

WTO 민간항공기 교역 협정이 항공산업에 미치는 영향과 우리나라의 정책 방향*

이강빈**

목 차

I. 서 론

II. WTO 민간항공기 교역 협정의 내용

1. 민간항공기 교역 협정의 체결
2. 민간항공기 교역 협정의 주요 내용

III. 민간항공기 교역 협정이 항공산업에 미치는 영향

1. 관세법 상 항공기 부품 관세감면제도와 민간항공기 교역 협정 대상 물품 관세감면
2. 항공운송산업에 미치는 영향
3. 항공정비산업에 미치는 영향

IV. 항공산업 경쟁력 확보를 위한 항공기 부품 교역 자유화 정책 방향

1. 자유무역협정을 활용한 관세감면
2. 민간항공기 교역 협정의 가입 추진
3. 관세법 상 항공기 부품 관세감면제도의 개선

V. 결 론

* 이 논문은 2019년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2019S1A5B5A07105335)

** 한국항공우주정책·법학회 명예회장 (E-Mail : leekb007@naver.com).

I. 서론

우리나라는 국제민간항공기구(ICAO)가 발표한 항공운송 종합 순위에서 세계 6위(2018년)를 차지하는 항공대국으로 성장하였다. 이에 따라 여객 및 화물 운송을 위한 항공기 도입 및 등록의 증가¹⁾와 더불어 항공기 부품의 수입 규모도 증가하여 2019년 국내 항공운송업체의 항공기 부품 총 수입은 23,582억 원이었으며, 주요 수입국은 미국, EU, 싱가포르 등으로 나타났다.²⁾

항공기 부품 교역의 무관세화 및 자유화를 위하여 WTO(세계무역기구) 민간항공기 교역 협정(TCA : Agreement on Trade in Civil Aircraft)이 1979년 체결된 GATT(관세 및 무역에 관한 일반협정) 민간항공기 교역 협정을 계승하여 1995년 WTO 출범 시 복수국간 무역협정으로 별도 체결되었다. 현재 이 협정에 가입한 국가는 미국, EU 등 33개국이며, 우리나라는 가입하지 않고 있다. 이와 같은 민간항공기 교역 협정의 목적은 민간항공기, 부품 및 관련 장비의 최대한 세계 무역의 자유를 위해 관세를 철폐하고, 무역의 제한이나 왜곡 효과를 제거하며, 민간항공기 개발, 생산 및 마케팅에 대한 정부의 지원으로 인해 민간항공기 교역에 미치는 부정적 영향을 제거하는데 있다.

우리나라는 항공기 부품 수입 시 민간항공기 교역 협정의 가입국이 아니므로 동 협정 상 무관세 규정이 적용되지 않고 관세법 상 관세감면제도를 적용해오고 있다. 그러나 관세감면 정책이 관세법상 감면 방식에서 자유무역협정(FTA : Free Trade Agreement)을 활용한 감면 유도 방식으로 전환됨으로써 2018년 12월 31일 관세법 제89조를 개정하여 2019년 5월 1일부터 항공기 부품의 수입관세 감면율이 단계적으로 축소되어 2026년에 항공기 부품 관세감면제도가 폐지될 예정이므로 그 후부터 국내 항공산업계는 항공기 부품 수입

1) 우리나라 최근 3년간 연도별 항공기 도입(구매 및 임차) 및 등록(연말 기준) 현황을 보면, 2017년 항공기 57대 도입 및 796대 등록, 2018년 항공기 66대 도입 및 834대 등록, 2019년 항공기 48대 도입 및 853대 등록으로 나타났다. 국토교통부 항공정보포털시스템, 항공기등록현황,

<<http://atis.koca.go.kr/ATIS/aircraft/forwardPage.do?pageUrl=aircraftRegStat05>>(2020. 4. 20. 최종검색) ; 한국항공협회, 『포켓항공현황』, 2020, 82면.

2) 한국항공협회, 『항공기 부품 관세 관련 자료-항공기 부품 수입액 등 세부 통계』, 2020. 2. 참조.

시 관세를 부담하게 된다.

따라서 관세법 제89조의 개정으로 인한 항공기 부품의 관세감면제도 폐지에 대비하여 우리나라가 항공기 부품 교역의 무관세화 및 자유화를 이룩함으로써 우리 항공산업이 외국의 항공산업과 공정하게 경쟁할 수 있는 환경을 조성하고, 나아가 경쟁력을 확보하기 위한 정책 방향을 모색하는데 본 연구의 목적을 두고 있다.

본 연구의 내용은 항공기 부품의 교역 자유화를 위해 관세 및 기타 과징금의 철폐를 목적으로 체결된 WTO 민간항공기 교역 협정의 체결 경위를 살펴본 후 협정의 주요 내용을 조문별로 검토하며, 관세법 상 항공기 부품 수입 관세감면제도 및 민간항공기 교역 협정이 우리나라 항공운송산업과 항공정비(MRO)산업 등 항공산업에 미치는 영향을 분석한 후, 이에 대응하여 항공산업의 경쟁력 확보를 위한 항공기 부품의 교역 자유화 정책 방향으로 자유무역협정(FTA)을 활용한 관세감면, 민간항공기 교역 협정의 가입 추진, 관세법 상 항공기 부품 관세감면제도의 개선 등 방안을 도출하여 제시하고자 한다.

II. WTO 민간항공기 교역 협정의 내용

1. 민간항공기 교역 협정의 체결

WTO 민간항공기 교역 협정은 1995년 1월 1일 WTO 출범 시 1979년 체결된 GATT³⁾ 민간항공기 교역 협정(1980년 1월 1일 발효)을 WTO 설립협정 부속서 4 복수국간 무역협정⁴⁾으로 별도 체결한 협정이며, WTO 회원국 중

3) 관세 및 무역에 관한 일반협정(GATT : General Agreement on Tariffs and Trade)은 1947년 10월 30일 채택되었으며, 우리나라는 1967년 3월 15일 가입하였다. WTO 설립협정 부속서 1에 명시된 1994년도 GATT와 1947년도 GATT는 법적으로 구별된다.

4) 복수국간 무역협정은 WTO 설립협정 부속서 4에 규정되어 있으며, 여기에는 민간항공기 교역 협정, 정부조달협정, 국제낙농협정, 국제우유협정 등이 포함되어 있다. 우리나라는 정부조달협정에만 가입되어 있다.

이를 수락한 국가들에게만 적용된다.⁵⁾ 2019년 말 현재 미국, EU 등 33개국 이 가입되어 있으며⁶⁾, 우리나라는 아직 가입하지 않고 옵저버 국가이다.

민간항공기 교역 협정은 전문, 9개 조문 및 부속서로 구성되어 있는데, 전문에 의하면, 본 협정은 관세의 철폐 그리고 가능한 최대한으로 무역을 제한하거나 왜곡하는 효과의 감소 또는 제거를 포함하는 민간항공기, 부품 및 관련 장비의 세계 무역의 최대한 자유를 달성하기 위한 것이며, 또한 민간항공기 개발, 생산 및 마케팅에 있어 정부의 지원으로 인한 민간항공기 교역에 대한 부정적 영향을 제거하기 위한 것이다.⁷⁾

2. 민간항공기 교역 협정의 주요 내용

2.1. 협정의 대상 물품

민간항공기 교역 협정은 모든 민간항공기, 민간항공기 엔진 및 동 부품과 구성품, 민간항공기의 기타 부품, 구성품 및 하위 조립품, 모든 지상 모의비행장치 및 동 부품과 구성품에 적용되며, 이러한 물품들이 민간항공기의 제조, 수리, 유지보수, 재조립, 개조 또는 전환에서 원래 또는 교체장비로 사용되는지를 불문한다.⁸⁾

본 협정 부속서의 목록에 표시되고 국제통일상품분류체계(HS : Harmonized System) 부호(code)의 관세협력이사회 품목분류표(개정된) 표제에 따라 분류된 물품들은 당해 물품이 민간항공기 또는 지상 모의비행장치에 사용을 위한

5) WTO 설립협정 제2조(세계무역기구의 범위) 제3항.

6) 민간항공기 교역 협정 가입국은 미주 2개국: 미국, 캐나다, 유럽 27개국: EU 및 EU 20개 회원국(오스트리아, 벨기에, 불가리아, 덴마크, 에스토니아, 프랑스, 독일, 그리스, 아일랜드, 이태리, 라트비아, 리투아니아, 룩셈부르크, 말타, 네덜란드, 포르투갈, 루마니아, 스페인, 스웨덴, 영국), 알바니아, 조지아, 노르웨이, 스위스, 몬테네그로, 북마케도니아(최근 가입), 아시아 3개국: 일본, 대만, 마카오, 아프리카 1개국: 이집트 등이다 (WTO, Report(2019) of the Committee on Trade in Civil Aircraft, Adopted 4 November, 2019).

7) 최우영·황진영, “민간항공기 개발의 WTO 규정과 정부지원-일본의 MRJ 사례를 중심으로”, 『항공우주산업기술동향』 10권 1호, 한국항공우주연구원, 2012. 7, 15-16면 참조.

8) 민간항공기 교역 협정 제1조(대상 물품) 제1항.

것이며, 그들의 제조, 수리, 유지보수, 재조립, 개조 또는 전환과정에서 그 속에 통합을 위한 것인 경우 면세 또는 관세면제 대우가 부여되어야 한다.⁹⁾

민간항공기 교역위원회는 본 협정 부속서의 대상 물품 목록을 관세협력이 사회의 변경된 국제통일상품분류체계와 적합하게 하는 개정 의정서를 1986년, 2001년, 2015년에 각각 채택하였는데, 2015년 11월 5일 개정된 민간항공기 교역 협정 부속서에 수록된 대상 물품은 총 264개 품목이다.¹⁰⁾

2.2. 관세 및 기타 과징금

서명국들은 본 협정의 발효일까지 당해 물품들이 항공기의 제조, 수리, 유지보수, 재조립, 개조 또는 전환 과정에서 하나의 항공기와 그 속의 통합에 사용되는 경우 부속서에 수록되고 그들 각각의 관세표제 하에 분류된 물품들의 수입 또는 이에 관련하여 부과되는 관세 및 기타 과징금을 철폐한다. 서명국들은 본 협정의 발효일까지 민간항공기의 수리에 부과되는 모든 관세 및 기타 과징금을 철폐한다.¹¹⁾

2.3. 무역에 대한 기술장벽

무역에 대한 기술장벽에 관한 협정(Agreement on Technical Barriers to Trade)¹²⁾의 조항이 민간항공기 교역에 적용되며, 그 위에 운용 및 유지보수 절차에 관한 민간항공기 인증요건과 규격이 서명국들 간에 적용되어야 한다.¹³⁾ 무역에 대한 기술장벽 협정에 의하면, 회원국은 기술규정을 운영함에 있어 내국민대우 및 최혜국대우를 준수해야 하며, 국제무역에 불필요한 장애를 야기시키는 방식으로 기술규정을 준비·채택·적용해서는 아니 된다.¹⁴⁾

9) 민간항공기 교역 협정 부속서 제2항.

10) WTO Committee on Trade in Civil Aircraft, Protocol(2015) amending the Annex to the Agreement on Trade in Civil Aircraft, 5 November 2015.

11) 민간항공기 교역 협정 제2조(관세 및 기타 과징금) 제1항 제1호 및 제2호.

12) 무역에 대한 기술장벽에 관한 협정은 1979년 4월 12일 채택되었으며, 우리나라는 1980년 9월 3일 가입하였다. 본 협정은 전문, 15개 조문, 부속서로 구성되어 있다.

13) 민간항공기 교역 협정 제3조(무역에 대한 기술장벽) 제1항.

14) 무역에 대한 기술장벽에 관한 협정 제2조(중앙정부기관에 의한 기술규정의 준비, 채택 및 적용) 제1항 및 제2항 ; 강문성 외 11인, 『국제통상론』, 박영사, 2018, 229면.

2.4. 정부에 의해 지시된 조달, 강제적 하청계약 및 유인

민간항공기 구매자들은 상업적 및 기술적 요인에 근거하여 공급업체들을 자유롭게 선택하여야 한다. 서명국들은 민간항공기 구매에 관계하는 항공사, 항공기 제조업체 또는 기타 단체들에게 어떠한 서명국으로부터 공급업체들에 대한 차별을 일으키는 특정 출처로부터 민간항공기를 조달하도록 요구하거나 또는 그들에 대해 불합리한 압력을 행사하지 아니하여야 한다. 본 협정에 포함된 물품들의 구매는 경쟁력있는 가격, 품질 및 인도 기준으로만 이루어져야 한다. 서명국들은 어떠한 서명국으로부터 공급업체에 대한 차별을 일으키는 특정 출처로부터의 민간항공기의 판매 또는 구매에 유인을 부착하는 것을 회피하여야 한다.¹⁵⁾

한편 WTO 복수국간 무역협정으로 채택된 정부조달에 관한 협정 (Government Procurement Agreement)¹⁶⁾ 규정에 따르면, 이 협정의 적용을 받는 정부조달에 관한 모든 법률, 규정, 절차 및 관행과 관련하여 각 당사자는 다른 당사자의 상품, 서비스 및 공급자에게 무조건적으로 국내 상품, 서비스 및 공급자에게 부여하는 대우, 그리고 그 밖의 당사자의 상품, 서비스 및 공급자에게 부여되는 대우보다 불리하지 않은 대우를 부여한다.¹⁷⁾

2.5. 무역제한

서명국들은 GATT의 규정에 부합하지 않는 방식으로 민간항공기 수입을 제한하기 위하여 수량제한(수입쿼터) 또는 수입허가 요건을 적용해서는 아니 된다. 서명국들은 GATT의 규정에 부합하지 않는 방식으로 기타 서명국들에게 민간항공기 수출을 상업적 또는 경쟁적 이유로 제한하기 위하여 수량제한, 수출허가 또는 기타 유사한 조건을 적용해서는 아니 된다.¹⁸⁾

한편 1994년 GATT 규정에 따르면, 다른 체약국의 상품 수입에 대하여 또

15) 민간항공기 교역 협정 제4조(정부에 의해 지시된 조달, 강제적 하청계약 및 유인) 제1항 내지 제4항.

16) 정부조달에 관한 협정은 1994년 4월 15일 채택되었으며, 우리나라는 1995년 12월 22일 가입하였다. 본 협정은 전문, 24개 조문, 부록으로 구성되어 있다.

17) 정부조달에 관한 협정 제3조(내국민대우 및 무차별).

18) 민간항공기 교역협정 제5조(무역제한) 제1항 및 제2항.

는 다른 계약국으로 상품의 수출 또는 수출을 위한 판매에 대하여 수량제한, 수입 또는 수출 허가 또는 관세, 조세 또는 그 밖의 과징금 이외의 어떠한 금지 또는 제한도 계약국에 의하여 설정되어서는 아니 된다.¹⁹⁾

2.6. 정부지원, 수출신용 및 항공기 마케팅

GATT 보조금 및 상계조치에 관한 협정(Agreement on Subsidies and Countervailing Measures)²⁰⁾이 민간항공기 교역에 적용된다. 서명국들이 민간항공기 프로그램에 참여하거나 지원함에 있어 보조금 및 상계조치에 관한 협정 규정의 관점에서 민간항공기 교역에 부정적 영향을 회피하도록 노력하여야 한다. 즉 서명국들은 특별보조금의 사용으로 ① 여타 서명국의 국내산업에 대해 피해, ② 일반협정 하에서 여타 서명국에게 직접·간접으로 발생하는 수익의 무효화 또는 손상 ③ 여타 서명국의 이익에의 심각한 침해 등을 야기시키지 않도록 노력한다. 서명국들은 항공기 분야에서 적용되는 특수한 요소, 특히 광범위한 정부지원, 그들의 국제적인 경제적 이해관계, 그리고 세계 민간항공기 시장 확장에 참여하기 위한 제작자들의 욕구를 고려하여야 한다.²¹⁾

민간항공기의 가격책정은 비순환 프로그램 비용, 차후에 당해 민간항공기 생산에 적용되는 항공기, 구성품 및 시스템에 대한 군사 연구개발의 확인 가능하고 비례 배분된 비용, 평균생산비용 및 금융비용을 포함하는 모든 비용의 보상의 합리적인 예상에 기초되어야 한다.²²⁾

2.7. 민간항공기 교역위원회, 협의 및 분쟁해결

모든 서명국들의 대표들로 구성되는 민간항공기 교역위원회(이하 “위원회”라 한다)가 설립되어야 한다. 위원회는 본 협정의 운영과 관련된 문제에 대해 협의하기 위한 기회를 서명국들에게 주기 위하여, 자유롭고 왜곡되지

19) 1994년 GATT 제11조(수량제한의 일반적 철폐) 제1항.

20) GATT 보조금 및 상계조치에 관한 협정은 1979년 4월 12일 채택되었으며, 우리나라는 1980년 6월 10일 가입하였다. 본 협정은 전문, 제7부 19개 조문, 부속서로 구성되어 있다.

21) 민간항공기 교역 협정 제6조(정부지원, 수출신용 및 항공기 마케팅) 제1항 ; 보조금 및 상계조치에 관한 협정 제8조(보조금-일반규정) 제3항.

22) 민간항공기 교역 협정 제6조(정부지원, 수출신용 및 항공기 마케팅) 제2항.

많은 교역의 지속을 보장하기 위해 개정이 요구되는지 여부를 결정하기 위하여, 그리고 양자 협의를 통해 만족스러운 해결책을 찾을 수 없었던 어떠한 문제를 조사하기 위하여 1년에 1회 이상 필요한 만큼 회의를 개최하여야 한다.²³⁾

각 서명국은 본 협정의 운영에 영향을 미치는 문제에 관하여 다른 서명국이 행한 진술에 대해 신속한 협의를 위하여 호의적인 고려와 적절한 기회를 제공하여야 한다. 서명국들은 추정된 보조금의 존재, 정도 및 효과를 판단하기 위한 조사의 개시 전에 상호 수락 가능한 해결책을 모색하기 위하여 위원회 내에서 기타 서명국들과의 협의가 바람직함을 인정한다. 당해 국내절차가 개시되기 전에 협의가 일어나지 아니하는 예외적인 사정에서는 서명국들은 당해 절차의 개시를 즉시 위원회에 통지하고 상계조치에 대한 필요를 제거할 상호 합의된 해결책을 모색하기 위하여 동시에 협의에 들어가야 한다.²⁴⁾

어떤 서명국이 민간항공기 제조, 수리, 유지보수, 개조 또는 전환에 있어 그 국가의 교역이익이 다른 서명국의 조치에 의해 부정적인 영향을 받았거나 또는 받을 가능성이 있다고 간주하는 경우, 그 국가는 위원회에 그 문제의 검토를 요청할 수 있다. 이러한 요청이 있을 경우 위원회는 30일 이내에 회의를 소집하고 다른 장소에서 이러한 문제들의 최종 해결 이전에 가능한 신속하게 관련 문제들을 해결하기 위하여 그 문제를 검토하여야 한다. 이와 관련하여 위원회는 적절한 판정이나 권고를 내릴 수 있다.²⁵⁾ 요컨대 서명국은 민간항공기 교역 협정 관련 문제를 해결하기 위하여 민간항공기 교역위원회 내에서 협의하거나 또는 위원회에 검토를 요청하여 위원회가 판정이나 권고를 한다.

Ⅲ. 민간항공기 교역 협정이 항공산업에 미치는 영향

23) 민간항공기 교역 협정 제8조(감시, 검토, 협의 및 분쟁해결) 제1항.

24) 민간항공기 교역 협정 제8조(감시, 검토, 협의 및 분쟁해결) 제5항 및 제6항.

25) 민간항공기 교역 협정 제8조(감시, 검토, 협의 및 분쟁해결) 제7항.

1. 관세법상 항공기 부품 관세감면제도와 민간항공기 교역 협정 대상 물품 관세감면

1.1 중소기업의 항공기 부품 관세면제

현행 관세법 제89조(세율불균형물품 면세) 제1항 제1호에 의하면, 세율불균형의 시정을 위하여 관세가 면제될 수 있는 물품은 세관장이 지정한 제조·수리공장에서 중소기업²⁶⁾인 항공기 제조업자 또는 수리업자가 항공기와 그 부분품의 제조 또는 수리에 사용하기 위해 수입하는 부분품과 원재료 그리고 외국에서 수리·가공되어 수입되는 항공기 부분품과 원재료의 가공수리분이다.

여기서 세율불균형물품이란 제품의 세율은 낮고, 이 제품을 만들기 위한 원료품의 세율은 높은 관세율 구조를 가지고 있는 물품을 말하며, 현재 운용되는 관세율표에 의하면 항공기, 컴퓨터 관련 제품이 이에 해당한다.²⁷⁾

1.2 중소기업 이외 기업의 항공기 부품 관세감면

1.2.1 관세법 상 항공기 부품 관세감면 규정의 개정

우리나라의 항공기 부품 주요 거래국인 미국, EU, 싱가포르 등과 자유무역협정(FTA) 체결이 확대됨에 따라 관세법 상 관세감면제도의 실효성이 줄어들어 관세감면 대상기업으로서 중소기업은 현행대로 유지하되, 중소기업 이외 기업은 이를 폐지하기 위하여 단계적으로 관세감면의 적용기간과 적용율을 2012년 개정 관세법 부칙 제14조²⁸⁾에 규정하여 2014년 이후 부터는 1년이 지나면 매년 20%를 축소하여 2018년에는 20%의 감면율을 적용하고 2019년에 폐지하도록 하였다.²⁹⁾ 그 후 2014년 및 2016년에 관세법을 개정하여 관세감면 적용기간을 2년 단위로 2차례 연장(2015년-2018년)하였다.

26) 조세특례제한법 제5조(중소기업 등 투자세액 공제) 제1항에서 기업 자산총액이 5천억 원 이상인 경우에는 중소기업으로 보지 아니한다.

27) 이종익·박병목, 『관세법 해설』, 세경사, 2020, 315면.

28) 관세법 부칙 제14조 세율불균형물품의 감면세 개정에 관한 경과조치, 2013년 1월 1일 시행.

29) 이종익·박병목, 상계서(주27), 316-317면.

또다시 2018년 12월 31일 현행 관세법 제89조 제6항을 신설³⁰⁾하여 세율불균형의 시정을 위하여 관세가 감면되는 물품은 세관장이 지정한 제조·수리공장에서 중소기업이 아닌 기업이 항공기와 그 부분품의 제조 또는 수리에 사용하기 위해 수입하는 부분품과 원재료 그리고 외국에서 수리·가공되어 수입되는 항공기 부분품과 원재료의 가공수리분이며, 이들을 민간항공기 교역 협정 대상 물품의 관세감면과 그 이외 물품의 관세감면으로 구분하여 각각 아래와 같이 관세감면 적용기간과 감면율을 다르게 규정하고 있다.

1.2.2 관세법 상 민간항공기 교역 협정 대상 물품의 관세감면

민간항공기 교역협정이 적용되며 동 협정 부속서 목록에 수록된 대상 물품(항공기 부품 및 구성품 등) 가운데 우리나라 관세법시행규칙 별표 1 관세감면 물품에 해당하는 품목의 최근 3년간 연도별 및 국가별 수입규모는 2017년 26,632,323천 달러, 2018년 28,970,189천 달러, 2019년 28,516,472천 달러이었으며, 수입국은 2019년 기준 미국 4,731,095천 달러(16.6%), EU 5,656,190천 달러(19.8%), 싱가포르 343,625천 달러(1.2%), 기타국가 17,785,562천 달러(62.4%)로 나타났다.³¹⁾

관세법 제89조 제6항 제1호에 의하면, 세계무역기구 설립을 위한 마라케쉬 협정 부속서 4의 민간항공기 교역에 관한 협정 대상 물품 중 관세법시행규칙 제35조 제2항 별표 1에 정하는 물품³²⁾의 관세감면에 대하여는 다음 <표 1>의 기간 동안 수입신고하는 분에 대하여 각각의 적용기간에 해당하는 감면율을 적용한다.

요컨대 민간항공기 교역 협정 대상 물품 중 HS code 6단위 기준 181개 품목의 관세 감면율은 2019년 5월 1일부터 2021년까지 100%를 연장한 후

30) 2018년 12월 31일 관세법 제89조 제6항의 신설에 대하여는 세수가 감소하고 2016년 관세감면 적용기간 연장조치에 이어 또다시 연장하는 것은 당초 입법 취지를 침해하는 문제점이 있다는 지적도 있었다(이종익·박병목, 상계서(주27), 317면).

31) 한국무역통계진흥원 무역통계서비스, 수출입통계, <<https://www.bandtrapass.or.kr/customs/total.do?command=cus001View&viewCode=CUS00201>> (2020. 2. 15. 최종검색).

32) 관세법시행규칙 별표 1(신설 2019. 3. 20) 관세법 제89조 제6항 제1호에 따라 관세가 감면되는 물품(제35조 제2항 관련) HS code 6단위 기준 181개 품목.

2022년부터 2025년까지 매년 20% 축소되어 2026년에는 0%가 되도록 규정하고 있다.

〈표 1〉 민간항공기 교역 협정 대상 물품 관세감면

2019년 5월 1일부터 2021년 12월 31일까지	2022년 1월 1일부터 12월 31일 까지	2023년 1월 1일부터 12월 31일 까지	2024년 1월 1일부터 12월 31일 까지	2025년 1월 1일부터 12월 31일 까지
100분의 100	100분의 80	100분의 60	100분의 40	100분의 20

출처 : 관세법 제89조 제6항 제1호, 신설 2018. 12. 31.

1.2.3 관세법 상 민간항공기 교역 협정 대상 물품 이외 물품의 관세감면

관세법 제89조 제6항 제2호에 의하면, 상기 제1호 이외의 물품³³⁾의 관세 감면에 대하여는 다음 <표 2>의 기간 동안 수입신고하는 분에 **대하여** 각각의 적용기간에 해당하는 감면율을 적용한다.

요컨대 민간항공기 교역 협정 대상 물품 이외의 490개 품목의 관세 감면율은 2019년 5월 1일부터 2024년까지 매년 10% 축소한 후 2025년에 20% 축소되어 2026년에 0%가 되도록 규정하고 있다.

〈표 2〉 민간항공기 교역 협정 대상 물품 이외 물품 관세감면

2019년 5월 1일 부터 12월 31 일까지	2020년 1월 1일 부터 12월 31 일까지	2021년 1월 1일 부터 12월 31 일까지	2022년 1월 1일 부터 12월 31 일까지	2023년 1월 1일 부터 12월 31 일까지	2024년 1월 1일 부터 12월 31 일까지	2025년 1월 1일 부터 12월 31 일까지
100분의 90	100분의 80	100분의 70	100분의 60	100분의 50	100분의 40	100분의 20

출처 : 관세법 제89조 제6항 제2호, 신설 2018. 12. 31.

33) 민간항공기 교역 협정 대상 물품 중 관세법시행규칙 별표 1에 정하는 물품 이외 물품.

2. 항공운송산업에 미치는 영향

한국항공협회의 조사³⁴⁾에 따르면, 우리나라 국적항공사(대한항공, 아시아나항공 등 5개 항공사)의 최근 3년간 연도별 및 국가별 항공기 부품의 수입 규모(구매 및 임가공 총 수입)는 2017년 22,465억 원, 2018년 24,873억 원, 2019년 23,582억 원이었으며, 수입국은 2019년 기준 미국 11,175억 원(47.4%), EU 6,103억 원(25.9%), 싱가포르 3,843억 원(16.3%), 중국, 일본, 대만 등 기타국가 2,461억 원(10.4%)으로 나타났다.

또한 국내 항공운송업체(대한항공, 아시아나항공 등 5개 항공사)가 최근 3년간 관세법 제89조(세율불균형물품 면세)를 활용하여 항공기 부품을 수입(구매 및 임가공)한 금액은 2017년 19,171억 원, 2018년 20,998억 원, 2019년 19,729억 원으로 연 평균 수입액은 19,966억 원을 나타냈다.

한편 관세법 제89조를 적용하여 항공기 부품 수입관세의 감면을 받은 금액은 2017년 992억원, 2018년 1,048억 원, 2019년 1,017억 원으로 연 평균 관세 감면액은 1,019억 원을 나타냈으며, 2017년-2019년 간 평균 관세율은 5.11%³⁵⁾로 나타났다.

그러나 농어촌특별세법 제5조(과세표준 및 세율) 제1항 제1호에 의거 관세법에 따라 감면을 받는 관세 감면세액의 100분의 20을 농어촌특별세³⁶⁾로 납부하여야 하므로, 항공기 부품 수입 관세의 감면액에 대한 농어촌특별세 납부액은 2017년 198억 원, 2018년 210억 원, 2019년 203억 원으로 연 평균 농어촌특별세 납부액은 204억 원으로 나타났다.

따라서 관세법 제89조를 적용하여 항공기 부품 수입에 대해 받은 실제 관세 감면 혜택은 2017년 794억 원, 2018년 838억 원, 2019년 814억 원으로 연 평균 실제 관세 감면 혜택은 815억 원으로 나타났다.³⁷⁾ 결국 농어촌특별

34) 한국항공협회, 「항공기 부품 관세 관련 자료-항공기 부품 수입액 등 세부 통계」, 2020. 2. 참조.

35) 3년간 관세 감면액 3,057억 원÷관세법 제89조 적용 수입액 59,898억 원×100

36) 농어촌특별세는 한시적 형태로 제정된(1994년 7월 1일 시행, 2024년 6월 30일 까지 효력)농어촌특별세법에서 관세가 감면될 경우 과세하도록 규정하고 있는데, 과세표준은 관세법 또는 조세특례제한법에 의해 감면을 받는 감면세액이며, 세율은 100분의 20이다(김태인·정재완, 『관세법』, 도서출판 청람, 2020, 316면).

세액 만큼 관세감면이 축소된 것이다.

요컨대 전술한 바와 같이 2018년 12월 31일 관세법 제89조 제6항의 신설에 따라 항공기 부품의 관세 감면율이 2019년 5월 1일부터 매년 단계적으로 축소되는데, 민간항공기 교역 협정 대상 물품은 2021년까지 100% 감면 후 2022년부터 2025년까지 매년 20% 축소되며, 항공기 부품 관세감면제도가 폐지되는 2026년부터 100% 과세가 예정되어 항공운송업계의 관세 부담액은 연간 약 1,600억 원에 이를 것으로 추정된다.³⁸⁾

하지만 우리나라가 민간항공기 교역 협정에 가입할 경우 국내 항공운송업계가 항공기 부품을 무관세로 수입할 수 있게 되어 항공기 부품에 대한 3-8%의 수입관세³⁹⁾와 관세 감면액의 20% 농어촌특별세를 부담하지 않아도 되므로 우리나라 항공운송산업의 경쟁력을 확보할 수 있게 될 것이다.

3. 항공정비산업에 미치는 영향

항공정비(MRO : Maintenance, Repair, Overhaul)란 항공기, 엔진, 기타 장비 등에 대한 점검, 보수유지, 수리·개조 작업을 통해 항공기의 안전성과 정시성, 신뢰성을 확보하는 행위로 생산 관련 서비스업의 일종이다. 항공정비(MRO)산업은 사업영역에 따라 기체정비, 엔진정비, 부품정비, 운항정비로 구분된다.⁴⁰⁾

국내 항공사들의 정비 분야별 정비비와 해외 의존도를 살펴보면, 2018년 기준 총 정비비는 2조 5,515억 원으로 엔진정비 1조 3,288억 원, 부품정비 5,040억 원, 운항정비 4,387억 원, 기체정비 2,800억 원 규모이었다. 이 중 해외 총 외주비는 1조 3,798억 원으로 엔진정비 8,974억 원, 부품정비 3,119억

37) 한국항공협회, 「항공기 부품 관세 관련 자료-항공기 부품 수입액 등 세부 통계」, 2020. 2. 참조.

38) 김병재, “항공운송산업의 지속 가능한 발전 방안”, 「항공운송산업 경쟁력 강화를 위한 정책토론회 자료집」, 한국항공협회, 2019. 11. 11, 17면 참조.

39) 관세법 별표 관세율표(2019년 12월 31일 개정)에서 관세법 제89조 제6항 제1호에 따라 관세가 감면되는 민간항공기 교역 협정 대상 물품 181개 품목의 기본 관세율을 품목별로 3%, 5%, 또는 8%로 규정하고 있다.

40) 안영수·민현기·김별아, 「국내외 항공 MRO 산업의 최근 이슈」, 산업연구원, 2015. 11, 38면, 40면.

원, 기체정비 976억 원, 운항정비 729억 원 규모이었으며, 해외 의존도는 54%에 달했다.⁴¹⁾

국내 항공사들은 그 동안 국내 정비업체의 부재로 매년 총 정비물량의 절반 이상의 정비 물량을 해외 MRO 업체에게 맡겨 왔으나, 2019년 2월 한국항공서비스주식회사⁴²⁾의 사업 착수로 국내 정비가 가능함에 따라 2026년까지 약 1조 6,800억 원의 수입대체 효과를 거둘 수 있을 것으로 기대된다.⁴³⁾

국토교통부는 제3차 항공정책기본계획(2020-2024)에서 우리 항공정비(MRO)산업의 활성화를 위해 해외 엔진업체를 적극 유치하고, 유관부처 및 지방자치단체와 협력하여 MRO 전문기업에 대한 관세 감면 등 세제지원 협의 등을 제시하고 있다.⁴⁴⁾

요컨대 전술한 관세법 제89조 제6항에 따라 항공기 부품의 관세감면제도가 2019년 5월 1일부터 단계적으로 축소되어 2026년에 폐지될 경우 국내 엔진정비와 부품정비 분야에서 해외 외주비가 2018년 기준 12,093억 원에서 더욱 증가할 것으로 예상된다.

하지만 우리나라가 민간항공기 교역 협정에 가입할 경우 항공정비업체가 항공정비(MRO)산업의 기초 재료인 항공기 부품을 무관세로 수입할 수 있게 되어 엔진정비와 부품정비 분야에서 해외 외주비를 절감할 수 있으므로 항공정비산업의 활성화를 촉진할 수 있을 것이다.

IV. 항공산업 경쟁력 확보를 위한 항공기 부품 교역 자유화 정책 방향

41) 오원만, “항공정비산업(MRO) 발전 방안”, 「항공우주산업 발전전략 심포지엄 자료집」, 한국우주기술진흥협회·한국항공우주산업진흥협회, 2019. 6. 13, 54면 참조.

42) 국토교통부가 지정한 우리나라 유일의 항공 MRO 전문업체로 한국항공서비스주식회사(KAEMS)가 2018년 7월 설립되었다.

43) 국토교통부, 보도자료 “이제 국내서 항공기 정비 받는다”, 2019. 2. 21, 2면.

44) 국토교통부, 제3차 항공정책 기본 계획(2020-2024), 2019. 12. 31, 83-84면.

1. 자유무역협정을 활용한 관세감면

1.1. 국적항공사 항공기 부품 FTA 수입 활용 현황

우리나라는 항공기 부품 주요 수입국인 미국, EU, 싱가포르 등과 FTA가 체결⁴⁵⁾되어 있는 바, 항공기 부품 수입에 대해 관세법 상 감면하는 방식에서 FTA를 활용하여 감면을 유도하는 방식으로 정책이 전환되어 왔다.

국적항공사(대한항공, 아시아나항공 등 5개 항공사)들의 항공기 부품의 FTA 수입 활용 현황은 <표 3>에서 보는 바와 같이, 2019년 기준 FTA를 적용하여 총 3,836억 원(미국 3,619억 원, EU 116억 원, 싱가포르 12억 원, 중국, 일본, 대만 등 기타국가 89억 원)의 항공기 부품을 수입하였으며, FTA 수입 활용율⁴⁶⁾은 16.3%(미국 32.4%, EU 1.9%, 싱가포르 0.3%, 기타국가 3.6%) 수준으로 나타났다.⁴⁷⁾ 요컨대 2019년 항공기 부품의 FTA 수입활용율은 우리나라 FTA 전체 수입활용율 76.6%⁴⁸⁾에 비해 매우 낮은 수준이다.

<표 3> 국적항공사 항공기 부품 FTA 수입 활용 현황 (2019년)

단위 : 억 원, %

구분	수입	FTA 적용	활용율
미국	11,175	3,619	32.4
EU	6,103	116	1.9
싱가포르	3,843	12	0.3
기타국가	2,461	89	3.6
합계	23,582	3,836	16.3

주 : 대한항공, 아시아나항공 등 5개 항공사 세율물품 수입신고액

출처 : 한국항공협회, 「항공기 부품 관세 관련 자료-항공기 부품 수입액 등 세부 통계」, 2020. 2.

45) 한-미 FTA는 2012년 3월 체결, 한-EU FTA는 2011년 7월 체결, 한-싱가포르 FTA는 2006년 3월 체결되었다.

46) FTA 수입활용율=FTA 협정세율 적용실적/특혜대상품목 수입실적×100

47) 한국항공협회, 「항공기 부품 관세 관련 자료-항공기 부품 수입액 등 세부 통계」, 2020. 2. 참조.

48) 관세청 FTA 포털, FTA 활용정보, <<http://www.customs.go.kr/ftaportalkor/cm/cncntsView>> (2020. 3. 15. 최종검색).

1.2. 항공기 부품에 대한 FTA 특혜관세 적용의 한계 및 활용 방안

국적항공사의 항공기 부품에 대한 FTA 수입활용율이 저조한 이유를 살펴보면, 항공기 부품 구매 수입의 경우 FTA 협정문 상 수입자가 특혜관세 대우 신청 시에 원산지 증명의 제출이 필요한데,⁴⁹⁾ 미국 및 EU의 해외 거래업체에서 원산지 증명의 발급을 거부하고 있기 때문이다.⁵⁰⁾

항공기 부품 산업은 설계, 제작, 공급에까지 수많은 업체가 연관된 복잡한 구조로 인해 항공기 부품의 원산지 추적이 어려운 구조적 문제가 있으므로 모든 항공기 부품에 대해 원산지 증명을 받는 것은 사실상 곤란하다고 볼 수 있다.⁵¹⁾

FTA에서 협정관세(특혜관세)를 적용 받으려는 수입자는 수입신고의 수리 전까지 협정관세 적용신청서를 세관장에게 제출하여야 하는데, 수입자가 협정관세의 적용을 신청할 때에 원산지증빙서류(원산지증명서)를 갖추고 있어야 하며, 세관장이 요구하면 제출하여야 한다.⁵²⁾

수입자가 협정관세(특혜관세) 대상 물품임을 알았으나, 수출국 발급기관의 원산지증명서 발급 지연이나 수출자의 준비 부족 등에 의해 수입신고 당시 원산지증명서를 구비하지 못하였다면, 수입신고 수리 후 1년 이내에 협정관세의 적용을 신청할 수 있으며, 이때에 원산지증명서를 제출하여야 한다.⁵³⁾

한-미 FTA에서 수입물품에 대한 원산지증명서 발급방식은 자율발급이며, 발급자는 수출자, 생산자, 수입자이다.⁵⁴⁾ 한-EU FTA에서 수입물품에 대한 원

49) 한-미 FTA 협정문 제6.15조 특혜관세대우 신청, 한-EU FTA 협정문 제19조 특혜관세대우 신청과 원산지 증명의 제출, 한-싱가포르 FTA 협정문 제5.3조 특혜관세신청 규정 참조.

50) 미국 및 EU 해외 거래업체에서 원산지 증명 발급을 거부하는 이유로 원산지 추적 정보가 없어 제공 불가, 추가인력, 추가시스템 및 비용 필요, 세부 구성품목에 대한 원산지 추적 불가, 수출인증업체 아니므로 협조 불가 등을 들고 있다(김한성, “항공기 부품 교역 자유화 경제적 영향 분석 연구”, 『항공기 부품 교역 자유화를 위한 국회 정책토론회 자료집』, 한국항공협회, 2017. 12. 6, 11면).

51) 김광욱, “항공기 부품 교역 자유화 방안에 대한 소고-항공운송산업을 중심으로”, 『항공진흥』 통권 65호, 한국항공협회, 2017. 12, 14면.

52) FTA 관세특례법 제8조(협정관세의 적용신청 등) 제1항 및 제2항 ; 김태인·정재완, 전게서(주36), 662면.

53) FTA 관세특례법 제9조(협정관세 사후적용의 신청) 제1항 및 제2항 ; 정인교, 『FTA 통상론』, 율곡출판사, 2020, 221면.

54) 조정란, 『FTA 원산지론』, 법문사, 2016, 318면.

산지증명서 발급방식은 인증발급⁵⁵⁾ 및 자율발급이며, 발급자는 6천 유로 이상 물품은 원산지인증수출자이고, 6천 유로 미만 물품은 모든 수출자이다. 한-싱가포르 FTA에서 수입물품에 대한 원산지증명서 발급방식은 기관발급이며, 발급기관은 싱가포르 세관이다.⁵⁶⁾

해외 임가공(가공수리분) 물품 수입의 경우, 한-미 FTA 협정문에는 임가공 물품의 원산지와 관계없이 관세를 적용할 수 없다고 규정하고 있어 미국에서 수입하는 임가공물품은 원산지 증명없이 관세를 면제할 수 있다.⁵⁷⁾ 그러나 한-EU FTA 협정문에는 물품의 임가공에 관한 조항이 없어 FTA를 적용할 수 없으며, 한-싱가포르 FTA 협정문에는 자국법(한국법)에 따라 임가공물품의 원산지와 관계없이 관세를 감면할 수 있도록 규정하고 있어⁵⁸⁾ 중소기업이 아닌 기업이 싱가포르에서 수입하는 임가공 물품은 우리나라 관세법 제89조 제6항에 따라 단계적 관세감면 폐지 시에 관세 부과 대상 물품에 해당하므로 FTA를 적용할 수 없게 된다.

요컨대 위와 같이 항공기 부품에 대한 FTA 특혜관세 적용에는 한계가 있다. 따라서 FTA를 활용하여 항공기 부품의 관세를 감면받음으로써 항공산업의 경쟁력을 확보하기 위하여는 미국, EU 등 해외 거래업체가 항공기 부품의 원산지 증명을 해당 FTA 규정에 따라 적시에 발급해 주도록 협조를 요청하고, 또한 한-싱가포르 FTA 협정문 상 해외 임가공 물품의 관세감면에 대한 자국법 우선 적용 규정을 개정하며, 그리고 한-EU FTA 협정문에 해외 임가공 물품에 대한 관세 감면규정을 도입할 필요가 있다고 할 수 있다.

한-미 및 한-EU FTA 협정문에 의하면, 국경 간 서비스 공급에 관한 FTA 규정은 항공운송서비스 및 이를 지원하는 관련 서비스에는 적용되지 않지만, 다만 항공기가 운항하고 있지 아니하는 기간 중 그 항공기의 보수 및 유지 서비스 또는 항공기 수리 및 정비 서비스에는 적용된다고 규정하고 있다.⁵⁹⁾

55) 인증발급 방식은 일정금액 이상을 빈번하게 수출하는 수출자 중 성실업자에 대하여 수출국 세관당국의 사후 관리를 조건으로 자율적으로 원산지증명서를 발급하도록 허용하되, 그렇지 않은 수출자에 대해서는 권한있는 당국에 신청하여 원산지증명서를 발급받는 방식이며, 주로 EU가 체결한 FTA에서 많이 도입하고 있는 방식이다(정인교, 전계서(주53), 241면).

56) 김태인·정재완, 전계서(주36), 647-649면.

57) 한-미 FTA 협정문 제2.6조 수리 또는 개조 후 재 반입되는 상품 규정 참조.

58) 한-싱가포르 FTA 협정문 제3.7조 수선 또는 가공 후 재 반입되는 상품 규정 참조.

즉 민간항공기 수리 및 정비 서비스는 국경 간 공급을 양허하고 있다.

2. 민간항공기 교역 협정의 가입 추진

2.1. 민간항공기 교역 협정 가입 추진의 타당성

전술한 바와 같이 관세법 제89조(세율불균형물품 면세)에 따른 항공기 부품의 관세감면제도가 단계적으로 축소 내지 폐지되어야 하는 이유로 정부가 제시하고 있는 FTA를 활용한 관세감면 방식은 FTA를 활용하기 위하여 필요로 하는 항공기 부품의 원산지 증명 확보가 항공기 부품산업의 구조적 특성상 곤란하다는 점이 있으며, 또한 한-싱가포르 FTA 및 한-EU FTA 협정문상 항공기 부품의 해외 임가공 수입 관세 감면에 관한 규정의 미비사항에 대한 개정 보완 작업이 계속 지연되어 진전이 없다는 점 등의 문제점이 있다고 할 수 있다.

따라서 항공기 부품 교역에 대한 무관세화와 자유화를 달성하여 항공산업의 경쟁력을 확보하기 위하여는 우리 정부가 WTO 민간항공기 교역 협정의 가입을 추진하는 것이 타당하다고 할 수 있다.

민간항공기 교역 협정의 장점은 항공기의 제조, 수리, 유지보수, 재조립, 개조 또는 전환 과정에 사용되는 항공기 부품의 구매 수입 또는 해외 임가공 물품 수입의 경우에 관세 및 기타 과징금을 철폐하도록 제2조에서 규정하고 있으며, 원산지 증명의 제출에 관하여는 규정하고 있지 아니하므로 원산지에 관계없이 관세가 부과되지 아니한다는 점이다. 그리하여 우리나라가 민간항공기 교역 협정에 가입하는 것이 항공기 부품의 교역 자유화 촉진을 위한 실효성있는 정책 방안이라고 할 수 있는 것이다.⁶⁰⁾

민간항공기 교역 협정에 가입하려면 본 협정 하의 권리와 의무의 유효한 적용에 관련하여 가입국 정부와 서명국들 간에 합의되는 조건으로 그렇게 함

59) 한-미 FTA 협정문 제12.1조(적용) 제1항 및 한-EU FTA 협정문 제7.4조(적용범위 및 정의) 제1항 참조 ; 이강민, “한·중 FTA가 항공운송 부문에 미치는 영향과 우리나라 항공정책의 방향”, 『항공우주정책·법학회지』 제32권 제1호, 한국항공우주정책·법학회, 2017. 6, 92-93면.

60) 김광욱, 전개논문(주51), 14-15면 참조.

의된 조건들을 진술하는 가입서를 GATT 사무총장에게 기탁하여야 한다. 다른 서명국들의 동의 없이 본 협정의 어떠한 조항들에 대해서 유보할 수 없다. 본 협정은 가입일로 부터 30일에 발효한다.⁶¹⁾

민간항공기 교역 협정에 가입하는 정부는 본 협정의 발효일까지 그의 법률, 규정 및 행정절차가 본 협정의 조항에 적합함을 보장해야 하며, 서명국은 본 협정과 관련된 그의 법률, 규정 그리고 당해 법률 및 규정의 관리에 변경 사항을 민간항공기 교역위원회에 통보하여야 한다.⁶²⁾

요컨대 민간항공기 교역 협정에 가입하면 우리나라가 참가한 WTO 정보기술협정(ITA)⁶³⁾에 따라 IT 제품에 대해 관세철폐 혜택을 받고 있는 반도체업계 처럼 항공업계는 항공기 부품에 대한 관세면제를 계속 유지 할 수 있는 효과를 누리게 될 것이다.⁶⁴⁾

한편 민간항공기 교역 협정에 가입할 경우 특히 관련 협정의 규정에 따른 민간항공기 보조금의 사용 규제와 분쟁 해결, 그리고 민간항공기 교역 관련 분쟁해결절차 등의 문제에 관하여 고찰하면 아래와 같다.

2.2. 민간항공기 보조금의 사용 규제와 분쟁 해결

2.2.1. 민간항공기 보조금의 사용 규제

보조금은 정부나 공공기관에 의한 재정지원으로 정의할 수 있는데, 여기에는 직·간접적 자금 이전, 세입의 포기, 재화와 용역의 제공 및 구매가 포함된다. 보조금의 종류는 금지보조금과 상계가능보조금 두 가지로 구분된다.⁶⁵⁾

전술한 민간항공기 교역 협정 제6조 제1항에 의하면, 민간항공기 교역에 보조금 및 상계조치에 관한 협정이 적용된다. WTO 보조금 및 상계조치 협

61) 민간항공기 교역 협정 제9조(수락 및 가입) 제1항 내지 제3항.

62) 민간항공기 교역 협정 제9조(수락 및 가입) 제4항.

63) 정보기술협정(ITA : Information Technology Agreement)은 정보통신산업의 무역 자유화를 목표로 하며, 컴퓨터, 통신장비, 반도체 등 주요 IT 제품 및 부품에 대한 관세를 철폐함으로써 이를 달성하고자 한다. 정보기술협정은 1995년 12월 우리나라를 포함한 29개국이 WTO 싱가포르 각료회의에서 체결하였다. 산업통상자원부 정책·정보, 산업·기술, 2015. 7. 23,

<<http://www.motie.go.kr/print/common/Print.do>> (2020. 4. 22. 최종검색).

64) 이종익·박병목, 전계서(주27), 317면.

65) 강문성 외 11인, 전계서(주14), 283면.

정은 정부가 직접적 또는 간접적으로 보조금을 사용하는 정책들을 규제하고 있는데, 다음의 경우 보조금이 존재하는 것으로 간주된다. 즉 첫째 정부 또는 공공기관에 의한 재정적 기여가 있는 경우로서, 여기에는 자금의 직접이전(무상지원, 대출, 지분참여), 잠재적 자금 또는 채무 부담의 직접이전(대출보증), 정부가 받아야 할 세입의 포기 또는 징수하지 아니하는 경우(세액공제 같은 재정적 유인), 정부가 일반적 사회간접자본 이외 상품 또는 서비스를 제공하거나 상품을 구매한 경우, 정부가 자금공여기관에 지불하거나 위에서 예시된 재정적 기여 중 하나 또는 둘 이상을 민간기관이 행하도록 위임하거나 지시하는 경우를 포함하고 있다. 둘째 1994년도 GATT 제16조⁶⁶⁾의 의미의 소득 또는 가격지지가 어떤 형태로든 존재하고 이로 인해 혜택이 부여되는 경우도 이에 포함된다.⁶⁷⁾ 셋째 보조금 및 상계조치에 관한 협정 제2조(특정성)⁶⁸⁾의 규정에 따라 특정적인 경우에 한한다.⁶⁹⁾

보조금 및 상계조치 협정에 따르면, 어떤 회원국도 위에 언급된 보조금의 사용을 통하여 다른 회원국의 이익에 부정적 효과 즉 ① 다른 회원국의 국내 산업에 대한 피해, ② 1994년도 GATT에 따라 다른 회원국이 직접적 또는 간접적으로 향유하는 혜택 특히 동 협정 제2조에 따른 양허 혜택의 무효화 또는 침해, ③ 다른 회원국의 이익에 대한 심각한 손상 등을 초래해서는 아니 된다.⁷⁰⁾ 요컨대 민간항공기 교역 협정에는 정부 보조금의 정의 및 사용

66) GATT 제16조(보조금) 제1항에 의하면, 계약국은 직접적 또는 간접적으로 상품의 수출을 증가시키거나 수입을 감소시키도록 운영되는 제반형태의 소득 또는 가격지지를 포함한 보조금을 지급하거나 유지하는 경우 보조금 지급의 정도와 성격, 수입되거나 수출되는 상품에 대해 보조금 지급이 미칠 것으로 추산되는 효과 및 보조금 지급을 필요하게 하는 상황에 대해 서면으로 계약국단에 통보한다.

67) WTO 보조금 및 상계조치에 관한 협정 제1조(보조금의 정의) 제1항 ; 박진서·김제철·한익현, “항공운송산업의 공정경쟁에 대한 이해와 정책적 제언”, 『항공우주정책·법학회지』 제32권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2017. 12, 135면 참조.

68) 특정성 있는 보조금이란 ① 특정기업이나 산업에 제한하여 지급하는 보조금, ② 특정지역 내 위치하는 모든 기업에 지급하는 보조금, ③ 보조금의 수혜자격 및 금액에 대한 객관적인 기준과 조건이 설정되어 있지 않거나, 동 기준과 조건이 엄격히 준수되지 않고 지급되는 보조금, ④ 기타 고려요소로 소수 특정기업에 국한된 보조금 운영, 특정 기업에 과도히 편중된 보조금 지급, 보조금 지급에 있어서 공여기관의 재량권 행사방식 등이 있다(최우영·황진영, 전개논문(주7), 16면).

69) WTO 보조금 및 상계조치에 관한 협정 제1조(보조금의 정의) 제2항.

70) WTO 보조금 및 상계조치에 관한 협정 제5조(부정적 효과).

규제에 관한 직접적 규정이 없으며, 보조금 및 상계조치 협정이 적용되고 있다.

2.2.2. 보조금 관련 분쟁해결제도

전술한 민간항공기 교역 협정 제8조 제6항의 협의 규정에 따르면, 서명국들은 보조금의 존재, 정도 및 효과를 판단하기 위한 조사를 개시하기 전에 상호 수락 가능한 해결책을 모색하기 위해 민간항공기 교역위원회 내에서 기타 서명국들과 협의를 하는 것이 바람직하다. 하지만 당해 국내절차가 개시되기 전에 협의가 일어나지 아니하는 예외적 사정에서는 서명국들은 당해 절차의 개시를 즉시 민간항공기 교역위원회에 통지하고 상계조치에 대한 필요를 제거할 상호 합의된 해결책을 모색하기 위해 동시에 협의에 들어가야 한다.

한편 민간항공기 교역에 적용되는 보조금 및 상계조치 협정에 따르면, 회원국은 다른 회원국에 의해서 지급 또는 유지되는 제1조에 언급된 보조금이 자국 국내산업에 대해서 피해, 무효화 또는 침해, 심각한 손상을 초래한다고 믿을 만한 이유가 있는 경우에 언제든지 다른 회원국에 대하여 협의를 요청할 수 있다. 협의 요청이 있는 경우 당해 보조금을 지급 또는 유지하고 있다고 믿어지는 회원국은 가능한 한 신속히 협의를 개시한다.⁷¹⁾

하지만 협의를 통하여 60일 이내에 상호 합의된 해결책에 도달하지 못하는 경우, 협의의 당사국인 회원국은 동 사안을 분쟁해결기구에 회부할 수 있으며, 패널(Panel)이 즉시 설치된다. 패널의 구성과 위임사항은 패널 설치일로부터 15일 이내에 확정된다. 패널은 사안을 검토하여 최종보고서를 분쟁당사자에게 제출하며, 이 보고서는 패널의 구성 및 위임사항의 확정일로부터 120일 이내에 모든 회원국에게 배포된다. 패널보고서는 모든 회원국에게 배포된 날로부터 30일 이내에 분쟁해결기구에 의해 채택된다. 패널보고서에 대하여 상소가 행하여진 경우 상소기구는 분쟁당사자가 공식으로 자신의 상소의사를 통보한 날로부터 60일 이내에 결정을 내린다. 상소보고서는 회원국에게 배포된 날로부터 20일 이내에 분쟁해결기구에 의해 채택되며 무조건적으로 이해당사자에 의해 수락된다.⁷²⁾ 요컨대 정부 보조금 관련 분쟁 해결을 위해 민간

71) WTO 보조금 및 상계조치에 관한 협정 제7조(구제) 제1항 및 제3항.

항공기 교역 협정에는 민간항공기 교역위원회 내에서 서명국들과 협의하도록 규정하고 있으나, 보조금 및 상계조치 협정에는 회원국 간 협의 또는 분쟁해결기구에 회부하도록 규정하고 있다.

2.2.3. 민간항공기 보조금 분쟁 사례

WTO 보조금 및 상계조치에 관한 협정에 따라 WTO 분쟁해결기구에 제소된 민간항공기 보조금 분쟁 사례를 요약하면 다음과 같다.

사례 1. 캐나다와 브라질 간 정부의 민간항공기 산업에 대한 보조금 분쟁 사건 : 1998년 캐나다(제소국)가 브라질의 수출금융 프로그램(PROEX)의 금리 균등화 구성부분에 따라 브라질 정부가 지역 항공기 수출을 위해 지역 항공기 제작산업에 대해 지급한 것을 문제 삼아 WTO 분쟁해결기구(DSB : Dispute Settlement Body)에 패널(Panel) 설치를 요청하였다. 동시에 브라질(제소국) 역시 캐나다가 국내 민간항공기 산업에 여러 가지 형태의 재정적 지원하는 조치들을 문제 삼아 이에 대한 패널 설치를 요청하였다.

1998년 7월 23일 패널이 설치되었고, 1999년 4월 14일 패널보고서가 회람되었다. 브라질은 패널의 결정에 대해 상소하였고, 캐나다 역시 패널의 결정 중 일부분에 대해 상소하였다. 1999년 8월 2일 상소보고서가 회람되었고, 1999년 8월 20일 분쟁해결기구는 패널 및 상소기구 보고서를 채택하였다.

상소기구는 브라질의 상소에 대해 브라질의 PROEX 지급이 보조금 협정 제3조 제1항(a)에 의해 금지되는 수출보조금이었다는 패널의 결론을 확인하였다. 한편 상소기구는 캐나다의 상소에 대해 캐나다의 보조금의 공여와 예상되는 수출 또는 수출소득 간에 조건부 또는 종속관계가 있는 경우 연계성이 존재하므로 보조금 협정 제3조 제1항(a)의 금지되는 수출보조금에 해당한다는 패널의 결정을 확인하였다.⁷³⁾

사례 2. 미국과 유럽공동체, 프랑스, 독일, 스페인, 영국 간 에어버스사

72) WTO 보조금 및 상계조치에 관한 협정 제7조(구제) 제4항 내지 제7항.

73) WTO Dispute Settlement : One-Page Case Summaries 1995-2018 (2019 edition) at 23, 34 ; Andreas Knorr, Jorg Bellmann and Rahel Schomaker, Subsidies in Civil Aircraft Manufacturing : The World Trade Organization(WTO) and the Boeing-Airbus Dispute, *European State Aid Law Quarterly*, Volume 11, Issue 3 (01/2012) at 595-597 참조.

(Airbus) 대형 민간항공기에 대한 보조금 분쟁 사건 : 2005년 미국(제소국)이 유럽공동체(EC : European Communities) 및 어떤 그의 회원국들에 의해 ① 착수지원/회원국 금융(LA/MSF)계약, ② 유럽투자은행 대부, ③ 인프라 관련 조치들, ④ 법인개혁 조치들(부채 탕감, 자기자본 투입 및 보조) 및 연구개발 자금조달 등 Airbus사가 개발, 생산 및 판매한 대형 항공기에 대해 공여되었다고 주장하는 보조금을 문제 삼아 분쟁해결기구에 패널 설치를 요청하였다.

2005년 7월 20일 패널이 설치되었고, 2010년 6월 30일 패널보고서가 회람되었으며, 유럽공동체 및 어떤 EC 회원국은 패널의 결정에 대해 상소하였다. 2011년 5월 20일 상소보고서가 회람되었고, 2011년 6월 1일 분쟁해결기구는 패널 및 상소보고서를 채택하였다.

상소기구는 미국의 상소에 대해 착수지원/회원국 금융(LA/MSF) 조치들 및 비 LA/MSF 조치들이 보조금 협정 제5조(c)의 의미 내에서 미국의 이익에 심각한 침해를 일으키는 특정보조금을 구성하는 근거가 된다는 패널의 결정을 확인하였다.⁷⁴⁾

사례 3. 유럽공동체와 미국 간 보잉사(Boeing) 대형 민간항공기에 대한 보조금 분쟁 사건 : 2006년 유럽공동체(제소국)가 미국 연방, 주 및 지방정부에 의해 ① Boeing사와 미국항공우주국(NASA), 미국 국방부 및 상무부 간의 연구개발(R&D)계약과 협정에 의한 지급, 정부 시설, 장비 및 고용인에 접근, 지적재산권의 배당 및 독립 연구개발 비용의 상환, ② 다양한 미국 연방, 주 및 지방 세금조치, ③ 인프라 관련 조치 등 Boeing사에 의해 개발, 생산 및 판매된 대형 민간항공기에 대해 공여되었다고 주장하는 보조금을 문제 삼아 분쟁해결기구에 패널 설치를 요청하였다.

2006년 2월 17일 패널이 설치되었고, 2011년 3월 31일 패널보고서가 회람되었으며, 미국은 패널의 결정에 대해 상소하였다. 2012년 3월 12일 상소보고서가 회람되었고, 2012년 3월 23일 분쟁해결기구는 패널 및 상소보고서를 채택하였다.

상소기구는 미국 항공우주국과 미국 국방부 조치들이 Boeing사로 하여금 2004년에 기술적으로 발전된 787 항공기를 출시할 수 있게 하였고, 그것에

74) WTO Dispute Settlement : One-Page Case Summaries 1995-2018 (2019 edition) at 132 ; 박덕영·김희상·이주윤, 『EU 통상법』, 박영사, 2018, 238-240면 참조.

의해서 오스트레리아, 아이슬란드, 케냐 및 에디오피아에서의 판매촉진활동에서 중대한 판매 손실, 그리고 중대한 가격억제를 초래하였다는 패널 결정에 동의하였다. 또한 상소기구는 Wichita 도시에 의해 발행된 산업세입담보채(간여 보조금의 하나)의 가격효과에 의해 100-200 좌석 대형 민간항공기 시장에서 보조금 협정 제6조 제3항(C)의 의미에 있어서 심각한 침해를 일으켰다고 결정하였다.⁷⁵⁾

요컨대 위와 같이 3개의 민간항공기 보조금 분쟁사건에서 WTO 분쟁해결기구는 민간항공기에 대한 정부 보조금 지급이 보조금 및 상계조치 협정 상 금지보조금 또는 상계가능보조금에 해당한다는 패널 또는 상소기구의 결정을 확인하였다.

2.3. 민간항공기 교역 관련 분쟁해결절차

전술한 민간항공기 교역 협정 제8조 제7항의 분쟁해결 규정에 따르면, 어떤 서명국이 민간항공기 제조, 수리, 유지보수, 재조립, 개조 또는 전환에 있어 그 국가의 교역이익이 다른 서명국의 조치에 의해 부정적 영향을 받았거나 또는 받을 가능성이 있다고 간주하는 경우, 민간항공기 교역위원회에 그 문제의 검토를 요청할 수 있다. 이러한 요청이 있을 경우, 민간항공기 교역위원회는 30일 이내에 회의를 소집하고 다른 장소에서 관련 문제들의 최종 해결 이전에 가능한 신속하게 해결하기 위하여 그 문제를 검토하여야 하며, 적절한 판정이나 권고를 내릴 수 있다. 당해 검토는 그들이 민간항공기 교역에 영향을 줌으로써 GATT에 의한 서명국들의 권리를 침해하지 않아야 한다.

한편 민간항공기 교역 관련 분쟁 해결을 위하여 WTO 분쟁해결절차의 적용 가능성 문제를 검토해 보면, WTO 분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해(DSU : Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Dispute)⁷⁶⁾의 규칙 및 절차는 이 양해의 부록 1에 이 양해의 대상이 되는 협

75) WTO Dispute Settlement : One-Page Case Summaries 1995-2018 (2019 edition) at 148 ; 박덕영 외 2인, 상계서(주74), 238-239면, 241면 참조.

76) WTO 분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해는 WTO 설립협정 부속서 2에 포함되어 1994년 4월 15일 채택되었으며, 우리나라는 1994년 12월 30일 가입하였다. 본 양해는 27개 조문과 부록으로 구성되어 있다.

정의 협의 및 분쟁해결규정에 따라 제기된 분쟁에 적용된다.⁷⁷⁾ 이 양해의 대상이 되는 협정에는 WTO 설립협정 부속서 4 복수국간 무역협정이 포함되어 있으며, 복수국간 무역협정에 대한 이 양해의 적용 가능성은 이 양해 부록 2에 포함되는 모든 특별 또는 추가적인 규칙 또는 절차를 포함하여 이 양해가 개별협정에 적용되기 위한 조건을 명시하는 각 협정 회원국의 결정으로서 분쟁해결기구에 통지되는 결정의 채택에 따른다.⁷⁸⁾

복수국간 무역협정 가운데 정부조달에 관한 협정 제22조 제1항에는 협의 및 분쟁해결에 관하여 동 협정에서 명시적으로 규정된 경우를 제외하고는 WTO 협정 하의 분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해의 규정이 적용될 수 있다고 규정하고 있다. 하지만 민간항공기 교역 협정에는 협의 및 분쟁해결에 관하여 WTO 분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해의 규정이 적용될 수 있다는 규정을 두고 있지 아니하다.⁷⁹⁾

WTO 분쟁해결규칙 및 절차를 적용하기 위하여, 그리고 대상협정에 달리 규정되어 있지 아니하는 한, 대상협정의 협의 및 분쟁해결규정을 실시하기 위하여 분쟁해결기구가 설치된다. 분쟁해결기구는 패널(Panel)을 설치하고 패널 및 상소기구 보고서를 채택하며, 판정 및 권고의 이행사항을 감독하고, 대상협정에 따른 양허 및 그 밖의 의무의 정지를 허가하는 권한을 갖는다.⁸⁰⁾

요컨대 민간항공기 교역 관련 분쟁을 해결하기 위하여 전문한 민간항공기 교역 협정 상 분쟁해결 규정이 적용되며, WTO 분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해 규정이 적용되지 아니 한다.

3. 관세법 상 항공기 부품 관세감면제도의 개선

정부는 관세법 제89조 세율불균형물품의 면세규정에 따른 항공기 부품 관세감면제도가 미국, EU, 싱가포르 등 주요 항공기 부품 교역국과 FTA가 체

77) WTO 분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해 제1조(대상범위 및 적용) 제1항.

78) WTO 분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해 부록 1.

79) 최석영, “WTO 민간항공기 교역 협정 가입 필요성 검토”, 『항공기 부품 교역 자유화를 위한 국회 정책토론회 자료집』, 한국항공협회, 2017. 12. 6, 11면.

80) WTO 분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해 제2조(실시) 제1항.

결되면서 그 실효성이 저하되었다는 이유로 폐지를 추진하여 왔는데, 2018년 12월 31일 관세법 제89조 제6항의 신설로 2026년에 완전 폐지될 예정이다.

그러나 국적항공사의 항공기 부품 FTA 수입활용율이 2019년 기준 16,3%의 낮은 실정으로 FTA를 활용하여 관세감면제도의 실효성을 확보하려는 관세법 제89조 개정 취지의 달성이 곤란하므로 항공기 부품 교역의 무관세화와 자유화를 위해 민간항공기 교역협정의 가입을 추진하는 것이 타당하다고 할 수 있다. 하지만 민간항공기 교역 협정의 가입 시까지는 상당한 기간이 소요될 것으로 예상되므로 관세법 제89조 제6항에 의한 항공기 부품의 관세감면 제도가 계속 유지되도록 별도 개선조치가 필요하다고 할 수 있는 것이다.⁸¹⁾

항공기 부품 관세면세에 따른 경제적 효과 분석 보고에 의하면, 항공산업 전반(운송, 정비, 제조)에 2030년까지 생산유발 효과 104,430억 원, 부가가치 유발 효과 25,985억 원, 고용유발 24,028명의 효과가 기대된다.⁸²⁾ 따라서 항공기 부품 관세감면제도의 연장은 비록 세수가 감소하더라도 생산, 부가가치 및 고용유발 효과에서 경제적 타당성이 인정된다고 할 수 있다.

우리나라의 주요 항공기 부품 수입국인 싱가포르는 관세법(Customs Act)상 주류, 담배제품, 차량, 석유제품 등 4가지 품목에만 관세를 부과하며, 항공기 부품 수입에 대해 관세를 부과하지 않고 있다.⁸³⁾

요컨대 위와 같이 제시한 항공산업의 경쟁력 확보를 위한 항공기 부품의 교역 자유화 정책 방안 세 가지 가운데 무엇보다도 민간항공기 교역 협정의 가입을 추진하기 위해 정부 유관부처 간의 협의가 이루어져야 할 것이다.

81) 조준순, “항공기 부품 교역현황과 자유화 방안-항공운송산업을 중심으로”, 「항공기 부품 교역 자유화를 위한 국회 정책토론회 자료집」, 한국항공협회, 2017. 12. 6, 22면 ; 김광욱, 전개논문(주51), 15면.

82) 한국항공협회, 「항공기 부품 관세 관련 자료-항공기 부품 수입액 등 세부 통계」, 2020. 2. ; 쿼텀앤파트너스(Quantum & Partners), 「항공기 부품 관세면세 경제적 타당성 분석」, 2018. 6. 참조.

83) KOTRA(대한무역투자진흥공사)국가-지역정보-싱가포르, 관세제도, <<http://news.kotra.or.kr/user/nationInfo/kotranews/14/nationDetailView.do?natnSn=60...>> (2020. 4. 21. 최종검색).

V. 결 론

민간항공기, 부품 및 관련 장비의 무역 자유화를 위해 관세를 철폐하고, 민간항공기 개발 등에 대한 정부지원이 민간항공기 교역에 미치는 부정적 효과를 제거하기 위하여 민간항공기 교역 협정이 1995년 WTO 출범 시 복수국간 무역협정으로 체결되었으나, 우리나라는 아직 가입하지 않고 있다. 이러한 여건 하에서 관세법 상 항공기 부품 관세감면제도와 민간항공기 교역 협정이 항공운송산업과 항공정비산업에 미치는 영향을 분석하였으며, 우리 항공산업의 경쟁력을 확보하기 위한 항공기 부품의 교역 자유화 정책 방향을 모색하여 제시하였는바, 이를 요약하면 다음과 같다.

현행 관세법은 2018년 12월 31일 제89조 제6항을 신설하여 항공기 부품 수입 시 관세감면율이 2019년 5월 1일부터 단계적으로 축소되어 2026년에 항공기 부품 관세감면제도가 폐지될 예정이다. 이에 따라서 민간항공기 교역 협정이 우리나라 항공산업에 미치는 영향을 분석해 보면, 첫째 항공운송산업에 미치는 영향으로서, 항공기 부품 수입 시 관세감면제도가 폐지되는 2026년부터 100% 과세가 예정되어 국내 항공운송업체의 관세 부담액은 연간 약 1,600억 원에 이를 것으로 전망되는데, 민간항공기 교역 협정에 가입 시 국내 항공운송업체가 항공기 부품을 무관세로 수입할 수 있게 되므로 3-8%의 수입관세를 부담하지 않아도 될 것이다.

둘째 항공정비(MRO)산업에 미치는 영향으로서, 항공기 부품 관세감면제도가 2019년부터 2026년까지 단계적으로 축소 내지 폐지될 경우 국내 엔진정비와 부품정비 분야에서 해외 외주비가 2018년 기준 12,093억 원에서 더욱 증가할 것으로 예상되는데, 민간항공기 교역 협정에 가입 시 항공정비업체가 항공정비(MRO)산업의 기초재료인 항공기 부품을 무관세로 수입하여 엔진정비와 부품정비 분야에서 해외 외주비를 절감할 수 있을 것이다.

우리나라 항공산업의 경쟁력을 확보하기 위한 항공기 부품의 교역 자유화 정책 방향을 제시해 보면, 첫째, FTA를 활용한 항공기 부품 관세감면으로서, 항공기 부품 수입 시 FTA를 활용하여 관세감면 혜택을 받기 위하여는 원산지 증명 발급을 거부하고 있는 미국, EU 등 해외 거래업체로부터 원산지 증

명을 확보하여야 하며, 해외 임가공 항공기 부품 수입에 대한 한-싱가포르 및 한-EU FTA 협정문의 미비한 규정을 개정 보완할 필요가 있다고 할 수 있다.

둘째, 민간항공기 교역 협정의 가입 추진으로서, FTA를 활용한 항공기 부품 관세감면 방식은 모든 항공기 부품의 원산지 증명 발급이 곤란하며, 한-싱가포르 및 한-EU FTA 협정문 미비사항의 개정 보완 작업에 진전이 없다는 한계가 있으므로, 항공기 부품의 무관세화를 위하여는 민간항공기 교역 협정의 가입을 추진하는 것이 타당하고 실효성이 있을 것이다.

셋째, 관세법 상 항공기 부품 관세감면제도의 개선으로서, 항공기 부품 교역의 무관세화와 자유화를 위한 민간항공기 교역 협정 가입 시까지는 상당기간의 소요가 예상되므로 관세법 제89조 제6항에 의한 항공기 부품의 관세감면제도가 계속 유지될 수 있도록 별도 개선조치가 필요하다고 할 것이다. 항공사업법 제65조(항공사업자에 대한 재정지원)와 동법 시행령 제27조(항공사업의 진흥)에서 국가는 항공사업의 육성을 위하여 필요하다고 인정하는 경우 국토교통부장관이 정한 금액의 재정지원을 할 수 있도록 규정하고 있다.⁸⁴⁾ 따라서 정부는 항공산업의 경쟁력 강화와 산업 육성을 위해 유관부처와 협력하여 항공기 부품에 대한 관세감면 등 세제지원 방안을 모색해야 할 것이다.

결론적으로 본 연구 관련 정책 과제로서 우리나라가 WTO 민간항공기 교역 협정에 가입하여 항공기 부품 교역에 대한 무관세화와 자유화를 달성함으로써 우리 항공산업이 외국 항공산업과 공정하게 경쟁할 수 있는 환경을 조성하고 경쟁력을 확보할 수 있도록 하여야 할 것이다.

84) 최두환·황호원, “국내 항공운송산업의 현황 및 지속 발전을 위한 정책 제언”, 『항공우주정책·법학회지』 제33권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2018. 12, 27-28면 참조.

참고문헌

[국내 문헌]

- 강문성 외 11인, 『국제통상론』, 박영사, 2018.
- 국토교통부, “항공산업 경쟁력 강화방안”, 2019. 12. 19.
- _____, “제3차 항공정책기본계획(2020-2024)”, 2019. 12. 31.
- 김광옥, “항공기 부품 교역 자유화 방안에 대한 소고-항공운송산업을 중심으로”, 『항공진흥』 통권 65호, 한국항공협회, 2017. 12.
- 김병재, “항공운송산업의 지속가능한 발전방안”, 『항공운송산업 경쟁력 강화를 위한 정책토론회 자료집』, 한국항공협회, 2019. 11. 11.
- 김태인·정재완, 『관세법』, 도서출판 청람, 2020.
- 김한성, “항공기 부품 교역 자유화 경제적 영향 분석 연구”, 『항공기 부품 교역 자유화를 위한 국회 정책토론회 자료집』, 한국항공협회, 2017. 12. 6.
- 박덕영·김희상·이주윤, 『EU 통상법』, 박영사, 2018.
- 박진서·김재철·한익현, “항공운송산업의 공정경쟁에 대한 이해와 정책적 제언”, 『항공우주정책·법학회지』 제32권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2017. 12.
- 안영수·민현기·김별아, 『국내외 항공 MRO 산업의 최근 이슈』, 산업연구원, 2015. 11.
- 오원만, “항공정비산업(MRO) 발전방안”, 『항공우주산업 발전전략 심포지엄 자료집』, 한국우주기술진흥협회·한국항공우주산업진흥협회, 2019. 6. 13.
- 이강빈, “한·중 FTA가 항공운송 부문에 미치는 영향과 우리나라 항공정책의 방향”, 『항공우주정책·법학회지』 제32권 제1호, 한국항공우주정책·법학회, 2017. 6.
- 이종익·박명목, 『관세법 해설』, 세경사, 2020.
- 정인교, 『FTA 통상론』, 율곡출판사, 2016.
- 조정란, 『FTA 원산지론』, 법문사, 2016.
- 조춘순, “항공기 부품 교역현황과 자유화 방안-항공운송산업을 중심으로”, 『항공기 부품 교역 자유화를 위한 국회 정책토론회 자료집』, 한국항공협회, 2017. 12. 6.
- 최두환·황호원, “국내항공운송산업의 현황과 지속 발전을 위한 정책 제언”, 『항공우주정책·법학회지』 제33권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2018. 12.

- 최석영, “WTO 민간항공기 교역 협정 가입 필요성 검토”, 「항공기 부품 교역 자유화를 위한 국회 정책토론회 자료집」, 한국항공협회, 2017. 12. 6.
- 최우영·황진영, “민간항공기 개발의 WTO 규정과 정부지원-일본의 MRJ 사례를 중심으로”, 「항공우주산업기술동향」 10권 1호, 한국항공우주연구원, 2012. 7.
- 한국항공협회, 『포켓항공현황』, 2020.
- _____, 「항공기 부품 관세 관련 자료-항공기 부품 수입액 등 세부 통계」, 2020. 2.

[외국 문헌]

- Andreas Knorr, Jorg Bellmann and Rahel Schomaker, Subsidies in Civil Aircraft Manufacturing : The World Trade Organization(WTO) and the Boeing - Airbus Dispute, *European State Aid Law Quarterly*, Volume 11, Issue 3 (01/2012).
- Frost & Sullivan, Commercial MRO Market in Japan, S. Korea, China 2019 (February 2019).
- ICF, The MRO Market and Key Trends (2017).
- World Trade Organization, *Air Transport and the GATS* (12 November 2006).
- _____, Report(2019) of the Committee on Trade in Civil Aircraft to the General Council (4 November 2019).
- _____, WTO Dispute Settlement : One-Page Case Summaries 1995-2018 (2019 edition).
- _____, *A Handbook on the WTO Dispute Settlement System*, Second edition (2017).
- _____, *Status of WTO Legal Instruments* (2019 edition).

초 록

항공기 부품 교역의 무관세화 및 자유화를 위하여 WTO 민간항공기 교역 협정이 1995년 WTO 출범 시 WTO 설립협정 부속서 4 복수국 간 무역협정으로 별도 체결되었으며, 현재 미국, EU 등 33개국이 가입되어 있으나 우리나라는 가입하지 않고 있다.

민간항공기 교역 협정의 주요 내용은 적용 대상 물품, 관세 및 기타 과징금의 철폐, 무역에 대한 기술장벽에 관한 협정의 적용, 정부에 의한 민간항공기 조달 지시의 금지, 수입 또는 수출 수량 제한이나 허가조건의 적용 배제, 보조금 및 상계조치에 관한 협정의 적용, 민간항공기 교역위원회, 본 협정 관련 문제의 협의 및 분쟁해결 등에 관하여 규정하고 있다.

현행 관세법은 2018년 12월 31일 제89조 제6항이 신설되어 항공기 부품 수입 시 관세감면율이 2019년 5월부터 단계적으로 축소되어 2026년에 관세감면제도가 폐지될 예정이다. 이에 따라서, 민간항공기 교역 협정이 항공산업에 미치는 영향을 살펴보면, 첫째 항공운송산업에 미치는 영향으로서, 항공기 부품 관세감면제도가 폐지되는 2026년부터 국내 항공운송업계의 관세 부담액은 연간 약 1,600억 원에 이를 것으로 전망되는데, 민간항공기 교역 협정에 가입 시 국내 항공운송업계는 항공기 부품을 무관세로 수입할 수 있게 됨으로 3-8%의 수입관세를 부담하지 않아도 될 것이다.

둘째 항공정비(MRO)산업에 미치는 영향으로서, 항공기 부품 관세감면제도가 단계적으로 축소 내지 폐지될 경우 국내 엔진정비와 부품정비 분야에서 해외 외주비가 2018년 기준 12,903억 원에서 더욱 증가할 것으로 예상되는데, 민간항공기 교역 협정에 가입 시 항공정비업계가 항공기 부품을 무관세로 수입할 수 있게 되어 해외 외주비를 절감할 수 있을 것이다.

항공산업의 경쟁력을 확보하기 위한 항공기 부품 교역 자유화 정책 방향을 제시하면, 첫째 FTA를 활용한 관세감면으로서, 항공기 부품 수입 시 FTA를 활용하여 관세감면 혜택을 받기 위하여는 원산지 증명 발급을 거부하고 있는 미국, EU 등의 해외 거래업체로부터 이를 확보하여야 하며, 또한 항공기 부품의 해외 임가공 수입에 대한 관세 감면 규정이 미비한 한-싱가포르 및 한-EU FTA 협정

문의 규정을 개정 보완할 필요가 있다고 할 것이다.

둘째 민간항공기 교역 협정의 가입 추진으로서, 전술한 FTA를 활용한 관세감면 방식은 모든 항공기 부품의 원산지 증명 발급이 곤란하며, 또한 해외임가공 물품의 수입 관세 감면 규정이 미비한 한-싱가포르 및 한-EU FTA규정의 개정 보완 작업에 진전이 없다는 한계가 있으므로, 항공기 부품 교역의 무관세화를 위하여는 민간항공기 교역 협정의 가입을 추진하는 것이 타당하다고 할 것이다.

셋째 관세법 상 항공기 부품 관세감면제도의 개선으로서, 항공기 부품 교역의 자유화를 위한 민간항공기 교역 협정 가입 시까지는 상당기간의 소요가 예상되므로 관세법 제89조 제6항에 의한 항공기 부품의 관세감면제도가 계속되도록 별도 개선조치가 필요하다고 할 것이다.

결론적으로 우리나라가 WTO 민간항공기 교역 협정에 가입하여 항공기 부품 교역에 대한 무관세화와 자유화를 달성함으로써 우리 항공산업이 외국 항공산업과 공정하게 경쟁할 수 있는 환경을 조성하고 경쟁력을 확보할 수 있도록 하여야 할 것이다.

주제어 : 세계무역기구, 민간항공기 교역 협정, 항공기 부품, 항공운송산업, 항공정비산업, 관세법, 관세감면제도, 원산지증명서, 자유무역협정, 관세 및 무역에 관한 일반협정

Abstract

The Effect on Aviation Industry by WTO Agreement on Trade in Civil Aircraft and Policy Direction of Korea*

Kang-Bin Lee**

For customs-free and liberalization on the trade of aircraft parts, the WTO Agreement on Trade in Civil Aircraft was separately concluded as plurilateral trade agreement at the time of launching WTO in 1995, and currently 33 countries including the United States and the EU are acceded but Korea does not.

Major details of the Agreement on Trade in Civil Aircraft include product coverage, the elimination of customs duties and other charges, the prohibition of government-directed procurement of civil aircraft, the application of the Agreement on Subsidies and Countervailing Measures, and the consultation on issues related to this Agreement and dispute resolution.

Article 89 paragraph 6 of the current Customs Act was newly established on December 31, 2018, and the tariff reduction rate for imports of aircraft parts will be reduced in stages from May 2019 and the tariff reduction system will be abolished in 2026. Accordingly, looking at the impact of the Agreement on Trade in Civil Aircraft on the aviation industry, first, as for the impact on the air transport industry, an tariff allotment of the domestic air transport industry is expected to reach about 160 billion won a year from 2026, and upon acceding to the Agreement on Trade in Civil Aircraft, the domestic air transport industry will be able to import aircraft parts at no tariff, so it will not have to pay 3 to 8 percent import duties. Second, as for the impact on the aviation MRO industry,

* This work was supported by the Ministry of Education of the Republic of Korea and the National Research Foundation of Korea (NRF-2019S1A5B5A07105335)

** Honorary President, Korea Society of Air & Space Law and Policy.

if the tariff reduction system for aircraft parts is phased out or abolished in stages, overseas outsourcing costs in the engine maintenance and parts maintenance are expected to increase, and upon acceding to the Agreement on Trade in Civil Aircraft, the aviation MRO industry will be able to import aircraft parts at no tariff, so it will reduce overseas outsourcing costs.

If the author proposes a policy direction for the trade liberalization of aircraft parts to ensure competitiveness of the aviation industry, first, as for the tariff reduction by the use of FTA, in order to be favored with the tariff reduction by the use of FTA, it is necessary to secure the certificate of origin from foreign traders in the United States and the EU, and to revise the provisions of Korea-Singapore and Korea-EU FTA. Second, as for the push of acceding to the Agreement on Trade in Civil Aircraft, it would be reasonable to push the acceding to Agreement on Trade in Civil Aircraft for customs-free on the trade of aircraft parts, as the tariff reduction method by the use of FTA has limits. Third, as for the improvement of the tariff reduction system for aircraft parts under the Customs Act, it is expected that there will take a considerable amount of time until the acceding to the Agreement on Trade in Civil Aircraft, so separate improvement measures are needed to continue the tariff reduction system of aircraft parts under Article 89 paragraph 6 of the Customs Act.

In conclusion, Korea should accede to the WTO Agreement on Trade in Civil Aircraft to create an environment in which our aviation industry can compete fairly with foreign aviation industries and ensure competitiveness by achieving customs-free and liberalization on the trade of aircraft parts.

Key Words : World Trade Organization, Agreement on Trade in Civil Aircraft, Aircraft parts, Air transport industry, Aviation MRO industry, Customs Act, Tariff reduction system, Certificate of origin, Free Trade Agreement, General Agreement on Tariffs and Trade