

Warsaw條約 제3조에 관한 약간의 考察

—美國判例를 중심으로—

朴 榮 吉*

〈目 次〉

- I. 序 論
- II. Warsaw 條約의 歷史
- III. Warsaw 條約 第3條에 관한 美國 判例法에 展開
- IV. 結 論

I. 序說

國際航空運送에 있어서의 運送人의 責任에 關하여 규정하고 있는 Warsaw條約(Warsaw Convention) (정식명칭은 「國際航空運送에 관한 規程의 통일에 關한 條約」, 1929년 成立, 1933년 發效)은 두개의 國際會議의 作業을 結晶한 것으로서, 그 하나는 1925년의 파리회의이고, 다른 하나는 1929년의 Warsaw회의 이다. 이들 회의에서는 두가지의 기본적인 關係事項을 提기하였는데, 첫째는 國際航空運送人과 乘客의 權利와 責任에 關하여 통일을 해야 한다는 必要性이고, 둘째는 吐자를 위축시킬 뿐만 아니라 航空運送人을 破産시킬 수 있는 大規模의 不法行爲에 對한 損害賠償으로 부터 이제 發 시작된 國際航空事業을 保護하여야 한다는 必要性이었다¹⁾. Warsaw條約은 이와 같은 두가지의 요청에 應하여 成立된 것으로 이 條約에서 규정하고

* 韓國航空宇宙法學會 理事, 東國大學校 法科大學 教授

1) Thomas A. Adelson, Case notes, Tort - Liability Limitations under the Warsaw Convention, 56J. Air L & Com. 1991, at 941.

있는 航空運送人の 責任原則은 運送人과 旅客, 荷主간의 이익조정이라고 하는 점에서 매우 합리적인 것으로 인정되어, 성립된지 60년이 흐른 오늘날 현재 세계 120개국 이상이 비준하여 여러 國際條約 가운데서 가장 보편적인 條約의 하나로 되었다.²⁾

그러나 Warsaw條約이 성립된 당시의 航空運送은 극히 한정된 것에 불과하였으나 제2차세계대전 이후의 航空運送은 항공기술의 급속한 발달에 따라 현저한 발전을 가져와 旅客運送이나 貨物運送에 관한 국제운송사업에 있어서 주요한 위치를 차지하게 되었으며, 다른 한편 제2차세계대전후의 커다란 사회경제의 변혁은 Warsaw條約상의 航空運送人の 責任原則이 만족스러운 것은 아니라는 것을 인식하게 하여 Warsaw條約을 근대화하기 위한 개정의정서가 다수 제정되었다.³⁾ 즉 1955년의 헤이그의정서, 1971년의 파테말라의정서 및 1975년 몬트리올의정서로 개정을 거듭하였으나, 이와 같은 Warsaw條約의 개정의정서 가운데서 현재 실제로 발효되고 있는 것은 1955년 헤이그의정서만이 1963년 8월 1일부터 발효되고 있을 뿐이다.

그런데 이러한 다수의 개정의정서의 제정은 근대화의 노력의 시도라는 점에서 긍정적인 면도 있으나 반면에 복수의 改正條約이 존재하는 결과를 가져와 Warsaw條約의 내용이 복잡하게 되어⁴⁾ 실제의 법 적용면에서 혼란을 초래할지도 모른다는 반성에서 오히려 새로운 國際航空運送에 관한 統合條約의 제정을 향하여 노력해야 한다는 움직임도 있다.⁵⁾

本稿에서는 Warsaw條約 제3조에서 규정하고 있는 航空運送人の 旅客에 대한 航空權의 교부와 Warsaw條約 적용의 고지와 관계하여 제기된 航空

2) 우리나라는 이를 직접 체결하거나 비준하지는 않았지만 헤이그의정서(Hague Protocol)를 1967. 7. 13 비준하였다. 김두환, 「항공운송 증권론」, 월간고시, 102면.

3) 小林登, 「國際航空運送法の展開と現在の課題」, JURIST 900號, 1991, 81면.

4) 예를 들면 우리나라는 1955년의 헤이그의정서만을 비준하였으나 영국은 몬트리올의정서까지 비준하였고(1984년), 일본은 Warsaw조약 및 1955년의 헤이그의정서를 비준하였으나(1953년, 1967년), 미국의 경우에는 Warsaw조약은 비준하였지만(1934년) 1955년의 헤이그의정서를 비롯하여 개정 Warsaw조약에 관하여 어느 것도 비준하지 않고 있다. 특히 미국의 경우에는 국제항공운송에 관해서는 Warsaw 원조약과 1966년 5월 13일에 미국 민간항공국과 국제항공운송기업간의 특약으로 성립된 소위 몬트리올 임시협정만이 효력을 가지고 있다.

5) 小林登, 前掲論文, 81면 ; Bincheng, Fifty Years of the Warsaw Convention, Where Do We go from Here?, ZLW, W 1979, at 373.

運送人의 責任制限規定의 適用에 關한 미국의 대표적인 判例를 검토하고자 한다.

II. Warsaw 條約의 歷史

1. 1929년까지의 개황

비행기가 민간항공에 사용되어 旅客運送의 수단으로서 본격적으로 사용된 것은 제1차세계대전후였으나, 그 후 오랜기간 비행기는 위험물이라는 생각에서 비행기를 사용하는 운송사업은 기업으로서 성립할 수 있는가에 의심을 가졌다. 그러면서도 비행기가 하늘을 자유롭게 비행할 수 있는 運送手段이라는 점에서 각국은 航空運送의 장래에 크나큰 기대를 하였다. 그 때문에 나라에 따라서는 航空運送事業을 육성하기 위한 정책적인 견지에서 航空運送人을 면책하는 것을 고려함이 제기되고, 그것과 비행기를 이용하는 旅客의 이익과를 어떻게 균형을 유지하는가가 법률적인 중요한 문제로서 제기되었다.

당시 歐洲의 航空運送人이 조직한 사적단체이었던 國際航空運送協會⁶⁾는 航空運送人의 免責約款을 작성하여 회원인 航空運送人에게 그 채용을 권고함과 동시에 협회가 발행한 시각표에는 航空運送人을 免責한다는 문언을 게재하였다. 그것에 의하면 航空運送人은 航空運送에 기인하는 일체의 責任에서 면제되어 旅客 및 그 權利의 승계인은 旅客이 航空券을 수령하므로써 運送人에 대한 일체의 請求權을 포기한다고 되어 있었다.⁷⁾ 이 免責約款에 대한 歐洲 각국의 태도는 동일한 것은 아니어서 1926년의 파리控訴院의 판결에서는 航空券의 수령만으로는 면책을 인정하기 위한 증거로서는 불충분한 것이나 旅客이 免責約款을 알고서 비행기에 탑승한 때에는 그 약관은 유효하다고 판시하였다. 또한 독일에서는 航空運送人의 면책과 관련하여 격렬한 의논이 있었고 立法院은 免責約款에 반대하는 입장을

6) 1914년에 設立된 歐洲의 航空會社의 團體로서 현재의 IATA의 先驅的 존재라 할 수 있다.

7) 坂本昭雄, 「國際航空における航空運送人の責任について」, 關東學院法學 1권 1호, 1991, 106면 ; Christian P. Verwer, Liability for Damage to Luggage in International Air Transport, at 6.

취하였던 것이다. 그러나 흥미있는 것은 航空運送人の 면책을 내용으로 한 협회발행의 1927년의 航空運送約款에는 그 말미에 구주 21개국의 국명이 연기되어 있어서 이들 나라는 협회의 免責約款을 인정하였다고 추론되고 있다는 것이다.

그러나 1929년까지는 國際航空運送人の 責任에 대한 국제적으로 확립된 룰이 없이, 國際航空運送人の 責任은 國內法에 의하여 규제되고 있었던 실정이다. 이것에서 국경을 접하고 있는 각국은 국제적인 통일룰의 필요성을 통감하고 그 작성을 기대하는 소리가 높아져, 이윽고 그것은 Warsaw條約의 작성으로 실현되었다.

2. Warsaw條約의 歷史

國際航空運送人の 責任제도를 규정한 Warsaw條約은 각국의 여망을 담아 1929년에 작성되었다. 당초 條約에 서명한 나라는 23개국이었으나 지금은 130여개국 이상이 가입하였다. Warsaw條約은 전술한 바와 같이 두가지의 국제회의의 작업을 절충한 것으로 同條約은 航空運送을 계약법의 입장을 취하여 계약의 증거로서 航空券등의 運送證券에 대한 규정을 하고 계약 당사자로서의 航空運送人の 責任을 규정하였다.

Warsaw條約에 있어서의 責任制度는 다음과 같이 3가지 점으로 되어있다. 그 第一은, 航空運送人の 責任에 過失推定主義를 채용하였다는 것, 第二는 航空運送人の 責任에 한도액을 부착하였다는 것이다. 旅客에 대한 한도액은 125000프랑으로 되어 있었다. 第三은 航空運送人の 責任限度額의 不適用을 규정한 것이다. 그런데 Warsaw條約의 責任制限條項의 적용을 회피하는 방법에는 ① 航空運送人の wilful misconduct의 입증, ② 乘客에 대한 航空券의 不交付의 입증, ③ 乘客에게 교부된 항공권에 Warsaw條約상의 責任制限을 충분히게 통지하지 않았다는 사실의 입증등 세가지를 들 수 있다⁸⁾.

이 가운데 Warsaw條約 제3조와 관련된 것은 ②와 ③의 경우이다. 즉 1929년의 Warsaw條約은 3조에서 航空運送人は 각 旅客에 대하여 일정한 운송에 관한 정보를 포함한 航空券을 교부하여야 하며, 만일 航空運送人이 그러한

8) John J. Kennelly, Aviation Law : International Air Travel—A Brief Diagnosis and Prognosis, 1975 Chicago Bar Record, at 192.

航空券을 교부하지 않고 旅客의 운송을 인수한 경우에는 條約이 運送人에게 부여한 일체의 특전이 박탈된다는 뜻을 규정하고 있다⁹⁾.

그러나 위와같은 Warsaw條約 3조의 규정은 1955년의 헤이그 의정서에 의해 航空券의 기재사항을 필요한 최소한의 것으로 정리하여 運送證券에 관한 조항을 실무에 합치시켜 근대화하고 또한 航空券에 당해 航空運送이 Warsaw條約의 적용을 받아 人身損害 또는 수화물의 훼손에 관하여 航空運送人의 責任이 면제 내지 제한되고 있다는 취지의 주의서=통지를 기재할 것을 요구하고, 만일 航空券 등에 그러한 條約의 적용에 관한 주의서의 기재가 없는 경우에는 航空運送人은 條約 22조의 有限責任의 權利를 원용할 수 없다는 취지가 명정되었다¹⁰⁾. 그리고 1971년의 과테말라 의정서에는 航空券의 기계적·자동적 발행이라는 시대의 추세에 맞추어서 전혀 새로운 형태의 航空券의 교부방법을 승인하고 航空券(수하물표)상의 주의요건을 삭제하였다. 또한 1966년에 성립한 몬트리올협정 제2조에서는 항공회사가 旅客에 대하여 교부하는 航空券, 航空券에 첨부되거나 봉투중에 넣어진 지편 또는 航空券 봉투 자체의 어딘가에 적어도 10포인트의 현대적인 활자로 또한 인쇄지와 대조되는 잉크를 사용하여 당해 국제운송에 대하여 Warsaw條約의 責任制限 규정이 적용된다는 것이 있고, 또한 Warsaw條約의 적용이 있는 旅客이고 미국내에 도착지나 출발지 또는 합의된 기항지를 가진 운송의 경우에는 旅客의 死傷에 대한 責任이 1인당 7만5천달러로 제한된다는 취지를 정하고 있다.

그 외에 航空運送企業간의 자치적 규제라는 측면에서 보면 1957년 IATA

9) Warsaw조약 제3조

3조 (1)항. 여객운송에 있어서는 다음 사항을 기재한 항공권을 교부하여야 한다.

(a)발행지 및 발행인, (b)출발지 및 도착지, (c)예정기항지, 다만 부득이한 경우에 운송인이 기항지를 변경할 수 있다는 유보 및 그 변경이 그 운송의 국제적인 성격을 잃게 하는 것이 아니라는 사항, (d)운송인 또는 수인의 운송인의 성명 및 주소, (e) 운송이 이 조약에서 정하는 책임에 관한 규정에 의한다는 취지의 표시

(2)항. 항공권의 부존재, 불비 또는 멸실은 운송계약의 존재 또는 효력에 영향을 미치지 아니하며, 운송계약은 이 경우에도 이 조약의 규정의 적용을 받는 것으로 한다. 다만, 운송인이 항공권을 교부하지 않고 여객을 인수한 경우에는 운송인의 책임을 배제하거나 제한하는 이 조약의 규정을 원용할 권리를 갖지 못한다.

- 10) 重田晴生, 「ワルソー條約第三條の[旅客切符交付]要件と航空運送人の責任制限」, 現代企業法の理論と實務, 經濟法令研究會, 589면; 笹原桂輔, 「航空旅客切符」, 空法 3호, 30면 이하 참조.

(國際航空運送協會)가 航空運送約款중의 중요한 사항에 관하여 「계약약관」으로서 채택한 IATA결의 275b가 있고, 미국민간항공국은 1963년에 미국 및 외국의 항공사는 航空券에 국제운송의 旅客에 대하여 Warsaw 條約에 의해 旅客의 死傷에 관하여 항공회사의 責任이 8,300달러로 제한된다는 취지를 적어도 10포인트 크기의 현대적인 활자로 또는 바탕색과 대조적인 잉크를 사용하여 인쇄해야 한다는 취지를 권고하고, 또한 미국 및 외국의 항공회사는 같은 표시를 모든 영업소 및 航空券 賣場에 적어도 4분의 1 인치의 보르도체 활자를 사용하여 계속적으로 공시하여야 한다는 공시규칙을 제정하였다¹¹⁾.

III. Warsaw條約 제3조에 관한 美國 判例法の 展開

국제항공기에 탑승한 미국인 乘客은 1929년 Warsaw 原條約 및 몬트리올협정의 적용을 받아 運送人에게 소위 wilful misconduct¹²⁾ 가 없는 한, 75,000달러의 責任制限의 적용을 받는다. 과거에는 다음 세가지 경우에 Warsaw條約의 責任制限 규정이 배제될 수 있었다. 그것은 전술한 바와같이, 첫째로 航空運送人이 wilful misconduct에 관여한 경우, 둘째는 航空運送人이 旅客에 대하여 航空券을 교부하지 않았던 경우, 셋째로서는 航空運送人이 航空券상에 Warsaw條約의 責任制限이 적용된다는 것에 관하여 「충분한 통지」(adequate notice)를 하지 않았던 경우였다¹³⁾. 그런데 앞의 두 경우는 Warsaw 條約상 명기된 사유(25조, 3조 2항 참조)인데 반하여, 세번째 사유는 Warsaw條約상에서는 그 근거 규정이 없는, 오로지 미국의 연방법원 및 주법원에 의하여 判例로 형성된 것이다¹⁴⁾. 그러나 이 원칙은 후술하는 Chan

11) 重田晴生, 前掲論文, 589면.

12) Willful misconduct의 의미에 관해서는 손주찬 교수가 자세하게 정의하고 있으나(항공운송기업의 민사책임, 47면 이하 참조), wilful misconduct는 佛法 原文의 “dol”을 영역한 것으로서 영미법상의 개념으로서, 이를 “Oh My God” 유형에 해당하는 것이라고 하는 학자도 있다(John J. Kennelly, op. cit, p192). 국내에서는 학자에 따라 다소 다르게 번역하고 있으므로 본고에서는 wilful misconduct로 사용한다.

13) John J. Kennelly, op. cit, at 192 ; Andelson, op. cit, at 943.

14) 重田晴生, 前掲論文, 592면 ; 이를 「American Rule」이라고도 한다.

v. Korean Air Lines, Ltd., 사건이후 사실상 死文化되었다¹⁵⁾. 이와같은 미국판례법상의 Warsaw條約의 責任制限 적용의 회피에 관한 이론은 그러한 해석을 인정하지 않는 대다수의 Warsaw條約 締約國의 國際航空運送人과의 사이에 많은 문제를 야기시켰고, 미국의 국내사정으로는 責任制限의 원리를 인정하지 않는 國內航空運送과의 관계서 旅客(人身事故의 犧牲者)간에 보상액에 있어서 차별성을 가져왔다.

1. Warsaw條約에 대한 <目的論>적 접근—American Rule

(1) 乘客에 대한 航空券의 不交付

1929년 Warsaw條約 제3조는 航空運送人의 旅客에 대한 航空券交付의 의무를 정함과 동시에 그 航空券에는 다른 운송조건과 함께 당해 운송에는 條約이 정하는 責任에 관한 규정이 적용된다는 취지의 표시가 포함되어야 한다는 것(3조 1항 e호)을 명정하고 있으며, 또한 동조는 航空運送人이 旅客에 대하여 航空券을 교부하지 않은 경우에는 運送人은 責任制限을 援引할 수 없다는 취지를 명기하고 있다.

그런데 航空券이 어느 시점에서든 乘客에게 교부되지 않거나, 교부된 경우에도 航空券의 교부가 乘客이 탑승한 후에 이루어지는 경우가 있다. 이와 같은 항공기 탑승전의 航空券의 불교부는 전세비행기에 탑승한 군인들에게 발생할 수 있는데 군인들은 일반적으로 탑승권만을 교부받는다. 또한 단체여행에 있어서 여행객들은 여행안내자들이(travel directors) 航空券을 관리하기 때문에 자주 航空券을 교부받지 못하는 경우가 있다¹⁶⁾.

이에 관하여 미국의 초기의 Warsaw條約 判決로서 알려진 Ross v. Pan Am Airways사건¹⁷⁾에서 법원은 제2차세계대전중에 유럽에서 미군을 위문하던 유명한 여성예술인(entertainer)인 原告가 航空券을 직접 받지 않았다는 사실에도 불구하고 航空社가 條約의 보호를 주장하는 것을 인정했다

¹⁸⁾

15) Andelson, op. cit, at 943.

16) Kennelly, op. cit, at 192.

17) 299 N.Y. 88, 85 N.E. 2d 880(1949)

18) 사건의 개요에 관해서는 徐 晟, <國際航空運送人의 損害賠償責任>, 사법논집 5집, 법원행정처, 434-435면 참조.

Ross사건에서 원고는 그녀를 하반신불구로 만든 항공기 사고를 이유로 100만 달러의 損害賠償請求訴訟을 제기하였다. 原告는 Pan Am사가 원고에게 개인적으로 航空券을 교부하지 않았기 때문에 Warsaw條約의 損害賠償限度가 적용되지 않는다고 주장하였다. 법원은 본건에 대하여 원고의 損害賠償額을 그 당시 존재하는 責任限度額 8,300달러로 責任制限을 용인하면서 原告와 원고의 航空券을 수령한 USO(United Service Organizations) 관리 사이에 묵시적인 대리관계가 존재한다고 판시하였다. 그러한 代理關係는 원고와 원고의 航空券을 수령할 責任을 포함하여 비행기 탑승계획 전체를 돌보도록 그 관리에게 허용했기 때문에 발생했다. 그러나 Warsaw條約은 乘客이 航空券을 교부받지 못했을 때는 運送人이 Warsaw條約의 責任制限을 원용할 수 없다는 뜻을 명시적으로 규정하고 있는 점에 대하여, 법원은 「Warsaw條約은 합리적이고 또 명확한 법의 목적을 달성하기 위하여 해석되지 않으면 안된다」고 말하고 있다¹⁹⁾.

Ross사건은 Grey V. American Airlines사건에서 계속된 접근방식인 목적론적인 접근방식의 관점에서 Warsaw條約의 文理的 적용을 기각했다. Grey사건은 피고회사의 DC-6가 뉴욕으로부터 워싱턴·달라스를 경유하여 멕시코시티로 향하여 비행하는 중에, 航空券에 「예정기항지」라고 하여 기재되어 있지 않은 텍사스주 달라스의 러드필드공항에서 추락한 사고에 대하여 兩親을 잃은 원고가 피고회사를 상대로 損害賠償請求訴訟을 제기한 사건이다. 법원은 Warsaw條約 3조 1항 c에 의하여 요구되는 「예정기착지」를 航空券에 표시하지 않았더라도 同條約의 責任制限을 원용할 수 있다고 판결하였다. 그 이유는 이러한 「기술적이고 전혀 본질적이 아닌」(technically and wholly unsubstantial) 不作爲가 條約의 보호를 배제할 수 없다는 것이다.

Ross 사건과 Grey 사건에 관하여 법원은 Warsaw條約의 문리적 해석을 적용하지 않으므로써 條約의 문리적 의미보다는 條約의 목적을 강조하는 소위 Policy oriented approach로 나아가게 하였다. 다시 말하면, 條約을 그 字句에 구애받지 않고 목적에 합치하도록 자유롭게 해석한다고 하는 사고방식을 시인하여 Warsaw條約 3조가 정하는 航空券 교부요건 및 條約의 責任制限 적용의 표시에 관하여 새로운 해석을 하였던 중요한 판결이다²⁰⁾. 이러한 선례를 따라 이후의 판례는 문제의 條約에서 정한 요건의 불이행이

19) Id 93, 85 N.E. 2d 885.

20) 重田晴生, 前掲論文, 594면.

航空運送人이 지키지 않은 요건이 목적을 부여한 責任保護로 부터 航空運送人의 자격을 박탈할 정도로 큰 것이었는가에 초점이 맞추어졌다²¹⁾.

즉, Warsaw條約 3조의 교부요건의 목적은 乘客이 損害賠償限度가 불충분한 배상이라고 생각한다면 부가적인 보험을 가입할 기회를 乘客에게 주기위한 것이므로, 만일 航空運送人이 여객이 항공기에 탑승한 후에 航空券을 교부하였다면 그 乘客은 이러한 기회를 박탈당한 것이다. 이러한 취지에 따라 실제로 Mertens V. Flying Tiger Line, Inc.²²⁾, 사건에서 제2순회구연방항소법원은 Warsaw條約 3조 2항의 航空券交付要件의 목적을 분석하여 條約이 Warsaw條約의 적용이 있다는 취지의 주의서를 포함한 航空券의 교부를 요구하는 취지를 旅客으로서 항공회사에 의한 責任制限으로 부터 자기보호조치를 취할 수 있는 (예를 들면, 탑승을 취소한다든가 항공회사와 특약을 맺는다든가, 여행보험의 가입절차를 취하든가) 합리적인 기회를 부여하는데 있다고 하고, 「비행기가 수천피트의 상공에 있는 때에 旅客에게 航空券이 교부된것은 의미가 없다」고 하면서 본건과 같이 이륙직전의 航空券의 교부(더구나 航空券에 기재된 責任制限에 관한 표시는 거의 주목을 끌지 못하거나 읽기 어려운 것이었다)로는 그러한 條約이 목적으로 하는 바를 달성될 수 없다고 하여 원판결을 파기하고 損害賠償에 관하여 재심리를 명하였다.

Warren v. Flying Tiger Line²³⁾ 사건도 Mertens판결과 같이 航空券의 교부요건에 관한 사안으로서 제9순회구의 분석은 제2순회구의 그것과 완전히 동일한 것이었다. 즉 法院은 航空運送人이 탑승직전에 트랩상에서 乘客에게 航空券을 교부했기 때문에 Warsaw條約의 損害賠償한도의 적용을 금지시켰다. 특히 트랩상에서의 航空券交付는 乘客이 부가적인 보험에 가입하기 위한 합리적인 시간을 부여하지 않은 것이 된다²⁴⁾. 그래서 법원은 원고 즉 트라비스공군기지발 베트남행 피고의 항공기에서 사망한 군인 乘客의 대표자에게 Warsaw條約 3조에 있어서의 소송원인을 주장하는 것을

21) Andelson, op. cit., at 945.

22) 341 F. 2d 851(2d Cir.), Cort. denied, 382 U.S. 816(1965).

23) 352 F. 2d 494(9th Cir. 1965).

24) Id. at 496. 법원은 또한 Warsaw조약상의 책임제한이 적용된다는 경고는 확대경을 사용하지 않으면 읽을수 없을 정도로 가는 활자로 인쇄되어 있었다고 말하였다. Id. at 497.

인정하였다.

Mertens사건에서 처립 法院은 이 사건에서 航空券의 교부가 너무 늦어 Warsaw 3조 2항에서 의미하는 「교부」가 되지 못한다고 판결하였다²⁵⁾. 乘客중 어느 누구도 條約의 責任制限 이상의 보험에 가입할 수 있는 합리적인 기회를 부여받지 못하였기 때문에, 航空運送人은 乘客들에게 「運送人의 責任制限에 상응하여 乘客에게 부여한다는 의미의 權利」를 부정한 것이 된다. 법원은 航空運送人과 乘客 양자를 위하여 責任制限의 범위를 고려하였고 심지어는 기술적으로 運送人이 條約 3조를 준수했다고 하더라도 條約의 보호를 부정하였다²⁶⁾.

이상의 미국 판례는 Warsaw條約에서 의미하는 航空券의 「교부」는 동 條約 3조 2항이 航空券에 條約의 내용에 관한 주의서의 표시를 요구하는 논리적인 이유는 바로 乘客에 대하여 責任의 제한이 있다는 것을 경고하여 그들에게 보험가입등의 자위책을 강구할 기회를 주는 것에 있기 때문에, 航空券의 교부는 적어도 乘客이 항공기에 탑승하기 이전의 적절한 시기에 교부하여야 하며 따라서 탑승후 및 이륙후의 교부는 물론이고 설령 탑승 전이라고 하더라도 지나치게 늦어서 위와같은 「交付」의 개념에서 벗어나는 경우에는 항고원의 「不交付」와 아무런 차이가 없는 것으로서, 이 경우에는 航空運送人의 責任制限의 원용을 부정하고 있는 것이다²⁷⁾.

그러나 *Lisi v. Alitalia-Lines Aeree Italiane*²⁸⁾ 사건에서 법원은 적절한 교부의 목적을 확장 하여 有限責任의 「충분(적절)한 통지」(adequate notice)를 포함하였다. 그 결과 또 하나의 責任制限 회피의 물이 성립되게 되었다.

본 사건은 이탈리아 로마를 출발하여 뉴욕으로 향하던 이탈리아 항공의 비행기가 1960년 2월 26일 아일랜드 Shannon공항을 이륙한 직후 추락한 사고에 관하여 乘客의 13명으로 부터 제기된 不法生命侵害, 人身傷害 및 수하물 손해에 관한 5건의 損害賠償請求訴訟의 공동소송사건이다. 원고의 소장에 대하여 피고인 아리탈리아 항공사는 적극적 항변(affirmative defenses)으로서 Warsaw條約 20조, 21조, 22조를 들어 責任의 제한을 주장하였다.

앞의 사건에서는 航空券의 교부시점에 의해서 결정되었으나 본 사건에

25) *Id.* at 498.

26) *Id.* at 497.

27) 重田晴生, 前掲論文, 595면.

28) 370, F. 2d 508(2d Cir. 1966), *aff'd per curiam*, 39 U.S. 455(1967) (4-4 decision).

서는 이와는 달리 航空券의 인쇄의 적정성을 문제로 한 것으로, 旅客은 비행전에(乘客에 따라 3일전 내지 36일전)Warsaw條約의 적용을 받는다는 취지의 주의서를 포함한 IATA의 표준서식에 따른 航空券을 교부받았지만 航空券의 계약약관중에 기재된 주의서는 읽기에 용이한가 및 배치의 점에서 문제가 있어 거의 주의를 끝지 못했다. 그래서 원고는 條約의 責任制限이 적용된다는 취지가 적절히 통고되지 않은 航空券을 교부한 점에서 항공회사는 責任制限의 항변을 원용할 수는 없다고 하여 피고의 적극적인 항변을 부인하였지만 아리탈리아 항공측은 탑승전에 航空券이 교부되어 있는 이상은 적절한 주의서가 아니더라도 責任制限約款의 원용은 가능하다고 반론하였다²⁹⁾.

이에 관하여 Lisi사건의 담당법원은 부적절한 인쇄를 損害賠償의 제한을 주장할 수 없도록하는 航空券 교부의 해태와 유사하다고 판시하였다. 즉 제1심인 뉴욕남지구연방법원(McMahon 판사)은 당사자의 주장이 충돌하는 Warsaw條約 3조 (2)항의 航空券 교부의 요건에 관하여 條約은 단지 航空券의 물리적 교부를 명할 뿐만 아니라 乘客에 대하여 條約의 責任制限規定이 적용된다는 취지를 통고한 航空券 交付를 명하고 있는 것으로 해석한 후에 문제의 航空券의 경우에는 「표지의 측면 및 쿠폰식 증서의 하단에 Microscopic print로 인쇄된 각주 및 4page에 Lilli putian print로 기재된 「계약조건」중에 위장된 제2조 (a)항은 아무래도 현저하게는 표시되지 않았고 또한 판독이 곤란하다. 피고가 주장하는 면책에 관한 기재는 사실상 완전한 판독은 불가능하다고 하여야 한다. 이것은 효과 없는 배치이고 축소되어 기재되었으며 육안으로 식별할 수 있는 활자, 색채의 대조 또는 다른 유사한 방법으로 기재된 것이 아니다. 이것은 교묘하게 위장되었기 때문에 그 존재가 명확치 않다고 밖에 할 수 없다」고 하면서 「확대경」³⁰⁾을 사용하지 않으면 읽을 수 없는 “Lillipution 인쇄”일지라도 충분하다고 하는 것은 條約의 취지에 반한다. 이것은 공소법원에 의해 Mertens사건에서 승인되었는데 거기에서 航空運送人에게 條約에 근거하여 그 責任을 제한하는 것을 인정하지 않는 이유의 하나로서의 요건에 대해 적용된 표시가 「실질적으로 보아 현저하게 행하여지지 않았고 또한 그것이 판독 곤란」이었다는 점이

29) 重田晴生, 前掲論文, 596면.

30) Warren v. Flying Tiger Line, Inc., 234 F. Supp. 230(S.D. Cal, 1964), aff'd, 352 F. 2d 494(9th Cir. 1965).

지적되었다³¹⁾. 따라서 본 사건에서는 눈에 띄지 않고 또한 읽기 어려운 미세한 활자로 작성된 주의서의 효력을 부정하여 원고의 신청을 용인하였다.

이와같이 Lisi사건의 담당법원은 부적절한 인쇄를 損害賠償의 제한을 주장할 수 없도록 하는 航空券 교부의 해태와 유사하다고 판시한 것이다. 부적절한 인쇄와 航空券 교부의 해태와 같은 결함은 乘客이 추가적인 보험을 가입하는 것을 막는다. 有限責任을 허용하는 것은 운분의 보상을 배제하는 것인데 그 이유는 Warsaw條約하에서의 자의적인 責任制限이 航空運送人이 乘客들에게 그들의 생명에 대하여 추가적인 보험가입을 허용하지 않았을 때에도 적용된다면 불공평하기 때문이다³²⁾.

Lisi사건에서의 의견은 Warsaw條約 3조의 함축된 통지요건에 관해서 초점이 맞추어져 있었다. Lisi사건은 적절한 교부에 덧붙여서 「충분한 통지」를 요구한 최초의 판례로서 대표된다. 즉 航空運送人이 비록 航空券을 교부하였다 하더라도 그 통지는 눈에 잘 띄고 판독할 수 있는 것이어야 한다고 하여 「충분한 통지」를 요구하고 있는 것이다³³⁾.

그후 뉴욕주 최고법원은 Lisi사건과 유사한 航空券 사안인 Egan v. Kollsman Instrument Corp.³⁴⁾ 사건에서 Warsaw條約의 文理解釋은 부적절하다고 하여 乘客에 대한 통지의 불충분함을 이유로 運送人의 責任制限을 부정하는 외에 1980년대에는 제2순회구 및 제5순회구 연방항소법원이 Lisi판결에 의해 구성된 航空券에 있어서의 責任制限 적용에 관한 「충분한 통지」의 요건을 재확인 하였을 뿐만 아니라 몬트리올 협정의 10포인트 활자 요건은 Warsaw條約 3조에 관해서도 필수요건이라고 하는 해석을 전개하였다³⁵⁾.

즉, 제2순회법원은 1980년 3월 14일 Poland Warsaw에서의 항공기 추락

31) Mertens v. Flying Tiger Line, Inc., Supra, 341 F. 2d at 857.

32) Andelson, op. cit, at 947, 948.

33) 그러나 미연방최고법원은 후술할 1989년 4월 25일의 Chan v. Korean Air Lines(KAL), 21 Avi 18, 229 재판에 즈음하여 25년이나 지난 Lisi v. Alitalia사건을 재심할 의도로 사건이송명령서를 마침내 승인하였다. 9명의 법관 전원은 Lisi v. Alitalia에 대한 항소심 재판에서 Warsaw조약의 3조 (2)항을 잘못 해석하였다고 전원 동의하였다. 즉 최고법원은 Lisi에서 선고한 “하자있는 ticket은 ticket이 아니다”라는 원칙은 조약의 어구와 일치하지 않으며 불합리한 결과를 야기한다라고 선고했다.

34) 21 N.Y. 2d 160, 234 E.E. 2d 199, 387 N.Y.S. 2d 14(1967).

35) 重田晴生, 前掲論文, 599-600면.

사건³⁶⁾에서 「충분한 통지」의 함축된 의미에 집착하였다. 그 사건에서 법원은 항공사의 條約上 責任制限의 원용을 부정하였는데, 피고는 몬트리올 협정에 의하여 요구되는 10포인트 활자가 아니라 8.5포인트 활자로 責任制限 통지를 인쇄하였기 때문이다. 피고는 그 협정을 지키지 않았음을 인정했지만 그럼에도 불구하고 충분한 통지를 하였다고 주장하였다. 그러나 법원은 運送人이 몬트리올 협정의 통지요건을 따르지 않았기 때문에 條約상의 責任制限의 원용을 부정한다고 판시함으로써 10포인트 활자가 충분한 통지의 최저범위를 나타낸다고 시사했다.

이와같은 제2순회법원의 판결은 이전의 판결과는 다른 해석방식을 채택한 것이라 할 수 있다. 즉, 이전의 판결은 목적론적인 해석방식을 취하였으나 제2순회법원의 판결은 文理的解釋 방식을 채택한 것이라 할 수 있다. 다만 그 접근방식은 문리적인 것으로 보기는 곤란하다. 왜냐하면 법원은 8.5포인트 활자가 Warsaw條約 3조 (2)항에서 의미하는 결합있는 航空券에 해당되는가의 여부에 대해서는 판단하지 않았다. 또한 法院은 몬트리올 협정이 협정의 불준수에 대한 제재를 어떻게 규정하고 있는가에 대해서도 언급하지 않았다. 실제로 몬트리올 협정은 이 문제에 대하여 전혀 언급을 하고 있지 않다. 그러므로 문리적으로 해석한다면 Warsaw條約이나 몬트리올협정 어느 것도 명시적으로 그것을 금하고 있지 않기 때문에 責任制限의 원용을 허용할 수도 있을 것이다³⁷⁾.

이와같이 20세기 이후 일련의 연방하급심 판결에 의해 형성된 소위 American rule에 의하면 國際航空運送人이 乘客의 人身損害에 대하여 Warsaw條約의 有限責任을 원용하기 위하여는 단순히 乘客에게 航空券을 교부하는 것 만으로는 족하지 않고, 첫째로 그 航空券의 교부가 적시이어야 하고, 둘째로 運送契約條約을 기재한 주의서가 읽기 쉽고 이해하기 쉬워야 한다는 조건이 충족되어야 한다는 것이다³⁸⁾.

條約에 대한 이러한 접근방식은 責任制限으로 인하여 부상당한 원고에게 완벽한 배상을 가로막고 있는 한에 있어서는 有限責任조항에 대해서 법원이 가지고 있는 혼란을 드러내고 있는 것이다.

36) In re Air Crash Disaster at Warsaw, Poland, On March 14, 1980, 705 F 2d 85(1983).

37) Andelson, op. cit, at 949, 950.

38) 重田晴生, 前掲論文, 602면.

(2) 1983년 9월 1일의 대한항공사건³⁹⁾

Warsaw條約에 대한 목적론적 해석방식에 대한 후퇴 내지는 혼란에 대하여 콜롬비아 특별구 연방지방법원은 충분한 통지와 有限責任 사이의 함축된 관계를 재검토하였다. 법원은 그 條約에 의해서 성립된 損害賠償制限은 대한항공이 8포인트 활자로 責任條項을 인쇄하였다고 하더라도 적용될 수 있는데, 그 이유는 Warsaw條約 및 몬트리올협정의 어디에도 「충분한 통지 (adequate notice)」가 이루어지지 않은 경우에 航空運送人이 責任制限을 박탈당한다고 하는 제재규정은 없으며 또 條約의 제정경위나 체결국의 법제를 보더라도 航空運送人의 責任制限이 충분한 통지를 전제로 하여 인정된다고 하는 증거는 없다고 하여 航空運送人의 責任制限을 용인하였다⁴⁰⁾. 또한 법원은 條約締結 過程이나 서명국들로 부터 責任制限이 〈충분한 통지〉에 의한다고 하는 어떠한 증거도 찾지 못했다고 하고 있다⁴¹⁾. 반대로 Warsaw條約의 3조를 文理解釋한다면 航空運送人은 航空券의 불교부시에만 無限責任을 지게 된다. 즉 責任制限은 통지문구에 의존하는 것이 아니다⁴²⁾. 그리고 동 지방법원은 그 판결이 불공평한 것은 인정하지만 條約의 문리적 적용은 그 條約의 기초자의 교섭경위로부터 분명하게 하는 의미와 일치한다는 점을 지적했다. 또한 불공평의 근절은 정치적 방법을 통해서만 할 수 있는 것이며, 법원의 직무의 범위에 포함되지 않는 것이라고 결론지었다⁴³⁾.

2. Chan v. Korean Air, Ltd.(1989)판결—文理解釋

미국 연방최고법원은 航空運送人의 有限責任의 權利를 박탈하는 「충분한 통지」 요건과 관계하여 하급법원간에 보여진 분쟁을 해결하기 위하여 재량상소를 수리하였다.

최고법원판결에 있어서 上소인(乘客의 유족)은 몬트리올협정 그 자체

39) 대한항공사건의 개요에 관하여는 Seymour M. Hersh, 「The Target is Destroyed」, The Atlantic Monthly, Sep. 1986. 47-69에 자세히 분석·설명되어 있다.

40) In re Korean Air Lines Disaster of Sept 1, 1983, 66 4F. Supp, 1463(D.D.C. 1985), aff'd 829 F. 2d 1171(D.C. Cir. 1987).

41) Id. at 1474.

42) Id.

43) Id, at 1475.

로서는 10포인트의 활자요건을 준수하지 않은 경우의 제재를 부과하고 있지 않은 점은 인정하면서, 그러한 활자 크기요건은 몬트리올협정과 Warsaw條約을 결합하여 해석하는 경우에 창조된다고 하는 것을 주장하였다. 상소인은 첫째, Warsaw조약 3조에 의하면 만일 航空運送人이 乘客에 대하여 교부한 乘客航空券상에 條約이 정한 責任限度額에 대하여 「충분한 통지」를 하지 않은 경우에는 運送人은 有限責任의 이익을 원용할 수 없다고 되어 있는 점, 둘째, 몬트리올협정이 정한 10포인트의 활자요건은 Warsaw條約 3조에서 말하는 「충분한 통지」의 최저기준이라는 점, 이라고 주장하였다.

이에 관하여 1989년 4월 18일 연방최고 법원은 만장일치로 원심판결을 지지하면서, 國際航空運送人은 10포인트 활자에 의한 주의서를 하지 않더라도 Warsaw條約의 責任制限의 이익을 박탈당하지 않는다고 판시하였지만⁴⁴⁾, 다수의견과 결론동의 의견은 Warsaw條約의 적절한 해석에 대해서는 심하게 의견이 불일치하였다. 즉, 다수의 의견을 대표하는 스카리아판사는 條約의 문리적해석을 주장하는 반면 브렌넨판사의 결론동의 의견은 문리해석의 잘못된 집착은 판결이 條約 起草者의 의도를 실현시키지 못하도록 한다고 대응하면서, 그런 관점에서 법원은 條約에서 바라는 정책과 목적을 반영하기 위하여 문리해석을 넘어서야 한다고 한다. 이와같은 의견대립은 첫째 3조의 올바른 해석과, 둘째 4조(手荷物航空券)와 9조(航空運送狀)의 구조적 차이의 관련성에 초점이 있다⁴⁵⁾.

(1) 제3조의 의미

法院은 유족의 가족인 원고는 몬트리올협정 그 자체에서는 10포인트요건을 준수하지 않은 경우의 제재를 부과하고 있지 않은 것을 인정하였음을 주의하였다⁴⁶⁾. 그러나 상소인들은 몬트리올협정과 Warsaw條約을 결합하여 해석하는 경우에 제재는 발생한다고 주장하였다. 상소인은 첫째, Warsaw條約 3조는 만일 航空運送人이 乘客에 대하여 교부한 旅客航空券상에 條約이 정한 責任限度額에 대하여 충분한 통지를 하지 않은 경우에는 有限責任이 배제된다고 주장하였으며, 둘째 몬트리올협정이 정한 10포인트의 요건은 3조에서 규정한 충분한 통지의 최저기준이라고 주장하였다⁴⁷⁾.

44) Chan v. Korean Air Lines, Ltd., 490 U.S. 122, 109S. ct. 1676(1989).

45) Andelson, op. cit, at 952. 다만 본고에서는 3조에 대해서만 고찰한다.

46) Chan v. Korean Air Lines, 490 U.S. 125(1989).

47) Id, at 126.

스카리아판사(랭키스트수석판사, 화이트, 오코너, 케네디판사 동조)가 대표하는 다수의견은 Warsaw條約 3조는 충분한 통지를 하지 않는 경우에 어떠한 제재도 부과하지 않는다고 하는 문리해석을 원용하여 첫째의 점을 부인하고 따라서 둘째의 점에 대해서는 심리하지 않았다. 그러나 브렌넨판사(마샬, 블랙먼, 스티븐슨판사가 동조)가 대표하는 결론동의의견(concurring opinion)은 文理解釋主義의 맹신은 條約作成者가 의도하는 실현을 방해하며, 법원은 條約이 정한 방침과 목적을 반영하기 위하여 필요하다면 字意를 넘는 해석을 하여야 한다고 하여 첫째의 점에는 동의하지만, 몬트리올협정이 준수 의무의 최저선을 정한 것이라고 하는 둘째의 점에는 동의하지 않았다. 그러나 판결의 핵심은 wilful misconduct 없는 航空運送人이 만일 航空券을 교부함이 없이 乘客을 받은 경우 손해를 입은 乘客에 대하여 無限責任을 져야 한다는 것이다⁴⁸⁾.

이 결과 다수의견은, Warsaw條約 3조 1항 e에서 責任制限에 대한 통고를 요구하지만, 3조 2항 및 기타 條約의 어디를 보더라도 條約의 필요요건을 준수하지 않은 旅客航空券을 교부한 경우의 제재를 찾아볼 수 없으며, 오히려 3조 2항의 제1문은 「乘客航空券의 不備(irregularity)는 운송계약의 존재 또는 효력에 영향을 미치는 것이 아니고, 이 경우에도 이 條約의 규정의 적용을 받는 것으로 한다」고 규정하고 있어 乘客航空券의 불비는 특별한 정함이 없는 한 운송계약의 효력에 영향을 미치는 것은 아니다. 그러므로 「불충분한 통지(unadequate notice)」는 條約의 責任制限이나 乘客航空券인 증서의 적격성을 부정하는 것은 아니다. 다수의견에 따르면 3조 2항 2문은 航空運送人이 어떠한 운송문서도 교부하지 않은 경우라든가 또는 그 결함이 매우 커서 「航空券」이라고 부르지 못할 정도의 문서를 교부한 경우에만 無限責任을 부담시킨다. 결국 3조는 충분한 통지를 요건으로 한 규정은 아니다⁴⁹⁾.

반면에 결론동의의견은 條約의 해석에는 기술적인(sophisticated) 해석 방법을 채용하여야 하는 것으로 다수의견과 같은 명백한 언어(plain language)만의 해석방법은 너무 지나치게 단순하다고 비판한다. 그래서 브렌넨판사는 Warsaw條約의 text는 그 입법경과를 신뢰하는 것이 유익하다고 하여, Warsaw條約 3조에 대하여, 동조는 乘客航空券이 적절한 주의서를

48) Id, at 128-129.

49) Id, at 128.

흡결한 경우와 같이 불충분한 통지를 한 경우에도 航空運送人의 責任制限의 이익을 박탈하여 無限責任을 부과하는 것이라고 해석한다. 즉 3조 2항에서 말하는 「乘客航空券(passenger ticket)」이라는 말은 3조 1항에서 航空券으로 표현되어진 긴 용어의 단축어이다⁵⁰⁾. 그러므로 航空券이 3조 1항에서 열거된 기재사항의 전부를 포함하고 있지 않다면 그것은 乘客航空券이 아니다. 따라서 航空運送人은 「정규의 乘客航空券(regular passenger ticket)」없이 乘客을 탑승시킨 것에 대하여 無限責任을 부담하여야 한다. 또한 결론동의의견은 3조 2항하에서 「乘客航空券」이 「정규의 乘客航空券」을 의미한다면 「정규의 乘客航空券」의 불교부는 條約의 효력에 영향을 미치지 않을 것이다⁵¹⁾. 왜냐하면 3조 2항의 2문은 역시 적용되기 때문이다. 그래서 결론동의의견에 따르면 만일 航空運送人이 「정규의 乘客航空券」을 교부하지 않았다고 하여도 Warsaw條約규정은 그러한 경우에도 적용되며, 다른 규정 즉 3조 2항은 航空運送人은 그러한 상황에서는 無限責任을 부담하여야 한다고 한다⁵²⁾.

그리하여 브렌넨판사는 주의서는 요건이며, 또 「충분성(adequacy)」의 최저기준에 적합한 것이어야 한다고 확신하는데 다만, 그는 그 충분성의 기준을 제2순회구가 채용한 단순 명쾌한 것은 아니며, 오히려 확대경이 아니면 읽을 수 없는 것과 같은 주의서라면 누구에게도 통지가 없었다고 인정하는데 의심이 없지만 4포인트활자와 8포인트활자에서는 큰 차이가 있고 본건과 같은 몬트리올협정에서 정한 형식에 의하면 ticket book의 별도 page에 기재된 주의서는 결코 「소인국의 활자로 속였다」고 할수 없다고 하여 다수의견에 합류하였다⁵³⁾. 그런데 이러한 결론동의의견인 소수의견으로 부터의 지적에 대하여 다수의견은 결론동의의견의 이와같은 엄격한 해석은 불합리하고 무의미한 결과를 초래한다고 대응하고 있다. 다수의견은 3조 1항에 열거된 乘客航空券의 요건을 전부 포함한 단축어이라고 하는 해석에 대하여 신중한 條約 起草者라면 동일 조문중의 다른 규정을 인용한 경우에는 「such passenger ticket」이라는 용어를 사용하였을 것이다. 또 만일 3조 2항에서 말하는 「旅客航空券」이 「정규의 旅客航空券」을 의미하는 것

50) Id, at 137.

51) Id.

52) Andelson, op. cit, at 954.

53) 重田晴生, 前掲論文, 607면.

이라면 「정규의 旅客航空券의」 「불비는 운송계약의 존재 또는 효력에 영향을 미치는 것은 아니다」고 되어 3조 2항의 1문은 아무런 의미도 없는 것으로 된다⁵⁴⁾.

또한 다수의견은 충분한 통지를 필요요건으로 하는 이론에서 「결합있는 航空券은 航空券이 아니다(defective ticket - is - no - ticket)」라고 한정하는 원문상의 제한은 없다고 주장한다⁵⁵⁾. 결론동의의견에 의하면 運送人의 주소의 기재라는 특정한 필요요건이 준수되지 않은 경우에도 航空運送人은 制限責任을 부담하여야 한다는 실로 바람직하지 않은 결과가 발생한다고 주장한다⁵⁶⁾.

다음으로 다수의견은 3조 2항 1문에 대한 결론동의의견의 해석을 비판한다. 결론동의의견에 따르면 만일 「정규의 乘客航空券」이 교부되지 않았다면 有限責任의 룰은 적용되지 않는다⁵⁷⁾. 다수의견에 의하면 「乘客航空券」이 3조 1항하에서 특별히 정의되어 있지 않다면 3조 2항은 논리적인 의미가 부여되어 있다고 하여야 하며, 어떠한 乘客航空券도 교부하지 않은 運送人은 無限責任을 부담하지만 불비한 乘客航空券을 교부한 運送人은 條約의 責任制限을 원용할 수 있다⁵⁸⁾ 고 하는 의미로 이해되어야 한다고 반론을 제기하고 있다. 즉 3조 2항의 문장은 상대를 배제하는 것으로 이해되어야 하며, 따라서 이를 동의의견과 같이 3조 2항의 제1문을 제2문 가운데에 포함시킨 해석은 잘못된 것이다. 다수의견은 “nevertheless”라는 말로 시작하는 제2문은 무엇을 말하는가하고 묻는다⁵⁹⁾.

다수의견은 “Nevertheless”를 이미 그안에 포함된 것을 특정화시키는 것이 아니라 제1문의 적용을 제외하는 것을 가리킨다고 해석한다. 다수의견에 따르면 3조 2항 제2문에 대한 결론동의의견의 해석이 옳다면 「그 룰을 포함하는(including the Rule that)」이라는 말로 시작하는 새로운 문장이 있어야 한다고 한다⁶⁰⁾. 그러므로 “乘客航空券”의 “부존재”는 航空券의 불

54) Chan, 490 U.S. at 129 n.3.

55) Id, at 130.

56) Id.

57) Id. 129-130 n.3.

58) Id.

59) Id.

60) Id.

교부이어야 한다고 할 때, 航空運送人은 “Nevertheless” 有限責任의 物을 스스로 援引할 수 없다고 하는 것이 제2문의 명백한 의미이다⁶¹⁾.

결론동의의견은 다수의견이 이러한 해석을 승인하지 않은 것은 條約에 대한 접근에 있어서 부당한 文理解釋主義나 문맥을 무시한 결과라고 한다⁶²⁾. 또한 결론동의의견은 3조의 기초는 3조 2항의 제1문과 제2문을 완전하게 분리된 문구로 규정한 Warsaw회답에서 나타난다고 지적한다. 그러므로 條約起草者는 두 문구의 결합에 의하여 독자적인 변화를 의도하고 있다는 징후는 없다. 결론동의의견은 3조 2항의 두 문장에 있는 두 문구를 생각할 때, “Nevertheless”(toutefois)라는 말은 과도기적으로 문장사이에 놓여져 있다고 생각한다⁶³⁾고 하고 있다.

다수의견은 이 마지막 비난에 대하여 결론동의의견이 지적한 3조의 해석은 그 자체의 강한 확신이 있어야 한다고 대응한다. 그것은 결론동의의견이 3조 1항에 특별히 기록된 것을 생각함으로써 3조의 해석 자체를 3조 2항의 제2문의 제재를 필요에 따라 부과하지 않는 것을 거부하는 것이다⁶⁴⁾.

(2) 판 결

이상과 같이 해석적인 접근에 차이가 있음에도 불구하고 法院은 大韓航空의 責任制限을 인정하였다. 다수의견은 그 이유에 대하여 “Wilful misconduct” 없이 航空運送人이 乘客航空券을 교부한 경우에는 條約상의 보호를 받을 수 있다고 하였다.

결론동의의견은 이 결과에 동의하지만, 근본적인 설명은 아니라고 한다. 결론동의의견은 航空인들이 보호를 받기 위한 충분한 통지를 필요로 한다고 하는 것에 동의하지만, 몬트리올협정이 10포인트의 활자로 기록되어야 한다는 충분성의 최저기준을 정한 것이라고 하는 것에는 동의하지 않는다.

다수의견은 Warsaw條約에 대한 목적론적 접근을 거부하지만 결론동의의견은 乘客이 충분한 통지를 받았는가의 여부에 초점이 맞추어진 법원의 태도와 같이 하고 있다. 그러나 결론동의의견은 충분한 통지의 범위를 한정한 몬트리올협정의 10포인트 요건에 대한 법원의 명확한 접근을 거부하였다.

61) Id.

62) Id, at 138 n.5.

63) Id.

64) Id, at 134-135 n.5.

법정에서는 이 사건에 있어서 8포인트 활자는 條約의 해석에 있어서 충분한 통지를 구성한다고 하였다.

두 의견은 적절한 해석적인 방법에 있어서 정반대로 대립한다. 일반적으로 규정이나 條約의 용어가 명확할 때 판결은 입법경위를 참고로 하지 않는다. 3조는 그러한 명확한 언어를 포함하고 있다. 이러한 측면에서 3조에 대한 결론동의의견의 입장은 두 문장에 초점이 맞추어지도록 한 것이다. 브랜넨판사는 애매하지 않은 규정을 무리하게 해석하는 것이며, 명백한 의미를 반대의 입장이 되도록 입법경위를 참고한 것이라고 설명한다^{65),66)}.

IV. 결 론

이상에서 Warsaw 제3조와 관계된 美國의 대표적인 판례를 검토하였다. 미국의 판례를 *Chan v. Korean Air Lines, Ltd.*,에 관한 연방최고법원의 판결이전에 의하면 법원의 판결은 「하자있는 航空券= 航空券의 불교부」라는 American rule을 적용하는, 즉 목적론적 해석방법과 American rule을 배제하는 엄격한 문리적 해석원칙을 따르는 판결이 대립되고 있는 것이다. 그러나 *Chan v. Korean Air Lines, Ltd.*, 사건에서 연방최고법원은 엄격·문리적해석원칙을 지지하고 법관에 의한 條約의 창작은 허용되지 않는다고 하여, Warsaw條約 3조가 말하는 명료하고 애매함을 남기지 않은(clean and unambiguous) 문언에 대하여 목적론적 해석에 따른 입법경과를 고려한 것은 무용이라고 하였다. 그리고 이와같은 해석원칙에 따라 다수의견은 乘客航空券에 있어서 Warsaw條約적용의 통고는 몬트리올협정에 의하여 특정된 10포인트 활자로 이루어질 필요는 없다고 판결한 것이다.

세계는 겨우 1세기만에 운송수단의 급격한 변화를 가져왔다. 마차시대로부터 제트기, 곧이어 超音速 旅客機, 極超音速 旅客機, 그리고 宇宙時代로 도약하여 가고 있다. 더불어 오랜기간동안 항공사업은 특별보호에 의하여 급성장하였다. 그렇지만 보다 중요한 것은 불법회복에 대한 責任制限은 人身事故에 대하여 全額賠償하여야 한다는 미국인의 이념을 저버리는 것

65) Andelson, op. cit, at 964-965

66) Chan판결을 논평한 것으로는 Adelson, op. cit, 939, 967; Vaerie Kayser, Leading Cases, *Chan v. Korean Air Lines Case Comment Lisi v. Alitalia Undone?* 15 Annals of Air & Space Law, 1990, 505, 510.

이었다. 미국은 과거 Warsaw條約에 대하여 회의를 표시하였으나 이를 입법화하지는 못하였다. 대신 乘客의 보호는 불공정을 피하려는 최선의 목적을 가지고 條約을 제한하는 法院으로부터 이루어졌다. 그러나 Chan판결을 계기로 사법적 대담을 일소하였다. 그래서 乘客은 그들 스스로를 보호하기 위하여는 보험에 가입하거나 條約의 철폐를 위한 로비를 하여야 할 것이다. 사법적 대담을 종식시킴으로써 最高法院은 뒤의 訴訟에 대한 방법을 명확하게 한 것이다.

그리고 이는 法院은 條約締結이나 法律制定에 대한 권한을 가지고 있지 않다는 것을 나타낸 것으로서, 만일 法規가 부적절하다고 판명되면, 적절하다고 생각되는 결론에 도달하기 위해서는 그 法律의 개정을 관련 당국에서 하여야 할 일이다⁶⁷⁾ 라는 것을 제시하고 있다.

67) Val rie Kayser, op. cit, at 510.