

[ 해 설 ]

## FAA 61.15 모호성

전진홍\* , 김철영\*\*

### 목 차

#### I. 서론

1. FAR 61.15의 내용
2. FAR 61.15의 모호성
3. 우리나라 항공법상에서의 알콜 및 약물복용 금지 조항

\* 한국항공대학교 항공운항학과 학부생

\*\* 한국항공대학교 항공운항학과 교수

## I. 서론

FAR 61.15는 항공기 운항승무원들의 주정료 및 마약성 약물 복용에 대한 규제 내용으로 구성되어 있다. 미국에서의 일상 생활속에서 발생하는 음주 운전과 이와 관련하여 항공기 운항승무원들이 알아 두어야 하는 FAR 내용에 대해 AOPA잡지에 게재된 내용을 전파하고 우리나라에서도 이와같이 음주 운전 사실을 항공기 운항 직무와 연계하여 규제하여야 하는지 검토하는 계기가 되기를 바라는 마음으로 그 내용을 게재합니다.

### 1. FAR 61.15 의 내용

마취제, 마리화나, 혹은 진정제, 흥분제 등을 재배, 유통, 제조, 판매, 복용, 소유, 운반 등으로 미연방 주 법 위반에 대한 유죄 판결에 관한 규정으로 그 주요내용은 다음과 같다.

(D) 3년 이내에 재차 알콜과 약물 복용으로 자동차를 운전한 경우 응시한 자격증명을 발급받는데 거부될 수 있다. 또 이를 위반한 경우 본인이 원하는 어떤 자격 증명 발급이 정지되거나 취소 될 수 있다.

(E) 조종사 자격 증명을 소지한자는 (D)를 위반한 경우 FAA 민간 항공 안전부서에 서면으로 보고하여야 한다.

### 2. FAR 61.15의 모호성( AOPA. NOV. 1997.에 게재된 내용, 저자 : Johns. Yodice. )

FAR 61.15이 항공종사자들에게 것처럼 많은 문제를 야기시킬 것이라고 예상치 못하였다. 그러나 결과는 불행히도 그러했다. 조종사들은 이에 대해 더 많이 알고 있어야 한다. 이것은 조종사가 자동차 사건(Motor Vehicle Action)이라고 명시된 행위에 관련될 때 FAA에 보고하도록 하는 법 조항이 있기 때문이다.

문제는 3가지의 원인으로 크게 나뉘어질 수 있다. 첫째로 법규 내용이 애매하다. 항공 법규는 상식적이며 조종사가 쉽게 이해할 수 있도록 되어 있다. 자동차 운전자로서 겪게되는 어떤 일로 인해 FAA에 보고를 해야 한다는 것은 조종사로서는 상상하기 힘든 일이다. 이 법률은 터무니 없는 것이라고 생각된다. 이것은 존재하지 않는 문제에 초점이 맞추어져 있다. 아주 세심한 조종사들도 이 요구안을 보고 나서 곧 잊어버릴 것이다.

두번째 원인은 법규가 정의한 자동차 사건이 일반인들이 알고있는 것보다 그 의미가 훨씬 포괄적이라는데 문제가 있다. 이것은 알콜이나 약물에 중독된 상태(또는 약화되거나 또는 영향하에)에서 차량을 운행하는 것뿐만이 아니라 알콜이나 약물에 관련하여 운전 면허에 위배되는 모든 행위로 그 내용이 자격의 정지, 취소, 폐지, 거부 등을 포함한다. 여기에 나타나 있듯이 이것은 알콜 영향하에서의 운전이라고 선언되지 않은 경우까지도 포함하도록 해석될 수 있다.

세번째 원인은 요구 사항이 항공기 승무원 신체 검사 증명 신청시 보고해야 하는 요구사항과 비슷하여 혼동하기 쉽다는 것이다. 많은 조종사들은 자동차 사건을 신체 검사 증명 발급시 보고하는데 이것은 FAA와 직접 대면한다는 것 뿐으로, 법에서 요구하는 이 신청서로 FAA에 보고하는 것을 대신할 수 없다는 것이다. 이는 철차상으로 FAR 61.15에 적용되지 않기 때문이다. FAR 61.15에 의하면, 조종사는 자동차 사건이후 60일 이내에(1990년 11월 29일 이후에 한함) 서류 양식으로 FAA, Aviation Security Division(AMC-700) 사서함 25810, Oklahoma City, Oklahoma 73125에 보고해야 한다고 되어 있다. FAA 항공기 승무원 신체 검사 증명 형식으로 보고하는 것은 이 요구를 충족하지 못한다. 그러나 여기에는 미리 갖추어진 공식적인 형식이 없다. (다른 모

든 것에 형식이 있는 것에 비하면 이것 또한 혼동할 여지의 원인이 된다.) 이 보고는 조종사 이름, 주소, 생년월일, 항공종사자 자격 증명 번호, 위반 세부 사항이나 자동차 사건을 포함하여야 한다. 조종사는 자동차 사건이 하나의 사건으로 간주됨에도 불구하고 이것이 같은 사건이나 이전에 보고한 상황에서 발생하든지간에 별도의 사건으로 보고하여야 한다.

조종사 자격증은 조종사가 2회 이상 알콜이나 약물 관련 자동차 사건을 3년 기간 이내에 발생시킬 시 자격 증명이 정지되거나 취소될 수 있다. 잘 못된 것으로는 3년내 2회 이상의 사건으로 조종사가 자격증을 상실한 것으로 보고된 것은 1건 밖에 보지 못했으나 보고를 하지 않아 자격증을 상실한 경우는 여러 차례 있었다.

우리는 이전에 알콜 영향하에 자신의 차를 운전하다가 단속된 한 항공사 기장의 경우를 보고한 바 있다(Pilot Counsel : DWI - Trap for the Unwary, 1994. 6. pilot). 사고 후에 그는 지방 FAA 비행 표준 지점 사무실에 DWI Conviction의 결과에 대해 확인하기 위해 전화를 하였다. FSDO는 그에게 그러한 사실을 FAA 신체 검사 증명 신청 형식으로 보고할 것을 알려 주었으나, FAA의 항공 보안국에 보고하는 것은 말해주지 않았다. 이와 같이 FAA 조사관들까지도 이 요구 사항에 대해서는 혼란스러워 할 정도이다.

1개월 정도 지난 뒤에 이 기장은 DWI에서 유죄 판결을 받았다. 판결 후 11일 뒤에 그는 1종 항공기 신체 검사 증명을 갱신하기 위해 신청하였고 이 신청서에 그 판결 내용을 보고하였다. 의사는 그에게 항공기 승무원 신체 검사 증명을 갱신하여 발급하였다.

그후 뜻밖에도 FAA는 FAR 61.15 위반으로 그의 조종사 자격을 20일 동안 정지시켰다. 그가 FAA에 항공기 승무원 신체 검사 증명 신청서로 제출한 보고는 60일 이내였으나 그는 안전 담당 부서에 별도로 보고하지 않은 것이 원인이었다.

기장은 FAA의 조치가 부당하다고 생각했다. 그는 자신의 과실을 FAA에 보고하지 않으려고 한 것이 아님을 분명히 했다. 그는 조종사 자격 정지에 대해 부당함을 국가 교통 안전국에 호소하였다. NTSB 법관은 정지를 기각하였다. 법관은 기장이 FAA에 신체 검사 증명 신청서로 보고한 것으로 미루어 볼 때 그가 법에서 요구하는 수준의 조치를 취하였다고 보았다. 나는 이것을 현명하고도 공정한 판결이라고 생각한다. 그럼에도 불구하고 FAA는 법관 심판에 대해 Full Board에 항소하였고 Board는 이것을 받아들였다. Board는 기장의 위반 기록은 복귀시켰으나 정지에 대해서는 무시해 버렸다. Board는 조종사가 법규를 인지할 의무와 기대에 대해 강조하였다.

우리는 나중에 FAR 61.15가 1990년에 채택되었을 당시 운항을 잠시 중단하고 있던 조종사의 경우에 대해 보고 하였다("Ailot Counsel : The Unwary Get Trapped", 1994년 11월 Pilot). 그는 새 법규에 대해 알지 못했다. 그가 비행을 하지 않는 동안 그는 자동차 사건을 발생시켰다. 그는 Palm Springs, California에 회의에 참석하고 있었다. 그는 연회에서 식사와 함께 두 잔의 칵테일과 와인을 마시고 나서 돌아오는 중 길을 잃었다. 그는 일방 통행로로 잘 못 들어간 것이다. 그는 그것을 알아 차리고 정지하였으나 경찰관이 이를 먼저 목격하였다. 그는 음주 측정이 되었고 결과로 혈중 알콜 농도가 0.08 퍼센트가 나왔다. 이것은 California주 법에서는 경 범죄에 해당된다. 그는 3000 마일 떨어진 그곳에서 항소할 생각이 없었다. 그는 죄를 인정하였고 집행 유예를 선고 받았다.

얼마 후 그는 비행에 대한 관심이 불타 올랐다. 그는 항공기 승무원 신체 검사 증명을 신청하였고 의무적으로 신청서에 그의 판결 내용에 대해 보고하였다. 그 의사는 우리와 같이 조종사가 신청서에 보고하는 것이 요구안에 따르는 것이라는 것에 대해 아주 혼란스러워 했다. 조종사는 의사의 진술에 의지할 수밖에 없었다. 이와 같은 모순은 우리 모두가 알 수 있는 것이다. 이는 항공기 승무원 신체 검사 신청이 유죄 사실을 폭로해 완전한 조사를 시작하게 하는 일상적인 진행 과정이 된 것이다.

FAA는 그에게 조종사로서의 자격을 30일 동안 정지시켰다. 그는 NTSB에 호소하였다. Board는 법에 대한 무지가 변명이 안된다고 하면서 정지를 다시 확인시켰다. Board는 항공 상업의 안전을 위해 30일간의 정지가 필요하다고 하였다. 어떻게 안전이 타협될 수 있겠는가? 61.15에 의하면 유

죄 선고 후 60일 내에 그 사실을 보고하도록 되어 있다. 항공기 승무원 신체 검사 신청서에 대한 FAA 법규는 27일이 더 지난 87일로 되어 있다.

여기에 또 다른 경우가 있다. - 3년 기간 내에 2개의 자동차 사건이 관련된 경우이다. 이것은 더 나아가서 FAA와 NTSB가 얼마나 법규를 엄격하게 해석하는 지를 증명하고 있다. 한 조종사는 FAR 61.15(d)를 위반한 것으로 사업용 조종사 자격증을 120일 동안 정지 당하였다. 1992년에 그는 알콜 영향하에 운전하였다. 1994년에는 2-3명의 맥주를 마신 후 난폭 운전으로 경찰관에 단속되었다. 그는 음주 측정기 측정을 거부하였다. Ohio에서 묵인된 법에 의하여 이 측정거부로 1년 면허 정지를 선고받았다. NTSB에 호소가 있었고 Board에게 이와 관련하여 면허정지한 이유가 자동차 사건으로 볼 수 있는나 하는 것이었다. 조종사는 그의 음주 측정 거부가 실제로 알콜이나 약물 관련에 대한 증거가 아니라고 항의하였다. 자동차 사건의 법률적 정의로는 자격 정지가 알콜 또는 약물에 중독되거나, 알콜이나 약물에 손상되거나, 알콜이나 약물의 영향을 받을 때와 관련되어야 한다고 되어 있다. 더 말할 필요도 없이 그는 중독 상태에서 운전한 것으로 정지 당한 것은 아니다. 다른 한편으로 FAA는 음주 측정 거부로 인한 행정상의 운전 면허 정지는 FAR 61.15항의 뜻에 포함되는 자동차 사건이라고 주장하였다. Board는 조종사의 주장을 거부하고 FAA의 법률 해석을 받아들여 Board는 조종사 자격정지를 확인하여 준 것이다.

이 경우는 음주 운전으로 운전자가 처음 검거되었으나 결국에는 난폭 운전으로 단속되고 음주에 대한 단속은 포함되지 않거나 증명되지 않은 경우와 혼돈되어서는 안된다. 난폭 운전 단독으로 는 이 법규하의 자동차 사건 보고 조건이 되지 못한다.

여기에는 보고가 필요치 않은 경우들도 있다. 어떤 주에서는 재판 절차중에 "Probation before Judgement(재판전 집행유예)", 와 "Deferred Adjudication(재판 판결 연기)"로 불리는 것이 있다. FAA에 따르면 유죄 판결이 나오기 전에는 이들은 보고해야 하는 자동차 사건이 아니라고 한다.

결론적으로 위에서 요약된 판례들은 FAA가 FAR 61.15를 매우 엄격하게 적용하고 있으며, NTSB는 이 수행들을 예상대로 신중한 절차 없이 쉽게 인가한다는 것을 조종사들에게 경고하는 것이다. 조종사들은 FAR 61.15(D)의 법규적 요구 사항을 잘 숙지하여야 한다.

### 3. 우리나라 항공법상에서의 알콜 및 약물복용 금지 조항

항공법 제 47 조에서는 "주정음료 등으로 항공기 승무원은 주정 성분이 있는 음료나 마취제 기타 약품의 영향으로 인하여 항공기를 정상적으로 운항할 수 없다고 인정되는 경우에는 항공 업무에 종사하여서는 아니된다"고 규정하고 있다.

음주 운전과 마약성 약물복용은 사회복지 차원에서 국민건강을 위해 마땅히 통제되어야 한다고 본다. 특히 항공 종사자의 경우 수백명의 인명과 재산을 책임지고 있는 자로서 사회에서 공인으로서의 책임을 부여하는 것을 거절할 수 없는 것이다. 그러나 이와같은 맥락에서 보더라도 우리나라도 미국에서와 같이 자동차 운전과 같은 항공 업무가 아닌 다른 활동에서 나타난 법 위반 사항을 항공 업무에도 적용하여 이중으로 제재 조치를 취하는 것이 바람직한 일 일 것인가? 생각해 본다.