

항공여객의 정신적 손해배상에 관한 최근 동향 - 미국 연방법원 판례를 중심으로 -

이창재*

목 차

- I. 시작하는 말: 항공운송 법제 패러다임의 변화
- II. 항공여객의 정신적 손해
 - 1. 정신적 손해의 의미
 - 2. 항공여객의 정신적 손해
- III. 항공여객의 정신적 손해에 관한 사례연구
 - 1. 기존판례의 입장
 - 2. 최근 판례의 고찰
 - 3. 평석 및 시사점
- IV. 맺음말

* 조선대학교 교수, 법학박사 (E-Mail : cjaelaw@daum.net).

I. 시작하는 말: 항공운송 법제 패러다임의 변화

최근 우리는 항공운송산업의 변혁기를 목격하고 있다. 지난 1948년 우리나라에 대한국민항공(Korea National Airlines)이 서울과 부산을 잇는 정기 여객노선을 개설함으로써¹⁾ 최초의 민간항공운송이 시작된 이후 항공운송산업은 눈부신 성장을 이룩하였다. 연간 항공운송 서비스를 이용하는 승객의 숫자도 양적으로 크게 성장하여 1987년 1천만 명이었던 것이 2016년에는 역사적인 1억 명 시대를 여는 쾌거를 이루었다.²⁾ 또한 2019년 우리나라 항공여객은 1억2천만 명으로 이는 2010년 6천만 명이었던 것이 9년여 사이에 2배 가까이 증대되었다는 점에서 상당히 고무적인 결과라고 할 수 있다. 국제 여객 운송규모도 지난 1970년에 3억 명이었던 것이, 지난 2018년 40억 명으로 증가하였다.³⁾

이러한 현재의 항공운송산업은 시장의 양적 성장 측면 뿐 아니라 법제적(法制的) 측면에서도 많은 변화를 맞이하고 있다. 최근 들어 항공운송업의 법제적 측면에서 목격되는 변화는 다음과 같다.

첫째, 항공운송 관련 국제협약에 나타난 패러다임의 변화이다. 1929년 바르샤바 협약(Warsaw Convention)⁴⁾이라는 국제민간항공운송인의 손해배상책임을 통일적으로 규율하기 위한 범규범이 출현한 이후 일련의 개정 협약, 의정서, 협정서가 출현하였음은 주지의 사실이다.⁵⁾ 이러한 일련의 규범들은 바르샤바 협약의 탄생 당시의 유아기(幼兒期)에 있던 항공운송산업을 보호하기 위하여 국제항공운송인의 손해배상책임에 제한(limited liability)을 도입함으로써 민사책임을 완화하는 것이 입법목적이었다.⁶⁾ 하지만 이러한 법제적 지원은 상대적으로 항공운송을 이용하는 소비자의 불이익을 초래할 수 밖에 없었다. 그 결과 지난

-
- 1) 홍순길 외, 「항공산업론」 한국항공대학교 출판부, 184면.
 - 2) 국토교통부 보도자료, “16년 연간 항공여객 1억 명 돌파”, (2016. 12. 19., 항공정책과), 출처: http://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?id=95078606
 - 3) Worldbank 자료. 출처: <https://data.worldbank.org/indicator/is.air.psg>
 - 4) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw Convention).
 - 5) 김종복, “몬트리올협약상의 항공여객운송인의 책임”, 항공우주법학회지 제23권 제2호 (2008. 12.), 32면.
 - 6) 김종복, 위의 논문, 33면.

1999년 나온 몬트리올 협약(Montreal Convention)⁷⁾은 그 서문에서, 항공운송 규범이 추구하는 방향은 더 이상 국제항공운송인의 일방적인 보호가 아닌 국제항공운송에서의 소비자의 이익보호(Protection of the interests of consumers)라고 선언하였다. 이러한 몬트리올 협약의 서문내용은 직접적인 법규범으로서의 효력을 기대하기는 어렵겠지만, 몬트리올 협약 이후 출현하게 되는 일련의 항공소비자 보호를 위한 법제 변화의 중요한 초석이 되었다.

둘째, 미국과 유럽에서의 국내적 혹은 지역적 입법에서도 항공운송에 관한 패러다임 변화는 읽을 수 있다. 몬트리올 협약 제17조⁸⁾는 ‘항공 운송 중’ 혹은 ‘승강을 위한 작업 중’에 발생한 ‘사고(accident)’가 손해배상책임의 대상이 된다고 규정하고 있다. 이에 따라 항공운송을 이용하는 소비자는 항공운송인을 상대로 손해배상을 청구하기 위해 피해의 원인이 항공운송 중에 혹은 항공기를 탑승하거나 내리는 과정에서 발생하였음을 증명하여야만 했다. 그 결과 운송개시 전에 발생하는 항공사의 자의적인 초과판매(over-booking)나 운항취소로 인한 피해는 사고의 개념에 포함되기 어려웠고 소비자의 권익은 위협을 받아왔다. 이러한 불합리를 시정하기 위해 미국이나 유럽연합에서는 항공소비자 보호를 위한 행정조치나 입법이 속속 등장하게 되었다. 미국의 경우 2010년 4월에 발효된 ‘항공여객의 보호증진에 관한 법규(Enhancing Airline Passenger Protections, EAPP)⁹⁾가 그러하고, 유럽의 경우에는 지난 2004년에 도출된 Regulation(EC) No. 261/2004¹⁰⁾를 들 수 있다.

이와 같은 항공소비자 보호에 관한 입법방향은 우리나라 법제에도 영향을 주

7) Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, opened for Signature at Montreal on 28 May 1999 (ICAO Doc No 4698). 본 협약은 지난 2003년 전 세계적으로 발효되었고 우리나라도 지난 2007년 동 협약에 가입한 바 있다. 이창재, “해상운송과 항공운송에 관한 최신 국제협약의 비교”, 한국해법학회지 제33권 제2호(2011.11.), 153면.

8) 이 규정은 몬트리올 협약이 출현하기 이전의 바르샤바 협약에서부터 유지되어 오던 조항이다(바르샤바 협약 제17조 참고). 또한 동 조항은 우리나라 상법 제904조에 그대로 반영되었다.

9) 14 CFR Parts 244, 250, 253, 259, and 399. 이 법률에 관한 자세한 사항은 이창재, “미국 연방법규상 항공여객보호제도에 관한 연구”, 『항공우주정책·법학회지』 제28권 제2호(2011), 71면 이하 참고.

10) 유럽연합의 규정에 관해서는 이창재, “EU법상 항공소비자 보호에 관한 연구 - McDonagh v. Ryanair 사례를 중심으로 -”, 『법학논고』 제49집(2015), 415면 이하 참고.

었는데, 우리 정부는 「항공사업법」 제61조에 근거한 행정규칙으로 ‘항공교통이용자 보호기준’을 지난 2017년 12월 29일부터 시행하고 있다.¹¹⁾

요컨대 오늘날 우리나라를 비롯한 전 세계적 항공운송 분야는 산업의 양적 성장을 이룩한 이후, 전통적인 이념이었던 항공운송인 보호가 아닌 항공소비자 보호로 지향점을 변경하고 있는 것이다.

이와 같은 상황 인식 하에서 본 연구는 외형적으로 성장한 항공운송산업에서의 항공소비자 보호를 위한 실질적 수단으로 항공운송인의 항공여객에 대한 정신적 손해배상책임에 관한 최근 동향을 고찰하고자 한다. 방법론으로 본 연구는 항공승객의 정신적 손해배상에 관하여 최근까지 도출된 미국 법원의 판례를 분석하고자 한다. 미국은 항공여객의 권익을 가장 잘 보호하는 국가로 인식되기 때문이다. 그러한 분석을 통해 본 연구는 항공여객의 정신적 손해배상책임에 관한 우리나라 기존 선행연구도 살펴보고 시사점을 모색하고자 한다.

II. 항공여객의 정신적 손해

1. 정신적 손해의 의미

정신적 손해(mental anguish, emotional distress, non-pecuniary loss)란 금전으로 환산하기 어려운 인간의 삶에 대한 가치가 침해된 상태를 말한다. 정신적 고통, 괴로움, 불안감, 충격, 불쾌감, 절망감, 우울증 등이 이에 해당된다.¹²⁾ 이는 주로 재산적 손해에 대응하는 개념으로, 위자료 지급의 대상이 되는¹³⁾ 비재산적 손해로 지칭되기도 한다.

정신적 손해에 대한 배상청구권은 피해자에게 당연히 주어지는 것은 아니다. 왜냐하면 정신적 손해는 ① 피해의 진정성이 의심되어 손해의 존재 자체가 가식

11) 우리나라 항공소비자 보호에 관한 입법내용에 관해서는, 이창재, “항공소비자 보호제도의 입법방향”, 『항공우주정책·법학회지』 제32권 제1호(2017) 참고.

12) 이덕환, “채무불이행과 위자료”, 『법학논총』 제26집 제2호 (2007), 167면.

13) 최문기, “채무불이행에 있어서 위자료청구권에 관한 일고찰”, 『비교사법』 제6권 1호 (1999), 325-335면 참고.

적일 수도 있어서 진위 여부를 판별하기 어렵고, ② 오늘날 산업사회를 살면서 어느 정도의 스트레스와 피로는 감수하여야 하는데 그 임계점이 모호하고, ③ 정신적 손해의 정도를 측정하기 위한 객관적 기준이 존재하기 어렵기 때문이다.

이러한 이유로 영미법의 역사에서 정신적 손해에 대한 배상청구권은 판결로 인정받기까지 오랜 시간이 필요하였다. 그중에서도 문제가 되었던 것은 순수한 정신적 손해에 대한 배상청구였다. 예컨대 교통사고로 사망한 어린 자식의 엄마가 사고 장면을 목격한 정신적 충격으로 고통을 겪다가 결국 사망한 사안에서 법원은 사고 운전자에 대한 유가족의 정신적 손해배상청구권을 인정하지 않았다.¹⁴⁾ 과실로 교통사고를 낸 운전자는 교통사고 피해자 가족이 겪을 정신적 손해를 방지할 의무까지 부담하지는 않는다고 법원이 판단하였던 것이다. 이 판례는 물리적인 손해를 동반하지 아니하는 순수한 정신적 손해에 대해서는 배상청구권이 인정될 수 없다는 원칙을 보여주고 있다. 그러나 가해행위의 유형에 따라 이러한 원칙이 달리 적용되기도 하였다. 만약 가해자의 극도로 충격적인 행위가 고의(intentionally) 혹은 무모한(recklessly) 의도로 피해자 면전(presence)에서 이루어진 경우에는 비록 직접 물리적인 접촉이 없었더라도 정신적 손해배상이 가능하다는 판결도 있었고,¹⁵⁾ 이러한 내용은 미국 불법행위에 관한 Restatement¹⁶⁾에도 규정되었다. 또한 그러한 정신적 손해가 신체마비, 심근경색, 유산과 같은 신체상해¹⁷⁾로 나타난 경우에는 가해행위의 유형이 고의나 과실인지 여부에 상관없이 정신적 손해에 관한 손해배상이 인정되었다.¹⁸⁾

2. 항공 여객의 정신적 손해

우리 민법 제751조¹⁹⁾는 다른 외국의 일반적인 법제와 마찬가지로 불법행위에

14) *Waube v. Warrington*, 258 N.W. 497 (Wis. 1935).

15) *Rogers v. Williard*, 144 Ark. 587, 223 S.W. 15 (1920)

16) Restatement, Torts 2d, § 46 at 72 (1965).

17) 본 논문에서 ‘신체손해’는 ‘사망’과 ‘신체상해’를 포함하는 포괄적인 개념으로 사용하고, 협의의 신체손해는 특별히 ‘신체상해’로 지칭하고자 한다.

18) *Nickerson v. Hodges*, 146 La. 735, 84 So. 37 (1920) ; *Alabama Fuel & Iron Co. v. Baladoni*, 15 Ala. App. 316, 73 So. 205 (1916) ; *Rogers v. Williard*, 144 Ark. 587, 223 S.W. 15 (1920) ; *Johnson v. Sampson*, 167 Minn. 203, 208 N.W. 814 (1926) ; *Janvier v. Sweeney*, [1919] 2 K.B. 316; *Wilkinson v. Downton*, [1897] 2 Q.B.D. 57.

기인한 손해배상의 범위에 정신적 손해를 포함하고 있다. 다만 국제항공 운송인의 여객에 대한 손해배상책임은 일반법인 민법이 아닌 특별법으로서 상법이나 국제협약이 적용된다. 또한 몬트리올 협약의 가입국인 우리나라에서는 협약 제 29조에 따라 국제항공운송인의 손해배상책임에 관해서는 몬트리올 협약이 우선적으로 적용된다. 따라서 정신적 손해에 관한 배상책임이 인정될 것인지 여부에 관해서는 국제협약이라는 특별법에 따라 판단되어야 한다.²⁰⁾

몬트리올 협약 제17조 제1항에 따르면, “운송인은 승객의 사망 또는 신체의 상해의 경우에 입은 손해에 대하여 사망 또는 상해를 야기한 사고가 항공기상에서 발생하였거나 또는 탑승과 하기 과정에서 발생하였을 때에 한하여 책임을 진다.”²¹⁾ 여기서 ‘승객의 사망 또는 신체의 상해의 경우에 입은 손해’는 협약의 영어원문 ‘*damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger*’를 번역한 것이다. 이 규정의 해석과 관련하여 정신적 손해배상의 인정여부에 대해 다음과 같은 다양한 시각들이 존재한다.

첫째, 몬트리올 협약상 여객의 정신적 손해에 관한 운송인의 손해배상책임을 인정하지 아니하는 부정설의 입장이다. 이는 협약 규정상 신체부상(*bodily injury*)을 명시적으로 규정하고 있으므로, 정신적 상해(*mental injury, emotional harm*)는 협약의 배상범위에 포함되지 않는다는 해석에 기인한 입장이다.²²⁾ 이 견해는 몬트리올 협약의 제정과정에서 각국의 대표들 간의 치열한 논의에도 불구하고,²³⁾ 결과적으로 협약에 정신적 상해를 명시하지 않는 것으로 최종 결정된 점을 강조한다.²⁴⁾ 또한 바르샤바 협약과 달리 그 개정판인 1955년의 헤이그의

19) [민법 제751조] ① 타인의 신체, 자유 또는 명예를 해하거나 기타 정신상 고통을 가한 자는 재산 이외의 손해에 대하여도 배상할 책임이 있다.

20) 이점에서 본 논문에서 살펴보는 우리나라 하급심 판례(서울동부지법, 2019.7.3., 2018나29933)는 항공기 지연운항에 따른 정신적 손해배상책임을 국제협약이 아닌 민법에 따라 판단한 점에서 법적용에 의문이 있다.

21) 전술한 바와 같이, 몬트리올 협약은 2003년 11월 4일 조약 제1876호로 우리나라에 발효되었다. 본문의 이 규정은 영어원문을 우리 정부가 공식 번역한 내용을 옮긴 것이다. 협약의 공식 번역문은 법제처가 운영하는 국가법령정보센터에서 확인할 수 있다. <http://www.law.go.kr/trtyMInfoP.do?trtySeq=2115>

22) 김종복, 앞의 논문, 39면 참고.

23) 그러한 논의에 관해서는, 조홍제·안진영, “국제항공법상 정신적 손해에 관한 연구”, 항공우주법학회지 제25권 제1호(2010. 6.), 62면 이하 참고.

24) 이러한 결과는 당시 새로운 협약에서 여객의 사망이나 신체손해에 관한 손해에 대해 항공운송인이 향유할 수 있는 책임제한액을 철폐하고, 10만 SDR의 손해까지는 무과

정서(Hague Protocol)²⁵⁾ 혹은 1971년의 과테말라 의정서(Guatemala City Protocol)²⁶⁾에서는 ‘bodily injury’라는 용어 대신에 ‘personal injury’라는 용어를 사용함으로써 배상범위에 정신적 손해가 포함될 수 있는 여지가 있었는데, 몬트리올 협약이 personal injury가 아닌 bodily injury를 채택한 것은 정신적 손해배상책임을 배상범위에서 제외하려는 의도가 반영된 것으로 해석되어야 한다는 것이다.

우리나라 법원의 판례는 이러한 부정설의 입장에 있다. 비록 하급심 판단이기는 하지만²⁷⁾ 지난 2009년 판례에서 우리나라 법원은 항공여객의 정신적 손해배상청구의 가능성을 배제하였다.²⁸⁾ 즉, 항공기 엔진고장으로 당초 운항스케줄 보다 15시간 연착한 사안에서 국제협약상 ‘여객 운송 중의 사고에 대한 운송인의 손해배상책임을 여객의 사망 또는 신체적인 손해(*lésion corporelle, bodily injury*)의 경우에 있어서의 손해로 한정하고 있고, 여객운송 중의 사고로 인한 여객의 정신적인 손해는 운송인의 손해배상책임 범위에서 배제하고 있으므로’, 정신적 손해의 배상을 청구하는 원고 여객의 청구는 적절하지 않다고 판단하였다.²⁹⁾

둘째, 위와 같은 견해와 정반대의 입장으로 긍정설이 존재한다. 몬트리올 협약이 명시적으로 ‘bodily injury’로 규정하고 있는 현행 규정에도 불구하고, 이를 ‘신체상의 부상 혹은 손해’가 아닌 ‘신체상의 장애’로 해석상 그 의미를 확장함으로써 소비자를 두텁게 보호하자는 견해이다.³⁰⁾ 이러한 적극설은 지나친 확장

실 책임을 부담하도록 규정한 점에서 항공사와 소비자인 여객 간의 권리의 균형을 유지하기 위한 입장이라고 한다. 김두환 외, “항공운송 및 우주개발 관련 국제조약 및 외국 입법례 분석과 우리나라 법제의 개선과제”, 2007년도 법무부 연구용역 과제 보고서, 64면.

25) PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR, SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929, DONE AT THE HAGUE ON 28 SEPTEMBER 1955 (THE HAGUE PROTOCOL 1955).

26) PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR, SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929, AS AMENDED BY THE PROTOCOL DONE AT HE HAGUE ON 28 SEPTEMBER 1955, SIGNED AT GUATEMALA CITY, ON 8 MARCH 1971.

27) 아직까지 우리나라 대법원에서는 명시적으로 국제협약상 항공운송인의 항공여객에 대한 정신적 손해배상책임을 다룬 사건은 존재하지 아니한다. 다만 위자료에 관한 운송인의 배상책임을 인정한 적은 있다. 대법원 2009. 12. 24. 선고 2008다3527 판결.

28) 대전지법 2009. 6. 26. 선고 2007가합3098 판결.

29) 위 판결문에서 직접 인용. 이에 관해서는 추후 자세히 살펴보기로 한다.

해석이라는 단점으로 거의 지지를 받지 못하였지만, 진술한 바와 같이 최근 바르샤바 협약 체제에서 몬트리올 협약체제로 전환되면서 항공소비자 이익의 보호가 주목을 받게 되었고, 그 결과 정신적 손해에 관한 항공운송인의 배상책임을 적극적으로 인정하는 경향이 나타나면서 다시금 주목을 받고 있다.

셋째, 일정한 조건 하에서 항공운송인의 항공여객에 대한 정신적 손해배상책임을 긍정하는 절충설의 입장이다. 바르샤바 혹은 몬트리올 협약과 같은 국제규범에서 항공운송인의 손해배상책임의 대상은 여객의 사망이나 신체상해에 기인한 손해(for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger)이므로, 만약 그러한 손해가 항공사고로 인한 신체손해와 관련된 것이라면 그것이 비록 정신적 손해라고 하더라도 배상책임의 범위에 포함되어야 한다는 것이다. 다만 이러한 절충적 입장은 정신적 손해와 신체적 손해의 관련성에 따라 다시 아래와 같이 분류될 수 있다.

- ① 신체손해를 원인으로 직접 발생한 정신적 손해만을 인정하는 견해(소극설)
- ② 신체손해의 직접적인 결과가 아니더라도 신체손해와 동일한 항공사고로 발생한 정신적 손해에 대해 배상청구권을 인정하는 견해(적극설)

이하에서는 미국 판례상 나타난 구체적인 사례를 살펴봄으로써 위 견해의 타당성을 고찰하고자 한다.

Ⅲ. 항공여객의 정신적 손해에 관한 사례연구

1. 기존 판례의 입장

항공여객의 정신적 손해에 관한 대표적인 판례는 1991년 미국 연방대법원에서 다뤄진 *Floyd*사건³¹⁾이다. 사안에서 항공기는 엔진고장으로 바다에 비상착륙

30) 김두환 외, 앞의 보고서, 64면.

31) *Eastern Airlines v. Floyd*, 499 U.S. 530, 111 S.Ct. 1489 (1991). 이에 관한 자세한

을 시도하던 중 다행히 엔진이 재가동 되면서 무사히 인근 공항에 안전하게 착륙할 수 있었다. 하지만 일부 승객은 바다에 불시착할 수도 있었던 당시 상황에서 극도의 공포를 느꼈다고 주장하면서 이후 심각한 정신적 고통을 호소하였다. 정신적 손해를 원인으로 금전배상을 청구한 원고 측 주장에 대해 법원은 바르샤바 협약 상 사망(death), 신체손해(physical injury), 정신적 손해의 물리적 발현(physical manifestation)에 기인하지 아니하는 한, 순수한 정신적 손해는 항공운송인의 손해배상 범위에 포함되지 않는다고 판단하였다.³²⁾ 그런데 당시 재판부는 ‘본 판결이 신체손해를 수반하는 정신적 손해에 관한 배상청구까지 부정하는 것은 아님’을 부수의견(dictum)으로 명시하였다. 이러한 의견은 신체손해와 관련성이 있는 정신적 손해에 관한 배상책임을 다룬 많은 사례에 영향을 끼쳤다.³³⁾ 항공여객에서 정신적 손해배상을 인정하기 위한 기준이 된 신체적 손해와 정신적 손해의 영향정도를 나누어보면 다음과 같다.³⁴⁾

1.1 정신적 손해배상을 부정하는 입장

항공사고로 승객의 사망이나 신체손해가 존재하는지 여부와 상관없이 정신적 손해배상을 허용하지 않는 입장이다. 협약의 제정을 위한 협상과정³⁵⁾에서 볼 수 있듯이 순수한 정신적 손해에 관한 배상책임을 인정하게 되면, 항공운송인에게 지나치게 큰 부담을 지우게 된다는 점을 그 이유로 든다. 실제로 바르샤바 협약의 체결국 중 상당수가 정신적 손해배상을 인정하지 않고 있다.³⁶⁾

미국에서 Floyd사건을 최대한 좁게 해석한 여러 판례들이 이러한 부정적 견해

분석은 Dempsey, Paul Stephen, *Accidents & Injuries in International Air Law: The Clash of the Titans* (October 24, 2011). ANNALS OF AIR & SPACE LAW, Vol. XXXIV, Institute of Air & Space Law, McGill University, 2009. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1948757> 참고.

32) 조홍제·안진영, 앞의 논문, 68면.

33) Cunningham, “*The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?*” 2008 *Vanderbilt J Transnat'l L* 1048.

34) 이하의 분류는 미국 판례 *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994)에서 언급된 내용을 기준으로 한다. 다만 논의의 전개상 Jack 판례와 달리 정신적 손해를 인정하는 유형에 관한 순서는 필자가 임의로 변경하였다.

35) 정신적 손해에 관한 협약 제정상 협상과정을 자세히 소개한 내용은 위 조홍제·안진영 논문, 63~64면 참고.

36) *Floyd*, 499 U.S. at 544-45.

를 견지하였다. 예컨대 원고가 탑승한 항공기에 폭탄이 실려 있다는 신고가 접수되었고 항공기가 비상착륙하여 원고 승객이 탈출하였지만 실제로는 해당 항공기에는 폭탄이 설치되어 있지 아니하였다. 그렇지만 원고는 당시 심각한 스트레스를 받아 그 사건 이후 7kg 가량 몸무게가 줄었고, 정상적인 사회생활을 하는 것이 불가능한 정도라고 주장하면서 정신적 손해배상을 구하는 소송을 피고 항공사를 상대로 제기하였다.³⁷⁾ 법원은 바르샤바 협약 제17조의 해석상 순수한 정신적 손해(purely psychic injuries)는 물론이고, 정신적 손해의 물리적 발현(physical manifestation of harm)도 배상책임의 범위에 포함되지 아니한다고 판단하였다.³⁸⁾

이러한 정신적 손해 부정설은 피해자인 여객의 입장 보다는 항공사들의 이익을 우선적으로 고려한 것으로, 현대의 항공운송업에서 나타나고 있는 소비자 보호의 기류와는 거리가 있다고 하겠다.

1.2. 정신적 손해와 신체 손해 간에 인과관계를 요구하는 입장

항공사고로 인한 승객의 사망, 신체 상해와 인과관계를 가지는 정신적 손해에 관해서는 손해배상책임을 인정하는 견해이다. 즉, 원인으로서의 항공사고와 사망 및 신체손해라는 결과 사이에 정신적 고통이 연결고리로 작용하는 경우에 그러한 정신적 고통에 대한 손해배상이 인정된다는 것이다. 따라서 항공사고에 따른 비상착륙 이후 급히 항공기를 탈출한 후 심각한 스트레스로 인한 심장마비가 발생하였다면 손해배상이 인정된다. 또한 항공사고 당시 심각한 스트레스를 받아서 탈모나 피부 발진, 나아가 고령자의 뇌졸중, 임산부의 유산, 위궤양 등이 발생한 경우에도 손해배상은 인정된다.

또한 신체손해가 먼저 발생하고 그 이후에 정신적 손해가 발생한 경우도 양자 간에 인과관계가 성립한다면 손해배상책임을 인정된다. 항공사고로 인해 육체적인 상해가 발생하였는데 그 이후 정신적인 고통을 호소하는 경우가 그것이다.

37) *Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways*, 151 F.3rd 108 (3rd Cir. 1998).

38) 그 밖에도 *Floy* 사건을 따른 판례는 다수 존재한다. *Bobian v. Czech Airlines*, 2004 U.S. App. Lexis 5898 (3rd Cir. 2004) (PTSD는 바르샤바 협약상 신체손해에 해당되지 않음을 판시); *Lee v. American Airlines*, 355 F.3rd 386 (5th Cir. 2004) (정신적 고통은 바르샤바 협약상 배상이 가능한 손해에 포함되지 않음을 확인한 판례).

예컨대 항공기 비상착륙 후 탈출과정에서 부상을 당했는데, 그러한 상해로 인한 장기간 치료 중에 스트레스, 우울증, 불면증이 발생한 경우를 생각해 볼 수 있다.

하지만 이러한 경우는 결과적으로 신체 상해라는 실질적으로 확인되는 손해이므로 그에 따른 배상청구권을 행사하는데 있어서 정신적 손해의 인정여부가 크게 문제되지 않는 수 있다. 실제로 미국의 많은 법원들이 신체 상해와 직접적인 인과관계가 인정되는 정신적 손해에 대해 배상책임을 긍정하고 있다.³⁹⁾

Jack 사건⁴⁰⁾에서 비행기가 불시착 및 화재로 전소되었지만 탑승객들은 전원 무사히 탈출하여 사망자는 발생하지 않았다. 그런데 항공기 탈출 과정에서 일부는 가벼운 신체상해를 입었고, 일부는 아무런 손해를 입지 않았다. 법원은 탈출 과정에서 경미하나마 신체상해를 입은 승객에 한하여 정신적 손해배상청구를 인정해 주었다. 신체상해를 동반하지 아니한 정신적 손해는 배상청구의 대상이 되지 않는다는 Floyd 사건을 재확인한 것이다.

1.3. 정신적 손해와 신체 손해⁴¹⁾ 간에 인과관계를 요구하지 않는 입장

- 신체손해 직전에 발생한 정신적 손해

정신적 손해와 신체 손해가 동일한 사고로 발생하였지만 양자 간에 전혀 인과관계가 인정되지 않는 경우이다. 즉, 항공기 사고라는 원인과 정신적 손해발생이라는 결과 사이에 인과관계는 있지만, 정신적 손해와 신체손해와 사이에는 아무런 직접적인 인과관계가 없는 경우가 이에 해당된다. 특히 정신적 손해가 신체상해 혹은 사망 보다 먼저 발생한 경우이다.

만약 항공기 사고로 승객이 사망한 경우, 사망하기까지 해당 승객이 심각한 생명의 위협과 공포감을 느꼈다면 그와 같은 정신적 손해는 손해배상의 대상이 될 것인지 여부가 문제된다. 이 논점은 미국 판례법상 위자료의 청구원인인

39) *Ehrlich v. American Airlines*, 360 F.3rd 366, 376 (2nd Cir. 2004); *In re Air Crash at Little Rock, Arkansas, on June 1, 1999 (Lloyd v. American Airlines)*, 291 F.3d 503, 509 (8th Cir.) (Lloyd), cert. denied, 537 U.S. 974 (2002); *Carey v. United Airlines*, 255 F.2d 1044 (9th Cir. 2001); *Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways*, 151 F.3rd 108 (3rd Cir. 1998); *In re Inflight Explosion on Trans World Airlines, Inc.*, 778 F. Supp. 625, 637 (E.D.N.Y. 1991).

40) *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994).

41) 여기서 신체손해는 사망과 신체상해를 통칭하는 의미이다.

“pain and suffering”의 인정 여부와도 맞닿아 있다.

예컨대 항공기 폭탄테러 사건 당시, 폭탄이 터진 시점으로부터 희생자가 사망하기까지 수초 동안 생존해 있었다는 사실에 기인하여 공포심에 따른 정신적 손해를 인정하여 위자료 청구가 용인된 사건이 있었다.⁴²⁾ 이는 미국 법원의 통설적 견해라고 할 수 있는데, 사실 이는 1983년에 발생한 우리나라 국적항공사의 사고를 다룬 판례로부터 확립된 이론이다. 당시 우리 국적기는 舊 소련 영공을 침범하여 비행하던 중 소련 전투기로부터 미사일 공격을 받아 바다에 추락하게 되었다. 이 사고를 다룬 많은 판결에서 미사일 공격 후 항공기가 바다에 추락하기 까지 최소 10여 분간 269명의 탑승객들이 생존해 있었던 정황이 밝혀지게 되었고, 그 시간 동안 승객들이 느꼈을 죽음의 불안, 공포, 스트레스에 대해 정신적 손해배상청구가 법원에서 인정되었던 것이다.⁴³⁾

1.4. 정신적 손해와 신체 손해 간에 인과관계를 요구하지 않는 입장

- 신체손해가 존재하는 경우에 발생한 정신적 손해

이 견해에 따르면 항공사고가 발생하였고 그에 따라 정신적 손해가 발생하였다면 승객의 사망이나 신체상해가 존재하는 것을 전제로, 정신적 손해와 육체적 손해 간에는 직접적인 인과관계가 존재하지 않더라도 정신적 손해에 관한 배상책임이 인정된다. 협약의 해석상 승객의 사망이나 신체상해가 발생한 항공사고에서 정신적 손해가 확인되면 적극적으로 손해배상을 허용하자는 취지이다. 여기서 여객의 신체손해는 정신적 손해배상을 가능토록 하는 필요조건일 뿐 양자 간에 인과관계가 성립될 필요까지 요구하지는 않는 것이다. 따라서 신체손해를 수반하지 아니하는 순수한 정신적 손해라 할 수 있는 외상 후 스트레스장애(PTSD: Post Traumatic Stress Disorder), 정신적 고통(mental anguish)은 손해배상범위에 포함되지 않는 것으로 해석되었다.

질은 안개로 중간 기착지 공항에서 재이륙을 하지 못하고 비행기 안에서 11시간 30분을 대기한 사안에서 원고는 비행기에서 내리지도 못하고 터미널로 돌아

42) *In re Inflight Explosion on Trans World Airlines*, 778 F. Supp. 625 (E.D.N.Y. 1991).

43) *Zicherman v. Korean Air Lines Co.*, 814 F. Supp. 605, 606 (S.D.N.Y. 1993), modified, 43 F.3d 18 (2d Cir. 1994), cert. granted, 115 S. Ct. 1689 (1995) ; *In re Korean Air Lines Disaster*, 575 F. Supp. 342 (J.P.M.L. 1983).

가지도 못한 상태에서 비행기 내에서 긴 시간동안 대기하면서 속 메스꺼움, 위경련 등으로 고생하였고 정신적 고통도 겪었다고 주장하였다. 법원은 원고 측의 손해배상청구를 인정하지 않았는데, 흥미로운 점은 이 사건에서 원고는 정신적 손해가 아닌 신체상해를 청구원인으로 주장하였다는 것이다.⁴⁴⁾ 만약 원고가 신체상해와 연결된 정신적 손해배상을 주장하였다면 결론이 달라졌을 수도 있었던 사인이라고 생각된다.

미연방대법원의 Floyd사건 이후, 다수의 미연방법원에서 국제항공운송에서의 정신적 손해배상에 관한 다툼이 다루어졌다. 이 중에서 몇몇 법원은 항공사고의 의미를 명확히 한 기념비적인 판례라 할 수 있는 *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tseng*⁴⁵⁾ 에서 확립된 ‘오직 협약에 직접적으로 규정된 배상책임만 인정된다’는 원칙을 충실히 준수함으로써 정신적 손해배상을 인정하지 않은 반면, 몇몇 법원에서는 협약의 해석상 신체손해와 직접 관련된(flow from) 정신적 손해는 운송인의 손해배상범위에 포함된다고 판단하기도 하였다.⁴⁶⁾ 대체로 미국 법원의 판례경향은 신체손해와 직접적으로 인과관계로 연결되지 아니한 정신적 손해배상에 관해서는 배상청구를 인정하지 아니하는 것이었다. 하지만 이러한 해석은 아래와 같은 이유에서 재고될 여지가 있다고 본다.

몬트리올 협약의 문헌해석상 항공사고로 인해 사망이나 신체손해가 발생한 상황에서(in case of death or bodily injury) 정신적 “손해가 발생(damage sustained)” 한 것으로 해석되어야 하기 때문이다. 만약 신체손해와 정신적 손해의 인과관계가 중요하다면 협약은 “사망이나 신체손해로 인한 손해(damage caused by bodily injury)”라고 규정되었어야 했다.⁴⁷⁾ 그런데 최근 이러한 견해를 반영한 판례가 미국 연방항소법원에서 도출되었다.

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

45) 525 U.S. 155, 161 (1999).

46) 그러한 입장을 취한 대표적인 사례로는, *In re Air Crash at Little Rock Arkansas, on June 1, 1999*, 291 F.3d 503, (8 th Cir. 2002), 혹은 *Ehrlich v. American Airlines, Inc.*, 360 F.3d 366, 400 (2d Cir. 2004)을 들 수 있다.

47) *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854 F. Supp. 654, 666 (N.D. Cal. 1994).

2. 최근 판례의 고찰

정신적 손해에 관한 가장 최신 판례라 할 수 있는 사건이 지난 2017년 8월 미연방 제6항소법원에서는 다루어졌는데, 다소 이례적인 결론이 도출되었다.

Doe v. Etihad Airways, P.J.S.C. 사건 (이하 Etihad 사건으로 지칭함)⁴⁸⁾에서 법원이 사망이나 신체상해 등과 같은 신체손해와 직접적인 인과관계가 있는 정신적 손해에 관해서만 손해배상책임을 인정한 종래 절충적 입장과 달리 정신적 손해와 신체적 손해 사이의 인과적 연결고리(causal connection)가 존재하지 아니하는 경우에도 정신적 손해배상이 인정될 수 있다고 판단하였던 것이다. 이하에서는 이 판결의 내용을 자세히 살펴보기로 한다.

2.1. 사실관계 및 당사자 주장의 내용

원고는 아부다비에서 시카고로 향하는 항공편 승객으로 여행 중 앞좌석 주머니에 손을 넣었다가 이전 구간 비행종료 후에 청소되지 않고 남아 있던 주사바늘에 손가락을 찌리면서 피를 흘리게 되었다. 후에 밝혀진 바에 따르면, 그 주사바늘은 이전 운항구간 해당 좌석에 앉아 있던 승객이 인슐린 주사를 위해 사용하고 앞좌석 주머니에 버려두었던 것이다. 앞좌석 주머니를 제대로 청소하지 않은 피고 항공사의 과실은 인정되었다.

원고는 손가락을 다친 육체적 고통 보다 사용 흔적이 있는 버려진 주사바늘에 자신의 손가락이 찌렸고 그로 인해 원인을 알 수 없는 무서운 질병에 감염될지도 모른다는 공포심 때문에 심각한 정신적 고통을 앓게 되었다고 주장하였다.

원고는 피고 항공사를 상대로 (i) 손가락 상처에 따른 신체상해, (ii) 사용된 주사바늘을 통한 감염우려로 인한 정신적 고통(mental anguish)을 이유로 손해배상을 청구하였다. 원고 승객의 구체적인 주장내용은 다음과 같다.

첫째, 정신적 손해배상의 인정범위와 관련해서는 몬트리올 협약규정 문언에 충실한 해석을 주장하였다. 원고 측은 “~의 경우에(in case of)”의 사전적 의미는 “만약 ~이 있다면(if there is)” 혹은 “~하는 사안에서(in the event of)” 혹은 “~이 발생하는 동안에(during a case in which there is)”이라고 근거를 제시하였다.

48) *Doe v. Etihad Airways, P.J.S.C.*, 870 F.3d 406, 417.20 (6th Cir. 2017).

둘째, 위와 같은 협약의 문언해석상 정신적 손해는 반드시 신체손해를 직접적인 원인으로 하여 발생될 필요가 없고, 항공사고가 일어난 상황에서 그러한 정신적 손해가 발생하였다는 점만 확인되면 항공사는 배상책임을 부담하여야 한다고 주장하였다.

이에 대해 피고 항공사는 여러 연방법원의 선례에 근거하여 협약에 따른 손해배상은 사망이나 신체상해를 원인으로 발생한 것에 한정되고, 사안에서 원고의 정신적 손해는 신체상해로부터 발생한 것이 아니라고 주장하였다. 피고 항공사의 구체적인 주장 내용은 다음과 같다.

첫째, 몬트리올 협약 제17조49)에서 규정하고 있는 “~ 경우의(in case of)”는 “~을 원인으로(cause by)”와 같은 의미라고 주장하였다. 즉, ‘승객의 사망 또는 신체의 상해의 경우에 입은 손해(damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger)’는 ‘승객의 사망 또는 신체의 상해를 원인으로 하여 발생된 손해’라고 해석되는 것이 전통적인 협약의 해석론이라는 주장이다.

둘째, 원고 승객의 손해는 사고로부터 발생한 것은 맞지만, 신체상해로부터 발생하지는 않았다고 주장하였다. 항공사고와의 인과성은 인정되지만 상해와의 인과성은 부정된다는 의미이다. 즉, 버려진 주사기에 손가락이 찢려 전염병에 감염될 수도 있다는 공포에서 발생한 정신적 손해는 손가락 상처라는 신체상해의 직접적인 결과라고 볼 수는 없고, 항공사고로부터 직접적으로 발생한 정신적 손해일 뿐이라는 것이다. 따라서 신체상해로부터 발생하지 아니한 원고의 정신적 손해는 배상청구의 대상이 되지 아니한다고 주장하였다.

2.2. 법원의 판단

1심 법원⁵⁰⁾은 전통적인 협약의 해석론에 따라 사안의 정신적 손해배상을 인정하지 않고 피고 항공사의 손을 들어 주었다.⁵¹⁾ 여기서 전통적인 해석론이란

49) 제17조의 원문 규정은 다음과 같다. 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.

50) The United States District Court for the Eastern District of Michigan, No. 5:13-cv-14358, John Corbett O'Meara, J., 2015 WL 5936326.

51) 1심 법원은 피고 항공사의 '부분 약식명령 청구'(motion for partial summary judgment)

항공사고로 인한 ‘신체손해와 인과관계에 있는 정신적 손해’(mental injury flows from a physical injury)에 대해서만 배상청구권이 인정되어야 한다는 입장을 말한다.

또한 1심 법원은, 만약 원고 승객의 손가락에 난 상처가 버려진 주사바늘이 아니라 멸균 소독된 이쑤시개였고 동일한 정도의 상처가 발생하였다면 원고는 감염의 염려가 없었을 것이므로 별도의 정신적 고통을 겪지 않았을 것이라고 지적하였다. 즉, 원고의 정신적 고통은 손가락에 난 상처 때문에 발생한 것이 아니라 그 상처가 버려진 주사바늘로 인한 것이었기에 나타났다는 논리이다. 따라서 주사바늘로 인한 상처는 신체손해로 배상범위에 포함되겠지만, 원고가 주장하는 바와 같은 추가적인 감염 우려라는 정신적 고통은 신체손해와 직접적인 인과관계에 있지 아니하다고 판단하였던 것이다.

| |
|---|
| <p>항공사고 ==> 신체 손해(배상 가능) ==> 정신적 손해 (배상가능) ==> 정신적 손해 (배상 불가)</p> <p style="text-align: center;"><피고 (항공사)의 주장></p> |
| <p>항공사고 ==> 신체 손해(배상 가능) ==> 정신적 손해 (배상가능) ==> 정신적 손해 (배상 가능, 단 신체손해 발생하였을 것)</p> <p style="text-align: center;"><원고 (여객)의 주장></p> |

한편, 항소심의 판단은 1심과 달랐다. 그 이유를 살펴보면 다음과 같다.

2.2.1. 몬트리올 협약 문언해석

우선 재판부는 협약 규정의 문언해석에 주목하였다. 협약 규정의 해석은 협약의 문언(text)과 실제 문맥(context)에 따라야 한다는 미연방대법원의 Saks사건⁵²⁾

를 받아들였다.

52) Saks, 470 U.S. at 397, 105 S.Ct. 1338.

에서 확인된 원칙을 따른 것이다.

협약은 “신체 손해가 발생한 경우(in case of bodily injury)”라고 명시하고 있는데, 여기서 ‘in case of’의 의미가 인과관계를 의미하는 것은 아니라고 법원은 판단하였다. 즉, 신체손해가 항공사고로 발생하였다는 사실이 인정되는 경우(in case of), 여객의 손해배상청구권은 인정되어야 한다는 것이다. 이러한 문언해석에 반하여 신체손해로부터 발생한 정신적 손해만을 배상범위에 포함시키는 것은 협약의 문언해석에 반한다고 판단하였다.

또한 몬트리올 협약 제17조와 바르샤바 협약 제17조⁵³⁾는 전반적으로 내용이 유사하지만 분명히 다른 문구를 사용하고 있다는 점을 지적하였다. 즉, 몬트리올 협약을 이전의 바르샤바 협약과 달리 ‘여객의 사망이나 신체손해를 야기한 항공사고가 발생한 것을 조건으로’(upon condition only that the accident which caused the death or injury took place) 여객의 손해에 대해 항공사가 책임을 부담한다고 규정하고 있다. 반면, 바르샤바 협약은 ‘여객의 사망이나 부상 혹은 그 밖의 신체손해라는 사건이 발생한 경우(in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury), 여객의 손해에 대해 항공사가 책임을 부담한다고 규정하였다. 이는 여객이 배상을 청구하는 손해가 사망이나 신체손해와 인과관계가 있어야 한다는 점을 강조하였다고 보다는, 여객의 손해와 (신체손해가 아닌) 항공사고 사이의 인과관계에 중점을 두는 것이라고 해석하였다.

2.2.2. 선례의 검토

나아가 재판부는 항공여객의 정신적 손해배상을 다룬 이전 연방법원의 선례들을 살펴보았다. 그런데 *Ehrlich* 사건⁵⁴⁾과 같이 항공여객의 정신적 손해배상을 다룬 이전 판례들은 하나같이 몬트리올 협약이 아니라 바르샤바 협약의 해석을 둘러싼 논쟁이었다. 특히 2004년의 *Ehrlich* 사건은 몬트리올 협약이 바르샤바 협약으로부터 유래되었지만 기존의 협약을 대체하는 완전히 새로운 협약이라는

53) 바르샤바 협약 제17조의 내용은 다음과 같다. The carrier is liable for damage sustained in the event of the 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 course of any of the operations of embarking or disembarking.

54) *Ehrlich v. Am. Airlines, Inc.*, 360 F.3d 366, 368 (2d Cir. 2004).

점을 분명히 하였고,⁵⁵⁾ 본 사안의 재판부도 이점을 주목하였다. 또한 재판부는 과거 미연방대법원의 *Floyd*사건에서 확립된 원칙과 그 부수의견에 대해서도 살펴보았다.⁵⁶⁾

결국 법원은 신체손해와 인과관계가 인정되지는 않지만 항공사고로 인해 신체손해가 발생하였다면 그러한 항공사고로 인한 정신적 손해는 항공사의 배상범위에 포함된다고 해석하는 것이 선례구속의 원칙에 위반되지 않는다고 판단하였다.

2.2.3. 몬트리올 협약의 제정과정 검토

법원은 바르샤바 협약의 출현 이후부터 몬트리올 협약이 탄생하기까지 80여년의 과정을 일일이 살펴보면⁵⁷⁾ 몬트리올 협약의 제정 목적을 고찰 하였다. 과거 바르샤바 협약은 당시의 미숙한(*fledgling*) 항공운송산업의 보호와 육성이라는 시대적 요청을 반영하였지만, 그와 달리 몬트리올 협약은 항공운송인 보호가 아닌 항공소비자 보호 쪽에 무게를 두었다는 점을 확인한 것이다.

2.2.4. 소결

사안에서 법원은 원고의 정신적 손해가 신체상해와 직접적인 인과관계에 있지 않더라도 손해배상 청구가 인정된다고 판단하였다. 먼저 버려진 주사바늘에 손가락이 찢리는 사건은 항공사고에 해당한다. 이전 비행구간에서 다른 승객에 의해 사용된 주사바늘을 제대로 청소하지 않은 것은 항공사의 과실이기 때문이다. 또한 그러한 주사바늘에 손가락이 찢려 피를 흘린 것은 신체상해다. 그리고 몬트리올 협약의 문언해석이나, 협약의 제정과정을 살펴볼 때 여객의 정신적 손해가 신체손해와 직접적인 인과관계가 인정될 때에만 배상청구권이 인정된다는 해석은 부당하다는 논거를 제시하였다. 이는 몬트리올 협약의 항공 소비자 보호 정신에 중점을 둔 해석이라 할 것이다. 결국 전염병 감염을 우려하면서 정신적

55) *Ehrlich*, 360 F.3d at 371 n.4.

56) *Floyd*사건에 관해서는 본고 제3장 도입부 참고.

57) 법원은 바르샤바 협약이 출현한 이후 각종 협정, 의정서 등의 도출과정을 상세히 소개하고 있다. 다만 본고에서는 그러한 역사적 내용에 관해서는 기술을 생략하고자 한다.

으로 고통을 받은 원고에 대해 피고 항공사는 손해배상책임을 부담하여야 한다고 판단하였다. 특히 2020년 3월 현재 전세계적으로 유행하는 코로나 19 바이러스(COVID-19) 사태를 고려하면 전염병 감염 우려에 대한 정신적 고통은 우리가 어렵지 않게 공감할 수 있는 문제일 것이다.

3. 평석 및 시사점

3.1. 최신 판결에 대한 평석

항공여객의 정신적 손해배상의 인정범위와 관련하여, 미국 법원은 순수한 정신적 손해배상을 인정하거나(긍정설), 정신적 손해배상을 전혀 인정하지 않는 것(부정설)과 같은 극단적 견해는 취하지 않고 대체로 절충적인 입장에 있는 것으로 파악된다. 즉, 항공사고로 여객의 신체손해가 발생하였음이 인정되는 경우에 신체손해와의 관련성에 따라 여객의 정신적 손해배상 인정여부를 결정하는 것이다. 다만 이러한 절충적 입장도 여객의 신체적 손해와 정신적 손해 사이의 인과관계를 반드시 요구하는 전통적 해석론과, 단지 동일한 항공사고로 신체손해가 발생하였음이 인정되기만 하면 정신적 손해도 배상범위에 포함된다고 보는 새로운 해석론으로 나누어진다.

전통적인 해석론은 신체적 손해와 정신적 손해 사이에 인과관계(causal relationship)를 요구하고 있지만 구체적으로 어느 정도의 인과성이 인정되어야 할 것인지 여부에 관한 비례적 관계(proportional relationship)에 관해서는 침묵하고 있다.⁵⁸⁾ 따라서 인과관계를 요구하는 입장은 법적용의 명확성 원칙에서 문제가 있다. 그 보다는 항공사고로부터 발생한 손해라는 점이 인정되고, 동일한 항공사고로 신체손해가 발생하였다는 전제에서 정신적 손해를 포함한 모든 손해의 배상가능성을 인정하고 손해의 경중에 따라 배상액을 정하는 것이 합리적이라고 생각된다. 또한 이러한 해석론이 협약 규정의 충실한 문언해석의 결과라고 할 수 있다.

정신적 손해의 인정여부에 있어서 최신 미국 법원의 태도처럼 협약의 제정 목적을 고려하는 것은 정책적으로 타당하다고 생각한다. 바르샤바 협약 탄생의 목

58) *Lloyd v. Am. Airlines, Inc.*, 291 F.3d 503, 512 (8th Cir.2002).

적은 항공운송인의 보호였지만, 몬트리올 협약은 지난 80 여 년간 소외되었던 항공소비자 즉, 여객의 보호에 무게를 두고 있기 때문이다. 따라서 동일한 사고로 신체손해가 발생하였음이 인정되는 정도의 합리적인 범위 내에서 항공여객의 정신적 손해배상을 적극적으로 인정하는 것이 협약의 제정목적에 부합하는 해석이라고 할 수 있다.

3.2. 우리나라 학설의 검토

우리나라 학계에서도 항공여객의 정신적 손해배상의 인정과 관련하여 다양한 견해들이 제시되었다.

먼저 항공여객의 정신적 손해배상을 적극적으로 인정하는 견해⁵⁹⁾이다. 그 주요 논지는 ① 바르샤바 협약이 기타의 신체손해(any other bodily injury)라는 표현을 쓰고 있는 것은 배상범위를 확대하려는 의도이고, ② 바르샤바 협약의 프랑스 원문에서 신체손해에 해당되는 용어로 *lésion corporelle*를 사용하고 있는데 이는 인적손해(신체적 손해 + 정신적 손해)로서 물적 손해에 대응되는 개념이라는 것이다. 따라서 바르샤바 협약의 해석에 따르더라도 여객의 정신적 손해는 배상범위에 포함된다고 주장한다.

정신적 손해배상의 범위를 ‘신체적 상해로 인한 정신적 손해’ 또는 ‘정신적 손해로 인한 신체적 상해’의 발생으로 한정하고, 외관상 나타나는 외상이 없는 정신적 손해는 손해배상의 범위에서 배제시키자는 견해도 있다.⁶⁰⁾

이와 유사한 견해로, ‘정신적 피해에 대한 손해배상청구권의 남발 예방과 항공운송인의 적절한 보호측면에서 명백히 증명될 수 있는 손해만을 배상’하자는 견해도 존재한다.⁶¹⁾ 특히 이 견해는 정신적 손해 중 경미한 피해는 배상하기 적당하지 않으며 객관적으로 피해가 증명될 수 있는 중대한 손해만을 배상함이 바람직하다고 주장한다.⁶²⁾

그리고 현재 몬트리올 협약의 문언 해석상 부정적인 측면이 있으므로 향후 문

59) 최준선, 「국제항공운송법론」, (삼영사, 1987), p.169-71면.

60) 정준우, “여객의 인적 손해에 대한 항공운송인의 책임 - 2008년 상법 항공운송편 제정안을 중심으로 -”, 『상사법연구』, 제28권 제3호, 한국상사법학회, 2009, 447면.

61) 이창규, 소재선, “항공운송인의 손해배상책임 원인에 관한 법적 고찰 -여객 손해배상 책임을 중심으로-”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 28(2), 4-36.(2013).

62) 위 논문, 15면.

트리올 협약의 개정에서 정신적 손해를 명시적으로 포함하는 입법적인 해결이 필요하다는 입장도 있다.⁶³⁾ 특히 이 견해는 독일항공운송법을 논거로 제시한다. 독일의 경우 지난 2004년 법률 개정을 통하여 항공운송인의 손해배상범위를 여객의 사망과 신체상해 뿐만 아니라 건강침해(körperlich verletzt oder gesundheitlich geschädigt)로 확대하였다.⁶⁴⁾ 이는 물리적인 신체상해 뿐만 아니라 정신적 손해가 발생하여 건강하지 못한 상태라는 결과발생에 관해서도 항공운송인의 손해배상책임을 인정하는 것이다. 항공여객의 정신적 손해 인정여부를 입법으로 해결한 것으로 볼 수 있다.

생각건대 기존 우리 학계에서 항공여객의 정신적 손해와 관련하여 제시된 다양한 견해들은 과거 바르샤바 협약과 새로운 몬트리올 협약의 차이점은 물론, 정신적 손해에 관한 배상규정 필요성을 간과하거나, 국제협약의 개정이라는 입법적 청사진 제시에 그쳐서 다소 아쉬움이 있다고 하겠다.

먼저 정신적 손해배상을 적극적으로 인정하는 견해는 오늘날 국제항공운송에서 여객의 권익을 적극적으로 보호하는 경향을 고려할 때 비록 그 정책적 지향점은 일치한다고 할 수 있겠지만, 신체손해를 수반하지 아니하는 광범위한 정신적 손해배상까지 허용하는 것은 협약규정의 문리해석에 반한다는 단점을 지적하지 아니할 수 없다.

또한 신체손해와 인과관계가 인정되는 정신적 손해 중에서 외관상 확인이 되지 않는 정신적 손해는 배상범위에서 제외하자는 견해는 신체손해와 정신적 손해 간에 인과관계를 요구하던 바르샤바 협약 규정의 해석론인 점에서 새로운 몬트리올 협약에 그대로 적용되기에 무리가 있다. 뿐만 아니라 신체손해와 인과관계가 있고 외관상 확인되는 정신적 손해는 결국 신체손해로 배상받을 수 있는 점에서 정신적 손해의 인정실의까지 의심하게 되는 견해라고 생각한다.

나아가 남소방지와 항공사 보호를 위해 여객의 정신적 손해 중에서 경미한 손해는 배상범위에서 제외하자는 견해는 과연 경미한 정신적 손해란 무엇인지, 그리고 경미한 정신적 손해와 그렇지 않은 정신적 손해를 분류할 수 있는 합리적

63) 김종복, “몬트리올협약상의 항공여객운송인의 책임”, 한국항공우주정책·법학회지, 23(2), 31-66 (2008) ; 조홍계·안진영, “국제항공법상 정신적 손해에 관한 연구”, 항공우주법학회지 제25권 제1호(2010. 6.),

64) § 45 - Luftverkehrsgesetz (LuftVG) (1).

기준이 제시되지 못하는 점에서 문제가 있다고 생각한다. 또한 남소방지와 같은 논리라면 경미한 신체적 손해도 배상범위에서 제외되어야 한다는 부당한 결론으로 연결될 가능성도 존재한다. 따라서 객관적으로 피해가 증명되는 중대한 정신적 손해 뿐 아니라 협약에서 제시한 조건을 충족하고 객관적으로 피해가 증명되는 것을 전제로 어떠한 정신적 손해라도 신체손해가 동일한 사고로 발생하였음이 증명되는 정도의 합리적인 수준에서 배상범위에 포함시키는 것이 논리적으로 타당할 것으로 생각한다.

마지막으로 현재 몬트리올 협약의 규정내용이 명확하지 아니하므로 향후 입법적으로 정신적 손해배상까지 인정되도록 협약을 개정하자는 의견은 입법정책적으로는 타당한 결론이겠지만 실제 문제를 해결하는 방안으로는 적절하지 않다고 생각된다. 특히 1929년의 바르샤바 협약이 1999년 몬트리올 협약으로 바뀌기까지 70여년이 소요된 점을 고려할 때, 문제해결 방안으로 국제협약의 개정론을 주장하는 것은 지나치게 현실을 외면한다는 비판도 피할 수 없다. 더불어 독일과 같이 국내입법의 방법으로 정신적 손해배상으로 범위를 확대하는 것은 국제민간항공운송의 민사적 책임의 통일이라는 협약의 존재의의를 훼손하는 결과로 이어질 수도 있는 점에서 신중한 접근이 필요하다고 생각한다.

3.3. 우리나라 판례의 검토

하급심 판례이기는 하지만 우리나라 법원에서 항공여객의 정신적 손해배상을 다룬 사례는 여러 건이 존재한다. 대체로 항공기 운항지연에 따른 정신적 손해배상을 다룬 사건들이었다.

2009년 사건⁶⁵⁾에서 재판부는 바르샤바 협약이 “여객운송 중의 사고로 인한 여객의 정신적인 손해는 운송인의 손해배상책임 범위에서 배제하고 있으므로, 이 사건 여객운송계약의 운송인인 피고에 대하여 이 사건 사고로 인한 여객의 정신적인 손해의 배상을 구하는 원고의 이 부분 청구는 이를 받아들일 수 없다”고 판단하였다. 또한 정신적 손해배상의 청구가 허용된다고 하더라도, “이 사건 사고는 엔진 부품의 설계상 결함으로 인하여 발생한 사고로 항공운송인인 피고

65) 대전지법 2009. 6. 26. 선고 2007가합3098 판결. 항공기가 엔진 고장으로 회항함으로써 운항 스케줄이 당초 예정보다 15시간 늦어진 사안에서 당시 항공기 승객이었던 원고들은 운항지연에 따른 정신적 손해로 일인당 400만원의 배상을 청구하였다.

의 정상적인 정비 활동 등에 의하여 사전에 방지될 수 있는 성질의 것이 아닐 뿐만 아니라, 피고는 손해의 방지에 필요한 모든 조치를 취하였다고 할 것이므로 피고에게 그 책임을 물을 수 없다”고 침언하였다.

항공기 운항지연에 따른 정신적 손해배상을 다룬 또 다른 사건에서⁶⁶⁾ 법원은 항공사가 지연에 따른 손해를 피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하였거나 그러한 조치를 취할 수 없었다고 인정하기에 부족하다고 보았다. 그리고 항공기상에서 발생한 승객의 사망 또는 신체적 부상에 따른 손해배상책임에 관하여 규정한 몬트리올 협약 제17조와 달리 몬트리올 협약 제19조는 항공운송지연에 따른 승객에 대한 손해배상책임을 규정하면서도 손해의 구체적인 유형, 즉 신체적 손상에 대한 배상 여부나 정신적 손해에 대한 배상 여부 등에 대해서는 규정하고 있지 않으므로 대한민국 민법이 적용되어야 한다고 판단하였다. 또한 항공기 출발 지연으로 원고들이 8시간 이상 공항에서 대기하게 되고 여행일정 변경이 불가피하여 정신적 고통을 입었음을 경험칙상 충분히 인정할 수 있다고 보았다. 그리고 이러한 정신적 고통은 단순히 항공일정의 변경이나 항공비용의 환불 등으로 회복될 수 없으므로, 민법 제751조에 따라 정신적 손해를 배상할 책임이 있다고 판단하였다.

위 사안들을 정리하자면 우리 법원은 ① 항공기 운항지연에 따른 손해배상은 항공사가 손해방지를 위한 필요한 모든 조치를 다하였거나 다할 수 없었음을 증명하지 못하는 한 인정될 수 있지만, ② 국제항공운송에 관한 협약에 따르면 항공사고로 인한 항공여객의 신체적 손해만 배상이 허용되고, ③ 여객의 정신적 손해배상의 인정여부는 대한민국 민법에 따라 결정된다는 입장을 취하고 있다.

우선 운항지연에 관한 항공사의 면책사유는 몬트리올 협약 제19조에 따라 인정되는 점에서 의문이 없다. 그리고 운항지연에 따른 정신적 손해는 제17조가 아닌 제19조에 근거하여 인정여부가 다투어져야 한다. 왜냐하면 제17조에 따른 손해배상이 가능하기 위해서는 항공사고가 발생하여야 하는데, 운항지연이라는 사건이 항공사고로 인정되기는 어려움이 있기 때문이다.

운항지연에 따른 정신적 손해의 인정근거로 민법이 제시된 점은 재고될 필요가 있을 것으로 본다. 몬트리올 협약 제29조에 따라 특별법 우선의 원칙이 적용

66) 서울동부지법, 2019. 7. 3., 2018나29933. 원고들은 항공기 출발 지연으로 공항에서 8시간 이상 대기한 것에 관하여 일인당 50만원의 정신적 손해배상을 청구한 사안이다.

되어 민법이 아닌 협약 그 자체에 따라 배상여부가 결정되어야 할 것이다. 몬트리올 협약에 따르면 정신적 손해배상이 불가능하다는 전제에서 민법에 따라 해결방안을 찾은 결과로 보인다.

하지만 바르샤바 협약 혹은 몬트리올 협약 제17조에서 여객의 정신적 손해가 인정될 여지가 없다는 부정설의 입장을 취한 판례의 입장은 재고될 필요가 있을 것으로 본다. 신체손해를 수반한다면 항공사고로 인한 정신적 손해는 협약상 배상범위에 포함되는 것으로 파악하는 것이 합리적이기 때문이다.

IV. 맺음말

지난 오랜 세월동안 바르샤바 협약은 국제항공운송에서 발생하는 항공운송인의 민사책임의 통일적 규율에 기여하고 항공운송산업의 발전을 위해 법제적 후견인의 소임을 다하였다. 하지만 그 과정에서 항공운송산업의 소비자 이익은 다른 산업과 비교할 때 그다지 탄탄한 보호를 받지 못하였다. 이에 대한 반성으로 몬트리올 협약은 항공소비자 이익보호라는 가치를 내걸었고, 전 세계 곳곳에서 여객을 비롯한 항공소비자 보호를 위한 각종 움직임이 나타나고 있다.

항공사고에 따른 항공여객의 정신적 손해배상 문제도 이러한 항공소비자 보호의 일환으로 이해될 수 있다. 미국 연방 법원들이 1990년대 초부터 항공여객의 정신적 손해배상에 관한 인정 쪽에 무게를 두었던 점을 감안하면, 아직까지 항공사고에 따른 정신적 손해를 배상범위에서 제외하는 것을 당연히 하고 있는 우리나라 판례는 방향전환을 고민해 볼 필요가 있다고 생각한다. 이점에서 항공사고로 여객의 신체손해가 발생하였음을 전제로, 항공사고에 따른 정신적 손해를 적극적으로 인정하는 미연방법원의 최신 판례를 분석해 보는 것은 학문적 의의를 가진다.

사안에서 법원은 원고의 정신적 손해가 신체상해와 직접적인 인과관계에 있지 않더라도 손해배상 청구가 인정된다고 판단하였다. 먼저 버려진 주사바늘에 손가락이 찢리는 사건은 항공사고에 해당한다. 이전 비행구간에서 다른 승객에 의해 사용된 주사바늘을 제대로 청소하지 않은 것은 항공사의 과실이기 때문이

다. 또한 그러한 주사바늘에 손가락이 찔려 피를 흘린 것은 신체상해다. 그리고 몬트리올 협약의 문언해석이나, 협약의 제정과정을 살펴볼 때 여객의 정신적 손해가 신체손해와 직접적인 인과관계가 인정될 때에만 배상청구권이 인정된다는 해석은 부당하다는 논거를 제시하였다. 이는 몬트리올 협약의 항공 소비자 보호 정신에 중점을 둔 해석이라 할 것이다. 결국 전염병 감염을 우려하면서 정신적으로 고통을 받은 원고에 대해 피고 항공사는 손해배상책임을 부담하여야 한다고 판단하였다. 특히 2020년 3월 현재 전세계적으로 유행하는 코로나 19 바이러스(COVID-19) 사태를 고려하면 전염병 감염 우려에 대한 정신적 고통은 우리가 어렵지 않게 공감할 수도 있는 문제일 것이다.

생각건대 항공사고에 따른 정신적 손해배상을 인정할 것인지 여부는, 항공사고로부터 발생한 손해라는 점이 인정되고, 동일한 항공사고로 신체손해가 발생하였다는 전제에서 정신적 손해를 포함한 모든 손해의 배상가능성을 인정하고 손해의 경중에 따라 배상액을 정하는 것이 합리적이라고 생각된다. 또한 이러한 해석론이 협약 규정의 충실한 문언해석의 결과라고 할 수 있다.

더욱이 정신적 손해의 인정여부에 있어서 최신 미국 법원의 태도처럼 협약의 제정 목적을 고려하는 것은 법정정책적 입장에서 타당하다고 생각한다. 바르샤바 협약 탄생의 목적은 항공운송인 보호였지만, 몬트리올 협약은 지난 80 여 년간 소외되었던 항공소비자 즉, 여객의 보호에 무게를 두고 있기 때문이다. 따라서 합리적인 범위 내에서 항공여객의 손해배상을 적극적으로 인정하는 것이 협약의 제정목적에 부합하는 해석이라고 할 수 있다.

참고문헌

[국내 문헌 및 판례]

- 국토교통부 보도자료, “16년 연간 항공여객 1억 명 돌파”, (2016. 12. 19.)
- 서울동부지법, 2019. 7. 3., 2018나29933 판결
- 대전지법 2009. 6. 26. 2007가합3098 판결
- 김두환 外, “항공운송 및 우주개발 관련 국제조약 및 외국 입법례 분석과 우리나라 법제의 개선과제”, 2007년도 법무부 연구용역 과제보고서
- 김종복, “몬트리올협약상의 항공여객운송인의 책임”, 한국항공우주정책·법학회지, 23(2), 31-66 (2008)
- 이덕환, “채무불이행과 위자료”, 『법학논총』 제26집 제2호 (2007)
- 이창규, 소재선, “항공운송인의 손해배상책임 원인에 관한 법적 고찰 -여객 손해배상책임을 중심으로-”, 한국항공우주정책·법학회지, 28(2), 4-36.(2013)
- 이창재, “EU법상 항공소비자 보호에 관한 연구 - McDonagh v. Ryanair 사례를 중심으로 -”, 『법학논고』 제49집(2015)
- _____, “미국 연방법규상 항공여객보호제도에 관한 연구”, 『항공우주정책·법학회지』 제28권 제2호(2011)
- _____, “항공소비자 보호제도의 입법방향”, 『항공우주정책·법학회지』 제32권 제1호 (2017)
- _____, “해상운송과 항공운송에 관한 최신 국제협약의 비교”, 한국해법학회지 제33권 제2호(2011)
- 정준우, “여객의 인적 손해에 대한 항공운송인의 책임 - 2008년 상법 항공운송편 제정안을 중심으로 -”, 『상사법연구』, 제28권 제3호, 한국상사법학회 (2009)
- 조홍제·안진영, “국제항공법상 정신적 손해에 관한 연구”, 항공우주법학회지 제25권 제1호(2010)
- 최문기, “채무불이행에 있어서 위자료청구권에 관한 일고찰”, 비교사법 제6권 1호 (1999)
- 최준선, 『국제항공운송법론』, (삼영사, 1987)
- 홍순길 外, 『항공산업론』 한국항공대학교 출판부

[외국 문헌 및 판례]

- Cunningham, *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?* 2008 Vanderbilt J Transnat'l L 1048.
- Dempsey, Paul Stephen, *Accidents & Injuries in International Air Law: The Clash of the Titans* (October 24, 2011). ANNALS OF AIR & SPACE LAW, Vol. XXXIV, Institute of Air & Space Law, McGill University, 2009.
- Alabama Fuel & Iron Co. v. Baladoni*, 15 Ala. App. 316, 73 So. 205 (1916)
- Bobian v. Czech Airlines*, 2004 U.S. App. Lexis 5898 (3rd Cir. 2004)
- Carey v. United Airlines*, 255 F.2nd 1044 (9th Cir. 2001)
- Chendrimada v. Air-India*, 802 F.Supp.1089 (S.D.N.Y.1992).
- Doe v. Etihad Airways, P.J.S.C.*, 870 F.3d 406, 417.20 (6th Cir. 2017).
- Eastern Airlines v. Floyd*, 499 U.S. 530, 111 S.Ct. 1489 (1991).
- Ehrlich v. Am. Airlines, Inc.*, 360 F.3d 366, 368 (2d Cir. 2004).
- In re Air Crash at Little Rock, Arkansas*, on June 1, 1999 (*Lloyd v. American Airlines*), 291 F.3d 503, 509 (8th Cir.) (Lloyd), cert. denied, 537 U.S. 974 (2002)
- In re Inflight Explosion on Trans World Airlines, Inc.*, 778 F. Supp. 625, 637 (E.D.N.Y. 1991).
- Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854 F. Supp. 654, 666 (N.D. Cal. 1994).
- Janvier v. Sweeney*, [1919] 2 K.B. 316
- Johnson v. Sampson*, 167 Minn. 203, 208 N.W. 814 (1926)
- Lee v. American Airlines*, 355 F.3rd 386 (5th Cir. 2004)
- Lloyd v. Am. Airlines, Inc.*, 291 F.3d 503, 512 (8th Cir.2002).
- Nickerson v. Hodges*, 146 La. 735, 84 So. 37 (1920)
- Rogers v. Williard*, 144 Ark. 587, 223 S.W. 15 (1920)
- Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways*, 151 F.3rd 108 (3rd Cir. 1998).
- Wilkinson v. Downton*, [1897] 2 Q.B.D. 57
- Zicherman v. Korean Air Lines Co.*, 814 F. Supp. 605, 606 (S.D.N.Y. 1993)

초 록

현재의 항공운송산업은 시장의 양적 성장 측면 뿐 아니라 법제적(法制的) 측면에서도 많은 변화를 맞이하고 있다. 지난 오랜 세월동안 바르샤바 협약은 국제항공운송에서 발생하는 항공운송인의 민사책임의 통일적 규율에 기여하고 항공운송산업의 발전을 위해 법제적 후견인의 소임을 다하였다. 하지만 그 과정에서 항공운송산업의 소비자 이익은 다른 산업과 비교할 때 그다지 탄탄한 보호를 받지 못하였다. 이에 대한 반성으로 몬트리올 협약은 항공소비자 이익보호라는 가치를 내걸었고, 전 세계 곳곳에서 여객과 같은 항공소비자 보호를 위한 움직임이 나타나고 있다.

항공사고에 따른 항공여객의 정신적 손해배상문제도 항공소비자 보호의 일환으로 이해될 수 있다. 미국 연방법원은 1990년대 초부터 항공여객의 정신적 손해배상에 관한 인정여부를 다루었던 점을 감안하면, 아직까지 항공사고에 따른 정신적 손해를 그 배상범위에서 제외하고 있는 우리나라 판례도 방향전환을 고민해 볼 필요가 있다고 생각한다. 이런 측면에서 항공사고로 여객의 신체손해가 발생하였음을 전제로, 항공사고에 따른 정신적 손해를 적극적으로 인정하는 미 연방법원의 최신 판례를 분석해 보는 것은 학문적 의의를 가진다.

정신적 손해에 관한 가장 최신 판례라 할 수 있는 지난 2017년 8월 미연방 제6항소법원에서는 다소 이례적인 결론이 도출되었다. *Doe v. Etihad Airways* 사건에서 법원이 신체손해와 직접적인 인과관계가 있는 정신적 손해에 관해서만 손해배상책임을 인정한 종래 절충적 입장을 견지하였던 다수의 연방법원들과 달리 정신적 손해와 신체적 손해 사이의 인과적 연결고리(causal connection)가 존재하지 않는 경우에도 정신적 손해배상이 인정될 수 있다고 판단하였다. 법원이 이러한 결론에 이르게 된 배경은 여러 가지로 설명될 수 있겠지만, 과거 바르샤바 협약과 달리 항공운송산업의 보호와 육성이라는 시대적 명제를 뒤로 하고 몬트리올 협약이 선언한 항공소비자 보호라는 목소리에 귀를 기울인 결과로 볼 수 있다.

주제어 : 항공여객, 손해배상, 정신적 손해, 항공사고, 몬트리올협약, 바르샤바협약

Abstract

Recent Trends in Compensation for Mental Anguish of Airline Passengers

Chang-Jae Lee*

The current air transportation industry is facing a lot of changes not only in the quantitative growth of the market, but also in the legal aspects. For many years, the Warsaw Convention has contributed to the uniform discipline of civil carriers' legal liabilities arising from international aviation accident and has fulfilled the duties of legal guardians for the development of the air transport industry. In the process, however, the consumer interests of the air transport industry did not have much protection compared to other industries. In response, the Montreal Convention has effected for protecting the interests of aviation consumers, and there are numerous legal changes around the world to protect aviation consumers like passengers.

The mental damages of airline passengers arising from the accident can also be understood as part of the protection of air consumers. Considering that the US Federal Court has dealt with the recognition of mental damages for air passengers since the early 1990s. However, Korean judicial precedent still excludes mental anguishes from the scope of damage compensation.

From this point of view, it is considered academically meaningful to analyze the latest case of the US federal court. Recently, the United States Court of Appeal for the Sixth Circuit in *Doe v Etihad Airways* applied a different interpretation against the traditional opinion: passengers could not recover for mental distress unless that mental distress resulted from a bodily injury sustained in an airplane accident. The background of the court's conclusions can be

* LL.M. & Ph.D, Professor at Chosun University.

explained in many ways, among other things, unlike the Warsaw Convention the new international rule, Montreal Convention is recognizing the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution.

Key Words : Airline Passengers, Compensation for Damage, Mental Amguish, Aviation Accident, Montreal Convention, Warsaw Convention