

# KAL 007 事件에 비추어 본 KE 801 事件

李相冕\*

## < 目 次 >

序論

I. 事實關係

II. 裁判管轄權

III. 適用法規

IV. 損害賠償

結論

## 序 論

1983년 9월 1일 새벽 사할린 상공에서 소련 전투기에 의해 격추된 대한항공 KAL 007기 사건과 1998년 8월 6일 괌에서 추락한 대한항공 KE 801편 사건은, 우리나라와 미국 영토를 운항하는 대한항공 여객기가 국외에서 추락하여 대형참사를 낸 사고로서, 우리나라와 미국의 국내법원에 관할권이 경합할 수 있다는 유사점이 있을 뿐, 유사점보다는 오히려 상이점이 더 많다. KAL 007 사건의 경우에는 가해자가 옛 소련의 국가기관인 소련군이므로, 피해 항공기의 국적국인 한국이 외교적보호권을 행사하는 경우 옛 소련 또는 그 승계국을 상대로 하여 손해배상을 청구하고 소송을 제기하는 것이 불가능하지 아니한데도, 우리 정부는 그런 의사를 확실하게 견지하고 있지 아니한 것 같다. 한편, 피해자 유가족들이 문제의 KAL 007기가 항로를 이탈하여 소련 영

\* 韓國航空宇宙法學會 理事, 서울大學校 法科大學 教授, 하버드大 法學博士(SJD)

필자는 KAL 007 사건 유가족들의 배상관련 소송을 담당한 바 있는 찰스 허만 변호사로 부터 많은 자료를 제공받아 본 연구에 참조하였다.

공으로 들어가는 것을 알고도 경고를 해주지 않은 미국정부를 상대로 소송을 제기하여, 북태평양에서 사고 비행기가 소련영공으로 들어간 지역이 미국정부의 군사작전과 관련이 있는 지역이므로 군사작전상 미군에 그러한 위험을 통보할 법적인 의무가 없다고 하여 패소한 바 있고, 대한항공 조종사의 과실을 들어 대한항공을 상대로 미국에서 제기한 소송에서는 승소한 바 있다. 즉, 국가간의 분쟁이 옛 소련 또는 그의 지위를 승계한 러시아와 우리나라 사이에 국제사법재판소의 강제적 재판관할권이 없는 가운데, 러시아가 국제재판을 통해 이 문제를 해결하려는 의사가 없고, 한국 역시 지금도 러시아를 상대로 하여 국제재판을 통해 이 문제를 궁극적으로 해결하려는 모습을 보이지 않고 있다.

그러나, 위에서 추락한 KE 801편의 경우에는, 사고 현장 부근에 미군부대가 있어 넓게는 미군의 작전과 관련이 있는 지역이라 할 수 있으나, 민간항공기의 이착륙을 위한 관제를 맡은 FAA(연방항공청)도, 그와 계약관계에 있는 바톤(Barton)회사도, 그들이 담당할 업무가 민간항공기의 이착륙을 위한 관제하는 상업적인 서비스라 볼 수 있으므로, 국가기관이라 하여 국가면제이론을 논하여 관할권이 없다 할 여지가 없다. 기본적으로 KE 801편 사건은, 국제공법이 개제될 여지가 없이, 당사자 사이에 합의가 되지 않는 경우, 국내법정에서 복수의 원고와 복수의 피고간의 재판을 통하여 해결될 수 있는 제국민간의 法律문제다.

이하에서 KAL 007 사건과 KE 801 사건의 사실관계를 간략히 분석하고, 주된 쟁점을 추출한 다음, 관할권 문제와 적용법규 및 손해배상의 종류와 배상 가능성 등을 비교해 보고자 한다.

## I. 事實關係

KAL 007 사건의 경우, 사고의 근본적인 원인을 제공한 행위는 조종실 승무원 중 일부가 카드놀이에 늦잠을 자고 공항에 늦게 도착하여 출발준비를 소홀히하고 허둥지둥하는 바람에 관성항법장치(INS)에 입력을 잘못된 것이었고, 이런 사실을 뒤늦게 발견한 기장이 대략 \$27,000.00에 해당하는 막대한 양의 기름을 바다에 쏟아버리고 회항하여 잘못 입력된 INS를 다시 입력하는 것이 당연한데도 이를 포기한 채, 냉전하에서 위험한 지역이었는데도 이를

아랑곳하지 않고 수동조작에 의한 계기계측 비행을 감행하다가 착오를 일으켜 사고가 난 것이었다. 기름을 쏟아버리지 않으면 대형 항공기인 경우에 기름의 무게가 합산된 막대한 기체의 무게로 인하여 착륙시 착륙기어가 부러지고 화재가 발생할 가능성이 있기 때문에, 기름을 바다에 쏟아버리고 회항하는 것은 필수적인 것이다. 태평양을 야간에 횡단하는 비행기의 경우, 지상지물에 대한 관측이 거의 대부분 불가능한데도, KAL 007기의 조종사는 수동적 조작에 의해 계기계측 비행을 감행했던 바, 수동으로 계측을 하는 가운데 발생한 미세한 착오가, 태평양을 횡단하는 장거리 비행에서 중국에 가서는 300마일 이상이나 되는 거대한 오차로 확대되어, KAL 007기는 급기야 항로를 이탈하고 만 것이었다.

이러한 사실은 후에 발견된 블랙박스의 판독과 앵커리지를 KAL 007기보다 9분 늦게 이륙한 KAL 015기의 박영만 기장의 증언으로 더욱 확실해졌다. 즉, 박기장은 KAL 007기의 천병인 기장과 무선으로 대화하는 가운데, 천기장이 앞바람(headwind)이 거세다고 하였으나 바로 뒤에 따라오는 KAL 015기에서는 그렇지 않은 것을 발견하고 KAL 007기의 위치를 확인하기 위하여 망원경으로 앞을 살피고 기내 레이더를 동원해 보았으나 허사였다.

문제의 KAL 007기가 캄차카 반도로 접근해 들어 갈 무렵, 미국 정찰기 RC 135기가 KAL 007기가 소련 영공으로 들어가는 것을 몰랐을 리 없는데도, 미군 당국은 대한항공 KAL 007기가 소련 영공으로 들어가는 것을 방지하여 결국에 가서는 소련군 미그 전투기에 의해 격추되고 말았다.

소련은 수개월의 탐사끝에 기체를 발견하고 블랙박스과 조종실음성기록장치(CVR)를 찾아냈으나, 끝내 이를 발표하지 않고 있다가, 소련이 붕괴되고 난 다음, 소련을 승계한 러시아의 엘친 대통령은 국제민간항공기구(ICAO)에 이들 블랙박스와 음성기록장치를 넘겨주게 되었다.

KAL 007 사건이 냉전체제하에서 소련이라는 국가에 의해 자행된 민간항공기에 대한 테러행위이며, 거기에 원인을 제공한 대한항공과 미군당국에 과실이 있었기 때문에 국가를 상대로 하여 소송을 제기하는데 문제가 있었던데 비하여, 곁에서 추락한 KE 801편 사고는 지난 3월말 호놀룰루에서 있었던 청문회에서 나온 관련자들의 진술내용과 조종실음성기록장치(CVR)의 판독 결과를 놓고 볼 때, 기본적으로는 대한항공 기장과 관계담당자들의 과실에 의한 사고로서, 국내소송에 의해 충분히 해결될 수 있는 사건이다.

KE 801편 사고의 경우, 1997년 8월 6일 박영철 기장이 조종하던 보잉 747

기는 괄의 지형과 시설에는 적합하지 않은 비행기였고, 박기장은 괄에 몇번 취항해보지 않아 현지의 지형지물에 익숙하지 않았을 것이며, 착륙 수분전에 너무나 졸리다고 한 점으로 미루어 충분한 휴식을 취하지 않은 상태에서, 심한 비바람이 휘몰아치는 칠혹같이 어두운 한밤중에 먹구름에 에워싸인 니미츠 산(Nimitz Hill)에 접근하고 있었다. 더구나, 활공각유도장치(glide slope)가 고장이나, 자동착륙이 불가능한 상황에서 관제탑의 정확한 안내가 절대적이었는데도, 로사(Rosa)산 지상관제본부에서는 관제사 가운데 한 명은 잠을 자고 있었고 다른 한 명은 24시간 연속해서 일한 상태에서 잠을 3시간밖에 자지 않아 극도로 피곤한 상태에서 관제를 담당하고 있었다. 이 관제사는 니미츠 산이 먹구름에 뒤덮혀 있다는 사실을 조종사에게 알려주지 않았고, 더욱이 아가나 공항의 관제탑에 있는 레이다가 작동하지 않고 있었으며, 먹구름으로 비행기가 접근해 들어오는 것이 공항에서 잘 보이지 않는 상황이었는 데도, 레이다가 없이 육안으로 관제를 하고 있는 관제탑에 관제임무를 일찌감치 넘겨주어, 공항관제탑에서는 가시거리 1.5마일의 악천후속에 관제를 제대로 하기가 어려운 상황에 처해 있었다.

악천후 속에서 정상적인 착륙을 하려면, 비행기내 스크린에 로칼라이저(localizer)가 그려주는 수직선과 활공각유도장치(glide slope)가 그려주는 수평선이 그려주는 열십자(+) 과녁을 향해 들어가면, 자동착륙이 가능하다는 것을 따라, 대한항공 조종사들은 이미 활공각유도장치가 고장난 사실을 통보받은 상황에서, 로칼라이저로 활주로에 접근하는 방향을 잡고, 최저안전고도경보(MSAW:Minimum Safety Altitude Warning)장치로 지상의 고도를 인식하며, 조심조심 착륙하지 않으면 안 되었다. 당시 조종사들은 아가나 공항에는 이 최저안전고도경보(MSAW)가 제대로 작동하지 않고 있는 사실을 잘 모르고 있었다. 두말할 것도 없이, 이런 상황이란 활주로 방향만 나타나고 고도를 모르는 가운데, --관제도 없는 상황에서-- 조종사가 육안으로 상황을 식별하면서밖에 착륙할 수 없는 상황을 뜻한다.

그런데, 조종실 음성기록장치(CVR)를 판독한 바에 의하면, 신기하게도 조종실 스크린에는 활공각유도장치(glide slope)가 작동하는 것처럼 수평선이 화면에 나타났다는 것이다. 이것은 전일 같은 코스로 진입하던 비행기에서도 역시 비슷한 현상이 나타나 조종사를 긴장시켰던 것이 청문회에서 밝혀졌다. KE 801기 조종사들은, 활공각유도장치(glide slope)가 수리를 위해 공항에서 이미 철거 되어있는 상태였는 데도, 순간적으로 스크린에 나타난 이 수평선을

--비록 위 아래로 움직이지 않고 고정되어 있는 상태였지만-- 믿어버렸던 것이다. 그리하여 허상의 활공각유도장치(glide slope)가 유도하는 대로 비행기는 가파른 하강을 계속하였다. 예상보다 더욱 가파른 각도로 구름속을 내려왔다. 최저안전고도경보(MSAW)가 제대로 작동하지 않는 가운데, 뒤늦게 지상에 근접한 사실을 알아차리고, 불과 2초전에 상승자세를 취했으나 뒷바퀴가 송유관에 걸려 비행기는 추락하고 말았던 것이다.

이처럼 복합적인 요소가 함께 꼬인 상태하에서는, 사고는 거의 필연적었다고 할 수 있을 것이다. 최저안전고도경보(MSAW)만이라도 제대로 작동했다면, 비행기는 급강하를 좀 더 일찍 중단하고 재 착륙을 시도하였을 것이고, 공항 관제탑의 레이더만 작동했다라도 관제탑에서 비행기의 위치를 알아보고 잘못 접근하는 비행기에 경고를 하였을 것이다. 강력한 레이더 시설을 갖추고 있는 로사(Rosa)산 관제본부에서 레이더가 없는 관제탑에 임무를 떠넘기지 않았던들 비행기는 구조될 수도 있었을 것이다.

조종사들이 공항당국으로부터 활공각유도장치(glide slope)가 고장이 난 사실을 분명히 통고받았고 또 알고 있었는데도, 고정된 상태로 스크린에 나타난 허상의 수평선을 순간적으로 믿어버린 것은 조종사들의 잘못이다. 그러나, 활공각유도장치(glide slope)에 나타나는 이런 순간적인 현상은 사고 전일 다른 비행기를 몰던 조종사의 증언에서도 나타났고, 다른 사고에서도 비슷한 현상이 사고에 원인을 제공한 일이 있어서, 조종사들의 과실의 정도 여부는 재판에서 격렬한 공방의 대상이 될 것으로 사료된다.

## II. 裁判管轄權

바르샤바협약은 항공운송에 관련되어 범세계적으로 적용되는 조약으로 상업적 목적의 민간항공이 걸음마 단계에 있던, 1929년에 채택되었다. 이 협약 제28조에 의하면, 재판관할권이 있는 곳으로서: 1) 항공사의 주소지, 2) 항공사의 주된 영업소가 있는 곳, 3) 항공권을 구입한 곳, 그리고 4) 항공여행의 최종목적지를 한정적으로 들고 있다. 문제의 대한항공 KE 801편의 경우는, 1) 대한항공이 한국에 등록이 되어 있는 회사이고, 2) 대한항공의 주된 영업소인 본사가 역시 한국에 있으므로, 이 두 가지로 보면 일응 법정지는 한국

이라고 할 수 있겠으나, 결국 승객들이 항공권을 어디에서 구입하였는가와 어디를 최종 목적지로 하였는가에 따라 달라질 수 있다. 많은 승객들이 한국에서 항공권을 구입하였으므로 역시 한국이 법정지가 될 수 있고, 또한 많은 승객들이 한국에서 비행기표를 사고 광에 갔다가 다시 한국으로 돌아오는 왕복표를 끊었으므로, 이런 경우 역시 한국이 법정지국이 될 수 있다.

그러나, 많은 유가족들과 부상자들은 미국에서 소송하기를 더 좋아한다. 그 이유는 과거에 있었던 KAL 007 사건 등 항공사고와 관련하여 한국 법원과 미국 법원이 처리한 사건들을 보면, 미국 법원의 경우가 배상액이 훨씬 많았다는 것을 경험적으로 알 수 있기 때문이다. 특히, KAL 007 사건의 경우에 그랬었다. 그때는 미국에서 항공권을 구입한 탑승객들의 경우에는 미국에서 소송이 가능했었으나, 한국에서 왕복표를 구입하여 미국여행을 하고 한국으로 돌아가다 참변을 당한 승객들의 경우에는, 역시 미국에서의 소송은 어려웠다. 이런 승객들은 미국에 대한항공 영업소들이 있으므로, 미국에서의 소송이 가능할 것이라고 믿고 소송을 제기하였으나, 와싱턴 디씨의 연방항소법원은 이런 경우에 영업소란 주된 영업소, 즉 본사가 있는 곳이어야 한다고 판결하였다.<sup>1)</sup>

KE 801편의 경우, 많은 탑승객들이 한국에서 출발하여 광여행을 하고나서 다시 한국으로 돌아오는 항공권을 한국에서 구입한 경우가 대부분이므로, 일용 한국이 법정지가 되는 것이나, 광 현지의 관제부문 등 미국에서 사고에 원인을 제공한 가해자를 상대로 하여 미국 법원에 소송을 제기할 수 있는 것은 물론이다. 그런데, 이번 사건의 경우, 앞에서 살펴본 바와 마찬가지로, 로사(Rosa)산 관제본부에서는 관제담당자 가운데 한 사람이 잠을 자고 있었고, 다른 한 사람은 24시간을 근무하고 나서 극도로 피곤한 상태에서 잠을 3시간밖에 자지 않고 나와 앉아 있었으며, 더구나 음성경보가 시끄럽다고 꺼놓고 있으면서 좌우에 있는 스크린에 나타나는 "LA(Low Altitude)" 점멸등 신호를 보지 않고 있었다. 더구나, 사고 당시 악천후로 비행기의 이착륙이 어려운 상황이었는데도, 관제본부에서는 레이다가 없는 공항관제탑에 일찌감치 관제업무를 넘겨버리고 태평스럽게 앉아 있었다.

또한, 아가나 공항에 활공각유도장치(glide slope)가 없어 고도를 낮추는 데 상당한 위험이 있었는데도, 지상에서 레이다와 컴퓨터로 연결되어 정상적인 작동을 했어야 할 최저안전경보장치(Minimum Safety Altitude Warning)가

1) Wyler v. Korean Air Lines, 928 F2d 1167 (D.C.Cir.1991), at 1174.

제대로 작동하지 않았다는 사실이 들어났다. 이 장치가 제대로 작동하지 않음으로써 적지 않은 항공사고가 일어나자, 1994년부터는 미국 교통안전국(NTSB)에서는 연방항공청(FAA)에 누차 시정을 요청한 바 있었다. 그런데도 지난번 괌 사고가 발생하기 불과 한달 전에, 연방항공청은 최저안전고도경보(MSAW)가 입력된 컴퓨터장치에 아무런 이상이 없다고 허위로 보고한 사실도 드러났다. 이러한 사실을 종합해 보면, 조종사의 과실을 유발한 지상관제의 여러 부문에 법적책임이 상당히 많이 있음을 알 수 있다.

아가나 공항측으로부터 활공각유도장치(glide slope)가 고장났다는 사실을 조종사가 전해받고서도, 조종실 스크린에 나타나는 허상을 진실로 믿고 착륙을 시도한 대한항공 조종사의 과실이 밝혀진 이상, 대한항공도 응분의 손해배상을 치려야 할 것이다. 그리고 대한항공측이 아가나 공항 주변의 지형지물과 현지의 날씨 등을 제대로 고려하지 않고, 국회 신기하의원 일행의 탑승으로 갑자기 늘어난 승객을 모두 태우기 위해, 보잉 747기를 무리하게 투입한 것도 비난의 대상이 되고 있다. 착륙을 앞둔 시점에, 조종사가 극도로 졸리다고 말한 것으로 보아, 그가 충분한 휴식을 취하지 않고 무리하게 취항을 하게되었는지 여부도 쟁점이 될 수 있다.

블랙박스의 판독 등 재판과정에서 밝혀져야 할 사항들이 아직도 많이 남아 있는 현시점에 속단하기는 이르지만, 대한항공 조종사와 지상관제 부문과의 과실의 배분에 있어서는 거의 50% 대 50%에 이를 가능성이 있다고 사료된다. 60% 대 40%로 보는 전문가들도 있다. 여하튼 지금까지 밝혀진 것을 종합해 보면, 미국측 지상관제에 상당한 책임이 있다는 것이 명백해진 이상, 피해자들이 대거 이들을 상대로 소송할 것이 예상된다.

그런데, 바르샤바협약의 법정지 규정에 따라, 피해자들이 한국에서 대한항공을 상대로 소송을 제기하는 것은 물론 가능하지만, 동일한 사건을 분리하여, 한편으로는 대한항공에 대한 소송을 한국에서 제기하고, 다른 한편으로는 관제부문 등에 대한 소송을 미국에서 제기하는 것은 편의상 바람직하지 않다. 어디에서 하든지 병합하여 심리하는 편이 여러 가지로 편리하고 경제적이며 이치에도 맞는다. 이미 과거의 경험에 비추어, 거의 모든 피해자들이 대한항공측과 사전에 합의하지 않는 이상, 한국에서 소송하는 경우보다 미국에서 소송하는 것이 압도적으로 선호할 것이다. 미국법에 의하면, 공동연대책임(joint and several liability)의 법리에 따라, 관제부문 등 미국측 피고와 대한항공의 경우를 함께 판단하여, 미국측 피고에 대하여 전액 손해배상명령을

내릴 것이다. 그러면, 미국측 관제부문 등에서는 대한항공에 대하여 구상권을 행사할 것이다. 이 법리에 의하면, 관제업무를 담당한 바튼(Barton)회사나, 최저안전고도경보(MSAW)의 컴퓨터 장치를 만든 회사나, 대한항공 등 피고 가운데 어느 한 회사가 재력이 충분하지 못하거나 설사 파산하는 경우가 있더라도, 나머지 피고한테서 전액을 배상받을 수 있어서 피해자들에게 좋은 점이 있다.

### Ⅲ. 適用法規

바르샤바조약은 1983년 KAL 007 사건에서도 적용된 바 있는데, 이 바르샤바 조약에 의하면, 희생자들은 항공사의 과실을 증명할 필요가 없이 무조건 \$75,000의 배상을 받을 수 있다. 그러나, 그 이상의 배상을 받아내기 위해서는, 피해자 측에서 『의도적부당행위(willful misconduct)』를 증명해내야 한다. 즉, 항공사나 그 구성원이 자신들이 사고에 이르게 한 행위가 불법이라는 것을 알고 있었다는 것을 입증해야 한다. KAL 007 사건에서는, 대한항공의 기장이 문제의 관성항법장치(INS)가 잘못 입력된 사실을 알고서도, 회항하려면 \$27,000에 상당하는 기름을 바다에 쏟아버리게 되는데, 이렇게 되면 대한항공 측에서는 기름을 낭비했다고 기장을 징계하는 관행이 있었다는 것이 입증되어, 미국연방항소법원은 대한항공에 5천만불의 징벌적손해배상(punitive damage) 명령을 내렸다. 피해자들은 \$75,000보다 훨씬 많은 배상을 받아낼 수 있었다.<sup>2)</sup>

그런데, 대한항공은 1996년 10월 국제항공운송협회(IATA) 체제하에 새로운 운송협정을 체결하였는데 이 새협정에 의하면, 희생자들은 항공사측에 과실이 있는지 없든지를 불문하고, 무조건 100,000 SDR을 받을 수 있게 되어 있다. 100,000 SDR은 지금의 시세로 대략 \$145,000에 해당한다. 만약 이보다 더 많은 배상액을 받아내려면, 항공사측에 단순과실(simple negligence)이 없었다는 것이 증명되어야 한다. 즉, 단순과실조차 없었다고 항공사가 증명을 해내야 한다. 다시 말하면, 거증책임이 가해자인 항공사 측으로 넘어가 버렸기 때문에 피해자는 단순과실 여부를 증명해낼 필요조차 없는 것이다. 지금까지 밝혀진 사실만으로도, 이를테면 KE 801편을 조종한 조종사는 아가나 공항의 활공각유도장치(glide slope)가 고장난 상태였다는 것을 알고서도, 순간

2) In re KAL Disaster of Sept. 1, 1983, 932 F2d 1475(D.C.Cir.1991)



적으로 들어와 고정된 상태로 나타나는 시그널(signal)을 정상적인 것으로 착각하고, 계속하여 그것을 진실한 것으로 믿고, 하강한 것은 단순과실이 아니라 할 수 없을 것이다.

그런데, IATA 체제하에서 대한항공이 체결한 새로운 협정은 1997년 1월 8일 미국 교통부(DOT)가 승인한 바 있으나, 대한항공 측은 사고 당일까지 한국정부와 미국정부에 완벽한 절차를 완전히 밟지는 않은 상태라고 주장하면서, 상대적으로 항공사 측에 유리하고 피해자에게 불리한 바르샤바 조약의 적용을 선호하고 있는 것으로 알려져 있다. 그러나 미국에서 소송을 제기하는 경우, 미국의 법정은 한국과 미국 양국정부가 각각 승인한 새협정이 유효한 협정으로 판단할 것으로 보인다. 이렇게 된다면, 이번 KE 801 사건은 적어도 배상액 산정에 있어서 바르샤바 체제하에서 피해자가 항공사의 『의도적 부당행위(willful misconduct)』를 증명해야 하던 시대가 가고, IATA체제하에서 항공사 측에 『단순과실』이 있지 않았었다는 것을 항공사가 증명하지 않는 한 피해자가 항공사 측으로부터 배상을 충분히 받는 새시대가 열리는 것을 의미한다.

만약에 재판과정에서 IATA체제하의 새로운 협정이 적용되지 않고, 종래에 적용되던 바르샤바 조약이 적용되게 된다면, 피해자 측에서는 \$75,000 이상의 배상을 받아내기 위해서는, 물론 항공사측에 『의도적 부당행위』가 있었다는 것을 증명해내야 한다. KAL 007 사건에서 이 대한항공 측에 『의도적 부당행위』가 있었다는 것이 증명된 바 있지만, 이번 사건에서도 이를 증명해내기를 원한다면, 대한항공 측에서 승객의 안전을 소홀히 하는 불법행위라는 것을 알고서도 이를 시정하지 않음으로써 사고를 유발하는 데 기여한 바가 있다는 것을 증명해내야 하는데, 물론 이것은 결코 쉬운 일이 아니다. 피해자 측에서는 1980년이래 일어난 대한항공 참사가 유난히 많아 희생자가 근 1천 명에 이른다는 사실을 들어 대한항공 측이 이윤을 많이 내고자 승객의 안전을 위해 충분히 지출했어야 할 비용을 적게 지출한 것을 꼽기도 한다.

팜 사고에 관한 행정부 차원의 사실규명을 하고자, 미국 교통안전국(NTSB)이 지난 3월말 호놀룰루에서 개최한 청문회(hearings)에서 밝혀진 바에 의하면, 아가나 공항의 관제부문에 중대한 과실이 있는 것으로 드러났다. 비바람이 휘몰아치는 악천후속에, 레이다도 활공각유도장치(glide slope)도 없는 공항에, 최저안전고도경보(MSAW)장치마저 제대로 작동하지 않는 상태에서, 로사(Rosa)산 관제본부에서는 관제 담당자들이 관제실을 이탈하여 잠을 자고

있었고, 관제실에 남아 있던 담당자 한 사람도 24시간 연속근무에 3시간밖에 자지 않은 극도로 피곤한 상태에서 음성경보 장치를 꺼놓고 점멸등 신호가 나오는 좌우측의 스크린을 보지도 않고서, 악천후속에 진입하는 문제의 항공기를 인도하기는 커녕, 레이다가 없는 관제탑으로 일찌감치 임무를 떠넘긴 행위는 미필적 고의가 있는 행위라고 할 수 있으며, 징벌적 손해배상(punitive damage)의 대상이 될 것으로 생각된다.

그리고 이번 사고에서 사고발생에 결정적인 역할을 한 것으로 비난의 대상이 되고 있는 것은 최저안전고도경보(MSAW)장치다. 활공각유도장치(glide slope)가 고장이 난 상태에서는 최저안전고도경보(MSAW)가 제대로 작동하지 않으면 지상에서의 고도를 알 수 없는 것인데, 이것이 제대로 작동하지 않고 있는 것을 알고도, 이를 거짓으로 보고하고 고장난 상태를 방치해버린 FAA당국의 행위도 관제본부의 행위에 버금가는 의도적 부당행위에 해당한다고 말할 수 있다.

#### IV. 損害賠償

미국에서 이러한 항공사고에 관한 소송을 하는 경우에는, 전체적인 사건을 놓고 책임소재(liability)를 가리는 소송에 이어, 손해배상액수를 가리는 개별적인 배상액을 구분하는 소송이 있게 되겠는데, 피고들이 대한항공과 관제부문 등 복수인 이 사건의 경우, 손해배상 총액은 책임소재를 가리는 전반부 소송의 종결과 함께 윤곽이 밝혀지게 될 것이다. 그리하여 개별적 배상액을 가리는 소송에서 1심판결이 나온 시점을 전후하여, 원고측과 피고측이 일정한 손해배상액에 합의하고 사건을 종결짓는 일이 많게 될 것으로 예상된다.

KAL 007사건의 경우에는 사고가 난 곳이 미국영토가 아니라 이른바 해외에서 일어난 것이므로, 『공해상 사망에 관한 法律(Death on the High Seas Act)』<sup>3)</sup>이 적용되었다. 그런데, 유감스럽게도 이 법에 의하면, 금전적 손해(pecuniary damages)만을 전보받을 수 있다. 그리하여 KAL 007 사건에서도 슬픔과 고통 등 정신적인 피해에 대한 위자료가 제외된 채, 금전적 손해만을 전보받을 수 있었다.

그러나, KE 801편의 경우에는, 판이 미국의 영토이므로, 미국에서 하는 일

3) USC App Sec. 761.

반적인 손해배상소송과 다를 바가 별로 없다. 따라서 금전적인 손해를 전보 받는 것 외에도 정신적 피해에 대한 위자료의 청구가 가능하게 된다. 그리하여, 어린 아이나 노인의 경우처럼 별로 소득이 없는 경우에도, 이처럼 위자료의 청구가 가능하기 때문에, 유가족들에게는 KAL 007 사건과 달리 소송을 해서 얻을 수 있는 배상액이 훨씬 많아질 수 있다.

그리고 KAL 007 사건의 경우에, 미국 연방지방법원에서 징벌적 손해배상(punitive damage)을 하라는 배심원들의 평결이 있었으나, 연방항소심에서는 판사가 이를 배척하였다.<sup>4)</sup> KE 801편의 경우에도 대한항공에 대한 징벌적 손해배상은 배척될 것으로 생각된다. 그러나, 앞에서 살핀 바와 같이, 관제부분에 미필적 고의에 해당한다고 생각되는 중대한 과실과 의도적 부당행위 등이 있어서 사고발생에 결정적인 역할을 했고, 가해자의 이러한 행위에 대해 일반적 억제효과를 얻기 위해서는, 법원이 징벌적 손해배상을 명하는 것이 타당할 것이라고 생각되며, 연방항소심에서도 이를 인정할 가능성이 있다.

## 結 論

탑승객과 승무원 전원이 사망한 KAL 007 사건과 달리, 꺾어서 추락한 KE 801 편 경우에는, 추락한 기체와 시신 등 증거물이 충분할 뿐만 아니라, 지상관제 부분 등 관련 시설의 증거와 증인이 모두 확보되어 있고, 생존자가 다수 있어, 사고의 진상을 밝히는 데 비교적 수월하리라고 생각된다. 더구나, KAL 007 사건에서는 가해자가 소련의 국가기관인 소련군이었기 때문에, 국제재판의 강제관할권이 없는 국제사회에서, 소련도 소련을 승계한 러시아도 사건의 책임을 부인해왔고, 피해자인 대한항공도 우리 나라도 가해자인 소련이나, 그를 승계한 러시아에 대해 손해배상을 청구하거나 가능한 법적 조치를 모색하지도 않고 있다. 그러나, KE 801편 사고의 경우에는 모든 증인과 증거물이 확보되어 있고, 가해자와 피해자가 모두 명백히 드러나고 있으며, 합의가 안 되는 경우, 국내법원에서 충분히 다룰 수 있는 국경을 넘는 法律 문제(transnational legal problems)이다. 다만, 이 사건이 국내법원에서 다루게 되는 경우에는 미국과 한국에서 제소할 수 있는 제소가능기간에 유의하여, 미국에서 소송하는 경우에 사고발생일로부터 1년이 되는 날까지 소송을 제기해야

4) In re KAL Disaster of Sept.1, 1983, 937 F2d 1475, 1490(D.C. Cir.1991)

하고, 한국에서라면 바르샤바협정상 항공권에 명시된 대로 2년이내에 소송을 제기하면 된다. 이 글에서는, 많은 피해자들이 배상을 상대적으로 많이 받아 낼 수 있다고 생각되는 미국에서 소송을 제기하기를 선호하는 경향이 많은 점을 고려하여, 미국에서 제기되었던 KAL 007 사건과 관련된 제소사건들의 경우와 비교하여, 판에서 추락한 KE 801편 사고에 관한 사실관계를 검토하고, 관할권 문제와 적용법규 및 손해배상에 관하여 전반적으로 분석하였다.