

# 民間航空機內 禁煙의 世界的 趨勢와 展望

— ICAO 決定案을 中心으로 —

呂 永 茂\*

## 〈차 례〉

- I. 問題의 提起
- II. 韓國 및 主要國의 民間航空機內 禁煙實態
- III. 國際民間航空機內 禁煙決議案
  1. 決議案採擇의 背景 및 過程
  2. 決議案 內容
- IV. 맺는말(問題點과 禁煙施行展望)

## I. 問題의 提起

흡연이 인체건강에 결정적으로 나쁜 영향을 미친다는 것은 1960년대 이래 미국 등 선진국 의료진 및 과학자 등의 연구결과로 밝혀졌다. 담배를 피우는 것이 폐암과 심장병의 원인이 되고 있다는 사실도 과학적 연구를 통해 입증됨으로써 흡연이 사람의 건강을 결정적으로 해친다는 것이 이제는 하나의 상식이 된지 오래다.

흡연은 흡연자 자신의 건강을 해롭게 할 뿐만 아니라 그와 가까이 있는 비흡연자들의 건강도 해친다. 흡연자의 담배연기는 비흡연자로 하여금 간접흡연을 강제함으로써 남의 건강도 해친다. 담배연기는 가정과 직장, 공

\* 慶熙大學校 客員教授·法學博士, 韓國航空法學會 副會長

공장소 등의 맑은 공기를 오염시킬뿐 아니라 나아가서는 하나밖에 없는 지구의 공기도 오염시켜 인류의 건강을 악화시키고 무고한 타인을 죽음에 이르도록 만든다.

흡연자들은 가정, 직장, 버스, 지하철, 민간항공기내의 공기도 담배연기로 오염시킴으로써 비흡연자들의 건강을 부당하게 침해하고 있는 것이다. 지하철 등 공공교통시설과 각종 건물, 학교 등의 대합실과 다방, 음식점, 카페, 사무실 등 밀폐된 장소에서의 흡연은 비흡연자들로 하여금 강제로 간접흡연케 해서 비흡연자들의 건강에 커다란 해를 끼치고 있다.

미국 샌프란시스코의 심장병 전문가 클린즈 박사에 따르면 1990년에 실시된 11건의 연구결과 간접흡연으로 인한 심장병 발생률이 폐암의 10배, 흡연자와 동거하는 비흡연자의 심장질환에 의한 사망률이 폐암에 의한 사망률과 거의 맞먹는다고 한다. 이 연구는 흡연자와 동거하지 않는 비흡연자에 비해 흡연자와 동거하는 비흡연자의 사망률이 30%나 더 높다는 결론을 이끌어 냈다.<sup>1)</sup>

그뿐만아니라 미국환경처(EPA)의 1990년도 보고는 간접흡연으로 인해 병을 얻어 사망하는 사람들이 매년 3천8백명이라고 보고했다. 따라서 공중에 날아다니는 담배연기는 1급 발암물질이나 마찬가지이며 버스나 지하철, 민간항공기내에서의 비흡연자들의 강제적 간접흡연은 흡연자들이 비흡연자들의 건강을 부당하게 침해하는 행위로 볼 수 밖에 없다.

흡연이 흡연자 자신의 건강뿐 아니라 비흡연자의 건강까지도 해치고 또 지구의 공기를 오염시키기 때문에 금연운동은 1980년대부터 지구의 환경보호 운동과 함께 범세계적 운동으로 확산되고 있다. 공공장소에서의 흡연뿐 아니라 지하철, 버스, 민간항공기내 흡연도 법에 의해 금지되고 있는 것이 세계적 추세가 되고 있다.<sup>2)</sup>

세계보건기구(WHO)는 1988년, 매년 5월 31일을 「금연의 날」로 제정, 93년까지 6회째를 기념했다. WHO는 이미 1988년의 금연주제를 「공공장소에서의 흡연규제와 대중교통수단내에서의 禁煙」으로 정하고 세계 각국의 실내 금연실태를 담은 조사보고서를 발표한 바 있다.<sup>3)</sup> 이 보고서에 의하면 세계보건기구의 166개 회원국중 100개국(60%)이 어떤 형태로든 공공장소

1) 국민일보, “禁煙法 제정 목소리 높다”, 1990. 9. 3. 23면.

2) 조선일보, “公共장소 禁煙은 세계 추세”, 1991. 5. 21. 17면

3) 조선일보, supra Note 2.

에서의 금연을 시행하고 있으며 이런 추세는 점점 더 확산되고 있다. 밀폐된 장소의 실내금연에 대한 법적 규제중 70% 이상이 80년대 이후 도입되었고 이 가운데 3분의 1가량은 1988년 이후 도입되었다. 이런 통계는 실내금연에 대한 각국의 법적 규제가 해가 갈수록 가속화되고 있음을 말해준다.

금연운동이 광범위하게 추진되고 있는 미국의 경우 1989년 현재 45개 주가 공공장소에서의 흡연을 법으로 금지하고 있고 450개 이상의 시군법도 이와 같은 금연법을 두고 있다. 금연운동의 초창기에는 흡연자로 하여금 담배를 끊도록 하는 것이 운동의 목표였지만 최근 간접흡연의 폐해와 의학적 위험성이 입증되면서 실내나 민간항공기내 등 밀폐된 공간에서의 금연쪽으로 강조점이 옮겨가고 있다.

프랑스의 경우 성인의 40%가 흡연을 할 정도로 유럽 최고의 「골초국가」이지만 1922년 11월 1일 부터 모든 실내 공공장소에서의 흡연을 전면금지시키는 강력한 금연법을 시행하고 있다. 이 법은 버스, 지하철, 철도 등 대중교통수단과 식당, 카페 등 모든 접객업소, 그리고 관공서와 일반기업체 및 각급학교 등 공중이 이용하는 모든 밀폐된 공간에서의 흡연을 전면 금지하고 있다. 이 법은 흡연자는 물론 건물의 관리 및 소유주에게까지 비흡연자 보호의무를 부과하고 있다. 이 법을 위반한 자에게는 흡연자의 경우 6백~천3백 프랑(한화 약 9만~20만원)의 벌금을 물리고 식당주인, 기업체사장 등 건물 관리 및 소유주들의 경우 3천~6천 프랑(한화 45만~90만원)의 벌금과 10~30일간의 구류에까지 처하도록 돼 있다.

우리나라의 경우 미국이나 프랑스처럼 포괄적 금연법은 아직 없고 현행 「공중 위생법」 시행규칙을 가지고 조건부 금연을 실시하고 있다. 일정규모 이상의 사무용빌딩, 공연장, 학원, 백화점, 시장, 지하상가, 음식점, 실내체육시설, 공항, 여객부두, 철도역, 버스정류장 등 교통시설의 대합실과 좌석 50개 이상의 버스, 전철, 기차, 항공기 등 모든 교통수단내에서 흡연지정 장소외에서는 담배를 피울 수 없도록 규정하고 있다. 이 시행규칙은 이를 어기는 시설 소유주나 관리자에게는 50만원의 과태료를 부과토록 규정했다. 그러나 당국은 이 규칙을 엄격하게 시행하지 않고 있고 흡연자들의 담배연기에 대한 인식도 아직 희박한 실정이다.

보건 사회부는 최근 국내 및 외국의 금연분위기의 확산과 흡연으로 인한 폐해 방지를 위해 1993년 8월 16일 지정흡연구역 이외의 모든 공중이용 시설들을 금연구역으로 설정하는 「국민건강증진법」을 제정, 1994년부터

시행키로 했다.<sup>4)</sup> 이 법은 극장과 쇼핑센터, 백화점, 음식점 등 공중이용시설 전부를 금연구역으로 확대하고 담배의 판매 및 광고를 규제하며 지금의 담배갑 옆면의 건강피해경고문을 앞면으로 옮겨 게재키로 했다. 그러나 한국의 금연관행은 선진국에 비해 아직도 철저하지는 못하다.

이 글은 세계 주요국가들과 우리나라의 버스, 민간항공기내 금연실태를 점검해보고 1992년 10월 8일 ICAO 총회의 국제노선 민간항공기내 금연 결의안 채택과정과 문제점, 그리고 결의안 이행전망 등을 정리하기 위한 것이다.

## II. 韓國 및 主要國의 民間航空機內 禁煙實態

한국 대중교통수단내에서의 금연은 법적 규제보다 현실적·자발적 실천이 앞서가고 있다. 예컨대 한국의 재벌인 「금호그룹」이 운영하는 버스와 민간항공회사는 버스와 항공기내 금연(일정거리)을 한국의 보건위생법보다 훨씬 엄격하게 실천하고 있다.<sup>5)</sup>

금호그룹은 1991년부터 전 계열사 직원들을 대상으로 금연운동을 실시하고 있으며 이런 금연운동을 光州고속버스 승객들에게까지 연장, 1992년 7월 1일부터 승객들이 차내흡연을 못하게 했다. 「光州고속」은 버스 좌석뒤에 붙어있던 재떨이를 모두 없애고 그대신 「이 차량은 금연차량입니다」라는 스티커를 붙여놓아 흡연자와 비흡연자의 건강보호에 적극 나섰다.<sup>6)</sup>

금호그룹 계열회사인 「아시아나 항공」도 1992년 부터 국내선의 전부와 가까운 거리의 국내선 기내에서의 흡연을 전면금지했으며 1993년부터는

4) 경향신문, “공중시설 금연 전면확대”, 1993. 8. 17. 22면

5) 동아일보, “아시아나 航空, 機內 全좌석 禁煙制 실시”, 1992. 12. 31. 17면.

6) 조선일보, “고속버스 禁煙운행”, 1992. 7. 13. 11면.

보다 원거리 노선에서도 기내금연을 실시하고 있다.<sup>7)</sup>

아시아지역에서 대부분의 항공사들도 중거리 노선은 전좌석 금연으로 운항하고 있고 어떤 항공회사는 장거리 노선까지 기내금연을 실시하고 있다. 「캐세이 퍼시픽 항공(CPA)」은 홍콩에서 동남아 대부분 노선을 모두 금연식으로 한데 이어 1922년 7월부터 오스트레일리아 및 미주로 다니는 장거리 노선까지 전좌석 금연식으로 운항하고 있다.<sup>8)</sup>

「싱가포르 항공」은 싱가포르에서 근거리 동남아로 다니는 국제노선을 전면금연운항하고 있으며 대부분 미국항공사들도 미국 본토에서의 전면금연운항과 함께 장거리 국제노선도 흡연지정석 비율을 줄여가고 있다.

『담배연기가 없는 깨끗한 공기를 마실 권리는 깨끗하고 오염되지 않은 환경에서 살권리의 하나며 사람들은 누구나 공공장소와 공공교통시설 등에서 담배연기가 없는 깨끗한 공기를 마실 권리가 있다.』고 한국금연운동협의회 제정, 「금연헌장」은 인간의 환경권을 엄숙하게 선언하고 있다. 이 환경권은 인간의 기본적인 자유며 권리다. 환경권은 세계인권선언 제1조의 천부적 자유권과 국제인권규약들(A, B규약) 제1조의 자결권 및 사회적·문화적 권리에 해당된다. 환경권은 세계인권선언 제3조 생명, 자유 및 신체의 안전에 대한 인간의 기본권이기도 하다.

대한민국 헌법은 제10조에서 『모든 국민은 인간으로서의 존엄과 가치를 가지며 행복을 추구할 권리를 가진다, 국가는 개인이 가지는 불가침의 기본적인 인권을 확인하고 이를 보장할 의무를 진다.』고 규정했고 同 제35조에서는 『모든 국민은 건강한 환경에서 생활할 권리를 가지며 국가와 국민은 환

7) 동아일보 Supra Note 5, 「아시아나 항공」은 1992년 9월부터 쾌적한 기내 분위기 조성과 기내 비흡연자 보호를 위해 1시간 30분 비행거리인 서울-나고야, 서울-호쿠오카, 부산-후쿠오카 등 4개 노선의 전좌석을 금연식으로 운항해 왔다. 이 항공회사는 1993년부터 1시간 30분대의 비행거리를 3시간 30분 이내의 비행거리 전 노선으로 확대했다. 따라서 서울-도쿄, 서울-센다이, 서울-히로시마, 서울-다카마쓰, 서울-오키나와, 제주-센다이, 부산-센다이, 서울-홍콩, 서울-천진 등의 운항기가 전좌석 금연식으로 운항하고 있다. 이런 중거리 기내 전좌석 금연제는 국제민간항공기구(ICAO)가 1996년 7월 부터 시행키로 한 기내금연 결정을 미리 앞당겨 실시한 것이다.

이같은 기내금연운동과 관련, 「아시아나 항공」의李兌齊 고객서비스실 부장은 『다른 항공사들이 아직 실시하지 않고 있기 때문에 흡연고객들에게는 다소 불편이 예상되지만 간접흡연에 따른 피해를 막아 전체 승객의 건강과 편안함을 도모하는 차원에서 이해해주시기 바란다』고 말했다.

8) 한국일보 계열사 일간스포츠, “비행기 여행하려면 담배 끊어라”, 1993. 1. 20. 5면.

경보전을 위하여 노력해야 한다.』고 규정했다. 세계인권선언과 국제인권규약들 그리고 대한민국 헌법은 이처럼 환경권을 인간의 기본권으로 볼 수 있는 선언과 협약 및 법률상의 근거를 제공하고 있다.

흡연으로 인한 담배연기는 흡연자 자신들뿐 아니라 비흡연자들의 건강까지 침해, 자신과 타인의 생명을 앗아가고 더 나아가 하나밖에 없는 지구상의 공기를 오염시킨다. 따라서 흡연은 결국 인간의 기본권인 자유권과 생명·신체의 존엄성을 침해하는 행위며 환경권의 위반행위라고 할 수 있다.

지금까지 흡연의 폐해와 환경권 침해사실 그리고 이를 예방하기 위한 세계 각국의 공공시설과 장소 및 버스, 비행기 등 각종 교통수단 등 밀폐된 공간에서의 금연을 규정한 금연법의 제정, 시행사례 또는 법적 규제외 자발적 금연운동사례 등을 점검해 보았다. 이상 약술한 흡연의 심대한 폐해와 환경권 침해 그리고 전 세계적인 금연법시행추세 금연운동사례와 WHO의 결의안 등의 직·간접적인 자극과 영향을 받아 국제민간항공기구(ICAO)는 「국제노선 민간항공기내 금연결의안」(Smoking Restrictions on International Passenger Flights)을 채택했다. 이 결의안이 채택되기까지는 1991년 5월 15일 WHO 총회가 만장일치로 채택한 항공기, 공공교통수단 등 밀폐된 공간내에서의 금연결의안으로부터 가장 큰 영향을 받았다.

다음에 ICAO 총회의 「국제선 민간항공기내 금연결의안」 채택 배경과 과정, 문제점 그리고 목표연도일인 1996년 7월 1일까지 기내 금연시행전망 등을 검토하기로 한다.

### Ⅲ. 國際 民間航空機內 禁煙決議案

제29차 ICAO총회(1992. 9. 22~10. 8)는 ICAO 이사회에 국제민간항공기내 금연의 안전성에 대한 연구진행과, 세계보건기구와 협조해서 모든 국제선 여객기내 흡연으로부터 자유로운 여행환경을 보장하는데 적절한 조치를 취할 것을 촉구하는 결의안을 택했다.<sup>9)</sup> 이 결의안은 또 모든 국제선 민간항공기내에서 완전한 금연이 이행되도록 점진적으로 필요한 조치를 취하도록 촉구했다. 이 결의안 채택의 배경과 과정을 점검해 본다.

9) ICAO Report on Agenda Item 7, A 29-WP/280 P/104, 7-12.

## 1. 결의안 채택의 배경 및 과정

ICAO 집행위원회는 제9차회의에서 국제 민간항공기내 금연에 관한 결의안 초안인 A29 - WP/61 문건을 토의했다. 이 결의안 초안은 안티구아 및 바부다, 오스트레일리아, 캐나다, 칠레, 에스토니아, 라트비아, 리투아니아, 나미비아, 뉴질랜드, 파키스탄, 파라과이, 러시아 연방, 미국 등이 제안했다.

이 초안은 모든 회원국들이 국제선 항공기내 금연을 점진적으로 시행하되 가능한 조속한 시일내에 전면금연조치를 앞당기도록 하며 늦어도 1994년 7월 1일까지는 전면금연을 이행하도록 촉구했다. 이 초안은 또 ICAO 이사회로 하여금 세계보건기구의 지원과 협조를 얻어서 모든 국제선의 기내금연을 점진적으로 시행하다가 마지막에는 전면금연목표를 달성하기 위한 기준과 기타규정들을 마련하도록 요청했다.

집행위원회는 흡연은 기내안전과 승객건강에 유해하며 그것은 흡연자뿐 아니라 주변 담배연기에 노출된 다른 탑승자들에게까지도 나쁜 영향을 미친다는 자료를 확보해 놓고 있었으며 이 자료는 캐나다가 제공했다. 세계보건기구는 1991년 5월 15일 제44차 총회에서 만장일치로 채택된 금연 결의안을 ICAO 이사회에 정보자료로 제출했다. 이 결의안은 회원국들에게 대중교통수단내에서 사람들이 담배연기에 본인 의사에 반해 노출되지 않도록 보호하는 적절한 조치를 취할 것을 촉구하고 있다. 이어서 ICAO 사무총장은 민간항공기내 흡연문제에 관한 ICAO의 활동상황을 순서대로 정리한 평가보고서도 제공했다.

많은 대표들이 러시아, 미국 등이 공동제출한 기내 금연결의안 초안이 세계보건기구 총회에서 만장일치로 채택된 금연결의안의 논리적 결과를 반영한 것이라면서 지지발언을 했다. WHO 총회 금연결의안은 공공교통수단내에서의 비흡연승객들을 담배연기에 본인 의사에 반해 노출되지 않도록 보호해줄 것을 요구하는 내용이다.<sup>10)</sup> ICAO는 기내 밀폐된 환경에 갇힌 비흡연승객들의 건강문제를 배려할 책임을 가진 것이 당연하다는 것이 많은

10) 세계 보건기구는 1991년 5월 15일 제44차 총회에서 WHA 44.26 금연결의안을 채택했다. 그 내용은 모든 형태의 공공교통수단내에서의 담배연기없는 여행환경을 만들어 비흡연승객들의 건강을 보호해야 한다는 것이다. 이 결의안은 또 WHO의 사무총장이 ICAO 및 모든 국제 및 국내기관들과 협조해서 모든 형태의 교통수단내에서의 담배연기 없는 여행환경을 조성하는 지도 및 조연을 하도록 요구하고 있다.

대표들의 주장이었다. 그러나 일부 대표들은 그 결의안 초안에 대해서 찬성발언을 하면서도 전면금연목표일인 1994년 7월 1일은 너무 빠르다고 반대했다. 예컨대 많은 발전도상국들은 모든 공공장소에서의 금연을 시행할 준비를 아직 갖추지 못했기 때문에 기내전면금연조치를 것처럼 급속도로 도입하는 것은 불가능하다는 것이다. 이런 주장들이 1994년 7월 1일의 금연목표일을 반대하는 논거였다.

또 일부 대표들은 기내금연결의안을 이 시점에 채택하는 것이 시기상조라고 했다. 이들은 흡연금지조치는 비행안전에 위험을 초래할 수도 있다는 암시를 했다. 예컨대 만일 심각한 정도로 흡연에 중독된 골초승객들이 기내 화장실안에서 몰래 담배를 피우거나 기내흡연감시전자장치의 감시가능을 방해하는 경우 비행안전에 위험에 빠뜨릴 수도 있다는 것이다. 일부 대표들은 흡연은 흡연자와 비흡연자들에게 똑같이 건강상위험을 초래한다는 것은 일반적으로 인정된 사실이므로 WHO처럼 금연을 법으로 강제하지 말고 항공사 자신들의 자발적 조치에 맡기자고 했다. 항공사들이 스스로 기내 금연을 감시하고 금연조치를 취하는 것이 적절하며 정부가 나서서 강제적 금연법을 만드는 것은 부당하다는 것이다.

이처럼 많은 대표들이 기내금연결의안을 지지하는 발언을 했지만 결의안에 대한 일부 심각한 유보발언들도 무시할 수 없다. 그 결과 집행위원회는 결의안 공동제출 국가들과 여러가지 문제점을 지적한 국가 대표들로 하여금 실무단을 구성, 결의안 초안을 재검토하도록 했다. 이 실무단은 결의안 초안 공동제출 국가들 일부와 영국, 프랑스, 독일, 일본, 덴마크, 에티오피아, 사우디 아라비아, 알제리아, 자마이카 그리고 포르투갈 등으로 구성됐다. 실무단은 그후 제13차 집행위원회에 절충안 보고서를 제출했다. 실무단은 이 절충안에서 각 회원들의 견해차를 조정하는 한편 특히 전면금연날자를 1996년 7월 1일로 변경, 2년 연기했다.

금연 결의안 초안은 이상과 같은 배경과 심의과정을 거쳐 1992년 10월 8일 ICAO 총회에서 A 29-15 문건으로 채택·발효되었다.<sup>11)</sup> 「국제 민간항공 노선기내 전면금연(Smoking Restrictions on International Flights)」이란 제목으로 된 이 결의안 내용은 아래와 같다.

11) 민간항공기내 전면금연 결의안 A 29-25호는 전문과 4개항으로 돼 있다. ICAO 사무총장은 1993년 9월 14일 한국 교통부에 결의안 이행조치결과를 ICAO 사무국에 보고해 달라는 공한을 보내왔다.



『모든 국가들이 국제 민간항공체제의 안전하고도 효율적인 운영으로부터 혜택을 얻을 수 있기 때문에, ICAO 총회는 생활의 질과 환경면에서 인류 복지에 대한 관심과 공헌을 해왔음을 실증했고 또 이런 개선된 환경속에서 사람이 작업하고 엔진방사와 오존층과 비행소음예방과 관련된 문제들을 포함, 기타 목표 추구를 해왔으므로, ICAO 총회는 민간항공운영과 인류환경의 질 향상사이의 최대한의 양립성을 성취시킬 책임이 있음을 인정함으로, 회원국들은 작업장과 공공건물, 교통체제안에서의 담배 연기가 야기시키는 공공연한 건강유해사실을 나날이 더욱 더 명확히 확인하고 또 이에 대한 조치를 취하고 있으므로, 민간항공기내 담배연기로 인한 타르와 기타 잔여물의 축적이 기내 산소마스크를 훼손하고 환경통제체제를 오염시키므로, 세계보건기구(WHO)와 세계노동기구(ILO)가 직업상 안전과 건강은 상호 연관돼 있어서 분리될 수 없다는 것을 알고 있기 때문에, 세계보건기구가 금연결의안을 만장일치로 채택했고 또 이 결의안은 회원국들에게 담배연기에 본의 아니게 노출되는 것을 방지하는 보호장치가 확보되지 않은 공공 교통수단내에서의 전면금연조치를 취하도록 촉구하고, WHO 사무총장이 ICAO와 협력하도록 요청했기 때문에, ICAO 총회는 아래와 같이 결의안을 채택한다.

① ICAO 이사회가 민간항공기내 흡연금지의 안전면에 대한 연구를 가속화하도록 요구한다.

② 세계보건기구의 지원과 협조를 얻어 ICAO 이사회가 모든 국제노선 민간항공기내에서의 담배연기없는 여행환경을 증진시키기 위해서 적절한 조치를 취해야 한다.

③ 한편 모든 회원국들이 1996년 7월 1일 까지 국제노선 민간항공기내 전면금연시행목표아래 국제노선 민간항공기내 전면금연조치를 가능한 한 빨리 하기위한 필요한 조치를 취하도록 촉구한다.

④ ICAO 이사회가 다음 통상총회에 모든 부문에서의 결의안 이행에 관해 보고토록 요청한다.』

ICAO 총회의 민간 항공기내 전면금연결의안은 전면금연목표연도일을 1996년 7월 1일로 확정했으며 결의안 시행을 위해 ICAO 이사회가 세계 보건기구의 지원과 협조를 얻어 항공기내에서의 담배연기없는 여행환경을 증진시키고 항공기내 흡연금지를 함으로써 발생할 수도 있는 안전면에 관해 기술적인 연구를 가속화하도록 요구하고 있다. 이 결의안은 또 비록 기내

전면금연일은 1996년 7월 1일이지만 회원국들이 그 보다 앞서 가능한 한 빨리 전면금연실시를 하도록 종용하고 있으며 늦어도 1996년 7월 1일이라는 시행목표일은 반드시 준수할 것을 촉구했다.

이 결의안은 구속력있는 결의안은 아니지만 각 회원국들이 매년 기내 금연에 필요한 조치를 얼마나 취했는가를 ICAO 사무국이 조사해서 다음 총회에 보고토록 돼 있기 때문에 회원사들은 심리적 압박과 구속력을 받을 수 밖에 없다.

#### IV. 맺는 말(問題點과 禁煙施行展望)

국제노선 민간항공기내 금연결의안 채택과정에서 찬반토론이 있었고 이때 다양한 견해차가 드러났다. 그 중에는 기내 금연으로 담배골초승객들이 은밀하게 흡연을 하다가 항공기 운항안전을 위태롭게 할 수도 있기 때문에 이에 대한 안전장치 및 설비의 연구가 필요하다는 의견도 있었다. 또 ICAO 회원사들중 선후진국의 발전단계와 문화수준 격차 때문에 1996년을 목표연도로 고정시키는데 무리가 있다는 견해도 나왔다. 영국 대표가 이런 의견을 표명했다.

그뿐 아니라 기내 금연을 전자장치로 감시·적발하는 기술적 장비의 연구가 아직 완료되지 않은 상태에서 1996년 시행목표연도가 과연 현실적으로 지켜질까하는 의문도 제기됐다.

한편 ICAO 당국은 회원국들의 정부가 국제선 기내 전면금연에 필요한 입법 또는 행정조치를 취할 것을 바라고 있지만 일부 국가들은 민간항공 회사의 독자적이며 자율적인 판단에 따라 기내 전면금연을 해야한다고 믿고 있다. 스페인, 독일, 덴마크, 마다가스카르, 폴투갈, 네델랜드, 그리스, 아일랜드, 멕시코, 벨지엄 그리고 스웨덴 등의 국가들이 이런 의견에 등조하고 있다.

이상과 같은 문제점들이 있음에도 불구하고 국내입법으로 하든 항공회사의 독자적 판단에 의하든 앞으로 국제선 민간항공기내 전면금연조치 사례는 급속도로 증가할 것으로 전망된다. 그 이유는 첫째, 앞에서 점검해 보았듯이 버스, 지하철, 민간 항공기(국내선과 중·단거리 노선)내에서의 금연은 후퇴할 수 없는 세계적 추세이기 때문이다. 밀폐된 공간에서의 금연과 밀폐된 작업장에서의 금연도 나날이 늘어나는 것이 전세계적 추세다. 민

간항공사들도 이런 분위기와 추세를 역류할 수 없을 것이다.

둘째로, ICAO는 기내 금연운동을 WHO와 ILO와 공동으로 추진중에 있기 때문에 금연과급 속도도 예상보다 빠를 것이다. 1993년 9월 14일 ICAO 사무국이 각 회원국에 보낸 공한은 WHO와 ILO는 직업상의 건강은 근로자와 작업장내의 금연이 상호 연관돼 있는 불가분의 관계라는 사실에 주의를 환기시켰다. 기내 근무승무원들은 선실이 바로 밀폐된 작업장이기 때문에 고용주인 항공사들이 기내에서의 전면금연조치를 취하는 것이 피고용인들의 건강을 위해서도 당연하다.

세계보건기구의 보고서는 『산업화된 나라의 도시거주자는 일생의 80~90%를 실내에서 보내며 1인당 연간 2천여 시간을 사무실과 작업장에서 생활한다.』는 조사를 발표했다.<sup>12)</sup> 이 세계기구는 이 조사내용을 들어 「이런 상황에서 담배연기의 피해를 줄이려면 실내 금연을 철저히 하든지 아니면 많은 돈을 들여 환기시설을 갖춰야 한다.」고 지적 했다.

세째로, 60년대 이후 모든 국가들이 앞다퉀 산업화에 박차를 가함으로써 국민의 생활수준이 높아지는 반면 각종 산업쓰레기와 생활쓰레기의 급속한 증가로 지구와 생활환경은 점점 더 악화되고 있다. 이런 생활환경과 지구의 환경오염을 예방, 생활환경과 작업환경을 개선하려는 필사적 노력이 거국적·전 지구적차원의 대규모 환경보호운동을 급속·확산시키고 있다.

향상된 생활수준과 삶의 질도 함께 향상시키려는 주민들의 강한 욕망이 나날이 악화되는 주변환경을 개선하려는 환경운동으로 표출되고 있고 이런 운동은 마침내 민간항공기내 전면금연시행을 더욱 가속화하고 추동하는 분위기를 조장할 것이다.

네째로, 동서냉전종식 후 구소련과 동구공산권붕괴로 자본주의와 구공산주의 국가간의 여행금지장벽이 허물어지고 구공산주의 국가들의 거주이전과 여행자유화 조치에 따라 세계각국의 국경이 낮아짐으로써 민간항공기를 이용하는 항공여행객들이 부쩍 격증할 것이다. 항공여행객들이 증가하는 것과 비례해서 삶의 질을 따지는 승객들도 증가, 이들은 기내 금연을 강력히 희망하게 될 것이다.

다섯째, 맑은 공기, 맑은 물의 공급은 인간의 생존을 위한 기본적인 조건이므로 쾌적한 생활과 작업환경은 인간의 자유와 같은 생래적인 기본

12) 조선일보. Supra Note 2.

권이라고 할 수 있다. 항공기내와 같은 밀폐된 공간에서의 흡연은 비흡연자의 생존의 조건인 맑은 공기를 오염시킴으로써 그의 건강, 나아가서는 생명의 자유, 인간의 존엄성까지도 침해할 수 있는 근원적인 위법행위이기도 하다. 앞으로 비흡연자들의 이런 권리인식이 점점 더 확대되고 심화할 수록 기내 금연시행은 빠른 속도로 확산될 것으로 본다. 따라서 우리나라 국적기들도 ICAO 금연결의안 내용을 목표연도일인 1996년 7월 1일까지 시행할 수 있도록 미리부터 기술적·재정적 준비태세를 갖추어 나가지 않으면 안될 것이다.