

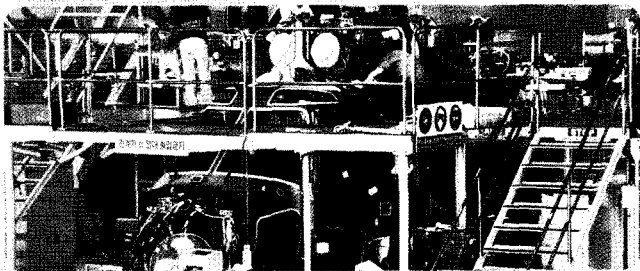
[기고] 항공우주산업개발촉진법의 개선방향



글 | 이종영
(중앙대학교 법학전문대학원 교수)

법률의 변천

현행 항공우주산업개발촉진법은 국내의 어떠한 분야별 산업육성법보다 오랜 역사를 가지고 있는 법률이라고 할 수 있다. 일제시대에 일본은 1938년 3월에 법률 제41호로 “항공기제조사업법”을 제정하고, 같은 해 8월 칙령으로 “항공기제조사업법의일부를조선에서시행”을 발표하였다. 1961년 12월 23일 항공기와 항공기용 기기의 제조, 수리의 방법을 규율하여 국민경제의 건전한 발전에 기여할 목적으로 “항공기제조사업법”이 제정되었다. 이 법률은 항공기 또는 특정기기의 제조나 수리업을 하고자 하는 자에게 교통부장관의 허가를 받도록 하고, 항공기제조·항공기용기기제조 및 수리허가사업자는 교통부장관의 인가를 얻도록 하였고, 제조·수리한 항공기에 대하여는 교통부장관의 확인을 얻도록 하였으며, 제조한 항공기용기기에 대하여는 교통부장관의 제조증명을 받도록 하고, 항공기 또는 항공기용 기기의 제조 또는 수리사업자에 대한 보조금의 지급을 규정함으로써 현행 “항공법”과 “항공우주산업개발 촉진법”에서 규정하고 있는 규제와 육성을 동시에 포함하였다.



항공분야의 독립된 육성법은 1978년 12월 5일 법률 03124호로 제정된 “항공공업진흥법”이었다. 이 법률을 제정한 목적은 항공기의 국내생산 기반을 구축하고 항공공업의 합리적인 진흥을 도모하기 위하여 당시 “항공기제조사업법”을 폐지하고, 흡수하여 항공공업을 효율적으로 지원 육성하고자 하는 데에 있었다. 항공산업을 체계적으로 육성하기 위하여 당시의 주무장관인 상공부장관에게 항공공업진흥기본계획을 수립하여 시행하도록 하였고, 지정업체, 허가사업자, 신고사업자 또는 기술개발, 기술훈련 등을 대행하는 전문기관이나 업체에 대하여 보조금을 지급하거나 지정업체와 위의 전문기관이나 업체에 대하여 장기저리 자금을 우선하여 지원할 수 있도록 규정하여 현재 WTO에서 금지하는 보조금을 항공산업 분야라는 특정된 분야에 지급할 수 있는 근거를 두게 되었다. “항공공업진흥법”은 우리나라의 산업발전의 기반이 구축되는 시대인 1960년대 중반부터 1980년 중반까지 특정분야의 산업육성법이 제정되는 시기에 제정되었다.

당시 우리나라의 산업육성을 위한 정책법으로 “섬유공업시설에관한임시조치법(1967년)”에서 출발한 “섬유공업 근대화촉진법(1979)”, “철강공업육성법(1970년)”, “기계공업 진흥법(1967)”, “조선장려법(1958)”에서 발전된 “조선공업진흥법(1967)”, “석유화학공업 육성법(1970)”, “전자공업 진흥법(1969)”, “비철금속제련 사업법(1971)” 등이 제정된 시기에 “항공공업진흥법”도 제정되었다. WTO의 출범을 위하여 논의된 주요한 사항은 국가가 특정산업 분야에 대한 보조금의 지급을 제한 또는 금지한 점이다. 국제적으로 무역증진을 목적으로 탄생하는 WTO에 합치하고, 보다 발전적인 방향으로 산업육성을 위하여 법적책은 분야별 산업육성법정책에서 기능별 산업육성법 정책으로 전환하게 되었다. 이러한 법적책의 전환은 분야별로 제정된 섬유, 철강, 기계, 조선, 전자, 석유화학 및 비철금속 분야의 개별법은 현행 “산업발전법”의 전신인 “공업발전법”으로 통합되었다. 1986년 1월 8일 “공업발전법”의 제정은 1970년대 초까지의 초기 공업육성 단계에서는 공업의 각 분야를 직접 지원·육성하기 위하여 정부 주도하에 업종별로 개별법을 제정·시행하여 왔으나 그동안 우리나라 공업기반의 수준이 향상되어 정부의 공업발전 정책이 시장경제의 자율·경쟁원리에 맡기는 방향으로 전환되고 있는 추세에 맞추어 종전의 기계공업진흥법등 7개의 공업지원·육성관계 법률을 폐지하고 공업기술 및 생산성의 향상 등을 통하여 공업의 균형있는 발전을 도모하며 공업의 합리화를 촉진할 목적으로 제정되었다. 그런데 통합당시에 분야별 산업육성법으로 존속하고 있었던 “항공공업진흥법”은 “공업발전법”에 통합되지 않았다. 다른 분야별 산업육성법은 “공업발전법”으로 통합된 반면에 “항공공업진흥법”이 “공업발전법”에 통합되지 않고, 존속하게 된 핵심적인 이유는 당시에 우리나라의 항공산업이 초기단계에 있었을 뿐만 아니라, 해외 선진국도 항공산업 분야에 막대한 보조금을 지급하고 있었기 때문에 국가가 항공산업 분야에서 선진국과 어느 정도의 경쟁력을 가질 수 있도록 기반을 구축할 필요성이 절실했던 데에 있었다.

분야별 산업육성법이 “공업발전법”으로 통합되고, 분야별 산업육성법으로 존속하게 된 “항공공업진흥법”은 1987년 12월 04일 현행 「항공우주산업개발촉진법」으로 전부 개정되어 현재까지 존속하고 있다.

현행 법률의 개정

01. 개정필요성 현행 법률 제5조는 특정사업자의 지정 및 지원에 관하여 규정하고 있다. 이에 따르면 기본계획에 따라 특별히 육성할 필요가 있는 품목 등을 지식경제부장관이 지정할 수 있고, 지정된 품목을 생산하는 사업자에 대하여 지원할 수 있도록 하는 제도이다. 특정품목에 대한 지정과 지원제도는 항공우주 산업의 특정된 분야에 대한 지원으로 WTO의 특정산업 지원에 정면으로 충돌하는 내용이고, 정부에서 이 제도를 활용하지 않고 있어 실효성이 없게 되었다.

특정사업자의 지정 및 지원과 관련된 규정은 제6조의 결격사유, 제7조의 사업승계, 제8조의 지정취소와 연계된 규정이다. 이 규정은 더 이상 존속의 의미가 없어 삭제하는 것이 적합하다.

현행 법 제10조는 항공우주산업 사업자가 항공기·우주비행체·기기류 또는 소재류의 생산을 한 때에는 지식경제부장관의 성능검사 및 품질검사를 받도록 하고 있다. 항공우주 분야의 성능검사 및 품질검사는 제품규제로서 「항공법」에 따른 항공기 등의 형식증명 및 제작증명과 이중규제적 성격이 강하여 부처협업에 의하여 폐지하기로 결정되었다.

현행 법률은 위에서 언급한 바와 같이 일제시대에 이미 제정되어 역사를 이어오고 있는 법률이기는 하나 다른 산업분야와 비교할 때에 비교적 법률의 목적을 달성하지 못하고 있고, 항공우주산업의 발전에 실질적인 정책이 반영되어 있지 못하는 문제점을 내포하고 있는 전면적인 개정이 필요하게 되었다.

02. 개정내용 현행 「항공우주산업개발촉진법」의 제명을 「항공우주산업육성법」으로 변경한다. 현행 법률의 제명은 개발과 촉진이라는 중복되고, 산업은 개발의 대상이기 보다는 육성의 대상이기 때문에 적합한 용어로 변경하게 되었다.

항공기·우주비행체의 기기류·부품류에 대한 성능 및 품질검사에 관한 규정을 삭제하여 국토해양부 항공법과의 중복규제를 해소하고, 시장 진입 제한적 요소로 작용하는 특정사업자 지정 및 지원 제도를 폐지하도록 하였다. 항공우주산업 육성의 목표, 방향, 추진체계, 추진전략, 자원조달 및 투자계획 등에 관한 사항을 포함하는 항공우주산업 기본계획을 매 5년마다 수립하고 항공우주산업위원회의 심의를 거쳐 확정되도록 하였다. 항공우주산업의 체계적인 발전과 사업을 효과적으로 추진하기 위하여 정책에서 고려되는 사항을 비교 검토하여 중요한 분야와 재정효율성이 높은 사업을 우선적으로 추진할 수 있는 체계를 확립하는 데에 있다. 소관 중앙행정기관은 기본계획에 따라 연도별 시행계획을 각각 수립하도록 하고, 전년도의 추진실적을 항공우주산업위원회에 보고하도록 하고 있다. 기본계획 및 시행계획의 수립에 필요한 통계자료를 확보하기 위하여 통계작성에 관한 의무를 지식경제부장관에게 부여하였다. 정부가 항공우주산업의 발전을 위하여 수행할 수 있는 사업으로 항공기 등의 품질향상사업, 시험·평가기술의 선

진화를 위한 사업, 항공기정비개조산업의 육성을 위한 사업을 추가적으로 규정하게 되었다. 항공기정비개조산업은 정부가 중점적으로 추진하고 있는 좋은 일자리 만들기사업에 상당한 기여를 할 수 있는 사업으로 평가되고 있다. 항공기정비개조산업을 육성하기 위하여 항공기정비개조사업자에 대하여 항공기정비에 필요한 시설과 장비의 구입에 대하여 금융·세제 그 밖에 행정적 지원 등을 할 수 있는 법률적 근거를 마련하였고, 지원의 기준이나 방법은 대통령령으로 정하도록 위임하고 있다.

특별하게 신설되는 조문으로 탐색개발을 들 수 있다. 탐색개발은 항공우주 분야에 특화된 개발형식으로 항공기의 설계에 해당한다. 상품성 있는 항공기의 설계는 항공기제조를 본격적으로 하기 전에 필수적으로 요구되는 과정이고, 정부가 예산을 투입한 경우에 탐색개발에 대하여는 일반적인 연구개발 사업에 대하여 수행하는 다른 시각에서 평가할 필요성이 있어 법률에서 특별하게 규정하게 되었다.

지식경제부장관은 항공우주산업사업자의 사업 활동에 필요한 자금의 융자, 사고로 인한 손해배상책임의 보장 및 영업활동으로 발생하는 손실을 보전하기 위하여 항공우주산업의 육성과 관련된 단체나 기관으로 하여금 공제사업을 할 수 있도록 하였다. 항공우주산업의 발전에 필요한 기반조성을 위하여 정부로 하여금 전문인력 양성, 항공기 등 시험·평가 장비의 확충, 무인항공기 활용촉진에 관한 사업 등을 추진하도록 규정하였다.

항공우주산업사업자가 항공기 등의 품질과 성능에 대한 시험·평가에 필요한 장비·시설 등 시험평가기반을 확충할 수 있도록 지원하거나 그 밖에 필요한 방안을 마련할 의무를 정부에게 부여하였다. 시험·평가장비 등을 지원받은 항공우주산업사업자 중 주관사업자는 무상 또는 실비의 사용료를 받는 것을 조건으로 다른 항공우주산업사업자가 해당 시험·평가장비 등을 활용할 수 있도록 시험·평가장비 등의 활용촉진을 위한 방안을 마련하여 추진하도록 하고, 정부로 하여금 주관사업자가 보유하고 있는 시험·평가장비 등의 효과적인 관리 및 활용촉진을 위하여 관련 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 하였다.

항공우주산업의 집적을 통한 상승효과를 도모하기 위하여 이와 관련된 기업, 연구소, 대학, 기업지원시설 등을 일정지역에 집중시키는 항공우주산업 집적 활성화에 필요한 시책을 수립·시행하도록 하였다.

항공우주산업의 새로운 도약을 위한 법적 기반구축

항공우주산업은 자동차 및 조선 산업이 거의 포화상태에 이르고 있는 현 시점에서 차세대 국가발전을 견인할 수 있는 대표적 산업에 해당한다. 앞으로 10년 안에 우리나라의 항공우주산업의 국제적인 위상이 결정될 수밖에 없다. 항공우주산업에서 영원히 후발주자로 전락하지 않고, 선두주자로 선진국과 경쟁하기 위한 기반을 구축하기 위하여 현재 진행되고 있는 「항공우주산업개발촉진법」의 개정이 결정적인 기여를 할 것이다. ☞