

EU의 항공 정책

김 영 남*

〈 목 차 〉

- | | |
|---------------------|----------------------|
| I. EU의 통일항공정책 | III. EU와 역외항공회사와의 관계 |
| II. 항공정책의 의사결정 및 제안 | IV. EU 항공 종합정책계획 |

EU는 1993년 11월 독일 헌법재판소의 마스트리히트 조약 합헌 판결을 계기로 이 조약이 발효되면서 EC에서 EU(European Union)로 명칭이 변경되었다.

本稿에서 서술하는 항공정책은 모두 EC의 시대에 입안되었고 실제에 들어간 것이다. 이러한 항공정책은 유럽 공동체의 호칭이 EU로 바뀌고 나서도 EC시대와 전혀 바뀐 것이 없다.

I. EU의 통일항공정책

가. 로마조약

EU의 통일항공정책을 이해하기 위해서는 먼저 EU(유럽 공동체) 그 자체를 가능하게 한 모체법인 로마 조약을 개관해 보지 않으면 안된다. 1957년 체결된 로마 조약은 프랑스, 서독, 이탈리아, 벨기에, 네덜란드, 룩셈부르크의 6개국을 회원으로 하는 공동체를 만들고, 각 가맹국 사이에 존재하는 각종 장벽을 철폐하여 공통의 행동에 의한 사회·경제적인 발전을 이룩할 것을 그 목적으로 하였다. 이 6개국

* 세종대학교 항공우주연구소 연구위원

의 공동 정책이 성공을 거두자 다른 유럽諸國도 점차 가맹국으로 참여해서 1986년에는 가맹국이 12개국으로 확대되었고 현재 15개국에 이르고 있다.

또한 스위스, 오스트리아, 노르웨이, 스웨덴, 아일랜드, 아이슬랜드의 6개국으로 구성된 EFTA(유럽 자유 무역 연합)는 1991년 10월 EC와 EFTA를 통합한 EEA(유럽 경제지역)를 창설할 것을 합의하였다. EEA의 창설은 종래보다 일보 진전한 협력체제이며, 그 시장 규모는 미국시장에 필적한다. 자유 경제 체제로 이행되고 있는 동구諸國도 결국에는 EEA와의 제휴쪽으로 기울어질 것이라고 충분히 예측할 수 있다.

로마 조약은 유럽內의 사회·경제적 발전을 그 목적으로 하고 있다. 구체적 내용으로서는 화물의 자유 이동, 관세 동맹, 수입수량의 제한의 철폐, 농업, 노동 및 서비스와 자본의 자유 이동, 이주권, 수송, 경쟁, 통화, 통상정책, 사회정책, 연구개발, 환경 등의 많은 항목에 관한 것이다.

앞서 서술한 바와 같이 가맹국 수가 12개국이 된 해인, 1986년 시점에서 EC는 중요한 결정을 하였다. 통합 유럽法 (Single European Act)의 제정이다. 통합 유럽법은 로마 조약을 한층 강화한 것으로 유럽 공동 시장의 설립을 목표로 하고 있다. 공동시장은 물건, 노동, 서비스, 및 자본의 이동이 국가간의 경계를 넘어 자유롭게 행해지는 지역이라고 규정하고 있다.

나. 마스트리히트 조약

EC의 기본조약인 로마조약은 가맹각국의 경제적 통합 및 협력을 목적으로 하는 것이었다. 그러나 로마조약은 EC를 단순한 경제적 통합으로 끝내지 않고, 장래에는 통일통화 및 정치적 통합으로 확대될 것으로 예상되고 있었다. 1991년 가맹 각국의 대표는 네덜란드의 마스트리히트市에서 회합하여, 공통통화(ECU)의 채용, 유럽은행의 설립, 공통외교, 공통안전보장정책을 취할 것에 합의하고, 이듬해 1992년 2월 이들 조항을 포함시킨 조약에 정식 조인하였다. 이것이 마스트리히트 조약으로 이 조약은 로마조약에 上記의 조항을 추가한 것이라 할 수 있다. 마스트리히트 조약은 정식조인 후, 가맹각국의 국내법에 따라 비준절차에 들어갔다.

1992년 6월 마스트리히트조약의 가부를 묻는 국민투표가 덴마크에서 행해져, 반대표가 근소한 차이긴 하나 찬성표를 웃돌아, 조약은 비준되지 않았다. 이것은 ECU의 도입에 의해 경제규모가 작은 덴마크 경제가 독일·프랑스등의 대국의 경

제안에 매몰되는 것은 아닐까하는 우려를 국민들이 하고 있었기 때문이라고 보여진다. 또 통일외교, 공동안전보장에 관해서도 구소련붕괴후의 유럽 내에서 덴마크와 같은 소국은 직접 관계도 없는 국제문제에 휘말리게 되는 것을 꺼려했다는 의견도 있었다. 덴마크에서의 마스트리히트 조약의 부결은 다른 가맹국에게도 충격을 주어 1986년 가맹국의 증가를 배경으로 상정된 EC강화 확대정책이 실패하는 것은 아닐까 하는 우려의 소리도 들리기 시작했다. 그러나 계속해서 행해진 아일랜드의 국민투표에서 마스트리히트 조약은 지지받았다. 프랑스는 유럽 석탄철강동맹의 시대부터 EC의 중심적 존재였고, 미테랑 정권은 마스트리히트 조약의 비준에 전력을 기울였다. EC의 제창국인 프랑스에서 마스트리히트조약이 부결되면 다른 가맹국 내부의 조약 반대파가 힘을 얻어 눈사태처럼 조약 반대가 확대될 우려도 있었다. 그러나 미테랑 정권의 노력의 보람으로 9월에 행해진 국민투표는 근소한 차이로 찬성이 결정됐다.

프랑스와 함께 EC설립때부터 맹방인 독일은, 이러한 프랑스의 승리의 힘을 얻어서 찬성론이 국론을 지배하였고 이탈리아, 스페인, 베네룩스 3국은 당초부터 찬성론이 강하였다. 영국은 前 대처수상을 중심으로 하는 반대론도 있었으나 비준을 통과하였다.

덴마크를 제외한 각 가맹국이 비준을 통과한 경우 조약이 어떻게 될까라는 문제는 조약이 덴마크가 받아들이기 쉽도록 수정되는 일은 없을 것이다. 그러나 덴마크를 제외한 채로 ECU의 도입, 유럽은행의 설립은 불가능하며 통일외교와 공동안전보장도 성립하지 않는다.

한편, 최종적으로 덴마크는 마스트리히트 조약에 동의하나 덴마크에서는 조약의 발효를 약간 뒤로 늦추는 것으로 합의가 성립되었다. 그 결과로 항공정책의 효력은 덴마크에서는 예정대로 1993년부터 발효되고 있다.

다. 통일 항공 정책

로마조약 제 84조에 의하면 EC의 각 가맹국은 철도, 도로, 하천 항행(航行)에 관하여 유럽공동체로서의 통일 정책에 합의하나, 항공 및 해운에 관해서는 EC각료회의 (Council of Ministers)가 합의하는 시점까지 통일 정책의 실시는 연기된다고 되어 있다. 항공에 관한 이러한 특례의 배후에는, 세계각국 (당연히 EC 가맹국도 포함)이 로마 조약 체결에 앞선 1945년에 체결된 시카고 조약에 따라 각국에 영공주권(領空主權)의 원칙이 적용되어 지역적 결합이라 하더라도 EC로서 통일

된 항공정책을 취하는 것은 시카고 체제의 부정과 연결되기 때문이다. 환언하면 각 가맹국중에는 EC통일 항공 정책의 승인은 각국이 갖고 있는 영공주권의 포기과 연결된다는 이유로 그 결과에 불만을 가진 사람이 적지 않았던 것이다. 시카고 조약은 게다가 체결(締約)국의 국내항공에 관한 금지권, 즉 카보타주의 금지를 규정하고 있으며, 또한 정부간 협정에 의해 두 나라간을 운항할 수 있는 기업은 관계국민이 실질적으로 소유하고 또한 유효하게 지배하는 이른바 플래그캐리어¹⁾의 원칙을 규정하고 있다. EC의 통일 항공 정책은 영공주권의 포기뿐만 아니라 上述의 카보타주 및 플래그 캐리어에 관한 재약도 철폐하는 것이라고 보여졌다.

이 같은 배경하에서 EC의 통일 항공 정책은 로마 조약 체결후 실로 30년간이나 실현되지 않았다. 이 사이에 EC의 통일 시장 정책은 항공이외의 다른 분야, 즉 관세, 무역, 노동 및 자본의 이동 등에서 착착 실현되어 착실한 효과를 거두었다. 이같이 다른 분야의 협력 또는 통합에도 불구하고 항공분야만이 통합되고 있지 않다는 사실은 당연히 EC諸國의 국민들 사이에 불안과 비판을 낳았다. 물론 항공관계자들이 문제를 등한시하고 있었던 것은 아니다. 30년 동안 통일을 향해 많은 노력이 행해져서 완만해지고 현상은 통일을 향해서 개선되어 갔다. 1979년에는 EC위원회는 「항공수송의 발전을 위해서 EC가 할 수 있는 일은 무엇인가」라는 보고서를 발표하여 여론을 환기시키려고 하였다. 위원회는 이 문제로 가맹국과 협의를 계속하여, 1984년에는 「공동체 항공정책의 전개를 향해서」라는 제목의 보고서를 발표하였다. 이 보고서에는 통일 항공 정책 실현을 위한 많은 제안이 들어있다. 이 보고서에 근거하여 EC가 취해야 하는 행동은 「각서 제2호」로서 가맹각국에 제안되었으나 각국은 관계 각료회의의 승인이 필요하다는 이유로 「각서 제2호」의 제안을 거부하였다. 이 시점에서는 관계 각료회의는 통일 항공 정책에 관하여 의견의 일치에 이르고 있지 않았다. EC 사법재판소는 통일 항공 정책에 관한 이같은 사태에 대해서 중요한 판결을 내렸다. EC 사법재판소가 문제삼은 소송은 로마조약 제 84조의 특례에도 불구하고 노동의 이동, 거주권, 권리, 그리고 특히 자유경쟁의 원칙에 관한 조약의 규정 전반이 해운 및 항공을 포함한 모든 구역 안의 상업활동에 적용되고 있는가 아닌가를 판정하려고 하는 것이었다.

1) 플래그 캐리어(Flag carrier) : 국가의 대표적 항공회사

ex) 영국의 British Airways, 프랑스의 Air France, 일본의 JAL, 한국의 KAL. 등

EC사법재판소의 항공에 관한 획기적 판결이 1986년의 누벨·프론티엘 사건²⁾ 및 아메이드·사이드 판결³⁾에서 내려졌다. 판결은 자유 경쟁의 원칙은 역내(域內)의 모든 상업활동에 평등하게 작용되어야 하며 제 84조의 항공에 관한 특례도 이 원칙에서 제외되지 않는다고 하였다. 이 판결은 事後의 항공정책 문제의 방향에 관하여 결정적인 영향을 끼쳤다. 이 판결의 결과, 조약의 제 85조에서 제 89조에 걸친 자유 경쟁의 원칙은 관계각료회의에서 특별히 승인된 면제 규정이 아닌 한, 자유경쟁에 어떠한 규제를 가하려고 하는 모든 국가간의 협정을 금지한다는 것을 명확히 하였다.

이 판결은 그때까지는 규제를 원칙으로 해왔던 유럽항공업계의 구조를 근본부터 뒤집은 것이었다. 종래의 항공업계는 2개국간의 항공협정, IATA협정 및 국내법에 의해 편수, 참가자격, 운임등이 엄격히 규제되었었다. 그러나 이들 규제는 모두 공동체의 자유 경쟁의 원칙에 위반하는 것으로 특히, 허가받은 면제 규정이라 하더라도 그것은 공동체의 커다란 틀 속에서 소정의 수속을 거치지 않으면 안되었다. EC 위원회의 자유 경쟁 담당 위원회는 판결에 따라 즉시 활발한 활동을 시작하였다. 그것은 종래의 항공업계의 여러 가지 규제를 철폐하려는 것으로서, EC위원회의 항공에 관한 분위기를一新하였다. 각국은 통일 항공 정책을 조금이라도 빨리 수

2) 누벨·프론티엘 사건

프랑스의 여행 대리점 누벨·프론티엘 社의 IATA운임을 믿도는 아주 싼 항공권 판매에 대하여 에어 프랑스는 이것을 프랑스의 항공법에 위반되는 것이라며 국내의 재판에 넘겨 싼 항공권의 판매를 저지하려고 하였다. 이에 대해 누벨·프론티엘 社는 IATA 운임 협정은 항공권의 가격에 대해 사업자인 각 항공회사가 사전 협정하는 것으로서, 이것을 정한 프랑스 항공법은 로마 조약위반이라며 EC사법 재판소에 제소하였다. EC사법 재판소의 판결은 누벨·프론티엘 社는 합법이라 하였으며, 또한 EC위원회에 대해 域內의 항공 자유화의 구체적 수속을 진행하도록 재촉하였다.

3) 아메이드·사이드 판결

독일의 여행 대리점 아메이드·사이드社는 리스본/東京의 직항 운임이 프랑크 푸르트/東京의 운임보다 싼 것을 이용하여 리스본/프랑크푸르트/東京의 항공권중 리스본/프랑크푸르트의 쿠폰을 파기하고 남은 프랑크푸르트/東京의 쿠폰을 사용하여 동경행 싼 항공권을 판매하였다. 루프드한자는 이것을 IATA규칙 위반 및 독일 항공법 위반이라며 국내재판소에 同社의 싼 항공권 발매를 금지하라는 소송을 제기 하였다. 이에 대해 아메이드·사이드社는 이를 EC 사법재판소에 제소하였는데, EC 사법재판소는 아메이드·사이드社의 행위는 로마조약에 비추어 볼 때 합법이라는 판결을 내렸다.

립하여야 한다는 인식에서는 일치하였다.

비슷한 사건이 일본에도 있었다. 나고야의 여행대리점 사카에·트래블은 서울/미국의 직항운임이 東京/미국의 운임보다 싸다는 것을 이용하여 서울/東京/미국의 쿠폰을 싼 항공권으로서 판매하였다. 일본항공은 이것을 항공법 위반으로서 나리타 카운터에서 이 싼 항공권을 적발하고 탑승거부를 하였다. 이 결과 사카에·트래블은 당해 승객을 위해서 東京/미국의 정규 운임을 부담할 수 밖에 없었고 손해를 입었다고 일본 항공을 상대로 하여 제소하였다. 판결은 사카에·트래블의 패소로 끝났다.

II. 항공정책의 의사결정 및 제안

가. 議事결정

EC의 항공정책은 이하와 같은 議事수속에 의해 결정된다. <표 1>에 나타난 바와 같이 협의 (Consulation)와 협력 (Cooperation)의 두가지가 있다. 정책 원안은 EC의 위원회에서 제안한다. 이 위원회는 23개의 부처로 나뉘어져 있는데 각 부처에는 가맹국에서 선출한 합계 17명의 위원이 있다.

의결사항은 그림에서와 같이 규칙 (Regulation)과 지령 (Direction)으로 구성된다. 각료 회의는 중요 사항일 때는 가맹국의 국가 원수가 회담을 하나, 특정의 전문사항의 경우에는 전문사항담당의 각료회의로 구성한다. 항공정책의 議事は 가맹국의 교통운수 각료가 각료회의를 구성하여 행해졌다. 각료회의의 의결은 만장일치가 아니라 과반수 찬성방식이다. 또한 의결의 경우 투표는 로마조약 제

<표 1> 공동체의 기능
(EC자료에 의함)

규칙

규칙은 그 全文이 적용된다.
규칙은 쏘 가맹국에 구속력이 있다.

지령

지령은 그 목적사항에 관해 쏘가맹국에 적용된다. 단, 입법수속은 각 가맹국의 국내(立法)에 따른다.

결정

공동체의 결정은 결정 중에서 지명된 나라에 적용되며 각국의 국내입법을 필 요로 하지 않는다.

권고

권고는 법적 효과가 없다. 또한 가맹국을 구속하지 않는다.

148조에서 정하는 각 가맹국마다의 투표수에 의해 집계된다.

의제는 최종적으로 각료회의에 회부하기 전에 유럽의회 및 경제사회 위원회에서 충분히 검토된다. 이 토의의 과정에서는 회의장 밖에서의 로비활동이 중요한 역할을 갖는다.

유럽사법재판소는 룩셈부르크에 있으며 공동체 내의 분쟁에 대해 중요한 결정을 내린다. 유럽사법재판소의 역할은 공동체가 제정하는 조약과 법률에 대한 해석 및 적용에 대해 결정하는 것이다. 유럽사법재판소가 다루는 사항은 직접 148조 판소에 제소되는 경우도 있으며, 또한 가맹국 소속의 재판소에서 회부되어 오는 경우도 있다.

유럽통일은 항공정책에 중요한 영향을 미친 수벨·프론티엘 사건 또한 프랑스의 재판소로부터 회부된 것이었다. 아메이드·사이드 사건은 서독(당시)의 재판소로부터 회부되었다. 유럽사법재판소는 유럽통일 항공정책을 입안하는 곳은 아니지만 그것을 추진하는 과정에서 극히 중요한 역할을 하였다.

나. 시장참가(Market Access)

1989년 종합정책계획(package)에 의해, 각 가맹국은 자국내의 모든 항공회사에 대해 그 항공회사들이 기술적 요건을 만족시키고, 또한 관계공항의 발착대에 여유가 있다면 域内の 노선에 있어서 그 시장참가를 다른 항공회사와 평등하게 허가하지 않으면 안되게 되었다. 종래의 각국정부의 이 문제에 대한 시책은 반드시 各社를 평등하게 취급하지는 않았으나 이후에는 모든 항공회사가 평등의 권리를 부여받았다. 이 규칙의 적용은 域内노선만으로 域外, 예를 들면 대서양노선과 극동노선에 대해서는 적용되지 않는다.

시장참가에 있어서 제2의 규칙은 운항자격이다. 즉, 각 가맹국은 그 영토내에 설립되는 모든 항공회사에 대해서 그 회사가 기술 및 경제적 요건을 만족시키고 있다면 다른 항공회사와 평등하게 운항자격을 허가하지 않으면 안된다.

이러한 시장참가의 자유화는 미국의 규제완화정책의 先例와 그 궤를 같이 하는 것이다.

다. 공급력

국제항공계에서는 오랜 세월동안 두 나라간의 공급력 배분을 평등하게 한다는 원칙이 있었다. 물론 일본이 체결한 모든 항공협정도 이 원칙에 따라왔다. 단지 최근에

는 일본의 항공회사가 수요증가에 걸맞는 증편이 불가능한 경우에, 공동운항과 운항 위탁에 의해 수요증가를 충족시키는 방법을 취하고 있는데 이것은 예외적 수단이며, 또한 명목상으로는 當該便은 일본의 항공회사가 운항하는 便으로서 공시되고 있다.

그러나 EC는 이 공급력 평등배분의 원칙을 서서히 변경해 왔다. 1987년 12월에 쉐 가맹국은 평등배분, 즉 50:50을 대신해 55:45를 채용하였으며 다시 1989년에는 60:40까지 변경을 허용하였다.

이 배분율은 1990년에 67.5:32.5로, 1992년에는 75:25로 새로이 바뀌었다. 50:50에서 75:25로의 변경은 매우 큰 변화이다. 원래 50:50의 원칙은 자국의 항공회사, 특히 그것이 상대국의 항공회사보다 약소한 경우에는 상대 항공회사의 공급증가를 억제하여 자국항공회사의 보호를 꾀하는 목적이 있었다. 이것은 그 목적에는 유효한 정책이긴 하나, 그 반면 증대하는 항공수요에 대처하지 못하여 이용자의 편의를 희생하게 되는 결점이 있었다. 이 틀을 깨고 75:25까지 공급력 배분을 변경한 배경에는 일국의 항공회사의 이익에 관계없이 EC전체의 이용자의 편의의 향상 및 EC전체로서의 항공수송산업의 발전을 꾀한다는 목적이 있다.

75:25의 배분은 매우 드라마틱하다. 약소 항공회사에 있어서 새로운 규칙의 적용이 자기의 존재를 위협하는 것은 아닐까라는 우려가 있기 때문이다. 이 위기에 대한 방어책으로서, 어느 가맹국의 항공회사에서 중대한 손실이 발생하고, 그것이 유효하다고 증명된다면 어떠한 구제책을 취해야 한다는 것이 결정된다.

上記의 규정과는 별도로 좌석수 100이하의 항공기에 대해서는 본래의 공급력 배분의 규칙을 적용되지 않고 완전한 자유방임으로 되어 있다. 이것은 소규모 수요의 항공시장에는 경직된 배분비를 적용하지 않고 자유함으로써 당해 지역(보통은 단·중거리 노선이 많다)의 코뮤터(commuter)항공을 육성하며 관계주민의 편의를 꾀하는 것을 목적으로 하고 있기 때문이다.

라. 복수지정

복수지정은 어떠한 노선에 취항하는 항공회사의 수를 수요규모에 대하여 2개社 또는 3개社와 같이 취항시키는 규칙으로 이를 더블 트래킹, 또는 트리플 트래킹이라고도 부르고 있다.

1987년의 종합정책계획에서는, 처음년도에는 승객수가 25만명을 넘을 때에는 복수지정이 가능하다고 하였으며, 다음연도에는 이것을 20만명, 또는 편수로 볼 때 연간 1000왕복편을 넘을 때는 복수지정이 가능하게끔 완화되었다. 이 규제는 다시

1991년 14만명 또는 800왕복편으로, 1992년에는 10만명 또는 600왕복편으로 완화되었다. 600편이라고 하는 것은 1일에 2편 미만이라는 것으로, 복수지정에 있어서는 대부분의 노선이 단거리인 EC域內로서는 지나친 완화라고 할 만하다.

마. 카보타주

1989년의 제안에 의하면 어느 가맹국의 항공회사는 다른 가맹국의 국내운송, 즉 카보타주(cabotage)가 다음의 조건으로 허용된다.

(1) 카보타주구간은 당해 항공회사의 국제선(제3의 자유)의 연장선일 것.

예를 들면 루프트한자가 프랑크푸르트~런던을 취항한다고 할 때 그 노선을 그라스고로 연장하면, 런던~그라스고간의 카보타주가 허용된다. 다른 예를 들면 영국항공이 런던~파리를 취항하는데, 그것을 니스로 연장하면 파리~니스간의 카보타주가 허용된다.

(2) 카보타주의 수송량은 당해 항공회사의 수송량의 30%를 넘지 않을 것.

上記의 예로 발한다면 루프트한자의 런던~그라스고의 수송승객은 사용항공기가 220席의 B-767이라고 하면, 그 30% 즉 69명을 넘지 않는 것이 조건이다. 이와 같이 수송량에 제한을 둔 것은 EC의 지역발전이라고는 해도 가맹국에는 주권이 있고, 그 항공회사에도 일정한 틀의 내셔널 아이덴티티가 있기 때문이다. 외국 항공회사에 무제한의 카보타주를 허용하는 것은 당해 국가의 국민 감정도 고려해야 하며, 또 한 그 나라 항공회사의 이익도 존중하지 않으면 안된다. 그러므로 공동체와 가맹국과의 상호조화를 피한 것이라고 말할 수 있다.

이러한 카보타주 허용에 있어서 문제가 제기되었다. 구체적으로 런던~홍콩과 같은 장거리 노선의 경우이다. 원래 EC위원회가 상정한 카보타주는 유럽內의 국내선의 경우로 모두가 단거리 노선이다. 이에 비해 런던~홍콩노선은 세계의 항공로 중에서도 전형적인 장거리 구간이다. 같은 예로는 프랑스의 경우 파리~타히티, 파리~누메아 등이 장거리 국내선이다. 런던~홍콩, 파리~타히티, 파리~루메아는 확실히 역외의 문제이며, EC성립의 본래의 정신 밖의 문제이다. 법률적으로는 국내구간이라도 이것을 카보타주 해방과 연결시키는 것은 불가능하다. 결국, 각료회의는 이 문제는 채택하지 않았다.

바. 통일항공협상권

통일항공 협상권은 공동체가 소유하는 운항권 중 특히 EC가 중요하다고 생각

하는 것에 대해서는 각각의 가맹국이 개별적으로 域外諸國과 협상하는 것을 중지하고, EC가 공동체전체를 하나의 개체로 생각하고 통일협상을 행사하는 것을 말한다.

換言하면, 런던~서울, 파리~서울과 같은 중요한 운항권에 대해서는 종래의 韓英 또는 韓佛항공협정의 틀을 깨고, EC가 이들의 권리를 통합하여 한국정부와 협상하려는 제도이다. 통일항공 협상권이 EC에 부여되면, EC가 취급하는 운항권의 가치는 종래 가맹국이 두 나라간 항공협정에서 보유하고있던 개개의 운수권의 집적보다도 훨씬 커다란 중요성을 지니게 될 것이라는 것은 명백하다. 상기의 예를 들면 EC는 런던~서울 또는 파리~서울과 같은 운항권을 EC~서울이라는 틀 속에서 항공협상에 들어간다. 그 결과 EC가 갖는 협상력은 매우 풍부하게 되며, 한국정부에 대해서도 협상에서 매우 유리한 입장에 서게 되는 것이다. 반대로 한국과 미국과 같은 域外國은 종래 개별적으로 상대로 해왔던 나라들이 전부 EC라는 거대한 협상체로 통합되어 협상에서도 종래보다 많은 곤란을 느낄 것이다.

통합항공 협상권은 제5의 자유에 있어서도 EC에게 유리하다. 즉, 가맹국 중의 한 나라가 종래 보유하고 있던 제5의 자유운항권은 새로운 제도하에서는 자동적으로 EC가 계승하게 되어 다른 가맹국에게도 적용된다는 것이 된다. 예를 들면 韓英항공협정에서 영국이 보유하고 있던 모스크바~서울의 운항권은 통합항공 협상권의 제도하에서는 EC가 이것을 계승하게 되고, 따라서 영국이외의 가맹국도 모두가 전부 이 권리를 행사할 수 있다. 물론 제5의 자유에 관해서는 EC~한국 이외의 제3국 즉, 러시아(구소련)의 동의도 필요조건이다. 그러나 한국도 또한 모스크바의 이원권(以遠權)⁴⁾에 대해 EC라는 통일교섭체를 상대로 하지 않으면 안되므로 이것을 언제까지나 거부하는 것은 곤란할 것이다.

통일항공협상권은 EC전체로서는 확실히 유리한 제도로서 그 메리트는 분명하다. 그러나 가맹국중에는 이 제도가 시행된다면 메리트를 향유하는 것은 선진국(또는 大國)이며, 그 이외의 가맹국이 이러한 메리트를 향유할 것인지는 불명확하다. 한편으로는 상대적으로 단점이 있는 것은 아닐까라는 우려도 있어 그 결과 각료회의는 이것을 가결하지 않았다.

4) 이원권 : 두나라 사이의 항공협정에서 협정상대국 내의 지점에서 다시 제삼국으로 연장하여 운항할 수 있는 권리

사. 거주자의 자유와 항공

로마조약 제 52조에 의하면, 거주자의 자유에 관한 모든 제한은 1993년까지 철폐된다. 즉, 가맹국의 모든 국민은 EC域內에서 어떠한 제약 없이 이동이 가능하다. 또한 域內에서의 모든 노동, 즉 금전적 보수를 목적으로 한 업무활동이 허용된다. 세계각국은 타국민에 대하여 거주에 관하여 상당히 엄격한 제약을 가하고 있다. 더구나 거주에 덧붙여 노동의 문제가 제기되면 한층 더 엄격한 규제가 가해진다. 그러나 EC域內에서는 1993년 이후 거주는 전부 국경을 넘어서 자유화되었다.

또한 제 58조는 정관(定款)상의 본사 즉, 경영관리의 중심이 되는 시설을 공동체내에 보유하는 회사는 로마조약 제 2장에서 규정하는 거주의 권리에 있어서 쏘가맹국의 국민과 동일하다고 간주하고 있다.

이러한 규정을 일반 기업이 받아 어떠한 사업을 경영하는 회사가 EC域內의 다른 가맹국에 자회사(子會社)를 설립하여 같은 사업을 경영하는 것은 1993년 이후 자유화되었다. 그렇다면 이것을 항공에 적용하면 독일의 루프트한자가 그 자회사인 항공회사를 다른 가맹국인 프랑스 영토에서 설립하면 그 자회사는 외국법인에 관하여 종래 존재했던 모든 제약으로부터 자유롭게 된다. 즉 프랑스 항공회사와 같은 지위가 주어진다. 그렇게 되면 두나라간 협정에서 보편적으로 지켜져 온 『실질적 소유』(Substantial Ownership) 및 『유효지배』(Effective Control)의 원칙은 무너지게 된다. 즉, 프랑스 영토에 설립된 항공회사이면서도 실질적으로는 독일의 항공회사인 루프트한자가 소유하고, 루프트한자를 통해서 주주인 독일국민이 이 프랑스의 회사를 유효하게 지배할 수 있게 된다. 만약 이러한 상황이 되면, 시카고 조약 이후 세계의 항공계를 지배해 왔던 플래크캐리어(flag carrier)의 개념을 대신해서 커뮤니티캐리어(Community carrier)의 개념이 EC역내를 지배하게 된다. 1989년까지의 EC위원회 및 관계각료회의에 의한 종합정책계획은 이 문제를 다루고 있지 않다. 로마조약 제 84조는 이것을 허용하고 있다고 앞서 서술했다. 그러나 이러한 항공에 관한 특례도 영구규정이 아니며 조만간 철폐된다. EC域內의 항공회사가 보더리스(boardless)의 지위를 얻어서 커뮤니티 캐리어가 출현하게 될 것이라는 것은 충분히 생각할 수 있다.

아. 운 입

운입에 관하여 EC는 기본적으로 자유화 정책을 취하고 있다. 하지만 미국정부가 국내항공운입에 관하여 취한 것과 같은 완전한 자유방입정책은 아니다. 각가맹

국 및 관계항공회사의 利害와 국익과의 밸런스를 고려한 일종의 완화책이나 전후(戰後)부터 지금까지의 IATA를 중심으로 한 강력한 통제기구와 비교하면 드라마틱한 완화책이라고 보여진다.

EC의 운임정책은 1987년에 관계각료회의(Council of Ministers)가 채택한 제안(Proposal)중에 다음과 같은 내용으로 되어있다. a) 域內항공회사는 단독으로 또는 다른 항공회사와 협의상 新운임의 허가를 신청할 수 있다. b) 기본운임(Reference Fare)의 65%에서 90%의 범위내의 할인운임(Discount Fare)과 45%에서 65%의 범위내의 큰폭의 할인운임(Deep Discount Fare)에 관해서는 인가신청에 대해 항공관계당국은 자동적으로 인가한다. c) 어느 가맹국이 新운임에 이의(異議)가 있을 때에는 관계당국과 협의하거나 또는 조정하는 수속을 밟는다.

이 시스템 중 a) 에서 언급한 바와 같이 域內항공회사는 그것을 원한다면 단독으로 新운임을 인가 신청할 수 있다는 것은 완전히 IATA운임 결정 기구로부터의 탈퇴이다. 이것을 수용하여 구체적으로 IATA와의 관계에 대해 EC위원회는 다음의 원칙을 명백히 하였다.

(1) 新운임의 인하 신청에 앞서서 당해 항공회사가 他항공회사와 행하는 협의는 그 회사의 완전히 자발적인 의사에 의한 것이어야 한다.

(2) 新운임에 관하여 당해 항공회사와 다른 항공회사가 합의한 협정은 강제적인 것이면 안된다. 만약 당해 항공회사가 원한다면 新운임을 단독으로 인하 신청할 수 있다.

(3) EC위원회는 항공회사가 행하는 운임회의에 언제라도 참관자(observer)를 출석시킬 수 있다.

IATA는 이들 세가지의 원칙에 동의하였다.

1989년의 제2회 제안(Proposal)은 운임의 D-D방식(Double Disapproval)을 특색으로 하였다. D-D방식에 의하면 인가신청된 新운임을 각하(却下)하기 위해서는 관계당국 쌍방이 이것을 却下하는 것이 필요하다. 즉, 관계양국 중 어느 한쪽이 인가하면 그 운임은 발효된다.

이 D-D방식에는 다음의 2가지 조건이 붙어있다.

(a) 기본운임의 20%이상의 인상 및 인하에 관해서는 EC위원회가 특별한 심사를 행한다.

(b) 관계 가맹국이 인가 신청된 新운임이 자동인가의 결정기준을 만족시키고 있지 않다고 의심이 될 경우에는 EC위원회에 의의를 제기할 수 있다.

또한 D-D방식에 의한 인가수속은 域內에서 제5의 자유를 수송하는 가맹국의 항공회사에게도 적용된다. 이 권리는 域外의 항공회사에 있어서는 인정되지 않는다.

이 제2회 제안(Proposal)에 대하여 1989년 12월의 관계 각료회의는 1993년까지는 현재 유효한 기본운임(Reference Fare)을 중심으로 한 지역운임(Zone Fare)으로 하고, 보통 운임(Normal Fare) 및 특별운임(할인운임)에 관해서는 극히 자유로운 설정절차를 취하였다. 또한 1993년 이후 부터는 D-D방식으로 되었다. 결국 운임에 있어서는 명확히 자유화 노선을 취하고 있으며 또한 域內운임에 관해서는 IATA에서 탈퇴하는 것으로 하였으며 IATA도 이에 동의하고 있다.

자. CRS행동규범

1989년 가맹국은 CRS행동규범에 합의하였다. 이 규범은 가맹국 내에 있는 모든 CRS 즉, 정기 및 부정기 여객수송, 정기 및 부정기 화물수송, 여객화물수송에 대하여 CRS에 적용되며 그 내용은 다음과 같다.

(1) CRS에 표시되는 각비행(플라이트: flight)에 있어서 그 등급을 매기는 것에 관한 통일적 규제.

(2) 정기 편에 있어서는 도중 기항지, 기종변경, 갈아탑, 코드쉐어링 등의 관계 데이터를 빠짐없이 표시한다.

(3) 코드쉐어링에 관해서는 접속편에 갈아타는 승객의 좌석이 확보되어 있을 것. 또한 갈아타는 승객은 새로이 갈아타는 지점에서 탑승하는 승객보다 탑승이 우선시 된다.

(4) 규범을 위반하였을 때는 제재금(制裁金)을 징수한다.

Ⅲ. EU와 역외항공회사와의 관계

가. 域外항공회사와의 관계

미국, 일본 등의 域外國 및 域外항공회사의 입장에서 무엇보다 큰 위협은 EC의 통일항공 협상권이었으나 그것이 합의에 도달하지 못함으로써 위협은 우선 멀어져갔다. 그러나 域外諸國에 대하여 유럽을 하나의 지역으로 통합하여 공통의 이익을 추구한다는 생각은 아직 뿌리깊이 남아있다. EC의 항공정책의 특징으로서

域內에 대해서는 철저한 자유화를 추진하는 반면, 域外에 대해서는 보호주의로 대응할 것이 예상된다.

제5의 자유화에 관해서는 가맹국의 항공회사에 대하여 철저한 자유화를 추진하는 반면, 그만큼 域外항공회사들간의 심한 경쟁이 예상된다. 미국과 일본의 회사처럼 유럽 노선의 주요 수송은 장거리 수송이므로 유럽內의 제5의 자유의 수송은 그다지 문제가 되지 않는다. 그러나 中近東, 아프리카, 南아시아의 항공회사의 유럽노선은 중·단거리 수송이며 日美의 항공회사와 비교하면 域內 제5의 자유의 수송은 상대적으로 중요한 수입원이다. EC는 域外항공회사의 제5의 자유에 대하여 이후부터는 엄격한 제약을 가할 것이다.

종합 항공정책 속에서 보더레스의 자본제휴가 장려되면 그것에 편승하여 域外항공회사에게도 域內항공회사로의 투자의 기회는 증가하고 자본제휴이외에도 여러 제휴협력이 촉진될 것이라는 것을 예측할 수 있다. 현재, 영국항공과 US에어, KLM과 노스웨스트 항공은 제휴방안을 검토하고 있고 루프트한자와 유나이티드 항공도 코드쉐어링을 협의하고 있으며 유사한 제휴와 협력은 앞으로도 계속 추진될 것이다.

나. 유럽內 비가맹국과의 관계

1986년 시점에서 비가맹국이었던 오스트리아, 노르웨이, 스웨덴, 터키 중 터키를 제외한 3국은 1995년까지 가맹이 실현되었고 터키는 협의중이며 스위스는 협의에는 참가하고 있지 않다.

항공에 있어서는 上記 諸國중에서 지리적 위치로 볼 때 오스트리아 및 스위스, 두 나라는 EC항공정책에 참가하는 편이 유리하며, 양국의 항공회사도 그렇게 인식하고 있다. 이 두나라 운임체제는 특히 운임이 자유화되었을 때, EC의 운임체제 안으로 운영되기 때문이다. EC의 항공정책은 D-D제를 채택하고 있는데 예를 들면 루프트한자와 아리타리아가 D-D制로 스위스 경유의 싼 운임을 설정하면 승객은 스위스 발착의 운임보다 싼 운임으로 스위스 경유, 독일·이탈리아의 여행이 가능하다. 이같은 상황은 스위스발착의 승객 및 스위스 항공에 있어서 혼란과 불만과 환영이 교차하게 되는 것으로 스위스 정부 및 스위스항공은 이와 같은 혼란의 상태에 유효하게 대처하지 못할 것으로 보인다.

또한 이들 나라들은 지리적으로는 유럽 중심의 외곽에 위치하고 있으므로 만일 EC에 가맹하여 카보타주의 특권이 허용된다면 얻을 수 있는 이익이 크다. 제 5의

자유에 있어서도 같은 상황이다.

따라서 항공운항의 경우, 현재 EC의 비가맹국에 있어서는 EC 가맹에 따른 이점이 크므로 이들 국가가 금세기 중에 EC에 가맹할 것이라는 것은 충분히 예상할 수 있다.

다. 동구諸國과의 관계

통제경제에서 시장경제로의 이행에 따라 동구諸國의 항공관계자는 EC의 항공정책에 깊은 관심을 갖고 있다. 또한 가능하면 EC가맹을 생각하고 있는 나라들에 있어서는 항공도 중요한 고려 사항일 것이다.

그러나 현재의 EC諸國쪽에서 東歐諸國의 항공사정을 보면 문제는 다르다. 기본적으로 兩者의 항공수송산업 및 항공시장은 그 성숙도에 있어서 현격한 차이가 있다. 그것은 항공기 또는 항공시설, 항공관제기술, 통신, 정보와 같은 기술적인 면에서 큰 차이가 있을 뿐 아니라 CRS, 유통시스템, 관광산업이라는 경제적 측면에서도 큰 차이가 있다.

우선 이러한 문제들을 해결하여 몇 가지라도 현재의 격차가 줄어들지 않는 한, EC의 항공관계자가 동구제국에 접근한다는 것은 기대하기 어렵다. 항공에 있어서의 EC와 동구제국과의 관계는 EC의 항공정책에서 거론되지 않고 있다. 유일하게 생각할 수 있는 것은 EC 제국이 EC로서가 아니라 개별적으로 독자의 판단과 리스크로 동구제국에 기술 또는 경제상의 원조를 하는 것이다.

동구제국 중에서 일찍부터 EC 가맹의 희망을 표명하고 있는 나라는 헝가리, 체코슬로바키아, 폴란드의 세 나라인데 EC 가맹국과 제휴의 가능성이 있다면 우선 이 3국이 될 것이다.

동구에서 최대의 국가이며 최대의 항공시장인 러시아공화국은 현재 정치, 경제가 유동적이며 어떠한 순서나 형태로 관계가 성립할 것인가는 전혀 예상할 수 없다. 에어로 플로트는 구소련의 국가 항해(내셔널 캐리어)였는데, 소련의 붕괴와 CIS탄생에 따라 분할이 피할 수 없었다. 러시아 공화국은 국토도 광활하며 따라서 항공사업은 당연히 국가의 기간(基幹)산업이다. 한편, 구소련 붕괴후 소련으로부터 분리 독립한 벨라루시와 우크라이나에서는 벨라루시 항공 및 우크라이나 항공이 탄생하였다.

EC와의 관계에 대해 보면, 우선 EC와 러시아 공화국과의 기본적 관계가 문제이다. 이는 거대한 러시아공화국의 정치, 경제가 안정되어 러시아공화국이 EC에

가맹을 신청하더라도 기본적으로 가맹자격이 인정될 것인가에 관한 것이다. 특히, 지리적으로도 우랄산맥의 동쪽으로 광대한 영토가 있어서 이것이 현재의 EC설립의 기본조건에서 벗어나고 있다는 것은 명백하다. 항공도 같은 조건이다. 러시아 공화국 중 유럽러시아지역의 항공회사는 EC의 항공정책과 어느 정도의 연결도 생각할 수 있지만, 하바로프스크 항공과 이루크식 항공은 EC 항공정책의 영역밖의 존재이다. 전반적으로 볼 때, CIS의 항공이 EC의 항공정책과 어떠한 형태로든 결부되기까지는 좀 더 시간이 걸릴 것으로 보인다.

IV. EU 항공 종합정책계획(Package)

1992년 6월 각료회의는 EC위원회에서 제출된 제 3차 패키지에 대해 합의하였다. 제 3차 패키지의 내용으로 들어가기 전에 전술한 부분과 중복되는 부분이 있기는 하나 제 1차 및 제 2차 패키지의 내용을 정리하여 비교하고 EC의 통일 항공정책이 어떻게 추진되어 왔는가를 고찰해 보자.

가. 제1차·제2차 패키지

以下는 정책의 항목마다 제 1차와 제 2차 패키지를 비교한 것이다.

경쟁에 관한 규칙(로마조약 제 3부 제 1편 제 1장)

제 1차 패키지

로마조약 「경쟁에 관한 규칙」 제 85조 및 제 86조를 항공에 적용한다. 제 85조의 적용제외조항을 域内の 관계기업의 협정에 관하여 조문대로 원용(援用)할 수 있다.

제 2차 패키지

제 85조의 관계기업의 협정의 적용제외를 域内 및 域内 각국과 域外 제 3국의 경우에도 원용할 수 있도록 확대한다.

운임

제 1차 패키지

종래의 운임규제를 완화하여 기준운임의 90% 및 65%대에 있는 할인운임 및 65%와 45%대에 있는 대형할인 운임을 자동 승인한다.

제 2차 패키지

D-D제의 채용, 新운입은 모두 두 나라 쌍방이 모두 認可를 거부하지 않는 한 발효된다.

수송력

제 1차 패키지

가맹 두 나라간의 수송력은 전통적으로 50 : 50이었으나 이것을 1989년 10월부터 60 : 40으로 완화한다.

제 2차 패키지

上記의 완화를 한층 더 확대하여 1992년 4월부터 75 : 25까지 가능하도록 한다.

시장참가

제 1차 패키지

지역항공(Regional Service)에 관해서는 허브공항과 지역공항 사이의 서비스를 자유화한다.

제 2차 패키지

가맹국은 특별히 정하는 기술 및 경제적 요건을 만족시키는 항공기업의 신규참가를 인정하지 않으면 안된다.

복수기업지정

제 1차 패키지

다음의 조건으로 복수기업지정을 허용한다.

1차년도 - 연간 승객 25만명 이상

2차년도 - 20만명 또는 1200회 왕복 이상

3차년도 - 18만명 또는 1000회 왕복 이상

제 2차 패키지

1992년부터 上記 조건을 완화하여 10만명 또는 600회 왕복 이상으로 한다.

제 5의 자유

제 1차 패키지

총 좌석수 30% 이하에 대하여 제 5의 자유를 인정한다.

제 2차 패키지

上記의 제한을 완화하여 50%로 한다.
지역항공에 대해서는 규제를 철폐한다.

카보타주

제 1차 패키지

종전대로 금지한다.

제 2차 패키지

域内の 모든 구간에서 총 좌석수의 30%이내의 카보타주를 금지한다.

나. 제3차 패키지

1992년 6월 22일, EC의 각료회의에서 항공자유화 제 3차 패키지에 관하여 합의가 성립되었다. 1991년 여름에 EC 위원회가 초안을 가맹국 정부에 제출하였고, 3월 하순의 각료회의에서 대략적인 찬성 의견들이 나왔으며 이번의 합의 성립에 이르게 되었다. 그러나 그 기간동안 年 4회 개최되는 각료회의의 석상에서 뿐만 아니라 EC위원회와 가맹국 정부의 사이에서 협의와 설득이 계속되었다. 6월 회의 석상에서도 격한 논쟁이 계속되어 회의는 10시간에 이르렀다고 한다. 그 후 EC위원회가 초안에 변경을 가한 법규안을 작성하였으며 각료회의가 그것을 승인하고, 1993년 1월 1일에 발효하였다.

제 3차 패키지의 내용은 다음과 같다.

1. 운임

EC域内の 항공회사는 域内の 항공운임을 자유로이 설정할 수 있다. 가맹국 정부는 운임이 과도하게 높을 때, 또는 과도하게 저렴할 때에는 간섭할 수 있다. 정부의 간섭을 받아 그것에 항공회사가 불만을 느낄 경우에는 EC위원회에 제소할 수 있다. 관계국 정부간에 대립이 발생하였을 때에는 EC위원회가 중재한다. “市場을 빼앗기 위한 운임”에 대해서는 EC위원회가 개입한다.

이 운임의 범위는 정기편과 차터편의 쌍방의 운임에 모두 해당한다. 이 두가지는 지금까지의 법규상에서 다른 분야로 취급되었으나 제 3차 패키지에서는 같은 것으로 취급된다.

“과도하게 높다”, “과도하게 낮다”라는 판단은 매우 어렵다. “실제의 COST(비

용)"를 판단의 기준으로 하는 것이 일반적인 생각인데 이에 대한 영국항공의 반대 의견도 있다.

"실제의 코스트"는 域內 항공회사 사이에서도 큰 차이가 있으므로 공통의 기준이 되지 않는다는 것이 영국항공이 반대하는 이유이다.

2. 마케팅 · 액세스(marketing Access)

域內 항공회사는 域內의 국제선에 자유롭게 참가할 수 있다. 1990년 11월에 발효된 제 2차 패키지에서는 自國에서 출발하는 항공에 의한 3국간 운송(예를 들면 BA(British Airways)의 런던~파리~밀라노선의 파리~밀라노)가 허용되고 있었는데 3국간 운송은 좌석수의 50% 이내로 제한되어 있다. 제 3차 패키지에서는 이 운송량의 제한이 없어진다. 게다가 "自國에서 출발하는 항공에 의한"이라는 조건도 없어지게 되어 영국항공이 파리~베를린간의 항공을 운항하는 것도 허용된다. 이 자국과 떨어진 3국간 운송을 파리년설 타임紙는 "제 7의 자유"라고 부르고 있다.

국내 구간운송(카보타주)는 자국 항공회사만으로 한정되던 시대가 지속되어 왔으나 제 3차 패키지에서는 변화가 일어난다. EC域內 航空회사는 自國에서 출발하는 항공의 연장으로서 상대국의 국내 구간을 운항하여 상대국내 구간의 승객을 운송하는 것이 허용된다. 영국항공이 런던~파리~니스선을 운항하여, 파리~니스간의 승객을 운송하는 것이 그 예이다. 이것은 "Consecutive Cabotage"라고 불리우며 운송하는 수는 좌석수의 50%로 한정된다.

이 체제는 1993년 1월 1일에 발효하였으며 4년 3개월간 계속되었고, 1997년 4월 1일부터 가맹국의 항공회사에 의한 국내 구간운송은 자유화되었다. "自國에서 출발하는 항공에 의한다"라는 조건과 운송량의 제한이 없어진 것이다.

4년 3개월의 유예기간은 타협의 산물이었다. 프랑스, 독일, 유럽 남부의 보수파 그룹은 적어도 6년의 유예기간을 요구하였으며 영국, 네덜란드, 아일랜드, 덴마크의 선진파는 길어도 1년을 주장하였다.

물론 공급량도 자유화된다. 그러나 각국 정부는 공공 편익, 운항 과밀, 환경문제 등에서 필요한 경우에는, 노선참가에 대하여 권고할 수 있다는 "세이프가드(safeguard)"가 설치되어 있다.

3. 항공운송사업면허

항공 운송 사업면허는 지금까지 각국의 법규와 정책에 서로 차이가 있었으나,

제 3차 패키지에 의해 면허의 기준이 통일되었다. 재무상태, 기술적 능력 등에 관하여 기준이 설정되어서 각국정부의 판단에 의해 기업간에 차별대우 취급은 더 이상 할 수 없게 된다. 즉, 항공운송사업에 참가하고 싶다면 그 기준을 Clear하면 자유로이 참가할 수 있다.

다. 제 3차 패키지에 포함되지 않았던 사항

EC위원회는 가맹국을 대표하여 域外國과의 항공협상에 대한 권한을 행사하고자 하였으나 가맹국의 찬동을 얻을 수 없었다. 슬롯(Slot) 배분은 현재의 방식이 그대로 적용되어 결국, 현재 슬롯을 쥐고 있는 항공회사의 기득권이 그대로 인정된다. EC위원회는 적어도 휴면(休眠)슬롯을 신규 참가기업에 배분하는 것을 바라고 있었다.

「이번 합의는 일보 진전에 지나지 않는다. 보수적 경향이 강한 나라의 정부가 자국의 국영 항공회사에 대한 보호수단을 남기는데 성공한 것은 유감이다. 우리들이 바라고 있는 것은 모든 노선의 운항이 허용되고 어떠한 운임을 설정해도 좋은 자유로운 체제이다」라고 영국항공이 언급하였다. 국내구간으로의 외국기업의 참가에 대하여 프랑스가 6년의 유예기간을 요구한 것은 이러한 보호수단의 하나이다. 그리고 각 가맹국 정부는 국내선의 운임, 발착 슬롯 배분, 영공의 정리등을 규제하는 권한의 대부분을 포기하지 않았다. 거기에다가 각국정부는 앞에서 서술한 “세이프가드”를 발동할 수 있다.

제 3차 패키지에 모두가 기대하고 있는 것은 항공운임이 저렴해지는 것이다. 그러나 임금이 반대로 상승할 것이라는 예상도 있다. 종래에 국제선 운임은 부가가치세(VAT)를 면제받았지만, 이후 域內 노선의 운임에 VAT를 부과할 가능성이 있다. 또한 항공관계와 空路관계의 諸요금이 높아질 전망이다. 설령 가격인하의 여력이 있는 항공회사가 있다 하더라도 EC의 체제로서의 비용부담 증가로 인해 인하 여력은 상쇄될 것이다.

운임저하가 실현되기 위해서는 신규 참가기업의 등장과 기존 기업의 노선참가에 따른 경쟁강화가 필요하다. 그러나 그렇게 하기 위해서는 전제조건인 航空路관계 능력의 문제는 전혀 해결되고 있지 않다. 그리고 공항슬롯 배분에 대해서는 EC 위원회가 지금부터 착수하지 않으면 안되나, 기존 大항공회사의 저항이 크다. 또한 空路관계에 대해서는 域內 시스템 통합이 필요하나 가맹국의 찬성을 얻기 어렵다.

소비자 단체는 경쟁강화를 위해서는 현재 각국의 플래그 캐리어를 전부 민영화

하는 것이 필요하다고 주장하고 있다. 유럽의 주요 항공회사 중에서 유일하게 100% 민영화를 단행한 영국항공도 域内の 다른 항공사도 민영화해야 한다는 주장을 되풀이하고 있다. 국영 또는 準국영기업에서는 비용삭감을 추진하기 어렵다. 오랜 세월동안의 조직 비대화의 결과이다. 그러므로 민영화의 전제는 적자해소이다.

各國의 정부는 자국의 항공회사를 포기할 생각은 없다. 항공회사가 국영기업인 한, 타국의 다른 항공회사는 따라서 운임을 내릴 가능성은 없다.

이와 같이 EC域內 항공 자유화를 위해서는 이제부터 해결해야 할 많은 과제가 있다. 어떤 것은 제 3차 패키지 안에 포함되어 있고 어떤 것은 패키지밖에 있어서 그 어느 것도 해결하기 위해서는 큰 노력이 필요하다.

[참고문헌]

1. *The Aeroplane-An Historical Survey of Its Origins and Development*, by Charlesh. Gibbs-Smith, Her Majesty's Stationary office
2. *History of Aviation*, by John W · R Taylor and Kenneth Munson, Crown Publishers, Inc.
3. *A History of the World Airlines*, by R,E.G. Davies, Oxford University
4. 吉川康夫, 航空의 世紀, 技報堂 出版
5. 杉浦一機, 最近航空事情大研究, 草思社
6. 坂本昭雄, 現代空軍論, 成山堂
7. 川口 滿, 21世紀の航空政策論, 成山堂