

무인항공기의 사생활 침해에 대한 법적 대응 : 미국 정책·입법안 분석을 중심으로*

김선이**

목 차

- I. 들어가며
- II. 무인항공기 사생활 침해의 법적 분석
- III. 미국 무인항공기 사생활 침해의 대응방안의 분석
- IV. 국내 무인항공기 사생활 보호 정책의 시사점
- V. 마치며

* 본 논문은 국토교통과학기술진흥원 ‘민간 무인항공기 실용화를 위한 기반조성 연구’를 수행함에 있어서 항공안전기술센터로부터 수주하여 필자가 담당한 ‘무인항공기로 인해 발생하는 사생활보호 방안’에 관한 법률자문용역의 결과물임.

** 한국항공대학교 항공교통물류우주법학부 교수.

I. 들어가며

무인항공기는 조종사를 탑승하지 않고 지정된 임무를 수행할 수 있도록 제작한 비행체로서 독립된 체계 또는 우주·지상체계들과 연동시켜 운영 하는 기체이다.¹⁾ 무인항공기는 활용분야에 따라 다양한 장비(광학, 적외선, 레이더 센서 등)를 탑재하여 감시, 정찰, 정밀공격무기의 유도, 통신·정보중계 등의 임무를 수행하며, 폭약을 장전시켜 정밀무기 자체로도 개발되어 실용화되고 있어 향후 미래의 주요 군사력 수단으로 주목을 받고 있다.³⁾

이 같은 무인항공기의 경제발전의 가능성으로 인하여 정부(산업통상자원부)는 무인항공기가 세계 항공기 시장에서 우리나라가 항공 선진국과 어깨를 나란히 할 수 있는 분야로 창조경제 산업엔진 13대 프로젝트로 추진 중인 ‘틸트로터 무인항공기’를 포함하여 미래 항공기 기술개발에도 적극 지원할 것이라고 천명하였다.⁴⁾

무인항공기는 항공산업 발전의 블루오션이지만 이에 따르는 법적 분쟁 요소도 만만치 않다. 무인항공기의 가장 큰 이점이자 단점은 소형화에 있다. 작게 제작된 무인항공기는 고성능 카메라 및 센서에 기록되는 이착륙 및 운항노선 주변의 기록들을 피촬영자의 동의 없이 마음껏 촬영할 수 있는바 이에 대한 사생활 침해에 대한 우려가 있다.⁵⁾ 또한 무인항공기가 민간상용화 된다면 무분별한 사용으로 국민들의 사생활 침해발생이 공익을 목적으로 운영하는 무인항공기로 인한 사생활 침해 발생이 예상된다.

무인항공기로 인해 국민이 원치 않는 사생활 노출이 발생한다면 무인항공기 운영자들에게 손해배상책임이 발생할 수 있고, 이는 무인항공기산업 발전을 위해 고려되어야 하는 요소이다. 현재 무인항공기 산업을 주도하고 있는 미국에

-
- 1) 유승우/박종혁, “민간 무인항공기 인증인프라 구축 방안 연구”, 『항공진흥』, 제59호, 2012, 한국항공진흥협회, p. 46.
 - 2) 김종복, “국내 상업용 민간 무인항공기 운용을 위한 법제화 고찰”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제28권 제1호, 한국항공우주법학회, 2013, p. 17.
 - 3) 이영진, “무인항공기의 발전과 국제법적 쟁점”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제26권 제2호, 한국항공우주법학회, 2011, p. 4-5.
 - 4) 산업통상자원부 보도자료, “민간 무인기, 어군 탐지 등 해양사업 분야부터 개발 시작 - 원양 조업 용도 시범사업을 시작으로 무인기 산업 생태계 조성 본격 시동 -”, 2014년 10월 10일자.
 - 5) 정보통신산업진흥원, 『최신 ICT 동향』, 2014, p. 20.

서도 무인항공기 사생활 침해 관련 정책은 개발 중이며, 효율적인 대책 마련을 준비하고 있다. 유럽 집행위원회(EC)는 2014년 안으로 드론의 영향평가를 끝낸 다음 규제를 위한 최선의 방안을 마련하고 2015년 쯤 초안을 마련할 계획이다.⁶⁾ 그래서 본 연구에서는 무인항공기 사생활 침해로 인한 발생될 피해의 대책방안으로 미국 무인항공기 사생활 침해에 대한 정책을 분석하고자 한다.⁷⁾ 이러한 분석을 기반으로 무인항공기 사생활보호법안을 제시하고자 한다.

Ⅱ. 무인항공기 사생활 침해의 법적 분석

1. 사생활 침해의 개념

사생활의 개념은 개인의 사사로운 일상생활이며 이 같은 사생활을 보호할 수 있는 권리는 헌법상 인정되는 인간의 기본권이다. 「헌법」 제10조는 인간의 존엄과 가치 및 행복추구권과 제12조에서 신체의 자유, 제14조는 거주 자유, 제16조에서 주거의 자유, 제18조에서 통신의 자유, 제22조에서 학문과 예술의 자유, 제23조에서 재산권의 보장, 제36조에서 혼인 및 가족생활의 보호를 각 규정하고 있다.

「헌법」 제17조는 사생활의 비밀과 자유를 보장함으로써 개인의 인격형성과 자기주체성의 확립에 밀접한 관련을 갖는 사생활보호를 위한 일반규정을 두고 있다. 이 같은 사생활의 자유는 사생활의 자유로운 형성과 전개를 방해받지 않을 권리이다. 개인의 사생활은 타인이 개인이 형성한 사생활에 대한 정보를 허락 없이 알아서는 안 되며 사생활의 자유가 의미 있기 위해선 개인정보자기결정권이 보장되어야 한다는 견해가 있다.⁸⁾ 그래서 사생활의 자유는 개인정보자기결정권과 밀접한 연관을 가지며 개인정보자기결정권이 침해되는 경우 동시

6) 중앙공무원교육원, 「2022년 세계 시장 10% 점유를 위한 무인항공기(드론)산업 활성화 방안」, 2014, 6, p. 19.

7) 기존의 무인항공기 법정책연구는 몇까지 진행되었다.

8) 장영수, 「헌법학」, 제7판, 홍문사, 2012, p. 619.

에 사생활의 자유가 침해되는 되는 경우 양 기본권은 동시에 주장할 수 있다고 할 수 있다.⁹⁾

사생활의 비밀은 사생활을 공개당하지 아니할 권리 또는 자신에 관한 일정한 정보를 자율적으로 처리할 권한을 보장하는 것을 내용이다¹⁰⁾. 그래서 사생활의 비밀은 사생활정보에 대한 자기결정권과 다르지 않지만 사생활정보는 개인정보에 사생활영역 관련성이라는 개념이 추가된 것이다.¹¹⁾

2. 무인항공기 사생활 침해의 개념

무인항공기로 침해될 수 있는 국민의 권리는 일반적 인격권이다. 일반적 인격권은 「헌법」 제10조에서 도출할 수 있다, 이 같은 헌법상 권리는 인간으로서의 존엄과 가치를 부여하는 생명권·명예권·초상권 등을 포괄하는 권리이다. 무인항공기로 침해될 수 있는 국민의 권리는 일반적 인격권이며 무인항공기체에 장착된 고성능 광학카메라로 얼굴, 목소리를 촬영·녹음한 정보이다. 이러한 일반적 인격권은 초상권을 포함하며 허가 없이 국민의 외형을 무단 촬영하는 것으로 촬영행위 자체가 피촬영자의 초상권 침해라고 할 수 있다.

대법원은 초상권 침해에 대하여 은밀한 촬영과 함께 피초상자 본인도 촬영하는 것을 알 수 있었던 경우라도 피초상자 본인이 이의를 제기하지 않았다고 하여, 피초상자의 묵시적 승낙이 있다고 볼 수 없다고 하였다. 하지만 범죄수사 등을 목적일 경우에는 위법성이 조각된다는 것이 대법원의 입장이다.¹²⁾

9) 헌법재판소에 의하면 “개인정보자기결정권은 자신에 관한 정보가 언제 누구에게 어느 범위까지 알려지고 또 이용되도록 할 것인지를 그 정보주체가 스스로 결정할 수 있는 권리이다. 즉 정보주체가 개인정보의 공개와 이용에 관하여 스스로 결정할 권리를 말한다.” 2005. 5. 26. 9헌마513, 204헌마190(병합).

10) 대법원 1998. 9. 4. 선고 96다11327 판결.

11) K. Engisch (안범영/윤재왕 역), 「법학방법론」, 세창출판사, 2011, p. 96.

12) 대법원 1997. 9. 30. 선고 97다24207 판결.

3. 무인항공기 사생활 침해의 유형

(1) 침해의 유형

무인항공기로 인한 사생활 침해 유형은 몇 가지로 제시할 수 있다. 첫째, 사생활의 침입(Intrusion upon solitude or seclusion)이다.¹³⁾ 이러한 유형은 개인의 일상적이고 정상적인 사생활을 침해하여 불안이나 불쾌감 등을 유발하는 행위이다. 둘째는 난처한 사생활의 공개(Public disclosure of embarrassing private facts)이다.¹⁴⁾ 본 유형은 신문·잡지·영화·TV 등에 의하여 대중들에게 사생활이 공개되는 경우이며, 개인의 사생활과 관련된 일을 함부로 공표하거나 기타 사적인 사항을 공개하는 것에 의하여 발생하는 것이다. 셋째는 오해를 낳게 하는 표현(False light in the public eye)이다.¹⁵⁾ 본 유형의 프라이버시 침해는 허위나 과장된 사실의 공표를 통하여 일반 대중으로 하여금 개인에 관한 오해를 유발시키는 경우를 뜻하는 것이다. 넷째 성명·초상의 영리적 사용(Appropriation of one's name or likeness)이다.¹⁶⁾ 프라이버시 침해는 특정인의 성명이나 상호, 경력 등의 인격적 징표들을 영업적 이익의 확보를 위해 이용하는 것이다.

(2) 침해의 방법

무인항공기 상용화로 인하여 제기 되는 사생활침해 문제는 개인의 사적 영역에 속하는 얼굴이나 행동을 정부에서 촬영하고 이를 관리하는 것은 헌법이 보장하고 있는 인격권, 사생활 비밀과 자유 그리고 자기정보결정권 등을 침해할 수 있다. 무인항공기를 운영하여 촬영하는 것은 촬영지역과 운영방법 등에 따라 초상과 특정시간에 무엇을 하였는지에 대한 개인영상정보를 갖는 것이다. 이는 무인항공기 성능이 발전하게 된다면 더욱 침해가 심각해질 것이다. 예를 들어 무인항공기에 사용된 카메라의 성능 및 종류 그리고 작동 방법에 따라 사

13) Dana Schindelka, *The Tort of "Intrusion Upon Seclusion"* 2. Davis LLP 2012.

14) Mark G. Lichty and Jason P. Mangano, *COVERAGE FOR AN INVASION OF A RIGHT TO PRIVACY*, 77 Canadian Journal of Insurance Law November Volume 26, No. 6. (2008).

15) Robert H. Thornburg, *Florida Privacy Law: Potential Application of Intentional Tort Principles and Florida's Constitutional Right of Privacy as Safeguards to Governmental and Private Dissemination of Private Information*, 4 FLA. COASTAL L.J. 137, 152 (2003).

16) 30. Parks, 329 F3d 437 (6th Cir 2003).

생활 영역 내의 모습을 고화질로 녹화·저장이 가능하다.

무인항공기는 공익을 목적으로 사용된다면 여러 가지로 운용될 수 있다. 이를테면 공공부문에서는 교통법규위반 단속용·교통흐름 조사용·버스전용 차선 위반 단속용·쓰레기무단투기 단속용 등으로 활용할 수 있다. 그리고 방법을 목적으로 한 방법용과 수배차량 감지용·산림청이나 지방자치단체에서 설치한 산불감시용 등에 적극적으로 활용이 가능하다. 비록 공익의 목적으로 무인항공기를 이용할 수 있지만 무인항공기에 장착된 고성능 카메라에는 촬영목적 이상의 영상기록까지 남게 된다. 그래서 피촬영자는 자신이 원하지 않는 영상을 촬영자가 갖게 됨에 따라 이에 대한 불쾌감을 갖게 된다.

민간무인항공기는 주택, 사무실 등의 내·외부에 범죄예방 및 시설안전을 목적으로 설치·운영될 수 있으며 조선소·건설현장에서 근로 모니터링을 목적으로 활용이 가능하다. 민간에서 무인항공기를 활용하여 고층과 저층 빌딩을 방문하고 건물 내부를 촬영할 수 있다. 고성능의 카메라 기능은 이 같은 침해요소를 가중 시킨다고 할 수 있다. 사회적으로 문제되고 있는 몰래 촬영하는 것이 예상되기 때문에 이에 대한 대책이 필요하다.

〈그림 1〉 무인항공기 사생활 침해 유형



자료 : 유튜브 영상 “Always On - Molly Rant: don't overreact on drone privacy”
<http://www.youtube.com/watch?v=Jnv2F11khYg>.

Ⅲ. 미국 무인항공기 사생활 침해의 대응방안의 분석

1. 무인항공기 운영에 대한 미국연방항공청(FAA)의 규정

FAA는 무인항공기 관련법을 시행하기 위해 내부적으로 초안을 작성 후 심리하는 단계, 연방관보에 초안을 출판하는 단계, 공개 의견수렴기간을 거친 후 의견에 따라 수정하는 단계, 최종적으로 규정을 공표하는 단계로 세분화해서 진행한다.¹⁷⁾ FAA는 항공기를 유·무인 여부를 고려하지 않으며 해당 주체가 국가 또는 민간인지 여부로 분류한다. 국가항공기는 지역·주·연방의 공공기관에서 의해 운영되는 항공기를 의미하며, 민간항공기는 일반적으로 사기업·개인·기타 비정부기관에 의해 운용되는 항공기를 의미 한다.

사생활 보호와 항공안전은 무인항공기의 쟁점 중 별개의 문제이지만 어떻게 무인항공기가 운영되어야 하는지에 대한 방향을 제공한다. 미국의 유인·무인항공기의 운용에 대한 관리 규정에 따르면 부주의하거나 무모한 방법으로 타인의 생명·재산을 위태롭게 항공기를 운용한 것은 불법으로 규정하고 있다. 그리고 항공기는 엔진고장 발생 시 지상의 사람, 재산에 과도한 위험 없이 비상착륙을 할 수 있을 정도로 충분히 높은 고도에서 운용해야 한다.¹⁸⁾ 이러한 규정은 유·무인 항공기 모두 적용이 되는데 이를 준수하는 데 있어 의문이 들 수 있다. 예를 들자면 평화롭게 진행되고 있는 시위현장을 집행기관 또는 시위자가 군중과 인접한 저고도에서 무인항공기를 운용하는 경우라고 할 수 있다.

안전과 사생활간의 관계는 항상 항공기를 볼 수 있는 무인항공기의 운용자에 관한 규정과 밀접하다. FAA 현대화 개혁법(Modernization and Reform Act of 2012)의 Sec 334(c)(2)(C)에 따라 발부된 긴급 자격증명서에 따른 무인항공기의 규정 중에는 운용자의 시야 내에서의 운영이라는 제한사항이다. 2014년 8월부터 시행될 소형 민간 무인항공기에 관한 규정 또한 이러한 제한사항을 포함하

17) John Villasenor, Observations from Above: Unmanned Aircraft Systems and PrivacyHarvard Journal of Law & Public Policy Vol. 36, 2012, at. 470.

18) Kristie M. Greco, FAA Statement on Texas Equusearch UAS Court Decision, July 18, 2014, <http://www.faa.gov/news/press_releases/news_story.cfm?newsId=16674&cid=TW234>.

였다. FAA의 관점에서 볼 때 이러한 제한사항들은 기타 항공기를 감지하고 회피하는 것과 관련한 안전 문제와 시야에서 벗어난 무인항공기가 운용자와 교신이 끊어진 경우 생길 수 있는 문제에만 판단할 수 있으며 이는 사생활도 안전만큼의 중요성을 가지고 있다.

그렇다면 허가받은 시야 외 무인항공기 운용이 언제 그리고 어떤 상황일 때, 사생활에 영향을 끼치는지에 대한 분석이 필요하다.¹⁹⁾ 예컨대 집 앞의 거리에 있는 운용자가 자신의 시야 내에서 무인항공기로 뒷마당의 영상정보를 얻는 것은 쉬운 일이지만 이와 대조적으로 집의 뒤쪽 창문을 통해 시야를 유지하면서 무인항공기로 정원의 눈높이 정도의 영상정보를 얻는 것은 쉽지 않기 때문이다. 향후 몇 년 동안 FAA가 시야 내에서의 운용을 하도록 규정한다 해도 장기적으로는 특정 종류의 운용에 대해서는 규정을 완화할 것으로 판단된다.

무인항공기는 수색·구조 분야에 있어 큰 잠재력을 가지고 있는데, 이는 잠재적으로 사람이 살기 힘든 지역의 수십 킬로미터를 운용자가 빠르고 안전하게 조사할 수 있기 때문이다. 파이프라인, 장거리의 송전선, 그리고 기타 확장구조물에 대한 조사 또한 운용자가 무인항공기를 시야 외 운용을 할 수 밖에 없다. 감지 및 회피 기술이 발달할수록 일부 시야 외 운용방식이 허용될 것으로 예상된다. 이러한 FAA규정을 준수하는 무인항공기의 비행방식이 확대될수록 사생활 침해가 일어날 것으로 예상된다.

2. FAA 현대화 개혁법의 분석

미국은 FAA 현대화 개혁법 제331조에서 제336조에 걸쳐 무인항공기의 개념 및 안전에 관한 연구 등을 할 것을 규정하고 있다.²⁰⁾ FAA는 민간 무인기와 영공 통제 시스템 통합을 위한 1차 연간 로드맵(Integration of Civil Unmanned Aircraft Systems in the National Airspace System Roadmap)을 발표하고 6개 시범지역에서 사생활 보호를 위한 가이드라인을 마련하여 점차적으로 시행 예정

19) John Villasenor, *Ibid*, at 472.

20) Ajoke Oyegunle, DRONES IN THE HOMELAND: A POTENTIAL PRIVACY OBSTRUCTION UNDER THE FOURTH AMENDMENT AND THE COMMON LAW TRESPASS DOCTRINE, 376 COMMLAW CONSPECTUS, Vol. 21, 2013.

이다.²¹⁾ 이러한 로드맵은 무인항공기의 상업적 활용을 위한 확대 사용 및 개발 기준·기술·정책 등의 대략적인 개요를 갖고 있다.²²⁾

미국 의회는 2013년 초 상업용 무인기 사용이 늘어날 것을 고려해 FAA가 2015년까지 관련 규정을 마련해야 한다는 법안을 통과시켰다.²³⁾ FAA는 본 법안에 명시된 요건을 충족하기 위해 민간 무인항공기 시험 운행장소 6곳을 로드맵을 통하여 지정하였다.²⁴⁾²⁵⁾ 이 같이 시험장소를 확정된 이유는 미국 정부가 중동 지역에서 공격용 무인항공기를 사용하면서 인명피해를 발생시켰다는 비판을 받았기 때문이다.²⁶⁾

현재 미국 무인항공기산업은 사법당국과 일부 대학 등 80개 안팎의 기관에서 FAA의 허가를 받아 범죄자 추적이나 연구 목적으로 무인기를 운영하고 있으며²⁷⁾ FAA가 무인기의 상업적 사용을 허가한 사례는 2013년 8월 정유회사 (Beyond Petroleum : BP)에 알래스카 인근 해역조사를 목적을 갖고 있는 무인항공기 2종의 운영허가를 내준 것이다. FAA는 미국 경제발전을 위한 무인항공기사업의 확대를 위하여 영공 통제시스템은 유동적이며 앞으로 15년간 많은 발전이 있을 것으로 전망하고 있으며, 2013년까지 무인항공기의 사생활 침해에 대하여 연내 예정된 상업용 민간 무인기 시험운행 지역선정과 관련해 해당 규정을 예정하고 있다.²⁸⁾

그러나 FAA는 상업적 무인기를 영공 운영하기 위해 사생활 침해의 우려를 염려하고 있다. 사생활 침해와 공권력 남용 등의 우려로 메릴랜드 등 일부 주에서는 경찰의 무인기 사용을 규제하기 위한 법안을 마련 중이다. 콜로라도의 한 마을에선 사냥꾼들이 무인기를 격추시킬 수 있는 권한을 부여하는 것을 고려중

21) FAA, Integration of Civil Unmanned Aircraft Systems (UAS) in the National Airspace System(NAS) Roadmap, 2013, at 11.

22) Ibid. at. 13.

23) Washingtontimes, "Drones over U.S. get OK by Congress", Tuesday, February 7, 2012.

24) FAA, at 15.

25) 시험운행 장소 6곳은 North Dakota Department of Commerce, Griffiss International Airport (NY), State of Nevada, University of Alaska, Texas A&M University Corpus Christi, Virginia Polytechnic Institute & State University이다. 자세한 내용은 FAA 홈페이지를 참조 바람<https://www.faa.gov/uas/legislative_programs/test_sites/>.

26) 박창석, "미국의 무인항공기 활용과 규제에 관한 연구", 『한양법학』, 제47권, 한양대학교 법학연구소, 2014, p. 269.

27) Alissa M. Dolan/Richard M. Thompson II, Integration of Drones into Domestic Airspace: Selected Legal Issue, Congressional Research Service, 2013, at 12.

28) Graham Warwick, FAA Type Certifies First UAV For Commercial Ops, Aviation week, July 26, 2013.

이다. 앞서 언급한 바와 같이 미국은 2015년 까지 무인 항공기 관련법을 개정해 민간에서의 기술 활용을 활성화할 계획을 갖고 있다. FAA는 무인기 시험운행지역 6곳은 해당 주법에 따라 사생활 보호 대책을 마련할 예정이다. 또한 제반 규정이 만들어져 상업용 민간 무인기의 국내 운영이 전면 허용되기 전까지 무인기 운영자들은 사용허가를 받아야 한다.²⁹⁾

3. 미국 무인항공기 사생활 침해 예방 법안의 분석

(1) 미국 연방법안 도입 목적

미국은 2013년에 드론에 대한 소비자의 개인정보보호를 위한 보안 및 감시에 대한 법안을 상정하고 있다. 본 법안들은 미국 의회에서 무인항공기(드론)에 대한 규제 목적을 담고 있는 법안이며, 이는 군용 무인항공기와 민간 무인항공기 모두에 적용된다. FAA는 무인항공기 시험지역에서 개인정보보호에 요구되는 사항을 받아들이는 것을 언급하였으며, 구체적인 내용은 개인정보의 수집·저장에 대한 제한을 분석하였다. 이는 의회에서 무인항공기 사용에 따른 문제점이 복잡하다는 것을 보여준다. 아래의 소개하는 미국의 법안을 국내 무인항공기 사생활보호법 개정 및 제정에 참고할 수 있다.

(2) 법안의 내용

1) '2013년 무인항공기 개인정보보호 및 공개법(안)'의 분석³⁰⁾

본 법안은 미국 상원의원인 에드워드 존 마키(Edward John Markey)가 제안한 입법안이다. FAA의 FAA 현대화 개혁법의 2015년 공공무인항공기와 민간용 무인항공기 시스템을 통합하기 위한 정책을 마련하기 위하여 제시되었다. 무인항공기시스템은 군사 및 보안 조직에 의해 해외에서 독점적으로 사용하였다지만 정부를 포함한 민간에서 무인항공기 사용에 대한 요청이 많았기 때문에

29) Bart Elias, Pilotless Drones: Background and Considerations for Congress Regarding Unmanned Aircraft Operations in the National Airspace System, Congressional Research Service, 2013, at 6.

30) 법안명은 'the Drone Aircraft Privacy and Transparency Act of 2013'이며, 해당 원문은 다음의 웹사이트 주소를 참고 바람. <<https://www.govtrack.us/congress/bills/113/hr1262/text>>.

무인항공기 사용에 관한 법안이 필요하게 된 것이다. 무인항공기 사업은 연방, 주 및 지방정부에 의해 상용화 되어 빠르게 성장하고 있으며 무인항공기의 기술적 진보는 경제발전의 원동력으로 예상되고 있다.

〈표 1〉 입법안 주요 목차

1. Short title(법명)
2. Findings(입법 이유)
3. Guidance and limitations regarding unmanned aircraft systems (무인 항공기 시스템에 대한 지침 및 제한 사항)
337. Privacy study and report(개인정보 연구 및 보고)
338. Rulemaking(입법)
339. Data collection statements and data minimization statements (개인정보 수집과 제한)
(a) In general(일반조항)
(b) Data collection statement(개인정보 수집)
(c) Data minimization statement(개인정보 수집의 제한)
340. Disclosure of approved certificates, licenses, and other grants of authority (개인정보 수집에 대한 승인 인증서, 자격 및 권한의 공시)
(a) In general(일반조항)
(b) Deadline(기한)
341. Warrants required for generalized surveillance(감시에 대한 권한)
(a) In general(일반조항)
(b) Exceptional(예외조항)
4. Enforcement(시행조항)
(a) Prohibited conduct(금지조항)
(b) Enforcement by Federal Trade Commission(연방 통상위원회에 의한 시행)
(c) Actions by States(국가배상)
(d) Private right of action(개인권리의 행사)
(e) Suits against governmental entities(정부기관에 대한 소송)
(f) License revocation(자격 박탈)
(g) Violations(위반)
(h) Definitions(정의)
5. Model aircraft provision(모형항공기의 공급)

본 입법안은 FAA 현대화 개혁법의 “Subtitle B—Unmanned Aircraft Systems”에 내용을 추가하여 개설하는 것이다. 입법안 제337조에서 제339조까지는 개인정보보호에 관한 연구와 개인정보수집을 제한하는 내용으로 구성되어 있다.

제337조에서는 교통부 장관(Secretary of Transportation), 상무 장관(Secretary of Commerce), 연방통상위원회의 의장(Chairman of the Federal Trade Commission)과 국토 안보부의 개인정보보호책임자(hief Privacy Officer of the Department of Homeland Security)와 협의하여, 무인항공기로 인한 개인정보 보호원칙의 위반 가능성에 대한 잠재적인 위협에 대한 방안을 수립할 것을 규정하고 있다.

제338조는 FAA 현대화 개혁법 332(b)(1)항에서 요구되는 입법절차에 관한 사항과 최종 규정에서 요구된 규칙 제정에 대하여 교통부 장관은 영공의 무인항공기의 통합이 개인정보보호원칙을 준수하였는지 확인하는 절차를 수립해야 하는 것을 규정하고 있다.

‘제339조 개인정보의 최소수집정책’은 본 입법안에서 가장 핵심이라고 할 수 있다. ‘제339조 (a) 일반규정’ 중 (1)에서는 무인항공기 운영에 대한 신청자는 개인정보 보호 원리에 따라 무인항공기 시스템을 운영할 것을 개인정보 수집정책의 요건에 따라 합리적으로 확신을 제공할 수 있도록 개인정보를 수집하여야 한다고 규정하고 있다. 그리고 제339조 (b)는 개인정보 수집정책은 무인된 항공기 시스템과 관련해 개인정보수집 정책을 포함하는 것을 규정하고 있다. 세부적으로는 ① 무인항공기에 대한 개인 또는 단체의 사용허가, ② 지정된 지역에서의 무인항공기의 사용, ③ 무인항공기의 운영 기간, ④ 무인항공기의 개인 또는 단체에 대한 개인정보의 수집 가능 여부, ⑤ 개인정보가 수집된 경우에 수집정보 당사자의 신청이 받아들여지면 관련 개인정보를 삭제하거나 수정해야 한다. 한편 ‘제339조 (C) 최소한의 개인정보 수집 정책’은 무인항공기 관련 법의 집행기관 및 하청업체 등은 본 조항에서 규정된 개인정보 최소화 사항을 준수하여야 하는 것을 규정하고 있다. 세부 내용으로는 무인항공기 운영 허가 와 관련이 없는 범죄수사에 대한 개인정보 수집의 최소화하는 것과 무인항공기로 수집된 개인정보는 범죄수사의 목적과 관련이 없는 정보는 폐기해야 하는 의무이다. 또한 개인정보를 폐기하는 방안에 대한 절차를 수립해야 한다.

제340조는 무인항공기 승인 인증서, 면허증 및 권한 부여의 공개에 대하여 규정하고 있다. (a) 일반조항에서는 연방 항공국의 관리자는 검색 가능한 형식으로 연방 항공국의 공용 인터넷 웹 사이트에서 아래의 사항을 사용할 수 있도록 해야 함을 규정하고 있다. 세부적으로 (1) 무인항공기 운영승인 증명서, 면허증, 또는 각 무인항공기 운영에 대한 권한에 대한 인증서, 면허증을 부여하거나 무인항공기 운영에 대한 권한을 부여할 수 있다고 규정하고 있다. 또한 무인항공기의 운영과 관련된 정보를 언제 어디서든 제공될 수 있도록함을 규정하고 있다.

제341조는 일반적인 감시를 위한 목적의 승인을 규정하고 있다. (a) 일반 조항에서는 개인 또는 단체는 무인항공기를 이용하여 보호 활동을 위한 목적으로 사용할 수 없으며 다른 기관에 의해 수집된 무인항공기 관련 개인정보를 사용할 수 없다. 그리고 영장에 따라 형사 절차의 연방규칙에 설명된 절차를 사용하는 목적을 제외하고 또는 법집행기관과 정보제공의 목적으로도 사용할 수 없다. 이는 관할 법원에 의하거나 1978년에 제정된 외국정보원 감시법을 준수해야 함을 규정하고 있다.

2) ‘2013년 미국 개인정보보호법(안)’의 분석³¹⁾

본 법안은 공화당 하원의원인 테드 포(Ted Poe)가 제안한 입법안이다. 본 법안은 미국의 국경 내에서 무인항공기의 정부 및 민간 사용을 규제하는 법안으로 위에서 언급한 마키 법안보다 무인항공기의 정부 사용에 훨씬 더 초점을 맞추고 있다. 무인항공기를 운영하는 공공기관은 무인항공기로 수집한 해당 정보를 공공의 목적으로 식별하는 것에 합리적이다. 예컨대 범죄수사를 목적으로 무인항공기를 사용할 때 정보의 사용, 수집 및 보유 제한을 사전적으로 규제하여 침해를 최소화 시켰다.

본 법안은 조항의 위반에 대한 결과를 상세히 규정이 포함되어 있다. 무인항공기 사용기관의 고의와 과실에 따른 사항에 대하여 징계 조치를 취할 수 있으며 이를 수사하기 위한 내부 조사를 요구할 수 있다. 정부기관은 무인항공기를

31) 법안명은 ‘The Preserving American Privacy Act of 2013’이며, 해당 원문은 다음의 웹사이트 주소를 참고 바람. <<https://www.govtrack.us/congress/bills/113/hr637/text>>.

운영하는 경우 수집된 정보 중 폐기되어야 하는 사항에 대하여 규정하고 있다. 또한 정부의 무인항공기 사용에 강력한 사법적 권한·감독을 제공하여 수집된 정보가 제한된 사용 목적 부여하였다. 본 법안은 정부의 무인항공기 운영에 대하여 주로 초점을 맞추고 있지만, 이는 민간 무인항공기가 타인에게 피해를 주는 것 또한 금지하고 있다.

〈표 2〉 입법안 주요 목차

3119a. Definitions(정의)
3119b. Use of public unmanned aircraft systems (공공 무인 항공기 시스템의 사용)
3119c. Use of covered information as evidence.(증거로 해당 정보의 사용)
3119d. Administrative discipline(행정 지침)
3119e. Reporting(보고 체계)
3119f. Private use of unmanned aircraft systems (무인 항공기 시스템의 개인 사용)
3119g. Application with other Federal laws.(다른 연방 법률에 응용 프로그램)
3119h. Ban on weaponization(무기화에 금지)
3119i. Rule of construction regarding State laws on unmanned aircraft system usage (무인항공기 시스템 사용에 대한 주 법률에 대한 해석원칙)

본법의 특수한 점은 미국 연방법전 Part II of title 18 chapter 205장 이하에 법안을 개설하는 것이다.³²⁾ 연방법전 Part II of title 18 chapter 205A장에 ‘무인항공기의 사용’이라는 장명을 달고 이하를 제정하는 방식을 취하고 있다. ‘3119a. 정의 조항’에는 관할법원, 대상정보, 정부기관, 공공 무인항공기 시스템, 적용 범위, 무인항공기 시스템의 개념에 대하여 규정하고 있으며 에드워드 마키 상원의원 법안과 동일하게 FAA 현대화 개혁법 제331조를 준용하고 있다.

‘3119b. 공용 무인항공기 시스템의 사용’은 정부기관은 본법에 따라 공용 무인항공기시스템을 운영해야함을 규정하고 있다. 그리고 무인항공기를 운영하여 수집된 정보의 수집은 최소(Minimization)로 할 것을 규정하고 있다. ‘(c) 데이터 수집 정책 필요’는 제1호에서 영공에서 공용 무인항공기 시스템을 작동 또는 자격 인증을 위한 신청 등을 하려면 법무부 장관에게 법무부 장관에 정보

32) “18 U.S. Code Chapter 205 - SEARCHES AND SEIZURES”는 18 U.S. Code Part II - CRIMINAL PROCEDURE에 속하며 원문은 <<http://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/part-II/chapter-205>>을 참고 바람.

수집정책을 제출하여야함을 규정하고 있다. 그리고 제2호는 무인항공기 운영 신청자는 개인정보 수집정책에 대한 개정 정보를 법무부 장관에게 제출해야 하는 책임에 대한 규정이며, 제3호에서는 법무부 장관은 운영자의 활동이 위 제1호에서 요구되는 개인정보 수집정책의 내용을 위반하는 경우에는 교통부 장관은 영공에서 무인항공기시스템을 조작할 인증서 또는 자격증을 취소할 수 있다는 규정이다. 제4호는 이 법이 시행된 6개월 후에 검찰 총장은 개인정보를 관리하는 규정을 발급하며, 이는 인증서 또는 자격증과 영공 내에서 운영하는 공공 무인항공기시스템에 관련한 개인정보 수집정책에 대하여 공개적으로 열람 할 수 있음을 규정하고 있다.

‘3119c. 개인정보의 증거로서의 사용’은 ‘(a) 일반규정’규정에서 정부 기관이 공용 무인항공기 시스템의 작동에 의해 해당 정보를 수집하였을 때 해당정보는 이 법에 따라 재판의 증거로 사용될 수 있다. 기관은 법원, 대배심, 경찰, 규제 기관, 입법위원회, 미국의 정부기관, 정치적 소속기관 등으로 규정하고 있다. 일반적으로 무인항공기의 사용은 법 집행 목적을 위한 사용은 금지되지만, ‘(c) 예외조항’으로서 정부기관은 공공무인항공기시스템을 운영할 수 있으며 아래 같은 사항에서 법 집행 목적을 위해 동작에 의해 취득한 해당 정보를 예외적으로 공개 할 수 있고 규정하고 있다. 특히 ‘(1) 영장과 관련한 사항’은 관할 법원에서 발급 한 영장에 따라 사용, 수집, 공개를 하여함과 동시에 집행영장이 발행된 뒤 10일 후에 정부기관은 영장의 사본은 청구할 수 있으며 이러한 통지는 진행 중인 중대 범죄 또는 국가안보를 위태롭게 하는 경우를 제외하고, 법원은 정부 기관의 요청에 따라 통보가 지연 시킬 수 있다고 규정하고 있다. 이외에도 (2) 실행, (3) 미국의 국경지역의 사용, (4) 동의, (5) 비상경고, (6) 영장 또는 법원 명령을 받지 못한 경우에 대하여 규정하고 있다.

‘3119d. 행정 지침’은 법원이나 해당 부서 또는 기관이 정부 기관이 이 법의 규정을 위반했다고 판단하면, 법원이나 해당 부서 또는 기관이 위반할 상황 또는 수사관 또는 직원에 대하여 고의적으로 위반한 것으로 적용함을 규정하고 있다. 그리고 정부기관은 의사 결정 또는 법원이나 해당 부서 또는 기관의 사본을 수령하면 해당 직원에 대한 징계조치에 대한 영장 발급여부를 확인하는 절차를 시작해야 한다. 이러한 규정을 위반할 시에는 만약 관련 부서 또는 기관의

장은 징계 조치에 대하여 영장을 발급하지 않는다면 총감독관은 부서 또는 기관에 관한 관할 감찰을 통보해야 하며 그러한 결정에 대한 목적을 제시해야 함을 규정하고 있다.

‘3119e. 보고’는 매년 1월에 전년도 동안 공공 무인항공기 운영에 대하여 연방판사는 영장을 발급할 수 있음을 규정하고 있다. 또한 법원행정처에 영장을 발급을 거절한 것에 대하여 보고하여야 한다. 그리고 매년 3월 법무부장관에 의해 지정된 검찰총장 또는 국가의 주요 지방 검사 또는 국가의 정치적 산하 기관을 위해 검사장이 법원행정처에 보고해야 한다.

‘3119f. 무인항공기 시스템의 개인사용’은 무인항공기 시스템의 개인사용은 불법적으로 무인항공기운행을 고의적으로 집안에 침입하지 않고 운영하는 경우를 규정하고 있다. 예컨대 분별 있는 사람에게 매우 무례하게 하거나 사진을 찍거나, 음성을 녹음하거나, 타인과 가족활동의 영상(映像)에 대해 무인항공기 시스템을 사용하여 시각 및 청각 정보를 수집하는 것이다.

‘3119g. 다른 연방 법률에 응용’은 본 입법안의 수정, 제한, 또는 미국연방법전 1119장의 운영을 대신하는 것으로 해석 할 수 없다. ‘3119h. 무인항공기의 무기화의 금지’는 미국의 영공 내에서 어떠한 조사행위나 수사관이나 개인이 무인항공기를 무장하는 것은 불법이다. ‘3119i. 무인항공기 시스템 사용에 대한 주 법률에 대한 해석 원칙’은 본 법안에서 국경 내에서 무인항공기를 운영하는 것에 대하여 모든 국가의 법에 우선하는 것으로 해석되지 않는 것을 규정하고 있다.

IV. 국내 무인항공기 사생활 보호 정책의 시사점

1. 규율 총론

현행 항공관련법 중에서 무인항공기에 특화된 법은 없다. 때문에 무인항공기 사생활 침해에 따른 법적규율 방안은 현행법 중 ① 민법과 개인정보보호법의 적용을 하는 것이 가장 유력하다. 그리고 ② 무인항공기특별법 제정 후 사생활

보호조항 개설하는 방안과 이것이 여의치 않다면 ③ 현행 항공관련법 중 사생활 보호조항을 개설하는 방안과 ④ 무인항공기 사생활보호 가이드라인을 마련하는 방안을 제시할 수 있다.

미국처럼 FAA 현대화 개혁법상 무인항공기 안전에 관한 조항이 있어서 이와 관련한 사생활보호 조항을 개설하는 방안을 고려할 수 있지만 우리 항공법에는 무인항공기 사생활보호에 관한 규정이 없기 때문에 무인항공기 사생활보호법(안)을 제시할 수 있다. 현재 국내에 많은 법들이 산재하고 있어서³³⁾ 새로운 법안을 제시하는 것은 법적 안정성을 해할 수 있지만 국민들의 안전한 삶을 위해서 법을 제정하는 것은 피할 수 없는 일이다. 현재 국민 개인정보보호를 위해서 개인정보보호법이 시행 중이지만 막상 무인항공기 관련 사생활 침해가 발생했을 때 무인항공기의 특수성에 대한 개인정보보호법을 적용하기가 녹록치 않을 것이다. 그렇기 때문에 미국 입법안과 개인정보보호법을 참고하여 무인항공기의 사생활 침해를 대비한 사생활보호법이 필요하다.

2. 무인항공기 사생활보호법(안)의 제시

(1) 제정 목적

무인항공기가 국내에서 상용화되면 국민 사생활의 유출 등이 발생할 것이 예상됨에 따라 안전하고 신뢰받는 무인항공기를 사용하기 위해 공공·민간을 포괄하는 「무인항공기 사생활보호법(안)」을 마련할 필요가 있다. 입법안의 주요 내용은 무인항공기를 사용하는 공공·민간기관에 적용하는 것이다. 무인항공기를 사용하는 정부기관과 민간기업에 적용 되며, 무인비행장치에 기록되는 개인영상정보 등을 보호대상에 포함한다. 무인항공기로 수집된 영상정보의 보호 기준 규정함과 동시에 수집·이용·제공은 정보주체 동의, 법률 규정, 법령상 의무나 계약 이행 등 일정한 기준에 해당될 때에만 허용되는 내용이며, 특히 개인정보의 수집·이용, 제공, 목적 외 이용·제공의 각 단계별로 보호수준 차등화하며 목적 달성 등으로 불필요한 경우에는 복구·재생되지 않도록 과기해야 하는 것을 내용으로 하고 있다.

33) 현행법령의 숫자는 4,418개이다. 법제처, <<http://www.moleg.go.kr/lawinfo/status/statusReport>>.

(2) 법안 개요

무인항공기 사생활보호법(안)은 무인항공기로 인한 국민의 영상정보의 수집 및 오용으로부터 사생활 등을 보호함으로써 국민 권리와 이익의 증진과 존엄과 가치를 구현하기 위함이다. 본 법안에서 쓰이는 용어는 「항공법」 제2조 제28호의 무인비행장치이며 무인항공기를 일정한 공간에 지속적으로 비행되어 사람 또는 사물의 영상 등을 촬영하거나 이를 유·무선망을 통하여 전송하는 장치가 설치된 원격 조정하는 항공기로 정의할 수 있다.

무인항공기로 수집된 영상정보는 정보주체에 관한 정보로서 영상 등을 통하여 개인을 알아볼 수 있는 정보이며, 개인정보보호법상 정보주체로서 판단할 수 있는 정보이다.³⁴⁾ 무인항공기는 공익을 위한 목적은 물론 민간 상용화가 될 것이기 때문에 무인항공기의 운영자는 업무를 목적으로 영상정보파일을 운영하기 위하여 스스로 또는 다른 사람을 통하여 영상정보를 처리하는 공공기관, 법인, 단체 및 개인 등을 뜻한다고 할 것이다.

현재 항공기를 관할하고 있는 부처는 국토교통부이기 때문에 무인항공기에 대하여 국토교통부가 통제할 것으로 예상된다.³⁵⁾ 그래서 국토교통부는 무인항공기 영상정보의 목적 외 수집·오용 등에 따른 피해를 방지하여 정보주체의 사생활 보호를 도모하기 위한 대책을 마련해야 할 것이다. 국토교통부는 무인항공기 사생활 보호계획을 수립하기 위해 정보주체의 사생활 보호와 권익 보장을 위하여 국토교통부 장관은 사생활 보호정책을 관계 중앙행정기관의 장과 협의

34) 2013년 무인항공기 개인정보보호 및 공개법을 참고하자면 아래와 같다.

제337조 개인정보보호정책 연구 및 보고

(c) 정의

이 법에 쓰이는 용어의 의미는 아래와 같다.

(1) ‘개인정보보호’의 의미는 개인정보의 수집, 정보공개, 개인 혹은 집단의 개인정보보호를 의미한다.

(2) 개인정보보호원칙은 1980년 9월 23일의 OECD 권고의 부속서인 프라이버시 보호와 개인정보의 국제적 유통에 관한 지침의 원리를 의미한다.

(3) 법의 집행에 관한 용어의 의미는 아래와 같다.

(A) 미국 내 어떠한 정부나 정당도 범죄를 수사하거나 범죄자를 체포하기 위한 법에 의한 권한을 부여한다.

(B) 모든 기업 또는 개인은 법에 규정된 기소 또는 범죄의 기소에 협조해야 한다.

35) 무인항공기 개인정보보호 및 공개법(안) 제338조에서도 “332(b)(1)항에서 요구되는 입법절차에 관한 사항과 최종 규정에서 요구된 규칙제정의 내용은 교통부 장관은 영공의 무인항공기의 통합이 개인정보보호원칙을 준수하였는지 확인하는 절차를 수립해야 한다.”고 규정하고 있다.

하에 작성하여 사생활보호위원회에 제출하고 위원회의 심의·의결을 거쳐 시행해야 한다.³⁶⁾

무인항공기 영상정보의 수집·이용은 무인항공기 운영자는 정보주체의 동의를 받을 때에는 몇 가지 사항을 정보주체에게 알려야 하며 동의를 얻어야 할 것이다. 이는 무인항공기 영상정보의 수집·이용의 목적, 수집하려는 무인항공기 영상정보의 항목, 무인항공기 영상정보의 보유 및 이용 기간, 정보주체의 의견 수렴 여부, 동의를 거부할 권리가 있다는 사실 및 동의 거부에 따른 불이익이 있는 경우에는 불이익에 관한 내용이다.³⁷⁾

무인항공기로 수집된 영상정보의 파기는 무인항공기 운영자는 보유기간의 경과, 영상정보의 처리 목적 달성 등 영상정보가 불필요하게 되었을 때에는 지체 없이 그 영상정보를 파기하여야 한다. 무인항공기의 운영이 제한되는 경우는 정보주체가 사용하는 불특정 다수가 이용하는 목욕실, 화장실, 탈의실 등 정

36) 2013년 미국 개인정보보호법(안)을 참고하자면 아래와 같다.

3119b. 공용 무인항공기 시스템의 사용

(a) 적용

정부기관은 본법에 따라 공용 무인항공기시스템을 운영해야한다.

(b) 최소사용

공공 무인항공기시스템을 통하여 수집된 해당정보에 대하여 정부기관은 최소한의 정보를 수집하여야 하며 이를 활용해야 한다.

(c) 데이터 수집 정책 필요

(1) 영공에서 공용 무인항공기 시스템을 작동 또는 자격 인증을 위한 신청 등을 하려면 법무부 장관에게 정보수집정책을 제출하여야한다

(A) 공용 무인항공기 시스템이 사용 목적

(B) 공용 무인항공기 시스템의 개인정보를 수집 할 수 있는지 여부

(C) 수집 된 정보가 사용되는 기간

(D) 국민의 의견의 수렴 여부

(E) 공용 무인항공기 시스템의 안전하고 적절한 동작을 정부 기관이 책임을 부담하는지 여부

(F) 공용 무인항공기 시스템의 작동을 허가에 대한 권한이 누구에게 있는지 여부

(G) 범죄의 수사와 관련이 없는 개인정보의 수집을 금지하고, 범죄의 수사와 관련이 없는 개인정보의 폐기에 대한 사항

(H) 정부 기관을 위해 적용 가능한 감사 및 감독 절차와 그들의 개인정보 수집정책의 범위 내에서 허가 된 사항만 무인항공기 시스템을 사용하고, 데이터 최소화 정책을 준수해야 한다.

37) 무인항공기 개인정보보호 및 공개법(안) 제339조는 개인정보의 최소 수집 정책에 대하여 아래와 같이 규정하고 있다.

(C) 최소 개인정보 수집 정책

(1) 개인정보 수집 정책은 각각 정부기관, 계약자 또는 하청 업체 등이 준수하여야 한다.

(A) 무인항공기 운영 허가와 관련이 없는 범죄수사에 대한 개인정보 수집의 최소화

(B) 무인항공기로 수집된 개인정보는 범죄수사의 목적과 관련이 없는 정보는 폐기해야 한다.

(C) 개인정보를 폐기하는 방안에 대한 절차를 수립해야 한다.

보주체의 사생활을 현저히 침해할 우려가 있는 장소의 내부를 볼 수 있도록 무인항공기를 운영하여서는 안 된다고 할 것이다. 무인항공기 업무위탁에 따른 영상정보의 처리 제한은 무인항공기 운영자가 제3자에게 영상정보의 처리 업무를 위탁하는 경우에는 법률상 규정된 문서에 의하여야 한다. 법률상 규정된 내용이란 위탁업무 수행 목적 외 영상정보의 처리 금지에 관한 사항이며, 영상정보의 기술적·관리적 보호조치에 관한 사항이라고 할 수 있다.

무인항공기 영상정보의 열람은 정보주체는 무인항공기 운영자가 처리하는 자신의 영상정보에 대한 열람을 요구할 수 있으며 영상정보의 정정·삭제는 자신의 영상정보를 열람한 정보주체는 무인항공기 운영자에게 영상정보의 정정 또는 삭제를 요구할 수 있다.

무인항공기 사생활침해로 발생한 법적 분쟁을 조정하는 위원회도 필요하다. 이 같은 무인항공기 사생활 침해 분쟁조정위원회는 분쟁조정 신청을 받은 날부터 60일 이내에 이를 심사하여 조정안을 작성하여야 한다. 분쟁조정위원회는 분쟁조정 신청을 받았을 때에는 해당 분쟁의 조정을 위하여 필요한 자료를 분쟁당사자에게 요청할 수 있다. 이 경우 분쟁당사자는 정당한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다. 만일 무인항공기 사생활 침해 소송이 발생한다면 개인 및 단체소송의 대상 등은 무인항공기 영상정보처리자가 개인 및 집단분쟁조정을 거부하거나 집단분쟁조정 결과를 수락하지 아니한 경우에는 법원에 권리침해 행위의 금지·중지를 구하는 소송을 제기할 수 있다고 할 것이다.

무인항공기로 수집된 영상정보 중 국가안전보장과 관련된 정보 분석을 목적으로 수집 또는 제공 요청되는 영상정보나 공중위생 등 공공의 안전과 안녕을 위하여 긴급히 필요한 경우로서 일시적으로 처리되는 영상정보, 언론사, 종교단체, 정당이 각각 취재·보도, 선교, 선거 입후보자 추천 등 고유 목적을 달성하기 위하여 수집·이용하는 영상정보는 예외적으로 수집이 허용된다고 해야 할 것이다. 만일 무인항공기 사생활 침해에 관한 내용을 위반하면 무인항공기 면허를 취소할 수 있을 것이다. 이는 국토교통부 장관이 취소 권한을 행사할 수 있을 것이다.

〈표 3〉 무인항공기 사생활보호법(안) 목차

제1장 총칙	제1조(목적) 제2조(용어의 의미) 제3조(사생활 보호의 기본원칙) 제4조(국토교통부의 책무)
제2장 무인항공기 영상정보 보호정책의 수립	제5조(무인항공기 사생활 보호위원회) 제6조(무인항공기 사생활 보호계획) 제7조(시행계획) 제8조(자료제출 요구 등) 제9조(무인항공기 영상정보 보호지침)
제3장 무인항공기 영상정보의 최소 수집	제10조(무인항공기 영상정보의 수집·이용) 제11조(무인항공기 영상정보의 이용·제공 제한) 제12조(무인항공기 영상정보의 수집 출처 등 고지) 제13조(무인항공기 영상정보의 파기) 제14조(무인항공기의 운영 제한) 제15조(무인항공기 업무위탁에 따른 영상정보의 처리 제한) 제16조(무인항공기 영상정보취급자에 대한 감독)
제4장 무인항공기 영상정보의 관리	제17조(무인항공기 영상정보 처리방침) 제18조(무인항공기 영상정보 보호책임자의 지정)
제5장 정보주체의 권리 보장	제19조(무인항공기 영상정보의 열람) 제20조(무인항공기 영상정보의 정정·삭제) 제21조(손해배상책임)
제6장 무인항공기 사생활침해 분쟁조정위원회	제22조(설치) 제23조(처리기간) 제24조(자료의 요청 등)
제7장 무인항공기 사생활 침해 소송	제25조(개인 및 단체소송의 대상 등) 제26조(민사소송법의 적용 등)
제6장 보칙	제27조(적용의 일부 제외) 제28조(무인항공기 면허의 취소)
제7장 벌칙	제29조(벌칙) 제30조(과태료)

V. 마치며

해외 항공기술의 선진국에서는 무인항공기가 미래의 항공산업의 발전의 핵심요소로 예상하고 국가 정책적으로 많은 투자를 하고 있다. 우리나라에서도 국토교통부·산업통상자원부에서 연구개발이 활발히 진행 중이다. 그러나 무인항공기는 동전의 양면처럼 사생활 침해의 요소도 갖고 있다. 무인항공기의 운영으로 인하여 국민이 원치 않는 사생활 노출로 인하여 발생된 정신적·신체적 위험요소는 무인항공기 운영자들에게 손해배상책임이 발생할 수 있는 것이다. 현재 무인항공기 산업에서 가장 앞선 미국에서도 무인기 관련 정책은 개발도상에 있기 때문에 사생활 침해의 대책 마련에 고심하고 있다.

무인항공기에 관련한 법이 시행되고 있지 않기 때문에 무인항공기 사생활 침해에 따른 법적규율 방안에 대하여 몇 가지를 제시하였지만 분명한 것은 무인항공기로 인한 사생활 침해가 발생할 것이라는 것을 예상할 수 있다는 점이다. 그래서 강구할 수 있는 모든 법적 대책을 마련하는 것이 필요하다고 하겠다.

본고에서는 미국과 같이 무인항공기 사생활 보호를 도모하기 위해 무인항공기 사생활보호법(안)을 제시하였다. 현재 시행 중인 법이 많기 때문에 새로운 법안을 제시하는 것은 법적 안정성을 해할 수 있지만 국민들의 안전한 삶을 위해서 법을 제정하는 것은 피할 수 없는 일이다. 개인정보보호법이 시행 중이지만 무인항공기 관련 사생활 침해가 발생했을 때 무인항공기의 특수성에 대한 개인정보보호법을 적용하기가 녹록치 않을 것이기 때문에 미국 입법안과 개인정보보호법을 참고하여 무인항공기의 사생활 침해를 대비한 사생활보호법을 제시하였다.

참고문헌

<국내문헌>

- 김종복, “국내 상업용 민간 무인항공기 운용을 위한 법제화 고찰”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제28권 제1호, 한국항공우주법학회, 2013.
- 이영진, “무인항공기의 발전과 국제법적 쟁점”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제26권 제2호, 한국항공우주법학회, 2011.
- 박창석, “미국의 무인항공기 활용과 규제에 관한 연구”, 『한양법학』, 제47권, 한양대학교 법학연구소, 2014.
- 유승우/박종혁, “민간 무인항공기 인증인프라 구축 방안 연구”, 『항공진흥』, 제59호, 한국항공진흥협회, 2012
- 장영수, 『헌법학』, 제7판, 홍문사, 2012.
- 중앙공무원교육원, 『2022년 세계 시장 10% 점유를 위한 무인항공기(드론)산업 활성화 방안』, 2014, 6.
- 산업통상자원부 보도자료, “민간 무인기, 어군 탐지 등 해양사업 분야부터 개발 시작 - 원양 조업 용도 시범사업을 시작으로 무인기 산업 생태계 조성 본격 시동 -”, 2014년 10월 10일자.

<외국문헌>

- K. Engisch (안법영/윤재왕 역), 『법학방법론』, 세창출판사, 2011.
- Alissa M. Dolan/Richard M. Thompson II, *Integration of Drones into Domestic Airspace: Selected Legal Issue*, Congressional Research Service, 2013.
- Bart Elias, *Pilotless Drones: Background and Considerations for Congress Regarding Unmanned Aircraft Operations in the National Airspace System*, Congressional Research Service, 2013.
- Dana Schindelka, *The Tort of “Intrusion Upon Seclusion”* 2. Davis LLP 2012.
- FAA, *Integration of Civil Unmanned Aircraft Systems (UAS) in the National Airspace System(NAS) Roadmap*, 2013.
- Graham Warwick, *FAA Type Certifies First UAV For Commercial Ops*, Aviation

week, July 26, 2013.

JOHN VILLASENOR, *OBSERVATIONS FROM ABOVE: UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS AND PRIVACY*, Harvard Journal of Law & Public Policy Vol. 36, 2012, at. 470.

Mark G. Lichty and Jason P. Mangano, *COVERAGE FOR AN INVASION OF A RIGHT TO PRIVACY*, 77 Canadian Journal of Insurance Law November Volume 26, No. 6. (2008).

Robert H. Thornburg, *Florida Privacy Law: Potential Application of Intentional Tort Principles and Florida's Constitutional Right of Privacy as Safeguards to Governmental and Private Dissemination of Private Information*, 4 FLA. COASTAL L.J. 137, 152 (2003).

http://www.faa.gov/news/press_releases/news_story.cfm?newsId=16674&cid=TW234.

https://www.faa.gov/uas/legislative_programs/test_sites/

The Drone Aircraft Privacy and Transparency Act of 2013

<<https://www.govtrack.us/congress/bills/113/hr1262/text>>

The Preserving American Privacy Act of 2013

<<https://www.govtrack.us/congress/bills/113/hr637/text>>

초 록

무인항공기는 조종사를 탑승하지 않고 지정된 임무를 수행할 수 있도록 제작된 비행체로서 독립된 체계 또는 우주·지상체계들과 연동시켜 운영 하는 기체이다. 이 같은 무인항공기의 경제발전의 가능성으로 인하여 정부는 무인항공기가 세계 항공기 시장에서 우리나라가 항공 선진국으로 진입할 수 있도록 적극 지원 중이다.

무인항공기는 항공산업 발전의 블루오션이지만 이에 따르는 법적 분쟁 요소도 만만치 않다. 소형으로 제작된 무인항공기는 고성능 카메라 및 센서에 기록되는 이착륙 및 운항노선 주변의 기록들을 피촬영자의 동의 없이 마음껏 촬영할 수 있는바 이에 대한 사생활 침해에 대한 우려가 있다. 또한 무인항공기가 민간상용화 된다면 무분별한 사용으로 사생활 침해 발생이 예상된다.

무인항공기로 인해 국민이 원치 않는 사생활 노출이 발생한다면 무인항공기 운영자들에게 손해배상책임이 발생할 수 있고, 이는 무인항공기산업 발전을 위해 고려되어야 하는 요소이다. 현재 무인항공기 산업을 주도하고 있는 미국에서도 무인항공기 사생활 침해 관련 정책은 개발 중이며, 효율적인 대책 마련을 준비하고 있다.

무인항공기에 관련한 법이 시행되고 있지 않기 때문에 무인항공기 사생활 침해에 따른 모든 법적 대책을 마련하는 것이 필요하다. 미국과 같이 무인항공기 사생활 보호를 도모하기 위해 무인항공기 사생활보호법(안)을 제시하였다. 현재 시행 중인 법이 많기 때문에 새로운 법안을 제시하는 것은 법적 안정성을 해할 수 있지만 국민들의 안전한 삶을 위해서 법을 제정하는 것은 피할 수 없는 일이다. 개인정보보호법이 시행 중이지만 무인항공기 관련 사생활 침해가 발생했을 때 무인항공기의 특수성에 대한 개인정보보호법을 적용하기가 녹록치 않을 것이기 때문에 미국 입법안과 개인정보보호법을 참고하여 무인항공기의 사생활 침해를 대비한 사생활보호법(안)을 제시하였다.

주제어 : 무인항공기, 사생활 침해, 미국 연방항공청, 미국의 무인항공기 입법안, 무인항공기 사생활보호법, 개인정보보호법

Abstract

A Study on the infringement of privacy of unmanned aircraft : Focusing on the analysis of legislation and US policy

Kim, Sun-lhee*

An unmanned aerial vehicle (UAV), commonly known as a drone and also referred to as an unpiloted aerial vehicle and a remotely piloted aircraft (RPA) by the International Civil Aviation Organization (ICAO), is an aircraft without a human pilot aboard. ICAO classify unmanned aircraft into two types under Circular 328 AN/190.

Unmanned aircraft, which is the core of the development of the aviation industry. However, there are also elements of the legal dispute. Unmanned aircraft are manufactured in small size, it is possible to shoot a record peripheral routes stored in high-performance cameras and sensors without the consent of the citizens, there is a risk of invasion of privacy. In addition, the occurrence of the people of invasion of privacy is expected to use of civilian unmanned aircraft.

If the exposure of private life that people did not want for unmanned aircraft has occurred, may occur liability to the operator of unmanned aircraft, this is a factor to be taken into account for the development of unmanned aircraft industry. In the United States, which is currently led by the unmanned aircraft industry, policy related to unmanned aircraft, invasion of privacy is under development, is preparing an efficient measures making.

Unmanned aircraft special law has not been enforced. So there is a need for legal measures based on infringement of privacy by the unmanned aircraft. US was presented Privacy Protection Act of unmanned aircraft (draft). However Korea has many laws have been enacted, to enact a new law, but will be able

* Professor of Korea Aerospace University.

to harm the legal stability, there is a need for the enactment of laws for public safety of life. Although in force Personal Information Protection Law, unmanned aerospace, when the invasion of privacy occurs, it is difficult to apply the Personal Information Protection Law. So, it was presented a privacy protection bill with infringement of privacy of unmanned aircraft in the reference US legislation and the Personal Information Protection Act.

Key Words : Unmanned aircraft, Infringement of privacy, US Federal Aviation Administration, US drone legislation, Unmanned aircraft Privacy Protection Act, Act on the Protection of Personal Information