

1999년 몬트리올 협약상 “사고”의 새로운 개념에 대한 고찰

- GN v. ZU, CJEU, 2019.12.19., C-532/18 -

안주연*

목 차

- I. 문제의 제기
- II. 사안의 개요와 판시사항
 - 1. 사실관계
 - 2. 재판의 경과
 - 3. 유럽 사법재판소 판결
- III. 사안의 검토
 - 1. 항공과 “사고” 사이의 연관성 불필요
 - 2. 관련 판례
- IV. 조약의 해석과 적용
 - 1. 조약의 일반적 해석
 - 2. 협약의 기본 취지와 조약법의 적용
 - 3. 유럽연합 규칙의 검토
 - 4. 소결
- V. 미국 연방 대법원 ‘Saks’ 판결과의 비교 검토
 - 1. ‘Saks’ 판결에서 “사고”의 판단 기준
 - 2. ‘Saks’ 판결에서 “사고”의 요건
 - 3. 대상판결과 ‘Saks’의 비교
- VI. 결어

* 한국항공대학교 항공우주법 전공 박사과정 수료, 항공판례연구회 연구위원, 대한항공 객실승무원(사무장) (E-Mail : eurin_2000@hanmail.net).

I. 문제의 제기

국제항공운송인의 책임에 관한 1929년 “국제항공운송에 있어서의 일부 규칙 통일에 관한 협약”¹⁾(이하 “바르샤바 협약”이라 한다)과 그 협약의 현대화 및 통일화를 위한 1999년 몬트리올 협약²⁾(이하 “몬트리올 협약”이라 한다)은 항공기 내 또는 승강(乘降)의 과정에서 발생한 여객의 사망 또는 신체상해의 손해에 대하여 운송인의 책임을 규율한다.³⁾ 운송인의 책임⁴⁾은 협약상 “사고”임이 전제되어야 하나⁵⁾, 조문상 “사고”의 정의는 명시하지 않았다. 그러나 “사고”의 정의는 여러 선례를 통하여 구체화되었으며, 특히 미국 연방 대법원의 “Air France v. Saks⁶⁾” 판결에서 명확성을 보이며, 현재까지도 대부분의 법원에서 중요한 선례로 인용되고 있다. 또한, 시대의 흐름에도 불구하고 “사고”의 해석에 있어 바르샤바 체제-몬트리올 협약 내에서 동일한 의미를 부여한다는 점에는 논쟁의 여지가 없었다.⁷⁾

최근 유럽 사법재판소(Court of Justice of the EU, 'CJEU')는 GN v. ZU 판결에서 몬트리올 협약 상 “사고”의 새로운 정의를 제시하였다. “사고”는 일반적 의

- 1) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air, 1929.
- 2) Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999.
- 3) 바르샤바 협약에서는 “여객의 사망, 부상 또는 기타 신체적 상해”로 규정하고 있으나, 본질적인 차이는 없다.
- 4) 협약의 조문에서 규정하고 있는 운송인의 책임 요건은 ① 사망 또는 신체의 상해 등 손해가 발생하여야 하고, ② 항공기 내 또는 승강(乘降)의 과정 중 발생하여야 하며, ③ 사망 또는 상해를 야기한 사고 즉, 사고와 사망·신체상해 사이에 인과관계가 인정되어야 한다는 전제조건이 있다. 이것은 협약상의 명시적인 필수 조건으로 반드시 충족되어야 한다.
- 5) Nutt, Kathryn M., “Air France v. Saks: An accidental Interpretation of the Warsaw Convention”, American University International Law Review, Vol. 1 No. 1, 1986, at 195-213. 몬트리올 협약이 여객에게 부분적으로 무과실책임 제도를 도입하였으나, 운송인은 여객에게 발생한 모든 사망·상해에 대하여 배상 책임을 부담하는 것이 아니고, **운송인의 배상 책임이 인정되기 위해서는 사고로 인한 사망·신체상해가 발생해야 한다.**
- 6) Air France v. Saks, 470 U.S.392, (1985).
- 7) Tory A. Weigand, “Accident ; Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention”, American University Law Review, Vol. 16 No. 4, 2001, at 893.

미인 “예기치 않은, 유해하고 비자발적인(unforeseen, harmful and involuntary)” 사건(Incident)으로 해석⁸⁾해야 하며, “항공과 연관된 위험인지는 확인할 필요가 없다”라고 판시하였다.⁹⁾ 이러한 유럽 사법재판소의 해석은 협약의 목적과 상황이 변화함에 따른 “사고”의 해석에 차별화를 강조하는 것으로 보이며 특히, 바르샤바 체제¹⁰⁾에서 몬트리올 협약에 이르기까지 협약의 목적과 배상 책임, 의무 보험 등 많은 부분이 변화된 점, 몬트리올 협약이 “여객 보호”에 중점을 두고 있다는 점에서 일맥상통하는 부분일 것이다.

그러나 유럽 사법재판소의 “사고”에 대한 새로운 해석은 “여객 보호” 측으로 치우친 점에서 협약의 취지와 관련하여 “규칙의 통일성”, 항공운송인과 여객의 “공평한 이익 분배”와 같은 다양한 비판이 제기되고 있다.

이 글은 유럽 사법재판소의 “사고”에 대한 새로운 해석과 ‘Saks’ 판결을 비롯하여 선례를 통해 축적된 몬트리올 협약 상의 사고의 구성요소를 고찰하고자 한다. 유럽 사법재판소의 대상판결은 “사고”의 범위를 확대함으로써 여객의 이익 보호에 초점을 맞추고 있어, 항공 운송인의 위험관리 책임이 더욱 확장될 예측 가능성을 보여준다. 따라서 “사고”의 새로운 해석으로 인하여 발생 가능한 문제점을 확인하고 자구책을 강구함으로써, 항공 운송인의 위험관리 책임에 대한 새로운 시각이 필요한 시점으로 보인다.

8) **GN v. ZU** (CJEU in Case C-532/18), at para. 35. (The ordinary meaning given to the concept of ‘accident’ is that of an **unforeseen, harmful and involuntary** event).

9) **GN v. ZU** (CJEU in Case C-532/18), at para. 43. (Article 17(1) of the Montreal Convention must be interpreted as meaning that the concept of ‘accident’ within the meaning of that provision covers all situations occurring on board an aircraft in which an object used when serving passengers has caused bodily injury to a passenger, without it being necessary to examine whether those situations stem from a hazard typically associated with aviation).

10) 바르샤바 체제 내에서는 제17조와 관련하여 대부분의 법원이 “사건”(occurrence or event)과 “사고”(accident)의 개념에 대한 논의에 집중해왔다. 바르샤바 협약 제17조가 “incident” 또는 “event”가 아닌 “accident”라는 용어를 사용한 것은 “incident”라는 용어로부터 발생하는 과도한 책임에서 항공 운송인을 보호하고자 하는 협약의 목적에 부합하고자 하는 것이다. 문준조, “국제항공운송법상 사고의 정의·범주에 관한 미국 판례 경향의 비판적 고찰”, 『기업법연구』, 제22권 제1호, 2008, 373면.

II. 사안의 개요와 판시사항

1. 사실관계

2015년 6살인 원고 GN과 아버지인 HM은 비행기의 옆 좌석에 탑승하여 니키항공(ZU)¹¹⁾으로 스페인(Mallorca)과 오스트리아(Vienna) 구간을 여행하였다. 비행 중 HM은 뜨거운 커피 한 잔을 승무원으로부터 받아 HM의 좌석 앞 트레이 테이블에 놓았고, 이후 GN은 오른쪽 허벅지와 가슴에 2도 화상을 입었다. 커피 컵이 놓인 트레이 테이블의 결함 또는 항공기의 난기류로 인해 커피 컵이 밀려난 것인지는 확인할 수 없었다. 아버지인 HM은 몬트리올 협약 제17조 1항에 근거하여 GN에게 야기된 피해에 대하여 항공사 측에 의료비로 8,500 EUR의 배상을 요구하였다. 피고인 항공사 측은 몬트리올 협약상의 “사고”로 간주하는 “갑작스럽고, 예기치 않은 어떠한 사건”도 일어나지 않았으며, “사고”의 개념은 일반적으로 ‘항공과 연관된 위험의 구체화’를 요구하는 데 해당하는 조건이 없다는 것이었다.¹²⁾

2. 재판의 경과

제1심¹³⁾에서는 원고의 배상 청구를 인용하며 GN의 피해는 “외부 행동에 근거한 비정상적인 사건”에서 비롯되었으며, 항공기 운용상 내재된 다양한 경사에 노출될 수 있기 때문에 항공과 연관된 위험은 일반적으로 현실화되어 있다고 판단하였다. 그러나 커버(cover) 없이 뜨거운 음료를 제공하는 것이 일반적인 관행이며 사회적으로도 적합하기 때문에 피고 측의 과실은 없음을 인정하였다.¹⁴⁾

이에 대해 항소심¹⁵⁾에서는 몬트리올 협약 제17조는 일반적으로 “항공과 연관

11) ZU : 현재는 파산한 오스트리아의 저비용 항공사인 Niki Luftfahrt GmbH의 파산 관재인.

12) GN v. ZU, CJEU in case C-532/18, (2019), at paras. 13-17.

13) 오스트리아 지방법원(Landesgericht Korneuburg), 2015. 12. 15., 판결.

14) *Ibid*, at paras.18-19.

15) 오스트리아 빈 고등법원(Oberlandesgericht Wien), 2016. 8. 30., 판결.

된 위험으로 유발된 사고에 대해서만 적용”되며 이 경우, 원고는 사건에 대한 증거를 제시할 수 없으므로 “사고”가 아니라고 판결하였다.¹⁶⁾

대법원¹⁷⁾은 몬트리올 협약 제17조 제1항의 해석이 해당 조항의 의미 내에서 사고의 개념이 ‘항공과 연관된 위험이 구체화되는 경우로 제한’되는지가 문제가 되었다. 이에 대법원은 두 가지 뚜렷한 해석적 접근법을 언급하였다. 몬트리올 협약 제17조 제1항의 의미 내에서 “사고”의 개념은 ‘일반적으로 항공과 연관된 위험요소가 발생하는 상황’을 다루고 있으므로, 항공 활동과 연관이 없는 상황에서 발생한 사건은 운송인에게 책임을 부과할 수 없다는 것을 의미하며, 이는 몬트리올 협약 당사자들의 의도였다는 것이다. 다른 의견은, 몬트리올 협약 제17조 제1항은 항공과 연관된 위험을 요구하지 않으며, 이 문구는 그러한 요건을 규정하고 있지 않다는 것이다. 만약, ‘항공과 연관된 위험’이라는 것을 수용하면 거의 모든 손해는 제외될 것이라고 하였다.

대법원은 소송절차를 유지하기로 결정¹⁸⁾하고 “비행기에서 앞좌석의 트레이 테이블에 놓인 뜨거운 커피가 알 수 없는 이유로 여객에게 화상을 입히는 경우, 몬트리올 협약 제17조 제1항의 의미 내에서 운송인의 책임을 유발하는 ‘사고’에 해당하는가?”에 대하여 예비판결을 위해 유럽 사법 재판소에 회부하기로 하였다.¹⁹⁾

3. 유럽 사법 재판소의 판결

유럽 사법재판소는 “사고”라는 개념은 몬트리올 협약의 어느 곳에도 정의되어 있지 않기 때문에 협약의 목적에 비추어 개념의 일반적 의미를 참조해야 한다고 하였다. “사고”의 개념에 주어진 일반적인 의미는 “예상치 못한, 유해하고 비자발적인 사건”을 의미한다고 언급하였다. 더욱이 몬트리올 협약 서문에서는

16) *Ibid*, at para. 20.

17) 오스트리아 대법원(Oberster Gerichtshof), 2018. 6. 26., 판결.

18) 유럽 연합의 구성원인 각 회원국의 법원 또는 재판소가 조약의 해석 또는 EU 법률 조항이 모호하거나 불분명한 것으로 판단하면 유럽 사법재판소에 예비판결을 요구할 수 있으며, 이러한 경우 ECJ의 판결이 선고될 때까지 소송절차는 정지된다. C-258/17-Finair Preliminary ruling korkein oikeus-Finland, (2018).

19) GN v. ZU, CJEU in case C-532/18, (2019). at paras.21-27.

“국제항공 운송에서 소비자 이익 보호의 중요성 및 배상 원칙에 근거한 공평한 보상의 필요성, 항공운송인과 여객의 이익, 특히 ‘공평한 이익 균형’이 유지됨을 의미 한다”라고 하였다.²⁰⁾

몬트리올 협약의 채택을 주도한 협상 초안인 ‘TRAVAUX préparatoires’²¹⁾에 서는 “사고”의 개념이 원래 초안에서 제안된 “이벤트”의 개념보다 계약 당사자 들에게 선호되었으며, 이것은 “이벤트”라는 용어가 모든 상황을 포괄하고 과도 한 소송을 초래할 가능성이 있기 때문임이 명백하다고 하였다.²²⁾ 반면에 운송인 은 ‘여객의 건강 상태로 인한 사망이나 상해에 대한 책임이 없다’라는 문장을 삭제하기로 결정하였으며, 이것은 협약 제20조²³⁾의 일반적인 면책조항을 규정 하는 것으로 간주하였다. 이처럼 몬트리올 협약은 그러한 균형을 유지하기 위해 협약 제20조에서 운송인이 그 책임에서 면책되거나 보상금 지급 의무가 제한될 수 있다고 규정하고 있다.²⁴⁾ 또한, 협약 제21조 제1항에서 운송인은 해당 손해 액이 일정 배상 기준²⁵⁾을 초과하지 않는 경우, 해당 계약의 제17조 1항에 따라

20) *Ibid*, at paras. 34-36.

21) ‘TRAVAUX préparatoires’는 협상의 공식 기록이다. ‘travaux’는 종종 조약 법(VCLT)에 관한 비엔나 협약 제32조에 반영된 바와 같이 조약 또는 기타 기구의 의도를 명확히 하는 데 유용하다. 조약을 해석하기 위해 VCLT는 이러한 형태의 해석을 일반적인 의미의 부차적인 것으로 간주한다. (제31조 및 제32조 참조), <http://en.wikipedia.org/wiki/Travaux_preparatoires>, (2020.03.15. 최종 검색).

22) *Inter Alia*, the opinion submitted by the International Union of Aviation Insurers, DCW Doc No. 28, 1999.

23) **몬트리올 협약 제20조(책임 면제)** 운송인이 손해배상을 청구하는 자 또는 그로부터 권한을 위임받은 자의 과실·기타 불법적인 작위 또는 부작위가 손해를 야기하였거나 또는 손해에 기여하였다는 것을 증명하였을 때에는 그러한 과실·불법적인 작위 또는 부작위가 손해를 야기하였거나 손해에 기여한 정도에 따라 청구자에 대하여 책임의 전부 또는 일부를 면제받는다. 여객의 사망 또는 상해를 이유로 하여 손해배상이 여객 이외의 자에 의하여 청구되었을 때, 운송인의 손해가 여객의 과실·불법적인 작위 또는 부작위에 기인하였거나 이에 기여하였음을 증명한 정도에 따라 책임의 전부 또는 일부를 면제받는다. 본 조는 제21조 제1항을 포함한 이 협약의 모든 배상 책임 규정에 적용된다.

24) *Ibid*, at paras. 16-17.

25) **몬트리올 협약 제21조(여객의 사망 또는 상해에 대한 배상)** 1. 운송인은 여객당 100,000SDR을 초과하지 아니한 제17조 제1항 상의 손해에 대한 책임을 배제하거나 제한하지 못한다. 2. 여객당 100,000SDR을 초과하는 제17조 제1항 상의 손해에 대하여, 운송인이 다음을 증명하는 경우에는 책임을 지지 아니한다. 가. 그러한 손해가 운송인·그의 고용인 또는 대리인의 과실·기타 불법적인 작위 또는 부작위에 기인하지 아니하였거나, 나. 그러한 손해가 오직 제3자의 과실·기타 불법적인 작위 또

발생하는 손해에 대한 책임을 배제하거나 제한할 수 없음이 명백하며, 운송인이 제21조 제2항에 따른 책임을 운송인의 과실로 인한 피해가 아닌 제3자의 과실로 발생한 것임을 증명함으로써 제외할 수 있는 것은 책임 제한 상한액에 불과하다고 언급하였다. 그러한 제한은 여객에게 쉽고 빠르게 보상할 수 있도록 하지만 항공 운송인이 결정하거나 계산하기 어려우며, 심지어 이로 인해 항공운송인의 경제활동을 약화하고 마비시킬 수 있다는 것이다.²⁶⁾

이러한 이유로 운송인의 책임이 일반적으로 항공과 연관된 위험의 구체화 또는 항공기 운용과 “사고”와의 연관 여부는 몬트리올 협약 제17조 제1항에 언급된 “사고” 개념의 일반적인 의미 또는 해당 협약이 추구하는 바와 일치하지 않는다고 보았다. 또한, 항공 운송업에 과도한 보상 부담을 주지 않기 위해 항공 운송인이 ‘항공과 연관된 위험’의 사고에 대해서만 보상할 의무를 제한할 필요는 없다고 하였다.²⁷⁾

이러한 판단 하에 유럽 사법재판소는 다음과 같이 판시하였다.²⁸⁾

몬트리올 협약 제17조 제1항 해당 조항의 의미 내에서 “사고”라는 개념은 여객에게 서비스할 때 사용하는 물건을 포함한 ‘항공기 내에서 발생하는 모든 상황을 포괄’하는 의미로 해석되어야 한다. 여객에게 서비스를 제공할 때 사용되는 물건이 여객에게 상해를 입힌 경우, 이러한 상황이 일반적으로 ‘항공과 연관된 위험’에서 비롯된 것인지를 조사할 필요는 없다.

Ⅲ. 사안의 검토

1. 항공과 ‘사고’ 사이의 연관성 불필요

는 부작위에 기인하였을 경우 (책임한도는 5년 주기로 검토되며, 초기 100,000SDR에서 113,100SDR, 2019년 12월 28일부 128,821SDR로 상향 조정되었다).

26) *Ibid*, at paras. 39-40.

27) *Ibid*, at paras. 41-42.

28) *Ibid*, at para. 43.

1.1. 의의

대상 사건에서의 주된 쟁점은 몬트리올 협약 제17조 제1항 “사고”의 의미에 ‘항공과 연관된 위험’이 포함되는지이다. 협약에서 “사고”의 정의는 조문에 포함되어 있지 않으므로, 교섭 문서를 확인할 필요가 있다.²⁹⁾

바르샤바 협약의 초안을 제정한 국제항공법 전문가 위원회(CITEJA³⁰⁾)의 보고서³¹⁾ 따르면, 상해나 손상으로 인한 “사고”인 경우 책임이 부과되었으며, ‘항공기의 운용과 무관한 어떤 행위’에 의해서 손해를 입은 경우 항공사는 책임질 수 없도록 하였다. 실제로 1929년 바르샤바 협약 제정 당시 회의의 목적과 핵심은 항공기 사고와 항공기 운용 및 운항과 연관된 위험에 대한 우려에서 시작되었고, 조종 오류나 항공기의 기능상 결함 등과 같은 항공기 또는 그 운용과 관련된 특유의 사고에 대해 책임을 부과하는 것이었다.³²⁾

1.2. 긍정설

몬트리올 협약의 교섭 과정에서는 협약 제17조 제1항의 “사고”에 대한 논의가 없었으며³³⁾, ‘항공과 연관된 위험’의 여부도 언급되지 않았다. 그러나 이것은 선례를 통하여 해당 사실의 유지에 대한 의미로 해석되고 있다. 중요한 것은 바르샤바 협약체제부터 현재까지 ‘항공과 연관된 위험’이 사고의 구성요소로 인식되었다는 것이 여러 선례를 통해 명백하게 나타나고 있다는 점이다.³⁴⁾

29) 이와 관련한 내용은 후술하는 ‘조약법의 해석’에서 확인하기로 한다.

30) C.I.T.E.J.A.(Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens) 1929년 국제항공운송 규칙을 제정하기 위해 임명된 전문가들로 구성된 위원회로 바르샤바 협약의 초안을 제출하였다.

31) John J. Ide, “The History and Accomplishments of the International Technical Committee of Aerial Legal Experts(C.I.T.E.J.A.)”, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 3 No. 1, (1932).

32) Tory A. Weigand, *Accident ; Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention*, *American University Law Review*, Vol. 16 No. 4, (2001), at 898-899.

33) ICAO, *International Conference on Air Law*, DCW Doc 9775-DC/2, Vol. I, Minutes, (1999).

34) *KLM Royal Dutch Airlines v. Morris*, EWCA Civ 790, (2001), 이 판례에서 항소법원은 사고의 해석과 관련하여 여러 선례를 통해 “사고는 여객의 외부에 있고 항공기의 운용과 연관이 있거나 항공 여행의 특성으로 간주할 수 있는 예상치 못한 또는 비정상적인 이벤트나 사건을 포함해야 한다”라고 하였다.

Price v. British Airways³⁵⁾, Chummney v. Nixon³⁶⁾ 이 사건들에서 법원은 여객간의 싸움으로 인한 손해는 ‘항공기 운용’과 아무런 연관이 없다며 “사고”가 아니라고 판시’하였다.

Chaudhari v. British Airways³⁷⁾ 사건에서 항소법원은 신체적 장애가 있는 여객이 의자에서 넘어져 상해를 입은 사건은 ‘항공기의 정상적인 운용’에 대한 여객의 개인적, 특이한 반응으로 ‘사고가 아니라고 판시’하였다.

Barclay v. British Airways³⁸⁾ 사건에서 항소법원은 항공기 탑승 중 구조물(플라스틱 스트립)에 미끄러져 상해를 입은 사건은 ‘항공기의 정상적인 운용’에서 여객과 항공기 구조물 사이의 접촉으로 인하여 발생한 것으로 ‘사고가 발생하지 않았다’고 하였다.

Gotz v. Delta Airlines³⁹⁾ 사건에서 원고는 기내 선반에 짐을 넣고 있는 과정에서 통로 측 여객이 갑자기 일어나자, 동 여객에게 상해를 입히지 않기 위해 원고의 팔을 과도하게 동작하여 상해를 입었다. 법원은 동승 여객이 ‘비정상적 또는 예기치 않게’ 행동했거나 ‘항공기의 비정상적 운용’에 대한 증거가 없으므로 ‘사고를 구성하지 못한다’라고 판시하였다.

Tsevas v. Delta Airlines⁴⁰⁾ 사건에서 원고는 동승 여객의 성추행과 승무원의 태만을 이유로 소를 제기하였다. 지방법원은 여객간의 문제는 항공기 운용과 연관이 없을 수도 있지만, 승무원의 조치 등의 서비스는 항공 여행의 특징이며 ‘항공기 운용과 연관’이 있다’고 언급하였다. 따라서 승무원이 원고의 요청에 따라 조치하지 않은 것이 원고의 피해를 발전시켰다면 이것은 ‘예상치 못한 사건’을 구성하며, ‘일반적이거나 정상적이지 않은 것’이라고 결론 내리며 ‘사고를 구성’한다고 하였다.

Wallace v. Korean Air⁴¹⁾ 사건에서 항소법원은 여객의 성폭행과 연관하여 좁고 어두운 항공기 내의 환경이 ‘항공여행의 특징’이며, 이것이 원고의 ‘성폭행에

35) Price v. British Airways, No. 91 Civ. 4947 (JFK), 1992 WL 170679, (S.D.N.Y. 1992).

36) Chummney v. Nixon, C-76-470, W.D. Tenn, (1982).

37) Chaudhariv. British Airways Plc, CA 16 Apr, (1997).

38) Barclay v. British Airways Plc, EWCA Civ. 1419, (2008).

39) Gotz v. Delta Airlines, Inc., 12 F. Supp. 2d 199, 204, (D. Mass, 1998).

40) Tsevas v. Delta Airlines, Inc., No. 97 C 0320, (1997).

41) Wallace v. Korean Air, 214 F.3d 293(2d Cir. 2000).

대한 취약점으로 작용'하여 '사고를 구성'한다고 하였다.

Wipranik v. Air Canada⁴²⁾ 사건에서 앞 좌석 여객의 움직임으로 인하여 테이블에 있던 뜨거운 차가 밀려나 입은 상해는 '항공기 운용과 연관'되며 '비정상적인 상황'으로 '사고'로 판시하였다.

Air France v. Saks⁴³⁾ 사건의 항소법원에서는 항공 여행의 정상적인 기내 압력 변화는 "국제 민간항공조약 부속서 1344"에 포함된 "사고"의 정의로서, 항공기 여압 시스템의 정상 작동으로 인한 원고의 청력 상실이 '항공 여행의 위험'이며 '사고를 구성'한다고 판시하였다.

1.3. 부정설

이처럼 여러 선례를 바탕으로 법원에서는 '항공과의 연관성'을 언급하며 "사고"의 필수적 요소라고 주장하는 반면, 반대의 관점⁴⁵⁾도 확인할 수 있다.

Air France v. Saks(이하 "Saks"라 한다)의 대법원에서는 항소법원의 판결에 반대하며 "국제 민간항공조약 부속서 13의 정의는 항공기 사고조사에 적용되는 것"이며 바르샤바 협약상의 책임 원칙에 적용되는 내용이 아니라고 보았다. '항공기의 정상적이고 예상되는 운항에 대한 여객의 내부 반응으로 인한 사고'는 사고가 아니며, 바르샤바 협약상의 제17조를 적용할 수 없다고 하였다. 또한, 협약 제17조 "사고"의 정의는 "여객의 외부로부터(external to the passenger)의 예측 불가능(unexpected)하고, 일반적이지 않은(unusual) 사건(event) 또는 우발적

42) Wipranik v. Air Canada., No. CV 06-3763, 2007 WL 2441066, (CD Cal. 2007).

43) Air France v. Saks, 470 US 396, (1985), 항소법원에서는 바르샤바 협약 및 1966년 몬트리올 협정의 언어, 역사 및 정책이 위험에 의해 야기된 상해에 대해 항공사에 대한 절대 책임을 부과한다고 주장하였다. 따라서 항공 여행의 정상적인 기내 압력 변화는 "국제 민간항공조약 부속서 13"에 포함된 "사고"의 정의로서 "항공기 운용과 연관된 발생을 의미"한다고 하였다.

44) 1944년 국제 민간항공조약(Chicago Convention) 부속서 13(Annex 13: Aircraft Accident Investigation)의 "항공기 사고조사"의 정의에 따라 "사고"를 "비행의 의도로 항공기에 탑승한 시간부터 모든 인원이 하기한 시간 사이에 발생하는 항공기 운용과 연관된 사건"으로 정의하였다.

45) 최준선, "國際航空運送人の民事責任", 박사학위논문, 성균관대학교, 1986, 184면, 관련하여 "사고의 개념에는 필수불가결인 천재지변 및 제3자의 행위에 기인하는 것까지도 포함하는 것이지만, 이 경우에는 운송인은 협약 제20조 및 제21조에 따라 책임이 면제될 수 있으므로 여기서 논할 필요가 없다. 또 사고가 반드시 항공기운항과 관계있는 것이어야 할 필요도 없다"라고 하였다.

인 사건(happening)으로 야기된 경우에만 발생”한다고 하였으며, ‘항공과의 연관성’은 언급하지 않았다. 그러나 ‘정상적인 항공기 운항’을 언급한 것을 두고 암묵적인 연관성으로 보는 견해도 있다.⁴⁶⁾

Lee v. Air Canada⁴⁷⁾의 법원에서는 “몬트리올 협약 및 Saks의 대법원에서 상해를 초래하는 사건과 항공기의 운용 사이의 연관성을 언급하지 않는다”라고 하며 ‘항공과의 연관성을 부정’하는 입장을 보였다.

1.4. 소결

앞서 언급한 바와 같이 몬트리올 협약과 ‘Saks’의 대법원 판결에서 “사고”의 정의에서는 ‘항공과 연관된 위험’의 여부가 언급되지 않았다. 이러한 이유로 동승 여객으로 인한 사건이나 항공과 연관성이 없는 개인적 활동으로 인한 상해의 사건에서 ‘항공과 연관된 위험’이 포함되어야 하는지 논란이 되고 있다.

초기 바르샤바 협약 체결 당시에는 ‘항공과 연관된 사건’으로 보아야 한다는 견해가 지배적이었으나, 몬트리올 협약 체결 시 “사고”에 대한 논의가 없었으므로 “사고”의 정의는 일치된 관점으로 보아야 하는지, 그렇지 않다면 몬트리올 협약이 전혀 새로운 조약이므로 협약 당시의 취지로 보아 ‘소비자 이익 보호’의 관점으로 “사고”의 정의를 확대해서 보아야 할 것인지에 대한 견해가 상반될 것으로 보인다.

2. 관련 판례

GN v. ZU 사건에서는 항공기 내에서의 원인을 알 수 없는 화상으로 인하여

46) Tory A Weigand, “Accident ; Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention”, American University International Law Review, Vol. 16 No. 4, (2001), at 939.

47) Lee v. Air Canada, 228 F. Supp. 3d 302 (2017), 동 사건은 동승 여객의 과실로 인하여 원고가 상해를 입었다. 항공사는 원고의 상해가 다른 여객에 의해 야기되었으므로 항공과의 연관성이 없으며 승무원은 안전상의 이유로 객실 전체에 배치되어 도울 수 있는 위치가 아니었다고 주장하였으나, 법원은 이 사건이 원고의 “외부에 있는 예상치 못하고 특이한 사건”이며, “승무원은 주의나 경고를 통해 여객의 위험을 통제해야 한다”라고 판시하였다.

상해가 발생하였다. 다음은 관련 판례를 통하여 판례 경향을 확인해 보고자 한다.

2.1. Wipranik v. Air Canada, No. CV 06-3763 AHM(AJWx), (CD Cal, 2007)

2.1.1. 사실관계

원고인 Wipranik은 토론토에서 텔아비브로 비행하는 동안 좌석 앞 트레이 테이블에 있던 뜨거운 차가 유출되어 2도 및 3도 화상을 입었다고 주장하였다. 원고는 좌석 뒤쪽에서 승무원에게 따뜻한 차를 요청하여 받은 후, 좌석으로 돌아가 컵을 트레이 테이블 중앙에 놓았다. 원고는 앞 좌석 여객이 자리에서 움직임으로 뜨거운 차가 미끄러져 원고의 무릎에 화상을 입었다고 주장하며 상해로 인한 손해에 소를 제기하였다. 또한, 좌석 앞 트레이 테이블의 이상 여부는 발견되지 않았다.

2.1.2. 판시사항

이 사건에서 원고가 항공기 기내에서 상해를 입었다는 점에는 논쟁의 여지가 없었다. 유일한 문제는 원고의 상해가 바르샤바 협약 제17조의 의미 내에서 “사고”에 의한 것인지였다. 미국의 연방 대법원 ‘Saks’ 판결 하에서 “원고의 상해는 트레이 테이블에서 차가 쏟아진 ‘외부적’인 사건이며, ‘항공기 운용’과 관련하여 발생한 ‘특이하고 예상치 못한’ 것이었다. 여객이 좌석에서 움직일 때 좌석이 흔들리는 것이 일반적일 수 있지만, 뒷좌석 여객의 트레이 테이블에 놓인 음료가 넘어지는 것은 흔한 일은 아니다. 따라서 협약 제17조에 따른 “사고”에 해당한다”라고 판시하였다.

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

2.2.1. 사실관계

원고인 Norma Figueroa는 산 후안(San Juan)에서 도미니카 공화국으로 가는 AA 항공편에 탑승하였다. 이륙 후 15분 정도 지난 시점, 원고는 승무원에게 커피 한 잔을 요청하였다. 승무원이 커피를 준비하는 동안 원고는 입국서류를 작성하고 있었다. 승무원이 커피를 원고의 트레이 테이블에 놓았을 때, 입국 카드

와 기타 서류를 왼쪽 다리와 좌석의 왼쪽 팔걸이 사이에 놓았으며, 승무원이 컵을 트레이 테이블에 놓는 것을 모르고 있었다. 승무원은 원고에게 크림과 설탕이 필요한지 물었고 원고는 고개를 약간 끄덕이며 승무원을 보고 “예”라고 대답하였다. 그런 다음 커피 컵이 원고의 무릎에 쏟아져 골반과 둔부에 화상을 입었다.

2.2.2. 판시사항

이 사건에서 커피가 쏟아진 것은 원고의 ‘외부에서 발생한 비정상적이고 예상치 못한 사건’으로 바르샤바 협약 제17조 상의 “사고”에 해당하였다. 법원은 “여객이 항공기에 탑승할 때 커피가 무릎에 쏟아질 것이라고 예상할 수 없다. ‘비행기의 정상적인 운용’은 여객에게 뜨거운 커피를 쏟게 하지 않는다.”라고 언급하였으며, 원고의 상해는 ‘정상적인 비행기 운항에 대한 내부 반응’으로 발생한 것이 아니라고 하였다.

피고는 항공기의 움직임으로 인해 커피가 쏟아졌다고 주장하며 “사고”가 아니라고 하였으나, 법원은 “모든 상해는 원인의 연쇄작용 결과로 발생하며 커피가 쏟아진 것은 이러한 연쇄작용의 결과로 ‘사고’를 충족시킨다”라고 하였다.

2.3. 서울남부지방법원 2018. 9. 21. 선고 2016가단234092 판결

2.3.1. 사실관계

원고는 미국 뉴욕 JFK 국제공항을 출발하여 대한민국 인천국제공항에 도착하는 피고(K 항공)의 KE082편에 탑승하였다. 피고의 객실 승무원은 이륙 후 약 6시간이 지나 기내식을 마친 원고에게 뜨거운 차를 제공하였는데, 승무원이 자신의 트레이에 원고의 컵을 놓아 뜨거운 물을 담은 후 원고가 이를 받아 자신의 접이식 테이블에 내려두었다. 잠시 후, 뜨거운 물이 원고의 허벅지에 쏟아지는 사고가 발생하였고, 이로 인하여 원고는 좌측 허벅지에 2도 화상을 입었다. 원고는 항공사를 상대로 원고가 입은 손해배상을 구하는 소를 제기하였다.

2.3.2. 판시사항

몬트리올 협약 제17조의 “사고”란 ‘항공기의 운용과 관련하여 여객 외부에서 발생한 예측 불가능하거나 뜻밖의 사건’을 의미하고, 항공기가 통상적이고 정상

적이며 예상된 운항을 하고 있었음에도 ‘여객의 개인적인 반응’으로 손해가 발생한 경우에는 운송인이 배상 책임을 부담하지 아니한다.

몬트리올 협약 제20조에서 “운송인이 손해배상을 청구하는 자의 과실 등이 손해를 초래하였거나 또는 손해에 기여하였다는 것을 증명하였을 때 운송인의 책임이 전부 또는 일부 면제되는 것으로 규정”하여 책임 감면 사유인 ‘여객의 과실 등’에 관한 증명책임을 운송인에게 부담시킨 취지에 비추어 볼 때, ‘여객의 개인적인 반응으로 손해가 발생한 경우’란, 운송인에게 증명책임을 부담된 책임 감면 사유로서의 ‘여객의 과실 등’을 의미하는 것이 아니라 ‘여객의 체질, 건강, 신체 상태 등 그에게 본질적으로 내재한 위험’을 의미한다.

이 사건의 발생 경위와 장시간의 ‘항공운송이 지나는 특성상’ 기내식 및 음료의 서비스가 불가피한 점, 찻물이 쏟아지는 것은 운송인이나 여객 중 누구도 의도하지 않았던 가운데 ‘이례적이고 뜻밖’에 발생하였던 점 등을 종합하여 위 법리를 비추어 볼 때, “이 사건은 ‘항공기의 운용과 연관’하여 여객이었던 원고의 ‘외부에서 발생한 예측 불가능하거나 뜻밖의 사건’으로 보는 것이 타당하므로, 몬트리올 협약 제17조에서 규정한 ‘사고’에 해당한다”라고 판시하였다.

2.4. 소결

관련 판례에서는 화상으로 인해 발생한 여객의 상해에 대하여 동일하게 “외부에서 발생한, 예측 불가능하고, 일반적이지 않은 사건”으로 보아 “사고”로 판시하였다. 판례 2.1에서 볼 수 있듯이 동승 여객으로 인한 경우라고 할지라도 원고에게는 “예상치 못하고 특이한 경우”로 보아 “사고”로 인정하였다. 이처럼, 화상으로 여객의 상해가 발생한 경우 몬트리올 협약 제20조의 ‘여객의 과실에 대한 증명책임’이 운송인에게 있으므로 책임을 면하기가 쉽지 않다. 그러나 화상으로 인한 여객의 상해인 경우에도 여객이 ‘사고와 상해 사이’의 ‘상당인과관계’를 증명하지 못하는 경우 “사고”로 인정되지 않는다.⁴⁸⁾

48) *Dibbs v. Emirates*, NSWSC 1332, (2015), 이 사건은 시드니에서 두바이로 가는 원고가 승무원에게 차를 주문했고, 승무원이 차를 서비스하는 과정에서 뜨거운 차가 원고에게 쏟아졌다. 이를 피하는 동작에서 허리에 상해를 입었다고 원고가 주장하였다. 원고는 사고와 상해 사이의 인과관계를 증명하지 못하였고 법원은 “사고”로 인정하지 않았다.

위의 판례에서 확인할 수 있는 점은 동일하게 ‘항공기 운용과의 연관성’을 언급하고 있다는 점이다. 항공기의 기울어짐이나 움직임, 승무원의 부주의로 인한 상해 발생⁴⁹⁾도 항공기 운용과의 연관성으로 보았다.

특히, 주목할 점은 판례 2.3은 본 사건인 GN v. ZU와 사실관계가 상당히 유사하며, 법원에서는 기내식 및 음료 서비스가 불가피한 점도 동일하게 언급하였다. 그러나 판례 2.3에서는 이점을 ‘항공운송이 지니는 특징’ 즉, ‘항공기 운용과의 연관성’으로 언급한 반면에 GN v. ZU의 법원은 “여객에게 서비스할 때 사용하는 물건을 포함한 항공기 내에서 발생하는 모든 상황을 포괄한다는 의미로 해석해야 한다”라고 하며 ‘항공과 연관된 위험’을 판단하는 것 자체가 무의미하다고 보았다.

IV. 조약의 해석과 적용

1. 조약의 일반적 해석

1.1. 조약의 해석 원칙

조약의 해석 문제는 조약의 실시·적용 과정에서 발생하며 경우에 따라서는 당사국 간의 분쟁으로 발전할 수도 있다. 국제 조약에서 해석권자는 일차적으로 그 조약의 당사국이다.⁵⁰⁾ 따라서 당사국 간의 해석 차이가 발생할 수 있으며, 경우에 따라서는 당사국의 합의에 따라 국제사법재판소와 중재재판소 등의 해석을 구할 수도 있다.

조약의 해석 원칙은 일반적으로 다음의 세 가지 방법이 통용되어 왔다.

(1) 당사국이 사용한 용어의 자연적·문리적 의미에 역점을 두는 용어 접근 방

49) Fishman v. Delta Air Lines, Inc., 132 F.3d 138, (2d Cir. 1998), 이 사건은 유아(幼兒)인 원고가 귀의 통증으로 울기 시작하자, 승무원이 따뜻한 천이 들어 있는 컵을 귀에 대고 있을 것을 제안하였다. 이후 컵에 있던 뜨거운 물이 쏟아져 원고의 목과 어깨에 화상을 입었고, 법원은 ‘사고’로 판시하였다.

50) 조기성, 「국제법」, 이화여자대학교 출판부, 2001, 281면.

법(textual approach), (2) 당사국이 사용한 용어의 단순한 의미 이외에 의사(intention) 내용에 역점을 두는 방법(intentional approach), (3) 조약이 추구하는 기본 목적과 원칙에 비추어 조약의 목적을 효율적으로 시행하는 데 역점을 두는 목적론적 접근 방법(teleological approach)이다.

이러한 여러 가지 해석 원칙 중 하나의 논리만 주장하는 학자는 찾기 어려우며, 이 세 가지 방법론이 서로 배타적인 것도 아니다.⁵¹⁾

1.2. 조약법에 관한 비엔나 협약(Vienna Convention on the Law of Treaties)

1969년 채택된 “조약법에 관한 비엔나 협약”은 국가 간 조약을 맺을 때 암묵적인 규칙으로 적용되던 관습법이 그동안 성문화되지 않아 모호한 기준을 범국가적으로 조약에 관한 공통된 규칙을 제정하고 명문화하기 위해 제정되었다.⁵²⁾

조약법에 관한 비엔나 협약은 조약의 일반적 해석 원칙을 다음과 같이 규정한다.

- (1) 조약은 조약문에 사용된 용어의 통상적 의미에 따라 조약의 대상 및 목적에 비추어 성실하게 해석되어야 한다.
- (2) 조약의 해석을 목적으로 하는 문헌에는 조약의 전문과 부속서를 포함한 조약문, 조약 체결과 관계되는 협정과 관계 문서를 포함한다.
- (3) 조약 해석과 적용에 관한 부속협정, 조약 적용 관례, 관련된 국제법 원칙을 문헌과 함께 고려한다.
- (4) 당사국이 의도적으로 사용한 용어에는 특별 의미를 부여한다.⁵³⁾

또한, 조약 해석의 보충적 수단으로 제31조에 따른 조약 해석에 있어 용어의 의미가 불분명하고 불합리할 때 조약 체결까지의 준비 작업(preparatory work)이나 체결 당시 제반 사정(circumstances)을 참작하도록 하고 있다.⁵⁴⁾

51) Greig D., “The Time of Conclusion and the Time of Application of Treaties as Points of Reference in the Interpretative Process”, in M. Craven et al. (ed.), *Time, History and International Law* (Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2007), at 165.

52) 국가법령정보센터, 조약법에 관한 비엔나 협약(Vienna Convention on the Law of Treaties), <www.law.go.kr>, (2020.04.12., 최종 검색).

53) 조약법에 관한 비엔나 협약 제31조.

54) 조약법에 관한 비엔나 협약 제32조.

2. 협약의 기본 취지와 조약법의 적용

2.1. 협약의 기본취지

몬트리올 협약은 전문(Preamble)을 두어 협약의 기본 이념을 밝히고 있으므로 협약상의 항공 운송인의 책임을 파악하기 위해서는 이것을 확인할 필요가 있다. 우선 몬트리올 협약은 ‘바르샤바 협약 및 관련 문서를 현대화하고 통합할 필요성을 인식’하고 탄생하였으며, 다음의 두 가지 기본 원칙을 밝히고 있다. 첫째 “소비자 이익 보호의 중요성”, 둘째 “원상회복 원칙에 근거한 공평한 보상의 필요성”이다. 또한 “새로운 협약을 통해 국제항공 운송을 규율하는 일부 규칙의 조화 및 성문화를 진작하기 위한 국가의 공동행동이 공평한 이익 균형의 달성에 적합한 수단임을 확신한다”라고 기술하고 있다. 이것은 바르샤바 협약의 기본 원칙인 ‘운송인 이익 보호의 원칙’ 및 ‘유한책임의 원칙’이 ‘소비자 보호 원칙’ 및 ‘실 손해 배상의 원칙’으로 협약의 성격이 변화한 것을 의미한다.⁵⁵⁾

2.2. 조약법의 적용

협약의 해석에 있어 “조약법에 관한 비엔나 협약”은 대부분의 국가에 공통된 규칙을 적용한다.⁵⁶⁾ 이러한 규칙을 적용함에 있어, 협약 제17조 제1항의 “사고”는 협약상 정의가 없으므로 이에 따른 단어의 해석은 협약상의 문맥 및 대상과 목적으로 보아, 통상적 의미에 따라 성실하게 해석되어야 한다. 그러나 “사고”의 정의는 협약문의 통상적 의미로 파악하기 어려우므로 이에 따라 보충적 수단에 의존할 수 있다.⁵⁷⁾

55) 문준조, “항공 관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구”, 『연구보고』, 한국법제연구원, (2009), 181-182면.

56) Vienna Convention on the Law of Treaties, done at Vienna, 23 May 1969, 1155UNTS 331; 8 International Legal Materials 679; 김호철, “한미 자유무역협정의 미국 국내적 효력 및 이행 절차 검토”, 『통상 법률』, 통권 제82호, 2008, 비록 미국이 아직 비엔나 협약에 가입하지 않았지만, 동 협약은 일반적으로 인정되는 국제관습법의 효력이 있다는 것이 보편적인 견해이다.

57) B. Carnhan, “Treaty Review Conferences”, American Journal of International Law, 1987, at 226. 조약의 준비 문서(travaux preparatoires)와 같은 보충적 요소는 제31조인 해석의 일반 원칙에는 포함되지 않고 있다. 그러나 해석의 과정에서 의미가 모호하거나 명백히 불투명한 경우, 제32조는 ‘31조의 적용으로부터 나오는 의미를 확인

판결문에서는 몬트리올 협상의 공식 기록인 ‘TRAVAUX préparatoires’의 내용에서 협약 당사자들이 ‘이벤트’라는 용어 대신 “사고”라는 용어를 채택함으로써 과도한 소송을 막으려 했다는 명백한 의도를 확인하였다. 그러나 ‘운송인이 여객의 건강 상태로 인한 사망이나 상해에 대한 책임을 지지 않는다’는 것을 전제로 한 몬트리올 협약 제17조 제1항의 마지막 문장을 삭제하기로 하였다. 이것은 제20조인 면책조항에 포함되도록 함으로써 법원이 판단하도록 해야 한다는 의견이 반영된 것이다. 또한, 2단계 책임 제도에 대한 논란이 상당하였으나, 몬트리올 협약의 기본 취지와 목적이 전제되어야 함을 강조하며 합의되었다.⁵⁸⁾ 이처럼 몬트리올 협약은 교섭 과정에서 협약의 전문에 나타난 소비자 이익 보호에 초점을 맞추었지만, 사안의 절충을 통하여 운송인과 여객의 공평한 이익 균형을 위한 노력도 기울였다는 것을 확인할 수 있다.

3. 유럽연합 규칙(Regulation)⁵⁹⁾의 검토

국제항공운송협회(IATA)는 1995년 IATA 기업 간 협정(IATA Inter-carrier Agreement)을 체결하여 2단계 배상 책임 제도를 채택하였는데, 이것은 10만 SDR까지는 엄격책임을 부담하고 그 상한액에 대하여는 과실 추정 책임을 바탕으로 하는 무한책임을 부담하도록 하는 제도였다.⁶⁰⁾ 유럽연합(EU)은 1997년 IATA의 기업 간 협정 내용에 기초하여 항공운송인의 책임에 관한 위원회 규칙인 (EC) No 2027/97⁶¹⁾을 제정하였다. 동 규칙은 기업 간 협정의 책임 규정에

하기 위하여 보충적 요소에 의존할 수 있다’고 규정하고 있다.

58) ICAO, International Conference on Air Law, DCW Doc 9775-DC/2, Vol. I, Minutes, (1999).

59) EU 법은 통상의 국가의 법률과 달리, 유럽위원회(European Commission)나 유럽 각료 이사회(Council of the European Union)가 원안을 작성하고, 유럽 각료 이사회 및 유럽의회(European Parliament)가 제정한다. 규칙(Regulation)은 가맹 각국에 적용되는 규범을 말하며, 규칙 자체가 EU 역내의 각국 정부나 민간의 활동을 규제하는 법령이다. 세계 법령정보센터, “유럽연합(EU) 법의 체계와 검색 방법”, <world.moleg.go.kr>, (2020.05.13., 최종 검색).

60) 김두환, 「국제·국내 항공법과 개정 상법(항공운송 편)」, 한국학술정보(주), 2011, 369-370면.

61) Regulation (EC) No 2027/97 of the Council of 9 October 1997(Official Journal L 285, 17/10/1997, at 1).

기초하여 보험을 구체화하고 선급금 지급 의무를 부담하도록 하였으며, EU의 항공 운송인들이 운송약관에 동 규칙을 반영시키도록 하였다.⁶²⁾

몬트리올 협약의 채택 이후 EU는 위원회 규칙인 (EC) No 2027/97의 개정을 통하여 몬트리올 협약과 일치시키는 작업을 하였는데, 이것이 EU의회와 위원회 규칙인 (EC) No 889/2002⁶³⁾이다. 이에 따라 유럽연합은 국내 및 국제 운송에 대해 동일한 책임을 갖도록 하였으며, 몬트리올 협약의 책임 기준에 맞추었다.

특히, 동 규칙의 “제7조64)”는 ‘여객의 보호’를 강조하며 “현행 법률이 이들의 보호를 약화시키는 것으로 해석할 수 없다”라고 규정하고 있으며, “제10조65)”는 “여객의 사망이나 상해 발생 시 무제한 책임 제도는 안전하고 현대적인 항공운송 시스템의 맥락에서 적합하다”라고 규정하고 있다.

이러한 유럽연합의 ‘여객 보호 중심적’인 규정은 유럽 사법재판소의 “사고”에 대한 해석을 확대하는 데에 영향을 주었을 것⁶⁶⁾으로 합리적인 예측이 가능하다.

4. 소결

유럽연합은 개정된 규칙(EC) No 889/2002를 통하여 몬트리올 협약과 EU 법률 간의 일치를 보장하였다. 해당 규칙은 EU 회원국에 직접적인 영향을 미치며 유럽 사법재판소는 EU 회원국의 요청에 따라 몬트리올 협약의 의미와 해석에 대한 판결도 내릴 수 있다.⁶⁷⁾ 이에 유럽 사법재판소는 대부분의 협약 당사국에서 인정하고 있는 미국 연방 대법원의 ‘Air France v. Saks’의 판결문도 인용하지

62) Elmar M. Giumulla and Ludwig Weber, 「International and EU Aviation Law」, (2011), at 231.

63) Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002(Official Journal L 140, 30/5/2002, at 2).

64) Regulation (EC) No 889/2002, Art (7) This Regulation and the Montreal Convention reinforce the protection of passengers and their dependants and cannot be interpreted so as to weaken their protection in relation to the present legislation on the date of adoption of this Regulation.

65) (EC) Regulation No. 889/2002, Art (10) A system of unlimited liability in case of death or injury to passengers is appropriate in the context of a safe and modern air transport system.

66) *Ibid*, at paras. 29-30.

67) Finnair, C-258/16.

않은 자체적인 판결을 주도하였다. 이러한 유럽 사법재판소의 “사고”의 해석에 대하여 협약 자체의 용어에 대한 분석보다는 협약의 기본 목적과 EU의 법질서(여객 보호의 측면)에 대한 통합을 추진한 것으로 보는 견해도 있다.⁶⁸⁾ 이처럼, 조약을 해석함에 있어 ‘조약법에 관한 비엔나 협약’의 가입국이 아니더라도 국제 관습법이 통용되므로, 대다수의 나라에서 유사한 해석 방식을 채택하고 있다. 그럼에도 불구하고 해석에 차이가 발생하는 것은 해석자에게 상당한 재량을 부여하고 있다는 것이다.⁶⁹⁾ 특히, 다자조약의 경우 다양한 이해관계의 균형을 맞추기 위해 의도적으로 모호한 용어를 사용하는 경우가 많은데 이러한 경우 차후에 해석이 문제 될 가능성이 매우 높다.⁷⁰⁾ 몬트리올 협약의 “사고”에 대한 해석에서도 그러한 문제점이 여실히 드러나고 있는 것으로 보인다. 그러므로 몬트리올 협약의 “사고”를 해석하는 법원은 이러한 점을 고려하여 심사숙고해야 할 필요성이 있다.

몬트리올 협약은 교섭 문서⁷¹⁾를 통하여 보상의 용이성을 강조하면서도 사고와 상해 사이의 인과관계나 여객의 건강 상태와 관련한 문제는 법원의 영역이라고 하여 모호함을 남겨두었다. 그러나 기존 바르샤바의 체제에서 탈피하려는 노력과 위험책임에 대비한 운송인의 자구책을 독려하려는 것이 협약 당사자들의 의도였음은 해당 문서를 통해 분명히 나타나고 있다.

68) 이러한 견해는 Jack Harding, TATLA Newsletter-January 2020, <1chancerylane.com/tatla-newsletter-january-2020>, (2020.05.03. 최종 검색).

69) Mark E. Villiger, 「Commentary on the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties」, (2008), at 440-441. 즉 제31조(및 제32조)는 해석에 참작되어야 할 여러 요소들을 규정하고 있으나 해당 요소를 어느 정도의 비율로 고려할 것인지는 의무화하고 있지 않으므로, 이는 결국 해석자의 재량에 따라 사안별로 해결될 사항이라고 볼 수 있을 것이다.

70) 심인혜, “발전적 해석 시 당사국 공동의 의도- 그 역할 및 추정된 의도의 문제점-”, 「서울국제법연구」, 제22권 제1호, 2015, 121면.

71) ICAO, International Conference on Air Law, DCW Doc 9775-DC/2, Vol. I, Minutes, (1999).

V. 미국 연방 대법원 ‘Saks’ 판결과의 비교 검토

1. 미국 연방 대법원 ‘Saks’ 판결에서 “사고”의 판단 기준

몬트리올 협약 제17조 제1항의 책임조건을 요구하고 있는 “손해의 원인이 된 사고(the accident which caused the damage)”의 경우 “사고”(accident)에 대한 정의를 규정한 바가 없어 항공 운송인 측은 이 “사고”를 협의(狹義)로 해석하려고 하고, 피해자인 원고 측에서는 광의(廣義)로 해석하려고 하는 문제점이 꾸준히 제기되고 있다.⁷²⁾

“사고”라는 용어는 법원에서 광범위하게 논의되었고 1985년 미국 대법원의 주요 사건인 *Air France v. Saks* 판결은 제17조 제1항의 “사고”에 대하여 어느 정도 명확성을 부여하였다. 물론, ‘Saks’ 판결 이전에도 법원에서는 “사고”라는 용어를 정의하기 위해 노력한 유사한 사건이 있었다. *Warshaw v. Trans World Airlines*⁷³⁾ 사건의 경우 원고의 상해 자체가 정상적으로 작동하는 평범한 비행에서 발생한 것으로 항공기 운항에 대한 이상이나 오작동의 증거가 없으므로 “사고”가 아니라고 하였다. 또한, *DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines*⁷⁴⁾ 사건에서는 “사고”는 ‘예기치 않게 발생하는 물리적 상황’으로 비행 중 일반적이고 평범한 이벤트가 발생한 경우 사고라고 할 수 없으며, 사고를 구성하기 위한 항공기 내에서의 발생은 비정상적이거나 예상치 못한 일이어야 한다고 명시하였다.

*Air France v. Saks*⁷⁵⁾ 사건에서 원고인 Saks는 바르샤바 협약 제17조와 몬트

72) 법무부, “항공운송 및 우주개발 관련 국제조약 및 외국 입법례 분석과 우리나라 법제의 개선과제”, 「법무부 연구용역과제 보고서」, 한국항공우주법학회, 2007, 64면.

73) *Warshaw v. Trans World Airlines, Inc.*, 442 F. Supp. 400 (EDPa. 1977), 이 사건에서 원고는 비행기가 강하하는 동안 왼쪽 귀에 막힘이 발생하였고 공항 터미널에 도착했을 때 귀가 완전히 들리지 않았다. 이후 왼쪽 귀의 청력 상실로 인한 영구적 손상이 발생하였다. 원고와 그의 아내는 청력 상실의 결과로 손해배상에 대한 소를 제기하였다.

74) *DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines*, 433 F. Supp. 1047(ED Pa. 1977), 이 사건에서 원고는 항공기 내 여압 장치로 인해 사고가 발생하였으며 그의 평형 상실의 근본 원인이라고 주장하였으나, 여객의 건강 상태에서만 발생하고 항공편과 연결되지 않는 경우 사고를 구성할 수 없다고 판시하였다.

75) Valerie Saks는 1980년 11월 16일 파리에서 로스앤젤레스로 향하는 Air France 항공

리올 협정에 따라 자신의 청력 손실은 기내 여압 시스템의 부주의한 유지와 작동에 의한 것이라고 주장하며 항공사를 상대로 소를 제기하였다.

지방법원에서는 협약 제17조에서 “사고”라는 용어를 “특이하거나 예상치 못한 사건”으로 정의하는 선례에 의존하여 정상적인 가압 시스템의 작동으로 인한 손해는 “사고”가 아니라고 요약판결을 내렸다.

항소법원은 “바르샤바 협약 및 몬트리올 협정의 언어, 역사 및 정책이 위험에 의해 야기된 손해에 대해 항공사에 절대 책임을 부과한다고 주장하며 항공 여행에 내재한 정상적인 압력 변화는 사고로 인정된다고 판시”하였다.

이에 연방 대법원은 협약을 해석하기 위하여 협약의 본문과 단어들에 사용된 맥락을 분석하였는데, 여기서 법원은 협약의 본문에서 두드러지는 두 가지 중요한 조항을 발견하였다. 첫째, “사고”로 인한 여객 상해와 수하물의 파괴 또는 분실에 대한 “발생”에 대하여 책임을 부과하는데, 여기서 두 단어에 차이를 둔 것은 분명히 “사고”와 “발생”을 구분하기 위함이라는 것이었다. 둘째로, 법원은 ‘여객의 상해를 야기한 사고’와 ‘여객의 상해’라는 문구를 검토하였다. 사고는 ‘상해의 발생’만이 아니라 협약 제17조의 ‘사고를 구성하는 정의’를 충족시키는 것이 ‘상해의 원인’이라는 것을 계속 암시하고 있었다. 또한, 바르샤바 협약의 고유어인 프랑스로 사고의 법적 의미에 대하여 논의한 결과 “예상치 못한, 특이한 또는 의도하지 않은” 사건으로 묘사된다는 것을 발견하였다.

이에 미국 연방 대법원은 “여객 외부로부터의 예기치 않은 또는 비정상적인 사건으로 인해 손해자가 발생한 경우 협약 제17조에 따라 책임이 발생한다”라고 결론 내렸다. 사고의 정의는 “모든 상황을 평가한 후에 유연하게 적용”되어야 하지만, 손해가 “항공기 정상 및 예상 운항에 대한 여객의 내부 반응의 결과일 때에는 사고를 구성하지 않는다”라고 하였다. 또한, “모든 손해는 일련의 원인의 결과”이며 이러한 “인과관계가 여객 외부에서 비정상적이거나 예기치 않은 이벤트를 증명”할 수 있어야 하며, 사고로 인한 손해가 아닌 경우 운송 업체에 책임을 부과할 수 없다고 하였다. 이에 법원은 ‘Saks’의 손해가 정상작동에

편에 답승하였다. 원고는 항공기가 착륙을 위해 하강하는 약 10여 분간 왼쪽 귀에 약간의 압력과 심한 고통을 느꼈다. 원고의 고통은 항공기가 공항에 착륙한 이후에도 계속되었지만, 직원은 어떠한 설명도 없었다. 5일 후 원고는 의사의 검진을 받은 후 왼쪽 귀의 청력 상실을 알게 되었다. 원고는 청력 상실의 원인이 기내 여압장치 고장으로 인한 것이라고 주장하고 손해배상청구의 소를 제기하였다.

의한 내부 반응에서 비롯된 것이기 때문에 이 경우 사고가 발생하지 않았다”라고 결론 내렸다.

미국 연방 대법원의 ‘Saks’ 판결에서 “사고”의 정의는 대다수의 법원에서 선례로써 존중하며 필수불가결(必須不可缺)의 요소로 받아들이고 있다. 그러나 ‘Saks’ 법원에서 언급하는 “사고”는 일반적 정의가 아니라 “모든 상황을 평가한 후에 유연하게 적용되어야 한다”라는 언급처럼 법원이 상황을 적절히 평가해야 한다는 의미로 법원에 많은 영향력을 부여하였다. 이로 인해 ‘상황 평가’와 ‘인과관계의 연결’이라는 중요한 역할을 법원에 부여함으로써 유사한 사실관계의 사건일지라도 판결을 예측할 수 없는 상황이 된 것이다.

후술하는 사고의 요건에서는 앞서 언급한 ‘Saks’ 판결에서 요구하는 사고의 요건에 대하여 구체적으로 확인해 보도록 하겠다.

2. ‘Saks’ 판결에서 “사고”의 요건

유럽 사법재판소의 대상 판결에서 “사고”의 정의는 “예상치 못한, 유해하고 비자발적인(unforeseen, harmful and involuntary) 사건”으로 정의하였다. 이러한 해석은 단어의 ‘일반적’이고 ‘사건적’인 해석으로 보인다. ‘Saks’의 연방 대법원 판결에서는 ‘예상치 못한 또는 일반적이지 않은’(unexpected or unusual)으로 해석하여 유사점⁷⁶⁾이 있으므로, “사고”의 일반적 해석에 대한 논의는 제외하고자 한다.

2.1. 여객의 외부적 요인

‘Saks’의 사고의 정의 중 중요한 요인은 여객의 외부(external to the passenger)에서 발생해야 한다는 점이며, 사고의 요건을 고려하는 데에 많은 도움을 주고 있다. ‘Saks’의 정의에 따르면, 정상적인 비행에서 발생한 상해는 사고에 해당하

76) ‘사고의 정의’와 관련하여 유럽 사법재판소는 “예상치 못한, 유해하고 비자발적인(unforeseen, harmful and involuntary)” 사건으로 “일반적 의미”를 적용하였고, ‘Saks’의 대법원에서는 바르샤바 협약의 언어인 프랑스의 법적 정의를 고려하여 “우연한, 예기치 못한, 이례적이거나 의도하지 않은 사건(a fortuitous, unexpected, unusual, or unintended event)”으로 해석하였다. “사고”(accident)의 ‘일반적 · 사건적’ 의미는 ‘우연한, 예상치 못한, 불행한 일’로 표현되며, 의미와 표현에 유사점이 확인된다.

지 않는 것을 포함한다.

사고가 여객의 외부에서 발생한다는 사실은 사전 의학적 조건⁷⁷⁾에 의한 사망이나 상해는 제외한다는 것이다. 즉, 정상적인 비행에서 발생하는 심장마비는 사고에 해당하지 않으며, 정상 비행 조건에 의해 병세가 악화하였다 하더라도 협약 제17조에 따른 사고라고 볼 수 없다.⁷⁸⁾ 그러나 사전 의학적 조건이 직원의 어떤 행동이나 조치 누락으로 인한 경우에는 다르게 적용되었다. 이것과 관련하여 *Olympic Airways v. Husain*⁷⁹⁾ 사건은 중요한 선례이다. 미국 연방 대법원의 *Husain* 사건은 사전 의학적 조건을 가진 여객이 승무원의 부주의와 조치 미흡으로 사망한 사건이다. 여기서 법원은 두 가지를 고려하였다. 첫째, 여객의 요청을 거절한 승무원의 부작위가 협약 제17조의 사고에 해당되는지와 둘째는, 여객의 사망이 항공기의 정상 운용에 대한 자신의 내부 반응에서 비롯되었으므로, 결과적으로 사고로 간주하지 않는지였다.

해당 법원은 *Air France v. Saks*에서 “사고”의 정의를 인용하였는데, “사고”란 “여객의 외부에서 발생하는 이례적이고 예상치 못한 사건”임에 틀림없다고 명시하였다. 그러나 결론적으로 여객의 사망은 다른 사실상의 사건들로 인해 발생한다는 것이었다. 즉, 여객이 흡연 구역 주변에서 노출되었다는 것과 승무원의 이동 거부가 *Husain*의 사망에 기여했다는 것이다. 이러한 사실은 ‘*Saks*’ 사건에서 언급한 ‘인과관계가 사고를 구성하는 이례적이거나 예기치 않은 사건’으로 충분하다는 것이다. 법원은 관련 정책 기준이나 회사 방침에 비추어 볼 때 그러한 부작위가 ‘예상치 못한 이례적인’ 행위였다고 판단하였고 항공사 측은 이에 대해 이의를 제기하지 않았다. 명시적으로 여객의 지원 요청에 대한 직원의 거부는 이례적이고 예상치 못한 것으로 사고의 요건을 충족시키기에 충분하며, 그

77) *Premedical Condition* : 운송인은 여객의 건강 상태나 의학적 승인 조건이 항공 여행에 적합한지 확인해야 하며 이것은 운송계약에 포함된다. 관련 내용은 항공사 운송약관 또는 IATA Medical Manual 6.3.2, <www.iata.org/en/publications/medical-manual>, (2020. 05. 02., 최종 검색).

78) *Shawcross and Beaumont, Air Law, Vol. 1, (2008), at 655.*

79) *Olympic Airways v. Husain, 540 U.S. 644 (2004)*, 올림픽 항공에 탑승한 *Husain*은 평소 천식을 앓고 있었고 간접흡연에 민감했기 때문에 흡연 구역에서 떨어진 좌석을 요청하였다. 그의 좌석은 흡연석과 불과 3열밖에 떨어져 있지 않았다. 비행 중 흡연이 심해지자 *Mrs. Husain*은 승무원에게 그의 기저질환을 설명하며 자리 변경을 요청했으나 거절당하였다. 결국 *Husain*은 사망하였고 *Mrs. Husain*은 소를 제기하였다.

러한 조건이 “사고”에 정의되어 있으므로 Saks의 “사고”의 정의를 구성하기에 충분하다는 것이다.⁸⁰⁾

이와는 다르게 DVT(Deep Vein Thrombosis)⁸¹⁾와 연관된 사건에서는 DVT의 발생만으로 협약 제17조의 “사고”를 구성하지 않는다고 많은 법원이 동일한 판결을 내리고 있다. 이것은 긴 비행시간 동안 고정된 자세로 있는 여객의 자체적인 반응에 의해 야기되는 것으로 판단한 것이다. 그러나 항공기 승무원이 DVT에 대한 정보를 주고 경고를 하지 않은 것은 사고를 일으킬 수 있다고 소를 제기한 Husain 사건과 유사한 선례가 있다.

Blansett v. Continental Airlines 사건에서 지방법원은 Husain 사건에서의 지원 요청 거부하는 사고에 해당할 수 있다는 것을 인정하면서도 DVT에 대해 알리고 경고를 하지 않는 것이 항공업계 정책 상 이상하거나 예상치 못한 사건이 아니라는 이유로 사고가 아니라고 결론 내렸다. DVT와 연관된 여러 사건⁸²⁾에서 일치하는 결론은 DVT에 대한 경고 실패는 “사고”가 아닌 사건이라는 것이었다.

또 다른 사건으로 Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation 사건은 영국에서 제기되었다. 이것은 무려 27개 항공사에 대한 55건의 소가 제기된 단체행동이었다. 이 소송에서도 DVT에 대한 승무원의 경고 실패가 사고를 일으킬 수 있는지에 대한 의문을 제기하였다. 항소법원은 사고를 구성하기 위해서는 ‘여객의 외부에서 예기치 않은 또는 특이한 사건’이어야 하며, 승무원의 부작위가 사고로 분류될 수는 없다고 결론 내렸다. 이에 상원(The House of Lords)은 항소법원의 결정에 동의하였으며, 이에 덧붙여 “사고”라는 용어의 출발점은 조문과 협약의 역사 및 목적을 살펴보는 것으로 ‘Saks’ 법원의 내용과 일치하였다. 상원에서는 ‘Saks’ 법원의 정의에 따른 항공기의 정상적 운용에서의 사건은

80) Karin Paulsson, “Passenger Liability, according to the Montreal Convention”, Air Law, (2009).

81) Deep Vein Thrombosis(심부정맥 혈전증)는 혈액순환이 부분적으로 또는 완전히 차단되는 큰 정맥들 중 하나에 혈전이 형성될 때 발생하는 심각한 질병이다. 이 질환의 결과는 장기를 손상시키는 심각한 합병증이 될 수 있으며 효과적으로 치료하지 않으면 사망에 이를 수도 있다. 응혈은 혈액에서 떨어져 나갈 수 있고 그것이 폐에 도달하거나 혈류를 막으면 치명적일 수 있다. DVT는 장거리 비행의 고정된 자세로 인한 위험요인으로 발생할 수 있다.

82) Caman v. Continental Airlines, 455 F 3rd 1087, (2006), Blotteaux v. Qantas Airways, 171 Fed. Appx. 566, (2006), Povey v. Qantas, HCA 33, (2005).

협약 제17조의 “사고”에 해당할 수 없다는 점, 상해를 야기한 사건은 여객의 외 부적인 것이어야 한다는 점을 존중하였다. 따라서 DVT는 협약 제17조의 “사고”에 해당하지 않으며, 항공사가 DVT에 대해 경고할 것을 항공업계 정책상 요구 하는 산업표준이 없으므로 결과적으로 직원들에게 의무가 없다는 것이었다. 그러나 이 사건에서 상원은 *Olympic Airways v. Husain* 사건의 판결을 비난하였다. *Husain* 판결에서 법원은 사고라는 용어의 정의를 ‘Saks’의 판결에서의 “사 고”의 정의에 따라 해석하였을 뿐, 협약의 원문에 따른 내용은 아니라고 주장하 였다. 상원의 한 판사는 “협약의 언어가 아니라 협약을 해석하는 주요 판결의 언어를 해석하는 접근”이라며 비판하였다.⁸³⁾

바르샤바 협약과 몬트리올 협약의 교섭 문서인 ‘TRAVAUX préparatoires’의 내용에서 주목할 점은 초기 바르샤바 협약의 당사자들은 ‘운송인이 여객의 건강 상태로 인한 소송에서 책임을 지는 것’에 대하여 부정적인 입장이었으며, 몬트 리올 협약의 당사자들은 교섭 과정에서 ‘여객의 건강 상태로 인한 사망이나 상 해에 대해 운송인이 책임이 없다는 내용의 문장을 삭제⁸⁴⁾하도록 함으로써 해당 내용의 판단은 법원이 하도록 위임한 내용을 확인할 수 있다.

이러한 관점에서 유럽 사법재판소의 “사고”의 정의에서 여객의 외부성 즉, 건 강 상태와 연관된 내용이 언급되지 않는다는 점은 몬트리올 협약 당사자들의 취 지와 부합하는 면으로 볼 수 있으며, 법원의 판단에 상당 부분을 위임하는 것이 라고 할 수 있을 것이다.

따라서 여객의 건강 상태로 인한 소송의 경우 법원에서는 많은 부분을 고려하 여야 하며, ‘DVT’로 인한 소송의 경우에도 현재까지는 “사고”로 인정되지 않았 으나, 추후 판결에 변화가 있을 것으로 주목되는 면이 있다.

2.2. 사고와 상해 사이의 인과관계

몬트리올 협약 제17조는 “손해의 원인이 된 사고”가 “항공기 내에서 또는 승 강의 과정 중에 발생한 경우”에만 책임이 인정된다.

83) *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, UKHL, 72, 2005, at para. 22.

84) ICAO, *International Conference on Air Law*, DCW Doc 9775-DC/2, Vol. I, Minutes, (1999).

‘Saks’의 법원에서는 “모든 손해는 일련의 원인의 결과”이며 이러한 “인과관계가 여객의 외부에서 비정상적이거나 예기치 않은 이벤트임을 증명”할 수 있어야 한다고 하였다. 사고의 이러한 인과관계의 존재 즉, 사건이 몬트리올 협약상 사고에 해당한다는 것과 사망·신체상해 사이의 ‘상당인과관계’에 관한 증명책임은 운송인에게 손해배상을 청구하는 여객에게 있다.⁸⁵⁾

협약상의 “사고”는 여객의 손해가 앞 좌석 여객이 등받이 세우는 것을 거부하고 승무원이 도움 요청을 거절하여 발생한 경우⁸⁶⁾, 승무원이 제공한 뜨거운 물로 인한 화상⁸⁷⁾, 착륙을 위한 하강 중 열린 기내 선반을 닫기 위해 손을 뺀 선반을 닫은 여객의 상해⁸⁸⁾, 난기류 시 승무원이 상해 방지 활동을 하지 않은 경우⁸⁹⁾, 비행기 좌석 앞주머니의 피하주사바늘로 인한 상해⁹⁰⁾, 기내식으로 제공된 과일 그릇의 유리조각을 삼켜 발생한 상해⁹¹⁾ 등에서 인정되었다.

85) 권창영, 「항공운송 법 : 항공법 판례 해설Ⅲ」, 법문사, 2020, 332면.

86) *Schneider v. Swiss Air Transp. Co.*, 686 F. Supp. 15, 16 (D. Me. 1988), 원고는 좌석 이탈을 위한 과정에서 앞좌석 여객이 좌석 등받이의 조정을 승무원을 통하여 요청하였으나 거절당한 후에, 좌석 이동 중 상해를 당하였고 법원은 승무원이 개입하지 않은 것이 “사고”에 해당한다고 하였다.

87) *Fishman v. Delta Airlines, Inc.*, 132 F. 3d 138 (2d Cir.1998), 항공기 강하 중 귀의 통증으로 우는 아이에게 승무원이 따뜻한 천이 들어 있는 컵을 귀에 대고 있으라고 하였으나, 컵에서 뜨거운 물이 쏟아져 아이가 화상을 입었다. 법원은 ‘외부에서 발생한, 예상 밖의 사실’이므로 “사고”로 보았다.

88) *Lynn v. United Airlines, Inc.*, No. 15-CV-7041, (2017), 동 사건은 착륙을 위해 하강하는 중에 원고의 통로 건너편 선반이 열리자 이것을 닫기 위해 손을 뺀 동시에 착륙하여 원고의 팔에 상해를 입었다. 항공사는 벨트 사인이 켜져 있고 위험한 상황인 것을 인지하고도 일어나 상해를 당한 것은 ‘내부적 대응’이라고 주장하였으나, 법원은 위험한 상황에서 다른 여객을 보호하기 위해 일어나기로 결정한 것은 관습법상 “항상 예견할 수 있는 것”이라며 승무원들이 위험에 대해 조치하지 않은 것이 여객이 일어나게 한 합리적 예측이라고 하며 “사고”라고 판시하였다.

89) *Palma v. American Airlines, Inc.*, Case No. 09-23212-CIV-ALTONAGA/Brown (S.D.Fla., Dec. 9, 2010), 원고는 화장실 사용을 기다리는 동안 난기류로 인해 상해를 입었고, 난기류를 피하지 못한 항공사를 상대로 소를 제기하였다. 법원은 난기류가 있었을 때 좌석을 벗어난 여객들이 있었고 즉시 벨트 착용을 요청하지 않았다는 점에서 ‘필요한 모든 조치’를 취하지 않았다는 이유로 “사고”라고 판시하였다.

90) *Doe v. Etihad Airways United Airlines, P.J.S.C.*, No. 16-1042, 6th Cir., (2017), 원고는 좌석 앞주머니의 피하주사 바늘로 인한 상해로 인하여 신체적 상해와 AIDS와 같은 질병의 우려로 인한 정신적 피해 보상을 요구하였으며, 법원은 비행기 청소 미흡으로 인한 여객의 상해는 “사고”로 판시하였다.

91) *Ashad v. Lufthansa German Airlines*, 2009 CanLII 64820 (ON SC), 원고는 기내식으로 제공된 과일 그릇에 있는 유리조각을 실수로 삼킨 결과 상해가 발생했다고 주장

그러나 일상적인 난기류로 인한 여객의 상해⁹²⁾, 객실 통로의 쓰레기로 인해 넘어져 발생한 상해⁹³⁾, 항공기 착륙 후 출입구 앞에서 넘어진 여객의 사망⁹⁴⁾, 여객의 요청에 따라 이륙 직 후 식사 서비스를 즉시 제공하지 않아 발생한 여객의 질병⁹⁵⁾, 심부정맥 혈전증(DVT)의 발생과 승무원의 미비한 지원⁹⁶⁾, 뜨거운 물로 인한 화상을 피하기 위한 동작으로 허리 상해를 주장한 여객⁹⁷⁾의 경우 사고와 상해 사이의 인과관계를 증명하지 못하여 “사고”로 판시하지 않았다. 이러한 사례는 발생한 상황이 ‘이례적이거나 예상치 못한 경우’인지의 여부를 일차적으로 확인하고, 이후 항공기 설비의 오작동, 승무원의 실수나 부주의 또는 여객의 건강 상태로 인한 연관성을 언급하거나, 특별히 언급하지 않았더라도 상황적인 면에서 연관성을 내포하고 있었다.

했으며, 법원은 ‘사고’로 판시하였다.

- 92) *Magan v. Lufthansa German Airlines*, 181 F. Supp. 2d 396 (S.D.N.Y.2002), 원고는 화장실 사용 후 좌석으로 돌아가는 동안 갑작스러운 난기류로 머리를 부딪히는 등 상해를 입어 소를 제기하였으며, 법원에서는 FAA의 난기류 분류 시스템을 통해 ‘Light’ 또는 ‘Moderate’의 난기류는 “사고”를 구성하지 않으며 ‘Severe’의 난기류가 사고를 구성한다고 언급하였다. 원고가 걸어서 좌석으로 돌아간 정도는 ‘가벼운’ 난기류에 해당한다고 하며 “사고”가 아니라고 판시하였다.
- 93) *Vanderwall v. United Airlines, Inc.*, 2015 WL 309094 (S.D.Fla. 2015), 원고는 객실 통로에서 플라스틱 조각으로 미끄러져 상해를 입고 소를 제기하였으나, 법원은 객실의 쓰레기가 있는 것이 특이하거나 예측하지 못하는 것은 아니라며 “사고”가 아니라고 판시하였다.
- 94) *Yang v. Air China*, No. 14 C 6482, 2017 WL 4283953 (N.D. Ill. 27 Sept. 2017), 비행기 착륙 후 항공기 출입구에서 브리지(Bridge)로 나가던 중 넘어져 사망하였다. 원고는 내리는 과정에서 사망한 것이라며 몬트리올 협약 제17조의 ‘사고’라고 주장하였으나 법원은 여객의 기저질환으로 인한 ‘내부적’인 것으로 “사고”는 아니라고 보았다.
- 95) *Farra v. American Airlines, Inc.*, No. 00-67, (E.D. Pa. June 27, 2000), 원고는 질병으로 인해 이륙 직후 식사를 제공할 것을 승무원에게 요청하였으나, 승무원이 다른 여객과 동일한 시간에 식사를 제공하여 질병이 발생했다고 주장하며 손해배상을 청구하였고, 법원은 “사고”가 아니라고 판시하였다.
- 96) *Dizon v. Asiana Airlines, Inc.*, 240 F. Supp. 3d 1036 (C.D. Cal. 2017), 원고는 항공기 내에서 심혈관 혈전증(DVT)으로 승무원에게 도움을 요청하였으나 무시했다고 주장하며 소를 제기하였다. 법원은 항공기의 정상적인 운항이었으므로 DVT가 사고가 아니라고 하였으며, 승무원은 진통제(tylenol)와 휠체어를 제공하는 등 도움을 무시하지 않았으므로 “사고”가 아니라고 하였다.
- 97) *Dibbs v. Emirates*, NSWSC 1332, (2015), 이 사건은 시드니에서 두바이로 가는 원고가 승무원에게 차를 주문하였고, 승무원이 차를 서비스하는 과정에서 뜨거운 차가 원고에게 쏟아졌다. 이를 피하는 동작에서 허리에 상해를 입었다고 원고가 주장하였다. 원고는 허리 상해와 사고 사이의 인과관계를 증명하지 못하였고 법원은 “사고”로 인정하지 않았다.

유럽 사법재판소에서는 “여객에게 서비스할 때 사용하는 물건을 포함하여 항공기 내에서 발생하는 모든 상황을 포괄하는 의미”로 “사고”를 해석해야 한다고 하였다. 즉, 기내에서 발생한 사건이 “예측하지 못한 유해하고 비자발적인” 사건이라면, “사고”로 보아야 한다는 것이다. 이러한 경우, 여객의 입장에서는 상당인과관계를 증명하지 못하는 경우는 극히 드물 것으로 보이며, 이로 인해 위험 책임을 관리하는 운송인의 책임이 상당히 증가할 것으로 보인다.

3. 대상판결과 ‘Saks’의 비교

유럽 사법재판소에서는 “사고”를 해석함에 있어 ‘일반적 의미’를 적용하였다. 따라서 유럽 사법재판소와 ‘Saks’ 법원에서의 “사고”의 해석적 차이점은 ‘항공과 연관된 위험’의 포함 여부와 여객의 ‘외부성’인 사전 의학적 조건이 포함되는 지일 것이다.

‘Saks’의 법원에서는 여객 외부로부터의 발생 즉, “여객의 건강 상태 악화로 인한 사망이나 상해를 ”사고“로 포함하지 않아야한다”라고 하였다. 그러나 몬트리올 협약 체결 당시 여객의 건강 상태와 관련된 부분은 여러 상황을 평가하고 고려하여야 하며, 법원의 판단에 맡기는 것을 언급하였다. 2.1에서 언급한 바와 같이 소수의 법원에서 Husain⁹⁸⁾ 판결에 비판적 견해를 보였으나, 여객의 건강 상태를 이유로 “사고”에서 제외하는 것은 몬트리올 협약의 취지에 어긋날 것으로 보인다. 따라서 법원에서는 여객의 건강 상태와 연관된 사건의 경우 여러 상황을 고려한 신중한 판단이 유지되어야 할 것이다.

또한 여러 판례의 경향으로 미루어볼 때, 동승한 여객의 폭행⁹⁹⁾이나 성추행¹⁰⁰⁾, 여객의 부주의로 인한 상해¹⁰¹⁾ 등 항공과의 연관성이 없는 사건이라고 할지라도 직원의 부작위나 위험 관련 조치가 이루어지지 않은 것으로 평가되면 사고로 인정하는 선례가 늘어나고 있다. 이것은 몬트리올 협약 당사자들이 언급한 운송인의 위험책임에 대한 비중을 높이고 있는 것으로 해석될 수 있다.

98) Olympic Airways v. Husain, 540 U.S. 644 (2004).

99) Lahey v. Singapore Airlines, Ltd., 115 F. Supp. 2d 464 (S.D.N.Y. 2000).

100) Wallace v. Korean Air, 214 F.3d 293(2d Cir. 2000).

101) Lynn v. United Airlines, Inc., No. 15-CV-7041, (2017).

VI. 결어

미국 연방 대법원의 ‘Saks’ 판결은 1986년 당시 바르샤바 체제하에서 당시의 상황을 고려하여 “사고”의 의미를 해석하고 정의하였다고 볼 수 있다. 몬트리올 협약 체결 당시 “사고”의 의미가 논의되지 않았으므로 같은 의미로 해석해야 한다는 학설이 많으며, 법원에서도 ‘Saks’의 정의를 중요한 선례로써 받아들이고 있다. 그러나 몬트리올 협약은 협약의 목적이나 사정 등에 따라 많은 부분이 변화되었다. 따라서 “사고”의 정의도 몬트리올 협약의 변화에 맞춘 해석이 필요할 것이다.

몬트리올 협약은 교섭 문서를 통하여 ‘보상의 용이성’을 강조하면서도 ‘법원의 판단영역’을 확대함으로써 사고와 상해 사이의 인과관계나 여객의 건강 상태와 관련하여서는 법원이 판단하도록 하였다. 또한 항공사의 정책이나 조치와 관련하여 책임을 확대한 것을 확인할 수 있었다.

실제로 최근 많은 선례에서 위험책임¹⁰²⁾과 항공사의 정책, 항공 산업의 표준을 언급하고 있으며, 운송인이 대책을 강구하고 예방함으로써 여객의 안전을 위해 보다 적극적인 위치에 있어야 한다는 것을 강조하고 있다. 이것은 ‘여객 보호’의 측면에서 몬트리올 협약의 취지와 일맥상통하는 부분일 것이다.

그러나 유럽 사법재판소의 “사고”의 ‘일반적 해석’으로 인하여 예측되는 문제점도 고려해야 할 것이다.

첫째, 조약의 해석과 적용에 있어 간극이 발생하고 있다는 점이다.

조약을 해석하는 방식은 유사함에도 해석자에게 상당한 재량권을 부여하고 있으므로 유사한 사건이라고 할지라도 결과를 예측하기 어렵다는 점이다. 또한, “사고”를 해석하는 법원에 따라 판결이 상이할 수 있으며 특히, 유럽과 미국의 “사고”의 해석 기준에서 차이가 발생하므로 협약의 기본이념인 ‘규칙의 통일’과 관련하여 의문이 제기된다.

102) Lee v. Air Canada, 228 F. Supp. 3d 302 (2017), Magan v. Lufthansa German Airlines, 339 F.3d 158 (2d Cir. 2003). 해당 판례에서 “항공사는 위험을 감지하고 통제하기 위해 원고보다 더 유리한 위치에 있으므로 정책과 절차에 통하여 여객을 통제하고 위험을 예방해야 한다”라고 언급하였다.

둘째, 유럽연합 내 국가를 취항하는 자국의 항공기가 많다는 점에서 운송인이 막대한 손실을 감당해야 한다는 점이다. 유럽연합 내의 운송인뿐만 아니라 자국의 항공기가 유럽연합을 운항하였을 경우도 적용되므로, 이에 따른 운송인의 책임도 증가할 것으로 예상된다.

셋째, 협약의 기본 취지인 ‘공평한 이익 분배’가 유지되는지의 여부이다.

몬트리올 협상 기록의 주요한 논쟁은 항공 운송인과 여객의 ‘공평한 이익 분배’와 관련하였다. 개발도상국과의 협상 과정에서 2단계 책임 제도의 도입과 관련하여 운송인의 책임 부담 및 중·소형 운송회사의 도산 위험에 대하여 지속해서 거론되었다. 또한, 유럽 사법재판소의 “사고”의 해석이 확대됨으로 인해 운송인의 위험관리 범위와 정상적 항공 운용에서 발생하는 잠재적 위험요소에 대한 우려의 견해가 나타나고 있다.¹⁰³⁾ 이러한 점에서 볼 때 여객의 고의성에 대한 운송인의 증명 자체가 어렵다는 점, 유럽 사법재판소의 “사고”의 해석이 ‘여객의 이익 보호’에 더욱 치우친 점에서 논란이 있을 것으로 예상된다.

마지막으로, 유럽 사법재판소의 “사고”의 해석은 ‘항공기 운용과의 연관성’ 및 ‘항공기 내의 상황’만을 언급하고 있다는 점이다. 이러한 점에서 해당 사건의 질문에 국한된 해석이라는 비판적 견해도 제기되고 있다.¹⁰⁴⁾

그럼에도 불구하고 유럽사법재판소의 대상판결은 몬트리올협약의 해석을 통하여 “사고”에 대한 새로운 시각을 시사하고 있으며, 추후 판례 변화에 귀추(歸趨)가 주목된다.

103) 관련 내용 참조, <lawnow.com/ealerts/2020/01/aviation-claims-potential-challenge-to-concept-of-accident-in-the-montreal-convention>, (2020.05.03., 최종 검색).

104) 관련 견해는 <kennedyslaw.com/zh-Hans/thought-leadership/case-review/cjeu-renders-decision-on-meaning-of-accident-under-article-17-of-the-montreal-convention>, (2020.05.03., 최종 검색).

참고문헌

[국내 문헌]

- 권창영, 「항공운송 법 : 항공법 판례 해설 III」, 법문사, 2020.
- 김두환, 「국제·국내 항공법과 개정상법(항공운송 편)」, 한국 학술정보(주), 2011.
- 김종복, “항공 판례의 연구-여객운송인의 책임을 중심으로-”, 「항공 우주정책·법학회지」, 제22권 제2호, 2007.
- 김종복, “몬트리올 협약상의 항공 여객운송인의 책임”, 「항공우주정책·법학회지」, 제23권 제2호, 2008.
- 김호철, “한미 자유무역협정의 미국 국내적 효력 및 이행 절차 검토”, 「통상 법률」, 제82권, 2008.
- 문준조, “국제항공운송 법상 사고의 정의·범주에 관한 미국 판례 경향의 비판적 고찰”, 「기업법연구」, 제22권 제1호, 2008.
- 문준조, “항공 관련 국제 협약과 항공법제 개선방안 연구”, 「연구보고」, 한국법제연구원, 2009.
- 심인혜, “발전적 해석 시 당사국 공동의 의도- 그 역할 및 추정된 의도의 문제점-”, 「서울 국제법 연구」, 제22권 제1호, 2015.
- 소재선, “항공운송인의 손해배상책임 원인에 관한 법적 고찰”, 「항공우주정책·법학회지」, 제28권 제2호, 2013.
- 소재선·이창규, “항공운송인의 손해배상책임 면제에 관한 법적 고찰”, 「항공우주정책·법학회지」, 제30권 제1호, 2015.
- 이세련, “조약의 해석에 관한 소고- ICJ 판례를 중심으로 -”, 「법학연구」, 제18권 제4호, 2008.
- 이창재, “EU 법상 항공소비자 보호에 관한 연구-Mcdonagh v. Ryanair 사례를 중심으로-”, 「법학 논고」, 제49권, 2015.
- 장복희, “조약의 해석 및 적용 : 유럽 인권협약을 중심으로”, 「법학연구」, 제19권 제2호, 2011.
- 조기성, 「국제법」, 이화여자대학교 출판부, 2001.
- 최준선, “國際航空運送人の 民事責任”, 박사학위논문, 성균관대학교, 1986.
- 최준선, “國際航空運送協約上 事故의 概念”, 「항공우주정책·법학회지」, 제20권 제1호, 2007.

호, 2005.

법무부, “항공운송 및 우주개발 관련 국제조약 및 외국 입법례 분석과 우리나라 법제의 개선과제”, 「법무부 연구용역과제 보고서」, 한국항공우주법학회, 2007.

[외국 문헌]

- B. Carnhan, “Treaty Review Conferences”, *American Journal of International Law*, (1987).
- D. W. Greig, “The Time of Conclusion and the Time of Application of Treaties as Points of Reference in the Interpretative Process”, in M. Craven et al. (ed.), *Time, History and International Law* (Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2007).
- Elmar M. Giemulla and Ludwig Weber, 「International and EU Aviation Law」, (2011).
- Inter Alia, The opinion submitted by the International Union of Aviation Insurers, DCW Doc No 28,(1999).
- John J. Ide, “The History and Accomplishments of the International Technical Committee of Aerial Legal Experts(C.I.T.E.J.A.)”, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol.3 No.1, (1932).
- Justin V. Lee, “Recent Developments In Aviation Law”, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol.83 No.2, 2018.
- Karin Paulsson, “Passenger Liability, according to the Montreal Convention”, *Air Law*, (2009).
- Kathryn M. Nutt, “Air France v. Saks: AN accidental Interpretation of the Warsaw Convention”, *American University International Law Review* 1, No. 1, (1986).
- Mark E. Villiger, 「Commentary on the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties」, (2008).
- Shawcross and Beaumont, 「Air Law」, Vol. 1, (2008).
- Tory A. Weigand, “Accident ; Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention”, *American University Law Review*, Vol.16 No.4, (2001).
- ICAO, International Conference on Air Law, DCW Doc 9775-DC/2, Vol. I, Minutes, (1999).

ICAO, International Conference on Air Law, DCW Doc 9775-DC/2, Vol. II, Minutes, (1999).

Regulation(EC) No. 2027/97 of the Council of 9 October 1997(Official Journal L 285, 17/10/1997).

Regulation (EC) No. 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002(Official Journal L 140, 30/5/2002).

초 록

국제항공운송에서 운송인의 책임을 규율하는 1929년 바르샤바 협약과 1999년 몬트리올 협약의 “사고”는 운송인의 배상 책임을 결정하는 중요한 판단 기준임에도 불구하고, 조문상 명시된 바가 없어 법원의 판단과 해석에 상당 부분을 위임하고 있다. 바르샤바 체제에서 몬트리올 협약의 체결에 이르기까지 협약의 목적이나 사정 등에 많은 변화가 있었으나, 협약상 “사고”의 개념은 논의되지 않았으며, 심지어 몬트리올 협약이 채택된 이후에도 동일한 의미로 해석된다는 점에는 논쟁의 여지가 없었다. 이와 관련하여 미국 연방 대법원의 “Air France v. Saks” 판결은 “사고”의 개념을 명확히 하였으며 현재도 중요한 선례로써 인용되고 있다.

최근 유럽 사법재판소는 GN v. ZU 판결에서 몬트리올 협약상 “사고”의 새로운 개념을 제시하였다. “사고”는 “일반적 의미를 적용해야 하며, 이는 항공기 내에서 발생하는 모든 상황을 포괄하는 의미로 해석”되어야 한다고 보았다. 또한, 이전 선례에서 논쟁이 있었던 “항공과 연관된 위험”의 여부는 포함되지 않는다고 보았다. 이러한 해석은 몬트리올 협약과 유럽연합 규칙(Regulation EC: No.889/2002)의 기본 이념인 “소비자 이익 보호”에 초점을 맞추어 “사고”의 개념을 확대한 것으로 합리적인 예측이 가능하다. 유럽 사법재판소의 “사고”에 대한 자체적인 해석은 “운송인 보호”에 중점을 두었던 바르샤바 협약과 “Saks” 판결에서의 사고의 정의에서 탈피하여 “여객 보호” 중심의 몬트리올 협약에 기준을 맞추고 있으며, 법원의 판단영역과 운송인의 위험관리 책임을 확대하는 결과를 보여준다. 이러한 유럽 사법 재판소의 “사고”에 대한 해석은 “여객 보호”의 측면에서 몬트리올 협약의 취지에 부합한다고 볼 수 있다.

그러나 “사고”의 확대해석으로 고려하여야 할 문제점이 상존한다. 첫째, 협약의 기본 취지인 항공운송인과 여객의 ‘공평한 이익 분배’와 관련하여 ‘여객 보호’에 치우쳤다는 점에서 ‘균형성’에 논란이 제기될 수 있다. 둘째, 유럽연합 내 국가를 취항하는 자국의 항공사가 많다는 점에서 막대한 손실이 예상된다. 셋째, 유럽과 미국의 “사고”를 해석함에 있어 간극이 발생하며, 이는 협약의 기본이념인 “규칙의 통일성”에 문제가 제기된다. 넷째, 유럽 사법재판소의 “사고”의 해석

은 ‘항공기 운용과의 연관성’ 및 ‘항공기 내의 상황’만을 언급하고 있다는 점에서 적용 범위에 의문이 제기된다.

대상 사안에서 유럽 사법재판소는 몬트리올 협약상 “사고”의 새로운 판단 기준을 최초로 제시하였는바, “사고”의 해석에 대한 논점을 제시하므로 추후 판례 변화를 주목할 필요성이 있다. 또한, 항공운송인의 위험관리에 대한 무한책임을 인식하고 체계적인 체제 개편을 실시함으로써 여객의 안전을 위해 적극적인 자구책을 모색해야 함을 시사한다.

주제어 : 몬트리올 협약, 항공운송인, 손해배상책임, 유럽 사법재판소, 사고, 위험관리 책임, 소비자 보호

Abstract

On the Novel Concept of “Accident” in the 1999 Montreal Convention —GN v. ZU, CJEU, 2019. 12. 19., C-532/18—

Ju-Yun An*

The term “accident” in the Warsaw Convention of 1929 and the Montreal Convention of 1999, which govern carrier liability in international air transport, is an important criterion for determining carrier liability. However, because there is no explicit definition of the term in the treaty provisions, the term is largely subjected to the judgment and interpretation of the courts. Although there have been numerous changes in purpose and circumstance in the transition from the Warsaw regime to the conclusion of the Montreal Convention, there was no discussion on the concept of “accident” therefore, even after the adoption of the Montreal Convention, there is no doubt that the term is to be interpreted in the same manner as before. On this point, the United States Supreme Court’s *Air France v. Saks* clarified the concept of “accident” and is still cited as an important precedent.

Recently, the CJEU, in *GN v. ZU*, presented a new concept of “accident” introduced in the Montreal Convention: that “reference must be made to the ordinary meaning” in interpreting “accident” and that the term “covers all situations occurring on aboard an aircraft.” Furthermore, the CJEU ruled that the term does not include the applicability of “hazards typically associated with aviation,” which was controversial in previous cases. Such an interpretation can be reasonably seen as the court’s expansion of the concept of “accident,” with a focus on “protecting consumer interests,” a core tenet of both the Montreal

* Ph.D. Course Completion, Major in Air & Space Law of Korea Aerospace University, Researcher of The Society of Aviation Law Cases, Cabin Crew of Korean Air(Purser).

convention and the European Union Regulations(EC: No 889/2002). The CJEU's independent interpretation of "accident" is a departure from the Warsaw Convention and the Saks case, with their focus on "carrier protection," and instead focuses on the "passenger protection" standard of the Montreal Convention. Consequently, this expands both the court's discretion and the carrier's risk management liability. Such an interpretation by the CJEU can be said to be in line with the purpose of the Montreal Convention in terms of "passenger protection."

However, there are problems to be considered in tandem with an expanded interpretation of "accident." First, there may be controversy concerning "balance" in that it focused on "passenger protection" in relation to the "equitable balance of interests" between air carriers and passengers, which is the basic purpose of the agreement. Second, huge losses are expected as many airlines fly to countries within the European Union. Third, there is now a gap in the interpretation of "accident" in Europe and the United States, which raises a question on the "unity of rules," another basic tenet of the Convention. Fourth, this interpretation of "accident" by the CJEU raises questions regarding its scope of application, as it only refers to the "hazards typically associated with aviation" and "situations occurring aboard an aircraft."

In this case, the CJEU newly proposed a novel criterion for the interpretation of "accident" under the Montreal Convention. As this presents food for thought on the interpretation of "accident," it is necessary to pay close attention to any changes in court rulings in the future. In addition, it suggests that active measures be taken for passenger safety by recognizing air carriers' unlimited liability and conducting systematic reforms.

Key Words : Montreal Convention, Air Carrier, Liability, CJEU, Accident, Risk Management Liability, Consumer Protection