

항공기 사고와 인적요인 -관제사의 불법행위를 중심으로-

김선이* · 백경원**

목 차

- I. 서언
- II. 미국법원의 해사관할 제도
- III. 항공사고에 대한 해사관할의 인정
- IV. 관련 사례의 검토
- V. 결어

* 한국항공대학교 항공교통물류우주법학부 교수

** 한국항공대학교 일반대학원 항공우주법학과 석사과정

I. 서언

20세기 초, 미국 Northcarolina에서 라이트형제가 세계최초 비행에 성공한 이후 항공산업의 발달은 가히 비약적이었다. 항공기의 증가는 항공교통관제업무의 필요성과 발전을 가져왔다. 역사상 최초의 통신시설을 이용한 항공교통관제업무는 “1920년 영국 런던의 Croydon공항”에서 시작되었는데, 무선통신시설을 갖춘 관제탑에서 항공관제업무가 이루어졌다. 현재 항공교통업무에 사용하는 각종 절차나 용어, 원칙이 Croydon공항의 관제업무에서 비롯되었으며, 오늘날 비상시 국제적으로 통용되는 “‘Mayday, Mayday절차’나 저시정 절차, 관제권”의 개념도 이 공항의 항공관제 업무에 의해 국제 표준이 되었다. 또한 1929년, 미국 세인트루이스에서 조종사이자 정비사였던 Archie W. League는 깃발을 이용하여 비행기에 대하여 “Go”와 “Hold”를 지시하기 위해 사용하였는데 최초의 관제사라고 할 수 있을 것이다.¹⁾

항공산업의 발달은 인류의 교통역사에 많은 영향을 주었고, 여객운송 뿐만 아니라 화물운송에 있어서 상업적 효용가치를 높이는데 월등한 수단이 되었다. 특히 세계를 1일 생활권으로 묶는데 기여하였다. 그러나, 우수한 교통수단인 항공기가 일단 사고가 나게 되면 그 피해는 엄청나게 크게 나타나게 된다. 이러한 항공기사고의 과반수 이상²⁾이 조종사과실, 조종사와 관제사의 복합적인 과실, 관제사의 과실 등 인적요인에 의해 발생하고 있다. 본 논문은 항공기사고의 인적 요인중 관제사의 과실로 발생할 수 있는 항공사고의 현황과 그에 따른 법적 책임에 관하여만 고찰하고자 한다. 다만, 현재까지 우리나라는 관제사의 과실을 인정한 항공사고에 관한 판례³⁾는 한 건밖에 없는 상황이어서, 이를 외국의 여러 사례들과 함께 살펴보고자 한다.

1) 국토교통부 항공교통센터 대학생기자단 블로그, 항공교통관제의 역사를 찾아서(10월 미션)하늘드림이, [취재 2팀], 2016. 11. 14

2) 교통안전공단, 교통안전연구소블로그, “안전한 항공기, 위험한 항공기”, 2009.8.24

3) 서울고법 1971.2.10. 선고 70나3373 제4민사부판결:확정[손해배상청구사건]

Ⅱ. 항공기 사고의 정의 및 현황

1. ‘항공기사고’ 법적 정의

항공안전법 제2조 제6호에서 항공기사고에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다).
 “항공기사고”란 사람이 비행을 목적으로 항공기에 탑승하였을 때부터 탑승한 모든 사람이 항공기에서 내릴 때까지[사람이 탑승하지 아니하고 원격조종 등의 방법으로 비행하는 항공기(이하 “무인항공기”라 한다)의 경우에는 비행을 목적으로 움직이는 순간부터 비행이 종료되어 발동기가 정지되는 순간까지를 말한다] 항공기의 운항과 관련하여 발생한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것으로서 국토교통부령으로 정하는 것을 말한다.

- 가. 사람의 사망, 중상 또는 행방불명
- 나. 항공기의 파손 또는 구조적 손상
- 다. 항공기의 위치를 확인할 수 없거나 항공기에 접근이 불가능한 경우

이는 동법 동조 9호에서 규정하고 있는 항공기준사고와 비교해 볼 수 있는데, 니어미스(near miss)나 항공기가 지상과 충돌할 위험성이 있었으나 사람의 사상과 관련이 없는 경우를 항공기준사고로 본다. 후술할 항공관제사의 법적책임에 있어서 고의·과실을 논할 때, 법상 ‘항공기사고’에 있어서만 과실여부나 고의성을 다루고 있고, 조금만 더 잘못되었더라면 사고로 이어졌을 ‘항공기준사고’의 경우 고의나 과실에 대한 귀책사유를 항공관제사에게도 물을 수 있을지에 대한 의문⁵⁾이 제기되기도 한다.

4) 관련 하위규범으로는 항공안전법시행규칙 제6조(사망·중상 등의 적용기준)와 제7조(사망·중상의 범위)가 있다.

5) 조성용, “TCAS사례에서의 과실책임의 성립”, 한국항공대학교 산업대학원 항공우주법학과, 석사학위논문, 2004. 6-7pp.

2. 항공사고현황

국내외 항공사고현황에 대한 통계를 다음과 같이 살펴보고자 한다.

(1) 국내항공사고통계

〈표 1〉 국토교통부, 통계누리 항공사고현황 2007-2016

구분 연(Annual)	인명피해			사고발생(건)					
	사망	부상	계	조종사 과실	원인 불명	기타	기체 이상	기상 악화	계
2007		9	9	1			1		2
2008	2	16	18	3			1		4
2009	6	0	6	5	0	0	2	0	7
2010	1	0	1	1	0	0	4	0	5
2011	10	4	14	5	0	2	0	0	7
2012	1	5	6	1	0	0	2	2	5
2013	10	191	201*	6	0	1	1	1	9
2014	5	5	10	3	0	0	0	0	3
2015	0	20	20	1	0	-2	0	0	1
2016	9	2	11	0	0	8	0	0	8

* 아시아나항공의 샌프란시스코공항 착륙 추락사고 반영

(2) 세계항공안전 사건 통계

〈표 2〉 한국항공진흥협회, 항공정보포탈시스템

구분	위법 행위 건수	불법점유건수		시설파괴건수		사보 타지	기타	위법행위로인한 부상 사망자수	
		점유 시도	실제 점유	파괴 시도	실제 파괴			부상자 수	사망자 수
2015	13	2	2	2	2	4	1	403	6
2014	21	2	2	0	9	1	73	334	44
2013	8	0	1	0	3	1	23	1	7
2012	10	2	1	0	2	0	53	44	20
2011	6	2	0	0	0	1	33	152	35
2010	14	1	0	0	1	1	113	13	6
2009	23	3	5	0	1	0	143	4	3
2008	23	6	1	0	3	0	133	31	11

구분	위법 행위 건수	불법점유건수		시설파괴건수		사보 타지	기타	위법행위로인한 부상 사망자수	
		점유 시도	실제 점유	파괴 시도	실제 파괴			부상자 수	사망자 수
2007	22	2	4	3	2	0	11	33	18
2006	17	3	1	0	4	1	83	27	2
2005	6	0	2	0	2	0	2	60	3
2004	16	4	1	2	2	4	3	8	91
2003	35	5	3	0	10	5	12	77	20
2002	40	8	2	2	24	2	2	14	186
2001	24	2	7	4	7	1	3	3,217*	3,525**
2000	30	8	12	0	1	0	9	50	58

*, ** : 2001. 9.11 미국 뉴욕 항공기자살테러사건 반영

Ⅲ. 항공기사고주요유형

1. ICAO 보고서

ICAO가 2017년 7월 18일자로 발표한 2017 「Safety Report」에 따르면, 항공기사고의 주요유형을 8가지⁶⁾로 분류하였고, 그 중 사망사고까지 이르는 고위험 사고유형을 CFIT, LOC-I, RS⁷⁾로 꼽았다. 해당 보고서에 따르면 “2016년 발생한 사고의 61.3%가 바로 이 세 가지 사고유형에 해당하며, 사망사고에 이르게 한 사고 중 세 가지 유형에 의한 것이 50%, 그리고 2016년 전체사망자의 37.4%가 바로 이러한 사고에 의해 발생되었다”고 한다.

6) ①CFIT: Controlled Flight into Terrain ②GS: Ground Safety ③LOC-I: Loss of control in-flight ④MED: Injuries to and/or Incapacitation of persons ⑤OD: Operational Damage ⑥OTH: Other ⑦RS: Runway Safety ⑧UNK: Unknown

7) Events related to runway safety include the following ICAO accident occurrence categories: Abnormal Runway Contact, Bird Strike, Ground Collision, Ground Handling, Runway Excursion, Runway Incursion, Loss of Control on Ground, Collision with Obstacle(s), Undershoot / Overshoot, Aerodrome.

2. 한국

(1) 한국항공진흥협회의 ‘항공사고원인규명을 위한 항공사고 조사’⁸⁾9)에 따르면,

항공사고의 거의 80%는 착륙과 이륙의 직전, 직후 혹은 도중에 일어난다고 한다. 해당보고서에서는 1950년대부터 2006년에 이르는 1,843건의 항공사고는 다음의 원인에 의해 발생했다고 분석했다.

《주요항공사고 원인》

1. 53% : 조종사 과실
2. 21% : 기계적인 결함
3. 11% : 악천후
4. 8% : 조종사 이외의 실수(항공관제 실수, 항공기 과적, 잘못된 정비, 연료오염, 의사소통 문제 등)
5. 6% : 고의적인 사고(하이재킹, 폭발물사고, 격추 등)
6. 1% : 기타 이유

(2) 2017년 국회 국토교통위원회의 국토교통부 국정감사 관련¹⁰⁾

소속 국회의원의 국정감사를 위한 국토교통위 자료에 따르면, 최근 5년간(2013~2017.8) 항공관제오류로 인한 항공기의 공중충돌직전의 사고 11건(2013년 3건, 2014년 1건, 2015년 3건, 2016년 4건)으로, 이는 같은 기간 발생한 항공기사고 23건의 50% 육박한다.

항공기공중충돌방지시스템(TCAS:Traffic Alert Collision & Avoidance System)

8) 한국항공진흥협회 기술정보실, 이달의 항공상식 “항공사고 원인규명을 위한 항공사고 조사”[Airzin], 2011, 9

9) 항공기사고원인관련 기타 통계자료-<http://www.airportal.co.kr/life/accident/person/LkPerAcc001.html>

10) 국정감사결과보고서는 2017년 12월중에 공개될 예정이고, 국정감사자료 원문은 직접공개되지 않아, 관련내용을 보도한 인천일보(김기성, 2017.10.24, “최근5년간 항공기충돌위험 11회, 관제부실이 원인”)와 매일경제(지홍규, 2017.10.25., “25초내 항공기 충돌 위험 해마다 증가…관제 부실이 원인”)기사를 바탕으로 정리함.

m)¹¹⁾에 의한 회피비행을 하게 된 주요원인으로 관제사의 항공기 간 분리간격 조절 미흡이 4회로 가장 많았다고 한다. 그 다음으로 관제사의 지시 오류 2회, 항적·진로감시 미흡 2회 등 관제 오류나 미흡이 주를 이루고, 관제이양 절차가 준수되지 않거나 관제기관들 간 협조가 이루어지지 않은 경우로 분석했다.

IV. 항공관제사의 법적책임

1. 항공관제사의 법적지위

본 논문에서 다룰 항공교통관제사는 항공안전법 및 시행규칙¹²⁾상 국토교통부장관으로부터 항공종사자 자격증명을 득하고, 국토교통부의 항공직 인력채용 절차에 따라 선발되어 민간항공교통관제기관에서 항공교통업무를 수행하는 국가공무원¹³⁾에 한한다. 대부분의 국가들도 관제사의 법적책임에 대하여 과실책임주의 입각하고 있고, 그의 행위에 의해 피해가 발생하였다면, 관제사의 고용주로서 국가 또는 공공기관이¹⁴⁾ 관제사의 과실로 인한 항공기 사고에 대하여 관제사는 민형사상 책임을 지며, 항공기 사고가 관제사 단독의 과실이 아닌 외부요인이 있을 경우에는 민법상 과실상계의 규정을 적용받고, 항공교통관제사

11) 항공기의 공중충돌을 방지하기 위하여 지상 항공 관제 시스템과는 독립적으로 항공기의 주위를 트랜스폰더를 통해 감시하여 알려 주는 충돌 방지 시스템이다. 국제민간항공기구(ICAO)에서는 5700kg 이상 또는 객실수 19석 이상의 모든 항공기에 장착하도록 의무화하였다.

12) 항공안전법 제34조(항공종사자 자격증명 등) ① 항공업무에 종사하려는 사람은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관으로부터 항공종사자 자격증명(이하 “자격증명”이라 한다)을 받아야 한다. 다만, 항공업무 중 무인항공기의 운항 업무인 경우에는 그러하지 아니하다.

제36조(업무범위) ① 자격증명의 종류에 따른 업무범위는 별표와 같다.

[별표] 자격증명별 업무범위(제36조제1항 관련)

자격	업무 범위
항공교통관제사	항공교통의 안전·신속 및 질서를 유지하기 위하여 항공기 운항을 관제하는 행위

항공안전법 시행규칙 제75조(응시자격) 법 제34조제1항에 따른 항공종사자 자격증명(이하 “자격증명”이라 한다) 또는 법 제37조제1항에 따른 자격증명의 한정을 받으려는 사람은 법 제34조제2항 각 호의 어느 하나에 해당되지 아니하는 사람으로서 별표 4에 따른 경력을 가진 사람이어야 한다.

[별표4]항공종사자·경량항공기조종사 자격증명 응시경력(시행규칙 제75조, 제91조제3항 및 제286조 관련)

1. 항공종사자

가. 자격증명시험

는 국가공무원이므로 그로 인하여 손해가 발생할 경우 국가배상법 제2조의 규정에 따라 국가가 피해자의 손해배상의 책임을 지게 된다.¹⁵⁾ 또한 항공안전법 제43조 3호와 시행규칙 97조 1항에서 항공종사자의 항공사고에 대한 책임에 대해 자격증명에 대한 행정처분의 기준도 명시¹⁶⁾하고 있으며, 항공관제사도 자격증명을 취득하여 업무를 수행하는 항공종사자이므로 이 규정의 적용을 받게 된다 할 것이다.

항공교통서비스를 제공하는 항공관제기관의 임무 및 항공관제사의 의무와 주의사항 등을 기술하고 있는 ICAO의 표준관행, 절차 및 권고사항에서도 항공관제의 의무이행자는 항공교통관제사임을 명시하고 있다.¹⁷⁾

자격 증명의 종류	비행경력 또는 그 밖의 경력
항공교통 관제사	<p>다음의 어느 하나에 해당하는 사람</p> <p>가) 국토교통부장관이 지정한 전문교육기관에서 항공교통관제에 필요한 교육과정을 이수한 사람(외국의 전문교육기관으로서 해당 외국정부가 인정한 전문교육기관에서 교육과정을 이수한 사람을 포함한다)으로서 3개월(이 경우 비행장은 90시간, 접근관제절차·접근관제감시·지역관제절차·지역관제감시는 180시간을 의미한다) 또는 90시간(비행장에 해당되며, 접근관제절차·접근관제감시·지역관제절차·지역관제감시의 경우에는 180시간) 이상의 관제실무를 수행한 경력(전문교육기관의 교육과정을 이수하기 전에 관제실무를 수행한 경력을 포함한다)이 있는 사람</p> <p>나) 항공교통관제사 자격증명이 있는 사람의 지휘·감독 하에 9개월(이 경우 비행장은 270시간, 접근관제절차·접근관제감시·지역관제절차·지역관제감시는 540시간을 의미한다) 이상의 관제실무를 행한 경력이 있거나 민간항공에 사용되는 군의 관제시설에서 9개월(이 경우 비행장은 270시간, 접근관제절차·접근관제감시·지역관제절차·지역관제감시는 540시간을 의미한다) 또는 270시간(비행장관제에 해당되며, 접근관제절차·접근관제감시·지역관제절차·지역관제감시의 경우에는 540시간)이상의 관제실무를 수행한 경력이 있는 사람</p> <p>다) 별표 5 제1호에 따른 항공교통관제사 학과시험의 범위를 포함하는 각 과목을 이수한 사람으로서 6개월(이 경우 비행장은 180시간, 접근관제절차·접근관제감시·지역관제절차·지역관제감시는 270시간을 의미한다) 또는 180시간(비행장에 해당되며, 접근관제절차·접근관제감시·지역관제절차·지역관제감시의 경우에는 360시간) 이상의 관제실무경력이 있는 사람</p> <p>라) 외국정부가 발급한 항공교통관제사의 자격증명을 받은 사람</p>

13) 김선이, 「항공사고책임론」 2판 (한국항공대학교출판부), 2017, 34p

14) 최한원, “공항 내 항공기의 이동의 법적 과실 및 충돌방지에 관한 연구:인천공항을 중심으로”, 한국항공대학교 항공산업경영대학원 항공우주법학과 석사학위 논문, 2008. 50p.

15) 함세훈 “항공 운항에서의 조종사 및 관제사의 주의의무에 관한 연구 - 항공기 사고관계를 중심으로” 한국항공대학교 박사학위 논문, 2012. 38p.

16) 시행규칙 별표10에 따르면, 항공사고를 고의 또는 중과실로 일으켰을 때, 사망자가 발생했거나 재산상의 피해가 100억원이상 발생한 경우 효력정지 180일 또는 자격증명취소로 규정하고 있음.

17) 신홍관, “신관제기술의 도입과 항공관제사의 책임-VHF데이터 통신 시스템의 설치를 중심으로”

여기에서는, 항공교통관제사의 과실유형과 민법상 주의의무 위반으로 인한 과실책임 및 국가배상법에 따른 피해자에 대한 국가의 손해배상 후 국가가 구상권을 항공관제사에게 청구할 수 있는지에 대해 살펴보기로 한다.

2. 항공교통관제사의 과실유형¹⁸⁾

(1) 관제사의 판단착오

항공관제사는 항공교통량에 따라 동시에 십 여대의 항공기를 관제해야 하는 경우가 발생한다. 이 경우 경험이 많은 관제사와 그렇지 않은 관제사 사이에 관제능력에 차이가 발생하고, 그 과정에서 경험이 부족한 관제사는 여러 대의 항공기를 관제하는 것이 본인의 관제능력을 초과하게 될 경우 판단착오를 일으켜 항공사고로 이어질 수 있다.

관제사의 판단과 관련하여 인지과학적 측면으로 분석한 논문¹⁹⁾에 따르면, 경험이 많은 고급집단의 관제사일수록 복잡한 입항패턴의 경우, 동시에 여러 대가 아닌 선택적 주의(Selective Attention; 많은 대상에 대한 인지적 활동을 하는 것이 아니라 특정한 대상에 대해서만 집중하고 인지적 활동을 하며 나머지 대상은 무시하는 경향)를 통해 정보처리가 필요한 요소에만 지적 자원을 할당하고, 그렇지 않은 부분은 과감히 무시할 함으로써, 제한된 지적능력에도 불구하고 초급, 중급 관제사보다 더욱 많은 항공기를 동시에 관제 할 수 있는 것으로 보여준다고 한다. 즉, 복잡한 입항 경로로 항공기가 진입하고 있는 상황에서는 항공교통흐름상 수렴지점(이양지점)중심으로 시선을 집중하고 외곽에서 진행되고 있는 항공기의 위급상황은 직관적으로 판단하고 큰 문제없다고 생각되는 한에서 우선순위에 따라 배제한다는 것이다.

결국, 관제사의 관제능력과 판단사이에 밀접한 관련이 있으며, 이는 항공관제에 있어 착오를 일으켜 항공사고를 발생시킬 수도 있는 원인이 되는 것을 입증해준 연구라 할 것이다.

「항공진흥」 한국항공진흥협회, 1996. 45p.

18) 김선이, 앞의 책, 36-38pp.

19) 현석훈, “시선추석과 프로토콜 분석을 통한 전문가의 수행특수성에 관한 연구-항공관제사를 대상으로”, 연세대 대학원 인지과학협동과정 산업심리, 석사학위논문, 2006, 30-36pp.

(2) 타관제사와의 잘못된 협조

항공교통관제절차상 1인의 관제사가 이륙부터 착륙까지 모든 과정을 일괄적으로 관제하는 것이 아니므로, 각 단계별 관제기관에 항공기를 이양해주어야 하므로 인수.인계관제사간의 정확한 관제이양 정보는 필수적이다. 예를 들어, 지역관제소의 A관제사(인수관제사)가 B항공기를 접근관제소의 C관제사(인계관제사)로부터 B항공기를 이양받기 전, A관제사는 이미 만삼천피트고도의 항공기를 관제중이니, 이양시 고도 만이천피트 제한사항 발부하였는데, C관제사가 B항공기 조종사에게 고도 만삼천피트 제한사항으로 발부하였다면, A관제사는 C관제사의 잘못된 정보전달로 만삼천피트 상공에서 항공기사고를 발생시킬 수도 있다.

(3) 관제장비의 기계적인 오류

관제사는 관제탑²⁰⁾, 레이더, 통신장비등이 갖추어진 시설에서 항공기와 교신, 지상업무자와 교신을 하게된다 그런데 이런 장비의 기계적 결함은 사고와 연관될 수 있는 가능성이 있다.

(4) 기타 불가항력적인 이유

조종사의 일방적 관제지시 위반, 공항내 차량 및 인원의 과실, 활주로내 동물의 돌발출현과 같은 경우가 이에 해당한다. 다만 조종사가 관제지시를 따르지 않았거나 실수가 감지될 때, 추가적인 관제지시나 조언을 할 수 있으나 다른 관제업무로 인해 발견하지 못했거나 돌발적인 상황이 발생하는 경우 불가항력이라 할 것이다.

(5) 관제사의 근무태만

가장 일반적인 관제사의 과실문제로 ‘근무태만’을 들 수 있다. 다만, 관제사에 있어서 근무태만의 정도가 어느 정도인지, 관제사의 과실기준이 무엇인지에

20) 보조장비로 BRITE(Bright Radar Indicator Tower Equipment), ASDE(Aiport Surface Detection Equipment)의 레이더장비는 기상이 좋지 않아 관제탑에서 시계확보가 쉽지 않을 때 활용한다.

대해 문제가 될 수 있다.

전문가적 책임요건을 갖는 관제사에게 과실책임은 고도의 주의의무를 요하고, 그 과실에 있어 민형사상 책임문제 있어 경과실과 중과실을 구분해야 할 것이다.

(6) 조종사의 기여과실

조종사는 항상 무선교신을 통해 관제사로부터 관제지시를 받고 응답하도록 규정되어 있는데, 해당항공기의 교신이외에 타 항공기에 대한 관제지시내용도 청취할 수 있다. 이 과정에서 만약 조종사가 관제사의 잘못된 지시를 인지하였다면, 관제사에게 확인을 해야함에도 불구하고, 이를 간과하여 관제사의 잘못된 지시를 그대로 따랐다면, 조종사는 부주의에 대한 책임을 지게 되며 관제사의 과실에 조종사가 기여를 한 셈이 된다.

3. 과실상계

불법행위에 있어 과실상계란, 불법행위로 인한 손해발생이나 확대에 피해자의 과실이 기여하였다면, 이를 참작하여 가해자의 손해배상책임을 감면하는 제도이다.(민법 제394조, 제763조)

조종사와 관제사에게도 과실상계의 법리가 적용될 수 있으나, 다만, 항공사고가 일방에 의해서만 발생하는 것이 아니므로, 조종사와 관제사간의 과실상계는 일반적인 과실상계와는 다르게 조종사와 관제사 각각의 측면에서 의미를 찾아야 할 것이다.

조종사는 항공관제사의 지시에 일방적으로 따라야 하면서도 항공기운항에 있어 안전을 기해야 하는 책임이 있고, 관제사는 관제지시를 내리면서 동시에 조종사의 의사를 존중하도록 하고 있다. 즉, 조종사와 항공관제사간의 명확한 의무나 책임이 구분되지 않는다는 것이며, 이는 결국 과실상계를 적용받게 된다는 것이다.²¹⁾

21) 김선이, 앞의 책, 39-40pp.

이는 영미법계에서 기여과실(contributory negligence) 또는 불가항력(Force majeure)등의 사유로 가해자의 책임을 경감하거나 면책시킬 수 있다는 법리와 유사하다 할 것이다.²²⁾

4. 공무원으로서 항공교통관제사에 대한 불법행위에 관한 규정

(1) 헌법 제29조 1항

“공무원의 직무상 불법행위로 손해를 받은 국민은 법률이 정하는 바에 의하여 국가 또는 공공단체에 정당한 배상을 청구할 수 있다. 이 경우 공무원 자신의 책임은 면제되지 아니한다”고 규정하고 있다. 즉, 국가가 공무원인 항공관제사의 직무집행으로 인해 발생한 손해에 대하여 피해자에게 배상을 하더라도 여전히 관제사의 법적 책임은 남아 있다는 것이다.

(2) 국가배상법 제2조

당해규정 1항 본문에서는 “국가나 지방자치단체는 공무원 또는 공무를 위탁 받은 사인(이하 “공무원”이라 한다)이 직무를 집행하면서 고의 또는 과실로 법령을 위반하여 타인에게 손해를 입히거나, 「자동차손해배상 보장법」에 따라 손해배상의 책임이 있을 때에는 이 법에 따라 그 손해를 배상하여야 한다”고 규정하고 있고, 2항에서는 “제1항 본문의 경우에 공무원에게 고의 또는 중대한 과실이 있으면 국가나 지방자치단체는 그 공무원에게 구상(求償)할 수 있다.”고 규정하고 있다.

다만, 항공관제사에 대하여 위 규정을 직접적으로 적용한 판례가 없어, 공무원의 불법행위에 있어 고의,중과실의 경우에만 국가는 공무원에게 구상권을 인정하고, 경과실의 경우에는 인정하지 않는다는 판례의 입장에서 보면, 항공관제사도 항공사고에 있어서 고의,중과실이 있는 경우 국가에서 구상권을 청구할 수 있을 것으로 본다. 이는, 항공관제사는 헌법제 29조 1항에 따라 고의,중과실의 경우 책임이 면제되지 않으므로 여전히 법적책임은 존재하게 된다.

22) 최한원, 앞의 논문, 49p.

한편, 관제사의 과실의 경우 경과실이든 중과실이든 상관없이 과실에 의한 항공사고 및 준사의 경우 그 금전적 피해액이 너무 크기 때문에, 국가배상에 대한 책임에 갈음하여 관제사에 대한 구상권의 행사는 관제사의 변제능력이 당연히 부족하므로, 사실상 구상권의 행사는 무의미하다는 의견²³⁾이 있다.

이와 비교하여, 해상교통관제사(VTS)에 대한 법적책임에 있어서도 국가배상법상 공무원에 대한 구상권 청구는 관례의 입장을 따르고 있는데, 통상 경과실이란 선량한 관리자의 주의의무를 말하나 VTS의 특성상 경과실은 평균적 주의의무를 말하며, VTS의 업무는 항공관제사와 달리 “선박의 안전한 운항을 위한 선장의 권한을 침해할 수 없다”는 해상교통관제운영규정 19조2항에 따라 해상교통관제는 안전한 해상교통관리를 위한 보조적 수단이라는 측면에서 본다면, VTS관제요원의 고의·과실에 대한 명확한 검토가 필요하다²⁴⁾는 주장이 있어 항공교통관제의 전체를 관할하는 항공관제사에 대한 법적책임을 다루는 부분과 상이하게 접근하고 있는 것으로 보인다.

5. 항공관제사의 주의의무와 과실

(1) 전문가의 주의의무

업무상 주의의무를 다하지 않은 경우 과실에 해당하는데, 전문가의 경우에는 어느 수준까지 알고 주의를 해야 하는가, 즉 과실여부의 판단기준이 무엇인가 쟁점이 된다. 전문적인 지식과 능력을 요하는 직업-예를 들어 변호사나 의사-을 가지고 있는 소위 전문가의 경우, 해당분야의 전문적인 지식과 역할을 기대하게 되고 따라서 일반인에 비해 높은 수준의 주의의무가 필요하게 된다고 한다.²⁵⁾

이러한 전문가의 주의의무가 항공교통관제사에게도 해당한다. 왜냐하면 항공교통관제사로서 항공교통업무를 수행하기 위해서는, 4년제의 항공교통관련 전공학위 이수중 11개월의 항공교통관제교육원을 수료하여야 하고, 한국공항

23) 위진환, “항공교통관제사의 과실책임 예방에 관한 연구”, 한국항공대학교 산업대학원 항공우주법학과 석사학위논문, 2004.2 32p.

24) 이치경, “VTS 관제사의 법적책임과 의무”, 「2007년도 한국마린엔지니어링학회 전기학술대회 논문집」, 2007.6 121-123pp.

25) 광관훈, “전문가의 주의의무와 책임- 주의의무 판단기준 및 책임제한의 필요성에 대한 검토”, 「한양법학」, 28, 2009.11. 49-50pp.

공사 산하의 항공기술교육원에서는 18주의 교육 후 3개월의 관제실무교육을 받아야만 관제사면장(자격증명)시험에 “응시”할 수 있으며, 관제사면장을 취득 하더라도 국가공무원“항공직”에 임용선발되어야 비로소 민간항공교통관제사로서 그 업무를 수행할 수 있다는 점으로 미루어 보면 전문가로서 주의의무를 가진다 할 수 있다.

통상 항공관제사는 항공기의 안전한 운항을 위한 비행정보와 교통관제를 위한 명령을 항공기에 발부한다. 이러한 정보전달과 관제지시를 위해 수행한 고신행위가 목적인 수신자에게 정확히 전달되었는가를 확인해야할 주의의무가 있다고 할 것이다. 이는 항공관제라는 전문적 지식과 소양을 갖춘 전문가로서의 주의의무를 요하는 것임은 물론이다.²⁶⁾

그런데, 항공기조종사에 있어 과실책임에 대한 주의의무에 관한 판례를 분석한 논문²⁷⁾에 따르면, 사고에 대한 예견가능성에 대해 비행교범에 따르지 않았을 경우 항공기손상이 아닌 인명사고가 발생할 것이라는 것이라고 유추적용함은 무리한 부분이 있다고 비판을 하기도 한다. 조종사는 비행교범에 따라 항공기조종을 한 객관적 주의의무를 다했다는 것을 더 강조하고 있다.

그러나 판단컨대, 항공기조종사 또한 전문가로 볼 수 있으므로, 교범에 따른 객관적 주의의무를 다했음으로 그 의무를 다했다 할 수 없고 전문가로서 그 상황에서 취해야할 전문가로서 주의의무가 당연히 존재해야 한다고 본다.

(2) 관제사의 과실

가. 과실 및 허용된 위험의 법리

과실이란 자기의 행위에 의해 어떤 결과가 발생할 것이라는 예견가능성을 인지했어야 함에도 부주의로 그것을 알지 못하고 어떤 행위를 하는 것이 전통적 해석이라고 한다면, 판례에서는 어떤 상황아래서 일정한 행위를 했어야 했는데 하지 않은 행위주의위반(또는 객관적 결과회피의무위반)을 과실이라고 보고 있다. 그러나 일반적으로 기계적 운송수단의 경우 항공기를 포함하여 그것의 운

26) 신흥균, 앞의 논문, 49-50pp.

27) 황호원, 함세훈, “항공 사고에서의 과실 이론 - 일본 항공 사고 판례를 중심으로”, 『한국항공우주정책법학회지』, 2008, 제23권 2호, 125-128pp.

행 자체가 불가항력적인 외부 상황을 제외하고 항상 위험성을 내포하고 있다. 즉, 관제사의 경우 과실사고에 대한 예견가능성은 이미 내재되어 있고, 그것에 대한 회피의무가 상존하고 있다는 것이다.²⁸⁾ 즉, 항공기가 운항되는 그 자체가 바로 “허용된 위험의 법리”로 볼 수 있다.

이에 대하여 학계에서는 긍정설이 다수설인데 반해 아직까지 판례에서는 법 논리로 인정하지 않고 과실론 체계를 적용하고 있다. 또한 학계의 일부 학자들은 여전히 실정법 범주 안에서 판단할 수 있는 근거가 있다하여 허용된 위험의 법리에 대해 회의적으로 보고 있다. 따라서 아직 우리나라에서 ‘허용된 위험의 법리’에 대한 명확한 기준이 없다고 할 수 있다.²⁹⁾

이는 항공기소음피해에 대한 국가배상판결-매항리사격장주변, 김포공항인근 주민들의 소음피해에 대한 손해배상청구사건-에서 언급된 ‘위험에의 접근’이론과 유사한 것으로 볼 수 있는데, 소음 등을 포함한 공해 등의 위험지역으로 이주하여 들어가서 거주하는 경우 위험의 존재를 이미 알고 그로 인한 피해를 감안하며 접근³⁰⁾한 것이므로 가해자가 면책을 주장할 수도 있는 논리이나, 여러 판례³¹⁾에서 이를 가해자의 책임을 면제하는 것으로 적용하지 않고, 다만 일관되게 과실상계에 준하여 손해배상액을 감액하는 사유로 고려하고 있다. 이는 법원이 피해자의 구제에 더욱 힘을 실어주는 경향을 보인다 할 수 있을 것이다.

나. 항공관제사의 업무상 과실책임

항공관제업무에 있어서 업무상 과실에 의한 처벌은, 형사법상 과실에 대한 처벌규정 외에 특별법에 규정되어 있다면, 그 특별법³²⁾에 따르도록 하기 때문

28) 위진환, 앞의 논문, 37-38pp.

29) 함세훈, “항공 운항에서의 허용된 위험 법리에 대한 연구”, 「한국항공우주정책법학회지」, 제25권 2호, 2010, 203-205pp.

30) 채영근, “항공기소음피해에 대한 국가배상판결에 대한 고찰”, 「한국항공우주정책법학회지」, 제20권 1호, 2005, 222-233pp.

31) 서울중앙지법 2006. 4. 25. 선고 2001가합48625 판결

대법원 2010. 11. 25. 선고 2007다74560 판결

대법원 2015. 10. 15. 선고 2013다23914 판결

32) 항공안전법 제149조[과실에 따른 항공상 위험 발생 등의 죄]

① 과실로 항공기·경량항공기·초경량비행장치·비행장·이착륙장·공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나, 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시키거나 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 사람은 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. <개정 2017.1.17.>

② 업무상 과실 또는 중대한 과실로 제1항의 죄를 지은 경우에는 3년 이하의 징역 또는 5천만원

에 항공안전법 149조 2항이 항공관제사의 업무상 과실에 대한 처벌이 적용된다 할 것이다. 또한 금고이상의 형을 받은 공무원에 대하여 국가공무원법 33조 및 69조에 의한 자격제한, 공무원연금법 64조에 의한 공무원연금의 제한을 받게 된다. 일반 공무원보다 업무상 과실치사상의 가능성에 항상 노출되어 있는 항공관제사에게 일반공무원과 똑같이 해당법령을 적용하는 것은 법 형평의 원리에 어긋난다는 주장이 있기도 하다.³³⁾

또한, 항공관제사가 조종사와 교신을 할 때 이용하는 통신장비의 하자로 인한 사고발생시 항공관제사의 책임에 대한 문제제기도 일어나고 있다. 이와 관련한 통합된 견해가 없어, 국제민간항공기구의 주도로 연구가 진행되었는데, 전자장비의 하자로 인한 사고에 대해서 항공관제기관은 과실추정원칙을 적용받아, 해당 관제기관이 장비의 결함을 막기 위해 노력을 하였음을 입증해야만 책임이 면책되고, 이러한 과실추정주의는 항공관제기관이 해당장비의 제조사에게 제조물결함에 따른 배상책임을 요구할 수 있어야 형평성에 맞는다는 “항공관제기관의 책임에 관한 국제협약초안”이 아르헨티나대표단에 의해 제출되기도 했다.³⁴⁾

6. 관제사의 주의의무 위반등 불법행위로 인한 항공기 사고사례

(1) 국내사고-서울청구동 C-46 추락사고(1967.4.8.)

항공관제사의 과실을 인정한 유일한 판례는 1971년 2월 10일에 선고된, [서울고법 1971.2.10. 선고70나3373제4민사부판결]이 그것이다.

가. 사고개요

1967년 4월 8일, 김포국제공항을 이륙해 여의도공항을 경유하여 대국국제공항으로 가려던 대한민국 공군 소속의 Curtiss C-46 905호 수송기가 기상악화 상황에서 서울 청구동(현, 신당동)에 추락하여 탑승자전원 사망, 지상주민 56명이

이하의 벌금에 처한다.

33) 위진환, 앞의 논문, 23-24pp.

34) 신흥균, 앞의 논문, 51p.

사망한 사건이다. 당시 서울관제탑 여의도기지의 관제지시를 받아 여의도공항을 이륙한 수송기와 김포공항에 착륙하려던 민간항공기가 교차하게 될 상황이었으며, 관제사가 이륙하던 수송기에게 상공선회를 지시하였다. 이착륙비행기가 동시에 있을 경우, 이륙항공기에 먼저 허가를 내주는 것이 기본 수칙인데, 당시 관제사는 이를 무시하고 정반대의 지시를 내린 것이다.

나. 판례

당시 망인의 아내와 두 딸이 제기한 국가를 상대로 낸 손해배상청구소송에서 서울고법은 다음과 같이 판시했다.

“사고의 원인은 피고이하 공무원들인 (1) 서울관제탑 여의도기지의 항공관제관들은 (가)부적절한 시간분리로 공군 제규정상 이륙시켜서는 아니되는 상태에서 항공기의 이륙을 인가한 과실, (나)이륙 후 갑자기 상승지시를 변경함으로써 조종사에게 혼란을 초래케 한 과실, (다)조종사로 하여금 사고가 발생할 때 기설정된 계기출발 절차를 사용치 않게 한 과실 등이 있었다. (중략) 따라서 피고는 그 공무원들이 직무수행 중 과실로 인하여 타인에게 손해를 입힌 것이니 원고에게 손해배상을 할 의무가 있다”

이는 항공관제사의 업무상 과실에 대한 사용자인 대한민국 정부의 배상책임을 묻은 유일무이한 판례이며, 이후 정부가 해당 관제사의 과실을 중과실 여부를 다투어 구상권을 청구하였는지에 관한 판례는 확인할 수 없다. 다만, 객관적으로 항공관제의 기본수칙을 따르지 않았다는 것이 명백한 만큼 이는 중과실에 해당한다고 사료되는 바, 국가가 해당관제사에게 구상권을 청구할 충분한 사유가 될 수 있다고 판단된다.

이 경우, 당해 불법행위의 상황, 손해발생에 대한 당해공무원의 기여정도, 당해공무원의 평소 근무태도, 불법행위의 예방이나 손실분산에 관한 국가 또는 지방자치단체의 배려의 정도등 제반사정을 참작하여 손해의 공평한 분담이라는 견지에서 신의칙상 상당하다고 인정되는 한도내에서만 공무원에 대해 구상권을 행사할 수 있다고 보는 판례들³⁵⁾이 있으므로, 그 판례의 취지를 벗어나지 않는 내에서 구상권청구를 고려해 볼 수 있을 것이다.

35) 대법원 1991.5.10.선고 91다6764판결·발췌, 서울고등법원 2015.5.6.선고 2014나2039075판결 참조

(2) 국내사고-울진비행훈련원 경비행기 충돌추락사고(2011.1.21.)

2011년 1월 21일 울진비행훈련원 소속의 경비행기 두 대(한국항공대학교, 한서대학교)가 공중충돌하여 훈련조종사 2명이 사망한 사건과 관련하여 당시 국토해양부 소속 항공철도사고조사위원회가 사고조사분석 결과, 안전이슈들 중 조종연습생들의 육안회피 실패와 관련한 인적요소와 울진비행장 국지관제사의 시계비행 교통장주 비행 항공기 육안확인 실패 관련 인적요소를 주요인으로 들었다.

가. 사고개요

2011.1.21. 오전 9:23 단독비행으로 이륙한 항공대학교 조종연습생A의 경비행기(UNS1080)는 4번째 ‘접지 후 이륙(touch and go)’을 하기 위해 울진비행장 35활주도로로 접근하는 동안, 다른 연습용 경비행기(UNS1081)가 ‘접지 후 이륙’을 한 후, 유도도 E4에서는 한서대학교 조종연습생 B가 이륙대기중이었고, 조종연습생B는 9:46분 국지관제사로부터 이륙허가를 받고, 이륙허가를 복창하고 이륙(HSF1127)하였고. 이후 9:47분에 35활주도로에 UNS1080기가 접지하였는데, 이때 해당 비행기가 3회의 바운싱(활주로에서 튀기는)을 하였다고 한다. 09:49:16 B가 다운윈드구간의 위치보고를 국지관제사에게 하였고, 09:49:31 A가 다운윈드구간의 위치보고를 관제사에게 하였다. 이미 두 비행기(UNS1080와 HSF1127)는 나란히 비행중이었고, 09:50:43 두 비행기는 근접한 상태로 베이스 선회도중 충돌하여 추락하였다. 두 항공기의 충돌·추락사고가 날 때까지, 국지관제사는 HSF1127 및 UNS1080에게 상대방 항공기의 위치, 거리 등 교통정보를 제공이나 착륙순서의 지정사실이 없었다.³⁶⁾

나. 관련조치

항공철도사고조사위원회의 보고서에 따르면, “이것은 그 조종사들이 모두 육안회피 기술과 능력이 습득되지 못한 조종연습생이라는 것을 국지관제사가 간과한 결과로 보이며, 조종사의 육안회피를 도와주고 그 실수를 방지하기 위해서 관제사가 그 항공기 인근에서 비행하는 다른 항공기의 위치, 거리 등 교통정

36) 국토해양부 항공·철도사고조사위원회, 항공기 사고조사 보고서, 보고서번호: ARAIB/AAR1101, 2011.10.27.pp. 71-72

보를 더 적극적으로 제공할 필요가 있다는 인식이 강조되어야 할 것이다. 따라서 당시 국지관제사는 교통장주내 항공기간 분리를 유지시킬 의무는 없지만 그럼에도 불구하고 D등급 공역에서 항공기간의 충돌방지 및 항공교통흐름의 질서유지를 위해 필요한 교통정보(traffic information)를 제공하지 못한 것은 부적절한 것으로 판단된다. 또한 관제탑 국지관제사가 비행장관제업무를 수행하면서 D등급 공역에서

시계비행하는 항공기에게 제공하는 업무는 비행정보업무가 아니라 ICAO에서 정하는 바와 같이 교통정보가 타당하므로 항공법시행규칙 별표 20의 관련내용이 개정³⁷⁾될 필요가 있다.³⁸⁾” 라고 관제사의 과실에 대하여 언급하고 있다.

이 사고와 관련하여, 울진경찰서는 1분 차이로 두 항공기를 이륙시킨 관제사의 과실, 그리고 조종연습생들이었기 때문에 관제사로부터 받는 정보에 의지할 수 밖에 없었던 상황에서 정확한 정보전달과 관제지시를 하지 않은 점 등 상기 사고보고서를 토대로 해당관제사를 검찰에 업무상 과실치사혐의로 불구속기소 의견을 냈으나, 관제사 A씨는 “D등급인 울진비행훈련원의 경우 거리 분리를 위한 교통관제는 제공하지 않아도 된다는 당시 항공법 시행규칙 별표20의 규정을 들어 책임이 없음을 주장하였고,³⁹⁾ 최종적으로 당해 사건은 재판으로 이르지 않았다.

37) 당시, 항공법 시행규칙 별표20에서 제공하는 항공교통업무에 따라 D공역에 대해서는 모든 항공기에 항공교통관제업무가 제공되나, 계기비행을 하는 항공기와 시계비행을 하는 항공기 및 시계비행을 하는 항공기간에는 비행정보업무만 제공되는 공역이라고 분류하였다.

현행, 항공안전법 시행규칙 별표23의 D공역을 모든 항공기에 항공교통관제업무가 제공되나, 계기비행을 하는 항공기와 시계비행을 하는 항공기 및 시계비행을 하는 항공기 간에는 교통정보만 제공되는 공역이라고 명시하여, 당시 사고조사결과에 따라 내용을 개정한 것을 확인할 수 있다.

38) 국토해양부 항공·철도사고조사위원회, 항공기 사고조사 보고서, 보고서번호: ARAIB/AAR1101, 2011. 10.27. p72

39) 경성매일신문, 울진훈련기 충돌은 ‘비행 미숙’ 김경호 기자, 2012년 04월 29일

(2) 자그레브상공 항공기 공중충돌사고⁴⁰⁾⁴¹⁾⁴²⁾

가. 사고요약

1976년 9월 10일, 자그레브상공(당시 유고슬라비아)에서 British European Airway(BEA476편)항공기와 Inex Adria Airline(JP550편)항공기가 공중충돌하여 전원 사망한 사고이다. 사고원인은 관제실패였다.

나. 사고개요

BEA476편 항로(런던출발-이스탄불도착), JP550편 항로(크로아티아(당시 유고) 스플릿출발-독일켄른도착)

두 항공기모두 비행항로에 Zagreb VOR이 포함되어 있었으며, 당시 자그레브 관제소에는 중고도관제석(middle sector)에 Pelin과 Erjavec이 근무배정되었고, 고고도관제석(upper sector)에는 Tasic, Hochberger, Tepes가 배정되었고, Hochberger는 자신의 근무교대자인 Tepes를 찾기 위해 잠시 자리를 비웠다. 고고도관제석의 Tasic은 BEA476편을 포함한 많은 항공기를 관제해야하는 상황에 자리를 비운 Hochberger의 보조석 업무까지 추가부담하게 되었다..

BEA476은 UTC시간 10:04:12에 자그렙 upper sector의 Gradimir Tasic과 교신을 시작하여 330,000피트에서 고도를 상승을 요청하였다. 한편, 26000피트로 비행중이었던 JP550편은 중고도관제석으로부터 35000피트로 상승권고를 받았고, 이는 고고도관제석의 상승허가가 있어야 하는 고도였으므로 중고도관제석의 Pelin을 통해 고고도관제석의 Tasic로부터 JP550의 35000피트 상승해도 좋다는 사인을 받자, 10:07:40 중고도관제석의 Erjavec은 JP550에 FL350으로 상승하라고 지시했다. JP550은 10:12:03 에 FL310을 벗어나서 고도상승중이라는 것을 알려주기 위해 중고도관제석을 호출했고, 중고도관제석의 Erjavec은 JP550에 고고도관제석의 관제사와 통신하라며 주파수를 알려주고, 관제를 upper sector관제사에 넘겼다. 관제권을 이양하면 레이더상에서 항공기식별번호 및 고도가 적힌 tag가 사라지게되고, 조종사가 관제권을 이양받은 관제사와 교

40) 김선이, 앞의 책, 43-44pp.

41) <http://sams.epaiaai.com/40039556447>, '자그렙(Zagreb) 항공기 공중 충돌사고'

42) Alan F. Stokes, Kirsten Kite(공)저, "Flight Stress: Stress, Fatigue and Performance in Aviation", Routledge, 1997

신을 하게되면, 그 관제사의 레이더스크린에 항공기tag가 붙게 되는데 이 당시 JP550와 고고도관제석 관제사는 즉시 교신이 이루어지지 않았다.

그리고 JP550이 32500피트를 통과할 때, upper섹터관제사와 교신을 했다. 32,500피트에서 고도를 높혀 자그랩을 가로 지르는 중이라고 관제사에게 보고 하였다. 이때 BEA476은 자그랩 VOR을 향해 고도 33000피트에서 다가오고 있는 중이었고, Tasic관제사의 레이더스크린에는 Tag없는 비행기였던 JP550이 BEA476과 자그랩VOR상공에서 하나로 겹쳐지고 있는 중이었다. 이때 Tasic은 JP550에 상승중이던 고도 33,000피트를 유지하라고 지시하면서, 33,500피트 왼쪽에서 오른쪽으로 JP550앞으로 지나가는 항공기가 있다고 알려주었다.⁴³⁾ 그러다 이것이 Tasic관제사와 JP550간의 마지막 교신이었고, JP550의 왼쪽 날개 끝 5m부분이 BEA476조종석을 강타했고, 두 항공기는 충돌 추락하여 BEA476 탑승객63명, JP550탑승객 113명등 176명 전원이 사망한 사건이다.

다. 판결요지

항소재판에서 재판관은 Tasic은 JP550편의 고고도 공역진입의 협의에 응했고, 승인하였으나 항공기의 안전한 분리를 하지 못하였음을 들어 7년형을 최종 선고하였고 나머지 관제사는 형사책임을 면했다. Tasic은 국제항공관제사협회의 노력⁴⁴⁾으로 2년을 복역 후 석방되었다.

(3)Aeromexico498 & N4891F 충돌 추락사고

가. 사고개요

1986. 8. 31 멕시코시티에서 LA까지 운항하는 정기여객편인 Aeromexico498편은 계기비행방식(IFR)으로 비행하며 LA 접근관제소의 도착관제석(AR-1)의 관제사의 무선교신 및 레이더에 포착되어 7000피트상태로 관제소로부터 공항 접근을 위한 기수방향320도를 지시 받아 비행중이었으며, N4891F의 조종사는 부인과 딸을 동승시켜 접근관제소나 다른 교통관제기관과의 어떤 연락도 없이

43) 당시, 관제사는 실제로 33000피트로 운항중인 BEA476의 고도를 레이더에서 표시된 대로 33500피트라고 말했다. :레이더장비의 신뢰성에 대한 문제도 복합적인 원인이 될 수 있음을 알 수 있다.

44) 당시, 유고슬라비아의 관제사인원부족, 장비성능의 문제 등 잠재적 과실사고요소가 있는 항공교통관제시스템에서 발생한 사건이었다.

시계비행방(VFR)로 토랜스 공항을 이륙했다. N4891F는 이륙 약12분 뒤 에어로멕시코 항공기와 충돌하여 Cerritos 주거지에 추락하였다. 이사고로 에어로멕시코항공기 탑승자 전원(64명), N4891F 탑승장 3명, 그리고 추락한 주거지의 15명이 사망하였고, 지상의 부상자 및 재산상의 피해가 발생했다.

나. 판결요지⁴⁵⁾⁴⁶⁾

* 원고: 원고는 Aeromexico DC-9항공기 승객, 지상희생자, Aeromexico DC-9 항공기와 충돌 Piper 항공기의 조종사와 승객의 가족들, 동 사고로 사망한 Aeromexico 소속 승무원의 가족들과 그리고 Aeromexico사

* 피고: 미연방합중국, Piper항공기의 사망조종사 및 Aeromexico
이 사건은 통합배상책임재판으로 캘리포니아지방법원에서 심리하였다. 그 중 관제사(미연방합중국)의 과실에 대해 심리한 부분만을 발췌해보면 다음과 같다.

- VFR 항공기는 가끔 허가 및 고도 트랜스폰더 없이 TCA를 들어간다.
- FAA와 로스앤젤레스TRACON(접근관제소)관제사들은 가끔 VFR 항공기가 TCA를 들어온다는 것을 사고시에 알고 있었거나 아니면 알고 있어야 했다.
- 증거에 의하면 AM498을 관제하고 있던 AR-1 관제사를 포함하여 로스앤젤레스 TRACON 항공관제사들도 고도 트랜스폰다가 없는 항공기가 레이다 스크오프상에 TCA의 수평 경계선내에 표시될 때, TCA에 들어오는 고도가 관제중인 항공기에게 위해함을 나타내주는 고도일 수도 있다는 것을 알고 있었거나 알고 있어야 했다.
- 91F를 표시하는 삼각형은 사고전 잠시 AR-1 관제사의 스크오프에 나타났던 것 같다.
- 사고일 전에 관제사들은 몇대의 항공기가 TCA에 불법으로 들어온 것을 알고 있었다.
- 그 관제사의 레이다 스크오프에 AM498 및 91F의 표적표시는 AM498승무원

45) <http://blog.naver.com/sawseen/140171201138>, "1986. 8. 31 미국 캘리포니아주 세리토스에서 Aeromexico 항공기사고 관례" 알라스 네이버블로그, 2012.10.26

46) https://en.wikipedia.org/wiki/1986_Cerritos_mid-air_collision

이 충돌을 피하기 위하여 회피조작을 취할 수 있는 시간내에 그 승무원에게 항공교통관제사가 경고할 것이 요구되는 상황이었다.

- 충돌하기 전 1분 30초동안 AR-1 관제사의 업무량은 얼마 안되었고, 그는 AM498을 포함하여 2대 항공기만 항공교통업무서비스를 하고 있었다.
- 보통 능력의 항공교통관제사는 91F의 표적을 보아 AM498의 위협가능성을 인식하고 경고를 해주었어야 했다.
- 증거에 의하면, 만약 AR-1 관제사가 AM498 승무원에게 경고했다라면, AM498의 승무원이 91F를 보았을 것이고 회피조작을 취했을 것이다.
- 미연방항공청은 그의 직원 AR-1의 관제사 Walter White에 의하여 그리고 그를 통하여 충돌을 피하도록 조치를 취할 시간내에 AM498 승무원에게 91F의 출현에 대하여 그들에게 경고하지 않음으로써 업무에 대만하였다.
- 결국, AR-1 관제사가 AM498승무원에게 경고치 않은 업무태만이 이 사고의 근인 (proximate cause)이었다.
- 법률상, 미국은 FAA가 그의 직원들을 통하여 AM498조종사들에게 91F의 출현을 경고 하는데 과실하여 대만함으로 인한 근인으로 모든 사망자, 부상자, 손해 및 파손에 책임이 있다.

한편, 재판부는 에어로멕시코사에도 바르샤바조약과 몬트리올협약에 의해 승객에 대한 손해배상책임(승객1인당\$75,000한도)을 인정했고, 다만, 조종사 과실에 대한 Aeromexico사의 책임은 기각하였다.

이 사건을 계기로 미국FAA는 모든 제트항공기에 공중충돌방지장치(ICAO: ACAS, FAA:TCAS로 명명)를 장착할 것을 요구했다.

(4) 위버링겐상공 공중충돌(2002년 바쉬키르항공2937편, DHL611편 충돌)

가. 사고개요⁴⁷⁾⁴⁸⁾

2002년 7월 1일 이탈리아 베르가모를 출발하여 벨기에 브뤼셀로 향하는

47) 오마이뉴스, 위버링겐 충돌사고와 세월호 참사, 유사점과 차이점, 2014.09.10. 정소양

48) 내셔널지오그래픽, 항공 사고 수사대 시즌 2-죽음의 교차점 위버링겐 상공 공중충돌 사고

DHL611편 보잉화물기의 TCAS(Traffic Collision Avoidance System)에서 충돌 경보가 울렸고, 같은 시각 모스크바를 저녁 8:46출발하여 스페인 바르셀로나로 향하는 러시아여객기 바쉬키르항공 2937편 티폴레프 TU154M에게도 똑같은 경보가 울렸다. 두 항공기가 같은 고도를 비행하며, 같은 지점을 향해 비행하고 있었다.

당시 관제를 담당하던 스위스 관제회사 ‘스카이가이드’는 원래 규정상 관제소에는 2~3인이 반드시 함께 근무해야 한다는 근무수칙이 있었다. 그럼에도 불구하고, 다른 동료들이 휴식을 취하는 바람에(스카이가이드는 암묵적으로 이를 방관) 사고 당일 피터 닐슨은 혼자서 당직을 서게 되는데, 프리드리히샤펜공항에 착륙을 시도하려는 다른 항공기의 관제에 집중하느라 이 상황을 인지하지 못하고 뒤늦게 비상사태임을 확인하였다.

관제사 피터는 러시아여객기에 ‘즉시하강’을 지시하였고 러시아여객기 바쉬키르2937편의 TCAS는 상승을 지시하였는데, 러시아여객기의 조종사가 결정을 내리지 못하고 있는 사이에 DHL611편의 TCAS는 하강을 지시했고, 보잉화물기 DHL611편의 조종사는 TCAS지시대로 하강을 하고 있었다. 스위스의 피터 관제사는 다시 한번 러시아여객기에 ‘즉시하강’을 지시했고, 그의 지시에 따르자, 그제서야 오른쪽 2시 방향에서 11,000m고도로 항공기(DHL611)가 접근중이라고 알려주었으나, 이는 방향을 잘못 알려준 것이었고, 왼쪽 10시 방향에서 1300km/h속도로 다가오고 있는 DHL611편의 꼬리부분이 러시아여객기를 두 동강내며 추락하여, 러시아여객기(69명), 보잉화물기(2명) 전원이 사망하였다. 이 사고에 대하여 독일, 스위스, 러시아가 각각 사고조사를 하고, “관제사의 실수로 사고가 났다”는 러시아의 주장에 대해 스위스 관제회사에서는 “관제사의 지시와 TCAS지시가 다를 경우 TCAS지시를 따르도록 되어있으나, 러시아 조종사가 관제지시를 따랐기 때문에 사고가 났다”고 서로 책임을 떠넘기는 동안 유가족 중 스페인에서 일하던 러시아출신 건축가가 사고당시 관제를 맡았던 피터닐슨을 직접 찾아가 사과를 요구했으나, 거절당하자 그 자리에서 흉기로 피터닐슨을 살해하였다⁴⁹⁾. 당시 바쉬키르항공사의 TU-154M 매뉴얼에는 ‘TCAS

49) 이 사건으로 건축가는 스위스법원에 의해 8년형을 선고받았고, 복역 후 4년이 채 되기전 여론에 의해 석방됨) 이 재판과정에서 러시아에서 대대적인 칼로예프가 무죄라는 집회가 열렸고, 그제서야 스위스 관제회사 ‘스카이가이드’는 잘못을 인정하고 유가족에게 공식 사과했다.

는 보조장치일 뿐이며 오작동이 많으므로, 관제지시와 TCAS의 지시가 상이할 경우 관제지시를 따르라'고 되어 있었다고 한다.

이 사고를 계기로 TCAS의 지시와 관제사의 지시가 다를 경우, 관제사의 지시보다 TCAS의 지시를 따르라는 원칙이 마련되었고, 지상관제소의 관제사 규정⁵⁰⁾도 강화되었다.

나. 관련재판⁵¹⁾

2004.5.19.-독일연방항공사고수사국은 이 사고가 항공교통 통제시스템 및 충돌경보시스템 사용에 대한 문제로 발생했으며, 구체적으로 스위스 관제회사의 피터닐슨의 충돌상황 인지가 늦었으며, 러시아여객기 조종사가 TCAS경보대신 관제지시를 따른 것이 사고의 원인이라고 보았다.

이후 2007. 9월 스위스에서 진행된 형사재판에서 3명의 '스카이가이드'사 관제사에게 과실치사로 인한 15개월징역, 1년의 집행유예를 선고했고, 1명에게는 벌금형을 선고했다. 스카이가이드는 유가족에게 1인당 \$34,087의 보상금을 지급하였고, 국제항공법 기준에 비해 그 금액은 너무 낮다고 본 유가족이 더 많은 보상금지급을 위해 스위스법원에 제소했으나 각하되었다.

이와 별개로 2006년 7월 27일, 독일 콘스탄츠 재판소에서는 독일 정부가 바시키르 항공에 보상금을 지급하라는 판결을 내렸다. 법원은 독일이 외국 회사(스위스 관제회사)에 독일 상공의 항공 교통 관제 허용한 것은 불법으로 보았기 때문이다. 독일정부는 이 판결내용에 이의를 제기했으며, 2013년 가을, 바시키르항공사와 독일정부는 재판결과가 나오기 전에 재판절차를 끝내자는 암묵적 협정을 하게 되었다.

2008년 3월, 콘스탄츠 재판소에서 이전에 이 사례와 별개로, 스카이가이드의 책임을 담당하던 보험사는 이번 손해에 대해 바시키르 항공을 상대로 2500만 유

50) 우리나라 관련규정

항공교통관제절차 국토교통부고시2017-401호, 2-1-27 공중충돌경고장치 회피조언(TCAS Resolution Advisories)

가. 관할 구역 내에서 비행중인 항공기가 TCAS RA 경고에 따르고 있음을 통보할 때, RA 경고 대응절차에 반하는 관제지시를 발부하여서는 안된다. RA 경고를 따르는 항공기 및 관할구역 내의 다른 모든 항공기에게 지형·지물 또는 장애물에 관한 안전 경보 및 교통정보 조언을 적절히 발부하여야 한다.

51) https://en.wikipedia.org/wiki/%C3%9Cberlingen_mid-air_collision 참조

로의 소송을 냈으나, 이미 러시아법에 의해 해당항공사는 파산을 하게됨에 따라 법적책임을 물을 수 없게 되었다.

(5) 2001년 일본항공 스루카 만 상공 니어미스(Near Miss:공중충돌직전)사고

위의 위버링겐 상공 충돌사고가 나기 1년전 일본에서 일어난 비슷한 사건으로, 도쿄를 출발하여 나하공항으로 향하던 JAL907편과 부산을 출발하여 신도쿄국제공항으로 향하던 JAL958편이 TCAS와 관제지시가 달라 공중충돌할 뻔한 사고이다. 충돌은 가까스로 피했지만, 일본검찰은 관제사의 과실로 부상자가 발생하였다고 보고, 당시 관제를 담당했던 훈련관제사와 감독관제사를 2004년 3월 불구속기소하였으나, 도쿄지방법관소 1심에서 무죄를 선고하였다. 이에 검찰이 항소하였고, 2008년 고등법원에서는 훈련관제사에게 징역 1년, 감독관제사에게 1년반 집행유예3년을 선고하였고, 2011년 대법원에서 형이 최종 확정되었다.⁵²⁾

위버링겐사고가 나기 전 이 사건에서 이미 TCAS와 관제지시의 문제로 엄청난 참사가 일어날 뻔 했으나, ICAO에서 그에 맞는 즉각적인 대처를 하지 못하여, 결국 위버링겐사고를 나게 했다는 지적도 있다.

(6) 기타(미국 LA공항 접근관제소의 관제사와 대만소속 EVA항공 조종사간의 교신)

2016년 12월 16일, LA국제공항을 이륙한 EVA항공777기가 LA공항 근처 산에 충돌할 뻔 하였고, 이 과정에서 다급해진 관제사는 표준관제용어를 사용하지 않았으며, 그에 따라 해당항공기에 정확한 정보로 지시하지 않음으로써, 조종사와 명확한 의사소통이 이루어지지 않아 사고로 이어질 뻔 했던 사건이 발생하였다. 앞서 언급하였듯이 조종사와 관제사의 의사소통이 불명확한 것이 사고의 원인이 된다는 것이며, 관제사가 표준관제지시를 발부하지 않을 경우 사고발생의 위험성이 내재되어 있다는 것을 보여주는 것이라 할 것이다.

52) https://en.wikipedia.org/wiki/2001_Japan_Airlines_mid-air_incident 참조

V. 항공관제사의 손해배상책임에 관한 해외입법례⁵³⁾

항공관제사의 고의과실에 따른 항공기사고에 대해 피해자가 손해배상청구를 할 수 있는 입법례를 간략하게 살펴보고자 한다.

1. 프랑스

국가공무원인 항공관제사에 대한 중대한 과실이 있을 경우 국가의 책임을 부담하고 있다. 항공기충돌사고로 인한 소송사건의 85%가 관제사의 중대한 과실에 의한 것으로 국가의 책임을 부담시키는 판결을 한바 있다.

2. 미국

항공관제사의 책임에 대해 ‘연방불법행위청구법’에 의하여 관제사의 과실이 입증되어야 미국정부가 그 책임을 부담한다고 하고 있다.

3. 독일

독일기본법 제34조에서 공무원의 공직 행사에 있어 제3자에 대한 직무상 의무를 위반하면, 책임은 원칙적으로 공무원을 사용하는 국가 또는 공공단체에 있다고 규정하고 있다. 우리나라와 마찬가지로 해당공무원이 고의, 중과실이 있는 경우 국가에 대한 구상권이 유보되어 있다. 또한 독일민법839조(공무의무위반에 대한 책임)에 의해 공무원인 항공관제사의 법적책임을 물을 수 있다고 보아 별도의 특별법이 없다.

53) 최한원, 앞의 논문, 51-53pp.

4. 일본

일본 역시 국가공무원인 항공관제사의 고의나 과실에 의해 사고가 발생하여 손해를 입은 피해자가 있다면, 그 관제사의 고용주로서 정부나 공공기관은 헌법17조 및 국가배상법 1조에 의해 손해배당책임을 지게 되어 있다.

대부분 공무원 신분을 가지는 항공교통관제사의 불법행위에 대한 손해배상 책임은 고용인인 국가나 공공기관이 부담하고 있는 것을 알 수 있다. 우리나라의 현행법도 유사함을 전술한 내용을 통해 알 수 있을 것이다.

다만, 일반 국가공무원의 불법행위에 대한 국가의 손해배상을 인정하는 판례와는 달리 유독 항공관제사의 과실을 인정하는 판례는 찾아보기가 힘들다. 물론 앞서 살펴보았듯이 항공사고가 관제사의 단독과실에 의해서만 발생하는 것은 아니나, 명백하고 주요한 사고의 원인이 관제사의 과실이 존재한다면 그것에 대한 법적 판단은 이루어져야 하는 것이 마땅하다고 볼 것이다.

VI. 결론

이상과 같이 항공관제사의 실수, 혹은 관제사와 조종사간의 복합적인 실수로 인해 발생할 수 있는 사고와 그에 따른 항공관제사의 법적책임에 관해 알아보았다. 항공기가 안전하게 운항될 수 있도록 하기 위한 항공교통관제사는 그 업무 특성상 엄청난 부담이 내재되어 있는 상태에서 근무를 할 수 밖에 없다. 그렇다 하더라도 항공관제사는 항공교통관제의 최종적이고 궁극적인 목적인 항공기의 안전한 운행을 책임지고 있는 만큼 과실에 따른 법적책임을 명확하게 판단하는 것이 필요할 것이다. 즉, 전문가로서 주의의무를 가진 항공관제사의 과실로 인해 항공사고가 발생하였다면 그를 피용자로 하여 항공교통서비스를 제공하게 한 국가의 책임이 1차적으로 발생하는 것이며, 해당 관제사의 과실이 중대하다면 더욱이 그 책임은 면제되지 않을 것이다.

해외사례에서 살펴보았듯이 항공사고는 여러 작은 과실이 복합되어 발생하

기도 한다. [Aeromexico498 & N4891F 충돌 추락사고]처럼, 관제사의 레이더스 코프에 잠시 나타났다가 사라지기를 반복하는 항적에 대해 관제사가 이를 조종사에게 전달할 수도 있고, 허상으로 판단하여 조종사에게 정보전달을 하지 않을 수도 있는데, 이것이 허상이 아님에도 정보전달을 하지 않아 사고가 났을 경우 그 관제사의 책임은 무거워 질 것이다.⁵⁴⁾ 해당 사고의 판결에서도 관제사의 과실을 이유로 국가의 배상책임을 물어 그에 따른 책임을 면제하지 않고 있는 것을 알 수 있다. 항공기의 사고가 복잡한 원인에 의해 발생하고, 항공기를 직접 운항하는 조종사와 항공기가 안전하게 운항될 수 있도록 정보와 제시를 내리는 관제사와의 복합과실에 따른 과실상계로 관제사의 과실이 감면될 수도 있다. 그러나 항공기사고에 있어 그 주요원인이 사고의 인적요소중 하나인 항공교통 관제사에 의한 것이라면 헌법29조 1항과 국가배상법 2조에 따라 국가가 피해자에 대한 손해배상책임을 진다고 하더라도, 국가배상법2조 단서의 구상권의 문제와는 별개로 항공안전법 제149조의 2항 업무상 과실로 인한 처벌에 대한 규정을 엄격하게 적용해야 할 것이다.

54) 조성용, 앞의 논문, 69-70pp.

참고문헌

[관련법령]

국가배상법

민법

헌법

항공교통관제절차 (국토교통부고시 제2017- 401호)

항공안전법 및 시행규칙

자동차손해배상보장법

[참고판례]

서울고법 1971.2.10. 선고 70나3373 제4민사부판결:확정

대법원 1991.5.10.선고 91다6764판결

서울중앙지법 2006. 4. 25. 선고 2001가합48625 판결

대법원 2010. 11. 25. 선고 2007다74560 판결

서울고등법원 2015.5.6.선고 2014나2039075판결

대법원 2015. 10. 15. 선고 2013다23914 판결

[국내논문 및 저서]

곽관훈, “전문가의 주의의무와 책임- 주의의무 판단기준 및 책임제한의 필요성에 대한 검토”, 『한양법학』, 28, 2009.11.

김선이, 『항공사고책임론』 2판, 한국항공대학교출판부, 2017

김종복, 항공관례의 연구, 한국학술정보, 2008.3

신홍균, “신관제기술의 도입과 항공관제사의 책임 -VHF데이터 통신 시스템의 설치를 중심으로-” 『항공진흥』 한국항공진흥협회, 1996

위진환, “항공교통관제사의 과실책임 예방에 관한 연구”, 한국항공대학교 산업대학원 항공우주법학과 석사학위논문, 2004.2

이치경, “VTS 관제사의 법적책임과 의무”, 『2007년도 한국마린엔지니어링학회

- 전기학술대회 논문집], 2007.6
- 조성용, “TCAS사례에서의 과실책임의 성립”, 한국항공대학교 산업대학원 항공 우주법학과, 석사학위 논문, 2004.
- 채영근, “항공기소음피해에 대한 국가배상판결에 대한 고찰”, 한국항공우주정책법학회지, 제20권 1호, 2005
- 최한원, “공항 내 항공기의 이동의 법적 과실 및 충돌방지에 관한 연구: 인천공항을 중심으로”, 한국항공대학교 항공산업경영대학원 항공우주법학과 석사학위 논문, 2008.
- 한국항공진흥협회 기술정보실, 이달의 항공상식 “항공사고 원인규명을 위한 항공사고조사” 「Airzin」, 한국항공진흥협회, 2011. 9
- 함세훈, “항공 운항에서의 허용된 위험 법리에 대한 연구”, 「한국항공우주정책법학회지」, 제25권 2호, 2010
- 함세훈 “항공 운항에서의 조종사 및 관제사의 주의의무에 관한 연구 - 항공기 사고판계를 중심으로-” 한국항공대학교 박사학위 논문, 2012
- 현석훈, “시선추적과 프로토콜 분석을 통한 전문가의 수행특수성에 관한 연구-항공관제사를 대상으로”, 연세대 대학원 인지과학협동과정 산업심리, 석사학위논문, 2006
- 황호원, 함세훈, “항공 사고에서의 과실 이론 - 일본 항공 사고 판례를 중심으로”, 「한국항공우주정책법학회지」, 제23권 2호, 2008

[국내보고서]

- 국토해양부 항공·철도사고조사위원회, 「항공기 사고조사 보고서」, 보고서번호: ARAIB/AAR1101, 2011.10.27.

[해외자료]

- ICAO, 2017 「*Safety Report*」, 2017. 7. 18.
- Alan F. Stokes, Kirsten Kite(공)저, “*Flight Stress: Stress, Fatigue and Performance in Aviation*”, Routledge, 1997

[웹사이트, 기사 및 영상자료]

<https://blog.naver.com/autolog/10067996898>, “안전한 항공기, 위험한 항공기”,
교통안전공단, 교통안전연구소블로그, 2009. 8. 24

http://blog.naver.com/incheon_acc/220861591278, http://blog.naver.com/incheon_acc/220861591278,

‘항공교통관제의 역사를 찾아서’, 국토교통부 항공교통센터 대학생기자단 블로그,
2016. 11. 14

인천일보(김기성, 2017.10.24, “최근5년간 항공기충돌위험 11회, 관제부실이 원인”)
매일경제(지홍구, 2017.10.25., “25초내 항공기 충돌 위험 해마다 증가…관제 부
실이 원인”)

경상매일신문, 울진훈련기 충돌은 ‘비행 미숙’ 김경호 기자, 2012년 04월 29일
<http://sams.epaiai.com/40039556447>, ‘자그렙(Zagreb) 항공기 공중 충돌사고’, 잡
동사니탐구-참스터디ePaipai

<http://www.airportal.co.kr/life/accident/person/LkPerAcc001.html>

<http://blog.naver.com/sawseen/140171201138>, ‘1986. 8. 31.미국 캘리포니아주 세리토
스에서 Aeromexico 항공기사고 판례’, 알라스 네이버블로그, 2012.10.26

https://en.wikipedia.org/wiki/1986_Cerritos_mid-air_collision

오마이뉴스, 위버링겐 충돌사고와 세월호 참사, 유사점과 차이점, 2014. 09. 10.
정소양

내셔널지오그래픽, 항공 사고 수사대 시즌 2-죽음의 교차점 위버링겐 상공 공
중충돌 사고

https://en.wikipedia.org/wiki/%C3%9Cberlingen_mid-air_collision

https://en.wikipedia.org/wiki/2001_Japan_Airlines_mid-air_incident

초 록

항공산업이 비약적으로 발달을 함에 따라, 항공기사고의 위험성도 커지고 있다. 본 논문에서는 항공기사고의 인적요인 중 하나인 항공교통관제사 불법행위를 중심으로 다루었다. 현재 우리나라의 법령상 항공교통관제사의 불법행위 대한 책임을 규정한 명문은 없다. 따라서 국가공무원으로서의 항공교통관제사의 법적책임에 대하여 헌법제 29조1항과 국가배상법의 적용 여부를 살펴보았다. 실제로 우리나라는 항공사고의 원인이 항공관제사 과실에 의한 것이라는 유일한 판례가 1971년에 선고된 이후, 항공사고조사결과 관제사의 과실이 사고의 주요요인이었다고 함에도 불구하고 추가판례가 없는 상황이다. 본 논문은 항공사고에 있어서 관제사와 조종사간 요인 뿐만 아니라, 관제사에 대한 실제로 법령의 적용가능성을 해외사례를 통해 살펴보았다. 항공교통관제라는 특수한 업무가 고강도의 업무스트레스를 갖는 업무라 할지라도, 항공교통관제의 최종목적인 항공기의 안전한 운항을 책임지고 있는 전문가로서 항공기사고의 원인이 되었다면, 그에 따른 법적 책임은 져야 한다는 내용을 다루었다.

주제어 : 항공사고, 항공교통관제사, 불법행위, 국가배상법, 과실책임, 과실상계, 중과실, 헌법 제29조, 항공안전법, 관제사의 법적책임

Abstract

Human-based aviation accidents with air traffic controller torts

Kim, Sun-Ihee* · Baek, Kyeong-Won**

Throughout the history of the aviation industry, from its origins in the 20th century to the present, accidents have always occurred. This paper deals with the legal liability of air traffic controllers, who represent one of the human factors causing these accidents. Though controller negligence turns out to be a main cause of the accident, Korea does not have additional judicial case, since it was firstly declared that controller negligence was accountable for the air traffic accident in 1971. As such, we examine the liability of air traffic controllers as public officers. This paper looks not only at the role of air traffic controllers and pilots in accidents, but also at the applicability of controller liability in the context of Korean law. We determine that despite the high-stress environment, air traffic controllers must share in the responsibility to provide safe air navigation. Therefore, they cannot avoid legal liability.

Key words : air traffic controller, aviation accidents, the legal liability of air controllers, tort law, Constitutional Law §29, National Compensation law, fault-based liability, aviation safety law

* Korea Aerospace University, Professor

** Korea Aerospace University, Aerospace Law, Graduate school in Master degree