

미국의 항공사고 피해자가족 지원법

(Recent Developments of the Aviation Disaster Family Assistance
Act of the United States)

최준선

성균관대학교 법대 교수

Prof. Choi June Sun

College of Law,

Sungkyunkwan University

■ 목 차 ■

- I. 序 言
- II. 立法目的
- III. 被害者家族支援法の 内容
- IV. 2000년 被害者家族支援法の 改正
- V. 結 語

I. 序 言

미국의 항공사고 피해자가족 지원법(Aviation Disaster Family Assistance Act of 1996)은¹⁾ 1996년 TWA 800기가 미국의 플로리다주 상공에서 폭발, 추

1) SECTION 1. SHORT TITLE: This Act may be cited as the 'Aviation Disaster Family Assistance Act of 1996.' <http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/useftp.cgi?IPaddress=wais>.

락한 사고에 대한 미국의회의 입법적 대응의 일환으로 1996년에 제정되었다.²⁾ 이 법률은 Korean Airlines Accident in Guam on August 5, 1997의 여파로 외국항공사에게도 적용시키기 위한 1997년 법률에 의하여 보완되었고,³⁾ 兩法律은 2000년 4월 5일에 제1차 개정되었다.⁴⁾ 이 법률의 주요 내용은 미국교통안전국(the National Transportation Safety Board: NTSB)와 미국 항공사들에게 미국에서 발생한 생명에 중대한 손실을 준 대형 항공기사고 피해자들의 가족을 지원할 의무를 부과한다는 것이 그 주요 내용이다.⁵⁾

항공기는 가장 안전한 교통수단이다. NTSB의 조사에 의하면 미국의 경우, 1995년 연간 항공사고 사망자 수는 162명인데 비하여 미국의 고속도로상에서 교통사고로 사망한 사람의 수는 월 평균 3,300명이라 한다. 항공사고는 매우 드물다. 늘상 있는 일이 아니기 때문에 항공사고에 대한 조치는 미흡할 수밖에 없고, 그 피해자 가족에 대한 배려도 충분치 못하였던 것이 사실이다. 피해자 가족으로서 사고 후 사고에 대한 정보 및 피해자에 대한 정보를 얻기가 매우 어렵다. 단순히 항공기에 탑승하였는지의 여부를 확인하는 데에만도 몇 시간씩 또는 몇일이 걸리기 일쑤이고, 유해와 유품의 취급, 항공사와 정부 기관, 언론매체 및 소수의 변호사의 무신경과 무지는 피해자의 가족을 실망시키는 정도를 넘어 분노를 일으키는 경우도 허다하다. 잔해가 수 km에 걸쳐 흩어져 있으며, 인적·물적 장비가 거의 없는 열대성 기후아래서의 구조·지원활동을 하거나 0도 이하의 기후아래서의 무계획적인 사고구조활동은 지극히 비능률적일 수밖에 없다. 그리고 미국의 경우 국내항공사고라고 하더라도 아메리카 대륙 각지에 유족이 흩어져 있어서 피해자의 신원확인과의 연락, 유해

access.gpo.gov&filename=hr793.104&directory=/disk/wais/data/104_cong_reports.

2) 49 U.S.C. §§ 1136, 41113.

3) 1997년 법률의 내용은 <http://frwebgate1.access.gpo.gov/cgi-bin/waisgate.cgi?WAISdocID=1009011882+3+0+0&WAISaction=retrieve>에서 볼 수 있다.

4) 이 법률이 시행된 이래 4건의 항공사고에서 이 법률이 적용되었다. United Express accident in Quincy, Illinois on November 19, 1997; Comair in Monroe, Michigan on January 9, 1997; Korean Airlines in Guam on August 5, 1997; and Scenic Air in Montrose, Colorado on October 8, 1997.

5) 本稿는 미국의 law firm인 Condon & Forsyth LLP가 발표한 "The Aviation Disaster Family Assistance And Support Acts: An Update, July 1999"를 기초로(원문은 <http://www.condonlaw.com/july99.htm>에서 볼 수 있다) 미국의 항공사고 피해자 지원법에 관하여 고찰하였고, 우리 나라의 대응에 관하여 살펴본 것이다.

와 유품의 취급이 우리보다는 훨씬 복잡하리라는 것은 짐작할 수 있다.

우리나라의 경우에도 항공사고가 드물지 않게 있어 왔고, 그 때마다 항공사측의 자발적인 노력으로 희생을 줄이고 피해자의 가족들에게 충분한 보상을 하려 노력하여 왔으며 정신적인 고통에 대한慰藉를 위하여 최선을 다하였다. 따라서 우리나라의 경우에는 이와 같은 법률이 필요할 것으로 생각되지는 않는다. 그러나 1997년 법률에 의하여 미국에 취항하는 외국항공사에게도 똑같은 법률이 적용되므로 우리로서도 어느 정도 대비를 하여야 하며, 미국의 법률제정동향을 살펴서 우리 나름대로의 피해자 가족을 위한 프로그램을, 그것이 법적이든, 도의적이든, 가져야 하지 않을까 생각한다.

II. 立法目的

항공사고 피해자가족 지원법의 입법목적은 사고 후 苦痛과 悲痛에 빠져있는 피해자들의 가족들에게 지원과 서비스를 제공하기 위한 것이다. 동 법률에 따르면 NTSB와 적십자(Red Cross)는 피해자가족들의 정신적인 건강에 대한 서비스를 제공하여야 하며, 피해자가족과 긴밀한 연락을 유지할 책임이 있다.⁶⁾ 이 업무의 감독은 가족지원서비스담당관(Director of Family Support Service)이라는 명칭을 가진 NTSB가 파견한 연방관리가 담당한다. 이 사람의 주요 임무는 피해자가족들이 적절히 보살펴지고 있는지 그리고 사고에 관하여 피해자가족들이 적절하게 설명을 듣고 있는지를 감독하는 것이다.⁷⁾

이와 같은 피해자가족에 대한 지원을 규정한 법규는 미국의 항공산업 특유의 것으로, 어느 국가에도 이와 같은 입법을 가지지 아니하고 있으며, 미국 내에서도 육상여객운송이나 해상여객운송의 피해자 지원법 같은 것은 두고 있지 않다.⁸⁾ 물론 이와 같은 법률이 제정되기 전부터 대부분의 항공사들은

6) The Aviation Disaster Family Assistance Act of 1996에 따라 NTSB는 미국 적십자사를 항공사고 희생자가족 구호기관으로 지정하였고, 적십자사는 그 산하에 Red Cross Disaster Mental Health Services (DMHS)를 조직하였으며, 이 기구에는 7000여명의 자원봉사자(90% 이상이 자원봉사자 이다)가 미국 각지에서 활동하고 있다. Michele Turk, "Red Cross, NTSB Ink Deal to Help Aviation Victims' Families", http://www.disasterrelief.org/Disasters/980928NTSB/index_txt.html 참조.

7) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 1.

8) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 1-2.

대형 사고발생 후 자발적으로 피해자가족들에 대하여 여러 가지 방법으로 지원하였다. 그러나 이와 같은 법률의 제정으로 이제는 피해자 가족에 대한 지원이 단순한 사고 항공사의 慈悲나 慈善 또는 道義的인 責任意識의 發露가 아닌 피해자 가족의 권리에 따른 의무로 되었고, 피해자 가족에 대한 지원은 사고항공사의 도덕적인 의무가 아닌 법적 의무가 되었다. 항공사고에 대해 법적 책임이 있는지의 여부와는 상관없이 법률의 내용에 따라 항공사는 일단 이 지원계획을 수행하여야 한다. 예컨대 항공사고가 공항시설, 관제소, 항공사 등의 복합적인 원인에 의하여 발생한 경우에도 항공사는 우선 피해자 가족을 지원하여야 할 의무를 부담하게 된다.

Ⅲ. 被害者家族支援法の 內容

1. 被害者家族支援計劃書の 內容

被害者家族支援法の 制定으로 미국에 운항하고 있는 모든 항공사는 피해자 가족 지원계획서를 교통부(the Department of Transportation, DOT)에 반드시 제출하여야 하고, 그 계획서에는 다음과 같은 것을 포함하여야 한다.⁹⁾

(i) 승객의 가족들이¹⁰⁾ 승객의 안부를 묻기 위하여 전화를 할 수 있는 무료 전화를 가설하고 그 전화번호를 공시하여야 하며, 그 통화를 관리할 인력을 배치하여야 한다.¹¹⁾

(ii) 탑승객의 신원이 확인되면 지체없이 가족에게 탑승객의 탑승사실을 통지하는 절차를 마련하여야 한다. 피해자 가족들은 사고승객명단이 일반적으로 공표(공공매체를 통하여 보도)되거나 어떤 공식적인 통지를 받기 전에 통지받아야 한다.¹²⁾

9) 미국 내국항공사의 경우: 49 U.S.C. § 4113(b)(Contents of Plans)(1)-(11), 외국항공사의 경우: 49 U.S.C. § 41313(c)(1)-(14)(Contents of Plans)(1)-(14). Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 2.

10) 가족의 범위에 관하여는 명문의 규정이 없다. 그러나 최소한 직계가족과 동거가족을 포함하는 것으로 보아야 할 것이다.

11) 49 U.S.C. § 4113(b)(1).

12) 49 U.S.C. § 4113(b)(2) and (3).

- (iii) NTSB와 적십자에 탑승객의 명단을 제공하여야 한다.¹³⁾
- (iv) 遺骸와 遺品の 처분에 관하여 피해자 가족들과 협의하여야 한다.¹⁴⁾
- (v) 피해자 가족들의 요구가 있으면 항공사가 관리하고 있는 탑승객의 소유물을 반환하여야 한다.¹⁵⁾
- (vi) 탑승객의 소유물은 18개월간 보관하여야 한다.¹⁶⁾
- (vii) 위령탑(monument)의 건립에 대하여 각 탑승객의 가족들과 협의하여야 한다.¹⁷⁾
- (viii) 운임을 지급하지 아니한 승객도 운임을 지급한 승객과 똑같이 대우하여야 한다.¹⁸⁾
- (ix) 사고 후 적십자와 협조하여 피해자 가족들에게 적절한 수준의 서비스와 지원을 제공하여야 한다.¹⁹⁾
- (x) 적십자의 봉사활동에 대하여는 보상을 하여야 한다.²⁰⁾
- (xi) 피해자 가족들의 사고현장방문을 지원하여야 하고, 그들이 현장에 머무르는 동안 그들에게 물리적인 지원을 하여야 한다.²¹⁾
- (xii) 계획을 수행할 충분한 자원을 확보하여야 한다.²²⁾

2. 搭乘客에 대한 情報 確保

탑승객의 정확한 명단과 연락처를 확보하기 위하여 미국으로 또는 미국으로부터 운행하는 모든 항공사들은 모든 미국인 승객의 성명을 기록하여야 하고, 전화번호를 포함한 연락처를 고지할 것을 여객에게 요구하여야 한다. 이와 같이 확보된 탑승객에 대한 정보는 항공사고 발생 후 3시간 내에 국무부(Department of State)에 전달되어야 한다.²³⁾

13) 49 U.S.C. § 41113(b)(4).

14) 49 U.S.C. § 41113(b)(5).

15) 49 U.S.C. § 41113(b)(6).

16) 49 U.S.C. § 41113(b)(7).

17) 49 U.S.C. § 41113(b)(8).

18) 49 U.S.C. § 41113(b)(9).

19) 49 U.S.C. § 41113(b)(10). 49 U.S.C. 외국항공사의 경우, § 41113(b) (9), (10), (11)항의 적용을 원하지 않는 외국항공사는 적절한 대안을 제시할 수 있다. § 41313 (b)(14) 참조.

20) 49 U.S.C. § 41113(b)(11).

21) 49 U.S.C. § 41113(b)(12).

22) 49 U.S.C. § 41113(b)(13).

3. 支援費의 分配

피해자가족 지원법률을 시행할 때 소요되는 비용은 어떻게 분배되어야 하는가 의문이다. 즉, 피해자가족 지원비용 중 어떤 비용은 항공사가 부담하고, 어떤 비용은 정부가 부담하는가 하는 것이다.

대형 사고가 발생하면 NTSB, D-Mort Team,²⁴⁾ 지역 소방 구조대, 그리고 시체안치소, 기타 정부관련 부서 등 여러 정부 부처가 개입된다. 사고 관련 항공사는 이와 같은 정부기관이 지급한 비용을 상환할 아무런 법적 의무도 없다. District of Columbia v. Air Florida 사건에서 D.C. Court of Appeals 은²⁵⁾ 법률에 다른 규정이 없는한, 보통법(common law)상 화재나 안전사고로부터 국민을 보호하기 위하여 지출된 공공 서비스의 비용은 전체로서의 사회의 부담이지 그와 같은 서비스를 필요하도록 만든 과실있는 불법행위자에게 부과되는 것은 아니라고 판단한 것도 같은 취지이다.²⁶⁾

피해자가족지원에 관한 법률이 제정되었다고 하여 화재와 구조, 피해자 구호 그리고 유해의 신원확인에 대한 정부의 의무가 경감 또는 완화되는 것은 아니다. 오히려 동 법률은 다음과 같이 명시하고 있다. 즉, NTSB는 사고에 관련된 치명적 상처를 입은 승객의 회복과 신원확인을 돕는데 있어서 연방차원의 우선적 책임을 진다.²⁷⁾

다만 동 법률은 종래에는 항공사가 지급하지 않아도 되던 비용을 이제는 법적 의무로서 지급하여야 한다고 규정한다. 그와 같은 비용은 예컨대, 피해자가족에 대한 사고 통지와 가족이 이용할 수 있는 무료전화비용, 소유물의 반환 비용, 18개월간의 소유물의 보관비용, 위령탑 건립비, 법정 피해자가족 지원기관에 대한 합리적인 보상 비용, 사고현장에서 피해자가족에 대한 물리

23) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 2.

24) D-Mort Team이란, National Disaster Mortuary Team의 약어로서, 법의학 및 병리학 전문가 그룹으로서 지방관청당국을 원조하기 위하여 미국 연방정부가 대형사고현장에 파견하는 팀을 말한다.

25) 750 F.2d 1077, 1080 (D.C. Cir. 1984).

26) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 3.

27) 49 U.S.C. § 1136(b): "The NTSB shall have primary Federal responsibility for facilitating the recovery and identification of fatally-injured passengers involved in an accident."

적 보호 비용 등이다. 여기서 법정 피해자가족 지원기관이란 바로 적십자를 의미한다. 적십자는 적십자의 임무를 수행함에 있어서 항공사가 가능한 한 최대한의 자원을 활용하도록 유도할 수 있다.²⁸⁾ 적십자의 임무란, 예컨대 상담, 사고현장에서의 피해자가족 개개인에 대한 보조, 사고를 당한 가족을 만나고 장례식 등 위령사업을 준비하는 것 등이 있다. 이 외에도 항공사들은 합동피해자가족지원센터를 운영하는 등 피해자가족이나 NTSB에 대하여 다른 서비스를 제공할 수도 있다.²⁹⁾ 여기서 중요한 것은 어떤 비용은 법령에 따라 항공사의 부담이 되고, 또 그와 같은 비용이 보험에 의하여 담보되는지를 확인하는 것이다.³⁰⁾

항공사고가 발생하면 항공사에게 법적인 의무는 없지만 스스로 피해자의 가족에게 제공하기를 원하는 서비스가 많이 있다. 우선 사고발생 후 수일 또는 수주일 내에 \$15,000 내지 \$20,000를 피해자의 가까운 가족에게 선지급하는 방안을 생각해 볼 수 있는데, 이와 같은 선지급은 EU에서는 1998. 10. 18. 시행된 EC Regulation 2027/97에 의하여 이미 확립된 관례가 되었다.³¹⁾ EC Regulation은 항공사는 사망사고에 대하여 보상을 받을 자를 확정된 후 15일 내에 피해의 정도에 따라 필요경비를 지원하기 위하여 최소 15,000SDR 이상의 선급금을 지급하여야 한다고 규정하고 있다. 미국에서도 이와 같은 선급금의 지급은 인정될 수 있을 것이다. 다만 선급금의 지급에 대한 명백한 근거가 없기 때문에 보험자의 동의를 받아야만 한다는 문제가 남는다.

그러나 이와 같은 선급금의 지급이 항공사의 책임을 인정하거나 장래의 손해배상액 결정을 배제하는 의미로 해석되어서는 안되며, 극히 예외적인 경우 외에는 이 비용은 반환받을 수 없다고 규정하고 있다. 이와 같은 규정은 탑승객이 사망하거나 항공사고로 탑승객이 중상을 입은 경우에만 적용된다. 항공사의 입장으로서 이와 같은 자발적인 정책을 도입할 수는 있으나 사전에 보험자와 합의를 거쳐야 할 것이다. 보험증권에 보면, 항공사가 피해자에게

28) 49 U.S.C. § 1136(f).

29) NTSB는 합동피해자가족지원센터 운영비는 항공사의 부담이라는 입장을 취하고 있다. 1999년 7월 6일 NTSB는 연방차원의 항공사고피해자가족지원계획서를 발표하였다. 이와 같은 계획서는 이미 1997년 4월 9일에 이미 발표된 것을 약간 보완한 것이다.

30) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 3.

31) Condon & Forsyth LLP., op. cit., footnote 11.

자신의 책임을 인정하는 것으로 간주될 수 있는 어떠한 지급도 금하고 있기 때문이다.

결론적으로 정부 기관이 지급한 비용은 정부의 부담이 되고, 항공사가 지급한 비용은 보험자와 협의하에 보험자 및 항공사의 부담이 된다. 결국은 항공사고피해자가족지원법의 영향으로 항공사와 정부의 비용분배문제에 대한 어느 정도의 기준이 제시됨으로써 과거에 모든 비용을 항공사가 전액 부담하였던 문제가 다소 완화될 수 있게 된다.

4. 辯護士의 接近禁止 等

항공사고 피해자가족 지원법은 사고 후 45일 내에는 변호업무를 하거나 사건을 해결하려는 변호사와 그 대리인 등이 피해자가족들과 계약하는 것을 금지하고 있다. 또한 사고항공사들에게 항공사고시 사고로부터 발생할 피해자가족 지원계획을 마련하여 DOT와 NTSB에 제출할 의무를 부여하고 있다. 그리고 이 지원계획에는 사고 피해자들의 가족에 대한 특정 서비스(specified services)를 제공한다는 내용할 반드시 포함시키도록 하였다.³²⁾

5. 外國航空社의 被害者家族支援法

1997년 8월 5일 Korean Air의 Guam 사고의 여파로, 미국 의회는 “1997년 외국항공사의 피해자가족지원법”³³⁾을 입법하였다.³⁴⁾ 이 법률은 1996년 법률에서 미국 항공사들에 부과된 피해자가족 지원에 관한 사항을 외국 항공사들에게도 꼭 같이 요구하는 것을 내용으로 하고 있다.³⁵⁾ 따라서 피해자가족 지원 프로그램(또는 지원계획, plan)을 마련하여 시행하는 문제는 미국 항공사들과

32) 49 U.S.C. § 41113.

33) 49 U.S.C. § 41313.

34) <http://frwebgate1.access.gpo.gov/cgi-bin/waisgate.cgi?WAISdocID=1009011882+3+0+0&WAIAction=retrieve>.

35) 토론 과정에서 미국의 법률이 외국의 항공사에게도 적용되는 것은 주권의 침해가 아닌가 하는 질의가 있었다. 그러나 미국법의 역외적용(extra-territorial application of the the United States laws) 문제는 미국의 Sherman Act와 Clayton Act와 같은 독점금지법, 그리고 상표법인 Lanham Act의 역외적용이 빈번히 발생하고 있는 현실이므로 같은 차원에서 이해하면 좋을 듯 하다. 이들 법률은 외국에서의 외국인(법인-기업)의 행위가 미국에 영향을 미치는 경우, 그 외국인(기업)에게 이들 미국법률이 직접 적용된다.

외국 항공사들이 다같이 해결하여야 할 문제이다. 다만 1996년법에 의하면 승객이 아닌 피해자들의 가족에게도 똑같은 지원을 하여야만 한다는 점은 외국 항공사에 관한 1997년법에는 규정이 없었다.³⁶⁾ 따라서 1996년의 항공사고 피해자가족 지원법상 피해자의 개념에는 항공기의 승무원까지도 포함하나, 1997년 외국항공사의 피해자가족지원법에서는 항공기의 승무원은 피해자의 개념에 포함되지 않는다. 이는 아마도 외국항공사의 소속 승무원은 미국을 여행하려는 여객이 아니고, 그 승무원이 고용된 항공사의 소속 국가의 보호를 받을 수 있을 것으로 생각한 듯 하다. 그러나 2000년 개정법률에서 이를 국내항공사의 경우와 꼭 같이 규정하였으므로 이제는 구분할 실익이 없다.³⁷⁾

6. 서비스代行專門會社의 誕生

항공사고 피해자가족 지원법의 시행으로 미국에는 새로운 업종을 영위하는 회사가 설립되었다. 다양한 종류의 피해자가족 지원 서비스를 제공하는 회사가 그것이다. 현재 미국과 외국의 여러 항공사들이 이러한 회사와 피해자가족 지원 서비스 계약을 체결하였다. 이는 미국 내에 소수의 직원만 상주시키고 있는 외국 항공사의 경우 특히 효과적이다. 항공사의 입장에서는 이와 같은 계약을 체결함에 있어서 항공사에게 법적인 의무가 없거나 항공사가 원하지 않는 서비스는 계약에서 제외하도록 주의하여야 할 것이다. 이들 회사가 제공하는 모든 서비스를 수용하다보면 그 비용이 지나치게 과다해지고, 그 비용을 보험사로부터 보상받는데 문제가 있을 수 있기 때문이다.³⁸⁾

36) 49 U.S.C. § 41113(b)(9).

37) SEC. 403. FOREIGN AIR CARRIER PLANS. (a) Inclusion of Nonrevenue Passengers in Family Assistance Coverage.--Section 41313(a)(2) is amended to read as follows: "(2) Passenger.--The term 'passenger' has the meaning given such term by section 1136".

SEC. 401. RESPONSIBILITIES OF NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD.

(c) Inclusion of Nonrevenue Passengers in Family Assistance Coverage.--Section 1136(h)(2) is amended to read as follows: "(2) Passenger--The term 'passenger' includes--(A) an employee of an air carrier or foreign air carrier aboard an aircraft; and (B) any other person aboard the aircraft without regard to whether the person paid for the transportation, occupied a seat, or held a reservation for the flight."

38) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 3.

IV. 2000년 被害者家族支援法の 改正

1. The RAND Report

RAND 사법연구소(RAND Institute for Civil Justice)는 의회의 의뢰로 사고조사와 피해자가족 지원에 있어서 NTSB의 기능과 역할에 대한 연구보고서를 작성하였다.³⁹⁾ 이 보고서를 기초로 1996년 및 1997년법이 2000. 4. 5. 개정되었다.⁴⁰⁾

RAND 보고서는 피해자가족 지원문제를 담당할 기관으로 NTSB가 적당한지의 여부, 현재까지 NTSB는 대형 항공기 사고 피해자의 가족에 대한 지원을 함에 있어 그 역할을 다 충분히 수행하였는지의 여부, NTSB와 그 직원들이 대형 사고의 사고조사를 다룰 기술적 지식과 전문기술을 보유하고 있는지의 여부, NTSB에 사고조사를 도울 독립적 전문가를 고용할 자금과 권한이 부여되어야 하는지 여부, NTSB가 업무용 비행기를 포함한 소형 항공기 사고와 일반 항공사고를 조사함에 있어서 대형 사고에 있어서와 같은 정도의 권한과 그 정도로 완전하고 충분한 인원을 보유하여야 하는지의 여부, NTSB가 기술적 지식에 있어서 과도하게 항공기 제조업체에 의존하는지의 여부, 대형 및 소형 사고에 있어서 NTSB의 수행이 만족스러웠는지의 여부, NTSB가 마련한 사고조사시스템에 참가할 자로서 원고의 변호사 또는 피해자 가족들의 다른 대표를 포함해야 하는지의 여부, NTSB 보고서의 불승인과 관련하여 NTSB 보고서 외에도 자료 및 사실조사까지도 불승인할 수 있도록 법령이 개정되어야만 하는가의 여부, NTSB의 규정과 정책이 개정되어야 하는지의 여부, 당사자들의 변호사에게 공청회에서 대변인 자격이 허락되어야 하는지의 여부, 사고의 피해자, 조사의 당사자 그리고 NTSB에 의하여 사고와 관계된 정보 공개에 대한 규제의 필요성 여부 등을 재검토하였다.

RAND 보고서는 피해자가족지원에 관한 항목에서 가장 중요한 점은 사고에 관한 정보제공이라는 점을 강조하였다. 피해자가족들의 정보제공 요구는 이러한 정보를 공개함으로써 항공사와 제3자의 이해관계에 영향을 미치고, 사

39) 상세한 내용은 Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 3 참조.

40) 2000. 4. 5. 개정법률은 <http://www.nts.gov/Family/title4.htm>에서 볼 수 있다.

고조사의 당사자들 및 법령상의 공개제한규정과 상충하므로 적절한 균형이 필요하다.⁴¹⁾

2. 2000년 개정법률의 내용

2000. 4. 5. 공포된 개정법률은 1996년법과 1997년법을 동시에 개정한다. 주요 내용을 요약하면 다음과 같다.

변호사가 피해자 및 피해자 가족에 접근 또는 고객유인이 금지되는 기간이 종래 30일에서 45일로 연장된다.⁴²⁾ 미국 항공기가 관련된 사고가 미국 밖에서 발생한 경우, 변호사의 해외에서의 접촉도 금할 수 있다. 구법에서는 변호사(Attorney)만이 접근금지의 대상이었으나 개정법에서는 변호사뿐만 아니라 그 동료, 대리인, 고용인 그리고 대표자(including any associate, agent, employee, or other representative of an attorney)도 그 접촉이 금지된다.⁴³⁾

사고일로부터 30일 동안 적십자의 고용인, 대리인 또는 자원봉사자들의 정신건강과 상담 서비스 제공을 지방정부가 방해할 수 없다. NTSB는 이 기간을 추가로 30일 연장할 수 있다.⁴⁴⁾

“승객”을 무임 탑승자를 포함하여 모든 탑승객을 포함하는 것으로 재규정하였다.⁴⁵⁾

법이 통과된 후 180일 이내에 미국과 외국 항공사는 다음 항목을 포함하는 수정계획서를 제출하여야 한다.⁴⁶⁾

(i) 피해자가족의 요구가 있으면 항공사는 사고기의 예비승객명단에 승객의 이름이 있는지의 여부를 밝혀야 한다.⁴⁷⁾

(ii) 항공사는 사고 후 피해자가족의 요구를 충족시키기 위하여 항공사의 고용인과 대리인을 충분하게 훈련시킨다.⁴⁸⁾ 이 조항에 따라 NTSB는 미국과 외국 항공사의 훈련프로그램을 감독할 권한을 갖게 된다.

41) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 4.

42) SEC. 401(a)(1)(C).

43) SEC. 401(a)(1)(B).

44) SEC. 401(b)(3).

45) SEC. 401(c)(2).

46) SEC. 401(c)(4).

47) SEC. 402(a)(1). § 41113(b)(14) 추가.

48) SEC. 402(a)(2). § 41113(b)(15) 추가.

(iii) 사고가 해외에서 일어난 경우 미국에 있는 미국인 가족들에게 지원을 한다. 그리고 지원을 함에 앞서 NTSB 및 국무부와 협의한다.⁴⁹⁾

V. 結 語

대형 항공사고의 여파로 피해자가족 지원, 피해자 구조, 심지어는 사고조사에 소요된 비용 등 정부가 지급한 비용을 항공사에게 부담시키는 경향이 커지고 있다.⁵⁰⁾ 그와 같은 비용에는 예컨대 다음과 같은 것이 있다.⁵¹⁾

- 사고현장으로 또 사고현장으로부터의 식품, 숙박 그리고 피해자가족의 수송에 관한 합리적인 사무비 및 수송비

- 피해자의 회복과 신원확인을 하는 정부 관리에 대한 초과 근무 수당

- 피해자의 회복과 유해에 대한 외관 및 齒列記錄 등 전통적 방법을 통한 신원확인에 소요된 합리적 비용 및 완벽한 신원확인을 위한 대체기술(유전자 검사)에 소요된 비용

- D-MORT팀의 수송비용, 신원불명시체 안치소 비용 및 그리고 팀의 합리적인 수당

- 유해의 탁송을 포함한 합리적이고 통상적인 장례비용 등

현재까지 대부분의 경우에 보험사는 피해자가족 지원비를 무제한 담보하여 왔다. 그러나 항공사가 더 많은 비용을 지급하기로 하는 경우, 보험자는 한도를 설정할 수 있을 것이다. 2백만 내지 5백만 달러가 그 한도가 될 것이다. 그 때는 보험자들은 보험증권에 '피해자가족지원비'라는 항목 대신에 어떠한 비용이 담보되는지를 특정하기를 원하게 된다. 미국 항공사들이 그와 같은 비용지급에 동의하게 되면 외국 항공사들도 IATA를 통하여 꼭 같은 비용지급에 대한 압력을 받게 될 것이다.

결국은 이 법률에 의하여 피해자가족 지원비용에 따른 비용은 보험자가 부담하는 것으로 되어 보험자의 책임범위가 명확해지는 효과가 있다. 또한 이 법률로 말미암아 정부가 부담하여야 할 비용과 사고항공사가 부담하여야 할

49) SEC. 402(a)(3). § 41113(b)(16) 추가.

50) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 5.

51) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 5.

비용의 구분이 분명하게 되는 효과도 있다.

NTSB는 미국의 공항 당국에게 피해자가족 지원과 보안 등 포함하는 비상 계획을 마련하도록 촉구하여 왔고, 현재까지 큰 성과를 거둔 것도 사실이다. 그러나 NTSB는 많은 항공사들이 단지 “계획서”만을 제출하고 이를 이행할 조직적인 팀을 구성하지도 않고 그 직원을 훈련시키지도 않는다는 점을 염려하고 있다. 대부분의 외국 항공사도 미국에서 발생하는 대형사고에 대처할 인원을 보유하고 있지 않는 것이 일반적이고, 미국에 소재하는 지원회사와 계약을 체결하거나 code share 협정을 맺은 다른 항공사들과 계약을 체결하여 이에 대응하고 있다. 그러나 대형사고가 발생한 경우에는 해당 항공사의 직원들이 사고 현장에 머무르며 지원임무를 담당해야만 한다. 그 직원들은 무엇을 어떻게 하여야 할지에 관한 훈련을 받아야 하고, 임무를 수행하는 항공사의 직원 및 계약자의 직원들을 지휘해야만 한다. NTSB는 훈련이 제대로 수행되고 있는지 그리고 훈련된 사고대책반이 구성되었는지를 확인하기 위하여 항공사에 대한 감독을 강화하고 무작위 추출조사를 하여야 할 것이다.⁵²⁾

1997년 4건의 대형 항공사고 이후 항공사고피해자 지원문제는 잠시 관심에서 멀어졌으나 RAND보고서가 발표되고 그 보고서에서 법률의 개정이 권고되었으며, 2000년 4월 개정법이 공포되었다. 이제까지는 단순히 항공사나 911 구조대(우리 나라의 119 구조대) 또는 적십자의 자선활동에 의존하였던 피해자가족지원은 이제는 하나의 법적 권리와 의무의 개념으로 발전하였으며 피해자가족 지원개념은 항공운송분야를 필두로 다른 분야의 운수업에도 영향을 미칠 것으로 생각된다.

미국에서는 대형교통사고 관련 피해자 지원시스템에 관한 논의가 매우 활발하다. 2000년 4월 25일과 26일에는 Hyatt Regency Crystal City, 2799 Jefferson Davis Highway, Arlington, Virginia에서 “운송과 법”(Transportation and Law)이라는 주제로 NTSB가 주최한 심포지엄이 있었다.⁵³⁾ 이 심포지엄에서는 항공, 육상, 해상 및 pipeline에 의한 운송상의 안전문제에 관하여 미국 전역에서 참가한 전문가와 운송업 관계자들의 주제발표와 토론이 있

52) Condon & Forsyth LLP., op. cit., p. 6.

53) 이 심포지엄은 항공운송뿐만 아니라 해상, 육상, pipeline에 의한 운송 등 다양한 운송수단의 활용에 있어서의 안전 문제를 다루었다.

었다. 이와 같은 발전의 추이를 주시하면서 적절한 대응책이 강구되어야 할 것으로 본다.**