군항공기사고조사에 관한 연구

Study on Aircraft Accident Investigation

김해마중(Kim, Hae-Ma-Joong)
하홍영(Ha, Hong-Young)
홍상범 (Hong,Sang-Beom)
공군 항공작전법 연구위원회 연구법무관(중위)
Judge Advocate (First lieutenant), Air Force

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 현행 항공기사고조사체계
Ⅲ. 항공기사고조사의 목적
Ⅳ. 사고조사기구의 상설화
Ⅴ. 조사관의 활동보장
Ⅵ. 민과 군이 모두 관련된 사고조사
Ⅶ. 정보의 공개
Ⅷ. 결 론

Ⅰ. 서 론

우리 군의 전력에서 항공무기체계가 차지하는 비중은 나날이 높아져 가고 있다. 최첨단 전투기들의 정밀폭격에 의하여 적의 전력을 무력화시킬 뿐만 아니라 항공무기는 인적·물적 자원의 신속하고 정확한 이동을 가능하게 한다. 이러한 군용항공기들은 매우 정밀하게 운영되어 그 안전성을 확보하여야 하는바, 안전성 확보를 위한 항공기의 개발, 제작, 관리 및 운용자들의 연구와 노력으로 사고 발생률이 점차 감소되는 추세이다. 그러나 아직까지도 연간 몇 차례의 불의의 사고를 접하여 귀중한 인명과 막대한 재산의 손실이 발생하고 있는 실정이다.

항공기 사고는 미연에 방지하는 것이 최선의 방법이나 일단 발생된 사고에 대하여는 유사사고의 방지를 위하여 정확한 조사가 이루어져야 한다. 항공기 사고의 원인을 정확히 규명하고 대책을 수립하며 자료를 축적하여 이를 실제 항공무기체계의 운영에 반영시킴으로써 사고를 방지할 수 있다. 그만큼 정확한 사고조사를 통한 원인규명이 중요한 것이다.

본고에서는 사고원인규명을 위한 보다 합리적인 사고조사체계를 제시하고자 한다. 그간 항공기 사고조사에 관한 연구들이 주로 조사와 분석을 위한 기술적인 분야에 집중되었던 점에 반해 본 논문은 주로 제도적인 측면에서 군용항공기사고조사를 연구하였다. 현재는 각 군별로 사고조사가 이루어지고 있는바, 현재의 사고조사체계를 먼저 간략히 살펴보고 제도 개선방향의 설정을 위하여 항공기사고조사의 목적에 관한 논의들을 검토한 뒤 보다 체계적인 사고원인의 규명과 대책마련을 위한 사고조사기구의 상설화 필요성 및 상설화 방안을 모색하고 실제 사고에 대한 정보를 수집하는 조사관들의 활동을 법적으로 보장하는 방법을 제시하고자 한다. 다음으로 군용항공기지에서 민간항공기가 추락한 경우와 같이 군과 민이 모두 관련된 사고의 경우 사고조사체계에 대하여 연구하였다. 끝으로 조사결과 얻은 정보를 어느 범위까지 공개할 것이며 사고와 관련된 민·형사절차 및 징계절차에서 이를 사용할 수 있는가에 대한 여러 견해들을 검토하고 입법방향을 제시하였다.

항공기 사고조사 특히 군용항공기 사고조사에 관한 연구는 매우 부족하였는바, 본 논문이 연구의 단초를 제공하여 앞으로의 제도개선 방향 마련에 참조자료로 활용되길 기대한다.

Ⅱ. 현행 항공기사고조사체계

1. 서론

현재 민간의 항공기 사고는 항공법의 규율을 받고 있는 반면 군용항공기사고조사는 법률의 규정은 존재하지 아니하고 국방부 훈령 제479호 군사고예방규정과 각 군 규정에 의거하여 운영되고 있다. 상위 규정인 국방부 훈령에서는 사고조사에 관한 자세한 규율은 하지 않고 항공기 사고의 정의(제4조 제1호), 사고발생시의 지휘보고(제41조), 사고조사결과보고(제44조)를 규정함에 그치고 있어 사고조사에 관한 자세한 내용은 각 군 규정에서 규율하고 있다. 즉, 사고 조사는 국방부 차원에서 이루어지는 것이 아니라 각 군의 책임 하에 실시되며, 그 결과만을 국방부에 보고하는 체계로 구성되어 있는 것이다. 각 군별로 사고조사가 별개로 규정되어 있어 사고조사의 보편적인 특성에도 불구하고 각 군은 사고조사에 관한 독자적인 체계를 지니고 있는바, 본 장에서는 민간 항공기 사고조사 체계를 검토하고 이와 비교하여 군 규정의 특성을 살피고자 한다.

2. 민간 항공기 사고조사제도의 체계

민간 항공기의 사고 조사를 위하여 건설교통부 산하에 항공사고조사위원회가 설치되어 있다. 항공사고조사위원회는 항공법 제152조의 2에 근거하는 상

설 기구로 항공관련 전문지식이나 경험이 있는 자 중에서 선발된 위원으로 구성된다. 위원회의 소관업무는 항공사고의 조사, 항공사고조사보고서의 작성 및 의결, 항공사고조사에 필요한 조사·연구, 항공사고 방지대책의 권고 또는 건의 등이다.

이러한 소관업무를 달성하기 위하여 위원회에 사무국을 두고 있으며,[1] 항공사고조사를 위하여 전문분야별로 항공사고조사단을 구성하여 운영하고 있다.[2] 항공기 사고가 발생하였을 경우, 사고의 유형별 특성에 따라 그에 적합한 사고조사단을 구성하여 사고조사 활동을 행하고, 그 결과를 바탕으로 상설 기구인 위원회에서 사고원인에 대한 최종 판단 및 대책 수립을 마련하는 방식으로 운영되는 것이다. 요컨대, 사고조사의 실무적인 측면은 조사단에서 담당하고, 그에 대한 최종적 판단 및 정책 수립은 위원회에서 담당하는 구조를 취하고 있다.

사고조사단의 구성원은 위원회의 위원 중에서도 선발할 수 있고, 사고의 특성에 정통한 외부 전문가를 영입할 수도 있으므로 사고에 대한 정확한 조사가 가능하도록 탄력성을 부여하고 있는 셈이다. 한편, 최종 판단은 독립·상설 기구인 위원회에 일임함으로써 외부의 압력을 배제하고, 공정하고 정확한 조사결과를 도출하도록 제도적 장치를 마련하고 있다.

3. 공군 항공기사고조사체계

공군의 항공기사고조사는 이전에는 공군교범 등의 내용에 의거하여 이루어졌으나 현재는 공군 안전예규 부록3의 비행사고 조사 및 보고에 의거하여 사고조사 및 보고가 실시되고 있다. 비행사고가 발생한 경우 사고조사위원회를 설치하는데 사고조사위원회는 공군본부, 사령부, 비행단/전대, 임시 사고조사위원회로 구분하여 운영하며 한국공군 소속의 조종사가 외국에 파견되어 훈련 중 발생한 사고에 대하여 참모총장의 특명이 있거나 공군본부 직할부대의

1) 항공법 제152조의10

2) 항공법시행규칙 제324조의3

중·경사고 조사는 공군본부 사고조사위원회에서, 사령부 예하부대의 중·경사고에 대한 조사 및 보고는 사령부 사고조사위원회에서, 비행단/전대 소속 항공시 준사고 조사 및 상부로부터 지시 받은 중·경사고 조사 및 보고는 비행단/전대 사고조사위원회에서 각각 실시한다.

위 기준은 상황에 따라 변경이나 이관이 가능하다.

4. 육군 항공기사고조사체계

육군은 사고조사에 관한 규정으로 육군규정 354 항공안전관리규정(전·평시용)이 있다. 항공기 사고조사위원회는 중앙 항공기 사고조사위원회(항공작전사령부)와 지역 항공기 사고조사위원회(항공여단, 항공단, 항공학교)로 나뉜다(제37조). 중앙 항공기 사고조사위원회는 지역사고 조사위원회에서 조사 보고된 사항에 대하여 재조사의 여지가 있다고 판단될 때, 육군 항공기와 타군소속항공기가 동시에 관련된 항공기 사고시, 사고원인이 불명확한 중사고시, 기타 특정한 조사가 필요하다고 판단될 경우 소집되어 조사를 실시한다 (제39조 제1항). 지역항공기 사고조사위원회는 해 작전지역내에서 예속부대 항공기 사고 발생 즉시 현장에 출동하여 사고조사를 실시하고, 중앙사고조사위원회가 사고조사시 필요한 협조 및 제반 지원을 제공한다(제39조 제2항). 단, 사고 상황에 따라 항작 사령관은 중앙항공사고위원회의 담당 사고조사를 지역사고조사위원회에 위임할 수 있다.

5. 해군 항공기사고조사체계

해군은 공군이나 육군과는 달리 항공사고에 관한 별도의 규정이 있는 것이 아니라, 다른 안전사고에 관한 규정과 함께 안전규정에 의거하여 항공사고를 규율하고 있다. 안전규정 제5장 안전사고처리의 제22조 사고조사에는 사고조사위원회의 구성에 대하여 규정하는바, 항공사고시 해군본부에 중앙 사고조사위원회를 구성하거나 작전사/해병대사에 부대 사고조사위원회를 구성하여 사고조사를 실시한다.

Ⅲ. 항공기사고조사의 목적

1. 문제점

항공기사고가 발생하였을 경우 그 원인규명을 위한 사고조사는 여러 목적을 위해 수행될 수 있다. 형사책임을 추궁하거나 징계를 위하여 조사하는 경우도 있고, 배상책임을 묻기 위하여 조사하는 경우도 있을 것이며 차후 사고예방을 위한 대책을 마련하기 위한 조사도 가능하다. 그런데 항공기사고조사의 목적을 어떻게 규정하는가에 따라 사고조사의 과정이나 조사결과의 공표여부가 달라지게 된다. 가령, 조사의 목적을 책임자의 징계나 형사처벌로 보게 된다면 관련자는 자신에게 불리한 진술이나 자료의 제출을 거부할 수 있게 될 것이고 사고조사의 결과는 당연히 징계절차나 형사절차에 사용될 수 있을 것이다. 반면, 사고조사의 목적에서 징계나 형사절차의 이용을 배제한다면 관련자에게 증언을 강제할 수 있고 자료제출 요구 거부시 처벌하는 조항을 만드는 것도 가능할 것이다. 단, 이 경우는 당연히 조사결과를 징계나 형사절차에서 이용할 수 없게 된다. 따라서, 사고조사의 목적 규정은 중요한 문제이므로, 후술할 사고조사결과의 공개를 검토하기 이전에 군용항공기 사고조사의 목적을 규명하여야 한다.

2. 항공법 및 각군 규정

가. 항공법

항공법에서는 항공사고조사의 목적을 직접적으로 명시한 규정은 없으나 제152조의2 제1항에서 항공사고의 원인규명 및 예방을 위하여 건설교통부에 항공사고조사위원회를 둔다고 규정하고 있으므로 항공법상의 사고조사의 목적은 사고의 "원인규명 및 예방"에 국한되는 듯하다.

나. 각군 규정

공군은 안전예규에서 사고조사위원회의 설치 목적을 사고의 원인을 규명하

고 적절한 대책을 수립하기 위한 것이라고 규정하고 있다(예규 3.가. (1)). 적절한 대책이란 향후 사고예방책을 의미하므로 공군 역시 원인규명 및 예방이 사고조사의 우선적인 목적인 것으로 판단된다. 사고관련자가 진술한 내용은 사고재발방지를 위한 원인 규명 외 다른 목적으로 사용되어서는 안된다는 조항(7.사.(2)) 및 모든 사고보고서는 전면하단에 "이 보고서는 사고방지 혹은 안전업무를 제외한 여하한 목적으로 사용할 수 없음"이란 표시를 한다는 조항(7.마.(3))은 사고원인 규명 및 예방이 사고조사의 유일한 목적임을 보여주는 규정이다. 반면, "법무감은 국가배상청구에 대한 심의나 소송상 필요한 경우에는 사고조사 보고서를 증거로 사용할 수 있다"(7.라.(4))고 규정함으로써 사고조사의 결과가 소송에서 제출되는 것을 배제하고 있지는 않다.

육군은 항공안전관리규정 제36조에서 사고조사의 목적을 명시하고 있는바, 사고조사의 목적은 사고원인을 규명하고 유사사고 재발을 방지하기 위한 자료획득 및 대책을 수립하는데 있다고 한다. 육군 규정에서도 사고조사의 목적은 사고원인의 규명과 예방에 있다.

해군은 목적에 관한 규정이 없다.

3. 외국의 경우

ICAO 부속서 13은 조사의 목적에 관하여 "사고조사의 유일한 목적은 사고나 사건의 재발 방지이다. 사고의 책임이나 비난문제를 확인하는 것은 본 활동의 목적이 아니다."[3]라고 기술하고 있다. 미국의 연방항공법은 "사고나 사고조사와 관련된 위원회 보고서 중 어떤 부분도 증거로 인정되거나 보고서에 언급된 문제로부터 생긴 손해에 관한 민사소송에서 사용해서는 안된다."[4]고 규정함으로써 항공기 사고조사를

3) Annex 13 To The Convention On International Civil Aviation, 1994, Chapter 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) 49 U.S.C. §1554 (b)
No part of a report of the Board, related to an accident or an investigation of an

다른 목적에 사용하지 못하도록 규제하고 있다. 영국에서도 민간항공규칙 제4조에서 "이 규칙에 기한 사고조사의 유일한 목적은 발생상황 및 원인을 확실히 하고 장래의 사고방지를 위한 것이고, 그 사고조사에 의하여 당사자에게 책임을 지우지 않는다."[5]라고 규정하고 있고, 일본의 경우에는 항공·철도사고조사위원회설치법에서 사고관계자에 대하여 보고 또는 자료제출을 요구하거나 사고 현장에 입회하여 항공기 기타 물건을 검사할 권한에 관하여 "범죄수사를 위하여 인정되는 것으로 해석하여서는 안된다."[6]고 규정하여 항공기의 사고조사를 형사절차와 분리시키고 있다.

4. 검토

항공기사고조사의 목적은 관계자에 대한 형사책임의 추궁이나 피해자의 손해배상청구의 자료 또는 증거의 수집에 있는 것이 아니라 오로지 항공기 사고예방에 있어야 한다. 항공기 사고조사의 목적은 사고원인을 규명하고 안전대책을 수립하는데 있으므로 사고조사에는 이러한 본래 목적 이외의 의도는 배제되어야 한다.[7] 사고조사의 목적이 일차적으로 사고원인을 규명하는 것임에는 의문의 여지가 없으나, 원인규명의 목적은 어디까지나 사고예방을 위한 것이다. 항공기사고시 발생되는 광범위한 인적·물적 피해를 고려할 때 차후 유사사고를 방지하기 위한 자료수집과 대책마련이 조사의 목적이 되어야 할 것이고, 조사의 목적이 사고예방에 국한될 때야 비로소 정확한 사고원인의

---

accident, may be admitted into evidence or used in a civil action for damages resulting from a matter mentioned in the report.

5) Statutory Instrument 1996 No. 2798
The Civil Aviation(Investigation of Air Accident and Incident) Regulation 1996
Purpose of the investigation of accidents and incidents
4. The sole objective of the investigation of an accident or incident under these Regulations shall be the prevention of accidents and incidents. It shall not be the purpose of such an investigation to apportion blame or liability.

6) 항공·철도사고 조사위원회 설치법 (昭和 48년 10월 12일 법률 제113호) 제15조 제4항
第二項又は第三項の規定による處分の權限は 犯罪捜査のために認められたものと解釋してはならない

7) 同旨, 조희진, 『한·미 육군항공 안전관리/사고조사 체계에 관한 연구 -항공안전관리를 중심으로』, 육군교육사령부 4-1면; 이운조, 「항공기사고조사와 그 문제점에 관한 소고」, 『경성법학』 제8호, 217면.

규명이 가능하게 된다. 항공기 사고의 주된 요인이 인적요소(Human Factor)라는 점은 잘 알려져 있는바, 조사결과가 형사절차나 손해배상소송에서 이용될 수 있다면, 진실된 진술을 확보하기가 힘들 뿐만 아니라 조사과정에서 외부영향을 배제할 수 없기 때문이다.

Ⅳ. 사고조사기구의 상설화

1. 각군의 사고조사기구

가. 공군

공군의 전 비행부대장은 비행사고가 발생한 경우 즉시 사고의 원인을 규명하고 적절한 대책을 수립하기 위하여 전·평시 사고조사위원회를 설치하게 된다. 이러한 공군의 사고조사위원회는 비행사고 발생시 비행사고의 조사 및 보고를 위한 기구로써, ① 공군본부, ② 사령부, ③ 비행단/전대, ④ 임시 사고조사위원회로 구분하여 운영된다.

사고조사위원회별로 사건의 유형에 따라 담당기준도 마련되어 있다. 예컨대, 공군본부 직할부대의 중·경사고 조사는 공군본부 사고조사위원회에서 행하고, 사령부 예하부대의 중·경사고에 대한 조사 및 보고는 사령부 사고조사위원회에서 담당하고 있는 식으로 운영된다.[8]

---

8) 각 사고조사위원회의 담당기준은 다음과 같다.
1. 공군본부 사고조사위원회 - 한국공군 소속의 조종사가 외국에 파견되어 훈련 중 발생한 사고, 공군본부 직할부대의 중·경사고 조사
2. 사령부 사고조사위원회 - 사령부 예하부대의 중·경사고에 대한 조사 및 보고
3. 비행단/전대 사고조사위원회 - 소속항공기 준사고 조사 및 상부로부터 지시받은 중·경사고 조사 및 보고
4. 임시사고조사위원회 - 항공기 중·경사고 발생시 소멸 가능한 증거수집 및 보관 등의 조치를 포함한 초도조사

사고조사위원회의 구성요원은 위원장, 사고조사단장, 사고조사관, 비행조사위원, 정비조사위원, 의무조사위원, 기타 해당분야 조사위원, 간사로 구성된다. 조사위원은 사고조사 전문교육 이수자, 사고조사 유경험자, 가능한 해당분야 석·박사학위 소지자라는 선정기준에 의하여 해당분야 사고조사능력 보유자를 임명하게 된다.

유의해야 할 사항으로는 위원의 구성에 대한 원칙적인 규정이 있음에도 불구하고 참모총장의 특별한 지시가 있을 경우에는 규정의 내용을 변경할 수 있다는 점이다. 한편, 사고조사위원장은 조사위원회의 고문 또는 자문요원으로서 사고항공기 기종에 대한 특별한 기술 및 자격을 소지한 군내·외의 인원을 초빙할 수 있도록 함으로써 전문성이 갖추어진 사고조사가 이루어질 수 있도록 나름대로의 제도적 장치를 마련하고 있다.

나. 육군

육군의 경우 사고 발생시 설치되는 조사기구로 중앙항공기 사고조사위원회와 지역항공기 사고조사위원회가 있다. 중앙항공기 사고조사위원회는 항공작전사령부에, 지역항공기 사고조사위원회는 항공여단, 항공단, 항공학교에 설치되게 되며 전자의 구성원은 항공작전사령부 사령관이, 후자의 구성원은 해당부대장이 임명한다. 항공기 사고조사위원회는 위원장 1명을 비롯하여 비행조사위원, 정비조사위원, 의무조사위원, 기타조사위원, 간사로 구성된다.

중앙항공기 사고조사위원회와 지역항공기 사고조사위원회는 규정에서 규율하고 있는 일정한 경우에 소집되어 조사를 실시하게 된다.[9] 사고원인을 규명하고 유사사고 재발을 방지하기 위한 자료획득 및 대책을 수립하는 것을 목적으로 하여 위원회를 구성하고 있으나 이와 같이 위원회가 사고 발생시마다 한시적으로 구성, 운영됨으로써 체계적인 대책마련을 위한 기구설치가 요구

9) 항공기 사고조사위원회가 소집되는 경우는 다음과 같다.
1. 중앙항공기 사고조사위원회 - 지역사고 조사위원회에서 조사 보고된 사항에 대하여 재조사의 여지가 있다고 판단될 때, 육군항공기와 타군소속항공기가 동시에 관련된 항공기사고시, 사고원인이 불명확한 중사고시, 기타 특정한 조치가 필요하다고 판단될 경우
2. 지역항공기 사고조사위원회 - 해 작전지역내에서 예속부대 항공기 사고가 발생한 경우, 사고상황에 따라 필요하다고 판단되어 항공작전사령부 사령관이 위임한 경우

되고 있다.

다. 해군

해군도 공군·육군의 경우와 마찬가지로 항공기 사고가 발생한 경우 사고조사위원회가 구성된다. 해군의 모든 항공기 손상사고는 작전사/해병대사 또는 해군본부에서 조사위원회를 구성한다. 중앙사고조사위원회와 부대사고조사위원회로 나뉘어 있다는 점이 육군의 경우와 유사하다. 비행분야 조사요원은 사고기종이 아닌 타 기종 조종사를 위원으로 임명하며, 위원 중 해 기종 조종사가 필요시 상급부대요원으로 이를 임명한다.

군 이외 기술기관 및 전문가를 필요시 참모총장의 허가를 받아 위원으로 위촉할 수 있도록 함으로써 역시 나름대로의 사고조사에 대한 전문성을 고려하고 있다.

해군의 경우 특이한 점은 안전규정에서 군의 제반 사고를 대비하고 안전관리를 규율하면서 그에 부수하여 항공기 사고를 규율함으로써 항공기 사고 규율에 대한 독립 규정은 존재하지 않는다는 것이다.

2. 민간 항공사고조사위원회의 구성과 운영

2001. 9. 12. 법률 제6513호 항공법 개정으로 동법 제152조의2가 신설되어 항공사고를 독립적으로 조사하고 항공사고 예방대책 수립을 위하여 건설교통부에 항공사고조사위원회가 설치되었다.[10]

위원이 될 수 있는 자는 ① 변호사의 자격을 취득한 후 15년 이상이 된 자, ② 대학에서 항공분야 관련과목을 가르치는 부교수 이상의 직에 5년 이상 있거나 있었던 자, ③ 행정기관의 3급 이상 공무원으로서 2년 이상 있었던 자,

---

10) 위원회의 구성은 위원장을 포함한 7인 이내의 위원으로 구성하며, 위원 중 위원장 및 상임위원은 대통령이 임명하고, 비상임위원은 건설교통부장관이 위촉하도록 하였다(항공법 제152조의4).

④ 항공관련 연구기관에서 10년 이상 근무한 박사학위 소지자, ⑤ 항공사에서 15년 이상 근무한 경력이 있는 항공조종사 자격증명을 소지한 자로서 최근 3년 이전에 퇴직한 자로 규정[11]하여 엄격한 자격기준을 명시함으로써 사고조사의 전문성을 제고하도록 하였다.

한편, 위원의 임기를 명시하고,[12] 위원의 신분보장 규정[13]을 마련하여 위원의 독립성을 법적으로 보장하고 있다. 항공사고조사위원회를 건설교통부 산하에 두고 있으나, 건설교통부장관이 일반적인 행정사항에 대하여만 지휘·감독할 수 있되 항공사고조사에 대하여는 관여하지 못하게 함으로써 위원회의 독립성도 보장되어 있다.

요컨대, 민간 항공사고조사위원회의 상설화의 의의는 사고조사의 전문성 제고와 위원 및 위원회의 독립성 보장으로 요약될 수 있다.

위원회는 사고가 없을 경우 사고 예방 대책의 마련에 주력하게 된다. 항공사고가 발생할 경우에는 사고조사를 위하여 운항분야, 관제분야, 기상분야, 정비분야, 항공전자분야, 객실·생존 및 구조 분야, 인적요소분야, 비행자료기록장치 및 조종실음성기록장치 분야, 목격자 진술 청취 및 기록 분야 등에서 분야별로 항공사고조사단을 구성하여야 한다. 조사단을 중심으로 하여 사고 자체와 연관된 부분에 관한 정보를 수집하고, 공청회를 개최하여 관계인 또는 전문가의 의견을 듣게 된다. 이러한 과정을 통하여 수집된 자료를 중심으로 하여 위원회에서는 분석 작업에 들어가고 사고 원인에 대한 판단을 거쳐 최종보고서를 작성한다. 최종보고서는 ICAO 및 관련국가에 보고되고, ICAO에서는 그에 대한 의견을 제시해 준다. 위원회는 ICAO의 의견을 고려하여 최종적 판단이 담긴 보고서를 수정, 마무리하여 발표할 수 있고, 조사결과에 따른 항공사고방지를 위한 대책을 관계행정기관의 장에게 권고 또는 건의할 수 있다.

---

11) 항공법 제152조의4 제5항

12) 항공법 제152조의5

13) 항공법 제152조의7

3. 상설화의 필요성

검토한 바와 같이 민간 항공사고가 발생하였을 경우 사고원인을 조사하고 대책을 수립하기 위하여 상설 조사기구가 마련되어 있다. 또한 본 상설 기구는 법률에 근거한 것으로써 독립성과 전문성을 제도적으로 보장받고 있다.[14]

반면, 각군의 경우에는 사고가 발생하였을 경우 비로소 사고조사위원회가 구성된다. 사고조사위원회의 구성과 활동의 근거는 법률이 아닌 각 군의 규정에 의하게 된다. 게다가 규정에 근거한 위원회의 구성도 참모총장의 지시에 의해 언제든지 변경 가능하여 유동적이다. 따라서 사고조사위원의 소집지연, 사고원인 및 과실의 은폐가능성, 위원들의 전문성 부족으로 인한 객관성의 결여 등의 문제점이 지적하는 견해가 있다.[15]

공군의 경우, 위원회는 감찰감실 안전과 내에 위치해 있는데, 조사를 위한 상설인원이 부족하고, 감찰업무도 같이 수행해야 하는 업무과다로 인해 사고조사에 대한 연구, 과거사례의 재검토, 대책의 수립 및 보완 등을 충분히 수행할 수 없으며 단지 사고 발생의 통고 때부터 사고조사위원회의 업무에 착수하게 된다. 따라서, 각종 사고조사에 대한 경험을 축적할 수 있는 여건을 갖추지 못하였고 단지 감찰업무의 한 부분으로 남아 있는 것이다.

민간 항공사고의 경우 오래 전부터 상설화의 필요성이 제기되어 왔고,[16] 그에 대한 연구도 지속적으로 추진되어 왔으며 2001년 항공법의 개정으로 입법화되었다. 군의 사고조사위원회도 상설화 되어야 하는 바 그 이유는 다음과 같다.

---

14) 그러나, 사고조사의 독립성을 보다 확보하기 위해서는 사고조사위원회를 건교부로부터 분리하여 대통령직속기구로 만들어야 할 것이다. 건교부는 항공업무의 집행기관이므로 조사 및 안전대책수립기구를 집행기관과 분리시켜야 보다 정확한 조사와 필요한 대책수립이 가능하기 때문이다.

15) 조희진, 전게서, 4-3면; 정윤식, 「사고조사위원회 구성에 관한 연구」, 공군대학, 24면.

16) 김득환, 「항공기 사고조사에 관한 연구」, 동국대학교 행정대학원 석사학위논문, 45면.

첫째, 조사의 독립성을 보장하기 위해서이다. 상설기구의 설립시 위원들의 임기를 보장하고, 조사시 외부의 영향을 받지 않도록 신분보장이 이루어져야 한다. 사고조사는 누구의 간섭도 없이 독립적으로 이루어져야 하는 것은 당연한 사실임에도 책임 문제가 결부된 사고에 대한 조사에 있어서 연관된 각 부서에 영향을 주고 연관부서의 장으로부터 영향을 받게 된다면 공정한 사고조사는 불가능하게 된다. 그러나 명령에 의한 보직 보임과 보직의 순환관리, 진급 등의 문제에서부터 신분보장이 어려워 독립성을 완전히 확보하기 힘든 것이 사실이다. 또한 조사관들은 자신의 지휘계통과 연계되어 독립적인 권한이 부족한 상태이다. 조사위원회를 상설기구로 만들어 위원들의 권한과 지위를 보장한다면 사고조사시 외부의 영향을 최소화할 수 있을 것이고 독립성을 확보할 수 있을 것이다.

둘째, 조사의 전문성을 확보하기 위해서이다. 사고조사에 관한 전문가들이 독립된 상설기구에서 사고처리에 전념하고 전문적인 연구내용을 집적할 수 있을 때 사고조사의 전문성을 확보하고, 사고예방을 위한 체계적인 대책을 수립할 수 있을 것이다. 비록, 사고항공기 기종에 대한 특별한 기술 및 자격을 소지한 군내·외의 인원을 초빙할 수 있도록 함으로써 전문성이 갖추어진 사고조사가 이루어질 수 있도록 배려하고 있으나, 각 군 규정에서 재량사항으로 정하고 있어 법적인 힘을 발휘하지 못하고 있는 것이 현재의 운영형태이다. 또한 위원의 임기와 신분이 보장되지 않는 상황에서는 전문인력으로서의 지속적인 연구와 교육이 불충분할 수밖에 없다.

결국, 상설전문기구가 설치되고 동 기구가 사고조사에만 전념할 수 있도록 신분이 보장된 전문적 조사관을 보유하고 있다면 사고발생시에 정확한 예측에 의한 계획적인 작업을 할 수 있을 것이다.[17] 조사기구의 상설화가 이러한 의미를 지니고 있다면 군 항공사고조사의 경우에도 상설화된 사고조사 기구를 제도적으로 마련해야 할 필요성이 있다.[18]

---

17) 김성태, 「항공안전 관리에 관한 연구」, 국방대학원 석사학위논문, 62면.

18) 同旨, 권오성, 「항공기 사고조사제도의 발전방향에 관한 연구」, 공군대학. 77면.

4. 개선안

가. 제1안

항공사고조사 및 대책 수립을 위하여 국방부에 상설기구인 항공기사고조사위원회를 설치하는 입법안이 있다. 이 입법안은 다음과 같은 근거를 가진다.

첫째, 사고조사의 독립성과 공정성을 제고할 수 있다. 물론, 과거에 비해 사고조사 과정의 투명성과 조사의 전문성이 어느 정도 확보되었고 군의 사고조사라고 하여 무조건 불신하던 경향은 사라졌으나, 각 군별로 사고조사가 실시되므로 최대한 자군에 유리하도록 사고조사를 할 수밖에 없는 제도적인 문제점이 여전히 존재한다. 통합된 기구에서 조사한다면 대외적으로도 사고조사의 신뢰성을 증가시킬 것이며, 현재보다 더 많은 조사장비와 인력을 확보하여 보다 정확한 조사가 가능할 것이다.

둘째, 정보의 교류를 통하여 사고예방에 기여할 수 있다. 정확한 사고조사는 사고방지를 위한 것이고 사고사례가 많이 축적되어 있을수록 사고예방에 기여할 수 있으나, 현재의 제도로는 각 군별로 실시한 조사자료를 타군에 전달하는데 한계가 있다. 사고는 가급적 숨기고 싶어하는 영역이므로 이를 타군에게 모두 공개하기는 어려운 것이다. 사고조사를 통합적인 기구에서 실시한다면, 정보의 교류를 통하여 보다 체계적인 대안제시가 가능해지며 궁극적으로 사고예방에 기여할 수 있을 것이다.

셋째, 사고조사위원회의 위상을 강화할 수 있다. 군용항공기사고는 공군의 문제일 뿐만 아니라 전군의 문제이다. 그러나 현재와 같이 사고 때마다 임시로 구성된 인원이 조사한다면 민·군이 관련된 사고조사시 건교부와 대등한 관계에서 조사에 참여하기 힘들다. 사고조사위원회를 국방부 상설기구화 한다면 건교부와 동등한 자격에서 조사에 참가할 수 있을 뿐만 아니라 사고조사기구의 위상을 강화함으로써 외부의 영향을 차단할 수 있게 될 것이다.

나. 제2안

각군 내부에서 상설기구를 만드는 방안이다. 공군의 경우 구체적 형태로는 참모총장 직속의 사고조사기구를 만드는 방안, 항공안전관리단의 기능을 강화하여 항안단이 실질적으로 사고조사를 담당하는 방안 등이 있다.

첫째는 참모총장 직속의 독립기구를 만들어서 신분과 임기가 보장된 사고조사전문위원 수인을 임명하여 중요한 항공기사고에 대한 조사를 위 기구가 맡는 방안이다. 유의할 점은 상설화라고 하여 사고조사위원들 전원이 위 기구에 상근하며 사고가 발생하지 않는 경우에도 업무를 담당하는 것이 아니라 위원들이 임명되어 있어서 사고 발생시 자동으로 조사에 착수하되 위 기구가 사고 이전에 설치되어 있고 임기와 신분이 보장되어 있다는 의미에서의 상설화이다. 물론 위 기구에서 평소에도 사고예방을 위한 대책을 수립하여야 할 것이다. 또한 위원과 조사관은 구분되는 개념으로 실제 조사는 차출된 조사관들에 의해 실시되더라도 이를 감독하고 사고원인에 대한 최종적인 판단권한은 신분이 보장된 조사위원들에게 있는 것이다. 이 안은 공군 내에서 사고조사를 담당함으로써 조사의 신속성과 효율성을 달성함과 동시에 안전과로부터 독립된 사고조사기구를 설치함으로써 사고조사의 객관성과 공정성을 달성할 수 있다는 장점을 가진다.

둘째는 항공안전관리단의 기능을 강화하여 항안단이 사고조사를 실시하거나 사고조사를 감독할 수 있는 권한을 갖게 하는 방안이다. 항공안전관리단은 항공안전을 위한 연구, 교육, 조사 등을 위하여 설립된 부대로서 항공안전 대책을 수립하고 사고조사에 참여함으로써 항공안전체계구축에 있어 중요한 역할을 담당하고 있다. 항안단이 사고조사기능을 담당함으로써 사고조사, 연구, 대책 수립을 일원화된 기구에서 맡을 수 있게 된다. 이 안은 연구와 안전 대책 수립기관에서 사고조사를 담당함으로써 전문성과 효율성을 달성할 수 있고 새로운 기구를 설치하지 않고 기존의 기구를 강화함으로써 상설화의 목적을 달성할 수 있다는 장점이 있다.

다. 검토

상설화의 목적인 객관적이고 공정한 사고조사를 달성할 수 있는 이상적인 방안은 각 군으로부터 독립된 국방부산하의 사고조사기구를 신설하는 것이다. 국방부 기구는 대외적으로 사고조사의 위상을 강화함으로써 조사결과의 신뢰

성을 증가시키고 건교부와의 관계에서 대등한 관계를 확보할 수 있게 된다. 그러나 현실적으로 사고조사를 국방부 산하기구에서 하는 것은 그 동안 각 군에서 실시하던 사고조사권한을 국방부에 이양한다는 점에서 각군의 반대가 예상된다. 또한 각 군의 사고조사를 모두 관할할 기구를 신설하는 것은 부담스러울 뿐만 아니라 사고조사의 신속성과 효율성의 관점에서 문제점이 생길 수 있다. 각 군간에 위 기관의 운영을 두고 분쟁이 생기는 것도 충분히 가능하다. 따라서 국방부 상설기구 설치안은 장기적으로는 옳은 방향이나 당장은 실현하기 힘든 방안이다.

공군 내에서 상설기구를 설치하는 것이 필요한 이상 그 방법은 참모총장 직속의 상설기구를 만들고 항안단은 사고조사를 적극 지원하는 것이 바람직할 것이다. 연구와 예방을 위한 부대인 항안단에서 사고조사까지 담당하는 것은 적절하지 않으며, 중앙에 사고조사위원회를 설치하여야 위원회의 위상이 강화되고 외부의 영향으로부터 자유롭게 사고조사를 실시할 수 있기 때문이다.[19]

---

19) 참모총장 직속으로 위원회를 상설화하자는 안에 대하여는 다음과 같은 비판이 있다.
첫째, 인력관리의 면에서 각 분야의 전문가들이 사고조사에만 전념할 수 없다는 점, 둘째, 현재의 체계로 공정성과 신뢰성의 측면에서 별다른 문제가 제기되지 않은 점, 셋째, 지금의 기구도 참모차장이 위원장인 이상 외부의 영향에 문제가 없다는 점, 넷째, 미국 역시 조사관의 명단은 미리 정해져 있지만 상설기구는 아니라는 점 등을 들고 있다.
그러나, 전문인력의 확보는 오히려 상설기구화를 통하여 가능하고, 모든 위원들이 위원회에 상근하는 것은 아니라는 점, 상설기구가 지금보다 객관성과 공정성을 보다 더 보장해 줄 수 있는 방법이라는 점, 위원회의 독립성은 위원장이 누구인지도 중요하지만 위원의 구성이 제도적으로 보장되어 있을 때 완전하게 달성될 수 있다는 점, 미국에 비해 질적이나 양적으로 취약한 구조를 가지고 있는 이상 사고조사위원회의 구성을 전통과 권위를 갖추고 있으며 인적자원이 풍부한 미국의 제도와 단순비교할 수는 없으며 우리의 실정에서는 상설기구화를 통하여 조사의 객관성을 확보할 필요가 있다는 점에서 위의 비판은 타당하지 않다.
한편 당장 상설기구를 설치하는 것이 어렵다면 최소한 사고조사를 안전과로부터 분리시켜야 할 것이다. 최소한 사고조사와 대책수립기관과 이의 집행기관이 분리되어 있어야 객관적인 조사와 대책 수립이 가능하기 때문이다.

Ⅴ. 조사관의 활동보장

1. 조사관 활동의 법적 보장 필요성

조사관은 항공사고에 대한 정보를 수집하여 사고원인의 분석과 최종판단에 중요한 자료를 제공하는 역할을 한다.[20] 또한 조사관이 사고조사위원회의 위원을 겸임하고 있는 경우에는 사고에 대한 최종판단에도 관여하게 된다. 조사관의 활동은 증거를 수집하고 그에 대한 판단을 내린다는 점에서 사법작용과 유사함을 보인다. 공정한 재판을 위하여 법관의 활동을 법적으로 보장하는 것과 마찬가지로 항공사고에 대한 공정한 조사와 판단을 위해서 조사관의 활동을 법적으로 보장하는 것은 필수적이다.

2. 법적 보장의 의미

조사관의 활동을 법적으로 보장한다는 것은 크게 두 가지 의미로 분류할 수 있다.

첫 번째 의미는 사전적 조치로, 조사관의 증거 수집에 관한 조사활동을 법적으로 보장하는 것이다. 조사행정상 필요한 사법권의 부여라고 할 수 있는데, 그 권한은 ① 증인에게 정보를 제공하도록 하는 의무를 부과시킬 수 있는 권한, ② 조사의 필요시 어느 곳이든지 출입할 수 있는 권한, ③ 조사에 관계되는 항공기 부품이나 문서를 유치할 수 있는 권한, ④ 누구나 증인으로 소환할 수 있는 권한[21]으로 나누어 볼 수 있다.[22]

---

20) 여기서 조사관은 사고조사현장에서 직접 조사활동에 참여하는 자를 의미한다. 항공법상 사무국 사고조사관과 동일한 개념이다(항공법 제152조의 10, 12 참조). 이에 비해서 공군 사고조사위원회의 사고조사관은 조사위원들의 업무를 조종하고 총괄하고 있다. 즉 안전예규에 의하면 사고조사관은 사고조사 전문교육 이수자 혹은 사고조사 유경험자로서 사고조사회의를 주관하며 효과적인 사고조사를 위하여 위원 상호간의 업무조종 및 기술조언을 하고 조사보고서를 작성한다(안전예규 3. 다. [1] [다]). 본고에서 사고조사관의 개념은 공군 사고조사위원회의 사고조사관에 한정되지 않음을 주의하여야 한다.

21) 조희진, 전게서, 4-2면; 김성태, 위 논문, 65면.

22) 한편, 내용은 거의 동일하나 ① 조사관의 자료제출 요구에 대한 권한 ② 어느 장소에도 접근 출입할 수 있는 권한 ③ 필요대상자의 소환 권한 및 증언의 청취권한으로 설명하

두 번째 의미는 사후적 책임 문제로, 조사결과에 대한 조사관의 법적 책임 면제 혹은 경감이다. 항공사고의 경우 증거에 대한 분석작업은 고도의 기술적 능력을 요구하고 그에 대한 사실인정이나 판단작업은 법관의 재판과정과 유사성을 갖게 된다. 조사관의 활동을 사법활동에 준하여 보게 되는 이유는 이러한 활동의 유사성 때문이다. 따라서, 조사관의 사실인정과 판단에 대한 법적 책임의 문제 역시 법관의 경우에 준하여 보아야 할 것이다. 법관의 행위가 위법한 것으로 되는 경우는, 사실인정에 있어 경험칙·채증법칙을 현저히 일탈하거나, 그 양식이 의심스러울 정도의 과오를 범한 경우로 한정된다고 보고 있다.[23] 조사관의 행위가 위법한 것으로 되는 경우도 법관의 경우와 마찬가지로 보는 것이 타당하다.

3. 입법례

가. 미공군 규정

미공군규정은 조사관의 권한으로 조사와 관계된 물건을 확보할 수 있는 권한, 증언을 강제할 수 있는 권한 등을 규정하고 있다. 즉, 미공군규정에 의하면 안전사고조사위원회와 사고조사관은 사고와 관련된 다른 어떤 행위나 조사에 우선한 권리를 가지고 있고 이 권리는 사고와 관련된 공군의 재산을 확보할 수 있는 권리를 포함한다.[24] 또한 군인과 군무원은 안전사고조사위원회의 조사에서 증언할 의무가 있다. 지휘관의 명령에 따라 군인은 증언을 강요당할 수 있다. 군인과 군무원이 안전사고조사위원회에 증언을 하지 않으면 UCMJ Article 92와 관련된 민간지침에 의해서 처벌될 수 있다.[25]

나. 미항공법

는 견해로는 정윤식, 위 논문, 25면 및 송희철, 「항공기사고조사제도에 관한 연구」, 항공대학, 9면.

23) 김동희, 『행정법 I』, 박영사(2002) 469면

24) AFI 91-204 4.5.1.1.

25) AFI 91-204 4.5.5.2.1

NTSB[26]는 증인소환권, 증거제출요구권 등의 권한을 갖는다.[27] 즉, NTSB는 증인소환이나 다른 방법으로 증인과 증거를 요구할 수 있고, 미국전역으로부터 공청회가 열리는 장소로 증인의 출석과 증거의 제출을 요구할 수 있으며, 증인출석요구, 명령 또는 위원회의 조사공지를 이행하지 않을 경우 NTSB는 민사소송으로 출석, 명령과 공지를 이행하게 할 수 있다. 이를 이행하지 않을 경우 처벌도 가능하게 하였다.

다. 일본 항공·철도사고 조사위원회 설치법

일본도 사고조사시 조사관의 활동을 보장하는 규정이 있는바, 위원회의 권한으로 항공기의 사용자, 승무원 등 항공사고 등의 관계자에 대한 보고요구권한, 사고 등의 현장 출입권한, 사고와 관계된 물건의 검사권한, 관계자에 대한 출석 요구 및 질문권한, 관계물건의 제출요구권, 현장 출입 통제권 등을 규정하고 필요한 경우 사무국 직원에 대하여 위 권한을 행사할 수 있도록 하였다.[28]

4. 각군 규정

공군 안전예규에서는 조사를 정확하게 하기 위하여 항공기 및 장비 제작회사 또는 군 내·외의 관련기관 전문가의 협조를 요청할 수 있다고 규정하고 있다. 동 예규에서는 증인의 조사절차에 관하여서도 규정하고 있는데, 사고조사관은 증인에게 증언에 앞서 선서를 하도록 요구하여서는 안되며, 증언에 앞서 증인에게 사고조사의 목적[29]을 이해하도록 하여야 한다는 내용이 그것이다. 또한 사고에 직접 관련되었거나 사고현장을 목격한 증인의 진술을 받

---

26) National Transportation Safety Board, 국가교통안전위원회, 연방정부의 다른 부처로부터 완전히 독립하여 독자적인 조사업무를 수행하고 있다.

27) 49 U.S.C. §1113.

28) 항공·철도사고 조사위원회 설치법 제15조 제2항, 제3항

29) 증인의 조사절차에서 증인에게 알리도록 규정된 사고조사 목적의 내용은 다음과 같다. ① 비행사고에 관련된 모든 사실과 원인규명은 순수한 사고의 재발방지에 있다는 것, ② 처벌, 변상조치, 기타 신분에 불리한 조치 또는 비행자격 심사위원회에 사용될 증거를 압수하려는 것이 아니하는 것.

을 경우에는 진술을 강요할 수 없다고 되어 있다.

해군 안전규정에서는 사고조사반은 관계관에게 조사에 필요한 증거물의 제시를 요구하여 이용할 수 있다고 규정하고 있다. 사고현장은 정훈공보실, 각 부대 사진반 및 기타 사진사로 하여금 촬영케 한다는 규정도 있다. 감찰감은 사고조사 부대장에게 타 기관 인원의 조사참가 사실을 통보하고, 참가원은 관련조종사, 승무원 및 목격자를 회견하고 심문할 권한이 허용된다. 증인의 조사절차와 관련하여서는 사고 관련자, 감독자 및 목격자의 진술을 청취한다는 규정 이외에 자세한 규정이 없다.

육군 항공안전관리규정에서는 항공기사고조사위원회의 각 위원들의 책임에서 사고조사의 내용을 대략적으로 기술하고 있을 뿐, 자세한 규정은 나와 있지 않다.

5. 항공법 규정

항공법은 자료 및 증거 수집을 용이하게 하기 위하여 위원 또는 사무국 직원으로 하여금 다음과 같은 사항을 조치하게 할 수 있는 권한을 위원회에 부여하고 있다.[30]

① 당해 항공사고와 관련된 소유자 등, 항공기승무원, 객실승무원, 항공사고현장에서 구조활동을 하는 자 그 밖의 관계인에 대한 항공사고 관련보고 또는 자료의 제출 요구

② 항공사고현장 그 밖에 필요하다고 인정되는 장소의 출입 및 항공기 그 밖에 항공사고와 관계가 있는 장부·서류 또는 물건의 심사

③ 관계인의 출석요구 및 질문

④ 항공기 그 밖에 항공사고와 관계가 있는 물건의 소유자·소지자 또는 보관자에 대한 해당 물건의 제출요구 및 제출한 물건의 유치

⑤ 항공기 그 밖에 항공사고와 관계가 있는 물건의 소유자·소지자 또는 보관자에 대한 해당 물건의 보존요구

30) 항공법 제152조의12.

⑥ 항공사고현장의 출입통제 요구

물건의 보존 요구를 받은 자는 이를 이동시키거나 변경·훼손하여서는 아니된다는 금지규정도 있다. 항공사고에 관하여 허위로 보고하거나 정당한 사유없이 자료의 제출을 거부 또는 방해한 자 등 위에 기술된 위원 또는 사무국 직원의 권한을 침해하여 증거 수집 활동을 방해한 자에 대하여는 형사처벌 또는 과태료를 부과할 수 있도록 하여 권한의 행사를 법적으로 보장하고 있다.

항공법은 자료 및 증거 수집의 용이성을 보장하기 위한 방편으로 관계 행정기관 등의 협조 요청 규정도 두고 있다. 위원회는 항공사고의 조사를 수행하기 위하여 관계 행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장에게 사고와 관련된 자료 또는 정보의 제공 및 물건의 보존 그 밖의 필요한 협조를 요청할 수 있고, 관계 행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.[31]

6. 검토 및 입법안

각군 규정의 경우 조사관의 활동에 관하여 간략한 사항만을 규율하고 있을 뿐, 구체적인 권한을 보장해 주지는 못하고 있다. 뿐만 아니라 권한을 규정하고 있다 하더라도 조사 상대방의 동의를 얻어 조사를 할 수 있는 권한만을 규정하고 있을 뿐, 권한의 실효성을 보장할 만한 내용은 찾아 볼 수 없다. 권한의 강제성을 띠고 있지 못하고 있다는 말이 된다.

항공법의 경우 증인의 진술 청취, 조사를 필요로 하는 장소에의 출입권 등 자료의 원활한 수집을 가능할 수 있도록 하는 다양한 규정을 상세히 규정하고 있다. 자료 수집을 위한 조사관의 활동이 침해되지 아니하도록 형사처벌 규정이나 과태료 부과 규정을 둠으로써 조사관의 권한을 실질적으로 보장하고 있기도 하다. 나아가 관계 행정청에 대한 협조 규정까지 규율함으로써 광범위한 자료 수집을 가능하게 하고 있다.

---

31) 항공법 제152조의1.

공정하고 정확한 항공사고조사를 위해서 증거 및 자료를 수집하는 것은 필수적이다. 또한, 조사관의 권한이 보장될 때만이 조사의 독립성과 객관성을 보장할 수 있다. 모든 사고는 그 원인에 대한 책임문제가 수반되는바 사고조사의 왜곡은 조사관의 조사단계에서 발생될 가능성이 크다. 조사관이 적정한 권한을 행사할 수 있음을 규정해야만 이러한 외압의 가능성을 최소화할 수 있게 된다.

따라서, 군용 항공기 사고에 대하여서도 항공법과 같이 조사관의 권한을 상세히 규정하고 위 권한을 방해하거나 침해하는 행위에 대하여는 징계나 형사처벌을 가능하게 하여 조사 활동의 실효성을 보장할 필요가 있다.

Ⅵ. 민과 군이 모두 관련된 사고조사

1. 문제점

민간 항공기나 민간 항공시설과 관련된 군용항공기사고 또는 군용항공기나 군용항공시설과 관련된 민간 항공기 사고의 경우 그 사고조사의 주체가 문제된다. 우리나라는 국토가 협소하여 군용항공기지를 민간항공기가 사용하는 경우가 많으므로 민과 군이 함께 관련된 사고가 발생할 가능성이 상시 존재한다. 따라서 민과 군이 관련된 사고의 조사주체가 누가 되어야 하고 그 절차가 어떠해야 하는가는 사고조사에서 중요한 주제이며 입법방안이 문제된다.

2. 현행 사고조사 체계

민과 군이 관련된 사고에 대한 조사규정으로 현재는 국방부장관과 건설교통부장관간 비행장사용협정이 유일하다. 국방부장관과 건설교통부장관간 비행

장 사용협정(1998. 7. 31 최종개정) 제7조는 민간기와 군항공기 및 기타 장비의 사고로 인하여 시설, 장비 또는 인명에 대하여 손해를 끼쳤을 때에는 건설교통부와 국방부에서 동일 비율로 구성되는 합동조사반에 의하여 상호 배상하여야 한다고 규정하고 있다. 그러나, 위 협정서에는 정확한 사고처리 및 안전을 위한 사고조사에서 협조절차가 명시되어 있지 않으며 사고조사의 주관부서가 불명확하게 되어있다.[32] 즉 위 규정은 배상을 위한 것이고 사고원인의 규명을 위한 것이라고 할 수 없으므로 실제로는 규정이 없는 것으로 볼 수 있다.

민·군 관련사고는 크게 군과 관련된 민간항공기 사고, 민과 관련된 군용항공기 사고로 나눌 수 있다. 민간항공기와 군용항공기가 접촉하거나 충돌한 경우는 양자 모두에 해당하게 된다. 관할권은 항공기가 민간항공기인지 군용항공기인지에 따라 결정된다. 첫째, 군과 관련된 민간항공기 사고, 즉 군용항공기지에서 민간항공기가 추락하였거나 군의 관제사가 개입된 민간항공기 사고 등은 사고비행기가 민항기이므로 항공법상의 항공사고조사위원회에서 사고조사를 실시하게 된다.[33] 대표적인 예로 2002년 김해비행장에서 발생한 중국민항기 추락사고를 들 수 있다. 둘째, 민과 관련된 군용항공기 사고, 즉 민간공항에서 군용항공기가 추락한 경우 항공사고조사위원회는 민간항공기 사고에 대한 조사권한만을 가지므로 조사권한이 없고 따라서 법률의 규정은 없으나 군이 사고조사를 실시하게 된다. 셋째, 민간항공기가 군용항공기와 접촉하거나 충돌한 경우에는 민간항공기의 사고이므로 항공사고조사위원회가 조사권한을 가질 뿐만 아니라 군용항공기의 사고이므로 군도 사고조사권한을 가지게 되나 양측간의 업무 협조나 분담에 관하여는 현재 규정이 없다.

본 논문에서 민·군관련사고를 군의 입장에서 민이 관할권을 가지는 사고 즉 군인·군무원 또는 군용항공기와 관련된 민간항공기사고에 한정하여 논의하고자 한다.[34]

---

32) 김득환, 위 논문 59면.

33) 항공사고조사위원회는 법 제50조 제5항 각호의 규정에 의한 사고를 조사하고(법 제152조의2 제1항, 제153조의3) 제50조 제5항은 항공기 사고로 항공기의 추락·충돌·화재, 항공기로 인한 사람의 사상 또는 물건의 손괴, 항공기안에 있는 사람의 사망 또는 행방불명 등을 규정하고 있다. 또한, 항공법에서 항공기라고 함은 군용항공기를 제외하므로(법 제2조 제1호) 민간항공기가 군용항공기지에서 추락할 경우 위 항공법 규정에 의해서 항공사고조사위원회가 사고조사권한을 가지게 되는 것이다.

3. 입법례

가. 일본

일본에서는 자위대가 사용하는 항공기가 자위대 이외의 사람이 사용한 항공기와 충돌했거나 접촉에 의해 발생한 항공기사고에 대해서는 일본국 항공기 사고조사 위원회가 전적으로 사고조사를 하도록 되어 있다. 자위대법[35] 제107조에 의하면 항공사고 조사위원회 설치법 제3조의 경우, 자위대가 사용하는 항공기에 발생한 항공사고에 대하여는 적용하지 않는다고 하여 군용항공기 사고는 군이 조사하는 것을 원칙으로 하고 있으나, 자위대가 사용하는 항공기가 자위대 이외의 사람이 사용하는 항공기와 충돌하거나 접촉해서 발생한 일은 제외한다고 함으로써 민과 군이 모두 관련된 사고는 항공기사고조사위원회에서 조사하도록 하고 있는 것이다.

나. 미국

미국은 연방항공법[36]의 규정에 근거하여 항공기사고조사를 실시하는바, 미

---

34) 본 논문에서 논의하고자 하는 것은 군과 관련된 민간사고조사시 군이 어떻게 참여할 수 있고 어떤 지원을 할 수 있는가의 문제이기 때문이다.
민과 관련된 군의 사고조사시 민의 참가도 물론 중요한 문제이나 보다 신중하게 접근할 필 요가 있다. 군의 사고조사는 민과 다른 특성을 가지는 바, 군기밀의 유출 방지와 조사의 신속성과 효율성이 요구되기 때문이다. 항공무기는 한국군의 핵심전력으로 사고와 관련된 세부적 요소들이 외부로 유출되는 것을 방지해야 한다. 미국에서도 군 사고조사에 민 전문가가 참가할 때는 관찰만 할 수 있게 하고 있고, 특히 FAA의 기능과 관련된 사고 발생시 NTSB와 FAA가 일정한 범위 내에서 사고조사에 참가하고 있으나 원인의 분석과 결정과정에 참가하지 못하고 군지침서에 의하여 제한된 사항에 대하여는 관여하지 못한다.(AFJI 91-206, 5 Classsified Matters and Security Clearance) 또한, 조사의 신속성이 요구되는 것은 군용항공기는 최첨단 기술을 사용해야 하기 때문에 안전성의 검증 면에서 민항공기보다 부족할 수밖에 없기 때문이다. 실제 미대법원에서는 이러한 이유로 군항공기 사고시 설계자에 대한 배상책임을 부정하고 있다. 따라서 문제점이 밝혀진다면 빨리 실제 운영체계에 반영시켜 유사사고의 방지를 막고 국가방위를 위한 군의 항공기 운영이 원활하게 되도록 해야 한다. 결론적으로 군 사고조사에 민이 참가하더라도 위와 같은 한계가 있을 수밖에 없다.

35) 昭和 29년(1954년) 6월 9일 법령 제165호 (최종개정 平成 15년[2003년] 8월 1일 법률 제137호).

36) United State Code Title 49 Transportation Subtitle Ⅶ-Aviation Program.

국에서 민간항공기와 군용항공기가 함께 관련된 사고 발생시 NTSB가 사고조사를 시행한다. 단 NTSB는 적절한 군당국을 사고조사에 참여시켜야 한다[37]. 즉 민·군이 모두 관련된 사고는 민에서 조사를 실시하고 조사과정에서 군당국을 참여시키고 있는 것이다. NTSB는 항공기 사고조사시 절차상 관련된 사항을 결정하고 군은 NTSB에 Military Coordinator를 파견하여 사고조사에 참여하며 군과 NTSB사이의 연락과 협조를 담당한다. Military Coordinator는 사고원인 분석단계를 제외하고는 모든 사고조사과정에 참여한다. 하지만, 이러한 사고일 경우, 군도 별개의 사고조사를 할 수 있다. 같은 사고에 대한 개별적인 사고조사이므로, 군과 NTSB는 규정에 따라 조사기간 동안 정보를 교환하는 것이 중요하다. 또한 면책범위와 정책적 차이, 정보공개범위와 적용법의 차이에 기인하여, NTSB가 심문한 증인에 대해서, 군은 개별적으로 따로 증인을 심문할 수도 있다. 이 경우 군은 NTSB와 별개로 따로 조사결과보고서를 작성하여야 하며, NTSB의 보고서에 구애받지 않고 보고서를 작성하게 된다.

4. 입법안

가. 제1안

원칙적으로 항공법상의 사고조사위원회에서 실시하되, 군의 사고조사전문가 수인이 사고조사위원 및 조사관이 되어 사고조사에 적극 참가하는 방안이다. ① 군용항공기지에서 민간항공기가 추락한 경우 기존에는 사고조사위원회에 군이 개입하지 못함으로써 군 전문가의 견해를 반영시키지 못했으나 사고조사위원으로 수인이 참가함으로써 이러한 문제점을 해결할 수 있는 점, ② 외국의 입법례도 민의 사고조사위원회에서 조사하고 군 전문가들이 조사에 참가한다는 점 등을 근거로 들 수 있다.

나. 제2안

현재와 같은 체계를 유지하되 군용항공기 사고조사에 관한 근거 규정이 없으므로 이를 입법화하는 방안이다. 현재와 같이 민간항공기가 군용항공기지

37) 49 U.S.C. §1132.

에 추락할 경우 민간항공사고조사위원회가 조사권한을 가지고, 군용항공기가 민간항공기와 접촉하거나 충돌할 경우 군용항공기 사고이므로 민간항공사고조사위원회 뿐만 아니라 군도 조사권을 가지게 된다. ① 군의 책임문제가 결부된 민간항공기사고라 할지라도 군의 조사와 일치하지 않는다면 민간항공사고조사위원회의 결론은 군의 책임에 대한 종국적인 판단이 될 수 없다는 점, ② 사고조사시 실질적으로 조사에 참가할 수 있으므로 크게 문제되지 않는다는 점 등을 논거로 들 수 있다.

다. 제3안

국방부와 건설교통부에서 동일 비율로 구성된 합동조사반에 의하여 사고조사를 하는 방안이다. 비상설기구로서 민·군 관련 사고 발생시 합동조사반을 구성하게 되는 것이다. ① 민·군 관련 사고인 만큼 민과 군이 동일 비율로 구성된 기구에서 조사하는 것이 바람직하고, ② 군용항공기지를 민이 함께 사용하고 있는 현실에서 민간항공기가 군용항공기지에서 사고가 발생한 경우 군이 사고조사에 참여할 수 있는 가장 적극적 방안이라는 점 등을 논거로 하고 있다.

라. 검토

먼저 현재의 체계를 변화시키지 않는 제2안은 다음과 같은 문제점이 있다. 첫째, 민간항공기가 군용항공기지에서 추락한 경우 사고조사위원회에 참여하지 못함으로써 민과 군의 이해관계가 첨예하게 대립하는 사안에서 공정하고 정확한 사고조사가 어렵다. 실질적으로 조사에 참여하고 있다고 하여도 사고원인의 최종적인 판단을 맡는 위원회의 구성원이 되지 않는 한 큰 의미가 없는 것이다. 둘째, 민간항공기와 군용항공기가 충돌한 경우 민과 군이 모두 조사권한을 가지고 있게 되어 사고원인에 대한 최종적 판단권한이 민과 군 모두에게 있게 되므로 실제 사고가 발생한 경우 혼란이 발생할 수 있다.

다음으로 제3안은 위와 같은 문제점을 해결할 수는 있으나, 비상설기구인 합동조사반이 급하게 구성되는 경우 조사반의 운영에 어려움이 있고 상설기구와 비교할 때 조사능력이 부족할 수밖에 없다.

따라서, 제1안이 가장 현실적이고 타당한 방법이라고 생각된다. 단, 제1안은 건교부의 사고조사위원회 위원구성과 관련되어 있으므로, 법체계적으로 항공법의 개정을 통하여 입법화하여야 한다. 항공법 제152조의4 제2항은 위원장 및 상임위원은 대통령이 임명하며, 비상임위원은 건설교통부장관이 위촉한다고 규정하여, 비상임위원의 위촉권한이 건설교통부장관에게 있는바, 군 관련 민간항공기 사고가 발생한 때에는 비상임위원중 일부를 국방부장관이 위촉한다는 규정을 신설하여야 할 것이다.

Ⅶ. 정보의 공개

1. 문제점

정보의 공개는 두 가지 측면에서 문제된다. 첫째는 사고조사결과의 대외적 공표이다. 조사결과를 대외적으로 공개할 경우 그 범위가 문제된다. 둘째는 조사결과의 다른 절차에서의 이용이다. 징계절차, 형사재판, 배상소송 등에서 사고조사결과를 이용할 수 있는지, 이용가능하다면 그 범위는 어떠한지를 살펴볼 필요가 있다.

2. 정보의 대외적 공개

가. 미국의 경우

미국의 민간항공사고의 경우 NTSB는 일정한 경우를 제외하고는 조사결과를 공개하여야할 의무가 있다.[38] 예외적인 경우란 업무상 비밀(Trade

38) 49. U.S.C. §1114
Except as provided in subsections (b), (c), and (e) of this section, a copy of a record, information, or investigation submitted or received by the National

Secrets)과 조종실음성기록물(Cockpit Voice Recordings and Transcripts), 외국항공기사고조사와 관련된 정보(Foreign Investigation) 등이다. 또한, 국가방위나 외교정책을 위해서 비밀로 유지되어야 할 사항, 행정명령에 의하여 비밀로 분류된 것, 각 행정기관 내부인사규칙이나 행위, 개인으로부터 얻은 기업비밀이나 상업·금융정보, 개인의 사생활을 침해하는 의료정보, 개인정보 등도 역시 공개되지 않는다.[39]

한편, NTSB는 공공의 이익에 합치된다고 생각되는 형식 및 방법으로 그 공적인 사고조사보고를 공표하도록 되어 있는 규정에 따라서 "Aircraft accident report"[40]와 "Brief of accidents"[41]의 두 종류의 사고조사보고서를 간행하고 있다.

미 공군의 사고조사는 안전조사(Safety Investigation)와 사고조사(Accident Investigation)의 이원적 체계로 구성되어 있다.[42] 안전조사의 경우 보고서에 대한 접근은 각 군의 규정에 명시된 자에게만 허용되고 보고서의 기밀성이 유지된다. 반면 사고조사보고서는 연방항공청장과 NTSB에 공개되며, 일반인

Transportation Safety Board, or a member or employee of the Board, shall be made available to the public on identifiable request and at reasonable cost.
(b) Trade Secret
(c) Cockpit Voice Recordings and Transcripts
(e) Foreign Investigations

39) 5 U.S.C. §552(b)
This section does not apply to matters that are -
(1) (A) specifically authorized under criteria established by an Executive order to be kept secret in the interest of national defense or foreign policy and
(B) are in fact properly classified pursuant to such Executive order;
(2) related solely to the internal personnel rules and practices of an agency;
(4) trade secrets and commercial or financial information obtained from a person and privileged or confidential;
(6) personnel and medical files and similar files the disclosure of which would constitute a clearly unwarranted invasion of personal privacy;

40) 사고조사를 한 개별적 보고서로서 사고사실, 환경 및 추정원인에 관하여 상세하게 기술하고 있다.

41) 월간으로 간행되고 매우 간결한 보고서로 되어 있다.

42) AFJI 91-206, Participation In a Military or Civil Aircraft Accident Safety Investigation

에게도 공개된다.

나. 항공법 규정

항공법은 '위원회는 항공사고조사과정에서 얻은 정보가 공개됨으로써 당해 항공사고의 조사나 장래의 항공사고의 조사에 영향을 줄 수 있다고 판단되는 경우에는 이를 공개하지 아니할 수 있다'고 규정하고 있다.[43] 동조 제2항의 위임에 따라 동법 시행규칙 제324조의5 제1항에서는 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위를 ① 사고조사과정에서 관계인들로부터 청취한 모든 진술 ② 항공기운항과 관계되었던 자들 사이에 행해진 모든 통신 ③ 항공기 사고와 관계되었던 자들에 대한 의학적인 정보 또는 사생활 정보 ④ 조종실음성기록물 및 조종실음성기록물의 번역물 ⑤ 비행기록장치 정보를 포함한 정보의 분석에서 제시된 의견으로 규정하고 있다. 동조 제2항에서 위 기록들은 사고의 분석에 관계된 경우에만 항공사고조사보고서나 그 부록에 포함시킬 수 있다고 규정한다.

현행 항공법의 규정은 사고조사결과의 발표를 재량사항으로 정하고 있고 일정한 정보의 경우 발표를 금지하고 있는데[44] 일반적으로 사고조사결과를 발표하고 있으므로 공개가 금지된 정보의 범위만이 문제된다. 공개가 금지된 기록들은 주로 사고 관계자들에게 불리하게 작용할 수 있는 부분이나 사적인 내용들이다. 관계자들에게 불리하게 작용할 수 있는 진술을 공개한다면 진실된 진술의 확보가 어려워질 것이기 때문이다.

다. 입법방향

조사결과의 대외적 공개 범위는 국민의 알권리, 관계자들의 사생활 보호, 진실된 진술의 확보, 군기밀의 공개금지 등의 문제가 복잡하게 얽혀있다. 결국 여러 이익들을 형량하여 절충적인 안을 마련할 수밖에 없을 것이다. 군이라는 특수성을 고려하여 공개할 수 있는 정보의 범위를 전적으로 군의 재량에 맡기는 것도 방안이 될 수 있을 것이나, 군 행정절차의 투명성을 확보하

43) 항공법 제152조의17

44) 항공법 제152조의16

고 법에 의한 통제를 위해서는 항공법과 같이 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위를 대략적으로 규정하는 것이 바람직할 것이다.

3. 조사결과의 다른 절차에서의 이용

가. 견해의 대립

첫째, 조사결과를 형사절차, 민사재판은 물론 징계절차에서도 이용할 수 없다는 견해가 가능하다. 사고조사의 목적은 어디까지나 사고원인 규명과 사고예방에만 국한된다는 논리를 일관한다면 당연히 다른 절차에서는 사용할 수 없다는 결론이 도출된다는 것이다. 그렇게 해야만 사고조사의 진실성을 담보하고 사고조사의 왜곡을 방지할 수 있다는 것이 그 논거이다.

둘째, 징계절차 뿐만 아니라 형사절차, 민사절차에서도 모두 이용할 수 있다는 견해가 가능하다. 징계절차는 군 내부 절차이므로 군 사고조사위원회의 조사를 참고할 수 있음은 당연하고 손해배상소송에서 개인이 기술적 능력부족 때문에 정보를 수집하거나 이를 정리·판단할 능력이 없기 때문에 이용 가능하게 해야함은 물론이고 형사절차에서도 법원과 검찰이 공소제기와 유지, 판결을 위한 독자적인 조사능력이 없는 이상 조사결과를 이용할 수 있어야 한다는 것이 그 논거이다.

셋째, 형사절차에서는 조사결과가 공개되지 아니하고 민사절차에서는 판사의 승인이 있는 경우에만 이용 가능하게 하는 것이 바람직하다는 견해가 있다.[45] 형사절차나 징계절차에서 조사결과 얻은 정보나 증인의 진술을 공개하는 것은 헌법상의 자기부죄거부의 특권(the privilege against self-incrimination)과의 관계에서 허용되지 아니하고 민사절차에서는 비밀을 유지함으로써 얻는 이익보다 공공의 이익이 앞설 때는 공개할 수 있다는 주장이다.

---

45) Masao Sekiguchi, 「The Unmasked Aviation Accident Investigation System in Japan」, 『항공우주법학회지』 제16호(2002), 69-72면.

나. 미국의 경우

조사결과를 다른 절차에서 이용하는 문제도 안전조사(Safety Investigation)와 사고조사(Accident Investigation)에서 각기 달리 규율된다.[46] 첫째, 안전조사에서는 안전조사와 관련하여 구두증언 또는 진술서에 의한 증언은 법적 증언이 아니며,[47] 이러한 증언 또는 진술서는 안전조사이외의 목적으로 사용되어서는 안되며 비밀이 유지된다고 확인시켜 줄 수 있다고 하여 증언 및 진술서에 대하여 다른 일체의 절차에서의 사용이 금지된다. 둘째, 사고조사에서 증언은 법적효력을 발휘하고 증거로 채택될 수 있으며 증인은 증언하기 전에 권리에 대해서 고지받고 변호사를 선임할 권리가 주어진다. 다만, 사고조사보고서에서의 사고의 원인에 관한 의견(opinion)은 증거로서 간주되지 않고 미국 정부나 해당자의 책임에 대한 인정으로 간주되지 않는다.[48]

한편 미항공법 규정은 전술하였듯이 "사고나 사고조사와 관련된 위원회 보고서 중 어떤 부분도 (소송에서) 증거로 인정되거나 보고서에 언급된 문제로부터 생긴 손해에 관한 민사소송에서 사용해서는 안된다"[49]고 규정하여 소송에서 사고조사보고서의 사용을 규제하고 있다.

다. 각군 규정

공군 안전예규에는 각종 사고보고서 및 그 부록은 비행사고의 모든 관련요소를 규명하여 사고방지를 위한 조치를 취하는데 한해서 사용되어야 하고, 어떠한 징계조치의 증거 입수를 위해서 사용할 수 없으며, 개인의 비행이나 임무자격 결정을 위한 증거로서 사용할 수 없고, 사고방지의 피해보상, 손실금액의 청구 및 산정에 필요한 일체의 조사는 비행사고 조사와는 별도로 실시해야 한다고 할 뿐만 아니라(7. 다) 모든 사고보고서는 전면 하단에 "이 보고서는 사고방지 혹은 안전업무를 제외한 여하한 목적으로 사용할 수 없음"

---

46) AFJI 91-206, Participation In a Military or Civil Aircraft Accident Safety Investigation

47) 형사소송 또는 민사소송에서 증거능력이 없다는 의미이다.

48) 10 U.S.C. §2254(d)

49) 49 U.S.C. §1554 (b)

이란 표시를 하도록 규정하고 있다(7. 마. (3)). 위 규정들로는 사고조사의 결과를 다른 어떠한 절차에서도 이용할 수 없는 듯하지만 법무감은 국가배상청구에 대한 심의나 소송상 필요한 경우에는 사고조사 보고서를 증거로 사용할 수 있다고 하여 민·형사절차에서 보고서의 사용을 배제하고 있지 않다. 또한, 사고조사위원회는 사고조사결과 일정한 귀책사유 발생시 법무참모의 협조를 받아 본부 또는 해당부대 징계위원회에 회부하여 징계절차를 따른다고 함으로써 조사위원회에 징계위원회 회부 의무를 부과하고 있다. 따라서 사고조사를 징계절차와 분리하고 있지는 않다.

육군은 이 문제에 대하여 직접적인 규정을 두고 있지 않으나 항공기 사고조사 책임을 맡은 사고 조사위원장은 고의성이 있다고 판단되는 항공기 사고발생시 법무장교와 기타 관계수사관의 조사를 요청한다(제43조)고 규정하여 항공기 사고조사를 징계절차나 형사절차와 분리하고 있지는 않는 듯하다.

해군은 관련규정이 없다.

라. 검토

사고조사보고서를 형사절차나 징계절차에서 공개하는 것은 다음과 같은 문제점이 있다. 첫째, 항공기사고조사의 목적이 사고원인의 규명과 사고예방에 있는 이상 조사결과를 형사절차에서 이용할 수 있게 하면 본래의 목적이 변질될 우려가 있다. 항공사고조사에서 인적 요소의 중요성을 고려할 때 관계인의 진술을 확보하기 위해선 진술이 형사절차나 징계절차에서 이용될 수 없도록 하여야 할 것이다. 둘째, 헌법상 보장된 진술거부권과의 관계에서 문제된다. 헌법 제12조 제2항은 모든 국민에게 진술거부권을 보장하고 있으므로 진술거부권은 형사절차에서 피고인 또는 피의자뿐만 아니라 피고인이나 피의자가 될 수 있는 사람도 가지는 공권이다. 사고조사시 진술한 내용이 형사절차에서도 증거로 사용될 수 있음이 예정되어 있다면 조사단계에서부터 진술거부권이 있음을 고지하여야 할 것이고, 이 때 관계인의 진실된 진술을 확보하기란 사실상 불가능하게 된다. 또한, 조사관의 법적활동을 보장하기 위하여는 항공법과 같이 관계인의 출석 요구 및 질문을 법적으로 강제할 수 있어야

하고[50] 이를 거부할 경우 벌칙를 부과할 수 있도록 하여야 조사의 실효성을 확보할 수 있음은 전술한 바와 같으나, 관계인에게 진술거부권이 보장된다면 위 규정은 사실상 무의미해 질 것이다.

그러나, 사고조사 결과를 다른 절차에서 전혀 사용할 수 없게 된다면 사고 발생에 책임있는 자를 문책할 수 없다는 문제점이 생긴다. 따라서 장기적으로는 미국과 같이 조사절차를 이원화하여 사고방지를 위한 조사의 경우 그 결과를 전혀 공개할 수 없도록 하고 다른 목적을 위한 조사를 별도로 실시하게 함이 타당할 것이다. 그러나 우리나라에서 현실적으로 이원적인 조사절차를 실시하기 힘들다면 적어도 사고조사보고서가 징계절차나 형사절차에 이용될 수 없도록 하여야 할 것이다.

또한 사인이 항공기 사고의 피해자인 경우 사실상 사고 항공기에 접근할 수 없고 그 사고조사에 참여할 수도 없을 뿐만 아니라 정보를 수집하고 조사원인을 규명하여 손해배상소송에서 증거로 사용할 능력도 없기 때문에 국가기관이 조사임무를 수행하고 그 조사결과보고서나 조사서를 피해자인 개인이 이용할 수 있도록 하여야 할 것이다.

Ⅷ. 결 론

시간이 지남에 따라 항공기의 제작 기술은 급성장을 보이게 되고, 항공기의 능력은 고도화된다. 특히 전투수행을 중심으로 한 군작전을 목적으로 하는 군용항공기의 경우 성능은 매우 복잡·다양하고 앞으로의 발전가능성은 무한하다. 군용항공기의 성질이 이러하다면 항공사고가 발생하였을 경우 이에 대

50) 항공법 제152조의12 제1항 제3호

한 사고 원인의 분석과 규명 또한 점점 더 어려워지고 고차원의 기술적 능력을 요구하게 될 것이다. 사고조사에 대한 기술적 발전을 가능하도록 하기 위해서 항공사고조사 관련분야를 제도적으로 뒷받침해 주는 것은 매우 의미있는 일이고 절실히 요구되는 작업이라 할 수 있다. 그러나 아쉽게도 군용항공기 사고조사와 관련된 제도적 개선작업이나 연구성과가 부족한 것이 기존의 모습이다. 이러한 현실에서 군용항공법의 제정 시점과 관련하여 기존 항공사고조사제도의 모순점과 문제를 지적하고 항공선진국의 사례를 비교·분석하여 사고조사분야의 새로운 입법 방향을 제시한 본 논문의 연구성과는 군용항공기 사고조사에 대한 제도적 연구·개선에 많은 기여를 할 수 있을 것으로 본다.

전문성과 독립성이 보장된 상설 항공사고조사위원회가 법적 근거하에 마련되어야 함은 본 논문에서 강조한 바와 같다. 특히, 건설교통부 산하의 항공사고조사위원회와 유기적인 업무 협조가 이루어지지 아니하고 있는 현 상황하에서 민간 항공사고조사 기구와 대등한 위치에서 실질적인 업무 협조를 이루어 민·군 항공 분야의 공조와 공동의 발전을 꾀하기 위해서는 군 항공사고조사위원회의 상설화가 필요하다고 생각된다. 검토한 바와 같이 민·군 항공기가 모두 관련된 사고의 경우 이를 규율할 제도적 장치가 명백하게 마련되어 있지 않은 것도 현재의 문제점이다. 따라서 민간 항공사고조사위원회에 대한 군 사고조사 전문가의 참여가 제도적으로 보장되어야 함을 다시 한번 강조해 본다. 그밖에 조사관 활동의 법적 보장 필요성이나 정보의 공개 문제 등도 본 논문에서 기술한 바와 같다.

사고조사와 관련된 몇 가지 쟁점에 관한 본 논문의 연구 결과가 군용항공법에 대한 입법안으로 반영되어 항공사고조사의 제도적 개선에 긍정적으로 기여할 수 있기를 기대해 본다. 아울러, 본 논문의 연구성과를 통하여 제도적 개선이 이루어져, 민간 항공 분야와의 업무적 공조를 가능하게 하고 항공사고조사분야의 선진국으로 도약할 수 있는 발판이 될 수 있기를 바라면서 본 논문을 끝맺는다.

【참고문헌】

국방부, 「군사고예방 규정」, 1996

공군본부, 「안전예규/부록 3-비행사고 조사 및 보고」, 2000

육군본부, 「항공안전관리규정」, 2001

해군본부, 「안전규정」, 2002

김동희, 『행정법 Ⅰ』 박영사(2002)

조희진, 『한·미 육군항공 안전관리/사고조사 체계에 관한 연구 -항공안전관리를 중심으로』, 육군교육사령부, 2001

이운조, 「항공기사고조사와 그 문제점에 관한 소고」, 『경성법학』 제8호

정윤식, 「사고조사위원회 구성에 관한 연구」, 공군대학, 1993

김득환, 「항공기 사고조사에 관한 연구」, 동국대학교 행정대학원, 1986

김성태, 「항공안전 관리에 관한 연구」, 국방대학원, 1988

권오성, 「항공기 사고조사제도의 발전방향에 관한 연구」, 공군대학, 1990

송희철, 「항공기사고조사제도에 관한 연구」, 항공대학, 1970

Masao Sekiguchi, 「The Unmasked Aviation Accident Investigation System in Japan」, 『항공우주법학회지』 제16호(2002)

ICAO, Annex 13 To The Convention On International Civil Aviation, 1994 - Air Accident and Incident Investigation

Statutory Instrument 1996 No. 2798 The Civil Aviation(Investigation of Air Accident and Incident) Regulation 1996

49 U.S.C Chap. 11 National Transportation Safety Board

5 U.S.C Chap. 5 Administrative Procedure

AFJI 91-206 Participation in a Military or Civil Aircraft Accident Safety Investigation

초 록

김해마중(Kim, Hae-Ma-Joong),
하홍영(Ha, Hong-Young),
홍상범 (Hong,Sang-Beom)

군항공기사고조사의 전문성과 독립성을 제고하기 위하여 상설사고조사기구를 신설하여야 한다. 상설조사기구를 신설함으로써 조사기구의 위상을 높이고 조사의 신뢰성을 확보할 수 있다. 민과 군이 모두 관련된 사고조사시 민과 군의 조사권한의 주체, 업무협조 등에 관한 규율이 부재하고 있으므로 이를 입법화해야 한다. 군과 관련된 민항공기 사고조사시 군의 전문가들이 참여함이 바람직하다. 조사의 실효성 보장을 위하여 항공사고에 대한 정보를 직접 수집하는 조사관의 활동을 보장하는 규정을 마련해야 한다. 또한, 사고조사의 목적은 오직 사고예방에만 있으므로 정보의 공개범위를 제한하고 조사결과를 형사절차나 징계절차에서 사용할 수 없도록 하여 조사의 객관성을 확보해야 할 것이다.

Abstract

In an effort to enhance the independence of and expertise in military aircraft accident investigation, a permanent accident investigation board should be established. Establishing permanent accident investigation board would render the military accident investigation more reliable and would increase its public esteem. Because there is no provision governing the responsibilities of the investigation and cooperation between civil and military authority in case that both civil and military aircraft are involved, it is necessary to fill this gap by enacting appropriate laws. In case of civil aircraft accident investigation involving a military issue, it would be better to allow military authority to be involved in the investigation. For the betterment of investigation, it is also necessary to provide a field investigator an authority to directly collect relevant information. Since the sole purpose of accident investigation is to prevent the recurrence of aircraft accidents, the scope of information disclosure should be limited and the investigation report shall be used for neither criminal procedure nor disciplinary procedure so that the objectivity of the investigation should be ensured.

주제어: 군항공기 사고조사, 상설사고조사기구, 조사관, 민군관련사고, 정보의 공개