

國際航空運送協約上 事故의 概念

The Concept of "Accident" under the Warsaw System

최 준 선(Choi, Jun-sun)
성균관대학교 법과대학교 교수
Professor, College of Law
Sungkyunkwan University

- I. 서언
- II. 사고의 개념에 관한 판례의 동향
- III. 구제받을 수 있는 손해
- IV. 결론

I. 序 言

국제항공운송인의 책임은 1929년 “국제항공운송인의 책임에 관한 일부 규칙을 통일하기 위한 협약”(바르샤바협약)¹⁾ 제17조, 제18조 및 제19조에 규정되어 있다. 이들 조항은 직접 운송인의 책임을 규정하기 때문에 바르샤바 협약의 핵심을 이루고 있다. 특히 바르샤바 협약 제17조 제1항은 국제항공여객운송인의 책임을 정하고 있는데, “운송인은 승객의 사망 또는 부상 기타의 신체상해의 경우에 있어서의 손해에 대하여서는 그 손해의 원인이 된 사고(incident)가 항공기상에서 발생하거나 또는 승강(乘降)을 위한 작업 중에 발생하였을 때에는 책임을 진다.”고 규정한다. 제18조 제1항은 위탁수하물 및 화물운송인의 책임에 관하여, “운송인은 위탁수하물 또는 화물의 파괴, 망실 또는 손괴된 경우에 있어서의 손해에 대하여서는 그 손해의 원인이 된 사고가 항공 운송 중에 발생한 것인 때에는 책임을 진다.”고 규정한다. 또한 제19조는 운송지연과 관련하여, “운송인은 승객, 수하물 또는 화물의 항공 운송에 있어서의 연착으로부터 발생하는 손해에 대하여 책임을 진다.”고 규정한다.

이들 조문은 보기에는 매우 명쾌한 것 같으나, 그 동안 이들 조문의 해석을 둘러싼 많은 논란이 있어 왔다. 특히 바르샤바 협약 제17조의 “사고”(incident)의 의미가 무엇이나에 관하여 많은 논쟁이 있었다. 만약에 국제항공운송 중에 어떤 “사건”(incident)이 있었고, 그로부터 손해가 발생되었다고 하더라도, 그것이 “사고”(incident)가 아니라고 판단되면 바르샤바 협약에 의한 손해배상이 불가능해진다.²⁾

근래 항공 운송량의 증가와 항공운송체계의 현대화에 따라, 바르샤바 협약의 적용 범위 및 해석에 관한 여러 가지 문제가 제기되었고, 항공기상 발생하는 사고의 유형도 매우 다양하게 나타나게 되었다. 이로써 협약 제17조의 의미와 범위에 대한 논쟁은 더욱 심화되었다. 특히 근래에 들어서는 승객간의 분쟁이나 승객과 승무원간의 분쟁, 그리고 이와 유사한 소란 등이 사고의 개념에 포함되는지 여부가 문제되고 있다.

1) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air, 1929.

2) Lawrence B. Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook (1988) at 60.

이와 같은 논쟁에도 불구하고 국제항공운송인의 책임에 관한 가장 최근의 조약인 “1999년 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약”(몬트리올 협약)(The Convention for the Unification of Certain Rules For International Carriage by Air, 1999)은 이 부분에 관하여 종래의 조약에서 아무 것도 변경하지 아니하였다. 따라서 몬트리올 협약상의 “사고”의 개념은 바르샤바 협약의 그것과 같은 것으로 이해할 수밖에 없는데,³⁾ 본고에서는 바르샤바협약 제17조의 사고의 개념에 관한 각국의 판례의 추이를 검토하여 사고여부를 판단하는 기준을 제시하고자 한다. 특히 근래의 새로운 현상인 승객간의 가해행위와 승객과 승무원간의 가해행위 등에 관하여 사고의 개념 적용여부를 살펴보기로 한다. 이 과정에서 협약 제17조의 적용에 있어 입법자의 의도와는 달리 사고의 의미를 과도하게 확대해석하는 것이 아닌가 하는 우려에 대하여도 검토하려 한다.

II. 事故의 概念에 관한 判例의 動向

1. 事故一般

바르샤바 협약 제17조에 따라 여객이 운송인을 상대로 손해배상을 청구하기 위하여는 첫째, 그 손해의 원인이 된 “事故”(accident)가 있었고, 둘째, 그 事故로 인하여 여객이 사망, 부상 또는 신체상해가 있었으며, 셋째, 사고가 항공기상에서 발생하거나 또는 승강(乘降)을 위한 작업 중에 발생하였다는 것을 입증하여야 한다.⁴⁾ 그러나 협약은 “事故”의 정확한 의미가 무엇인지에 관하여는 정의하고 있지 않다.

사고(accident)의 개념에 관한 leading case는 1985년 미국연방대법원의 Air France v. Saks사건이다.⁵⁾ 이 사건은 항공기가 정상적으로 운항착륙하였으나, 한 승객이 착륙 중 기내의 기압변동으로 왼쪽 귀의 청력을 상실한 사건이다. 즉, 원고

3) Thomas J. Whalen, “The New Warsaw Convention: The Montreal Convention”, 25 Air & Space L. 17 (2000).

4) Davis L. Wright, “Flying the Overly Friendly Skies: Expanding the Definition of an ‘ACCIDENT’ under the Warsaw Convention to Include Co-Passenger Sexual Assaults”, 2001 Vill. L. Rev. 457.

5) Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (1985). 이 사건에 대한 해설로는 최준선, 국제항공운송법론, 삼영사, 1987, 171면 이하 참조.

Saks는 Paris에서 Los Angeles까지 비행하는 동안 아무런 이상이 없었는데, 항공기가 착륙하는 과정에서 왼쪽 귀에서 심한 압력과 통증을 느꼈다고 한다. 5일 후 Saks는 의사에게 진찰을 받은 결과 왼쪽 귀가 영구히 귀머거리가 되었다는 진단을 받았다. 사고당시 항공기의 압력완화장치가 정상적으로 작동되고 있었다는 점에 대하여는 다툼이 없었다. 따라서 그녀는 항공기의 비정상적 오퍼레이션을 이유로 손해배상을 청구한 것이 아니라, 항공기의 고도를 하강할 때 비록 정상적인 압력의 변화였다고 하더라도 그것이 그녀의 청각을 잃게 한 주 원인이 되었고, 이는 제17조의 사고를 구성한다고 주장하였다.

제1심법원은 Ms. Saks는 협약 제17조하에서 항공기 운항(operation)상의 이상을 증명할 수 없으므로 손해배상을 받을 수 없다고 판단하였다.⁶⁾ 그러나 제9항소법원은 지방법원의 판결을 뒤집었다.⁷⁾ 항소법원은 협약 제17조의 사고는 항공기의 오작동을 책임발생의 필수적 요건으로 하지 않는다고 보았다.⁸⁾ 항소법원에 의하면, 사고란 “이륙 시부터 착륙 시까지의 항공기 운항과 관련된 모든 사건”으로 정의하였다. 이에 따라 압력조정장치가 정상적으로 작동된 경우에도 사고의 조건을 충족할 수 있다고 보았다. 이는 “사고”(accident)와 “사건”(occurrence)을 동일하게 본 결과이다.⁹⁾

그러나 연방대법원은 이 사건에 있어서의 운송인의 책임을 부인하였다.¹⁰⁾ 연방대법원은 “협약 제17조에서 운송인의 책임은 여객에 대한 손해가 여객의 외부에서 돌발적이고 비일상적으로 발생한 사건 또는 사고(an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger)에¹¹⁾ 의하여 야기된 때 발생 한다”고 하였다.¹²⁾ 미 연방대법원은 항공기의 압력공급시스템이 정상적으로 작동되었다는 증거에 기초하여 Saks의 손해는 여객의 외부에서 돌발적으로 발생한 사고에 의한 것이 아니라, 항공기의 정상적인 운항에도 불구하고 Saks 자신의 내부적 반응(internal

6) Saks, 470 U.S. at 395.

7) Saks, 724 F.2d at 1384.

8) Ibid at 1396.

9) Ibid at 1385.

10) Saks, 470 U.S. at 396.

11) Ibid, 470 U.S. 392, 405-406 (1985).

12) Louise Cobbs, “The Shifting Meaning of ‘Accident’ under Article 17 of the Warsaw Convention: What Did the Airline Know and What Did It Do About It?”, 24 Air & Space L. 121 (1999); Kurtis A. Kemper, “Annotation, What Constitutes Accident under Warsaw Convention” (49 U.S.C.A. 40105 note), 147 A.L.R. Fed. 535 (1998).

reaction)에 기인한 것에 불과하고, 따라서 사고는 존재하지 아니하였다고 판단하였다.¹³⁾

미국연방대법원의 Saks 판결에 비추어 우리는 바르샤바 협약 제17조에서 말하는 事故란 “여객의 외부에서 돌발적이고 비일상적으로 발생한 사건 또는 사고”라고 정의할 수 있다. 이와 같은 정의는 사고발생여부는 여객의 상해를 둘러싼 모든 상황을 고려하여 융통성 있게 판단하여야 하며, 상해의 원인이 어떤 성질을 가진 것인가를 고려하여야 한다는 것을 의미한다. 평상시의 정상적이고 예기된 항공기의 운항에 대한 여객 자신의 내부적 반응에 의하여 발생한 상해임이 의심의 여지가 없는 경우 협약 제17조가 말하는 사고라고 할 수 없고, 따라서 협약이 적용되지 않는다는 것을 알 수 있다. 미국연방대법원은 제9항소법원의 판결을 파기하면서, 제9항소법원이 사고(accident)와 사건(occurrence)을 동일시 한 것은 잘못된 것이라고 보았다. 손해의 발생만이 아닌 손해의 원인도 고려되어야 한다는 것이다. 연방대법원의 판결은 이후 각국의 법원에서 사고의 판단에 관한 중요한 기준으로 활용되었다.¹⁴⁾

2. Saks 事件 以後의 發展

(1) 航空機의 運航의 非正常性 및 航空旅行 固有의 危險性 여부

Saks 판결이 바르샤바 협약 상 사고로 인정될 수 있는 기준에 관하여 비교적 명확한 기준을 제시하였으나, 이 기준이 그 이후의 판결에서도 언제나 획일적으로 적용된 것은 아니다. 특히 문제는 “비정상적 또는 예측할 수 없었던 사건”(unusual or unexpected event)이 있었다고 하더라도 이것이 “항공기의 운항 또는 운항절차”(aircraft operation or procedures)와 관련되어야만 하는지 또는 “항공여행 고유의 위험”(inherent risk of air travel)이어야만 하는지가 의문시되었다.

13) 470 U.S. 406.

14) *Naval-Torres v. Northwest Airlines, Inc.*, [1998] 159 D.L.R.4th 67 (금연구역에서 담배를 피우는 것을 제지하지 않고 적절한 환기시스템을 가동하지 아니한 것은 협약상의 사고라고 한다); *Quinn v. Canadian Airlines*, [1994] 18 O.R.3d 325, *aff'd*, O.J. No. 1832, application for leave to appeal dismissed (1997) S.C.J., No. 354.

(2) 事故로 認定된 事例

Saks 사건 이후 미국의 각급 법원은 Saks 사건에서 보여준 연방대법원의 판단기준을 엄격하게 적용하였다. 즉, 사고가 항공기의 운항 또는 운항절차와 관련하여 발생하였는지 여부 및 항공여행 고유의 위험인지 여부를 묻지 아니하고, 예측불가능하고 비일상적이기만 하면 사고의 존재를 인정하였다. 사건이 비행의 고유한 위험이 아니라더라도, 그리고 항공기의 운항과 서비스가 정상적으로 이루어졌다고 하더라도 사고로 인정되었다.

또한 *Gezzi v. British Airways, PLC* 사건에서 제9항소법원은 항공기 탑승계단의 고인 물로 인해 한 승객이 넘어진 것은 고인 물이 항공기의 운항과 무관하다지만, 그럼에도 불구하고 협약 상 사고가 된다고 보았다.¹⁵⁾ 탑승계단에 물이 있었다는 것은 예측할 수 없었던 비일상적인 것으로서 승객의 내부적 문제의 발로가 아닌 외부적인 정황에 의한 것이라는 것이다.¹⁶⁾ 다만 이 사건은 탑승 과정 중의 사고에는 해당하므로 운송인이 책임을 부담할 사고에 해당한다는 점에 의문이 없다. 마찬가지로 탑승 램프에서 넘어진 경우에도¹⁷⁾ 협약상의 사고에 해당한다.

Barratt v. Trinidad & Tobago Airways, Corp 사건에서도¹⁸⁾ 공항에서 받을 헛달려 넘어진 경우 사고가 아니라는 운송인의 주장을 법원이 배척하였다. 법원은 제 17조의 사고는 항공여행 고유의 위험에 제한되지 않는다고 보았다. 즉, 항공여행 고유의 위험이 아닌 경우에도 협약 제17조의 사고가 성립할 수 있다고 본 것이다. 이와 같이 Saks 판결을 엄격하게 적용하면 어떤 사건이든 간에 예측불가능하고 비일상적이기만 하면 사고가 된다.¹⁹⁾ 난기류(air turbulence)에 의한 항공기의 격동은 상황에 따라 크게 다르다.²⁰⁾

15) 991 F.2d 603 (9th Cir. 1993).

16) Ibid, at 605.

17) *Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines*, 132 F. Supp. 611, 613 (S.D.N.Y. 1955).

18) No. CV 88-3945, 1990 WL 27590, at 1 (E.D.N.Y. Aug. 28, 1990).

19) Tory A. Weigand, "Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention", 6 Am. U. Int'l L. Rev. 891 at 941.

20) *Quinn v. Canadian Airlines Int'l, Ltd.*, [1994] 48 A.C.W.S.3d 222 사건에서는 Toronto와 Florida 사이에서의 요동이 있었으나 그 요동이 심한 것이 아니어서 사고로 보지 아니하였다.; *Simmons v. American Airlines, Inc.*, 2001 U.S. Dist. Lexis 571 (S.D. Fla., Jan. 18, 2001)에서는 바르샤바 협약상 사고가 된다고 보았다.

나아가 비정상적인 기압의 변동이나 갑작스런 기체의 하강,²¹⁾ 비정상적인 에어 터블런스, 비상조치로서 기체로부터의 탈출,²²⁾ 착륙이 순조롭지 못한 경우(harsh landing),²³⁾ 비정상적인 항공기 소음,²⁴⁾ 객실에 공기가 희박한 경우²⁵⁾ 등과 같이 비정상적인 운항 또는 질차가 있는 경우 사고를 인정할 수 있다.²⁶⁾

(3) 事故로 認定되지 아니한 事例

Saks사건 전후로 논의된 다른 하나는 사고가 항공여행 고유의 성격과 관련성이 있어야 하는가의 여부이다. 이 개념의 의미는 명확하지 않다. 항공여행 고유의 위험이라는 것이 항공기의 운항에 따른 위험과 같은 개념인지 여부도 불분명하다. 그러나 바르샤바 협약 입법자들은 일반 운송수단이 가지고 있는 위험 혹은 비행과 관련된 모든 위험에 대하여 항공 운송인이 책임이 있는 것으로 보지는 아니하였음은 명백하다.²⁷⁾ 왜냐하면 바르샤바 협약은 항공운송인의 책임을 경감시킬 목적에서 제정된 것이고, 따라서 항공 여객들은 스스로 어느 정도의 위험을 감수한다고 보았기 때문이다.²⁸⁾ 입법자들은 ‘사고’는 통상의 위험이 아닌 항공기의 비정상적인 운항 등으로 인한 위험과 관련 있다고 보았다. 따라서 *Rullman v. Pan American World Airways Inc.* 판결에서²⁹⁾ 항공기 출입구에서 10 피트 가량 떨어진 곳에서 승객이 기절한 것은 항공운송 고유의 위험으로 인하여 야기된 사건이 아님을 이유로 협약상의 사고가

21) *Weintraub v. Capital Int'l Airways, Inc.*, 16 Av. Cas. (CCH) 18,0858 (N.Y. 1980).

22) *Tavarez v. American Airlines, Inc.*, 1997 U.S. Dist. LEXIS 17507, at 1 (S.D.N.Y. Nov. 5, 1997); *Sanna v. Delta Airlines*, 132 F.R.D. 47, 48-49 (N.D. Ohio 1990); *Hinds v. Philippine Airlines, Inc.*, 1979 U.S. Dist. LEXIS 10638, at 1 (S.D.N.Y. Aug. 2, 1979).

23) *Mathias v. Pan-Am. World Airways, Inc.*, 53 F.R.D. 447, 448-49 (W.D. Pa. 1971); *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, 56 F. Supp. 2d 1190, 1191-92 (D. Mont. 1999). 그러나 *Salce v. Aerlingus*, 19 Avi. 17377 (Dist. Ct. N.Y. 1985) 사건에서는 법원은 착륙 과정이 순조롭지 못하여 여객의 등에 상해를 입었다고 하더라도 사고에 해당하지 않는다고 판시하였다.

24) *Manion v. American Airlines, Inc.*, 17 F. Supp. 2d 1, 5 (D.D.C. 1997).

25) *Dias v. Transbrasil Airlines, Inc.*, 26 Av. Cas. (CCH) 16,048 (S.D.N.Y. 1998).

26) *Gotz v. Delta Airlines, Inc.*, 12 F. Supp. 2d 199, 204 (D. Mass. 1998); *Fishman v. Delta Airlines, Inc.*, 132 F.3d 138, 138 (2d Cir. 1998).

27) 1929 Warsaw Minutes, at 21; *Goedhuis*, supra note 40, at 197-237.

28) *Goedhuis*, supra note 40, at 236; *Elmar Gienulla, Ronald Schmid, Wolf Müller-Rostin and P. Nicolai Ehlers, Warsaw Convention*, at. 11-12. (Kluwer Law International 2000).

29) 471 N.Y.S.2d 478 (N.Y. Sup. Ct. 1983).

아니라고 보았다.³⁰⁾

판례를 보면 항공기가 정상적으로 착륙한 경우,³¹⁾ 이륙 후 식사를 제공하지 아니한 경우,³²⁾ 운항지연으로 인하여 오랜 동안 좌석에 앉아 있어야만 하였던 경우,³³⁾ 여객이 남의 좌석에 앉은 경우,³⁴⁾ 승객 자신이 스스로 과음한 경우 등의³⁵⁾ 행위에서는 사고가 발생하였다고 할 수 없다고 한다. 마찬가지로 기내에서 여객끼리 다투거나 상해를 입힌 경우는 항공여행 고유의 위험이 아니라는 이유로 협약 제17조의 사고에 해당되지 않는다고 한다.³⁶⁾

예컨대 화장실에 갔다 온 사이 좌석을 뒤로 한껏 제낀 채 잠을 자고 있는 앞자리 승객 때문에 자리에 앉을 수 없어 몸을 비틀다가 그 다리가 접질리진 경우나, 다른 승객의 발에 걸려 넘어진 경우,³⁷⁾ 기내 통로 쪽에 놓아 둔 다른 여객의 짐에 걸려 넘어져 다친 경우,³⁸⁾ 여객이 고의성 없이 서로 몸을 부딪쳐 다친 경우³⁹⁾ 등의 경우에 의자를 뒤로 밀친 것, 여객이 잠을 자는 것, 짐을 통로에 놓아두는 것, 여객이 몸을 부딪친 것 등이 항공기의 운항과 관계가 있거나 비일상적이거나 예측할 수 없었던 것은 아니라는 이유로 협약 제17조의 사고에 해당되지 않는다고 한다.

30) *Warshaw v. Trans World Airlines, Inc.*, 442 F. Supp. 400, 448.

31) *Salce v. Aer Lingus Air Lines*, No. 84 Civ. 3444, 1985 U.S. Dist. LEXIS 20215, at 1 (S.D.N.Y. May 1, 1985).

32) *Farra v. American Airlines, Inc.*, No. 00-67, 2000 U.S. Dist. LEXIS 8824, at 1, 9 (E.D. Pa. June 27, 2000).

33) *Margrave v. British Airways*, 643 F. Supp. 510, 512 (S.D.N.Y. 1986).

34) *Toteja v. British Airways*, No. JFM-99-815, 1999 U.S. Dist. LEXIS 17374, at 1 (D. Md. Sept. 9, 1999).

35) *Padilla v. Olympic Airways*, 765 F. Supp. 835, 838 (S.D.N.Y. 1991).

36) *Grimes v. Northwest Airlines, Inc.*, No. 98-CV-4794, 1999 U.S. Dist. LEXIS 11754, at 9 (E.D. Pa. July 30, 1999); *Price v. British Airways*, No. 91 Civ. 4947, 1992 U.S. Dist. LEXIS 9581 (S.D.N.Y. July 6, 1992); *Stone v. Continental Airlines, Inc.*, 905 F. Supp. 823 (D. Haw. 1995); *Levy v. Am. Airlines*, No. 90 Civ. 7005, 1993 U.S. Dist. LEXIS 7842, at 12-13 (S.D.N.Y. June 9, 1993).

37) *Potter v. Delta Airlines, Inc.*, 98 F.3d 881, 883-884 (5th Cir. 1996); *Grimes v. Northwest Airlines, Inc.*, 1999 WL 562244 (E.D. Pa. July 30, 1999); *Craig v. Compagnie Nationale Air France*, 45 F.3d 435, 1994 WL 711916 (9th Cir. Dec. 21, 1994).

38) *Sethy v. Malev-Hungarian Airlines, Inc.*, No. 98 Civ. 8722, 2000 U.S. Dist. LEXIS 12606, at 14 (S.D.N.Y. Aug. 30, 2000).

39) *Gotz v. Delta Air Lines, Inc.*, 12 F. Supp. 2d 199 (D. Mass. 1998).

또한 판례는 사고와 항공기 운항 또는 운항절차와의 인과관계가 없는 경우에는 사고의 존재를 부인하고 있다.⁴⁰⁾ *Levy v. American Airlines* 사건에서는⁴¹⁾ 원고는 마약중독혐의로 이집트에서 미국으로 송환되던 중 미국마약단속반원의 감시 아래 Cairo에서 Zurich로 가는 항공기에 탑승하였다. 식사 후 원고는 복부통증을 호소하길래 화장실을 이용하게 하였는데, 화장실에서 그는 자신의 손목을 캔에 붙은 탭으로써 절단하려 하였다. 이에 단속반원이 원고를 화장실에서 끌어내어 마룻바닥에 내동댕이쳤다. 이 과정에서 원고가 계속 고향을 지르고 다른 여객들을 놀라게 하므로, 단속반원은 승무원에게 타월을 갖다 줄 것을 요구하여 그 타월로 원고의 입을 틀어막고서 마취의사가 신경안정제 주사하였다. 이 사건에서 마약단속반원의 행위는 항공기 운항과 관련 된 것도 아니고, 원고가 스스로 상해를 입은 것이지 승객의 외부적 요인에 의한 것도 아니어서 협약 제17조의 사고에 해당하지 아니한다고 판단하였다.

Curley v. American Airlines, Inc. 사건에서도⁴²⁾ 원고가 뉴욕에서 멕시코의 Puerto Vallarta로 비행하던 중 승무원이 기장에게 원고가 화장실에서 마리화나를 피우는 것 같다고 보고하였고, 기장은 이를 멕시코 세관에 통보하였으며, 멕시코 당국은 원고의 옷을 벗기고 항문까지 검사하였으며, 머리, 엉덩이, 성기에 총을 들이대고, 자신의 뜻과 상관없이 많은 남녀가 보는 앞에서 벗기 운 채 여러 가지 치욕적인 검사를 받았다는 것이다. 뉴욕지방법원은 비행기 화장실에서 마리화나를 피우는 것으로 의심 받고 고발되는 것은 흔치 않은 일로 비밀상적인 것이긴 하지만 이를 항공여행 고유의 특성으로 볼 수는 없으며, 따라서 이 사건에서 바르샤바 협약 제17조의 사고는 없었다고 판시하였다. 이 사건에서는 바르샤바 협약의 적용이 배제되어 결국 원고가 주법에 의한 소를 제기할 수 있게 되었으므로 원고에게 유리한 결말을 낳았다. 뉴욕남부지방법원은 항공사 직원이 국제선 항공기를 통하여 승객을 밀항시키는 것 역시 항공여행 고유의 위험으로 볼 수 없고 협약상의 사고가 아니라고 하였다.⁴³⁾

40) *Levy v. American Airlines*, 1993 WL 205857, at 1 (S.D.N.Y. June 9, 1993), aff' d, 22 F.3d 1092 (2d Cir. 1994).

41) No. 90 Civ. 7005, 1993 U.S. Dist. LEXIS 7842 (S.D.N.Y. June 9, 1993).

42) 846 F. Supp. 280 (S.D.N.Y. 1994).

43) *Pittman v. Grayson*, 869 F. Supp. 1065, 1071 (S.D.N.Y. 1994).

(4) 立證責任

바르샤바 협약 상 여객은 자신에게 상해를 야기하게 된 사고가 예측할 수 없었던 비정상적이었던 것만 입증하면 된다.⁴⁴⁾ 여객에게 신체적 상해를 입힌 사고가 예측할 수 없었던 비일상적인, 승객의 외부적 요인에 의한 사건으로 인한 것임을 원고가 입증하여야 한다.⁴⁵⁾

3. 特殊한 類型의 事件

(1) 航空機 拉致와 테러리스트의 공격

하이재킹(hijackings),⁴⁶⁾ 폭과 위협⁴⁷⁾ 혹은 테러리스트의 공격(terrorist attacks)으로⁴⁸⁾ 인해 상해를 입은 경우 협약 제17조의 ‘사고’의 개념에 포함되는가가 문제이다. 하이재킹은 보통 항공기가 표적이 되어 왔고, 또한 공항도 테러리스트들의 공격 목표가 되어 온 것이 사실이다. 하이재킹이나 테러리스트들의 공격은 항공기의 운항 등과 관련이 있고,⁴⁹⁾ 항공여행 교유의 위험으로서,⁵⁰⁾ 예측할 수 없었던 비일상적인

44) 470 U.S. 406; Husain v. Olympic Airways, 116 F. Supp. 2d 1121, 1135 (N.D. Cal. 2000); Grimes v. Northwest Airlines, Inc., No. 98-CV-4794, 1999 U.S. Dist. LEXIS 11754, at 8 (E.D. Pa. July 30, 1999); Laor v. Air Fr., 31 F. Supp. 2d 347, 350 (S.D.N.Y. 1998); Diaz Lugo v. Am. Airlines, Inc., 686 F. Supp. 373, 375 (D.P.R. 1988).

45) Air Fr. v. Saks, 470 U.S. 392, 405 (1985).

46) Day v. Trans World Airlines, Inc., 528 F.2d 31, 33 (2d Cir. 1975); Pflug v. Egypt Aircorp, 961 F.2d 26, 30 (2d Cir. 1992); Krystal v. British Overseas Airways Corp., 403 F. Supp. 1322, 1324 (C.D. Cal. 1975); Stanford v. Kuwait Airways Corp., 648 F. Supp. 657, 660 n.4 (S.D.N.Y. 1986) (하이재킹이 바르샤바 협약상 사고에 해당한다는 판결); Karfunkel v. Compagnie Nationale Air France, 427 F. Supp. 971, 976 (S.D.N.Y. 1977) (테러리스트의 공격으로 인한 상해의 경우 바르샤바 협약상 사고에 해당한다는 판결).

47) Salerno v. Pan Am. World Airways, Inc., 606 F. Supp. 656, 657 (S.D.N.Y. 1985) (폭탄으로 인한 불시착은 항공기의 정상적인 운항이 아닌 예측할 수 없었던 비정상적인 사건이라고 판단함); Margrave v. British Airways, 643 F. Supp. 510, 512 (S.D.N.Y. 1986) (폭파위협 때문에 장시간 항공기 내에 갇혀 있었던 것은 협약상 운송인이 책임을 부담하여야 할 성질의 것이 아니라는 판결).

48) Husserl v. Swiss Air Transp. Co. Ltd., 351 F. Supp. 702, 706 (S.D.N.Y. 1972); Day, 528 F.2d at 31; Sweis v. Trans World Airlines, Inc., 681 F. Supp. 501 (N.D. Ill. 1988); Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc., 550 F.2d 152, 156 (3d Cir. 1977); Benjamins v. British European Airways, 572 F.2d 913, 917 (2d Cir. 1978). 하이재킹(hijacking)은 1960년대에 매우 흔한 범죄였다.

49) Seguritan v. Northwest Airlines, Inc., 446 N.Y.S.2d 397, 398 (N.Y. App. Div.

외부적인 사건, 즉 사고이므로 운송인이 책임을 진다.⁵¹⁾ 따라서 테러리스트들의 공격이나⁵²⁾ 하이재킹,⁵³⁾ 폭파위협⁵⁴⁾ 등도 모두 협약 제17조의 사고에 해당한다는 것이 일반적인 해석이다.

하이재킹의 경우는 여객이 항공기 탑승 중에 발생한 사고임이 대부분이기 때문에 당연히 협약 제17조의 사고에 해당한다는 점에 대하여 의문의 여지가 많지 않지만, 테러리스트들의 공격도 그것이 여객이 탑승 중 또는 승강을 위한 작업 중에 발생한 것인 이상 운송인이 책임을 부담한다. 미국과 프랑스 법원의 태도는 이 점을 분명히 하고 있다.⁵⁵⁾ 미국 제2순회항소법원과 제3순회항소법원은 공항에서 발생한 테러가 항공운송 고유의 위험에 해당한다는 것을 보여준 획기적인 판결이다. *Evangelinos v. Trans World Airlines* 사건과⁵⁶⁾ *Day v. Trans World Airlines, Inc.* 사건은⁵⁷⁾ 그리스 아테네의 *Hellenikon* 공항에서 발생한 사건인데, 두 명의 *Palestinian* 테러리스트들이 *New York*행 TWA 881편에 탑승수속 중이던 여객들에게 3개의 수류탄을 던지고 총을 발사하여 3명이 사망하고 40여명이 부상을 입은 사건이다. 여객들은 수하물을 맡기고 공항세(*departure tax*)를 납부한 다음 여권심사(*passport control*)를 마친 후 국제선 탑승을 위한 대기실인 *transit lounge*에서 대기하였는데, 항공권을 소지한 여객만이 이곳에 들어올 수 있었고, TWA는 이미 탑승수속을 개시하여, 여객들

1982), *aff'd*, 440 N.E.2d 1339 (N.Y. 1982).

50) *Curley v. Am. Airlines, Inc.*, 846 F. Supp. 280, 283 (S.D.N.Y. 1994); *Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.*, 550 F.2d 152, 157 ("To reach any other result would be to freeze the Warsaw Convention in its 1929 mold, when air travel was in its infancy, and to ignore current air travel procedures and the special risks created by the type of violence that resulted in this tragedy.").

51) *Day v. Trans World Airlines, Inc.*, 528 F.2d 31, 34 (2d Cir. 1975); *Husserl v. Swiss Air Transp. Co.*, 351 F. Supp. 702, 707 (S.D.N.Y. 1972).

52) *Air Fr. v. Saks*, 470 U.S. 392, 405 (1985); *Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.*, 550 F.2d 152, 154 (3d Cir. 1977); *Day v. Trans World Airlines, Inc.*, 528 F.2d 31, 33 (2d Cir. 1975).

53) *Pflug v. Egyptair Corp.*, 961 F.2d 26, 29 (2d Cir. 1992); *Karfunkel v. Compagnie Nationale Air Fr.*, 427 F. Supp. 971, 976 (S.D.N.Y. 1977); *Husserl v. Swiss Air Transp. Co., Ltd.*, 351 F. Supp. 702, 707 (S.D.N.Y. 1972); *Krystal v. British Overseas Airways Corp.*, 403 F. Supp. 1322 (C.D. Cal. 1975).

54) *Terrafranca v. Virgin Atl. Airways Ltd.*, 151 F.3d 108, 110 (3d Cir. 1998); *Salerno v. Pan Am. World Airways, Inc.*, 606 F. Supp. 656, 657 (S.D.N.Y. 1985).

55) *Air France v. Saks*, 470 U.S. at 405; *Ayache v. Air France*, 38 Rev. franc. dr. aerien 450, 451 (T.G.I. Paris, 1st ch. 1984).

56) 550 F.2d 152 (3d Cir. 1977).

57) 528 F.2d 31 (2d Cir. 1975).

중 7명은 이미 항공기에 탑승한 상태였다. 이 사건에서 양 법원은 모두 테러리스트의 공격은 승강을 위한 작업 중의 사고로서 항공여행 고유의 위험이라고 판시하였다.

또한 *La Compagnie Nationale Air France, SA v. Haddad* 사건에서도⁵⁸⁾ 프랑스 법원은 협약 제17조의 사고란 항공기에 영향을 주는 기술적 또는 기계적 사고 (technical or mechanical accidents affecting the aircraft)만을 의미하는 것으로 제한하여서는 안 되고, 하이재킹으로 인하여 여객이 입은 신체상해도 협약상의 상해에 해당한다고 판결하였다. 그러나 이 사건에서 운송인은 바르샤바 협약 제20조가 정한 “필요한 모든 조치”를 취하였음을 이유(이른바 *due care defense*)로 책임이 면제되었다.

손해의 원인이 된 사고(incident)가 항공기상에서 발생하거나 또는 승강(乘降)을 위한 작업 중에 발생하였어야 한다. 따라서 항공기상이나 승강을 위한 작업 중에 발생하지 아니한 사고에 대하여는 운송인에게 책임이 없다.⁵⁹⁾ 미국의 제1순회항소법원도 *Martinez Hernandez v. Air France* 사건에서⁶⁰⁾ 여객터미널 내의 수하물 인수처 (baggage claim)에서 테러리스트의 공격에 의하여 상해를 입은 경우에는 그 사고가 항공기 내에서 또는 승강을 위한 작업 중에 발생한 것이 아니라는 이유로 운송인의 책임을 인정하지 아니하였다. 이 사건에서 여객들은 공항에 도착하여 세관을 통과하였으며, 수하물이 없는 여객은 이미 공항을 떠났고, 수하물이 있는 여객들만 수하물을 회수하기 위하여 터미널에서 대기하던 중 테러리스트들이 기관총을 난사한 사건이다. *Schroeder v. Lufthansa German Airlines* 사건에서도⁶¹⁾ 원고의 급우가 항공 관제소에 전화를 걸어 원고가 자신도 모르는 사이 폭탄을 수하물에 넣고 탑승하였다고 신고하였다. 항공기는 캐나다에 비상착륙하여 원고는 캐나다 경찰에서 5시간 이상 조사를 받은 다음 귀가가 허용되었다. 이 사건에서 법원은 손해의 원인이 된 사고 (incident)가 항공기상에서 발생하거나 또는 승강(乘降)을 위한 작업 중에 발생한 것이 아니라 도착 후의 터미널에서 발생하였기 때문에 항공사는 아무런 책임이 없다고 판결하였다.

58) CA Paris, June 19, 1979, E.C.C. 1981, 207, available at 1981 WL 186649.

59) *Sidhu v. British Airways*, 1 All E.R. 193 (British House of Lords 1997).

60) 545 F.2d 279 (1st Cir. 1976).

61) 875 F.2d 613 (7th Cir. 1989).

그러나 테러리스트의 공격은 항공여행 고유의 위험에는 해당되지 않는다는 판결도 있다. *Martinez-Hernandez v. Air France* 사건에서⁶²⁾ 제1항소법원은, 공항 내에서의 테러리스트의 공격은 항공여행 고유의 위험에 해당되지 않으므로 바르샤바 협약 제17조가 적용되지 않는다고 하였다. 법원은 하이재킹은 항공여행이 전제가 되는 범죄인 반면, 테러는 항공여행만이 전제가 되는 범죄가 아니라 일상에서 일어날 수 있는 범죄라고 보았다.⁶³⁾

(2) 機內에서의 醫療事故

기내에서 의료사고가 발생하는 경우도 협약 제17조가 말하는 사고에 해당하는지 판단하기 어려운 경우가 있다. 승객이 심장마비, 친식, 발작 등의 건강상의 문제가 있을 때 승무원이 적절한 조치를 취하지 못했다고 주장하는 경우가 이에 해당하다. 건강상태는 갑작스런 기체의 강하 또는 불시착과 같은 비정상적이고 예측할 수 없는 상황과 맞물려 있지 않은 한, 바르샤바 협약상의 사고가 될 수 없다. 본래 허약했던 승객이 승무원의 작위 또는 부작위로 인하여 상태가 악화된 경우 어려움이 발생한다.⁶⁴⁾

미국 법원에 따르면 질병이 악화된 것은 협약이 말하는 사고에 해당하지 않는다고 한다.⁶⁵⁾ 미국 제3순회항소법원 및 제11순회항소법원은 승객의 건강상의 문제가 승무원의 적절한 조치가 없었기 때문에 악화된 경우라고 하더라도 이는 사고가 아니라고 하였다. *Krys v. Lufthansa German Airlines* 사건에서⁶⁶⁾ 원고는 항공사 직원이 심장마비를 일으킨 승객에 대해 적절한 조치를 하지 못하였다고 소송을 제기하였으나, 법원은 계속적인 비행으로 상태가 더 나빠질 수 있다는 것은 예상가능한 것이었으므로 예측할 수 없는 사고가 되지 않는다고 보았다.⁶⁷⁾

62) 545 F.2d 279 (1st Cir. 1976).

63) Ibid at 284.

64) *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515, 1515 (11th Cir. 1997); *Abramson v. Japan Airlines Co.*, 739 F.2d 130, 130 (3d Cir. 1984), cert. denied, 470 U.S. 1059 (1985).

65) *Abramson v. Japan Airlines Co.*, 739 F.2d 130 (3rd Cir. 1984); *Walker v. Eastern Air Lines*, 785 F. Supp. 1168 (SDNY 1992).

66) 119 F.3d at 1515.

67) *Tandon v. United Air Lines*, 926 F. Supp. 366, 371 (S.D.N.Y. 1996); *Fischer v. Northwest Airlines, Inc.*, 623 F. Supp. 1064, 1065 (N.D. Ill. 1985); *Walker v. Eastern Airlines, Inc.*, 775 F. Supp. 111, 112 (S.D.N.Y. 1991); *Scherer v. Pan Am. World Airways, Inc.*, 387 N.Y.S.2d 580, 580 (N.Y. App. Div. 1976); *Farra v. American Airlines, Inc.* 2000 U.S. Dist. Lexis 8824 (E.D. Pa., June 28, 2000) ;

(3) 運送人 또는 乘務員의 行爲가 介入된 경우

오늘날 항공여행의 보편화로 인해 세계 각국을 자유롭게 여행할 수 있게 되었지만, 이로 인해 운항 중 소란도 빈번하게 일어나게 되었다. 이러한 소란 중 승무원이 개입된 경우로서, 승무원의 간단한 지시에 대한 승객의 거부나, 승객간과 승무원간 혹은 승객 간 싸움 등 매우 다양한데, 승무원과 승객간의 분쟁이 문제된 몇 가지 예를 소개하면 다음과 같다.⁶⁸⁾

- 좌석 배정과 관련하여 승무원과 승객이 말다툼 혹은 몸싸움을 하는 경우⁶⁹⁾
- 탑승전의 과도한 보안검색 또는 구금,⁷⁰⁾
- 승무원이 복도에 있는 승객을 의자에 밀친 경우⁷¹⁾
- 승객이 금연 지시를 거부하는 경우⁷²⁾
- 화장실에서 담배를 피우는 승객을 승무원이 강제적으로 끌어내는 경우⁷³⁾
- 베개와 담요 등의 요구를 거절당한 승객이 승무원을 구타하거나 협박하는 경우⁷⁴⁾
- 승객이 카세트, 휴대용 전화기 등의 전원을 끄는 것을 거부하는 경우⁷⁵⁾
- 연착⁷⁶⁾
- 승객에 대한 강제적 하기조치⁷⁷⁾ 등이다.

Chaudhari v. British Airways, Inc., The Times, 7 May 1997.

68) Weigand, op. cit., at 894.

69) Carey v. United Airlines, Inc., 77 F. Supp. 2d 1165, 1170-71 (D. Or. 1999) (협약상의 사고로 인정된 사례).

70) El Al Israel Airlines, LTD v. Tseng Yuan Tsui, 525 U.S. 155 (1999); Singh v. Tarom Romanian Air Transp., 88 F. Supp. 2d 62 (E.D.N.Y. 2000) (세관에서 장시간 억류된 경우); Shen v. Japan Airlines, 918 F. Supp. 686 (S.D.N.Y. 1994), aff'd, 43 F.3d 1459 (2d Cir. 1994); Sakaria v. Trans World Airlines, 8 F.3d 164 (4th Cir. 1993).

71) Brandt v. American Airlines, No. C 98-2089 SI, 2000 WL 288393, at 7 (N.D. Cal. Mar. 13, 2000) (협약상 사고가 아니라고 함 사례).

72) Choukroun v. American Airlines, Inc., No. 98-12557-NG (D. Mass. Aug. 2, 2000).

73) Laor v. Air France, 31 F. Supp. 2d 347, 349-51 (S.D.N.Y. 1998) (협약상 사고에 해당한다고 본 사례).

74) United States v. Flores, 968 F.2d 1366, 1368 (1st Cir. 1992) (여객의 책임을 인정한 사례).

75) United States v. Hicks, 980 F.2d 963, 972, 974-75 (5th Cir. 1992).

76) Chendrimada v. Air-India, 802 F. Supp. 1089, 1091 (S.D.N.Y. 1992).

77) Grimes v. Northwest Airlines, Inc., 1999 WL 562244, at 13 (E.D. Pa. July 30,

그런데 실은 바르샤바 협약 및 몬트리올 협약이 이와 같은 항공기내 소란행위를 사고로 파악하는지에 관한 명확한 태도를 표명하고 있지 않다. 바르샤바 협약 제17조는 “그 손해의 원인이 된 사고(accident)가 항공기상에서 발생하거나 또는 승강(乘降)을 위한 작업 중에 발생하였을 때” 운송인이 책임을 진다고 규정할 뿐이다.⁷⁸⁾ 법원도 일관된 판결을 내리고 있지 않다. 따라서 많은 판결은 여전히 기내에서 일어나는 모든 사건은 사고로 보고 있다.⁷⁹⁾ 바르샤바 협약 제17조가 정한 사고는 항공사고 고유의 위험만을 의미한다는 해석을 할 근거가 전혀 없기 때문이다. 여객의 외부에서 돌발적이고 비일상적으로 발생한 사건 또는 사고(an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger)이면 충분하며, 그 외에 더욱 엄격한 요건을 추가하는 것은 법원의 재량권을 일탈한 것이라 보는 것이다. 또한 항공사는 법률상 여객의 안전을 보호 할 의무가 있고, 실제로 항공사에서는 승무원들에게 폭력적인 승객을 다루는 방법을 훈련하고 있기도 한다.⁸⁰⁾ 따라서 승무원의 행위가 개입된 경우 협약 제17조의 사고가 있었다고 보고 운송인에게 책임이 인정되는 것이 상례이다. 바르샤바 협약상의 사고는 모든 상황을 고려하여 융통성 있게 판단하여야 하므로, 항공 운송인이 승객에 의한 다른 승객에 대한 불법행위 또는 공격이라 할지라도, 승무원이 그 승객의 행위에 어떤 관련이 있는지 여부에 따라 제17조의 사고의 범위에 포함될 수도 있다.⁸¹⁾ 즉, 항공 운송인이 불법행위에 원인을 제공한 경우 책임을 질 수 있다.

예컨대 *Oliver v. Scandinavian Airlines Systems* 사건은⁸²⁾ 술에 취한 승객이

1999) (이 사건에서는 좌석배정과 관련하여 승객과 승무원간에 언쟁이 발생하여 경관이 강제로 승객을 항공기에서 끌어낸 사건으로 이 경우는 협약 제17조의 사고에 해당하지 않는다).

78) *Barratt v. Trin. & Tobago (BWIA Int'l) Airways Corp.*, No. CV 88-3945, 1990 WL 127590, at 2 (E.D.N.Y. Aug. 28, 1990).

79) *Oliver v. Scandinavian Airlines Sys.*, No. M-82-3057, 1983 U.S. Dist. LEXIS 17951, at 6 (D. Md. Apr. 5, 1983); *Maxwell v. Aer Lingus Ltd.*, 122 F. Supp. 2d 210, 211-12 (D. Mass. 2000) (이 사건은 여객이 기내의 luggage bin을 열자 술병이 떨어져 다른 여객의 머리에 상처를 입힌 사건이다); *Diaz Lugo v. Am. Airlines, Inc.*, 686 F. Supp. 373, 375 (D.P.R. 1988) (이 사건에서 항공기 여객이 비행중 뜨거운 커피가 자신의 무릎에 쏟아지리라 예상할 수는 없다고 한다).

80) 예컨대 *Int'l Air Transp. Ass'n, Guidelines For Handling Disruptive/Unruly Passengers* (1998) 참조.

81) Weigand, *op. cit.*, at 939.

82) No. M-82-3057, 1983 U.S. Dist. LEXIS 17951, at 1 (D. Md. Apr. 5, 1983).

다른 승객에게 쓰러지면서 손해를 가하게 된 사건이다. 물론 이 사건에서 기내 서비스로 알콜음료를 공급하는 것은 사고가 아니지만, 문제는 만취한 여객이 갑자기 Oliver씨에게 넘어진 것은 사고이고, 그 사고로 인하여 그가 상해를 입은 것이다. 만약 술에 취한 승객이 승무원이 술을 너무 많이 갖다 주어서, 또는 좌석에 앉아있어야 할 상황에서 걸어 다녀 사고가 발생한 경우는 예측할 수 없는 또는 비정상적인 운행에 포함되어 협약상의 사고에 해당된다고 볼 것이다.

부작위 역시도 협약 제17조의 사고에 해당할 수 있다. 운송인은 예견 가능한 위험으로부터 승객을 보호할 의무가 있기 때문이다. 이는 여객을 제3자의 공격으로부터 보호할 의무도 포함한다.⁸³⁾ 예컨대 Tsevas v. Delta Air Lines, Inc. 사건을 보면,⁸⁴⁾ 원고 Stephanie Tsevas는 독일 Frankfurt에서 미국 Atlanta로 여행하고 있었는데, 승무원이 옆자리에 앉은 Bala라는 남자에게 계속 알콜 음료를 공급하여 Bala가 취한 상태가 되었고, Tsevas는 승무원에게 Bala가 취하였다고 알렸음에도 불구하고 승무원은 계속하여 Bala에게 알콜 음료를 제공하였다. Tsevas의 경고에도 불구하고 만취한 Bala는 Tsevas를 쓰다듬고 만지고 키스하려 덤비고 입술을 깨무는 등 지분거리면서 온갖 언사로 성적 희롱을 하였다. Tsevas는 다시 한 번 승무원에게 이를 호소하면서 좌석을 바꾸어 줄 것을 요구하였으나, 승무원은 이를 거절하였다. 두 세 차례 거듭되는 호소에도 승무원은 이를 계속 무시하다가, 나중에는 좌석을 바꾸어 주었다. 이 사건에서 법원은 만취한 승객에게 승무원이 계속 알콜음료를 공급한 행위 및 피해여성의 지속적인 요구에도 불구하고 좌석을 교환해 주지 아니한 행위는 예측할 수 없었던 외부적 사건으로서 협약 제17조의 사고에 해당한다고 판시하였다. 이른바 항공운송 고유의 위험(characteristic risk of air travel test)에 해당한다는 것이다.

마찬가지로 Langadinos v. American Airlines, Inc 사건에서는⁸⁵⁾ 술 취한 승객이 다른 승객에게 성적 공격을 하였던 경우인데,⁸⁶⁾ 이 사건에서도 알콜음료를 제

83) Manfredonia v. Am. Airlines, Inc., 68 A.D.2d 131, 135 (N.Y. Sup. Ct. 1979); J.H. Cooper, Annotation, Liability of Carrier to Passenger for Assault by Third Person, 77 A.L.R.2d 504 (1961).

84) No. 97 C 0320, 1997 WL 767278 (N.D. Ill. Dec. 1, 1997).

85) 199 F.3d 68 (1st Cir. 2000).

86) 기내에서의 성적 희롱 또는 성적 공격을 다룬 논문으로서, Davis L. Wright, op. cit., 2001 Vill. L. Rev. 453 참조.

속 공급한 항공사의 책임을 인정하였다. 이 사건에서 법원은 항공기 내에서의 모든 사고에 대하여 운송인이 책임을 지는 것은 아니지만, 만취한 승객에게 계속 알콜음료를 공급한 것은 사고를 유발한 책임을 운송인에게 돌릴 수 있는 근거가 된다고 보았다. 다만 이 사건에서 법원은 여객이 여객에게 상해를 입힌 경우에도 언제나 운송인이 책임을 지는 것은 아니라고 하고 있다. 즉, 법원은 승객간의 불법행위와 운송인의 사용자 사이에 어떤 인과관계가 있는 경우에는 운송인의 책임이 인정된다고 판결하였다.⁸⁷⁾ 승객이 다른 승객에게 승무원이 가져다 준 뜨거운 음료를 쏟는 행위, 음식물 속에 뼈가 들어 있는 경우⁸⁸⁾ 등도 같다.

Turturro v. Continental Airlines 사건에서는⁸⁹⁾ 원고가 항공기에 탑승 직후 신 경안정제를 복용하기 위하여 지갑을 찾았으나, 그 지갑이 분실된 것을 알고서 승무원에게 비행기에서 내려 줄 것을 부탁하였으나 거절당하였다. 원고는 다시 한 번 다른 승무원에게 같은 부탁을 하였으나 역시 거절당하자, 자신의 휴대전화로 119를 불렀고, 경찰이 기장에게 연락하여 결국 원고는 비행기에서 내릴 수 있었는데, 이때는 항공기가 이미 활주로에서 이륙을 준비하고 있었다. 원고를 비행기에서 내려주면서 승무원이 기내 방송을 통하여 어떤 무도(unruly)한 승객이 비행기에서 내리려 하기 때문에 탑승구로 되돌아간다고 방송하자, 승객들이 원고에 대하여 야유와 조소를 퍼부었다. 그런데 항공사측에서 공항 당국에 허위정보를 주어 경찰이 비행기에서 내린 원고를 정신병원으로 끌고가 원고는 그 정신병원에서 수 시간 동안 부당하게도 정신병자 취급을 받았다고 한다. 이 사건에서 법원은 협약 제17조의 사고가 있었다고 판단하였다. 그러나 이 사건에서 법원은 신체상해 없이 발생한 정신적 손해는 배상받을 수 없다고 판시하였다.

Carey v. United Airlines, Inc. 사건에서는⁹⁰⁾ 좌석을 바꾸려는 아이의 행동을 승무원이 제지하면서 승객과 승무원 사이에 언쟁이 일어났다. 이 과정에서 승무원은 승객에게 화를 내면서 승객을 체포케 하겠다는 등의 언사로 협박을 하면서 공개적으

87) Langadinos v. American Airlines, Inc., 199 F.3d 68, 71 (1st Cir. 2000).

88) Bousso v. Iberia Lineas Aereas De Espana, No. 96- CV-9094, 1998 U.S. Dist. LEXIS 3939, at 1 (S.D.N.Y. Mar. 7, 1998); Rhodes v. American Airlines, Inc., No. 96- CV-3583, 1996 WL 1088897, at 1 (E.D.N.Y. Dec. 26, 1996); Halmos v. Pan-Am. World Airways, Inc., 727 F. Supp. 122, 122 (S.D.N.Y. 1999).

89) 128 F. Supp. 2d 170 (S.D.N.Y. 2001).

90) 77 F. Supp. 2d 1165 (D. Or. 1999).

로 모욕을 주었는데, 법원은 이와 같은 승무원의 행위도 사고에 해당한다고 하였다.

Husain v. Olympic Airways 사건에서는⁹¹⁾ Ms. Husain의 남편 Dr. Hanson은 담배연기에 알려지가 있는 사람이었다. Dr. Hanson의 좌석은 흡연성으로부터 겨우 3줄 떨어진 앞쪽에 있었는데, 항공기 이륙 전부터 여객들이 담배를 피우기 시작하자 Dr. Hanson씨는 괴로움을 호소하였고, Ms. Husain은 승무원인 Ms. Leptourgou에게 좌석을 바꾸어 줄 것을 요구하였으나 거절되었다. 이륙 후 non-smoking 표시 등이 꺼지자 많은 승객들이 담배를 피우기 시작하였는데, Ms. Husain은 재차 Ms. Leptourgou에게 좌석을 바꾸어 줄 것을 요구하였으나, Ms. Leptourgou는 바쁘다는 이유로, 또 나중에는 빈 좌석이 없다는 이유로 통명스럽게 거절하였다. 드디어 Dr. Hanson은 담배연기를 참지 못하고 좌석에서 일어나 복도로 걸어 나가던 중 심한 호흡곤란으로 사망하였다. 이 사건에서 법원은 좌석을 바꾸어 달라는 요구를 세 번이나 거절한 것은 예측할 수 없는 비정상적인 행위로서 협약 제17조의 사고에 해당한다고 판단하였다. 승객이 항공기에 탑승한 경우, 승객은 승무원이 절차와 규칙을 준수할 것으로 기대하게 되고 이를 위반하는 것은 예측할 수 없는 상황이라고 하였다.⁹²⁾

Grimes v. Northwest Airlines, Inc. 사건에서는⁹³⁾ Grimes가 항공기 좌석에 앉아 있는데, 꼭 같은 좌석번호를 가진 사람이 나타났으므로 Grimes가 승무원에게 도움을 구하였다. 승무원이 Grimes가 좌석을 양보하는 것이 옳다고 말하므로 Grimes와 승무원 사이에 언쟁이 붙었다. 승무원의 진술을 믿은 기장이 Grimes에게 항공기에서 내릴 것을 요구하였으나 거절하므로 결국에는 공항경찰이 동원되어 Grimes는 수갑을 찬 채 끌려 비행기에서 끌려 나왔다. 이 사건에서 Grimes는 이 사고로 손목, 발목, 목, 오른쪽 어깨 및 오른쪽 팔에 부상을 입은 손해를 배상해 달라고 요구하였다. 법원은 이 사건에서 바르샤바 협약 제17조의 사고 자체가 없었다고 판단하면서, 좌석을 둘러싼 분쟁은 예측할 수 없었고 비일상적인 것도 아니며, Grimes가 입은 상해는 사고로 인한 것이 아니라 체포과정에서 생긴 것이고, 그 체포는 그가 스스로 비행기에서 내릴 것을 거부하였기 때문에 발생한 것이라고 판단하였다.

El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tseng 사건에서는 보안검색이 문제되었다.⁹⁴⁾

91) 116 F. Supp. 2d 1121 (N.D. Cal. 2000).

92) Ibid at 1134.

93) No. 98-CV-4794, 1999 U.S. Dist. LEXIS 11754 (E.D. Pa. July 30, 1999).

Tseng은 El Al Israel Airlines을 이용하여 Tel Aviv로 가기 위하여 John F. Kennedy 국제공항에서 탑승수속을 밟고 있었다. 이 때 보안요원이 Tseng의 목적지와 여행 계획 등을 질문하였는데, Tseng의 대답이 비논리적이라 판단한 보안요원은 Tseng을 위험인물(high risk passenger)로 분류하고, 특별조사실로 데리고 가서 수하물과 신체에 폭발물을 소지하고 있는지를 철저히 검색하였는데, 신발과, 자켓과 스웨터를 벗고 청바지를 엉덩이 중간까지 벗게 하고는 전자탐지기로 신체와 의복을 검사하였다. 약 15분간의 검사 후 Tseng은 항공기에의 탑승이 허용되었다. Tseng은 불법체포와 불법감금을 이유로 손해배상을 청구하였다. 제2항소법원은, 검색은 국제항공에서 일상적인 범주에 포함된다고 하면서, 예측불가능하거나 비정상적인 사건이 아니라고 하였다.⁹⁵⁾ 이에 대하여 미국연방대법원은 항소법원이 Saks 판결에서 확립된 사고의 정의를 융통성 있게 적용하였는지가 의문스럽다고 하였다.⁹⁶⁾ 연방대법원은 Tseng에게 일어난 일이 사고이기는 하지만, 바르샤바 협약 상 신체상해를 동반하지 아니한 정신적 손해배상만은 배상받을 수 없다는 판결을 하였다.⁹⁷⁾ 연방대법원은 아마도 검색은 일상적인 것이지만 만약 검색의 원인이 오인에서 비롯되었다면 이는 예측가능성이 없는 것이라고 볼 수 있다는 견해인 듯하다.⁹⁸⁾

94) Tseng, 525 U.S. at 155.

95) Tseng, 122 F.3d at 103.

96) Tseng, 525 U.S. at 158.

97) 연방대법원에서 Tseng사건의 주요 논점 중 하나는 항공기 관련 사건에 바르샤바 협약은 주법상의 손해배상청구를 배제하며 독점적인 소인(exclusive cause of action)이 되어 국제항공운송사건에 대한 독점적인 구제수단이 되는지 하는 문제였다. 이 사건에서 대법원은 항공운송사건에는 바르샤바 협약만이 적용되어 주법상의 신체상해로 인한 손해배상청구소송을 할 수 없다고 하여 국내법과의 관계에서 바르샤바 협약의 우월적 지위를 인정하는 획기적인 판결을 하였다. 이는 원고가 협약 제17조의 “사고”를 입증하지 못하면 아무런 손해배상을 받을 수 없다는 것을 뜻한다. Tseng 사건 이전에는 제2순회법원과 제3순회법원 등 몇몇 항소법원에서는 협약 제17조의 사고가 없는 경우 원고가 주법상의 손해배상청구권을 행사할 수 있다고 판결한 사례가 있었다. 따라서 원고는 바르샤바 협약상 운송인의 손해배상책임한도액의 적용을 피하고 감정을 상하게 하는 경우(emotional distress) 정신적 손해에 대한 위자료나 징벌적 손해배상(punitive damages) 등을 받기 위하여 협약 제17조의 사고가 존재하지 아니한다는 주장을 흔히 하였으며, 이에 대하여 항공사는 협약 제17조의 사고에 해당하는 사건이 있었다는 주장을 흔히 하였다. 그러나 Tseng 사건 이후 역할이 바뀌어, 원고는 사고가 존재하였음을 입증하여야만 하고, 이에 맞추어 법원은 여객의 상해를 보상하기 위하여 제17조의 사고의 정의를 확대해석하기 시작하였던 것이다. 따라서 Tseng 사건 이후에는 법원이 가능한 한 사고의 개념을 널리 인정하여 원고에게 바르샤바 협약 내에서 소를 제기할 수 있도록 허용하는 경향이 있다(예컨대 Wallace v. Korean Air, 214 F.3d 293, 300 (2d Cir. 2000) 참조).

98) Shen v. Japan Airlines, 918 F. Supp. 686, 692 (S.D.N.Y. 1994) (검색, 억류, 구금, 지연 등은 사고에 해당한다). Buonocore v. Trans World Airlines, Inc., 900 F.2d

Waxman v. C.I.S. Mexicana de Aviacion, S.A. de C.V. 사건에서는⁹⁹⁾ 승무원이 잃어버린 주사바늘에 승객이 찔린 경우인데, 법원은 여객이 좌석에 놓여진 주사바늘에 찔린다는 것은 예측할 수 없었고 비일상적인 사건이므로 협약 제17조의 사고에 해당한다고 판결하였다. Gonzalez v. TACA Int'l Airlines 사건에서도,¹⁰⁰⁾ 법원은 음식을 승객에게 얹지르고 음식에 작은 플라스틱 조각이 들어 있다는 것은 비일상적이고 예측할 수 없는 것으로서 협약 제17조의 사고에 해당한다고 판결하였다.

또한 Fishman v. Delta Air Lines, Inc. 사건에서는,¹⁰¹⁾ 두 살 박이 Penina Fishman이 Paris 공항에 착륙하기 위하여 항공기가 고도를 낮출 즈음 귀의 통증을 호소하였다. 이에 승무원이 따뜻한 천이 들어있는 컵을 귀에 대고 있으라고 말해주었다. 승무원이 가르쳐 준대로 Penina가 그 컵을 귀에 대는 순간 컵 속에 있던 뜨거운 물이 쏟아져 아기의 목과 어깨를 데었다. 법원은 과도하게 뜨거운 물에 데인다는 것은 예측할 수 있었던, 일상적이고 정상적인 것이 아니므로 Penina가 입은 상해는 협약 제17조의 사고에 해당한다고 판결하였다. Maxwell v. AerLingus 사건에서는¹⁰²⁾ 제1항소법원은 머리 위에서 와인병이 떨어진 사건도 협약상의 사고로 보면서, 바르샤바 협약 상 사고는 반드시 항공기의 운항과 관계가 있어야 하며 항공운송 고유의 위험에 노출된 물건으로부터의 위험이어야 한다고 판단하였다.

이 밖에 앞좌석이 완전히 뒤로 젖혀져서 승객이 승무원의 도움을 요청하였으나 승무원이 아무런 도움을 주지 못한 경우,¹⁰³⁾ 승무원이 뜨거운 커피를 쏟은 경우,¹⁰⁴⁾ 생화학 폐기물에 노출된 경우,¹⁰⁵⁾ 이륙 중 항공기의 타이어가 터진 경우¹⁰⁶⁾ 등은 바

8, 10 (2d Cir. 1990) (이 사건에서는 탑승 전 보안검색 단계에서 테러리스트의 공격에 의한 항공권 소지인의 사망에 대하여 항공사는 책임이 없다고 판단하였다).

99) 26 Av. Cas. (CCH) P 15, 805 (S.D.N.Y. 1998), 13 F. Supp. 2d 508.

100) No. 91-0175, 1992 WL 142399 (E.D. La. June 18, 1992), 1992 U.S. Dist. LEXIS 9111.

101) 132 F.3d 138 (2d Cir. 1998).

102) 122 F. Supp. 2d 210 (D. Mass. 2000).

103) Schneider v. Swiss Air Transp. Co., 686 F. Supp. 15, 16 (D. Me. 1988); Husain v. Olympic Airways, 116 F. Supp. 2d 1121, 1135 (N.D. Cal. 2000).

104) Lugo v. American Airlines, Inc., 686 F. Supp. 373, 375 (D.P.R. 1988).

105) Croucher v. Worldwide Flight Servs., Inc., 111 F. Supp. 2d 501, 506 (D.N.J. 2000).

106) Arkin v. Trans Int'l Airlines, Inc., 568 F. Supp. 11, 12 (E.D.N.Y. 1982).

르샤바 협약 상 사고의 범위에 포함된다고 한다.

그러나 사고가 발생하였다고 하여 운송인에게 책임이 생기는 것은 아니다. 사고와 손해 사이에 상당한 인과관계(regular proximate cause)가 있어야만 운송인의 책임이 인정된다.¹⁰⁷⁾ Stone v. Continental Airlines, Inc 사건에서¹⁰⁸⁾ 원고는 다른 승객이 시비를 걸고 자신을 가졌었다고 주장하면서, 항공사의 직원이 공격자가 일등석 항공권을 소지하지 않았음에도 일등석에 앉도록 허용하였고, 원고에게 이와 같은 사실을 알리지 않았다고 주장하면서 항공운송인의 책임을 물었다. 그러나 법원은 그와 같은 일이 항공여행 고유의 사고라고 보기 어렵다고 하였다. 또한 Brandt v. American Airlines, Inc 사건에서¹⁰⁹⁾ 캘리포니아 소재 연방지방법원은 승무원이 상해를 입은 승객을 운반하기 위하여 다른 승객을 좌석으로 밀쳐낸 과정에서 상해를 입힌 행위는 예측불가능하거나 비정상적이지 않다고 보았다. 이와 유사하게 복도에 있는 가방에 걸려 넘어진 경우에도 이는 예측할 수 있는 것으로 보아 ‘사고’가 되지 않는다고 보았다.¹¹⁰⁾

한편, 범법자도 항공기상의 사고에 의한 보상을 받을 수 있다는 다소 납득하기 어려운 판결도 있다. Laor v. Air France 사건에서¹¹¹⁾ 원고가 비행기 화장실에서 담배를 피우던 중 화재경보기가 울리고, 승무원들이 달려와 화장실 문을 강제로 열어, 거의 벗은 상태인 원고를 끌어내고, 모욕적인 언사로 창피를 준 일은 예측할 수 없었던 비일상적인 것이라 하여 바르샤바 협약 제17조의 사고에 해당한다고 하였다.

요약하면, 승객의 강제적인 하기조치, 체포, 억류 등은 사고로 볼 수도 있고 그렇지 않을 수도 있다.¹¹²⁾ 항공사 직원이 관련된 경우, 상황에 따라서 위와 같은 행위는 사고가 될 수 있다. 보안검색의 경우도 유사하다. 정당한 절차를 위반한 경우에는 사

107) Langadinos v. Am. Airlines, Inc., 199 F.3d 68, 71 (1st Cir. 2000); Husain, 116 F. Supp. 2d at 1135; Margrave v. Brit. Airways, 643 F. Supp. 510, 512 (S.D.N.Y. 1986).

108) 905 F. Supp. 823 (D. Haw. 1995).

109) 2000 WL 288393, at 7 (N.D. Cal. Mar. 13, 2000).

110) Sethy v. Maleu-Hungarian Airlines, Inc., 2000 WL 1234660 (S.D.N.Y. Aug. 30, 2000); Gotz, 12 F. Supp. 2d at 200.

111) 31 F. Supp. 2d 347 (S.D.N.Y. 1998).

112) Garcia v. Aerovias de Mexico, S.A., 896 F. Supp. 1216, 1217 (S.D. Fl. 1995) (이 사건에서는 승무원이 승객을 도둑으로 오인하여 당국에 신고한 사건이다).

고가 될 수 있다. 한편 승객 스스로가 체포, 강제적 하기조치, 억류 등을 야기한 경우에는 승객의 외부에서 발생한 예측불가능하거나 비정상적인 것이 아니므로 사고가 아니다.

(4) 乗客間の 不法行爲

승무원의 행위가 개입되지 않고서 승객 간에 분쟁의 발생 등으로 승객의 일방이 피해를 입는 경우가 있다. 예컨대,

- 자고 있는 옆자리 승객의 바지를 벗기고 은밀한 부위를 만지는 경우¹¹³⁾
- 실수로 다른 승객의 은밀한 부위를 건드리는 경우¹¹⁴⁾
- 승객간의 주먹다짐¹¹⁵⁾
- 술 취한 승객이 다른 승객에게 걸려서 넘어진 경우¹¹⁶⁾
- 가방 등 짐이 떨어져서 다른 승객에게 상해를 입히는 경우¹¹⁷⁾ 등이 그것이다.

승객에 의한 다른 승객에 대한 불법행위가 있는 경우에도 모두 사고를 구성하고, 따라서 운송인이 책임을 진다고 볼 수는 없다. 따라서 위의 각 경우에는 운송인에게 책임을 인정할 수 없다고 보는 것이 상식에 맞을 것이다. 예컨대 *Gotz v. Delta Airlines, Inc.* 사건에서는¹¹⁸⁾ 승객이 머리 위에 있는 짐을 치우려고 할 때 갑자기 자

113) *Wallace v. Korean Airlines, Inc.*, 214 F.3d 293, 297 (2d Cir. 2000), cert. denied, 2001 U.S. Lexis 1113 (U.S. Feb. 20, 2001); *Tsevas v. Delta Airlines, Inc.*, No. 97 C 0320, 1997 WL 767278, at 2 (N.D. Ill. Dec. 1, 1997). 이들 두 사건에서 바르샤바 협약상의 사고가 있었던 것으로 인정되었다.

114) *Langadinos v. American Airlines, Inc.*, 199 F.3d 68, 71 (1st Cir. 2000).

115) *Price v. British Airways*, No. 91 Civ. 4947 (JFK), 1992 WL 170679, at 1-3 (S.D.N.Y. July 7, 1992) (협약상의 사고로 인정되었다); *Stone v. Continental Airlines, Inc.*, 905 F. Supp. 823, 827 (D. Haw. 1995) (협약상의 사고임이 부인되었다).

116) *Oliver v. Scandinavian Airlines Sys.*, 17 Av. Cas. (CCH) para. 18,283-25 (D. Md. Apr. 5, 1983) (협약상의 사고에 해당한다고 한 사례).

117) *Potter v. Delta Airlines, Inc.*, 98 F.3d 881, 883-84 (5th Cir. 1996) (다른 여객이 앉은 뒤로 젖혀진 의자 때문에 넘어져 다친 경우, 여객이 의자를 뒤로 젖히는 것은 항공기상에서는 비일상적인 사건(unusual event)이라 할 수 없다 함); *Gotz v. Delta Airlines, Inc.*, 12 F. Supp. 2d 199, 204 (D. Mass. 1998) (짐칸에 올려 놓은 짐이 떨어져 다친 경우 그것이 항공사가 통제범위 내가 아님을 이유로 운송인의 책임을 부인한 사례); *Maxwell v. Aer Lingus*, 122 F. Supp. 2d 210 (D. Mass. 2000) (사고를 인정한 사례).

118) 12 F. Supp. 2d at 244.

리에서 일어난 승객이 짐을 피하지 못해 사고가 일어난 경우이다. 법원은 우선 청구인의 외부에서 발생한 비정상적이고 예측할 수 없는 사건이었는지 그리고 만약 그렇다면 항공기의 비정상적 운항이 있었는지를 심리하였다. 그 결과 이 사건은 그러한 요건을 충족하지 못하여 협약상의 사고가 없었다고 판단하였다.¹¹⁹⁾

승객간의 주먹다짐 등 상호 공격이 바르샤바 협약 제17조의 사고의 범위에 포함하는가에 대하여 판례는 일치하지 않고 있다. 예컨대 *Goodwin v. Air France* 사건에서는¹²⁰⁾ 예측할 수 없었거나 비정상적인 승객간의 공격에 대하여도 항공 운송인에게 책임이 있다고 보았다. 그러나 대부분의 사례에서 법원은 바르샤바 협약 상 한 승객의 다른 승객에 대한 공격은 항공여행 고유의 위험이 아니라는 이유로 협약 제17조의 사고에 해당하지 아니한다고 판단하였다. 또한 *Price v. British Airways* 사건에서¹²¹⁾ 지방법원은 승객간의 싸움은 항공기의 운항과 무관하다는 *Professor Goedhuis*의 의견을 받아들이는 한편, 승객간의 주먹다툼은 항공여행 고유 위험이라고 보는 것은 타당하지 않다고 하였다.

요컨대 승객간의 불법행위는 항공여행 고유의 위험으로 볼 수 없다. 실제로 이와 같은 불법행위는 일상생활에서 언제든지 충분히 발생할 수 있는 일이기 때문이다.¹²²⁾

그런데 *Wallace v. Korean Air* 사건은¹²³⁾ *Brandi Wallace*가 서울에서 *Los Angeles*까지의 항공기 안에서 소등된 어두운 상태에서 좌우의 좌석에 모르는 두 명의 남자승객 사이에서 잠을 자는 동안 옆 좌석에 앉은 박OO이 *Brani*의 좌석벨트를 풀고 바지의 단추를 풀 다음 지퍼를 내리고 속옷 속으로 손으로 집어넣어 음부를 만진 사건이다. 제1심 법원은¹²⁴⁾ “성희롱은 항공여행 고유의 위험(*characteristic risk of air travels*)도 아니고, 항공사는 그러한 사태를 예방할만한 위치에 있지도 않으며,

119) *Ibid* at 203.

120) No. C97-1997, 1998 WL 296356, at 1 (N.D. Cal. June 2, 1998).

121) No. 91 Civ. 4947, 1992 WL 170679, at 3 (S.D.N.Y. July 7, 1992).

122) *Martinez Hernandez v. Air France*, 545 F.2d 279, 284 (1st Cir. 1976).

123) 214 F.3d 293 (2d Cir. 2000). 기내에서의 성적 희롱 또는 성적 공격을 다루면서 특히 *Wallace v. Korean Air* 사건을 자세히 분석한 논문으로서, *Wright*, op. cit., 2001 *Vill. L. Rev.* 453; *Judith R. Karp*, “File High Assaults: Air Carrier Liability under the Warsaw Convention,” 6 *J. Air L. & Com.* (2001) 1551 ff. 참조.

124) *Wallace v. Korean Air*, No. 98 Civ. 1039, 1999 U.S. Dist. LEXIS 4312, at 2-3 (S.D.N.Y. Apr. 5, 1999).

정상적이고 예정된 비행에서 벗어난 항공사 직원의 작위 또는 부작위가 없었으므로 항공사에 책임이 없다고 판단하였다. 그러나 제2순회항소법원은 이 판결을 파기 환송하였다.¹²⁵⁾ 항소법원은 승객이 다른 승객으로부터 비좁은 기내에서 소등된 상태에서 잠을 자는 동안 성추행을 당한 경우 제17조에 해당한다고 보았다.¹²⁶⁾ 법원은 Saks 판결이후 판례가 바르샤바 협약상의 사고의 개념을 정립함에 있어, (i) 항공운송 고유의 위험이 존재하여야 한다는 판례와, (ii) 단순히 예측할 수 없고 비정상적인 사건만 존재하면 충분하다는 판례, 두 가지 유형의 판결이 있다는 사실을 충분히 인식하고 있다고 하면서,¹²⁷⁾ 법원은 후자 쪽을 선택하여 항공운송인은 항공운송 고유의 위험과 관련이 없는 승객의 다른 승객에 대한 불법행위로 인한 피해를 포함하여 모든 승객의 손해에 대하여 책임이 있다고 판단하였다.¹²⁸⁾ 법원은 Saks 판결에서도 항공운송 고유의 위험에 관하여는 논의하지 않았으며, 오직 사건이 정상적인지 비정상적인지의 여부만을 검토하였음을 근거로 Saks 판결을 충실히 답습하였다.

뉴욕남부지방법원도 *Lahey v. Singapore Airlines, Ltd.* 사건에서¹²⁹⁾ Wallace 판결을 따라 한 승객이 다른 승객을 폭행한 사건이 바르샤바 협약 제17조의 사고인지 여부를 판단하면서, 사고라는 단어는 승무원의 행위를 전제로 하지는 아니하므로 승무원의 행위와 관계없이 사고로 인정된다고 하였다. *Lahey* 사건은 다음과 같다. 원고는 항공기에 탑승하여 이륙을 기다리고 있는 동안 좌석을 뒤로 제친 상태로 앉아 있었는데, 원고의 뒷좌석에 앉은 남자 승객인 *DeKoning*이 무릎으로 자신의 의자를 밟는 것을 느꼈다. 그러나 항공기가 이륙할 즈음 좌석을 원상태로 돌려놓았지만, 이륙 직전, 원고는 승무원에게 *DeKoning*이 좌석을 밀지 못하도록 해 달라고 요구하였다. 항공기가 이륙하자 원고는 다시 좌석을 뒤로 젖혔는데, *DeKoning*이 다시 좌석을 밀고 발로 차는 행동을 계속하였다. 원고는 다시 승무원을 불렀고, 승무원은 *DeKoning*에게 좌석을 발로 차지 말고 의자를 밀지 말라고 주의를 주었다. 승무원은 좌석을 바꾸어 주겠다고 제안하였지만 두 사람 모두 이를 거절하였다. 비행을 시작한 지 약 두 시간 후 식사가 나오고, 이어서 커피와 차 서비스가 제공되었는데, 원고는

125) 214 F.3d 293, 299 (2d Cir. 2000), cert. denied, 2001 U.S. Lexis 1113 (U.S. Feb. 20, 2001).

126) Ibid at 297.

127) Ibid at 298.

128) Ibid at 299.

129) *Lahey v. Singapore Airlines, Ltd.*, 115 F. Supp. 2d 464, 466-67 (S.D.N.Y. 2000).

음료를 실은 카트에 걸리지 않도록 복도 쪽에 있던 버개를 반대쪽으로 옮기고 머리를 기대고 있었는데, 갑자기 DeKoning이 의자들 사이의 벌어진 틈으로 원고의 얼굴에 주먹을 날려 원고의 안경테가 망가지고 안경알이 튀어 나왔다. 원고가 벌떡 일어나 뒤를 돌아보자 DeKoning은 플라스틱 음식접시를 던졌다. 원고가 소리를 지르며 몸에 붙은 음식을 털어내자 DeKoning은 그 플라스틱 접시로 원고의 옆머리를 내리쳐 원고의 머릿가죽이 찢어지는 상처를 입었다. DeKoning은 암스테르담 공항에서 체포되었다. 1심법원은 항공사는 원고에게 \$10,000을 배상하라고 판결하였다.¹³⁰⁾ 이 사건에서 법원은 원고가 주먹으로 맞았을 때 매우 놀랐고, 어느 누구도 DeKoning이 원고에게 접시를 던지리라 예상하지 못하였으므로 이사건의 사고는 원고에게 예상할 수 없었고 비일상적인 외부적 사건으로서 협약 제17조의 사고에 해당한다고 판단하였다.

그러나 위 Wallace 판결과 Lahey 판결은 분명히 문제가 있다. 우선 Wallace사건에서 제2항소법원은 사건과 항공기의 비정상적 운항과의 관련성 여하에 따라 협약 제17조의 사고인지를 판단한 것은 법원의 Fishman v. Delta Air Lines, Inc. 사건과 배치되는 판결을 내렸다.¹³¹⁾ 둘째로, 두 사건 모두 Langadinos 사건에서 제1항소법원이 승객의 공격과 승무원의 원인제공에 인과관계가 반드시 존재하여야만 협약 제17조의 사고를 인정할 수 있다는 판결과도 배치된다.¹³²⁾ 셋째로, 법원은 일상적인 위험에 대한 책임이 아닌 항공 운행 고유의 위험에 대하여 항공 운송인이 책임을 부담하기로 한다는 제17조의 입법 배경을 무시하였다. 마지막으로, Wallace 판결에서는 사실판단이 매우 애매모호하다. 운송인의 작위 또는 부작위에 의하여 승객간의 공격행위가 발생된 것도 아니고 성추행 행위가 있으리라는 것을 사전에 인지할 수도 없었다. 또한 성추행자가 얼마동안 성추행을 했는지에 대한 증거도 없다. 그럼에도 불구하고, 법원은 항공 운송인이 그와 같은 사실은 인지하였다고 보고 있다. 피해자가 모르는 다른 두 남자 사이에 어두운 좌석에 앉아있었다고 해서 항공 운송인이 책임을 져야 한다는 것은 문제가 있다. 잠자는 승객이 어두운 좌석에 앉아있는 행위 내지 세명의 승객이 나란히 앉아있는 행위가 항공여행 고유의 위험이며 항공기의 비정상적 운항이라고 말 할 수는 없을 것이다.¹³³⁾

130) Ibid at 468.

131) 132 F.3d 138, 138 (2d Cir. 1998).

132) Langadinos v. American Airlines, Inc., 199 F.3d 68, 72 (1st Cir. 2000).

133) Weigand, op. cit., at 960.

항공 운송인에게 항공기의 운항과의 인과관계를 전제로 하지 않고 책임을 부담시키는 이와 같은 판결은 일반 운송 수단에 비하여 항공 운송인에게 더 무거운 책임을 부담시키는 결과가 된다. 잘 알려진 바와 같이 바르샤바 협약의 입법자들의 의도는 항공 운송인에게 다른 운송수단에 비해 약한 책임을 인정하여 보호하고자 하였던 것이다. 일반 운송 수단の場合에도 운송인이 전혀 인지하고 있지 못한 사실이나 운송인의 행위가 개입하지 않은 경우에는 승객간의 불법행위에 대한 엄격책임 내지 절대책임은 인정되지 않는다는 점에 비추어 보면 이와 같은 판결은 타당성을 잃은 것이다.¹³⁴⁾

물론 바르샤바 협약 제17조를 살필 때, 항공사 직원의 작위 또는 부작위에 의해서 사고가 발생되어야만 하는 것은 아니다. 그러나 그렇다고 하여 항공기의 운항과 아무런 관련이 없고, 항공여행 고유의 위험도 아니며, 신체상해도 동반하지 아니한 이러한 사건에 대하여 까지 운송인이 책임을 진다는 것은 아무래도 운송인에게 과도한 책임을 부담시키는 것으로 여겨진다. 항공기의 운항과 아무런 인과관계도 없는 사건까지 운송인에게 책임을 부담시키는 것은 아무래도 무리가 있어 보인다. 이 사건에서 법원은 바르샤바 원 협약은 엄격책임주의(system of strict liability)를 채택한 것이 아님에도 불구하고 이를 채택한 것으로 오해한 위법이 있다. 따라서 법원은 사고가 기내에서 발생했는지 여부에만 초점을 맞추었을 뿐, 비정상적인 운항이 있었는지 여부, 운송인의 행위와의 인과관계가 있었는지의 여부 및 항공운송 고유의 위험 여부에 관하여는 심리하지 아니한 잘못이 있다. 비좁은 기내에서 발생하였다는니, 소등된 상태라느니 하는 것은 논리가 궁색해 보인다. Economy class의 좌석이 비좁다는 것은 당연한 것이고, 장거리 비행의 경우 식사 후에 영화를 보거나 잠을 잘 수 있도록 소등을 하는 것도 abnormal 하거나 unusual 한 것도 아니다. 오히려 서울에서 뉴욕까지 14-15시간 비행을 하여야 하는 승객을 배려하기 위한 이와 같은 조치는 너무나도 정상적인 것으로서, 이를 항공운송 고유의 위험으로 보는 것은 년센스이다. 일상 생활에서 흔히 일어나는 사건들, 예컨대 장거리 심야고속버스 여행의 경우 남자승객이 옆자리에 앉은 여자승객의 몸을 더듬었다고 해서 고속버스 회사에서 책임을 질 수 있는가? 시내버스에서 옆자리의 승객이 추근댄다고 해서 버스운전사나 버스회사가 책임을 질 수 있는가? 극장에서 옆자리의 손님이 추근댄다고 해서 극장주가 책임을

134) Weigand, op. cit., at 961.

저야하는가? 이 사건의 경우에는 상해와 항공여행 간에 밀접한 관련(close logical nexus between the injury and air travel per se)이 없기 때문에 타당성이 없는 판결로 생각된다.

4. 몬트리올 協約

국제항공운송인의 책임에 관한 조약으로서 가장 최근에 성립된 것은 이른바 몬트리올 협약(The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999)(1999년 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약)이다.¹³⁵⁾ 몬트리올 협약은 1999년 당시까지 성립된 복잡다기한 바르샤바 조약체계를 현대화하고 통합하기 위하여 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization: ICAO)가 성립시킨 새로운 조약이다.¹³⁶⁾ 이 협약은 1999년 5월 10일부터 5월 28일까지 ICAO의 본부가 있는 Canada의 Montreal에서 열린 외교회의(The Diplomatic Conference)에서 공식 채택되었다. 몬트리올 협약은 2003년 11월 4일 발효되었다. 이제 이 협약이 전 세계의 국제항공운송업계를 지배하게 될 것이 틀림없다.

1999년의 몬트리올 협약의 목표 중 하나는 60여 년간 유지되어 왔던 바르샤바 협약 체제를 더욱 확고히 한다는 것이다. 몬트리올 협약은 그 이전의 조약이 취하였던 국제항공운송에 관한 제 규칙을 대부분 그대로 유지하면서도 손해배상한도액을 철폐한 것이라든지 새로운 관할권을 인정하는 등 상당히 개혁적인 요소를 다수 포함하고 있다.¹³⁷⁾ 그 주요 내용을 보면, (i) 여객의 死傷에 대한 배상액 10만 SDR까지는 항공사에 대한 엄격 책임(strict liability)을 부과하고, (ii) 10만 SDR을 초과하는 손해에 관해서는 항공 운송인이 자신의 과실이 없음을 입증하여 면책되는 과실추정 책임주의(presumptive liability)를 채택하여 이른바 이원적 책임체계(two-tier liability system)를 채택하였다. (iii) 화물에 가하여진 손해에 대하여는 wilful

135) ICAO Doc. 9740. Whalen, op. cit., 25 Air & Space L. 12 (2000).

136) Pablo Mendes De Leon & Werner Eyskens, "The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System", 6 J. Air L. & Com. at 1155 (2001).

137) Robert F. Hedrick, "The New Intercarrier Agreement on Passenger Liability: Is It a Wrong Step in the Right Direction?", 21 Annals Air & Space L. 135, at 150-52 (1996).

misconduct가 인정되는 경우에도 책임제한을 적용하고, (iv) 여객의 운송지연시의 책임한도액을 설정하였으며(여객당 4,150 SDR), (v) 위탁수하물과 휴대수하물의 구분 없이 수하물에 대한 배상책임한도액을 여객 당 1,000 SDR로 규정하였다. (vi) 여객운송과 관련하여 제5관할권을 인정하였으며, (vii) 선급금 지급제도를 도입하였고, (viii) 물가 변동 율을 감안한 책임한도액 자동조정 장치를 확립하였으며, (ix) 강제보험의 근거를 마련하였다.

과거 바르샤바 협약은 여객의 손해를 보상해 주는 법률이 아니라 여객을 위로하고 달래는 법률이었다. 그와 같은 법률이 매력적인 것은 사실이나, 피해자를 충분히 구제해 주지 못함으로써 많은 부작용을 낳았다. 그 부작용 중 하나는 저액의 배상으로 인한 손해배상 청구소송의 남용이다. 항공소송은 쉽게 합의하기 어려우며 항상 손해 이상의 배상을 받고자 하는 원고는 항공사를 상대로 소를 제기할 수밖에 없었다. 결국 항공사를 보호한다는 조치가 결코 비용 절감의 열쇠가 되지 못하였다. 몬트리올 협약 상 과실 책임은 결과적으로 불필요한 소송을 방지할 것이고, 이로써 항공사들은 보다 안전을 배려하게 될 것이다.

그런데 새 협약은 그 이전의 조약에서와 마찬가지로 ‘사고’의 개념을 정의하지 아니하였다. 따라서 사고의 개념과 관련하여서는 아무 것도 변경된 것이 없다.¹³⁸⁾ 그러면서도 몬트리올 협약 제21조 제1항에는 여객에 대한 손해배상액이 10만 SDR 이내인 경우에는 “필요한 모든 조치”(all necessary measures)를 취하였다는 항변을 할 수 없다고 규정하였다. 따라서 손해배상액이 10만 SDR 이내인 경우에는 운송인의 책임은 엄격책임으로 전환되었다. 이와 같이 과실 책임을 포기하게 된 근거는 이러한 조치가 분쟁을 신속하게 종결짓고 변호사 비용을 절감하고 항공사가 승객의 피해를 전 여객에게 분배할 수 있는 것으로 여겨졌기 때문이다.¹³⁹⁾

다만 몬트리올 협약 제21조 제2항에 의하면, 여객 당 10만 SDR을 초과하는 제17조 제1항의 손해에 대하여는, 운송인이 (a) 그러한 손해가 운송인 또는 그 사용인 또는 대리인의 과실(negligence) 또는 불법적 작위 또는 부작위(wrongful act or omission)에 의하여 발생하지 아니하였다는 것, 또는 (b) 그러한 손해가 오직 제3자

138) Whalen, op. cit., 25 Air & Space L. 17 (2000).

139) Nicolas Mateesco Maltee, “The Warsaw System and the Hesitations of the U.S. Senate”, 8 Annals Air & Space L. 151, 164 (1983).

의 과실 또는 불법적 작위 또는 부작위에 기인하였음을 증명하는 경우에는 책임을 부담하지 아니한다고 규정하여, 10만 SDR 이상의 손해에 대하여는 단순한 과실책임주의를 취하였다. 과거에는 비정상적이고 예측 불가능하였던 사건에 대하여만 운송인이 책임을 부담하였고, 그 운송인에게 손해가 발생할 것이라는 인식으로써 행한 무모한 작위 또는 부작위가 있는 경우에는 무한책임을 부담하였다. 그러나 이제는 비정상적이고 예측 불가능하였던 사건만이 아니라, 운송인에게 과실이 있는 모든 사건에 대하여 운송인이 무한책임을 부담하여야 한다. 이 점에서 몬트리올 협약상의 운송인의 책임은 강화되었다고 할 수 있다. 이는 항공운송산업은 더 이상 특별한 보호를 받아야 할 산업부문은 아니라는 인식이 반영된 것으로 볼 수 있다.

Ⅲ. 救濟받을 수 있는 損害

1. 死亡 및 身體傷害

몬트리올 협약 제17조 제1항은 “운송인은 항공기상에서 또는 승강을 위한 작업 중에 사망 또는 부상을 야기하는 사고가 발생한 경우, 승객의 사망 또는 신체적 부상으로 겪은 손해에 대하여 책임을 부담한다.”고 규정한다. 이 규정은 현행 바르샤바 협약 제17조와는 다른데, 바르샤바 협약 제17조는 “운송인은 승객의 사망 또는 부상 또는 기타의 모든 신체적인 장애의 경우의 손해에 대하여서는 그 손해의 원인이 된 사고가 항공기 내에서 발생하였거나 또는 승강을 위한 작업 중에 발생하였을 경우에는 이에 책임을 진다.”고 되어 있다. 구체적으로는 몬트리올 협약에서는 “승객의 사망 또는 신체적 부상으로 겪은 손해”에 대하여 운송인이 책임을 부담하지만, 바르샤바 협약에서는 “여객의 사망 또는 부상 또는 기타의 모든 신체적인 장애의 경우의 손해”에 대하여 운송인이 책임을 부담한다.

2. 精神的 損害

(1) 精神的 損害만의 賠償을 否認한 事例

몬트리올 협약 제17조 제1항의 문언을 어떻게 규정할 것인가에 관하여 협약 성립과정에서 많은 논의가 있었다. 특히 신체적 상해를 수반하지 아니한 신체상해에 대

하여도 배상이 가능한가에 관한 치열한 논의가 있었다.¹⁴⁰⁾ 현행 바르샤바 협약 제17조에 규정되어 있는 “신체적 장애”(bodily injury)라는 표현에는 정신적 장애도 포함하는 것으로 해석될 여지가 있다.¹⁴¹⁾ 현행 바르샤바 체제하에서 신체상해를 수반하지 아니한 순수한 정신적 손해만을 배상할 수 있는가에 관한 판례도 일관성이 없다.¹⁴²⁾

바르샤바 협약 제17조의 신체상해(bodily injury; lesion corporelle)라는 용어 역시도 많은 논쟁을 불러 일으켰다. 바르샤바 협약의 프랑스어 정본에는 부상(blessure, wounding)과 신체적 장애(lesion corporelle, bodily injury)라는 표현을 사용하고 있는데, 이 lesion corporelle라는 용어는 물적 손해에 대응하여 모든 인적 손해를 가리키는 용어로서 당연히 정신적 손해도 포함한다는 주장도 있다.¹⁴³⁾ 그러나 물적 손해에 대응하는 개념으로는 lesion corporelle보다는 dommage corporel라는 용어가 더 적합하며, dommage corporel은 dommage materiel(신체적 손해, physical injuries suffered)와 dommage moral(정신적 손해, moral distress)로 나뉘므로, 이와 같은 주장은 근거가 없다는 반박도 있다.¹⁴⁴⁾ 미국과 영국에서는 신체상해라는 용어는 순수한 정신적 장애(purely mental injuries)는 포함하지 아니한다는 해석을 하고 있다.¹⁴⁵⁾ 반면에 이스라엘 최고법원은 협약은 현대적 관점에서 해석되어야 하며, 따라서 정신적 손해도 보상되어야 한다고 판결하였다.¹⁴⁶⁾ 바르샤바 협약

140) The Aviation Q., 51 (2000); De Leon & Eyskens, op. cit., at 1165.

141) Giumulla, op. cit., art. 17, 6.

142) 바르샤바 협약하에서 순수한 정신적 장애로 인한 손해배상을 제외한 판결로서 Eastern Airlines v. Floyd, 499 U.S. 530 (1991); Terrafranca v. Virgin Atl. Airways Ltd., 151 F.3d 108 (3d Cir. 1998); Croucher v. Worldwide Flight Servs., Inc., 111 F.Supp.2d 501 (D.N.J. 2000); Fields v. BWIA Int'l Airways Ltd., No. 99-CV-2493(JG), 2000 U.S. Dist. LEXIS 9397 (E.D.N.Y. 2000) 등이 있고, 바르샤바 협약이 적용되지 아니한 국내선 여객에게 정신적 손해배상을 인정한 판결로서 Spielberg v. Am. Airlines Inc., 105 F.Supp.2d 280 (S.D.N.Y. 2000)이 있고, 바르샤바 협약이 적용된 판결로서, Lloyd v. Am. Airlines Inc., 118 F.Supp.2d 916 (E.D. Ark. 2000)이 있다.

143) Giumulla, op. cit., at art. 17, 6.

144) Jean-Luc Fagnart & Robert Bogaert, La Reparation du Dommage Corporel en Droit Commun [The Compensation of Bodily Damage under General Principles of Law], at 13 (Larcier 1994).

145) Eastern Airlines, Inc. v. Floyd, 499 U.S. 530 (1991), Hammond v. Bristow Helicopters Ltd., ScotCS 80 (Scottish Ct. of Session, 13 Nov. 1998).

146) Daddon v. Air France (1985) 39 R.F.D.A. 232 (1 S&B Av.R, vii/141).

과 헤이그 의정서에 의하여 개정된 협약을 국내법으로 입법화 한 오스트랄리아 연방 법원은 다소 다른 판결을 하고 있는데, 정신적 장애는 바르샤바 협약 상 국제항공운송에서는 보상되지 아니하는 손해이지만, 오스트랄리아 내에서의 국내운송의 경우 국내법화 된 협약 상으로는 보상되는 손해라고 판결하였다.¹⁴⁷⁾

어떻든 현재까지의 협약의 해석상으로는 사고 중에도 신체적 사고에 의한 손해만이 배상될 수 있다는 것이 일반적인 견해이다. 즉, 사고로 인하여 야기된 신체상해에 수반하여 일어나지 않은 순수한 정신적 손해(위자료)만의 배상은 허용되지 아니한다는 것이다.¹⁴⁸⁾ 몇 가지 사례를 살펴보면 다음과 같다.

근래의 영국 판결인 *Philip King v. Bristow Helicopters* 사건에서도¹⁴⁹⁾ 이 문제를 상세히 다루었는데, 이 사건에서는 Bristow Helicopters사의 Helicopter에 탑승하였던 King씨가 Helicopter착륙시의 심한 요동을 겪은 후유증으로 외상 후 스트레스 증후군(posttraumatic stress disorder), 불면증 및 악몽(insomnia and nightmares)에 시달리자, Bristow Helicopters사를 상대로 손해배상청구의 소를 제기하였다. 이 사건에 적용될 법률은 영국의 Carriage by Air Acts Order of 1967인데, 이 법률의 내용은 바르샤바 협약을 그대로 준용한다는 것이다. 따라서 이 사건에서 바르샤바 협약 제17조의 적용이 문제되었는데, 다수의견은 순수한 정신적 장애도 바르샤바 협약 제17조에 의하여 배상받을 수 있다고 판결한 반면, 소수의견은 바르샤바 협약 기초자와 서명자 누구도 순수한 정신적 손해를 바르샤바 협약 제17조에 포함시키려고 의도한 증거가 없다는 이유로 반대하는 의견을 제시하였다.

Eastern Airlines, Inc. v. Floyd 사건에 의하면, 원고 Floyd는 Eastern Airlines을 이용하여 Miami에서 Bahamas로 가고 있었다. 그런데 갑자기 항공기의 엔진 하나에서 유압(oil pressure)을 상실하여 승무원이 그 엔진의 가동을 중단시켰고,

147) *South Pacific Air Motive Pty. Ltd. v. Magnus*, 157 ALR 443 (Fed. Ct. Austl., 1998).

148) *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530, 552 (1991); *In re Air Crash Off Point Mugu, California*, 145 F. Supp. 2d 1156 (N.D. Cal. 2001); *Tseng*, 525 U.S. at 172; *Croucher v. Worldwide Flight Services, Inc.*, 111 F. Supp. 2d 501, 506 (D.N.J. 2000); *Grimes v. Northwest Airlines, Inc.*, No. 98-CV-4794, 1999 U.S. Dist. LEXIS 11754, at 2 (E.D. Pa. July 30, 1999).

149) *The First Division of the Inner House of the Court of Session, Court order of July 12, 2000* (http://www.scotcourts.gov.uk/opinions/01489_5_95.html).

Miami로 회항하기 시작하였다. 바로 그 후 제2 및 제3엔진도 작동을 멈추었고, 항공기는 급속하게 고도를 낮추게 되었으며, 곧 이어 항공기는 대서양에 불시착하게 된다는 안내방송이 나왔다. 다행히 승무원이 엔진 하나를 재가동시켜 항공기는 무사히 착륙하였다. 이에 수명의 여객이 이 사고로 인한 정신적 고통(mental distress)만에 대한 손해배상청구의 소를 제기하였다. 대법원은 바르샤바 협약 제17조에 의하면 사고로 인하여 승객이 사망, 육체적 상해 또는 정신적 상해가 육체적으로 나타나지 않는 한 운송인은 책임이 없다고 판결하였다.¹⁵⁰⁾

이 판결은 1973년의 *Burnett v. Trans World Airlines, Inc.* 사건¹⁵¹⁾ 및 1974년의 하이재킹 사건인 *Rosman v. Trans World Airlines, Inc.* 사건과¹⁵²⁾ 같은 내용의 판결이다. *Rosman* 사건에서 법원은 명백하고 객관적인 손해가 있어야 하며, 또한 그 손해는 신체상해로 인한 것이어야 하고 정신적 상해(trauma) 자체로부터 유래된 손해여서는 안 된다고 판시하였다. 이러한 해석은 바르샤바 협약상의 원문인 *lesion corporelle*를 번역하면 *physical wound*가 되며, 이에 반하여 정신적 상해(mental wound)는 프랑스법상 *lesion mentale*라 하는 것을 충실히 반영한 것이다.

최근의 판례 역시 정신적 상해가 육체적으로 나타나지 않는 한 정신적 손해에 대한 운송인의 책임은 없다고 판결하였다.¹⁵³⁾ 1997년 오스트랄리아의 *New South Wales*의 항소법원(Court of Appeal) 역시도 *Kotsambasis v. Singapore Airlines, Ltd.* 사건에서¹⁵⁴⁾ *Floyd* 사건과 동일한 결론을 내려, 신체상해를 수반하지 아니한 순

150) *Ibid* at 552.

151) 368 F. Supp. 1152 (D.N.M. 1973).

152) 314 N.E.2d 848 (N.Y. 1974).

153) *Terrafranca v. Virgin Atl. Airways, Ltd.*, 151 F.3d 108, 111 (3d Cir. 1998); *Turturro v. Cont'l Airlines*, 128 F. Supp. 2d 170, 177 (S.D.N.Y. 2001); *Hermano v. United Airlines*, No. C 99-0105 SI, 1999 U.S. Dist. LEXIS 19808, at 12-13 (N.D. Cal. Dec. 21, 1999); *Carey v. United Airlines, Inc.*, 77 F. Supp. 2d 1165, 1173-74 (D. Or. 1999); *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994); *Ospina v. Trans World Airlines, Inc.*, 975 F.2d 35 (2d Cir. 1992). *Tseng v. El Al Israel Airlines, Ltd.*, 919 F. Supp. 155 (S.D.N.Y. 1996). 그러나 반대취지의 판결도 있다: *Hunt v. TACA Int'l Airlines, Inc.*, No. 96-3064, 1997 U.S. Dist. LEXIS 18370 (E.D. La. Nov. 17, 1997) (summary judgment denied where mental distress alleged to have caused traumatic brain injury). Max Chester, "Comment, The Aftermath of the Airplane Accident: Recovery of Damages for Psychological Injuries Accompanied by Physical Injuries under the Warsaw Convention", 84 Marq. L. Rev. 227 (2000).

수한 심리적 상해는 보상받을 수 없다고 판결하였다. 이 사건에서 원고는 자신이 탑승하고 있었던 항공기의 엔진에 불이 붙은 것을 목격한 다음 예리한 신경적 쇼크와 공포를 느꼈다고 주장하였었다.

이와 같은 판결은 요즈음 들어 특히 문제가 있는 성희롱 사건 및 승무원이나 공항 당국 또는 경찰에 의한 불법체포나 불법구금과 관련하여 매우 중요한 의미가 있다. 이들 사건의 경우에는 대부분 육체적 상해는 없기 때문이다. 이들 경우에는 정신적 손해만의 배상은 인정되지 않는 것이 원칙이다.

(1) 精神的 損害만의 賠償도 認定한 事例

위의 사례들과는 정 반대의 판결로서 *Husserl v. Swiss Air Transport Co.* 사건(155) 있다. 이 사건은 하이재킹 사건인데, 법원은 협약 제17조에서 정신적 상해에 대한 언급이 누락되어 있음을 지적하면서, 이 규정을 순수한 신체적 상해 외에 널리 상해 일반을 포함하는 것이 타당하다고 판시하였다.¹⁵⁶⁾

그리고 1996년 미국연방대법원 판결인 *Zicherman v. Korean Air Lines Co.* 사건에서¹⁵⁷⁾ 법원은 바르샤바 협약 자체는 신체적인 것이든 정신적인 것이든 특정 손해의 배상을 제외하는 규정을 포함하지 않고 있기 때문에 국내법 또는 섭외사법의 규정에 따라 정하여진 법률에 따라 법적으로 심리되어야 할 손해배상을 청구할 수 있다는 유보적인 태도를 보였다. 1997년에도 대법원은 *In re Aircrash Disaster near Roselawn, Indiana on October 31, 1994* 사건에서¹⁵⁸⁾ 바르샤바협약 제17조는 운송인은 오직 신체상해에 대하여서만 책임이 있다거나, 또는 정신적 손해의 경우, 여객은 오직 신체상해로부터 야기된 정신적 손해만을 보상받을 수 있다는 식으로 규정하고 있지는 않다는 점을 분명히 지적하여 역시 유보적인 태도를 취하였다.

또 하나, 바르샤바 협약 제24조(몬트리올 협약 제29조)를 근거로 정신적 손해를 포함시키는 견해가 있다.¹⁵⁹⁾ 바르샤바 협약 제24조 제1항은 “책임에 관한 소송은 명

154) (1997) 140 F.L.R. 318.

155) 351 F. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1972).

156) Ruwantissa I.R. Abeyratne, “Mental Distress in Aviation Claims – Emergent Trends”, 5 J. Air L. & Com.(Spring, 2000), 225, 226.

157) 516 U.S. 217 (1996).

158) 954 F. Supp. 175 (N.D. Ill. 1997).

의의 여하를 불문하고 이 협약에 정하여진 조건 및 제한 하에서만 이를 제기할 수 있다.”고 규정하고 있는데, 이 문언은 소를 제기할 수 있는 자가 누구이든 묻지 않고, 청구하는 권리가 무엇인지를 불문하기 때문에 바르샤바 협약 제24조는 관할권을 가진 법원이 어떠한 손해가 보상될 수 있는지를 결정할 수 있고, 따라서 정신적 손해의 보상 여부도 결정할 수 있다는 것이다. 미국 연방대법원이 섭외사법의 규정에 따라 지정된 국내법에 따라 법적으로 인정할 수 있는 손해(legally recognizable harm)배상을 청구하는 소를 제기할 수 있다고 판결한 것은¹⁶⁰⁾ 바로 이러한 견해를 취한 것처럼 보인다.¹⁶¹⁾

3. 補償的 損害

바르샤바 협약은 오직 보상적 손해배상(compensatory damages)만을 인정하면서,¹⁶²⁾ 법적으로 어떤 손해가 용인될 수 있는지에 관한 것은 각국의 법률에 맡기고 있다.¹⁶³⁾ 나라에 따라서는 금전적 손해는 물론이고, 부양자의 상실, 불편함, 교우관계의 상실 등 비금전적 손해까지도 배상받을 수 있다.¹⁶⁴⁾

이 밖에 징벌 적 손해배상 역시도 바르샤바 협약 하에서는 인정되지 않는다. 이는 협약 제17조가 명백하게 “승객의 사망 또는 부상 기타의 신체상해의 경우에 있어서의 손해”라고 규정하고 있기 때문인데, 이는 일반적으로 보상적 손해배상

159) Jacques Naveau & Marc Godfroid, *Precis de Droit Aerien* [Air Law Treatise] 202 149 (Bruylant 1988); Max Litvine, *Droit Aerien - Notions de Droit Belge et de Droit International* [Air Law - Notions of Belgian and International Law] 204 88 (Bruylant 1970).

160) *Zicherman v. Korean Air Lines Co. Ltd.*, 516 U.S. 217 (1996); *Shawcross & Beaumont*, supra note 7, at 525, 543.

161) *De Leon & Eyskens*, op. cit., at 1167.

162) *Zicherman v. Korean Air Lines Co., Ltd.*, 516 U.S. 217, 227 (1996); *In re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983*, 932 F.2d 1475, 1490 (D.C. Cir. 1991) (punitive damages not available in Warsaw Convention action); *Laor v. Air Fr.*, 31 F. Supp. 2d 347, 350 (S.D.N.Y. 1998) (same).

163) *El Al Isr. Airlines, Ltd. v. Tseng*, 525 U.S. 155, 170 (1999); *Zicherman*, 516 U.S. at 229.

164) *Husain v. Olympic Airways*, No. C 99-1400 CRB, 2000 U.S. Dist. LEXIS 18234, at 5 (N.D. Cal. Nov. 28, 2000) (California law permits non-pecuniary losses to be awarded for a death occurring over Germany).

(compensatory damages)만을 의미하는 것으로 해석되기 때문이다.¹⁶⁵⁾

4. 몬트리올 협약

문제는 1999년 몬트리올 협약에서도 이 문제를 방치한 점이다. 몬트리올협약 제 3장(운송인의 책임 및 손해배상의 범위) 제17조(승객의 사망 및 부상 - 수하물에 대한 책임) 제1항은, “운송인은 항공기상에서 또는 승강을 위한 작업 중에 사망 또는 부상을 야기하는 사고(incident)가 발생한 경우, 승객의 사망 또는 신체적 부상으로 겪은 손해에 대하여 책임을 부담한다.”고 규정하고 있어서 정신적 손해를 인정할 것인가에 대한 아무런 언급을 하지 않고 있는 것이다.

몬트리올 협약 제29조는 바르샤바 협약 제24조를 고려하여 징벌 적, 경고 적 손해 또는 다른 비보상적 성격의 손해는 청구할 수 없다(in any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable)는 문언을 추가하여 이들 손해는 배상에서 제외된다는 것을 명문화하였다. 그러나 이와 같은 제한은 정신적 손해의 배상문제와 아무런 관련이 없으므로, 몬트리올 협약 상 정신적 손해를 명시적으로 제외하는 규정은 없다고 하겠다.¹⁶⁶⁾ 이와 같이 정신적 손해의 인정 여부를 1999년 몬트리올협약이 분명히 규정하지 아니한 것은 매우 유감이다. 현대의학에서 정신적 질병이 분명하게 인식되고 있다는 점에 의문의 여지가 없음에도 불구하고 몬트리올 협약이 지금까지와 마찬가지로 애매한 태도를 취함으로써 이 문제에 대한 논란의 여지를 남긴 것은 바람직하지 아니한 것이다.

본래 IATA의 법률위원회(Legal Committee)는 제17조 제1항의 “injury”를 “bodily or mental injury”라는 문구를 만장일치로 채택하였다. 그러나 국제민간항공 공기구(IACO)의 “바르샤바 시스템의 현대화 및 통합화에 관한 특별그룹”(Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System)은 법률위원회가 만장일치로 채택한 위의 문구를 제거하고 대신 “bodily injury”라는 문구를 채택하였으며, 이것이 1999년의 국제회의에서 그대로 통과되었다. 그러나 오늘날 거

165) South Pacific Air Motive Pty. Ltd. v. Magnus, 157 ALR 443, 447-449 (Fed. Ct. Austl., 1998).

166) Harold Caplan, Novelty in the New Convention, The Aviation Q. 193, 197 (1999).

의 대부분의 국가에서 정신적 손해배상을 인정하고 있으므로, ICAO 특별그룹의 이와 같은 소극적인 태도는 비판받아 마땅하다고 하겠고, “bodily or mental injury”로 고쳐져야만 할 것이다.¹⁶⁷⁾ 이와 같이 몬트리올 협약에서 정신적 손해에 관한 언급을 삭제하였다는 것은 단순히 정신적 손해는 배상받을 수 없다는 의미로 해석하여서는 안 된다. 오히려 Study Group의 회의록에서 건강상의 장애(impairment of health)를 포함시켰다는 것은 정신적 손해도 배상받을 수 있는 손해에 포함시키려 했던 것으로 이해할 수 있다.¹⁶⁸⁾

또한 몬트리올 협약 제28조는 항공기 사고(aircraft accidents)의 경우에 배상금을 선지급 하도록 하고 있어서 예컨대 몬트리올 협약 제17조 제1항에서와 같이 다른 조문에서는 단순히 사고(accidents)의 경우에만 책임을 지도록 한 것과는 달리, 배상금을 선지급 할 수 있는 경우를 “항공기 사고”로 제한하고 있는 것도 균형이 맞지 않는다.¹⁶⁹⁾ 예컨대 운송인은 항공기상은 물론 승강을 위한 작업 중의 사고에 대하여도 운송인은 책임을 부담하게 되어 있는데, 운송인은 승강을 위한 작업 중의 사고에 대하여는 배상금을 선지급 할 필요가 없다는 결과가 된다. 이와는 대조적으로 EC Regulation 2027/97는 사고로 인한 사망, 부상 기타의 신체상해의 경우(advance payments for death, wounding, or other bodily injury in the event of an accident) 배상금의 강제적 선지급을 규정하고 있다. 또한 배상을 받을 권한이 있는 자로 확인된 자연인에 대하여 확인 후 15일 이내에 적어도 SDR 15,000 이상의 금액을 지급하도록 되어 있다. 나아가 EC Regulation 2027/97 제5조 제3항에 의하면 운송인은 (1) 상해를 입은 여객에게 사고에 대한 기여과실이 있는 경우 또는 (2) 선지급금 수익자가 손해에 기여한 경우 또는 수익자로서의 자격이 상실된 경우 기 지급한 선지급금을 반환받을 수 있도록 하고 있다.

167) 關口雅夫, 전계논문, 39면.

168) Ruwantissa I. R. Abeyratne, “Mental Injury Caused in Accidents During International Air Carriage - A Point of View”, The Aviation Q. 206, 229 (1999); Sean Gates, “The Montreal Convention of 1999: A Report on the Conference and What the Convention Means for Air Carriers and their Insurers”, The Aviation Q. 186, 190 (1999) & 51-53 (2000).

169) Müller-Rostin, op. cit., at 223.

IV. 結 論

1929년의 바르샤바 협약은 항공 운송인의 책임을 제한하여 당시 신생산업인 항공산업을 보호하고자 하는 목적에서 제정된 조약이다. 이와 같은 목적에 따라 운송인은 일상적인 불법행위 혹은 승객간의 불법행위에 대하여는 책임을 지지 않는 것으로 이해되었다. 당시 사고라는 개념은 항공 운송인이 과실이 없는 경우 책임이 없다는 개념을 내포하고 있었다.

그러나 1966년 몬트리올 협정에서 항공사가 바르샤바 협약 제20조의 “필요한 모든 조치를 취하였다”는 항변을 포기하게 됨으로써 “사고”의 개념은 새로운 국면을 맞이하게 되었다. 그 후 항공사고에 관하여는 바르샤바 협약이 모든 국내법에 우선하여 독점적으로 적용된다는 판례가 확립되고 항공운송을 이용하는 승객수가 급격히 증가하면서 ‘사고’의 개념은 더욱 복잡하게 되었다. 1999년 몬트리올 협약은 바르샤바 체제를 상당부분 현대화하였으나, 사고 개념의 명확화 내지 현대화에 대한 노력은 없었다. 특히 근래에 두드러지게 나타나고 있는 불법행위의 유형인 승객에 의한 불법행위의 경우 아무런 기준을 제시하지 못하였다.

Saks 판결 이후 법원은 바르샤바 협약 제17조의 “사고”의 개념을 크게 확대 해석하는 경향이 있는 것으로 볼 수 있다. 이와 같은 확대해석은 상업적으로 항공운송을 담당하는 국제항공운송인에게 심한 영향을 미치고 있다. Saks 판결은 사고를 예측불가능하고 비정상적인 항공기의 운항으로 정의하는데 그쳐 사고 개념을 명확화하지 못하였다. Tseng사건에서 법원이 제17조의 사고는 일상적인 검색의 경우까지 포함한다고 판시하여 사고 개념과약을 더 복잡하게 만들었다. Wallace 판결은 혼란을 가중시켰다. 법원은 절대적 책임을 승객간의 불법행위에게까지도 적용하였다. Wallace 판결은 항공 운송인의 원인 제공 관련성의 문제를 왜곡시켰을 뿐만 아니라, 사고 개념의 입법 의도나 바르샤바 협약의 제정목적을 일탈하여 항공 운송인의 책임을 가중시켰다. 본 판결은 항공운송인의 책임은 일반 운송 수단보다 훨씬 더 엄격한 책임인 것으로 파악하였다.

물론 협약의 제정자들이 융통적인 해석의 여지를 남겨놓은 것은 시대의 변화를 수용하도록 한 것으로 이해할 수 있으며, 1929년의 상황과 현재의 상황이 매우 다르

다는 것도 인정할 수 있다. 그러나 그렇다고 해서 제정자들의 협약 제정의도를 무시하여서는 안 된다. 몬트리올 협약에서 제시된 새로운 책임체제나 2단계책임체제는 “사고”의 개념에 변화를 가져온 것은 아니다. 어떤 승객이 다른 승객에게 불법행위를 가한 경우 항공 운송인이 원인을 제공하지 않은 이상 항공기의 운항과 관계가 없으며 바르샤바 협약 상 항공운송인의 책임이 성립하지 않는다고 보아야 할 것이다. 따라서 항공기의 정상적인 운행 가운데 발생한 손해이거나 항공여행 고유의 위험이 아닌 경우 항공운송인의 책임은 배제되어야 한다.

현재 몬트리올 협약에서와 같이 조약 문언의 개정 없이 사고의 개념을 협약의 목적에 맞게 해석하기 위하여는 다음과 같은 분석이 필요하다고 본다. (i) 사고 승객 내부 요인이 아니라 예측 불가능한 외부적 요인이 발생하였는가 여부, (ii) 사건이 항공기의 비정상적 운행으로 인하여 발생하였는지 여부, (iii) 사건이 손해의 직접적인 원인인지 여부,¹⁷⁰⁾ (iv) 항공 운송 고유의 위험인지 여부를 살펴보아야 한다. 모든 사고가 반드시 항공운송 고유의 위험일 필요는 없지만, 항공운송 고유의 위험이 발생한 경우에는 조약상의 사고의 개념에 포함될 수 있다. 다만 승객간의 분쟁에 의한 사고는 협약상의 사고로 보는 것은 지양되어야 한다. 그것이 과연 항공사의 과실이라고 볼 수 있는가에 관하여 근본적인 의문이 있기 때문이다.*

170) Weigand, op. cit., at 967.

초 록

본고는 바르샤바 협약 제17조의 “사고”(accident)의 개념을 주로 미국의 판례를 통하여 분석하였다. 국제항공운송 중에 어떤 “사건”(incident)이 있었고, 그로부터 손해가 발생되었다고 하더라도, 그것이 “사고”(accident)가 아니라고 판단되면 바르샤바 협약에 의한 손해배상이 불가능해지므로, 사고의 개념은 협약의 적용을 결정짓는 매우 중요한 개념이다. 근래 항공운송량의 증가와 항공운송체계의 변화에 따라, 항공기상 발생하는 사고의 유형도 매우 다양하게 나타나게 되었고, 이로써 협약 제17조의 의미와 범위에 대한 논쟁은 더욱 심화되었다. 특히 근래에 들어서는 승객간의 분쟁이나 승객과 승무원간의 분쟁, 그리고 이와 유사한 소란 등이 사고의 개념에 포함되는지 여부가 문제되고 있다. 본고에서는 바르샤바협약 제17조의 사고의 개념에 관한 각국의 판례의 추이를 검토하여 사고여부를 판단하는 기준을 제시하였다. 특히 근래의 새로운 현상인 승객간의 가해행위와 승객과 승무원간의 가해행위 등에 관하여 사고의 개념 적용여부를 살펴보았다.

Saks 판결 이후 법원은 바르샤바 협약 제17조의 “사고”의 개념을 크게 확대 해석하는 경향이 있었다. Saks 판결은 사고를 예측불가능하고 비정상적인 항공기의 운항으로 정의하였다. Tseng사건에서 법원이 제17조의 사고는 일상적인 검색의 경우까지 포함한다고 판시하여 사고 개념과약을 더 복잡하게 만들었다. Wallace 판결은 혼란을 가중시켰다. 법원은 절대적 책임을 승객간의 불법행위에게까지도 적용하였다. Wallace 판결은 항공 운송인의 원인 제공 관련성의 문제를 왜곡시켰을 뿐만 아니라, 사고 개념의 입법 의도나 바르샤바 협약의 제정목적을 일탈하여 항공 운송인의 책임을 가중시켰다. 본 판결은 항공운송인의 책임은 일반 운송 수단보다 훨씬 더 엄격한 책임인 것으로 파악하였다.

협약의 제정자들이 사고의 개념을 명확하게 정의하지 않았으므로 융통적인 해석의 여지를 남겨놓은 것은 시대의 변화를 수용하도록 한 것으로 이해할 수 있다. 그러나 그렇다고 해서 제정자들의 협약 제정의도를 무시하여서는 안 된다. 몬트리올 협약에서 제시된 새로운 책임체제나 2단계책임체제는 “사고”의 개념에 변화를 가져온 것은 아니다. 어떤 승객이 다른 승객에게 불법행위를 가한 경우 항공 운송인이 원인을 제공하지 않은 이상 항공기의 운항과 관계가 없으며 바르샤바 협약상 항공운송인의 책임이 성립하지 않는다고 보아야 할 것이다. 따라서 항공기의 정상적인 운항 가운데 발생한 손해이거나 항공여행 교유의 위험이 아닌 경우 항공운송인의 책임은 배제되어야 할 것이다.

현재 몬트리올 협약에서와 같이 조약 문언의 개정 없이 사고의 개념을 협약의 목적에 맞게 해석하기 위하여는 다음과 같은 분석이 필요하다고 본다. (i) 사고 승객 내부 요인이 아니라 예측 불가능 한 외부적 요인이 발생하였는가 여부, (ii) 사건이 항공기의 비정상적 운행으로 인하여 발생하였는지 여부, (iii) 사건이 손해의 직접적인 원인인지 여부, (iv) 항공 운송 고유의 위험인지 여부를 살펴보아야 한다. 모든 사고가 반드시 항공운송 고유의 위험일 필요는 없지만, 항공운송 고유의 위험이 발생한 경우에는 조약상의 사고의 개념에 포함될 수 있다. 다만 승객간의 분쟁에 의한 사고는 협약상의 사고로 보는 것은 지양되어야 한다.

Abstract

The purpose of this paper is to examine the concept of “accident” under the Warsaw system including the Warsaw Convention for the Unification of certain Rules for International Carriage by Air of 1929 and the Montreal Convention of 1999. Most leading case on this subject is *Air France v. Saks* (470 U.S. 392 (1985)). In the *Saks* case, it was held that the definition of an accident must be applied flexibly, and most courts have adhered to the definition of accident in *Saks* case, the application of accident has been less than consistent. However, most cases have held that if the event is usual and expected operation of the aircraft, then no accident has occurred. Courts have also held that where the injury results from passenger’s own internal reaction to the usual, normal, and expected operations of the aircraft, it is not caused by an accident. As the Warsaw drafters intended to create a system of liability rules that would cover all hazards of air travel, the carrier should be liable for the inherent risks of air travel. It is right in that the carrier is in a better position than the passenger to control the risks during air travel. Most US courts have held that carriers are not liable for one passenger’s assault on the other passenger. The interactions between passengers are not part of the normal operations of the aircraft and are therefore not covered by the word “accident” under Art 17 of the Warsaw Convention. It is regretful that the Montreal Convention did not attempt to clarify the concepts of accident in itself. In the light of an emerging tendency to hold the air carrier liable for occurrences that do not exactly go to the operation of the aircraft, it is desirable to regulate that the carrier is liable for an “event” instead of an “accident” in accordance with the Guatemala City protocol.

주제어 : 바르샤바체제, 바르샤바협약, 몬트리올협약, 항공운송, 사고

key word : Warsaw system, Warsaw convention, Montreal convention, air transportation, accident