

航空宇宙法學會誌 第24卷 第2號  
2009년 12월 30일 발행, pp. 105~137

논문접수일 2009. 12. 10  
논문심사일 2009. 12. 11  
게재확정일 2009. 12. 21

## 한반도 주변국가의 항공법 비교연구

오 성 규\*

김 맹 선\*\*

### 목 차

- I. 서 론
- II. 항공법의 국제성
- III. 각국의 항공법 체계 비교
- IV. 각 국이 통보한 분야별 차이점 비교
- V. 결 론

---

\* 한국항공대학교 대학원 항공우주법학과 석사과정  
\*\* 한국항공대학교 항공교통·물류·우주법학부 교수

## I. 서 론

항공기는 속도가 빠르고 항속거리가 길다는 장점 때문에 자국의 영역을 넘어 타국의 영역으로 비행하는 일이 빈번하였고, 그 결과 항공기의 항행이나 항공운송사업에 관해서 복잡한 국제적인 법률관계를 발생하게 되었고 이러한 법률관계를 해결하기 위하여 항공에 관하여 국제법이 발달하게 되었다.

세계최초의 국제항공협약인 파리협약이 1919년 10월 19일 체결되었고, 그 이후 1944년 국제민간항공기구<sup>1)</sup>가 성립되었다.

국제민간항공기구는 국제민간항공협약 및 부속서를 제정하여 국제간 항공기의 항행안전을 도모하고 있으며 협약의 체약국은 협약 및 부속서의 표준 및 권고방식을 기준으로 자국의 항공법을 제정하도록 하여 항공법에 대한 국제적인 통일을 꾀하고 있다.

하지만 자국의 사정에 의하여 협약 및 부속서의 표준 및 권고방식을 기준으로 하지 못하는 경우 국제민간항공기구는 그 상이한 기준을 동 기구에 통보하도록 하고 있어 각 국가의 항공법은 국제민간항공기구의 협약 및 부속서를 기준으로 하고 있지만 각 국가의 사정에 맞추어 다른 기준으로 규정하고 있는 경우도 있다.

한편, 세계 항공운송시장의 자유화와 개방화에 따른 경쟁체제는 항공자유화, 전략적 제휴 및 기업결합 등 세계 항공운송산업계의 전반적인 환경변화를 꾀하였고, 한반도 주변국가에도 영향을 끼쳐 새로운 항공운송정책을 펼치게 된다.

본 연구에서는 이러한 한반도 주변의 항공운송정책의 변화추세에 맞추어

1) 국제민간항공기구(ICAO, International Civil Aviation Organization)는 제2차 세계대전이 종료되기 전 영국의 처칠수상이 미국의 루스벨트 대통령에게 회의를 제의하고, 미국에서 제2차 세계대전 중 연합국 및 중립국 54개 국가를 초청하였으나 소련과 사우디가 제2차 세계대전당시 중립국이었던 포르투갈, 스페인, 스위스의 참가를 이유로 불참함으로써 52개 국가 대표가 미국의 시카고에서 1944년 11월 1일부터 1944년 12월 7일까지 약 5주간 회의를 개최하고 현재의 국제민간항공협약인 일명, 시카고협약을 체결하였다.

중국과 일본 및 북한의 항공법에 대하여 살펴보고 앞으로 한반도의 항공운송사업 발전에 참고가 될 수 있는 주변국가의 항공법에 대하여 연구하고자 한다.

특히 각 국가의 항공법에 대한 연혁과 구성 체계를 비교 분석하여 한반도 주변국가가 서로의 자국 항공법의 제정에 어떠한 영향을 주었는지, 국제민간항공협약 및 동 협약의 부속서에서 정한 국제표준 및 권고관행에 대한 자국 항공법규상의 차이점을 통보한 주요 내용이 각 국가 간 국제표준 및 권고관행의 이행 여부가 항공운송분야에 어떠한 영향을 끼치었는 지에 대하여 알아보는 것이 본 연구의 목적이다.

본 연구에서 한반도 주변국가라 함은 한국·중국·일본·북한을 말하며, 군용항공 등과 관련된 법률<sup>2)</sup>은 연구대상에서 제외하여 민용 항공기에 적용이 되는 민용 항공법(Civil Air Law)에 대해서만 연구하였다.

각 국의 항공법 체계비교의 내용적 범위는 국제항공협약과 한국 항공법, 일본 항공법, 중화인민공화국 민용 항공법, 조선민주주의인민공화국 민용 항공법 안에서의 법률적 내용을 중심으로 분석하였으며, 각 국의 항공법상 분야별 차이점 통보 비교에서의 내용적 범위는 국제민간항공협약기구에서 채택된 국제민간항공협약 제37조 국제표준 및 절차의 채택과 제38조 국제표준 및 절차로부터의 배제의 규정에 의한 동 협약 부속서의 내용을 중심으로 분석하였다.

또한 부속서의 차이점 통보에 대하여 각국의 항공법, 시행령, 시행규칙 등 하위 법령을 비교 분석하였다.

---

2) 군용공항 및 국가항공기와 관련된 법률

## II. 항공법의 국제성

### 1. 항공규칙의 통일화

모두가 수용할 수 있는 항공운송규칙에 관한 국제항공법을 발전시키기 위한 불완전한 시도는 수십 년 동안의 국제민간항공의 엄청난 발달과 대조가 된다. 끊임없이 증대하는 항공기술의 발전과 급속한 확장은 전적으로 국가적인 기초에서는 해결될 수 없는 새로운 법적 문제들을 지속적으로 야기하고 있으며,<sup>3)</sup> 항공기의 발달로 타국의 영역이나 타국에서 비행하는 일이 많게 되며 이러한 국가 간의 비행을 하는 항공기는 항행이나 항공운송사업에 관한 복잡한 국제적인 법률관계를 발생하게 된다.<sup>4)</sup>

따라서 국가 간 항공규칙의 표준화 작업은 필수적이라고 할 수 있다.

이러한 항공운송의 국제적 성격으로 인하여 국제민간항공의 수송체계 및 질서를 확립하기 위하여 1944년 국제민간항공기구<sup>5)</sup>가 설립되었으며, 동 기구는 국제적인 항공교통의 안전한 질서유지와 건전한 발전을 배려하고 다른 한편으로는 체약국의 경제적·정치적 권익 등을 보호하기 위하여 국제민간항공협약<sup>6)</sup>을 체결하였다.

시카고 협약은 자국 영토 및 영공 내에서 비행하는 항공기 및 자국 등록 항공기의 안전 확보의 책임을 개별 체약국에게 부여<sup>7)</sup>하여 법의 통일화를 통한 국제민간항공의 안전이라는 목표를 달성하고자 하고 있다.<sup>8)</sup>

3) 홍순길 외, 『국제항공기구론』(2006), 한국항공대학교 출판부, p.80.

4) 김맹선, “항공법의 법원과 미비점에 대한 제언”(2001), 항공우주법학회지 제13권, 항공우주법학회, p.93.

5) 국제민간항공기구는 국제연합(UN)의 산하기관으로서 세계보건기구(WHO)와 같이 권고 기능뿐 아니라 입법 및 행정기능을 갖고 있는 전문기관이다.

6) 1944년 12월 7일 32개국에 의하여 시카고에서 서명되었으며 1947년 4월 4일 발효되었다. 우리나라는 1952년 11월 11일 가입하여 1952년 12월 11일 부로 발효되었으며, 현재 2009년 11월 말 190개국이 가입하였다.

7) 장만희, “국제민간항공기구에서 시행하는 항공안전평가가 각국의 항공안전관리제도에 미치는 영향 및 향후 발전방향에 대한 연구”, 한국항공대학교 석사논문 (2009), p.5.

8) Paul Stephen Dempsey, “The Role of the International Civil Aviation Organization on

시카고 협약의 체약국인 한국도 상기한 규정에 따라 “국제민간항공협약 및 동 협약의 부속서에서 채택된 표준과 방식에 따라 항공기가 안전하게 항행하기 위한 방법을 정하고, 항공시설을 효율적으로 설치·관리하도록 하며, 항공운송사업의 질서를 확립함으로써 항공의 발전과 공공복리의 증진에 이바지함을 목적으로 한다.”<sup>9)</sup>라고 명시하여 국제민간항공협약 및 동 협약의 부속서 내용을 우리나라 항공법에 적용시키고 있다.

## 2. 국제표준과 권고관행

국제민간항공기구는 안전하고 질서 있는 국제항공의 확립을 위하여 항공운항의 안전 및 효율성에 영향을 미치는 사안에 대한 국제표준과 권고관행(SARPs, Standards and Recommended Practices)을 채택하고 있다.

국제표준이란 그 통일적 적용이 국제항공의 안전과 질서를 위하여 필요하다고 인정되고 회원국이 협약에 따라 준수할 물질적 특성, 형상, 물체, 행위, 인적 또는 절차에 관한 모든 구체적인 것을 의미하며 권고관행이란 그 통일적 적용이 국제항공의 안전, 질서 또는 효율을 위하여 바람직하고 회원국이 준수하고자 노력할 물질적 특성, 형상, 물체, 행위, 인적 또는 절차에 관한 모든 구체적인 것을 의미<sup>10)</sup>하며 편의상 이를 부속서의 형식으로 규정하고 있다.<sup>11)</sup>

최초 부속서는 항공종사자의 면허, 항공교통규칙, 항공기의 운항 등 7개로 구성되었으나 점차 기술의 발달로 항공기의 성능이 발전되고 이에 따라 항공운송사업이 발전하게 되어 기타 기술적 문제가 생겨나 이를 해결하기 위한 각종 부속서가 채택되었고 현재는 총18개의 부속서가 채택되어 구성되어 있다.

Deregulation, Discrimination & Dispute Resolution”, J. Air L. & Com., Vol.52(1987), p.529-533.

9) 대한민국 항공법 제1조.

10) ICAO ASS. Res. A1-31, “Definition of International Standards and Recommended Practice” (1947).

11) 시카고 협약 제54조 (I).

### Ⅲ. 각국의 항공법 체계 비교

#### 1. 항공법 연혁 비교

##### (1) 한국의 항공법<sup>12)</sup>

항공법이 한국에 처음 적용된 것은 1927년 5월 5일 일본의 항공법과 시행규칙이 공포된 후 1927년 6월 1일 조선총독부법률 제56호(칙령 제104호)에 의거 일본의 항공법과 시행규칙이 식민통치국가인 한국에 적용<sup>13)</sup>된 것이 최초이며, 특례로서 비행장 설치장소의 수용에 관한사항을 총독부령 제57호<sup>14)</sup>로 공포하였다. 또한 1937년 5월 29일 항공법 시행령을 제정(칙령 제237호)하고, 비행장 설치에 따른 설치장소의 공고를 식민통치국가에도 적용한다는 것을 명시하였다.

1945년 한국은 일본의 식민통치에서 해방이 되자 미 군정 시대로 바로 전환되었으며 일본의 조선총독부 권한은 미 군정청으로 이관되었다. 그리하여 미 군정청은 1945년 11월 2일 제법령 존속령(미군청령 제21호<sup>15)</sup>)을 공포하여 일본 총독부령으로 공포되었던 일본의 구항공법을 계속 사용하도록 하였다.

1947년 한국의 과도정부가 수립되었고, 1948년 7월 12일 대한민국 제정 헌법이 제정되었지만 동 헌법 제100조<sup>16)</sup>에 의거 일본 총독부령으로 공포된 구 항공법이 계속 유효하게 적용되었다.

1948년 8월 15일 한국 정부가 수립되고 1948년 9월 13일 미국정청으로부터 행정권을 이관 받은 한국정부는 자주권이 확립되어가고 있었지만 1950년 6월 25일 한국전쟁의 발발로 민간항공 활동이 잠시 정지되었다.

12) 김맹선, 전계서, p.116~126 재구성.

13) 항공법 시행규칙 제3조에서 조선, 대만, 사하린 및 관동주를 적용대상 국가로 명시하고, 각 식민국가의 총독부령으로 시행 공포하였다.

14) 본 특례는 1961년 9월 22일 폐지됨(각령 제142호).

15) 미 군정청령에 반하지 않는 제반 법규는 특별히 폐지할 때까지는 유효하게 적용한다.

16) 기존의 제반 법률은 이 헌법과 상치되지 않는 한 계속 유효하다.

한국전쟁 이후 1952년 12월 11일 한국은 국제민간항공기구에 가입하며 민간항공 활동을 재개 하였고, 독자적인 국내항공법의 제정 필요성이 대두되었다.

1959년 8월 21일 정부는 항공법 초안을 법제처와 협의를 마치고, 1960년 11월 11일 국무회의에 상정하여 의결과정을 거친 후, 1961년 1월 11일 민의원 제38차 회의와 동년 2월 22일 참의원 제17차 회의를 통과하였다. 그 이후 1961년 3월 7일 한국은 법률 제591호로 독자적인 국내항공법을 제정·공포하였고, 이 법률은 3개월 후인 1961년 6월 7일부터 시행되었으며, 전문을 포함한 10장 143조로 구성되었다.

1961년 항공법이 제정된 후 항공법은 다양한 항공운송산업의 환경변화에 따라 총 49차례의 개정을 하였고, 가장 최근에 개정된 제49차 개정 항공법은 2009년 6월 9일부터 시행되고 있다.

## (2) 중국의 항공법 연혁

중국의 최초 민용 항공기가 도입된 것은 1919년 3월 중국의 북양정부 교통부가 항공사무처를 설립하여 미국에서 구입한 비행기를 이용하여 1920년 5월 8일 북경-천진간 노선을 개통한 것이다. 그 이후 1921년 교통부의 항공사무처는 군정부문 산하의 항공국으로 바뀌며 1921년 7월 1일 북경-제남간 노선을 운영하였다.<sup>17)</sup>

그 이후 중국은 항공운송산업의 발전이 미비하였으며, 1949년 10월 1일 서양의 자본주의 법제를 전면 부정하면서 사회주의 법제를 강조하는 중화인민공화국이 건립되었다.

중화인민공화국이 건립된 후 중국의 항공관련 중앙정부행정기관은 항공국의 후신으로 1954년 제1차 인민회의에서 개칭·승인된 중국 민용항공총국(CAAC, Civil Aviation Administration of China)이 설립되면서 중국 민용항공의 모든 업무를 처리하게 되었다.

1979년 중국이 개혁개방정책을 실시한 이후 중앙정법소조가 중국 민용

17) 교통개발연구원, “주요국의 항공교통체계 비교연구”(2004), p.60.

항공총국에 권한을 주어 민용 항공법 초안을 작성하게 하였고 16년간의 노력을 거쳐 마침내 1995년 10월 30일 중화인민공화국 민용 항공법이 제8회 전국인민대표대회 상무위원회 제16차 회의에서 통과 되었으며, 중국국가주석령 제56호로 공포되었다.

동 법은 1996년 3월 1일부터 시행되었으며, 이는 중국의 민항 역사상 민용 항공활동을 규정한 최초의 법률이다.<sup>18)</sup>

중화인민공화국 민용 항공법을 제정한 목적은 국가의 영공주권과 민용 항공권리 보호, 민용 항공활동의 안전과 질서 보장, 민용 항공활동 당사자들이 합법적인 권익 보호, 민용 항공사업의 발전을 촉진시키기 위한 것이다.<sup>19)</sup>

중국 민용 항공법은 1995년 이후 개정은 이루어지지 않았으며, 최근 개정의 필요성이 대두되고 있다.

### (3) 일본의 항공법 연혁

일본의 항공은 군사적 목적으로 발달하였으며 1914년 항공취체규칙을 육군에서 적용하였다. 이후 일본은 1919년 10월 13일 파리협약에 가입한 후 민간항공을 지도 육성할 행정기관 설치의 필요성이 대두되면서 육군성 산하 임시항공위원회가 설치되었고 이 위원회에서 국내법 제정 작업이 추진됨에 따라 1921년 항공법이 법률 제54호로 제정되었다.<sup>20)</sup>

하지만 일본의 항공 여건상 항공법을 시행할 수가 없어 주변여건을 활성화 한 후 시행하고자 잠정 유보하다가 항공법 시행규칙을 체신성령 제8호로 제정되면서 상기 항공법과 동시에 1927년 6월 1일부터 발효가 되었다. 또한 1937년 5월 29일 항공법 시행령을 칙령 제237호로 제정하여 항공법의 기본을 마련하였다.<sup>21)</sup>

일본항공법은 파리협약을 근거로 하여 항공기 검사 및 등록, 승무원, 비

18) 중국 민용 항공법이 제정되기 이전에는 중국 민용 항공총국 항공규정에 의하여 민용 항공이 통제되었다.

19) 중국 민용 항공법 제1조.

20) 교통개발연구원, 전계서, p.57.

21) 김맹선, 전계서, p.120.

행장, 항공운송규정 등의 내용을 포함하고 있었으며 1945년까지 일본 항공법의 기본법으로 큰 역할을 담당하였다.

그러나 제2차 세계대전 이후 일본은 패전국으로서 맥아더 연합국 사령관의 지시에 따라 일본인은 일체의 항공에 관한 업무일체의 항공에 관한 업무 활동이 금지되었다.

그리하여 일본의 항공법은 유명무실하게 되었고, 1951년 9월 8일 샌프란시스코 평화조약<sup>22)</sup>의 서명을 계기로 7년이라는 공백기를 지나 1952년부터 항공활동이 전면적으로 자유롭게 되자 1952년 7월 15일 법률 제231호로 새로운 항공법을 제정하였고, 같은 날 정령 제421호로 시행령을 제정하였다. 또한 1953년 9월 25일 운수성령 제50호로 시행규칙이 제정되었다.

이후 일본의 항공법은 총57차례의 많은 개정을 하였으며, 현재 2009년 6월 10일 개정된 법률 제51호가 가장 최근에 개정된 항공법이다.

1952년 개정된 항공법은 파리협약을 근거로 한 1921년의 항공법과는 다르게 국제민간항공협약의 규정과 동 협약의 부속서로 채택된 표준, 방식 및 절차에 준거하였으며,<sup>23)</sup> 항공기 항행의 안전 및 항공기 항행에서 기인하는 장애를 방지하기 위한 방법을 정하고, 더불어 항공기 운항 사업을 적정하고 합리적인 운영을 확보하여 수송안전을 확보함과 동시에 그 이용자 편의를 증진시킴으로써 항공의 발달을 도모하고 공공의 복리를 증진하는 것을 목적으로 하고 있다.<sup>24)</sup>

#### (4) 북한 항공법 연혁

북한항공의 첫 시작은 1945년 10월 25일 신의주 항공대를 발족한 것이다. 초창기 신의주 항공대는 민간의 성격을 띠고 비행교육을 실시하였지만

22) 샌프란시스코 평화조약 제13조 (a) : 일본은 국제민간항공운송에 관한 양자 및 다자협약의 가입에 따라 연합국의 요청이 있는 경우 즉시 해당 연합군과의 협상을 개시하는 것으로 한다.

23) 샌프란시스코 평화조약 제13조 (c) : 일본이 시카고 협약의 당사국이 되기까지 국제항공에 적용되는 동협약의 규정을 시행하는 한편 동협약의 부속서로 채택된 표준, 방식과 절차를 실시한다.

24) 일본 항공법 제1조.

이후 북한 인민군 공군의 시발점이 된다. 이처럼 북한은 군사적 목적으로 항공분야를 발전시킨다.

1946년 12월 10일 북조선 항공건설 중앙위원회가 발족하여 항공운영을 시작하였지만 동 위원회의 운영권은 소련 제1주둔군에 의하여 운용되었다. 1950년 6월 15일 남북전쟁이 발발하고 1953년 7월 27일 휴전협정을 맺자 소련은 모든 장비와 비행기 등을 원조형태로 북한에 이관하였고 소련의 원조 하에 북한은 민간항공의 발전을 도모하였다. 또한 12월 10일 북한은 소련과 항공운수주식회사 사업개시에 관한 의정서에 조인하고 평양-중국 심양경유-소련 치타간 국제정기노선을 최초로 운항하였다.

그 이후 1955년 9월 21일 북한은 항공운송의 민간항공을 담당하는 조선 민용 항공국을 창립하였고 고려항공의 전신인 조선민항이 운송 사업을 시작하였다. 하지만 일반인의 여행규제로 인한 경영난으로 1960년 초 조선 민용 항공국을 공군사령부 산하로 이관하였고, 1994년 2월 조선 민용 항공총국으로 확대, 개편하였다.

북한은 1994년 12월 22일 세계 모든 항공기에게 영공통과와 이·착륙 허용을 발표하였고, 1995년 2월 8일 국제항공업무통과협정에 가입하면서 민간항공의 교류가 활발해짐에 따른 대책이 필요하게 됨에 따라 2000년 3월 23일 최고인민회의 상임위원회 정령 제1419호로 민용 항공법을 채택하였으며, 2002년 5월 9일 최고인민회의 상임위원회 정령 제3025호로 수정 보충하였다.

2004년 4월에는 최고인민회의 제10기 제3차 회의에서 민용 항공법이 교육법 치 대외경제 중재법 등과 함께 승인된 후<sup>25)</sup> 2005년 8월 9일 최고인민회의 상임위원회 정령 제1236호로 수정 보충되었으며, 본 개정은 현재 알려진 가장 최근의 북한 민용 항공법이며 본 개정에서는 제8장 항공보안(제72조~제75조)이 새롭게 보충되었다.

북한의 민용 항공법은 민용 항공기와 비행장의 관리운영에서 제도와 질서를 엄격히 세워 항공기의 안전한 운행을 보장하는데 이바지하는 것을 목

25) 김명선, 이시환, “남·북한 항공법 비교연구”, 한국항공우주법학회지 제21권 제2호, p. 103.

적으로 하고 있다<sup>26)</sup>.

## 2. 항공법 구성에 따른 비교

### (1) 한국 항공법의 구성

한국의 항공법은 국제민간항공협약과 동협약의 부속서를 근거로 작성되었으며 법, 시행령, 시행규칙 등으로 구성되어 있으며, 그 중 가장 상위법인 항공법은 총칙, 항공기, 항공종사자, 항공기의 운항, 항공시설, 항공운송사업, 항공기취급업 등, 외국항공기, 보칙, 별칙으로 총 10개장 184개조로 구성되어 있다.

또한 항공법 시행령은 64개조로 구성되어 있으며, 시행규칙은 총 9개장 328개조로 구성되어 있다.

### (2) 중국 항공법의 구성

중국에서 항공과 관련된 법은 가장 상위법으로 전국인민대표대회 상무위원회에서 통과한 법률인 중화인민공화국 민용 항공법<sup>27)</sup>이 있으며, 다음으로 국무원에서 통과한 법률인 행정법규<sup>28)</sup>, 마지막으로 부문규장<sup>29)</sup>으로서 중국 민용 항공총국<sup>30)</sup>이 반포한 각종 규장, 기준 및 절차 등의 세 가지 단계로 구성된다.

중국정부는 1999년 민용 항공규장에 해당하는 모든 행정규칙과 민간항공규정을 전면 재검토하여 5개의 규정을 제정하고, 3개의 규정을 폐지하여

26) 북한 민용항공법 제1조.

27) 중국의 민용 항공법은 전국인민대표대회가 당연히 제정하여야 할 법률 이외의 법률을 전국인민대표대회 상무위원회가 제정하고 개정하는 규범성 문건인 기타법률에 속한다(중화인민공화국 헌법 제67조).

28) 중국의 국가최고행정기관인 국무원이 헌법과 법률에 근거하여 제정하고 공포하는 규범성 문건의 총칭이다. 행정법규의 효력은 헌법과 법률 다음이며 그 내용은 헌법과 법률에 저촉할 수 없다.

29) 부문규장은 국무원 소속의 각 부, 각 위원회가 헌법과 법률, 행정법규에 근거하여 권한 범위 내에서 제정하는 규범성 문건을 가리키며 한국의 행정각부의 부령에 해당한다. 헌법과 법률 및 행정법규와 저촉해서는 안된다.

30) 중국민용항공총국은 중화인민공화국 국무원의 직속기구에 속해있다.

총 62개의 민간항공규정과 86개의 행정규칙으로 재정비하였다.

민용 항공규장은 중국 민용 항공여객과 수하물 국내 운수규칙, 국무원 민용 항공안전 공정 강화에 관한 통지, 외국상의 민용 항공업 투자에 관한 규정, 중국 민용 항공국 과학기술 발전 방법, 중국 민용 항공화물 국내운수규칙 등으로 구성되어 있다.<sup>31)</sup>

가장 상위법인 민용 항공법은 총칙, 민용 항공기 국적, 민용 항공기 권리, 민용 항공기 감항관리, 항공인원, 민용 공항, 공중항행, 공공항공운수기업, 공공항공운수, 통용항공, 수색구조와 사고조사, 지상 제3자 손해배상책임, 외국 민용 항공기 특별규정, 섬외관계 법률적용, 법률책임, 부칙으로 총 16개장 214개 조로 구성되어 있다.

### (3) 일본 항공법의 구성

일본의 항공법은 국제민간항공협약과 동 협약의 부속서를 근거로 작성되었으며 법체계는 한국과 동일한 법, 시행령, 시행규칙 등으로 구성되어 있다.

가장 상위법인 항공법은 총칙, 등록, 항공기안전성, 항공종사자, 항공로, 비행장 및 항공보안시설, 항공기의 운항, 항공운송사업등, 외국항공기, 잡칙, 별칙으로 총 10개장 162개조로 구성되어 있다. 또한 항공법 시행령은 9개조로 구성되어 있으며, 시행규칙은 총 9개장 243개조로 구성되어 있다.

### (4) 북한 항공법의 구성

북한의 민용 항공법은 민용 항공법의 기본, 항공성원, 항공기, 비행장, 항공기의 운항, 항공영업, 다른 나라 항공기의 운항, 항공보안, 항공기의 조난구조와 사고조사, 항공보험, 민용 항공 사업에 대한 지도통제 및 분쟁해결로 총11개장 94개조로 구성되어 있다.

북한의 국내법상 규범적 문건(성문법)의 형식으로 헌법을 비롯한 법령, 정령·결정·명령·지시의 형식으로 제정 기관에 따라 제정되고 있다.

31) 교통개발연구원, 전계서, p.71.

북한 국내법상 규범적 문건의 상하관계에 대해 살펴보면 헌법이 최고의 법원이며, 최고인민회의 법령이 헌법 다음가는 법원이고 기타 규범적 문건들은 법령에 저촉될 수 없다고 한다.<sup>32)</sup>

북한의 민용항공법은 최고인민회의 상임위원회에서 정령으로 채택되었으므로 북한 국내법 체계상 기타 규범적 문건에 속하고, 북한법전 경제·과학·개발분야 등 69개 법률에 포함되어 있으며 이하 약 40여개의 민용 항공법규들과 항행규정들이 마련되어 있다.<sup>33)</sup> 하지만 하위법인 명령 및 규칙은 자세한 공개가 되고 있지 않아 자세한 내용에 대한 구성은 알려지지 않고 있다.

32) 리경철, “공화국이 법원문제해결에서 견지하는 원칙”, 『김일성종합대학학보·역사법학』 제46권 제1호 (2000), p.48-49.

33) 북한 항행통보집 총칙 1.6 조선민주주의인민공화국에서 적용하는 민용항공 법규들과 항행규정들 1) 민용항공법, 2) 민용항공규칙, 3) 인원자격주기규칙, 4) 비행운영규칙, 5) 항공기비해유용성규칙, 6) 비행운영지도서, 7) 민항비행규칙, 8) 민항비행안전검열부사업지도서, 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) 항공기 등록부, 26) 최소장비목록, 27) 민항비행지휘규칙, 28) 민항비행지휘세칙, 29) 항공의학편람, 30) 민항항공의료성원참고서, 31) 민항항공의료사업규칙, 32) 비상경우시 비행승무원내원들의 행동세칙, 33) 민항성원양성지도서, 34) 민항성원양성과정안, 35) 민항통신규칙, 36) 민항기상근무세칙, 37) 항행무선근무세칙, 38) 위험물품수송서, 39) 항공기위험물품수송비상대책 지도서, 40) 항공기사용 및 조종술 지도서, 41) 항공기특별점검지도서, 42) 비상경우시 비행승조의 행동, 43) 후부중심잡이로 비행수행에 대한 지도서, 44) 비행허가표

&lt;표 3-1 국가별 항공법 구성 비교&gt;

| 한 국(장)            | 중 국(장)               | 일 본(장)               | 북 한(장)             |
|-------------------|----------------------|----------------------|--------------------|
| 총칙(1)             | 총칙(1)                | 총칙(1)                | 민용항공법의 기본(1)       |
| 항공기(2)            | 민용항공기 국적(2)          | 등록(2)                | 항공기(3)             |
|                   | 민용항공기 권리(3)          | 항공기의 안전성(3)          |                    |
|                   | 민용항공기 감항관리(4)        |                      |                    |
| 항공종사자(3)          | 항공인원(5)              | 항공종사자(4)             | 항공성원(2)            |
| 항공기의 운항(4)        | 공중항행(7)              | 항공기의 운항(6)           | 항공기의 운행(5)         |
| 항공시설(5)           | 민용 공항(6)             | 항공로, 비행장 및 항공보안시설(5) | 비행장(4)             |
| 항공운송사업등(6)        | 공공항공운수사업(8)          | 항공운송 사업 등(7)         | 항공영업(6)            |
| 항공기취급업등(7)        | 공공항공운수(9)            |                      |                    |
|                   | 통용항공(10)             |                      |                    |
| 외국항공기(8)          | 외국 민용항공기 특별규정(13)    | 외국항공기(8)             | 다른 나라 항공기의 운행(7)   |
| 보칙(9)             | 부칙(16)               | 잡칙(9)                |                    |
| 벌칙(10)            | 법률책임(15)             | 벌칙(10)               |                    |
| 항공·철도 사고조사에 관한 법률 | 사고조사와 수색 및 구조(11)    | 항공·철도 사고조사위원회 설치법    | 항공기의 조난구조와 사고조사(9) |
|                   | 지상 제3자 손해에 대한 책임(12) |                      |                    |
|                   | 섭외관계적 법률적용(14)       |                      |                    |

|                     |  |                                                                      |                                  |
|---------------------|--|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 항공안전 및<br>보안에 관한 법률 |  | 항공기의 강취<br>등의 처벌에 관한<br>법률                                           | 항공보안(8)                          |
|                     |  | 항공의 위험을<br>일으키게 하는<br>행위 등의 처벌에<br>관한 법률                             |                                  |
|                     |  | 항공기내에<br>행해진 범죄 그<br>외 어느 종의<br>행위에 관한<br>조약제13조의<br>규정 실시에 관한<br>법률 |                                  |
| 항공운송사업진흥<br>법       |  |                                                                      | 항공보험(10)                         |
|                     |  |                                                                      | 민용항공사업에 대한<br>지도통제 및<br>분쟁해결(11) |

### 3. 항공법 성격에 따른 비교

#### (1) 한국 항공법의 성격

한국의 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.

한국의 항공법은 주로 항공안전과 항공사업의 질서유지를 위해 행정감독규정이 중심이 된 항공행정법 내지는 항공형법으로 되어 있으며 항공기 사고로 인한 항공운송인의 손해배상책임 등에 대한 문제를 다룬 항공사법에 대한 규정은 전무하다.

한국의 항공법은 공법적 성격으로 인하여 사법적 내용인 항공여객에 대한 책임문제, 보험료에 대한 규정이 없으며, 보험에 관한 규정은 「항공운송사업진흥법」<sup>34)</sup>에서 규정하고 있다.

하지만 현재 한국에서는 항공운송인의 책임에 관한 가장 현대화된 협약인 1999 몬트리올 협약을 비준함에 따라 이를 근거로 한 상법 제6편에 항공운송편을 삽입하는 상법 개정안이 심의 중이며 상법 제6편이 개정됨에 따라 항공운송인의 책임에 관한 법적 제도가 마련될 것이다.

## (2) 중국 항공법의 성격

중국이 그동안 사회주의 체제에서 개방하여 채택한 사회주의 시장경제체제하에서 법은 그 독특한 성격을 가지고 있다.

중국은 현대화되고 국제화된 법규를 제정하기 시작한 것은 불과 얼마 되고 있지 않다. 국제기구 가입에 따라 법제 개정과 정비가 이루어지는 등 법규의 변화가 매우 빨라 이를 효과적으로 파악하는 것은 매우 어렵다. 즉 관련 법규의 제정 및 개정 그리고 폐지가 매우 빠른 속도로 이루어지고 있다.<sup>35)</sup>

중국의 민용 항공법은 공·사법적인 규정이 혼재되어 있으며, 특히 항공사법적인 사항에 관해서는 운송계약책임은 물론 불법행위책임(항공기 운항자의 지상 제3자에 대한 책임)에 대하여도 규정하고 있는 것이 특징이다. 하지만 중국은 2005년 6월 1일 비준하여 2005년 7월 31일부터 발효가 된 1999 몬트리올 협약 등에 가입하는 등, 1995년에 제정되어 아직까지 개정되지 않은 민용 항공법에 대한 개정의 필요성이 대두되고 있다.

특히, 중국의 항공법은 중국항공산업 및 일반항공의 발전에 제한적이며, 경제성장을 저해하고 있다며 법률적으로 공역관리체계의 효율성을 높이는 등의 보다 체계적이고 통합적인 항공법 체계로 발전되어야 한다는 주장<sup>36)</sup>

34) 항공운송사업진흥법 제7조 (항공보험의 가입의무) 항공사업자와 자가용항공기를 운항하고자 하는 자는 국토해양부령이 정하는 바에 따라 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운용할 수 없다.

35) 이여선, “중국법의 특징과 법원에 관한 고찰”, 중앙법학논문집 제31집 제1호(2007), p.450.

과 함께 중국의 민용 항공법에 대한 개정 작업이 이루어지고 있다.

### (3) 일본 항공법의 성격

일본의 항공법은 한국의 항공법과 동일하게 대표적인 공법체계의 항공법이다. 일본의 항공법은 항공기 운항의 안전과 항공기 운항사업의 질서를 도모하기 위한 감독규제를 정한 공법적인 규정(항공행정의 단속규정)을 주로 규정하였으며, 항공운송계약을 중심으로 한 국내항공운송인의 민사책임에 관한 사법적인 내용은 규정하고 있지 않다.

일본은 1929년의 바르샤바조약<sup>37)</sup>과 1955년의 헤이그의정서<sup>38)</sup>의 가입국이며 1975년 몬트리올 제4의정서<sup>39)</sup>와 1999년의 몬트리올 협약<sup>40)</sup>에 가입하며 국제항공사법에 대한 관심이 매우 높았다.

하지만 일본에서도 한국과 같이 항공운송인의 민사책임에 관한 국내입법은 이루어 지지 않아 국제항공운송인의 책임관계는 협약과 국제항공운송약관에 의존하고 있으며, 국내항공운송인의 책임관계는 국내항공운송약관 또는 민법 내지 상법에 의하여 처리되고 있다.

이처럼 일본은 항공법에 사법적인 규정은 없었지만 운송약관의 개정을 통해서 지속적으로 발전된 항공사법의 규정을 지향하고 있었으며, 항공운송법에 대한 입법문제가 계속 검토 되고 있다.

### (4) 북한 항공법의 성격

북한의 민용 항공법은 북한의 국내법과 마찬가지로 조문이 간결하고 선언적인 기본법의 성격을 갖고 있다.<sup>41)</sup> 또한, 중국 민용 항공법의 영향으로

36) Xuan Zengyi, "Establishing a Unified System of China's Aviation Law", 제43회 국제항공우주법학회 추계학술대회, p.1.

37) 1929년 10월 29일 서명하여, 1953년 5월 20일에 비준하였고 1953년 8월 18일부터 발효 되었다.

38) 1967년 8월 10일 서명하여, 1967년 8월 10일 비준하였고 1967년 11월 8일부터 발효 되었다.

39) 2000년 6월 20일 비준하여 2000년 9월 18일부터 발효되었다.

40) 2000년 6월 20일 비준하여 2003년 11월 4일부터 발효되었다.

41) 김맹선, 이시황, 전계서, p.108.

공법·사법 혼합체계이다.

항공사법적인 요소로서 항공법 제6장 항공영업에서는 민용 항공법 제54조에서 “여객이 항공기에 탑승부터 내릴 때까지 발생한 사망이나 인체 피해, 수송지연으로 입은 손짐, 화물에 대한 피해, 항공기 사고 또는 항공기로부터 떨어진 물체에 의한 제3자의 사망하거나 피해, 손해에 대해서 항공회사가 책임을 져야 한다”고 규정한 점은 바르샤바 조약 제17조 및 제18조의 규정을 수용한 결과라고 볼 수 있다.<sup>42)</sup>

또한, 제10장 항공보험 법 제86조에서 항공사는 항공보험에 의무적으로 가입하도록 하며 보험에 들지 않는 항공회사는 그 영업의 허가를 받을 수 없도록 하였으며, 법 제85조에서는 항공보험을 들어야 하는 대상과 항공보험의 종류를 비교적 자세히 규정하고 있는바, 이는 1952년 로마조약의 내용을 수용한 것으로 볼 수 있다.

특히, 형식상으로 북한의 항공법은 민용 항공법이지만 제11장 민용항공사업에 대한 지도통제 및 분쟁해결의 장을 규정하여 강력한 민용항공의 통제를 이루고 있다. 실제로 북한의 민용 항공사인 고려항공의 경우 인민무력부 산하의 민용 항공총국에서 관리하고 있다.

## IV. 각 국이 통보한 분야별 차이점 비교

### 1. 한반도 주변국가의 차이점 통보

국제민간항공기구는 국제항공의 안전하고 질서있는 확립을 위하여 국제민간항공협약을 체결하였고, 국제항공을 위한 표준과 권고관행을 부속서의 형태로 채택하고 있으며, 각 체약국들이 국내법을 통해 국제항공안전을 규율하는 기준을 국제항공협약과 동 협약의 부속서(표준과 권고관행)에 의하

42) 북한은 1961년 3월 1일 바르샤바 협약에 가입하여 1961년 5월 30일부터 발효가 되었으며, 1980년 11월 4일 헤이그 의정서에 가입하여 1981년 2월 2일부터 발효가 되었다.

여 제정하도록 할 의무를 부과하고 있다.

하지만 자국의 사정상 동 협약과 부속서의 표준과 권고관행을 국내법으로 제·개정할 수 없을 경우 혹은 차이점을 두어 제·개정하는 경우 국제민간항공기구에서 정하는 서식에 따라 통보하도록 하고 있으며, 국제민간항공기구에 통보된 내용은 각 부속서에 부록으로서 통보한 내용을 게시하고 있다.

한반도와 그 주변국가인 한국·중국·일본·북한은 각각 1952년, 1946년, 1953년, 1977년 국제민간항공기구에 가입하며 체약국이 되었고 동시에 국제민간항공협약과 동 협약의 부속서에서 정한 표준과 권고관행을 기준으로 하여 자국의 법률로서 제정할 의무가 생겼다.

이러한 체약국의 의무로서 한국·중국·일본·북한은 자국의 법률을 국제민간항공기구에서 정한 표준과 권고관행을 기준으로 제·개정하였으며, 자국의 사정상 표준과 권고관행을 이행할 수 없거나 차이점이 있을 경우 이를 국제민간항공기구에 통지하고 있다.

본 장에서의 차이점 통보에 관한 비교는 국제항공운송의 기본요소인 항공기(부속서 7, 8), 항공종사자(부속서 1), 국제상업항공운송(부속서 6-1)에 대하여 한반도 주변국가가 어떠한 표준과 권고관행을 이행하지 않는지 혹은 차이점이 없는지를 비교 분석하였다.

<표 4-1 한국·중국·일본·북한의 차이점 통보 내용>

| 부속서   | 한국         | 중국         | 일본         | 북한      |
|-------|------------|------------|------------|---------|
| 부속서 1 | 차이점 없음     | 차이점 통보     | 차이점 없음     | 정보제공 안함 |
|       | 1998. 1. 1 | 2000.4.14  | 1998.10.6  |         |
| 부속서 2 | 정보제공 안함    | 정보제공 안함    | 정보제공 안함    | 정보제공 안함 |
| 부속서 3 | 정보제공 안함    | 차이점 통보     | 차이점 통보     | 정보제공 안함 |
|       |            | 2004.11.24 | 2006.12.12 |         |
| 부속서 4 | 차이점 통보     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함    | 정보제공 안함 |
|       | 2004.6.20  |            |            |         |

|          |            |            |            |           |
|----------|------------|------------|------------|-----------|
| 부속서 5    | 차이점 통보     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          | 2004.6.14  |            |            |           |
| 부속서 6-1  | 차이점 통보     | 차이점 통보     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          | 2001.11.29 | 2001.8.28  |            |           |
| 부속서 6-2  | 차이점 통보     | 차이점 통보     | 차이점 통보     | 정보제공 안함   |
|          | 2002.10.2  | 2002.10.23 | 2002.5.24  |           |
| 부속서 6-3  | 정보제공 안함    | 차이점 없음     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          |            | 2001.8.28  |            |           |
| 부속서 7    | 차이점 통보     | 차이점 없음     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          | 2003.5.23  | 2003.10.22 |            |           |
| 부속서 8    | 차이점 없음     | 차이점 통보     | 차이점 통보     | 차이점 없음    |
|          | 2003.7.3   | 2004.1.20  | 2002.5.24  | 2002.9.20 |
| 부속서 9    | 차이점 통보     | 차이점 통보     | 차이점 통보     | 정보제공 안함   |
|          | 2005.10.21 | 2005.10.14 | 2005.10.31 |           |
| 부속서 10-1 | 정보제공 안함    | 차이점 없음     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          |            | 2005.6.14  |            |           |
| 부속서 10-2 | 차이점 없음     | 차이점 없음     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          | 2004.10.25 | 2004.11.30 |            |           |
| 부속서 10-3 | 정보제공 안함    | 차이점 없음     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          |            | 2005.6.13  |            |           |
| 부속서 10-4 | 차이점 없음     | 차이점 없음     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          | 2004.10.25 | 2004.11.30 |            |           |
| 부속서 10-5 | 차이점 없음     | 차이점 없음     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          | 2004.10.25 | 2004.11.30 |            |           |
| 부속서 11   | 정보제공 안함    | 정보제공 안함    | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
| 부속서 12   | 차이점 없음     | 정보제공 안함    | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |
|          | 2004.6.10  |            |            |           |
| 부속서 14-1 | 차이점 통보     | 정보제공 안함    | 차이점 통보     | 정보제공 안함   |
|          | 2005.2.21  |            | 2005.2.21  |           |
| 부속서 14-2 | 정보제공 안함    | 정보제공 안함    | 정보제공 안함    | 정보제공 안함   |

|          |           |         |         |         |
|----------|-----------|---------|---------|---------|
| 부속서 15   | 차이점 통보    | 정보제공 안함 | 정보제공 안함 | 정보제공 안함 |
|          | 2004.6.28 |         |         |         |
| 부속서 16-1 | 정보제공 안함   | 정보제공 안함 | 정보제공 안함 | 정보제공 안함 |
| 부속서 16-2 | 정보제공 안함   | 정보제공 안함 | 정보제공 안함 | 정보제공 안함 |
| 부속서 18   | 정보제공 안함   | 정보제공 안함 | 정보제공 안함 | 정보제공 안함 |

## 2. 분야별 통보사항

### (1) 항공기 국적 및 등록기호

부속서 7 항공기 국적 및 등록기호에서 주변국가의 차이점 통보를 살펴보면 한국은 2003년 5월 23일 차이점에 대하여 통보를 하였으며, 중국은 2003년 10월 22일 차이점이 없다고 국제민간항공기구에 통보하였다. 하지만 일본과 북한은 부속서 7에 대하여 국제민간항공기구에 어떠한 통지도 하고 있지 않다.

### (2) 항공기의 감항성

부속서 8 항공기 감항성에서 한반도 주변국가의 차이점 통보를 살펴보면 한국은 2003년 7월 3일 차이점이 없다고 통보를 하였고, 중국은 2004년 1월 20일, 일본은 2002년 5월 24일 차이점을 통보하였으며, 북한은 부속서 중에서 유일하게 이 분야에 대해서만 2002년 9월 20일 차이점이 없다고 국제민간항공기구에 통보하였다.

일본은 회전익항공기에 대한 감항성 규정을 미국 연방항공청의 규정인 FAR Part 27과 29를 기초로 하여 규정하고 있기 때문에 국제민간항공기구의 회전익항공기 분류 기준과 상이하여 Part IV 회전익 항공기에 대한 2.2.2의 최저성능에 관한 표준, 2.2.3.1의 이륙에 관한 표준, 비행 중에 관한 표준과 착륙에 관한 표준에 대한 분류기준의 차이점을 모두 통보하고 있다.<sup>43)</sup>

43) 회전익 항공기에 대한 차이점 통보는 미국과 같은 표준을 사용하고 있기 때문에 자세한 차이점 비교는 생략하도록 한다.

한국과 북한은 부속서 8에 대하여 차이점이 없다고 통보한 것으로 보아 부속서 8에서 정한 표준과 권고관행을 모두 이행하고 있다고 판단할 수 있다.

### (3) 항공 종사자 분야

부속서 1 항공종사자에서 한반도 주변국가의 차이점 통보를 살펴보면 한국은 1998년 1월 1일, 일본은 1998년 10월 6일 차이점이 없다고 통보를 하였고, 중국은 2000년 4월 14일 차이점을 통보하였으며, 북한은 국제민간항공기구에 아무런 정보를 제공하지 않았다.

부속서 1 항공종사자 분야에 통보된 주요내용을 살펴보면 다음과 같다. 1.2.5.2.5에서는 “신체검사증명서의 유효기간은 만 50세가 되면, 24개월 간격으로 정해진 고정익 및 회전익 항공기 자가용 조종사면허, 활공기 조종사면허, 기구 조종사면허, 항공교통관제사 면허는 12개월로 줄어든다.”라고 권고관행을 규정하고 있다.

이에 대하여 중국은 “항공교통관제사 면허를 가진 모든 소지자는 일률적으로 24개월의 유효기간을 가진다.”고 차이점을 통보하고 있다. 이는 항공교통관제사의 나이에 상관없이 신체검사증명서의 유효기간을 24개월로 정한 것이다.

일본의 경우에도 국제민간항공기구에 차이점이 없다고 통보하였으나 일본 항공법 제33조는 “항공신체검사 증명의 유효기간은 정기운송용 조종사의 자격을 가지는 자에 대하여는 6월, 기타의 자에 대하여는 1년으로 한다.”라고 규정하여 국제민간항공기구가 권고하고 있는 면허 보유자의 나이에 따라 신체검사증명서의 유효기간을 정하는 규정을 이행하고 있지 않고 있다.<sup>44)</sup>

북한의 경우 북한 민용 항공법 제13조는 “항공성원은 해당 자격증, 건강검진증을 소지하여야 한다. 자격증, 건강검진증의 유효기간을 연기받으려 할 경우에는 자격판정, 건강검진을 다시 받아야 한다.

한국은 항공법 시행규칙 제95조에서 신체검사증명의 기준 및 유효기간을

44) [http://www.mlit.go.jp/report/press/cab12\\_hh\\_000014.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/cab12_hh_000014.html)

규정하고 있는데 한국의 경우 유일하게 국제민간항공기구에서 정한 권고관행에 따라 신체검사증명의 유효기간을 정하고 있다.

#### (4) 국제선 항공운송사업용 항공기-운항 분야

부속서 6-1 국제선 항공운송사업용 항공기-운항분야에서 한반도 주변국가의 차이점통보를 살펴보면 한국은 2001년 11월 29일, 중국은 2001년 8월 28일 차이점을 통보하였으며, 일본과 북한은 국제민간항공기구에 아무런 정보를 제공하지 않았다.

부속서 6-1 국제선 항공운송사업용 항공기-운항 분야에 통보된 주요내용을 살펴보면 다음과 같다.

4.2.10.4에서는 “비행기가 15,000m(49,000ft) 보다 높은 고도를 비행할 때에는, 운용자는 각 승무원이 연속되는 12개월간 우주방사선 투사량을 모두 얼마나 받았는지를 알 수 있도록 하기 위하여 그 기록을 유지하여야 한다.”라고 국제표준을 규정하고 있다.

이에 중국은 “15,000m 이상의 비행은 하지 않는다.”라고 국제민간항공기구에 통보하며 동 표준에 대하여 규정을 하고 있지 않다.

일본과 북한은 동 부속서의 내용에 대한 정보를 국제민간항공기구에 제공하지 않았으며 항공법과 동법의 시행령 및 시행규칙에서도 우주방사선에 관련된 규정은 존재하지 않았다.

북한의 경우 민용 항공법 제24조(항공기에 갖추어야 할 문건)에서 “항공회사는 항공기에 항공기등록증명서, 비행유용성증명서, 항행일지와 민용항공관리기관이 정한 문건을 갖추어야 한다.”고 규정하고 있으나 방사선투사량계기와 같이 항공기가 갖추어야 할 각종 항공계기 및 장비 등의 설치 및 운용 등에 관하여는 민용 항공법에 규정하고 있지 않다.

## V. 결 론

### 1. 한반도 주변국가의 항공법 관계 및 특성

한반도 주변국가 중 중국과 일본은 1919년 10월 19일 국제민간항공협약의 근간이 되는 파리협약에 가입을 하면서 가장 먼저 항공법의 근간을 마련하게 된다.

일본은 파리협약을 근거로 하여 1921년 항공법을 제정하였지만 항공제반시설의 미비로 인하여 즉시 시행할 수가 없었고 결국 1927년 항공법과 시행규칙이 발효가 되면서 항공법이 적용되며, 일본의 식민통치하에 있던 한국과 북한도 일본의 항공법이 동시에 적용되게 된다.

한국은 일본으로부터 해방이 된 이후에도 일본의 구항공법을 계속 적용하였고, 그 결과 35년간 일본의 항공법이 한국의 항공법으로 적용되게 된 것이다. 이러한 역사적 이유로 한국의 항공법이 독자적으로 제정되었다고는 하나 일본 항공법의 영향을 무수히 받는다.

결국 한국의 항공법은 일본 항공법과 동일한 법체계와 유사한 구성<sup>45)</sup>으로 이루어지고, 공법적 성격의 규정을 다루는 것도 동일한 특성으로 가지게 된다.

2001년 한국은 국제민간항공기구로부터 항공안전2등급의 판정을 받으며, 항공안전에 치명적인 오명을 얻게 되지만, 이를 계기로 한국의 항공법은 국제표준의 기준에 부합되는 체계적인 항공안전체계를 이룰 수 있는 발전적인 방향으로 개정되게 되어 2008년 국제민간항공기구로부터 세계최고의 항공안전국가로 인정받게 된다.

일본은 한국과 같이 항공운송인의 책임에 관한 법률이 없음에도 불구하고 세계에서 처음으로 책임한도액을 포기하고 무한책임을 도입하는 등 국제항공사법 분야의 선도적인 역할을 하고 있다.

45) 장을 이루는 주요 내용은 조금씩 다르나 10개의 장이 서로 중첩되는 구성으로 이루어져 있다.

한편 중국은 1919년 일본과 같이 파리협약에 가입을 하였지만 항공운송 산업의 발전이 미비하여 항공법이 제정되지 않았고 이후 1949년 10월 1일 사회주의 체제의 중화인민공화국이 건립되면서 중국 민용 항공총국에서 민용 항공의 모든 업무를 맡게 되었지만 항공법이 제정되지 않고 단지 중국 민용 항공총국 항공규정에 의하여 민용 항공이 통제되다가 개혁개방정책을 실시하게 되면서 항공운송이 활발해지자 1995년 중국 민용 항공법이 제정 된다.

1995년 제정된 중국 민용 항공법은 국제 협약등의 내용에 따라 법제를 제정하게 되었고 국제항공공법의 협약과 국제항공사법의 협약의 내용을 모두 적용하여 하나의 항공법에 공법과 사법이 혼재되어 있는 성격을 가지게 되며, 법의 구성도 국제협약의 부속서의 내용을 토대로 하여 총16개의 장으로 이루어지게 된다.

북한의 경우 소련의 붕괴와 중국의 개방정책은 북한의 항공운송산업에도 영향을 끼쳤고, 이를 대처하기 위하여 북한은 1995년 국제항공업무통과협정에 가입하면서 민간항공의 교류가 활발해 질것을 대비하고자 2000년 조선민주주의인민공화국 민용 항공법을 채택하게 된다.

북한의 항공법은 중국의 민용 항공법과 같이 공법적인 내용과 사법적인 내용을 모두 규정하고 있으며, 항공사고조사와 관련된 법률이 별개의 법률로 구성된 한국과 일본과는 달리 항공법 내에서 규정하고 있는 점으로 보아 같은 사회주의 체제의 국가인 중국 민용 항공법의 영향을 받은 것으로 판단 된다.

## 2. 국제민간항공협약과의 관계

국제민간항공기구(ICAO)는 국제적인 항공교통의 안전한 질서유지와 건전한 발전을 도모하기 위하여 국제민간항공협약과 동 협약의 부속서를 체결하여 항공법규의 표준화 작업에 주력하였고 협약 제37조에서는 체결국은 동 협약에 의하여 설정되는 규칙을 일치하도록 의무화하고 있다.

또한 국제민간항공기구는 항공운항의 안전 및 효율성에 영향을 미치는 사안에 대한 국제표준과 권고관행을 부속서의 형식으로 채택하여 체약국은 국제표준과 권고관행을 자국의 법률로서 규정하도록 의무화 하고 있어, 국제민간항공기구의 체약국가의 항공법은 항공안전과 관련된 내용이 서로 비슷하다.

하지만 국제민간항공기구는 자국의 법률로서 채택할 수 없거나, 차이점이 있는 경우를 인정하고 있으며, 그 차이점에 대하여는 국제민간항공기구에 통보하도록 하고 있어 각 체약국의 법률에 대한 차이점을 인정하고 있다.

한반도 주변국가의 경우에도 예외는 아니어서 국제민간항공기구의 체약국인 한국, 중국, 일본, 북한도 국제민간항공협약과 동 협약의 부속서에서 채택한 국제표준과 권고관행을 이행하여야 할 의무가 있으며, 항공안전과 관련된 내용의 법률은 서로 비슷하지만 각 국가가 법률로서 채택할 수 없거나, 차이점이 있을 경우 그 차이점을 국제민간항공기구에 통보한 규정은 각 국가의 사정에 따라 다르다.

현재 한국, 중국, 일본은 국제민간항공협약의 의무사항인 국제표준과 권고관행의 이행 및 차이점에 대한 통보가 비교적 잘 이루어지고 있지만 북한은 부속서 8에 대한 통보만 하였을 뿐 다른 부속서의 내용에는 어떠한 정보도 제공하지 않고 있다.

한반도 주변국가 간의 국제표준과의 차이점 통보를 살펴보면 다음과 같은 문제점이 발생하고 있었다.

첫째, 각 국가는 모든 부속서에 대한 차이점의 통보를 하고 있지 않고 특정 부속서의 차이점에 대한 통보만을 하고 있다.

둘째, 차이점의 통보가 부속서의 개정에 따라 즉시 이루어지지 않고 있다.

셋째, 차이점 통보 이후 자국의 법률 개정 시 개정된 내용과의 차이점 혹은 이행에 관한 통지가 이루어지지 않고 있다.

넷째, 체약국이 차이점의 통보를 하지 않을 경우 국제민간항공기구는 이를 제재하거나 통제할 근거가 없다.

국제민간항공기구는 안전하고 질서 있는 국제항공운송을 이루기 위하여 국제표준 및 권고관행의 이행을 의무화하고, 각 체약국의 사정을 참작하여 차이점을 통보하도록 하고 있지만 상기한 문제점들이 나타나는 등 체약국의 협조가 이루어지지 않고 있다.

그리하여 국제민간항공기구는 항공규칙의 통일화와 더불어 이를 감독하고 평가할 수 있는 항공안전감독 프로그램(USOAP, Universal Safety Oversight Audit Program)을 도입하였다.

항공안전감독 프로그램은 1994년 자발적 항공안전평가 프로그램으로 시작하여 의무적 프로그램으로 변경되었고 2005년에는 부속서 전 분야에 걸쳐 평가하도록 하며, 평가 결과 보고서를 일반대중에게 공개하도록 하는 등의 방식으로 발전하였다.

1994년부터 2005년까지 부속서 1, 6, 8에 대하여 국제민간항공기구가 항공안전평가를 수검한 결과 중에서 한반도 주변국가의 국제민간항공기구 항공안전평가 현황을 살펴보면 <표 5-1>과 같이 북한이 78.86%의 이행률을 기록하며 한반도 주변국가 중 국제표준과 권고관행의 이행이 가장 이루어지지 않고 있었으며, 다음으로는 한국(79.79%), 중국(82.50%), 일본(85.33%) 순으로 일본이 가장 잘 이행하고 있는 것으로 평가되었다.

<표 5-1 한반도 주변국가의 국제민간항공기구 항공안전평가 수검 현황<sup>46)</sup>>

| 평가방식        | 한국       |         | 중국       |         | 일본       |         | 북한       |         |
|-------------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|             | 불이행률 (%) | 이행률 (%) |
| 3개분야 의무적 평가 | 20.21    | 79.79   | 17.50    | 82.50   | 14.67    | 85.33   | 21.14    | 78.86   |

이러한 평가를 계기로 각 국은 자국 법률의 개정방안을 구체적으로 수립할 수 있었고 국제표준과 자국의 법률의 통일화를 이루는 발전적인 역할을 하였다.

46) <http://www.icao.int/fsix/auditRep1.cfm>

한국의 경우 2000년 6월에 시행된 국제민간항공기구의 평가이후 7년간의 노력 끝에 2008년 8월 29일 국제민간항공기구(ICAO)로부터 항공안전종합평가<sup>47)</sup> 결과 우리나라의 항공안전 국제기준 이행율이 98.82%로 세계 최고수준의 수준이라고 평가결과를 발표하였다.

<표 5-2 평가요소별 국제기준 이행율(%)<sup>48)</sup>>

| 평가 요소 | 기본 법령 | 세부 규정 | 항공 조직 | 기술인력 자격교육 | 기술 지침 | 면허 인증 | 안전 감독 | 안전위해요 소해결 | 종합 이행율 |
|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-----------|--------|
| 한 국   | 100   | 98.16 | 98.21 | 100       | 98.15 | 99.52 | 98.72 | 97.78     | 98.82  |
| 세계평균  | 73.14 | 63.22 | 54.22 | 40.85     | 57.48 | 65.65 | 55.71 | 51.81     | 57.77  |

이와 같은 항공안전평가 프로그램은 국제민간항공기구의 체약국에 대한 국제표준과 권고관행의 이행에 대한 평가를 할 수 있으며, 국제민간항공기구는 각 체약국의 차이점 통보에 대한 불이행에 대하여 지적하여 후속조치로서 국제표준과 권고관행의 이행과 차이점 통보에 대한 체계적인 관리를 할 수 있도록 하고 있다.

또한 본 평가의 결과를 대중에게 공개하도록 하고 있어 각 체약국은 다른 체약국의 항공안전에 관한 정보를 열람하고 타 체약국의 항공안전에 대한 평가를 내릴 수 있는 기회를 얻게 되었다.

하지만 항공안전평가에 의하여 각 체약국의 국제표준 및 권고관행의 이행을 평가하고 또한 후속조치로서 차이점의 통보를 하도록 지적하고는 있지만 실질적으로 차이점의 통보가 이루어지는 경우는 적다.

차이점의 통보가 이루어 지지 않고 있더라도 국제민간항공기구는 특별한 조치를 취할 수가 없기 때문인데 이에 대하여 국제민간항공기구는 항공안전평가 시 차이점의 통보에 관한 내용을 평가기준으로 포함하는 등의 더욱 더 강력한 조치를 취할 수 있는 방안을 마련하여야 할 것으로 판단된다.

47) 이번 우리나라에 대한 ICAO 항공안전종합평가는 지난해 ICAO와 양해각서 체결(2007. 6.28), 9개월에 걸친 서류심사(2007. 8.~2008. 5.), 한국현지실사(2008.5.13~22일 평가팀 6명), ICAO 전문부서 검토(2008.5.23~8.25) 등을 거쳐 이루어졌다.

48) 세계평균은 평가가 완료된 108개국을 기준으로 작성하였다.

## 참고문헌

- 김두환, 『최신국제항공법학론』(2005), 한국학술정보.
- 김명선, “국제민간항공기구가 한국의 민간항공발달과정에 미친 역할”(2003), 항공진흥 제30호, 항공진흥협회.
- 김명선, “항공법의 법원과 미비점에 대한 제언”(2001), 항공우주법학회지 제13권, 항공우주법학회.
- 김명선, 『항공교통론』(2005), 한국항공대학교 출판부.
- 김명선, 이시황, “남·북한 항공법 비교연구”(2006), 항공우주법학회지 제21권 제2호.
- 김명선, 홍순길, “남북간 민간항공협력과 직항로 개설 운영상의 법적 정책적 과제”(2003), 항공우주법학회지 제17권.
- 김여선, “중국법의 특징과 법원에 관한 고찰”(2007), 법학논문집 제31집 제1호, 중앙대학교 법학연구소.
- 김중복, 『신국제항공법』(2009), 한국학술정보.
- 대한민국 항공법, 시행령, 시행규칙, 2009.
- 문준조, “국제민간항공협약의 표준 및 권고관행의 실효성 제고를 위한 국제적 동향과 전망”(2008), 중앙법학 제10집 제2호.
- 박영수, “국제항공법의 발생발전에 대한 역사적 고찰”, 『북한법의 국제법관』, 한국학술정보.
- 오성규, “한반도주변국가의 항공법 비교연구”(2009), 한국항공대학교 일반대학원 석사 학위논문.
- 이규창, “남북한 항공법 비교연구”(2008), 2008 남북법제연구보고서(1), 통일연구원.
- 이여선, “중국법의 특징과 법원에 관한 고찰”(2007), 중앙법학논문집 제31집 제1호.
- 일본 항공법, 시행령, 시행규칙, 2008.
- 장만희, “국제민간항공기구에서 시행하는 항공안전평가가 각국의 항공안전

- 관리제도에 미치는 영향 및 향후 발전방향에 대한 연구”(2009), 한국항공대학교 석사논문.
- 조선민주주의 인민공화국 민용항공법, 2005.
- 중화인민공화국 민용 항공법, 1995.
- 한대원, “중국법제현대화의 현황과 과제”(2004), 법학연구 제14권 제4호, 연세대학교법학연구소.
- 홍순길, 『국제항공기구론』(2006), 한국항공대학교 출판부.
- 홍순길외 공저, 『항공법 이론과 실무』(2007), 한국항공대학교 출판부.
- Diederiks-Verschuur, 『An Introduction to Air Law』(1997).
- <http://www.icao.int>
- <http://www.icao.int/fsix/auditRep1.cfm>
- [http://www.mlit.go.jp/report/press/cab12\\_hh\\_000014.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/cab12_hh_000014.html)
- ICAO Annex 1 Personnel Licensing, 2006.
- ICAO Annex 6 Operation of Aircraft, 2007.
- ICAO Annex 7 Aircraft Nationality & Registration Marks, 2003.
- ICAO Annex 8 Airworthiness of Aircraft, 2005.
- ICAO ASS. Res. A1-31.
- International Civil Aviation Convention.
- Michael Milde, 『Essential Air and Space Law』(2008), Eleven International publishing.
- Paul Stephen Dempsey, “The Role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination & Dispute Resolution”, J. Air L. & Com., Vol.52(1987).
- Paul Stephen Dempsey, 『Air Law』(2008).
- Treaty of Peace with Japan.
- Xuan Zengyi, “Establishing a Unified System of China’s Aviation Law”, 제43회 국제항공우주법학회 추계학술대회.

## 초 록

1944년 체결된 국제민간항공협약에서는 국제항공운송의 안전과 질서를 위하여 항공규칙의 통일화를 위해 국제표준 및 권고관행을 부속서의 형태로 채택하였고, 각 체약국은 이를 기준으로 하여 자국의 법률을 제정 및 개정하도록 하고 있다.

하지만 체약국의 사정상 국제표준과 권고관행을 이행할 수 없을 경우 혹은 차이점이 있을 경우 이를 국제민간항공기구에 통보하여 타 체약국에서 이를 파악할 수 있도록 부속서의 부록으로 게재하고 있다.

한반도 주변국가의 경우 모두 국제민간항공협약의 체약국이며 국제민간항공협약과 동 부속서의 국제표준 및 권고관행을 자국의 법률로 제·개정하여 항공법의 통일화를 이루고 있다. 하지만 한반도 주변 국가는 자국의 문화와 국내 사정의 이유로 각 항공법의 차이점도 존재하고 있어 최근 한반도 주변의 빈번한 항공운항의 안전을 위해 이를 분석하여 각 국가의 항공법의 특성에 대한 연구가 필요하다.

본 연구에서 한반도 주변국가라 함은 한국·중국·일본·북한을 말하며, 한반도 주변의 항공운송정책에 맞추어 한반도를 중심으로 하는 한국·중국·일본·북한의 항공법에 대하여 살펴보았다.

특히 각 국가의 항공법에 대한 연혁과 구성 체계를 비교 분석하여 한반도 주변국가가 서로의 자국 항공법의 제정에 어떠한 영향을 주었는지 연구하고, 국제민간항공협약 및 동 협약의 부속서에서 정한 국제표준 및 권고관행과 국제민간항공기구에 통보한 자국 항공법규상의 차이점을 주요 내용으로 하여 한반도 주변 국가의 항공법과 비교 하여 각 국가 간 국제표준 및 권고관행의 이행 여부와 차이점 통보가 각 국의 항공법 개정에 어떠한 영향을 끼쳤는지에 대하여 알아보는 것이 본 연구의 목적이다.

**주제어** : 한국 항공법, 중국항공법, 일본항공법, 북한항공법, 차이점 통보

## Abstract

### A Comparative Study on the Air Law in Korea and Neighboring Countries.

Oh, Sung-Kyu\*

Kim, Maeng-Sern\*\*

International Civil Aviation Convention contracted in 1944 adopted International Standards and Recommended Practices(SARPs) as Annexes to Convention for safety and order of International Air Transport and each contracting State shall establish and amend the law on the basis of the SARPs.

However, Any State which find it impracticable to comply in all respects with any such SARPs, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by SARPs shall give immediate notification to the ICAO fo the differences between its own practice and that established by the SARPs and ICAO publish these difference notices as a supplement to annexes.

Korea and neighboring countries contracting States with International Civil Aviation Convention are accomplishing standardization of regulation on the basis of SARPs in each State.

Air Law of each State need to study on the trait and differences for safety of frequent air transport services around the Korean Peninsula, However, because Korea and Neighboring countries have differences of Air Law by reason of cultural differences and circumstance of each State.

---

\* Master's course, Korea Aerospace University Graduate School.

\*\* Professor, Korea Aerospace University.

Korea and Neighboring countries mean Republic of Korea, The People's Republic of China, Japan and The Domestic People's Republic of Korea and study on Air Law of each state in this study.

One of purposes of this study is to analyze the history and organization of each state and then to review how establishing own air law affect air law of each state. Another purpose is to make comparative study on differences between own regulation in Korea and neighboring countries and SARPs and then to review how the differences notice of each state affect air law of each state.

**Key Words** : Air Law of Republic of Korea, Air Law of the People's Republic of China, Air Law of Japan, Air Law of the Domestic People's Republic of Korea, Difference Notices.