



| 결과 보고서 |

중국 민용항공국 공무원 및 항공법 관련 전문가 초청연수

기간: 2016년 7월 17일(일) ~ 22일(금)

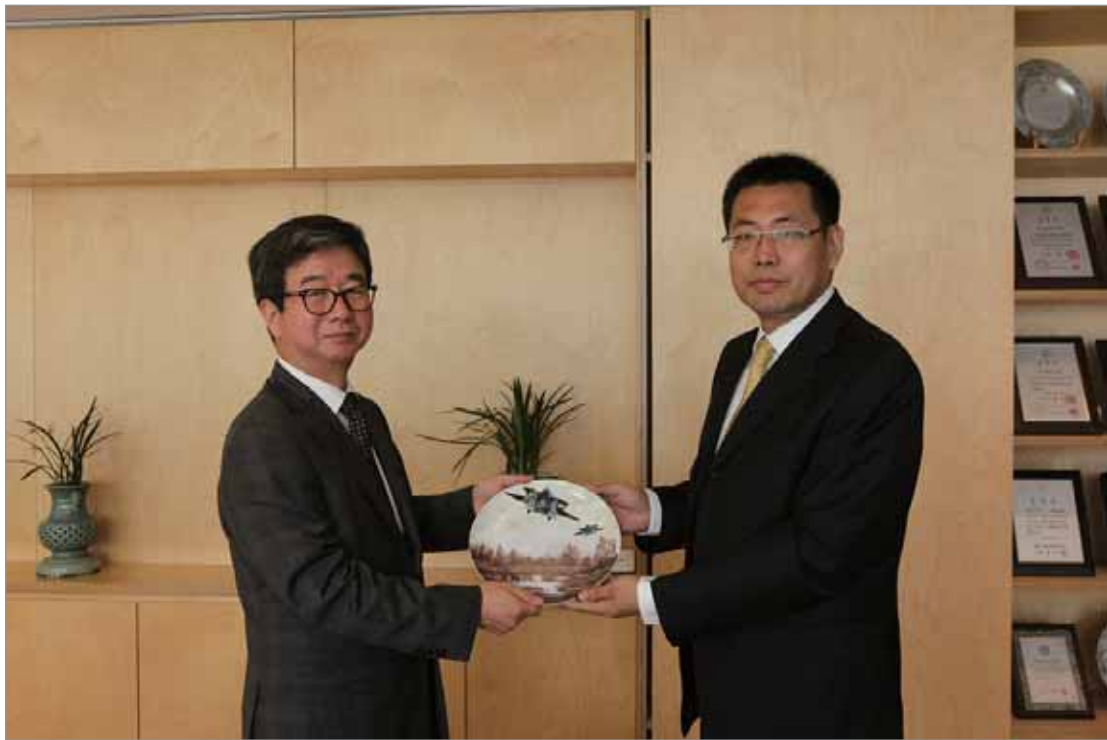
주최: 한국법제연구원

주요 연수일정

	일시	내 용	비고
1	7.17 (일)	<ul style="list-style-type: none"> • 북경 → 인천 이동 	
1	7.18 (월)	<p>오전</p> <ul style="list-style-type: none"> • 서울 → 세종 이동 • 한국법제연구원 방문 • 주요내용 <ul style="list-style-type: none"> - 원장 면담 - 연구원 소개 - 연구원의 입법지원절차 소개 	
		<p>오후</p> <ul style="list-style-type: none"> • 유관기관 방문(1) : 국토교통부 • 관련부서 : 항공정책실 <ul style="list-style-type: none"> - 항공정책실 소개 - 항공관리체계 및 발전과정 소개 - 항공법의 현황 및 과제 - 기관간 상호협력방안 	

2	7.19 (화)	오전	<ul style="list-style-type: none"> • 유관기관 방문(2) : 대한항공 • 관련부서 : 법무팀 및 홍보팀 	
		오후	<ul style="list-style-type: none"> • 세종 → 서울 이동 • 유관기관 방문(3) : 국회 • 관련부서 : 국회의장실, 최인호의원실 • 주요내용 <ul style="list-style-type: none"> - 국회간담회 실시 - 국회입법절차 소개 - 한국 항공관련 입법의 현황과 과제 - 최인호 의원 접견 - 국회의장 비서실장 접견 	
3	7.20 (수)	오전	<ul style="list-style-type: none"> • 한중 항공법포럼 주제 : 한중 항공법의 현안과 법적 과제 	
		오후		
4	7.21 (목)	오전		
		오후	<ul style="list-style-type: none"> • 유관기관 방문(4) : 항공대학 • 접견 : 한국항공대총장, 기획처장, 국제문화원장, 항공교통물류학부 교수 2인 	
5	7.22 (금)		<ul style="list-style-type: none"> • 인천 → 북경 	

한국법제연구원 방문

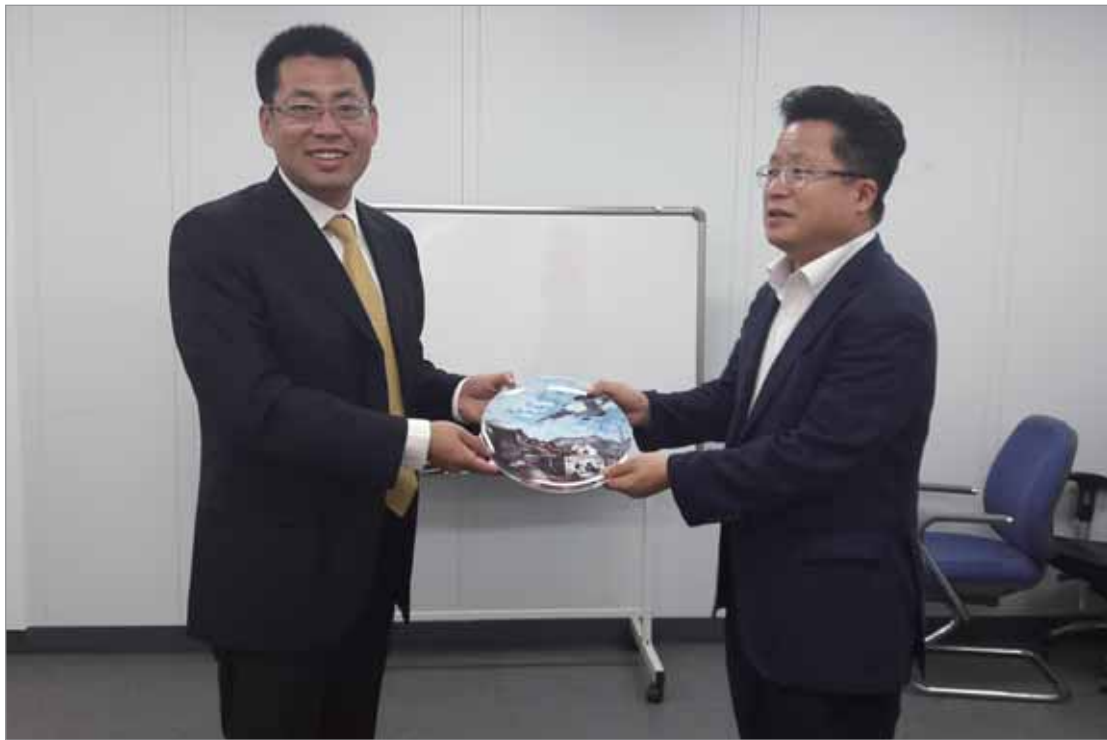


일시: 2016년 7월 18일 (월요일) 오전

장소: 한국법제연구원



국토교통부 방문



일시: 2016년 7월 18일 (월요일) 오후

장소: 국토교통부

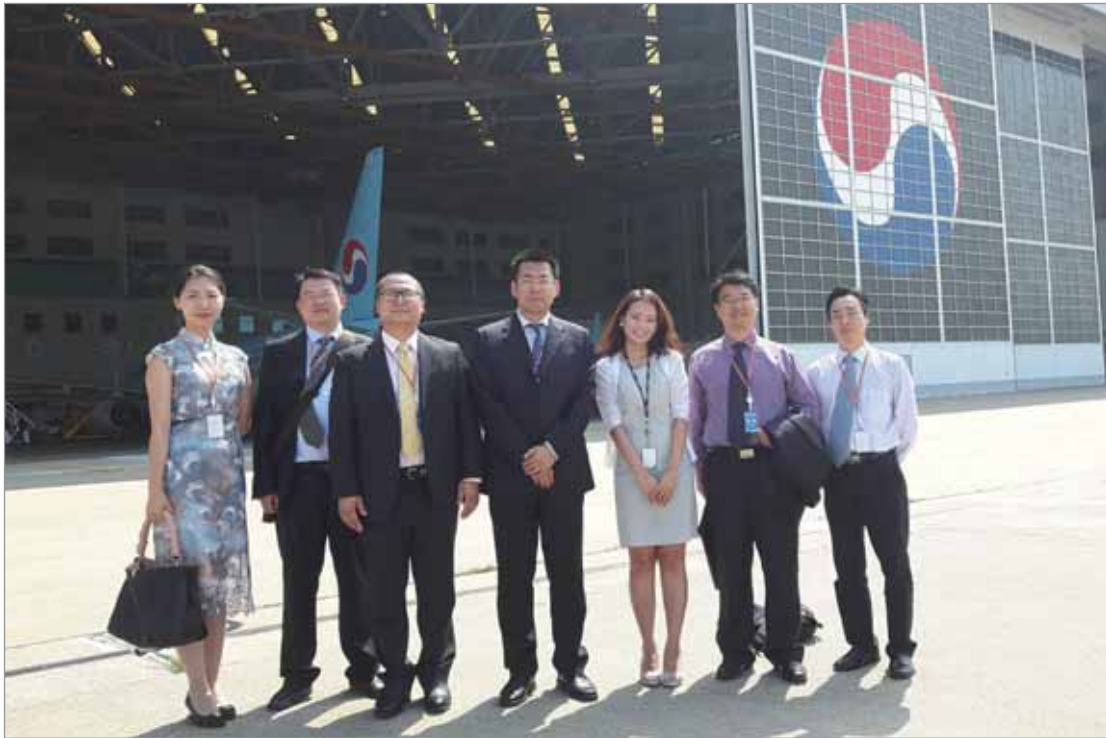


대한항공 방문



일시: 2016년 7월 19일 (화요일) 오전

장소: 대한항공



항공법 현안 간담회

일시: 2016년 7월 19일 (화요일) 오후
장소: 국회



최인호 의원 접견

일시: 2016년 7월 19일 (화요일) 오후

장소: 최인호 의원실



국회의장 비서실장 접견



일시: 2016년 7월 19일 (화요일) 오후

장소: 국회의장실



한중 항공법포럼



일시: 2016년 7월 20일 (수요일) 10:00~18:30

장소: 세종호텔 라일락 홀



한중 항공법포럼



일시: 2016년 7월 20일 (수요일) 10:00~18:30

장소: 세종호텔 라일락 홀



한중 항공법포럼



일시: 2016년 7월 20일 (수요일) 10:00~18:30

장소: 세종호텔 라일락 홀



한중 항공법포럼



일시: 2016년 7월 20일 (수요일) 10:00~18:30

장소: 세종호텔 라일락 홀





한중 항공법포럼
韩中航空法论坛



한중 항공법의 현황과 법적 과제

韩中航空法现状与法律课题

일 시: 2016년 7월 20일 (수요일) 10:00~18:30

장 소: 세종호텔 라일락 홀

주 최: 한국법제연구원

时 间: 2016年7月20日(星期三) 10:00~18:30

地 点: 世宗酒店紫丁花厅

主 办: 韩国法制研究院

프로그램

• 한국어, 중국어 동시통역

- 09:30	등록
09:30 - 09:40	개회식
	사 회: 박광동 박사(한국법제연구원) 개회사: 이 원 원장(한국법제연구원)
09:40 - 10:00	기조발표
	한중 항공법의 최신 동향과 전망 최준선 교수(성균관대, 한국 항공우주정책법학회 회장)
10:00 - 12:00	[제1세션] 항공법의 주요 쟁점과 법적 과제
	사 회: 홍순길 교수(전 항공대 총장)
	1. 항공법의 주요 쟁점과 법적 과제 이근영 교수(한국교통대)
	2. 중국의 항공법 체계와 주요 쟁점 리우 하오 교수(북경 중국항공항천대학)
	3. 한국 항공운송에 관한 최신판례의 동향 권창영 부장판사(의정부 지방법원)
	지정토론 귀 령강 부사(국)장(중국민용항공국 정책법규사) 곽영필 사무관(국토교통부 항공안전정책과)
12:00 - 13:20	오찬
13:20 - 15:20	[제2세션] 항공보안법의 주요 쟁점과 법적 과제
	사 회: 김여선 교수(제주대)
	4. 한국 항공보안법 체계와 주요 쟁점 이재운 박사(엠브리리들항공대)
	5. 중국 민용항공기 보안법 체계: 현황과 전망 자오 진송 부연구원(중국민항과학기술연구원)
	6. 항공보안법 개요 및 시사점 이주형 박사수료(한국 항공대)
	지정토론 리우 허 부처장(중국민용항공국 정책법규사) 이시연 부장(대한항공 항공보안팀)
12:00 - 13:20	Coffee Break
15:30 - 17:30	[제3세션] 항공운송법의 주요 쟁점과 법적 과제
	사 회: 김선이 교수(항공대)
	7. 한국의 항공운송법 체계와 주요 쟁점 이창재 교수(조선대)
	8. 중국의 항공운송법 체계: 과거, 현재, 도전과 미래 왕 리즈 교수(중국민항대학)
	9. 항공운송법 관련 현안분석 - 한국 상법 항공운송편과 관련 조약을 중심으로 - 김지훈 교수(공군사관학교)
	지정토론 량 빙지에 연구원(북경 항공법률표준화연구소) 김성미 박사(독일 뮌헨대학)
17:30 - 18:00	[제4세션] 종합토론
	사 회: 이상모 박사(한국법제연구원)
	참석자 전원

Programs

• 韩语、中文同声传译

- 09:30	报 到
09:30 - 09:40	开幕式
	持 人: 朴矿栋 博士(韩国法制研究院) 开幕词: 李 源 院长(韩国法制研究院)
09:40 - 10:00	基调发言
	韩中航空法最新动向与展望 崔竣琦 教授(成均馆大学, 韩国航空宇宙政策法学会会长)
10:00 - 12:00	[第1部分] 航空法的主要问题与法律课题
	主持人: 洪淳吉 教授(前韩国航空大学 校长)
	1. 航空法的焦点问题与法律课题 李谨永 教授(韩国交通大学)
	2. 中国航空法律体系与焦点问题 刘 浩 教授(北京航空航天大学)
	3. 韩国航空运输最新案例动向 权昌荣 首席法官(议政府地方法院)
	评议人 郭仁刚 副司长(中国民用航空局政策法规司) 郭永泌 事务官(国土交通部航空安全科)
12:00 - 13:20	午 餐
13:20 - 15:20	[第2部分] 航空安保法的主要问题与法律课题
	主持人: 金汝善 教授(济州大学)
	4. 韩国航空安保法体系与焦点问题 李载云 博士(安柏瑞德大学)
	5. 中国民航保安法律体系: 现状与展望 赵劲松 副研究员(中国民航科学技术研究院)
	6. 航空安保法概要及启示 李周炯 博士结业(韩国航空大学)
	评议人 刘 贺 副处长(中国民用航空局政策法规司) 李始衍 部长(大韩航空安保室)
12:00 - 13:20	休 息
15:30 - 17:30	[第3部分] 航空运输法的主要问题与法律课题
	主持人: 金选二 教授(韩国航空大学)
	7. 韩国航空运输法体系与焦点问题 李昌宰 教授(朝鲜大学)
	8. 中华人民共和国航空运输法律体系: 历史、现状、挑战与未来 王立志 教授(中国民航大学)
	9. 航空运输法相关问题分析 - 韩国商法航空运输篇及相关公约为中心 - 金芝薰 教授(空军军事学校)
	评议人 梁冰洁 研究员(北京航空法律和标准研究所) 金圣美 博士(德国慕尼黑大学)
17:30 - 18:00	[第4部分] 综合讨论
	主持人: 李相模 博士(韩国法制研究院)
	全部与会人员

Contents



PART 1_ 한중 항공법의 현황과 법적 과제

개회사 开幕词	6
---------------	---

기조발표 基调发言

한중 항공법의 최신 동향과 전망	9
-------------------------	---

韩中航空法最新动向与展望

최준선 교수(성균관대, 한국 항공우주정책법학회 회장)

崔竣瑄 教授(成均馆大学, 韩国航空宇宙政策法学会会长)

Session 1_ 항공법의 주요 쟁점과 법적 과제 航空法的主要问题与法律课题

1. 항공법의 주요 쟁점과 법적 과제	21
----------------------------	----

航空法的焦点问题与法律课题

이근영 교수(한국교통대)

李谨永 教授(韩国交通大学)

2. 중국의 항공법 체계와 주요 쟁점	49
----------------------------	----

中国航空法律体系与焦点问题

리우 하오 교수(북경 중국항공항천대학)

刘浩 教授(北京航空航天大学)

3. 한국 항공운송에 관한 최신판례의 동향	99
-------------------------------	----

韩国航空运输最新案例动向

권창영 부장판사(의정부 지방법원)

权昌荣 首席法官(议政府地方法院)

Session 2_ 항공보안법의 주요 쟁점과 법적 과제 航空安保法的主要问题与法律课题

4. 한국 항공보안법 체계와 주요 쟁점	139
-----------------------------	-----

韩国航空安保法体系与焦点问题

이재운 박사(엠브리리들항공대)

李载云 博士(安柏瑞德大学)

5. 중국 민용항공기 보안법 체계: 현황과 전망	165
中国民航保安法律体系: 现状与展望	
자오 진송 부연구원(중국민항과학기술연구원)	
赵劲松 副研究员(中国民航科学技术研究院)	

6. 항공보안법 개요 및 시사점	183
航空安保法概要及启示	
이주형 박사수료(한국 항공대)	
李周炯 博士结业(韩国航空大学)	

Session 3_ 항공운송법의 주요 쟁점과 법적 과제 航空运输法的主要问题与法律课题

7. 한국의 항공운송법 체계와 주요 쟁점	209
韩国航空运输法体系与焦点问题	
이창재 교수(조선대)	
李昌宰 教授(朝鲜大学)	

8. 중국의 항공운송법 체계: 과거, 현재, 도전과 미래	229
中华人民共和国航空运输法律体系: 历史、现状、挑战与未来	
왕 리즈 교수(중국민항대학)	
王立志 教授(中国民航大学)	

9. 항공운송법 관련 현안분석 - 한국 상법 항공운송편과 관련 조약을 중심으로 -	247
航空运输法相关问题分析 - 韩国商法航空运输篇及相关公约为中心 -	
김지훈 교수(공군사관학교)	
金芝薰 教授(空军军事学校)	

PART 2_ 국회 항공법 현안 간담회

입법과정에 대한 이론과 실제 -항공 관련 법제를 중심으로	273
立法过程的理论与实际 -以航空相关法制为中心	
오일석(법학박사)	
吳一錫(法学博士)	

개회사

존경하는 내외 귀빈 여러분! 만나 뵙게 되어 반갑습니다.

저는 한국법제연구원의 원장 이원입니다.

먼저 이번 포럼에 참석해 주신 중국 민용항공국의 郭仁剛 副司長님을 비롯한 민용항공국, 북경항공항천대학, 중국민용과학기술원, 중국민항대학의 공무원 및 전문가 여러분들께 감사의 말씀을 드립니다. 또한 오늘 주제발표와 토론을 맡아 주신 국내 항공법 전문가 여러분들께도 진심으로 감사인사를 드립니다.

한국과 중국은 전통적으로 순망치한(唇亡齒寒)의 관계에 있는 것으로 인식되어 왔고, 현재도 중국은 한국의 가장 중요한 무역상대국이고, 문화적으로 매우 밀접한 관계를 유지하고 있는 파트너임은 우리 모두가 잘 알고 있는 사실입니다. 이러한 관계에 있는 중국과 한국의 전문가들이 한 자리에 모여 양국의 항공법에 관해 심도 있는 토론의 장을 마련하게 되어 기쁘게 생각합니다.

오늘 개최되는 항공법포럼은 양국의 전문가가 처음으로 한 자리에 모여 항공법에 관한 법적 쟁점을 논의하는 자리입니다. 양국의 전문가들이 한 자리에 모이신 만큼 항공법에 관한 각국의 경험과 정보를 교환하고, 각국의 법제의 현황과 부족한 점, 문제점과 개선 방안에 관해 충분한 논의가 이루어지기를 기대합니다. 오늘의 이 모임이 양국의 항공법의 발전방향에 관해 일정한 시사점을 얻을 수 있는 자리가 되고, 아울러 오늘의 모임을 계기로 향후 항공분야 내지는 항공법제 분야에서의 양국간의 교류협력이 더욱 활발해지기를 기대합니다.

그리고 저희 한국법제연구원은 앞으로도 계속해서 중국과의 교류 협력의 밑거름이 될 수 있는 연구와 프로그램 등을 활발히 진행하도록 하겠습니다.

끝으로 이 포럼을 준비해주신 관계자 분들께 감사의 말씀을 드립니다.

한국법제연구원장 이 원

开幕词

尊敬的国内外贵宾！很高兴见到各位。

我是韩国法制研究院院长李源。

首先非常感谢参加本次论坛的中国民航局郭仁刚副司长和来自国家民航局、北京航空航天大学、中国民航科学技术院、中国民航大学的各位公务员和专家们的到来。同时，也感谢在本次论坛上发言和评议的国内航空法专家们。

众所周知，韩国和中国自古以来就是友好邻邦，现在中国是韩国最大的贸易对象国，两国的文化交流也非常密切。在这样的环境下，很高兴中国和韩国的专家们相聚在韩国，对两国的航空法进行深入的探讨。

本次航空法论坛是两国专家们第一次聚在一起讨论航空法的相关问题。期待在论坛上能够交换各国的航空法领域的经验和信息，对各国法制的问题及其改善方案等进行深入的讨论。希望通过本次论坛，对两国航空法的发展方向起到一定的积极作用，还希望以本次论坛为契机日后两国的航空法制交流更加活跃。

另外，我们韩国法制研究院也会持续进行有助于对中交流的研究和项目。

最后，为准备本次论坛不辞辛劳的相关人士也表达感谢之意。

韩国法制研究院院长 李源

기조발표 基调发言

한중 항공법의 최신 동향과 전망 韩中航空法最新动向与展望

최준선 교수(성균관대, 한국 항공우주정책법학회 회장)
崔竣璿 教授(成均馆大学, 韩国航空宇宙政策法学会会长)

“한중 항공법의 현황과 법적 과제”에 부쳐

한중 항공법의 최신 동향과 전망

한국항공우주정책법학회 회장, 성균관대학교 법학전문대학원 교수 최준선

존경하는 중국의 저명한 항공법 관련 학자로서 오늘 이 자리에 참석해 주신 刘浩 北京航空航天大学 교수님, 郭仁刚 中国民用航空局 政策法规司 副司长님, 赵劲松 中国民航科学技术研究院 교수님, 吉大鹏 中国民用航空局 政策法规司 处长님, 王立志 中国民航大学 교수님, 梁冰洁 航空法律和标准研究所 研究员님, 안녕하세요! 먼 곳에서 벗이 찾아오니 어찌 즐겁지 않으랴(有朋自远方来不亦乐乎)! 본인은 여러분을 따뜻하게 환영하는 바입니다.

그리고 한국의 항공법 관계자 여러분, 안녕하세요!

한국항공우주정책법학회를 대표하여 오늘 ‘한중 항공법포럼’에서 기초발제를 하게 된 것을 무한한 영광으로 생각합니다. 모쪼록 이 포럼이 1회상 행사로 끝나지 아니하고 해를 거듭하면서 중국과 한국 간의 학술 교류를 통한 이해증진과 아시아에 있어 항공법의 발전에 큰 기여를 하기를 기원해 봅니다.

오늘의 주제는 한국과 중국의 항공법 체계와 주요 쟁점, 한국과 중국의 항공보안법 체계와 주요 쟁점, 한국과 중국의 항공운송법 체계와 주요 쟁점, 한국법원의 항공관련 최신판례 분석, 항공보안법 관련 현안분석, 항공운송법 관련 현안분석 등으로 구성되어 있습니다. 대부분 이론 보다는 실무적인 관점에서 쟁점과 현안분석에 초점을 맞추고 있습니다. 참으로 시의 적절한 주제로서 현 시점에서 반드시 검토하고 대책을 마련해야만 할 주요 내용으로 구성되어 있다고 봅니다. 오늘 저는 항공법 관계자 여러분들이 이미 다 알고 있는 것들이지만, 반드시 강조하여야 할 몇 가지 점을 말씀드리면서 기초발제에 갈음할까 합니다.

최근에 한국에서도 기존의 양대 항공사 외에 수많은 LCC가 탄생하여 수송량에 있어서 기존의 항공사 이상의 역할을 담당하고 있고, 이 점은 중국의 경우도 다름이 없을 것이라고 생각합니다. 한국의 저비용항공사는 2005년 최초 취항한 이래 현재 6개 사가 존속하고 있으며, 2015년 LCC의 국내선 여객수송량은 55%, 국제선이 15%를 차지하며 이미 대형 항공사를 추월했고, 여객운송실적에 있어 연평균 21%의 높은 성장세를 보이고 있습니다. 그러나 LCC의 가장 큰 문제점은 저렴한 서비스가 아닌, 안전성입니다. 객실여압장치를 작동시키지 않은 채

비정상적으로 운항했던 사건, 엔진 고장사건, 출입문 이상으로 회항하는 일이 벌어지기도 하였습니다. 사망사고는 없었으나 준사고는 연 1건 정도 꾸준히 발생했고, 항공사 잠재위험을 나타내는 ‘항공안전장애’가 2015년 1/4분기부터 지속적으로 증가하고 있는 중입니다. 폭설로 제주도에 공항노숙을 하게 된 승객도 대부분 저비용항공기를 이용한 승객들로 밝혀지기도 했습니다. 저비용항공사에 대한 국토교통부의 특별점검 결과 특히 항공기 고장으로 인한 안전장애가 전년대비 2015년에 94% 증가하는 등 저비용항공사의 외형적 성장에 비해 안전 관련 조직, 기능 확충, 전문인력 및 장비와 시설 확보 등 안전운항을 위한 내적 성장이 부족했던 것으로 나타났습니다. 2006년부터 2014년까지 1만회 운항 당 사고 발생 건수가 저비용항공사들은 0.63건으로, 대한항공과 아시아나항공의 0.17건보다 무려 4배나 많습니다. 또한 선진 안전시스템을 도입했다라도 전문성 부족으로 형식적으로 운영되는 경우가 많았고, 현장에서 기본적인 절차규정의 이행이 미흡한 사례도 확인되었습니다. 많은 분들이 과연 LCC를 믿고 이용할 수 있는가 의구심을 나타내고 있습니다. 안전성이야말로 그 무엇보다 바꿀 수 없는 핵심적인 가치입니다. 유럽 최대 규모의 저비용항공사인 Ryan Air는 정시출발률, 화물이상발생수, 취항률 등에서 유럽의 대형항공사를 제쳤습니다. 신형항공기를 보유, 운항하고 있으며, 기내서비스와 지상근무를 줄이는 대신 이용요금이 싼 지방공항을 이용하고 정비비용은 늘여 온 것이 이런 결과를 가져온 것입니다. 전세계 안전순위 중 32위에 올랐으며, 영국의 저비용항공사인 Easy Jet는 22위에 올랐습니다. 한국의 대형항공사보다 우선순위를 획득한 것입니다. 한국의 저비용항공사의 평균기령은 대부분 10년에서 15년에 이릅니다. 자료에 의하면 모 저비용항공사가 보유한 비행기 21대의 평균기령은 11.1년이고, 다른 저비용항공사들의 평균기령은 각각 14.5년, 13.7년입니다. 평균기령을 훨씬 넘는 20년 된 비행기도 여러 대 있는 만큼 정비와 점검 횟수를 더 늘려야 합니다.

안전성을 위한 투자와 철저한 감독 없이는 LCC의 에 관한 우려를 떨칠 수 없을 것입니다. LCC의 안전성을 위한 심도있는 연구와 토론을 배경으로 한 대책마련이 절실하다고 생각합니다. 적정 안전운항체계 확보, 정비 역량 및 전문성 제고, 조종사의 기량 및 자질 향상, 정부의 안전평가감독 강화 등이 필수적이라고 생각됩니다.

최근 항공운송분야의 비약적인 발전으로 항공인력의 수급문제도 뜨거운 이슈로 부상했습니다. 특히 조종사의 부족은 심각한 상태에 이르렀습니다. 항공기 제작사 보잉은 앞으로 20년에 걸쳐 전 세계적으로 50만명 이상의 조종사가 더 필요하다고 합니다. 특히 아시아 태평양지역에서 그 수요가 집중될 것으로 예측하고 있습니다. 아시아에서만 약 20만 명의 조종사가 필요할 텐데, 현재로서는 향후 20년까지 6만 5000명 정도만이 공급 것으로 전망됩니다. 이미 많

은 숙련된 한국의 조종사들이 중국 항공사로 이직하는 사태가 벌어지고 있습니다. 이에 대한 대책을 마련하기는 어려운 것이 사실입니다. 문제는 이러한 사태를 미리 예측하지 못하고 대비를 하지 못한 것입니다. 그러나 이것은 조종사 면허를 가진 사람의 수가 부족하다는 것을 의미하지는 않습니다. 한국에는 이미 4년제 대학 10여 개가 조종사 양성 학과를 운영하고 있습니다. 조종사 자격을 가진 사람이 수천명이 실직상태로 있습니다. 이분들은 말하자면 면허증만 가지고 있을 뿐, 비행경력이 부족하여 조종사로 채용이 되지 않는 것입니다. 요컨대 조종사는 많지만 대형 민간항공기를 안전하게 운항할만한 실력을 갖춘 양질의 조종인력(high quality pilot)은 부족하기만 한 실정입니다. 충분한 비행경력을 쌓을 수 있는 효과적이고 제도적인 장치를 시급하게 마련하여야 합니다. 비행훈련에 드는 1억원 이상의 막대한 비용은 어떤 형태이든 장학금 형식으로 해결하여야 합니다. 교육용 비행장의 부족도 문제입니다. 현재 한국에 존재하는 10개 대학에서 공동으로 비행장을 마련하여 운영함으로써 해결하여야 합니다. 표준 교육프로그램도 마련되어야 합니다. 조종사의 정년도 신체검사 합격을 조건으로 70세 정도로 늘여도 상관없을 것입니다.

한편 무인자동차에 이어 무인항공기에 대한 관심도 뜨겁게 달아오르고 있습니다. 무인항공기에 관한 법제의 확립이 시급합니다. 지난 2016년 5월, 한국의 박근혜 대통령은 ‘제5차 규제개혁장관회의’에서 드론을 포함한 신산업 분야의 규제를 큰 폭으로 풀 것을 요구했습니다. 대통령의 주문 후 국토교통부와 미래부를 비롯한 관계부처들은 잇따라 규제 완화에 나서고 있습니다. 국토교통부는 ‘드론 및 자율주행차 규제혁신’ 및 ‘경기 대응을 위한 선제적 규제정비 방안’ 후속 조치로 항공법 시행규칙 등 7개 국토교통부령 일괄 개정 방안을 입법 예고했습니다. 항공법 시행규칙에는 농업·촬영·관측 분야로 제한된 드론 사업범위를 국민안전이나 안보를 저해하지 않는 모든 분야로 확대하는 내용이 담겨있습니다. 개정된 항공법에 대한 면밀한 연구로 드론산업의 발전과 활성화에 만전을 기하는 것도 항공법학자들의 과제입니다. 무인항공기의 결함에 대한 제조물 책임법의 적용도 연구대상입니다.

이 밖에 항공레저스포츠 활성화 전략도 중요한 연구대상입니다. 국제적으로는 새로운 이슈에 대한 ICAO의 대응방안도 우리가 예의 주시하여야 할 사항입니다.

이와 같은 하나같이 중요한 많은 문제가 우리의 해결을 기다리고 있으나, 한중 항공법학자들의 진지한 노력으로 하나 하나 해결해 나갈 수 있을 것으로 생각합니다.

아울러 중국의 학자들께서도 제가 회장으로 있는 한국항공우주정책법학회의 공식 학술지인 “항공우주정책법학회지”에 많은 투고를 해 주시기를 부탁드립니다. 이 학회지는 한국 연구재단이 인정한 ‘우수 잡지’로서 이곳에 게재된 논문은 한국 최상급의 논문으로 공식 인정되고 있습니다.

오늘 참석하여 주신 내외 귀빈 여러분께 다시 한번 감사드리고, 중국과 한국, 한국과 중국 간의 우호와 선린관계가 날로 발전하기를 기대하며, 항공법학계의 상호 교류가 더욱 빈번하여 지기를 기원합니다.

여러분의 건강과 학문적 성과가 滿開하기를 기원하면서 기초발제를 마칩니다.

감사합니다.

한국항공우주정책법학회 회장 최준선 근배

“韩中航空法现状与法律课题”

韩中航空法最新动向与展望

韩国航空宇宙政策法学会会长，成均馆大学法学专门大学院教授 崔竣璿

首先热烈欢迎来自中国的北京航空航天大学刘浩教授，中国民用航空局政策法规司郭仁刚副司长，中国民航科学技术研究院赵劲松教授，中国民用航空局政策法规司吉大鹏处长，中国民航大学王立志教授，航空法律和标准研究所梁冰洁研究员等各位航空法专家的到来。俗话说有朋友自远方来不亦乐乎!非常欢迎各位。

我非常荣幸代表韩国航空宇宙政策法学会能在‘韩中航空法论坛’上进行基调发言。以今天的论坛为契机，通过中韩两国之间的学术交流，期待韩中航空法论坛能够为亚洲航空法的发展做出贡献。

今天的主题有：韩国和中国的航空法体系与焦点问题，韩国和中国的航空安保法体系与焦点问题，韩国和中国的航空运输法体系与焦点问题，韩国航空运输最新案例动向，航空安保法相关问题分析，航空运输法相关问题分析等。这些主题更多是从实践角度出发指出并分析问题。可以说这次论坛是以现阶段必须探讨并制定对策的主题构成的。虽然各位航空法专家们都有所了解，在这里我还是想强调几个航空法问题，代替基调发言。

最近在韩国，除了过去的两大航空公司以外，还出现了几个LCC。而这些LCC在运输量等方面起到了比之前航空公司更大的作用。想必中国也有相同的现象。韩国的低价航空公司自2005年首次起航以来，现在有六家航空公司。2015年LCC的国内航班旅客运输量占55%，国际航班占15%，已超过了大型航空公司，旅客运输业绩也呈现年均21%的上升趋势。但是LCC的最大问题并不是低廉的价格，而是安全性。过去曾出现了并没有启动增压泵的情况下飞行的事故、引擎故障事故、因舱门异常返航的事故等。虽然没有死亡事故，但每年至少发生一起其他事故，显示航空公司潜在危险的‘航空安全保障’从2015年第一季度开始持续上升。因大雪被困在济州岛机场的大部分旅客也是搭乘低价航空公司的。国土交通部对低价航空公司进行的特别检验结果显示，2015年航空器故障引发的安全问题比上一年提高了94%，从而相比表面上的成长，低价航空公司关于安全的组织、职能补充、专门人员和装备以及设施的保障等内在的成长明显不足。从2006年至2014年，每一万次航行时，低价航空公司平均发生0.63件事故，而大韩航空和韩亚航空则为0.17件，因此低价航空公司比大型航空公司高出了4倍之多。而且即使建立了先进安全系统，也因专门性不足大部分只是表面上经营，也出现了没有充分执行程

序规定的情形。因此是否可以放心利用LCC也值得怀疑。安全性是无可替代的最大核心价值。欧洲最大的低价航空公司Ryan Air在按时起飞率、货物异常发生率、航行率等方面都超过了欧洲大型航空公司。持有并使用新型航空器、减少机内服务和地面工作、使用价格较低的地方机场、提升维修费用等努力带来了这样的结果。该航空公司在全球安全排名中位列第32位，英国低价航空公司Easy Jet位列第22位。这些排名甚至高于韩国的大型航空公司。韩国低价航空公司飞机的平均机龄大部分在10年至15年左右。统计资料显示，某低价航空公司所有的21架飞机的平均机龄为11.1年，其他低价航空公司的平均机龄分别为14.5年和13.7年。甚至还有远远超过平均机龄的，机龄为20年的飞机，因此需要增加维修和检验次数。

在没有对安全性的投资和彻底监督的情况下，无法消去对LCC的顾虑。个人认为很有必要通过对LCC安全性的深入研究和讨论，制定对策。确保适当的安全航行体系、提高维修力度和专门性、提升飞行员的能力和资格、加强政府的安全评价与监督等都是很有必要的。

最近因航空运输领域的飞速发展，航空人力的提供问题也成为了热点问题。尤其是飞行员的不足达到了严重的地步。航空器制造商波音预测在未来20年内全球需要50万人以上的飞行员。特别是集中在亚太地区。只在亚洲地区就需要约20万飞行员，但根据现在的状况，未来20年内只能提供6万5千人左右。已经有很多熟练的韩国飞行员转至中国航空公司。但现在对此无法制定相应的对策。问题在于无法预测并应对这种事态的发生。但这并不意味着具有飞行员资格的人数不足。在韩国，已有十几个四年制大学中开设了飞行员学科。数千名具有飞行员资格的人现处于失业状态。这些人只是具有飞行员资格证，但因飞行经验不足而无法被聘用。因此，现在的情况是飞行员虽然很多，但缺少具备能安全操纵大型民用航空器能力的优秀飞行员（high quality pilot）。所以有必要制定可以积累充分飞行经验的有效制度。用于飞行训练的一亿韩元以上的庞大费用应该以奖学金的形式解决。用于教学的飞机场不足也是个问题。这个问题以现在韩国的十几个大学应该共同建立飞机场的方式解决。同时也应该制定标准教育项目。飞行员的退休年龄也可以以通过体检为条件，延长至70岁。

另外，跟无人汽车一样，对无人航空器的关注也日益提高。需要制定关于无人航空器的法制。2016年5月韩国朴槿惠总统在‘第五届规制改革长官会议’中要求缓和对包括无人机在内的新型产业的规制。之后国土交通部和未来部等相关部门相继缓和了规制。国土交通部继‘无人机和自动驾驶车辆规制改革’和‘为对应景气制定预先规制方案’之后，又预告了航空法施行规则等7个国土交通部令的修改方案。航空法施行规则的主要修改内容有将过去只限于农业、拍摄、观测领域的无人机适用范围扩大至不阻碍国民安全或安保的所有领域。对修改后的航空法进行严谨的研究，促进无人机产业的发展是航空法学者们的课题。对无人机存在的瑕疵适用产品责任法也是研究对象之一。

此外，航空休闲体育发展战略也是重要的研究对象。ICAO对国际新热点问题的对应方案也值得关注。

这些重要课题摆在我们面前，相信通过韩中航空法学者们的共同努力，可以一一化解。

同时，本人担任会长的韩国航空宇宙政策法学会定期出版学术期刊《航空宇宙政策法学》，希望中国学者们多多向该期刊投稿。该期刊被韩国研究财团评为‘优秀期刊’，所以在该期刊刊登的论文被公认为是韩国最优秀的论文。

最后，再次感谢今天到场的国内外贵宾，希望中国与韩国，韩国与中国之间的友好睦邻关系日益发展，也希望航空法学界的相互交流更加活跃。

祝各位身体健康、学术成果丰硕。我的基调发言到此结束。

非常感谢。

韩国航空宇宙政策法学会会长 崔竣璿 谨呈

Session 1

항공법의 주요 쟁점과 법적 과제 航空法的主要问题与法律课题

발표자 发言人

- 이근영 교수(한국교통대)
李谨永 教授(韩国交通大学)
- 리우 하오 교수(북경 중국항공항천대학)
刘浩 教授(北京航空航天大学)
- 권창영 부장판사(의정부 지방법원)
权昌荣 首席法官(议政府地方法院)

토론자 评议人

- 귀 런강 부사(국)장(중국민용항공국 정책법규사)
郭仁刚 副司长(中国民用航空局政策法规司)
- 곽영필 사무관(국토교통부 항공안전정책과)
郭永泌 事务官(国土交通部航空安全科)



항공법의 주요 쟁점과 법적 과제

航空法的焦点问题与法律课题

이근영 교수(한국교통대)
李谨永 教授(韩国交通大学)



한국교통대학교



항공법의 주요 쟁점과 법적 과제



2016. 7.20

한국교통대학교 항공운항학과 이근영 교수



한국교통대학교



航空法的焦点问题与法律课题



2016. 7.20

韩国交通大学 航空航行学科 李谨永 教授

목차

- I. 항공법 개요
- II. 항공법의 구조상 문제점
- III. 항공법 분법 추진
- IV. 항공사업법
- V. 항공안전법
- VI. 공항시설법
- VII. 주요 쟁점
- VIII. 향후 법적과제



目录

- I. 航空法概要
- II. 航空法结构的问题
- III. 促进航空法的细化
- IV. 航空事业法
- V. 航空安全法
- VI. 机场设施法
- VII. 焦点问题
- VIII. 未来课题



I. 항공법 개요

- 1952 대한민국 ICAO 가입
- 1958 FAA 항공전문가 협조로 초안마련
- 1959 교통부 최종안 확정, 법제처 심의 국무회의 상정
- 1960 국무회의 의결
- 1961.3.7 법률 제591호
1961.6.7 시행
- 전문 10장, 143개 조항으로 구성



3

I. 航空法概要

- 1952 大韩民国加入 ICAO
- 1958 在FAA航空专家的帮助下制定草案
- 1959 交通部确定最终草案, 法制处审议 提交国务会议
- 1960 国务会议决议
- 1961.3.7 法律第591号
1961.6.7 施行
- 全文由10章, 143个条款组成



3

1. 항공법 개요(특징)

- 국제적 보편성과 통일성
- 국제법이 국내법보다 우선 제정
- 시대적 요구에 부합
- 자국 항공법의 公, 私法 혼합형태



4

1. 航空法概要(特征)

- 国际普遍性和统一性
- 制定国际法比国内法优先原则
- 符合时代要求
- 本国航空法的公法, 私法相混合的形态



4

I. 항공법 개요(연혁)

- 1921 조선항공법
- 1952 국제민간항공협약 가입
- 1961 항공법
 - 항공기제조사업법
 - 항공기 저당법
- 1968 항공기정비 특별회계법
- 1971 항공운송사업진흥법
- 1974 항공기운항안전관리법
- 1979 국제공항관리공단법



5

I. 航空法概要(沿革)

- 1921 朝鲜航空法
- 1952 加入国际民用航空公约
- 1961 航空法
 - 航空器制造事业法
 - 航空器抵押法
- 1968 航空器维修特别会计法
- 1971 航空运输事业振兴法
- 1974 航空器航行安全管理法
- 1979 国际机场管理公团法



5

II. 항공법의 구조상 문제점

항공관련 내용의 기능별 분류 미비

국제기준 변경에 대한 신속한 대응에 어려움

법령의 수직적 체계 미비(법, 시행령, 시행규칙, 훈령)

항공정책 추진상 책임성 확보에 장애



6

II. 航空法结构的问题

航空相关内容没有按职能分类

难以迅速对应国际标准的变更

缺乏纵向的法律体系(法, 施行令, 施行规则, 训令)

有碍于促进航空政策时的确保责任



6

Ⅲ. 항공법 분법 추진

항공법

1961년 항공법은 항공사업, 항공안전, 공항시설 등 항공관련 분야를 망라하고 있어 국제기준 변화에 신속히 대응하는데 미흡하고 여러 차례의 개정으로 법체계가 복잡하여 국민이 이해하기 어려움

항공사업법

항공안전법

공항시설법



7

Ⅲ. 促进航空法的细化

航空法

1961年航空法囊括了航空事业、航空安全、机场设施等航空领域不足以迅速对应国际标准的变化经几次修改，法律体系复杂国民难以理解

航空事业法

航空安全法

机场设施法



7

IV. 항공사업법

법률 제14115호

2016.3.29 제정

2017.3.30 시행

8장 84조 부칙 26조

- 제1장 총칙
- 제2장 항공운송사업
- 제3장 항공기사용사업 등
- 제4장 외국인국제항공운송사업
- 제5장 항공교통이용자보호
- 제6장 항공사업의 진흥
- 제7장 보칙
- 제8장 벌칙
- 부칙



8

IV. 航空事业法

法律第14115号

2016.3.29 制定

2017.3.30 施行

8章 84条 附则 26条

- 第1章 总则
- 第2章 航空运输事业
- 第3章 航空器使用事业等
- 第4章 外国人国际航空运输事业
- 第5章 航空交通使用人保护
- 第6章 航空事业的振兴
- 第7章 补充规则
- 第8章 罚则
- 附则



8

IV. 항공사업법

- 항공법 중 항공운송사업 등 항공사업에 관한 분야와 항공운송사업진흥법을 통합
- 경량항공기서비스업 도입
- 각 항공사업별 과징금 상한선을 합리적으로 조정
- 항공요금을 유류할증료 등을 포함한 총액 요금으로 표시



9

IV. 航通事业法

- 合并航空法规定的航空运输事业等航空事业的相关规定和航空运输事业振兴法
- 规定轻航空器服务业
- 合理调整各航空事业的行政罚款的上限
- 以包括燃油费等的总费用表示航空费用



9

V. 항공안전법

법률 제14116호

2016.3.29 제정

2017.3.30 시행

12장 167조 부칙 55조 별표1

- 제1장 총칙
- 제2장 항공기의 등록
- 제3장 항공기기술기준 및 형식증명 등
- 제4장 항공종사자 등
- 제5장 항공기의 운항
- 제6장 공역 및 항공교통업무
- 제7장 항공운송사업자 등에 대한 안전관리
- 제8장 항공기사용사업 등에 대한 안전관리
- 제9장 경량항공기
- 제10장 초경량비행장치
- 제11장 보칙
- 제12장 벌칙
- 부칙



10

V. 航空安全法

法律第14116号

2016.3.29 制定

2017.3.30 施行

12章 167条 附则 55条 附件1

- 第1章 总则
- 第2章 航空器的注册
- 第3章 航空器技术标准及形式证明等
- 第4章 航空职员等
- 第5章 航空器的航行
- 第6章 空域及航空交通业务
- 第7章 航空运输经营人等的安全管理
- 第8章 航空器使用事业等的安全管理
- 第9章 轻航空器
- 第10章 超轻飞行装置
- 第11章 补充规则
- 第12章 罚则
- 附则



10

V. 항공안전법

- 항공기의 등록,
안전성 인증,
항공기운항규칙 등
항공안전에 관한 사항을 규정
- 국제민간항공기구(ICAO)의
국제기준 개정에 따른
안전기준을 반영
- 항공안전관리시스템의
도입대상을 확대



11

V. 航空安全法

- 规定航空器的注册,
安全性认证,
航空器航行规则等
航空安全的相关规定
- 反映修改后国际民用航空机构
(ICAO)国际标准的安全标准
- 扩大航空安全管理系统的适用
对象



11

VI. 공항시설법

법률 제14113호

2016.3.29 제정

2017.3.30 시행

5장 69조 부칙 18

- 제1장 총칙
- 제2장 공항 및 비행장의 개발
- 제3장 공항 및 비행장의 관리운영
- 제4장 항행안전시설
- 제5장 보칙



12

VI. 机场设施法

法律第14113号

2016.3.29 制定

2017.3.30 施行

5章 69条 附则 18

- 第1章 总则
- 第2章 机场及飞行场开发
- 第3章 机场及飞行场的管理运营
- 第4章 航行安全设施
- 第5章 补充规则



12

VI. 공항시설법

- 공항개발, 항행안전시설 설치 등
공항시설에 관한 분야와
수도권신공항건설촉진법을 통합
- 개발사업 시행자에 대한 재정지원
및 토지수용 근거를 마련하여
비행장개발예정지역 내의
행위제한 근거를 마련
- 개발사업 실시계획 승인 시 관계
행정기관의 장과의 협의기간을 단축



13

VI. 机场设施法

- 合并机场开发、设置航行安全设施等
机场设施相关领域和首都圈新机场建
设促进法
- 制定对开发事业施行人的财政支援以
及征收土地的法律依据，制定了在机
场开发预定区域内限制行为的依据
- 许可开发项目实施计划时，缩短了与
相关行政机关负责人的协商期限



13

VII. 주요 쟁점

의견수렴

- 입법예고 및 재입법예고에 따라 제출된 의견 총 139건 중 26건은 반영, 20건은 수정반영하고, 나머지 92건은 미반영

- 법령은 광범위한 의견 수렴과 수렴된 의견의 적극 반영을 통해 합리적이고 보편 타당토록 만들어 나갈 필요가 있음



14

VII. 焦点问题

听取意见

- 通过立法预告及再立法预告提交的139件意见中反映了26件, 修改后反映了20件, 剩下的92件没有反映

- 有必要通过广泛的听取意见和积极反映提交的意见, 普遍合理地制定法令



14

VII. 주요 쟁점

규제완화

「항공안전법」 제정안 중 현행 「항공법」 보다 신설, 강화되는
규제(총 7건)에 대해 규제심사 하여

- ① 항공기등을 설계·제작하는 자의 보고 의무(신설)
- ② 승무시간 기준제한(강화)
- ③ 항공안전관리시스템 도입 의무대상 확대(강화)
- ④ 항공교통업무운영증명제도 도입(신설)
- ⑤ 외국항공기에 대한 운항증명승인제도 도입 등(강화)
- ⑥ 경량항공기·초경량비행장치 안전기준(강화)
- ⑦ 항공안전의무보고 위반 시 과태료 부과(강화)

자체규제심사(국토해양규제개혁위원회 교통물류분과) 및
규제개혁위원회 규제심사에 비중요규제로 원안 통과('11.10.31)

➢ 산업발전을 위해서는 규제완화 추진이 필요하나
꼭 필요한 안전규제는 강화



15

VII. 焦点问题

缓和规则

「航空安全法」对草案中相比现行「航空法」新设、强化的规制
(共7件)进行了审查

- ① 设计、制作航空器等的人的报告义务(新设)
- ② 限制乘务时间标准(强化)
- ③ 扩大航空安全管理系统设置义务对象(强化)
- ④ 制定航空交通业务经营证明制度(新设)
- ⑤ 制定对外国航空器的航行证明许可制度等(强化)
- ⑥ 轻航空器·超轻飞行装置安全标准(强化)
- ⑦ 违反航空安全义务报告时处罚行政罚款(强化)

自主规制审查(国土海洋规制改革委员会交通物流分科)和
规制改革委员会规制审查中以非重要规制通过('11.10.31)

➢ 虽然为了产业发展需要缓和规则, 但应该强化必要
的安全规制



15

VII. 주요 쟁점

주요 개정사항

- “항공기” 정의를 ICAO 국제기준에 부합하게 개정

공기의 반작용(지구표면에 대한 공기의 반작용은 제외)으로 뜰 수 있는 기기'로 개정

- “영공” 용어정의 신설

영공”을 대한민국의 영토와 「영해 및 접속수역법」에 따른 내수 및 영해의 상공으로 정의

- 국가기관(경찰·세관) 항공기 「항공법」 적용

국가기관등항공기(소방, 산림 등)의 범위에 국가기관(경찰·세관)이 사용하는 항공기를 포함시켜 항공법령에 따른 제반 안전규제 적용



16

VII. 焦点问题

主要修改事项

- 将“航空器”的定义修改为符合ICAO国际标准

修改为‘通过空气的反作用(对地球表面的空气反作用除外)飞起的机器’

- 新规定了“领空”的定义

“领空”规定为大韩民国领土和「领海及毗连区法」规定的内水及领海的上空

- 对国家机关(警察·海关)航空器适用「航空法」

将国家机关(警察·海关)使用的航空器包含在国家机关等航空器(消防, 山林等)范围内, 适用航空法规定的安全规制



16

VII. 주요 쟁점

주요 개정사항

○ 항공기 감항성을 확인하는 정비사 자격요건 강화

감항성 확인 방법을 작업지시서 등의 기술문서에 따라 적합하게 수행하였는지를 확인하도록 구체화하여 감항성과 안전도 제고

○ 항공기등을 설계, 제작하는 자의 보고 의무 신설

항공기등을 설계, 제작하는 자는 해당 제품이 설계, 제작의 결함으로 고장 등이 발생한 것을 알게 된 경우 국토부장관에게 보고

○ 승무원 피로관리 과학화 및 강화

ICAO 국제기준(부속서 6) 개정에 따라 항공운송사업자 등이 피로 위험관리시스템을 운용할 수 있도록 근거 마련



17

VII. 焦点问题

主要修改事项

○ 加强了确认航空器适航性的维修技师资格要件

将适航性确认方法细化为通过确认是否按照工作指示书等技术文书合法进行，从而提高了适航性和安全度

○ 新规定了航空器等的设计、制作人的报告义务

设计、制作航空器等的人知道该产品因设计、制作方面的瑕疵发生故障时，应向国土部长官报告

○ 乘务员疲劳管理的科学化和强化

随着ICAO国际标准(附件6)的而修改，制定了航空运输经营人经营疲劳危险管理系统的依据



17

VII. 주요 쟁점

주요 개정사항

○ 항공안전관리시스템 도입 의무대상 확대

항공기등을 설계, 제작하는 자도 항공안전관리시스템(SMS)을 의무적으로 도입, 운영하도록 규정

○ 항공기사용사업자에 대한 안전관리 강화

항공기사용사업용 항공기의 조종사*에 대해서는 항공운송사업용 항공기의 조종사가 받고 있는 운항자격심사제도를 확대 적용

○ 항공교통업무증명제도 도입

국토부장관 외의 자도 항공교통업무를 제공할 수 있도록 하면서 항공교통의 안전 확보를 위해 항공교통업무증명제도를 도입



18

VII. 焦点问题

主要修改事项

○ 扩大了航空安全管理系统设置对象

规定设计、制作航空器等的人也有设置、经营航空安全管理系统(SMS)的义务

○ 加强对航空器使用经营人的安全管理

将用于航空运输事业的航空器飞行员的航行资格审查制度的适用范围扩大至用于航空器使用事业的航空器飞行员

○ 设置了航空交通业务证明制度

规定除了国土部长官以外的人也可以提供航空交通业务, 为确保航空交通安全, 设置了航空交通业务证明制度



18

VII. 주요 쟁점

주요 개정사항

○ 외국항공기 안전관리 강화

외국인 국제항공운송사업자의 운항증명서인, 외국항공기 유상 운송 사업자에 대한 운항안전성 검토 등의 제도 보완

○ 경량항공기·초경량비행장치의 안전기준 체계화

「항공법」에서 항공기의 안전기준을 준용하는 경량항공기, 초경량 비행장치의 안전기준을 분리하여 체계적 규정, 준용조항도 최소화



19

VII. 焦点问题

主要修改事项

○ 加强外国航空器安全管理

改善了外国人国际航空运输经营人的航行证明许可、对外国航空器有偿运输经营人的航行安全性检查等制度

○ 轻航空器·超轻飞行装置安全标准的体系化

准用「航空法」中航空器安全标准的轻航空器、超轻飞行装置的安全标准相分离并系统地规定, 将准用条款也最小化



19

VII. 주요 쟁점

항공기 소유 및 통제

항공기 등록의 제한

1. 대한민국 국민이 아닌 사람
2. 외국정부 또는 외국의 공공단체
3. 외국의 법인 또는 단체
4. 제1호부터 제3호까지의 어느 하나에 해당하는 자가 주식이나 지분의 2분의 1 이상을 소유하거나 그 사업을 사실상 지배하는 법인

[단독]포스코 헬기 보유 위법? 46년된 항공법 바꾼다

국토부 항공법 제6조 개정 추진...외인지분 50% 이상 기업도 항공기 등록 가능케

이시우 기자 | 입력 2018.02.16 09:00

기사 | 소셜댓글

기사목록 | > <

46년 국토교통부가 '항공법 6조' 개정에 나섰다. POSCO(200,500원 ▲2000 -1.0%(포스코) 등 외국인 지분율이 50%가 넘는 기업도 헬기를 법적 해석 논란없이 사용토록 하기 위해서다.

15일 국토교통부와 국회 등에 따르면 국토부는 '항공기 등록의 제한'을 규정한 항공법 6조 개정에 나섰다. 이 조항은 "외국인이 주식이나 지분의 2분의 1 이상을 소유하거나 그 사업을 사실상 지배하는 법인이 소유하거나 임차한 항공기는 등록할



VII. 焦点问题

航空器所有及控制

航空器注册的限制

1. 非大韩民国国籍人
2. 外国政府或外国公共团体
3. 外国法人或团体
4. 属于第1项至第3项中任何一项的人持有2分之1以上股份或实际控制该事业的法人

[단독]포스코 헬기 보유 위법? 46년된 항공법 바꾼다

국토부 항공법 제6조 개정 추진...외인지분 50% 이상 기업도 항공기 등록 가능케

이시우 기자 | 입력 2018.02.16 09:00

기사 | 소셜댓글

기사목록 | > <

46년 국토교통부가 '항공법 6조' 개정에 나섰다. POSCO(200,500원 ▲2000 -1.0%(포스코) 등 외국인 지분율이 50%가 넘는 기업도 헬기를 법적 해석 논란없이 사용토록 하기 위해서다.

15일 국토교통부와 국회 등에 따르면 국토부는 '항공기 등록의 제한'을 규정한 항공법 6조 개정에 나섰다. 이 조항은 "외국인이 주식이나 지분의 2분의 1 이상을 소유하거나 그 사업을 사실상 지배하는 법인이 소유하거나 임차한 항공기는 등록할



VII. 주요 쟁점

드론 관련 입법

김송주 국회입법조사처 입법조사관이 발표한 '무인항공기 관련 개인정보보호 입법과제'에 따르면 드론으로 침해될 수 있는 국민의 권리는 기기에 장착된 카메라, 녹음기 등으로 획득된 영상과 음성 등을 통해 특정 시간에 누구와 함께 있는가에 관한 행동, 위치 등의 개인정보이다.

[드론수사시대 성큼]*아직은 초기...문제점 보완하며 나가야*

'부채간 조종 인격침해 추락위험' 등 명확한 법적 근거 불
전문가, 드론활용 수사는 '대체'—문제없도록 철저하 준비

(서울=뉴스1) 김일환 기자 | 2018-06-18 07:00:00 송고 | 2018-06-17 14:34:31 최종수정

기사보기 | 내신문리전 | [f](#) | [공유하기](#) | [트위트](#) | [인쇄](#) | [피드](#)



신원영군 상용시간에 투입된 드론-뉴스1DB

"수색지역이 비행금지구역이라는 점을 미처 파악하지 못 했네요."

이제 막 일곱살이 된 신원영군은 어디에 있을까. 계모에게 두들겨 맞고 화장실에 갇힌 뒤 숨졌다는 내용이 이미 언론을 타고 국민에게 알려진 상황. 경찰의 고성이 끊어졌다.



21

VII. 焦点问题

关于无人机的立法

根据国会立法调查处立法调查官发表的'关于无人机个人信息保护立法课题'的内容,无人机可能侵害的国民权利有:通过在机器中安装的镜头、录音机等获取的视频和音频,得到的在特定时间与谁在一起等关于行为、位置等的个人信息。

[드론수사시대 성큼]*아직은 초기...문제점 보완하며 나가야*

'부채간 조종 인격침해 추락위험' 등 명확한 법적 근거 불
전문가, 드론활용 수사는 '대체'—문제없도록 철저하 준비

(서울=뉴스1) 김일환 기자 | 2018-06-18 07:00:00 송고 | 2018-06-17 14:34:31 최종수정

기사보기 | 내신문리전 | [f](#) | [공유하기](#) | [트위트](#) | [인쇄](#) | [피드](#)



신원영군 상용시간에 투입된 드론-뉴스1DB

"수색지역이 비행금지구역이라는 점을 미처 파악하지 못 했네요."

이제 막 일곱살이 된 신원영군은 어디에 있을까. 계모에게 두들겨 맞고 화장실에 갇힌 뒤 숨졌다는 내용이 이미 언론을 타고 국민에게 알려진 상황. 경찰의 고성이 끊어졌다.



21

VII. 주요 쟁점

기장의 권한

④ 기장은 운항 중 그 항공기에 위난이 발생하였을 때에는 여객을 구조하고, 지상 또는 수상(水上)에 있는 사람이나 물건에 대한 위난 방지에 필요한 수단을 마련하여야 하며, 여객과 그 밖에 항공기에 있는 사람을 그 항공기에서 나가게 한 후가 아니면 항공기를 떠나서는 아니 된다.

세월호 참사 홀로 탈출 선장, 대법원 전원합의체에서 심리

마침석 고의에 의한 상인죄 적용 여부 쟁점

송문회 기자 | 승인 2015.10.20 17:19



[앵커멘트]

지난해 4월 세월호 침몰 당시 승객들을 뒤로 하고 먼저 탈출한 이준석 선장과 선원들에 대한 상고심 재판이 대법원 전원합의체 심리로 열리게 됐습니다.



VII. 焦点问题

机长的权限

④ 航行过程中航空器遇难时，机长应该救助旅客，采取防止地面或水上人员或物品遇难的必要措施，除非旅客和其他航空器内的人员脱离航空器，不得离开航空器。

세월호 참사 홀로 탈출 선장, 대법원 전원합의체에서 심리

마침석 고의에 의한 상인죄 적용 여부 쟁점

송문회 기자 | 승인 2015.10.20 17:19



[앵커멘트]

지난해 4월 세월호 침몰 당시 승객들을 뒤로 하고 먼저 탈출한 이준석 선장과 선원들에 대한 상고심 재판이 대법원 전원합의체 심리로 열리게 됐습니다.



VII. 주요 쟁점

조종사 피로관리

② 항공운송사업자, 항공기사용사업자 또는 국외운항항공기 소유자등이 피로위험관리 시스템을 마련하여 운용하려는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 승인을 받아 운용하여야 한다

국토부, '조종사 비행시간' 입법개정안 잠정 보류 결정

이해당 기자

2019. 11. 29 15:28



23

VII. 焦点问题

飞行员疲劳管理

② 航空运输经营人、航空器使用经营人或国外航行航空器所有人等在制定经营疲劳危险管理系统时，应根据国土交通部令的规定，获得国土交通部长官的许可后经营。

국토부, '조종사 비행시간' 입법개정안 잠정 보류 결정

이해당 기자

2019. 11. 29 15:28



23

VII. 주요 쟁점

항공학적검토

2. 국토교통부령으로 정하는 항공학적 검토 기준 및 방법 등에 따른 항공학적 검토 결과에 대하여 제35조에 따른 항공학적 검토위원회의 의결로 국토교통부장관이 항공기의 비행안전을 특히 해치지 아니한다고 결정하는 경우

연합뉴스 [기사 상세 보기](#) [닫기](#)

서울 강서구, SH와 '공항주변 고도제한 완화' 업무협약
기사입력 2014/06/20 11:37 오후

【서울=연합뉴스】 김홍규 기자 = 서울 강서구(구청장 노현송)는 20일 SH와 '김포공항 주변 고도제한 완화 추진 업무 협약'을 맺는다고 20일 밝혔다.

두 기관은 협약서로 마곡지구와 김포공항 중 인근 지역의 고도제한 완화를 위해 협력하고 고도제한 완화 관련 국제세미나를 공동 개최한다는 내용을 담았다.

김포공항에 인접한 강서구는 전체 면적의 97.3%가 건축물 고도제한 구역에 해당해 지역 개발이 제한되고, 주민들이 재산권 행사에 어려움을 겪는 등 민원이 끊이지 않았다.



지난해 항공법 개정으로 공항 주변 지역 고도제한 완화의 문이 열렸지만, 시행령과 시행규칙 등이 아직 정비되지 않아 개별 건축물 고도제한 완화는 이뤄지지 않은 상태다.

구는 고도제한 구역을 일괄 완화하는 것은 국제민간항공기구(ICAO)의 규정 개정이 필요해 다소 시간이 걸릴 것으로 예상한다. 다만, 법적 협박이 이뤄지고 SH가 고도제한 완화에 적극적으로 나선다면 마곡지구 내 디아스(DACE, 화의 관광 컨벤션 전시) 단지에 초고층 건물을 지을 수 있을 것으로 기대한다.



VII. 焦点问题

航空学检讨

2. 对根据国土交通部令规定的航空学检讨标准及方法等进行的航空学检讨结果, 第35条规定的航空学检讨委员会决议通过, 国土交通部长官决定不会特别有害于航空器的飞行安全的情形

연합뉴스 [기사 상세 보기](#) [닫기](#)

서울 강서구, SH와 '공항주변 고도제한 완화' 업무협약
기사입력 2014/06/20 11:37 오후

【서울=연합뉴스】 김홍규 기자 = 서울 강서구(구청장 노현송)는 20일 SH와 '김포공항 주변 고도제한 완화 추진 업무 협약'을 맺는다고 20일 밝혔다.

두 기관은 협약서로 마곡지구와 김포공항 중 인근 지역의 고도제한 완화를 위해 협력하고 고도제한 완화 관련 국제세미나를 공동 개최한다는 내용을 담았다.

김포공항에 인접한 강서구는 전체 면적의 97.3%가 건축물 고도제한 구역에 해당해 지역 개발이 제한되고, 주민들이 재산권 행사에 어려움을 겪는 등 민원이 끊이지 않았다.



지난해 항공법 개정으로 공항 주변 지역 고도제한 완화의 문이 열렸지만, 시행령과 시행규칙 등이 아직 정비되지 않아 개별 건축물 고도제한 완화는 이뤄지지 않은 상태다.

구는 고도제한 구역을 일괄 완화하는 것은 국제민간항공기구(ICAO)의 규정 개정이 필요해 다소 시간이 걸릴 것으로 예상한다. 다만, 법적 협박이 이뤄지고 SH가 고도제한 완화에 적극적으로 나선다면 마곡지구 내 디아스(DACE, 화의 관광 컨벤션 전시) 단지에 초고층 건물을 지을 수 있을 것으로 기대한다.

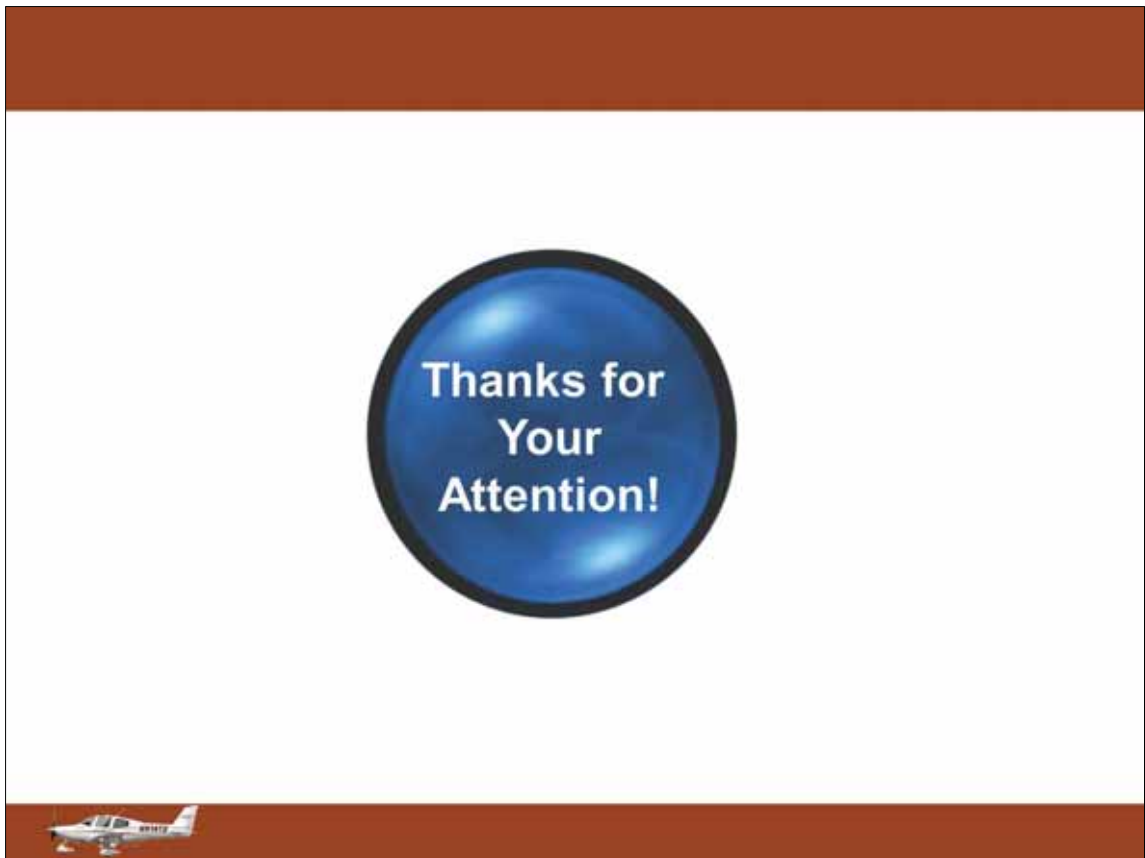
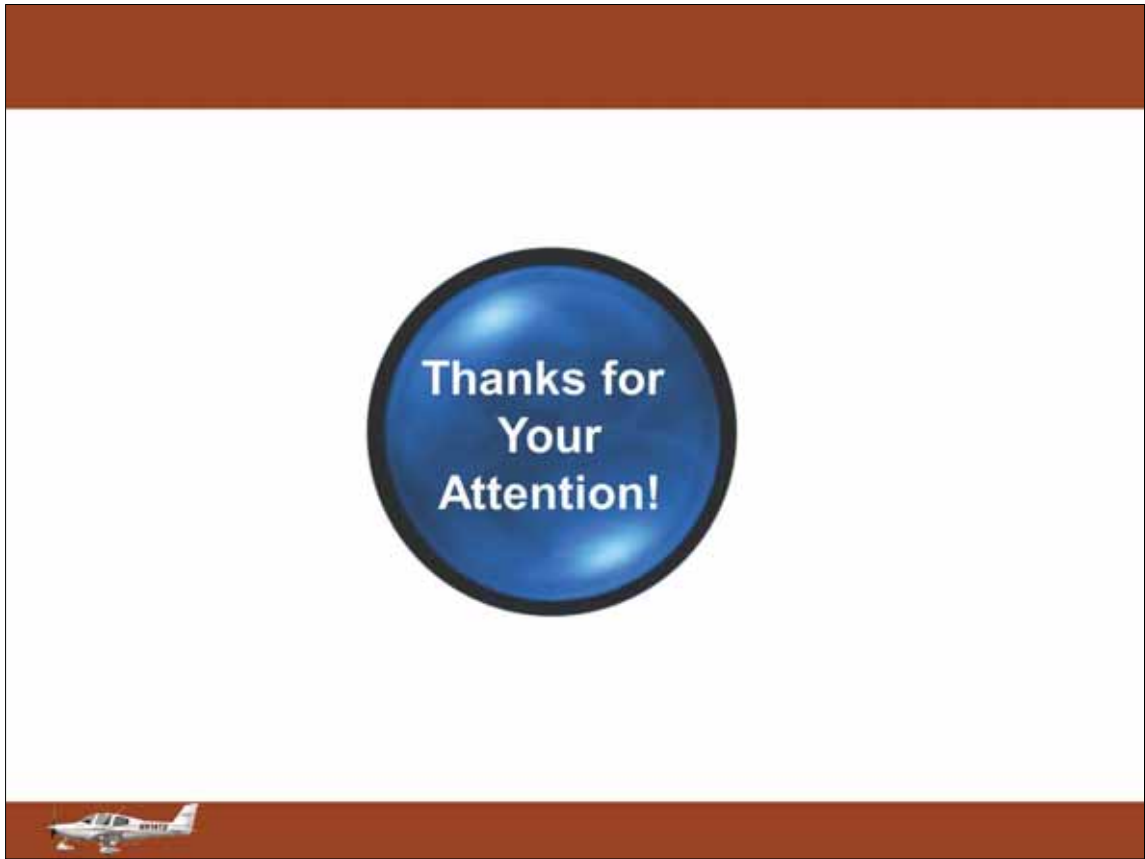


VIII. 향후 법적과제



VIII. 未来课题







중국의 항공법 체계와 주요 쟁점 中国航空法律体系与焦点问题

리우 하오 교수(북경 중국항공항천대학)
刘浩 教授(北京航空航天大学)

중국 항공법 체계와 주요쟁점

리우 하오

국가공중교통관리법규표준연구센터
중국항공항천대학 항공법률과 표준연구소

中国航空法律体系与焦点问题

刘浩

国家空管法规标准研究中心
北京航空航天大学航空法律和标准研究所

1. 중국법 체계
2. 항공법 체계
3. 현재 주요 쟁점
4. 아시아 지역 협력

- 一、中国法律体系
- 二、航空法律体系
- 三、当前焦点问题
- 四、亚洲区域合作

1. 중국법 체계

一、中国法律体系

吴邦国：中国特色社会主义法律体系已经形成

我国逐步确立了统一而又分层次的立法体制

- 全国人大及其常委会制定的法律
- 国务院制定的行政法规
- 地方人大及其常委会制定的地方性法规

概括地说：宪法是统帅，法律是主干，行政法规和地方性法规是对国家法律的细化和补充

中国已在根本上实现从无法可依到有法可依的历史性转变，各项事业发展步入法制化轨道



吴邦国：中国特色社会主义法律体系已经形成

我国逐步确立了统一而又分层次的立法体制

- 全国人大及其常委会制定的法律
- 国务院制定的行政法规
- 地方人大及其常委会制定的地方性法规

概括地说：宪法是统帅，法律是主干，行政法规和地方性法规是对国家法律的细化和补充

中国已在根本上实现从无法可依到有法可依的历史性转变，各项事业发展步入法制化轨道



중국특색의 사회주의 법체계

헌법과 법률: 240

행정법규 : 706

지방법규 : 8600 이상

中国特色社会主义法律体系

宪法和法律: 240

行政法规 : 706

地方法规 : 超过 8600

법체계의 구성

1. 헌법 관련 법
2. 민상법
3. 행정법
4. 경제법
5. 사회법
6. 형법
7. 소송과 비송절차법

法律体系的部门

1. 宪法相关法
2. 民商法
3. 行政法
4. 经济法
5. 社会法
6. 刑法
7. 诉讼和非诉讼程序法



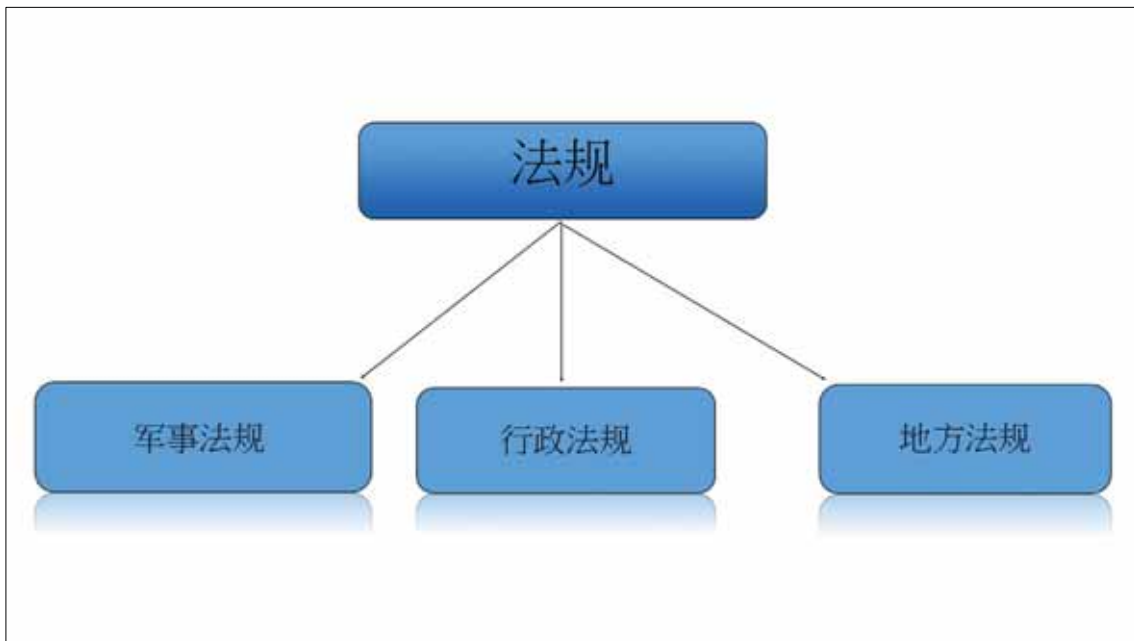
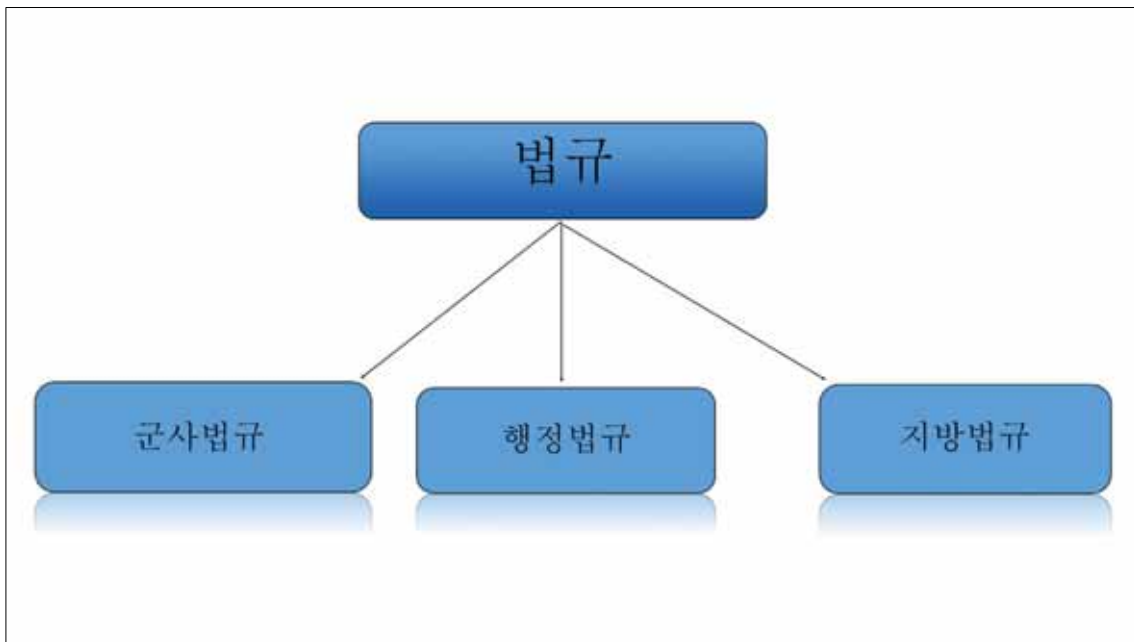
법률

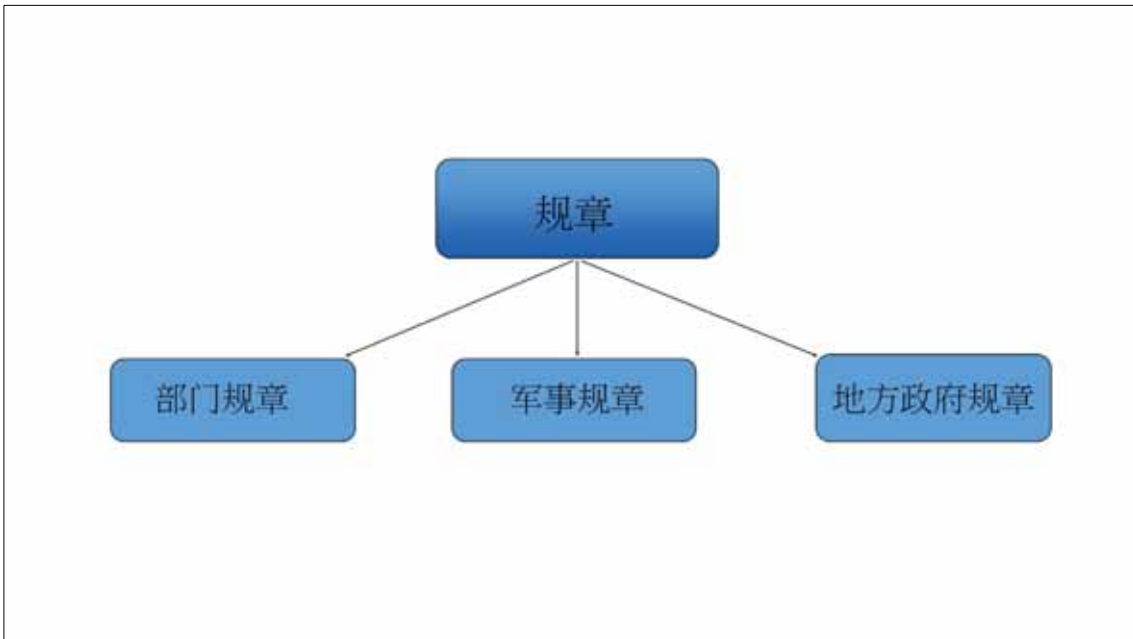
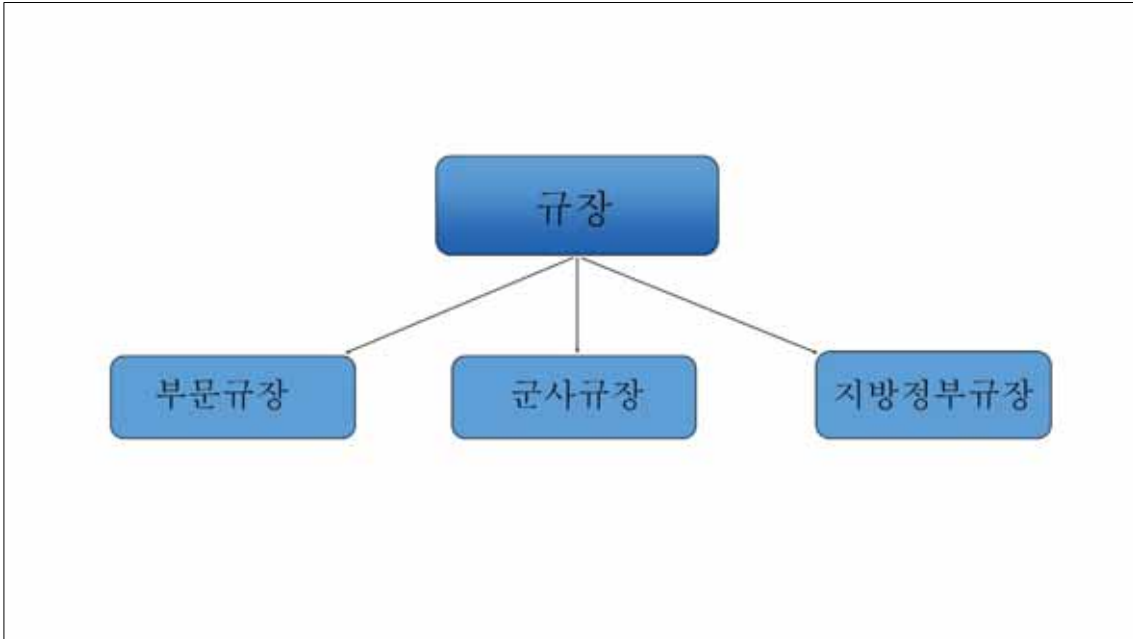
헌법 제62조 제2항, 제3항의 규정에 따라 법률은 전국인민대표대회 또는 전국인민대표대회상무위원회에서 제정.

法律

根据宪法第 62条第2、3款，法律只能由全国人大或者全国人大常委会制定。







2. 항공법 체계

二、航空法律体系

항공법의 법원

- 국내법
 - 1. 법률
 - 2. 법규
 - 3. 규정
- 국제조약
 - 시카고조약
 - 항공운송조약
 - 항공안보조약
 - 양자항공협정

航空法法律渊源

- 国内法
 - 1. 法律
 - 2. 法规
 - 3. 规章
- 国际条约和协定
 - 芝加哥公约
 - 航空运输公约
 - 航空安保公约
 - 双边航空协定

법률: 민용항공법

유일한 법률

1995년 전국인민대표대회상무위원회 통과

1996년 시행

16장 214조

法律: 民用航空法

唯一的一部法律

1995年全国人大常委会通过

1996年生效实施

16章214条

기본원칙	통용항공
관리기구	공공항공운송
항공기의 국적과 권리등기	수색구조
감항관리	사고조사
항공인원	제3자 손해배상
민용공항	외국 민용항공기의 특별규정
공중운항	섭외관계의 법률적용
공공항공운송기업	법률책임(벌칙)

基本原则	通用航空
管理机构	公共航空运输
航空器的国籍和权利登记	搜寻援救
适航管理	事故调查
航空人员	对第三人损害赔偿
民用机场	外国民用航空器特别规定
空中航行	涉外关系的法律适用
公共航空运输企业	法律责任(罚则)

법규

행정법규 : 국무원

군사행정법규: 국무원과 중앙군사위원회

군사법규 : 중앙군사위원회

法规

行政法规 : 国务院

军事行政法规: 国务院和中央军委

军事法规 : 中央军委

군사행정법규

비행기본규칙: 1955, 1977, 2001, 2007

통용항공비행관리조례

기타 : 군용, 민용 혼합 공항, 퇴임조종사, 안보 관련
사무

军事行政法规

飞行基本规则: 1955, 1977, 2001, 2007

通用航空飞行管制条例

其他 : 军民合用机场、退役飞行员、安保相关事务

행정법규

민용공항관리조례

민용항공기국제등록조례

민용항공기감항관리조례

민용항공안전보호조례

민용항공기권리등록조례

민용항공기의 수색구조규정

.....

.....

行政法规

民用机场管理条例

民用航空器国际登记条例

民用航空器适航管理条例

民用航空安全保卫条例

民用航空器权利登记条例

搜寻援救民用航空器规定

.....

.....

부문규장

1. 행정절차규칙
2. 항공기
3. 항공인원
4. 공중교통관리
5. 기업 합격심사와 운송
6. 학교, 비항공인원과 단체의 합격심사와 운항
7. 민용공항건설과 관리
8. 위임대표규칙

部门规章

1. 行政程序规则
2. 航空器
3. 航空人员
4. 空中交通管理
5. 企业合格审定和运输
6. 学校、非航空人员和单位的合格审定和运行
7. 民用机场建设和管理
8. 委任代表规则

부문규장

- | | |
|--------------|----------------|
| 9. 항공보험 | 13. 항공안보 |
| 10. 경제와 시장관리 | 14. 과학기술과 계량표준 |
| 11. 항공기금 | 15. 수색구조와 사고조사 |
| 12. 항공운송규칙 | |

部门规章

- | | |
|-------------|---------------|
| 9. 航空保险 | 13. 航空安保 |
| 10. 经济和市场管理 | 14. 科技和计量标准 |
| 11. 航空基金 | 15. 搜寻援救和事故调查 |
| 12. 航空运输规则 | |

군사항공법규, 규장

근거 : 《국방법》, 《비행기본규칙》

6개의 유형

규장제정권 : 군사병과, 작전구역

军事航空法规、规章

依据 : 《国防法》、《飞行基本规则》

6大类

规章制定权 : 军兵种、战区

3. 현재 주요 쟁점

三、当前焦点问题





매년 100만 이상의 승객이 이용한
공항

70

年旅客吞吐量超100万人次运输机
场

70

매년 1만 톤이상의 화물을 운송한
공항

51

年货邮吞吐量超过1万吨运输机场

51

북경수도공항

세계 2위

0.90억명 연속 6년

아시아 1위

포동공항

세계 3위

327.5만 연속8년

北京首都机场

世界第二

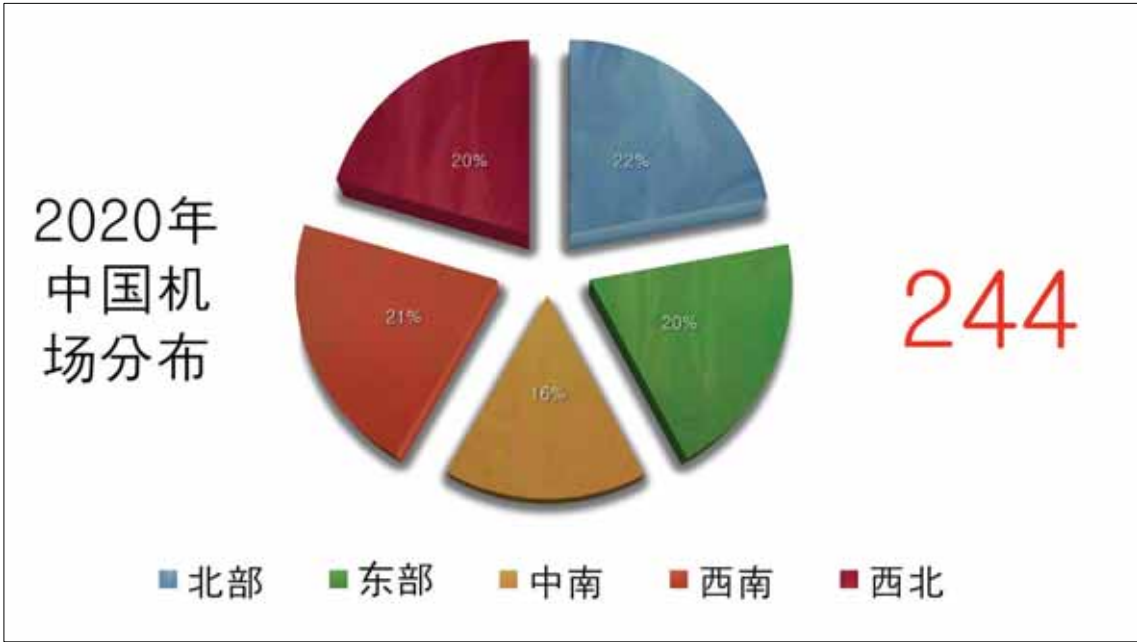
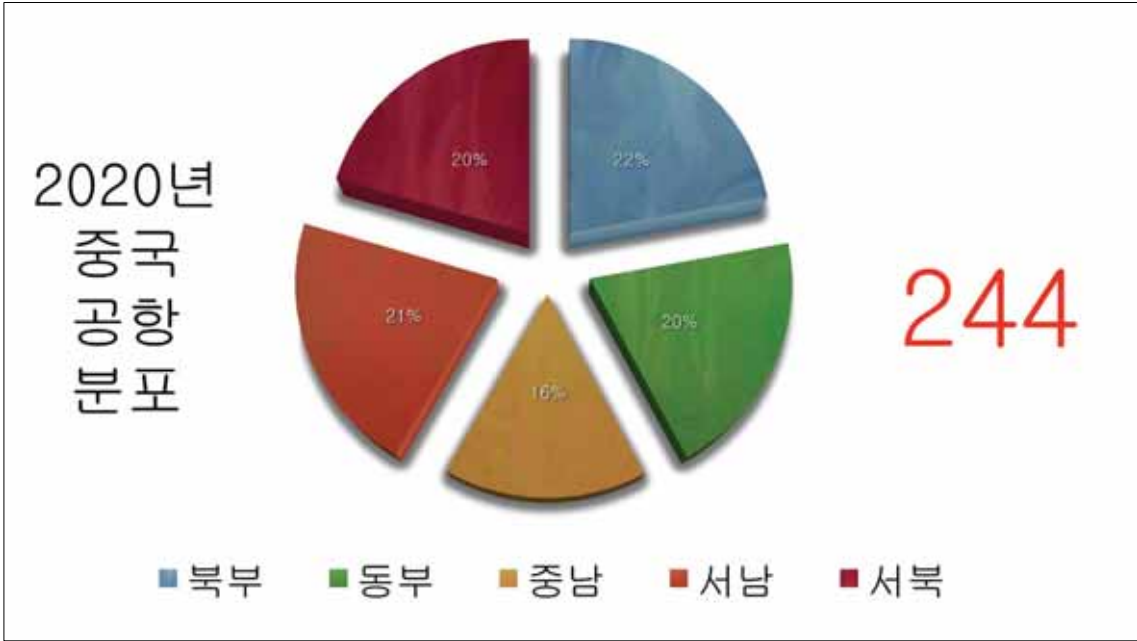
0.90亿人次 连续6年

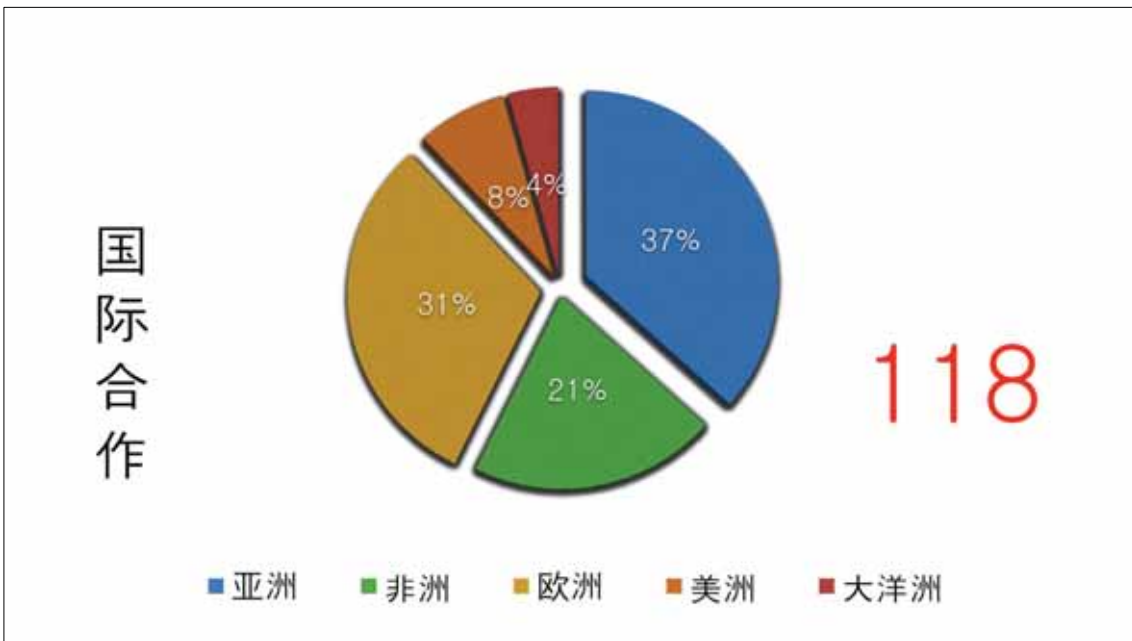
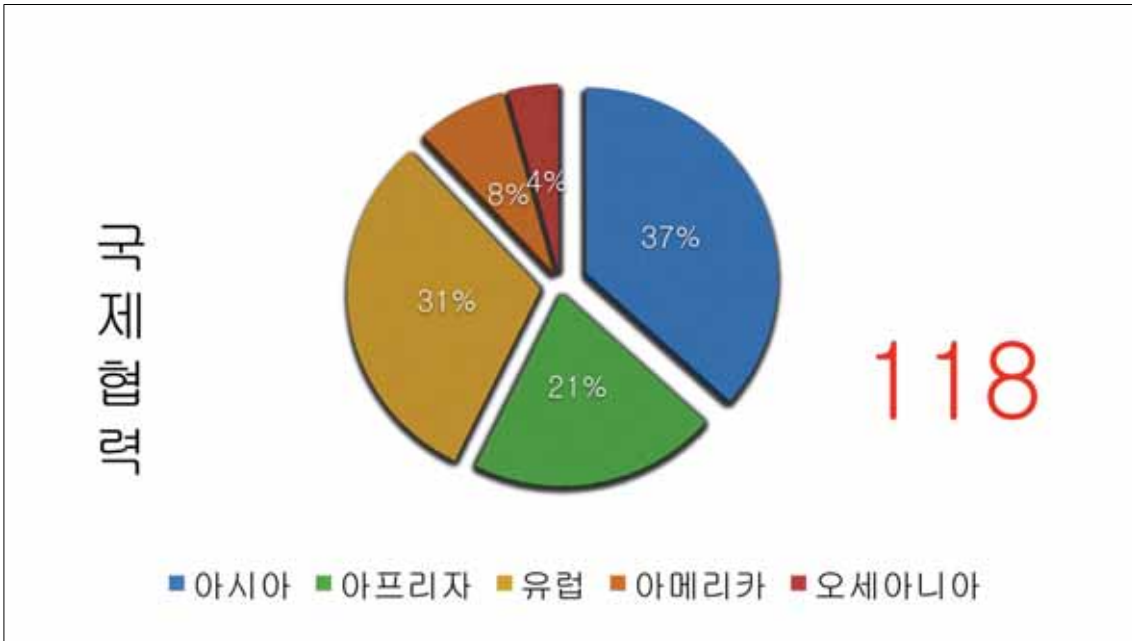
亚洲第一

浦东机场

世界第三

327.5万 连续8年

















	중국	미국	브라질
통용항공기수량	1904	230,000	113,000
민용항공기에서 차지하는 비례	41%	97%	90%
전체 항공기에서 차지하는 비례	13%	90%	
백만명당 소유하고 있는 항공기 수량	0.5	743	56
운항공항과 이착륙지점	299(70 329)	16,800	2,500
조종사 인수	3,000	500,000	61,000
매년 비행시간	779,300	28,000,000	1,800,000
민용항공 비행 비율	8.7%	80%	
연간 생산액	¥1.8 B	\$ 150 B	

	中国	美国	巴西
通用航空器数量	1904	230,000	113,000
占民用航空器比例	41%	97%	90%
占全部航空器比例	13%	90%	
百万人均拥有航空器数量	0.5	743	56
通航机场和起降点	299(70 329)	16,800	2,500
飞行员数量	3,000	500,000	61,000
年飞行小时	779,300	28,000,000	1,800,000
民用航空飞行比例	8.7%	80%	
年产值	¥1.8 B	\$ 150 B	

《민용항공법》 개정

《항공법》 제정

修订《民用航空法》

制定《航空法》

공역과 공중교통관리

국가항공

항공공업

항공보험

긴급상황

空域和空中交通管理

国家航空

航空工业

航空保险

紧急状况

기타 쟁점

- | | |
|-----------------|--------------|
| 1. 공역관리 | 6. 환경보호 |
| 2. 공중교통관리 | 7. 통용항공발전 |
| 3. 안전관리 | 8. 항공공업진흥 |
| 4. 항공안보와 위반승객 | 9. 연착 |
| 5. 국가안전: 방공식별구역 | 10. 무인항공기시스템 |

其他焦点问题

- | | |
|---------------|---------------|
| 1. 空域管理 | 6. 环境保护 |
| 2. 空中交通管理 | 7. 通用航空发展 |
| 3. 安全管理 | 8. 航空工业振兴 |
| 4. 航空安保和不循规乘客 | 9. 航班延误 |
| 5. 国家安全：防空识别区 | 10. 无人驾驶航空器系统 |

4. 아시아지역협력

四、亚洲区域合作

유럽
북아메리카
아프리카
아시아 ???

欧洲
北美
非洲
亚洲 ???

협력 공존

合作共赢

일본문제

고립되어서는 안되고
역사와 지역의 민감한 문제에 대한 태도

日本问题

不能被孤立
对历史和地区敏感问题的态度

건의사항

상호 협력하여 법률 연구와 교육 실시
지역성 비정부간 국제기구의 설립
자유무역지대, 투자, 운송권협상 등 정보의 공유

建议措施

合作开展法律研究和教育
成立地区非政府间国际组织
共享自由贸易区、投资、航权谈判信息





감사합니다 !

感谢关注，请指正！



한국 항공운송에 관한 최신판례의 동향 韩国航空运输最新案例动向

권창영 부장판사(의정부 지방법원)
权昌荣 首席法官(议政府地方法院)





목차

1. 서
2. 적용규범
3. 책임제한
4. 제소기간
5. 국제항공여객운송
6. 국제항공화물운송
7. 항공기 집행

2/25



目录

1. 序
2. 适用法规
3. 责任限额
4. 诉讼时效
5. 国际航空旅客运输
6. 国际航空货物运输
7. 航空器的执行

2/34



1.서

- 1.1. 2015년도 국제항공운송 실적
 - (1) 여객 61,434,404명, (2) 화물 3,518,772톤
- 1.2. 몬트리올 협약(MC1999) : 2007. 12. 29. 국내 발효
- 1.3. 상법 제6편 항공운송 : 2011. 11. 24. 시행
- 1.4. 항공운송관련 분쟁의 증가, 판례연구의 필요성
- 1.5. 목적 : 항공운송에 관한 판례의 소개


3/25



1.序

- 1.1. 2015年国际航空运输业绩
 - (1) 旅客 61,434,404名, (2) 货物 3,518,772吨
- 1.2. 蒙特利尔公约(MC1999) : 2007. 12. 29. 韩国生效
- 1.3. 商法 第6篇 航空运输 : 2011. 11. 24. 施行
- 1.4. 航空运输纠纷增加, 案例研究的必要性
- 1.5. 目的 : 介绍航空运输的相关案例

3/34



2. 적용규범

2.1. 규범의 종류

국제협약(MC1999), 국내법(상법, 민법 등), 자치규범

2.2. 국제협약과 국내법의 관계 : 국제협약 우선의 원칙

(1) 대법원 2016. 3. 24. 선고 2013다81514 판결

국제항공운송에 관한 법률관계에 대하여는 일반법인 민법·상법·국제사법에 대한 특별법으로서 국제협약(MC1999)이 우선 적용된다.

(2) 국제항공운송에서 국내법이 적용되는 경우

- a. 국제협약의 적용범위에 해당하지 않는 경우
- b. 국제사법에 의하여 준거법이 한국법인 경우

(3) 국내항공운송 : 국내법 적용

4/25



2. 适用法规

2.1. 法规种类

国际公约(MC1999), 国内法(商法, 民法等), 自治规范

2.2. 国际公约与国内法之间的关系 : 国际公约优先原则

(1) 大法院 2016. 3. 24. 宣告 2013DA81514判决


国际航空运输的相关法律之间的关系, 相比民法、商法、国际私法等一般法, 国际公约(MC1999)作为特别法, 优先适用。

(2) 国际航空运输中适用国内法的情形

- a. 不属于国际公约适用范围的情形
- b. 根据国际私法, 韩国法为准据法的情形

(3) 国内航空运输 : 适用国内法

4/34




2.3. 국제협약과 자치규범

- 유리한 규정 우선의 원칙 : 편면적 강행규정

서울중앙지법 2013. 9. 27. 선고 2013나16779 판결

약관이 운송인의 책임을 MC1999에 정하여진 책임한도보다 완화시키거나 낮추는 것일 경우에는 그 약관은 당사자 사이에 효력이 없다(MC1999 제26조).



5/25



2.3. 国际公约与自治规范


- 有利规则优先适用原则 : 片面的强行规定

首尔中央地方法院 2013. 9. 27. 宣告 2013NA16779判决

任何旨在免除MC1999规定的承运人责任或者降低责任限额的条款，均属无效(MC1999 第26条)。



5/34




2.4. MC1999의 적용범위

(1) 출발지와 도착지 모두 협약 당사국일 것

- **MC1999 제1조 제2호 “국제운송”** : 운송의 중단 또는 환적이 있는지를 불문하고 당사자 간 합의에 따라 출발지와 도착지가 두 개의 당사국의 영역 내에 있는 운송, 또는 출발지와 도착지가 단일의 당사국 영역 내에 있는 운송으로서 합의된 예정 기항지가 타 국가의 영역 내에 존재하는 운송을 말한다.
- **대법원 2016. 3. 24. 선고 2013다81514 판결**
- 국제항공운송계약에 MC1999가 적용되려면 출발지와 도착지가 모두 협약 당사국이어야 한다.
- 광파거리측정기 운송계약상 출발지인 대한민국은 MC1999 당사국이지만 도착지인 아이티 공화국은 위 협약의 당사국이 아니므로, 위 운송계약에 대하여는 MC1999가 적용되지 아니한다.

6/25




2.4. MC1999의适用范围

(1) 出发地点和目的地点都在公约当事国的领土内

- **MC1999 第1条 第2款 “国际运输”** : 不论在运输中是否有间断或者转运, 其出发地点和目的地点是在两个当事国的领土内, 或者在一个当事国的领土内, 而在另一国的领土内有一个约定的经停地点的任何运输。
- **大法院 2016. 3. 24. 宣告 2013DA81514判决**
- 要想在国际航空运输合同中适用MC1999, 出发地点和目的地点都在公约当事国领土内。
- 光波测距仪运输合同的出发地点韩国是MC1999的当事国, 而目的地点海地共和国并不是该公约当事国, 所以该运输合同不能适用MC1999。


6/34



(2) 항공운송 중 사고

- 피해자가 입은 손해가 '항공운송 중의 사고'로 인한 경우에 한하여 MC1999가 적용된다(MC1999 제17, 18, 19조).
- **대법원 2003. 1. 10. 선고 2000다31045 판결** : 운송업자가 항공운송을 종료한 후 운송물을 인도하는 과정에서 손해를 발생케 한 경우에는 국제협약이 적용되지 아니한다.
- **대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결** : 항공화물이 공항을 벗어나 보세장치장에 반입됨으로써 항공운송은 종료된 것이므로, 보세창고업자가 화물을 항공화물운송장 원본이나 운송주선업체가 발행하는 화물인도지시서를 받지 아니하고 인도함으로써 수하인이 입게 된 손해는 항공운송 중에 발생한 손해라고 볼 수 없다.
- **증명책임** : 화물운송의뢰인 또는 구상금지급을 구하는 보험회사는 항공운송인에게 MC1999에 따른 운송책임을 묻기 위해서는 사고 화물이 항공운송인의 운송구간인 항공운송 중에 손상되었다는 점을 증명하여야 한다(서울고법 2016. 2. 4. 선고 2015나2007204 판결).


7/25



(2) 航空运输事故

- 只有在旅客遭受的损失是因'航空运输中的事故'时，才能适用MC1999(MC1999 第17, 18, 19条)。
- **大法院 2003. 1. 10. 宣告 2000DA31045判决** : 承运人在完成航空运输后，交付货物的过程中发生损害时，不适用国际公约。
- **大法院 2004. 7. 22. 宣告 2001DA67164判决** : 航空货物脱离机场进入保税货棚即视为航空运输已结束，保税仓库负责人在没有收到航空货物货运单原件或货运代理人发行的提货单的情况下将货物交付给他人，造成提货人损失时，不能视为是在航空运输中发生的损失。
- **举证责任** : 货物运输委托人或请求支付追偿款的保险公司向航空承运人请求MC1999规定的运输责任时，应证明事故货物是在承运人的运输过程中毁损(首尔高等法院 2016. 2. 4. 宣告 2015NA2007204判决)。


7/34



(3) 연착

- MC1999 제19조에 따라 운송인은 승객, 수하물 또는 화물의 항공운송에서 연착으로 인하여 발생하는 손해에 대하여 책임을 진다.
- **대법원 2002. 10. 22. 선고 2002다32523, 32530 판결**
연착으로 인하여 발생하는 손해는 항공운송 중에 발생하는 손해만을 뜻하는 것이 아니고, 수하물 또는 화물의 경우 그 탑재 자체가 늦어져 발생하는 손해도 포함한다.
- **서울고법 1995. 12. 12. 선고 94나13147 판결**
화물이 아무런 하자 없이 도착된 뒤에 운송취급인이 수취인의 화물인도승낙의사를 확인하지 않고 운송계약상 당사자가 아닌 제3자에게 화물이 인도되게 하여 그 화물을 멸실시킨 경우에는 국제협약이 적용되지 아니한다.

8/25



(3) 延误

- 根据MC1999第19条的规定，承运人承担旅客、行李或者货物在航空运输中因延误引起的损失。
- **大法院 2002. 10. 22. 宣告 2002DA32523, 32530判决**
因延误引起的损失并不只意味着航空运输过程中发生的损失，也包括因延迟装载行李或货物而引起的损失。
- **首尔高等法院 1995. 12. 12. 宣告 94NA13147判决**
货物在没有瑕疵安全到达目的地后，货运代理人在没有确认提货人的交付意愿的情况下，将货物交付给非运输合同当事人的第三人而遗失货物时，不适用国际公约。

8/34



(4) 청구권의 경합

● 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다58269 판결

항공운송인의 운송계약상 채무불이행 책임이나 불법행위로 인한 손해배상책임은 병존한다.

- MC1999 제29조 : 승객, 수하물 및 화물의 운송에서 손해에 관한 어떠한 소송이든지 이 협약, 계약, 불법행위 또는 기타 어떠한 사항에 근거하는지를 불문하고, 소를 제기할 권리를 가지는 자와 그들 각각의 권리에 관한 문제를 침해함이 없이, 이 협약에 규정되어 있는 조건 및 책임한도에 따르는 경우에만 제기될 수 있다.

● 대법원 1986. 7. 22. 선고 82다카1372 판결

국제항공운송인에 대하여 그 항공운송 중에 생긴 손해배상을 소구할 때 그 계약불이행을 청구원인으로 하는 것이든 불법행위를 청구원인으로 하는 것이든 모두 국제협약에 정하여진 조건 및 제한 내에서만 가능하다.

9/25



(4) 请求权的竞合

● 大法院 2004. 7. 22. 宣告 2001DA58269判決


航空承运人的违反运输合同导致的债务不履行责任和非法行为导致的侵权责任是并存的。

- MC1999 第29条 : 在旅客、行李和货物运输中, 有关损害赔偿的诉讼, 不论其根据如何, 是根据本公约、根据合同、根据侵权, 还是根据其他任何理由, 只能依照本公约规定的条件和责任限额提起, 但是不妨碍确定谁有权提起诉讼以及他们各自的权利。

● 大法院 1986. 7. 22. 宣告 82DAKA1372判決

向国际航空承运人请求赔偿因该航空运输中引起的损害时, 不论是以违约责任或侵权责任作为其根据, 只能在国际公约规定的条件和责任限额内提起。

9/34




3. 책임제한

3.1. 의의

- 항공운송인의 책임한도액은 문자 그대로 한도액일 뿐 이지 사고가 발생하면 꼭 그 한도금액을 모두 지급하 여야 하는 것은 아님.
- 먼저 실손해액을 산정한 다음 그 실손해액이 한도액을 초과하더라도 그 한도액 내에서 이를 보상하고, 남은 손해액에 대하여는 이를 보상하지 아니한다는 것을 의 미함.
- **서울지법 2003. 10. 30. 선고 2003나30301 판결**
책임제한된 배상액의 범위에서 손상된 화물의 잔존물 의 가치를 공제하여야 한다는 주장을 배척

10/25




3. 责任限额

3.1. 意义

- 航空承运人的责任限额，顾名思义，是限额，并不意 味着一旦发生事故就应支付全部限额。
- 首先在计算损失金额之后，即使该损失金额超出限额 也应在该限额范围内赔偿，剩下的损失金额则不赔偿。
- **首尔地方法院 2003. 10. 30. 宣告 2003NA30301判决**
不支持将毁损货物之剩余价值排除在限额赔偿金范围 之外的主张

10/34



3.2. 내용

- **서울고법 2004. 8. 20. 선고 2004나6711 판결**

항공운송 중에 생긴 화물훼손으로 인한 손해배상을 소구할 때 그 계약불이행을 청구원인으로 하는 것이든 불법행위를 청구원인으로 하는 것이든 모두 협약에 정하여진 조건 및 제한 내에서만 가능하므로, 위 범위를 넘어선 손해배상청구나 위자료청구에 대하여 운송인은 지급책임이 없다.
- **대전지방법원 2009.06.26. 선고 2007가합3098 판결**

국제협약(HP1955)은 여객 운송 중 연착으로 인한 여객의 정신적 손해는 운송인의 손해배상책임 범위에서 배제하고 있음

11/25




3.2. 内容

- **首尔高等法院 2004. 8. 20. 宣告 2004NA6711判决**

请求因航空运输中毁损货物引起的损害赔偿时，不论其依据是违约责任还是侵权责任，只能在公约规定的范围及限额内提起，所以承运人没有责任支付超出该范围的损害赔偿请求或精神损失赔偿请求。
- **大田地方法院 2009.06.26. 宣告 2007GAHAP3098判决**

国际公约(HP1955)将因延误引起的旅客的精神损失排除在承运人的损害赔偿范围之外。

11/34




3.3. 책임제한의 배제

(1) 주관적 요건

- MC1999 제22조 제5항 : 책임제한규정은 운송인, 그의 사용인 또는 대리인이 손해를 가할 의사로써 또는 손해가 생길 개연성이 있음을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위로부터 손해가 발생하였다고 증명된 경우에는 적용되지 아니한다.
- A. 고의 : 사례를 찾기 어려움

12/25




3.3. 责任限额的排除

(1) 主观条件

- MC1999 第22条第5款 : 经证明, 损失是由于承运人、其受雇人或者代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成时, 不适用责任限额规定。
- A. 故意 : 尚未找到案例

12/34




- B. 손해가 생길 개연성이 있음을 인식하면서도 무모하게 한 작위 또는 부작위
대법원 2005. 9. 29. 선고 2005다26598 판결
- 자신의 행동이 손해를 발생시킬 개연성이 있다는 것을 알면서도 그 결과를 무모하게 무시하면서 하는 의도적인 행위
- 증명책임은 책임제한조항의 적용배제를 구하는 자에게 있고 그에 대한 증명은 정황증거로도 가능
- 손해발생의 개연성에 대한 인식이 없는 한 아무리 과실이 무겁더라도 무모한 행위로 평가될 수 없다.

13/25



- B. 明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为
大法院 2005. 9. 29. 宣告 2005DA26598判决
- 明知自己的行为可能造成损失而无视其结果发生的轻率行为
- 主张排除适用责任限额条款的人承担举证责任，这时间接证据也可以
- 如果未能认识到会发生损失的话，不论多大的过失，也不能被评价为是轻率的行为


13/34



(2) 객관적 요건

- MC1999 제22조 제3항 : 화물운송인의 책임제한 배제
- 서울중앙지법 2013. 9. 27. 선고 2013나16779 판결
- 송하인이 포장화물을 운송인에게 인도할 때 ① 목적지에서 인도 시의 이익에 관한 특별한 신고를 하고 [송하인이 운송장의 지정된 칸에 문서의 형식을 통해 이익의 특별한 신고를 하여야 함], ② 필요에 따른 추가요금을 지급한 경우에 한하여 운송인의 손해배상책임이 제한되지 않음
- 두 가지 요건에 대한 증명책임은 책임제한 규정의 적용배제를 주장하는 송하인에게 있음


14 / 25



(2) 客观条件

- MC1999 第22条第3款 : 承运人责任限额之排除
- 首尔中央地方法院 2013. 9. 27. 宣告 2013NA16779判决
- 发货人向承运人交付包件时, ① 特别声明在目的地点交付时的利益[发货人应在货运单上特别声明利益], ② 只有支付必要的附加费时, 并不限制承运人的损害赔偿责任
- 这两个条件的举证责任由主张排除适用责任限额规定的发货人承担

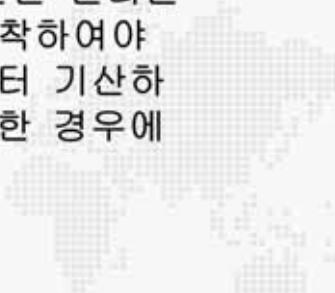
14 / 34



4. 제소기간

4.1. 규정

- **MC1999 제35조 제1항** : 손해에 관한 권리는 도착지에의 도착일, 항공기가 도착하여야 할 일자 또는 운송의 중지일로부터 기산하여 2년 내에 소가 제기되지 아니한 경우에는 소멸된다.



15/25




4. 诉讼时效

4.1. 规定

- **MC1999 第35条第1款** : 自航空器到达目的地之日、应当到达目的地之日或者运输终止之日起两年期间内未提起诉讼的，丧失对损害赔偿的权利。



15/34



4.2. 내용


(1) 제척기간

- **대법원 2001. 12. 24. 선고 2001다63360 판결**
소멸시효가 아닌 제소기간으로 중지, 정지 불허용

(2) 청구의 변경

- **대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다58269 판결**
원고가 화물의 도착일로부터 기산하여 2년이 경과되기 전에 소를 제기하였으나 그 후 위 청구를 제외하는 것으로 청구취지를 감축하였다가 2년이 경과한 이후에 그 부분의 청구를 추가함으로써 다시 청구를 확장한 경우, 제소기간의 준수여부는 청구취지 확장 시를 기준으로 판단 -> 청구취지 확장 신청은 부적법함

16 / 25



4.2. 内容


(1) 除斥期间

- **大法院 2001. 12. 24. 宣告 2001DA63360判決**
不允许因除斥期间而不是诉讼时效的终止、中止。

(2) 请求的变更

- **大法院 2004. 7. 22. 宣告 2001DA58269判決**
原告在货物到达之日起两年之内提起诉讼，但之后将请求范围缩小至并不包括上述请求，后来两年后将该部分请求包括在请求范围之内，这时是否违反诉讼时效应以扩大请求范围之时为标准判断 -> 申请扩大请求范围不合法


16 / 34



(3) 청구권의 대위행사

- **대법원 2001. 12. 24. 선고 2001다63360 판결**
- 업무상 출장 중이던 근로자 A가 항공기사고로 인하여 사망한 경우, 근로복지공단이 산업재해보상보험법 제54조 제1항에 의하여 A의 유족이 항공운송인에 대하여 가지는 손해배상청구권을 대위행사하는 소에 대하여도 위 2년의 제척기간이 적용됨
- 제소기간 준수여부는 당해 소송을 기준으로 판단하여야 함
- 종전에 근로자의 유족이 항공운송인을 상대로 위 2년의 제척기간이 지나기 전에 미국 법원에 위 사고로 인한 손해배상청구의 소를 제기한 사실이 있다고 하더라도 당해 소송에 대한 판단에 영향을 미칠 수 없음

17/25



(3) 请求权的代位行使

- **大法院 2001. 12. 24. 宣告 2001DA63360判決**
- 员工A在公务出差中因航空器事故死亡，劳动福利公司根据产业灾害补偿保险法第54条第1款的规定代位行使A家属对航空承运人的损害赔偿请求权时，同样适用上述两年的除斥期间
- 是否违反诉讼时效，应以具体诉讼为标准判断
- 即使过去死者家属在两年除斥期间内以航空承运人为被告在美国法院提起损害赔偿诉讼，这并不对该诉讼产生任何影响

17/34



4.3. 효과

- **대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다58269 판결**
제소기간을 경과하여 제기된 소는 부적법하므로, 법원은 위 소를 각하하여야 한다.



18/25




4.3. 效果

- **大法院 2004. 7. 22. 宣告 2001DA58269判決**
超过诉讼时效提起的诉讼是不合法的，因此法院应驳回该诉讼。



18/34



4.4. 이의

(1) MC1999 제31조 제2항

수하물·화물 손괴의 경우 수하인은 수하물 수령일로부터 7일 이내에, 화물수령일로부터 14일 이내에 이의를 제기하여야 하고, 화물 또는 수하물의 연착의 경우 수하인이 그 화물을 처분할 수 있는 날로부터 21일 이내에 이의를 제기하여야 한다.

(2) 범위

- **서울고법 2004. 4. 14. 선고 2001나32559 판결**
화물 멸실로 인한 손해배상을 구하는 경우에는 적용되지 아니함
- **대법원 1986. 7. 22. 선고 82다카1372 판결**
운송인이 화물의 손괴를 미리 알고 있었다 하더라도 운송인의 사기가 없는 한 서면에 의한 이의 없이 소를 제기할 수 없음

19/25



4.4. 异议


(1) MC1999 第31条第2款

发生损失的，有权提取托运行李或者货物的人必须在发现损失后立即向承运人提出异议，并且，托运行李发生损失的，至迟自收到托运行李之日起七日内提出，货物发生损失的，至迟自收到货物之日起十四日内提出。发生延误的，必须至迟自行李或者货物交付收件人处置之日起二十一日内提出异议。

(2) 范围

- **首尔高等法院 2004. 4. 14. 宣告 2001NA32559判决**
不适用于因货物遗失提起的损害赔偿
- **大法院 1986. 7. 22. 宣告 82DAKA1372判决**
即使承运人已知货物毁损的事实，只要承运人没有欺诈，在没有以书面形式提出异议的情况下不能提起诉讼

19/34




5. 국제항공여객운송

5.1. 국제사법 제27조의 적용여부

- **대법원 2014. 8. 28. 선고 2013다8410 판결**
- 소비자가 직업 또는 영업활동 외의 목적으로 체결하는 계약에서, 소비자의 상대방이 계약체결에 앞서 그 국가에서 광고에 의한 거래의 권유 등 직업 또는 영업활동을 행하거나 그 국가 외의 지역에서 그 국가로 광고에 의한 거래의 권유 등 직업 또는 영업활동을 행하고, 소비자가 그 국가에서 계약체결에 필요한 행위를 한 경우나(국제사법 제27조 제1항 제1호), 소비자의 상대방이 그 국가에서 소비자의 주문을 받은 경우(같은 항 제2호) 등에는, 당사자가 준거법을 선택하지 아니하였더라도 국제사법 제27조 제2항이 적용되어 소비자의 상거소지법이 준거법이 된다.
- 한국인이 한국에서 에어프랑스를 대리한 여행사를 통하여 파리발 서울행 국제항공여객운송계약을 체결한 경우, 준거법을 소비자의 상거소지법인 한국법으로 인정함

20/25




5. 国际航空旅客运输

5.1. 能否适用国际私法第27条的规定

- **大法院 2014. 8. 28. 宣告 2013DA8410判决**
- 消费者在出于职业活动或经营活动以外的目的签订合同时，对方当事人在签订合同之前在其本国行使通过广告劝诱交易等职业活动或营业活动，或者在其本国以外的地区向本国行使通过广告劝诱交易等职业活动或营业活动，而消费者在该国家行使签订合同所需行为（国际私法第27条第1款第1项），对方当事人在该国家接受消费者的订单（同款第2项）时，即使当事人没有选择准据法，也适用国际私法第27条第2款的规定，消费者的经常居住地法律成为准据法。
- 韩国人在韩国通过法国航空公司的代理旅行社签订巴黎至首尔的国际航空旅客运输合同时，准据法为消费者的经常居住地法，即韩国法。


20/34



5.2. 항공권 초과예약(Overbooking)

- 서울중앙지법 2015. 1. 29. 선고 2014나48391 판결
- 항공업계의 오버부킹 관행은 소정의 보상금을 조건으로 항공업계에서 일반적으로 시행되어 왔다.
[c.f. 항공법 제119조의2에서 항공권 초과 판매를 규정하여, 적법성을 긍정하고 있음]
- 오버부킹으로 승객의 탑승이 이유 없이 거절되는 경우에 항공사는 우선적으로 당초 계약에 버금가는 다른 대체 수단을 신속히 마련하여 승객의 불편을 최소화 할 의무가 있고, 그와 같은 조치가 이행되지 않을 경우 채무불이행에 따른 책임을 피할 수 없다.
- MC1999, 상법 제907조의 연착에는 해당하지 아니함


21/25



5.2. 机票超额预订(Overbooking)

- 首尔中央地方法院 2015. 1. 29. 宣告 2014NA48391判决
- 航空公司业的超额预订惯例一直以支付一定的补偿金为条件进行。
[c.f. 航空法第119条之2规定了机票的超额销售，肯定了其合法性]
- 旅客因超额预订，在没人任何理由的情况下被拒绝登机时，航空公司有义务迅速安排与之前合同类似的其他措施从而减少旅客的不便，如果没有采取上述措施时，应承担违约责任。
- MC1999, 商法第907条规定的延误不在此范围之内


21/34



5.3. 오픈티켓(Open Ticket)

- 광주지법 2015. 10. 28. 선고 2015나50787 판결
- 오픈티켓 :탑승할 날짜와 시간이 정해져 있지 않은 항공권
- 오픈티켓의 구입자보다 처음부터 탑승일자와 좌석을 특정하여 항공권을 구입한 사람에게 우선적으로 탑승권이 주어짐(오픈티켓의 구입비용이 더저렴함)
- 오픈티켓을 이용하는 사람은 원하는 날짜와 시간에 등급에 맞는 좌석이 남아있어야 탑승이 가능함
- 항공사는 승객이 지정하는 날짜와 시간에 탑승 가능한 좌석이 남아있는 것을 조건으로 승객을 탑승시킬 의무가 있음


22/25



5.3. 不定期机票(Open Ticket)

- 光州地方法院 2015. 10. 28. 宣告 2015NA50787判决
- 不定期机票:没有确定乘机日期和时间的机票
- 相比购买不定期机票的人,对一开始确定乘机日期和座位购买机票的人优先出票(不定期机票的费用更低)
- 购买不定期机票的人只有在本人希望的日期和时间段有剩余的座位时才可以乘机
- 航空公司有义务以在旅客指定的日期和时间有剩余的座位为条件,让旅客乘机


22/34



5.4. 항공기 지연도착과 위자료

- 서울중앙지법 2016. 6. 17. 선고 2015가소547171 판결
- 항공기의 기체결함(바퀴다리 길이의 연장 및 수축과정
에 관여하는 기계장치 부품의 내부 손상)으로 회항하였
고, 원래 일정보다 늦게 도착함
- 항공사가 항공기에 대한 수리계획을 수립하였다는 사실
만으로 승객에 대한 항공운송 중 지연으로 인한 손해를
피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하
였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 것을 증
명하였다고 인정할 수 없음
- 승객은 항공기의 지연도착으로 인하여 지연된 시간을
허비하게 되었고, 그 여행계획이 어긋나게 되어 정신적
고통을 받았다고 인정할 수 있는바, 그 위자료로
500,000원을 인정함


23/25



5.4. 航空器延误与精神损害赔偿

- 首尔中央地方法院 2016. 6. 17. 宣告 2015GASO547171判决
- 因航空器的自身瑕疵(伸缩航空轮胎间距的机械零件的内
部瑕疵)返航, 比预定时间晚到
- 仅凭航空公司制定航空器维修计划, 不足以认定其可以证
明航空公司为避免旅客因航空运输延误而发生的损失而采
取了所有合理的措施或无法采取该措施
- 旅客因航空器延误消耗了延误时间, 且其旅行计划出现差
错而遭受精神损失, 从而认定500,000韩元的精神损失费

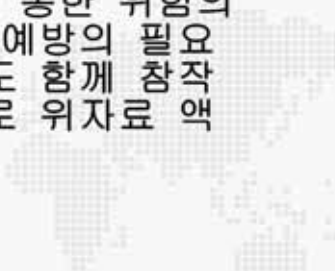
23/34



5.5. 위자료 산정의 특수한 참작요소

- **대법원 2009. 12. 24. 선고 2008다3527 판결**

항공기 사고의 위자료를 산정함에 있어 일반적인 위자료 참작 요소 외에 피해자의 극심한 공포와 고통, 결과의 처참성, 사고수습 및 손해배상의 지연, 가해자 측의 과실 정도와 사고 후의 태도, 항공보험을 통한 위험의 분담, 사고발생에 대한 제재와 예방의 필요 등 항공기 사고의 특수한 사정도 함께 참작하여 그 직권에 속하는 재량으로 위자료 액수를 정하여야 한다.



24 / 25




5.5. 计算精神损失费时考虑的特别因素

- **大法院 2009. 12. 24. 宣告 2008DA3527 判决**

计算航空器事故的精神损失费时，除了一般的考虑因素之外，还应考虑被害人极大的恐惧和痛苦、结果的惨淡性、事故处理及损害赔偿的延迟、加害者的过失成度及事故发生后的态度、通过航空保险处理的危险负担、对事故发生的制裁与预防之必要等航空器事故的特殊因素，在其职权范围内确定精神损失费金额。



24 / 34



5.6. 국제재판관할권

- **대법원 2010. 7. 15. 선고 2010다18355 판결**
- 2002년 김해공항 인근에서 발생한 중국 항공기 추락사고로 사망한 중국인 승무원의 유가족이 중국 항공사를 상대로 대한민국 법원에 손해배상청구의 소를 제기함
- 민사소송법상 토지관할권, 소송당사자들의 개인적인 이익, 법원의 이익, 다른 피해유가족들과의 형평성 등에 비추어 위 소송은 대한민국과 실질적 관련이 있다고 보기에 충분하므로, 대한민국 법원의 국제재판관할권이 인정됨


25 / 25



5.6. 国际审判管辖权

- **大法院 2010. 7. 15. 宣告 2010DA18355 判决**
- 2002年在金海机场附近发生的中国航空器坠落事故中死亡的中国籍乘务员家属，以中国航空公司为被告在韩国法院提起了损害赔偿请求诉讼
- 综合考虑民事诉讼法规定的地域管辖权、诉讼当事人的私人利益、法院的利益、与其他死者家属之间的公平性等，认为该诉讼可以视为是与韩国有实质性的关联，从而肯定了韩国法院的国际审判管辖权

25 / 34



6. 국제항공화물운송

6.1. 화물운송인의 의무

(1) 통지의무

- **대법원 2004. 7. 9. 선고 2002다16729 판결**
- 항공화물운송장상의 약관에 화물이 도착한 경우 운송인은 수하인 또는 항공화물운송장에 지정된 자에게 통지하도록 규정되어 있다면 이는 MC1999 제13조 제2항의 '달리 합의된 경우'에 해당함
- 국내운송주선대리인이 항공화물운송장상의 통지처에게만 화물의 도착사실을 통지하고 수하인에게 하지 않았다고 하더라도 위 통지의무는 모두 이행된 것임
- **서울고법 2001. 7. 24. 선고 2001나11385 판결**
- 실제수하인의 주소까지 추적하여 그에게 화물도착을 통지할 의무는 없음

26 / 25




6. 国际航空货物运输

6.1. 货物承运人的义务

(1) 通知义务

- **大法院 2004. 7. 9. 宣告 2002DA16729判决**
- 航空货物货运单条款中规定有货物到达目的地点后由承运人通知提货人或航空货物货运单上记载的人时, 这属于 MC1999第13条第2款规定的'另有约定的情形'
- 国内运输代理人只通知航空货物货运单上的联系人该货物到达事实, 并没有通知提货人, 也视为已履行了上述通知义务
- **首尔高等法院 2001. 7. 24. 宣告 2001NA11385判决**
- 没有义务调查实际提货人的地址并向其通知货物到达事实


26 / 34



(2) 인도의무

- **대법원 1995. 6. 13. 선고 92다19293 판결**
- 항공화물운송장(Air Waybill)이 증거가 되는 '화물의 수취' 라 함은 화물에 대한 점유가 현실적으로 송하인으로부터 항공운송인 또는 항공운송주선인에게 이전되는 것 즉, 현실인도만을 가리키고 점유개정이나 반환청구권의 양도 등에 의한 인도방식은 포함되지 않음
- **대법원 2004. 7. 9. 선고 2002다16729 판결**
- 항공운송인 또는 항공운송주선인이 공항에 도착한 수입항공화물을 통관을 위하여 영업용 보세창고업자에게 인도하는 것만으로 항공화물이 항공운송인이나 항공운송주선인의 지배를 떠나 수하인에게 인도된 것으로 볼 수는 없음
- **서울고법 2004. 4. 14. 선고 2001나32559 판결**
- 운송인인 수하인에게 화물을 인도할 의무는 수하인이 보세창고로부터 화물을 반출할 때 종료됨


27/25



(2) 交付义务

- **大法院 1995. 6. 13. 宣告 92DA19293判決**
- 以航空货物货运单(Air Waybill)为证据的'提货'是指对货物的占有实际上从发货人转移至航空承运人或航空运输代理人, 即仅指实际交付, 并不包括通过更改占有或转让返还请求权等方式的交付
- **大法院 2004. 7. 9. 宣告 2002DA16729判決**
- 为了已抵达机场的进口航空货物的通关, 航空承运人或航空运输代理人向营利保税仓库负责人交付货物时, 不能视为将该货物交付给了提货人
- **首尔高等法院 2004. 4. 14. 宣告 2001NA32559判決**
- 承运人向提货人交付货物的义务在提货人将货物带出保税仓库时结束

27/34



6.2. 보세창고업자

(1) 지위

- **대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결**
- 영업용 보세창고업자는 공항에 도착한 항공화물이 수하인에게 인도되기 전까지 운송인을 위하여 화물을 보관하는 자로서 운송인 및 그 국내대리점인 운송취급인에 대하여 통관이 끝날 때까지 화물을 보관하고, 적법한 화물의 수령인에게 화물을 인도하는 등 운송인의 의무이행을 보조하는 지위에 있음


(2) 임차계약

- **대법원 2004. 1. 27. 선고 2000다63639 판결**
- 항공화물이 통관을 위하여 보세창고에 입고된 경우에는 운송인과 보세창고업자 사이에 항공화물에 관하여 묵시적 임차계약이 성립

(3) 의무

- **대법원 2004. 7. 9. 선고 2002다16729 판결**
- 화물의 반출에 대한 관세행정법상의 통제는 화물의 인도에 관한 사법상의 법률관계와는 별개로 통관 또는 관세행정의 편의를 위한 것에 불과하므로, 보세창고업자는 관세법령에 의한 화물의 반출이 가능하더라도 여전히 운송인과의 임차관계에 의하여 운송인의 지시에 따라 화물을 인도할 의무를 부담함

28/25



6.2. 保税仓库负责人

(1) 地位

- **大法院 2004. 7. 22. 宣告 2001DA67164 判決**
- 营利保税仓库负责人是在到达机场的航空货物交付给提货人之前，代替承运人保管该货物的人，享有保管货物至通关向正确的提货人交付货物等帮助承运人履行义务的地位


(2) 仓储合同

- **大法院 2004. 1. 27. 宣告 2000DA63639 判決**
- 为了通关，将航空货物储存至保税仓库时，承运人和保税仓库负责人之间的默示仓储合同已成立

(3) 义务

- **大法院 2004. 7. 9. 宣告 2002DA16729 判決**
- 关税行政法对运出货物物的控制与交付货物的私法法律关系无关，是为了通关或关税行政的便利而进行的，所以即使保税仓库负责人根据关税法律可以运出货物，根据与承运人之间的仓储关系，仍然承担按照承运人的指示交付货物的义务


28/34



6.3. 수하인의 지위

- **대법원 2004. 1. 27. 선고 2000다63639 판결**
- 항공화물운송장상의 수하인은 화물이 도착지에 도착한 때에는 운송인으로부터 그 사실을 통지받을 수 있음
- 운송인에게 채무액을 지급하고 항공화물운송장에 기재된 운송의 조건을 충족하였으면 항공화물운송장의 교부 및 화물의 인도를 청구할 권리를 가질 뿐임
- 수하인에게 항공화물에 대한 임치계약상의 수취인인 보세창고업자가 운송인의 지시 없이 항공화물운송장상의 수하인이 아닌 자에게 화물을 인도할 것을 예상하여 이를 저지할 의무는 없음


29/25



6.3. 提货人的地位

- **大法院 2004. 1. 27. 宣告 2000DA63639判決**
- 航空貨物貨運單上的提貨人可以收到承運人的貨物到達通知
- 向承運人支付債務並滿足航空貨物貨運單上記載的運輸條件時，享有請求交付航空貨物貨運單以及交付貨物的權利
- 提貨人並不承擔預料保稅倉庫負責人（倉儲合同的保管人）會在沒有承運人指示的情況下將貨物交付給沒有在航空貨物貨運單記載的其他人，而制止這種行為的義務


29/34



6.4. 책임제한규정이 육상운송에 적용되는지 여부

- 대법원 2014. 11. 27. 선고 2012다14562 판결
- 운송인 A가 수하인 B와 운송계약을 체결하고, B가 송하인 C에서 수입하는 귀금속을 C의 중국 공장에서 B의 서울 사무실까지 항공 및 육상으로 운송하던 중 귀금속 일부를 도난당함
- 운송계약 당시 작성하여 송하인에게 교부한 항공화물 운송장에 기재된 A의 책임제한에 관한 계약조건은 약관으로서 항공운송과 육상운송이 결합된 위 운송계약의 내용을 이루므로, 적용 범위를 제한하는 특별한 규정이 없는 한 위 책임제한 규정이 육상운송구간을 포함한 운송계약 전반에 적용됨


30/25



6.4. 责任限额规定是否适用于陆上运输

- 大法院 2014. 11. 27. 宣告 2012DA14562判决
- 承运人A与提货人B签订运输合同，B将从发货人C处进口的贵金属从C的中国工厂通过航空和陆地运至B的首尔办公室的过程中，部分贵金属被盗
- 签订运输合同时制作并交付给发货人的航空货物货运单上记载的A的责任限额条件是航空运输和陆上运输相结合的上述运输合同的一部分，如果没有限制适用范围的另外规定的话，上述责任限额规定适用于包括陆上运输在内的整个运输合同

30/34



6.5. 항공화물운송장


(1) 신용장에 따라 제시된 항공화물운송장

- 대법원 2007. 5. 10. 선고 2005다57691 판결
- 신용장에서 항공화물운송장의 제시를 요구하고 있는 경우, 신용장개설은행은 제5차 개정 신용장통일규칙에서 정한 요건을 충족하는 서류만을 신용장조건에 합치하는 서류로서 수리하여야 함
- 항공화물운송장이 위와 같은 요건을 충족하고 있는지 여부는 신용장 관련 다른 서류의 기재를 참고하지 아니하고 해당 항공화물운송장의 문언만을 기준으로 하여 형식적으로 엄격하게 판단하여야 함

(2) 항공화물운송장 원본의 내용을 서로 다르게 작성한 경우

- 대법원 2015. 1. 29. 선고 2014다40237 판결
- 신용장이 개설된 무역거래에서 거래의 대상이 된 수출물품의 운송에 관한 항공화물운송장을 작성·발행하는 업무를 담당하는 자로서는 각 항공화물운송장 원본의 내용이 서로 불일치하지 않도록 하여야 할 의무가 있음
- 이러한 의무에 위반하여 각 항공화물운송장 원본의 내용을 서로 다르게 작성·발행함으로써 송하인용 원본인 항공화물운송장의 기재를 신뢰한 국내은행이 수출자로부터 수출환어음과 항공화물운송장 등 서류를 매입하고도 신용장 개설은행의 수출환어음 지급 거절 시 수출물품에 대한 양도담보권을 행사할 수 없게 되었다면, 그로 인하여 국내은행이 입은 손해를 배상할 책임이 있음

31/25



6.5. 航空货物货运单


(1) 根据信用证提交的航空货物货运单

- 大法院 2007. 5. 10. 宣告 2005DA57691判决
- 信用证要求提交航空货物货运单时, 开证银行只接收满足第5次修改的信用证统一规则规定的条件的文件
- 判断航空货物货运单是否满足上述条件时, 并不参考与信用证相关的其他文件, 而只以该航空货物货运单上记载的文字为标准严格判断

(2) 航空货物货运单原的内容不一致的情形

- 大法院 2015. 1. 29. 宣告 2014DA40237判决
- 发行信用证的贸易中, 负责制作、发行出口货物的航空货物运输货运单的人有义务确保各航空货物货运单原件上的内容相一致
- 违反该义务, 制作、发行了不一样的航空货物货运单, 导致国内银行相信提货人提交的航空货物货运单原件上记载内容, 向出口人购买出口票据和航空货物货运单等文件后, 开证银行拒绝支付出口票据, 从而无法行使出口物品转让担保权时, 有责任赔偿国内银行因其遭受的损失


31/34



6.6. 항공운임 할인제한과 독점규제법의 적용

- **대법원 2014. 12. 24. 선고 2012두13412 판결**
- 항공화물운임을 해당 노선의 지정항공사들 사이의 합의에 의하여 정하고 항공당국의 인가를 받도록 규정한 구 항공법 제117조 제1항과 항공협정은 운임에 대한 가격경쟁 자체를 배제하는 것이 아니라 인가받은 운임을 기준으로 그 정도가 과도하지 아니한 범위 내에서 가격경쟁을 예정하고 있는 것이라고 보아야 한다.
- 지정항공사들 사이의 운임 등에 관한 합의내용이 단순히 운임의 체계에 관한 사항을 변경하는 것을 넘어 일정한 항목에 대한 할인을 제한하는 내용까지 포함하고 있다면, 이러한 합의는 구 항공법과 항공협정이 허용하는 범위를 벗어나는 것으로서 구 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 제58조에서 정한 '자유경쟁의 예외를 구체적으로 인정하고 있는 법률 또는 그 법률에 의한 명령의 범위 내에서 행하는 필요·최소한의 행위'에 해당하지 아니한다.


32 / 25



6.6. 航空运费折价限制与垄断法的适用

- **大法院 2014. 12. 24. 宣告 2012DU13412判決**
- 旧航空法第117条第1款和航空协定规定由各航空公司协商确定航空货物运费并获得航空当局的许可，该规定并不意味着排除对航空运费的价格竞争本身，而应将其视为是以获得许可的运费表标准，在并不严重的范围内的价格竞争。
- 如果航空公司之间协商的运费超出了单纯地变更运费的体系的程度，包括限制特定项目折价的内容的话，该协商是超出旧航空法和航空协定的允许范围的，不属于旧关于垄断及公平交易的法律第58条规定的'在具体规定自由竞争之例外的法律或根据该法律制定的命令的范围内行使的必要、最低程度的行为。'

32 / 34




7. 항공기 집행

7.1. 항공기 일괄경매

- **대법원 2001. 8. 22.자 2001마3688 결정**
- 집행법원은 재량에 의하여 여러 대의 항공기를 일괄하여 동일인에게 매수시키는 것이 상당하다고 인정하는 것만으로는 여러 대의 항공기에 대한 일괄경매를 할 수는 없고, 그러한 여러 대의 항공기 상호간의 이용관계에서 견련성이 있어야 함
- 항공기 상호간의 이용관계에서 견련성은 집행법원이 일괄경매의 상당성을 판단하는 경우에 요건의 예시가 아니고, 일괄경매의 상당성을 판단하는 유일한 기준이 됨
- 상호간의 이용관계에서 견련성이 없는 여러 대의 항공기의 경우에는 설사 일괄경매를 함으로써 보다 높은 가격으로 또는 보다 신속하게 매각할 수 있을 가능성이 있더라도 그것만으로는 일괄하여 경매하는 것은 허용되지 아니함

33/25




7. 航空器的执行

7.1. 航空器一次性拍卖

- **大法院 2001. 8. 22.字 2001MA3688决定**
- 如果执行法院依职权认为将数台航空器一次性拍卖给同一人较为合理的话，这不足以认可可以一次性拍卖数台航空器，需要有利用数台航空器之间的牵连关系
- 执行法院在判断一次性拍卖数台航空器是否妥当时，利用航空器之间的牵连关系是唯一标准
- 如果航空器之间没有牵连过膝的话，即使通过一次性拍卖可以以相对较高的价格或更迅速地拍卖，也不允许

33/34



7.2. 유치권에 기한 경매


(1) 공항시설 사용료

- 대법원 2014. 4. 10. 선고 2011다29291 판결
- 건물임대료 채권은 항공기 운항을 위하여 임차한 사무실에 대한 사용료에 해당할 뿐이고, 공항시설이용료 채권 또한 항공기 자체로부터 발생한 채권이 아니라 항공기의 운항을 위하여 지출된 비용에 대한 것일 뿐이어서, 이 사건 각 채권과 항공기 사이의 견련관계를 인정할 수 없으므로 이 사건 각 채권을 피담보채권으로 하는 항공기에 대한 인천국제공항공사의 유치권은 존재하지 않음.

(2) 항공기 도장료 채권

- 서울남부지법 2013. 7. 18. 선고 2012가합474, 2013가합 9483 판결
- 항공기 외부 도장작업을 마친 회사는 도장작업료를 피담보채권으로 하여 항공기에 대하여 유치권이 있음

34 / 25



7.2. 根据留置权拍卖

(1) 机场设施使用费

- 大法院 2014. 4. 10. 宣告 2011DA29291判决
- 不动产租赁债权是为了航空器的航行而租赁的办公室使用费，机场设施使用费债权也不是因航空器本身发生的债权，而是为了航空器的航行而支付的费用，因此本案中不能认定各债权与航空器之间的牵连关系，仁川国际机场公司并不对将本案各债权作为被担保债权的航空器享有留置权。

(2) 航空器涂装债权

- 首尔南部地方法院 2013. 7. 18. 宣告 2012GAHAP 474, 2013GAHAP9483判决
- 完成航空器外观涂装作业的公司，以涂装费用为被担保债权，享有对航空器的留置权

34 / 34

Thank you

Thank you

Session 2

항공보안법의 주요 쟁점과 법적 과제 航空安保法的主要问题和法律课题

발표자 发言人

- 이재운 박사(엠브리리들항공대)
李载云 博士(安柏瑞德大学)
- 자오 진송 부연구원(중국민항과학기술연구원)
赵劲松 副研究员(中国民航科学技术研究院)
- 이주형 박사수료(한국 항공대)
李周炯 博士结业(韩国航空大学)

토론자 评议人

- 리우 허 부처장(중국민용항공국 정책법규사)
刘贺 副处长(中国民用航空局政策法规司)
- 이시연 부장(대한항공 항공보안팀)
李始衍 部长(大韩航空安保室)






한국 항공보안법 체계와 주요 쟁점

韩国航空安保法体系与焦点问题

이재운 박사(엠브리리들항공대)
李载云 博士(安柏瑞德大学)








Contents

1. 연혁
2. 구성
3. 관할권 관련 형법과의 관계
4. 국제협약과의 관계
5. 법 vs 의식



2/25



Contents


1. 沿革
2. 结构
3. 关于管辖权，与刑法的关系
4. 与国际公约的关系
5. 法 vs 意识

2/25




1. 연혁

1. 1974년 “항공기운항안전법” 제정
2. 2002년 “항공안전 및 보안에 관한 법률”로 전부개정
3. 2014년 “항공보안법”으로 개정



3/25





1. 沿革

1. 1974年制定“航空器航行安全法”
2. 2002年全面修改为“关于航空安全及安保的法律”
3. 2014年修改为“航空安保法”





3/25



1-1 1974년 “항공기운항안전법” 제정이유

“항공기에 대한 범죄 특히 운항중 랍치사건이 빈번하게 발생됨을 감안하여 국제적 노력의 결과 각국은 국제협약을 받아들여 국내입법하고 있는 추세에 비추어 우리나라에서도 이를 입법화함으로써 항공기의 안전 운항기준과 대형화하는 항공기의 발달에 따른 범죄양태 구성요건과 형량을 규정하려는 것임.”



4/25



1-1 1974年“航空器航行安全法”的立法理由

“因关于航空器的犯罪，特别是在航空器航行过程中的犯罪经常出现，经国际社会努力各国纷纷接受国际公约的内容并将其制定为国内法。在这样的国际趋势下，韩国也将其制定为国内法，从而旨在制定航空器安全航行标准，以及对应航空器的日益多样化，规定犯罪构成要件及其量刑规定。”



4/25



1-2 2002년 "항공안전 및 보안에 관한 법률"로 전부개정이유

“민간항공기(民間航空機)의 운항안전(運航安全)을 증진시키기 위하여 보안검색(保安檢索), 항공안전 및 보안에 관한 기본계획의 수립, 항공안전보안지시·조사 및 점검 등에 대한 법적 근거를 마련함으로써 법 적용의 실효성을 확보하고 민간항공의 안전성(安全性)·정시성(定時性) 및 효율성(效率性)을 유지하여 항공기와 탑승객(搭乘客)의 안전한 운항이 가능하도록 하는 등 현행제도의 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것임.”



5/25



1-2 2002年“关于航空安全及安保的法律”的全面修改理由

“为加强民用航空器的航行安全，规定关于安全检查、制定航空安保基本计划、航空安保的指示、调查及检查等的法律依据，确保法律适用的有效性，维持民用航空器的安全性、定时性和效率性，从而完善现制度中出现的部分缺点，确保航空器和乘客的安全航行。”



5/25



1-3 2014년 “항공보안법”으로 개정이유

“항공안전 업무에 관한 사항은 「항공법」에 규정되어 있어 이 법에서 항공안전에 관한 사항을 별도로 규정할 실익이 없으므로, 이 법의 제명을 「항공보안법」으로 변경하고 항공안전에 관한 사항을 전반적으로 정비함.”

6/25



1-3 2014年“航空安保法”修改理由

“因「航空法」中已有航空安全业务的相关规定，所以没有必要在本法中单独规定航空安全的相关规定，从而将本法的名称变更为「航空安保法」，全面规定关于航空安全的整体事项。”

6/25



안전 vs 보안
安全 vs 保安
Safety vs Security
Sécurité vs Sécurité



7/25



안전 vs 보안
安全 vs 保安
Safety vs Security
Sécurité vs Sécurité



7/25



2. 구성

- 제1장 총칙 (1조-6조)
- 제2장 항공보안협의회 등 (2조-10조)
- 제3장 공항·항공기 등의 보안 (11조-20조)
- 제4장 항공기 내의 보안 (21조-26조)
- 제5장 항공보안장비 등 (27조-29조)
- 제6장 항공보안 위협에 대한 대응 (30조-33조)
- 제7장 보칙 (34조-38조)
- 제 8장 벌칙 (39조-51조)



8/25



2. 结构

- 第1章 总则 (1条-6条)
- 第2章 航空安保协议会等(2条-10条)
- 第3章 机场·航空器等的安保(11条-20条)
- 第4章 航空器内的安保(21条-26条)
- 第5章 航空安保管备等(27条-29条)
- 第6章 航空安保威胁的对应(30条-33条)
- 第7章 附则(34条-38条)
- 第8章 罚则(39条-51条)

8/25



2. 구성 - 제 1장 총칙

제1조 목적

제2조 정의

제3조 국제협약의 준수 ★

제4조 국가의 책무

제5조 공항운영자 등의 협조의무

9/25



2. 结构 - 第1章 总则

第1条 目的



第2条 定义

第3条 国际公约的遵守 ★

第4条 国家的职责

第5条 机场经营人等的协助义务

9/25





제3조(국제협약의 준수) ① 민간항공의 보안을 위하여 이 법에서 규정하는 사항 외에는 다음 각 호의 국제협약에 따른다.

1. 「항공기 내에서 범한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약」
2. 「항공기의 불법납치 억제를 위한 협약」
3. 「민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약」
4. 「민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약을 보충하는 국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서」
5. 「가소성 폭약의 탐지를 위한 식별조치에 관한 협약」

② 제1항에 따른 국제협약 외에 항공보안에 관련된 다른 국제협약이 있는 경우에는 그 협약에 따른다.

10/25





第3条(国际公约的遵守) ① 为了民用航空安保,除了本法规定的事项外,适用下列国际公约的规定。

1. 「关于在航空器内犯罪和其他某些行为的公约」
2. 「关于制止非法劫持航空器的公约」
3. 「关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约」
4. 「制止在用于国际民用航空的机场发生的非法暴力行为以补充制止危害民用航空安全的非法行为的公约的议定书」
5. 「关于注标塑性炸药以便探测的公约」


② 除了第1款规定的国际公约外,如有其他关于航空安保的国际公约时,适用该公约的规定。

10/25



2. 구성 - 제4장 항공기 내의 보안 (21조-26조)

- [제21조 무기 등 위해물품 휴대 금지](#)
- [제22조 기장 등의 권한](#)
- [제23조 승객의 협조의무](#) ★
- [제24조 수감 중인 사람 등의 호송](#)
- [제25조 범인의 인도·인수](#)
- [제26조 예비조사](#)



11/25




2. 结构 - 第4章 航空器内的安保(21条-26条)

- [第21条 禁止携带武器等危险物品](#)
- [第22条 机长等的权限](#)
- [第23条 乘客的协助义务](#) ★
- [第24条 在押人员等的护送](#)
- [第25条 罪犯的引渡、接收](#)
- [第26条 预备调查](#)



11/25



제23조(승객의 협조의무) ① 항공기 내에 있는 승객은 항공기와 승객의 안전한 운항과 여행을 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 폭언, 고성방가 등 소란행위
2. 흡연(흡연구역에서의 흡연은 제외한다)
3. 술을 마시거나 약물을 복용하고 다른 사람에게 위해를 주는 행위
4. 다른 사람에게 성적(性的) 수치심을 일으키는 행위
5. 「항공법」 제61조의2를 위반하여 전자기기를 사용하는 행위
6. 기장의 승낙 없이 조종실 출입을 기도하는 행위
7. 기장등의 업무를 위계 또는 위력으로써 방해하는 행위


12/25



第23条(乘客的协助义务) ① 为了航空器和乘客的安全航行和旅行，禁止航空器内乘客的下列各项行为。

1. 辱骂, 大声喧哗等骚乱行为
2. 吸烟(在吸烟区吸烟时除外)
3. 喝酒或服用药物之后给其他人带来危害的行为
4. 性骚扰
5. 违反「航空法」第61条之2规定，使用电子设备的行为
6. 未获得机长同意，试图出入操纵室的行为
7. 使用职位或武力，妨碍机长等的业务的行为

12/25



② 승객은 항공기의 보안이나 운항을 저해하는 폭행·협박·위계행위(危計行爲)를 하거나 출입문·탈출구·기기의 조작을 하여서는 아니 된다.


③ 승객은 항공기가 착륙한 후 항공기에서 내리지 아니하고 항공기를 점거하거나 항공기 내에서 동성하여서는 아니 된다.

④ 항공기 내의 승객은 항공기의 보안이나 운항을 저해하는 행위를 금지하는 기장등의 정당한 직무상 지시에 따라야 한다.

⑤ 항공운송사업자는 금연 등 항공기와 승객의 안전한 운항과 여행을 위한 규제로 인하여 승객이 받는 불편을 줄일 수 있는 방안을 마련하여야 한다.

⑥ 기장등은 승객이 항공기 내에서 제1항제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 행위를 하거나 할 우려가 있는 경우 이를 중지하게 하거나 하지 말 것을 경고하여 사전에 방지하도록 노력하여야 한다.

13/25



② 禁止乘客阻碍航空器安保或航行的暴力、威胁、欺诈行为，禁止操作机舱门、紧急出口、机械设备。


③ 禁止乘客在航空器着陆后拒不离开航空器非法占据航空器或在航空器内示威。

④ 航空器内的乘客应该遵守机长禁止阻碍航空器安保或航行行为的正当命令。

⑤ 航空承运人应该制定相应措施，尽量减少承运人为确保航空器和乘客的安全航行和旅行而采取禁烟等限制措施时给乘客带来的不便。

⑥ 乘客在航空器内做出或有可能做出第1款第1项至第5项规定的任何行为时，机长等应制止该行为或警告不要做出该行为试图事先预防该行为的发生。

13/25




⑦ 항공운송사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람에 대하여 탑승을 거절할 수 있다.

1. 보안검색을 거부하는 사람
2. 음주로 인하여 소란행위를 하거나 할 우려가 있는 사람
3. 항공보안에 관한 업무를 담당하는 국내외 국가기관 또는 국제기구 등으로부터 항공기 안전운항을 해칠 우려가 있어 탑승을 거절할 것을 요청 받거나 통보받은 사람
4. 그 밖에 항공기 안전운항을 해칠 우려가 있어 국토교통부령으로 정하는 사람

⑧ 누구든지 공항에서 보안검색 업무를 수행 중인 항공보안검색요원 또는 보호구역에의 출입을 통제하는 사람에 대하여 업무를 방해하는 행위 또는 폭행 등 신체에 위해를 주는 행위를 하여서는 아니 된다.

14 / 25



⑦ 对符合下列各项中任何一项的人，航空承运人可以拒绝其登机。

1. 拒绝进行安全检查的人
2. 因酗酒，已经或有可能做出骚乱行为的人
3. 收到来自负责航空安保工作的国内外国家机关或国际机构要求或通知因有可能危害航空器安全航行拒绝登机的人
4. 其他国土交通部令规定的有可能危害航空器安全航行的人

⑧ 任何人不得妨碍在机场执行安全检查的航空安保检查人员或在隔离区域负责禁止出入的人员的业务或使用暴力等危害其身体。

14 / 25





1. 연혁 V
2. 구성 V
3. 관할권 관련 형법과의 관계
4. 국제협약과의 관계
5. 법 vs 의식

15/25



- 1.沿革 V
- 2.结构 V
- 3.关于管辖权，与刑法的关系
- 4.与国际公约的关系
- 5.法 vs 意识


15/25





3. 관할권 관련 형법과의 관계

- 항공보안법에는 관할권 관련 조항 없음
- 형법 8조

“제8조(총칙의 적용) 본법 총칙은 타법령에 정한 죄에 적용한다. 단, 그 법령에 특별한 규정이 있는 때에는 예외로 한다.”




16/25





3. 关于管辖权，与刑法的关系

- 航空安保法并没有管辖权规定
- 刑法 8条

“第8条(总则的适用)本法总则适用于其他法令规定的犯罪。但该法令有另外规定时除外。”



16/25





3. 관할권 관련 형법과의 관계

제2조(국내범) 본법은 대한민국영역내에서 죄를 범한 내국인과 외국인에게 적용한다

제3조(내국인의 국외범) 본법은 대한민국영역외에서 죄를 범한 내국인에게 적용한다.

제4조(국외에 있는 내국선박 등에서 외국인 이 범한 죄) 본법은 대한민국영역외에 있는 대한민국의 선박 또는 항공기내에서 죄를 범한 외국인에게 적용한다.

17/25





3. 关于管辖权，与刑法的关系

第2条(国内犯)本法适用于在大韩民国领域内犯罪的本国人 与外国人。

第3条(本国人的国外犯)本法适用于在大韩民国领域外犯罪的本国人。

第4条(外国人在国外本国船舶等的犯罪)本法适用于在大韩民国领域外的大韩民国船舶或航空器内犯罪的外国人。



17/25



즉, 항공보안법은 아래의 경우에 적용

- i) 가해자 한국인인 경우,
- ii) 한국 국적기에서 발생한 경우,
- iii) 피해자가 한국국민이고 가해자가 외국인인 경우

18/25



即, 航空安保法适用于下列情形

- i) 加害者为韩国人的情形,
- ii) 在韩国籍航空器内发生的情形,
- iii) 被害人为韩国人, 加害者为外国人的情形

18/25



2010.4.6. 도하- 인천

만취한 리비아인 승객
기장실을 발로 차면서
난동행위

기장은 리비아 승객을 결박하고, 인천공항 경찰대에 연락함

공항경찰대는 관할권이 없어서 조사할 수 없다고 밝히고, 외국인대기소에 보냄.

이후 카타르에서 보안요원이 파견돼 이 리비아인을 카타르로 호송



2010.4.6. 多哈-仁川

酒醉的利比亚乘客
脚踹机长室造成骚乱

机长捆绑利比亚乘客，
联系仁川机场警察

机场警察表示因没有管辖权无法进行调查，将其送至外国人等候室

之后卡塔尔派安保职员将该利比亚人移送至卡塔尔



2013.4.15. 인천- LA

대기업임원 승무원폭행

등록국 한국 (대한항공)

피해자/가해자 한국인

미국을 포함한 일부 국가들은 국내법으로 항공기 국적과 관계없이 자국도착비행기에서 발생한 기내난동행위 조사/처벌





2013.4.15. 仁川-LA

大企业官员向乘务员施暴

登记国 韩国(大韩航空)

被害人/加害者 韩国人



包括美国在内的一些国家规定，无论航空器的国籍为哪个国家，可以调查和处罚在本国着陆的飞机内发生的骚乱行为

4. 국제협약과의 관계

- 1963 동경협약 관할권 (기내난동 행위관련)
항공기 등록국이 기내난동승객 관련 관할권을 행사할 수 있고(제3조), 예외적으로 기내의 불법행위가 A국가의 영토에 영향을 주었거나, 피해자 또는 가해자가 A국 국민인 경우 관할권 행사
- 1970년 헤이그협약 & 1971년 몬트리올 협약 (납치&폭파)
항공기 착륙국에게 기소(Prosecute) 또는 인도 (Extradite)하는 의무를 지움.
- 2014년 몬트리올 의정서 (동경협약 개정 의정서)
관할권 공백을 보완하였으나, 미발효


21/25

4. 与国际公约的关系

- 1963东京公约管辖权(关于航空器内的骚乱行为)
航空器登记国有权对在该航空器内的引起骚乱的人行使管辖权(第3条), 作为例外, 如果航空器内的非法行为对A国领土产生影响, 或者被害人或加害者为A国国民时可以行使管辖权
- 1970年海牙公约&1971年蒙特利尔公约(劫持&爆破)
规定航空器着陆国家的起诉(Prosecute)或引渡(Extradite)义务
- 2014年蒙特利尔议定书(东京公约修改议定书)
虽然弥补了管辖权规定的空白, 尚未生效

21/25



KLRI

5. 법 vs 의식



22/25

This slide features a header with a globe icon and a decorative arc of colored squares. The title '5. 법 vs 의식' is prominently displayed. Below the title, there is an illustration of four stylized human figures standing in a row, each with a suitcase. The third figure from the left is colored purple and has small devil horns on its head, while the other three figures are black. The background includes a faint world map in the bottom right corner.



KLRI

5. 法 vs 意识





22/25

This slide is identical in layout and content to the first slide, but the title is in Chinese characters: '5. 法 vs 意识'. The illustration of four people with luggage, one purple with devil horns, remains the same. The background features a globe icon, a decorative arc, and a faint world map.

KLRI

5. 법 vs 의식



23/25

KLRI

5. 法 vs 意识



23/25

Thank you

Thank you



중국 민용항공기 보안법 체계: 현황과 전망

中国民航保安法律体系: 现状与展望

자오 진송 부연구원(중국민항과학기술연구원)
赵劲松 副研究员(中国民航科学技术研究院)

중국민용항공기보안법체계: 현황과 전망

중국민항과학기술연구원
법규표준연구소
자오 진송 부연구원
한국 서울 2016년 7월

中国民航保安法律体系: 现状与展望

中国民航科学技术研究院
法规标准研究所
赵劲松 副研究员
韩国首尔 2016年7月

1、중국민용항공법체계 (계속)

2010 《북경조약》

첫째, 새로운 범죄행위, 항공기를 무기로 남용, 공중과 지상의 살상성 무기, 전자공격 및 컴퓨터를 기초로 한 공격, 화학 및 생물 공격, 핵물질 또는 기타 방사성물질의 남용, 휴대용 방공시스템(MANPADS)을 사용한 공격.

둘째, 범죄인 후송.

셋째, 위험물질의 운송.

넷째, 위협에 관한 범죄.

다섯째, 타인을 조직 또는

영도하여 저지른 범죄.

여섯째, 의정서상 범죄의

방조범.

일곱째, 군사제외.

여덟째, 평등대우.

아홉째, 인도문제.

열째, 관할권.



一、中国民航法律体系 (续)

2010 《北京公约》

第一, 新型犯罪行为。滥用航空器作为武器; 空中和地面的自杀性攻击; 电子攻击和以计算机为基础的攻击; 化学和生物攻击; 滥用核材料或其他放射性材料; 使用便携式防空系统(MANPADS)进行的攻击。

第二, 运输逃犯。

第三, 运输危险物质。

第四, 关于威胁实施犯罪。

第五, 关于组织或领导他人实施犯罪行为。

第六, 关于协助实施议定书规定的罪行。

第七, 军事排外。

第八, 公平待遇。

第九, 引渡问题。

第十, 管辖权。



1、중국민용항공법체계 (계속)

2010 《북경의정서》

첫째, 항공기불법납치죄를 개정하여 '협박'을 추가, 그 이유는 범죄피의자가 항공기를 통제하려는 모든 가능한 상황에 적용시키기 위함이고, 신체상의 폭행이나 항공기내에서 무기를 사용하지 않아도 적용됨.

둘째, 위협에 관한 범죄.

셋째, 타인을 조직 또는 영도하여 저지른 범죄.

넷째, 의정서상 범죄의 방조범.

다섯째, 군사제외.

여섯째, 평등대우.

일곱째, 인도문제.

여덟째, 관할권.



一、中国民航法律体系 (续)

2010 《北京议定书》

第一, 修改非法劫持航空器罪, 增加“胁迫”, 理由是适用到所有犯罪嫌疑人企图控制航空器的可能情况, 即使是没有身体暴力或者在航空器上使用武器。

第二, 关于威胁实施犯罪。

第三, 关于组织或领导他人实施犯罪行为。

第四, 关于协助实施议定书规定的罪行。

第五, 军事排外。

第六, 公平待遇。

第七, 引渡问题。

第八, 管辖权。



2、중국민용항공안보법체계현황

1、관련 법률

■ 첫째, 《중화인민공화국 형법》

■ 1979년에 중국 형법은 항공기 납치·파괴, 공항파괴 등 항공기가 파괴될 위협이 있는 행위를 엄격한 형사범죄행위로 규정하고 엄격하게 처벌하였다. 1993년 전국인민대표대회는 민용항공기 납치범을 처벌하는데 관한 결정을 통과하여 항공기납치죄의 구성요건과 형벌을 전문적으로 규정함으로써 항공기납치범죄를 엄격하게 처벌하였다.

二、中国民航保安法律体系现状

1、有关法律。

■ 第一, 《中华人民共和国刑法》。

■ 早在1979年, 中华人民共和国刑法就专门将劫机, 破坏飞机, 破坏机场等足以使飞机发生毁坏危险的行为规定为严重的刑事犯罪行为, 予以严惩。1993年全国人大制定了关于惩治劫持民用航空器犯罪分子的决定, 又专门规定劫机罪的构成及其刑罚, 以严厉打击劫持航空器的犯罪行为。

2、중국민용항공안보법체계현황(계속)

1997년 형법 개정시, 민용항공기 납치범을 처벌하는데 관한 결정의 규정을 직접 형법에 도입하였고, 공공안전위해죄와 사회관리질서방해죄 부분에 항공기납치, 민용항공기내 범죄 및 기타 항공범죄에 대한 명문규정을 두었다.

둘째, 《중화인민공화국 항공법》

1996년부터 시행된 중국 민용항공법은 법적 책임 부분에 전문적인 장을 두어 민용항공안전을 위협하는 범죄의 구성요건과 처벌을 규정하였다.

二、中国民航保安法律体系现状（续）

1997年修订新刑法时，将关于惩治劫持民用航空器犯罪分子的决定的规定直接纳入新刑法中，在危害公共安全罪和妨害社会管理秩序罪中对劫机、民用航空器内犯罪以及其他航空犯罪作出了明文规定。

第二，《中华人民共和国民用航空法》。

1996年施行的中华人民共和国民用航空法也在法律责任中专章规定了危害民用航空安全的犯罪行为之构成及其处罚。

2、중국민용항공안보법체계현황(계속)

2、관련 행정법규

■ 《중화인민공화국 항공안전보호조례》

■ 중국 항공법 공포 이후, 1996년 7월 6일 국무원 제201호령을 통하여 위 조례를 공포하였다. 동 조례는 민용공항의 안전보호, 민용항공운영의 안전보호, 민용항공안전검사 및 위반책임 등에 대해 규정하고 있다. 중국 민용항공안전보호조례는 현재 중국의 유일한 항공안보에 관한 전문적인 행정법규이다. 동 조례는 불법으로 민용항공활동의 위협방지, 민용항공질서의 유지, 민용항공안전의 보장에 중요한 역할을 하고 있다.

二、中国民航保安法律体系现状（续）

2、有关行政法规。

■ 《中华人民共和国民用航空安全保卫条例》

■ 中华人民共和国民用航空法颁布之后, 1996年7月6日国务院第201号令发布了该条例。该条例对民用机场的安全保卫、民用航空营运的安全保卫、民用航空安全检查以及违法责任都作了比较明确的规定。中华人民共和国民用航空安全保卫条例是我国目前仅有的一部专门规定航空保安的行政法规。该条例对防止非法干扰民用航空活动, 维护民用航空秩序, 保障民用航空安全发挥了重要作用。

2、중국민용항공안보법체계현황(계속)

3、민용항공 관련 규정

중국 민용항공국은 민용항공법과 항공안전보호조례의 규정에 따라 공항, 항공기, 승객, 수화물, 화물 등에 관한 항공안전보호 규장을 제정하였다. 예컨대, 민용항공안전보호업무규칙, 중국민용항공안전검사규칙, 중국민용항공감찰원규정, 항공안전원합격심사규칙, 공공항공여객운송비행중안전보호규칙 등이 있다. 이러한 규장은 민용항공안전보호의 규범화, 항공운송질서의 보호, 운항안전위험의 제거, 기내난동행위의 방지, 승객과 재산의 안전 보호, 민용항공기운항안전보장 등에 중요한 역할을 하고 있다.

二、中国民航保安法律体系现状（续）

3、有关民航规章。

中国民用航空局根据中华人民共和国民用航空法和中华人民共和国民用航空安全保卫条例之规定，先后制定了数十个涉及机场、航空器、旅客、行李、货物等方面的航空安全保卫工作的部门规章。例如，民用航空安全保卫工作规则、中国民用航空安全检查规则、中国民用航空监察员规定、航空安全员合格审定规则、公共航空旅客运输飞行中安全保卫规则，等等。这些规章对于规范民用航空安全保卫工作，维护航空运输秩序，制止威胁飞行安全的行为，防止机上滋扰行为，保护所载人员和财产的安全，保障民用航空飞行安全起着十分重要的作用。

2、중국민용항공안보법체계현황(계속)

4、관련 규범성 문건

위의 법률, 법규, 규장 이외에, 국무원, 공안부, 민항국 및 민항국 공안국 등 부서에서 대량의 항공보안 관련 비규장성 규범성 문건을 공포하였다.

이러한 규범성 문건의 수량은 법률, 법규, 규장의 총합보다 많다. 실무에서 이러한 규범성 문건은 중국 민용항공안보에서 중요한 지위를 차지하고, 항공안보 관련 행정법규와 규장의 집행에도 효과적이며, 일정한 경우에 보충적인 역할도 한다.

二、中国民航保安法律体系现状（续）

4、有关规范性文件。

除了以上法律、法规、规章之外，国务院、公安部、民航局以及民航局公安局等职能部门还发布了大量的有关航空保安的非规章类的规范性文件。

这些规范性文件的数量超过了法律、法规、规章的总和。实践中，这些规范性文件在我国民航保安工作中占有非常重要的地位，对有关航空保安的行政法规和规章起到了必要的和有效的执行作用，在一定条件下还起到了补充的作用。

3、중국민용항공안보법체계문제

■ 1、민항안보법체계의 위계질서의 개선 필요성

■ 민용항공법상 안보와 관련된 내용은 여러 부분에 산재하여 있다. 예컨대 민용항공법 제99조, 제100조, 제101조, 제102조 등인데, 내용이 분산되어 있고, 안보 관련 행정법규와 규장에 대한 기본법상의 근거가 부족하다.

三、中国民航保安法律体系问题

■ 1、民航安保法律体系位阶有待进一步优化。

■ 民航法中有关安保的内容散见于各章节之中，例如，民航法第99条、第100条、第101条、第102条，内容出现碎片化的现象，有关安保的行政法规和部门规章缺乏基本法的支撑。

3、중국민용항공안보법체계문제(계속)

■ 2、민용항공안보체계 중 통용항공 안보문제의 부재

■ 중국의 통용항공산업이 신속한 발전을 이루었고, 이러한 발전은 새로운 기회와 도전을 맞이하였으며, 중국의 통용항공은 갈수록 중국시장의 이슈가 되고 있다. 아울러, 중국 통용항공의 발전은 두가지 심각한 안보문제가 있는데, 하나는 “미등록비행”이고, 다른 하나는 자체제작 항공기의 안보문제이다.

三、中国民航保安法律体系问题（续）

■ 2、有关通用航空安保问题在民航安保体系中缺位。

■ 中国通用航空产业得到飞速发展，通航的发展迎来了新的机遇和挑战，中国通航越来越成为中国市场的焦点。同时，我国通用航空的发展面临两个严重的安保问题，即“黑飞”和自制航空器的安保问题。

3、중국민용항공안보법체계문제(계속)

■ 3、규정위반승객문제에 대한 민용항공안보법체계의 보완

- 중국국제항공회사와 동방항공회사의 통계에 의하면, 2009년부터 2011년까지, “규정위반승객” 사건은 지속적으로 많은데, 구체적으로 국제항공회사는 2009년 219건, 2010년 227건, 2011년 307건이고, 중국동방항공회사는 2009년 551건, 2010년 527건, 2011년 513건이다.
2015년 출입문사건.

三、中国民航保安法律体系问题（续）

■ 3

、民航安保法律体系应对违规旅客问题有待进一步优化。

- 根据中国国际航空公司和东方航空公司的统计数据，2009至2011年期间，“违规旅客”事件一直居高不下：中国国际航空公司 2009年219起；2010年227起；2011年307起。中国东方航空公司 2009年551起；2010年527起；2011年513起。
2015年推舱门事件。

4、중국민용항공안보법체계전망

- 1、《중화인민공화국 항공법》개정 추진
- 항공안보법의 전문장절을 마련하여 국무원 민용항공주관부서의 직권, 지방정부의 직권, 항공경찰의 직권, 항공운송기업의 직책, 안전검사기구 및 그 직책, 불법관여행위의 유형, 법적 책임 등 내용을 규정.

四、中国民航保安法律体系展望

- 1、推动修订《中华人民共和国民用航空法》。
- 研究制定航空保安专章：国务院民用航空主管部门的职权、地方人民政府的职权、空中警察的职权、航空运输企业的职责、安检机构及其职责、非法干扰行为的种类、法律责任等内容。

4、중국민용항공안보법체계전망(계속)

- 2、중화인민공화국 《항공안전보호조례》 개정 추진
- 현재 내부적으로 조사연구 중에 있고 관련 연구사업을 추진하고 있다.

四、中国民航保安法律体系展望（续）

- 2、推动修订《中华人民共和国航空安全保卫条例》。
- 目前正在行业内进行调研，推进相关的研究工作。

4、중국민용항공안보법체계전망(계속)

■ 3、민용항공입법규칙 및 평가제도의 구축

- 현재내부적으로 조사연구와 의견수렴을 진행하고 관련 연구사업을 추진하여 민용항공13.5입법계획을 공포할 예정이고, 2020년까지 체계적이고 효과적인 현대 민용항공법체계를 구축함으로써 민용항공안보규장체계가 분산되어 있는 문제를 해결하고자 한다.

四、中国民航保安法律体系展望（续）

■ 3、推动民航立法规划及评估工作。

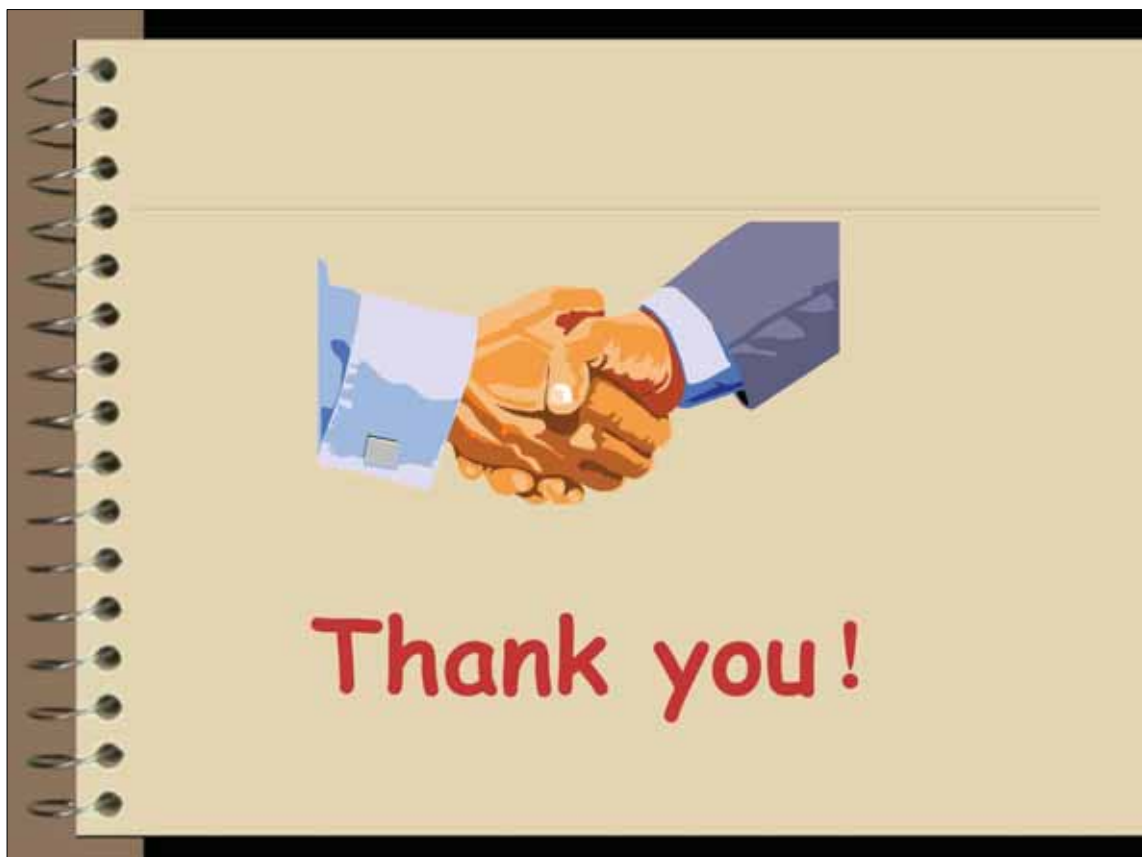
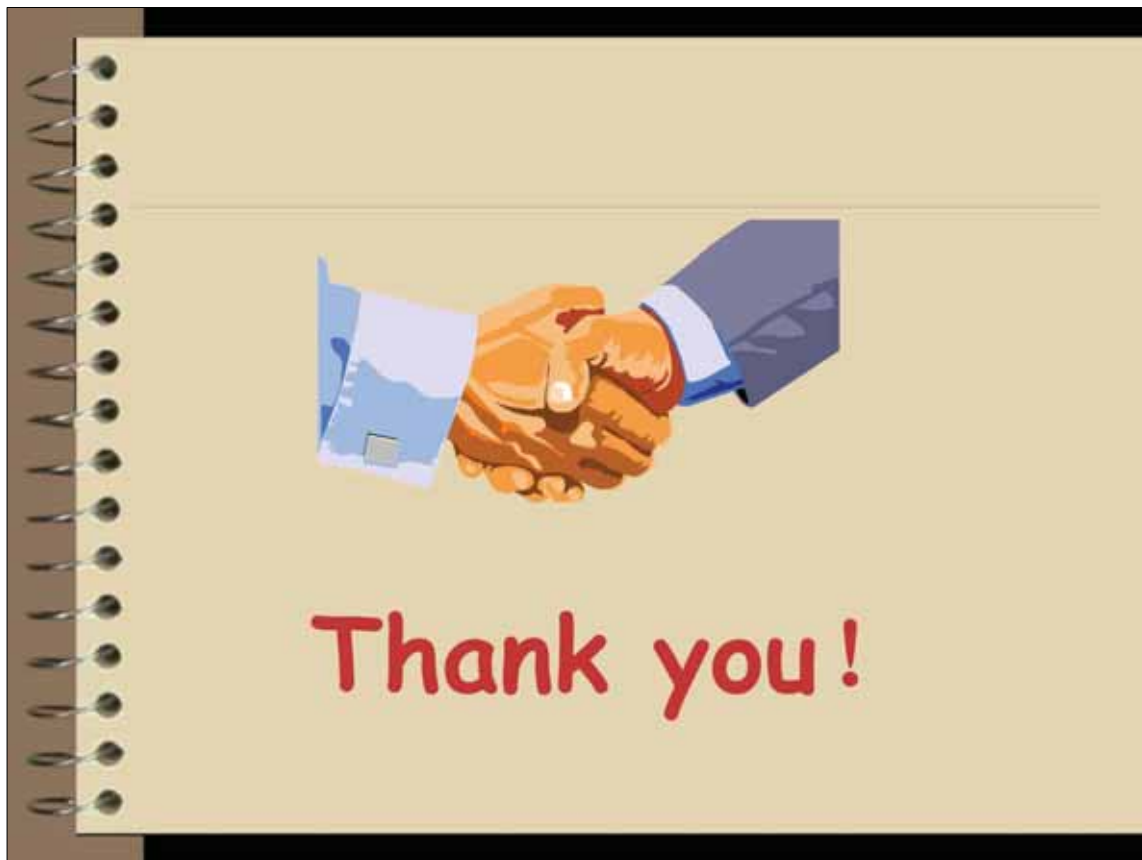
■ 目前正在行业内进行调研和征求意见，推进相关研究工作，拟发布民航十三五立法规划，争取到2020年建设成内容完善、体系完备、行之有效的现代化民航法律体系，解决民航保安规章体系的碎片化问题。

4、중국민용항공안보법체계전망(계속)

- 4、국제민용항공입법활동의 적극적인 참여
- 2010년 항공안보조약 북경외교회의 주최
- 2014년 동경조약 개정 몬트리올 외교회의 참가
- 규정위반 승객 리스트 전문가회의 참가
- 무장충돌지역에서의 민용항공기 보호회의 참가

四、中国民航保安法律体系展望（续）

- 4、积极参与国际民航立法活动。
- 承办2010年航空保安公约北京外交会议；
- 参加2014年东京公约修订蒙特利尔外交会议；
- 参加违规旅客罪行清单专家组会议；
- 参加武装冲突区保护民用航空器会议。






항공보안법 개요 및 시사점

航空安保法概要及启示

이주형 박사수료(한국 항공대)
李周炯 博士结业(韩国航空大学)





Contents

1. 개요
2. 주요내용
3. 주요이슈

2/25




Contents

1. 概要
2. 主要内容
3. 焦点问题

2/25



1. 항공보안법 개요



3



1. 航空安保法概要



3

개 요

□ 법제정 이전 추진사항

○ 항공법 61조

- ☞ 경찰관이 승객 휴대물 검색할 수 있도록 임의규정

○ 대통령 훈령 제47호 국가 대테러 활동 지침(1982.1.22)

- ☞ 대외비로 관리
- ☞ 테러대책기구, 테러사건 대응 조직, 예방 및 대응 활동, 관계기관별 임무
- ☞ 테러 : 국가안보 및 공공안전 위태롭게 할 목적으로 행하는 행위
: 국제협약 규정 내용(헤이그협약, 몬트리올 협약, 몬트리올 부속서)

○ 공항별 자체 협의회

- ☞ 각 공항별 자체 협의회에서 세부 사항 결정

概要

■ 立法之前的规定

○ 航空法 61条

- ☞ 警察可以检查旅客携带的物品

○ 总统训令第47号国家反恐活动指南(1982.1.22)

- ☞ 作为对外秘密文件管理
- ☞ 恐怖对策机构, 恐怖袭击对应组织, 预防及对应活动, 相关机关的任务
- ☞ 恐怖 : 为危害国家安保和公共安全采取的行为
: 国际公约规定的内容(海牙公约, 蒙特利尔公约, 蒙特利尔附则)

○ 机场协议会

- ☞ 各机场协议会决定具体事项

개요

□ 법 배경

- 2001.9 : 911사건 후 항공보안 관련 법 규정 필요
 - ☞ 국제규정에 적합한 법규정 제정 절실
- 2001.12 : 초안작성(관련기관 합동)
 - ☞ 국제기구 기준으로 초안 작성
- 2002.11. 27 : 항공안전 및 보안에 관한 법률
 - ☞ 항공기 운항안전법을 전면 개정, 법률 시행

概要

■ 立法背景

- 2001.9 : 911事件以后需要制定航空安保相关法律
 - ☞ 急需制定符合国际规定的法律
- 2001.12 : 制定草案(相关机关合作)
 - ☞ 按照国际机构标准制定草案
- 2002.11. 27 : 关于航空安全及安保的法律
 - ☞ 全面修改航空器航行安全法, 法律施行

개요

□ 제정 배경 및 목적

○ 국가항공보안 법령 제정 필요성

- ☞ 국민의 권리 의무제한하는 것은 국회에서 정한 법률에 의거 시행하여야 함 [승객검색, 수하물 검색 등]

○ 국제기구 점검 대비

- ☞ ICAO 보안 평가 대비 국가보안 법적 근거 필요

○ 관련기관의 업무 명확화

- ☞ 관련기관과의 업무 명확화

概要

■ 立法背景及目的

○ 制定国家航空安保法律的必要性

- ☞ 只能通过国会制定的法律限制国民的权利和义务(检查旅客, 检查行李等)

○ 应对国际机构检查

- ☞ 为应对ICAO安保评价, 需要国家安保法律依据

○ 相关机关业务的明确化

- ☞ 相关机关之间的业务明确化



항공보안법 내용

□ 정의

○ 불법 방해행위 :

- 가. 지상에 있거나 운항중인 항공기를 납치하거나 납치를 시도하는 행위
- 나. 항공기 또는 공항에서 사람을 인질로 삼는 행위
- 다. 항공기, 공항 및 항행안전시설을 파괴하거나 손상시키는 행위
- 라. 항공기, 항행안전시설 및 제12조에 따른 보호구역(이하 "보호구역"이라 한다)에 무단 침입하거나 운영을 방해하는 행위
- 마. 범죄의 목적으로 항공기 또는 보호구역 내로 제21조에 따른 무기 등 위험물품[危害物品]을 반입하는 행위
- 바. 지상에 있거나 운항중인 항공기의 안전을 위협하는 거짓 정보를 제공하는 행위 또는 공항 및 공항시설 내에 있는 승객, 승무원, 지상근무자의 안전을 위협하는 거짓 정보를 제공하는 행위
- 사. 사람을 사상[死傷]에 이르게 하거나 재산 또는 환경에 심각한 손상을 입힐 목적으로 항공기를 이용하는 행위
- 아. 그 밖에 이 법에 따라 처벌받는 행위

航空安保法内容

■ 定义

○ 非法妨害行为 :

- a. 劫持或试图劫持地面上或航行中航空器的行为
- b. 在航空器或机场劫持人质的行为
- c. 破坏或毁损航空器、机场及航行安全设施的行为
- d. 非法入侵航空器, 航行安全设施及第12条规定的保护区域(以下“保护区域”)或妨害其运营的行为
- e. 以犯罪为目的, 携带第21条规定的武器等危险物品进入航空器或保护区域的行为
- f. 提供危害地面上或航行中航空器安全的虚假信息的行为, 或者提供危害机场或机场设施内的旅客、乘务员、地面工作人员安全的虚假信息的行为
- g. 为了造成人员伤亡或严重破坏财产或环境, 使用航空器的行为
- h. 其他根据本法的规定处罚的行为

항공보안법 내용

- 국제협약
 - 동경협약
 - 헤이그 협약
 - 몬트리올 협약
 - 몬트리올 협약 부속서
 - 가소성 협약:

航空安保法内容

- 国际公约
 - 东京公约
 - 海牙公约
 - 蒙特利尔公约
 - 蒙特利尔公约附则
 - 关于标注塑性炸药以便探测的公约:

항공보안법 내용

- 항공보안협의회 등
 - 국가항공보안 협의회
 - 지방항공보안 협의회
 - 국가항공보안 계획
 - 공항 자체보안계획
 - 항공사 자체보안계획
 - 입주업체 자체보안계획

航空安保法内容

- 航空安保协议会等
 - 国家航空安保协议会
 - 地方航空安保协议会
 - 国家航空安保计划
 - 机场安保计划
 - 航空公司安保计划
 - 入驻企业安保计划

항공보안법 내용

□ 공항항공기 등의 보안

- 공항보호구역 설정
- 승객검색 및 위탁검색
- 승객아닌자 검색
- 통과승객 및 환승 승객 보안검색
- 상용화주
- 기내식 통제

航空安保法内容

■ 机场航空器等的安保

- 设定机场保护区域
- 旅客检查和物品检查
- 对非旅客的检查
- 通过旅客和转机旅客的安保检查
- 常用货主
- 机内餐控制

항공보안법 내용

- 항공기내의 보안
 - 위험물품 휴대금지
 - 기장의 권한
 - 승객의 협조의무
 - 수감중인 사람의 호송

航空安保法内容

- 航空器内安保
 - 禁止携带危险物品
 - 机长的权限
 - 乘客的协助义务
 - 在押人员的护送

항공보안법 내용

항공보안장비, 교육훈련

- 항공보안 장비 사용
- 교육훈련
- 검색기록 유지

航空安保法内容

航空安保管备, 教育训练

- 航空安保管备的使用
- 教育训练
- 维持检查记录

항공보안법 내용

항공보안 위협대응

- 항공보안 위협정보 제공
- 국가항공보안 우발계획 및 공항운영자 우발계획
- 보안조치
- 항공보안 감독
- 항공보안 자율신고

航空安保法内容

■ 航空安保危险的对应

- 提供航空安保危险信息
- 国家航空安保偶发计划及机场经营人偶发计划
- 安保措施
- 航空安保监督
- 航空安保自主举报

항공보안법 내용

□ 벌칙

- 항공기 파손죄 : 사형, 무기, 5년이상 징역
- 항공기 납치죄 : 7년이상징역, 사람 사상자는 사형 또는 무기징역
- 항공기설 파손죄 : 2년이상의 유기징역
- 항공기 항로변경죄 : 1년이상 10년 이하의 징역
- 직무집행방해죄 : 10년이하의 징역
- 항공기 위험물품 탑재죄 : 2년이상 5년이하의 징역

航空安保法内容

■ 罚则

- 航空器破坏罪 : 死刑, 无期徒刑, 5年以上有期徒刑
- 航空器劫持罪 : 7年以上有期徒刑, 造成人员伤亡时死刑或无期徒刑
- 航空设施破坏罪 : 2年以上有期徒刑
- 航空器航线变更罪 : 1年以上10年以下有期徒刑
- 公务执行妨害罪 : 10年以下有期徒刑
- 航空器危险物品承载罪 : 2年以上5年以下有期徒刑

항공보안법 내용

□ 벌칙(계속2)

- 공항운영 방해죄 : 5년이하의 징역, 5천만원이하 벌금
- 항공기 안전운항저해 폭행죄 : 5년이하의 징역
- 항공기설 파손죄 : 2년이상유기징역
- 항공기 점거 농성죄 : 3년이하의 징역, 3천만원이하 벌금
- 운항방해 정보죄 : 3년이하의 징역, 3천만원이하 벌금
- 조종실 무단 출입 : 1년이하의 징역, 1천만원이하 벌금

航空安保法内容

■ 罚则(继续2)

- 机场经营妨害罪 : 5年以下有期徒刑, 5千万韩元以下罚款
- 阻碍航空器安全航行暴力罪 : 5年以下有期徒刑
- 航空设施破坏罪 : 2年以上有期徒刑
- 非法占有航空器示威罪 : 3年以下有期徒刑, 3千万韩元以下罚款
- 航行妨害信息罪 : 3年以下有期徒刑, 3千万韩元以下罚款
- 非法出入操纵室 : 1年以下有期徒刑, 1千万韩元以下罚款

항공보안법 내용

□ 벌칙(계속3)

- 1천만원 이하의 벌금
- 항공기 안전운항저해 폭행죄 : 5년이하의 징역
- 항공기설 파손죄 : 2년이상 5년이하의 유기징역
- 항공기 점거 농성죄 : 3년이하의 징역, 3천만원이하 벌금
- 운항방해 정보죄 : 3년이하의 징역, 3천만원이하 벌금
- 조종실 무단 출입 : 1년이하의 징역, 1천만원이하 벌금

航空安保法内容

■ 罚则(继续3)

- 1千万韩元以下罚款
- 阻碍航空器安全航行暴力罪 : 5年以下有期徒刑
- 航空设施破坏罪 : 2年以上有期徒刑
- 非法占有航空器示威罪 : 3年以下有期徒刑, 3千万韩元以下罚款
- 航行妨害信息罪 : 3年以下有期徒刑, 3千万韩元以下罚款
- 非法出入操纵室 : 1年以下有期徒刑, 1千万韩元以下罚款

항공보안법 내용

□ 벌칙(계속4)

○ 1천만원 이하의 벌금

- 자체보안계획 미수립
- 보안검색업무 소홀 자
- 보안검색 업무자에 대한 방해행위, 폭행, 신체 위해주는 자
- 우발계획 미수립 자

航空安保法内容

■ 罚则(继续4)

○ 1千万韩元以下罚款

- 未建立自主安保计划
- 怠于进行安保检查工作的人
- 妨害安保检查工作人员的行为,暴力,造成身体危害的人
- 未建立偶发计划的人

항공보안법 내용

□ 벌칙(계속4)

○ 5백만원 이하의 벌금

- 자체보안계획 미 승인받은 자
- 보안검색업무 소홀 자
- 기내 난동자
- 우발계획 미 승인자

○ 1백만원 이하의 벌금

- 보호구역 무단 출입자

航空安保法内容

■ 罚则(继续4)

○ 5百万韩元以下罚款

- 自主安保计划没有获得许可的人
- 怠于进行安保检查工作的人
- 机内引起骚乱的人
- 偶发计划没有获得许可的人

○ 1百万韩元以下罚款

- 随意出入保护区域的人

항공보안법 내용

□ 벌칙(계속5)

- 1천만원 이하의 과태료
 - 자체보안계획 이행하지 않은 자
 - 기내보안 요원 미탑승 시킨 항공사
 - 보안점검 미실사 항공사
 - 규정된 보안장비 미사용자
 - 보안조치 미이행자
 - 시정명령 미이행자

航空安保法内容

■ 罚则(继续5)

- 1千万韩元以下行政罚款
 - 未履行自主安保计划的人
 - 没有搭乘机内安保人员的航空公司
 - 没有实施安保检查的航空公司
 - 未使用规定的安装备的人
 - 未履行安保措施的人
 - 未履行纠正命令的人

항공보안법 내용

□ 벌칙(계속6)

- 5백만원 이하의 과태료
 - 보안기록 미이행자
 - 휴대물품 가지고 하기하지 않은 자

航空安保法内容

■ 罚则(继续6)

- 5百万韩元以下行政罚款
 - 未履行安保记录的人
 - 没有拿携带物品下机的人



3. 주요이슈 및 시사점



22



3. 焦点问题及启示



22

주요이슈

- **항공보안법 추가 필요 사항**
 - 일반지역에 대한 보안 책임
 - 일반지역 관리에 대한 법적통제
 - 대응 책임기관
 - 테러방지법과의 관계 정리
 - 항공보안법과 테러 방지법과 관계
 - 국제기구 요건 변경 신속 대응 필요
 - ICAO등 요건 변화에 따른 신속 대응 필요

焦点问题

- **航空安保法补充事项**
 - 对一般区域的安保责任
 - 通过法律控制对一般区域的管理
 - 相应责任机关
 - 明确与反恐法之间的关系
 - 航空安保法与反恐法之间的关系
 - 迅速对应国际机构的变更条件
 - 有必要对ICAO等的变更条件迅速对应

Thank you

Thank you

Session 3

항공운송법의 주요 쟁점과 법적 과제 航空运输法的主要问题与法律课题

발표자 发言人

- 이창재 교수(조선대)
李昌宰 教授(朝鲜大学)
- 왕 리즈 교수(중국민항대학)
王立志 教授(中国民航大学)
- 김지훈 교수(공군사관학교)
金芝薰 教授(空军军事学校)

토론자 评议人

- 량 빙지에 연구원(북경 항공법률표준화연구소)
梁冰洁 研究员(北京航空法律和标准研究所)
- 김성미 박사(독일 뮌헨대학)
金圣美 博士(德国慕尼黑大学)





한국의 항공운송법 체계와 주요 쟁점

韩国航空运输法体系与焦点问题

이창재 교수(조선대)
李昌宰 教授(朝鲜大学)





Contents

1. 한국 항공운송법의 체계
2. 주요 쟁점

2/25



Contents

1. 韩国航空运输法体系
2. 焦点问题

2/25



1. 한국 항공운송법의 체계

- 1) 제정경위
- 2) 법률상 지위
- 3) 주요 내용



3/25



1. 韩国航空运输法体系

- 1) 立法过程
- 2) 法律地位
- 3) 主要内容



3/25

1. 1) 제정경위

■ 한국의 항공운송관련 국제협약 가입 현황

- 1955년 Hague Protocol (헤이그 의정서) - 1967년 가입
- 1999년 Montreal Convention (몬트리올 협약) - 2007년 가입
- 그 밖에 1929년 Warsaw Convention(바르샤바 협약), 1975년 Montreal Additional Protocol (몬트리올 추가 의정서) 등은 미가입

■ 당시의 문제점

- Warsaw system에 가입하지 않은 국가와 법규충돌(conflict of law) 시에 한국 성문법 없음
- 국내 항공운송을 규율하는 성문법 없음. 항공사의 약관이 유일한 法源

■ 항공운송법의 제정

- 2008년 1월 항공운송법 제정특별위원회 구성
- 수 차례에 걸친 회의, 공청회 등을 통한 의견수렴
- 2011년 상법 개정으로 제6편을 신설함으로써 항공운송 법규 제정

4/25

1. 1) 立法过程

■ 韩国加入航空运输相关国际公约现状

- 1955年Hague Protocol(海牙议定书) - 1967年加入
- 1999年Montreal Convention(蒙特利尔公约) - 2007年加入
- 其他1929年Warsaw Convention(华沙公约), 1975年Montreal Additional Protocol(蒙特利尔议定书)等没有加入

■ 当时存在的问题

- 与Warsaw system的非当事国发生法律冲突(conflict of law)时, 没有可以适用的韩国成文法
- 没有规定航空运输的国内法律. 航空公司的格式条款时唯一的法源

■ 航空运输法的制定

- 2008年1月组成航空运输法制定特委会
- 召开几次会议和听证会, 听取意见
- 2011年修改商法时, 新添加了第6篇, 制定了航空运输法规

4/25

1. 2) 법률상 지위

■ 商法 제6편 <항공운송> 의 신설

- 항공운송에 관한 규범을 별도 단행법률로 제정하지 아니하고 기본법인 상법 제6편에 항공운송 편을 신설
- 상법 제2편 <商行為>에 규정된 陸上運送과 제5편 <海商>에 규정된 海上運送 관련 규범의 준용 가능, 동일한 운송계약에 관한 일관된 법리 구성 가능

■ 항공운송 관련 국제법규 내용의 충실한 반영

- 국제항공운송 규범과 상이한 내용을 규정할 경우 발생될 수 있는 법규충돌을 방지하기 위하여 책임체계의 일관성 유지를 위해 항공운송 관련 국제법규 (ex. Montreal Convention 등) 내용을 충실히 반영

5/25

1. 2) 法律地位

■ 商法第6篇《航空运输》的制定

- 关于航空运输, 并不另外制定单行法, 在商法第6篇中规定
- 可以准用商法第2篇《商行为》中规定的陆上运输和第5篇《海商》中规定的海商运输的相关规定, 可以对相同的运输合同适用统一的法理

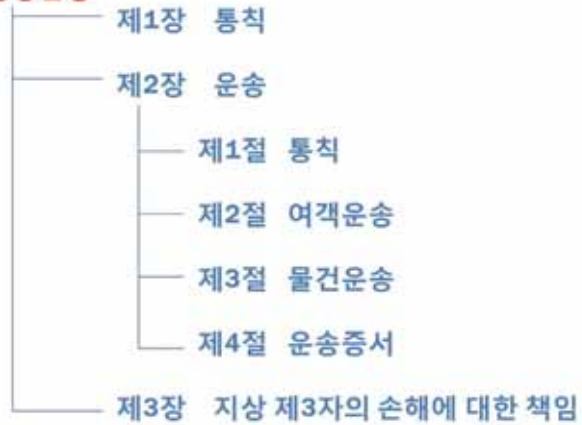
■ 充分反映了航空运输相关国际法规的内容

- 为了防止因规定与国际航空运输规范不一致的内容会发生的法律冲突, 且维持责任体系的一贯性, 充分反映了航空运输相关国际法规(ex. Montreal Convention等)

5/25

◎ 한국 상법의 편제

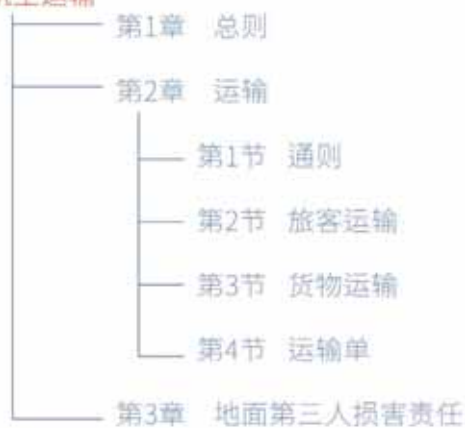
- 제1편 : 총칙
- 제2편 : 상행위
- 제3편 : 회사
- 제4편 : 보험
- 제5편 : 해상
- 제6편 : 항공운송**



6/25

◎ 韩国商法结构

- 第1篇 : 总则
- 第2篇 : 商行为
- 第3篇 : 公司
- 第4篇 : 保险
- 第5篇 : 海商
- 第6篇 : 航空运输**



6/25

1. 3) 주요 내용 - (1) 통칙

■ 적용대상 항공기

- 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 운항에 사용하는 항공기
- 상행위, 영리 목적이 없더라도 운항용 항공기에 대해서는 적용
- 상업운송계약에 사용되기 어려운 초경량 비행장치(超輕量 飛行裝置)는 제외
- 일부 국유(國有) 또는 공유(公有) 항공기도 적용대상에서 제외

초경량비행장치



■ 손해배상청구권자에 대한 과실상계

- 피해자측의 기여과실 입증 시 운송인의 책임 감경하거나 면제 가능

7/25

1. 3) 主要内容 - (1) 通则

■ 适用对象航空器

- 以商行为或其他营利为目的，用于航行的航空器
- 对没有商行为、营利目的的航行航空器也可以适用
- 难以用于商业运输合同的超轻量飞行设备除外
- 部分国有或公有航空器也除外

초경량비행장치



■ 与损害赔偿请求权人的过失相抵消

- 证明被害人的过失时，可以减轻或免除承运人的责任

7/25

1. 3) 주요 내용 - (2) 운송부분 공통규정

■ 비계약적 청구

- 계약책임 및 불법행위책임 모두에 상법규정 적용: 청구권 경합문제 해결
- Himalaya Clause 규정
 - 운송인의 사용자, 대리인도 운송인의 항변, 책임제한 원용 가능
- 여객 또는 수하물 손해에 대한 Willful Misconduct 규정
 - 운송인의 사용자, 대리인이 운송인의 항변, 책임제한 원용 불가능

■ 실제 운송인의 책임

- '실제 운송인'도 '계약 운송인'과 마찬가지로 책임규정 적용, 양자의 연대책임

■ 순차운송

- 해당운송 구간의 운송인을 계약운송인으로 간주, 연대책임 및 구상권 규정

■ 기타 사항

- 운송인의 책임에 관한 제소기간 2년
- 부당한 면책조항(exculpatory clause)은 무효

8/25

1. 3) 主要内容 - (2) 运输部分的共同规定

■ 非合同性请求

- 对违约责任和侵权责任都适用商法规定:解决请求权竞合问题
- Himalaya Clause规定
 - 承运人的使用人、代理人都可以援用承运人的抗辩、责任限制
- 对旅客或行李损失的Willful Misconduct规定
 - 承运人的使用人、代理人不可以援用承运人的抗辩、责任限制

■ 实际承运人的责任

- '实际承运人'也与'合同承运人'一样,适用责任规定,两者的连带责任

■ 相继运输

- 具体运输区段的承运人视为合同运输人,规定连带责任和追偿权

■ 其他事项

- 对承运人责任的诉讼时效为2年
- 不合理的免责条款(exculpatory clause)无效

8/25

1. 3) 주요 내용 - (3) 여객운송

■ 운송인의 책임

- 여객의 사망 또는 신체 상해
 - 항공기에서 혹은 승강(乘降)을 위한 작업 중에 발생한 사고
 - 여객 1명당 11만3천100 SDR까지는 운송인의 배상책임 면제, 제한 불가
 - 그 이상의 손해에 대해 자신의 무과실 혹은 제3자의 기여과실 입증 시 면책
- 여객의 연착
 - 합리적인 조치에 관한 입증 시 면책
 - 책임한도: 여객 1명당 4천694 SDR (국제), 1천 SDR (국내)
 - Willful Misconduct 규정
- 수하물 손해
 - 위탁수하물: 항공기 내에서 혹은 운송인의 관리기간 중에 발생한 손해에 대해 책임
위탁수하물의 고유한 결함, 특수한 성질 또는 숨은 하자가 원인인 경우 면책
수하물의 연착에 대해서도 책임 (합리적인 조치에 관한 입증 시 면책)
 - 휴대수하물: 운송인 측의 고의 또는 과실이 원인인 때에 한하여 책임
 - 책임한도액: 여객 1명당 1천131 SDR (사전 가격 신고에 따른 예외 있음)
 - 손해발생의 통지: 기한 내 서면, 전자문서로 통지. 제소요건. 운송인 악의인 경우 제외.

■ 운송인의 선급금 지급

- 책임유무와 상관없이 손해배상청구권자가 청구하면 지체 없이 지급
- 지급한도: 여객 사망 1인당 1만6천 SDR, 여객 신체상해 1인당 8천 SDR (시행령)

9/25

1. 3) 主要内容 - (3) 旅客运输

■ 承运人的责任

- 旅客死亡或身体伤害
 - 在航空器内或准备起飞降落过程中发生的事故
 - 在每人11万3千100 SDR范围内承运人的赔偿责任免责，不能限制
 - 对超额损失，可以证明没有过失或第三人的过失时免责
- 旅客的延误
 - 证明已采取合理措施时免责
 - 责任限额: 每人4千694 SDR (国际), 1千SDR (国内)
 - Willful Misconduct规定
- 行李损害
 - 托运行李: 在航空器内或承运人管理过程中发生的损害责任
因托运行李的固有缺陷，特殊性质或隐患时免责
对行李延误也承担责任(可以证明已采取合理措施时免责)
 - 携带行李: 只限因承运人的故意或过失时承担责任
 - 责任限额: 每人1千131 SDR (事先申报价格时例外)
 - 损害发生通知: 期限内书面或电子文件通知。起诉要件，承运人恶意时除外

■ 承运人支付预付款

- 不论有每一偶责任，损害赔偿请求权人请求时立即支付
- 支付限额: 旅客死亡时每人1万6千SDR, 旅客人身伤害时每人8千SDR (施行令)

9/25

1. 3) 주요 내용 - (4) 물건운송

■ 운송인의 책임

- 항공운송 중(운송인의 관리 기간 내) 발생한 운송물의 멸실 또는 훼손
- 면책사유
 - 운송물의 고유한 결함, 특수한 성질 또는 숨은 하자
 - 운송인 이외 자가 수행한 운송물의 부적절한 포장 또는 불완전한 기호 표시
 - 전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌
 - 운송물의 출입국, 검역 또는 통관과 관련된 공공기관의 행위
 - 불가항력
- 육상, 해상 운송 또는 내륙 수로운송은 원칙적으로 적용제외
 - 운송계약 이행수단인 경우 인정, 운송인에 의한 임의 대체운송은 항공으로 간주
- 연착손해: 합리적인 조치에 관한 입증 시 면책
- 책임한도액
 - 책임한도: 1킬로그램당 19 SDR(국제), 15 SDR(국내)
 - Willful Misconduct 규정 없음 (unbreakable rule)
- 손해발생의 통지: 기한 내 서면, 전자문서로 통지. 제소요건 (운송인이 악의인 경우는 제외)

■ 기타 사항

- 운송물 도착 후 수하인의 인도청구 시에 송하인의 처분청구권은 소멸
- 운송인의 송하인, 수하인에 대한 채권은 2년의 소멸시효 적용
- 육상운송, 해상운송 규정 다수 준용
(운송인의 유치권, 운송물 멸실에 따른 운임청구, 수하인의 비용지급의무 등)

10/25

1. 3) 主要内容 - (4) 货物运输

■ 运输人的责任

- 航空运输过程中(承运人的管理过程中)发生的货物遗失或毁损
- 免责事由
 - 货物的固有缺陷、特殊性质或隐患
 - 承运人以外的人做出的不正确的包装或不正确的标注
 - 战争、暴乱、内乱或武力冲突
 - 货物的出入境国、检疫或负责通关的公共机关的行为
 - 不可抗力
- 原则上排除陆上、海上运输或内陆水路运输的适用
 - 是运输合同的履行方式时承认, 承运人随意替代的运输视为是航空运输
- 延误损害: 可以证明已采取合理措施时免责
- 责任限额
 - 责任限额: 1KG 19 SDR(国际), 15 SDR(国内)
 - Willful Misconduct规定没有(unbreakable rule)
- 损害发生通知: 期限内书面或电子文件通知, 起诉要件(承运人恶意时除外)

■ 其他事项

- 货物到达后, 提货人请求交付时发货人的处分请求权消灭
- 承运人对发货人、提货人的债权适用2年消灭时效规定
- 准用多数陆上运输、海上运输规定
(承运人的留置权、货物遗失时的运费请求、提货人的费用支付义务等)

10/25

1. 3) 주요 내용 - (5) 운송증서

■ 여객항공권, 수하물표

- 운송인은 개인용 혹은 단체용 여객항공권을 교부, 전자적 형태도 가능
- 운송인은 개개의 위탁수하물 마다 수하물표 교부

■ 항공화물운송장

- 송하인이 3부를 작성하여 운송인에게 교부
 - 제1원본: 운송인용, 제2원본: 수하인용, 제3원본: 송하인용
- 전자적 형태의 운송장도 가능, 운송인은 화물수령증 교부
- 운송인의 요청에 따라 송하인은 운송물의 성질에 관한 서류 제출 의무 부담
- 운송장 기재내용에 관한 송하인의 담보책임

■ 기타 사항

- 항공운송증서는 증거증권. 관련규정 위반이 계약 효력에 영향 없음
- 항공운송증서의 추정적 효력

11/25

1. 3) 主要内容 - (5) 运输单

■ 旅客机票, 行李票

- 承运人发放个人或团体的旅客机票, 电子版也可以
- 承运人对每个托运行李发放行李票

■ 航空货物货运单

- 发货人制作3份, 交给承运人
 - 第1原件: 承运人用, 第2原件: 提货人用, 第3原件: 发货人用
- 电子版货运单也可以, 承运人发行货物收据
- 按照承运人的要求, 发货人有提交货物性质相关资料的义务
- 发货人对货运单记载事项的担保责任

■ 其他事项

- 航空运输单是证据证券。违反相关规定对合同效力并没有影响
- 航空运输单的推定效力

11/25

1. 3) 주요 내용 - (6) 지상 제3자의 손해

■ 항공기 운항자의 배상책임

- 항공기 또는 항공기로부터 떨어진 물체로부터 손해를 입은 지상의 제3자에 대해 항공기 운항자(운항지배자, 항공기 소유자)가 무과실의 엄격책임 부담. 다만 그 책임은 제한됨 (absolute limited liability).
- 면책사유
 - 전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌의 직접적인 결과 cf. 테러행위
 - 항공기 운항자가 공권력에 의하여 항공기 사용권을 박탈
 - 오로지 피해자 측의 과실 또는 불법한 작위나 부작위에 의하여서만 발생
 - 불가항력

■ 유한책임

항공기 최대중량	배상한도액
2,000 kg 이하	300,000 SDR
2,000 kg 초과 ~ 6,000 kg 이하	+ 175 SDR / kg
6,000 kg 초과 ~ 30,000 kg 이하	+ 62.5 SDR / kg
30,000 kg 초과	+ 65 SDR / kg

- 사망 또는 상해: 위 범위에서 사망하거나 상해를 입은 사람 1명당 12만5천 SDR 한도.
- 여러 사람에게 생긴 손해의 합계가 위 한도액 초과하는 경우, 한도액에 대한 비율 배상
- 사망 또는 상해로 인한 손해를 먼저 배상하고, 남은 금액이 있으면 재산상의 손해를 배상
- 운항자 측에 고의가 있었던 경우, 항공기 불법 탈취자에 대해서는 위 제한액 적용하지 않음

■ 기타 사항

- 사고발생일로부터 3년의 제소기간
- 손해배상청구일로부터 1년 이내 법원에 책임제한절차 개시 신청

12/25

1. 3) 主要内容 - (6) 地面第三人的损害

■ 航空器承运人的赔偿责任

- 航空器承运人(航行负责人、航空器所有人)对因航空器或从航空器掉落物品遭受损害的地面第三人承担无过失责任。单该责任受到限制(absolute limited liability)。
- 免责事由
 - 是战争、暴乱、内乱或武力冲突的直接结果 cf. 恐怖行为
 - 航空器承运人依公权力剥夺航空器的使用权
 - 只因被害人的过失或非法作为或不作为发生
 - 不可抗力

■ 有限责任



航空器最大重量	赔偿限额
2,000 kg以下	300,000 SDR
2,000 kg以上 ~ 6,000 kg以下	+ 175 SDR / kg
6,000 kg以上 ~ 30,000 kg以下	+ 62.5 SDR / kg
30,000 kg以上	+ 65 SDR / kg

- 死亡或伤害: 在上述范围内死亡或受伤的人, 每人限额12万5千SDR
- 多数人遭受的损害合计超出上述限额时, 按比例赔偿
- 优先赔偿因死亡或伤害引发的损害, 如有余额的话赔偿财产损失
- 承运人存在故意或非法劫持航空器时, 不适用上述限额


■ 其他事项

- 诉讼时效为事故发生之日起3年
- 损害赔偿请求之日起1年内向法院申请开始责任限额程序

12/25



2. 한국 항공운송법의 주요 쟁점



13/25



2. 韩国航空运输法的焦点问题



13/25

◎ 각 분야별 주요 쟁점

■ 항공여객 보호제도 도입검토

- 현재 EU에서 시행되고 있는 EC Regulation 261/2004에서 Montreal Convention이 규정하지 않은 항공사의 여객 배려의무를 구체적으로 규정
- Ex) 항공권 초과예약(over booking), 비자발적 탑승거부 (Denied Boarding)
- 이에 대해 향후 논의가 필요. 참고로 한국소비자원의 <소비자분쟁해결기준>에서 EC Regulation과 유사한 내용의 기준을 도입

■ 항공연계 복합운송

- 현대는 복합운송의 시대로 항공연계 복합운송 (ex. Sea & Air 혹은 Air & Sea)이 활발히 이루어지고 있음
- 복합운송에 관한 상법개정이 필요 (현재 진행 중)

■ 지상 제3자의 손해

- 현재 드론(Drone) 즉, 무인항공기(Unmanned Aerial Vehicle)가 빈번히 이용되고 있음. 드론의 추락에 따른 지상 제3자의 손해에 관한 규범 검토 필요

14/25

◎ 各领域的主要问题

■ 考虑设立航空旅客保护制度

- 现在在EU施行的EC Regulation 261/2004中具体规定了Montreal Convention没有规定的航空公司对旅客的照顾义务
- Ex) 机票超额预订(over booking), 非自觉地拒绝登机(Denied Boarding)
- 对此需要日后进一步讨论。另外韩国消费者院在《消费者纠纷解决标准》中规定了与EC Regulation类似的内容

■ 航空复合运输

- 现在是复合运输时代, 航空相继复合运输(ex. Sea & Air 或者 Air & Sea)也经常出现
- 需要修改关于复合运输的商法规定(现在进行中)

■ 地面第三人损害

- 现在无人机(Drone), 即无人驾驶飞行器(Unmanned Aerial Vehicle)被广泛利用。需要探讨关于因无人机坠落发生的地面第三人损害的规定

14/25

Thank you

Thank you




중국의 항공운송법 체계: 과거, 현재, 도전과 미래
中华人民共和国航空运输法律体系:
历史、现状、挑战与未来


왕 리즈 교수(중국민항대학)
王立志 教授(中国民航大学)



목 차



中國民航大學
Civil Aviation University of China



- ✧ 법률체계
- ✧ 역사연혁
- ✧ 도전과제
- ✧ 미래전망


内容梗概



中國民航大學
Civil Aviation University of China



- ✧ 法律体系
- ✧ 历史回眸
- ✧ 直面挑战
- ✧ 预见未来




중국항공운송법체계

- ✧ 1、《중화인민공화국민용항공법》
- ✧ 2、행정법규, 예컨대 : 《민용항공기감항관리조례》, 《민용공항관리조례》, 《중화인민공화국민용항공안전보호조례》, 《중화인민공화국비행기본규칙》
- ✧ 3、민용항공규장CCAR – China Civil Aviation Regulations
- ✧ 4、지방성 법규 및 지방정부규장 (전자의 실시규칙)




中国航空运输法律体系


- ✧ 1、《中华人民共和国民用航空法》
- ✧ 2、行政法规, 如 : 《民用航空器适航管理条例》、《民用机场管理条例》、《中华人民共和国民用航空安全保卫条例》、《中华人民共和国飞行基本规则》
- ✧ 3、民航规章CCAR – China Civil Aviation Regulations
- ✧ 4、地方性法规及地方政府规章 (前者的实施规则)




중국항공운송법체계——역사연혁



- > 1. 법률:
- 1956.5.29 당시 중국민용항공국이 항공법 초안 제정작업 수행
- 1979년 당시 민항총국이 항공법 제정위원회의 구성
- 1985년 첫번째 초안
- 1988년 심사용 초안
- 1994년 계속 수정
- 1995년 6월 인민대표대회상무위원회 심의, 10월 30일까지 세차례의 심의를 거쳐 《민용항공법》 통과
——128표 찬성, 8표 기권, 0표 반대
- 2009년 8월 27일 제11기 전국인민대표대회상무위원회 제10차회의에서 《전국인민대표대회상무위원회 일부 법률의 개정에 관한 결정》 통과: 형법과의 통일성을 위해 주로 《민용항공법》 상형법 내용 개정
- 2015년 4월 24일 제12기 전국인민대표대회상무위원회 제14차회의에서 두번째 개정: 주로 행정심사제도 개혁에 따른 행정절차의 간소화와 합리화



中国航空运输法律体系——历史回眸



- > 1. 法律层面:
- 1956.5.29 当时的中国民用航空局曾组织起草航空法
- 1979年 当时的民航总局成立航空法起草小组
- 1985年 第一稿
- 1988年 送审稿
- 1994年 继续修改
- 1995年6月提交人大常委会审议, 至10月30日三读通过《民用航空法》
——128票赞成, 8票弃权, 0票反对
- 2009年8月27日第十一届全国人民代表大会常务委员会第十次会议通过《全国人民代表大会常务委员会关于修改部分法律的决定》: 主要修改《民用航空法》附属刑法的内容, 以便与刑法一致
- 2015年4月24日第十二届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议第二次修正: 主要针对行政审批制度改革, 简化和合理化行政手续



중국항공운송법체계——역사연혁

2. 행정법규

중국은 그 동안 항공운송에 관하여 10여개의 행정법규 제정 (일부는 폐지되었음)

현재 유효한 것은:

비행기본규칙 (개정), 민용공항관리조례, 민용항공기국적 등기조례, 국내항공운송인배상책임한도액규정, 민용항공기권리등기조례, 민용항공안전보호조례 (개정), 민용항공운송부정기운행관리잠행조례




中国航空运输法律体系——历史回眸

2. 行政法规

中国就航空运输制定了10余部行政法规 (部分已废止)


目前有效的主要有:

飞行基本规则 (修订)、民用机场管理条例、民用航空器国籍登记条例、国内航空运输承运人赔偿责任限额规定、民用航空器权利登记条例、民用航空安全保卫条例 (修订)、民用航空运输不定期飞行管理暂行规定等



중국항공운송법체계——역사연혁

- 3-1. 부서규장
 - CAAC는 《중국민용항공법률체계구조》를 제정하여, 400여개 규장을 제정하고자 하였음 (CCARs)
 - 현재 122개가 유효
 - CCARs는 미국의 FARs와 유사한 규장 번호화 방식 채용
 - 국제민용항공조약 SARP의 제도 이외에, 중국민용항공운송의 현실에 따라 기타 규장을 제정함으로써 중국 민용항공운송관리와 운항요구를 만족하였음.
- 3-2. 지방성 법규와 규장
 - 주로 공항건설, 사용 및 보호 등 분야에 집중, 적용범위도 현지 민용공항의 사용에 관한 사항에 국한됨
 - 법규, 예컨대 요녕성 민용공항공간안전보호방법
 - 지방정부규장, 예컨대 요녕성 각급정부및부시안전생산업무직책규정



中国航空运输法律体系——历史回眸

- 3-1. 部门规章
 - CAAC曾制定《中国民用航空法律体系框架》，拟制定400余部规章 (CCARs)
 - 目前有效的共122部
 - CCARs采取了类似美国的FARs的规章编码方式
 - 除规定国际民用航空公约SARPs所要求的制度外，还根据中国民航运输的实际制定了其它规章，基本满足了中国民航运输管理与运行需求。
- 3-2. 地方性法规与规章
 - 主要集中在机场建设、使用与保护等方面，其适用范围仅限于当地民航机场建设使用事项
 - 法规如辽宁省民用机场净空安全保护办法
 - 地方政府规章如辽宁省各级政府及部门安全生产工作职责规定




중국항공운송법체계——도전과제

- 1、공역관리제도가 운송량의 증가속도에 대응 불가
- 2、운송량의 신속한 증가에 따라 운송분쟁도 증가
- 2、경제발전과 국내운송인의 배상책임한도액의 불합리성
- 3、항공운송법률에 대한 민상사법률이론 영향의 확대 (eg.위자료문제)
- 4、운송수단의 다양화, 탄력화vs법률의 실효, 미비



中国航空运输法律体系——直面挑战


- 1、空域管理体制无法适应运输量的迅速增长
- 2、运输量的迅速增长与运输纠纷的增长成正比
- 2、经济发展与国内承运人赔偿限额不适应
- 3、民商事法律理论对航空运输法律的影响不断深入 (eg.精神损害问题)
- 4、运输方式丰富、灵活化vs法律的失灵、缺失



중국항공운송법체계——도전과제

항공법의 새로운 과제

- 1、항공보험시장 수요는 증가하지만 제도적인 공급이 부족
- 2、국제항공테러에 대한 적극적인 대응
- 3、항공운송과 국가항공: 법률의 통일 아니면 분리?
- 4、법체계간의 조화 공존체계 구축
- 5、법률에 대한 실무상의 새로운 요구에 관한 연구



中国航空运输法律体系——直面挑战

航空法的新课题

- 1、航空保险市场需求旺盛但制度供给不足
- 2、世界范围内的航空恐怖活动需积极应对
- 3、民航运输与国家航空: 法律统一还是分立?
- 4、建立法律体系间的协调共生系统
- 5、实践对法律的新需求需要研究



중국항공운송사례의 발전: 주요사례

- ✦ 1999년, 서남항공사 온주사고, 2000년 무한항공사 사고의 배상금(최고한도액은 7만 위안)에 보조금까지 더해, 최종배상금액을 12.5만 위안까지 높임.
- ✦ 2002년, 북방항공사의 5·7대련사고로 112명이 전부 사망한 사건의 배상방안: 배상한도액 7만위안(국무원132호령)에 6.3만위안(1993년을 기준으로 물가가 89.3%상승, 90%로 계산)을 추가하고 항공사가 스스로 추가한 배상금: (1, 무휼금 2만위안, 2, 장례비용 5,000위안, 3, 교통숙식비용 2만위안, 4, 시신을 발견하지 못한데 대한 보상 1만위안)까지 포함하여 최종적으로 1인당 18.2만위안에서 19.4만위안까지 배상. 그 중 항공사고보험을 구매한 44명에 대해 1인당 20만위안 배상.



中国航空运输案例发展: 若干例子

- ✦ 1999年, 西南航空公司温州空难、2000年武汉航空公司空难的赔偿金(最高限额人民币7万元)加补助金, 将赔偿金额上升至人民币12.5万元。
- ✦ 2002年, 北方航空公司5·7大连空难112人全部遇难, 赔偿方案: 赔偿限额人民币7万元(国务院132号令), 加上人民币6.3万元(1993年以来物价上涨指数上浮89.3%, 按90%计算), 加上航空公司自愿增加补助赔偿金: (1, 抚恤金2万元人民币; 2, 丧葬费5000元人民币; 3, 交通食宿补助费2万元人民币; 4, 无法提供尸体的补偿1万元人民币)。最后总共对每位遇难旅客赔偿人民币18.2万元至人民币19.4万元。其中, 44人购买了航意险, 每单获赠人民币20万元。



중국항공운송사례의 발전: 주요사례

- ✧ 2004년 동방항공 11·21사고로 항공기내 53인이 전부 사망한 사건의 배상방안: 배상한도액 7만위안(국무원132호령)에 7만위안(1993년부터 소비자 가격의 변동요소)을 추가하고 6,000위안(1996년 민항총국 49호령에 따라 위탁수화물은 1,000위안, 기내수화물은 2,000위안인데, 둘다 100%증가)을 더하고, 위로금 6.5만위안까지 추가하여 최종적으로 1인당 21.1만 위안 배상. 그 중 중국생명보험사의 항공사고보험을 구매한 25명에 대해 1인당 1,040만위안 배상.
- ✧ 본 사건에서의 위로금은 위자료 임



中国航空运输案例发展: 若干例子

- ✧ 2004년 동방항공 11·21항공기내 53인 모두遇难, 배상방안: 배상한도액人民币7万元(国务院132号令), 加上人民币7万元(93年以来消费价格总指数的变动因素), 加上人民币6000元(依据1996年民航总局49号令, 旅客托运行李为1000元, 自理及随身行李为2000元, 两项均上浮100%), 加上抚慰金人民币6.5万元, 最后总共对每位机上遇难者赔偿21.1万元. 其中, 25人购买了中国人寿的航意险, 共应获赔人民币1040万元.
- ✧ 本案的抚慰金即精神损害




중국항공운송사례의 발전: 주요사례

- ✦ 이춘사고: 2010년 8월 24일 21시 38분 08초, 하남항공유한회사의 VD8387항공기가 흑룡강성 이춘시 임도공항 30번 활주로에 착륙하는 과정에서 활주로로부터 690미터 떨어진 곳에서 추락하는 사고가 발생. 일부 승객은 추락하는 과정에서 항공기에서 떨어졌음. 항공기내 승객은 96인, 그 중 아동 5인. 사고로 인해 44인 사망, 52인 부상. 사망자는 1인당 96만 위안 배상. 책임한도제한 적용 불가




中国航空运输案例发展: 若干例子

- ✦ 伊春空难: 2010年8月24日21时38分08秒, 河南航空有限公司VD8387在黑龙江省伊春市林都机场30号跑道进近时距离跑道690米处坠毁, 部分乘客在坠毁时被甩出机舱。机上乘客共计96人, 其中儿童5人。事故造成44人遇难, 52人受伤。每位遇难旅客赔偿总额为96万元。限额未能适用



★ 2014년 3월 8일 새벽 2시 40분, 말레이시아항공 MH3780항공기 실종, 239명 승객 탑승, 그 중 중국승객 154인. 현재 일부 가족들은 200여만위안에 달하는 배상계약을 체결하였고, 일부 가족들은 소송을 제기하여 더 높은 배상액을 청구하였는데 여기에는 위자료도 포함.



★ 2014年3月8日凌晨2点40分, 马来西亚航空MH3780失踪, 载有239人, 其中中国籍旅客154人。目前部分家属签署了高达200多万的赔偿协议, 而另有一部分家属选择诉讼, 并提出较高赔偿要求, 包括精神损害。



중국항공운송사례의 발전: 소결

- ✧ 중국은 성문법 국가로써 판사가 법을 제정할 수 없다. 그러나 최근 최고인민법원은 지도성 판례제도를 도입하였는데, 앞으로의 재판에 일정한 영향을 미칠 것이다.
- ✧ 대부분의 사례에서 운송인은 국내법상의 배상책임한도액보다 많은 금액을 배상
- ✧ 운송인이 위자료를 부담할 것을 청구한 판례도 증가하고 있으나 승소한 경우가 많지 않거나 배상금액이 적다. 그러나 책임한도액의 적용에는 영향을 미치지 않는다.



中国航空运输案例发展: 几点小结

- ✧ 中国是成文法国家，不允许法官造法，但是，最近最高人民法院通过了指导案例制度，将对未来的审判形成一定的影响
- ✧ 越来越多的案例显示：承运人突破国内法规定的赔偿责任限额进行赔偿
- ✧ 要求承运人承担精神损害赔偿的案例越来越多，但成功不多，或者数额较少，但对限额的适用无影响



중국항공운송법체계——미래추세

- 1、《민용항공법》 개정
- 2、법규 정리작업의 진행——현행 항공운송법규와 규장의 개정을 통하여 항공운송요구에 부합하지 않는 일부 법규와 규장 폐지
- 3、항공운송인 책임의 변화
- 4、공역 개혁의 필요성



中国航空运输法律体系——未来趋势

- 1、修改《民用航空法》
- 2、实施法规清理工作——修改现行航空运输法规与规章，废除或失效一些不符合航空运输要求的法规和规章
- 3、航空运输承运人责任将发生变革
- 4、空域改革势在必行



중국항공운송법체계——미래추세

- 5、항공보험시장의 제도적 지원
- 6、항공운송시장에 대한 경쟁력 제고 제도
- 7、승객과 운송인간의 이익균형 중시
- 8、국제조약의 국내입법 추세
- 9、항공운송법에 대한 기타 법률의 영향 중요시



中国航空运输法律体系——未来趋势

- 5、航空保险市场将得到进一步的制度支持
- 6、对航空运输市场将进一步采取促进竞争的制度
- 7、重视旅客与承运人之间的利益平衡
- 8、国际公约国内化的趋势将更加明显
- 9、更加重视其他法律对航空运输法的影响







항공운송법 관련 현안분석

- 한국 상법 항공운송편과 관련 조약을 중심으로 -
- 航空运输法相关问题分析
- 韩国商法航空运输篇及相关公约为中心 -

김지훈 교수(공군사관학교)

金芝薰 教授(空军军事学校)






Contents

1. 서론
2. 여객 손해 관련 현안분석
3. 운송물 손해 관련 현안분석
4. 지상 제3자 손해 관련 현안분석
5. 결론

2/22



Contents


1. 序论
2. 旅客损害相关问题分析
3. 货物损害相关问题分析
4. 地面第三人损害相关问题分析
5. 结论

2/22



KLRI

1. 서론



3/22



KLRI

1. 序论



3/22

1. 서론

■ 연구의 배경

- 2011년 11월 24일 한국 상법 제6편 「항공운송편」 시행
 - 조약이 적용되지 않는 문제에 직접 적용 가능한 국내법 제정(법적안정성 확보)
 - 육상운송, 해상운송과 함께 운송 관련 규정에 관한 종합적이고 완결된 구성
 - 유사한 규정은 준용을 통하여 입법의 효율성 제고
- 1999 Montreal 협약 등 국제항공운송 관련 조약들을 대부분 수용
 - 장점: 세계적으로 적용되고 있는 국제기준에 맞게 국내법 제정
 - 단점: 국제항공운송 관련 조약들의 문제점도 동일하게 보유(제도 개선의 필요성)

■ 연구 범위

- 한국 상법 「항공운송편」 및 관련 조약의 문제점 분석 및 개선방안 제시
 - 항공운송인의 손해배상책임 문제[여객 손해(수하물 손해 포함), 운송물 손해로 구분]
 - 항공기로 인한 지상 제3자 손해 관련 항공기운항자의 손해배상책임 문제

4/22

1. 序论



■ 研究背景

- 2011年11月24日起韩国商法第6篇 「航空运输篇」施行
 - 对公约不能直接适用的问题制定了可以直接适用的国内法律(确保法律稳定性)
 - 与陆上运输、海上运输一起,成为关于运输的综合性完整规定
 - 通过准用类似规定,提高立法的效率
- 纳入了1999 Montreal公约等国际航空运输公约的大部分规定
 - 有点:符合在国际上广泛适用的国际标准
 - 缺点:仍然存在国际航空运输相关公约固有的缺陷(需要改善制度)

■ 研究范围


- 分析韩国商法 「航空运输篇」与相关公约存在的问题并提出改善方案
 - 航空承运人的损害赔偿责任问题[分为旅客损害(包括行李损害)和货物损害]
 - 航空器造成地面第三人损害时,航空器承运人的损害赔偿责任问题

4/22



2. 여객 손해 관련 현안분석

1. 정신적 상해의 배상 가능성
2. 항공여객 손해 관련 배상책임 제한의 적정성



5/22



2. 旅客损害相关问题分析

1. 精神损害的赔偿可能性
2. 航空旅客损害赔偿责任限额的适当性



5/22

2. 여객 손해 관련 현안분석

■ 정신적 상해의 배상 가능성



- 최근 일본에서 발생한 KAL-2708편 이륙중 사고
 - 2016. 5. 27. 오후 12:40경 KAL-2708편 이륙중 엔진 화재 발생(일본 도쿄 출발, 한국 김포 도착 예정)
 - 즉시 이륙 중단 및 화재 진화 실시
 - 화재 진화 후 승객과 승무원 318명 전원 비상탈출
 - 전원 생존, 부상자 12명
 - 대피 과정에서 놀란 20여명 컨디션 난조 호소
 - > 2016. 5. 27. 한국 매일경제 신문



- 외상 없는 컨디션 난조(정신적 상해)도 배상 가능?
 - 동 사건은 국제항공운송, 항공기 출발지국, 도착지국 모두 1999 Montreal 협약 당사국(동 협약 적용 사안)
 - 1999 Montreal 협약과 이를 수용한 한국 상법상 정신적 상해만으로 손해배상 가능한 지 의문

6/22

2. 旅客损害相关问题分析

■ 精神损害的赔偿可能性



- 最近在日本KAL-2708航班起飞过程中发生了事故
 - 2016. 5. 27. 下午 12:40左右 KAL-2708航班在起飞过程中发生了引擎起火事故(日本东京至韩国金浦)
 - 立即停止起飞并救火
 - 扑灭火灾后318名旅客和乘务员全部通过紧急出口逃离
 - 全部人员生存, 伤者12人
 - 逃离过程中受到惊吓的20多名表示状态低下
 - > 2016. 5. 27. 韩国每日经济新闻



- 没有外部伤势的状态低下(精神损害)也可以赔偿?
 - 该案件的国际航空运输、航空器出发地国、目的地国都是1999 Montreal公约当事国(适用该公约)
 - 1999 Montreal公约以及加入该公约的韩国商法能否以精神损害为由进行损害赔偿

6/22

2. 여객 손해 관련 현안분석

■ 정신적 상해의 배상 가능성

- 문제의 소재
 - 한국 상법 제904조상 여객 손해 중의 '신체 상해'에 정신적 상해가 포함되는지 논란
 - > 한국 상법 제904조: "운송인은 여객의 사망 또는 신체 상해로 인한 손해에 관하여는 그 손해의 원인이 된 사고가 항공기 상에서 또는 승강을 위한 작업 중에 발생한 경우에만 책임을 진다."
 - 본 규정은 1929 Warsaw 협약 및 1999 Montreal 협약 제17조에서도 유사하게 규정
 - > 1929 Warsaw 협약을 개정한 1971 Guatemala protocol 제4조는 '신체 상해(bodily injury)'를 '인적 상해(personal injury)'로 표현 하였는데, 1999 Montreal 협약은 1929 Warsaw 협약의 표현을 유지함으로써 이에 관한 판단을 각국의 법원에 위임.
- 판례의 입장
 - 신체적 상해를 동반하지 않는 정신적 상해는 조약상 배상 범위에 포함되지 않는다는 입장
 - > 미국 *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530(1991); *Burnett v. Trans World Airlines, Inc.*, 368 F. Supp. 1152(D.N.Mex.1973) 외 다수, 한국 부산지법 2011.6.9. 선고 2010가단20514 판결 등.
 - 신체적 상해 없는 정신적 상해도 조약상 배상 범위에 포함된다는 입장
 - > 미국 *Hursserl v. Swiss Air Transport Co.*, 388 F. Supp. 1238(S.D.N.Y.1986), 이스라엘 대법원 *Air France v. Teichner*, 39 Revue Francaise de Droit Aerien 232, 23 Eur. Tr. L. 87(Israel 1984), 한국 서울지법 제22민사부 1997.12.26. 선고 97가합29672 판결 등.

7/22

2. 旅客损害相关问题分析

■ 精神损害的赔偿可能性

- 问题
 - 韩国商法第904条规定的旅客损害中的'身体伤害'是否包括精神伤害
 - > 韩国商法第904条: "关于旅客的死亡或身体伤害引起的损害, 只有造成该损害的事故发生在航空器内或起飞或降落过程中时, 承运人承担责任。"
 - 在1929 Warsaw公约和1999 Montreal公约第17条也有类似规定
 - > 修改1929 Warsaw公约的1971 Guatemala protocol第4条将'身体伤害(bodily injury)'称为'个人伤害(personal injury)', 而1999 Montreal公约维持1929 Warsaw公约的表达方式, 因此对这一部分由各国法院判断。
- 案例的立场
 - 没有身体伤害的精神伤害不属于公约规定的赔偿范围之内的立场
 - > 美国 *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530(1991); *Burnett v. Trans World Airlines, Inc.*, 368 F. Supp. 1152(D.N.Mex.1973)等, 韩国釜山地方法院 2011.6.9. 宣告 2010GADAN20514判决等
 - 没有身体伤害的精神伤害也属于公约规定的赔偿范围之内的立场
 - > 美国 *Hursserl v. Swiss Air Transport Co.*, 388 F. Supp. 1238(S.D.N.Y.1986), 以色列最高法院 *Air France v. Teichner*, 39 Revue Francaise de Droit Aerien 232, 23 Eur. Tr. L. 87(Israel 1984), 韩国首尔地方法院第22民事庭 1997.12.26. 宣告 97GAHAP29672判决等

7/22

2. 여객 손해 관련 현안분석

■ 정신적 상해의 배상 가능성

- 입법례
 - 2007년 독일 항공운송법 제45조; 1997년 러시아 항공법 제117조
 - > '건강침해'로 발생한 손해에도 항공운송인의 배상책임 인정(정신적 상해에 대한 배상 인정).
 - 1998년 중국 민용항공법 제124조
 - > 영문 조약문에서는 부상을 'personal injury'라고 표현하고 있지만, 중국어 원문에는 '人身伤亡' 이라고 표현하고 있어 정신적 상해의 포함 여부에 해석상 논란이 있음.
- 정신적 상해 배상의 필요성
 - 항공사고로 인해 발생한 정신적 상해는 심각한 피해일 수 있으므로 배상 필요.
 - 남소의 방지와 항공운송인에 대한 적절한 보호 측면에서 객관적으로 증명될 수 있는 정신적 손해만을 배상하는 것이 타당.
- 개선방안
 - 단기적으로 현재 법문을 유지하면서 외견상 명백히 나타나는 정신적 상해를 배상하는 것으로 해석상 해결.
 - 장기적으로 정신적 상해를 규정상 배상범위 내로 인정, 정신적 상해로 인한 손해는 신체 상해 등으로부터 기인한 인식할 수 있는 정신적 질병에 의해 발생된 경우로 한정 필요.
 - > 지상 제3자 손해에 대한 항공기운항자의 손해배상책임 관련 Rome협약을 개정한 2009 Montreal 협약 제3조 참고 가능.

8/22

2. 旅客损害相关问题分析

■ 精神损害的赔偿可能性

- 国外立法
 - 2007年德国航空运输法第45条; 1997年俄罗斯航空法第117条
 - > 承认航空承运人对'侵害健康'引起的损害赔偿责任(承认精神损害的赔偿).
 - 1998年中国民用航空法第124条
 - > 英文版公约虽然将受伤称为'personal injury',但中文版则称为'人身伤亡',所以是否包含精神损害存在争议.
- 精神损害赔偿的必要性
 - 航空事故引发的精神损害可能是严重的损害,从而有必要赔偿.
 - 为了防止滥诉以及保护航空承运人,应该只赔偿可以客观证明的精神损害.
- 改善方案
 - 临时的方案是维持现有的法律规定,将其解释为只赔偿客观明显的精神损害.
 - 长期方案是承认精神损害属于法律规定的赔偿范围,有必要将精神损害只限于身体伤害等引起的,可以认知的精神疾病引发的情形.
 - > 可以参照修改Rome公约中航空器承运人对地面第三人损害的赔偿责任内容的2009 Montreal公约第3条规定.

8/22

2. 여객 손해 관련 현안분석

■ 항공여객 손해 관련 배상책임 제한의 적정성

손해의 유형	1929 Warsaw 협약 [개정 Warsaw 협약]	1971 Guatemala Protocol	1999 Montreal 협약	한국 상법 항공운송편
여객의 사상	여객 1인당 125,000Francs(8,300SDR) [250,000Francs(16,600SDR)]	여객 1인당 1,500,000francs (100,000SDR)	여객1인당 113,100SDR 까지 무과실책임, 초과액은 과실 있으면 전손해액 배상	1999 Montreal 협약과 동일
여객의 연착	규정 없음 (해석상 위 한도내)	여객 1인당 62,500francs (4,150SDR)	여객 1인당 4,694SDR	여객 1인당 국제운송은 4,694SDR / 국내운송은 1,000SDR

- 여객의 사망 또는 신체 상해 관련 항공운송인의 손해배상책임 평가
 - 1929 Warsaw 협약이 항공운송인을 보호(과실추정책임 + 유한책임).
 - 1999 Montreal 협약(상법 항공운송편)은 소비자 보호에 중점(무과실책임 + 과실추정무한책임).
 - 항공기술 및 항공운송업의 발전을 반영, 소비자 보호에 중점을 두는 바람직한 방향으로 변화.
- 여객의 연착 손해 관련 항공운송인의 손해배상책임 평가
 - 여객 연착 손해 시 항공운송인이 무과실 입증 못하면 책임지는 과실추정책임(상법, 조약 동일).
 - 상법 항공운송편은 국제운송, 국내운송으로 구분하여 배상책임한도액 차등화.

9/22

2. 旅客损害相关问题分析

■ 航空旅客损害赔偿责任限额的适当性

损害类型	1929 Warsaw公约 [修改后的Warsaw公约]	1971 Guatemala Protocol	1999 Montreal公约	韩国商法 航空运输篇
旅客的伤亡	每人 125,000Francs(8,300SDR) [250,000Francs(16,600SDR)]	每人 1,500,000francs (100,000SDR)	无过失责任时每人最多 113,100SDR, 超额部分如有过失的话 全额赔偿	1999 Montreal 公约相同
旅客的延误	没有规定 (解释为上述限额内)	每人 62,500francs (4,150SDR)	每人 4,694SDR	每人 国际运输 4,694SDR / 国内运输 1,000SDR

- 航空承运人对旅客伤亡承担的损害赔偿评价
 - 1929 Warsaw公约保护航空承运人(推定过错责任 + 有限责任).
 - 1999 Montreal公约(商法航空运输篇)注重消费者保护(无过失责任 + 推定过错无限责任).
 - 这一变化反映了航空技术与航空运输业的发展, 是注重消费者保护的正常变化.
- 航空承运人对旅客延误承担的损害赔偿评价
 - 航空承运人对延误损害承担推定过失责任, 即无法证明没有过失就承担责任(商法、公约相同).
 - 商法分为国际运输和国内运输, 分别规定了不同的赔偿责任限额.

9/22

2. 여객 손해 관련 현안분석

■ 항공여객 손해 관련 배상책임 제한의 적정성

손해의 유형	1929 Warsaw 협약 [개정 Warsaw 협약]	1971 Guatemala Protocol	1999 Montreal 협약	상법 항공운송편
수하물의 멸실 또는 훼손	- 위탁수하물: 1kg당 250Francs(17SDR) [개정 Warsaw 협약 동일] - 휴대수하물: 여객 1인당 5,000Francs(332SDR) [개정 Warsaw 협약 동일]	여객 1인당 15,000Francs(1,000SDR) (위탁수하물, 휴대수하물 불문)	여객 1인당 1,131SDR (위탁수하물, 휴대수하물 불문)	1999 Montreal 협약과 동일
수하물의 연착	규정 없음 (해석상 위 한도 내)			

- 수하물의 멸실 또는 훼손, 연착 관련 항공운송인의 손해배상책임 평가
 - 1929 Warsaw 협약 및 개정 Warsaw 협약은 항공운송인 보호를 중시(과실추정책임+유한책임).
 - 1999 Montreal 협약(한국 상법): 수하물의 멸실 또는 훼손 시 위탁수하물(무과실책임+유한책임), 휴대수하물(과실책임+유한책임), 수하물의 연착의 경우(과실추정책임+유한책임).
 - 40여년 간 배상책임한도액이 거의 변화 없음(물가상승폭 및 해상운송조약 비교하면 불합리).
 - > 한국 법무부 보고서(2010.4.5)에 따르면 1978년~2009년 한국 소비자물가지수 585% 증가.
 - > 해상여객운송인의 손해배상책임 관련 2002 개정 Athens 협약: 여객1인당 휴대수하물의 경우 2,250SDR / 기타수하물의 경우 3,375SDR.
 - 수하물의 훼손 및 연착으로 인한 손해가 동시에 발생할 경우 여객의 손해 배상에 매우 부족.
 - > 예를 들어, 연주회용 악기가 훼손·연착되어 연주회를 개최하지 못한 경우

10/22

2. 旅客损害相关问题分析

■ 航空旅客损害赔偿责任限额的适当性

损害类型	1929 Warsaw公约 [修改后的Warsaw公约]	1971 Guatemala Protocol	1999 Montreal公约	商法 航空运输篇
行李遗失 或毁损	- 托运行李: 1kg 250Francs(17SDR) [修改后Warsaw公约相同] - 携带行李: 每人 5,000Francs(332SDR) [修改后Warsaw公约相同]	每人 15,000Francs(1,000SDR) (不论托运行李、携带行李)	每人 1,131SDR (不论托运行李、携带行李)	1999 Montreal 公约相同
行李 延误	没有规定 (解释为上述限额内)			

- 航空承运人对行李遗失、毁损或延误承担的损害赔偿评价
 - 1929 Warsaw公约及修改后的Warsaw公约注重航空承运人的保护(推定过错责任+有限责任).
 - 1999 Montreal公约(韩国商法): 行李遗失或毁损时托运行李(无过失责任+有限责任), 携带行李(过失责任+有限责任), 行李延误时(推定过错责任+有限责任).
 - 40多年来赔偿责任限额几乎没有变化(相比物价上涨幅度和海上运输公约, 不合理).
 - > 根据韩国法务部的报告(2010.4.5), 1978年~2009年韩国消费者物价指数上涨585%.
 - > 2002修改的Athens公约中海上旅客承运人的损害赔偿规定: 旅客每人携带的行李2,250SDR / 其他行李3,375SDR.
 - 同时发生因行李毁损及延误的损害时, 对旅客的损害赔偿明显不足.
 - > 例如, 用来参加音乐会的乐器毁损、延误, 无法举办音乐会的情形

10/22

2. 여객 손해 관련 현안분석

■ 항공여객 손해 관련 배상책임 제한의 적정성

손해의 유형	1929 Warsaw 협약 [개정 Warsaw 협약]	1971 Guatemala Protocol	1999 Montreal 협약	상법 항공운송편
수하물의 멸실 또는 훼손	- 위탁수하물: 1kg당 250Francs(17SDR) [개정 Warsaw 협약 동일] - 휴대수하물: 여객 1인당 5,000Francs(332SDR) [개정 Warsaw 협약 동일]	여객 1인당 15,000Francs(1,000SDR) (위탁수하물, 휴대수하물 불문)	여객 1인당 1,131SDR (위탁수하물, 휴대수하물 불문)	1999 Montreal 협약과 동일
수하물의 연착	규정 없음 (해석상 위 한도 내)			

- 수하물의 멸실 또는 훼손, 연착 관련 항공운송인의 손해배상책임 개선방안
 - 수하물 손해배상책임 관련 손해의 원인을 멸실·훼손의 경우와 연착의 경우로 구분하여 규정.
 - > 멸실·훼손 및 연착으로 인한 손해의 성격이 다르고, 손해의 규모가 차이가 날 수 있기 때문.
 - 물가상승폭과 해상운송 관련 규정 및 항공운송인과 피해자의 이익 균형을 고려하여 손해배상 책임한도액은 각각 현재 수준 유지.
 - > 손해 원인을 멸실·훼손·연착으로 통합하여 유지할 경우, 현 책임한도액의 2~3배 증액이 타당.

11/22



2. 旅客损害相关问题分析

■ 航空旅客损害赔偿责任限额的适当性

损害类型	1929 Warsaw公约 [修改后的Warsaw公约]	1971 Guatemala Protocol	1999 Montreal公约	商法 航空运输篇
行李遗失 或毁损	- 托运行李: 1kg 250Francs(17SDR) [修改后Warsaw公约相同] - 携带行李: 每人 5,000Francs(332SDR) [修改后Warsaw公约相同]	每人 15,000Francs(1,000SDR) (不论托运行李、携带行李)	每人 1,131SDR (不论托运行李、携带行李)	1999 Montreal 公约相同
行李 延误	没有规定 (解释为上述限额内)			


- 航空承运人对行李遗失、毁损或延误承担的损害赔偿 responsibility 改善方案
 - 将损害类型分为遗失、毁损以及延误的情形，各自规定赔偿内容.
 - > 遗失、毁损与延误引发的损害性质各不相同，损害规模也有一定差异.
 - 考虑物价上涨幅度和海上运输的相关规定以及航空运输承运人与被害人之间的利益均衡，损害赔偿 responsibility 限额维持现在水准.
 - > 如果仍然将损害原因遗失、毁损、延误一概规定的话，责任限额提高至现在的2~3倍较为妥当.

11/22



3. 운송물 손해 관련 현안분석

1. 항공물건운송인의 절대적 유한책임 인정 문제
2. 항공운송주선인(Air Freight Forwarder)의 책임제한 규정의 필요성



12/22



3. 货物损害相关问题分析

1. 是否承认航空货物承运人绝对有限责任的问题
2. 规定航空运输代理人(Air Freight Forwarder)的责任限制的必要性



12/22

3. 운송물 손해 관련 현안분석

여객, 수하물 손해와 달리 운송물 손해 관련 항공운송인의 고의 또는 중과실의 경우 배상책임제한 배제 규정 없음 (1999 Montreal 협약, 한국 상법)

■ 항공물건운송인의 절대적 유한책임 인정 문제

- 문제의 소재
 - 한국 상법 항공운송편 및 1999 Montreal 협약에 의하면, 운송물의 멸실·훼손, 연착 손해에 관한 항공운송인의 손해배상책임의 제한은 원칙적으로 배제되지 않음.
 - > 송하인이 미리 운송물의 예정가액을 신고한 경우 제외하고, 고의로 항공운송인이 운송물에 손해를 입힌 경우에도 항공운송인의 손해배상책임 제한 가능.
 - 이와 같은 내용은 항공물건운송인의 도덕적 해이를 초래할 수 있다는 점에서 논란.
- 항공물건운송인의 절대적 유한책임에 관한 비판론
 - 손해발생에 관하여 고의 또는 그에 준하는 책임 있는 자의 책임제한은 부당.
 - > 육상운송 및 해상운송에서도 이와 같은 경우 운송인의 책임제한이 배제됨.
 - 운송물 손해 관련 송하인의 보호에 미흡.
 - 항공운송인의 도덕적 해이를 유발 가능.
 - > 운송물에 손해가 발생하여도 운송물 관리 비용보다 적은 경우 운송물 방치 가능성 존재.
- 항공물건운송인의 절대적 유한책임에 관한 찬성론
 - 운송물 손해에 대한 항공운송인의 무과실책임 인정으로 피해자 보호.
 - 운송물의 예정가액 신고제도 및 송하인의 운송보험을 통해 피해 최소화 가능.
 - 운송인의 책임제한을 배제하기 위한 증명 없이 신속한 배상 및 분쟁처리 가능.

13/22

3. 货物损害相关问题分析

与旅客、行李损害不同，并没有航空承运人对货物损害如有故意或重大过失时的排除赔偿责任限额的规定 (1999 Montreal公约, 韩国商法)

■ 是否承认航空货物承运人绝对有限责任的问题

- 问题
 - 根据韩国商法航空运输篇与1999 Montreal公约的规定, 原则上并不排除航空承运人对货物的遗失、毁损以及延误损害承担的损害赔偿限制.
 - > 除了发货人事先申报运输货物的预定价格的情形外, 航空承运人故意造成货物损害时, 也可以限制航空承运人的损害赔偿限制.
 - 上述内容因有可能造成航空货物承运人道德上的松懈, 存在争议.
- 对航空货物承运人绝对有限责任的批判
 - 对损害有故意或类似的责任的人的责任限制不当.
 - > 上述情况下, 陆上运输和海上运输都排除承运人的责任限制.
 - 不足以保护损害货物的相关发货人.
 - 可能造成航空货物承运人道德上的松懈.
 - > 货物损害费用比货物管理费用低的话, 有可能搁置货物.
- 对航空运输承运人绝对有限责任的赞同
 - 承认航空承运人对货物损害的无过失责任, 保护被害人.
 - 可以通过货物预定价格申报制度及发货人的运输保险降低损失.
 - 可以不用证明承运人责任限制的排除, 迅速赔偿和处理纠纷.

13/22

3. 운송물 손해 관련 현안분석

■ 항공물건운송인의 절대적 유한책임 인정 문제

● 개선의 필요성

- 운송물 손해 관련 항공운송인의 절대적 유한책임 인정은 공서양속(公序良俗)에 반함.
- 손익 관계를 따지는 기업의 특성상 항공운송인의 운송물에 대한 도덕적 해이 초래 가능.
- 육상운송이나 해상운송에 비교하여도 과도하게 항공운송인을 보호하는 규정임.
 - > 육상운송 및 해상운송 관련 조약에서도 이와 같은 경우 운송인의 책임제한이 배제됨.
(국제도로여객운송 관련 1973 Geneva 협약, 해상물건운송 관련 2008 Rotterdam 협약 등)
 - > 한국 상법에서도 이와 같이 규정(육상운송: 제137조 제3항, 해상운송: 제797조 제1항).

● 개선방안

- 상법 항공운송편 및 1999 Montreal 협약의 관련 규정의 개정 필요.
 - > 운송물 손해 관련 항공운송인의 고의 또는 이에 준하는 과실이 있는 경우 책임제한 배제.
 - > 1929 Warsaw 협약 및 개정바르샤바협약에서는 이와 같이 규정.

14/22

3. 货物损害相关问题分析

■ 是否承认航空货物承运人绝对有限责任的问题

● 改善的必要性

- 承认航空运输人对货物损害的绝对有限责任是违反公序良俗的。
- 考虑到计算利益关系的企业特性，有可能造成航空承运人对货物的道德上的松懈。
- 相比陆上运输或海上运输，是过度保护航空承运人的规定。
 - > 陆上运输及海上运输相关公约也排除承运人的责任限制。
(关于国际公路运输的1973 Geneva公约, 关于海上货物运输的2008 Rotterdam公约等)
 - > 韩国商法也有相同规定(陆上运输: 第137条第3款, 海上运输: 第797条第1款)。

● 改善方案

- 有必要修改商法航空运输篇与1999 Montreal公约的相关规定
 - > 航空承运人对货物损害存在故意或类似的过失时，排除责任限制。
 - > 1929 Warsaw公约和修改后的华沙公约也有相同规定。

14/22

3. 운송물 손해 관련 현안분석

■ 항공운송주선인(Air Freight Forwarder)의 책임제한 규정의 필요성

- 문제의 소재
 - 항공 화물운송의 증가로 송하인과 항공운송인 간의 운송을 주선하는 항공운송주선업도 성행.
 - > 화주(貨主) - 항공운송주선인: 항공운송 주선계약 체결.
 - > 항공운송주선인 - 항공운송인: 주선인을 송하인으로 하는 항공운송계약 체결.
 - 항공운송주선인이 주선한 항공운송에서 운송물에 손해가 발생하는 경우
 - > 화주(貨主): 항공운송주선인에게 주선계약상 책임 청구(책임 제한 규정 없음).
 - > 항공운송주선인: 항공운송인에게 항공운송계약상 책임 청구(책임 제한 규정 있음).
 - > 결국, 이와 같은 경우 1999 Montreal 협약 및 한국 상법상 항공운송주선인은 화주(貨主)에게 손해 전액 배상, 항공운송인에게는 책임제한에 따라 일부만 구상 가능.
 - 동일한 항공운송에 참여한 항공운송주선인도 형평에 맞게 보호할 필요성 제기.
- 개선방안
 - 한국 상법 및 1999 Montreal 협약에서 항공운송주선인의 보호 관련 규정 개정.
 - > 항공운송주선인도 항공운송인의 항변권이나 책임제한을 원용 가능하게 하는 방향
 - 항공운송주선인과 같은 독립 계약자 포괄 보호 조항 두는 것도 검토 필요.
 - > 해상물건운송 관련 최신 협약인 2008 Rotterdam 협약 제19조에서 규정하고 있는 '해상이행 당사자(maritime performing party)'에게 운송인의 의무와 책임을 지우고, 운송인의 항변권 및 책임제한의 이익을 누리게 하는 내용을 참고 가능.



15/22

3. 货物损害相关问题分析

■ 航空运输代理人(Air Freight Forwarder)责任限制规定的必要性


- 문제
 - 随着航空货物运输的增加,在发货人和航空承运人之间代理运输的航空运输代理业也增多
 - > 货主 - 航空运输代理人: 签订航空运输代理合同
 - > 航空运输代理人 - 航空承运人: 签订代理人作为发货人的航空运输合同
 - 航空运输代理人代理的航空运输过程中发生货物损害的情形
 - > 货主: 向航空运输代理人请求代理合同上的责任(没有责任限制规定)
 - > 航空运输代理人: 向航空承运人请求航空运输合同上的责任(有责任限制规定)
 - > 最终,这时1999 Montreal公约和韩国商法规定的航空运输代理人需要向货主全额赔偿损害,而因责任限额只能向航空承运人追偿一部分
 - 为了公平,有必要保护参与同一航空运输的航空运输代理人。
- 改善方案
 - 修改韩国商法和1999 Montreal公约中关于航空运输代理人保护的规定.
 - > 航空运输代理人也可以援用航空承运人的抗辩权或责任限制
 - 也可以考虑像航空运输代理人一样,规定独立缔约人整体保护条款
 - > 可以参照关于海上货物运输的最新公约2008 Rotterdam公约第19条规定的做法,赋予'海运履行方(maritime performing party)'承担义务和责任,享受承运人的抗辩权和责任限制等利益。

15/22



4. 지상 제3자 손해 관련 현안분석

- 지상 제3자 손해 관련 배상책임한도액의 적정성 -



16/22



4. 地面第三人损害相关问题分析

- 地面第三人损害的赔偿责任限额的适当性 -



16/22

4. 지상 제3자 손해 관련 현안분석

■ 지상 제3자 손해 관련 배상책임한도액의 적정성

- 문제의 소재
 - 항공기로 인한 지상 제3자 피해 발생.
 - > 1999년 KAL-6316편(화물기) 중국 상하이 추락 사건(인근주민 5명 사망, 40명 부상)
 - 한국에서도 상법 항공운송편에 이와 같은 사건 발생시 적용될 수 있는 규정 마련.
 - > 한국 상법은 1952 Rome 협약 및 1978 개정 Rome 협약의 내용을 반영.
- 한국 상법 및 1978 개정 Rome 협약상 항공기운항자의 지상 제3자 손해 관련 배상책임
 - 항공기로 인해 지상 3자에 대한 손해발생 시 항공기운항자의 무과실책임 인정.
 - 항공기 중량 별 책임 제한(총액 제한)

항공기 최대중량(kg)	항공기운항자의 책임한도액(SDR)
2,000kg 이하	300,000SDR
2,000kg 초과~6,000kg	300,000SDR+(T-2,000kg)X175SDR
6,000kg초과~30,000kg	1,000,000SDR+(T-6,000kg)X62.5SDR
30,000kg초과	2,500,000SDR+(T-30,000kg)X65SDR
※ T=항공기의 이륙을 위하여 법으로 허용된 최대중량	

- 인적 책임한도액: 1인당 125,000SDR(인적 손해를 물적 손해보다 우선 배상)
- 한 사고에서 발생된 손해의 합계가 총 책임한도액 초과하는 경우 비례 배상.

17/22

4. 地面第三人损害相关问题分析

■ 地面第三人损害的赔偿责任限额的适当性

- 문제
 - 항공기引发地面第三人损害
 - > 1999년 KAL-6316航班(货机)在中国上海坠毁事件(附近居民5人死亡, 40人受伤)
 - 韩国商法航空运输篇也制定了适用于上述事件的法律规定
 - > 韩国商法反映了1952 Rome公约和1978修正Rome公约的内容
- 韩国商法和1978修正Rome公约规定的航空器承运人对地面第三人损害的赔偿责任
 - 航空器引发地面第三人损害时, 承认航空器承运人的无过失责任
 - 按照航空器重量限制责任(总额限制)

航空器最大重量(kg)	航空器承运人的责任限额(SDR)
2,000kg以下	300,000SDR
2,000kg以上~6,000kg	300,000SDR+(T-2,000kg)X175SDR
6,000kg以上~30,000kg	1,000,000SDR+(T-6,000kg)X62.5SDR
30,000kg以上	2,500,000SDR+(T-30,000kg)X65SDR
※ T=为了航空器的起飞, 法律允许的最大重量	

- 人身责任限额: 每人125,000SDR(人身损害比物件损害优先赔偿)
- 一个事故中发生的损害总额超出总责任限额时, 按比例赔偿。

17/22

4. 지상 제3자 손해 관련 현안분석

■ 지상 제3자 손해 관련 배상책임한도액의 적정성

- 한국에서 항공기로 인한 지상 제3자 피해 발생 시 배상책임한도액 부족 문제
 - 관련 예시: 경항공기(중량 2천kg이하) 추락사고로 집안에 있던 배우자와 자녀 2인이 모두 사망하고 시가 10억 원 상당의 주택이 완전히 파손됨. 이와 같은 경우 생존한 배우자가 배상받을 수 있는 금액은?
 - 상법 제932조 제1항: 항공기운항자의 총 책임한도액은 300,000SDR(약5억 원;약280만 위안)
 - 상법 제932조 제2항: 인적책임한도액은 375,000SDR(3인 X 125,000SDR)
 - 손해의 합계가 총 책임한도액을 초과하였으므로 3인에 대해 비례 배상(상법 제932조 제3항).
 - > 1인당 배상액: $125,000\text{SDR} \times (300000/375000) = 100,000\text{ SDR}$
 - > 사망자 3인에 대하여 각 100,000SDR씩 총 300,000SDR 배상 받게 됨.
 - > 물적 손해에 대하여 배상 받을 수 있는 금액은 없고, 다른 피해자가 있을 경우 배상액은 감소.
- 개선방안
 - 1안: 특별 규정 폐지, 민법 상 불법행위책임 원칙 적용하여 손해 전액 배상(일본).
 - > 과실 여부 및 적정 배상액 관련 소송이 증가, 분쟁해결까지 오랜 시간 소요, 피해자가 첨단 과학기술 영역인 항공기 운항에서 운항자 측의 과실 증명 곤란.
 - 2안: 항공기운항자의 무과실책임 인정, 배상책임한도액 미설정(중국, 프랑스, 미국 일부 주)
 - > 이익 균형 측면에서 항공기운항자에게 지나치게 불리.

18/22

4. 地面第三人损害相关问题分析

■ 地面第三人损害的赔偿责任限额的适当性

- 韩国存在航空器引发地面第三人损害时赔偿责任限额不足的问题
 - 举例: 因小型航空器(重量低于2千kg)坠落事故, 家中配偶与2名子女全部死亡且10亿韩元的房屋完全毁损。这时生存的配偶可以获得的赔偿金为?
 - 商法第932条第1款: 航空器承运人的总责任限额是300,000SDR(约5亿韩元;约280万人民币)
 - 商法第932条第2款: 人身责任限额是375,000SDR(3人 X 125,000SDR)
 - 因损害金额超出总责任限额, 对3人按比例赔偿(商法第932条第3款)
 - > 每人赔偿金额: $125,000\text{SDR} \times (300000/375000) = 100,000\text{ SDR}$
 - > 对死亡的3人, 可以获得每人100,000SDR, 共计300,000SDR
 - > 对物件损害, 没有可以获得赔偿的金额, 有其他被害人时, 赔偿金额减少
- 改善方案
 - 1方案: 废除特别规定, 适用民法侵权行为责任原则全额赔偿损害(日本).
 - > 过失与否以及适当的赔偿金额相关诉讼增加、需要较长时间解决纠纷, 被害人很难证明在尖端科技领域的航空器航行中的承运人过失。
 - 2方案: 承认航空器承运人的无过失责任, 不设定责任赔偿限额(中国, 法国, 美国的一些州)
 - > 从利益均衡角度来看, 对航空器承运人过分不利。

18/22

4. 지상 제3자 손해 관련 현안분석

■ 지상 제3자 손해 관련 배상책임한도액의 적정성

● 개선방안

- 3안: 항공기운항자의 무과실책임유지, 배상책임한도액 현실에 맞게 상향 조정(2009 Montreal 협약).
 - > 분쟁의 신속한 해결, 손해배상의 적정성, 운항자와 피해자 간 이익 균형 측면에서 가장 타당.
- 항공기운항자의 배상책임한도액 상향 조정 구체안
 - > 총 책임한도 및 인적 책임한도 증액 (※ 물가상승 반영: 1978-2009 한국 물가 약 5.8배 상승)
 - ↳ 인적 책임한도액: 현재 1인당 125,000SDR → 625,000SDR로 상향 조정
 - > 총 책임한도액 설정 기준의 세분화(항공기 기종의 다양화 추세)
 - > 항공기운항자의 제3자 책임 관련 2009 Montreal 협약 상 배상책임한도액 기준 도입

항공기 최대중량(kg)	항공기운항자의 책임한도액(SDR)	항공기 최대중량(kg)	항공기운항자의 책임한도액(SDR)
500kg 이하	750,000SDR	12,000kg초과~25,000kg	80,000,000SDR
500kg 초과~1,000kg	1,500,000SDR	25,000kg초과~50,000kg	150,000,000SDR
1,000kg초과~2,700kg	3,000,000SDR	50,000kg초과~200,00kg	300,000,000SDR
2,700kg초과~6,000kg	7,000,000SDR	200,000kg초과~500,000kg	500,000,000SDR
6,000kg초과~12,000kg	18,000,000SDR	500,000kg 초과	700,000,000SDR

* 700,000,000SDR=약 10억USD(약 1,200억 원;약 67억 위안) / 항공사 단일보상한도액: 15~25억USD

- 지상 제3자 피해자들에 대한 선급금 지급 규정 도입 타당(피해자 보호 강화).
 - > 상법 상 항공여객 손해 관련 선급금 지급 규정 준용(2009 Montreal 협약도 도입 완료) 19/22

4. 地面第三人损害相关问题分析

■ 地面第三人损害的赔偿责任限额的适当性


● 改善方案

- 3方案: 维持航空器承运人的无过失责任, 根据现实情况上调赔偿责任限额(2009 Montreal公约).
 - > 考虑到迅速解决纠纷, 损害赔偿的适当性, 承运人与被害人之间的利益均衡, 最为妥当
- 上调航空器承运人的赔偿责任限额的具体方案
 - > 增加总责任限额及人身责任限额(※ 反映物价上涨: 1978-2009韩国物价上涨约5.8倍)
 - ↳ 人身责任限额: 现在每人125,000SDR → 上调后625,000SDR
 - > 将总责任限额设定标准细化(航空器类型的多样化趋势)
 - > 引进2009 Montreal公约关于航空器承运人对第三人的赔偿责任限额标准

航空器最大重量(kg)	航空器承运人的责任限额(SDR)	航空器最大重量(kg)	航空器承运人的责任限额(SDR)
500kg以下	750,000SDR	12,000kg以上~25,000kg	80,000,000SDR
500kg 以上~1,000kg	1,500,000SDR	25,000kg以上~50,000kg	150,000,000SDR
1,000kg以上~2,700kg	3,000,000SDR	50,000kg以上~200,00kg	300,000,000SDR
2,700kg以上~6,000kg	7,000,000SDR	200,000kg以上~500,000kg	500,000,000SDR
6,000kg以上~12,000kg	18,000,000SDR	500,000kg以上	700,000,000SDR


* 700,000,000SDR=约10亿USD(约1,200亿韩元;约67亿人民币) / 航空公司一次补偿限额: 15~25亿USD

- 规定对地面被害第三人支付预付款的规定, 较为妥当(加强被害人保护)
 - > 准用民法关于航空旅客损害预付款支付规定(2009 Montreal公约也有规定)



KLRI

5. 결론



20/22



KLRI

5. 结论



20/22

5. 결론

■ 여객 손해 관련 현안

- 상법 항공운송편 및 관련 조약 상 '정신적 상해'의 배상 가능성
 - 상법 및 관련 조약 상 '정신적 상해'를 배상범위 내로 인정, 외견상 명백한 경우로 한정.
- 항공여객 손해 관련 배상책임 제한의 적정성
 - 수하물 손해 중 멸실·훼손과 연착을 구분, 책임한도액 별도로 규정(각각 현재 한도액 수준).

■ 운송물 손해 관련 현안

- 항공물건운송인의 절대적 유한책임 인정 문제
 - 운송물 손해에 항공운송인의 고의 또는 중과실 있는 경우 책임제한 배제(육상, 해상운송 동일).
- 항공운송주선인(Air Freight Forwarder)의 책임제한 규정의 필요성
 - 항공운송주선인도 항공운송인의 항변권이나 책임제한 원용 가능할 수 있게 관련 규정 개정.

■ 지상 제3자 손해 관련 현안

- 지상 제3자 손해 관련 배상책임한도액의 적정성
 - 항공기운항자의 무과실책임 유지, 배상책임한도액 현실에 맞게 상향 조정.
(분쟁의 신속한 해결, 손해배상의 적정성, 항공기운항자와 피해자 간 이익 균형 측면에서 타당)

21/22

5. 结论

■ 关于旅客损害问题

- 商法航空运输篇和相关公约中'精神损害'的赔偿可能性
 - 将商法和相关公约中'精神损害'纳入赔偿范围,只限于客观明显的情形。
- 航空旅客损害赔偿责任限额的适当性
 - 区分行李损害中的遗失、毁损和延误,分别规定责任限额(维持现在限额水准)。

■ 货物损害相关问题

- 承认航空货物承运人的绝对有限责任问题
 - 航空承运人对货物损害存在故意或重大过失时,排除责任限制(陆上,海上运输相同)。
- 航空运输代理人(Air Freight Forwarder)责任限制规定的必要性
 - 修改相关规定,保障航空运输代理人也可以援用航空承运人的抗辩权或责任限额规定。

■ 地面第三人损害相关问题

- 地面第三人损害赔偿责任限额的适当性
 - 维持航空器承运人的无过失责任,根据现实情况,上调赔偿责任限额。
(考虑到迅速解决纠纷,损害赔偿的适当性,承运人与被害人之间的利益均衡,妥当)

21/22

Thank you

Thank you

국회 항공법 현안 간담회

입법과정에 대한 이론과 실제 立法过程的理论与实际

-항공 관련 법제를 중심으로
-以航空相关法制为中心

일 시: 2016년 7월 19일 (화요일) 14:00 - 16:00

주 관: 최명길 의원실(미래창조과학방송통신위원회)

최인호 의원실(국토교통위원회)

주 최: 한국법제연구원



입법과정에 대한 이론과 실제
立法过程的理论与实际
-항공 관련 법제를 중심으로
-以航空相关法制为中心

오일석(법학박사)
吳一錫(法学博士)

입법과정에 대한 이론과 실제

-항공 관련 법제를 중심으로

2016. 7. 19.

법학박사 오일석

* All Rights are reserved by IL SEOK, OH

* 이 자료의 내용은 어떠한 기관, 조직이나 단체의 입장이나 의견과는 관련 없는 순수한 개인적 연구의 결과임을 밝힙니다.

立法过程的理论与实际

-以航空相关法制为中心

2016. 7. 19.

法学博士 吳一錫

* All Rights are reserved by IL SEOK, OH

* 本资料内容与任何机关、组织或团体的立场无关，纯属个人研究成果。

차 례

- 입법과정
- 법안심사과정
- 20대 국회 항공 관련 법률안 및
항공법시행규칙 개정 입법예고

目录

- 立法过程
- 法案审查过程
- 20届国会关于航空的法案及修改
航空法施行规则的立法预告

입법과정

1

立法过程

1

배드민턴 복식법(?) (1)



수원지방법원 2008. 11. 20. 선고 2008가합6994(배드민턴 경기자의 주의의무)

● 사실관계 및 쟁점

- 원고와 피고가 한 팀으로 배드민턴 복식 경기 중, 상대방이 보낸 셔틀콕이 원고의 왼쪽 머리위로 날아옴
- 원고는 이를 받아 넘기기 위하여 왼쪽으로 이동하여 셔틀콕이 원고의 10시 방향에 있는 지점에서 몸을 약간 왼쪽으로 돌려 스윙하려고 하였음
- 원고 오른쪽 뒤편에 있던 피고 왼쪽으로 두세 발자국 이동하여 원고의 뒤에서 원고의 몸을 감싸며 셔틀콕을 잡아챘고, 두 사람의 라켓이 부딪혀
- 피고의 라켓이 원고의 오른쪽 눈과 안경을 강타하면서 원고의 안경이 깨지고 안구가 파열되어 안구 적출술을 받음
- 원고 코드 중앙 왼쪽, 피고 원고로부터 1-2미터 뒤 약간 오른쪽, 둘 다 왼손잡이

2

羽毛球双打法 (?) (1)



水原地方法院 2008. 11. 20. 宣告 2008GAHAP6994(羽毛球选手的注意义务)

● 事实关系和论点

- 原告与被告组成一队进行羽毛球双打比赛的过程中, 对方发出的羽毛球飞向原告头顶
- 原告为了拍打羽毛球, 向左移动, 试图将身体向左扭曲拍打
- 站在原告右后侧的被告向左移动两三步, 在原告背后贴着原告身体拍打羽毛球, 两个人的球拍相撞
- 被告的球拍击打了原告右眼和眼镜, 眼镜破碎, 眼球破裂接受切除手术
- 原告站在场地中央偏左侧, 被告站在离原告1-2米远的右后侧, 两人都是左撇子

2

배드민턴 복식법(?) (2)



수원지방법원 2008. 11. 20. 선고 2008가합6994(배드민턴 경기자의 주의의무)

● 피고의 주장

- 배드민턴 경기는 경기자 상호간에 빈번한 신체접촉이나 충돌의 개연성 높음
- 경기자들은 통상 일어날 수 있는 경기자 상호간의 신체접촉 내지 충돌로 인한 피해에 대하여 묵시적으로 동의
- 또한 피고의 행위는 정당행위에 해당하여 위법성이 조각됨

3

羽毛球双打法 (?) (2)



水原地方法院 2008. 11. 20. 宣告 2008GAHAP6994(羽毛球选手的注意义务)

● 被告主张

- 羽毛球比赛中, 选手之间频繁的身体接触或相冲突的可能性较高
- 选手们默认了一般可能会发生的选手之间的身体接触或冲突引发的损害
- 而且被告的行为属正当行为, 违法性阻却

3

배드민턴 복식법(?) (3)

수원지방법원 2008. 11. 20. 선고 2008가합6994(배드민턴 경기자의 주의의무)

● 법원의 판단

- 배드민턴 복식경기자는 동료에게 위해를 가하지 않는 방법으로 경기를 하는 등 서로에 대한 **안전배려의무**가 있음
- 운동경기라 하더라도 그러한 주의의무위반이 사회통념상 용인되는 한계를 초과하는 경우에는 위반자는 불법행위책임을 져야함
- 뒤쪽에 서 있던 피고는 앞에서 서 있던 원고 방향으로 셔틀콕이 날아오는 경우 원고가 우선하여 칠 수 있도록 양보
- 원고를 대신하여 치는 경우 원고와 적당한 거리를 두고 라켓을 휘두르는 등 원고가 다치지 않도록 배려할 주의의무가 있음
- 피고가 스윙하면서 원고의 몸을 감쌀 정도로 매우 근접한 거리에서 라켓을 쳤고 원고의 왼편으로 날아온 셔틀콕이 아직 완전히 원고의 뒤로 넘어간 상태가 아님 점
- 피고는 위 안전배려의무를 위반하였고 그 태양이나 정도로 보아 위 위반은 사회통념상 용인할 수 있는 한계를 초과함
- 배드민턴 경기자들이, 다른 경기자가 안전배려의무를 위반하여, 극히 근접한 거리에서 휘두른 라켓에 맞아 실명하는 경우까지 통상 예상할 수 있는 위험으로 묵시적으로 동의하였다거나 그 위험을 인수하였다고 할 수 없으며, 그러한 행위가 정당행위라고 할 수 없음
- 과실상계 : 책임의 제한 - 원고의 과실 50%
 - * 원고가 넘어가는 셔틀콕을 쳐다봄으로써 안전수칙을 지키지 않았고, 보안경 등 안전도모를 하지 않은 점, 원고가 착용한 안경이 깨지면서 실명에 이른점

4

羽毛球双打法(?) (3)

水原地方法院 2008. 11. 20. 宣告 2008GAHAP6994(羽毛球选手的注意义务)

● 法院的判断

- 羽毛球双打选手承担不以危害队友的方法进行比赛等相互间的**安全注意义务**
- 即使是运动比赛, 如果该注意义务的违反超出了社会一般观念上可容忍的范围的话, 违反人应承担侵权责任
- 如果羽毛球飞向站在前面的原告的话, 站在后方的被告应该让原告优先拍打
- 如果代替原告拍打的话, 被告承担确保原告不受伤的注意义务, 比如采取与原告保持一定的距离挥拍等
- 被告在挥拍时紧贴着原告的身体, 且飞向原告的左侧的羽毛球还没有完全越过原告
- 被告违反了上述安全注意义务, 鉴于其形态和程度, 认为该违反行为超出了社会一般观念上可容忍的范围
- 因其他选手违反安全注意义务被在近距离拍打的球拍击中导致失明的情况, 对羽毛球选手们来说是一般可以预见的危险, 所以很难说已经默认或接受了该危险, 从而很难说该行为是正当的行为
- 过失相抵: 责任限制 - 原告的过失 50%
 - * 原告仰望羽毛球, 并没有遵守安全守则, 没有采取佩戴护目镜等安全措施, 因原告佩戴的眼镜破碎导致失明

4

정부 입법 및 시행령 제,개정 절차

▪ 정부 입법 절차

- 법률 소관 중앙행정기관 등의 법률안 입안(1)
- 입안된 법률안은 타 기관의 협조를 위해 해당 법률안의 내용과 관련이 있는 다른 기관의 의견 수렴(2)
- 입법예고(3) : 관계기관 협의 후 원안 수정 또는 보완하여, 예고, 공개 통한 국민 의견수렴
- 규제개혁위원회의 규제심사(4) : 규제심사, 부패영향평가, 통제기반정책평가, 성별영향분석평가 등
- 법제처 심사(5) : 법리적 문제 검토, 알기 쉬운 법령 만들기 검토 등
- 차관회의(6), 국무회의(7), 국무총리 및 관계 국무위원의 부서를 거쳐 대통령 재가(8)
- 국회 제출(9)
- 국회 심의 및 의결
- 정부 이송(10)
- 법제처에서 이송된 법률안 공포를 위한 국무회의 상정(11)
- 국무회의 심의, 의결(12)
- 국무총리 및 관계 국무위원 부서를 거쳐 대통령 재가(13)
- 법제처가 관보에 게재함으로써 공포(14)

▪ 시행령 제, 개정

- 대통령령은 행정입법으로서 그 입법절차에서 국회의 심의를 요하지 않음
- 국무회의에서 심의, 의결 등을 거쳐 공포됨

5

政府立法及施行令的制定、修改程序

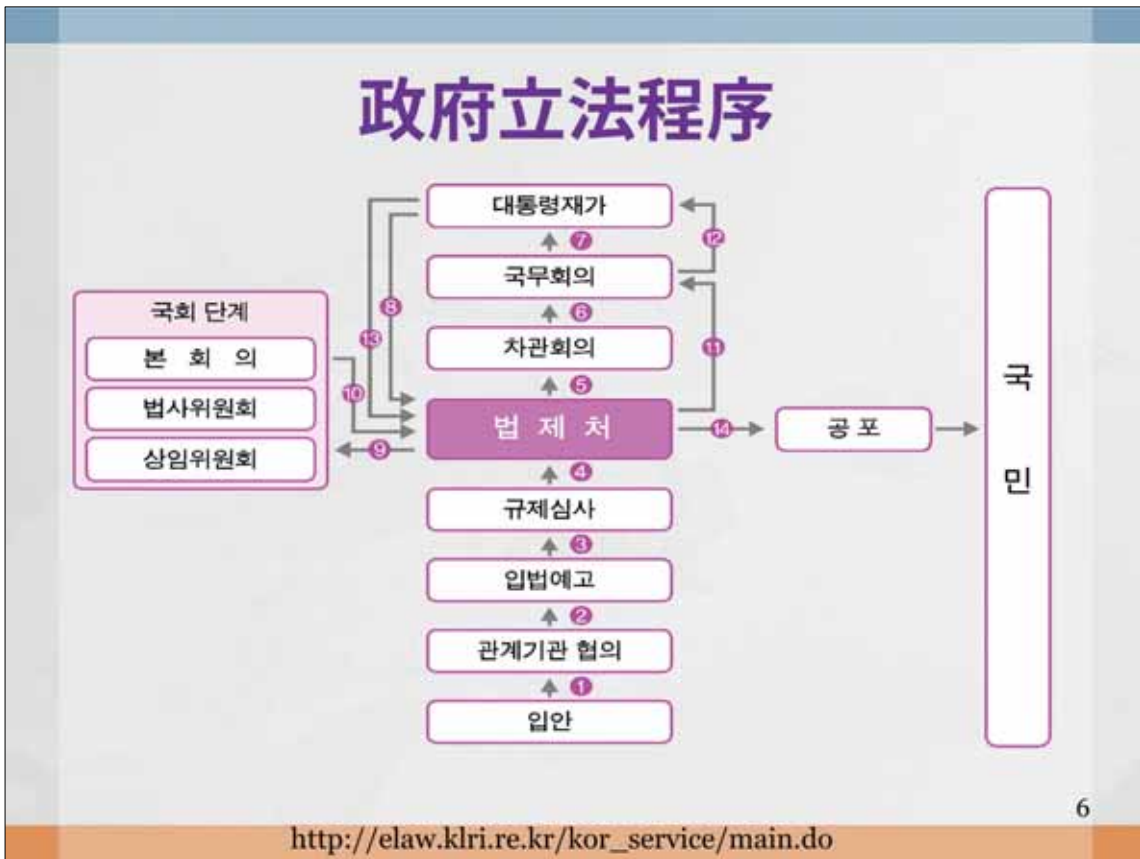
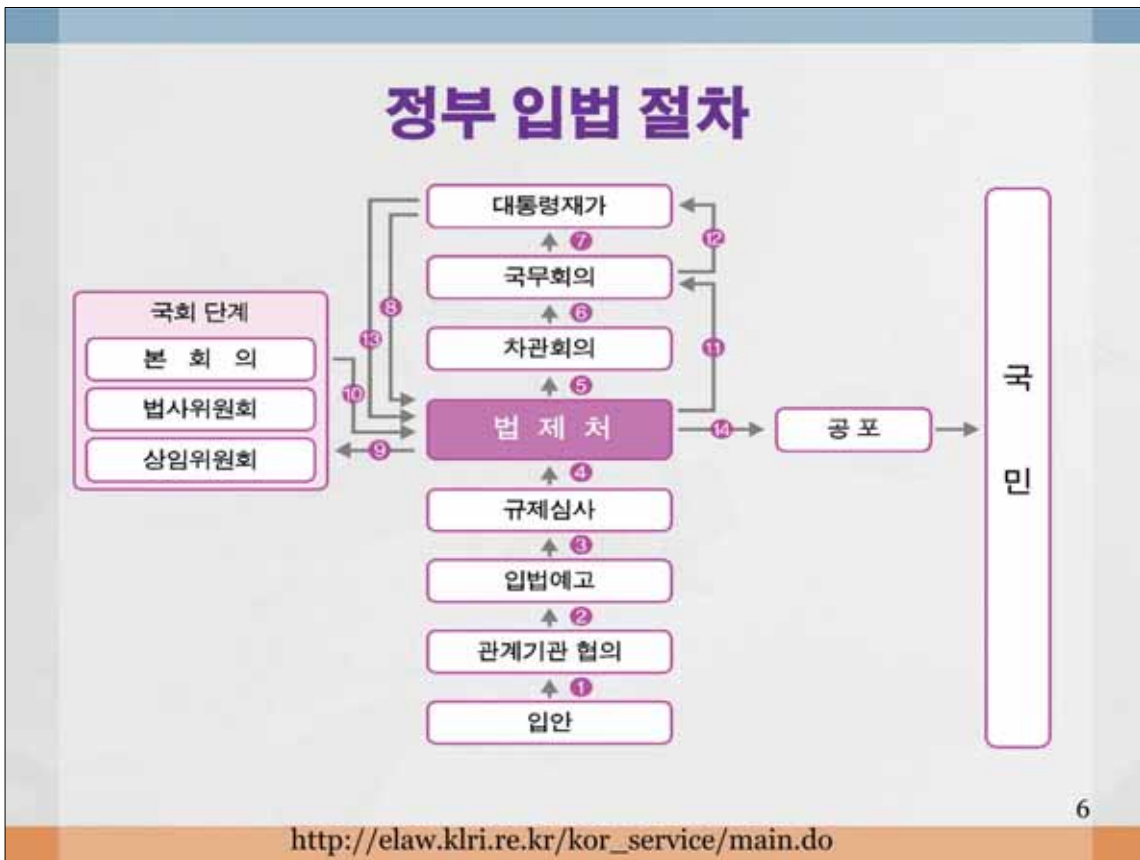
▪ 政府的立法程序

- 负责法律事务的中央行政机关等立案(1)
- 为了与其他机关协调, 听取与草案内容相关的其他机关的意见(2)
- 立法预告(3) : 经相关机关协商后, 对提案修改或补充后, 通过预告、公开等形式征求国民的意见
- 规制改革委员会的规制审查(4) : 规制审查, 腐败影响评价, 控制基础政策评价, 性别影响分析评价等
- 法制处审查(5) : 分析法律问题, 分析制定易懂的法律等
- 经次长会议(6)、国务会议(7)、国务总理及相关部门后由总统批准(8)
- 提交国会(9)
- 国会审议及决议
- 移送至政府(10)
- 为颁布法制处移送的法律草案, 提交国务会议(11)
- 国务会议审议、决议(12)
- 经国务总理及相关国务委员部门, 由总统批准(13)
- 法制处刊登在官报上颁布(14)

▪ 施行令的制定和修改

- 总统令属行政立法, 其立法程序不需国会的审议
- 经国务会议的审议、决议颁布

5



시행령 제,개정 절차



7

施行令的制定、修改程序



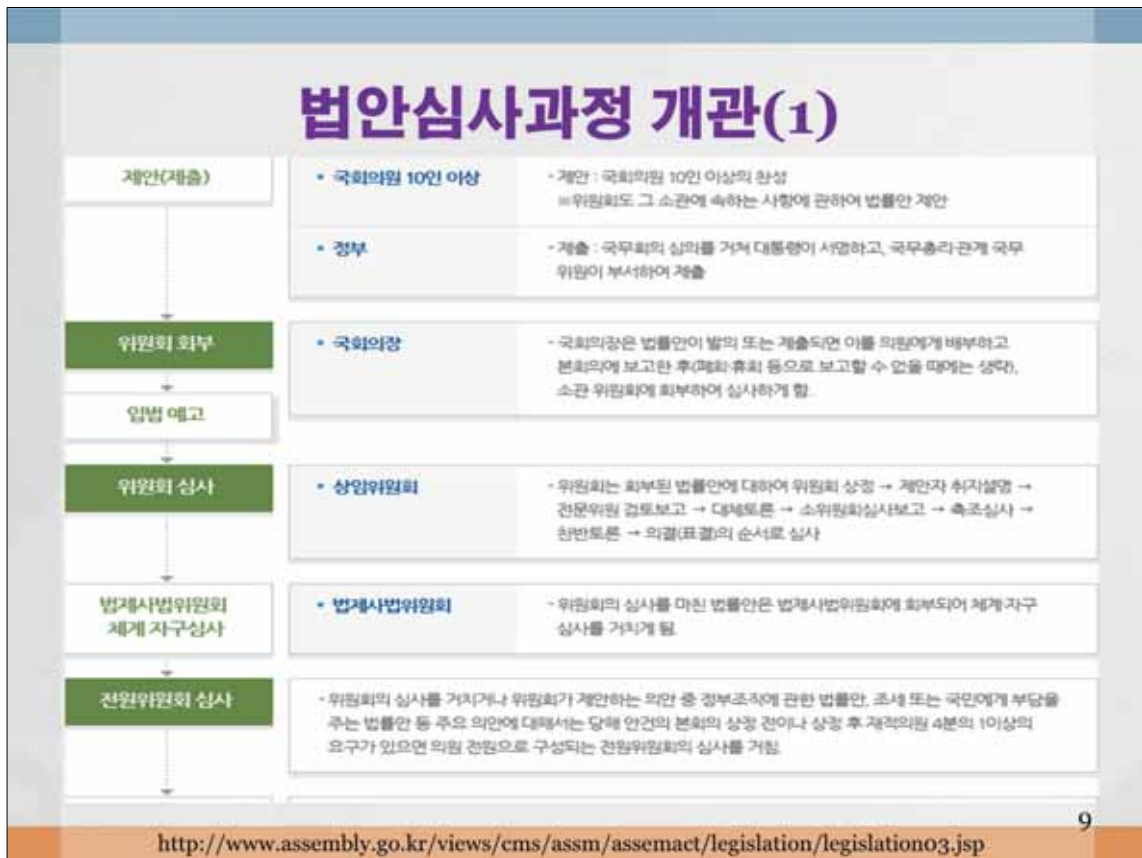
7

법안심사과정

8

草案审查过程

8



법안심사과정 개관(2)



草案审查过程概要(2)



법안심사과정 개관(3)



<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=421&aid=000795063>



<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=003&aid=000582285>



<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=200&oid=034&aid=0002541740>



<http://blog.naver.com/top61?Redirect=Log&logNo=50188916819>

草案审查过程概要 (3)



<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=421&aid=000795063>



<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=003&aid=000582285>



<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=200&oid=034&aid=0002541740>



<http://blog.naver.com/top61?Redirect=Log&logNo=50188916819>

법안의 발의와 제출(1)

▪ 의원 발의

- 국회법 제79조 국회의원 10인 이상의 찬성
 - ✓ 예전 20인 이상의 찬성
 - ✓ 2003년 2월 4일 국회법 개정으로 10인 이상 찬성
 - ✓ 의원입법 활성화 기여, 다양한 입법외사 반영 가능
- 유형
 - ✓ 순수한 의미의 의원 입법 : 의원이 주도하여 제도 또는 정책의 변경 또는 수립
 - ✓ 정부 또는 제3자의 입법 기초 : 의원이 보완 및 수정하여 발의
 - ✓ 정부, 연구기관, 관련단체, 전문가 등이 마련한 안을 의원이 수용
 - ✓ 소속 정당의 정책기구 혹은 소속 정당 지도부 방침 또는 결정에 따라 발의
 - ✓ 기타
- 장점 및 한계
 - ✓ 의원의 독립성에 따라 개별적 또는 특수한 이해관계 반영 가능
 - ✓ 행정부나 사법부의 견제와 감시를 위한 법안 가능
 - ✓ 국가의 정책 목표와 관계 없이 발의되는 경우도 있음
 - ✓ 사소한 문제, 법률로 규정하기에 부적합한 사항 등의 입법화에 대한 비판 있음

12

草案的提议和提交(1)

▪ 议员提议

- 国会法第79条, 国会议员10人以上同意
 - ✓ 过去需要20人以上同意
 - ✓ 2003年2月4日修改了国会法, 现在需要10人以上同意
 - ✓ 有助于鼓励议员立法, 可以反映各种立法意愿
- 类型
 - ✓ 单纯意义上的议员立法 : 由议员主导建立或变更制度和政策
 - ✓ 政府或第三人的立法基础 : 议员在补充和修改后提议
 - ✓ 议员采纳由政府、研究机关、相关团体、专家等制定的草案
 - ✓ 依据所属政党的政策机构或所属政党领导方针或决定提议
 - ✓ 其他
- 优点和局限性
 - ✓ 因议员的独立性, 可以反映个别的或特殊的利害关系
 - ✓ 可以提议牵制和监督行政部或司法部的草案
 - ✓ 有时出现提议与国家政策目标无关的草案
 - ✓ 有人批判将小问题, 即不适合在法律中规定的事项也立法化

12

법안의 발의와 제출(2)

▪ 위원회 제출 법률안

- 국회법 제51조 제1항 및 제2항
 - ✓ 위원회는 그 소관 사항에 관해 법률안 기타 의안을 제출할 수 있음
 - ✓ 이 경우 위원장이 제출자임
- 위원회안
 - ✓ 위원회가 위원회 소관에 속하는 사항에 관하여 독자적으로 의안을 입안 제출
 - 4.16 세월호참사 진상규명 및 안전사회 건설 등을 위한 특별법안
- 위원회 대안
 - ✓ 원안의 취지를 변경하지 아니하는 범위에서 그 내용의 대폭적인 수정이나 체계를 다르게 하여 원안을 대신하는 안으로 제출
 - ✓ 대안은 원안의 존재를 전제로 하여 그 심사과정에서 원안을 폐기하고 그 대신 제출함
- 비교
 - ✓ 위원회안은 원안의 존재 여부와 관련이 없음
 - ✓ 위원회에 계류된 여러 입법안 가운데 일부를 조합하여 위원회안을 만들 수도 있는데, 이 때 위 여러 입법안의 나머지 사항에 대해서는 추후 심사를 위해 그대로 계류시킴

13

草案的提议和提交(2)

▪ 委员会提交草案

- 国会法第51条第1款和第2款
 - ✓ 委员会可以提交关于其管辖事项的草案和其他议案
 - ✓ 这时委员长时提交人
- 委员会案
 - ✓ 委员会单独提交关于委员会管辖事项的议案
 - 为调查4.16岁月号事故及建设安全社会的特别法案
- 委员会代案
 - ✓ 在不变更原案宗旨的范围内大幅修改其内容或变更体系, 代替原案提交
 - ✓ 代案是以原案的存在为前提, 在其审查过程中废除原案, 代其提交
- 比较
 - ✓ 委员会案与原案存在与否无关
 - ✓ 也可以将委员会的几个立法案中的一部分汇编成委员会案, 这时几个立法案的其余部分留下, 以便日后审查

13

상임위원회 심사(1)

▪ 상임위원회 회부

• 소관 상임위원회 회부

- ✓ 법률안이 발의 또는 제출되면 국회의장은 이를 의원에게 배부하고
- ✓ 본회의에 보고하며, 법률안의 내용과 성질에 따라 소관 상임위원회에 회부
- ✓ 상임위원회와 그 소관(국회법 제37조제1항)
 - 1. 국회운영위원회, 2. 법제사법위원회, 3. 정부위원회, 4. 기획재정위원회,
 - 5. 미래창조과학방송통신위원회, 6. 교육문화체육관광위원회, 7. 외교통일위원회, 8. 국방위원회,
 - 9. 안전행정위원회, 10. 농림축산식품해양수산위원회, 11. 산업통상자원위원회,
 - 12. 보건복지위원회, 13. 환경노동위원회, 14. 국토교통위원회, 15. 정보위원회, 16. 여성가족위원회
- ✓ 의장은 어느 상임위원회에도 속하지 아니하는 사항은 국회운영위원회와 협의하여 소관 상임위원회를 정한다.(국회법 제37조제2항)

14

常任委员会审查(1)

▪ 提交常任委员会

• 所管常任委员会提交

- ✓ 提议或提交法案后国会议长将其发放给各议员
- ✓ 在全体会议报告, 根据法案的内容和性质提交至所管常任委员会
- ✓ 常任委员会及其所管(国会法第37条第1款)
 - 1. 国会运营委员会, 2. 法制司法委员会, 3. 政务委员会, 4. 计划财政委员会,
 - 5. 未来创造科学广播通讯委员会, 6. 教育文化体育观光委员会, 7. 外交统一委员会, 8. 国防委员会,
 - 9. 安全行政委员会, 10. 农林畜产食品海洋水产委员会, 11. 产业通商资源委员会,
 - 12. 保健福祉委员会, 13. 环境劳动委员会, 14. 国土交通委员会, 15. 信息委员会, 16. 女性家庭委员会
- ✓ 对不属于任何常任委员会所管的事项, 议长在与国会运营委员会协商后确定所管常任委员会(国会法第37条第2款)

14

상임위원회 심사(2)

• 입법예고

• 국회법 제82조의2

- ✓ 위원장은 간사와 협의하여 회부된 법률안에 대하여 그 입법 취지와 주요 내용 등을
- ✓ 국회공보 또는 국회 인터넷 홈페이지 등에 게시하는 방법으로 입법예고하여야 한다.
- ✓ 다만, 다음의 경우 위원장은 간사와 협의하여 입법예고를 하지 아니할 수 있다.
 1. 입법이 긴급을 요하는 경우
 2. 입법내용의 성질 또는 그 밖의 사유로 입법예고를 할 필요가 없거나 곤란하다고 판단하는 경우
- ✓ 입법예고기간은 10일 이상으로 한다.



15

<http://pal.assembly.go.kr/main/mainView.do>

常任委员会审查(2)

• 立法预告

• 国会法第82条之2

- ✓ 委员长与干事协商后, 将提交的法案的立法宗旨和主要内容等
- ✓ 通过国会公报或国会网站上公布等方式立法预告
- ✓ 但, 在下列情况下委员长与干事协商后可以不进行立法预告
 1. 需要紧急立法的情形
 2. 鉴于立法内容的性质或其他事由, 认为不需要立法预告或难以立法公告的情形
- ✓ 法理预告期限为10天以上



15

<http://pal.assembly.go.kr/main/mainView.do>

상임위원회 심사(3)

• 법률안 상정

• 국회법 제59조 (의안의 상정시기)

- ✓ 위원회는 의안(예산안, 기금운용계획안 및 임대형 민자사업 한도액안은 제외)이 그 위원회에 회부된 날부터 다음에 따른 기간이 경과하지 아니한 때에는 상정할 수 없다

1. 일부개정법률안: 15일
2. 제정법률안, 전부개정법률안 및 폐지법률안: 20일
3. 체계, 자구심사를 위하여 법제사법위원회에 회부된 법률안: 5일
4. 법률안 외의 의안: 20일

- ✓ 다만 긴급하고 불가피한 사유로 위원회의 의결이 있는 경우에는 그러하지 아니함

• 국회법 제59조 의2(의안의 자동상정)

- ✓ 위원회에 회부되어 상정되지 아니한 의안은 제59조의 각 호의 구분에 따른 기간이 경과한 후 30일이 경과한 날 이후 처음으로 개최되는 위원회에 상정된 것으로 봄
- ✓ 다만 위원장이 간사와 협의하는 경우에는 그러하지 아니함

• 이와 같이 상정시기를 정하는 것은 의원에게 충분한 검토시간을 주기 위한 조치

• 이를 통상 '숙려기간'이라 함

16

常任委员会审查(3)

• 提交法案

• 国会法第59条(议案的提交时间)

- ✓ 如果议案(预算案, 基金运用计划按以及租赁民资事业限额案除外)在提交至委员会之日起没有经过下列期限的话不可以提交

1. 部分修改法案: 15日
2. 制定法案, 全面修改法案及废除法案: 20日
3. 为审查体系, 语句提交至法制司法委员会的法案: 5日
4. 法案以外的议案: 20日

- ✓ 但因紧急事由, 经委员会决议, 可以除外

• 国会法第59条之2(议案的自动提交)

- ✓ 对提交至委员会而并未被委员会采纳的议案, 视为在第59条各项规定的期间届满后的三十日过后首次召开的委员会上提交

- ✓ 但委员长与干事协商后, 可以除外

• 规定上述提交时间是为了确保议员们充分的审查时间

• 这一般称为'熟虑期间'

16

상임위원회 심사(3-2)

▪ (소위) 국회선진화법

- 국회의장 직권상정 제한 : 국회의장 본회의 직권상정 요건 : 천재지변, 전시·사변 또는 이에 준하는 국가비상상태, 의장이 각 교섭단체 대표와 합의한 경우로 제한해 쟁점 법안의 일방적인 직권상정을 원천 봉쇄했다.(제85조)
- 안건조정제 : 상임위 재적의원 3분의 1 이상이 쟁점 법안에 대해 안건조정위원회(안건조정위) 구성을 요구하면 여야 동수로 위원회를 구성해 최장 90일간 논의할 수 있다. 조정안 의결은 재적의원 2/3의 이상 찬성이 필요하다.(제57조의2)
- 안건신속처리제 : 신속처리 대상 안건으로 지정할 수 있는 안건신속처리제도를 두었는데, 이는 재적 과반수 요구로 발의한다. 이후 재적 5분의 3 이상이 찬성으로 가결 시 의장이 해당 안건을 신속처리 대상 안건으로 지정하게 된다. 그러나 지정 후 각 상임위와 법사위의 심사기 일을 채우기 위해 최장 270일을 기다려야 해 사실상 어렵다.(제85조의2)
- 필리버스터(합법적 의사진행 방해) : 재적의원 3분의 1 이상이 원하면 최장 100일까지 무제한 토론을 할 수 있는 필리버스터 제도를 도입해 합법적으로 의사일정을 방해할 수 있도록 했다. 필리버스터의 종료는 재적 5분의 3 이상의 찬성이 필요하다.(제106조의2)

17

常任委员会审查(3-2)

▪ (所谓) 国会先进化法

- 国会议长职权提交的限制 : 国会以上依职权提交至全体会议的要件 : 自然灾害, 战争·事变或类似的国家非常状态, 议长与各交涉团体代表协商的情形, 从而完全封杀了单方面依职权提交问题法案的现象(第85条)
- 议案调解制度 : 3分之1以上常任委员会在籍议员要求对问题法案组成议案调解委员会(议案调解委), 应由相同人数的朝野人员组成委员会进行讨论, 讨论期限最长为90日。调解案的决议需要在籍议员3分之2的同意(第57条之2)
- 议案迅速处理制度 : 建立了可以指定为迅速处理对象议案的案件迅速处理制度, 经一半以上在籍议员要求启动。之后经在籍议员5分之3的同意通过时, 议长将该议案指定为迅速处理对象议案。但在指定后, 为了符合各常任委员会和法制司法委员会的审查期限, 需要等待最长270天, 从而实际上很难(第85条之2)
- 阻碍议事(阻碍合法的议事进行) : 建立了在籍议员3分之1以上同意时可以进行最长100天的无限讨论的阻碍议事制度, 可以合法阻碍议事日程。阻碍议事的结束需要在籍议员5分之3的同意(第106条之2)

17

상임위원회 심사(4)

▪ 위원회 심사(국회법 제58조)

- 제안자의 제안설명
 - ✓ 법률안의 제안이유와 주요내용 및 제안취지 설명
 - ✓ 정부 입법안의 경우 보통 장관이 제안설명

- 전문위원 검토보고
 - ✓ 위원회 소속 국회 사무처 전문위원이 법안의 주요내용, 관련 정부부처의 의견, 이해관계인, 전문가 의견 등을 정리 보고
 - ✓ 법률안에 대한 문제점, 위원들이 중점적으로 검토할 내용 등을 보고

- 대체토론의 실시
 - ✓ 안건 전체에 대한 문제점과 당부에 관한 일반적 토론을 말함
 - ✓ 제안자와의 질의 답변 포함

- 법안심사소위 등 상설위원회 회부

18

常任委员会审查(4)

▪ 委员会审查(国会法第58)

- 提案人的提案说明
 - ✓ 法案的提案理由和主要内容及提案宗旨的说明
 - ✓ 政府立法按一般由长官进行提案说明

- 专门委员审查报告
 - ✓ 委员会下属国会事务处专门委员对法案的主要内容、相关政府部门意见、利害关系人、专家意见等整理并报告
 - ✓ 报告法案的问题点、委员们需要重点审查的内容等

- 实行大体讨论
 - ✓ 指对整个议案的问题和是否妥当进行的一般讨论
 - ✓ 包括对提案人进行的质疑问答

- 提交至法案审查小委员会等常设委员会

18

상임위원회 심사(5)

▪ 공청회 또는 청문회(국회법 제64조 및 제65조)

- 이해관계자 또는 학식이나 경험이 있는 자 등으로부터 의견수렴
- 제정법률안 및 전부개정법률안 대상 개최하되, 위원회 의결로 생략할 수 있음(제58조제6항)
- 일부 개정안의 경우
 - ✓ 공청회 : 위원회 의결 또는 재적위원 3분의 1 이상의 요구(제64조제1항 본문)
 - ✓ 청문회 : 재적위원 3분의 1 이상의 요구(제65조제2항 본문)
- 공청회 및 청문회의 개최시기에 대해서는 구체적인 언급이 없으나,
- 보통 대체토론이 끝나고 안건을 법안심사소위 등 상설 소위원회에 회부하기 전으로 봄

19

常任委员会审查(5)

▪ 公听会和听证会(国会法第64条和第65条)

- 征求利害关系人或有学识和经验的人等的意见
- 对制定法案和全面修改法案进行, 但经委员会决议可以省略(第58条第6款)
- 部分修改法案
 - ✓ 公听会 : 委员会决议或在籍议员3分支1以上要求(第64条第1款本文)
 - ✓ 听证会 : 在籍议员3分支1以上要求(第65条第2款本文)
- 虽然没有规定公听会和听证会的举行时间, 一般视为在大体讨论结束后将议案提交至法案审查小委员会等常设小委员会之前

19

상임위원회 심사(6)

▪ 법안심사소위 등 상설위원회 심사

- 위원회는 상설소위원회에 안건을 회부하여 심사보고하도록 함(제58조제2항)
- 필요한 경우 특정안건 소위원회로 회부 가능(제58조제2항단서)
- 위원회는 반드시 대체토론이 종료한 이후에만, 소위원회로 회부할 수 있음(제58조제3항)
- 다만, 소위원회에 회부되어 심사중인 안건과 직접 관련된 안건이 위원회에 새로이 회부된 경우 위원장이 간사와 협의를 거쳐 필요하다고 인정하는 때에는 바로 소위원회에 회부하여 심사토록 함
- 전문위원 검토보고
- 관계 부처의 의견제시
- 소위 위원들의 논의
- 의결
 - ✓ 원안가결, 수정의결, 대안 의결, 계류, 폐기 등
- 상임위원회의 법안심사는 실질적으로 소위원회에서 이루어짐
- 의원입법 등의 증가와 그 내용의 전문화로 소위원회의 역할 중요성 증대

20

常任委员会审查(6)

▪ 法案审查小委员会等常设委员会审查

- 委员会将案件交给常设小委员会并要求其审查报告(第58条第2款)
- 必要时可以将特定议案提交至小委员会(第58条第2款但书)
- 必须在大体讨论结束后提交至小委员会(第58条第3款)
- 但与提交至小委员正在审查的议案有直接关系的议案, 经委员长和干事协商认为必要时可以直接提交至小委员会审查
- 专门委员审查报告
- 相关部门提交意见
- 小委员会议员们讨论
- 决议
 - ✓ 通过原案, 决议修改, 决议代案, 保留, 废除等
- 常任委员会的法案审查实际上在小委员会进行
- 因委员立法等的增加及其内容的专门性, 小委员会的作用加大

20

상임위원회 심사(7)

- 소위원회의 심사보고
 - 소위원회에서 심사를 마치면, 소위원장은 위원회에 심사 경과와 결과를 보고
 - 심사보고서의 작성
 - 심사보고서에 회의록 및 그 요지를 첨부하여야 함
- 심사
- 위원회 의결

21

常任委员会审查(7)

- 小委员会审查报告
 - 小委员会审查结束后, 小委员长向委员会报告审查经过和结果
 - 制作审查报告
 - 审查报告附上会议记录及其概要
- 审查
- 委员会决议

21

법제사법위원회 체계자구 심사

▪ 체계자구심사 의의

- 체계심사
 - ✓ 법률안 내용의 위헌여부, 관련 법률과의 저촉 여부, 균형유지,
 - ✓ 자체 조항 간의 충돌여부 등을 심사
- 자구심사
 - ✓ 법률용어의 적합성과 통일성 등을 심사, 법률 간에 용어상의 통일

▪ 체계자구 심사(국회법 제86조)

- 소관 위원회에서 법률안의 심사를 마치거나 입안한 때에는 법제사법위원회에 회부하여 체계와 자구에 대한 심사를 거쳐야 함
- 이 경우 법제사법위원장은 간사와 협의하여 그 심사에 있어서 제안자의 취지설명과 토론을 생략할 수 있음
- 법사위 전체회의 상정, 소위원회 회부, 소위원회 심사 및 의결, 심사보고, 전체회의 의결

22

法制司法委员会体系语句审查

▪ 体系语句审查的意义

- 体系审查
 - ✓ 审查法案内容是否违宪, 是否与相关法律相抵触, 维持均衡, 与其他条款之间的抵触与否
- 语句审查
 - ✓ 审查法律用语的适当性和统一性等, 法律之间用语的统一

▪ 体系语句审查(国会法第86条)

- 所管委员会审查结束或立案时, 提交至法制司法委员会进行体系和语句审查
- 这时法制司法委员长与干事协商, 在审查过程中可以省略提案人的宗旨说明和讨论
- 提交至法制司法委员会全体会议, 交给小委员会, 小委员会审查和决议, 审查报告, 全体会议决议

22

본회의 심의

▪본회의 심의(국회법 제86조)

- 심의는 의회에서 그 안건에 대해 회의형식에 따라 그 내용을 심사하고 논의하는 것
- 국회법은 본회의의 심사 및 논의를 “심의”라 함(제93조 등)
- 위원회의 안건에 대한 검토와 논의를 “심사”라고 함(제36조 등)
- 심사보고 : 소관 위원회 위원장으로부터 회부된 법률안에 대한 심사보고
- 의원들의 질의와 토론
- 재회부 (제94조)
 - ✓ 본회의는 위원장의 보고를 받은 후 필요하다고 인정할 때에는 그 의결로 다시 그 안건을 같은 위원회 또는 다른 위원회에 회부할 수 있음
- 수정동의(제95조제1항)
 - ✓ 그 안을 갖추고 이유를 붙여 의원 30인 이상의 찬성자와 연서하여 미리 의장에게 제출
- 최종 의결

▪본회의 심의 후 조치

- 의안의 의결이 있을 후에 서로 저촉되는 조항, 자구, 숫자와 그 밖의 정리를 위해 필요한 사항은 의장 또는 위원회에 이를 위임함

23

全体会议审议

▪全体会议审议(国会法第86条)

- 审议是指在议会按照会议形式对议案的内容审议并讨论
- 国会法将全体会议的审查和讨论规定为“审议”(第93条等)
- 委员会对议案的检讨和讨论规定为“审查”(第36条等)
- 审查报告 : 所管委员长对提交的法案进行审查报告
- 委员们质疑和讨论
- 再提交(第94条)
 - ✓ 全体会议在收到委员长的报告后,认为必要时,可以通过决议将该议案再次提交至相同的委员会或其他委员会
- 修改同意(第95条第1款)
 - ✓ 将该议案和相关理由加上30人以上议员们的联合署名事先提交给议长
- 最终决议

▪全体会议审议后的措施

- 整理议案决议后出现的相互抵触的条款、语句、数字以及其他事项时的必要事项,可以委托议长或委员会处理

23

20대 국회 항공 관련 법률안 및 항공법 시행규칙 개정 입법예고

24

20届国会关于航空的法案及修改航空法施行 规则的立法预告

24

항공안전법 일부개정법률안

▪ 발의자 및 현황

- 주승용 의원 등 11인(2000417, 2016. 6. 22)
- 소관 위원회(국토교통위원회) 접수

▪ 제안이유 및 주요내용

- 현행법은 국토교통부장관이 위험물의 용기 및 포장에 관한 검사업무를 전문적으로 수행하는 기관(이하 “포장·용기검사기관”이라 한다)을 지정하여 위험물의 운송에 사용되는 포장 및 용기를 제조·수입하여 판매하려는 자에 대한 그 포장 및 용기의 안전성검사를 할 수 있도록 규정하고 있음
- 그런데 이러한 포장·용기검사기관의 지정 취소 또는 정지 사유로 포장·용기검사기관이 거짓이나 그 밖에 부정한 방법으로 지정을 받거나 국토교통부령으로 정하는 지정 기준에 맞지 아니하게 된 경우만을 규정하고 국토교통부장관이 고시한 기준 등을 위반하여 검사한 경우에 대한 제재규정은 없어 개정이 필요한 실정임
- 이에 포장·용기검사기관의 지정 취소 또는 정지 사유로 포장·용기검사기관이 국토교통부장관이 고시한 포장 및 용기의 검사방법·합격기준 등을 위반하여 안전성검사를 한 경우를 포함하여 포장·용기검사기관에 대한 관리·감독을 강화하려는 것임(안 제71조제5항 제2호 신설).

25

航空安全法部分修改法案

▪ 提案人与现状

- 朱昇鎔议员等11人(2000417, 2016. 6. 22)
- 所管委员会(国土交通委员会)接收

▪ 提案理由及主要内容

- 现行法规定由国土交通部长官指定专门负责检查危险物品的容器和包装的机关(以下“包装·容器检查机关”), 可以对制造、进口用于危险物品运输的包装和容器的人进行安全检查
- 但只规定了撤销或停止指定上述包装·容器检查机关的事由有: 包装·容器检查机关通过虚假或其他非法方法被指定或者不符合国土交通部令规定的指定标准的情形, 因此没有违反国土交通部长官告示的标准进行检查时的处罚规定, 对此急需修改
- 对此, 在撤销或停止指定上述包装·容器检查机关的事由中增加包装·溶剂检查机关违反国土交通部长官告示的包装和容器的检查方法、合格标准进行安全性检查的情形, 从而加强对包装·容器检查机关的管理·监督(案第71条第5款第2款新设).

25

인천국제공항공사법 일부개정법률안

▪ 발의자 및 현황

- 정유섭 의원 등 12인(2000413, 2016. 6. 22)
- 소관 위원회(국토교통위원회) 접수

▪ 제안이유 및 주요내용

- 대한민국의 관문공항인 인천국제공항과 연계되어 지난 2001년과 2009년 각각 개통된 인천국제공항고속도로와 인천대교는 당초 공항으로부터의 원활한 교통소통을 위한 전용의 고속도로로 계획이 입안되었음에도 불구하고,
- 건설비용에 대한 정부의 재정부담을 이유로 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따른 민자유치사업으로 전환되어 동법에 따른 협약의 적용을 받는 사회간접자본시설로서 오늘에 이르고 있음
- 이에 인천국제공항의 지속적인 글로벌 경쟁우위를 확보하고, 이용자들로 하여금 공항에 대한 접근편의성을 증진하고자 하는 목적으로, 인천국제공항 운영수익금의 일부를 투입하여 인천국제공항고속도로와 인천대교의 자금재조달 등 사업재구조화에 활용하고자 함
- 공사로 하여금 운영수익금의 일부를 인천공항 주변 민간투자 교통시설의 이용로 인하여 인천공항의 경쟁력 제고를 위한 사업에 사용하도록 하는 근거를 신설함
(안 제13조의2 신설)

26

仁川国际机场公司法部分修改法案

▪ 提案人与现状

- 郑有燮议员等12人(2000413, 2016. 6. 22)
- 所管委员会(国土交通委员会)接收

▪ 提案理由及主要内容

- 2001年和2009年开通的与仁川国际机场相连的仁川国际机场高速公路和仁川大桥起初提案时的计划就是用于机场的交通顺畅的专用高速公路
- 但以政府对建设费用的负担为由, 将其转换为「对社会基础设施的民间投资法」规定的民资招商项目, 因此至今是适用该法规定的合同内容的社会简介资本设施
- 对此, 为了确保仁川国际机场的国际竞争优势, 增加使用人们的便利性, 将部分仁川国际机场的经营收入用于仁川国际机场高速公路和仁川大桥的再融资等项目的再结构化
- 让公司将部分经营收入用于降低仁川机场周边民间投资交通设施的使用费等可以提高仁川机场竞争力的项目上, 对此奠定了法律基础(案第13条之2新设)

26

항공법 시행규칙 개정 입법예고

▪ 현황

- 국토교통부공고(제2016-810호, 2016. 6. 3)
- 입법예고

▪ 제안이유 및 주요내용

- 농업, 촬영, 관측 분야로 제한된 초경량비행장치(드론) 사업범위를 국민안전, 안보 등을 저해하는 경우 이외의 모든 분야로 확대함
- 초경량비행장치 중 무인동력 비행장치의 비행승인, 기체검사 면제 범위를 현행 자체 12Kg이하에서 최대 이륙 중량 25Kg 이하로 확대하고, 비행승인이 필요한 지역에서 계속적 비행은 최대 6개월 단위로 일괄승인을 허용됨
- 무인비행장치에 대한 다양한 활용 가능성을 시험할 수 있도록 조종자 육안범위 밖 비행, 야간 비행 등에 대해서도 제한적으로 시험비행 허용함
- 25Kg 이하 소형 드론을 활용한 사업의 자본금 요건(현재 법인 3,000만원 : 개인, 4500만원)도 폐지함

27

航空法实施规则修改立法预告

▪ 现状

- 国土交通部公告(第2016-810号, 2016. 6. 3)
- 立法预告

▪ 提案理由及主要内容

- 仅限于农业, 摄影, 观测领域的无人机项目范围扩大至除了危害国民安全、安保以外的全部领域
- 无人机中无人动力飞行装置的飞行许可、机身检查免除范围从现在的机身为12Kg以下扩大至最大起飞重量为25Kg以下; 在需要飞行许可的区域持续飞行时可以许可六个月
- 为了实验无人机的各种利用可能性, 允许在一定范围内的视野外飞行、夜间飞行的试飞
- 废除了现行法规定的使用25Kg以下小型无人机的项目资本条件(现在法人3,000万韩元: 个人, 4500万韩元)

27

Thank you !

오일석
Luke Oh

nusl2006@nanet.go.kr

Thank you !

오일석
Luke Oh

nusl2006@nanet.go.kr