

February 08, 2017

드론 관련 법률

그리스 신화의 이카루스(Icarus)는 오랜 시간 동안 인류의 하늘에 대한 동경의 상징이었습니다. 이후 미국의 라이트형제가 노스캐롤라이나주(North Carolina) 키티호크(Kitty Hawk) 해변에서 최초로 비행에 성공한 후 인류는 하늘에 접근할 수 있게 되었습니다. 그리고 최근에는 드론(Drone)의 발달로 전문적인 교육을 받지 않은 일반인도 하늘을 활용할 수 있게 되었습니다.

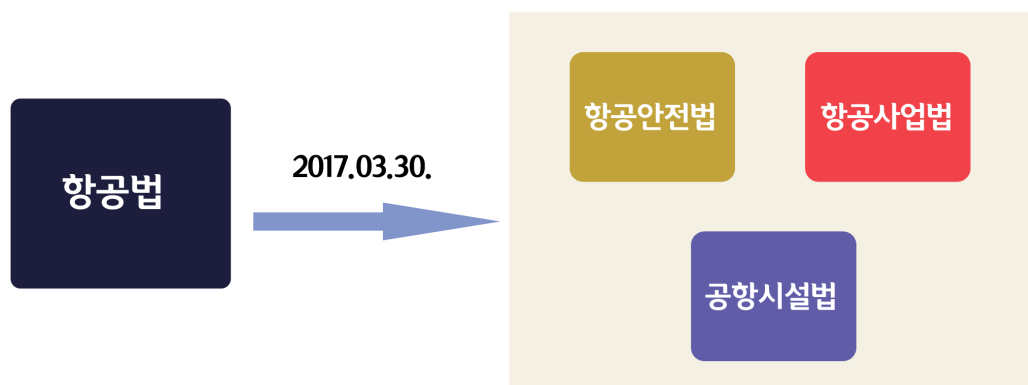


다른 나라들과 마찬가지로, 한국에서도 드론의 발달은 여러가지 새로운 법률 문제를 발생시키고 있습니다. 이미 일부 사항들에 대해서는 법률에 따라 정리가 되었으나, 아직 정리되지 않은 문제들도 남아 있습니다.

본 Newsletter에서는 드론과 관련된 법률 문제들을 살펴보도록 하겠습니다.

1. 적용 법률

현재는 드론은 초경량비행장치 중 무인비행장치로서 항공법의 규율을 받고 있습니다. 그러나, 2017. 3. 30. 부터는 기존 항공법이 폐지되고, 항공안전법, 항공사업법 및 공항시설법이 항공법을 대신하게 됩니다.

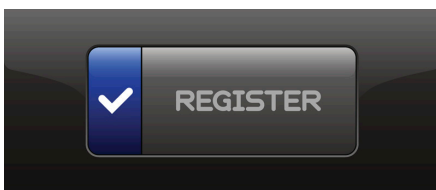


이 중 초경량비행장치에 대한 내용은 주로 항공안전법과 항공사업법에서 규율하게 됩니다. 따라서 이하에서는 항공안전법과 항공사업법 중 드론의 사업적 활용과 관련된 내용을 간략히 살펴보도록 하겠습니다. 다만, 아직 항공안전법과 항공사업법의 하위 법령인 시행령과 시행규칙은 제정되지 않은 상황이므로 입법예고 되어 있는 제정안을 기초로 작성하였고, 실제 활용에 있어서는 해당 시점에 유효한 법령을 검토하여야 함을 참고하여 주시기 바랍니다.

아래는 초경량비행장치사용사업을 위하여 필요한 인허가 절차입니다. 이하에서는 각 항목에 대하여 보다 자세히 살펴 보겠습니다.



2. 초경량비행장치사용사업의 등록



초경량비행장치사용사업을 경영하기 위해서는 국토교통부장관에게 등록하여야 합니다(항공사업법 제48조). 초경량비행장치사용사업이란, 타인의 수요에 맞추어 무인비행장치를 사용하여 유상으로 국토교통부장관이 정하는 업무를 하는 것을 의미합니다(항공사업법 제2조). 등록 요건은 아래와 같습니다.

- **대상 사업:** 항공사업법 시행규칙은 해당 업무가 공공의 안전에 위협을 일으킬 수 있거나, 국가 안보에 위협을 가져올 수 있는 업무가 아닌 한 허용 되는 것으로 정하고 있으므로, 위 요건에 해당하지 않는 한 사업의 영역에 한계가 없습니다.
- **최소 자본금:** 회사의 경우, 자본금이 3,000만원 이상이어야 합니다. 다만, 최대이륙중량이 25kg 이하인 무인비행장치만을 이용하는 경우에는 최저자본금 요건은 적용되지 않습니다.
- **보험:** 대인보상한도 1억 5천만원(대물보상한도 2,000만원) 이상의 보험에 가입하여야 합니다.

항공사업법은 초경량비행장치사용사업을 “타인”의 수요에 맞추어 “유상”으로 하는 것으로 한정하고 있습니다. 따라서 자신의 업무를 위하여 드론을 사용하는 것은 초경량비행장치사용사업에 해당하지 않는 것으로 읽힐 수 있습니다. 예컨대, 농업을 경영하는 사람이 자신의 농지에 농약을 살포하기 위하여 드론을 사용하는 경우에는 “타인”의 수요에 맞추기 위한 것이 아니므로 초경량비행장치사용사업에 해당하지 않는 것입니다. 그러나, 예컨대 물건을 판매하면서 별도의

배송료를 받지 않고 드론으로 배송을 한다고 하더라도, 이러한 경우에는 물건의 판매대가에 배송료가 포함되어 있으므로 “타인”의 수요에 맞추어 “유상”으로 운송을 하는 것으로 해석될 수 있습니다. 다만, 향후 다양한 형태로 드론이 사업에 활용될 수 있다는 점을 고려하면, 어떠한 경우에 초경량비행장치사용사업에 해당하는지에 대해서는 보다 명확한 가이드라인이 필요할 것으로 보입니다.

3. 장치신고



초경량비행장치를 소유하거나 사용할 수 있는 권리가 있는 자는 초경량비행장치의 종류, 용도, 소유자의 성명, 개인정보 수집 가능 여부 등을 국토교통부장관에게 신고하여야 합니다(항공안전법 제122조). 또한 최대이륙중량이 25kg 이상인 드론은 교통안전공단으로부터 안전성 인증도 받아야 합니다.

취미용 드론과 같이 사업 목적으로 사용되지 않는 경우 무게가 12kg 이하인 드론에 대해서는 신고의무가 없습니다. 그러나, 초경량비행장치사용사업에 사용하는 경우에는 12kg 이하의 드론도 신고를 하여야 합니다.

4. 비행승인

자체무게가 12kg 이하인 드론은 비행승인이 필요하지 않습니다.

그러나 비행장 주변 관제권, 비행금지구역, 고도 150m 이상 등의 구역은 장치 무게와 무관하게 비행승인이 필요합니다. 이러한 지역은 국토교통부와 한국드론협회가 공동 개발한 어플(Ready to fly)을 이용하여 검색이 가능하고, 비행승인은 국토부 원스톱 민원처리시스템을 통해 받을 수 있습니다.



기존에는 공군 비행장 인근이나 휴전선 부근과 같이 국방부의 비행승인이 필요한 경우 및 항공 촬영에 대해서는 위 민원처리시스템을 통해 승인을 받을 수 없었으나, 2017. 1. 1. 부터는 위 시스템을 통해 국방부의 비행승인과 항공촬영 승인도 받을 수 있도록 변경되었습니다.

한편, 사방과 천장이 막혀 있는 실내에서 비행을 하는 경우에는 비행에 대한 승인이 필요하지 않으므로, 최근 아마존이 2015년에 특허를 등록한 “자동 채고 관리시스템(US 9,216,857)”과 같은 물류관리 업무가 실내 창고에서 이루어진다면 이에 대한 비행승인은 필요하지 않습니다.



5. 조종 면허 및 조종자 준수사항



비행승인까지 받았다면, 이제 드론을 비행하면 됩니다. 자동차를 운전하기 위해서는 운전면허를 받고, 도로교통법이 정하는 사항을 준수하여야 하듯이, 드론을 비행하기 위해서는 초경량비행장치 조종자 증명을 받고, 법령이 정하는 사항들을 준수하여야 합니다.

현재 입법예고 되어 있는 항공안전법 시행규칙에서는 초경량비행장치 사용사업에 사용되는 드론으로서 자체무게가 12kg 이상인 드론의 경우에만 조종자 증명을 받아서 비행할 수 있습니다. 따라서 취미 등 개인적인 용도로 사용하는 드론과 사업용 드론 중 자체 무게가 12kg 미만인 드론의 경우에는 조종자 증명을 받지 않고도 비행을 할 수 있습니다.

또한 항공안전법 시행규칙에서는 여러가지 비행 준수사항을 규정하고 있습니다. 대표적인 사항은 아래와 같습니다.

- 인명이나 재산에 위협을 초래할 우려가 있는 낙하물 투하 금지,
- 인구가 밀집된 지역이나 사람이 많이 모인 장소의 상공에서 인명 또는 재산에 위협을 초래할 우려가 있는 방법으로 하는 비행 금지,
- 야간 비행 금지,
- 음주 비행 금지,
- 육안으로 드론을 식별할 수 없는 범위에서 조종 금지



6. 향후 과제 및 전망



현재는 재난상황 모니터링, 재해감시, 안전검진 등의 영역에서 드론을 활용하는 시장이 발달되고 있으나, 배송을 포함한 여러가지 사업 영역에서 드론을 활용하게 될 수 있을 것으로 보입니다. 다만, 현재로서는 아직 가시거리 내 드론 조종, 야간 비행 금지 등과 같은 규제로 업계에서 생각하는 형태의 활용이 바로 이루어지기는 어려울 수 있습니다. 다만, 정부는 드론을 향후 육성하여야 할 산업으로 지정하면서 야간비행과 가시거리 내 비행에 대한 규제는 점차적으로 완화할 것이라고 밝힌 바 있습니다.

한편, 초경량비행장치사용사업자에게 요구되는 보험과 관련하여서는 추가적인 고려가 필요한 것으로 보입니다. 현재는 대인보상한도 1억5천만원, 대물보상한도 2천만원의 보험을 가입할 것을 요건으로 하고 있으나, 다수의 드론을 사용하는 사업자에게는 위와 같은 보상 한도가 낮은 것으로 보여집니다. 따라서 보유 드론 당 일정 금액 이상의 보험에 가입하도록 하거나, 다수의 드론을 보유한 사업자의 경우 더 높은 한도의 보험을 가입하



도록 하는 것이 필요할 수 있습니다. 물론, 아직 드론에 대한 보험 상품의 개발과 보험료 산정 기준 등의 개발에는 시간이 필요할 것으로 보입니다.



드론과 관련된 또 하나의 중요한 과제는 개인의 사생활 침해 및 드론의 접근을 거부할 권리와 드론의 활용 사이의 충돌을 조정하는 문제입니다. 항공안전법에 따르면, 개인정보 및 개인위치정보에 대해서는 개인정보 보호법 및 위치정보의 보호 및 이용 등에 관한 법률이 적용된다고만 정하고 있습니다.

그런데, 드론의 비행 중 촬영된 영상에 개인이 식별가능한 정도로 촬영이 되었다면 이러한 영상은 개인정보에 해당합니다. 또한 그러한 정보가 개인의 위치 및 시간과 함께 통신장비를 통해 수집되었다면 개인위치정보에 해당합니다. 이와 관련하여, 과연 개인정보 또는 개인위치정보를 수집하고자 하는 의사 없이 이루어진 행위에 대해서도 개인정보 보호법이나 위치정보의 보호 및 이용 등에 관한 법률을 적용하는 것이 적절한 것인가에 대한 의문이 있습니다. 물론 관련 법률상 개인정보 등의 수집이 가능한 사유가 있기는 하나, 정보주체의 사전 동의와 같이 현실적으로 적용이 어려운 사항들 밖에 없어서, 현행법 하에서는 드론에 대해 특별한 예외를 인정하기가 어렵습니다. 따라서 개인정보 또는 개인위치정보의 수집 보다는 목적 외 사용 및 유출에 보다 초점을 맞추어 규제하여야 한다는 주장도 있습니다. 이러한 문제에 대해서는 향후 많은 사회적인 논의와 공감대 형성을 통해 규율이 될 필요가 있습니다. 또한 그 밖에 드론의 해킹이나 탈취와 같이 기술적인 개발과 동시에 법률적인 규율이 필요한 영역도 있습니다. 이러한 이슈들 역시 업계 관계자들과 법률 전문가들을 포함한 전문가들의 연구와 협업을 통해 규율이 되어야 할 것입니다.

정부에서는 드론 관련 산업의 육성을 위하여, 드론에 적용되는 규제를 완화하고 있습니다. 이와 같은 노력은 향후 기술의 발전과 안전의 확보 및 개인의 권리 보호 사이에서 균형을 유지하면서 이루어져야 할 것이며, 그 과정에서 많은 논의가 필요할 것입니다.

이 Newsletter와 관련하여 궁금한 사항이 있으시거나 도움이 필요한 사항이 있으시면 아래 변호사들에게 연락하여 주시기 바랍니다.

- | | | |
|---------------------|------------------|----------------------------|
| ● 마이클 장 선임외국변호사(호주) | TEL. 02 316 4653 | E-Mail. mchang@shinkim.com |
| ● 조중일 변호사 | TEL. 02 316 1745 | E-Mail. cicho@shinkim.com |