

論文

航空機 Lease契約의 法的 문제와
Private Jet(自家 航空機) Lease契約의 현황에 관한 研究

남유선*

A Study on the Legal Issues Arising from Airline Lease
Agreements and the Current Status on Private Jet Lease
Agreements

You-Sun Nam*

ABSTRACT

In Korea, there is great lack in jet lease agreements compared to many other countries. Due to such scarcity in numbers of jet lease agreements, problems have never truly surfaced and legal foundation dealing with such issues have not yet been formulated. However, as the globalization is making the world smaller and smaller, the demand for jets will grow. As the Korean aviation industry is expanding tremendously, although very preliminary at this time, the interest and actual execution on private jet lease agreements will grow.

The prediction of increase in the private jet ownership is causing the lease industry to be nervous and may require particular preparatory foundation works. Particularly, legal analysis and detailed review maybe necessary to set a precedent with will serve as the grounded rule in the future. It is notable that Vietnam, a country which is believed have a less developed aviation industry than Korea, had already established a specialized jet leasing company, VALC in 2007. Also, when leasing an airplane from a foreign financial institution, it is possible to obtain a government issued guarantee.

Therefore, it is urgent for Korea to prepare the legal foundation for the future demands in aviation leasing, as well as private jet leases which in turn would promote national wealth and further develop the financial industry.

Key Words : Airplane Lease Agreements(항공기 리스계약), Private Jet(자가항공기), Financial System(금융체계)

I. 序論

1.1 문제의 소재

현대사회는 Global시대로서 그에 따라 타국과의 교역을 비롯한 왕래가 증가하는 것이 현실이다. 따라서 이러한 국제거래(International Transaction)를 위한 끊임없는 노력이 이어지고 있고, 당연히 각종 교통수단의 발달국면에 처해 있다고 할 수 있다. 특히 장거리 이동시에 필요한 항공기의 수요는 급격히 늘어나고 있는 추세이며, 그에 따라 개인 또는 법인이 직접 항공기를 보유하는 경우(Private jet, 自家航空機¹⁾)도 생겨나고 있다. 그러나 개인이 보유하기

2009년 5월 21일 접수 ~ 2009년 6월 10일 심사완료

* 국민대학교 법과대학 교수

연락처, E-mail : ysnam@kookmin.ac.kr

서울 성북구 정릉동 861-1

에는 너무 고가인 점으로 인해 항공기의 보유 및 이용을 위한 금융기법인 리스거래(Lease)는 당연시 되고 있다. 그러나 자동차나 건설기계나 심지어 의 료기기 등에도 일반적인 현상인 Lease계약에 관한 법률이 항공기 리스거래에서는 부족하다.

따라서 일반적인 리스계약의 법률관계와 법적성질 에 관한 이론적 토대에서 출발하여 Private Jet(자가 항공기) 리스에 관한 시장현황과 항공기 리스에 국 한된 특수한 문제에 관해 연구하는 것에 큰 의의가 있다고 할 것이며 국내 수요도 상승하고 있는 현실 을 감안할 때 아직 정립되지 못한 여러 가지 논의 를 재검토하는 것은 의미가 있다고 할 것이다. .

1.2 연구의 범위

우선 종래의 국내 및 외국 문헌에서 제시하고 있 는 일반적 Lease계약의 의의와 특징 등 법적성질을 포괄하여 검토하였다. 이에 더 나아가 항공기 리스 계약의 특수성 및 종류와 사례분석을 통해, 최근에 대두되고 있는 Private Jet(자가항공기)의 리스의 현 황 및 소유관계, 리스회사(여신관련 금융기관)등과 이를 위한 첨단 금융기법으로서의 리스관련계약의 실제 내용을 통해 보다 구체적인 연구를 시도하고 자 하였다.

II. 일반적인 Lease계약의 검토

2.1 Lease의 의의 및 특징²⁾

2.1.1 의의

재산의 소유자가 일정한 기간 타인에게 그 점유 와 사용을 인정하는 계약으로부터 일정한 기간 타인에게 재산을 양도하는 계약까지 일체를 포함하 는 포괄적인 개념이다.

여신전문금융업법 제2조 10호는 “시설대여”라 함 은 대통령령이 정하는 물건(특정물건) 을 새로 이 취득하거나 대여 받아 거래 상대방에게 대통령 령이 정하는 일정기간 이상 사 용하게 하고, 그 기간에 걸쳐 일정 대가를 정기적으로 분할하여 지 급받으며, 그 기간 중 료 후의 물건의 처분에 대하여는 당사자 간 의 약정으로 정하는 방식의 금 융을 말한다³⁾고 규정 한다.

- 1) 용어에 관하여 본고에서는 개인 또는 법인이 보유하면 서 상업용(당해 항공기를 사용해서 영업수익을 창출하 는 경우)으로 사용하지 않는 항공기를 Private jet(自家 航空機)로 명명하였고 이하 통일하여 기술하고자 한다.
- 2) 사법연수원, 금융거래법 교재, 2008, p.193 ~ p.236
- 3) 여기에서 “대통령령이 정하는 물건”이라 함은 시설·설

Lease는 미국의 The Bell Telephone Company가 1877년 설비대여를 시작한 이래 철도회사들이 기존 의 재산에 설정된 담보권이 새로 설립 또는 구입되 는 회사, 설비에 미치는 것을 방지하기 위한 수단으 로 설비Lease를 이용하였는데, 근대적 의미의 Lease 는 1952년 U.S. Leasing Corp.에 의해서 시작되었 고, 현대에는 기계, 기구, 자동차 뿐만 아니라 항공 기, 선박과 같은 고가품의 유통에도 많이 이용되고 있다.

2.1.2 특징

- 가. 이용자가 Lease물건을 선정한다.
- 나. Lease회사가 Lease물건을 소유한다.
- 다. Lease회사는 리스료로써 물건의 구입대금, 금리, 비용, 수수료 전액을 회수한다.
- 라. 이용자는 중도 해지할 수 없다.
- 마. Lease물건의 보수 의무는 이용자가 부담한다.
- 바. Lease회사는 Lease물건의 하자담보책임을 지지 않는다.

2.1.3 장점과 단점

2.1.3.1 장점

Lease회사는 전통적인 기업투자에서 얻는 이득보 다 많은 이득을 얻고, Lease물건의 구 입대금 만큼 과세대상에서 제외되어 절세가 가능하며, Lease이용자는 Lease회사의 조세상의 이득이 리스 료에 반영되고 기업의 재무구조를 악화시키지 않고 새로운 설비를 갖출 수 있으며, 리스료는 전액 손비 로 인정되어 절세효과가 있다.

2.1.3.2 단점

통상의 은행융자보다 금리가 비싸고, Lease기간 중 중도 해지가 인정되지 않으며(금융 Lease), 설비의 잔존가치가 Lease회사에 귀속되고(운용 Lease), Lease기간 중 실제로 사용하지 않아도 고정 적으로 리스료를 지급하여야 한다는 점이 지적된다.

2.2 Lease계약의 법적 성질⁴⁾

- 비·기계 및 기구·건설기계·차량·선박 및 항공기와 이에 직접 관련되는 부동산 및 재산권을(동법 시행령 제 2 조 제1항), “대통령령이 정하는 일정기간”이라 함은 법 인세법 시행령 제28조 및 제29조의 규정에 의한 내용 연수의 100분의 50에 해당하는 기간을(동법 시행령 제 2조 제4항) 각 말한다.
- 4) 이에 관해서는 황한식, 리스계약의 법적 성질, 재판자료 제63집 법원행정처 1994, 참조

2.2.1 학설

2.2.1.1. 특수임대차계약설

Lease는 임대차로서 물건의 사용, 수익을 목적으로 하는 계약이고 리스는 물건의 사용 대가라고 본다. 프랑스의 Lease거래법이 채용한다.

2.2.1.2 무명계약설

리스료에 물건의 구입대금 이외에는 비용, 금리, 공과금, 수수료를 포함하고, 임대차와 다른 특약을 하므로 금융적 색채가 두드러진 무명계약으로서, Lease계약은 Lease회사, Lease이용자, 공급자의 3면관계로서 리스료는 사용대가가 아닌 물건대금의 원리금의 분할상환의 성격을 가진다는 것으로 다수설이다. 따라서 임대차규정이 Lease계약에 직접 적용되는 것은 아니다.

2.2.1.3 3당사자계약설

3당사자 모두를 계약의 당사자로 파악하여, Lease이용자가 공급자로부터 물건의 인도를 받고 Lease회사로 하여금 그 물건대금을 지급하게 하며, Lease회사에서 리스료의 지급을 약속하는 3당사자간의 계약이라고 본다.

2.2.1.4. 특수소비대차설

금융의 측면을 강조하는 입장으로 소비대차와 채권담보로 파악하여 특수소비대차라고 본다.

2.2.1.5 도급계약설

구입자금의 부족과 물건 보유에 따른 세무·회계상의 부담을 회피하기 위하여 일을 Lease회사에게 대행시키는 도급계약으로 이해하는 견해로, 여기에서 도급의 목적인 일은 매매계약의 당사자가 되는 것과 Lease기간 중 소유자가 되는 것이라고 한다.

2.2.1.6 매매계약설

리스계약의 본질은 금융이므로 Lease회사를 담보를 위해 물건을 취득하는 여신기관으로 파악하여 Lease계약은 Lease이용자가 Lease기간 내에 물건의 가액에 해당하는 금액을 리스료로 지급하고 기간 만료 시 선택에 의하여 물건을 구입하거나 재 Lease할 수 있는 점, Lease이용자가 물건에 대한 위험을 부담하는 점을 감안하여 소유권유보부매매와 유사한 매매계약으로 보는 견해이다.

2.2.1.7 이용권매매계약설

이용자는 물건의 이용기간에 걸쳐 물건의 이용권을 매입한다는 견해로서, 이용권은 용익권 내지 임차권의 요소를 가진 계속적 권리라고 한다.

2.2.1.8 사무처리계약설

Lease회사는 물건을 이용자의 이익에 맞게 취득하는 것이므로 사무처리를 위한 위임계약이라고 한다.

2.2.1.9 신용계약설

금융에 중점을 두어 이용공여를 목적으로 하는 특수한 형태의 신용거래로 보는 견해이다.

2.2.2 판례

2.2.2.1 독일

독일연방재판소는 Lease계약을 비전형임대차계약 내지는 임대차적 요소가 우월한 계약으로 본다. 초기에는 용자적 측면을 크게 평가하다가 단순히 용자에 머무르는 것이 아니라 Lease회사에 의한 이용 공여가 주된 내용이고, 이용자의 현실적 이용 가능성이 행위의 기초를 이룬다고 본다.

2.2.2.2 일본

형식적으로 물건을 이용자에게 이용하도록 제공하는 것이나, 실질적으로는 회사가 이용자에 대하여 금융의 편의를 제공하는 성질을 가진다고 하여 무명계약설을 취한다.⁵⁾

2.2.2.3 대법원판결

하급심에서는 임대차계약설, 특수임대차계약설, 무명계약설을 취하기도 하였다가, 대법원 1986. 8. 19. 84다카504 판결 이래 무명계약설의 입장이다.⁶⁾ 이 판결의 사안은 원고가 Lease회사로부터 의료기구를 Lease하고 중개인이 기구의 유지 및 보수를 약정하였는데, 1개월 경과 후 고장으로 사용할 수 없게 되자, 원고가 하자를 이유로 Lease계약을 해지하고 보증금의 반환 및 일실수익손해의 배상청구를 하였고, Lease회사는 반소로 리스료 채납에 따른 기한 이익상실로 기간만료 시까지의 잔존 리스료의 일시지급을 청구한 것이었다.

5) 일본最高裁 1982. 10. 19. 판결
6) 대법원 1996. 8. 23. 95다51915 판결 ; 1997. 10. 24. 97다27017 판결 ; 2001. 2. 9. 2000다52929 판결

대법원은 Lease는 Lease회사가 이용자가 선정한 물건을 취득하거나 대여 받아 물건에 대한 유지·관리책임을 지지 아니하면서 이용자에게 일정 기간 사용하게 하고 그 기간 동안 대가를 분할 지급받으며, 기간종료 후 물건의 처분은 약정으로 정하는 계약으로서 형식상 임대차와 유사하나 실질은 물적 금융으로 비전형계약이고, 임대차의 규정이 바로 적용되지 않는다는 이유로, 그 본질이 임대차관계이어서 Lease회사의 하자담보책임 면책약관은 민법 제 652조, 제627조에 위반하여 무효로 보아 원고의 해지를 인정하여 보증금 반환청구를 인용하고 적법한 해지를 전제로 반소청구를 기각한 원심판결을 파기하였다.

2.2.3 유형7)

III. 항공기 Lease계약

3.1 항공기 Lease의 특징

항공기는 고가의 상품이고, 관계인들의 소재지가 달라 국제성을 띄고 있다. 일반적으로 관계인의 소재지가 상이하다. 제작회사는 미국(Boeing)이나 유럽(Airbus)에 소재하고, 운 용리스회사(Lessor)는 SPC(Special Purpose Company)형태로 조세회피 지역(Tax Haven)에 소재하며, 임차인(Lessee)은 각국 항공사 본사소재지에 위치한다. 항공산업이 국제성을 띄고 있고 고가의 상품을 취급하고 있어, 항공기 금융은 국제차관단이 공동으로 자금을 공여하는 것이 일반적이다.⁸⁾

<Table 1> 항공기 리스의 특징

유형 별 구분	의미	
Financ ial Lease	Lease의 대상이 되는 자산의 소유권은 Lease회사가 가지고 있지만 임차자산의 유지와 보수에 대한 책임과 그에 따른 사용편익은 임차인이 갖는 형태	
	sale and lease back	Lease회사가 이용자로 부터 물건을 구입하여 이를 이용자에게 Lease하는 금융Lease의 형태
	Rental Lease	단기의 경우에는 동산의 임대차로 보아야 하고, 장기의 경우에는 실질적으로 금융리스와 동일한 법률관계인 형태
Operat ing Lease	임차인이 Lease대상자산의 사용권은 갖고 있지만 자산의 구매와 유지·보수책임을 임대인이 갖고 있는 형태	
再리 스	Lease기간 종료 후, 리스이용자가 그 Lease물건을 다시 Lease하는 형태	
Full Payout Lease	Lease기간 중 투자자본의 전액을 리스료로써 회수하는지 여부에 따라 구분	전액 상환
non-ful ll Payout Lease		일부 상환
Sublea se	Lease사용자가 Lease회사로부터 Lease한 물건을 다시 제 3자에게 Lease하는 형태	

국제차관단에 의해서 금융조달이 이루어지는 경우가 대수가 특정국가에 소재함에 따라 당사자간의 계약구조가 상당히 복잡한 구조를 가지고 있다. 따라서 소유권 소재지, 소유권 및 저당권의 등록국가 결정 등에 대한 문제가 발생되고 있고, 각 국가의 준거법이 상이함에 따른 고려가 필요한 실정이다.

현재 국내 항공회사들이 일반적으로 담보를 제공하고 상업 금융기관에서 대출을 받거나, 미국 수출입은행(Export-Import Bank of US)과 유럽 공적 수출신용기관(Export Credit Agency)의 수출금융 등을 이용하여 항공기를 구매하고 있는 실정이다.

항공기금융은 자금규모가 크고 수시로 발생하여 사후관리가 중요하다. 시장상황에 따른 신규 수요 및 항공회사의 운영계획에 따른 교체수요가 수시로 발생하고 있는 현시점에서 항공회사의 재무비율, 시장상황, 신용평가기관 의견 등에 대한 지속적 관심이 필요하다.

7) 국지회, 항공기 운용리스의 현황 및 사례 연구, 한국산업은행 2006, 참조.

8) 즉, 항공기리스의 경우는 cross-border leasing 이 일반적이다. 이에 관해서는, 석광현, 조영균, 國際航空機리스에 관한 法的인 問題點, 대한변호사협회 1992, 55면이하 참조.

3.2. 항공기 Lease의 장점

<Table 2> 항공기 Lease의 장점

임차인	임대인
1. 항공기 잔존가치 리스크를 회피할 수 있다. 2. 부의금융으로 재무구조 개선 효과를 얻을 수 있다.	1. 항공기 자산에 대한 영향력을 가진다. 2. 항공기 Lease시장 상황에 따라 고수익이 가능하다.

3.3 항공기 Lease계약의 법률관계⁹⁾

3.3.1 당사자

항공기 Lease, 거래의 당사자는 항공기 소유자·임대인, 항공사·임차인, 금융공제자인 금융기관, 그리고 설비공급자로서의 항공기 제작사 등으로 이루어져 있다. 항공기 소유자·임대인과 금융기관 간에 대출계약서가, 항공기 소유자·임대인과 항공사·임차인 간에 Lease계약서가 체결되며, 이 두 가지 계약서가 항공기 Lease의 기본구조를 이루게 된다. 따라서 항공기 Lease의 법률관계 또는 법적성질에 관한 논의는 항공기 소유자·임대인인 Lease회사의 항공기에 대한 소유권, 임대인에 대한 채권자이며 Lease계약상 권리의 양수인으로서의 채권금융기관들의 권리와 항공기에 대한 저당권, Lease계약에 따라 항공기를 사용할 수 있는 임차인의 권리 등 당사자간의 권리의무가 조화있게 적절히 보호될 수 있도록 구성되어야 한다.

이 때 항공기 소유자·임대인은 보통 금융기관이 조세피난처(tax haven)에 설립한 특별 목적회사(special purpose company ; SPC)인 경우가 많으며 장부상의 회사(paper company)에 그치는 경우가 대부분이다. 이 항공기 소유자·임대인이 대출과 Lease의 연결점으로서 항공기 Lease를 법적으로 가능하게 한다. 금융기관은 자금의 대규모성과 기간의 장기성으로 인하여 보통 수개의 금융기관에 의한 신디케이트의 법적성질이 문제될 수 있다.

3.3.2 계약구조

3.3.2.1 개관

항공기 Lease에서 기본이 되는 계약서는 대출계

약서(Loan agreement)와 Lease계약서(Lease agreement), 담보계약서(security agreement)이다. 대출계약서는 일반적인 국제대출의 경우와 동일하며 별도로 검토할 필요는 없을 것으로 생각된다. Lease계약서는 항공기 Lease의 기본취지, 항공기의 소유권과 등록, 항공기의 사용과 관리, 사고 발생 시의 처리방안 등으로 이루어져 실질적으로 항공기 Lease의 법률관계 및 그 법적 성질을 결정하는 기준으로서의 역할을 하고 있다. Lease계약상 임대인의 제 권리는 담보 목적을 위해 대출은행단에 양도된다.

3.3.2.2 구조와 내용¹⁰⁾

일반적으로 항공기 Lease 계약서는 다음과 같은 내용으로 구성되어 있다. 그 내용을 항목별로 정리하면 다음과 같다.

- ① Lease : Lease계약의 기본적인 합의
- ② Term and Rent : Lease계약의 기간, 각 지급일에 지급할 리스료의 합의, 리스료 지급장소, 지급방법에 관한 합의
- ③ Title and Registration : 항공기의 소유자, 항공기의 등록, 명판(name plate)의 설치 등에 관한 사항
- ④ Operation and Use : 항공기의 사용방법, 항공기에 대한 담보권(lien)설정, 압류된 경우의 조치, 소유자에 대한 보고사항 등
- ⑤ Maintenance, Repair and Replacement : 항공기의 관리, 엔진의 교체 등 엔진에 관한 사항, 비품의 소유권 귀속, 소유자의 항공기 검사, 엔진의 'pooling'등에 관한 사항
- ⑥ Alterations : 항공기의 변경
- ⑦ Taxes, Indemnities and Expenses : 세금 및 각종 비용의 부담, 특히 'Tax Lease'의 경우 법령의 변경 등의 경우의 구상권 등
- ⑧ Insurance : 항공기보험에 관한 사항
- ⑨ Damages and Casualty Occurrence : 사고발생 시의 처리방안
- ⑩ Event of Default : 채무불이행사유의 규정

3.3.2.3 준거법

국제항공기 Lease도 또한 국제거래이므로 당연히 준거법이 문제된다. 다만 이 경우도 다른 국제거래, 예컨대 국제대출 등과 다를 바가 없으며 준거법 결정에 관한 일반원칙이 적용된다. 그러나 항공

9) 정순섭, 國際航空機 리스金融에 대한 法的考察 韓國産業銀行 1996, 31면이하 참조.

10) 이에 관해서는 석광현, 조영균, 전계논문, 56면 참조

기의 등록과 국적, 그리고 항공기저당권의 설정과 실행 등에 대해서는 국내법이 적용되는 것으로 보아야 할 것이다.

3.4 항공기의 국적과 등록¹¹⁾

3.4.1 항공기의 국적

항공기는 동산이지만 선박이나 자동차 또는 건설 기계와 마찬가지로 등록이라는 공시제도를 가지며, 이를 이용하여 부동산과 마찬가지로 저당권제도를 이용할 수 있다. 또한 항공기는 선박과 마찬가지로 국적을 가진다. 항공기의 국적에 대해서는 시카고협약 제3장 17조 ~ 21조에서 규정하고 있다.¹²⁾ 항공기는 그 등록된 국가의 국적을 가지고, 이중등록은 금지된다. 항공기는 이와 같이 이중국적이 금지되고 선박과 달리 국적을 부여하는데 등록국과 상관 없이 편의적으로 국적을 부여받을 수 없다는 점에서 선박의 국적제도와 차이가 있다고 할 수 있다. 국적부여의 전제가 되는 등록은 등록국의 법령에 따른다(시카고 협약 제 19조). 우리나라에서는 이를 항공법에서 규정하고 있다.

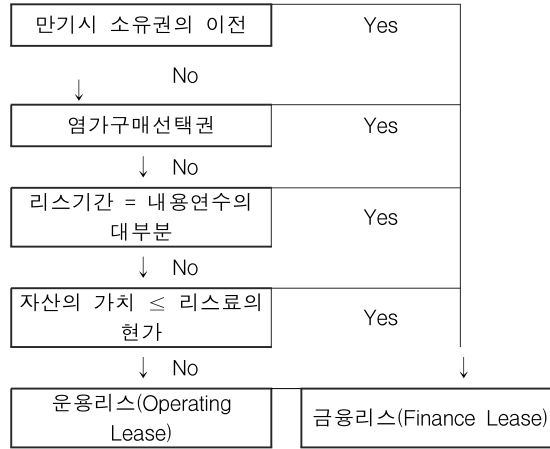
3.4.2 항공기의 등록

항공기의 등록은 항공기의 국적을 얻기 위한 전제조건이다. 시카고협약은 제 20조에서 모든 항공기가 국적과 등록부호를 적절히 표기하도록 규정하고 있다.

3.5 항공기 Lease의 종류

3.5.1 금융Lease와 운용Lease¹³⁾

금융Lease와 운용Lease의 구분은 국가별로 경제·정치·사회적 여건에 따라 판정기준에 차이가 있다. 국제회계기준위원회에서는 만기시 소유권의 이전, 임가구매선택권, Lease기간과 내용연수의 차이, 자산가치와 리스료의 현가 등을 기준으로 금융Lease와 운용Lease를 구분한다.



자료 : 국제회계기준위원회(IASC)

우리나라는 1998년 국제회계분류기준을 반영하여 '리스회계처리준칙(증권선물위원회)'을 개정하였다. '리스회계처리준칙'상의 금융리스와 운용리스의 구분기준은 아래의 항목중 단 한가지라도 해당사항이 있으면 금융리스로 구분하였다.

- 임차인 앞 소유권 이전 약정
- 임차인이 리스자산의 임가구매권
- 리스기간이 리스자산 내용연수의 75/100 이상
- 리스 실행일 현재 리스료의 현가가 리스자산가의 90% 이상

통상적으로 금융리스의 대상은 범용성이 떨어지는 전용설비가 많아 임차인이 사실상 소유하고 장기에 걸쳐 사용하는 경우가 많고, 운용리스는 범용성이 큰 자산을 대상으로 하며, 재리스 및 매각이 용이한 자산이 대부분이다.

3.5.2 항공기 운용Lease 시장현황

최근 미국 항공사들의 부진한 재무실적과 맞물려 재무제표의 부외 금융효과를 누리기 위해 전 세계적으로 운용리스를 선호하는 항공사들이 증가하고 있는 추세이다. 운용Lease시장의 Major 회사로는 GECAS(항공기 1,550여대 보유, 자산 규모 U\$28,058백만), ILFC(항공기 829대 보유, U\$28,021백만), Aviation Capital Group(항공기 212대 보유, U\$4,027백만), Boeing Capital Corp(항공기 272대 보유, U\$3,896백만)등이 있다.

<Table 3> 금융리스와 운용리스의 구분

<Fig 1> 리스 구분 기준

11) 이에 관해서는 석광현, 조영균, 전개논문, 57면-60면 참조
 12) 정식명칭은 국제민간항공협약(Convention on the International Civil Aviation)으로서 1944년 12월 7일 시카고에서 작성되었다.
 13) 이에 관해서는 국지희, 전개논문 참조.

구 분		금융리스	운용리스
소 유 자		리스사(기간 종료 후 임차인)	리스사
중도해지 금지		리스기간동안 실질적인 중도해지 금지	리스기간 중에 리스이용자는 중도해지 가능
리스기간		장 기	단 기
설비유지비용		임차인 부담	리스사 부담
임차인의 회계처리		자산 및 부채로 계상, 감가상각 처리	B/S에 표시하지 않으며 리스료는 준비처리
리스대상 자산		범용성이 떨어지는 전용설비 등	범용성이 큰 자산
리스회계 준칙상 구분기준	소유권 이전	리스기간 종료 시 또는 이전에 리스자산의 소유권을 무상 또는 일정가액으로 리스이용자에게 이전	리스기간 종료 시 리스자산을 리스회사에 이전
	임가구매 선택권	리스자산의 임가구매선택권이 리스이용자에게 주어짐	리스이용자에게 임가구매선택권은 주어지지 아니함
	리스기간	리스기간이 리스자산 내용연수의 100분의 75 이상인 경우	리스기간에 관한 제약 없음
	리 스 료	리스실행일 현재 기본리스료를 내재 이자율로 할인한 현재가치가 리스자산의 공정가액의 100분의 90이상인 경우	리스료에 관한 제약 없음

우리나라 항공사인 대한항공은 아일랜드에 설립한 KALF를 통해 운용Lease를 이용해 왔으나, 금감원 회계기준 변경에 따라 동사를 통한 항공기 운용 Lease를 2003년부터 금융 Lease로 취급하고 있다. 아시아나 항공은 최근 운용리스 회사(ILFC 등)를 이용하여 항공기 운용Lease를 늘리고 있는 추세이다. 국내 항공사들의 운용Lease 수요는 증가하고 있으나, 국내 금융기관은 운용Lease의 주선능력 및 노하우 부족으로 수요를 충족시키지 못하고 있는 실정이라, 주로 외국계 운용Lease회사 또는 외국계 은행에 의존하고 있는 실정이다.

3.5.3 항공기 Lease관련 사례 분석

3.5.3.1 Private jet(自家 航空機)의 특수한 현상

미국의 경우, 항공 100년의 역사는 소형 자가용기로 시작해 지금도 계속 발전하고 있다. 물론, 정기 항공사의 대형기 운항도 같이 발전해 왔지만 소형기와는 다른 장르로서 시설이나 법제도가 정립되어 왔다. 즉, 소형기와 대형기는 각각 독자적인 인프라나 제도를 구비하고 있다. 반면, 우리나라는 비즈니스제트를 운용하기 위한 법률이 미비하며, 일본의 경우, 이에 관한 법적 체계가 경제규모대비 초보 단계라고 말할 수 있으나 여기에는 특이한 원인이 있다. 2차대전 후, 잠시 중단됐던 항공사업이 재개 후, 일관되게 정기 항공사의 대형기를 중심으로 공항 시설이나 법제도가 유지되어 왔다.

즉, 비즈니스기를 이용할 수 있는 곳은 하나다나

나라타공항 뿐으로(지금은 몇 곳이 추가 되었음) 최대의 메리트인 "언제라도 어디든지" 는 요원한 설명이었다. 법 제도면(안전규제)에서도 정기 항공사의 대형기 중심의 법률이 비즈니스기에 그대로 적용되어 일본 국적기를 보유하는 것이 타국에 비해 소요되는 자금규모가 크다는 점이다. 이러한 관점에서 Private jet(自家 航空機)에 관한 구체적인 사례를 국가별, 유형별로 분석을 시도함은 우리나라의 항공기 리스계약의 체제 완비를 위해 의미가 있다고 사료된다.

3.5.3.2 사례 14)

3.5.3.2.1 비즈니스 항공기

비즈니스 항공기란 비즈니스 출장을 목적으로 자가용기나 임대기를 이용하는 것으로 구미에서는 90년대 중반부터 활발해져 큰 기업에서는 극히 일상적으로 이용되고 있다. 또 최근에는 아시아에서도(주로 중국) 급속히 보급이 진행되고 있다. 국제비즈니스항공연맹 통계에 의하면 비즈니스제트기의 보유수는 다음과 같다.

<Table 4> 국가별 비즈니스제트기 보유대수

14) 이에 관해서는, 한국항공진흥협회조사연구실, 세계민간항공의 현황 및 전망, 韓國航空振興協會 1997; 한국항공진흥협회조사연구부, 世界 民間航空運送의 現況과 展望, 韓國航空振興協會 1995, 참조.

순위	국명	보유기수
1	미국	17,389
2	캐나다	936
3	멕시코	801
4	브라질	771
5	독일	517
6	베네주엘라	475
7	영국	468
8	남아프리카	397
9	오스트레일리아	371
10	프랑스	301
	일본	63
	한국	?

비즈니스항공기 이용의 장점은 정기편의 운항 스케줄과 관계없이 자유롭게 "언제라도, 어디든지" 갈 수 있다. 비행기 앞까지 자동차로 갈 수 있고 비즈니스기 전용 게이트를 사용하므로 검사에 필요한 시간도 단축된다. 또 기내에서 회의나 상담도 할 수 있어 시간을 유용하게 사용할 수 있다.

미국의 어느 조사에 의하면 실무자, 매니저급이 주된 사용자로 CEO의 사용은 10% 정도에 지나지 않는다고 한다. 비용은 들지만 이용하는 사람들의 시간 가치를 평가한다면 오히려 이익이라는 것이다. 최근에는 비즈니스 용도의 기체에 대해 다소 혁신적인 측면이 있으며, 가격저체도 대부분의 기종이 종래에는 100억을 넘었으나 최근에는 VLJ(very light jet)로 불리는 4~8인승 소형기로 최장 3,000km까지 날 수 있는 기체가 개발되어 20억~60억정도면 구입이 가능해 이미 인도를 시작한 기체도 있다(141기). 향후 연간 1,000기 정도의 수요가 예측되며 대형기를 포함하면 향후 10년간 세계의 비즈니스 제트기는 해마다 1,400기의 증가가 예상된다고 국제 비즈니스 항공연맹은 밝혔다.¹⁵⁾

3.5.3.2.2 부유층에서의 Private Jet¹⁶⁾

15) 하늘의 과밀해소 대책으로서 위성과 컴퓨터 기술을 구사한 관제의 혁신도 실현을 향한 세계 규모의 대처가 시작되었으며 환경문제나 연료상승이라는 마이너스 요소도 있기는 하지만 버스에서 자가용시대를 거쳐 소형 자가용 비행기 시대가 다가오고 있다는 주장이 설득력 있다. (이에 관해서는, 김희섭, 우리나라 기업의 Private jet 보유현황 조선훈보 2008.6.3)

16) 이창화, 캐나다 주요산업 현황 및 전망 KOTRA

고유가 영향으로 항공업계는 항공기 발주가 감소하고 있지만 부유층을 겨냥한 Private Jet 분야는 오히려 3년 연속 상승세이다. 2008년 신규 발주 물량은 1200대로 200억 달러 규모로 예상되고 있다. 보잉이나 에어버스와 같은 대형 항공기 시장은 2008년에만 약 30% 감소할 것으로 예상하지만, Private Jet 시장은 2010년까지 매년 8~10% 성장할 것으로 전망이다. 2008년 처음으로 Private Jet 판매 절반 이상이 미국 외 다른 국가들에서 발생했으며, 이는 아시아·중동·러시아의 신흥 부유층 증가에 따른 것으로 분석된다. 대부분의 신흥국가가 공항들의 업그레이드가 진행 중. 중국은 베이징 올림픽을 위한 Private Jet Terminal 공항을 신축하고 2009년엔 상하이에도 신축할 예정이다.¹⁷⁾ 러시아는 소규모 도시에도 Private Jet Terminal이 있으며, 아랍에미리트 수도인 아부다비에는 중동 최초로 Private Jet만을 위한 Terminal을 건축 중에 있다.

3.5.3.2.3 중국에서의 Private Jet

Private Jet은 웬만한 선진국 부호들이라고 해도 구입하기가 쉽지 않다. 한국도 개인이 아닌 삼성, 현대, LG 같은 대기업 정도 되어야 회사 차원에서 예산을 편성할 수 있으며 게다가 1인당 국내총생산(GDP)이 선진국의 10분의 1에도 못 미치는 중국에서는 이런 고가 상품에 대한 수요가 상상을 초월하여 증가하고 있다는 사실은 고무적이다. 중국 부호들은 마치 자가용 비행기를 구입하지 않으면 자존심이라도 상하는 듯이 사재기에 나서고 있다.¹⁸⁾ 하지만 최근 들어 빠른 속도로 판매가 늘면서 200여대가 넘게 팔려 나간 것으로 보인다.

3.5.3.2.4 중고 항공기 Lease¹⁹⁾

중국 및 중동 항공사들의 '몸집 불리기'와 세계 각지에서 잇따라 설립되고 있는 저가항공사 덕분에 중고 항공기의 가격이 천정부지로 치솟고 있다. 중고 항공기의 리스료(임차료는 2001년 9.11 테러 이후 최고치를 기록 중이다. 항공업계에 따르면 출고된 지 6년 된 에어버스 A320의 한 달 리스료는 최근 37만달러까지 급등했다. 6년 전 신분이었을 때의 한 달 리스료가 33만달러 수준이었음을

2008.8.14

17) 최근에는 미국의 인구 및 면적 대비 空港數를 비교하여 중국의 경우에는 공항건설산업에 대한 금융이 활발히 이루어질 것이라는 예측도 있다.

18) 중국 부호들이 구입한 자가용 비행기의 수는 아직 정확하게 집계되지는 않고 있다.

19) 오상현, 귀해진 중고 항공기 한국경제신문 2009.5.19

감안하면,사실상 20% 이상 리스료가 오른 셈이다. 미국계 리스업체와 보잉 B737-800 중고 항공기 2대를 임대 계약 약한 제주항공의 월 임대료도 이 수준에서 결정된 것으로 알려졌다. B737-800의 임대료 역시 2~3년 전에 비해 10~20% 올랐다.20)

중국 중동 인도 등지의 신생 항공사들이 신규 항공기를 '싸쓸이'하는 것도 중고 비행기의 몸값을 끌어올리는데 한몫하고 있다.21) 세계 최대 항공기인 에어버스 A380과 보잉의 차세대 항공기인 B787의 생산이 예정보다 늦춰진 것도 항공기 리스시장의 공급부족을 부추킨 요소로 꼽힌다.

A380은 당초 예정보다 18개월이나 늦은 최근에야 싱가포르항공 등에 인도됐으며, B787 역시 계획보다 6개월 정도 지연된 내년 말에나 전일본공수(ANA) 등 고객사에 넘겨질 전망이다.

보유 항공기의 54%를 리스로 운영하고 있는 아시아나항공 측은 "리스료 상승은 둘째치고 공급 부족으로 리스 항공기의 씨가 마른 게 더 큰 문제"라고 전했다.22)

또 A300 시리즈는 18대에서 2대,B767은 27대에서 7대,B747은 33대에서 22대로 각각 감소했다.

글로벌 항공업체들이 과열에 가까운 '항공기 확보전'을 벌인 탓에 B787 및 B350의 경우 지금 계약해도 2016년에나 넘겨받을 정도로 주문이 밀린 상태다.

항공업계 관계자는 "대한항공 아시아나는 '바잉과 워'가 있기 때문에 큰 걱정이 없겠지만 영남에어 부산항공 등 새로 시작하는 저가항공사들은 항공기 확보에 큰 어려움을 겪을 것"이라며 대한항공도 이런 이유에서 내년 5월 출범하는 저가항공사인 '에어코리아'에 대한항공이 쓰던 A300-600 항공기를 넘겨주는 방안을 검토하고 있다고 한다..

3.5.3.2.5 우리나라 기업의 Private Jet 보

- 20) 제주항공 관계자는 "저가항공사들이 선호하는 소형제트기인 B737과 A320은 웃돈을 주고도 구하기 힘든 실정"이라며 "모기업인 애경의 탄탄한 자금력을 리스회사 및 보잉 측에 적극적으로 설명한 덕분에 도입할 수 있었다"고 한다.
- 21) 두바이의 에미레이트항공은 최근 대한항공이 보유한 전체 항공기(123대)보다 많은 143 대를 한꺼번에 주문했으며, 중국 정부는 2025년까지 2200대가 넘는 여객기를 구매할 것으로 업계에서는 추정하고 있다.
- 22) 실제 항공전문지인 '오리엔트 에비에이션'에 따르면 지난해 10월에는 리스시장에 B737 항공기가 131대 나왔지만, 올 10월에는 121대로 줄었다. 인기모델인 A330,B777,B737 신모델,A320 패밀리타입은 아예 리스 시장에서 구할 수 없는 상태라고 한다.

유현황23)

<Table 5> 국내기업 Private Jet 보유현황

	기종	제작사	좌석수	규격	항속거리
삼성그룹	보잉비즈니스제트(1대)	미국 보잉	18석	길이 : 33.6m 높이 : 12.6m	1만 300Km
	글로벌익스프레스(2대)	캐나다 봄바르디어	13석	길이 : 26.9m 높이 : 7.6m	1만 2,400Km
LG그룹	G550(1대)	미국 걸프스트림	18석	길이 : 29.4m 높이 : 7.9m	1만 2,500Km
대한항공	G-IV(1대)	미국 걸프스트림	14석	길이 : 26.9m 높이 : 7.6m	7,267Km
로하스개발	사이테이션 소버린(1대)	미국 세스나	8석	길이 : 19.35m 높이 : 6.2m	5,273Km
	사이테이션 X(1대)	미국 세스나	8석	길이 : 22.04m 높이 : 5.86m	5,689Km

3.5.3.2.6 일반인들의 Private Jet24)

<Table 6> 미국의 항공기 Lease회사의 항공기 보유대수

회사명	보유대수
Netjet	700대
Bluestarjet	4000대
Elitejet	2000대

<Table 7> 일반인 Private Jet 보유- sample

이름	항공기명
Microsoft 회장 빌 게이츠	Bombardier BD-700-1A10 Global Express
Boy-Band Mogul Lou Pearlman	Grumman American G-1159 Gulfstream II
가수 : 홀리오이글레시아스	Gulfstream Aerospace G-IV-X Gulfstream G450
배우 : 존 트라볼타	Boeing 707-138B
야구선수 : Alex Rodriguez	Gulfstream American G-1159B Gulfstream II-B

- 23) 김희섭, 우리나라 기업의 Private jet 보유현황 조선일보 2008.6.3
- 24) <http://blog.naver.com/leeinu>

IV. 結語

앞서 살펴본 바와 같이 우리나라의 항공기 Lease 계약은 다른 나라에 비해서 턱없이 부족 한 실정 이고, 자주 거래가 없었기 때문에 법적 근거나 법률 적으로도 미완인 실정이다. 세계 는 점차 좁아지고 있고, 항공기의 수요는 증가할 것이다. 국내 항공산 업은 발전되고 있고, 아직은 초기단계이나 Private jet (自家 航空機)에 대한 관심과 계약은 늘어가리라는 전 망이 우세하다.

개인항공기소유의 저변확대가 가능하다고보는 예 측은, 리스업체를 긴장시키고 특별한 준비를 요구할 수도 있으며, 특히 법적인 측면에서의 정밀한 이해 의 선행을 기초로 발전될 소지가 있다고 할 것이다. 한가지 자극적인 사실은 위에서 검토하였듯이 우리 보다 항공산업의 현저히 낙후되어 있는 베트남이 우리가 국내에서는 시행한 바 없는 항공기 Lease회 사인 VALC를 2007년에 설립하였고, 항공기구입을 위한 외국 금융기관으로부터 차입시에 정부의 직접 보증이 가능하게 한 점이다.

따라서 무엇보다도 시급한 것은 국부의 증가와 최첨단 금융산업의 구조적인 발전을 통해 항공기의 Lease에 대한, 더 나아가서 Private jet에 대한 법률 적 토대를 만들어서 미래에 예측되는 수요에 대비 하여야 할 것이라는 점이다.

후 기

본 논문은 2007년도 국민대학교 신진교수 연구지원 금으로 수행된 연구입니다.

참고문헌

- [1] 사법연수원, 금융거래법 교재 2008
- [2] 이재기, 航空機産業의 産業組織과 리스(Lease), 세종대학교 한국항공산업연구소 1991
- [3] 정순섭, 國際航空機 리스金融에 대한 法的考察, 韓國産業銀行 1996
- [4] 석광현, 조영균, 國際航空機리스에 관한 法的인

問題點, 대한변호사협회 1992

- [5] 한국항공진흥협회조사연구실, 세계민간항공의 현 황 및 전망, 韓國航空振興協會 1997
- [6] 한국항공진흥협회조사연구부, 世界 民間航空運送 의 現況과 展望, 韓國航空振興協會 1995
- [7] 황한식, 리스계약의 법적 성질, 재판자료 제63집 법원행정처 1994
- [8] 조용호, 리스회사의 하자담보책임, 재판자료 제 63집 법원행정처 1994
- [9] 조용호, 자동차리스에 대하여, 대한변호사협회지 (1992.11.)
- [10] 김필곤, 리스계약의 중도종료와 청산의무, 재판 자료 제63집 법원행정처 1994
- [11] 김희섭, 우리나라 기업의 Private jet 보유현황, 조선일보 2008.6.3
- [12] 이창화, 캐나다 주요산업 현황 및 전망, KOTRA 2008.8.14
- [13] 오상현, 귀해진 중고 항공기, 한국경제신문 2009.5.19
- [14] 김대식, 리스계약에 관한 연구, 경상대 대학원 2004
- [15] 구경영, 금융리스 계약에 관한 법적 연구, 조선 대 대학원 2006
- [16] 차강석, 운용리스와 금융리스를 중심으로, 世宗 大 大學院 1995
- [17] 국지희, 항공기 운용리스의 현황 및 사례 연구, 한국산업은행 2006
- [18] 소건영, 금융리스계약의 법률관계와 법적 성질, 慶熙大學校大學院 1995
- [19] Diederiks-Verschoor, I.H.Ph.. An Introduction to Air Law, 4th ed.. 1991, Kluwer Hall, Simon A D(ed), Aircraft Financing, Euromoney Publications, 1989
- [20] Harwood, Setphenson, Shipping Finance, Euromoney Publications, 1991
- [21] Hornbrook, Adrian, Airfinance Annual 1992/93, Euromoney Publications, 1992