

# 국내항공법의 귀납적 분석 및 국내 항공 산업의 미래 요약본

## 제1장 연구배경 및 연구목적

### 제1절 연구의 의의

국내의 항공법은 조선총독부령의 조선항공법을 시작으로 시행 예정 항공법까지 약 90년의 역사를 가지고 있다. 그러나 항공법에 대한 기존의 연구와 논문을 보았을 때 국내항공법의 총체적인 정리와 해석은 국제항공법 연구에 반해 부족한 것이 사실이다. 그러므로 필자는 법제처의 항공법 기록을 통해 당해 항공법이 어떤 결과를 가져오게 되었는지 인과관계를 분석, 항공 산업 전반에 관한 현사항의 문제점을 지적하고 항공법과 항공 산업이 나아갈 방향을 제시해야한다.

### 제2절 연구목적

항공법은 항공분야의 구성원들에게 지침서와 같은 역할을 한다. 필자는 국내항공법을 재정리하고 해석하여 작게는 국내항공법의 뿌리를 찾을 것이며, 크게는 국제사회에서 대한민국 항공산업이 국제사회에서 영향력을 증대시킬 수 있는 토대가 되었으면 한다. 또한 항공운송산업에 만 초점이 맞추어진 항공법의 문제를 찾을 것이다. 따라서 항공운송산업 뿐만이 아닌 항공기 제작, 항공 안전, 항공 연구 등 항공 산업의 균형적인 발전의 모델을 제시하고자 한다.

### 제3절 연구방법

법제처에 기록되어진 항공법을 열람하였으며, 공포 일자를 기준으로 삼았다. 당해의 항공법이 어떠한 영향을 끼치고 어떠한 목적으로 시행되었는지 귀납적으로 분석하였다. 또한 항공산업의 새로운 변화를 조사하고 현실성과 실용성을 드높이기 위해 항공전문가 32인의 설문조사를 실시하였다. 따라서 항공법 및 항공 산업의 미래에 대한 보다 질 높은 논문이 완성될 수 있도록 하였다.

### 제4절 조선항공법

조선항공법은 조선총독부령으로 1921년 4월 8일 제정, 1927년 6월 11일 시행되었다. 그 내용과 형태는 현대의 항공법과 비교하였을 때 정의나 규제의 내용이 부실하나 당시로서는 선진적인 내용들이 있다. 최초로 항공기에 대한 정의가 등장하였으며 항공안전을 위한 감항 증명서 그리고 승원, 비행장, 하늘의 자유 등의 내용이 담겨있다. 특히, 비행장과 하늘의 자유는 그 의미가 크다. 1920년대 비행장은 항공안전의 개념이 완전히 정립되지 않았음에도 필수적인 요소로 인식되었다. 또한 하늘의 자유의 개념은 1944년 시카고회의에서 합의가 되었다. 1920년대 이러한 개념이 있다는 것은 가히 선진적이라 할 수 있다.

## 제2장 현대사회의 항공법 및 항공 기관의 동향

### 제1절 신항공법 제정당시의 항공 산업

1945년 8월 15일 대한민국은 광복을 맞이한다. 그러나 한반도의 하늘은 미군정과 소수의 항공기관에 의해서만 이루어진다. 1949년 신용욱은 대한민국항공사를 설립하여 3년 후 국제민간항공조약, ICAO 회원국으로 등록하나 이내 경영부진으로 오래가지 못하였다. 이때 한진상사의 조중훈 사장은 1961년 항공운송사업 면허를 취득 조금씩 성장하고 있었다. 대한민국 개

국 초기 항공 산업의 미래는 너무도 불투명하였다. 일제의 식민지배와 6.25전쟁이라는 동족상잔의 비극은 항공 서비스로부터 국민들을 너무나도 멀어지게 만들었다. 그러나 열악한 환경 속에서 항공 산업의 토대는 분명 마련되고 있었다.

### 제2절 신항공법의 구성

신항공법은 대한민국정부 최초의 항공법으로서, 법률 제1194호이다. 본법은 크게 10개의 부분으로 구성이 되어있다. 총칙, 항공기, 항공종사자, 항공로와 비행장 항공보완시설, 외국항공기, 항공기 운항, 항공운송사업, 외국항공기, 항공심의회, 벌칙과 잡칙 등이 그 내용이다. 주요한 특징을 본다면 본법은 국제민간항공조약의 규정과 그 부속서로 채택된 표준과 방식에 준거하여 만들어 졌다. 신항공법은 그 목적을 분명히 제시해 놓았다. 첫 번째는 항공 안전의 도모이며 두 번째는 항공의 발달을 도모한다는 것이다. 이는 국제적으로 대한민국이 항공 산업 발전의 일원임을 명확히 한 것이다. 또한 조선항공법과 비교하였을 때 부재하였던 항공용어에 대한 정의와 규정을 명확히 하여 구체성을 확보하였다. 또한 항공심의회 등의 내용은 항공 시장의 발전을 위해 그 중요성이 날로 높아지는 협의체이다. 이는 항공 발전을 실질적으로 도모하고 있음을 알 수 있다.

### 제3절 현대의 항공법 동향

현대의 항공법(항공법시행령 제10862호)을 살펴보면 특징적으로 보이는 것은 항공심의회에 관한 규정이다. 항공심의회는 항공정책심의회로 계승이 되었는데 이후 민간 차원의 항공 산업 성장 및 항공안전 도모를 위한 기관들이 등장하기 시작한다. 대표적인 기관으로는 2007년 신설된 항공정책위원회와 2009년 개정되어 나타난 공역위원회가 있다. 그리고 항공진흥협회와 항공정책실이 까지가 대표적인 항공정책 기관이라 하겠다. 항공진흥협회는 항공업과 관련된 조사, 연구, 홍보 등 항공업계의 발전을 꾀하며 공동의 이익증진을 목표로 한다. 그러나 회원사는 오직 한국공항공사, 인천국제공항공사, 대한항공, 아시아나항공만을 회원사로 두어 현재 저비용항공사 또는 지상조업사 등은 의견을 강하게 피력하지 못하고 있다. 또한 항공정책실은 항공 관련법령 및 제도를 개선하나 항공 산업 구성원을 모두 포괄하지 못하여 그 한계가 드러나고 있다. 특히, 각 기관이나 사업자는 국내의 항공법을 준수하나 각각 ICAO, FAA 등 해외 정부 또는 기관의 법규를 서로 상이하게 적용하고 있어 그 통합체계가 불완전하다. 따라서 이를 통합한 법체계와 연구가 필요하다.

### 제4절 항공 산업 발전 및 항공 안전을 위한 정부의 노력과 한계점

정부는 항공우주산업개발 촉진법을 제정, 시행하였다. 제정 당시 항공정책기본계획의 수립을 명시화하였는데 이는 정부가 구매하는 항공기, 우주비행체, 기기류 및 소재류 등의 수요와 항공우주산업의 전문화, 항공우주과학기술의 연구 및 개발을 위한 종합 연구체제, 국제공동개발사업의 참여 및 도입계획 등 항공우주산업의 개발에 관한 내용을 명시화하고 있다. 그러나 1987년의 항공우주산업개발계획은 민간항공시장의 중요성을 인식하지 못하였으며 공항, 항공운송사에 대한 계획이 부재하여 항공 산업 전반을 지원하는 데에는 한계점을 보인다.

또한 항공안전 도모를 위해 정부는 국토교통부산하에 항공철도조사위원회를 설립한다. 그러나 이는 과거 항공사고조사위와 철도사고조사위가 통합된 것이며 인사, 예산이 독립되어 있지 않다. 세부적으로 들어간다면 공항 및 항공사, 지상조업사는 항공안전에 관한 자체의 규정들이 있다. 이 규정들은 기본적으로 항공법 및 공항운영자의 운영 규정을 준수하나 세부적으로는 상의하여 충돌하기도 한다. 이를 조율할 정부기관은 현재 부재하다.

### 제5절 항공 발전을 위한 정부 외 단체의 노력과 한계점

대표적인 한국항공진흥협회는 항공운송사업의 발전, 항공운송사업자의 권익 보호, 공항 운영 개선 및 항공안전에 관한 연구를 수행한다. 그러나 한국항공진흥협회는 저비용항공사들은 회원사에서 제외되어 있다. 때문에 저비용항공사를 지원, 육성하는데 그 한계가 분명하다. 또한 일반항공, 사업용 항공기에 대한 항공법에서의 정의가 전무하여 한국항공진흥협회로부터 지원의 부재를 받고 있다.

한국항공우주산업진흥협회는 항공우주산업의 발전을 도모하는 기관이 있다. 한국항공우주산

업진흥협회는 항공우주산업을 영위하는 법인을 회원사로 하는데 한국항공우주산업(주), 대한항공(주) 삼성테크윈(주)등 69개 정회원사가 있다. 항공 관련 정책 연구 및 동향을 분석하며 정부와 기술개발 사업을 협력, 지원하고 있다. 그러나 항공 산업은 항공우주산업, 항공운송사업 등 각각의 상이한 발전으로 이루어지는 것이 아니다. 모든 산업의 균형적인 발전이 필요하다. 때문에 이를 총괄할 수 있는 기관이 필요하다.

### 제3장 총괄

종합적으로 보았을 때 항공법의 체계의 두드러진 문제는 네 가지로 요약할 수 있다. 첫 번째 저비용항공사, 일반항공, 비즈니스항공의 정의가 부재하다. 두 번째 각 기관 및 사업자별 매뉴얼의 통합적 접근과 연구가 필요하다. 세 번째 현재의 국내항공법은 산업 및 항공안전에 관한 지원체계는 한계점을 분명히 보이고 있다. 네 번째 정부정책의 방향과 규제는 현재의 현실을 적극적으로 반영하지 못하고 있다. 특히 현재 항공 시장은 저비용항공사, 일반항공, 비즈니스항공, 지상조업사의 역할과 중요성이 증대되고 있다. 저비용항공사에 대해 대형항공사의 법률을 보편적으로 적용하고 있으며 중국이라는 일반항공의 거대한 시장이 있음에도 법적부재와 지원의 부족으로 대한민국은 수준 높은 항공기 제작기술을 보유했음에도 적절히 활용하지 못하고 있다. 그러므로 필자는 항공 산업의 독립성을 확보하고 항공안전과 항공 산업 발달을 위

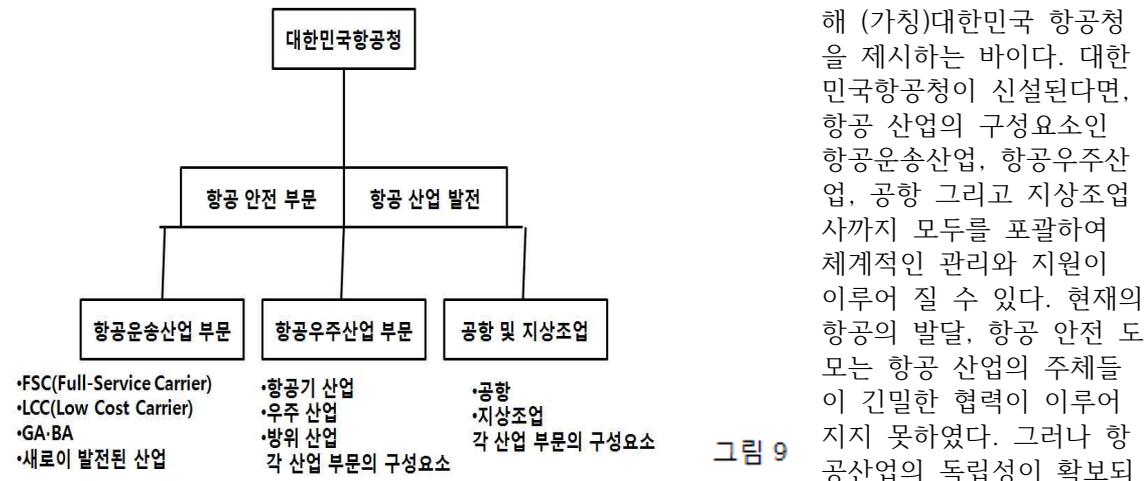


그림 9

해 (가칭)대한민국 항공청을 제시하는 바이다. 대한민국항공청이 신설된다면, 항공 산업의 구성요소인 항공운송산업, 항공우주산업, 공항 그리고 지상조업사까지 모두를 포괄하여 체계적인 관리와 지원이 이루어 질 수 있다. 현재의 항공의 발달, 항공 안전 도모는 항공 산업의 주체들이 긴밀한 협력이 이루어 지지 못하였다. 그러나 항공산업의 독립성이 확보되어 항공 산업의 주체들인 기업, 민간전문가 등이 포함된 기관이 독립 유지된다면 국내의 항공산업의 문제점을 종합적으로 접근 개선해나갈 것이며 국내 항공 산업은 보다 발전될 것이다. 부차적으로는 국제무대 ICAO, IATA, ACI 등에서 새로운 국제항공전문가를 양성할 수 있게 될 것이다.