쟁을 소개하고, 국제 민간 항공 분쟁의 해결 제도를 회고 및 각 제도의 장단점을 분석 하였다. 국제 민간 항공 분쟁을 중재를 통하여 해결이 가능하도록 하기 위해서 필요한 요건에 관해서도 살펴보려 하였다. 그리고 민간 항공 상사 중재제도의 발전과 완비를 위해 이론을 탐색하고 실무적 기초를 제공하였다.

두 번째로는 역사적인 측면과 법률적 연원이라는 두 가지 측면에서 국제민간항공 상사중재제도의 최근 개략적인 발전상황을 정리하고 소송이나 조정이라는 분쟁 해결 방안과의 비교와 평가를 진행하여 항공 중재의 독특한 지위를 확인하고자 하였다. 그런 다음, 종적 측면에서 국제 상사중재제도를, 그리고 수평적 측면으로 국제 해상 중재제도를 비교함으로써, 완벽한 국제 민용항공 상사중재제도 구축의 필요성을 제시하고자 하였다. 마지막으로 중국에서의 국제민용항공 상사중재제도의 발전추세에 비추어 일부 개선방안을 모색하였다.

세 번째 부분은 주로 중재 합의, 중재 기구 및 관할권을 포함한 국제 민간항공 상사중재 제도에 대해 살펴보았다. 또한 최신의 국제민간항공 규범인 << 몬트리올

협약 >> 중의 항공 중재제도로부터 출발하여 비교법적 연구로 미국과 영국의 관련 입법례와 운영 현황을 분석하였으며 특히 실제 발생하였던 보잉사의 항공사고 사건을 평가 및 분석하였다. 또한 이를 토대로 역외중재제도의 관련 규정과 운영 경험을 통한 시사점과 개선방안을 제시하고자 하였다.

네 번째 부분은 우선 각각 한국과 중국의 현재 항공 분쟁 처리 현황을 소개하고 국제적으로 유일하게 독립적인 중재원의 중재 기구인 중국 상해 국제항공중재원을 구체적으로 연구하여 항공 분쟁해결 제도에 대한 보완 효과 및 중재 수준에 대한 향상 가능성에 대하여 종합적으로 살펴보았다. 중국의 항공중재 상설기구의 운영 현황을 살펴봄으로써 각 방면의 장점을 분석하고 이에 기초하여 한국에 참고할 수 있는 자료들을 제공하는 것으로 연구를 마친다.

2. 연구의 방법

논문에서 사용한 주요한 연구 방법은 주로 다음과 같은 세 가지가 있다.

첫째, 문헌분석의 연구방법을 채택하였다. 문헌분석이란 연구주제와 관련된 국내외 법률제도와 이에 대한 이론들을 연구하는 것을 말한다. 이를 통하여 국제항공 법률관계에서 각 당사자 사이에 존재하는 분쟁과 분쟁 해결 관련 내용을 귀납하고 총화하는 것을 말한다.

둘째, 사례분석의 연구방법을 채택하였다. 사례분석 연구법은 논문에서 구현되고 있는 이론을 토대로 실제 발생한 주요 사례를 선택하여 분석함으로써 이론의 완결성을 검증하는 수단이다. 이러한 사례분석을 통해 중국 민용항공 분쟁의 발생 및 해결과정에 존재하는 문제들을 고찰하고자 하였다.

셋째, 비교연구의 방법론을 채택하였다. 논문의 제3장과 제4장에서 각각 민용항공 중재제도와 기타 분쟁해결방식을 비교하고 중국과 한국 및 다른 나라의 항공중재 관련 규정을 비교 분석하여 참고할 만한 요소를 발견하려고 시도하였다. 마지막으로 한,중 양국의 항공분쟁 처리 현황을 비교하고 중국 상해 국제항공중재원의 연구 분석을 통해 항공중재 상설기구의 설립의의와 항공분쟁 처리에 대한 현황을 살펴보고, 한국에서도 참고할 수 있는 내용을 발견함으로써 본 연구의 결론을 도출하고자 하였다.

제2장 국제 민간항공 분쟁 및 상사중재 제도

제1절 국제 민간항공 분쟁의 기본 내용

1. 국제 민간항공 분쟁의 발생

국제화가 심화하고 있는 오늘날, 번창하고 있는 국제 민간항공운수업의 걸모습과 달리 그 내부에는 많은 이익 분쟁과 갈등이 일어나고 있으며, 법률적 문제를 야기하고 있다.¹⁾ 국제 민간항공 산업에는 여러 가지 유형의 분쟁이 존재하며, 관련 주체는 상황에 따라 여러 가지 방식을 통해 분쟁을 해결한다. 경제 글로벌화가 이루어지며 민간항공 운수는 해운 다음으로 가장 큰 규모를 갖춘 운수업이 되었다.²⁾ 국제민간항공기구(international Civil Aviation Organization, ICAO)의 데이터 통계에 따르면 2016년 전 세계 항공 여객 수송량은 38억 연인원, 화물 수송량은 5,300만 톤에 달했다.³⁾ 민간 항공 산업은 각국의 중요한 전략 산업으로 운수의 품질과 국제 경쟁력을 향상하는 데 있어 큰 영향력을 끼치고 있으며, 전 세계의 여러 나라들이 자국의 항공 자원을 개발하고 이용하기 위한 노력을 강화하고 있다. 그러나 항공운수는 위험성이 매우 높은 운송 방식이기도 한데, 운송 과정 중에 발생하는 크고 작은 사고로 인해 최근 몇 년 사이 민간 항공운송 업계에서 발생하는 분쟁이 점점 더 빈번해지고 있다. 항공운수 활동은 참여 주체가 많고 법적 관계가 복잡한데, 항공 운송인과 소비자 사이의 계약 관계를 비롯한 항공 사법(私法)관계 뿐만 아니라 한 국가의 항공 행정기관과 대상자 사이의 항공행정 법률관계를 비롯

- 1) 2018년 1월 6일, 중국 모항공사 B777-300ER 항공기는 뉴욕 케네디 국제공항을 경유했는데 미국 공항 측의 트레일러가 항공기를 가까운 탑승교로 운반하는 과정에서 해당 항공기의 우측 날개가 외국 항공사 비행기의 미익을 긁어 약 4미터의 손상이 발생했다. 같은 해 1월 7일, 싱가포르 창이국제공항에서는 싱가포르 항공사의 보잉787이 예행 유지보수를 위해 탑승교에 접근하던 중에 사고가 발생하여 비행기 출입문이 훼손되었다.
- 2) 항공 활동은 사용 목적에 따라 범용항공과 민간항공으로 나뉘는데, 본 논문에서는 민간항공과 관련된 법률문제만을 탐구한다. 민간항공이란 군사항공과 공무항공을 제외한 모든 비행 활동을 가리킨다.
- 3) 楊惠, 郝秀輝.2018.航空法評論(第7輯)[M].北京：法律出版社，81.

한 복잡한 공법(公法)관계가 얽혀 있다. 항공운수의 국제화와 함께, 항공 활동에 존재하는 여러 항공 법률적 문제가 수면 위로 떠오르고 있으며, 항공 분쟁은 주권 국가 사이뿐만 아니라 다양한 사법 주체 사이에서도 벌어지고 있다.

2. 국제 민간항공 분쟁의 정의

민간항공 분쟁이란 민간항공 주체 사이에서 발생하는, 민간항공 분야의 권리와 의무를 내용으로 하는 사회적 분쟁을 의미하며 민간항공 법률체계에 기초한다. 민간항공 법률관계에는 다양한 주체가 포함되어 있고 공법과 사법의 틀에 제한되지 않는다. 항공운송인을 기준으로 여객 운송 계약의 상대방에 해당하는 여객 등 개인 소비자, 또는 화물수송 계약 상대방에 해당하는 송하인과 수하인을 위해 운수 서비스를 제공하는 민간 항공사를 비롯해 민간항공 업무에 종사하는 상업 활동 주체뿐만 아니라 기타 계약 관계나 특정 사건으로 인해 민간항공 계약 관계에 참여하게 된 주체가 민간항공 법률관계에 포함된다. 항공기 제조사, 항공기 임대업체, 항공기 수리 기업, 국제항공운송 계약을 체결한 대리인(예컨대 항공화물 대리점)과 보험자, 그리고 운수 계약에 관여하지 않았지만 항공운송 사고로 인해 손해를 입은 지상의 제3자 등이 후자에 해당한다. 국제 민간항공 법률관계에는 각종 복잡한 상황으로 인해 여러 측의 주체가 엮일 수 있다. 기존의 민간항공 법률체계는 항공운수의 사법관계에 해당하는 주체를 핵심으로 하지만, 국제법에 따라 국가와 국제기관이 공법인의 신분으로 상업 활동에 개입하는 것이 가능하기 때문에 민간항공 법률관계에는 자연인, 법인과 기타 기관이 포함될 뿐만 아니라 국가 정부와 국제기관 등의 공법인 역시 참여하게 된다. 법률관계의 주체를 파악하고 정의하는 것은 국제 민간항공 분쟁 해결에 있어 매우 중요하다.

3. 국제 민간항공 분쟁의 유형

항공법은 공법과 사법의 어느 한 분야로 나누어지지 않는다. 국제항공 공법관계에는 항공주권, 항공기 국적, 항공자유권과 항공안전 등의 내용이 포함되며, 항공

사법관계에는 항공 여객 수송, 화물 수송과 항공기 담보나 금융과 같은 사인간의 권리 등의 내용이 포함된다. 이처럼 민간항공 분쟁은 여러 개의 법률 체계와 관련되어 있다. 다만 본 논문은 개인 간의 항공 분쟁에 관한 내용을 연구범위로 하기에 사법(私法)적 의미에서의 국제 민간항공 분쟁에 대해 연구하기로 한다.

가장 흔히 발생하는 국제 민간항공 분쟁은 민·상사법 관계 중 계약 성질에 관한 분쟁인데, 이는 즉 민간항공 상업 활동을 목적으로 체결한 계약이나 협의의 이행이나 해석에 있어 발생하는 갈등이다. 이와 같은 분쟁은 다음과 같이 세분화 할 수 있다.

첫 번째 유형은 민간항공업의 상업 활동을 주체로, 생산·경영 과정 중에서 발생한 분쟁이다. 이러한 갈등은 민간 항공사를 중심으로 관계망을 형성하며 항공기 제조사, 지상 서비스, 기내식, 항공연료 공급업체, 항공 보험자, 대리수송 기업, 항공기 수리, 용자·임대 기업 등의 사업자들 사이에 발생하는 민간 항공기 매매·임대, 민간항공 위탁 수하물 분쟁 등이 포함된다.

두 번째 유형은 민간항공 운송기업과 여객을 비롯한 소비자 사이의 분쟁이다. 이 유형은 대부분이 운송인과 여객 사이에서 발생하는 수송계약 분쟁과 위탁 수하물 분쟁이다. 비행과 수송은 항공기의 핵심 기능이다. 이러한 분쟁은 민간항공 항공권과 수하물 수취표⁴⁾의 문제에서 발생하는데 민간항공 항공권은 여객과 항공사가 체결한 서비스 협의의 증거물이라고 할 수 있다.⁵⁾

또 다른 측면으로는 계약 외에도 민간항공 권리 침해 분쟁이 존재한다. 일반적으로 이러한 분쟁은 항공사고로 인해 많은 피해자의 생명, 건강 또는 재산이 손실을 입게 되어 권리 침해 행위에 대한 법적 책임을 물어야 하는 상황으로 이어진다. 인과관계는 권리 침해의 책임이 성립하는 필수 요건인데 권리, 의무, 책임을 분배하는 데에 있어서 인과관계의 존재 여부는 실질적인 영향을 끼치게 된다. 그러나 민간항공 산업에서의 권리 침해 행위, 특히 피해 규모가 큰 권리 침해 행위의 경우 민간 항공기 제조, 판매, 운영 과정 중에서 기술적인 복잡성과 불확정성으로 인해 인과관계의 확인 가능 여부가 당시의 기술력 수준에 달려있다. 그렇기 때문에

4) 여객이 수하물을 위탁할 때 받는 수하물 고리표는 항공권에 포함하거나 항공권과 결합할 수 있다.

5) <중화인민공화국민간항공법> 제111조 제1항에 따르면 "항공권은 여객과 항공사의 계약 체결과 수송계약의 조건을 증명하는 초보적인 근거이다."

기존의 권리 침해 책임 성립 요건만으로 당사자에게 공평하고 효과적인 구제를 제공하기 어려운 것이다. 민간항공 활동은 위험성이 높기 때문에 권리침해의 책임을 확실히 해야 하지만, 이를 적용시키는 데 있어 복잡성과 구체성이 존재한다. 민간항공기의 비행 활동을 예로 들자면, 항공기는 비행하는 과정의 전반에 걸쳐 지상 근무 인원의 지원을 해야 하며 완비된 공항 시설이 필요할 뿐만 아니라 체계적인 지휘와 행정기관의 관제 역시 빠질 수 없다. 생산 운영의 모든 일환이 긴밀하게 연결되어 있기 때문에 한 단계에서 문제가 일어나기만 해도 손실이 발생하거나 사고가 확대될 수 있다. 중국 동방항공은 2019년 3월 11일의 항공사고로 인한 보잉 737MAX 14대의 운항중단과 이미 주문한 해당 기종의 납품지연 문제에 대하여, 보잉사에 손해배상을 청구한 바 있다. 그렇기 때문에 민간항공 분쟁에 있어서는 어느 단계에서, 또 어떤 주체끼리 분쟁이 일어났는지 정확하게 파악해야만 권리침해 책임에 관한 규정을 합리적으로 적용할 수 있다.

국내·해외 민간항공 법률관계 중에서 가장 흔히 발생하는 분쟁은 민간항공 여객 수송과 화물 수송 계약관계에서 일어나는 분쟁이며, 그중에서도 항공편 연착 또는 취소, 항공권 초과예약, 발권 환불 및 변경, 위탁 수하물 손실, 신체적 상해, 화물의 훼손과 멸실 등의 문제가 가장 많이 일어난다. 운수 계약의 위반이나 다른 권리침해 행위는 국제 항공운송 활동의 법적 책임으로 이어질 수 있고, 어떤 경우에는 책임의 경합으로 이어지기도 한다. 국제 항공운송인, 여객, 송하인 또는 기타 항공사업 주체가 모두 분쟁의 당사자가 될 수 있다. 앞서 언급한 민간항공 분쟁은 민사 분쟁을 위주로 하며 아직 특별법의 규제가 없기 때문에 일반법에 따라 사안을 조정하고 규율할 수밖에 없다. 실제 상황에서 항공업 내의 법적 분쟁은 전문성을 가지고 있고 비밀유지가 필요하기 때문에, 분쟁의 당사자들은 비공식적인 협상을 통해 문제를 해결하곤 한다. 올바른 방식을 통해 각 주체 간의 분쟁을 빠르고 합리적으로 해결하는 것은 매우 중요하며, 분쟁 당사자의 피해구제 방식 선택과 활용 역시 이익 보장의 진도에 영향을 미치게 된다.

4. 국제 민간항공 분쟁의 특징

국제 민간항공 분쟁은 다음과 같은 특징을 가진다.

첫째, 분쟁 당사자가 고정적인 편이다. 국제 민간항공 분쟁에는 여러 주체가 관여하게 되지만 구체적인 사례를 찾아보면 민간 항공사가 가장 주요한 주체임을 알 수 있다. 국제 민간항공 업계의 상업 계약 또는 협의는 장기 계약인 경우가 많기 때문에 계약 이행에 문제가 발생하여 계약을 해지하거나 종료하는 것은 양측 모두에게 손실을 주게 된다. 또한, 민간항공 산업은 진입 장벽이 높아 종사자와 전문가 규모가 다른 업계에 비해 부족한 편이기 때문에 분쟁이 발생하더라도 당사자 간의 협력 관계를 지속할 필요가 있다.

둘째, 전문성이 높다. 항공업은 기술적 수준이 매우 높은 산업이기 때문에 일반적인 상사 분쟁과 달리 민간항공 분야 내의 소송이나 소송에 해당되지 않는 분쟁을 해결하기 위해서는 전문성을 갖춘 인원이 투입되어야 한다. 항공기 수리 용역 계약서나 항공연료 공급 계약서 등 민간항공 계약과 같은 문서를 이해하기 위해서는 높은 전문성이 요구되기 때문이다.⁶⁾ 민간 항공기의 제조, 판매, 수리, 수송, 그리고 사고 후의 손해배상에 관한 문제에 있어, 그 계약의 이행 또는 해석은 다른 상사 분쟁에 비해 훨씬 복잡하다.

셋째, 손해배상의 액수가 비교적 크다. 제조비용이 매우 비싼 여객기는 한 대 당 최대 수백억 원의 금액이 소요되며, 항공편 운영 활동 중에서는 막대한 금액이 걸린 분쟁이 일어나곤 한다. 비행기 한 대를 정상적으로 운영하는 데 들어가는 비용도 상당하다. 제조 가격이 높고 소모품도 고가인 대형 항공기와 관련한 분쟁이 발생하게 되면 손해배상 비용과 손실의 액수는 엄청날 수밖에 없다. 비공식적인 합의나 화해만으로는 큰 금액이 걸려있는 분쟁을 합리적으로 해결하기 어려운 측면도 존재한다.

넷째, 자연적으로 국제성을 가진 문제가 된다. 항공 활동은 애초부터 공간적 제한을 넘고자 시작된 것이며, 국제화의 심화와 함께 지리적 경계가 모호해지면서 항공업의 법률적 문제는 한 국가의 내부적인 사안이 아니게 됐다. 민간항공 운수업의 대중화와 함께 해외여행이든 화물수송이든 민간항공 운수는 사람들의 총애를

6) 항공기 수리용역계약서를 예로 들자면, 항공기 부품을 제공하고 일상적인 유지보수를 진행하는 항공기 수리 업체는 다양한 전문 기술을 가지고 있다. 또 항공연료공급계약서의 경우 연료 공급과 연료품질 인증에 높은 기술력이 요구될 뿐만 아니라 연료 구매, 보관, 수송 등 역시 수준 높은 기술이 필요하다.

받게 되었고, 더 많은 국제항로와 대륙간 항로가 개설되며 항공수송의 국제화 추세는 더욱 뚜렷해졌다. 민간항공의 국제성으로 인해, 비행기가 해외 국경을 넘거나 해외 공항에 도착했을 때는 상업적인 문제를 넘어 정치적 성격에 관한 문제가 될 여지도 있다.

그러므로 당사자가 고정적이고, 전문성이 강하고, 분쟁에 걸린 금액이 막대하며 국제성을 가지고 있는 국제 민간항공 분쟁은 보다 적합하고 결합적인 민간항공 업계 내부의 분쟁해결 시스템 구축을 필요로 한다.

제2절 국제 민간항공 분쟁 해결 제도

공법의 관점에서 교섭과 협상 등의 외교적 수단은 국제항공 분쟁 해결에 있어 중요한 역할을 해왔다. 이는 국가의 중요한 경제 부문으로서 항공업이 독점기업(국영공항과 대형 항공사)에 의해 운영되고 있으므로 자유화와 민영화 추진 속도가 느리기 때문이다. 국제무역 및 투자 업계에서 발생하는 분쟁과 달리, 항공업은 그 공공성으로 인해 주권 국가 간의 갈등이 흔히 일어나지 않으며, 분쟁이 발생하더라도 외교적 수단을 통해 해결되는 경우가 많다. 그러나 항공 분쟁의 주체가 국가적 기관에서 민간 업체 또는 일반인으로 바뀌면서 점점 더 많은 당사 주체가 분쟁에 관여하게 되었다. 사법적 측면에서 분쟁 해결의 방법으로는 조정, 소송, 중재 등이 있다. 이하에서는 이러한 분쟁해결 방법에 관하여 살펴보기로 한다.

먼저 조정이다. 민간항공 업계의 높은 진입 장벽과 폐쇄성으로 인해 업계 내부의 당사 주체는 서로와의 연계성이 긴밀하고 협력 관계가 두텁기 때문에 민간항공 수송 계약관계처럼 각 주체는 서로 긴밀한 관계를 유지하고 있다. 이로 인해 당사 주체는 민간 항공기 제조, 판매, 임대, 보험이든 항공연료, 기내식, 지상 근무자의 제공이든 어느 영역에서 분쟁이 발생하더라도 파괴적이고 강제적인 소송 구제 대신 평등한 협상이나 제3자를 통한 조정을 통해 분쟁을 해결하고 손실을 배상하려고 한다. 또한 민간항공 운수의 법적 관계에 있어서는 정부기관의 개입이 적극적이는데, 중국의 경우 민용항공국부터 각 항공사까지 신고를 접수하는 부서 또는 기

관을 설립하여 여객과 운송인을 위해 소통과 협상의 토대를 마련하고 있다.

둘째 소송이다. <몬트리올 협약>이 중국에서 처음으로 적용된 사건⁷⁾은 여객과 민간 항공사 사이의 신체적 상해에 대한 손해배상이었다. 수송 용역을 제공하는 운송인은 비행기의 비행 과정 중에서 착오로 인해 긴급사고 알림을 방송하지 않았고, 이 때문에 여객이 심각한 신체적 상해를 입게 되었다. 이는 계약위반이자 권리 침해이므로 당연히 항공사가 책임을 져야 하는 사건이었다. 그러나 운송인의 역할을 한 항공사는 비용 일부만을 배상해주었고 원고는 나머지 비용에 관하여 피고와 여러 차례 협상했지만 결론이 나지 않았다. 결국 원고는 신체적 상해 손해배상을 청구한다는 이유로 베이징시 등청구 인민법원에 소송을 제기했다.

마지막으로 중재제도이다. 중재라는 비(非)소송 분쟁 해결 방식은 중세기 전후부터 형식이 갖춰지기 시작했고 오랜 시간의 발전을 거쳐 성숙한 제도와 규칙을 형성하였지만 항공업 분야에서의 중재 제도는 항공운수업이 어느 정도 발전이 이루어진 이후 주목을 받게 되었다. 최초의 항공 중재는 두 주권 국가 사이의 문제였다. 미국과 프랑스 간의 중재안은 국제 항공 분쟁해결의 기념비적인 사건이었으며, 양국이 체결한 양국 간 운수 협정에 의거하여 중재가 진행되었다. 국가 간의 특별한 상업 활동으로 여겨지는 국제 항공운수 사업을 진행하기에 앞서 양국 간의 항공운수협정을 체결된 뒤 항로, 수송력, 수송비용을 확정하고 운영권을 교환해야 할 뿐만 아니라 각자의 공항 운영사와 항공사를 확정해야 한다. 그러나 미국과 프랑스의 안건은 국가 간의 중재안이었던지 항공 상사중재가 아니었으며 후자는 아직 초기적인 발전 단계에 머물러 있다. 국제 항공운수의 대중화와 함께 더 나은 항공 서비스를 제공하기 위해서는 행정적·경제적 관리가 없는 상황에서 자유시장의 선택을 기반으로 서비스의 비용, 품질, 종류와 수량, 그리고 분쟁해결 방식을 결정해야 한다. 그렇기 때문에 국제 민간항공 상사중재 제도에 대한 연구는 현실적으로

7) 2008년 3월 29일, 고소인을 포함한 5인 가족은 피고 타이항공의 TG675 항공편에 탑승하여 베이징에서 방콕으로 향했다. 비행기가 이륙한 뒤, 고소인 마모씨는 손녀를 데리고 화장실로 가는 도중 비행기의 예고 없는 긴급 상황으로 인해 복도에서 넘어졌고 오른발 발목이 골절되었다. 밝혀진 바에 따르면 고소인은 코드명 TCAS RA(Traffic Alert and Collision Avoidance System)로 불리는 사고에 대처하기 위한 항공기의 급속 상승으로 인해 부상을 당하게 된 것이었다. 타이항공은 사고 발생 후 당시의 의료비와 숙박비를 지불해주었지만 기타 비용에 대해서는 지불을 거부했으며, 태국에서 받을 예정인 고소인의 2차 수술비용 역시 지불하는 것을 거부했다. 고소인은 피고인과의 여러 차례 협상에도 불구하고 합의를 달성하지 못하자 인신손해배상이라는 사유로 베이징시 등청구 인민법원에 소송을 제기했다. "중국의 첫 번째 몬트리올 협약 적용 사건"의 관할권 분쟁 분석. <http://news.carnoc.com/list/215/215603.html>.

의미가 있는 연구이다.

제3절 국제 민간항공 분쟁의 중재 가능성

1. 중재 가능성의 판단 기준

중재 가능성이란 주로 법률 관리의 범위 내에서 중재하는 방식으로 일을 해결할 수 있는 것을 말한다. 모든 민간항공 분쟁이 순조롭게 중재 절차를 진행할 수 있는 것은 아니다. 사건의 중재 가능성에 따라 당사자의 분쟁 해결 방식 선택의 자유도가 달라지기 때문이다. 분쟁 사항 중 중재에 적용되는 법률에 따라 중재 신청을 진행할 수 있는 사항은 중재 가능성(arbitrability)이 있다고 판단된다. 중재 가능성이 있는 사항이 많을수록 중재의 범위가 넓어지고, 그렇지 않을 경우 중재의 제한성이 강해진다. 분쟁의 중재 가능성은 관련 국가의 법률에 따라 판단해야 하는데, 대다수 국가의 법률이 요약, 열거와 배제의 형식을 통해 중재 가능성에 대한 규정을 설명하고 있다. 각국의 현황을 살펴보면 국제 항공분쟁의 중재 가능성을 판단하는 기준으로 평등한 지위의 기준, 상사분쟁 및 재산권리의 기준, 합의 가능성의 기준, 공공정책의 기준 4가지가 있다는 것을 알 수 있다. 4가지 기준 중에서 앞의 3가지 기준은 긍정적인 측면으로 고려한 중재 가능성이고, 공공정책의 기준은 부정적인 측면을 통해 중재 가능성이 없는 사항을 배제하는 데 사용된다.

많은 국가들이 유일한 기준이 아닌 여러 가지 기준을 두고 중재 가능성을 판단하지만, 중재를 허가하지 않는 사항에 관한 규정은 모든 국가가 비슷하다.⁸⁾ 그러나 국제 상사중재 제도의 발전과 함께 많은 국가들이 중재의 발전에 유리한 관점에서 분쟁 사항의 중재 가능성을 해석하는 추세이기 때문에, 공공정책의 기준은 그 사용이 점점 신중해지고 있다. 상업 거래와 경제발전으로 인해 독점금지, 지식재산권, 증권, 파산 등 여러 종류의 새로운 경제 대상이 출현하여 중재의 범위에

8) 각국에서 중재가 허가되지 않는 사항은 민사지위, 개인관계, 행정관리, 형사범죄, 독점금지법, 지식재산권, 파산, 노동분쟁 등 분야에 집중되어 있다.

속하게 되었다. 중국 역시 국제사회와 유사한 입법과 법 집행 방식을 사용하기 때문에 중재가 가능한 사항의 종류가 다양한 편이다.⁹⁾ 사실상 법원이 전속 관할권을 가지고 있다고 규정되지 않은 사항이거나 중재를 금지한다고 명시된 사항이 아니라면 당사자는 얼마든지 분쟁을 중재로 넘길 수 있다.

2. 국제 민간항공 분쟁의 중재 가능성 분석

다음과 같은 이유에서 국제 민간항공 분쟁은 중재 가능성 기준에 부합한다.

우선 분쟁 당사자 간의 법률적 지위가 평등하다. 이 기준은 분쟁 주체의 중재 가능성을 나타내는데, 민간항공 운수 법률관계 중에서의 여객과 민간 항공사를 예로 들 수 있다. 민간항공 중재 실무에서는 공법 주체가 사안에 관여하게 되더라도 정부의 행정권한과 지위가 계약이 형성되는 기반이지만 당사자가 계약에서 평등한 권리·의무의 관계를 약속했기 때문에 정부기관과 타국의 민간항공 기업이 분쟁의 해결을 위한 중재 신청에 동의할 경우, 당사자의 법률적 지위는 평등해진다. 정부는 상업적 행위에 참여했기 때문에 주권면제를 포기한 것으로 간주되고 중재협정의 구속력을 받는다. 그러나 한 국가의 민간항공 관리 부처가 항공관제·관리 등 직무를 수행할 때는 행정 대상과 행정적인 항공법률 관계를 형성하기 때문에 이러한 양측의 권리와 의무가 불평등해진다. 이러한 경우에는 국제 민간항공 상사중재 제도를 통해 분쟁을 해결하는 것이 적합하지 않다. 민간 항공사와 개인 소비자를 비롯한 국제 민간항공 분쟁의 당사자는 정보와 증거의 수집 능력, 그리고 경제적 능력에 있어 큰 격차가 있지만, 그렇다고 법률적 지위의 평등성에는 영향을 주지 못한다.

또한, 국제 민간항공 분쟁은 상사성(商事性)과 재산성(財産性)을 가지고 있다.

9) 분쟁의 중재 가능성에 관한 중국의 규정은 1981년의 <중국의 「외국중재판정의 승인 및 집행에 관한 유엔협약」 가입결정에 관한 호혜보류성명과 상사보류성명>, 1987년의 <중국이 가입한 「외국중재판정의 승인 및 집행에 관한 유엔협약」 집행에 관한 통지> 중 “계약성 및 비계약성 상사법률 관계”에 대한 해석, 그리고 1995년부터 시행된 <중재법>과 2006년에 발표된 <「중화인민공화국 중재법」 적용에 관한 최고인민법원의 제반문제해석>에서 확인할 수 있다.

두 나라가 자신이 체결한 조약의 해석 또는 적용에 관한 이견으로 인해 민간항공 상업 서비스 내용에 있어 갈등을 빚을 수는 있지만, 이 역시 주권 국가가 항공업의 경제적 가치를 인정하며 이러한 경제적 이익이 결국 양국의 민간항공 기업에 돌아간다는 것을 의미한다. 민간항공 분야에서 발생한 재산권 침해 분쟁도 중재 가능성이 있다. 당사자가 중재 사항을 '계약으로 인한, 또는 계약과 관련된 분쟁'으로 설명한다면, 최종적으로 발생하고 중재가 신청된 분쟁이 계약과 권리침해 분쟁 경합의 특성이 있을 경우 당사자 중 한쪽이 권리침해 소송을 제기하더라도 권리침해가 중재사항에 포함되지 않았다는 이유로 중재가 불가하다고 판결되지 않는다.¹⁰⁾ 이 점은 중국 최고인민법원 판례에서도 확인할 수 있으며, 세계 대다수 국가의 중재 범위 역시 계약적 안건에서 비계약적 안건으로 확대되는 추세다.

나아가 국제 민간항공 분쟁은 합의 가능성이 존재한다. 국제 민간항공 분쟁의 당사자는 사법 범위 내의 사항에 대해 관련 법률 규정에 따라 자신의 민사 권리 행사 여부를 결정할 수 있기 때문에 자체적으로 결정을 내린 뒤 분쟁해결의 방식을 선택할 수 있다. 당사자 양측이 중재를 통해 분쟁을 해결하겠다는 신청을 제출해야만 중재 절차가 시작된다. 민간항공 관리부처의 항공관제 및 관리 등 직무에 관한 안건일 경우 행정 대상자와 발생하는 행정법률적 관계는 합의 가능성이 없다. 또한, 당사자는 임시중재나 기관중재 두 가지 방식 중에서 하나를 선택할 수도 있다.

마지막으로, 국제사회의 다양한 실천 경험을 통해 확인했듯이 중재 가능성 기준의 확대와 공공정책 기준의 신중한 사용으로 인해 중국 역시 증권이나 지식재산권 같은 일부 분쟁 사항을 중재 범위에 포함시키고 있다. 중재를 통한 분쟁해결은 국제 민간항공 분야를 넘어 범용항공에서도 중시되고 있으며, 국제 민간항공 업계의 경우 공공이익, 국내법의 강제성, 금지 규정이나 법원의 전속 관할권에 저촉되지 않다면 중재 규칙에 따라 중재 가능성의 긍정적 기준 또는 소극적 기준으로 중재 가능 여부를 판단할 수 있다. 또한, 중재 기관은 민간항공 각 주체 사이에서 발생한 분쟁에 대한 관할권을 충분히 가질 수 있다.¹¹⁾

10) 許進勝, 陳曦.2014.中國涉外商事仲裁實務指引[M].北京:法律出版社, 91-93.

11) 劉曉紅.2009.國際商事仲裁專題研究A[J].北京:法律出版社, 19-26.

제4절 국제 민간항공 상사중재 제도의 근원

국제 민간항공 상사중재 제도는 국제 민간항공 분야에 국제 상사중재 제도를 도입시킨 결과물로 중재법과 항공법 두 법률 체계를 결합시켰다. 국제 민간항공 분쟁의 전문성을 고려하여 중재 중에서도 특히 기관중재라는 방식을 통해 민간항공 분야에서의 안건을 해결하는 방식은 실제로 이점이 많을 뿐만 아니라 그 필요성이 존재한다. 민간항공 상사중재(Civil Aviation Commercial Arbitration)는 특수한 중재의 한 유형으로서 아직 그 정의와 범위에 대한 학계의 규정이 이루어지지 않았다. 중재의 개념과 특징에 의거하여 설명하자면, 민간항공 상사중재란 당사자가 민간항공 분쟁 발생 전후에 서면계약 체결을 통해 양측 모두가 동의하는 독립적인 제3자에게 판결을 청하는 '준사법(準司法)적' 방식이다.

1. 역사적 기원

유럽에서 시작된 상사중재 제도는 분쟁을 해결하는 하나의 방식으로 탄생 때부터 한 국가의 내부적인 법률 체계를 뛰어넘는 제도였다. 로마의 <12표법>이 처음으로 중재 제도를 명시했고 민족국가가 형성되면서 일부 중세기 상인들의 관습법이 각국 국내법으로 편성되기 시작했다. 어떤 국가는 민사소송법 또는 국내중재법을 제정할 때 국제 상사중재에 관한 내용을 담기도 하였다. 이로써 상사중재는 민간의 자구책에서 국가의 강제력이 받쳐주는 분쟁해결 방식으로 거듭나게 되었고 초기의 임시중재에서 기관중재로, 또 초기의 업계의 관행과 관습에서 명확한 중재 규칙을 토대로 하는 제도가 되었다. 16~18세기, 큰 기계를 통한 대규모 생산이 세계 시장과 세계 경제의 비약적인 발전을 촉진하며 많은 국제적 분쟁이 일어나게 되었고 중재는 국내에서의 상사중재에서 국제경제 무역중재, 해상중재, 국가 간 갈등 중재로 확대되었다.

민간항공 분야의 분쟁과 그 해결방식은 지난 수십 년 동안 논쟁의 대상이 되어

왔다. 항공 산업의 여러 가지 특징으로 인해, 각국은 교섭과 협상을 항공분쟁 해결의 핵심 수단으로 삼아왔지만 민간항공 운수업과 항공기 제조업의 발전과 함께 상업적 항공분쟁이 잦아지면서 정부 간의 항공분쟁은 정부의 공공성 대신 시장성과 상업성에 무게를 두게 되었다. <버뮤다 협정>이 체결된 후 중재는 주요적인 분쟁 해결 방식이 되었고 국내중재, 국제 상사중재와 국가 간 중재는 항공분쟁을 해결하는 수단으로 자리 잡았다. 비록 국제 민간항공 상사중재는 국제 상사중재 제도를 토대로 발전되어 나온 것이기 때문에 후자의 기초 이론과 제도를 참고한 부분이 많지만, 후자에 기반하여 민간항공 분쟁에 더욱 알맞은 독특한 분쟁해결 메커니즘을 개발할 필요가 있다. 유럽항행 안전기구가 세운 중재규칙과 상해에 설립된 국제항공중재원은 중재 제도의 성장성을 다시 한 번 확인시켜 준다. 그러므로 우리는 효율적이고 통합적인 국제 분쟁 해결방식인 중재에 대해 더 자세히 살펴볼 필요가 있다.

2. 법률적 근원

일반적인 국제법은 대부분 국제조약과 국제관습에 기초하지만 민간항공 운수업의 빠른 발전에 힘입어 입법 활동과 법제 보장 역시 속도를 붙이면서 국제 민간항공 업계는 관습을 토대로 천천히 법이 형성되는 과정을 겪지 않은 채 성문법을 갖추었다. 국제 민간항공 상사중재 제도의 법률은 각국의 민간항공 법률·규정, 국제 민간항공 중재 기관의 중재규칙뿐만 아니라 국제 민간항공 업계에 관한 국제조약과 양국 간 조약 역시 근원으로 한다.

가. 다자간 협약 (Multilateral Conventions)

국제 항공운수 법률제도의 발전은 국가 간의 협력과 국제사회의 협조가 큰 역할을 했다. 민간무역단체가 세운 규칙에 비해, 국가 공권력 기관이 제정한 법률은 더욱 강한 공공성과 강제성을 가지기 마련이다. 국제 항공운수 관계의 조정에 관한 법률은 여러 국가가 협상을 통해 형성한 다양한 종류의 국제협약, 즉 통일실체법

에서 비롯되며 이는 우선적용성과 배타성을 가지고 있다. 국제 민간항공 업계의 경우, 여러 국제협약이 강한 전문성, 경제성, 적용성과 효율성을 가진 중재라는 분쟁해결 방식을 인정하고 이에 대한 규정을 명시했다. 1929년에 체결된 <국제항공 운송에 있어서의 일부 규칙 통일에 관한 협약>(Convention for the Unification of Certain Rules for International Air Transport, 이하 <바르샤바 협약>) 제32조에 따르면, 협약 및 부록의 해석과 이행에 관한 회원국들의 분쟁을 해결하기 위해 협약이 규정한 범위 내에서 화물 수송에 중재조항을 적용시킬 수 있다고 명시되어 있다. 그 후 1944년에 체결된 <시카고 협약>은 중재 메커니즘의 적용 범위, 중재자 지정, 중재 절차, 중재 판결의 효력 및 집행 등의 내용이 명료화된 항공분쟁 해결 메커니즘을 구축했다. 사회의 발전과 함께 운송인의 배상 한도액 규정과 유죄 추정 원칙을 핵심으로 하는 <바르샤바 협약>은 더 이상 시대에 알맞지 않게 되었고, 1999년에 발효된 <몬트리올 협약>은 새로운 책임제도와 배상제도를 제시하는 동시에 중재 제도를 항공 화물수송 분쟁 해결방식으로 삼는다는 점을 제34조에 명시했다. 이 협약은 국제수송협약 중에서 최초로 항공 중재의 범위, 중재계약의 형식, 효력과 관할구역, 중재의 강제성 문제에 관한 전면적이고 공식적인 규정을 마련했다. 오늘날 국제사회는 <바르샤바 협약>과 <몬트리올 협약>을 동시 적용하고 있고, 새로운 협약으로 기존의 협약을 대체하는 대신 사안에 따라 적합한 협약 규정을 적용시키고 있다. <몬트리올 협약>은 각국의 항공법 전문가들이 여러 차례의 항공법 대회에서 토의와 연구를 걸쳐 만들어낸 결과물로, 대표적이고 전형적인 항공법 협약이다. <몬트리올 협약>에 대한 세부적인 분석은 후에 진행한다.

나. 양자조약 (Bilateral Treaties)

각국은 1994년의 <시카고 협약>을 토대로 수많은 양국 간 항공운수 협정을 맺었는데, 이러한 협정은 두 국가 간의 통항을 보장하는 기초적인 문서일 뿐만 아니라 국제항공법의 법적 근거이기도 하다. 현재 대다수 국가의 인정을 받아 자주 적용되고 있는 항공협정은 1997년에 체결된 미국-영국 사이의 항공수송협정 <신버뮤다 협정>(The Bermuda II Agreement)과 2007년에 체결된 미국과 유럽의 <항공자유화협정>(Open Skies Agreement)이다.¹²⁾ 전자의 분쟁해결 메커니즘은 우선

공식 협상을 진행하고, 그럼에도 불구하고 합의를 볼 수 없을 경우 당사자의 선택을 전제조건으로 중재를 진행하는 것이다. <신 버뮤다 협정> 제17조 제1항은 “1차 공식 협상에서 합의를 달성하지 못했을 경우 각 주체의 동의하에 기타 기관에 분쟁 안건을 송부하여 해결할 수 있다. 각 측의 의견이 일치하지 않을 경우 한 측에서 협정이 규정한 절차에 따라 중재기관에 분쟁 안건을 제출할 수 있다”라고 규정했는데, 중재 절차 안에서 중재자를 지정할 수 없다면 어느 한 측이든 유엔국제사법재판소 원장의 지정을 요청할 수 있다.¹³⁾ 현재 해당 규정은 <항공자유화협정>에 의해 대체되었는데, 후자의 제19조는 분쟁해결 방식에 대해 다음과 같이 규정했다. “본 협정을 적용 또는 해석하는 과정 중에서 발생한 분쟁은 제20조 또는 부속서 2에 해당하는 분쟁을 제외하고 연합위원회에 의한 해결이 어려울 경우, 당사자 각 측이 모두 동의한다는 전제 하에 다른 기관으로 안건을 제출할 수 있다. 의견이 일치하지 않을 경우 한 측에서 협정이 규정한 절차에 따라 중재기관에 분쟁 안건을 제출할 수 있다”. 쉽게 말해, 이 협정 안에서 법적 분쟁을 해결할 수 있는 유일한 법률 기관은 중재기관이라는 것이다.

다. 중재규칙(Arbitration Rules)

중재규칙은 선택적 문서(Optional Instruments)로서 국제 상사중재법의 근거 중 하나이다.¹⁴⁾ 가장 중요한 선택적 문서는 유엔의 전문위원회가 작성하지만 국제 민간항공 분야에 있어서는 ICAO가 유엔의 전문기구로서 제정한 중재규칙이나 일부 결의가 법적 근거가 된다. 그 외에도 업계 내의 분쟁을 해결할 때 적용하는 국제 항공업의 일반적인 중재규칙인 국제항공운송협회(international Air Transport Association, IATA)¹⁵⁾의 <국제항공운송협회 중재규칙>(이하 <규칙>)이 있는데,

12) 1992년, 미국과 네덜란드는 첫 번째 <항공자유화협정>을 체결한 이후 그 범위를 전 세계로 확대하기 시작했다. 집계에 따르면 현재 전 세계에는 170개에 가까운 항공자유화협정이 존재하며 100여개 국가가 포함되어 있다.

13) Vernon Nase.2003. ADR and international aviation disputes between states [J]. ADR Bulletin,VbL6.

14) Emmanuel Gaillard,John Savage. 1999.Fouchard Gaillard Goldman on International Commercial Arbitration[M].Kluwer Law International, 104-108.

15) 현재 240개 이상의 회원사를 보유하고 있는 IATA는 전 세계 84%의 항공수송량을 차지하고 있다.

<규칙>은 중재의 범위, 절차, 비용 등 측면에 관한 구체적인 규정을 세웠을 뿐만 아니라 임시중재에 관한 내용 역시 담았고 중재협정의 표준 양식을 부속서에 명시했다. IATA의 실제 업무처리와 <규칙>에 나온 규정에 따르면 분쟁 당사자 양측이 <규칙>의 중재 조항을 적용한다고 의견을 같이했을 경우, 또는 양측이 분쟁 해결의 방식에 관하여 IATA가 제정한 표준화 중재협정을 체결했을 경우, 어느 한 측이든 해당 조항 또는 협정에 따라 IATA 총장에게 분쟁 안건을 제출하고 중재를 신청할 수 있다. 다른 측면으로, 민간항공 상업 활동의 주체는 IATA가 제정한 항공연료 공급 계약서 등 여러 종류의 계약서 양식을 자유롭게 사용할 수 있다. 이 계약서 양식은 연료의 가격, 구매와 판매 등에 관한 내용을 담고 있을 뿐만 아니라 제13조에서 항공연료 공급업체와 항공사 간, 항공연료 공급업체 간, 혹은 항공사 간에서 분쟁을 해결하는 방식을 규정해주었다. 당사자 양측은 중재를 통한 분쟁해결을 선택할 수 있다.

제5절 국제 민간항공 상사중재 제도의 강점 분석

1. 소송과의 비교

다음과 같은 중재 제도의 특징 때문에 여러 국가가 중재를 통한 분쟁해결을 선호하고 있다.

첫째, 전문성. 보통 상사중재와 달리 항공법 지식을 갖추고 있고 항공기술을 잘 아는 전문가만이 항공분쟁을 처리할 수 있다. 해사, 지식재산권, 항공 등 분야의 분쟁은 기술적인 수준이 높기 때문에 중재자의 전문성이 더욱 중요하다. 둘째, 통제 가능성. 분쟁 당사자가 중재 절차에 돌입한 뒤, 양측은 선호하는 중재규칙에 따라 분쟁해결 절차 진도와 재판심사 사항을 공동 통제할 수 있다. 반면 소송은 당사자가 할 수 있는 것이 많지 않기 때문에 모든 통제력을 잃게 된다. 물론 통제 가능성이라는 요소는 당사자가 강제성 법률이나 형사법을 위반하지 않았을 경우에만

추구할 수 있는 것이다. 16)셋째, 실행 가능성. 중재 판결의 완결성과 법원 집행의 보장성은 분쟁해결의 마지막 한 단계를 더욱 쉽게 만들어준다. 넷째, 비밀성. 최근 몇 년 사이 빠르게 성장한 대형 항공기 제조업은 항공기 수입과 용자·임대 활동을 활성화시켰고, 임대인·임차인·항공사·용자임대사·상업은행 등 다양한 주체가 상업 활동에 참여하게 되었다. 공개재판의 원칙에 따라 법률적인 정의에서의 영업비밀이 아닐 경우에만 정보를 공개하게 되어 있지만 기업 입장에서는 영업에 관한 모든 정보가 영업비밀에 해당될 수 있기 때문에 법원과 기업의 생각이 다르면 기업의 정보보호 차원에서 큰 손해를 보게 된다. 또한 항공업에서 발생한 분쟁은 국제적인 영향을 끼칠 수 있으며, 상업적인 면에 비해 사회적 파급효과가 더 커 당사자 사이만의 문제가 아닐 수 있다. 룩셈부르크 국제항공과 샤먼 타이구항공기공정유한공사의 분쟁은 샤먼 타이구항공기가 1,000만 달러의 경제적 손실을 감당하는 것으로 판결이 났는데, 이보다 더 중요한 것은 소송으로 인해 기업 이미지에 대한 대중들의 인상이 나빠졌다는 것이다. 17)최근 들어 항공분쟁의 안건 개수가 폭발적으로 늘어나고, 그 이유가 점점 더 복잡해지며 사회적 영향력이 커지고 있다. 뿐만 아니라 조사와 증거확보를 위한 기술력이 더욱 중요해져 국내·해외의 법원은 대응 인력이 부족한 상황이다. 이로 인해 정확하고 효율적이며 전문적인 분쟁 해결이 어려워 비판을 받고 있으며 국제 민간항공 운수 국제법 체제 역시 비효율적인 분쟁해결 방식으로 지탄을 받고 있다.

2. 조정과의 비교

조정은 중재와 같이 상업적 관계를 최대한 빨리 복구하기 위한 조치로 소송에 비해 처리방식이 유연하고 비용이 절약된다. 그러나 조정을 통한 분쟁해결, 특히 민간항공 분쟁해결은 그 문제점 역시 눈에 띄는데 조정 절차의 약화와 결실이 문제점 중의 하나이다. 조정은 중재 혹은 소송의 모든 단계에서 진행할 수 있고 그

16) 葛黃斌, 鄒靚.2013.關於新加坡國際仲裁的對話[J].商事仲裁, (12) : 90.

17) 2006년, 항공기 엔지니어링 기업 타이구의 수리 엔지니어가 범한 실수로 인해 항공기 추락 사고가 발생했고 1,350만 달러에 달하는 배상금이 청구되었다. 2008년 1월부터 2010년 10월 까지 상해 고등법원과 최고인민법원의 재판을 거쳐 샤먼 타이구는 1,350만 달러의 경제적 손실을 부담하게 되었다.

실시 범위가 상당히 넓은데 이로 인해 당사자의 악의적인 조정이 가능해진다는 점과 사법자원의 낭비가 벌어질 수 있다는 점을 유의해야 한다. 반면 중재는 명시된 법규에 따라 판결 과정의 전반에 걸쳐 당사자 양측의 합법적인 권리를 확실하게 보장해줄 수 있으며, 양측의 의사전달을 존중하는 동시에 공평·정의의 실현을 보장할 수 있다. 다양한 주체가 민간항공 분쟁에 참여하게 되고 큰 액수의 금액이 거론되며, 사회적 영향력 역시 작지 않기 때문에 법적 절차를 통한 보장이 분쟁의 해결에 있어 매우 필요하다. 앞서 언급한 <몬트리올 협약>이 중국에서 적용된 첫 번째 안건이든 MH370 사건이든, 항공 분야에서의 분쟁과 갈등은 전문성이 강하지만 대다수의 조정자가 전문성과 전면적인 항공 지식을 갖추고 있지 않다. 조정협회의 법적 구속력이 부족하다는 점 역시 문제이며 중재의 경우 판결이 내려진 후 당사자 양측 모두에 대해 구속력이 발생한다. 국제사회 전반이 ADR 방식을 통해 분쟁을 해결하는 것을 지지하고 있지만 당사자와 사법기관은 사실상 중재를 더욱 선호하는 경향이다.

소송과 대안적 갈등 해소 제도의 특징을 살펴봄으로써, 중국의 민간항공 분쟁 해결 제도를 구축하는 것이 다음과 같은 두 가지 의미를 가지고 있음을 알 수 있다. 첫째, 중재 제도는 민간항공 분야 내 분쟁해결 메커니즘을 확충하여 관련 규칙의 혁신과 발전을 이끌 수 있으며, 이렇게 구축된 메커니즘이 분쟁해결과 사회적·경제적 이익을 창출하는 데 있어 중요한 역할을 하게 될 것이다. 둘째, 당사자는 전문적이고 통제와 비밀유지가 가능한 중재를 통하여 분쟁으로 인해 더 심각한 상업적, 명예스러운, 금전적 손실이 야기되지 않도록 할 수 있으며 분쟁 해결의 비용을 최대한 낮출 수 있다.

제6절 국제 민간항공 상사중재와 기타 중재 제도의 비교

중국의 법원 체계에는 해사법원이나 철도운수법원 같은 전문 법원이 존재하는데 항공법원은 설립되어 있지 않으며, 민간항공에 관한 분쟁은 일반적인 소송 절차에 따라 처리되어 왔다. 그렇다면 국제 민간항공 상사중재와 일반 국제 상사중재, 해

사중재의 차이는 무엇인가? 이 문제에 대한 답은 국제 민간항공 분쟁을 국제 민간항공 상사중재 제도로 해결해야만 하는지, 또 이 제도가 일반 상사중재 제도를 토대로 어떻게 발전해야 하는지를 설명할 수 있을 것이다.

1. 국제 민간항공 상사중재와 국제 상사중재

민간항공 기업 간, 민간항공 기업과 소비자 간에서 발생한 분쟁은 국제 상사중재 제도¹⁸⁾를 통해 해결할 수 있으며, 국제적 문제가 연루되어 있지 않을 경우에는 국내에서 중재를 진행할 수 있다. 국제 민간항공 중재는 기존의 국제 상사중재 제도에서 비롯된 것으로 모두 사법 하에서의 중재 절차이지만 차이 또한 존재한다. 그 차이는 주체와 전문성 두 가지 측면에서 나타난다. 주체의 측면에 있어, 국제항공법은 국제공법과 국제사법의 유기적인 결합을¹⁹⁾ 통해 형성된 법률이며 항공운수업의 발전과 함께 국제 민간항공 분쟁은 항공기업과 여객 같은 국제사법 주체뿐만 아니라 국제공법 주체, 즉 국가를 포함하게 되었기 때문에 기존의 국제 상사중재를 통한 분쟁해결에는 한계적인 부분이 많다. 상업적 업무를 핵심 내용으로 하는 양국의 항공운수협정에서 양국 정부는 각자의 항공사를 지정하기 때문에 한 국가의 항공사와 다른 국가의 정부가 공항, 항로, 민간항공 시설 및 서비스의 비용으로 인한 갈등을 빚을 수 있다. 국가와 민간기업 사이의 이러한 분쟁은 기존의 국제 혼합 중재와 비슷한 점이 있다. ²⁰⁾전문성 측면에 있어, 항공업은 분쟁과 갈등이 빈번하게 일어나는 업계이며 중재는 이러한 문제를 효율적이고 신속하게 해결할 수 있는 좋은 방법이지만 기존의 국제 상사중재 제도는 항공업과 항공기 제조업의

18) 국제 상사중재란 자연인, 법인과 기타 조직 간의 상업거래로 인해 발생한 국제적 분쟁을 해결하는 중재이다.

19) 肖克羅斯, 博蒙.1987.航空法 [M].徐克繼, 譯.北京 : 法律出版社

20) 국제 혼합중재는 주로 두 가지 경로를 통해 발전해왔다. 첫 번째 경로는 개인의 소속국과 외국 정부 간의 합의 하에서 진행되는 개인과 외국 정부 간의 중재, 두 번째 경로는 개인이 직접 외국 정부와 합의하여 진행되는 중재이다. 현재로서 가장 큰 영향력을 미치고 보편적으로 적용되고 있는 방식은 상호투자협정(BIT)인데, 이는 즉 국제투자분쟁해결센터(ICSID)에 중재를 신청하여 개인과 정부 간의 투자 분쟁을 해결하는 방식이다. 이 외에도 어떤 국가의 기관들은 외국 정부와 개인 간의 순수 상업적 분쟁을 국내 중재기관에 맡기고 있는데, 이러한 중재기관은 사법을 토대로 설립된 민간중재기관으로 주로 개인 간의 국제적 무역 분쟁을 처리한다. 王鵬.2007.論國際混合仲裁的性質——與國際商事仲裁和國家間仲裁的比較研究 [M].北京 : 人民出版社 , 26-38.

빠른 발전에 따른 국제 민간항공 분쟁의 전문성을 더 이상 따라갈 수 없게 되었고, 특히 항공분야의 전문 인력이 부족하다.

2. 국제 민간항공 상사중재와 국제 해상중재

군사임무를 수행하기 위해 발명된 항공기는 국제경제무역의 발전과 함께 중요한 민간항공 운송 수단이 되었다. 그러나 다른 운송 수단에 비해 민간항공, 나아가 범용항공은 제도적 구축과 제도적 보장에 있어 기존 법률 체계의 지원을 받지 못하고 있기 때문에 항공법률 체계는 해상법을 비롯한 다른 교통운수 수단의 성숙한 제도를 참고할 필요가 있다. 해상법은 오랜 역사를 가진 법률 부문으로서 여러 개의 성숙한 제도를 형성했고, 항공운송과 해상운송 모두 교통운수 수단에 해당하기 때문에 유사한 요소가 여럿 존재한다.

항공운송과 해상운송은 모두 다국적인 속성을 가지고 있다. 해상법은 국내법에서 발전되어 나온 법률이지만 해상운송과 선박관계는 대항해시대부터 국경을 넘는 국제적 활동으로 거듭났다. 하늘을 나는 항공 활동의 경우 천연적으로 국제성을 가지고 있으며 빠른 비행 속도로 몇 시간 만에 여러 국가의 국경을 넘을 수 있을 뿐만 아니라 항공기의 여객들이 다양한 국적으로 구성돼 있다. 또한, 항공운송과 해상운송에 들어가는 산업비용이 모두 상당히 높다. 항공기 제조업이든 조선업이든 첨단 기술과 정밀한 기계가 들어가기 때문에 초반의 투자가 매우 막대하다.

뿐만 아니라 두 운송 수단 모두 항행수송의 위험성이 있고 막대한 손실이 발생할 가능성이 있다. 항공업 초기에는 운송인의 배상 액수 제한을 설정하지 않을 경우 단 한 번의 항공사고로 소형 항공사가 배상 금액을 물어내느라 파산하게 될 수도 있었다. 항공기와 선박의 유사성에 대해, 유명한 해상법 전문가 Knauth는 “선박과 항공기는 전손(total loss)되기 쉬우며 대량의 화물 손실과 인명 손실에 대한 소송 요구는 모두 경영자가 통제할 수 없는 상황에서 야기된 것이다”라고 말했다.²¹⁾ 운수업과 관광업이 빠른 속도로 융합발전하면서 항공분쟁은 많은 공통점을 가지고 있는 해상운송처럼 신속하고, 전문적이고, 유연하며 완결성을 가진 분쟁 해결방식

21) See A.W.Knauth. 1935. Axdaton and Admiralty,310.

을 추구하게 되었고 체계적인 분쟁해결법을 필요하게 되었다.

3. 국제 민간항공 상사중재의 발전 추세

기존의 국제 상사중재 제도는 더 이상 빠르게 발전한 국제 민간항공업이 요구하는 고도의 전문성을 만족할 수 없게 되었고, 소송을 통한 분쟁해결은 국제 민간항공 분야의 자유로운 발전에 제약을 걸고 있다. 제3자가 개입하는 조정 제도 역시 절차적인 보장과 집행력이 부족한 현실이다. 그렇기 때문에 민간항공 업계는 업계의 특징과 전문성에 알맞은 완전하고 다원적인 분쟁해결 체계를 구축할 필요가 있다. 중재 제도는 분쟁해결에 있어 다른 제도가 가지고 있지 않는 강점을 가지고 있기 때문에 민간항공 상사중재 제도가 범용화 되어야 한다. 현재의 국제 민간항공 상사중재는 제도적으로 개선해야 하는 부분이 많이 있지만 앞서 언급한 다른 분쟁해결 방식에 비해서 조금 더 유리한 것은 사실이다. 해상법, 해양법, 공간법을 토대로 형성된 국제 민간항공 법률제도는 해상법의 경험에만 의존하던 개척 시대에서 완전히 벗어났다. 항공운송은 해상운송의 법률관계와 유사한 점이 많고 참고할 만한 부분 역시 많이 있지만 수천 년의 시간에 걸쳐 발전된 해상사 분야와 달리 항공운송 업계는 규칙의 설립과 발전에 있어 백 년 조금 넘는 시간밖에 지나지 않았다. 그러나 민간항공 업계의 과학기술과 관련 산업은 다른 업계의 경험을 토대로 빠르게 발전하여 다원화된 모습을 보이고 있으며, 이 분야에 관련된 법률관계에서 나타나는 분쟁 역시 다양하고 복잡해지는 추세이다. 그러므로 국제 민간항공법은 해상법처럼 독립적인 법률 부문으로 발전해 나갈 것이며, 분쟁 해결 제도도 독립성과 범용성을 가지게 될 것으로 판단된다.

제3장 국제항공 상사중재 제도의 법원(法源)

제1절 국제 항공 규범에서의 중재

일반적인 국제 상사 중재와 유사하게 국제 항공 중재 제도는 중재지의 법률, 외국 법률, 국제 협약 및 여러 가지 국제 항공 상설조직의 중재 규칙에 의존한다. 이 하에서는 국제적으로 통용되는 국제항공운송 관련 중재규범을 살펴보기로 한다.

1. 국제 협약 중 항공 중재 관련 규범

가. 바르샤바-몬트리올 협약 체계 중의 항공 중재

1999년에 체결된 <몬트리올협약>²²⁾은 국제 항공 운송 소비자의 권익을 보장하기 위해 국제 항공 운송 중의 여객의 인명 피해 (사망이나 상해), 그리고 수하물 혹은 운송 화물의 손해에 관한 통일적인 배상책임 원칙을 확립하기 위하여 공정한 배상 규범 체계를 구축할 목적에서 형성되었다. 몬트리올협약은 1929년에 체결된 <바르샤바 협약>²³⁾을 기초하여 새롭게 업데이트되었다. 몬트리올협약은 총 7장 57조로 구성되어 있으며 국제 항공 운송업자(항공사)가 여객의 인명 피해, 수하물 및 운송 화물의 파괴, 멸실과 같은 손해 그리고 항공 지연으로 인한 손해에 대해 해당 책임을 부담하고 금전적인 배상을 지급하는 것에 관한 통일된 규범을 확립하는 것이 협약의 목표이다.

한편, 몬트리올협약은 제34조에서 중재에 관한 내용을 규정하고 있다. 규정 내용

22) Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, opened for Signature at Montreal on 28 May 1999 (ICAO Doc No 4698). 본 협약은 지난 2003년 전 세계적으로 발효되었다. 대한민국도 2007년 이 협약에 가입하였다.

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

중 "중재"라는 제목을 사용해 공식적으로 항공 중재 제도를 확정하고 있다. 이는 협약에 규범화된 항공 분쟁 해결 방법으로 중재의 역할을 인정해 준 것으로 볼 수 있다. 구체적으로 이 규정의 범위 및 특성은 아래 내용과 같다.

(1) 중재 가능한 항공 분쟁의 범위

몬트리올협약은 "본 조의 규정에 따를 것을 조건으로, 화물운송 계약의 당사자들은 이 협약에 따른 운송인의 책임에 관련된 어떠한 분쟁도 중재에 의하여 해결한다고 규정할 수 있다" (제34조 제1항)이라고 규정하고 있다.²⁴⁾

이와 같은 몬트리올협약의 규정에 의하면 항공 중재 제도의 적용 범위는 항공 여객 운송을 제외한 항공 화물 운송 계약 영역만으로 제한되고 있다. 이러한 규정의 출현 배경은 다음과 같다.

1999년 5월에 몬트리올 협약의 제정을 위한 국제 항공법 대회 개최 시 각 참가국 대표들 사이에 국제 항공 중재의 적용 범위와 관련하여 많은 의견이 제시되었다. 미국의 항공운송 사업자들의 지지를 받은 국제항공운송협회(IATA, International Air Transport Association)는 몬트리올협약 제34조 중재 조항을 규정하는 것이 불필요하다고 생각하는 반면, 일부 국가는 본 협약 중 운송업자의 책임에 관한 모든 분쟁을 중재로 해결하도록 하는 것이 바람직하다는 의견을 주장하였다. 결국 그에 관한 타협점으로 항공화물에 대해서만 중재에 관한 규정을 남겨 두었다.

(2) 중재 합의의 구성 요건

몬트리올협약은 중재 합의의 형식적인 요건과 실질적인 요건을 규정하고 있다.

먼저 형식적인 요건에 따라 서면 형식으로 중재 합의를 체결해야 한다고 공약의 제34조 제1항 후단에 명시하였다.²⁵⁾ 서면 합의의 구체적인 표현 형식에 대해 더

24) 동 조항의 원문 규정은 다음과 같다. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration.

25) 원문의 내용은 다음과 같다. Such agreement shall be in writing.

세분화된 내용이 존재하지는 않지만 국제 항공 중재의 관행에 따라 1958년에 체결된 <뉴욕협약>²⁶⁾ 중 중재 합의 형식에 관한 규정을 적용할 수 있다. 뉴욕협약 제2조에 규정된 형식적 요건은 다음과 같다.

1. 각 계약국은 계약적 성질의 것이거나 아니거나를 불문하고 중재에 의하여 해결이 가능한 사항에 관한 일정한 법률관계에 관련하여 당사자 간에 발생하였거나 또는 발생할 수 있는 전부 또는 일부의 분쟁을 중재에 부탁하기로 약정한 당사자 간의 서면에 의한 합의를 승인하여야 한다.
2. "서면에 의한 합의"라 함은 계약문 중의 중재조항 또는 당사자 간에 서명되었거나, 교환된 서신이나 전보에 포함되어 있는 중재의 합의를 포함한다.
3. 당사자들이 본조에서 의미하는 합의를 한 사항에 관한 소송이 제기되었을 때에는, 계약국의 법원은, 전기 합의를 무효, 실효 또는 이행불능이라고 인정하는 경우를 제외하고, 일방 당사자의 청구에 따라서 중재에 부탁할 것을 당사자에게 명하여야 한다.

이와 관련하여 대한민국 법원은 "중재합의는 사법상의 법률관계에 관하여 당사자 간에 이미 발생하였거나 장래 발생할 수 있는 분쟁의 전부 또는 일부를 법원의 판결에 의하지 아니하고 중재에 의하여 해결하도록 서면에 의하여 합의함으로써 효력이 생기는 것이므로, 구체적인 중재조항이 중재합의로서 효력이 있는 것으로 보기 위해서는 중재법이 규정하는 중재의 개념, 중재합의의 성질이나 방식 등을 기초로 당해 중재조항의 내용, 당사자가 중재조항을 두게 된 경위 등 구체적 사정을 종합하여 판단하여야 한다."고 판시한 바 있다.²⁷⁾

이처럼 몬트리올협약에서 간략히 규정하고 있는 중재합의의 형식적 요건은 그 밖의 국제협약이나 국내 법원의 판례 등을 통한 해석과 같은 보충적 법원(法源)에 의해 보완할 수 있음을 알 수 있다.

한편, 몬트리올협약 중재 합의의 실질적인 요건에 관해 규정하고 있다. 제34조에

26) 협약의 정식 명칭은 Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards (New York, 1958).

27) 대법원 2004. 11. 11. 선고 2004다42166 판결.

서 제2항은 중재판정이 가능한 관할권에 관하여, 그리고 제3항은 준거규범에 관하여 규정하고 있다.²⁸⁾ 그리고 제4항에서는 중재합의와 중재의 개시요건에 관하여 규정하고 있다. 제4항은 후술하는 “제34조의 제2항과 제3항 규정은 모든 중재 조항 또는 협정의 일부라고 간주되며, 이러한 규정과 일치하지 아니하는 조항 또는 협정의 어떠한 조건도 무효이다(제34조 제4항).”²⁹⁾ 다시 말하자면 몬트리올협약 조항의 국제 항공 화물 운송 분쟁 관련 내용에 의하여 당사자들이 각자의 의사에 근거하여 체결된 중재 합의는 법률적으로 인정된 서면 형식이 구비되어야 할 뿐만 아니라 중재 관할, 중재인, 중재판정부의 구성, 중재에 적용 가능한 법률 등 관련 내용들을 명시해야 한다는 것이다. 만약 그렇지 않을 경우에는 해당 중재 조항은 무효로 처리된다.

(3) 중재 관할권

몬트리올협약 제34조 제2항 내용에 따르면 “중재 절차는 청구인 선택에 따라 제 33조)에 규정된 재판관할권(jurisdiction) 중의 하나에서 진행해야 한다.”³⁰⁾ 협약 제33조는 5개의 재판 관할권을 규정하고 있는데, “손해에 관한 소송은 원고의 선택에 따라 당사국 중 하나의 영역 내에서 ①운송인의 주소지, ②운송인의 주된 영업소 소재지, ③운송인이 계약을 체결한 영업소 소재지의 법원 또는 ④도착지의 법원 중” 어느 한 곳이 이에 해당한다. 이러한 기존 바르샤바 협약의 4개 관할권에 추가하여 몬트리올 협약에 새롭게 추가된 것이 바로 제5관할권으로 “승객의 사망 또는 부상으로 인한 손해의 경우, 사고발생 당시 승객의 주소지와 주된 거주지가 있고 운송인이 자신이 소유한 항공기 또는 상업적 계약에 따른 타 운송인의 항공기로 항공운송서비스를 제공하는 장소이며, 운송인 자신 또는 상업적 계약에 의하여 타 운송인이 소유하거나 임대한 건물로부터 항공운송사업을 영위하고 있는 장소”가 추가되었다. 다만 마지막 제5관할권은 여객의 사망이나 부상에 관한 내용이

28) 이에 관해서는 후술하기로 한다.

29) 원문 내용은 다음과 같다. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

30) 원문 내용은 다음과 같다. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

고, 항공화물의 운송에는 적용되지 아니한다. 따라서 몬트리올 협약상 중재 판정지의 지정에 관련된 관할권은 바르샤바 협약과 동일한 기존 4개의 관할권이라 할 것이다.

(4) 협약의 배타성

협약 제34조 제3항에 따르면, 중재인 및 중재판정부는 해당 사안을 판단하면서 몬트리올 협약을 준거규범으로 적용하여야 한다.³¹⁾ 협약의 적용 측면으로 볼 때 몬트리올협약은 전통적인 국제 상사 규정, <국제항공중재규정>하고 큰 차이가 있다. “바르샤바-몬트리올 체계”의 주요 특성 중의 하나로서 협약 규정은 국내법을 비롯한 기타 비협약 규정과 구별될 수 있는 적용상의 특성을 가지는데 이것이 곧 협약규정의 배타적 적용(preemptive effect) 특성이다.

이의 기본적인 의미는 협약상의 권리구제, 손해배상책임 관련 규정 및 협약 관할권 관련 규정은 기존에 정해진 사항과 범위 내에 국내법 규정 및 기타 모든 규정의 적용을 배제하며 “바르샤바-몬트리올 체계”의 협약 규정이 운송인의 배상 책임을 판단함에 있어서 우선적이고도 독점적으로 적용되어야 한다는 점이다.

“바르샤바-몬트리올협약체계”는 협약 규정 적용 배타성 영역에 독특성이 있다. 다시 말하면 항공 계약 운송 업자 관련 책임 규정이 “바르샤바-몬트리올협약체계” 하 각 협약의 핵심적인 내용 중의 하나로서 일반적으로 운송업자의 책임 및 의무 범위, 손해배상 책임자, “사고”의 용어정의, 배상 가능한 손실의 범위, 책임 기간, 책임 면제, 손해 배상 제한 등내용이 포함되어 있다. “바르샤바-몬트리올협약체계” 하의 국제 협약 배타성 적용의 특수성은 1929년 체결된 <바르샤바협약> 제24조 및 1999년에 체결된 <몬트리올협약> 제29조에도 확인할 수 있다. 이 규정의 확정은 국제항공운송 끊임없는 발전과 실천에 근거하여 국제항공 운송업자의 책임 규정 통일화 및 일관성의 개관적인 수요를 만족시킬 뿐만 아니라 “바르샤바-몬트리올협약체계” 하 국제 협약의 실행도 보장할 수 있다. 국제 항공 운송 영역 내에 협약 소구, 계약 운송업자 책임 관련 규정 및 협약 관할권 관련 규정 등 국제 사법

31) 원문 내용은 다음과 같다. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

규정의 통일화 구축을 위한 토대를 마련한다. 이는 항공 중재법의 법률 적용에 영향을 미친다.

구체적으로 몬트리올 협약 제29조는 “승객·수하물 및 화물의 운송에 있어서, 손해에 관한 어떠한 소송이든지 이 협약·계약·불법행위 또는 기타 어떠한 사항에 근거하는지 여부를 불문하고, 소를 제기할 권리를 가지는 자와 그들 각각의 권리에 관한 문제를 침해함이 없이, 이 협약에 규정되어 있는 조건 및 책임한도에 따르는 경우에만 제기될 수 있다. 어떠한 소송이 있어서도, 징벌적 배상 또는 비보상적 배상은 회복되지 아니한다.”라고 규정하면서, 협약의 우선적 배타적 적용을 천명하고 있다.

따라서 몬트리올협약이 적용되는 항공 분쟁 해결 제도를 중재사건으로 수리(受理) 함에 있어서도 해당 사안의 판단에 있어서는 몬트리올협약이 국내법을 비롯한 다른 법률이나 국제규범에 비해 먼저 적용되어야 하는 것이다. 사안을 담당하는 중재인 혹은 중재판정부 등도 중재 절차 영역 및 적용 법률의 실제 영역에서도 이를 준수하여야 함은 물론이다.

나. 양자간 항공협정에서의 항공중재

최근 세계 항공산업의 특징으로는 전통적인 항공 자유화(liberalization of aviation)에 더하여, 항공사들의 다국적화(trans-nationalism of airline company), 항공산업의 민영화(privatization of the aeronautic industries), 항공사 간의 업무 제휴(alliance among airlines companies)의 가속화, 항공 기술의 발전(development of aeronautical technology)과 기술 효용의 공유(common sharing of advanced technology)를 들 수 있다.

국제항공 운송시장의 경제 규제 완화 및 자유로운 시장 진입에 근거하여 각국은 자국 영공을 폐쇄하기보다는 자국의 영공을 개방하고 주변 공역을 일정한 수준에서 개방하기 위해 이웃 국가들과 협력하는 방향으로 국제항공 정책이 전환되는 과정을 겪었다.³²⁾ 그러한 과정 중에 2개 국가 간의 쌍무 항공협정 혹은 다자 국가

32) 강제석, 김청.(2019).항공자유화 협정이 국제여객운송에 미치는 영향에 대한 실증분석. 한국항공경영학회지,17(5),81-98.

간 국제협정의 체결이 필수적이다. 이러한 협정은 절차적으로 각 국가의 대표가 공동으로 내용을 작성한 후 각국 의회 등의 결의를 통과함으로써 완성되는 것으로, 이러한 절차를 거치게 된 협정은 국제법적 효력을 가지는 조약이 된다. 법적 효력을 가지기 위해 반드시 국내법의 절차에 따라 의회의 심사와 국가원수의 공포를 진행해야 한다. 현재 전 세계적으로 총 3,000개 이상의 쌍무 협정이 국제 항공 운송 서비스를 규범화한다. 그 중 가장 유명한 협정은 바로 <버뮤다 항공협정(Bermuda Air Services Agreement)>³³⁾이다.

1946년, 시카고 회의를 종료한 이후 미국과 영국 양국 사이의 항공, 해운 개통 문제는 미해결인 채로 남아 있었다. 그리하여 1946년 1월 15일부터 2월 11일까지 미영(美英) 양국은 버뮤다에서 양국 회담을 진행 후 <미영(美英)항공운송협정> 즉 유명한 <버뮤다항공협정>(현재 "<버뮤다I호 협정>"라고 부른다)이다.

위 협정에 의하면 향후 각 국가가 제3자와 쌍무협정 체결 시 <버뮤다항공협정>의 양식과 주요 의미를 기초하여 진행하기로 합의하였다. 이후에 세계 많은 국가들이 <버뮤다항공협정>의 양식으로 쌍무 항공 운송 협정을 체결하였다. 미영(美英) 양국은 1977년 7월 23일에 <버뮤다II호 협정>을 체결하였다. 이러한 협정에 따른 표준 협의 양식은 대부분 국가의 승인을 받아 전 세계 내의 항공 운송 서비스의 매개체가 되었다.

이러한 쌍무협정은 향후 ICAO 회원국들 사이에 체결되는 항공협정에 반영되었다. 특히 오늘날 양국 간에 체결되는 항공협정에서 주요한 내용으로 다루어지고 있는 운송인, 항공노선, 요금, 독과점시장과 공정경쟁, 항공 안전 및 보안, 그리고 분쟁해결 방안 등에 관한 내용에 있어서도 버뮤다항공협정은 기본적인 협정의 틀을 제공하는 역할을 담당해 주었다.³⁴⁾

특히 협정 중에서 갈등 혹은 분쟁의 해결 수단으로서 중재는 중요한 조항으로서 대부분의 쌍무 혹은 다자간 협정에 기재되게 되었다. 미국의 경우 자국이 체결하는 항공협정에서 발생할 수도 있을 분쟁의 잠정적인 해결 수단으로 우선적인 협의를

33) 1946년 2월 11일에 버뮤다에서 서명, 동일 발효되었다. 정식명칭은 '미합중국정부와 그레이트 브리튼 및 북부아일랜드연합왕국정부간의 각 영역 내에서의 항공업무에 관한 협정'(Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland relating to Air Services between their Respective Territories)이다.

34) 문준조, "항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구", 한국법제연구원 연구보고 2009-10.

제시하면서, 만약 그러한 협의가 이루어지지 않을 경우에는 상시 중재(ad hoc arbitration)으로 해결할 것을 명시하고 있다. 그 밖에도 국제 항공 산업 영역에 중재를 통해 분쟁을 해결하는 사건이 다수 존재하고 있다.

2. 상설 국제 항공 조직에서의 항공 중재

상설적인 항공 관련 국제 조직은 일반적으로 전 세계적인 국제조직과 지역별 국제 조직으로 구별된다. 현재 전 세계적인 항공 국제 조직은 주로 <국제 민간 항공 기구(ICAO, International Civil Aviation Organization)>와 <국제 항공 운송 협회(IATA, International Air Transport Association)>를 의미하며 지역적인 항공 국제 조직으로는 <유럽 항공 안전 기구 (EASA, European Aviation Safety Agency)>나 <아시아태평양항공사협회 (AAPA, Association of Asia Pacific Airlines)> 등을 의미한다.

가. ICAO에서의 항공중재

국제민간항공협약(Convention on International Civil Aviation, 시카고협약)³⁵⁾은 현대 국제 민간 항공산업에 있어서 헌법과도 같은 문서로서 제18장 제84조 내지 제88조에서 “분쟁과 책임 불이행(Disputes and Default)” 관련 규정을 두고 있다. 제84조는 이 협약 및 그 부속서(annex)의 해석 또는 적용과 관련하여 둘 이상의 체약국 사이에 합의가 존재하지 아니하여 불일치에 관련된 국가의 신청이 있을 때, 이사회(Council)에서 결정해야 한다고 규정하고 있다. 이 조항은 또한 이사회의 어떤 구성원도 자신이 당사자인 분쟁에 대한 이사회의 심의에서 투표할 수 없다고 규정하고 있다. 또한 분쟁 당사자는 ICAO 이사회의 결정에 대해 국제사법재판소(ICJ, International Court of Justice)에서 제소할 수 있음을 명시하고 있다.

35) 이 협약은 ICAO조직의 성립에 결정적인 기여를 하였는데 1944년 12월 7일 체결되었고, 1952년 12월 11일 발효되었다. 대한민국에서도 1952년 12월 11일에 대하여 발효되었다. 현재 193개국이상의 국가가 가입하고 있다.

또한 제85조에는 중재 절차, 사건 수리(受理) 절차, 이사회 판결에 대한 상소 절차 관련 제도를 정하고 있다.

ICJ와 중재재판소의 결정은 최종적이며 구속력이 있다. 분쟁에 관한 시카고 협약의 조항은 ICAO 이사회에서 채택한 “차별의 해결을 위한 절차 규칙”(Rules of Procedure for the Settlement of Differences)으로 보완되고 있다. 이 규칙은 국가가 ICAO 이사회에 신청서를 제출하는 절차를 규정하고 있는데, 이 규칙에 따라서 ICAO 이사회는 사법기관으로서의 기능을 가지고 있는 것이다.³⁶⁾

비록 해당 분쟁이 주로 국가 간의 분쟁으로서 국제 공법의 범위에 속하지만 중재를 국제 항공 분쟁을 해결하는 중요한 수단으로 정하고 있는 점에서 의의를 찾아볼 수 있다. 시카고협약에 근거하여 한 국가가 중재판정부나 국제법원의 판결을 따르지 않을 경우 해당 국가는 일정한 제재를 받을 수 있다. 예컨대 판결의 내용을 따르지 않는 국가의 소속 항공사가 운항하는 항공기가 기타 체약국의 영공을 비행하는데 제약을 가할 수 있을 것이다.

나. IATA에서의 항공 중재

국제항공운송협회(IATA는 전 세계 국가의 항공 회사로 구성된 대형 국제 조직이며 1945년 12월 18일에 캐나다에서 설립되었다. 본부는 캐나다 몬트리올에 위치하며 집행 본부는 제네바에 두고 있다. 전 세계 항공 회사의 운영과 관련된 기술, 상업, 감독 등 공동 사항을 통일시키는 것은 국제 항공 운송 협회의 목적이다. 국제연합(UN) 산하의 전문기구인 ICAO와 달리 IATA는 정부 기구가 아닌 민간 조직이다. 1919년 8월에 6개 항공 회사의 모임으로 “국제항공교통협회(International Air Traffic Association)”라는 명칭으로 설립되었다. IATA는 항공 운송 산업에 대한 이해를 높이고 항공이 국가 및 세계 경제에 가져오는 이점에 대한 인식을 높이는 것을 목표로 한다. 또한 전 세계 항공사의 이익을 옹호하면서 불합리한 규칙과 요금을 규율하고 정부 기관의 과도한 규제에 책임을 묻고 합리적인 규제를 위해 노력하는 것을 조직의 사명으로 여긴다.³⁷⁾

36) 김한택. (2021). 국제법상 국제사법재판소의 항공분쟁판례에 관한 연구. 한국항공우주정책·법학회지, 36(4), 167-191.

37) IATA 홈페이지 참고. <https://www.iata.org/en/about/mission/>

국제 항공 운송 협회가 제정하여 공포한 <1999년의 국제 항공운송 중재규칙 (IATA Arbitration Rules 1999)>은 항공 중재 영역에서 매우 의미 있는 역할을 담당한다. 이 규칙은 본문 30개 조항과 2개의 부속서로 구성되어 있는데, 중재 범위, 중재 절차, 비용 등에 대해 상세하게 규정할 뿐만 아니라 부록에서 중재 협의의 표준 양식(Standard Arbitration Agreement)과 비용계획(Schedule of Costs)도 제시되어 있다. 주요 내용을 살펴보면 아래와 같다.

(1) 중재 절차의 개시 (제2조 내지 제3조)

계약상 합의된 중재의 경우, 당사자들이 계약에 대해 중재 조항을 통해 계약과 관련하여 당사자 간에 발생하는 모든 분쟁이 IATA 중재 규칙에 따라 해결된다는 데 동의한 경우, 모든 당사자는 IATA 사무총장에게 서면 요청을 제출하여 중재 절차를 시작할 수 있다(규칙 제2조). 또한 그 밖의 중재에 관해서는, 본 규칙에 따른 중재를 원하는 기타 분쟁 당사자는 규칙 부록 1의 표준 중재 계약서를 작성하고 서명해야 하며, 이들 사이의 분쟁은 본 규칙에 따른 중재에 회부된다는 점에 대하여 합의해야 한다. 중재 합의의 당사자는 사무총장에게 중재 요청서를 제출하여 절차를 시작하고, 사무국장이 요청을 접수한 날짜는 절차가 시작된 날짜로 간주된다(규칙 제3조).

(2) 중재신청 절차 (제4조)

IATA 중재를 희망할 경우, 다음 사항이 포함된 신청서를 제출하여야 한다. a) 당사자의 성명, 국적, 설명 및 주소, b) 당사자 간의 분쟁을 규칙에 따라 중재로 해결을 원한다는 취지, c) 해당되는 경우 당사자를 구속하는 중재 합의(Arbitration Agreement). 이때 d) 중재 합의가 없는 경우에는 (i) 당사자들이 IATA 중재 규칙에 따라 분쟁을 해결하기로 약속한 계약, (ii) 분쟁의 성격과 상황에 대한 설명, (iii) 관련 서신 교환 사본을 포함하여 분쟁을 해결하기 위해 개시 당사자가 취한 조치, (iv) 당사자가 청구하는 구제에 대한 설명 및 청구된 금액 표시, (v) 중재 장소, 준거법, 중재 언어 및 선호하는 중재인 수에 대한 의견, (vi) 해당되는 경우 당사자가

선택한 중재자의 이름과 주소 등이 제시되어야 한다. 사무국장은 요청서의 사본과 요청서에 첨부된 문서를 수령 후 30일 이내에 상대방에게 송부하여야 한다.

(3) 중재답변 (제5조)

요청을 받은 후 30일 이내에 상대방 또는 당사자들은 사무총장에게 답변을 제출하여야 한다. 답변에 포함될 내용은 다음과 같다. a) 당사자의 성명, 국적, 설명 및 주소, b) 요청 또는 중재 합의에 충분히 상세하지 않은 경우: (i) 분쟁의 성격과 상황에 대한 의견, (ii) 청구하는 구제 및 청구 금액에 대한 의견, (iii) 중재 장소, 준거법, 중재 언어 및 중재인 수에 대한 의견, (iv) 해당되는 경우 응답 당사자가 선택한 중재인의 이름과 주소.

답변서 및 답변서에 첨부된 모든 문서의 사본은 사무총장이 30일 이내에 중재를 개시하는 당사자 또는 당사자들에게 전달해야 한다.

(4) 서면제출 (제6조)

모든 서면 진술과 변론, 그리고 중재 절차 중 당사자가 제출한 모든 문서는 각 당사자에게 1부, 각 중재인 및 사무국장에게 1부를 제공하기에 충분한 수의 사본으로 제공되어야 한다.

(5) 중재인의 수 (제7조 내지 제9조)

모든 분쟁은 단독 중재인 또는 세 명의 중재인에 의해 처리될 수 있다. 이 규칙에서 "중재인" 및 "중재판정부"라는 용어는 경우에 따라 1인의 중재인 또는 3인의 중재인을 지칭한다. 중재인의 수에 대한 당사자의 합의가 없는 경우, 사무국장은 사건의 성격과 상황을 고려하여 적절하다고 판단하는 대로 1인 또는 3인의 중재인을 임명할 수 있다.

분쟁이 단독 중재인에게 회부되어야 하는 경우 당사자는 중재인에 대해 합의해야 한다. 만약 중재 요청을 받은 날로부터 30일 이내에 당사자의 합의가 이루어지

지 않을 경우 당사자들은 3인의 중재인들을 선택할 기회를 갖게 된다.

분쟁이 3명의 중재인에게 회부되는 경우, 각 당사자는 1명의 중재인을 임명한다. 중재판정부의 의장 역할을 담당할 세 번째 중재인은 공동 중재인들이 두 번째 중재인 지명 후 30일 이내에 합의로 지명하며, 만약 그러한 합의에 이르지 못한 경우에는 사무총장이 임명한다.

중재 신청인(requesting party)은 신청서에서 중재인을 지명해야 한다. 당사자들이 3인의 중재판정부 구성을 요청하는 경우, 그러한 요청 후 30일 이내에 3명의 중재인이 선임되어야 한다. 만약 그러하지 않을 경우 중재인은 사무총장이 임명한다.

피신청인(answering party)은 답변에서 중재인을 선정하거나 신청인이 임명한 중재인 선정 통지 후 30일 이내에 중재인을 선정해야 한다. 만약 그러한 중재인 선정에 관한 합의가 이루어지지 않은 경우에 중재인은 사무총장이 임명한다.

(6) 관할권 (제10조)

중재 판정부는 중재 합의의 존재 또는 유효성에 관한 이의를 포함하여 해당 판정부가 중재를 행사하기 위한 관할권이 없다는 이의에 대해 판단할 권한을 가진다.

(7) 중재인 및 중재판정부 (제11조 내지 제12조)

중재인은 지명 후 독립적인 판단의 가능성 여부와 상관없이 재척사유의 존재 여부와 관련된 사실과 상황을 명시한 서면 진술서를 사무총장에게 제출함으로써 기피대상이 될 수 있다. 기피신청은 중재인 선정 통지를 받은 날로부터 15일 이내에 또는 기피신청인이 중재인에 관한 사실과 정황을 통보받은 날로부터 15일 이내에 사무총장에게 제출되어야 한다. 그러한 날짜가 앞서 언급한 통지를 받은 이후인 경우 이의 제기의 근거가 된다.

사무국장은 관련 중재인, 당사자 및 판정부의 다른 구성원에게 서면으로 기피에 대해 의견을 진술할 기회를 부여한 후 기피의 허용 가능성 및 필요한 경우 본안을

최종적으로 결정한다.

중재인은 사망 또는 장애, 중재인의 사임에 대한 사무국장의 수락, 해당 중재인의 교체에 대한 모든 당사자의 동의 또는 제11조에 따른 기피의 수락이 발생한 경우 교체된다. 또한 중재인은 법률상 또는 사실상 중재인이 금지되거나 이 규칙에 따라 그러한 기능을 수행하지 않는다고 사무총장이 결정하는 경우에도 교체된다. 그러한 경우에 사무국장은 관련 중재인, 당사자 및 판정부의 기타 구성원에게 최종 결정을 내리기 전에 의견을 제시할 기회를 주어야 한다. 사무국장은 교체 중재인을 임명한다. 일단 재구성되고 당사자들에게 의견을 요청한 후, 중재판정부는 중재판정부의 절차를 재개할지 여부와 범위를 결정해야 한다. 이 규정에 따른 직무를 수행함에 있어 사무국장은 적절하다고 판단되는 전문가의 도움을 요청할 수 있다. 사무총장의 결정은 최종적이다.

(8) 중재 장소와 언어, 방식 (제13조 내지 15조)

중재판정부는 중재 장소에 대해 합의해야 한다. 중재판정부는 적절하다고 판단되는 곳이라면 어디에서나 심리를 진행할 수 있으며, 당사자와 협의한 후 적절하다고 판단되는 모든 장소에서 심리를 실시할 수 있다.

당사자의 동의가 없는 경우, 중재판정부는 모든 관련 상황을 충분히 고려하여 중재 언어를 결정한다.

이 규칙 외에도 당사자 또는 중재판정부는 그들과 일치하지 않는 추가 규칙을 적용할 수 있으며 어떠한 경우에도 중재판정부가 적절하다고 판단하는 방식으로 중재를 수행해야 한다.

(9) 중재에서의 보전절차 (제16조)

규정은 중재절차에서의 임시적인 보전절차에 관해서도 규정하고 있다.

중재 판정부는 당사자의 요청에 따라 상황에 적절하다고 판단되는 임시, 보존 또는 잠정 조치를 명할 수 있으며 요청 당사자에게 그러한 조치의 비용에 대한 담보를 요구할 수 있다. 특히, 중재 판정부는 당사자의 긴급한 재정적 필요와 관련하여

하나 이상의 임시 지불(을 명령할 수 있다. 이 단락에 따라 명령된 조치는 적절한 경우 잠정 판정(interim award)의 형식을 취할 수 있다.

당사자가 관할 사법 당국에 임시 또는 보존 조치를 신청했다고 해서 중재 합의를 침해하거나 판정부에 유보된 관련 권한에 영향을 미치기 위해 적용되지 않는다. 그러한 신청을 한 당사자는 사법 당국이 취한 조치와 동일한 조치를 지체 없이 사무총장에게 통지해야 한다. 사무국장은 가능한 한 빨리 중재판정부와 당사자들에게 그 사실을 알려야 한다.

(10) 심리절차 (제17조 내지 제18조)

중재판정부는 사건의 관련 사실을 확인하기 위해 가능한 한 짧은 시간 내에 절차를 진행해야 하며, 필요한 기한을 정할 수 있다. 서면 제출 및 의존하는 모든 문서를 조사한 후, 중재판정부는 당사자 중 하나가 중재판정부의 주도로 요청하거나 그러한 요청이 실패하는 경우 당사자의 의견을 듣는다. 또한 판정부는 당사자의 존재 여부에 관계없이 다른 사람의 심리를 결정할 수 있다.

당사자 중 한 사람의 요청에 따라 또는 필요한 경우 중재판정부 자체의 발의에 따라 중재판정부는 합리적인 통지를 하고 당사자를 소환하여 심리절차에 참여할 것을 요청하여야 한다. 당사자 중 일방이 정당하게 소환되었음에도 불구하고 출석하지 않는 경우, 중재판정부는 소환이 정당하게 접수되었고 당사자가 정당한 사유 없이 부재한 경우 중재를 진행한다. 그러한 절차는 모든 당사자의 입회하에 수행된 것으로 간주된다.

절차에 관여하지 않은 사람은 중재판정부와 당사자의 승인 없이는 심리절차에 참석할 수 없다.

당사자는 직접 또는 정식으로 임명된 대리인을 통해 출석할 수 있으며 변호인의 도움을 받을 수 있다. 중재판정부는 한 명 이상의 전문가를 임명하고, 전문가 의견 청취, 보고서 수신 등을 할 수 있다. 중재판정부는 당사자 간에 합의되지 않는 한 본안에 적용될 준거법률을 결정한다.

(11) 중재 판정 (제19조 내지 제26조)

중재판정부는 사무국장이 중재판정부에 선지급 비용이 전액 완납되었음을 통지한 날로부터 6개월 이내에 판정을 내려야 한다. 사무국장은 필요한 경우 이 기간을 최대 3개월까지 연장할 수 있다.

중재 판정부는 잠정 판정, 중간 판정 또는 부분 판정을 내릴 수 있다.

중재판정부가 3명의 중재인으로 구성된 경우, 판정은 다수결에 의해 결정된다. 이때 과반수가 없을 경우 다른 두 중재인이 제안한 금액 범위 내에서 의장이 결정한다.

당사자가 화해에 이르게 된 경우에는 당사자의 합의에 의한 형식으로 중재판정이 기재될 수 있다. 판정은 명시된 날짜와 중재 장소에서 이루어진 것으로 간주된다. 합의에 의한 판정이 아닌 한 해당 판정에는 결정의 근거가 된 이유가 명시되어야 한다.

중재 비용이 완납되었다고 판단되면 의장은 당사자와 사무국장에게 판정을 통지해야 한다. 사무총장과 당사자에 대한 통지를 제외하고 판정은 기밀로 유지된다.

이 규칙에 따라 분쟁을 중재에 제출함으로써 당사자는 26조에 따라 30일 이내에 판정을 준수하기로 약속한 것으로 간주되며 이에 대한 모든 형태의 사법적 구제에 대한 권리를 구체적으로 포기한 것으로 간주된다.

판정을 받은 후 30일 이내에 당사자는 상대방에 대한 통지를 통해 사무총장에게 다음을 신청할 수 있다. a) 판정에 포함된 계산상의 오류 또는 표기 또는 인쇄상의 오류에 대한 중재판정부의 수정; b) 판정의 특정 요점 또는 일부에 대한 중재판정부의 해석; c) 중재 절차에서 제시되었지만 판정에서 제외된 청구에 대해 중재판정부의 추가 판정 요청.

사무국장은 15일 이내에 상기 신청서의 사본을 중재판정부에 전달해야 한다. 중재 판정부는 그러한 신청이 정당하다고 인용하는 경우 적절한 수정, 해석 또는 추가 판정을 내려야 한다. 이때 판정내용의 수정은 중재판정부의 주도로 이루어질 수 있으며 중재판정부는 당사자와 사무총장에게 즉시 통지해야 한다. 그러한 수정 또는 해석은 판정의 일부를 구성하는 것으로 간주된다.

(12) 중재 비용 (제27조 내지 제30조)

중재 비용은 IATA 행정 수수료와 중재판정부 수수료 및 비용(판정부에서 임명한 전문가의 비용 포함)으로 구성된다. 중재판정부는 이러한 수수료와 비용을 계산한 후 당사자에게 전송하고 중재를 처리하기 위해 세부 정보를 IATA에 제출해야 한다.

이 규칙에 따른 각 중재 요청에는 절차 개시일에 유효한 비용 명세서에 제공된 IATA 관리 수수료가 수반되어야 한다. 이 금액은 환불되지 않는다.

사무국장은 중재 비용을 총당할 수 있는 금액으로 비용 선지급 금액을 결정한다. 그러한 비용에는 중재판정부의 수수료와 경비가 포함된다.

당사자들이 달리 합의하지 않고 중재판정부의 최종 결정을 조건으로 하는 선지급 비용은 각 당사자가 동일한 분담금으로 지불해야 한다. 사무국장은 당사자 또는 일방이 선지급 비용의 전체 또는 일부를 지불하는 것을 조건으로 파일 또는 문서를 중재판정부에 전송할 수 있다.

중재판정부는 비용에 대한 선지급이 지급되었음을 사무국장이 확인한 청구에 대해서만 진행한다. 비용 선지급금이 사무국장이 지정한 합리적인 기한 내에 지불되지 않으면 당사자가 필요한 지불을 할 수 있도록 당사자에게 알려야 한다. 그러한 지불이 이루어지지 않으면 사무국장은 그 사건을 취하된 것으로 간주할 수 있다. 그럼에도 불구하고 관련 당사자들은 나중에 다시 중재신청을 제출할 수 있다.

중재판정부는 전문가를 임명하는 경우 전문가의 예상 수수료 및 경비를 총당하기에 충분한 비용에 대한 선지급을 결정하고, 당사자 또는 그들 중 일방이 전문 지식을 시작하기 전에 선지급금을 지불하도록 해야 한다.

판정을 받은 후 30일 이내에 사무국장은 중재판정부의 수수료 및 경비, 행정비용, 중재판정부가 임명한 전문가의 수수료 및 경비를 포함하는 중재의 최종 비용을 결정해야 한다. 중재판정부는 중재 비용을 당사자 중 누가 부담해야 하는지 또는 비용을 당사자가 부담해야 하는 비율을 결정하고 판정에 명시해야 한다. 이때 각 당사자는 자체 법적 비용을 부담한다.

제2절 국내 항공 규범에서의 중재

이하에서는 항공운송과 관련한 국내 중재의 규범과 제도에 대하여 살펴보기로 한다. 비교연구를 위해 세계 최초로 항공중재 상설기관을 설립한 중국의 사례를 검토하고 한국의 중재 관련 규범과 비교하기로 한다.

1. 중국의 중재 관련 규범

가. 중국 중재법

1995년 9월에 시행된 중국 중재법은 일반적으로 통용되는 국제적인 중재규범을 모태로 제정되었다. 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

우선 중재 대상과 관련하여, 평등한 주체인 공민·법인·그 밖의 조직 간에 발생한 계약 분쟁과 그 밖의 재산 및 권익 분쟁은 중재의 대상이 된다(제2조). 다만 ① 혼인·입양·후견·부양·상속에 관한 분쟁, ② 법에 따라 행정기관이 처리하여야 하는 행정쟁송은 중재의 대상이 될 수 없다(제3조).

당사자가 중재를 분쟁 해결 방식으로 채택하는 경우 양쪽 당사자 모두 중재를 자발적으로 원하여야 중재합의를 달성할 수 있다. 중재합의 없이 당사자 일방이 중재를 신청하는 경우 중재위원회는 이를 접수하지 아니한다(제4조). 중재합의 이후에 당사자 한쪽이 인민법원에 소를 제기하는 경우, 중재합의가 무효인 경우를 제외하고 인민법원은 이를 접수하지 아니한다(제5조).

중재위원회는 당사자 간의 합의에 따라 선정되어야 한다. 중재에 대해서는 급별 관할과 지역 관할을 시행하지 아니한다(제6조). 중재는 사실에 근거하여야 하며, 법률 규정에 부합하여야 하고, 공정하게 합리적으로 분쟁을 해결하여야 한다(제7조).

중재는 법에 따라 독립적으로 진행되고, 행정기관·사회단체·개인의 간섭을 받

지 아니한다(제8조).

중재는 한 번의 판정으로 결심되는 단심제도로서, 중재판정이 확정되고 난 뒤 당사자가 동일한 분쟁으로 중재를 재신청하거나 인민법원에 소를 제기하는 경우 중재위원회 또는 인민법원은 이를 접수하지 아니한다. 중재판정이 인민법원에 의하여 법에 따라 판정 취소되거나 집행 불가 처리되는 경우 당사자는 해당 분쟁에 대하여 달성하였던 중재합의에 근거하여 다시 중재를 신청할 수 있으며, 인민법원에 소를 제기할 수도 있다(제9조).

중재위원회는 직할시·성·자치구 인민정부 소재지의 시에 설치할 수 있으며, 수요에 근거하여 구가 설치된 시에 설립할 수도 있고, 행정구역에 따라 계층별로 설치되는 것은 아니다. 중재위원회는 규정에 따라 시(市) 인민정부가 관련 부서 및 상공회의소와 함께 조직하여 구성한다. 중재위원회의 설치는 성·자치구·직할시의 사법행정부서에 등록한다(제10조).

중재위원회는 주임 1 인, 부주임 2 인에서 4 인, 위원 7 인에서 11 인으로 구성된다. 중재위원회의 주임, 부주임, 위원은 법률·경제무역 분야의 전문가와 실제 업무 경험자가 맡는다. 중재위원회의 구성원 중 법률·경제무역 분야의 전문가는 3 분의 2 이상이어야 한다(제12조).

중재위원회는 공정하고 품위를 지키는 사람을 중재인으로 선정하여야 한다. 중재인은 다음 각 항의 조건 중 하나에 부합하여야 한다. (1) 국가종합법률전문가자격 시험에 합격하여 법률전문가 자격을 취득하고 중재업무에 8년 이상 종사한 사람, (2) 변호사 업무에 8년 이상 종사한 사람, (3) 판사로 8년 이상 근무한 사람, (4) 법률 연구 및 교육 업무에 종사하고 있으며 고위직을 맡고 있는 사람, (5) 법률 지식을 갖추고 경제무역 등 전문직에 종사하면서 고위직을 맡고 있거나 그와 동등한 수준의 전문직을 담당하고 있는 사람. 중재위원회는 직업별로 중재인명단을 작성하여야 한다(제13조).

중국 중재협회는 사단법인으로, 중재위원회는 중국 중재협회의 회원이 된다. 중국 중재협회 정관은 전국회원총회에서 제정되고, 중국 중재협회는 중재위원회의 자율성 있는 조직이며, 정관에 근거하여 중재위원회 및 그 구성원·중재인의 규율 위반 행위를 감독한다. 중국 중재협회는 이 법과 민사소송법의 관련 규정에 따라 중재규칙을 제정한다(제15조).

중재정(仲裁庭)은 3명의 중재인 또는 1명의 중재인으로 구성할 수 있다. 3명의 중재인으로 구성하는 경우 수석중재인을 선정하여야 한다(제30조). 당사자가 3명의 중재인으로 중재정을 구성하기로 합의한 경우에는 각자 직접 또는 각자 위탁한 중재위원회 주임이 중재인을 1명씩 지정하고, 세 번째 중재인은 당사자가 공동선정하거나 공동위탁한 중재위원회 주임이 지정한다. 세 번째 중재인이 수석중재인이 된다. 당사자가 1명의 중재인으로 중재정을 구성하기로 합의한 경우에는 당사자가 공동선정하거나 공동위탁한 중재위원회 주임이 중재인을 지정한다(제31조). 중재정 구성 후 중재위원회는 중재정 구성 상황을 서면으로 당사자에게 통지하여야 한다(제33조).

중재인에게 아래와 같은 상황이 있는 경우 당사자도 회피신청을 제출할 권리가 있다. (1) 해당 사건의 당사자 또는 당사자 및 대리인의 친족, (2) 사건과 손익관계 존재, (3) 사건 당사자 및 대리인과 그 밖의 관계가 있어서 공정한 중재에 영향을 줄 수 있는 경우, (4) 개인적으로 당사자 및 대리인을 만나거나, 당사자 및 대리인을 접대하는 경우(제34조).

당사자는 회피신청을 제출한 이유를 설명하여야 하며 제1회 심리가 열리기 이전에 제출하여야 한다. 회피 사유를 제1회 심리가 열린 뒤에 알게 된 경우 제1회 심리 법정기 마지막으로 열리기 이전까지 제출할 수 있다(제35조).

당사자는 중재신청을 한 뒤 자발적으로 화해할 수 있다. 화해 합의를 달성한 경우 중재정에 화해 합의에 근거하여 작성한 재결서를 청구할 수 있으며 중재신청을 취소할 수도 있다(제49조). 당사자가 화해합의를 달성하고 중재신청을 취소한 뒤 후회하는 경우 중재합의에 근거하여 중재를 신청할 수 있다(제50조).

중재정이 재결하기 전에 조정을 선행할 수 있다. 당사자가 자발적으로 조정을 하는 경우 중재정은 조정하여야 한다. 조정이 성립하지 아니하는 경우 적절한 때에 재결하여야 한다. 조정으로 합의를 달성한 경우 중재정은 조정서 또는 합의에 근거한 결과로 제작된 재결서를 작성하여야 한다. 조정서와 재결서는 동등한 법적 효력을 가진다(제51조).

재결은 중재인 다수의 의견에 근거하여 도출되어야 하며, 중재인 소수의 다른 의견을 기록할 수 있다. 중재정은 다수의 의견이 형성되지 아니하는 경우 수석 중재인의 의견에 근거하여 재결을 도출하여야 한다(제53조).

재결서는 중재 청구·쟁의 사실·재결 이유·재결 결과·중재 비용 부담과 재결 일자를 명시하여야 한다. 당사자가 쟁의 사실과 재결 이유를 명시하는 것을 원하지 아니하는 경우 명시하지 아니할 수 있다. 재결서에 중재인이 서명하고 중재위원회 인장을 날인한다. 재결에 대하여 중재인이 다른 의견을 유지하는 경우 서명하거나 서명하지 아니할 수 있다(제54조).

한편, 해외 경제 및 무역·운송·해사 관련 분쟁의 중재에 관한 규정도 두고 있다.

해외 중재위원회는 중국 국제상공회의소가 조직하고 설립할 수 있다. 해외 중재위원회는 주임 1인, 부주임 약간 명, 위원 약간 명으로 구성된다. 해외 중재위원회의 주임, 부주임, 위원은 중국 국제상공회의소가 임명할 수 있다(제66조).

해외 중재위원회는 법률·경제 및 무역·과학기술 등 전문지식을 갖춘 외국 국적자를 중재인으로 임명할 수 있다(제67조).

해외 중재의 당사자가 증거 보전을 신청하는 경우 해외 중재위원회는 당사자의 신청에 따라 그 증거가 있는 지역의 인민법원에 제출하여야 한다(제68조).

해외 중재의 중재정은 개정상황을 기록으로 남기거나, 요점을 간추려 기재할 수 있으며, 기록된 요점에는 당사자와 중재에 참여한 그 밖의 사람이 서명하거나 날인할 수 있다(제69조).

나. 중국 국제경제무역 중재위원회 규칙

중국은 1956년 대외무역에서 발생하는 분쟁의 원활한 해결을 위하여 <중국국제무역촉진위원회> 산하에 <대외무역중재위원회>를 두었다. 이후 동 위원회는 1988년 <중국국제경제무역중재위원회(China International Economic and Trade Arbitration Commission, CIETAC)로 명칭이 변경되어 오늘에 이르고 있다. CIETAC은 2000년에 <중국 국제상회>의 비준을 <중국국제상업회의소 중재원(The Court of Arbitration of China Chamber of International Commerce)>의 지위를 가지면서 활발하게 중국 내에서 각종 국내외 중재사건을 다루고 있다.³⁸⁾

38) 오원석, 송수련.(2011).CIETAC(중국국제무역중재위원회)의 중재사건 및 CISG 적용에 관한 연구.무역학회지,36(3),201-219.

2012년에 최종 개정된 CIETAC 규칙은 중재의 국제화와 같은 중재환경의 변화를 반영하였다. 당시까지만 하더라도 중국은 세계의 공장으로서 기능하면서 각국의 기업들은 중국 대륙에 생산시설을 마련하였고, 거대한 인구를 보유하고 있는 중국의 국내 시장은 그러한 진출 기업들의 마케팅, 판매, 유통의 거점지역이 되었다.

CIETAC 규칙 제4조에 따르면, 당사자가 분쟁을 CIETAC에서 중재에 의하여 해결하기로 합의한 경우, CIETAC의 중재규칙에 따라 중재하는 것에 동의한 것으로 보는데 중재지의 강행법규에 위배되지 않는 범위 내에서, 당사자가 다른 중재규칙에 따르기로 합의한 경우 그 중재규칙을 적용하거나, 중재규칙의 관련 내용을 변경하는 합의가 유효하다고 규정하고 있다. 또한 CIETAC 중재규칙 제6조에 따르면, 중재위원회는 중재합의의 존재 및 효력, 중재안건의 관할권에 대하여 결정할 권리가 있다. 그러나 중재위원회가 표면적인 증거에 의한 중재관할권의 결정에 따라 중재절차가 진행되는 가운데 중재판정부가 심리 과정 중 표면적인 증거와 불일치한 사실 또는 증거에 의하여 관할권 결정에 문제가 발견될 경우 중재위원회는 관할권을 재결정할 수 있다. 중재기관의 선택은 중재합의에 의해 결정되기 때문에 CIETAC을 중재기관으로 선택했을 경우 CIETAC 중재위원회에서 분쟁당사자의 표면적인 증거를 통해 관할권에 문제가 없으면 CIETAC에서 중재절차가 진행된다.³⁹⁾

다. 상해자유무역지역 신 중재 규칙

중국 상해자유무역지역은 2013년 9월 정식으로 형성되었다. 또한 상해 국제경제 무역 중재위원회(Shanghai International Arbitration Center, SHIAC)는 2013년 10월 중국 상해자유무역지역에 중재원을 설립하였고, 2014년 5월 중국 상해자유무역지역에 새로운 중재규칙을 시행하였다. SHIAC 중재규칙은 CIETAC 중재규칙 또는 기타 중국 국내 중재기관의 중재규칙과 비교했을 때 비상중재법정의 창설, 중재인명부 이외의 중재인 선임, 우호적 중재 그리고 소액 분쟁 절차 등 선진적인 제도를 도입하였다는 점에서 특징이 있다.⁴⁰⁾

39) 이정, 박성호. (2017). 중국의 국제상사중재에 관한 연구. 통상정보연구, 19(2), 169-190.

40) 홍재성, 신범수. (2015). 중국 중재제도에 관한 고찰 - 중국 상해자유무역지역의 신중재규칙을 중심으로-. 무역연구, 11(2), 323-337.

중재의 진행에 있어서 잠정조치를 통한 실효성 확보를 고려할 때, 다른 곳에서 중재를 진행하는 것보다는 중국 국내의 중재기관에서 중재를 진행할 경우 재산보전과 증거보전의 잠정조치를 취하기 용이하다는 장점이 존재한다. 또한 SHIAC 중재규칙에서는 중국 국내의 중재규칙 가운데 처음으로 긴급 중재제도를 신설하였다. 이는 “중재를 신청하고 중재판정부가 구성되기 전 당사자가 잠정조치를 신청할 필요가 있는 경우 집행지(국가 또는 지역)의 관련 규정에 따라 중재위원회에 긴급 중재판정부의 성립을 서면으로 신청할 수 있다.” 긴급중재판정부의 구성에 대한 최종적인 결정은 중재위원회가 내린다.

또한 SHIAC 중재규칙에서는 당사자가 중재인 명부 이외의 자를 중재인으로 추천할 수 있는 특징이 있다.

2. 한국의 중재 관련 규범

가. 대한민국 중재법

대한민국 중재법은 1966년 처음으로 제정되었다. 이 법은 사법상의 분쟁을 법원의 판결절차에 의하지 아니하고 당사자 간의 합의로서 중재인의 판정에 의하여 해결할 수 있도록 함으로써 분쟁의 신속하고 경제적이며 거래의 실정에 맞는 해결을 할 수 있도록 하려는 목적을 가지고 있었다. 즉, ① 사법상의 분쟁에 관하여 전부 또는 일부를 중재에 의하여 해결할 수 있도록 하고, ② 중재계약은 중재를 합의한 당사자 간에 기명날인한 서면으로 하도록 하며, ③ 중재계약이 있으면 일차적으로 중재판정에 의하도록 하고 이행이 불능인 때에는 소를 제기할 수 있도록 하였다. 또한 ④ 당사자는 중재계약에서 중재인의 선정 방법 및 그 수를 정할 수 있도록 하고, 중재인의 선정을 약정하지 아니하였을 때에는 당사자는 1인의 중재인을 선정하도록 하고, ⑤ 일반중재와 구별하여 상사중재의 경우에 중재인의 선정을 하지 아니하였거나 당사자의 의사가 분명하지 아니할 때에는 대한상공회의소의 상사중재규칙에 의한 것으로 추정하도록 하였다. 그리고 ⑥ 중재판정은 당사자에 있어서

법원의 확정판결과 동일한 효력을 갖도록 하였다.

이 법률은 기업의 국제화 추세에 따라 야기되는 국내외 상사분쟁을 중재제도를 이용하여 신속하게 해결할 필요성을 인식하여 지난 1999년 대폭으로 개정되었다. 주요 내용은 다음과 같다.

우선 이 법은 원칙적으로 중재지가 대한민국 내인 경우에는 적용하고, 예외적으로 외국중재판정의 승인과 집행 등의 경우에는 중재지가 외국인 경우에도 적용하도록 하였다. 또한 법원은 이 법에 규정된 사항에 대하여만 관여할 수 있도록 하여 중재의 독립성을 보장하고, 당사자가 중재인을 선정하지 못하는 경우 등 법원의 지원이 필요한 경우에 이를 행할 관할법원을 구체적으로 정하였다. 그리고 중재합의는 원칙적으로 독립된 합의 또는 계약 중 중재조항 형식의 서면으로 하도록 하고, 중재합의가 있음에도 소를 제기한 경우에는 특별한 사유가 없는 한 이를 각하하도록 함으로써 중재합의의 명확성과 실효성을 기할 수 있도록 하였다. 당사자 자치의 원칙을 중시하면서 중재인의 수와 선정 절차는 당사자 간의 합의로 정하며, 합의가 없는 경우에는 중재인의 수를 3인으로 하고 그 선정방법을 구체적으로 정하였다. 중재절차 및 중재지는 당사자 간의 합의로 정하되, 합의가 없는 경우에는 중재판정부당사자의 편의 등을 고려하여 정할 수 있도록 하였다. 중재신청방법, 중재판정부의 심리절차 및 증거조사방법 등을 구체적으로 정하기도 하였다. 중재판정에는 판정의 근거가 되는 이유, 작성일자 및 중재지를 기재하고 중재인 전원이 서명하며, 중재판정은 확정판결과 동일한 효력을 가지도록 하였다. 중재판정에 대한 불복은 중재판정의 정본을 받은 날부터 3월내에 법원에 중재판정 취소의 소를 제기하는 방식으로만 가능하도록 하였고, 중재판정의 승인과 집행은 법원의 승인·집행판결에 의하고, 내 중재판정은 취소사유가 없는 한 승인 또는 집행되도록 하여 중재판정의 신속한 집행을 통하여 분쟁의 최종적 해결을 도모할 수 있도록 하였다. 무엇보다도 당시 개정에 따라 정부는 산업자원부장관이 지정하는 상사중재기관에 필요한 경비를 보조할 수 있도록 하였고, 사단법인 대한상사중재법은 이 법에 의한 상사중재기관으로 지정된 것으로 본다는 규정이 추가되었다.

가장 최근 개정은 2020년에 이루어졌다. 법무부장관이 중재산업의 진흥을 위하여 5년마다 중재의 활성화·유지, 분쟁해결시설의 설치·운영 및 중재 전문 인력의 양성 등에 관한 사항이 포함된 중재산업 진흥 기본계획을 수립·시행하도록 하

는 등의 내용으로 「중재산업 진흥에 관한 법률」이 제정됨에 따라, 보조금을 지급받는 상사중재기관의 지정권자로 중전의 산업통상자원부장관 외에 법무부장관을 추가하는 것이 주요 내용이었다.

나. 대한상사중재원 중재 규칙

대한상사중재원(Korean Commercial Arbitration Board, KCAB)은 중재법에 의거하여 1966년 3월 설립된 대한민국 상설 법정 중재기관으로 국내외 상거래에서 발생하는 분쟁을 예방하고, 발생한 분쟁을 중재, 조정, 알선을 통하여 신속하고 공정하게 해결하는 것을 목적으로 한다. KCAB는 한때 국제중재사건에 대해 별도의 중재규칙을 두지 않고, 국내외를 통합한 하나의 중재규칙을 적용하여 왔으나, 지난 2011년부터 국제중재규칙을 제정하여 시행하고 있다.

이에 따라 국내중재사건과 국제중재사건은 엄격히 구별되게 되었는데, 전자에 대하여는 국내중재규칙이 적용되고, 후자에 대하여는 비록 당사자들의 특별히 국제중재규칙을 적용한다고 명시적으로 합의하지 않더라도 국제중재규칙이 적용되게 되었다. 국내중재와 국제중재의 구분은 원칙적으로 당사자의 영업소(상 거소 혹은 주소)를 기준으로 하여, 어느 당사자 일방의 영업소가 외국에 소재하는 경우는 국제중재로, 양 당사자 모두의 영업소가 국내인 경우는 국내중재로 각각 구분하였다(규칙 제2조 4. 가. 호). 다만 양 당사자의 영업소가 모두 국내인 경우에도 중재합의에서 중재지를 외국으로 지정한 경우에는 예외적으로 국제중재로 하고(제2조 4. 나) 적용 범위 조항을 통하여 해당 중재가 국내중재인 경우 국내중재규칙을, 국제중재인 경우 국제중재규칙을 적용토록 하였다(제3조 참조).

KCAB규칙은 신속절차에 관하여 중점적으로 규정하고 있다. 당사자들이 신속절차에 따르기로 합의한 경우는 물론 신청금액이 2억 원 이하인 경우에는 신속절차가 적용되는 것으로 규정하였다(제38조 참조). 반대신청이 있는 경우에도 반대신청금액이 금 2억 원이하인 경우에는 기존 신속절차가 그대로 유지되지만, 추후 신청의 변경으로 신청금액이 2억 원을 초과하거나 또는 반대신청금액이 2억 원을 초과하면 당사자 사이에 합의가 있는 경우 신속절차가 유지될 수 있지만, 이미 판정부 구성된 경우에는 판정부의 승인이 필요하다(제39조 참조).

중재원의 국제중재 절차가 국제적인 신뢰를 얻기 위해서는 우수한 중재인을 많이 확보하고 아울러 구체적인 사건을 다룰 중재판정부가 보다 투명하고 공정한 방법에 의하여 구성될 수 있도록 중재인 선정 과정의 투명성 및 공정성 확보와 관련한 국제중재위원회의 역할이 강조되었다. 즉, 중재규칙은 중재인 선정에 대한 중재원의 전문성과 공정성을 제고하기 위하여 중재인 선임과 관련하여 국제 중재위원회의 자문을 받을 수 있도록 하였는데(제1조 3항 참조), 이와 관련하여 중재원은 국제중재에 관하여 정통한 국내 중재인뿐 아니라 해외의 명망 있는 외국 중재인을 포함하여 총 18명으로 구성된 국제중재위원회를 구성하였다.

3. 중국과 한국의 중재 관련 규범 비교

이상의 논의를 바탕으로 중국과 한국의 중재 관련 규범의 주요 내용을 비교하면 다음과 같다.⁴¹⁾

첫째, 중재규범의 적용범위에 관한 것이다.

KCAB의 국제중재규칙은 당사자들이 동 규칙으로 중재를 진행하기로 합의한 경우에 KCAB 규칙이 적용되며, 중재에 적용되는 강행법규에 위배되는 경우 해당 강행법규가 먼저 적용된다. 반면 CIETAC 중재규칙은 CIETAC에 의한 중재를 약정하거나, 중재기관을 약정하지 않고, 동 규칙을 적용하기로 하거나, 중재기관을 정하지 않았지만 동 규칙에 따른 중재에 회부하기로 약정하거나, 특수분야 중재규칙에 따라 분쟁을 해결하기로 합의하고 당해 분쟁이 그러한 규칙의 적용범위에 해당하는 경우 당사자합의를 먼저 고려하지만 그 이외의 경우는 이 규칙이 적용된다.

둘째, 중재지에 관한 내용이다.

합의된 장소가 없는 경우 KCAB국제중재규칙에서는 서울이 중재판정지가 되는 것을 원칙으로 하되, 중재판정부가 보다 적절하다고 판단한 장소를 결정하면 예외가 인정될 수 있도록 하고 있다. 반면 CIETAC은 CIETAC 본부 또는 지부를 중재지로 하고, 중재사건을 접수한 장소가 중재판정지가 되지만 중재판정부가 필요하

41) 이하의 내용은 신군재.(2008).KCAB 국제중재규칙과 CIETAC 중재규칙의 비교연구.중재연구,18(2),33-54. 참고.

다고 판단되는 경우 CIETAC 사무국의 승인을 얻어 다른 장소에서 개최할 수 있도록 하였다.

셋째, 관할권 이의에 관한 사항이다.

KCAB 국제중재규칙에서는 중재판정부가 중재조항 및 별도 중재합의의 존부 및 유효성에 관한 이의 등 관할권에 대한 이의신청에 대하여 판단할 권한을 가진다고 규정하였다. 반면 CIETAC은 구술심리가 열리기 전 또는 서면심리로 하기로 한 경우에는 최초의 본안에 관한 답변서를 제출하기 전에 신청하도록 하고 있다.

넷째, 중재판정 기간이다.

KCAB 국제중재규칙에서의 중재판정은 당사자 합의가 없는 한, 최종서면 제출일과 심리 종결일 중 나중의 날짜로부터 45일 이내에 내리게 되어 있으며, 당사자 요청이 있거나 판정부가 기한의 연장이 필요하다고 판단되는 경우 직권으로 연장할 수 있다고 규정되어 있다. 반면 CIETAC은 구술심리가 열리기 전 또는 서면심리로 하기로 한 경우에는 최초의 본안에 관한 답변서를 제출하기 전에 신청하도록 하고 있다.

다섯째, 중재판정의 효력이다.

KCAB 국제중재규칙에서의 중재판정은 중재인 과반수의 결의에 따르며, 결의가 성립되지 않는 경우 의장 중재인이 정하도록 규정되어 있으며, 서면으로 하되 당사자 간 달리 합의가 없는 한 판정이유를 기재하도록 하고 있다. 중재판정은 종국적이며 당사자들을 구속한다. CIETAC 중재규칙에서는 중재판정은 과반수 중재인에 의해 이루어야 하며, 과반수에 이르지 못하면 의장중재인이 최종적인 내용을 정한다. 중재판정문에는 CIETAC의 날인이 있어야 하며, 중재판정은 종국적이며 당사자들을 구속하는 점에서 KCAB와 동일하다.

제4장 주요 국가의 민간항공 분쟁처리 현황

제1절 미국 민간항공 분쟁처리 현황

미국은 세계 항공 운송량이 제1위를 차지하는 나라로서 관련 여객의 권익 보호와 여객과 운송인 간의 이익 균형에 대해 상응하는 사법, 사법 실천을 가지고 있어 이는 우리가 탐색하고 참고할 만한 가치가 있다.

1. 미국의 중재제도

미국은 중재에 관하여 두 종류의 법체계를 가지고 있다고 할 수 있다. 즉 해사건(admiralty), 주간(州)사건 또는 국제거래사건 등에 적용되는 연방 중재법(Federal Arbitration Act: FAA)과 주마다 가지고 있는 중재법들이 있다.

연방 중재법은 주 중재법보다 먼저 적용되나 연방 중재법에 규정된 내용만 우선적 적용이 되고, 주 중재법은 연방 중재법의 우선적 적용이 없이 함도 내에서는 그 분쟁의 성격이 국제중재이거나 국내 중재이거나 국내중재이거나 관계없이 적용될 수 있다.

1979년 당시 미국의 39개 주와 2개 특별지구에서는 통일 중재법(Uniformitarianism Uniform Arbitration Act: UAA)을 채택하여 왔는데, 현재 주 중재법은 50개 주 전체가 입법화하였다. 통일 중재법은 연방 중재법보다 상세한 규정을 두고 있으나 국제중재라고 하여 특별한 취급을 하지 않는다. 한편 미국의 대부분 주는 1988년 이후 UNCITRAL의 모범법안을 수용하여 각 주의 중재법을 개정하고 있다.

미국 최대의 상설중재기관은 1926년에 설립된 미국중재협회(American Arbitration Association: AAA)이며, AAA상사중재규칙은 미국에서뿐만 아니라 국제적으로도 널리 이용되고 있다. AAA는 국내중재사건의 신청부터 종결에 이르기까지 종합

적인 중재 사건 관리 서비스를 제공하며, 중재뿐 아니라 조정을 통한 분쟁해결절차도 지원한다. 한편 1996년 신설된 미국중재협회국제분쟁해결센터(AAA/ICDR)는 AAA의 국제중재사건을 담당하는 하부기관이다.

2. 제조물 책임의 발전

미국 제조물책임법의 초보적인 발전 중에서 계약의 상대성 원칙에 따라 제품을 구매한 당사자와 직접 제품을 그들에게 판매한 계약 당사자 간에 소송을 제기하고 계약 이외의 제3자는 이런 제품을 사용해 손해를 입었다고 배상을 받지 않았다. 1916년의 "McPherson v. Buick" 사건에 따르면 법원은 피해자가 계약 이외의 제3자로서 계약 당사자 제조업체와 계약 법률관계의 제약이 없지만 제품 제조업체도 그의 생사 위험에 대해 책임을 부담하고 생산한 제품에 대해 제3자의 손상을 초래하는 것에 대하여 책임을 져야 한다고 하면서 합리한 이유를 가지고 판결했다.⁴²⁾ 이 사례는 선두 적 역할을 했고 "소홀함"을 기반으로 책임의 귀속을 판정하는 것은 계약 상대성 원칙의 최초 돌파로 제3자가 손해 배상을 받는 선례를 만들었다. 이후 50여 년의 발전 과정에서 소비자 권익 보호에 대한 의식이 강화되면서 미국은 과실 책임제에서 엄격한 책임제로 바뀌었다. 전자적으로 보면 소비자는 제조업체의 과실 행위를 증명해야 하기 때문이다. 하지만 항공 분야에서 볼 때 항공기의 제조와 비행 활동의 높은 기술성과 사고 발생 원인의 복잡성으로 인해 피해자가 항공 권리 침해 사고 발생 후 제조업체에 대해 증거를 제시하고 책임을 추궁하는데 제한을 받았다. 엄격한 책임은 "Greenman v. Yuba Power Product" 사건에서 처음으로 사용되었고 그 후에 더욱 광범위하게 사용되었다. 이로 소비자들은 항공 분쟁 사건이 발생한 후에 힘겨운 입증 부담을 부담하지 않고 법률적 구제를 구할 때 더욱 큰 조작 공간과 배상 가능성을 가지게 되었다. 미국의 "일반 항공 진흥법"(General Aviation Act, GARA) 실행은 항공 제품에 대한 엄격한 책임에 대한 또 다른 중요한 발전을 보여준다. 즉 18년간의 배제 기간을 창설하여 일반 항공 제조업체가 장기적인 소송 책임을 받는 것을 보호하고 점점 쇠퇴해 가는 항공 산업을

42) McPherson V. Buick Motor Co.,217 NY 382,111 NE 1050 (1916).

보호하는 것이다. 상기 관련 규정을 제외하고 미국의 민항업 감독 부서로서 미국 교통 운수부는 여객의 권익을 보호하는 법규를 발표했다. 예를 들어 항공편 지연, 취소와 티켓 초과 판매에 관한 규정이다. 동시에 항공 운송의 운송업자가 수하물 배상 청구를 처리할 때 “몬트리올 협약”의 책임 규칙을 엄격히 준수하고 심지어 민사 처벌과 집행(執法) 감독의 위협을 취할 것을 요구했다.

3. 여객의 권익 보호

미국에서 국내 항공운송으로 발생사고로 인한 여객 사망은 재해 사망(오류 사망)으로 인정해 각 주 법에서 규정하고 있다. 배상액을 산정할 때 미국의 각 주들이 허용해 받는 배상은 피상속인의 순이익 손실이거나 미래소득의 순손실이거나 전체 소득이다.⁴³⁾ 보상액은 일의 성격, 소득의 높낮이에 따라 차이가 크지만 생명 존중과 개인의 가치를 인정하려는 취향을 드러낸다. 문제는 미국의 모든 주(州)가 재해 사망에 대한 배상액을 법률로 제한하지 않고 설령 이를 제한하더라도 법원이 시행하지 않는 것은 불공정하고 불공정한 것으로 간주되기 때문에 일부 주(州)는 헌법상 제한을 금지하고 있을 뿐 아니라 항공운송인이 책임 한도액 내용을 항공권에 인쇄하는 행위도 일률적으로 무효로 인정하고 있기 때문이다. 따라서 항공운송 계약 관계에서 미국 항공운송사업자는 여객의 사상자에 대한 책임조항을 계약서에 기재할 필요가 없으나 운송사업자의 책임에 관한 규정은 비교적 명확하다.⁴⁴⁾ 사고당 피해보상에 대한 기준은 한 국가의 소비자 권익보호 정도를 반영했다. 미국은 취약한 소비자층을 보호하기 위해 높은 액수의 징벌적 배상을 규정하고 상한선을 두지 않고 있다.

4. 보잉 사고 분석

43) 董念清.2018.民航空難事故賠償：制度檢視与完善路徑[J].法學雜誌, (10)：73-84.

44) 미국 델타항공(Delta Airlines)은 <국내수송총괄규정>에 여객 부상·사망에 관한 조항 또는 책임제한약관을 명시하지 않았지만 국제수송약관에는 운송인의 책임을 규정하는 조항을 넣었으며 <몬트리올 협약> 제21조 규정을 도입하였다. 아메리칸항공(American Airlines)의 국내·국제 수송약관 역시 델타항공과 비슷한데, 국내수송약관의 경우 수하물 분실·훼손 등 상황에 대해서만 배상제한 액수를 규정했다.

항공운송이 가장 안전한 운송 수단으로 꼽히지만 항공운송수단이 태동하고 현재에 이르기까지 안전은 항공활동의 최우선 관심사다. 그럼에도 불구하고 항공 사고는 발생하면 엄청난 재앙을 불러온다. 2018년 10월 인도네시아에서 PT라이온 멘타리항공 보잉 737MAX 여객기가 추락해 탑승자 189명이 목숨을 잃었다. 얼마 지나지 않아 2019년 3월 에티오피아항공 보잉 737MAX 항공기에 중국 국민 8명을 포함해 공중사고가 발생했다.

한편으로 짧은 기간에 대형 항공사고가 잇따라 발생하면서 두 사건 모두 미국 보잉사에 화살이 쏠렸다. 사고 직후 이 기종은 전 세계 비행 중단 사태를 맞았다. 해당 당사자들은 각국 항공사를 비롯해 사고 피해자 친인척이 보잉사에 보상금을 청구했으며 각국 항공사들이 보잉 737MAX 운항을 중단한 것과 사고 전 이미 발주한 보잉 737MAX 기종의 인도 지연에 따른 손해를 배상하라고 요구했다. 국민용 항공사와 보잉의 관계만 놓고 보면 양측은 전형적인 항공기 제작사와 항공사 간 계약 분쟁이자 섭외 계약 분쟁이다. 양측은 분쟁 해결 방식과 적용되는 준거법을 포함해 한쪽 또는 쌍방이 약속을 어긴 뒤 분쟁을 어떻게 처리할지 합의할 수 있다. 현재로서는 양측이 협상 단계일 가능성이 높지만 협상이 안 되면 재판으로 해결해야 하는 만큼 그동안 대량 무역의 특성상 중재회부를 약속했을 가능성이 크다. 이 사고로 중국의 일부 항공사가 보잉회사에 손해배상을 청구한 상태여서 중재에 합의할 경우 상해국제항공중재원으로 넘어갈지는 알 수 없다. 아직 중국 중재제도의 발전 양상을 보면 주체들끼리 역내 중재기구에 중재를 맡기고 국내법을 준거법으로 채택할 가능성이 적다는 점도 반성을 불러일으켜야 한다.

이 밖에 이 두 사고에서 보잉 여객기, 항공제품의 품질문제, 설계결함, 조종사 훈련부실 등이 모두 반영된 만큼 유족들은 보잉회사에 대해서도 제품 품질과 관련해 손해배상을 청구할 수 있다. 항공운송은 기술적 요구는 높지만 위험부담도 높고 일일 사고 발생, 특히 여객의 사망이 많은 상황에서 피해자 가족을 포함한 공중은 항공기 운항 정보를 파악하고 사고 원인을 규명하기 어려워 자신의 권익을 보호하는 데 취약하다. 미국은 엄격한 책임에 관한 규정 때문에 전 세계적으로 항공사고 배상 분쟁이 많고 배상액도 매우 높기 때문에 제품 책임과 관련된 소송이 많은 타국 당사자들을 미국으로 끌어들었다. 다만 미국 법원에서 제품 책임 소송을 선택할 경우 "불편 법원 원칙"⁴⁵⁾은 큰 도전이 될 수 있어 해당 법원에서 받아

들이지 않을 것으로 보인다. 소송 경로가 위험에 부딪친 상황에서 중재에 회부해 해결하는 것이 좋은 선택일 수 있다.

제2절 영국 민간항공 분쟁처리 현황

국제 민간항공 업계는 신흥 산업에 해당하기 때문에 여러 국가의 분쟁 해결 제도 역시 초기적인 탐색 단계에 머물러 있다. 증기기관 시대부터 지금까지 영국은 세계적으로 앞서서 무역대국으로 역할을 하고 있으며, 분쟁 해결 측면에서도 풍부한 실무 경험과 이론연구 성과를 가지고 있다.

1. 영국의 중재제도

영국이 세계무역의 중심지였던 19세기 전반까지는 영국에서는 보통법(common law)상의 중재만이 성행하였으나, 1889년 중재법(the Arbitration Act 1889)이 생기면서 보통법(판례법)상의 중재와 제정법상의 중재라는 두 가지 형태의 중재제도가 공존하게 되었다. 제정법상의 중재는 중재합의가 성립된 당시부터 구속력이 있고, 중재합의상 명시되어 있지 않더라도 중재인을 선임할 방법이 있었으며, 중재판정의 집행이 용이하여 보통법상의 중재보다 선호되었다.

그러나 위 중재법이 1950년과 1975년의 개정을 거칠 때까지도 중재절차 중 발생하는 법률문제에 관하여는 특별사안(special case)이라는 이름으로 법원에 그 의견을 구하여야 하고, 중재인으로부터 이러한 의무를 면제시켜주는 합의(exclusion agreement)는 용인되지 않는 등 보통법과 그리 다르지 않은 제약을 가하고 있었다. 그러나 이러한 제약은 외국거래자로 하여금 영국을 중재지로 하는 것을 꺼리게 하였고, 이에 따라 1979년의 중재법에서는 이 같은 법원의 감독적 권한(supervisory power)을 과감하게 감소하였다.

45) 불편한 법정의 원칙이란 "더욱 적합하고 당사자, 증인 또는 재판을 담당하는 법원에 편리한 법원이 타국에 존재할 경우, 기존 법원은 안건을 기각할 수 있다."라는 원칙이다.

또한 영국은 UNCITRAL의 모범법안을 연구하고 중재법을 국제추세에 맞게 개정하기 위하여 1987년 통상 산업부에 자문위원회(Departmental Advisory Committee)를 설치하였고, 그 보고서에 따라 1996년에 개정 중재법(Arbitration Act 1996)을 시행함으로써 중재에 대한 법원의 관여를 배제하였다.

영국의 대표적 상설중재기관은 1903년 설치된 런던국제중재원(London Court of International Arbitration: LCIA)이며, 2014년 LCIA 중재규칙 개정에 긴급중재인 제도, 중재절차의 병합, 중재인의 윤리규정 등이 포함되면서 국제중재의 실효성이 높아졌다는 평가를 받고 있다.

2. 강력한 행정감독

<2015년 소비자 분쟁에 대한 대안적 해결방안>에 따라 영국 민간항공국(Civil Aviation Authority, CAA)의 허가를 받아 항공 분야의 대안적 분쟁해결방안(Alternative Dispute Resolution, ADR) 실체(entity)가 되고자 하는 신청자를 위해 절차적 지도를 제공한다는 취지에서, CAA는 'Guidance for ADR Applicants'를 발표했다. ADR 실체는 조례 별표 3 (3) (a)에 명시된 "전문 지식, 독립성과 공정성" 규정에 따라 ADR 실무자가 법률에 대한 전반적인 이해도와 법정 외부 또는 소비자 분쟁 해결에 관한 필수 지식과 능력을 갖추어 직무를 소화할 수 있도록 해야 한다. 그렇기 때문에 이 조례에서 규정된 항공 주관부처로서 CAA는 ADR 신청자가 '공정무역'⁴⁶⁾에 해당되는 소비자 분쟁에 있어 항공 소비자에게 ADR 서비스를 제공하는 능력과 적합성을 갖추고 있는지 검토해야 하며, 대안적 분쟁해결방안을 제공할 수 있는지 확인해야 한다. 모든 검토가 완료되면 항공 소비자를 대상으로 하는 ADR 사업체의 ADR 서비스 제공을 허가할 수 있다. 또한, CAA는 전문 항공감독기관으로서 항공 소비자 권한 부여라는 전략적 목표를 바탕으로 허가를 낸 ADR

46) 부속서E: "공평거래" 범위에 해당되는 소비자 분쟁은 다음과 같다. CAA가 소비자 고발처리 및 ADR 정책 성명에서 밝힌 바와 같이 CAA는 "ADR 실체"를 신청한 자에 대해 다른 기준을 적용시킨다. 그 기준 중 하나로 ADR은 승객과 항공사 간의 가장 흔한 유형의 분쟁에 적용되어야 하며, 소비자는 ADR을 통해 다음과 같은 영국 왕복 항공편 분쟁을 해결할 수 있어야 한다. 탑승거부, 연착 또는 취소, 위탁 수하물의 훼손·멸실·분실·운송연착, 승객 휴대물의 파괴·훼손·분실, 장애인 승객 또는 항공수송 서비스 이용에 있어 기동성이 떨어지는 승객의 문제, 서비스의 불공평을 호소하는 소비자에 관련된 모든 일반적 분쟁.

실체에 대한 지속적인 관리감독을 진행하며, 신청자가 ADR 실체의 기준에 알맞은 지, 또 허가를 받은 실체가 업무를 지속할 수 있는지에 대해 평가한다. 신청자가 CAA 사례 업무원의 피드백 이후 두 달 내에 필요한 정보 및/또는 문서를 제공하지 않았을 경우, 두 달 또는 그 이상의 시간 동안 소통이 두절되었을 경우, CAA는 신청을 '휴면' 상태로 간주하곤 한다. 신청자는 자신의 신청을 '휴면' 상태로 돌릴 것을 요청할 수 있지만 최대 6개월만 정지할 수 있다. 기간이 지나면 신청이 취하되며 비용을 환불하지 않는다. 신청 취하 이후 신청을 재활성화하고자 할 경우, 신청자는 새로운 신청을 제출해야 하며 다시 한 번 신청 비용을 납부해야 한다.

3. '인터넷+' 중재 절차

영국은 소비자와 항공사 간의 인터넷 중재 제도 구축했다. 영국소비자분쟁해결유한회사(CEDR Services Limited, CDRL)는 독립적인 비법정기관이며, CAA의 허가를 받아 항공 업계 내에서 대안적 분쟁해결 서비스를 제공할 수 있다.⁴⁷⁾ CDRL은 항공사의 서비스를 이용하는 소비자를 위해 독립적인 대안 조치를 제공하며, 항공사의 작위 또는 부작위로 인한 승객/소비자의 권리 침해에 관한 신고를 처리한다.⁴⁸⁾ 다음과 같은 조건에만 충족하면 된다: 항공사가 항공 업계 대안적 분쟁해결 서비스를 구독했을 경우, 승객이 항공사를 신고했고 8주 안에 대응조치 답변을 못 받았거나 조치 거부 답변을 받았을 경우, 항공 서비스 계약으로 인해 신고가 발생했으며 해당 계약에 직항 항공편의 출발지 및/또는 최종 목적지 또는 경유지가 영국일 경우. 2018년 한 해 동안 CDRL은 1만 건 이상의 국내·국제 분쟁을 접수했다. 분쟁이 발생한 뒤 승객은 마지막으로 항공사에 연락한 날부터 12개월 안에 이메일 또는 전화로 CDRL에게 신청을 제출할 수 있다(영어 또는 모든 언어 사용 가능). 승객은 원할 때마다 개인 정보 페이지에 접속하여 조사 진도를 확인할

47) 승인받은 또 다른 "ADR 실체"는 "Consumer Dispute Resolution Ltd"이다.

48) 분쟁의 유형으로 다음과 같은 사항이 포함된다. 탑승거부, 연착 또는 취소, 위탁 수하물의 훼손·멸실·분실·운송연착, 승객 휴대물의 파괴·훼손·분실, 장애인 승객 또는 행동이 불편한 승객의 문제, 항공사가 항공서비스계약에 명시한 서비스를 제공하지 않아 소비자가 불공평을 호소하여 발생한 분쟁. 영국소비자분쟁해결유한회사(CDRL)공식사이트

<https://www.aviationadr.org.uk/governance/>

수 있다. CDRL 중재원은 요건에 충족하는 신고 문서를 접수한 후부터 90일 안에 파악할 수 있는 진상과 문서에 따라 중재를 진행하며, 신고 사안이 매우 복잡할 경우 기한을 연장할 수 있다. 중재 판결이 금전적 배상에 관한 내용을 담고 있으면 항공사는 판결이 나온 뒤 30일 안에 배상금을 물어야 하며, 그렇지 않을 경우 계약 위반에 대한 합리적인 사유가 없다면 100파운드의 벌금이 추가 부과된다.

제3절 중국 민간항공 분쟁처리 현황

1. 중국 민간항공 상사중재 현황

중국국가통계국의 통계자료에 의하면 2021년 항공 여객 수송량은 연인원 4.41억 명과 화물 73만 1,500톤으로 2011년 대비 각각 48.81%와 26.69% 성장했다. 2021년까지 민항 전체 업계 운송 비행기 기말 등록 대수는 4,054대이다. 허가증을 발급받은 운송 공항은 248개이고 정기항공 항로는 4,864개이며 중국과 기타 국가 또는 지역이 체결한 양자 간의 항공운수협정은 125개에 달한다. 중국의 급속히 발전하는 항공운수업과 어울리지 않아 다차원적인 분쟁해결제도로서 항공중재 입법은 보류된 상태이다: 첫째 중국은 현재 항공임시중재를 인정하지 않는다. 둘째, 중국 중재 기구의 독립성이 부족하다. 셋째, 외국에서는 중국 중재판정의 승인과 집행의 사법 환경에 대한 우려를 하고 있다. 중국은 최근 몇 년간 국내 입법을 보완하고 국제 협약에 참여하며 국제적으로 통용되는 항공 중재 규칙(국제항공협회중재규칙)을 적극적으로 도입하는 등 이러한 문제를 개선하기 위해 노력해 왔다.

중국 <중재법> 제16조와 제18조에서 규정한 중재합의의 3가지 표준요소에 근거하면 쌍방 당사자는 반드시 항공분쟁을 상설중재 기구에 제출하여야 한다. 즉 기구 중재의 경로를 통해 해결하여야 한다. 중국의 현행 중재법은 항공 임시 중재의 중국 국내 합법성을 사실상 부인하고 있다.

<뉴욕협약>제1조에서는 중재판정이라는 용어는 특정 사안에 대하여 선출된 중

재인이 내리는 판정뿐만 아니라 당사자가 중재를 요청한 상설중재기관이 내리는 판정도 의미한다고 명확히 규정하였다. 그 중“선임된 중재인에 의한 판정”은 임시 중재를 의미한다. 중국은 이 공약의 성원국으로서 이 내용에 대하여 보류를 제기하지 않았는데 이는 중국이 이 공약 성원국이 내린 임시 중재판정을 인정하였다는 것을 말해준다.

중국은 1999년 <몬트리올협약>의 체약국으로서 공약 제34조에 규정된 중재조항에 대하여 보류를 제출하지 않았다. 다시 말하면 중국은 항공 중재제도를 인정하고 조약을 실시하고 이행하는 의무를 부담한다. 이 제도는 국제 항공 운송 분야의 일종의 선택성 분쟁 해결제도로서 항공화물 운송계약 당사자가 자원적인 약속에 의하여 실현된다. 이는 당사자 쌍방이 의견을 중재에 회부한다는 의사표시이지 강제적 요구가 아니다, 당사자는 충돌이 발생하기 전에 약속할 수도 있고 발생 후에 약속할 수도 있다. 이 조약의 내용에 따르면 협약은 항공 중재의 범위를 화물 운송계약의 분쟁에만 극한하며 여객 운송과 수하물운송계약의 분쟁 등은 제외한다. 항공 중재의 책임 범위는 화물운송 계약상의 ‘운송인 책임’에 한하며 탑승인 책임, 보험자 책임 등 기타 책임은 제외한다. 이 밖에 항공 중재합의의 형식에 관하여 협약은 중국 중재법의 규정과 같다. 즉 구두 형식을 승인하지 않고 서면 형식으로만 체결할 것을 요구한다. 관할구역 문제에 관하여 항공화물운송 계약으로서의 청구인은 운송인의 주소지, 주요 사업지, 계약이 체결된 사업지 및 목적지 등 특정한 관할구역을 선택해야 한다.

중국은 상설중재의 합법성을 인정하고 임시중재를 부인하며 <뉴욕협약>회원국 상설중재기구에서 내린 중재판정과 임시중재 재판정에서 내린 중재판정을 인정하고 집행한다. 또한 국제항공분쟁의 다원화 해결을 적극적으로 추진하기 위하여 세계 최초의 민항업을 위해 전문적으로 봉사하는 국제중재기구인 상해국제항공중재원을 설립하였다.

2. 중국 상해국제항공중재원

가. 설립 배경

최근 몇 년 동안 중국 중재 실무 관련 기관은 항공 분쟁 해결 제도의 다양화에 대해 많은 관심을 두었고 여러 가지의 개혁 조치를 제정하고 실행했다.

2005년 이후 중국의 민간 항공 운송량은 세계 2위를 차지했다. 현재 상해는 국제 경제 중심지, 금융 중심지, 무역 중심지, 해운 및 항공 운송 중심지가 되고 있다. 이와 관련하여 국제 물류센터를 구축하는 것은 가장 중요한 업무 중 하나이다. 동시에 상해는 자유 무역 지대의 발전을 매우 중시하여 상해를 국제 운송 센터 및 항공 허브로 발전시키는 데 도움이 될 것이다.

나. 설립 주체

2014년 8월 28일, 중국 항공 운송 협회(CATA), 국제 항공 운송 협회(IATA) 및 상해 국제 중재 센터(SHIAC)는 상해에서 국제 항공 중재에 관한 협력 계약을 체결했다. 그 내용은 상해 국제 항공 중재 재판소(SHIACA, Shanghai International Aviation Court of Arbitration)와 상해 국제 항공 중재 전문가 위원회(SHIAEC)가 공식적으로 설립되었다고 발표했다. SHIACA는 SHIAC에 소속되어 있다. 상해 자유 무역 지대 중재 재판소의 활동이 시작된 후 SHIACA는 SHIAC와 세계 최초의 항공 분쟁 전문 중재 기관에 의해 또 다른 놀라운 혁신으로 간주되었다. 이는 국제 항공 중재 시스템이 상해에 공식적으로 수립되었음을 의미하며, SHIAC를 통한 글로벌 분쟁 해결에 있어 국내외 기업에 큰 편리함과 이점을 제공할 것으로 평가된다.

상해국제항공중재원은 중국항공운송협회, 국제항공운송협회 및 상해국제중재센터 공동적으로 제의를 받기 시작하며 최종적으로 설립한 것이다.

(1) 중국항공운송협회

중국항공운송협회는 중국 관련 법적 규정에 의하여 민정부(民政部)에 등록 및 신청 후 2005년 9월 9일에 설립되었다. 중국항공운송협회는 민간 항공 회사를 위주로 하여 기업, 사업 법인 및 사단 법인들이 자원적으로 구성된 항공 분쟁만 비영리적이고 전국적인 사단 법인이다. 공식 사이트가 제공하는 데이터에 의하여 2018년 7월까지, 협회 회원 수량은 4,340개 이며 그 중에 VIP회원은 94개, 기타 지점 기관 회원은 4246개로 나와 있다.⁴⁹⁾

(2) 국제항공운송협회

국제항공운송협회는 1945년에 설립된 비정부, 비영리 글로벌 항공 산업 협회이며 전 세계적으로 영향력이 제일 큰 항공운송조직이다. 국제항공운송협회 본부는 캐나다 몬트리올에 위치하고 집행 본부는 스위스 제네바에 위치한다. 공식 사이트 공지된 데이터에 의하여 현재 126개 국가에 위치한 총 240개의 회원 항공사가 있으며 전 세계 총 84%의 국제항공 운송량을 차지한다.⁵⁰⁾

(3) 상해국제중재센터

상해국제중재센터, 즉 상해국제경제무역중재위원회는 사법 대기 절차를 통해 상해 인민 정부가 1988년에 설립한 독립적인 중재 기관이다. 상해국제중재센터는 전통적인 상사 분쟁 외에 사모펀드, 온라인 금융, 금융리스, 항공 서비스, 에너지 및 환경 향유권하고 연관되는 새로운 형태의 사건들을 접수하고 처리한다. 분쟁 당사자들이 중국 전 지역 및 기타 70여 개 국가나 지역에 널리 흩어져 있다. 그의 중재 판결은 <뉴욕협약>에 의하여 가까이 50개 국가와 지역의 인정을 받고 집행되었다. 공식 사이트 제공하는 데이터에 근거하여 2018년 12월까지, 상해국제중재센터의 <중재원 리스트>에 74개 국가와 지역에 속하는 총 965명의 중재원이 기록되어 있다. 이 중에 중국 국내 중재원은 604명이고 약 62.59% 차지하며 홍콩, 마카오, 대만 및 외국 중재원은 361명이고 약 37.41% 차지한다.

총괄적으로 말하자면 아래와 같다. 첫째 위 3 자가로 설립된 상해국제중재원은 향후 항공 영역 및 중재 영역의 전문화 수준을 크게 향상시킬 예정이다. 둘째, 중국 국내 항공 산업의 발전에 따라 항공 제조, 항공 금융 등 항공 운송 영역을 뛰어넘은 분쟁들이 점차 증가하고 있다. 발기인 중의 중국항공운송협회 및 국제항공운송협회는 항공 운송 측면에 중점을 두었지만 위 분쟁을 해결하기 위해 관련 분쟁 해결 제도도 발전시키기 마련이다.

다. SHIACA의 기능

49) <http://www.cata.org.cn/XHGK/HXJJ/>

50) <https://www.iata.org/about/Pages/history.aspx>

중재는 유연하고 비밀이 보장되며 자율적이며 전문적이며 집행 가능하기 때문에 항공 분쟁 해결에 있어 고유한 이점이 있다. 임시 중재는 항공사와 공항, 석유 및 케이터링 회사 간의 분쟁과 관련하여 전 세계 항공 산업에서 일반적인 중재 형식이다. 그러나 중국은 여전히 제도적 중재만을 허용하고 있다. 그 결과 많은 민간항공 기업이 임시 중재를 위해 해외로 나가거나 국내 법원에 소송을 제기해야 하므로 비용과 시간이 많이 소요된다. SHIACA의 설립으로 국제 중재 규칙과 국내 중재 규칙 간의 효과적인 의사소통 및 연결이 이루어지며 중재 판정의 승인 및 집행에 대한 해결책을 제공될 수 있다.

3자 전략적 협력을 통해 SHIACA는 대체 항공 분쟁 해결을 위한 노력한다. SCATA와 IATA는 회원들에게 SHIACA를 분쟁 해결 기관으로 추천하기로 협약하였다. 세 단체는 중국 및 국제 표준 계약의 분쟁 해결 조항에 SHIACA를 포함하였다.

공개된 보도자료에 의하여 상해국제항공중재원은 항공 운송, 항공기 제조, 항공기 판매, 항공기 금융리스, 항공 보험, 항공기 연료 공급, 일반 항공 신탁 통치, 지상 서비스 및 항공권 대리 판매 등 관련 각종 항공 분쟁을 접수하고 처리한다.⁵¹⁾

또한 <제12회 중국 정치 협상 회의 4번째 회의 제3433호 제안 답변>에 의하여 중국민간항공국은 “국제 항공 중재 제도” 모델의 도입 및 각 지역 항공 전문 위원회를 설립하자는 질문에 대해 답변할 시 상해국제중재위원회에 언급한 내용은 아래와 같다. 상해국제중재위원회는 국제상사중재규정에 근거하여 항공기 제조, 매매, 임대 계약 관련 분쟁, 상용 항공기의 판매, 임대, 저당, 신탁 통치 계약 관련 분쟁, 항공 화물 운송, 창고저장, 물류 계약 관련 분쟁, 공항 건설 계약 관련 분쟁, 공항 서비스 계약 관련 분쟁 및 항공기 연료 계약 관련 분쟁 등 사건을 포함하는 민간 상사 계약 관련 분쟁을 전문적으로 접수하고 처리하지만 “단기간 내에 여객 및 항공 운송 기업 혹은 공항 간의 서비스 등 관련 분쟁을 접수하고 처리하는 조건이 아직 구비되지 않았다”.⁵²⁾

위 내용을 통해 알 수 있는데 상해국제중재원은 독립적인 항공 중재 제도에 대한 연구 과정 중에 초보적으로 중국 상화에 적합한 중국 특색 있는 사건 수리(受

51) <http://news.hexun.com/2016-11-02/186696734.html>

52) http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/JYTDF/201612/t20161219_41185.html

理) 범위가 형성된다.

라. SHIACA의 영향

세계 최초의 민간 항공 전문 중재 기관인 SHIACA는 국제 항공 중재의 발전을 촉진하고 상해가 법치주의에 따라 국제적이고 시장 지향적인 비즈니스 환경을 구축하도록 도울 것을 목표로 하였다. 그리고 그 설립은 중국 법률 서비스 산업에 새로운 지평을 열었다. 그러나 기회에는 도전도 따르듯이, 중재사건의 급증, 중재 당사자의 신뢰 확보 등의 문제가 앞으로 중요한 문제가 될 것으로 전망된다.

향후 SHIACA가 독립 법인이 될 것인지 여부는 불명확하다. 이 조직이 중재 통합과 같은 많은 국제 중재 개념을 가져올 것인지, 계약을 기반으로 한 항공 사고 보상 분쟁을 해결할 수 있는 새로운 플랫폼을 제공할 수 있는지와 같은 중국 전통 중재 모델을 얼마나 바꿀 수 있는지 귀추가 주목된다.

제4절 한국 민간항공 분쟁처리 현황

1. 대한상사중재원

대한상사중재협회는 무역의 신장과 함께 업무도 늘어나게 되어 기구를 확대하는 등 성장하였다. 동 협회는 시대의 변천과 함께 1980년 9월 1일자로 명칭을 사단법인 대한상사중재원(The Korean Commercial Arbitration Board)으로 바꾸면서 80년 한국무역의 숨은 조력자로서 그 역할을 넓혀 나갔다. 이 기관은 상설중재기관으로 강력한 법적 진원을 받아 왔다.

대한상사중재원은 중재기능의 국제화를 위하여 뉴욕협약에 가입하고자 상공부와 외무부에 그 필요성을 강조한 결과 1973년 1월 비상국무회의의 비준을 얻고 동년 2월 8일자로 UN사무총장에게 가입문서를 기탁하여 그로부터 90일 후인 1973년 5월 9일자로 42번째의 회원국이 되었다. 한국이 이와 같은 UN의 노력을 인정하고

뉴욕협약에 제42번째의 회원국으로 가입한 것은 국제상사중재제도에 대한 전폭적인 지지로 받아들여진다. 아울러 이는 국제사회에서의 한국 중재제도의 상징이며 각국 간 상호 협력과 유대강화의 기틀인 동시에 한국의 상사중재제도발전의 전환점이라 하겠다. 그 후 대한상사중재원은 지속적인 국제협력의 추진, 대폭적인 홍보 강화 그리고 내부 직원들의 자질향상을 통한 지속적인 제도 개선을 이루어 왔다. 이에 힘입어 1996년에는 국제상사중재 분야의 UN총회라고 할 수 있는 국제상사중재위원회(International Council for Commercial Arbitration:ICCA) 제13차 총회를 유치하여 세계에 한국중재제도의 선진화를 과시하였으며, 아시아·태평양 중재기관장 회의 (Asia Pacific Arbitration: APRAG)의 회장국이 되기도 하였다.

국내적으로는 중재사건 분야의 다양화로 중재제도 토착화에 노력한 결과 중재사건이 양적으로도 대폭 증가하였고 중재신청 금액도 대형화되어 짧은 역사에도 불구하고 한국에 중재제도의 단단한 뿌리를 내리게 되었다. 또한 다양한 분쟁사건을 효과적으로 처리하기 위하여 국내외적으로 유능한 중재인들을 확보를 통하여 1,000여명이 넘는 중재인명부를 작성·유지하여 세계 유수의 중재기관과 견주어 손색 없는 중재기관으로 성장하였다.

2. 대한상사중재원의 분쟁처리 현황

대한상사중재원의 분쟁 접수 현황은 2021년 기준으로 상담을 제외한 처리건수는 국내 934건, 국제 78건, 총1,012건으로 집계되었다. 이 중 중재는 500건으로 전체 처리건수의 49.4%를 차지하고 있으며, 알선은 512건으로 50.6%를 차지하고 있다.

<표 1> 대한상사중재원 분쟁처리 현황(2021년)

단위: 건, 억원, (%)

기간, 건수 금액		2021년		2020년		증감률	
		건수	금액	건수	금액	건수	금액
총계	국내	7161	8917	8553	10518	-16.3	-15.2
	국제	499	646	746	2463	-33.1	-73.8
	소계	7660	9563	9299	12981	-17.6	-26.3
중재	국내	450	7,949	336	4,147	33.9	91.7
	국제	50	511	69	1,648	-27.5	-69.7
	소계	500	8460	405	5,831	23.5	45.1
알선	국내	484	79	696	108	-30.5	-26.9
	국제	28	74	51	44	-45.1	67.8
	소계	512	153	747	152	-31.5	0.6
상담	국내	6227	889	7521	6263	-17.2	-85.8
	국제	421	61	626	735	-32.8	-91.7
	소계	6648	950	8147	6998	-18.4	-86.4

자료 : 대한상사중재원 (2022.03), 2021년 클레임통계.

3. 항공서비스 소비자 피해구제 접수 및 처리 현황

2020년 한국소비자원에 접수된 항공여객운송서비스 분야의 피해구제 건수는 <표 2>에서 보는 바와 같이 2,577건으로 2019년 1,047건 대비 139.9% 증가를 나타냈다. 2020년 전년 대비 항공 여객은 약 68% 감소한 반면, 한국소비자원에 접수된 상담건수 및 피해구제 접수 건수는 증가되었다.⁵³⁾

코로나19로 인해 목적지 국가에서의 입국금지 등 불가항력에 의한 결항과 여행객의 전염병 감염 우려에 의한 계약해제 사례가 늘면서 재정 악화 또는 책임 회피로 환급거절, 환급 지연 사례가 늘어난 것으로 판단된다.

53) 국토교통부, 2020년 항공교통서비스 보고서, 2021. 4

<표 2> 피해구제 접수 현황(항공여객운송서비스)

단위 : 건, (%)

구분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
건수	1,262	1,252	1,437	1,047	2,577
증감	32.6 (33.3)	△ 10 (△0.8)	185 (14.8)	△ 363 (△25.3)	1,503 (139.9)

자료 : 한국소비자원, 2017~2020년 소비자 피해구제 연보 및 사례집

한국소비자원에 접수된 항공여객운송서비스 분야 피해구제 사건의 처리 결과별 건수는 <표3>에서 보는 바와 같이 합의 성립이 2020년 1,061건(41.1%)으로 2019년 445건(41.4%) 대비 대폭 증가하며, 이 중 환급이 2020년 917건(35.6%)으로 2019년 237건(22.1%) 대비 680건 증가로 가장 높게 나타났고, 배상이 2020년 63건(2.4%)으로 2019년 181건(16.9%) 대비 118건 증가, 부당행위 시정이 2020년 1(0.1%)으로 2019년 11건(1.0%) 대비 10건 증가, 계약이행이 2020년 35건(1.4%)으로 2019년 7건(0.6%) 대비 28건 증가, 계약해제가 2020년 43건(1.7%)으로 2019년 2(0.2%)건 대비 41건 감소, 교환이 2020년 1건(0.0%)으로 2019년 6건(0.5%) 대비 5건 증가, 수리·보수가 2020년 1건(0.0%)으로 2019년 1건(0.1%) 대비 증감이 없는 것으로 나타났다. 그런데 합의가 성립되지 않은 건 중에서는 정보제공·상담 기타로 종결된 경우가 2020년 1,048건(41.1%)으로 2019년 435건(40.3%) 대비 613건 증가로 가장 많았고, 소비자분쟁조정위원회에 조정 신청된 경우는 2020년 372건(14.4%)으로 2019년 159건(14.8%) 대비 213건 증가, 취하중지·처리 불능인 경우가 2020년 98건(3.7%)으로 2019년 35건(3.3%) 대비 63건 증가로 나타났다.

요컨대 2020년 한국소비자원에 접수된 피해구제 사건 가운데 합의가 성립된 사건이 41.1%에 불과하여 낮은 피해구제율을 나타냈고, 조정이 신청된 사건이 14.4%로서 낮은 조정신청율을 나타냈다.

<표 3> 클레임 처리 결과별 현황 (항공여객운송서비스)

단위 : 건, (%)

구분	합의 성립								정보 제공 상담 기타	조정 신청	취하 중지 처리 불능	계
	환급	배상	부당 행위 시정	계약 이행	계약 해제	교환	수리 보수	소계				
2019년 건 수	237 (22.0)	181 (16.9)	11 (1.0)	7 (0.6)	2 (0.2)	6 (0.5)	1 (0.1)	445 (41.4)	435 (40.5)	159 (14.8)	35 (3.3)	1,074 (100.0)
2020년 건 수	917 (35.6)	63 (2.4)	1 (0.1)	35 (1.4)	43 (1.7)	1 (0.0)	1 (0.0)	1,061 (41.1)	1,048 (40.7)	372 (14.4)	96 (3.7)	2,577 (100.0)

자료 : 한국소비자원, 2020, 2019 소비자 피해구제 연보 및 사례집 (2021. 4)

제5절 민간항공 중재제도의 문제점 및 개선방향

1. 항공중재제도의 문제점

국제항공중재는 일종의 산업 중재로서 일반 중재와 달리 나름의 특징을 가지고 있는 만큼 국제항공중재의 발전에 있어 몇 가지 특별한 사항에 주의를 기울여야 한다.

(1) 중재 규칙, 중재인 명부 및 시범 조항

국제항공 중재는 일반 중재와 달리 산업 중재의 일종으로 항공 분야의 전문 지식을 다루고 있다. 항공 협회와 같은 산업 단체는 산업 분쟁의 특성과 사업자의 실제 요구, 그리고 이러한 특성에 따라 분쟁을 해결하기 위해 중재를 효과적으로

사용하는 방법을 더 잘 알고 있다. 중재인 명부를 구성하면서 국제항공중재 중재인은 관련 분야의 법률전문가뿐만 아니라 항공분야의 전문가를 더 많이 선임해야 한다. 시범 중재 조항을 제시할 때 홍콩 국제중재센터의 최근 방법을 참고하고 시범 중재 조항에 중재 조항 준거법에 관한 선택 조항을 넣어 중재 재판소와 법원이 중재 계약 자체의 준거법과 유효성을 확정하는 데 너무 많은 시간과 노력을 소모하지 않도록 한다.

(2) 중재와 조정의 결합

항공 분야의 많은 분쟁은 항공사와 제3자 공급자 및 서비스 제공자 사이에 발생하는데, 이들 당사자 간의 협력 관계는 상대적으로 고정되어 있으며, 대부분의 경우 쌍방 간에 견해차가 크지 않고 단지 계약 문건에 대한 이해에 차이가 있을 뿐이다. 따라서 중재 과정에서 조정을 결합하면 당사자 간의 미래 지속적인 비즈니스 협력 관계를 유지할 수 있으며 논란이 크지 않은 작은 분쟁을 신속하고 경제적으로 해결할 수 있다. 중재와 조정의 결합은 분쟁을 해결하기 위해 당사자가 먼저 중재 절차를 시작하고 중재 절차가 진행되는 동안 중재인이 사건을 조정하며 조정이 이뤄지지 않거나 조정이 성사된 후 중재 절차를 재개하는 것을 말한다.⁵⁴⁾ 국제항공 분쟁중재에서 중재인이 중재와 조정을 결합하는 방법을 합리적으로 활용하려면 다음과 같은 사항에 유의하여야 한다. 첫째, 중재인은 당사자에게 충분히 알려주어야 한다. 즉 중재와 조정의 결합에 따른 조치 및 결과 등의 문제점을 명확히 알려주는 것이 절차적 정의의 요구이다. 둘째, 중재인은 조정의 시기와 기회를 적절하게 선택해야 한다. 중재 초기에는 당사자의 견해가 반대되는 경우가 많은데 중재 절차가 진행됨에 따라 당사자의 이해가 달라질 수 있으므로 이때 조정을 진행하는 것이 적합하다. 셋째, 향후 분쟁을 피하고자 조정 과정을 서면으로 기록한다.

(3) 국제관행의 적용

국제 상업 중재에서는 당사자가 실질적인 문제에 적용되는 법률을 선택하는지 여부와 관계없이 중재재판소는 특정 계약 또는 거래에 적용되는 무역관행을 고려

54) 王生长 . 仲裁与调解相结合的理论 与实践 [M] 北京: 法律出版社 , 2001: 78 - 79

해야 한다. 특히 국제항공 분야의 경우 향후 국제항공분쟁 중재에서 중재의 실질적 문제에 적용되는 법률이 특정 국가의 법률이나 국제조약이라 하더라도 항공분야에 관한 국제관행에 유의하여야 한다.

2. 항공중재제도의 개선방향

중국의 경우 현재 수용된 사건의 수에 대해 말한다면 당사자가 외국의 일반 중재기관에 중재를 요청하거나, 국내 혹은 국외 법원에 의뢰하고, 또는 국내 일반 상설 중재기구를 통해 분쟁을 해결하고 있어 상하이 국제항공 중재원은 2014년 설립 이후 아직까지 단 한 건의 항공분쟁 사건도 접수하지 못하였다.

한편, 국제산업의 인지도 측면에서는 상하이 국제항공 중재원, 상하이 국제 중재센터 등 중재기관에 대한 국제산업의 인지도가 여전히 개선되어야 할 부분이다. 영국 런던 퀸메리 대학교 국제 중재학원과 미국 와이케이 로폼의 '2015년 국제중재 조사보고서: 국제중재의 보완과 혁신'에 따르면 가장 많이 선택된 중재지는 런던, 파리, 홍콩, 싱가포르, 제네바였다. 중재지를 선택할 때 당사자가 제일 먼저 고려하는 것은 중재지의 명성과 인지도이다. 세계적으로 인기 있는 5대 중재기관은 파리 국제상공회의소 국제중재원(ICC), 런던 국제중재센터(LCIA), 홍콩 국제중재센터(HKIAC), 싱가포르 국제중재센터(SIAC), 스톡홀름 상공회의소 중재원(SCC)이다. 설문 대상자들이 특정 중재기관을 선호하는 주되는 근거는 이 중재기관들의 관리 수준과 국제주의 수준에 대한 평가로서, 중재기관의 개별화된 특성은 중요하지 않다고 보았다.

마지막으로 전문 항공중재 규칙을 조속히 제정해야 한다.

중재 규칙은 중재기관이 중재사안을 처리하는 '기본법'으로서 중재활동에 큰 의의가 있다. 상하이 국제항공중재원은 2014년에 설립된 이래 단 한 건의 항공사건도 접수하지 못하였으며, 실제로 발생하는 대부분의 항공분쟁은 기본적으로 베이징 중재위원회, 중국국제경제무역 중재위원회 등 국내 일반중재기관에서 중재되고 있다. 또한 중재원은 아직 전문 항공중재 규칙을 제정하지 않았으며 실제로는 상하이 자유무역지대 중재규칙(2015)과 상하이 국제경제무역 중재위원회의 중재규

칙을 사용하고 있다. 전문성 없는 중재규칙과 중재실천의 부족은 상하이 국제항공 중재원의 발목을 잡고 있다. 중국은 상하이 국제항공중재원에 근거하여 '몬트리올 협약'의 중재조항, 국제항공운송협회(IATA) 중재규칙, 중국 해상중재규칙 등을 적극 참고해 국제화되고 전문적이며 높은 수준의 항공중재규칙을 가능한 빨리 제정해야 한다. 그리고 항공중재의 개념, 범위, 중재절차 등을 명확히 하여 전문기관, 전문 중재인이 전문적인 수준으로 전문 중재규칙을 사용하여 항공분쟁을 효율적으로 처리할 수 있도록 해야 한다.

제5장 결론

간편하고 편안한 동시에 즉시적이며 국제적인 민간항공은 오늘날 국제사회의 발전과 연결, 그리고 경제 교류를 위해 독보적인 역할을 하고 있다. 한국은 항공운수업의 발전을 위해 힘을 쏟는 동시에 항공운수 관련 분쟁에 대한 해결 메커니즘을 마련할 필요가 있다. 민간항공에 관련된 문제는 전문성과 기술력의 수준이 높고 국제적인 특성을 가지고 있기 때문에 전문 기관을 설립하여 민간항공 분야의 분쟁을 해결하는 것은 이론적으로나 실천적으로나 매우 중요하다. 중국 상하이 국제항공중재원은 항공분쟁을 담당하는 전문 기관으로서 국제 중재 사업의 발전을 추진하는데 있어 큰 성과를 거두었으며 경쟁의 격화, 상업의 국제화, 경제의 글로벌화, 그리고 지역 경제그룹의 출현과 함께 서비스업의 민영화와 자유화가 이루어졌고 국제적인 상업 활동이 서비스 업계에서도 추진되었다. 이는 국제 항공운수업의 격변기라고 할 수 있다.

소송을 비롯한 나머지 분쟁해결 방식과 달리 민간성과 자발성을 가진 중재 메커니즘은 그 절차와 진행 방식이 국제화되기 쉬우며, 이를 통해 절차와 진행 방식에 있어 각국의 중재 메커니즘을 동화할 수 있다. 또한, 여러 국가가 항공 중재 제도를 시도하면서 미국과 영국을 비롯한 선진국의 성숙한 국제중재센터를 벤치마킹하고 있고, 상하이 국제항공중재원 역시 세계일류 중재원으로 거듭나도록 노력하고 있다. 한국이 항공산업의 발전 공간을 확대하길 원한다면, 민간항공 상사중재 제도를 항공분쟁에 도입하여 기존 분쟁해결 제도의 한계에서 벗어나야 한다. 나아가 타국의 과학적이고 앞선 중재 절차와 규칙을 배우고 국제관례를 받아들이며, 국제기관과의 교류·협력을 강화하여 풍부한 자원과 경험을 쌓아야 한다. 이를 통해 한국의 항공운수산업은 뛰어난 발전 성과를 이룰 수 있을 것이다.

참고문헌

<국내문헌>

- 강재석, 김청.(2019).항공자유화 협정이 국제여객운송에 미치는 영향에 대한 실증분석.한국항공경영학회지,17(5)
- 김강 (2019),"한국과 중국의 외국중재판정승인과 집행에 관한비교연구",조선대학교 대학원 석사학위논문
- 김석민 (2018), 「국제상사중재론」, 도서출판 두남
- 김한택. (2021). 국제법상 국제사법재판소의 항공분쟁판례에 관한 연구. 한국항공우주정책·법학회지, 36(4)
- 문준조, "항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구", 한국법제연구원 연구보고 2009-10.
- 박영수. (2003). 현행 조정,중재제도의 문제점과 개선방안. 산업과 경영, 10(1)
- 신군재.(2008).KCAB 국제중재규칙과 CIETAC 중재규칙의 비교연구.중재연구,18(2)
- 오원석, 송수련.(2011).CIETAC(중국국제무역중재위원회)의 중재사건 및 CISG 적용에 관한 연구.무역학회지,36(3)
- 이강빈. (2018). 항공서비스 소비자 분쟁해결제도의 개선방안. 한국항공우주정책·법학회지, 33(2)
- 이정 (2015), "중국 국제상사중재제도에 관한 연구: 외국중재판정의 승인과 집행을 중심으로", 계명대학교대학원 석사학위논문
- 이정, 박성호. (2017). 중국의 국제상사중재에 관한 연구. 통상정보연구, 19(2)
- 이정·박성호 (2017), "중국의 국제상사중재에 관한 연구", 「통상정보연구」, 제19권, 제2호
- 이창재. (2021). 코로나19와 항공교통 소비자 분쟁유형에 관한 고찰. 항공우주정책·법학회지, 36(2)
- 한국소비자원 소비자분쟁조정위원회,2016 일반집단분쟁조정사례집, 2017.
- 한국소비자원,2017 소비자 피해구제 연보 및 사례집, 2018.

<외국문헌>

- 楊惠，郝秀輝.2018.航空法評論(第7輯)[M].北京：法律出版社.
- 劉曉紅，袁發強.2018.國際商事仲裁法案例教程[M].北京：北京大學出版社.
- 杜麗君.2015.對中國引進國際航空仲裁制度的思考[J].中國對外貿易
- 張超漢，張宗師.2017.國際航空仲裁制度研究——兼評1999年《蒙特利爾公約》第34條
[J]. 北京理工大學學報：社會科學版
- 李琦.2018.航空大規模侵權損害賠償糾紛的第三方調解之道[J].中國民用航空
- 杜萌.2018.我國航空商事仲裁制度研究[J].中國民用航空
- 董玉鵬2008.國際航空運輸法律適用研究[D]:[碩士].上海：復旦大學
- 中國航空運輸協會法律委員會.2016.中國民航法律案例精解[M].北京：知識產權出版社
- Zhang Luping.2018.The Role of the Dispute Settlement Body (DSB) in the World
Trade Organization(WTO)in the Aircraft Manufacturing Industry : In the Time of
the Bombardier Case [J] .Air & Space Law 43 no.2
- Robert RICKETTS.2017.Arbitration Clauses in Aviation Insurance Contracts: Are They
Fit for Purpose?[J].Air &Space Law 42, no.6
- Stefan N.FrommRI,Barry A.K. Rider. 1999.Conflicting Legal Cultures in Commercial
Arbi tration:Old issues and New Trends.[M]. Kluwer Law International