

남·북한 항공법 비교연구

A Comparative Study on the Civil Aviation Law between
South and North Korea.

김 맹 선 (Kim, Maeng-Sern)

한국항공대학교 항공우주법학과 교수

(Professor, Hankuk Aviation University)

이 시 황 (Lee, Si-Hwang)

한국항공대학교 항공우주법학과 석사과정

(Master's course of Air and Space law)

- I. 서론
- II. 항공법의 이론적 고찰
- III. 한국과 북한항공법의 비교연구
- IV. 국제민간항공협약과의 관계
- V. 연구결과

1) 이 논문은 2006년도 한국항공대학교 교비지원연구비에 의하여 연구되었음.

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

항공기는 속도가 빠르고 항속거리가 길기 때문에 국가의 영역을 넘어 비행하는 일이 빈번하다. 그래서 자국의 항공기가 타국의 영역이나 타국에서 비행하는 일이 많게 되는데 이 결과 항공기의 항행이나 항공운송사업에 관해서 복잡한 국제적인 법률관계를 발생하게 된다. 이러한 법률관계에 있어서 한편으로는 국제적인 항공교통의 발달을 배려하고 다른 한편으로는 자국의 경제적·정치적인 권익 등을 보호할 필요가 있다. 그리하여 항공에 관하여는 국제법이 발달하고 국내법에 있어서도 국제법의 근간인 국제민간항공협약 및 부속서에 의하여 각국이 통일되게 적용하도록 의무화되어진다.

특히, 1950년 이래 분단된 남한¹⁾과 북한은 혈연, 역사, 언어 등을 같이하는 분단체제이나, 남한의 항공법과 북한의 항공법은 운용주체는 물론 그 이론과 체계가 다르게 되어있으나, 2000년 6월15일 양국정상의 만남을 계기로 정부의 이산가족상봉, 아시안 게임 참가 등 민간항공에 의한 교류는 2000년 이후 꾸준히 지속되어 오고 있으며, 남북한간 정치, 경제, 사회, 문화 등 모든 부분에 있어서 경제협력과 인적교류사업은 지속적인 발전을 가져오고 있다. 따라서 향후 다가올 통일한국에 대비하고, 남북간 항공운송사업의 활성화를 위해서는 현행 남북간 항공법의 차이를 비교 연구하여 추후 양국 간 민간 항공기의 운항에 도움이 되도록 운용상의 바람직한 제도적 기틀을 사전 마련할 필요가 있다.

민간항공기의 운항은 다른 교통수단에 비하여 여러 가지 특성을 갖고 있으나, 그 중에서도 국제적인 특성은 각 개개의 국가가 다른 언어와 정부형태를 갖고 있어도 국제항공에 있어서는 어느 정도 보편적인 통일된 국제적인 법 규정을 가지고 있다. 이는 1919년에 제정된 파리협약에서부터 1928년의 하버나 협약, 그리고 1944년의 시카고협약을 통하여 적용되어온 국제적인 관행이며, 공역주권을 중시하는 각 체약국가의 기본적인 주권이기 때문이다.

또한, 남한에는 순수 민간항공이 운용되고 있으나 북한에는 인민무력부 산하의 조

1) 본고에서는 북한과의 비교를 보다 용이하게 하기 위하여 “한국과 북한” 이라는 표현 대신 “남한과 북한” 으로 표현한다.

선민용항공 총국이 있고, 그 산하에 국영의 고려항공²⁾이 있어 체제가 상이하고 운용상의 법체계가 다를 수밖에 없다. 따라서 향후 남·북한 간에 정기항공운송이 이루어질 경우에 대비하여 북한항공법의 법체계 및 법 규정을 분석하여, 국제적 기준과 국내항공법과의 차이점을 상호 비교하고 운영상 개선이 필요한 부분에 대하여는 대안을 강구하여 정책에 반영토록 제시하는데 본 연구의 목적이 있다.

2. 연구의 방법 및 범위

6·15 남북공동선언이후 남·북한간 다방면에서 인적 물적 교류와 협력이 활발해지고 있다. 그 중에서 교류협력이 가장 느리게 가고 있는 분야 중에 하나가 법 분야이며, 그 중에서도 북한의 항공법에 대한 기존의 연구는 전무한 실정이기 때문에 본 연구에서는 남·북한간의 항공법을 첫째, 연혁, 둘째, 성격, 셋째, 운용주체, 넷째, 입법체계, 다섯째, 구성 및 주요내용을 비교 분석하여보고, 국제민간항공협약과의 관계를 비교 분석하여 민간항공의 운용상 문제점에 대한 법적개선 방안과 대안을 모색하고자 한다.

그러나 북한사회를 연구하는 다른 분야의 경우도 비슷한 사정이겠지만 특히 법 분야는 국제사회에 발표된 자료가 거의 없고, 연구 자료가 매우 제한적일 뿐만 아니라 북한의 법령자체도 거의 공표되고 있지 않다.

따라서, 본 연구에서는 국내에서 수집 가능한 북한의 자료를 중심으로 남한 항공법과 북한 항공법에 대한 기존의 문헌과 자료를 중심으로 연구 하고자 한다.

II. 항공법의 이론적 고찰

1. 항공법의 개념³⁾

항공법이라 함은 항공에서 발생하는 여러 관계를 규제하는 규범의 총칭이다. 항공

2) 북한의 민간항공사인 고려항공(Air Koryo)은 1992년 10월 조선민항에서 고려항공으로 이름을 변경하였다. 베이징을 비롯한 전 세계 10여개의 도시에 취항하고 있으며 최근 프랑스 항공당국은 안전 조치의 일환으로 항공사 블랙리스트에 고려항공을 등재한 바 있다. (www.dgac.fr)

3) 홍순길 외, (2005), 항공법-이론과 실무, 한국항공대학교 출판부, P. 18

은 항공기에 의해서 이루지기 때문에 항공법은 항공기와 그 운항 또는 이용으로부터 생겨나는 관계에 대한 규범이라고 말할 수 있다.

다시 말해서 항공법은 공중의 비행 그 자체만이 아니라 그 전제로서의 지상에 미치는 영향, 항공기 이용 등을 모두 포함한 개념이다. 따라서 항공기라고 하는 물적 장비 및 항공기가 비행하는데 필요한 시설의 건설 유지 및 운영과 이러한 운영을 위한 조직, 비행의 방법, 항공에 관한 각종 사업 및 운영과 이러한 사업이 제공하는 역할의 이용등 항공분야를 규제하는 특수한 법의 영역을 형성하고 있으며, 특별법으로서 독자적인 자율성을 갖는 법으로 볼 수 있다.

항공법의 개념을 형식적 의미의 항공법과 실질적인 의미의 항공법으로 구분할 수 있으며, 형식적 의미의 개념으로서는 항공법이라는 명칭 하에 제정 공포되어 시행중인 모든 법령을 의미하며, 반면에 실질적 의미의 개념으로서는 항공기에 의하여 발생 하는 법적관계를 규율하는 법규의 전부를 총칭하게 되며 항공기저당법 및 항공우주 개발촉진법의 일부는 실질적인 항공법이라 할 수 있다.⁴⁾

또한, 항공법은 성격상 항공공법과 항공사법으로 나눌 수 있다. 항공공법이란 항공기 및 항공기의 운항에 관련된 공법상의 법률관계를 정한 법규의 총체를 말하는 것으로 국가가 주체가 되어 행하는 사항은 공법의 범주에 포함된다. 또한 항공사법이란 항공기 및 그 운항과 관련된 법률 분야중 사법상의 법률관계를 정한 법규의 총체로서 그 법률대상은 항공기의 사법상의 지위, 항공운송계약, 항공기에 의한 지상 제3자의 손해, 조난항공기의 구조, 항공보험, 항공기 제조업자의 책임 등이 있다.

따라서 편의상 국제항공법을 항공공법과 항공사법으로 나누어 항공공법에서는 조약, 국제협정, 협의의 항공법 및 관련행정법, 그리고 형사법을 중심으로 체계화 하였고 항공사법에서는 항공운송인 및 그 밖의 사람들 간에 항공에 관련된 민사책임관계를 중심으로 그 내용을 구성하고 있다. 오늘날의 민간항공은 세계적인 인적교류와 물적 유통을 위하여 뛰어난 운송수단으로서의 자리를 차지하고 있고 특히 최근에 들어 와서 항공운송의 세계화와 국가에 의한 규제의 후퇴는 항공공법과 항공사법과의 구분을 어렵게 만들고 있다.

2. 항공법의 특성⁵⁾

4) 김맹선 (2002), 항공법의 발달과정에 대한 고찰, 항공우주법학회지 제13호, P. 4

5) 홍순길 외, (2005), 항공법-이론과 실무, 한국항공대학교 출판부, 2005, P. 19

항공법이란 지상으로부터 공중을 무대로 하여 항공기가 운항 하는 과정에서 발생 하는 법적 관계를 규율하기 위한 법규의 총체로서 항공기의 발달에 따라 계속 변화하고 발전하는 특수한 법의 영역을 형성 하고 있으며 항공기가 비행하는데 따른 장소로서의 공역, 비행체로서의 항공기, 항공기가 이용하는 시설로서의 비행장 및 부대시설, 운송요원으로서의 항공종사자, 항공기 운영 및 지원 조직, 비행의 방법, 항공관련 각종사업이 제공하는 서비스의 이용 및 항공 산업 등에 관한 법률관계를 규제하는 독자적인 자율성을 갖는 특별법으로서 다음과 같은 특성을 갖고 있다.

첫째, 항행안전을 강조 하고 있다, 항공은 항공기라고 하는 특수한 기기에 의하여 공중이라고 하는 특별한 구역을 항행하는 것이기 때문에 그와 같은 항행을 위하여 항공법은 항공기내 또는 지상의 사람의 안전과 재산을 보호 하기 위하여 항공기, 지상의 시설, 항공기의 운항에 종사하는 자와 비행방법 등에 관하여 특별한 공법적 규제를 가하여 항행안전을 확보 하고 있다.

둘째, 항공사에 대한 규제가 필수적이다, 국가는 항공운송사업이 공공 교통기관임으로 이용자인 국민의 이익을 보호하기 위해서 운송조건 등에 관하여 필요한 규제를 가하는 한편, 국민 생활에 많은 편의를 제공하는 효과를 확보하고, 사업자의 건전한 발전과 적정이익을 보장하는 범위 내에서 사업을 유지하고 발전시키기 위해 면허제를 통한 일정규제를 가하고 있다.

셋째, 기장에게 권한과 책임을 부여 하고 있다, 항공기는 육지를 떠나 공중을 항행 하는 것이며, 특히 공해상 또는 외국의 영역을 항행할 경우에는 사실상 자국의 직접적인 감독과 보호의 손이 미치지 아니한다. 그러므로 항공기 내에서 발생되거나 예상 되는 각종의 위험과 질서유지에 대하여는 자력을 갖고 대처할 수밖에 없으며, 그 안전성을 확보하기 위해서는 위험공동체의 통솔자로서 기장의 지휘권 등에 관하여 규제를 필요로 한다. 이러한 기장의 직무에 관하여 항공법 제50조, 국제민간항공협약 부속서2, 2.4항⁶⁾ 및 부속서6, 4.5항⁷⁾에서도 항공기 기장에게 비행안전을 위한 필요한 조치권과 최종적인 처분권을 부여하고 있다.

넷째, 항공법은 국제적 성격이 강하다, 항공기는 속도가 빠르고 항속거리가 길기 때문에 국가의 영역을 넘어 타국의 영역에 비행하는 일이 빈번하다. 그래서 자국의 항공기가 타국의 영역이나 타국에서 비행하는 일이 많게 되는데 이 결과 항공기의 항

6) ICAO, 부속서2, 2.4 (기장의 권한) 「항공기의 기장은 기장으로서의 임무 수행중 항공기의 처리에 있어 최종적인 결정권을 보유 한다」

7) ICAO, 부속서6, 4.5 (기장의 임무) 「기장은 비행시간 중에 비행기의 운항과 안전 그리고 모든 탑승자의 안전에 책임을 져야 한다」

행이나 항공운송사업에 관한 복잡한 국제적인 법률관계를 발생하게 된다. 이러한 법률관계에 있어서는 자국의 항공법이 국내법의 효력만이 아닌 국제항공에 관하여도 국제법의 근간인 국제민간항공협약 및 그 부속서에 의하여 각국은 통일적으로 국내법을 입법하여야 할 의무를 부담한다.

다섯째, 영역상공은 자국의 배타적인 주권이 행사 되고 있다, 항공기는 공중을 비행하는 것이기 때문에 국가는 자국의 영공방위와 자국항공기의 보호·육성이라는 측면에서 항공법규에 있어서도 규제가 실시되고 있다. 이러한 영역상공에서의 주권행사는 국제민간항공협약 제1조⁸⁾에서 규정하고 있으며, 타국의 영역 상공 비행 시는 사전허가 또는 상호 상호협정에 의거 항행하도록 함으로써 영공에 대한 주권은 각 국가의 고유권한으로 명시하고 있다.

여섯째, 항공법은 전문성, 기술성 및 변화가 지속 되고 있다, 항공기는 최첨단 과학기술의 산물이므로 이를 다루는 항공법의 내용도 자연히 전문적이고 기술적일 수밖에 없다. 민간항공이 신 항공기의 개발, 지상시설의 발달 등에 의하여 복잡 다양화됨에 따라 새로운 규제를 가할 필요성은 물론 항공법의 적용 범위도 확대되고 있는바 이를 수시로 개정함으로써 모든 체약국은 부속서에서 정한 기준을 따르도록 의무화하고 있다.

3. 항공법의 적용대상

항공법의 적용대상은 원칙적으로 민간항공기이다. 그러나 항공법 제2조의3(군용항공기 등의 적용특례)에서 보면 군용항공기와 이에 관련된 항공 업무에 종사하는 자 및 세관업무 또는 경찰업무에 사용하는 항공기와 이에 관련된 항공 업무에 종사하는 자에 대하여는 이 법을 적용하지 아니하나, 다만 “경찰업무 및 세관업무용 항공기는 건설교통부령이 정하는 긴급출동의 경우를 제외 하고는 공중충돌예방을 위하여 제38조의2·제40조·제54조 및 제70조 제1항의 규정을 적용한다.”고 규정함으로써 항공법의 일부규정이 적용되고 있으며, 또한, 항공법 제2조의4(국가기관등 항공기의 적용특례)에서 국가기관 등 항공기와 이에 관련된 항공 업무에 종사하는 자에 대하여는 제53조(이착륙의 장소)·제56조(긴급 항공기의 지정) 및 제153조의 규정(보고의 요구)을 제외하고는 항공법을 적용하도록 함으로서 원칙적으로 국가기관의 항공기는 일부

8) 국제민간항공협약 제1조 (Sovereignty) : The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

규정을 제외하고는 항공법의 규정을 적용하고 있다.

III. 남한과 북한 항공법의 비교분석

1. 남·북한 항공법의 연혁

1) 남한 항공법⁹⁾

남한의 항공법은 1961년 3월 7일 제정되었다. 그 이전까지는 일본의 식민통치하에 종속되어 있었는데, 일본항공법은 1921년 4월 8일 제정되었으나, 당시 일본의 항공여건상 시행할 수가 없어 주변여건을 활성화 한 후 시행코자 잠정 유효하다가 항공법시행규칙을 제정한 1927년 5월 5일에 항공법과 시행규칙을 조선총독부령 제56호(1927년 5월 5일)에 의거 동시에 공포하고, 1927년 6월 1일부터 식민통치 국가에도 같이 적용되었다. 또한 1937년 5월 29일에는 항공법시행령이 제정되었고, 이 역시 일본칙령 제237호에 의해 한국 등 식민통치국가에도 적용토록 하였다.

1945년 8월 15일 해방 이후에는 3년간의 미군정통치 체제하에서 일본시대에 사용하던 각종 항공법규를 계속 사용하게 되었는바, 이는 미군정에서 미군정청령 제21호(1945년 11월 2일)로 「제법령 존속령」을 공포하여 기존의 법률을 계속 사용토록 함으로써 일본의 항공법과 시행령 및 시행규칙을 사용하였고, 1948년 8월 15일에는 대한민국정부가 수립되자 대한민국 제정헌법 제100조(1948년 7월 12일)에 의거 “이 헌법 시행당시의 제반 법률은 이 헌법과 상치되지 않는 한 계속 유효하다.”는 헌법의 규정에 따라 계속 사용하고 있었으나 1952년 12월 11일 우리나라가 ICAO 회원국으로 가입한 후 독자적인 항공법의 제정 필요성이 대두되어 정부가 제정한 현행 항공법 초안을 1959년 8월 21일 법제처 협의를 마치고 1960년 11월 11일 국무회의에 상정·의결을 마친 후, 1961년 1월 11일 민의원 제3차, 1961년 2월 22일 삼의원 제17차 회의를 통과한 후, 1961년 3월 7일 법률 제591호로 공포된 당시의 우리나라 항공법은 전문 10장 184개조로 구성되어 있었다. 또한 하위법령으로 제1961년 8월 10일에는 「항공법시행령」이 제정·공포됨에 따라 항공법의 체제를 갖추게 되었다.

9) 김맹선 (2002), 항공법의 발달과정에 대한 고찰, 항공우주법학회지 제13호, P. 85

2) 북한 항공법¹⁰⁾

북한의 항공분야 발전은 1946년 북조선 항공건설중앙위원회가 발족되면서 항공교통이 시작되었으며 국제선 운항은 1953년부터 개시되었다. 1960년 항공운영을 공군의 민용항공국(CAAK)산하 지방항공관리사무소에서 담당하였으며, 북한의 국제항공운송은 1958년 구소련과 처음으로 항공협정을 체결한 이후 파키스탄, 이라크 등의 서남아시아를 비롯하여 유고, 아프가니스탄, 독일, 불가리아 등 세계의 약40여개 국가¹¹⁾와 국제항공협정을 체결하고 있다.

북한은 국제협약 중 국제항공법에 해당하는 국제민간항공협약에 1977년 8월 16일 가입하였으며, 국제항공사법에 해당하는 바르샤바협약에도 1981년 2월 2일 가입하였다. 이와같이 북한은 항공분야와 관련된 국제항공협약들을 계속 가입하고 있으며¹²⁾ 이를 통해 국제항공법규가 북한에도 적용되고 있음을 알 수 있다.

현재 시행중인 북한의 민용항공법은 2000년 3월 23일 최고인민회의 상임위원회정령 제1419호로 채택되어 2002년 5월 9일 최고인민회의 상임위원회 정령 제3025호 및 2004년 4월에 열린 최고인민회의 제10기 제3차 회의에서 민용항공법이 교육법 및 대외경제 중재법 등과 함께 승인된 후 일부 조항이 수정·보충 되었다.

2. 항공법의 성격

10) 홍순길 외 (1997), 남북한 민간항공 협력 : 남북한 항공운송산업의 협력방안, 한국항공대학교출판부, PP. 30~33

11) 오재학 외 (1995), 통일을 대비한 남북한 교통체계 구축 방안, 교통개발연구원, P. 26

12) 북한이 가입한 국제항공협약은 국제민용항공협약(Convention on International Civil Aviation), 국제항공통과협정(International Air Service Transit Agreement), 지상에서 외국항공기가 제3자에게 준 피해에 관한 협약(Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the surface), 국제항공수송과 관련한 일부규정들을 통일화하기 위한 협약(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), 항공기안에서 감행된 폭력행위와 기타 다른 행위들과 관련한 협약(Convention on Offences and Certain Other Acts Committe on Board Aircraft), 항공기의 비법적인 압치를 없애기 위한 협약(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft), 민용항공기의 안전을 파괴하는 비법행위를 없애기 위한 협약(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation)이 있다. (북한 민용항공총국 항행통보집 총칙 1.6, 2002)

1) 남한 항공법의 성격

남한의 항공법은 대표적인 공법체계의 항공법이다. 항공법의 성격으로는 항공공법과 항공사법으로 구분할 수 있는바, 항공공법이란 항공기 및 항공기의 운항에 관련된 공법상의 법률관계를 정한 법규의 총체를 말하는 것으로 국가가 주체가 되어 행하는 사항으로 공법의 범주에 포함된다.

남한의 항공법은 제1조(목적)에서 명시하였듯이 항공안전을 확보하기 위한 방법, 시설물의 설치 및 관리, 항공운송사업의 질서확립 및 항공의 발달에 관한 내용으로 구성되어 있어 공법상의 법률관계를 위주로 하는 공법체계의 법규이다.

2) 북한 항공법의 성격

북한의 항공법은 남한의 항공법과는 달리 공·사법 혼합체계이며 조문이 비교적 간결해 선언적인 기본법의 성격을 갖고 있다. 북한은 중국 및 소련과 같이 사회주의국가이기에 항공운송사업 자체가 정부가 주체가 되는 관계로 항공법 역시 공·사법 혼합체계를 도입하고 있는 것으로 판단된다. 형식상으로 북한의 항공법은 민용 항공법이지만 민용항공사업에 대한 지도통제 및 분쟁해결을 위하여 민용항공법 제10장에서 국가의 강력한 지도통제를 명시하고 있다. 이는 북한의 민용 항공이 실질적으로는 국가의 통제와 관리 하에 운영되고 있음을 보여준다. 실제로 북한의 민용 항공사인 고려항공의 경우, 인민무력부 산하의 민용항공총국에서 관리되고 있다.

3. 항공법의 운용주체

1) 남한 항공법

항공법을 운용하는 운영주체는 건설교통부이며, 현장의 운용실무부서는 항공안전본부와 양 지방항공청 및 항공교통관제소이다. 우리나라는 민간항공기와 군용항공기에 대해 그 적용하는 법률을 따로 마련하고 있다. 민간항공기에 대해서는 「항공법」이 적용되고 군용항공기를 제외한 국가항공기에 대해서도 항공법의 일부를 적용하도록 하고 있다.

반면에, 군용 항공기는 「군용항공기지법」을 별도로 마련하고 있다.¹³⁾ 또 최근에

13) 군용항공기지법 [일부개정 2004.1.20 법률 7083호] 제1조 (목적) 이 법은 군용항공기

는 국가안보 차원의 공역운영에 대한 법적근거를 보완하고 군용항공기 운용과 관련된 제반 기준 및 절차를 규정하기 위하여 「군용항공기 운용 등에 관한 법률 제정안」이 입법 예고되어 있다.¹⁴⁾

2) 북한 항공법

북한항공법의 운영주체는 인민무력부 산하의 민용항공총국이다. 민용항공총국은 인민무력부 산하의 독립된 특별조직으로 민용 항공법에 따라 민용 항공기와 비행장의 관리운영에서 제도와 질서를 엄격히 세워 항공기의 안전한 운행을 보장하는데 이바지하고 있다. 북한항공법 제1조에서는 “민용항공법은 민용 항공기와 비행장의 관리운영에서 제도와 질서를 엄격히 세워 항공기의 안전한 운행을 보장하는데 이바지한다.”라고 명시하고 있어 북한항공법은 민용항공기에만 적용되는 것으로 판단된다.

4. 항공법원 및 입법체계

1) 항공법원(航空法源)

남한 항공법의 법원(法源)은 제1조(목적)에서 “「국제민간항공협약」의 규정과 동 협약의 부속서로서 채택된 표준과 방식에 따라...”라고 명시함으로써 법의 제정근거를 국제민간항공협약에 두고 있으며, 이는 법률 성립의 토대가 이 협약에 뿌리내리고 있음을 알 수 있다.

또한 그러한 협약의 범위 안에서 항공안전의 방법을 규정하고 공항시설을 설치하며, 관리의 효율성을 추구하고 항공운송산업의 질서를 확립함으로써 항공 발전과 공공복리의 증진에 이바지함을 목적으로 하고 있으며, 국민의 생명과 재산을 보호 할 수 있도록 항공안전의 기본적 틀을 설정하는 법률로써 작용하고 있다.

북한항공법 제9조에서는 “민용항공사업과 관련하여 조선민주주의인민공화국이 승인한 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다.”라고 규정함으로써 북한이 가입한 국제민간항공협약을 항공법의 법원으로서 일부 인용하고 있으며, 기타 국제협약과 부속서에서 정한 국제적으로 통일된 기술상의 기준을 국내법규로 채택하고 있음을 알 수

의 비행안전과 군용 항공기지의 보호에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

14) 국방부공고 제2006-52호(군용항공기 운용 등에 관한 법률 제정안 입법예고)

있다.

2) 입법체계

남한 항공법의 입법체계는 헌법절차에 따라 국민의 대의기관으로서 입법기관인 국회의 제정한다. 또한 헌법을 기본 법률로 하고, 기타 각종법률과 시행령, 시행규칙 등의 순으로 편성되는 체계를 갖추고 있으며 항공법 역시 한국법전 제41편(육운, 항공, 관광)에 포함되어 있으며 항공법 아래 항공법시행령과 항공법 시행규칙이 제정되어 있어 국내법 질서 속에서 유사한 형식체계를 지니고 있다.

북한 민용항공법의 입법체계는 우리나라의 국회에 해당하는 최고인민회의 중앙상임위원회에서 채택한 법령을 최고인민회의 전체회의에서 승인하는 입법적 형식을 취하고 있다. 또한, 헌법을 비롯하여 법령, 명령, 정령, 규정, 지시, 그 밖의 여러 형식이 있는데 이들 형식은 규범을 발하는 주체에 따라 다르고 모든 법규범은 헌법에 저촉될 수 없으나 법령, 명령, 정령, 결정, 지시등의 규범이 갖는 효력이 반드시 단계적인 것이 아니다. 또한 국가 주석(主席)의 명령에 의하여 법령의 효력을 정지시킬 수도 있고 중앙인민위원회의 결정이 법령의 내용을 개폐시킬 수도 있다.¹⁵⁾ 또한, 북한의 민용항공법은 북한법전 “경제·과학·개발분야등” 69개 법률속에 포함되어 있으며 이하 약 40여개의 민용항공법규들과 항행규정들이 마련되어 있다.¹⁶⁾

15) 최달곤 외 (1998), 북한법입문, 세창출판사, P. 95

16) 북한 항행통보집 총칙 1.6 조선민주주의인민공화국에서 적용하는 민용항공 법규들과 항행규정들

1) 민용항공법 2) 민용항공규칙 3) 인원자격주기규칙 4) 비행운영규칙 5) 항공기비행유용성규칙 6) 비행운영지도서 7) 민항비행규칙 8) 민항비행안전점검부사업지도서 9) 민항비행조직진행지도서 10) 민항항법근무지도서 11) 항행통보사업지도서 12) 민용항공기의 사고 및 사건조사규칙 13) 민항 탐색 및 구조지도서 14) 민항 항공사고 및 사건보고 15) 항공기운영검열원 양성을 위한 참고서 16) 항공기운영검열원 지도서 17) 민항비행지휘용어 18) 민항비행성원 시험을 위한 참고자료 19) 정비계획 20) 항공기 정비 및 수리 규칙 21) 비행유용성검열원 지도서 22) 항공기의 기술보장증서 23) 항공기의 정비목록 24) 항공기의 비행유용성지도서 25) 항공기등록부 26) 최소장비목록 27) 민항비행지휘규칙 28) 민항비행지휘세칙 29) 항공의학관람 30) 민항항공의료성원참고서 31) 민항항공의료사업규칙 32) 비상경우시 비행승무원내원들의 행동세칙 33) 민항성원양성지도서 34) 민항성원양성과정안 35) 민항통신규칙 36) 민항기상근무세칙 37) 항행무선근무세칙 38) 위험물품수송비상대책 지도서 39) 항공기위험물품수송비상대책 지도서 40) 항공기 사용 및 조종술 지도서 41) 항공기특별점검지도서 42) 비상경우시 비행승조의 행동 43) 후부중심잡이로 비행수행에 대한 지도서 44) 비행허가표

5. 항공법의 구성 및 주요내용

1) 구성 체계

남·북한 항공법은 상당부분 그 구성체계가 유사하다. 이는 각 국의 항공법이 국제성을 갖고 있는 특성¹⁷⁾에 따라 한국의 항공법 제1조(목적)에서 명시하였듯이 국제민간항공협약의 규정과 동 협약의 부속서로서 채택된 표준과 방식에 따라 각 채택국이 자국의 항공법을 제정 시 준용한 것에 기인한 것으로 판단된다.

남한의 항공법은 각 조문별로 규정하는 내용이 명시적이고 구체적이며, 184개조의 상세한 조문 규정을 두고 있으며, 항공법의 조문별로 표제(標題)가 명시되어 각 조문이 의도하려는 내용을 알 수 있도록 하고 있다.

북한의 민용항공법은 다른 북한의 법률과 마찬가지로 그 규정사항이 일반적인 내용으로 다소 추상적이며, 규정하는 내용이 포괄적이며, 선언적인 성격이 강하다.¹⁸⁾ 또한, 북한의 항공법은 장별 제목은 있으나, 개별 법조문별로는 명시된 표제가 없는 형태로 되어있다.

2) 주요 내용비교

① 북한 항공법의 주요내용

첫째, 항공사의 책임에 관한 사항으로;

제6장 항공영업 중, 제54조¹⁹⁾에서 항공회사가 책임을 지는 경우로서 “여객이 항공기에 탑승 시부터 하기 시까지의 과정 중 사망, 수송 지연으로 여객이나 손짐, 화물에 손해를 입혔을 경우, 항공기로부터 떨어진 물체에 의해 제3자의 사망이나 피해, 손해 등을 입은 경우 등에 대해서 항공사의 책임을 규정하고 있으며, 제55조²⁰⁾에서 “항공

17) 김맹선 (2006), 항공교통론, 항공대학교 출판부, PP. 103~122

18) 윤대규 (2003), 북한사회에서의 법의성격, 북한법연구(제6호), 북한법연구회, P. 29

19) 북한 민용항공법 제54조 항공회사가 책임을 지는 경우는 다음과 같다.

1. 려객이 항공기에 탑승하기 시작한 때부터 항공기에서 내릴 때까지의 사이에 사망하였거나 인체에 피해를 입었을 경우, 2. 수송지연으로 려객이나 손짐, 화물에 손해를 입혔을 경우, 3. 항공기의 사고 또는 항공기에서 떨어진 물체에 의하여 제3자가 사망하였거나 피해, 손해를 입었을 경우

20) 북한 민용항공법 제55조 항공회사는 사망, 피해, 손해, 사고의 원인이 려객이나 짐입자

회사는 사망, 피해, 손해, 사고의 원인이 려객이나 짐입자의 허물 또는 어찌할 수 없는 사유에 있을 경우 그에 대하여 책임지지 않는다.” 라고 규정하여 손해의 원인이 여객이나 화물의 발송인에게 있는 경우 또 손해가 불가항력에 기인한 경우에는 항공사가 면책됨을 규정하고 있다. 그러나 항공운송인의 배상책임한도액 등에 대해서는 구체적으로 규정하고 있지 않다.

둘째, 항공기 사고조사제도에 관한 사항으로;

제8장 항공기의 조난구조와 사고조사 중 제75조는 항공기의 조난시 구조와 구조절차에 대하여, 제77조는 사고를 당한 항공사 소속국가의 조난 구조 활동에 대하여, 제79조는 사고가 발생한 경우 구성되는 항공사고조사위원회의 사고조사에 대해서 규정하고 있다. 이러한 사고조사 절차와 의무에 대해서는 남한의 항공사고조사기관인 항공철도사고조사위원회가 항공법에서 독립하기 전의 절차와 유사하며, 이는 국제민간항공협약 부속서 제12(수색구조), 제13(사고조사)에서 정한 기준을 북한의 민용항공법으로 채택한 것으로 판단된다.

셋째, 항공보험의 강제부보에 관한 사항으로;

제9장 항공보험에서 항공운수수단을 이용하는 단체와 공민(국민)의 안전을 담보하기 위하여 항공보험에 가입의무와 그 종류에 대해서 정하고 있는바, 제81조에는 항공보험의 종류로서 “항공기기체보험, 항공려객상해보험, 항공수송보험, 항공화물보상책임보험, 항공기 제3자보상책임보험”을 규정하고 있으며, 특히 제82조21)에서 항공회사는 항공보험에 들어야만 영업허가를 받을 수 있도록 하고 있다.

넷째, 민용항공사업에 대한 지도통제 및 분쟁해결에 관한 사항으로;

제10장 민용항공사업에 대한 지도통제 및 분쟁해결 방안으로서 북한의 민용항공법은 민용항공관리기관의 지도통제 임무와 권한과 분쟁발생시 처리 방법과 규정을 명시하고 있는바, 제84조에서 민용항공사업에 대한 지도통제를 강화하여 민용항공사업이 발전하는데 맞게 그에 대한 지도와 통제를 강화함으로써 강력한 지도 통제로 항공사업의 발전을 하도록 하고 있으며, 제89조22)에서 정상적이지 못한 항공관련기업, 종사자에게는 행정적 및 형사적 책임을 부여하는 강력한 지도감독 규정이 마련되어

의 허물 또는 어찌할수 없는 사유에 있을 경우 그에 대하여 책임지지 않는다. 이 경우 항공회사는 해당 사실에 대하여 증명하여야 한다.

- 21) 북한 민용항공법 제82조 항공회사는 항공보험에 들어야 한다. 보험에 들지 않은 항공회사는 영업허가를 받을 수 없다.
- 22) 북한 민용항공법 제89조 이 법을 어겨 민용항공사업에 엄중한 결과를 일으킨 기관, 기업소, 단체의 책임 있는 일군과 개별적 공민에게는 정상에 따라 행정적 또는 형사적 책임을 지운다.

있다.

② 남북한 항공법에서 주요 차이가 있는 내용으로는;

첫째, 항공기 분야에서, 남한에서는 항공기의 소유권 등 재산권이 법적으로 인정되고 있으나 북한에는 사유재산권이 없는 관계로 항공기의 사적소유권이 인정되지 않으며,

둘째, 항공종사자 분야에서, 남북한 간의 항공종사자에 대한 자격제도와 용어가 상이하다. 예로서 남한항공법상의 조종사는 비행사로, 항공교통관제사는 비행지휘원으로, 항공사는 항법사로, 항공기관사는 승무기사로, 항공통신사는 승무무전수 등으로 표현하고 있으며,

셋째, 항공시설 분야에서, 남한에서는 비행장에 대한 사적소유권등의 재산권이 인정되고 있으며, 공항과 관련하여 공항개발사업, 소음대책 및 공항운항증명 제도도 도입·운용되고 있으나 북한에서는 비행장에 대해 사적소유권이 인정되지 않고, 공항과 관련한 공항운항증명제도 등이 아직 도입되어 있지 않으며,

넷째, 항공운송사업 분야에서, 남한에서는 사법적인 내용인 항공운송에 관련된 여객과 화물에 대한 손해배상문제, 항공보험등에 관해서는 항공법 자체에 관련규정을 마련하고 있지는 않고 있다. 따라서 국내항공운송과 관련된 손해배상문제는 명확한 법적근거 없이 항공사의 운송약관에 의존하고 있는 실정이며, 항공보험에 관해서는 「항공운송사업진흥법」²³⁾에서 별도로 규정하고 있다. 반면에 북한의 항공법은 사법적인 내용을 항공법 자체에 관련 규정을 마련하고 있다. 북한항공법의 사법적인 특징을 가장 잘 보여주는 규정은 항공영업에 관한 규정과 항공보험에 관한 규정이다. 항공사법적인 요소로서 북한민용항공법 제6장 항공영업중 제54조에서 “여객이 항공기에 탑승부터 내릴 때까지 발생한 사망이나 인체 피해, 수송지연으로 입은 손질, 화물에 대한 피해, 항공기 사고 또는 항공기로부터 떨어진 물체에 의한 제3자의 사망하거나 피해, 손해에 대해서 항공회사가 책임을 져야 한다.”고 규정한 점은 바르샤바 협약 제3장(항공운송인의 책임)²⁴⁾의 규정을 수용한 것으로 볼 수 있다. 또한, 제9장 항

23) 항공운송사업진흥법 제7조 (항공보험의 가입의무) 항공사업자와 자가용항공기를 운용하고자 하는 자는 건설교통부령이 정하는 바에 따라 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운용할 수 없다.

24) Convention for The Unification of Certain Rules relating to International Carriage

공보험증 제82조에서 항공사는 항공보험에 의무적으로 가입하도록 하며 제81조에는 항공보험을 들어야 하는 대상과 항공보험의 종류를 비교적 자세히 규정하고 있는바, 항공보험은 항공회사와 항공운수수단을 이용하는 기관, 기업소, 단체와 공민 간에 들어야 하고, 항공보험에는 항공기체보험, 항공려객상해보험, 항공수송보험, 항공화물보상책임보험, 항공기 제3자 보상책임보험 등으로 명시되어 있다. 이는 1952년 로마협약²⁵⁾의 내용을 수용한 것으로 볼 수 있다.

다섯째, 항공기취급업분야에서, 남한에서는 정비조직의 인증, 상업서류송달업, 도심공항터미널업등 항공관련업무를 다변화하여 규정하고 있으나 북한의 경우에는 항공영업을 운수영업과 항공작업²⁶⁾으로 규정하여 그 규정내용이 포괄적이고 선언적으로 되어 있으며,

여섯째, 보칙분야에서, 남한에서는 보고의 요구 및 수수료 납부기준을 규정하고 있으나 북한의 경우에는 별도의 규정이 없으며,

일곱째, 벌칙분야에서, 남한에서는 항공법의 실효성을 확보하기 위한 처벌, 과태료 부과 등을 규정하고 형사상의 처벌내용과 과태료의 액수에 대해서 비교적 상세하게 규정하고 있으나, 북한항공법에는 제10장 제89조²⁷⁾에서 정상적이지 못한 항공관련 기업, 종사자에게는 행정적 및 형사적 책임을 부여하는 강력한 지도감독 규정이 다소 일반적이고 포괄적으로 규정되어 있다.

남·북한 항공법의 주요내용을 비교한 자료는 <별표 1>과 같다.

by Air, Signed at Warsaw on 12 October, 1929 (Warsaw Convention), Chapter 3 (Liability of the carrier)

25) Convention on Damage caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the surface, Signed at Rome, on 7 October, 1952 (Rome Convention 1952)

26) 남한 항공법상 지상조업으로 추정된다.

27) 북한 민용항공법 제89조 이 법을 어겨 민용항공사업에 엄중한 결과를 일으킨 기관, 기업소, 단체의 책임 있는 일꾼과 개별적 공민에게는 정상에 따라 행정적 또는 형사적 책임을 지운다.

<별표 1> 남북한 항공법의 주요내용 요약비교

남한 항공법	북한 항공법	비고
제1장 총칙 목적과 개념에 관한 것, 항행안전, 국제협약준거 등 명시	제1장 민용항공법의 기본 목적과 항공정책의 기본방향, 국제조약과의관계 등 명시	
제2장 항공기 등록, 안전성의 확보, 법적지위 항공기의 구조 및 기능기준 규정	제2장 항공기 종류, 비행유용성 증명서, 비치서류, 운항허가 기준 등	남한: 소유권, 재산권 북한: 국가소유
제3장 항공종사자 자격요건, 훈련기준, 기능유지, 직무기준 등 명시	제3장 항공성원 성원의 구분, 정의, 전문교육기준, 자격증, 건강검진조건, 책임 등	항공종사자의 용어가 상이
제4장 항공기의 운항 항행조건, 방법, 절차, 구역, 연료, 조종사의 기능유지, 직무 및 권한을 규정	제4장 항공기의 운항 비행구역, 국경통과비행, 비행지휘소와 통신유지조건 등 명시	
제5장 항공시설 제1절 비행장 항행안전시설 각종시설의 설치 및 설치기준 명시 제2절 공항 공항개발사업시 조건 제3절 공항운영증명제도	제4장 비행장 세관, 검역기관등의 설치, 표식, 신호 장치등 시설의 설치기준, 여객, 수하물, 우편물시설 설치 등	남한, 사실비행장 공항운영 증명제도 북한, 국가소유
제6장 항공운송 사업등 정기, 부정기항공운송사업, 사용자업 등의 구분 과 국가의 감독, 육성, 보호기준 등	제6장 항공영업 허가, 항공회사의책임, 제3자피해로 손해시 책임, 항공관리기관의 의무 와 책임	북한: 항공사의 피해책임제
제7장 항공기 취급업등 정비조직인증, 상업서류송달업, 도심 공항터미널업, 항공진흥협회설치 등	※제6장 항공영업허가에 포함됨	
제8장 외국항공기 외국항공기의 운항 관련 조건 등 명시	제7장 다른나라 항공기의 운항 외국의 항공기 운항허가, 통과비행, 사고발생시 조치등 명시	
제9장의2 삭제(2005.11.5) 「항공철도사고조사에관한법률」이 제정되어 ²⁸⁾ 항공법에서 삭제	제8장 항공기의 조난구조와 사고조사 조사위원회구성, 조사 책임등	북한, 항공법에 의한 비상설적사고 조사기구운영
제9장 보칙 보고의 요구 및 수수료	제10장 민용항공사업에 대한 지도통제 및 분쟁해결 민용항공관리기관의임무와 권한 과 분쟁발생시 처리 방법규정	북한, 강력한지도통제
※ 「항공운송사업진흥법」에서 규정	제9장 항공보험 항공보험 가입의무, 종류명시	북한, 항공보험가입의무
제10장 벌칙 실효성을 확보하기 위한 처벌, 과태료 부과	※제10장과 내용 중복	

IV. 국제민간항공협약과의 관계

1. 국제민간항공협약 체약국의 지위

국제민간항공기구(ICAO)의 체약국의 지위를 확보하기 위하여 각 국은 국제민간항공협약 제91조²⁹⁾에 의거 정부의 비준서를 ICAO에 제출한 후, 체약국의 지위를 얻게 된다. 국제민간항공협약 체약국은 2006년10월4일 현재189개국이다. 우리나라는 1952년2월4일 국회의 동의를 얻어 1952년11월11일 가입서를 ICAO에 기탁한후 동년 12월11일부로 발효되고 있다. 북한은 국제민간항공협약에 1977년8월16일에 가입하였으며 동년 9월16일부터 국제민간항공협약이 북한에 대하여 발효되고 있다.

2. 국제민간항공협약의 법원성

국제민간항공협약은 파리협약(1919)에서부터 각 체약국의 항공법의 법원으로 활용³⁰⁾되어 왔으며 국제민간항공협약(1944) 역시 각 체약국의 항공법의 법원으로 활용되고 있다. 우리나라의 항공법은 제1조(목적)에서 “이 법은 「국제민간항공협약」의 규정과 동 협약의 부속서로서 채택된 표준과 방식에 따라 항공기 항행의 안전을 도모하기 위한 방법을 정하고 항공시설 설치·관리의 효율화를 기하며 항공운송사업의 질서를 확립함으로써 항공의 발전과 공공복리의 증진에 이바지함을 목적으로 한다.”라고 하여 국제민간항공협약이 항공법의 법원임을 명시하고 있다.

또한 북한의 민용항공법은 제9조에서 “민용항공사업과 관련하여 조선민주주의인민공화국이 승인한 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다.”라고 명시하여 이 국제민간항공협약이 북한의 민용항공법의 근거가 되고 있으며, 국내법과 동일한 효력이 있음을 명시하고 있다. 또한 제7장 제64조에서 조선민주주의 인민공화국에서 다른 나

28) 항공·철도 사고조사에 관한 법률 [신규제정 2005.11.8 법률 7692호]

29) 국제민간항공협약 제91조 (협약의 비준)

(a) 본 협약은 서명국에 의하여 비준을 받을 것을 요한다. 비준서는 미합중국정부의 기록보관소에 기탁된다. 동국 정부는 각 서명국과 가입국에 기탁일을 통고한다.

(b) 본 협약은 26개국에 비준하거나 또는 가입한 때 제26번의 문서의 기탁 후 30일에 이들 국가 간에 대하여 효력을 발생한다. 본 협약은 그 후 비준하는 각국에 대하여서는 그 비준서의 기탁 후 30일에 효력을 발생한다.

(c) 생략

30) 예컨대 일본 항공법은 파리협약을 준거하여 1921년 4월 8일 제정

라 항공기는 정부사이의 협정 또는 국제협약에 따라 착륙, 리륙, 통과비행 할 수 있다고 규정하고 있다.

3. 계약국의 권한

1) 각종 회의 참가 및 투표권 행사권

국제민간항공협약 계약국은 국제민간항공협약 제48조에 의거 총회주관 회의에 대표를 파견할 평등한 권리와 일개의 투표권을 보유한다. 우리나라는 1952년 12월 11일 국제민간항공기구에 가입한 이후, 50여년만인 제33차 총회(2001.10.3)에서는 협약 제50조에 의한 3년 임기의 이사국으로 선출된 바 있으며 제34차 회의(2004.10.6)에서 3년 임기의 이사국(Council Members)으로 재선된 바 있다. 또한 지난 2005년 11월 18일에는 ICAO 이사회에서 우리나라의 대표가 협약 제56조에 의한 항행위원회(Air Navigation Commission)위원으로 선출된 바 있다.

2) 전문직원의 참여권

국제민간항공기구의 사무국은 일정한 자격을 갖춘 인원을 공개적이며, 능력위주로 선발하여 사무국 소속직원으로 채용한 후 국제기구의 전문 직원으로 근무시키고 있다. 이러한 직원의 채용제도는 각국의 분담금에 따른 비율에 따라 직원의 배정과 채용이 우선되어야 하나, 한국인의 경우, 항공관련 전문지식을 소지한 자로서 영어를 포함한 제2외국어를 유창하게 할 수 있어야 하는 어려움이 있어 국제민간항공기구의 특성상 한국인의 ICAO 직원으로서의 진출은 쉽지 않은 것이 사실이다. 이런 어려움을 해결하기 위한 방법으로, 국제민간항공기구는 정식직원에게 준하는 전문요원 신분으로 국제민간항공기구와 파견국가간에 양해각서(MOU)를 체결하여 파견국가에서 경비를 부담하는 조건으로 국제민간항공기구에 자국의 전문가 양성 및 국가이익을 위하여 초급관리자급의 JPO (Junior Professional Officer)제도가 있으며, ICAO 자체에서 수행하여야 할 특정사업의 집행을 위하여 계약국에서 자금과 중견이상의 공무원들을 파견 받아 시행하는 Secondment 제도가 있다.

4. 계약국의 의무

1) 협약 및 부속서 준수 의무

모든 체약국은 국제민간항공협약 제37조³¹⁾(국제표준 및 수속의 채택)에 의거 국제민간항공기구가 정한 협약과 각종 부속서 기준을 성실하게 이행할 것을 약속하고 그 약속에 따라 자국의 각종 민항공 관련법규와 절차를 자국 법에 반영하고 있으며, 또한 국제민간항공기구가 정하거나 개정하는 규정을 따를 의무가 있다.

2) 차이점 통보 의무

국제민간항공협약 및 각 부속서 들은 협약 제38조³²⁾(국제표준 및 수속의 배제)에 의거 체약국마다 자국의 사정상 국제기준을 따르지 못할 경우가 있다. 이런 경우 체약국은 국제기준과 다른 자국의 규정을 국제민간항공기구에 통보하도록 의무화 되어 있다. 국제표준의 개정이 있을 경우에, 자국의 규칙 또는 방식에 적당한 개정을 가하지 아니하는 국가는, 국제표준의 개정의 채택으로부터 60일 이내에 이사회에 통지 또는 자국이 취하는 조치를 명시하여야 한다.

3) 분담금 부담의 의무

협약 체약국은 국제민간항공기구의 각 기관 운영에 소요되는 일정 예산을 분담할 의무를 갖는다. 협약 제61조 (예산 및 경비의 할당) “이사회는 연차예산, 연차결산서 및 모든 수입에 관한 예산을 총회에 제출한다. 총회는 적당하다고 인정하는 수정을 가하여 예산을 표결하고 또한 제15장에 의한 할당금을 제외하고 기구의 경비를 총회 가 수시 결정하는 기초에 의하여 체약국 간에 할당한다.” 또한 협약 제73조(자금의

31) 국제민간항공협약 제37조 (국제표준 및 수속의 채택)에서, “각 체약국은, 항공기 직원, 항공로 및 부속업무에 관한 규칙, 표준, 수속과 조직에 있어서의 실행 가능한 최고도의 통일성 확보에 협력할 것을 약속하여, 이와 같은 통일성으로 운항이 촉진되고 개선되도록 한다.” 는 데에 각국이 동의하였다. 이러한 목적으로 국제민간항공기구는 다음과 같은 사항에 관한 국제표준 및 권고되는 방식과 수속을 필요에 응하여 수시 채택하고 개정한다.

32) 국제민간항공협약 제38조(국제 표준 및 수속의 배제)에서 “모든 점에 관하여 국제 표준 혹은 수속을 하며, 또는 국제 표준 혹은 수속의 개정 후 자국의 규칙 혹은 방식을 이에 완전히 일치하게 하는 것이 불가능하다고 인정하는 국가, 혹은 국제 표준에 의하여 설정된 것과 특정한 점에 있어 차이가 있는 규칙 또는 방식을 채용하는 것이 필요하다고 인정하는 국가는, 자국의 방식과 국제 표준에 의하여 설정된 방식간의 차이를 국제민간항공기구에 통고한다.

지출 및 할당)에서 “이사회는, 총회가 제12장에 의하여 이사회의 사용에 제공하는 자금의 한도 내에서 기구의 일반자금으로부터 본 조항의 목적을 위하여 경상적 지출을 할 수 있다.

V. 연구결과

1. 연구의 요약

남·북간 정상회담을 위한 서해 임시직항로³³⁾가 개설된 이후부터 서울과 평양 간 직항로를 이용한 민간항공의 교류는 부정기적이며 당국자간의 필요에 의하여 계속되어 왔다. 남·북한 간의 정상적인 항공기 운항은 양국 간 협의에 의하여 이루어 질수도 있고 또는 부지불식간에 예상치 못한 상태에서 이루어 질수도 있다. 특히, 민간항공 교통의 특성은 사용할 비행장만 있으면 가능하기 때문에 향후 민간항공의 정상적인 운항을 위해서는 남·북한 간 항공법규상의 차이점을 심도 있게 비교 분석하여 사전 대비할 필요가 있으며 제한적이지만 남·북한 항공법을 비교분석한 결과 아래의 차이점이 도출되었다.

첫째, 구성체계상의 차이로서,

남·북한 항공법은 상당부분 그 구성체계가 유사하였다. 이는 각 국의 항공법이 국제성을 갖고 있는 특성에 따라 남·북한 항공법도 자국의 항공법을 제정시 국제민간항공협약을 준용한 것에 기인한 것으로 판단된다. 그러나 남한의 항공법은 각 조문별로 규정하는 내용이 명시적이고 구체적이며, 항공법의 조문별로 표제가 명시되어 법이 의도하려는 내용을 알 수있도록 하고 있다. 반면에, 북한의 민용항공법은 장별 제목은 있으나 개별 법조문별로는 명시된 표제가 없는 형태로 되어 있으며, 대체적으로 그 규정사항이 일반적이며 규정하는 내용이 포괄적이고 법이 선언적인 면이 강하게 명시되어 있다.

둘째, 주요내용상의 차이로서,

항공종사자의 자격과 관련하여 ; 남한의 항공법과 북한의 항공법사이에는 항공종

33) 2000년6월15일 양국 간 정상회담을 위한 서해임시직항로가 서울/서해안경유/평양 간 임시 직항로 설정

사자의 자격에 관련된 용어의 차이가 있으며,

비행장과 관련하여 ; 남한에서는 사설비행장을 소유할 수 있고 공항개발사업, 공항 운영증명제도가 도입 운용되고 있으나 북한에서는 모든 비행장이 국가 소유로 되어 있으며, 공항운영증명제도가 도입되어 있지 않고 있으며,

항공운송사업등과 관련하여 ; 남한 항공법은 항공운송사업과 관련하여 사법적인 내용이 없으나, 북한항공법은 항공사의 책임과 항공보험 등 사법적인 내용이 있으며,

항공기의 사고조사와 관련하여 ; 남한에서는 항공사고조사와 관련하여 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」이 별도 제정되어 있고 독립된 항공사고조사위원회가 운영되고 있으나 북한 항공법에서는 항공기의 조난구조와 사고조사 관련 규정이 포함되어 있고 사고조사기구와 관련하여 사고조사기구를 사고발생시에만 설치, 운영하는 하는 방식으로 운영되고 있다.

2. 연구의 한계

남·북한 항공법의 비교연구에 있어 남한의 항공법과 북한의 민용항공법을 비교 분석하였다. 남·북한 항공법은 양국가의 정체성과 민간항공사업체의 운용주체의 차이로 항공법상 내용상의 차이는 발견하였으나, 항공운송사업을 지원 및 규제하는데 필요한 항공법의 구성 체계는 유사하였다. 다만, 남·북간 민간항공법 과 항공운송사업의 발전 과정과 규모, 그리고, 운용체제가 서로 다른 상황에서 발전되었으며, 북한의 민용항공법의 시행령급 또는 시행규칙의 내용을 자료의 미비로 상호 비교분석할 수 없어 실제 운영상의 차이점을 비교분석하는데 한계가 있었다.

참 고 사 항

국 내 자 료

1. 오재학 외 (1995), 통일을 대비한 남북한 교통체계 구축 방안, 교통개발연구원, P. 26
2. 김연명 외 (2004), 통일시대를 대비한 남북한 항공운송 협력방안 구상, 교통개발연구원
3. 홍순길 외 (1997), 남북한 민간항공협력: 남북한 항공운송산업의 협력방안, 한국항공대학교출판부, PP. 30-33
4. 황기현 (1997), 북한 토지소유와 법제, 한국토지공사 토지연구원, P. 99
5. 김맹선 (2001), 항공법의 발달과정에 대한 고찰, 항공우주법학회지 (제13호), P. 85
6. 김맹선 (2001), 국제민간항공기구가 한국 민간항공발달과정에 미친 역할에 관한 연구, 항공우주법학회지 (제14호), P. 175
7. 김학만 (2002), 항공사고로 인한 피해자 보함에 관한 연구, 청주대학교 박사학위논문, P. 12
8. 김맹선, 홍순길 (2003), 남북간 항공협력과 직항로의 개설 운영상의 법적정책적 과제, 항공우주법학회지 (제17호), P. 111
9. 윤대규 (2003), 북한사회에서의 법의 성격, 북한법연구, 북한법연구회
10. 홍순길 외 (2005), 항공법-이론과 실무, 한국항공대학교 출판부, P. 18
11. 김두환 (2005), 최신 국제항공법학론, 한국학술정보
12. 김맹선 (2006), 항공교통론, 한국항공대학교 출판부
13. 홍순길 외 (2006), 신 국제항공법, 한국항공대학교 출판부
14. 항공법 (2005), 법제처, 2005.11.29 개정자료
15. 북한 민용항공법 (2002), 최고인민회의 정령 제3025호, 통일부 북한자료실
16. 「군용항공기지법」, [일부개정 2004.1.20 법률 제7083호]
17. 「항공운송사업진흥법」, [일부개정 2002.1.19 법률 제6621호]
18. 「항공철도 사고조사에 관한 법률」, [신규제정 2005.11.8 법률 제7692호]
19. 「군용항공기 운용등에 관한 법률 제정안 입법예고」, 국방부공고 제2006-52호
20. 북한 민용항공총국 항행통보집, 2002

국외자료

1. ICAO, Convention
2. ICAO, Annex 1~15
3. ICAO news release, PIO-11/01, ICAO 33Rd Assembly Elect New Council Members, 2001.10.2
4. ICAO news release, A35-WP/2 P/2, ICAO Assembly-35th Session Plenary Agenda Item 10 : Election of Contracting States to be represented on the Council, 2004.5.3

초 록

남북간 정상회담을 위한 서해 임시직항로가 개설된 이후부터 서울과 평양 간 직항로를 이용한 민간항공의 교류는 부정기적이며 당국자간의 필요에 의하여 계속되어 왔다. 남북한 간의 정상적인 항공기운항은 양국 간 협의에 의하여 이루어 질수도 있고 또는 부지불식간에 예상치 못한 상태에서 이루어 질수도 있다.

본 연구는 남북간 항공법의 차이를 비교연구 함으로써 향후 남북한 간 민간 항공기의 정상적인 운항에 기여할 수 있는 바람직한 제도적 기틀을 마련하는데 목적이 있다.

남북한은 혈연, 역사, 언어 등을 같이하는 분단체제이나, 남한과 북한은 법체계가 다르게 되어 있다. 남한의 법은 대륙법계의 영향을 받아 체계적인 규정형식을 취하고 있는 반면에 북한의 항공법은 사회주의법계의 영향으로 그 규정이 일반적이며 추상적인 것이 특징이다.

항공법의 법원에 있어, 남한과 북한은 모두 국제민간항공협약의 체결국으로 협약상의 규정과 권고사항을 바탕으로 제정된 결과 많은 유사점이 있으나 항공기 및 비행장등에 대한 소유권의 유무, 공법 및 공사법 체계에서 오는 항공사의 책임제도와 보험가입의무등 상이한 내용도 연구결과 도출 되었다.

그러나 북한법에 관한 연구는 자료가 매우 제한적일 뿐만 아니라 북한의 법령자체도 거의 공표되지 않고 있는 실정이기 때문에 본 연구에서는 국내에서 수집 가능한 자료를 중심으로 북한의 항공법과 남한항공법을 내용상의 차이점을 중심으로 비교연구하였다.

주제어 : 항공법, 민용항공법, 항공공법, 항공사법, 민간항공, 항공당국

Abstract

Inter-Korean exchanges using civil aviation has been continuing since the temporary direct air route from Pyongyang to Seoul was opened on June 15th, 2000 for the summit meeting with North Korea. In this paper, I analyze the North Korea Aviation law by focusing on the differences with South Korean Aviation law.

While South Korean Aviation law is modeled on the Pandect system, North Korean Aviation law can only be understood by looking at North Korea's socialist ideology. Therefore, North Korean Aviation law has some expressions which can hardly be understood.

With respect to the source of aviation law, both South and North Korea are in compliance with the Convention on International Civil Aviation (Signed at Chicago, on 7 December, 1944). Thus, they established the aviation law based on the standards and recommendations provided by ICAO. For this reason, they have similar legal systems and composition. From this analysis, a few differences are also derived regarding aircraft ownership, airports, airline liability, aircraft accident investigation organization and aviation insurance.

It is important to note that this paper has a particular limitation. Not only is the information about North Korean law very limited, but North Korea also does not provide easy access to its national legal codes. This paper describes the legal comparison of South and North Korea by focusing on the formation and framework of North Korean aviation law.

Key word : Aviation law, Civil Aviation law, public air law, private air law, aviation authorities