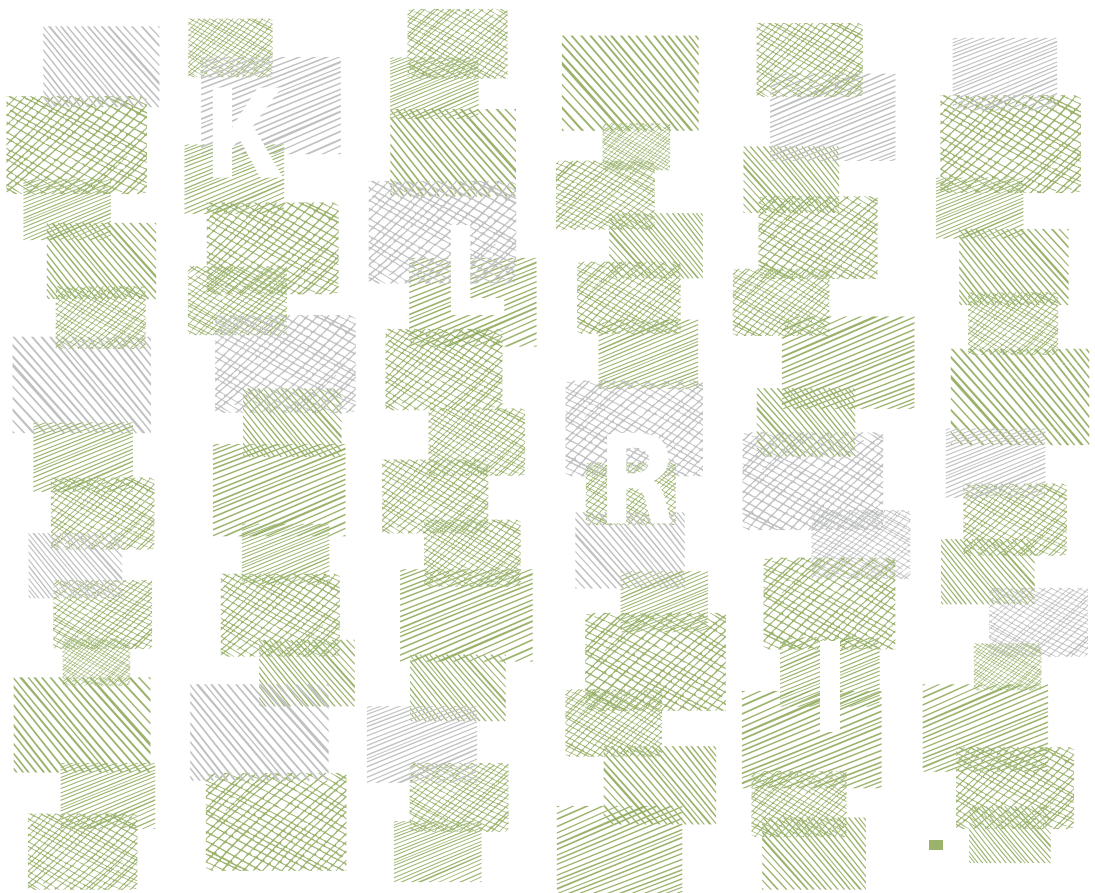


공공기관 헬기 등 운용체계 법제연구

성승제



공공기관 헬기 등 운용체계 법제연구

Especially for emergency disaster response, research on
helicopter governance legal system for public institutions

연구책임자 : 성승제(한국법제연구원 연구위원)
Seong, Seung Je

2020. 10. 6.

연 구 진

연구책임	성승제 한국법제연구원 연구위원
심의위원	홍의표 한국법제연구원 연구위원 김종천 한국법제연구원 연구위원

요 약 문

I. 배경 및 목적

▶ 공공헬기 관리 방안 정비

- 주로 소방 및 응급구호를 위한 공공헬기 관리 방안 정비가 요청됨
- 주민의 복리사무에 대한 자치권으로 보는 관점 그리고 국가 발전에 걸맞도록 국민의 안전보호에 대한 요청에 따른 통합관리 관점이 병립 가능

▶ 대형재난 대처의 요청

- 대형재난에 대한 효과적 대처를 국가가 주도할 것이 요구됨
 - 한국은 인구가 밀집되고 도시화 비율이 높으며 주민거주가 연속됨. 지방자치단체 구획에 따라 단절되지 아니하는 경우가 많음
 - 대형 또는 새로운 재난이 잇다르고 있어서 국민들의 주의를 불러일으키고 크게 이슈가 됨

▶ 통합헬기 운영

- 공공기관 통합 헬기운영 방향을 검토함

II. 주요 내용

▶ 재난의 범위 확대

- 재난의 유형과 종류가 다양하며
- 과거에 인식하지 못하였던 새로운 재난들도 속속 나타남
 - 재난의 유형으로 자연재난, 사회재난, 해외재난 등 조망함

▶ 응급과 소방에 대한 여러 법률들 검토

- 공공헬기에 대하여 현행 법률들과 관리 방안을 검토함
- 이미 제시된 범부처 응급의료헬기 공동활용제도를 검토함
 - 법률로 뒷받침되지 않음. 총리훈령으로서 실제 적용 시 문제가 발생할 수 있음

▶ 외국 운영사례 그리고 헬기 공동운항제도 필요성

- 외국의 운용 현황도 일부 비교하여 참조함
- 공공헬기 공동운항제도 필요성
 - 국토는 넓지 않지만 지형이 복잡하고 국지적 기후 정보의 취득 등 부처나 기관 간 공동대처의 필요가 큼
 - 주민의 연속 거주 형태와 지방자치단체의 유지비용 고려하면 통합관리 필요

▶ 거버넌스 검토

- 응급헬기 관련 법령들 검토하여 통합운영을 위한 거버넌스를 보강할 방안을 도출함
- 해결방안으로써 통합법안을 제시하는 방안, 단행법 개정에 대한 의견, 이미 존재하던 훈령 유지 방안 등 검토

Ⅲ. 기대효과

▶ 차후 공공기관 헬기 거버넌스에 대한 법 개정의 기초자료 제공

▶ 주제어 : 소방헬기, 응급헬기, 헬기 공동운영 거버넌스, 공공기관 헬기, 재난안전

Abstract

I. Backgrounds and Purposes

▶ Improvement of public helicopter management plan

- Maintenance of public helicopter management plans is required mainly for fire fighting and emergency relief.
- The viewpoint of self-government of residents' welfare affairs and the viewpoint of integrated management according to the request for the safety protection of the people in line with national development can be combined.

▶ Request for large-scale disaster response

- The entire administration is required to lead the effective response to major disasters.
 - Korea has a dense population and a high urbanization rate. In many cases, there is no disconnection depending on the division of local government
 - Large or new disasters are ensuing, which arouses public attention and becomes a major issue in elections.

▶ Integrated helicopter operation

- Review the direction of integrated helicopter operation by public institutions

II. Major Content

▶ The types and types of disasters have diversified

- New disasters that were not recognized in the past appear one after another
 - As a type of disaster, you can view natural disasters, social disasters, and overseas disasters.

▶ Review of various laws on emergency and fire fighting

- Review of current laws and management plans for air helicopters
- Review the system for joint use of emergency medical helicopters from all departments already presented
 - Not supported by statutory laws. As the Prime Minister's directive, problems may arise when applied in practice.

▶ Foreign operation cases and the necessity of helicopter codeshare system

- Some comparisons of foreign operations are also referenced.
- The necessity of the public helicopter codeshare system

- Although the country is not large, the terrain is complex and there is a great need for joint actions between ministries and agencies, such as obtaining local climate information.
- Integrated management is necessary considering the continuous residence type of residents and maintenance costs of local governments.

▶ Governance Review

- Review of emergency helicopter related laws and regulations to derive measures to reinforce governance for integrated operation
- Review of ways to exemplify the integrated bill as a solution, opinions on amendments to the single-run law, and ways to maintain existing directives

III. Expected Effects

- ▶ Providing basic research on future revision of the law on helicopter governance by public institutions

- ▶ Key Words : Fire helicopter, Emergency helicopter, Helicopter joint operation governance, Public agency helicopter, Disaster safety

요 약 문	5
Abstract	9

제1장 서론 / 17

제1절 연구의 목적	19
제2절 연구의 방법과 범위	22

제2장 재난·응급과 공공헬기 운용 / 25

I. 재난의 유형	27
1. 자연재난	27
2. 사회재난 및 해외재난	27
II. 재난 대응 추이	28
1. 자연재해	28
2. 사회재난	29
3. 특별재난지역 선포	29
4. 재난 유형과 체계	30
III. 공공헬기와 운용	30
1. ‘헬기’ 용례	30
2. 소방청 헬기	31
3. 소방헬기 운용 조직변천	32
IV. 외국의 운용 현황	33
1. 일 본	34
2. 독 일	35
3. 영 국	38

제3장 응급의료헬기 공동운영 제도 검토 / 39

- I. 응급의료헬기 공동활용제도의 개념 41
- II. 응급의료헬기 등의 개념 46
- III. 공공헬기 공동운항제도의 모색 50
 - 1. 공공헬기 사고이력과 공동운항제도 50
 - 2. 공공헬기 공동활용시스템 현황 55

제4장 재난·응급 영역 소방행정 거버넌스 법률들 분석 및 검토 / 59

- I. 재난관리법 61
 - 1. 재난안전법 규정형식 61
 - 2. 재난안전법상 응급헬기 63
 - 3. 해상 긴급구조 63
 - 4. 시사점 : 긴급구조활동 헬기 공동운항 현재 법적근거 64
- II. 소방법 65
 - 1. 소방기본법 65
 - 2. 119법 67
 - 3. 소방장비관리법 69
 - 4. 소방청 직제규정 70
- III. 응급의료법 71
- IV. 항공안전법 73
- V. 맺음말 75

목차

공공기관 헬기 등 운용체계 법제연구

Korea Legislation Research Institute

제5장 결론 : 해결방안 모색 / 77

- I. 서 79
- II. 수준별 공공헬기 공동운영 방안 80
 - 1. 특별법 방향 80
 - 2. 개별법 또는 하위법령 개정방향 80
- III. 예시 특별법 82
- IV. 맺음말 84

참고문헌 87

부 록 93

【부 록】 범부처 응급의료헬기 공동운영 규정안 95

Korea
Legislation
Research
Institute

제1장 서론

제1절 연구의 목적

제2절 연구의 방법과 범위

제1장 서론

제1절 연구의 목적

한국은 주민의 복리사무 등에 관하여 헌법상 자치권의 보장을 인정하고 있어서(헌법 제 117조¹⁾), 지방자치단체가 수행할 수 있는 지방사무는 원칙적으로 주민의 복리사무이어야 한다고 볼 여지도 있다. 다만 한국은 현재 교육사무와 소방사무가 광역사무로 규정되어 있었고, 지난 정부에서는 소방사무는 세월호 사고에 따라 소방방재청 대신에 구 국민안전처에 소속되어 있었다.

국민의 안전에 대한 경각심도 커졌고 국가 수준 향상에 따른 안전에의 기대도 커졌다. 2020년 4월 제21대 국회의원 선거에서 소방직의 국가직 전환은 주요 공약 중 하나로 등장하였다. 응급헬기 통합운영과 관련하여서는 현 정부의 100대 국정과제에 따르면, 이는 전략 3(국민안전과 생명을 지키는 안심사회)에 해당하고, 특히 안전사고 예방 및 재난 안전관리의 국가책임체제와 통합적인 재난관리체제 구축 및 현장 즉시대응 역량 등과 관련되고 있다.²⁾ 더욱이 2019년에는 대통령이 소방헬기의 전국단위의 통합운용을 천명하기도 하였다.³⁾ 이 연구는 소방청 제안에 따라 수행계획이 수립되었으며 그에 따라 연구의 범위를 소방헬기 및 응급헬기의 공공기관 간 통합운영에 대한 것으로 제한한다.

1) 헌법 제117조 제1항 “지방자치단체는 주민의 복리에 관한 사무를 처리하고 재산을 관리하며, 법령의 범위 안에서 자치에 관한 규정을 제정할 수 있다.”

2) 대한민국정부, 「100대 국정과제」, 2017. 8. https://www.evaluation.go.kr/psec/np/np_2_1_2.jsp. (2020.7. 최종)

3) 연합뉴스, 2019.11.1. <https://www.yna.co.kr/view/AKR20191101133252062> (2020.7. 최종)

국가와 지방자치단체(또는 외국의 경우 지방정부)의 사무분배와 관련하여서 미국을 위시하여서는 질서사무에 해당하는 경찰과 소방 등을 주민에 대한 빠른 서비스라는 근거리 행정을 위하여 지방자치단체에 맡기는 경우도 있다. 이 경우에는 빠른 행정대응이라는 점과 지역 사회에서의 기여 등의 장점은 있으나, 한편으로는 법질서의 통일성이나 조직이 일정한 규모나 예산을 넘어서는 소방 내지 응급 헬기 등의 경우에는 단순히 지방자치단체가 운영하기에는 고비용 저효율의 규모경제의 문제에서 나아가 안전의 문제까지 안고 있기도 하다.

헬기의 이동형태에 따른 명칭은 수직이착륙기이다. 수직이착륙기는 넓은 활주로 등이 필요없다는 점에서 간편할 수 있으나, 운항 안전성에 다소 문제가 있다고 인식된다. 사고 경험을 일부 돌이켜보면 2015년 3월 전라남도 가거도에서 해경 헬기가 추락한 바 있고, 2019년 10월 독도 인근 해상에서 소방헬기가 추락하여 희생자 7인이 발생하였다. 두 사건 모두 야간에 해상으로 출동한 것으로서 비행여건이 열악하였다. 때문에 구조적으로 미흡한 기상확인 시스템이 지적되었다.⁴⁾ 응급헬기의 운용을 위하여 기상청 소속의 항공기상청을 통해 풍속 등의 기상정보를 얻으나, 이러한 기상정보는 주로 공항이나 비행장 중심으로 측정되는 제한적인 기상정보이어서 헬기가 출동하는 대상지역인 산간·도서에 관한 정확한 기상정보를 얻을 수 없는 한계가 있다는 점이다.⁵⁾ 독도 해상헬기 추락사고 이후, 경기도의 경우 항공기의 안정성을 점검하고자 운항하던 닥터헬기의 운항을 중단하였고 긴급안전점검을 받느라 일정한 기간 동안 응급헬기의 운항이 중단하였다.⁶⁾

보건복지부가 운영하는 응급헬기 중의 하나인 닥터헬기는 프랑스·독일이 합작한 헬리콥터 개발업체인 ‘유로콥터사’가 제작한 ‘EC-135’ 기종으로, 헬기 내에 의료진과 환자 등

4) KBS NEWS, “[응급헬기]③ 조종사들 “사고 나도 달라지는 게 없어요”, 2020.1.10.

<https://news.kbs.co.kr/news/view.do?ncd=4359606> (2020.7. 최종)

5) KBS NEWS, “[응급헬기]③ 조종사들 “사고 나도 달라지는 게 없어요”, 2020.1.10.

<https://news.kbs.co.kr/news/view.do?ncd=4359606> (2020.7. 최종)

6) 중앙일보, “닥터헬기 운행 재개 하루전 이국종 “안 타”…난감한 경기도”, 2020.1.20.

<https://news.joins.com/article/23686335> (2020.8. 최종)

6명을 태우고 헬기가 최대 635km를 운항할 수 있으며, 헬기 대당 가격은 75억~80억 원에 달하며, 현재 보건복지부가 대한항공으로부터 임대하여 운용하고 있다고 한다.⁷⁾

헬기운용의 특성에 비추어 보면, 한국 지방자치단체는 통상 면적이 넓지 않다. 주민의 거주 밀도가 높은 편이어서 거주구역간 자연적인 경계로 획정하지 못할 곳도 있다. 그 밖에 안전관리 등의 경우에 규모경제 등에 따라 통합운용의 필요성이 있다고 볼 수 있다.

인구증가와 밀집주거 등 도시화 현상이 현저한 한국이다. 이 경우 재난이 발생하면 그 피해 범위와 피해자 수가 광범위하게 파급되는 것은 충분히 예상되고 국가는 이를 주의깊게 대처하여야 한다. 현대에 이르러 국가는 재난 발생을 최대한 억제하는데 주력하여야 할 책무가 있다. 한국은 최근 한 세대 사이 재난에 대한 경각심을 갈수록 키우게 되었다. 그 전까지는 고도성장을 달성한 한국은 재난안전에 대해 주목하고 고려하여야 한다는 것을 인식하지 못하였다는 비판을 감수하여야 했었다. 아파트공화국⁸⁾이라고까지 일컬어지는 도시 밀집주거에 도달하였고 그 밀집은 더 가속화하고 있다. 방대한 토목건축과 건설로 인하여 재난을 경험할 경우에 피해가 커질 수 있다. 이미 1990년대 초반부터 극적인 부작용을 체험한 바 있다. 갈수록 안전한 국민생활과 국가의 재난안전성은 중시되게 되었다.

한국은 물론 점점 안전한 국가가 되고 있다. 그럼에도 재난 위협의 수와 종류는 줄어들지 않고 다양해졌다. 당장 2020년만 돌아보아도 코비드19 라는 막강한 전염력을 갖는 전염병이라는 재난을 인식하였다. 뿐 아니라 사상 최장 기간 장마도 겪었다.⁹⁾

7) 라포르시안, “대당 가격만 80억…닥터헬기가 ‘날아다니는 응급실’인 이유이동행 초음파 진단기·혈액화학검사기·심장효소검사 장비 등 갖춰”, 2015.3.14. <http://www.rapportian.com/news/articleView.html?idxno=21484> (2020.8. 최종)

8) 발레리 즐레조(Valérie Gelézeau) 저/길혜연 역, 「아파트 공화국-프랑스 지리학자가 본 한국의 아파트-」, 후마니타스, 2007.2. 역서 이름(원제: Séoul, ville géante, cités radieuses(서울, 거대한 타운, 빛나는 도시), 2003). 이 책은 2004년 「한국의 아파트 연구」라는 제목으로도 출간되었다. 그의 1993년 박사학위논문과 같은 책이다. 프랑스 최상위 그랑제콜 중 하나인 Ecole Normale Supérieure(ENS, 프랑스고등사범학교) 지리학과 졸업, 파리4대학(소르본느)에서 서울의 아파트단지에 대한 연구로 박사학위후 마른-라-발레대학 지리학과 교수. <https://inmun360.culture.go.kr/content/388.do?mode=view&page=5&cid=2365825> (최종 2020.8.12.) 과 「한국의 아파트 연구」 중 추천사1(15쪽) 참조하여 작성.

9) 배재현, “풍수해 재난대응체계의 현황과 검토과제”, 국회 입법조사처, 2020.9.25., 1쪽.

제2절 연구의 방법과 범위

한국의 정부나 지방자치단체가 운용하는 헬기 중에서 응급의료헬기를 중심으로 하여 그 현황과 문제점을 파악하기로 한다. 특히 정부부처가 운용하는 헬기 현황과 목적을 파악하면, 그 통합운용의 필요성과 현재 통합운용이 추진되는 응급의료헬기의 사례를 집중적으로 검토하기로 한다.

한국은 양적 질적 성장과 함께 기간 시설물과 규모가 매우 방대하고 거대해졌다. 한국에서 시설의 규모가 천천히 성장하였다면 대처에 여유가 있었겠지만 현실에선 괄목할만한 성장을 하면서 대응에 재난과 응급의 요소를 인식하는데 시간이 소요된 것이다. 최근 코비드19 사태를 예로 든다면 감염병이 먼저 확산되는 곳은, 한국에서건 세계에서건 교통/교통/교섭이 빈번한 중심지이다. 성장은 전 단계에서 예상하지 못한 이러한 파급효과들을 낳게 한다.

재난이나 응급활동을 위한 공동헬기 운항 제도를 모색하는 시각의 가장 큰 장점은 무엇보다도 재난의 감소나 축소를 얻는 것이다. 응급활동은 개별사건에서도 빠른 환자 치료를 가능하게 할 수 있겠다. 신속한 치료는 예후를 좋게 하고 사회적 비용을 감소시킬 수 있다. 무엇보다 이 국가와 사회가 안전하다는 안심을 줄 수 있는 것은 크나큰 사회적 자산이 된다. 또 다른 공동헬기 운항의 장점은 헬기 운항상 빈번한 사고를 줄일 수 있다는 가능성이다. 지방자치단체 또는 일개 행정청은 응급헬기의 유지와 활용을 위한 재정도 부담되고 국지적 기후변화에 대응이 미숙할 수 밖에 없는 경우도 예상된다. 한국은 크지 않은 국토에 자리하지만 지형은 다양하고 돌발적 기후 변수들도 국토 면적 대비 상당수 존재한다.

이 연구가 정부의 공공헬기의 통합운용을 의욕하는 기반을 조성하도록 의뢰된 법제연구라는 점에 착안하여 각 정부기관이 운용하는 응급헬기의 근거법과 일정한 범위내에서 유관 하위입법도 검토한다. 응급헬기 등에 대하여 어떠한 법적 근거와 규율내용을 가지고 있는지를 파악하기로 한다. 선행연구들도 검토함으로써 헬기를 통합하여 운영할 때에 필요한 행정조직, 관련 인원의 교육/훈련 등의 문제점도 살펴본다. 발견되고 검토된 문제점

과 법적 기반 하에서 각 법령별의 법리를 법해석 방법론을 통하여 고찰함으로써 입법론상 필요한 공공헬기의 통합운용, 안전관리 등에 관한 통일적인 법적 근거와 입법방안을 모색해보기로 한다.

이 연구는 재난대응 법제검토와 거버넌스를 조사하고 연구한다. 외국의 응급헬기 운용 사례도 보조적으로 검토하고, 이를 통하여 통합운용의 필요성 등을 고찰하여 한국 응급헬기 통합 운용에 대한 시사점을 검토한다. 응급의료헬기의 경우에는 통합운용을 위한 전 단계로서 출동관리가 소방청을 중심으로 시행되고 있는바, 이를 기반으로 하여 전체 공공헬기의 통합운용 및 안전관리를 위한 법적 기반을 검토해 보기로 한다.

헬기운용기관 간에 합의된 응급의료헬기의 통합출동을 넘어서 통합운용시 각 운용기관의 운용목적이나 법적 근거를 부처간의 이해를 조정하면서 원활하게 협의를 통하여 입법에 이를 수 있는 지도 검토해보기로 한다. 실제 실행되기 위해서는 특별법 제정과 단행법 개정안 제시 또는 기존의 총리훈령 등 3가지 방안이 모두 검토될 필요성이 있다. 이에 연구를 거쳐 결론에 3가지 레벨에 따른 제안을 제시해본다.

제2장

재난·응급과 공공헬기 운용

- I. 재난의 유형
- II. 재난 대응 추이
- III. 공공헬기와 운용
- IV. 외국의 운용 현황

제2장

재난·응급과 공공헬기 운용

I. 재난의 유형

재난의 법상 유형은 다음에서 찾을 수 있다. 「재난 및 안전관리 기본법」(이하 재난안전법)상, ““재난”이란 국민의 생명·신체·재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것”(동법 제3조 제1호 본문)으로 정의된다.

같은 법은 재난을 자연재난, 사회재난, 해외재난 등으로 분류하고 있다.

1. 자연재난

자연재난은 태풍, 홍수, 호우, 강풍, 풍랑, 해일, 대설, 한파, 낙뢰, 가뭄, 폭염, 지진, 황사, 조류 대발생, 조수, 화산활동, 소행성·유성체 등 자연우주물체의 추락·충돌, 그 밖에 이에 준하는 자연현상으로 인하여 발생하는 재해(재난안전법 제3조 제1호 가목, 그리고 이 조문 준용한 「자연재해대책법」 제2조 제2호)

2. 사회재난 및 해외재난

사회재난에 대하여 분류될 수 있는 주된 기준은, 그 피해의 규모와 국가핵심기반에 대한 것인가를 파악하는 것에서 출발한다.

사회재난은 화재, 붕괴, 폭발, 교통사고(항공사고 및 해상사고 포함), 화생방사고, 환경 오염사고 등으로 인하여, 국가 또는 지방자치단체 대처가 필요한 인명 또는 재산피해나 행정안전부장관이 재난관리상 필요하다고 인정한 피해와 국가핵심기반의 마비(재난안전법 제3조 제1호 나목 전단, 동 시행령 제2조 각호) 등이다.

한편 감염병·가축전염병·미세먼지에 대해서도 사회재난으로 고려할 수 있다.

「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」(이하 감염병예방법)상 감염병과 「가축전염병예방법」상 가축전염병 확산(재난안전법 제3조 제1항 나목 후단) 그리고 「미세먼지 저감 및 관리에 관한 특별법」(이하 미세먼지법) 상 미세먼지 피해가 해당된다.

해외재난은 다음과 같이 정의된다. 즉 국외에서 국민의 생명, 신체, 재산에 피해를 주거나 줄 수 있는 재난으로서 정부가 대처하여야 하는 재난(재난안전법 제3조 제2항)

II. 재난 대응 주이

1. 자연재해

재난과 그에 해당하는 유형들에 대한 법적 정의는 위에서 본 바와 같다. 자연재해는 재난안전법 소정의 자연재난으로 인하여 발생하는 피해이다(「자연재해 대책법」제2조). 성격상 자연 변동에 따른 재해이므로 연도별 편차가 크지만 점차 감소세에 있다고 조심스럽게 추정해 볼 수 있다. 그것은 아마도 다른 여러 분야와 마찬가지로 재난대응 조직, 기관, 법제도 등의 전반적 수준 향상에 따라 결과한 것이 아닐까 생각한다.

한 통계를 참조하면 2009년 이후 중 정점일 때가 2012년도 피해액 약 1조원 복구액 약 2조원에서 2018년 피해액 약 1,400억 복구액 약 4,400억원으로 집계한다. 10) 다른

10) 행정안전부 정보통계담당관실, 「2019(2018.12.31.기준) 행정안전통계연보」(통권 제21호), 행정안전부, 2019.8, 그림19 쪽.(그 쪽에서 그림14-1(자연재해 피해액 및 복구액(2009-2018)) 표를 보면, 피해액과 복구액을 사사오입 표현하면 2009(3,200억/8,400억), 2010(4,500억/7,500억), 2011(7,800억/16,200억), 2012(10,600억/20,000억), 2013(1,700억/3,800억), 2014(1,800억/5,000억), 2015(3,300억/3,900억), 2016(3,000억/6,200억),

근거까지 제시하지 아니하더라도, 이러한 피해금액을 염두에 두고 판단한다면 자연재난은 사전대응에 몰심양면 노력하는 것이 사회적 비용을 대폭 감소시킨다고 생각할 수 있다.

2. 사회재난

사회재난은 감염병예방법과 가축전염병예방법 그리고 미세먼지법에 따른 피해 들이다 (재난안전법 제3조 제1호 나목). 사회재난은 2009년 이후 통계를 보면 재산피해는 큰 변화가 없어 보이는 반면 발생 건수는 증가일로에 있다.¹¹⁾ 물론 피해의 기준들은 법정되어 있지만 발생건수가 증가하는 것은 관심도의 증가 때문일 수도 있을 것 같다.

3. 특별재난지역 선포

재난안전법은, 동 시행령 제69조가 정한 기준들에 따라 중앙대책본부장(또는 지역대책본부장 요청에 따라(같은 조 제3항))이 국가안녕과 사회질서 유지에 중대영향 미치거나 피해수습을 위한 특별한 조치가 필요한 경우 중앙위원회 심의를 거쳐 해당지역을 특별재난지역으로 선포하도록 대통령에게 건의할 수 있고(재난안전법 제60조 제1항), 이에 대통령이 선포할 수 있다(동법 제2항).

특별재난지역 선포는 해마다 늘어나는 경향이 있는 것으로 조심스럽게 추정해 본다.¹²⁾ 조급한 결론일 수는 있지만, 국민들의 안전에 대한 관심과 경각심 등이 계속 높아지고 있다는 점을 착안할 수 있다. 이는 국가발전과 궤를 같이 한다. 과거보다 적은 규모의 재난일 지라도 빠른 과학적 또는 행정적 능력에 의하여 빠르게 집계되어 재난으로 규정지어지기

2017(1,900억/5,100억), 2018(1,400억/4,400억) 이다.

11) 보면, 연도별 사회재난 재산피해금액(사사오입)/ 재산피해건수는, 2009(22억/5건), 2010(2조원/6건), 2011(12억/3건), 2012(3,000억/2건), 2013(1,300억/7건), 2014(500억/16건), 2015(900억/7건), 2016(600억/12건), 2017(1,100억/16건), 2018(1,000억/20건) 등. 위 2019행정안전통계연보 그림21 쪽 의 그림15-1(사회재난 발생 및 재산피해)의 표.

12) 집계를 보면 2014년 2건, 2016년 2건, 2017년 2건, 2018년 3건으로 각각 집계하고 있다. 위 2019행정안전통계연보 그림23쪽의 그림16-1.

쉬워진 측면도 있을 수 있다. 이는 국민과 여론에 의하여 수습과 피해 극복을 강하게 요구 받는다. 이것은 빠르고 신속하여야 한다.

4. 재난 유형과 체계

법상 재난의 범위는 실로 방대하다. 이 보고서는 공공헬기 운용에 대한 거버넌스를 검토할 것을 제시하였다. 특히 이 연구 출발은 소방청 헬기운용체계 개선을 요청받은 바 있으므로, 필요한 범위 내에서 연구를 제한한다. 앞서 본대로 재해 등 재난에 대한 대처와 극복 그리고 응급의료 등 대응능력은 오늘날 신속하고 정확하며 국민 안전을 높여줄 것이 강하게 요청된다. 소방헬기 운용체계 재점검의 요구는 여기서 발견될 수 있다.

Ⅲ. 공공헬기와 운용

1. ‘헬기’ 용례

우선 항공기는 공기의 반작용(지표면 또는 수면에 대한 공기의 반작용은 제외)으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석수 등 항공안전법 시행규칙 제2조의 복잡한 기준(상세는 동 시행규칙 제2조 참조)을 충족하는 비행기(동호 가목), 헬리콥터(동호 나목), 비행선(동호 다목), 활공기(동호 라목) 등이다(항공안전법 제2조 제1호 본문).

헬기는 법률들 사이에서 용어가 일치하지 않는 모습을 보이고 있다.

- ① 항공안전법은 ‘헬리콥터’란 표현을 제2조 나목에서 사용하는데, 같은 법 제18조는 ‘회전의 항공기’라는 번역된 표현을 사용한다.
- ② 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」은 회전의항공기로 표현(제2조 제1호 가목 2))하고, ‘헬기’나 ‘헬리콥터’는 사용하지 않는다.
- ③ 재난안전법은 헬기, 회전의항공기를 병용한다(모두 제51조 제4항에서).
- ④ 「소방장비관리법」은 제32조에서 회전의항공기로 표현한다.

- ⑤ 「소방청과 그 소속기관 직제 시행규칙」은 제4조에서 헬기로 표현한다(소방헬기, 응급헬기 등).

물론 항공안전법 제2조 정의에서 살펴본 바와 같이, 항공기라 할 때는 헬기도 당연히 포함된다.

정부 정책관련 연구물 검색 「온-나라 정책연구」 웹사이트에서 과제명 창에 ‘헬리콥터’로 검색할 경우 1건이 조회되고 ‘헬기’로 검색할 경우는 18건이 조회된다.¹³⁾ 헬기는 영어 유래 ‘헬리콥터’와 한자어 ‘기’(機)를 조합한 형태임은 직관적으로 알 수 있다. 법률 용어로 사용할만한 압도적 사용례나 배경을 가진 단어라기에는 미흡한 느낌이긴 하다. 하지만 위 ‘회전의 항공기’ 용례도 회전하는 것이 헬기 뿐인가 반문하면 뚜렷하지 않을 수 있다. 수직이착륙이라는 헬기의 동작 특징도 비행기를 뜻하는 고정익항공기에도 찾을 수 있다. 특히 최근 무인항공기로 분류될 수 있을 ‘드론’의 경우¹⁴⁾ 수직이착륙 형태의 것들이 다수 나타났다. 이 점에서 헬기를 지칭할 때, ‘헬기’ 이외의단어로서 여타 항공기와 구분되어 사용하기에 뚜렷한 단어는 없는 것 같다.

정리하면 과거 법조문에서 용어는 ‘회전의항공기’가 선택 및 사용되었던 것 같다. 현재 선택되는 용어는, 사실상 ‘헬기’로 이행된 것으로 보인다. 이 보고서는 헬기라는 용어를 택하여 사용한다.

2. 소방청 헬기

소방청장 또는 소방본부장은 초고층 건축물 등에서 구조를 필요로 하는 자의 생명을 안전하게 구조하거나 도서·벽지에서 발생한 응급환자를 의료기관에 긴급히 이송할 항공구조구급대를 편성 및 운영한다(「119구조·구급에 관한 법률」제12조 제1항). 이 항공구

13) www.prism.go.kr (2020.8.12. 최종)

14) 「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률」 제2조 제1호, “드론”이란 조종자가 탑승하지 아니한 상태로 비행할 수 있는 비행체로서, 같은 법 시행령 제2조 드론의 범위에 지정된 복잡한 기준을 충족하는 것(법 2조 1호; 동령 제2조)이라 하고 있어서 무인비행기를 뜻하는 것으로 정의한다. 이에 같은 법 2조 각호는 「항공안전법」상 무인비행장치나 무인비행기를 ‘드론’이라고 못 박고 있다.

구조급대는 소방청의 직할구조대(동법 시행령 제15조 제1항)나 시·도에 설치할 수 있다(동 시행령 동조 제2항).

동 시행령 제16조에서 보듯이, 항공구조구조급대는 인명구조나 응급환자 이송(제1호), 화재진압(제2호), 장기이식환자나 장기이송(제3호), 항공 수색이나 구조(제4호), 공중 소방 지휘통제 및 소방 필요 인력이나 장비 운반(제5호), 기타 재난관리(제7호) 등의 업무를 수행한다(동 시행령 제16조).

3. 소방헬기 운용 조직변천

소방청내에서 소방헬기로 분류될 항공기는 모두 소방항공 담당 조직이 관장할 것이다. 조직은 영세하고 변화는 짧은 시간에 빈번하였다.

- ① 2008년 5월 1일까지는 소방정책국 구조구급과의 구조업무 담당자 1인이 수행
- ② 2008년 5월 2일 ~ 2009년 12월 29일 소방정책국 항공안전팀, 이 때는 국제민간항공기구(ICAO¹⁵⁾) 안전평가 대비하고자 5인으로 조직편성하였다고 하며,
- ③ 2009년 12월 30일 ~ 2012년 7월 22일 소방정책국 구조구급과로 2인으로 구성하여 담당했다고 하고,
- ④ 2012년 7월 23일 ~ 2015년 11월 27일 119구조구급국 119생활안전과에 항공안전계를 설치하고 2인이 담당,
- ⑤ 2015년 11월 27일 ~ 2017년 7월 25일 국민안전처 중앙소방본부 119구조구급국 소방장비항공과의 항공안전계 담당(5인)

15) ICAO는 UN 소속 경제·사회이사회 산하 전문기구이며 그 출발은 시카고에서 52개국 민간이 참가한 국제민간항공회의(1944.11.1.)로부터 비롯한다 ①시카고 협약 제정, ② ICAO 설치, ③ 하늘의 자유(Open Sky Policy) 선언 후 국제민간항공협약 체결(1944.12.7.)하고, 1947.4.4. 발효하였다. <http://www.airportal.go.kr/knowledge/network/LdAirportalDetail.jsp?ID=399> (2020.8.13. 최종)

⑥ 2017년 7월 26일 ~ 2019년 5월 13일 소방청 119구조구급국 소방장비항공과 항공안전계 담당(5인)

⑦ 2019년 5월 14일 이후 소방청 119구조구급국 항공통신과 항공안전계 담당(5인)¹⁶⁾
 이성과 같은 담당조직의 변천을 본다면 짧은 시간내에 많은 변화를 거쳤음을 알 수 있다.

IV. 외국의 운용 현황

주요 외국들을 본다면 이미 오래 전부터 응급의료헬기를 도입하여 운용하고 있다. 한국에도 이러한 사례들은 소개된 바 있다. 아래에서는 일본, 독일, 영국에 한정하여 간단히 개관하기로 한다.¹⁷⁾

각국의 응급의료 전용헬기 운영현황

국가	인구수 (억)	면적 (km ²)	시작 년도	운영주관	운영범위 (km)	기지사 (년도)	기지사당 년 임무 수	자원	야간운항
한국	5147만	10만 363	2011	보건복지부	< 70-100	7(2019) (덕터헬기)	296 (2018)	중앙정부 + 지자체	일부 시행
독일	8300만	35만 7386	1970	ADAC, DRF 등	50	80(2012)	1350 (2009)	의료보험 + ADAC회비	일부 시행 (병원 간 이송)
일본	1억 2718만	37만 7973	2001	배치병원	50	53(2020)	492 (2016)	중앙정부 + 지자체	시행하지 않음
오스트리아	858만	8만 3897	1983	OAMTC	60	31(2011)	449 (2010)	사회보험, 자동차 보험 지방정부 재정 등	일부 시행
스위스	821만	4만 1265	1973	REGA	15분 접근 거리	18(2019)	944 (2019)	기부금 + 의료보험 + 건강보험	시행
영국	6480만	24만 3610	1987	London: LAA	50-60	41(2019)	>1000 (런던, 2019)	기부 + NHS	시행하지 않음
미국	3억 2267만	982만 6875	1972	상업 헬기 등	?	660<	350 (2016)	보험 + 원지부담 2~5만USD	시행

* 각국의 응급의료 전용헬기 서비스의 비교(*ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobile-Club, DRF: German air rescue, REGA: Swiss air rescue, LAA: London air ambulance(재인용 : 이강현, 선진 외국의 응급의료 전용헬기 서비스, FPN/소방방재신문, 2020. 5. 20.)

16) 이상 ①에서 ⑦은 소방청 항공통신과 업무바인더 내부자료 「항공안전계 주요 통계, 2019.12」 참조(2쪽)

17) 외국의 응급의료헬기 운영현황에 대하여 자세히는 보건복지부/전남대학교병원, 「응급 항공(헬기) 이송의 수요 분석 및 구축 방안 연구」, 2011. 1, 52쪽 이하.

1. 일본

일본은 1995년에 고베 대지진의 발생으로 헬기 활용의 필요성이 검토되었고, 1997년에 후생노동성에서 닥터헬리(Dr-Heli)의 도입을 검토하였다.¹⁸⁾ 1999년에 일본은 닥터헬리 조사검토위원회를 설치하였고,¹⁹⁾ 이후 1999년 10월부터 2001년 3월 사이에 일본 후생노동성은 구급의료용 헬리콥터 제1기 시범사업을 실시하였고, 일본 동해대학 구명구급센터와 천기의대 구명구급센터가 지원하였다.²⁰⁾

이후 일본정부는 2007년 6월에 「구급의료용 헬리콥터를 이용한 구급의료의 확보에 관한 특별조치법」(Dr-Heli 특별조치법)을 제정하여, 구급용헬리콥터(닥터헬리)제도를 도입하였다. 2010년 12월 기준으로 19개 지방자치단체에서 총 23대가 운영되고 있고,²¹⁾ 2016년 자료에는 총 42대가 운용되고 있다고 하고,²²⁾ 2019년 기준으로는 약 53대의 닥터헬기가 기지병원 반경 50~70km의 지역을 대상으로 서비스하고 있다고 한다.²³⁾

2020년 1월 기준으로는 일본의 44개 광역자치단체(도도부현)에 약 53대의 헬기가 배치되어 있어서 3개 지역을 제외하고는 전부 배치되어 있다고 하며, 이 닥터헬리는 출동요청후 5분 이내 이륙을 목표로 하고 있으며, 2016년 기준으로 기지당 약 492건의 출동을 하였으며, 기지당 예산은 국가가 70%, 지방자치단체가 30%를 부담하여, 지방자치단체의 재정능력에 따라 약간의 차이가 있다고 한다.²⁴⁾

18) 보건복지부, “도서지역 응급환자, 헬기요청하면 5분 내 출동한다”, 보도자료 2019. 9. 23, 참고자료1.; 국회도서관, “응급의료 전용헬기 운용의 근거 마련”, 「법안관련 외국입법례」 제17호, 2016.10.28.

19) 염석란/김오현/이강현, “국내헬리콥터 응급의료체계의 미래 발전 방향”, 「대한의사협회지」 제63권제4호, 2020, 200쪽.

20) 보건복지부, “도서지역 응급환자, 헬기요청하면 5분 내 출동한다”, 보도자료 2019. 9. 23, 참고자료1.; 국회도서관, “응급의료 전용헬기 운용의 근거 마련”, 「법안관련 외국입법례」 제17호, 2016. 10. 28.

21) 보건복지부, “도서지역 응급환자, 헬기요청하면 5분 내 출동한다”, 보도자료 2019. 9. 23, 참고자료1.; 국회도서관, “응급의료 전용헬기 운용의 근거 마련”, 「법안관련 외국입법례」 제17호, 2016. 10. 28.

22) 국회도서관, “응급의료 전용헬기 운용의 근거 마련”, 「법안관련 외국입법례」 제17호, 2016. 10. 28.

23) 염석란/김오현/이강현, “국내헬리콥터 응급의료체계의 미래 발전 방향”, 「대한의사협회지」 제63권제4호, 2020, 200쪽.

24) 이강현, 선진 외국의 응급의료 전용헬기 서비스, FPN/소방방재신문, 2020. 5. 20.

일본의 응급의료전용헬기 사업의 사업성과를 보면, 중증 환자의 경우에는 빠른 이송으로 사망률 및 후유증이 감소하였고(사망률 27%감소, 중증 후유증 45% 감소), 또한 빠른 헬기 이송으로 치료비가 절감되었으며(46.1%, 헬기 이송 132만엔, 구급차 245만엔), 치료기간이 감소하였다(16.7일, 헬기이송 21.8일, 구급차 이송 38.5일).²⁵⁾

일본이 응급의료 전용헬기 이송체제로 전환한 이유에 대하여는, ① 일본은 한국과 달리 헬기가 응급환자 전용이 아닌 중대형 헬기이고, ② 따라서 헬기가 응급환자 우선이 아니라 고유기관의 목적(구조 및 방재)이 우선이며, ③ 출동까지 시간이 지연되어 시간절약이(응급환자 전용헬기 출동 시간 3-5분내 출동, 50 Km까지 15분내 도착) 목적이며, ④ 소방청의 응급 전문인력이 없으며, 5) 의료적 관리(보건복지부)가 되지 않았기 때문이다.²⁶⁾

그 밖에도 한국과 다른 일본의 지리적 특징을 생각할 수 있겠다. 일본은 한국보다 물론 인구는 많으나 국토도 훨씬 더 넓은데 이것이 가늘고 긴 소위 열도의 형태를 취하고 있어서 헬기 배치를 통합형으로 관리할 실익이 적다고 생각할 수 있다. 왜냐하면 한국처럼 수도권에 여러 지방자치단체가 연접하고 인구가 그 지자체간 경계로 나뉘지 아니한 모습인 것은 아니라고 본다.

2. 독일

독일의 응급의료전용 헬기의 운영은 1960년대 이후 자동차사고가 급증하면서 1970년대 뮌헨의 병원을 기점으로 시작하였고, 독일 자동차연맹(ADAC)²⁷⁾을 중심으로 운영을 시작

25) 보건복지부, “도서지역 응급환자, 헬기요청하면 5분 내 출동한다”, 보도자료 2019. 9. 23, 참고자료1.

26) 보건복지부, “도서지역 응급환자, 헬기요청하면 5분 내 출동한다”, 보도자료 2019. 9. 23, 참고자료1.

27) 독일의 사단법인 자동차연맹(ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.)은 뮌헨에 본부를 둔 독일의 자동차 운전자 클럽이며, 그 회원수는 약 2천만명을 향한다. 이미 1903년 Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung 이란 명칭으로 설립되었고, 현재와 같은 명칭은 1911년 이후이다. 운전자 회원 구난 등 다양한 서비스를 제공한다. 운전자에게 서비스하는 범위에 따라 독일내 회원 (Lassische ADAC Mitgliedschaft)과 독일/유럽/전세계 가능한 ADAC Plus Mitgliedschaft 2종 멤버십이 있고, 파트너(배우자/동거인)를 추가한 Partner-Paket 도 가입할 수 있다. 헬기 보유수 44대이며 제트비행기도 회원들의 국제구난구조에 활용된다. <https://www.adac.de/>

하였고, 독일의 응급헬기는 병원에서 대기하다가 출동요청 후 2분내에 출동하는 것을 원칙으로 하며, 헬기는 반경 50km 내에서 운용되고, 이는 유럽에서 대표적인 모델이 되었다.²⁸⁾

독일은 응급환자의 이송 및 현장 응급처치를 위하여 종래 응급의료 전용헬기로 이송하고 있으며, 이러한 응급의료헬기의 운영 비용의 87%는 보험으로 충당하고, 13%는 회비로 충당되고 있고, 응급의료 전용헬기 이송으로 외상 사망률이 1/3 감소하는 효과를 나타내고 있다.²⁹⁾

독일의 응급의료 전용헬기 현황

구분	ADAC 구급전용헬기	DRF Luftrettung
운영	ADAC(Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) 보험회사	구급전용회사
헬기수(대)	44(2005년)	28(2010년)
구급이용건수	34,113건(2005년)	3,168건(2007년)

* 보건복지부, “도시지역 응급환자, 헬기요청하면 5분 내 출동한다”, 보도자료 2019. 9. 23, 참고자료1.

독일의 ADAC(Allgemeiner Deutscher Automobil-Club)³⁰⁾가 운영하는 응급의료헬기서비스(Helicopter Emergency Medical Service, HEMS)의 현황을 보면,³¹⁾ 이 응급의료헬기서비스는 2016년 기준으로 반경 50km를 운항거리로 하는 총 78개소의 헬기운영병원을 운용하고 있어서 독일 전체 면적으로 약 95%를 대상으로 하고 있고, 2009년 이후 독일항공구급(Deutsche Rettungsflugwacht e.V) 및 ADAC 소속 헬기의 연간 총 운항횟수는 60,000여 건에 달하며, 2015년에는 약 146,000여 명의 환자를 응급구호하였

//nashilism.tistory.com/273 (2020.9.25.최종)

28) 이강현, 선진 외국의 응급의료 전용헬기 서비스, FPN/소방방재신문, 2020. 5. 20.

29) 보건복지부, “도시지역 응급환자, 헬기요청하면 5분 내 출동한다”, 보도자료 2019. 9. 23, 참고자료1.

30) <https://www.adac.de/> (2020.8. 최종)

31) <https://www.hems-academy.de/en/our-academy.html>. (2020.8 최종)

다.³²⁾ 이러한 독일의 응급의료헬기시스템은 응급의료헬기의 요청부터 이륙까지의 시간은 평균 4분 전후에 달하여, 응급 지상이송보다 평균 3배정도 빠르게 응급환자를 이송하며, 독일의 거의 모든 지역에서 15분 이내에 응급의료헬기로 날아온 의사의 응급치료를 받을 수 있으므로 독일의 취약지 의료서비스에서 중대한 역할을 하고 있다.³³⁾

독일은 동서독 통일 후에 약 80여 곳에 응급의료헬기가 배치되어 있고, 거점당 연간 약 1천건의 출동횟수를 기록하고 있으며, 현재에는 ADAC 외에도 DRF, 민간회사 등이 참여하고 있으며, 연방정부도 헬기지원을 하지만, 주로 민간에서 담당하고 있다고 한다.³⁴⁾

독일의 응급의료헬기(하노버병원)



* 이강현, 선진 외국의 응급의료 전용헬기 서비스, FPN/소방방재신문, 2020. 5. 20.

32) Hem-net. Helicopter emergency flight safety measures seen in Europe and the United States and Japan [Internet]. Tokyo: Hem-net; 2017 [cited 2020 Mar 3]. Available from: http://www.hemnet.jp/databank/file/houkoku2017_2.pdf(염석란/김오현/이강현, “국내헬리콥터 응급의료체계의 미래 발전 방향”, 「대한의사협회지」 제63권제4호, 2020, 200쪽에서 재인용).

33) Hem-net. Helicopter emergency flight safety measures seen in Europe and the United States and Japan [Internet]. Tokyo: Hem-net; 2017 [cited 2020 Mar 3]. Available from: http://www.hemnet.jp/databank/file/houkoku2017_2.pdf(염석란/김오현/이강현, “국내헬리콥터 응급의료체계의 미래 발전 방향”, 「대한의사협회지」 제63권제4호, 2020, 200쪽에서 재인용).

34) 이강현, 선진 외국의 응급의료 전용헬기 서비스, FPN/소방방재신문, 2020. 5. 20.

3. 영 국

영국 역시 응급의료헬기시스템을 도입하고 있으나, 다만 1987년까지는 정부가 개입하지 아니하였었으며, 1987년 런던의 데일리 익스프레스 신문사가 기부함으로써 런던에 응급의료전용헬기가 준비된 것이 공식적인 시작으로, 로열런던병원의 옥상에 대기하고 있다가 반경 50~70km까지를 헬기 출동 대상사고로 하는데, 환자발생지점 200m까지 접근하여 착륙하고, 항공의료자선연합이 수취한 국민들의 기부금을 모아 응급의료 전용헬기 운항에 기부하는 방식으로 운영된다고 한다.³⁵⁾

영국에서의 응급헬기 거점 수는 전국적으로 33곳이며, 영국의 국토 면적에 대한 거점의 밀도는 일본과 비슷하며, 런던의 경우에는 응급의료헬기의 비행 반경이 약 30 km 이내로서, 거점병원에서의 구급치료 개시까지의 시간은 8분에 불과한 것으로 알려져 있다.³⁶⁾



* 이강현, 선진 외국의 응급의료 전용헬기 서비스, FPN/소방방재신문, 2020. 5. 20.

35) 이강현, 선진 외국의 응급의료 전용헬기 서비스, FPN/소방방재신문, 2020. 5. 20.

36) 염석란/김오현/이강현, “국내헬리콥터 응급의료체계의 미래 발전 방향”, 「대한의사협회지」 제63권제4호, 2020, 201쪽.

제3장

응급의료헬기 공동운영 제도 검토

- I. 응급의료헬기 공동활용제도의 개념
- II. 응급의료헬기 등의 개념
- III. 공공헬기 공동운항제도의 모색

제3장

응급의료헬기 공동운영 제도 검토

I. 응급의료헬기 공동활용제도의 개념

한국 정부는 각 부처별로 필요한 헬기를 보유하고 그것을 운영하고 있다.

2014년 3월에 소방방재청, 해양경찰청, 복지부, 국방부, 산림청 등이 합의하여 「범부처 헬기 공동활용체계 운영 지침」을 제정하였으나, 이 지침이 규범적인 근거가 없어 현장에서 정착되지 못하였다는 지적이 있었다.³⁷⁾

2019년 7월 정부헬기를 보유한 국가기관인 보건복지부, 소방청, 국방부, 경찰청, 산림청, 산림항공본부, 해양경찰청이 실무추진반에 공동으로 참여하고 협의하여, 그 결과를 2019년 7월 15일에 국무총리 훈령으로 「범부처 응급의료헬기 공동운영규정」을 제정하였다.³⁸⁾ 따라서 이 하위입법으로 일단 응급의료헬기 공동활용제도를 도입한 것이다.

37) “중증응급환자 신속한 헬기이송, 정부부처가 힘을 모은다! -「범부처 응급의료헬기 공동운영 규정」(총리훈령) 제정(7.15)”, 관계부처합동, 보도참고자료, 2019.7.17. https://www.mohw.go.kr/react/al/sal0301vw.jsp?PAR_MENU_ID=04&MENU_ID=0403&CONT_SEQ=350202 (2020.8. 최종)

38) 위 보도참고자료, 2019.7.17, 1쪽.

정부부처 헬기 보유현황

2019. 9월 기준

부처별	보유대수
소방청	29대
보건복지부	7대(대한항공에서 임대)
해양경찰청	18대(고정익 6대 제외)
국방부	3대
경찰청	10대
산림청	13대
총계	80대

* 소방청, 「범부처 응급의료헬기 공동운영에 관한 매뉴얼」, 2019. 10.³⁹⁾

위치별 헬기 구분

구 분	수도권	강원권	충청권	영남권	호남·제주권
136	34	18	18	37	29

*소방청, 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료, 2020. 7. 22.

39) 위 보도참고자료, 2019.7.17, 3쪽에는 보건복지부 6대, 국방부의무헬기 7대, 경찰청 18대, 소방청 30대, 산림청 47대, 해양경찰청 18대로 총 126대라고 한다.

한편 소방청 항공통신과의 내부자료에 따르면, 소방청 29, 해양경찰청, 18, 경찰청, 18, 산림청 46, 국방부 25로 총 136대라고 본다. 소방청, 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료, 2020.7.22.

국가기관 헬기 위치



*소방청, 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료, 2020. 7. 22.

임무별 공공헬기 현황

구 분	인명구조 (호이스트)	환자이송 (EMS)	산불진화	야간비행
합 계	88(45)	63	97	87
소 방	26(해상10)	27	28	27
해 경	18(해상19)	13	-	18(KA-32 8대, 벨 1대 제한적 가능)
경 찰	10(해상10)	-	3	17
산 립	19	-	46	1
군	15(해상7)	23	20	24

*소방청, 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료, 2020. 7. 22.

총리훈령인 「범부처 응급의료헬기 공동운영규정」은 2018년 3월 22일에 국정현안점검조정회의에 보고된 「중증외상 진료체계 개선대책」⁴⁰⁾과 보건복지부의 「2018~2022년 응급의료 기본계획(안)」에 근거하여 위에서 언급한 관계부처가 전담조직을 구성하여 협의한 결과이다.⁴¹⁾

기존지침과 새 총리훈령과의 비교

구 분	기존 지침	총리훈령
조정·통제	-	소방청의 컨트롤타워 기능 명확화 - 출동접수 등을 119상황실로 일원화
출동 요청	닥터헬기 운항 조건에 부합하는 경우 닥터헬기 우선 출동 (중증환자)	닥터헬기 운항 조건에 부합하는 경우 닥터헬기 우선 출동 (중증환자)

40) 관계부처합동, 「국민의 생명을 살리는 중증외상 진료체계 개선대책」, 2018. 3. 22.

41) 보건복지부, 「2018~2022년 응급의료 기본계획(안)」, 2018. 12.

구 분	기존 지침	총리훈령
운항정보 공유	중복출동 방지 위해, 응급의료헬기 출동 시 관할 소방본부로 상황 공유	운항정보 상시 공유(시스템) 중복출동 방지 위해, 응급의료헬기 출동 시 관할 소방본부로 상황 공유
이착륙장	-	헬기 이착륙장 공유 및 이착륙장 이외의 착륙 시 협조
협업체	-	협업체 운영 근거 마련
매뉴얼		범부처 헬기 공동운영체계의 원활한 운영 위한 매뉴얼 마련
공동 훈련	참여기관 헬기를 활용한 공동훈련 실시	참여기관 헬기를 활용한 공동훈련 실시

* 관계부처합동, 보도참고자료, 2019. 7. 17.

「범부처 응급의료헬기 공동운영규정」(훈령)의 주요 내용은 다음과 같다.

- ① 범부처 응급의료헬기의 컨트롤타워를 소방청의 119종합상황실로 통합하여 명문으로 규정하여, 헬기 출동요청 및 출동결정도 개별 정부부처가 아닌 119종합상황실에서 일원화하여 결정할 수 있도록 하였고, 다만 닥터헬기의 병원간 이송요청만 예외를 두었고,
- ② 각 정부부처의 응급의료헬기 운항정보를 통합하여 119종합상황실에 공유하도록 하였으며,
- ③ 각 정부기관이 보유한 헬기 이착륙장을 각 정부부처간 공동활동하고, 이착륙장이 아닌 장소에서도 착륙할 수 있도록 규정하되, 안전을 위하여 정부기관간 상호협조하도록 하였으며,

- ④ 범부처 응급의료헬기 공동활용체계의 원활한 운용을 위하여 공동의 설명서(매뉴얼), 협의체 운영, 공동훈련 실시 등을 규정하였다.⁴²⁾

부처별 헬기 이착륙장 현황

부처별	소방청 소관	보건복지부 소관
2018. 12월 기준	3,469개	828개

* 관계부처합동, 보도참고자료, 2019. 7. 17.

II. 응급의료헬기 등의 개념

범부처 응급의료헬기 공동활용제도는 「범부처 응급의료헬기 공동운영 규정」의 제정으로 도입된 것이다. 살펴보았다시피 이 규정은 총리훈령이다. 대통령령인 「행정효율과 협업 촉진에 관한 규정」이 분류한 바에 따르면 훈령은 지시문서⁴³⁾에 해당한다. 지시문서란 표현에서도 나오듯이 총리훈령은 내부사무처리지침 정도에 해당할 것이다. 법규성이 없으므로 국민의 권리의무에 변동을 가하거나 그 범위를 확정할 수는 없는 것이고 법원을 구속하지도 아니한다.⁴⁴⁾ 이처럼 법규성이 없는 행정규칙일 경우 법률 저촉이나 위반을 근거로 하위 행정기관이 준수를 거부하거나 지연할 수 있을 것이고 그 점에서 한계가 있다.

동 규정은 응급의료헬기의 공동활용 체계를 구축하고 운영하기 위한 것이 그 규정을 제정한 목적이다(동 규정 제1조⁴⁵⁾).

42) “중증응급환자 신속한 헬기이송, 정부부처가 힘을 모은다! -「범부처 응급의료헬기 공동운영 규정」(총리훈령) 제정(7.15)”, 관계부처합동, 보도참고자료, 2019.7.17. https://www.mohw.go.kr/react/al/sal0301vw.jsp?PAR_MENU_ID=04&MENU_ID=0403&CONT_SEQ=350202 (2020.8. 최종)

43) 행정 효율과 협업 촉진에 관한 규정 제4조 제2호 소정의 지시문서라 함은, “훈령·지시·예규·일일명령 등 행정기관이 그 하급기관이나 소속 공무원에 대하여 일정한 사항을 지시하는 문서”(동 규정 4조 2호)에 해당한다.

44) 하명호, 「행정법」(제2판), 2020.3, 217쪽.

45) 범부처 응급의료헬기 공동운영 규정안 제1조(목적) 이 훈령은 「응급의료에 관한 법률」에 따른 응급환자에게 신속하고 적절한 응급의료를 제공할 수 있도록 응급의료헬기 보유 기관간 응급의료헬기의 공동활

규정상 의 응급의료헬기는 “국방부, 보건복지부, 경찰청, 해양경찰청, 소방청, 산림청이 운영하는 헬리콥터로서 「응급의료에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 응급의료종사자 등이 탑승하여 같은 조 제1호에 따른 응급환자를 이송하는 헬리콥터”라고 정의 규정을 두고 있다.⁴⁶⁾ 공동활용을 위한 ‘응급의료헬기 이착륙장’은 “응급의료헬기를 보유·관리하는 기관이 응급의료헬기의 이륙 또는 착륙을 위하여 설치·지정·관리·사용하는 장소”라고 규정하고 있다.⁴⁷⁾

응급헬기의 통합운용을 위한 응급헬기 출동요청의 접수, 대응 등에 대하여는 소방청 및 시·도 소방본부가 총괄한다고 규정하고 있다.⁴⁸⁾ 응급환자의 중증도/위치/이송 예상시간 등을 고려한 응급헬기의 운항정보 및 출동상황을 소방청장 등에게 알려 모든 참여기관의 장과 실시간으로 공유하도록 하고 있다.⁴⁹⁾ 이 조항들이 의욕하는 바는, 행정조직·기관 간의 권한 분장 문제를 해결하고자 하는 규정이라 할 것이다.

동 훈령은 응급헬기 공동활용제도의 실효성을 높이기 위하여 참여기관 간의 협력체계를 구축하고자 합동훈련을 제시하면서 「재난 및 안전관리 기본법」이 그 제35조 제1항에 규정한 재난대비훈련에의 참가를 요청할 수 있고, 참여의무를 규정하고 있다.⁵⁰⁾ 응급헬기 공동활용을 위하여 참여기관의 장 및 소방청장이 응급헬기 이착륙장을 지정하고, 이를 다른 참여기관이 사용할 수 있도록 하며, 안전한 착륙을 위한 협조요청 등을 규정하고 있다.⁵¹⁾ 또한 참여기관간의 협의체 구성을 규정하고⁵²⁾, 제도의 홍보를 규정하고 있다.⁵³⁾

용 체계를 구축·운영하기 위해 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

46) 동 규정 제2조(정의) 제1호.

47) 동 규정 제2조(정의) 제2호.

48) 동 규정 제4조(출동요청 접수·대응 등) 제1항

49) 동 규정 제4조(출동요청 접수·대응 등) 제2항

50) 동 규정 제6조(합동훈련의 실시) 제1항.

51) 동 규정 제7조(이착륙장)

52) 동 규정 제8조(협의체)

53) 동 규정 제9조(홍보)

한편 ‘공공헬기’라고 정의할 경우에는 종래의 응급의료전용헬기 외에도 국가기관이 보유한 운용하는 헬기를 포함하여 총칭하는 명칭으로 볼 수 있다. 이러한 개념적 함의를 확보하기 위하여 우선 아래에서는 소방헬기와 닥터헬기의 구분을 살펴본다.

소방헬기와 닥터헬기의 비교

구 분	소방헬기	닥터헬기
목 적	화재진압, 구조·구급 등 다목적	헬기보유병원 응급환자 이송 전문
운영 주체	소방청(중앙119구조본부) 및 시·도(소방본부)	국립중앙의료원(보건복지부)에서 용역업체와 위탁계약* 운영 *헬리코리아-4대, U헬리제트-2대, KAI-1대
운영 대수	17개 항공대에서 30대 소방헬기 운용 ※ 구급헬기 10대 지정	7대 (인천, 경기, 전남, 강원, 경북, 충남, 전북)
운영 실적 ('17년 기준)	‘18년 5,896건 (196건/대당) - 구조구급 2717, 화재 157, 산불 374, 기타 2,648 ‘19년 5,990건 (199건/대당) - 구조구급 2,647, 화재 98, 산불 319, 기타 2,927	‘17년 1,554건 (259건/대당) ‘18년 1,774(295건/대당)
운영 시간	24시간	일출 ~ 일몰
출동 지역	전국 (모든 병원 이송가능)	병원 중심반경 70km 이내 (소속 병원으로만 이송)
비행 기상	시정 3,200m / 운고 300m	시정 4,800m / 운고 450m
탑승 의료진	구조구급대원	의사, 간호사(응급구조사)
착륙 지역	제한없음(아무 곳에 착륙 가능)	전국 830개 인계지점

구 분	소방헬기	닥터헬기
참고 사항	· 제주 소방항공대 창설('19년) · 중앙119구조본부 2대 추가 (충청강원,호남/'19년)	'19년 경기도 아주대병원 1대 24시간 운영
대표 헬기		
기 종	AW139 (14인승)	AW109 (7인승)

※ 일반헬기는 항공안전 법(긴급항공기의 지정 등)에 따라 소방 및 닥터헬기의 임무를 수행할 수 없음

* 소방청, 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료, 2020. 7. 22.

그 밖에도 소방헬기와 닥터헬기를 각 임무의 특성, 운용헬기의 차이, 출동체계, 출동체계 등을 비교하면, 다음과 같다.⁵⁴⁾

소방헬기와 닥터헬기의 운용 측면 비교

	소방헬기	닥터헬기
임무특성	<ul style="list-style-type: none"> - 화재진압 및 인명구조 뿐만 아니라 응급 환자 이송임무도 병행하는 다목적으로 운용되고 있으며, - 구조대 등 재난대응 소방조직과 연계하여 효과적인 임무수행이 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - 국립중앙의료원(보건복지부)에서 전국 6개[*] 지정병원에 위탁 운영하며, 응급의료 임무만을 전용으로 수행하고 있어 - 환자발생이 불가피한 구조현장에서 운용이 제한적임 <p>* 인천(길병원), 전남(목포한국병원), 강원(원주기독병원), 경북(안동병원), 충남(단국대병원), 전북(원광대 병원)</p>

54) 소방청, 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료, 2020.7.22.

	소방헬기	닥터헬기
운용헬기	<p>탑승 가능인원이 10~28명으로 24시간 상시 출동이 가능하고 닥터헬기에 비교하여 기상 조건 등 임무수행 제한사항이 적음</p> <p>※ 소방헬기는 착륙장이 없는 경우에도 호이스트 등 이용하여 환자이송 가능</p>	<p>탑승인원 6~8명의 소형헬기로 운용되고 있으며, 협의된 이·착륙장(인계점)이 필요, 주간(일출~일몰)에만 운항이 가능</p>
출동체계	<p>상황실의 119신고접수 및 출동지령에 따른 출동 등 일원화된 체계로 운영됨으로써 각종 재난현장의 신속한 대응이 가능</p>	<p>지역보건소 또는 주민이 직접 병원에 요청하거나 소방(119)에 신고된 사고를 이첩받아 출동</p> <p>* 각 병원에 운항통제실을 두고 신고 접수 및 운항 관리</p>
출동범위	<p>도서·접경·산악지역 등 포함하여 전국 단위 출동 가능</p>	<p>헬기 배치병원을 중심으로 반경 70km이내에만 운항가능</p>

*소방청, 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료, 2020. 7. 22.

Ⅲ. 공공헬기 공동운항제도의 모색

1. 공공헬기 사고이력과 공동운항제도

공공헬기 공동운항제도의 도입 필요성은 몇가지로 찾을 수 있겠다. 멀리 근원적 배경은 국민들의 안전에 대한 욕구와 관심이 증대하였다는 것이라고 본다. 과거에 비해 수치적으로 재난과 희생자 등은 줄었다고도 볼 수 있으나, 그 어느 때보다 안전에 대한 민감도는 높이 상승한 것 같다.

서론에서도 언급하였던 직접적 필요성을 더 자세히 한다면

- ① 응급의료헬기처럼 빠른 환자치료를 위한 신속한 이동이다. 사고발생시점으로부터 최대한 빨리 응급처치가 가능한 의료기관으로 이송하는 것은 거의 대부분 생명을 구하고 치료가능성을 높이는데 매우 유용할 것이란 점은 누구나 공감할 수 있는 부분이다.

- ② 또 다른 공동운항 내지 공동관리의 필요성은 헬기 운행상 사고 발생이 상대적으로 빈번해 보인다는 점 그리고 한 번 사고 발생이 될 경우 탑승자 기타에 대한 치명적 위험도가 매우 높기 나타난다는 점을 볼 수 있다. 기후 예측 특히 국지적 기후의 경우 해당 지방자치단체 또는 해당지역 관할 기상전문가/기상당국의 조언 등이 유용할 수 있으며 그 경우 위험을 저감시킬 수 있을 것으로 본 것 같다.
- ③ 헬기 운영은 경제적 성취를 이룬 한국의 입장에서도 지방자치단체가 온전히 많은 운영 예산과 상시 대기 인력이 제법 필요한 헬기는 부담되는 장비라 할 수 있다. 이처럼 꼭 필요한 재난 기타 목적으로 관리되어야만 하는 필수장비인 헬기를 효율적으로 운용하자는 것이다.

헬기 공동운항 제도의 필요성을 검토하고자 기왕의 공공헬기들의 사고이력을 조사하여 참고한다. 소방청의 소방헬기의 사고현황을 그 내부자료상 제시된 통계를 보면, 1980년 소방항공대의 창설이후에 총 10건의 헬기사고로 사망 24명, 부상 16명이 발생하였다.⁵⁵⁾ 이는 헬기 운용 관리인력수에 비해서 상당한 비율의 사고율이라고 우선 짐작할 수 있는 수치라 할 것이다.

소방헬기의 사고 현황을 기종, 사고개요, 사고원인 등을 나누어 보면, 다음과 같다.⁵⁶⁾

소방헬기 사고 현황

사고일시	사고기종	사고 개요	사고원인	운항	피해 내용
90.09.11	서울 BELL206L-3	수난구조 중 불시착 (서울 송파구 풍납동)	인적요인	제자리 비행중	기체파손
96.07.18	서울 MD500D	도시방역 중 전선 충격 (서울 중랑천)	인적요인	비행 중	부상1

55) 소방청, 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료, 2020. 7. 22.

56) 연합뉴스, 국내 주요 헬기 추락사고 일지, 2019.11.1. <https://www.yna.co.kr/view/AKR20191101133252062> (2020.8. 최종)

사고일시	사고기종	사고 개요	사고원인	운항	피해 내용
96.08.09	경남 BK117B-1	지리산 인명구조 후 기상돌변(안개)으로 추락 (경남 산청군 지리산 7부능선)	환경적요인	비행 중	사망7
99.07.20	경기 KA-32T	KBS 긴급구조119 촬영지원 중 기체이상으로 불시착 (경기 남양주시 진건면)	기체결함	비행 중	부상6
03.01.18	대구 W-3A	자동비행장치(4층) 장착 후 시험비행 중 추락 (경남 합천군 합천호)	기체결함	비행 중	사망2, 부상5
11.03.19	충남 W-3A	담수를 위해 저수지로 접근 중 강하각도 및 속도를 통제하지 못해 추락 (충남 서산시 산수저수지)	인적요인	담수 중	사망1, 부상 2
14.07.17	강원 AS365-N3	광주공항에서 이륙 후 계기비행 전환과정에서 비행 자세 상실로 추락 (광주광역시 광산구)	인적요인	이륙 중	사망5, 부상1(민간)
19.02.27	경남 AS365-N3	합천호 담수훈련 중 수면에 추락 (경남 합천군 합천댐)	조사중 (인적요인 자체추정)	담수 중	기체파손
19.10.31	증구본 EC225	독도에서 응급환자를 태우고 이 륙 후 인근 바다에 추락 (독도 동도 인근 600M 해상)	조사중 (인적요인 자체추정)	이륙 중	사망4, 실종3
20.5.1	경남소방 임차(세진) S76	심정지 환자 호이스트로 구조 중 불시착 (경남 지리산 천왕봉 인근)	조사중 (환경적요인 자체추정)	제자리 비행중	사망2(민간), 부상1(민간)

* 소방청 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료, 2020.7.22.

이상의 표는 군 헬기 사고이력은 제외한 것이다. 헬기 사고에 대하여 민간, 행정청 및 군 까지 알려진 것 모두 넓혀 볼 때는, 1990년 대 이후의 사고는 다음 표의 목록과 같다.⁵⁷⁾

한국 주요 헬기사고 현황

일시	기종	사고장소	소속	사고내역
1992. 2. 14	UH-1H	경북 선산군	육군항공대	7명 사망
1992. 8. 13	12인승관광헬기	제주 서귀포시 토평동 앞 바다	한국항공	1명 사망, 11명 중상
1992. 9. 14	500 MD 2대	강원 춘천 남면 산악지대	육군	4명 사망
1993. 4. 30	500D	충북 보은군 속리산 문장대 부근	충북지방경찰청	3명 사망
1993. 6. 14	S76B	서울 한강	선경건설(영화촬영중)	7명 사망.
1993. 8. 13	대잠초계기 링스 MK99	경북 성주군	해군	10명 사망, 1명 부상.
1994. 3. 3	UH-60 블랙호크기	경기도 용인군 외사면 야산	공군 제 15전투비행단	6명 전원 사망
1995. 7. 28	UH1H	충북 음성군 산성면	육군항공대	4명 사망, 2명 중상
1996. 8. 9	BK 117B-1 백로 1호	경남 산청군 시천면 (조난등산객 구조)	경남도소방본부	탑승객 7명 전원 사망.
2001. 5. 17	러시아제 카모프 (KA-32T)	경북 안동시 계명산(산불 진화)	산림항공관리소 양산지소	조종사 등 3명 사망
2003. 1. 18	PZL-W3A (SOKOL) 달구벌 2호기	경남 합천군 합천댐(자동 비행장치 시험비행)	대구시소방본부	2명 사망

57) 연합뉴스, 국내 주요 헬기 추락사고 일지, 2019.11.1.. <https://www.yna.co.kr/view/AKR2019110100300053> (2020.8. 최종)

일시	기종	사고장소	소속	사고내역
2003. 8. 14	UH-1H	경북 영천시 화산면 용평리	육군 항공작전사령부	조종사 등 7명 사망
2006. 7. 27	러시아제 ANSAT305	충남 부여 (밤나무 방제작업)	산림항공본부 강릉관리소	조종사 사망.
2007. 8. 20	벨 206-L3	충남 공주 (밤나무 방제작업)	산림항공본부 진천관리소	조종사 등 3명 사망.
2007. 11. 5	UH-60 2기	강원도 인제군 현리 (활주로에서 공중추돌)	육군 항공단	조종사 1명 사망, 21명 부상.
2008. 2. 20	UH-1H	경기도 양평군 용문산 인근 (응급환자이송후 부대복귀)	육군 204항공대대	조종사 등 7명 사망.
2009. 11. 23	러시아제 KA-32T	전남 영암 (비행교육)	산림항공본부 영암관리소	3명 사망
2010. 3. 3	500MD	경기도 남양주시 이패동 비닐하우스단지	육군 109항공대	2명 사망.
2011. 3. 19	소콜(sokol) 헬기	충남 서산시 해미면 대곡 저수지(산불진화전 담수작업)	충남소방본부	정비사 1명 사망.
2011. 4. 4		경기 연천(자재 운반)	김스솔루션	2명 사망.
2011. 5. 5	AS350-B2	강원 강릉시 소금강 계곡 인근(산불예방 계도비행)	산림청	조종사 등 2명 사망.
2012. 7. 21		대구 달성군 (항공방제 작업 전선)	에스엔 항공	1명 사망
2013. 5. 9	S-64E	경북 안동시 임하댐 (산불진화후 복귀)	산림청 산림항공본부 안동산림항공관리소	조종사 2명 사망
2013. 11. 16		서울 삼성동 아이파크 아파트	LG	조종사 2명 사망
2014. 7. 17		광주 광산구 장덕동 부영 아파트 옆 도로 (세월호 지원후 복귀)	소방헬기	소방대원 5명 사망

일시	기종	사고장소	소속	사고내역
2015. 3. 13		전남 신안군 흑산면 가거도 인근 해상	목포해양경비안전서	탑승자 4명 사망, 1명 실종
2016. 2. 15	UH-1H	강원 춘천시 신북읍 울문리 인근 밭 (점검비행)	육군 205항공대	3명 사망, 1명 부상.
2016. 3. 27		경기도 화성시 석포리 한야산 근처 공터 (산불진화)	세진항공	조종사 1명 사망
2016. 9. 27	링스 해상작전헬기	강원도 양양 동쪽 52km 해역 (한미연합훈련)	해군	조종사 등 3명 사망.
2017. 11. 16		전남 보성군 별교읍 낙성리의 한 주유소 앞 논바닥	산불감시용 헬기	기장 사망
2018. 7. 17	마린온 헬기	경북 포항시 남구 포항비행장 활주로	해병대	5명 사망. 1명 부상.
2019. 2. 27		경남 합천군 대병면 합천댐	경남도소방본부	조종사 등 3명 부상.
2019. 10. 31	EC225	경북 울릉군 독도 인근 해상 (응급환자)	중앙119구조본부	

* 연합뉴스, 국내 주요 헬기 추락사고 일지, 2019. 11. 1.

<https://www.yna.co.kr/view/AKR20191101003000053> (2020.8. 최종)

2. 공공헬기 공동활용시스템 현황

공공헬기 공동운항을 법률상 제도화 하는데에 이르지 않는 아니하였지만, 국가기관이 보유한 공공헬기의 일부에 관한 공동운항을 위한 기술적인 요소를 고려한 공공헬기 공동활용 시스템은 이미 어느 정도 구축되었다.

그 과정을 살펴보면, 2011년 4월에 감사원은 구 소방방재청에게 각 시·도와 산림청이 보유·운용중인 헬기를 통합 이용함으로써 신속한 구조·구급활동을 수행할 수 있도록, 각 시·도와 산림청이 보유한 각종 헬기의 가용 현황정보를 공유할 전산시스템을 구축하고 그 헬기들을 활용하는 방안을 마련하라고 통보하였다.⁵⁸⁾ 이에 구 소방방재청은 2011.5.13. 유형별 임무수행에 필요한 헬기에 관한 정보를 실시간으로 확보하고 헬기의 출동 및 요청시간 단축을 위하여 행정기관 별로 구축 및 운용중인 헬기관련 정보시스템을 상호 연계하여 각 행정기관별 헬기의 ① 기본정보(헬기 제원, 구조·구급 가능 여부 등), ② 출동정보(출동대기, 정비, 입고, 비행(위치)정보 등) 및 ③ 지원정보(사고현장 인근 헬기 검색, 항공지원요청 통보·접수 등)를 공동으로 활용할 수 있는 「헬기 정보 공유시스템(가칭)」을 마련하고 「헬기 전산시스템 연계구축 기본계획」(이하 '헬기연계 기본계획')을 수립하였다.⁵⁹⁾

2015년 세월호 참사에 따른 행정조직 개편으로 통합된 구 국민안전처가 설립된 바 있다. 구 국민안전처는 대형 재난·재해의 발생시에 행정기관들이 보유 및 운용중인 회전익 항공기(헬기)의 인명구조, 응급처치, 산불진화 등의 긴급구조에 효율적으로 공동 활용하기 위하여 헬기의 기본정보와 위치정보를 공유하는 「공공헬기 공동활용시스템」을 구축·운영하였다.⁶⁰⁾

산림청, 해양경찰, 경찰청은 2017.7.1. 기준으로 각 기관별 보유·운영중인 헬기의 운항과 정비관리를 위하여 헬기운항관리(기본정보, 임무정보, 위치정보 등의 관리) 및 헬기정비관리(정비정보 등의 관리)에 관한 관련 시스템을 각각 별도로 구축하여 운영하고 있다.⁶¹⁾

58) 감사원, 감사보고서 - 재난안전정보시스템 구축 및 운영, 2017. 12, 10쪽.

59) 감사원, 감사보고서 - 재난안전정보시스템 구축 및 운영, 2017. 12, 10쪽.

60) 감사원, 감사보고서 - 재난안전정보시스템 구축 및 운영, 2017. 12, 9쪽.

61) 감사원, 감사보고서 - 재난안전정보시스템 구축 및 운영, 2017. 12, 10쪽.

국가기관별 헬기 관련 시스템 운영현황

(단위: 대)

기관명	헬기 수	헬기운항관리 분야			헬기정비관리 분야		
		시스템명	구축일자	보유 정보	시스템명	구축일자	보유 정보
산림청	45	산림항공안전 운항 정보시스템	2010.11.30.	기본정보, 위치정보 등	산림항공기 정비통합 관리시스템	2013.4.1.	정비정보 등
구 국민안전처 (해양경비 안전본부)	17	항공기 위치정보 시스템	2009.1.1.	기본정보, 위치정보 등	-		
경찰청	19	경찰헬기 운항정보 시스템	2017.3.31.	기본정보, 임무정보, 위치정보 등	항공업무 전산시스템	2013.12.31.	정비정보 등

*구 국민안전처 제출자료 재구성(감사원, 감사자료, 10쪽)

구 국민안전처의 2015~2016년 공공헬기시스템 구축 및 고도화 사업에 따른 공공헬기 공동활용시스템의 구축을 위하여 각 헬기 보유 행정기관들은 서로 협의하여 필요한 헬기 정보를 연계하고, 헬기운항정보를 관리하는 전산시스템이 없는 경우에는 새로 구축된 공공헬기시스템에 직접 입력하여야 하였다.⁶²⁾ 그러나 공공헬기 공동활용시스템이 효과적으로 기능하기 위하여는 헬기의 기본정보, 임무정보, 위치정보, 정비정보가 모두 포함되어 있어야 하였으나, 감사원 감사가 지적한 결과를 보면, 헬기를 보유한 각 행정기관 사이에는 그 소속 헬기의 임무정보와 정비정보의 공유가 협약의 범위에 포함되지 않은 상태였으며, 소속 헬기의 위치정보만 공유한 채 공공헬기 공동활용시스템을 구축한 것에 불과하였

62) 감사원, 감사보고서 - 재난안전정보시스템 구축 및 운영, 2017. 12, 11쪽.

던 것이고, 이후 다시 헬기를 보유한 5개 기관이 협약을 체결하였음에도 위치정보만 공유하여, 헬기의 임무정보와 정비정보를 공유하지 못하였다.⁶³⁾ 이러한 점에서 감사원은 먼저 대형 재난·재해의 발생 시에 행정청들인 경찰청·산림청·국민안전처가 보유한 헬기를 공동으로 활용하기 위한 국민안전처가 2015년 구축한 '공공헬기 공동활용시스템'은 시스템을 구축하면서 공공헬기의 구체적 임무정보와 정비정보는 연계하지 않고, 헬기 종류·배치장소 등 기본정보와 위치정보만 연계해 긴급구조활동에서의 공동활용이 곤란하기 때문에 부적정한 것이라고 감사지적하였다.⁶⁴⁾

문제점들에도 불구하고 공공헬기 공동활용시스템은 행정기관들 또는 행정청들이 보유 관리하고 있는 여러 공공헬기들을 공동운항제도로써 묶어 볼 수 있는 기술적 제도적 기반이 될 수 있게끔 하였다고 보인다. 헬기 공동운항 제도에 대한 법률상 근거를 부여할 수만 있다면, 소방청이 국민안전에 유용하게끔 관련 행정기관 또는 행정청들과의 기관간 협의를 통하여 협력하고, 공동운항제도가 실현될 수 있도록 할 수 있게 될 것이다.

63) 감사원, 감사보고서 - 재난안전정보시스템 구축 및 운영, 2017. 12, 11쪽.

64) 연합뉴스, 감사원 "공공헬기 공동활용시스템 부적정"…핵심정보 공유 안돼, 2018.1.4.
<https://www.yna.co.kr/view/AKR20180103158500001> (2020.9.최종)

제4장

재난·응급 영역 소방행정 거버넌스 법률들 분석 및 검토

- I. 재난관리법
- II. 소방법
- III. 응급의료법
- IV. 항공안전법
- V. 땃음말

제4장

재난·응급 영역 소방행정 거버넌스 법률들 분석 및 검토

I. 재난관리법

1. 재난안전법 규정형식

응급헬기와 관련한 법령을 검토하기 전에 관련되는 법적 영역을 중심으로 법체계를 잡아나가려면, 소방법 법역에 해당하는 그룹들보다 더 상위에 있는 법영역은 재난관리법 법역이라 할 수 있다. 재난관리법제를 우선 검토하여야 한다.

독일의 경우 소위 ‘재난법’ 내지 ‘재난관리법’은 재난보호, 시민보호, 재난구조, 사고구조의 분야에 대한 법역 전체에 대하여 그 법률들 관련 규정들에 있어서 최상위 개념에 처하고 있다고 파악한다.⁶⁵⁾ 이는 한국에 대해서도 마찬가지로 적용될 수 있다. 재난은 재난 그 자체 때문에 법상 파악하려 하는 것이 아니다. 시민의 안전을 위한 도구적 개념이라 할 수 있다. 시민의 안전을 위해서는 구조와 사고 기타 사고 유형에 따라 소방을 포함하는 광의의 법상 정의를 수립하고 파악하여야 하기 때문이다.

한국은 ‘재난관리법’의 법역에 속하는 법령으로서는 2004년 제정된 「재난 및 안전관리 기본법」(이하 ‘재난안전법’으로 약칭)을 먼저 꼽을 수 있다. 「재난안전법」은 각종 재난으로부터 국토의 보존, 국민의 생명·신체 및 재산을 보호, 국가와 지방자치단체 등의 재난 및 안전관리체계의 확립, 재난 예방·대비·대응·복구와 안전문화활동, 기타 필요사항들

65) <https://de.wikipedia.org/wiki/Katastrophenrecht>.(2020.9. 최종)

을 규정함 등을 입법목적으로 하고 있다.⁶⁶⁾ 재난안전법 목적 조항을 봄으로써 이 법은 널리 모든 재난과 그리고 그와 관련되는 모든 사항들에 대한 기본적 사항을 제시하려 함을 알 수 있다. 이 법 제2조는 재난예방과 피해최소화가 국가와 지방자치단체의 기본의무를 명시하고 있다.⁶⁷⁾

「재난안전법」상의 재난은 “국민의 생명·신체·재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것으로 자연재난과 사회재난”을 말한다.⁶⁸⁾ 한편 재난관리는 “재난의 예방·대비·대응 및 복구를 위하여 하는 모든 활동”을 말하고(제3호), 안전관리는 “재난이나 그 밖의 각종 사고로부터 사람의 생명·신체 및 재산의 안전을 확보하기 위하여 하는 모든 활동”을 말한다고 법적 정의하고 있다(제4호).

「재난안전법」상 재난관리책임기관은 재난관리업무를 하는 기관을 말하는데, “중앙행정기관 및 지방자치단체, 지방행정기관·공공기관·공공단체(공공기관 및 공공단체의 지부 등 지방조직을 포함한다) 및 재난관리의 대상이 되는 중요시설의 관리기관 등으로서 대통령령⁶⁹⁾으로 정하는 기관”을 포함한다⁷⁰⁾. 아울러 재난관리주관기관은 “재난이나 그 밖의 각종 사고에 대하여 그 유형별로 예방·대비·대응 및 복구 등의 업무를 주관하여 수행하도록 대통령령⁷¹⁾으로 정하는 관계 중앙행정기관”을 가리킨다.⁷²⁾

66) 재난안전법 제1조(목적)

67) 재난안전법 제2조(기본이념)

68) 재난안전법 제3조(정의) 제1호)

69) 재난안전법 시행령 제3조는 그 령 별표 1의2(재난관리책임기관)에 따라, 제1호부터 순서대로 붙여진 번호 호수대로, ① 재외공관, ② 농림축산검역본부, ③ 지방우정청, ④ 국립검역소, ⑤ 유역환경청, 지방환경청 및 수도권대기환경청, ⑥ 지방고용노동청, ⑦ 지방항공청, ⑧ 지방국토관리청, ⑨ 홍수통제소, ⑩ 지방해양수산청, ⑪ 지방산림청, ⑫ 시·도의 교육청 및 시·군·구의 교육지원청, ⑬ 한국철도공사, ⑭ 서울교통공사, 등에 이어 제102호에 이르기까지 각종 공공기관 등까지 포함하여 나열하고 있다.

70) 재난안전법 제3조(정의) 제5호 ‘본문’ 및 그 ‘가목’과 ‘나목’

71) 재난안전법 시행령 제3조의2는 그 령 별표 1의3(재난 및 사고유형별 재난관리주관기관)에서, 표로 재난이나 사고 유형을 분류한 다음에, 예컨대 ‘교육부는 학교 및 학교시설에서 발생한 사고’, ‘외교부는 해외에서 발생한 재난’ 등으로 분류를 제공하고 있다. 그 표는 21개 행정부처나 행정청별로 분류하고 있다.

72) 재난안전법 제3조(정의) 제5의2호

2. 재난안전법상 응급헬기

재난안전법은 응급헬기와 관련하여서 긴급구조는 “재난이 발생할 우려가 현저하거나 재난이 발생하였을 때에 국민의 생명·신체 및 재산을 보호하기 위하여 긴급구조기관과 긴급구조지원기관이 하는 인명구조, 응급처치, 그 밖에 필요한 모든 긴급한 조치”를 말한다고 법적 정의한다⁷³⁾. 이러한 긴급구조를 담당하는 긴급구조기관은 “소방청·소방본부 및 소방서”를 말하며, 다만, 해양에서 발생한 재난의 경우에는 해양경찰청·지방해양경찰청 및 해양경찰서를 말한다고 규정한다.⁷⁴⁾ 같은 법 같은 조는 긴급구조지원기관에 대하여 “긴급구조에 필요한 인력·시설 및 장비, 운영체계 등 긴급구조능력을 보유한 기관이나 단체로서 대통령령⁷⁵⁾으로 정하는 기관과 단체”를 말한다고 규정하고 있다.⁷⁶⁾

「재난안전법」 제6장〔재난의 대응〕에서 제2절〔긴급구조〕를 특히 나누어 규정을 더하고 있다. 응급헬기와 관련하여서는 제1절 응급조치에서 “긴급수송 및 구조수단의 확보”로서 응급조치를 규정하고 있다(제37조). 긴급구조로서 지역통제단장은 긴급구조활동을 하기 위하여 회전익항공기(헬기)을 헬기운항통제기관에 통보하고 운항할 수 있다고 규정하고 있다(제51조 제4항).⁷⁷⁾

3. 해상 긴급구조

해상에서 선박 또는 항공기 등 조난사고 긴급구조에 대하여는 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」 등 관계 법령에 따른다고 규정하고 있다(재난안전법 제56조). 항공기 등의 조난사고 시의 긴급구조 등에 대하여도 규정한다(재난안전법 제57조). 이 경우 항공기

73) 재난안전법 제3조(정의) 제6호

74) 재난안전법 제3조(정의) 제7호

75) 동 재난안전법 시행령은 그 제4조에서 긴급구조지원기관으로써 제1호는 여러 행정부처들과 행정청들을 지정하고, 제2호 이하에서는 국방부장관이 지정하는 군부대(제2호), 대한적십자사(제3호), 종합병원(제4호), 의료법상 종합병원, 응급의료정보센터나 구급차 등 운송차(제4의2호), 전국재해구호협회(제5호), 기타 긴급구조기관과 응원협정 체결한 기관 및 단체(제6호), 행정안전부령이 정한 기관 및 단체(제7호) 등을 제시하였다.

76) 재난안전법 제3조(정의) 제8호

77) 이 경우 관계 법령에 따라 해당 헬기의 운항이 승인된 것으로 본다.

의 수색·구조에 관한 특별한 규정이 있는 경우에는 그 규정에 따른다고 점도 주의적으로 규정하고 있다(동법 제57조 제1항 후단). 동조 제2항이 위임한 바에 따라 동법 시행령은 항공기 수색·구조계획에 포함될 사항을 규정하고 있으며, 소방청장은 관계 행정기관의 의견을 들어야 한다고 규정하고 있다(동 시행령 제66조의6).

「재난안전법」을 통하여 여러 관련 행정부처, 행정청, 공공기관, 관련단체 등 다양한 주체들로 하여금 재난관리의 의무를 이행하도록 부과하고 있고 또 재난책임기관 등 규정도 두고 있음은 위에서 살펴본 바와 같다.

아무튼 이 법이 인정하는 긴급구조기관들 중 소방청은 국민안전과 직접 유관한 기관이란 점은 당연하고 가장 법이 책임의 이행주체나 중심적 국민안전 기관으로 파악하고 있다. 물론 이 해상에서 긴급구조기관에는 소방청 외에 해양경찰도 긴급구조기관으로 지정되는 것도 당연하다. 그러나 「재난안전법」의 경우에는 ‘재난’의 경우에만 그 적용대상을 한정된다는 점도 주의하여야 한다. 또한 「재난안전법」에 공공헬기 공동운항의 근거규정을 둘 경우에는 이는 ‘긴급구조활동’에 한정되므로 공공헬기의 운항목적을 긴급구조로 한정할 경우에만 가능한 규정이다. 아래 살펴볼 것에서 나타나듯이 이미 법 제51조제4항은 행정공무원으로서의 공동운항을 이미 규정했다는 점에 주목할 수 있다.

4. 시사점 : 긴급구조활동 헬기 공동운항 현재 법적근거

위 경우 재난안전법은 긴급구조활동을 하기 위하여 헬기(법문에는 ‘회전익항공기’)를 운항할 필요가 있으면 긴급구조기관의 장이 헬기 운항과 관련되는 사항을 헬기운항통제기관에 통보하고 헬기를 운항할 수 있다고 규정한다(동법 제51조 제4항 전단). 이 경우 관계 법령에 따라 해당 헬기의 운항이 승인된 것으로 본다(동항 후단)는 것이다. 이를 위반한 경우에 대한 규정은 별로 두고 있지 않다. 여기서 말하는 ‘긴급구조기관’이라 함은 위 정의조항(재난안전법 제3조)의 위임에 따라 동 법 시행령 제4조가 지정한 각종 기관들이다(앞의 주 참조). 달리 위반에 대하여 강제하기 위한 법규는 존재하지 아니하지만 이 재난

안전법이 긴급구조를 정의하고 또한 그 구조활동 주체도 정의한 가운데에, 헬기 공동운항을 할 수 있다고 볼 만한, 법규상 근거를 제공하고 있다.

이 점 이 조항에서 찾아볼 수 있는 공동운항 법적근거는 큰 의의를 부여할 수 있다.

II. 소방법

응급헬기에 관한 관련규정을 보려면, 재난법에 이어 「소방법」 법역에서 응급헬기와 관련된 법적 근거를 찾아야 한다. 소방법은 직업소방인, 시설소방인, 의용소방인에 의한 비경찰적인 위험방지를 말한다.⁷⁸⁾ 소방은 근대국가 초기에는 위험방지라는 차원에서 경찰작용으로 행해졌지만, 사회가 변화하면서 경찰에서 분리되어 별도의 위험방지기관으로 전화轉化 하고 있다.

1. 소방기본법

(1) 분석

한국은 1958년에 「소방법」을 제정하여 운용하였으나, 소방환경의 변화와 기본적인 법체계의 정비 없이 소방에 관한 모든 내용을 규정하여 그 체계와 내용이해에 문제가 있어서 2003년에 화재의 예방·경계, 소방현장활동, 화재조사, 구조·구급업무, 의용소방대와 소방 관련 기관·단체 등 소방업무와 관련된 기본적인 사항은 「소방기본법」으로 제정하고 소방시설의 설치유지·안전관리, 소방시설공사·기술관리 및 위험물관리에 관한 사항은 별도의 법률로 제정하면서 이원화되었다.⁷⁹⁾

2003년에 소방에 관한 내용만을 모아 기본법으로서 현행 소방관련 44개의 법령을 포괄하는 「소방기본법」 체제로 변경되었다. 「소방기본법」은 화재의 예방, 경계, 진압뿐만 아니

78) <https://www.rewisto.de/rechtsgebiete/feuerwehrrecht>.(2020.8 최종) 독일에서는 소방전문번호사도 있다.

79) 2003년 「소방기본법」 제정이유. <http://www.law.go.kr/LSW/lsRvsRsnListP.do?lsId=001630&chrClsCd=010102> (2020.8. 최종)

라, 재난, 재해, 그 밖의 위급한 상황에서의 구조·구급활동 등을 포함하고 있으며(동법 제1조), 국가와 지방자치단체에게 화재, 재난, 재해, 그 밖의 위급한 상황에서의 국민보호를 위한 시책수립을 책무로 하고 있고(동법 제2조의2), 시·도에 시·도지사 직속으로 소방본부를 두고(제3조 제4항), 소방본부장 등을 광역지방자치단체장의 지휘와 감독을 받도록 규정하므로 광역자치단체의 광역사무로 규정하고 있고(동법 제3조 제2항), 다만 화재예방 및 대형재난 등 필요한 경우에는 소방청장의 지휘·감독을 규정하고 있다(동법 제3조 제3항).

응급헬기가 「소방기본법」 제8조 제1항이 규정하는 ‘소방장비’에 속하는 가는 명확하지 않다. 소방장비에 관한 자세한 것은 「소방장비관리법」이 다루고 있다. 소방장비관리법은, 아래 ‘3’에서 나누어 다시 살펴보기로 한다.

「소방기본법」은 소방의 임무를 소방활동, 소방지원활동, 생활안전활동으로 구분하고 있는바, 응급헬기를 통한 구조활동에 관하여 별도의 규정이 없이 “화재, 재난·재해, 그 밖의 위급한 상황이 발생하였을 때에는 소방대를 현장에 신속하게 출동시켜 화재진압과 인명구조·구급 등 소방에 필요한 활동”이라고 규정하고 이를 소방활동에 포함시키고 있다(제16조). 다만, 생활안전활동중에서 고립 등에 따른 구출활동은 응급헬기를 통한 구조활동과 다소 중첩될 여지가 있다. 입법론적으로는 규정을 명확하게 할 필요가 있다.

「소방기본법」은 소방의 임무에 대해서도 별도로 규정을 설치하고 있지 않다. 하지만 인식은 하고 있는데, 그것은 구조대 및 구급대의 편성과 운영에 관하여는 별도의 법률로 정한다는 규정을 설치해 놓고 있다(소방기본법 제34조). 그 별도의 법률이 「119구조·구급에 관한 법률」이다. 그러나 앞서 지적한 것처럼 소방의 직무에 구조 및 구급에 대한 명확한 규정이 없이 위임을 할 수 있을 지는 의문이다.

(2) 시사점

정리하면 「소방기본법」은 기본법으로서 모든 소방관련 사항에 대한 기본적인 내용을 정하고 있으면서도 정작 소방의 임무에 관한 규정은 없으므로 현행 「소방기본법」상 공용헬기통합 근거 규정을 두기에는 적절하지 않은 것으로 보인다.

2. 119법

(1) 분석

한국이 위급한 상황에 처한 자를 구조하려는, 구조 및 구급 활동에 대한 체계적인 법률로 설치한 것은 「119구조·구급에 관한 법률」이다(이하 ‘119법’으로 약칭함).

이 법상 ‘구조’는 “화재, 재난·재해 및 테러, 그 밖의 위급한 상황(이하 “위급상황”이라 한다)에서 외부의 도움을 필요로 하는 사람(이하 “요구조자”라 한다)의 생명, 신체 및 재산을 보호하기 위하여 수행하는 모든 활동”이라고 법적 정의하고 있다(동법 제2조 제1호). 한편 ‘구급’을 “응급환자에 대하여 행하는 상담, 응급처치 및 이송 등의 활동”으로 법상 정의한다(동법 제2조 제3호). 다른 법률의 정의를 차용한 것도 있다. 즉 응급환자, 응급처치, 구급차등, 지도의사는 「응급의료에 관한 법률」(이하 ‘응급의료법’으로 약칭함)에 따른다(응급의료법 제2조제5호~제8호). 이 응급의료법 개념을 차용하는 탓에 다시 또 응급헬기와 관련된 법률이 넓혀진다.

응급헬기는 「119법」상에서는 ‘구급차등’에 속하는 것으로 파악하여야 할 것이다. 119법이 따르고 있는 정의조항에 대한 「응급의료법」에서 이르기를, ‘구급차등’은 “응급환자의 이송 등 응급의료의 목적에 이용되는 자동차, 선박 및 항공기 등의 이송수단”을 말하는 것으로 되어 있다(응급의료법 제2조 제6호). 응급헬기는 일응 응급의료의 목적에 이용되는 항공기에 속하는 것이라 판단되며, 응급의료법이 말하는 ‘구급차등’은 응급헬기와 관련된 법적 정의규정이라고 보게 된다.

119법이 차용한 응급의료법 구급차등 중에서 이 연구 핵심주제와 밀접한, ‘응급헬기’에 대해 119법도 규정을 둔다. 「119법」의 구조는 대략 구조·구급 기본계획을 수립하고(119법 제6조), 119구조대 및 119구급대의 조직(편성과 운영)을 규정하고(119법 제8조, 제10조), 구조·구급활동을 의무로 규정하여 여기에 인명구조 및 응급처치를 포함하며(119법 제13조), 구조·구급 전문교육(119법 제25조) 등을 규정하는 구조로 이루어져 있다. 이 119법이 ‘응급헬기’에 대해 둔 규정은, 도서·벽지에서 발생한 응급환자를 의료기관에 긴급히 이송하는데 복무할 ‘항공구조구급대’를 편성하여 운영한다고 규정하는 바, 이로부터 응급헬기를 관장하는 행정조직인 ‘항공구조구급대’의 조직규정을 설치한다(119법 제12조 제1항). 119법 제12조 제2항은 구체적으로 항공구조구급대의 편성 등에 필요한 사항은 시행령에 위임한다(동조 제2항 → 동 시행령 제15조). 한편 항공구조구급대의 장비는 법률이 직접 시행규칙에 위임하고 있다(동조 제3항 → 동 시행규칙 제9조).

즉 시행령은 법률의 위임에 따라 항공구조구급대의 편성과 운영을 규정하여 소방청이나 시·도의 직할구조대에 설치할 수 있도록 하여 독립운영 및 직할구조대에 편성을 규정한다(동 시행령 제15조). 시행령은 항공구조구급대의 업무를 규정하여 응급헬기를 위한 ‘응급환자의 이송’(의사가 동승한 응급환자의 병원 간 이송을 포함한다)을 명시한다(동 시행령 제16조 제1호). 그런데 항공구조구급대의 다른 임무에 포함되어 응급의료구조가 포함되어 있다는 점은 다소 체계적이지 않다고 할 것이다. 그 밖에 동 시행령은 항공구조구급대원의 자격기준(령 제17조), 운항(인적)기준(령 제18조) 등을 규정하고 있다. 위에서 보았듯이 법률이 직접 위임한 바에 따라 119법 시행규칙은 항공구조구급대의 장비기준을 규정한다(동 시행규칙 제9조). 역시 앞서 언급하였듯이 「소방력 기준에 관한 규칙」 및 「소방장비관리법 시행규칙」을 따르도록 규정되어 있다. 동 규칙 동 조에 따르면, 시·도 소방본부에 설치될 항공구조구급대는 항공기 3대 이상 갖추도록 한다(동 시행규칙 제9조 제2항 후단). 그 밖에 필요한 사항은 소방청장이 정한다는 위임 규정(동 시행규칙 제9조 제3항)에 따라, 「구급장비 보유기준」(고시)이 별도로 갖추어져 있다.⁸⁰⁾

80) 시행 2020. 3. 31. 소방청고시 제2020-6호, 2020. 3. 31., 일부개정.

「119법」은 응급구조에 따른 이송환자에 대한 정보수집 규정(제22조의2), 감염병환자등의 통보등(제23조의2) 등을 두고 있다. 응급헬기에 탑승하는 구급지도의사의 선임 및 위촉 규정을 두고 있다(제25조의2). 구급지도의사 즉 응급의사에 관한 규정은 응급구호에 대한 별도의 법 규정이 없이 홀로 규정되어 있으며, 이는 앞서 준거한 「응급의료법」과의 관계도 애매한 문제가 있다.

또한 소방청은 구 국민안전처 소속일 때 국민안전처 훈령으로써 「119구급헬기운항규정」을 가지고 있었다.⁸¹⁾

(2) 시사점

응급헬기에 관한 공동헬기 즉 통합운영제도를 규정을 설치하려고 한다면, 이 119법이 적합한 근거법이 될 수 있다고 생각된다. 다만 「119법」은 응급헬기의 공동운항 내지 통합 운용에 한정된다. 공공헬기의 공동운항제도를 규율하기에는 구조나 구급에 관한 사무에 한정되는 문제점이 있다. 물론 앞서 「재난안전법」처럼 공공헬기의 운항목적은 구조나 구급활동에 한정한다면, 모르지만 그렇지 않은 경우에는 공공헬기의 공동운항의 근거규정으로 보거나 근거규정을 제정하기에도 적절하지 않다. 또한 이 법은 「응급의료법」을 준용하고 있으므로 「응급의료법」과의 관계가 문제될 수 있다고 보여진다.

3. 소방장비관리법

(1) 분석

앞서 「소방기본법」 제8조 제1항 상의 ‘소방장비’는 「소방장비관리법」, 「소방력 기준에 관한 규칙」(행정안전부령)⁸²⁾ 등이 있다. 「소방장비관리법」은 소방장비를 “소방업무를 효과적으로 수행하기 위하여 필요한 기동장비·화재진압장비·구조장비·구급장비·보호

81) 시행 2015.1.15] [국민안전처훈령 제1호, 2015.1.15., 제정.

82) 「소방기본법」에는 위임근거가 없다.

장비·정보통신장비·측정장비 및 보조장비”를 말한다고 규정한다(소방기본법 제2조). 역시 응급헬기가 소방장비에 속하는 지에 대하여 명확한 명문의 규정은 없다. 입법론적으로는 보완이 요구된다.

「소방장비관리법」은 제32조에서 응급헬기에 해당하는 소방회전익항공기의 운영 협력 등에 관한 규정을 두고 있다. 그러나 이것은 앞서 지적한 것처럼 응급헬기가 ‘소방장비’에 속하는 것인지, 아니면, 소방장비에는 속하지 않는 별도 규정인지가 명확하지가 않다. 일단 소방장비관리법 제32조는 소방회전익항공기의 근거규정 및 다른 기관과의 협력(행정응원)을 규율하는 규정으로 파악될 수 있다. 응급헬기가 소방장비관리법이 말하는 ‘소방회전익항공기’에 포함된다고 볼 수 있으나, 소방회전익항공기의 종류를 다시 검토할 필요가 있다. 다른 기관과의 협력사항은 법 제32조 제1항의 위임에 따라 시행령 제35조(소방회전익항공기의 운영협력체제 구축)가 자세하게 규정하고 있다.

(2) 시사점

법리적으로는 응급헬기 내지 공공헬기는 ‘소방장비’로 보는 것이 가장 합리적일 것이다. 그러나 현재 법 규정상으로는 헬기가 단지 소방회전익항공기에 해당할 뿐, 관련 규정의 대대적인 보완이 요구된다.

오히려 앞서 살펴본 법보다는 공공헬기의 공동운항규정을 새로 입법하는 경우에는 제 32조가 그나마 공공헬기가 소방장비에 속하고, 소방회전익항공기의 운영협력 등 관련 규정이 있으므로 제32조의2에 공공헬기의 공동운항제도를 규정할 수는 있겠다.

4. 소방청 직제규정

소방청 등의 행정조직은, 행정조직법상의 행정조직법정주의에 따라 다른 국가기관들과 마찬가지로 직제규정을 두고 있다. 「소방청과 그 소속기관 직제」(이하 ‘소방청직제규정’

으로 약칭)⁸³⁾는 119구조구급국을 설치하도록 한다. 이 119구조구급국은, 응급환자에 대한 안내·상담 및 지도에 관한 사항과 응급환자를 이송 중인 사람에 대한 응급처치의 지도 및 이송병원 안내에 관한 사항, 항공구조구급 관련 계획의 수립·조정 등에 관한 사항 등을 관장한다.(동 소방청직제규정 제12조 제1항 제13호, 제14호, 제27호).

소방청직제규정의 하위법령으로 「소방청과 그 소속기관 직제 시행규칙」⁸⁴⁾을 설치한다. 시행규칙은 119구급국의 사무를 규정하고 있는바, 119구조과장은 응급의료기관의 협력 등의 사무를 시행하고(동 규칙 제4조제2항), 119구급과장은 응급환자에 관한 사무를 수행하고(동 규칙 제4조 제3항), 항공통신과장은 소방항공에 관한 내용을 관장하고, 특히 응급헬기 관련 법무처 협력 및 공동활동에 관한 사항, 소방헬기에 관한 업무지원 등의 사무를 수행한다(동 규칙 동조 제6항).

Ⅲ. 응급의료법

(1) 분석

응급헬기에 관련된 내용은 앞서 언급한 것처럼 「응급의료법」에 직접 관련된 규정이 있다. 「응급의료법」은 보건복지부를 소관부처로 하고 있으며, 이는 국민의료를 통한 응급환자의 생명과 건강의 보호를 입법목적으로 한다(응급의료법 제1조). 앞서 적었듯이 주목하여야 할 것은, 응급헬기의 조직 및 운용과 관련하여 전제가 되는 개념을 규정하고 있다는 것이다.

「응급의료법」은 응급헬기의 기본이 되는 응급의 개념적 요소인 ‘응급환자’를 “질병, 분만, 각종 사고 및 재해로 인한 부상이나 그 밖의 위급한 상태로 인하여 즉시 필요한 응급처치를 받지 아니하면 생명을 보존할 수 없거나 심신에 중대한 위해(危害)가 발생할 가능성이 있는 환자 또는 이에 준하는 사람으로서 보건복지부령으로 정하는 사람”이라고 정의하고(응급의료법 제2조 제1호), ‘응급의료’는 “응급환자가 발생한 때부터 생명의 위협에서

83) 시행 2020. 7. 14. 대통령령 제30835호, 2020. 7. 14., 일부개정.

84) 시행 2020. 7. 17. 행정안전부령 제192호, 2020. 7. 17., 일부개정.

회복되거나 심신상의 중대한 위해가 제거되기까지의 과정에서 응급환자를 위하여 하는 상담·구조(救助)·이송·응급처치 및 진료 등의 조치”라고 정의한다(응급의료법 제2조 제2호). ‘응급처치’는 “응급의료행위의 하나로서 응급환자의 기도를 확보하고 심장박동의 회복, 그 밖에 생명의 위협이나 증상의 현저한 악화를 방지하기 위하여 긴급히 필요로 하는 처치”라고 정의한다(응급의료법 제2조 제3호).

(2) 시사점

앞서 보았듯이 응급의료법은, 응급헬기의 개념 군에 속하는 ‘구급차등’을 “응급환자의 이송 등 응급의료의 목적에 이용되는 자동차, 선박 및 항공기 등의 이송수단”이라고 정의하여(제6호), 응급헬기를 이것에 속하는 것으로 보고 있다.

주의할 점이 있다. 구급차등은 응급환자의 이송 등을 제외한 다른 목적에 사용할 수 없도록 하고 있다(응급의료법 제45조 본문 및 각호). 이는 소방청 등이 응급헬기를 운용할 경우에는 이는 응급의료목적의 사용에만 제한되므로 주의해야 할 규정이다.

응급의료 전용헬기에 대한 규정을 「응급의료법」이 두고 있는데, ‘응급의료 전용헬기’를 “응급의료 취약지역 응급환자의 신속한 이송 및 응급처치 등을 위하여 응급환자 항공이송을 전담하는 헬리콥터”라고 정의하고 있고, 그 운용주체를 보건복지부장관 또는 시·도지사로 한정하고 있다(응급의료법 제46조의3 제1항).

이 부분에서는 응급헬기의 운용주체와 관련하여 권한쟁의가 발생할 소지가 있는 것이다.

응급의료 전용헬기의 장비, 의약품, 환자인계점 관리 등에 필요한 사항은 시행규칙으로 정하고 있다(응급의료법 제46조의3(응급의료 전용헬기) 제3항 → 동 시행규칙 제38조). 그 밖에도 통신장비 등의 장차 장비(동법 제47조), 응급장비(동법 제47조의2), 응급구조사 등의 탑승의무(동법 제48조), 수용능력(동법 제48조의2), 출동 및 처치기록(동법 제49조), 지도·감독(동법 제50조), 지도의사(동법 제52조) 등을 규정하고 있다.

보건복지부는 응급의료헬기와 관련하여 종래 중앙응급의료센터의 지침으로 「응급의료 전용헬기 운용 세부지침」을 두어 규율하는 점도 참고할 필요가 있다.⁸⁵⁾

IV. 항공안전법

(1) 분석

응급헬기가 속하는 항공기 분류 중, ‘헬기’를 규율하는 법은 항공법이다. 한국의 항공법 법역에 자리매김하는 실정법은 「항공안전법」이다. 항공안전법은 항공기가 “공기의 반작용(지표면 또는 수면에 대한 공기의 반작용은 제외한다. 이하 같다)으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 다음 각 목의 기기와 그 밖에 대통령령으로 정하는 기기”라고 법적 정의한다(항공안전법 제2조 제1호). 동호 각 목은, 항공기의 종류를 비행기, 헬리콥터, 비행선, 활공기로 정의하고 있다. 시행규칙에서는 헬리콥터에 대한 기준을 ‘비행기 또는 헬리콥터’로 포괄하여 다음과 같은 기준을 규정하고 있다(항공안전법 시행규칙 제2조 제1호).

항공기의 구분

구 분	기 준
유인기 : 사람이 탑승하는 경우 (다음의 기준을 모두 충족할 것)	1) 최대이륙중량이 600킬로그램(수상비행에 사용하는 경우에는 650킬로그램)을 초과 할 것 2) 조종사 좌석을 포함한 탑승좌석 수가 1개 이상 일 것 3) 동력을 일으키는 기계장치(이하 "발동기"라 한다)가 1개 이상일 것

85) 2016. 1. 1차개정하였다.

구 분	기 준
무인기 : 사람이 탑승하지 아니하고 원격조종 등의 방법으로 비행하는 경우 (다음의 기준을 모두 충족할 것)	1) 연료의 중량을 제외한 자체중량이 150킬로그램을 초과할 것 2) 발동기가 1개 이상일 것

*항공안전법 시행규칙 제2조제1호

(2) 시사점

헬리콥터는 동력비행장치의 요건을 갖춘 회전익비행장치라고 규정하고 있다(동 시행규칙 제5조 제6호). 이 점 다른 법령들이 ‘헬기’라고 단순히 지칭하거나 규정하는 것은 항공기에 관한 기본법인 「항공안전법」의 규정과 법체계에 어긋난다고 파악된다. 이 점 입법론으로는 ‘헬기’라는 용어 대신에 항공안전법상의 ‘헬리콥터’(이하에서는 ‘헬기’라고 약칭한다)라는 어휘를 사용하여 입법을 하는 것이 바람직하다.

응급헬기와 관련하여서는 “국가, 지방자치단체, 그 밖에 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관으로서 대통령령으로 정하는 공공기관(이하 "국가기관등"이라 한다)이 소유하거나 임차(賃借)한 항공기로서 1) 재난·재해 등으로 인한 수색(搜索)·구조, 2) 산불의 진화 및 예방, 3) 응급환자의 후송 등 구조·구급활동, 4) 그 밖에 공공의 안녕과 질서유지를 위하여 필요한 업무의 어느 하나에 해당하는 업무를 수행하기 위하여 사용되는 항공기(다만, 군용·경찰용·세관용 항공기는 제외)”를 국가기관등항공기라고 법적 정의하고 있다. 따라서 응급헬기는 응급환자의 후송 등 구조·구급활동에 사용되므로 국가기관등항공기에 속한다(항공안전법 제2조 제4호). 다만, 응급헬기와 관련하여 「항공안전법」은 국가기관등항공기에 대하여는 적용특례를 인정하고 있다(항공안전법 제4조).

위에서 살펴본 것에 따라 공공헬기 공동운항제도를 규정하는 방식을 고찰해 본다. 공공헬기의 용어부터 「항공안전법」상의 ‘국가기관등항공기’(이하에서는 ‘공공헬기’라고 한다)는 형식으로 정의할 필요가 있다.

항공안전법 제4조는 국가기관등항공기의 적용특례를 규정하고 있는데, 국가기관항공기의 특수목적의 운항에 대하여는 법 59조 등의 항공안전의 의무보고에서 대상자가 국토교통부장관으로 되어 있으므로, 이는 공공헬기 공동운항제도를 도입할 경우에 모순 규정으로 부각된다.

때문에 공공헬기의 공동운항제도를 규정하고, 그 관리기관을 소방청장으로 둔다고 가정한다면, 회전익(헬기)의 근거규정이 되는 「항공안전법」에 근거규정이 두는 것이 가장 법체계상 간명하며 타당해 보인다.

「항공안전법」상의 국토교통부장관의 관할 문제도 해결하여야 한다. 항공안전법 제4조 제2항과 제3항을 수정하는 상태에서 새로 공공헬기의 공동운항 근거규정을 두는 것이 기관간 분쟁을 예방할 수 있을 것으로 보인다.

그 밖에 「항공안전법」은 항공기의 기술 및 운항 등에 관한 사항을 규정하고 있다.

V. 맺음말

응급헬기에 대하여 보건복지부는 종래 중앙응급의료센터의 지침으로 「응급의료 전용헬기 운용 세부지침」을 작성하여 가지고 있었고, 소방청은 구 국민안전처 소속 당시 국민안전처 훈령으로 「119구급헬기운항규정」을 마련하고 있었다.

이 두 지침이나 규정이 존재하는 것은 행정부처나 행정청 등 기관들마다 한정된 자원하에서 헬기 통합공동운영 필요에는 같은 인식을 한 것으로 생각할 수 있다. 정부는 응급헬기 통합정책을 취하게 되었다. 2018년 3월 ‘정부합동 중증외상 진료체계 개선대책’과

2019년 7월 15일 국무총리 훈령으로 「범부처 응급의료헬기 공동운영 규정」⁸⁶⁾을 제정하였다. 총리훈령이란 제정취지에 부합하게 동 규정은, 참여기관의 헬기 선정과 출동원칙, 119신고 일원화 등의 운용절차를 명시하게 되었다.⁸⁷⁾ 이 총리훈령은 종래 2014. 3.의 「범부처 헬기 공동활용체계 운영 지침」을 대체하는 것이다.

소방청은 「119구급헬기 운항 지침」(2017. 1. 26. 제정)을 폐지하고, 「119응급의료헬기구급활동지침」으로 변경·제정하였고, 「범부처 응급의료헬기 공동운영에 관한 매뉴얼」을 제작하여 공개하였다.⁸⁸⁾

86) 시행 2019. 7. 15.] [국무총리훈령 제742호, 2019. 7. 15., 제정.

87) 소방청, “중증응급환자 등 이송 헬기 통합운영 본격시작 - 범부처 헬기 79대 공동운영 매뉴얼, 2020년 1월부터 시행”, 보도자료, 2019.12.17.

88) 소방청, 「범부처 응급의료헬기 공동운영에 관한 매뉴얼」, 2019.10.

제5장

● 결론 : 해결방안 모색

- I. 서
- II. 수준별 공공헬기 공동운영 방안
- III. 예시 특별법
- IV. 맺음말

제5장

결론 : 해결방안 모색

I. 서

이 연구는 국민안전에 대한 인식이 높아지고 국민들의 안전에 대하여 보장받기를 원하는 기대수준이 점증함에 따른 법제적 대응을 목표로 한다. 이는 결국 신속을 요하는 응급환자가 발생할 경우 과거보다 더 체계적인 절차와 거버넌스를 제안하도록 요청한다는 의미이다. 현재 한국이 재난에 대응하는 수준도 과거보다 높아지고 대처도 세련되어졌고 기술적으로도 상승하였다는 것은 분명하다. 그럼에도 요청되는 재난도 해결이 될 때마다 오히려 더 단계적으로 확대되는 것으로 보인다. 과거처럼 단순하고 저개발국과 같은 붕괴나 파괴와 같은 재난을 넘어선 색다른 또는 경험하지 못한 재난이나 응급활동에 대응하도록 요청되는 것들도 다양해지고 있다. 당장 2020년만 하여도 코비드19 사태도 있다. 심지어 사상 최장기간 장마⁸⁹⁾로 인한 각종 응급을 요하는 재난들이 당연히 부수되었다.

응급 대응 체계는 아무래도 헬기운영과 통하게 되고 이는 또한 국지적 기상관측 등 항공운행 여건과 분리될 수 없다. 즉 공동운항방안 마련이 자연스럽게 연결된다. 항공서비스와 헬기운항의 공동대처는 연결되는 사안이 될 수 있다는 의미이다. 이 대처는 거버넌스에 대한 고려를 배경으로 하여야 할 것이다. 넓게는 국내 항공법제 대응과 검토가 수반되어야 하겠다. 법제적 대응을 위해서는 단순히 시안 수준일지라도 가능성이 전제되어야 한다는 한계 내에서 연구보고 내에 검토를 한 결과와 연결되는 안을 제출하여 보는 것이다.

89) 2020년 6월부터 기상관측이래 최장기간인 54일간 장마(중부 기준)와 집중호우가 기록되었다. 특히 농경지 27,932ha 와 9천채 주택침수, 38명 사망, 4명 실종. 배재현, “풍수해 재난대응체계의 현황과 검토과제”, 국회 입법조사처, 2020.9.25., 1쪽.

II. 수준별 공공헬기 공동운영 방안

공공헬기통합운영제도를 도입하기 위하여는 ① 특별법 제정방안을 고려할 수도 있다. ② 심플하게 개별법 개정을 추진하는 방안도 제시될 수 있다. ③ 사실 입법이 그렇게 손쉬운 것은 아니라는 점에서 위임입법체계에 대한 문제제기 받을지라도 우선 하위입법 제정으로 방향만 추구하는 것도 있다.

심지어 현실에서 입법이 쉽지 않다는 점을 고려한다면, 현재 존재하는 총리훈령 등을 사용하여 운영의 모를 살리며 개선을 추구하는 방안이 가능성이 제일 있다.

1. 특별법 방향

① 특별법 제정방안에 대해서 논하자면, 공공헬기통합운영제도가 특별법으로 입법하는 방식은 물론 거버넌스를 일원화하는 것이므로 다른 부처의 협의나 관여를 피하여 효율있는 거버넌스를 지향한다면 큰 장점이 된다. 그런데 실제 입법화 동력을 얻으려면 단순히 학문적 논의나 기술적 설득력으로는 부족해 보인다. 흔히 예상될만한 입법화 동력으로는 국민적 공감대를 쉽게 얻을 대형 이슈가 나타나는 것이다. 다만 법제처심사를 거치지 않는 입법 추진이 이루어지는 경우 다른 법률과의 법체계성의 문제가 나타나는 경우가 드물지 않게 나타나는 것 같다. 구체적으로 공공헬기 통합운영제도는 정부부처간 권한조정에 관한 사항이므로 국민의 권리를 제한하거나 의무를 부과하는 법률사항이 아닌 점에서 본다면, 특별법이라는 입법사항에 해당되기 어렵다는 지적도 있을 수 있다. 즉, 행정기관 내부의 권한조정 문제에 속하는 탓이다.

2. 개별법 또는 하위법령 개정방향

② 개별법의 개정방안을 본다면, 이 경우는 물론 기존 법률에 대한 소관부처 협조를 거치지 아니하는 경우 개정은 쉽지 않다. 응급의료전용헬기의 경우에는 내부법인 국무총리훈령으로 현재 존재하고 있다. 이를 입법화하려면, 「응급의료법」에 근거규정을 요한다고 볼

것이고, 그 소관부처는 보건복지부로서 소방청이 거버넌스를 일괄 관리한다는 취지의 응급의료전용헬기 공동활용제도를 두기가 용이할지는 모르겠다. 소방청 거버넌스를 잘 활용할 목적으로 공공헬기 공동운항제를 정립하려 한다면 해당 청의 「재난관리법」이나 「소방장비법」 등 소관법령 개정 방식이 추진절차의 편익을 도모할 수 있는 편이다. 이 경우에도 공공헬기 관련된 규정들이 다수 법령에 산재해 있어서 통합개정 작업도 난제에 해당한다. 현행 「119법」은 비교적 행정 거버넌스나 근거조항 등이 마련된 편이어서 아쉬운대로 입법을 추진할 수 있다.

이러한 점 등에서 한 선행연구도 소방헬기의 통합운용에 관한 상시적인 시스템 내지 조직의 부재, 각종 관련 정보의 통합, 교육훈련, 사후 법적 책임 등의 문제를 지적하고 있다.⁹⁰⁾ 그리하여 그 연구는 통합운용 담당조직을 설정하는데, 이를 가칭 소방항공구조본부라고 제안하여, 그 구성 등을 제시하고 있다.⁹¹⁾

개별법에 근거 규정만 두는 방안을 좀 더 경우를 나누어 보면,

- (1) 제1안으로 「소방장비법」에 근거규정을 두는 방법이 있을 수 있다. 이 또한 법체계상 「항공안전법」과 같듯이 보이는 문제가 있으나, 소방청 거버넌스 일원화를 위해서는 비교적 간이한 입법절차가 가능하다.
- (2) 제2안은 앞서 설명한 것처럼 공공헬기에 대하여 중요하고 또 법리적으로 적합한 근거법이 될 「항공안전법」에 근거규정을 두는 형태이다. 항공안전법은 소관 부처가 국토교통부이므로 부처협의 내지는 양해를 구하는 입법절차를 필요로 한다. 「항공안전법」 제4조에 공공헬기 공동운항제도의 근거규정을 둘 수 있다면 기존의 「항공안전법」 제4조상의 관리기관에 해당하는 국토교통부와외의 권한분쟁이나 「항공안전법」 제4조와의 법체계 문제를 예방하는 큰 장점이 있다.

90) 박원태등, 「전국 소방헬기 합리적 국가통합모델 개발 연구」, 소방청/청주대학교, 2019. 12, 317쪽.

91) 박원태등, 「전국 소방헬기 합리적 국가통합모델 개발 연구」, 소방청/청주대학교, 2019. 12, 321쪽, 326쪽.

- (3) 마지막으로서는 하위입법에 대한 방안이다. 공공헬기의 공동운항제도는 정부부처간의 내부적인 업무관할 문제이므로 현행 응급의료전용헬기 공동운항제도처럼 부처간 협의가 이루어진다면, 국무총리 훈령 등 하위입법으로도 도입할 수도 있다.

Ⅲ. 예시 특별법

(가칭) 공공헬리콥터의 공동운항에 관한 법률(시안)

제1조 (목적) 이 법은 공공기관이 보유한 헬리콥터를 안전하고 효율적인 운항과 관리 및 신속한 공동운항사무를 수행하기 위하여 공동운항 등에 관한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용의 뜻은 다음과 같다.

1. “공공헬리콥터”란 국가, 지방자치단체, 그 밖에 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관으로서 대통령령으로 정하는 공공기관(이하 “공공기관등”이라 한다)이 소유하거나 임차(賃借)한 헬리콥터로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 업무를 수행하기 위하여 사용되는 헬리콥터를 말한다. 다만, 군용·경찰용·세관용 항공기는 제외한다.
 - 가. 재난·재해 등으로 인한 수색(搜索)·구조
 - 나. 산불의 진화 및 예방
 - 다. 응급환자의 후송 등 구조·구급활동
 - 라. 그 밖에 공공의 안녕과 질서유지를 위하여 필요한 업무
2. “공동운항”이란 제1호 각목에 해당하는 업무를 수행하기 위하여 공공기관이 공동으로 사용하는 운항을 말한다.
3. 공공헬리콥터의 공동운항을 관리하고 통제하는 국가기관으로서 소방청장 소속하에 설치되는 기관을 말한다.
4. “공공헬리콥터보유기관”이란, 제1호의 공공헬리콥터를 보유·관리 및 운항하는 공공기관을 말한다.

제3조 (다른 법률과의 관계) 이 법은 공공헬리콥터의 운항 등에 관하여 「항공안전법」, 「응급의료법」 등에 대하여 우선하여 적용한다.

제4조 (공동운항관리기관의 조직) 소방청장은 공공기관등이 보유·관리 및 운항하는 공공헬리콥터를 제2조제1호각목에 따라 공동운항하기 위하여 공동운항관리기관을 설치하여야 한다.

제5조 (공동운항계획의 수립) 소방청장은 공공헬리콥터를 보유·관리 및 운항하는 공공기관 등과 협의하여 다음 각호와 같은 공공헬리콥터 공동운항계획을 수립하여야 한다.

1. 공공헬리콥터의 보유기종, 운항인력 등에 관한 정보
2. 운항정보

제6조 (공공헬리콥터 보유기관의 협조) 공공헬리콥터를 보유·관리 및 운항하는 공공기관 등은 공공헬리콥터의 공동운항을 위하여 공동운항관리기관에 협조하여야 한다.

제7조 (공동운항을 위한 교육) 공동운항관리기관은 공공헬리콥터를 보유·관리 및 운항하는 공공기관 등에 속한 공공헬리콥터 종사자에 대하여 공공헬리콥터의 공동운항을 위한 교육, 훈련 등을 실시할 수 있다.

제8조 (유관기관과의 협력) ① 공동운항관리기관은 구조·구급활동을 함에 있어서 필요한 경우에는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 협력을 요청할 수 있다.

② 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 특별한 사유가 없으면 제1항의 요청에 따라야 한다.

제9조(구조·구급활동을 위한 지원요청) ① 공동운항관리기관은 구조·구급활동을 함에 있어서 인력과 장비가 부족한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 관할구역 안의 의료기관, 「응급의료에 관한 법률」 제44조에 따른 구급차등의 운전자 및 구조·구급과 관련된 기관 또는 단체(이하 이 조에서 "의료기관등"이라 한다)에 대하여 구조·구급에 필요한 인력 및 장비의 지원을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 의료기관등은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

② 제1항의 지원요청에 따라 구조·구급활동에 참여하는 사람은 공동운항관리기관의 조치에 따라야 한다.

③ 제1항에 따라 지원활동에 참여한 구급차등의 운용자는 공동운항관리기관이 지정하는 의료기관으로 응급환자를 이송하여야 한다.

④ 공동운항관리기관은 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 제1항에 따른 지원요청대상 의료기관등의 현황을 관리하여야 한다.

⑤ 공동운항관리기관은 제1항에 따라 구조·구급활동에 참여한 의료기관등에 대하여는 그 비용을 보상할 수 있다.

IV. 맺음말

국민안전의 보장은 한국의 경제적 발전에 따라 더욱 중요하게 취급되고 있다. 과거보다 안전은 더욱 보장받고 있는 셈이지만, 안전의 필요를 더욱 많이 체감하는 국민은 더 큰 안전을 요청한다. 당연히 국가와 정부는 이 기대에 부응할 책무가 있다. 공공기관 헬기 공동운항에 대하여 행정거버넌스는 이러한 요청에 따라 조정될 정당성을 얻을 수 있다. 전술하였듯이 한국은 국토면적이 확대하지 않다. 주어진 국토에 비하여 많은 주민이 주거를 영위하고 있다. 때문에 지방자치단체별로 자연적 경계가 존재하지 아니하는 곳 예컨대 수도권에 있다.

안전을 원하는 또는 더 요청하기를 바라는 국민의 입장에서는 멀지 않은 곳에 손쉽게 출동할 수 있는 공공헬기 즉 소방헬기가 존재하는 경우 굳이 찾아오기 힘든 곳에 위치한 곳의 공공헬기 출동을 기다려야 한다면 아마도 수궁하기는 쉽지 않다. 한편 국토 면적에 비해서는 한국에 주어진 국토적 여건은 지역적 편차가 제법 있다. 이 표현은 2020년 경험한 사상 최악의 장마 등 긴급한 기상여건이 수반될 경우 정확한 국지적 기상예측도 같이 필요하다는 의미이다. 헬기는 일반적으로 장대한 활주로를 요하지 않는 등 긴급시 편의성이 뛰어나기 때문에 사용을 선호하는 것이다. 반면 안전은 상대적으로 취약한 편이라는 점에 대해서도 널리 알려져 있다. 재난이나 응급활동을 위한 공공기관 헬기는 물론 안전한 운항에 만전을 기해야 하겠다. 하지만 특히 안전을 위한 경우 맑고 쾌청한 항공운항에 적합한 날이 아닐 경우도 충분히 많을 것으로 보인다. 이처럼 소방헬기 등 공공헬기가 운용되는 기후적 상황은 그 헬기 운항에 우호적이지 않을 가능성이 높다. 이런 점에서 기관간 상호 협력이 찾을 수 있다. 직역을 달리하는 기상청과 소방청의 업무결합이라던가 안전 또는 재난 담당 행정청과의 업무 결합 등은 국민 입장에서는 당연한 것이 아니었다 하는 의문도 받을 수 있다.

소방헬기 등 공공헬기 운용에 대하여 국지적 분할로 지방자치단체간 경계가 존재한다는 주의를 환기받는 국민도 아마 수궁하기 쉽지 않다. 이처럼 소방헬기 또는 공공헬기의 운영 거버넌스에 대한 공공화 또는 공동화 내지 그에 따른 효율의 입증은

널리 합리적이라 받아들여질 수 있다. 때문에 이 연구가 검토한 방안들이 여러 사유로 재고의 여지가 있다 하더라도 위와 같은 헬기 거버넌스의 조정이 필요하다는 방향성에 대해서는 널리 수인하고 이해할 수 있는 사안이 될 수 밖에 없다.

Korea
Legislation
Research
Institute

참고문헌

참고문헌

- 감사원, 감사보고서 - 재난안전정보시스템 구축 및 운영, 2017. 12,
- 관계부처합동, 「국민의 생명을 살리는 중증외상 진료체계 개선대책」, 2018. 3. 22.
- 국회도서관, “응급의료 전용헬기 운용의 근거 마련”, 「법안관련 외국입법례」 제17호, 2016.10.28.
- 박원태 등, 「전국 소방헬기 합리적 국가통합모델 개발 연구」, 소방청/청주대학교, 2019. 12.
- 발레리 즐레조(Valérie Gelézeau) 저/길혜연 역, 「아파트 공화국-프랑스 지리학자가 본 한국의 아파트-」, 후마니타스, 2007.2,
- 배재현, “풍수해 재난대응체계의 현황과 검토과제”, 국회 입법조사처, 2020.9.25.
- 박춘우, “국가기관 항공기 운용조직의 통합운영 논리와 대안연구 - 국가기관 헬기 운용 체계 개편을 중심으로”, 「한국조직학회보」(제12권 제3호), 2015, 1~29쪽.
- 보건복지부, 「2018~2022년 응급의료 기본계획(안)」, 2018. 12.
- 보건복지부, “도서지역 응급환자, 헬기요청하면 5분 내 출동한다”, 보도자료 2019. 9. 23, 참고자료1
- 보건복지부/전남대학교병원, 「응급 항공(헬기) 이송의 수요분석 및 구축 방안 연구」, 2011. 1,
- 소방청, 「범부처 응급의료헬기 공동운영에 관한 매뉴얼」, 2019.10. (소방청, 항공통신과 업무바인더(항공통계), 내부자료. 2020.7.22.)
- 소방청, “중증응급환자 등 이송 헬기 통합운영 본격시작 - 범부처 헬기 79대 공동운영 매뉴얼,

염석란/김오현/이강현, “국내헬리콥터 응급의료체계의 미래 발전 방향”, 『대한의사협회지』(제63권 제4호), 2020, 199-205쪽.

이강현, 선진 외국의 응급의료 전용헬기 서비스, FPN/소방방재신문, 2020. 5. 20

임정수, 「응급환자 헬기이송 현황분석 및 기관간 협력방안」, 보건복지부/가천대학교, 2012. 11.

최연철/김영록/최성호/배택훈. “응급의료 전용헬기의 운용 안전성 확보 방안에 대한 연구”, 『한국항공운항학회』(제28권 제1호), 2020.

최연철 등, 「소방항공대 최적화 관리운영 모델 개발 연구용역」, 국민안전처/한서대학교, 2014. 12.

하명호, 「행정법」(제2판), 2020.3,

행정안전부 정보통계담당관실, 「2019(2018.12.31.기준) 행정안전통계연보」(통권 제21호), 행정안전부, 2019.8

ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobile-Club, DRF: German air rescue,
REGA: Swiss air rescue, LAA: London air ambulance

Hem-net. Helicopter emergency flight safety measures seen in Europe and the United States and Japan [Internet]. Tokyo: Hem-net; 2017

대한민국정부, 「100대 국정과제」, 2017. 8. https://www.evaluation.go.kr/psec/np/np_2_1_2.jsp.

연합뉴스, 2019.11.1. <https://www.yna.co.kr/view/AKR20191101133252062>

KBS NEWS, “[응급헬기]③ 조종사들 “사고 나도 달라지는 게 없어요”, 2020.1.10.
<https://news.kbs.co.kr/news/view.do?ncd=4359606>

- 중앙일보, “닥터헬기 운행 재개 하루전 이국종 "안 타"...난감한 경기도”,
2020.1.20. <https://news.joins.com/article/23686335>
- 라포르시안, “대당 가격만 80억...닥터헬기가 ‘날아다니는 응급실’인 이유이동형 초음파
진단기 · 혈액화학검사기 · 심장효소검사 장비 등 갖춰”, 2015.3.14.
<http://www.raportian.com/news/articleView.html?idxno=21484>
- <https://inmun360.culture.go.kr/content/388.do?mode=view&page=5&cid=2365825>
- www.prism.go.kr
- <http://www.airportal.go.kr/knowledge/network/LdAirportalDetail.jsp?ID=399>
- “중증응급환자 신속한 헬기이송, 정부부처가 힘을 모은다! -「범부처 응급의료헬기 공동
운영 규정」(총리훈령) 제정(7.15)”, 관계부처합동, 보도참고자료, 2019.7.17.
https://www.mohw.go.kr/react/al/sal0301vw.jsp?PAR_MENU_ID=04&MENU_ID=0403&CONT_SEQ=350202
- <https://nashilism.tistory.com/273>
- <https://www.adac.de>
- <https://www.hems-academy.de/en/our-academy.html>
- http://www.hemnet.jp/databank/file/houkoku2017_2.pdf
- 연합뉴스, 감사원 "공공헬기 공동활용시스템 부적정"...핵심정보 공유 안돼, 2018.1.4.
<https://www.yna.co.kr/view/AKR20180103158500001>
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Katastrophenrecht>
- 2003년 「소방기본법」 제정이유. <http://www.law.go.kr/LSW/lsRvsRsnListP.do?lsId=001630&chrClsCd=010102>

Korea
Legislation
Research
Institute

부
록

【부록】범부처 응급의료헬기 공동운영 규정안

국무총리훈령 제 2019-742호

범부처 응급의료헬기 공동운영 규정안

제1장 총 칙

제1조(목적) 이 훈령은 「응급의료에 관한 법률」에 따른 응급환자에게 신속하고 적절한 응급의료를 제공할 수 있도록 응급의료헬기 보유 기관 간 응급의료헬기의 공동활용 체계를 구축·운영하기 위해 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 훈령에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “응급의료헬기”란 국방부, 보건복지부, 경찰청, 해양경찰청, 소방청, 산림청이 운영하는 헬리콥터로서 「응급의료에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 응급의료종사자 등이 탑승하여 같은 조 제1호에 따른 응급환자를 이송하는 헬리콥터를 말한다.
2. “응급의료헬기 이착륙장”이란 응급의료헬기를 보유·관리하는 기관이 응급의료헬기의 이륙 또는 착륙을 위하여 설치·지정·관리·사용하는 장소를 말한다.

제3조(적용 범위) 국방부, 보건복지부, 경찰청, 해양경찰청, 산림청(이하 “참여기관”이라 한다)의 장 및 소방청장은 응급의료헬기 운영과 관련된 소관 규정 등에 이 훈령의 내용을 반영해야 한다.

제2장 응급의료헬기 공동활용 체계 구축·운영

제4조(출동요청 접수·대응 등) ① 소방청 및 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 “시·도”라 한다) 소방본부는 응급의료헬기의 출동요청 접수·대응 및 다른 참여기관의 장에 대한 응급의료헬기 출동요청을 총괄한다.

② 소방청장 또는 시·도 소방본부장은 응급환자의 중증도(重症度), 위치, 이송 예상시간 등을 고려하여 가장 적절하다고 판단되는 응급의료헬기의 출동을 해당 참여기관의 장에게 요청해야 한다. 이 경우 「의료법」 제2조에 따른 의사가 탑승한 「응급의료에 관한 법률」 제46조의3제1항에 따른 응급의료 전용헬기(이하 “응급의료 전용헬기”라 한다)를 이용한 응급환자의 병원 간 이송은 응급의료 전용헬기를 운영하는 병원의 장에게 요청할 수 있다.

③ 소방청장 또는 시·도 소방본부장은 제2항에 따라 요청하는 경우 환자의 상태, 사고가 발생한 지점 및 출동을 요청하려는 시간이 다음 각 호에 모두 해당하면 응급의료 전용헬기의 출동을 요청해야 한다.

1. 환자가 별표 1에 따른 출동대상 환자에 해당하거나 이에 준한다고 판단되는 경우
2. 사고가 발생한 지점 및 출동 요청 시간이 별표 2에 따른 운항가능 범위 및 출동가능 시간의 범위에 있는 경우

④ 제2항 및 제3항에 따른 요청을 받은 자는 그 요청에 따라 응급의료헬기를 출동시켜야 하고, 불가피한 사정으로 출동이 어려운 경우 소방청장 또는 시·도 소방본부장에게 이를 즉시 알려야 한다. 이 경우 소방청장 또는 시·도 소방본부장은 출동이 가능한 다른 응급의료헬기를 선정하여 해당 참여기관의 장에게 출동을 요청해야 한다.

⑤ 소방청장은 제1항에 따른 응급의료헬기 출동요청 접수·대응 등에 관한 「범부처 응급의료헬기 공동운영에 관한 매뉴얼」을 작성하여 참여기관에 배포해야 한다.

제5조(운항 정보 및 출동 상황의 공유) ① 참여기관의 장은 소관 응급의료헬기의 운항 정보 및 출동 상황을 소방청장 또는 시·도 소방본부장에게 실시간으로 알려야 한다.

② 소방청장 또는 시·도 소방본부장은 같은 요청에 응급의료헬기가 중복하여 출동하지 않도록 참여기관별 응급의료헬기 출동 상황을 모든 참여기관의 장과 실시간으로 공유해야 한다.

제3장 참여기관 간 협력체계

제6조(합동훈련의 실시) ① 소방청장은 참여기관의 장에게 「재난 및 안전관리 기본법」 제35조제1항에 따른 재난대비훈련에 참여하여 응급의료헬기를 이용한 훈련을 실시할 것을 요청할 수 있다.

② 소방청장 및 참여기관의 장은 제1항에 따른 합동훈련에 적극적으로 참여해야 한다.

제7조(이착륙장) ① 참여기관의 장 및 소방청장은 응급의료헬기 이착륙장을 별표 3에 따라 설치·지정·관리·사용해야 한다.

② 참여기관의 장 및 소방청장은 소관 응급의료헬기 이착륙장을 다른 참여기관이 사용할 수 있도록 제공·관리해야 한다.

③ 참여기관의 장은 소관 이착륙장에 대한 설치·지정 현황을 매년 1회 이상 소방청장에게 알리고, 소방청장은 이를 취합하여 모든 참여기관의 장과 공유해야 한다.

④ 응급의료헬기의 기장은 응급환자의 신속한 이송을 위해 불가피한 경우 응급의료헬기 이착륙장이 아닌 장소에 응급의료헬기를 착륙시킬 수 있다. 이 경우 해당 응급의료헬기를 소관하는 참여기관의 장 및 소방청장은 헬기의 안전한 착륙을 위하여 다른 참여기관의 장 등에게 협조를 요청할 수 있고, 협조를 요청받은 참여기관의 장 등은 특별한 사정이 없는 한 이에 적극적으로 협조해야 한다.

제8조(협의체) ① 참여기관의 장 및 소방청장은 다음 각 호의 업무를 수행하기 위해 협의체를 구성·운영해야 한다.

1. 이 훈령의 개정에 관한 업무
2. 「범부처 응급의료헬기 공동운영에 관한 매뉴얼」의 제정 및 개정에 관한 업무
3. 응급의료헬기 공동운영 결과의 평가 및 개선에 관한 업무
4. 그 밖에 참여기관의 장 및 소방청장이 응급의료헬기 공동운영에 필요하다고 인정하는 업무

② 협의체의 위원은 참여기관의 국장급 공무원 중 참여기관의 장이 지명하는 사람으로 한다.

③ 협의체의 효율적인 운영을 위하여 간사를 두고, 간사는 협의체에서 정한다.

제9조(홍보) 참여기관의 장 및 소방청장은 응급의료헬기를 통한 응급환자의 신속하고 안전한 이송의 필요성 및 성과 등을 적극적으로 홍보해야 한다.

부 칙

이 훈령은 발령한 날부터 시행한다.

[별표 1]

응급의료 전용헬기 출동대상 환자(제4조제3항제1호 관련)

1. 구급차가 운행할 수 있는 지역에 있는 환자로서 다음 표의 어느 하나에 해당하는 환자

분 류	기 준
중증외상의 의증	<p>가. 사고 유형</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 차량(경운기와 트랙터를 포함한다) 사고 <ol style="list-style-type: none"> (가) 환자와 동승한 사람이 사망했거나, 환자가 차량으로부터 방출된 경우 (나) 차량 외부가 50cm 이상, 차량 내부가 30cm 이상 함몰된 경우 (다) 차량이 전복된 경우 2) 자전거, 오토바이 사고로서 35km이상의 속도로 충돌·추돌하여 환자가 자전거, 오토바이에서 이탈한 경우 3) 열차, 선박, 항공기 사고로서 「응급의료에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 응급의료종사자가 요청하는 경우 4) 추락 등 <ol style="list-style-type: none"> (1) 만 15세 이상인 사람이 6m, 만 15세 미만인 사람이 3m 이상에서 추락한 경우 (2) 총상 및 관통상을 입은 경우 <p>나. 환자의 외관</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 두통, 구토 또는 변형을 동반한 두부 외상이 있는 경우 2) 두 팔과 두 다리 중 두 개 이상에 변형 및 절단이 있는 경우 3) 체강(體腔)이 개방된 손상 또는 개방성 골절이 있는 경우 <p>다. 환자의 체온, 호흡, 맥박 및 혈압 등</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 의식이 저하된 경우 2) 맥박 또는 호흡이 없거나 약한 경우 3) 저혈압, 과다호흡, 빈맥(頻脈) 등 쇼크의 징후가 있는 경우 4) 두 팔과 두 다리 중 한 개 이상에 마비가 있는 경우 5) 대퇴골, 골반, 척추에 골절이 의심되거나 다발성 늑골골절이 의심되는 경우 <p>라. 임신한 사람이 외상을 입은 경우</p> <p>마. 벼락을 맞은 경우, 감전된 경우, 중증화상을 입은 경우 및 화염과 연기에 노출된 경우</p>

분 류	기 준
심근경색의 의증	가. 흉통 또는 심계항진(心悸亢進, 불규칙하거나 빠른 심장 박동)이 갑자기 발생한 경우 나. 고혈압 또는 당뇨병의 과거력이 있는 환자로서 흉통 또는 심계항진이 발생한 경우 다. 저혈압 또는 호흡곤란이 있는 경우
뇌졸중의 의증	가. 두 팔과 두 다리 중 한 개 이상에 갑자기 마비 또는 감각마비가 발생한 경우 나. 외안근(바깥눈근육), 안면근(얼굴근육) 및 설근(혀뿌리)에 갑자기 마비가 발생한 경우 다. 의식이 갑자기 저하된 경우 라. 심한 두통이 갑자기 발생한 경우
기 타	생명의 위협 또는 두 팔과 두 다리가 손실될 위험이 있어 항공이송이 필수적인 경우

2. 구급차가 운행할 수 없는 지역에 있는 환자로서 다음 표의 어느 하나에 해당하는 환자

분 류	기 준
외상	가. 지혈되지 않는 외부 출혈이 있는 경우 나. 뱀에게 물린 경우 다. 벌, 해파리 등에게 쏘여 쇼크가 있는 경우
중증응급질환	가. 경련이 지속되는 상태(status epilepticus)인 경우 나. 급성 호흡 곤란이 있는 경우 다. 심정지(心停止)가 있는 경우 라. 감압증(減壓症)이 있는 경우 마. 압통(壓痛)을 동반한 급성복증(急性腹症)이 있는 경우 바. 소화관에 출혈이 있는 경우 사. 농약, 독극물에 중독된 경우 아. 물에 빠진 경우 자. 호흡곤란이 갑자기 발생한 경우 차. 임신한 사람에게 분만의 징후가 있는 경우 카. 생후 1개월 내의 신생아인 경우

[별표 2]

응급의료 전용헬기 운항가능 범위 및 출동가능 시간(제4조제3항제2호 관련)

운항지역	소관 병원	운항가능 범위	출동가능 시간
경기	아주대학교병원	반경 350km	상시
인천	가천대길병원	반경 270km	일출 후부터 일몰 전(북귀 시 기준)까지
강원	연세대학교 원주세브란스기독병원	반경 130km	
충남	단국대의과대학 부속병원	반경 130km	
경북	안동병원	반경 130km	
전북	원광대학교병원	반경 130km	
전남	목포한국병원	반경 270km	

[별표 3]

이착륙장의 설치·지정·관리·사용 기준(제7조제1항 관련)

1. 설치·지정 기준

- 가. 바닥이 편평할 것
- 나. 25m × 25m 이상의 공터일 것
- 다. 주변에 응급의료헬기의 이륙 또는 착륙에 지장을 주는 장애물이 없을 것
- 라. 주택, 축사, 양어장, 양봉, 양계장, 목장, 특수작물, 비닐하우스 등과 인접하지 않을 것
- 마. 응급환자 이송차량이 이착륙장으로 진입 또는 출입할 수 있도록 도로와 연결되어 있을 것

2. 관리·사용 기준

- 가. 주변에 인화물질 및 바람에 날릴 수 있는 천, 나뭇조각, 비닐, 전선, 어구, 농작물 등이 없을 것
- 나. 응급의료헬기의 입출항로(入出航路)가 확보될 것
- 다. 응급환자 이송차량의 진출입로(進出入路)가 확보될 것

현안분석 20-09
공공기관 헬기 등 운용체계 법제연구

2020년 10월 3일 인쇄
2020년 10월 6일 발행

발행인 | 김 계 흥

발행처 | 한국법제연구원
세종특별자치시 국책연구원로 15
(반곡동, 한국법제연구원)
전화 : (044)861-0300

등록번호 | 1981.8.11. 제2014-000009호

홈페이지 | <http://www.klri.re.kr>

값 7,000원

1. 본원의 승인없이 전재 또는 역재를 금함. ©
2. 이 보고서의 내용은 본원의 공식적인 견해가 아님.

ISBN : 979-11-90802-51-2 93360



성 승 제(책임)

학 력

한양대 법학박사
(현) 한국법제연구원 연구위원

연구실적 및 논문

- 공기업 경쟁중립성 개선을 위한 법제연구, 한국법제연구원, 2017.10
- 스튜어디스 코드의 문제점과 개선방안, 한국법제연구원, 2016.7
- 그림자규제 법제 개선방안 연구, 한국법제연구원, 2019.10
- 증권거래세에 대한 비교법적 고찰, 비교사법(27권 2호), 한국비교사법학회, 2020.3
- 연기금자본주의론의 서론적 고찰, 증권법연구(17권 3호), 한국증권법학회, 2016.12

KLRI KOREA LEGISLATION
RESEARCH INSTITUTE



ISBN 979-11-90802-51-2

값 7,000원