

항공사고에 관한 미국 해사법정관할

이창재*

목 차

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

* 조선대학교 무역학과 조교수, 법학박사

I. 서언

공중운송을 위한 비행체인 항공기와 해상운송을 위해 수면을 이동하는 선박이 본질적인 차이가 있음은 물론이다. 하지만 양자는 많은 공통점도 가지고 있다. 용어적인 측면에서 항공기의 航이라는 글자는 원래 선박을 지칭하는 것이었고, 공항을 지칭하는 airport의 port도 배가 드나드는 항구를 지칭하는 말이다. 기계적인 측면에서는 오늘날 기술발달에 따라 등장하게 된 새로운 운송용구가 선박과 항공기의 거리를 좁혀놓고 있다. 선체와 수면의 마찰을 감소시켜 운항 속력을 높이는 공기부양선(air cushion vehicle)이나 수면 위를 일정높이로 떠서 운항되는 위그선(Wing-In-Ground effect ship)은 선박과 항공기 양자의 교집합 영역에 속하면서 각각의 장점을 취하고 있기 때문이다. 선박과 항공기의 공통점은 상업적인 측면에서 더욱 확연히 드러난다. 고유한 의미의 항공기가 여객이나 승객의 운송과 같은 전통적인 海商(maritime commerce)에 종사하는 경우에는 항공기가 선박의 대체재 역할을 할 수 있기 때문이다. 이와 같은 항공기의 해상활동 관련성은 이 글에서 살펴보는, 미국 판례상 항공기와 선박을 기능적으로 혹은 법적으로 동일하게 취급하는 기준이 되기도 한다.

미국은 연방과 주가 각각 다른 법원조직을 갖추고 있어서 우리나라와 비교할 때 다소 복잡한 사법체계를 운영하고 있는 듯 보인다. 이러한 미국 사법제도에서 항공기의 선박 대체성에 기인하여 선박 관련 해사사건을 관할하는 해사법정 관할에 항공사고에 관한 사건이 포함되는 경우도 있다. 실제 항공사고가 문제된 많은 소송에서 원고와 피고는 소송상황에 따라 자신에게 유리한 방향으로 소송을 진행시키기 위하여 항공사고에 해사법정관할의 적용을 주장하거나 그러한 주장을 반박하는 모습이 목격된다.

이와 같은 항공사고의 해사관할 해당여부는 미국 사법제도상의 독특한 제도이지만 우리도 참고할 필요가 있는 부분이다. 항공사고 소송에서 미국 법원이 대체로 피해자 측인 원고에 친화적인(plaintiff friendly)¹⁾ 입장을 고려하여, 미

1) Ronnie R. Gipson Jr. "Can Lufthansa Successfully Limit its Liability to the Families of the Victims of Germanwings flight 9525 Under the Montreal Convention?", 항공우주정책·법학회지 제 30권 제2호 (2015.12.), 281면.

국과 직접 혹은 간접적인 연관이 있는 항공사고가 발생하면 원고들이 우리나라가 아닌 미국 법원에 소송을 제기하는 사례가 흔히 있기 때문이다.²⁾ 이러한 점에 착안하여 이 글은 미국 법원에서 항공사고에 대하여 해사관할을 인정하는 근거와 취지, 그리고 그 적용요건에 관한 사항을 연구할 목적으로 기술되었다. 더불어 2013년 미국 샌프란시스코 공항에서 발생한 우리나라 국적기의 활주로 추락사고와 관련하여, 지난 2015년 8월 해사관할을 인정한 미국 연방법원 판례의 내용과 의의에 대해서도 함께 검토해 보고자 한다.

Ⅱ. 미국법원의 해사관할 제도

1. 미국 해사관할의 의의

미국 사법제도의 특이점 중 하나로 해사법정관할의 인정을 들 수 있다. 주지하는 바와 같이 미국의 법원조직은 연방법원과 州법원으로 분리되는데, 해사사건은 원칙적으로 연방법원의 전속관할에 속한다. 미국 연방헌법 제3조 제2항이 사법권(judicial power)의 범위에 해사(admiralty) 및 해상(maritime)³⁾에 관한 모든 사건이 포함됨을 규정하고, 1789년 미국 법원조직법(The Judiciary Act of

2) 우리나라 국적 항공기의 사고와 관련한 많은 소송들이 실제로 미국 법원에 제기되었다. 예컨대 1983년 미국 뉴욕을 출발하여 대한민국 김포공항으로 향하던 여객기가 당시 소련 전투기에 의해 격침된 사건과 관련하여 *Dooley v. Korean Air Lines*, 524 U.S. 116 (1998), *Zicherman v. Korean Air Lines*, 516 U.S. 217 (1996) 등이 손해배상범위와 항공사의 willful misconduct 인정여부에 관하여 미연방 대법원의 판단을 받은 바가 있다; 또한 1997년 미국령 괌 아가나 국제공항에서 발생한 사고로 많은 소송이 미국에서 제기되었고 미연방법원은 병합심리를 결정하기도 하였다. *In re Air Crash at Agana, Guam, Oct. 19, 1998*, MDL 1237; CV97-7023 HLH (C.D.Cal.); 그리고 항공기 객실 내에서 발생한 동료승객의 성추행이 항공사고에 해당하는지 여부를 다룬 사건도 있었다. *Wallace v. Korean Air*, 214 F.3d 293 (2d Cir. 2000); 마지막으로 지난 2014년 미국 뉴욕공항에서 발생한 항공기회항 사건과 관련하여 해당 승무원들이 미국 뉴욕주 지방법원에 손해배상청구소송을 제기하기도 하였다. ‘땅콩회항’ 소송 미국법원 각하 집중 법률분석, 뉴스타운 2016년 1월 21일자 신문기사.

3) 역사적으로 admiralty law는 영국의 해사법정(Admiralty Court in England)에서 유래된 용어로, 주로 선박의 운항과 관련하여 발생하는 계약이나 불법행위 분쟁을 다루는 법 영역을 지칭하는 용어로 사용되었고, 그 밖의 해사사건은 maritime law의 영역으로 구분되었다. 하지만 오늘날 admiralty와 maritime은 거의 동일한 개념으로 혼용되고 있다. 다만 관할권을 언급하는 용어로는 admiralty를 사용하는데, 이는 영국 해사법정의 영향을 받은 것으로 보인다.

1789) 제9조 혹은 미연방법률 28 U.S.C. §.1333에서 해사 및 해상에 관한 민사 사건은 여타의 州 지방법원(the courts of the several States)이 아닌 연방지방법원(the district courts)에 배타적인 관할권이 있음을 규정하고 있기 때문이다. 이러한 근거에 따라 해사사건은 연방법원의 사물관할(subject-matter jurisdiction)로서⁴⁾ 일부 예외적인 경우를⁵⁾ 제외하고 원칙적으로 연방법원이 관할권을 행사하게 되었다. 이러한 연방법원의 해사사건 진속관할은 연방법원 내에 별도의 해사재판부가 운영되던 1966년 이전은 물론이고,⁶⁾ 그 이후에 해사사건 절차와 일반 민사사건 절차가 통합되어 운영되는 현재까지도 여전히 의의를 가진다.

이처럼 미국이 해사관할에 관한 독점적 관할권을 연방법원에 부여한 것은 다분히 정책적인 이유에 기인한다. 영국의 식민지로부터 독립하여 새로운 국가를 건설하고 헌법을 제정하던 당시 미국에서의 해상 및 내륙수로⁷⁾ 운송은 미국 국내경제에 지대한 영향을 미치는 영역이었고 이를 연방차원에서 통일적으로 규율할 필요가 있었다. 또한 상업적으로 중요한 해상운송에 관한 규범을 연방법원이 아닌 주법원에서 규율하게 되면, common law 국가인 미국의 각 주에서 양산하는 판례들로 인해 규범의 충돌이 발생할 가능성이 있으므로 전국적인 해상법규의 통일성을 감안하여 해사사건을 원칙적으로 연방법원의 관할 하에 둘 필요가 있었다.⁸⁾ 뿐만 아니라, 연방법원의 해사사건 진속관할은 지리적인 이점을 이용하여 해상, 호수, 하천운송을 독점함으로써 상업적 이익을 취할 가능성이 있는 일부 州의 지역 이기주의를 극복하기 위한 조치였던 것으로도 이해된다.⁹⁾ 이러한 점에서 밀물과 썰물이 존재하는 해수(tidal waters)에서 발생한 사건에 대해

4) 하지만 후술하는 바와 같이 미연방 대법원은 해사사건 중에서 연방법적 문제(federal question matter)에 해당하는 것과 그렇지 않은 것을 구분하였고, 이에 따라 해사사건이라는 이유만으로 주법원에서 연방법원으로 당연히 이송되지는 않는다는 원칙이 확립되었다.

5) 예컨대 해사관할확장에 관한 법률(Admiralty Extension Act of 1948, 62 Stat. 496, as amended, 46 U.S.C. §. 740 (1971))에 따라 운항 중인 선박에서 발생한 개인의 사망이나 상해에 관한 사건은 원고의 편의를 위해 주 법원에 관할권을 예외적으로 인정해 주기도 한다. 그 밖에 이른바 'saving to suitors' 원칙에 의해 예외적으로 연방법원이 아닌 주법원에서 해사관할 사건을 심리하는 경우도 있다. 이에 관해서는 후술함.

6) Lily Kurland, *A Trying Balance: Determining the Trier of Fact in Hybrid Admiralty-Civil Cases*, Washington University Law Review, Volume 90 Issue 4 (2013) at 1293.

7) 예컨대 미시시피 강을 이용하여 미국 중서부 평야에서 생산된 농산물을 멕시코만으로 이동하여 수출하는 내륙수로운송이 대표적이다.

8) Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law* (Fifth Edition), at 93.

9) Robert Force, A.N. Yiannopoulos, Martin Davies, *Admiralty and Maritime Law - Practitioner's Edition* Volume 2 at 3.

서만 해사관할권을 인정한 영국과 달리 미국은 여객과 화물의 운항이 가능한 모든 가항수역(navigable waters) 즉, 바다는 물론이고 내륙의 강, 호수, 하천 등에서 발생한 사건에 대해서도 폭 넓게 해사관할권을 인정하였던 것이다.¹⁰⁾

문제는 정확히 어떠한 사건이 해사사건에 해당하는지에 대한 명확한 제정법적 근거가 존재하지 않았다는 점이었다. 결국 해사법정관할은 오랜 세월 동안 미국 법원의 판결로써 그 범위를 확장할 수밖에 없었다. 해사관할의 인정여부가 다투어진 많은 사건에서 원고와 피고는 각각 소송 진행에서 유리한 위치를 차지하기 위해 해사관할을 주장하거나 그 주장을 반박하기도 하였다. 특히 해사관할의 주장은 원고가 자신에게 유리한 주법원에 제기한 소송을 연방법원으로 이송하기 위한 피고의 소송전략으로 주로 사용되었다.

2. 해사관할의 인정실익

미국법원에서 소송당사자들이 해사관할을 다투는 이유는 해사관할이 다음과 같은 특징을 가지고 있기 때문이다.

첫째, 해사관할에서는 선박우선특권을 비롯한 다양한 구제수단이 인정된다. 선박우선특권(maritime lien)은 법정채권에 관하여 채권자가 다른 채권자 보다 우선하여 변제받을 수 있는 일종의 담보권을 말하는데,¹¹⁾ 선박우선특권은 미연방 민사소송법 부속규칙 Rule C의 규정에 따른 대물소송(*In Rem action*)으로 진행된다. 미국 사법제도에서 대물소송은 대인소송(*In Personam action*)에 대응되는 개념으로, 의인화(personification)된 선박 등의 海産 그 자체를 상대로 손해배상청구소송을 제기하는 것을 말한다. 예컨대 해상화물운송계약에서 발생한 화물손해에 대해 책임 있는 자연인이나 법인인 선주 혹은 용선자가 아닌, 해당 화물이 적재되어 운송되었던 선박 그 자체를 상대로 소송을 제기하고, 해당 선박을 압류(arrest)하여 강제집행 함으로써 손해배상채권의 만족을 구하는 것이다. 대물소송에서 피고는 해산 그 자체이기 때문에 선박을 비롯한 해산의 소유권 변동이 일어나도 기존 소송은 아무런 영향을 받지 아니한다. 대물소송이 유

10) 영국의 해사관할권과 달리 폭 넓은 해사관할권의 인정 필요성을 인정한 판결로 *Jackson et al. v. Steamboat Magnolia*, 61 U.S. (20 How.) 296, 15 L. Ed. 909 (1857)을 들 수 있다.

11) 송상현·김현, 『해상법원론(제4판)』(박영사, 2008), 77면.

효하기 위해서는 피고 해산이, 소송이 제기된 법정지 내에 현재 존재하거나 가까운 미래에 존재할 것이 확실하여야 하고, 연방법원 집행관(marshal)에 의해 실제 압류가 이루어지고 그 상태가 소송이 진행되는 동안 계속되어야 한다. 이때 법원은 본안판결 전에 압류된 선박의 임의경매를 허용한다.¹²⁾ 이러한 대물소송은 common law가 아닌 일반해상법(general maritime law)상 인정되는 제도인 점에서 주법원에서는 실행될 수 없고, 오직 연방법원에서만 가능하다.¹³⁾ 선박우선특권이 인정되는 경우로는 선원이나 선장의 급여청구, 해난구조료, 선박충돌이나 신체상해와 같은 해상불법행위채권, 공동해손의 분담금, 상사과실¹⁴⁾에 따른 화물손해 배상청구권 등이 있다.¹⁵⁾

한편, 선박우선특권을 인정받지 못한 일반 해사채권(maritime claim)에 기한 대인소송에서는 미연방 민사소송법 부속규칙 Rule B에 따른 해사 가압류(maritime attachment)가 인정된다.¹⁶⁾ 이는 준대물소송(quasi-in rem action)으로도 불리는데, 법정지에 피고의 재산이 존재하지만 피고에 대한 관할권이 존재하지 않는 경우 그 피고의 재산을 가압류(attachment)함으로써 해당 법원에 피고의 출현을 간접적으로 강제하는 기능을 하게 된다. 또한 향후 원고가 승소판결을 받게 되면 가압류된 재산은 피고의 배상금액지급을 담보할 수 있는 수단이 되기도 한다.¹⁷⁾

Rule C의 가압류(attachment)와 Rule B의 압류(arrest)는 여러 점에서 구별되는 제도이다.¹⁸⁾ 먼저 arrest는 법정지 내에 피고가 존재하는 때에도 행사가 가능하나, attachment는 법정지 내에 피고의 소재가 불명하거나 존재하지 않는 것이 확실한 경우에 사용된다. 또한 arrest에 따른 대물소송은 원고의 선박우선특권이나 법률규정에 따라 채권과 직접적인 관련이 있는 해산 그 자체에 대해서 인정되지만, attachment는 직접관련성을 요구하지 않고 법정지 내에 있는 피고의

12) 김인현, “선박압류/가압류에 대한 비교법적 연구”, 한국해법학회지 제36권 제2호(2014.11.) 81면.

13) *The Hine v. Trevor*, 71 U.S. 4 Wall. 555 555 (1866).

14) 상사과실에 따른 손해란 해상운송인이 운송물의 선적, 적부, 운송, 보관, 양륙 등의 절차를 적절히 수행하지 아니함으로써 발생한 손해를 지칭한다. 상사과실에 관한 자세한 사항은 김영주, “국제해상운송과 항해과실면책”, 한국해법학회지 제33권 제1호(2011) 참고.

15) Robert Force, A.N. Yiannopoulos, Martin Davies, *supra*, at 171.

16) 이창재, “단일기업집단 이론에 따른 법인격 부인”, 성균관법학 제27권 제2호 (2015.06.), 243면.

17) 이창재, 위의 논문, 244면.

18) Robert Force, A.N. Yiannopoulos, Martin Davies, *supra*, at 174.

어떠한 재산에 대해서도 행사가 가능하다. 예컨대 해사채권발생과 직접 관련이 있는 선박이 아니더라도 그 선박과 동일한 소유자의 선박 즉, 자매선(sister-ship)에 대해 arrest는 불가하지만 attachment는 가능하다. 마지막으로 attachment는 주법원에 제소도 가능하고 각 주 법률에 규정되어 있는 일반 가압류의 절차가 보충적으로 적용되지만, arrest는 반드시 연방법원에 제기되어야 하며 주법이 아닌 일반해상법(general maritime law)이 적용된다.

둘째, 미국 소송절차의 특징 중의 하나인 배심재판을 받을 권리가 해사관할에서는 원칙적으로 인정되지 아니한다.¹⁹⁾ 배심재판은 미연방수정헌법 제7조에 따라 common law에 근거한 재판에서 인정되는 것으로 규정되어 있기 때문이다.²⁰⁾ 따라서 common law가 아닌 일반해상법(general maritime law)²¹⁾이나 해사관련 규칙, 국제협약 등의 法源에 근거한 해사사건에서는 배심재판을 청구할 수 있는 권리가 허용되지 않는 것이다. 하지만 이러한 원칙에 두 가지의 예외가 존재한다.

먼저 의회 제정법이 명시적으로 해사사건에 관한 배심재판을 인정하는 경우이다. 대표적인 것이 선원의 신체손해에 따른 배상을 규정하고 있는 존스법(Jones Act)²²⁾인데, 이 법에 따르면 해사관할에 속하는 사건임에도 불구하고 명문규정으로 원고의 배심재판청구권을 인정하고 있다.²³⁾ 또 다른 예외는 해사사건에서 폭 넓게 인정되고 있는 제소권자 보호를 위한 유보조항(saving to suitors clause)이다. 전술한 미연방법률 28 U.S.C. §. 1333이 해사사건을 연방법원 전속관할로 인정하면서, 유보조항으로 전속관할의 인정에 있어서도 제소권자의 일

19) *Warning v. Clarke*, 46 U.S. (5 How.) 441,460 (1847).

20) Amendment VII. In suits at **common law**, where the value in controversy shall exceed twenty dollars, the right of trial by jury shall be preserved, and no fact tried by a jury, shall be otherwise reexamined in any court of the United States, than according to the rules of the common law.

21) 일반해상법(General Maritime Law)은 의회의 제정법을 제외하고서, 여러 해사관련 분쟁사건으로부터 축적된 관례법 혹은 관습법상의 원칙들을 지칭한다고 볼 수 있다. 이는 해상법상의 새로운 원칙을 창조하는 것이 아니라 기존에 해상업계에서 존재하던 법원칙을 확인하는 것으로 이해된다. Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* (Federal Judicial Center 2004) at 21.

22) The Jones Act, 46 U.S.C.A. §§ 30104-5.

23) 존스법 § 30104(a)의 원문 내용은 다음과 같다. "(a) Cause of Action - A seaman injured in the course of employment or, if the seaman dies from the injury, the personal representative of the seaman may elect to bring a civil action at law, **with the right of trial by jury**, against the employer. Laws of United States regulating recovery for personal injury to, or death of, a railway employee apply to an action under this action."

반적인 소송상 권리는 보호되어야 한다고 규정하고 있기 때문이다.²⁴⁾ 이에 따라 해사사건에서 손해배상을 청구하기 위해 주 법원에 common law에 근거한 소송을 제기하였던 원고의 소송이 소송당사자 간의 거주지 다양성(diversity jurisdiction)이나 연방문제관할(federal question jurisdiction)에 해당하여 연방법원으로 이송되는 경우, 해사사건을 다루는 연방법원에서도 예외적으로 배심재판이 허용될 수 있는 것이다.²⁵⁾

그 밖에도 해사관할이 인정되는 해사사건에 있어서는 common law에 따라 일반적으로 인정되는 여러 원칙이 수정된다. 일례로 불편한 법정(Forum Non Convenience)의 원칙이 해사관할 사건에서는 적용되지 않을 수 있다. American Dredging Co. v. Miller²⁶⁾ 사건에서 미시시피 주민인 원고가 펜실베이니아에서 선원으로 근무하던 중 상해를 입게 되자 펜실베이니아와 뉴저지에 본사와 영업소를 두고 있던 자신의 고용주인 회사를 상대로 미시시피와 인접한 루이지애나 주 법원에 소송을 제기하였다. 1심과 항소심은 불편한 법정의 원칙에 따라 소송을 각하(dismiss) 하였지만, 루이지애나 주 대법원과 미연방 대법원은 하급심과 다른 판단을 내렸다. 불편한 법정의 원칙은 common law상의 원칙일 뿐 해상법상 인정되는 원칙은 아니라는 것이 그 이유였다. 불편한 법정의 원칙이 실체법이 아닌 절차법상의 원리이므로, 이 원칙을 부정하더라도 해사관할을 유지하는 이유인 ‘통일적인 해상법의 형성’이라는 존재의의를 훼손하지 않는다는 점도 판결이유로 제시되었다.

3. 해사관할에 따른 재판의 이송

미국 사법제도에서 이송은 주로 주법원에서 연방법원으로 이루어지는데, 당초 연방법원에 제기될 수 있었지만 실제로는 원고가 주법원에 제기한 사안에 대해 피고의 청구에 따라 이송여부가 결정된다.²⁷⁾ 해사사건은 연방법원의 전속

24) 원문의 내용은 다음과 같다. “Any civil case of admiralty or maritime jurisdiction, saving to suitors in all cases all other remedies to which they are otherwise entitled to.”

25) Brett Rivkind, *Admiralty Jurisdiction and the Right to Trial by Jury*. Maritime Injury Attorney Blog. May 23, 2013.

26) AMERICAN DREDGING COMPANY, PETITIONER v. WILLIAM ROBERT MILLER on writ of certiorari to the supreme court of Louisiana [February 23, 1994], 510 U.S. 443 (1994).

관할이므로 당연히 주법원에서 연방법원으로 이송이 가능하다. 때때로 소송상의 이점을 위해 원고는 해사사건을 자신에게 친숙하면서 배심재판도 가능한 각 주의 지방법원에 제기하는 경우가 있는데, 이때 피고는 해사사건이 연방법원의 전속관할이라는 이유로 연방법원에서의 이송을 주장하게 된다. 그런데 피고 측에 의한 연방법원에서의 이송이 저지되는 경우가 있다. 전술한 제소권의 보호를 위한 유보조항(saving to suitors clause)이 미연방법률 28 U.S.C. §.1333에 규정되어 있기 때문이다. 따라서 원칙적으로 연방법원의 관할사항인 해사사건에 대해서도 원고는 주법원에 제소하여 주법원에서 소송을 유지하는 것이 가능하고, 단지 해당 사안이 해사관할 사건이라는 이유만으로 피고가 연방법원으로 이송을 청구하는 것은 제소권자의 권리를 침해하는 것으로 해석되어 허용되지 않게 되는 것이다.²⁸⁾ 물론 이와 같은 유보조항은 원고가 주장하는 경우에 한하여 법원이 고려하는 사항이다. 이 글에서 살펴보는 Junhong²⁹⁾ 사건에서와 같이 원고가 유보조항을 별도로 주장하지 않을 경우에 법원은 그 내용을 당연히 고려하지는 않게 되며, 피고의 이송주장이 그대로 받아들여지게 되는 것이다.

하지만 그럼에도 불구하고 피고에 의한 이송신청이 허용되는 경우가 있다. 피고가 단순히 해사관할을 주장하는 것에 그치지 않고, 추가적으로 해당 사안이 연방법원 관할사건이라는 점을 입증하는 경우가 그것이다. 미연방법률 28 U.S.C. §.1332(a)에 규정된 바와 같이 원고와 피고가 서로 다른 州籍을 가지고 있으며 소송가액이 미화 75,000불 이상임을 입증하거나(diversity jurisdiction), 28 U.S.C. §.1441(b)에 규정된 바와 같이 해당 사안이 미연방 헌법, 조약, 법률과 관련된 사안이라는 점(federal question jurisdiction)을³⁰⁾ 입증하는 경우가 그것이다. 다만 이때 연방법원으로 재판이 이송되더라도 원고의 소송상 권리는 침해될 수 없으며, 이에 따라 원고는 연방법원으로 소송이 이송되더라도 해사사건에 관한 배심재판청구권과 같은 권리를 보존할 수 있는 것이다.

27) Robert Force, A.N. Yiannopoulos, Martin Davies, supra, at 161.

28) Romero v. International Terminal Operating Co. 358 U.S. 354 (1959).

29) Junhong v. Boeing Co., No. 14-1825 (7th Cir. July 8, 2015).

30) 규정의 원문내용은 다음과 같다. “Any civil action of which the district courts have original jurisdiction founded on a claim or right arising under the **Constitution, treaties or laws of the United States** shall be removable without regard to the citizenship or residence of the parties. Any other such action shall be removable only if none of the parties in interest properly joined and served as defendants is a citizen of the State in which such action is brought.”

여기서 미국 해사사건을 판단하는 法源인 일반해상법(*general maritime law*)이 미연방법률인지 여부가 논쟁의 대상이 되었다. 이를 긍정할 경우 해사사건은 곧 연방문제관할(*federal question jurisdiction*)이 되므로 당연히 연방법원으로 이송이 가능하기 때문이다. 이에 대해 1959년의 *Romero* 사건에서³¹⁾ 미연방 대법원은 해상법이 연방문제가 아니라는 점을 명확히 하였다. 그에 따라 주법원에 제기된 해사사건은 당연한 연방문제관할에 해당하지 않으므로 피고가 *diversity jurisdiction* 요건의 해당 여부를 입증하는 경우에 한하여 연방법원으로 이송이 가능하게 되었다.

그런데, 지난 2011년 미연방법률 28 U.S.C. § 1441(b)가 개정되면서 주법원에서 연방법원으로 이송할 수 있는 사유로 해당 사안이 미연방의 헌법, 조약, 법률과 관련되어야 한다는 요건이 삭제되었다.³²⁾ 이에 따라 주법원에 제기된 해사소송을 연방법원으로 이송함에 있어서 *federal question*인지 여부에 관한 판단이 생략될 수 있는 계기가 마련된 것이다. 본고에서 살펴보는 *Junhong* 사건³³⁾은 후술하는 바와 같이 이점에 착안하여 해사관할사건이 연방법원의 전속관할 사건이라는 점만 충족된다면 사안을 주법원에서 연방법원으로 이송할 수 있다고 판단하였다. 이러한 시각에 따르면 해사관할사건의 인정여부가 연방법원으로서의 이송 여부를 판단하는 중요한 요소로 다시금 부각되는 계기가 되었다고 하겠다.

Ⅲ. 항공사고에 대한 해사관할의 인정

1. 해사관할 확정의 원칙

해사관할의 확정에서 중요한 개념으로 등장하는 것이 가항수역(*navigable water*)이다. 이는 상업적인 목적에서 주와 주 사이, 또는 미국과 다른 외국을

31) *Romero v. International Terminal Operating Co.*, 358 U.S. 354 (1959).

32) Colin E. Wrabley, Richard L. Heppner, Jr., *Recent Amendments to Federal Removal Statutes Create New Possibilities and Potential Pitfalls for Litigators*, 18 January 2012, Reed Smith Client Alerts.

33) *Junhong v. Boeing Co.*, No. 14-1825 (7th Cir. July 8, 2015).

왕래하는 여객이나 화물을 운반할 수 있는 수역으로,³⁴⁾ 단일 주의 영역 내에 존재하는 고립된(land-locked) 수역은 제외된다. 다만 단일 주 내에 있는 수역이라도 다른 주에 소재하는 강, 호수 등과 지류를 통해 연결되거나, 바다로 직접 연결되는 수역이라면 해사관할의 범위에 포함되는 가항수역이 될 수 있다.³⁵⁾ 즉, 해당 수역이 주간(interstate) 혹은 국가간(international) 상업적 측면에서 운송의 목적으로 이용될 수 있는지 여부가 판단기준이 되는 것이다.³⁶⁾ 이러한 가항수역은 상업적 목적에서 현재 이용되고 있거나 이용될 수 있는 가능성이 있어야 한다. 따라서 낚시 등 오락목적으로 이용되는 수역에 대해서는 해사관할이 적용되지 아니한다.³⁷⁾

이처럼 가항수역의 인정여부가 중요한 것은, 해사불법행위(maritime torts)에서 불법행위지가 가항수역인 경우 해사관할이 긍정될 수 있기 때문이다(이른바 locus test). 실제로 미국 판례에서 불법행위의 발생지가 가항수역인지 여부에 따라 해사관할을 긍정하는 경우가 다수 있었고, 최근 판례에서도 그러한 점은 찾아볼 수 있다.³⁸⁾ 하지만 오직 불법행위지가 가항수역이었다는 점만을 해사관할의 인정요소로 판단하는 견해에 대해서는 많은 비판이 가해졌다.³⁹⁾ 행위지 요소만 강조할 경우 바닷가에서 수영을 하던 두 사람이 서로 부딪혀 상해를 입은 사건에 대해서도 해사관할을 적용하여야 하는데, 이는 해상법의 통일적 규율이라는 근본취지와 거리가 있기 때문이다.⁴⁰⁾ 해사관할의 인정취지에 기여할 수 없는 경우에 대해서도 해사관할이 인정되는 것은 불합리하다는 반론이 설득력을 얻게 된 것이다.

결국 이러한 비판을 수용하여 불법행위지만을 해사관할의 인정요소로 채택 하던 종래의 입장은 수정을 받게 된다. 그런데 흥미롭게도 이와 같은 수정이론

34) Jackson et al. v. Steamboat Magnolia, 61 U.S. (20 How.) 296, 15 L. Ed. 909 (1857).

35) Robert Force, *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center 2004, at 4.

36) The Daniel Ball, 77 U.S. (10 Wall.) 557, 563 (1870).

37) LeBlanc v. Cleveland, 198 F.3d 353, 2000 AMC 609, (2d Cir. 1999).

38) 예컨대 선박에서 상해를 입어 육지의 병원으로 이송되어 수술도중 사망한 사건에 대해, 불법행위가 가항수역에서 발생하였다는 점을 들어 해사관할을 인정한 사례가 있다. Motts v. M/V Green Wave, 210 F.3d 565 (5th Cir. 2000).

39) E. Benedict, *The American Admiralty* 173 (1850); 7A J. Moore, *Federal Practice, Admiralty* paras. 325 [5] (2d ed. 1972); Black, *Admiralty Jurisdiction: Critique and Suggestions*, 50 *CoL.L.Rev.* 259, 264 (1950).

40) Jerome B. Grubart, Inc. v. Great Lakes Dredge & Dock Company, 513 U.S. 527 (1995).

이 실제 판례로 나타난 것은 해상사고가 아닌 항공사고였다.

Executive Jet 사건⁴¹⁾에서 원고의 항공기는 오하이오주 클리블랜드를 출발하여 메인주 포틀랜드에 도착하는 여정을 위해 클리블랜드 시정부가 운영하는 공항을 이륙하였으나, 이륙 직후 공항 주변의 갈매기가 엔진에 충돌하면서 항공기가 이리호수(Lake Erie)에 추락하게 되었다. 갈매기와의 충돌이 직접적인 사고의 원인이었지만, 그러한 결과는 공항 주변의 관리를 소홀히 한 피고의 과실에 기인한다는 점에서 원고는 공항운영 주체인 클리블랜드 시정부를 상대로 손해배상청구소송을 제기하였다. 여기서 원고는 해사관할을 주장하였다. 이리호수는 5대호 중의 하나로 여러 주에 인접해 있는 가항수역이고, 항공기와 갈매기의 충돌이 그 가항수역에서 (정확히는 그 가항수역 상공에서) 발생하였으므로 사안의 항공사고는 해사불법행위에 해당한다고 주장하였던 것이다. 이러한 주장에 대해 미연방대법원은 단순히 가항수역에서 사고가 발생하였다는 점만으로는 해사관할을 인정하기에 부족하고, 해당 사안이 해상운송 즉, 항해와 같은 전통적인 海商활동과 관련성이 있어야 한다고 판단하였다.⁴²⁾ 결론적으로 본 사안에서 미연방대법원은 해사관할을 판단하는 요소로 기존의 불법행위지에 따른 장소적 요건에 추가하여 가항수역에서의 항해나 상업운송 등 전통적인 해상활동⁴³⁾과 중요한 관련성이 있을 것이라는 기능적 요건을 만족하는 경우에 한하여 해사관할이 긍정된다고 판단한 것이다(이른바 *nexus test* 혹은 *locality plus nexus* 이론).⁴⁴⁾

전통적인 해상활동 관련성을 해사관할 획정의 요소로 제시한 Executive Jet 사건 이후에도 해사관할에서 *nexus test*를 적용한 다양한 판례가 양산되었다. 사고 선박이 운항과 같은 해상상업 활동에 종사하지 않는 단순한 오락목적의 유람선(*pleasure boat*)이라 하더라도 해사관할은 인정되는 것으로 판단되었고,⁴⁵⁾ 그러한 유람선이 이동하지 않고 항구에 계속 정박되어 있던 중 화재가

41) Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland, 409 U.S. 249, 93 S.Ct. 493, 34 L.Ed. 2d 454, 1973 AMC 1 (1972).

42) Id.

43) 가항수역의 범위가 바다, 강, 호수, 하천 등이므로 여기서 해상활동은 수상활동으로 지칭되어야 할 것이나, 본고에서는 영어의 *maritime*을 충실히 번역한다는 측면에서 해상활동이라는 용어를 사용하기로 한다.

44) 대법원의 판단은 후술하는 Executive Jet Aviation 항공기 추락사고에서 나타나게 되었다.

45) Foremost Insurance Co. v. Richardson, 457 U.S. 668 (1982).

발생한 사건에 대해서도 역시 해사관할은 인정되었다.⁴⁶⁾ 나아가 강바닥에 준설된 터널 붕괴사고에 대해서도 역시 해사관할은 인정되었다.⁴⁷⁾ 이와 같은 후속 판례들은 해사관할이 인정되기 위해 해당 사고가 전통적인 해상상업 활동 중에 발생하였을 경우뿐 아니라, 그 사고가 해상활동에 영향을 끼칠 수 있는 한 해사관할이 긍정되어야 한다는 점을 분명히 한 것이다.⁴⁸⁾

요컨대 미국 판례법상 불법행위에 해사관할이 인정되기 위해서는, ① 해당 불법행위가 가항수역에서 발생하였을 것(locus), ② 당해 사건이 전통적인 해상활동(maritime commerce)과 본질적인 관련이 있거나, 그렇지 않으면 명시적 혹은 묵시적으로 해상활동에 영향을 줄 것(nexus)이라는 두 가지 조건이 충족되어야 하는 것이다.⁴⁹⁾

그런데 가항수역을 운항하는 모든 선박은 전통적인 해상활동에 종사하거나 최소한 그 사고로 사고지 인근의 해상활동에 영향을 끼칠 수밖에 없다. 따라서 가항수역의 선박에 관한 불법행위 사건은 복잡한 nexus test를 적용할 필요도 없이 locus test만으로 곧 해사관할을 확정할 수 있다. 이점에서 불법행위지가 가항수역인지, 해당 사고가 선박과 관련된 것인지 여부에 관한 locus test는 현재에도 해사관할 확정에서 중요한 출발점이 되고 있다.

2. 항공사고에 대한 해사관할의 인정

Executive Jet 사건에서 미연방대법원이 모든 종류의 항공사고에 해사관할의 적용을 부정한 것은 아니었다. 법원은 “명시적인 반대입법이 존재하지 아니하는 한 미국 영내를 운항하는 항공기 사고에 대해 해사관할을 인정할 수는 없다”⁵⁰⁾고 선언하였던 것이다. 이로써, ① 항공사고에 대해 해사관할을 부여하는 입법이 존재하는 경우, ② 미국 국내선이 아닌 국제선 항공운송이 전통적인 해상활동과 관련이 있거나 적어도 해상활동에 영향을 미치는 경우에 대해서는 가

46) *Sisson v. Ruby*, 497 U.S. 358 (1990).

47) *Jerome B. Grubart, Inc. v. Great Lakes Dredge & Dock Company*, 513 U.S. 527 (1995).

48) *Robert Force*, *supra.* at 6.

49) 이러한 결론은 위 *Jerome B. Grubart Inc.* 사건에서 도출되었다.

50) *Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland*, 409 U.S. 249, 93 S.Ct. 493, 34 L.Ed. 2d 454, 1973 AMC 1 (1972)

항수역에서 발생한 항공사고에 해사관할이 인정될 수도 있다는 가능성은 열려 있는 것이다. 이러한 쟁점에 대해 자세히 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 의회가 항공사고에 대해 해사관할을 인정하는 내용의 입법을 제정하는 경우에는 항공사고에 대해 해사관할이 인정된다. 대표적인 것이 ‘공해 상에서 발생한 사망사건에 관한 법률 (Death on the High Seas Act, DOHSA)’⁵¹⁾이다. 이 법은 특정 주의 관할에 속하지 아니하는 공해(high seas)상에서 발생한 사망사고를 연방법에 따라 규율하기 위한 입법이다.⁵²⁾ 미연방대법원은 Tallentire 사건⁵³⁾에서 승객을 싣고 루이지애나 주 내륙지점과 멕시코만 해역에 설치된 석유탐사 구조물을 오가던 헬리콥터의 추락사고에 관한 미망인의 손해배상청구소송에서 DOHSA에 따른 해사관할을 인정하였다. 삼권분립에 따른 견제와 균형의 원칙을 고려할 때 의회가 법률제정으로 해사관할을 인정하는 명문규정을 둔 경우에는 사법부가 항공사고에 대해 해사관할을 인정하는 것은 당연한 결과로 볼 것이다.

둘째, 과거에는 외국과의 객화운송에 선박이 주로 사용되었지만, 오늘날에는 항공기가 많이 보편화 되었다. 이점에서 전통적인 해상활동에 기여하는 수단으로 항공기가 사용된 경우에 국제항공운송에서 발생한 사고에 대해서는 해사관할이 인정될 수 있다. 실제로 1972년의 Executive Jet 사건 이후 많은 연방 하급심들이 항공사고에 대해 해사관할을 인정하였다. 대표적인 사례들을 살펴보면 다음과 같다.

Roberts v. United States⁵⁴⁾ 사건에서 미국을 출발하여 일본 오키나와로 향하던 국제선 화물기가 도착지 나하 공항으로부터 약 580m 전방 지점으로 착륙을 시도하는 바람에 바다에 추락하게 되었다. 이 사건에서 연방 제9항소법원은 사고 항공기가 국제화물운송이라는 전통적인 해상활동을 담당하였던 점에서, 본 사건은 항공사고가 우연히 바다에서 발생한 경우와는 구별된다는 이유로 해사관할을 인정하였다. 장소적 요소 이외에 기능적 요소에 초점을 맞춘 것이다.

또 다른 연방 항소법원 사건인 Smith v Pan Air Corp.⁵⁵⁾ 사건에서는 수상비

51) 46 U.S.C.A. §§30301-30308.

52) Susan Roxanne Jett, Death on the High Seas Act - Defining DOHSA's Applicability to Noncommercial Aircraft Accidents, 77 J. Air L. & Com. 203 2012.

53) Offshore Logistics v. Tallentire, 477 U.S. 207; 106 S. Ct. 2485; 91 L. Ed. 2d 174 (1986).

54) Roberts v. United States, 498 F.2d 520 (1974).

행기(seaplane)가 이륙 직후 육지로 추락하는 사고가 다루어졌다. 사고 조종사의 유가족은 수상비행기는 선박과 다름없고 그 조종사는 선원과 동일한 보호를⁵⁶⁾ 받아야 한다고 주장하였다. 이에 대해 법원은 수상비행기는 수면에서 이착륙이 이루어지지만 어디까지나 공중운송을 위한 도구인 점에서 선박과는 취급을 달리해야 한다는 점을 확인하였다. 또한 사안에서의 사고발생지가 가항수역이 아니라 육지라는 이유로 해사관할이 인정될 수는 없다고 판단하였다. 해사관할의 인정에 있어서 해상활동 관련성이라는 기능적 요소의 개념을 검토하기 전에 불법행위지라는 장소적 요소에 관한 검토가 선행되어야 한다는 점을 강조한 것이다.

*Preston v. Frantz*⁵⁷⁾ 사건에서 미국 코네티컷을 출발하여 메사추세츠주 난터켓 섬으로 향하던 헬리콥터가 바다에 추락하여 탑승객이 전원 사망하는 사고가 발생하였다. 탑승객의 유가족은 해당사고에 일반해상법(*general maritime law*)이 아닌 코네티컷 주 법률이 적용되어야 하고,⁵⁸⁾ 그에 따라 해사관할은 부정된다고 주장하였다. 하지만 법원은 ‘만약 항공기가 발명되지 않았다면(이른바 *but for test*) 사고가 발생한 여정은 선박으로 운항되었을 것’이라는 논리로, 사고 헬리콥터는 전통적인 해상활동과 관련성을 가진다는 이유로 원고의 주장을 받아들이지 않고 해사관할을 인정하였다.

*Williams v United States*⁵⁹⁾ 사건에서 미국 캘리포니아를 출발하여 하와이로 향하던 항공기가 실종되었는데, 운항승무원의 미망인은 미국 연방항공청(*FAA*)⁶⁰⁾을 상대로 손해배상청구소송을 제기하였다. 항공기 실종으로부터 2시간 30분이 지나서야 실종사실을 해안경비대에 통보하여 실종자 수색이 지연된 것

55) 684 F.2d 1102, 1983 AMC 2836 (5th Cir. 1982).

56) 미국법상 선원은 다른 직업군에 종사하는 자보다 상대적으로 두터운 보호를 받고 있다. 미국 해상법상 선원의 보호에 관한 연구로는 이창재, “미국 선원제해소송의 주요내용과 최근동향 - Manderson 사건의 이중배상원칙 적용을 중심으로 -”, 한국해법학회지 제35권 제1호(2013.04.) 참고.

57) 11 F.3d 357, 359, 1994 AMC 1736, 1738-39 (2d Cir. 1993) (*per curiam*), cert. denied 512 U.S. 1279 (1994).

58) 당시 코네티컷 주법률에 따르면 사망 후 장래회망소득(*the recovery of lost future earnings*)이 손해배상범위에 산정될 수 있었지만, 일반해상법(*general maritime law*)에 따르면 그러한 부분이 인정되지 아니하였다.

59) 711 F.2d 893 (1983).

60) 미국 연방항공청에 관한 자세한 사항은 이창재, “미국 연방법규상 항공여객보호제도에 관한 연구”, 항공우주정책법학회지 제28권 제2호 (2013.12), 65면 참고.

에 과실이 있다고 주장한 것이다. 사안에서 원고는 연방배상법(Federal Tort Claims Act, FTCA)⁶¹⁾과 해사소송법(Suits in Admiralty Act, SAA)⁶²⁾에 근거하여 소송을 제기하였다. FTCA에 따르면 최초 배상청구(claim)가 거절된 시점으로부터 6개월 이내에 소송이 제기되어야 하는 반면, SAA에 따르면 사고발생 시점으로부터 2년 내에 소송이 제기되어야 한다는 상이한 제소기간(statute of limitation)이 적용될 수 있었다. 원고는 FTCA에 따른 제소기간은 준수하였지만, 제소 당시 SAA의 제소기간은 이미 도과된 이후였다. 연방 제2항소법원은 해당 사안은 해사관할 사건으로서 SAA에 따라 제소기간 준수여부가 판단되어야 한다는 점을 확인하고서, 원고의 청구는 제소기간이 도과되었다는 이유로 각하되었다.

3. 항공사고에 대한 해사관할의 부정

미국 연방대법원이 Executive Jet 사건과 Tallentire 사건에서⁶³⁾ 항공사고에 해사관할이 인정될 수도 있다는 취지의 판단을 내린 이후에도, 여전히 많은 연방법원 하급심들은 항공사고에 대한 해사관할의 적용에 소극적인 입장을 취하였다. 공중운송을 위한 항공기 관련 사건에 선박을 위한 해사관할이 적용되는 것이 부적절하다고 생각하였기 때문이다. 대표적인 사례들을 살펴보면 다음과 같다.

1996년의 Fernandez-Reyes v. Hill Construction Corp⁶⁴⁾ 사건에서 사진작가가 탑승한 헬리콥터가 해안가에 추락하는 사고가 발생하였다. 이 작가는 사고 당시 주변 해역에서 개최되었던 보트경주 사진을 촬영하고 있었다. 이 사안에 대해 푸에르토리코 지방법원은 사고 승객이 전통적인 해상활동이 아닌 사진촬영을 목적으로 사고 항공기에 탑승하였으므로, 해사관할이 인정될 수 없다고 판단하였다. 하지만 이 경우에도 사고 항공기는 궁극적으로 탑승객의 운송을 목적으로 하였으므로 해상활동 관련성이 인정되어야 한다는 비판이 가능함은 물론이다.

61) 28 U.S.C. §§ 1346(b), 2671-2680.

62) 46 U.S.C. § 741.

63) 항공사고의 해사관할 해당여부에 관하여 미국 연방대법원이 판결한 사안은 이 두 사안이 전부이다.

64) 915 F. Supp. 520, 521-22, 1996 AMC 1399, 1401-02 (D.R.R. 1996).

2006년의 *Isla Nena Air Services, Inc. v. Cessna Aircraft Co.*⁶⁵⁾ 사건에서 9명의 승객이 탑승하여 푸에르토리코 부근을 비행하던 항공기가 엔진고장으로 해변에 비상착륙하게 되었다. 다행이 인명사고로 이어지지는 않았지만, 해당 항공기는 심각한 손상을 입었고 항공기 소유주는 항공기 제작사를 상대로 기체결함을 주장하며 손해배상청구소송을 제기하였다. 피고 제작사는 본 사안이 일반 해상법이 적용되는 해사사건으로 해사관할에 따라 판단되어야 한다는 점을 주장하였다. 원고의 배상청구는 이른바 ‘경제적 손실의 규칙’(economic loss rule)이⁶⁶⁾ 적용됨으로써 과실 불법행위에 따른 배상범위에서 제외될 수 있었고, 해사관할 하에서는 이러한 경제적 손실이 인정되지 않았기 때문이다.⁶⁷⁾ 사안에서 연방 제1항소법원은 준거법으로 푸에르토리코 법률이 적용되어야 한다는 점을 확인하면서, 푸에르토리코 법률이 경제적 손실의 규칙을 채택하고 있으므로 별도로 본 사건이 해사관할에 포함되는지 여부에 관해서는 굳이 법원의 입장을 밝힐 필요가 없다고 선언하였다. *Executive Jet* 사건에서 확립된 불법행위지 요소와 전통적 상업활동 관련성이 충족됨에도 불구하고 법원이 해사관할의 적용에 대해 소극적인 입장을 취하였던 것으로 이해된다.

2009년의 *US. Aviation Underwriters, Inc. v. Pilatus Business Aircraft Ltd.*⁶⁸⁾ 사건에서는 항공사고에 대한 해사관할의 인정이 명확히 거부되었다. 사안에서 일본 하코다테를 출발하여 러시아 마가단을 향해 운항 중이던 항공기는 항공기 성능점검을 위한 시험비행이었는데, 갑작스런 엔진고장으로 바다에 비상착륙하게 되었다. 탑승자 전원은 지나가던 화물선에 구조되어 인명피해가 발생하지

65) 449 E3d 85, 86(1st Cir. 2006).

66) 순수한 경제적 손해에 관해서는 정채윤, 김정민, “미국 불법행위법에서의 순수 경제적 손해”, 이화여자대학교 법학연구소, <법학논집> 11권 2호. (2007) 참고.

67) 참고로 경제적 손실의 규칙(economic loss rule)에 따르면 다른 인적, 물적 손실 없이 오로지 경제적 손실만 입은 당사자는 손해를 유발한 자를 상대로 불법행위에 따른 손해배상을 청구할 수 없게 된다. 예컨대 제조물의 결함으로 다른 손해 없이 오직 그 제조물이 손상되는 손해가 발생한 경우, 원고는 제조업자를 상대로 불법행위에 따른 손해배상을 청구할 수는 없으며, 계약상 보증위반에 따른 손해배상만을 청구할 수 있을 뿐이다. 해사관할에서 해사불법행위도 어디까지나 불법행위를 원인으로 하는 손해배상을 청구하는 것이므로, 제조물의 결함에 따라 불법행위책임을 청구한 사건에 해사관할이 인정된다면 이러한 economic loss rule에 의해 원고의 손해배상청구가 인정되지 않을 수도 있는 것이다. William A. Bianco, *The Economic Loss Rule: Some Practical Consequences of the Distinction Between Contractual Duties and Other Legal Duties*, Produced by URS’ Claims and Dispute Resolution Group Spring 2007 참고.

68) 582 E3d 1131, 1141-42 (10th Cir. 2009).

않았지만, 항공기 기체는 바다 속으로 침몰하게 되었다. 사고 항공기의 보험자는 항공기 엔진 제작사를 상대로 손해배상청구소송을 제기하였고, 피고회사는 해사관할을 주장하였다. 전술한 바와 같이 해사관할사건에서는 경제적 손실의 규칙에 따라 원고의 청구를 저지할 수 있었기 때문이었다. 연방 제10항소법원은 *Executive Jet* 사건에서의 원칙이 적용되기 위해서는 항공사고가 가항수역에서 발생하였음은 물론이고 전통적인 해상활동과 ‘밀접한’ 관련성을 가져야 한다고 전제하면서, 사안의 항공기는 실질적인 여객수송이 아닌 단순한 시험비행이었으므로 이는 전통적인 해상활동과 밀접한 관련성을 가진다고 볼 수 없고, 우연히 사고발생지가 가항수역이었던 것에 지나지 않는다고 판단하였다. 결국 이 사건의 항공사고에 대해서는 해사관할이 부정되었다. 하지만 이 사안의 시험비행은 장차 여객이나 화물의 수송이라는 본질적인 상업 활동을 위한 준비단계라고 볼 것이고, 그렇다면 기능적인 측면에서 전통적인 해상활동과 충분한 연결고리를 갖는다고 보아야 할 것이다. 특히 해당 항공기는 일반 선박과 마찬가지로 사로로 인해 바다 속으로 침몰되었는데, 동일한 바다에서 발생한 선박 침몰에 대해서는 해사관할을 인정하면서 항공기침몰에 대해서는 해사관할이 부정된다면 이는 일관성이 결여된 적용이라 할 것이다.

4. 소결

Executive Jet 사건에서 확인된 바와 같이, 항공사고에 관한 해사관할이 인정되기 위해서는 ① 항공사고에 해사관할을 인정하는 명문규정의 존재, 혹은 ② 항공사고 발생지가 가항수역이면서, 해당 항공운송이 전통적인 해상활동과 관련되었을 것이라는 요건이 충족되어야 한다. 현재까지 미연방대법원이 명시적으로 가항수역에서 발생한 국제항공운송 중의 항공사고에 대해 해사관할 인정 여부를 심판한 적은 없다. 하지만 기술한 여러 사건들을 살펴볼 때 장소적 요건과 기능적 요건을 모두 충족하는 항공사고에 대해서는 해사관할을 인정하는 것이 대체로 판례의 경향인 것으로 해석된다. 해사관할을 부정한 대부분의 사건들은 국제운송이 아니었거나 해상활동 관련성을 지나치게 엄격하게 적용한 것으로 볼 수 있기 때문이다.

또한 오늘날 항공기는 전통적인 선박의 기능을 분담하고 있다. 특히 장거리 여객운송에 있어서는 선박의 기능이 대폭 항공기로 이양되었다고 볼 것이다. 만약에 항공기가 발명되지 않았다면(but for test), 지금도 우리는 몇 주에 걸쳐 선박을 타고 해외여행을 할 것이기 때문이다. 역설적으로 항공기가 좀 더 일찍 발명되었다더라면, 오늘날 미국법원이 적용하고 있는 해사관할에 항공사고가 훨씬 더 이른 시기에 포함되었거나 아니면 항공사고만을 위한 항공관할이 해사관할과 유사하게 오래 전에 생성될 수도 있었을 것으로 본다.

결론적으로 Executive Jet 사건의 요건을 충족시키는 항공사고에 관하여 해사관할을 인정할 것인지 여부에 관해서는 향후 보다 많은 판례가 축적되어야 할 것이다. 이러한 점에서 아래에서 살펴보는 최신 판례가 의의를 가진다고 하겠다.

IV. 관련 사례의 검토

1. 사실관계

2013년 7월 6일 대한민국 인천공항을 출발한 보잉777 여객기가 도착지 미국 샌프란시스코 공항의 활주로 끝과 바다가 만나는 방파제와 충돌하는 사고가 발생하였다. 이 사고로 항공기는 활주로에 비상착륙 후 화재로 전소(destroyed)되었고, 탑승객 291명 중 3명이 사망하였고 40명이 중상을 입었다. 또한 12명의 객실승무원 중 8명이, 그리고 4명의 운항승무원 중 1명이 심각한 부상을 입었다.⁶⁹⁾ 사고조사를 담당한 미국 연방교통안전위원회(NTSB)는 조종사 과실을 사고의 주요 원인으로 보면서,⁷⁰⁾ 한편으로는 피고 항공기 제작사의 복잡한 자동 운항시스템과 이에 대한 매뉴얼의 부적절성도 지적하였다.⁷¹⁾ 하지만 제작사의

69) Lu Junhong v. Boeing Co., 792 F.3d 805 (2015) at 807.

70) Aircraft Accident Report: Descent Below Visual Glidepath and Impact with Seawall, Asiana Airlines Flight 214 (NTSB June 24, 2014) at 126.

71) “당시 조종사는 착륙 적정 고도가 초과되자 작동시키지 말아야 했을 자동항법장치를 켜다. 이 과정에서 오토스로틀이 정지되면서 기체가 너무 느리게 날다가 활주로에 떨어졌다. 오토스로틀은 자동차의 ‘오토 크루즈’ 기능처럼 별도의 조작 없이 속도를 유지시켜주는 장치다. 아시아나는

책임보다는 조종사의 과실에 더 큰 무게를 실으면서, 사고 항공회사의 조종사 훈련과 숙련도에 문제가 있었다고 최종결론을 내렸다.⁷²⁾

사고 승객 중 일부는 항공기 제작사인 피고를 상대로 일리노이 주 지방법원에 소송을 제기하였다. 원고들은 소장에서 사고 항공기의 자동엔진출력 조정장치(autothrottle), 자동항법장치(autopilot), 느린 비행속도에 관한 경고 시스템 등이 조종사의 과실에 영향을 주었고 결과적으로 항공사고로 이어지게 되는 원인을 제공하였다고 주장하였다.

2. 당사자의 주장 및 하급심의 판단

원고에 의해 주 지방법원에 제기된 소송에서 피고 제작사는 본안 판단에 앞서 관할권 위반을 주장하였다. 근거는 연방공무집행자의 권리(federal officials' right)와 해사관할이었다. 다만 연방공무원집행자의 권리에 따른 이송청구⁷³⁾는 이 글의 주제와 직접관련이 없으므로 여기에서는 해사관할에 따른 이송청구만을 살펴보기로 한다.

피고는 본 사고가 가항수역에서 발생하였을 뿐만 아니라 국제항공운송 중에 발생한 사고로서 전통적인 해상활동과 관련성을 가지고 있으므로 해사관할이 적용되어야 한다고 주장하였다. 사안을 담당한 일리노이 북부 연방지방법원(Northern District of Illinois)은 피고 항공기제작사의 주장을 받아들이지 않았

사고기종에 오토스로틀이 정지됐음을 알려주는 경고장치가 미흡하다면서 보잉사의 책임을 지적해왔다. 그러나 NTSB는 “아무리 첨단장치가 집약된 항공기라도 (조종간을 잡은) 사람이 완전하게 통제해야 할 책임자”라고 조종사의 숙련도에 무게를 뒀다.” - “아시아나 사고‘ 조종사 과실, 미주 중앙일보 2014년 6월 25일자 신문기사.

72) “아시아나 샌프란시스코 사고는 “조종사 과실”- 美 NTSB“, 인터넷 블로그 영종의 항공이야기, <http://airstory.kr/220040687651>.

73) 연방공무집행자의 권리에 따른 이송청구는 미연방법률 28 U.S.C. § 1442에 따른 것이다. 미국 연방정부의 공무원 혹은 그 대리인에 대한 소송은 연방법원이 관할권을 가지는 것으로 규정되어 있었기 때문이다. 즉, 피고는 14 C.F.R. § 25.1309에 의해 자신이 미국연방항공청(FAA)의 대리인 이므로 본 소송은 주법원이 아닌 연방법원에서 진행되어야 한다고 주장하였다. 즉, FAA는 자신에게 항공기 형태의 결정, 제작, 감항능력 증명 등의 목적을 위한 분석과 점검업무에 관한 권한을 위임하였고, 그러한 권한을 행사하는 것은 연방정부 대리인의 역할에 해당한다고 주장하였다. 피고의 이러한 주장은 피고가 제작하는 각각의 항공기에 관한 검사와 점검을 위해 FAA가 직원을 파견하는 대신, 피고로 하여금 자율적으로 그러한 업무를 시행할 수 있도록 위임하였던 점에 기인하였다. 이러한 주장에 대해 1심 법원은 항공기 제작사가 단순히 자가인증(self-certification) 절차를 이행한다는 점은 연방정부로부터 대리권을 수여받아 특정한 임무를 수행한다고 보기 어렵다고 판단하였다.

다.74) 법원은 본 사고 항공기는 방과제와 충돌하기 직전까지 어떠한 불법행위도 없이 순조롭게 운항되었고, 방과제라는 육지와 충돌한 것이 바로 손해발생의 시작이라고 보았다. 충돌 이후 추락은 회피 가능한 결과였음에도 불구하고 그러한 결과가 발생하였다는 것은 불법행위가 방과제 충돌 이후에 존재하였다는 점을 나타낸다고 보았던 것이다.75) 법원은 해상에서 회피불가능(inevitable)한 과정으로 손해가 발생하였을 때에만 해사관할이 인정될 수 있다는 입장에서, 사안에서의 손해가 방과제 충돌 이후에 육상으로 추락하면서 발생하였다는 점에 주목하였다. 방과제 충돌은 불법행위의 종료가 아닌 불법행위의 시작이었고, 사고원인인 불법행위는 해상이 아닌 육상에서 있었다고 본 것이다.76) 또한 항공기가 방과제에 충돌한 지점에서 항공기 중 일부는 여전히 해수면 상공에 위치해 있었다는 피고 측 주장에 대해, 해사관할을 인정하기 위한 장소적 요건이 그와 같은 지협적 사유에 따라 판단을 달리하는 것은 아니므로 그러한 사실이 해사관할 인정의 정당한 근거가 될 수는 없다고 판단하였다.77) 결국 일리노이 주 연방지방법원은 사건을 일리노이 주 지방법원으로 돌려보냈다.78) 이러한 연방지방법원의 판단에 대해 피고 항공기 제작사는 항소를 제기하였다.

3. 연방 항소법원의 판단

피고의 해사관할의 주장에 대해 항소법원은 하급심과 다른 입장을 취하였다.79) 법원은 NTSB의 사고조사 보고서에 근거하여 해당 사고가 발생하기 10초 전

74) Yang et al v. Boeing Company, The, No. 1:2013cv06846 - Document 40 (N.D. Ill. 2013).

75) Id.

76) Id. at 8.

77) Id. at 9.

78) 2013 U.S. Dist. LEXIS 175699 (N.D.Ill. Dec. 16, 2013), reconsideration denied, 2014 U.S. Dist. LEXIS 50210 (N.D.Ill. Apr. 11, 2014).

79) 연방공무집행자 해당여부에 대해서 항소법원은 연방대법원의 선례에 기초하여, 연방 정부기관이 사기업체의 행동에 관하여 세부적인 사항까지 관리감독 하였다는 사실만으로는 해당 기업체가 연방 정부기관의 대리인이라고 볼 수 없다고 판단하였다. 더욱이 피고 제작사는 FAA가 마련한 기준의 규정을 해석하고 적용하면서 자신이 생산한 제품에 대해 자가인증(self-certification) 역할만 담당하였을 뿐이었고, 이는 새로운 규정을 창설하는 것과는 거리가 있으므로 피고 제작사를 연방정부기관의 대리인이라고 해석할 수는 없다고 판단하였다. 결국 자신에 대한 소송은 연방정부의 대리인에 대한 소송이라는 이유로 연방법원으로 사건을 이송해 달라는 피고 제작사의 청구는 받아들여지지 않았다. 792 F.3d 805 (2015) at 810.

의 상황에 주목하였다. 보고서에 따르면 항공기가 방과제와 충돌하기 약 10초 전에 조종사는 자동엔진출력 조정장치(autothrottle)를 해제(disengaged)하였고, 이후 사고 항공기는 조종사가 예상하는 정도 보다 더 빠른 속도로 하강하면서 충분한 가속과 상승에 실패하여 결국 사고가 발생하였다.⁸⁰⁾ 이러한 일련의 과정이 시작된 시점 즉, 충돌 10초 전에 항공기는 방과제로부터 약 8.3km (4.5 nautical miles) 떨어진 샌프란시스코 만(San Francisco Bay), 즉 태평양 상공에 있었던 것이다. 법원은 이 보고서에 따라 피고 제작사가 주장한 바와 같이 사안의 항공사고는 가항수역에서 발생한 사건(event)이 원인이 되었다고 해석하였다. 이점에서 법원은 하급심이 회피불가능 이론(inevitable theory)을 잘못 적용하였다고 판단한 것이다.

이처럼 사고의 직접원인이 된 사건이 육지가 아닌 가항수역에서 존재하였다는 점을 확인한 다음, 법원은 선박 사고가 아닌 항공기 사고에 대해 해사관할을 인정할 것인지 여부에 관하여 살펴보았다. 해사관할을 부정하는 원고 측에서는 선박 사고가 아닌 항공기 사고에 해사관할을 인정하는 것은 부당하며, 사안에서의 사고는 수면에서(on the water)에서 발생한 것이 아니라 수면 위 상공에서(over the water) 발생한 것이라고 주장하였기 때문이다. 하지만 법원은 항공기가 과거 선박이 수행하던 대륙 간 국제운송에 이용되는 점에서 이는 전통적인 해상활동과 직접적인 관련성을 가진다고 보았고, 이에 따라 사안의 항공운송은 Executive Jet 사건에서 미연방대법원이 밝힌 해사관할 적합성의 요건⁸¹⁾을 만족한다고 판단하였다.⁸²⁾ 따라서 법원은 본 사안의 항공사고에 대해서는 해사관할이 인정된다고 보았다.

한편, 원고는 설령 해사관할이 인정된다고 하더라도 연방법원으로의 이송은 타당하지 않다고 주장하였다. Romero⁸³⁾사건 이후 많은 연방법원 선례들이 이송을 위한 별도의 독립적인 근거 없이 해사 사건이라는 이유만으로 주법원에서 연방법원으로 사건이 이송될 수는 없다고 판단하였기 때문이다.⁸⁴⁾ 즉, 미국 연

80) 판결문에서 법원은 사고의 원인이 기체결함이었는지, 조종사의 과실이었는지 여부에 관한 명확한 판단에 대해서는 결론을 내리지 않고 단순히 사고조사보고서에 기재된 사실관계에 관한 부분만을 인용하고 있다. 792 F.3d 805 (2015) at 816.

81) 이는 전술한 장소적 요건(locus) 및 전통적인 해상활동 관련성(nexus)의 요건을 말한다.

82) 792 F.3d 805 (2015) at 816.

83) Romero v. International Terminal Operating Co., 358 U.S. 354, 79 S.Ct. 468, 3 L.Ed.2d 368 (1959).

방의 헌법, 조약, 법률과 관련된 연방문제(federal question)에 해당하는 사건은 당사자들의 거주지 상이성(diversity jurisdiction) 여부와 관계없이 주법원에서 연방법원으로 이송이 가능하지만 해사사건에 적용되는 일반해상법(general maritime law)은 연방 법률이라 볼 수 없으므로 해사사건에 해당한다는 점 하나만으로는 주 법원에서 연방 법원으로 이송청구가 받아들여 질 수 없다는 것이 미연방 대법원의 확립된 원칙이기 때문이다. 하지만 사안의 법원은 1959년 Romero 사건 이후 2011년에 연방 법률의 해당 부분이 개정된 사실에 주목하였다. 개정된 28 U.S.C. § 1441 규정에 따르면, 미국 연방의 헌법, 조약, 법률과 관련된 연방문제에 해당하는 사건에 관한 이송 부분이 삭제되었다. 이에 따라 법원은 해사사건이 연방 법률 사건인지 여부가 이송에 아무런 영향을 주지 않게 되었다고 판단한 것이다.⁸⁵⁾

마지막으로 2011년의 법률개정도 불구하고 본 사안의 법원은 주 법원에 제기된 소송은 제소권자 보호를 위한 유보조항(saving to suitors clause)에 따라 연방법원으로 이송되지 않고 주법원에서 그대로 소송절차가 진행될 수도 있음을 확인하였다. 하지만 사안에서 원고는 이러한 유보조항을 주장한 바 없었고, 따라서 법원은 사안의 항공기 사고에 대한 해사관할 해당성, 그리고 2011년 법률개정이라는 2가지 근거에 따라 피고의 주장과 같이 소송이 주 법원에서 연방 법원으로 이송되어야 한다는 결론을 도출하였다.

4. 사안의 평석

사안의 항공사고에 해사관할이 인정될 것인지 여부에 관하여 먼저 장소적 요건(locus test)을 살펴보면, 본 사안은 Executive Jet 사건과 차이점이 있음을 알 수 있다.

Executive Jet 사건에서 해당 사고의 직접 원인이었던 갈매기와 항공기의 충돌

84) 이러한 원고주장의 근거가 되는 이론에 대해서는 28 U.S.C. § 1441과 관련하여 본고에서 진술하였다. 그러한 선례들 중에서 원고가 제시한 사건들은 다음과 같다. Oklahoma ex rel. Edmondson v. Magnolia Marine Transp. Co., 359 F.3d 1237, 1241 (10th Cir.2004); Morris v. TE Marine Corp., 344 F.3d 439, 444 (5th Cir.2003) (same); In re Chimenti, 79 F.3d 534, 537 (6th Cir.1996) (same); Servis v. Hiller Sys. Inc., 54 F.3d 203, 207 (4th Cir.1995).

85) F.3d 805 (2015) at 817.

들은 가항수역에서 발생하였지만, 원고가 주장하는 피고 공항당국의 과실행위는 가항수역에서 발생하지 않았다. 즉, 갈매기들이 활주로 주변을 날아다니지 못하도록 조치를 취하거나 조류충돌을 미리 조종사에게 경고하는 등의 조치를 취하지 않은 원고의 과실행위는 가항수역이 아닌 항공기 출발 전 육지에서 발생하였기 때문이다. 하지만 미국 판례상 확립된 원칙은⁸⁶⁾ “불법행위는 고의나 과실에 의한 행위가 존재하였던 곳이 아닌 그러한 행위의 효과가 결과로 실제 나타난 곳에서 발생한다.”는 것이다. 따라서 사안에서 피고 공항당국의 과실 즉 원인행위는 육지에서 있었다고 하더라도, 그러한 과실행위의 결과 즉, 항공기 추락이라는 결과는 가항수역에서 발생하였다고 보아야 할 것이다. 따라서 *Executive Jet* 사건의 불법행위지는 가항수역이 되는 것이다.

이와 반대로 본 사안에서는 항공사고의 원인행위가 가항수역에서 존재하였고, 그 결과가 육상에서 발생하였다. 사고의 원인으로 지목되고 있는 조종사의 과실 혹은 항공기 기체의 결함은 항공기가 방파제를 넘어 활주로로 진입하기 전 여전히 태평양 상공에 머무르던 동안에 나타났기 때문이다. 또한 그러한 원인의 결과로 항공기가 방파제와 충돌하고 곧이어 육상 활주로로 비상착륙하게 되었는데 이는 가항수역이 아닌 육상에서 진행되었다. 미국 판례법상 불법행위지는 원인행위지가 아닌 결과발생지라는 원칙에 따른다면, 본 사안의 사고는 해상이 아닌 육상에서 발생하였다는 결론에 이를 수 있다. 즉, 사안에서 원인행위는 가항수역에서, 결과는 육지에서 발생하였으므로 결국 불법행위지는 육상이 되어야 하는 것이다. 이러한 시각에 따르면 본 사안은 장소적 요건마저 충족하지 못하는 것으로 볼 여지도 있다.

하지만 본 사안은 사고 항공기의 탑승객들이 피고 항공기 제작사를 상대로 제기하였던 소송이다. 원고는 사고 항공기 조종사의 과실이 아닌 기체의 결함 혹은 복잡한 시스템 등 제작사의 책임에 근거하여 손해배상을 청구하였던 것이다. 따라서 항공사고 발생의 원인을 다시 세분하여 살펴볼 필요가 있다. 원고 측의 시각에 따르면 피고 제작사가 제작한 항공기의 기체 자체 혹은 그 운영을 위한 복잡한 시스템이 조종사의 과실을 유도하였으므로, 피고 제작사의 항공기

86) 그러한 대표적인 판례로는 *Butler v. American Trawler Co.*, 887 F.2d 20, 1993 AMC 2995(1st Cir. 1989); *Wiedemann & Fransen, A.P.L.C. v. Hollywood Marine, Inc.* 811 F.2d 864, 1988 AMC 2404 (5th Cir. 1987) 등을 들 수 있다.

기체결합이 원인이 되고 조종사의 과실이 결과가 되는 셈이다. 즉, 불법행위의 원인과 결과가 모두 방과제에 항공기가 충돌하기 전에 발생하였던 것이다. 사안의 법원은 이러한 점에 주목하여 항공기의 방과제 충돌 10초 전의 상황에 주목하였던 것이다. 따라서 본 사고는 원인행위와 결과가 모두 가항수역에서 발생하였고 장소적인 요건을 만족하는 것으로 해석될 수 있다.

다음으로 해사관할 인정을 위한 기능적 요소(nexus test) 즉, 전통적인 해상활동 관련성을 살펴보기로 한다. 오늘날 항공기는 선박의 대체재라고 할 수 있다. 장거리 여행을 위해 사람들은 선박 스케줄을 알아보는 대신 항공권을 구매한다. 장시간 선박으로 운송할 경우 손해발생이 예상되는 화물이나 고부가가치 상품을 위한 항공화물 운송서비스도 무역운송에서 활발히 이용되고 있다. 뿐만 아니라 해상과 항공이 합쳐진 복합운송의 형태로 하나의 운송서비스가 단일 계약 하에 제공되기도 한다. 한편, 해수면을 항해하던 전통적인 선박의 범위가 점차 확장되어 왔다. 수중에서 항해하는 잠수함이 발명되었고, 선체와 수면의 마찰을 감소시켜 속력을 높이는 공기부양선(air cushion vehicle), 수면 위를 일정 높이로 떠서 운항되는 위그선(Wing-In-Ground effect ship)도 출현하게 되었다. 해수면에서 이착륙하는 수상비행기(float plane 혹은 flying boat)도 선박과 항공기의 장점을 모두 가진 운송용구이다. 이러한 점을 고려할 때 해수면을 항해하는 전통적인 선박에 대해서만 해사관할을 부여하는 것은 운송기구의 발달을 규범질서가 쫓아가지 못하는 형상이다. 선박이나 그 변형체 혹은 항공기라고 하더라도 전통적으로 해상활동에 종사하는 운송용구에 대해서는 폭 넓게 해사관할이 인정되어야 할 것으로 본다. 해사관할의 범위가 확장되더라도 제소권자 보호를 위한 유보조항(saving to suitors clause)에 따라 여전히 소송당사자의 권리는 보호받을 수 있기 때문이다.

V. 결어

미국 판례상 항공사고에 관한 소송이 해사법정관할에서 진행되기 위해서는 항공사고 발생지가 가항수역이었을 것이라는 장소적 요건과, 해당 항공운송이 전통적인 해상활동과 관련되었을 것이라는 기능적 요건이 충족되어야 한다. 다만 ‘공해 상에서 발생한 사망사건에 관한 법률(DOHSA)’과 같이 명문으로 항공사고에 대해 해사관할을 인정하는 규정이 있는 경우에는 이러한 요건의 충족여부와 상관없이 해사관할이 긍정될 것이다. 이러한 두 가지 요건을 자세히 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 해당 항공사고가 바다, 호수, 하천 등에서 운항 등 상업적 운송목적으로 이용 가능한 지역 즉, ‘가항수역’에서 발생했어야 한다. 이때 사고발생 결과에 관한 원인행위가 어느 장소에서 있었는지는 불문한다. 원인행위와 결과가 모두 가항수역에서 발생한 경우는 당연히 해사관할이 인정될 것이고, 원인행위가 육지에서 이루어졌지만⁸⁷⁾ 그 효과로써 항공사고가 가항수역에서 발생하였다면 이때에도 장소적 요건은 충족될 수 있다. 예컨대 가항수역으로 추락한 항공기에 대한 과실행위가 항공기 출발 전 육상에서 완성되었다고 하더라도 그 사고는 여전히 가항수역에서 발생한 항공사고로서 해사관할의 적용대상이 되는 것이다. 또한 항공기 사고의 원인이 된 기체결함이 문제된 소송에서는 결함의 원인으로 사고 항공기 조종사의 과실이 유발되었고, 그러한 과실행위가 가항수역 내에서 발생하였다면 이는 원인과 결과가 모두 가항수역에서 발생한 것으로 해석되어야 할 것이다.

둘째, 해당 항공사고가 ‘국제’항공운송 과정에서 발생하였어야 한다. 과거 항공기가 발명되기 이전이라면 선박이 담당하였을 승객이나 화물의 운송 업무를 항공기가 수행할 때 전통적인 해상활동과의 밀접한 관련성이 인정된다. 이때 단일 국가 내의 두 지점을 운송하는 경우도 해상활동으로 인정되어야 할 것이지만, *Executive Jet* 사건에서 미연방대법원은 서로 다른 국가를 왕래하는 국제

87) 예컨대 *Executive Jet* 사건에서와 같이 조류충돌이라는 항공사고 발생을 방지하기 위한 노력이 적절히 이루어지지 않은 과실이 육지에서 있었다고 하더라도, 항공사고가 가항수역에 해당하는 호수에서 발생하였다면 이는 장소적 요건을 충족하는 것이 된다.

운송에 한하여 항공사고가 해사관할의 범위에 포함될 수 있다고 판단하였다. 생각건대 단일 국가 영토내의 두 지점을 왕래하는 것은 선박이나 항공기가 아닌 육상운송으로도 가능하므로, 적어도 바다를 건너 타국을 오가는 운송에 대해서만 해사관할을 제한적으로 인정하겠다는 것이 판례의 취지라 할 것이다. 그렇다고 해서 자동차가 다닐 수 없는 단일 국가 영토 내의 여러 섬을 왕래하는 항공운송에⁸⁸⁾ 대해 해사관할이 인정되는 것은 아니다. 국내항공운송에 대해서는 해사관할이 적용되지 않는다는 점을 판례가 밝히고 있기 때문이다. 그리고 단일 국가내의 이동이라 하더라도 전체 여정 중에 하나 이상의 중간 기항지가 존재하고 그 지점이 외국 영내라면⁸⁹⁾ 이 경우에도 해사관할이 인정되는 국제항공운송으로 해석되어야 할 것이다.

셋째, 국제항공운송에 관한 ‘항공운송계약’이 체결되었어야 한다. 적어도 국제항공운송이 선박을 이용하는 상업 활동과 동일한 기능을 인정받기 위해서는 해당 여정이 승객 혹은 화물 운송계약의 인수라는 점이 인정될 필요가 있다. 예컨대 사고 항공기가 상업적인 목적에서 운항된 것이 아니라 기능적인 측정을 위한 시험비행이었던 경우에는, 비록 그 여정이 국제항공운송이라 하더라도 해사관할의 적용을 받기는 어려울 것이다.⁹⁰⁾ 다만 이때 항공운송계약이 유상인지 무상인지 여부는 문제되지 않는다. 몬트리올 협약 제1조 제1항이 무상으로 수행되는 운송에 대해서도 적용범위에 포함하고 있는 점에서, 무상운송도⁹¹⁾ 상업적인 활동의 일부분으로 해석되어야 할 것이기 때문이다.

넷째, 가항수역에서 발생한 국제항공기 사고에 대해 해사관할을 인정하더라도 해상법의 통일적 규율이라는 취지를 훼손하지 않아야 한다. 미국에서 해사사건에 대해 특별히 해사관할권을 인정하는 이유는 통일적인 해상규범을 형성하기 위한 것이었다. 따라서 항공사고에 대해 해사관할을 인정하는 것이 해상규범의 통일성을 침해하는 것으로 인정될 경우에는 해사관할이 부정되어야 할 것이다.

88) 전술한 *Isla Nena Air Services, Inc. v. Cessna Aircraft Co.* 사건이 이에 해당한다.

89) 이는 몬트리올 협약 제1조 제2항의 국제운송에 관한 정의규정과 동일한 내용이다.

90) 이러한 입장은 앞서 살펴본 *US. Aviation Underwriters, Inc. v. Pilatus Business Aircraft Ltd.* 사건에서 확인될 수 있다.

91) 예컨대 승객이 적립한 마일리지를 이용하거나 선물로 당첨된 무상항공권을 이용하여 항공여행을 하는 경우가 여기에 해당될 것이다. 이때에도 항공사는 상업적인 목적에서 해당 승객을 운송하였다고 할 수 있을 것이다.

현재까지 국제항공운송계약의 이행과정에서 가항수역에서 발생한 항공사고에 해사관할을 명시적으로 적용한 대법원 판례는 존재하지 않는다. 하급심 법원에서 항공사고에 관한 해사관할을 긍정하는 판례가 보다 많이 축적될 때 이 원칙은 일반해상법(*general maritime law*)으로 자리매김할 것으로 본다. 이러한 의미에서 이 글에서 살펴본 샌프란시스코 공항의 우리나라 국적기의 항공 사고 관련 소송은 향후 항공사고에 대해 미국법원이 해사관할을 적극적으로 인정할지 여부를 가늠할 수 있는 좋은 이정표가 될 것으로 본다.

참고문헌

- Aircraft Accident Report: *Descent Below Visual Glidepath and Impact with Seawall, Asiana Airlines Flight 214* (NTSB June 24, 2014)
- Black, Admiralty Jurisdiction: *Critique and Suggestions*, 50 *CoL.L.Rev.* 259, 264 (1950)
- Colin E. Wrabley, Richard L. Heppner, Jr., *Recent Amendments to Federal Removal Statutes Create New Possibilities and Potential Pitfalls for Litigators*, 18 January 2012, Reed Smith Client Alerts.
- Robert Force, A.N. Yiannopoulos, Martin Davies, *Admiralty and Maritime Law* - Practitioner's Edition Volume 2 (2012)
- Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* (Federal Judicial Center 2004)
- Ronnie R. Gipson Jr. "Can Lufthansa Successfully Limit its Liability to the Families of the Victims of Germanwings flight 9525 Under the Montreal Convention?", *항공우주정책·법학회지* 제30권 제2호 (2015.12.)
- Susan Roxanne Jett, *Death on the High Seas Act - Defining DOHSA's Applicability to Noncommercial Aircraft Accidents*, 77 *J. Air L. & Com.* 203 2012
- Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law* (Fifth Edition)

- William A. Bianco, *The Economic Loss Rule: Some Practical Consequences of the Distinction Between Contractual Duties and Other Legal Duties*, Produced by URS' Claims and Dispute Resolution (Group Spring 2007)
- Lily Kurland, *A Trying Balance: Determining the Trier of Fact in Hybrid Admiralty-Civil Cases*, *Washington University Law Review*, Volume 90 Issue 4 (2013) at 1293.
- 김영주, “국제해상운송과 항해과실면책”, *한국해법학회지* 제33권 제1호(2011)
- 김인현, “선박압류/가압류에 대한 비교법적 연구”, *한국해법학회지* 제36권 제2호(2014)
- 송상현·김현, 『해상법원론(제4판)』 (박영사, 2008)
- 이창재, “단일기업집단 이론에 따른 법인격 부인”, *성균관법학* 제27권 제2호 (2015)
- _____, “미국 선원재해소송의 주요내용과 최근동향 - Manderson 사건의 이중 배상원칙 적용을 중심으로 -”, *한국해법학회지* 제35권 제1호(2013)
- _____, “미국 연방법규상 항공여객보호제도에 관한 연구”, *항공우주정책법학회지* 제28권 제2호 (2013)
- 정채윤·김정민, “미국 불법행위법에서의 순수 경제적 손해”, *이화여자대학교 법학연구소, <법학논집>* 11권 2호. (2007)

초 록

미국 사법체계의 특징 중 하나라 할 수 있는 해사법정관할은 미국 연방법원의 전속관할에 속한다. 미국 연방헌법과 하위 법률이 해사사건에 관한 관할권이 주 법원이 아닌 연방법원에 있음을 명확히 밝히고 있기 때문이다. 하지만 어떠한 사건들이 해사관할에서 다루어질 것인지에 대해서는 법률상 명확한 근거를 두지 않았기 때문에, 해사관할 사건의 범위는 오랜 세월동안 법원의 판례를 통하여 형성되어 왔다.

초기의 법원은 해사관할사건의 인정요소로서 장소적 요건에만 주목하였다. 사고 발생지가 바다, 강, 하천, 호수 등 해상활동에 사용될 수 있는 수역 즉, 가항수역인 경우 해사관할 사건으로 취급하였던 것이다. 하지만 장소적 요건만 중시하게 되면, 우연히 가항수역에서 발생하였을 뿐 해상활동과 아무런 관련성도 없는 사건에 대해서까지 해사관할을 인정해야 한다는 맹점이 있었다. 즉 통일적인 해상규범의 형성이라는 해사관할의 인정취지에 부합하지 않는 사건에 대해서도 해사관할을 인정해야 하는 모순이 있었던 것이다. 이러한 비판에 대하여 장소적 요건에 추가하여 전통적인 해상활동 관련성이라는 기능적 요건이 해사사건을 판단하는 기준으로 등장하게 되었다. 그런데 흥미롭게도 해상활동 관련성이라는 요건은 선박사고가 아닌 항공사고를 다루는 판례에서 연유되었다. 미연방 대법원이 판결한 *Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland* 사건에서 오대호 중 하나인 이리호수에 추락한 항공기 사고와 관련된 손해배상 청구소송에서 원고는 해사관할을 주장하였지만, 법원은 해당 항공운송이 국내 운송이었던 점에서 전통적으로 선박이 담당하였던 해상활동과의 관련성이 없다는 이유로 해사관할을 인정하지 않았다. 하지만 이 판례는 그 반대해석으로 국제운송에서 승객이나 화물을 수송하는 역할을 담당하는 항공기가 가항수역에 추락한 경우에는 해사관할이 인정될 수도 있다는 결론으로 이어지게 되었고, 이후 많은 하급심 판례가 항공사고에 대해 해사관할을 긍정하는 방향으로 선회하게 된 계기가 되었다.

이 글은 미국 법원에서의 항공사고에 관한 해사관할 인정여부를 다룬 판례의 경향을 연구할 목적으로 기술되었다. 특히 지난 2013년 미국 샌프란시스코 공

항에서 발생한 우리나라 국제선 여객기의 활주로 추락사고와 관련한 미국 연방 항소법원의 판결내용을 중점적으로 분석하였다. 이 사건은 항공기 탑승객이었던 원고들이 사고 항공기의 제작사를 상대로 기체결함을 주장하며 손해배상을 청구한 사건이었는데, 피고 제작사는 해당 사건이 해사관할에 해당하므로 일리노이 주 지방법원이 아닌 연방법원에서 재판이 진행되어야 한다고 주장하였다. 결국 법원은 이러한 피고의 주장을 받아들여 해사관할을 긍정하였다. 해당 항공기는 국제선 여객운송 과정에서 사고가 발생한 것이고, 이는 전통적인 해상활동과의 관련성이 인정될 수 있다는 것이 법원의 판단이었다. 현재까지 미연방 대법원이 가항수역에서 발생한 국제선 항공기의 추락사고에 관하여 해사관할을 인정할 것인지 여부에 대해 명확한 판결을 내린 바가 없는 점을 고려할 때, 이번 항소법원의 판례는 항공사고에 대한 해사관할 인정에 있어서 중요한 의의를 가진다고 할 수 있다.

주제어 : 해사관할, 항공사고, 미국 연방법원, 가항수역, 해상활동

Abstract

U.S. Admiralty Jurisdiction over aviation claims

Lee, Chang-Jae*

The United States Constitution gives power to the federal district courts to hear admiralty cases. 28 U.S.C. §.1333, which states that “The district courts shall have original jurisdiction, exclusive of the Courts of the States, of any civil case of admiralty or maritime jurisdiction.” However, the determination of whether a case is about admiralty or maritime so that triggers admiralty jurisdiction was not a simple question. Through numerous legal precedents, the courts have drawn a line to clarify the boundary of admiralty cases. This unique jurisdiction is not determined by the mere involvement of a vessel in the case or even by the occurrence of an event on a waterway. As a general rule, a case is within admiralty jurisdiction if it arises from an accident on the navigable waters of the United States (locus test) and involves some aspect of maritime commerce (nexus test).

With regarding to the maritime nexus requirement, the US Supreme Court case, *Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland*, held that federal courts lacked admiralty jurisdiction over an aviation tort claim where a plane during a flight wholly within the US crashed in Lake Erie. Although maritime locus was present, the Court excluded admiralty jurisdiction because the incident was “only fortuitously and incidentally connected to navigable waters” and bore “no relationship to traditional maritime activity.” However, this historical case left a milestone question: whether an aircraft disaster occurred on navigable water triggers the admiralty jurisdiction, only for the reason that it was for international transportation?

* Assistant Professor, Chosun University; LL.M. & Ph.D.

This article is to explore the meaning of admiralty jurisdiction over aviation accidents at US courts. Given that the aircraft engaged in transportation of passenger and goods as the vessels did in the past, the aviation has been linked closely with the traditional maritime activities. From this view, this article reviews a decision delivered by the Seventh Circuit regarding the aviation accident occurred on July 6, 2013 at San Francisco International Airport.

Key words : Admiralty jurisdiction, aircraft accident, U.S. Federal courts, navigable water, maritime activity