

시카고협약체계에서의 항공안전평가제도에 관한 연구

이구희* · 박원화**

목 차

- I. 서 론
- II. 시카고협약체약국의 운항증명 및 항공안전평가 국내의 기준 및 동향
- III. 사례연구를 통한 개선안 제언
- IV. 결 론

* 한국항공대학교 박사과정 (항공·우주법), 대한항공 부장
** 한국항공대학교 교수 (항공·우주법)

I. 서론

시카고협약 일부 체약국은 자국 항공사에게 운항증명(AOC: Air Operator Certificate) 및 운영기준(Operations Specifications)을 승인하여 발행하는 것 이외에 외국 항공사에게도 FAOC(Foreign Air Operator Certificate and/or Operations Specifications)을 발행하고 있으며 다양한 항공안전평가도 실시하고 있다.

외국 항공사에게 FAOC 승인 발행 및 항공안전평가 실시는 점차 확대되고 있는 추세로 전 세계적으로 항공안전 증진 및 항공기 사고율 감소에 기여한 공로가 크다고 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.

항공기 운항 및 항공 산업에 있어서 국제 항공 질서 확립을 위한 항공 안전 확보는 가장 중요한 요소 중의 하나로 타협할 수 있는 사항이 아니다. 국제 항공 질서 확립 및 항공안전 확보를 위하여 국제민간항공협약(이하 “시카고협약”이라 한다)¹⁾에서는 국제표준 및 권고방식(SARPs, Standards and Recommended Practices)을 규정하면서 각 체약국은 시카고협약 부속서에서 정한 ‘표준(Standards)’ 및 ‘권고방식(Recommended Practices)’에 합당한 이행의무를 준수하도록 규정하고 있는 바, 각 체약국의 항공당국, 항공종사자 및 관련 조업사 등은 직접적 또는 간접적으로 항공기 안전운항과 관련된 임무를 수행하고 있다.

이러한 업무의 연장선상에서 각 체약국은 최소한 국제선을 운항하는 항공운송사업자의 안전운항체계를 확인한 후 AOC((AOC와 Operations Specifications)²⁾를 승인하여 발행하며, 지속적으로 관리감독 업무를 수행하고 있다. AOC 승인 발행에 대한 ICAO 국제 표준은 체약국의 항공당국이 자국 내 항공사를 대상으로 허가 및 발행하는 것으로 체약국을 운항하는 외국의 항공사에게까지 발급하도록 규정하고 있지 않다.³⁾

1) 1944년 채택. ICAO Doc 7300 Convention on the International Civil Aviation.

2) 명확히 AOC는 운항증명이라 하고 Operations Specifications은 운영기준을 의미하나 ICAO 국제 표준은 AOC 승인 시 Operations Specifications을 함께 교부하도록 하고 있으며 이를 편의상 AOC 제도라 통칭함. 본 논문에서도 AOC는 Operations Specifications을 포함하는 개념으로 사용하기도 하였으며, 외국항공사에게 발행하는 AOC는 자국항공사에게 발행하는 AOC와 구분하여 FAOC 용어를 사용함.

3) Annex 6, 4.2.1.1 4.2.1.2.

그러나 미국, 중국, 호주, 뉴질랜드, 몽골 등 일부 체약국의 경우는 자국 내 항공사 뿐 아니라 외국의 항공사에게도 운항증명서 또는 운영기준을 인가하여 교부하고 있으며 점차 확대되는 실정이다. 유럽도 관련 법규를 마련 중에 있다.⁴⁾

AOC 및 FAOC 이외에도, ICAO는 항공당국 전반에 대하여, IATA는 항공사 전반에 대하여 항공안전평가를 실시하고 있으며, 미국 및 유럽도 자국 및 회원국을 운항하는 외국 항공 당국 및 항공사에 대하여 항공안전평가를 별도로 실시하여 그 평가 결과를 공포 및 항공 안전 불합격으로 평가된 항공사나 국가에게 항공사에게 운항 제한 및 불이익을 주고 있다.

이와 관련하여 본 논문에서는 AOC, FAOC 및 항공안전평가제도와 관련하여 시카고협약을 기본으로 국내외 법적 근거 및 동향을 고찰하고 사례연구를 통하여 합리적인 제도 운영을 위한 몇 가지 제언과 함께 개선방안을 모색하고자 한다.

II. 시카고협약체약국의 운항증명 및 항공안전평가 국내외 기준 및 동향

1. 시카고협약 체약국의 항공안전 이행 의무 및 시카고협약 부속서 19 탄생

(1) 시카고협약과 국내 항공법과의 관계 및 국제 표준 준수

항공법은 국제적 성격이 강한 바, 항공질서 확립을 목적으로 하는 국내 항공 법규에서도 국제법과의 관계를 명시하고 있다. 따라서 항공법규의 적용 및 해석에 있어, 해당 항공법령 이외에 헌법, 국제조약 등에서 정한 기준을 고려해야 할 것이다. 이와 관련하여 시카고협약과 국내 항공법과의 상호 관계를 규정하고 있는 대표적인 관련 조항은 <표 1>과 같다.

4) EASA NPA No 2011-05 Third Country Operators(TCO), EASA, 2011.

〈표 1〉 시카고협약과 항공법과의 관계

| 법 | 내용 | 비고 |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 헌법 | 제6조 ① 헌법에 의하여 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다. | 국내법과 국제조약과의 관계를 규정 |
| 항공법 | 제1조(목적) 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. | 항공법과 시카고협약과의 관계를 규정 |
| 시카고협약 | 제37조 국제표준 및 절차의 채택 각 체약국은, 항공기 직원, 항공로 및 부속업무에 관한 규칙, 표준, 절차와 조직에 있어서의 실행 가능한 최고도의 통일성을 확보하는 데에 협력할 것을 약속하여, 이와 같은 통일성으로 운항이 촉진되고 개선되도록 한다. 이 목적으로 ICAO는 국제표준 및 권고방식과 절차를 수시 채택하고 개정한다. 제38조 국제표준 및 절차의 적용 배제 조건 | 국제표준, 권고방식 및 절차의 채택 및 적용배제 조건을 규정 |
| 시카고협약 | 제43조 명칭 및 기구 본 협약에 의거 ICAO를 두며, 총회 이사회 등으로 구성한다. 제54조 ICAO 이사회 수입기능 국제표준과 권고방식을 채택하여 협약 부속서로 하여 체약국에 통고한다. 제90조 부속서의 채택 및 개정 | 시카고협약과 부속서 관계를 규정 |
| 시카고협약 부속서 전문 ⁶⁾ | 표준 및 권고방식(SARPs (Standards and Recommended Practices)) 표준(Standards)이란 국제 항공의 안전, 질서 또는 효율을 위하여 체약국이 준수해야 하는 성능, 절차 등에 대해 필요한 기준을 말한다. 체약국에서 정한 기준이 부속서에서 정한 '표준'과 다를 경우, 협약 제 38조에 의거 체약국은 ICAO에 즉시 통보하여야 한다. ⁷⁾ 권고방식(Recommended Practices)이란 국제 항공의 안전, 질서, 효율 등을 위하여 체약국이 준수하고자 노력해야 할 성능, 절차 등에 대한 바람직한 기준을 말한다. 체약국에서 정한 기준이 부속서에서 정한 '권고방식'과 다를 경우, 체약국은 ICAO에 차이점을 통보할 것이 요청된다. ⁸⁾ | 시카고협약 부속서에서 정하고 있는 표준, 권고방식의 성격과 이에 대한 체약국의 준수 의무에 대하여 규정 |

- 5) 전 세계 민간항공 관련법의 기초가 되고 있음. 우리나라도 「항공법」 제1조와 항공 보안에 관한 법률 제1조에서 'Convention on International Civil Aviation'¹⁾에 대하여 언급하고 있는데 서로 달리 표현하고 있음. '항공법'에서는 '국제민간항공조약'으로 '항공안전 및 보안에 관한 법률'에서는 '국제민간항공협약'이라는 용어를 사용하고 있는 바, 명칭 통일이 필요함.
- 6) 부속서는 총 19개 부속서(1 항공종사자 면허, 2 항공규칙, 3 국제항공항행용 기상업무, 4 항공도, 5 공중 및 지상업무에 사용되는 측정단위, 6 항공기의 운항, 7 항공기의 국적 및 등록기호, 8 항공기의 감항성, 9 출입국의 간소화, 10 항공통신, 11 항공교통업무, 12 수색 및 구조, 13 항공기 사고조사, 14 비행장, 15 항공정보업무, 16 환경보호, 17 보안, 18 위험물의 안전수송, 19 안전관리)가 있음. 부속서 19 안전관리(Safety Management)는 ICAO의 Air Navigation Commission의 Safety Management Panel에서 초안을 마련한 후, 2012.6.29 Proposal을 발표하였고, 2013년 전반 기 개정 공포되어 2013년 11월 14일부터 적용함.

한편 유엔 헌장 제103조⁹⁾는 어느 조약도 유엔헌장에 우선할 수 없다고 규정하였는 바, 따라서 유엔헌장과 조약 그리고 우리 국내법 3자간의 우선순위는 유엔헌장이 먼저 이고 조약과 국내법은 동등한 효력을 갖는 것으로 해석된다.

시카고협약과 항공법의 관계에서 알 수 있듯이 시카고협약 체약국은 항공질서 및 통일성 확보에 협력하고 ICAO에서 정한 국제표준을 준수할 책임이 있으며, 이를 위하여 체약국은 SARPs를 고려하여 체약국의 법규를 마련하여 항공안전체계가 유지될 수 있도록 관리감독하게 된다. 또한, 모든 시카고협약 체약국은 자국을 운항하는 외국 항공사 및 항공기에 대해서도 국제법적으로 인정되는 범위 내에서 항공기 사고 등을 방지할 목적으로 SARPs에 대한 이행상태를 확인 점검할 권리를 가진다. 최근 세계 각국 항공당국의 외국 항공사 및 항공기에 대한 점검 활동 강화 및 확대도 이러한 맥락으로 이해되며 이들에 대한 실제 점검 내용도 국제표준을 어떻게 준수하고 있는지를 확인하고 필요 조치를 취하는 것이다.

시카고협약에서 SARPs에 대한 이행 기준 및 준수와 관련하여 최소한 다음과 같은 조항들을 고려할 필요가 있다.

- 제6조 정기항공업무 : 정기 국제항공업무는 체약국의 특별한 허가 또는 인가를 받고, 허가 또는 인가의 조건을 준수하도록 규정하고 있다.
- 제16조 항공기의 검사
- 제18조 항공기 이중 등록 금지
- 제29조 항공기 휴대서류
- 제31조 감항증명서
- 제32조 항공종사자 자격증명

7) Standards: Any specification for physical characteristics, configuration, materiel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which Contracting States will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council is compulsory under Article 38.

8) Recommended Practices: Any specification for physical characteristics, configuration, materiel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as desirable in the interest of safety, regularity or efficiency of international air navigation, and to which Contracting States will endeavor to conform in accordance with the Convention.

9) UN 헌장 Article 103: In the event of a conflict between the obligations of the Members of the United Nations under the present Charter and their obligations under any other international agreement, their obligations under the present Charter shall prevail.

- 제33조 증명서 면허(자격증명)의 승인
- 제34조 항공일지
- 제37조 국제표준 및 절차의 채택
- 제38조 국제표준 및 절차의 적용 배제
- 제82조 양립할 수 없는 협정의 폐지
- 제87조 항공사의 위반에 대한 제재
- 제88조 국가의 위반에 대한 제재(투표권 정지 등)

이와 관련하여 시카고협약 체결국은 협약, 동 협약 부속서에서 정한 SARPs 및 안내 지침 등을 근거로 항공사의 안전운항체계를 종합적으로 확인 후 AOC를 승인하고 있으며, 일부 체결국 및 국제기구에서는 항공기 사고 방지를 위하여 다양한 항공안전 평가제도를 운영하고 있다. 전 세계 가장 영향력 있는 항공기구 및 국가에서 행한 항공안전평가 결과는 해당 국가 및 항공사의 국가 신인도 결정에 주요 요인으로 작용하고 있다. 평가 결과가 저조하거나 항공안전 불합격 국가, 운항금지 항공사 등으로 평가되면 전 세계 대다수 국가는 해당 항공사의 항공기 운항을 제한할 것이며 해당 항공사는 항공사간 코드쉐어 등에서 환영 받지 못한다.

(2) 시카고협약 부속서 19 탄생

항공안전에 관한 중요성은 강조하여도 지나치지 않다. 항공사고의 대형화와 사고 시 세간의 이목을 받는다는 측면에서 항공기 사고는 실제 참사보다도 더 심각하게 다루어지는 데에도 기인하여 항공기 제조와 운항에 있어서 모든 관계자가 각별한 주의를 경주하고 있다. 그럼에도 불구하고 세계 약 100개국에 등록되어있는 항공사가 모두 동일한 안전의식과 기술을 바탕으로 운항을 하지 않는 관계로 안전에 민감한 선진국과 이들의 인식을 반영한 ICAO가 안전강화를 위한 항공기준을 지속적으로 검토하고 최신화 하는 작업을 계속하면서 일부 선진국은 자국 영토에 취항하고 있는 모든 항공기에 대하여 일정 수준의 안전도를 충족하도록 요구하고 있다. 이러한 국제항공 사회의 관심은 최근 안전관리 (Safety Management) 라는 제하로 새로운 시카고 협약 부속서 Annex 19를 탄생토록 하는 발판이 되었다.

2006년 세계항공국장회의(2006 Directors General of Civil Aviation Conference)와

2010년 고위급항공안전회의(2010 High-level Safety Conference)를 통하여 제기된 권고에 따라 “안전관리” 분야 부속서를 별도로 신설키로 결정하였으며, 이에 따라 2012년 항행위원회(Air Navigation Commission)에서 부속서 19의 제안서(Proposal)를 Safety Management라는 이름으로 마련하였다.

부속서 19는 대부분 각 부속서에서 이미 적용하고 있는 국가안전프로그램(State Safety Programme), 안전관리시스템(Safety Management System), 안전 데이터의 수집 및 사용 등에 관한 기존의 6개 부속서(부속서 1, 6, 8, 11, 13, 14)에 산재되어 있던 안전관리 기준을 통합하여 작성되었으며, 시카고협약, 같은 협약 부속서 및 지침서의 내용을 참조하였다. 부속서는 총 5장(Chapter 1. Definitions, Chapter 2. Applicability, Chapter 3. State safety management responsibilities, Chapter 4. Safety management system, Chapter 5. Safety data collection, analysis and exchange)으로 되어 있다.

부속서 19는 지속적으로 항공기 사고(Accident) 및 항공안전장애(Incident)를 줄일 목적으로, 체약국의 항공안전위험관리를 돕는 것을 목적으로 하며 글로벌 항공운송시스템의 복잡성과 항공기 안전운항을 위해 요구되는 항공활동과 관련하여 안전성능을 개선하기 위하여 지속적으로 전략적 평가를 돕는 수단을 제공한다. 이 부속서의 장점은 다양한 항공활동의 안전관리를 통합적으로 규정하고 적용하는데 용이하다는 것이다.

ICAO 이사회는 체약국의 동의를 거쳐 부속서 19를 최종적으로 채택하였으며, 부속서 19는 2013.11.14부로 적용된다.¹⁰⁾

2. 시카고협약 체약국의 운항증명(AOC) 및 운영기준(Operations Specifications)

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 & Operations Specifications을 발행하여 교부하고 지속적으로 관리 감독하는 것이다.

시카고협약 제6조¹¹⁾는 정기 국제항공운송사업자가 항공당국의 허가를 받아야 하며,

10) ICAO 사무총장의 모든 회원국앞 2013.4.8자 서한 AN8/3-13/30(Adoption of Annex 19) 참조.

11) Article 6, Scheduled air services. No scheduled international air service may be operated over or

허가 시 조건을 준수하도록 규정하고 있고 제33조는 각 체약국은 항공기 등록국이 발행한 증명서 및 자격증명서는 ICAO의 최소 기준을 충족하는 한 상호 인정되어야 한다고 규정하고 있다. 또한 동 협약 부속서는 체약국이 자국 내 항공사에 대하여 AOC & Operations Specifications를 승인하여 교부하도록 국제 표준으로 규정하고 있으며¹²⁾ 각 체약국은 최소한 ICAO 표준을 충족하여야 하며 타 체약국이 발행한 AOC를 유효한 것으로 인정하도록 규정하고 있다.¹³⁾ Operations Specifications는 항공기 형식, 운항형태, 운항지역은 물론 특별 인가사항으로 위험물운송(Dangerous Goods), 저시정 운항(Low Visibility Operations), 수직분리축소공역운항(RVSM), 쌍발비행기장거리운항(ETOPs), 성능기반 항행요구공역운항(PBN), 감항성지속유지(Continuing Airworthiness) 등의 인가 여부를 포함하고 있다. AOC & Operations Specifications 발급 및 지속적인 관리 감독에 대한 세부사항은 ICAO Doc 8335¹⁴⁾에서 규정하고 있다.

이와 같은 AOC & Operations Specifications 운영은 시카고협약 체약국에게 당해 국가 소속 항공사를 대상으로 승인 및 관리감독 하도록 책임을 부여한 것이나 미연방항공청(FAA¹⁵⁾)과 같은 일부 체약국의 항공당국은 자국을 운항하는 외국항공사에게도 이와 유사한 행위를 하고 있으며, 유럽항공안전청(EASA¹⁶⁾)도 EU의 TCO(Third Country Operator) Authorization을 도입하기 위한 법규를 마련 중에 있다. 이와 같은 제도는 항공사에겐 불편을 초래하고 적법성 논란을 야기하는 바, ICAO의 기준 및 체약국의 적용기준을 검토하고자 한다.

(1) 자국 항공사에 대한 운항증명(Air Operator Certificate) 및 운영기준(Operations Specifications)

AOC & Operations Specifications 승인제도에 관한 국제표준은 시카고협약 체약국

into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

12) Annex 6, 4.2.1.1 An operator shall not engage in commercial air transport operations unless in possession of a valid air operator certificate issued by the State of the Operator.

4.2.1.2 The air operator certificate shall authorize the operator to conduct commercial air transport operations in accordance with the operations specifications.

13) Annex 6, 4.2.2.

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

15) FAA: Federal Aviation Administration.

16) EASA: European Aviation Safety Agency(유럽항공안전청), 독일 쾰른 소재. 2013.5.1. 현재 회원국 수 31(EU 27국과 스위스, 노르웨이, 아이슬란드, 리히텐슈타인).

이 국제선을 운항하는 자국 내 국제항공운송사업자에게 AOC & Operations Specifications 을 승인하여 교부하는 것으로서 체약국을 운항하는 외국의 항공사에게까지 발급하도록 규정하고 있지는 않다.

시카고협약 부속서는 AOC & Operations Specifications 양식을 국제표준으로 정하여 통일된 양식으로 유지하도록 규정하고 있으며 AOC 발급 이후 항공당국은 항공사의 항공안전체계 유지 여부를 지속 점검 및 관리 감독하도록 규정하고 있다.¹⁷⁾ 따라서, 항공사가 유효한 AOC를 갖고 있다는 것은 항공운송사업을 수행함에 있어 항공 안전체계를 갖추고 있다는 것으로 볼 수 있으며, 일반적으로 항공사의 AOC 유지 요건은 다음의 요건들을 충족해야 한다.

- AOC 교부 당시의 안전운항체계 유지 및 Operations Specifications 등 지속 준수
- 안전운항체계에 변경이 있을 경우 안전운항체계변경검사 수검
- 항공당국은 안전운항체계 유지 여부를 정기 또는 수시로 지속적 검사 수행
- 법규 위반, 안전운항체계 미 유지 시 AOC의 효력 등에 대하여 정부의 제재 가능

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 정부가 사업자에게 AOC를 교부하도록 하고 있으며, 이를 다음과 같이 5단계로 구성하고 있다.¹⁸⁾

- ① 신청단계 (Application Phase). 운항증명서 신청 시에는 운항규정, 정비규정 등 항공법 시행규칙에서 정한 서류를 첨부하여야 하며 예비신청 단계를 거쳐 정식 신청을 한다.
- ② 예비심사단계 (Preliminary Assessment Phase). 서류 수정 및 보완을 하며 서류검사 및 현장검사 일정 등을 수립 한다.

17) Annex 6, 4.2 Operational certification and supervision & Annex 6, Appendix 6: Air Operator Certificate.

18) 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.

- ③ 검사단계 (Operational Inspection). 서류검사단계와 현장검사로 구분한다.
- 서류검사단계 (Document Evaluation Phase) : 운항규정, 정비규정, 종사자 훈련 프로그램 등 AOC 신청 시 제출된 제반 규정을 심사한다.
 - 현장검사단계 (Demonstration and Inspection Phase) : 운항증명서 교부 전에 신청자가 항공법령을 준수하고 안전운항체계를 유지할 수 있는 능력이 있는지를 확인한다.
- ④ 운항증명서 교부단계 (Certification Phase). 서류검사단계와 현장검사단계가 만족스럽게 끝나면 항공당국은 운항증명서(AOC)와 운항조건과 제한사항이 명시된 운영기준(Operations Specifications)을 신청자에게 교부한다. 신청자는 운항증명서 및 운영기준을 교부받아야 유상 항공운송사업을 개시할 수 있는 자격이 주어진다. 운영기준은 항공당국에 의해 변경될 수 있으며 운항증명소지자의 신청에 의해서 변경 승인될 수 있다.
- ⑤ 지속감독단계(Continuing Surveillance and Inspection). AOC 인가절차가 완료되면, 항공운송사업자는 운항을 개시할 수 있으며, 안전운항체계에 변경이 있을 경우 안전운항체계변경검사를 받아야 한다. 또한 항공당국은 안전운항체계 유지 여부를 확인하기 위하여 정기 또는 수시점검을 실시하며, 법규 위반, 안전운항체계 미 유지 시 AOC 효력 등에 대하여 정부의 제재가 가능하다.

(2) 외국 항공사에 대한 운항증명(Air Operator Certificate) 및 운영기준(Operations Specifications)

시카고협약 부속서 6에 따르면 외국항공사는 운항하고 있는 국가의 법규 및 절차의 준수 의무를 규정하고 있으며,¹⁹⁾ 체약국은 항공기 등록국이 승인한 AOC를 인정하고 외국 항공사에 대하여 감독 업무를 수행하도록 규정하고 있다.²⁰⁾ 그러나 이와 같은 ICAO에서 정한 국제 표준과 다르게 미국, 중국, 호주, 뉴질랜드, 몽골 등 일부 체약국은 외국 항공사에게도 FAOC(Foreign AOC and/or Operations Specifications)를 인가하여 교부하고 있다. 외국 항공사에게 FAOC 승인 및 항공안전평가는 점차 확대되고 있는 추세로 전 세계적으로 항공안전 증진 및 항공기 사고율 감소에 기여한 공로가

19) Annex 6, 3.2.1.

20) Annex 6, 4.2.2.

크다고 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 인가 시 주요 점검사항은 항공 안전성 검토로 ICAO Doc 8335에 근거하고 있으며 다음과 같은 특징이 있다.

- 일반적으로 체약국은 FAOC 발행여부와 상관없이 ICAO, IATA 및 EU의 항공안전평가 결과 및 항공기 사고여부 등을 확인한다.
- FAOC는 ICAO에서 규정한 국제 표준이 아니므로 대다수 체약국은 운항 개시 전에 신청자료, 사전질의서 답변자료 및 기타 제출 자료를 확인하되 별도의 FAOC는 발행하지 않는다.
- 외국 항공사가 운항신청을 하는 경우 체약국은 일반적으로 FAOC 인가 제도의 유무와 상관없이 당해 항공사에 대한 항공기 사고 기록 및 ICAO, IATA, EU의 항공안전평가 결과 등을 확인하여 외국 항공사의 안전성 평가 자료로 활용한다.
- 서류검사는 주로 사전질의서 응답 내용과 제출된 서류를 이용하며, 주로 요구되는 내용은 시카고협약 부속서 1,6,8 등의 국제 표준 준수 여부를 확인하는 내용이다.
- FAOC는 국제 표준으로 규정된 내용이 아니므로 FAOC의 명칭, 양식 및 포함 내용이 다양하며²¹⁾ ICAO에서 정한 국제표준 준수 조건 하에 인가된다.
- FAOC는 외국 항공사가 당해 항공당국으로부터 인가받은 사항에 한하여 인가된다.
- FAOC 유효기간은 일정기간을 명시하는 경우와 특별히 제한하지 않는 경우가 있으며 항공안전에 위험이 있거나 인가 요건 불이행 시 유효기간에 관계없이 허가를 중지할 수 있음을 규정하고 있다.
- 일반적으로 항공기 운항과 관련하여 항공기 형식, 취항 공항, 특수운항 허가내용 등 기본적인 내용을 인가해주고 있으나 일부 국가의 경우 운항하는 각 개별 항공기를 포함하여 인가해 주고 있어 불편을 초래하고 있다. 이에 반해 EASA는 TCO(Third Country Operator)에게 시카고협약 체약국이 자국 등록 항공사에게

21) 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.

허가하여 교부하는 양식을 활용하는 방안을 강구하고 있다.

- FAOC 발급 후 지속 감독은 FAOC 개정, 유효기간 내 갱신, 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 운항하는 항공기를 포함하여 인가하고 있어 항공기 허가에 필요한 소요시간 연장 및 허가 중복 등으로 항공기 운영상 항공사에게 불편을 초래하고 있다. 따라서 FAOC 인가에 필요한 일정기간 동안 불가피하게 특정 국가를 운항하지 못하는 결과를 초래하게 된다. 현실적으로 더욱 문제가 되는 것은 인가해주고 있는 항공당국의 능력 및 시스템 상 처리기간에 차이가 있고 때로는 담당자의 출장 및 휴가로 허가가 지연되어 항공기가 해당 국가를 운항하지 못할 수도 있다는 것이다.

EU TCO(Third Country Operator)

EU(European Union)는 TCO(Third Country Operator)²²⁾의 항공기 사고를 방지할 목적으로 시카고협약상의 국제표준을 고려하여 EASA가 주체가 되어 TCO에게 적용할 통일된 법규를 마련 중에 있으며, 최종 TCO Regulation 발효 시 EU를 운항하는 TCO는 EASA로부터 TCO 허가를 득해야 한다.²³⁾

EASA의 TCO 입법 추진 현황은 다음과 같다.

- EU Regulation(EC) No 216/2008에 의거 EASA에 TCO 기준 수립 의무 부여²⁴⁾
- EASA의 TCO 입법예고 (2011.4.1, EASA Proposal)²⁵⁾
- EASA의 검토 의견 수립 및 Opinion 채택 (2012.11.22)²⁶⁾

22) EU(European Union) 이외의 국가에 위치한 개인 또는 법인 Operator를 말함.

23) 본 규정은 EU Official Journal에 공고 후 3일차부터 발효하며, TCO는 New Rule(PART TCO) 발효 후 6개월 이내에 EASA에 TCO 허가를 신청해야 함.

24) Regulation(EC) No 216/2008 article 9.

25) EASA NPA(Notice of Proposed Amendment) No 2011-05 Third Country Operators (2011.4.1.).

26) EC No 216/2008 제19조에 의거 EASA Management Board에서 EASA Opinion 채택 및 EU Commission에 제출함(각 부문 검토 의견 수립 및 TCO Regulation Draft 작성 및 EU-Commission에 상정).

- EU의 최종 TCO Regulation 채택(Adoption) 공포(Publication) (미정, 2013 예상)
- EASA의 TCO AMC(Acceptable Means of Compliance) 및 GM(Guidance material) 발행 (미정, 2013 예상)

TCO Regulation(안)은 Cover Regulation, Annex 1-Part TCO, Annex 2-Part ART²⁷⁾로 구성되어 있는데, cover regulation은 기본적인 법규 요건 및 발효에 대하여 규정하고 있으며²⁸⁾ Annex 1은 TCO 이행 규정을 규정하고 있고 Annex 2는 허가 당국의 요건을 규정하고 있으며 기본적으로 시카고협약 부속서에서 규정하고 있는 국제표준의 준수여부를 확인 점검하고 있다.

TCO Annex 1은 TCO가 시카고협약 부속서에서 규정하고 있는 국제표준을 준수해야 함을 명시하고 있는 바, 주요 내용은 다음과 같다.

- 법규 준수 방법 (안 TCO. 105): TCO는 EASA AMC(Acceptable Means of Compliance) 대신 대체기준 적용(Alternate Means of Compliance)을 하고자 할 경우 사전에 EASA 승인을 받아야 함
- ICAO에 차이점 통보 (안 TCO. 110): 운항국 또는 등록국이 ICAO의 국제표준에 대하여 차이점을 통보한 경우, TCO는 EASA에 완화조치를 제안할 수 있으나 이러한 완화조치는 ICAO가 국제표준으로 정한 안전수준과 같아야 함.
- Inspection시 항공기 탑승 허용 (안 TCO. 115): 항공기내 서류 점검 및 Ramp 점검 시 항공기 탑승 허용
- Air Operations 요건 (안 TCO. 200): ICAO에서 정한 국제표준 준수(특히, annex 1,2,6,8,18), TCO 소속 국가로부터 허가받은 AOC & Operations Specifications 준수, EASA가 발급한 허가 준수, 사고(Accident) 발생 시 EASA에 보고 의무 이행 등
- TCO Authorization: TCO는 운송사업 시작 전에 EASA로부터 허가 필요, EASA가 발급한 Authorization 및 Specifications 준수, EASA로부터 지적사항(finding) 접수 시 관련 조치 필요

27) Authority Requirement TCO.

28) 4 Article로 구성됨(Article 1 Subjective Matter and Scope, Article 2 Definitions, Article 3 Authorisation, Article 4 Entry into force).

TCO Annex 2는 TCO 허가 요건을 규정하고 있으며 주요 내용은 다음과 같다.

- **Authorisation:** EASA는 신청서 검토 후 TCO에게 Authorisation 및 Specifications 발급한다.²⁹⁾
- **Monitoring:** EASA는 24개월 이내 주기로 TCO Monitoring을 실시하는데 실시 주기는 안전수준 결과 등에 따라 기간을 단축 또는 최대 48개월까지 연장 가능하다.
- **Suspension and revocation of Authorisation: Finding** 및 기준 미 준수 정도에 따라 level 1 Finding과 level 2 Finding으로 구분하며, Finding 발견 시 Authorisation 중지가 가능하다. Authorisation 중지는 최대 6개월 중지 및 추가적으로 3개월 연장이 가능하다.
- EU는 Regulation(EC) No 2111/2005에 의거 TCO가 운항금지(Operating ban) 항공사로 지정된 경우 EASA는 TCO 허가를 철회한다.

시카고협약 체결국이 자국 항공사가 아닌 외국 항공사에게 FAOC를 인가해 주는 것은 국제표준의 통일적 적용을 추구하는 시카고협약 정신에 부합하지 않는다. 아무리 자국민 보호 및 항공기 사고 방지를 위해 취하는 조치라 할지라도 그 포함내용 및 양식은 시카고협약 체결국이 자국 소속 항공사에 인가해주는 AOC & Operations Specifications 범위로 한정하는 것이 바람직하다. 이런 점에서 현재 일부 국가가 외국 항공사에게 인가하여 교부하는 FAOC는 전면 재검토 되어야 하고 꼭 발행할 필요가 있다면 EASA의 TCO Authorization과 같이 단순화된 서식 사용을 고려하여야 한다. 현재 시카고협약 체결국들이 외국 항공사에게 FAOC를 발행하고 있는 현황은 <표 2>과 같다.

시카고협약에 의하면 항공기는 등록증명서, 감항증명서, 소음적합증명서, 항공일지, 최소장비목록 등의 요건을 충족하고 관련 증빙서류를 탑재토록 규정하고 있으며 기본적으로 이는 체결국 및 항공사의 의무이기도 하다. 그럼에도 불구하고 체결국이 FAOC에 모든 항공기를 명기하여 허가하는 것은 매우 불합리한 조치이며 이는 처리기간 지연으로 운항에 불편을 초래하고 막대한 경제적 손실을 초래할 수 있다. 따라서

29) Authorization 및 Specifications은 시카고협약 부속서에서 규정하고 있는 AOC & Operations Specifications과 유사함.

FAOC에 항공기를 명시하여 인가하는 것은 삭제되어야 마땅하며 필요 시 해당 항공기에 대한 각종 증명서 제공 및 현장점검을 수행하는 것으로 대체하여야 한다.

〈표 2〉 FAOC(FAOC and/or Operations Specifications) 발행 현황³⁰⁾

| 발행국가 | 관련법규 | 구성 (AOC & Operations Specifications) | 유효기간 | 개별 항공기 |
|------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------|
| 뉴질랜드 | N_CAR 129 | FAOC Operations Specifications -AC Type, Airdromes, etc. | 2년 | 자료제공 |
| 몽고 | M_CAR 129 | FAOC Operations Specifications -Part A,B,C,D (한국과 유사) | 5년 | 인가요함 |
| 미국 | FAR 129.11 | Part A,B,C (한국과 유사) | 계속(UFN) | 인가요함 |
| 미얀마 | | - Operations Type - AC Type, Airport | 계속(UFN) | 자료제공 |
| 중국 | C_CAR 129 | Part A,B,C (한국과 유사) | 계속(UFN) | 인가요함 |
| 캐나다 | C_CAR 701.17 | FAOC Specific Condition Operations Specifications -AC Type, Airport -ETOPS, T/O Minima CATII/III, etc. | 계속(UFN) | 자료제공 |
| 피지 | | FAOC Conditions and Limitations -Operations Type -AC Type, Airport | 계속(UFN) | 자료제공 |
| 필리핀 | P_CAR 10 | FAOC Operations Specifications -Part A, B, C, D | 1년 | 인가요함 |
| 호주 | CAA 1988 | AOC Operations Specifications AC Type, Aerodromes, etc. | 1년 | 자료제공 |
| EASA | (TCO Regulation 준비 중) | 시카고협약 부속서에서 정한 양식과 같음 | | |

30) 시카고협약 체결국이 국내 항공사에 발행하고 있는 FAOC를 요약한 것으로 더 많은 체결국들이 FAOC를 발행할 수도 있음.

3. 시카고협약 체결국의 항공안전평가

1990년대 초 잦은 항공기 사고는 각국의 항공기 안전 확보에 의문이 제기되는 이유가 되었고, 항공기 안전운항 관련 ICAO에서 정한 SARPs에 대한 이행점검 필요성이 부각되었다. 1990년도 콜롬비아 국적 아비앙카(Avianca) 항공의 보잉 707 항공기 사고는 미국이 국제항공안전평가(IASA) 프로그램을 도입하는 직접적인 계기가 되었다. 이를 계기로 ICAO에서 정한 SARPs 이행여부에 대한 평가제도들이 다음과 같이 운영되고 있다. 이는 체결국의 항공당국 및 항공사 등이 ICAO SARPs를 제대로 준수하고 있는지에 대한 이행여부 재확인 및 이를 통한 항공기 사고로부터 자국민을 보호하겠다는 의지가 담겨 있다고 볼 수 있으며 다음과 같은 평가들이 있다.

- ICAO가 항공안전관련 체결국을 대상으로 평가하는 항공안전평가(USOAP³¹⁾)
- ICAO가 항공보안관련 체결국을 대상으로 평가하는 항공보안평가(USAP³²⁾)
- FAA가 미국을 취항하는 항공사의 항공당국을 평가하는 항공안전평가(IASA³³⁾)
- EU가 유럽내 SAFA 참가국을 취항하는 항공사를 평가하는 항공안전평가(SAFA)³⁴⁾
- IATA가 항공사를 대상으로 평가하는 항공안전평가(IOSA³⁵⁾)

이밖에도 같은 이유로 항공기 운항과 관련이 있는 자국 및 외국의 항공사를 대상으로 항공당국이 감독활동을 진행하는 경우가 있으며 ICAO에서도 체결국의 항공 안전 결함 해소를 위해 FAOSD(Foreign Air Operator Surveillance Database) 활성화를 장려하고 있다. 이와 같은 평가 및 감독 활동은 항공 안전 및 보안 확보를 통한 항공기 사고 방지 등을 목적으로 하고 있으며, 이를 통하여 점검목록의 표준화 추진 및 지속적인 모니터링 방식 도입 등의 발전과 개선이 이루어지고 있다. 이러한 다양한 항공안전 평가제도 실시는 항공기 사고가 현격히 줄어드는 계기가 되었다. 이제 각자의 평가 내용을 살펴본다.

31) USOAP: Universal Safety Oversight Audit Program. ‘항공안전종합평가’라고도 함.

32) USAP: Universal Security Audit Programme.

33) IASA: International Aviation Safety Assessment.

34) SAFA: Safety Assessment Of Foreign Aircraft(EC SAFA Programme).

35) IOSA: IATA Operational Safety Audit.

(1) ICAO 항공안전평가(USOAP³⁶)

항공안전평가(USOAP)란 ICAO가 전 세계에 통일적으로 적용되는 국제기준의 국가별 안전관리체계 및 이행실태를 종합적으로 평가하는 제도로서, 1990년대 초 세계적으로 항공기 사고가 빈발하고 국제기준 불이행이 주요 사고원인으로 지적됨에 따라 그 중요성이 부각되었다. 초기에는 항공안전감독을 수행할 능력이 없는 회원국들이 있음을 고려하여 항공안전감독 및 평가를 위한 세부 지침을 마련함으로써 항공 후진국들의 항공안전감독 실시의무를 돕기 위하여 태동하였으나³⁷ 이어 모든 회원국에 대한 의무 평가로 전환하였다.³⁸ 또한 항공안전평가 대상 부속서를 안전 관련 모든 부속서(16개 부속서)로 확대하였다.³⁹ 본 평가제도 이행은 항공안전에 대한 인식을 획기적으로 제고하는 계기가 되었으며 항공기 사고 발생률을 현격히 줄이는 효과를 가져왔다.⁴⁰

본 평가제도는 기본적으로 항공안전과 관련된 부속서⁴¹에 대한 이행점검표(Compliance Checklist) 등을 이용해 평가하고 있으며 평가결과를 ICAO 웹사이트에 게시하여 전 세계에 공개하고 있다. 평가 방식에 있어서도 1회성 평가방식에서 항공안전 상시평가방식(USOAP CMA⁴²)으로 변경되었으며⁴³ 시카고협약 체결국의 USOAP CMA 이행은 ICAO와 체결국간 MOU 체결 하에 이행되고 있다.⁴⁴

본 평가제도는 분야별 전문가가 평가를 수행하고 있으며 평가 사전단계(서류심사), 현장 확인 단계, 사후단계로 진행한다. 조항별 이행점검표에 차이점이 있는 것으로 표시가 된 경우, 즉 국내기준이 ICAO에서 정한 국제기준과 다른 경우 평가관 들의 주요 관심 대상이 된다.

위에서 언급하였듯이 USOAP은 자발적 이행으로 시작하여 지속적으로 발전하였으며 발전 과정은 <표 3>과 같다.

36) Universal Safety Oversight Audit Programme.

37) ICAO assembly resolution A29-13(1992).

38) ICAO assembly resolution A32-11(1998).

39) ICAO assembly resolution A35-6(2004).

40) ICAO Annual Report에 따르면 1990년도에는 100만 편당 약 20회의 항공기 사고가 발생하였으나 2000년 이후에는 100만 편당 약 4회로 줄었음. 2012년에는 사상 최저인 3.2회를 기록하였다고 ICAO homepage를 통하여 발표함.

41) 부속서 17(보안)을 제외한 전 부속서가 해당되며, 2013년 점검항목에는 부속서 9에 대한 내용도 포함됨.

42) Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach.

43) 2년간(2011~2012) 전환기를 거쳐 2013년부터 적용.

44) 예를 들어 대한민국과 ICAO간 USOAP CMA 시행에 관한 양해각서 체결('11.9.30).

〈표 3〉 USOAP 발전 과정

| 구분 | 결의 | 주요 내용 |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SOP (Safety Oversight Program) | 이사회 WP/10069 | - 자발적 이행 - 1995 - 1998 - Annex 1, 6, 8 |
| USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) | A32-11 (‘98) | - Regular, mandatory, systematic and harmonized safety audit - 1999 - 2004 (6 years) - Annex-by-Annex Approach - especially Annexes 1 and 6 |
| USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) | A35-6 (‘04) | - Comprehensive Systems Approach : Annex 1, 6, 8, 11, 13, 14 - 2005 - 2010 (6 years) - Safety-related Provisions in all Safety-related Annexes (16 Annexes) |
| USOAP CMA (Continuous Monitoring Approach) | A36-4 (‘07) A37-5 (‘10) | - 2년간(2011-2012) 전환기 적용 후, 2013부터 CMA 방식 적용 - Audit 방식 : 기존 방식 + CMA 방식 - CMA 방식 : Annex 1, 6, 8, 11, 13, 14 |

항공안전 상시평가방식으로 일컬어지고 있는 **USOAP CMA**는 항공안전 관련 모든 부속서의 이행실태를 8개 분야⁴⁵⁾ 프로토콜 항목을 활용하여 점검하고 있으며 평가 프로토콜 항목의 주요 목적은 **USOAP CMA** 체계 하에서의 이행을 표준화하기 위한 것이다.⁴⁶⁾ **USOAP CMA** 운영 체계는 다음과 같은 단계를 거친다.

- 1단계 정보 수집 : 회원국 정보, ICAO 내부 정보, 외부기관 정보
- 2단계 정보 분석/안전도 평가 : 위험요소 분석, 국가 안전관리능력 판단
- 3단계 현장 평가 방식 선정
- 4단계 현장 평가 시행 : 개선 권고사항(F&R), 중대안전결함(SSC), 개선조치계획(CAP)

45) 기본법령, 조직 및 안전감독, 항공기 운항, 항공기 감항, 항행시스템, 비행장, 자격관리, 사고조사.

46) USOAP CMA Protocol Questions. The main purpose of the protocol questions (PQs) is to standardize the conduct of activities under the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA). The PQs may also be used by States to conduct internal audits as a way of preparing for ICAO USOAP CMA activities and to monitor their own civil aviation safety oversight system.

USOAP CMA의 핵심적인 평가 자료로는 사전질의서(SAAQ: States Aviation Activities Questionnaires), 국제기준이행실적(CC: Compliance Checklists), 차이점 정보(EFOD: Electronic Filing of Differences), 세부평가항목(PQ: Protocol Questions), 정보요구서(MIR: Mandatory Information Requests), 개선권고사항(F&R: Findings and Recommendations), 중대안전결함(SSC: Significant Safety Concerns), 개선조치계획(CAP: Corrective Action Plans) 등이 있다. 종합적인 평가 결과는 국제 기준을 이행하는 안전감독 능력 및 안전성과를 보여주는 지표로 평가할 수 있다.

우리나라는 2000년에 실시한 USOAP 1차 평가에서 79.79%(162개국 중 53위)의 국제기준 이행을 기록하였으나 2008년 8월 항공안전종합평가에서 항공안전 국제기준 이행을 98.82%로 세계 최고수준으로 평가받아 2001년 FAA로부터 2등급 평가 이후 7년 만에 세계 최고 항공안전 국제기준 이행국가로 탈바꿈하게 되었다.⁴⁷⁾ USOAP CMA 체계 하에서도 최고 수준을 유지하기 위해서는 환경변화에 부응하여 끊임없는 항공안전 체질 강화가 필요하며, 이를 위한 가장 선결적인 요건은 국제기준에 대한 정확한 이해를 통한 이행기준 마련 및 적용이라 할 것이다. USOAP의 사전질의서 평가 항목 양식은 <그림 1>과 같다.

<그림 1> USOAP CMA Protocol Questions (예)

USOAP CMA Protocol Questions — OPS

OPS-7/113

| State XXX - Prepared by: XXX/USOAP CMA Activity dates: .../... to .../... (dd/mm/yy) | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----|
| ICAO ref. | Protocol question | Reply | Guidance for review of protocol question | Status of implementation | Evidence/Notes/Comments | CE |
| CC Art. 29 A6 Part I 6.1.2 6.13 A6 Part II 2.4 & 3.6 Part III, II-4.1.2 II-4.11 A16 Vol. I Part II 1.4 GM Doc 9734 | OPS 4.017 Has the State established requirements regarding documents to be carried on board an aircraft in compliance with Article 29 of the Chicago Convention and Annex 6? | <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No | > Verify that the required documents to be carried on board include: a) Certificate of registration; b) Certificate of airworthiness; c) Crew members' licences; d) Journey log book; e) Aircraft radio station licences; f) Passenger manifest; g) Cargo manifest; h) Certified true copy of the AOC; i) Operations specifications; and j) Document attesting noise certification. | <input type="checkbox"/> Satisfactory <input type="checkbox"/> Not satisfactory | | 1 |

47) 국토해양부 보도자료 (2008.9.2.).

(2) ICAO 항공보안평가(USAP⁴⁸⁾)

항공보안평가(USAP)란 ICAO에서 전 세계 항공보안의 증진을 위해 각 체약국을 대상으로 항공보안분야 국제기준⁴⁹⁾의 이행실태를 종합적으로 평가하는 제도이다. 이는 ICAO가 인증한 기관의 담당자가 정부, 공항운영자, 항공사 등 관련 기관 및 업체들을 방문하여 ICAO의 국제기준 준수 여부를 확인하고 있다.

시카고협약 부속서 17은 항공보안업무와 관련하여 불법 방해 행위(Unlawful Interference)로부터 민간항공과 그 시설을 보호하기 위한 조치에 관한 SARPs를 규정하고 있으며 별도의 매뉴얼⁵⁰⁾에 의해 보완되고 있다. 2001년 9.11 테러 이후에는 민간항공에 부상하고 있는 위협들에 대처하기 위한 개정 및 항공보안평가(USAP) 개발 시행에 중점을 두고 있다. 9.11 테러는 전례 없이 대형 민간 항공기 자체를 불법 방해 행위의 수단으로 사용한 테러로 항공보안 대처 방법에 대한 매우 큰 변화를 가져왔다. 이와 관련하여 ICAO는 이내 개최된 ICAO 총회⁵¹⁾에서 『민간 항공기를 테러행위 및 파괴 무기로 오용하는 것을 방지하는 선언』에 대한 결의안을 채택하였다. 이어 ICAO 이사회에서는 『ICAO 항공보안활동계획』의 시행을 채택하였으며, 이에 따라 2002년 11월부터 ICAO 항공보안평가(USAP)가 시작되었다.

모든 시카고협약 체약국은 항공보안평가 대상이 된다. 체약국에 대한 제1차 항공보안평가는 2002.11월부터 시작해서 2007년에 종료되었다. 우리나라는 2004년 11월 정부 및 인천국제공항에 대하여 평가를 받았는데, 정부조직, 법령·규정분야, 공항시설·장비분야, 공항보안검색 및 경비분야, 항공기보안 분야, 유사시의 비상조치 상황 등 시카고협약 부속서 17의 표준 항목에 대하여 평가를 받았다. 항공보안 제2차 평가는 2008년에서 2012년까지 실시되었으며 국가별 보안체계, 보안감독활동 및 미비점에 대한 개선절차 등을 집중 평가하였다. 또한 부속서17(항공보안) 뿐만 아니라 부속서9(출입국간소화)의 보안 분야까지 평가범위를 확대하였으며 우리나라는 2011년 8월에 우수한 성적으로 수검을 받았다. 우리나라는 다른 체약국보다 보안체계 및 운영실태가 국제 표준에 적합하며, ICAO에서 정한 표준과 불일치하는 사항은 없는 것으로 확인된 바, 이는 시카고협약 부속서 9와 17에서 정한 국제기준을 우수하게 이행하고 있을 뿐 아니라 우리나라의 국가항공보안체계가 세계적 수준임을 증명한다고 볼 수 있다.

48) USAP: Universal Security Audit Programme.

49) 시카고협약 부속서 9(출입국 간소화) 및 부속서 17(항공보안)이 이에 해당.

50) ICAO Doc 8973(Aviation Security Manual).

51) ICAO 제33차 총회(2001.10).

(3) 미연방항공청(FAA)의 항공안전평가(IASA⁵²)

1990년 1월 25일 콜롬비아 국적 아비앙카(Avianca) 항공의 보잉 707 항공기가 뉴욕 주 롱아일랜드의 Cove Neck에서 추락하여 승무원 8명 전원과 승객 150명 중 65명 중 총 73명이 사망하는 사고가 발생하였다. 이를 계기로 미국은 미국을 취항하는 외국 항공사의 안전에 의문을 가지게 되었고, 안전 확보 대책으로 1992년 8월 국제항공안전평가(IASA) 프로그램을 도입하였다. 다시 말해, FAA는 미국에 출/도착하는 외국항공사가 해당 국가의 항공당국으로부터 ICAO 기준에 입각한 안전 감독 하에 있음을 확실하게 담보하기 위하여 국제항공안전평가(IASA) 프로그램을 도입하였다. 미국의 국제항공안전평가(IASA) 프로그램은 외국 항공사들과 관련된 일련의 항공 사고 및 준사고 발생의 결과로 인해 제기된 우려들을 고려하여 양자 항공협정의 안전규정 틀 내에서 고안된 것이라고 볼 수 있다.

IASA Checklist는 일반사항을 포함하여 9 sections으로 구성되어 있으며 이는 항공당국의 전반적인 항공안전체계를 점검하는 목록이다. 변호사, 운항부문 전문가, 감항부문 전문가가 구체적인 평가항목을 확인 및 점검한다.

IASA Checklist sections:

- General Information and Air Operator Complexity
- CE-1 Primary Aviation Legislation
- CE-2 Specific Operating Regulations
- CE-3 State Civil Aviation System and Safety Oversight Functions
- CE-4 Technical Personnel Qualification and Training
- CE-5 Technical Guidance, Tools, and the Provision of Safety Critical Information
- CE-6 Licensing, Certification, Authorization and Approval Obligations
- CE-7 Surveillance Obligations
- CE-8 Resolution of Safety Concerns

IASA 프로그램은 시카고협약 체결당사국으로서의 의무 이행 여부를 FAA가 평가하는 것으로, 미국을 취항하는 외국 항공사가 속한 국가 항공당국의 안전감독 능력을

52) IASA: International Aviation Safety Assessment. FAA가 미국을 취항하는 외국 항공사가 속한 국가의 항공당국에 대하여 ICAO SARPs 준수 여부를 평가 하는 프로그램.

FAA가 평가하여 ICAO 안전기준을 충족하면 카테고리 1등급, ICAO 안전기준을 충족하지 못하면 카테고리 2등급으로 구분한다. 카테고리 2 등급은 1개 이상의 다음과 같은 결함이 확인될 경우 그 국가에 부여된다.⁵³⁾

- ① 최소 국제 기준에 부합하는 항공사의 면허 및 감독의 지원에 필요한 법이나 규정이 결여된 국가
- ② 면허를 주거나 항공사의 운항을 감독할 기술적인 지식, 자원 및 조직이 결여된 항공당국
- ③ 충분히 훈련받고 자질을 갖춘 기술 인력이 없는 항공당국
- ④ 최소 국제 기준의 시행을 책임지고, 또한 최소 국제 기준을 준수할 적절한 조사관의 지침을 제공하지 않는 항공당국
- ⑤ 면허에 대한 서류, 기록이 불충분하며 항공사 운항에 대한 감시, 감독이 부적절하게 지속된 항공 당국

FAA가 특정 국가 항공당국의 기준이 ICAO의 기준에 미달한다고 결정하면, 그 국가는 항공안전 2등급으로 분류된다. 2등급으로 분류된 국가에 속해있는 항공사가 미국에 운항하고 있는 경우, 그 항공사는 FAA의 엄격한 감독 하에 운항은 허용되나, 운항노선의 변경이나 확장은 허용되지 않는다. 현실적인 면에서, 2등급이거나 2등급으로 하향 가능성이 있는 국가인 경우, 그 국가에 속해있는 항공사는 다음과 같은 불이익을 당하게 된다.

- ① 2등급 국가의 항공사에게 신규 도입항공기의 미국 운항을 추가로 허용하지 않는다. 따라서 항공기를 도입하더라도 그 항공기를 미국에 투입할 수 없다.
- ② 2등급 국가의 항공사에게 미국 운항편의 신설, 확대, 노선 변경 또는 기타 종료 예정인 운항허가사항의 갱신을 허용하지 않는다.
- ③ 2등급 국가의 항공사와는 코드쉐어(Code-share)를 허용하지 않는다.
- ④ 장기적으로는, 2등급으로 평가받은 국가가 항공안전평가에서 지적된 안전상 결함에 대해 충분한 개선 조치를 하지 않는 경우, FAA는 미국 교통부(DOT: Department of Transportation)에 그 국가에 속해있는 항공사의 미국 운항허가를 취소하거나 중지시키도록 건의할 수 있다.

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

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 있다.

(4) EU의 항공안전평가(SAFA)⁵⁴⁾

EU 집행위원회(EC: European Commission)의 SAFA 프로그램

EU 집행위원회(EC)의 SAFA 프로그램이란 외국 항공사에 대한 안전평가로 SAFA 참가국의 항공기가 아닌 제3국 항공기(TCA: third country aircraft⁵⁵⁾)를 점검하는 프로그램으로 체계화된 절차와 양식을 활용하고 있다. 급격한 항공 운송 증가로 항공안전에 부담을 느낀 유럽은 체계적인 관리가 필요하다고 판단됨에 따라 SAFA 참가국이 해당 국가 공항에 착륙한 TCA에 대하여 Ramp inspection 수행하고 있다. Ramp inspection에서 기본적인 점검 기준은 시카고협약에 따라 ICAO가 국제민간항공을 위하여 수립한 ICAO SARPs에 대한 준수여부 및 조치이다.

TCA 점검에서 발견된 중요한 기준 불이행은 해당 항공사 및 감독을 수행하는 항공당국과 함께 공유하고 조치된다. 기준 불이행이 항공안전에 직접적인 영향이 있는 경우 감독관은 그 항공기가 떠나기 전에 개선 조치(corrective action)를 요구할 수 있다. 모든 보고된 자료는 EASA와 공유하게 된다. SAFA는 TCA 점검을 법적 의무로 규정하고 있으며 Spot 평가로 한정하고 있다. SAFA의 Ramp inspection은 항공당국의 공식적인 감독을 대체하는 것이 아니며 항공기의 감항성을 보증하는 것도 아니다.

SAFA 프로그램은 EU 집행위원회, EASA, Eurocontrol⁵⁶⁾ 등 많은 이해관계자가 있으며 다음과 같이 역할 및 책임이 부여하고 있다.

54) Safety Assessment of Foreign Aircraft (EC SAFA Programme), SAFA 참가국은 총 42개 국가임 (Albania, Armenia, Austria, Azerbaijan, Belgium, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Georgia, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Moldova, Monaco, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Republic of Georgia, Romania, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, The former Yugoslav Republic of Macedonia, Turkey, United Kingdom, Ukraine).

55) TCA. The official definition of 'third-country aircraft' is an aircraft which is not used or operated under the control of a competent authority of a (European) Community Member State.

56) 1960년 벨기에 브뤼셀에서 관련 창설 협약을 채택하여 참여 유럽 국가들의 공역에서의 항공교통관제용역(ATS)를 전담하는 기구임. 조그마한 영토로 구성된 유럽의 상공에서 국가 단위로 ATS를 제공하는 번거로움과 비효율을 제거하는 유럽의 국제항공협력의 결과물인 바, 2013년 현재 유럽의 9개국이 참여하고 있음. 상세는 박원화·정영진, 항공우주법개론(2013, 한국학술정보), 82-84쪽 참조.

- EU 집행위원회(EC)는 전반적인 책임과 입법권을 가진다.
- EASA는 데이터 수집, 관리, 분석, 절차 개발 등의 역할 및 책임을 가진다.(점검 보고내용 수집, 데이터베이스 유지 및 관리, 항공기 안전 및 항공사 정보 분석, EC 및 EASA 회원국에게 잠정적인 항공안전상 문제 야기사항 보고, EC SAFA 프로그램의 전략 및 개발 조언, SAFA 절차 개발, 훈련 프로그램 개발 및 이행)
- SAFA 참가국은 TCA에 대하여 Ramp inspection을 수행하고, 필요시 점검 결과를 전파하고 관련 조치를 취한다.
- Eurocontrol은 운항금지 조치에 해당하는 항공기에 대하여 회원국, EU 집행위원회 및 EASA에 비행계획 정보를 제공한다.
- 이 밖에도 SAFA 프로그램의 효율적인 운영을 위하여 운영위원회가 있다.

Ramp inspection 방식 및 항목

TCA에 대한 Ramp inspection은 집중 및 랜덤방식을 병행한다. 일부 국가의 항공당국이 ICAO 표준을 준수하지 않는 것으로 의심되는 항공기 또는 항공사를 집중 점검하는 동안 일부 국가의 항공당국은 랜덤 점검을 수행한다. 매년 수백회의 감독을 수행하며 TCA 숫자 및 국가별 감독 수용 능력에 따라 다양하게 실시한다. SAFA Ramp inspection은 총 54개 항목으로 구성된 checklist를 사용하고 있으며 주요 check 항목은 다음과 같다.

- 조종사 자격증명
- 조종실에 탑재되는 매뉴얼 및 절차
- 운항승무원 및 객실승무원의 절차 준수
- 조종실 및 객실의 안전장비
- 화물
- 항공기 상태

SAFA 참가국의 점검은 항공기 도착 및 출발사이의 turn around time이 점검에 충분하지 않은 점을 고려하여 일부 점검항목만 수행할 수도 있다. SAFA Ramp inspection을 수행할 때 중요한 정책 중의 하나는 안전상 문제가 아니면 항공기 운항을 지연하지 않도록 하는 정책을 취하고 있다는 것이다.

Ramp inspection 결과

명백한 주요 지적사항(major finding)은 즉시 모든 관련 당사자에게 통보되어야 한다. 보다 심각한 지적사항(serious finding)의 경우, ramp check를 수행한 국가는 항공사를 감독하는 항공당국에게 지적사항을 알리고 필요 수정 조치를 요청하여야 한다. 또한 항공기의 기장 및 항공사의 본사에도 그 내용을 알려야 한다. 지적사항이 항공기의 안전, 승무원 및 승객에게 직접적으로 영향을 줄 때, 점검을 수행하는 국가는 항공기가 이륙하기 전에 즉각적인 수정 조치를 요구할 수 있다. 결함 수정에 긴 시간이 소요되거나 다른 공항에서 결함이 수정되어야 한다면, 점검을 수행한 국가는 항공기 등록국 또는 운항국과 협조하여 승객이나 화물을 하기하고 항공기 이동(Positioning)을 허가하는 것을 결정할 수 있고 더불어 필요 요건을 처방할 수도 있다.

점검에서 항공기가 국제 안전 표준을 준수하지 않아 잠재적 안전 위협사항이 발견되면 즉시 점검 보고서가 SAFA 참가국 및 EU 집행위원회(EC)에 통보되어야 한다. EU 집행위원회(EC)는 필요시 Regulation(EC) 2111/2005 등에 따라 SAFA 프로그램 적용 지역 내에서 운항금지(operating ban)를 결정할 수 있다.

SAFA ramp inspection report database

SAFA ramp inspection을 실시한 국가는 점검 결과를 FASA 참가국, EU 집행위원회(EC) 및 EASA와 공유하고 점검결과에 대한 전체적인 자료는 EASA에서 통합 관리한다. 각 SAFA 참가국은 웹 베이스 데이터베이스에 접속하여 점검 세부내용을 확인 및 검토할 수 있다. 종합 데이터베이스에는 10만 이상의 ramp inspection 자료를 포함하고 있으며, 매년 1만 건 이상의 보고서가 추가되고 있다. 2011년부터는 항공사 및 항공사의 항공당국도 데이터베이스에 등록하여 해당 항공사의 ramp inspections 보고서를 확인할 수 있다.

Operation ban Operator

EU는 EU 회원국에 취항하는 외국항공사를 대상으로 안전검사를 주기적으로 시행하여 최소 안전기준에 미달하는 국가를 ‘운항금지 항공사(operation ban operator)’로 선정하여 해당 항공사의 운항허가를 취소 또는 제한하고 있는데 이를 ‘블랙리스트(Blacklist)’라 한다. EU는 2006년부터 시행한 ‘블랙리스트’ 제도에 따라 안전기준 미

달 정도에 따라 블랙리스트를 Annex A, Annex B 두 종류로 구분하여 해당 항공사 목록을 EU 집행위원회(EC) 홈페이지⁵⁷⁾에 등재하고 있는 바, 그 내용은 <표 4> 및 <표 5>와 같다.

Annex A로 선정된 국가의 항공사는 EU내 운항이 금지되고, Annex B로 선정된 항공사는 기종 한정 등으로 운항이 제한된다.

<표 4> Annex A⁵⁸⁾ _ 2012.4.12. 현재

| 구분 | 블랙리스트 항공사 |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Annex A (25개국 소속) | 블루윙항공(수리남), 콘비아사항공(베네수엘라), 메르디안항공(가나), 롤린스 항공(온두라스), 실버백화물(르완다), 아프가니스탄 국적 전체 항공사, 앙골라 국적 전체 항공사, 베닌 국적 전체 항공사, 콩고 국적 전체 항공사, 콩고민 주공화국 국적 전체 항공사, 지부티 국적 전체 항공사, 적도기니 국적 전체 항공사, 인도네시아 국적 전체 항공사, 카자흐스탄 국적 전체 항공사, 키르기스스탄 국적 전체 항공사, 라이베리아 국적 전체 항공사, 가봉 국적 전체 항공사, 모리타니 국적 전체 항공사, 모잠비크 국적 전체 항공사, 필리핀 국적 전체 항공사, 상투메프린시페 국적 전체 항공사, 시에라리온 국적 전체 항공사, 수단 국적 전체 항공사, 스와질랜드 국적 전체 항공사, 잠비아 국적 전체 항공사 |

<표 5> Annex B⁵⁹⁾ _ 2012.4.12. 현재

| 구분 | 항공사 | 운항제한 기종 | |
|------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Annex B (9개국) | 북한 | AirKoryo | Tu-204를 제외한 모든 기종 |
| | 가봉 | AfriJet | Falcon 50, Falcon 900을 제외한 모든 기종 |
| | | Gabon Airlines | B767-200을 제외한 모든 기종 |
| | | Nouvelle Air Affaires Gabon | CL-601, Hawker 800(HS-125-800)을 제외한 모든 기종 |
| | 카자흐스탄 | Air Astana | B767, B757, A319, A320, A321, Fokker 50을 제외한 모든 기종 |
| | 가나 | Airlift International | DC8-63F를 제외한 모든 기종 |
| | 마다가스카르 | Air Madagascar | B737-300, ATR72-500, ATR42-500, ATR42-320, DHC6-300을 제외한 모든 기종 |
| | 코모로스 | Air Service Comores | LET410 UVP를 제외한 모든 기종 |
| | 이란 | Iran Air | A300, A310, B737을 제외한 모든 기종 |
| | 요르단 | Jordan Aviation | B737, A310, A320을 제외한 모든 기종 |
| 앙골라 | Taag Angloa Airlines | B777, B737-700을 제외한 모든 기종 | |

57) http://ec.europa.eu/transport/air-ban/list_en.htm.

58) List of airlines banned within the EU. Annex A: Air carriers listed in Annex A could be permitted to exercise traffic rights by using wet-leased aircraft of an air carrier which is not subject to an operating ban, provided that the relevant safety standards are complied with.

59) List of airlines banned within the EU. Annex B: Air carriers listed in Annex B could be permitted to exercise traffic rights by using wet-leased aircraft of an air carrier which is not subject to an operating ban, provided that the relevant safety standards are complied with.

상기 조치는 2004년 6월 Egyptian Flash Airlines 보잉 737기가 홍해에 추락하여 133명의 프랑스인이 사망하고 2005년 8월 West Caribbean Airways의 보잉 MD-82 항공기가 베네수엘라에서 추락하여 152명의 프랑스 관광객 등 160명이 사망한 사건 등에 자극을 받아 실시되는 내용으로서 외국항공기의 EU 운항금지 2005.12.14에 공표된 EU Regulation (EC) No. 2111/2005에 근거한다. 동 법(Regulation)은 운항금지의 기준으로 시카고 협약과 동 부속서 및 관련 유럽공동체 법을 적용한다고 규정⁶⁰⁾하고 있는 바, 이는 Dempsey 교수가 지적⁶¹⁾하는 바대로 법적으로 문제가 있다. 그 이유는 시카고협약 제33조에 따라 동 협약 당사국들은 타 당사국이 발급한 운항허가증이 시카고협약과 동 부속서상의 표준과 권고의 내용에 충족하는 한 이를 인정하여야 할 의무가 있는데 이에 덧붙여 자체의 규정을 추가로 적용하는 것이기 때문이다. EU가 시카고협약의 당사국이 아니긴 하지만 EU가 모두 시카고협약 당사국인 회원국들의 의사를 반영하여 운영되는 국제기구인 관계 상 이를 이유로 변명한다면 표면 논리에 불과한 것으로 설득력이 없다. 한편, EU의 운항 금지 조치는 미국과 달리 국가 단위로 하지 않고 항공사 별로 또 항공사의 특정 기종만을 대상으로 하는 것이며 동 금지의 바탕이 되는 점검은 공항에서 ramp inspection을 바탕으로 하는 것이기 때문에 서류 작업을 위주로 하는 국가항공당국의 검사보다도 실용적인 측면이 있다.

또한 유럽에서는 항공안전규제기준을 각국이 담당하는 비효율을 불식하기 위하여 유럽 몇 나라가 1970년대에 합동항공청(Joint Air Authorities: JAA)을 설립하여 항공안전기준을 통일하는 항공안전규제협력 업무를 담당토록 하였다. 회원국들의 항공안전업무를 강화하는 차원에서 EU는 강제력이 없는 JAA를 대체할 EASA를 2002년 설립하여 2007년부터 JAA의 안전에 관한 핵심 업무를 이관시킨 결과 JAA는 훈련위주의 역할만 하고 있다. 현재 EU가 담당하는 유럽운항 금지 항공사 명단 작성 업무도 장래 EASA로 이관될 것으로 본다.

(5) 국제항공운송협회(IATA)의 항공안전평가(IOSA⁶²⁾)

국제항공운송협회(IATA)의 항공안전평가(IOSA) 프로그램은 IATA가 인정하는 평가기관이 항공사의 항공안전 상태를 평가하는 것으로서 항공사의 항공안전과 관련하여

60) EU Regulation 2111/2005, Art. 2(j).

61) P Dempsey, Public International Air Law, McGill University, 2008, p.97.

62) IOSA: IATA Operational Safety Audit.

국제적으로 인증된 평가 시스템을 적용하여 항공사의 종합적인 운영관리와 통제체제를 평가하는 것이다. IOSA 프로그램 하에서는 국제적으로 공인된 평가원칙이 적용되며, 매 평가 시 표준화된 절차와 기준을 적용하여 일관성 있는 평가가 수행되고 있다.

항공사의 공동운항 확장 및 항공감독기관의 항공사 항공안전점검 등으로 개별 항공사는 여러 항공당국 또는 항공사로부터 그들이 설정한 이행점검/평가/수검을 중복해서 받게 되었으며 비용 및 운영상 많은 불합리가 있었다. 안전평가제도의 상이한 평가기준 및 절차, 검증되지 않은 평가자의 자격, 항공사간 평가결과에 대한 자료 미공유로 항공업계에서는 기존 평가제도의 개선 필요성을 공감하게 되었다. 이런 연유로 본 안전평가 프로그램은 2001년 IATA에 의하여 개발되었으며, IATA는 2003년 6월 워싱턴에서 열린 정기총회에서 회원 항공사가 IOSA 평가를 받는 결의안을 채택하였다.

IATA의 안전평가 프로그램 도입은 항공사의 항공안전평가 프로그램 운영에 혁신을 가져 왔다. 항공사간 코드쉐어 및 공동운항을 하기 위해서는 각 항공사의 안전 이행상태 점검이 필수적이다. 이러한 경우 IOSA 프로그램이 적용되기 전에는 각각 상대 항공사에 대하여 안전평가를 수행해야 했지만 여의치 않은 사안이었다. 그러나 IOSA 프로그램 도입으로 회원사 간에는 IOSA 결과를 공유하여 상대 항공사의 안전 수준을 간접적으로 평가할 수 있게 되었다. IOSA 프로그램 절차 및 도입 장점은 <표 6>과 같다.

〈표 6〉 IOSA 프로그램 절차 및 도입 장점

| | |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">IOSA 프로그램 절차</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. 항공사가 IATA에 수검 신청 2. 항공사가 등록된 평가기관(AO) 하나 선정 및 계약 3. 평가기관에 의한 평가 실시 4. 문제점이 없거나 개선조치 완료 후 IOSA Registry에 등록 5. 매 24개월 IOSA Registry 갱신을 위한 IOSA Audit 수검 |
| <p style="text-align: center;">IOSA 도입 이점 (항공사)</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. 국제적으로 인증된 항공 안전 품질 기준 적용 2. IATA에 의한 품질 보증 3. 표준화된 항공 안전 평가 체계 4. 평가 횟수 감소로 비용 절감 효과 5. 품질 보증으로 Code-share 등 운항 기회 확대 6. 평가 공유 체계 |

IATA는 IOSA 프로그램을 지원하기 위한 3개의 주요 매뉴얼(ISM, IPM, IAH)⁶³⁾을 발행하여 개정 유지하고 있다. 이중 IOSA 표준 매뉴얼(ISM, IOSA Standards Manual)

은 평가를 위해 사용되는 표준, 권고방식, 평가 이행점검목록(Audit Checklist) 등을 포함하고 있다. 표준 매뉴얼(ISM)의 표준(Standards)에는 시카고협약 부속서 뿐 아니라 FAA 및 EASA의 기준들이 포함되어 있다. 또한 이미 항공사가 시행하고 있는 최고의 모범 사례들도 반영되어 있다.

IOSA 평가는 IATA의 6개 분야⁶⁴⁾ 안전 프로그램을 총체적으로 평가하고 있으며, 국내 항공사들도 IOSA 평가 시스템을 도입하고 있다.

Ⅲ. 사례연구를 통한 개선안 제언

본 장에서는 일부 체약국이 발행하는 FAOC에 타국 항공기 포함 여부와 정기항공운송사업용 조종사의 비행기록부(Flight log book) 소지 여부에 대한 법적 타당성과 관련한 시카고협약과 부속서의 내용을 살펴본 후, FAA와 EASA 기준 및 USOAP, IOSA, IASA, SAFA 등 제반 항공안전평가 상의 점검 프로토콜 등을 검토하고 이를 통하여 국제기준과 다른 현행 국내 법규를 국제 기준과 같이 개정할 필요성을 제시한다.

1. 외국 항공사의 운영기준(Operations Specifications)상의 항공기 승인 기준 검토

일부 시카고협약 체약국은 자국을 운항하는 항공사에게 Operations Specifications를 승인하여 교부하고 있으며 일부 국가는 Operations Specifications에 해당 국가를 운항하는 모든 항공기를 인가하도록 되어 있어 국내 항공당국으로부터 인가를 받았다 하더라도 외국 항공당국으로부터 별도의 인가를 득하기 전까지는 그 국가로 운항할 수 없다. 외국 항공당국이 항공기를 허가하기 위해 확인하는 내용은 시카고협약 및 ICAO에서 정한 국제표준을 준수하고 있는지를 확인 하는 것으로 국내 항공 당국이 확인하는 내용과 같다. 따라서 국내 항공당국이 발행한 증명서 및 제작사가 항공기에

63) ISM (IOSA Standards Manual), IPM(IOSA Programme Manual), IAH(IOSA Auditor Handbook).

64) 1. Infrastructure Safety, 2. Safety Data Management and Analysis, 3. Flying Operations, 4. Safety Management System, 5. Cargo Safety, 6. Safety Auditing.

설치한 장비에 대한 자료가 주요 제출서류가 된다. 또한 이러한 국제 표준 이행 준수는 항공기를 운항하는 항공사가 지켜야 할 의무사항이기도 하다.

외국으로부터 Operations Specifications를 인가받아 항공기 운항에 적용함에 있어 가장 큰 애로사항 중의 하나는 일부 국가가 자국을 운항하는 모든 항공기에 대하여 항공기 인가 제도를 운영함에 따라 항공기 운항에 불편을 주고 있다는 것이며, 더욱이 해당 항공당국의 업무수행 지연 및 담당자의 일시적 부재 등으로 항공기 인가가 지연될 수 있다는 것이다. 항공기 인가 지연은 항공기 운항 효율 저하 및 경제적인 손실을 초래할 수도 있어 항공사의 주요 불만 요인이 되고 있다. 외국 항공사에게 발행하는 운영기준을 통하여 행하는 항공기 인가 여부를 요약하면 <표 7>과 같다.

<표 7> 항공사의 운영기준에 항공기 승인 현황 비교

| 구분 | | 해당 국가 | 비고 |
|-----------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 자국 항공사에게 운영기준 인가 교부 (ICAO SARPs_Standards 준수) | | 모든 시카고협약 체결국 (Annex 6에서 규정한 Standards 조항 ⁶⁵)이며, 본 조항에 차이점 통보 국가 없음) | 시카고협약 및 ICAO SARPs 기준 준수 항공안전감독 철저 |
| 외국 항공사에게 운영기준 인가 교부 (ICAO SARPs와 무관) | 항공기 형식 승인 국가 (개별 항공기 승인 없음) | 뉴질랜드, 미얀마, 캐나다, 피지, 호주 등 | ICAO SARPs와 무관 |
| | 개별 항공기 승인 국가 | 몽고, 미국, 중국, 필리핀 (주)항공기 인가 시 주요 확인 사항 : 주요 증명서 (해당국가 운영기준 승인 내용, 등록 증명서, 감항증명서, 소음적합 증명서, cockpit door 등) | ICAO SARPs와 무관 인가지연 시 운항효율 저하 및 경제적 손실 초래할 수 있으므로 삭제하고 항공기 정보 제공 및 공유로 대체 필요 |

시카고협약 체결국은 항공질서 및 통일성 확보에 협력하고 ICAO에서 정한 국제표준을 준수할 책임이 있다. 이를 위하여 체결국은 법규를 마련하여 항공안전체계가 유지될 수 있도록 관리감독하게 되며 자국을 운항하는 외국 항공사 및 항공기에 대해서도 협약에서 인정되는 범위 내에서 항공기 사고를 방지할 목적으로 ICAO SARPs의 이행상태를 확인 점검할 수 있다.

65) Annex 6 Part 1 4.2.1.1, 4.2.1.2.

시카고협약 및 부속서에서 규정하고 있는 항공기 및 항공기 운항과 관련하여 체약국이 준수하여야 할 의무가 있고 동 체약국의 항공기가 운항되는 타 체약국에서는 이의 준수 여부를 확인하는 권한과 관련된 규정이 있는 바, 이는 다음과 같다.

- 제6조 정기항공업무. 정기 국제항공업무는 체약국의 특별한 허가 또는 인가를 받고, 허가 또는 인가의 조건을 준수하도록 규정한 바에 따라 동 준수 여부 확인.
- 제16조 항공기의 검사. 체약국은 타 체약국의 항공기를 부당히 지연시키지 않고 검사 및 협약에서 규정한 증명서를 점검할 권리를 가짐.
- 제18조 항공기 이중 등록 금지. 항공기는 2개 국가에 등록할 수 없음.
- 제21조 항공기 등록 보고. 체약국은 ICAO 및 타 체약국이 항공기 등록 및 소유권 정보를 요구 시 제공하고 공유함.
- 제29조 항공기 휴대서류. 국제 항공 운송 시 등록증명서, 감항증명서, 승무원 자격 증명, 항공일지 등을 휴대함.
- 제30조 항공기의 무선장비.
- 제31조 감항증명서. 항공기에 유효한 감항증명서를 비치함.
- 제33조 증명서 면허(자격증명)의 승인. 체약국은 항공기 등록국이 발행한 증명서 및 자격증명을 인정함.
- 제34조 항공일지. 항공기에 항공일지를 탑재 유지함.
- 제37조 국제표준 및 절차의 채택
- 제38조 국제표준 및 절차의 적용 배제
- 제82조 양립할 수 없는 협정의 폐지
- 제87조 항공사의 위반에 대한 제재
- 부속서 6 제5장 비행기 성능 및 운용제한. 항공기는 감항증명서 내용과 비행교범에서 인가된 운용한계 내에서 운용하도록 규정함.
- 부속서 6 제6장 비행기 계기, 장비 및 비행기록문서. 감항증명서 발급에 필요한 장비 이외에 항공기 운항에 필요한 계기, 장비 및 비행문서가 항공기에 설치되거나 탑재되어야 함을 규정함(Medical Supplies, Flight Recorders, 각종 운항(VFR⁶⁶) 비행, 수상비행, 고고도 비행, 계기비행, 야간비행 등)에 필요장비, GPWS⁶⁷), 승객

66) Visual Flight Rules.

- 좌석, ELT⁶⁷⁾, ACAS⁶⁹⁾, 소음적합증명서, 감항증명서, 운항규정 등).
- 부속서 6 제7장 통신 및 항행장비. 항공기 운항시 필요한 통신 및 항행장비에 대하여 규정함.
 - 부속서 7 항공기 국적 및 등록기호. 항공기의 국적, 등록기호, 등록증명서 표준양식, 항공기 분류 체계 및 항공기에 등록증명서가 탑재되어야 함을 규정함.
 - 부속서 8 항공기 감항성. 감항성 증명, 감항성 유지, 감항증명서 효력 및 표준양식을 규정함. 또한 비행기 및 회전익 항공기의 감항성에 대한 전반적인 요건을 규정함.
 - 부속서 18 제2부 항공기소음증명. 항공기 소음증명 주체, 소음증명 내용, 항공기별 소음 측정과 소음증명절차 및 항공기에 소음증명서가 탑재되어야 함을 규정함.

이상과 같이 살펴보았듯이 시카고협약 체결국의 항공당국은 제반 요건을 충족한 항공기에 대하여 등록증명서, 감항증명서, 소음적합증명서 등을 발행하고 항공사가 저시정 운항(Low Visibility Operations)이나 수직분리축소공역운항(RVSM) 등 특정 운항을 하고자 할 경우에는 운항에 필요한 장비 요건 및 훈련 요건 등이 충족되었을 때 해당 운항을 허가하고 있으며, 항공사는 항공기 운항 시 시카고협약 및 동 협약 부속서에 정한 기준 및 항공당국의 승인 조건을 준수하고 있다. 기본적으로 항공사는 항공기 운항에 필요한 모든 증명서 및 증빙자료를 갖춘 후 항공당국의 확인 및 인가를 득한 후 해당 항공기를 운항에 사용한다. 따라서 외국당국의 추가적인 허가는 승인 내용을 재확인 하는 것으로 항공사에게 항공기 운항을 지연시키는 불편 요인으로 작용하는 것이며 이는 상호 체결국이 승인한 사항을 인정하는 시카고협약 정신에도 부합하지 않다고 볼 수 있다. 만일 모든 체결국이 외국 항공사에게 별도로 항공기 사용 인가를 한다면 각 체결국의 업무수행 능력에 따라 소요기간이 다를 수 있어 항공기 인가를 위해 수개월 소요될 수도 있어 항공사에게 불편 야기는 물론 경제적인 불이익을 초래할 수도 있을 것이다. 또한 각 체결국이 항공안전체계 유지 및 항공기 사고 방지를 위해 시카고협약 및 부속서에서 정한 기준 준수 여부를 수시로 점검하고 있는 상황 등을 고려할 때 FAOC를 통한 항공기 인가는 시정되어야 할 것이다. 불가피하게 재확

67) Emergency locator transmitter.

68) Airborne collision avoidance system.

69) Aircraft Collision Avoidance System.

인 차원에서 진행되는 것이라면 별도의 인가가 아닌 필요한 자료 제공으로 한정하여야 할 것이며, 업무처리 기한은 최소한으로 제한하여 운영하여야 할 것이다. 이와 같이 외국항공사에게 인가해주는 FAOC에 개별 항공기 인가를 포함시키지 않거나 항공기에 대한 정보제공으로 대체하기 위해서는 개별 항공사가 이의를 제기하는 것 보다 시카고협약 준수 차원에서 ICAO가 명시적인 지침을 마련하거나 체약국간 상호 협의를 통해 해결하는 것이 보다 효율적이라고 판단된다.

2. 조종사 비행기록부(Personal log book, pilot log book) 탑재 기준 검토

한국은 항공법시행규칙 및 국토교통부장관 고시인 운항기술기준에 조종사 비행기록부를 탑재하도록 규정하고 있으나 강행의무에 대한 유효성 여부에 대하여 주기적으로 불만이 제기되고 있다. 항공사 소속 조종사의 경우, 항공사는 조종사에게 비행임무 부여 전에 제반 자격요건 충족 여부를 체계적으로 확인하고 있으며, 조종사도 필요 자격 유무를 시스템 등을 통하여 확인하고 있다. 또한 항공사는 조종사의 최근비행경험, 운항자격 및 비행기록을 기록하고 유지하여야 할 의무가 있다. 이와 관련하여 시카고 협약, ICAO SARPs, 국내외 법규 및 전 세계 다양한 항공안전평가제도에서 규정하고 있는 조종사 비행기록부에 대한 탑재의무 여부를 비교하면 <표 8>과 같다.

<표 8> 조종사 비행기록부 탑재의무 여부 비교

| 구분 | 탑재 의무 (휴대 기준) | | | 비고 |
|--------------|-----------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| | 항공일지 (Journey log books) | 자격증명 (License) | 비행기록부 (Personal log book) | |
| 시카고협약 | 탑재 ⁷⁰⁾ | 탑재 ⁷¹⁾ | 탑재 요건 없음 | |
| 시카고협약 부속서 | 탑재 ⁷²⁾ | 탑재 | 탑재 요건 없음 (Operator record 또는 personal log book은 보통 international flight에 휴대하지 않 음을 명시함. ⁷³⁾) | 비행기록부 탑재요건 없음 인정 (ICAO SARPs) |
| 한국 | 탑재 (탑재용 항공일지) | 탑재 | 탑재 ⁷⁴⁾ | 비행기록부 탑재요건 삭제 필요 |

| 구분 | 탑재 의무 (휴대 기준) | | | 비고 |
|-------|-----------------------------|-------------------|-------------------------------------------------|----|
| | 항공일지 (Journey log books) | 자격증명 (License) | 비행기록부 (Personal log book) | |
| 미국 | 탑재 | 탑재 | student pilot 휴대 ⁷⁵⁾ (운송사업 탑재 불요) | |
| EASA | 탑재 | 탑재 | 일반항공만 휴대 ⁷⁶⁾ (운송사업 탑재 불요) | |
| USOAP | 탑재 | 탑재 | 탑재요건 없음 | |
| IOSA | 탑재 | 탑재 | 탑재요건 없음 | |
| SAFA | 탑재 | 탑재 | 탑재요건 없음 | |

시카고협약은 조종사 비행기록부에 대하여 규정한 내용이 없지만 동 협약 부속서¹은 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 규정하고 있으며, 국제 항공운송사업 조종사들은 일반적으로 조종사 비행기록부(personal log book 또는 pilot log book)를 휴대하지 않음을 명시하고 있다. 이는 조종사 비행기록부의 소지 의무가 없다는 것을 의미하는 것이며, 아울러 비행기록부에서 포함되는 내용이 항공사에서 기록하고 유지 및 관리되고 있는 것으로 충분하다는 것을 의미한다. 또한 FAA, EASA의 법규는 물론 USOAP, IOSA, IASA, SAFA 등의 평가항목에도 비행기록부를 휴대항목으로 규정하지도 않고 평가하지도 않고 있음은 휴대가 불합리함을 확실히 보여주고 있는 것이다.

70) Article 29 Documents on International Civil Aviation, Article 34 Journey log books.

71) Article 29 Documents on International Civil Aviation.

72) Annex 6, 4.5.5, 11.4.

73) Annex 1, 5.1.1.1.

74) 항공법시행규칙 제130조 항공기에 탑재하는 서류(조종사의 비행기록에 관한 자료). 항공법시행규칙 제320조의 2 외국인 국제항공운송사업자의 항공기에 탑재하는 서류(승무원의 유효한 자격증명_조종사 비행기록부 포함). 운항기술기준 8.1.7.6 조종사 비행기록부(Pilot Logbooks 소지 필요).

75) FAR 61.51.

76) EU No 965/2012 ORO.MLR.110 Journey log. EU는 Journey log or equivalent와 함께 인정하고 있음 (Journey log, or equivalent', means that the required information may be recorded in documentation other than a log book, such as the operational flight plan or the aircraft technical log.).

IV. 결 론

시카고협약체계에서의 ICAO SARPs 및 관련 지침 수립 및 이행은 항공안전 달성에 초석이 되었으며, AOC & Operations Specifications 제도 및 전 세계 다양한 항공안전 평가제도 운영은 실질적인 항공안전 수준을 한 단계 올리는 성과를 가져왔다. 그 결과 항공기 사고도 점차 감소하는 효과를 낳았으며 ICAO 소식에 따르면 2012년은 항공기 사고가 사상 최저 인 100만 편당 약 3.2를 기록하였다고 발표하였다.

체약국이 행하는 FAOC 및 항공안전평가제도가 항공안전 확보 및 항공안전 저해 요소를 사전에 제거하기 위해 행하는 제도라 할지라도 국제 법규에서 허용되는 범위 내에서 합리적 기준을 적용하여야 한다. 이런 측면에서 점차 확대되고 있는 외국 항공사에 대한 FAOC 및 다양한 항공안전평가제도 운영은 몇 가지 규정적인 측면 및 운영적 측면에서 다음과 같은 원칙 준수 및 국제적인 협조체계 구축이 필요하다.

첫째, 시카고협약에서 정한 기준을 준수함에 있어 국제표준, 권고방식, 지침에 대한 명확한 이해가 선행되어야 하며, 체약국의 법규 제·개정 및 이행 기준을 마련함에 있어 지속적으로 ICAO에서 정한 표준화 용어 및 개념을 반영하고 일치시켜야 한다.

둘째, 종사자, 항공사 및 체약국간 정보 공유 및 협조 체계 구축이 필요하다. 운항승무원 등 항공종사자 및 관련자에게 국제 기준 및 이행에 대한 전파 및 교육훈련을 강화하여야 한다. 또한 외국 항공당국이 인가한 승인내용 및 점검결과에 대해서는 소속 항공사는 물론 항공당국과 정보를 공유하여 이에 대한 적합성 여부 검토를 토대로 필요시 체약국간 협의를 통해 불편사항을 제거하고 불합리한 제도를 개선시켜야 한다.

셋째, 체약국내 항공사가 아닌 외국 항공사에게 별도의 FAOC를 승인하는 제도는 시카고협약 정신과 달라 적용하지 않은 것이 타당하며 항공기 운영상 효율 저해 요인은 제거되어야 한다. ICAO SARPs 준수 재확인 측면에서 확인하는 경우라 할지라도 불필요한 이중 허가, 불편사항 및 경제적 불이익을 제거하기 위하여 EASA의 TCO Authorization과 같이 그 범위 및 내용을 최소화하여야 한다. 이와 관련하여 외국 항공사의 FAOC에 개별 항공기를 명시하는 것은 우선 삭제되어야 할 항목이다.

넷째, 자국 내 항공사가 아닌 외국의 항공당국, 항공사, 항공기에 대한 항공안전평가는 별도 당사국간 항공협정으로 정하지 않은 한 ICAO SARPs에서 정한 사항에 대한 평가로 한정해야 하며, 국제표준이 아닌 권고사항은 평가를 수행함에 있어서 불합적

내지 운항금지 등의 요인으로 활용되어서는 아니 된다.

다섯째, 무분별한 확대 및 혼선을 방지하기 위하여 ICAO에서 보다 통일된 표준화된 지침 제공이 필요하다. 체약국을 운항하는 외국의 항공당국, 항공사, 항공기에 대하여 안전점검 시 보다 표준화된 지침을 적용할 수 있도록 ICAO에서 지침을 마련할 필요성이 있으며 이는 SARPs 대신 참고기준으로 작성하여 Annex 19의 attachment 내지 별도의 Doc로 제정되는 방안이 바람직하다고 판단된다.

마지막으로 조종사 자격증명을 취득하기 위한 학생 조종사 이외에 항공사의 조종사도 조종사 비행기록부를 휴대(또는 전산출력물로 대체 가능)하도록 규정한 한국의 기준은 국제기준과 상이하고 적용 상 불편을 야기하고 있는 바, 이는 즉시 삭제되어야 한다.

참고문헌

- 국토교통부, 운항기술기준, 2013.
- 대한민국, 항공법, 항공법시행령, 항공법시행규칙, 2013.
- 김두환, 「국제항공법학론」, 한국학술정보, 2005.
- 김종복, 「신국제항공법」, 한국학술정보, 2012.
- 박원화, 「국제항공법」, 명지출판사, 2011.
- 박원화·정영진, 「항공우주법개론」, 한국학술정보, 2013.
- 홍순길·이강석·이종식, 「국제항공기구론」, 한국항공대학교출판부, 2006.
- Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation, ICAO, 2011.
- Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, ICAO, 2012.
- Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation, ICAO, 2013.
- EASA NPA No 2011-05 Third Country Operators(TCO), EASA, 2011.
- FAA Order 8900.1 FSIMS, FAA, 2013.
- FAR Part 129 Operations: Foreign Air Carriers and Foreign Operators of U.S., 2013.
- 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, Fifth edition, ICAO, 2010.
- ICAO Doc 9734, Safety Oversight Manual (2nd edition), ICAO, 2006.
- ICAO Doc 9735, Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual, Third edition, ICAO, 2011.
- ICAO Doc 9859, Safety Management Manual (SMM), 2nd edition, ICAO, 2009.
- ICAO Doc 9975, Annual Report of the Council 2011, ICAO, 2013.
- ICAO USOAP CMA Protocol Question, ICAO, 2012.
- IASA Civil Aviation Safety Act, Version 2.6, IASA, 2011.
- IASA Model Civil Aviation Regulations, Version 2.6, IASA, 2011.
- IASA Assessor's Checklist, IASA, 2011.
- IATA Reference Manual for Audit Programs Ed3, IATA.
- IOSA Programme Manual Ed5 (IPM), IATA, 2012.

IOSA Standards Manual Ed6 (ISM), IATA, 2012.

Regulation(EC) No 216/2008 common rules in the field of civil aviation, Official
Journal of the European Union, 2008.

SAFA Annual Report(2010), European Commission, 2012.

SAFA Annual Report(2009), European Commission, 2011.

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/>)

IATA (<http://www.iata.org>)

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

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

초 록

시카고협약 일부 체약국은 자국 항공사에게 AOC(AOC and Operations Specifications)을 승인하여 발행하는 것 이외에 외국 항공사에게도 FAOC(Foreign AOC and Operations Specifications)을 발행하고 있으며 다양한 항공안전평가도 실시하고 있다. 외국 항공사에게 FAOC 승인 발행 및 항공안전평가 실시는 점차 확대되고 있는 추세로 전 세계적으로 항공안전 증진 및 항공기 사고율 감소에 기여한 공로가 크다고 볼 수 있으나, 한편으로는 승인 및 지적사항에 대한 적법성 논란 및 행정 편의를 표방하는 대표적 사례라는 지탄과 함께 감독 당국의 업무수행 능력 차이로 인하여 항공기 운항 상 불편이 초래되고 있다.

항공기 사고방지 및 효율적인 항공기 운항을 위하여 항공 안전 확보는 가장 중요한 요소 중의 하나로 타협할 수 있는 사항이 아니며, 따라서 국제항공사회는 ICAO에서 시카고협약부속서 19 Safety Management를 별도로 제정하여 2013년 말부터 적용하도록 하였다. 국제 항공 질서 확립 및 항공 안전 확보를 위하여 시카고협약 및 부속서는 체약국의 의무 및 ‘국제표준 및 권고방식(SARPs, Standards and Recommended Practices)’을 규정하고 있으며 각 체약국은 SARPs에 합당한 이행의무를 준수해야 한다. 이와 관련하여 각 체약국은 항공사의 안전운항체계를 확인하고 AOC를 승인하여 발행하며 지속적으로 관리감독 업무를 수행하고 있다. 이러한 AOC 승인 발행에 대한 ICAO 국제 표준은 체약국의 항공당국이 자국의 항공사를 대상으로 허가 및 교부하는 것으로 체약국을 운항하는 외국의 항공사에게까지 발급하도록 규정하고 있지 않으나 미국, 중국, 호주, 뉴질랜드, 몽골 등 일부 체약국은 자국 내 항공사에게 AOC 발행 뿐 아니라 외국의 항공사에게도 AOC(FAOC)를 인가하여 교부하고 있으며 이는 EASA 등으로 확대되고 있는 실정이다. AOC나 FAOC 이외에도 ICAO와 IATA는 항공당국 및 항공사 전반에 대한 항공안전평가가 있으며, 미국 및 유럽도 자국 및 회원국 등을 운항하는 외국 항공 당국 및 항공사에 대한 항공안전평가를 별도로 실시하고 그 평가 결과를 공표하면서 항공 안전 불합격으로 평가된 국가나 항공사에게는 운항 제한 등 불이익을 주고 있다.

이와 관련하여 본 논문에서는 AOC, FAOC 및 항공안전평가제도의 법적 근거 및 동향을 고찰하고 조종사비행기록부 탑재여부 등에 대한 국제 사례연구를 통하여 몇 가지 제언과 개선방안을 제시하였다. 본 논문이 현 제도의 미흡한 부분을 보완하고

불합리한 제한기준이 개선되는데 도움을 주고, 아울러 국제 표준 준수 및 항공안전 발전에 기여하길 기대한다.

항공법규 관련 합리적인 기준 수립 및 이행에 있어 가장 중요한 요소 중 하나는 시카고협약 및 SARPs에 대한 철저한 이해가 선행되어야 한다는 것이다. 법규 제정자, 연구기관, 전문가, 운영자 등 모든 관계자들의 긴밀한 협조 하에 기준 수립이 이루어질 때 항공법규 수립 및 이행에 대한 보다 실질적인 개선 및 질적 향상을 기대할 수 있을 것이다.

주제어 : 국제민간항공협약, 시카고협약, 국제표준 및 권고방식, 항공법규, 운항증명, 운영기준, 항공안전평가, 항공안전상시평가, 항공안전점검, 항공기 사고

Abstract

A Study on Air Operator Certification and Safety Oversight Audit Program in light of the Convention on International Civil Aviation

Lee, Koo-Hee* · Park, Won-Hwa**

Some contracting States of the Convention on International Civil Aviation (commonly known as the Chicago Convention) issue FAOC(Foreign AOC and/or Operations Specifications) and conduct various safety audits for the foreign operators. These FAOC and safety audits on the foreign operators are being expanded to other parts of the world. While this trend is the strengthening measure of aviation safety resulting in the reduction of aircraft accident, it is the source of concern from the legal as well as economic perspectives. FAOC of the USA doubly burdens the other contracting States to the Chicago Convention because it is the requirement other than that prescribed by the Chicago Convention of which provisions are faithfully observed by almost all the contracting States.

The Chicago Convention in its Article 33 stipulates that each contracting State recognize the validity of the certificates of airworthiness and licenses issued by other contracting States as long as they meet the minimum standards of the ICAO. Consequently, it is submitted that the unilateral action of the USA, China, Mongolia, Australia, and the Philippines issuing the FOAC to the aircraft of other States is against the Convention. It is worry some that this breach of international law is likely to be followed by the European Union which is believed to be in preparation for its own unilateral application.

The ICAO established by the Chicago Convention to be in charge of safe and

* Ph.D Candidate of Air Space Law, Korea Aerospace University, Goyang City, Korea.

** Professor of Air and Space Law, Korea Aerospace University, Goyang City, Korea.

orderly development of the international civil aviation has been in hard work to both upgrade and emphasize the safe operation of aircraft. As the result of these endeavors, it prepared a new Annex 19 to the Chicago Convention with the title of “Safety Management” and with the applicable date 14 November 2013. It is this Annex and other ICAO documents relevant to the safety that the contracting States to the Chicago Convention have to observe. Otherwise, it is the economical burden due to probable delay in issuing the FOAC and bureaucracies combined with many different paperworks and regulations depending on where the aircraft is flown. It is exactly to avoid this type of confusion and waste that the Chicago Convention aimed at when it was adopted in 1944.

The State of the operator shall establish a system for both the certification and the continued surveillance of the operator in accordance with ICAO SARPs to ensure that the required standards of operations are maintained. Certainly the operator shall meet and maintain the requirements established by the States in which it operate. The authority of a State stops where the authority of another State intervenes or where the former has yielded its power by an international agreement for the sake of international cooperation. Hence, it is not within the realm of the State to issue FAOC towards foreign operators for the reason that these foreign operators are flying in and out of the State. Furthermore, there are other safety audits such as ICAO USOAP, IATA IOSA, FAA IASA, and EU SAFA that assure the safe operation of the aircraft, but within the limit of their power and in compliance with the ICAO SARPs.

If the safety level of any operator is not satisfactory, the operator could be banned to operate in the contracting States with watchful eyes until the ICAO SARPs are met. This time-honoured practice has been applied without any serious problems. Besides, we have the new Annex 19 to strengthen and upgrade with easy reference for contracting States. We don't have no reason to introduce additional burden to the States by unilateral actions of some States. These actions have to be corrected.

On the other hand, when it comes to the carriage of the Personal or Pilot Log Book, the Korean regulation requiring it is in contrast with other relevant provisions

of USA, USOAP, IOSA, and SAFA. The Chicago Convention requires in its Articles 29 and 34 only the carriage of the Journey Log Book and some other certificates, but do not mention the Personal Log Book at all. Paragraph 5.1.1.1 of Annex 1 to the Chicago Convention even makes it clear that the carriage in the aircraft of the Personal Log Book is not required on international flights. The unique Korean regulation in this regards giving the unnecessary burden to the national flag air carriers has to be lifted at once.

Key Words : Convention on International Civil Aviation, Chicago Convention, SARPs, Standards and Recommended Practices, AOC, FAOC, Operations Specifications, Safety Management, Safety Audit, USOAP, USOAP CMA, IOSA, IASA, SAFA, Accident and Incident, Aviation Regulations