

# 몬트리올협약상의 항공여객운송인의 책임\*

## (Air Carrier's Liability for Passenger on Montreal Convention 1999)

김 중 복\*\*

### 목 차

- I. 서언
- II. 몬트리올협약의 성립
- III. 협약의 발효관계
- IV. 협약의 기본이념
- V. 몬트리올협약 상의 여객운송에 대한 책임원칙
- VI. 여객운송사고에 대한 여객운송인의 책임
- VII. 항공운송증권과 여객운송인의 책임
- VIII. 여객운송관련 기타 주요내용

\* 본 논문은 국제거래법학회 및 대한상공회의소 주최 '국제항공운송 주요현안과 우리기업의 대응방안 심포지움'(2008.9.26)에서 발표한 내용을 보완한 것임.

\*\* 한국항공대학교 항공우주법학과 교수

## 1. 서 언

1999년 몬트리올협약(Montreal Convention)<sup>1)</sup>이 제정되기까지 국제항공운송업 계는 1929년 10월 12일 폴란드의 바르샤바에서 열린 제2회 국제항공사법회의에서 채택된 바르샤바협약(Warsaw Convention)<sup>2)</sup>을 중심으로 한 일련의 조약들 즉, 1955년의 헤이그의정서(Hague Protocol: 발효)<sup>3)</sup>, 1961년의 과다라하라협약(Guadalajara Convention: 발효)<sup>4)</sup>, 1966년의 Montreal Agreement, 1971년의 과테말라의정서(Guatemala Protocol: 미발효)<sup>5)</sup>, 1975년의 몬트리올추가의정서(Montreal Additional Protocol Nos.1<sup>6)</sup>, 2<sup>7)</sup>: 발효 3<sup>8)</sup>: 미발효) 및 의정서(Montreal Protocol No.4<sup>9)</sup>: 발효), 1996년의 IATA Inter-carrier Agreement(IIA

- 1) 조약의 정식명칭은 Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Signed at Montreal on 28 May 1999.
- 2) 조약의 정식명칭은 Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929.
- 3) 조약의 정식명칭은 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Signed at The Hague on 28 September 1955.
- 4) 조약의 정식명칭은 Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961.
- 5) 조약의 정식명칭은 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28th September 1955.
- 6) 조약의 정식명칭은 Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Signed at Montreal on 25 September 1975.
- 7) 조약의 정식명칭은 Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Montreal on 25 September 1975.
- 8) 조약의 정식명칭은 Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, Signed at Montreal on 25 September 1975.
- 9) 조약의 정식명칭은 Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by

& MIA)와 1998년 EU가 제정한 EC Regulation 2027/97 등 소위 바르샤바체제(Warsaw System or Warsaw Regime)로 불리는 법체제가 국제항공운송업계의 책임관계를 지배하여 왔다.

원래 바르샤바협약은 당시 유치한 항공운송산업을 보호·육성한다는 시대적 필요성을 배경으로 탄생된 것인데 항공운송의 급격한 발달로 인해 동 협약에서 정하고 있는 책임한도액 등이 시대적 상황의 변화에 따른 수요에 부응할 수 없어서 위에서 본 바와 같은 수차례의 개정을 거치면서 국제항공운송인의 책임관계를 규율하는 법체제가 상당히 복잡한 구조를 띄게 되었다.

또한 국제항공운송업에 있어서 시대적 변화도 중전의 항공운송인 보호중심에서 소비자(승객)중심으로 바뀌면서 책임관계도 운송인의 유한·과실책임주의가 무한·무과실책임주의로 나아가게 되었다. 이에 따라 이들 여러 조약을 통합하고 단순화하여 하나의 조약으로 만들어야 한다는 주장들이 1970년대 후반부터 나타나기 시작하여 본격적인 바르샤바체제의 재검토 작업이 행하여지고 1990년대 들어와 ICAO가 바르샤바체제의 현대화 작업을 본격적으로 추진한 결과 탄생한 것이 1999년의 몬트리올협약이다. 이 몬트리올협약은 협약 전문에서도 밝히고 있듯이 기존의 관련조약들을 현대화하고 하나로 통합한 것이며 소비자/승객을 위한 조약이다. 여객운송인의 책임에 관해서도 2단계 책임주의(two-tier liability system)을 채택하여 10만SDR까지는 항공운송인에게 엄격책임을 10만SDR이상에 대해서는 항공운송인이 과실없음을 입증하지 못하면 무한책임을 지도록 하고 있고 제5재판관할권(fifth jurisdiction)을 도입하여 승객의 주소지에서 소송제기가 가능하도록 하는 등 승객보호를 위한 획기적인 규정들을 담고 있다. 이 몬트리올협약에 우리나라도 2007년 12월 29일부로 가입하여 동 협약의 적용을 받게 되었다. 이에 따라 본고는 동 협약에 대한 본격적인 연구의 일환으로서 동 협약 상에서 규정하고 있는 여객운송인의 책임에 관한 사항들을 총체적으로 살펴보고자 한다.

## 2. 몬트리올협약의 성립

국제항공책임의 통합을 위한 본격적인 작업은 ICAO의 주도로 이루어졌다.

---

the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Montreal on 25 September 1975.

ICAO는 1994에 IATA와 공동으로 책임한도액의 사회경제적 분석을 행하였고 그 결과 많은 국가들이 책임한도액의 현상에 불만을 가지고 있는 것을 확인하게 되었다.

이에 ICAO는 1995년 10월 바르샤바체제의 현대화를 서두를 것을 이사회에 명하였고 이에 따라 이사회는 동년 11월 국제적인 항공전문가로 구성된 ICAO사무처 연구그룹(Secretariat Study Group :이하 SSG라 칭한다)을 설치하고 ICAO법무국(Legal Bureau)을 돕는 임무를 부여하였다. 또한 같은 해 10월30일 IATA가 말레이시아의 쿠알라룸푸르에서 개최한 연례총회에서 채택된 IATA 기업 간 협정에서 여객배상한도액을 철폐한 것도 ICAO 및 세계 각국들로 하여금 새로운 협약의 필요성을 재삼 인식시키게 되었다.

SSG는 1996년 2월에 회합을 가지고 현행의 책임체제의 결함을 시정하기 위해 동체제의 전면적인 개정을 목표로 ICAO의 긴급한 판여의 필요성에 대한 의견의 일치를 보았다.

1996년 3월 ICAO이사회는 연구결과 보고를 받고서 법무국에 신 협약의 초안을 작성할 것을 지시하였고 법무국은 SSG의 도움을 받아 신 협약의 초안을 작성하여 동년 10월 이사회에 제출하였다. 법무국이 작성한 초안은 크게 두 가지 관점에서 작성되었는데, 첫째는 운송인의 여객에 대한 책임 제도를 전면적으로 고치고, 둘째는 바르샤바협약과 각종 의정서(미 발효협약 의정서 포함)를 통합하여 형식에 있어서 하나의 협약으로 만드는 것이었다. 구체적으로는 바르샤바협약, 헤이그의정서, 과테말라의정서, 몬트리올 각의정서 및 과다라하라 협약을 통합하고 그것에 수정을 가하는 방식으로 작성하였는데 그 중심이 된 것은 과테말라의 정서와 몬트리올 제4의정서였다.

이 협약초안은 1997년 4월 28일부터 5월 9일까지 몬트리올에서 개최된 ICAO 제30회 법률위원회에 검토가 회부되어 졌다. 한편 동 협약안에 대해서 ICAO는 동년 6월27일 가맹국들의 의견을 구하는 공문을 각국 정부에 발송 하였는데, 각국 정부들은 동 협약안이 문제점들이 많으므로 SSG가 더욱 회합을 가져 신중히 검토하여야 한다는 회신들을 많이 보내왔다. 이에 ICAO는 동년 11월26일 ICAO 이사회의 결정에 따라 「바르샤바체제의 현대화 및 통합화에 관한 특별그룹」(Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System: 이하 SGMW라고 칭한다)을 발족 시켰다.

SGMW는 1998년 4월 14일부터 18일까지 몬트리올에서 회합을 갖고 외교회의에 제출하기로 되었던 완벽하지 못한 ICAO 법률위원회 제30차 회기에서 승인

된 바 있는 전기 협약안을 재심에 의하여 개정하였다.<sup>10)</sup> 이 ICAO 특별그룹(SGMW)의 협약안은 바르샤바체제의 개혁에 관한 세계 최신의 협약으로서 ICAO가 바르샤바체제를 개혁하여야 한다는 강력한 여론에 힘입어 20여 년간의 노력 끝에 처음으로 바르샤바체제를 혁명적이고 근본적으로 개혁하는 협약안으로 성립시킨 것이다<sup>11)</sup>.

이 협약안은 1999년 5월 10일부터 28일까지 몬트리올에서 개최된 국제항공법 회의(International Conference of Air Law)에서 심의를 거친 후 최종일인 5월 28일 최종외교회의에서 동 협약에 대한 서명식을 갖고 188개 참가국 중 미국, 일본을 포함한 107개국이 Final Act에 서명하고 그 중 53개국이 동 신 협약에 서명하여 역사적인 국제항공책임의 통합 신탁약인 「국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약」(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. 이하 ‘몬트리올협약’ 또는 ‘Montreal Convention’이라 칭한다)의 성립이 이루어지게 된 것이다.

### 3. 협약의 발효관계

본 협약은 제53조에서 30개국이 비준한 후 60일이 경과하면 효력을 발생한다고 규정하고 있다. 지난 2003년 9월 5일 미국이 의회의 승인을 얻어 30번째 국가로서 비준을 마쳤고, 2003년 10월 20일 32개국이 비준을 마친 상태였다.<sup>12)</sup> 따라서 2003년 9월말 30개국의 비준이라는 효력발생의 전제조건은 충족되었으며 협

10) 동 회의에서는 바르샤바협약을 현대의 항공운송에 부합되도록 현대화하자는데 각국 대표들 간에 의견통일이 이루어졌으나 항공운송인의 책임을 상향조정하고 강화하는 방향에 대해서는 선진국과 개발도상국 간에 첨예한 의견대립이 있었다. 결국 바르샤바체제를 조속히 개혁하여야 한다는 강력한 여론에 힘입어 개정안이 성립되게 된 것이다.

11) 김두환, "새로운 바르샤바체제의 현대화와 종합화에 관한 ICAO특별그룹의 협약안의 내용", 「항공우주법학회지 제11호」, 1999, 96-97면.

12) 당시 32개 비준국가는 다음과 같다 : Bahrain, Barbados, Belize, Botswana, Cameroon, Canada, Colombia, Cyprus, Czech Republic, Estonia, Greece, Japan, Jordan, Kenya, Kuwait, Mexico, Namibia, New Zealand, Nigeria, Panama, Paraguay, Peru, Portugal, Romania, Saudi Arabia, Slovakia, Slovenia, Syrian Arab Republic, The former Yugoslav Republic of Macedonia, United Arab Emirates, United Republic of Tanzania, United States. EU 국가 중 Greece와 Portugal이 개별적으로 동 협약을 비준하였는데 EU위원회에서 이에 대해 EU Law위반을 이유로 한 법적조치를 검토하고 있었다. 그러나 2004년 4월29일 나머지 EU회원국 13개 국가가 모두 동 협약을 비준하여 몬트리올협약은 모든 EU국가들에게 적용되게 되었다.

약의 규정에 따라 60일 이후인 2003년 11월 4일 본 협약은 역사적인 발효를 하였다.

2008년 9월 현재 이 몬트리올협약에 미국, 영국, 캐나다, 독일, 프랑스, 일본을 비롯하여 86개국이 가입하였다. 우리나라는 2007년 9월 20일부로 가입하였고 동년 12월29일 부로 발효되었다.

#### 4. 협약의 기본이념

몬트리올협약은 협약에 전문(Preamble)을 두어 협약의 기본이념을 밝히고 있기 때문에 협약 상의 여객운송인의 책임을 파악하기 위해서는 이를 알아둘 필요가 있다.

1) 우선 본 몬트리올협약은 Warsaw Convention 및 관련 협약을 현대화하고 하나로 통합할 필요성에서 탄생한 것임을 언급하고 있으며,

2) 소비자보호의 입장에서 두 가지 기본원칙<sup>13)</sup>을 밝히고 있다. 즉, 첫째 ‘소비자 이익의 보호(Protection of the interests of consumers)’를, 둘째 ‘원상회복원칙에 기초한 형평한 배상(equitable compensation based on the principle of restitution)’을 언급하고 있고 새로운 협약을 통해 국제항공운송을 규율 하는 일부 규칙의 일치 및 성문화를 위해 각 국가의 공동행동이 적절한 이익균형을 이룩하는데 가장 적합한 방법임을 확신한다고 기술되어 있다. 이는 종래 바르샤바협약의 기본원칙이라고 할 수 있는 ‘운송인 이익의 보호원칙’ 및 ‘유한책임의 원칙’이 ‘소비자 이익의 보호원칙’ 및 ‘실 손해 배상의 원칙’<sup>14)</sup>으로 변경 되었으며 이는 기본적으로 협약의 성격이 변화하였음을 의미하는 것이라 하겠다. 이에 따라 심지어는 새로운 몬트리올협약을 더 이상 「항공사를 위한 협약」이 아니라 「소

13) 김두환 교수는 협약의 전문이 ① 소비자 이익의 보호, ② 원상회복에 기초한 형평한 배상, ③ 여러 이익의 하나의 형평한 균형의 세 가지 기본원칙을 밝힌 것이라고 한다. 김두환, 전계 논문, 19면 참조. 關口雅夫교수는 소위 제3의 기본원칙(여러 이익의 하나의 형평한 균형의 원칙)은 제2원칙에 포함되어 있는 내용이므로 delete되어야 할 것이라고 주장한다. 필자와 같은 견해이다. “The Montreal Convention : A First Impression” 「항공우주법학회지 제12호」, 2000, 54면 참조.

14) 무한책임(Unlimited Liability)이 도입되었으나, 정확히는 ‘실 손해배상’이다. 그러나 화물에 대해서는 여전히 책임제한이 적용되는 점에서 승객의 사망과 상해의 경우에 한정된다 하겠다.

비자/승객을 위한 협약」이라고 말하기도 한다.<sup>15)</sup> 본 전문은 법적인 강제력을 가지는 것은 아니지만 본 협약의 제정목적과 기본정신을 밝히고 있다는 점에서 본 협약을 해석하는데 하나의 지침이 될 것으로 본다.<sup>16)</sup>

## 5. 몬트리올협약 상의 여객운송에 대한 책임원칙

### (1) 무과실 책임원칙

1999년 몬트리올협약에서는 항공사고로 인한 여객의 사상의 경우 항공운송인의 책임에 대하여 소위 동 협약의 특징인 「2단계 책임제도」(two-tier liability system)를 도입하였는데 이를 동 협약 제21조에서 규정하고 있다. 동 조항에 의하면 1단계로 항공사고로 인하여 여객이 부상을 입었거나 또는 사망하였을 경우 국제항공운송인의 책임은 100,000 SDR까지 책임을 배제하거나 제한할 수 없는 무과실책임 또는 엄격책임(Strict Liability)을 부담하게 되며(동 협약 제21조 제1항), 2단계로 이를 초과하는 부분에 대하여는 운송인은 ① 손해가 운송인, 그의 사용자 또는 대리인의 과실 또는 불법한 작위 또는 부작위에 의하여 발생하지 않았을 것과, ② 손해가 오로지 제 3자의 과실, 불법한 작위 또는 부작위 중 어느 하나에 기인하여 발생되었다는 것을 입증하는 경우에는 책임을 면할 수 있는 과실추정책임주의를 취하고 있다(동 협약 제21조 제2항).

이러한 「2단계 책임제도」의 도입배경은 당초 인적손해에 대한 국제항공운송인의 손해배상책임에 관하여 100,000 SDR까지는 무과실책임의 원칙을 채택하자는 주장에 각국들 간에 의견일치는 보았지만 이를 초과하는 부분의 책임원칙을 어떻게 구성하느냐에 대하여 의견들이 나누어졌는데 배상수준이 낮은 개발도상

15) Thomas J. Whalen. "The New Warsaw Convention: The Montreal convention", Air & Space Law No.1, 2000 p.14 참조 이에 대해서는 소비자(승객)보호측면에서 여전히 부족하다는 비판적인 견해가 있다. 즉 새 협약은 ①여전히 주요부분에 있어 항공운송인의 책임을 제한하는 규정을 두고 있고, ②주요한 제정목적의 하나라고 할 수 있는 소송 건수를 줄이는데 실패하였고, ③장래의 국제항공운송을 규율하는 청사진을 제시하는데 미흡하다는 지적이다. Julian Hermida, "The Montreal Convention : The International Passenger's Perspective", Air & Space Law No.3, 2001,p 150-155 참조

16) 같은 의견, Thomas J. Whalen, 전계 논문, p.14 Preamble 설명참조 김두환 교수는 동 전문이 선언적 법적효력이 있다고 한다. 김두환, 전계 논문 19면 참조

국가들은 과실책임주의를, 선진국들은 과실추정책임주의를 주장하였다<sup>17)</sup>. 이를 외교회의에서 항공여객측이 실질상 항공운송인의 과실을 입증하기가 지극히 어려운 점을 감안, 과실책임주의를 채택하지 않고 과실의 입증이 피해자로부터 가해자로 넘어가게 되어 항공운송인에게 책임이 무거운 과실추정책임주의를 채택하게 된 것이다. 여기서 하나 주의할 것은 1단계의 엄격책임에 있어서도 운송인이 배상을 청구하는 자 또는 그의 승계인의 과실 또는 불법한 작위나 부작위로부터 손해가 발생하였다는 것을 입증한 때에는 그 기여한 정도만큼 책임이 감면된다는 점이다(동 협약 제20조 후단).

## (2) 무한책임원칙

위에서 언급한 바와 같이 몬트리올협약에서 채택하고 있는 2단계 책임원칙은 국제항공운송인에 대하여 1단계로 100,000 SDR 까지는 엄격책임, 2단계는 이를 초과하는 부분에 대하여는 동 협약 제21조 제2항에서 규정하고 있는 입증을 못하는 경우는 무한책임을 지도록 하고 있다. 이는 인적손해에 대한 국제항공운송인의 손해배상책임원칙이 바르샤바체제 하에서의 대부분의 국제협약이 항공사를 보호하기 위해 채택하였던 유한책임원칙이 1999년 몬트리올협약에서 항공사보다는 소비자를 보호하기 위한 무한책임원칙을 정식으로 채택한 것을 의미한다.

# 6. 여객운송사고에 대한 여객운송인의 책임

## (1) 책임원인

몬트리올협약은 계약법이기 때문에 운송인의 책임은 협약의 적용을 받는 것을 전제로 한다. 그런데 협약은 협약이 정한 바의 사고, 즉 협약 제17조에서 규정하고 있는 항공기상 또는 승강을 위한 작업 중에 발생된 사고에만 적용되고 운송

17) 외교회의에서 채택되지는 않았지만 아프리카 53개국으로부터 ① 10만SDR까지 무과실책임, ② 10만 SDR을 초과하고 50만 SDR까지의 부분에 대해서는 과실추정주의, ③ 50만SDR을 초과하는 부분에 대해서는 과실책임주의를 채택하지는 3단계(three tier)책임원칙이 제시되기도 했다. 이 경우는 50만 SDR을 초과하는 청구에 대해 운송인의 과실을 입증하지 못하는 경우 10만 SDR 초과 50만SDR까지의 과실추정책임의 성립도 부정될 우려가 있다. 坂本昭雄, 三好晉, 『新國際航空法』 (有信堂, 1999), 280頁.



계약자체가 취소된 경우에는 적용되지 않는다. 예컨대, 실무상에서 흔히 볼 수 있는 예약재확인 절차를 불이행함으로써 예약이 취소된 경우 및 예약초과로 탑승 거절된 경우는 협약이 적용되지 않고 국내법이 적용된다. 여객운송의 경우에 있어서 협약상 항공운송인이 책임을 지는 경우는 ① 여객의 사망 및 신체상해의 경우와, ② 연착의 경우가 그 전형적인 경우에 해당한다.

### 1) 여객의 사망 또는 신체상해

운송인은 여객의 사망 또는 신체상해(death or bodily injury of a passenger)의 경우에 있어서의 손해에 대하여 책임을 진다. 다만 그 손해의 원인이 된 사고가 항공기상에서 발생하였거나 승·강을 위한 작업 중에 발생하였어야 한다.(동 협약 제 17조 제1항)

이 규정은 상대적 강행규정으로서 국내법 또는 당사자 간의 특약으로 여객에게 불리하게 책임조건을 강화 할 수 없다.

여기서 문제가 되는 것은 신체상해(bodily injury)의 개념인데 이것이 정신적 상해(mental injury)까지도 포함하는가 하는 것이다. 이 문제에 대해서는 몬트리올협약의 외교회의에서 크게 격론이 벌어졌지만 여객의 사상에 있어 배상한도액의 철폐와 10만 SDR까지의 무과실책임 및 제5재판관할권의 채택이 세계 각국의 중소항공회사에 미치는 영향을 고려하는 일방 정신적상해의 보상에 대한 명시적 언급을 위 용어를 사용한 바르샤바협약 제 17조 아래에서 전개되어온 사법적 선례로부터 지속적으로 발전해 나갈 것이라는 의도 하에 포함시키지 않기로 결정하였다.<sup>18)</sup> 바르샤바협약 상의 17조의 해석으로서도 부정적이었다. 순수한 정신적 상해는 곤란할 뿐 아니라 손해의 평가도 곤란하다는 것이다.

이 문제에 대한 중전의 관례의 입장은 “bodily injury”를 엄격하게 해석하여 정신적 상해는 포함하지 않는다는 입장과<sup>19)</sup> 바르샤바협약 제17조가 “bodily injury”라고 명시적으로 규정하였음에도 불구하고, 정신적 충격(trauma), 고통

18) 동회의의 Minutes of the Proceeding (의사록)에 기록된 내용은 다음과 같다. “신 협약 제 17조 1항 관련하여 “bodily injury”이라는 표현은, 몇몇 국가에서 mental injury에 대한 손해가 특정 상황 하에서 보상가능 하다는 사실, 국제항공운송 분야에서의 법률이론과 관계하여서 국제항공운송 분야에서의 유사한 법률이론과 발전을 방해하지 않고자 하는 점에 입각하여 본 항에 포함되어진 것이다”. International Conference on Air Law, Vol. I Minutes, p. 242-243(Plenary, Sixth Meeting, May 27, 1999).

19) New York County of Appeals, Roseman v. TWA, 13Jun 1974 ; Avi17,231. 본 사건에서 청구의 대상이 되는 손해는 육체적 충격, 육체적 상황 또는 정신적 충격을 원인으로 하는 육체적인 외견적 장애가 아니면 안 된다고 하였다.

(anguish, distress, suffering)등 정신적 상해<sup>20)</sup>까지도 포함한다는 입장으로 나누어져 있었다.<sup>21)</sup>

미국판례도 갈려져 있었으나 연방대법원은 *Eastern Airlines v. Floyd* 사건에서 바르샤바협약 상에서 규정하고 있는 “기타 신체의 상해”에 순수한 정신적 상해는 포함하지 않는 것으로 판결하였다<sup>22)</sup>. 동 사건은 피고인 Eastern 항공의 항공기가 이륙직후 엔진정지에 의하여 급강하 하였는데 그 후 엔진이 재가동되어 무사히 착륙한 사건으로 승객은 신체적 상해는 없었지만 자신이 당한 정신적 고통에 대한 손해배상을 청구하였으나 연방대법원이 이를 인정하지 않은 사건이다.

그 근거로 바르샤바협약의 원문인 프랑스어에서 사용된 「*lesion corporelle*」는 협약이 채택될 당시에 법률용어로서 순수한 정신적 상해를 포함하고 있었다고 말할 수 없고, 협약의 기초자가 순수한 정신적 상해를 고려하였다는 형적도 찾을 수 없으며 협약의 서명국간에도 순수한 정신적 상해를 포함한다는 공통적 인식도 없었으며 운송인 보호의 차원에서 운송인의 책임을 제한하는 것이 기초자의 의도였다는 것이다. 학설도 갈리어 지고 있으나 바르샤바협약의 해석상으로는 국제적으로 공통적인 해석인 엄격하게 해석하는 입장이 우세하다.<sup>23)</sup> 그러나 Floyd 판결 이후 Floyd 판결이 신체적 상해로 인한 정신적 상해의 배상까지 금지하는 것이 아니라는 판결은 주목을 요한다.<sup>24)</sup> 이 문제에 대한 필자의 견해는 비록 몬트리올협약에서도 “*bodily injury*”라는 종전의 표현을 유지하고 있으나 상당수의 국가에서 신체상해의 경우 특정상황 하에서 정신적 상해의 보상이 가능하고<sup>25)</sup>

20) 이 항공사고로 인한 정신적 상해도 세분하면 ①신체적 상해가 수반되지 아니한 순수한 정신적 상해(mental injury unaccompanied by physical injury), ②신체적 상해로부터 초래된 정신적 상해(mental injury caused by physical injury), ③정신적 상해로 초래된 신체적 상해(physical injury caused by mental injury)로 구별된다. 이 중 후자의 두 경우는 정신적 상해와 신체적 상해가 동반하고 있다는 점이 특징이다. 이와 같은 이른바 PTSD(Post Traumatic Stress Disorder)가 정신적 상해인가 신체적 상해인가 그리고 어떠한 PTSD가 바르샤바협약 제17조 상의 손해배상의 대상이 되는가가 문제가 되었다.

21) U.S. District Court, Southern District of New York, *Husserl v. Swissair*, 1975, 13Avi17,603 재판지 법으로 뉴욕주법을 선택해 뉴욕주법에 의해 정신적 상해를 포함하였다

22) *Eastern Airlines v. Floyd*, 499U.S., 530 (1991).

23) 坂本昭雄, 三好 晉, 前掲書, 224頁. 정신상의 손해를 포함한다는 견해는 최준선 교수, 「국제항공운송법론」, (삼영사, 1987), p.169-71면.

24) *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854F. Supp. 654. (N.D. Cal. 1994), In re *Inflight Explosion on Trans World Airlines*, 778F. Supp. 625 (E.D.N.Y. 1991).

25) 미국의 경우 정신적 상해에 배상을 인정하는 주가 있으며, 이 경우 바르샤바협약에 의하지

피해자 보호의 입장에서 앞으로 몬트리올협약을 개정할 기회가 있을 때에 본 협약의 “bodily injury”라는 문구를 1971년 과테말라의정서 제4조에 규정되어 있는 정신적 상해까지도 포함될 수 있는 “personal injury”라는 문구로 수정하던지<sup>26)</sup> 또는 “mental injury”라는 문구를 명시적으로 삽입하는 것이 타당하다고 본다.<sup>27)</sup>

참고로 2004년 6월28일 발효된 개정 독일항공운송법은 손해배상의 대상을 사망과 신체적 상해로 인한 손해뿐만 아니라 기타 건강침해 (Gesundheitsverletzung) 로 발생한 손해에 대해서도 항공운송인의 배상의무를 규정하고 있는데 이는 건강을 해하는 기타의 정신적 손해까지 인정한 것으로 그 의미가 크다고 할 것이다<sup>28)</sup>.

## 2) 여객사망, 상해시의 책임한도액

여객의 사망, 신체상해 시에는 IATA Inter-carrier Agreement와 같이 2단계의 책임제도(two-tier liability system)가 적용되는데, 먼저 100,000 SDR<sup>29)</sup>까지의 손

---

않고 일반 불법행위법에 의한 청구가 가능하다. 우리나라도 민법 제751조에 불법행위로 인하여 타인에게 정신상의 고통을 가한다는 그 손해에 대하여 피해자에 배상할 책임이 있다고 규정하여 피해자의 정신적 상해를 구제하여 주는 길을 열어놓고 있다. 일본은 민법 제701조에 비재산적 손해에 대한 배상을 규정하고 있다. 이러한 경우 협약의 배타적 적용(exclusivity)의 문제가 제기된다.

26) 과테말라의정서에서 bodily injury를 personal injury로 수정하였지만 이것이 순수한 정신적 상해를 포함하는지 여부에 대해서는 명확하지 않다는 의견이 있다. 坂本昭雄, 三好 晋, 前掲書, 282頁.

27) 같은 의견, 김두환, 전계 논문.

28) LuftVG 제45조 제1항.

29) 이 SDR가격은 IMF협정으로 1단위당 0.88671그램의 금과 같은 가치를 보유하고 있다고 정하여지고 있으며 이것은 약1달러와 같은 가치가 있는 것으로 되어 있었지만 1971년 다국 간 통화조정 결과 1달러당 0.92106SDR로 정하여졌고 더욱이 1973년 2월 달러 값이 절하되어 1달러 당 0.8295SDR로 정하여 졌다. 한편 IMF의 다국 간 통화 교섭 중에 SDR을 금과 달러로부터 분리시켜 독자적으로 가치기준으로 하는 방향으로 정하여 1973년 6월 회의에서 「표준바스켓 방식」을 잠정적으로 채택할 것을 결정한 바 있다. 이는 당초IMF가 세계 수출에서 점하는 비중이 1/6 이상의 나라인 16개국 국가의 통화의 가치를 가중평균하여 SDR의 가치를 정하는 방법을 채택하고 있었지만 1980년대 들어와서는 전 세계에서 5대 수출국의 통화단위인 미국의 달러, 일본의 엔화, 영국의 파운드, 독일의 마르크, 프랑스의 프랑의 통화 가치를 가중평균하여 SDR의 가치를 정한 바 있다. 현재(2001-2005년 기간 동안)는 4개 통화 단위인 미국의 달러, 일본의 엔화, EU의 유로화, 영국의 파운드의 통화의 가치를 가중평균하여 SDR의 가치를 정하고 있다. 우리나라의 경우 실제적용에 있어서는 소송의 경우는 최종 판결 일에 유효한 당해 통화와의 환율을, 소송이외의 경우에는 지불하여야 할 손해배상금이 유효한 당해 통화와의 환율을 적용한다.

해에 대해서는 항공사의 무과실책임을 인정하는 엄격책임주의(strict liability)를 채택하였고, 2단계로 100,000 SDR을 상회하는 손해에 관해서는 항공운송인이 자신의 과실 없음을 입증하여 면책되는 과실추정책임주의(presumptive liability)를 채택하였다. 1단계 책임과 관련하여 주의할 것은 전술한 바와 같이 100,000SDR까지 운송인이 절대책임을 지는 경우라도 손해의 배상을 청구하는 자 및 그의 승계인의 기여과실이 있을 때에는 그 정도에 따라 감면될 수 있다는 점과(동협약 제20조 후단) 또한 어떠한 경우라도 100,000SDR까지 일괄적으로 지급되는 것이 아니라 피해자가 입은 실제 손해(actual damage)까지만 배상된다는 점이다. 2단계 책임, 즉 100,000SDR을 상회하는 손해에 대하여는 바르샤바협약상의 책임추정원칙은 그대로 두고 다만 책임감면 사유로서 원 협약 상 항공사가 “사고발생을 방지하기 위하여 필요한 모든 조치(all necessary measures)를 취하였거나 그러한 조치를 취할 수 없었던 사실”을 증명하도록 규정한 것을(바르샤바협약 제20조 제1항), “손해발생의 원인이 항공사 또는 그 사용인(servants) 혹은 대리인(agents)의 과실 혹은 부당한 작위나 부작위(due to the negligence or other wrongful act or omission)에 기인하지 아니하였다는 사실”, 또는 “그 손해가 오로지(solely) 제3자의 과실 혹은 부당한 작위나 부작위(the negligence or other wrongful act or omission)에 기인하였다는 사실을 증명하였을 때”에는 책임이 면제되도록 규정하고 있는 것이다(동 협약 제21조 제2항). 이와 관련하여 “필요한 모든 조치를 다 하였음 혹은 그러한 조치를 취할 수 없었음”에 대한 입증 “과실 혹은 부당한 작위나 부작위(the negligence or other wrongful act or omission)의 부존재에 대한 입증”보다 어렵다는 이유를 들면서 본 규정이 항공사에 유리한 방향으로 개정되었다고 보는 일부 견해가 있으나, 반드시 그렇게 볼 것은 아니라고 본다.<sup>30)</sup>

설령 그렇다고 하더라도 항공사로서는 이러한 입증을 하는 것이 여간 부담되고 어려운 문제가 아니다. 예컨대 역으로 ‘solely’란 단어의 해석과 관련 항공사측에서 항공사나 또는 그의 고용인 또는 대리인의 부당한 작위나 기여과실이 전혀 없었다는 입증을 해야 한다는 부담을 지게 되고 사고의 원인이 밝혀지지 않거나 원인을 확정할 수 없어 가정으로 가능한 원인(probable cause)이 설정된 경우 항공

30) 위와 같은 입증책임이 항공사에게는 큰 부담이 될 수 있으며, 실제 재판절차에서 경미한 과실이라 하더라도 그 행위가 손해발생의 원인으로 작용 하였다는 사실에 대해 재판부가 인정한다면 항공사는 무한의 배상책임을 부담해야만 하는 점을 고려한다면, 동 개정이 결코 항공사에 유리한 방향으로 이루어졌다고 볼 수만은 없을 것이다. Thomas J. Whalen의 전계 논문, p.19 참조

사로서는 사실상 협약 제21조 제2항에서 규정하는 사항을 입증할 수 없는 입장에 놓인다 할 것이다.

### 3) 연착

여객이 항공운송수단을 선택하는 가장 큰 이유는 항공운송의 신속성이라 할 것이다. 따라서 협약은 연착으로부터 생기는 손해에 대하여 운송인이 책임을 지도록 하였다(동 협약 제19조). 연착이란 지정된 일자, 시간에 여객, 수하물, 화물이 목적지에 도착하지 아니한 것을 말한다.<sup>31)</sup> 연착의 원인을 묻지 않으나, 운송인은 자신과 그의 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것 또는 그 조치를 취하는 것이 불가능하였다는 것을 증명할 때에는 책임을 지지 아니한다(동 협약 제19조 후단). 여기서 주목할 것은 운송인의 방어수단이 일부 수정된 점이다. 즉, 운송인은 자신과 그의 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는(*that could reasonably required to avoid the damage*) "모든 조치(*all measures*)"를 취하였다는 점 또는 이들이 이들 조치를 취하는 것이 불가능하였다는 점을 입증하는 것에 의하여 책임을 피할 수 있게 되었는데, 이는 종전의 바르샤바협약상의 "필요한 모든 조치(*all necessary measures*)"가 비실질적이었다는 점에서 위의 새로운 기준으로 대체함으로써 연착에 의한 손해의 경우에 있어서 보다 합리적이고 현실성 있는 방어개념을 도입하였다고 할 것이다. 연착에 대한 항공운송인의 책임은 과실추정책임이다. 실무상의 사례를 살펴볼 것 같으면 예약초과로 인해 예약된 항공편에의 탑승이 거절된 것은 운송계약 자체의 취소이며 이때의 연착은 항공운송에 고유한 사고가 아니다. 따라서 이때에는 협약이 적용되는 것이 아니고 국내법이 적용된다. 또한 운송약관 또는 운송증권에 연착의 경우 운송인의 책임을 면하게 하는 면책조항(*exclusion clause*)을 삽입하는 경우도 있으나 이는 협약의 상대적 강행법규성을 정한 협약 제26조에 위반되므로 그 효력은 제한적이라고 보아야 할 것이다. 마찬가지로 항공기 사정으로 운항이 취소된 경우 손해배상금을 운임액에 한하는 약관의 규정도 무효이다. 운송인은 이 경우 협약 제22조의 유한책임을 주장할 수 있겠지만 그 책임은 운임액에 한정할 수 없다. 연착의 경우 손해배상의 범위는 각국의 국내법에 따른다. 결과적 손해, 연착으로 인하여 특별히 지출한 비

31) 연착의 정의에 대해서는 바르샤바협약에서도 정의되지 않았고 몬트리올협약에서도 1997년 법률위원회에서 국제해상물품협약상의 연착의 정의를 참조하여 정의를 규정할 것이 제안되었지만 채택되지 않았다. 항공기운항은 기상조건 등에 의해 시각표대로 운항이 어려운 경우가 있고 엄격한 정의는 무리한 운항을 가져올 우려에서였다.

용, 수입 손실 등도 배상되어야 할 것이나 어디까지나 협약 제22조의 한도를 초과할 수 없다. 문제는 협약 제22조 제1항에서 규정하고 있는 연착의 경우 승객 1인당 4,150 SDR의 배상책임액이 비록 최고한도액이기는 하지만 항공사에게는 너무 부담이 되는 금액이라는 점이다. 본 규정과 관련하여 개발도상국의 대표들로부터 항공사에 무리한 부담이 된다는 이유로 삭제 또는 한도액을 하향 조정하자는 주장이 강력히 제기된 바 있으나 결국 초안대로 통과되었다. 연착은 집단소송의 대상이 될 수 있는 점에서 항공사로서는 연착으로 인한 배상책임을 면하기 위해 무리한 운항을 할 수 있고 이는 자칫 안전운항을 저해하는 요인으로 작용할 수도 있으며 나아가 공익에 부합하지 않는 결과를 낳을 수도 있다 하겠다.<sup>32)</sup>

#### 4) 여객의 수하물에 관한 손해에 대한 책임

항공운송인은 여객의 수하물(바르샤바협약과는 달리 위탁수하물과 휴대수하물을 구별하지 않음)에 발생한 파괴(destruction), 멸실(loss), 훼손(damage), 연착(delay)의 손해에 대한 책임을 진다. 그러나 운송인은 수하물 고유의 결함, 성질 또는 수하물의 숨은 하자에 기인한 손해에 대하여는 그 한도내에서 책임을 부담하지 아니한다. 개인소지품을 포함한 휴대수하물의 경우에는 운송인의 과실이 있는 경우에만 책임을 부담한다(동 협약 제17조 제2항). 그 배상책임한도액은 승객 1인당 1,000SDR이다(동 협약 제22조 제2항). 다만 위탁수하물의 경우 운송인이 인수한 시점에서 승객에 의한 가격신고가 이루어지고 그에 따른 추가요금이 징수된 경우에는 예외로 한다. 그리고 이 배상책임한도액에 관한 규정은 운송인 또는 운송인의 사용인 또는 대리인이 손해를 발생시킬 의도로서 행한 또는 손해가 발생할 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 행한 작위나 부작위에 의하여 손해가 발생된 경우에는 적용하지 아니한다(동 협약 제22조 제5항).

## (2) 사고

### 1) 사고의 의의

몬트리올협약 제17조에 의하면 운송인은 ‘사고(incident)’가 원인이 되어 발생

32) 기술적 결함을 원인으로 항공사가 안전운항을 위한 연착조치를 하였을 경우에, 그에 따른 손해가 집단소송의 대상이 될 개연성이 높다는 점에서 본 조항은 항공사에게 큰 부담으로 작용할 수도 있다. 이 경우 그 기술적 결함이 사전에 예방할 수 있었느냐는 점이 쟁점이 될 것이다.

한 손해에 대하여 책임을 진다고 규정하여 운송인의 책임을 인정하기 위해서는 객관적인 사고의 존재를 전제로 하고 있다. 동 협약 제17조의 규정내용은 바르샤바협약과 달라진 것이 없다. 문제는 바르샤바협약에서도 사고에 대한 명확한 정의개념을 하지 않았는데 몬트리올협약에서도 개념정의를 하지 않고 있다는 데 있다. 이는 특히 항공운송인의 책임을 판단함에 있어 새로운 몬트리올협약이 10만 SDR 이하에서는 무과실책임을 채택하였기 때문에 운송인의 방어방법으로는 승객의 사망 또는 상해가 동 협약 제17조의 사고에 해당하지 않는다고나 동 협약 제20조의 손해배상청구권자 등의 기여과실이 있음을 주장하는 것 외에는 없으므로 사고의 개념을 명백히 규정하는 것은 항공운송인과 피해자 간의 분쟁을 해결하는데 매우 중요하다. 이와 관련 비록 몬트리올협약이 2단계책임제도 등 새로운 책임체계를 채택하고 있으나 '사고'의 개념 자체에 대한 변화는 없기 때문에 바르샤바협약 상의 '사고'에 대한 기준이 몬트리올협약에서도 그대로 적용될 수 있을 것으로 본다. 이에 따라 '사고'에 대한 개념을 바르샤바협약 상의 주요 판례 중심으로 살펴보기로 한다.

바르샤바협약 상 사고의 개념은 흔히 이에 대한 리딩 케이스인 미 연방대법원의 판례인 *Saks v. Air France* 사건에서 찾고 있다<sup>33)</sup>. 이에 의하면 협약상 사고에 해당하기 위해서는 첫째, 예기치 못하였거나 비정상적인 외부적 사건(unexpected and unusual event or happening that is external to passenger)이어야 하고 둘째, 항공여행 고유의 위험(characteristic risk of air travel or operation of aircraft)에 해당하여야 한다. 셋째, 이러한 예기치 못하였거나 비정상적인 사건이 사고의 원인으로 작용(play a causal role)했어야 한다. 이후로도 많은 판결이 나왔지만 사고에 관한 위 판례의 기준은 비교적 엄격하게 지켜져 왔다고 할 수 있는데 구체적인 경우에 있어서는 반드시 그렇다고는 할 수 없다.

상기 판례기준에 따라 문제된 판례를 살펴 볼 것 같으면, 승객이 항공기에 탑

33) 1972년 파리 발 로스앤젤레스 행 Air France 항공편에 탑승한 원고가 착륙할 당시 항공기의 여압장치 및 기타 모든 장비가 정상적으로 작동 하였음에도 불구하고 고막에 이상이 생긴 것과 관련하여 Air France를 상대로 소송을 제기하였다. Air France는 1심에서 승소하였으나 항소심에서 패소하였고 최종적으로 미 연방대법원으로부터 승소 판결을 받았다. 판결의 요지는 ① 승객의 부상이 unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger로 규정되는 1929년 바르샤바협약 제17조상의 Accident에 의해 발생 하였어야 하고 ② 부상이 있다고 하더라도 항공기가 정상적으로 작동 하였을 경우에는 그러한 Accident가 성립하지 않으며, ③ 소위 1966년 몬트리올협정상의 Absolute Liability는 제17조상의 Accident의 개념을 확장시킨 것으로 해석할 수 없다고 보았다. *Saks v. Air France*, 470 U.S. 392, 105 S. Ct. 1338, 84 L.Ed.2d 289 (Mar 4, 1985)

승하기 위해 계단을 오르다가 계단에 있는 물에 의해 넘어진 경우는 사고에 해당한다고 하였다<sup>34)</sup>. 여기서 물은 비행기의 운항과는 아무런 관련이 없지만 예기치 못한, 비정상적인 외부적인 것이었다는 이유다. 그러나 공항터미널 내에서 넘어진 사건에 대해서는 사고를 인정하지 않았다.<sup>35)</sup>

항공기의 운항과 관련하여서는 기내압력장치의 고장<sup>36)</sup>, 비정상적인 기압의 변동이나 갑작스러운 기체의 하강<sup>37)</sup>, 비상조치로서 기체로부터의 탈출<sup>38)</sup>, 비정상적인 항공기소음<sup>39)</sup>, 객실에 공기가 희박한 경우<sup>40)</sup> 등과 같이 비정상적 운항 또는 절차가 있는 경우는 사고에 해당하는 것으로 보았지만, 정상적인 착륙과정에서 부상을 당했다고 주장한 청구에 대해서는 사고를 인정하지 않았다<sup>41)</sup>. 난기류로 인한 건은 구체적인 사정에 따라 인정된 경우도 있고, 그렇지 못한 경우도 있다<sup>42)</sup>.

승객과 승객, 승객과 승무원간에 생긴 건도 경우에 따라 다르다. 부상한 승객을 조치하기 위해 통로를 정리하면서 승객을 밀친 행위<sup>43)</sup>, 통로에 놓여진 가방에 승객이 넘어진 경우는 항공기의 운항과 관계가 있거나 비일상적이거나 예측할 수 없었던 것은 아니라는 이유로 사고에 해당하지 않지만<sup>44)</sup>, 천식환자의 자리이동 요청을 승무원이 거절하여 옆 좌석의 승객이 피운 담배연기로 승객이 사망한 사건에 대해서는 사고를 인정하였다.<sup>45)</sup> 좌석을 눕히는데 승무원이 협조를 거절하

34) *Gezzi v. British Airways, PLC*, 991F.2d, 9<sup>th</sup> Cir., 1993.

35) *Barratt v. Tobago Airways, Corp.* No.CV88-3945, 1990WL27590(E.D.N.Y.)Aug.28, 1990)

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

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

38) *Tavarez v. American Airlines, Inc.*, 1997 U.S. Dist. LEXIS 17507, at 1 (S.D.N.Y. Nov.5, 1997)

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

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

41) *Salce v. Aer Lingus Air Lines*, No.84 Civ.3444, 1985 U.S. Dist. LEXIS20215, at1 (S.D.N.Y. May 1, 1985).

42) *Quinn v. Canadian Airlines Int'l, Ltd.* 1984, 48 A.C.W.S. 3<sup>rd</sup> 222 난기류를 사고로 보지 않음. *Simmons v. American Airlines, Inc.*, 2001 U.S. Dist. LEXIS 571(S.D.Fla., Jan. 18, 2001) 사고로 인정. *Brunk v. British Airways, PLC*, 195F.Supp.2d 130(D.D.C.2002) 기내에서 Turbulence가 발생하여 좌석으로 돌아오는 도중에 넘어져 인대가 파열된 부상 건에 대해 사고 인정.

43) *Brandt v. American Airlines, Inc.*, 2000 WL 288393, at 7 (N.D. Cal. Mar.13, 2000).

44) *Sethy v. Maleu-Hungarian Airlines, Inc.*, 2000WL 1234660 (S.D.N.Y. Aug.30, 2000).



여 부상을 당한 경우<sup>46)</sup>, 부러진 기내장비에 의한 접촉사고<sup>47)</sup>, 뜨거운 커피에 의한 부상<sup>48)</sup>도 사고에 해당한다고 하였다. 승객간의 싸움은 사고에 해당하지 않지만<sup>49)</sup> 그것이 기내에서 제공한 과도한 음주에 기인하였을 때에는 사고에 해당한다.<sup>50)</sup> 승객의 승객에 대한 성적(性的) 괴롭힘 또는 공격에 대해서는 입장이 분명치 않다.<sup>51)</sup>

하이재킹<sup>52)</sup>, 항공기에 대한 테러공격은 항공기의 운항과 관련이 있고 항공여행 고유의 위험으로서 예측할 수 없었던 비일상적인 외부적인 사건으로서<sup>53)</sup> 사고에 해당하는 것으로 본다. 단, 공항 내에서 행해진 테러공격에 대해서는 사고가 아니라고 보았다<sup>54)</sup>. 폭탄위협에 대해서는 나누어지고 있다<sup>55)</sup>. 기내에서의 의료 조치는 환자의 상태를 특별히 악화시키지 않는 경우는 사고에 해당하지 않는 것으로 본다.<sup>56)</sup>

이상을 종합하여 볼 때, 협약상의 사고에의 해당여부는 위의 판례의 기준에 추

45) *Husain v. Olympic Airways*, 116F.Supp.2d 1121,1135 (N.D. Cal 2000).

46) *Schneider v. Swiss Air Trans Co.*, 686F. Sup.15.16 D. Me.1988.

47) *Gilbert v. Pan Am World Airways, Inc.*, No. 85Civ.4157,1989 U.S. Dist. LEXIS1715,at1 (S.D.N.Y. Feb.22,1989).

48) *Lugo v. American Airlines,Inc.*, 686F. Sup.373,375 (D.P.R.1988).

49) *Price v. British Airways*, No.91 Civ.4947, 1992WL 170679,at 3 (S.D.N.Y. Jul .7, 1992).

50) *Tsevas v. Delta Airlines,Inc.*,1997WL 767278, at 4 N.D. Ill.Dec. 1,1997).

51) *Wallace v. Korean Airlines*, 214 F 3d293,297 (2<sup>nd</sup> Cir.2000), 1심에서는 사고를 부인하였으나 항소심에서는 이를 뒤집고 사고를 인정하였다. 대한항공에서는 이에 불복하여 연방대법원에 상소하였으나 소송도중 화해하여 결말은 보지 못하였다. 상세 김종복, “국내항공사고관련 미국판례 분석”, 「항공우주법학회지 제13호」, (한국항공우주법학회, 2001), 286-293면 참조.

52) *Pflug v. Egypt Aircorp.* 961 F.2d 26,30 (2<sup>nd</sup> Cir.1992) , *Standford v. Kuwait Airways Corp.*,648 F. Sup.657,660n.4 (S.D.N.Y. 1986).

53) *Husserl v. Swiss Air Transp.Co.Ltd.*,351F. Sup.702,706 (S.D.N.Y.1972), *Sweis v. Trans World Airlines,Inc.*,681 F.Supp.501 (N.D.Ill. 1988), *Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.*, 550F.2d 152,156 (3<sup>rd</sup> cir.1977) *Benjamins v. British European Airways*,572 F.2d 913.917 (2<sup>nd</sup> Cir.1978).

54) *Martinez-herandez v. Air France*, 545F.2d 279 (1<sup>st</sup> Cir.1976).

55) *Salerno v. Pan Am World Airways, Inc.*, 606F. Sup.656,657 (S.D.N.Y.1985) *unexpected and unusal* 한 것으로 사고로 인정한다. *Margrave v. British Airways*, 643F.Supp.510,512 (S.D.N.Y. 1986) 사고로 인정하지 아니한다.

56) *Krys v. Lufthansa German Airlines*,119 F.3d 1515,1515 (11<sup>th</sup>Cir. 1997), 28*Avi. Cas.(CCH) 16147*(N.D. Ga.2002)

가하여 구체적인 사정이 감안되었다고 할 수 있다.

문제는 최근 판례의 경향이 이러한 사고에 대한 개념을 크게 확대해석하여 항공운송인의 책임을 가중시키고 있다는 점이다. 앞에서 인용한 바 있는 Wallace 사건의 2심 판결은 승객의 승객에 대한 성적추행은 항공여행 고유의 위험과 전혀 상관이 없는데도 단순히 예기치 못한 외부적 사건이라는 이유로 항공사의 책임을 인정했는가 하면 Tseng사건 1심에서는 일상적인 보안검색의 경우까지 사고에 포함시킨 바 있고<sup>57)</sup> Hussain 사건은 항공사가 어느 선까지 지병이 있다고 주장하는 승객의 요구를 들어주어야 하는가 하는 문제를 야기시키고 있어 논란이 되고 있다.<sup>58)</sup>

몬트리올협약이 새로운 책임제도를 채택하였지만 ‘사고’의 개념변화를 가져온 것은 아니므로 가급적 승객을 보호하는 방향으로 해석은 하되 원 협약 제정취지를 살려 항공기의 정상적인 운행 가운데 발생한 손해이거나 항공여행 고유의 위험이 아닌 경우는 항공운송인의 책임이 배제되어야 한다고 본다.

## 2) 사고발생의 원인 및 시점

운송인은 손해의 원인이 된 사고가 「항공기상에서 또는 승강을 위한 작업 중에 발생한 경우에만」 책임을 진다(몬트리올협약 제 17조, 바르샤바협약과 내용 동일). 여기서 「항공기상」(on board the aircraft)의 개념에 대하여는 그 개념 자체가 명확하여 이의가 없다. 그러나 「승강을 위한 작업 중」(in the course of any of the operation of embarking or disembarking)의 의미에 대하여는 논란이 있는데, 최근의 경향은 좀 더 넓게 해석하는 면으로 나아가고 있다. 단순히 여객이 항공기에 탑승하기 위해 지면을 이륙한 순간으로부터 항공기에서 하기(下機)하기 위해 지면에 도착할 때까지로 한정하는 것은 부적당하다는 것이다.

이에 대한 일본의 판례는<sup>59)</sup> 이를 「여객을 항공기에 탑승시키기 위한 제반작업에 따른 항공운송에 특수한 위험발생의 가능성이 있는 기간 즉, 여객이 개찰을 하고 비행장에 들어간 때로부터 착륙 후 비행장을 떠날 때 까지」로 보고 있는데

57) El Al Israel Airline v. Tseng, 525 U.S. 155(1999). 1심에서는 보안검색이 일상의 조사이지만 승객에게 잘못 이행되었으며 탑승을 위한 과정 중에 일어났으므로 사고에 해당한다고 보았다. 그러나 2심은 이를 국제항공이용 시 항공안전을 위한 일상적이고 정기적인 일이라고 하여 사고를 부인하였고 연방대법원도 2심판결을 확인하였다.

58) Paul Stephen Dempsey and Michal Milde International Air Carrier Liability, McGill University Institute of Air & Space Law, 2005, p.157.

59) 東京高裁 昭和40年 3月24日 判決, 判例時報408號 11頁.

여기서 비행장이란 공항건물의 외측에 있는 항공기를 위해 사용하는 apron도 포함한다고 동 판례는 보고 있다.

미국의 판례는 「장소기준」(location test), 「행위기준」(activity test)으로 크게 2분류로 나누어 볼 수 있다<sup>60)</sup>.

우선 「장소기준」 판례에<sup>61)</sup> 의할 것 같으면 승객이 항공기에서 내려 공항터미널내의 안전한 지점에 도달하기까지 여기에 해당한다. 여객이 여객으로서의 자격을 갖고 있는지는 관계가 없다. 관련 판례는 승객이 탁송수하물을 찾기 위해 수하물 수취장에 있을 때 일어난 사건인데 판례는 이미 승객은 항공운송 고유의 위험으로부터 떨어진 장소에서 일어난 사고이므로 이는 승강을 위한 작업 중에 일어난 사건으로 볼 수 없다는 것이다. 그러나 항공기에서 내려 공항 건물로 걸어가던 중의 사고, 항공기에서 내려 공항내의 버스로 청사로 가던 중 버스에서 지상에 추락한 사고는 승강중의 사고로 보았다.<sup>62)</sup>

「행위기준」 판례는<sup>63)</sup> 승객이 항공기에 탑승하기 위해 통상 요구되는 수속중인 것은 탑승을 위한 작업 중으로 본다. 이에 따라 공항 내 국제선 트랜짓 라운지에서 일어난 사고, 휴대수하물 검사를 받기 위해 줄을 서 있는 중에 일어난 사고를 탑승 중의 사고로 보았다. 그 후에 나온 판례는 같은 취지이긴 하나 운송인의 관리 하에 승객이 행동한 장소 및 기간에 발생한 사고는 탑승중의 사고라는 것이다. 이에 따라 공항청사 내 트랜짓 라운지에서 보안검색을 받던 중 테러리스트에 의한 사고를 탑승중의 사고로 보았다. 이러한 행위기준의 판례는 주로 공항청사 내의 테러행위에 대한 것인데 이에 대해서는 이것을 항공기의 승강을 위한 작업 중의 사고로 보는 것은 적당하지 않다고 하면서 이는 원래 이러한 규정을 둔 바르샤바협약의 입법취지에도 벗어나며 항공운송에 고유한 위험의 존재만이 문제

60) 통설의 입장은 장소기준, 관리기준, 행위기준의 3분류이다. 필자가 통설을 취하지 않은 이유는 관리기준의 기준이 주관적일 수 있는데다가 이를 이유로 아무도 책임을 지지 않으려는 사태가 발생할 수 있어 승객 보호에 미흡할 수 있는 점에서이다.

61) *MacDonald v. Air Canada*, 11Avi18,029 (1<sup>st</sup> Cir., 1971).

62) U.S. District Court, Eastern District of New York, *Ricotta v. Iberia Lineas de Espana*, 30Nov. 1979: 15Avi 17,829

63) *Day v. TWA*, 13Avi17,647 (3rd Cir., 1976) *Phillips v. Air New Zealand*, EWHC800(Comm); 2002. 그러나 영국 항소법원은 동사건 판결에서 행위기준에 입각하여 해석하여야 한다 판시하는 일방, 이어서 승객이 부상할 당시 항공기에 탑승을 시작하였는지 여부와 상관없이 승객의 항공운송은 check-in하는 순간부터 개시된 것이며 따라서 그 순간부터 관련협약이 적용되는 것으로 보아야 한다는 다소 모순된 주장을 하고 있다. *Condon & Forsyth LLP, The Liability Reporter*, Feb. 2003, p.4-5참조

가 되어야 한다는 점에서 「장소기준」으로 보는 것이 타당하다는 유력한 반대설이 있다<sup>64</sup>). 「행위기준」에 의할 것 같으면 앞에서 본 바와 같이 바르샤바협약의 적용범위가 확대되어 상기와 같은 테러리스트에 의한 피해도 보상이 가능하게 되어 피해자 보호는 기할 수 있지만 운송인의 책임은 무거워지게 된다.

현재 국내의 유력한 설은 이에 대한 운송인의 책임은 구체적 사정에 따라 해결하자는 것인데 즉 장소와 행위 양자를 구체적 상황에 따라 적용하자는 절충설이라 할 수 있다<sup>65</sup>). 이에 대해서 필자는 좀 더 진취적인 입장에서 신 몬트리올협약이 승객(피해자)보호를 위주로 하고 있고 또한 책임보험의 발달에 의해 항공사의 입장에서는 담보범위를 확대하더라도 현실적으로 부담이 그다지 크지 않은 점, 9.11테러 사태에서 보듯이 테러행위로부터의 피해자 보호 및 보상에 상당히 많은 문제점이 있음을 고려할 때 「행위기준」에 의해 좀 더 넓게 해석하는 입장에서 고자 한다.

## 7. 항공운송증권과 여객운송인의 책임

여기서 말하는 항공운송증권은 여객운송과 관련이 있는 여객항공권(Passenger Ticket)과 수하물식별표(Baggage Identification Tag)를 말한다. 여객항공권(Passenger Ticket)은 항공운송인이 여객운송을 인수한 경우에 발행하는데 바르샤바협약 제3조 제1항에서 여객항공권의 기재사항을 다음과 같이 규정하고 있다.

즉, ① 발행의 장소와 일자, ② 출발지 및 도착지, ③ 예정기항지, ④ 항공운송인의 이름 및 주소, ⑤ 운송이 본 협약에 정하여진 책임에 관한 규칙을 따른다는 취지의 고지를 기재할 것을 요건으로 하고 있다.

이를 몬트리올협약에서는 전자항공권(Electronic Ticket)의 발행을 대비하여 기재요건을 대폭 단순화시켰다. 즉, 협약 제3조 제1항에서 ① 출발지 및 도착지, ② 출발지 및 도착지가 당일의 당사국 영역 내에 있고 아울러 1개 또는 2개 이상의 예정기항지가 다른 국가의 영역 내에 있는 경우에는 해당기항지 중 최소한 1개의 표시를 요건으로 하고 있고, 제3조 제2항에 전자항공권에 관한 규정을 두었는데 이에 의하면 제1항에 규정된 표시사항의 정보를 보존하는 다른 모든 방법을 제1

64) Chief Judge Seitz in *Evangeines v. TWA*.

65) 최준선 교수, 전제서, 178면.

항에 규정된 증권의 교부에 대신 할 수 있으며 이런 다른 방법이 이용되는 경우에는 운송인을 승객에게 당해 보존된 정보의 기재서면을 교부(provide)할 수 있음을 제의(offer)하여야 한다. 따라서 몬트리올협약에서는 기재서면의 교부는 승객이 위와 같은 제의를 받고도 요청하지 아니하는 경우는 불요하다.

책임제한의 고지에 관하여서는 바르샤바협약이 여객항공권상에 언급한 5항의 주의문구를 기재하지 않았을 경우 또는 여객에게 항공권을 교부하지 않고 운송을 인수하였을 경우 운송인은 바르샤바협약에서 규정하고 있는 책임제한을 원용할 수 없다고 소극적으로 규정하고 있는데 반해 몬트리올협약에서는 운송인은 본 협약이 적용되는 경우에는 본 협약이 적용된다는 것과 본 협약이 사망 또는 상해, 수하물에 대한 파괴 또는 멸실, 훼손 그리고 연착에 관한 운송인의 책임을 제한 할 수 있다는 취지를 승객에게 서면으로 고지하여야 한다고 적극적으로 규정하고 있다(동 협약 제3조 제4항).

이 여객항공권은 반증이 없는 한 운송계약의 체결 및 조건에 관하여 증명력을 가지게 되며 여객항공권의 부존재, 불비, 또는 멸실은 운송계약의 존재 및 효력에 영향을 미치지 않지만 운송계약은 이 경우에도 동 협약의 규정의 적용을 받게 된다.(바르샤바협약 제3조 제2항) 동 협약 제3조에서 규정하고 있는 규정을 따르지 않더라도 몬트리올협약 제3조 제5항에서는 책임제한에 관한 규정이 적용된다고 함으로서 1971년 과테말라의정서 및 1975년 몬트리올 제3추가의정서와 항공권, 수하물표의 불교부 또는 책임제한에 관한 기재가 불비된 경우에도 운송인이 협약의 책임제한을 원용할 수 있도록 한 것과 같은 취지의 규정을 두고 있다.

여객항공권의 법적성질에 관하여서는 이것이 증거증권 및 면책증권인 점에서는 의문이 없지만 유가증권 여부에 대해서는 견해가 갈리고 있으나 여객항공권이 기명식으로 발행되었을 경우에는 양도할 수 없는 것으로 하는 것이 보통으로 되어 있기 때문에(IATA 여객운송약관 제3조 제5항 참조) 유가증권은 아니라고 본다.<sup>66)</sup>

책임제한의 고지와 관련하여서 사용될 문자의 크기 및 위치에 대하여 협약상 어떠한 제한을 하고 있지는 않으나 1966년의 몬트리올협정은 여객항공권의 운송인의 책임에 관한 기재는 반드시 10point이상의 활자로 기본과 대비되는 색깔의 잉크로 인쇄되어야 한다고 규정하고 있다.

66) 최준선 교수는 유가증권 여부성 문제에 대해 여객항공권을 대체로 승차권의 그것과 같다고 보고 승차권을 운송채권을 표창하는 유가증권이라고 보는 것이 통설이라고 한다. 최준선, 전세서, 164면.

이러한 요건이 구비되지 않은 경우 항공운송인이 책임제한을 원용할 수 있는가 가 종전에 문제가 되었다. 일부 학설과 판례는 운송인의 책임에 관한 고지가 눈에 잘 띄지 않는 곳에, 지나치게 작은 활자로 인쇄되어 있어 사실상 읽을 수 없을 정도인 경우 그 증권은 협약상의 증권이라 할 수 없고, 따라서 운송인은 그 책임을 감면하는 협약상의 규정을 원용할 수 없다고 하였다.<sup>67)</sup> 반면 협약이 요구하는 것은 책임제한에 관한 기재일 뿐이므로 항공권이 교부되었으면 충분하고 활자의 크기는 상관없다는 판결<sup>68)</sup>도 있어 판례가 갈려져 있었는데 이 문제는 미국 연방대법원이 *Chan v. Korean Air Line Case*에서 8point의 활자로 인쇄된 경우에도 책임제한을 원용할 수 있다는 판결을 내림으로서 논쟁에 종지부를 찍었다고 하겠다.<sup>69)</sup>

수하물식별표(Baggage Identification Tag)은 종전 바르샤바협약 상의 수하물표(Baggage Check)를 몬트리올협약 상에서 표현을 달리한 것으로서 운송인이 여객으로부터 인수한 위탁수하물(checked baggage)에 대하여 발행하는 운송증권이다. 수하물표의 기재사항에 대해서는 바르샤바협약 제4조 제3항에서 ① 발행의 장소 및 일자, ② 출발지 및 도착지, ③ 운송인의 몇 및 주소, ④ 항공권의 번호, ⑤ 수하물표의 소지인에게 수하물을 인도한다는 뜻의 표시, ⑥ 수하물의 수 및 중량, ⑦ 동 협약 제22조에 의하여 신고된 가액, ⑧ 운송이 본 협약에서 정하는 책임에 관한 규정에 따른다는 뜻의 표시등이다. 수하물표가 증거증권인 점, 그 부존재, 불비, 멸실, 부적합한 작성, 교부의 법적효과는 여객항공권의 경우와 똑같이 적용된다(동 협약 제4조 제4항).

몬트리올협약상에서는 바르샤바협약과 같은 별도의 독립된 조항을 두지 않고 있으나 동 협약 제3조 제3항에서 위탁수하물마다 항공사가 개별적인 수하물 식별표(baggage identification tag)를 여객에게 제공하도록 규정하고 있다. 이는 바르샤바협약에서 여객항공권은 곧 수하물표로 인식된 점과 차이가 있다고 하겠다. 수하물에 대한 파괴, 멸실, 훼손 등의 법적효과는 여객항공권의 경우와 동일하다(동 협약 제3조 제4항, 제5항).

67) U.S Court of Appeals, second cir., *Lisi v. Alitalia*, 1 Apr.1966: 9Avi18, 374, Avi18, 120, 10Avi17, 785: 4point 로 축소 인쇄된 책임제한에 대한 고지는 눈에 띄지도 않고 읽을 수도 없었던 것이어서 적절한 고지로 인정할 수 없다고 하여 협약상의 책임제한을 원용할 수 없다고 하였다.

68) *Ludecke v. CPA*, Court of Appeal, District of Montreal, Province of Quebec, 23Dec. 1974: 13Avi17, 454, Supreme Court of Canada, 20Mar.1979: 15Avi17, 687

69) *Chan v. KAL*, 490 U.S.122, 1989.

## 8. 여객운송관련 기타 주요내용

### (1) 제5재판관할권<sup>70)</sup>

제5재판관할권 인정은 대부분의 항공사들이 여객의 사망 또는 상해의 경우 각국의 입법 또는 IIA를 통하여 무한책임배상을 선언한 현실에서, 몬트리올협약 중 가장 중요한 개정 중 하나에 해당된다고 판단된다. 본 조항은 미국이 자국민 보호의 취지에서 강력히 주장하였던 것인데, 프랑스를 비롯한 상당수 국가들의 강력한 반대가 있었다. 본 조항은 기존 협약에서 인정한 4개의 관할지 즉 ① 운송인의 주소지, ② 운송인의 주된 영업소 소재지, ③ 운송계약을 체결한 영업소의 소재지를 관할하는 법원, ④ 도착지를 관할하는 법원에 추가하여, ⑤ 승객의 '주요한 영구적인 주(거)소지'(principal and permanent residence)를 제5의 재판관할지로 채택하였다. 이는 오직 승객의 사망 또는 상해에 관한 손해배상에만 적용되는데 승객 또는 생존자들이 그의 주요하고 영구적인 거소가 있는 국가에서 소송을 제기할 수 있는 길을 열어 주었다고 할 것이다.

다만 항공운송인이 예상하지 않은 재판관할지에서 피소 당할 가능성이 있는 불이익과의 균형을 고려하여 주요하고 영구적인 거소가 있는 국가는 운송인이 ① 직접 또는 「상업상의 협정」(Commercial Agreement)에 기초한 다른 운송인이 소유하는 항공운송업을 영위하고 있어야 하며, ② 위 국가 영역 안에 항공운송업을 영위하는 「시설」(Premises:상업상의 협정에 기한 다른 운송인 소유 또는 임차의 것을 포함함)을 소유하거나 임차하고 있는 곳이어야 한다고 규정하고 있다. 몬트리올협약은 이 판단의 핵심 사항인 「상업상의 협정」과 「주요한 영구적 거소」에 관한 정의를 다음과 같이 규정하고 있다.

첫째, “상업상 협정”(Commercial Agreement)이란, 대리점계약 이외의 운송인 간에 체결된 협정으로서 운송인간의 공동항공여객운송업무의 제공에 관한 것을 의미 한다고 정의하고 있다<sup>71)</sup>. 이는 공동운항항공사(Code Share Airline)에 대한

70) 몬트리올협약 제33조

71) 몬트리올협약 제33조 제3항 (a). 원문은 다음과 같다. “Commercial Agreement” means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passenger by air” 김두환 교수는 “Commercial Agreement”란 표현에 대해 항공기 편명 공동사용(Code-sharing)등의 구체적인 명칭을 사용하지 않은 것

관할권을 인정하려는 의도로 파악되고 있다.

둘째, “주요하고 영구적 거소” (Principal and Permanent residence)란 사고당시 승객의 고정적이고 영구적인 거주장소를 의미한다. 그 장소를 결정함에 있어서 승객의 국적은 결정적인 요소가 되지 아니한다.<sup>72)</sup> 이는 승객의 국적은 결정적 요소는 되지 않지만 승객의 주요하고 영구적인 거소를 결정하는 몇 가지 요소 중 하나라는 고려되어 진다는 의미이다.

일견하여 볼 때, 본 조문은 명확하게 규정된 것처럼 보이나 실제로 이를 해석함에 있어서는 많은 논란이 있을 수 있다고 본다. 사고항공사가 시설물을 소유 또는 임차의 형태로 운영하고 있다는 규정을 해석함에는 어려움이 없으나, Commercial Agreement를 맺은 항공사가 임차 또는 소유하고 있는 시설물이 있어야 한다는 규정과 관련하여 Code Share 항공사의 범위를 ‘사고가 난 여정’과 관련된 항공사만을 의미하는 지가 불명확하다. 이론적으로는 사고 항공사와 Code Share Agreement를 맺은 모든 항공사가 포함될 가능성이 있으므로 향후 여객 사망, 상해관련 소송에서 이에 대한 많은 논란이 예상된다. 또한, Code Share를 했다고 해서 그것이 본 조항에서 이야기하는 공동운항(Joint Service)를 충족시키는 것은 아니기 때문에 Code Share 자체만으로는 본 조항의 상업상의 협정이 이루어 졌다고 할 수 있는 지도 문제이다<sup>73)</sup>.

한편, 몬트리올협약은 승객의 사망, 상해의 경우에만 제 5관할권을 인정하고 수하물 손해배상의 경우에는 이를 인정하지 않고 있으나, 수하물이 승객과 함께 운송된다는 사실을 감안하면 수하물을 제외할 하등의 이유가 없으므로 이는 입법적인 불비라고 생각된다. 또한 주소지 및 영구거주지에 대한 각국 간의 법률적

---

은 이와 같은 공동운송업무는 금후 변화 되어 갈 가능성이 높아 항공사간 제휴(Alliance) 등을 포함한 새로운 형태가 출현 될 수 있다는 점과 장래에 발생될 수 있는 새로운 형태까지도 포함 시킬 수 있도록 하기 위하여 Commercial Agreement라는 추상적·일반적 표현을 둔 것이 라고 한다. 김두환 교수 논문, “1999년 몬트리올협약상의 국제항공여객운송인의 손해배상책임”, 「항공우주법학회지 제18호 1호」, 2004,2, 28면 참조.

72) 몬트리올협약 제33조 제3항 (b). 원문은 다음과 같다. “Principal and Permanent residence” means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

73) “Carrier”의 의미에 대하여 실제운송인과 계약상의 운송인을 모두 포함하는 Guadalajara 협약 (1961)의 개념을 신 협약에 도입함으로써 어느 정도 불확실성을 감소시켰다고 볼 수는 있다.



인 규제가 상이함에 따른 문제발생도 예상된다.

여하튼 본 조항으로 인하여 미국인 국민(정확하게는 미국에 주소지 또는 영구 거주지를 가진 자)은 항공기사고 발생 시 기존의 4개의 재판관할권에 구애 받지 않고 상대적으로 높은 배상판결금액을 받을 수 있는 자국에서 소송을 제기할 것이 확실시 되므로, 우리나라를 비롯하여 일반적으로 미국보다 손해배상수준이 낮은 국가에서는 각별한 주의가 요망된다 하겠다.

## (2) 운송인의 선급금 지급<sup>74)</sup>

항공기사고(aircraft accidents)로 부터 여객의 사망이나 상해의 결과가 발생한 경우, 항공사는 각국 국내법에 그에 관한 규정이 있는 경우 그 규정에 따라 유족 또는 부상승객의 당장에 닥친 경제적 곤란(Immediate Economic Needs)을 해소하기 위하여 지체 없이 선급금(Advance Payments)을 지급할 의무가 있다고 규정하고 있다.

본 조항은 바르샤바협약에는 없었던 규정으로 여객의 사상의 경우 본인 및 가족들의 경제적인 궁핍을 구제해주기 위한 것이다. 항공기사고에 있어서 손해배상에 관해 원만한 합의가 이루어 지지 않아 소송으로 가는 경우 보통 최종판결까지는 수년이 걸려 그 동안 본인 및 유족들이 겪는 경제적 고통은 매우 심각하다. 이러한 문제점은 현실적으로 지적되어 온 것인데 금번 본 조항의 삽입으로 어느 정도는 해결 되었다고 할 수 있다<sup>75)</sup>.

본 조에서 협약은 ‘항공기사고’의 정의를 제17조 제1항과 마찬가지로 명확히 하고 있지 않다. 생각건대 선급금의 지급을 각국의 국내법에 위임한 본 규정의 취지를 볼 때, 선급금을 지급하여야 할 항공기사고의 범위도 각국의 실정에 맞게 국내법이 자체적으로 정할 수 있도록 여지를 남겨둔 것으로 해석된다.

또한 본 조는 “긴급한 경제적 수요를 충족시키는 지급”에 대하여 언급하고 있지만 그 개념상 위와 같은 지급은 각국의 국내법(자국법)의 요건에 따르게 되며

74) 몬트리올협약 제28조.

75) The Conference Final Act에 포함된 Resolution No.2는 운송인들로 하여금, 자국법이 이를 요구하고 있는지 여부에 상관없이 자발적으로 위와 같은 선급금을 지급하도록 요청하고 있으며 아울러 당사국들로 하여금 운송인에 대한 선급금 지급을 추진하기 위한 국내법상 적절한 조치들을 채택하도록 독려하고 있다.

자국법의 지급기준을 변경하는 것은 아니다<sup>76)</sup>.

우리나라의 경우 아직까지 배상금의 선급금에 대한 국내법 규정을 가지고 있지는 않으나, 항공기사고의 관행으로서 유가족 혹은 부상승객에게 배상금의 일부에 대한 선급금 지급이 이루어지고 있으므로 본 조항의 신설이 크게 문제되지는 않을 것으로 사료된다. 이러한 선급금의 지급은 항공사의 책임을 인정하는 것은 아니며 또한 나중에 손해배상금 총액에서 상계(offset)할 수 있다.

### (3) 조약의 배타성과 징벌적 손해배상의 명시적 배제<sup>77)</sup>

몬트리올협약은 소의 청구원인 여하를 묻지 아니하고 동 협약에서 정하여진 조건과 책임의 한도에 따라 소를 제기할 수 있다고 규정하여, 동 협약의 배타적 적용을 명확히 하였다. 또한 영미법상 인정되는 징벌적 손해배상(punitive damage)과 기타의 비배상적 손해(non-compensatory damage)의 배상을 인정하지 않는다는 취지를 명시적으로 규정하여 이의 인정 여부에 대한 논란의 여지를 없앴다.

다만 non-compensatory damage라는 용어에 대해 아무런 정의 규정을 두고 있지 않으므로 그 개념 및 범위에 대한 논란이 있을 수 있다.

징벌적 손해배상을 배제하는 명시적 규정을 둔 것은 제5재판관할권에 반대하는 의견에 대한 완충제로서 두었다는 의견이 있다. 제5재판관할권이 인정되면 여객의 사상에 대해서는 배상액이 높은 미국에서 소송이 제기될 가능성이 증가하므로 미국에서의 고액의 징벌적 손해배상에 대한 염려를 명문으로 불식시킬 필요가 있었다는 것이다<sup>78)</sup>. 미국에서는 바르샤바협약 제17조는 징벌적 손해를 배제하는 것이라는 판례가 확립되어 있다.

관련문제로서 징벌적 손해의 배제가 항공운송인의 사용자 또는 대리인에게도 적용되는가 하는 문제가 있다. 판례는 이를 긍정하고 있다<sup>79)</sup>.

76) EC Regulation 2027/97은 사망 또는 부상의 경우 최소 선급금 지급 금액으로 승객 당 15,000SDR을 사고발생 후 15일 이내에 지급하도록 규정하였다. 그러나 이를 개정한 EC Regulation 889/2002는 선급금 지급금액을 승객 당 16,000SDR로 약간 상향조정하였다.

77) 몬트리올협약 제29조.

78) 坂本昭雄, 三好 晉, 前掲書, 286頁.

79) In re Air Crash Disaster Near Peggy's Cove, Nova Scotia, 2002 U.S. Dist. LEXIS3308 (E.D.Pa.2002), Nova Scotia에서 발생한 Swissair추락사고 관련소송에서 원고는 추락사고의 주된 원인이 In-Flight Entertainment의 오락동이며, 공동피고인 정비조업자에게 동System의 장착 및 정비에 관한 책임이 있다고 주장하면서Swissair 및 SR Technics등 피고들에게 Punitive

**(4) 보험가입의무<sup>80)</sup>**

협약 당사국은 항공사가 본 협약상의 손해배상책임을 담보하는 보험을 가입할 것을 요구할 수 있고, 해당 항공사가 취항하는 국가의 정부는 항공사에 대하여 이러한 보험의 가입을 증명하는 서류를 요구할 수 있다고 규정하였다. 당사국이 자국의 항공운송인에 대하여 적절한 보험의 가입을 유지하도록 요구함과 동시에 해당 항공사가 취항하는 나라에서도 그 항공사가 적절한 보험을 유지하고 있는가를 판단할 수 있도록 규정을 두고 있는 것이다.

그러나 적절한 보험을 유지하지 않았다고 제재를 가할 수 있는 규정은 없다. 이 경우는 취항을 거부함으로써 강제할 수 있을 것이다. 그리고 원문에서 규정하고 있는 ‘적절한 보험(adequate insurance)’이 구체적으로 어느 정도의 수준을 일컫는지에 대하여 명확한 설명이 없으므로 논의의 문제를 남기고 있다.<sup>81)</sup>

본 협약 상의 보험규정은 오직 협약 상 운송인이 부담하는 책임에 대해서만 적용될 뿐 전쟁보험을 포함한 제3자에 대한 책임은 대상이 아니므로 당사국은 별도로 이에 대한 부보를 요구하여야 한다.

**(5) 책임한도액의 자동조정<sup>82)</sup>**

본 협약은 물가상승률을 감안하여 매 5년마다 책임한도액의 적정성 여부를 검토할 수 있는 장치를 마련하였다. 즉 5년마다 SDR을 구성하는 5개국(미국, 영국, 독일, 프랑스 및 일본)의 소비자 물가 지수의 inflation factor가 10%를 넘을 때에는 배상한도액을 자동적으로 상향 조정할 수 있도록 하는 규정을 두었다. 그러나

Damage를 청구하였다. 이에 대해 재판부는 Swissair뿐만 아니라 Warsaw Convention 및 동 협약의 책임관련 조항이 SR Technics에도 적용된다고 판결하였다. 그 이유로 Warsaw Convention상의 ‘carrier’는 carrier를 대신하여 항공기운항에 필수적인 서비스를 제공하는 employee나 agent를 포함하는 개념이며, 조업사의 조치는 운항을 위한 필수적인 업무로 보았다.

80) 몬트리올협약 제50조

81) 통상 중형기의 경우는 5억불, 대형기의 경우는 10억불 이상을 부보하는 것으로 알려져 있다. EU의 경우는 EC Regulation No.785/2004에서 EU취항항공사는 승객 250,000SDR, 수하물 1,000SDR, 화물17SDR을 담보하는 책임보험을 부보하도록 하고 있고 제3자 배상책임으로 최대이륙중량에 따라 중형기 1억 5천SDR, 대형기 5억SDR까지의 책임보험을 강제하고 있다.

82) 몬트리올협약 제24조

협약 당사국의 과반수가 상향조정에 동의하지 않는 경우에는 당해 수정은 효력이 발생되지 않는다.

본 규정은 앞으로 있을지도 모를 세계경제의 극심한 인플레이션으로 인한 책임 한도액의 실질적인 감소를 피하기 위한 의도로서, 그 동안 Warsaw system하에서의 몇 차례의 책임한도액의 개정이 있었지만 실효를 거두지 못한 점에 대한 반성에서 마련한 규정이라 하겠다.

### (6) 전자여객항공권<sup>83)</sup>의 도입

항공운송증권과 관련하여 몬트리올협약의 가장 큰 특징은 그 기재사항을 대폭 간소화하고 현대화하였다는 점이다. 그리고 그 일환으로 전자여객항공권과 전자항공화물운송장을 도입하였다. 협약 제3조 제1항에서는 여객항공권의 필요적 기재사항을 Electric Ticketing이 가능하도록 최소한으로 줄였고 동조 제2항에서는 제1항에서 표시하는 정보를 보존하는 어떠한 다른 수단도 제1항에 규정되고 있는 증권의 교부를 대체할 수 있다고 하여 전자항공권에 대하여 규정하고 있다.

### (7) 계약운송인과 실제운송인<sup>84)</sup>

오늘날 운송업의 발달과 치열한 경쟁에 따른 작업의 분화와 효율성의 극대화는 운송기업의 존망이 걸린 문제로 대두되고 있다. 이에 따라 계약운송인이 실제 운송인을 활용하여 그 사업영역을 확대하는 것은 필수불가결의 생활전략이 되었다. 이는 항공운송업계에 있어서도 마찬가지이며 이에 현실적으로 존재하면서 많은 법적 문제점을 야기하고 있는 실제운송인에 대한 규율이 필수불가결하게 되었다. 이에 따라 몬트리올협약은 1961년 과다라하라협약이 채택한 바 있는 계약운송인과 실제운송인에 관한 규정을 도입하였다. 이것은 바르샤바체제에서의 단편적이었던 규정을 하나의 법체제로 입법화한 것으로 몬트리올협약의 긍정적 업적의 하나로 볼 수 있다. 하나의 법체제로서 성립되었으므로 몬트리올협약에 가입한 국가는 별도로 과다라하라협약에 가입하지 않아도 된다. 이에 대한 규정은 몬트리올협약은 제5장에 계약운송인 이외의 자가 행하는 운송이라는 타이틀 하에 계

83) 몬트리올협약 제3조

84) 몬트리올협약 제39-48조

약관운송인과 실제운송인에 관한 별도의 장을 두고 제39조(계약운송인, 실제운송인), 제40조(계약운송인과 실제운송인의 각각의 책임), 제41조(상호책임), 제42조(이의제기 및 지시의 상대방), 제43조(사용인 및 대리인), 제44조(손해배상총액), 제45조(클레임의 피청구자), 제46조(추가재판관할), 제47조(계약조항의 무효), 제48조(계약운송인과 실제운송인의 상호관계)에 이르는 총 10개의 조문을 규정하고 있었는데 약간의 문구수정을 제외하고는 대부분 과다라하라협약과 내용이 동일하다. 여객의 항공기 Code-Sharing에 있어 계약운송인(Contracting Carrier, Marketing Carrier) 및 실제운송인(Actual Carrier, Operating Carrier)의 쌍방에 본 협약이 적용된다는 취지가 명확하게 되었다.

### (8) 제소기한<sup>85)</sup>

손해에 관한 권리는 도착지에 도착하는 날, 또는 항공기가 도착하여야만 되었던 날, 운송이 중지되었던 날부터 계산하여 2년의 기간 내에 소송을 제기하지 않으면 소멸한다고 종전과 같이 규정하고 있다. 이 2년의 기간은 제척기간이다.<sup>86)</sup> 제35조 제1항의 2년의 기간은 소의 원인이 무엇이든 불문하고 적용된다. 또 운송인에게 고의가 있는 경우에도 적용되며 사기가 있는 경우에도 적용된다. 이 기간은 운송증권에 고지할 필요가 없다. 운송인의 이행보조자도 본조를 원용할 수 있다고 본다.

## 9. 결어

몬트리올협약의 제정으로 지난 80여년간 국제항공운송업계의 항공운송인의 책임관계를 지배해 온 소위 바르샤바체제는 이제 종언을 고하고 몬트리올협약이 발효된 지 5년이 지난 현 시점에서 동 협약에 가입한 국가가 미국, 영국, 캐나다,

85) 몬트리올협약 제35조 제1항.

86) 우리나라의 통설이다. 손주찬, “국제항공운송인의 손해배상책임의 소멸시기”, 「중재」, 1981.7. 5면, 김두환, “항공운송인의 책임과 그 입법화에 관한 연구”(박사학위 논문, 경희대학교 대학원, 1983.12), 35면, 송상현, “국제항공운송인의 손해배상책임에 관한 몇 가지 문제점”, 「법률실무연구 제3집」, 1982, 99면, 최준선교수는 제척기간이라고 하면서 이 기간에 대한 연장합의는 가능한 것으로 해석하고 있다. 전게서, 271면.

독일, 일본 등 대부분의 항공선진국을 포함하여 86개국에 달하고 있다. 우리나라도 늦었지만 2007년 12월 29일에 가입하였다. 이로써 이제 국제항공운송업계는 본격적인 몬트리올협약 시대를 맞이하게 된 것이다.

이 몬트리올협약은 그 전문에서 밝히고 있듯이 항공운송인을 위한 것이 아니라 소비자(승객/화주)를 위한 협약이다. 이에 따라 앞에서 살펴보았듯이 본 협약은 여객의 사상의 경우 2단계 책임제도를 도입하여 승객을 두텁게 보호하는 일방 다른 한편에서는 제5관할권을 도입하여 승객의 주거소지에서 소송할 수 있는 길을 열어놓았다. 그렇긴하나 본 협약이 전 세계적으로 시행됨에 있어서는 새로운 문제점이 도출될 것으로 예상된다. 예컨대, 사상에 대한 손해배상의 범위와 관련하여 새로운 협약에서도 종전과 같이 'bodily injury'라는 문언을 유지하고 있기 때문에 신체적 사상을 동반하지 않는 순수한 정신적 상해에 대한 배상문제는 어떻게 처리할 것인지가 논의의 대상이다. 또한 협약 제17조는 사고에 대한 명확한 정의규정을 두지 않았기 때문에 이에 대해 항공운송인의 입장에서는 되도록 좁게 해석하려 할 것이고 승객의 입장에서는 넓게 해석하려고 할 것이기 때문에 마찰이 예상된다. 제5재판관할권 인정과 관련하여서는 종래에 항공사고시 재판관할권이 인정되지 않던 case에 새로운 관할권이 인정되어 상대적으로 손해배상의 범위가 확대되고 미국처럼 배상액이 높은 국가에서의 소송제기가 증가할 것으로 예상되는 바(이른바 배상금 쇼핑의 문제), 이에 대한 항공사들의 적절한 대응유무, 그리고 항공보험관계 사항의 처리방법, 아울러 주거소지에 대한 각국간 법적 규율의 상이에 따른 문제는 어떻게 해결할 것인지 등에 대한 대비책이 강구되어야 할 것이다. 게다가 기존에 인정되던 4개 관할이 승객에게 특별히 유리하지 않는 한 승객의 주소지에서 소송을 제기하는 결과를 초래할 것이므로 기존 관할 규정의 사문화를 초래할 가능성마저 있으며, 각국 법원이 미국인과의 형평성 차원에서 자국민보호를 위한 판결을 양산할 가능성도 우려된다. 또한 몬트리올협약 제55조는 본 협약이 기존의 국제항공운송에 적용되는 모든 법규에 우선하여 적용되는 것으로 규정하고 있는데, 이 경우 신협약은 기존의 바르샤바협약을 대체하게 될 것이며 신협약의 체약국과 비체약국 사이에 여러 가지 법적문제점이 발생할 것으로 예상된다. 따라서 가능한 한 조속한 시일 내에 전 세계 대부분의 국가들이 몬트리올협약에 가입하여 문제점에 대한 대비책을 마련함과 동시에 각국의 법적 통일성을 꾀하는 노력이 필요하다고 본다.

이와 관련 우리나라가 2007년 12월 말 이 협약에 가입한 사실은 이미 언급한

바 있지만 우리 정부는 여기에서 한 발 더 나아가 본 협약에 기초한 항공운송법을 상법의 일부로서 제정하여 시행하려고 하고 있다. 이미 우리나라의 양대 항공사들은 몬트리올협약의 상당 부분을 항공운송약관에 반영하고 있으므로 큰 영향은 없다고 보나 새로 생기는 신생 저가항공사들에게는 부담이 될 수 있다고 본다. 그렇긴 하나 몬트리올협약은 이미 시대의 대세이고 앞으로의 국제항공운송업계를 지배할 책임협약이므로 시행에 대한 대비에 만전을 기하여야 할 것으로 본다.

## 참 고 문 헌

- 김두환, 「국제항공법학론」, 한국학술정보, 2005.
- 최준선, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1987.
- 김종복 외2인, 「신국제항공우주법」, 한국항공대 출판부, 2006,
- 坂本昭雄, 三好晋, 「신국제항공법」, 유신당, 1999,
- 藤田勝利, 「신항공법강의」, 신산사, 2007.
- Dr.I.H.Ph.Diederiks-Vershoor, 「An Introduction to Air Law」, 2006,
- Paul Stephen Dempsey, Michael Milde, 「International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999」, McGill University Institute of Air & Space Law, 2005.
- 김두환, "새로운 바르샤바체제의 현대화와 종합화에 관한 ICAO특별그룹의 협약안의 내용", 「항공우주법학회지 제11호」, 1999.
- "The Montreal Convention : A First Impression" 「항공우주법학회지 제12호」, 2000.
- 손주찬, "국제항공운송인의 손해배상책임의 소멸시기", 「중재」, 1981.7.
- 김두환, "항공운송인의 책임과 그 입법화에 관한 연구"(박사학위 논문, 경희대학교 대학원, 1983.12),
- 송상현, "국제항공운송인의 손해배상책임에 관한 몇 가지 문제점", 「법률실무연구 제3집」
- Condon & Forsyth LLP, The Liability Reporter, Feb.2003,



## 초 록

1999년 몬트리올협약이 제정되기까지는 1929년의 바르샤바협약을 중심으로 한 바르샤바체제가 국제항공운송책임과 관련한 기본 체제가 되어 있었다. 그러나 유한책임, 과실책임 원칙을 기반으로 한 운송인 보호 중심의 성격이 강한 바르샤바 체제가 급속한 성장을 이룩한 항공운송분야의 시대적 수요에 부응할 수 없게 되면서 이를 하나로 통합하고 현대화한 조약제정의 시대적 필요성에 의하여 탄생한 것이 1999년 몬트리올 협약이다.

몬트리올협약은 크게 2가지의 의의를 가지고 있다. 먼저 기존의 항공운송과 관련한 많은 조약들을 범세계적으로 통합하고 통일적인 기준을 제시했다는 점이고 따른 하나는 기존의 바르샤바 체제와는 다른 책임법리를 구성함으로써 소비자 중심, 소비자 이익의 보호에 중점을 두었다는 점이다.

본 논문은 이러한 몬트리올협약의 내용 중 여객운송인의 책임을 중심으로 살펴본 것인바 책임성립요건으로써 여객의 사망 또는 신체상해와 같은 책임원인과 사고 등의 세부적 요건에서부터 새로이 도입한 제도 등 관련 문제를 살펴보았다. 즉, 몬트리올협약이 채택한 2단계책임제도를 비롯하여 신체상의 상해를 둘러싼 해석문제, 항공사고가 성립하기 위한 요건을 둘러싼 문제, 제5 재판관할권 문제, 전자항공권의 도입에 따른 법적문제, 선금금 지급제도, 계약운송인과 실제운송인에 관한 규정 등 항공여객운송인의 책임과 관련한 전반적인 문제를 다루었다. 이들 중 10만 SDR까지는 항공운송인에게 엄격책임, 10만 SDR 이상에 대해서는 항공운송인이 과실없음을 입증하지 못하면 무한책임을 지도록 하는 2단계 책임제도와 승객의 주거소지에서 소송 제기가 가능토록 한 제5 재판관할권 도입은 몬트리올협약의 가장 큰 특징이라 할 수 있다. 항공운송인이 10만 SDR이상의 경우에 있어서 무과실 입증에 결코 용이하지 않다는 점에서 사실상 무한책임을 도입하였다고 볼 수 있고 제5 재판관할권 도입과 관련하여서는 승객의 입장에서소송을 제기할 수 있는 관할법원의 선택이 늘어났다는 점에서 피해자 보호에 획기적인 조치라 할 수 있다.

앞으로 항공여객운송 산업은 점점 더 보편화되고 일상화되고 항공여객운송의 수요는 더욱 증가할 것으로 전망된다. 따라서 이와 관련한 국제적 통일 책임협약인 몬트리올협약의 중요성은 더욱 커질 전망이다. 그러나 몬트리올협약은 이제 막 출발한 단계이어서 앞으로 많은 문제점과 해결해야 할 과제를 안고 있다고 본다. 예컨대 신체

적 상해에 정신적 손해의 포함여부 문제, 상대적으로 배상금액이 높은 곳으로의 소송이 옮겨가는 Forum Shopping 문제, 강제보험을 도입에 따른 적절한 보험의 구체적 수준 문제 등이다. 국제적으로는 이러한 문제점을 해결하기 위한 대책 마련을 지속적으로 노력할 필요가 있으며, 더 많은 체약국의 확보에도 힘써야 할 것으로 본다.

우리나라는 몬트리올협약에 2007년 9월 20일부로 가입하였고 동년 12월 29일부로 국내적으로도 발효되었다. 더 나아가 우리나라는 본 협약에 기초한 항공운송법을 상법의 일부로 제정하여 시행하려 하고 있다. 이러한 사실은 몬트리올협약이 우리 항공운송업계에도 현실이 되었다는 것을 의미한다. 따라서 우리 항공운송업계도 이에 따른 대비를 하는 것이 필요하다고 본다.

**주제어 : 1999년 몬트리올 협약, 항공여객운송, 항공사고, 2단계 책임제도, 무과실 책임원칙, 무한책임원칙, 제5 재판관할권, 선급금지급제도, 전자항공권, 강제보험, 항공운송법**

## **Abstract**

### **A Study on the Passenger's Liability of the Carrier on the Montreal Convention.**

**Kim, Jong Bok**

Until Montreal Convention was established in 1999, the Warsaw System is undoubtedly accepted private international air law treaty and has played major role on the carrier's liability in international aviation transport industry. But the whole Warsaw System, though it was revised many times to meet the rapid developments of the aviation transport industry, is so complicated, tangled and outdated. This thesis, therefore, aim to introduce the Montreal Convention by interpreting it as a new legal instrument on the air carrier's liability, specially on the passenger's, and analyzing all the issues relating to it. The Montreal Convention markedly changed the rules governing international carriage by air. The Montreal Convention has modernized and consolidated the old Warsaw System of international instruments of private international air law into one legal instrument. One of the most significant features of the Montreal Convention is that it sifted its priority to the protection of the interest of the consumers from the protection of the carrier which originally the Warsaw Convention intended to protect the fledgling international air transport business.

Two major features of the Montreal Convention adopts are the Two-tier Liability System and the Fifth Jurisdiction. In case of death or bodily injury to passengers, the Montreal Convention introduces a two-tier liability system. The first tier includes strict liability up to 100,000SDR, irrespective of carriers' fault. The second tier is based on presumption of fault of carrier and has no limit of liability. Regarding Jurisdiction, the Montreal Convention expands upon the four jurisdiction in which the carrier could be sued by adding a fifth

jurisdiction, i.e., a passenger can bring suit in a country in which he or she has their permanent and principal residence and in which the carrier provides a services for the carriage of passengers by either its own aircraft or through a commercial agreement. Other features are introducing the advance payment, electronic ticketing, compulsory insurance and regulation on the contracting and actual carrier etc. As we see some major features of the Montreal Convention, the Convention heralds the single biggest change in the international aviation liability and there can be no doubt it will prevail the international aviation transport world in the future. Our government signed this Convention on 20th Sep. 2007 and it came into effect on 29th Dec. 2007 domestically. Thus, it was recognized that domestic carriers can adequately and independently manage the change of risks of liability. I, therefore, would like to suggest our country's aviation industry including newly-born low cost carrier prepare some countermeasures domestically that are necessary to the enforcement of the Convention.

**Key Words : Montreal Convention 1999, Warsaw Convention, Warsaw System. Two-tier liability system, Fifth Jurisdiction, Advance Payment, Electronic Ticketing, Compulsory Insurance, International Aviation Transport Industry.**