

항공운항관련 항공법규의 문제점 및 분석

The Analysis of the controversial points in Aviation law related to operation of aircraft

문경배*, 정복헌¹⁾, 송병흠, 김병중²⁾

1. 서론

항공자유화와 세계화 추세에 대비하여, 자국의 항공운송산업 및 공항운영의 경쟁력을 강화하기 위해 세계 각국은 항공법의 보완을 시도해왔다. 우리나라도 항공운송산업의 위상을 더욱 강화시키고 지속적으로 발전시키기 위해서는 국내외의 항공분야환경의 변화에 발맞추어 국내실정에 맞는 항공법을 정착시켜야 한다. 우리나라 항공법을 보면 1961년 3월 7일에 제정되었으나, 이전까지는 일본의 각종 항공관련 법규, 절차들이 적용되었다. 한국전쟁이후 국제민간항공기구(ICAO)에 회원국으로 가입하면서 독자적인 국내 항공법의 기본 틀을 갖추기 시작했다. 우리나라 항공법은 미국의 FAR 규정을 많이 인용했으며, 현재는 항공용어 해석과 표기의 오류로 인해, 항공법을 접하는 항공종사자들에게 혼란을 야기 시키고, 모호성 있는 말을 통해서 정확한 법의 이해가 어렵다. 그리고 국제항공기구 부속서에 있지만, 국내에도 적용이 필요한 부분이 국내 항공법에는 빠져있다. 그리고 우리나라 항공법은 정기운송 위주의 항공법 개정으로 인하여 국내 항공운송업계의 기초 체력을 다질 수 있는 GA분야의 발전을 지연시킨 점이 있다. 그러므로 지금 국내항공법 개선에 대한 심각한 고민이 필요하다.

2. 연구방법

본 연구에서는 국내 항공법 4장 "항공기의 운항"과 관련된 내용을 중심으로 다음에 대한 검토를 실시한다. 먼저 국내 항공법 4장 "항공기의 운항"과 이에 관계되는 시행령, 시행규칙을 검토하고 이것이 ICAO 부속서에 부합되는지를 확인하고, 미연방항공법을 중심으로 비교를 통해 국내 항공법의 적절성 및 미비점에 대한 고찰을 실시하였다.

3. ICAO FAR 국내항공법 체계와 특징

[I] ICAO ANNEX

● ICAO ANNEX

ICAO Annex는 원칙적이며, 방법론을 포함하여 상세하게 되어 있으며 복수의 해석이 생기지 않게 정중한 표현으로 구성되어 있다. 해석이 용이한 표현에도 유의하고 이것 자체가 교과서적인 존재로 되어 있다. 그리고 항공과 직접 관련된 모든 분야에 안전성, 정확성 및 효율성을 위한 국제표준 및 권고, 관행 등을 마련해 주고 기술상의 기준을 제시한 국제 규범이며 각국 항공법의 근간이기도 하다. ICAO Annex는 백년 여에 걸쳐 항공안전을 말하는 최고의 명제로서 적절한 결정체이며 세계 공통의 항공안전 보증의 규격이다.

1) 한국항공대학교대학원

2) 한국항공대학교 교수

● ANNEX의 구성

Annex 1	Personnel Licensing (항공종사자의 면허)
Annex 2	Rules of The Air (항공교통 규칙)
Annex 3	Meteorology (항공기상)
Annex 4	Aeronautical Charts(항공지도)
Annex 5	Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations(공지통신에 사용되 는 단위)
Annex 6	Operation of Aircraft (항공기 운항)
Annex 7	Aircraft Nationality and Registration Marks(항공기의 국적 및 등록부호)
Annex 8	Airworthiness of Aircraft (항공기 감항성)
Annex 9	Facilitation(출입국 간소화)
Annex10	Aeronautical Telecommunications(항공통신)
Annex11	Air Traffic Services (항공교통업무)
Annex12	Search and Rescue (수색 및 구조)
Annex13	Aircraft Accident and Incident Investigation (항공기 사고 조사)
Annex14	Aerodromes(비행장)
Annex15	Aeronautical Information Services(항공정보업무)
Annex16	Environmental Protection (환경보호)
Annex17	Security(항공보안)
Annex18	The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (위험물 수송)

를 내포하고 있으며, 실제적인 시행을 위해서는 특별법으로 설치되어 운영되고 있다. 2001년 9.11테러로 인한 항공운송 사업자의 운영 손실을 보조하기 위해서 2002년에 항공교통안전과 체계안정화법이 제정되었다. 또한 항공안전 및 보안에 관련해 2001년에는 항공교통안전법이 제정되었다.

● FAR의 구성

Part 1	Definitions and Abbreviations
Part 43	Maintenance, Preventive Maintenance, Rebuilding and Alteration
Part 61	Certification: Pilots, Flight instructors and Ground Instructors
Part 67	Medical Standards and Certification
Part 71	Designation of Class A, Class B, Class C, Class D and Class E Airspace Areas; Airways; Routes; and Reporting Points
Part 73	Special Use Airspace
Part 91	General Operating and Flight Rules
Part 97	Standard Instrument Approach Procedures
Part 103	Ultralight Vehicles
Part 105	Parachute Operations
Part 119	Certification: Air Carriers and Commercial Operator
Part 135	Operating Requirements: Commuter and On Demand Operations
Part 137	Agricultural Aircraft Operations
Part 141	Pilot Schools
Part 142	Training Centers
Part 830	(NTSB)

[II] FAR

1990년대 중반부터 미국의 항공법은 이전의 항공운송법, 공항관련법, 및 기타항공 관련법이 일체의 항공법으로 통합되는 추세를 보였다. 미국 항공법의 모범인 연방항공법은 항공과 관련된 전반적 내용을 포함하기 위한 선언적 의미

[III] 국내 항공법

항공법 제 1조에 목적에 명시되어 있듯이 국내 항공법은 국제 표준에 충실히 따르고 있으며 이를 기준으로 항공법이 만들어 지고, 지켜지고

있다. 그러나 다음의 몇 가지 점이 국내 항공법의 미진한 점을 발견할 수 있었다. 이는 국내외적인 항공 분야의 환경 변화에 적절히 대처하고 있지 못하므로, 적절한 대책 마련 및 개선이 필요 할 것이다.

● 국내항공법의 구성

제1장	총 칙 항공법의 목적 및 용어의 정의
제2장	항공기 항공기의 등록, 감항증명 등 운항 항공기 요건
제3장	항공종사자 항공업무 종사자의 자격 요건, 교육훈련 등
제4장	항공기 운항 항공기의 안전한 운항을 위한 제 규정으로, 다음과 같은 사항이 포함되어 있음. ①공역지정 및 운영 ②운항 항공기의 요건, ③조종사의 운항요건 ④각종 보고 ⑤비행방법 ⑦항공교통 통제 ⑧ 항공정보 제공 등
제5장	항행안전시설 비행장 및 항행안전시설 요건, 공공용 비행장인 공항의 개발, 공항운영증명
제6장	항공운송사업 등 항공기를 이용한 운송사업과 관련된 요건 및 규정
제7장	항공기취급업 등 항공기취급업과 관련된 요건 및 규정
제8장	외국항공기 외국적 항공기의 국내사용과 관련된 제 규정 제8장의2 항공 사고조사 항공사고조사와 관련된 위원회 설치 등 규정
제9장	보칙
제10장	벌칙

항공운항의 다양한 형태에 대한 고려를 하고 있지 못하다. 미국 항공법은 사업형태별 기준제시(Part91.121.135)에 있어 세분화되고 정확한 기준을 제시하고 있다고 볼 수 있는데 국내 항공법은 항공운송사업 특히 정기항공운송에 중점을 두고 있으며 기타 분야의 항공기 운항에 대한 고려가 부족하다.

② 항공법 체계의 불합리로 인해 중복되거나 모호한 기준 또는 상충되는 기준이 있다. 국내 항공법은 항공법, 항공법 시행령, 항공법 시행규칙으로 이루어지는 체계로 필요 이상의 많은 부분을 법에서 명시하고 규정하고 있다. 법률에서 규정하지 않아도 되는 사항에 대한 과도한 법제화 및 중복 규정에 의해 혼란을 가중시키고 있는데 "운항기술기준"과 항공법 시행규칙의 중복 및 상충을 문제로 들 수 있다. 운항기술기준은 항공법 제74조의 2에서 그 법적 근거를 가지고 있으며 동법 제74조의 3에서는 이의 준수를 규정하고 있다. 그러나 운항기술기준이 규정하는 내용은 상당부분 항공법 및 항공법 시행규칙에서 규정하고 있는 부분과 유사하다. 이는 두 규정 중 하나의 대대적 개편과 정리를 필요로 하고 있으며 가장 중요한 두 규정의 상충이 문제가 된다.

③ 항공법 조항 자체에 모호성이 있는데, 적절하지 못한 용어의 사용 또는 잘못된 표기로 인한 해석상의 문제를 가져 올 수 있는 부분과 항공법 조항에 좀더 상세한 설명이 필요하고, FAR과 비교해보면, 국내 항공법에서도 필요한 항목들이 빠져있다.

4. 국내항공법의 문제점과 사례

1. 국내항공법의 문제점

① 국내 항공법은 빠르게 변하는 항공 분야의 환경에 적절히 대처 하고 있지 못하다. 항공기의 운항은 그 특성상 국지적 비행은 물론 국제적 비행도 빈번히 일어나고 있다. 그러므로 국제민간항공조약에 따른 법 및 규정의 국제적 표준화가 매우 중요하다. 먼저 국내 항공법은

2. 문제점 사례

국내항공법 4장 (항공기의 운항)	FAR Part 91	국내 항공법의 문제점 및 분석
제38조(공역 등의 지정)	각 공역등급별로 운영 절차에 대해서 자세히 기술되어져 있다.	국내항공법은 단순하게 각 공역등급에 대하여 서술되어있다
		시행규칙 116조의 3(통제공역에서의 비행허가)에서 FAR과는 달리 운영 절차에 대하여 자세히 기술되어 있지 않다.
		주의 공역에 대한 운영 절차에 대해 기술이 없음.
		FAR에서는 우리나라에서 통제 구역과 주의 구역으로 나누어지는 것과는 달리 특별공역으로 지정되어 있다.
제42조(특별비행에 필요한장치)	고도에 따른 산소공급의 기준이 설정되어 있다	관제공역과 통제공역의 의미상 차이점이 필요하다.
제43조(항공기의 연료)	시계비행시 주간과 야간의 연료량이 구분되어있다.(Day 30min, Night 45min)	시행규칙 제136조(항공기의 연료)에서 주간과 야간 모두 45분으로 정해져있다.
제42조(특별비행에 필요한장치)	고도에 따른 산소공급의 기준이 설정되어 있다	시행규칙 제131조(산소공급장치)은 기내기압이 기준으로 되어 있어, 이해하기가 힘들다.

제55조(최저안전고도)	이해하기 쉽게 설명되어 있다.	시행규칙 제 171조(최저안전고도)에서 나항목과 다항목에서 해석상의 오류로 인해 이해하기 모호함.
제57조(순항고도)	비행 방향을 magnetic course 기준으로 나누어진다.	시행규칙 제176조(순항고도)에서 자방위는 magnetic heading이다. 그러나 실제 기준 magnetic course이기 때문에 개정이 필요하다.
제58조(충돌예방)	aircraft in distress, refueling aircraft가 우선순위에 언급이 되어 있다.	시행규칙 178조(통행의 우선순위)에서 옆에 언급된 항목들이 포함되어 있지 않다.
제68조(계기비행기상대에서의 비행)	Special VFR 운영에 관해 기술되어 있다.	시행규칙 제 202조(특별시계비행)에서 4번 항목은 contact approach에 관한 항목이므로 Special VFR과 혼돈을 가져올 수 있다.
제70조(항공교통의 지시)	비행 중 Flashing white는 사용되지 않고, Alternating white and red에 대한 항목이 있음	시행규칙 제208조(무선통신두절시의 연락방법등)에서 비행중 깜박이는백색 신호에 대한 항목이 있으며, Alternating white and red대한 항목은 빠져있다.

5. 결론 및 제언

국내 항공법은 항공운항의 다양한 형태를 고려하지 못하고, 체계의 혼란성과 조항에 모호성을 갖고 있다. 또한 항공기의 운항은 그 특성상 국지적 비행은 물론 국제적 비행도 빈번히 일어나고 있다. 그러므로 국제민간항공조약에 따른 법 및 규정의 국제적 표준화가 매우 중요하다. 이러한 관점에서 볼 때, 항공 전문가를 통한 국제적 표준화를 기본으로 국내 항공법 개선이 필요하다.

참고문헌

1. FAR/AIM
2. 항공법규
3. ICAO 부속서
3. 교통개발연구원, “항공안전체계 구축을 위한 연구”, 2002
4. 교통개발연구원, “21세기 국제 항공정책 방향 연구”, 2005
5. 교통개발연구원, “주요국의 항공교통체계 비교연구” 2004