

論文

航空自由化와 ‘單一’ 유럽항공市場 接近:

유럽司法裁判所の 美·獨 航空運輸協定상 ‘國籍要件’ 條項의 共同體法상
 ‘內國民待遇’ 규정 違反 관련 ‘執行委員會 對 獨逸聯邦’ 사건 判決(2002)의
 문제점을 중심으로

朴 玄鎭*

'Open Skies' Agreements and Access to the 'Single' European Sky:
 Legal and Economic Problems with the European Court of Justice's
 Judgment in 'Commission v. Germany'(2002) Striking Down the
 'Nationality Clause' in the U.S.-German Agreement

Hyun-jin Park

ABSTRACT

In a seminal judgment of November 2002 (Case C-476/98) relating to the compatibility with Community laws of the 'nationality clause' in the 1996 amending protocol to the 1955 U.S.-German Air Services Agreement, the European Court of Justice(ECJ) decided that the provision constituted a measure of an intrinsically discriminatory nature and was thus contrary to the principle of national treatment established under Art. 52 of the EC Treaty. The Court, rejecting bluntly the German government's submissions relying on public policy grounds(Art. 56, EC Treaty), seemed content to declare and rule that the protocol provision requiring a contracting state party to ensure substantial ownership and effective control by its nationals of its designated airlines had violated the requirement of national treatment reserved for other Community Members under the salient Treaty provision.

The German counterclaims against the Commission, although tantalizing not only from the perusal of the judgment but from the perspective of international air law, were nonetheless invariably correct and to the point. For such a clause has been justified to defend the "fundamental interests of society from a serious threat" that may result from granting operating licenses or necessary technical authorizations to an airline company of a third country. Indeed, the nationality clause has been inserted in most of the liberal bilaterals to allow the parties to enforce their own national laws and regulations governing aviation safety and security. Such a clause is not targeted as a device for discriminating against the nationals of any third State. It simply acts as the minimum legal safeguards against aviation risk empowering a party to take legal control of the designated airlines.

Unfortunately, the German call for the review of such a foremost objective and rationale underlying the nationality clause landed on the deaf ears of the Court which appeared quite happy not to take stock of the potential implications and consequences in its absence and of the legality under international law of the 'national treatment' requirement of

Community laws. Again, while US law limits foreign shareholders to 24.9% of its airlines, the European Community limits non-EC ownership to 49%, precluding any ownership and effective control by foreign nationals of EC airlines, let alone any foreign takeover and merger. Given this, it appears inconsistent and unreasonable for the EC to demand, vis-à-vis a non-EC third State, national treatment for all of its Member States.

The ECJ's decision was also wrongly premised on the precedence of Community laws over international law, and in particular, international air law. It simply is another form of asserting and enforcing *de facto* extraterritorial application of Community laws to a non-EC third country. Again, the ruling runs counter to an established rule of international law that a treaty does not, as a matter of principle, create either obligations or rights for a third State. Aside from the legal problems, the 'national treatment' may not be economically justified either, in light of the free-rider problem and resulting externalities or inefficiency. On the strength of international law and economics, therefore, airlines of Community Members other than the designated German and U.S. air carriers are neither eligible for traffic rights, nor entitled to operate between or "free-ride" on the U.S. and German points.

All in all and in all fairness, the European Court's ruling was nothing short of an outright condemnation of established rules and principles of international law and international air law. Nor is the national treatment requirement justified by the economic logic of deregulation or liberalization of aviation markets. Nor has the requirement much to do with fair competition and increased efficiency.

Key Words: scheduled international air services(정기국제항공운송업무), substantial ownership and effective control(실질적 소유와 실질적 지배), deregulated air services agreement(시장개방적 항공운수협정), traffic rights(운수권), common aviation policy(공동항공정책), national treatment(내국민 대우), cabotage(카보타지), reciprocity(상호주의), free-rider problem(무임승차), 외부효과(externalities)

I. 문제의 제기

해외여행이 보편화되면서 국가 및 항공사간 항공시장 점유를 둘러싼 경쟁도 가열되고 있다. 한국과 유럽 여러 국가 간 항공운수관계는 한국과 미국, 중국이나 일본 등 아시아 국가와의 그것에 비해 긴밀하다고 볼 수는 없다. 한국국적항공사의 歐洲地域 여객수송실적을 보면 2003년 123만 명(국제선 전체 2,146만 명), 2004년 139만 명(전체 2,693만 명), 및 2005년 149만 명(전체 2,968만 명) 등 성장 추세가 완만하며, 이는 같은 기간 국적항공사의 총 국제여객수송실적에서 차지하는

점유율 면에서 각각 5.8%, 5.2%, 5% 등 하락 추세에 있다. 또 이는 2005년 기준, 일본의 약 859만 명(점유율 28.9%), 동남아 약 843만 명(점유율 28.4%), 중국 약 657만 명(점유율 22.1%), 그리고 미주의 301만 명(점유율 10.1%)에 비하면 적은 수치이기는 하다.¹⁾

그러나 국적항공사의 국제선 화물수송실적의 경우 2005년 기준, 구주 지역은 약 38만 4천 톤의 수송실적을 기록, 당해 연도 총 화물수송실적(약 262만 톤)의 약 14.7%를 차지하였다. 이는 구주시장이 東南亞, 美洲, 그리고 日本에 이어 지역별로는 4위를 차지하고 있는 市場으로서 중국에 대한 국적항공사의 항공화물수송실적 35만 4천

† 2007년 2월 21일 접수 ~ 2007년 3월 19일 심사완료

*法學博士(國際法) · 前 서울대학교 법학연구원 계약 교수. E-mail: hjpark222@hanmail.net.

이 글은 필자가 社團法人 韓國航空運航學會 主催 2006년 추계학술대회(2006. 11. 24. 한국항공대)에서 발표한 논문을 수정·보완한 것이다.

1) 한국항공진흥협회, 「항공연감 2006」(2006. 9), p.309, 표 8. 한·중간에는 2006년 산둥지역과 하이난 섬을 대상으로 한·중 항공자유화 협정이 체결되었으며, 2010년 이를 양국 전지역으로 확대할 예정이다. 신동아, "중국 항공권 저가경쟁 막 터지네", 2007. 2, pp.82-92.

톤(점유율 약 13.5%)을 앞지르는 수치이다.²⁾ 또 유럽공동체(European Community) 내지 유럽연합(European Union)은 역내 27개 회원국, 인구 약 5억 명을 아우르는 거대한 시장을 묶는 단일 통화 유로화를 도입하고, 유럽 단일항공관제권역 창설을 위한 움직임을 가시화하는 등 역내 경제·사회·법·제도적 통합 노력을 강화하면서, 궁극적으로 정치·군사·외교적 통합을 통한 유럽연방(United States of Europe) 창설 노력도 경주하고 있다.³⁾

이러한 가운데 유럽司法裁判所(European Court of Justice)는 2002년 執行委員會 對 獨逸聯邦 事件⁴⁾에서 독일이 미국과 1955년 체결, 1996년 개정한 항공운수협정에서 양측이 지정한 항공사에 대한 계약국(독일) 또는 그 국민의 '實質的 所有 및 實效的 支配'를 규정한 국적요건 조항이 유럽공동체(European Community: 이하 '공동체')법상 차별금지 규정(EC 조약 제52조)을 위반한 것으로 판시, 동 조항의 효력을 부인하는 판결을 내렸다. 또 공동체(집행위)는 이를 근거로 한국 등 다른 국가에게도 그 수락을 요구하고 있다고 한다. 이 글에서는 한국과 유럽공동체 회원국 간 항공운수협정의 개정을 앞두고 국제·국내법, 국제항공법 상 동 판결과 유럽공동체법이 제기하는 문제점을 분석해 보고자 한다.

이 글은 시장개방적 양자 항공운수협정을 체결함에 있어서 주요 법적 쟁점, 즉 시장개방적 항공협정의 의의, 유럽공동체법상 공동체의 대외적 권능과 특히 공동체 회원국이 체결하는 항공운수협정에 대한 집행위원회의 교섭권 여부·범위 등을 살펴본다. 이어 공동체 회원국이 제3국과 체결하는 항공운수협정에 일반적으로 포함되는 지정항공사에 대한 계약국 국민의 '실질적 소유와 실효적 지배' 요건이 공동체 국민 간 차별금지 내지 '내국민대우'를 규정한 공동체법을 위반한 것이라는 유럽사법재판소 판결의 국제법 및 국제항공법상 타당성을 평가한다.

이를 통해 이 글은 결론적으로 공동체 회원국의 역외 제3국과의 항공운수협정 체결과 관련, 이 판결과 공동체법이 요구하는 회원국 국민 간 차별금지 원칙은 국제항공법의 기존 조약 규범 및 각국의 항공운수협정 체결 관련 일반 관행은 물론, 한국 및 미국 등의 국내법 규정에 모순되는 판결로서, 국제(항공)법에 대한 공동체법의 우위를 전제로 하고 있으며, 아울러 공동체법의 일방적 역외적 적용을 역외의 제3국에 강요하는 부당한 것임을 주장하고자 한다.

II. 시장개방적 항공운수협정의 의의

1. 시카고 협약: 정기 및 부정기 국제항공운송업무의 구분

국제민간항공의 맹아기였던 1944년 조인된 국제민간항공에 관한 시카고 협약(이하 '시카고 협약' 또는 '협약')⁵⁾은 그 성립배경에 있어서 2차대전 終戰을 앞두고 戰後 새로운 국제항공운송질서의 토대를 마련하기 위해 1919년 파리協約⁶⁾을 개조하여 급히 작성한 '응급조치'(pis aller)적 성격을 가지고 있다.⁷⁾ 동시에 협약은 지난 60년간

2) 상세서, at 315, 표 15.

3) 27개 회원국의 연간 국내총생산액은 약 13조 4,000억 달러에 이른다. 공식명칭은 '유럽연합'으로서 국가연합의 형태를 취하고 있으나, 이 글에서는 편의상 '유럽공동체'로 지칭한다. See generally http://en.wikipedia.org/wiki/European_Union & <http://userpage.chemie.fu-berlin.de/adressen/eu.html> (2007. 1. 31 검색); N.A. van Antwerpen, "The Single European Sky", 27 *Air & Space Law* (2002), p.3 & *ibid.*, p.90(Pt.II). 유럽공동체 집행위원회는 단일 항공관제권 설치와 관련, 2001. 11. 30 유럽의회 및 이사회 준칙(Regulation) 제정을 위한 제안을 제출하였다.

4) Commission of the European Communities v. Federal Republic of Germany (Case C-476/98), European Court of Justice, Judgment (2002. 11. 5); International Herald Tribune Online, "EU pushes for a unified voice in airline pacts", 2003. 2. 27.

5) Convention on International Civil Aviation, 1944. 12. 7 채택, 15 *United Nations Treaty Series* 295 (1947. 4. 4 발효). 2006 11. 21 현재 협약 당사국은 국제연합 회원국 192개국 중 (http://www.un.org/Overview/unmember.html) 북한을 포함, 총 189개국이다. http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?cgi/statesDB4.pl?en 참조.

6) Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation, signed at Paris, Oct. 13, 1919, 11 *League of Nations Treaty Series* 173. See N.M. Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law* (Montreal: ICASL--McGill University, 1981), p.128. 파리협약은 제2의 자유에 대하여 명시적이지 않았으며, 정기국제항공업무에 대하여 아무런 언급도 없었던 바, 이는 영공주권 원칙에 기인한 것이었다. Matte, at 127.

7) A. Kean, "Interchange of Aircraft", in A. Kean(ed.), *Essays in Air Law* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1982), p.111, at 111. 시카고 외교회의에서는 협약과 함께 3개의 협정, 그리고 12개의 기술 부속서(Annexes)가 함께 채택되었다. Matte, p.127.

ICAO 관련 사소한 개정을 제외하고는 그 구성, 체제 및 주요 규정에 대한 별다른 개정 없이 시간의 시험을 거쳐, 현재 전세계 대부분의 국가가 비준·가입한 진정한 전지구적 조약(global treaty)의 하나로 자리매김하고 있다. 이는 협약이 국가의 安保利益과 通商利益, 그리고 航空安全과 效率性 간의 적절한 조화와 균형을 도모한 유연성이 내재되어 있기 때문이라고 해석된다.⁸⁾

협약은 국제항공운송업무를 정기·부정기 업무로 구분, 不定期 國際航空運送業務(non-scheduled international air services)에 대해서는 협약 체결국에게 타방 체결국의 사전 허가 없이 동 체결국 영공의 무착륙통과(제1의 자유) 또는 운송 이외의 목적으로(non-revenue traffic purpose) 급유·승무원 교체를 위한 기술착륙권(제2의 자유)을 부여하고 있다(제5조).⁹⁾ 또 착륙체약국이 바람직하다고 인정하는 규제, 조건 또는 제한을 가하는데 동의할 것을 조건으로 상업적 運輸를 목적으로(revenue traffic purpose) 여객·화물 또는 우편물을 탑승·적재 또는 하기·하역할 특권을 인정함으로써, 사실상 상업적 항공운송의 자유를 인정하고 있다(제5조).¹⁰⁾

그러나 협약은 定期國際航空運送業務(scheduled international air services)에 대해서는 체결국의 특별한 허가 또는 그 밖의 인가를 얻어 그 조건에 따르는 경우를 제외하고는 그 체결국의 상공을 비행하거나 또는 그 영토에 진입할 수 없다고 규정함으로써(제6조), 제1 및 2의 자유조차 허용하지 않고 있다.¹¹⁾ 협약은 제1-2의 자유에 대해서는 협약과 함께 채택된 國際航空業務 通過協定(International Air Services Transit Agreement: Two Freedoms Agreement)에, 그리고 상업적 운수권(제3, 4, 5의 자유 등)의 교환은 '國際航空運送協定'(International Air Transport Agreement: Five Freedoms Agreement)에 위임하였으나, 후자에 대한 각 국의 미온적 반응(비준)으로 인하여 정기국제항공업무는 결국 2국간 양자조약체제에 의존하게 되는 소이가 되었다.¹²⁾ 이러한 양자간 구분에도 불구하고, 이후 항공업계가 탑승률·수익성이 높은 부정기 운송을 선호, 여러 가지 전세운송 방식을 개발·도입함으로써 정기·부정기 업무 양자간 구별이 항상 용이한 것만은 아니다.¹³⁾

2. 양자간 航空運輸協定の 법적 성격

이러한 정기·부정기 국제항공운송업무의 구분과 차별적 대우는 협약 교섭당시 각국이 상업적 운수권(교환)도 이를 '완전하고 배타적인' 領空主

權 내지 航空主權(aer clausum)의 일부로 이해하고 있었음을 반증하는 것이다.¹⁴⁾ 이러한 입장은 협약 교섭 당시 미국 대표단이 영공주권을 유지하면서도, 동시에 2차대전을 통하여 거의 유일하게 강력한 항공산업기반을 구축하여 경쟁력을 갖춘 자국 항공산업에 기초하여 항공운수업무에 대한 제한을 최소한도로 규제하는 제도(a competitive regime with minimum regulation)를 희망하였다는 데에서도 드러난다.¹⁵⁾ 특히 당시 항공후진국들은 상업운수권 교환을 다자조약에 위임할 경우 미국, 영국 등 항공선진국들의 우월적 지위와 경쟁력을 이용한 항공시장지배를

8) 朴玄鎭, "국제민간항공에 관한 시카고 협약 55주년 의 회고: 운항권 분쟁, 항공기 인증 및 안전/보안규제 관련 사례 및 판례를 중심으로", 「國際判例研究」 제1집 (서울: 박영사, 1999), p.95, at 143.

9) B. Cheng, *The Law of International Air Transport* (London: Stevens & Sons, 1962), p.196.

10) 박현진, 전제각주 8, at 111-112.

11) 제1-5의 자유 및 제6-8의 자유의 개념에 대해서는 Cheng, *ibid.*, pp.8-16 참조.

12) 박현진, 전제각주 8, at 105-106. 제3-5의 자유의 개념에 대해서는 Cheng, *ibid.*, pp.11-12.

13) 상계 논문, at 112-116; Cheng, *supra* note 9, 제5장.

14) 시카고 협약, 제1조. "open skies" 또는 "open up"이라는 표현에는 영공주권의 개념이 내재되어 있다. P.S. Dempsey, *Law and Foreign Policy in International Aviation* (N.Y.: Transnational Publishers, Dobbs Ferry, 1987), pp.77-78; J.M. Denaro, "States' Jurisdiction in Aerospace under International Law", 36 *Journal of Air Law & Commerce* (JALC: 1970), p.688, at 695; W.J. Hughes, "Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force", 45 *JALC*(1980), p.595; O.J. Lissitzyn, "The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law", 47 *American Journal of International Law* (AJIL: 1953), p.559 & "Some Legal Implications of the U-2 and RB-47 Incidents", 56 *AJIL* (1962), p.135; Q. Wright, "Legal Aspects of the U-2 Incident", 54 *AJIL* (1960), p.836; J. Sundberg, "Legitimate Responses to Aerial Intruders: The View from a Neutral State", 10 *Annals of Air and Space Law* (1985), p.251; 朴玄鎭, "美 EP-3 정찰기와 中國 전 투기간 南中國海上 공중충돌사건: 領空主權原則과 遭難軍用機의 法的地位를 중심으로", 「서울국제법연구」 제9권 제1호(2003. 6), p.75.

15) P.M. de Leon, "Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands-US of 1992", 28 *Air & Space Law* (2002), p.280, at 281; Matte, *supra* note 6, p.128; Economist Online, "Open skies and flights of fancy", 2003. 10. 2.

우려한 것으로 판단된다.¹⁶⁾ 즉 상업적 운수권에 관한 양자협정(항공협정) 체제는 안보(영공)주권과 통상이익의 조화와 절충의 성격을 가진다.

바꾸어 말한다면, 상업적 여객·화물 운수목적의 국제항공운송을 법률적으로 가능하게 하는 양국 간 航空運輸協定(air services agreement)은 기본적으로 領空主權 原則에 기초하는 空域의 秩序(order in the air)와 商業的 航空運輸權에 기초한 空域의 自由(freedom of the air) 간 교환 내지 절충(tradeoff)이라는 성격을 내포하고 있다.¹⁷⁾ 따라서 과거 항공운수협정은 국제항공운수 업무에 대한 제당당사국 항공당국의 상당한 규제와 개입을 정당화하였다. 그러나 1970년대 후반, 특히 1990년대 중반 이후 영공주권의 비중은 약화되고 있는 반면, 미국이 주도하는 항공시장 개방·자유화를 통한 경쟁강화와 효율성 제고의 측면이 중시되면서¹⁸⁾ 근래의 항공운수협정은 과거 협정 당사국 간 지정항공사의 運航機會 均等(fair and equal opportunity to operate)의 원칙에서 競爭機會 均等(fair and equal opportunity to compete)이라는 시장원리 쪽으로 그 무게 중심이 이동하고 있다.¹⁹⁾

3. 정기국제항공운송업무와 항공운수협정: 신·구 버뮤다 협정

양자간 항공운수협정 체결에 있어서 핵심적 쟁점은 크게 보아 항공사 지정(designation of airlines: 단수, 복수 또는 무제한 지정), 운항지점(entry points) 결정(취항 노선), 수송력 결정(capacity determination: 취항 기종·빈도 및 좌석수) 및 운임책정(ratemaking; pricing) 등 4가지 문제라고 할 수 있다.²⁰⁾ 이 문제들은 양국 지정항공사 간 상대적 경쟁력과 수익 창출에 결정적 요소이기 때문이다. 영-미 간 1977년 체결된 버뮤다 II 협정 역시 상당한 규제를 포함하고 있는 바, 예컨대 노선당 단수항공사의 지정(뉴욕-런던 노선은 예외적으로 복수 항공사 지정 허용) 그리고 운임에 대한 양국 항공당국의 인가 등이 포함되어 있다.²¹⁾

이러한 규제는 항공운수협정 체결 당사국들이 자국에서 창출되는 여객·화물의 상대적 운송창출능력(relative traffic generating power), 자국 지정항공사의 상대적 경쟁력, 그리고 여객의 여행 편의와 이익(소비자 복지) 등을 고려, 자국의 정당·적법한 통상이익을 보호하기 위한 최소한의 표준장치로서 1946년 영-미 간 舊버뮤다 협정(1946)부터 포함되어 온 국제항공법의 기본적인 요소이다. 또 근래의 시장개방적 운수협정에서도

일부 변형된 내용으로 포함되는, 운수협정의 핵심적 요소를 구성한다.

4. 시장개방적·경쟁촉진적 운수협정의 특징

국제적 항공자유화 움직임은 미국이 1970년대 후반 카터 행정부 시절 알프레드 칸(Alfred E. Kahn)씨가 연방 독립규제기관인 民間航空委員會(Civil Aeronautics Board: CAB)²²⁾ 의장에 취임하면서부터 국내·국제 항공운송시장에 대한 규제완화(deregulation)와 경쟁촉진(pro-competitive) 정책을 추진하면서 구체화되기 시작하였다.²³⁾ 미국은 이러한 정책을 입법화하여 국내 항공운송시장에 도입하고,²⁴⁾ 이어 타국과의 항공운수협정 체결에 적용하기 시작하였다. 미국은 1978년 네덜란드²⁵⁾ 그리고 1979년 한국²⁶⁾과 兩者協定(liberal bilaterals; liberal bilateral agreements)을 체결함으로써 국제항공시장 개방(open skies) 정책을 본격적으로 수출하기 시작

16) 박현진, 전제각주 8, at 105-106.

17) 朴玄鎭, 상계논문, at 143.

18) 항공자유화의 한 가지 영향은 공항 이착륙 시간(slots)과 탑승·하기를 위한 게이트(gate) 이용권에 대한 항공사간 거래의 형성을 들 수 있다. P.S. Dempsey, "Airport Landing Slots: Barriers to Entry and Impediments to Competition", 26 *Air & Space Law* (2001), p.20, at 24.

19) 박현진, 전제각주 8, at 117.

20) P.P.C. Haanappel, *Pricing and Capacity Determination in International Air Transport* (Deventer: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1984) 참조.

21) 박현진, 전제각주 8, at 107-109.

22) Dempsey, *supra* note 14, pp.17-22.

23) A.F. Lowenfeld, "Deregulation of Aviation in the United States", in A. Kean(ed.), *Essays in Air Law*, *supra* note 7, p.155, at 164; P.P.C. Haanappel, "Air Transport Deregulation in Jurisdictions other than the United States", 13 *Annals of Air & Space Law* (1988), p.79. 이후 CAB의 기능은 연방항공청(FAA) 및 운수성(Department of Transportation: DoT)으로 흡수되고, 동 위원회는 소멸하였다.

24) 예컨대 1978년 항공사규제완화법(Airline Deregulation Act)과 1979년 국제항공운송경쟁법(International Air Transportation Competition Act). See Lowenfeld, *ibid.*, at 170ff.

25) 미국과 네덜란드는 1992. 9. 4 새로운 시장개방적 운수협정을 체결하였다. P.M. de Leon, *supra* note 15.

26) Agreement on Air Transport Services, U.S.-Korea, March 22, 1979, 30 *US Treaty Series* 3823 & *Treaties and Other International Agreements*(TIAS), No.9427.

하였다.²⁷⁾

이러한 시장개방적 운수협정은 각 계약국(항공 당국)이 무제한으로 취항 항공사 지정을 허용하고 그 대가로 지정항공사들은 자국과 미국 내 복수 지점(numerous interior US points) 취항이 허용되었다.²⁸⁾ 또 운임결정(pricing) 방식과 관련, 시장개방적 항공운수협정은 적어도 시발국 책정 제도(country-of-origin pricing) 또는 이보다 더욱 경쟁촉진적인 이중불허제도(mutual disapproval pricing)를 채택하였다.²⁹⁾ 미국은 1992년 네덜란드와 시장개방적 항공운수협정의 체결을 필두로, 1998년 한국 등 많은 경쟁촉진적 양자협정을 체결 또는 추진해왔다.³⁰⁾

III. 공동체 회원국 체결

항공운수협정에 관한 공동체의 권능

1. 공동체의 법적 지위 · 대외적 권능과 집행위 · 이사회 간 권능의 분배

共同體는 그 법적 성격상 구성 회원국들로부터 일정한 분야에서 입법 및 정책결정 권능을 위임받아 이러한 분야에서 회원국을 구속하는 결정을 내릴 수 있는 지역공동체 내지 지역경제통합조직(regional economic integration organization)이다.³¹⁾ 공동체는 국제법상 제한된, 그러나 회원국으로부터 독립된 국제法人格을 향유하는 지역국제조직으로 인정되고 있으며, 이는 공동체가 회원국이 위임한 분야에서 제3국과 독자적으로 또는 회원국과 함께 조약을 체결할 권능을 가진다는 것을 의미한다.

공동체의 執行委員會(Commission)는 공동체를 위하여 그리고 공동체의 이름으로 대외관계를 수립할 구체적 권능을 부여받고 있다.³²⁾ 공동체 집행위는 대외적으로 공동체를 대표하며, 이러한 자격에서 역외의 제3국과 공동체를 위한 조약체결 교섭권을 가지며, 理事會(Council)는 회원국을 대표하며 공동체를 위한 조약 서명권을 가짐으로써 조약 체결권을 행사한다. 그러나 영국 등 일부 회원국의 법원은 자국이 외국에 부여하는 동일한 수준의 면제를 공동체에 부여하고 있지 않다.³³⁾

2004. 6. 28 기초된 유럽연합 '制憲條約'(Constitutional Treaty: 미발효)에 의하면, 유럽연합은 關稅同盟(customs union), 역내 시장내 경쟁관련 규칙(competition rules), 유로화를 도입한 회원국의 통화정책(monetary policy), 共同漁業政策 상 해양생물자원의 보존(conservation of

marine biological resources under the common fisheries policy), 그리고 共同의 通商政策(common commercial policy) 등의 분야에 있어서 배타적 권능을 가지도록 규정하고 있다.³⁴⁾ 또 동 制憲條約에 의하면, 유럽연합과 회원국은 공동시장, 경제·사회정책, 농업 및 수산정책, 환경, 소비자 보호, 運輸, 에너지, 자유·안보 및 사법분야, 그리고 공중보건과 관련된 공동의 안전 문제에 있어 공동 권능(shared competence)을 행사할 것을 상정하고 있다.³⁵⁾

2. 항공운수 분야에 대한 이사회 · 집행위의 권능

EC 조약 제3부(Part III) 제4편(Title IV) 운송편

27) 박현진, 전계각주 8, at 117.

28) Dempsey, *supra* note 14, pp.67-68.

29) Dempsey, *ibid.*, at 62. 이중불허제도라 함은 계약국 양국정부 모두 제안된 운임을 불허하지 않으면, 어느 일방계약국도 이를 불허 또는 정지시킬 수 없는 제도를 말한다. 박현진, 전계각주 8, at 117.

30) Leon, *supra* note 15; Economist Online, "Open the skies", 2003. 10. 2 참조.

31) 예컨대 Art.1(h), Draft South Pacific Ocean Regional Fisheries Management Agreement, at <http://www.southpacificrfmo.org/event.second-meeting>에서 검색 가능.

32) EC Treaty, Arts.229-231.

33) EC Treaty, Arts.210-211 & Merger Treaty, Art.28. See I. Macleod, I.D. Hendry & S. Hyett, *The External Relations of the European Communities* (Oxford: Clarendon Press, 1996), p.35. 유럽공동체는 1957. 3. 25 로마에서 채택된 유럽경제공동체 설립조약(1958. 1. 1 발효)을 모체로 하여, 1967. 7. 1 채택된 통합조약(Merger Treaty)과 1987년 발효된 단일유럽법(Single European Act)을 거쳐, 1992. 2. 7 채택된 유럽연합조약(Treaty on European Union: 1993. 11. 1 발효, 일명 마스트리트 조약)에 이르러 기존의 유럽경제공동체에서 유럽공동체로 재명명되었다. 1997. 10. 2 서명되어 1999. 5. 1 발효한 암스테르담 조약(Treaty of Amsterdam)은 기존 유럽공동체 및 유럽연합 조약의 조문 번호를 새로 매겼다. [Http://www.europa.eu.int/eur-lex/lex/en/treaties/index.htm](http://www.europa.eu.int/eur-lex/lex/en/treaties/index.htm) (2006. 11. 15 검색).

34) Treaty establishing a Constitution for Europe, Summary of the Constitutional Treaty, Art I-13(1)(a)-(e), available at <http://www.europa.eu.int/constitution> (2006. 11. 1 검색).

35) Summary of the Constitutional Treaty, Art I-14(2)(g), at <http://www.europa.eu.int/constitution> (2006. 11. 1 검색).

제84(2)조에 의하면 이사회는 해상 및 항공 운송에 관하여 적절한 규정을 제정할 것인지의 여부, 그 범위 및 그 제정 절차 등에 관하여 결정할 수 있다. 따라서 이사회가 항공운송에 관한 공동체 내부의 공동의 규칙(common internal rules)을 채택하는 경우, 회원국의 항공운수협정 체결권능은 그러한 규칙의 범위 내에서 제한된다. 그러나 역으로 이사회가 그러한 규정을 채택하지 않은 경우 공동체의 운수협정 관련 권능은 행사될 수 없다.³⁶⁾ 이러한 입장은 후술하는 2002년 유럽사법재판소의 執行委 對 聯邦獨逸 사건에서도 확인되고 있다.³⁷⁾

執行委員會는 會員國이 역외의 제3국과 체결하는 운수협정에 포함되어야 할 공동체 표준규정을 작성, 여기에 지정항공사에 대한 계약국 국민의 실질적 소유 및 실효적 지배 관련 규정과 운임 결정 규정을 포함시키고 있다.³⁸⁾ 이 표준 규정에는 회원국이 제3국과 체결하는 운수협정에 명시된 특정 회원국 국민에 관한 언급은 공동체 회원국 모두의 국민을 지칭하는 것으로 양해한다는 내용이 포함되어 있다. 그러나 이러한 내용이 공동체법상 회원국을 구속하는 것인지, 그리고 더욱이 국제법상 유효한 것인지는 의심스럽다.

또 수송정책에 관한 대외관계에 있어서 공동체가 공동체법 상 회원국이 제3국과 체결하는 조약 규정의 타당성·합법성 여부에 대하여 구체적으로 어떤 범위 내에서 개입할 권능을 가지는가에 대한 점에 대해서는 논란이 계속되고 있다.³⁹⁾ 현재까지 항공운수와 관련하여 공동체가 취한 조치 가운데에는 항공운수 분야에서 회원국이 제3국간의 운수관계를 수립하는 경우 공동체와의 협의절차를 규정한 것을 들 수 있다.⁴⁰⁾ 또 공동체는 1991년 스웨덴 및 노르웨이와 항공운수업무에 관한 협정을 체결, 1992년 일부 개정된 바, 그 주요 내용은 항공운송에 관한 공동체법이 스웨덴과 노르웨이에 적용된다고 규정하고 있다.⁴¹⁾

1992년 EC 이사회는 3개 시장개방적 일괄조치(packages)를 채택한 바, 제2조치는 유연한 운임 책정정책을 도입하고, 엄격한 수송력 공유 원칙을 폐기하면서 경쟁 규칙을 적용하여 시장접근을 자유화하기 시작하였다. 1993. 1. 1 발효한 제3조치는 공동체 역내 업무의 자유화에 상당한 기여를 하였다.⁴²⁾

3. 이사회 의 입장

이 문제에 관한 공동체 理事會(Council)의 입장은 분명하다. 이사회는 1993년 3월 회의에서 '이사회가 행동을 취하지 않는 한, 그리고 행동을

취할 때까지' 각 회원국은 계속 제3국과의 관계 설정에 대한 완전한 책임을 진다고 결정하였다.⁴³⁾ 이사회는 이어 이사회가 회원국 간 명확히 규정된 공동의 이익이 존재한다고 합의하고 또한 동시에 그러한 경우에도 철저한 분석을 통해 현실적으로 모든 회원국들을 위한 보다 나은 결과를 성취할 수 있을 것으로 입증되는 경우에만 공동체 차원의 교섭에 착수하여야 한다고 해석한 것이다. 그 밖의 다른 문제에 있어서 이사회는 대외관계에 관한 복잡한 문제는 집행위와 회원국들이 공동으로 지침안(framework of guidelines)과 기본 규칙을 작성하여 실용적 방식으로 문제에 접근하여야 한다는 입장을 확인하였다.⁴⁴⁾

이사회는 1995년 3월 이 문제를 다시 논의한 뒤, 집행위에게 미국과 공동체 차원의 교섭이 객관적으로 모든 회원국들에게 최선의 결과에 이를 것이라는 점을 입증할 수 있는 심층적 분석에 착수할 것을 통보하였다(instruct). 1996년 6월 집행위는 컴퓨터 예약제도(CRS) 접근, 코드 공유(code sharing), 항공기 임대차(leasing), 환경보호, 공항

36) C.O. Lenz, "The Decisions of the European Court of Justice on the Applicability of the Rules of the Treaty of Rome to Air Transport", in P.P.C. Haanappel et al (eds.), *EEC Air Transport Policy and Regulation, and Their Implications for North America* (Deventer: Kluwer Law & Taxation Publishers, 1990), p.33, at 34; Macleod, *supra* note 33, p.256.

37) Commission of the European Communities v. Federal Republic of Germany, 전게각주 4, para.103.

38) European Commission, Directorate General Energy and Transport, Directorate F--Air Transport, Annex 1--Community standard clauses for inclusion in bilateral air service agreements, available at http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html (2006. 11. 18 검색).

39) I. Macleod et al, *supra* note 33, p.253.

40) Decision 80/50, [1980] OJ L18/24.

41) Macleod, *supra* note 33, p.260.

42) Council Regulation 2407/92 on licensing of air carriers; Council Regulation 2408/92 on access of Community air carriers to intra-Community air routes, and Council Regulation 2409/92 on fares and rates for air services. 이 3개 준칙(regulation)은 EC 경쟁규칙을 적용하기 위한 2개 준칙에 의하여 보완되고 있다. OJ L240/1-19(1992). See Leon, *supra* note 15, at 280 fn 2; Commission of the European Communities v. Federal Republic of Germany, 전게각주 4, para.91.

43) O. Rijsdijk, "EC Aviation Scene", 26 *Air & Space Law* (2001), p.333, at 337.

44) Rijsdijk, *ibid.*.

이·착륙시간 배정(time-slot allocation) 및 소유 제한 등과 같은 연성 권리(soft rights) 문제에 관해서만 미국과 교섭할 권한을 위임받았다.

4. 집행위원회의 입장과 교섭가능

공동체 執行委員會는 회원국이 제3국과 체결한 항공운수협정 규정 가운데 운임조정(tariff co-ordination) 문제 및 국적 요건(nationality requirement)이 차별적이라는 점 등을 이유로 운수협정들이 공동체법을 위반하는 요소를 포함하고 있다는 의견을 표명해왔다.⁴⁵⁾ 그러나 이 문제에 관한 집행위의 입장은 일관성을 결여하고 있다. 집행위는 회원국이 제3국과 체결하는 운수협정과 관련, 자신이 공동체 전체를 위하여 운임, 시장 접근 및 수송력(capacity) 등의 운수권(air traffic rights) 문제의 교섭에 관한 배타적 권한(exclusive authority/powers)을 가진다고 1990년대 초부터 주장해 왔으나, 다른 한편으로는 회원국으로부터 이러한 문제에 관한 권한을 취득하려고 노력해왔다. 즉 집행위는 한편으로는 회원국의 제3국과의 운수협정 체결교섭에 관한 배타적 권한을 주장하면서도, 또 다른 한편으로는 항공운수협정이 공동체의 '공동항공정책'(common aviation policy)의 원칙을 침해하는 경우에만 그리고 침해하는 한도 내에서만 교섭가능을 가진다고 주장하고 있는 것이다.

5. 집행위 주장에 대한 회원국의 입장

執行委는 특히 회원국의 미국과 운수협정 교섭에 있어서 개별 회원국이 교섭하는 경우 미국 지정항공사는 공동체 내의 지점을 자유롭게 취항할 수 있게 되는데 반하여 공동체 항공사들은 그에 상응하는 미국 내 지점 취항이 허용되지 않는다면서, 執行委가 공동의 항공정책에 입각하여 미국과 교섭에 나설 경우 공동체 항공사들에게 미국 내 지점에 대한 보다 유리한 접근이 가능할 것이라는 입장을 표명하였다.⁴⁶⁾ 이러한 執行委 입장에 대하여 회원국들은 시장접근, 운임, 수송력 및 운수권(traffic rights)에 관한 교섭은 회원국들의 운수관련 장관들이 참석하는 輸送理事會(Transport Council)를 통하여 이를 집행위에 허용하는 경우에만 집행위가 다룰 수 있는 문제라고 주장하고 있다.⁴⁷⁾

이러한 공동체 내부의 이견으로 말미암아 미국은 1996년 10월 유럽공동체의 '공동의 항공분야'에 관한 執行委와의 협상의 진정성(seriousness)의 수준에 대하여 의구심을 가지지 않을 수 없었다고 한다. 특히 영국은 당시 미국과 항공자유화

협정을 교섭하고 있던 중이었던 관계로 집행위에 연성권리조차 위임하는 것을 반대하는 입장이었다. 결국 공동체 집행위와 이사회는 현재 회원국이 제3국과 체결하는 항공운수협정에 있어서 회원국들이 위임하는 범위 내에서만 개입할 수 있는 극히 제한적인 권능을 가지고 있음을 알 수 있다.

IV. 유럽司法裁判所의 '執行委員會 對 獨逸연방 사건' 판결

1. 미국-독일 간 항공운수협정과 사건의 쟁점

이 사건은 양국간 1955년 항공운수협정에 대한 1996년 개정의정서(amending protocol)의 공동체법 위반 여부와 무효 여부에 관한 사건이다. 1996년 의정서는 1955년 협정의 많은 규정을 개정하였으나, 여전히 많은 규정을 그대로 유지하고 있다(집행위 대 독일연방, 전제각주 4, para.28). 보다 구체적으로 이 사건의 쟁점은 크게 볼 때:

1) 독일과 미국 간 1996년 개정의정서가 1955년 협정의 내용을 대부분 반복한 것이므로 동 의정서는 1957년 이후 채택된 공동체법의 적용으로부터 배제되어야 하는가(독일연방측 주장), 아니면 양자가 별개의 협정으로서 1996년 협정은 공동체법의 적용을 받아야 하며 따라서 공동체법에 따라 그 효력 유무를 판단하여야 하는가(집행위의 주장)(paras.56-59);

2) 공동체 회원국이 체결하는 항공운수협정 교섭권이 회원국의 단독 권능인가 아니면 공동체와 함께 행사되어야 할 공동 권능인가, 즉 독일연방이 공동체법상 공동체의 권능[EC조약 제84(2)조]을 침해하였는가 여부: para.75 & 19; 그리고

3) 계약국 국민에 의한 지정항공사의 '실질적 소유 및 실효적 지배' 조항(국적 요건 조항)이 공동체 국민 간 차별금지(내국민 대우)를 규정한 공동체법(EC조약 제52조)을 위반하였는지의 여부 등으로 요약할 수 있다.

2. 판결 개요

유럽 司法裁判所(European Court of Justice)는

45) Rijdsdijk, at 336.

46) Ibid., at 338.

47) Ibid., at 337.

첫 번째 쟁점과 관련, 1996년 독일-미국 간 개정의정서는 양국 지정 항공사에게 수송력, 운항빈도에 대한 제한 없이, 모든 선행·중간 및 以遠 지점 운항권(behind, between and beyond rights)에 대한 제한 없이, 그리고 모든 바람직한 기종 변경을 포함하여 양국 내 모든 지점에 대한 자유로운 접근을 허용함으로써, 독일과 미국 간 항공운송을 완전히 자유화하는 내용을 담고 있다고 해석하였다[paras.28 & 63]. 재판소는 1996년 개정의정서가 완전히 새로운 협정이다 아니든, 1996년 개정의정서 규정들이 그 법적 성격에 있어서 1955년 협정상의 규정의 적용·효력 범위에 영향을 미쳐 결과적으로 독일연방의 국제적 공약의 범위에 영향을 미쳤으므로, 그러한 공약의 유효성 여부는 그러한 공약이 체결된 시점(1996년)에 발효중인 공동체법에 따라 판단해야 한다는 입장을 피력하였다(paras.66-67).

재판소는 이어 독일연방과 미국 간 1996년 개정의정서는 양국 지정항공사에 의한 제5의 자유의 교환을 포함하고 있으며, 이에 따라 미국 지정항공사는 자국에서 출발하거나 자국을 목적지로 하는 노선을 통하여 독일연방과 공동체의 다른 회원국 간 항공여객 운수권을 가지게 되는바, 이러한 독일연방의 약정은 공동체 준칙(Regulation) 제2407/92호 및 제2408/92호에 영향을 미치게 된다는 집행위의 주장과 관련, 문제의 준칙은 공동체 역외의 제3국 항공사에 대한 운수권과 운항면허 부여 문제를 규율하는 것은 아니라는 이유로 집행위 주장을 기각하였다(paras.114-119).

두 번째 쟁점과 관련, 재판소는 EC조약 제 84(2)조에 입각, 이사회가 명시적 결정을 통하여 공동체에게 역외의 제3국과 항공운수협정을 교섭할 권능을 부여하지 않고 있는 한, 회원국은 각자 스스로 그러한 양자협정을 체결할 권능을 보유하는 것이며, 이 사건의 경우가 그러하다고 판단함으로써 독일의 입장을 지지하였다(para.77 & 101). 재판소는 EC조약 상 집행위가 주장한 공동체의 묵시적 권능의 존재를 인정하면서도, 그러한 묵시적 권능은 공동체의 국제협정 참여가 공동체의 목표달성에 필요하다고 인정하는 경우에 한하여 발생한다는 의견을 제시하였다(para.82).

그럼에도 불구하고 재판소는 독일연방이 1996년 개정의정서에서 공동체 역외 항공사인 미국 지정항공사가 공동체 역내의 노선을 운항하면서 새로운 운송 상품을 도입하거나 기존의 동일 운송 상품보다 낮은 운임(fares and rates)을 책정하도록 허용한 것 그리고 공동체 영역 내에서 컴

퓨터 예약시스템(CRS)을 사용할 것을 청약한 것 등은 이러한 문제에 대하여 역외 국가와 교섭할 배타적 권능을 공동체에 부여하고 있는 공동체 준칙(Regulation) 제2409/92호에 위반하여 공동체의 배타적 대외적 권능을 침해하였다고 판시하였다(paras.122-130).

세 번째 쟁점과 관련, 재판소는 독일정부 지정 항공사에 대한 독일 정부, 국민(법인)의 實質的所有와 實效的支配를 의무화한 조항이 독일 국민(법인)에게 유보된 대우(내국민대우)를 독일 이외의 공동체 회원국 국민(법인)에게 허용하지 않음으로써 공동체 항공사들을 차별하는 결과를 초래하였으며, 공동체조약 제52조를 위반하였다고 판단하였다(para.150-156). 재판소는 독일 정부가 주장한 운항허가 부여 및 거부권 등 公序(public policy)를 이유로 한 예외적 차별정책(EC조약 제 56조)은 독일사회의 근본적 이익에 영향을 미치는 진정한 그리고 충분히 중대한 위협에 대처하기 위하여 차별적 조치를 유지할 필요성, 그리고 위협과 차별조치간의 직접적 연관을 전제로 하나, 그러한 직접적 연관은 존재하지 않는다고 판시하였다(paras.157-161).

3. 판결 평가: '내국민 대우' 共同體法 위반 항공운수협정의 국제법상 효력, 공동체법의 역외적 적용과 경제적 타당성

유럽사법재판소 판결은 공동체법을 위반하면 국제법을 위반한 것으로 간주하여 회원국의 공동체법상의 의무를 국제법상의 의무에 우선시키고 있다. 이는 첫째, 공동체법이 법적 지위·효력에 있어서 국제법과 동등하거나 또는 이에 우선하며, 보다 상위규범이라는 그릇된 전제하에서만 가능한 판결이며, 국제법의 일반원칙 상 이러한 전제의 타당성은 의심스럽다. 국제법은 조약 당사국이 국내법 규정을 원용하여 조약상의 의무 불이행의 근거로 정당화할 수 없다는 원칙을 확립하고 있다.⁴⁸⁾ 또 공동체법은 국제법상 주권국은 타국의 동의없이 타국 영역에서 자국법을 역외적으로 확대·적용하는 행위를 자제하여야 한다는 원칙에도 위배된다.⁴⁹⁾ 같은 맥락에서 지역

48) 조약법에 관한 비엔나 협약(1969), 제27조.

49) I. Brownlie, *Principles of public International Law* (4th ed. Oxford: Clarendon Press, 1990), p.307; 朴玄鎭, "美「연방불법행위청구권법」상 항공섭외사건-연방항소/대법원의 남극사과 관련 "Beattie v. US"(1984) 및 "Smith v. US"(1993) 판결을 중심으로", 「國際判例

경제통합조직 내지 지역국제조직인 유럽공동체가 확립하는 조약이 국제사회에 일반적으로 적용가능한 국제법 원칙에 우선하는 '특별조약'으로서의 지위를 인정하기는 어렵다.⁵⁰⁾

마찬가지로 공동체법 규정을 이유로 합법적인 조약 규정을 무효로 한 유럽재판소 판결은 정당화될 수 없다. 공동체의 집행위와 이사회가 공동체법(예컨대 위임된 권능 규정 등)을 위반하여 조약을 체결된 경우, 그러한 조약의 유효성 여부와 효력은 공동체법이 아니라 국제법에 의하여 평가되어야 한다.⁵¹⁾ 아울러 회원국이 공동체법을 위반하여 조약을 체결한 경우 그 효과성과 효력은 국제법에 의하여 평가되어야 한다. 또 비록 국내법상 조약체결권을 가지지 않은 기관이 그 권능을 남용하여 조약에 대한 기술적 동의를 표시한 경우에도 그 국가는 이를 이유로 조약상의 의무 불이행의 근거로 이용할 수 없다.⁵²⁾

둘째, 국제법은 조약이 비당사국에게 아무런 권리나 의무를 창설하지 않는다는 일반원칙을 확립하고 있으며,⁵³⁾ 국내법의 일반원칙 역시 계약은 제3자에게 권리나 의무를 창설하지 않는다. 또 일반 국제법상 '內國民 待遇'(national treatment) 原則은 相互主義 및 互惠平等의 입장에서 조약 체결당사국 國民과 法人에게 부여되는 권리 또는 이익으로서 운수협정의 계약당사국이 아닌 비당사국 국민에게 부여되어야 하는 일반적 법적 권리 또는 이익은 아니다.⁵⁴⁾ 또 국내법상의 외국인에 대한 지위의 보장⁵⁵⁾은 國際法과 條約이 정하는 바에 따라 부여되는 것이며, 또한 내국인과 동일한 지위를 보장하는 것이 아님은 두말할 여지가 없다.

셋째, 공동체법상 '내국민대우' 원칙은 그 기본 성격 면에서 공동체 역내 국민 간 차별금지 내지 형평성을 확보하기 위한 규정으로서, 공동체 국민 모두에게 내국민대우를 인정하는 경우 공동체 시장은 법률상 '하나의 국가'를 형성하게 됨으로써, 한국 국적항공사가 프랑크푸르트 또는 파리를 경유하여 런던을 목적지로 하는 경우 이는 소위 cabotage에 해당하며, 이를 금지하는 시카고 협약(제7조) 상 협약 당사국의 의무와의 모순도 발생한다.

넷째, 내국민대우 원칙은 항공자유화 내지 항공시장개방과 경쟁촉진적 운수협정, 그리고 그에 따른 경제적 효율성 증진과도 직접적 관련성이 없다. 판결에 의하면 美-獨 운수협정 계약국이 아닌 공동체 회원국의 항공사가 동 협정상 지정 운항노선(routes)에 '無貨乘車'하는 문제(free-rider problem)가 발생한다. 이는 조약상 당사국들만이

동일한 권리와 의무를 교환·부담하는 상호주의의 원칙에 반하는 것임은 물론, 운수협정 계약당사국의 입장에서 보면, 협정의 구속력과 실효성을 훼손하고 양자 간 운수협정에 대한 제3자의 부당한 개입과 이익을 초래한다. 이는 결국 소위 外部效果(externalities)에 해당하는 비효율을 발생시킬 수 있다.⁵⁶⁾

V. 實質的 所有 · 實效的 支配 要件의 국내 · 국제법적 타당성

1. 지정항공사에 대한 실질적 소유 · 실효적 지배 요건: 의의 및 사례

實質的 所有 및 實效的 支配라 함은 문제의 지정항공사 발행주식의 과반수 이상을 협정 계약국 일방의 국민이 소유하는 것은 물론, 또한 그 계약국 국민이 실효적 경영권의 행사를 포함하는 개념이다.⁵⁷⁾ 운수협정 계약당사국 또는 그 국민

연구」 제2집(서울: 박영사, 2001), p.164, at 185.

50) 예컨대 1995년 유엔공해어업협정(UN Fish Stocks Agreement: UNFSA)은 1982년 유엔해양법협약(UNCLOS)에 대한 '특별' 조약으로서, 후자에서 채택·천명·확립된 국제해양·수산업의 원칙에 따라 이를 보다 구체화하는 조약으로 해석된다. 유엔공해어업협정, 제1(a) 및 4조 참조.

51) Macleod et al, *supra* note 33, p.130.

52) 조약법에 관한 비엔나 협약, 제46조 제1항.

53) 조약법에 관한 비엔나 협약, 제34조.

54) 예컨대 1982년 유엔해양법협약 역시 심해저 광물자원 탐사·개발을 담당할 수 있는 사업자를 협약당사국, 또는 그 당사국이나 그 국민이 실효적으로 지배·통제하는 국영기업·자연인·법인 등에 한정하고 있다. 제153(2)(b)조.

55) 예컨대 대한민국 헌법 제6조 제2항: "외국인은 국제법과 조약이 정하는 바에 의하여 그 지위가 보장된다".

56) 대한항공, "항공자유화에 대한 입장", 보도자료, 2006. 9. 무임승차와 외부효과에 대해서는 R. Cooter & T. Ulen, *Law and Economics* (N.Y.: HarperCollins, 1988), pp.109, 113 & 117; 박세일, 「법경제학」(서울: 박영사, 1997), pp.127, 197 & 630; 박현진, "국제항공 여객운송인의 민사책임: 법경제학적 접근", 「국제법학회논총」 제44권 제1호(통권 제85호, 1999), p.141, at 144, 각주 23 & p.152, 각주 69; A.C. Pigou, *The Economics of Welfare*(4th ed., London: Macmillan, 1932), p.183 참조.

57) P.P.C. Haanappel, "Changes in Bilateral Air Transport Agreements Between EEC Member States and Countries Outside Europe", in P.P.C. Haanappel

의 지정항공사에 대한 실질적 소유·실효적 지배 요건은 전술한 國際航空業務 通過協定(제1조 제5절)과 '國際航空運送協定(제1조 제6절)에도 규정되고 있다. 또 1946년 및 1977년 영·미 간 舊·新 버뮤다 협정은 實質的 所有(substantial ownership)와 實效的 支配(effective control) 요건을 명문화하여 규정하고 있다.⁵⁸⁾ 또 한국이 체결한 대부분의 운수협정, 예컨대 1991. 5. 29 서명된 韓·蘇 항공운수협정, 1994. 10. 31 서명된 韓·중 항공운수협정,⁶⁰⁾ 1998. 6. 9 서명된 韓·미 항공운수협정,⁶¹⁾ 2003. 3. 13 서명된 韓·러 항공운수에 관한 협정⁶²⁾ 역시 이러한 요건을 명문화하고 있다.

2. 실질적 소유·실효적 지배 요건의 근거

운수협정 체결국 또는 동 국민의 지정항공사에 대한 실질적 소유와 실효적 지배를 요구하는 근거는 무엇보다도 소위 便宜置籍(flag of convenience)을 통하여 여러 가지 항공안전·보안 관련 규제를 회피하는 것을 방지하는 데 있다.⁶³⁾ 보다 구체적으로 1) 동 지정항공사들이 국제항공운송의 운항에 적용되는 법령에 규정된 제조건을 충족할 능력을 갖추고 있는지의 여부를 협정 당사국(항공당국)이 감독할 수 있도록 하고, 또한 2) 지정 항공사들이 항공안전 및 항공보안 유지와 관련된 규정된 규칙·기준들을 유지·적용하는지의 여부를 협정 당사국이 감독할 수 있도록 하기 위한 것이다.⁶⁴⁾

航空安全(aviation safety)과 관련된 국제 및 국내 규칙·기준에는 무엇보다도 항공관제, 항공기 등록,⁶⁵⁾ 항공기 감항증명(certification of airworthiness), 항공기·발동기 또는 프로펠러 형식증명(type certificate)의 발급·정지취소,⁶⁶⁾ 정기항공운송사업면허·운항증명의 발급·정지 또는 취소,⁶⁷⁾ 그리고 조종사 및 승무원 자격증명·신체검사증명·계기비행증명 또는 조종교육증명의 발급·갱신·정지 또는 취소⁶⁸⁾ 등이 포함되며, 이러한 항공협정 당사국의 권한은 항공기 운항 안전을 담보하는 최소한의 법적 안전장치(safeguards)이다.⁶⁹⁾ 또 航空保安(aviation security)이라 함은 항공테러리즘의 방지 내지 억지를 목적으로 실시되는 공항시설 보안, 항공기 보안, 승객 및 휴대물품 검색, 보안검색 실패관련 대책, 그리고 검색업무 담당자에 대한 교육훈련과 함께, 항공기 損壞罪 및 不法拉致等 犯罪에 대한 규제·제재조치(벌칙 부과 포함)의 수립·시행을 포함한다.⁷⁰⁾

3. 한국 국내법

만일 이러한 공동체의 입장을 수용할 경우, 우선 한국이 다른 나라와 체결한 항공운수협정과

et al (eds.), *EEC Air Transport Policy and Regulation, and Their Implications for North America*, supra note 36, p.135, at 141. 후술 미국 국내법상의 요건 참조.

58) 신버뮤다협정(1977), Art.3(6). P. Martin et al, *Shawcross and Beaumont Air Law* (London: Butterworths, 1991), vol.1, 제11장, IV(40) 이하 참조.

59) 조약 1053호, 1991. 5. 29 발효, 제3(4)조.

60) 조약 1252호, 1994. 10. 31 발효, 제3(2)조.

61) 조약 1454호, 1998. 6. 9 발효, 제3(2)(가)조.

62) 조약 1635호, 2003. 5. 21 발효, 제3(4)조.

63) Cheng, supra note 9, p.375. 현재 국제민항기구에 서 검토·시행 중인 각종 항공안전·보안 관련 프로그램에 대해서는 <http://www.icao.int>에서 검색가능하다.

64) 1998년 한·미 항공운수협정, 제3(2)(나)-(다)조 및 제 6-7조 참조. 즉 이러한 요건은 계약당사국 항공당국 또는 그 국민이 소유 또는 지배하는 기업에 대해서 자국 법령을 적용하여 그 준수를 강제할 수 있는 것이 일반적이다.

65) 시카고 협약, 제17-19조 및 한국 항공법(이하 '항공법') 제3-14조. B. Cheng, "Nationality and Registration of Aircraft--Article 77 of the Chicago Convention", 32 *Journal of Air Law and Commerce* (1966), p.551 참조.

66) 항공법, 제15, 17조.

67) 항공법, 제113, 115조의 2, 122, 129조.

68) 항공법, 제25-26, 31-34조.

69) 박현진, 전제각주 8, at 129-136.

70) 항공기의 불법납치억제를 위한 (헤이그) 협약(1970), 민간항공의 안전을 위협하는 불법적 행위의 억제를 위한 (몬트리올) 協約(1971)과 그 의정서(공항의정서, 1988), 가소성폭약의 탐지를 위한 식별조치에 관한 협약(1991), 그리고 국내법인 항공안전및보안에 관한 법률, 제10, 11, 12, 15, 19, 21, 28, 39-40조 및 항공법 제 61조(폭발물등의 운송 또는 휴대의 금지), 122조, 156-184조(벌칙) 등 참조. 朴玄鎭, "세계무역센터 및 국방성청사 '자살충돌' 테러사건과 변화하는 항공테러리즘", 「항공우주법학회지」 제14호(2001. 12), pp.9-85 및 朴玄鎭, 전제각주 8, at 136-142; R.H. Mankiewicz, "The 1970 Convention", 37 *Journal of Air Law & Commerce*(JALC) (1971), p.195; S.P. Halbrook, "Firearms, The Fourth Amendment, and Air Carrier Security", 52 *JALC* (1987), p.585; S. Manning, "The United States' Response to International Air Safety", 61 *JALC* (1995-1996), p.505; R.I.R. Abeyratne, "Attempts at Ensuring Peace and Security in International Aviation", 24 *Transportation Law Journal* (1996), p.27 & "Some Recommendations for a New Legal and Regulatory Structure for the Management of the Offense of Unlawful Interference with Civil Aviation", 25 *Transportation Law Journal* (1998), p.115.

모순이 발생하며, 특히 국내법인 航空法の 위반 문제가 발생한다. 항공법 第150條(許可의 取消등) 제1항에 에 의하면:

“①建設交通部長官은 外國人國際航空運送事業者가 다음各號의 1에 해당하는 때에는 그 許可를 取消하거나 6月이내의 기간을 정하여 그 사업의 정지를 명할 수 있다. 다만, 第1號에 해당하는 때에는 그 許可를 取消하여야 한다.<개정 1997.12.13>

...

2. 이 법 또는 이 법에 의한 命令·處分에 위반하거나 許可 또는 認可에 붙인 條件에 위반한 때

....

4. 株式이나 持分の 過半數에 대한 所有權 또는 實質的인 支配權이 당해 外國人國際航空運送事業者가 國籍을 가지는 國家 또는 國民에 속하지 아니하게 된 때

5. 大韓民國과 外國人國際航空運送事業者가 國籍을 가지는 國家와 航空에 관한 協定이 있는 경우 당해 協定이 효력을 잃거나 당해 國家 또는 外國人國際航空運送事業者가 그 協定에 위반한 때”

라고 규정함으로써 외국 지정항공사가 항공법 규정을 위반하거나 실질적 소유 또는 실효적 지배 요건을 충족하지 못하는 경우, 허가를 취소 또는 정지시킬 수 있다고 규정하고 있다.

4. 미국 국내법

미국 국내법의 경우에도 미국 항공사에 대한 외국인의 실효적 지배를 허용하지 않는다.⁷¹⁾ 동 규정에 의하면 투표권을 가진 주식(voting stock)의 적어도 75%를 미국 시민인 자가 소유 또는 지배하지 않고, 그리고 문제의 항공사의 社長은 勿論, 理事陣과 經營陣(the board of directors and managing officers)의 2/3 이상이 미국 시민이 아닐 경우, 그러한 항공사는 미국 항공사의 자격을 가지지 않는다. 따라서 이러한 항공사는 미국이 체결하는 운수협정의 지정항공사로 선정될 자격을 상실하게 된다.

이와 관련, 1989년 네덜란드 KLM 항공사는 당시 경영상의 어려움을 겪고 있던 미국 노스웨스트 항공사(NW)의 투표권이 없는 지분(nonvoting share)의 56.74%, 그리고 투표권을 가진 주식 5%를 취득하면서, NW의 12명의 이사 가운데 1명을 지명할 권리를 보유하게 되었다.⁷²⁾ 따라서 형식적으로는 NW 항공사는 미국 항공사로서의 법적 요건을 충족하여 KLM의 NW 주식 매입행위

는 미국 국내법상 문제를 야기한 것은 아니었다. 네덜란드는 1992년 시장개방적 운수협정을 체결할 당시 미국측에 국적 요건 조항을 완화, 1946년 버뮤다 I 협정의 예에 따라 “일방 체약국 또는 체약국 쌍방의 국민에게 체약국 지정항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 귀속되는” 경우 국적요건을 충족하는 것으로 개정할 것을 요청한 바 있다. 그러나 설령 미국 측이 그러한 요청을 수락하여 항공운수협정을 체결한다고 해도, 위에서 언급한 미국 국내법 조항을 위배할 수는 없었다.⁷³⁾

5. 평가

유럽공동체(집행위원회) 및 유럽사법재판소가 양자간 항공운수협정 체약국의 국민에 의하여 실질적으로 소유·실효적으로 지배되지 않는 공동체 제3국 항공사의 취항을 요구하는 것은 양자운수협정의 공동체 역외 당사국의 입장에서 볼 때, 협정 비당사국(및 그 국민)에게 무임승차를 허용하라는 것과 마찬가지로 불합리한 것이다. 또 이를 허용할 경우 기존 항공시장 질서를 파괴하는 것임은 물론, 협정 당사국은 역내 제3국 항공사의 안전·보안 관련 당사국 국내법령 준수 여부에 대한 감시·감독 등 실효적 법적 통제를 집행할 수 없게 된다. 따라서 소위 부실·불량 저가

71) 49 U.S.C. 40102(a)(15)(c), formerly sec. 101(13)/(16) of the Federal Aviation Act 1958 as amended. See P.M. de Leon, *supra* note 15, at 291 & 299 fn. 63.

72) Leon, *ibid.*, at 285.

73) Leon, *ibid.*, at 291. 1992. 11. 20 네덜란드 KLM 항공사와 미국 NW 항공사는 상호 ‘협력 및 통합 협정’(Cooperation and Integration agreement)을 체결하면서 양사의 항공업무를 완전히 통합하여 경제적으로는 마치 하나의 항공사인 것처럼 운영하게 된 데 대하여 미국 운수성에 반트러스트 면제(antitrust immunity)를 신청하였다. 실제로 2개 항공사는 계속 2개의 별개의 독립 법인으로 가능할 예정이었으나, 양 항공사의 협력과 제휴(alliance)가 가져올 수 있는 반경쟁적 경제효과와 그에 따른 법적 제재를 우려하여 면제를 신청한 것이었다. 이러한 신청에 대하여 運輸省은 미국 국적의 다른 항공사들의 강한 반대에도 불구하고 1993. 1 동 신청에 대하여 5년 기간 동안 그리고 갱신 가능한 면제를 허용하는 결정을 내렸다. 즉 미국 국내법 역시 미국 항공사와 외국 항공사가 경제적 단일 단체(an economic entity)를 형성·운영하는 것은 허용하지만, 법적 단일 단체(a legal entity)는 이를 허용하지 않고 있다. 즉 운수성이 반트러스트 면제를 허용한 것은 항공사의 國籍 要件의 現狀을 유지하는 하나의 정책적 수단이 되고 있다. Leon, *ibid.*, at 298-299.

항공사(airline)가 시장에 진입하는 것을 방지할 수 없으며, 그 결과 승객의 인명·재산상의 안전을 보장할 수 없게 된다. 항공운송업무는 승객의 안전·생명과 직결된, 따라서 단순히 시장기능이나 형평의 원칙에만 맡겨둘 수 없는 위험이 내재된 업무이며, 일정한 법적·제도적 통제가 불가피한 사업이다.⁷⁴⁾ 이러한 맥락에서,

첫째, 국제항공법의 관점에서 양자간 항공운수협정 상 지정항공사에 대한 계약국 또는 그 국민의 실질적 소유와 실효적 지배 원칙은 조약 및 계약 당사국 국내법이 부과하는 항공안전·보안 관련 규칙의 집행에 필요한 최소한의 법적 조치로서, 그러한 요건을 충족하지 못한 계약국 이외 국민(법인)에게 당연히 부여되어야 하는 권리 또는 이익이 아니다. 이러한 요건은 고도의 안전·보안이 요구되는 항공운송업무의 성격상, 지정항공사의 안전·보안 관련 법령의 준수 여부에 대한 계약국 정부(항공당국)에 의한 최소한의 감독과 통제 장치로 보아야 한다.

둘째, 유럽사법재판소가 美獨 간 항공운수협정상 계약국 지정항공사에 대한 계약국 국민의 실질적 소유와 실효적 지배 규정이 회원국 국민간 차별금지를 규정한 공동체법 위반을 이유로 내린 동 규정 무효 판결은 공동체법이 국제(항공)법에 우선한다는 그릇된 전제하에서 출발한 그릇된 결론이 아닐 수 없다. 유럽사법재판소의 판결은 또 단순히 공동체 규칙에만 의존, 조약의 취지와 목적, 그 경제적 의의 등 보다 넓은 함축적 의미(wider implications)에 대한 고려 없이 공동체의 입장을 역외 제3국에 강요하는 것으로서, 사실상 '國內法の 域外的 適用'(extraterritorial application of domestic law)에 해당하며,⁷⁵⁾ 그러한 국내법의 역외적 적용이 국제법상 확립된 타국의 권리·이익을 침해하는 경우 이는 국제법의 확립된 일반원칙(주권평등의 원칙 등: 국제연합헌장 제2조 제1항)에 반한다.

또 이러한 공동체의 요구는 시카고 협약과 그에 기초한 항공운수협정의 기본 성격이 국가간 安保主權(領空主權)과 通商利益 간의 조화와 균형(전술 II.1)이라는 취지에 비추어서도 불합리한 것이라 아니할 수 없다. 즉 운수협정은 지역경제 통합 조직 또는 지역 국제조직의 영공주권 또는 통상이익을 보호하기 위한 조약은 아니다. 왜냐하면 유럽공동체는 국가와는 달리 그 자체의 영역과 영공을 가지지 않는 '제한적' 국제법주체이다. 즉 회원국의 국민·화물과는 독립된 그 자체의 고유한 여객·화물 창출능력을 가지지 않는다. 따라서 집행위의 요구는 공동체 역내에서 관

련 규정의 조화로운 해석을 통하여 역내에서 해결하여야 할 문제이지 이를 역외 제3국에게 강요할 사안은 아니다.

셋째, 국제법의 관점에서 볼 때 공동체가 미·독 운수협정에 입각하여 역외 제3국인 미국에 공동체 국민(법인) 전체에게 內國民 待遇를 要求하는 것은 국제법적·사실적 근거가 박약하다. 이는 우선 조약은 제3국에 아무런 권리도 의무도 창설하지 않는다는 현행 국제법 원칙에 반한다(IV.3). 또 유럽공동체는 법적·사실적으로 연방 국가가 아니다. 오직 회원국 하나하나가 주권국가로서 國際法의 主體로서의 法人格을 인정받고 있다. 따라서 공동체와 역내 회원국과의 법률관계가 어떠하든, 이를 공동체의 대외적 관계에 있어서 역외 제3국에게 회원국 국민 모두를 하나의 국민처럼 내국민으로 대우하라는 요구는 국가주권에 기초를 둔 현행 실정 국제법의 근간을 뒤흔드는 부당한 요구로 볼 수밖에 없다. 물론 공동체 내부관계에 있어서 회원국 국민간 차별금지를 시행·집행하는 것은 얼마든지 가능하다.

VI. 결어

미국이 1970년대 후반 이후 주도해 온 항공시장 개방과 자유화는 시대적 요구이며 시장의 效率性(자원의 최적 배분)과 역동성이라는 시장경제 원리와 논리에 따른 요구로서, 그 기본적 취지의 정당성과 타당성은 인정되어야 한다. 시장접근을 봉쇄 또는 저지하는 각종 규제는 시장경제 원리에 반하는 자원의 낭비를 초래한다. 항공시장이 개방된 미국 내 운임은 상대적으로 규제가 많은 유럽 공동체 내 유사한 거리에 부과되는 운임에 비해 훨씬 저렴한 편이다. 즉 항공시장 자유화는 일반적으로 항공사의 자원배분의 효율성 제고와 경영 합리화를 위한 강력한 인센티브를 제공하며 또한 소비자인 여행객의 복지를 증대시킨다.

문제는 항공자유화는 계약당사국들이 자유의사에 따라 그리고 상대적 여객수요 창출력을 고려하여 체결하는 국제(항공)법상 구속력있는 법규범인 운수협정에 따라야 한다는 점이다. 市場失敗(market failure)에 따른 정부개입(규제)의 필요

74) 朴玄鎭, "국제항공여객운송인의 민사책임: 법적경제학적 접근", 전계각주 56, at 141-142 & 148-149 참조; 김두환, 「국제항공법학론」(경기도 파주: 한국학술정보, 2005), p.101.

75) 최승환, 「국제경제법」(서울:법영사, 1998), pp.93-95 & 516 참조.

성과 정당성, 시장질서의 유지와 공정한 경쟁규칙의 제정, 그리고 항공자유화의 구체적 시행방식은 국제항공법의 몫일 것이다. 항공운수협정에 포함되는 '국적' 요건 조항 역시 이러한 맥락에서 이해될 수 있다.

공동체법을 이유로 한 유럽사법재판소의 이번 판결은 지정항공사의 소유와 지배에 대한 '국적' 요건의 부재로 인하여 야기될 수 있는 항공안전과 승객·승무원 안전에 대한 잠재적·현실적 위협과 위협에 대하여 아무런 분석도 시도하지 않은 채 그 결론이 내려졌다는 데 우선 문제가 있다. 항공운수협정상 '국적요건' 조항은 운수협정 계약국 당국에 의한 최소한의 법적 규제, 즉 안전 감독·통제 장치일 뿐이다.

더욱이 전술한 바와 같이 미국의 경우 미국 항공사에 대한 외국 지분을 최대 24.9%로 제한하고 있으며(V.4), 유럽 공동체의 경우에도 공동체 역의 '외국' 국민(법인)에 의한 공동체 항공사 지분보유를 최대 49%까지만 허용하고 있는 사실⁷⁶⁾만 보더라도, 미·독 운수협정상 국적요건 조항이 공동체법상 내국민대우 조항을 위반한 것이라는 유럽사법재판소 판결이 명백히 합리성과 일관성을 결여한 판결이라는 점을 확인할 수 있다.

또 유럽공동체 집행위의 주장과 유럽사법재판소의 판결은 지역공동체법이 국제사회 전반에 일반적 효력을 가지는 국제법에 우선한다는 그릇된 전제하에서 출발한, 그리고 그러한 그릇된 전제하에서만 가능한 판결이다. 또 국제·국내법의 일반원칙은 전술한 바와 같이 조약·계약은 제3자(국)에게 아무런 권리도 이익도 발생시키지 않는다는 규칙을 확립하고 있다. 항공운수협정 계약당사국의 국민에 대한 내국민대우 요구 내지 공동체 국민 간 차별 금지 공동체법은 공동체 역 내에서 구속력을 가지는 규칙이며, 공동체 역의 국가에게 요구할 수 있는 성격의 법적 권리·이익은 아니다. 또 '같은 것은 같게, 다른 것은 다르게' 대우하는 것이라면, 합리적 차별을 배제하는 것은 아니다.

운수협정이 기본적으로 당사국간 상대적 여객창출능력에 기초한 거래에 입각한 것이라면, 공동체의 요구는 한국의 통상이익을 침해하는 결과를 초래하는 부당한 요구이며, 또 항공시장 경쟁 기회 균등이라는 측면에서도 일방적인 요구라고 하지 않을 수 없다. 예컨대 현행 韓·英 항공운수협정은 양국의 지정항공사에 의한 주 7회씩 운항을 허용하고 있는데, 만일 공동체의 요구를 수용하는 경우, 공동체의 다른 회원국이며 주로 타국의 여객수요에 의존하는 화란 항공사들도 암스테

르담을 선행지점으로 하여 런던-인천노선에 취항할 수 있는 무임승차가 발생한다.⁷⁷⁾

그럼에도 공동체가 이를 요구한다면 공동체는 相互主義, 互惠平等 및 항공자유화의 입장에서 회원국들이 역의 제3국과 체결한 항공운수협정에서 허용한 주요 유럽 도시를 포함하는 모든 지점들을 한국의 지정항공사에 개방하여야 할 것이다. 따라서 공동체는 한국의 지정항공사에 예컨대 서울-암스테르담-뉴욕 노선, 서울-런던-뉴욕 노선, 서울-파리-뉴욕, 서울-로마-뉴욕 노선 등 유럽 지점에서의 무제한 이원권과 함께, 유럽 지점 이전의 선행·중간 지점도 무제한 허용하여야 할 것이다.

후기

이 글을 준비·작성함에 있어서 관련 자료와 조언을 제공해 준 한국항공운항학회장 김철영 항공대 교수와 서울시립대 법학부 김대원 교수에게 감사를 표한다.

참고문헌

- [1] 한국항공진흥협회, 『항공연감 2006』 (2006. 9), p.309, 표 8.
- [2] 신동아, "중국 항공권 저가경쟁 박 터지네", 2007. 2, pp.82-92.
- [3] 김두환, 『국제항공법학론』 (경기도 파주: 한국학술정보, 2005).
- [4] 대한항공, "항공자유화에 대한 입장", 보도자료, 2006. 9.
- [5] 박세일, 『법경제학』 (서울: 박영사, 1997).
- [6] 朴玄鎭, "국제항공여객운송인의 민사책임: 법경제학적 접근", 『국제법학회논총』 제44권 제1호 (통권 제85호, 1999), pp.141-162.
- [7] 朴玄鎭, "국제민간항공에 관한 시카고 협약 55주년의 회고: 운항권 분쟁, 항공기 인증 및 안전/보안규제 관련 사례 및 판례를 중심으로", 『國際判例研究』 제1집(서울: 박영사, 1999), pp.95-145.
- [8] 朴玄鎭, "美 「연방방법행위청구권법」 상 항공섭외사건--연방항소/대법원의 남극사고 관련 "Beattie v. US"(1984) 및 "Smith v. US"(1993) 판

76) Economist Online, "Open skies and flights of fancy", *supra* note 15.

77) 대한항공, 전계각주 56.

- 결을 중심으로”, 『國際判例研究』 제2집(서울: 박영사, 2001), pp.164-218.
- [9] 朴玄鎭, “美 세계무역센터 및 국방성청사 ‘자살충돌’ 테러사건과 변화하는 항공테러리즘”, 『항공우주법학회지』 제14호(2001. 12), pp.9-85.
- [10] 朴玄鎭, “美 EP-3 정찰기와 中國 전투기간 南中國海上 공중충돌사건: 領空主權原則과 遭難軍用機의 法的地位를 중심으로”, 『서울국제법연구』 제9권1호(2003. 6), pp.75-120.
- [11] 최승환, 『국제경제법』 (서울: 법영사, 1998).
- [12] Abeyratne, R. I. R., "Attempts at Ensuring Peace and Security in International Aviation", 24 *Transportation Law Journal* (1996), p.27.
- [13] Abeyratne, R. I. R., "Some Recommendations for a New Legal and Regulatory Structure for the Management of the Offense of Unlawful Interference with Civil Aviation", 25 *Transportation Law Journal* (1998), p.115.
- [14] Balfour, J., "EC Aviation Scene", 28 *Air & Space Law* (2002), p.249.
- [15] Brownlie, I., *Principles of Public International Law* (4th ed. Oxford: Clarendon Press, 1990).
- [16] Cheng, B., *The Law of International Air Transport* (London: Stevens & Sons, 1962).
- [17] Cheng, B., "Nationality and Registration of Aircraft--Article 77 of the Chicago Convention", 32 *Journal of Air Law and Commerce* (1966), p.551.
- [18] Cooter, R. & Ulen, T., *Law and Economics* (N.Y.: HarperCollins, 1988).
- [19] De Leon, P. M., "Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands-US of 1992", 28 *Air & Space Law* (2002), p.280.
- [20] Dempsey, P. S., *Law and Foreign Policy in International Aviation* (N.Y.: Transnational Publishers, Dobbs Ferry, 1987).
- [21] Dempsey, P. S., "Airport Landing Slots: Barriers to Entry and Impediments to Competition", 26 *Air & Space Law* (2001), p.20.
- [22] Denaro, J. M., "States' Jurisdiction in Aerospace under International Law", 36 *Journal of Air Law and Commerce* (1970), p.688.
- [23] Haanappel, P. P. C., "Changes in Bilateral Air Transport Agreements Between EEC Member States and Countries Outside Europe", in Haanappel et al(eds.), *EEC Air Transport Policy and Regulation, and Their Implications for North America* (Deventer: Kluwer Law & Taxation Publishers, 1990), p.135.
- [24] Haanappel, P. P. C., *Pricing and Capacity Determination in International Air Transport* (Deventer: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1984).
- [25] Haanappel, P. P. C., et al (eds.), *EEC Air Transport Policy and Regulation, and Their Implications for North America* (Deventer: Kluwer Law & Taxation Publishers, 1990).
- [26] Halbrook, S. P., "Firearms, The Fourth Amendment, and Air Carrier Security", 52 *Journal of Air Law & Commerce* (1987), p.585.
- [27] Hughes, W. J., "Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force", 45 *Journal of Air Law and Commerce*(1980), p.595.
- [28] Kean, A., "Interchange of Aircraft", in A. Kean(ed.), *Essays in Air Law*, p.111.
- [29] Kean, A. (ed.), *Essays in Air Law* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1982).
- [30] Lenz, C. O., "The Decisions of the European Court of Justice on the Applicability of the Rules of the Treaty of Rome to Air Transport", in P.P.C. Haanappel et al (eds.), *EEC Air Transport Policy and Regulation, and Their Implications for North America*, p.33.
- [31] Lissitzyn, O. J., "The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law", 47 *American Journal of International Law* (1953), p.559.
- [32] Lissitzyn, O. J. "Some Legal Implications of the U-2 and RB-47 Incidents", 56 *American Journal of International Law* (1962), p.135.
- [33] Lowenfeld, A. F., "Deregulation of Aviation in the United States", in A. Kean(ed.), *Essays in Air Law* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1982), p.155.
- [34] Macleod, I., Hendry, I. D. & Hyett, S., *The External Relations of the European Communities* (Oxford: Clarendon Press, 1996).
- [35] Mankiewicz, R.H., "The 1970 Convention", 37 *Journal of Air Law & Commerce* (1971), p.195.
- [36] Manning, S., "The United States' Response to International Air Safety", 61 *Journal of Air Law & Commerce* (1995-1996), p.505.
- [37] Martin, P., et al, *Shawcross and Beaumont Air Law* (3 vols., London: Butterworths, 1991),

vol.1.

- [38] Matte, N. M., *Treatise on Air-Aeronautical Law* (Montreal: ICASL--McGill University, 1981).
- [39] Pigou, A. C., *The Economics of Welfare*(4th ed., London: Macmillan, 1932).
- [40] Rijdsdijk, O., "EC Aviation Scene", 26 *Air & Space Law* (2001), p.333.
- [41] Sundberg, J., "Legitimate Responses to Aerial Intruders: The View from a Neutral State", 10 *Annals of Air and Space Law* (1985), p.251.
- [42] Van Antwerpen, N.A., "The Single European Sky", 27 *Air & Space Law* (2002), p.3.
- [43] Wright, Q., "Legal Aspects of the U-2 Incident", 54 *American Journal of International Law* (1960), p.836.
- [44] Commission of the European Communities v. Federal Republic of Germany (Case C-476/98), European Court of Justice, Judgment (2002. 11. 5).
- [45] International Herald Tribune Online, "EU pushes for a unified voice in airline pacts", 2003. 2. 27.
- [46] Economist Online, "Open skies and flights of fancy", 2003. 10. 2.
- [47] Economist Online, "Open the skies", 2003. 10. 2.
- [48] Treaty establishing a Constitution for Europe, Summary of the Constitutional Treaty, Art I-13(1)(a)-(e), available at <http://www.europa.eu.int/constitution>.
- [49] Summary of the Constitutional Treaty, Art I-14(2)(g), available at <http://www.europa.eu.int/constitution>.
- [50] Draft South Pacific Ocean Regional Fisheries Management Agreement, at <http://www.southpacifcrfmo.org/event.second-meeting>, Art.1(h).
- [51] European Commission, Directorate General Energy and Transport, Directorate F--Air Transport, Annex 1--Community standard clauses for inclusion in bilateral air service agreements, available at http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html.
- [52] Agreement on Air Transport Services, U.S.-Korea, March 22, 1979, 30 *US Treaty Series* 3823 & *Treaties and Other International Agreements*(TIAS), No.9427.
- [53] Bermuda Agreement between the United Kingdom and the United States(Bermuda II), 1977.
- [54] 한-미 항공운수협정, 1998, 제3(2)(나)-(다)조 및 제6-7조.