航空宇宙政策・法學會誌 第33卷 第2號
2018년 12월 30일 발행, pp. 61~114
http://dx.doi.org/10.31691/KASL33.2.3.

논문접수일 2018. 11. 25
논문심사일 2018. 12. 13
게재확정일 2018. 12. 26

우리나라 공역 법제의 개선방안*

김종대**

목 차

Ⅰ. 서 론
1. 들어가며
2. 우리나라 민・군 항공법 현황

Ⅱ. 우리나라 공역관련 법제 및 운영 현황
1. 공역 개요
2. 우리나라의 현행 공역 구분 및 내용

Ⅲ. 공역관련 법제 개선사항
1. 항공안전법상 개선사항
2. 군 관련 공역 법제 개선사항

Ⅳ. 마치며

---

* 본 논문은 대한민국 공군과 한국항공우주정책・법학회가 공동주최한 “2018년 항공우주법 세미나” 발표 논문을 토대로 작성한 것임. 이 논문은 저자의 개인적 의견이며, 저자가 소속된 대한민국 공군과는 무관한 것입니다.

** 공군군사법원장, 군법무관(공군 대령), E-Mail : damielkim@naver.com

Ⅰ. 서 론

1. 들어가며

우리나라의 공역 법제를 전반적으로 조망하는 논문을 쓰게 된 계기는 다음과 같다.

첫째, 최근 들어 군 내외 항공실무에서 공역에 대한 관심이 높다.

지속적으로 늘어나는 군 내외 항공교통량과 함께 최근에는 4차산업혁명[1]의 중요한 파급분야의 하나인 무인항공기의 확산으로, 공역 문제는 일부 항공실무자들의 문제가 아니라 국민들이 실생활에서 느끼는 문제로까지 발전하고 있다.

군내부적으로도 공군이 곧 전력화시킬 예정인 다양한 차세대 첨단 항공무기체계들(초고속 스텔스기, 공중급유기, 중/고고도 무인정찰기 등)은 물론, 각 군이 다양한 형태로 활용의 확대를 추진하고 있는 군사용 무인항공기, 각종 미사일과 포 등 거의 모든 무기체계 운용이 공역 문제와 얽히고 있다.

둘째, 그럼에도 우리나라의 공역 법과 제도에 대해 근본에서부터 정리하여 전체적으로 조망한 자료는 찾지 못하였다.

예컨대, 군 내외 무인항공기의 확산으로 인해 무인항공기의 운용을 위한 공역 문제를 논의한다면, 우선은 우리나라 전체의 공역 체계에서 무인항공기가 어떻게 운용될 수 있고, 앞으로 어떻게 체계를 개선해야 하는지 등을 검토해야 한다.

후술하는 바와 같이, 우리나라에는 군 내외 공역 설정과 운영 등에 관한 다양한 법규와 지침 등이 있으나, 이것들이 어떻게 연계되어 있고 어떤 의미와 효과를 갖는지, 개선할 점은 없는지 등을 논하는 본격적인 항공법학적 자료는 찾기 어려웠고, 오히려 법규의 부족함에도 불구하고 이를 실무 협조나 기술적 능력으로 해결하여 운영하는 모습이 보인다. 심하게 얘기하면, “법 따로, 실무 따로”의 공역관리 현실이 아닐까 한다.

그러나 특정 제도 분야에서 법적·논리적 뿌리나 토대가 부족하다면, 문제의 해결은 항상 단편적이고 임시방편에 불과할 것이고, 제도 운영도 ‘모래위의 집

1) 인공지능(AI), 사물인터넷(IoT), 빅데이터 등 첨단 정보통신기술이 경제·사회전반에 융합되어 혁신적인 변화가 나타나는 차세대 산업혁명

짓기’ 처럼 위태로울 것이기에, 우리나라의 공역 법과 제도에 대해 근본에서부터 정리해 보고자 한다.

위와 같은 욕심에도 불구하고, 다음과 같은 점에서 (특히 항공분야 전문 종사자들이 보기에) 본 논문은 많이 부족할 것이다.

먼저, 항공실무 경험이 없는 상태에서 법규와 자료에 의존하여 작성하였다. 한 번도 조종이나 관제나 공역정책이나 공역통제의 실무를 해보지 않은 사람이 아무리 법규와 자료를 정리한들 한계가 있을 것이 분명하다. 이러한 점을 보완하고자 작성과 교정 과정에서 여러분들[2]의 도움을 받았으나, 결국 정리하고 발표함에 있어서는 비전문가적인 허술함이 있을 것이다.

위와 같은 부족함에도, 본 논문은 다음과 같은 쓰임이 있을 것이다.

첫째, 본 논문은 공역 운영에 대한 구체적인 개선 모습을 제시하지 않으나, 공역이나 항행 전문가들이 이러한 개선 모습을 연구하고 제시하는데 법적인 도움이 될 것이다.

즉, 기존에도 공역 관련 기술적・정책적 제언들은 있었으나, 본 논문은 정책적 검토가 아니라, 그 이전의 법적・논리적 관점에서의 검토와 논의이다.

둘째, 군법무관이나 법률가들에게는 우리나라의 공역 제도와 실무를 조금이라도 이해하는데 도움이 될 것이다.

법제검토나 작전법 지원시 공역에 대한 얘기가 나오면, 잘 모르는 분야이므로 먼저 겁부터 먹고 소극적인 자세가 되어, 결국 원활한 법무지원이 되지 못하는 경우가 많을 것인데, 이 논문이 공역 이해의 계기가 되기 바란다.

한편, 논문의 작성 방법과 범위에 있어서, 전시 공역관리(통제) 문제는 통합방위법, 계엄법, 연합사령관에 의한 전시작전통제 문제 등과 얽혀 완전히 별개의 법과 작전 실무 영역이므로, 민군 공역법제의 기초를 논하는 본 논문에서는 평시 위주의 검토를 하였다.

다음으로, 본 논문은 항공안전법과 그 하위법규를 중심으로 한 민간항공기 운용과 관련된 공역법제를 다루면서, 필요한 부분에 軍의 공역 법제와 실무를 기술하는 형태로 하였다.

본래 군용기 운용에 있어서는 항공안전법 등 민간 항공법규가 적용되지 않으

2) 특히, 공군본부 항공정책관리과 권익현 대령, 최민호 중령의 도움이 컸음을 밝혀둔다.

므로, 군은 민간항공정책과는 다른 별개의 정책적 고민을 하면 되지만, 공역 분야에서 만큼은 민과 군이 함께 정책을 수립해 나갈 수밖에 없는 구조이고, 군사적 공역통제도 결국은 국가 전체의 공역 차원에서 이해가 선행되어야 하기 때문이다.

2. 우리나라 민・군 항공법 현황

공역 법제를 명확히 이해하기 위해서, 우리나라 민・군 항공법제에 대한 기본적인 이해가 선행되어야 하므로, 여기서 간략히 살펴본다.

(1) 민간 항공법 현황

항공법 분야도 일반적인 법의 분류와 마찬가지로 국제항공법(국제적으로 통용되는 것)과 국내항공법(국내에서 적용되는 것), 항공공법(항공활동에 대한 국가의 규제나 규율을 다루는 것)과 항공사법(항공활동에 참여하는 자들의 민사적 문제를 다루는 것)으로 대별할 수 있는데, 대표적인 법규로는 다음과 같은 것이 있다.

	국제항공법	국내항공법
항공공법	국제민간항공협약[3]	항공안전법, 항공보안법
항공사법	1999년 몬트리올 협약	상법(항공운송편)

- 공역분야는 항공공법 분야이며, ICAO협약과 항공안전법이 대표적인 검토 대상이다.

현재 우리나라 항공관련 대표적인 법률은「항공안전법」,「항공사업법」,「공항시설법」,「항공보안법」 등이 있다.

(2) 군 항공법 현황

위 항공안전법, 항공사업법, 공항시설법, 항공보안법 등 모든 민간 항공법은 군용항공기 등의 운용에는 적용되지 않는다. 즉, 군 항공법은 민간 항공법과는

3) Convention on International Civil Aviation. 해당부분에 특별한 언급이 없으면, 이하 본 논문에서는 “ICAO협약”이라 약칭한다.

완전히 별개의 영역이다.

군 항공기나 기지 운영에 대해서는 군사관련 법률(「군수품관리법」, 「군사기지 및 군사시설 보호법」 등)로 일반적으로 규율되고, 특별히 항공분야에 대해서만 규율하고 있는 법률로는 군 항공교통관제사 자격증명, 방공식별구역 등에 대해 명시하고 있는 「군용항공기 운용 등에 관한 법률」[4]이 있다.

「군용항공기 운용 등에 관한 법률」을 항공(안전)법의 특별법이라고 표현한 자료들이 있는데, 이는 부적절한 표현이라 생각된다. 왜냐하면, 군용기는 처음부터 「항공안전법」의 적용대상이 아니기 때문이다. 즉, 「항공안전법」과 「군용항공기 운용 등에 관한 법률」은 항공분야의 일반법과 특별법 관계가 아니라, 처음부터 별개의 법률인 것이다.

Ⅱ. 우리나라 공역관련 법제 및 운영 현황

1. 공역 개요

(1) 공역의 개념

"공역(空域. airspace)"은 사전적으로 '공중의 영역'이라는 뜻이다.

좀 더 고상하게 표현한다면 '육상 또는 해면을 포함하는 지구 표면상의 구역과 고도로 정해진 공중영역'을 말한다.[5]

한편, 공역을 다음과 같이 미묘하게 달리 설명하는 문헌도 많다.

즉, 공역을 '항공기, 초경량 비행장치 등의 안전한 활동을 보장하기 위하여 지표면 또는 해수면으로부터 일정높이의 특정범위로 정해진 공간',[6] 또는 '항공기 활동을 위한 공간으로서 공역의 특성에 따라 항행안전을 위한 적합한 통제와 항행지원이 이루어지도록 설정된 공간으로서 항공교통업무를 지원하기 위한 책임공역'[7] 등으로 한정하여 개념 정의하는 것이다.

---

4) 이하 본 논문에서는 "군용기운용법"이라 약칭한다.
5) 합동참모본부 합동교범 3-19(합동공역통제) 1-3면.
6) 국토교통부 고시 2017-819(공역관리규정) 제5조 제1호.

이러한 한정된 개념 정의를 통해 공역은 ① 비행에 적합한 통제를 통한 안전조치가 이루어진 장소라는 의미에서, 자유롭게 개방되어 있는 장소인 '공간'과 구분되며 ② 우주활동의 공간인 '우주'와도 구분되며 ③ '영공'과도 구분된다고 한다.

생각건대, 일반적으로 "공역"이라는 용어를 사용할 때 민간항공교통 측면의 시각으로 한정하여 개념 정의하는 것은 부적절하다고 생각된다. 국토교통부 조종사 표준교재『항공법규』, 2016. 12. 1-103면도 이와 같이 한정된 개념 정의를 '항공교통업무지원과 결부된 공역의 개념'이라고 하여, 본래 의미의 공역의 개념(모든 국가의 영공을 포함하여 모든 바다와 육지의 상공을 의미하는 것)과는 다르다고 설명하고 있다.

즉, 일반적으로 학문적 논의를 시작할 때 "공역"이라는 용어는, 사전적 의미에 충실하면서도 고상한 '육상 또는 해면을 포함하는 지구 표면상의 구역과 고도로 정해진 공중영역'[8] 또는 '일정한 범위로 한정되는 하늘의 공간으로, 모든 비행의 활동 무대가 되는 공간'[9] 등으로 개념 정의됨이 적절하다.

다만,「항공안전법」조문의 구체적 해석에 있어서는, "공역"이라는 표현을 다의(多義)적으로 보아 그 문맥에 따른 적절한 뉘앙스로 이해할 필요가 있다.[10]

한편, 각종 공역의 상부한계를 무한대(UNL)로 설정하는 경우가 많지만, 이것이 우주공간까지 의미하는 것으로는 해석되지 않는다. 공역의 상부한계를 어디까지 인정할 것인가(어디서부터 우주로 인정할 것인가)에 대하여는 정설이 없지만, 일반적인 공역의 개념에서 우주공간은 제외됨은 분명하다. 즉, 공역에 대한 논의는 현재까지는 '항공법'의 영역이지 '우주법'의 영역은 아닌 것이다.

---

7) 양한모, "국내 공역 현황과 제도개선 방안"『항공우주법학회지』제14권 제2호, 2001. 12. 209면.

8) 위 합동교범.

9) 국토해양부 '신 공역체계 마스터플랜 수립용역 최종보고서', 2009. 7. 1-7면.

10) 예컨대, '국토교통부장관은 공역을 체계적이고 효율적으로 관리하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 비행정보구역을 다음 각 호의 공역으로 구분하여 지정・공고할 수 있다(항공안전법 제78조 제1항)'고 할 때, 앞의 '공역'은 '(인천)비행정보구역'과 동의어에 가깝고, 뒤의 '공역'은 사전적 의미에 충실한 본래의 의미 또는 항공교통업무와 결부된 공역 개념의 어느 하나에 가깝다.
또한, '공역의 설정 및 관리에 필요한 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 공역위원회를 둔다(항공안전법 제80조)'라고 할 때의 '공역'은 '(인천)비행정보구역'과 동의어에 가깝다.

(2) 공역의 기본 종류

공역은 그 목적(주권보호 및 국가방위, 항행안전 등)[11]과 차원(국제법적/국내법적, 민간/군, 공법적/사법적 등) 등 다양한 형태로 구분할 수 있는데, 우리나라와 관련된 국제법적(국가적) 차원의 대표적인 공역의 종류는 다음과 같다.[12]

(가) 영공(領空. territorial airspace 또는 sovereign airspace)

한 국가는 자국의 영토[13]와 영해의 상공에 대해서 완전하고도 배타적인 지배권을 가진다는 것이 여러 국제법규의 확립된 입장이다. 이러한 영역(공역)을 영공이라 한다.

우리나라의 영공은 '한반도와 그 부속도서' 및 '기선으로부터 12해리'[14]의 상공이다.

(나) 방공식별구역(防空識別區域. Air Defence Identification Zone: ADIZ)

국가의 영공은 영토와 영해의 상부공간에까지 미치나, 영해 밖의 접속수역(接續水域. contiguous zone)이나 배타적 경제수역(排他的 經濟水域. Exclusive Economic Zone: EEZ) 등의 보충수역의 상부공간에까지는 미치지 아니한다.

그럼에도 불구하고 오늘날 많은 국가들(미국, 중국, 일본, 한국, 인도, 오만, 미얀마, 스웨덴, 베트남, 대만, 타이, 필리핀, 이탈리아, 아이슬란드 등)은 보충수역의 상공에 대해 방공식별구역이란 이름의 일종의 접속영공을 설정하고 이곳에

---

11) 아래의 공역 중 영공과 방공식별구역은 '주권보호 및 국가방위'를 위한 공역으로, 비행정보구역은 '항행안전'을 위한 공역으로 볼 수 있다.

12) 합동참모본부 합동교범 3-19(합동공역통제) 1-7면 등에서는 '국가공역은 대한민국의 안전보장과 국가이익을 위해 설정된 공역으로, 영공, 한국방공식별구역, 인천비행정보구역 등이 있다.'고 하여, '국가공역'이라는 명칭을 추가로 사용하고 있는데, 이 세 가지 공역을 묶은 별도의 개념을 설정할 필요가 있는지는 의문이다(더욱이 인천비행정보구역은 본래 대한민국의 안전보장과 국가이익을 위해 설정된 것도 아니다).

13) 육지영토, 내수, 군도수역을 포함하는 개념임.

14) 대한민국의 영해는 기선으로부터 측정하여 그 외측 12해리의 선까지에 이르는 수역으로 한다(영해 및 접속수역법 제1조 본문). 이는, "영해의 폭은 기선으로부터 12마일을 넘지 못한다"고 규정한 UN해양법협약 제3조에 따른 것이다.
다만, 대통령령이 정하는 바에 따라 일정수역에 있어서는 12해리이내에서 영해의 범위를 따로 정할 수 있다(영해 및 접속수역법 제1조 단서). 이에 따라, 국제항행에 이용되는 대한해협을 구성하는 수역에 있어서의 영해는 동법 시행령 별표2에 게기하는 선을 연결하는 선의 육지 측에 있는 수역으로 한다(동법 시행령 제3조).

진입하는 모든 항공기에 대해 사전 보고할 것 등을 요구하고 있다.

빠른 속도와 고도의 항공기에 의한 자국 안보 위협에 대처하기 위해서는 영공에 인접한 공해상공에서부터 해당 항공기를 식별하고 대처할 필요가 있기 때문이다.

이러한 방공식별구역의 설정에 대하여는 국제법적으로 위법이라는 견해도 있으나, 다양한 이유로 사실상 많은 국가에서 운영되고 있으며, 국제관습법상 인정되는 정도에 이르렀다는 견해도 있다.[15]

우리나라의 방공식별구역(韓國防空識別區域. Korean Air Defence Identification Zone: KADIZ)은 태평양 방공체제의 일환으로 미 태평양 공군이 1951년에 설정한 이래, 미군 또는 한국군 규정 등에 근거하여 운영되어 오다가, 2008년부터는 군용기운용법에 근거하여 운영되어 오고 있다.

동법 제9조와 동법시행령 제2조는 국방부장관이 국제조약, 국제관습을 비롯한 국제법규, 군 항공작전 수행의 특수성, 비행정보구역의 범위를 우선적으로 고려하여 관계 행정기관의 장과 협의하여 방공식별구역을 설정하거나 변경하고, 그 설정・변경 사항을 고시하도록 하고 있다.[16]

위 법률에 따라 두 차례 고시[17]가 있었으며, AIP[18] ENR 5.2-5 에도 명시되어 있다.

국방부장관은 방공식별구역을 비행하는 모든 항공기에 대하여 비행계획과 일치하는지를 확인하여 식별하여야 한다(군용기운용법 제9조의2 제5항). 국방부장관의 항공기 식별 권한은 합동참모의장에게 위임되어 있고(동법 제14조 제1항, 동법 시행령 제5조 제1항 제4호), 방공식별구역 내의 모든 항공기는 공군의 중앙방공통제소 (Master Control and Reporting Center: MCRC)에서 적・아식별 하게 된다.[19]

---

15) 이에 관한 학설의 자세한 내용은 “군용항공기 운용의 작전법적 검토, 정철, 공군법률논집8-2 공군본부 2004” 참조.

16) 국방부장관은 방공식별구역의 설정・변경 권한을 합동참모의장에게 위임한다(동법 제14조 제1항, 동법 시행령 제5조 제1항 제1호).

17) • 국방부고시 제2008-27호(2008. 7. 31. 고시)
• 국방부고시 제2013-449호(2013. 12. 12. 고시, 2013. 12. 15. 14:00 시행)

18) 항공정보간행물(Aeronautical Information Publication). 본 논문에서는 “AIP”로 약칭한다.

19) 다만, 군 내부적으로는 효율적 식별업무를 위한 별도의 구역을 설정하여 운영하는데 이에 대해서는 후술한다.

(다) 비행정보구역(飛行情報區域. Flight Information Region: FIR)

(민간)항공기의 안전하고 효율적인 비행에 유용한 조언 및 정보를 제공하고, 수색 및 구조를 필요로 하는 항공기에 관한 사항을 관계부서에 통보하고 필요에 따라 그 관계부서를 돕는 업무를 제공하는 일정범위의 공역이다{ICAO협약 부속서 11 “항공교통업무(Air Traffic Services)” 제1장(정의) 참조}.[20]

이러한 업무를 누가(어느 기관이) 어느 범위로 나누어 맡을 것인가에 대하여, ICAO협약 부속서 11 “항공교통업무(Air Traffic Services)” 2.1(당국의 설정)은 ‘자국 영공에 있어서는 해당국이 업무 책임기관을 지정하고, 공해상이나 주권이 불분명한 공역에 있어서는 지역항공항행협정(regional air navigation agreement)에 따르도록’ 하고 있다.

여기서 “지역항공항행협정”이란 통상적으로 지역항공항행회의의 권고에 따라 국제민간항공기구 이사회가 승인한 협정을 말한다(동 부속서 2.1.2 주1. 참조). ICAO는 전 세계에 7개 권역별 지역사무소[21]를 설치하고 있는데, 이러한 권역별 회의가 지역항공항행회의라 할 수 있다.

비행정보구역의 명칭은 국명(國名)을 사용하지 않고 당해 비행정보구역에 관할권을 가지고 있는 기관의 이름에 따라 부여된다.[22]

ICAO협약 체약국은 자국의 관할로 위임 받은 비행정보구역 안에서 운항하는 모든 항공기에 적용할 자국의 규정을 수립하여야 하며, 이는 ICAO협약에 의거하여야 한다. 비행정보구역은 ICAO에서 채택한 국제표준 및 권고방식에 따라 항공기의 안전과 효율적 운항 제고 목적에 부합하는 항공교통업무의 수행과 그에 수반되는 공역관리 기능을 자치적 권한으로 행사할 수 있도록 책임과 의무를 부여받은 공역인 것으로 이해하여야 한다.[23]

그러나 오늘날은 비행정보구역이 인접 국가 간에 항공 행정권한의 시행한계

---

20) 항공안전법 제2조 제11호는 “비행정보구역”을 ‘항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치의 안전하고 효율적인 비행과 수색 또는 구조에 필요한 정보를 제공하기 위한 공역(空域)으로서「국제민간항공협약」및 같은 협약 부속서에 따라 국토교통부장관이 그 명칭, 수직 및 수평 범위를 지정·공고한 공역’이라고 정의하고 있다.

21) 우리나라가 속해있는 아시아태평양(Asia and Pacific: APAC) 지역 사무소는 태국 방콕에 있으며, 분사무소가 2013. 7월 중국 베이징에 설치되었다.

22) ICAO협약 부속서 11 “항공교통업무(Air Traffic Services)” 2.10.3 참조.

23) 김휘양,『국가공역의 통합관리 및 효율적 운영에 관한 연구』, 한국항공대 석사학위논문, 2011. 8. 10~11면

로 활용되고 있으며, 항로시설, 제한공역(비행금지구역) 설정, 항공보안시설 설치, 관제절차의 준수 여부 확인 등에서 해당 국가에서 지대한 영향을 행사하는 공역으로, 이에 대한 반대급부로서의 권한 행사가 자칫 영공의 주권행사로 간주되는 추세이다.[24] 또한, 비행정보구역의 확보가 혹 장래 특정한 관할권을 부여받지 않을까 하는 막연한 정치적 고려가 작용하는 한편 자국군의 비행연습시 타국의 통제를 받지 않아도 되며 경제적 수입도 얻을 수 있어 국가들은 비행정보구역을 확보하려 하고 있다.[25]

한국의 FIR는 인천에 위치한 국토교통부(항공교통본부) 소속의 인천항공교통관제소[26](인천 Air Control Center: 인천ACC)에서 비행정보업무를 제공하므로 '인천 FIR'라 한다.

현재 인천 비행정보구역의 범위는 AIP ENR 2.1 - 1 참조.
수직범위는 지표면(또는 해면) ~ 무한대[27] 이다.

「항공안전법」은 위 (인천)비행정보구역을 다양한 국내법적 목적에 의해 세분하고 있는데, 이에 대한 상세한 내용과 논의는 후술하고 여기서는 일단 인천 비행정보구역의 세분에 대한 일반적인 절차만 살펴보면 다음과 같다.

- 국토교통부장관은 비행정보구역을 관제공역, 비관제공역, 통제공역, 주의공역으로 구분하여 (필요시 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 세분하여) 지정・공고할 수 있으며, 설정기준 및 지정절차 등 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다(항공안전법 제78조).
- 이에 관한 국토교통부령인「항공안전법 시행규칙」제221조는 법률에서의 4개 공역 구분을 별표 23으로 세분하고(제1항), 설정기준을 제시한 후(제2항), 세부적인 설정기준과 지정절차 등 필요한 세부 사항은 국토교통부장관

24) 양한모, "국내 공역 현황과 제도개선 방안"『항공우주법학회지』제14권 제2호, 2001. 12. 213면
25) 박원화・정영진・이구희『항공우주법개론』, 한국학술정보, 2016. 3. 143~144면
김영권,『효율적인 공역관리 방안에 관한 연구』, 인하대 석사학위논문, 1997. 7. 20면
26) 과거 '항공교통센터'에서 명칭이 변경되었다.
27) UNLimited. 공역관리 규정 제22조 제4항은 '대기권 상부한계까지'라고 적시하고 있다.

이 정하여 고시한다(제4항)고 하여 고시에 재위임하고 있다. 이러한 재위임에 따른 고시가 「공역관리규정」이라는 명칭의 국토교통부 고시이다.[28]

- 「공역관리규정」에 따른 절차를 간략히 보면 다음과 같다.
  - 공역의 제안: 공역을 신설・변경・폐지 하고자 하는 자는 제안서를 항공교통본부장에게 제출(동규정 제12조)
  - 제안서 상정: 항공교통본부장은 공역실무위원회에 제안서 상정(동규정 제13조 제1항)
  - 제안서 심의: 공역실무위원회(Korea Airspace Working Commitee: KAWC)와 공역위원회(Korea Airspace Commitee: KAC)의 심의(동규정 제13조 제2항)
  - 공역의 공고: AIP 또는 NOTAM[29]에 공고(항공안전법 시행규칙 제221조 제3항, 공역관리규정 제15조)

(라) 한국작전전구(Korea Theater of Operations: KTO)

한반도 전시에는 연합사령관이 한반도에 인접한 공해 및 공역 그리고 남북한의 영해, 영공 및 영토를 포함한 유엔사/연합사의 전시 작전구역을 선포한다. 이 경계선은 유엔사/연합사의 예하구성군사와 한국작전전구 외부에서 작전하는 부대 간의 구별을 위한 협조선 으로서, 유엔군/연합군사령관이 전시교전규칙을 적용하기 위한 협조선이며, 미 증원부대에 대한 작전통제가 전환되는 지점이기도 하다.

(3) 공역 관리 및 통제의 개념

(가) '공역 관리'와 '공역 통제'라는 용어의 사용

각종 법령과 실무에서는 '공역 관리'라는 용어를 일상적으로 사용하고 있다. 그리고 일부 법규나 문헌은 '공역관리'를 다음과 같이 용어정의까지 하고 있다.

---

28) 공역의 설정기준이나 절차가 '고시'로 정할 사안인지는 의문이다.
29) 항공고시보(NOtice To AirMen). 본 논문에서는 "NOTAM"이라 약칭한다.

공역관리규정 제5조(정의) 제2호.
“공역관리”란 항공기 등의 안전하고 신속한 항행과 국가안전보장을 위하여 국가공역을 체계적이고 효율적으로 관리・운영하는 제반업무를 말한다.

국토해양부 ‘신 공역체계 마스터플랜 수립용역 최종보고서’, 2009. 7. 1-7면.
“공역관리(Airspace Management)”라 함은 일정 범위로 정해지는 공역의 사용을 조정하거나 필요에 따라 통합 운용하거나 규제하는 총체적인 활동을 말한다. 이 공역관리의 목적은 공간을 이용하는 모든 비행물체의 운영 방법과 통제절차를 표준화 하고, 적절한 규제로 불필요한 간섭을 배제함으로써 항행의 안전과 신속한 공중 이동을 보장하고 공역의 이용 효율을 제고하려는 것이다.

합동참모본부 합동교범 3-19(합동공역통제) 1-3면.
공역관리(Airspace Management)란 ‘항공기 등의 안전하고 신속한 항행과 국가안전보장을 위하여 국가공역을 체계적이고 효율적으로 활용하는 제반 활동’으로서, 영공 방위, 공역사용 규칙이나 기준의 제정, 항공기 운항 관리, 비행정보 관리, 항행시설의 설치, 조난 항공기 탐색구조 활동 등을 포함한다.

한편, 군에서는 ‘공역통제’라는 용어를 다음과 같이 정의하고, 군 작전 실무에서는 ‘공역관리’보다 ‘공역통제’라는 용어를 더 일상적으로 사용하고 있다.

합동참모본부 합동교범 3-19(합동공역통제) 1-4면.
공역통제(Airspace Control)란 ‘한국작전전구(KTO) 내에서 우군 항공기의 안전을 보장하면서 화력을 지속적으로 운용하기 위하여 공역 사용을 협조, 통합, 조정 및 규제하는 것’으로, 이러한 공역통제는 제한된 공역에서 작전활동의 융통성을 보장하기 위해 실시한다. 공역은 공간적 범위로서 구역의 한계가 실제로 명확히 식별되기 곤란하고, 공역 내 다양한 항공활동의 특성상 공역 사용자 간 적절한 분리 수단과 절차에 의한 통제 등 복합적인 관리 활동을 필요로 한다. 이를 위한 구체적이고 실질적인 개념이 공역통제이다.

(나) 공역 관리 및 통제에 대한 개념 정의

공역관리는 '설정된 공역의 관리'라는 한정적인 뉘앙스로도 쓰이지만, '공역의 설정과 조정 등을 포함한 전반적인 공역 운영 활동'을 의미하는 뉘앙스로도 많이 쓰이고 있다. 생각건대, '공역관리'는 용어정의가 필요치 않은 개념이다. '공역관리'에서의 '관리'는 다양하게 쓰이는 일반적인 사전적 의미의 '관리'와 별반 다르지 않고, 그러한 범용성이 문제될 것도 없기 때문이다.[30]

한편, 군에서는 '공역통제'라는 용어를 추가적으로 사용하면서 '공역관리'와 별개의 개념정의를 하고 있는데, 이는 위와 같은 '공역관리' 개념의 범용성에 비추어 볼 때,[31] '공역통제'와 '공역관리'가 개념상 명확히 구별되기 때문이라기보다는, 군사교범·교리와 실제 군사작전의 일환으로 사용되는 군사용어로서의 어감으로서는 '공역통제'가 더 어울리고, 다양한 연합·합동 군사작전시 공역 사용을 협조, 통합, 조정 및 규제한다는 의미로서는 '공역통제'가 더 와 닿기 때문이라 생각된다.

본 논문에서는 일반적인 항공법규상 공역 문제를 논할 때에는 '공역관리'로, 군사작전시 공역 문제를 논할 때에는 '공역통제'로 통일하여 사용한다.

(4) 민군 공역관리(통제) 권한에 대한 기본적 이해

(가) 공역관리에 대한 국토교통부장관과 국방부장관의 권한

우리나라의 공역관리 권한에 대한 기존의 많은 논문들이나 자료에서 다음과 같은 설명들이 있다.

"인천비행정보구역 내의 모든 공역에 대한 관리권은 국토부장관에게 있고,"[32] 국방부장관의 권한은 국방부장관이 관할하도록 국토부에서 정해준 공역에 대해 국토부장관으로부터 위탁받은 권한을 행사하는 것이라는 취지의 설명이다.

이것은 일정부분 맞는 말이지만, 불완전한 표현으로 생각된다. 항공안전법은 민간 항공기에 대해서만 적용되는 법률이기 때문이다. 예컨대, 후술할 통제구역

30) '공역관리'의 개념 정의 자체가 '공역관리'라는 용어의 범용성을 해치는 원인이 될 수도 있겠다.

31) '공역관리'의 개념에는 공역을 사용하거나 그 안에서 행위를 하는 사람에 대한 통제 개념도 포함되는 것이다.

32) 「신 공역체계 마스터플랜 수립용역 최종보고서」p.50

(비행제한구역)의 하나인 수도권비행제한구역에서 관할기관으로 지정된 수도방위사령관이 ① 민간항공기 비행을 특별히 허락해 주는 것은 항공안전법 제79조 제2항에 따른 국토교통부장관의 권한을「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」[33]에 따라 위탁받아[34] 행사하는 것이지만 ② 군용항공기 비행을 어떻게 할지는 항공안전법이나 그에 따른 공역구분과 아무런 상관이 없이 군 자체적으로 군사적 목적에 부합하는 규정이나 지침을 정하여 시행하는 것이다. 또한, 항공안전법에 따른 공역구분이 아닌 군 자체적인 공역구분도 가능하며 실제로 활용된다.[35] 다만, 이러한 군사적 필요에 의한 공역 활용이 민간항공기의 항행 안전 등에 영향을 미치게 된다면 이는 항공안전법에 따른 통제구역 등으로 설정되어 대외적으로 공지되어야 하는 것이다. 즉, AIP이나 NOTAM에 통제구역으로 설정된 공역이 민간항공기의 입장에서는 통제구역이지만, 군항공기의 입장에서는 작전과 훈련구역인 것이다.

또한, 한국방공식별구역을 설정하고 민간 항공기에 대해서도 국방부장관이 방공식별구역에서 운항하는 모든 항공기의 비행계획서를 제출하도록 하는 것은 군용기운용법 제9조의2 제1항에 따른 국방부장관의 고유권한이다.

결국 압축하여 표현하면, 똑같은 공간을, 민간항행과 인천FIR 관점에서는 국토교통부장관이, 국가방위와 KADIZ 관점에서는 국방부장관이 관리한다고 이해하면 되겠다.

공역통제에 관한 교리・교범에 항상 제일 먼저 명시되어 있는 "평시 국가공역 관리에 대한 전반적인 권한과 책임은 국토교통부장관에게 있으며, 국가안보 목적의 군사작전 수행을 위한 공역관리 권한과 책임은 국방부장관에게 있다."라는 표현은 이러한 관점에서 이해되어야 한다.

그러나 기존의 논문들은 이러한 점을 간과하고 항공안전법의 관점에서만 논하여 왔던 측면이 있어, 본 논문은 위와 같은 올바른 이해의 관점을 보여주기 위해 노력하였다. 그러나 군 내부 자료를 상세히 소개하는 것은 제한되므로, 민간 항공안전법의 내용을 위주로 설명하면서 해당부분별로 군과 관련된 내용을 소개하며 가미시키는 형태로 기술하였다.

---

33) 이하 본 논문에서는 "위임위탁규정"이라 약칭한다.

34) 엄밀히는, 국통부장관으로부터 위탁받은 국방부장관으로부터 재위임 받은 것이다. 상세내용은 해당부분에서 서술함.

35) 심지어 관련내용이 군사기밀로 분류된 공역도 있다.

(나) 공역통제권한의 성격

군사목적으로 군 자체적으로 공역을 획정하고 그 공역 사용을 협조, 통합, 조정 및 규제하는 '공역통제'는 그 자체가 '군사작전'의 하나이다. 이러한 군사작전의 일환으로서 공역통제권한은 작전통제권에 포함되는 것이라 생각된다. 공역통제권한은 구체적으로는 공역통제지침이나 계획(Airspace Control Plan: ACP),[36] 공역통제명령(Airspace Control Order: ACO)[37]의 하달 등을 통해 행사된다.

따라서 이러한 공역통제권한은 국가통수기구로부터 위임받은 다른 작전통제권한들처럼 당연히 합참의장이나 연합사령관의 권한에 포함되어 있는 것으로 이해된다.

(5) 항공교통업무, 항공정보업무, 비행계획제출업무

여기에서 항공교통업무와 항공정보업무 및 비행계획제출업무에 대해 정리하고 갈 필요가 있다. 왜냐하면, 이 개념이 공역의 구분 및 관리와 밀접한 연관이 있기 때문이다.

(가) 항공교통업무(Air Traffic Service: ATS)

항공안전법 제83조 제4항은 '항공안전법 제83조 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 국토교통부장관 또는 항공교통업무증명을 받은 자가 하는 업무'를 "항공교통업무"라 하고 있다. 즉, 이하의 항공교통관제업무, 비행정보업무, 경보업무를 통칭하는 표현이다.

항공교통업무는 다음과 같이 세분된다.

① 항공교통관제(Air Traffic Control: ATC[38]) 업무[39]

관제(管制. ConTroL: CTL)란 사전적으로는 "관리하여 통제"한다는 뜻이다.

---

36) 공역통제관련 특정 계획 및 지침, 공역통제 조직/임무 지정, 공역통제절차, 공역통제수단 목록 등을 포함한다.

37) 요청된 공역통제수단에 대한 승인된 세부사항을 공역사용자에게 제공하는 공역통제계획의 실행 명령서로서, 항공임무명령서(Air Tasking Order: ATO)에 포함되거나 분리하여 발간·배포된다.

38) 단순히 Air Control 이라고도 한다.

39) 항공안전법 제83조 제1항

항공교통관제는 ⅰ) 항공기 간의 충돌 방지 ⅱ) 기동지역 안에서 항공기와 장애물 간의 충돌 방지 ⅲ) 항공교통흐름의 질서유지 및 촉진 을 목적으로 하는 업무이다(항공안전법 시행규칙 제228조 제1항 제1호부터 제3호, 제2항 제1호).

항공교통관제업무는 또다시 접근관제(Approach Control)업무[40], 비행장관제(Aerodrome Control)업무[41], 지역관제(Area Control)업무[42]로 구분한다(제228조 제2항 제1호).

② 비행정보(Flight Information) 업무[43]

비행정보 업무는 항공기의 안전하고 효율적인 운항을 위하여 필요한 조언 및 정보를 제공하는 업무이다(동법 시행규칙 제228조 제1항 제4호, 제2항 제2호).

③ 경보(Alerting) 업무[44]

경보 업무는 수색・구조를 필요로 하는 항공기에 대한 정보를 조종사 또는 관계기관 등에 제공 및 협조하는 업무이다(동법 시행규칙 제228조 제1항 제5호, 제2항 제3호).

---

40) 관제공역 안에서 이륙(이륙 후 항공로 관제 전)이나 착륙(항공로 관제 후 착륙 전)으로 연결되는 관제비행을 하는 항공기에 제공하는 항공교통관제업무.
접근관제업무를 제공하기 위해 설치된 시설이 접근관제소{APProach control unit: APP. 우리 군 실무에서는 RAPCON[Radar APpraoch CONtrol (Office/Facility)]이라는 용어를 많이 사용하며, 유럽이나 미국에서는 TRACON[Terminal Radar Approach CONtrol (Office/Facility)]이라는 용어를 사용한다}이다. 우리나라의 경우 총 14개(서울, 오산, 중원, 제주, 강릉, 김해, 군산, 광주, 사천, 포항, 대구, 예천, 해미, 원주)의 접근관제소가 있다.

41) 비행장 안의 기동지역 및 비행장 주위에서 비행하는 항공기에 제공하는 항공교통관제업무로서 접근관제업무 외의 항공교통관제업무(이동지역 내의 계류장에서 항공기에 대한 지상유도를 담당하는 계류장관제업무를 포함한다).
비행장관제업무를 제공하기 위하여 설치된 시설이 각 비행장의 관제탑(Aerodrome control tower: TWR)이다. 우리나라의 경우 비행장관제업무를 제공하는 관제탑은 총 30개(인천, 김포, 울산, 제주, 여수, 오산, 군산, 목포, 포항, 진해, 평택, 논산, 이천, 김해, 수원, 광주, 사천, 대구, 강릉, 해미, 중원, 성무, 청주, 예천, 원주, 정석, 양양, 무안, 서울, 울진)가 있다.

42) 관제공역 안에서 관제비행을 하는 항공기에 제공하는 항공교통관제업무로서 접근관제업무 및 비행장관제업무 외의 항공교통관제업무.
지역관제업무를 제공하기 위해 설치된 시설이 지역관제소(Area Control Center: ACC)이다. 우리나라의 경우 인천지역관제센터와 대구지역관제센터가 지역관제소 역할을 하고 있다.

43) 항공안전법 제83조 제2항, 동법 시행규칙 제228조 제2항 제2호.

44) 항공안전법 제83조 제3항, 동법 시행규칙 제228조 제2항 제3호.

軍에서의 항공교통업무는 다음과 같이 구분할 수 있다.

① 국토교통부장관으로부터 위탁받은 항공교통업무

국토교통부장관이 국방부장관에게 항공안전법 제83조의 항공교통업무를 위탁하는 조문은 없어 의문이나, 곧 이은 항공안전법 제84조 제1항에 따른 항공교통업무에 관한 지시 및 항공안전법 제84조 제2항에 따른 항공교통의 안전을 위한 지시 권한을 국방부장관에게 위탁하고 있어(위임위탁규정 제41조 제6항 제4호) 결론적으로는 국토교통부장관이 국방부장관에게 국방부장관이 관할하는 공역에서의 항공교통업무 제공 권한을 위탁한 것이나 같다.[45]

국방부장관은 항공안전법 제84조 제1항에 따른 항공교통업무에 관한 지시 및 항공안전법 제84조 제2항에 따른 항공교통의 안전을 위한 지시 권한을 다시 각급 부대장에게 재위임하고 있다(위임위탁규정 제24조 제8항 제4호, 제9항, 2017. 4. 13. 국방부고시 제2017-7호).

한편, 항공 업무에 종사하려는 사람은 국토교통부장관으로부터 항공종사자 자격증명을 받아야 하지만(항공안전법 제34조 제1항), 「군사기지 및 군사시설 보호법」을 적용받는 항공작전기지에서 항공기를 관제하는 군인은 국방부장관으로부터 자격인정을 받아 (군용항공기에 대해서 뿐만 아니라, 민간 항공기에 대해서도) 항공교통관제 업무를 수행할 수 있다(항공안전법 제34조 제3항).

② 군 자체적인 항공교통업무

군용기를 위한 항공교통업무는 민간과 같이 접근관제소, 관제탑의 운용 이외에 중앙방공통제소(中央防空統制所, Master Control and Reporting Center: MCRC)의 실시간 항적전시체계(Real-time Track Display System: RTDS)와 육군항공의 헬기위치추적체계(Helicopter Automatic Positioning System: HAPS)[46]가

45) 한편, 국토교통부장관은 주한미군사령관이 관할하는 공역에서의 항공안전법 제84조 제1항에 따른 항공교통업무에 관한 지시 및 항공안전법 제84조 제2항에 따른 항공교통의 안전을 위한 지시 권한은 주한미군사령관에게 위탁하고 있다(위임위탁규정 제54조 제3항 제4호).

46) 육・해군 및 산림청 헬기를 통합하여 2008년에 구축된 시스템이다. 레이더에 의한 추적시스템인 RTDS와 달리, 조종사가 휴대한 PDA를 민간 이동통신 기지국이 인식하여 실시간 헬기 위치를 추적하는 방식이므로, 그에 따른 제한이 있다.

이용된다.

한편, 군의 경우 단순한 항행안전을 넘어서 공중표적의 식별이나 교전을 위한 관제업무 수행이 매우 중요한 부분이다. 방공무기통제사 및 항공통제사가 관제 레이더를 활용하여 출동한 요격기(邀擊機, Interceptor)[47]가 요격임무를 인수하기 전까지 전술적으로 유리한 위치로 근접시키는 것을 요격관제(邀擊管制, Intercept Control)라고 한다.[48]

이러한 요격관제(통제)업무도 중앙방공통제소에서 수행하며, 중앙방공통제소는 요격관제(통제) 이외에도 전 구역의 공중감시, 식별, 무기운용, 항법보조, 귀환관제 등의 임무도 함께 수행한다. 이러한 전반적인 업무를 수행하는 것이 공군의 항공통제(Air Control) 업무이다.

(나) 항공정보업무(Aeronautical Information Service: AIS)

항공안전법 제89조 제1항은 '항공기 운항의 안전성・정규성 및 효율성을 확보하기 위하여 필요한 정보'를 "항공정보"라 하고, 국토교통부장관은 항공정보를 비행정보구역에서 비행하는 사람 등에게 제공하도록 하고 있다.

항공안전법 제89조제1항에 따른 항공정보의 내용은 동법 시행규칙 제255조 제1항 참조.

항공정보업무는 항공교통업무에 관한 사항을 포함하여 당해 비행정보구역에서 비행하는 사람 등에게 도움이 되는 각종 정보를 제공업무를 가장 포괄적으로 통칭하는 것이다.

항공교통업무가 주로 조종사와 직접 소통하며 관제, 정보, 경보 등을 제공하는 것이라면, 항공정보업무는 주로 사전사후적으로 간행물이나 시스템 등을 통해 전반적인 항공정보를 제공하는 것이라 할 수 있겠다.

항공정보는 다음 어느 하나의 방법으로 제공한다(항공안전법 시행규칙 제255조 제2항).

---

47) 공중표적의 식별이나 교전을 위해 사용되는 항공기를 말한다.

48) 한편, 공군에서는 최근 '요격관제'라는 용어가 작전용어로는 부적절하다는 의견에 따라 '요격통제'라는 용어를 사용하는 것으로 하였고, 군사용어사전에도 개정용어를 반영 예정이다.

① 항공정보간행물(Aeronautical Information Publication: AIP)[49]

항공항행에 필수적이고 영구적인 성격의 항공정보를 수록한 간행물을 말한다(「항공정보 및 항공지도 등에 관한 업무기준」 제2조 제180호).

AIP는 페이지를 가제할 수 있는 정장본으로 발행・배포하고, 전자문서 형태로도 발간하여(eAIP) 인터넷[50]으로도 제공된다(동 업무기준 제28조, 제32조 참조).

② 항공고시보(NOtice To AirMen: NOTAM)

항공기 운항관련자가 필수적으로 적시에 알아야할 지식 등의 신설, 상태 또는 변경과 관련된 정보를 포함하는 통신수단을 통해 배포되는 공고문을 말하며(「항공정보 및 항공지도 등에 관한 업무기준」 제2조 제167호), 항공정보업무기관은 항공정보의 발효기간이 일시적이며 단기간[51]이거나 운영상 중요한 사항의 영구적인 변경 또는 장기간의 일시적인 변경사항이 짧은 시간 내에 고시가 이루어 질 때에는 신속히 NOTAM을 작성・발행하여야 한다(동 업무기준 제33조 제1항 본문).

③ 항공정보회람(Aeronautical Information Circular: AIC)

④ 비행 전・후 정보를 적은 자료(Pre-flight and Post-flight Information Bulletins: PIB)

軍에서의 항공정보업무는 다음과 같이 구분할 수 있다.

① 국토교통부장관으로부터 위탁받은 항공정보업무

국토교통부장관은 국방부장관이 관할하는 공역에서의 항공정보 제공에 관한 권한을 국방부장관에게 위탁하고 있고(위임위탁규정 제41조 제6항 제5호), 국방부장관은 이를 다시 다음과 같이 각급 부대장에게 재위임하고 있다(위임위탁규정 제24조 제8항 제5호, 제9항, 2017. 4. 13. 국방부고시 제2017-7호).[52]

---

49) 본 논문에서는 “AIP”라 약칭한다.

50) 국토교통부 항공정보관리체계(Aeronautical Information Management: AIM) 체계(http://aim.koca.go.kr) 의 e-AIP 참조.
국토교통부 항공정보서비스(Aeronautical Information Services: AIS) 시스템(http://ais.casa.go.kr)에서도 검색이 가능하다.

51) 공역관리규정에서는 그 기준을 3개월로 하고 있다(동 규정 제32조 제1항).

- 공군 비행정보간행물의 발간: 공군 작전사령관
- 육군 비행정보간행물의 발간: 육군 항공작전사령관
- 항공고시보의 발행: 공군 방공관제사령관

그러나 위 국방부고시가 '공군 비행정보간행물과 육군 비행정보간행물의 발간'을 위임위탁규정에서 국토교통부장관이 국방부장관에게 위탁하고 있는 항공안전법 제89조 제1항에 따른 항공정보의 제공업무로 명시한 것이 적절한 지는 의문이 있다.

위임위탁규정은 항공안전법에 따라 국토교통부장관이 해야 하는 업무 중 일부를 국방부장관에게 위탁하는 것인데, 공군과 육군의 비행정보간행물 발간 자체는 군 자체적인 항공정보업무이지 항공안전법상 국토교통부장관이 하는 항공정보 제공 업무라 할 수 있는지는 의문이기 때문이다.

② 군 자체적인 항공정보업무

공군과 육군의 비행정보간행물(Flight Information Publication: FLIP)은 군 항공종사자가 필수적으로 알아야 할 내용 위주로, AIP 주요내용과 요약, 기지별 상세내용과 국지비행절차 등이 수록되어 군 내부 및 관련 정부기관에 배포되어 활용되는 것이므로, 군 자체의 항공정보업무로 취급되어야 한다.[53]

또한, 군 항공고시보 전파망(공군C4I)을 운영하고 있으며, ○○관제대는 군 항공고시보 중앙통제소로서 군내는 물론 민간, 미군과의 항공고시보 수발 중계 역할을 한다.

AIP에 반영되어야 할 사항이 발생하면 AIP 업무를 총괄하는 국토교통부 항공교통과로 문서 조치하여 반영토록 하고 있다.

한편, 기본적으로 군은 공역통제 개념 하에 공역통제권자가 공역통제계획이나 공역통제명령을 작성하여 하달하는 방식으로 작전과 훈련을 실시한다.

공역통제계획의 전파 체계로서 현재까지는 온나라 문서 체계로 하고 있으나, AFCCS를 활용한 공역 요청・접수・배포 시스템으로 개선중이다.

---

52) 한편, 국토교통부장관은 주한미군사령관이 관할하는 공역에서의 항공정보 제공에 관한 권한은 주한미군사령관에게 위탁하고 있다(위임위탁규정 제54조 제3항 제5호).

53) 물론, 군에서 작성된 FLIP이 국토교통부(지방항공청과 항공교통본부), 소방청, 산림청, 국민안전처(해안경비안전본부), 경찰청 등 민간에도 배포되고는 있으나, 그것이 국토교통부 장관으로부터 위탁받은 업무이기 때문인 것은 아닌 것으로 보인다.

(다) 비행계획제출업무

항공안전법에 따라, 비행정보구역 안에서 비행을 하려는 자는 비행을 시작하기 전에 비행계획을 수립하여 관할 항공교통업무기관에 제출하여야 한다(동법 시행규칙 제182조 제1항 본문).[54]

군용기운용법에 따라서는, 방공식별구역을 비행하려는 자는 비행을 시작하기 전에 비행계획을 수립하여 국방부장관에게 제출하여야 한다(동법 제9조의2 제1항 본문).[55][56] 항공안전법에 따른 비행계획 제출은 민간 항공기에만 해당되는 의무인 반면, 군용기운용법에 따른 비행계획 제출은 민군항공기 모두에게 해당되는 의무이다.

군용항공기가 아닌 항공기의 경우 국토교통부장관에게 비행계획을 제출한 경우에는 제1항에 따라 비행계획을 제출한 것으로 본다. 이 경우 국토교통부장관은 제출된 비행계획을 국방부장관에게 지체 없이 통보하여야 한다(동법 제9조의2 제2항).

이처럼 민군 항공기들의 모든 비행계획은 공군의 중앙방공통제소에 취합되어 적·아식별에 활용된다.

2. 우리나라의 현행 공역 구분 및 내용

영공, KADIZ, 인천FIR 등 기본 공역의 종류에 대해서는 이미 살펴 보았으므로, 여기에서는 민군 관점에서의 세부적인 구분 내용에 대해서 자세히 보도록 한다.

(1) 민간 항공기 관련 공역(항공안전법에 따른 공역)

앞서 살핀 바와 같이, 우리나라는 인천 비행정보구역을 항공안전법 제78조, 동법 시행규칙 제221조 및 별표 23에 따라 세분하여 AIP 또는 NOTAM에 공고하고 있다.

---

54) 다만, 긴급출동 등 비행 시작 전에 비행계획을 제출하지 못한 경우에는 비행 중에 제출할 수 있다(동항 단서).

55) 다만, 긴급출동 등 국방부장관이 정하여 고시하는 사유로 비행시작 전에 비행계획을 제출하지 못하는 경우에는 비행 중에 제출할 수 있다(동항 단서).

56) 국방부장관의 제출된 비행계획 접수 권한은 합동참모의장에게 위임되어 있다(동법 제14조 제1항, 동법 시행령 제5조 제1항 제2호).

여기에서는 그 구분 내용에 대해 상세히 살펴본다.

(가) 관제공역과 비관제공역

1) 관제공역

항공안전법 제78조 제1항 제1호는 '항공교통의 안전을 위하여 항공기의 비행 순서・시기 및 방법 등에 관하여 국토교통부장관 또는 항공교통업무증명을 받은 자의 지시를 받아야 할 필요가 있는 공역으로서 관제권 및 관제구를 포함하는 공역'이라고 표현하고 있다. 즉, 앞서 살펴본 항공교통업무 중 항공교통관제업무의 제공이 이루어지는 공역을 말한다.[57]

① 관제구(ConTrol Area: CTA)[58]

관제구는 지표면 또는 수면으로부터 200미터 이상[59] 높이의 공역으로서 항공교통의 안전을 위하여 국토교통부장관이 지정·공고한 공역을 말한다(항공안전법 제2조 제26호).

관제구 설정기준은 "공역관리 규정" 제23조에 명시되어 있고, 인천FIR 내 관제구의 세부내용은 AIP ENR 2.1-13～15 에 명시되어 있으며, 요약하면 다음과 같다.

수평범위: 인천FIR의 수평범위와 같음.
수직범위: 영공의 경우 1,000ft(300m) ～ FL[60] 600
공해상의 경우 5,500ft(1,650m) ～ FL 600

57) 항공교통관제업무를 제공한다는 것은 비행정보업무와 경보업무도 당연히 제공한다는 것을 전제로 하는 것이다(동법 시행규칙 제240조, 제242조 참조).
58) "관제구역"이라고도 한다.
59) 여기서 '200미터 이상'이라는 것은 우리나라의 관제구가 '200미터부터'라는 의미는 아니다. 이것은 ICAO협약 부속서 11(항공교통관제) 2.9.3.2에서 관제구의 하부한계를 200미터(700ft) 이상으로 설정해야 한다는 조항에 따라, 국토교통부장관이 설정할 때 위 기준 이상으로 설정하라는 의미이다.
60) Flight Level(비행고도). 29.92 헥토그램(hg)의 압력 하에서 일정한 대기 압력의 층을 말하며, 100feet 단위로 나타낸다. 즉, FL 250은 25,000feet의 기압 고도계 지시를 나타낸다. 우리나라의 공역의 수직범위 표시에서 해발 14,000feet 이상의 고도는 비행고도(FL)로 표기한다. 우리나라의 전이고도(Transition Altitude)가 해발 14,000feet 이기 때문이다.

항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23에 따르면, 항공로와 접근관제구역은 관제구에 포함된다.

①-1 항공로(항공로의 영어는 AirWaY: AWY, EN-Route: ENR, Route, ATS route 등 다양하게 표현된다)

항공로 설정기준은 “공역관리 규정” 제26조에 명시되어 있고, 현재 인천FIR 내 항공로의 세부내용은 AIP ENR 3 에 명시되어 있다.

항공로 관제업무를 담당하는 시설이 지역관제소인데, AIP ENR 2.1-13～15 에 따르면, 인천FIR 관제구를 12개 구역(Sector)로 나누어 각 Sector별로 무선통신 주파수와 항공로 담당 지역관제소를 달리하고 있는데, 좌측 7개 Sector(Incheon North, Incheon South, Gunsan West, Gunsan East, Gwangju West, Gwangju East, Jeju)는 인천ACC에서 담당하고, 우측 5개 Sector(Gangneung Area, East-sea, Pohang Area, Daegu Area, South-sea Area)는 대구ACC가 담당하고 있다.

①-2 접근관제구역(TerMinal control Area: TMA)[61]

접근관제구역은 법규에 별도의 용어정의가 되어 있지 않으나, 이륙 후 항공로 관제 전이나 항공로 관제 후 착륙으로 연결되는 항공기에 항공교통관제업무를 제공하는 구역을 말한다.

접근관제구역 설정기준은 “공역관리 규정” 제25조에 명시되어 있고, 현재 인천FIR 내 접근관제구역의 세부내용은 AIP ENR 2.1-2～12 에 명시되어 있다.

세부범위는 AIP ENR 2.1-16 참조. 접근관제업무를 담당하는 시설이 접근관제소인데, 각 접근관제구역별 접근관제소가 명시되어 있다.

② 관제권(Control Zone)

관제권은 비행장 또는 공항과 그 주변의 공역으로서 항공교통의 안전을 위하여 국토교통부장관이 지정·공고한 공역을 말한다(항공안전법 제2조 제25호).

관제권 설정기준은 “공역관리 규정” 제24조에 명시되어 있고, 현재 인천FIR

61) “국지관제구역”이라고도 한다. 군에서는 통상 TCA로 약칭한다.

내 관제권의 세부내용은 AIP에는 명확히 정리되어 있지 않고,[62] 공군 비행정보간행물(FLIP)에만 31개가 정리되어 있다. 각 관제권의 비행장관제업무를 담당하는 시설이 각 비행장의 관제탑이다.

③ 비행장 교통구역(Aerodrome Traffic Zone: ATZ)

항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23은 '관제권 외의 공역으로서 비행정보구역 내의 D등급에서 시계비행을 하는 항공기 간에 교통정보를 제공하는 공역'이라는 설명으로 '비행장 교통구역'을 관제공역의 일종으로 명시하고 있고, AIP ENR 2.2-3 ~ 2.2-3-1에서 세부범위를 명시하고 있다. 이 구역에서 비행하는 조종사는 관제타워와 양방향 무선 연락을 유지해야 하고 공역등급이 D라고 표시하고 있다.

이는 소규모 비행장(주로 헬기장)[63] 상공 공역을 안전하게 관리한다는 취지에서 2014. 7. 15. 항공법 시행규칙 개정 시 별표 20[64]에 관제공역의 일종으로 명시되고, 2014. 12월 국토교통부 고시 "공역관리 규정" 제24조의2 신설로 설정기준 등이 명시되고, 이후 2015. 4월 제14차 한국 공역위원회에서 기존 "경계구역"으로 운영하던 육군 비행장 12개를 "비행장 교통구역"으로 변경하기로 결정한 것이 연혁이다.

현재 AIP ENR 2.2-3에서 각 비행장교통구역의 공역등급을 D라고 명시하고 있는데, 정작 AIP ENR 1.4(항공교통업무 공역 등급 및 설명. ATS airspace classification and description)에는 비행장교통구역에 대한 언급이 전혀 없어 의문이다.[65]

---

62) AIP에는 AIP ENR1.4(공역등급설정)에 언급되어 있으나 관제권이 D등급 공역과 구역이 일치하는 경우에는 문제없으나, B 또는 C등급 공역인 관제권에 대해서는 명확히 구분되어 기술되어 있지 않고(다만, 민간항공기가 사용하는 공항의 경우는 AD2의 각 비행장 소개에 포함되어 명시되어 있기는 하다), 군 기지인 예천, 강릉, 중원, 서산 등의 경우에는 관제권의 범위를 명확히 기술하고 있지 않다(물론, 민간항공기가 이용하지 않는 공항이므로 AIP에 수록될 필요가 없다고 할 수 있으나, 관제권의 범위는 초경량비행장치 비행제한 등 다른 행위에 영향을 미치는 공역이므로 전체적으로 일괄 명시될 필요가 있다).

63) 헬기장이라도 논산과 이천 비행장은 레이더 도착관제업무 등의 계기비행 업무를 제공함에 따라 관제권으로 설정되어 있다.

64) 현재의 별표 23과 동일.

65) 항공교통량 등이 현재 공역등급 D 기준에서 제시하는 ATC허가 요건 등과 맞지 않는

2) 비관제공역

관제공역 외의 공역으로서 항공기의 조종사에게 비행에 관한 조언·비행정보 등을 제공할 필요가 있는 공역을 말한다(항공안전법 제78조 제1항 제2호).[66] 앞서 살펴본 항공교통업무 중 항공교통관제업무의 제공이 이루어지지 않는 공역(비행정보업무와 경보업무만 제공되는 공역)을 말한다. 즉, 관제업무를 제공할 수 없거나 항공교통량이 아주 적어 공중충돌의 위험이 없으며 관제업무를 제공하는 것이 비경제적이라고 판단되어 비행정보업무와 경보업무만 제공하는 것이다.

인천FIR 중 관제공역 이외의 공역이 비관제공역이므로, 그 범위는 다음과 같다.

수평범위: 인천FIR의 수평범위와 같음.
수직범위: 영공의 경우 1,000ft(300m) 미만, FL 600 이상
공해상의 경우 5,500ft(1,650m) 미만, FL 600 이상

(나) 특수사용공역[67]

1) 통제공역

항공교통의 안전을 위하여 항공기의 비행을 금지하거나 제한할 필요가 있는 공역을 말한다(항공안전법 제78조 제1항 제3호).

항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23은 다음과 같이 구분하고 있다.

① 비행금지구역(Prohibited areas)

안전, 국방상, 그 밖의 이유로 항공기의 비행을 금지하는 공역을 말한다(항공

것이 아닌가 하는 생각이 든다. 전체적인 공역체계 측면에서 볼 때 비행장 교통구역은 애매한 개념이라는 느낌이 있다.

66) 항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23은 항공교통조언업무가 제공되도록 지정된 비관제공역을 '조언구역'으로, 비행정보업무가 제공되도록 지정된 비관제공역을 '정보구역'으로 구분하고 있는데, 현재는 인천 FIR에는 '조언구역'은 별도로 지정하지 않고 있다.

67) 공역관리규정 등 민군 공역실무에서는 항공안전법의 통제공역과 주의공역을 '특수사용공역'이라 통칭하고 있다.
표기방법은 종류를 나타내는 문자(1. 비행금지구역 : P 2. 비행제한구역: R 3. 위험구역 : D 4. 경계구역 : A 5. 훈련구역 : CATA 6. 군작전구역 : MOA 7. 초경량비행장치 비행제한구역 : URA)와 일련번호(숫자/영문자)로 하고 있다(한편, 제1호 내지 제4호의 경우 ICAO에서 지정한 국가 영문약칭 "RK"를 함께 사용)(예: RK P73A, CATA 7L, MOA 2H).

안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23).

현재 인천FIR 내 비행금지구역의 세부내용은 AIP ENR 5.1-1에 명시되어 있으며, 수직범위는 지표면(또는 해면) ~ 무한대이다.

한편, 원자력발전소・연구소는 AIP에는 위험구역으로 명시되어 있으나, 실제로는 NOTAM으로 임시 비행금지 및 비행제한 구역으로 지속 설정되고 있다. 즉, 2001. 9. 11. 테러 이후 테러대비 차원에서 위험구역인 원전시설을 임시 비행금지구역으로 NOTAM 공지한 이래, 현재까지 유지되고 있으므로,[68] 아래 원전지역은 실제로는 위험구역이 아니라 비행금지 및 비행제한구역으로 운영되고 있다.

	AIP	NOTAM	
고리	D1	P61	A공역 : 각 반경 2NM, 고도 10,00피트 * P64 : 반경 2NM, 고도 8,000피트 * P65 : 반경 1NM, 고도 8,000피트 B공역 : 각 반경 10NM, 고도 FL180
월성	D2	P62	
한빛	D7	P63	
한울	D8	P64	
대전		P65	

② 비행제한구역(Restricted areas)

항공사격·대공사격 등으로 인한 위험으로부터 항공기의 안전을 보호하거나 그 밖의 이유로 비행허가를 받지 않은 항공기의 비행을 제한하는 공역을 말한다(항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23).

현재 인천FIR 내 비행금지구역의 세부내용은 AIP ENR 5.1-2에 명시되어 있다.

③ 초경량비행장치 비행제한구역(Ultralight vehicle flight Restricted Area: URA)

항공안전법 제127조 제1항은 '국토교통부장관은 초경량비행장치의 비행안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 초경량비행장치의 비행을 제한하는 공역(이하 "초경량비행장치 비행제한공역"이라 한다)을 지정하여 고시할 수 있다'고 하고, 동법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23에서도 초경량비행장치 비행

68) 현재는 2달 기간으로 지속 임시 비행금지구역을 갱신하는 '대체 항공고시보'를 국토교통부에서 발령하고 있다.

제한구역을 통제구역의 일종으로 명시하고 있다.

그러나 초경량비행장치 비행제한구역과 관련해서는 이상한 부분이 많다.

첫째, “초경량비행장치의 비행안전을 위하여” “초경량비행장치의 비행을 제한하는” 공역을 설정한다는 것 자체가 어색한 표현이다.

둘째, 이에 따라 우리나라는 초경량비행장치 비행제한공역을 지정하고 있는가를 보면, 그렇지 않다. 오히려, AIP ENR 5.5-1 에는 특정 31개 지역의 한정된 공간(수직범위는 지표면 ~ 500ft)만을 ‘초경량비행장치 비행구역’으로 지정하고 그 이외의 모든 구역은 초경량비행장치 비행제한공역이라고 명시하고 있다.

즉, 특정 31개 한정된 공간을 제외한 모든 구역이 초경량비행장치 비행제한공역인 것이다.[69] 이러한 운영모습은 법 규정과 실무가 괴리된 모습이다. 실무운영은 오히려, 초경량비행장치 개념을 처음 도입하였던 1988년 항공법부터 2003. 10월 항공법 개정 전까지 운영되었던 ‘초경량비행장치 비행구역’ 개념과 같다.

한편, 최근 언론 등을 통해 접하게 되는 “드론전용구역”은 아직 법적으로 제도화된 것은 아니다. 즉, 현재 국회에서 논의중인 드론산업진흥법 등에서의 ‘시범사업 전용구역’ 개념을 미리 차용해서 포괄적인 비행승인 등을 해주고 있는 것에 불과한 것이다.

2) 주의공역

항공기의 조종사가 비행 시 특별한 주의・경계・식별 등이 필요한 공역을 말한다(항공안전법 제78조 제1항 제4호).

항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23은 다음과 같이 구분하고 있다.

① (민간)훈련구역(Civil Aircraft Training Area: CATA)

민간항공기의 훈련공역으로서 계기비행항공기로부터 분리를 유지할 필요가 있는 공역을 말한다(항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23).

현재 인천FIR 내 (민간)훈련구역의 세부내용은 AIP ENR 5.3-1에 명시되어 있다.

---

69) 그러면, 한정된 초경량비행장치 비행구역 이외의 모든 공간에서 초경량비행장치 비행이 금지되는가? 그것은 또 아니다. 이에 대해서는 후술하며, 여기서는 일단 공역 분류의 큰 관점에서만 정리하는데 그친다.

② 군작전구역(Military Operation Area: MOA)[70]

군사작전을 위하여 설정된 공역으로서 계기비행항공기로부터 분리를 유지할 필요가 있는 공역을 말한다(항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23).

현재 인천FIR 내 군작전구역의 세부내용은 AIP ENR 5.2-1～4에 명시되어 있다.

③ 위험구역(Danger area)

항공기의 비행 시 항공기 또는 지상시설물에 대한 위험이 예상되는 공역을 말한다(항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23).

현재 인천FIR 내 위험구역의 세부내용은 AIP ENR 5.1-10～12에 명시되어 있다.

한편, 위험구역 중 D1, D2, D7, D8은 원자력발전소로서 AIP에는 위험구역으로 명시되어 있으나, 실제로는 NOTAM으로 임시 비행금지 및 비행제한 구역으로 지속 설정되고 있음은 전술한 바와 같다.

④ 경계구역(Alert area)

대규모 조종사의 훈련이나 비정상 형태의 항공활동이 수행되는 공역을 말한다(항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23).

현재 인천FIR 내 경계구역의 세부내용은 AIP ENR 5.2-7에 명시되어 있다.

3) 임시 특수사용공역

3월 미만 동안만 유효한 용역은 AIP가 아니라 NOTAM으로 공고되는데, 실제로 많은 특수사용공역들이 유효기간 3월 미만으로 설정되어 NOTAM으로 공고되고 있다. 대표적인 것이 특정지역에 대해 임시로 비행금지(제한)를 시키는 것이다. 이러한 것들을 임시 특수사용공역(또는 임시비행금지(제한)구역)이라 칭한다.[71]

(다) 공역 등급 구분

항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23은 공역의 등급구분을 하고 있다.

---

70) '군훈련공역'이라고도 하고, 영어로 Military Exercise and Training Area 라고도 표현한다.

71) 임시 특수사용공역에 대비되어 AIP 발행 대상은 '영구 특수사용공역'이라고 표현하고 있다(공역관리규정 제32조 제4항 참조).

이러한 공역 등급 구분은 1990년 ICAO에서 적용을 권고함에 따라,[72] 우리나라는 2001. 7. 1.부로 지정・고시하여 시행하였다.

공역등급화를 통해 예컨대 같은 관제권이나 항공로라 하더라도 해당 부분별 항공교통의 혼잡도,[73] 비행특성, 관제업무 제공능력 등을 고려하여, 해당 부분에서의 비행자격, 비행규칙, 항공기 성능, 제공되는 항공교통업무의 차등을 둠으로써 효율성이 증대되고, 공역시스템 및 구조의 국제적인 연계를 강화할 수 있다.[74]

현재 인천FIR 내 공역등급 구분의 세부내용은 AIP ENR 1.4에 명시되어 있으며, 요약내용이 AIP ENR 1.4-11에 정리되어 있다.

(라) 공역이 행위에 미치는 영향

각 공역이나 비행고도 등에 관련된 행위 제약은 어떤 것이 있는지 정리해 보는 것은 공역이 조종사 등에게 어떤 의미가 있는지를 파악하는데 나름의 의미가 있다.

1) 허가받지 않으면 진입자체가 통제되는 경우

① 통제공역에서의 비행제한(항공안전법 제79조 제2항)

> 통제공역에서 비행해서는 아니 된다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받고[75] 그 공역에 대하여 국토교통부장관이 정하는 비행의 방식 및 절차에 따라 비행하는 경우에는 그러하지 아니하다.

항공안전법 제78조 제1항 제3호, 동법 시행규칙 제221조 제1항, 별표23의 용어사용을 보면, 비행금지구역은 '비행을 금지'하는 공역이며, 비행제한구역은

72) ICAO협약 부속서 11 2.6 참조

73) 항공기가 수시로 드나드는 복잡한 곳과 하루 1~2대 밖에 드나들지 않는 곳을 같은 기준으로 관리할 수는 없다.

74) 「국가공역체계 이해」 페이지 58

75) 국토교통부장관은 통제공역에서의 비행허가 권한을 지방항공청장에게 위임하고 있다(동법 시행령 제26조 제1항 제26호). 통제공역 비행허가 신청은 지방항공청장에게 하는데, 신청서를 제출함이 원칙이나 비행 중인 경우에는 무선통신 등의 방법을 사용하여 제출할 수도 있다(동법 시행규칙 제222조).

‘비행허가를 받지 않은 항공기의 비행을 제한’하는 공역이라 하여, 비행금지구역은 어떠한 경우에도 비행이 금지되는 것처럼 표현되어 있다. 그러나 항공안전법 제79조 제2항은 비행금지구역과 비행제한구역을 구분하지 않고 있어, 비행금지구역도 국토교통부장관의 허가를 받으면 비행이 가능한 것으로 해석된다.

통제공역에서 “국토교통부장관이 정하는 비행의 방식 및 절차”가 무엇을 뜻하는가? 공역관리 규정 제29조 제3항에서는 “특수사용공역[76]에서 수행하는 활동과 관련이 없는 모든 항공기의 당해 공역에 대한 비행은 제한된다”고만 하고 있을 뿐 더 이상의 언급은 없다.

한편, 국토교통부장관은 국방부장관이 관할하는 통제공역에서의 비행허가에 관한 권한을 국방부장관에게 위탁하고 있고(위임위탁규정 제41조 제6항 제2호), 국방부장관은 이를 다시 다음과 같이 각급 부대장에게 재위임하고 있다(위임위탁규정 제24조 제8항 제2호, 제9항, 2017. 4. 13. 국방부고시 제2017-7호).[77]

- P73,[78] R75: 육군 수도방위사령관
- R75를 제외한 국방부장관 관할의 모든 비행제한구역: 공군 작전사령관
- P518,[79] P61A, P62A, P63A, P64A, P65A: 합동참모의장
- 임시 통제공역의 경우 등에 대해서는 언급이 없으나 NOTAM에 적시된 부대장이 타당.

결국은 위 부대장들이 민간항공기의 위 통제구역에서의 비행에 대한 최종적인 허가권을 갖고 있다.

이처럼, 군에서 허가권을 위탁받은 경우에도 해당 통제구역에서의 비행방식 및 절차는 여전히 “국토교통부장관이 정하는” 비행의 방식 및 절차에 따라야 하는가? 실무적으로는 현재, P73, R75의 경우에는 합참 지침,[80] P518의 경우에는

76) 통제공역(비행금지구역, 비행제한구역)과 주의공역(군작전구역, 위험구역, 훈련구역, 경계구역)을 통칭하는 것이다(공역관리 규정 제5조 제10호 참조).

77) 한편, 국토교통부장관은 주한미군사령관이 관할하는 통제공역에서의 비행허가에 관한 권한은 주한미군사령관에게 위탁하고 있다(위임위탁규정 제54조 제3항 제2호).

78) P73A와 P73B를 모두 지칭한 것으로 이해된다.

79) P518E와 P518W도 포함하는 것으로 이해된다.

80) 한편, R75 내에서의 초경량비행장치의 세부 비행 및 통제절차는 「군 관할공역 내 민간 초경량비행장치 비행승인 업무 지침서(국방부)」를 우선 적용한다고 되어 있다.

유엔사/연합사/주한미군사 규정[81] 등을 적용하고 있다. 그러나 법리상으로는 애매한 측면이 있으므로, 국토교통부장관이 국방부장관에게 위탁하는 경우에는 비행방식과 절차의 수립도 함께 위탁한다는 문구를 추가함이 옳다고 생각된다.

② 최저비행고도(항공안전법 제68조 제1호, 동법 시행규칙 제172조 제5항, 제178조, 제199조)
③ 무인항공기 비행금지구역(규칙 제206조 제3항)
④ 곡예비행 금지구역(항공안전법 제68조 제4호, 동법 시행규칙 제204조)
⑤ 영공관련 외국항공기의 항행 허가(항공안전법 제100조)
⑥ 경량항공기 비행금지구역(규칙 제298조 제1항 제2호, 제6호)

2) 행위기준이 각 공역별로 다른 경우

① 항공교통관제업무 지시의 준수(항공안전법 제84조)

> ① 비행장, 공항, 관제권 또는 관제구에서 항공기를 이동·이륙·착륙시키거나 비행하려는 자는 국토교통부장관 또는 항공교통업무증명을 받은 자가 지시하는 이동·이륙·착륙의 순서 및 시기와 비행의 방법에 따라야 한다.
> ② 비행장 또는 공항의 이동지역에서 차량의 운행, 비행장 또는 공항의 유지·보수, 그 밖의 업무를 수행하는 자는 항공교통의 안전을 위하여 국토교통부장관 또는 항공교통업무증명을 받은 자의 지시에 따라야 한다.

국토교통부장관은 국방부장관이 관할하는 공역에서의 항공안전법 제84조 제1항에 따른 항공교통업무에 관한 지시 및 항공안전법 제84조 제2항에 따른 항공교통의 안전을 위한 지시 권한을 국방부장관에게 위탁하고 있고(위임위탁규정 제41조 제6항 제4호), 국방부장관은 이를 다시 각급 부대장에게 재위임하고 있다(위임위탁규정 제24조 제8항 제4호, 제9항, 2017. 4. 13. 국방부고시 제2017-7호).[82]

81) 비군용기 비행승인시 세부절차 등에 대해서는 합참 지침서가 기술하고 있으며, 민/관 초경량 비행장치는 한국 합참 문서「군 관할공역 내 민간 초경량비행장치 비행승인 업무 지침서」에 의거하여 합참에서 승인을 받아야 한다고 되어 있다. 헬기의 경우에도 사전에 합참의 승인을 월 단위로 득한 후 실제비행 전 구체적인 인가를 다시 받도록 하고 있다.

② 비행장 또는 그 주변에서의 비행 기준(규칙 제163조)
③ 공역에 따른 비행속도의 제한(규칙 제169조)
④ 관제공역 내에서 편대비행 하는 편대 책임기장의 준수사항(규칙 제170조 제2항)
⑤ 시계비행이 금지되는 공역이나 고도(규칙 제172조)
⑥ 시계비행시 비행규칙(규칙 제173조)
⑦ 관제공역 내에서의 계기비행규칙(규칙 제179조, 제185조 및 제190조부터 제193조까지)
⑧ 항공교통관제업무가 제공되지 아니하는 공역에서의 계기비행규칙(규칙 제180조)
⑨ 비관제공역 또는 주의공역에서의 준수사항(항공안전법 제79조 제1항)

> 그 공역에 대하여 국토교통부장관이 정하여 공고하는 비행의 방식 및 절차에 따라야 한다.

군용기운용법 제4조 제2항도 '주의공역 중 국방부장관이 관할하는 공역을 비행하는 군용항공기는 해당 공역에 대하여 국방부장관이 정하는 비행의 방식 및 절차에 따라야 한다.'고 하고 있다.

항공안전법 제78조 제1항 제4호은 주의공역을 '항공기의 조종사가 비행 시 특별한 주의・경계・식별 등이 필요한 공역'이라고만 정의하고 있을 뿐 타 항공기의 비행을 제한한다는 명확한 조항을 두고 있지는 않으나, 현재 우리나라 주의공역(군작전구역, 위험구역, 훈련구역, 경계구역)에서는 수행하는 활동과 관련이 없는 항공기의 당해 공역에 대한 비행은 제한되고(공역관리 규정 제29조 제3항 참조), 사용기관의 임무수행에 지장을 초래하지 않는 한도에서 관련기관 간 합의서에 의해 다른 사용자가 이용할 수 있도록 하고 있다(공역관리 규정 제29조 제4항 참조).

82) 한편, 국토교통부장관은 주한미군사령관이 관할하는 공역에서의 항공안전법 제84조 제1항에 따른 항공교통업무에 관한 지시 및 항공안전법 제84조 제2항에 따른 항공교통의 안전을 위한 지시 권한은 주한미군사령관에게 위탁하고 있다(위임위탁규정 제54조 제3항 제4호).

이러한 공역관리 규정의 법률상 근거를 찾자면 위 항공안전법 제79조 제1항일 것이다.

그러나 이러한 실무 결과, 주의공역도 통제구역과 별반 다를 것이 없어 보인다.

⑩ 항공기 간 분리업무 제공(규칙 제230조 제3항)

⑪ 군용기운용법에 따른 위치보고 생략

방공식별구역을 비행하는 모든 항공기는 대통령령으로 정하는 비행절차에 따라 비행하여야 하는데(동법 제9조의2 제4항 본문), 동법 시행령 제3조는 국방부령으로 정하는 항공기 위치보고를 요구하고 있으며, 동법 시행규칙 제9조 제1항은 방공식별구역의 항공기 위치보고에 대하여 명시하고 있다.

⑫ 군용항공기의 비행기준의 준수 등

군용항공기의 경우, 국방부령으로 정하는 비행에 관한 기준 · 절차 · 방식 등[83]에 따라 비행하여야 하지만, 국방부장관이 관할하는 공역 외의 공역에서는 「항공안전법」이 정하는 바에 따르고, 수면의 경우에는 「해사안전법」이 정하는 바에 따라야 한다(군용기운용법 제3조).[84]

따라서 예컨대 군용항공기도 민간 항공로를 통과하는 경우에는 계기비행으로 관할 항공교통관제기관(ACC)의 분리업무를 제공받으며 비행하여야 한다. 우리나라 공역 특성상 실제로 공군기지에서 이륙하여 군작전공역 등으로 가기 위해서 부득이 민간 항공로 횡단 통과가 불가피한 경우가 많다. 그러나 이런 모든 경우에 항공안전법과 ACC의 통제를 받도록 하는 것은 곤란하므로,[85] 실제로는 공군(방공관제사령부)과 국토교통부(항공교통본부) 간 합의서를 체결하여 시계비행군용항공기가 FL150을 초과하는 고도로 항공로 진입 시 공군 중앙방공통제소에서 ACC에 관련 비행정보를 통보해 주고 공군에서 분리 등 관제도 함께 하

83) 군용항공기의 비행규칙 등에 대해서는 동법 시행규칙 제2조, 군용항공기 운용 등에 관한 훈령 제2장 참조.

84) 국방부장관이 정하는 긴급출동 등의 사유로 군용항공기를 운항하는 경우에는 예외이다.

85) 군용항공기가 10NM의 항공로를 통과하는데 보통 1~2분 정도가 소요되는데, 이 시간 동안 조종사가 주파수를 교체하고 ACC를 무선호출하고 통과허가를 받는 등의 절차를 거치도록 하는 것은 사실상 불가능하다.

면서 통과할 수 있도록 하고 있다.

한편, 국방부장관이 관할하는 공역 외의 공역에서는「항공안전법」이 정하는 바에 따르도록 한 의미는 해당공역 운항시 민간항공기와 같은 비행기준 등을 지키라는 의미이지, 군 관할 공역 이외의 비행에 국토교통부장관의 허가 등이 필요하다는 의미는 아니다.[86]

3) 초경량비행장치 비행제한공역과 비행승인

앞서 살핀 바와 같이, 항공안전법 제127조 제1항은 '국토교통부장관은 초경량비행장치의 비행안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 초경량비행장치의 비행을 제한하는 공역(이하 "초경량비행장치 비행제한공역"이라 한다)을 지정하여 고시할 수 있다'고 하고, 동법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23에서도 초경량비행장치 비행제한구역을 통제구역의 일종으로 명시하고 있음에도, 실제로는 AIP ENR 5.5-1 에서 특정 31개 지역의 한정된 공간만을 '초경량비행장치 비행구역'으로 지정하고 그 이외의 모든 구역에서 초경량비행장치 비행이 제한된다고 명시하고 있다.

그러나 비행제한구역이라는 의미가 비행이 완전히 금지된다는 의미는 아니다. 항공안전법 제127조는 위 31개 이외 지역에는 기본적으로 비행승인을 얻도록 하겠다는 취지이다. 그리고 위 31개 지역 이외라 하더라도 비행승인 얻지 않고 비행이 가능한 지역도 있고, 비행승인을 얻어라도 비행이 불가한 지역이 있다.

그런데, 항공안전법 제127조 제1항은 제129조와 동법 시행규칙 제310조의 초경량비행장치 조종자 준수사항과 연계되어, 초경량비행장치 비행가능지역이 어디인지, 비행승인이 필요한 것은 어디인지에 대한 법 조문이 복잡하므로, 여기서 살펴본다.

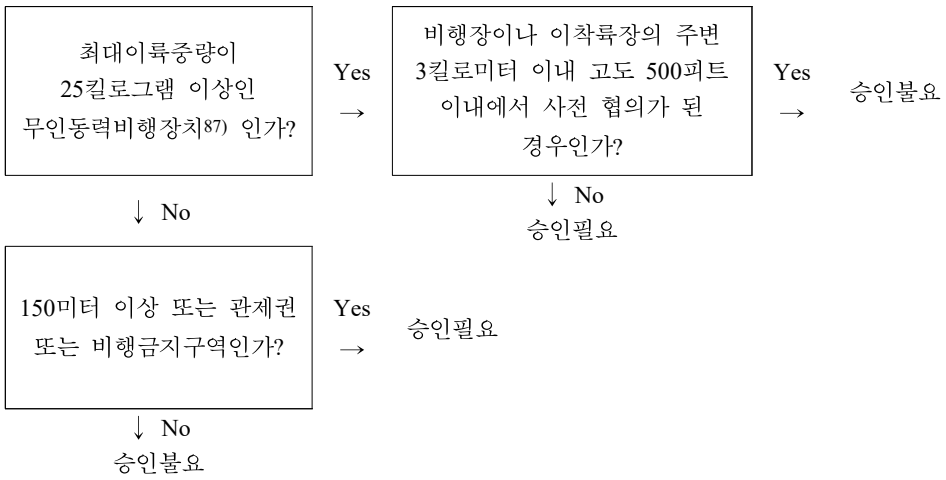
AIP ENR 5.5-1 에서 특정한 31개 '초경량비행장치 비행구역'이 비행승인 없이도 비행가능한 지역임에는 의문이 없다. 그러나 그 외의 지역에 대한 비행가능여부나 비행승인 필요여부를 어느 조문에서부터 읽어 들어가야 하는지 혼란스럽다.

---

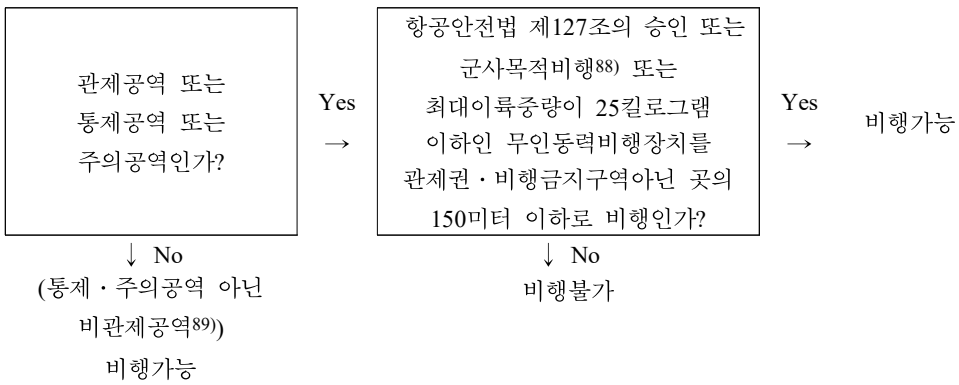
86) '군용 무인항공기의 군관할 공역 이외 비행에 국토교통부장관의 허가는 필요치 않다'는 국방부 법률검토 회신(2017. 12. 21. 규제개혁법제담당관-10733) 참조.

일단, 위 조문들을 코드화해 본다.

* 항공안전법 제127조 (초경량비행장치 비행승인)



* 항공안전법 제129조, 동법 시행규칙 제310조 (초경량비행장치 조종자의 준수사항)



87) 항공안전법 시행규칙 제308조 제1항에 해당하는 초경량비행장치 중 대표적인 것 하나만 적은 것이다.

88) 「항공안전법」은 군용 항공기와 무인비행장치 등에는 적용되지 않는 법률이므로(동법 제3조, 제131조의2 등 참조), 동법 시행규칙 제310조 제1항 제3호 가.목은 불필요한 조문이다(군용은 제한대상이 아니라는 것을 재확인하는 것으로 이해하면 될 것이다).

89) 영공의 경우 1,000ft(300m) 미만, FL 600 이상

위와 같이 정리해 보면, 항공안전법 시행규칙 제310조 제1항 제3호는 (헷갈리기만 하지) 없어도 되는 조문이 아닌가 생각된다. 아마도, 시행규칙에서 조종자 준수사항을 열거하면서 비행이 금지되는 영역을 명확히 재확인해 주려는 취지인 듯하나, 비행승인을 받지 않아도 되는 영역과 혼란만 가중되므로, 결국 삭제함이 바람직해 보인다.[90]

한편, 초경량비행장치는 당해 장치가 사업용인지 비사업용인지 여부나 크기, 형태, 무게 등에 따라 비행허가를 받아야 하는지 여부가 달라지도록 하위 법령에 규정되어 있어서, 초경량비행장치 비행제한구역은 비행체의 형태와 상관없이 일괄적인 규제가 이루어지는 비행금지구역이나 비행제한구역과 차이가 있다. 따라서 '초경량비행장치 비행제한구역'은 공역구분에 포함됨이 어색하니 삭제하고, 초경량비행장치 비행허가 범위의 내용으로만 기술하여도 충분하리라 본다.

그리고 초경량비행장치 비행승인 지역으로 '「군사기지 및 군사시설보호법」상 군사기지 및 군사시설의 촬영이 가능한 지역'을 추가할 것을 건의한다. 왜냐하면, 현재의 항공안전법 제127조는 항공기 비행안전과 인명피해방지에만 초점이 있을 뿐 고성능 카메라 등에 의한 군사시설 촬영이나 녹취 등을 고려하고 있지는 못하므로, 이를 보완할 필요가 있기 때문이다.

③ 승인절차 및 승인권한의 위탁・위임

초경량비행장치의 비행승인을 받으려는 사람은 별지 제122호서식의 초경량비행장치 비행승인신청서를 지방항공청장에게 제출하여야 하고, 지방항공청장은 제출된 신청서를 검토한 결과 비행안전에 지장을 주지 아니한다고 판단되는 경우에는 이를 승인하여야 한다. 이 경우 동일지역에서 반복적으로 이루어지는 비행에 대해서는 6개월의 범위에서 비행기간을 명시하여 승인할 수 있다(항공안전법 시행규칙 제308조 제2항, 제3항). 비행승인신청서는 서류, 팩스 또는 정보통신망을 이용하여 제출할 수 있는데, 현재 비행승인 신청과 승인은 국토교통부에서 운영하는 항공기 운항스케줄 원스톱 민원처리시스템(http://www.onestop.go.kr)[91]에서 온라인으로 이루어지고 있다. 국토교통부는 이에 더하여 모바일 기반의 시

공해상의 경우 5,500ft(1,650m) 미만, FL 600 이상

90) 다만, 비행승인시 300미터 이상의 관제공역으로는 비행시키지 말도록 하는 등의 한계조건을 달아주면 될 것이다.

91) 이 시스템에서 장치신고, 사업등록, 항공사진 촬영신청, 비행승인신청 등이 가능하다.

스템도 추진하고 있다.

한편, 국토교통부장관은 국방부장관이 관할하는 공역에서의 초경량비행장치 비행계획 승인 권한을 국방부장관에게 위탁하고 있고(위임위탁규정 제41조 제6항 제1호), 국방부장관은 이를 다시 각급 부대장에게 재위임하고 있다(위임위탁규정 제24조 제8항 제1호, 제9항, 2017. 4. 13. 국방부고시 제2017-7호).[92]

현재, 각 부대에서 위임받은 비행승인은 실무부대에서 국토교통부 원스톱체계에 접속하여 승인을 해주고 있으나, 공군의 경우 독자적인 무인항공기 종합관리체계[93]를 구축하고 있으며 최종적으로는 위 국토교통부 체계와 연동시킬 계획이다.

(2) 군 관련 공역과 통제지침

(가) 한국제한식별구역(Korea Limited Identification Zone: KLIZ)

국방부장관은 방공식별구역을 비행하는 모든 항공기에 대하여 비행계획과 일치하는지를 확인하여 식별하여야 한다(군용기운용법 제9조의2 제5항). 국방부장관의 항공기 식별 권한은 합동참모의장에게 위임되어 있고(동법 제14조 제1항, 동법 시행령 제5조 제1항 제4호), 방공식별구역 내의 모든 항공기는 공군의 중앙방공통제소에서 적·아식별 하게 된다.

그러나 방공식별구역 내에서 이착륙하는 모든 항공기를 적·아 식별하는 것은 한정된 인력으로 사실상 불가능하므로, 국방부장관은 평시에 방공식별구역에서 항공기 운항의 편의를 도모하고 방공작전의 효율성을 높이기 위하여 항공기 식별을 제한적으로 실시하는 구역을 지정할 수 있다(동조 제6항).[94] 이를 한국제한식별구역이라고 한다. 한국제한식별구역은 軍내부적으로 업무필요에 의해 실무상 활용하는 구역 설정으로서,[95] 항공기가 이 구역 내에서 비행을 시작하여 구역을 이탈함이 없이 비행을 종료할 경우 우군 항공기로 식별된다. 즉, 실무상 한국제한식별구역 내에서 비행을 시작한 항공기는 (특별히 비행활동이 의심스럽지

92) 한편, 국토교통부장관은 주한미군사령관이 관할하는 공역에서의 초경량비행장치 비행계획 승인 권한은 주한미군사령관에게 위탁하고 있다(위임위탁규정 제54조 제3항 제1호).

93) 조종자 양성 및 관리, 공군 무인항공기 등록 및 관리, 항공촬영 및 비행허가 신청, 관제권 내 운영통제, 촬영영상 및 사진 관리 등의 지원기능을 담을 계획임.

94) 국방부장관의 제한식별구역 지정 권한은 합동참모의장에게 위임되어 있다(동법 제14조 제1항, 동법 시행령 제5조 제1항 제4호).

95) 따라서, AIP에도 별도로 언급되어 있지 않다.

않은 이상) 별도의 식별활동을 하지 않다가 한국제한식별구역을 이탈할 때만 국토교통부(ACC) 또는 각 군으로부터 받은 항공기 비행계획서와 IFF/SIF 신호를 확인하여 식별하는 활동을 하게 된다.

(나) 수도권 비행금지 및 비행제한구역

앞서 살핀 AIP의 통제공역 중 P73과 R75는 군 실무상 다음과 같이 불린다.

P73(P73A, P73B): 수도권 비행금지구역

R75: 수도권 비행제한구역

공역통제지침으로는 합참 지침이 있다. 이에 따르면, 공역통제권은 육군 수도방위사령관에게 위임되어 있으며, P73A, P73B, R75 구역의 세부적인 비행절차, 시계비행로 및 한강회랑, 수색비행장 공항교통구역 운영, 경고사격 등 상세한 내용을 담고 있다.

(다) 한국전술지대, 한국 동부전술지대, 한국 서부전술지대

앞서 살핀 AIP의 통제공역 중 P518, P518E, P518W는 군 실무상 다음과 같이 불린다.

P518: 한국전술지대(Korean Tactical Zone: KTZ)

P518E: 한국 동부전술지대(Korean Tactical Zone East)

P518W: 한국 서부전술지대(Korean Tactical Zone West)

공역통제지침으로는 유엔사/연합사/주한미군사 규정이 있다.[96] 이에 따르면, 한국전술지대의 800ft 이상과 한국 동・서부전술지대의 전 영역은 공군구성군사령관이 공군구성군사령부 규정에 따라 통제하고, 한국전술지대의 800ft 이하의 영역은 한국육군 1・3군 사령관(지상작전사령관, 군단장에게 위임)이 본 유엔사/연합사/주한미군사 규정에 따라 통제하며, '군사분계선과 남방한계선 사이의 구역'[97] 및 한강하구지역은 유엔사가 본 유엔사/연합사/주한미군사 규정에 따라 통제하는 것으로 되어 있다.

---

96) 평시 공역통제를 왜 합참이 아닌 연합사의 규정으로 하고 있는지 명확히 설명된 자료는 없다.
한편, 한미 공군은 각종 공역통제에 관해 공군구성군사령부 규정을 준수하기로 합의되어 있고, 상호 협의체도 가지고 있다.

97) 비무장지대를 뜻한다.

(라) 훈련공역 및 광역화공역

공군은 공군에서 사용가능한 공역들(비행제한구역 중 공군사격장, 군작전구역 등)을 실무적으로 “훈련공역”이라 통칭하며, 중앙계획공역(Centrally Scheduled Airspace: CSA)과 비행단 개별공역(Wing Owned Airspace: WOA)으로 재구분 한다.

또한, AIP에서 설정된 공역은 고속 기동 훈련 등을 하기에는 너무 작기 때문에, 인접한 중앙계획공역이나 비행단 개별공역을 통합한 광역화공역(Enlarged Military Operations Area: EMOA)이라는 개념을 활용하고 있다.

구역의 세부내용과 운용 지침으로 공군구성군사령부 규정 등이 있다.

(마) 군용기운용법 제4조

군용기운용법 제4조 제1항은 “군용항공기는 「항공안전법」 제78조제1항제3호의 통제공역을 비행하여서는 아니 된다. 다만, 국방부령으로 정하는 바에 따라 관할 기관의 장으로부터 허가를 받아 비행하는 경우에는 그러하지 아니하다.”라고 하고, 동법 시행규칙 제3조는 ‘통제공역을 비행하고자 하는 군용항공기는 통제공역을 관할하는 기관의 장에게 통제공역비행허가신청서를 제출하여 미리 비행허가를 받고, 통제공역을 관할하는 기관의 장이 정하는 방식과 절차에 따라 비행하여야 한다.’고 하고 있다.

그러나 위 조문은 적어도 군에서 관할하는 통제공역에 대하여는 큰 의미가 없는 조문이다. 왜냐하면, 군에서 관할하는 통제공역의 경우는 위와 같은 각 공역별 통제지침과 통제권자의 지시에 따르면 될 것이기 때문이다.

같은 이유로, 군용기운용법 제4조 제2항이 “「항공안전법」 제78조제1항제4호의 주의공역 중 국방부장관이 관할하는 공역을 비행하는 군용항공기는 해당 공역에 대하여 국방부장관이 정하는 비행의 방식 및 절차에 따라야 한다.”고 하고 있는 것도 큰 의미가 없는 조항이다.

이처럼, 기본적으로 작전의 영역에 속하는 것으로 보이는 내용까지 법률의 영역으로 끌어올려 규정해 놓는 것이 바람직한지는 생각해 볼 문제이다.

Ⅲ. 공역관련 법제 개선사항

1. 항공안전법상 개선사항

(1) 과다한 고시 위임 개선

입법권은 국회에 속하고(헌법 제40조), 대통령은 법률에서 구체적으로 범위를 정하여 위임받은 사항과 법률을 집행하기 위하여 필요한 사항에 관하여 대통령령을 발할 수 있으며(헌법 제75조), 국무총리 또는 행정각부의 장은 소관 사무에 관하여 법률이나 대통령령의 위임 또는 직권으로 총리령 또는 부령을 발할 수 있다(헌법 제95조). 그러나 오늘날 많은 법률과 대통령령 등에서 입법사항을 법규명령[98] 뿐만 아니라 행정부 내부의 행정규칙[99]에 재위임하고 있는 경우가 많다.

이에 대하여 헌법재판소는 2006. 12. 28. 선고 2005헌바59 사건 등에서 "헌법이 인정하고 있는 위임입법의 형식은 예시적인 것으로 보아야 할 것이고, 그것은 법률이 행정규칙에 위임하더라도 그 행정규칙은 위임된 사항만을 규율할 수 있으므로, 국회입법의 원칙과 상치되지도 않는다."하여 입법사항을 훈령이나 고시에 재위임하는 방식을 허용하면서도, "다만 행정규칙은 법규명령과 같은 엄격한 제정 및 개정절차를 요하지 아니하므로, 재산권 등과 같은 기본권을 제한하는 작용을 하는 법률이 입법위임을 할 때에는 대통령령, 총리령, 부령 등 법규명령에 위임함이 바람직하고, 고시와 같은 형식으로 입법위임을 할 때에는 적어도 행정규제기본법 제4조 제2항[100] 단서에서 정한 바와 같이 법령이 전문적·기술적 사항이나 경미한 사항으로서 업무의 성질상 위임이 불가피한 사항에 한정된다 할 것이고, 그러한 사항이라 하더라도 포괄위임금지의 원칙상 법률의 위임은 반드시

98) 대통령령, 총리령, 부령을 강학상 '법규명령'이라 한다.

99) 통상적으로 훈령, 고시 등으로 일컬어지는 것들이 모두 강학상 '행정규칙'에 속한다.

100) 행정규제기본법 제4조 (규제 법정주의)
① 규제는 법률에 근거하여야 하며, 그 내용은 알기 쉬운 용어로 구체적이고 명확하게 규정되어야 한다.
② 규제는 법률에 직접 규정하되, 규제의 세부적인 내용은 법률 또는 상위법령에서 구체적으로 범위를 정하여 위임한 바에 따라 대통령령·총리령·부령 또는 조례·규칙으로 정할 수 있다. 다만, 법령에서 전문적·기술적 사항이나 경미한 사항으로서 업무의 성질상 위임이 불가피한 사항에 관하여 구체적으로 범위를 정하여 위임한 경우에는 고시 등으로 정할 수 있다.

구체적·개별적으로 한정된 사항에 대하여 행하여져야 한다.”고 밝히고 있다.

헌법이나 행정규제기본법 등에서 보는 바와 같이, 위임입법에 있어서, 엄격한 제정 및 개정 절차를 요하는 법규명령이 기본적인 형식이며, 단순히 해당 부처 내부 실무적으로 작성하여 공고하면 그만인 고시 등의 행정규칙은 매우 예외적인 형식인 것이다.[101]

이런 점에서, 행정규칙에 거의 의존하고 있는 항공관련 법규의 규정 방식은 되돌아 볼 필요가 있다고 생각된다.

물론, 항공관련 법령의 경우 전문적이고 기술적인 사항이 많고 ICAO에서 제정된 국제기준을 즉시적으로 반영하여 대처해야 하는 등 다른 분야의 법령보다 행정규칙에 위임할 필요성은 크다고 생각된다.

그러나 고시와 같은 행정규칙의 형식을 빌린다 하더라도, 상위법령에 위임을 받아 규율하는 사항에 있어서는, 이는 단순히 하급기관이나 하급자에게 지시할 목적으로 발령되는 행정규칙과 달리 상위법령과 결합하여 대외적인 구속력을 갖기 때문에 그 범위나 내용이 구체적이고 명확하여야 한다.

이런 시각에서 현행 항공관련 법규와 위임 고시의 내용을 보면, ① 너무 많은 사항을 고시에 의존하고 있고[102] ② 위임고시도 위임받지 않은 다른 내용을 언급하거나, 상위법규에 있는 용어나 내용을 다시 열거하거나, 국제기준 등을 번역하여 옮겨 놓거나 하여, 종국에는 고시의 내용과 양이 하나의 해설서나 매뉴얼처럼 된 경우가 많다.

고시의 내용이 모든 관련 법령, 타 행정규칙, 국제기준 등을 일목요연하게 반영하여 잘 정리되어 있고 거기에 위임받은 내용까지 제 위치에 잘 규정되어 있다면 좋은 것 아닌가 할 수 있으나, 그와 같이 고시를 만들기란 정말 어렵고, 처음에 그렇게 만들어 놓았다 하더라도 관련 법규 등의 조그마한 개정에도 고시간의 불일치가 일어나고 헝클어지기 마련이다.[103]

---

101) 실제로 대통령령이나 부령은 「법제업무 운영규정」과 「법제업무 운영규정 시행규칙」에 따라 ‘입법예고, 관계부처 의견 조회, 각종 영향 평가(부패영향평가, 성별영향분석평가, 규제 심사, 통계기반정책평가, 서식 승인) 등’을 거치게 되나, 훈령이나 고시는 이런 절차가 대부분 없다.

102) 용어정의(항공안전법 시행규칙 제5조 제9호 등)나 신청서에 첨부할 기타 서류(항공안전법 시행규칙 제18조 제2항 제4호, 제22조 제1항 제3호 등)까지. 고시가 법령을 보충하는 것이 아니라, 고시로 모든 것을 정하고 법령은 위임근거만 제시하는 용도로 활용되는 듯하다.

따라서 현행 고시의 내용을 검토하여 그것이 전문적·기술적 사항이나 경미한 사항으로서 업무의 성질상 고시 위임이 불가피한 사항이 아니라면 가능한 법규명령으로 하고, 고시 내용도 위임된 사항에 한하여 구체적으로 명확하게 서술되도록 정비할 필요가 있다.

(2) 공역 체계의 재검토

앞서 살핀 각 공역별 검토 내용에서 공역관련 법제 발전방향으로 요약할 만한 내용은 다음과 같다.

아래와 같은 점에 착안하여, 단순하면서도 현실에 맞는 공역 체계를 정립하는 노력을 제안한다.

(가) 관제권과 비행장 교통구역

관제권은 비행장 또는 공항과 그 주변의 공역으로서 항공교통의 안전을 위하여 국토교통부장관이 지정·공고한 공역을 말하는데(항공안전법 제2조 제25호), 인천FIR 내 관제권의 세부내용은 AIP에 명확히 정리되어 있지 않고, 공군 비행정보간행물(FLIP)에만 정리되어 있다.

한편, 항공안전법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23은 '관제권 외의 공역으로서 비행정보구역 내의 D등급에서 시계비행을 하는 항공기 간에 교통정보를 제공하는 공역'이라는 설명으로 '비행장 교통구역'을 관제공역의 일종으로 명시하고 있고, AIP ENR 2.2-3 ~ 2.2-3-1에서 세부범위를 명시하고 있으나, 비행장 교통구역은 여전히 애매한 개념이다.

따라서 관제권을 AIP에 명시하면서 비행장 교통구역도 관제권에 포함시키는 것이 한 방법일 것이다.

(나) 초경량비행장치 비행제한공역

항공안전법 제127조 제1항은 '국토교통부장관은 초경량비행장치의 비행안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 초경량비행장치의 비행을 제한하는

103) 실제 저자가 군에서 법제업무를 해 본 경험에 의하면, 행정규칙을 해설서나 매뉴얼처럼 만들려는 경향을 가진 실무자들이 매우 많다(예컨대, 공군 규정 하나에 관련 법령, 국방부 훈령 등의 내용까지 모두 재열거하면서 규정하는 것과 같다).

공역(이하 “초경량비행장치 비행제한공역”이라 한다)을 지정하여 고시할 수 있다’고 하고, 동법 시행규칙 제221조 제1항, 별표 23에서도 초경량비행장치 비행제한구역을 통제구역의 일종으로 명시하고 있으나, 우리나라는 초경량비행장치 비행제한공역을 지정하고 있지 않고, 오히려 AIP ENR 5.5-1 에는 아래의 특정 31개 지역의 한정된 공간만을 ‘초경량비행장치 비행구역’으로 지정하고 그 이외의 모든 구역은 초경량비행장치 비행제한공역이라고 명시하고 있어, 법 규정과 실무가 괴리된 모습이다.

또한, 초경량비행장치는 당해 장치가 사업용인지 비사업용인지 여부나 크기, 형태, 무게 등에 따라 비행허가를 받아야 하는지 여부가 달라지도록 하위 법령에 규정되어 있어서, 초경량비행장치 비행제한구역은 비행체의 형태와 상관없이 일괄적인 규제가 이루어지는 비행금지구역이나 비행제한구역과 차이가 있다.

결국, ‘초경량비행장치 비행제한구역’은 공역구분에 포함됨이 어색하니 삭제하고, 초경량비행장치 비행허가 범위의 내용으로만 기술함이 어떤가 생각된다.

(다) 통제공역과 주의공역의 단순화

비행금지구역과 비행제한구역은 그 명칭에도 불구하고 항공안전법 제79조 제2항 등에 따라 허가를 받고 정해진 비행방식과 절차에 따라 비행한다는 점에서 큰 차이는 없다. 그러나 외부적 시각으로 비행금지구역은 그 명칭에서 매우 예외적인 사항이 아닌 한 비행이 불가하고 비행 시에는 극도의 위험이 있을 것이라는 어감(語感)이 있으므로, 나름의 구별 실익이 있다고 생각된다.

한편, 현재 우리나라 주의공역(군작전구역, 위험구역, 훈련구역, 경계구역)에서는 수행하는 활동과 관련이 없는 항공기의 당해 공역에 대한 비행은 제한되고(공역관리 규정 제29조 제3항 참조), 사용기관의 임무수행에 지장을 초래하지 않는 한도에서 관련기관 간 합의서에 의해 다른 사용자가 이용할 수 있도록 하고 있고(공역관리 규정 제29조 제4항 참조),[104] 주의공역의 세부공역 간에는 큰 구별 없이 통제 하에 활용되고 있는 바, 이러한 실무가 어쩔 수 없는 상황이라면 이를 법령에도 반영하여 법령과 실무의 괴리를 없애는 것이 타당할 것이다.

결국, 제3자의 입장에서는 그 주의공역이 세부적으로 어떤 목적에 사용되고

104) 이러한 공역관리 규정의 법률상 근거를 찾자면 위 항공안전법 제79조 제1항인데, 엄밀히 말하면 법률상 근거를 좀 더 명확히 할 필요가 있다.

있는 지가 중요한 것이 아니라, 자신이 그 공역에 진입할 수 있는가(또는 어떤 요건 하에 진입할 수 있는가, 어떤 비행규칙을 지켜야 하는가 등)가 관심사일 것이고, 오히려 '군작전구역, 위험구역, 훈련구역, 경계구역' 등의 개별적 용어사용은 제3자의 시각에서는 혼란스럽기만 한 구분일 수 있겠다는 생각이 든다.

따라서 항공안전법상 분류(AIP와 NOTAM에 명시되는 분류)는 비행금지구역, 비행제한구역, 특수공역 등으로 단순화 하는 것이 어떤가 생각된다.[105]

다만, 각 비행금지구역과 제한구역, 특수공역의 관리 기관을 명확히 표시해 주고, 제3자가 필수적으로 알아야 할 정보를 잘 적시해 주는 것이 중요할 것이다.

군의 입장에서도, 통제공역과 주의공역의 단순화가 작전과 훈련에서 공역 활용의 융통성을 넓히고, 군사보안의 측면에서도 좋을 것이다.

(라) 항공안전법 시행규칙 별표 23의 개선

항공안전법 시행규칙 별표 23은 "공역의 사용목적에 따른 구분"이라는 제목 아래 표를 구성하고 있으나, (그 아래의 내용들이 '사용목적'으로 분류된 것도 아닐뿐더러) 성격이 다른 구분들을 억지로 한 표에 다 집어넣어 놓은 느낌이 있다. 오히려, 이러한 표는 삭제하고, 각 공역의 내용이나 구분은 각 해당부분에서 기술하거나, 별도의 체계로 기술하는 것이 좋다고 생각된다.

별도의 체계로 기술한다면 다음과 같다.

① 공역의 구분과 각 공역별 항공교통업무기관

관제구, 항공로, 접근관제구역, 관제권, 비행장교통구역, 비행제한구역 등 특별한 의미를 가지는 개별 공역들을 나열하면서 정의.

각 개별 공역의 범위와 항공교통업무를 담당하는 기관을 정하여 고시한다는 내용.

② 공역의 등급화 및 등급별 제공업무

A ~ G 등급 구분 기준을 명시하고, 각 등급별 공역의 범위와 제공업무를 정하여 고시한다는 내용.

105) 비행제한구역과 특수공역 까지 통합하여 하나의 '비행제한구역'으로 단순화하는 것도 고민해 볼 수 있겠으나, ICAO협약 제9조와의 관계에서 문제소지가 있다.

2. 군 관련 공역 법제 개선사항

(1) 국토교통부장관으로부터 위탁받은 사항

각 해당부분에서 설시한 것과 같이, 국토교통부장관은 항공안전법에 따른 권한 중 국방부장관이 관할하는 공역에서의 다음 각 호의 사항에 관한 권한을 국방부장관에게 위탁하고 있다(위임위탁규정 제41조 제6항).

1. 법 제127조제2항에 따른 초경량비행장치 비행계획의 승인
2. 법 제79조제2항에 따른 통제공역에서의 비행 허가
3. 법 제68조 각 호 외의 부분 단서에 따른 같은 조 제1호부터 제3호까지 및 제5호의 행위에 대한 허가
4. 법 제84조제1항에 따른 항공교통업무에 관한 지시 및 같은 조 제2항에 따른 항공교통의 안전을 위한 지시
5. 법 제89조제1항에 따른 항공정보의 제공

그리고 국방부장관은 이렇게 국토교통부장관으로부터 위탁받은 권한을 국토교통부장관과 협의하여 각급 부대의 장[장성급 장교에 한정한다]에게 위임할 수 있다는 위임위탁규정 제24조 제8항에 근거하여, 위 모든 권한을 각급 부대장에게 위임하고 각 수임기관 및 위임업무의 내용을 고시하고 있다(2017. 4. 13. 국방부고시 제2017-7호 참조).

이와 관련하여, 다음과 같은 개선 필요성이 식별된다.

행정기관의 장은 행정권한을 위탁할 때에는 수탁기관에 대하여 수탁사무 처리에 필요한 교육을 하여야 하며, 수탁사무의 처리지침도 통보하여야 하는데(위임위탁규정 제3조 참조), 항공안전법에 따라 국방부장관이 국토교통부장관으로부터 위탁받은 사항에 대해서는 군이 직접 처리지침 등을 만들고 있는 실정이다. 이는 일정 부분 불가피한 측면이 있지만, 군에서 관련 지침의 작성을 할 때에는 위탁기관인 국토교통부와 긴밀히 협의하여야 할 것이며, 군 내부적으로도 국방부장관, 합참, 연합사, 재위임 부대장 등이 지침 제정에 어떤 역할 분담을 할 것인지도 고민이 필요하다.

초경량비행장치 비행계획의 승인에 대하여는 국방부에서 작성한 「군 관할공역 내 민간 초경량비행장치 비행승인 업무 지침서」가 적용되고, 통제공역에서의 비행허가에 대하여는 P73, R75의 경우에는 합참에서 작성한 지침, P518의 경우에는 유엔사/연합사/주한미군사에서 작성한 지침이 적용되는 등 제각각인 측면이 있다.

이러한 모습이 군사작전의 효율성 문제, 작전통제권 문제, 정전협정 유지 문제 등과 밀접하게 연계되어 있어 나름의 이유가 있다고 생각되나, 항공안전법에 따라 국방부장관이 국토교통부장관으로부터 위탁받은 사항은 결국 국민의 권리에 영향을 미치는 사항이라는 점을 고려하면 언젠가는 정리가 필요한 문제임은 명확하다.

(일반적인 행정권한의 위탁 방식은 아니지만) 국토교통부장관이 국방부장관에게 관련 기준과 절차 등을 정할 수 있는 권한까지도 부여하는 것도 고려해 볼 수 있겠다.

그러면 국방부장관이 그에 근거하여 초경량비행장치 비행계획의 승인이나 비행허가 기준과 절차 등을 정하는 국방부령을 제정하고, 재위임 받은 각급 부대장들은 이 국방부령을 기준으로 하여 각 공역의 특성에 따른 세부시행을 하면 될 것이기 때문이다.[106]

그리고 군사보안이나 대국민 정책의 일관성 등을 고려하여 국방부장관이 재위임하는 부대를 일정 제대 이상의 상급부대로 통합하는 것이 어떤가 고민해 볼 필요가 있다고 생각된다.

(2) 군사작전활동으로서의 공역통제사항

앞서 살핀 바와 같이, 국방부장관(또는 각급 부대장)이 국토교통부장관의 권한을 위탁(재위임) 받아 민간항공 관련 업무를 하는 것과, 군 자체의 군사작전활동의 일환으로 행하는 공역통제는 별개이다.

그럼에도, 군의 각종 공역관리나 통제에 관련된 법률이나 내부 규정들을 보면

106) 이러한 사항을 정하는 법규는 위 항공안전법상 개선사항에서 언급한 것과 마찬가지로 국민의 입장에서 꼭 필요한 부분을 명확하게 전달하는 방식이 되어야 할 것이며, 각급 부대장의 세부시행 내용 중에서도 국민이 알아야 할 내용은 AIP, NOTAM을 비롯한 다양한 형태로 제대로 공지되어야 하겠다.

이를 섞어 놓은 측면이 크다.

군 자체의 공역통제는 군사작전의 일환이고 그 자체가 국민의 권리・의무에 대한 것은 아니므로 굳이 법률을 제정할 필요는 없을 것인데도 군용기운용법 제4조와 같은 조문을 둔다든가, 군령에 관한 사항으로서 작전예규나 계획 등으로 정하면 충분해 보이는 내용까지 국방 법제업무 훈령에 따라 규정화해 놓은 것은 어색해 보이고,[107] 항공안전법에 따라 국토교통부장관으로부터 위탁받은 사항과 군 자체의 사항이 섞여 있는 경우가 대부분이다.

따라서, 군사작전활동으로서의 공역통제사항은, 한국군 자체로는 합참을 정점으로 공역통제에 관한 군사교리[108]에 충실한 체계를 갖추고,[109] 미군과의 관계에서는 한미SOFA[110]와 상호합의에 입각한 체계를 갖추어야 할 것이다.

---

107) 국방 법제업무 훈령 제3조(적용범위)
② 이 훈령은 작전계획, 작전지시 등 군령을 정하는 사항에 대하여는 적용하지 아니한다.

108) 공역통제 기본원칙{합동참모본부 합동교범 3-19(합동공역통제) 요-2~3면}
공역통제는 공역 사용자 간의 상호 제한을 최소화하면서 우군 및 민간 항공기에 대한 교전 위험을 줄이고 작전 효율성을 증대하기 위한 것으로, 다음과 같은 원칙을 고려하여야 한다.
• 노력의 통일: 공역통제체계와 관련 절차들이 완전하게 조정, 통합되어야 하고 공역통제권자에 의해 중앙집권적으로 계획되어야 한다.
• 기타: 긴밀한 협조, 간명성, 생존성, 항시성, 훈련

109) 본 논문의 영역은 아니나, 군정분야의 법령체계(법률-대통령령-국방부령 / 국방 행정규칙으로서 「국방 법제업무 훈령」에 따라 국방부훈령-각 군 및 합참규정-각 부대 예규 등)가 존재하듯이, 군령분야의 체계(ex, 각 군령 분야별 합참예규-작전사 예규-각 부대별 예규 등)도 갖추어 지면 어떤가 한다(이를 위해서는 그 체계와 제정・관리 절차를 명시한 국방부 훈령이나 합참예규가 만들어 지면 될 것이다).

110) 제3조 시설과 구역-보안 조치
1. 합중국은 시설과 구역안에서 이러한 시설과 구역의 설정, 운영, 경호 및 관리에 필요한 모든 조치를 취할 수 있다. 대한민국 정부는 합중국 군대의 지원, 경호 및 관리를 위하여 동 시설과 구역에의 합중국 군대의 출입의 변의를 도모하기 위하여 합중국 군대의 요청과 합동위원회를 통한 양 정부간의 협의에 따라 동 시설과 구역에 인접한 또는 그 주변의 토지, 영해 및 영공에 대하여 관계법령의 범위내에서 필요한 조치를 취하여야 한다. 합중국은 또한 합동위원회를 통한 양 정부간의 협의에 따라 전기의 목적상 필요한 조치를 취할 수 있다.
2. (가) 합중국은 대한민국의 영역으로의, 영역으로부터의 또는 영역안의 항해, 항공, 통신 및 육상 교통을 불필요하게 방해하는 방법으로 제1항에 규정된 조치를 취하지 아니할 것에 동의한다.
(나) 전자파 방사장치용 「라디오」주파수 또는 이에 유사한 사항을 포함한 전기통신에 관한 모든 문제는 양 정부의 지정 통신 당국간의 약정에 따라 최대의 조정과 협력의 정신으로 신속히 계속 해결하여야 한다.
(다) 대한민국 정부는 관계법령과 협정의 범위내에서 전자파방사에 민감한 장치, 전기통신장치 또는 합중국 군대가 필요로 하는 기타 장치에 대한 방해를 방지하거나 제거시키기 위한 모든 합리적인 조치를 취하여야 한다.

한편, 올바른 공역통제를 위한 노력의 통일에 있어서, 공역통제는 그 자체가 목적이 아니라 작전의 효율성을 증대하기 위한 수단이므로, 표적의 획득・개발과 처리 등의 과정에 있어 각 군과 사령부 간 전력의 통합 운용이 전제되어야 올바른 공역통제도 가능하다고 생각된다.

Ⅳ. 마치며

부족함은 많지만, 아무쪼록 본 논문을 통해 법조인들은 국가공역체계를 이해하는데 도움이 되고, 실무자들은 법적인 시각을 참고하여 공역관리에 도움이 되며, 공역에 관한 논의가 앞으로 더 이어져 4차산업혁명 시대에 걸맞게 민과 군이 상생하는 항공정책의 개발과 추진이 있길 바란다.

그리고 막연하지만, 남북화해 분위기가 계속 이어진다면 어쩌면 철도나 도로보다 남북의 하늘길이 먼저 열릴 수도 있지 않을까, 이를 위해 현재 또는 장래의 공역 법규들을 어떻게 정립해야 할까 생각해보며, 미력하나마 관련 연구에 일조하기를 바란다.

3. 합중국 군대가 사용하고 있는 시설과 구역에서의 운영은 공공 안전을 적절히 고려하여 수행되어야 한다.

참고문헌

고건영, “군 관할 공역 관리체계 및 관련 쟁점 검토”『2016 작전법논집』, 합동참모본부, 2016. 12.

권창영, “북한 공역의 통일 후 지위”,「항공우주정책・법학회지」제32권 제1호, 한국항공우주정책・법학회, 2017. 6.

김병종・양한모, “공항 및 공역관리 제도 개선에 관한 연구”,「항공우주법학회지」제12권, 한국항공우주법학회, 2000.

김영권, “효율적인 공역관리 방안에 관한 연구”, 인하대학교 석사학위논문, 1997. 7.

김종복,『신국제항공법』, 한국학술정보, 2015. 3.

김창섭, “공역체계 개선계획”,「항공우주법학회지」제12권, 한국항공우주법학회, 2000.

김휘양, “국내 공역 현황과 제도개선 방안”,「항공우주법학회지」제14권 제2호, 한국항공우주법학회, 2001. 12.

김휘양, “국가공역의 통합관리 및 효율적 운영에 관한 연구”, 한국항공대 석사학위논문, 2011. 8.

문광건・김영권, “전・평시 무인항공기의 효율적인 공역통제”,「국방정책연구」2007년 가을호, 한국국방연구원, 2007.

박오화, “우리나라의 공역관리제도”,「항공진흥」제4호, 한국항공협회, 1994. 10.

박원화・정영진・이구희,『항공우주법개론』, 한국학술정보, 2016.

안재모, “지・해・공 무인정찰기 운용에 따른 합동공역통제 발전방향” 합참 군사학술용역연구 보고서, 2014. 12.

홍순길・이강석,『신항공법정해』, 동명사, 2010.

홍정선,『신행정법특강』, 박영사, 2017. 2.

공군,『공군 비행정보간행물』, 2018.2.

공군본부, 공군교범『공역통제』2017. 8.

공군본부, 참고교범『공군 군사용어사전』, 2016. 7.

공군항공안전단,『국가공역체계 이해』, 2017. 2.

국토교통부, 조종사&항공교통관제사 표준교재『항공교통・통신・정보업무』, 2016. 12.

국토교통부, 조종사 표준교재『항공법규』, 2016. 12.

국토해양부, “신 공역체계 마스터플랜 수립용역 최종보고서”, 국토해양부, 2009. 7.
국토교통부(www.molit.og.kr): 항공교통업무 소개 등
국토교통부 항공정보관리체계(http://aim.koca.go.kr): e-AIP, xNOTAM
국방부 법률검토 회신(2017. 12. 21. 규제개혁법제담당관-10733)
법제처,『법령입안・심사기준』2017. 12.
항공교통본부(www.molit.og.kr/atmo): 조직도 등
외교통상부(www.mofa.go.kr): 항공협약
합동참모본부, 합동교범『합동공역통제』2016. 12.
합동참모본부, 합동교범『합동・연합작전 군사용어사전』, 2014. 12.
항공정보포털(www.airportal.go.kr): 항공용어사전 등

초 록

최근들어 '공역'은 뜨거운 이슈가 되었는데, 의외로 우리나라의 공역 법과 제도에 대해 전체적으로 설명된 자료는 없어, 민·군 공역 법제와 실무를 함께 정리하여 보았다.

우리나라의 항공법 분야는 적어도 법적인 측면에서는 민간항공기와 군용항공기 관련 법은 완전히 분리되어 있다.

국토부교통부장관은「항공안전법」에서 부여된 각종 권한을 갖고 업무를 수행한다.

우리나라 항공관련 내용은 너무 많은 사항을 국토부 고시나 규정으로 규율하고 있고, 그 고시나 규정들도 상위 법규의 어떤 조항과 연결되는지 잘 알 수 없는 것들이 많다. 따라서, 현행 고시의 내용을 검토해서 가능한 법규명령으로 하도록 노력할 필요가 있고, 고시 내용도 위임된 사항에 한하여 구체적으로 명확하게 서술되도록 정비할 필요가 있다.

공역체계에 있어서는, 일반인이 이해하기에는 공역 분류체계가 너무 복잡하고, 법규와 실무의 괴리도 일부 있어 보인다. 따라서, 단순하면서도 실무현실에 부합하는 공역 분류 체계로 재정립해 보는 것은 어떤가 생각된다.

군에서 하는 공역이나 항공 관련 업무는 국토교통부장관으로부터 위탁받은 것과 군 고유의 권한을 명확히 구분해서 이해할 필요가 있다.

국토교통부 위탁사항과 관련해서는, 본래 국토교통부의 업무이기 때문에 관련 업무 지침 작성시 국토교통부와 긴밀히 협조해야 하고, 현재 국토교통부에서 국방부로 위탁한 것을 대부분 예하 비행단급까지 재위임하고 있는데 재위임 부대의 적정성을 한 번 고민해 볼 필요가 있고, 관련 지침의 작성 주체도 명확히 해 둘 필요가 있다.

군사작전활동으로서의 공역통제와 관련해서는, '노력의 통일'과 같은 공역통제에 관한 군사교리에 충실한 정책이나 지침이 필요하다.

주제어 : 공역, 항공안전법, 군용항공기 운용 등에 관한 법률, 공역관리, 공역통제, 비행정보구역, 항공교통업무, 항공정보업무, 항공정보간행물, 항공

고시보, 관제공역, 비관제공역, 관제구, 관제권, 비행장 교통구역, 특수사용공역, 통제공역, 주의공역, 비행금지구역, 비행제한구역, 초경량비행장치 비행제한구역, 한국제한식별구역, 수도권 비행금지구역, 수도권 비행제한구역, 한국전술지대, 한국 동부전술지대, 한국 서부전술지대

Abstract

A Study on the Improvement of Airspace Legislation in Korea

Jong-Dae Kim*

Recently airspace became a hot issue considering today's international relations. However, there was no data that could be fully explained about a legal system of korean airspace, so I looked at law and practice about korean airspace together.

The nation's aviation law sector is comletely separate from those related to civil and military aircraft, at least in legal terms.

The Minister of Land, Infrastructure and Transport shall carry out his/her duties with various authority granted by the 「Aviation Safety Act」.

The nation's aviation-related content is being regulated too much by the Ministry of Land, Infrastructure and Transport's notice or regulation, and there are many things that are not well known about which clauses of the upper law are associated with. The notice should be clearly described only in detail on delegated matters.

As for the airspace system, the airspace system is too complex for the public to understand, and there seems to be a gap between law and practice. Therefore, I think it would be good to reestablish a simple and practical airspace system.

Airspace and aviation related tasks in the military need to be clearly understood by distinguishing between those entrusted by the Minister of Land, Infrastructure and Transport and those inherent in the military.

Regarding matters entrusted by the Minister of Land, Infrastructure and Transpor, it is necessary to work closely with the Minister of Land, Infrastructure and Transport when preparing related work guidelines, and to clarify who should prepare the guidelines.

Regarding airspace control as a military operation, policies or guidelines that

* The Chief of ROK Air Force Military Court

are faithful to military doctrine on airspace control are needed.

Key words : Airspace, Aviation Safety Act, Act on the Operation of Military Aircraft, Airspace Management, Airspace Control, Flight Information Region(FIR), Air Traffic Services(ATS), Aeronautical Information Service(AIS), Aeronautical Information Publication(AIP), Notice To Airmen(NOTAM), Control Area(CTA), Control Zone, Aerodrome Traffic Zone(ATZ), Special Use Airspace, Prohibited areas, Restricted areas, Ultralight vehicle flight Restricted Area(URA), Korea Limited Identification Zone(KLIZ), Korean Tactical Zone(KTZ)