

論文

항공에서 부주의 또는 무모한 운항 형태에 관한 연구

함세훈*, 황호원**

A Study on the careless or reckless flight in aviation

Se-hoon Ham*, Ho-woon Whang**

ABSTRACT

“The prohibition of careless or reckless flight” is the regulation specified not only in the national air law but ICAO ANNEX and FAR.

This article(item) has not been categorized properly unlike other items and the question such as why this is described as a fundamental and essential act can be answered only by the party subjected to administrative measures in case of Korea and this kind of violation is so rare that it is not easy to understand the legal meaning and the function of the term, “The prohibition of careless or reckless flight”. In case of U.S where aviation cases are common, the distinction between the term “careless” or “reckless” operation depends on whether to recognize the given situation. Some incidents happened by failing to aware NOTAM, violating ATC, or T/W landing where a pilot did not recognize the violation itself are considered to be “Careless” flight. Others such as low altitude high speed flight, approximate flight, Rejecting ATC instruction where a pilot intends to or is remiss in safety are regarded as “Reckless” flight.

For pilots who are required to take the highest level of care from preparing for flight to stopping engines or completely disembarking passengers from a plane, the clear understanding of the most basic concept of “careless” or “reckless” flight should be emphasized for the safe flight and it is the time for the authorities to set a standard for proper measures by definite legal interpretations.

Key Words : careless(부주의), reckless(무모), operation(운항), aviation law(항공법), 행정명령(administrative order), 항공 판례(aviation precedent)

I. 서론

“부주의한(careless) 또는 무모한(reckless) 운항의 금지”는 국내 운항 기술 기준(FLIGHT SAFETY REGULATIONS) 8.18.2¹⁾과 ICAO 부속서(ANNEX) 2 3.1.1²⁾ 및 미 연방 항공규정(FAR) § 91.13³⁾의 명시 규정이다. ICAO나 미 연방 항공청(FAA)의 경우 다른 규제 항목보다 전면에 위치하고 있어 조종을 함에 있어서 지켜야 할 기본적인 행위로 강조하고 있지만 다

른 규정들⁴⁾과 달리 이 규정은 정해진 조종행위 형태가

- 1) 운항 기술 기준(FLIGHT SAFETY REGULATIONS) 8.18.2 “부주의 또는 난폭한 항공기 운항(Negligent or Reckless Operations of the Aircraft)” : 다른 사람의 인명이나 재산에 위험을 초래할 수 있는 부주의하고 무모한 방법으로 항공기를 운항하여서는 아니된다.
- 2) ICAO ANNEX 3.1.1 Negligent or reckless operation of aircraft : An aircraft shall not be operated in a negligent or reckless manner so as to endanger life or property of others.
- 3) FAR § 91.13 Careless or reckless operation (a) Aircraft operations for the purpose of air navigation. No person may operate an aircraft in a careless or reckless manner so as to endanger the life or property of another.
- 4) 예를 들면 인구 밀집 지역 또는 이외 지역에서 비행 최

2010년 08월 10일 접수 ~ 2010년 09월 15일 심사완료

* 한국항공대학교 대학원 항공운항관리학과

** 한국항공대학교 항공우주법학과

연락처, E-mail : ace-ham@hanmail.net

경기도 고양시 덕양구 화전동 200-1

없다. 이러한 이유로 조종사들은 이 규정을 자신들의 일반적인 이해나 통상적인 법 의미에서 적용하고 판단할 개연성이 있다. 인터넷을 통하여 항공 규정 위반 형태와 행정 소송의 과정 및 결과를 상세하게 밝히고 있는 미국과는 달리 우리나라의 경우 사건이나 사고 발생 시 행정처분이 내려진 당사자만 알 수 있고 이러한 형태의 위반 발생이 적어 운항 참여자들이 “부주의한 또는 무모한 운항”의 행태 파악이 곤란하여 법적 규제 실효성이 낮다고 할 수 있다. 따라서 본 연구에서는 “부주의한(careless) 또는 무모한(reckless)” 운항 행위에 대하여 운항 참여자들에게 정확한 이해를 제공하고 준수하는데 도움을 주기 위하여 먼저 용어의 사전적 및 법적 의미를 검토하여 일반적 개념을 제시한다. 그리고 부주의 또는 무모한 운항 행태의 일반화 및 형상화를 위하여 위반 사례가 다양한 미국 항공 행정판례⁵⁾를 중심으로 후속 판결의 기준이 되는 핵심 원칙을 살펴 본 후 이해의 편의성을 제고하고자 각 운항 단계로 구분하여 사례를 검토하고 법적 판단 기준을 제시하고자 한다. 연구 효과로서는 향후 항공 사건이나 원하지 않는 행위(event)가 발생할 때 국내에서나 미국에서의 조종사들의 운항 행위 판단의 기준으로 역할을 할 수 있을 것이다. 다만 처벌의 경중과 다른 법규 위반과의 관계를 병행 연구하면 보다 의미를 명확하게 파악할 수 있으나 본 연구에서는 다양한 판례 검토와 구체적 상황 기록을 위하여 연구 한계로 남겨둔다.

II. 본 론

1. 사전적 및 법적 의미

1.1. “부주의한(이하부주의)”와 “carelessness(이하 carelessness)”

먼저 “부주의”의 사전적 정의는 “조심을 하지 아니함”⁶⁾이고 “careless”는 “someone who does not take proper care”⁷⁾이다. 풀어쓰면 “부주의”는 잘못이나 실수가 없도록 말이나 행동에 마음을 쓰지 않는 것이고 “careless”는 행위자에게 부여된 또는 요구된 적절한 주의를 잃은 것이다. “부주의”와 “careless”의 공통적 의미는 인간은 어떤 행위를 하는데 있어서 적절한 마음을 기울여야 한다는 것이나 “careless”는 국문의 “부주의”에 비하여 행위자에게 사회 구성원으로서 요구되는 “care(주의의무)”를 보다 강조하고 있다. 사전에서 “부주의”가 실수나 잘못을 의미하는 것과는 달리 우리나라 민/형사 판례에서는 의무 위반⁸⁾, 법규 위반 및 감독 소홀⁹⁾이 “부주의”행위로 명시하고 있다. 또한 “부주의”는 과실 여부 판단에 있어서 독립적 기능을 하는 것이 아니고 형사 판례에서는 과실 원인 행위로 민법 판례에서는 손해 배상의 크기를 정하는 기능을 하고 있으며 특히 항공법에서는 행위 행태가 없어 법적 규제의 역할이 아닌 의미적 기능을 하고 있다¹⁰⁾고 할 수 있다. 그러나 “부주

의”라고 하여도 사소한 부주의가 원인이 되어 심각한 결과가 발생하는 경우에는 중과실이 된다. 미국에서의 “careless”행위에 대한 법적 의미는 통상의 단순 과실이며 형사 절차에 필요한 의욕(범의)이 성립되지 않아¹¹⁾ 민사 영역에서 다루고 있다. 우리의 “부주의”와 마찬가지로 “careless”는 인식이 없는 행위라고 할 수 있으나 우리 형법이나 민법에서 요구되는 것보다 더욱 사회 구성원으로서의 요구된 주의의무¹²⁾를 수행여부 판

저고도, 시계 비행 또는 계기 비행에 필요한 시정과 구름과의 거리 등과 같이 수치화되어 있거나 관제권 내에서 적극적인 육안 경계나 항공기와 충돌할 위험이 있을 정도로 접근하여서는 안된다와 같이 요구되는 행위를 제시하고 있다.

- 5) 미국 항공 행정소송에서 통상 FAA의 행정처분에 만족하지 않은 조종사가 항소를 제기하는데 FAA (원고) v PILOT(피고) 서식을 적용한다. 따라서 원고 v 피고, 발간년도, NTSB Order No. EA-XXX 순으로 전개한다.
- 6) 국립국어원(www.korean.go.kr) 표준 국어 대사전 정의
- 7) Wikipedia 정의이고 LONGMAN 영영 사전(1998년 제 3판)에 의하면 “not paying enough attention to what you are doing”이며 Merriam-webster online 사전에 따르면 “not showing or receiving care”이고 negligent(과실)의 의미를 갖고 있다.
- 8) 치료과정상의 의사의 부주의로 인한 환자의 사망, 후유증 등을 의미하기도 하고 행위자가 극히 작은 주의를 함으로써 결과발생을 예견할 수 있었는데 부주의로 이를 예견하지 못한 증실화 판례(대법원 1988.8.23. 선고 88도855 판결)
- 9) 일반적으로 도로교통법이나 행정규칙의 위반(이용식 “과실범이론의 변화에 관하여” 서울대학교 법학 제4권제2호, 2003. p227~256)이나 감독상 과실 또는 기타 부주의 등 책임있는 사유로 당해 의료기관에서 무자격자의 의료행위가 자행되는 것을 방임한 경우도 포함한다는 판례(대법원 1985.3.26. 선고 84누758 판결)에서 과실의 원인으로서는 부주의를 적시하고 있다.
- 10) 항공법 시행 규칙 [별표 18] <개정 2009.9.10> 항공종사자 등에 대한 행정처분 기준에 기술되어 있는 것 중 “제74조의3 (운항기술기준의 준수) 소유자등 및 항공종사자는 운항기술기준을 준수하여야 한다.”고 명시하고 있어 ICAO나 FAR에서 기술하고 있는 것처럼 운항의 기준 규정이 아닌 전체 세부 시행 규칙의 하나의 규정으로 명시하고 있다.
- 11) NTSB Bar Association. “AVIATION PROFESSIONALS AND THE THREAT OF CRIMINAL LIABILITY - HOW DO WE MAXIMIZE AVIATION SAFETY?” 2002 Southern Methodist University School of Law, Journal of Air Law and Commerce. Summer. 2002. p875-p879
- 12) 영미의 과실범(negligence law)에 기본 전제는 개인의 행위를 함에 있어서 이성적인 주의(reasonable care)를 행할 의무가 있는데 이러한 의무는 다른 사람의 모든 손상을 피해야 하는 것이 아니라 단지 다른 사람을 “careless”행위로 손상을 주는 것을 회피하는 것을 요구하고 있다. Glannon. “The Law of Torts” ASPEN PUBLISHERS. 2005. p25

단이 기준이 된다고 할 수 있다. 우리나라와 마찬가지로 미국도 조종사의 주의의무 준수여부 판단은 미 연방 항공 규정(FAR)을 동일한 상황에서의 표준 주의의무 위반을 추정할 수 있는 근거¹³⁾로 사용하고 있다.

1.2. “무모한(이하 무모)”과 recklessness(이하 reckless)”

사전적 정의로서의 “무모”는 “앞뒤를 잘 헤아려 깊이 생각하는 신중성이나 피가 없음”이고 “reckless”는 “doing something dangerous or stupid without worrying that someone might get hurt”¹⁴⁾이다. 법적인 의미에서의 “무모”는 고의와 유사한 행위 형태로 자신의 행동이 손해발생의 염려가 있음을 인식하였음에도 그 결과를 무시하고 하는 작위 또는 부작위¹⁵⁾를 의미한다. 우리나라 판례의 “상식적으로 이해하기 어려운 무모한 행위”¹⁶⁾에서의 “무모”는 “부주의”보다 행위 결과에 대한 인식의 정도가 더 구체적이고 확실한 것이고 행위자의 의지적 요소로 그 위험의 감수여부가 판단되지 않는 점에서 범죄사실의 발생 가능성을 인식하고 용인하는 내심의 의사가 있는 미필적 고의¹⁷⁾와 구분이 된다. 무모한 행위는 법적 책임을 갖는 과실로서 기능하면서 미필적 고의보다는 경미하고 일반적으로 부주의보다 중한 것이다. 미국의 일반법적인 “reckless”는 중대한 위험을 인식하지 않은 채 행동하는 것으로 정의되고 과실보다 더 큰 위험을 야기하여 타인에게 비이성적인 위험을 창출하는 것뿐만 아니라 이성적인 사람이라면 사실을 인식하거나 또는 지식을 갖고 있기에 다른 행동을 할 의무가 있음에도 행하는 작위나 의도적인 부작위¹⁸⁾를 의미한다. 이러한 면에서 법적으로서의 “reckless”행위는 단순한 실수, 무자격, 비숙련, 위험을 인식하지 못한 과실과 구분되고 고의적인 불법과는 결과에 대한 본질적인 확정을 요구하지 않는 것에서 구별¹⁹⁾된다. 우리의 결과확장성을 갖는 “사소한 부주의” 판단과 달리 약간의 관심이나 주목이 요구됨에도 불구하고 행하는 것을 무모한 무시(reckless disregard)라 하며 중과실이 된다. 일반법 의미에서 “reckless”는 매우 중대한 행위처럼 이해할 수 있지만 실제 항공 판례²⁰⁾에서는 예견 가능한 결과를 무시한 운항이 곧 “reckless”행위가 된다.

2. 항공 판례에 있어서의 주요 원칙

2.1. LINSTAM DOCTRINE

Administrator v. Lindstam, 41 C.A.B. 841 (1964)판례에서 생성된 원칙으로 이 판결 이후 미 연방 항공청(FAA)은 소송에서 조종사들이 §91.13(a)의 “careless” 운항이었음을 근거지울 수 있는 특정한 행위들을 증명하거나 주장할 필요가 없게 되었다. 대신에 피고의 careless 행위가 없었다면 해당 사건이 발생하지 않았을 것이라는 prima facie(상황 자체가 사실을 증명한다는) 사건으로서 취급할 수 있게 되었다. 이렇게 되

어 조종사들은 반증을 하기 위해서 기존의 추론을 뒤집거나 논리적 의심을 배제할 수 있는 대체 설명이 필요하게 되었다. 또한 미 연방 항공청(FAA)가 다른 항목의 위반을 직접 발견하고 증명하는 경우에는 이 원칙을 적용할 필요가 없게 되었다. 여러 판례에서 조종사들은 이 원칙 적용의 불리함을 주장하고 있으나 법원은 대부분의 판례에서 이 원칙을 합당하다고 명시하고 있다.

2.2. 항공 안전보고 제도의 면책

(ASRP : Aviation Safety Reporting Program)

항공기 안전 운항에 대한 위규 사례를 확보하기 위하여 미 운항 고시(Advisory Circular 00-46D : Feb. 26, 1997)에 의하여 운영되는 이 제도는 조종사가 운항 중 미 연방 항공 규정(FAR) 위반한 경우 NASA에 자발적으로 통보하도록 되어 있는데 아래의 경우에 한하여 면책이 될 수 있다. ① 위반이 고의적인 것이 아니고 부주의에 의한 실수 ② 위반이 49 U.S.C. § 44709에 기술된 형사적인 공격, 사고, 소송에 포함되어 있지 않고 ③ 미 연방 항공청(FAA) 법 시행 이전의 지난 5년간 규정 위반이 발견되지 않았으며 ④ 위반 10일 이내에 사건 보고를 완성하고 발송한 경우로 제한된다. 그러나 미 연방 항공청(FAA)과 조종사 간에 ①항의 결과 발생의 원인으로 부주의에 의한 실수 여부 판단에 대한 논쟁이 계속되고 있는데 부주의에 의하여 발생될 수 있는 관계 위반이 아닌 목적 공항의 변경과 같이 조종사가

- 13) 법이나 법규는 사회에서 요구되는 많은 중요한 활동을 통제하기도 하며 이러한 법은 안전에 표준을 규정하고 이 표준들의 강제하기 때문이다. 아울러 법규 위반은 과실이 있었음을 추정(presumption)하는 것으로 여겨진다. Dobbis “THE LAW OF TORTS” WEST GROUP. 2000. p8,
- 14) 전제한 LONGMAN 사전 정의이며 Merriam-webster online 사전에 의하면 “Marked by lack of proper caution : careless of consequences” 이다.
- 15) 선박충돌 사건으로서 서울민사지법 1994.11.1. 94파6023 제50부결정, 항공기 지상 충돌에 의한 기장의 조종 행위에 대한 사건으로서 서울중앙지법 2006.6.23. 선고 2003가합58978 판결
- 16) 회사의 피용자가 회사차로 만취 운전을 하여 발생한 사고의 판례(대법원 1994.9.23. 선고 94다9085 판결)에서 무모한 행위에 대한 의미.
- 17) 대법원 2004. 5. 14. 선고 2004도74 판결에서 미필적 고의의 요건
- 18) Speiser. “The American Law of TORTS volume 2A. 2009. WEST THOMSON REUTERS. §10:11 p27
- 19) 고의와 과실 외에 recklessness와 willful 또는 wanton행위가 있는데 높은 위험의 실현과 위험의 인식은 고의와 동일하나 고의 요소가 부족한 것이 recklessness로 구분하는 견해도 있다. Speiser. 전게서 p 51.
- 20) Ferguson v NTSB, 678 F.2d 821,824(9th Cir.1982)

의도하거나 “reckless” 운항으로 판단하는 경우 항공 안전보고 제도에서 보강한 면책을 박탈하고 있다. 이에 따라 의도하지 않은 부주의한 실수로 일어난 위반은 “reckless” 운항에 해당되지 않는다는 행태 일반화가 성립된다.

2.3. Fay & Takacs 판례에서의 합리적 신뢰(reasonable reliance)의 원칙

기장인 Fay와 탑승 기관사인 Takacs가 계류장을 나가 기 위한 TAXI를 위하여 추력을 증가시키는 과정에서 발생한 항공기 후류로 후방에 있던 세스나 172 항공기를 전복시키고 PIPER 항공기를 손상시킨 사건(EA-3501)에서 기장으로서의 기관사의 업무의 관리 및 확인같은 다른 승무원의 업무에 대한 합리적 신뢰 원칙을 마련하게 되었다. 이 원칙에 따라 기장은 임무 수행에 필요한 정보를 확정할 수 있는 능력²¹⁾이나 독립적인 의무가(운 영절차나 교범에 의한) 없고 그 업무가 다른 사람에게 특별하게 부여되었다면 타인의 업무를 합리적으로 신뢰할 수 있고 다른 사람의 능력(performance)에 대하여 의문을 갖을 필요가 없다는 것이다. 즉 다양한 지원 업무에 의하여 진행되는 운항에서 기장은 타인의 업무를 “어디까지 관여하고 확인하여야 할 것인가?”에 대하여 ① 조종사들이 필요한 지식을 갖고 있을 것이라고 기대할 수 없을 정도의 전문적이고 기술적인 업무인가? 와 ② 규범적인 업무 여부(명시되어 있다면 관여 및 확인, 이 외라면 확인)에 의하여 판단하여야 한다는 것이다. 부기장이 조종하는 상태에서 기장이 목적 공항이 아닌 곳에 착륙하자는 기장의 주장을 받아들인 부기장을 합리적 신뢰의 원칙에 벗어났다고 하며 미 연방 규정(FAR) 91.13(a) 위반 처분하였다.

2.4 “careless” 또는 “reckless” 운항 행태

2.4.1. 비행 준비 단계

이 단계에서 기장은 건강 상태 및 알콜 섭취 여부 등의 운항 승무원들의 운항 적합성, 항공고시보(NOTAM)²²⁾, 기상, 항공기 감항성, 정비허가, 화물 탑재 및 적재의 안정성, 연료/유탄유 및 산소 공급 등의 항공기 상태의 점검과 해당 운항에 관한 정상 절차 및 예비 절차에 대한 숙지가 법적으로 요구되고 있다. 미국 워싱턴 D.C의 방공식별구역에 대한(ADIZ : Air Defense Identification Zone) 항공고시보(NOTAM) 위반에 대한 ① 조종사들이 실수하기 쉬운 항공기 식별부호(SQUAWK CODE)의 부적절한 설정(SET) 사례 ② 계기 절차에 묘사된 원호(ARC)의 거리가 해리(nautical mile)이 아닌 법정마일(statute miles)로 판단하여 2-3NM 안쪽으로 침범한 사례 ③ 관제소에 적합한 비행계획서를 제출하지 않고 양방향 통신(two-way radio communications)을 유지하지 않은 채 방공식별구역

(ADIZ) 출입에 필요한 식별부호(SQUAWK CODE)를 획득하지 않은 3건의 사례²³⁾에서 법원은 항공고시보(NOTAM)를 위반한 방공식별구역(ADIZ) 침입은 군 항공기의 긴급출동을 야기하고 종국적으로 승객들이나 재산을 손상시킬 수 있는 위험을 창출(endanger)하기에 미 연방항공규정(FAR) 91.13(a)의 “careless”가 성립된다고 하였다. 이러한 방공식별구역(ADIZ) 관련 항공고시보(NOTAM) 뿐만 아니라 특정 구역 침범의 사례에서도 동일한 판단에 의하여 처분을 하고 있다. 우리나라도 항공법 시행규칙 제146조(출발 전의 확인) 4항 : 해당 항공기의 운항에 필요한 기상정보 및 항공정보(NOTAM)를 확인하도록 되어있고 위반 시 항공법 시행규칙 별표 15의 2 의하여 행정처분을 받는다. 항공기 감항성 관련하여 정비사가 작업을 하여 비행할 수 있다고 하여도(ready to go) 조종사는 정비작업이 확실히 수행되었는가를 확인하여야 하고²⁴⁾ 프롭 항공기에서 엔진 실린더의 부분적 장애로 인한 충분한 출력이 부족함에도 운항, 착륙하고 실린더 교환 후 재이륙하던 중 완전한 출력 손실로 인한 사례²⁵⁾에서 기장으로서 감항성 문제에 대하여 정밀한 평가없이²⁶⁾ 비행하는 것은 “reckless” 운항이라 판결하였다. 또한 E&E(전자 장비실) DOOR OPEN 경고등이 들어와 항공기 견인차량(TUG) 운전자에게 육안확인 요청을 하여 문제없음을 보고받고 경고 오류로 판단하여 이륙하였으나 여압이 되지 않아 회항한 사례²⁷⁾에서 고장을 발견할 수 있는 비행 전(preflight)점검의 불성실, 경고등이 들어왔음에도 정비사가 아닌 운전사에게 확인시킨 것, 정비 감독관에게 통보하지 않고 이륙한 것에 대하여 “careless”라고 지적하였다. 아울러 회사의 부정확한 항공기 중량 탑재 서류(W&B) 서식을 사용하여 정확한 무게중심(CG)나 이륙 TRIM을 계산하지 않은 채 운항한 사례에서 정확한 서식없이 항공기 중량 탑재서류(W&B)를 계산하는 것²⁸⁾을

21) 판례에서 기장은 소형 항공기가 묶여져 있는 상태 여부에 대한 기관사의 조인이 없다고 하더라도 대형 항공기 후류의 위험성은 특별하거나 기술적 전문성을 갖지 않는 것이라고 하였다.

22) Notice To Airman의 약어로서 공항, 시설물, 항로, 관제구역 등의 운영 제한이나 중지에 관한 정보를 수록한 발간물

23) BABBITT v SCHWARZMAN(2009, EA-5468), OSMUS v CORRAO(2009, EA-5448) BLAKEY v ALBERT(2006, EA-5235)

24) GARVEY v EASTON(1998, EA-4732) 조종사가 외부점검을 하는 동안 정비작업을 위하여 NOSE GEAR DOOR PIN을 풀었는데 이후 연결하지 않은 채 이륙하여 GEAR가 나오지 않아 동체 착륙한 사건.

25) BLAKEY v HATCH(2006, EA-5230)

26) 법원은 비행일지에 정비완료 서명이 없는 것과 정비 작업이 완료된 후 바로 이륙한 것에 대하여 기장으로서의 항공기 감항성 평가에 대한 신뢰성이 결여되었다고 판단하였다.

27) GARVEY v BEHNKEN and COX(1997, EA-4603)

91.13(a) 위반으로 판단하였다. 조종사들이 범하기 쉬운 정비일지 미 기입²⁹⁾도 91.13(a) 위반이다. 그러나 감항성 부적합 사건에서는 미연방항공청(FAA)이 입증 책임을 갖는데 낮은 속도계의 과속 경고 원호(ARC)의 손실이나 일부 결함에 대한 엄격한 감항성 판단³⁰⁾에 대하여 법원은 조종사의 의무 위반이 없다고 하였다. 부족한 연료 탑재되었음에도 점검표(checklist) 미 수행으로 인하여 이를 인지하지 못하고 이륙 대기 중 발견하고 주기장(GATE)로 회항한 것³¹⁾도 FAR 91.3(a) 위반으로 판단하였다.

2.4.2. 지상 작동

사무장의 준비(ready)보고 없이 또는 이에 대한 확인 없이 승객이 서있는 상태에서의 출발을 위하여 항공기를 뒤로 미는 것(push back)³²⁾이나 TAXI는 “careless” 운항이다. 주기장에서 부적절한 TAXI 조작으로 타 항공기와 충돌한 사례에서 미연방항공청(FAA) 증인(감독관)이 부정확한 증언을 하였다는 조종사의 주장을 법원은 법률적 오류가 없다고 하면서 “부주의(careless)” 운항으로 처분³³⁾하였고 이륙 위치로 TAXI 중 어느 특정 위치에서 정지 대기(hold short)하라는 관제사의 지시를 위반한 것에 대하여³⁴⁾ 법원은 활주로가 비어있느냐의 문제가 아니라 관제소의 허락이 있었느냐의 문제이며 항공 교통에 있어서 관제소는 운항에 있어서 첫 번째 고려 대상이 되어야 한다며 “careless” 운항이라 하였다.

2.4.3. 이륙

항공기 운항에 있어서 이륙은 조종측면에서는 단순하나 안전 운항을 위한 법정 이륙 연료 탑재와 이륙 기상의 충족, 이륙 허가 여부 등 다양한 운항 제한 요소가 내재되어있는 주요 비행 단계이다. 법정연료 미 탑재로 인한 항공기 추락은 명확한 “reckless” 운항형태로서 조종사 면허 취소 처분이 되었다. 이른 아침 자동 공항 정보발송 장비(ATIS : Automatic Terminal Information System)의 시정이 계기 이륙 시정치 이하이어서 다른 항공기들은 이륙대기 하고 있었으나 자동 정보발송 장비(ATIS)와 관제탑이 운영되기 직전에 이륙한 사건 항공기의 조종사는 최종적으로 회사의 운항관리사로부터 받은 기상이 최신의 정확한 기상으로 판단하는 것이 합리적 판단³⁵⁾이며 91.13(a) 위반이 아니라고 법원은 판단하였다. 탑승 여객에 대한 중량 계산 잘못으로 1,000LBS이내의 사소하지만 고의적이고 부정확한 최대 이륙 중량 적용은 중대한 “reckless” 운항 위반³⁶⁾으로서 비상 자격 취소 조건이고 통신 RADIO의 순간적인 고장을 이유로 관제탑의 이륙 허가를 받지 않은 채 이륙하는 것도 조종사에게는 허가(clearance)의 절대적인 확신(sure)의 무가 있다고 하며 위반 처분하였다. 외부 점검 후 이륙 직전에 싸락눈(ice pellet)으로 인하여 항공기 승강타(elevator)에 얼음이 쌓여있는 것을 제거하지 않은 채 이

륙한 사례³⁷⁾에서 외부 점검 시 조종사가 적극적으로 적설 상태를 확인하려 하였고 순간적인 강설에 기인한 부주의한 실수로 “careless” 운항이지만 항공 안전 보고 제도(ASRP)의 면책 규정에 해당된다고 하였다. 그러나 항공기 착빙(icing)에 의한 항공기 떨림(buffet)으로 이륙 단념(reject T/O)하다가 활주로를 이탈한 사례에서는 제빙(de-icing) 규정 위반으로 판결하였다. 아울러 표준 계기 출항(SID) 중 경로 상 너무 회피를 목적으로 관제소에 인가받지 않고 경로 이탈하여 다른 공역을 침범한 사례에서 법원은 상황을 알면서 극단적인 불안정한 환경을 창출하였다고 “reckless” 운항³⁸⁾이라고 하였다. 비록 비상인 경우 조종사가 관제소 지시로부터 이탈할 수 있도록 명시되어있지만 법원은 너무 회피를 위하여 최소한 관제소의 인가를 득하여야 하며 타 공역을 침범하는 것은 운항 안전에 미치는 영향이 크다고 하였다.

2.4.4. 순항

이륙으로부터 착륙에 이르는 단계인 순항 중에는 관제소의 관제 지시 위반이 상대적으로 많은데 관제소 허가없이 타 공역이나 공항의 침범³⁹⁾은 부주의(careless)한

28) DASCHLE v OLIVER(2002, EA-4956) 사례에서 조종사들은 항공기의 짐이 정상적으로 실린 것으로 가정하고 T/O TRIM을 대략 GREENBAND(안전범주)에 위치하여 비행하던 중 검열관으로부터 비행정지가 내려졌다.

29) STURGELL v MOSHEA(2007, EA-5328)

30) GARVEY v EASTON(1998, EA-4732) 사례에서는 조종사의 정비 작업이 완료되었다는 주장에 대하여 정비일지에 기록이 없고 원래의 고장이 반복된 결과로서 작업 미완료가 추정된다고 하였다.

31) HINSON v GANLEY(1996, EA-4468) 사례에서 시간에 쫓겨 연료 보급을 제대로 확인 못하고 jump seat에 앉아 있는 사람으로부터 적시에 점검표 수행에 방해가 받아 실시하지 못하였다.

32) GARVEY v MAYNE(1998, EA-4731) PUSHBACK의 준비보고는 사무장 책임이나 정보 수령 확인은 기장의 책임이라고 판시하고 있어 운항에 있어서 운항승무원의 확인 책임을 명확히 하고 있다.

33) HINSON v GERSTEN(1994, EA-4237)

34) GARVEY v OLIVER(2002, EA-4956) 아울러 BLAKEY v NADAL(2006, EA-5225) 아울러 HOLD SHORT OF R/W 지시를 위반하여 R/W 침범한 것도 부주의한 운항이라고 하였다.

35) GARVEY v SCHNEIDER(1998, EA-4653)

36) STURGELL v ANGSTADT(2008, EA-5421) 사건에서 법원은 부기장의 정확한 W&B 산출을 무시한 기장의 WEIGHT & BALLANCE 산출에 대하여 신뢰성 부족으로 판단하였다.

37) HINSON v FERGUSON(1996, EA-4457)에서 조종사는 외부점검 시 사다리모 적설상태를 확인하는 노력을 인정받았다.

38) STURGELL v GIFFIN(2008, EA-5390)

운항이지만 침범 항공기의 비행 규칙이 시계비행규칙(VFR)이나 계기비행규칙(IFR) 여부와 상관없이 다른 운항 항공기들과의 잠재적 공중 충돌 위험에 노출되므로 자가용 조종사의 경우에는 자격 취소 또는 항공 안전 보고제도(ASRP)의 면책 규정을 박탈하는 중한 careless 운항으로 보고 있다. 타 항공기에 대한 고도 인가를 자신의 항공기에 대한 상승인가로 잘못 이해하고 상승한 사례와 지정된 고도에서 자동 조종 장치(autopilot)가 고도를 잡지 못하고 120ft(관제사 화면에는 300ft) 상승하다가 조종사가 발견하여 원래 고도로 강하하는 것도 “careless” 운항⁴⁰⁾이다. 이러한 사례에 대하여 우리나라의 항공법 시행 규칙에는 명시되어 있지 않고 운영기술표준에도 그 처분 기준이 마련되지 않고 있다. 아울러 관제사의 고도 인가가 있으면 조종사들은 복창하도록 되어 있는데 초기 인가 고도를 11,000FT로 받은 조종사들이 관제사의 타 항공기의 12,000FT 상승 지시를 자신의 것으로 오해하여 응답하던 중 RADIO가 겹쳐진 것(BLOCK)을 모르고 상승한 사례에 대하여 법원은 관제사가 수정된 허가를 확실하게 발부하였다는 추정 증거가 없다는 이유로 “careless” 운항이라고 지적하였다. 그러나 착륙을 위한 적극 접근 관제(radar vector)를 받는 동안 관제사의 고도와 방향(HEADING) 지시를 정확하게 수행하지 못하였다는 미연방항공청(FAA)의 91.13(a) 위반 주장에 대하여 법원은 조종사들의 관제 지시 이탈(DEVIATION)이 있는 경우 관제사의 고지(NOTIFY)가 있어야 한다는 Brasher 판례를 주장하는 조종사의 의견을 받아들였다⁴¹⁾. 이 사례에서 법원은 항공기가 착륙을 위한 접근 단계에 있었고 관제사가 적극관제 중에 있었으므로 조종사의 주장이 타당하다고 결론지었다. 순항 중 관제사가 다른 항공과의 간격분리를 위하여 고도 강하와 방향 변경하도록 두 번 지시하였음에도 항공기의 연료 보존을 이유로 모두 거부한 사례⁴²⁾와 접근 관제사의 간격분리를 위한 속도 감속을 따르지 못하고 방향과 고도 변경 지시도 수행하지 않은 사례⁴³⁾에서 조종사가 관제 지시를 따르지 않고 다른 지시를 요구하는 행위는 착륙 공항과 다른 항공기들의 안전 운항에 부정적 영향을 끼치는 의도적인 선택으로서 “부주의(careless)가” 아닌 “무모한(reckless)” 운항이라고 하였다. 91분간 무통화와 목적지를 통과한 사례⁴⁴⁾에서 미연방항공청(FAA)은 “reckless” 운항으로 판단하여 비상 자격 취소 명령을 통화 책임을 맡고 있던 부기장에게 내렸다. 매우 한적한 공항으로서 관제 지시가 없을 것 같다는 조종사의 임의적 판단으로 초기 접근 FIX 고도(15,000FT) 이하로의 통과(13,500FT)한 것⁴⁵⁾을 “careless” 운항 형태라고 하였다. 미연방항공청(FAR)에 명시된 범주 외의 저고도 비행이나 저고도 고속 비행⁴⁶⁾은 91.13(a) 위반으로 판단된다. 통상 관제소와의 통신 문제는 일반적으로 조종사들의 비의도적인 실수로 판단하고 있지만 의심나면 물어라(VERIFY IF IN DOUBT)라는 조종사들의 격언처럼 항

공기 위치판단과 이를 관장하는 관제소와 통신이 확실(sure)하게 이루어 졌는가(verify)를 확인(check)하고 운항하여야 원하지 않는 결과발생을 최소로 하게 된다.

2.4.5. 착륙

착륙은 관제사와의 통화 증가, 악 기상 조우, 착륙조건 적합여부 판단, 안정된(stabilized) 접근 및 착륙 등 다양한 안전 위험 요소로 인한 사건 및 사고가 가장 많이 발생하는 구간이다. 항공기 횡전타(aileron controls)에 문제가 발생되어 가능한 빨리 착륙(land as soon as practical)이 요구되는 상황임에도 불구하고 정비 가능한 모기지로 목적지를 변경하여 25분-30분 지연 착륙한 사례⁴⁷⁾에서 감항성 문제로 목적지를 변경하려면 가능한 빨리 착륙이 가능한 공항으로 변경하는 것이 합리적 판단이라고 하며 91.13(a)위반을 지적하였고 목적지 공항의 급격한 기상 악화로 인하여 목적지 교체 공항으로 변경하는데 있어서 원래의 목적지 교체 공항 기상이 양호한데 근접성을 이유로 기상 제한치 이하의 공항을 선정하고 규범에 정한 운항관리사와 상의 없이 운항 결정한 것⁴⁸⁾은 “reckless” 운항이라고 하였다. 잘못된 공항이나 활주로 또는 TAXIWAY에 착륙한 사례⁴⁹⁾에서 어떤 위험도 없기에 다른 활주로에 착륙하였다는 조종사 주장에 대하여 법원은 잠재적인 위험이 충분히 격리(remote)되지 않았기에 “careless” 운항이라고 하였다. 아울러 이상적인 활주로 진입 고도(threshold height)보다 높게 진입하여 정상적인 접지지점을 넘어 착륙하고 활주로를 과주한 사례와 돌풍 상태에서 침하를 막으려고 추력(power)을 넣은 채 접지되고 이후 spoiler와 자동제동장치(autobrake)가 부 작동되는 것을 늦게 발견하여 활주로를 이탈(overrun)한 사례⁵⁰⁾에서 법원은 불안정한

39) *BABBITT v HANRAHAN*(2009, EA-5494), *GARVEY v HAYES* (1999, EA-4760)

40) *BLAKEY v CAMPBELL & JONES*(2003, EA-5021) , *STURGELL v MURPHY&VERNICK*(2008, EA-5355)

41) *BLAKEY v PATE and YODER*(2004, EA-5105)

42) *BLAKEY v McCARTHNEY*(2003, EA-5304)

43) *BLAKEY v HERAS*(2004, EA-5102)

44) 2009.10.27 부기장 Cole에게 발부된 행정명령

45) *HAINES v DOD*. 449 F.2d 1073(D.C. Cir. 1971) 국외지역에서 발생한 사례도 FAR 위반으로 처분하였다.

46) *HINSON v McCOLLOUGH*(1993, EA-4020), *HINSON v LYNZEIDETSON*(1994, EA-4296) 외 다수의 판례.

47) *BLAKEY v. SKOGLUND*(2005, EA-5249)

48) *GARVEY v MORRIS& WALLACE*(2000, EA-4866)

49) *BLAKEY v MALIK and SWAIM*(2003, EA-5022), *BLAKEY v SEYB*(2003, EA-5024) 관제사 초기에 6L에 착륙하라고 하였으나 즉시 6R에 내리라고 한 사례로 조종사가 6R로 응답한 사례, *DASCHLE v. REINA*(1996, EA-4508) 은 일주일에 두 번이나 활주로를 아닌 T/W에 내린 판결

(unstabilized) 접근은 미연방항공청(FAA)이 회사 정책을 인가하였으므로 회사 정책의 위반은 규정을 위반한 것이고 부조종사가 spoiler 작동여부를 육안 확인하지 않고 소리로 판단한 것도 “careless” 운항이라고 지적하였다. 시정의 변화는 조종사의 예상과는 달리 때로는 쉽게 때로는 더 악화되는 경우가 많은데 3번의 착륙 시도 끝에 겨우 착륙하였지만 활주로 과주가 예상되어 엔진을 끄고 활주로 상에서 180도 선회 정지한 사례⁵⁰⁾에서 법원은 조종사가 정상적으로 착륙을 하였다면 요구되는 시정 이상이었을 것이고 또한 착륙이 불가능하다고 판단하였다면 회항하였을 것이므로 부주의한 운항이라고 하였다.

III. 결 론

운항에 있어서 가장 기본적이고 보편적 원칙인 “부주의” 또는 “무모” 운항 금지는 ICAO 부속서(ANNEX)나 미국 연방항공규정(FAR)의 전면에 위치하고 있지만 우리나라는 국제 표준과 권고 사항을 수용하는 과정에서 필요 내용을 항공법 시행 규칙이 아닌 운항 기술 기준에 포함하고 시행 규칙에는 위반 여부를 벌칙으로 규정하고 있어 그 중요성이나 의미가 조종사를 포함한 운항 관계자들에게 명확히 강조되지 않고 있다. 그러므로 법 제정 목적에 부합되게 기본적으로 강조해야 할 법 원칙으로서의 “부주의” 또는 “무모한” 운항 금지를 운항 기술 기준에서 항공법으로 이동하는 것이 필요하다고 생각된다. 또한 판례를 통하여 살펴본 것처럼 “careless”는 “부주의한” 것이지만 “reckless” 운항은 “난폭한” 것이 아닌 “무모한” 운항에 의미상 더 가깝다고 할 수 있다. 따라서 현재 운항기술기준 8.18.2 항을 “무모한 운항”으로 수정하는 것이 참여자들의 보편적 이해를 위하여 적합할 것이다. 아울러 우리나라에서 항공위반 사례가 발생하는 경우 합리적 판단을 위하여 제시한 다양한 판례에서 “부주의”와 “무모한” 운항의 구별은 “상황에 대한 인식 여부”이다. 항공고시보(NOTAM) 미확인, 관제 위반, TAXI WAY 착륙과 같이 조종사가 위반 자체를 인식하지 못하거나 뒤늦게 인식하여 발생한 사건은 “부주의”로서 판단하고 저고도 고속비행, 근접비행, 관제 지시 거부와 같이 조종사가 의도하거나 안전에 대한 나태는 “무모한” 비행으로 처분하고 있다. 일반적으로 사소한 실수로 간주될 수 있는 것들을 “부주의”로 판단하지만 때로는 대형사고 위험성이 있는 TAXIWAY 착륙도 조종사가 인식하지 못한 “부주의”로 처분하는 것을 살펴볼 때 미연방항공청(FAA) 및 행정 법원은 조종사들의 인식없는 실수에 대한 명확한 처벌 기준을 갖고 있다고 할 수 있다. 그러나 미연방항공규정(FAR) 121조에 의하여 운항하는 민간 항공사의 조종사들에게는 약간의 고도 침범이나 약간의 중량 초과와 같은 사소한 부주의라도 승객에게 잠재적 위험에 영향을 미치는 것에 대하여 엄격한 처분을 하고 있다. 비행준비 단계부터 승객 하기가 완료하는 시점까지 최고도의 주의의무가 요구되는 민간조종사들에게 안전한 운항을 위한 가장 기본 원칙의 하나인 “부주의”하고

“무모한” 운항 행태에 대한 명확한 이해가 필요하고 행정당국은 명확한 법해석에 의한 합당한 처분기준을 마련해야 할 때이다.

참고 문헌

- [1] 운항 기술 기준(FLIGHT SAFETY REGULATIONS). 국토해양부 항공안전본부. (수정 2008. 8. 14.)
- [2] ICAO 부속서 ANNEX 2
- [3] 미연방 항공 규정(FAR)
- [4] 항공법 및 시행규칙(시행 2009.9.10)
- [5] 국립국어원 표준 국어 대사전
- [6] LONGMAN 영영 사전(1998년 제 3판)
- [7] 대법원 선고88도855
- [8] 이용식 “과실범이론의 변화에 관하여” 서울대학교法學 제4권 제2호. 2003. p 227~256
- [9] 대법원 1985.3.26. 선고 84누758 판결
- [10] 항공법 시행 규칙(개정 2009.9.10)[별표 18]
- [11] NTSB Bar Association. “AVIATION PROFESSIONALS AND THE THREAT OF CRIMINAL LIABILITY - HOW DO WE MAXIMIZE AVIATION SAFETY?” 2002 Southern Methodist University School of Law. Journal of Air Law and Commerce. Summer. 2002. p875~p879
- [12] Glannon. “The Law of Torts” ASPEN PUBLISHERS. 2005. p25
- [13] 법이나 법규는 사회에서 요구되는 많은 중요한 활동을 통제하기도 하며 법은 안전에 표준을 규정하고 이 표준들의 강제하기 때문이다. 아울러 법규 위반은 과실이 있었음을 추정(presumption)하는 것으로 여겨진다. Dobbis “THE LAW OF TORTS” WEST GROUP. 2000. p8.
- [14] 선박충돌 사건으로서 서울민사지법 1994.11.1.94파6023 제50부결정, 항공기 지상 충돌에 의한 기장의 조종행위에 대한 사건으로서 서울중앙지법 2006.6.23. 선고 2003가합58978판결
- [15] 회사의 피용자가 회사차로 만취 운전을 하여 사고가 난 사건. 선고 94다9085 판결
- [16] 대법원 2004. 5. 14. 선고 2004도74 판결에서 미필적 고의의 요건
- [17] 사법 연수원. “미국 형사법” 1999. p 49
- [18] Speiser. “The American Law of TORTS volume 2A.2009. WEST THOMSON REUTERS. § 10:11 p27
- [19] Ferguson v. NTSB, 678 F.2d 821,824(9th Cir.1982)
- [20] Stephan J. Corrie “The US Aviation Safety Reporting System” 1997, American Institute of Aeronautics and Astronautics, Inc. p2
- [21] 소개된 판례는 www.nts.gov 의 FAA LEGAL MATTERS로부터 추출

50) GARVEY v WHICKER and WOOD(2002, EA-4959)

51) GARVEY v LARAUX(2002, EA-4957)