

항공기 집행에 관한 법리

권창영*

목 차

- I. 서 론
- II. 항공기 집행의 대상과 종류
- III. 항공기 강제경매
- IV. 항공기 임의경매
- V. 유치권에 기한 항공기경매
- VI. 결 어

* 창원지방법원 부장판사, 법학박사.

I. 서론

1. 문제의 제기

우리나라는 3면이 해양으로 둘러싸여 있고 대륙과 연결되는 북으로는 정치적인 이유로 현재까지 자유로운 이동이 사실상 불가능하기 때문에 지정학적으로는 섬처럼 고립되어 있으므로, 교통로로서 하늘은 매우 중요하다. 운송수단별 국제수송 통계를 보면, 항공운송이 화물수송에서 차지하는 비중은 0.29%에 지나지 않지만 여객수송은 94.31%를 차지하고 있어,¹⁾ 우리나라의 존립과 번영은 항공운송에 상당부분 의존하고 있다. 우리나라에는 아래 표에서 보는 바와 같이 600여 대의 항공기가 등록되어 있다.

[표 1] 연도별 항공기 등록대수 통계표²⁾ (단위 : 대수)

구분 \ 연도	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13. 6
연 초	280	291	287	290	294	324	418	447	478	514	550	590
도 입	25	23	28	26	50	104	39	46	50	39	55	24
말 소	14	27	25	22	20	10	10	15	14	13	15	11
증 감	11	▽4	3	4	30	94	29	31	36	26	40	13
연말기준	291	287	290	294	324	418	447	478	514	550	590	603

[표 2] 사업구분별 항공기 등록대수 통계표³⁾ (단위 : 대수)

구분 \ 연도	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13. 6
국내·국제 항공운송사업	178	175	176	174	182	193	205	218	224	244	270	276
소형항공운송사업	3	5	7	8	8	11	12	14	18	20	19	20
항공기사용사업	65	63	68	70	83	92	103	111	123	133	143	145
자 가 용	45	44	39	42	51	50	55	61	73	78	84	87
국 가 기 관						72	72	74	76	75	74	75
합 계	291	287	290	294	324	418	447	478	514	550	590	603

1) 2012년도 국제여객운송은 50,583,316명이고, 그 중 해운운송 2,880,672명, 항공운송은 47,702,644명이다. 2013년도 국제화물운송은 1,126,451,308t이고, 그 중 해운운송은 1,123,205,055t, 항공운송은 3,246,253t이다. 국토교통통계누리(<http://stat.molit.go.kr/portal/cate/>), 교통부문수송실적보고 참조.

2) 「항공기등록현황보고」, 국토교통부, 2013. 6. 25., 국토교통통계누리.

3) 「항공기등록현황보고」, 국토교통부, 2013. 6. 25., 국토교통통계누리.

이와 같이 적지 않은 수의 항공기가 존재하고, 법원 실무에서 항공기에 대한 강제집행·가압류·가처분이 이루어지고 있음에도, 항공기 집행에 관한 학문적 성과는 전혀 없었다. 이는 항공기 집행사건 수가 많지 않는 것에 원인이 있겠지만, 항공기 집행에 관하여는 민사집행법 187조, 민사집행규칙 106조에서 선박 집행에 관한 규정을 원칙적으로 준용하도록 규정하고 있는 것도 독자적인 연구 성과의 부재에 영향을 준 것으로 보인다. 위와 같이 민사집행법령에서 항공기를 선박에 준하여 부동산처럼 취급하는 것은 (i) 항공기는 보통 동산에 비하여 재산가치가 크고, (ii) 등록제도를 전제로 하여 담보권 등 다수의 복잡한 권리관계가 부차되어 있을 가능성이 크며, (iii) 집행절차에서 관리·보존에 많은 비용과 노력이 필요하기 때문이다.⁴⁾

항공기는 성질상 고도의 이동성을 가지고 있고, 이동의 방법도 선박이 항구에서 항구로 이동하듯이 비행장에서 비행장까지로 제한되어 있는 점, 운반과 보관에 전문적 지식과 기능을 요하는 점 등 항공기가 선박과 공통점을 가지고 있는 것은 사실이다.⁵⁾ 그렇지만 후술하는 바와 같이 선박과 다른 성질도 가지고 있고, 항공기 집행절차는 선박 집행절차와 다른 규정이 다수 존재한다. 또한 점차 증가하는 항공기에 대한 집행사건 이외에도 무인비행장치⁶⁾ 등 새로운 유형의 항공기가 등장함으로써 항공기 집행에 관한 체계적인 연구의 필요성이 제기되고 있다.

4) 東孝行, “外國航空機に對する強制執行の諸問題”, 『判例タイムズ』 448号, 1981. 11. 1., 44면.

5) 『주석 민사집행법 V』, 제3판, 한국사법행정학회, 2012, 136면.

6) 일상에서는 Drone이라는 용어를 많이 사용하고 있으나, 항공법 2조 28호는 ‘무인비행장치’라는 용어를, 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization, ICAO)에서는 무인항공기시스템(unmanned aircraft systems, UAS)이라는 용어나[ICAO Cir 328, Unmanned Aircraft Systems(UAS), 2011, 1면], 원격조종항공기(remotely piloted aircraft, RPA)라는 용어를 사용하고 있다. 이외에도 무인비행장치(unmanned aerial vehicle, UAV), 무인항공기(unmanned aircraft, UA)라는 용어를 사용하기도 한다[안진영, “세계의 민간 무인항공기시스템(UAS) 관련 규제 현황”, 『항공우주산업기술동향』 제13권 제1호, 2015. 7., 53-54면]. 무인항공기에 관한 연구성과로는, 김신이, “무인항공기 결합에 대한 제조물책임의 적용 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제30권 제1호, 2015. 6.; 김신이, “무인항공기의 사생활 침해에 대한 법적 대응: 미국 정책, 입법안 분석을 중심으로”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제29권 제2호, 2014. 12.; 김종복, “국내 상업용 민간 무인항공기 운용을 위한 법제화 고찰”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제28권 제1호, 2013. 6.; 박지현, “무인항공기에 대한 법적 쟁점 연구”, 『홍익법학』 제16권 제2호, 2015.; 신홍균, “무인항공기의 무력공격을 둘러싼 국제법상 쟁점에 관한 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제28권 제2호, 2013. 12.; 이강석·박원태·인광현, “한국의 군용 무인항공기 비행규칙에 관한 법적, 제도적 운용 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제28권 제2호, 2013. 12.

2. 목적과 구성

이 글은 해석론적인 방법을 통하여 선박집행에 관한 기존의 연구성과와 판례를 기초로 항공기의 집행에 관한 법리를 제시함을 목적으로 한다. 이는 경량항공기에 대한 집행은 항공기에 대한 집행과 동일하고, 등록능력 없는 항공기에 대한 집행은 민사집행법에 특별한 규정이 존재하지 않으며, 동산집행은 법원실무제요 민사집행 III권7에 자세히 설명되어 있으므로, 독자적인 연구의 필요성은 상대적으로 부족하기 때문에, 이 글에서는 항공기의 집행에 한하여 논의를 진행한다. 논의는 항공기 집행의 대상과 종류를 먼저 검토하고(제2장), 항공기 강제경매(제3장), 항공기 임의경매에 특유한 사항(제4장), 유치권에 기한 항공기경매(제5장)의 순서로 진행한다.

II. 항공기 집행의 대상과 종류

1. 항공기 집행의 대상

(1) 항공기의 개념

(가) 미국 연방법률[49 U.S.C.A §40102(a)(6)]은, 항공기(aircraft)란 공중을 운항하거나 비행하도록 발명·사용·계획된 장치(any contrivance invented, used, or designed to navigate or fly in, the air)라고 규정하고 있고, 미연방항공청(FAA's regulations)의 규정(14 C.F.R. §1.1)도, 항공기(aircraft)란 공중에서 비행을 위하여 사용되도록 계획되거나 사용되는 장치(a device that is used or intended to be used for flight in the air)로 규정하고 있다.

(나) 독일 항공교통법(Luftverkehrsgesetz) 1조 2항은 ‘항공기의 개념’(Begriff des Luftfahrzeugs)이라는 표제 아래, 제1문에서 “항공기는 1. 비행기(Flugzeuge),

7) 법원행정처 2014년 발간.

2. 회전익항공기(Drehflügler), 3. 비행선(Luftschiffe), 4. 글라이더(Segelflugzeuge), 5. 동력글라이더(Motorsegler), 6. 자유이동이 가능하거나 묶여 있는 기구(Frei- und Fesselballone), [7. 삭제] 8. 비상용 낙하산(Rettungsfallschirme), 9. 모형비행기(Flugmodelle), 10. 항공운송장치(Luftsportgeräte), 11. 그 밖에 지면·수면으로부터 30m 이상 높이에서 작동될 수 있는 것으로 공중에서 사용할 수 있는 특정장치(sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können)를 말한다.”고 규정하고 있다.

제2문에서는 “우주선, 로켓, 이와 유사한 장치는 공중에 있는 동안 항공기로 본다.”고 규정하고 있고, 제3문에서는 “스포츠나 레저 이외의 목적으로 사용되는 무인비행장치(unbemannte Luftfahrtsysteme)는 조종장치를 포함하여 항공기로 본다.”고 규정하고 있다. 독일 주석서에서도 항공기의 개념을 항공교통법 1조 2항에 의하여 설명하는 것이 일반적이다.⁸⁾

(다) 프랑스 판례에 의하면, 행글라이더(parapente)는 항공기이다.⁹⁾ 영국 판례에 의하면, 국제운송에 사용될 수 있는 열기구(hot air balloon)는 항공기이지만,¹⁰⁾ 패러글라이더(paraglider)는 바르샤바 협약(Warsaw Convention 1929)상 항공기에 해당하지 아니한다.¹¹⁾

(라) 우리나라 항공법에는 넓은 의미의 항공기에 관한 개념규정은 존재하지 않지만, ICAO¹²⁾나 미국의 논의를 참조하면, 항공기·경량항공기·초경량비행장치를 포괄하는 상위개념으로서 ‘넓은 의미의 항공기’¹³⁾란 “공중을 운항하거나 비행하도록 발명·사용·계획된 장치”를 말한다.¹⁴⁾ 이와 달리, 표면효과 작용을

8) Stoll, Beck'scher Online-Kommentar StGB, Edition 28, 2015. 9. 10., § 316c Rn 5.

9) Cass Civ 19.10.1999, BTL 1999.827[Malcolm Clarke, Contracts of Carriage by Air, 2nd Edition, Lloyd's List, London, 2010, 38면에서 재인용].

10) Laroche v. Spirit of Adventure (UK) Ltd [2009] EWCA Civ 12.

11) Disley v. Levine, [2001] EWCA Civ 1087; [2002] 1 WLR 785. 원고는 피고로부터 패러글라이더 교육을 받는 도중 상해를 입었는데, 법원은 원고가 승객이 아니라 교육을 받고 있던 조종사라고 판시하였다.

12) 국제적으로 통용되는 국제민간항공기구(ICAO: International Civil Aviation Organization) Annex 7, Aircraft Nationality and Registration Marks(2003. 11. 27.)에서는 “Aircraft. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.”라고 정의하고 있다.

13) 법주론에서는 넓은 의미의 항공기와 좁은 의미의 항공기로 표시하는 것은 부적절하다. 넓은 의미의 항공기를 航空體로 부를 수도 있지만, 더 적합한 용어는 앞으로의 연구과제로 남긴다.

이용하여 수면 위를 수상에서 150m 높이 이하로 운항하는 수면비행선박 [ground effect vehicle, 또는 WIG船(wing-in-ground craft)]은 넓은 의미의 항공기가 아니라 선박에 해당한다(선박법 1조의2).¹⁵⁾

(2) 넓은 의미의 항공기의 종류

(가) 항공기¹⁶⁾

‘항공기’란 (i) 비행기,¹⁷⁾ (ii) 비행선, (iii) 활공기,¹⁸⁾ (iv) 회전익항공기, (v) 지구 대기권 내외를 비행할 수 있는 항공우주선, (vi) ㉠ 최대이륙중량이 600kg(수상비행에 사용하는 경우에는 650kg)을 초과하거나, ㉡ 최대 실속속도 또는 최소 정상비행속도가 45노트를 초과하거나, ㉢ 조종사 좌석을 포함한 탑승 좌석이 2개를 초과하는 동력비행장치, (vii) ㉠ 단발 왕복발동기를 장착할 것, ㉡ 조종석은 여압이 되지 않을 것, ㉢ 비행 중에 프로펠러의 각도를 조정할 수 없을 것, ㉣ 고정된 착륙장치가 있을 것(다만 수상비행에 사용하는 경우에는 고정된 착륙장치 외에 접을 수 있는 착륙장치를 장착할 수 있다) 중 어느 하나의 제한요건을 초과하는 동력비행장치, (viii) 연료의 중량을 제외한 자체 중량이 150kg을 초과하는 무인비행기¹⁹⁾ 또는 무인회전익비행장치, (ix) 연료의 중량을 제외한 자체 중량이 180kg을 초과하거나 길이가 20m를 초과하는 무인비행선 등 항공에 사용할 수 있는 기기를 말한다(항공법 2조 1호, 시행령 9조, 시행규칙 3조).

14) ICAO의 항공기 분류에 관한 논의는 김용이·신대원, “우리나라 항공기 및 경량항공기의 종류 및 범위에 대한 법적 고찰”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제28권 제1호, 2013. 6., 58-59면.

15) 수면비행선박(표면효과 작용을 이용하여 수면에 근접하여 비행하는 선박)은 선박법상 機船에 포함된다(선박법 1조의2 1항 1호). 국제해사기구(International Maritime Organization)도 WIG船을 선박으로 분류하였다(<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Regulations/Pages/WIG.aspx>). 150m는 ICAO에서 넓은 의미의 항공기의 최저 안전고도로 지정한 것이다.

16) 좁은 의미의 항공기를 말한다. 이하 같다.

17) 비행기(Aeroplane)라 함은 주어진 비행조건 하에서 고정된 표면에 대한 공기역학적인 반작용을 이용하여 비행을 위한 양력을 얻는 동력 중(重)항공기를 말한다[「고정익항공기를 위한 운항기술기준」 1.1.1.4 26].

18) 활공기(Glider)라 함은 주어진 비행조건에서 그 양력을 주로 고정된 면에 대한 공기역학적인 반작용으로부터 얻는 무동력 중(重)항공기(Heavier-than-air Aircraft)를 말한다[「고정익항공기를 위한 운항기술기준」 1.1.1.4 90].

19) 무인항공기(Remotely piloted aircraft)란 사람이 탑승하지 아니하고 원격·자동으로 비행할 수 있는 항공기를 말한다[「고정익항공기를 위한 운항기술기준」 1.1.1.4 111]. 무인항공기의 개념에 관하여는 이영진, “무인항공기의 발전과 국제법적 쟁점”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제26권 제2호(2011. 12.), 6-8면.

(나) 경량항공기

‘경량항공기’란 항공기 외에 비행할 수 있는 것 중 시행규칙 14조에 따른 초경량비행장치에 해당하지 아니하는 것으로서, (i) 최대이륙중량이 600kg(수상비행에 사용하는 경우에는 650kg) 이하일 것, (ii) 최대 실속속도 또는 최소 정상비행속도가 45노트 이하일 것, (iii) 조종사 좌석을 포함한 탑승 좌석이 2개 이하일 것, (iv) 단발 왕복발동기를 장착할 것, (v) 조종석은 여압이 되지 않을 것, (vi) 비행 중에 프로펠러의 각도를 조정할 수 없을 것, (vii) 고정된 착륙장치가 있을 것(다만, 수상비행에 사용하는 경우에는 고정된 착륙장치 외에 접을 수 있는 착륙장치를 장착할 수 있다) 등의 기준에 적합한, 타면조종형비행기, 체중이동형비행기, 경량헬리콥터, 자이로플레인 및 동력패러슈트를 말한다(항공법 2조 26호, 시행규칙 13조의2).

(다) 초경량비행장치

‘초경량비행장치’란 항공기와 경량항공기 외에 비행할 수 있는 장치로서, 국토교통부령으로 정하는 동력비행장치, 인력활공기, 기구류 및 무인비행장치 등을 말한다(항공법 2조 28호, 항공법 시행규칙 14조). 시행규칙에 규정된 초경량비행장치란 다음 각 호의 것을 말한다.

- (i) 동력비행장치: 동력을 이용하는 것으로서 다음 각 목의 요건에 적합한 비행장치
 - 가. 좌석이 1개인 비행장치로서 탑승자, 연료 및 비상용 장비의 중량을 제외한 해당 장치의 자체 중량이 115kg 이하일 것
 - 나. 프로펠러에서 추진력을 얻는 것일 것
 - 다. 차륜·스키드(Skid) 또는 후로트(Float) 등 착륙장치가 장착된 고정익비행장치일 것
- (ii) 인력활공기: 체중이동 등 인력을 이용하여 조종하는 행글라이더와 패러글라이더로서 탑승자 및 비상용 장비의 중량을 제외한 해당 장치의 자체 중량이 70kg 이하인 비행장치
- (iii) 기구류²⁰⁾: 기체의 성질·온도차 등을 이용하는 다음 각 목의 비행장치

20) 기구(Balloon)라 함은 무동력 경(輕)항공기(Lighter-than-air Aircraft)의 하나로서 가스를 이용해 부

- 가. 유인자유기구 또는 무인자유기구
- 나. 계류식기구
- (iv) 회전익비행장치: 1호 (가)목에 따른 동력비행장치의 요건을 갖춘 것으로서 1개 이상의 회전익에서 양력을 얻는 다음 각 목의 비행장치
 - 가. 초경량 자이로플레인
 - 나. 초경량 헬리콥터
- (v) 동력패러글라이더: 낙하산류에 추진력을 얻는 장치를 부착한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 비행장치
 - 가. 착륙장치가 없는 비행장치
 - 나. 착륙장치가 있는 것으로서 1호 (가)목의 요건을 충족하는 비행장치
- (vi) 무인비행장치: 사람이 탑승하지 아니하는 것으로서 다음 각 목의 비행장치가
 - 가. 무인동력비행장치: 연료의 중량을 제외한 자체 중량이 150kg 이하인 무인비행기 또는 무인회전익비행장치
 - 나. 무인비행선: 연료의 중량을 제외한 자체 중량이 180kg 이하이고 길이가 20m 이하인 무인비행선
- (vii) 낙하산류: 항력을 발생시켜 대기 중을 낙하하는 사람 또는 물체의 속도를 느리게 하는 비행장치
- (viii) 그 밖에 국토교통부장관이 크기, 중량, 용도 등을 고려하여 정하여 고시하는 비행장치

(3) 항공기의 등록

(가) 등록의무

항공기를 소유하거나 임차하여 항공기를 사용할 수 있는 권리가 있는 자(이하 '소유자등')는 항공기를 국토교통부장관에게 등록하여야 한다(항공법 3조 본문). 다만, (i) 군 또는 세관에서 사용하거나 경찰업무에 사용하는 항공기, (ii) 외국에 임대할 목적으로 도입한 항공기로서 외국 국적을 취득할 항공기, (iii) 국내에서 제작한 항공기로서 제작자 외의 소유자가 결정되지 아니한 항공기,

양하는 비행기기를 말한다[「고정익항공기를 위한 운항기술기준」 1.1.1.4 8)].

(iv) 외국에 등록된 항공기를 임차하여 법 2조의²¹⁾에 따라 운영하는 경우 그 항공기에 대하여는 등록을 필요로 하지 아니한다(항공법 3조 단서, 시행령 12조). 등록된 항공기는 대한민국의 국적을 취득하고 이에 따른 권리·의무를 갖는다(항공법 4조).

(나) 등록의 효력

항공기에 대한 소유권의 취득·상실·변경은 등록하여야 그 효력이 생긴다(항공법 5조 1항), 항공기에 대한 임차권은 등록하여야 제3자에 대하여 그 효력이 생긴다(항공법 5조 2항). 항공기에 대하여는 저당권의 설정이 인정되고[자동차 등 특정동산 저당법(이하 ‘동산저당법’) 5조, 3조 4호], 저당권에 관한 득실변경은 담보목적물별로 항공기 등록원부에 등록하여야 그 효력이 생긴다(동산저당법 5조 1항 6호). 그러나 항공기는 질권의 목적으로 하지 못한다(동산저당법 9조). 선박의 물권변동에 관한 등기가 대항요건인 것과는 달리, 항공기에 관한 소유권의 득실변경은 부동산에 관한 등기와 같이, 등록하여 효력이 생기므로 성립요건주의를 취하고 있다. 이와 달리 항공기에 대한 임차권의 등록은 대항요건이다.

(4) 경량항공기의 등록

(가) 항공기 등록의 준용

항공법은 경량항공기에 관한 규정을 신설하여, 2009. 9. 10.부터 경량항공기에 대하여도 항공기에 관한 등록, 국적취득, 성립요건으로서 등록의 효력 등에 관한 규정이 준용되도록 하였고(항공법 24조 9항), 경량항공기 대하여도 2015. 11. 19.부터 저당권의 설정이 인정된다(동산저당법 5조, 3조 4호). 그러나 경량항공기는 질권의 목적으로 하지 못한다(동산저당법 9조).

21) 항공법 2조의2(임대차 항공기에 대한 권한 및 의무이양) 외국에 등록된 항공기를 임차하여 운영하거나 대한민국에 등록된 항공기를 외국에 임대하여 운항하게 하는 경우 그 임대차 항공기의 감항증명, 항공종사자의 자격 관리, 항공기 운항 등에 관련된 권한 및 의무의 이양에 관한 사항은 「국제민간항공조약」에 따라 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

(나) 2009. 9. 10.부터 2015. 11. 18.까지 사이에 설정된 담보물권

구 항공법 시행령(2009. 3. 25. 대통령령 21372호 개정되어 2009. 4. 1. 시행된 것) 9조 1호는 자체중량·연료용량 등이 국토해양부령이 정하는 범위를 초과하는 동력비행장치²²⁾를 항공기로 규정하였다가, 2009. 9. 10.부터 경량항공기에 관한 규정을 신설하여 등록능력을 인정하였다. 그런데 2009. 9. 9. 이전에는 항공기로 분류되었다가, 2009. 9. 10. 이후부터 경량항공기로 분류된 넓은 의미의 항공기²³⁾에 관하여는 부칙에 별다른 경과규정을 두고 있지 아니하므로, 2009. 9. 10.부터 2015. 11. 18. 이전에 위 넓은 의미의 항공기에 대하여 설정된 양도담보 등의 효력이 문제된다.

이와 관련하여 대법원은, “선박법이 2009. 12. 29. 법률 9870호로 개정되면서 26조 4호의 단서가 신설되어 그동안 등기대상이 아니었던 ‘부유식 수상구조물형 부선’도 등기대상이 되었는데, 위 개정 선박법에서 이미 발생하여 존재하는 기존의 권리관계에 관한 효력규정이나 경과규정을 두지 않은 이상, 선박법 개정 전에 부유식 수상구조물형 부선에 관하여 설정된 양도담보권은 선박법 개정 후에도 등기와 상관없이 그대로 존속하고, 양도담보설정자가 선박법 개정 후 자기 앞으로 소유권보존등기를 마친 다음 제3자에게 소유권이전등기를 마쳐 주더라도 이는 대외적으로 무권리자의 처분행위로서 원인 무효의 등기이다.”²⁴⁾라고 판시하였다.

위와 같은 판례의 법리는 경량항공기에 대한 저당권, 양도담보 등의 효력의 해석에도 준용된다. 따라서 경량항공기에 대하여 2009. 9. 9. 이전이나 2015. 11. 19. 이후에 설정된 저당권은 그 효력이 있고, 2009. 9. 10.부터 2015. 11. 18. 사이에 설정된 양도담보도 등록과 상관없이 그 효력이 있다. 2009. 9. 9. 이전에 설정된 저당권은 2009. 9. 10.부터 2015. 11. 18. 사이에 설정된 양도담보에 우선한다. 2009. 9. 10.부터 2015. 11. 18. 사이에 설정된 양도담보는 2015. 11. 19. 이후에 설정된 저당권에 우선한다.

22) 시행규칙(2008. 5. 8. 국토해양부령 12호로 개정되어 같은 날 시행된 것) 3조에 의하면, (i) 탑승자·연료 및 비상용장비의 중량을 제외한 자체중량이 좌석이 1인 경우 150kg, 좌석이 2인 경우 225kg을 초과하는 비행장치(다만, 제작당시 장착되어 있던 발동기를 변경하는 경우에는 좌석이 1인 경우 175kg, 좌석이 2인 경우 250kg을 초과하는 비행장치), (ii) 연료용량이 좌석이 1인 경우 19 l, 좌석이 2인 경우 38 l 를 초과하는 비행장치.

23) 예를 들면, 좌석이 1개인 비행장치로서 탑승자, 연료 및 비상용 장비의 중량을 제외한 해당 장치의 자체 중량이 115kg를 초과하고 150kg 이하인 것.

24) 대법원 2015. 3. 12. 선고 2014다21410 판결(선박).

(5) 등록된 항공기·경량항공기

(가) 이처럼 넓은 의미의 항공기의 개념에는 해당하더라도 그것만으로 항공기 집행의 대상이 되는 것은 아니고, 항공법에 따라 등록되어 있는 항공기·경량항공기만이 항공기 집행의 대상이 된다(민사집행법 187조, 민사집행규칙 106조).²⁵⁾

(나) 현실적으로 항공기등록이 되어 있지 않더라도 등록할 수 있는 항공기에 대한 강제집행은 동산집행의 방법에 따라 실시한다.²⁶⁾ 등록능력은 있으나 아직 미등록인 대한민국 항공기에 대하여 항공기 집행을 할 때에는, 미등기부동산처럼 즉시 채무자 명의로 등록할 수 있음을 증명하는 서류(민사집행법 172조, 81조 1항 2호)를 붙여야 한다는 규정은 적용되지 아니한다(민사집행규칙 106조 1항 제1문 단서).

(다) 등록능력이 없는 초경량항공장치에 대하여는 동산집행의 방법에 의하여 집행한다.²⁷⁾ 등록항공기에 대하여 임의경매 진행 도중에 그 항공기에 관한 등록이 적법하게 말소되었다면 등록된 항공기로서의 경매절차를 속행할 수 없다.²⁸⁾

(6) 제조 중인 항공기

제조 중인 항공기는 항공기라고 할 수 없다. 건조 중인 선박이 선박저당권의 목적이 되고(상법 790조, 787조), 선박소유권의 등기를 하지 아니한 채 저당권의 등기를 할 수 있도록 되어 있는 것(선박등기규칙 23조)과는 달리, 제조 중인 항공기에 대하여 저당권을 설정할 수 있는 명문의 규정이 없으므로, 제조 중인 항공기는 저당권에 기한 임의경매의 대상이 될 수 없다.

그러나 제조 중인 항공기에 대하여는 동산집행이 가능하다. 이에 의하면, (i) 집행관이 채무자의 점유를 인도받게 되면 채무자는 그 항공기의 제조를 속행할 수 없으나, (ii) 채무자가 집행관으로부터 사용허가를 받은 경우에는 제조를 속행할 수 있고, 이 경우 제조가 완료되어 등록된 항공기가 되면 동산집행절차로 할 수 없어, 또다시 항공기 집행절차를 밟아야 하는 불편이 있다.

25) 민사집행법 187조 항공기(「자동차 등 특정동산 저당법」 3조 4호에 따른 항공기 및 경량항공기를 말한다)에 대한 강제집행절차는 제2편 제2장 제2절부터 제4절까지의 규정에 준하여 대법원규칙으로 정한다.

26) 「주식 민사집행법 V」, 제3판, 136-137면.

27) 법원실무제요 「민사집행 III」, 법원행정처, 2014, 80면.

28) 대법원 1978. 2. 1.자 77마378 결정(선박).

(7) 외국항공기

(가) 항공기 국적의 의의

항공기도 자연인과 마찬가지로 국적을 가진다. 항공기의 국적은 주권행사나 국제사법상 준거법 결정²⁹⁾ 등과 관련하여 중요한 의미를 가지며, 강제집행에서도 외국항공기는 다르게 취급된다.

(나) 외국항공기에 대한 강제집행

항공기의 국적에 관하여 우리나라는 소유자국적주의를 채택하고 있다(항공법 6조). 항공기에 관한 실체법상 권리의 내용·효력 등은 원칙적으로 그 등록국의 법령(실체법)에 의하여야 하나, 외국항공기라도 우리나라의 영공 내에 있거나 우리나라의 비행장·공항구역·이착륙장에 정류하고 있을 때에는 우리나라의 집행권이 미치고, 집행절차에 관하여는 法廷地法(*lex fori*)인 우리나라의 절차법이 적용된다. 따라서 외국항공기도 강제집행의 대상이 되고, 그 집행은 동산집행의 방법에 의한다.³⁰⁾ 여기서 외국항공기에는 외국 국적을 가진 항공기뿐 아니라 무국적기도 포함되고, 국적국에서의 등록 유무를 불문한다. 외국항공기는 등록할 수 없다(항공법 6조 2항).

(다) 경매절차의 특칙에서 적용되지 않는 규정

대한민국 항공기 외의 항공기에 대하여 강제경매신청을 하는 때에는 그 항공기가 채무자의 소유임을 증명하는 문서와 그 항공기가 항공법 3조 본문, 24조 9항에 규정된 항공기·경량항공기임을 증명하는 문서를 붙여야 한다는 규정은 적용되지 아니한다(민사집행규칙 106조, 95조 2항 2호). 외국항공기의 등록원부는 국내에 존재하지 아니하여 압류등기나 매각으로 인한 소유권이전등록 등의 촉탁이 현실적으로 불가능하므로, 외국항공기에 대한 강제집행에는 등록원부에 기입할 절차에 관한 규정을 적용하지 아니 한다(민사집행법 187조, 186조). 외국선박에 관한 판례³¹⁾의 입장을 유추적용하면, 위 규정은 국내에 외국항

29) 항공기에 관한 물권은 그 국적소속국법에 의한다(국제사법 20조 전단).

30) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 80면; 「주석 민사집행법 V」, 제3판, 136-137면.

31) 대법원 2004. 10. 28. 선고 2002다25693 판결(선박).

공기의 등록원부가 있을 수 없으므로 경매개시결정 등을 촉탁할 수 없다는 취지일 뿐이고, 외국항공기에 대한 집행절차에서 경매개시결정등기 전에 등록국의 법률에 따라 저당권을 설정하고 등록(공시절차)을 갖춘 저당권자가 배당표 확정 이전에 이러한 사실을 증명하였다면 이러한 외국항공기의 저당권자도 등록원부에 기입된 항공기 위의 권리자로서 민사집행법 88조의 배당요구를 하였는지 여부와 상관없이 배당을 받을 수 있다.

(라) 편의치적기

외국항공기의 범위와 관련하여 便宜治籍機(aviation flag of convenience)를 외국항공기로 보아야 하는지 여부가 문제된다. 편의치적이란 세무·노동·항공정책 등에 기한 국가의 각종 규제를 회피하려는 목적으로 규제가 느슨한 국가에 형식상 회사(paper company)를 설립한 뒤 그 회사 명의로 항공기의 소유권을 귀속시킨 다음 그 국가의 국적을 유지하는 것을 말한다. 민간항공기에 관한 해외 등록(Offshore registry)은 Aruba, Bermuda, Ireland, Malta, Georgia, Cayman Islands, the Isle of Man, San Marino 등에서 점차 증가하고 있다.³²⁾

우리나라 국민 또는 법인이 형식상 회사의 사실상 소유자인 경우 편의치적기는 경제적 기능 면에서는 사실상 대한민국 항공기로 볼 여지가 있으나, 집행절차의 안정성, 신속성이라는 이념에 비추어 볼 때 외국에 등록되어 있는 항공기를 대한민국 항공기로 보아 집행하기는 어렵다. 판례는 便宜治籍船에 대하여 별개의 법인격을 가지는 회사라는 주장을 내세우는 것은 편의치적이라는 편법행위가 용인되는 한계를 넘어서 채무를 면탈하려는 불법 목적을 달성하려고 함에 지나지 아니하여 신의성실의 원칙에 위반하거나 법인격을 남용하는 것으로서 허용되어서는 아니 된다고 한다.³³⁾

32) ICAO, "The Need for a Strategy to Address the Negative Consequences of Continued Liberalization: Would Maritime Style "Flags of Convenience" Contribute to Sustainable Aviation?", ATConf6/-WP99, 2013. 3. 6., 3면.

33) 대법원 1988. 11. 22. 선고 87다카1671 판결(선박); 대법원 1989. 9. 12. 선고 89다카678 판결(선박).

(8) 항공기 엔진과 스페어 엔진

항공기에 부착되어 있는 엔진은 항공기를 구성하는 부속물로서 합성물인 항공기의 일부이므로 독립한 물건이라고 볼 수 없다. 즉 물건은 특별한 규정이 없는 한 민법 98조, 99조에 의하여 결정되는 규범적 개념으로서, 엔진을 항공기 본체에서 분리할 경우 어느 것도 독립적인 기능을 할 수 없는 점에 비추어 보면, 항공기는 엔진을 포함하여 하나의 물건에 해당한다.³⁴⁾ 그러므로 항공기 엔진과 스페어 엔진을 독립한 물건으로 보고 독립한 물건설정이 가능하도록 규정하고 있는 ‘이동장비에 관한 국제적 권리에 관한 협약 및 의정서’(Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol on Matters specific to Aircraft Equipment)³⁵⁾를 비준하지 아니한 우리나라에서는 항공기 엔진에 대하여 독립한 물권을 설정할 수 없다.

이와 달리 스페어 엔진은 독립한 물건으로서 동산에 해당하므로, 동산집행의 방법에 의하여 집행한다.

(9) 관련 문제

(가) 등록된 항공기가 멸실되었거나 항공기를 해체(정비, 개조, 수송 또는 보관을 위하여 하는 해체는 제외한다)한 경우에는, 소유자등은 그 사유가 발생한 날부터 15일 이내에 국토교통부장관에게 말소등록을 신청하여야 한다(항공법 12조 1항 1호). 소유자등이 말소등록을 신청하지 아니하면 국토교통부장관은 7일 이상의 기간을 정하여 말소등록을 신청할 것을 최고하여야 하고(항공법 12조 2항), 2항에 따른 최고를 한 후에도 소유자등이 말소등록을 신청하지 아니하면 국토교통부장관은 직권으로 등록을 말소하고 그 사실을 소유자등, 그 밖의 이해관계인에게 알려야 한다(항공법 12조 3항).

34) 건설기계관리법 시행령 2조 [별표 1] 25호가 준설선을 선박 부분과 준설기계 부분을 포함한 하나의 물건으로 규정하고 있는 점, 이 사건 준설선의 선박 부분과 준설기계 부분이 일체로 제작되어 있어서 분리할 경우 어느 것도 독립적인 기능을 할 수 없는 점 등에 비추어 보면, 이 사건 준설선은 하나의 물건이다. 대법원 2015. 9. 15. 선고 2015다204878 판결(준설선).

35) 이강빈, “케이프타운 협약 및 의정서상 항공기 장비의 국제담보권에 관한 법적 제도”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제22권 제1호, 2007. 6., 129-130면. 케이프타운 협약 및 의정서에 관한 자세한 논의는 위 논문 이외에 석광현, “항공기에 대한 국제적 담보거래 - 케이프타운협약과 항공기 의정서를 중심으로-”, 『국제거래법연구』 제12집, 2004; 석광현·조영균, “국제 항공기금융에 관한 법적 문제점”, 『Business, Finance & Law』 제18호, 2006. 7.

(나) 항공기 집행에는 뒤에서 보는 바와 같이 억류조치(정류·정박 또는 감수·보존처분)가 불가결의 요소로 되어 있는 점에 비추어, 채무자 이외의 제3자가 점유 중인 항공기는 그 제3자의 점유권원의 여하에 불구하고 항공기강제경매의 대상이 될 수 없다. 이 경우에는 민사집행법 244조의 규정에 의하여 먼저 항공기의 인도청구권을 압류하여 보관인에게 인도하게 한 후에 항공기강제경매로 이행하여야 한다(민사집행규칙 106조, 171조).

2. 넓은 의미의 항공기 집행의 종류

(1) 등록 유무에 따른 분류

넓은 의미의 항공기에 대한 집행은 집행대상에 따라 항공기·경량항공기와 같이 등록능력 있는 항공기로서 등록되어 있는 항공기(이하 ‘등록항공기’)에 대한 집행과 초경량비행장치와 같이 등록능력 없는 항공기에 대한 집행으로 나눌 수 있다. 등록항공기에 대한 집행은 부동산·선박 집행을 준용하고, 미등록항공기와 등록능력 없는 항공기에 대한 집행은 동산집행방법에 의한다.

(2) 등록항공기의 본집행

등록항공기에 대한 본집행에는 (i) 채권자가 금전의 지급을 목적으로 하는 청구권의 만족을 얻기 위하여 채무자 소유의 등록항공기에 대하여 행하는 강제집행(강제경매), (ii) 등록항공기를 목적으로 하는 담보권 실행을 위한 경매(임의 경매), (iii) 등록항공기에 대한 유치권에 기한 경매(민사집행법 274조), (iv) 등록항공기의 인도청구권에 기초한 강제집행(민사집행법 258조),³⁶⁾ (v) 채무자가 가지는 등록항공기의 인도 또는 권리이전을 목적으로 하는 청구권에 대한 강제 집행(민사집행법 244조, 민사집행규칙 171조 1항)등이 있다.

36) 민사집행법에는 위 조항을 항공기에 적용·준용한다는 규정은 없으나, 이는 입법상 오류이고 해석에 의하여 항공기에도 준용된다고 보아야 한다. 일본 民事執行規則 142조는 항공기의 인도청구권에 대한 집행은 선박의 인도청구권의 압류명령의 집행과 같다고 규정하고 있다[飯沼總合法律事務所 編集, 「民事執行實務マニュアル」, 株式會社 ぎょうせ, 2008, 294면].

(3) 등록항공기에 대한 보전처분

보전처분에는 (i) 금전채권이나 금전으로 환산할 수 있는 채권에 관하여 동산 또는 부동산에 대한 강제집행을 보전하기 위하여 하는 ‘가압류’(민사집행법 276조 1항), (ii) 현상이 바뀌면 당사자가 권리를 실행하지 못하거나 이를 실행하는 것이 매우 곤란할 염려가 있을 경우에 특정 물건의 처분이나 점유이전 등을 금지하는 ‘다툼의 대상에 관한 가처분’(민사집행법 300조 1항), (iii) 다툼이 있는 권리관계에 관하여 현저한 손해를 피하거나 급박한 위험을 막기 위하여, 또는 그 밖의 필요한 이유가 있을 경우에 하는 ‘임시의 지위를 정하기 위한 가처분’(민사집행법 300조 2항)이 있다.³⁷⁾ 그러므로 등록항공기에 대한 보전처분에도 가압류, 다툼의 대상에 관한 가처분, 임시의 지위를 정하기 위한 가처분이 있다.

(4) 외국항공기에 대한 집행

독일 강제경매법(Zwangsvollstreckungsgesetz) 171조h³⁸⁾는, 외국항공기의 집행은 독일 국적 항공기에 대한 집행규정(171조a부터 171조g까지)을 준용하되, 등록원부에 등록함으로 인하여 생기는 규정(171조i부터 171조n까지)은 준용하지 않는다고 규정하여, 선박집행준용설의 입장을 취하고 있다.³⁹⁾ 이와 달리 일본에서는, 民事執行規則(2012. 7. 17. 최종 개정) 84조에서 항공법 5조의 규정에 따라 신규등록된 항공기·회전익항공기에 한하여 항공기 집행의 대상이 된다고 규정하고 있으므로,⁴⁰⁾ 그 밖의 비행선이나 외국항공기는 동산집행의 대상이 된

37) 자세한 논의는 권창영, 「민사보전법」, 제2판, 도서출판 유로, 2012.

38) ZVG § 171h [Sondervorschriften für ausländische Luftfahrzeuge]

Auf die Zwangsversteigerung eines ausländischen Luftfahrzeugs sind die Vorschriften in §§ 171a bis 171g entsprechend anzuwenden, soweit sich nicht aus den §§ 171i bis 171n anderes ergibt.

39) 외국항공기에 대한 반환·인도청구권의 집행은 독일 항공법(Luftfahrzeuge-Rechtegesetz) 99조 1항, 106조 1항에 따라 부동산이나 선박에 대한 집행방법과 동일하다[GVG § 125 Zwangsvollstreckung in Ansprüche auf Herausgabe oder Leistung von unbeweglichen Sachen und eingetragenen Schiffen, Schiffsbauwerken, Schwimmdocks, inländischen Luftfahrzeugen, die in der Luftfahrzeugrolle eingetragen sind, sowie ausländischen Luftfahrzeugen, Kindl/Meller-Hannich/Wolf, Gesamtes Recht der Zwangsvollstreckung, 3. Auflage 2015]. 또한 독일 연방조세기본법(Abgabenordnung) 306조 2항도 외국항공기에 대한 압류·체납질차를 독일 국적 항공기에 준하여 취급하도록 규정하고 있다 [Fritsch Koenig, Abgabenordnung(AO), Auflage 2014, § 306 Vollstreckung in Ersatzteile von Luftfahrzeugen, Rn. 3].

40) (航空機執行についての船舶執行の規定の準用)

第八十四條 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第五條に規定する新規登録がされた飛行機及び回転翼航空機(以下「航空機」という。)に對する強制執行については、法第二章第二節第二款(法第二百

다는 입장을 취하고 있다.⁴¹⁾ 우리나라에서는 외국항공기에 대한 강제집행의 방법에 관하여는, (i) 특별한 규정이 없는 이상 원칙으로 돌아가서 동산집행방법에 의하여야 한다는 견해,⁴²⁾ (ii) 민사집행법 186조가 준용되므로 선박집행에 준하여 집행할 수 있다는 견해⁴³⁾ 등이 제기되고 있으나, 법원 실무는 동산집행설의 입장을 취하고 있다.

(5) 요약

[표 3] 넓은 의미의 항공기의 종류에 따른 강제집행의 방법

민사집행의 종류		항공기, 경량항공기	초경량비행장치	외국항공기
본 집 행	강 제 경 매	선박집행 준용	동산집행	동산집행 [선박집행 준용설도 있음]
	임 의 경 매			
	유치권에 기한 경매			
	인도청구권에 기초한 강제집행			
	인도·권리이전을 목적으로 하는 청구권에 대한 강제집행			
보 전 처 분	가압류	선박가압류 준용	동산가압류	동산가압류
	다툼의 대상에 관한 가처분	선박가처분 준용	동산가처분	동산가처분
	임시의 지위를 정하기 위한 가처분			

十一條において準用する法第五十七條及び法第六十二條を除く。)及び前款(第七十七條,第七十九條並びに第八十三條において準用する第二十八條,第三十條の二,第三十條の四及び第三十一條を除く。)の規定を準用する。(第1文).

41) 飯沼總合法律事務所 編集, 「民事執行實務マニュアル」, 株式會社 ぎょうせ, 2008, 304면; 福永有利, 「民事執行法·民事保全法」, 제2판, 有斐閣, 2011, 168면; 松本博之, 「民事執行保全法」, 弘文堂, 2011, 231면; 阿部士郎·峰隆男, “船舶·航空機の強制執行と競賣關係”, 「判例タイムズ」 418号, 1980. 9. 10., 55면; 布施聰六, “執行官覺書 第6回 動産執行の對象”, 「金融法務事情」 1339号, 1992. 12. 5., 42면.
 42) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 80면; 「주식 민사집행법 V」, 제3판, 136-137면.
 43) 남기정, 「실무 강제집행법 7」, 육법사, 1989, 168면.

Ⅲ. 항공기 강제경매

1. 의의

항공기에 대한 강제경매는 채권자가 금전의 지급을 목적으로 하는 청구권의 만족을 얻기 위하여 채무자 소유의 항공기에 대하여 행하는 강제집행을 말한다. 항공기는 민법상으로는 동산이지만, 일반 유체동산에 비하여 비교적 고가이고, 항공기·정량항공기는 부동산과 마찬가지로 등록의 대상이 되며(항공법 3조, 24조 9항), 권리변동에 관하여 등록을 성립요건으로 하고(항공법 5조), 항공기·정량항공기에 대하여는 저당권의 설정이 인정되는 등(동산지당법 5조, 3조 4호), 실체법적으로 부동산과 유사하게 취급하고 있으므로, 민사집행법은 등록항공기에 대한 강제경매에 관하여 기본적으로 부동산·선박의 강제경매에 관한 규정에 따르도록 하고 있다(민사집행법 187조, 172조). 항공기 집행의 절차도 부동산강제경매절차와 마찬가지로 목적물 압류, 현금화, 채권변제의 3단계절차로 진행된다.

2. 집행법원

(1) 항공기 집행사건의 관할

(가) 항공기에 대한 강제경매는 압류 당시에 그 항공기가 있는 곳을 관할하는 지방법원을 집행법원으로 하고(민사집행법 187조, 173조), 이는 전속관할이다(민사집행법 21조). 항공기는 고도의 이동성을 가지고 있어 이에 대한 집행은 목적물을 일정한 장소에 정류 또는 정박시켜 현금화할 필요가 있으므로, 부동산과는 달리 정치장(定置場) 이외의 소재지를 기준으로 한다(항공기소재지주의). 여기의 지방법원에는 지방법원 지원도 포함된다(민사집행규칙 98조 참조). ‘그 항공기가 있는 곳’이란 정류 또는 정박 비행장을 말하지만, 항공기가 비행장에 정류하고 있는 경우만을 말하는 것은 아니고 그 외에 항공기가 소재하고 있는 곳도 포함하는 것으로 넓게 해석하여야 한다. 따라서 항공기가 비행장 내

에 정류하고 있는 경우뿐만 아니라, 주기장(駐機場)에 계류 중인 경우 그 소재지도 포함한다. 또 수리·개조 등을 위하여 수리창·정비창에 들어가 있는 경우도 여기에 해당한다.

(나) 관할의 기준시가 되는 ‘압류 당시’의 의미에 관하여는 (i) 경매신청시설, (ii) 경매개시결정시설, (iii) 압류의 효력 발생시설이 주장되고 있다.⁴⁴⁾ 경매신청시설에 따르면 경매신청 당시에는 항공기가 관할 내에 있었으나 그 후 이륙·이동한 경우에도 관할권이 있는 것으로 되어 경매절차를 취소할 수 없다는 부당한 결과에 이르고, 압류의 효력 발생시설에 의하면 절차를 불안정하게 하여 불합리하므로, 경매개시결정시설이 통설이다.⁴⁵⁾ 경매개시결정시란 개시결정이 내부적으로 확정되어 발령된 때, 즉 결정서가 법원사무관등에게 교부된 때를 의미한다. 다만 경매개시결정 전에 압류의 효력이 발생하는 경우, 즉 경매개시결정 전에 감수·보존처분을 하여(민사집행법 187조, 178조 2항) 집행을 한 때에는 그 당시의 항공기소재지를 관할하는 지방법원이 관할권을 가진다.⁴⁶⁾

(다) 압류 당시 항공기가 그 법원의 관할 안에 없었음이 판명된 때에는 집행절차를 취소하여야 한다(민사집행법 187조, 180조). 또 일단 압류된 항공기가 관할구역 밖으로 떠난 때에는 아래에서 보는 바와 같이 사건을 이송할 수 있다(민사집행법 187조, 182조).

(2) 사건의 이송

압류된 항공기가 관할구역 밖으로 떠난 때에는 집행법원은 항공기가 있는 곳을 관할하는 법원으로 사건을 이송할 수 있다(민사집행법 187조, 182조 1항). 이송의 요건은 항공기의 압류가 있었을 것과 그 항공기가 국내의 다른 집행법원의 관할구역 안에 있을 것의 두 가지이다. 그러나 항공기가 압류 후 관할구역을 벗어난 때 뿐 아니라 개시결정 당시에 이미 항공기가 관할구역 안에 없었으나 나중에 있는 곳이 판명된 때에도 위 규정에 따른 이송이 가능하다. 또 경매개시결정이 있는 날부터 2월이 지나기까지 집행관이 항공기등록증서등을 넘겨

44) 「주식 민사집행법 V」, 제3판, 66면.

45) 「주식 민사집행법 V」, 제3판, 66면.

46) 대법원 1970. 10. 23.자 70마540 결정(선박).

받지 못하여 강제경매절차를 취소하여야 할 경우(민사집행법 187조, 183조)에도 그 취소결정이 있기 전에 항공기의 소재가 판명되면 그 소재지 관할법원으로의 이송이 가능하다. 항공기의 소재가 판명되더라도 국내가 아니고 우리나라의 집행권이 미치지 아니하는 공해상이나 외국에 있을 때에는 이송이 불가능하므로 경매절차를 취소하는 수밖에 없다. 위 규정에 따른 이송결정에 대하여는 불복할 수 없다(민사집행법 187조, 182조 2항).

3. 강제경매의 신청

(1) 항공기에 대한 강제집행의 방법

등록항공기에 대한 강제집행은 부동산의 강제경매에 관한 규정에 따르도록 하고 있으므로, 항공기에 대하여는 강제경매 외에 강제관리는 허용되지 않는다. 이는 항공기의 운항은 위험이 크고 많은 비용이 소요되는 반면, 항상 운항에 의한 이익이 확보되는 것은 아니라는 데 그 이유가 있다.

(2) 강제경매신청의 방식

항공기에 대한 강제경매의 신청은 서면으로 하여야 한다(민사집행법 4조). 신청서에는 소정의 사항을 적고(민사집행법 187조, 172조, 80조), 소정의 서류를 붙여야 하며(민사집행법 187조, 172조, 81조, 177조), 5,000원의 인지를 붙여야 한다[민사소송 등 인지법 9조 3항, 민사집수서류에 붙일 인지액 및 그 편철방법 등에 관한 예규(재민 91-1)].

(3) 신청서에 적어야 할 사항

(가) 항공기에 대한 강제경매신청서에는 채권자, 채무자의 표시와 법원의 표시, 항공기의 표시, 경매의 원인이 된 일정한 채권과 집행할 수 있는 일정한 집행권원을 기재하는 외에 항공기의 정류 또는 정박항을 적어야 한다(민사집행법 187조, 80조, 민사집행규칙 95조 1항). 대리인에 의하여 신청하는 경우에는 그 이름·주소도 적어야 한다.

(나) 정류 또는 정박항은 항공기 집행의 관할을 정하는 표준이 되는 장소이고(민사집행법 187조, 173조), 집행관이 항공기등록증명서등의 수취명령을 집행하기 위하여 필요하므로 신청서에 이를 적어야 한다.

(다) 선장은 선적항 외에서는 항해에 필요한 재판상 또는 재판 외의 모든 행위를 할 권한이 있지만(상법 749조 1항), 항공기 기장(항공법 50조)은 이와 같은 권한이 없으므로, 선장에 대한 집행권원으로써 항공기에 대하여 강제집행하는 것을 전제로 하는 민사집행법 177조 1항 1호 후단과 179조는 준용될 여지가 없다.⁴⁷⁾ 기장은 항공기회사의 근로자로서 항공기에 대한 점유보조자에 지나지 않기 때문이다.⁴⁸⁾ 다만 항공기 집행에 관하여 채무자로부터 기장에 대한 위임이 있는 때에는, 기장에게 경매개시결정을 송달하면 되므로 기장의 이름과 현재지도 적어야 한다.

(라) 경매신청의 대상인 항공기의 표시는 항공기를 특정할 수 있는 사항을 상세히 적어야 한다. 항공기의 형식, 항공기의 제작자, 항공기의 제작번호, 항공기의 정치장, 소유자 또는 임차인·임대인의 성명 또는 명칭과 주소 및 국적, 등록연월일, 등록기호(항공법 8조 1항) 등을 기재한다. 이미 등록된 항공기에 대하여는 항공기등록원부에 기재되어 있는 사항을 그대로 적으면 된다.

(4) 첨부서류

항공기 강제경매신청서에는 다음의 서류를 붙여야 한다(민사집행법 187조, 177조, 172조, 81조).

(가) 집행력 있는 정본 등

경매신청을 할 때에는 집행력 있는 정본과 집행권원의 송달증명서를 제출하여야 하며(민사집행법 81조, 39조 1항), 그 밖에 집행권원의 내용에 따라 각종의 집행개시요건에 관한 서류, 즉 집행문 및 송달증명서(민사집행법 39조 2항), 담보제공증명서류와 그 등본의 송달증명서(민사집행법 40조 2항), 반대급부의 이행 또는 이행의 제공을 증명하는 서면과 그 송달증명서(민사집행법 41조 1항), 집행불능증명서(민사집행법 41조 2항) 등을 내야 한다.

47) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 79면.

48) 東孝行, 44면.

(나) 채무자가 소유자인 경우에는 소유자로서 항공기를 점유하고 있다는 것을 소명할 수 있는 증서(민사집행법 177조 1항 1호 전단)

항공기가 채무자 소유라 하더라도 제3자가 점유하고 있으면 압류를 할 수 없으므로, 채무자가 항공기소유자인 경우에는 채무자가 소유자로서 그 항공기를 점유하고 있음을 소명하는 증서를 붙여야 한다.

(다) 등록사항증명서(민사집행법 177조 1항 2호)

이는 등록된 항공기의 경우에 적용된다. 등록된 항공기의 경우에는 등록이 항공기 소유의 성립요건일 뿐만 아니라, 당해 항공기에 대한 각종 권리관계를 밝히기 위하여도 항공기등록사항증명서가 요구되는 것이다. 채권자는 공적 장부를 주관하는 국토교통부가 멀리 떨어진 곳에 있는 때에는 위 등록사항증명서를 보내주도록 집행법원에 신청함으로써 등록사항증명서의 첨부에 갈음할 수 있다(민사집행법 177조 2항). 위 송부청구신청서에는 인지를 붙이지 않으며 신청서는 집행기록에 가철한다(재민 91-1). 위 송부청구신청을 하려면 그 등록사항증명서의 교부에 소요되는 수수료 및 왕복 우편료를 법원에 납부하여야 한다. 법원사무관등은 위 신청이 있는 경우에는 국토교통부장관에게 등록사항증명서의 송부촉탁을 한다.

(라) 정류 또는 정박증명서

정류 또는 정박증명서, 즉 항공기가 집행법원의 관할구역 안에 정류 또는 정박하고 있다는 것을 증명하는 서면에 관하여는 명문의 규정은 없으나, 항공기 경매신청을 받은 법원이 그 항공기에 대한 강제집행의 관할법원이라는 것을 증명하기 위해 신청서에 위 서류를 붙일 필요가 있다. 다만, 정류 또는 정박증명서의 제출을 강제할 법률적 근거는 없으므로 그 부제출을 이유로 경매신청을 각하할 수는 없다. 정류 또는 정박증명서는 사인이 작성한 증명서 또는 경매신청인 측에서 작성한 확인서 또는 조사보고서라도 무방하다.⁴⁹⁾

49) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 18면.

(마) 그 밖의 첨부서류

대리인에 의하여 경매신청을 하는 경우에는 그 대리권을 증명하는 위임장(또는 가족관계증명서), 경매개시결정등기의 등록면허세 영수필확인서, 등록신청 수수료 등을 제출하여야 한다.

(바) 항공기등록원부에 채무자의 소유로 등록되지 아니한 항공기에 대하여는 즉시 채무자 명의로 등록할 수 있음을 증명하는 서류(민사집행법 172조, 81조 1항 2호)

(i) 미등기이거나 아직 채무자명의로 등록되지 아니한 항공기에 대하여는 즉시 채무자명의로 등록할 수 있음을 증명하는 서류를 붙여야 한다는 규정, (ii) 외국항공기의 경우에는 그 항공기가 채무자 소유임을 증명하는 문서와 그 항공기가 항공법 2조 1호, 26호에 규정된 항공기 또는 경량항공기임을 증명하는 문서를 붙여야 한다(민사집행규칙 95조 2항 2호)는 규정은 모두 항공기 집행에는 적용되지 아니한다(민사집행규칙 106조 제1문 단서).

(5) 비용의 예납

항공기에 대한 강제경매를 신청하는 때에는 채권자는 강제집행에 필요한 비용으로서 법원이 정하는 금액을 미리 내야 한다(민사집행법 18조 1항). 강제집행에 필요한 비용은 항공기의 감정료, 매각수수료 등의 각종 수수료와 송달료이다. 항공기경매에서 항공기에 대한 압류의 효력이 발생한 때부터 매각대금지급까지의 기간 동안에 항공기의 정류 또는 정박을 위하여 발생한 정류 또는 정박료는 집행비용에 해당한다.⁵⁰⁾

4. 경매개시결정(압류절차)**(1) 심리**

항공기강제경매신청에 대한 심리는 심문기일이나 변론기일을 열어 할 수도 있으

50) 대법원 1998. 2. 10. 선고 97다10468 판결(선박).

나 변론이나 심문 없이 서면에 의하여 심리하는 것이 통상적이다. 심리의 결과 신청의 요건을 갖추었다고 판단되면 강제경매개시결정을 하고 만약 요건에 흠이 있고, 그 흠이 보정될 수 없는 것이면 결정으로 신청을 각하한다. 보정할 수 있는 것이면 보정을 명한다. 신청의 이유가 없으면 기각한다. 강제경매신청을 기각하거나 각하하는 재판에 대하여는 즉시항고를 할 수 있다(민사집행법 187조, 172조, 83조 5항).

(2) 강제경매개시결정의 내용

항공기강제경매개시결정에는 (i) 채권자, 채무자의 이름·주소, (ii) 채권자, 채무자의 대리인이 있는 때에는 대리인의 표시, (iii) 항공기의 표시, (iv) 청구금액, (v) 집행력 있는 집행권원, (vi) 항공기에 대하여 강제경매절차를 개시한다는 취지, (vii) 채권자를 위하여 항공기를 압류한다는 취지의 선언, (viii) 정류 또는 정박명령, (ix) 항공기등록증명서등 수취·제출명령, (x) 결정 연월일 등을 적고, 판사⁵¹⁾가 서명날인(민사집행법 187조, 172조, 83조, 174조, 176조) 또는 기명날인한다(민사집행법 23조 1항, 민사소송법 224조 1항).

(3) 경매개시결정등록의 촉탁

이미 등록되어 있는 항공기의 경우 법원이 경매개시결정을 하면 법원사무관 등은 즉시 그 사유를 항공기등록원부에 기입하도록 국토교통부장관에게 강제경매개시결정등록을 촉탁하여야 한다(민사집행법 187조, 172조, 94조 1항).

(4) 항공기등록증명서등의 제출

(가) 개설

법원은 경매개시결정을 한 때에는 집행관에게 항공기등록증명서 그 밖에 항공기운항에 필요한 문서(이하 ‘항공기등록증명서등’)를 받아 법원에 제출하도록 명하여야 한다(민사집행법 187조, 174조 1항, 민사집행규칙 106조). 이는 경매개

51) 법원조직법 54조 2항, 사법보좌관규칙 2조 1항에서 부동산, 자동차·건설기계·소형선박에 대한 강제경매절차, 담보권의 실행을 위한 경매절차, 유치권 등에 의한 경매절차 등을 사법보좌관의 업무로 규정하고 있다. 그러나 선박, 항공기에 대한 강제집행은 사법보좌관의 업무에서 제외되어 있으므로, 판사가 집행을 담당하고 있다.

시결정과 함께 압류항공기의 운항에 필요한 서류를 받게 하여 법률상 그 항공기의 운항이 불가능한 상태에 됨으로써 압류의 실효성을 확보하려는 규정이다.

(나) 수취·제출명령의 대상문서와 그 시기

① 수취·제출명령의 대상인 문서는 항공기등록증명서 그 밖에 항공기 운항에 필요한 문서이다. 국토교통부장관은 항공법 8조에 따라 항공기를 등록하였을 때에는 신청인에게 항공기 등록증명서를 발급하여야 한다(항공법 10조). 항공기를 항공에 사용하려는 자 또는 소유자 등은 해당 항공기에 국토교통부령으로 정하는 서류를 탑재하여 운용하여야 하므로(항공법 41조), 이들 서류가 민사집행법 187조, 174조, 175조의 준용에 따라 수취·제출명령과 인도명령의 대상이 된다.

국토교통부령으로 정하는 서류는 (i) 항공기등록증명서, (ii) 감항증명서, (iii) 탑재용 항공일지, (iv) 운용한계 지정서 및 비행교범, (v) 운항규정, (vi) 항공운송사업의 운항증명서 사본(항공당국의 확인을 받은 것) 및 운영기준 사본(국제운송사업에 사용되는 항공기의 경우에는 영문으로 된 것을 포함), (vii) 소음기준 적합증명서, (viii) 각 운항승무원의 유효한 자격증명서 및 조종사의 비행기록에 관한 자료, (ix) 무선국 허가증명서(radio station license), (x) 탑승한 여객의 성명, (xi) 탑승지 및 목적지가 표시된 명부(passenger manifest, 항공운송사업용 항공기만 해당), (xii) 해당 항공운송사업자가 발행하는 수송화물의 화물목록(cargo manifest)과 화물 운송장에 명시되어 있는 세부 화물신고서류(detailed declarations of the cargo, 항공운송사업용 항공기만 해당), (xiii) 해당 국가의 항공당국 간에 체결한 항공기 등의 감독 의무에 관한 이전협정서 사본(항공법 2조의2에 따른 임대차 항공기의 경우만 해당), (xiv) 비행 전 및 각 비행 단계에서 운항승무원이 사용해야 할 점검표, (xv) 그 밖에 국토교통부장관이 정하여 고시하는 서류⁵²⁾를 말한다(항공법 시행규칙 130조).

52) 「고정익항공기를 위한 운항기술기준」 1.2.1.1 자격증명서 및 기타 증명서의 게시 및 검사(Display and inspecting of Licenses and Certificates)

가. 항공종사자 자격증명, 항공신체검사증명 및 이 규정에 의한 증명서 소지자는 다음 각 호의 기준에 따라 해당 자격증명서를 소지하거나 두어야 한다.

1) 조종사 자격증명서

가) 국내에 등록된 민간 항공기 조종사는 현재 유효한 조종사 자격증명서를 소지하거나 항공기내에 접근하기 쉬운 곳에 두어야 한다.

나) 국내에 있는 외국등록의 민간 항공기 조종사는 현재 유효한 조종사 자격증명서 소지자

② 항공기등록증명서등의 수취·제출명령은 경매개시결정과 동시에 당사자의 신청 없이도 직권으로 하여야 한다. 이중경매개시결정이 있고, 이미 선행사건의 경매절차에서 항공기등록증명서등이 수취·제출되어 있을 때에는 다시 수취·제출명령을 할 필요는 없다. 법원의 항공기운항허가에 의한 항공기의 운항(민사집행법 187조, 176조 2항)이 끝난 경우에는 집행법원은 직권 또는 이해관계인의 신청에 따라 집행관에 대하여 항공기등록증명서등을 다시 수취할 것을 명할 수 있다(민사집행규칙 106조, 101조 1항).

(다) 수취·제출명령의 내용과 상대방

① 수취·제출명령은 집행법원의 집행관에 대한 직무명령으로서 명령에 집행관의 이름을 적을 필요는 없다. 명령의 내용은 집행관에게 그 항공기의 항공기등록증명서 그 밖에 항공기운항에 필요한 문서를 받아 집행법원에 제출할 것을 명하는 것이다.

로써 당해 자격증명서를 소지하거나 항공기내에 접근하기 쉬운 곳에 두어야 한다.

- 2) 조종교육증명을 취득한 자는 해당 업무를 수행할 경우에 당해 자격증명서를 소지하거나 항공기내 접근하기 쉬운 곳에 두어야 한다.
- 나. 비행교관 자격증명서를 취득한 자는 해당 업무를 수행할 경우에 당해 자격증명서나 기타 동등한 서류를 소지하거나 항공기내 접근하기 쉬운 곳에 두어야 한다.
- 다. 기타 항공종사자 자격증명서 : 이 규정에 의하여 항공종사자 자격증명서를 취득한 자는 해당 업무를 수행할 경우에 당해 자격증명서를 소지하거나 항공기내 또는 근무지의 접근하기 쉬운 곳에 두어야 한다.
- 라. 항공신체검사증명서 : 이 규정에서 요구하는 유효한 항공신체검사증명서를 취득한 자는 항공업무를 수행할 경우에 당해 증명서를 소지하거나 항공기내에 접근하기 쉬운 곳에 두어야 한다.
- 바. 항공훈련기관인가서 : 항공훈련기관인가서 소지자는 주 사업소에 일반인들이 접근할 수 있고 잘 보이는 곳에 인가서를 전시하여야 한다.
- 사. 항공기 감항증명서 : 항공기 소유자나 항공운송사업자는 객실내 또는 조종실 입구에 전시하여야 한다.
- 아. 소음기준적합증명서 : 항공기 소유자나 항공운송사업자는 객실내 또는 조종실 입구에 전시하여야 한다.
- 자. 형식증명(승인)서 또는 부가형식증명서 : 소지자는 주 사업소의 일반인들이 접근할 수 있고 잘 보이는 곳에 증명서를 게시하여야 한다.
- 차. 제작증명서 : 제작증명서 소지자는 주 사업소의 일반인들이 접근할 수 있고 잘 보이는 곳에 인증서를 게시하여야 한다.
- 카. 항공기기술표준품 형식승인서 : 항공기기술표준품 형식승인서 소지자는 주 사업소의 일반인들이 접근할 수 있고 잘 보이는 곳에 인증서를 게시하여야 한다.
- 타. 정비조직 인증서 : 정비조직 인증서 소지자는 인증된 정비조직 주 사업소에 일반인들이 접근할 수 있고 잘 보이는 곳에 인증서를 게시하여야 한다.
- 파. 자격증명의 검사 : 국토교통부장관이 임명한 항공안전감독관 또는 관련공무원이 항공안전상의 이유로 항공종사자 자격증명 또는 항공신체검사증명서의 제시를 요구하는 경우 항공종사자는 이에 응하여야 한다.

② 항공기에 대한 강제경매는 채무자가 스스로 점유하거나 기장과 같은 점유 보조자로 하여금 점유하게 하고 있는 경우에 한하여 가능하고, 채무자 이외의 사람이 점유하고 있는 항공기에 대하여는 그 점유가 압류채권자에게 대항할 수 있는 것인지 여부를 불문하고 강제경매가 허용되지 않는다. 따라서 수취·제출 명령의 집행의 상대방도 항공기를 점유하는 채무자(소유자 또는 임차인)에 한정된다.

(라) 수취·제출명령의 효력

① 수취·제출명령의 집행은 이 명령을 받은 집행관이 항공기를 점유하는 채무자로부터 항공기운항에 필요한 문서를 직접 받는 방법으로 이루어진다. 집행관이 항공기등록증명서등을 받은 때에는 법원에 제출하는 외에 바로 그 취지를 채무자 및 국토교통부장관에게 통지하여야 한다(민사집행규칙 106조, 96조). 이는 항공기등록증명서등을 집행관에게 제출한 항공기소유자가 항공기등록증명서등을 재발급받는 것을 방지하기 위한 것이다. 이 통지의무는 외국항공기의 경우에는 적용되지 아니한다.

② 경매개시결정이 송달 또는 등록되기 전에 집행관이 항공기등록증명서등을 받은 경우에는 그때에 압류의 효력이 생긴다(민사집행법 187조, 174조 2항). 감수·보존처분의 경우에도 같은 취지의 규정이 있다(민사집행법 187조, 178조 2항).

③ 집행관이 민사집행법 187조, 174조 1항의 명령에 따라 항공기등록증명서등을 수취하려 하였으나 그 목적을 달성하지 못한 때에는 그 사유를 법원에 서면으로 신고하여야 한다(민사집행규칙 106조, 97조). 이 경우 집행관은 집행불능조서를 작성하여야 한다(민사집행법 10조). 174조 1항에 의한 수취명령의 집행이 불능으로 된 때에만 신고하면 족하고, 175조 1항의 인도명령의 집행이 불능으로 된 때에는 신고할 필요가 없다(민사집행규칙 106조, 97조 참조). 한편 강제경매개시결정이 있는 날부터 2월이 지나기까지 집행관이 항공기등록증명서등을 넘겨받지 못하고 항공기가 있는 곳이 분명하지 아니한 때에는 집행법원이 강제경매절차를 취소할 수 있다(민사집행법 187조, 183조).

(5) 압류항공기의 정류 또는 정박

(가) 압류된 항공기의 정류 또는 정박의무

법원은 집행절차를 행하는 동안 항공기가 압류 당시의 장소에 계속 머무르도록 명하여야 한다(민사집행법 187조, 176조 1항). 항공기는 법률상으로는 동산이지만 이를 유체동산과 마찬가지로 취급하여 채무자로부터 그 점유를 빼앗는 것은 관리의 어려움 때문에 적당하지 않고, 반대로 채무자로 하여금 이를 계속 이용·관리할 수 있게 하면 현재의 정류장로부터 이륙하여 강제집행절차의 속행이 불가능하게 되는 문제점이 있다. 이에 위 규정은 압류된 항공기를 채무자의 점유 아래 있게 하는 한편, 채무자에게 항공기를 압류 당시의 장소에 정류 또는 정박하게 하는 의무를 부과하고 있는 것이다. 따라서 압류는 부동산에 대한 채무자의 관리·이용에 영향을 미치지 아니한다는 민사집행법 83조 2항의 규정은 항공기 집행절차에는 적용되지 않는다.

(나) 정류 또는 정박명령의 내용

정류 또는 정박명령의 내용은 집행법원의 관할구역 안에 있는 비행장 등에 정류 또는 정박할 것을 명하는 것이다. 일반적으로는 비행장 단위로 정류 또는 정박을 명하면 족하다.

(다) 정류 또는 정박명령의 성질

정류 또는 정박명령은 민사집행법 176조 1항의 규정에 따른 정류 또는 정박의무를 확인적으로 선언하는 것에 지나지 않으므로 독립한 집행권원이 될 수 없고, 또 집행법원의 집행관에 대한 직무명령(집행처분)도 아니다.⁵³⁾ 정류 또는 정박명령은 채무자가 항공기를 이륙·이동시키는 것을 금지하는 것이므로 정류 또는 정박명령이 있어도 채무자 및 그 가족 등 점유보조자가 항공기를 점유하는 것은 무방하다. 정류 또는 정박명령의 효력은 집행절차를 행하는 동안, 즉 압류의 효력이 발생한 때부터 소멸할 때까지 존속한다.

53) 「주석 민사집행법 V」, 제3판, 84면; 이상원, “선박에 대한 강제집행에 관한 실무상 문제점”, 「강제집행·임의경매에 관한 제문제(하)」(재판자료 36집), 법원행정처, 1987, 510-511면.

(6) 항공기운항허가

(가) 취지

법원은 영업상의 필요 그 밖에 상당한 이유가 있다고 인정한 때에는 채무자의 신청에 따라 항공기의 운항을 허가할 수 있다. 이 경우에는 채권자·최고가매수 신고인·차순위매수신고인 및 매수인의 동의가 있어야 한다(민사집행법 187조, 176조 2항). 항공기운항허가제도를 인정한 이유는 항공기가 압류항에 묶여 있음으로써 그 운항에 의하여 얻을 수 있는 이익을 얻지 못하고 다액의 주기료(駐機料)를 부담하여야 하는 손실 등을 방지하기 위한 것이다. 다른 한편으로는 항공기운항허가에 의하여 항공기가 출항하게 되면 집행절차의 속행은 적어도 운항 기간 동안에는 불가능하게 되고, 만일 귀항하지 않으면 집행이 불가능하게 되므로 항공기운항허가는 실질적으로는 강제집행의 일시정지 내지 취소에 해당한다.

(나) 항공기운항허가결정의 요건

① 채무자의 신청 : 집행법원이 항공기운항허가결정을 하기 위해서는 채무자의 신청이 있어야 하고, 직권으로 할 수는 없다. 다른 이해관계인은 신청권이 없다.

② 영업상의 필요 그 밖에 상당한 이유가 있을 것 : 항공기운항허가결정을 하기 위하여서는 영업상의 필요 그 밖에 상당한 이유가 있을 것이 요구되나, 실제로는 항공기운항허가를 위해서는 주요한 이해관계인의 동의를 요하기 때문에 위 요건을 지나치게 엄격하게 해석할 필요는 없다.

③ 채권자 등의 동의 : 채권자·최고가매수신고인·차순위매수신고인 및 매수인의 동의가 있어야 한다. 여기서의 채권자에는 강제경매를 신청한 채권자 이외에 배당요구채권자가 포함된다. 다만 배당요구를 하지 않은 담보권자가 포함되는가에 관하여는 이를 부정하는 견해와 등록을 마친 항공기저당권자는 포함된다는 견해가 대립한다.⁵⁴⁾ 항공기운항허가는 담보물에 대한 사용허가에 해당하므로 긍정설이 타당하다고 본다. 매수인과 최고가매수신고인 외에 차순위매수신고인까지 이해관계인으로 한 것은 매수인이 매각대금을 납입하지 아니하는 때에는 차순위매수신고인이 매수인이 될 수 있기 때문이다(민사집행법 137조 참조).

54) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 32면.

(다) 항공기운항허가의 신청과 결정

채무자의 압류항공기에 대한 운항허가신청서에는 인지를 붙이지 않으며 항공기 집행기록에 가철한다(재민 91-1). 신청서에는 채권자 등 민사집행법 176조 2항에 정한 이해관계인의 동의서를 붙여야 한다. 항공기운항허가결정은 무조건적으로 허가할 것은 아니고 허가할 항공기운항을 특정하기 위하여 목적, 항로(운항지역), 운항기간, 귀항할 비행장 등을 구체적으로 표시하여야 한다. 결정할 때에는 운항의 목적·기간 및 운항지역 등에 관하여 적당한 제한을 붙일 수 있다(민사집행규칙 106조, 100조 1항). 위 운항허가결정은 신청인인 채무자뿐만 아니라 동의를 요하는 모든 이해관계인에게 고지하여야 한다(민사집행규칙 106조, 100조 2항).

(라) 항공기운항허가결정의 확정과 그 효력

항공기운항허가결정에 대하여는 즉시항고를 할 수 있다. 항공기운항허가결정은 확정되어야 효력이 생긴다(민사집행법 187조, 176조 3항, 4항). 항공기운항허가결정의 확정은 실질적으로 항공기집행절차의 일시정지 및 항공기소유자에 대한 사용허가를 의미하므로, 집행법원은 보관 중인 항공기등록증명서등을 채무자나 기장에게 반환하여야 한다. 항공기운항에 의하여 채무자가 얻은 수익에 대하여는 압류의 효력이 미치지 않으므로 그로부터 만족을 얻으려면 별도로 집행절차를 밟아야 한다.

(마) 항공기운항허가의 종료와 그 절차

항공기가 허가기간 내에 집행법원의 관할구역 안으로 귀항한 경우에는 집행절차가 속행된다. 이 경우 법원에 항공기등록증명서등이 반환되지 아니한 때에는 집행법원은 직권 또는 이해관계인의 신청에 따라 집행관에 대하여 항공기등록증명서등을 다시 수취할 것을 명할 수 있다(민사집행규칙 106조, 101조 1항). 위 재수취명령에 따라 집행관이 항공기등록증명서등을 수취하는 경우에는 즉시 그 취지를 채무자 및 국토교통부장관에게 통지하여야 한다(민사집행규칙 106조, 101조 2항, 96조). 다만 수취하지 못한 경우에는 집행관은 그 사유를 법원에 서면으로 신고하여야 하고(민사집행규칙 106조, 101조 2항, 97조), 집행법원은 강제경매절차를 취소할 수 있다(민사집행법 187조, 183조).

(7) 압류의 효력발생시기

항공기강제경매개시결정으로 인한 압류의 효력이 원칙적으로 경매개시결정이 송달된 때 또는 경매개시결정등록이 된 때에 생기는 것은 부동산집행의 경우와 같으나(민사집행법 187조, 83조 4항), 그 외에 집행관이 민사집행법 187조, 174조 1항의 규정에 의하여 항공기등록증명서등을 수취한 때(민사집행법 187조, 174조 2항) 또는 감수·보존처분을 하였을 때(민사집행법 187조, 178조 2항)에도 압류의 효력이 생긴다. 위 각 시기 중 가장 빠른 때에 압류의 효력이 발생한다.

(8) 경매개시결정의 후속절차

강제경매개시결정은 채무자(또는 그 대리인인 기장)에게 송달하여야 하고 채권자에게 고지하여야 한다. 개시결정에 대하여는 이해관계인이 경매개시결정에 대한 이의(민사집행법 187조, 172조, 86조)로 불복신청을 할 수 있다. 한편 항공기의 멸실, 매각 등으로 말미암아 권리를 이전할 수 없는 사정이 명백하게 된 때에는 집행법원이 강제경매의 절차를 취소하여야 한다(민사집행법 187조, 172조, 96조). 경매개시결정 후 법원은 직권 또는 이해관계인의 신청에 따라 항공기에 대한 침해행위를 방지하기 위한 조치를 할 수 있다(민사집행법 187조, 172조, 83조 3항, 민사집행규칙 106조, 44조).

5. 항공기 집행절차의 이해관계인

항공기 집행에 관여할 수 있는 이해관계인에는, 민사집행법 90조의 준용에 의한 이해관계인으로 (i) 압류채권자와 집행력 있는 정본에 의한 배당요구채권자, (ii) 채무자, (iii) 항공기등록원부에 기입된 항공기 위의 권리자(항공기저당권자 및 항공기임차인), (iv) 항공기 위의 권리자로서 그 권리를 증명한 사람(항공기에 대하여 조세 등의 교부청구를 한 주관관청) 등이 있다.⁵⁵⁾

55) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 36면.

6. 보전처분

(1) 항공기집행신청 전의 항공기등록증명서등의 인도명령

(가) 의의

항공기에 대한 집행의 신청 전에 항공기등록증명서등을 받지 아니하면 집행이 매우 곤란할 염려가 있을 경우에는 정치장이 있는 곳을 관할하는 지방법원(정치장이 없는 때에는 대법원규칙이 정하는 법원)은 신청에 따라 채무자에게 항공기등록증명서등을 집행관에게 인도하도록 명할 수 있다. 급박한 경우에는 항공기가 있는 곳을 관할하는 지방법원도 이 명령을 할 수 있다(민사집행법 187조, 175조 1항). 항공기 집행을 관할법원은 항공기가 있는 곳(항공기소재지)의 지방법원이나(민사집행법 187조, 173조), 항공기가 특정한 비행장에 착륙한 후에 경매신청을 하더라도 집행되기 전에 이륙·이동하면 항공기등록증명서등을 수취할 수 없게 됨으로써 집행불능에 빠지는 수가 있다. 위 규정은 이러한 불합리를 제거하기 위하여 일종의 보전처분으로서 채권자로 하여금 항공기 집행의 신청 전에 미리 수취명령(인도명령)을 받아 항공기의 착륙을 기다려 바로 항공기등록증명서등을 수취할 수 있게 하였다.

(나) 인도명령의 절차

위 인도명령은 채권자의 신청에 따라 관할법원이 결정 형식으로 발령한다. 이는 성질상 일종의 단행적 보전처분에 해당하나, 담보의 제공을 요하지는 않는다. 이 신청을 할 때에는 집행력 있는 집행권원의 정본을 붙이고, 그 신청서에 인도명령 발령의 요건을 소명하는 문서와 항공기소재지를 증명하는 문서, 항공기가 채무자 소유임을 증명하는 문서 및 항공기가 집행적격 있는 항공기임을 증명하는 문서를 붙여야 한다. 신청서에는 1,000원의 인지를 붙이고 이를 접수한 때에는 사건번호를 부여하여 독립한 집행사건으로 기록을 조제한다(재민 91-1). 인도명령에 따른 재판에 대하여는 즉시항고를 할 수 있다(민사집행법 187조, 175조 3항). 인도명령에 대한 즉시항고에는 민사집행법 15조 6항이 적용되어 집행정지의 효력이 없다.⁵⁶⁾

(다) 인도명령의 집행

위 인도명령은 상대방인 채무자에게 송달하여야 함은 물론이나, 그 송달이 있기 전에도 집행할 수 있다. 신청인에 대한 고지에 의하여 곧바로 집행력이 발생하고, 집행문을 받을 것을 요하지 않는다. 그리고 인도명령이 상대방에게 송달된 날부터 2주가 지나면 집행하지 못한다(민사집행법 187조, 175조 4항, 292조 2항, 3항). 인도명령은 채권자의 신청을 받은 집행관이 채무자(또는 그 대리인인 기장)로부터 항공기등록증명서등을 인도받는 방법으로 집행한다. 집행관이 항공기등록증명서등을 받은 때에는 즉시 그 취지를 채무자 및 국토교통부장관에게 통지하여야 한다(민사집행규칙 106조, 96조). 또 집행관이 항공기등록증명서등을 수취하려 하였으나 그 목적을 달성하지 못하였더라도 그 사유를 법원에 신고할 필요가 없다. 인도명령신청의 비용 및 결정의 집행비용은 공익비용으로서 비용을 예납한 집행채권자는 뒤에 신청한 항공기 집행을 배당절차에서 최우선적으로 그 비용을 변상받는다.

(라) 항공기 집행으로의 이행

위 인도명령은 장래의 항공기 집행을 쉽게 하기 위한 보전처분의 성질을 가지므로 인도명령이 집행되면 빠른 기간 내에 항공기 집행으로 이행되는 것이 바람직하다. 그 취지에 따라 민사집행법 187조, 175조 2항은 집행관은 항공기등록증명서등을 인도받은 날부터 5일 내에 채권자로부터 항공기 집행을 신청하였음을 증명하는 문서를 제출받지 못한 때에는 그 항공기등록증명서등을 채무자에게 반환하도록 규정함으로써 간접적으로 채권자의 항공기 집행신청을 강제하고 있다.

위 신청에 따른 경매개시결정을 할 때는 이미 인도명령이 집행되었어도 민사집행법 187조, 174조에 의한 항공기등록증명서등의 수취·제출명령을 하여야 한다. 이 경우에는 민사집행법 174조 1항에 의한 수취명령을 받은 집행관이 항공기등록증명서등을 수취한 때(자기가 보관 중인 경우에는 사건의 사무분배에 의하여 당해 집행관으로 된 때)가 경매개시결정의 송달이나 등록보다 앞서는 것이 통상적이므로, 민사집행법 187조, 174조 2항에 따라 그 수취한 때에 압류의 효력이 생긴다.

56) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 40면.

(2) 감수·보존처분

(가) 의의

항공기는 경매절차 중에는 압류장소에 정류 또는 정박시켜 두는 것을 원칙으로 한다(민사집행법 187조, 176조 1항). 그러나 부동산과 달리 이동이 가능하고 항공기의 은닉·훼손 등에 의한 가치감소 등의 위험이 있으므로 이를 방지하여 경매절차의 수행을 확실하게 하고 그 가격을 유지하게 하기 위하여, 법원은 채권자의 신청에 따라 감수인을 선임하여 항공기를 감수(監守)하도록 하거나 그 보존에 필요한 처분을 명할 수 있도록 하였다(민사집행법 187조, 178조 1항).⁵⁷⁾ 이는 항공기등록증명서등의 수취제도(민사집행법 187조, 174조, 175조)와 함께 압류의 실효성을 확보하기 위한 장치이다. 감수처분과 보존처분은 원래 별개의 처분이다. 감수는 주로 항공기의 이동을 방지하기 위한 처분을 말하고(민사집행규칙 106조, 103조 2항), 보존은 주로 항공기의 효용 또는 가치의 변동을 방지하기 위한 처분을 말한다(민사집행규칙 106조, 103조 3항). 따라서 감수처분은 성질상 감수인이 직접 항공기를 점유할 필요가 있으나 보존처분은 반드시 항공기의 점유를 필요로 하지는 않는다.

(나) 감수·보존처분의 신청과 명령

① 신청 : 감수·보존처분은 채권자의 신청이 있어야만 발령할 수 있다. 그 신청은 서면으로 하여야 한다(민사집행법 4조). 항공기감수·보존신청서에는 1,000원의 인지를 붙여야 하고, 이를 접수한 때에는 사건번호를 부여한 다음 집행사건기록에 합철한다(그 표지에 감수·보존처분신청사건 번호를 병기하여야 한다. 재민 91-1). 신청은 경매개시결정 전에도 할 수 있으나(민사집행규칙 106조, 102조 참조), 적어도 경매신청과 동시 또는 그 이후이어야 하고 경매신청 이전에는 신청할 수 없다. 항공기에 대한 가압류의 경우에도 감수·보존처분을 할 수 있다(민사집행규칙 209조, 106조, 102조, 103조).

57) 독일 강제경매법(Zwangsvorsteigerungsgesetz) 171조도 항공기에 대한 감수(Bewachung)·보존(Verwahrung)에 관하여 규정하고 있다. 항공기의 가압류에 관하여는 민사소송법(Zivilprozessordnung) 931조가 적용되는 것이 아니라, 특별법인 항공법(Luftfahrzeuge-Rechtsgesetz) 99조 2항이 적용된다[Mayer, Beck'scher Online-Kommentar, ZPO § 931 Vollziehung in eingetragenes Schiff oder Schiffsbauwerk, Vorwerk/Wolf, 18. Edition, 2015. 9. 1., Rn. 10].

② 비용 : 채권자는 감수·보존처분신청을 할 때 집행비용으로서 법원이 정하는 금액을 미리 내야 한다. 예납하지 않으면 법원은 신청을 각하하거나 감수·보존집행절차를 취소할 수 있다. 예납 불이행으로 인한 신청 각하, 집행절차 취소 결정에 대해서는 즉시항고가 가능하다(민사집행법 18조).

③ 감수·보존명령의 내용 : 채권자가 감수·보존처분을 신청하고 비용을 예납하면 법원은 결정으로 감수·보존명령을 발령한다. 이는 경매개시결정 전에도 할 수 있다(민사집행규칙 106조, 102조). 위 감수·보존명령의 내용은 집행관 그 밖에 적당하다고 인정되는 사람을 감수인 또는 보존인으로 정하고 감수 또는 보존을 명하는 것이다(민사집행규칙 106조, 103조 1항). 감수·보존명령은 채무자(또는 기장)에게 송달하여야 하며 채권자에게도 적당한 방법으로 고지하여야 한다. 실무상 감수·보존명령은 신속성·밀행성을 위하여 채권자의 위임에 따라 집행관송달을 통하여 경매개시결정정보과 같이 송달하고 있다.⁵⁸⁾

(다) 감수·보존처분의 집행

① 집행의 방법 : 감수·보존명령을 독립한 집행권원으로 보기는 어렵고 항공기에 대한 경매개시결정에 따르는 부수적인 집행처분이라고 보는 통설에 따르면, 감수·보존인은 별도로 집행위임을 기다리지 아니하고 스스로 항공기를 점유하고 감수·보존에 해당하는 행위를 할 권한을 가진다. 다만 감수·보존인을 채권자가 위임하는 집행관으로 정한 명령이 발령된 경우에는 그 명령의 취지에 따라 채권자의 특정 집행관에 대한 집행위임이 필요하다. 채무자가 임의로 항공기를 인도하지 않는 경우에는 감수인은 독립된 집행기관은 아니므로 직접 강제력을 사용하여 채무자로부터 항공기의 점유를 취득할 수는 없고, 채권자 또는 감수인이 집행관에게 항공기의 인도집행을 위임하여야 한다.

② 감수명령의 집행 내용 : 감수명령의 집행은 채무자의 점유를 풀고 감수인이 항공기를 점유하여 항공기의 이동을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취하는 것이므로(민사집행규칙 106조, 103조 2항), 예를 들어 항공기를 일정한 장소에 계류시키고 무단이동을 방지하기 위하여 조종장치를 봉인하거나 엔진의 열쇠를 보관하는 등의 조치를 취하는 방법으로 한다.

58) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 45면.

③ 보존명령의 집행 내용 : 보존명령의 집행에서는 보존인이 반드시 항공기를 점유할 필요는 없고 항공기의 효용 또는 가치의 변동을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취하면 되므로(민사집행규칙 106조, 103조 3항), 예를 들어 항공기가 손괴된 경우에 정비장에서 수리하게 하는 등의 조치를 하면 된다. 또 그러한 구체적 집행처분의 필요 여부를 결정하기 위하여 보존인이 정기적으로 항공기를 점검하는 것도 보존명령의 집행에 해당한다.

④ 감수·보존명령의 집행 내용 : 감수·보존명령을 중복하여 한 보통의 경우에는(민사집행규칙 106조, 103조 4항) 감수·보존인이 위와 같은 집행처분을 적당하게 실시할 수 있다. 감수·보존인은 항공기를 점검한 결과 특별한 조치를 취할 필요가 있으면 집행법원에 그 보고서와 비용청구서를 제출할 수 있다. 또 채권자나 감수인의 집행위임에 의하여 항공기의 인도집행을 한 집행관은 집행조서(감수·보존처분집행조서)를 작성하여야 하고, 항공기를 점검한 때에는 점검조서를 작성하여야 한다.

(라) 감수·보존처분의 효력

① 압류의 효력발생 : 항공기압류의 효력은 개시결정의 송달시나 압류의 등록시 또는 감수·보존처분의 집행시나 항공기등록증명서등의 수취시 중 가장 빠른 시점에 발생하는 것이 된다. 그러나 감수·보존처분의 집행에 의하여 압류의 효력이 생겼다 하더라도 압류의 등록이 없는 한 이를 제3자에게 대항할 수 없으므로, 감수·보존처분의 집행 후라도 압류의 등록 전에 항공기가 제3자에게 양도되어 그 이전등록이 된 때에는 집행법원의 경매개시결정등기의 촉탁은 각 하되어야 하고, 집행법원은 경매절차를 취소하여야 한다(민사집행법 187조, 172조, 96조).

② 감수·보존처분의 효력지속시기 : 감수·보존처분은 매각허가결정이 확정된 후 매수인이 매각대금을 납부하여 소유권을 취득할 때까지 존속한다.

③ 감수명령에 위반한 이륙·이동의 효력 : 감수명령의 집행에 의하여 감수인이 압류된 항공기를 감수하고 있는 동안에 항공기가 압류장소로부터 이륙·이동한 경우에는 감수인은 당해 항공기를 회항하게 하여 이를 다시 점유할 수 있다. 이러한 회항의 현실적인 집행을 위해서는 집행관에게 집행위임을 하여야 한다.

그러나 항공기의 소재가 불명하거나 소재가 확인되더라도 국외에 있을 때에는 항공기의 감수명령의 집행은 사실상 불가능하므로 집행법원은 채권자에게 일정한 기간 내에 이를 회향시킬 것을 명하고, 그 기간 내에 회향되지 않으면 집행불능을 이유로 경매절차를 취소할 수밖에 없다.⁵⁹⁾

7. 현금화와 배당

(1) 현금화

(가) 항공기에 대한 강제집행에서 현금화와 배당절차는 부동산강제경매의 규정이 준용된다(민사집행법 187조, 172조, 민사집행규칙 106조, 105조). 따라서 집행법원은 경매개시결정에 따른 압류의 효력이 생긴 때(그 경매개시결정 전에 다른 경매개시결정이 있는 경우를 제외한다)에는 절차에 필요한 기간을 감안하여 배당요구를 할 수 있는 종기를 첫 매각기일 이전으로 정하고(민사집행법 187조, 84조 1항), 위 배당요구의 종기결정은 경매개시결정에 따른 압류의 효력이 생긴 때부터 1주 이내에 하여야 하며(민사집행법 187조, 84조 3항), 매각의 준비단계에서 조세 그 밖의 공과금을 주관하는 공공기관에 대하여 그 항공기에 관한 채권의 유무, 그 원인 및 액수(원금·이자·비용, 그 밖의 부채채권을 포함한)를 배당요구의 종기까지 법원에 신고하도록 최고한다(민사집행법 187조, 84조 4항).

(나) 항공기 집행에는 현황조사와 물건명세서에 관한 규정을 적용하지 아니한다(민사집행규칙 106조 제1문 단서). 항공기 집행에서는 대항력 있는 임차권이 있는 경우라도 등록 여부만으로 권리관계를 손쉽게 확인할 수 있고, 부동산이나 선박과는 달리 항공기 내에 독립된 점유자가 있는 상황도 보통 상정하기 어렵다.⁶⁰⁾ 이러한 점을 고려하여 항공기 집행에서는 매수인에게 대항할 수 있는 권리의 조사를 주된 목적으로 하는 현황조사를 실시하지 아니하고, 또한 매수희망자에게 매각에 의하여 효력을 잃지 않는 권리의 존부를 알려 주는 것을 주된 목적으로 하는 물건명세서도 작성하지 아니한다. 항공기 집행에서는 현황

59) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 48면.

60) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 79면.

조사보고서와 물건명세서를 작성하지 아니하는 대신 매수희망자들에게 필요한 정보를 제공하기 위하여 ‘평가서’를 일반인에게 보여주어 매각을 실시한다. 법원은 매각기일(기간입찰의 방법으로 진행할 경우에는 입찰기간의 개시일)의 1월 전까지 평가서의 사본을 법원에 비치하고 누구든지 볼 수 있도록 하여야 하며(민사집행규칙 107조 1항), 법원사무관등은 평가서의 사본을 비치한 날짜와 그 취지를 기록에 적어야 한다(같은 조 2항). 다만 부동산과 선박경매절차에서 평가서의 사본 비치에 갈음하여 전자통신매체로 공시할 수 있도록 하였으나(민사집행규칙 55조 단서, 105조 참조), 항공기의 경우에는 매수희망자가 특수한 계층으로 제한되어 있을 가능성이 많으므로 전자통신매체를 통한 평가서의 사본비치에 관하여는 별도로 규정하지 않고 있다.

(다) 법원은 최저매각가격을 정하여 부동산의 매각과 동일한 매각방법에 의하여 매각한다. 남을 가망이 없는 경우에는 소정의 절차를 거쳐 채권자로부터 보증의 제공을 받든지, 경매절차를 취소하여야 한다(민사집행법 187조, 102조). 위와 같은 절차가 끝난 후에는 집행법원은 매각기일과 매각결정기일을 정하여 공고하며 이해관계인에게 통지하고(민사집행법 187조, 104조), 집행관에 대하여 매각명령을 발령하게 된다.

(2) 집행비용

집행비용으로는 송달료, 수수료 등 법원의 집행실시비용 외에 감수·보존비용이 있다.

(가) 법원의 결정에 따른 감수·보존비용

법원의 결정에 따른 감수·보존비용은 감수·보존인으로 집행관이 선정된 경우 이든 항공기관리회사가 선정된 경우이든 집행비용에 해당한다. 실무상 채권자가 사적으로 계약을 체결한 항공기관리회사로 하여금 항공기감수·보존업무를 맡도록 하는 사례가 있는데, 이 경우에도 집행비용으로 볼 수 있는지가 문제된다. 감수·보존행위는 채권자 전원의 공동이익을 위하여 한 행위이므로, 실무상 법원이 정한 기준의 범위 내에서는 이를 집행비용으로 인정하고 있다.

(나) 경매개시결정 전에 한 가압류의 집행에 따른 감수·보존결정에 의한 비용

항공기가압류신청을 하면서 동시에 감수·보존신청을 하여 항공기경매개시결정 전부터 감수·보존처분이 되었다가 그 후 경매신청에 이른 경우, 경매개시결정 전의 감수·보존비용도 집행비용에 해당하느냐가 문제된다. 이에 대하여 판례⁶¹⁾는, 항공기의 가압류 및 감수·보존에 따른 집행비용은 구 민사소송법(2002. 1. 26. 법률 6626호로 전부개정되기 전의 것) 707조, 513조 1항(민사집행법 291조, 민사집행법 53조 1항)에 의하여 집행채무자의 부담이 되고 채권자의 본안 승소확정판결 집행시 별도의 집행권원 없이 회수할 수 있으므로 본안소송에서 이를 불법행위로 인한 손해라 하여 별도로 소구할 이익이 없다고 하여 집행비용이라는 입장을 취하고 있다.

가압류집행에 대하여는 강제집행에 관한 규정이 준용되므로(민사집행법 291조), 가압류의 집행에 소요된 비용은 집행비용으로 된다. 가압류채권자가 아닌 다른 채권자의 신청에 의하여 항공기 집행된 경우에도 가압류의 집행에 소요된 비용은 역시 집행비용으로 보아야 한다.

(3) 배당

항공기에 대한 강제집행에서 채권자들에 대한 배당순위는 부동산에 대한 강제집행과 동일하다. 외국항공기에 대한 가압류결정을 받은 가압류채권자는 가압류집행을 마쳐야 배당요구를 할 수 있다. 가압류대상인 항공기에 대하여 이미 경매신청채권자 등에 의하여 감수·보존처분이 되어 있다고 하더라도 이를 원용할 수 없고 별도로 가압류집행을 하여야 한다.⁶²⁾

8. 항공기 집행절차의 취소**(1) 취소의 원인**

항공기 집행절차가 진행되던 중 이를 취소하여야 하는 경우 그 원인은 여러 가지가 있고 이는 원칙적으로 부동산집행의 경우와 같다. 이하 항공기 집행에 특유한 취소원인에 대하여 논의한다.

61) 대법원 1979. 2. 27. 선고 78다1820 판결(선박).

62) 대법원 2011. 9. 8. 선고 2009다49896 판결(선박).

(2) 관할 위반으로 말미암은 절차의 취소

(가) 의의

압류 당시 항공기가 그 법원의 관할 안에 없었음이 판명된 때에는 그 절차를 취소하여야 한다(민사집행법 187조, 180조). 경매개시결정 당시에는 항공기가 그 관할구역 안에 있는 것으로 믿고 결정을 하였으나 그 당시에 이미 항공기가 그 관할구역 안에 있지 않았던 사실이 나중에 판명된 경우에는 어떻게 할 것인가? 이 경우 만일 그 항공기가 국내의 다른 법원의 관할구역 안에 있는 것으로 판명된 때에는 그 법원으로 사건을 이송할 수 있으나(민사집행법 187조, 182조), 그 소재가 불분명하거나 또는 국외에 있음이 판명된 때에는 이송도 불가능하므로 그러한 경우 집행절차의 불능으로 보아 경매절차를 취소하도록 한 것이다.

(나) 적용범위

경매개시결정이 있는 날부터 2월이 지나기까지 집행관이 항공기등록증명서 등을 넘겨받지 못하고, 항공기가 있는 곳이 분명하지 아니한 때에는 법원은 강제경매절차를 취소할 수 있으므로(민사집행법 187조, 183조), 실무에서는 압류 당시 항공기가 관할구역 안에 없었더라도 바로 민사집행법 187조, 180조에 따라 절차를 취소하지 아니하고 민사집행법 187조, 183조의 나머지 요건을 충족해야 강제경매절차를 취소하는 것으로 운영하고 있다.

(3) 보증의 제공에 의한 강제경매절차의 취소

(가) 취지

채무자가 민사집행법 49조 2호·4호의 서류를 제출하고 압류채권자 및 배당요구채권자의 채권과 집행비용에 해당하는 보증을 매수신고 전에 제공한 때에는 법원은 신청에 따라 배당절차 외의 절차를 취소하여야 한다(민사집행법 187조, 181조 1항).

항공기 집행에서는 이동성이 강한 항공기의 특성상 부동산이나 동산의 집행과는 달리 압류된 항공기의 소유자는 이를 이용할 권리를 상실하게 되어 매우 큰 손실을 받게 된다. 이러한 손실을 방지하기 위해서는 채권자 등 이해관계인

의 동의를 얻어 운항허가를 받는 방법이 있으나(민사집행법 187조, 176조 2항), 이는 사실상 그 요건을 갖추기가 어려워 잘 활용되지 못하고 있다. 그리하여 위 규정은 채무자가 집행정지문서(민사집행법 49조 2, 4호)를 제출하고 충분한 보증을 매수신고 전에 제공한 경우에 항공기강제경매절차의 취소신청을 할 수 있도록 하여 항공기 집행으로 인한 손해를 줄일 수 있는 길을 열어 놓았다. 이는 가압류에서 해방금액의 공탁에 의한 가압류집행의 취소와 유사하다.

(나) 취소의 요건

① 민사집행법 49조 2호·4호 서류의 제출

위 규정에 의하여 항공기 집행을 취소하기 위해서는 민사집행법 49조 2호·4호의 서류를 제출하여야 한다. 즉 채무자는 청구이의의 소 등을 제기하거나 집행에 관한 이의, 경매개시결정에 대한 이의를 하고 그에 따른 집행정지를 명하는 재판의 정보를 받아 이를 제출하거나(민사집행법 49조 2호), 채권자의 변제수령 내지 변제유예의 증서(민사집행법 49조 4호)를 제출하는 등 항공기에 대한 강제경매절차의 진행을 저지할 수 있는 수단을 취하여야 한다.

② 매수신고 전 보증의 제공

(i) 보증의 액수 : 채무자는 압류채권자 및 배당을 요구한 채권자의 채권과 집행비용에 해당하는 보증을 매수신고 전에 제공하여야 한다. 배당요구채권자의 채권은 원칙적으로 보증의 제공시까지 배당을 요구한 채권자의 채권에 한정되고, 만약 배당요구의 종기 후에 보증을 제공하는 경우에는 배당요구의 종기 이전에 배당을 요구한 채권자의 채권에 한정된다. 항공기담보권자의 채권은 항공기강제경매절차의 취소로 아무런 영향을 받지 않으므로 보증의 대상이 되지 않고, 배당절차에 관여하지 아니한 담보권자의 담보권은 보증금의 배당절차가 종료되어도 소멸하지 않는다.⁶³⁾

(ii) 보증의 제공방법 : 민사집행법은 위 보증의 제공에 관하여 필요한 사항을 대법원규칙으로 정하도록 위임하였고(민사집행법 187조, 181조 5항), 그 위임에 따라 민사집행규칙 104조는 채권자를 보호하면서 항공기가 압류에서 빨리

63) 대법원 2012. 12. 26. 선고 2011다43655 판결(선박).

벗어날 수 있도록 하기 위하여, 현금공탁 이외에도 다른 방법의 보증을 제공할 수 있는 길을 열어 놓았다. 즉 민사집행규칙 104조 1항은, 민사집행법 181조 1항의 규정에 따른 보증은 ㉔ 채무자가 금전 또는 법원이 상당하다고 인정하는 유가증권을 공탁한 사실을 증명하는 문서(1호), ㉕ 은행 등이 채무자를 위하여 일정액의 금전을 법원의 최고에 따라 지급한다는 취지의 기한의 정함이 없는 지급보증위탁계약이 채무자와 은행 등 사이에 체결된 사실을 증명하는 문서(2호) 가운데 어느 하나를 집행법원에 제출하는 방법으로 제공하도록 규정하고 있다. 2호의 문서를 제출하는 방법으로 보증을 제공하는 때에는 금전공탁의 방법에 의한 담보와 비교할 때 절차면 등에서 다소 불편하므로 채무자는 미리 집행법원의 허가를 받아야 한다(민사집행규칙 106조, 104조 1항 단서).

(iii) 보증의 제공시기 : 이 보증은 매수신고 전에 제공하여야 한다(민사집행법 187조, 181조 1항). 매수신고가 있는 후에 강제경매의 취소를 인정하면 매수신고인의 권리 내지 기대를 무시하는 것이 되기 때문이다.

(다) 집행법원의 취소결정과 불복방법

① 위와 같은 요건이 갖추어지면 집행법원은 채무자의 신청에 따라 강제경매 절차를 취소하여야 한다. 강제경매절차 취소신청서에는 1,000원의 인지를 붙여야 하고, 신청을 접수한 때에는 사건번호를 부여하여 집행사건기록에 합철한다(재민 91-1). 다만 배당절차는 취소의 대상에서 제외되는데, 이것까지 취소한다면 채무자가 제공한 보증에 대하여 채권자를 위한 배당을 실시할 수 없게 되기 때문이다.

② 채무자의 취소신청을 기각한 재판에 대하여는 채무자는 즉시항고를 할 수 있고(민사집행법 187조, 181조 3항), 채무자의 신청에 따라 강제집행절차를 취소하는 결정에 대하여는 경매신청채권자가 즉시항고를 할 수 있으나(민사집행법 17조 1항), 후자의 경우에는 일반적인 강제집행절차를 취소하는 경우와는 달리 집행정지의 효력이 없다(민사집행법 187조, 181조 4항).

(라) 집행법원의 후속조치

① 보증금에 대한 배당 등의 실시 : 채무자가 제공한 보증금은 원래의 집행대상이었던 항공기에 갈음하여 집행의 대상이 된다. 따라서 민사집행법 49조 2호

또는 4호의 서류를 제출함에 따른 집행정지가 효력을 잃은 때, 즉 채무자가 제기한 청구이의의 소 등에서 전부 또는 일부 패소의 판결이 확정된 때에는 집행법원은 위 보증금을 그 효력을 잃은 범위 내에서 배당하여야 한다(민사집행법 187조, 181조 2항). 위 배당에 참가할 수 있는 사람은 집행채권자 및 배당요구의 종기까지 배당요구를 한 채권자에 한정된다. 보증을 제공받아 배당의 대상이 된 압류채권자(담보권 실행을 위한 경매를 신청한 담보권자 포함)나 배당요구채권자의 권리는 민사집행법 181조 2항에 따른 배당절차가 종료됨으로써 소멸한다.⁶⁴⁾

② 보증의 반환 : 채무자가 보증을 제공하여 강제경매절차가 취소된 후 채무자가 청구이의의 소 등에서 승소하여 항공기 집행에 관한 전부 또는 일부의 집행을 불허하는 판결을 얻은 때에는, 위 보증의 제공은 효력을 잃으므로 집행법원은 보증의 전부 또는 일부를 취소하는 결정(담보취소)을 하여야 하고, 채무자는 그 보증의 반환을 청구할 수 있다.

(4) 항공기등록증명서등을 수취할 수 없는 경우의 경매절차의 취소

강제경매개시결정이 있는 날부터 2월이 지나기까지 집행관이 항공기등록증명서등을 넘겨받지 못하고, 항공기가 있는 곳이 분명하지 아니한 때에는 법원은 강제경매절차를 취소할 수 있다(민사집행법 187조, 183조). 위와 같은 경우에는 항공기 집행사건이 집행불능상태에 빠진 것으로 보아 그 사건을 빨리 종결시킬 수 있도록 하기 위한 것이다. 위 취소는 법원의 직권에 의한 절차이므로 집행관이 항공기등록증명서등을 수취하지 못한 때에는 그 사유를 법원에 서면으로 신고하여 위 절차를 취할 수 있도록 하여야 한다(민사집행규칙 97조). 취소결정에 대하여는 즉시항고할 수 있고, 확정되어야 효력을 가진다(민사집행법 17조 1항, 2항).

64) 대법원 2012. 12. 26. 선고 2011다43655 판결(선박).

IV. 항공기 임의경매

1. 의의

(1) 강제경매 절차의 준용

항공기를 목적으로 하는 담보권 실행을 위한 경매(임의경매) 절차에는 선박·항공기 강제경매에 관한 규정(민사집행법 172조 내지 186조, 민사집행규칙 106조, 107조)과 담보권 실행을 위한 부동산·선박 경매에 관한 규정(민사집행법 264조 내지 269조, 민사집행규칙 195조)이 준용된다(민사집행법 270조, 민사집행규칙 196조).⁶⁵⁾ 경매의 대상이 되는 항공기는 등록된 항공기·경량항공기이며, 여기의 담보권에 해당하는 권리로는 동산저당법에 의한 항공기저당권이 있다.

(2) 임의경매와 강제경매의 차이점

양자 간의 차이점 중 중요한 것을 보면 다음과 같다.

(가) 집행권원의 요부

강제경매에 관해서는 집행권원의 존재를 요한다. 그러나 임의경매절차에서는 피담보채권의 변제를 받기 위한 경매의 신청권이 인정되므로(민법 363조 1항) 집행권원이 필요하지 않고, 그 신청에도 집행력 있는 정본은 요구하지 않으며, 담보권의 존재를 증명하는 서류를 내도록 되어 있다(민사집행법 264조 1항).

(나) 공신적 효과가 인정되는 범위

① 강제경매는 집행력 있는 정본이 존재하는 경우에 한하여 국가의 강제집행권의 실행으로서 실시되므로, 일단 유효한 집행력 있는 정본에 기하여 매각절

65) 항공법에 의하여 등록된 항공기를 목적으로 하는 담보권의 실행을 위한 경매절차에는 선박에 대한 담보권의 실행을 위한 경매절차의 예에 의한다고 할 것이므로, 구 민사소송법 615조의2의 일괄경매의 규정은 항공기를 목적으로 하는 담보권의 실행을 위한 경매절차에도 적용되고, 이는 경매에 갈음하는 입찰절차에도 마찬가지이다. 대법원 2001. 8. 22.자 2001마3688 결정.

차가 완결된 때에는 후일 그 집행권원에 표상된 실체상의 청구권이 당초부터 부존재·무효라든가 매각절차 완결 시까지 변제 등의 사유로 인하여 소멸되거나 재심에 의하여 집행권원이 폐기된 경우라 하더라도 매각절차가 유효한 한 매수인은 유효하게 목적물의 소유권을 취득한다. 즉 강제경매에는 공신적 효과가 있다.⁶⁶⁾

② 이에 반하여 임의경매에 관해서는 담보권자의 담보권에 기한 경매의 실행을 국가기관이 대행하는 것에 불과하므로 담보권에 이상이 있으면 그것이 매각허가결정의 효력에 영향을 미치게 되므로 경매의 공신적 효과는 부정됨이 원칙이다. 즉 임의경매에서는 강제경매의 경우와는 달리 집행법원이 담보권 및 피담보채권의 존부를 심사하여 담보권의 부존재·무효, 피담보채권의 불발생·소멸 등과 같은 실체상의 하자가 있으면 경매개시결정을 할 수 없으며, 나아가 이러한 사유는 매각불허가 사유에 해당하고, 이를 간과하여 매각허가결정이 확정되고 매수인이 매각대금을 완납하여 소유권이전등록을 마쳤다 하더라도 매수인은 매각항공기의 소유권을 취득하지 못한다.⁶⁷⁾

다만 임의경매에 관하여는 다음과 같은 경우에 예외적으로 경매의 공신적 효과가 인정된다. 즉 실체상 존재하는 저당권에 기하여 경매개시결정이 있었다면, 그 후 저당권이 소멸되었거나(예를 들면, 저당권설정계약이 해지된 경우) 변제 등에 의하여 피담보채권이 소멸되었더라도 경매개시결정에 대한 이의 또는 매각허가결정에 대한 항고에 의하여 매각절차가 취소되지 아니한 채 매각절차가 진행된 결과 매각허가결정이 확정되고 매각대금이 완납되었다면 매수인은 적법하게 매각항공기의 소유권을 취득한다(민사집행법 270조, 267조).⁶⁸⁾ 민사집행법 267조가 매수인의 부동산 취득은 담보권 소멸로 영향을 받지 않는다고 규정하고 있으나, 이는 경매개시결정 후에 담보권이 소멸된 경우에만 적용되고 경매개시결정 전에 이미 담보권이 소멸한 경우에는 적용되지 않는다는 것이다.⁶⁹⁾

66) 대법원 1990. 12. 11. 선고 90다카19098 판결; 대법원 1991. 2. 8. 선고 90다16177 판결.

67) 대법원 1999. 2. 9. 선고 98다51855 판결; 대법원 2012. 1. 2. 선고 2011다68012 판결.

68) 대법원 1992. 11. 11.자 92마719 결정; 대법원 2001. 2. 27. 선고 2000다44348 판결.

69) 대법원 1999. 2. 9. 선고 98다51855 판결.

2. 신청서의 기재사항 등

담보권실행을 위한 경매신청서에는 채권자·채무자·소유자와 그 대리인의 표시, 담보권과 피담보채권의 표시, 담보권 실행의 대상인 항공기의 표시, 피담보채권의 일부에 대하여 담보권 실행을 하는 때에는 그 취지와 범위 등을 기재하는 외에(민사집행규칙 192조) 항공기의 정류 또는 정박항을 적어야 한다(민사집행규칙 196조, 195조 1항).

신청서에는 강제경매의 경우의 집행력 있는 정본 대신 담보권의 존재를 증명하는 서류를 붙여야 하고, 담보권의 승계가 있는 때에는 승계를 증명하는 서류도 붙여야 한다(민사집행법 264조). 신청서에는 5,000원의 인지를 붙여야 한다(재민 91-1). 그 밖에 담보권의 부존재 또는 소멸을 경매개시결정에 대한 이의신청의 사유로 삼을 수 있는 점(민사집행법 265조)이나 경매절차정지에 관한 특칙(민사집행법 266조), 대금완납에 따른 매수인의 항공기취득은 담보권의 소멸로 영향을 받지 않는 점(민사집행법 267조) 등은 부동산임의경매와 같다(민사집행규칙 196조).

3. 항공기의 점유자에 대한 항공기등록증명서등의 인도명령

(1) 의의

항공기 임의경매에서도 집행절차 중 항공기를 압류장소에 정류 또는 정박하고, 집행관이 항공기등록증명서등을 수취하여 제출하여야 하며, 감수·보존처분을 하는 등 항공기 집행을 확보를 위한 조치를 취하여야 하고, 이러한 조치를 취하지 못하고 항공기의 소재가 분명하지 아니한 때에는 법원이 경매절차를 취소할 수 있음은 항공기 강제경매의 경우와 같다(민사집행법 270조, 269조, 민사집행규칙 196조, 195조 참조). 한편 법원은 경매신청인의 신청에 따라 신청인에게 대항할 수 있는 권원을 가지지 아니한 항공기의 점유자에 대하여 항공기등록증명서등을 집행관에게 인도할 것을 명할 수 있다(민사집행규칙 196조, 195조 2항).

(2) 인도명령의 내용

위 규정에 따른 인도명령의 내용은 항공기의 점유자에 대하여 항공기등록증명서등을 집행관에게 인도하도록 명하는 것이다. 채무자 또는 소유자로부터 항공기등록증명서등을 수취하기 위한 명령(민사집행법 174조, 269조, 270조)은 집행관에 대한 직무명령임에 비하여, 민사집행규칙 196조, 195조 2항의 명령은 집행관에 대한 직무명령이 아니다. 그 결과 채권자가 인도명령을 집행하기 위해서는 집행관에게 그 집행을 신청(위임)하여야 한다.⁷⁰⁾

(3) 명령의 상대방

인도명령의 상대방은 신청인에게 대항할 수 있는 권원을 갖지 아니한 항공기의 점유자이다. 상대방이 이러한 점유자에 해당하는 사실은 신청인이 소명하여야 한다. 항공기의 점유자가 그 권원으로 신청인에게 대항할 수 있는지는 등록에 의하여 결정된다. 이 경우 임차인이 대항할 수 없는 담보권이 존재하여도 신청인의 담보권에 대항할 수 있는 때에는 인도명령을 발령할 수 없게 된다.

(4) 즉시항고

위 신청에 관한 재판에 대하여는 즉시항고를 할 수 있으므로(민사집행규칙 196조, 195조 3항) 위 신청을 각하·기각하는 재판 또는 인도명령에 대하여는 즉시항고를 할 수 있다. 점유자 이외에도 소유자 등 이해관계를 갖는 사람은 점유자가 신청인에게 대항할 수 있는 권원을 가지고 있음을 이유로 하여 즉시항고를 제기할 수 있다.

(5) 송달 전의 집행

위 인도명령은 상대방에게 송달되기 전에도 집행할 수 있다(민사집행규칙 196조, 195조 4항). 인도명령은 즉시항고를 할 수 있는 재판이라는 측면에서 보면 신청인 및 상대방인 항공기의 점유자에 대하여 고지하여야 하는데(민사집행규칙 7조 1항 2호), 만일 인도명령을 집행 전에 송달하면 점유자가 항공기를 이동시켜 집행이 불가능하게 될 우려가 있기 때문이다.

70) 법원실무제요 「민사집행 III」, 2014, 71면.

4. 규정의 준용

항공기 임의경매에 관하여는 위 특칙이 있는 경우를 제외하고, 항공기 집행에 관한 규정이 그대로 준용된다. 다만 민사집행규칙 95조 1항(신청서의 기재 사항과 첨부서류) 중 ‘채무자’라고 규정된 것은 ‘소유자’로 본다.

5. 일괄매각

(1) 개별매각의 원칙

(가) 개별매각과 일괄매각

하나의 매각절차에서 여러 대의 항공기를 매각하는 경우에 최저매각가격의 결정과 매각의 실시를 각 항공기별로 하는 방법과 여러 대의 항공기 전부를 일괄하여 하는 방법이 있는 바, 전자를 개별매각 또는 분할매각이라 하고, 후자를 일괄매각이라 한다.⁷¹⁾

(나) 개별매각의 원칙

민사집행법 124조 1항에서, 여러 개의 부동산을 매각하는 경우에 한 개의 부동산의 매각대금으로 모든 채권자의 채권액과 강제집행비용을 변제하기에 충분하면 다른 부동산의 매각을 허가하지 아니한다고 규정하고 있기 때문에 이에 비추어 보면, 민사집행법은 개별매각을 원칙으로 하고 있다. 따라서 여러 대의 항공기를 동시에 매각하는 집행법원이 일괄매각결정을 한 바 없었다면 그 항공기들은 개별 매각되는 것이다.⁷²⁾ 개별매각은 법정매각조건은 아니므로, 경매목적 항공기가 2대 이상 있는 경우에 개별매각으로 할 것인지 또는 일괄매각으로 할 것인지는 집행법원의 재량에 의하여 결정할 성질의 것이다.⁷³⁾ 따라서 법원은 이해관계인의 합의가 없어도 일괄매각을 명할 수 있고, 또 일단 정한 매각방법을 재량으로 다른 방법으로 변경할 수도 있다.

71) 민사집행법상 일괄매각에 관한 논의는 박영호, “일괄매각”, 『21세기 민사집행의 현황과 과제』(김능환 대법관 화갑기념), 민사집행법연구회, 2011, 473-526면 참조.

72) 대법원 1994. 8. 8.자 94마1150 결정(부동산).

73) 대법원 1964. 6. 24.자 64마444 결정(부동산).

(2) 일괄매각이 허용되지 아니하는 경우

(가) 과잉매각이 되는 경우

여러 개의 재산을 일괄매각하는 경우에 그 가운데 일부의 매각대금으로 모든 채권자의 채권액과 강제집행비용을 변제하기에 충분하면 다른 재산의 매각을 허가하지 아니한다(민사집행법 101조 3항 본문). 이 경우에 채무자는 그 재산 가운데 매각할 것을 지정할 수 있다(민사집행법 101조 4항). 그 지정은 매각허가결정이 선고되기 전에 서면으로 하여야 한다(민사집행규칙 52조).

(나) 여러 대의 항공기 상호간의 이용관계에서 견련성이 없는 경우

집행법원은 그 재량에 의하여 여러 대의 항공기를 일괄하여 동일인에게 매수시키는 것이 상당하다고 인정하는 것만으로는 여러 대의 항공기에 대한 일괄경매를 할 수는 없고, 그러한 여러 대의 항공기 상호간의 이용관계에서 견련성이 있어야 하며, 항공기 상호간의 이용관계에 있어서 견련성은 집행법원이 일괄경매의 상당성을 판단하는 경우에 요건의 예시가 아니고, 일괄경매의 상당성을 판단하는 유일한 기준이 되므로, 상호간의 이용관계에서 견련성이 없는 여러 대의 항공기의 경우에는 설사 일괄경매를 함으로써 보다 높은 가액으로 또는 보다 신속하게 매각할 수 있을 가능성이 있더라도 그것만으로는 일괄하여 경매하는 것은 허용되지 아니한다.⁷⁴⁾

(3) 일괄매각결정의 절차

(가) 신청서 접수

일괄매각신청서가 제출되면 문서건명부에 등재하고, 이를 경매신청사건기록에 시간적 접수순서에 따라 가철하며, 인지는 첩부하지 아니한다(재민 91-1).

(나) 사건의 이송 및 병합

(i) 일괄매각의 범위 : 일괄매각은 목적물의 경제적 가치를 극대화시키는데 그 취지가 있으므로 그 요건만 충족된다면 개개의 물건에 대한 압류채권자나

74) 대법원 2001. 8. 22.자 2001마3688 결정(항공기).

소유자가 서로 다른 경우, 각 매각물건에 대하여 개별적으로 경매가 신청된 경우 등에도 일괄매각이 허용된다.

(ii) 관련재판적 : 일괄매각을 할 때에는 민사집행법 21조, 민사소송법 31조의 규정에 불구하고 민사소송법 25조의 관련재판적 규정을 준용(민사집행법 23조 1항)함으로써 일괄매각신청과 함께 할 경우에는 관할구역이 다른 여러 개의 재산에 대해서 한꺼번에 경매신청을 할 수 있다(민사집행법 100조 본문). 다만 등록할 수 있는 선박에 관한 경매사건에 대하여서는 그러하지 아니하다(민사집행법 100조 단서). 이는 항공기에 대한 경매사건에도 준용되는데, 항공기 경매사건에 대해서도 관련재판적의 규정을 준용하기 곤란하고, 일괄매각결정은 관할법원이 같은 경우 또는 항공기에 대한 경매절차의 관할법원이 하는 경우에만 가능하도록 하는 것이 타당하기 때문이다.

(다) 결정시기 및 방법

일괄매각의 결정은 그 목적물에 대한 매각기일 이전까지 할 수 있다(민사집행법 98조 3항). 일괄매각결정은 법원이 직권으로 할 수 있을 뿐만 아니라, 이해관계인의 신청에 의하여도 가능하다(민사집행법 98조 1항). 법원이 일괄매각하기로 정한 때에는 일괄매각을 한다는 결정을 하여 기록에 결정문을 편철한다. 결정을 이해관계인에게 송달하지는 않는다.

(4) 일괄매각에 따른 매각절차

(가) 민사집행법에 의한 집행절차는 크게 압류절차, 현금화절차(매각절차), 만족절차(배당절차)로 대별되는바, 일괄매각은 여러 개의 매각목적물을 개별적으로 매각하지 아니하고 이를 동일인이 매수할 수 있도록 일괄하여 매각하고, 일괄매각결정을 한 경우에는 여러 개의 매각목적물을 전체로서 1개의 목적물로 보아 집행절차를 진행하여야 하므로 압류절차, 현금화절차, 만족절차 모두 일괄적으로 하나로 진행하여야 한다.

(나) 최저매각가격의 결정 : 일괄매각의 경우에는 원칙적으로 평가를 할 때에도 여러 개의 매각목적물을 일괄평가하고 최저매각가격도 일괄하여 결정하여야 한다. 하지만 매각절차에서 각 재산의 대금액과 각 재산이 부담할 집행비용

액을 특정할 필요가 있는 경우에는 각 재산에 대한 최저매각가격의 비율을 정하여야 하고(민사집행법 101조 2항), 각 재산의 대금액은 총대금액을 각 재산의 최저매각가격비율에 따라 나눈 금액으로 한다. 서로 다른 별개의 항공기에 대한 매각대금의 배당순서를 달리하여야 한다면, 각 항공기에 대한 매각대금을 별도로 특정할 필요가 있으므로, 일괄매각의 각 항공기별로 그 최저매각가격을 정하여 매각절차를 진행하여야 하고,⁷⁵⁾ 각 항공기별로 따로 최저매각가격을 정하지 아니한 경우에는 매각허가결정에 대한 항고사유가 된다.⁷⁶⁾

(다) 매각의 실시 : 일괄매각결정이 있는 후에는 매각대상 목적물들은 하나의 항공기 또는 하나의 매각대상으로 취급되어 일반적인 경매절차에 따라서 진행된다. 매각명령, 매수신청은 일괄매각대상 목적물 전체에 대하여 하지 않으면 유효하지 않다. 따라서 일괄매각대상 목적물들은 함께 동일인에게 매각되어야 한다. 이는 명문의 규정은 없으나 일괄매각제도의 입법취지상 당연히 인정된다.

(라) 일괄매각 취지 공고 : 일괄매각을 하는 경우에는 매각기일공고에 일괄매각을 한다는 취지를 적어야 한다(민사집행규칙 56조 1호). 집행관은 매각기일에 매각을 하면서 매수신고의 최고 전에 이를 고지하여야 한다(재민 2004-3, 31조 2호). 그러나 매각기일공고 후에 일괄매각으로 변경된 경우에는 그 취지를 다시 공고할 필요는 없고 집행관이 매각기일에 매각을 실시하면서 매수신고 최고 전에 이를 고지하면 된다.

(마) 전체에 대한 매각불허 : 일괄매각한 여러 개의 항공기 중 일부에 대하여 매각불허가 사유가 있으면 전체에 대하여 매각을 불허하여야 한다.⁷⁷⁾

(바) 전체 항공기에 대한 공유자 우선매수청구권의 불인정 : 일괄매각대상 목적물은 하나의 매각대상으로 취급되는데, 집행법원이 일괄매각결정을 유지하는 이상 매각대상 항공기 중 일부에 대한 공유자라 하더라도 특별한 사정이 없는 한 매각대상 항공기 전체에 대하여 공유자의 우선매수권을 행사할 수 없다.⁷⁸⁾

75) 대법원 1999. 7. 27. 선고 98다35020 판결(부동산).

76) 대법원 1995. 3. 2.자 94마1729 결정(부동산).

77) 대법원 1985. 2. 8.자 84마카31 결정(부동산).

78) 대법원 2006. 3. 13.자 2005마1078 결정(부동산).

(5) 배당표의 작성 및 배당이의의 상대방

(가) 각 재산의 매각대금에서 배당받을 채권자가 같은 경우 : 각 재산의 매각대금에서 배당받을 채권자가 같은 경우에는 일괄매각이 아닌 개별매각에서의 배당표 작성이나 배당이의의 방법과 같다. 왜냐하면 이 경우는 재산별로 작성된 배당표의 내용이 각 채권자의 배당액을 제외한 배당순서, 배당비율 등 나머지는 완전히 같고, 배당표가 하나로 작성되더라도 이는 같은 내용의 배당표의 내용을 합산한 결과를 기재한 것에 불과하기 때문이다. 그러므로 이 경우에는 배당표는 하나만 작성하면 된다.

(나) 각 재산의 매각대금에서 배당받을 채권자가 다른 경우 : 이 경우에는 개별배당재단을 형성하고, 나아가 물건마다 배당표가 따로 작성되어야 하며, 한편 배당표에 대한 이의는 물건마다 작성된 배당표를 대상으로 따로 처리되어야 한다. 항공기 A, B가 일괄매각되고 거기에 관련된 이해관계자들이 다를 뿐만 아니라 그들 사이의 배당순위가 문제되는 경우에는 A에 대한 선순위 채권자로서 배당을 받지 못한 자는 A에 대한 후순위 채권자로서 선순위 채권자에 우선하여 배당받을 채권자를 상대로만 배당이의를 할 수 있다.⁷⁹⁾

(다) 항공기별로 최저매각대금을 정하여야 함에도 이를 간과하고 항공기별로 최저매각대금을 정하지 않은 상태에서 일괄매각이 진행된 경우 배당실시가 불가능하다.⁸⁰⁾ 위와 같이 매각절차에서 항공기별로 최저매각대금을 정하지 않았음에도 배당법원이 임의로 매각대금을 항공기별로 개별배당재단을 형성한 경우에는, 항공기별 최저매각대금을 정하지 않았음에도 임의로 매각대금을 개별배당재단에 잘못 안분한 것 자체를 이유로 배당이의를 할 수 있다.⁸¹⁾

6. 민법 368조 2항 후문의 적용여부

동일한 채권의 담보로 부동산(또는 선박)과 항공기에 대하여 저당권이 설정된 경우에는 민법 368조 2항 후문의 규정이 적용 또는 유추적용되지 아니하므로, 동일한 채권을 담보하기 위하여 부동산과 항공기에 선순위 저당권이 설정

79) 대법원 2003. 9. 5. 선고 2001다66291 판결(부동산).

80) 대법원 1995. 3. 2.자 94마1729 결정(부동산).

81) 대법원 2012. 3. 15. 선고 2011다54587 판결(부동산).

된 후 항공기에 대하여서만 후순위 저당권이 설정된 경우, 먼저 항공기에 대하여 담보권 실행절차가 진행되어 선순위 저당권자가 항공기에 대한 경매대가에서 피담보채권 전액을 배당받음으로써 항공기에 대한 후순위 저당권자가 부동산(또는 선박)과 항공기에 대한 담보권 실행절차가 함께 진행되어 동시에 배당을 하였다라면 받을 수 있었던 금액보다 적은 금액만을 배당받게 되었다고 하더라도, 항공기에 대한 후순위 저당권자는 민법 368조 2항 후문의 규정에 따라 부동산(또는 선박)에 대한 선순위 저당권자의 저당권을 대위할 수 없다.⁸²⁾

V. 유치권에 기한 항공기경매

1. 의의

민법상 유치권이란 ‘타인의 물건 또는 유가증권을 점유한 자가 그 물건이나 유가증권에 관하여 생긴 채권을 가지는 경우에 그 채권을 변제받을 때까지 그 물건 또는 유가증권을 유치할 권리’를 말하고(민법 320조 1항), 상사유치권은 ‘상인간의 상행위로 인한 채권이 변제기에 있는 때에는 채권자는 변제를 받을 때까지 그 채무자에 대한 상행위로 인하여 자기가 점유하고 있는 채무자소유의 물건을 유치할 수 있는 권리’를 말한다(상법 58조).⁸³⁾ 이러한 유치권이 인정되는 경우 물건의 소유자는 유치권자의 피담보채권을 변제하지 않는 한 그 물건이나 유가증권을 찾아오지 못하게 되므로 그 채권의 변제가 간접적으로 강제된다.

유치권자는 유치권에 기한 형식적 경매신청권이 있으므로,⁸⁴⁾ 임의경매에서 말하는 담보권자에는 해당하지 아니한다. 강제경매와 담보권실행을 위한 경매는 채권자가 자기채권의 만족을 얻기 위하여 실행한다는 의미에서 실질적 경매

82) 대법원 2002. 7. 12. 선고 2001다53264 판결(부동산과 선박); 대법원 2002. 10. 8. 선고 2002다34901 판결(부동산과 선박).

83) 이외에도 상법 91조(대리상의 유치권), 111조(위탁매매인의 유치권), 113조(준위탁매매인의 유치권), 120조(운송주선인의 유치권), 147조(운송인의 유치권) 등이 있다.

84) 차문호, “유치권에 기한 경매”, 『21세기 민사집행의 현황과 과제』(김능환 대법관 화갑기념), 민사집행법연구회, 2011, 602-603면.

라고 부르고, 이에 대응하여 재산의 가격보존 또는 정리를 위한 경매를 보통 형식적 경매라고 부른다. 민법·상법, 그 밖의 법률이 규정하는 바에 따른 경매를 흔히 협의의 형식적 경매라 부르고 여기에 유치권에 의한 경매를 포함시켜 광의의 형식적 경매라고 부르는 것이 일반적이다.⁸⁵⁾

민사집행법 274조는 1항에서 “유치권에 의한 경매와 민법·상법, 그 밖의 법률이 규정하는 바에 따른 경매(이하 ‘유치권등에 의한 경매’)는 담보권 실행을 위한 경매의 예에 따라 실시한다.”고 하여 형식적 경매도 담보권 실행을 위한 경매의 예에 따라 실시하도록 하고, 2항에서 “유치권 등에 의한 경매절차는 목적물에 대하여 강제경매 또는 담보권 실행을 위한 경매절차가 개시된 경우에는 이를 정지하고, 채권자 또는 담보권자를 위하여 그 절차를 계속하여 진행한다.”고 하여 강제경매나 임의경매 우선의 원칙을 규정하고 있으며, 3항에서 “2항의 경우에 강제경매 또는 담보권 실행을 위한 경매가 취소되면 유치권 등에 의한 경매절차를 계속하여 진행하여야 한다.”고 하여 형식적 경매도 이중경매신청과 유사하게 취급하고 있다.

2. 유치권의 성립

(1) 공항시설 사용에 따른 공항시설사용료와 항공기 사이의 견련관계

원고가 B767-222형 제트기 2대(이 사건 항공기)의 소유자로서 SSA 주식회사에게 이 사건 항공기를 임대한 사실, SSA와 그의 대한민국 현지 법인인 주식회사 ATA는 피고(인천국제공항공사)와 사이에 피고가 관리·운영하는 인천국제공항시설 사용에 따른 공항시설사용료 계약과 여객터미널 및 탑승동 내 사무실을 사용하기 위한 업무용시설 임대차계약을 체결한 후 이 사건 항공기를 운항하면서 인천국제공항시설을 이용한 사실, SSA와 ATA가 피고에게 공항시설 사용료와 차임을 납부하지 않자 피고는 원고에게 위 사용료 및 차임 채권에 해당하는 채권에 기하여 이 사건 항공기에 대하여 유치권을 행사한다고 통보한 사

85) 유치권에 의한 경매를 단순히 환가를 위한 형식적 경매로 파악하기 곤란하고, 상속재산의 환가를 위한 경매와 같이 채무의 청산을 위한 형식적 경매로 이해하는 것이 타당하다는 견해로는 신국미, “유치권에 의한 경매(민법 제322조)에 관한 의문”, 『채산법연구』 제25권 제1호, 2008. 6., 90면.

실 등이 인정되는 사안에서 유치권이 인정되는지 여부가 문제되었다.

법원은, 피고가 이 사건 항공기에 대한 유치권의 피담보채권으로 주장하고 있는 이 사건 각 채권의 발생원인, 성격 및 비용부담의 주체 등에 비추어 보면, 이 사건 각 채권 중 SSA에 대한 건물임대료 채권은 이 사건 항공기 운항을 위하여 임차한 사무실에 대한 사용료에 해당할 뿐이고, 나머지 채권⁸⁶⁾ 또한 이 사건 항공기 자체로부터 발생한 채권이 아니라 항공기의 운항을 위하여 지출된 비용에 대한 것일 뿐이어서, 이 사건 각 채권과 항공기 사이의 견련관계를 인정할 수 없으므로 이 사건 각 채권을 피담보채권으로 하는 이 사건 항공기에 대한 피고의 유치권은 존재하지 않는다고 판시하였다.⁸⁷⁾

(2) 항공기 외부 도장작업자

항공기 외부 도장작업을 마친 회사는 도장작업료를 피담보채권으로 하여 항공기에 대하여 유치권이 있다.⁸⁸⁾

3. 형식적 경매의 절차

(1) 개요

형식적 경매의 절차는 담보권 실행을 위한 경매의 예에 따라 실시한다(민사집행법 274조 1항). 담보권실행을 위한 경매는 목적재산의 종류에 따라 그 절차를 달리하므로 형식적 경매의 절차도 목적재산의 종류에 따라 달라진다. 따라서 형식적 경매의 목적물이 항공기라면 항공기경매절차(민사집행법 269조, 270조)의 예에 따라 실시하여야 한다.

86) 원심 판결에 의하면, 피고가 유치권의 피담보채권으로 주장한 것으로는 건물임대료 채권이 이외에 냉·난방료, 상수도료, 중수도료, 하수도료, 급수시설사용료, 청소료, 방역료, 국제여객공항이용료, 착륙료, 조명료, 정류료, 수하물처리시설사용료, 탑승교사용료, 계류장사용료, 환승검색료, AC GPS 전력사용료, AC GPS 시설사용료, PCAir 사용료, PCAir 시설사용료, Portable Water 사용료, 관광진흥기금, 항행안전시설사용료, 국제빈곤퇴치기여금 채권 등이 있다(서울고법 2011. 2. 16. 선고 2010나51415 판결).

87) 대법원 2014. 4. 10. 선고 2011다29291 판결(항공기).

88) 서울남부지법 2013. 7. 18. 선고 2012가합474, 2013가합9483 판결.

(2) 경매의 신청

(가) 형식적 경매의 신청도 서면에 의하여 법원에게 하여야 한다. 이때 형식적 경매의 성격을 반영하여 경우에 따라서는 신청서의 기재사항 중 채권자·채무자·소유자는 신청인·상대방으로, 담보권과 피담보채권의 표시는 경매신청권의 표시 등으로 바꾸어 기재하여야 한다.

유치권에 의한 경매신청의 경우에는 유치권의 피담보채권의 채무자와 경매목적물의 소유자가 다른 경우가 있다. 강제경매 또는 담보권 실행을 위한 경매절차에서 매수한 목적물에 관하여 전소유자에 대한 공사대금채권으로 매수인에 대하여 유치권을 주장하는 경우 매수인은 민사집행법 91조 5항에 의하여 유치권자에게 그 유치권으로 담보하는 채권을 변제할 책임이 있으나 인적 채무까지 인수하는 것은 아니다.⁸⁹⁾ 즉 매수인은 유치권자에게 채무자의 채무와는 별개의 독립한 채무를 부담하는 것이 아니라 단지 채무자의 채무를 변제할 책임을 부담하는 것이다.⁹⁰⁾ 이러한 경우에는 임의경매에서 채무자와 소유자가 다른 경우에 준하여, 채권자·채무자·소유자로 신청서에 기재하면 된다.

(나) 항공기에 대한 담보권 실행을 위한 경매에는 부동산에 관한 담보권 실행을 위한 경매절차가 상당부분 준용되므로(민사집행법 269조, 270조), 형식적 경매의 신청서에는 ‘유치권의 존재 또는 협의의 형식적 경매의 신청권이 있다는 것을 증명하는 서류’를 첨부하여야 한다(민사집행법 264조 1항, 274조 1항).

유치권에 의한 경매의 경우 유치권의 존재를 증명하는 서류로는 유치권의 존재에 관한 확인판결(이유란에 기재된 것이라도 무방하다)이나 공정증서 등이 있으면 가장 확실하겠지만, 이러한 서류가 아니더라도 집행기관에 대하여 유치권의 존재를 증명할 수 있는 서류라고 인정될 수 있으면 충분하다.⁹¹⁾ 따라서 이 서류는 사문서라도 무방하다. 한편 채권이 변제기에 이르지 않을 때에는 유치권이 성립되지 아니하므로(민 320조 1항),⁹²⁾ 채권이 변제기에 있다는 것은 유치권에 의한 경매의 실체상의 적법요건이지만 담보권 실행의 경우와 마찬가지로 이것을 증명하는 서류를 신청서에 첨부할 필요는 없다.

89) 대법원 1996. 8. 23. 선고 95다8713 판결(부동산).

90) 대법원 2009. 9. 24. 선고 2009다39530 판결.

91) 대법원 2012. 1. 20.자 2011마2349 결정.

92) 대법원 2011. 10. 13. 선고 2011다55214 판결.

(3) 경매절차의 개시

(가) 압류

형식적 경매의 절차를 개시하는 방법 역시 담보권 실행의 절차의 예에 따른다. 따라서 항공기의 경우에는 법원은 당사자의 신청에 따라 경매개시결정을 하고 동시에 그 항공기의 압류를 명하여야 하며(민사집행법 274조 1항, 268조, 83조 1항), 또한 담보권 실행의 예에 따라 경매개시결정등록을 촉탁할 필요가 있다(민사집행법 274조 1항, 268조, 94조 1항). 등록의 효력에 관하여는 다툼이 있다. 형식적 경매에서의 압류에 처분제한의 효력을 인정하지 않는 견해에 의하면 이 등록은 단순히 절차의 개시를 공시하는 효력을 가짐에 그친다고 한다.⁹³⁾ 그러나 형식적 경매에서의 압류에도 처분제한의 효력을 인정하는 견해에 의하면 이 등록도 담보권 실행에서의 등록과 마찬가지로 처분제한의 등록으로서의 성질을 같이 가지고 있는 것으로 풀이된다.⁹⁴⁾

(나) 실체상의 이유에 의한 개시결정에 대한 이의

형식적 경매의 절차에서도 그 예에 의하여 유치권의 부존재 또는 소멸을 이유로 하여 개시결정에 대한 이의를 할 수 있다.

(4) 현금화와 매각조건

(가) 소멸주의와 인수주의

부동산에 관한 담보권 실행을 위한 경매에서는 부동산 위에 존재하는 제한물권 등의 부담은 매수인이 인수하는 것(인수주의)이 아니라 매각에 의하여 소멸하는 것이 원칙(소멸주의)이다(민사집행법 268조, 91조 2항, 3항, 4항). 그러나 형식적 경매의 경우에도 위 소멸주의가 적용되는가에 관하여는 견해가 나뉜다.⁹⁵⁾

93) 深澤利一, 「民事執行の實務(中)」, 新日本法規, 2007, 874면; 浦野雄幸, 「條解民事執行法」, 商事法務研究會, 1985, 893면.

94) 법원실무제요 「민사집행 II」, 법원행정처, 2014, 814면; 「주식 민사집행법 VI」, 제3판, 한국사법행정학회, 2012, 324면; 지식재, “유치권에 의한 경매”, 「사법논집」 제51집, 법원도서관, 2011, 335-336면; 「注解 民事執行法 (5)」, 金融財政事情研究會, 1995, 376면.

95) 김수정, “유치권에 의한 경매절차에서 소멸주의 또는 인수주의의 적용 여부”, 「재판과 관례」 제20집, 대구관례연구회, 2011, 309-330면; 김영희, “유치권 그리고 인수주의와 소멸주의”, 「민사판례연구」 제36권, 2014, 271-324면.

① 소멸주의 : 이는 형식적 경매도 담보권 실행을 위한 경매의 예에 의하여 실시하도록 되어 있는 이상 형식적 경매의 성질에 반하지 않는 한 그 경매에도 위 규정이 적용되는 것은 당연하고, 만일 인수주의를 채택하여 저당권의 부담이 있는 항공기를 부담이 있는 대로 매수인에게 인수시켜 매각하면 매수의 신청을 거의 기대할 수 없으므로 매각의 실효를 거두기 위해서는 위 규정의 적용을 긍정할 필요가 있다고 한다.⁹⁶⁾

② 인수주의 : 이는 형식적 경매는 현금화 그 자체를 목적으로 할 뿐 별도로 청구권의 만족 또는 실현이라는 단계에까지 나아가지 아니하므로 항공기에 부담이 있으면 부담이 있는 대로 평가하여 매수인에게 이를 인수시키는 조건으로 현금화를 하면 족하고, 강제경매와 담보권 실행을 위한 경매에서와 같이 민사집행법 91조 2항·3항·4항을 적용할 것이 아니라고 한다.⁹⁷⁾

③ 이분설 : 이는 형식적 경매(광의)를 현금화를 위한 형식적 경매와 청산을 위한 형식적 경매로 나누어 청산을 위한 형식적 경매(예를 들어, 한정승인, 재산분리의 경우에 상속채권자나 수증자에게 변제하기 위하여 하는 상속재산의 경매, 파산재단에 속하는 부동산에 대한 경매)와 같이 당해 재산으로부터 변제를 받을 수 있는 각 채권자에 대하여 일괄하여 변제함을 목적으로 행하여지는 경매의 경우에는 위 민사집행법 91조 2항, 3항, 4항의 적용을 긍정하나, 그 외의 형식적 경매, 즉 단순히 현금화 그 자체만을 목적으로 하는 현금화를 위한 형식적 경매에서는 위 규정의 적용을 부정한다.⁹⁸⁾

④ 판례(소멸주의) : 유치권에 의한 경매도 강제경매나 담보권 실행을 위한 경매와 마찬가지로 목적항공기 위의 부담을 소멸시키는 것을 법정매각조건으로 하여 실시되고 우선채권자뿐만 아니라 일반채권자의 배당요구도 허용되며, 유치권자는 일반채권자와 동일한 순위로 배당을 받을 수 있다고 보아야 한다. 다만 집행법원은 항공기 위의 이해관계를 살펴 위와 같은 법정매각조건과는 달리 매각조건 변경결정을 통하여 항공기 위의 부담을 소멸시키지 않고 매수인으로 하여금 인수하도록 정할 수 있다.⁹⁹⁾ 유치권에 의한 경매가 소멸주의를 원칙

96) 박창렬, “유치권에 의한 부동산경매에 있어서 부담의 소멸여부”, 『재판실무연구 2012』, 광주지방법원, 2013, 20면; 坂本倫城, “留置權による競賣申立て”, 『裁判實務大系(7)』, 青林書院, 1986, 513면.

97) 『注釋 民事執行法(8)』, 金融財政事情研究會, 1995, 288면; 東京地裁 1985. 5. 17. 決定, 『判例時報』 1181号 111면.

98) 이우재, 『민사집행법에 따른 배당의 체문제』, 진원사, 2008, 1403-1404면.

으로 하여 진행되는 이상 강제경매나 담보권 실행을 위한 경매의 경우와 같이 항공기 위의 부담을 소멸시키는 것이므로, 집행법원이 달리 매각조건 변경결정을 통하여 항공기 위의 부담을 소멸시키지 않고 매수인으로 하여금 인수하도록 정하지 않은 이상 집행법원으로서 매각기일 공고에 항공기 위의 부담이 소멸하지 않고 매수인이 이를 인수하게 된다는 취지를 기재할 필요가 없다.¹⁰⁰⁾ 그러나 부동산에 관한 강제경매 또는 담보권 실행을 위한 경매절차에서 매수인은 유치권자에게 그 유치권으로 담보하는 채권을 변제할 책임이 있고(민사집행법 91조 5항, 268조), 유치권에 의한 경매절차는 목적물에 대하여 강제경매 또는 담보권 실행을 위한 경매절차가 개시된 경우에는 정지되도록 되어 있으므로(민사집행법 274조 2항), 유치권에 의한 경매절차가 정지된 상태에서 그 목적물에 대한 강제경매 또는 담보권 실행을 위한 경매절차가 진행되어 매각이 이루어졌다면, 유치권에 의한 경매절차가 소멸주의를 원칙으로 하여 진행된 경우와는 달리 그 유치권은 소멸하지 않는다.¹⁰¹⁾

(나) 잉여주의 적용

담보권 실행을 위한 경매에서는 강제경매와 마찬가지로 절차비용 및 우선채권을 변제하고 잉여가 생기지 않으면 경매를 실시할 수 없다는 잉여주의가 적용되는데(민사집행법 268조, 91조 1항), 형식적 경매에 관하여도 잉여주의가 적용되는가에 대하여는 견해가 나뉜다.¹⁰²⁾ 판례는 유치권에 의한 경매가 소멸주의를 원칙으로 하여 진행되는 이상 유치권에 의한 경매에도 압류채권자에 우선

99) 대법원 2011. 6. 15.자 2010마1059 결정(부동산); 대법원 2011. 6. 17.자 2009마2063 결정(부동산); 대법원 2011. 8. 18. 선고 2011다35593 판결(부동산).

100) 대법원 2011. 6. 15.자 2010마1059 결정(부동산).

101) 대법원 2011. 8. 18. 선고 2011다35593 판결(부동산).

102) 일본에서는 (i) 잉여주의는 선순위의 권리가 후순위의 권리에 의해서 침해되어서는 안 된다고 하는 물건법 질서의 요청을 부동산집행에서 표현한 것이라는 견해[竹下守夫, “不動産競賣における物上負担の取扱い”, 『不動産執行法の研究』, 有斐閣, 1977, 94면], (ii) 인수주의를 선택하는 견해의 논리대로 한다면 유치권에 의한 경매가 유치물의 보관에 대한 과도한 비용의 지불 등 보관의 곤란함이 수반되는 경우에 인정되는 것이기 때문에 무잉여가 되더라도 환가를 인정하는 것이 타당하다는 결론에 이르게 되지만, 인수주의가 적용된다고 보는 견해에서도 선순위 담보권이 소멸하지 아니하므로 선순위 권리의 침해에 대한 배려는 불필요하지만 공적 제도인 경매에서 무익한 집행의 배제는 필요하다고 하면서 인수주의를 전제로 하더라도 매각대금에서 집행비용도 얻지 못하는 경매는 실행되어서는 아니 된다는 한도에서 잉여주의를 적용하고 있다[石渡哲, “留置権による競賣の賣却條件と換價金の處遇”, 『民事紛争をめぐる法的諸問題』, 信人社, 2000, 466면].

하는 채권자나 압류채권자의 보호를 위하여 민사집행법 91조 1항이 정한 잉여주의가 준용되어야 하고, 따라서 민사집행법 102조에 따른 경매절차의 취소규정도 준용되어야 한다고 판시하고 있다.¹⁰³⁾

(다) 현금화의 실시와 사후처리

민사집행법 274조 1항의 규정은 담보권 실행으로서의 경매에서의 현금화방법에 관한 여러 규정을 형식적 경매에 그대로 이끌어 쓰는 데 주안을 둔 규정이라 할 수 있다. 따라서 현금화의 실시와 사후처리의 절차 및 그 효과는 담보권 실행을 위한 경매의 그것(민사집행법 103조, 104조, 144조, 267조, 268조 등)과 같이 처리함이 상당하다.

유치권에 의한 경매에서는 (i) 신청인인 유치권자에게 실체상의 청구권이 있고 채무자가 존재하므로 담보권 실행을 위한 경매의 예에 따라 채무자는 매수신청을 할 수 없음이 당연하다는 견해(부정설)¹⁰⁴⁾와, (ii) 유치권에 의한 경매는 본래 신청인의 채권의 만족을 직접적인 목적으로 하는 것이 아니고 유치물을 장기간 계속하여 유치하여야 한다는 부담으로부터 유치권자를 벗어나도록 하려는 데 직접적인 목적이 있으므로, 유치권에 의한 경매절차에서의 채무자를 담보권 실행을 위한 경매에서의 채무자와 같이 볼 수 없고, 따라서 유치권에 의한 경매에서는 채무자에 의한 매수신청을 허용하여도 무방하다는 견해(긍정설)¹⁰⁵⁾가 있다. 실무는 부정설의 입장을 취하고 있다.¹⁰⁶⁾

(라) 현금화한 금전의 처리

① 배당요구 : 형식적 경매에서 집행력 있는 정본을 가진 채권자 및 경매개시결정의 등기 후에 가압류를 한 채권자, 즉 일반채권자의 배당요구가 허용되는지 여부에 관하여는 견해가 대립하고 있다. 민사집행법 88조의 배당요구채권자 중 민법·상법, 기타 법률에 의하여 우선변제청구권이 있는 채권자의 배당요구에 관하여도 부정설¹⁰⁷⁾과 긍정설¹⁰⁸⁾이 대립하고 있는데, 판례는 유치권에 의한

103) 대법원 2011. 6. 17.자 2009마2063 결정(부동산).

104) 「주식 민사집행법 VI」, 제3판, 333면; 지식재, 343면; 차문호, 624면.

105) 「주식 민사집행법 V」, 제2판, 한국사법행정학회, 2004, 321면.

106) 법원실무제요 「민사집행 II」, 2014, 819면.

경매에 관하여는, 우선채권자뿐만 아니라 일반채권자의 배당요구도 허용된다는 입장이다.¹⁰⁹⁾ 생각건대, 형식적 경매라 하더라도 목적물의 환가로 인하여 채권의 만족을 얻으려는 채권자가 경합하는 경우에는 배당절차를 통하여 이해관계를 조정하는 것이 타당하므로 관례의 입장에 찬성한다.

② 배당절차의 요부 : 형식적 경매에서 인수주의를 채택하고(인수주의를 채택하게 되면 담보권이 소멸하는 대신 배당요구 없이 당연히 배당을 받게 되는 채권자가 생길 여지가 없다) 배당요구도 허용하지 않는 입장에 서면 배당절차가 존재할 여지가 없게 된다. 형식적 경매에서 민사집행법 91조 2항·3항·4항의 소멸주의의 적용을 긍정하는 입장에 서면 배당절차의 필요여부에 관하여 다시 견해가 나뉜다.¹¹⁰⁾ 관례는 유치권에 의한 경매에 관하여 배당절차를 인정하고 있다.¹¹¹⁾

③ 신청인에 대한 매각대금의 교부 : 유치권자는 채권의 변제를 받을 때까지 그 목적물을 유치할 권리가 있을 뿐 매각대금에서 우선변제를 받을 권리는 없다.¹¹²⁾ 그러나 유치권에 의한 경매는 본래 유치물을 금전으로 현금화하는 그 자체를 목적으로 하여 행해지는 것인 만큼, 유치권자는 이후 매각대금 위에 유치권을 행사할 수 있다고 해석하여야 하고 또 달리 매각대금을 공탁하여야 한다는 근거 규정도 없으므로 매각대금을 신청인에게 교부하는 것까지 부정할 수는 없다. 여기서 유치권자가 교부받은 매각대금을 자기의 채권에 충당할 수 있는가가 다시 문제로 되나 학설은 부정설이 다수설이다.¹¹³⁾ 그러나 부정설에 의하더라도 자기의 채권이 금전채권이고 또 그 채무자가 위 유치물의 소유자인 경우에는 위 교부받은 매각대금과 자기의 채권을 대등액에서 상계할 수 있다고 해석되므로 결국 이 경우에는 실질상으로는 우선변제를 받게 되는 것과 다름이 없다.¹¹⁴⁾ 다만 관례와 같이 소멸주의를 유치권에 의한 경매의 법정매각조건으로 한다면 위와 같은 문제가 생길 여지가 없다.

107) 「주석 민사집행법 V」, 제2판, 321-322면.

108) 손진홍, “유치권자의 신청에 의한 경매절차”, 「민사집행법실무연구」(재판자료 109집), 법원도서관, 2006, 420면.

109) 대법원 2011. 6. 15.자 2010마1059 결정(부동산); 대법원 2011. 6. 17.자 2009마2063 결정(부동산); 대법원 2011. 8. 18. 선고 2011다35593 판결(부동산).

110) 「주석 민사집행법 VI」, 제3판, 335면.

111) 대법원 2011. 6. 15.자 2010마1059 결정(부동산); 대법원 2011. 6. 17.자 2009마2063 결정(부동산); 대법원 2011. 8. 18. 선고 2011다35593 판결(부동산).

112) 대법원 1996. 8. 23. 선고 95다8713 판결.

113) 차문호, 626면.

114) 「주석 민사집행법 VI」, 제3판, 335면.

(5) 절차의 정지와 종료

유치권이 없다는 취지의 확정판결의 정본, 형식적 경매의 일시정지를 명하는 재판의 정본 등의 제출이 있는 때에는 절차를 정지하거나 또는 이미 실시한 경매절차를 취소하여야 한다. 형식적 경매의 절차는 담보권 실행의 예에 따라 매각대금의 교부 등의 실시에 의하여 종료되는 외에 신청취하, 또는 절차의 취소에 의하여 종료된다.

4. 강제경매 또는 담보권 실행으로서의 경매와의 경합

형식적 경매가 진행 중인 목적물에 대하여 강제경매 또는 담보권의 실행을 위한 경매절차(강제경매 등)가 개시된 경우에는 형식적 경매를 정지하고, 채권자 또는 담보권자를 위하여 그 절차를 계속하여 진행하고, 강제경매 또는 담보권 실행을 위한 경매가 취소되면 형식적 경매절차를 속행한다(민사집행법 274조 2항, 3항). 양자가 경합한 경우에는 시간적 선후에 관계없이 강제경매 등의 절차에 의하여 속행할 것임을 명백히 하고 있는 것이다. 유치권에 의한 경매절차의 목적물에 대하여 강제경매 또는 담보권 실행을 위한 경매절차가 개시된 경우 선행의 유치권에 의한 경매절차는 정지되어야 하고(민사집행법 274조 2항), 유치권에 의한 경매절차가 정지된 상태에서 그 목적물에 대한 강제경매 또는 담보권 실행을 위한 경매절차가 진행되어 매각이 된 경우 그 유치권은 소멸하지 않고 인수된다.¹¹⁵⁾

VI. 결어

이상에서 항공기에 대한 강제경매, 임의경매, 유치권에 기한 경매에서 실무상 문제가 될 수 있는 법리상 쟁점에 관하여 기존의 연구성과와 판례를 중심으로 간략하게 살펴보았다. 우리나라의 경제가 더욱 성장하고, 경량항공기와 무

115) 대법원 2011. 8. 18. 선고 2011다35593 판결.

인비행장치 등이 점차 증가하면, 넓은 의미의 항공기 집행사건은 앞으로 늘어날 수 있다. 이 글은 위와 같은 문제점을 인식하고 비교적 다수의 사례가 축적되어 있는 선박집행에 관한 법리를 차용하여 항공기 집행에 관한 법리를 시론적 차원에서 제시하고, 항공법학계의 관심을 제고하고자 하였다. 그러나 이에 관한 대법원 판례는 지금까지 2개밖에 나오지 않았고, 하급심 법원에서도 항공기 집행사건의 회소성으로 인하여 이에 관한 판례가 거의 형성되지 아니하여, 논의를 전개하는데 부족한 점이 많았다. 항공기 집행은 위에서 살펴본 바와 같이 선박집행과 다른 점이 많고, 케이프타운 협약 및 의정서에서 보는 바와 같이 국제법상 항공기에 특유한 법리가 발달되어 있다. 대륙법계에 속한 우리나라가 항공기 엔진이나 스페어 엔진에 대하여 독립한 물권의 객체로 삼을 수 있는 케이프타운 협약 및 의정서를 비준하기 위해서는 실체법과 절차법에 특별규정을 다수 두어야 할 것인데, 전체적인 법질서의 통일성과 정합성에 비추어 이는 매우 어려운 작업이라고 생각한다. 향후 항공기 집행에 관한 판례와 연구성과의 축적을 기대하면서, 부족한 점은 다음의 연구과제로 남긴다.

참고문헌

- 권창영, 「민사보전법」, 제2판, 도서출판 유로, 2012
- 김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」, 한국학술정보(주), 2011
- 김선이, “무인항공기 결함에 대한 제조물책임의 적용 연구”, 「한국항공우주정책·법학회지」 제30권 제1호, 2015. 6.
- 김선이, “무인항공기의 사생활 침해에 대한 법적 대응: 미국 정책, 입법안 분석을 중심으로”, 「한국항공우주정책·법학회지」 제29권 제2호, 2014. 12.
- 김종복, “국내 상업용 민간 무인항공기 운용을 위한 법제화 고찰”, 「한국항공우주정책·법학회지」 제28권 제1호, 2013. 6.
- 김수정, “유치권에 의한 경매절차에서 소멸주의 또는 인수주의의 적용 여부”, 「재판과 판례」 제20집, 대구판례연구회, 2011

- 김영희, “유치권 그리고 인수주의와 소멸주의”, 『민사판례연구』 제36권, 2014
- 김용재·진우정, “이동장비에 대한 국제담보권협약의 최근 동향 연구 - 등기와 선언(Declaration)을 중심으로-”, 『금융법연구』 제7권 제1호, 2010
- 김용이·신대원, “우리나라 항공기 및 경량항공기의 종류 및 범위에 대한 법적 고찰”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제28권 제1호, 2013. 6.
- 남기정, 『실무 강제집행법 7』, 육법사, 1989
- 박영호, “일괄매각”, 『21세기 민사집행의 현황과 과제』(김능환 대법관 화갑기념), 민사집행법연구회, 2011
- 박지현, “무인항공기에 대한 법적 쟁점 연구”, 『홍익법학』 제16권 제2호, 2015
- 박창렬, “유치권에 의한 부동산경매에 있어서 부담의 소멸여부”, 『재판실무연구 2012』, 광주지방법원, 2013
- 법원실무제요 『민사집행 II, III』, 법원행정처, 2014
- 석광현, “항공기에 대한 국제적 담보거래 - 케이프타운협약과 항공기의정서를 중심으로-”, 『국제거래법연구』 제12집, 2004
- 석광현·조영균, “국제 항공기금융에 관한 법적 문제점”, 『Business, Finance & Law』 제18호, 2006. 7.
- 손진홍, “유치권자의 신청에 의한 경매절차”, 『민사집행법실무연구』(재판자료 109집), 법원도서관, 2006
- 신국미, “유치권에 의한 경매(민법 제322조)에 관한 의문”, 『재산법연구』 제25권 제1호, 2008. 6.
- 신홍균, “무인항공기의 무력공격을 둘러싼 국제법상 쟁점에 관한 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제28권 제2호, 2013. 12.
- 안진영, “세계의 민간 무인항공기시스템(UAS) 관련 규제 현황”, 『항공우주산업 기술동향』 제13권 제1호, 2015. 7.
- 이강빈, “케이프타운 협약 및 의정서상 항공기 장비의 국제담보권에 관한 법적 제도”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제22권 제1호, 2007. 6.
- 이강석·박원태·임광현, “한국의 군용 무인항공기 비행규칙에 관한 법적, 제도적 운용 연구”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제28권 제2호, 2013. 12.

- 이영진, “무인항공기의 발전과 국제법적 쟁점”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제26권 제2호, 2011. 12.
- 이우재, 『민사집행법에 따른 배당의 제문제』, 진원사, 2008
- 이준·최수미, “UNIDROIT 이동장비담보권협약과 항공기장비 및 우주자산의 정서의 성안이 갖는 의미”, 『항공우주산업기술동향』 제2권 제2호, 2004
- 『주식 민사집행법 V, VI』, 제3판, 한국사법행정학회, 2012
- 지석재, “유치권에 의한 경매”, 『사법논집』 제51집, 법원도서관, 2011
- 차문호, “유치권에 기한 경매”, 『21세기 민사집행의 현황과 과제』(김능환 대법관 화갑기념), 민사집행법연구회, 2011
- 『항공기등록현황보고』, 국토교통부, 2013. 6. 25.
- 東孝行, “外國航空機に對する強制執行の諸問題”, 『判例タイムズ』 448号, 1981.
11. 1.
- 飯沼總合法律事務所 編集, 『民事執行實務マニュアル』, 株式會社 ぎょうせ, 2008
- 福永有利, 『民事執行法·民事保全法』, 제2판, 有斐閣, 2011
- 石渡哲, “留置權による競賣の賣却條件と換價金の處遇”, 『民事紛争をぬぐる法的諸問題』, 信山社, 2000
- 松本博之, 『民事執行保全法』, 弘文堂, 2011
- 深澤利一, 『民事執行の實務(中)』, 新日本法規, 2007
- 阿部士郎·峰隆男, “船舶·航空機の強制執行と競賣關係”, 『判例タイムズ』 418号, 1980. 9. 10.
- 『注解 民事執行法 (5), (8)』, 金融財政事情研究會, 1995
- 竹下守夫, “不動産競賣におよびる物上負担の取扱い”, 『不動産執行法の研究』, 有斐閣, 1977
- 坂本倫城, “留置權による競賣申立て”, 『裁判實務大系 (7)』, 青林書院, 1986
- 布施聰六, “執行官覺書 第6回 動産執行の對象”, 『金融法務事情』 1339号, 1992.
12. 5.
- 浦野雄幸, 『條解民事執行法』, 商事法務研究會, 1985
- Fritsch Koenig, Abgabenordnung(AO), Auflage 2014
- George Leloudas, Risk and Liability in Air Law, Informa, London, 2009

- ICAO, "The Need for a Strategy to Address the Negative Consequences of Continued Liberalization: Would Maritime Style "Flags of Convenience" Contribute to Sustainable Aviation?", ATConf6/-WP99, 2013. 3. 6.
- ICAO Cir 328, Unmanned Aircraft Systems(UAS), 2011
- Kindl/Meller-Hannich/Wolf, Gesamtes Recht der Zwangsvollstreckung, 3. Auflage 2015
- Malcolm Clarke, Contracts of Carriage by Air, 2nd Edition, Lloyd's List, London, 2010
- Mayer, Beck'scher Online-Kommentar, ZPO § 931 Vollziehung in eingetragenes Schiff oder Schiffsbauwerk, Vorwerk/Wolf, 18. Edition, 2015. 9. 1.
- Paul Stephen Dempsey/Laurence E. Gesell, Air Commerce and the Law, Coast Aire Publications, 2004

초 록

우리나라의 경제가 더욱 성장하고, 항공기의 수가 점차 증가하면, 항공기 집행사건은 앞으로 늘어날 수 있다. 이 글은 다수의 사례가 축적되어 있는 선박집행에 관한 법리를 차용하여 항공기 집행에 관한 법리를 제시하기 위한 것이다. 항공기, 경량항공기에 대한 집행은 기본적으로 부동산·선박 집행을 준용하고, 초경량비행장치, 외국항공기에 대한 집행은 동산집행방법에 의한다. 항공기 집행에는 강제경매, 임의경매, 유치권에 기한 경매 등이 있다.

항공기에 대한 강제경매는 채권자가 금전의 지급을 목적으로 하는 청구권의 만족을 얻기 위하여 채무자 소유의 항공기에 대하여 행하는 강제집행을 말한다. 항공기에 대한 강제경매는 압류 당시에 그 항공기가 있는 곳을 관할하는 지방법원을 집행법원으로 하고, 이는 전속관할이다. 법원은 경매개시결정을 한 때에는 집행관에게 항공기등록증명서 그 밖에 항공기운항에 필요한 문서를 받아 법원에 제출하도록 명하여야 한다. 강제경매개시결정이 있는 날부터 2월이 지나기까지 집행관이 항공기등록증명서등을 넘겨받지 못하고 항공기가 있는 곳이 분명하지 아니한 때에는 집행법원이 강제경매절차를 취소할 수 있다. 채권자·최고가매수신고인·차순위매수신고인·매수인의 동의가 있으면, 법원은 영업상의 필요 그 밖에 상당한 이유가 있다고 인정할 때에는 채무자의 신청에 따라 항공기의 운항을 허가할 수 있다. 법원은 채권자의 신청에 따라 항공기를 감수하거나 보존에 필요한 처분을 할 수 있다. 채무자가 민사집행법 49조 2호·4호의 서류를 제출하고 압류채권자 및 배당요구채권자의 채권과 집행비용에 해당하는 보증을 매수신고 전에 제공한 때에는 법원은 신청에 따라 배당절차 외의 절차를 취소하여야 한다.

항공기를 목적으로 하는 담보권 실행을 위한 경매(임의경매) 절차에는 선박·항공기 강제경매에 관한 규정과 담보권 실행을 위한 부동산·선박 경매에 관한 규정이 준용된다. 임의경매에서는 집행권원이 필요하지 않고, 신청에도 집행력 있는 정보는 요구하지 않는다. 또한, 집행법원이 담보권 및 피담보채권의 존부를 심사하여 담보권의 부존재·무효, 피담보채권의 불발생·소멸 등과 같은 실체상의 하자가 있으면 경매개시결정을 할 수 없다. 나아가 이러한 사유는 매각불

허가 사유에 해당하고, 또 이를 간과하여 매각허가결정이 확정되고 매수인이 매각대금을 완납하여 소유권이전등록을 마쳤다 하더라도 매수인은 매각항공기의 소유권을 취득하지 못한다. 집행법원은 여러 대의 항공기 상호간의 이용관계에서 견련성이 있는 경우에 한하여 여러 대의 항공기에 대한 일괄경매를 할 수 있다(대법원 2001. 8. 22.자 2001마3688 결정).

항공기에 대한 유치권자도 경매를 신청할 수 있다. 형식적 경매의 절차는 담보권 실행을 위한 경매의 예에 따라 실시한다. 그러나 공항시설 사용료와 항공기 사이의 견련관계를 인정할 수 없으므로, 공항공사의 항공기에 대한 유치권은 성립하지 않는다(대법원 2014. 4. 10. 선고 2011다29291 판결). 유치권에 의한 경매도 항공기 위의 부담을 소멸시키는 것을 법정매각조건으로 하여 실시되고, 우선채권자뿐만 아니라 일반채권자의 배당요구도 허용되며, 유치권자는 일반채권자와 동일한 순위로 배당을 받을 수 있다.

주제어 : 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치, 외국항공기, 항공기 집행, 항공기 강제경매, 항공기 임의경매, 유치권에 기한 항공기경매, 항공기의 감수·보존, 항공기등록증명서등의 인도명령

Abstract

The Legal Theory on the Civil Execution against Aircraft

Kwon, Chang-Young*

As our economy grows and the number of aircraft increase, the number of civil execution against aircraft cases are likely to increase as well in the future. The purpose of this article is to present the legal theory on the civil execution against aircrafts by drawing on the legal theory on the civil execution against vessels which constitute a relatively large number of cases thus observed.

The provisions of the civil execution against immovables or vessel, shall basically apply *mutatis mutandis* to the civil execution against aircraft or light aircraft. The civil execution against ultra-light flying devices or a foreign aircraft shall be executed in conformity with the civil execution against movables. There are a compulsory auction, an auction to execute a security right to aircraft, and an auction under the right of retention, etc. in the civil execution against an aircraft.

A compulsory execution against an aircraft means an execution carried out by a creditor against a debtor's aircraft to obtain satisfaction of claims for the purpose of payment of money. The court of execution of a compulsory execution against an aircraft shall be the district court having jurisdiction over the airport of stoppage or storage of such aircraft at the time of seizure. The forums of execution of a compulsory execution against an aircraft shall be exclusive forums. When a court has rendered an order on commencing an auction, it shall order an execution officer to receive a certificate of the aircraft's registration and other documents as required for its operation, and to submit them to the court. A court may revoke the procedures for a compulsory auction when an execution

* Judge of Changwon District Court, Ph. D.

officer fails to obtain a transfer of the aircraft's registration certificate, etc. and the location of the aircraft is not evident, not later than an elapse of 2 months from the date on which an order on commencing an auction has been rendered. In the case where it is deemed that there exists a business-related need or other based on proper reasoning, , the court may permit the aircraft's operation, upon the motion submitted by the debtor. In this case, there shall be a consent from the creditor, the highest bidder, the next highest bidder and successful bidder. A court may, upon a motion submitted by the creditor, make the dispositions required for observing and preserving the aircraft. When a debtor has submitted the documents under subparagraph 2 or 4 of the Article 49 of the Civil Execution Act, and furnished the guarantee equivalent to the claims of the execution creditors and the creditors demanding a distribution and to the costs for execution, before a declaration of bid, the court shall, upon request, revoke other procedures than those for distribution.

The provisions of a obligatory auction against vessel or aircraft and an auction to execute a security right to real estate or vessel, shall apply *mutatis mutandis* to an auction to execute the security right to aircraft. In an auction to execute the security right to aircraft case, an executive title is not necessary. An executory exemplification is not necessary in an application for an auction to execute the security right to aircraft. A court should examine the existence of security right and claim secured. No order on commencing an auction procedure shall be issued with non-existence or invalidity of the security right and absence or extinguishment of the claim secured. Furthermore, these prohibitions are the reason of a decision on non-permit for sale, the court overlooked these prohibitions, and the decision on a permit for sale became final and conclusive, the successful bidder who paid the price and registered of ownership could not acquire ownership of the aircraft sold. A court may render a ruling to put plural aircrafts up for a blanket auction, only when they are in restraint and related matter (Supreme Court Order 2001Ma3688 dated on August 22, 2001).

A righter of retention on aircraft may file a request for an auction against the aircraft. The provisions of an auction to execute a security right to aircraft shall apply mutatis mutandis to the formal auction. Airport facility fee and an aircraft are not in restraint and related matter, so an airport management corporation does not hold the right of retention on the aircraft (Supreme Court Decision 2011Da29291 decided on April 10, 2014). In an auction in accordance with the right of retention, all encumbrances (e.g., mortgages) on the sold aircraft shall be extinguished by a sale under the legal conditions for sale. Not only creditors who have claims for preferential payment but also general creditors could demand for distribution. The precedence of the claim of the right of retention on aircraft and that of general creditor's claims are equal.

Key words : aircraft, light aircraft, ultra-light flying devices, a foreign aircraft, civil execution against aircraft, compulsory execution against aircraft, auction to execute a security right to aircraft, auction under the right of retention, observation and preservation of aircraft, order to receive a certificate of the aircraft's registration and other documents necessary for its aviation