

# 헬기 運航事業 規制와 發展

許

琮\*

## 〈目 次〉

- I. 헬기運航事業의 特性
- II. 우리나라 헬기運航事業 現況
- III. 우리나라 헬기運航事業 規制 現況
- IV. 우리나라 헬기運航事業의 問題點 및 改善方案

### I. 헬기運航事業의 特性

현재 우리나라의 헬기운항사업에는 여객 및 화물을 수송하는 부정기운송사업과 타인의 수요에 응하여 항공기를 사용하여 유상으로 여객 또는 화물의 운송외의 업무를 행하는 항공기사용사업이 있다.

이들 두 사업에는 물론 고정익항공기를 사용할 수 있다. 하지만 실질적으로 회전익항공기를 주로 사용하여 사업을 하고 있다. 또한 부정기항공사업과 항공기사용산업을 겸업할 수 있으므로 헬기를 보유하고 있는 부정기항공업체는 항공기사용사업도 함께 겸업하고 있다.

헬기 운항사업의 특성을 부정기항공산업을 중심으로 살펴보면, 우선 헬기운송사업은 고비용사업이라는 점을 들 수 있다. 헬기운송사업이 고가의 항공기와 관련 장비 및 시설구입을 필요로 하고 이러한 초기 투자비가 과다하게 소요되는 특성을 갖고 있기 때문에 이 사업의 채산성이 불확실하다. 또한, 운송단위당 비용이 많이 소요되며 헬기의 운항비용이 타항공수단에 비해 즉 제트항공기나 소형고정익항공기와 비교해서 높은 이유는 헬기의 기체가격이 동급항공기에 비해 2내지 3배 높고 정비비, 감가상각비등 운항비용이 기체가격에 거의 비례하여 높기 때문이다. 소형기와 헬기의 구

\* 交通開發研究院 航空海運研究室 研究委員

입가를 비교하면 탑승인원이 더 작은 헬기가 거의 2배 비싸다. 참고로 19인승 도르니에가기와 15인승 벨412SP헬기의 가격은 각각 28억 5천만원(356만 달러), 52억원(650만 달러) 정도이다.

헬기운송사업은 상대적으로 높은 운임구조를 갖고 있다. 편도기준으로 현재 한국항공이 운항하고 있는 부산/거제간의 헬기운항운임이 28,400원이고 삼성항공에 운항하는 잠실/용인간의 운임이 27,500원이다. 한편, 정기항공사가 운항하는 서울/대구간의 항공운임은 편도 27,000원이며 이로서 헬기운항사업의 고비용에 따른 고운임 구조를 짐작할 수 있다. 지금의 국민소득 수준하에서 이와 같이 헬기운송운임이 상대적으로 높은 구조를 갖고 있다는 사실은 헬기 수요가 증대하는데 장애요인중의 하나로 작용한다. 헬기운송사업은 투자비 회수에 장시간 소요되기 때문에 동사업에의 참여가 힘들고, 수요의 절대적인 부족과 제도상의 제약등으로 인하여 헬기운송사업의 규모가 아주 미미한 수준이다.

## II. 우리나라 헬기運航事業 現況

### 1. 業體現況

1994년 10월 현재 부정기항공운송사업을 할 수 있는 업체는 정기항공사인 대한항공, 아시아나 항공을 비롯하여 한국항공, 삼성항공, 서울항공, 현대정공등 4개업체이며 부산항공은 항공기 보유의 미비등으로 사업을 시작하지 못하고 있다. 동부고속은 항공법에 따라 1회 등록연기를 한 후 1993년 10월에 폐업신고가 수리되었고 대명레져산업도 면허를 반납하였다. 한국항공, 삼성항공, 서울항공, 현대정공은 항공기사용사업을 겸업하고 있으며 한국항공과 서울항공은 항공기취급업도 함께 하고 있다. 한국항공은 두산개발의 부정기항공운송사업과 항공기사용사업을 1986년 12월에 양수받아 지금에 이르고 있으며 대한항공의 계열사이다. 서울항공은 항공기취급업중 경비행기 급유업 및 정비업을 1972년 7월에 면허를 받아 업무를 시작하다가 1989년 12월에 항공기사용사업면허를 받고 1년후인 1990년 11월에 부정기항공운송사업 면허를 받았다. 삼성항공은 1988년 6월에 부정기항공운송사업면허를 받고 1991년 5월에 항공기사용사업면허를 받았다. 현대정공은 1991년 11월에 항공기사용사업면허를 동시에 받았다.

〈표 1〉 국내 헬기운항사업체 현황

업체	부정기 항공 사업	자본금 (억원)	부정기 항공사업 면허일	항공기 사용 사업	항공기 취급업	보유항공기	비 고
한국 항공	○	80	86.12.19	○	○	SUPER PUMA 1대 DAUPHIN II 2대 BO 105 1대 BK 117 1대 HUGHES 369D 3대 * RC 690B 1대 * CESSNA 1대	계10대
삼성 항공	○	419	88.6.17	○	-	BELL412 2대 SUPER PUMA 1대 DAUPHIN 5대	계8대
서울 항공	○	20	90.11.13	○	○	BK 117 2대 BELL 222 1대 MD500N 2대	계5대
현대 정공	○	800	91.11.11	○	-	BK 117 2대	계2대
중앙 항업				○	-	* CESSNA 206 2대	계2대
대명 레이저 산업	-	20	92.2.13	-	-	면허취득후 반납	
통일 항공	○20	88.5.20	-	-	S-58T 1대		화물 수송중
동부 고속	-	-		-	-	면허취득후 반납	
부산 항공	○	20	92.2.13	○	-	면허취득후 대기	
범아 ENG	-	10		○	-	* SF 600 1대 * MXT-7-180 1대	
총계	6개사			7개사	2개사	고정익 6대 회전익 24대	총계30대

주) \* 표시 기종은 고정익임.

- 항공기취급업의 면허종류는 정비업, 급유업, 하역업, 지상조업으로 나누어짐.
- 한국항공: 급유업, 하역업만 면허 받음. 서울항공: 정비업, 급유업만 면허 받음.
- 대한항공과 아시아나항공은 제외함.
- 1994년 9월기준임. 단, 자본금 규모는 '93년 12월 말 기준임.

항공기사용사업체인 범아엔지니어링은 삼미산업기술로부터 사업권을 1993년초에 인수하였고 중앙항공은 우리나라에서 국립지리원의 용역을 받아 지도 제작을 위한 항공사진 촬영을 하고 있으며 이들 두 항공기사용사업체는 고정익항공기만을 보유하고 있다. 한편, 정기항공운송업체인 대한항공과 아시아나 항공 역시 부정기항공운송사업 면허를 갖고 있지만 직접적으로 헬기에 의한 부정기항공운송사업을 하고 있지는 않다.

부정기항공운송업체의 항공기보유현황을 보면, 한국항공이 고정익 2대와 헬기 8대 총10대를 보유하고 있어 부정기항공운송업체중 가장 많은 항공기를 보유하고 있다. 삼성항공, 서울항공, 현대정공이 헬기를 각각 8대, 5대, 2대 보유하고 있다. 항공기사용사업만을 하고 있는 중앙항공과 범아엔지니어링이 고정익을 2대씩 보유하고 있다. 자본금 규모를 비교하면, 현대정공과 삼성항공이 각각 800억원, 400억원으로 부정기항공운송업체중 가장 자본금 규모가 크다. 하지만 이들 회사는 항공기제작등 제조업체 성격이 강하므로 이들의 자본금 규모가 엄밀한 의미의 헬기운송업체 자본금 규모라고 하기에는 무리가 있다. 한국항공과 서울항공의 자본금은 각각 80억원, 20억원이다.

## 2. 運航 및 輸送實績

헬기운항사업의 항공기 운항시간 추이를 살펴보면, 1993년을 기준으로 할 때 한국항공이 4개업체 전체의 약 49%에 해당하는 2,400시간을 운항하였다. 서울항공의 경우, 1991년 운항시간이 2,960시간이었던 것이 1992년에는 540시간으로 급격하게 감소하였는데 이는 1991년의 경우 해외석

〈표 2〉 국내 부정기 및 사용사업체 항공기 운항시간 추이

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
한국항공	1,161.3	1,576.3	1,200.3	998.9	1,416.3	2,936.4	2,393.7
서울항공	—	—	—	944.0	2,956.0	544.0	1,383.0
삼성항공	—	—	—	147.0	173.0	275.0	661.0
현대정공	—	—	—	—	—	554.3	428.2
계	1,161.3	1,576.3	1,200.3	2,089.9	4,545.3	4,309.7	4,865.9

자료 : 한국부정기항공사업협회

〈표 3〉 국내 부정기운송사업 운항시간 현황

	구 분	연 도	
		1992	1993
한국항공	-지점간 운송	1027.9	395.4
	-전세운송	438.7	620.2
	-사용사업	1469.8	1378.1
	계	2936.4	1378.1
서울항공	-지점간 운송	-	214
	-전세운송	258	825
	-사용사업	286	344
	계	544	1383
삼성항공	-지점간 운송	-	-
	-전세운송	275	661
	계	275	661
현대항공	-전세운송	498.9	145.1
	-사용사업	11.3	123.8
	-기타	44.1	159.3
	계	554.3	428.2

자료：한국부정기항공사업협회

유시추사업 지원에 약 2,700시간의 운항실적이 있었는데 1992년에는 이런 석유탐사자원 실적이 없었기 때문이다.

헬기운송사업의 종류별로 운항시간을 살펴보면, 1993년의 4개 부정기항공운송업체의 지점간운송이 609시간으로 항공기사용사업 운항시간을 포함한 전체 항공기 운항시간인 4,866시간의 12.5%에 불과하다. 전세운송이 2,251시간으로 46.3%를 차지하고 항공기 사용사업은 39.7%에 해당하는 1,846시간의 항공기 운항시간 실적을 보이고 있다. 업체별 사업 종류별 운항시간 실적은 〈표 3〉과 같다.

한국항공을 제외한 여타 3개 부정기운송업체의 수송인원은 〈표 4〉에서 보듯이 아주 저조한데 이는 1992년까지 지점간운송을 한 업체가 한국항공밖에 없었다는 사실로서 짐작할 수 있다. 서울항공을 비롯한 여타 3개사는 전세 헬기운항에 의한 수송실적이다. 1992년의 수송인원을 보면, 한국항공이 26,000명으로 4개 업체 전체수송인원의 95% 이상을 담당하고 있다. 한국항공의 1992년 실적이 전년도에 비해 감소한 이유는 1992년 8월 13일의 서귀포 항공사고로 그 이후에 전 노선의 운항중단이 있었기 때문이다. 당시의

한국항공의 노선은 부산/거제, 제주/서귀포, 제주/추자, 서귀포유람이었다. 이 중에서 부산/거제 노선만을 1993년 4월 1일부터 운항을 재개하였다. 1994년 현재 지점간 운송은 올해 4월 삼성항공이 잠실/용인 간을 그리고 10월에는 김해공항/해운대 간을 운항함으로써 한국항공과 삼성항공이 총 3개 노선에 지점간 부정기항공 즉 헬기운항서비스를 제공하고 있다.

〈표 4〉 헬기 운항업체의 여객운송 실적

(단위 : 명,%)

	1989	1990	1991	1992
한국항공	22,992 (100)	17,241 (97.5)	28,540 (95.7)	25,907 (97.7)
서울항공	-	-	759 (2.6)	120 (0.4)
삼성항공	-	443 (2.5)	520 (1.7)	364 (1.5)
현대정공	-	-	-	113 (0.4)
합계	22,992	17,684	29,819	26,504

( )안은 비중임.

자료 : 한국부정기항공사업협회

부정기항공운송 업체중 가장 활발하게 헬기 운항사업을 추진해 온 한국항공의 연도별 여객수송 추이는 〈표 5〉와 같다.

〈표 5〉 한국항공의 헬기 여객운송推移

(단위 : 명)

구간	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
김해/거제	783	713	7,139	5,818	3,917	9,369	7,668	3,439
제주/서귀포	5,686	5,584	2,332	1,408	274	219	353	-
제주/추자	-	-	7,088	9,249	8,846	9,919	7,736	-
서귀포유람	-	-	5,388	6,416	4,204	9,033	10,150	-
합계	6,469	6,297	21,947	22,891	17,241	28,540	25,907	3,439

주 : 1992년 실적은 1992년 8월 13일 항공사고로 전노선의 운항이 중단되었으므로 1992년 8월 12일까지의 실적임. 1993년 실적은 1993년 4월 1일부터 8월 말까지의 실적임.

자료 : 한국부정기항공사업협회

### 3. 財政實態

헬기운항사업은 높은 원가부담과 저조한 수요 및 헬기운항과 사업에 대한 각종 제약 및 규제로 말미암아 열악한 재정상태에 처해 있다. 헬기운항사업의 경영이 얼마나 힘들었는지는 다음의 사실로 짐작할 수 있다. 즉 해당업체의 경영권이 변경된 내역을 살펴보면, 두산개발은 1979년 사업개시 후 항공방제, 항공촬영 및 항공순시 등의 사용사업을 하였으나 과도한 항공기 리스료의 부담과 수요확보의 애로로 '84년에서 '86년의 3년동안 19억원을 초과하는 적자의 누적으로 항공사업이 1986년 12월 한국항공에 인수되었다. 1966년 항공사 설립 이래 항공, 항공사업을 선도한 아세아 航業社는 1980년까지 흑자를 유지하다가 해외사업의 실패로 경영회복이 불가능하게 되어 1985년 대한조선공사에 흡수합병되었다. 이는 다시 1991년 한국항공에 양수되었다. 정기항공사인 대한항공은 정기항공보조사업으로 국내 최초로 부산/거제와 제주/서귀포 간을 운영하였으나 이들 노선의 적자누적으로 헬기운항사업을 1986년 한국항공에 양도하였다.

헬기운항사업의 시장규모 및 업체별 매출실적은 <표 6>과 같다. 1991년 매출규모는 34억원 정도이며 과거의 경향과 비교하면 급격히 증가하였는데 이는 1989년 통일항공의 헬기운항시장 참여 및 1990년에 서울항공과 삼성항공이 동사업을 시작하였기 때문이라 판단된다. 한국항공의 1991년 매출액중 부정기운송사업은 4억7천만원의 매출을 올렸는데 이는 전체 매출의 29%에 해당하며 나머지 매출은 항공기사용사업에서 이루어졌다. 서울항

<표 6> 헬기운항사업 시장규모

(단위 : 억원)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
전체	17.4	17.9	20.5	20.1	19.6	14.6	15.7	34.4
두산개발	6.8	8.1	9.5					
대한항공	1.7	3.0	2.7					
아세아항업	8.9	6.8	8.3	8.6	3.7	1.6		
한국항공				11.5	15.9	13.0	14.0	16.2
서울항공							1.4	8.7
삼성항공							0.3	1.3
통일항공								8.2

주 : 1991년 서울항공의 해외사업(미얀마)에서의 30억원 매출액 제외함.

자료 : 崔宣(1994.8), 헬기운임 결정방안에 관한 연구, 인하대 석사논문

공은 부정기운송사업에서 82%를 상회하는 7억1천5백만원의 매출을 올렸는데 이 중 석유시추관련 사업에서 7억원 정도의 매출이 있었다. 삼성항공은 부정기운송사업중 전세운송에서, 통일항공은 사용사업중 물자수송에서 각각 100%의 매출을 올렸다.

헬기운항사업의 대표적인 업체인 한국항공과 서울항공의 1992년의 영업실적은 <표 7>과 같다. 한국항공의 영업실적은 부정기항공사업의 매출이 약 6억 8천만원, 항공기사용사업의 매출이 약 13억원 정도이지만 이들 사업에서의 총 영업손실은 55억원이나 된다. 그리고 영업손실에다 영업의 실적등을 고려한 당기순이익은 총 63억원 이상의 적자를 보이고 있다. 서울항공의 경우 헬기운항사업의 연간매출은 4억원을 조금 넘고 있지만 당기순손실이 약 20억원이나 된다. 이로서 헬기운항사업체들의 경영난을 알 수 있고 이를 근원적으로 해소할 수 없다면 우리나라 헬기운항사업의 전망은 결코 밝지만은 않을 것 같다.

<표 7> 국내 헬기운항사업의 영업분석(1992년)

	한 국 항 공		서울항공
	부정기사업	사용사업	
매출액(백만원)	675	1,288	435
영업이익(백만원)	△2,143	△3,409	△1,616
당기순이익(백만원)	△2,375	△4,071	△1,993

자료 : 崔宣(1994.8)

### III. 우리나라 헬기運航事業 規制現況

#### 1. 設立規則

항공법은 여객과 화물의 유상항공운송의 항공운송사업은 정기항공운송사업과 부정기항공운송사업으로 분류하고 있으며 정기항공운송사업을 경영하기 위해서는 노선별로 교통부장관의 면허를 받아야 한다. 정기항공운송사업의 면허기준은 첫째, 공익상 필요하고 적절할 것 둘째, 노선의 항공수송력이 현저한 공급과잉이 아닐 것 셋째, 경영상 항공보안상 적합할 것 넷째, 경영능력을 가질 것이다. 그리고 국제선의 운임과 요금에 대해서는



〈표 8〉 부정기항공운송사업의 면허기준 (고정익항공기)

1. 법인격	상법상 회사
2. 자본금	납입자본금 50억원이상
3. 경영인력	10년이상 항공업무에 종사한 경력이 있는 자 2인이상
4. 기술인력	
가. 조종사	운송용항공기 조종사자격이 있는 자로서 최저보유 항공기대수 조종석의 1배이상
나. 정비사	당해 기종 항공기정비사자격이 있는 자로서 항공기 1대당 2인이상
5. 항공기	
가. 대수	2대이상
나. 능력	(1) 계기비행능력 보유 (2) 최대이륙중량 5.7톤이상의 50인승이하의 항공기 (정기항공운송사업의 면허를 받은자가 부정기항공운송사업의 면허를 받은 경우를 제외한다) (3) 쌍발이상의 항공기 (4) 조종실과 객실이 분리된 구조 (5) 자동 위치확인 능력 보유 (6) 소음 3등급이상의 저소음 항공기
6. 예약 및 대표시설	가. 영업전용 유·무선 통신시설 2식이상 나. 예약 및 발권설비(전산처리 시스템)
7. 대합실 등 이용객 편의시설	가. 면적 50m <sup>2</sup> 이상(좌석 20석이상 설치포함)의 전천후 대기실·화장실·세면장등 이용객 편의시설 (민항시설이 설치된 공항의 대합실안에 예약 및 대표시설을 확보한 경우를 제외한다) (1) 전세운송사업 : 1곳 이상 (2) 지점간운송사업 및 관광비행사업 : 각 지점마다 나. 이용객 안내시설(전세운송의 경우를 제외한다) : 공항 및 비행장마다
8. 격납고시설	보유항공기중 최대규격의 항공기 1대를 완전히 수용할 수 있는 시설 (타인의 시설을 사용할 수 있는 경우를 포함)
9. 보험가입	보유 항공기마다 여객보험, 기체보험, 화물보험, 전쟁보험, 제3자보험 및 승무원보험에 가입

교통부장관의 인가를 받아야 하고, 국내선의 경우는 교통부장관에게 신고하여야 한다.

정기항공운송사업을 제외한 여객 및 화물의 유상운송사업인 부정기항공운송사업은 항공법상 2원화 되어 있다. 즉 고정익항공기를 사용할 경우는

면허제이고 회전익항공기를 사용할 경우는 등록제이다. 부정기항공운송사업의 운임 및 요금은 교통부장관에게 미리 신고하여야 한다. 부정기항공운송사업 면허기준은 첫째, 경영상 항공보안상 적합할 것 둘째, 교통부령이 정하는 시설 및 경영능력의 기준에 적합하여야 한다. 부정기항공운송사업의 면허 및 등록에 대한 구체적인 사항(자본금 규모, 조종사 수, 항공기 대수 등)이 법률로 제정되어 있으나 정기항공운송사업에 대한 구체적인 규정은 없다. 고정익항공기를 사용하는 부정기항공운송사업의 구체적인 설립규제 즉 면허기준은 <표8>과 같으며 50인승 항공기 2대 이상을 보유하여야 한다. 회전익항공기 즉 헬기를 갖고서 부정기항공운송사업을 할 경우의 등록기

<표 9> 부정기항공운송사업의 등록기준 (회전익항공기)

1. 법인격	상법상 회사
2. 자본금	납입자본금 20억원이상
3. 경영인력	항공업무에 10년이상 종사한 자 2인이상
4. 기술인력 가. 조종사 나. 정비사	사업용조종사의 자격이 있는 자로서 보유항공기 대수의 1배이상 당해 기종 항공기정비사 자격이 있는 자로서 항공기 1대당 1인이상
5. 항공기 가. 대수 나. 능력	2대이상 (1) 최대이륙중량 15톤이하 (2) 쌍발이상의 항공기(화물전용기를 제외한다) (3) 계기비행능력 보유 (4) 해상비행시 자동위치추정능력 보유
6. 예약 및 대표시설	가. 영업전용 유·무선 통신시설 1석이상 나. 예약 및 발권설비 1석이상
7. 대합실 등 이용객 편의시설	가. 면적 33m <sup>2</sup> 이상(좌석 10석이상 설치포함)의 대기실·화장실·세면 장등 이용객 편의시설 (1) 전세운송사업 : 1곳 이상 (2) 지점간운송사업 및 관광비행사업 : 비행장(공항포함) 및 헬기장 마다 나. 이용객 안내시설(전세운송사업을 제외한다) : 영업소 및 헬기장 마 다
8. 격납고시설	보유항공기 최대규격의 항공기 1대를 완전히 수용할 수 있는 시설(타인의 시설을 사용할 수 있는 경우를 포함한다)
9. 보험가입	보유 항공기마다 여객보험, 기체보험, 화물보험, 전쟁보험, 제3자보험 및 승무원보험에 가입

준은 자본금 20억원 이상의 법인으로, 최대이륙중량이 15톤 이하인 헬기 2대 이상 보유하여야 한다.(〈표 9〉 참조)

한편, 항공법 시행령 제54조에 의하면 부정기항공운송사업자는 항공기 사용사업을 겸업할 수 있다.

항공기사용사업은 일반적으로 조종사까지 포함한 항공기로 타인을 위해 공중사찰영, 산림순찰, 산불예방 및 진화, 농약살포, 응급구조 등의 업무를 행하고 그에 대한 수수료를 받는 사업이며 항공기사용사업을 하고자 할 때는 교통부장관의 등록을 받아야 한다. 항공기사용사업을 하려면 최대이륙중량이 15톤 이하인 항공기를 2대이상 보유하여야 하며 이때의 항공기는 고정익 혹은 회전익의 구분없이 모두 적용된다. 항공기사용사업의 등록기준은 〈표 10〉과 같다.

〈표 10〉 항공기사용사업의 등록기준

자본금	법인 : 납입자본금 10억원이상 개인 : 자산평가액 15억원이상 (비행선을 사용하는 경우에는 그 2배에 해당하는 자본금 또는 자산평가액)
경영기술인력 - 경영인력 - 조종사 - 정비사	- 항공관계업무에 10년이상 종사한 자 2인이상 - 항공기 1대당 1인이상 - 항공기 1대당 1인이상. 다만, 동일기종의 경우에는 동일기종 2대당 1인이상
항공기대수	2대이상 <sup>1/4</sup> 비행선을 사용하는 경우에는 조종실과 객실이 구분된 비행선 1대이상 <sup>3/4</sup>
항공기능력	- 최대이륙중량 15톤이하일 것 - 해상비행시 자동위치 측정능력을 보유할 것
격납고시설	보유 항공기중 최대규격의 항공기 1대를 완전히 수용할 수 있는 시설에 대한 소유권 또는 사용권이 있을 것
항공보안	항공기 이·착륙 및 항공정비시설이 항공안전 기준에 적합할 것
보험가입	보유 항공기마다 기체보험, 제3자보험, 전쟁보험 및 승무원보험에 가입할 것

## 2. 事業規制

항공법시행규칙 제15조에 부정기항공운송사업은 3가지 사업으로 구분

하고 있으며 현재 고정익항공기를 사용하는 부정기운송업체는 없기 때문에 실질적으로 여객수송에는 헬기운항사업만 있는 실정이다.

- 지점간운송사업 : 한 지점과 다른 지점사이에 노선을 정하여 운항하는 운송사업
- 관광비행사업 : 관광을 목적으로 한 지점을 이륙하여 중간에 착륙함이 없이 정하여진 노선에 따라 출발지점으로 돌아오는 운송사업
- 전세운송사업 : 노선을 정하지 아니하고 사업자와 항공기를 독점하여 이용하고자 하는 이용자간의 1개의 항공운송계약에 따라 운항하는 운송사업

1994년 11월 현재 지점간 헬기운송사업을 하고 있는 업체는 한국항공이 부산(김해공항)/거제 간을, 삼성항공이 잠실/용인 및 김해공항/해운대 간을 운항하고 있을 뿐이며 관광비행사업은 1992년 8월의 서귀포 헬기사고 이후 지금까지 헬기운송이 중단된 상태이다.

#### IV. 우리나라 헬기運航事業의 問題點 및 改善方案

##### 1. 問題點

###### 가. 저수요

헬기운송사업의 가장 중요한 문제로 낮은 항공수요를 들 수 있다. 지난해 대전 엑스포 기간동안 서울(김포)/대전간 부정기항공 수요가 2만명 정도 되리라 예상하였지만 헬기를 이용한 실제 승객은 1,700여명에 불과하였고, 올해 1월 관광객 수송을 위해 서울(잠실)/대관령 노선을 개설한 서울항공의 경우 승객부족으로 운항을 중단하였다.

저수요의 주원인으로 높은 운임과 일반국민의 헬기이용에 대한 인식부족과 사고로 인한 헬기안전에 대한 불안감 등을 들 수 있다. 서울/대전간 헬기운임이 77,000원, 서울/대관령 노선의 헬기운임이 79,000원으로 일반국민이 이용하기에는 아직 부담스러운 금액이며 서울/부산의 항공운임이 36,200원임을 감안할 때 헬기운임은 상당히 높은 수준이다. 헬기이용이 보편화 되기에는 국민소득 수준이 아직 상대적으로 낮은 수준이라 판단된다.

나. 헬기사고의 상대적 다발

일반적으로 대형기 혹은 제트기는 안전하고 헬기를 포함한 소형기는 무의식적으로 불안하다는 인식이 팽배하고 있다고 해도 과언은 아니다. 지난 10년동안의 민간항공사고를 보면, 헬기의 사고건수가 상대적으로 많다. 이는 낮은 헬기항공수요를 더욱더 위축시킨다. 1982년부터 1992년 동안 발생한 항공사고는 총 21건이었다. 이 중에서 항공기종별 사고건수를 보면, 대형항공기가 7건으로 33%, 경항공기가 5건으로 24%, 헬기가 9건으로 43%를 차지하고 있어 헬기사고 발생비율이 상대적으로 높다.

헬기운항업체가 안전에 대한 철저한 사전 예방조치를 강구하는 것이 수요진작에 크게 도움이 되리라 사료된다. 주요 민간 헬기사고는 다음과 같다.

- 84.9.20 KBS헬기가 저공비행중 고압선에 접촉하여 추락(사망5명)
- 89.7.27 우주항공소속 헬기가 울릉도-포항운항중 해상추락(사망13명)
- 92.8.13 한국항공 헬기가 관광비행후 서귀포로 귀환중 추락(사망1명)
- 94.3.14 한국항공 헬기가 건축자재 운반중 경북 노악산 추락(중상1명)
- 94.6.14 선경그룹 소속 S-76B 헬기가 영화촬영중 한강추락(사망7명)

다. 헬기장의 절대부족

헬기운항의 기반시설인 헬기장의 부족은 헬기운항사업의 발전을 저해하는 결과를 초래한다. 우리나라의 헬기장은 군헬기장 170여개소와 민간 36개소와 정부관리 8개소가 있으며, 이중 민간항공운송용 헬기장은 6개소에 불과하다. 일본의 헬기장(1991.1.21 기준)은 총59개소(민간 : 24, 정부 : 35)이고 민간 및 정부소유 중 민간항공운송용은 각각 1개소, 16개소로 총17개소의 민간항공운송용 헬기장이 있다. 그리고 일본에는 항공법상의 헬기장 이외에 장외이착륙장인 임시헬기장이 상당수 존재하고 있다.

장외이착륙장은 헬기장과 시설면에서 별 차이가 없으며 대부분은 농약살포, 물자수송등을 중심으로 한 이용을 위해 공원, 학교등에 설치되어 있다. 일본의 임시헬기장은 대략 3천여개소나 된다. 헬기장을 건설할 경우, 대지허가는 건설부, 환경평가는 환경청, 시설허가는 교통부 그리고 해당 지역의 자치단체가 관련되어 있으므로 부처간의 원활한 협조가 없이는 헬기장의 건설이 곤란하다. 따라서 헬기장 건설에 많은 시간과 자본을 낭비할 요소가 내재되어 있다고 할 수 있다. 일본의 경우, 1987년 지방자치단체가 헬기장 건설비용에

30%를 무이자로 지원한 적이 있는데 우리의 경우, 헬기장 건설과 관련하여 정부의 지원이 전무한 실정이다.

#### 라. 과도한 행정규제

헬기운항사업이 발전하지 못한 요인으로 정부의 인식부족과 정책미비를 들 수 있다. 장외이착륙의 허가조건은 7일전 사전답사와 현장사진을 첨부하여 정부의 사전허가를 득하여야 하므로 전세운항 또는 긴급한 수요에 탄력적으로 대응하지 못하며, 부족한 헬기장을 감안한다면 이런 장외이착륙의 허가조건은 헬기운항업체에 큰 부담을 지우고 있다. 비행금지구역 및 제한구역의 과다로 헬기운항에 많은 제약을 주고 있으며 특히 서울운항제한으로 수요지 접근이 곤란하고 비행금지구역에 대한 민원처리 기간이 7일로 되어 있어 항공기 운항 및 업체경영에 애로를 겪고 있다. 최근의 휴전남방 비행금지구역(P518)의 완화 움직임을 공역제한 완화의 계기로 본다면 헬기를 비롯한 항공운송사업의 항공기운항에 긍정적인 효과를 미칠 것으로 판단된다.

동일구간의 전세운항은 교통부 내규로 주 3회, 월 14회 이하로 제한하고 있어, 계절적 요인에 의한 성수기 수요에 효율적으로 대처하기 곤란하다. 헬기운항시 예비연료(착륙예정 헬기장까지의 비행에 필요한 연료외에 20분간 더 비행할 수 있는 연료)외에 추가하여 비행예정시간의 10% 시간을 비행할 수 있는 연료를 탑재하도록 하는 규정은 헬기의 이착륙 특성을 고려할 때 실효성이 없는 규제라고 판단된다. 이외에 48시간 전의 군비행장 사용승인 신청제도 역시 통신시설의 발달과 관련시켜 볼 때 헬기운항사업의 발전을 저해하는 규제임에는 틀림이 없다. 비합리적인 관련 공무원 책임문제로 인한 과잉 안전 요구는 헬기운항사업의 합리적인 발전을 저해할 것으로 판단된다.

## 2. 改善方案

### 가. 需要振作

헬기운항 관련 하부구조의 투자 증대 및 이용효율성 제고가 있어야 헬기항공운송의 수요창출을 기대할 수 있다. 항공운송의 기반시설인 공항 혹은 비행장시설 및 운항관련 시설확보 없이는 항공운송산업의 발전을 기대하기 곤란하다. 헬기운항사업의 발전을 위해 우선, 헬기장의 확보 및 이용효율성을

증대시켜야 한다. 부족한 헬기장 문제를 해결하기 위해 정부 및 지방자치단체의 공공투자가 우선적으로 시행되어야 할 것이다. 정기항공운송업체와 국내 대도시공항을 운항하는 부정기항공업체와의 업무제휴가 특히 정기항공사의 승객확보 및 서비스를 제고시키는데 기여할 것이다. 이때는 우선 헬기운항업체가 대도시 공항으로의 접근 즉 노선의 개설이 확보되어야 하므로 헬기운항 노선이 기존의 대도시 공항구역내에 진입할 수 있어야 할 것이다. 현재의 부산(김해공항) - 거제 간의 헬기운항이 좋은 사례가 된다. 그리고 지방자치단체와 항공사간의 공동투자방식 즉 제3섹타 투자방식도 적극적으로 도입해 볼 수도 있겠다.

현재 군헬기장은 약 170개소가 있다. 절대적인 헬기장의 부족은 당분간 관련부처의 협조체제만 구축된다면 즉 민간운송업체 헬기가 군헬기장을 이용하여 항공운송을 할 수 있다면, 상당부분 해결될 수 있고 헬기장이라는 국가자원의 보다 효율적인 이용이 가능하다.

#### 나. 규제완화

헬기운항사업의 비용절감을 위해 부적절한 관련 규제를 완화하여야 한다. 즉 장외이착륙허가 조건 및 절차의 간소화, 공역제한 완화, 동일구간의 전세운항에의 탄력성 부여, 예비연료이외의 추가 10% 탑재제도 폐지, 군비행장의 사용승인 신청제도의 간소화, 노선의 지형특성에 따라 비행안전고도를 완화하는 등의 규제완화를 실시한다. 예비품증명제도는 업체가 보다 자율적으로 시행할 수 있도록 개선한다면 규제완화정책 추진에도 부합하고 업체의 자율권을 보다 확보하여 준다는 의미에서 적극적으로 이를 도입할 만하다고 판단된다. 서울의 잠실헬기장은 현재 잠실/용인 운항에 사용되고 있으며 김포공항간의 운항에 사용된 적도 있다. 잠실헬기장의 기상제한장치를 운항에 지장이 없고 사고와 직접적인 연관이 없다면 하향조정하는 것이 결항율을 낮추고 서비스수준을 향상시킬 수 있을 것으로 사료된다. 그리고 비합리적인 책임문책으로 인한 과잉안전 요구를 지양하여 헬기운항사업의 발전을 도모하여야 할 것이다.

#### 다. 육성지원책 수립

헬기운항사업의 육성지원 정책의 일환으로서, 정부가 헬기를 보유함으로써 인적 물적 자원의 낭비소가 있는 부문은 민간업체에게 위탁함으로써

예산의 절감을 초래할 수 있다. 즉 산림청 소유의 산림방제 산불예방과 진화작업, 농수산부의 약제살포, 내무부의 응급구조와 교통감시 및 정보제공등을 민간업체들간의 경쟁을 통한 위탁사업으로 전환할 수 있으며 이러한 부정기항공운송의 국내사업 범위확대는 업체들이 시행하는 것이 바람직하다. 즉 위에서 언급한 공공서비스를 제공하는 기존의 정부보유 헬기를 점차적으로 축소하는 것이 보다 효과적일 것으로 판단된다.

외국의 경우, 항공기 제작사 및 금융기관에서 항공기 가격의 최고 85% 까지 헬기담보 금융지원을 하고 있는데 우리도 이를 허용하고, 안전성의 확보를 전제로 한 중고기의 도입도 상황에 따라 검토하는 것이 바람직할 것이다. 미국의 경우, 항공수요가 적은 오지지역을 운항하는 필수항공노선(ESA : Essential Air Service) 운항에 보조금을 지급하고 있는데 이런 제도의 도입이 헬기운항을 비롯한 커뮤니티항공서비스를 촉진시키고 낙후지역 주민의 생활의 질을 향상시킬 것이다.