

시카고협약체계에서의 외국 항공사에 대한 운항증명제도 연구

이구희*

목 차

- I. 서 론
- II. 시카고협약체약국의 운항증명 기준 및 동향
- III. 외국 항공사에 대한 운항증명제도 평가 및 개선방안
- IV. 결 론

* 법학박사, 대한항공 부장, 정석대학 겸임교수

I. 서론

국제민간항공협약¹⁾은 국제민간항공의 질서와 발전에 있어 가장 기본이 되는 국제조약이다. 시카고협약 체결국은 항공질서 및 통일성 확보에 협력하고 항공 안전을 위하여 시카고협약 부속서에서 정한 ‘표준 및 권고방식(Standards and Recommended Practices, SARPs)’²⁾에 대하여 각각의 성격에 합당한 이행의무를 준수할 책임이 있으며, 이를 위하여 체결국은 ICAO SARPs로 정한 기준을 고려하여 체결국의 법규를 마련하여 항공안전체계가 유지될 수 있도록 관리감독하게 된다.

시카고협약 일부 체결국은 ICAO SARPs에서 규정하고 있는 내용이 없음에도 불구하고 자국 항공사에게 운항증명(AOC: Air Operator Certificate, 이하 ‘AOC’라 한다.) 및 운영기준(Operations Specifications)을 승인하여 발행하는 것 이외에 외국 항공사에게도 Foreign Air Operator Certificate(FAOC, 이하 ‘FAOC’라 한다.)³⁾ and/or Operations Specifications을 발행하고 있어 항공사에게는 중복허가 및 행정력 낭비 등의 불편을 초래하고 있다.⁴⁾

항공사의 항공안전체계는 항공당국으로부터 AOC를 승인받고 지속적으로 보유함으로써 인정된다. 항공당국이 항공운송사업을 행하고자 하는 항공사에게 항공안전 준비 상태를 확인하고 만족스럽다고 판단될 때 승인해주는 허가서가 바로 AOC이다. 항공당국은 항공사에게 AOC를 발급한 이후에는 항공사가

1) 1944년 시카고에서 채택된 ‘Convention on International Civil Aviation’을 말하며, ‘국제민간항공협약’, ‘국제민간항공조약’ 또는 ‘시카고협약’이라 함. 본 논문에서는 가능한 한 시카고협약으로 통일하여 작성함. 체결국 191개국 (2015.5.1. 기준).

2) 시카고협약에 따라 ICAO가 시카고 협약 부속서에서 정한 표준 및 권고방식(Standards and Recommended Practices, SARPs)을 말함. 본 논문에서는 가능한 한 ICAO SARPs로 통일하여 작성함.

3) FAOC는 AOC와 구분하여 통칭하는 용어로 외국 항공사에게 발행하는 AOC, 즉 Foreign AOC를 말함. EASA에서는 FAOC 해당하는 용어로 EU Regulation에서 ‘TCO(Third Country Operator) Authorisation’이라는 용어를 사용함.

4) 원칙적으로 AOC(Air Operator Certificate)는 운항증명(서)이라 하고 Operations Specifications은 운영기준으로 구분하고 있으나, ICAO 표준은 AOC 승인 시 Operations Specifications을 함께 교부하도록 하고 있으며 이를 편의상 AOC 제도라 통칭함. 본 논문에서도 AOC는 Operations Specifications을 포함하는 개념으로 사용하기도 하였으며, 외국 항공사에게 발행하는 AOC는 자국 항공사에게 발행하는 AOC와 구분하여 FAOC 용어를 사용함. EASA에서는 FAOC에 해당하는 허가를 TCO(third Country Operator)허가라 함.

항공안전수준을 유지하고 있는지에 대하여 정기·특별·수시점검 등 다양한 점검 활동을 통하여 지속적으로 항공사를 관리하고 감독한다. AOC 허가에 대한 ICAO 표준은 체약국의 항공당국이 자국 내 항공사를 대상으로 허가서를 발행하는 것으로 체약국을 운항하는 외국의 항공사에게까지 발급하도록 규정하고 있지 않다.⁵⁾ 그러나 미국, 중국, 호주, 뉴질랜드, 몽골, 필리핀, 한국 등 시카고 협약 일부 체약국은 자국 내 항공사 뿐 아니라 외국의 항공사에게도 FAOC를 허가하여 교부하고 있다. EU도 2014년 외국 항공사에 적용할 관련 법규를 제정⁶⁾하여 이 반열에 동참하였다.

외국 항공사에 대한 FAOC and/or Operations Specifications 승인은 항공안전과 관련하여 국제표준을 어떻게 준수하고 있는지를 확인하고 필요 조치를 취하는 것으로 볼 수 있다.

최근 ICAO는 항공안전평가(USOAP: Universal Safety Oversight Audit Program, 이하 ‘USOAP’이라 한다.)를 통해 태국을 안전우려국에 포함시켰고⁷⁾, 미국연방항공청(FAA: Federal Aviation Administration, 이하 ‘FAA’라 한다.)은 인도를 항공안전 2등급 국가 목록에서 제외 시켰으며,⁸⁾ 한국은 항공법시행규칙 입법예고를 통하여 현행 국토교통부 훈령인 ‘외국항공운송사업자의 국내 운항허가를 위한 안전성 검토지침’으로 규정된 외국의 안전우려 항공사의 국내 신규 제한을 항공법시행규칙으로 상향 조정하여 법적 구속력 강화를 추진하고 있다.⁹⁾ 이와 같은 안전우려국의 지정 또는 해지로 말미암아 태국의 항공사들은 안전상의 이유로 외국 항공당국으로부터 운항승인을 받지 못해 전세운항 계획이 정지되거나 취소된 바 있으며¹⁰⁾ 인도의 항공사들은 항공안전 2등급 국가에서 벗어남으로써 코드쉐어 제한 등의 제반 불이익으로부터 벗어날 수 있는 토대가 마련되었다.

5) ICAO Annex 6, 4.2.1.1 4.2.1.2.

6) Commission Regulation(EU) No 452/2014 (O.J of EU, 2014.5.6.).

7) ICAO는 USOAP 평가를 통해 안전우려국을 지정하여 공포하고 있으며, 2015.3.20. 태국을 안전우려국에 포함함.(2015.3.20. 현재 ICAO에서 지정한 안전우려국은 13개 국가임)

8) FAA는 IASA 평가를 통해 ICAO 표준을 충족하지 못하는 경우 항공안전 2등급 국가를 지정하고 있는데, 2015.4.8. 인도를 항공안전 2등급 국가에서 항공안전 1등급 국가로 복귀시킴. (2015.4.8. 현재 FAA가 항공안전 2등급 국가로 지정한 국가는 8개 국가임)

9) 국토교통부 공고 제2015-516호 (2015.4.23.) 항공법시행규칙 일부개정령(안) 입법예고.

10) 국토교통부 보도참고자료 : ‘태국’ 국제민간항공기구로부터 안전우려국 지정(2015.3.26.), 태국 녹스쿠트 항공사 외국인 국제항공운송사업 허가 신청 철회(2015.4.7.), 연합뉴스(2015.4.15.) 태국 전세기 항공사 2곳, 일본운항 일시 정지 당해.

한국의 경우 2001년 미국 FAA로부터 국제기준 준수 미흡으로 인해 항공안전 2등급을 받은 일이 있다.¹¹⁾ 이로 인해 국적 항공사 코드쉐어 제한, 미주노선 증편 불가, 미국 군인 및 공무원의 한국 국적 항공기 이용금지, 한국에 대한 외국 항공당국의 특별점검 시행 등 막대한 경제적 피해를 입었으며 명예도 실추되었다. FAA로부터 항공안전 2등급을 받은 이후 개선 노력을 경주한 결과 2008년 ICAO USOAP에서 전 세계 1위를 기록하면서 우리나라의 항공안전성이 전 세계적으로 인정받고 있지만 항공환경 변화에 맞추어 제도 보완 및 개선을 위한 부단한 노력이 요구되고 있다.

시카고협약체계에서 계약국이 외국 항공사에 대한 FAOC 적용은 ICAO 기준 준수에 있어서 계약국의 항공당국이 자국 항공사를 대상으로 행하는 AOC 업무와 중복될 수밖에 없다. ICAO SARPs와 상이함에도 불구하고 모든 계약국이 외국 항공사에게도 FAOC and/or Operations Specifications을 발급한다면 최대 190여개의 FAOC and/or Operations Specifications을 중복해서 발급받아야 한다. 게다가 각국이 항공기 등재마저 요구할 경우 불편 초래, 행정력 낭비 및 항공기 운항 효율 저하는 배가될 것이다.

항공법 제1조(목적)에서 “이 법은 「국제민간항공조약」 및 같은 조약의 부속서에서 채택된 표준과 방식에 따라 항공기가 안전하게 항행하기 위한 방법을 정하고, 항공시설을 효율적으로 설치·관리하도록 하며, 항공운송사업의 질서를 확립함으로써 항공의 발전과 공공복리의 증진에 이바지함을 목적으로 한다.”라고 규정하고 있음에도 불구하고 우리나라에서는 상급 항공법에서 규정하고 있는 항공안전기준에 대한 체계적인 연구는 거의 없었다고 할 수 있다.¹²⁾ AOC 및 FAOC 관련한 선행 연구로는 항공우주정책·법학회지에 AOC 및 FAOC가 소개된 내용은 있으나,¹³⁾ FAOC 제도를 체계적으로 비교 연구 및 고찰한 연구결과는 없다.

11) 우리나라는 2001년 FAA로부터 항공안전 2등급 판정을 받은 적이 있으며, 이로 인해 국가 위상 손상은 물론, 국적 항공사 코드쉐어 제한, 미주노선 증편 불가, 미국 군인 및 공무원의 우리 국적 항공기 이용금지 등의 제재 등 막대한 경제적 피해 및 사회적 물의를 경험하고, 4개월 후 1등급으로 회복한 바 있음.

12) 이구희, “국내외 항공안전기준관련 기준에 관한 비교 연구”, 박사학위논문, 2015.2, pp 5-6.

13) 이구희, “시카고협약체계에서의 EU의 항공법규체계 연구”, 「항공우주정책·법학회지」제29권 제1호, 한국항공우주정책·법학회, 2014.

이구희·박원화, “시카고협약체계에서의 항공안전평가제도에 관한 연구”, 「항공우주정책·법학회지」제28권 제1호, 한국항공우주정책·법학회, 2013.

본 연구의 목적은 기본적으로 변화하는 ICAO, 미국, EU 등의 항공안전관련 기준에 대한 비교 연구·고찰을 통해 ICAO SARPs에 부합하여 안전성과 효율성을 극대화시킬 수 있는 개선방안을 제시함으로써, 경쟁력 있는 최적의 항공안전체계를 확보하고 항공안전 및 항공발전에 기여하기 위함이다.

특히, 본 논문에서는 FAOC와 관련하여 시카고협약을 기본으로 국내외 항공법령의 근거 및 동향을 검토하였으며, 나아가 합리적인 제도 운영을 중점적으로 고찰하였으며 국내외적으로 몇 가지 제언과 함께 개선방안을 모색하였다.

II. 시카고협약체약국의 운항증명 기준 및 동향

항공사의 안전운항체계 확보 및 특정 운항 조건 등에 대한 허가와 관련한 국제 표준은 항공당국이 항공사에 대한 전반적인 안전운항체계를 확인한 후 만족스럽다고 판단할 때 항공사에게 AOC 및 Operations Specifications을 발행하여 교부하고 지속적으로 관리 감독하는 것이다. 시카고협약 제6조에 의하면 정기 국제항공운송사업자가 항공당국의 허가를 받아야 하며, 허가 시 조건을 준수하도록 규정하고 있고 제33조는 항공기 등록국이 발행한 증명서 및 자격증명서는 ICAO의 최소 기준을 충족하는 한 각 체약국간에 상호 인정되어야 한다고 규정하고 있다. 또한 동 협약 부속서 6는 체약국이 자국 내 항공사에 대하여 AOC & Operations Specifications을 승인하여 교부하도록 국제 표준으로 규정하고 있으며¹⁴⁾ 각 체약국은 최소한 ICAO 표준을 충족해야 하며 타 체약국이 발행한 AOC를 유효한 것으로 인정하도록 규정하고 있다.¹⁵⁾ Operations Specifications는 항공기 형식, 운항형태, 운항지역은 물론 특별 인가사항으로 위험물운송(Dangerous Goods), 저 시정 운항(Low Visibility Operations), 수직분리축소공역 운항(RVSM), 회항시간 연장운항(EDTO), 성능기반항행요구공역운항(PBN), 감항성지속유지(Continuing Airworthiness) 등의 인가 여부를 포함하고 있다. AOC 및 Operations Specifications의 발급 및 지속적인 관리 감독에 대한 세부

14) ICAO Annex 6, 4.2.1.1, 4.2.1.2.

15) ICAO Annex 6, 4.2.2.

사항은 ICAO Doc 8335¹⁶⁾에서 규정하고 있다. 이와 같은 AOC & Operations Specifications 운영은 시카고협약 체결국에게 당해 국가 소속 항공사를 대상으로 승인제도 운영 및 관리감독 책임을 부여한 것이나 미연방항공청(FAA)과 같은 일부 체결국의 항공당국은 자국을 운항하는 외국 항공사에게도 이와 유사한 행위를 하고 있으며, 유럽항공안전청(EASA)도 TCO(Third Country Operator) 허가를 도입하였다.¹⁷⁾

1. 자국 항공사에 대한 운항증명 및 운영기준¹⁸⁾

시카고협약 체결국은 시카고협약 부속서 6에서 정한 ICAO 표준에 따라, 자국 내 항공사에 대하여 AOC & Operations Specifications을 승인하여 교부해야 한다. AOC & Operations Specifications 승인제도에 관한 국제표준은 시카고협약 체결국이 국제선을 운항하는 자국 내 국제항공운송사업자에게 AOC & Operations Specifications을 승인하여 교부하는 것으로서 일반적으로 AOC 승인 절차는 5단계로 이루어지며¹⁹⁾ 체결국을 운항하는 외국의 항공사에게까지 발급하도록 규정하고 있지는 않다. 시카고협약 부속서 6는 AOC & Operations Specifications 양식을 국제표준으로 정하여 통일된 양식으로 유지하도록 규정하고 있으며 AOC 발급 이후 항공당국은 항공사의 항공안전체계 유지 여부를 지속적으로 점검 및 관리감독을 하도록 규정하고 있다.²⁰⁾ 따라서, 항공사가 유효한 AOC를 갖고 있다는 것은 항공운송사업을 수행함에 있어 항공안전체계를 갖추고 있다는 것으로 볼 수 있으며, 항공운송사업을 지속적으로 행하기 위해서는 AOC 유지 요건을 충족해야 한다.

16) Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance.

17) 이구희·박원화 “시카고협약체계에서의 항공안전평가제도에 관한 연구”, 『항공우주정책·법학회지』 제28권 제1호, 2013, pp 121-122.

18) 이구희·박원화, 전계논문, pp.122-124.

19) ICAO Doc 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) Part III 1.2.1 Certification Procedure: a) pre-application phase; b) formal application phase; c) document evaluation phase; d) demonstration and inspection phase; e) certification phase.

20) ICAO Annex 6, 4.2, ICAO Annex 6의 Appendix 6.

한국의 경우 「항공법」 제 115조의 2 및 동법 시행규칙 제280조 내지 281조에 따라 국토교통부장관이 항공운송사업을 경영하고자 하는 항공사의 인력, 장비, 시설, 운항관리지원 및 정비관리지원 등 안전운항체계를 종합적으로 검사하고, 안전운항에 적합하다고 판단하는 경우 정부는 사업자에게 AOC와 함께 Operations Specifications을 교부한다. AOC는 항공사의 안전유무를 진단하는 가장 기본이 되는 제도로 모든 시카고협약 체약국은 AOC 제도를 적용하고 있다.

2. 외국 항공사에 대한 운항증명 및 운영기준

시카고협약 부속서 6에 따르면 외국 항공사는 운항하고 있는 국가의 법규 및 절차의 준수유무를 규정하고 있으며,²¹⁾ 각 체약국은 항공기 등록국이 승인하여 발급한 AOC를 인정하고 외국 항공사에 대하여 감독 업무를 수행하도록 규정하고 있다.²²⁾ 그러나 이와 같은 ICAO에서 정한 국제 표준과 다르게 한국을 포함하여 미국, 중국, 호주, 뉴질랜드, 몽골, 필리핀, 사우디아라비아 등 일부 체약국 및 EASA는 외국 항공사에게도 FAOC and/or Operations Specifications을 인가하여 교부하고 있다.

한국은 항공법 제8장(외국항공기)에서 외국 항공사에 대한 전반적인 적용기준을 규정하고 있으며, 구체적인 외국인의 국제항공운송사업 신청, 인가 및 준수사항 등에 대해서는 항공법시행규칙과 국토교통부 훈령에서 규정하고 있다. 미국은 미연방항공규정(FAR: Federal Aviation Regulation, 이하 ‘FAR’이라 한다.)에서 외국 항공사가 미국 내에서 운항할 경우와 미국 등록 항공기가 미국 이외의 지역에서 운항할 경우 준수해야 할 기준을 규정하고 있으며, FAR Part 129의 규정에 따라 FAA는 자국의 항공사뿐만 아니라 외국 항공사에게도 Operations Specifications을 발급하여 운영하고 있다. EU는 EU Basic Regulation 및 TCO regulation에 의거 외국 항공사에게 TCO 허가를 발급하고 있다.

이와 같은 국내항공법, FAR Part 129, EU TCO Regulation에서 규정하고 있는 외국 항공사에 대한 허가의 근본적인 목적은 자국 내에서 외국 항공기의 사

21) ICAO Annex 6, 3.2.1.

22) ICAO Annex 6, 4.2.2.

고 방지 및 안전 확보에 중점을 두고 있으며, 시카고협약 상의 국제표준을 준수해야함을 명시하고 있다. 외국 항공사에 대한 FAOC 승인은 점차 확산되고 있는 추세에 있으며 전 세계적으로 항공안전 증진에 기여하고 있다고 볼 수 있으나, 한편으로는 승인 및 지적사항에 대한 적법성 논란, 행정 편의 및 관리 중심주의를 표방하는 대표적 사례라는 지탄과 함께 감독 당국의 업무수행 능력 차이로 인하여 항공기 운항 상 불편이 초래되고 있다.

체약국이 외국 항공사에게 FAOC and/or Operations Specifications 인가 시 주요 점검사항은 항공 안전성 검토로 ICAO Doc 8335에 근거하고 있으며 다음과 같은 특징이 있다.

- 일반적으로 체약국은 FAOC and/or Operations Specifications 발행여부와 상관없이 관련 체약국, 항공사 및 항공기에 대한 안전관련 기록을 확인한다.
- 외국 항공사가 운항신청을 하는 경우 체약국은 일반적으로 FAOC 인가제도의 유무와 상관없이 당해 항공사에 대한 항공기 사고 기록 및 ICAO, IATA, FAA, EU의 항공안전평가 결과 등을 확인하여 운항하고자 하는 외국 항공사의 안전성 평가 자료로 활용한다.
- FAOC 인가제도는 ICAO에서 규정한 국제 표준이 아니므로 대다수 체약국은 운항 개시 전에 신청자료, 사전질의서 답변자료 및 기타 제출 자료를 확인하되 별도의 FAOC는 발행하지 않는다.
- FAOC 인가시 필요한 서류검사는 일반적으로 사전질의서 응답 내용과 제출된 서류를 이용하며, 주요사항은 시카고협약 부속서 1, 6, 8 등의 국제표준 준수 여부를 확인하는 것이다.
- FAOC 인가제도는 ICAO SARPs 하에 규정된 내용이 아니므로 FAOC의 명칭, 양식 및 포함 내용이 다양하며²³⁾ ICAO에서 정한 국제표준을 준수한다는 조건 하에 인가된다.
- 각 체약국이 FAOC를 승인할 경우, FAOC는 항공사의 당해 항공당국으로부터 인가받은 사항에 한하여 인가되며, 그 범위를 벗어나 승인할 수 없다.

23) 명칭은 FAOC, FAAOC, AOC 등으로 다양하며 포함내용은 항공기 운항과 관련하여 항공기 형식, 취항 공항, 특수허가내용 등 기본적인 내용을 포함함. 단, 일부 국가는 개별 항공기를 포함하기도 하며, EASA가 추진 중인 TCO Authorization은 시카고협약 체약국이 소속 항공사에게 허가하여 교부하는 양식과 유사함.

- FAOC 유효기간은 일정기간을 명시하는 경우와 특별히 제한하지 않는 경우가 있으며 항공안전에 위협이 있거나 인가 요건 불이행 시 유효기간과 관계 없이 허가를 중지할 수 있음을 규정하고 있다.

- 일반적으로 내용은 항공기 운항과 관련하여 항공기 형식, 취항 공항, 특수 운항 허가내용 등 기본적인 내용을 인가해주고 있으나 일부 국가의 경우 운항하는 각 개별 항공기를 운항하기 전에 사전에 인가받도록 규정하고 있어 불편을 초래하고 있다. 항공기 운항과 관련하여 자국의 항공법규 및 모든 ICAO SARPs를 준수함에도 불구하고 이들 국가가 외국 항공사에게 발행한 FAOC and/or Operations Specifications 등에 항공기 등재가 완료되기 전까지는 항공기를 해당 국가에 운항할 수 없다.

- FAOC 발급 후 지속 감독은 FAOC 개정, 유효기간 내 갱신, 램프지역 점검(Ramp Inspection) 등을 통하여 수행된다.

- 대다수 계약국은 FAOC 신청 시 소요 비용이 없으나 호주 등 일부 국가는 FAOC 신청 시 소요 비용을 지불해야 한다.

FAOC를 발행하는 국가 중 일부 계약국은 FAOC에 운항하고자 하는 각 항공기를 포함하여 인가하고 있어 항공기 허가에 필요한 소요시간 및 중복 허가 등으로 항공기 운영 상 항공사에게 불편을 초래하고 있다. 따라서 FAOC 인가에 필요한 일정기간 동안은 불가피하게 해당 국가를 운항하지 못하는 결과를 초래하기도 한다. 현실적으로 더욱 문제가 되는 것은 인가해주고 있는 항공당국의 능력 및 시스템 상 처리기간에 차이가 있고 때로는 담당자의 출장 및 휴가로 허가가 지연되어 일정기간 고가의 항공기가 해당 국가를 운항하지 못할 수도 있다는 것이다.²⁴⁾

1) 한국의 FAOC 제도

한국은 FAOC 제도와 관련하여 외국 항공사에게 운항증명승인서(Validation Letter of Air Operator Certificate)' 및 '운항조건 및 제한사항(Operation conditions and Limitations)'을 정한 서류를 발급하여 운영하고 있다.

한국은 항공법 제8장(외국항공기)에서 외국 항공사에 대한 전반적인 기준을

24) 이구희·박원화, 전계논문, pp.125-129.

규정하고 있으며, 외국인의 국제항공운송사업 신청, 인가 및 준수사항 등에 대한 구체적인 기준은 항공법시행규칙과 국토교통부 훈령에서 규정하고 있다.²⁵⁾ 또한 항공법시행규칙 입법예고를 통하여 현행 국토교통부 훈령인 ‘외국항공운송사업자의 국내 운항허가를 위한 안전성 검토지침’으로 규정된 외국의 안전우려 항공사의 국내 신규 제한을 항공법시행규칙으로 상향 조정하여 법적 구속력 강화를 추진하고 있다.²⁶⁾ 한국의 관련 법령에서도 기본적으로 시카고협약 부속서에서 규정하고 있는 국제표준을 준수하고 점검해야 함을 명시하고 있으며 주요 내용은 다음과 같다.

- 항공사는 시카고협약 부속서에서 정한 표준과 방식에 부합해야 하며, 국토교통부의 사전 허가가 필요하다. 외국인 국제항공운송사업자는 해당 국가로부터 국제항공운송사업자로 지정받은 자이어야 하며, 운항의 안전성이 시카고협약 및 협약 부속서에서 정한 표준과 방식에 부합해야 한다. 아울러 해당 사업에 사용하는 항공기를 이용하여 타인의 수요에 맞추어 국내에 도착하거나 국내에서 출발하는 국제항공운송사업을 하는 경우에는 국토교통부장관으로부터 허가를 받아야 한다.

- 운항개시 60일 전에 관련 자료를 첨부하여 신청해야하며, 국토교통부는 적합하다고 판단되면 허가서를 발급한다. 외국인 국제항공운송사업을 하려는 자는 운항개시 60일 전에 ‘외국인 국제항공운송사업 허가신청서’ 및 관련 자료를 첨부하여 국토교통부장관에게 신청해야하며, 첨부해야 할 서류에는 자본금과 출자액 명세서, 항공운송사업 개요 및 사업계획서, 시카고협약 부속서 6에 따라 항공사가 속한 정부가 발행한 운항증명(Air Operator Certificate) 및 운영기준(Operations Specifications), 해당 정부로부터 인가받은 운항규정(Operations Manual) 및 정비규정(Maintenance Control Manual), ‘외국항공기의 소유자등 안전성 검토를 위한 질의서’ 등이 있다. 2014년 신설한 ‘외국항공기의 소유자등 안전성 검토 질의서’²⁷⁾ 운영 목적은 시카고협약 부속서를 준수하고 있는지를

25) 항공법 제147조 내지 148조.

항공법시행규칙 제320조(외국인 국제항공운송사업의 허가 신청 등), 제320조의2(외국인 국제항공운송사업자의 항공기에 탑재하는 서류), 제320조의3(외국항공기의 운항 및 항공종사자의 업무정지 등), 제321조(외국항공기의 유상운송허가 신청).

국토교통부훈령 “외국항공운송사업자의 국내운항허가를 위한 안전성 검토지침”

26) 국토교통부 공고 제2015-516호 (2015.4.23.) 항공법시행규칙 일부개정령(안) 입법예고.

확인하는 것으로 볼 수 있다. 시카고협약 제33조에 따라 항공기가 등록된 체약국에 의해 발급받거나 유효하다고 인정받은 감항증명서 및 자격증 등은 시카고협약에 따른 최소기준을 준수하고 있는 한 타 체약국은 유효한 것으로 인정한다고 규정하고 있다. 협약에 따라 상호 인정할 수 있음에도 불구하고 한국은 각국의 국제기준 준수능력의 차이가 있음을 감안하여 ‘외국항공기의 소유자등 안정성 검토 질의서’를 통해 국제기준 준수 여부를 재확인하고 있다.²⁸⁾ 국토교통부장관은 신청서류를 검토하여 적합하다고 인정되면 ‘사업허가서’, ‘운항증명승인서(Validation Letter of Air Operator Certificate)’ 및 ‘운항조건 및 제한사항(Operation conditions and Limitations)’을 정한 서류를 함께 발급하여야 한다.

- 항공사는 국토교통부장관이 발급한 ‘운항증명 승인서’ 또는 ‘운항조건 및 제한사항’에 변경 사항이 발생하면 그 사유가 발생한 날부터 30일 이내에 그 변경 내용 및 사유를 국토교통부장관에게 제출하고, 국토교통부장관은 검토 후 ‘운항증명승인서’ 또는 ‘운항조건 및 제한사항’을 개정할 필요가 있다고 판단하면 해당 내용을 변경하여 발급할 수 있다.

- 항공사는 운영기준을 준수해야 하며 항공기 운항 시 등록증명서 등의 서류를 탑재해야 한다. 국제항공운송사업자는 ICAO SARPs에 따라 해당 국가가 발급한 운항증명 사본 및 운영기준 사본 등을 항공기에 신고 운항하여야 한다. 항공기에 탑재할 서류에 조종사비행기록부를 포함하고 있는데 이는 ICAO 표준과 상이한 바, 이에 대한 점검 및 이에 대한 행정처분까지 이어진다면 외국 항공사로서는 수긍하지 못할 것이다.

- 정부는 외국 항공사에 대한 점검 결과에 따라 운항정지나 과징금을 부과할 수 있다. 외국인 국제항공운송사업자 및 항공종사자는 운영기준을 준수해야 하며, 국토교통부장관은 항공기 안전운항을 확보하기 위하여 외국인 국제항공운송사업자 및 항공종사자가 운영기준을 지키는지 등에 대하여 정기적으로 또는 수시로 검사할 수 있다. 국토교통부장관은 정기검사 또는 수시검사를 하

27) 국토교통부령 제112호(2014.7.15.) 항공법시행규칙일부개정.

28) ‘외국항공기의 소유자등 안정성 검토 질의서’는 3 part로 구성됨.

Part 1. 일반사항 (소유자 정보, 희망하는 운항 종류, 항공기 정보, 지상 조업사 정보, 정비 수행기관 정보, 항공안전점검결과 (ICAO, EASA, FAA), 지난 5년간의 사고 혹은 준사고 기록 등)

Part 2. ICAO 표준 이행여부 (ICAO Annex 1, 6, 8, 18)

Part 3. Foreign Operator's Technical and Operational Documents

는 중에 긴급히 조치하지 아니할 경우 항공기의 안전운항에 중대한 위험을 초래할 수 있는 사항이 발견되었을 때에는 항공기의 운항을 정지하게 하거나 항공종사자의 업무를 정지하게 할 수 있으며, 정지처분의 사유가 없어지면 지체 없이 그 처분을 취소하거나 변경하여야 한다. 국토교통부장관은 외국인 국제항공운송사업자가 규정된 법규를 준수하지 않은 경우 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업을 정지시킬 수 있다. 다만, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 허가를 받은 경우이거나 사업정지명령을 위반하여 사업정지 기간에 사업을 경영한 경우에는 그 허가를 취소하여야 한다. 사업의 정지가 이용자에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 경우 사업정지처분에 갈음하여 과징금을 부과할 수 있다.

2) 미국 FAA의 FAOC 제도

FAA는 FAOC 제도와 관련하여 외국 항공사에게 Operations Specifications을 발급하여 운영하고 있다. FAR Part 129는 외국 항공사가 미국 내에서 운항할 경우와 미국 등록 항공기가 미국 이외의 지역에서 운항할 경우 준수해야 할 기준을 규정하고 있다. FAR Part 129는 최초 1964년에 제정되어 오랫동안 특별한 개정 없이 유지되어 오다가 2000년 이후 ICAO SARPs 반영, 외국 항공사의 안전 확보 및 사고방지를 위해 여러 차례에 걸쳐 개정이 이루어졌다.²⁹⁾

미국에 운항하기 위해 미국 교통부로부터 허가(permit)를 받았거나 이에 합당한 경제허가 또는 면제허가(economic or exemption authority)을 받은 외국 항공사는 기본적으로 FAR Part 129를 따라야 한다.³⁰⁾ FAR Part 129에 따르면 미국 내 운항을 하는 모든 외국 항공사는 FAA에서 발행한 Operations Specifications과 ICAO Annex 1(Personnel Licensing), Annex 6(Operation of Aircraft) 그리고 Annex 8(Airworthiness of Aircraft)에 규정되어 있는 표준(standards)에 따라 운항해야 함이 명시되어 있다. 또한, 외국 항공사는 항공기 등록증명서 및 감항증명서, 운항승무원의 자격, 항공기의 통신 및 항행 장비, 비행기록장치 및 음성 기록장치, 항공기 및 조종실 보안 등의 요건을 준수해야 한다.

29) Historical CFR, (2014.09.01.)

(http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFAR.nsf/MainFrame?OpenFrameSet)

30) FAR Part 129.1

FAA는 자국 내 항공사에게 Operations Specifications을 발행하는 것 이외에 미국을 운항하는 외국 항공사에게 Operations Specifications을 인가하여 발급하고 있으며, FAA는 항공안전 확보 및 공공 이익에 부응하기 위해 Operations Specifications의 효력을 중지하거나 정지할 수 있다. 외국 항공사는 FAA로부터 Operations Specifications을 취득하기 위해 운항개시 90일전에 신청해야 하며, FAA는 제반 요건이 충족된다고 판단하면 Operations Specifications을 발급한다. 항공사는 변경요인이 발생하면 Operations Specifications을 변경 신청할 수 있으며 운항의 종류와 같은 중요 사항 변경은 최소 90일 전에 신청하고 일반사항 변경을 위해서는 최소 30일전에 신청해야 한다.

FAA에서 외국 항공사에게 발행하는 Operations Specifications은 ICAO Annex 6에 규정하고 있는 시카고협약 체약국이 자국 내 항공사에게 발행하도록 규정하고 있는 Operations Specifications의 양식 및 포함된 내용보다 구체적이고 다양한 내용들을 포함하고 있다. 이와 같이 FAA에서 외국 항공사에게 발행하는 Operations Specifications 요건을 강화하여 운영하는 이유는 외국 항공사가 항로 및 터미널에서 적용하는 절차가 ICAO SARPs 및 지침서를 충족하고 있는지를 면밀히 확인하는 측면이 강하다. FAA에서 인가하여 발행하는 Operations Specifications은 3 Part(Part A 일반사항, Part B 항로상의 적용기준, Part C 터미널에서의 적용기준)로 구성되어 있으며 각 Part의 주요 포함내용은 다음과 같다.

- Part A 일반사항에는 발행 및 적용(A001 Issuance and Applicability and Reports), 용어정의 및 약어(A002 Definitions and Abbreviations), 미국에 운항이 승인된 항공기(A003 Aircraft Authorized for Operations to the United States), 특별허가 및 제한사항 요약(A004 Summary of Special Authorizations, Limitations and Restrictions), 관리자 연락처, 지상 제빙/방빙 절차, 항공기에 장착 장비 요건 등을 포함하고 있다.

- Part B 항로상에서의 적용기준에는 VFR 및 IFR 항로상 제한사항 및 규정(B031 VFR and IFR En Route Limitations and Provisions) 지역항행시스템을 이용한 계기비행 1등급 항로 항행(B034 IFR Class I En Route Navigation Using Area Navigation Systems), 수직분리축소공역 운항(B046 Operations in

RVSM Airspace of the United States and Operations in RVSM airspace by U.S. registered aircraft) 등을 포함하고 있다.

- Part C 터미널에서의 적용기준에는 기장의 특수공항 자격(C050 Special Pilot-in-Command Qualification Airports), 터미널 계기절차(C051 Terminal Instrument Procedures), 계기접근절차 허가, 이륙 및 착륙 최저 기상치, 교체공항 최저 기상치, 저 시정 운항(CAT II, CAT III 운항), IFR 지역항법(RNAV) 출발 및 도착절차, 특수공항 허가 및 제한사항(C067 Special Airport Authorizations, Provisions, and Limitations for Certain Airports), A380과 같은 Design VI 항공기의 운항요건(C091 Operational Requirements Airplane Design Group VI Airplanes) 등을 포함하고 있다.

3) EU의 FAOC 제도 : TCO³¹⁾

FAOC 제도와 관련하여 EU는 EASA가 외국 항공사에게 TCO 허가서를 발급하고 있다. EU는 Basic Regulation에 의거 TCO 부문에 대한 Implementing Rule을 규정하고 있는데, TCO 허가의 근본적인 목적은 EU에서 TCO 항공기의 사고 방지 및 안전 확보에 중점을 두고 있다. TCO 규정이 공포됨에 따라 EASA 회원국을 운항하는 TCO는 EASA로부터 TCO 허가를 득해야 한다.³²⁾

TCO Regulation은 Cover Regulation, Annex 1-Part TCO, Annex 2-Part AR T³³⁾로 구성되어 있는데, Cover Regulation은 기본적인 범규 요건 및 발효에 대하여 규정하고 있으며³⁴⁾ Annex 1은 TCO가 준수해야 할 요건을 규정하고 있고 Annex 2는 TCO 허가를 위한 항공당국의 요건을 규정하고 있다. 본 규정은 기본적으로 시카고협약 부속서에서 규정하고 있는 국제표준의 준수여부를 재확인 및 점검하는 내용이다.

31) 이구희, “시카고협약체계에서의 EU의 항공법규체계 연구“ 항공우주정책법학회지 제29권1호, 2014, pp.81-86.

32) 본 TCO 규정은 EU Official Journal에 공고(2014년 5월 6일, Commission Regulation(EU) No 452/2014) 20일 후부터 발효하며, 현재 운항중인 TCO는 New Rule(PART TCO) 발효 후 6개월 이내에 EASA에 TCO 허가를 신청해야 하고 EASA는 TCO 규정 발효 후 30개월 이내에 TCO 허가를 마쳐야 함.

33) Authority Requirement regarding the authorisation of TCO.

34) 4 Article로 구성됨(Article 1 Subjective Matter and Scope, Article 2 Definitions, Article 3 Authorisation, Article 4 Entry into force).

TCO Regulation의 Annex 1(Part TCO)은 TCO가 준수할 요건을 3개 Section(1 General, 2 Air operations, 3 Authorisation of TCO)으로 구분하여 규정하고 있다. 기본적으로 시카고협약 부속서에서 규정하고 있는 국제표준을 준수해야 함을 명시하고 있으며, 주요 내용은 다음과 같다.

- 적용범위(TCO.100): TCO 준수 요건의 적용 범위는 조약의 관련 조항에 따라 영토로, 영토 내에서, 영토 밖으로 항공운송사업을 행하는 경우에 적용한다.
- 법규 준수 방법 (TCO.105): TCO는 본 규정에 따라 EASA가 채택한 준수 방식(Acceptable Means of Compliance) 대신에 이에 상응하는 대체준수방식(Alternate Means of Compliance)을 수립하여 적용할 수 있으며, 대체준수방식을 적용하고자 할 경우 적용하기 전에 EASA에 통보하여야 하며 사전 승인을 받은 후 적용한다.
- ICAO에 차이점 통보 (TCO.110): 운항국 또는 등록국이 ICAO의 국제표준에 대하여 차이점을 통보한 경우, TCO는 EASA에 완화조치를 제안할 수 있으나 이러한 완화조치는 ICAO가 국제표준으로 정한 안전수준과 같아야 한다.
- Inspection시 항공기 탑승허용 (TCO.115): EASA 및 회원국으로부터 허가된 자가 항공기내 서류점검 및 Ramp 점검을 하고자 할 경우 항공기 탑승이 허용되어야 한다.
- Air Operations 일반 요건 (TCO.200): TCO는 ICAO에서 정한 국제표준(특히, annex 1,2,6,8,18,19)을 준수하며 TCO 소속 국가로부터 허가받은 AOC & Operations Specifications을 준수한다. 또한 EASA가 발급한 허가를 준수하며 사고(Accident) 발생 시 EASA에 보고 의무를 이행하여야 한다.
- 휴대서류 및 기록(TCO.210, 215): 휴대서류는 유효한 최신의 것이어야 하며, EASA 또는 회원국의 관계자가 요구 시 기장은 휴대서류 및 기록을 제공한다.
- 허가 신청(TCO.300): TCO는 항공운송사업을 시작하기 최소 30일전에 EASA에 허가를 신청하고 허가를 취득한 후 운항해야 한다.
- 부정기 편 통보(TCO.305): TCO 허가의 예외 적용기준으로, 항공사가 일정 기준³⁵⁾을 충족한다면, TCO 허가 취득 없이 예상치 못한 시급한 운항 요구

35) 일정기준은 ① 항공사가 EASA에 의해 수립된 양식 및 방법에 따라 최초로 비행하고자 하는 날짜 이전에 EASA에게 통보, ② 항공사는 Regulation(EC) No 2111/2005 따른 운항금지해당되지 않을 것, ③ 항공사는 EASA에 스케줄 통보 후 근무일 기준 10일 이내에 허가 신청에 해당함.

상황에 대처할 수 있도록 에어엠블런스나 부정기 편 운항을 할 수 있다. 비행계획 기간은 최대 연속된 6주 동안 또는 EASA가 허가 기준에 의거 결정한 기간 중 짧은 기간까지 운항할 수 있다.

- 허가소지자의 권한(TCO.310): TCO에 대한 허가는 TCO가 해당 국가로부터 허가받은 기준을 초과하여서는 아니 된다.

- Finding(TCO.325): TCO는 EASA가 발급한 Authorization 및 Specifications 준수해야 하며 EASA로부터 지적사항(finding) 접수 시 보완 조치를 하여야 한다.

TCO Regulation의 Annex 2(Part ART)는 TCO 허가를 위한 항공당국의 요건을 2개 Section(1 General, 2 Authorisation, monitoring and enforcement)으로 규정하고 있으며 주요 내용은 다음과 같다.

- 적용범위(ART.100): 본 부속서는 EASA 및 회원국에 의해 수행되어야 할 항공운송사업을 행하는 TCO에 대한 허가서 발급, 변경, 제한, 유예, 취소 및 TCO에 대한 모니터링에 대한 관리요건을 규정하고 있다.

- 대체준수방식(ART.105): EASA가 채택한 준수방식 대신 TCO가 별도의 대체준수방식을 제안한 경우 EASA는 대체준수방식에 대한 적합성 유무를 평가하고 관련조치를 취해야 한다.

- 정보교환(ART.110): EASA는 TCO 허가 신청이 반려되거나, 안전 상 허가를 제한, 유예, 취소할 경우 위원회 및 회원국에게 지속적으로 최신 정보를 제공해야 한다.

- 기록유지(ART.115): EASA는 TCO 허가 및 지적사항 등에 대한 자료를 적절히 보관 및 접근하고 추적가능 하도록 적합한 기록유지시스템을 설정하여 유지해야 하며, 모든 기록은 적용 가능한 데이터 보호법에 따라 최소 5년간 보관되어야 한다.

- 허가서 발행(ART.210): EASA는 TCO의 허가 신청서 검토 후 만족할만한 수준으로 판단되면 TCO에게 Authorisation 및 Specifications 발급하며³⁶⁾, 허가서에 별도로 유효기간으로 제한하지 않아야 한다.

- 모니터링 프로그램(ART.220): EASA는 24개월 이내 주기로 TCO를

36) EASA에서 발급하는 TCO Authorisation 및 Specification은 ICAO에서 체약국이 자국 operator에게 발급하도록 규정하고 있는 AOC & Operations Specification과 유사함.

Monitoring 하며 모니터링 주기는 안전수준 결과 등에 따라 기간을 단축 또는 최대 48개월까지 연장 가능하다.

- 허가의 제한, 중단 및 취소(ART.235): 지적사항(finding) 및 기준 미 준수 정도에 따라 level 1 Finding과 level 2 Finding으로 구분한다. EASA는 level 1 Finding 발견 시 TCO 허가를 제한하거나 중지해야하며, 최대 6개월 동안 허가를 중지하며 추가적으로 3개월 동안 허가 중지 연장이 가능하다. 또한 Regulation(EC) No 2111/2005에 의거 TCO가 운항금지(Operating ban) 항공사로 지정된 경우 EASA는 해당하는 TCO 허가를 취소해야 한다.

4) 일본, 중국, 호주 등의 FAOC 제도

시카고협약 체결국 중 외국 항공사에 FAOC and/or Operations Specifications을 적용하는 국가가 확산되고 있는데, 이들 국가의 적용기준 및 포함내용은 정도의 차이는 있으나 FAA 또는 EASA의 적용기준과 유사하다. 대표적인 예로 일본, 중국, 호주에서 적용하는 FAOC and/or Operations Specifications는 다음과 같다.

일본은 외국 항공사에 대한 FAOC 제도 적용과 관련하여 ICAO SARPs와 같다. 일본은 외국 항공사에 별도의 FAOC & Operations Specifications을 승인하여 발행하지 않으며, 외국 항공사는 일본으로 운항 시 자국 항공당국이 발행한 AOC & Operations Specifications과 ICAO SARPs에 부합하여 운항할 것이 요구된다.

중국은 2005년에 제정한 CCAR 129(China Civil Aviation Regulations Part-129, Foreign Commercial Air Transport Operators Operational Approval Rules)에 따라 중국내 외국 항공사의 안전운항을 증진하기 위해 외국 항공사에 Operations Specifications을 승인하여 발행하고 있다.³⁷⁾ 외국 항공사에 대한 Operations Specifications과 관련해 중국의 항공법규는 미국의 영향을 받아 CCAR 129를 제정하여 적용하고 있으며, Operations Specifications 양식 및 내용도 미국이 발행하는 Operations Specifications과 유사하며 다양한 내용을 포함하고 있다.

37) <http://www.castc.org.cn/ccar129/index.asp>, 2015.5.1.

호주는 CAA 1988(Civil Aviation Act 1988)에 따라 외국 항공사에게 AOC & Operations Specifications을 승인하여 발행하고 있다.³⁸⁾ Operations Specifications 포함 내용은 운항하는 항공기 형식 및 공항 등 기본적인 내용만을 포함하고 있다.

Ⅲ. 외국 항공사에 대한 운항증명제도 평가 및 개선방안

1. FAOC 제도 평가

시카고협약 및 부속서에서는 체약국의 항공당국이 승인한 허가서를 상호 인정하도록 규정하고 있고, 자국 항공사에 대해서만 AOC & Operations Specifications을 허가하도록 규정하고 있는 반면에 외국 항공사에 대한 FAOC and/or Operations Specifications 승인 기준은 없다. 그럼에도 불구하고 일부국가는 외국 항공사에 대해서도 항공안전을 위해 FAOC and/or Operations Specifications을 허가하고 있다. 기본적으로 FAOC and/or Operations Specifications 허가는 ICAO SARPs 대비 추가적인 운영제한을 야기하기 때문에 항공사에게는 불청객일 수밖에 없다. 따라서 FAOC and/or Operations Specifications에 대하여 각국 대다수 항공사는 추가적인 규제라는 이유로 반대하고 있으며 IATA도 외국 항공사에 대한 FAOC 허가를 일관되게 반대하여 왔다.

38) Civil Aviation Act 1988의 28BB에 호주 항공안전청(CASA)이 항공사에게 AOC를 발급할 수 있는 근거를 명시하고 있음.

(28BB CASA may impose and vary AOC conditions:

(1) CASA may: (a) at the time of issuing an AOC, impose conditions by specifying them in the AOC; and (b) at any time after the issue of an AOC, give a written notice to the holder of the AOC, imposing conditions, or further conditions, on the AOC.

(2) CASA may at any time give a written notice to the holder of an AOC, varying any of the conditions of the AOC that were imposed by CASA. A variation may be made: (a) on the application of the holder of an AOC; or (b) on CASA's own initiative.)

<http://www.comlaw.gov.au/Details/C2015C00095>, 2015.5.1.

1) 한국의 FAOC 제도 평가

한국을 운항하고자 하는 외국 항공사에게 적용되는 허가 절차는 기본적으로 3단계 (①운항개시 60 일전 허가 신청³⁹⁾ ②‘운항증명승인서’ 및 ‘운항조건 및 제한사항’ 발급 ③‘운항증명승인서’ 및 ‘운항조건 및 제한사항’에 대한 변경사항 발생시 30일 이내에 제출 및 필요시 ‘운항증명승인서’ 또는 ‘운항조건 및 제한사항’ 개정 발급)로 요약할 수 있다. 또한 항공사는 ‘운항증명승인서’와 ‘운항조건 및 제한사항’을 준수해야 하며 ICAO SARPs에 부합해야 한다. 한국이 국제항공운송사업을 행하는 외국 항공사에게 적용하는 FAOC 승인, 점검 및 행정 조치는 ICAO SARPs에 부합되는지를 재확인하고 있어 합당한 조치라고 평가된다. 단, 허가 신청 시 제출 서류 및 조종사 비행기록부의 탑재와 관련해서는 다음과 같이 개선이 필요하다.

첫째, 외국인 국제항공운송사업의 허가 신청 시 제출해야하는 운항규정을 해당 정부로부터 인가받은 운항규정으로 한정하고 있는데,⁴⁰⁾ 이를 해당 정부로부터 인가받거나 해당정부에 신고한 운항규정으로 확대할 필요가 있다. 시카고협약 부속서 6에는 운항규정(Operations Manual)에 포함될 내용, 운항규정의 운영 형태는 물론 운항규정이 해당 정부로부터 인가 또는 신고가 필요함을 명시하고 있다. 운항규정의 운영형태 및 인가·신고의 구분은 국가마다 다소 상이할 수 있는바, 인가된 운항규정으로 한정하지 말고 신고된 운항규정도 함께 검토 및 활용할 필요가 있다. 게다가 각 항공사가 제출하는 운항규정이 운항일반교범(Policy and Administration Manual)⁴¹⁾을 포함하고 있는 현실을 고려하면 제출 서류에 인가된 운항규정 이외에 신고된 운항규정까지 확대하는 것이 필요하다.

둘째, 항공기에 탑재해야 할 서류에 ‘각 승무원의 유효한 자격증명(조종사 비행기록부를 포함한다)’이라고 명시하고 있으며, 준수하지 않을 경우 사업일부 정지(5일)를 규정하고 있으나,⁴²⁾ ‘조종사 비행기록부를 포함한다.’라는 문구는

39) ‘외국인 국제항공운송사업 허가신청서’ 이용하여 신청하며 신청서 ‘외국항공기의 소유자등 안전성 검토 질의서’ 등의 관련 자료를 첨부함.

40) 항공법시행규칙 제320조(외국인 국제항공운송사업의 허가 신청 등).

41) 일반적으로 시카고협약 체결국은 여러 운항규정 중 한권으로 ‘Policy and Administration Manual’을 운영하며 해당 정부에 신고하여 운영함.

42) 항공법 제150조(허가의 취소 등), 항공법 제147조의 2(안전운항을 위한 외국인 국제항공운송사업자의 준수사항 등) 항공법시행규칙 제320조의 2(외국인 국제항공운송사업자의 항공기에 탑재하

삭제가 필요하다. 국제항공운송사업자는 ICAO SARPs에 따라 해당 국가가 발급한 AOC & Operations Specifications 등을 탑재해야 하며 조종사의 유효한 자격증명 등을 휴대해야 한다. 한국의 경우 항공기에 탑재·휴대 서류에 조종사 비행기록부를 포함하고 있는데 이는 ICAO 표준과 상이한 바,⁴³⁾ 이에 대한 지적, 점검 및 행정처분까지 이어진다면 시카고협약 부속서를 준수하는 외국 항공사로서는 불합리한 조치로 여겨져 수긍하지 못할 뿐 아니라 불만의 대상이 될 것이다.

2) 미국 FAA의 FAOC 제도 평가

FAA가 외국 항공사에게 적용하는 Operations Specifications과 관련하여 다음과 같은 특징이 있다.

첫째, FAA는 외국 항공사에게 다양한 운항조건 및 제한사항이 명시된 Operations Specifications을 허가하고 있다. 시카고협약 및 부속서에서는 체결국의 항공당국이 승인한 허가서를 상호 인정하도록 규정하고 있고, 자국 항공사에 대해서만 AOC 및 Operations Specifications을 허가하도록 규정하고 있음에도 불구하고, FAA는 외국 항공사에게 Operations Specifications을 승인하여 발급하고 있으며, Operations Specifications에 상당히 다양하고 구체적인 내용을 포함하고 있다. 이와 같이 FAA에서 외국 항공사에게 발행하는 Operations Specifications 요건을 강화하여 운영하는 이유는 외국 항공사가 항로 및 터미널에서 적용하는 절차가 ICAO SARPs 및 지침서를 충족하고 있는지를 면밀히 확인하는 측면이 강하다. 이에 대하여 각국 대다수 항공사는 ICAO SARPs에 비하여 추가적인 규제라는 이유로 반대하고 있으며 IATA도 외국 항공사에 대한 Operations Specifications 허가를 일관되게 반대해왔다. 이런 반대에도 불구하고 모든 체결국이 행하는 인가행위 및 감독 업무가 철저히 수행된다는 확증이 없

는 서류). 항공법시행규칙 제321조의2(외국인 국제항공운송사업의 허가취소 등). 항공법시행규칙 별표 65(외국인 국제항공운송사업자의 허가 취소 등 행정처분 기준)의 10.에 의거 법 제147조의 2 제1항을 위반하여 법 제147조의2 제1항 각호의 서류를 항공기에 신지 아니하고 운항한 경우 사업일부 정지(5일).

43) ICAO Annex 1에서는 국제 항공운송사업 조종사들은 일반적으로 조종사 비행기록부를 휴대하지 않는다고 명시하고 있다. (ICAO Annex 1, 5.1.1.1. Note) Operator records or a flight crew member's personal log book, in which maintenance of competency and recent experience may be satisfactorily recorded, are not normally carried on international flights.)

는 한 FAA가 외국 항공사를 대상으로 행하는 Operations Specifications 인가는 지속될 것으로 본다.

둘째, Operations Specifications에 포함하고 있는 내용 중에는 허가된 항공기 (A003 Aircraft Authorized for Operations to the United States) 등 다양한 운항조건 및 제한사항 등이 포함되어 있어 신규도입 항공기의 경우 해당 항공기가 FAA가 발행하는 Operations Specifications에 등재되기 전까지는 시카고협약 및 국내 항공법 상의 제반 요건을 충족하더라도 미국에 운항할 수 없다.

셋째, FAR Part 129에 따라 외국 항공사에게 발행하는 Operations Specifications은 많은 시카고협약 체약국에게 영향을 주고 있으며 이로 말미암아 항공사에게 불편을 초래하고 있다. FAR Part 129에 따라 FAA가 외국 항공사에게 인가하여 발행하는 Operations Specifications은 중국, 뉴질랜드, 몽고, 필리핀 등 많은 시카고 협약 체약국에게 영향을 주어 이들 국가에서도 CAR(Civil Aviation Regulation) 129를 제정하여 외국 항공사에게 Operations Specifications을 인가해주고 있다. 더욱이 대다수 국가가 웹 방식 대신 전통적인 오프라인 방식으로 Operations Specifications을 인가하고 있으며 수행능력에서도 차이가 있어 외국 항공사로서는 불편이 가중되고 있는 실정이다.

3) EU의 FAOC 제도 평가

2014년 제정한 EU의 TCO규정은 FAA가 외국 항공사를 대상으로 발급하는 Operations Specifications에 비해 효율성과 항공안전 확보를 함께 고려하고 있다는 특징이 있다. 아울러 항공사인 TCO가 준수해야 할 요건과 항공당국인 EASA가 TCO 허가를 위해 준수해야 할 요건을 명확히 구분하여 명시하고 있고, TCO 허가서를 ICAO에서 제공하고 있는 AOC 및 Operations Specifications 양식과 같은 형태를 취함으로써, TCO 허가 행위로 야기될 수 있는 항공사의 불편을 최소화하면서 ICAO SARPs의 준수여부를 재확인한다는 의지를 담고 있다. EU의 TCO 규정 발효는 EU에서의 항공안전체계 강화와 더불어 시카고 협약 체약국에게 몇 가지 중요한 메시지를 전달하고 있으며, 많은 체약국들이 항공법규체계를 재정비 할 때 참고 모델이 될 것으로 판단된다. 따라서 TCO 제도는 추가적인 허가를 요구한다는 부정적인 측면이 있음에도 불구하고 다음과 같은 긍정적인 측면이 있다.

첫째, EU 입장에서는 기본적으로는 ICAO의 요건을 벗어나지 않은 상태에서 EASA라는 단일 전문기관이 TCO에 대한 기본적인 항공안전성을 직접 재확인할 수 있음으로써 항공안전증진과 효용성을 함께 증대시키는 결과를 낳았다.

둘째, TCO 허가와 관련하여 항공당국 및 항공사의 요건을 명확히 구분하여 규정하였는데, 이는 향후 ICAO 지침 및 각 체약국의 전반적인 법규체계 구성에도 매우 긍정적인 영향을 줄 것으로 평가된다.

셋째, 외국 항공사에게 승인하여 발행해주는 FAOC의 경우 포함된 내용이 국가마다 차이가 있고 운영방식도 오프라인 방식과 웹 방식으로 이원화 되어 있으나, TCO의 경우 포함내용이 ICAO 양식을 준용하고 있고 운영방식도 웹 방식으로 진행하는 바, 향후 FAOC의 포함내용 및 운영방식에도 점차 통일된 기준이 적용되는데 기여할 것으로 판단된다.

이와 같이 외국 항공사에 대한 FAOC and/or Operations Specifications 승인 제도는 항공안전과 관련하여 ICAO SARPs에 부응하고 있는지를 재확인하는 측면이 있으나, 항공사로서는 중복허가 및 운영제한으로 불편이 초래되어 대다수 항공사가 반대함에도 불구하고 꾸준히 증가하고 있다. 이런 추세는 모든 체약국이 행하는 인가행위 및 감독 업무가 철저히 수행된다는 확증이 없는 한 지속될 것이다.

2. FAOC 개선방안

ICAO, 항공당국, 제작사 및 항공사 등 모든 항공 관련자는 항공기 사고를 방지하고 항공안전 수준을 높이하고자 노력하고 있다. ICAO SARPs 및 관련 지침을 통해 항공안전관리체계가 강화되고 있고 다양한 항공 안전 활동이 복합적으로 어우러져 항공기 사고가 줄어드는 성과를 보이고 있다. 외국 항공사에게 적용하는 FAOC & Operations Specifications은 항공안전증진을 위해 긍정적인 측면과 함께 중복허가 및 항공기 운항 효율 저하의 원인이 되기도 하는 부정적인 측면이 있다. 이러한 맥락에서 항공법규체계 및 FAOC/TCO 규정과 관련해 국내외적으로 고려해야 할 몇 가지 착안사항 및 개선방안을 제시하고자 한다.

1) ICAO SARPs 준수 철저를 통한 무분별한 FAOC 확산 방지

FAOC가 외국 항공사에 대한 항공안전수준을 재확인하여 항공안전을 확보하고 항공안전 저해 요소를 사전에 제거하기 위해 행하는 제도라 할지라도 국제법규에서 허용되는 범위 내에서 합리적으로 적용되어야 한다.

항공당국이 외국 항공사에게 승인하여 발급해주는 FAOC and/or Operations Specifications는 ICAO SARPs가 아님에도 불구하고 미국과 EU는 물론 여러 국가에서 적용하고 있다.

항공사의 안전운항체계 허가와 관련한 국제 표준은 항공당국이 항공사에 대한 전반적인 안전운항체계를 확인한 후 만족스럽다고 판단할 때 항공사에게 운항증명서(AOC) 및 운영기준(Operations Specifications)을 발행하여 교부하고 지속적으로 관리 감독하는 것이다. 외국 항공사에게 무분별하게 FAOC가 확산되는 것은 바람직하지 않다. 시카고협약 체결국은 협약의 본질적인 목적을 고려하여 ICAO SARPs에 부합하도록 기준을 적용해야 한다. 이런 측면에서 각 체결국은 자국 내 항공사에 대한 AOC 승인 및 지속적인 감독을 통해 안전운항체계를 확실히 확보해야 하며, 아울러 외국 항공사에 대한 안전운항체계를 별도로 중복해서 승인할 것이 아니라 외국 항공당국이 승인한 안전운항체계를 인정해야 한다.

아울러 무분별한 FAOC의 확산 및 혼선을 방지하기 위해 ICAO에서 통일된 지침을 제공하는 것이 바람직하다. 이와 관련하여 ICAO Annex 6 또는 Doc 8335에 외국 항공사에게 발행하는 FAOC의 양식 및 포함내용을 최소한으로 제한하여 규정하는 것이 필요하다. 기본적으로 항공사는 ICAO SARPs에 의거 자국 항공당국으로부터 AOC & Operations Specifications 승인이 필수적인 바, 항공당국이 외국 항공사에게 FAOC and/or Operations Specifications을 승인하여 발급할 경우, 항공당국이 자국 항공사에게 승인하여 발행하는 기준 이외의 내용을 포함하지 말아야 한다.

2) FAOC 관련 항공법령에 항공당국 및 항공사의 요건 구분

각 체결국이 FAOC를 불합리하게 운영하는 것은 기본적으로 중지되어야 한다. 그럼에도 불구하고 체결국이 불가피하게 FAOC 제도를 도입할 경우 FAOC

관련 항공법령에 FAOC 적용기준을 보다 명확하고 체계적으로 명시하는 것이 필요하다. EU의 TCO Regulation은 항공당국과 항공사의 요건을 명확히 구분하여 명시하고 있어 항공당국 및 항공사가 혼선 없이 요건을 준수하는데 용이할 뿐 아니라 항공당국 및 항공사의 요건을 상호 확인할 수 있어 법규 준수 요건을 명확히 하는데 도움을 주고 있다. 따라서 각 체약국의 항공법규에 AOC 및 FAOC 요건을 설정함에 있어 항공당국과 항공사의 요건을 구분하여 명확히 규정할 필요가 있다.

3) 중복 허가 및 불편 최소화

불가피하게 외국 항공사에게 FAOC and/or Operations Specifications을 적용하는 경우라 할지라도 FAOC and/or Operations Specifications 상의 중복허가 및 불편을 최소화하기 위해 각 체약국의 협조 하에 ICAO 차원의 기준 적용 및 정보 공유가 필요하다.

시카고협약 체약국이 외국 항공사에 대하여 실시하는 FAOC 제도 운영 및 점검활동의 목적은 ICAO SARPs를 제대로 준수하고 있는지에 대한 이행여부를 확인하고 이를 통해 항공기의 사고로부터 당해 소속 국가의 국민을 보호하겠다는 의지가 강하게 담겨 있다. 외국 항공사에게 승인하는 FAOC 제도는 항공안전 증진에 도움을 준다 할지라도 법적 안정성의 측면에서 국제법규에서 허용되는 범위 및 불편 최소화 원칙이 철저히 준수되어야 한다.

ICAO SARPs와 상이함에도 불구하고 모든 체약국이 외국 항공사에게도 FAOC 및 Operations Specifications을 발급한다면 항공사는 최대 190여개의 FAOC 및 Operations Specifications을 중복해서 발급받아야 한다. 게다가 각국이 항공기 등재마저 요구할 경우 불편 초래, 행정력 낭비 및 항공기 운항 효율 저하는 배가될 것이다. 인터넷상의 ICAO 홈페이지나 별도의 지정된 주소에 모든 시카고협약 체약국이 활용할 수 있는 공유 폴더를 구축하여 자국의 항공사에게 발급한 AOC & Operations Specifications 및 항공기에 대한 최신 허가 정보를 등재하여 모든 체약국이 항시 활용할 수 있도록 시스템을 운영해야 한다. 아울러 항공사는 시카고협약 및 ICAO SARPs에 부합하여 항공기를 운항해야 한다. 각 항공당국 및 항공사의 ICAO SARPs 준수와 함께 항공당국이 외국 항

공사가 소지하고 있는 허가 내역 및 항공기 정보를 실시간으로 확인 및 점검 가능할 때, 외국 항공사에 대한 추가적인 중복 허가 요건이 사라질 수 있을 것이다.

4) ICAO SARPs 반영을 통한 국제기준 준수

국내항공사는 물론 외국 항공사에게도 ICAO SARPs에 부합하는 의무를 부여해야 한다. 이런 측면에서 국내 항공법규에서 규정하고 있는 국내 및 외국 항공사의 항공기 탑재서류 항목에서 조종사 비행기록부를 삭제해야 한다. 시카고협약 제5장은 항공기운항 시 충족해야 할 이행 요건과 체약국의 준수 의무를 규정하고 있다. 우리나라의 경우 항공사 조종사에게 적용하는 조종사 비행기록부의 휴대요건이 국제기준 대비 강화된 기준을 적용하고 있어 이에 대한 개선이 필요하다. 시카고협약은 조종사 비행기록부에 대하여 규정한 내용이 없지만 동 협약 부속서 1은 조종사 비행기록부에 대한 기록 및 휴대에 대하여 언급하고 있다. 즉, 조종사 자격 유효성 및 자격유지는 항공사 기록(Operator record) 또는 조종사 비행기록부(personal log book, pilot log book)에 기록될 수 있다고 규정하면서, 국제 항공운송사업 조종사들은 일반적으로 조종사 비행기록부(personal log book, pilot log book)를 휴대하지 않다는 것을 명시하고 있다.⁴⁴⁾ 이는 조종사 비행기록부의 소지 의무가 없다는 것을 의미하는 것이며, 아울러 비행기록부에서 포함되는 내용이 항공사에서 기록하고 유지 및 관리되고 있는 것으로 충분하다는 것을 의미한다. 반면에 한국은 항공법시행규칙 및 국토교통부장관 고시인 운항기술기준에 조종사 비행기록부를 탑재하도록 규정하고 있어 조종사들의 불만이 제기되고 있다. 항공사 소속 조종사의 경우, 항공사는 조종사에게 비행업무 부여 전에 제반 자격요건 충족 여부를 체계적으로 확인하고 있으며, 조종사도 필요 자격 유무를 시스템 등을 통해 확인하고 있다. 또한 항공사는 조종사의 최근비행경험, 운항자격 및 비행기록을 기록하고 유지하여야 할 의무가 있다. 이와 관련하여 조종사 자격증명(License)에 대해서는 ICAO, 한국, 미국, EU 등 모든 체약국이 탑재 요건으로 규정하고 있지만 항공운송사업용 조종사의 비행기록부에 대해서는 한국은 탑재요건으로 규정하고 있지만,

44) ICAO Annex 1, 5.1.1.1.

ICAO, 미국, EU에서는 탑재요건으로 규정하고 있지 않다. 아울러 항공사의 조종사가 비행기록부를 휴대하지 않은 이유로 지적되는 사례도 없다. 반면에 한국은 항공법시행규칙 및 운항기술기준에 자격 유지 여부를 확인하기 위하여 국내외 항공운송사업용 조종사에게도 조종사 비행기록부(pilot log book)의 탑재요건을 명시하고 있으며 위반 시 벌칙까지 규정하고 있으나 이는 국제기준을 매우 규제적이고 보수적으로 반영한 것이다. 따라서 항공사 조종사에 대한 조종사 비행기록부 휴대요건을 삭제하는 것이 필요하다. 항공사 조종사의 운항자격 기록은 기본적으로 항공사에서 관리하며, 운항자격을 충족한 자가 그에 상응하는 비행임무를 수행한다. 조종사 자격증명을 취득하기 위한 학생조종사 이외에 항공사의 조종사까지 조종사 비행기록부를 휴대하도록 규정하고 있는 한국의 기준은 국제기준과 상이할 뿐 아니라 적용 상 불편을 야기하는 것이다. 만일 ICAO Annex 1에서 규정하고 있는 조종사 자격증명의 유효성을 확인하고자 하는 것이라면 본질적으로 항공당국에서 조종사 자격증명의 양식을 보완할 일이지 임기응변식으로 조치할 사항이 아니다.

IV. 결론

시카고협약은 국제민간항공의 질서와 발전에 있어서 가장 기본이 되는 국제조약이다. 시카고협약에 의거 ICAO는 항공안전기준과 관련하여 부속서에서 ‘표준 및 권고방식(SARPs)’을 채택하고 있다. 국제적으로 승인한 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다. 시카고협약 체약국은 FAOC 등 항공안전기준을 수립할 때 ICAO SARPs에 부합해야 한다.

AOC 제도는 시카고협약 체약국에게 당해 국가 소속 항공사를 대상으로 승인 및 관리감독을 하도록 책임을 부여한 것이나 FAA와 같은 일부 체약국의 항공당국은 자국을 운항하는 외국 항공사에게도 이와 유사한 조치를 취하고 있으며, 2014년에는 EU도 포함내용을 최소화하여 TCO(Third Country Operator) 허가 제도를 도입하였다. 이와 같은 자국 내 항공사가 아닌 외국 항공사에게 별도

의 FAOC를 승인하는 제도는 시카고협약 정신과 다르다는 문제점이 있는 바, 항공기 운영상 효율을 저해하는 요인은 제거되어야 한다. ICAO SARPs 준수 재확인 측면에서 확인하는 경우라 할지라도 불필요한 중복 허가, 불편사항 및 경제적 불이익을 방지하기 위하여 EU의 TCO와 같이 그 범위 및 내용을 최소화해야 한다.

외국 항공사에게 승인하는 FAOC 제도는 항공안전 증진에 도움을 준다 할지라도 법적 안정성의 측면에서 국제기준을 고려하여 불편 최소화 원칙이 철저히 준수되어야 한다. 이와 관련하여 몇 가지 개선안을 제안한다.

국내기준 개선으로는 국내 항공법 상 FAOC 제도 운영의 근본적인 목적이 ICAO SARPs에 부합하여 항공안전을 증진하는데 있는바, 항공법규에서 외국 항공사에게 적용하는 일부 기준의 개선이 필요하다. 첫째, 항공법령 상의 AOC 및 FAOC 요건과 관련하여 항공당국과 항공사의 적용기준을 명확히 구분하여 명시한다. 둘째, 외국 항공사가 국토교통부에 제출하는 운항규정을 인가규정으로 한정하지 말고 신고규정도 포함되도록 한다. 셋째, 조종사비행기록부를 항공기 탑재서류 목록에서 삭제한다.

국제기준 개선과 관련해서는 ICAO SARPs 준수 및 불필요한 행정력 낭비 등을 제거하기 위해 외국 항공사에게 발행하는 FAOC 및 Operations Specifications의 중복허가 불편을 최소화하기 위해 각 체약국의 적극적인 협조 하에 ICAO 차원의 기준 적용 및 공유가 필요하다. 시카고협약상의 ICAO SARPs와 상이함에도 불구하고 모든 체약국이 외국 항공사에게도 FAOC 및 Operations Specifications을 발급한다면 최대 190개의 FAOC 및 Operations Specifications을 중복해서 발급받아야 한다. 게다가 항공기 등재가 요구될 경우 불편 초래 및 항공기 운항 효율 저하 및 행정력 낭비로 인한 손실 발생이 불가피하다. 인터넷상의 ICAO 홈페이지나 별도의 지정된 주소에 모든 시카고협약 체약국이 활용할 수 있는 공유 폴더를 구축하여 자국의 항공사에게 발급한 AOC, Operations Specifications 및 항공기에 대한 최신 허가 정보를 등재하여 모든 체약국이 항시 활용할 수 있도록 시스템을 운영해야 한다.

항공사는 시카고협약 및 ICAO SARPs에 부합하여 항공기를 운항해야 한다. 각 항공당국 및 항공사의 ICAO SARPs 준수와 함께 항공당국이 외국 항공사가

소지하고 있는 허가 내역 및 항공기 정보를 실시간으로 확인 및 점검 가능할 때, 외국 항공사에 대한 추가적인 중복 허가 요건이 사라질 수 있을 것이다. 체약국의 항공당국이 자국 항공사에 대하여 완벽하게 운항승인 및 관리감독 기준을 적용할 경우, 외국 항공당국이 행하는 FAOC는 불요할 것이다. 그러나 각 체약국이 능력에 차이가 있어 항공기 사고 위험 요인을 제거하기 위해 자국을 운항하는 외국 항공사에 대한 FAOC는 지속될 것으로 보인다.

이와 같은 FAOC 제도는 적법성 논란과 함께 외국 항공사에게 불편을 초래할 수 있는바, 체약국의 FAOC 적용 기준이 시카고협약 기본 정신 및 ICAO의 기준에 위배됨이 없어야 한다. 이와 관련하여 본 논문에서는 FAOC와 관련하여 시카고협약을 기본으로 국내외 항공법령의 근거 및 동향을 고찰하고 합리적인 제도 운영을 위한 국내외적으로 몇 가지 제언과 함께 개선방안을 모색하였으며 본 논문이 시카고협약체약국의 효율적인 FAOC 운영에 도움을 주길 기대한다.

참고문헌

- 국토교통부, 외국항공운송사업자의 국내 운항허가를 위한 안전성 검토지침
국토교통부, 운항기술기준, 2015.
- 대한민국, 항공법, 항공법시행령, 항공법시행규칙, 2015.
- 김맹선, “항공안전관리체계 제도변화 연구”, 박사학위논문, 2008.
- 김맹선, “국내항공법상 항공안전관리제도 변화에 관한 연구”, 『항공우주법학회지』 제23권 제2호, 한국항공우주법학회, 2008.
- 문준조, “국제민간항공협약의 표준 및 권고관행의 실효성 제고를 위한 국제적 동향과 전망” 『중앙법학』 제10집 제2호, 2008.
- 이구희, “국내외 항공안전기준관련 기준에 관한 비교 연구”, 박사학위논문, 2015.
- 이구희, “시카고협약체계에서의 EU의 항공법규체계 연구”, 『항공우주정책법학회지』 제29권 제1호, 한국항공우주정책·법학회, 2014.

- 이구희·박원화, “시카고협약체계에서의 항공안전평가제도에 관한 연구”, 『항공 우주정책법학회지』 제28권 제1호, 한국항공우주정책·법학회, 2013.
- AMC GM to Flight Crew License, EASA, 2011~2012
- AMC GM to Part Authority Requirement for Air Operations-issue2, EASA, 2014.
- AMC GM to Part Authority Requirement for Aircrew, EASA, 2014.
- AMC GM to Part Commercial Air Transport-issue2, EASA, 2014.
- AMC GM to Part Flight Crew License, EASA, 2014.
- AMC GM to Part Organisation Requirement for Air Operations-issue2, EASA, 2014.
- AMC GM to Third Country Operator, EASA, 2014.
- CCAR 129(China Civil Aviation Regulations Part-129, Foreign Commercial Air Transport Operators Operational Approval Rules), China CAA, 2015.
- Civil Aviation Act 1988, Australia, 2015.
- EC, Regulation(EC), Basic Regulation (No 216/2008), EC, 2008.
- EC, Commission Regulation(EC), Basic Regulation (No 690/2009), EC, 2009.
- EC, Regulation(EC), Basic Regulation (No 1108/2009), EC, 2009.
- EU, Commission Regulation(EU), Air operations, EU, 2015.
- EU, Commission Regulation(EU), Third Country Operators(No 452/2014), EU, 2014.
- EU, Commission Implementing Regulation(EU), Standardisation inspections, EU, 2013.
- FAA Order 8900.1 Flight Standards Information Management System (FSIMS), FAA, 2015.
- FAR Part 129 Operations: Foreign Air Carriers and Foreign Operators of U.S., 2015.
- ICAO Doc 7300/9, Convention on International Civil Aviation(9th), ICAO, 2006.
- ICAO Doc 8335, Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance(5th), ICAO, 2010.

ICAO Doc 9734, Safety Oversight Manual (2nd), ICAO, 2011.

ICAO Doc 9735, Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual (4th), ICAO, 2014.

ICAO, Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation, ICAO (11th, Amendment 172), 2014.

ICAO, Annex 6 Part 1 to the Convention on International Civil Aviation (9th, Amendment 38), ICAO, 2014.

ICAO, Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation (1st), ICAO, 2013.

SAFA Ramp Inspections Guidance material Version 2.0, EASA, 2012.

EASA (<http://www.easa.europa.eu/home.php>)

FAA order 8900.1 FSIMS (<http://fsims.faa.gov/home.aspx>)

IASA (<http://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/>)

ICAO (<http://www.icao.int/Pages/default.aspx>)

IOSA (<http://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Pages/index.aspx>)

초 록

시카고협약은 국제민간항공의 질서와 발전에 있어서 가장 기본이 되는 국제 조약이다. 시카고협약에 의거 ICAO는 항공안전기준과 관련하여 부속서를 채택하고 있으며, 부속서에서는 체약국들이 준수해야 할 필요가 있는 ‘표준’과 준수하는 것이 바람직하다고 권고하는 ‘권고방식’을 규정하고 있다. 이에 따라 각 국가는 시카고협약 및 동 협약 부속서에서 정한 ‘표준 및 권고방식(SARPs)’에 따라 항공법규를 제정하여 운영 중이며, 안전하고 효율적인 기준 수립 및 적용을 위해 지속적으로 노력하고 있다.

국제적으로 승인한 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다. 따라서 시카고 협약 체약국은 항공안전기준을 수립할 때 ICAO SARPs에 부합해야 한다. AOC 및 FAOC와 관련하여 ICAO SARPs는 자국 항공사에 한하여 AOC & Operations Specifications을 승인하여 발급하도록 규정하고 있다. 그러나 일부 체약국은 자국 항공사에게 승인하여 발급하는 것 이외에 외국 항공사에게도 FAOC and/or Operations Specifications을 발행하고 있으며 이를 추종하는 국가가 점점 늘어나고 있다. FAOC는 항공안전증진 및 항공기 사고율 감소에 기여한 공로가 크다고 볼 수 있으나, 항공사 입장에서는 추가적인 허가제도 및 운항 제한으로 인해 항공기 운항 상 불편이 초래되고 있다.

기본적으로 특정 체약국이 외국 항공사에게 ICAO SARPs로 정한 규정 이외에 불필요하게 강화된 기준이나 절차를 적용하는 것은 시카고협약 정신에 반하는 것으로 개선되어야 한다. 외국 항공사에게 승인하는 FAOC 제도가 항공안전 증진에 도움을 준다 할지라도 국제법규의 일반 원칙 및 불편 최소화 원칙이 철저히 준수되어야 한다. 이런 측면에서 점차 확산되고 있는 외국 항공사에 대한 FAOC 제도는 기본적인 원칙 준수 및 국제적인 협조체계 구축이 필요하다. 이와 관련하여 국내기준과 국제기준에 대하여 개선안을 제언한다.

국내기준 개선으로는 국내 항공법상 AOC 및 FAOC 제도의 근본적인 목적이 ICAO SARPs에 부합하여 항공안전을 증진하는데 있는바, 항공법규에서 항공사에게 적용하는 일부 기준의 개선이 필요하다. 첫째, 항공당국과 항공사의 적용기준을 명확히 구분한다. 둘째, 외국 항공사가 국토교통부에 제출하는 운항

규정을 인가규정으로 한정하지 말고 신고규정도 포함되도록 한다. 셋째, ICAO SARPs를 고려해 조종사비행기록부를 항공기 탑재서류 목록에서 삭제한다.

국제기준 개선과 관련해서는 ICAO SARPs 준수 및 불필요한 행정력 낭비 등을 제거하기 위해 외국 항공사에게 발행하는 FAOC and/or Operations Specifications의 중복허가 불편을 최소화하기 위해 각 체약국의 적극적인 협조 하에 ICAO 차원의 기준 적용 및 공유가 필요하다. 시카고협약상의 ICAO SARPs와 상이함에도 불구하고 모든 체약국이 외국 항공사에게도 FAOC 및 Operations Specifications을 발급한다면 최대 190개의 FAOC 및 Operations Specifications을 중복해서 발급받아야 한다. 게다가 항공기 등재가 요구될 경우 불편 초래 및 항공기 운항 효율 저하 및 행정력 낭비로 인한 손실 발생이 불가피하다. 인터넷상의 ICAO 홈페이지나 별도의 지정된 주소에 모든 시카고협약 체약국이 활용할 수 있는 공유 폴더를 구축하여 자국의 항공사에게 발급한 AOC, Operations Specifications 및 항공기에 대한 최신 허가 정보를 등재하여 모든 체약국이 항시 활용할 수 있도록 시스템을 구축하고 활용해야 한다. 아울러 항공사는 시카고협약 및 ICAO SARPs에 부합하여 항공기를 운항해야 한다. 각 항공당국 및 항공사의 ICAO SARPs 준수와 함께 항공당국이 외국 항공사가 소지하고 있는 허가 내역 및 항공기 정보를 실시간으로 확인 및 점검 가능할 때, 외국 항공사에 대한 추가적인 중복 허가 요건이 사라질 수 있을 것이다.

이상과 같이 본 논문에서는 FAOC and/or Operations Specifications과 관련하여, ICAO, 한국, FAA, EASA 등의 기준을 고찰하고, 국내외적으로 개선해야 할 몇 가지 제언과 개선방안을 제시하였다. 본 논문이 1) 정부, 학계 및 항공사 등 유관부문에서 항공안전증진을 위한 국제 동향을 이해하는데 도움이 되고, 2) 국내 항공법규를 개선하는데 도움을 주고, 3) 아울러, 국제표준 준수 및 항공안전증진에 기여하길 기대한다.

주제어 : 국제민간항공협약, 시카고협약, 항공법, 국제표준 및 권고방식, 항공안전, 운항증명, 운영기준, 제3국 항공사 허가, 외국 항공사 운항증명, 외국 항공사 허가

Abstract

A Study on Foreign Air Operator Certificate in light of the Convention on International Civil Aviation

Lee, Koo-Hee*

The Chicago Convention and Annexes have become the basis of aviation safety regulations for every contracting state. Generally, aviation safety regulations refer to the SARPs provided in the Annexes of the Chicago Convention. In order to properly reflect international aviation safety regulations, constant studies of the aviation fields are of paramount importance.

Treaties duly concluded and promulgated under the Constitution and the generally recognized rules of international law shall have the same effect as the domestic laws of the Republic of Korea. Each contracting state to the Chicago Convention should meet ICAO SARPs about AOC and FAOC.

According to ICAO SARPs, Civil Aviation Authorities shall issue AOC to air carriers of the state, but don't require to issue for foreign air carrier. However some contracting states of the Chicago Convention issue FAOC and/or Operations Specifications for the foreign operators. This FAOC is being expanded from USA to the other contracting states. Foreign operators have doubly burden to implement AOC of the ICAO SARPs because FAOC is an additional requirement other than that prescribed by the ICAO SARPs

In Article 33, the Chicago Convention stipulates that each contracting state shall recognize the validity of the certificates of airworthiness and licenses issued by other contracting states as long as they are equal to or above the minimum standards of the ICAO.

* Ph.D in Law, General Manager, Korean Air Lines Co., Ltd . Prof. Jungseok college

In ICAO Annex 6, each contracting state shall recognize as valid an air operator certificate issued by another contracting state, provided that the requirements under which the certificate was issued are at least equal to the applicable Standards specified in this Annex. States shall establish a programme with procedures for the surveillance of operations in their territory by a foreign operator and for taking appropriate action when necessary to preserve safety.

Consequently, it is submitted that the unilateral action of the states issuing the FAOC to the foreign air carriers of other states is against the Convention.

Hence, I make some proposals on the FAOC as an example of comprehensive problem solving after comparative study with ICAO SARPs and the contracting state's regulations. Some issues must be improved and I have made amendment proposals to meet ICAO SARPs and to strengthen aviation development. Operators should be approved by FAOC at most 190 if all states require FAOC. Hence, it is highly recommended to eliminate the FAOC or reduce the restrictions it imposes. In certain compliance-related issues, delayed process shall not be permitted to flight operations. In addition, it is necessary for the ICAO to provide more unified and standardized guidelines in order to avoid confusion or bias regarding the arbitrary expansion of the FAOC.

For all the issue mentioned above, I have studied the ICAO SARPs and some state's regulation regarding FAOC, and suggested some proposals on the FAOC as an example of comprehensive problem solving. I hope that this paper is 1) to help understanding about the international issue, 2) to help the improvement of Korean aviation regulations, 3) to help compliance with international standards and to contribute to the promotion of aviation safety, in addition.

Key words : Convention on International Civil Aviation, Chicago Convention, SARPs, Aviation Safety, AOC, FAOC, TCO, Third Country Operator, Operations Specifications.