

항공기 소음에 의한 지상 제3자의 손해에 대한 항공기운항자의 배상책임*

Aircraft Operator's Liability for the Damage to Third Parties on the Surface caused by Aircraft Noise

김도연**
Kim, Do-Yeon

목 차

- I. 서론
- II. 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 배상책임
- III. 항공기운항자에 대한 소음피해의 배상청구 가능성 검토
- IV. 원활한 피해자 구제를 위한 입법론 모색
- V. 결론

국문초록

국민 소득의 증가와 여가활동에 대한 지출비용의 증가 및 다른 국가와의 교류의 확대에 따라 항공운송산업은 지속적으로 성장하여 왔다. 또한 항공운송 기업은 공중에서 항공기를 이용하여 활동을 하므로 여러 가지 항공위험을 안고 있으며, 그에 따른 항공사고를 겪는 경우가 많다. 그 결과 수많은 인명 손실과 물질 재산 피해를 내기도 하며, 인간의 활동과 생활 및 산업 활동에서

논문접수일 : 2015. 11. 15.

심사완료일 : 2015. 12. 07.

게재확정일 : 2015. 12. 07.

* 이 논문은 2014년 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구입니다.
(NRF-2014S1A5B5A07040707)

** 법학박사·부경대학교 법학연구소 연구원

필연적으로 발생하여 불행을 안겨준다. 그리고 이러한 사고로 인한 분쟁이 앞으로도 꾸준히 증가할 것으로 예상된다.

사고로 인하여 여객의 사망과 부상, 화물의 멸실·훼손·연착뿐만 아니라 항공기의 추락이나 항공기로부터의 낙하물로 인하여 지상 제3자에 피해가 발생하기도 한다. 그리고 항공운송에 있어 항공운송인이 불법행위에 대하여 책임을 지는 가장 전형적인 예로서 지상 제3자에 대한 책임문제를 들 수 있다. 항공기에 의한 지상 제3자에 대한 손해는 국제적으로도 오래된 문제로 다루어져 왔으며 관련 국제조약으로는 로마조약(Rome Convention)이 있다. 그러나 아직까지 지상 제3자 피해 중에서도 항공기 소음과 관련한 손해에 대한 상법상 항공기운항자의 배상책임에 대한 논의와 연구가 활발하지 못한 상황이다. 그리고 우리 상법에서는 항공기의 굉음(Supersonic Boom)으로 인한 지상 제3자의 신체적·재산적 손해에 대한 항공기운항자의 배상책임을 규정하지 않고 있다.

지금까지 '영조물의 설치·관리의 하자'를 이유로 불법행위책임을 물어, 국가배상법이 적용되어왔던 항공기 피해 소음에 대한 배상책임을 이제는 상법 항공운송편의 '지상 제3자의 피해에 대한 배상책임' 규정을 적용하여 항공소음의 원인자인 항공기 운항자에게도 소음 피해의 배상책임을 물을 수 있어야 할 것이다.

또한 지금까지의 소음과 관련된 분쟁에 있어서 피해자는 각종의 신체적, 경제적, 정신적 피해 등을 입게 되었지만, 그러한 각각의 피해 중 정신적 고통에 대한 위자료 지급만을 구하여 왔다. 따라서 상법상 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 배상 책임 원인인 '상해'(상법 항공운송편 제930조)의 범위에 정신적 상해를 인정하는 방향을 모색해보아야 할 것이다.

주제어 : 상법 항공운송편, 항공기 소음, 지상 제3자, 로마조약, 정신적 손해, 정보공개

1. 서론

우리나라는 국민 소득의 증가와 글로벌 교류의 확대에 따라 항공운송산업이 꾸준히 성장하여 왔으며 그에 따라 항공운송을 둘러싼 사법적인 분쟁도 증가하여 왔다. 이에 화주의 권익을 보호하고 항공운송 당사자의 권리·의무를 명확하게 하기 위하여 항공운송에 관한 사법적 법률관계를 규율하는 법을 제정할 필요가 있다는 점이 인정되어, 법무부는 상법 상 항공운송편을 제정하게 되었다.¹⁾ 이로써 국제조약²⁾과 주요 항공 선진국의 입법례를 반영하여 국내 항공운송 법제를 국제적인 기준에 맞게 선진화 하였고, 이와 동시에 한국의 항공운송 실적에 적합한 법을 제정하게 되어 입법의 공백을 보완하고 법률관계의 안정성을 도모할 수 있게 되었다.³⁾

항공운송기업은 공중에서 항공기를 이용하여 활동을 하므로 여러 가지 항공위험을 안고 항공사고를 겪는 경우가 많으며 수많은 인명 손실과 물질 재산 피해를 내기도 한다. 이렇게 발생한 ‘사고’⁴⁾는 큰 불행을 안겨주기도 한다. 사고로 인한 피해는 여객의 사망과 부상, 화물의 멸실·훼손·연착뿐만 아니라 항공기의 추락이나 항공기로부터의 낙하물로 인하여 지상 제3자에 발생하기

- 1) 2007년부터 상법 중 항공운송편에 대한 제정 작업이 시작되었고, 2008년 12월에 항공운송편 제정(안)이 국회에 제출되었다. 이것이 2011년 4월 29일 국회를 통과하여 5월 24일 공포, 동년 11월 24일부터 시행에 들어가게 되었다.
- 2) 국제항공운송과 관련하여 1929년의 바르샤바협약(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929 : Warsaw Convention), 1955년의 헤이그 의정서(Hague Protocol), 1961년의 과달라하라협약(Guadalajara Convention), 1966년의 몬트리올협정(Montreal Agreement), 1975년의 몬트리올 제1, 2, 3, 4 추가의정서(Montreal Additional Protocol) 등이 성립하여 적용되어 왔다.
- 3) 김두환, "개정상법에 신설된 항공기운항자의 지상 제3자의 손해에 대한 책임", 「법학연구」, 제22권 제2호, 2011, 39면 참조; 김성은, "상법상 항공기 운항자의 지상 제3자의 손해에 대한 책임", 「홍익법학」, 제14권 제4호, 홍익대학교 법학연구소, 2013.12, 512-513면.
- 4) 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization : ICAO)는 사고에 대한 정의를 항공사고의 체계적인 분류를 위하여 사고를 광의의 의미인 Accident와 사건에 속하는 Incident로 구분하여 규정하고 있다(ICAO 부속서(Annex) 13). 그리고 이는 국내 상법 항공운송편의 정의와도 유사하다. (김칠영·최연철·강현도·문봉섭, 「항공안전관리론」, 한국항공대학교출판부, 2005, 25-26면 참조)

도 한다. 그리고 항공운송에 있어 항공운송인이 불법행위에 대하여 책임을 지는 가장 전형적인 예로서 지상 제3자에 대한 책임문제를 들 수 있다. 항공기에 의한 지상 제3자에 대한 손해는 국제적으로도 오래된 문제로 다루어져 왔으며 관련 국제조약으로는 로마협약(1933년 로마협약⁵⁾, 1952년 로마협약⁶⁾, 1978년 개정 로마협약⁷⁾)이 있다.

그러나 지상 제3자 피해 중에서도 항공기 소음과 관련한 손해의 경우, 지금까지는 '영조물의 설치·관리의 하자'를 이유로 불법행위책임(국가배상법 제5조 제1항)을 물어왔고, 이러한 손해에는 국가배상법이 적용되는 방법이 일반적이었다.⁸⁾ 그러나 이제 상법 항공운송편의 지상 제3자의 피해에 대한 배상책임 규정(상법 제930조)에 따라 항공소음의 원인자인 항공기운항자에게도 소음 피해의 배상책임을 물을 수 있어야 한다. 더욱이 최근에는 항공소음 피해와 관련한 소송수가 급증하기 시작하였고 관련당사자의 수도 그와 비례하여 증가하는 만큼⁹⁾ 지상 제3자 피해 중에서도 항공기 소음과 관련한 법적인 검토가 있어야 할 것이다. 또한 지금까지의 소음분쟁에 있어서 피해자는 각종의 신체적, 경제적, 정신적 피해 등을 입게 되었지만, 그러한 각종 피해 가운데 정신적 고통에 대한 위자료 지급만을 구하여 왔다. 이러한 문제들이 자주 법률문제로서 제기되는 만큼 상법상 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 배상책임 원인인 상해의 범위에 정신적 상해를 인정하는 방향을 모색해보아야 할

5) International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface, Rome, 29th May, 1933.

6) Convention On Damage Caused By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface (Rome Convention), 1952.

7) Protocol To Amend The Convention On Damage Caused By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface, Signed At Rome On 7 October 1952, Signed At Montreal, On 23 September 1978, (Montreal Protocol), 1978. '1978년 로마협약' 또는 '1978년 몬트리올 개정의정서'라고 불린다.

8) 영조물의 설치·관리의 하자에는 영조물의 이용 상태 및 정도가 수인한도를 초과하여 제3자에게 사회통념상 참을 수 없는 피해를 주는 것도 포함되고 또 국가배상법상의 불법행위책임은 무과실책임이므로 수인한도를 초과하는 영조물의 이용은 곧 위법하게 되어, 국가는 불법행위로 인한 손해배상책임을 지게 되는 것이다. 그 결과 항공기·비행장 소음분쟁에 있어서 다툼의 중심은 대부분 발생한 항공기소음의 수인한도 초과 여부에 집중되게 된다.

9) 이준현, "군항공기, 군용비행장 관련 소음소송의 법리에 대한 검토", 「홍익법학」, 14권, 4호, 홍익대학교 법학연구소, 2013, 247면.

것이다. 그리고 바로 이러한 점이 본 논문의 주된 목적이기도 하다.

II. 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 배상책임

1. 성립요건

(1) 책임주체

상법 제930조 제1항에 따르면 항공기운항자가 손해에 대한 배상책임을 지려면 비행중인 항공기 또는 항공기로부터 떨어진 사람이나 물건으로 인하여 지상의 제3자가 사망하거나 상해 또는 재산상 손해를 입어야 한다. 여기에서 “비행 중”이란 이륙을 목적으로 항공기에 동력이 켜지는 때부터 착륙이 끝나는 때까지를 말한다(상법 제930조 4항). 손해에 대하여 배상책임을 지는 주체는 항공기운항자이며, 여기에서의 “항공기운항자”란 사고 발생 당시 항공기를 사용하는 자를 말한다. 다만, 항공기의 운항을 지배하는 자가 타인에게 항공기를 사용하게 한 경우에는 운항지배자를 항공기운항자로 본다(동법 제930조 2항). 항공운송편을 적용할 때에 항공기등록원부에 기재된 항공기 소유자는 항공기운항자로 추정한다(동법 제930조 3항).¹⁰⁾

(2) 책임발생원인

위의 제930조 제1항은 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임의 발생 원인으로 비행중인 항공기로 인하여 지상 제3자가 사망하거나 상해 또는 재산상 손해를 입은 경우와, 사람이나 물건의 낙하에 따른 지상 제3자가

10) 1952년 로마협약과 1978년 개정 로마협약은 항공기운항자의 개념에 대하여 다소 복잡하게 규정하고 있으나, 항공기운항자는 사고 당시 “항공기를 사용하는 자”와 “비행통제권(control of the navigation of the aircraft)을 갖는 자”로 축약할 수 있다(최준선, 「상법 항공운송편 해설」, 법무부, 2011, 174면).

사망하거나 상해 또는 재산상 손해를 입은 경우를 들고 있다. 그리고 이 조항에 따르면 항공기의 소음 피해는 ‘비행중인 항공기’로 인하여 발생한 상해 또는 재산상 손해이므로 상법 제930조상의 상해에 정신적인 손해가 포함되는지의 여부를 살펴볼 필요가 있다.

항공기의 운항에 따른 지상 제3자의 손해에 관한 국제협력관계인 로마협약 체제의 성립초기부터 문제되었던 사항 중의 하나는 바로 항공소음에 관한 문제였고, 이는 오늘날에도 환경공해의 하나로서 매우 중요시되고 있다. 하지만 소음 및 굉음(Supersonic Boom)에 대하여 규정을 마련해놓은 1952년 로마협약에 따르면, 항공기의 소음이나 굉음에 의한 지상 제3자의 손해가 현행 항공규칙에 따라 항공기가 공중을 통과하는 단순한 사실에 기인한 경우에는 항공기운항자의 손해배상책임을 부정한다(동협약 제1조 제1항). 그러나 정상적인 경로를 이탈하여 발생된 소음 및 굉음이나, 이·착륙시 발생하는 소음 및 굉음에 대하여는 정신적 재산적 손해가 충분히 발생할 수 있는 여지가 있다고 보여지며 최근 미국의 경우에도 연방불법행위청구법에 기초하여 항공기의 굉음(Supersonic Boom)에 의한 지상 제3자의 손해에 대하여는 항공기운항자의 배상책임을 인정하고 있다.¹¹⁾

항공기의 소음이나 굉음으로 인한 문제는 환경공해의 일종으로 오늘날도 여러 가지 사회문제를 야기하고 있지만, 향후에는 더욱 심각한 문제를 야기할 수 있다. 항공기 소음은 금속성 고주파음으로 상공에서 다량으로 발생하는 충격음이므로 다른 소음원에 비하여 피해지역이 광범위하다. 또한 사람이 일정한 수준 이상의 소음에 장기간 노출된 경우, 만성적인 불안감과 잦은 신경질 등의 정신적인 고통을 입게 되고, 회화방해, TV·라디오시청 장애, 수면방해 등 일상생활을 정상적으로 영위하는 데에 많은 지장이 있게 되며,¹²⁾ 그 정도가 심한 경우 난청이나 이명 등 신체적인 이상이 나타날 가능성이 있다. 그리고 항공기 소음에 대해서는 WECPNL(Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)이라는 특수한 소음측정단위가 사용되고 있다.¹³⁾

11) United States Court of Appeals Tenth Circuit. v. E. E. Gravelle et al., 407 F. 2d. 964.

12) 서울대학교 환경소음진동연구센터, 「해외주둔미군 비행장/사격장 소음대책에 관한 연구」, 2002, 8면 참조.

항공소음으로 인한 피해와 관련된 대표적인 예로는 김포공항 주변의 주민들이 항공기의 이·착륙에 따른 소음의 방지책을 공항관리공단과 정부를 상대로 요구하였고, 국가는 김포공항 주변의 항공기 소음이 수인한도를 초과하여 위법하다고 보아, 그 소음으로 인해 주민들이 입은 정신적 손해를 배상할 책임이 있다고 한 경우를 들 수 있다.¹⁴⁾ 또한 2001. 4. 11. 매향리사격장 주변지역에 거주하는 주민들이 국가를 상대로 제기한 항공기소음피해를 원인으로 한 손해배상청구소송에서 국가의 손해배상책임을 인정한 최초의 하급심판결이 선고되었고, 이후 군산비행장 사건,¹⁵⁾ 충주비행장 사건,¹⁶⁾ 대구비행장 사건,¹⁷⁾ 등에 관한 대법원 및 하급심판결들이 계속하여 선고된 바 있다.

이와 같이 소음으로 인한 피해는 결국 환경권의 대상이 되는 생활환경을 침해하는 행위로 정신적 건강을 해쳐 국민의 인간다운 생활을 침해한다고 볼

13) 항공기 소음이 주거환경에 미치는 영향을 살펴보면 다음의 표와 같다.

WECPNL	시끄러운 정도	환경
90 이상	대단히 시끄럽다	주거 생활 곤란
80 ~ 89	시끄럽다	주거용 건축 방음시설 설치
76 ~ 79	약간 시끄럽다	교육, 병원시설 방음시설 설치
71 ~ 75	별로 시끄럽지 않다	주거에 지장 없는 지역
70 이하	시끄럽지 않다	주거 쾌적 지역

진호영, “군용항공기 소음피해 민원에 관하여 연구”, 공군본부, 2002, 6면.

14) 항공기 소음으로 인한 손해배상 사건 관련 국내 법원 판결예시 : 김포공항 주변의 항공기 소음이 수인한도를 초과하여 위법하다고 보아, 국가는 그 소음으로 인해 주민들이 입은 정신적 손해를 배상할 책임이 있다고 한 사례(2009. 10. 9. 선고 서울지법 2006가합14470 판결); 미군이 점유·관리하는 군산비행장 주변 소음구역 거주자들의 항공기 소음으로 인한 손해배상청구에 대하여 군산비행장 주변지역 중 적어도 소음도 80웨클 이상의 소음에 노출된 지역에 거주하는 자들에 대하여 항공기 소음피해가 수인한도를 초과하여 위법성이 있다고 인정한 사례(2004. 1. 27. 선고 서울지법 2002가합33132 판결); 수원공항 인근에 거주하는 주민들에게, 항공기소음의 특성, 소음 정도, 비행횟수 및 주된 비행시간, 원고들의 거주지 및 피해 등을 고려하여 소음도가 80웨클 이상 90웨클 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 금 30,000원, 소음도가 90웨클 이상 95웨클 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 금 45,000원, 소음도가 95웨클 이상 100웨클 미만인 지역 거주자에 대하여는 월 금 60,000원의 위자료를 인정한 사례(수원지법 2008.07.01. 선고 2008가합7913 판결); 미군전용사격장인 매향리 사격장 인근에서 항공소음으로 피해를 입은 주민의 손해를 배상할 책임이 있다고 인정한 사례(대법원 2004. 3. 12. 선고 2002다14242) 등.

15) 서울고법 2005.01.28. 선고 2004나26401 판결.

16) 대법원 2010.12.09. 선고 2007다73093 판결.

17) 대법원 2010.11.25. 선고 2007다74560 판결.

수 있으며, 더 나아가 항공기 소음은 인간의 신체와 정신뿐만 아니라 비행장 주변지역의 토지나 건물 등의 재산상의 가치를 하락시키고 각종 질병의 발생과 노동생산성의 저하 등 사회적 비용을 유발하기도 한다. 또한 정도에 따라 신체적 정신적 고통을 수반하여 건강을 침해하기도 한다. 따라서 반드시 논의되어야 할 문제이기도 하다.

2. 책임의 성질

상법 항공운송편에 의하면 항공기운항자는 비행 중인 항공기 또는 항공기로 부터 떨어진 사람이나 물건으로 인하여 사망하거나 상해 또는 재산상 손해를 입은 지상(지하, 수면 또는 수중을 포함한다)의 제3자에 대하여 손해배상책임을 진다(제930조 1항). 그리고 이때 책임의 성격은 항공기운항자의 과실을 요하지 않는 엄격책임(무과실책임)이다. 이는 입법모델이었던 로마협약 제1조 제1항을 반영한 것이고, 로마협약체계는 모두 무과실책임을 규정하고 있다.¹⁸⁾

우리나라의 민법체계는 과실책임주의를 원칙으로 하고 있는데 지상 제3자의 책임에 관한 부분을 입법하지 않았다면 민법의 불법행위규정(민법 제758조)을 준용하여 해결하게 되어 항공기운항자는 과실책임에 따라 실손해 모두를 배상하여야 한다. 이는 피해자에게 유리하게 보일지도 모르나 피해자 또한 가해자의 고의·과실을 입증하여야 하기 때문에 피해자에게 상당한 부담을 주면서 피해자에 대한 신속한 배상이 어려워진다. 따라서 항공기운항자에게 무과실책임을 부과하는 주된 이유는 항공기의 정비와 같은 항공기의 관리행위 및 항공기 조종술, 기상학 등 고도의 기술적인 사항들과 관련된 항공기운항자의 과실을 일반인이 입증하는 것이 사실상 불가능하기 때문이며 따라서 소송상 사고 및 손해금액에 대한 입증과정을 생략 및 단축할 수 있도록 하여 사고 피해자의 손해를 신속하게 배상하도록 하는데 의의가 있다.¹⁹⁾

18) 최준선, “항공기운항자의 지상 제3자에 대한 무과실 책임에 관한 소고”, 『국제거래법연구』 제19권 제2호, 국제거래법학회, 2010, 137면.

19) 최준선, “항공기운항자의 지상 제3자에 대한 무과실 책임 도입 문제”, 법률신문 제3854호, (2010년 7월 5일)(<http://www.lawtimes.co.kr>).

3. 책임의 제한

항공기운항자의 지상 제3자에 대한 배상책임은 하나의 항공기가 관련된 하나의 사고에 대하여 법으로 허용된 최대이륙중량(이하 “최대중량”이라고 한다)에 따라 총체적 책임제한을 받고, 그 총체적 책임 한도액의 범위 내에서 인적 손해에 대한 책임은 다시 1명당 12만 5천 SDR의 개별적 책임제한을 받는다. 이는 1978년 개정 로마협약 제11조에 따른 규정이다. 이때 계산단위는 국제통화기금(IMF: International Monetary Fund)의 특별인출권(Special Drawing Right : SDR)을 의미한다(상법 제770조 제1항 제1호).²⁰⁾

항공기운항자의 지상 제3자에 대한 책임 제한 규정은 운송인을 보호한다는 차원에서 이해할 수 있으며, 항공기 사고의 파괴력과 그 피해 규모는 매우 크기 때문에 항공운송인의 책임을 제한하고 있으며, 또한 항공운송업의 보호라는 국가적인 차원에서도 항공운송인의 책임을 제한하고 있다고 볼 수 있다.

4. 책임의 면제

비행 중인 항공기 또는 항공기로부터 떨어진 사람이나 물건으로 인한 사망, 상해 또는 재산상 손해의 발생이 상법 제931조의 면책사유²¹⁾에 해당함을 증명하면 항공기운항자는 책임을 지지 않는다. 면책사유인 ‘전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌’과 관련하여, 해상운송에 관한 상법 제796조의 면책사유에서도 ‘전쟁, 폭동 또는 내란’으로 규정되어 있고, 항공화물운송에 관한 제913조에서도 ‘전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌’로 규정하고 있어 상법의 통일성을 이루고 있다.

20) SDR은 미국, 영국, 독일, 프랑스, 일본 5개국의 통화를 가중 평균한 단위로 이 통화의 기준 환율은 IMF 홈페이지 http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx 에 게재되어 있다.

21) 항공기운항자의 면책사유: 1. 전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌의 직접적인 결과로 발생하였다는 것 2. 항공기운항자가 공권력에 의하여 항공기 사용권을 박탈당한 중에 발생하였다는 것 3. 오로지 피해자 또는 피해자의 사용인이나 대리인의 과실 또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위에 의해서만 발생하였다는 것 4. 불가항력.

Ⅲ. 항공기운항자에 대한 소음피해의 배상청구 가능성 검토

상법 제930조 제1항의 책임발생요인인 비행중인 항공기로 인하여 지상 제3자가 상해를 입은 경우와 관련해서 ‘상해’의 범위안에 정신적 손해가 포함되는지 여부가 쟁점이다. 항공기 소음 피해에 대하여 항공기운항자에 대한 손해배상청구가 가능한지의 여부를 검토해 보기 위하여 상법 항공운송편의 입법모델이 되었던 조약의 내용을 살펴보고자 한다. 정신적 상해와 관련된 규정을 중심으로 관련 규정들의 변천 과정과 상법과의 비교를 통해 현행 법규정의 문제점을 찾고, 정신적 상해에 대한 이견을 정리해봄으로써 이후 입법론을 제시하는데 의의가 있다.

1. 조약 상 정신적 상해에 관한 규정

(1) 바르샤바협약체제(Warsaw System)

바르샤바협약은(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air) 1920년대 제정된 이후 시대적 상황변화에 따라, 1955년의 헤이그의정서(Hague Protocol),²²⁾ 1961년의 과달라하라협약(Guadalajara Convention),²³⁾ 1971년의 과테말라의정서(Guatemala Protocol),²⁴⁾ 1975년의 몬트리올추가의정서 1, 2, 3(Montreal Additional Protocol Nos.1, 2, 3)²⁵⁾ 및 몬트리올 제4의정서(Montreal Protocol No.4)²⁶⁾ 등으로 수정되었다.

22) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Signed at The Hague on 28 September 1955.

23) Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961.

24) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Donve at the Hague on 28 September 1955.

이들 다수의 국제협약과 의정서 및 항공사 간 협정을 총칭하여 바르샤바체제 (Warsaw System)라고 한다.²⁷⁾

① 바르샤바협약 제17조

바르샤바협약 제17조는 “여객의 사망이나 부상 또는 다른 신체적 손해를 입었고 이러한 손실을 초래한 사고가 항공기 내에서 또는 탑승하거나 내리는 과정에서 발생한 경우 운송인은 책임을 부담한다.”²⁸⁾ 라고 규정하고 있다. 이 조항의 “death, wounding, bodily injury” 등의 어휘를 살펴보면 운송인의 책임은 엄격히 여객의 신체에 대한 손해의 범위 내로 한정되어 있는 것처럼 보인다.²⁹⁾ 이 협약의 원본인 프랑스어본에서 사용한 표현 중 “bodily injury”의 의미를 가진 “lésion corporell”이라는 용어를 해석하는 학자들의 의견이 나뉘고 있다. 이는 모든 인적손해를 가리키는 용어로서 당연히 정신적 상해도 포함한다는 주장³⁰⁾이 있는 반면에, 인적손해는 “lésion corporell”보다는 “dommage corporel”³¹⁾이라는 용어가 더 적합하다고 하며 정신적 상해까지 포함한다는

25) Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Signed at Montreal on 25 September 1975. / Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Montreal on 25 September 1975. / Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, Signed at Montreal on 25 September 1975.

26) Montreal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Montreal on 25 September 1975.

27) Paul Stephen Dempsey, “International Air Cargo & Baggage Liability and the Tower of Babel”, *Geo. Wash. Int’l L. Rev.*, Vol.26, 2004, p.240.

28) Article 17. The carrier shall be liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, ...

29) 최준선, 「상법 항공운송편 해설」, 61-62면 참조.

30) 최준선, 「국제항공운송협약상 사고의 개념(The Concept of “Accident” under the Warsaw System)」, *항공우주법학회지* vol.20, 2005, 74면.

주장은 근거가 없다는 반박이 있다.³²⁾

② 헤이그의정서 및 과테말라의정서에서의 관련규정

1955년 헤이그의정서 제3조 (c)항³³⁾과 1971년 과테말라의정서 제4조 1항³⁴⁾에서는 모두 “인신 상해(personal injury)”라는 표현을 사용함으로써 바르샤바협약 상 “bodily injury”를 개정하여 “personal injury”로 명시함으로써 정신적 손해를 손해배상의 범위에 포함시키고 있다.³⁵⁾ 이때의 인신 상해는 신체손해는 물론 인격, 재산, 권리 및 명예에 가한 위법한 손해에 대하여도 배상하여야 한다는 것을 암시하고 있다.³⁶⁾

(2) 1999년 몬트리올 협약

국제항공운송인의 책임원칙을 통일하기 위하여 수차례의 수정에도 불구하고 문제점이 남아 있었던 바르샤바체제를 통합하고 단순화시켜 하나의 조약으로 만들기 위한 노력이 이어졌다. 그리고 마침내 1999년 몬트리올협약³⁷⁾이 채택되었다.

31) *Dommege en droit civil français*에 따르면 *dommege*는 그 종류에 따라 “*dommege materiel* (신체적 손해)”와 “*dommege moral*(정신적 상해)”로 나뉘어진다.

32) 윤자영, “항공사고에서의 정신적 상해배상책임에 관한 연구”, 한국항공대학교 대학원 학위논문, 2009, 15면.

33) 조약의 영어원문은 다음과 같다. “a notice to the effect that, if the passenger’s journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage.”

34) 조약의 영어원문은 다음과 같다. “The carrier is liable for damage sustained in case of death or personal injury of a passenger upon condition only that the event 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. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passenger.”

35) 박원화, 「국제항공법」, 한국학술정보(주), 2012, 250면.

36) 유성중, “국제항공 운송책임법에 관한 연구”, 강원대학교 대학원 학위논문, 2004, 65면.

37) The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28th May, 1999

앞서 살펴본 바와 같이 바르샤바협약은 명문으로 정신적 상해에 대한 배상 책임에 관한 규정을 두지 않았고, 이로 인하여 1999년 몬트리올협약에서는 항공운송인의 손해배상책임을 순수한 정신적 상해까지 확대할 것인가에 대한 많은 논란이 있었다. 바르샤바협약 제17조에 해당하는 몬트리올협약 첫 번째 초안의 규정을 보면 “여객의 사망 또는 신체적 손해 또는 정신적 상해”를 규정하고, 다만 그러한 사망이나 손해가 단지 여객의 건강상태로 발생한 경우에는 운송인의 책임을 배제하고 있었다.³⁸⁾ 이와 같이 초안에는 신체적 손해와 정신적 상해 모두를 포함하려는 의도의 “인신손해(personal injury)”의 개념을 도입하려고 하였으나, 국제민간항공기구 ICAO(International Civil Aviation Organization)는 여객의 사상에 대하여 금액상 제한이 철폐되었다는 점과, 특히 100,000SDR까지는 무과실책임을 인정한 점을 고려하여 볼 때에 “mental injury”라는 문구를 명문화 하는 것이 세계 각국의 중소항공회사에 미치는 영향이 지나치게 클 것으로 예상되어 포함시키지 않기로 결정하였다.³⁹⁾ 이와 관련하여 피해자의 두터운 보호를 위하여 몬트리올협약의 “bodily injury”라는 문구를 “personal injury”로 수정을 하거나, “mental injury”의 문구를 삽입하는 것이 타당하다는 견해도 있다.⁴⁰⁾

(3) 로마협약

항공기의 운항 중에 항공기의 돌연한 추락 또는 그로부터의 낙하물이 지상 제3자에게 손해를 일으킨 경우 운항자가 엄격책임을 지는 대신 책임을 제한하는 조약으로서 1952년 로마협약 및 이에 대한 1978년의 개정로마협약(몬트리올 의정서)이 각각 성립하여 발효되었다. 이를 로마조약체계라고 한다.⁴¹⁾ 2001년 미국 9·11테러 이후 로마협약의 중요성이 재고되어지면서, 1978년 개

38) Ruwantissa I. R. Abeyratne, “Mental Distress in Aviation Claims-Emergent Trends”, *J. Air L. & Com.*, Vol.65, 2000, pp. 226-227.

39) 윤자영, 전제논문, 18-20면 참조.

40) 김두환, “국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올협약(1999)의 주요내용과 논점”, 『항공진흥』 vol.29, 항공진흥협회, 2003, 3면.

41) 최준선, 『보험·해상·항공운송법』, 삼영사, 2013, 571면.

정 로마협약은 개정 이후 오랜 시간이 지났으므로 현대화 하여야 한다는 주장이 강력히 제기되었다. 그리하여 로마조약체계는 2009년 5월 2일 2개의 협약인 불법방해(Unlawful Interference)로 인한 제3자의 손해배상협약(불법방해 배상협약⁴²⁾)과 일반적인 위협으로 인한 제3자의 손해배상협약(일반위협배상 협약⁴³⁾)이 성립되어 현실에 맞게 수정되었다. 상법은 로마조약체계를 수용하여 상법 항공운송편의 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 책임을 규정하였다.

1952년 로마협약 제11조⁴⁴⁾와 1978년 개정로마협약 제14조⁴⁵⁾에서 “인신상해(personal injury)”라는 표현을 사용하고 있어 항공운항자의 지상 제3자에 대한 정신적 상해의 배상책임 부담의 여지를 열어두고 있다. 또한 일반위협협약과 불법방해배상협약의 각기 제3조 3항에서는 “정신적 피해배상은 신체적 피해나 사망 또는 신체적 피해가 임박할 수 있는 상황에서 연유한 인지 가능한 정신적 질병에 의한 것일 때 배상된다(...resulting either from bodily injury or from direct exposure to the likelihood of imminent death or bodily injury).”라고 규정하고 있다.

2. 판례의 입장

세계의 많은 국가들은 항공운송인의 손해배상책임과 배상한도액에 관련된 규정을 항공법 또는 다른 특별법 가운데 정하여 시행해오고 있다. 따라서 정신적 상해에 대한 배상에 있어서 상당수의 국가에서 신체손해의 경우 특정상황 하에서 정신적 상해의 배상이 가능하다. 미국의 경우 정신적 상해에 대한 배상을 인정하는 주가 있으며, 미국의 판례에서는 신체적 상해를 엄격하게 해

42) Convention on Compensation for Damage to the Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference involving Aircraft.

43) Convention on Compensation for damage caused by Aircraft to Third Parties.

44) <Article 11> 2. The liability in respect of loss of life or **personal injury** shall not exceed 500,000 francs per person killed or injured.

45) <Article 14> (a) if the claims are exclusively in respect of loss of life or **personal injury** or exclusively in respect of damage to property, such claims shall be reduced in proportion to their respective amount.

석하여 순수한 정신적 손해를 포함하지 않는다는 판결⁴⁶⁾과 반대의 입장으로 나누어져 있었다.⁴⁷⁾

미국대법원의 순수한 정신적 상해의 배상을 인정한 *Husserl v. Swiss Air Transport Co.* 사건⁴⁸⁾에서 법원은 바르샤바협약에서 정신적 상해를 언급하지 아니한 것은 일종의 공백이며 이에 대해서는 광의의 해석을 하여 순수한 신체적 손해 외에 다른 손해를 포함시키는 것이 타당하다고 판시하였다. 1970년 9월 6일, 스위스 취리히에서 출발한 뉴욕발항공기가 아라비안 테러리스트들에 의하여 납치된 이 사건에서는 “신체적 손해”라는 표현에 “정신적 상해”가 포함한다고 판단하였다.

이에 반해 항공승객이 정신적 스트레스를 이유로 배상 청구한 사건인 *Eastern Airlines v. Floyd* 사건⁴⁹⁾에서는 신체적 상해를 동반하지 않은 정신적 피해는 배상 대상이 아닌 것으로 판결하여 이후 법원 판결에서 신체적 피해를 동반하지 않는 순수한 정신적 피해는 배상 대상에서 제외시키는 효과를 가져왔다.⁵⁰⁾

국내 판례는 하급심 판례 중 바르샤바 협약 제17조의 신체적 상해(bodily injury) 범위에 정신적 손해가 포함되는지 여부에 관하여 정신적 충격이나 고통도 여기에 포함된다는 판결과 여객의 정신적인 손해는 여기에 포함되지 않는다는 판결로 나누어져 있다. 항공기가 2회에 걸쳐 회항함으로써 원고들이 받은 불안, 공포 등 정신적 충격과 도착이 지연된 것에 대한 손해배상으로서 위 자료를 청구한 사건⁵¹⁾에서 법원은 바르샤바협약상의 ‘bodily injury’도 ‘personal injury’의 개념으로 이해하였다. 따라서 정신적 충격, 고통을 신체손해에 포함

46) *Burnett v. Trans World Airlines, Inc.* 368 F. Supp. 1152(D.N.Mex. 1973).

47) *Hureesrl v. Swiss Air Transport Co.*, 388 F. Supp. 1238(S.D.N.Y. 1986). 이 사건에서 미국 법원은 어떠한 신체적인 상해와 관계없이 정신적 상해는 배상하여야만 한다고 판결하였다.

48) *Greta Husserl v. Swiss Air Transport Company, LTD.*, No.71 Civ. 3315 HRT, United States District Court, S. D. New York, Feb. 10, 1975.

49) *Eastern Airlines, Inc., v. Rose Marie Floyd., et al.*, 499 U.S. 530, 113 L.Ed.2d 569, No.89-1598, Argued Oct. 29, 1990, Decided April 17, 1991.

50) 박원화, “항공운항시 제3자 피해 배상 관련 협약 채택 -그 혁신적 내용과 배경 고찰-”, 『항공우주법학회지』 제24권 제1호, 항공우주법학회, 2009, 46면.

51) 서울지방법원 1997.12.26. 선고 97가합29672 판결.

된다고 봄이 상당하다고 판시하여 배상을 인정하였다.

그러나 확정된 운행 일정에 따라 이륙하였던 항공기가 엔진 고장으로 회항함으로써 운항 스케줄이 당초 예정보다 15시간 늦어진 사안에서,⁵²⁾ 원고들은 이 사건 사고 당시 극도의 불안감을 느꼈고, 당초의 계획보다 15시간이 지난 후 코타키나발루 국제공항을 재출발하여 계획보다 늦게 인천 국제공항에 도착하였으므로, 피고는 이로 인한 정신적 손해를 배상해야 한다고 주장하였으나 항공사가 운송인으로서 손해를 방지하기 위하여 필요한 모든 조치를 취하였으므로 '국제항공운송에 있어서의 일부규칙의 통일에 관한 협약(개정 바르샤바 협약)' 제20조에 따라 승객들에 대하여 연착으로 인한 정신적 손해배상 책임을 지지 않는다고 하였다.

3. 소결

조약의 내용을 정리해보면 바르샤바 협약 제17조는 항공운송인의 손해배상의 원인으로 신체적 상해(bodily injury)를 규정하고 있다.⁵³⁾ 그런데 이를 개정한 헤이그의정서 제3조와 과테말라 의정서 제4조는 인적 손해(personal injury)로 표현하고 있다. 바르샤바 협약, 헤이그의정서, 과테말라 의정서의 용어 차이로 인하여 '정신적 손해'가 포함되는지의 여부가 문제된다.⁵⁴⁾ 한편 몬트리올 협약에서는 '정신적 손해'를 포함시키지 않는 신체적 상해(bodily injury)로 규정하였다. 그리고 지상 제3자의 손해에 대하여 규정하고 있는 로마협약을 정리해보면, 초기 로마협약에서는 '정신적 상해(mental injury)'라는 구체적 표현을 사용하고 있지 않았지만 1952년 로마협약 제11조와 1978년 개정로마협약 제14조에서 '인신상해(personal injury)'라는 표현을 사용하고 있고, 일반위협협약과 불법방해배상협약의 각각 제3조 제3항에서는 '정신적 상해(mental injury)'의 규정을 됴으로써 정신적 손해배상의 가능성을 열어두었다.

항공사고로 인하여 발생한 정신적 손해는 중대한 신체적 상해와 같이 피해

52) 대전지방법원 2009. 6. 26. 선고 2007가합3098 판결.

53) 김종복, 전제논문, 402면.

54) 마이클 밀데(정준식 譯), 「국제항공법과 ICAO」, 법문사, 2011, 312면.

자로 하여금 정상적인 생활을 할 수 없게 할 만큼 심각한 피해이다.⁵⁵⁾ 그러므로 여객의 정신적 손해는 관련 조약이나 상법 상 신체적 상해에 포함하는 것으로 해석할 필요가 있으며, 이 경우 항공운송인의 합리적인 보호와 남소(濫訴)의 예방 측면에서 명백히 증명될 수 있는 정신적 손해만을 배상하여야 할 것이다.⁵⁶⁾

비록 바르샤바협약과 몬트리올협약에서 ‘bodily injury’라는 종전의 표현을 유지하고는 있으나, 오늘날에는 항공운송인이 거대기업화 되었다는 점과 피해자(여객) 보호의 입장에서 정신적 손해에 대한 배상도 포함하는 것으로 명문 규정하는 것이 타당하다고 생각한다.

그리고 앞서 논의하였던 상법 제930조의 ‘상해’의 개념에는 신체적으로 피해를 입은 것은 물론이고, 소음으로 인한 정신적 피해를 입은 것도 포함한다고 해석해야 할 것이다.

IV. 원활한 피해자 구제를 위한 입법론 모색

1. 배상책임원인의 확대

(1) 상해의 범위

먼저 상해의 범위와 관련하여, 정신적 상해를 포함시킬 필요가 있는지에 대하여는 논란이 있다. 즉, 항공운송인의 여객에 대한 책임에 관하여 바르샤바협약상의 ‘신체상의 상해(bodily injury)’와 관련하여 그 해석상 ‘정신적 고통(mental injury)’의 포함 여부가 세계적으로 논란의 대상이 되어 왔던 것이다.⁵⁷⁾ 동 규정은 약간의 문구 수정이 있었지만 몬트리올협약에도 그대로 수용

55) 이강빈, “상법 항공운송편의 항공운송인 책임과 개정방향에 관한 고찰”, 『Aviation 시사&논단』, 항공정보포탈시스템, 2010, 14면.

56) 국내 판례는 신체의 부상을 수반하지 않는 순수한 정신적 손해는 배상책임에서 제외된다고 판시하였다(부산지방법원 2011.06.09. 선고 2010가단20514 판결).

되어 신체상의 상해(bodily injury)로 유지되고 있으며, 우리 상법 해상편의 선박소유자 등의 책임제한에 대한 규정 제770조에서도 '신체적 상해'라는 표현을 사용하고 있다. 또한 바르샤바협약 제17조를 비롯한 국제조약이 'bodily injury'라는 용어를 계속해서 사용하면서도 정신적 고통의 보상에 대하여는 명시적 언급을 피하고 있으며, 그 판단을 각국의 판례에 위임하고 있다. 그런데 상해의 개념 가운데에 정신적 상해와 고통을 포함시키는 것이 증가하고 있는 추세이다.⁵⁸⁾

그러나 피해자의 두터운 보호의 입장에서 정신적 손해에 대한 배상도 포함하는 것으로 명문 규정하는 것이 타당하다고 생각된다. 그에 관한 입법례로 독일 항공운송법⁵⁹⁾ 제45조 제1항은 여객의 사망·신체적 상해 또는 기타 건강 침해(sonst gesundheitlich geschädigt)에 의하여 발생된 손해에 대하여 항공운송인의 손해배상책임이 발생하는 것으로 규정하고 있다.⁶⁰⁾ 여객의 '건강침해'는 '정신적인 손해'를 포함하고 있으므로 법 해석론의 입장에서 본다면 과테말라의정서 제17조에서 규정하고 있는 여객의 인신상해(personal injury)의 내용과 대체적으로 같은 의미이므로 이 같은 독일 항공운송법은 몬트리올 협약의 '신체적 상해'에 정신적 손해가 포함되는지 여부에 관한 논란을 입법적으로 해결하였다고 볼 수 있다.⁶¹⁾ 이는 지상 제3자에 대한 책임에도 적용된다. 이러한 독일 항공운송법의 규정은 1997년 러시아 항공법에서 항공운송인의 여객에 대한 손해배상책임발생 원인을 여객의 생명이나 건강 침해로 규정(동법 제117조)하는 것과 유사하다고 할 수 있다.⁶²⁾ 그리고 1998년 개정된 중국 민용항공

57) 정신적 손해를 포함하지 않는다는 입장으로는 (坂本昭雄, 三好 晉, 「新 國際航空法」, 有信堂, 1999, 20頁.), 정신적 손해를 포함한다는 입장으로는 (최준선, 「국제 항공운송법론」, 삼영사, 1987, 169-171면.) 이 있다.

58) Carole Blackhaw, *Aviation Law & Regulation*, Pitman Publishing, 1992, p.179.

59) 독일의 경우 독일항공운송법은 1929년 바르샤바협약이 체결되기 수년 전인 1922년에 제정되었고 상대적으로 오랜 역사를 가졌다(김대규, "독일항공 운송법에서의 항공운송인 책임-2004년 독일 항공운송법의 개정내용을 중심으로", 「항공우주법학회지」 제19호, 항공우주법학회, 2004년, 189면 참조).

60) 소재선/이창규, "항공운송인의 손해배상책임 원인에 관한 법적 고찰- 여객 손해배상책임을 중심으로 -", 「항공우주정책법학회지」 제28권 제2호, 2013, 11면.

61) 김두환, 「국제항공법학론」, 한국학술정보(주), 2005년, 317면 참조.

62) 소재선 · 이창규, 전계논문, 12면.

법 제124조에서 이에 관하여 규정하고 있다. 영문 조약본은 부상을 ‘personal injury’라고 표현하고 있고 중국어 원문에는 ‘人身傷亡’이라고 표현하고 있기 때문에 ‘정신적 손해’도 포함된다고 볼 여지가 있다.⁶³⁾ 따라서 국내법으로 여객에 대한 손해배상책임에 관한 자세한 규정을 두고 있는 독일·러시아·중국의 경우 기존의 바르샤바 협약이나 몬트리올 협약과 같은 대부분의 관련 조약의 입장과는 달리 손해배상의 범위에 순수한 ‘정신적 손해’까지도 포함시킬 수 있는 규정을 두고 있다.⁶⁴⁾

상해의 범위를 ‘신체적 상해’로만 규정하고 있는 「상법」의 경우는 ① 항공운송편 제정의 토대가 되는 몬트리올협약에서도 여전히 신체상의 상해라는 표현을 그대로 유지하고 있는 점, ② 상법 해상편 제770조에서도 ‘신체의 상해’라는 표현을 사용하고 있는 것과 조화를 이룰 필요가 있다는 점, ③ 우리나라의 경우 정신적 상해를 포함시킬 경우 정신적 상해에 대한 명확한 기준이 없어 소송남발의 우려도 있는 점 등을 고려하여 바르샤바협약 제17조와 몬트리올협약의 제17조 제1항에 따라 상법 항공운송편에서는 ‘신체의 상해’로만 규정되었다.⁶⁵⁾

(2) 개선방안

정신적 손해배상의 범위에 대하여 ‘신체적 상해로 인한 정신적 손해’ 또는 ‘정신적 손해로 인한 신체적 상해’의 발생으로 한정하고, 외상이 없는 순수한 정신적 손해는 손해배상의 범위에서 배제시키자는 견해도 있다. 그리고 이때의 외상(外傷)은 단순히 신체외관의 손상뿐만 아니라 사회적 행동발달 장애나 극심한 불면증이나 생리적 기능의 손상과 같은 경우 등도 포함된다고 한다.⁶⁶⁾

63) 박명섭/진정휘/윤재호, “항공운송산업 발전에 따른 중국 민용항공법의 문제점 및 개선방향에 대한 고찰”, 「무역상무연구」 제42호, 2009, 226면.

64) 정우영, “복합운송인의 책임에 관한 소고”, 「물류와 법」 제4집, 인하대학교 법학연구소, 2012, 146면.

65) 최준선, 「상법 항공운송편 해설」, 61-62면 참조.

66) 정준우, “여객의 인적 손해에 대한 항공운송인의 책임 - 2008년 상법 항공운송편 제정안을

‘신체의’라는 문구를 삭제하면 외상이 없는 정신적 손해에 대한 배상청구가 급증할 우려가 있기 때문에 ‘신체의 상해’라는 문구를 유지하되 신체의 상해는 신체적 상해로 유발되는 정신적 손해와 함께 입증할 수 있는 정신적 손해에 따른 신체적 상해도 포함된다는 보완 규정을 추가하는 방안이 바람직하다는 견해도 있다.⁶⁷⁾

정신적 손해배상의 범위에 대해서 「상법」 항공운송편 제930조의 ‘상해’라는 문구에서 그 의미에 정신적인 상해까지 포함할 수 있도록 넓게 해석하는 것이 합리적이며 필요하다고 본다. 따라서 ‘신체의 상해’를 ‘인적 상해(personal injury)’로 수정하는 방법과, 조문의 문구는 수정하지 않고, 용어의 정의를 설명하는 조항을 추가하여 ‘상해’에는 정신적인 상해를 포함한다는 내용을 넣어 주는 방법을 생각해 볼 수 있겠다. 특히 지상 제3자의 경우에는 위험을 부담하면서 항공기에 탑승한 항공여객과는 달리 피해를 예측할 수 없고 이에 대한 대비를 전혀 할 수 없으므로 항공여객보다는 더 높은 수준으로 보호할 필요가 있다.⁶⁸⁾ 또한 항공 여객에게 신체적 상해가 수반된 정신적 손해를 배상하고 있는 다수의 판례의 입장⁶⁹⁾을 고려할 때, 항공기운항자의 손해배상 범위에 정신적 손해를 포함시키는 것이 타당하다고 생각된다.

2. 항공기 소음과 굉음(Supersonic Boom)에 관한 문제

(1) 소음의 심각성

소음⁷⁰⁾은 발생하는 그대로 인간의 신체를 통해 직접적으로 영향을 미치게

중심으로 -”, 「상사법연구」, 제28권 제3호, 한국상사법학회, 2009, 447면.

67) 정준우, 전계논문, 448면.

68) 박원화, 전계논문, 46면 참조.

69) Enrich v. American Airlines, 360 F. 3d 366, 400(2nd Cir.2004); Jack v. Trans World Airlines, Inc., 854 F. Supp. 668(N.D.Cal. 1994)

70) 일반적으로 소음이란 ‘인간의 쾌적한 생활환경을 해치는 소리 또는 인간이 원하지 않는 소리’를 말하는 것이다. 「소음·진동관리법」에서는 소음을 “기계·기구·시설, 그 밖의 물체의 사용 또는 공동주택(주택법 제2조제2호에 따른 공동주택을 말한다) 등 환경부령으로 정하는 장소에서 사람의 활동으로 인하여 발생하는 강한 소리”라고 규정하고 있고(동법 제2조

되며, 신체 이외에도 여러 유형으로 환경에 영향을 미치게 된다. 소음은 수면을 방해할 수 있고, 소음에 의해 수면에서 깨는 것은 소음도와 사람의 개성에 관련되는 몇 가지 요인들 때문인데 이에 는 소음의 크기, 변동정도, 수면의 길이 등이 포함된다. 또한 소음은 소음난청과 청력상실을 유발시키게 되는데, 귀 내부의 감각세포는 소음에 의해 손상을 입게 되고, 이러한 상태가 장시간 계속되면 청력상실의 결과를 낳게 되는 것이다.⁷¹⁾ 또한 신체적 반응에도 영향을 미치게 되어 스트레스와 심장질환, 그리고 정신건강악화 등의 정신생리학적으로도 악영향을 미친다. 이외에도 소음에 의하여 회화나 전화, 텔레비전, 라디오 등의 청취방해가 일어나며, 작업능력에도 영향을 준다. 이외에도 소음으로 인해 스트레스를 받은 가축들이 폐사, 수태율 감소, 사산 등을 하는 경우⁷²⁾도 발견되어지는 실정이다.

특히 항공기 소음은 일반 소음과 달리 그 음량이 크고 고주파 성분을 포함한 금속성의 음질을 가지며, 간헐적이면서도 때로는 충격적이고 주간과 야간에 계속 발생되면서도 그 발생장소가 상공이기 때문에 소음이 미치는 면적이 광대한 특징을 가진다.⁷³⁾

(2) 항공기 소음과 굉음(Supersonic Boom) 관련 규정의 필요성

① 조약 및 각국의 입법례

1974년의 제21회 ICAO법률위원회에서는 항공기의 굉음(Supersonic Boom)

제1호), 공항소음 방지 및 소음대책 지역 지원에 관한 법률 제2조 제1호에서는 “공항소음”이란 공항에 이륙·착륙하는 항공기로부터 발생하는 소음을 말한다고 한다. 독일의 연방임 및시온방지법(BImSchG) 제3조 제2항이 대기오염, 진동, 빛, 광선, 열기 등과 함께 임 및시 온의 하나로 규정하고 있는 소음은 일반적으로 ‘음파에 의하여 발산되는 청각을 통한 침해’라고 규정한다.

71) 오석균, “환경오염 피해구제의 사법적 법리”, 경희대학교 행정대학원 학위논문, 2003, 5면;

72) http://www.newsis.com/ar_detail/view.html?ar_id=NISX20150415_0013602188&cID=10808&pID=10800

73) 윤수진, “항공기소음소송에 있어서의 위험에의 접근이론에 대한 검토”, 「환경법연구」 제32권 2호, 2010, 226-227면; 손윤하, “항공기소음에 의한 피해구제를 위한 민사소송의 문제점” 「법조」 제582호, 2005, 203면.

문제는 특별조약으로 해결하여야 한다고 결정한 후 소음에 관해서는 운송인이 항공법규를 준수하지 아니하고 비행한 때에만 책임을 배상한다고 하였다. 그러나 1978년의 법률소집위원회에서는 항공기의 소음 및 굉음에 관한 새로운 조약의 작성은 시기상조라는 견해가 나와 1978년의 몬트리올 의정서에도 이에 관한 규정을 두지 못하였다.⁷⁴⁾

앞서 언급한 바와 같이 1952년 로마조약은 “항공기의 소음이나 굉음(Supersonic Boom)에 의한 지상 제3자의 손해가 현행항공규칙에 따라 항공기가 공중을 통과하는 단순한 사실에 기인한 경우”에는 항공운송인의 피해배상책임을 부정하고 있다(제1조 1항). 그러나 미국의 경우에는 비록 초기에는 항공기의 소음 등에 의한 지상 제3자의 손해에 대해 항공기운항자의 책임을 인정하지 않았지만, 그 이후에는 연방불법행위청구법에 기초하여 항공기의 굉음에 의한 지상 제3자의 손해에 대해 항공기운항자의 배상책임을 인정하였다.⁷⁵⁾

각국의 입법례를 살펴보면 다음과 같다.⁷⁶⁾

미국의 경우에는 민간항공기의 운항규제를 담당하고 있는 연방항공국(Federal Aviation Administrations)이 항공기 소음으로부터 발생하는 손해배상청구 소송에서 책임을 부담할 뿐만 아니라 항공기 소음의 관리와 경감을 담당하고 있다. 또한 FAA는 1971년 1월 1일부터 소음감소규제(Noise Abatement Regulation)를 제정하여 시행하고 있다. 그리고 스웨덴은 항공기제조업자에게 저음항공기의 제작을 요구하고 있으며, Bromma 공항에서는 부정기적인 제트기의 사용을 일부 금지하고 있다. 또한 일본은 1967년 8월 1일 공공용비행장 주변에 있어 항공기 소음에 의한 장애의 방지 등에 관한 법률(법률 제110호)을 제정·시행해오고 있으며, 동법의 시행령과 시행규칙도 아울러 제정하여 시행해 오고 있다. 또한 일본은 환경부에서 항공소음과 관계되는 환경기준에 관한 고시를 제정하여 시행해오고 있다. 그리고 현재 우리나라의 경우 아직

74) F.FizGerald, “The protocol to amend the convention an damage caused by foreign aircraft to third parties on surface”, *Annals of Air and Space Law*, vol.4, 1979, pp.60-62.

75) *Gravell V. U.S.*, 407 F. 2d. 964.

76) 정준우, “지상 제3자의 손해에 대한 항공배상책임의 기본구조”, 『한양법학』, 제3권, 1992, 20-21면.

항공기소음의 규제에 관련된 별도의 법률이 제정되어 있지 않고, 민간공항이나 민간항공기의 소음에 관하여 「환경정책기본법」, 「소음·진동관리법」, 「항공법」, 「공항소음 방지 및 소음대책지역지원에 관한 법률」이 있다. 그러나 소음 등에 대한 일반법인 「소음·진동관리법」은 주로 공장·건설공사장·도로·철도 등으로부터 발생하는 소음·진동으로 인한 피해를 방지하고 이를 적정하게 관리하는 것을 목적으로 한다(제1조). 한편 2010년부터 제정·시행되고 있는 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」의 제2조 제1호에 의하면, ‘공항소음’이란 공항에 이륙·착륙하는 항공기로부터 발생하는 소음을 의미하는데, 여기서 공항소음은 기본적으로 항공기소음을 의미한다고 볼 수 있다. 동법에서는 소음에 관하여 정의하고 있지 않은 만큼, 소음에 대해서는 소음·진동관리법에 의하게 된다.

② 상법에의 항공기 소음과 굉음(Supersonic Boom) 관련 규정 첨가

공항에서 이·착륙하는 경우가 아니라 항공기가 비행 중에 주택가로 저공비행하는 등 우연한 사고가 발생하는 경우에는 지상 제3자에 대한 항공기운항자의 배상책임이 발생할 여지가 있다. 생각건대 환경공해의 일종으로서 항공기의 소음이나 굉음으로 인한 문제는 현재 여러 가지 사회문제를 야기하고 있는 만큼, 향후에는 더욱 심각한 문제를 야기할 수 있다. 따라서 문제를 합리적으로 해결하기 위해서는 여러가지 방안을 모색해야 하는데, 문제는 어떠한 방식으로 하느냐이다. 즉 단순히 민법상의 불법행위규정에 의해 처리하는 방안, 또는 특별법을 제정하여 처리하는 방안을 생각할 수 있지만 상법 항공운송편에 이에 관련된 규정을 신설하는 것이 가장 적절할 것이다. 왜냐하면 상법 항공운송편에는 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 불법행위책임 규정이 마련되어 있고, 항공기 소음은 항공기 운항과 관련하여 발생한 피해이므로 함께 규정하는 것이 체계적이기 때문이다. 따라서 위에서 언급한 항공기의 저공비행에 의한 우연한 사고와 같은 예외적인 경우, 항공기의 소음과 굉음 등에 의한 지상 제3자의 손해의 처리에 관해서 규정할 필요가 있을 것이다.

상법 제930조 제1항에 따르면 항공기운항자는 비행 중인 항공기 또는 항공기로부터 떨어진 사람이나 물건으로 인하여 사망하거나 상해 또는 재산상 손

해를 입은 지상의 제3자에 대하여 손해배상책임을 진다. 이렇듯 항공기운항자의 지상 제3자에 대한 손해배상책임의 발생 원인으로 사람이거나 물건의 낙하에 따른 사람의 사상이나 재산상의 손실만을 규정하고 있으므로, 그 내용 가운데 항공기의 소음이나 굉음(Supersonic Boom)을 포함시킬 수 있도록 검토해보아야 할 것이다.

3. 항공사의 정보공개에 대한 입법 필요성

소음은 대기오염·수질오염 등과 같은 다른 환경오염에 현상에 비하여 ① 가시적·물질적인 것이 아니라는 무형성(無形性), ② 원인행위가 계속되는 시간적 범위 내에서만 존속하고, 발생행위가 종료됨으로써 소음도 없어지는 한시성(限時性), ③ 위치나 시간대 등에 따라 다른 영향을 미친다는 상대성(相對性) 등의 특성이 있고, 이러한 특성들로 인하여 합리적인 규제기준을 설정하고 규제권한을 시의 적절하게 행사하는 데 있어 어려움이 발생한다.⁷⁷⁾ 소음은 일조·조망과는 달리 적극적인 오염물질을 발산하여 피해를 입힌다는 특성과, 대기오염·수질오염과는 달리 개인의 평온하고 쾌적한 일상생활을 방해하는 생활방해의 성격을 더 갖는다는 특성이 있다.⁷⁸⁾

이러한 소음의 피해의 입증과 관련하여서는 수많은 원인자(소음원)인 항공기들이 존재하는 경우, 각각의 소음원으로부터 발생한 소음이 중첩되거나 누적되어 인체나 재산 등에 영향을 미치고 그 피해는 시간이 지날수록 증가하게 된다. 따라서 손해배상을 청구하는 경우, 구체적인 소음피해가 어느 항공기에 의한 소음인지, 그리고 어느 정도의 소음이 발생하였는지를 입증하기란 곤란한 측면이 있으며, 특히 기술집약적인 항공기 관련 소음의 경우는 인과관계의 입증문제를 완화하기 위한 장치의 도입이 필요한 것이다. 이와 관련하여 2016년 1월 1일부터 시행되는 「환경오염피해 배상책임 및 구제에 관한 법률」의 내용을 참고하여 살펴보면, 제9조에서 “시설이 환경오염피해 발생의 원인

77) 이상규, 「환경법론」, 법문사, 1998, 168-169면.

78) 손윤하, “환경침해를 원인으로 한 민사소송에 관한 문제-일조, 조망 및 생활소음을 중심으로-”, 「저스티스」 81호, 한국법학원, 2004, 144면.

을 제공한 것으로 볼 만한 상당한 개연성이 있는 때에는 그 시설로 인하여 환경오염피해가 발생한 것으로 추정하고(제1항), 상당한 개연성이 있는지의 여부는 시설의 가동과정, 사용된 설비, 투입되거나 배출된 물질의 종류와 농도, 기상조건, 피해발생의 시간과 장소, 피해의 양상과 그 밖에 피해발생에 영향을 준 사정 등을 고려하여 판단한다(제2항)”고 규정하여 개연성이론⁷⁹⁾을 명시하고 있다. 소음피해의 경우 그 가해자를 특정하는 데 있어서는 다른 환경오염과 비교하였을 때 용이한 측면이 있다고 할 것이나,⁸⁰⁾ 항공기소음은 상공에서 다량으로 발생하는 충격음이므로 다른 소음원에 비하여 피해지역이 광범위하고, 소음의 정도를 추정하고 분석하는 것에 매우 전문적 지식이 필요하며, 소음의 차단 또한 기술적으로 곤란하다는 특징⁸¹⁾이 있으므로 위 법률 제9조의 ‘입증부담 완화’의 내용은 참고할 만한 사항으로 생각된다.

항공기의 운항이 계속되는 한 항공기 소음은 공항 주변 지역에서 지속적으로 발생하게 되며, 동일한 지점이라 하더라도 항공기의 종류나 크기, 운항방식 등에 따라 달라질 수 있고, 계절별, 비행 상황 등에 따라 소음 정도의 편차는 심하게 된다.⁸²⁾ 이러한 사정을 고려하였을 때 위의 법 제9조의 “기상조건, 피해발생의 시간과 장소, 피해의 양상과 그 밖에 피해발생에 영향을 준 사정 등”의 규정은 소음으로 인한 정신적 손해와 소음 발생 사이의 개연성을 밝히는데 중요한 요소가 될 수 있을 것이다.

또한 위의 「환경오염피해 배상책임 및 구제에 관한 법률」 제15조에 따르면 피해배상청구권의 성립과 그 범위를 확정하기 위하여 필요한 경우 피해자는 해당 시설의 사업자에게 ‘시설의 가동과정, 사용된 설비, 투입되거나 배출된 물질의 종류와 농도, 기상조건, 피해발생의 시간과 장소, 피해의 양상과 그 밖에 피해발생에 영향을 준 사정 등’과 관련한 정보의 제공 또는 열람을 청구할

79) 김홍균, 「환경법」, 홍문사, 2014, 1010-1011면; 조은래, “환경소송에 있어서의 인과관계론에 대한 고찰”, 「이종상 박사 화갑기념논문집」, 문양사, 1994, 658면.

80) 전경운, “환경오염피해구제를 위한 민사법제의 개선방안 및 대안모색”, 「환경법연구」 제36권 제1호, 환경법학회, 2014, 24면.

81) 남기연, 전제논문, 163-164면.

82) 서울지방법원 2006.12.05. 선고 2006가합23904 판결 : “항공기소음은 운항패턴에 따라 소음도의 변화가 많이 좌우된다.”

수 있고(제15조 제1항), 정보의 제공 또는 열람 청구를 받은 자는 해당 정보를 제공하거나 열람하게 하여야 한다(제3항). 이와 같은 '정보청구권'에 관한 규정을 참고하여 「상법」 항공운송편에의 도입을 고려해 볼 수 있다. 그 정보 공개 내용으로는 항공사의 '비행시간표, 항공기종류, 항공기 종류에 따라 분류된 소음도, 항공기의 엔진상태 및 점검내역, 기상조건' 등이 포함될 수 있으며, 그 경우 이로 인하여 손해가 발생하였을 경우 구체적인 소음피해가 어느 항공기에 의한 소음인지, 그리고 어느 정도의 소음이 발생하였는지에 대한 정보를 항공사로부터 얻을 수 있게 될 것이다. 물론 「환경오염피해 배상책임 및 구제에 관한 법률」 제2조의 '시설'⁸³⁾에는 항공기가 해당되지는 않으나, 그 구조와 내용에서 시사점을 찾을 수는 있으며 항공사의 정보공개 의무의 입법을 긍정적으로 검토해야 한다고 본다.

V. 결론

항공운송산업의 지속적인 성장은 현재 우리나라를 항공선진국의 대열에 올려놓았다. 이와 같은 성장과 함께 발생해 온 항공기 관련 각종 분쟁들은 이제 상법 상 항공운송편에 의하여 해결 할 수 있게 되었다. 그러나 항공기 소음에 의한 신체적·정신적 피해가 발생하였을 때의 손해배상에 대하여는 아직 논의가 미비한 상태이다. 특히 소음은 난청이나 이명, 스트레스성 위경련 등의 신체적인 피해도 발생시키지만 정신적인 피해가 훨씬 심각할 수 있다.⁸⁴⁾ 이렇듯 항공기의 소음이나 굉음으로 인한 문제는 오늘날도 여러 가지 사회문제를 야기하고 있지만, 향후에는 더욱 심각한 문제를 야기할 수 있다. 그리고 비행 중의 항공기로 인해 피해를 입은 지상 등의 제3자에 대한 정신적 손해를 배상할 필요가 있는지의 문제에 대하여는 찬반이 있을 수 있고 양측의 입장이 모

83) '시설'이란 이 법에 따른 배상책임과 신고의무 등이 적용되는 제3조의 시설로서 해당 시설의 설치·운영과 밀접한 관계가 있는 사업장, 창고, 토지에 정착된 설비, 그 밖에 장소 이동을 수반하는 기계·기구, 차량, 기술설비 및 부속설비를 포함한다.

84) 채영근, "항공기소음피해에 대한 국가배상판결에 대한 고찰", 「항공우주법학회지」, 제20권 제1호, 2005, 225면 참고.

두 설득력이 있다고 할 수 있지만, 특히 지상 등의 제3자의 경우에는 항공여객과는 달리 피해를 예측할 수 없고 이에 대한 대비를 전혀 할 수 없으므로 항공여객보다는 더 높은 수준으로 보호할 필요가 있다. 항공여객에서도 신체적 상해가 수반된 정신적 손해를 배상하고 있는 다수의 판례의 입장을 고려할 때, 항공기운항자의 손해배상 범위에 정신적 손해를 포함시키는 것이 타당하다고 생각된다. 단, 남소의 가능성 및 사기적 소송의 증가의 폐단을 막기 위해서는 먼저, 단순한 스트레스성 쇼크 등은 배상범위에서 배제시키는 방향으로 규정을 해석하고 나아가 충분한 논의를 거쳐 입법을 하는 것이 바람직할 것으로 보인다. 또한 항공기가 비행 중에 주탑가로 저공비행하는 등과 같은 우연한 사고가 발생하는 경우에는 지상 제3자에 대한 항공기운항자의 배상책임이 발생할 여지가 있다. 그래서 이에 관해 상법에서 이러한 예외적인 경우의 항공기의 소음 및 굉음 등에 의한 지상 제3자의 손해의 처리에 관해서 규정할 필요가 있다.

특히 기술집약적인 항공기 관련 소음으로 인한 손해배상을 청구하는 경우, 구체적인 소음피해가 어느 항공기에 의한 소음인지, 그리고 어느 정도의 소음이 발생하였는지에 대한 입증문제를 완화하여 피해자 보호를 두텁게 할 수 있는 방안이 필요하다. 이에 「환경오염피해 배상책임 및 구제에 관한 법률」 제15조 ‘정보청구권’에 관한 규정을 참고로 하여 항공사의 정보공개에 대한 입법을 고려해 보아야 할 것이다.

본 연구에서 제시한 이러한 사항들이 다음에 있을 상법의 재개정과정에서 합리적인 방향으로 논의되어 피해자의 원활한 구제를 가능하게 할 수 있도록 개선되기를 기대해본다.

참고문헌

<단행본>

- 김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」, 한국학술정보, 2011
김홍균, 「환경법」, 홍문사, 2014

법무부, 「상법 항공운송편 제정 자료집」, 2009
정찬형, 제18판 「상법강의(상)」, 박영사, 2015
최준선, 「상법 항공운송편 해설」, 법무부, 2012
_____, 「보험·해상·항공운송법」, 삼영사, 2013

〈국내 논문〉

김대규, “독일항공운송법에서의 항공운송인책임 - 2004년 독일항공운송법 개정내용을 중심으로-”, 항공우주법학회, 제19권 제1호, 2004
김두환, “개정상법에 신설된 항공기운항자의 지상 제3자의 손해에 대한 책임”, 「법학연구」 제22권 제2호, 2011
남기연, “군용 항공기 소음피해 구제에 대한 민사법적 고찰”, 「환경법연구」, 34권 2호, 한국 환경법학회, 2012
박명섭/진쟁휘/윤재호, “항공운송산업 발전에 따른 중국 민용항공법의 문제점 및 개선방향에 대한고찰”, 「무역상무연구」 제42호, 2009
박종은·송채현, “항공 운송인의 지상 제3자에 대한 무과실책임 도입의 타당성에 관한 연구”, 「물류학회지」 제21권 제3호, 2011
소재선/이창규, “항공운송인의 손해배상책임 원인에 관한 법적 고찰- 여객 손해배상책임을 중심으로 -”, 「항공우주정책법학회지」 제28권 제2호, 2013
손윤하, “환경침해를 원인으로 한 민사소송에 관한 문제-일조, 조망 및 생활소음을 중심으로-”, 「저스티스」 81호, 한국법학원, 2004
_____, “항공기소음에 의한 피해구제를 위한 민사소송의 문제점” 「법조」 제 582호, 2005
윤수진, “항공기소음소송에 있어서의 위험에의 접근이론에 대한 검토”, 「환경법연구」 제32권 2호, 2010
이준현, “군항공기, 군용비행장 관련 소음소송의 법리에 대한 검토”, 「홍익법학」, 14권, 4호, 홍익대학교 법학연구소, 홍익대학교 법학연구소, 2013
전경운, “환경오염피해구제를 위한 민사법제의 개선방안 및 대안모색”, 「환경법연구」 제36권 제1호, 환경법학회, 2014
정우영, “복합운송인의 책임에 관한 소고”, 「물류와 법」 제4집, 인하대학교 법

학연구소, 2012

조홍제, “국제항공법상 정신적 손해에 관한 연구”, 『항공우주법학회지』 제25권 제1호, 항공우주법학회, 2010

조홍식, “상린관계의 법정책 : 항공기소음을 글감으로 하여”, 『서울대학교 法學』 제50권 제3호, 2009

채영근, “항공기소음피해에 대한 국가배상판결에 대한 고찰”, 『항공우주법학회지』, 제20권 제1호, 2005

최준선, “항공기운항자의 지상 제3자에 대한 무과실 책임에 관한 소고”, 『국제거래법연구』 제19권 제2호, 국제거래법학회, 2010

〈외국 문헌〉

Carole Blackhaw, Aviation Law & Regulation, Pitman Publishing, 1992

F.FizGerald, “The protocol to amend the convention an damage caused by foreign aircraft to third parties on surface”, Annals of Air and Space Law, vol.4, 1979

Katsutoshi Fujita, “Some Considerations for the Modernization of the Rome Convention in Case of Unlawful Interference”, 항공우주법학회지 제23권 제1호, 2008

Theis, W. H., “Third-Party Beneficiaries in Multimodal Contracts of Carriage”, Journal of Maritime Law & Commerce, 2005

Paul Stephen Dempsey, “International Air Cargo & Baggage Liability and the Tower of Babel”, Geo.Wash.Int'l L. Rev., Vol.26, 2004

山崎悠基, 『航空管制官의 責任』, 『空法』 第 23·24合併號, 勁草書房, 1981

〈기타 자료〉

항공정보포털시스템 <http://www.airportal.co.kr>

ICAO 홈페이지(<http://www.icao.org>).

[Abstract]

Aircraft Operator's Liability for the Damage to Third Parties on the Surface caused by Aircraft Noise

Kim, Do-Yeon

*Doctor of Laws · Researcher at Law Research Institute Pukyung National
University*

Due to the increase in national income and expansion in international interchange and global open skies, air transportation business has been consistently growing. Also air transport companies use aircraft in air for activities that several flight risks exist and there are many aviation accidents. As result, loss of lives and damage of real property occurs in which misfortune is brought due to inevitable occurrences in human activities, everyday lives, and industrial activities.

Not only deaths and injuries of passengers, destruction·damage·delay of luggage, but also damage to third parties on the surface occurs. Also for air transport, the most typical example of aircraft operators taking responsibility on illegal acts is the responsibility issue on third parties on the surface. Damage on third parties on the surface by aircraft has been a long international issue in which Rome Convention is a related international treaty. However, legislation cases or international treaties regulating liability of compensation on damage related to aircraft noise among damage of third parties on the surface are still lacked. Liability of compensation of aircraft operators on physical·proprietary damage of third parties on the surface by aircraft noise or supersonic boom is still not regulated in the Commercial Act of our country.

Liability of compensation on aircraft damage noise that has been applied with the State Tort Liability Act as tort liability with the reason of 'fault of installation · management of public works' now applies the 'liability of compensation on damage of third parties on the surface' regulation in the Commercial Act aircraft transport version in which liability of compensation of noise damage can also be held responsible on aircraft operators who are the cause of aircraft noise.

Also regarding dispute related to noise until now, victims have received various physical, economic, and mental damage, but only compensation on mental damage has been paid. Therefore, direction of acknowledging mental injury in the range of 'injury' as cause of compensation responsibility on third parties on the surface of aircraft operators according to the Commercial Act should be searched.

Key words : Korean Commercial Code, Aircraft Noise, Supersonic Boom, Roman Convention, Third Parties On The Surface, Mental Injury, Disclosure