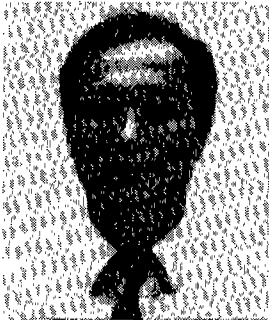


미국과 항공기·부품 수출협정 체결방안

한국항공우주연구소
품질인증부 선임연구원 강 광 호



중형항공기 개발사업을 도약의 기반으로 삼아, 항공기산업을 세계적 수준으로 육성한다는 정부 방침에 부응하여 지난 4월호부터 항공기 품질인증과 국가간 품질인증협정 체결에 대한 논단을 연재하고 있다.

4월에는 '중형항공기 개발에 따른 품질인증체제의 확립'(이종희, 항공우주연구소), '미국의 항공기 및 부품의 수입제도'(천상만, 공업진흥청) 등 2편을 게재하였고, 5월에는 '국내 항공기산업 품질인증 현황과 발전방향'(안영수, 산업연구원)을 실었다.

이번호에는 '미국과 항공기 및 부품 수출협정 체결방안'(강광호, 항공우주연구소), '우리나라의 항공기 안전성검사 및 증명제도'(이광희, 건설교통부) 등 2편을 선보인다. 일련의 논단을 통해 어려운 분야 중의 하나인 항공기 품질인증에 대한 독자의 이해를 돕는데 좋은 참고가 되기를 바란다. <편집자>

1. 서 론

국내기술로 생산된 항공제품을 미국으로 수출하기 위해서는 항공기·부품 수출협정(BAA: Bilateral Airworthiness Agreements, 상호감항성 협정)을 맺어야 한다. (미국 항공법 601조, 항공규정(FAR)21.29, 21.183, 21.500, 21.502, 21.617)

BAA란 항공기, 부품에 대한 미국의 수입제도의 하나로서 수출국 정부가 미국정부에게 요청하는 기술협정으로서 수출국의 감항당국에서 발행하는 시험성적서, 증명서, 합치성의 표시등에 대한 수출국의 품질인증능력을 미국 정부로부터 인정받기 위한 국가간 외교적 차원에서 이루어지는 실무협정으로서 항공기 및 부품수출국의 국가적 인증체제를 최대한으로 활용하여 수입국의 감항성(안전성)기준에 만족됨을 보증하여 생산자의 반복적인 인증활동에 의한 부담을 덜어주는 제도이다.

본 기고에서는 미국 항공법에서의 수출협정의 근거와 협정내용을 살펴보고 미국과 항공기·부품 수출국과의 협정체결 내용과 미국에서

생산된 항공기·부품의 수출되는 경우에 일본과 우리나라에서 요구되는 기술적인 내용을 조사 비교함으로써 미국의 항공기의 수출입에 대한 정책을 이해하고 앞으로 우리가 미국과의 수출협정체결 추진시 도움이 되고자 한다.

2. 미국 항공법에서의 국가간 협정의 근거

미국 항공법에 근거하여 항공기·부품의 수출협정에 관련된 내용은 다음과 같다.

1) 국제협정(International Agreements)

민간 항공 위원회(Civil Aeronautics Board)와 항공국장(Administrator of the Federal Aviation Administration)이 항공법에 따라 권한과 의무를 이행하는데 있어서 미국과 외국사이의 조약, 협약, 협정과 관련된 외국법규나 필요사항이 고려되어야 한다. 다만, 공무원 또는 권한을 위임받은 사람이 외국과 맺은 계약이나 협정이 국민의 이익에 배치되어 위원회

의 승인을 받지 못한 경우나 다른 협정의 범위 밖에서 일어나는 의무, 임무 혹은 책임에 대하여 적용해서는 안된다. (미국 항공법 1102조)

2) 운항제한(Prohibitions)

미국 항공법 610조에서는 감항증명(airworthiness certificate)이 없는 민간항공기(civil aircraft)를 운항의 용도에 사용(operate in air commerce)하는 것을 불법(unlawful)으로 규정하고 있다.

3) 항공기 증명

(aircraft certificates)

미국 항공법 603조에 의한 항공기 증명에는 형식증명, 생산증명 및 감항증명이 있다. 형식증명(TYPE CERTIFICATES)은 항공기, 항공기용 엔진, 프로펠러 및 안전에 상당히 필요한 장비품(appliances)에 대한 설계의 안전성을 확인하는 것이다. 생산증명(PRODUCTION CERTIFICATE)은 형식증명된 항공기, 항공기용 엔진, 프로펠러 및 장비품의複製(duplicates)가 형식증명의 내용에 따른다(conform)는 것이 충분히 인정될 경우에는 항공기, 항공기용 엔진, 프로펠러 및 장비품의複製生産(production of duplicates)을承認하는 것이다. 감항증명(AIRWORTHINESS CERTIFICATE)은 登錄된 항공기의 所有者(registered owner)는 그 항공기에 대한 감항증명을 신청하는 것으로 항공기가 型式證明의 內容에 適合하고 검사를 통하여 安全한 運航條件(in condition for safe

operation)에 있다고 판단한 경우에는 감항증명서가 발급된다.

4) 수입항공기의 형식증명 발행

미국과 수출협정(BAA)이 체결된 국가에서 제조된 항공기가 미국으로 수입되는 경우에 限하여 형식증명을 발급할 수 있다.(미국항공규정(FAR) 21.29)

5) 기타 관련조항

수입항공기·부품에 대한 미국의 관련규정으로는 '수입항공기에 대한 표준 감항증명의 발행(FAR 21.183(c))', '외국에서 제조된 엔진 및 프로펠러의 수입승인(FAR 21.500)', '외국에서 제조된 재료, 부품 및 장비품에 대한 수입승인(FAR 21.502)' 및 '수입 장비품에 대한 TSO(Technical Standard Order) 설계승인서의 발행(FAR 21.617)' 등이 있다.

3. 미국의 航空機·部品

수입협정

(BAA : 상호감항성협정)

미국 항공국 AC 21-18 "Bilateral Airworthiness Agreements"에서는 BAA를 다음과 같이 설명하고 있다.

1) BAA는 외교문서의 교환에 의하여 정부대 정부간에 맺어지는 실행협정(Executive Agreement)으로 미국의 공식서명은 국무부(Department of State)가 담당한다.

2) 미국의 항공제품을 수출하기 위하여 수입국과 BAA를 맺어야 한

다는 필요성은 미국법령, 미국항공규정, 혹은 국제협정, 조약에는 없으나 많은 미국의 항공생산품이 미국과 BAA협정이 없이 수출이 되고 있다. 다른국가가 항공제품을 생산하는 산업이 없거나 아니면 미국으로 그러한 생산품을 수출할 의사가 없는 경우에는 BAA를 맺을 필요가 없고 미국도 권장하지 않는다.

3) BAA는 무역협정(Trade Agreements)으로 간주하기 보다는 오히려 기술협정으로서 수출국의 감항당국에서 발행하는 시험결과, 증명서 혹은 적합성의 표시에 대하여 상호승인(reciprocal acceptance)을 쉽게 할 수 있게 하기 위한 기술협정이다. 수출입에 대한 합의(arrangement)가 없을 경우에는 생산국에서의 증명획득에 따른 노력과 각 수입국에서의 반복적인 증명시험과 분석으로 항공기·부품 제조업자는 불필요한 부담을 지게된다. BAA는 이러한 부담을 줄여주기 위하여 미국항공국과 다른협정국의 감항당국과의 접촉을 자주하여 수출국의 증명체제를 최대한으로 이용하여 수입국의 안전기준을 만족시킴을 보증하기 위한 것이다.

4) 외국정부가 미국과 BAA를 요청하거나 혹은 기존협정의 개정을 원할 경우에는 미국항공국은 국제항공에 관한 범 부처기구(IGIA: Interagency Group on International Aviation)를 통하여 검토의뢰를 관련 행정부서(e.g., Defense, State,

Commerce, Labor, Office of the U.S. Trade Representative)에 요청한다. 만약 검토결과가 긍정적인 경우에 국무부(DOS: the Department of State)는 미국항공국에게 요청국가의 감항 증명제도(airworthiness certification system)의 평가를 요청하게 된다.

5) 미국항공국은 자체평가내용에 해당국 감항당국의 법 절차상의 권한(technical competence), 능력(capabilities), 기업에 대한 관리 감독 권한(regulatory authority) 그리고 해당국 감항법과 규정의 효력, 그리고 협정의 범주에서 요구되는 해당국 기업의 전반적인 최신기술에 의한 설계 및 제조능력에 대한 판단내용이 포함된다. 상대국가의 수출협정의 필요성을 사전에 확인하기 위한 평가도 수행하게 된다. 만약 미국항공국의 평가가 긍정적인 경우에는 국무부와 항공국은 통상 상대국 감항당국의 대표자와 같이 BAA 초안의 범위, 주요내용과 본문을 정하게 된다. BAA초안이 작성되면 내용의 최종 점검을 위하여 국무부로 보내진다. 국무부가 상대국 정부와 외교문서를 교환하는것으로 BAA는 체결된다.

6) 미국항공국장은 항공법(Federal Aviation Act)의 제6부(Safety Regulation of Civil Aeronautics)에 따른 자신의 책임을 이행함에 있어서 미국이 항공법 1102절(International agreements)의 요구조건을 만족시키는 당사자로서 국제협정에 따라서

행동해야만 한다. 행정협정은 미국 법령과 일치되어야 하므로 미국항공법 제6부에 따라 항공국장의 승락을 받아야 BAA가 체결된다.

7) 사실, 미국항공국은 수입제품의 감항증명에는 별도의 절차를 적용하고 있지만, BAA로 인하여 미국항공법 제6부의 목적이 경감되는것은 아니며, 결국 수입제품에 대한 증명서의 발급은 적합한 미국감항기준 혹은 안전기준에 동등한 기준에 만족되는것으로 확인될 경우에 발급된다.

4. 항공기 수출입 협정의 사례 분석

1) 미국과 수출협정 체결국 및 그 내용

미국과 BAA체결국의 체결내용은 표1과 같다.

① X1은 글라이드(glider), X2는 구성품(components), X3는 미국과 뉴질랜드와의 수출입에 대한 특정 내용에 대한 것이다.

② 제3국 공급(third-party country provision)은 자국의 생산품이 아닌 항공기 부품의 제 3국과의 수출입을 용이하게 하기 위한 것으로 수출국은 자국의 생산품이 아닌 경우라도 수입국의 감항기준에의 적합증명서를 발급하여야 한다. 이경우 생산수입 수출국의 3국간에는 그러한 증명서의 상호 수락에 대한 협정이 있어야 함을 의미한다.

③ X5는 미국과 핀란드와의 장비품(appliances)에 대한 특정내용이고 X6는 미국과 폴란드와의 수출입에 대한 특정 내용에 대한 것이다.

④ 오스트레일리아와 미국과의 수출입에 대한 특정 내용으로는 오스트레일리아가 자국내의 미국국적의 기업에서 생산되는 항공제품을 미국으로 수출할 경우나 또는 미국내에서의 오스트레일리아 국적의 기업에서 생산되는 항공제품을 오스트레일리아로 수출할 경우에 각 수출국은 자국내에서 생산되는 수출품이 수입국의 감항기준에 적합하다는 수출감항증명서를 발급하도록 하고 있다.

⑤ X8, X9는 미국과 인도네시아, 미국과 싱가포르와의 수출입에 대한 특정 내용으로 되어있다.

2) 미국에서 일본으로 수입되는 항공기, 장비품, 부품 및 구급용구의 검사시에 제출해야 하는 서류

일본 운수성 항공국의 항공기 검사업무 Circular(TCL-56B-2-93), 미국 항공규정Part21 Subpart L “수출감항승인 (Export Airworthiness Approvals)” 및 AC 21-2 계열가운데 “Japan Special Requirement”에 따라, 미국에서 일본에 항공기등을 수출할 때 필요한 서류는 다음과 같다.

① 새로운 형식의 항공기(新形式機)

a) 수출내용 증명서 (FAA FORM 8130-4)

표 1. 미국과 BAA체결국의 체결내용 요약

협정 국가	항공기	교체개조부품 수출항공기	항공기 엔진	수출항공기 엔진	교체개조부품	프로펠러	수출항공기 부품	펠라 교체부품	장비품	수출항공기 장비품	구성품			제 3 공급	점비	시기
											재료	부품	소조립품			
오스트레일리아	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1975	
오스트리아	X	X	X	X	X	X									1959	
벨기에	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1973	
브라질	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1976	
캐나다	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X	X	1984	
체코슬로바키아	X	X	X	X	X	X	X	X	X						1970	
덴마크	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1982	
핀란드	X1	X1							X5	X5					1974	
프랑스	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1973	
독일	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1974	
인도네시아	X8	X8	X8	X8	X8	X8	X8	X8	X8	X8	X8	X8			1967	
이스라엘	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2			1974	
이태리	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1973	
일본	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1977	
네델란드	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1974	
뉴질랜드	X3	X3	X3	X3	X3	X3	X3	X3	X3	X2	X2	X2			1979	
노르웨이	X	X							X	X					1978	
폴란드	X6	X6	X6	X6	X6	X6	X6	X6	X6	X2	X2	X2			1980	
루마니아	X1	X1													1976	
싱가포르	X9	X9	X9	X9	X9	X9	X9	X9	X9	X2	X2	X2			1981	
남아프리카공화국	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1984	
스페인	X	X							X	X					1978	
스웨덴	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1973	
스위스	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1977	
영국	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X2	X2	X2	X		1972	

※ 이자료는 1987년 FAA자료를 인용한 것으로 중국과 아르헨티나의 협정내용은 포함되지 않았음

b) 항공기, 발동기 및 프로펠러의 승인된 spec. 및 형식증명을 위한 심사기준에 포함되는 특별요건 또는 적용제외요건

c) 항공기의 기술적 설명자료 (설계사상 및 필요한 도면을 포함한 것)

d) 항공기, 발동기 및 프로펠러에 대한 심사기준에 기초한 내공성적합심사표 (CERTIFICATION COMPLIANCE TABLE)

e) 주요장비품 일람표

f) 주요구조부재의 하중해석을 포함한 실제의 시험 또는 계산에 의한

강도증명 및 전기부하해석의 자료

g) 터빈엔진 시험자료

h) 항공기의 각 계통에 관한 개략도, 설명 및 고장해석(failure analysis)의 자료

i) 형식비행시험보고서, 생산시험보고서

j) 형식증명심사회의 의사록

k) 수송용 항공기는, 정비방식심사회 보고서(MRB REPORT) 및 운용허용기준 (MEL)

l) parts catalogue, operating manual, maintenance manual, overhaul manual, repair manual 및 service bulletins(각 3부)

m) 승인된 비행규정 및 해당항공기의 무게중심 27톤을 초과하지 않은 중량의 항공기에도 적용한다(각 3부)

n) T.T. (Total Time) 및 T.S.O. (Time Since Overhaul) 가 기재되어 있는 항공기, 발동기 및 프로펠러의 logbooks 또는 이공과 등등한 자료

o) 수출전에 실시한 모든 개조(필수, 필수가 아닌것에 관계없이)의 기록이 미국에서 restricted category로 증명된 항공기에 있어서는, 표준내공증별의 항공기를 특별한 목적의 운항을 위해 restricted category의 항공기로 개조한 경우는, 해당개조에 관한 자료로서 미국항공국 또는 권한을 위임받은 것의 승인이 있는 것 (FAA FORM 337)으로 하고 이에 따른 심사기준을 나타내는 자료

p) 터보제트 비행기의 경우 다음

항목의 소음기준적합증명을 위한 자료

- 소음치를 기재한것으로 국제민간항공조약 부속서 16(ICAO Annex16: Aircraft Noise)에서 정한 방법에 의한 값, 또는 미국항공규정 제 36부 (FAR Part 36 : Noise Standards)에 기초한 경우는 국제민간항공조약 부속서16에 의한 방법으로 환산한 값으로 각각 미국항공국의 확인이 있는 것으로 한다.

- 소음측정, 해석, 계산등에 관해서 기재한 것으로 국제민간항공조약 부속서 16, 또는 미국항공규정 36부에 정해진 방법에 따른 것으로, 각각 미국항공국으로부터 승인받은 것으로 한다. 또한 미국연방항공규정 제36부에 의한 경우, ①항의 환산한 값을 구하는 방법도 미국항공국에 의해 승인된 것이어야 한다.

- 소음에 영향을 미치는 수리 또는 개조에 관한 기술기록

- 기타 참고사항을 기재한 서류로서 소음측정계획서 (해석, 계산등의 방법에 관한 개요도 포함) 발동기본체 및 나셀주변의 감음처리를 도시한 것 등

② 같은 형식의 항공기(新形式機)

a) ①의 a 및 k ~ n

b) 터보제트항공기의 경우는 다음과 같은 항목을 포함하는 소음기준 적합증명을 위한 자료

- 소음에 영향을 미치는 수리 또는 개조에 관한 기술기록

- 기타 참고사항을 기재한 서류로서 발동기 본체 및 나셀주변의 감음처리를 도시한 것 등

③ 장비품, 부품 및 구급용구

발동기 및 프로펠라에 관해서는 미국항공국 양식 8130-4(Export Certificate of Airworthiness)에 의한 증명서, 기타의 장비품, 부품 및 구급용구에 관해서는 미국항공국 양식 8130-3(airworthiness approval / conformity certification tag)의 Tag 또는 동등하다고 인정되는 증명서류 (FAA 의 위임제도에 따라 내공성에 관해 증명하는 자격을 가진 자가 증명한 증명서등) 을 제시해야 한다. (FAA 가 Tag을 발행하지 않은 구급용구에 있어서는, 제조자의 품질보증 Tag등을 제시한다). 또한 FAR Part 145 에 기초하는 미국내 repair station에서 수리한 장비품의 경우는, repair station의 Tag 을 제시하면 상기 증명서의 제시를 하지 않아도 좋다.

3) 미국에서 한국으로 수입되는 항공기, 항공기 부품, 엔진/프로펠라, 엔진/프로펠라 부품 장비품 및 구성품의 첨부서류

우리나라 항공법 시행규칙 별표 4, 미국항공규정 21부의 L절의 “수출감항승인(Export Airworthiness Approvals)” 및 AC 21-2 계열가운데 “Republic of South Korea - Special Requirement”(1976.10)에 따라, 미국에서 한국에 항공기등을 수출할 때 필요한 서류는 다음과 같다.

① 새로운 형식의 항공기(新形式機)

a) 제조기준(build standard)의 설명

이 설명에는 항공기 사양 (specification)과 제조와 관련된 service bulletins 의 목록을 포함한다.

- production versions of the Service Bulletins

- Service Bulletin Compliance

- Alert Service Bulletin Compliance

b) 개조기준(modification standard)과 포함내용

- customer options incorporated

- Service Bulletin Compliance

- Alert Service Bulletin Compliance

c) 수출감항증명서

d) 감항지시서

e) 항공기 형식증명서의 사본 및 관련된 모든 추가형식증명서의 사본

f) 엔진/ 기체 /APU의 logbooks

g) 수송용인 경우 착석 형상 승인 서류(Seating configuration approval)

h) 수송용인 경우 MRB 계획서 (program)

i) 생산항공기 시험보고서

j) 시간/수명 (time/life) 기준 (limitation)

k) 전기하중(electrical load) 해석

l) 새로운 형식의 항공기에 대한 최소 설비(minimum) 목록

m) 새로운 형식의 항공기에 대한 배선도(wiring diagram)

n) 하중해석 자료

o) 매뉴얼

p) 콤팩트 시스템과 자기콤팩트 스윙(swings)의 기록

q) 설비확인 기록

r) 무선장비의 세부목록

s) 안테나 성능형태

t) 주요부품의 일련번호 목록

② 항공기 부품

a) 감항승인 tag(8130-3)

b) FAR21에 적합(subpart L)

③ 엔진/ 프로펠러

a) 수출감항증명서(8130-4)

b) FAR21에 적합(subpart L)

c) Service Bulletin에 적합함에 대한 설명

④ 엔진/ 프로펠러 부품

a) 감항승인 tag(8130-3)

b) FAR21에 적합(subpart L)

⑤ 장비품(appliances)

a) 감항승인 tag(8130-3)

⑥ 구성품(components)

a) 감항승인 tag(8130-3)

b) FAR21에 적합(subpart L)

c) Service Bulletin에 적합성 기준의 설명

4) 일본과 한국의 수입조건 비교

미국에서 생산된 항공기·부품을 일본과 한국으로 수출하는 경우 첨부되어야 할 자료내용중 양국의 차이점에 대한 주요내용으로는 표2와 같다.

표2에서와 같이 한국으로 수출될 신형항공기에 첨부하는 서류로서 일본으로 수출되는 경우와 비교하여 상대적으로 부족한 자료는 다음과

표 2. 수입항공기에 첨부되는 기술자료의 한·일 비교

	항 목	일본	한국	비고
1	수출감항증명서(Export Cert. of Airworthiness)	○	○	
2	형식증명 특별요건(Special Condition)	○	×	
3	설계사양(engineering description)	○	×	
4	감항지시서(Airworthiness of Directives)	×	○	
5	감항성심사표(Certification Compliance Checklist)	○	×	
6	터빈엔진 시험자료	○	×	
7	계통의 개략도	○	×	
8	고장해석 자료(Failure Analysis Report)	○	×	
9	비행시험보고서(Flight Test Report)	○	×	
10	TCB회의 의사록	○	×	
11	MRB Program	×	○	
12	MRB Report	○	×	
13	운용허용기준(MEL)	○	×	
14	소음기준 적합증명(Noise Certification)자료	○	×	

같다.

▲항공기 안전에 관련된 설계사양 ▲감항성 심사내용 ▲엔진 시험자료 ▲고장해석 자료 ▲비행시험자료 ▲형식증명위원회의 회의자료 ▲MRB보고서 ▲항공기 소음증명에 관한 자료

5. 결론

우리나라와 일본의 항공법 제1조(목적)에서는 “국제민간항공조약의 규정에 따라 항공기 항행의 안전을 도모하고 항행으로 인한 문제를 방지하도록 하는 것을 규정하고 있다. 이와 같이 세계 모든 나라에서는 국가간의 항공기 운항에 대한 안전은 ICAO의 협약에 따르고 있지만 항공기 자체의 안전에 대해서는 제조국가가 책임을 지고 있다. 항공기·부품 수입국 정부에서 수출국정부에게 생산품의 안전보증을 요구함은 당연하다고 할 수 있다. 이에 따라 미국

정부도 미국국민의 안전을 보장하기 위하여 수입품에 대한 안전성을 보증하기 위한 방법으로서 항공기 및 부품수출국의 국가적 인증체제를 최대로 활용하여 미국의 항공기 안전기준(FA t FAR)에 만족됨을 보증하고자 하는 제도인 “상호 감항성협정(BAA)”을 제시하고 있다고 볼 수 있다.

우리나라가 항공산업 선진국 대열에 진입하기 위한 선결조건 중의 하나는 국내 기술에 의해 생산된 항공기·부품의 품질인증에 대한 국제적 공인능력의 확보이다. 미국정부가 요구하고 있는 미국과의 수출협정 요건으로는 수출국 감항당국(the foreign airworthiness authority: 건설교통부, 통상산업부)의 기술적 능력, 법적권한 및 효력, 수출국(the foreign country)의 감항법규 외 기술기준(airworthiness laws and regulations) 및 수출산업체(the foreign industry)의 전반적인 생산품의 설계 및 제작능력

에 대한 기술수준 등이다. 즉 우리 정부, 전문기관 및 생산업체의 능력이 항공기 생산품의 안전을 보장할 수 있는 정도의 기술수준에 있을 것을 요구하고 있다.

미국과 수출입 협정(BAA)없이 미국으로부터 항공기·부품을 수입하는 국가로는 우리나라를 포함하여 볼리비아, 보츠와나, 브루나이, 과테말라, 온두라스, 홍콩, 인디아, 아일랜드, 레바논, 말레이시아, 모로코, 파키스탄, 파나마, 필리핀, 포르투갈, 사우디아라비아, 시리아, 타이완, 튀니지, 유고슬라비아, 잠비아, 잠바브웨 등이며 1995년 현재 미국과 BAA가 체결된 국가는 캐나다 등 27개국에 이르고 있음에 비추어 아직도 우리나라가 항공생산품의 미국 수출을 위한 수출협정을 추진하지 못하고 있는 것은 항공산업 전반에 걸쳐 우리의 기술기반이 상당히 낙후되어 있다고 할 수 있다. 우리정부, 관련기관 및 생산업체 관계자들의 미국과의 수출협정 체결의 필요성에 대한 이해와 더불어 우리나라의 산업수준과 항공산업 육성계획 및 발전방향과 보조를 같이한 수출협정에 대한 공감대 형성이 필요하다.

미국과 항공기 부품의 수출협정의 추진에는 우리정부, 전문기관 및 산업체 각각의 역할에 따른 제각기 많은 준비가 필요하지만 본 기고에서는 단지 정부차원에서 고려해야 할 내용을 중심으로 작성하였으며

앞으로 미국과 항공기·부품 수출협정의 추진에 참고할 사항으로 다음과 같이 제시한다.

1. 우리나라에서 생산된 항공기·부품의 수출을 위하여 미국정부와 협의할 경우에 미국에서 우리나라로 수입되는 항공기·부품에 대한 수입요구조건(건설교통부, 항공법 시행규칙)등의 내용과 연계시킴이 바람직 하다.

2. 미국 유럽 등에서는 민간항공기의 안전에 대한 정부의 법적 책임부서가 일원화되어 있으나 우리나라의 항공기안전에 관한 법체제는 항공법(건설교통부)과 항공우주산업개발촉진법(통상산업부)으로 이원화되어 있다. 이에 따라 항공기·부품의 수출협정의 필요성은 산업적인 측면에서 통상산업부가 관장하게 되나 항공제품에 대한 안전성(감항성)에 대한 책임은 건설교통부가 관장하게 되어 있다. 수출협정의 추진체결 및 이행에 대한 실무부처간의 협조기구의 구성 또는 업무조정 필요하다. 또한 우리나라도 거시적 시각에서 항공산업과 연계된 항공정책 및 항공기술개발정책 등의 수립 및 시행이 절실하다.

3. 중형항공기 사업의 상업성 실현에는 미국의 기술적 승인 취득여부가 최대 관건일 것이므로 미국의 항공기 안전기준에 적합한 “중형항공기 개발”과 더불어 그 안전함을 국제적으로 공인 받기 위한 국내의 “품질인증제도의 정착”을 기초로 하

여 국내 항공산업 활성화를 위한 전기를 마련할 수 있는 「국산 항공기·부품의 “수출을 위한 협정”」이 체결되도록 하여야 한다.

4. 또한 미국과의 수출협정체결에 5-7년이 소요(FAA ACS 1990.8)된다고 알려져 있으므로 중형항공기 개발사업의 결과와 연계시키기 위해서는 서둘러야 할 것이다.

참고문헌

1. Federal Aviation Act (FA Act) Sec 603, 610,1102, U.S. Government Printing Office
2. FAA-P-8110-1, Export/Import Airworthiness Certification of Civil Aeronautical Products, 1987.5.15, FAA
3. FAA-AC 21-2F, Export Airworthiness Approval Procedures, 1987.8.7,USFAA
4. TCL-56B-2-93, 수입항공기, 장비품, 부품 및 구급용구의 검사시 제출하는 서류, 1993.2.22, 일본 운수성 항공국
5. Bilateral Airworthiness Agreements, AC 21-18,1982.8.20, FAA
6. Issue of type certificate: import products, FAR Part 21.29, CFR
7. 미국의 항공기 및 부품의 수입제도, 천상만, 항공우주 '95. 4, 항공우주산업진흥협회
8. 감항성 분석 및 형식증명 절차개발, 이종희 외, 1991. 9, 과기처
9. 품질인증을 위한 기술개발, 최진민 외, 1989. 10, 과기처
10. 항공기 품질보증체제 확립을 위한 연구, 이순복 외, 1983. 4, 과기처