

# 항공판례의 연구

## - 여객운송인의 책임을 중심으로 -

김 중 복\*

### 목 차

- I. 서언
- II. 여객운송인이 책임을 지는 경우
- III. 여객운송인의 책임관련 기타 주요 판례- DVT
- IV. 결어

---

\* 한국항공대학교 항공우주법학과 교수

## I. 서 언

필자는 기회 있을 때마다 다른 법률분야에서와 마찬가지로 항공법분야에서도 살아 있는 법으로서의 판례의 중요성을 강조한 바 있다. 그러면서 우리나라에서 항공법 분야에 대한 판례의 연구가 체계적인 연구가 이루어 지지 않고 있는 학계의 현실에 아쉬움을 표현한 바도 있다. 본고는 이러한 현실적 상황에서 본격적인 항공판례 연구에 미력이나마 힘을 보탠다는 의미에서 여객운송인의 책임을 중심으로 한 항공판례를 정리하여 보았다. 여객운송인의 책임 부분은 항공사법의 핵심이 되는 부분으로서 이에 대한 판례도 상당히 많다. 다만 본고에서는 이들 관련 판례를 일일이 다 소개할 수 없는 입장이기에 여객운송인의 책임에 있어 핵심이 되는 여객운송인이 책임을 지는 경우를 규정한 바르샤바조약 제17조(몬트리올 조약 제17조 제1항)를 중심으로 대표적인 판례를 소개하는 것으로 하였다. 또한 판례 하나하나에 대한 평석 보다는 대표적인 판례는 주요판례로 분류하여 가능한 한 심급별로 내용 전체를 소개하고 아울러 관련 판례를 소개함으로써 판례의 경향을 파악할 수 있도록 하였다. 이와 함께 판례 소개 전에 해설을 전반에 함으로서 실체와 논점을 미리 파악하도록 정리하였다. 그리고 한때 일반석증후군(Economy Class Syndrome)이라 하여 세간의 관심을 크게 모았던 DVT(Deep Vein Thrombosis)관련 소송에 대한 판례는 원래는 항공사고 해당 여부 부분에서 다루어야 하나 워낙 국제항공운송업계와 일반 여행객의 주목을 끈 사건이어서 별도의 장으로 정리하였다. 모쪼록 본 판례연구가 이 분야에 관심 있는 분들에게 도움이 되고 지속적인 연구로 이어지길 기대한다.

## II. 여객운송인이 책임을 지는 경우

### (1) 여객의 사망 또는 신체상해

#### 1) 해설

항공운송인은 여객의 사망 또는 신체상해에 대하여 책임을 진다. 바르샤바조약 제 17조는 운송인이 여객에 대하여 책임을 지는 경우로 여객의 사망, 부상 기타 신체상

해로 인한 손해에 대하여 책임을 지는 것으로 규정하고 있다. 다만 그 손해의 원인이 된 사고가 항공기상에서 발생하였거나 승강을 위한 작업 중에 발생하였어야 한다고 단서를 달고 있다.<sup>1)</sup> 이 규정은 상대적 강행규정으로서 국내법 또는 당사자 간의 특약으로 여객에게 불리하게 책임조건을 강화할 수 없다.

몬트리올조약 제17조 제1항에서 같은 취지의 규정을 두고 있는데 다만 바르샤바조약 제17조와 표현이 약간 다를 뿐이다.<sup>2)</sup>

즉 바르샤바조약 제17조의 여객의 사망, 부상기타 신체상해(the death or wounding of passenger or any other bodily injury suffered by passenger)라는 표현을 여객의 사망 또는 신체상해(death or bodily injury of a passenger)로 표현을 달리 하고 있다.

여기서 바르샤바조약에서부터 문제가 되었던 것은 신체상해(bodily injury)의 개념인데 이것이 정신적 상해(mental injury)까지 포함하는가 하는 것인데 몬트리올조약에서도 그 표현은 바뀌지 않았다. 이 문제에 대해서는 몬트리올조약의 외교회의에서 크게 격론이 벌어졌지만 여객의 사상에 있어 배상한도액의 철폐 또는 100,000 SDR까지의 무과실책임의 채택이 세계 각국의 중소 항공회사에 미치는 영향을 고려하는 일방 정신적 상해의 보상에 대한 명시적 언급을 위 용어를 사용한 바르샤바조약 제17조 아래에서 전개되어온 사법적 선례로부터 지속적으로 발전해 나갈 것이라는 의도 하에 포함시키지 않기로 결정하였다.<sup>3)</sup>

이 문제에 대한 중전의 판례의 입장은 ‘bodily injury’를 엄격하게 해석하여 정신

1) Warsaw Convention, Article 17:

The Carrier shall be liable for damage sustained in the event of death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the cause of any of the operations of embarking or disembarking.

2) Montreal Convention, Article 17.1:

The Carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the cause of any of the operations of embarking or disembarking.

3) 동 회의의 minutes of the proceeding(의사록)에 기록된 내용은 다음과 같다. “신 조약 제17조 제1항과 관련하여 ‘bodily injury’이라는 표현은, 몇몇 국가에서 mental injury에 대한 손해가 특정상황 하에서 보상가능하다는 사실, 국제항공운송분야에서의 법률이론과 관계 하에서 국제항공운송분야에서의 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).

적 손해를 포함하지 않는다는 입장과<sup>4)</sup> 조약 제17조가 'bodily injury'라고 명시적으로 규정하였음에도 불구하고, '정신적 충격(trauma)', 고통(anguish, distress, suffering) 등 정신적 손해까지도 포함한다는 입장으로 나누어져 있었다.<sup>5)</sup>

미국 판례도 갈려져 있었으나 연방대법원은 *Floyd v. Eastern Airlines* 사건에서 바르샤바조약상에서 규정하고 있는 '기타 신체상의 상해'에 순수한 정신적 손해는 포함하지 않는 것으로 판결하였다. 동 사건은 피고인 Eastern 항공의 항공기가 이륙 직후 엔진정지에 의하여 급강하하였는데 그 후 엔진이 재가동되어 무사히 착륙한 사건으로 승객은 신체적 상해는 없었지만 자신이 당산 정신적 고통에 대한 손해배상을 청구하였으나 연방대법이 이를 인정하지 않은 사건이다.

그 근거로 바르샤바조약의 원문인 프랑스어에서 사용된 'le'sion corpolle'는 조약이 채택될 당시에 법률용어로서 순수한 정신적 손해를 포함하고 있었다고 말할 수 없고, 조약의 기초자가 순수한 정신적 손해를 포함한다는 공통적 인식도 없었으며 운송인 보호의 차원에서 운송인의 책임을 제한하는 것이 기초자의 의도였다는 것이다. 학설도 나뉘어지고 있으나 바르샤바조약의 해석상으로는 국제적으로 공통적인 해석인 엄격하게 해석하는 입장이 우세하다.<sup>6)</sup>

그러나 이 문제는 비록 몬트리올조약에서도 'bodily injury'라는 종전의 표현을 유지하고 있으나 상당수의 국가에서 신체상해의 경우 특정상황하에서 정신적 손해의 보상이 가능하고<sup>7)</sup> 피해자 보호의 입장에서 앞으로 몬트리올조약을 개정할 기회가 있을 때에 본 조약의 'bodily injury'라는 문구를 1971년 파테말라의정서 제4조에 규정되어 있는 정신적 상해까지도 포함될 수 있는 'personal injury'라는 문구로 수정하던지 또는 'mental injury'라는 문구를 명시적으로 삽입하는 것이 타당하다고 본다. 참고로 2004년 6월 28일 발효된 개정 독일항공운송법은 손해배상의 대상을 신체적

4) New York County of Appeals, *Roseman v. TWA*, 13 Jun. 1974: *Avi* 17, 231. 본 사건에서 청구의 대상이 되는 손해는 육체적 충격, 육체적 상황 또는 정신적 충격을 원인으로 하는 육체적인 외견적 장애가 아니면 안된다고 하였다.

5) U.S. District Court, Southern District of New York, *Husserl v. Swissair*, 1975; 13 *Avi* 17, 603 재판지법으로 뉴욕주법을 선택해 뉴욕주법에 의해 정신적 손해를 포함하였다.

6) 坂本昭雄, 三好 晋, 新國際航空法 (有信堂, 1999), 224頁. 정신상의 손해를 포함한다는 견해는 최준선 교수, 국제항공운송법론(삼영사, 1987), 169-171면.

7) 미국의 경우 정신적 손해에 배상을 인정하는 주가 있으며, 이 경우 바르샤바조약에 의하지 않고 일반 불법행위법에 의한 청구가 가능하다. 우리나라도 민법 제751조에 불법행위로 인하여 타인에게 정신상의 고통을 가한 자는 그 손해에 대하여 피해자의 정신적 손해를 구제하여 주는 길을 열어놓고 있다. 일본은 민법 제701조에 비재산적 손해에 대한 배상을 규정하고 있다. 이러한 경우 조약의 배타적 적용의 문제가 제기된다.

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>8)</sup>

## 2) 판례

### <주요판례 : Floyd v. Eastern Airlines><sup>9)</sup>

#### 1. 사건개요

1983년 5월 5일, Eastern Airline의 885편 여객기는 플로리다에 있는 마이애미공항을 출발하여 바하마로 향하던 중이었다. 그러나 이륙 후 얼마 지나지 않아 세 개의 엔진 중 하나가 유압에 문제를 일으켜 엔진이 꺼져버리는 사태가 발생하였다. 이어서 나머지 엔진들도 유압으로 인해 이상이 생겼고 항공기는 급강하하기 시작했다.

승객들에게는 대서양에 불시착하게 된다는 사실을 알렸다. 다행스럽게도 얼마간 무동력으로 비행을 하던 중 승무원은 다시 엔진을 재가동시키게 되었고 무사히 마이애미 국제공항으로 되돌아왔다. 이 여객기에 탑승하였던 승객들은 신체적 상해는 없었지만 자신들이 당한 정신적 고통에 대한 손해를 보상받기 위해 항공사의 ①계약상의 책임, ②불법행위 책임, ③바르샤바조약상의 책임을 주장하며 Eastern Airlines를 상대로 소송을 제기하였다.

#### 2. 원심판결

각각의 소인들에 대하여 다음과 같이 판결하였다.

1) 오래 지속되어 온 플로리다주법에 따르면 정신적 고통 또는 육체적 부상이 수반되지 않는 괴로움에 대하여는 약간의 과실이 포함되었다 하더라도 과실에 의한 계약위반에 기인하여 이를 보상하지 않는다. 원고는 피고의 독립된 고의적인 불법행위에 관한 적절한 주장을 하는데 실패하였기 때문에 과실에 기인한 계약위반에 따른 정신적 고통에 대하여는 보상받을 수 없다.

8) Luft VG 제45조 제1항.

9) 499 U.S. 530 (1991).

2) 원고는 만약 ① 정신적 충격으로 인한 육체적인 증상, ② 항공사의 과실에 기인한 충돌 또는 직접적인 육체적 접촉의 결과 등을 증명하지 못한다면 단순한 과실에 기인한 정신적인 충격에 대하여는 플로리다주법 하에서는 보상받을 수 없다.

3) 엔진이 꺼졌을 때 항공사가 고의적이고 무모하게 공항으로 돌아갔다는 원고측의 주장은 고의로 유발된 정신적 고통에 대한 보상의 이유로 받아들이기엔 불충분하다.

4) 바르사바조약 제17조상 보상되는 손해는 오직 '신체적 상해(bodily injury)'만이 해당되므로 '정신적 손해(mental damage)'는 바르사바조약 하에서 단독으로 보상의 대상이 되지 못한다.

### 3. 항소심 판결

항소심에서는 원심과는 달리 정신적 손해를 인정하는 판결을 하였다.

1) 사건은 명백히 기내에서 발생하였으며 동력의 상실로 항공기가 불시착하게 된 것은 바르사바조약 제17조의 '사고(incident)'에 해당한다. 문제는 순수한 정신적 피해에 대한 보상이 인정되느냐의 여부인데 이는 그간 법원의 해석에 있어서도 혼란이 계속되어 왔고 수많은 주석들이 있어왔다. 조문의 프랑스법적인 해석, 판례, 입법과정 등을 검토한 결과 고의적인 고통으로 인한 순수한 정신적인 피해도 바르사바조약 하에서 보상될 수 있다는 결론이다.

2) 바르사바조약 상의 'lesion corporelle'은 승객이 입은 어떠한 손해도 포함하는 개념이다.

3) 지역의 법 또는 어떤 주의 법이 바르사바조약과 충돌될 경우 바르사바조약이 우선적으로 적용된다.

4) 바르사바조약은 운송인이 Wilful Misconduct에 의한 손해를 발생시킨 경우 조약상의 책임한도를 배제하거나 제한할 수 있다.

### 3. 연방대법원 판결

연방대법원은 최종적으로 다음과 같이 판결하였다.

1) 바르사바조약 제17조는 4가지 조건하에 상해를 입은 승객에 대한 항공운송인의 책임에 대하여 규정하고 있으나 순수한 정신적 피해에 대한 보상을 허용하지는 않는다.

2) 조약문을 해석할 때 먼저 연방대법원은 조문과 본문에 사용된 단어의 사전적 의미를 분석한다. 일반적으로 규칙들의 구조는 어렵고 애매모호한 문맥들로 이루어진 경우가 많다.

조약은 사법보다 자유로운 구조로 되어있기 때문에 법원은 조약이 체결된 역사적 배경과 조약문에 쓰여진 단어 그리고 당사자들에 의해 가능한 해석들을 고려하여 해석하여야 한다.

3) 연방대법원은 바르사바조약에서 사용된 'lesion corporelle'에 대하여 프랑스의 법률해석을 고려할 필요가 있었다. 그것은 유럽대륙 법학자들에 의해 프랑스에서 작성된 조약의 초안에 따라 당사자들의 예상을 공유하기 위한 지침이 되기 위함이다. 이에 의할 때 조약의 기초자가 순수한 손해를 고려하였다는 형적을 찾을 수 없으며 조약의 서명국간에도 순수한 정신적 손해를 포함한다는 공통적 인식도 없었으며 운송인 보호의 차원에서 이에 대한 언급을 피했다는 것이 기초자의 의도로 보아야 한다.

4) 바르사바조약 제17조에서 사용된 'lesion corporelle' 용어는 신체적 상해를 뜻한다. 그러므로 순수한 정신적 피해에 대한 보상은 허용하지 않는다.

#### <관련판례 1: In Re Air Crash at Little Rock, Arkansas on June 1, 1999><sup>10)</sup>

American Airline 소속(AA 1420편) 항공기가 Little Rock 공항 활주로에 추락한 사고와 관련하여 원고는 기내좌석의 볼트에 의해 다리를 심하게 다쳐 근육이 파열되었음을 주장하며 AA를 상대로 소송을 제기하였다. 원고는 아울러 사고 후 외상성 스트레스질환(Post Traumatic Stress Disorder: PTSD)을 주장하였으며, 원고측이 내세운 전문가는 원고가 사고 당시의 경험으로 인해 생긴 만성적인 PTSD가 원인이 되어 뇌에 손상이 발생하였다고 법정에서 증언하였다.

본 사건에서 배심원들이 US \$ 6,5million의 배상판결을 내리자 AA는 정신적인 손해는 바르사바조약에 따른 손해배상의 대상이 아니며 설사 배상이 된다고 하더라도 신체적 상해에 의해 발생된 범위 내로 한정되어야 한다고 주장하면서 항소를 제기하였다. 항소심 재판부는 정신적인 손해는 사고로 인한 신체적인 부상이 원인이 된 경우에만 바르사바조약에 따른 배상이 가능하다고 판시하고, 만성적인 PTSD로 인한 체중감소, 불면증, 뇌의 변화와 같은 정신적 손해의 신체적 징후는 바르사바조약에 따른 배상의 대상이 되지 않는다고 판결하였다.

10) 291 F. 3d. 503 (2d Cir. 2002).

<관련판례 2: Lee v. American Airlines><sup>11)</sup>

본 사건의 원고가 탑승한 항공편은 예정시간보다 1시간 늦게 탑승을 시작하였으며 탑승 후에도 출발하지 못하고 기다리다가 결국 하기하여 대체편 탑승을 위하여 새로운 gate에서 승객들이 대기하게 되었다. 이곳에서 장시간 기다리는 동안 대기장소가 공사 중인 관계로 제대로 된 의자도 없었으며 에어컨도 정상적으로 작동되지 않았을 뿐만 아니라 결국 대체편도 취소되어 승객들은 짐을 찾아 또 다른 대체편에 예약을 한 후 호텔에 머무를 수 밖에 없었다. 게다가 다음날 다시 공항으로 나왔을 때 AA가 대체편 예약도 제대로 해 놓지 않았음을 알게 되었다.

원고는 항공편 취소 및 지연 등에 따른 손해배상을 요구하는 소송을 제기하였으며 피고인 AA는 원고인 ‘불편에 따른 손해’는 순수한 정신적 손해에 불과하다고 주장하면서 소송의 기각을 요청하였다. 재판부는 원고가 주장하고 있는 항공편 지연에 따른 불안, 성가심, 초조 등에 기인한 불편은 쉽게 계량화할 수 없고 경제적인 손실을 초래한 것으로도 보기 힘들다고 판단하여 원고의 불편에 따른 손해는 바르샤바조약상의 손해배상의 대상이 되지 않는다고 판결하였다.

**(2) 사고가 원인이 되어 발생한 손해****1) 해설**

바르샤바조약 제17조에 의하면 운송인은 ‘사고(Accident)’가 원인이 되어 발생한 손해에 대하여 책임을 진다고 규정하고 있다.<sup>12)</sup> 이는 몬트리올조약에서도 동일한데<sup>13)</sup> 관련조약은 ‘사고’에 대한 명확한 개념 정의를 하지 않고 있기 때문에 그 정의가 문제된다. 이는 특히 항공운송인들은 바르샤바조약 제20조 제1항의 무과실 항변권을 포기하였기 때문에<sup>14)</sup> 운송인의 방어방법으로는 승객의 사망 또는 부상이 동 조약 제17조의 사고에 해당하지 않는 다거나, 동 조약 제21조의 승객의 기여과실이 있음을 주장하는 것 외에는 없으므로 사고의 개념을 명백히 규정하는 것은 항공운송인

11) 2002 U.S. Dist. LEXIS 12029 (N.D. Tex 2002).

12) 주 1) 참조.

13) 주 2) 참조.

14) Montreal Convention, Article 20.1. 참조.

100.000SDR 이하에 대해서는 항공운송인의 무과실항변권이 인정되지 않는다.



과 피해자간의 분쟁을 해소하는데 매우 중요하다. 따라서 사고의 개념을 조약 상 명백히 할 필요가 있다.

조약상 사고의 개념은 흔히 이에 대한 리딩케이스인 미 연방대법원의 판례인 *Saks v. Air France* 사건에서 찾고 있다. 이에 의하면 조약 상 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 있다고 할 수 있다.

상기 판례기준에 따라 문제된 판례를 살펴볼 것 같으면, 승객이 항공기에 탑승하기 위해 계단을 오르다가 계단에 있는 물에 의해 넘어진 경우는 사고에 해당한다고 하였다.<sup>15)</sup> 여기서 물은 비행기의 운항과는 아무런 관련이 없지만 예기치 못한, 비정상적인 외부적인 것이었다는 이유다. 그러나 공항터미널 내에서 넘어진 사건에 대해서는 사고를 인정하지 않았다.<sup>16)</sup>

항공기의 운항과 관련하여서는 좌석을 눕히는데 승무원이 협조를 거절하여 부상을 당한 경우<sup>17)</sup>, 부러진 기내장비에 의한 접촉사고<sup>18)</sup>, 뜨거운 커피에 의한 부상<sup>19)</sup>, 기내압력장치의 고장<sup>20)</sup> 등은 사고에 해당하지만 정상적인 착륙과정에서 부상을 당했다고 주장한 청구에 대해서는 사고를 인정하지 않았다.<sup>21)</sup> 난기류로 인한 건은 구체적인 사정에 따라 인정된 경우도 있고, 그렇지 못한 경우도 있다.<sup>22)</sup> 승객과 승객, 승객

15) *Gezzi v. British Airways, PLC*, 991F, 2d, 9th Cir., 1993.

16) *Barratt v. Tobago Airways, Corp.* No. CV88-3945, 1990WL 27590(E.D.N.Y.) Aug 28, 1990.

17) *Schneider v. Swissair Trans Co.*, 686F, Sup. 15,16D. Me. 1988.

18) *Gilbert v. PanAm World Airways, Inc.*, No.85Civ. 4157, 1989 U.S. Dist. LEXIS1715, at 1(S.D.N.Y. Feb22,1989).

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

20) *Dias v. Trans Brasil Airlines, Inc.*, 26Avi. Cas. (CCH) 16,048(S.D.N.Y.1998).

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

22) *Quinn v. Canadian Airlines Intl, Ltd.* 1984, 48 A.C.W.S. 3rd 222: 난기류를 사고로 보지 않음.

*Simmons v. American Airlinesm Inc.*, 2001 U.S. Dist. LEXIS 571(S.D.Fla.,

과 승무원 간에 생긴 건도 경우에 따라 다르다. 부상한 승객을 조치하기 위해 통로를 정리하면서 승객을 밀친 행위<sup>23)</sup>, 통로에 놓여진 가방에 승객이 넘어진 경우는 사고에 해당하지 않지만<sup>24)</sup>, 천식환자의 자리이동 요청을 승무원이 거절하여 옆 좌석의 승객이 피운 담배연기로 승객이 사망한 사건에 대해서는 사고를 인정하였다.<sup>25)</sup> 승객 간의 싸움은 사고에 해당하지 않지만<sup>26)</sup> 그것이 기내에서 제공한 과도한 음주에 기인하였을 때에는 사고에 해당한다.<sup>27)</sup>

승객의 승객에 대한 성적 괴롭힘 또는 공격에 대해서는 입장이 분명하지 않다.<sup>28)</sup> 하이재킹<sup>29)</sup>, 항공기에 대한 테러공격<sup>30)</sup>도 사고에 해당하는 것으로 본다. 단 테러공격이라도 공항 내에서 행해진 것은 사고가 아니라고 보았다.<sup>31)</sup> 폭탄위험에 대해서는 나누어지고 있다.<sup>32)</sup> 기내에서의 의료조치는 환자의 상태를 특별히 악화시키지 않는 경우는 사고에 해당하지 않는 것으로 본다.<sup>33)</sup>

이상을 종합하여 볼 때, 조약상의 사고에의 해당여부는 위의 판례의 기준에 추가하여 구체적인 사정이 감안되었다고 할 수 있다.

---

Jan.18,2001): 사고로 인정함.

- 23) *Brandt v. American Airlines, Inc.*, 2000WL 288393, at 7(N.D.Cal. Mar13,2000).
- 24) *Sethy v. Malen-Hungarian Airline, Inc.*, 2000WL 1234660 (S.D.N.Y. Aug. 30, 2000).
- 25) *Husain v. Olympic Airways*, 116F. Sup. 2d 1121, 1135(N.D. Cal 2000).
- 26) *Price v. British Airways*, No.91 Civ. 4947, 1992 WL 170679, at 3(S.D.N.Y.Jul7,1992).
- 27) *Tsevas v. Delta Airlinesm Inc.*, 1997 WL 767278, at 4(N.D.I11. Dec1, 1997).
- 28) *Wallace v. Korea Airlines*, 214F 3d 293,297(2nd Cir, 2000).
- 29) *Day v. Trano World Airlines, inc.*, 528F.2d 31,33(2nd Cir.1975), *Pflug v. Egypt Air corp.* 961 F. 2d 26,30(2nd Cir.1992), *Standford v. Kuwait Airways Corp.*, 648 F.Sup. 657,660 at 4(S.D.N.Y.1986).
- 30) *Husserl v. Swissair Trans Co.Ltd.*, 351F. Sup. 702,706(S.D.N.Y.1972).
- 31) *Martinez-herandez v. Air France*, 545F. 2d 279(1st Cir, 1976).
- 32) *Salerno v. Pan Am World Airways, Inc.*, 606F. Sup. 656,657(s.D.N.Y. 1985) unexpected and unusual 한 것으로 사고로 인정하였다.  
*Margrave v. British Airways*, 643F. Sup. 510,512(S.D.N.Y. 1986) 사고로 인정하지 않았다.
- 33) *Kry v. Lufthansa German Airlines*, 119F. 3d 1515,1515(11th Cir.1997), 28*Avi. Cas.(CCH)16147(N.D.Ga,2002).*

## 2) 판례

### <주요판례 : Saks v. Air France><sup>34)</sup>

#### 1. 사건개요

1980년 11월 16일 Valerie Hermien Saks는 프랑스 파리발 미국 로스앤젤레스 행 Air France 항공기에 탑승하였다. 별다른 문제없이 비행은 이루어졌지만, Saks는 착륙을 위해 하강하는 약 10여분 동안 왼쪽 귀에 약간의 압력과 그로 인한 고통을 느꼈다. 이는 항공기가 착륙한 후에도 계속되었지만, Air France의 승무원이나 직원들은 이러한 현상에 대해 아무런 설명도 하지 않은 채 그녀를 항공기에서 내리게 했다. 그 다음날 그녀는 전화기의 다이얼 소리를 듣지 못하는 자신을 발견하고, 왼쪽 귀의 청력에 문제가 있음을 알게 되었으며, 그로부터 5일 후 의사로부터 그녀의 왼쪽 귀의 청력을 완전히 잃게 되었음을 통보 받았다. Saks는 그녀의 청력상실이 Air France의 과실에 기한 기내압력시스템의 불성실한 유지 및 오작동으로 인한 것이라 주장하며 Air France를 상대로 California주 법원에 소송을 제기하였다.

#### 2. 원심판결

원심(summary judgement)<sup>35)</sup>은 바르샤바조약 제17조상의 '사고(incident)'는 비정상적인 또는 예기치 않는 사건(unusual or unexpected events or happening)을 의미한다고 하면서 이 사건에서 비행기가 착륙하기 위해 하강할 당시 정상적인 기내의 압력변화(normal change in cabin pressurization)는 사고에 해당할 수 없다고 하였다. 따라서 Saks의 청력상실은 바르샤바조약 제17조상의 사고에 의해 발생한 것이 아니며 Saks는 항공기의 작동과정에서 기술적인 문제점이나 비정상적인 또는 예기치 않은 작동이었다는 점을 증명하지 못하는 한 항공사로부터 손해를 보상받을 수 없다고 판결하였다.

34) 470 U.S 392,105S. ct, 1388,84L.Ed.2d 289 (Mar4, 1985).

35) 본 사건은 피고인 Saks가 자신의 손해가 바르샤바조약상의 'incident'에 의해 야기된 것이라는 사실을 충분히 입증하지 못함에 따라 약식재판(summary judgement)에 회부되었다.

### 3. 항소심판결

항소심에서는 원심의 판단을 뒤집고 saks에 대한 Air France의 손해배상을 인정하였는데 그 근거는 다음과 같다.

1) 일반적으로 ICAO에서 정의되고 있는 또는 미국에서 받아들여지고 있는 ‘사고(incident)’는 ‘비행기의 작동과 관련하여 발생한 사건’을 의미하며, 국제항공업계에 서도 ‘incident’를 Air France가 주장한 것처럼 ‘갑자기 또는 비정상적인 사건’으로 한정하여 좁게 해석하지는 않는다. 또한 Saks가 느낀 그녀의 귀에 대한 고통과 그로 인한 청력상실은 갑작스럽고 비정상적인 것이었으며 분명히 비행기의 작동과 관련한 사건이었다. 따라서 그녀의 청력상실은 사고의 요건을 충족시킨다.

2) 바르샤바조약의 제정경위 등을 살펴볼 때 바르샤바조약의 초안자들은 ‘사고(incident)’를 넓게 해석하여 항공기의 작동과 관련하여 발생한 상해를 입은 모든 승객들이 바르샤바조약의 적용을 받을 수 있도록 하게 하려는데 그 의도가 있는 것으로 보인다. 그러나 Air France의 주장대로 이를 좁게 해석하게 되면 초안자들의 의도에 어긋날 뿐 아니라 보상을 불확실하게 하게 될 것이다.

3) 바르샤바조약상의 보상되는 injury와 관련된 단어는 ‘incident’가 아니라 ‘damage’이다. ‘damage’란 용어는 제어할 수 있는 용어이고 ‘incident’는 단지 용어의 설명에 불과한 무제한의 용어이다. 만약 법원이 Air France의 의견에 동조하여 ‘incident’의 제어적 효력을 인정하고 동시에 좁게 정의를 내린다면 수하물이나 화물의 소유자들은 제18조의 ‘occurrence’에 의한 ‘damage’에 대하여 제17조에 의해 소송을 제기하는 사람들보다 더 큰 보상권한을 가지게 될 것이다.

4) 몬트리올협정은 Saks의 청력상실과 같이 항공기의 작동과 관련하여 발생한 상해에 대하여 고의가 없는 경우 항공사의 절대적인 책임을 부과하고 있다. Saks는 보상받기 위하여 그녀의 상해를 의도하지 않았으며 상해의 발생에 있어 어떠한 기여도 하지 않았다. 그녀는 오직 항공기의 작동과 관련하여 발생한 손해에 대한 보상만을 청구했을 뿐이다. 따라서 Saks는 몬트리올협정 상 보상받을 권리가 있다.

5) 미연방대법원은 지난 30여 년간 항공사의 안전을 강화하고 항공운송에 의한 손해(damage)에 대한 승객의 권리를 확장하기 위해 노력해왔다. 따라서 Saks의 청력상실은 보상범위에 포함될 수 있다.

6) Air France는 티켓상의 공지(Ticket Advice)에서 항공기의 작동과 관련된 갑작스럽고 예기치 않은 사건에 따른 상태만이 보상될 수 있다는 것을 Saks에게 충분히

히 알리지 않았다.

7) 본 법원의 바르샤바조약 제17조상의 'accident'의 해석과는 관계없이 원심의 summary judgement의 판결은 바뀌어야 한다. summary judgement는 정상적인 기내압력변화로 인하여 발생한 Saks의 청력상실이 바르샤바조약 제17조상의 'accident'에 해당하는지 여부만을 판단하였지만 Saks가 주장한 항공사의 과실에는 청력상실이 '항공여행 고유의 위험(characteristic risk of air travel)'이라는 것에 대한 경고를 하지 않은 것도 포함되어 있기 때문이다.

상기와 같은 이유로 항소법원은 summary judgement의 판단을 바꾸어 Saks에 대한 Air France의 손해배상을 인정하는 판결을 내렸다.

### 3. 연방대법원의 판결

미연방대법원은 상기와 같은 항소법원의 판결에 대해

1) 항공운송인은 승객의 손해가 바르샤바조약 제17조상의 '사고(incident)'에 기인한 것으로서 '예기치 않은 또는 비정상적인 외부적 사건(unexpected or unusual or event or happening that is external to passenger)'으로 발생되어야 하고, '항공여행 고유의 위험(characteristic risk of air travel or operation of aircraft)'에 해당하여야 하며, 이러한 '예기치 못하였거나 비정상적인 사건이 사고의 원인으로 작용(play a causal role)'하였을 경우에만 책임을 진다.

2) 위 정의는 승객의 손해와 관련된 모든 상황을 평가한 후 유연하게 적용되어야 한다.

3) Saks의 증언대로 갑작스런 급강하로 인하여 압력의 변화가 일어났고 그것이 그녀의 청력상실의 원인이 되었다 하더라도 이는 정상적이고 예견된 비행기 작동에 대한(the usual, normal, and expected operation of the aircraft) Saks 자신의 내부적인 반응에 기인한 것으로서 바르샤바조약 제17조의 '사고'의 개념을 확장시킨 것이라 볼 수도 없다고 하면서 항소법원의 판단은 바뀌어야 한다고 판결하였다.

<관련판례 1: Brandi Wallace v. Korean Air><sup>36)</sup>

## 1. 사건개요

1997년 8월 17일, 서울발 로스앤젤레스 대한항공 061편에 탑승한 Mrs. Brandi Wallace(원고)는 자신의 좌석에서 취침하던 중 옆 좌석의 남자 승객으로부터 성추행을 당했다는 이유로 대한항공을 상대로 미국 뉴욕소재 연방지방법원에 총 미화 5백만 달러의 손해배상청구소송을 제기하였다.

당시 원고는 기내 영화상영이 종료되어 기내의 조명이 꺼진 상태에서 창가 좌석에서 취침 중에 있었는데 이상함을 느껴 잠을 깨고 보니 옆 좌석에 앉아있던 승객이 원고의 바지지퍼를 내리고 내의 속으로 손을 집어넣어 자신의 신체를 만지고 있는 것을 발견하여 몸을 창가 쪽으로 돌려 피하려고 하였으나 가해 승객이 손을 빼지 않자 그를 가격한 후 옆의 좌석을 뛰어 넘어 대피하였다. 사건발생 즉시 대한항공의 승무원들은 원고를 다른 자리로 옮기고, 로스앤젤레스 도착 후 가해승객을 현지 수사당국에 인계하였다. 이후 증거조사과정에서 원고가 진술한 바에 따르면, 사건발생이전 가해 승객이 전혀 이상한 행동을 한 일이 없었고, 술에 취하지도 않았던 상태였으며 대한항공이 사건발생에 있어서 과실이 있었다거나 기여한 바가 없다는 것을 인정한 바 있다. 가해승객은 이 사건으로 구속기소되어 형사처벌을 받았다.

## 2. 원심판결

본건 담당 연방지방법원은 원고에게 발생한 다른 승객으로부터의 성추행은 불행한 일이긴 하나, 본건에 있어서는 *Saks v. Air France Case*에 대한 미국 연방대법원 판례 및 이후의 하급심 판례에서 인정하고 있는 바와 같이 ‘정상적이고 예견된 항공기 운항에서 벗어나는 항공기 또는 항공사직원의 작위, 부작위가 없었고(there was no act or omission by the aircraft or airline personnel representing a departure from the normal expected operation of the flight)’, 다른 승객으로부터의 성추행은 ‘항공여행이나 항공기 운항의 고유한 특성에서 오는 위험(characteristic risk of air travel or operation of aircraft)’이라고 볼 수 없으며, 대한항공이 성추행에 어떠한

36) 214F 3d 293,297(2nd Cir 2000). 1심에서는 사고를 부인하였으나 항소심에서는 이를 뒤집고 사고를 인정하였다. 대한항공에서는 이에 불복하여 연방대법원에 상소하였으나 소송 도중 화해하여 결말은 보지 못하였다.

한 원인을 제공하지 않았다는 점을 종합적으로 고려할 때 바르샤바조약 제17조상의 ‘사고(incident)’가 있었다고 볼 수 없다고 판시하여 대한항공에 승소판결을 내렸다.

### 3. 항소심판결

본건 항소심을 담당한 미 제2연방 항소법원(United States Court of Appeals, 2nd Circuit)의 다수의견은 Saks v. Air France Case 및 그 후속판례에 나타난 1929년 바르샤바조약 제17조상의 accident를 인정하기 위한 구성요건들을 구체적으로 본건의 사실관계에 적용하기 보다는 대한항공이 1966년 몬트리올협정에 가입하였으므로 항공기 운항과 관련된 승객의 부상에 대해서는 절대책임을 지는 것으로 (mindful of virtual absolute liability) 결론을 내렸다.

특히 ‘항공여행의 고유특성에서 오는 위험(a characteristic risk of air travel)’을 판단함에 있어 원고가 이코노미 좌석의 좁고 어두운 공간에서 낯선 남자 곁에서 장시간 여행함으로써 쉽게 성추행을 당했고, 대한항공 승무원이 원고의 상태를 전혀 인지하지 못했다는 점을 거론하며 원고가 당한 성추행은 항공여행의 고유한 특성에서 오는 위험에 해당되어 바르샤바조약 제17조상의 accident가 있었다고 판시하였다.

한편 본 판결에 있어서 소수의견은 Saks v. Air France Case의 판결의 요건을 더욱 피상적으로 적용하여 다른 승객의 성추행은 ‘원고에게 예기치 못하거나 비정상적인 외부적인 사건(unexpected and unusual event external to wallace)’이므로 바르샤바조약 제17조의 accident에 해당되어 대한항공에 배상책임이 있다고 판시하였다.

## <관련판례 2: Langadinos v. American Airlines><sup>37)</sup>

### 1. 사건개요

1996년 6월 13일, Langadinos(원고)는 Boston발 Paris행의 American Airlines 비행기에 탑승하였다. 비행 중 Langadinos는 술에 취한 다른 승객(Debord)으로부터 폭행(Langadinos의 고환을 잡아채 핍장히 고통스럽게 하고 자신의 성기를 만지게 함)을 당하였다. 이에 놀란 Langadinos가 이를 승무원에게 보고했지만 만족스러운 조치는 취해지지 않았다. 한 승무원은 Debord가 자신의 친구라고 말하며 해로운 사

37) 199F. 3d68 (1st Cir.2000).

람이 아니라고 말할 뿐 아무런 조치를 취하지 않았고 또 다른 승무원은 파리에 도착하면 Debord가 체포될 것이라고 약속하였지만 이 또한 지켜지지 않았다. 이에 Langadinos는 Massachusetts 지방법원에 AA를 상대로 일반불법행위에 따른 손해배상과 바르사바조약 위반에 따른 손해배상을 청구하였다.

## 2. 원심판결

1심(the United States District Court for the District of Massachusetts)에서 원고는 AA의 승무원이 승객 Debord가 취해있었고 그의 행동이 괴상하고 공격적(erratic and aggressive)이라는 것을 알고 있었음에도 그에게 술을 계속 제공함으로써 원고에게 폭행을 가하게 한 것은 바르사바조약 위반이라고 주장했다.

이에 대하여 법원은 원고가 사고의 원인에 대하여 그저 있었던 사실만 진술하였을 뿐 확실히 보상을 받을 만한 증거를 제시하지 못하였으며 용어의 설명이 세밀하지 못해 바르사바조약 상의 '사고(incident)'를 주장하기에 부적합하다는 항공사측의 주장을 받아들여 원고의 청구를 받아들이지 않았다. 원고는 이에 불복 항소하였다.(일반 불법행위에 따른 소장의 기각에 대해서는 항소하지 않았다)

## 3. 항소심판결

본건의 항소심에서는 원심판결을 뒤집고 과도한 술제공에 대한 적절한 근거가 없다는 바르사바조약상의 '사고(incident)'로 인정할 수 없긴 하나 취한 승객에게 술을 제공하는 것은 몇몇 사례에서도 알 수 있듯이 다른 사람을 다치게 할 위험을 초래할 수 있기 때문에, 실제로 연방대법원에서는 이런 종류의 사례에서 바르사바조약 상의 사고의 요건을 유연하게 적용하고 있다고 하면서 연방대법원의 견해에 따를 때 승무원이 괴상하고 공격적인 행동을 보인 Debord에게 그가 취해 있던 상태임을 알았음에도 과도하게 술을 제공한 것은 만취된 Debord로 하여금 항공기에 탑승했던 승객 모두에게 해를 끼칠 위험을 초래하였다는 것이 인정된다고 하였다.

또한 원고가 Debord로부터 폭행을 당하였다는 원고의 증거자료와 진술을 충분히 신뢰할 만하고, 보상받을 만큼의 부상을 당하였다는 점도 인정된다고 하였다. 괴상하고 공격적이라는 표현 또한 피고측에서 충분히 인지할 수 있을만한 용어이므로, 용어의 설명이 세밀하지 않아 바르사바조약 상의 사고를 주장하기에 부적합하다는 항공사측의 주장은 받아들일 수 없다고 하였다. 따라서 원고가 승객 Debord에 의해 성기



부분에 심한 상해를 입었고, 승무원이 승객이 술에 취해있음을 알면서도 과도하게 술을 제공하는 위법행위로 인해 가해자가 취하게 되었다는 것과 그것이 상해의 직접적인 원인이 되었다는 원고의 주장은 받아들일 수 있다고 판결하였다. 이는 승객 간의 불법행위와 운송인의 사용자 사이에 인관관계가 있는 경우에 운송인의 책임을 인정한 판결이다.

<관련판례 3: Grezzi v. British Airways, PLC><sup>38)</sup>

본 사건은 항공기 탑승계단의 고인 물로 인해 승객이 부상당한 경우로서 제9항소법원은 고인 물이 항공기의 운항과 무관하지만 탑승계단에 물이 있었다는 것은 예측할 수 없었던 비일상적인 것으로서 승객의 내부적 문제의 발로가 아닌 외부적인 정황에 의한 것으로 조약상의 '사고'에 해당한다고 보았다.

<관련판례 4: Krys v. Lufthansa Airlines><sup>39)</sup>

이 사건은 항공사직원이 심근경색을 일으킨 승객에 대해 적절한 조치를 하지 못하였다고 소송을 제기한 것이다.

그 내용은 1991년 11월 30일, Leonard Krys는 마이애미에서 독일 프랑크푸르트로 향하는 Lufthansa 463기에 탑승하였는데 비행 후 얼마 지나지 않아 Krys는 심장에 고통이 시작되는 것을 느끼고 승무원에게 도움을 요청하였고 승무원은 두 번에 나누어 nitroglycerin을 투약하였으나 호전되지 않자 안내방송을 통하여 기내에 탑승한 의사가 있는지를 살피고 도움을 요청하였다. 동승했던 의사(Fischmann 박사)가 그의 정상을 보았으나 처음에는 걱정할 정도가 아니라고 판단하였고 이에 따라 승무원들은 비상착륙을 하지 않았다. 그러나 Krys의 통증은 점점 더 심해졌고 암스테르담에 이르렀을 때쯤 의사가 Krys에게 심근경색의 증상이 있다는 것을 알아차렸지만, 그 때는 이미 Krys의 증세가 매우 심각해진 상태였다. 프랑크푸르트에 도착하자마자 Krys는 구급차에 실려 병원으로 후송되었는데 병원에서 Krys는 실제로 심근경색으로 인한 심한 고통을 받고 있었음이 확인되었다.

38) 991F. 2d 603 (9th Cir, 1993).

39) 119F. 3d 1515 (11th Cir. 1997), cert. denied, 522 U.S.1111 (1198).

이 사건에서 법원은 Florida law에 따르면 항공사측은 승객의 운송계약을 이행함에 있어서 고도의 주의와 대비를 해야 하고 올바른 판단과 신중을 기해야 한다고 규정하고 있다. Krys는 AMA(American Medical Association)에 따른 심근경색의 모든 증상을 보였고 그러한 경우 항공사 자체의 운항규정에 따른 비상착륙을 시도했어야 함에도 불구하고 그러하지 않았기 때문에 동승했던 의사가 Krys의 통증의 호소가 심근경색으로 인한 고통이 아니었다고 의견을 제시했을지라도 승무원의 과실은 인정될 수 있다. Krys의 상태가 지속적인 것이 되었음을 인정하는 한편 승무원이 예정에 없던 착륙을 하지 않았던 것은 바르샤바조약상의 '사고'에 해당하지 않고, 계속적인 비행으로 상태가 더 나빠질 수 있다는 것은 예상 가능한 것이었으므로 '예측할 수 없는 비정상적인 사고(unexpected and unusual accident)'가 되지 않는다고 보았다.

#### <관련판례 5: Husain v. Olympic Airways><sup>40)</sup>

본 사건은 천식을 앓고 있던 승객이 그리스 아테네에서 뉴욕까지의 Olympic Airway 기내에서 다른 승객이 피운 담배연기를 흡입함으로써 인해 사망한 사건이다.

내용인즉 Ms.Husain의 남편 Dr.Hanson은 천식환자로 담배연기에 알려지가 있는 사람이었고 당시 Dr.Hanson의 좌석은 흡연석으로부터 겨우 3줄 떨어진 앞쪽에 있었는데, 항공기 이륙 전부터 승객들이 담배를 피우기 시작하자 Dr.Hanson씨는 피로움을 호소하였고, Ms.Husain은 승무원인 Ms.Leptourgou에게 좌석을 바꾸어줄 것을 요구하였으나 거절되었다. 이륙 후 non-smoking 표시등이 꺼지자 많은 승객들이 담배를 피우기 시작하였는데, Ms.Husain은 재차 Ms.Leptourgou에게 좌석을 바꾸어줄 것을 요구하였으나, Ms.Leptourgou는 바쁘다는 이유로, 또 나중에는 빈 좌석이 없다는 이유로 거절하였다. 마침내 Dr.Hanson은 담배연기를 참지 못하고 좌석에서 일어나 복도로 걸어나가던 중 심한 호흡곤란으로 사망하였다. 이 사건에서 법원은 좌석을 바꾸어 달라는 요구를 세 번이나 거절한 것은 예측할 수 없는 비정상적인 행위로서 조약 제17조의 '사고'에 해당한다고 판단하였고 더 나아가 이는 wilful misconduct에 해당한다고 판시하였다. 승객이 항공기에 탑승한 경우, 승객은 당연히 승무원이 절차와 규칙을 준수할 것으로 기대하게 되므로 이를 위반한 것은 예측할 수 없는 상황이라고 하였다.

40) 2002 U.S. App. LEXIS 25470 (9th Cir. 2002).

<관련판례 6: Brunk v. British Airways><sup>41)</sup>

본 사건의 원고는 LHR/Dulles APO in Virginia 구간 BA 기내에서 turbulence로 부상을 당하여 BA를 상대로 소송을 제기하였다. 원고는 기내에서 turbulence가 발생하여 좌석으로 돌아오는 도중에 넘어져 무릎의 인대가 파열되는 부상을 당하였다고 주장하였다. BA는 동 turbulence가 바르샤바조약 상의 ‘사고(incident)’가 되기에 충분한 정도로 심각한 것이 아니었다고 주장하였으나, 재판부는 BA의 주장을 받아들이지 않았다. 재판부는 turbulence가 accident로 인정될 수 있기 위해서는 Federal Aviation Act에서 정의된 바와 같은 정도로 ‘server’ or ‘extreme’하여야 한다고 판시한 New York 지방법원의 결정에 따르지 않고, turbulence로 인해 원고가 넘어지고 음식 tray가 바닥에 떨어지기에 충분한 정도였기 때문에 원고의 부상은 ‘unexpected or unusual event’로 인하여 발생한 것이라고 판단하였다.

(3) 승강을 위한 작업 중에 발생한 사고<sup>42)</sup>

## 1) 해설

운송인은 손해의 원인이 된 사고가 ‘항공기상에서 또는 승강을 위한 작업 중에 발생한 경우에만’ 책임을 진다.(바르샤바조약 제17조, 몬트리올조약 내용동일) 여기서 ‘항공기상(on board the air craft)’의 개념에 대하여는 그 개념자체가 명확하여 이의가 없다. 그러나 ‘승강을 위한 작업 중(in the course of any of the operation of embarking or disembarking)’의 의미에 대하여는 논란이 있다. 최근의 경향은 문구의 의미에 구애받지 않고 좀 더 넓게 해석하는 면으로 나아가고 있다. 단순히 여객이 항공기에 탑승하기 위해 지면을 이륙한 순간으로부터 항공기에서 하기하기 위해 지면에 도착할 때까지로 한정하는 것은 부적당하다는 것이다.

이에 대한 일본의 판례<sup>43)</sup>는 이를 ‘여객을 항공기에 탑승시키기 위한 제반작업에 따른 항공운송에 특수한 위험발생의 가능성이 있는 기간 즉, 여객이 개찰을 하고 비행장에 들어간 때로부터 착륙 후 비행장을 떠날 때까지로 보는 것이 상당하다고 본

41) 195F. Supp. 2d 130 (D.D.C. 2002).

42) 본 주제 관련한 판례는 국제항공운송조약의 적용에 관한 물적 적용문제에 관한 판례로서 기 소개한 바 있다. 항공우주법학회지 제21권 제1호(2006.6).

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

다. 여기서 비행장이란 공항건물의 외측에 있는 항공기를 위해 사용하는 apron을 지칭한다.

미국의 판례는 ‘장소기준(local test)’, ‘행위기준(activity test)’으로 크게 2분류로 나누어 볼 수 있다.<sup>44)</sup>

우선 ‘장소기준’ 판례<sup>45)</sup>에 의할 것 같으면 승객이 항공기에서 내려 공항터미널 내의 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 사건으로 볼 수 없다는 것이다. 그러나 항공기에서 내려 공항건물로 걸어가던 중의 사고, 항공기에서 내려 공항내의 버스로 청사로 가던 중 버스에서 지상에 추락한 사고는 승강 중의 사고로 보았다.<sup>46)</sup>

‘행위기준’ 판례<sup>47)</sup> 승객이 항공기에 탑승하기 위해 통상 요구되는 수속증인 것은 탑승을 위한 작업 중으로 본다. 이에 따라 공항 내 국제선 트랜짓 라운지에서 일어난 사고, 휴대 수하물 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 탑승 중의 사고라는 것이다. 이에 따라 공항 청사 내 트랜짓 라운지에서 보안검색을 받던 중 테러리스트에 의한 사고를 탑승 중의 사고로 보았다. 이러한 행위 기준의 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 바르샤바조약의 입법취지에도 벗어나며 항공운송에 고유한 위험의 존재만이 문제가 되어야 한다는 점에서 ‘장소기준’으로 보는 것이 타당하다는 유력한 반대설이 있다.<sup>48)</sup> ‘행위기준’에 의할 것 같으면 앞에서 본 바와 같이 바르샤바조약의 적용범위가 확대되어 상기와 같은 테러리스

44) 장소기준, 관리기준, 행위기준으로 3분류하기도 한다.

45) MacDonal v. Air Canada, 11 Avi 18, 029 (1st Cir., 1971).

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

47) Day v. TWA, 13Avi 17, 647(3rd Cir., 1976).

Phillips v. Air New Zealand, EWHC(Comm): 2002 그러나 영국 항소법원은 동 사건 판결에서 행위기준에 입각하여 해석하여 한다고 판시하는 일방, 이어서 승객이 부상할 당시 항공기에 탑승을 시작하였는지 여부와 상관없이 승객의 항공운송은 check-in하는 순간부터 개시된 것이며 따라서 그 순간부터 관련 조약이 적용되는 것으로 보아야 한다는 다소 모순된 주장을 하고 있다. Condon & Forsyth LLP, The Liability Reporter, Feb.2003, p.4-5참조

트에 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>49)</sup>

이에 대해서 필자는 좀 더 진취적인 입장에서 신 몬트리올조약이 승객(피해자)보호를 위주로 하고 있고 또한 책임보험의 발달에 의해 항공사의 입장에서는 담보범위를 확대하더라도 현실적으로 부담이 그다지 크지 않은 점, 9·11 테러사태에서 보듯이 테러행위로부터의 피해자 보호 및 보상에 상당히 많은 문제점이 있음을 고려할 때 ‘행위기준’에 의해 좀 더 넓게 해석하고자 한다.

## 2) 판례

### <주요판례 : Day v. TWA><sup>50)</sup>

이 사건은 여객들이 항공권을 운송인에게 제시하고 출국사증 검열을 마친 후 transit lounge에서 대기하던 중 테러리스트의 공격에 의해 TWA 승객 40여명이 사상한 사건이다. 이 사건에서 당시 TWA 직원의 에스코트를 받아 출발 Gate에 대기하고 있었던 Aristedes and Constains Day가 TWA를 상대로 바르사바조약 제17조상의 배상책임을 요구하는 소송을 제기하였다.

이에 대해 법원은 테러가 바르사바조약상의 ‘사고(incident)’에 해당된다는 것은 의문의 여지가 없다하고 본 소송의 쟁점은 transit lounge에서 대기 중이었던 사실이 조약상의 “in the course of any of the operation of embarking”에 해당되는 것으로 볼 수 있는가 하는 것인데 법원은 공항터미널에서 테러리스트의 공격이 있었을 때 승객들은 이미 그들의 항공권을 양도하고 11단계의 출국 절차 중 5단계인 passport control을 통과했으며 오직 항공기의 탑승을 위하여 그 지역에 도착했고 탑승에 있어 필수적인 보안검색을 위하여 항공사직원들에 의해 통제되고 있었으므로 비록 청사를 벗어나지 아니하였으나 바르사바조약 상의 탑승을 위한 과정 중에 있었다고 보아야

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

49) 최준선 교수, 전계서, 178면.

50) U.S Court of Appeals, 2nd Cir., 22 Dec. 1975 13 Avi 18,145 & 13 Avi 17,647 (제1심).

할 것이며 항공사는 그들의 손해에 대하여 wilful misconduct가 없더라도 책임을 져야 할 것이라고 하였다.

나아가 테러발생 당시의 승객의 위치는 본 사건 결론에 있어 중요한 쟁점이 아니며 오히려 그들에게 어떤 행동이 예정되어 있었느냐 즉, 승객들의 행동이 탑승 또는 탑승을 위한 과정 중에 있었느냐가 더 중요하다고 하였다.

그리고 공항 내에서 기다리고 있던 승객의 안전에 대한 책임은 안전한 구조물을 제공하는 것에 그치지 않고, 제3자로부터의 위험을 방지할 합리적인 조치를 취하는 것까지 포함된다고 하였다.

법원은 이상과 같은 이유로 테러당시 출발 Gate에 있었던 원고도 바르샤바조약 제 17조 상의 'in the course of any operations of embarking' 내에 있었다고 볼 수 있으며 보상될 수 있는 범위에 속한다고 판결하였다. 항소심에도 1심의 판결을 받아들였다.

#### <관련판례 1: Kalantar v. Lufthansa German Airlines><sup>51)</sup>

이 사건의 원고는 이란인으로서 이란여권을 가지고 독일로 여행하기 위해 미국을 떠나는 수속절차를 밟고 있었다.

공항의 ticket counter에 도착했을 때 항공사 직원이 원고의 수하물 검색을 요구했고 원고는 이에 대해 아무도 수하물 검색을 받지 않는데 자신의 수하물이 검색을 받아야 하는 이유를 밝혀 줄 것을 요구했으나 항공사직원은 단지 FAA의 보안지침에 따른 것이라고 하면서 지침을 보여주는 것을 거부하였다. 또한 항공사 직원은 다른 승객이 들 수 있을 정도로 당신은 미국정부가 모든 이란인에 대해 적대적이라는 것을 알아야 한다고 말했다.

원고가 항공사 카운터를 떠날 것을 거부하고 그의 수하물 검색을 거부하자 항공사 직원은 경찰을 불렀고 원고는 체포되어 수감에 채워져 연행되었다. 이에 원고는 인종 차별, 명예훼손, 잘못된 구금과 의도적인 감정훼손 등을 이유로 소송을 제기하였다. 이 소송에 있어서 항공사 측은 바르샤바조약이 원고측의 주법에 우선한다고 주장하였다. 법원은 바르샤바조약이 적용되기 위해서는 사고가 '항공기의 승강을 위한 작업 중에 발생하여야 한다'는 점에서 본 사건이 '탑승(embarking)' 과정 중에 발생하였는지에 대해 검토하였다. 이에 따라 법원은 사건이 발생했던 당시에 있어서의 1) 승객

51) 276F. Supp. 2d 5 (D.D.C. 2003).

이 위치한 장소, 2) 승객의 행위, 3) 항공사의 승객에 대한 관리의 정도에 초점을 맞추었다. 그 결과 원고의 장소에 대해서는 당시 원고가 있었던 카운터는 check-In을 하기 전이었고 탑승권도 받기 전이어서 항공기에 탑승하기 위한 실제적인 절차가 진행되었다고 볼 수 없고, 시점도 출발 1시간 30분 전이었고, 원고는 탑승수속을 하기 위해 거쳐야 할 여러 단계 중 한 단계에 있었다고 볼 수 있다고 하면서 법원은 이 사건에 있어 원고는 탑승과정 중에 있었지 않았다고 결론짓고 항공사측의 바르샤바조약 적용을 위한 partial summary judgement 신청을 기각하였다.

<관련판례 2: Martinez Hernandez v. Air France><sup>52)</sup>

이 사건은 여객 터미널 내의 수하물 인수처에서 테러리스트의 공격에 의해 상해를 입은 사건이다. 이 사건에서 여객들은 세관통관절차를 끝내고, 수하물이 없는 여객은 공항을 떠났고 수하물이 있는 여객들만 수하물을 회수하기 위해 터미널에서 대기하던 중 테러리스트들이 기관총을 난사하여 상해를 입었다. 법원은 이 사고가 항공기 내에서 또는 승강을 위한 작업 중에 발생한 것이 아니라는 이유로 운송인의 책임을 인정하지 않았다.

<관련판례 3: Ricotta v. Iberia Lineas Aereas de Espana><sup>53)</sup>

원고는 피고 항공운송인이 운항하는 항공기를 이용한 후 하기하여 항공운송인이 제공해준 버스를 이용하여 공항 활주로를 빠져나와 여객터미널로 이동하던 중, 타고 있던 버스 밖으로 갑자기 떨어지게 되면서 상해를 입게 되었고, 이러한 결과는 항공운송인의 과실에 의한 것임을 주장하며 손해배상청구소송을 제기하였다. 법원은 원고가 버스에서 떨어져 상해를 입은 시점이 바르샤바조약 제17조에서 규정하고 있는 ‘승강을 위한 작업 중’에 해당하는 것으로 볼 수 있으므로 동 사안은 바르샤바조약의 적용대상이라고 판결하였다.

52) 545F. 2d 279(1st Cir. 1976).

53) 428 F. Supp 497 (EDNY, 1979).

### III. 여객운송인의 책임관련 기타 주요판례 - DVT

#### (1) 해설

DVT(Deep Vein Thrombosis)는 ‘심부정맥 혈전증’을 일컫는 것으로서 일반인들에게는 ‘일반석 증후군(Economy Class Syndrome)’으로 더 잘 알려져 있으며 오늘날 항공소송에 있어서 중요한 이슈의 하나가 되고 있다. 원래 DVT는 비교적 흔히 볼 수 있는 질환으로 미국의 경우 매년 약 200만명의 DVT환자가 발생되며, 그 중 60만명 정도가 심각한 합병증인 폐색전증(Pulmonary Embolism)으로 발전되어 10분의 1은 사망에 이르는 것으로 알려져 있다. 이 질환이 항공여행과 관련하여 세인의 주목을 끌게 된 것은 항공여행 후 발생한 DVT와 폐색전증을 치료한 사례들이 1954년 이후 간헐적으로 보고되어 오던 중, 2000년 10월에 런던 히드루공항에서 28세의 여성, E.Chistoffersen의 사망사건의 사인이 DVT와 관련되어 있는 것으로 알려지면서부터였다. 당시 호주 콰타스항공을 이용하여 호주에서 싱가포르를 거쳐 런던 히드루공항에 도착한 이 승객은 약 20시간에 걸쳐 12,000mile을 여행한 직후 사망하였으며 특별한 병력이 없는 것으로 알려져 있었다. 이 승객의 사인과 관련 언론매체에서 항공여행과 DVT와의 관련성에 많은 관심을 나타내었고 유사 사례들이 호주의 한 법률회사를 통해 계속 이슈화되다가 법적대응을 하기에 이르렀다.

법적소송과 관련하여 문제되는 쟁점은 DVT로 인해 야기된 상황이 바르샤바조약 제17조 상의 ‘사고(incident)’에 해당되는가의 여부이다. 이에 대해서 판례는 이를 인정하는 판례와 부정하는 판례로 갈리고 있으나 부정하는 판례가 우세한 편이다.

#### (2) 판례

##### <주요판례 : Povey v. CASA, Qantas, British Airway><sup>54)</sup>

2001년 8월 1일 Brian William Povey는 CASA(Civil Aviation Safety Authority & Ors: 민간항공안전당국)와 콰타스항공 및 영국항공을 상대로 DVT 피해관련 손해배상청구소송을 제기하였다.

원고는 2000년 2월 시드니에서 영국 런던으로 5일 간의 여행을 다녀온 뒤 DVT를

54) (2002) NSWSC 792 (September 6, 2002).



않게 되었다고 주장하며 시드니-런던 노선의 운항항공사인 콰타스항공과 런던-시드니 노선의 영국항공을 상대로 자신이 입은 피해에 대한 배상책임을 부담해야 한다고 요구하였다. 원고는 장시간 동안 비좁은 좌석에서 움직이지 못한 채 앉아있어야 하는 이코노미(일반석) 좌석의 열악한 환경으로 인해 DVT가 발생했으며 또한 DVT의 위험성을 승객에게 충분히 알리지 않은 항공사의 직무태반이 DVT 발생에 기여했다고 주장하였다. 이러한 원고의 주장에 대해 호주의 빅토리아주 최고법원은 이코노미좌석의 열악한 상황이 승객의 손해의 원인이 되는 의도하지 않은 그리고 예기치 못한 사고의 발생으로 보기는 어렵다고 판단하였다. 하지만 항공사가 장거리 여행 중 DVT에 걸릴 수 있는 위험을 승객들에게 충분히 알리지 않았다면 이러한 경고위반(failure to warn)이 바르샤바조약 제17조에 따른 사고의 범주에 들어갈 수 있다고 판결하였다. 동 법원은 '사고(incident)'에 대한 *Saks v. Air France*의 정의를 인용하여 항공사의 사전에 이미 알고 있는 위험과 관련하여 승객에게 충분히 경고하고 피해를 최소화하기 위해 예방책을 제시하는 것이 항공기의 정상적인 운항이라는 기준(Standard)이라면 항공사가 이러한 주의의무를 충분히 수행하지 않은 것은 곧 승객에게는 예기치 못한, 비정상적인 외부상황의 발로인 '사고'로 간주될 수 있다는 것이다. 다만 관련항공기가 정상적으로 운항되었는가의 문제는 객관적으로 평가되어야 하기 때문에 빅토리아주 최고법원은 원고에게 항공사가 DVT와 그 원인 및 DVT의 발생위험을 최소화할 수 있는 예방요령을 사전에 인지하고 있었는지 여부와 항공사의 과실이 DVT를 유발한 일련의 사건들 중 하나라는 사실을 입증하도록 명령을 내렸다. 원고에게 입증책임의 부담이 있긴 하지만 항공사의 경고위반이 사고로 성립될 수 있다는 것이 동 법원의 판결이다.

<관련판례 1: *Blansett v. Continental Airlines, Inc.*><sup>55)</sup>

본 사건에 있어 원고인 Shawn Blansett는 텍사스 휴스턴에서 영국 런던으로 가는 Continental항공편에서 DVT에 의한 뇌손상을 당하는 상해를 입었다고 항공사를 상대로 소송을 제기하였다.

원고는 Continental항공이 항공여행 중 DVT가 발생할 위험성에 대한 경고를 하지 않았으며 이에 대한 정보를 제공하는 등의 적절한 예방조치를 취하지 않았는바 이는 바르샤바조약 제17조상의 '사고(incident)'에 해당되는 것이라고 주장하였다.

55) 204 F. Supp. 2d999 (S.D.Tex. 2002).

한편 항공사는 정상적인 항공기 운항 하에서의 DVT는 이에 해당하지 않는다고 원고 주장의 기각을 요청하였다.

이에 대해 법원은 정상적인 운항을 하고 있는 항공기의 좌석에 앉아있는 것 자체를 사고로 보기는 어려우나 만약 DVT에 대한 위험이 많이 알려져 있고 이에 따라 승객들이 항공사로부터 DVT위험 관련 경고에 대해 안내받기를 기대하고 있다면 항공사의 DVT위험고지 불이행이 승객에게는 비정상적이고 예기치 못한 외부적 상황의 발로로서 바르샤바조약 제17조상의 사고의 범주에 포함된다고 판결하였다. 이 판결은 DVT의 위험성에 대한 경고가 항공운송업계에 관행이나 절차로서 확립되어 있느냐 하는 문제와 그리고 어느 정도의 경고가 정상적이고 기대 가능한 것이냐 하는 문제점을 던져주었다 할 것이다.

#### <관련판례 2: Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation><sup>56)</sup>

영국 여왕좌부 최고법원은 장거리 비행도중 DVT를 겪게 된 승객들이 27개 항공사를 상대로 낸 손해배상청구소송을 기각함으로써 DVT에 대한 항공사의 책임을 인정하지 않았다. 본 재판을 위한 예비심리(Preliminary hearing)과정에서 DVT 소송 관련 가장 쟁점이 되는 세가지 사항에 대한 다양한 논의와 검토가 이루어졌으며 최종 판결문에서 영국 최고법원은 항공사에게 승소판결을 내렸다.

첫째, 법정쟁점은 ‘사고(incident)’에 대한 논의로서 승객이 겪은 DVT가 바르샤바조약 제17조에 기인한 손해를 밝히는 문제이다. 이에 대해 재판부는 DVT가 승객 외부에서 일어난 우발적인 어떤 사고에 의해 발생한 것이 아닌 정상적이고 예견 가능한 항공운송에 대한 승객 자신의 내부반응의 발로이므로 조약 제17조에서 규정하는 사고와 무관하다고 보았다. 또한 항공운송 중에 일어날 수 있는 예상 가능한 위험에 대해 승객들에게 미리 알리고 피해를 최소화하기 위해 사전대책을 세우는 것이 항공사의 통상적인 운항에 관한 관례인 점을 고려할 때 이러한 의무를 지키지 않은 것도 비정상적이고 예상치 못한 사고로 볼 수 있다는 원고측의 주장에 대해 재판부는 과실(culpable act)이나 부작위(omission)가 사고를 유발할 수는 있지만 그 자체가 사고는 아니므로 항공사의 과실이 입증된다고 하더라도 제17조의 사고의 성립요건을 충족시키는 충분조건이 되지 못한다고 판시하였다.

두 번째 법정쟁점은 ‘배타성(exclusivity)’에 대한 논의로서 바르샤바조약 이외의

56) EWHC 2825 (Q.B. Dec. 20. 2002).

다른 대안 법규를 적용하여 DVT 소송을 제기할 수 있는지의 여부이다. 이에 대하여 재판부는 본 조약 이외의 다른 국내법에 의한 손해배상은 인정하지 않는다고 판시하였다.

영국 최고법원은 바르샤바조약에서 근본적으로 추구하는 목적이 각 계약국의 국내법에 의존하지 않고, 모든 계약국의 법정에서 일관되게 적용할 수 있는 통일된 국제법규를 제정하는 것임을 감안할 때 바르샤바조약이 국제항공운송 중에 발생한 손해와 관련하여 항공사를 상대로 손해배상을 청구할 수 있는 유일한 소송사유이자 법적인 구제절차라고 명시하였다.

마지막 세 번째 법적쟁점은 Human Right Act 1998(HRA) Section 3(1)와 European Convention on Human Right(ECHR) 제6조 및 제8조가 DVT 소송에 대한 법적근거를 제공하는지에 대한 논의이다. 재판부는 영국 국내법 (The Carriage By Air Act 1961)으로 편입된 바르샤바조약이 HRA Section 3(1)에 따라 ECHR의 규정을 위반해서는 안되는 ‘Primary Legislation’이란 원고측의 주장은 인정하나 바르샤바조약 제17조에 의거해 DVT 관련 손해배상청구소송을 기각하는 것이 ECHR 제6조 제1항에서 보장하는 공정한 재판을 받을 권리와 ECHR 제8조에서 보장하는 개인의 보건(the protection of health or morals)에 관한 권리 및 이러한 권리를 행사하는데 있어서 어떠한 국가권위의 간섭도 받지 않을 권리를 침해하는 것은 아니라는 입장을 밝혔다. 나아가 재판부는 바르샤바조약 제17조는 절차법이 아닌 실체법상의 문제로서 승객이 소송할 수 있는 권리를 제한하는 것이기 때문에 ECHR 제6조 제1항에 명시된 권리에 위반된다고 볼 수 없으며, 또한 ECHR 제8조 관련 승객의 상해에 대한 법적인 구제책을 제공하지 않는다고 하여 개인의 신체적, 정신적 안녕을 보호받을 권리가 국가권위에 의해 침해받는 것이라고 보기 힘들다고 판결을 내렸다.

### <관련판례 3: Rodrigez v. Ansett Australia Ltd.><sup>57)</sup>

본 사건의 원고는 로스앤젤레스로부터 뉴질랜드의 오클랜드로 가는 Air New Zealand 항공편의 승객이었다. 원고는 거의 전 여정을 누워 잤었는데 뉴질랜드에 도착하여 하기하였을 때 활주로상에 쓰러져서 병원에 보내어졌고 거기서 DVT 진단을 받았다.

57) 28 Avi. Cas. (CCH) 16,627 (August 8, 2002).

원고는 DVT를 이유로 Air New Zealand를 상대로 California 지방법원에 소송을 제기하였다. 피고인 항공사는 원고의 부상은 바르샤바조약 제17조상의 ‘사고(incident)’에 기인한 것이 아니라는 이유로 약식재판을 신청하였고 이는 예기치 않은 비정상적인 것으로 인해서 발생되었다는 것을 인정할 만한 증거를 제출하지 못함으로써 조약 제17조상의 사고에 해당한다는 입증을 하지 못하였다고 판결하였다.

#### <관련판례 4: McDonald v. Korean Air><sup>58)</sup>

이 사건에서 원고는 항공사가 장시간 항공여행에 있어서 승객이 DVT에 노출될 수 있다는 경고나 교육을 하지 않았는바 이는 비정상적인 예기치 못한 사건에 해당되고 또한 항공사가 승객에 대한 주의의무를 위반한 것이기 때문에 바르샤바조약 제17조상의 ‘사고(incident)’라고 주장하였다.

이에 대해서 Canada Ontario 최고법원은 본 항공기의 비행 중 Saks Case에서 정의되고 있는 ‘사고’를 충족시킬만한 어떠한 비정상적인 예기치 못한 사건이 없었다고 원고의 주장을 기각하였다. 비록 승객이 입게 될 위험을 승객에게 고지하지 않은 것은 항공사의 과실(negligence)일지 모르지만 원고가 입은 DVT가 승객으로서 비정상적이고 예기치 못한 외부적 사건으로 연결되지 않는다면 과실 그 자체가 조약 제17조의 사고에 해당되지 않는다고 그 이유를 밝히고 있다.

## IV. 결 어

이상에서 살펴본 바와 같이 항공운송인의 책임 중 여객에 대한 책임은 항공운송인의 책임에 있어 가장 핵심적인 부분이라 할 수 있다. 항공운송인의 책임에 대해 바르샤바체제에서는 기본적 책임원칙으로 과실책임주의와 유한책임제도를 채택하고 있어 항공사고가 발생하였을 시 항공운송인과 피해자간에 과실 유무의 입증문제, 유한책임 원용문제 등을 둘러싸고 당사자간 첨예한 대립이 있었다. 그런데 이러한 과실책임과 유한책임을 논의하기 위한 선결문제로서 바르샤바조약 제17조상의 요건을 충족하는

58) No.01-B30373, 2002WL 1861837 (Ont.S.C.J. Sept 18, 2002).

사고로 인한 손해가 발생되었을 것이 필요한데 종래 이에 대한 많은 논쟁이 있었고 이것이 법정에서 다루어지고 판례로 축적되어왔다. 본고에서는 항공운송인의 여객에 대한 책임 중 항공운송인이 책임을 지게 되는 경우를 중심으로 살펴보았다. 그 이유는 항공운송인이 책임을 지는 경우에 있어서 또 다른 중요한 사안인 어느 정도까지 책임을 지느냐 하는 책임한도의 문제는 책임제한의 배제 또는 감면 문제와 함께 별개의 문제로서 다루어져야 할 것으로 보기 때문이다. 더욱이 항공운송인의 책임한도 문제는 새로이 제정된 몬트리올조약이 사실상 무과실책임주의와 무한책임제도를 채택하였기 때문에 학문적으로 논의할 가치는 있을지 모르나 실제상으로는 논의의 실익이 없어졌다고 보기 때문이다. 따라서 앞으로 몬트리올조약상에서는 금번 본고에서 다룬 항공운송인이 책임을 지는 경우를 중심으로 여객운송에 대한 항공운송인의 책임이 전개될 것으로 보이며 특히 손해의 범위에 정신적 손해를 포함할 것인가의 여부 문제가 크게 부각될 것으로 예상된다. 본 논문을 소개함에 있어서 한 가지 아쉬웠던 점은 이부분에 대한 국내판례가 없어 외국판례 위주로 소개한 점이다. 그렇긴 하나 국내에서도 중국항공의 김해추락사고와 같은 항공사고에 대한 판례가 나오고 있으므로 항공판례에 대한 학계의 지속적인 관심과 연구가 요망된다.

**주제어** : 항공판례, 항공운송인, 여객운송인의 책임, 바르샤바조약, 몬트리올조약, 신체상해, 정신적 손해, 항공사고, 승강을 위한 작업 중, 일반석 중후군, DVT

## Abstract

### A Study on the Aviation Case Law - Focusing on the Air Carrier's Liability for Passenger -

Kim, Jong-Bok \*

The purpose of this paper is to study precedent cases of the Air carrier liability for passengers. The article 17 of Warsaw Convention (also in Montreal Convention article 17-1) provides the Air carrier liability for passengers which is the most essential part of the Air carrier liability. According to these Conventions, 1) the carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger. Precedents and theories have disagreements on whether the damage covers the mental injury as well. 2) The carrier is liable for damage sustained from aviation accident. The definition of 'aviation accident' is becoming problematic. 3) The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. The question at issue is the range of the operations of embarking or disembarking. This paper introduces the precedents (also, the model precedents) about the carrier's liability for passengers and related cases, so as to help understand the trend of judicial decisions. Furthermore, the cases, once took all of the attention of the international air carriers, concerned with the 'Economy class syndrome' (DVT : Deep Vein Thrombosis) are also presented.

Under the new Montreal Convention, the carrier's liability for passengers will continue to be the main issue. Thus it is required that academics as well as practical businesses may keep up their studies about this issue.

---

\* Professor, Korea Aerospace University

**Key words** : Aviation cases(precedents), Air carrier, Air carrier liability for passengers, Warsaw Convention, Montreal Convention, bodily Damage, mental Damage, aviation accident, operations of embarking or disembarking, Economy class syndrome, DVT