

# 국내 항공운송사업의 발전을 위한 공항 및 관련시설의 정비와 규제제도 개선 방안에 관한 연구\*

양한모\*\*, 신홍균\*\*\*

## < 目 次 >

서 언

- I. 규제 완화의 일반 이론적 검토
  - II. 항공운송사업에서의 규제실패와 개선
  - III. 공역 관리의 개선
- 결 론

## 서 언

국가 경제의 기간을 이루는 수송 수단으로서 항공운송량이 증대하면서, 항공운송사업의 발달은 바로 국가 경쟁력 향상과 직결되는 것으로서 그 중요도가 점차 크게 평가되고 있다. 특히, 세계 항공운송시장의 자유화와 시장 개방 추세속에서 국내 항공운송사업은 무한 경쟁적인 시장 구도로 진입하고 있다.

이에 항공운송사업의 발전을 도모하기 위해서는 현재의 규제제도가 개선되어야 한다는 여론이 비등하고 있다. 무엇보다도, 규제완화를 먼저 시행한 해외 선진국의 대형 항공사들과 경쟁하기 위해서는 국내의 규제제도도 해외 국가의 제도에 비해서 경쟁력을 갖춘 효율적인 것이어야 한다는 주장도 제기되

\* 이 논문은 1996년도 한국학술진흥재단의 대학부설연구소 연구비 지원에 의하여 연구되었음

\*\* 한국항공우주법학회 이사, 한국항공대학교 교수

\*\*\* 한국항공우주법학회 상임이사, 한국항공대학교 교수

고 있다.

본 연구는 그러한 견지에서, 현행 규제 제도의 개선방안을 모색하고자 한다. 특히, 본 연구는 국내 항공운송사업자의 규모와 시장 구도 등을 고려하여 볼 때, 적절한 규제 방안이 무엇인가에 관해서 다루고자 한다. 또한, 보다 근본적인 사업 환경의 개선 방안을 모색하기 위해서 공항의 설비에 직관되는 공역의 관리 제도에 대해서도 검토해 보고자 한다.

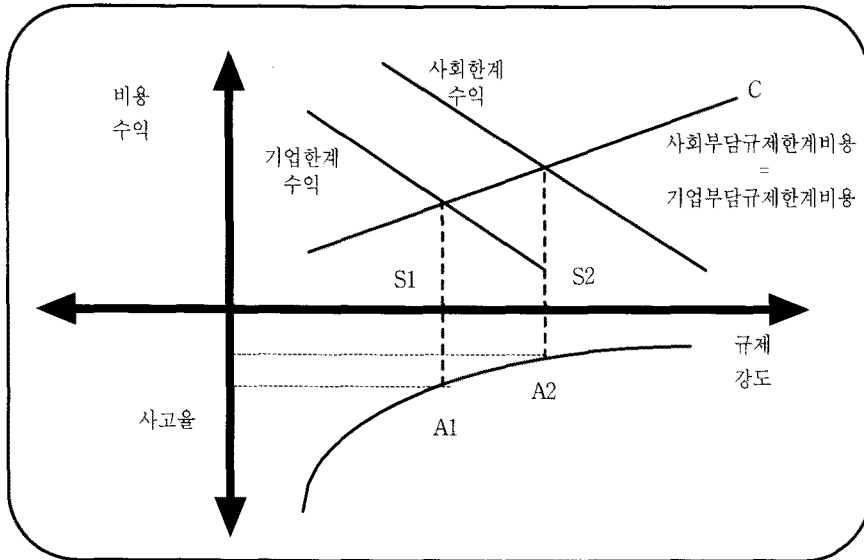
## I. 규제 완화의 일반 이론적 검토

시장주의에 따른 기업의 활동이 사회가 필요로 하는 기능과 반드시 부합하지는 않는다는 것이 규제의 필요성이었다면, 규제완화론은, 그러한 일반적인 전제의 재검토가 필요하다는 주장과 함께, 규제는 필요하더라도 다른 방식에 의해서 규제의 목적이 달성될 수 있다는 것을 주장하고 있다. 즉, 기업의 활동과 사회의 목표가 부합하는 산업 부문도 존재할 수 있다는 것이며, 다른 한편으로는 규제가 효율적으로 그 목표를 달성할 수 없는 경우도 있다는 것이다. 규제가 노력과 비용측면에서 보아서 비효율적으로 시행되고 있는 경우가 그에 해당한다.

규제가 비효율적인 경우에 시도되어야 할 개선 방안으로서는 크게 두 가지가 제시된다. 하나는 규제를 시행하고 그것을 준수하는 데에 있어서 효율성을 기한다는 것이고(규제 준수비용의 효율성 추구 측면), 다른 하나는 세부적인 규제를 정부가 담당하는 것이 아니라, 민간 경제 주체들에게 적정한 권리를 인정함으로써 스스로 노력하도록 하는 체제를 만들자는 것이다(공유자원의 효율적 관리 측면).

### 1. 규제 준수 비용의 효율성 추구 측면

일반적으로 규제는 사회의 경제 주체의 자유로운 경제 활동에 대한 제약으로 나타난다. 제약이 정당화되는 경우는 규제가 없을 때의 경제 주체의 행동이 있을 때와 다른 경우일 것이다.



### 1) 규제의 필요성

그러한 예의 하나는, 항공운송산업에서의 사고로 인해 기업과 사회에 손해가 미쳐질 때, 사회가 요구하는 사고율(즉, 사회가 인내할 수 있는 정도의 사고 빈도 또는 규모라 할 수 있음)이 있고, 기업이 자발적으로 노력하여 달성하려고 하는 사고율이 있다고 가정되는 경우다. 달리 말하면, 이는 이용자들이 기꺼이 위험을 부담하고서 항공운송서비스를 이용하려고 할 때의 사고율이고, 하나는 기업이 수익성 차원에서 바라는 사고율이다. 사회가 요구하는 사고율은 다음과 같이 분석될 수 있다.

- 사고율(A2)는 사회가 사고 방지를 위해서 투입하는 비용과 사고 방지를 통해서 얻을 수 있는 수익간의 균형점 수준에서 결정된다고 볼 수 있음. 특별한 경우에는 사회가 투입하는 비용만에 의해서가 아니라, 특정인(예컨대 사고 발생원인 제공자 등)의 비용을 합한 비용과 수익간의 균형점 수준에서 결정된다고 볼 수도 있을 것임.
- 사회가 사고 방지를 위해 투입하는 비용은 규제 시행비용, 규제 기관 운용 경비 등으로 구성되어 있다고 볼 수 있음.
- 사회가 사고 방지를 통해서 얻는 한계 수익은 사고로 인한 기대손실상의 수익(즉, 사고가 발생하지 않아서 손해가 안 일어났기에 그만큼 수익이

생겼다고 보는 경우의 수익)과 기타 수익 부문으로 구성되어 있다고 볼 수 있음. 이는 기업이 사고 방지를 통해서 얻는 한계수익의 경우에도 마찬가지임.

여기서, 사고의 방지를 위해서 기업이 소요하는 비용과 사회가 소요하는 비용이 있을 때, 사고의 방지를 위해서 기업이 소요하는 비용은 규제의 강도가 증가할수록 커지고 따라서, 기업의 수익은 줄어들 것이다. 규제의 강도가 단계별로 증가함에 따라 발생하는 이러한 비용 증대와 수익 감소는 각각 한계 비용과 한계 수익의 증대와 감소라 할 수 있다. 기업은 규제에 따라 소요되는 한계비용과 한계수익이 일치하는 수준에서 사고 방지 노력을 할 것이라고 가정될 수 있다. 즉, 규제를 준수하기 위해서 소요되는 비용이 규제의 준수와 사고 방지를 통해서 얻을 수 있는 수익보다는 크지 않는 수준까지만 노력할 것이라는 가정이다.

그러한 가정하에서, 일반적으로 규제의 타당성 논리는 다음과 같이 구성될 수 있다.

- 기업으로 하여금 사회가 요구하는 수준(A2)까지 사고 방지 노력을 하도록 강제함.
- 기업이 규제를 준수하고 사고를 방지하기 위해서 노력하였으나, 그에 따른 한계수익은 기업뿐만 아니라, 사회 또는 제3자에게 귀속되고, 사고 방지를 위한 비용은 기업만이 부담한다면, 기업은 사고 방지 노력을 사회가 요구하는 수준까지는 하지 않을 것임.

## 2) 규제의 필요성 상실의 경우

그러나 다음과 같은 경우에는 규제의 필요성이 재고되어야 할 것이다.

- 사고율 곡선의 기울기가 완만하여서 안전 기준 등과 같은 규제의 강도가 높거나(그에 따라 기업과 사회의 한계수익이 감소) 또는 낮더라도 사고율에 큰 차이가 없는 경우. 즉, 사회가 요구하는 사고율 A2와 기업이 자발적으로 노력하려는 사고율 A1간에 차이가 없는 경우이다.
- 이러한 현상이 발생하는 원인으로서는 다음과 같은 점들이 예시될 수 있다. : i) 기술의 발달에 의해서 사고 발생 가능성이 줄어든 경우, ii) 규제에 의해서 부과되는 안전 기준이 사고 발생의 가능성을 줄이는 데에 크게 기여하지 못하는 경우(특히 규제 이외의 다른 동기에 의해서 기업이

노력을 한다든가 또는 규제가 다루지 않고 있는 다른 요인에 의해서 사고가 발생하는 경우, 또는 규제에 의해 설정되는 각종 기술기준 등이 잘못 설정된 경우일 것임), iii) 기업이 자발적으로 사고 방지를 위해서 노력하고 있는 경우, 예컨대 사고 방지를 통해서 기업이 얻는 한계수익과 사회가 얻는 한계수익간에 차이가 없는 경우 등임.

### 3) 규제실패의 의의와 요인

전항에서 살펴본 경우는 규제의 필요성이 상실된 것이라면, 규제를 시행함으로써, 규제 자체의 목적 달성이 실패하고 또 다른 시장 실패를 가져올 수 있는 경우가 있다. 이를 규제실패의 경우라고 할 수 있는데, 일반적으로 규제의 실패는 다음과 같은 경우를 가리킨다.

- 규제에 의해서 사고율을 저하시키기 위해서 설정된 규제의 강도가 지나쳐서, 사회적으로 요구되고 바람직한 수준의 사고율 이하로 사고율을 낮추어, 기업과 사회에게 수익보다 큰 비용을 소요하게 하여, 사회 전반적인 효율성을 낮춘 경우(규제 강도가 그래프상의 A2보다 우측에 위치하는 경우).
- 규제의 시행 방법 또는 절차상의 이유로 인해서, 기업이 규제 준수를 위해 부담하는 비용이 지나치거나 불필요한 비용을 부담하기 때문에, 기업의 한계수익이 줄어들어서, 결과적으로는 기업이 준수하려고 하는 규제가 그래프상의 S1(또는 A1)보다 좌측에 위치하게 되는 경우. 기업으로 하여금 S1보다 우측 수준으로까지 규제를 준수하도록 강제하는 규제를 규제기관이 시행하려고 할 것이나, 이는 기업으로 하여금 규제를 준수하지 않도록 하는 동기를 유발할 것이고, 정도에 따라서는 기업이 규제를 준수함으로써 입는 손해(한계수익보다 한계비용이 크기 때문에 발생하는 손해)가 규제를 준수하지 않음으로써 입게 되는 손실(과태료 처분 납부 등)보다 큰 경우도 있을 수 있음. 궁극적으로는 규제의 목적 자체가 달성안 되는 경우임.

이러한 규제의 실패가 일어나게 되는 요인으로는 다음과 같은 점이 예시될 수 있다.

- S2에 해당하는 규제의 정도, 예컨대 기술기준 등을 사전에 인위적으로 설정하는 것이 지극히 어려움. 즉, 비용과 수익의 균형점을 각각의 경우

에 대해 분석, 계산하기 위해서는 대단히 많은 양의 정보가 필요하나 그렇지 못한 경우가 많음.

- 규제 기관이 어느 정도 타당한 기준을 사전에 인위적으로 설정하였다 하더라도, 시간이 경과함에 따라서 기술 발전 등의 요인에 의해 그 기준의 타당성이 상실되는 경우. 또한 그럼에도 불구하고 법령의 개정 등의 어려움으로 인해서 그 기준이 고수되는 경우.
- 규제기관의 전문성 결여, 인력 부족 등으로 인해서 규제 시행이 지체되고, 그에 따라 기업의 사업 운영에 차질이 빚어져서 영업상 손실이 발생하는 경우.
- 규제 제도의 불명확성으로 인해서 피규제자인 사업자가 혼란을 겪는 경우 이러한 규제의 실패는 피규제자들의 자발적 규율 동기를 적절히 이용하지 못한 데에서 연유하는 것이라고 볼 수도 있다. 이는 공유 자원의 관리에 있어서도 발견된다.

## 2. 공유 자원의 효율적 관리 측면

사회의 경제주체들의 활동을 위해서 이용되는 자원은 그 이용을 통한 수익성의 증대와 관련된 수밖에 없는 것이다. 이에 경제주체들은 자신들의 수익성을 증대하기 위해서 그 자원을 누가 어떻게 관리하는가가 바람직한가에 대해서 고려하게 되는 것이고, 그 결과 그 자원은 반드시 규제에 의해서 정부가 관리하는 것이 바람직하지만은 않다는 주장이 제기되고 있다. 이른바 공유자원에 대한 규제완화론, 경제이론 등이 그것이다.

### 가. 공유자원에 대한 경제이론

#### 1) 공유자원의 의의와 속성

누구나 사용할 수 있는 자원을 의미하는 것으로 공유자원이란 용어가 쓰이고 있다. 그것의 효율적인 사용을 논하려고 하는 경제학에 있어서는, 공유자원이란 자연, 또는 인위적으로 만들어진 자원의 한 체계로서 그 양이 매우 커서 타인이 그 자원을 사용하여 수익을 얻는 행위를 억제하기 매우 힘든 상태를 의미하기도 한다.

이러한 의미에서의 공유자원을 어떻게 관리하고 조직할 것인가를 논하기

위해서 그것을 자원체계(resource system)와 자원단위(resource unit)로 구분하기도 한다.<sup>1)</sup> 자원체계라 함은 어장, 지하수층, 목초지, 교량, 주차장, 하천, 호수, 바다 등과 같이 그것을 사용하여 부가가치를 생산해 내려는 활동의 대상이 되는 것이다. 이 때 그러한 부가가치의 생산활동에 의해서 생산되는 것을 자원단위라고 분류하기도 한다. 예컨대, 어장으로부터 몇톤의 어류가 획득되는가, 1년에 몇 대의 차가 교량을 통과하는가 등이 자원단위에 해당하는 것이다. 달리 말하면, 공유자원을 사용하여 어떤 혜택을 얻게 되는 행위를, 자원체계로부터 자원단위를 획득하는 행위라고 부르는 것이다.

여기서 그러한 자원단위를 여러 명이 공유할 수 있는가에 따라서 공유자원과 공공재(public goods)가 구분된다. 예컨대, 일단 어장에서 잡아들인 물고기는 특정 어부가 소유권을 갖고 있는 것으로서, 잡아들인 물고기라는 자원단위는 여러 명이 공유할 수 없는 것이다. 이 경우, 자원체계는 공유되지만 자원단위는 공유되지 않는 것이다. 자원단위가 공유가 안 되므로 자원단위가 생산되면 자원체계에서 생산될 수 있는 자원단위의 양이 감소하게 되는데, 이 때 자원의 과다사용 문제가 발생하게 된다. 따라서, 자원단위의 비공유성은 이른바 자원단위의 “차감성”(subtractability) 문제를 낳는 것이다. 반면에 그러한 자원단위의 차감성이 존재하지 않는 재화를 공공재라고 분류하기도 한다. 예컨대, 경찰에 의한 치안이나 일기예보의 경우가 그것이다. 경찰이 동네에서 방법활동을 할 때, 감이 안전함을 느낀다고 해서 같은 동네의 을이 치안 서비스를 받지 못하는 것은 아니라는 점에서 공공재의 경우 자원단위의 차감성은 존재하지 않는 것이다.

## 2) “공유의 비극”

이와 같이 차감성이 존재하는 공유자원의 경우, 그 이용의 외부효과<sup>2)</sup>, 또는 무임승차의 속성이 존재한다. 예컨대, 한강 대교에 소수의 차가 통행하면

1) 김일중, “규제와 재산권”, 제 1장 및 2장, 한국경제연구원, 1995

2) 입시준비를 하고 있는 학생의 공부에 이웃집에서 행해지는 공사 소음은 영향을 주게 된다. 공사를 발주한 이웃집 주인과 공사 시공자 사이에는 계약 관계가 수립되어 있는 것이고, 그에 따라 일정한 보상이 주어지는 것이라면, 이러한 공사 주체와 이웃집 학생간에는 그러한 관계가 없는 것이다. 즉, 공사주체간의 계약관계가 그들간에 내부화되어 있는 것이라면, 그러한 계약관계의 외부에 속하는 문제가 그러한 소음에 따른 문제인 것이다. 이러한 의미에서 소음, 진동으로 인해 이웃집 학생에게 주는 유해한 영향을 본 연구에서는 “외부효과”라고 칭하기로 하겠다.

별문제 없겠지만 수백 대의 차가 동시에 통과할 때에는 교통체증이 발생하게 된다. 각 운전자는 자신이 다리를 통과함으로써 교통체증을 일으키고 있다는 사실을 알고는 있지만, 그 체증으로 인한 피해를 자기가 모두 지지 않고 그 순간 다리를 지나는 다른 운전자들과 공동부담하기 때문에 무심코 다리를 통과하는 것으로 생각될 수 있다. 달리 말하면, 각 운전자는 자원을 공유하는 것으로 생각하고 있는 것이고, 자신이 다리를 이용하는 행동이 다른 운전자에게 미치는 영향, 즉 외부 효과를 생각하지 않을 수 있는 것이다. 이러한 현상에서는, 공유자원의 각 사용자가 특정 공유자원체계에서 획득할 수 있는 마지막 자원단위까지 사용하게 되는 결과가 초래될 수 있다고 가정될 수 있다. 달리 말하면, 이는 특정 자원이 다수에 의하여 공유될 경우에는 언제나 바람직한 수준 이상으로 과도하게 사용된다는 것이다. 이는 이른바 “공유자원의 비극”이라고 불리기도 한다.

#### 나. 공유자원의 효율적 관리 방안

이러한 공유의 비극이 발생하는 주된 이유는 자신의 행위의 외부효과가 내부화되지 않았기 때문이라는 점, 달리 표현하면 자신의 행위에 의해 공유자원이 더 많이 사용되었고 궁극적으로는 타인에게 피해가 끼쳐지는 것이지만, 그 피해에 대해 나 자신은 아무런 책임을 지지 않는다는 점에 착안하여 공유자원의 이용 효율성을 제고하려는 논의가 있어 왔다. 이른바 재산권 법경제학이 그것이다.

재산권 법경제학의 주요 내용은 희소성이 있는 경제적 재화에 대한 배타적, 독점적 권리가 누구에게 귀속되는가를 확정함으로써 개인의 자유로운 활동영역의 범위를 결정하고, 동시에 그 경제적 재화의 사용, 수익, 처분을 둘러싸고 일어날 수 있는 각종의 분쟁을 사전에 해결함으로써 전반적인 효율성을 제고시킨다는 것이다.<sup>3)</sup> 공유자원의 경우에 재산권 법경제학은 사회 구성원들이 공유자원을 이용함으로써 입을 수 있는 피해를 각자의 수익에 포함시키도록 한다는 것이다. 즉, 외부효과를 내부화이다. 자원을 과다하게 사용하였을 때 생길 수 있는 피해를 서로가 수익상의 피해로 인식하도록 하여서 자발적으로 최적의 자원 이용을 추구하도록 한다는 것이다.

외부효과를 내부화 방식은 크게 두 가지로 나누어 볼 수 있다. 자원을 사

3) 박세일, “법경제학”, 제 2편의 각 장, 박영사, 1994



유화하는 것과 국유화하는 것이 그것이다. 자원을 사유화하면, 자원의 소유자들은 자신들의 자원이 황폐해지지 않으면서도 현재의 생산 증대에 맞도록 관리한다는 것이다. 자원을 국유화하는 것은, 자원을 이용하는 이용자들에게 이용에 따른 비용을 부담하게 하여서 자신의 생산 활동에서 자원 이용량을 적정하게 조절하도록 하는 것이다.

## II. 항공운송사업에서의 규제실패와 개선

전장에서 살펴본 바와 같이, 규제실패는 규제의 필요성 자체가 없음에도 불구하고, 규제가 시행됨으로써 발생할 수 있으며, 또는 필요성은 있더라도 그 시행 방법상의 하자에 의해서 발생할 수도 있다. 항공운송산업의 여러 가지 특성상 다양한 부문에 대한 규제는 그 정도를 달리하면서 필요하다는 전제하에서, 본장에서는 규제실패 발생 가능성에 대해서 검토해 보고자 한다.

### 1. 규제실패의 징후와 가능성

#### 가. 적정 안전도 설정의 문제

항공운송산업의 특성 중의 하나는 그 사고 발생에 따른 보상 및 책임 제도에 있다. 즉, 조종사 과실, 기체의 결함 또는 관제 과실 등의 여하한 사고 원인에 상관없이, 항공운송상의 사고는 1건의 사고로 인해서 발생하는 인적, 물적인 손해의 규모가 크고 특히 사고에 대해서 사회 구성원들이 갖는 태도는 예측하기 어려운 감정적인 면이 크다는 점이다. 예컨대, 사고 발생의 원인에 상관없이, 사고에 따른 손해의 보전 내지는 책임자의 처벌이 바로 사회적 정의와 형평의 달성과도 같다는 방식의 태도가 비등한 경우가 발견되고 있다. 또한, 항공운송사업자 자신도 사고로 인해 손해를 입는다는 것이 입증되더라도, 그 손해의 규모가 사회가 입는 손해에 비해 작은 것이라고 간주하는 것이 사회 통념이라고 볼 수 있다.

이러한 태도는 사고방지를 위해서는 사회가 투입하는 비용보다 기업이 보다 많은 비용을 투입하여야 하는 것이며, 그렇기 때문에 사회가 요구하는 사고율은 사회가 투입하는 비용과 수익간의 균형점에서 결정되는 것이 아니라,

그 균형점보다 우측에 위치하는 수준의 사고율이어야 한다는 주장으로 볼 수 있다. 이러한 논리의 근거를 예로 들면, 첫째, 항공운송사업은 하나의 독점적인 특혜사업인 만큼, 사회는 특혜 부여에 따른 지대(rent)를 흡수할 수 있는 권리를 갖고 있는 것이고, 항공운송사는 그 지대만큼의 비용을 투입하여 항공운송 사고율을 줄여야 한다는 논리, 둘째, 항공운송사업의 특성상, 사회가 요구하는 사고율은 사회가 투입하는 비용과 수익의 균형점에서 결정되는 것과 같이, 합리적 이성을 강조하는 경제학적 방식에 의해서 결정되는 것이 아니라, 가능한 한 달성될 수 있는 최저의 사고율이라는 논리 등이다.

그러나 이러한 태도와 논리는 사회 전체의 효율성 측면에서 보아 규제실패를 가져올 수 있는 전형적인 사례에 해당한다고 보인다. 사회 전체의 효율성 추구를 전제로 하는 법경제학적 접근방법에 따른다면, 항공운송사업도 하나의 산업으로서 자체적인 효율성이 추구되어야만 사회 전체의 효율성이 달성되는 것이다. 또한 그럼으로써 전반적인 사회의 부가 증가될 수 있는 것이므로, 사회가 요구하는 사고율의 결정도 비용과 수익간의 균형점에서 이루어져야 하며, 마찬가지로 항공운송사업자에게 부과되는 사고방지 비용도 비용과 수익의 균형점에서 이루어져야 한다고 보는 것이 타당할 것이다.

#### 나. 규제실패의 징후

먼저, 각종 기술기준의 실제적 기능에 대한 검토가 필요하다. 감항 검사, 수리, 정비 검사 등 각종 기술적 검사 규제가 강화되는 경우, 예컨대 검사 주기의 단축, 검사 대상 및 범위의 확대, 기술기준의 강화 등의 경우에도 사고 발생율이 실제적으로 감소되는 것인가, 감소 비율은 어느 정도인가에 대해서 검토할 필요가 있다. 특히, 각종 기술적 사항에 대한 규제의 강도가 수년간에 걸쳐서 완화되지도 않았음에도 불구하고 사고율은 일정 수준을 유지하고 있다는 점을 심각하게 고려해 볼 필요가 있을 것이다.

현 단계에서는, 계량적인 방법으로 구체적인 데이터에 근거하여 입증하기는 어려우나, 항공운송사업에 있어서 안전 기준의 증감은 사고율의 증감에 큰 영향을 안 주고 있는 것으로 판단된다(표 1, 및 2 참조).

[표 1] 정기 운송용 항공기 사고 발생 원인

(단위 : %)

구 분	사 고	준 사 고	비행중 결함	계
조종사 과실	16(69.7)	61(74.4)	15(23.4)	92(54.4)
정비 불량	-	5(6.1)	30(46.9)	35(20.7)
구조 결함	1(4.3)	9(11.0)	13(20.3)	23(13.6)
기상	-	3(3.7)	-	3(1.8)
조류 충돌	-	1(1.2)	-	1(0.6)
Hi-Jacking	3(13.0)	-	-	3(1.8)
원인불명	1(4.3)	-	2(3.1)	3(1.8)
지상요원과실	-	2(2.4)	3(4.7)	5(3.0)
FOD	-	1(1.2)	-	1(0.6)
테러/피격	2(8.7)	-	-	2(1.2)
기타		-	1(1.6)	1(0.6)
계	23(100)	82(100)	64(100)	169(100)

자료 : 건설 교통부, "민간항공통계" 1996

[표 2] 항공기 사고의 조종사 과실 원인

(단위 : %)

구 분	사 고	준 사 고	비행중 결함	계
조작 미숙	11(68.9)	46(75.4)	3(20.0)	60(65.2)
판단부족 또는 착오	2(12.5)	1(1.6)	2(13.3)	5(5.4)
부 주의	-	10(16.4)	3(20.0)	13(14.1)
기재취급실수	1(6.2)	2(3.4)	4(26.7)	7(7.6)
비상처치미흡	1(6.2)	1(1.6)	3(20.0)	5(5.4)
관제규칙 불이행	1(6.2)	-	-	1(1.1)
상호간 협력부족	-	1(1.6)	-	1(1.1)
계	16(100)	61(100)	15(100)	92(100)

자료 : 건설교통부, "민간항공통계" 1996

- 따라서, 이 경우 항공운송사업자로 하여금 사회가 요구하는 사고율을 달성하도록 규제에 의해서 강제하는 것이 불필요함. 즉, 사업자가 자발적으로 노력하려는 사고율과 사회가 요구하는 사고율간에 차이가 없음에도 불구하고 규제의 기술 기준을 강화하면, 기업으로 하여금 추가 비용만을 부담하게 하는 것임.

## 2. 규제 방식의 개선

### 가. 비용 합리화

항공운송사업자가 부담하는 규제한계비용을 낮추는 방법을 도모하여야 한다. 구체적으로는 다음과 같다.

- 규제준수비용의 최소화
  - 규제를 준수하기 위해서 사업자가 상실하게 되는 기회 비용을 최소화함. : 감항검사를 받기 위해 항공기의 운항을 정지하는 것 등.
  - 각종 검사, 점검 등은 최소의 비용으로 가장 효율적으로 행할 수 있는 전문가 집단 또는 기관에 의하여 이루어지는 것이 바람직함.
- 사업자가 수익의 적정 부분을 규제 준수 및 사고 방지를 위해 투입하는 것을 감독하는 규제, 즉 도덕적 해이(moral hazard)에 대한 감독이라는 한정된 목적하에 시행되는 규제가 바람직함. 도덕적 해이에 대한 감독으로서의 규제 역시, 사업자의 규제준수 비용을 증가시키지 않는 범위 내에서 이루어지는 것이 바람직함
- 사업자에 대한 감독으로서의 규제는 규제비용을 사전에 사업자에게 부담시키는 규제보다는, 사후 규제 형태를 취하는 것이 바람직함. (예컨대, 위반시 과태료 부과 조치 등)
  - 사고의 발생, 또는 규제 의무 불이행 등에 대한 비용이 사업자가 사전에 반드시 부담하여야 하는 규제준수비용이 아니라, 사후에 원인 발생시 부담하여야 하는 비용으로 설정하면, 이는 사업자의 한계수익으로 설정되는 것임.
  - 따라서, 사업자는 수익의 증대를 위해서 노력할 것으로 기대될 수 있음.

#### 나. 규제실패를 막기 위한 항공운송사업자의 긍정적 역할

규제 실패가 일어남을 방지하기 위해서 항공운송사업자는 다음과 같은 요인에 의해서 긍정적인 역할을 할 수 있다.

- 사고율 저하를 위해서 필요한 기술적 정보를 규제 기관보다 풍부하게 확보하고 있음.
- 각종 기기의 관리 점검에 필요한 전문적인 인력과 조직을 갖추고 있음.
- 자신을 위해 운용되는 각종 기기와 종사자에 대해서 규제 기관을 포함한 제3자보다도 풍부한 정보를 갖고 있음.

그러한 긍정적 역할이 기능하도록 하기 위해서는 항공운송사업자에 의한 자율규제가 바람직하다 할 것이다. 항공운송사업자에 의한 자율규제는 다음과 같은 측면에서 규제 자체의 목적을 달성하는 데에 효율적임.

- 항공운송사업의 특성상, 사전규제가 정당화되는 특정 부문에 있어서, 항공운송사업자는 규제의 실패 요인을 제거하는 데에 기여할 수 있음.
- 사전규제가 불필요한 부문에 있어서, 사업자로 하여금 규제 목적을 달성할 수 있는 방법을 자율적으로 강구, 시행하게 함으로써 규제 실패 요인을 제거함과 동시에 효율성 있는 자율 규제 시행 : 예컨대, 사전규제를 준수하기 위해서 사업자가 부담하는 비용을 안전 관련 기술 개발 등에 투입하게 함으로써 보다 생산적인 투자를 가능하게 하고, 궁극적으로는 보다 효율적으로 규제의 목적이 달성될 수 있도록 함.

#### 다. 미국의 사례 : 백악관 항공안전보안위원회 보고서

1997년 2월 발간된 백악관 항공안전보안위원회(White House Commission on Aviation Safety & Security) 보고서는 앞에서 지적된 바와 같이, 규제준수를 위해서 운송사업자로 하여금 비용을 소모하게 하는 것보다는 자발적으로 규율하려는 동기를 부여하고 그럼으로써 스스로 효율적인 방법을 강구하게 하는 것이 타당하다는 점을 채택하고 있다. 즉, 항공운송에서의 안전도 강화가 항공운송산업의 경쟁력과 직결된다는 인식을 전제로 하면서, 미국의 현행 항공법에 대한 개정과 운용 방향을 다음과 같이 권고하고 있다.

- FAA가 정기적으로 또는 무작위적으로 행하는 검사는 안전을 위해 중요한 것이기는 하지만, 항공운송사업자의 증대, 시설의 증대 등을 고려하여 볼 때, FAA가 직접 눈으로 확인하는 검사(hands-on inspections)

를 행해서 안전을 도모하는 것은 비현실적이고 바람직하지도 않음. 중요한 것은 사업자 자신이 안전도 개선을 위한 노력에 동반자로서 참여하도록 동기를 부여하고, 그럼으로써 자신들의 행동에 대해서 스스로 감독하고 개선하도록 노력하게 만드는 것임. 그럼으로써 FAA는 자신의 인력을 보다 효율적으로 활용할 수 있게 될 것임(보고서 제1장 항공안전개선편).

- FAA의 역할은 항공사가 스스로 안전을 감독하고 증진시킬 수 있도록 요구하기 위한 방안으로서 기준을 제정하는 것과, 동시에 사업자들의 안전도 감독과 강화를 측정하고 평가할 수 있는 기준을 제정하는 것임(보고서 제1장 권고안 1.2).
- FAA는 규칙 제정과정이 단순일원화되도록 리엔지니어링 작업을 시도해야 함(보고서 제1장 권고안 1.2). 위원회는 정부의 규제 목적이 명확하게 기술되어 있고, 그 주안점이 과정이 아니라 목표에 집중되어 있다면 규제가 훨씬 더 잘 준수될 것이라고 믿고 있으며, 이에 관련하여 모든 규칙을 업무 수행 중심의 규칙으로 그리고 쉬운 용어로 재작성할 것을 촉구함. 특히 절차의 지시보다는 업무 수행의 위임을 통하여 규칙의 해석등에 얽매인 업무의 정체를 해소할 수 있을 것임(보고서 제1장 권고안 1.4).
- 항공안전에 관한 규칙을 제정함에 있어서는 비용/이익 분석에만 의존하여서는 안 됨. 안전 개선으로 인해 도모되는 이익은 계량화가 불가능하다더라도 반드시 고려되어야 함(보고서 제1장 권고안 1.5).

### 3. 규제 개선 방향

- 사전규제 대상의 축소
  - 지나친 사전규제는 사업자로 하여금 규제준수비용만을 가중시키게 되므로 사전규제 대상을 축소함.
  - 법령의 위반 또는 각종 불법행위로 인한 손해발생시, 손해의 규모가 지나치게 클 가능성이 있거나, 또는 사후적으로 손해 규모의 평가, 원인제공자의 판별, 원상 복구 등이 지극히 어려운 사항에 대해서만 사전 규제를 행함.

- 예컨대 기장의 노선자격제도, 정비·수리·개조 검사제도, 운항규정 및 정비규정의 사전 인가제, 운항개시전 검사 등을 사후 신고제로 전환하는 것이 바람직하다.
- 사업자의 자율규제를 통한 규제실패 요인의 제거
  - 사업자의 인력, 조직 및 시설의 전문성을 감안하여 볼 때, 규제 기관 보다 효율적으로 법령상의 각종 검사 등을 수행하는 사항에 대해서는 사업자의 자율 규제 권한을 인정함.
  - 사전규제 대상에 대해서, 규제 기관이 직접 검사 및 감독 등을 행하는 것이 아니라 사업자가 이를 행하고, 규제 기관이 그러한 자율규제에 대해서 감독하는 기능을 수행하도록 함.
  - 예컨대 감항증명 검사 방식, 정비·수리·개조 검사 방식, 항공기 탑재 구급품, 항공기 등록기호표 부착 관련 신고 의무, 운항개시전 검사.
- 규제실패 요인의 제거
  - 사업자의 시설 및 인력의 운용 중단을 전제로 하는 각종 규제의 완화 (예컨대 감항검사 주기, 운항개시전 검사, 예비품 증명 제도, 수리·개조 능력 확인 검사 주기, 발동기 등 중요 장비품의 사용 기간 제도 등)
  - 불명확한 규제 용어의 정리 및 폐지 (수리, 개조의 구분, 운항 관련 각종 용어, 항공보안시설 관련 각종 용어, 항공 종사자 관련 각종 용어 등)
  - 사업자에 의한 효율적 자율 규제 범위 확대 (감항성 검사, 운항개시전 검사, 기장의 노선 자격 제도 등)
  - 국제 표준 및 기준을 상회하는 규제 기준의 재검토 (외국 전문기관에 의한 교육이수자의 자격 인정, 항공종사자의 비행 경력 요건, 조종사 자격증명의 효력, 관제업무 적용 기준, 관제공역의 지정과 운영 등)

### Ⅲ. 공역 관리의 개선

국제민간항공조약 및 부속서에서 정하고 있는 공역 관리 제도는 공역의 이용을 도모함에 있어서 항공기간의 충돌 등의 안전 문제에 기초하고 있다고 볼 수 있다. 즉, 공역 이용의 활성화는 항공기가 안전하게 비행함으로써 이루

어진다고 보는 것이다. 구체적으로는 다음과 같은 방식으로 안전 비행을 도모하고 있다.

- 비행중인 항공기간의 적정 분리 간격을 확보하게 하여 주는 관제서비스의 제공
- 비행중인 항공기의 운항 방식(시계비행 또는 계기비행)에 따라서 공역의 성격을 구분하고, 그 공역내에서의 비행은 특정 비행방식에 따르도록 하는 규정의 시행
- 특정 목적의 공역을 설정하고, 그 공역내에서의 항공기 비행에 대한 제한 특히, 공역의 목적에 따라서 정해지는 공역의 구분이 공유 자원으로서의 공역의 이용 효율화에 있어서 검토되어야 할 필요가 크다.

## 1. 공역의 구분과 운용

### 가. 일반적 구분

공역의 종류를 구분하는 방법에는 공역의 특성에 따라 범주로 구분하는 방법과 그 공역내에서 제공되는 업무를 중심으로 등급으로 구분하는 방법이 있다. 공역의 특성에 따라 공역 범주로 구분하면, 여기에는 관제공역, 비관제공역, 특수공역, 및 기타 공역 등이 있으며, 각각의 공역 범주에는 다양한 특성의 세부 공역들이 있다. 관제공역은 그 공역내의 모든 항공기에게 항공교통분리업무를 포함한 항공교통관제업무가 제공되는 공역으로서, 여기에는 항로, 관제구, 관제권, 공항관제구역 등 여러 공역이 포함된다. 비관제공역은 항공교통관제업무와 항공기분리업무가 항공교통관제기구로부터 제공되지 않으며 조종사가 스스로 분리해야 할 책임을 진다. 대개 공항으로부터 멀리 떨어진 지역의 지표면으로부터 1,200 피트까지의 공간이나 공해상의 항로나 특정 공역이 설정되어 있지 않는 대부분의 공간이 비관제공역이다. 특수 공역은 정치, 경제, 사회, 국가 안보 등의 목적으로 일정 공역을 특수 목적에 사용토록 설정한 공역으로서 이 공역내에서는 설정된 제한 조건에 따라 비행을 금지하거나 제한하는 공역이다. 이 공역에는 비행금지공역, 비행제한구역, 경고구역, 군작전구역, 경계구역 및 통제된 사격구역 등이 있다.

공역등급에 따라 분류하는 기준은 해당 공역내를 비행하는 항공기에게 분리업무와 항공교통관제허가가 제공되는가의 여부와 제공되는 업무의 종류에



따르는 것이다.

#### 나. 우리나라의 경우

우리나라에 설정되어 있는 공역 제도는 앞에서 설명한 모든 종류를 포함하고 있다고 할 수 있다.<sup>4)</sup> 대구비행정보구역내의 일부 해상을 제외하고는 육상과 연안에 한치의 공간도 남지 않을 정도로 공역이 밀집되어 있는 상황이다. 특히 우리나라 공역 제도의 특징은 안보적 특성에 따라 특수 공역이 상당히 많다는 점이다. 예컨대 비행금지구역, 비행제한구역, 위험구역 등이 68개나 설정되어 있다. 이외에도 군 작전 구역이 넓은 공간을 차지하고 있어서, 사실상 우리나라의 공역 중 거의 대부분이 특수 공역에 해당한다고 보아도 무방할 정도이며, 그 공역에서의 비행이 허용되는 특수 목적의 항공기(대부분의 경우 군용기)를 제외한 민간 항공기가 이용할 수 있는 공역은 사실상 항로뿐이라고 보아야 한다.<sup>5)</sup>

## 2. 경제적 재화 가치로서의 공역의 개념 설정

현재 우리나라의 경우, 공역을 보다 원활히 이용하려고 하는 수요와 필요성은 존재하고 있으나, 특수 공역이 밀집되어 있어서 그 이용이 억제되고 있는 상황은, 공역을 이용하려고 하는 당사자간의 경쟁 관계가 발생하고 있는 것이라고 보아야 한다. 여기서는 공역을 민간의 용도, 특히 상업 운송용으로 이용하려고 하는 민간 사업자측과 공역을 안보상의 용도로 제한적으로 이용하려는 관할 당국간의 경쟁 관계가 지속되고 있는 것이다.

보다 근본적으로 살펴보아야 할 것은 그러한 경쟁 관계가 발생하게 되는 연유와 배경이다. 재산권 접근방법론에 따르면, 공유 상태로 방치하여도 사회적 효율성에 아무런 문제가 없는 자원에 대해서 재산권 제도가 성립한 역사를 살펴보면, 그 성립에 따른 비용이 그 효용보다 작은 경우에 재산권 제도가 성립하고 있다. 전형적인 예는 사회의 경제 주체간에 서로의 재산권을 인정해 주고서 상호의 권리를 존중한다는 합의를 이루어 내는 데에 소요되는 노력과 비용이 감소하는 경우이다. 예컨대 기술의 발달 등에 의해서 서로가

4) 대한민국, AIP(aeronautical information publication), 건설교통부, 1995

5) 홍순길, 양한모, 이영혁, 허희영, "남북한 민간항공 협력", 69면, 한국항공대학교 출판부, 1997

서로의 권리를 존중하여 주는 질서의 수립이 용이하고 그러한 질서의 유지를 감시하는 비용이 점차 줄어들었다면, 재산권 제도는 성립할 수 있는 것이다. 이와 같이 비용의 감소 측면 이외에 효용의 증대 측면도 있을 수 있다. 자원의 상대적 희소성의 변화가 그것이다. 예컨대 토지의 희소성이 점차 커지면서 그 상대적 효용 가치가 커진 것이고, 토지에 대한 소유 관념이 자리잡았으며, 이것이 재산권 제도로 발전하였다는 것은 매우 전형적인 예인 것이다.<sup>6)</sup>

그러한 측면에서 보면, 우리나라의 경우와 같이, 공역의 이용 수요가 늘어가는 반면에 특수 공역은 상존하고 있어서 공역의 희소성이 증대할 수밖에 없는 상황에서, 공역에 대한 이용권을 요구하는 움직임은 바로 재산권 제도의 수립을 요구하는 것이라고 볼 수 있을 것이다.

이는 또한, 통신이라든가 관제용 장비의 발달로 인해서, 재산권 질서의 감시 비용이 점차 감소하고 있다는 측면에서도 그렇다. 전문화된 조직, 인력과 장비를 갖추어야만 관제 서비스를 제공할 수 있는 것은 과거와 마찬가지로이다. 그러나, 정부나 군 당국만이 아니라 민간 기업도 그러한 능력을 갖추게 되면서, 자신의 사설 비행장 건설과 자신에 의한 관제권한을 인정하여 달라고 요구하는 것을 앞에서 본 바와 같이 재산권 제도의 수립 요구의 맥락에서 파악해 볼 수도 있을 것이다.

이를 종합하여 보면, 공역이라는 공유 자원에 대해서, 재산권 제도가 성립하기 위해서 소요되는 노력과 비용이 과거보다 많이 줄어들었을 뿐만 아니라, 그 수립을 통해서 사회의 경제 주체들이 얻을 수 있는 효용은 커진 것이다. 따라서, 공역은 재산권의 대상으로서 즉, 경제적 재화로서 인식되어야 할 필요가 있는 것이다.

### 3. 공역 관리제도의 개선 방향

#### 가. 현행 공역관리제도의 성격

제 1장에서 살펴본 재산권적 접근방법론의 시각에서 볼 때, 현행의 공역관리제도는 공역을 재산권 설정의 대상으로서 파악하고 있지는 않다. 즉, 공유 자원에 대한 관리를 공유화 내지는 국유화 방식에 의존하고 있다고 볼 수 있다. 즉, 공역을 이용함에 있어서 발생하는 외부효과에 대해서 이용자들, 즉 항

6) 김일중, 전게서 ; 박세일, 전게서

공기의 운항자들이 특정한 이용료를 지불한다든가 또는 이용량을 적절히 조정함으로써 그 혜택이 귀속되는 사유화 방식은 아니다. 그렇다고 공역의 이용자들이 자신이 공역을 이용함에 따라서 타인의 이용을 억제하였다는 차원에서 공역의 관리자에게 관리 비용 등을 지불하는 것도 아니므로, 국유화 방식이라고 할 수는 없을 것이다. 차라리 도로나 하천과 같이 공유 상태로 방치하고 있다고 보는 것이 타당할 것이다.

현행과 같은 공역 관리 방식이 현재로서는 그래도 제도로서 큰 하자는 없는 것이라고 볼 수도 있을 것이다. 예컨대, 통행세등을 부과함으로써 교통 체증을 감소시켜야 하는 도로나 교량에 비해서, 자원의 이용량 자체가 아직 크지 않기 때문에 공역의 관리 기능이 국유화나 사유화 방식을 적용하지 않아도 부족함이 없다고 보는 경우가 그것이다. 현재로서는 단지, 항공기간의 안전한 운항을 위한 적정한 간격을 확보하는 정도의 관리만으로도 공역 이용에는 지장이 없다고 보는 것이다.

그렇다면, 그와 같이 공역의 이용량이 크지 않기 때문에 공역 관리에 재산권적 접근방법론을 응용하는 것이 시기상조라는 판단이 적정한가를 검토해 볼 필요가 있다. 앞서 살펴 본 바와 같이, 재산권 접근방법론은 공유 자원의 이용을 효율화하기 위한 방법론이다. 그러나, 기본적으로 이 방법론이 적용되는 것이 타당한 경우는 자원의 이용자들이 서로간에 합의를 통해서 자원의 효율적인 이용 계획을 수립하기에 너무나 많은 노력과 비용이 소요될 때, 이를 줄여줄 수 있는 하나의 사회적 질서가 필요한 경우이다.<sup>7)</sup> 말하자면, 공역의 과도한 이용을 막기 위해서 이용료를 설정하고, 많이 이용하는 자에게 많은 이용료를 지불하게 하는 것은 바로 공역 관리의 사유화라고 한다면, 그러한 의미에서의 사유화가 아니더라도, 공역을 이용하려고 서로 경쟁을 벌이는 두 이용자 중에서 누가 우선권을 갖고 있는가를 사전에 정해주는 것이 재산권 접근방법론의 요지인 것이다. 그럼으로써 두 당사자간에 합의가 신속히 이루어질 수 있다는 것이다.

#### 나. 개선 방향

전 항에서 살펴본 바와 같이, 사회의 경제 주체들의 요구가 궁극적으로는

---

7) 그럴 필요성 자체는 규제 당국이 판단하는 것이라기보다는, 사회의 경제 주체들의 판단과 요구에서 찾아지는 것이 더 바람직할 수도 있다.

공역에 대한 재산권 제도의 수립인 경우라면, 공역 관리의 사유화는 아니더라도 재산권에 기초한 사회적 질서를 수립하여 주는 것은 의미있는 것이다. 즉, 그러한 요구를 충족하는 개선책의 하나는 그들이 자신의 경제 활동을 수행함에 있어서, 자신의 권리를 인정받도록 하는 것이다. 그 한 예가 사설비행장의 설치에 관한 것이며, 더 나아가서는 공역의 지정과 관리 과정에의 참여권을 인정하는 것이다.

#### 1) 사설 비행장(민간관제기구) 설치 근거의 수립

항공산업의 발달로 개인 또는 민간기관이 私的 목적을 위해 일반대중의 사용을 배제한 비행장을 설립할 필요성이 증대하고 있다. 특히, 항공사의 사내 조종사 연습용 비행장이나 조종교육 기관의 교육전용 비행장의 필요성이 가시화되고 있다.

그러나, 현행 항공법 제2조, 4호에 비행장에 대한 정의는 되어 있으나 비행장의 등급이나 이에 따른 시설물에 대한 정의는 없다. 또한, 공항의 시설구분에 대해서는 항공법 시행령 제10조에서 규정하고 있으나 이를 그대로 사설비행장 시설 기준으로 적용하는 것은 불합리하다. 즉, 현행, 항공법 제5장 및 이에 부수되는 시행령, 시행규칙 등은 비행장 및 항공보안시설의 설치, 관리 등에 관해 규정하고 있으며, 건설교통부장관 이외의 者도 건교부장관의 허가를 받아 비행장 또는 항공보안시설을 설치할 수 있도록 허락하고 있으나 항공교통관제 서비스를 제공할 수 있는 민간관제기관(관제탑) 운용을 할 수 있도록 하는 근거는 없는 것이다.

따라서, 사설 비행장 설치 및 민간관제기구 설치 근거가 마련되어야 할 필요가 있다. 특히,

- 사설 비행장의 용도에 합당한 시설기준을 정하고 운용한계를 규제할 수 있는 법령이 신설되어야 함.
- 사설 비행장 운영자가 관제시설 등 민간관제기관을 설치, 운영할 수 있는 근거를 제공해야 함.

더 나아가서는 사설비행장의 설치를 허가제로 규제하는 경우라도, 그 허가 기준과 절차가 투명하게 수립되어서, 신청자들로 하여금 공항의 설치에 따른 공역의 이용 계획을 보다 안정적으로 수립할 수 있도록 지원하는 것이 필요하다.

## 2) 공역 관리 상설 기구의 운용

민간 항공과 군용 항공을 모두 포함하여 공역의 용도 등을 지정하거나, 항로 등을 설정하는 등의 공역 관리 기능을 전담하는 상설 기구를 운용할 필요가 있다. 특히, 동 기구에는 기존의 국내 항공운송사업자, 관할 당국 및 군 기관뿐만 아니라, 공역의 이용에 관련되는 당사자의 범위를 확대하여 참여하도록 할 필요가 있다.

더 나아가서는 항공운송산업뿐만 아니라, 항공기 제작 산업과 기타 각종 연관 산업의 연관성을 고려하여서 참여 범위를 확대하는 방안도 신중히 고려할 필요가 있을 것이다.

## 결 론

국내 항공운송사업은 하나의 산업에 대해서 일반적으로 시행되고 있는 각종 경제적 규제 및 사회적 규제를 받음과 동시에, 국민의 안전과 국가 안보라는 또 하나의 차원을 달리하는 규제를 받아 왔다고 할 수 있다. 항공운송의 안전을 목표로 하는 각종 안전 관련 규제가 그것이고, 공역의 이용을 제한하는 안보상의 규제가 그것이다.

그러한 규제의 필요성 자체에 대한 논의가 아직 본격적으로 개시되고 있지 않는 만큼, 그 불필요성과 타당성에 대해서 논하는 것이 객관성을 찾기 힘든 것은 사실일 것이다. 그러나, 그 규제의 기본적 틀을 벗어나지 않으면서도, 효율적인 규제 방식을 모색하는 것은 가능할 것이다. 그것은 무엇보다도 피규제자인 항공운송사업자로 하여금 불필요한 수고와 비용을 소모하지 않고, 자율적으로 최선의 방법을 찾을 수 있도록 해주는 규제일 것이다. 또한, 공역에 대한 자신의 권리가 무엇인지를 보다 명확하게 설정해 주는 것 역시 그러한 효율적 규제의 하나일 것이다.

## 〈참고문헌〉

### ◆ 외국의 항공규제제도 및 항공법 관련 문헌

- Blackshaw, C., "Aviation Law & Regulation", Pitman Publishing, 1992
- FAA, "United States Code, Title 49, Chapter 441, Chapter 447, Chapter 449"
- \_\_\_\_\_, "Federal Aviation Regulation"
- Foster, V., "Aviation Law, An Introduction", Maryland Historical Press, 1989
- Gesell, L.E., "Aviation and the Law", Coast Aire Publications, 1989
- ICAO, "Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation"
- \_\_\_\_\_, "Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation"
- \_\_\_\_\_, "Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation"
- \_\_\_\_\_, "Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation"
- \_\_\_\_\_, "Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation"
- \_\_\_\_\_, "Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation"

### ◆ 항공사 운송산업의 규제 및 안전 관련 문헌

- 건교부, "항공관계법규집", 노해출판사, 1996
- 교통개발연구원, "우리나라 부정기항공운송사업 발전방안", 1994
- 대한항공, "운항규정", 1997
- 대한항공, "정비규정", 1997
- 대한항공, "수리 개조 규정", 1997
- 한국항공진흥협회, "항공통계 1997"
- 한국항공진흥협회, "미국백악관 항공안전 보안 위원회 보고서", 1997
- 한국항공대학교, "국제항공기 안전 심포지엄", 발표논문집, 1997
- 홍순길 외, "신국내 항공법", 한국항공대학교 출판부, 1996

### ◆ 기타

- 박세일, "법경제학", 박영사, 1994
- 김일중, "규제와 재산권", 한국경제연구원, 1995