

# 항공기사고에 대한 기술적 조사와 사법적 조사의 관계

## Die technische Untersuchung und die rechtliche Untersuchung beim Luftfahrtunfall

송성룡\*

Seong-Ryong Song\*

### 요 약

항공기사고는 사고관련자 들의 이해관계 혹은 사고조사자들의 관심분야에 따라 사실관계의 실체가 왜곡될 위험성이 있다. 현행 법령은 항공기사고를 조사함에 있어 기술적 조사와 사법적 조사를 분리함으로써 관계자의 이해관계에 따라 사실관계가 왜곡될 여지를 제도적으로 차단하여 객관적인 사고조사결과가 도출되도록 하고 있으나, 그 실효성에 대해서는 의문이 있다. 따라서 장래의 사고예방이라는 안전성 확보의 측면과 형사정책적인 측면을 동시에 고려하여 제한된 범위에서나마 고의나 중과실에 해당하지 않는 단순 과실범의 경우 사고조사에 협조한 관계자의 책임을 면하도록 하는 일정한 제도적 장치를 마련할 필요가 있다. 또한 사법적 판단이 확정될 때까지 기술적 사고조사결과를 잠정적으로 비공개로 하거나 확정하지 않는 방안도 고려해 볼만 하다. 물론 이와 같은 비공개주의는 사고 재발 방지라는 항공사고조사법 본래의 취지에 반하게 된다는 비판이 따를 수 있으나, 사고예방을 위해 사전에 공개가 필요한 위험 관련 정보와 사고관계자에게 사법적 불이익을 초래하지 않는 정보에 대해서는 일정한 개연성에 관한 정보를 미리 공개하도록 함으로써 제도의 미비점을 보완할 수 있다.

### Zusammenfassung

Beim Luftfahrtunfall kann nach den Interessen der Betroffenen oder nach der Stellungnahme von den für die Unfall-Untersuchung zuständigen Personen der Wahrheitsgehalt getäuscht werden. Um diese Sachverständnis zu verhindern, ist bei der Untersuchung des Luftfahrtunfall ist de lege lata gefordert, die technische Untersuchung und die rechtliche Untersuchung sich zu trennen. Jedoch ist es umstritten, wie es wirksamvoll ist. Also neben der Garantie auf die Sicherheit als Prevention des etwaigen Unfall in Futur muss die strafpolitische Seite beachtet werden. Damit ist es erforderlich, dass das bestimmte Mittel bereitstellt und damit den Betroffenen ihre Verantwortung erlassen können, wenn sie beim Unfall-untersuchung dienen. Und die Folge der technischen Untersuchung über den Unfall soll eine kurze Weile insofern nicht veröffentlichen, als ein gesetzlicher Urteil noch nicht festgestellt wird. Jedoch wird diese Nicht-veröffentlichung Vorwurf wegen der langfristigen Verhinderung auf die Informationen gemacht, in den man die Elemente von der Gefahr ergreifen kann. Deswegen wird Vorwurf gemacht, daß diese Verhinderung auf die Informationen wider das Wesen von dem Gesetz zur Luftfahrtunfallgesetz ist.

Stichwörter : Untersuchung des Luftfahrtunfalls, Luftfahrtunfall, Annex 13, Luftfahrtunfallgesetz

### I. 서 론

우리가 객관적 사실 또는 실체적 진실이라고 믿고

---

\* 공군사관학교(Republic of Korea Air Force Academy)

· 제1저자 (First Author) : 송성룡

· 투고일자 : 2010년 7월 18일

· 심사(수정)일자 : 2010년 7월 19일 (수정일자 : 2010년 8월 23일)

· 게재일자 : 2010년 4월 30일

기술하는 사실들은 정확히 말하면 부분적인 사실일 뿐이다. 왜냐하면 그러한 사실들이라고 하는 것이 실제로는 사실을 바라보는 인식 주체들의 수많은 입장들 중의 하나일 뿐이기 때문이다.

항공기 사고에 있어서도 조사기법이 다양하고 신뢰도가 높을수록 우리로 하여금 실제적 진실에 한걸음 더 가까이 다가갈 수 있다는 믿음을 주긴 하지만 어떤 경우에도 원래 있었던 그대로의 완전한 진실을 알아내는 것은 불가능하다.

특히 사법절차에서의 사실조사와 같이 사고 관련자들의 이해관계가 엇갈리는 경우 관련자들은 비록 직간접적으로 사고를 경험하고 관찰하였다 할지라도 자신의 이해관계를 기초로 하여 사실을 바라보기 때문에 스스로에게 유리한 것을 중심으로 기억해내고 진술하는 경향을 보이게 된다. 또한 이해관계가 없는 제3의 조사자 입장에서도 주어진 자료들로부터 여러 사정들을 추론해 냄에 있어 조사자가 과거 체득한 경험과 지식체계를 기준으로 판단하게 되는데, 문제는 그러한 경험과 지식체계가 완벽하지 않기 때문에 명백히 확인된 조사자료를 중심으로 판단한다 하더라도 다양한 방식의 추론이 가능하므로, 그 결론 자체가 객관적 진실이라고 단언할 수는 없다고 할 수 있다.

예컨대 동일한 항공기 사고에 대하여 조종미숙, 기체이상, 불량연료의 주입, 예기치 않은 돌풍 등과 같은 다수의 원인이 모두 연관되어 있을 때 사고를 인식하는 주체들은 일단 자신들의 주된 관심분야를 중심으로 사고의 원인에 접근하게 되고, 또한 인식주체들의 관심 밖에 있거나 스스로에게 불이익이 될 사실관계는 의도적으로 배척하는 현상을 보이게 된다. 이때 공정하고 객관적인 조사절차가 보장되지 않을 경우 주체들 상호간의 이해관계에 따라 특정한 주체의 주장이 객관적 사실과는 관계없이 사실인 것으로 공식화 될 가능성이 있다.<sup>1)</sup>

널리 알려진 인지심리학의 연구성과에 따르면 사람들은 대부분 자신이 세상을 보는 시각이 매우 객관적이라 생각하지만, 실제로는 자기가 보고 싶은 것만

을 보고 듣고 싶은 것만을 듣는 경향을 보인다.<sup>2)</sup>

따라서 동일한 사고를 조사함에 있어서도 즉 어떠한 목적을 위해 어떠한 주체가 어떠한 방식으로 조사를 하느냐에 따라 그 결과는 여러 가지 다른 모습으로 나타날 가능성이 있으므로 조사결과의 객관성을 확보하기 위해서는 조사의 주체가 어떠한 관점에서 어떠한 목적으로 조사를 행하는가와 조사의 대상자가 어떠한 입장에서 관련 증언과 증거를 제출하는지를 우선 검토하는 것이 무엇보다도 중요하다고 할 수 있다.

국제민간항공협약 제13부속서(Annex 13 To the Convention on International Civil Aviation) 3.1조는 “사고나 준사고 조사의 궁극적인 목적은 사고나 준사고를 방지하기 위함이므로 비난이나 책임을 묻기 위한 목적으로 사용하여서는 아니 된다.”라고 규정하고 있다.<sup>3)</sup> 또한 같은 부속서 5.4.1.조는 “비난이나 책임을 묻기 위한 사법적 또는 행정적 소송절차는 본 부속서의 규정 하에 수행된 어떠한 조사와도 분리되어야 한다.”고 규정하고 있다.<sup>4)</sup>

국제민간항공협약과 부속서에 따라 제정된 우리나라의 ‘항공, 철도 사고조사에 관한 법률’ 제30조도 항공기 사고를 조사함에 있어 “사고조사는 민·형사상 책임과 관련된 사법절차, 행정처분절차 또는 행정쟁송절차와 분리·수행되어야 한다.”고 규정하고 있다.

본 연구에서는 항공철도 사고조사에 관한 법률에 따른 기술적 조사와 민형사상의 소송절차수행을 위한

2) 우리가 사물을 인지할 때에는 사진을 찍듯 전체를 있는 그대로 객관적으로 인지하는 것이 아니라 관심을 가진 부분을 중심으로 선택적으로 인지하며, 인지된 사실을 기억해냄에 있어서도 회상하고 싶은 것을 선택적으로 회상하고, 기억의 일정한 공백을 기억하는 자가 자의적으로 채우는 등 기억자체를 주체의 입장에서 왜곡시키면서도 그것이 절대적으로 객관적인 사실이라고 믿는 경향이 있다는 점이 이미 다양한 실험을 통해 입증된 바 있다. 기억의 왜곡에 관해서는 이정모 외, 「인지심리학」, 2009. 228면 이하 참고.

3) 3.1 The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

4) 5.4.1 Recommendation.—Any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability should be separate from any investigation conducted under the provisions of this Annex.

1) 형사소송과 실제적 진실에 관한 연구로는 변종필, “자유심증주의와 그 내재적 한계”, 「사법행정」, 1997. 10, 제7면 이하; 변종필, “형사소송의 목적과 실제적 진실원칙”, 「안암법학」 제4호, 1996. 제1면 이하 참고.

사법적 조사를 대상으로 각각의 취지와 특성상의 차이를 비교함으로써 사고예방과 사법적 정의라는 목적을 효과적으로 달성하기 위한 방안을 모색해 보기로 한다.

또한 항공기사고 조사에 있어 국제민간항공협약과 동 부속서, 동 협약 및 부속서에서 채택된 표준과 방식에 따라 제정된 현행 항공법, 그리고 우리나라의 항공철도 사고조사에 관한 법률에 따라 행해지는 일반적인 의미의 사고조사(기술적 조사)와 법적인 문제의 해결을 위한 사법절차상의 사고조사(사법적 조사)가 양자 간에 객관적으로 존재하는 일정한 사실을 놓고 조사의 목적이라는 관점에 따라 어떠한 차이를 보이는지, 그리고 기술적 조사의 결과를 사법절차에서 증거로 채택할 수 있을 것인지, 그리고 조사결과의 객관성과 정확성을 확보하기 위해 기술적 조사결과를 사법절차에서 증거로 삼지 않도록 하는 제도를 도입할 필요성이 있는지 하는 문제와 함께 이와 같은 제도들의 실효성 등에 관하여 논하게 될 것이다.

## II. 항공기사고조사 일반

### 2-1. 항공기사고(Aircraft Accident)의 정의

국제민간항공협약 제13부속서에 의하면 항공기사고란 “누군가가 비행의 의도를 가지고 항공기에 탑승한 시점부터 그 탑승자 전원이 항공기에서 내릴 때까지 사이에 발생한 것으로서 항공기의 운항과 관련하여, ① 사람이 항공기내에 있음으로써 또는 체트분사를 직접 받음으로써 사망 또는 중상을 입은 경우, ② 항공기의 구조상의 강도, 성능 또는 비행특성에 악영향을 받았거나 동시에 피해부분의 대수리 또는 교환을 통상 필요로 하는 손해 또는 구조과괴를 항공기가 입은 경우, ③ 항공기가 행방불명되었거나 또는 사람이 전혀 발견되지 않은 경우”<sup>5)</sup>를 말한다.

우리나라 항공법은 국제민간항공협약과 동 부속서의 규정을 기초로 하여 2005년 11월 8일 제31차 법 개

정시 항공기사고에 대한 규정을 신설하였으며, 2009년 6월 9일 제49차 개정 항공법 제2조 제13호에서 다음과 같이 항공기사고를 정의하고 있다. 즉, 항공기사고란 “사람이 항공기에 비행을 목적으로 탑승한 때부터 탑승한 모든 사람이 항공기에서 내릴 때까지 항공기의 운항과 관련하여 발생한, ① 사람의 사망·중상 또는 행방불명, ② 항공기의 중대한 손상·파손 또는 구조상의 고장, ③ 항공기의 위치를 확인할 수 없거나 항공기에 접근이 불가능한 경우”를 말한다.

그밖에도 우리 항공법은 2009년 개정 법률에서 ‘항공기 사고’라는 개념 외에 국제민간항공협약 제13부속서의 규정을 참조하여<sup>6)</sup> ‘항공기 준사고’, ‘항공안전장애’, ‘경미한 항공안전장애’라는 개념을 새로 규정하였다.

여기서 ‘항공기준사고’는 “항공기 사고 외에 항공기 사고로 발전할 수 있었던 것”(항공법 제2조 14호)으로서 사고를 야기할 뻔한 위험한 운항 상의 사실이 발생한 상황을 말하며, 항공안전장애란 “항공기사고, 항공기준사고 외에 항공기 운항 및 항행안전시설과 관련하여 항공안전에 영향을 미치거나 미칠 우려가 있었던 것”(항공법 제2조 14호)을 말하고, 경미한 항공안전장애란 “항공기사고, 항공기준사고 및 항공안전장애 외에 항공안전을 해치거나 해칠 우려가 있는 경우(항공법 제49조의 4 제1항)”를 말한다.

이와 같이 우리 항공법이 항공기 사고와 관련한 개념 정의를 사고결과가 실제 발생한 경우 뿐 아니라, 사고를 야기할 뻔한 위험한 상황까지 포함시켜 구체화하고 다양화한 것은 그 입법취지가 이미 발생한 항공기 사고 그 자체 보다는 차후에 발생할 가능성이 있는 항공기사고의 예방에 중점을 두고 있기 때문이다. 민형사상 소송절차의 대부분은 이미 발생한 항공기사고를 대상으로 하지만, 준 사고등도 법률에 의해 형사상의 위협범으로 처벌될 수 있으며,<sup>7)</sup> 행정처분에 의

5) Annex 13 To the Convention on International Civil Aviation(Aircraft Accident and Incident Investigation) 9th edition, 2001. Chapter 1. Definitions, ICAO,

6) 국제민간항공협약 제13부속서에 따르면 항공기 준사고(Incident)란 “항공기사고를 제외한, 항공안전에 영향을 미치거나 미칠 우려가 있는 항공기의 운항과 관련한 사건(An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.)”으로 규정되어 있다.

7) 항공기 사고 및 준사고와 관련한 고의의 결과범 유형으로는 항공법 제156조 ‘항공상 위협발생 등의 죄’, 동법 제

한 제제가 부과될 수도 있다.

## 2-2. 항공기 사고조사 관련 법규정

### 2-2-1. 항공기 사고조사 관련 국제법 규정

항공기사고조사와 관련하여서는 국제민간항공협약 제26조와 함께 회원국에 대한 권고사항으로서 국제민간항공협약 제13부속서에 관련 사항을 규정해 두고 있다.

국제민간항공협약은 제26조에서 체약국의 항공기가 타 체약국의 영역에서 사망 혹은 중상 사고, 항공기, 항공보안시설의 중대 기술 결함 사고가 발생했을 경우 사고발생지국은 ICAO가 권고하는 절차에 따라 사고의 진상 조사를 개시하고, 사고 항공기 등록국(국적국)에는 조사에 임석할 입회인을 파견할 기회 부여하고 있으며, 조사국은 등록국에 그 사항에 관한 보고와 소견을 통보하도록 규정하고 있다.

한편 ICAO에 의해 제정된 국제민간항공협약 제13부속서는 사고발생지국이 조사의 전부 또는 일부를 등록국에 위탁할 수 있도록 규정 하고 있으며, 사고발생지국이 불분명할 때 등록국이 조사를 실시하거나 위탁하도록 규정하고 있고, 등록국, 제조국, 정비·설비국, 전문가제공국도 사고조사에 참가하기 위한 대표자를 임명할 수 있도록 하고 있다.

또한 동 부속서는 “항공기 사고조사의 목적은 사고의 재발을 방지하는데 있으며, 사고에 대한 비난을 가하거나 책임을 묻는 데 있는 것이 아니다”(제13부속서, 3.1.) “사법적, 행정적 제재나 책임을 부과하는 절차는 이 부속서의 규정 하에서 수행되는 어떠한 조사와도 분리되어야 한다.”(제13부속서, 5.4.1.)라고 규정하여 동 부속서가 사법적 관점이 아닌 기술적 관점에서 목적을 달성하기 위해 제정된 것임을 분명히 하

157조 ‘항행중 항공기 위험발생의 죄’, 동법 제158조 ‘항행중항공기위험발생으로 인한 치사상의 죄’가 있으며, 과실범 유형으로는 항공법 제160조 ‘과실에 의한 항공상 위험발생 등의 죄’(이상은 구체적 위험범에 해당), 형법 제268조 ‘업무상 과실 중과실 치사상죄’, 군형법 제71조 및 제73조 ‘합선, 항공기의 복물손괴’ 및 그 과실범 규정이 있고, 추상적 위험범 유형으로는 항공법 제161조 내지 178조 및 군형법 제36조 비행군기문란죄를 들 수 있다.

고 있다.

따라서 국제민간항공협약 및 동 부속서의 규정에 따르면 사고관련자에 대한 범죄성립여부와 손해배상 책임 발생 여부 등에 대한 판단은 협약에 따른 사고조사기관의 임무에 포함되지 않고 재판관할권을 갖는 국가의 사법기관의 고유 권한에 속하는 사항이라 할 수 있다.

### 2-2-2. 항공기사고조사 관련 국내법 규정

우리나라의 항공철도 사고조사에 관한 법률<sup>8)</sup> 역시 국제민간항공협약과 동 부속서의 취지를 받아들여 장래의 사고를 예방하기 위해 필요한 정보수집의 절차로서 사고조사 결과의 객관성을 확보하기 위한 제반 법적 장치들을 마련해 두고 있다.

우선 항공철도 사고조사에 관한 법률이 독립적이고 공정한 조사, 정확한 사고 원인 규명, 사고예방과 안전 확보를 목적으로 함을 명시하고,<sup>9)</sup> 독립성을 갖춘 항공사고조사위원회를 설립토록 규정하고 있다.<sup>10)</sup>

특히 사고조사의 객관성을 확보하기 위하여 필요한 경우 조사결과를 비공개로 하거나,<sup>11)</sup> 사법적인 절

8) 제정 2005년 11월 8일 법률 제7692호, 일부개정 2009.06.09 법률 제9781호.

9) 항공 철도 사고조사에 관한 법률 제1조(목적) “이 법은 항공·철도사고조사위원회를 설치하여 항공사고 및 철도사고 등에 대한 독립적이고 공정한 조사를 통하여 사고 원인을 정확하게 규명함으로써 항공사고 및 철도사고 등의 예방과 안전 확보에 이바지함을 목적으로 한다.”

10) 동법 제4조 제4조(항공·철도사고조사위원회의 설치) “① 항공·철도사고등의 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 독립적으로 수행하기 위하여 국토해양부에 항공·철도사고조사위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다. ② 국토해양부장관은 일반적인 행정사항에 대하여는 위원회를 지휘·감독 하되, 사고조사에 대하여는 관여하지 못한다.”

11) 동법 제28조(정보의 공개금지) “①위원회는 사고조사 과정에서 얻은 정보가 공개됨으로써 당해 또는 장래의 정확한 사고조사에 영향을 줄 수 있거나, 국가의 안전보장 및 개인의 사생활이 침해될 우려가 있는 경우에는 이를 공개하지 아니할 수 있다. ②제1항의 규정에 의하여 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위는 대통령령으로 정한다.”; 동법 시행령 제8조(공개할 수 있는 정보의 범위) “법 제28조제2항에 따라 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위는 다음 각

차와 분리하고, 12) 조사위원들의 비밀누설을 금지하고, 13) 사고조사위원회에 진술·증언·자료 등의 제출 또는 답변을 한 사람에 대한 인사상 불리한 처분을 금지하도록 14) 규정함으로써 관계자의 이해관계에 따라 사실관계가 왜곡될 여지를 일정부분 제도적으로 차단하여 객관적인 사고조사결과가 도출되도록 하고 있다.

### III. 항공기사고에 대한 기술적 조사와 사법적 조사의 관계

#### 3-1. 항공기 사고의 원인

항공기 사고는 다양한 원인에 의해 발생할 수 있으나 크게는 다음과 같은 원인들로 분류해 볼 수가 있다.

그 첫 번째로는 항공운항종사자의 고의 및 과실에 의한 경우로서 조종사의 실수, 정비 불량, 지상관제관의 지시오류 등에 의해 발생하는 경우이다. 두 번째로

호와 같다. 다만, 해당정보가 사고분석에 관계된 경우에는 법 제25조제1항에 따른 사고조사보고서에 그 내용을 포함시킬 수 있다. 1. 사고조사과정에서 관계인들로부터 청구한 진술 2. 항공기운항 또는 열차운행과 관계된 자들 사이에 행하여진 통신기록 3. 항공사고등 또는 철도사고등과 관계된 자들에 대한 의학적인 정보 또는 사생활 정보 4. 조종실·항공관제 및 열차기관실 등의 음성자료 및 기록물과 그 번역물 5. 비행기록장치 및 열차운행 관련 기록장치 등의 정보와 그 정보에 대한 분석 및 제시된 의견”

12) 동법 제30조(다른 절차와의 분리) “사고조사는 민·형사상 책임과 관련된 사법절차, 행정처분절차 또는 행정쟁송절차와 분리·수행되어야 한다.”

13) 동법 제31조(비밀누설의 금지) “위원회의 위원·자문위원 또는 사무국 직원, 그 직에 있었던 자 및 위원회에 파견되거나 위원회의 위촉에 의하여 위원회의 업무를 수행하거나 수행하였던 자는 그 직무상 알게 된 비밀을 누설하여서는 아니된다.”; 동법 제36조(비밀누설의 죄) “제31조의 규정을 위반하여 직무상 알게 된 비밀을 누설한 자는 2년 이하의 징역이나 금고 또는 5년 이하의 자격정지에 처한다.”

14) 동법 제32조(불이익의 금지) “이 법에 의하여 위원회에 진술·증언·자료 등의 제출 또는 답변을 한 사람은 이를 이유로 해고·전보·징계·부당한 대우 또는 그 밖에 신분이나 처우와 관련하여 불이익을 받지 아니한다.”

는 항공기 자체 및 부품 등의 하자에 의한 경우로서 항공기 제작 상의 결함, 정비 부품의 결함 및 연료의 결함에 의해 발생하는 경우를 들 수 있다. 세 번째로는 테러 등 불법적인 공격행위에 의한 경우를 들 수 있으며, 네 번째로는 난기류에 의한 양력상실이나 낙뢰에 의한 기기손상, 시계불량 등의 기상악화, 조류 등 장애물의 접촉 등 자연적인 요인을 들 수 있다.

끝으로 항공기 운항과 관련한 운영체계의 문제도 주요한 사고의 원인으로 볼 수 있는데, 승무원 등 항공종사자의 업무분담체계, 의사소통환경, 근무환경 및 스트레스, 교육과정, 보안 및 안전 시스템, 운항안전 감시체계, 부품 및 연료 등의 관리체계, 항공종사자의 자격관리체계 등 항공운항에 있어서의 관리 및 운영상 발생하는 다양한 문제점들도 항공기 사고의 직간접적 원인으로 볼 수 있다. 특히 사람의 주의력 결핍에 의한 사고발생은 항공운영시스템의 적합성과 불가분의 관련이 있다고 할 수 있다.

사실상 현실적으로 발생하는 항공기 사고는 위 원인들 중 특정한 어느 한 가지 요인에 의해서만 발생한다고 볼 수 없으며, 다양한 원인들이 복합되어 있는 경우가 대부분이다. 여러 사람의 과실이 중첩적으로 연결되어 있거나, 사람의 과실이 기상악화와 같은 자연 요인과 결합되기도 한다. 15)

항공기사고조사에서 사법적 관점에서의 조사는 위 사고원인 중 주로 사람의 행위 특히 사람의 고의 및 과실행위 그 자체에 집중된다. 그에 반해 기술적 관점에서의 조사는 사람의 고의 및 과실 행위 그 자체 보다는 그러한 행위를 발생시킨 원인 및 사고에 이르게 된 자연과학적 인과과정 등을 포함한 다양한 원인들을 동일한 비중으로 취급하여 그 중 결정적인 부분들을 찾아내는 데 집중된다.

#### 3-2. 기술적 관점에서의 사고조사와 사법적 관점에서의 사고조사

##### 3-2-1. 기술적 관점에서의 항공사고조사

15) 복합적인 사고발생 원인에 관하여서는 김선이, “항공기 사고와 불법행위 : 조종사·관제사 과실책임을 중심으로”, 『財産法研究』 24卷 1號, 2007, 232면. 참고.

항공·철도 사고조사에 관한 법률 제2조 제7호가 정하는 바와 같은 항공기의 사고 및 준사고의 조사 및 예방을 목적으로 항공사고조사위원회가 수행하는 과정 및 활동, 즉 항공기 사고 및 준사고와 관련된 정보·자료 등의 수집·분석·원인규명, 항공안전에 관한 안전권고 등과 같은 활동들은 기술적 관점에서의 항공기 사고조사, 즉 기술적 조사에 해당한다.<sup>16)</sup>

기술적 조사는 조사를 통해 사고에 대한 법적 책임의 소재를 밝히 것이 아니라 사고예방을 목적으로 사고의 원인과 결과 및 그 인과관계를 밝히는 것이 주된 목적이다.

따라서 기술적조사는 사고의 원인과 결과에 대한 다양한 과학적 기술적 인과관계를 대상으로 다양한 가능성을 염두에 두고 조사활동을 행하게 되며, 따라서 그 조사 결과도 확정된 사실이라기보다는 일정한 개연성에 중점을 두고 파악한 결과라 할 수 있다.

### 3-2-2. 사법적 관점에서의 항공사고조사

사법적 관점에서의 항공기사고조사, 즉 사법적 조사의 목적은 사고에 책임이 있는 자에 대하여 형사처벌이나 행정적 제재 및 민사상의 손해배상책임을 부과하기 위한, 즉 사고 관련 당사자 간의 법률적 분쟁을 해결하기 위한 직간접적 증거자료를 확보하는 것이다.

이와 같은 사법적 조사는 항공사고 및 준사고, 항공안전장애를 야기한 원인이 사람의 행위에 있을 경우 행위자의 고의·과실, 법익침해 및 손해 발생의 정도, 행위와 결과의 인과과정과 객관적 귀속 여부를 밝히기 위해 수행된다.

따라서 사법적 조사결과는 자칫 이해당사자의 권리를 침해할 가능성이 있으므로, 일반적 개연성만으로는 부족하고 고도의 개연성 내지는 확실성이 요구된다.

한편 사법적 조사에서는 사고의 원인과 결과에 대한 조사와는 별도로 일정한 위험수인의 한계 및 업무

상 위험책임의 분배 즉 사고의 원인이 되는 행위로부터 발생한 위험이 법적으로 허용되는 범위에 있는가 하는 문제<sup>17)</sup> 및 관련 업무수행자 상호간에 분배된 위험통제 의무 등을 확정할 필요성도 제기된다.<sup>18)</sup>

### 3-2-3. 기술적 조사와 사법적 조사의 상호 비교

앞에서도 서술한 바와 같이 기술적 조사와 사법적 조사는 이미 발생한 사실을 최대한 객관화시켜 서술하고자 하는 노력에 있어 사고 재발 방지의 관점에서 접근하느냐, 법적 책임 소재를 가리기 위해 접근하느냐에 따라 사태를 보는 시각의 차이가 존재한다. 즉 기술적조사의 대상은 사실관계 그 자체이나, 사법적 조사의 대상은 다양한 사실관계들 중 법적 평가의 대상이 되는 사실관계들에 국한된다. 또한 기술적 조사는 사고에 이를 수 있는 다양한 위험 요소들을 총괄적으로 검토하는 것을 목적으로 하고 있으나 사법적 조사는 그러한 위험요소들이 법적으로 허용되는 범위를 초과하였는지 하는 것이다. 따라서 기술적 조사는 다양한 원인들을 전제하고 결과발생과의 연관 가능성을 여러 방면에서 검토해나면서 그 개연성의 정도, 조사과정 자체의 과학적 타당성을 중요시하는 반면, 사법적 조사는 법적 책임을 명확히 하기 위해 법적 절차를 통해 확정된 증거의 증거능력과 증명력을 기초로 실제적 진실을 밝히는데 중점을 두고 있다.

기술적 조사와 사법적 조사의 차이를 표로 나타내어 정리하면 표1과 같다.

17) 항공기 등 교통운영에 있어 업무상의 대부분의 행위는 불가피하게 일정 수준의 사고 위험을 내포하고 있으며, 그와 같은 위험은 교통으로부터 얻는 편익 및 경제성이라는 다른 목적을 위해 일정부분은 법적으로 허용되는 범위에 있다. 따라서 법적 제재의 대상이 되는 행위는 허용되는 범위를 초과하는 위험을 발생시키는 행위이다.

18) 다양한 항공종사자들이 각자의 전문영역에서 고유한 업무를 분담하고 있으므로, 타인의 업무범위에 속한 결정을 신뢰하고 행한 행위는 법적인 처벌영역에 속하지 않는다. 따라서 각 직역간 혹은 직역내의 업무분담체계에서 구체적인 위험통제 의무가 누구에게 속하는지를 파악하는 것도 중요하다.

16) 동법 제2조 7. “사고조사라 함은 항공사고등 및 철도사고등(이하 “항공·철도사고등”이라 한다)과 관련된 정보·자료 등의 수집·분석·원인규명, 항공·철도안전에 관한 안전권고 등 항공·철도사고등의 조사 및 예방을 목적으로 제4조의 규정에 의한 항공·철도사고조사위원회가 수행하는 과정 및 활동을 말한다.”

표 1. 기술적 조사와 사법적 조사의 비교

Table 1. Comparison of technical investigation and legal investigation

	기술적 조사	사법적 조사
목적	사고 재발 방지	형사 처벌, 행정적 제재, 민사상 손해배상
조사대상	사고위험을 증대시키는 관계자의 의식 및 심리 상태 및 환경요인	규범적 관점에서 의무 위반으로서의 관계자의 고의, 과실 허용된 위험의 정도
	다양한 원인에 의한 사고발생 메커니즘(과학적 인과관계)	행위와 결과의 상당인과관계(규범적 인과관계)
	기술적 측면에서의 인적, 물질적 피해 양상 및 정도	인적, 경제적 측면에서의 손해발생의 정도
결과도출의 근거	다양한 가능성	고도의 개연성 혹은 확실성 있는 증거
법적근거	항공·철도 사고조사에 관한 법률 국제민간항공협약 국제민간항공협약 제13부속서	형법, 군형법, 항공법 중 처벌조항 민법 및 바르샤바협약체제 제조물책임법 등

3-3. 기술적 조사와 사법적 조사의 분리 원칙

국제민간항공협약 제13부속서 및 우리나라 항공 철도 사고조사에 관한 법률 제30조 등은 사고조사가 민·형사상 책임과 관련된 사법절차, 행정처분절차 또는 행정쟁송절차와 분리·수행되어야 한다고 규정하고 있다.

이는 기술적 조사의 정확도와 신뢰성을 제고하기 위한 것으로서 항공사고와 관련된 사람 및 기관이 법적 불이익을 회피하기 위해 사실관계를 왜곡하는 것을 방지하기 위한 목적으로 규정되었다고 할 수 있다. 한편 미국과 같이 기술적 조사결과보고서의 내용을 사법적 판단의 증거로 사용하지 않도록 명문 규정을 두고 있는 경우도 있다. 이에 관해서는 아래에서 다시 살펴보기로 한다.

IV. 사고조사 분리원칙과 관련한 현행 법제의 문제점과 개선방안

4-1. 현행법제의 취지와 그 실효성

기술적 측면의 사고조사는 사법적 측면의 사고조사든 과거에 발생하였던 사실에 대한 실체적 진실의 발

견에 주된 관심이 있다는 점에서 그 지향하는 목적 자체는 다르지 않다.

다만 법률적 판단을 목적으로 하는 사법적 사고조사는 객관적 사실관계 전체를 조사 대상으로 하는 것이 아니라 법적인 평가가 필요한 사실관계들만을 조사 대상으로 한다. 따라서 기술적 사고조사에서는 중요한 원인으로는 다루어지는 것일지라도 사법적 조사에서는 무의미한 것으로 취급될 수 있다.

기술적 사고조사와 사법적 사고조사 양자의 관계에서 특별히 문제되는 영역은 사법적 사고조사의 경우 기술적 사고조사와 달리 그 조사결과에 따라 사고와 관련된 인원과 기관에 대해 형사처벌, 행정적 제재, 손해배상책임 등의 불이익이 부과될 수 있으므로, 관련자나 관련기관이 사고조사에 비협조적이거나, 주된 사고원인과 책임을 제삼의 원인 혹은 제삼자의 책임으로 돌아가도록 인위적으로 조작함으로써 객관적 사실을 왜곡시킬 가능성이 존재한다는 것이다. 이러한 인위적 조작은 적극적으로 행해지는 경우는 거의 없고, 대부분 주요한 사실관계에 대해 침묵하거나, 기억하려고 하지 않거나, 관심을 다른 방향으로 돌리도록 진술하는 소극적인 방법으로 이루어진다.

따라서 기술적 사고조사의 경우 사고의 재발방지를 위해 사고와 관련한 원인, 결과 및 인과관계의 과학적 정확성이<sup>19)</sup> 본질적인 요소가 되므로, 사고관련자의

협조를 이끌어 내기 위하여 기술적 조사과정에서 사고 관련자가 행한 진술이나 제시한 증거자료 등이 진술자 및 제출자의 사법적인 불이익으로 연결되는 것을 일정 부분 차단함으로써 진술 및 증거의 객관성을 확보해 실제적 진실에 부합하는 결론이 도출되도록 하는 정책의 필요성이 제기 된다.

기술적 사고조사 절차를 사법적 사고조사 절차와 분리하도록 규정한, 현행 항공 철도사고조사에 관한 제30조의 규정 등은 이러한 사실조사결과의 정확성을 기하기 위한 필요에 의해 제정된 것이라 할 수 있다.

하지만 그와 같은 취지에도 불구하고 현행 항공철도사고조사에 관한 법률 제30조 규정 등의 실효성에 대해서는 일정한 의문이 생긴다. 즉 우선 현행법제도와 같이 조사의 비공개와 비밀누설금지, 사법적 절차와의 분리, 진술 등에 불리한 처분을 금지하는 것만으로 그와 같은 사실 왜곡이 실효성 있게 방지될 수 있는가 하는 점이다. 또한 기술적 조사과정을 사법적 절차와 분리한다고 해서 현행 법제상 그러한 조사절차가 실질적으로 명확하게 분리될 수 있는가 하는 점에 대해서도 일정한 의문이 생긴다.

또한 그와 같은 의문점들이 생기는 이유는 다음과 같은 우리나라의 현행 형사소송법 규정 및 사법기관의 조사능력의 한계와도 관계가 있다.

현행 형사소송법에 따르면 사고조사관계자 혹은 사고조사기관이 보관하는 공무상 비밀은 사고조사위원회 또는 건설교통부장관의 승낙 하에 수사를 위해 압수 가능하다. 다만, 사고조사위원회와 건설교통부장관은 국가의 중대한 이익을 해하는 경우에만 승낙을 거부할 수 있다.(형사소송법 제111조)<sup>20)</sup>

또한 조사관계자가 직무상 알게 된 비밀은 사고조

사위원회 또는 건설교통부장관의 승낙 하에서만 법정에서 증언할 수 있으나, 사고조사위원회 또는 건설교통부장관은 이 경우 국가의 중대한 이익을 해하는 경우에 한하여 승낙을 거부할 수 있을 뿐이다.(형사소송법 제147조)<sup>21)</sup>

한편 사고조사위원회와 건설교통부장관의 조사결과에 대한 압수 및 증언에 대한 승낙의 거부는 권한이지 의무는 아니므로, 필요시 임의의 자료 제출과 증언을 하도록 자발적으로 승낙할 수 있고 이를 이해관계자가 이를 저지할 방법은 사실상 없는 것으로 보아야 한다.

또한 장래의 정확한 사고조사를 위해 조사과정에서 얻은 정보를 공개하지 않을 수 있도록 한 항공 철도 사고조사에 관한 법률 제28조의 규정을 해석함에 있어 사고관계자 스스로가 법적 책임을 유발할 수 있는 불리한 진술을 한 경우를 일반적인 비공개대상에 포함되는 것으로 볼 수도 있으나, 이 역시 사고조사위원회의 재량적인 권한이지 의무는 아니다.

또한 동법 제32조의 진술 등과 관련한 불이익 처분 금지 조항은 관계자가 인사상의 불이익을 입지 않도록 배려함에 국한하는 것이지 사법상의 책임 즉 형사 책임이나 민사상 손해배상책임 혹은 행정적 제재까지 면제되도록 하고 있지는 않다.

또한 당해 조항은 관련자의 진술 및 제출 자료의 증거능력을 배제하는 효과는 전혀 없을 뿐만 아니라 사고당사자의 책임을 경감하거나 면제하는 효과 역시 전혀 발생시킬 수 없다.

게다가 항공기 사고조사 자체가 매우 전문적인 영역이기 때문에 사법적 조사 자체가 기술적 조사결과의 도움을 받지 않고는 거의 불가능하다고 할 수 있으므로, 기술적 조사와 사법적 조사를 절차적으로 분리하여 실시한다 할지라도 블랙박스 등과 같이 전문적인 지식 없이는 파악이 불가능한 증거물에 대한 사법적 조사는 기술적 사고조사결과에 의존하지 않고는

19) 물론 여기서 기술적 사고조사결과의 정확성이란 다양한 가능성을 전제로 여러 경우의 수를 함께 나열하여 과학적 인과관계를 따지는 것으로서 사법적 조사에서와 같은 확실성과는 완전히 다른 개념이라 할 수 있다.

20) 형사소송법 제111조(공무상비밀과 압수) “①공무원 또는 공무원이었던 자가 소지 또는 보관하는 물건에 관하여는 본인 또는 그 해당공무소가 직무상의 비밀에 관한 것임을 신고한 때에는 그 소속공무소 또는 당해감독관공서의 승낙 없이는 압수하지 못한다. ②소속공무소 또는 당해감독관공서는 국가의 중대한 이익을 해하는 경우를 제외하고는 승낙을 거부하지 못한다.”

21) 형사소송법 제147조 (공무상비밀과 증인자격) “①공무원 또는 공무원이었던 자가 그 직무에 관하여 알게 된 사실에 관하여 본인 또는 당해공무소가 직무상 비밀에 속한 사항임을 신고한 때에는 그 소속공무소 또는 감독관공서의 승낙 없이는 증인으로 신문하지 못한다. ②그 소속공무소 또는 당해감독관공서는 국가에 중대한 이익을 해하는 경우를 제외하고는 승낙을 거부하지 못한다.”



거의 불가능하다고 할 수 있다.<sup>22)</sup>

따라서 항공 철도 사고조사에 관한 법률의 관련 규정은 객관적 사실에 접근하기 위해 관련자의 진술 및 증거자료의 제출로 인해 발생할 수 있는 불이익의 가능성을 일정 부분 차단함으로써 사고조사결과의 진실성을 확보하기 위한 취지로 제정되었고, 일정 부분 그에 기여하는 바가 없다고 할 수는 없으나, 사실상 그 실질적인 효과는 크지는 않을 것으로 예상된다.

이와 같은 문제점을 보완하기 위하여 다음과 같이 기술적 사고조사 결과보고서의 사법적 증거능력을 제한하지는 의견 등이 그 대안으로 제시되고 있다.

#### 4-2. 기술적 사고조사 결과보고서의 사법적 증거능력을 제한하는 방안

미국연방법은 “사고 또는 사고조사에 관한 위원회의 보고서는 보고서에 기재된 사고를 원인으로 하는 손해배상청구소송에 있어 증거로 제공되거나 사용될 수 없다.”라고 규정하여<sup>23)</sup> 민사책임의 영역에서 기술적 조사결과보고서의 사법적 증거능력을 인정하지 않는 입법을 하고 있음에 착안하여, 우리도 그와 같은 법제를 도입하여 기술적 사고조사 결과보고서의 사법적 증거능력을 제한하는 법률을 제정할 필요성이 있다고 하는 것이다.<sup>24)</sup>

22) 그에 따라 항공철도사고조사위원회와 대검찰청은 2008년 1월 10일 “항공사고조사의 상호협력에 관한 협정서(MOU)”를 체결한 바 있다. 동 협정서에서는 상호간 사고조사에 대한 정보의 교환, 사고현장 통제 등 협력이행과 절차 등을 규정하여 이를 통해 사고발생시 현장의 출입통제, 현장 수색, 증거물 확보, 이동보존 등에 있어 양 기관의 권한 범위 내에서 신속한 대처를 가능하게 하고, 사상자, 생존자에 대한 의학적 검사에 협조를 받는 등 조사능력을 향상하도록 하였다. 이와 관련하여 항공철도사고조사에 관한 법률 제30조가 규정하는 기술적 조사와 사법적 조사의 분리원칙에 대한 적합성 여부가 거론될 수 있으나, 사고조사의 신속성을 위해서 기술적이고 행정적인 측면에서 관계기관의 협조는 가능하다고 보아야 할 것이다.(같은 의견: 김두환, 「최신국제항공법학론」, 제452면.)

23) 49 USC §1154(b) : No part of a report of the Board, related to an accident or an investigation of an accident, may be admitted into evidence or used in a civil action for damages resulting from a matter mentioned in the report.

다만 기술적 조사결과의 사법적 증거능력을 인정하지 않는 그와 같은 법제를 채택할 경우, 기술적 사고조사와 사법적 사고조사가 엄격하게 분리되는 실익이 있는 반면에, 기술적 사고조사 결과 명확하게 확인된 사실관계가 사법적 증거자료로 채택되지 않을 경우, 손해배상청구권 등과 같은 이해관계자의 권리를 침해하는 결과를 발생시킬 우려가 있다는 문제가 있다.

한편 그와 같은 문제점 때문에 기술적 조사결과보고서에 대해 사법적 증거능력 제한하는 규정을 둔다 할 지라고 사인이 피해자인 경우에는 적용하지 않도록 해야 한다는 주장도 제기 된다. 왜냐하면 사인은 사고에 접근할 수도 사고조사에 참여할 수도 없기 때문에 국가기관의 조사보고서를 소송절차에서 활용할 수 있도록 하지 않는다면, 입증방법의 부재로 인해 권리를 침해당하는 결과가 발생하기 때문이다.<sup>25)</sup> 따라서 이와 같은 법제의 채택을 위해서는 무과실책임제도의 도입 등 사고 피해자의 손해를 적절하게 보전할 수 있는 제도적 보완장치가 뒤따라야 할 것이다.

한편 형사소송에서 있어서는 미국의 경우에도 기술적 사고조사보고서를 유죄의 증거자료로 채택함에 제한을 두는 명시적 규정은 없으나 형사소송절차에서 그 증거능력이 배제될 수 있다. 즉 기술적 사고조사의 경우 형사소송절차에서와 같은 엄격한 피의자 권리보호수단을 강구하고 있지 않기 때문에 피의자가 형사소송절차에서 진술을 반복할 경우 기술적 사고조사보고서는 전문증거(傳聞證據, hearsay evidence) 배제의 원칙에 의해 증거능력이 제한될 수 있을 뿐만 아니라, 진술거부권 및 변호사선임권을 사전에 고지하지 않은 경우에 해당하여 사법적 증거자료로 채택할 수 없으므로, 사실상 민사소송에서와 같이 증거능력이 배제되는 효과를 가져온다.

그러나 한편 미국의 입법례와 같이 기술적 사고조사 결과의 사법적 증거능력을 배제하는 제도를 우리나라에 도입하더라도 그 실효성에는 일정한 한계가 있을 수밖에 없다. 그 이유는 미국의 소송제도가 우리나라의 소송제도와는 상이한 토대 위에서 출발하고 있

24) 김두환, 「최신국제항공법학론」, 제451면; 김종복, 신국제항공법, 제143면 및 제156면.

25) 김해마중, 하홍영, 홍상범, “군항공기사고조사에 관한 연구”, 「항공우주법학회지」 제18호, 2003.12, 358면.

다는 점 때문인데, 우리나라의 소송제도는 미국과 같이 엄격한 당사자주의 및 절차중심주의를<sup>26)</sup> 채택하고 있지 않기 때문에 기술적 사고조사의 결과 도출된 사고조사결과보고서를 직접적인 증거로 사용할 수 없도록 하는 규정을 둔다 할지라도 실무에서 간접적으로 법관의 자유심증의 형성 등에 영향을 미치는 것까지 제한하기는 현실적으로 곤란하기 때문이다.<sup>27)</sup>

한편 그와 같은 기술적 사고조사보고서의 증거능력을 제한하는 하는 법제를 채택하지 않고 우리나라의 현행법체계에 따르더라도 기술적 조사 결과 보고서는 그 특성상 사법적 사고조사의 증거물로 활용하는 데에 일정한 제약이 있을 수밖에 없다.

즉 기술적 사고조사결과는 사법적 사고조사결과와는 달리 다양한 가능성을 전제로 그 원인과 결과를 서술하는 것이어서 일정수준의 확실성을 요구하는 사법절차상의 증거로 사용되기에는 부족한 점이 있으며, 또한 형사소송법상으로도 전문법칙 등에 의해 진술의 증거능력이 제한될 수 있다.<sup>28)</sup>

#### 4-3. 사고원인정보 제공자에 대한 법적 책임을 면제하는 방안

다음은 민사상의 손해배상책임은 무과실책임제도의 도입을 통해 해결하고, 사고조사에 대한 정보를 제공한 사고관계자의 형사처벌 등을 면제하는 방향으로 입법을 추진하자는 견해가 있다.<sup>29)</sup>

26) 영미법상의 소송절차에서는 당사자들이 주장과 증거를 수집하고 제출함에 있어 판사는 수동적인 지위에 있으나, 대륙법계 소송절차에서 판사는 절차에 대한 일정한 주도권을 갖는다. 표성수, 「영미형사사법의 구조」, 2004, 106면 이하.

27) 민사소송법 제202조(자유심증주의) “법원은 변론 전체의 취지와 증거조사의 결과를 참작하여 자유로운 심증으로 사회정의와 형평의 이념에 입각하여 논리와 경험의 법칙에 따라 사실주장이 진실한지 아닌지를 판단한다.”; 형사소송법 제308조(자유심증주의) “증거의 증명력은 법관의 자유판단에 의한다.”

28) 형사소송법 제310조의2(전문증거와 증거능력의 제한) “제311조 내지 제316조에 규정한 것 이외에는 공판준비 또는 공판기일에서의 진술에 대신하여 진술을 기재한 서류나 공판준비 또는 공판기일외에서의 타인의 진술을 내용으로 하는 진술은 이를 증거로 할 수 없다.”

이와 같은 제도가 관련자의 진술의 임의성과 객관성을 높이는 데 일정부분 기여할 것임을 분명하지만, 다른 한편 이와 같은 제도의 도입은 항공종사자로 하여금 위험을 회피해야할 기본적인 주의의무까지 경감시키게 됨으로써 사고예방이라는 본연의 목적에 반하는 결과를 초래할 수 있다는 비판이 따를 수 있다.<sup>30)</sup> 따라서 그와 같은 법제의 도입을 고려하더라도, 위험증대에 대한 인식이 없는 순수한 과실범이나 불가피한 환경적 요인에 의해 초래된 과실범과 같은 한정적인 범위에 대해서만 제한적으로 면책규정이 적용되도록 하고, 고의범이나, 의도적으로 위험을 증대시킨 증과실이 있는 경우에 대해서는 관련 법률에 따른 처벌을 피할 수 없도록 하는 보완장치를 마련해야 할 것이다.

## V. 결 론

현행법제도는 항공기사고조사의 객관성을 확보하기 위한 다양한 고민들을 타협한 결과라고 할 수 있다. 그러나 이상에서 살펴본 바와 같이 그 실효성에는 일정 부분 의문스러운 점이 있다. 따라서 제도적 보완의 필요성이 제기되고 있기는 하지만, 사고관계자에 대해 형사책임을 제한 없이 완화해 주는 것과 같은 정책은 사법적 정의를 훼손할 뿐만 아니라, 사고예방에도 큰 도움이 되지 못할 것으로 예상된다.

따라서 장래의 사고예방이라는 안전성 확보의 측면과 형사정책적인 측면을 동시에 고려하여 사고조사에 협조한 관계자의 형사책임을 면하도록 하는 일정한 제도적 장치를, 구체적인 요건을 제시하고 제한적인 범위 내에서 마련하는 것은 고려해 볼만하다.<sup>31)</sup> 다만

29) 김종복, 「신국제항공법」, 2009, 156면.

30) 또한 비록 사법적인 영역에서의 불이익이 면제된다 할지라도, 비공식적인 인사상의 불이익, 항공사에 대한 평판의 저하로 인한 이용객 감소등 현실적 불이익을 충분히 예상할 수 있기 때문에 경우에 따라서는 사법적 영역에서 처벌을 면제하는 것만으로는 진술 등의 객관성을 확보하기가 현실적으로 곤란할 것이 예상된다. 이 점을 고려하면, 이 경우 법률이 추구하는 취지를 달성하지 못하고, 오히려 관련 당사자에게 사법적 정의에 부합하지 않는 특권만을 부여하게 될 위험성이 있다.

위험을 의도적으로 증대시킨 비난가능성이 높은 중과실범 등에 대해서는 제재가 가능하도록 하는 것이 더 바람직하다고 생각된다.

따라서 그와 같은 원칙 하에서 미국과 같이 기술적 조사결과와 증거능력을 배제하는 제도를 채택하는 것은 그 단점에 비해 장점이 더 많다고 생각된다. 그와 같은 제도의 도입을 통해서 사고관련자나 관련기관으로부터 사고조사에 협조를 얻기가 어느 정도 용이할 뿐만 아니라, 피해자의 손해배상과 관련한 권리는 무과실책임원칙 등의 도입을 통해 보완할 수 있기 때문이다.

다만 우리나라에서 미국과 같은 법제를 도입하더라도 그 효과는 기대하는 만큼 크지 않을 것으로 예상된다. 왜냐하면 전술한 바와 같이 미국과 우리의 사법제도는 그 토대가 상이하기 때문이다.

현행법에 의하더라도 기술적 사고조사결과보고서에서의 관계자진술이 유일한 증거일 경우 기술적 사고조사결과보고서의 진술과정이 피의자의 법적 권리인 진술거부권, 변호인을 참여시킬 권리 등을 보장한 가운데 진술된 것이 아니고, 또한 형사소송법상 전문증거의 배제원칙에 따라서도 증거능력이 인정되지 않는다. 따라서 미국과 같은 방식의 법제를 채택을 통해 항공사고예방을 위해 사고조사를 용이하게 하는 방향으로 한걸음 더 나아가는 하더라도 사법적 정의를 심각하게 훼손하는 것과 같은 우려할 만한 문제가 더 크게 발생할 가능성은 그다지 높지 않을 것으로 예상된다.

그밖에 제삼의 방안으로 사법적 판단이 확정될 때까지 기술적 사고조사결과를 잠정적으로 비공개로 하거나 확정하지 않는 방안도 고려해 볼만 하다.

물론 그러나 이와 같은 비공개주의는 위험요인에 대한 정보를 장기간 차단함으로써 사고 재발 방지라는 항공사고조사법 본래의 취지에도 명백히 반하게 된다는 비판이 따를 수 있으나,<sup>32)</sup> 사고예방을 위해 사전에 공개가 필요한 위험 관련 정보와 사고관계자에

31) 예컨대 정상적인 업무종사자라 할지라도 회피하기 곤란할 정도의 주의력결핍에 의해 사고발생의 위험이 증대됨으로써 사고가 발생한 경우나, 업무환경 및 운영체계의 영향으로 그러한 주의력결핍이 어느 정도 불가피하게 초래되었음이 인정되는 경우.

32) 김두한, 최신 국제항공법학론, 제451면.

게 사법적 불이익을 초래하지 않는 정보에 대해서는 일정한 개연성에 관한 정보를 미리 공개하도록 함으로써 제도의 미비점을 보완할 수 있다.

한편 이 경우 추후 공개된 기술적 사고조사보고서의 결론이 선행된 법적판단 결과와 상이하다고 볼 여지가 있는 경우,<sup>33)</sup> 사법적 불신을 초래한다는 비판이 따를 수도 있으나, 민사상의 손해배상 책임에 관하여서는 무과실책임제도의 도입 등을 통해 이를 보완할 수 있고, 형사처벌 및 행정적 제재에 대해서는 그 행위의 다수가 비난가능성이 낮은 과실범의 영역에 속하므로 비례성의 관점에서 처벌을 면제하는 것이 사법적 정의를 훼손하는 것이라 볼 수 없으며, 고의범이나 중과실범과 같이 비난가능성이 높은 사안에 대해서는 사고조사기관의 판단에 따라 관련자를 사법기관에 고발조치토록 함으로써 제도를 보완할 수 있을 것으로 예상된다.

사실상 사고조사를 통해 객관적이고 실체적인 진실을 발견하려는 목적을 위해 당사자의 진술 등 증거자료를 확보함에 있어서 원활한 협조를 얻기 위한 제도적 장치로서 법규의 제정 자체도 중요한 요소이기는 하나, 원론적 차원에서 가장 중요한 것은 조종, 관제, 정비 등 항공기의 운항과 관련한 각종 데이터를 사후에 검증이 가능하도록 객관적이고 중립적으로 보존될 수 있도록 하는 기술과 제도 및 그러한 기술과 제도의 운영을 법적으로 제도화하는 것,<sup>34)</sup> 그리고 조사기관의 인원 구성이 공정성과 객관성을 확보할 수 있도록 엄격한 기준을 두는 것이 더 중요하고 바람직한 정책이라 할 수 있다. 현실적으로 사실관계의 왜곡은 관계자의 진술의 진실성 여부에 의해서 뿐만 아니라, 관계기관의 이해관계에 의해 초래될 위험성도 크기 때문이다.

33) 사법적 판단으로는 과실이 없음이 확인되었으나, 기술적 조사결과는 과실이 있는 것으로 볼 여지가 있는 경우로서 그 반대의 경우는 사전에 조사결과를 공개함으로써 방지할 수 있다.

34) 예컨대 블랙박스과 같은 항공기 운항중의 각종 데이터나 관제기록뿐만 아니라, 정비과정, 연료주입과정, 항공종사자 개인의 업무수행 적합성, 기상상태 등과 같은 다양한 위험요소를 고려한 운항가능여부 판단절차 등에 있어서도 기술적인 측면에서 객관적 사후 검증이 가능하도록 하는 법적 제도를 강화해야 할 것이다.

만일 그와 같은 제도가 선행되지 않고 사고관련자의 면책을 추구하는 방향으로만 입법을 추진한다면, 더 합리적인 다른 방식으로 해결할 수 있는 문제를, 책임을 져야 할 관계자에게 면죄부를 제공하는 방식으로만 해결하려 한다는 비난을 면할 수가 없게 될 것이다.

### 참 고 문 헌

- [1] 「Annex 13 To the Convention on International Civil Aviation(Aircraft Accident and Incident Investigation)」 9th edion, 2001.
- [2] 「ICAO Manual of Aircraft Accident Investigation (Doc 6920)」 Fourth Edition, 1970.
- [3] 김두환, 「최신 국제항공법학론」, *한국학술정보* 2005.
- [4] 홍순길, 「신항공법정해」, *동명사*, 2006.
- [5] 김종복, 「신국제항공법」, *한국학술정보*, 2009.
- [6] 김종복, “항공기사고와 사고조사에 관한 법적 제 문제에 대한 고찰”, *「항공우주법학회지」* 제19 권 제2호, 2004. 12.
- [7] 김선이, “항공기사고와 불법행위 : 조종사·관제사 과 실책임을 중심으로”, *「재산법연구」* 24권1호, 2007.
- [8] 김해마중, 하홍영, 홍상범, “군항공기사고조사에 관한 연구”, *「항공우주법학회지」* 제18호, 2003. 12.
- [9] 유경인, 김맹선, “항공사고조사기구에 관한 법적 제도적 고찰”, *「항공우주법학회지」* 제9권 제1호, 2004. 6.
- [10] 건설교통부 항공사고조사위원회, 「항공기사고조사 보고서(김해 돛대산, 2002.4.15)」, KAIB/AAR F0201, 2005.3.4.
- [11] 배종대, 이상돈, 「형사소송법」 제7판, *홍문사*, 2006.
- [12] 변종필, “자유심증주의와 그 내재적 한계”, *「사법행정」*, 1997. 10.
- [13] 변종필, “형사소송의 목적과 실체적 진실원칙”, *「안암법학」* 제4호, 1996.

- [14] 표성수, 「영미형사사법의 구조」, *비봉출판사*, 2004.
- [15] 이정모외, 「인지심리학」, *학지사*, 2009.

### 송 성 룡 (宋性龍)



1986년 2월 : 고려대학교 법학과  
(법학사)

1988년 8월 : 고려대학교 법학과  
(법학석사)

1998년 8월 : 고려대학교 법학과  
(법학박사과정수료)

1989년 9월 ~ 현재 : 공군사관학교 교수(현 부교수)