

航空機 製作社の 責任에 관한 考察

- 사례 중심으로 -

辛 聖 煥*

< 目 次 >

- I. 序
- II. KTX-1 #01호기 사고에 대한 고찰
- III. 항공기 제작사 책임 관련 영국법 고찰
- IV. KTX-1 #01호기 사례의 협상 진행과 결과
- V. 結語

I. 序

1994년 자유중국의 중화항공 여객기가 일본 나고야공항에서 추락, 일본인 승객 등 264명이 희생하였다. 이 사고로 중화항공은 1996년 2월 10일 항공기를 제작한 프랑스의 에어버스사를 기체 설계 결함을 이유로 파리의 재판소에 손해배상 청구소송을 냈다. 이 소송은 중화항공의 손해배상을 담당하고 있는 영국의 보험 회사가 한 것으로 대리소송 형식을 취하고 있다. 영국의 보험회사는 '제작사 책임법'을 근거로 소송을 제기하였다.¹⁾

우리 나라는 최근 제작사 책임에 관한 법을 입법화하려고 하고 있는 실정이다. 이런 즈음에 1996년 6월 23일 소비자가 제품의 구체적인 결함을 입증하지 못하더라도 제작사 책임자는 손해배상책임을 면할 수 없다는 서울 고등법

* 韓國航空宇宙法學會 理事, 공군사관학교 법학정치학과장(LL.M), 국방부 국제관계법률연구관

1) 중앙일보 1996. 2. 14.

원의 판결이 나왔다.²⁾

이 판결은 상당히 중요한 의미를 갖는다. 소비자는 제품의 결함을 알 수 있는 전문적인 지식이 없는 상태에서, 생산자의 제품을 구매하여 사용하고 있었으며, 이러한 상황에서 소비자는 생산자와 '제작사 책임'에 관한 법적관계 외에 어떠한 '계약관계'에 관한 법적개념도 없었다. 또한 제작사에 대한 전문 지식이 없는 소비자는 제작사의 과실을 입증하기가 어려워져, 일방적으로 손해를 받아왔다고 볼 수 있다. 그러나 결함의 존재를 생산자측에서 증명하는 것은 엄격한 제작사 책임주의를 따르는 것으로 볼 수 있다.³⁾

항공기 제작사의 책임의 특징을 보면, 항공운송회사는 현재 항공사고시 유한책임으로 보상한도를 제한하고 있는 와르소협정 체계(Warsaw Convention System)나 몬트리올 조약 (Montreal Agreement, CAB 18900) 등으로 보호받고 있으나, 항공기 제작사는 그러한 보호를 받고 있지 못하다. 즉 승객들이 항공운송회사를 상대로 규정보다 많은 보상을 받으려면, Warsaw Convention (1929) 제25조에 의거하여 '고의적 불법행위(wilful misconduct)'를 증명하여야만 한다. 그러나 전문지식이 없는 승객들이 항공운송사의 '고의적 불법행위'를 증명한다는 것은 매우 어려운 일이다.

또한 Warsaw Convention 제28조에는 항공운송회사를 고소할 수 있는 재판관할권에 대한 제한이 있다. 만약 미국의 법정이 Warsaw Convention 제28조에 의거 재판관할권을 갖고 있지 않다면, 항공운송회사측은 고소 당할 수가 없다. 그러나 항공기 제작사는 그러한 보호를 전혀 받지 못하고 있다. 항공기 제작사측이 취할 수 있는 유일한 방어 행위는 "forum non conveniens

2) 서울고법 민사 7부, 재판장 이범주 부장판사, 1996년 6월 23일 동부화재해상보험(주)이 현대자동차(주)를 상대로 낸 손해배상 청구소송 항소심에서 "현대자동차측은 동부화재측에 1,700만원을 추가로 지급하라."며 1심을 깨고 원고일부 승소판결을 내렸다. 동부화재측은 지난 1993년 4월 현대자동차를 구입한 보험계약자 이모씨가 운전하던 차체에서 원인모를 화재가 발생, 차량이 전소하자 이씨에게 보험금을 지급하고 제조업체인 현대자동차측을 상대로 손해배상청구소송을 냈다.

재판부는 판결문에서 "제조업자에게 제품의 하자로 인한 손해배상책임을 지우기 위해서는 제품의 결함과 사고와의 인과관계가 구체적으로 증명되어야 한다."며 "그러나 제품의 결함을 입증하기 위해서는 전문적인 지식을 필요로 하는 경우가 많아 소비자에게까지 정확한 결함요인을 증명하라고 하는 것은 지나친 부담"이라고 밝혔다. 재판부는 이어 "만약 통상적인 범위내에서 제품을 관리, 사용해왔다면 소비자는 제품의 결함으로 인한 사고가 발생하지 않을 것이라고 기대할 수 있다."며 "결함이 존재하지 않는다는 생산자측의 증명이 없는 한 제조업자의 과실을 추정할 수 있다."고 덧붙였다.

3) 한국경제신문, 1996. 6. 24.

(不便法院)⁴⁾ 라는 개념에 입각하여 재정신청을 하거나, 혹은 제작사가 외국 회사일 경우에 미국에서의 재판관할권에 대하여 논쟁하는 것이다.

또한 항공기 제작사는 최종 생산물을 만드는 데 있어서 생산활동의 피라미드 정점에 서 있다는 또 다른 위험에 직면하고 있다. 제작사는 많은 조립회사를 가지고 있으며, 하위 제작사에 의해 생산된 기관과 장비를 조립해야만 하는 책임도 있다. 최종 제품에 이름을 붙이는 제작사측은 종종 제품에 대한 책임을 져야 하므로, 하위 공급자로부터 도움이나 보상을 받아야만 한다.⁵⁾

1995년의 항공보험과 재보험비용에서 제작사 책임관련 비용이 US \$ 530 billion인 것을 보면 항공기 제작사 책임관련 문제가 얼마나 심각한지를 알 수 있다.⁶⁾

II. KTX-1⁷⁾ #01호기 사고에 대한 고찰⁸⁾

1. KTX-1 #01호기 사고개요

KTX-1 #01호기 사건은 1995년 11월 25일 14:35 서울비행장 활주로에서 발생하였다. KTX-1 1, 2, 3호기가 명명식 행사를 서울기지에서 수행하고자 13:30분에 사천기지를 이륙하였고, 서울기지에 14:20분 도착하여 기지상공에서 시범비행 예행연습 1회 완료 후 14:32분 2회째 예행연습을 시작하였다.

#01호기가 Cuban-8 시범비행을 위해 속도 200Kts까지 증속 후 수직상승하여, 고도 2000피트, 배면 정점에서 속도 100Kts까지 감속 후 배면강하자세 약

4) 다른 관할법원에서 소송심리가 당사자들의 편의 및 정의의 목적에 더욱 잘 부합될 수 있을 것으로 보이는 경우에 수소법원(受訴法院)이 관할권행사를 거절할 수 있는 재량권.

5) Ian Awford, *Developments in Aviation Products Liability*, LLOYD'S of London Press Ltd., 1985, pp. 1~2.

6) Daniel Mueller, *Promoting Stability in the Aviation Insurance Industry*, 2nd Aviation Insurance Conference in Asia, 5~7, Feb. 1996 (Singapore) 참고로 Airlines 1800, War 200, Airport/Refuellers 180, Space 550 (US \$ billion).

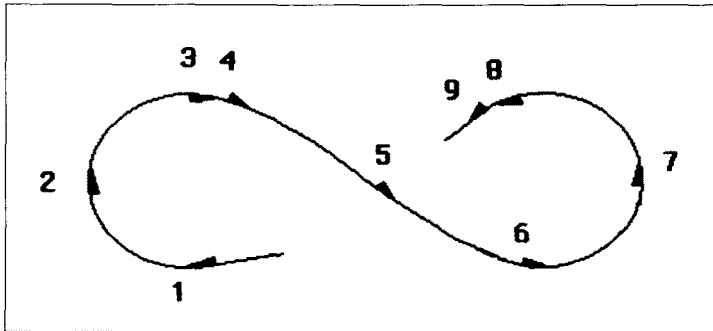
7) KTX-1 사업이란 현용 공군 초/중등 훈련기(T-41, T-37)의 교체 후속기로 운용할 기본 훈련기 체계개발사업을 말한다.

8) 공군-국방과학연구소 합동조사위원회 결과보고, 1996. 1.

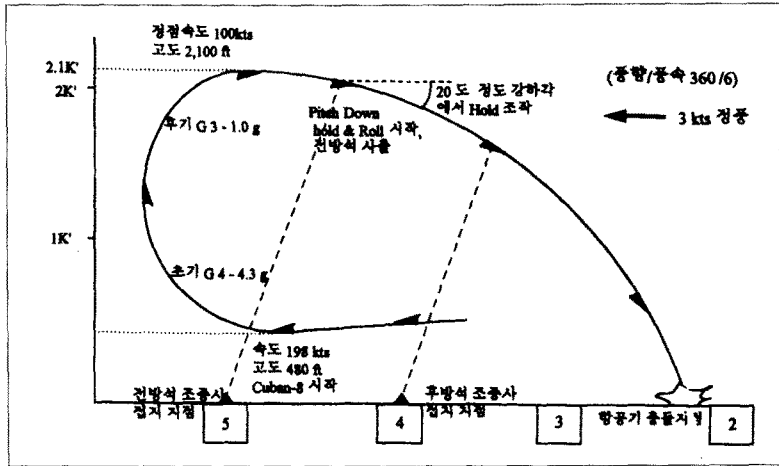
20°에서 조종간을 Hold하였고, 전방석 조종사는 배면강하자세에서 우측으로 반전하기 위해 조종간을 우측으로 움직이는 순간 조종사의 의도와 관계없이 사출되었다. 후방석 조종사는 전방에서 평하는 소리와 함께 무엇인가 자신에게 날라오는 것을 인지한 후 의도적으로 사출 시도하였다. 항공기는 배면 45° Bank, 70° Dive 상태로 활주로 북단 2300' 지점, 활주로의 유도로 사이의 풀밭에 추락하여 화재가 발생하였다.

이에 시험비행 조종사인 정영식 소령은 이 사고로 7번 척추가 33% 함몰되는 부상을 입었으나 차후 완치되었으며, 후방석 백현영소령은 좌측외측반월 상연골관 부분파열로 경미한 수술을 받아 완치되었다.

(그림 1; Cuban-8 기동)



(그림 2: 사고시 기동)



2. 사고 조사 결과⁹⁾ (생략)

3. 제작사 책임 관련 주요 결함 여부

가. 사출핸들의 작동력의 결함 여부

사고 당시 국방과학연구소 제3본부 응비부 요원들이 사출손잡이의 작동력을 시험한 결과 Martin Baker사의 설계사양의 40~60lbs에 훨씬 못 미치는 결함을 발견하였다. 더욱 중요한 것은 이러한 시험결과를 Martin Baker사의 직원이 확인 하였으며, 이 직원이 결과에 대하여 서명한 것이다.¹⁰⁾ 사고발생 후 Martin Baker사와 협상 또는 소송을 하는 데 제시할 수 있는 중요한 단서가 되었다.

9) 공군-국방과학연구소 합동조사결과(1996. 1.), 조사결과 16은 본연구와 상관이 없으므로 생략.
 10) 당시 국방과학연구소 제3본부 응비부의 응비부장인 이재명대령과 이대열중령의 사출손잡이 작동력의 시험결과와 Martin Baker직원의 확인서명확보는 차후 계속될 Martin Baker사와의 소송이나 협상에 있어서 상당히 유리한 증거를 확보한 것이다.

(표2: 사출 손잡이 작동력 시험 결과)

횟 수	작 동 력	비 고
1	11.2 lbs	Martin Baker사 설계 사양 : 40~60 lbs
2	12 lbs	
3	14.5 lbs	
4	10 lbs	

나. 사출손잡이가 간섭물질에 의한 자동사출 가능성 여부

사출손잡이에 간섭이 가능한 물질들은 좌우 다리 각대고리 Harness 잔여 부분, 조종사 Kneeboard, Check List, 지도, 조종사 다리 등을 들 수 있으며, 조사결과를 근거로 한 사출 가능성 모의시험은 다음과 같다.

(1) Simulation I (Martin Baker사 주장) (생략)

(2) Simulation II(사고조사위 주장) (생략)

(3) Seat와 조종사가 분리 안될 가능성 (생략)

(4) 판 단

상기 가능성을 종합 분석한 결과 외부물질에 의해 Hand Grip이 Pull Out 되어 Ejection 되고 Man-Seat 분리가 안된 것은 가능성이 매우 희박하여 사출 손잡이가 허벅지 사이에 접촉(끼인)상태에서 -G 배면기동 중 조종사 의도와는 무관하게 사출되고, -G Strap 끈지가 Hand Cover와 연결되어 지상접지 시까지 연결되어 있었으며, 지상접지 후 분리된 것으로 판단된다.

다. Ejection seat 설계 결함 여부

국방과학연구소 요원의 연구 결과 MK-15 사출손잡이의 불확실한 고정에 대한 문제가 제기되었다.¹¹⁾

(표3: 조립상태 치수 측정: 단위 mm)

A(Link Hole)	B(Link Body)	간 격
24.57	20.0	4.57

상기 그림에서 보면 그림 ⑥방향으로 힘을 가할 경우 뽑힐 가능성이 없으나, ④방향으로 힘을 가할 경우 쉽게 기울면서 빠지게 되며, 이 경우 다시 ⑥방향으로 힘을 가할 경우 10 lbs이하의 힘으로도 쉽게 빠지는 현상이 발생하였다. 따라서 MK-15 사출좌석의 안전성 제고를 위한 설계변경 및 교체 요구를 하였으며, 이에 Martin Baker사는 사고 후 유격이 없도록 설계 변경을 하였다.

MK-15의 위와 같은 상태는 항공기 제작사 책임에 관한 법적 논리상 ‘설계 결함’을 근거로 소송을 제기할 수 있는 상당히 중요한 내용이다.

4. 사고 원인에 대한 견해 차이

가. 국방과학연구소-공군 합동조사위원회의 견해

사출손잡이가 조종사 허벅지 사이에 접촉되어 있는 상태에서 배면 -G 기동중 몸이 seat 와 분리되면서 Hand Grip이 조종사 의도와는 무관하게 Pull Out되었다는 가정하에 4회의 Simulation 시험결과 Ejection Hand Grip이 T.O.에 명시된 40~60lbs보다 적은 10.5lbs에서도 Pull Out되었으며, KTX-1 #01호기에 장착된 MK-15 seat는 좌석 받침대가 약 1.5cm정도 유격이 있게

11) 이와 같은 주장은 국방과학연구소 제3본부 하영민 책임연구원이 주장한 것으로, Martin Baker사와 협상시 가장 강력하게 이용되었다. 하영민책임연구원과 국방과학연구소 제3본부의 큰 성과이다.

설계되어 있어 배면기동시에는 몸이 좌석과 유격이 생겨 사출 가능성이 증대되었다는 결론이다.

나. Martin Baker사의 견해

항공기 Ejection seat 탈·장착시 정비지원요원의 Leg Strap를 사출손잡이의 Retaining Strap 밑으로 연결시키는 잘못된 strapping으로 인해 항공기가 배면 -G 기동 중 몸이 seat와 약간 떨어지면서 Ejection Grip을 Pull Out하여 사출되었다는 가정하에서, 제4회 Simulation 시험결과 Ejection Hand Grip이 Pull Out되지 않았고, 항공장구 탈·장착시 -G strap을 탈·장착하지 않았으며, 최종 항공장구 장착일 이후 계속된 비행에서 상기의 부적절한 장착은 조종사 및 정비상의 육안으로 점검이 용이하므로 -G strap이 잘못 장착할 가능성은 매우 희박하다는 견해이다.

Ⅲ. 항공기 제작사 책임 관련 영국법 고찰¹²⁾

1. 영국법률하에서의 과실

영미법에서 제작사 책임의 범리 구성은 연혁적으로 과실책임 (Negligence liability), 담보책임(Warranty liability), 불법행위법상의 엄격책임(Strict liability)의 세 가지 법적 추구방식으로 전개되었다. 영국은 제품 책임과 관련하여 어떤 독립적이고 구분된 법 체계를 가지고 있지 않다.

‘제품’에 대한 가장 최초의 사건은 *Dixon v. Bell* (1816) 5 M.&S. 198 사건으로 이 사건에서는 고용주가 장전된 총을 하인에게 맡기었는데, 그 하인은 후에 제삼자를 쏘았다. 이 사건에서 피고는 상품이 잘못 사용될 수 있는 상태에 있었다는 근거 아래 구속되었다. 그러나 *Langridge v. Levy* (1837) 21 M.&W. 519 사건에서 피고는 총의 결함을 숨긴 채 어린 원고의 아버지에게 총을 팔았다. 법정은 ‘위험성이 있는’ 물건을 유통하였다는 사실에 책임을 묻지 않고, 근본적인 책임은 사기 행위에 있다고 보았다.

12) Ian Awford, 전게서, pp. 7~77.

「1932년 영국의 불법행위 법률에서 가장 자주 인용되는 *Donoghue v. Stevenson* [1932]A.C. 562 사건에서 고등법원 판사 Atkin은 다음과 같이 판시하였다.」

...제품 제작사가 제품에 대한 중간점검 없이, 제품의 준비나 포장에서의 과실이 소비자의 생명이나 재산에 손상을 가져올 것이라는 사실을 알고 최종 소비자에게 제품을 판매할 때 그는 소비자에게 주의를 기울일 의무가 있다.

항공기에 있어서 ‘중간 점검’이라는 문제는 ‘항공기 운영자가 하는 평상 정비와 검사가 어떤 법적인 효과가 있는가’ 하는 의문을 제기한다. 검사에도 불구하고 항공기에 있는 결함이 여전히 남아 있다는 사실을 제작사가 알고 있더라도, 객관적으로 볼 때 제작사에 여전히 책임이 있는가 하는 문제는 논쟁의 소지가 된다. 예를 들어 날개에 있는 사소한 흠은 발견하기 어려울 지도 모른다. 그러나 비록 정비나 점검이 소홀히 행해졌다고 해도, 만약 제작사에게 과실이 전혀 없다는 증거가 제시하지 않는다면, 실제로 법정에서는 제작사에 책임을 지울 것이다.

2. 영국법률하에서의 엄격책임

미국에서는 제작사의 책임에 있어서 엄격책임주의를 채택하고 있는데 비하여, 영국 법률은 제품 결함에 대하여 엄격책임이라는 개념을 인정하지 않는다. 그러나 정치가들과 소비자 단체에는 이 항목이 인기가 있었기 때문에 이에 대하여 많은 논쟁이 있었다. 인명피해에 대한 민사책임 및 보상을 다루는 법률 위원회(Law Commission)와 왕실 위원회(Pearson 위원회)는 엄격책임에 대하여 많은 제안을 하였다. 유럽의 Strasbourg 집회의 위원회와 EEC 초기 지시서는 엄격책임을 도입하려고 하였지만, 전자의 도입은 전혀 재가되지 않았으며, 후자의 경우는 진행 과정이 다소 늦었다.

따라서 영국법정에서는 미국법정 보다 항공기 제작사의 책임에 관한 소송을 제기하는 데에 어려움이 있다.

3. 설계상 결함

Barker 사건¹³⁾에서 법정은 다음 두 가지 조건 중 어느 한쪽이 충족된다면 설계상 결함이 있는 것이라고 판결하였다. 첫째, 제품이 사용목적에 맞게 혹은 적절한 방법으로 사용될 때 일반적인 소비자가 기대하는 것만큼 안전하게 작동되지 못했을 경우. 둘째, 제품 설계가 원고 손상의 주요 원인이라는 사실을 원고가 증명할 수 있는 경우. 여기에 관련된 모든 요소를 생각해 볼 때, 새로 변경된 설계가 모든 면에서 원 설계상의 위험성을 무시할 만큼 장점이 많다고 증명해야 하는 책임은 피고에게 있을 것이다.

4. Res ipsa loquitur(事實的 推定)¹⁴⁾

미국 *Ashland v. Ling-Temco-Vought Inc.*, 711 F. 2d 1431 (9th Cir. 1983) 사건의 제9차 순회 항소심 재판은 *res ipsa loquitur* 원칙을 적용하는 데는 세 가지 요소가 필요하다고 판시하였다. 첫째, 보통 어떤 사람의 과실 없이는 일어나지 않는 그런 종류의 손상을 일으키는 사건의 발생. 둘째, 사건은 오직 피고의 통제하에서 대리인이나 대행기관에 의해 발생되어야 한다. 셋째, 사건은 어떠한 경우에도 원고측의 자발적인 행동이나 사고원인 제공에 의한 것이어서는 안된다.

하위법정의 배심원들은 *res ipsa loquitur* 원리를 적용하여 “과실은 추론될 수 있다”는 사실을 인정하였다. 문제의 사건에서는 개조된 공군 C-135기가 American Samoa섬의 Pago Pago에서 Hawaii의 Honolulu에 있는 Hickgam Field로 가는 비행중에 실종되었다. 항공기의 실종 원인은 지금도 알려지지 않고 있다. 이 사건에서는 사고로 죽은 아홉 명의 승무원과 세명의 민간인에게 총 25,587,989 달러의 배상금과 선수 이익금(pre-judgement interest)이 재정되었다. 항소심은 위에 언급된 *res ipsa loquitur* 원칙의 두 번째 요소를 재고해 보라고 이 사건을 하위법원으로 반송하였다.

최근의 *Price v. Sylvaair Aviation Inc.*, Aviation L.R. 1/10/84, p. 2,225 사건에서 California 대법원은 *res ipsa loquitur*를 적용한 항공법규를 재심사

13) *Barker v. Lull Engineering Co.*, 20 Cal.3d 413573(1978).

14) ‘사태 그 자신이 증명하고 있는’이라는 의미의 말이다. 어떤 사실에 다른 사실이 존재를 추정케 하는 것을 의미하는 법원칙이다(이상도, 영미법사전, 청림출판, 1989).

해 달라는 피고의 청원을 거절하였다. 이 사건에서, 피고는 “유일통제를 보여주는 증거나 이 원칙 적용에 필수적인 선결조건이 없다”고 주장하였다. 문제의 항공기는 조절판 케이블에 남아 있는 너트가 헐거워져 이륙시 힘의 부족으로 불시착하였다. 원고측은 너트가 부주의하게 장치되고 정비되었다고 주장하였으나, 이 문제에 대하여 특정한 증거를 제시하지 못하였다. 초심에서 재판관은 상황적 *res ipsa loquitur*를 적용시켜달라는 원고측의 의견을 받아들이지 않았고, 배심원들은 만장일치로 피고를 승소시켰다. 항소심 법정은 *res ipsa loquitur*의 세 가지 필요조건이 모두 존재했기 때문에 초심판결은 틀린 것이라고 판결을 내렸다. 즉, (1) 그 사고는 일반적으로 과실 없이는 일어나지 않으며, (2) 원고측은 그 사고 책임이 피고에게 있을 수 있다는 것을 보여주었고 (다른 가능성은 제외될 필요가 없다); (3) 원고측은 사고를 일으키는 데에 자신들의 과실이 없었다는 것을 증명하였다.

영국법하에서 *res ipsa loquitur*의 필요조건은 *Scott v. Katherine's Docks Co.*, (1865) 3 H. & C. 596, Ex. Ch., 사건에서 확립되었다. 이 필요조건에는 다음과 같은 내용이 있다. 만약 상해를 일으킨 “물건”이 피고의 관리하에 있었다는 것이 입증되고, 과실행위 없이는 일반적으로 그 사고가 일어나지 않는다면, 이것은 주의를 충분히 기울이지 못하였다는 가정을 이끌어낼 수 있다. 이러한 원칙을 중요한 법으로 승진시키려는 경향이 있었다. 그러나 *Lloyae v. West midlands Gas Board* [1971] 2 All E.R. 1240 사건에서 Megaw 대법원 판사는 다음과 같이 판시했다. *res ipsa loquitur*를 하나의 ‘원칙’으로 설명하는 것이 옳은 일인지 의심스럽다. 이 원칙은 특정상황에서 증거를 평가할 때 기술적인 규칙에 제한을 받지 않는다는 원래 상식적인 접근방법을, 비록 편리할지는 모르나, 이국적인 문구로 설명했을 뿐이다. 이 원칙은 다음과 같은 경우에 언뜻 원고가 과실을 입증할 수 있다는 것을 의미한다. (i) 사고를 야기시킨 원인을 원고가 정확히 설명 못하는 경우, (ii) 사고 시간을 고려할 때, 사고의 직접 원인이 피고나 피고가 책임지고 있는 사람의 행위 혹은 태만에 있는 경우, 그리고 그 행위나 태만이 원고의 안전을 적절히 보장하지 못하는 경우.

5. 영국법률하에서의 배상금¹⁵⁾

보상 가능한 손해배상 항목, 손해배상 가능성의 희박성, 손해배상액 추정 등에 대한 일반 법률을 검토하는 일은 그 자체가 하나의 커다란 주제가 된다. 여기에 대한 법률은 징계적 손해배상금과 경제적 손해배상금의 두 가지 분야가 있다.

영국 법률하에서 제작사들은 엄청난 금액의 징계적 손해배상금 청구 위험에 직면해 있지 않지만, 미국의 법정에서는 상당한 위험이 제기된다. 영국의 *Rookes v. Barnard* [1964] A.C. 1129, [1964] 1 All E.R. 367 사건에서, 고등법원은 매우 제한된 예외사항으로서 비보상적인 손해배상금 재정에 반대하였다.

영국 법률은 가중 손해배상금과는 달리, 손해액이 엄청난 그러한 불법행위에 대한 훈계적, 징계적 손해배상금 재정을 인정하였다. 가중 손해배상금은 피고측의 불순한 동기나 가혹한 행위로 인해 원고의 피해가 가중되었을 경우에 추가 피해를 반영하기 위하여 확대된 손해배상금이라고 판단된다.

Rookes v. Barnard 사건에서 고등법원 판사 Devlin은 다음과 같이 판시했다. 원고의 피해가 악의, 혹은 상해를 줄 수 있는 (아주 무례하고 오만한) 방법으로 더욱 가중되었다는 사실은 훈계적 손해배상금 재정을 정당화하지 못한다; 가중 손해배상금은 훈계적 손해배상금이 적용되지 않는 경우에만 적용된다.

현재 영국 법률에서 항공기 제작사는 제조나 설계의 과실이라는 명백한 사건에서 징계적 손해배상금이 재정되는 그런 위험에는 노출돼 있지 않다고 말할 수 있다.

15) 미국에서의 징계적 손해배상금

Guarneri v. Cessna Aircraft Co., Mo. 80-3285 (N.J., 8 June 1984) 사건에서는 비행 중 조종사 시트가 후방으로 미끄러졌다. 원고는 이 것이 항공기를 급격히 상승시켜 항공기를 지상으로 급강하시켰다고 주장하였다. 원고는 이미 Cessna사가 14년 동안 조종사의 시트에 결함이 있었다는 사실을 알고 있었다고 주장했다. Cessna사는 제품의 결함을 부정하며 그 사고는 조종사의 잘못으로 일어났다고 주장하였다. 배심원은 이에 동의하지 않았고 손해보상액으로 미화 4,300,000 달러, 징계적 손해배상액으로 미화 25,000,000 달러를 재정하였다. 1984년 11월 19일 발행된 항공 소송 보고서(Aviation Litigation Reporter)에는 다음과 같은 내용이 있었다: "... 배심원은 징계적 손해배상금으로 50,000,000 달러를 원하였으나 단지 25,000,000 달러로 결정하였다. 왜냐하면 배심원들은 그 문제를 시정할만한 충분한 돈이 제작사에게 남아 있기 원했기 때문이다". 그러나, 이것은 배심원들의 가혹한 태도를 보여주고 있다. 비행사고에서 특히 매우 심하게 상해를 입은 원고가 증거를 제시한다면 종종 격렬하고 극적인 상황은 배심원들의 감정을 고조시키고 동정심을 일으킨다.

6. 불법행위에서의 경제적 손실 - 영국과 스코틀랜드의 법

불법행위와 위법행위에 대한 영국과 스코틀랜드의 법에서는, 물리적 위협으로 인해 인명이나 재산상의 인한 피해가 없다면 법원은 통례상 경제적 손실에 대한 배상금을 인정하지 않았다.¹⁶⁾

IV. KTX-1 #01호기 사례의 협상진행과 결과

1. 협상진행

1996년 1월 11일 MBA¹⁷⁾사 사장 John Martin과 영업담당과 기술고문 등이 KTX-1 #01 호기 사고해결을 목적으로 국방과학연구소를 방문하였으며, MBA사는 자신들의 도의적인 책임상 Ejection seat 2개를 제공할 용의가 있음을 밝혔다. Ejection seat 1개당 약 5,000만원 정도 되므로 총액은 약 1억원 정도를 보상하겠다는 것이었다.

이때 필자는 국방과학연구소자문에 있어서, 첫째로 항공기제작사책임과 관련하여 소송측면에서 보면 기간이 약 5~7년이 예상되며, 공군과 국방과학연구소, 대우중공업의 사고조사 결과 시험비행조종사나 국방과학연구소와 대우중공업의 과실이 전혀없었다고는 하나 시험비행조종사가 -G strip belt 등을 조여매지 않았다고 진술한 점 등을 고려하여 약 70%정도의 승소율이 있다고 예상되며, 전문변호사를 고용할 때, 통상 Contingency fee 개념¹⁸⁾으로 하면

16) 스코틀랜드의 예는 *Dynamco Ltd. v. Holland and Hannan and Cubitts (Scotland) Ltd.* (1971 S.C. 257)사건, *Wimpey Construction (U.K.) Limited v. Martin Black & Co.* (1982 S.L.T. 239) 사건에서 볼 수 있고, 영국의 예는 *S.C.M. (United Kingdom) Ltd. v. W. J. Whittal & Son Ltd.* ([1971] 1 Q.B. 337) 사건과 *Spartan Steel & Alloys Ltd. v. Martin & Co. (Contractor) Ltd.* ([1972] 3 All E.R. 557, [1973] Q.B. 27) 사건에서 볼 수 있다.

17) 영국의 Martin-Baker Aircraft Company Limited, 전세계 Ejection seat수요의 70%정도를 차지하는 세계 최고의 회사이다.

18) 승소하였을 경우에만 보상비의 33%를 받고, 패소시는 어떠한 변호사비용 청구도 없하는 법적개념으로 항공사고와 같이 전문적인 변호사의 능력이 필요한 경우에 해당되는 변호사와의 고용계약으로 주로 미국의 항공소송에서 많이 적용된다.

배상액의 약 33% 정도를 변호비로 지불하여야 하므로, 전체적으로 계산하면, 손해액의 약 50%밖에 받을 수 없게 된다고 자문했다. 또한 소송관할지도 영국으로 될 가능성이 많으며, MBA사와 소송을 진행하면 현재 개발중인 #02~#04호기의 Ejection seat 정비보수 관련 프로그램에 막대한 지장을 초래하고, 현재 MBA사의 Ejection seat를 타제작사의 것으로 대체하는 것은 항공기 설계변경 등의 문제로 절대적으로 불가능하므로, 소송보다는 협상으로 타결하는 것이 필요하다고 자문하였다.

1996년 7월 4일 대우중공업본사에서 KTX-1 #01호기 사고 해결관련 회의가 대우중공업(주) 법무실에서 있었으며, 이때 필자는 국방과학연구소의 법률자문으로서 원활한 사업진행을 위하여, KTX-1 #01호기 사고 총손해액 전체를 대우중공업(주)이 국방과학연구소에 배상할 것을 요구하였고, 그렇지 않으면 국방과학연구소는 대우중공업(주)을 '계약위반'을 근거로 소송을 제기하겠다고 했으며 그 기간은 1996년 9월 1일이라고 명시하였다. 실상 MBA사의 Ejection seat를 구매한 것은 대우중공업(주)이었고, 대우중공업(주)이 이를 국방과학연구소에 납품한 것이었다. 따라서 국방과학연구소가 Ejection seat의 결함문제나 KTX-1 #01기 사고에 대한 조사에 있어서 대우중공업(주)과 공동보조를 맞추었으나, 원칙적으로는 국방과학연구소는 대우중공업(주)을 상대로 '계약위반'에 관한 법적문제를 제기하고, 대우중공업(주)이 MBA사를 상대로 '계약위반'과 '제작사 책임'의 법적논거로 보상을 청구하는 것이 옳은 방법이었다. 물론 국방과학연구소도 사용자의 입장에서 MBA사를 상대로 '제작사 책임'을 제기할 수 있지만, 제작사 책임에 관한 법적 논거가 복잡하고 장기간의 소송기간도 소요되므로 대우중공업(주)을 상대로 '계약위반'으로 소송을 제기하는 것이 국방과학연구소에 상당한 유리하다. 물론 국내소송에 있어서 대우중공업(주)과 갈등이 예상되지만, 대우중공업(주)이 국방과학연구소와 사고조사를 공동으로 하면서 MBA사의 과실이 있다고 동의하였으므로 국방과학연구소에 상당히 유리하게 되어 있었다. 그렇다고 해서 대우중공업(주)에 피해를 주는 것도 아니다. 단지 대우중공업(주)은 국방과학연구소에 손해배상을 하고 이를 근거로 MBA사에게 항공기 제작사 책임과 계약위반으로 소송을 제기하여 승소하면 되는 것이다.

물론 KTX-1을 공동개발하는 국방과학연구소와 대우중공업(주)과의 동반

자 관계를 모르고 있었던 것은 아니었지만, 첫째, 대우중공업(주) 법무실을 압박하여 보다 적극적인 문제해결을 하도록 하기 위한 전략이었으며, 둘째 KTX-1 사업이 대우중공업(주)에서 차지하는 비중여하를 막론하고, KTX-1 #01호기 사건이 국방과학연구소의 KTX-1 사업에 상당한 걸림돌이 되는 것을 볼 때 조속히 문제를 해결해야 한다는 국방과학연구소의 입장을 고려한 전략이었다. 이에 대우중공업(주)의 법무실은 상당히 당황하였으며, 이 결과로 1996년 9월 17~18일의 협상을 급히 주선하였다.

1996년 9월 17일, 18일 국방과학연구소 제3본부 회의실에서 MBA와 대우중공업 관계 자와 협상이 있었으며, MBA참석자로는 J. Martin MBA사장과 기술고문 등이었다. 협상시작시 MBA사는 한국의 Kim & Jang 법률사무소와 영국의 MBA보험사 변호사로부터 법률자문을 받았음을 밝혔다. Kim & Jang 법률사무소는 한국최고의 합동법률사무소이다.

협상초기시 MBA사의 John Martin사장은 KTX-1 #01호기 손해 총액의 20%를 보상할 용의가 있다고 밝혔다.

여기서 협상진행을 설명하기 전에 국방과학연구소에 무엇이 유리하고 불리한가에 대해 고찰할 필요가 있다.

국방과학연구소에 불리한 것은 첫째 재판지관할에 관한 문제이다. 즉 우리나라 보다 영국에서 소송을 제기해야 하는 것이다. 국내 법원에서 제작사 책임관련 법적인거는 민법 제750조의 일반불법행위로 간주하여 손해배상 책임을 인정하고 있으나, 미국이나 선진제국에 비하여 상대적으로 적용이 약하다. 그러나 영국의 제작사 책임관련 법은 미국의 엄격책임주의에 비하면 과실증명에 법적근거를 두고 있는 점 등 비교적 약하다. 우리나라는 현 1997년에 제작사 책임에 관한 일반법을 입법하려고 하고 있는 실정이다. 따라서 영국에서 소송을 제기할 때 이에 따른 소송관련 비용이 상당할 것이며, 영국의 소송절차와 제작사에 관련된 전반적인 법적 연구가 검토되어야 한다.

둘째, 소송기간이 5~7년 정도 장기화됨으로 인한 KTX-1 사업진행상의 문제이다. 물론 대우중공업(주)을 상대로 '계약위반'을 근거로 소송을 제기한다고 하더라도 대우중공업(주)이 순순히 응하지는 않을 것이다. 왜냐하면, 만일 대우중공업(주)은 MBA사에게 완전히 패소하거나 일부승소를 할 경우를 대비하여, 가능한한 적은 배상액을 국방과학연구소에 지급하려고 법적투쟁을

할 것이다. 여하튼 MBA나 대우중공업(주)을 상대로 하든 소송기간은 장기화 될 것이며, 사실 이 문제는 국방과학연구소, 대우중공업(주), MBA사의 공통적인 어려움인 것이다.

셋째, KTX-1 #01호기는 감항증명을 받지 않은 상태이다. 그러므로 MBA사가 Ejection seat의 결함을 부인하고, KTX-1 #01호기의 전반적인 결함문제를 제기할 때는 상당히 쉽지 않은 문제들이 발생할 수 있다.

반면에 유리한 점으로는 MBA사는 KTX-1 뿐만 아니라 KTX-2사업 등에 계속적으로 MBA사의 Ejection seat를 판매하려 할 것이며, 더구나 세계 제1의 Ejection seat 제작사로서의 명성을 유지하기 위하여 협상을 선택할 것이다.

2. 협상 결과

KTX-1 #01기 손해는 US \$ 1,862,250으로 국방과학연구소와 대우중공업이 사전 결정된 것으로, 연구개발비는 일부 포함되었고, KTX-1 #01호기를 제작한 후 약 4년 동안의 사용년수에 대한 감가상각을 한 것이다. 이에 KTX-1 #01호기 시험조종사의 보상비 US \$ 180,000을 합하여 배상청구 총액은 US \$ 2,042,250이었다.

협상내용으로는 먼저 시험조종사의 보상비로 MBA사로부터 US \$90,000을 현금으로 받았으며, 대우중공업으로부터 도의적인 보상으로 2,700만원을 받았다. 또한 협상 종료시까지 어떠한 주장도 없었던 후방석 조종사가 좌측외측 반월상연골판 부분파열을 호소함에 따라 수술을 하도록 하였고, 역시 같은 도의적 보상비조로 대우중공업에서 1,000만원을 보상하였다.

KTX-1 #01호기에 대한 보상으로는 KTX-1 #05호기 Ejection seat물품에 관한 Hardware로 US \$ 941,125를 보상하도록 하였으며, 현재 2년마다 재정비를 위해 영국의 MBA사로 보내고 있는 Ejection seat를 자체 정비할 수 있는 기술 이전과 또한 세계에서 최고의 기술을 유지하고 있는 MBA의 기술을 이전하기 위하여 공군과 국방과학연구소 요원 중 2명을 교육할 수 있는 US \$1,500,000 상당의 교육비를 보상받았으며, 위 두 요원의 교육지원비로 £45,000 (약US \$ 65,000)를 추가로 보상받아 총보상액은 US \$ 2,636,125로 원래의 배상청구총액인 US \$ 2,042,250의 약 129%를 받아내었다.

특히 기술이전에 따른 교육내용은 MBA사의 Ejection seat 설계와 정비 등 1년 교육과정으로 현재 미해군 4명이 \$ 3,000,000에 교육을 받고 있는 과정이며, Ejection seat제작의 세계 최고 기술습득으로 차후 자체 제작도 가능하며, 현재 정비를 위하여 Ejection seat를 2년에 한 번씩 MBA사로 보냄으로써 적어도 회수시까지 수개월이 소요되는 문제점을 해결할 수 있게 되었으며, 2명이 교육수료 후 다른 요원을 자체 교육시킬 수 있으며 장래 실용시 자체정비할 수 있는 능력을 보유하게 되었다.

이 협상은 Judgement가 아니라 Amicable Settlement의 일종으로 MBA사의 과실이 무엇이라는 것을 명시하지는 않았다. 다만, 시험비행조종사의 과실 0%, 국방과학연구소와 대우중공업의 과실 0%만을 확인한 것이며, 대우중공업의 배상은 책임에 입각한 손해배상이 아니고 도의적인 배상이라는 것을 명시하였다.

V. 結語

KTX-1 #01호기 사건에 관한 MBA사와의 협상은 Judgement가 아니기 때문에 누구의 과실인지를 정확히 판단하지 않았다. 다만, MBA사로부터 국방과학연구소와 대우중공업(주), 그리고 특히 공군의 시험비행조종사의 과실이 0%라는 것에 동의를 받았으며, 보상에 있어서도 대우중공업(주)은 도의적인 책임하에서 시험비행조종사 등에 대한 보상을 하는 방안을 마련했다.

Amicable Settlement(우호적 협상)은 통상 모든 당사자에게 유익한 것이 있어야 한다. 따라서 MBA의 입장도 고려를 해야 했다. 차후에 MBA사가 50%이상의 배상을 담당하였다면, 자체 이사회에서도 협상결과에 대하여 어려움이 있기 때문에 Ejection seat에 대한 보수·기술이전 등의 우리측에 필요한 사항과 MBA사의 필요한 것을 고려하여 조정하였다.

우호적 협상에 있어서, 국방과학연구소와 대우중공업(주)은 사업의 시간과 보상을 받으며 공군의 시험비행조종사는 무과실의 명예회복과 부상에 따른 보상을 받았고, MBA사는 공개적으로 자사의 명예가 실추되지 않은 상태에서 계속적인 영업을 할 수 있도록 되었다. MBA사는 영국신사답게 본 협상에 임하였다.

아울러, 협상이 무산되고 Matin Baker사가 소송 등의 방법을 택할 때에는

1996년 10월 27일 캐나다의 Montreal에서 열리는 McGill대학교 175주년 기념 국제항공우주법 학회와 1997년 6월에 서울에서 개최되는 국제항공우주법세미나¹⁹⁾에서 동 사건을 주요쟁점으로 문제제기를 하겠다고 관련 팜프렛을 제시했다. 이에 MBA사 사장이 상당히 고심하고 당황하는 것을 보며 관련 학술회의의 역할의 중요함을 새삼 느꼈다.

협상에서 MBA사에게 성공적인 보상을 받게 된 중요한 이유 중 하나는 우리나라에 KTX-2사업 등 계속되는 항공관련 개발사업계획이 있으며 무엇보다도 공군과 국방과학연구소의 사고조사가 치밀하고 성공적인 데 있다.

앞으로 연구개발, 공동생산 등이 많아지는 항공우주산업에 있어서, 항공기제작사 책임에 관련된 문제는 더욱 증가할 것으로 예상되며 국가의 이익을 고수하기 위하여 항공기 제작사의 책임에 관한 법이론에 대한 이해가 필요하다.

19) 1997년 6월 23~25개최하였으며, Canada의 McGill대학 항공우주법연구소, Netherland의 Leiden대학 항공우주법연구소, 아시아 항공우주법학회, 일본항공우주법학회, 한국항공우주법학회, 그리고 공군사관학교가 공동주최한다.