論文

항공 교통에서의 신뢰의 원칙

함세훈*, 황호원*

A Study on the “Vertrauensgrundsatz” in aviation

Sehoon, Ham*, Howoon, Whang*

ABSTRACT

The article specified in aviation legislation, 'The captain has the final authority and responsibility in flight safety' could be one reason running counter to applying “Vertrauensgrundsatz”. In practice, however, captains do not have professional skills in every task and they should distribute duties and responsibilities to flight attendents and other staffs to operate the flight as safely and efficiently as possible.

Therefore, in aviation, fair criterion, namely, “Vertrauensgrundsatz“ is necessary to balance between efficiency and legal interest for participants.

In addition, when it comes to mutual trust of duty which was the starting point of this study, the standard in mutual advice or interference must be based on the duty specified in air law and flight regulations. Also, pervasive trust will not only be attributed to joint responsibility but an act that cannot be trusted.

Key Words : aviation(항공), Vertrauensgrundsatz(신뢰의 원칙), operation(운항), reasonable reliance(합리적 신뢰), aviation law(항공법), 항공 판례(aviation precedent)

1. 서 론

항공법에서 비행 안전의 책임과 항공기 승무원의 지휘·감독 권한을 갖는 주체[1]인 기장은 법적 책임을 지키면서 한정된 시간에 부여된 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 부기장 또는 정비사와 같은 협동 업무 담당자들의 수행 업무에 대한 신뢰 기준이나 정도가 반드시 필요하다. 이러한 이유를 바탕으로 본 연구에서는 20세기 초 막 탄생한 자동차의 신속성을 유지하면서도 사고 발생에 따른 법적 책임을 교통 참여자들에게 합리적으로 분배하기 위하여 도로교통에서 시작된 후에 현재는 공동 의료 업무와 같은 분업 영역으로 개념 확대되고 있는 “신뢰의 원칙”이라는 법리에 대하여 알아보고 항공 운항에서의 적용에 대하여 고찰해보고자 한다.

2011년 5월 31일접수~2011년 6월 24일심사완료
* 한국항공대학교
연락저자, E-mail : ace-ham@hanmail.net
경기도 고양시 덕양구 화전동 200-1

2. 본 론

2.1 신뢰의 원칙

2.1.1 정의

대법원 판례에서 “신뢰의 원칙이란 교통사고의 발생에 있어서 피해자나 제3자에 의한 교통법규위반 등의 이상행동이 개재되었을 때에 당시의 제반사정에 비추어 그와 같은 이상행동은 없을 것이라고 신뢰하는 것이 상당한 경우에는

1) 항공법(법률 제 10272호, 시행 : 2010.10.16) 제 50조(기장의 권한 등)

가해차량의 운행공용자 내지 운전자의 책임이 부정된다는 사고방식을 의미하는 것[2]" 이라 정의하고 있다. 즉 운전자는 운전을 할 때 다른 운전자도 적법하게 또는 적절하게 행위를 할 것으로 신뢰하는 것이 적법하고 신뢰를 초과하는 상대 행위에 의하여 야기된 사건이나 사고에 대한 책임귀속은 없다는 것이다. 이러한 원칙을 근거로 분업 업무가 활발한 의료 분야에서는 신뢰의 원칙에 대하여 의료 관계자들 각 자는 스스로 맡은 업무 범위 내에서 주의의무를 부담하고 타인들은 부여된 업무(주의의무)를 다할 것이라고 신뢰하면[3] 족한 것으로 정의하고 있다.

2.1.2 일반 이론

신뢰의 원칙은 허용된 위험의 법리 및 그 특칙으로서, 과실범에서 객관적 주의의무 및 그 한계를 그어주는 원칙, 객관적 과실 판단의 일 척도[4]로 해석하고 있다. 따라서 신뢰의 원칙을 풀이하면 "그러한 규칙이나 행위를 할 만한 사정이 상당하였느냐"와 행위자의 주의의무[5] 또는 합리적 신뢰 상당성 여부[6] 한가지만으로 행위자의 과실 여부를 판단하는 법리이다.

이러한 신뢰 원칙의 요구되는 이유는 허용된 위험의 연장선에서 자동차 교통의 목적을 유지하며[7] 법익준수에 대한 요청을 구성원 간에 배분하는 사회적 적정 위험 배분의 원칙[8] 또는 특별한 사정이 없는 한 사회생활에 있어서 타인의 부주의한 행위의 발현을 염려하며 자신의 행위를 종속시키는 일없이 정해진 규칙 하에서 행위할 것이라는 상호간의 믿음[9] 또는 요청 때문이라고 할 수 있다.

또한 의료분야에서 신뢰의 원칙이 필요한 이유는 참여자간 업무 분담과 주의의무 준수를 신뢰할 수 있는 관계 확립을 전제로 분업의 원리에 입각할 때 수술 참여자들이 최고도로 실력을 발휘할 수 있기 때문[10]이거나 의료 기술의 발달 · 전문화의 결과로 의료의 조직화 · 분업화에 따른 구성원간의 책임내지 위험분담을 확정할 필요가 있기 때문[11]이라 하고 있다.

우리나라의 도로 교통 판례에서는 이미 신뢰 원칙이 적용되고 있지만 참여자가 신뢰할만한 행동을 할 것이라는 전제로 이루어지는 공동 의료 행위 및 공동 과학실험 등과 같은 수평적 업무뿐만 아니라 때로는 전공의-수련의-간호사같이 수직적 업무 분담이 이루어지는 영역에서도 적용되고 있거나 개념 확장을 주장하고[12] 있다.

그러나 신뢰의 원칙을 넓게 인정하면 중요한 법익 침해 개연성이 있다. 따라서 적용 배제 조건을 살펴보면 ① 타인의 규칙위반을 인식할 수 있는 특별한 사정이 존재하는 경우[13] ② 타인에게 객관적 주의의무를 기대하기 곤란한 경우[14]이라고 할 수 있다. 물론 ③ 타인의

2) 대법원 1988.10.11. 선고 87다카1130 판결
3) 신동운, "형법총론", 법문사, 2010, p235
4) 조상제, "교통사고에 있어서 신뢰의 원칙의 적용제한사례 해석", 비교형사법연구 제 4권 제1호, 2002.7, p442
5) 상대 차량의 중앙선 침범이나 자전거를 타던 행인이 넘어지는 것 즉 상대 교통 참여자의 "신뢰할 수 없는 상황"에 대응하기 위하여 감속을 하거나 서행을 하는 등의 운전자로서의 주의의무가 포함된 경우를 의미한다.
6) 운전자로서의 기본적 주의의무인 규정 속도를 못 지켰거나(대법원 1982.4.13. 선고 81도2720 판결) 교차로에서의 일시 정지나 서행하지 않은(대법원 1994.6.28. 선고 94도995 판결) 등의 행위자의 주의의무의 위반과 무관하게 피해자의 신뢰할 수 없는 행위로 인하여 일어난 사건을 의미하고 운전자 과실이 부정되었다.
7) 신동운, 전게서, p235, 이재상, "형법총론" 박영사, 2010, p191, 박상기외 공저, "판례교재 형법총론" , 준커뮤니케이션즈, 2004, p348, 성낙현, "형법총론", 동방문화사, 2010, p422, 임웅, "형법총론", 법문사, 2010, p511, 박상기, "형법강의", 법문사, 2010, p173
8) 박현준, "과실범과 신뢰의 원칙", 영남법학, 제2권 제1· 2호, 1995, p537, 이재상, 전게서, p192, 정성근/박광민, "형법총론" 삼지원, 2001, p430, 정성근, "형법총론", 법지사, 1998, p435
9) 조상제, 전게논문, p441
10) 신동운, 전게서, p216
11) 정성근, 전게서, p439
12) 최호진, "분업적 의료행위에 따른 형사책임의 분배 -특히 수직적 의료분업을 중심으로-", 형사법 연구 제19권 제1호, 2007 봄, p19 및 이인영, "의료분업과 신뢰의 원칙", 연세법학연구 제6집 제1권, 1999.6, p201-204 이며 대부분 학자들은 신뢰의 원칙이 분업 업무로 개념 확장이 이루어진 것으로 보고 있다.
13) 대법원 2009.4.23. 선고 2008도11921판례와 대법원 2003.4.11. 선고 2003다3607,3614 판결에서 법원은 신뢰의 원칙은 상대방이 이미 비정상적인 행태를 보이고 있는 경우 또는 의무를 게을리하여 미리 인식하지 못한 경우도 적용되지 않는다 하였으며 또한 교통규칙을 지킬 것이라고 신뢰할 수 없는 특별한 사정이 있는 경우에는 그 적용이 배제된다고 하였다.
14) 연소자나 심각한 노약자 또는 미숙련자와 같이 기능적 한계에 대하여는 조상제, 전게논문, p444-P446, 특

행동에 대한 지휘, 감독이나 감시등과 같은 우월적 관계에 있는 경우나 ④ 스스로 규칙위반행위를 한 자의 경우가 포함되는 상황이 있을 수 있으나 ③의 경우와 동일한 위치에 있는 의사에게도, 특히 수직적 분업 형태뿐만 아니라 우월적 위치에서라도, 신뢰의 원칙이 적용되는 경우[15]가 있기 때문에 특정 상황에서는 원칙 적용이 가능할 수 있고 ④의 경우는 행위자의 주의의무 위반과 무관하게 먼저 신뢰의 상당성 자체를 판단하는 사례[16]가 있었기 때문에 ③과 ④의 경우를 배제 조건으로 보는 것은 타당하지 않을 수 있다.

2.1.3 현재까지 신뢰의 법칙 적용

신뢰의 원칙 핵심 요소인 신뢰 상당성 판단의 기준이나 정도는 특히 법원 판례로 구체화되어 중요한데 도로 교통 판례에서 ① 교통 참여자들의 통상적 신뢰 대상인 고속도로/자동차 전용도로[17], 신호등[18], 중앙선[19] 등이 존재 목적과 일치하거나 또는 "참여자의 이상행동이 없을 것이라는 신뢰의 상당성"[20]이 객관적으로 존재할 것이라 간주되면 신뢰의 원칙은 긍정되고 ② 교통참여자로서 결과에 대한 예견 가능성이 있거나 신뢰의 상당성이 낮은 상황에서는 부정[21]되었다. 의료 분야에서의 신뢰의 원칙 판례로는 소위 약사와 제약회사 사례[22]와 협의 진료한 신경과 전문의 회신을 신뢰하여 해당 영역에 대한 가능성을 염두에 두지 아니하고 담당 부문만 치료하다가 발생한 환자 손상에 대하여 내과 의사의 과실을 부정한 사례를[23] 들 수 있고 의사-간

정 상황에 따른 의료분야에 있어서의 신뢰원칙의 제한에 대하여는 최호진, 전게논문, p6-p7

15) 우월적 관계에 있다고 하여도 "의사면허를 근거로 합리적인 범위 내에서 보조자에 대한 신뢰를 인정할 수 있고" (최호진, 전게논문, p8) 또한 전공의나 수련의 또는 간호사의 수직적 위치와 업무에서도 일상적 업무에서는 신뢰의 원칙이 적용되기 때문(이인영, 전게논문, p201-204, 이상돈, "분업과 신뢰의 원칙 및 형사책임의 제한", 고시계, 98/1, p175)이다

16) 대법원 1987.9.8. 선고 87도1332 판결에서 가해자가 무면허에 제한속도를 초과하였다하더라도 반대편 정지차량 뒤에서 사람이 나올 것이라고 신뢰할 수 없는 것이라고 판결하였다. 관련 판례로는 대법원 1982.4.13. 선고 81도2720 판결, 대법원 1994.6.28. 선고 94도995 판결, 대법원 1998. 9. 22. 선고 98도1854 판결

17) 고속도로는 보행인이 뛰어들 일이 없는 신뢰 대상이 된다.(대법원 1972.12.26. 선고 71도1401 판결)

18) 버스전용차선에서 붉은 색 신호등의 횡단보도를 무단 횡단하여 건너오는 피해자를 발견하지 못하고 충격한 사건에서 신뢰의 법칙을 적용하여 과실을 부정한 판례(대법원 2010.7.19 선고 2010도 4078)

19) 상대 차가 비정상적인 방법으로 운행하리라는 것을 예견할 수 있는 특별한 사정이 없는 한 상대방 차가 중앙선을 넘어 반대 차선으로 갑자기 들어오는 경우까지 예상하여 운전할 주의의무는 없다.(대법원 1994.5.24. 선고 93다57407 판결), 비포장도로에서 가상의 중앙선도 신뢰 대상이다(대법원 1992.7.28. 선고 92도1137 판결)

20) 편도 4차로 도로의 1차로를 운행하는 자동차 운전자에게 우측 편도 3차로의 도로에서 오토바이가 나와 우회전하지 아니하고 갑자기 4차로 도로를 바로 가로질러 1차로로 돌진한 사건(대법원 2000.9.5. 선고 2000다12068 판결), 적색 횡단보도 신호등 상태에서 반대편 정지 차량 뒤에서 횡단보도를 건너간 사건(법원 1987.9.8. 선고 87도1332 판결)

21) 야간에 폭이 좁고 급하게 휘어지는 도로를 교차함에 있어서 상대가 중앙선을 유지하여 운행할 것이라는 것을 만연히 신뢰해서는 아니되고(대법원 1993.2.23. 선고 92다21494 판결) 갓길이 주 도로보다 낮은 야간 공사 중인 이차 도로에서 교행 차량이 중앙선을 지켜 운항할 것을 신뢰해서는 안되며(대법원 1991.12.24. 선고 91다31227 판결) 짐을 실은 자전차 운전자가 마을로 진입할 것이 예상되는 상황에서 단순 추월이 아닌 경적 등을 사용하여 주의환기가 필요하고(대법원 1984.4.10. 선고 84도79) 그리고 고속도로이나 피해자를 차량 정지거리 밖에서 고속도로에 위치하고 있는 것을 인지한 경우 (대법원 1981.3.24. 선고 80도3305 판결)의 판례에서처럼 신뢰 적용 기준은 엄격하고 신뢰의 원칙은 부정된다.

22) 대판 1976.2.10선고. 74도2046에서 "약사인 피고인에게는 관능시험과 기기시험을 하여 2약품을 구별하여야 할 업무상의 주의의무가 있다고 보기 어렵고 또한 그 포장과 검인을 신뢰하고 위의 약품이 탄산바륨임을 감별하지 못한 점에 과실이 있었다고는 볼 수 없다"고 하며 실제로 약사 업무상 약 성분 검사의 업무상 주의의무가 존재하는가를 판단한 후 포장과 검인의 신뢰에 따른 과실을 부정하였기에 실질적으로는 업무상 주의의무 위반을 먼저 판단한 것으로 여겨진다.

23) 대법원 2003. 1. 10. 선고 2001도3292 판결, 자세한 내용에 대하여는 전병남, "의료분업과 신뢰의 원칙", 의료법학 제4권 제1호 (2003. 6), p131-152.

호사 또는 전문의-수련의와 같이 지도·감독의 수직적 분업 형태의 판례[24]에서는 다양한 사정을 참작한 개별적 적용으로 한정하고 있다.

그러나 신뢰의 개념이 명확한 도로교통 판례와는 달리 현재까지 의료 판례에서는 의사로서의 주의의무를 먼저 면밀하게 검토한 후 신뢰의 상당성을 검토하는 등 소극적이고 보수적으로 적용하고 있고 불신의 원칙이 우선 적용되고 있다.[25]

도로교통과 형식상 동일하고 의료 업무와 같이 선장과 승무원 또는 해사 관계자들 간에 분업 형태이기에 실질적으로 법적 책임이 대등하기에 해상 교통에서도 신뢰의 원칙이 필요하다고 주장하지만[26] 도로 교통과 유사한 상황[27]에서도 해사 판례에서는 신뢰의 원칙 적용없이[28] 최종적 운항 안전 책임을 갖고 있는 선장[29]과 실질적 업무 관계자에게 최종 법적 책임을 있음을 적시하고 있다. 최근 해상 교통 판례에서 신뢰의 원칙에 대한 언급이 있었지만 단지 선언적 의미로 판단[30]할 수 있다. 아울러 항공 교통 판례에서도 신뢰의 원칙이 아닌 기장을 정점으로 승무원들 각각의 주의의무 위반여부로 과실을 판단하고 있다. 특히 활주로 과주(overrun) 판례[31]에서 객실사무장의 비상 탈출 지시와 이에 따른 승객의 부상을 기장의 지휘를 받지 아니한 채 임의로 급박한 비상사태로 삼은 사무장의 업무상 과실로 판단하였는데 활주로 이탈과정에서 좌석 위치별 충격의 강도와 갑작스러운 엔진 정지로 인한 연료 냄새의 기내 역류 정도 등 개인별, 좌석별 발현한 위험의 체감정도가 다르고 기장의 비상탈출 안내 방송(PA: Passenger Announcement)이 없는 것을 조종석 유고로 생각하여 비상 탈출만이 현재 최선의 방법으로 신뢰할만한 사정이었는가를 검토하는 것이 선행되었어야 한다.

그러나 악 시정 공항에 착륙 시도 중 지상 충돌한 판례에서는[32] 기장으로부터 활주로 육안 확인 지시를 받은 항공 기관사에게 고유 업무인 항공기 고도를 불러주지 않은 것을 주의의무 위반으로 지적하였는데 이는 활주로 과주(overrun) 사건에서 객실사무장에게 기장의 지휘를 받지 않은 것을 지적한 것과는 배치되는 사유가 된다.

현재까지 우리나라의 해상 및 항공 교통 판례를 살펴보면 효율적 업무를 위하여 의료 분야와 같이 협업이나 분업이 요구되더라도 다수의 법익 침범 가능성이 있기에 안전 운항 최종 책임자가 있는 명시되어 있는 선장이나 기장에게는 신중하고 보수적으로 적용하고 있다고 판단된다.

---

24) 이인영, 전게논문, p193. 이형수혈에 의한 의료사고에서 수술 협력한 의사의 과실을 부정한 67다 2889 판례를 들어 의료계에서의 신뢰의 원칙을 적용하는 것으로 판단하였다. 아울러 판례 2001도3667에서는 진료의 보조 업무를 하는 간호사와 의사와의 지도·감독 의무 영역에서도 간호사 업무의 위임의 적법성을 나타내고 있어 신뢰의 원칙의 법리 영역을 살펴볼 수 있다. 전공의와 수련의 업무관계에 있어서 수련의에 대한 신뢰 정도 기준에 대하여 대법원 2007.2.22.선고 2005도9229 판결

25) 신현호, “최근 의료민사소송의 현황과 절차적 제문제” 한국의료법학회지 제18권 제2호(2010.12), p23

26) 이경호, “해상교통상의 주의의무와 신뢰의 원칙”, 비교형사법연구 제2호, 2000.7, p43-p63 및 백상진, “해상교통에 있어서 신뢰의 원칙을 통한 형사책임의 제한여부”, 해사법 연구 제 21권 제 2호, 2009.7, p193-p221에서 선박 충돌 사고는 신뢰 원칙의 적용이 제한되겠지만 분업적 업무 영역에서는 분업의 성질이나 내용에 따라 개별적으로 판단하여 책임영역의 분할을 인정하고서 신뢰의 원칙을 적용하는 것이 타당하다고 주장하고 있다.

27) 백상진, 전게논문, p203-p205에서 “대판 1972.2.22. 71도238” 판례는 도로 교통과 유사하게 중앙선을 침범한 타 선박에 의한 충돌을 상호 주의의무 위반으로 판단하였다고 주장하였다.

28) 백상진, “해도를 믿고 항행한 도선사의 형사상 과실”, 비교형사법연구 제11권 제1호, 2009.7, p507-p527에서 국가가 발행한 해도를 믿고 항행했음에도 수중 암초 충돌한 것은 도선사의 과실이기보다는 도선환경을 관리하지 못한 국가의 책임이 있으며 국토해양부에서 발행한 해도와 도선사 간에는 신뢰 원칙의 영역에 있다고 주장하였다.

29) 백상진, 전게논문, p203-p205 “대판 1995.4.11. 94도3302”에서 강제 도선사는 주의의무 위반과 선장은 지휘감독 과실 위반을 각 각 지적하였다.

30) 대법원 2009.4.23. 선고 2008도11921 판결에서 “과실범에 관한 이른바 신뢰의 원칙은 상대방이 이미 비정상적인 행태를 보이고 있는 경우에는 적용될 여지가 없는 것이고 이는 행위자가 경계의무를 게을리하는 바람에 상대방의 비정상적인 행태를 미리 인식하지 못한 경우에도 마찬가지이다.” 라고 하였다.

31) 울산지법 2000.6.13. 선고 99고단 283

32) 서울고법 1992. 1.13. 선고 91노907

2.1.4 미국 항공 판례에서의 신뢰의 원칙 (reasonable reliance)

미국에서 승무원들에게 의무와 책임을 분배하는 이유는 항공기를 최대한 안전하고 효율적으로 운용하기 위한 것이다.[33] 이러한 과정에서 반드시 필요한 것은 타인의 업무나 능력에 대한 신뢰인데 이러한 신뢰 원칙의 기준을 제시하였던 Fay & Takacs 판례[34]에서 "기장은 항공기 운항의 안전에 전반적인 책임을 갖고 있다. 만일 어떤 특정한 임무가 다른 사람의 책임으로 되어 있고 - 즉, 운영절차나 교범에 기장의 고유의 업무로 명시되지 않았거나 그 정보를 확실히 할 능력(방법)이 없다면 [35] - 그리고 기장이 다른 사람의 업무 수행에 대하여 의문을 가질 이유가 없는 경우에만[36] 신뢰 원칙이 적용될 수 있다."고 하였다. 기장은 부기장에게 어떤 임무를 지시하였다고 하여도 본연의 임무가 없어지는 것이 아니고 신뢰의 원칙을 적용하기 전에 규정이나 법에 정해진 책임과 의무가 우선하며,[37] 교통관제사(ATC)의 이륙, 고도, 선회 인가 항목들은 기장이나 부기장이 확정(confirm)할 수 있기에[38] 신뢰의 대상이 되지 않는다. 그러나 다른 승무원이나 지상 요원에 의해 수행된 모든 업무를 항공사 기장이 일일이 확인하도록 요구되지는 않는다.[39] 아울러 기장은 다른 승무원이 한 업무에 대하여 의문을 가질 이유가 없는 경우[40] 즉 정상적으로 진행되었다고 판단되는 상황이라면 신뢰 원칙에 위배되지 않는다. 기장들의 경험과 영향을 받는[41] 즉 권력 위치가 낮은 부기장은 기장의 지시나 업무 수행을 신뢰하기 쉬운데 비행 조종사(PF) 또는 비행감시 조종사(PM)의 역할과 상관없이 더욱이 비행에서 기장이 비행 조종사(PF)의 임무를 침해한다고 하여도 민간 항공기의 운항 자격을 갖고 있는 조종사로서의 기본적인 책임을 수행하도록[42] 요구되고 있다.

그러나 부기장도 기장과 동일하게 상황에 대처할 수 있는 시간이 부족한 경우[43]와 같이 통

33) FAA v. MICHAEL S. JOLLY(PIC), NTSB Order No. EA-5307, August 10, 2007

34) PIC 기장이었던 Fay와 탑승 기관사였던 Takacs가 TAXI를 위하여 추력을 증가시키는 과정에서 발생한 후류로 인하여 후방에 있던 항공기를 전복 또는 손상시킨 사건(EA-3501)에서 기장은 추력과 관련된 조언이나 선택은 기관사인 Takacs의 업무이기에 책임이 없다고 주장하였다.

35) 관제 인가의 복창이나 부기장에게 관제 인가를 받았는지 확인하는 것으로서 인지할 수 있거나 수용된 정보를 확실하게 하는 방법을 있을 때는 신뢰의 원칙이 적용되지 않는 것을 의미한다.

36) 실제로는 이륙 기상 최저치 이하 상황이었으나 지점에서 무선으로 통보해 준 기상치(METER)를 믿고 이륙한 상황에서 기장에 대하여 신뢰의 원칙을 적용한 판례(FAA v. JIM W. SCHNEIDER,NTSB Order No. EA-4653,April 30, 1998). 이 판례에서 기장에 대하여 자동기상 정보체계(ATIS)가 가용하지 않았고 지점의 기상 통보치를 신뢰하지 않을 이유가 없다고 하였다.

37) FAA v. DAVID BARKER(PIC), NTSB Order No. EA-4295,December 13, 1994, 외부 점검을 수행한 부조종사가 항공기의 적설(icing)에 대한 보고가 없었기에 이를 신뢰하여 제설(de-icing)을 하지 않고 이륙하였다는 기장의 주장에 대하여 법원은 기장은 육체적으로 건강하여 적설 상태를 확인할 수 있고 항공기의 적설이 없다는 것을 스스로 확정하여야 할 이유가 있다고 하였다.

38) 관제소의 인가관련 사건에서 신뢰원칙의 적용 주장에 대하여 법원은 비행교범에서의 의무(FAA v. Nutsch, NTSB Order No. EA-4148,1994)나 승무원 상호간 확인의무(FAA v. Buboltz, NTSB Order No. EA-3907,1993)등으로 부정하고 있다.

39) FAA v. KENNETH A. KRUEGER(PIC), NTSB Order No. EA-4302,December 21, 1994 판례 중 FAA v. Lusk, 2 NTSB 480, 482 (1973)

40) FAA v. KENNETH A. KRUEGER(PIC), NTSB Order No. EA-4302,December 21, 1994, 기장은 이륙 전 점검표(checklist)를 수행하면서 부기장이 설정(set)한 switch 들이 정상 위치이며, 수행 능력에 의문을 품을 필요가 없다고 하였다.

41) 영국의 민항 조종사 중 기장의 조작에 대하여 의구심이 섞인 적절한 의사소통을 할 수 없는 비율이 40%를 상회할 정도였다. 조성광, "비행과 CRM 그리고 언어와 문화의 영향", 항공진흥 16, 1997.10, p146

42) FAA v. JOHN S. MORRONE, NTSB Order No. EA-5119, October 21, 2004에서 기장이 다른 공항에 육안(visual) 착륙을 하라고 하여도 부기장은 민간 항공기 조종사로서 정확한 공항 여부 식별 및 착륙의 책임이 있다고 판시하였다. FAA v. TIMOTHY J. DOREEN, Jr., NTSB Order No. EA-4778, July 1, 1999 부기장이 비행 조종사(PF)임무 상황에서 관제소의 7000FT 강하 지시에 비행감시 조종사(PM)인 기장이 실수로 5000FT를 설정하여 고도를 침범한 사건에서 교범에 인가 복창 항목을 들어 신뢰의 원칙 적용을 부정하였다. FAA v. VINCENT EMILE DANET, NTSB Order No. EA-4902, July 23, 2001 항공기 감항성도 조종사로서의 책임을 공유한다.

상의 능력을 벗어나는 상황에서의 신뢰 책임은 없다. 미국에서는 소위 신뢰의 원칙은 운항승무원이 필요한 지식을 갖고 있을 것이라는 기대를 할 수 없는 전문 지식이 포함된 사건에 한하여 좁게 적용되고 있다.[44]

2,1.5 항공업무 특성 및 적용 가능성

항공 업무는 모든 구성원들이 동일한 환경에서 동등한 업무 수행 능력 발휘를 할 수 있도록 높은 업무 표준화와 항공기를 가능한 빠른 시간 내에 재이륙시키는 높은 운항 효율을 달성하기 위한 동시 분업 업무를 근간으로 각 구성원들에게 명확한 업무와 책임 한계를 제시하고 이를 규범화한 것을 특징으로 하고 있다. 아울러 불필요한 실수를 방지하기 위하여 대부분의 업무를 확인(verify) - 행위(do) - 확정(confirm) 순서로 수행을 하고 있다.

운항 현장에서도 기장들은 30분에서 1시간 정도의 짧은 회송 시간(turnaround time)에 항공기 내·외부 점검, 연료 및 화물 탑재 상태 확인, 출항 인가, 기상과 항공 고시보(NOTAM)에 부합한 비행경로 확인 및 이륙 브리핑 등의 많은 업무를 부기장, 객실 사무장, 운항 관리사, 지상 조업자, 정비사. 관제사 등과 협조하여 수행하고 있다. 아울러 공중에서도 기장들은 비상시뿐만 아니라 통상의 비행에서도 운항 상황을 예상하고 판단하기 위하여 내·외부 운항 관련 부서들로부터 필요한 정보를 획득하고 있다.[45]

즉 법적으로는 운항이 지휘 기장의 권한과 책임 하에서 수행되지만 실질적으로는 안전하고 효율적인 운항을 위해서 지휘기장이 최종 확인 책임만을 갖는 동시 분업 형태라고 할 수 있다. 따라서 항공 운항 분야도 현재 분업 의료에서 적용하고 있는 신뢰의 원칙을 도입할 충분한 이론적 근거를 갖고 있다고 할 수 있다.

일반적으로 신뢰의 원칙을 적용하기 위해서는 참여자간에 신뢰가 존재하여야 하고[46] 신뢰가 상당하여야 하며 가해자의 법규위반의 없어야 하는데 항공운항에 적용하여 보면 이미 판례에서 살펴보았듯이 신뢰의 상당성 및 법규 위반의 부존재는 구체적 발생 상황에서 판단되기에 논외로 하고 운항 업무의 많은 부분이 규범화 및 표준화되어 있기에 운항 참여자 사이에 신뢰가 존재한다고 할 수 있다. 즉 항공운항 분야는 신뢰의 원칙을 적용할 수 있는 충분한 여건을 갖추고 있다고 할 수 있다. 그러나 지상교통이나 모든 의료 형태에서 신뢰의 원칙이 적용되지 않듯이 운항분야도 수행 업무 에 따라 신뢰의 원칙 적용여부를 달리 할 수 있을 것이다.

항공 운항에 있어서 신뢰의 원칙 적용 형태를 구분하여 보면 ① 전문 정비/운항 업무와 같이 일반 기장의 지식수준을 넘어서는 절대 신뢰의 영역이다. 신뢰 확신의 업무 영역으로서 기장의 주의의무 판단에 있어서 다양한 대안을 고려하지 않은 책임을 요구할 수 없다. ② 정비 또는 관제지시, 화물 탑재나 이에 대한 중량 분배 업무와 같이 전문적이지만 기장에게 업무의 정상적 이행여부에 대한 확인·감독 업무가 주어진 우선 신뢰의 업무 영역이다. 이 업무형태에서는 해당 업무 부실에 따른 책임은 없지만 확인관리의 부실책임은 귀속된다. ③ 상황이나 여건에 따라 상대 업무 또는 전달 정보의 신뢰정도를 달리하는 가변 신뢰의 업무 영역이다. 시간적 여유가 있는 통상의 경우에는 상대 업무에 대한 확인·감독의 의무가 있지만 폭발성 감압이나 화재 또는 비상 탈출과 같이 정상적 확인·감독을 할 수 없는 경우 해당 규범 절차를 기준으로 상황에 합당한 신뢰를 바탕으로 업무를 수행하는 형태라 할 수 있다. ④ 교통관제소(ATC)에 대한 허가 또는 항공기의 제설이나 기상, 항공 고시보(NOTAM) 상태 등에 확인 업무와 같이 법규범에 조종사 업무로 명시된 영역으로서 신뢰의 원칙이 적용되지 아니하고 기장은 법규 및 교범에 근거한 항공기 안전 운항에 대한 최종적 책임자로서 권한과 의무가 있으며 부기장도 자격있는 조종사로서의 책임과 의무가 요구되는 영역이다.

43) FAA v. FRANK GERDTS(SIC),NTSB Order No. EA-4938,January 29, 2002에서 기장이 조종간을 이양한 후 23-27초 동안 급격한 착륙 기동을 하였는데 대응 시간이 짧고 물리적으로 중지할 수 있는 합리적인 방법이 없기에 복행(Go-Around)을 지시하지 못한 부조종사의 과실을 부정하였다.

44) FAA v. JARED KYLE ANGSTADT(PIC), NTSB Order No. EA-5421, December 17, 2008 이 판례를 포함하여 대부분의 판례에서 “reasonable reliance”를 좁게 적용하고 있다.

45) 항로와 공항 기상 및 상태 등의 운항 정보는 자동화 체계(ATIS, ACARS) 또는 공항 지점, 운항 관리사로부터 획득하고 비상시에는 운항통제본부, 정비사, 객실승무원, 의료팀, 관제 기관 등과 같이 다양한 자원을 활용하고 협조하도록 되어있다.

46) 법규 미비나 낮은 질서의식으로 인하여 교통 참여자들 사이에 상호 교통질서를 지킬 것이라고 신뢰할 수 없는 경우에는 신뢰의 원칙이 적용되지 않는다.

3. 결 론

항공 법규에 명시된 “기장은 비행 안전의 최종적인 책임과 권한을 갖고 있다”를 항공 사고에 있어서 기장의 절대 책임으로 오해할 수 있지만 현실적으로 기장이 전문의와 같이 조종이외의 다른 운항 업무에 전문 지식을 갖출 수 없고 원활한 항공 교통을 위하여 협동하는 다른 승무원과 업무자들에게 각 자의 담당 업무에 대한 법적 책임을 분배하는 것이 필요하다.

이러한 상화에 적합한 법리가 신뢰의 원칙이다. 교통의 영역이면서 전문적이고 협동 업무를 하는 해상 및 항공 교통에서는 그 필요성 주장과는 달리 신뢰의 원칙 적용을 부정하지만 우리나라의 도로 교통 판례에서는 고속도로나 중앙선과 같이 설치 목적이나 상대방에 대하여 신뢰하는 것이 상당한가를 기준으로 신뢰의 원칙을 적용하였고 수술과 같은 협동 의료에 있어서 동료 의사의 의료 행위에 대한 신뢰의 기준이 필요한 의료 영역에서도 의료 행위나 보조 의료행위에서 상호 알 수 없는 전문 지식의 존부와 업무 본연의 의무를 비교 판단하였다. 신뢰의 원칙 적용의 전제 조건은 수행 업무를 신뢰할만한가? 이다. 현재 민간 항공사는 기장이 규범에 명시된 한도를 넘어 일일이 직접 확인할 필요가 없을 정도로 대부분의 업무가 규범화 및 표준화 되어 있기에 신뢰 원칙의 적용 기반이 갖추어 졌다고 할 수 있다. 아울러 원칙의 적용 기준은 우리나라의 경우 사안별 개별적 판단을 주로 하는데 반해 미국의 경우 Fay & Takacs 항공 판례처럼 “만일 어떤 특정한 임무가 다른 사람의 책임으로 되어 있고 - 즉, 운영절차나 교범에 기장의 고유의 업무로 명시되지 않았거나 그 정보를 확실히 할 능력(방법)이 없다면 - 그리고 기장이 다른 사람의 업무 수행에 대하여 의문을 가질 이유가 없는 경우”를 들고 있는데 이 기준이 보다 명확하고 현실적으로 적용 가능한 것이라 생각된다. 그리고 이 연구의 출발점이었던 기장과 부기장의 상호 업무 신뢰에 있어서 기장은 항공기 안전 운항의 최종 책임이 있으므로 신뢰 원칙이 적용되지 않을 수 있고 부기장도 기장에 대한 신뢰의 정도를 만연한 것이 아닌 “기장을 신뢰할만한 상황인가?”와 “항공법 또는 항공사 운항 교범에 본인의 업무인가?”를 기준으로 설정하여 기장에게 조언 또는 행위 결심을 하여야 할 것이다.

참 고 문 헌

[1] 항공법 (법률제10272호, 시행 : (2010.10.16)
[2] 국내 판례 : 대법원 2010.7.19 선고 2010도 4078외 24건
[3] 미국 판례 : FAA v. MICHAEL S. JOLLY(PIC), NTSB Order No. EA-5307, August 10, 2007 외 13건
[4] 신동운, “형법총론”, 법문사, 2010.
[5] 조상제, “교통사고에 있어서 신뢰의 원칙의 적용제한사례 해석”, 비교형사법 연구 제 4권 제1호, 2002.7.
[6] 박상기외 공저, “판례교재 형법총론”, 준커뮤니케이션즈, 2004.
[7] 성낙현, “형법총론”, 동방문화사, 2010.
[8] 이재상, “형법총론” 박영사, 2010.
[9] 박상기, “형법강의”, 법문사, 2010.
[10] 임웅, “형법총론”, 법문사, 2010.
[11]정성근, “형법총론”, 법지사, 1998,
[12]정성근/박광민, “형법총론” 삼지원, 2001
[13]박현준, “과실범과 신뢰의 원칙”, 영남 법학, 제2권 제1· 2호, 1995,
[14] 최호진, “분업적 의료행위에 따른 형사책임의 분배-특히 수직적 의료분업을 중심으로-”, 형사법 연구 제19권 제1호, 2007 봄
[15] 이인영, “의료분업과 신뢰의 원칙”, 연세법학연구 제6집 제1권, 1999.6
[16] 이상돈, “분업과 신뢰의 원칙 및 형사 책임의 제한”, 고시계, 98/1
[17] 전병남, “의료분업과 신뢰의 원칙”,의료법학 제4권 제1호 (2003. 6)
[18] 이경호, “해상교통상의 주의의무와 신뢰의 원칙”, 비교형사법연구 제2호, 2000.7
[19] 백상진, “해상교통에 있어서 신뢰의 원칙을 통한 형사책임의 제한여부”, 해사법연구 제21권 제2호, 2009.7
[20] 백상진, “해도를 믿고 항행한 도선사의 형사상 과실”, 비교형사법연구 제 11권 제1호, 2009.7
[21] 조성광, “비행과 CRM 그리고 언어와 문화의 영향”, 항공진흥 16, 1997.10
[22] 신현호, “최근 의료민사소송의 현황과 절차적 제문제” 한국의료법학회지 제18권 제2호, 2010.12