

航空宇宙法學會誌 第25卷 第1號
2010년 6월 30일 발행, pp. 3~26

논문접수일 2010. 6. 7
논문심사일 2010. 6. 11
게재확정일 2010. 6. 21

구주연합의 항공기 배출 규제 조치의 국제법적 고찰

박 원 화*

목 차

- I. 서론
- II. 구주연합(EU)의 조치내용
- III. 국제법적 검토
- IV. 결론: 국내적 대처

* 한국항공대학교 교수 (항공·우주법)

I. 서론

구주연합(European Union: EU)이 지침(Directive)¹⁾ 2008/101/EC 제정을 통하여 2012. 1.1부터 EU에 도착, 출발하는 모든 항공기에 대하여 이산화탄소(CO₂) 배출을 규제하는 것을 법제화하였다. 당초 법률안²⁾은 2011. 11.1부터 EU 역내 항공기를 대상으로 실시하고 1년 뒤부터 EU 역외 항공기에 대하여 실시하는 것이었으나 확정 공포된 법률은 시차를 두지 않고 일시 시행하는 내용이다.

또 상기 시행 내용은 이미 여타 분야의 산업에서 실시하고 있는 지구온난화가스(Green House Gases: GHG)³⁾의 배출권 거래제도(Emissions Trading System: ETS)⁴⁾에 항공기 배출을 포함시킨다는 것인 바, 이렇게 되면 EU에서 또는 EU를 운항하는 외국항공사들을 포함한 모든 항공사들에게 부담이 되며 이산화탄소 배출 감축을 위한 항공사들의 자구 노력이 본격화 될 것으로 예상된다.

-
- 1) 구주연합(EU)에 적용되는 법률에는 제1차와 2차 법률이 있는 바, 1차 법률은 구주연합을 설립한 조약을 말하고 2차 법률은 동 바탕위에서 구주연합에 적용하는 여러 종류의 법률을 말함. 2차 법률은 Regulation, Directive, Decision의 형태로 제정되는 바, Regulation은 모든 회원국에 적용되면서 개별 회원국의 별도 입법이 필요하지 않는 가운데 국내법과 상충할 경우 우월한 지위에 있고, Directive는 개별 회원국의 실행을 위한 국내 입법이 필요하며, Decision은 개별 회원국, 기관, 또는 개인을 상대로 기속력을 갖는 것으로서 회사의 흡수, 합병 허가 여부와 농산품 가격 고시 등에 주로 사용되는 법이기도 하며, 다른 한편 모든 분쟁과 해석에 관한 문제에 있어서 최종적인 권한을 가지는 유럽사법재판소(European Court of Justice)의 판결을 호칭하는 것이기도 한 바, 동 판결은 모든 회원국들에게 즉각 강제 적용되는 성격을 지님.
 - 2) COM (2006) 818 Final로서 EU 집행위가 법률안으로 공표한 내용이었지만 확정되기까지는 안에 불과하며, 사전 법률안 공표라는 절차를 통하여 여론 수렴을 한 후 최선의 내용으로 수정하여 법률로 확정함.
 - 3) 후술할 교토의정서는 지구의 온도를 상승시키는 효과를 가져 오는 지구온난화가스로서 6개의 가스(CO₂, CH₄, N₂O, PFCs, HFCs, SF₆)를 선정한 후 이들의 배출 감축을 선진국들에게 의무화하고 있음.
 - 4) 배출 감축을 효율적으로 하기위하여 배출권을 사고 파는 배출권 거래제가 교토의정서에 도입하였으며 EU도 이를 효율적인 배출 감축 방안으로서 도입하여 시행하고 있음. 동 배출권 거래 제도에 따라 초과 배출한 기관은 배출권을 구입하여 부족한 양 만큼 충당하고, 초과로 배출 감축 목표를 달성한 기관은 여유분을 시장에서 매도하여 수입을 얻을 수 있음.

EU에 운항하는 대한항공과 아시아나는 승객뿐만 아니라 화물기에도 적용되는 배출규제에 대비하여 대책을 강구중에 있는 바, 본 글은 상기 EU의 배출규제조치의 내용을 살펴보고 동 조치가 국제법상 적법한지 여부를 주로 고찰한 후 국내 대처 상황을 결론에서 간략히 설명하고자 한다.

II. EU의 조치내용

1. 기후변화협약과 국제민간항공기구(ICAO)

1992년에 채택된 기후변화협약(United Nations Framework Convention on Climate Change: UNFCCC)⁵⁾을 구체적으로 실천하는 내용의 조약을 제정하기 위하여 국제사회는 2년 반 동안 교섭을 진행한 결과 1997년 12월 일본 교토에서 의정서를 채택하였다.⁶⁾

시장 메카니즘을 도입하여 배출감축의무를 지는 국가가 감축 목표량을 달성하지 못할 경우 달성에 부족한 만큼, 또 배출 감축을 초과 달성한 경우 여유분을 시장에서 배출권을 사고 팔 수 있는 배출권 거래를 통하여 융통성 있게 목표 달성을 할 수 있게 하는 교토의정서는 공동이행(Joint Implementation: JI)⁷⁾과 청정개발제도(Clean Development Mechanism: CDM)⁸⁾와 함께 혁신적

5) 제1차 환경정상회의가 개최된 브라질 리우데자네이루에서 1992년 채택되어 1994.3.21 발효되었으며 2010.6.2 현재 당사국이 194개국임.

6) 교토의정서로 불리는 동 조약은 기후변화협약상 Annex I(선진국과 동구권으로 구성) 38개국(서명 후 탈퇴한 미국 포함)에게 상기 주석 3)에 언급된 6개 지구온난화가스를 2008-2012년 5년 동안 1990년에 대비하여 평균 5.2%를 감축할 것을 내용으로 하는 실천의정서임. 동 의정서는 미국의 부시대통령이 2001년 이행 포기 선언을 한 관계로 그 발효가 불투명하였으나 러시아의 비준으로 2005.2.16 발효된 후, 2010.6.2 현재 당사국은 191개국임.

7) 배출 감축 의무를 지고 있는 국가들이 공동 사업을 통하여 감축을 하고 감축분을 자국의 감축 실적에 계산할 수 있도록 하는 방식임.

8) 배출 감축 의무 국가가 감축 의무가 없는 후진국에서 배출 감축 사업을 실시할 경우, 후진국에서 감축된 만큼을 자국이 감축한 것으로 간주하는 방법임. 이는 지구 어디에서 감축이 되어도 지구온난화가스 감축이 되는 만큼, 경비대비 효율 측면에서 선진국보다

인 내용을 담고 있다. 동 교토의정서 성안과 채택에 앞장 섰던 EU는 교토의정서 발효가 확정되기 전부터 EU회원국들을 대상으로 2005년부터 배출권 제도를 실시하여 교토의정서 상 실천 이행 기간(2008-2012년 5년간)에 대비하는 환경 리더 역할을 하였다.

미국의 불참⁹⁾으로 발효전망이 불투명하였던 교토의정서가 러시아의 비준으로 2005년 발효한 후, EU는 항공기 배출의 급증에 우려¹⁰⁾하면서 EU에 운항하는 항공기를 대상으로 배출을 규제하는 법률안 제정 움직임을 공식화하였다. 이와 관련, 교토의정서의 위임¹¹⁾에도 불구하고 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization: ICAO)¹²⁾는 제36차 ICAO 총회 시 채택한 결의¹³⁾를 통하여 항공기에 대한 배출 규제는 이를 합의한 국가들 사이에서만 실시할 것을 촉구하였다. 이는 EU가 2006년 항공기 배출을 규제하기 위한 법률안을 완료¹⁴⁾하여 공개한 것에 대한 우려의 표시였다. EU는 이 결의에 대하여 배출 규제와 관련하여 차별적인 조치가 아닌 한 독자적인 조치를 취할 수 있다는 권리가 있다는 내용의 유보 선언을 하였다.¹⁵⁾

매우 유리한 후진국에서 감축사업을 활성화 하는 결과를 가져옴.

- 9) 2001년 미국 부시 대통령은 중국, 인도 등 배출이 급격하게 증가되는 후진국들이 같은 감축의무를 지지 않는 상황에서 자국이 감축의무를 질 경우 자국 산업계에 피해를 준다면 교토의정서 이행을 공식 포기하였음.
- 10) 지난 40년간 항공기의 연소 효율이 70% 향상하였지만 항공교통의 증가로 연료사용은 계속 증가되어왔음. 교토의정서 상 EU의 총 배출량(CO2 환산톤)은 1990년 대비 2003년에 5.5% 감소(287백만톤만감)하였지만, 국제항공운행에서 연 4.3% 증가하면서 동기간에 73%(47백만톤)나 증가함으로써 EU의 교토의정서 상 의무 감축량의 25%를 상쇄시킨 결과가 되었음. 관련내용은 EU Commission of the European Communities, *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Reducing the Climate Change Impact of Aviation*, COM(2005)459 Final, Brussels, 27.9.2005 참고.
- 11) 교토의정서 제2조 2항은 항공운항에 있어서 배출 감축에 관하여서는 Annex I 국가들이 ICAO와 협의하여 처리(work through)하도록 위임하였음.
- 12) 국제민간항공협약(시카고협약)에 의하여 창설된 항공관련 유엔 전문기구로서 사무국은 캐나다 몬트리올에 소재.
- 13) 2007년 제36차 ICAO 총회에서 채택된 결의 A36-22.
- 14) EU COM (2006) 818 Final-Not published in the Official Journal.
- 15) 이때 EU는 EU 회원국 15개국을 대표하여 포르투갈 대표가 결의에 대한 유보 발언을 하였는 바, 상세는 ICAO Doc, Extracts of Minutes of the Ninth Plenary Meeting of the 36th Assembly Meeting, 25/02/08 참조.

한편 제36차 ICAO 총회는 기후변화문제를 다루기 위한 전문가 그룹인 GIACC (Group on Aviation and Climate Change)를 설치¹⁶⁾하면서 기후 변화 문제에 뒤 늦게 대처하는 움직임을 보였다.

이런 가운데 Annex-I 국가 38개국(탈퇴한 미국 제외시 37개국)을 대상으로 2012년까지 5년간 1990년 대비 평균 5.2%의 GHG 감축을 부과한 교토의정서의 후속 조치 협상이 지구온난화가스 최대 배출국인 미국의 입장 변경으로 탄력을 받게 되었다. 이는 2008년 초 미국 대통령으로 취임한 바락 오바마 신임 대통령이 기후변화협약협상에 적극 참여하겠다고 발표하면서 이전의 부시 행정부와 다른 입장을 표명하였고 그간 미국과 함께 교토의정서에 불참하고 있던 호주가 2007년 말 총선으로 역시 정권이 변경된 후 신임 Rudd 수상이 그간 보이콧하였던 교토의정서 비준을 최우선으로 취급하면서 교토의정서 체제에 참여하였기 때문이다. 이에 따라 2009년 12월 덴마크 코펜하겐에서 개최된 제15차 기후변화협약 당사국 총회 시 Post-Kyoto 국제규범이 탄생될 가능성이 커졌으며 ICAO는 이에 대처하여 2009년 10월 기후변화에 관한 고위급회의¹⁷⁾를 개최하였다.

상기 고위급회의는 GIACC가 2008년 2월부터 2009년 5월까지 4차에 걸친 회의를 개최하여 대충 합의한 미온적인 내용, 즉 2020년까지의 중기 계획으로 연 2%의 연료효율화를 기하여 2005년 대비 2020년에 26%의 연비 개선을 도모하고, 2021년부터 2050년까지 역시 연 2%의 연비 개선을 희망적 목표(aspirational goal)로 하여 2005년 대비, 2050년에 총 60%의 누적적인 연비 개선을 도모¹⁸⁾하는 작업을 하며 항공기 배출권 거래제 수립과정을 시작하겠다는 선언¹⁹⁾을 채택 한 것에 불과하다. 이는 선박의 국제항행에 있

16) 지역배분을 감안한 15개국의 중견 정부 관리로 구성되며 각기 전문가 1명을 대동하여 회의에 참가할 수 있는 바, 이들 15개국(호주, 브라질, 캐나다, 중국, 프랑스, 독일, 인도, 일본, 멕시코, 나이지리아, 러시아, 사우디아라비아, 남아공, 스위스, 미국)의 구성원은 ICAO 이사회 의장의 초청에 의해 전문성을 바탕으로 임명되며 회의 시 국가를 대표하지 않음.

17) 캐나다 몬트리올에서 2009.10.7-9 개최된 High-Level Meeting on International Aviation and Climate Change.

18) 2009.6.1자 GIACC Report, p.12.

19) ICAO Doc, HLM-ENV/09-WP/12, 10/9/09, Revision No. 2, Appendix A.

어서 배출 감축을 위해 큰 진전을 이루고 있는 국제해사기구(International Maritime Organization: IMO)의 대처 움직임과 크게 비교되는 것이다.²⁰⁾

2. EU의 항공기 배출 규제 내용

2008년에 공포된 Directive 2008/101/EC는 이미 여타 산업분야에서 지구 온난화 가스를 2005년부터 감축 규제하고 배출권 시장거래를 허용하는 Directive 2003/87/EC를 개정하여 항공기에서 배출되는 이산화탄소를 감축 하면서 배출권 거래를 허용한 것이다.²¹⁾

규제 내용을 살펴 보건데

첫째, 역사적 배출 연도를 2004-2006년 3개년으로 정한 후, 동 기간 중 모든 항공 운항인의 항공 운행 중 발생한 연 평균 배출을 계산하고²²⁾,

둘째, 기준연도(reference year)를 2010년으로 정하여 2010년 중 전체 배출량을 각 항공 운항자 별 비중을 결정하여 2012년 배분에 반영하고²³⁾,

셋째, 역사적 배출 연도 중 연 평균 전체 배출량에 2010년 중 전체 배출량 중 항공 운항자 별 비중을 곱한 각 운항자의 배출량을 100%로 한 후,

넷째, 2012년 제1차 시행 연도에 각 운항자의 허용 배출량을 97%로 하고²⁴⁾, 2013년부터 별도 조치가 없는 한 매년 95%로 한다.²⁵⁾

운항실적이 크지 않은 항공 운항자에 대하여서는 적용을 배제하는 EU의 지침은 다음 항공 활동 중의 이산화탄소 배출을 규제 대상으로 한다고 명시하고 있다.

20) IMO는 향후 2년 이내에 선박의 국제항행에 있어서 지속적인 배출감축의무를 내용으로 하는 규정을 제정할 것으로 보이는 바, 상세는 IMO Doc MEPC 59/INF.10, 9 Apr. 2009, Second IMO GHG Study 2009, 49th Session of MEPC; IMO Doc MEPC60/INF.9, 15 Jan. 2010, UN Climate Change Conference 2009, IMO submissions and activities, 60th Session of MEPC 참조.

21) 2008/101/EC의 개정 내용을 반영하여 Consolidated version of the EU ETS Directive 2003/87/EC가 있음.

22) 상동 제3조 (S).

23) 상동 3d3.

24) 상동 3c1.

25) 상동 3c2.

항공 활동: [EU]조약이 적용되는 회원국의 영토에 위치한 비행장을 출발하거나 동 비행장에 도착하는 비행(Aviation activities: flights which depart from or arrive in an aerodrome situated in the territory of a Member State to which the Treaty applies.)²⁶⁾

현재 근 4천개의 운항자가 항공 운항을 하고 있는 EU에서 각 EU회원국은 자국 등록 항공 운항자는 물론 자국에 가장 많은 운항을 하는 역외 항공 운항자를 감시할 목적으로 관리 회원국(Administering Member State) 지정을 받는다.²⁷⁾ 이에 따라 대한항공과 아시아나는 독일을 관리회원국으로 지정받았다.²⁸⁾

역사적 배출연도의 실적은 유효톤킬로미터(Revenue/tonne/km)로 계산하여 승객과 화물의 운송실적을 계산하는데 승객 운송의 하중을 별도로 계산하지 않는 한 승객당 100kg를 곱하여 계산한다.²⁹⁾

EU 배출 감축조치의 가장 큰 파장은 항공운송 실적이 연 약 5% 증가하고 있기 때문에 역사적 배출연도에서 첫 시행 연도인 2012년까지 7년간 단순 계산으로만 35% 증가가 있었고, 따라서 이산화탄소 배출도 상당한 증가를 하였을 터이지만 2012년에 역사적 배출 중간 연도인 2005년 대비 3%의 배출 감축을 하여야 하는 것이다.³⁰⁾ 이는 EU에 운항하는 항공사로서는 큰 부담이 아닐 수 없다. EU 지침은 시장 요소를 반영하여 배출 감축 목표를

26) 상동 3b와 Annex I.

27) 상동 18a1.

28) 각 항공 운항자 별 관리회원국의 명단은 Commission Regulation (EC) No 748/2009 on 22/08/2009 in the Official Journal of the European Union로 발표되었음.

29) 상동 Annex IV.

30) ICAO는 2001-2008년간 정기 민간항공이 매년 평균 4% 증가하였다고 발표(ICAO Doc 9916-Annual Report of the Council 2008)하였고, 유럽의 민간협회는 2000-2007년간 승객 증가율이 연 5.3%라고 발표(European Federation for TRANSPORT and ENVIRONMENT, *Climate impact of aviation greater than IPCC report*, News Bulletin, 18 May 2009)하였음. EU의 2005년 자체 보고서(Commission of the European Communities, *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Reducing the Climate Change Impact of Aviation*, COM(2005)459 Final, Brussels, 27.9.2005)는 EU의 1990년부터 2003년간 항공기 배출 증가율을 4.3%로 계산하였음.

달성하지 못한 항공 운항자에 대하여 2012년 첫 해에 15%까지는 배출권 시장에서 배출권을 구입하여 충당하도록 하였는데, 이 15%는 배출을 초과 달성하여 초과분을 매도할 수 있는 상한으로도 작용한다.³¹⁾ 2013년부터 15%는 증가될 수 있다.³²⁾ 그런데 감축 의무량을 충족하지 못한 운항자는 톤당 100유로의 벌금을 내고 다음 연도에 부족한 만큼을 달성하여야 한다.³³⁾

교토의정서가 의무 감축을 부여하는 기간은 2008-2012년의 5년간이지만 항공기 배출에 관한 상기 EU 지침은 계속 적용하는 것으로 하되 단, 2014년 12월 1일까지 그간의 실시 경험과 감시내용 등을 감안하여 EU 집행위가 별도의 제안을 할 수 있게 하였다.³⁴⁾ 이는 교토의정서의 후속 조치가 채택될 예정으로 있던 2009년 12월 코펜하겐 개최 기후변화협약 총회 이전에 제정된 EU 법의 내용으로서 Post-Kyoto 의정서가 성공적으로 채택된다 하더라도 항공기 배출은 포함하지 않을 것이라는 판단을 전제로 하는 것이어서 흥미롭다.

3. EU의 과거 유사한 환경관련 조치

환경문제에서 선도적 역할을 하는 EU가 항공기 관련 환경문제에서 과거 EU 역내.외를 불문하고 적용하는 법을 두 차례 제정하여 각기 국제사회와 미국의 반발을 샀는 바, 그 내용은 다음과 같다.³⁵⁾

첫 번째 경우는 EU가 1980년 Directive 80/51/EEC를 발동하여 1986.12.31부터 항공기 소음관련 시카고협약 부속서 16의 Chapter 3³⁶⁾ 기준

31) 천계 주 21), 3d1.

32) 상동 3d2.

33) 상동 16.3.

34) 상동 25a20.

35) 상세 내용은, 박원화, 「항공법」 제3판, 명지출판사, 서울, 2009, 95-99, 160-162쪽 참조.

36) 항공기 하중과 장착 엔진 숫자에 따라 기준이 약간 다르나 대형 항공기의 기준을 볼 때 3곳에서의 측정 지점, 즉 lateral point, flyover point, approach point에서 각기 103, 106, 105 데시벨 이하의 소음을 내는 항공기를 말함. 이는 상기 3개 측정지점(단, lateral point가 Chapter 2는 이륙 후 650m, Chapter 3는 450m 상공) 공히 108 데시벨

을 충족하지 못하는 EU 항공기의 운항을 불허(단, 2년 유예 가능)하고 1983년에 Directive 83/206/EEC를 발동하여 1987.12.31 부터는 외국항공기의 운항도 불허(역시 2년 유예 가능)하는 내용을 공포한데서 시작한다.

이에 대하여 ICAO의 다수 회원국들은 EU 역외 항공기에 대한 강제 적용이 국제법 위반소지가 있다면서 불만을 표출한 가운데 이를 다루기 위하여 ICAO 특별총회를 소집되었다. 1990년에 개최된 특별총회는 토론 결과 다음 내용의 결의문³⁷⁾을 채택함으로써 EU의 양보를 얻어낸 결과가 되었다.

- 1995년부터 2002년의 7년간 소음 항공기의 점차적인 퇴출을 촉구
- 1995.4.1 이전에는 첫 감항 증명서 발급 후 25년이 경과하지 않은 항공기에 대하여 운항을 금지하지 말 것을 촉구
- 2002.4.1부터 Chapter 3 항공기 운항만 허용

EU는 원래 실시하려고 하였던 법의 시행을 하지 않은 채 1992.3.2자 Directive 92/14/EEC를 발동하여 상기 ICAO 결의에 부합하는 내용으로 Chapter 3 미 충족 항공기 퇴출 가이드라인을 채택하였으며, 여러 ICAO 회원국들도 비슷한 규제 조치를 취하는 것으로 문제가 해결되었다.

이런 가운데 2006.1.1부터 ICAO의 Chapter 4 항공기 기준이 제정되었다. 이와 관련, ICAO는 Chapter 4 항공기 등장이 Chapter 3 항공기 퇴출을 의미하는 것이 아님을 강조하였으며, 이는 2001년 개최 제33차 ICAO 총회 결의로도 확인되었다.³⁸⁾

두 번째는 상기 첫 번째와 연결되어 있는 내용이다. 이는 EU가 Chapter 2 항공기 취항을 금지하는 법인 Directive 89/629/EEC를 발동하였을 때 Chapter 2 항공기가 엔진 기관을 변경³⁹⁾하여 Chapter 3이나 Chapter 4 수준

을 기준으로 하였던 Chapter 2 항공기의 소음보다 낮은 소음기준을 요건으로 함. ICAO Annex 16, Fifth Ed, (Jul. 2008), Vol. I, 2.2-3.5 참조.

37) ICAO 총회 결의 A28-3.

38) ICAO 결의 A33-7. 현실은 ICAO 회원국에 따라서 항공기 소음 정도에 따라 공항 이착륙료를 차등 부과하는 경우가 많은 바, 이에 따라 여사한 조치를 취하는 선진국에는 소음이 작은 신형 항공기가 투입되고 그렇지 않은 다수 후진국에는 소음이 큰 구형 항공기가 운항되는 결과를 가져 옴.

39) Chapter 2 항공기 엔진의 소음을 줄이기 위하여 소음감소장치(hushkit)를 엔진에 부착하는 방법이 많이 이용되었는 바, 보잉 737 경우 무게가 330파운드(약 150kg), 연료 소비가 0.5% 증가 증가되면서 설치 경비가 백만불 소요되지만 소음은 17데시벨이나

의 항공기 소음을 충족하는 것으로 재 증명(recertificated) 받는 것을 금지하는 것은 아니었다. 따라서 많은 항공사들이 Chapter 2 항공기들을 신형 저소음 항공기로 교체하기 위하여 거액을 투자하는 것보다는 비용이 절약되는 항공기 “변경” 방법을 택하였다.

EU는 상기 “변경”이 편법으로서 원래 목적하였던 기술 향상을 통한 소음 저감 항공기, 즉 Chapter 3 기준에 맞추어 제작된 신형 항공기에 비하여 시끄럽다는데 불만이였다. 따라서 여사한 편법을 불식시키기 위한 법 Regulation 925/1999를 성안 하였던 바, 동 내용은 항공기 엔진의 by-pass ratio⁴⁰⁾를 3:1이하로 할 것을 요구하는 것이었다. 이는 hushkitting이라는 편법에 의해 Chapter 3 기준을 충족하는 항공기의 EU 취항을 2002.4.1부터 금지하는 내용이었다.

Hushkitting 항공기에 주로 의존하고 있던 미국 노스웨스트 항공사는 1999년 EU 15개 회원국들을 상대로 자국 정부가 보복을 하도록 요청하였다.⁴¹⁾ 미국 정부는 2004.3.14 EU 회원국들을 상대로 시카고협약 제84조에 따른 공식 불평을 제기하였다. 미국은 불평 근거로 EU의 조치가 차별적일 뿐만 아니라 법이 항공기의 소음 정도를 기준으로 하는 효능 표준(performance standards)에 의존하는 것이 아니고 대부분 미국 제품인 특정 항공기, 엔진 기술 및 기체에 관련된 것으로서 이들을 보유하고 운항하는 미국 항공사들을 겨냥하는 것이라고 주장하였다.⁴²⁾

EU는 미국에게 준비 기간을 주기 위하여 법의 시행을 1년 연기하였지만 미국은 이에 만족하지 않고 계속 문제를 제기하였다. EU는 이와 관련, ICAO 이사회에 미국의 불평제기에 대한 예비적 반박문을 제출하면서 ICAO 이사회가 일반적인 관할권을 행사하는 형평의 법정이 아니고 시카고

감소하여 Chapter 3 기준을 충족하기 때문임.

40) 비행을 가능하게 하는 항공기 엔진 연소 시 공기가 엔진에 흡입되는 양과 엔진 연소에 사용되는 공기의 양과의 비율임.

41) EU가 ICAO의 회원국이 아닌 이상 EU (정확히는 당시의 구주 경제 공동체인 EEC)의 회원국 15개국을 상대로 한 것임.

42) Hushkit은 미국에서만 제조되었고 by-pass ratio를 충족하지 못하는 엔진은 미국 엔진 제조업체 Pratt & Whitney 제품이었음.

협약과 부속서의 해석과 적용에 관한 회원국들의 이견에 대하여서만 규율할 수 있다는 의견을 표명하였다. ICAO 이사회는 이를 반박하는 사상 초유의 결정을 하였다.⁴³⁾ 동 ICAO 결정은 문제의 본안(merits)에 대한 결정이 아니었으나 동 결정 후 ICAO 이사회 의장의 주선 결과 EU가 관련 법을 폐기하고 미국은 불평제기를 철회하는 것으로 2001년 10월 분쟁을 해결하였다.

III. 국제법적 검토

환경에 관한 국제법은 비교적 최근에 형성되고 있는 새로운 분야이다. 환경의 특정 이슈를 규율하는 범 세계적인 다자 및 지역 차원의 조약이 채택되었지만 일반적으로 인정된 환경 관련 법의 원칙들은 타국 또는 자국 관할권을 벗어난 곳으로 피해를 주는 것을 방지할 의무⁴⁴⁾, 신중한 접근 방법(precautionary approach)⁴⁵⁾, 공통의 그러나 차별적인 책임 원칙(common but differentiated responsibility)⁴⁶⁾ 등으로서 항공기의 배출에 직접 적용할 수 있는 내용들이 아니다. 따라서 항공에 관한 국제민간항공협약(시카고협약)과 배출규제에 관한 교토의정서 상 각기 적용 가능한 규정이 있는지 검토하여 본다.

43) 상세는 전계 주 35) 참조.

44) 1941년 캐나다와 미국 간 Trail Smelter case의 중재 재판 판결문에 처음 등장한 동 개념은 1972년 스톡홀름 유엔환경회의 채택 선언 제21원칙, 1992년 리오 환경정상회의 채택 선언 제2원칙으로 정립되었음.

45) 환경의 위협에 대처 하는 데에 있어서 확실한 과학적 인과 관계가 불충분 한 것을 이유로 하여 비용 효율적채택되었음. 상세는 P. Birnie & A. Boyle, *International Law & the Environment*, 2nd. Ed., Oxford Univ. Press, 2002, pp.115-121 참조.

46) 지구온난화를 유발하는 이산화탄소 등 지구온난화가스는 역사적으로 선진 산업국가들의 산업화를 통하여 누적된 결과 오늘날 문제가 되었기 때문에 동 문제 해결을 위하여서는 선진국들이 큰 책임을 지지만 선진국들만이 책임을 지고 해결할 수 없다는 원칙으로서 기후변화협약 제3조1항에 명기되었음.

1. 국제민간항공협약

항공 관련 제반 기술적, 절차적 내용의 통일을 기하여 항공의 안전과 효율적 항행을 도모하는 것이 시카고 협약을 제정한 목적이다. 그러나 구체적인 기술적, 절차적 사항들은 기술발달에 따라 수시 개정과 제정을 요하는 관계상 협약문이 아니고 부속서에 기술하면서 그 통일적인 적용이 필요한 사항은 ‘국제표준’(International Standards), 그 통일적이 적용이 바람직한 것은 ‘권고관행’(Recommended Practices)으로 차별화 하고 있다.⁴⁷⁾

시카고협약 제37조와 38조는 상기 ‘국제표준’과 ‘권고관행’ 등의 항공 절차에 관한 내용을 언급하면서 ‘국제표준’과 상이한 국내 규칙을 ICAO의 ‘국제표준’에 합치시키되 그렇지 못하는 경우 60일 이내에 상이점을 ICAO 이사회에 통보토록 하였다. 상이함이 있음에도 불구하고 통보치 않을 경우 ICAO의 표준이 지속적인 내용이 된다는 점에서 ‘국제표준’의 지위가 ‘권고관행’과 다르다. 문제는 ‘국제표준’으로 규율된 내용이 ICAO의 모든 회원국들이 이행하여야 할 최소 기준이나 또는 최대 기준이나이다.

시카고협약 제1조는 각 체약당사국이 “자국의 영공에 대하여 완전하고 배타적인 권리”를 갖는다는 확립된 주권 원칙을 선언하고 있고 제9조(a)는 ‘공중안전’을 위하여 영공국은 국,내외 국제정기운행 항공기에 대한 차별이 없다는 전제하에 자국의 특정구역 비행을 금지할 수 있다고 하였다. 또한 제11조는 모든 국제정기운행 항공기는 비행중인 영공국의 법령에 따를 것을 규정하고 있다.

시카고협약 부속서 16은 ‘환경보호’에 관한 내용을 담고 있으며 항공기 엔진 배출로서 연기(smoke)와 가스 배출을 언급하고 후자로서 미 연소 수소탄소(unburned hydrocarbon: HC), 일산화탄소(carbon monoxide:CO), 질소산화물(nitrogen oxides:NOx)의 3개를 기술하면서 이는 모두 항공기 엔진 증명 용도로 통제한다는 설명을 하고 있다.⁴⁸⁾ 이는 현 부속서 규정 상 EU

47) 각 부속서 첫 부분 ‘정의’(definitions)란에 언급된 ‘국제표준’과 ‘권고관행’ 참조.

48) 전계 주 36), 부속서 16, 제2권 2.1.2항.

가 배출 규제하고자 하는 이산화탄소는 적용대상이 아니라는 것이다.

위와 같은 상화에서 EU가 항공기 배출 이산화탄소를 강제로 감축할 권한이 있는냐의 법적 문제가 제기된다.

경제적 통합을 완료하고 정치적 통합과정에 있는 EU가 자체 역내에 한정하여 규범을 강제하는 것은 역외국이 간여할 바 없는 합법적 내용이지만 EU 지침 2008/101이 ‘항공 활동’(aviation activities)을 ‘[EU]조약이 적용되는 회원국의 영토에 위치한 비행장에 도착하고 출발하는 비행들’에 대하여 적용한다면서 공해 상공과 제3국의 영공을 비행하여 EU에 운항하는 외국 항공기들에 대하여서도 EU ETS를 확대 적용할 수 있는냐이다.

이와 관련하여 미국의 항공운송연합(Air Transport Association: ATA)⁴⁹⁾과 동 회원 3사인 어메리칸, 콘티넨털, 유나이티드 항공사들은 2009년 12월 영국 행정법원에 영국 정부를 상대로 2008/101의 적법성을 가리는 위한 소송을 제기하였다.⁵⁰⁾ 동 제소 결과 최근 영국 법원이 권한 있는 유럽사법재판소(ECJ)로의 이송을 허가⁵¹⁾ 하였던 바, ECJ의 향후 판결이 주목된다.

시카고협약의 관련규정, 특히 제37, 38조는 국제표준 등 부속서의 내용이 최대 기준보다는 최소 기준을 언급한 것으로 보아야 한다. 이는 수 많은 국가들의 항공 법령을 어느 정도 통일시키기 위한 내용을 최대 공약수인 최소 기준을 지향할 수 밖에 없기 때문이다. EU는 이에 근거하여 과거 소음이 심한 항공기의 역내 취항을 금지 시키려고 한 바 있지만, 부속서 상 소음 기준은 편의 상 구분을 위한 중립적 의미에서의 소음 기준을 말하는 것으로서 시카고협약 당사국이 이를 적용하면서 취항 금지를 할 수는 없지만 시카고협약 제1조와 11조를 적용할 경우에는 가능하다는 해석이 나온다. 이럴 경우 여타 이슈를 가지고 상호주의에 의한 합법적 보복이 자행될 수 있으며 그 결과로 시카고협약의 근본 취지를 훼손할 수 있는 바, 국제사회는 서로

49) 미국의 주요 항공사들을 회원으로 하고 있는 항공사 동업자 협회로서 영향력이 큼.

50) 동건 관련 간략한 내용은 Pablo Mendes de Leon, *ATA and others v. the UK Secretary of State for Energy and Climate Change (2009)*, *Air & Space Law*, Vol 35, Issue 2 (Apr. 2010). pp.199-200 참조.

51) 2010.5.27자 US Challenge of EU's ETS moves to the next level 제하 Air Transport Intelligence News. ECJ에 제소하기 위하여서는 먼저 EU 회원국의 허가가 있어야 함.

양보하면서 정치적 해결을 도모하여야 한다.

마지막으로 부속서 16에 항공기 엔진 배출을 언급한 내용은 EU가 규제하고자 하는 이산화탄소와는 무관한 것이다. 이에 불구하고 EU가 역외 항공기를 대상으로 하여 강제 적용할 수 있는지의 문제가 발생한다. 이와 관련하여 시카고협약 제1조와 11조를 원용할 수 있지만 이러한 주권행사 이론에만 의존할 경우 국제협력과 이익을 목표로 하는 협약의 의미가 퇴색된다. 제9(a)가 ‘공공안전’을 목적으로 금지구역을 설정하여 비행금지를 시킬 수 있다고 해석하여 과다 배출을 ‘공공안전’에 위해한 것으로 간주하여 비행금지를 취할 수도 있겠으나 국제법상 문제가 되는 배출을 규제를 하고자 하는 하부(영공) 국가는 자국 상공 비행 시 배출된 것에 국한시켜야 하는 문제가 있다.

2. 교토의정서

미국의 불참에도 불구하고 교토의정서는 지구 살리기 환경 규범을 창설한 보편적 세계 조약으로 자리 잡고 있다. 교토의정서 상 Annex I 국가는 이산화탄소 등 지구온난화가스 배출을 의무적으로 감축하여야 하는데, 여러 산업 활동에서 배출되는 지구온난화가스가 감축대상이다. 그러나 국제운항을 하는 항공기와 선박에서 배출되는 이산화탄소는 어느 국가의 의무로 하느냐하는 통계 집계 문제의 문제가 있기 때문에 교토의정서 제2조2항은 이와 관련하여 항공기와 선박에서 소비되는 연료로부터의 배출 감축을 위하여 Annex I 국가가 추후 ICAO와 IMO(국제해사기구)와 각기 작업(work through)하도록 규정하였다.⁵²⁾

그런데 여기에서 관건이 되는 것은 교토의정서가 다음을 핵심사항으로 규정하고 있다는 것이다.

52) 동 2조2항의 규정에는 국제와 국내운항에 관한 구분이 없는 바, 이는 1997년 교토회의(제3차 기후변화협약 당사국총회)시 채택한 Decision/CP.3을 통하여 당사국들이 국제기구와 작업할 사항은 국제 운항에 있어서의 배출에 관련되고 국내운항에 있어서의 배출은 배출감축 의무 당사국의 국내 배출 통계에 포함시켜 감축하도록 구분하였음.

- Annex I 국가들의 지구온난화가스 감축
- 2008-2012년 5년간 최소 5%의 감축

한편 EU 지침 2008/101은 Annex I 국가들인지 여부에 관련 없이 EU를 출발(depart) 또는 도착(arrive)하는 모든 항공기를 대상으로 하고 있으며 2012년부터 역.내외를 불문하고 모든 항공 운항사를 상대로 적용한다는 것이다.

이에 따라 다음과 같은 3가지 법적 문제점이 발생한다.

첫째, 범 세계적 적용이 되고 있는 교토의정서가 Annex I 국가만을 배출 감축 의무 대상으로 하는데 EU의 지침은 이를 무시하고 EU에 운항하는 모든 항공기에 적용시킨다는 것이다. 이는 한 지역의 규범이 범 세계적 조약의 적용내용을 훼손시키는 결과를 가져오는 것이다.

둘째, 교토의정서가 2012년까지를 배출 감축 이행 기간으로 하고 있는데 EU의 지침은 2012년부터 시행함으로써 2012년 1년은 양 문서가 중복으로 적용되는 연도가 된다. 이 경우 EU 회원국들은 이미 교토의정서 상 감축의무를 지면서 항공기 국내운항에서의 배출도 감축 대상으로 실천하고 있는데 EU 지침이 2012년부터는 EU를 운항하는 역외 국가(Annex I 국가보다는 Non-Annex I 국가가 더 많은)의 항공사들과 함께 항공기 배출 감축을 하도록 하는 것이다. 그 결과 EU 항공사들이 예상치 못한 이익을 보는 바, 이는 이들 항공사들이 교토의정서 상 2012년까지는 여하튼 항공의 국내운항에 있어서 감축의무를 홀로⁵³⁾ 지게 되어 있는 것을 2012년에는 EU에 운항하는 모든 역외항공사들과 함께 감축의무를 지는 관계 상 혼자만의 불리함이 없어진다는 것이다. 또한 이는 교토의정서 상 규정된 내용이 그 만큼 손상되는 것을 말한다.

셋째, 시카고협약을 설명한 전항에서 일부 언급하였지만 EU 지침이 EU에 운항하는 역외 항공기 운항에서 배출되는 이산화탄소를 국제법적으로 규제 하는 것이 가능한가이다. 역외 항공기가 공해 상공 또는 제3국의 상공을 통하여 역외 착륙 또는 출발 지점으로 운항하는 데에 있어서 이 구간에

53) 다른 Annex I 국가의 항공사들도 마찬가지임.

서의 배출을 어떤 근거로 EU의 규제를 받는 역외항공사의 배출로 집계하느냐의 문제가 발생한다.

IV. 결론: 국내적 대처

이명박 정부는 ‘저탄소 녹색 성장’을 국가 발전 전략으로 채택하여 저탄소 녹색 성장 기본법⁵⁴⁾을 제정하는데 이어 관련 시행령⁵⁵⁾을 제정하면서 2020년에 지구온난화가스를 일상생활(business-as-usual) 대비 30% 감축하겠다는 중대 발표를 하였다.⁵⁶⁾

상기 법령에 의해 한국의 다수 산업체와 에너지 소비기관에서 지구온난화가스 배출감축을 2011년 4월부터 본격 시행하고 교통수단 별 배출 감축에 있어서 자동차 배출의 감축에 대하여서는 법령에서 직접 규정하였다. 항공기 배출에 있어서는 관할 부처인 국토해양부가 배출 감축을 위하여 대한항공 및 아시아나 항공사와 자발적 배출 감축 협약⁵⁷⁾을 금년(2010년) 7월 체결할 예정이라 한다.

해상운송의 선박과 달리 항공부문에서의 배출에 한국정부가 신경 쓰는 것은 2012년 EU에서의 배출 규제를 앞두고 국내 대한항공과 아시아나 항공사가 어차피 대비를 하여야 하는 형편을 이용하는 듯하다. 강제성이 없다는 자발적 협약이라고 하지만 극동 3국에서의 정부 지침이 강제성을 띠는 문화임을 감안할 때 준 업체가 무시할 수 없는 내용으로 보아야겠고 정부의 저탄소 녹색 성장에 일조를 하는 내용이니 정부로서는 타이밍을 잘 맞나 별

54) 2010.1.31 제정 법률 제 9931호.

55) 2010.4.13 제정 대통령령 22124호.

56) 2009.11.17 발표. 법제처 간행 영문 책자 Framework Act and its Presidential Decree on Low Carbon, Green Growth in Korea, Government Publication Registration No. 11-1170000-000350-01, Seoul, 2010, p.15 참조.

57) 이를 위하여 국토해양부의 지침과 자발적 협약(안)은 모두 협약이라는 용어를 사용하고 있는데 협약은 국제 조약의 한 명칭으로서 부적절한 사용임. 대신 합의서 또는 양해각서라는 용어를 사용하였어야 함.

부담 없이 중요 정부시책을 항공기 배출 감축으로까지 확대할 수 있게 되었다.

이럴 경우 Annex I 국가도 아니고 EU에 운항하지도 않는 외국 항공사가 한국에 운항하는 경우 우리 항공사들은 이들에 비하여 불리한 역차별을 받는 결과가 된다. 이에 대하여 유효한 정부 시책이 있는지 궁금하다. 정부 측 한 인사의 언급⁵⁸⁾에 의하면 국내 항공사에 대하여 피해가 없도록 대책을 강구하겠다는 것인데 유효한 대책 내용으로 배출 저감에 큰 도움이 되는 신형 항공기 구입을 재정적으로 지원하여 주기 위하여 기획재정부 등 관계 부처와 협의한다는 내용도 거론되었다.

그러나 모험을 수반하는 영업의 성격상 정부가 얼마나 적극적으로 우리 항공사에 재정 지원을 할 수 있을지 의문이며, 설령 의미 있는 지원을 한다 하여도 관세와 무역에 관한 일반 협정(GATT) 규정상 불공정한 정부 보조금 성격을 띠 경우 국제통상법 상 문제가 될 수 있음에 유의하여야 한다.

58) 국토해양부 주최 제3차 항공운송협력 국제회의(2010.5.7, 서울 소공동 롯데호텔) 중 "Bright Future ahead Green Aviation for Our Next Generation" 제하로 발표한 국토해양부 방윤석 항공기술과장의 필자 질문에 대한 답변.

참고문헌

- 박원화, 「항공법」 제3판, 명지출판사, 서울, 2009.
- Air Transport Intelligence News, London, UK.
- EU Commission Regulation (EC) No 748/2009 on 22/08/2009 in the Official Journal of the European Union.
- EU Commission of the European Communities, *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Reducing the Climate Change Impact of Aviation*, COM(2005)459 Final, Brussels, 27.9.2005.
- EU Commission of the European Communities, *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Reducing the Climate Change Impact of Aviation*, COM(2005)459 Final, Brussels, 27.9.2005.
- European Federation for TRANSPORT and ENVIRONMENT, *Climate impact of aviation greater than IPCC report*, News Bulletin.
- Framework Act and its Presidential Decree on Low Carbon, Green Growth in Korea, Government Publication Registration No. 11-1170000-000350-01, Seoul, 2010.
- ICAO Doc, HLM-ENV/09-WP/12, 10/9/09, Revision No. 2, Appendix A.
- IMO Doc MEPC 59/INF.10, 9 Apr. 2009, Second IMO GHG Study 2009, 49th Session of MEPC.
- IMO Doc MEPC60/INF. 9, 15 Jan. 2010, UN Climate Change Conference 2009, IMO submissions and activities, 60th Session of MEPC.
- P. Birnie & A. Boyle, *International Law & the Environment*, 2nd. Ed., Oxford Univ. Press, 2002.

ICAO Annex 16, Fifth Ed, (Jul. 2008).

Pablo Mendes de Leon, *ATA and others v. the UK Secretary of State for Energy and Climate Change (2009)*, *Air & Space Law*, Vol 35, Issue 2 (Apr. 2010).

초 록

환경 문제에 있어서 세계의 리더로서 앞서 가는 구주연합(EU)은 2012년 1월 1일부터 EU 역.내외 항공기를 막론하고 EU 회원국 영토를 출발하고 도착하는 모든 항공기 운항자에 대하여 이들 항공기 엔진에서 배출되는 이산화탄소의 배출량을 규제하는 법 Directive 2008/101/EC를 2008년 제정, 공포하였다. 이에 따라 대한항공과 아시아나를 포함하여 EU를 운항하는 많은 EU 역외 항공사들은 지난 2004-2006년 3년간 연 평균 배출량의 97%만을 2012년 배출하고 2013년부터는 95%만을 배출 허용 받으며 부족한 배출량은 배출권 거래 시장에서 구입하여 충당하여야 한다.

상기 EU 조치는 다음과 같은 법적 문제를 야기한다.

첫째, EU의 법은 범 세계적 환경조약인 교토의정서가 선진국 그룹인 기후변화협약의 Annex I 국가에게만 이산화탄소 등 지구온난화가스 배출을 감축토록 한 것에 반한다. 교토의정서 제2조 2항은 지구온난화가스 감축에 있어서 항공기 배출에 관련한 체제를 ICAO를 통하여 해결하도록 위임하였는데 지역 기구인 EU가 이를 자체 지역에만 적용하기 위하여 작성한 것도 문제이다.

둘째, 역외 항공사들이 EU로 운항하는 데에 있어서 공해와 제3국의 상공을 비행하는데 EU 역내 비행에서 이루어지지 않는 여사한 비행 중 발생하는 배출을 어떤 근거로 EU가 규제할 수 있는가이다.

셋째, EU 회원국들이 Annex I 국가로서 교토의정서 상 항공기의 국내운항 배출에 대하여서는 2012년까지 이미 배출 감축의무를 지고 있음을 감안할 때, 2012년부터 시행되는 항공기 배출 감축 조치에 non-Annex I 국가의 항공 운항자를 끌어들이면서 EU 항공사들이 적어도 2012년에는 예상치 않은 이득을 얻는다는 문제도 발생한다.

과거 유사한 EU 주도의 환경관련 국제 분쟁을 살펴본 후, 상기 EU 조치를 국제법적으로 조명하고 결론에서 EU의 조치에 대한 국내적 대처를 간략 기술하였다.

주제어: 항공기 배출, 구주연합의 환경규제, 교토의정서, 구주연합의 항공기 배출규제 실시, 항공기 배출과 국제법

Abstract

Legal Review on the Regulatory Measures of the European Union on Aircraft Emission

Park, Won-Hwa*

The European Union(EU) has recently introduced its Directive 2008/101/EC to include aviation in the EU ETS(emissions trading system). As an amendment to Directive 2003/87/EC that regulates reduction of the green house gas(GHG) emissions in Europe in preparation for the Kyoto Protocol, 1997, it obliges both EU and non-EU airline operators to reduce the emission of the carbon dioxide(CO₂) significantly in the year 2012 and thereafter from the level they made in 2004 to 2006. Emission allowances allowed free of charge for each airline operator is 97% in the first year 2012 and 95% from 2013 and thereafter from the average annual emissions during historical years 2004 to 2006.

Taking into account the rapid growth of air traffic, i.e. 5% in recent years, airlines operating to EU have to reduce their emissions by about 30% in order to meet the requirements of the EU Directive, if not buy the emissions right in the emissions trading market. However, buying quantity is limited to 15% in the year 2012 subject to possible increase from the year 2013.

Apart from the hard burden of the airline operators, in particular of those from non-European countries, which is not concern of this paper, the EU Directive has certain legal problems.

First, while the Kyoto Protocol of universal application is binding on the

* Professor of air and space law, Korea Aerospace University, Koyang City, Korea.

Annex I countries of the Climate Change Convention, i.e. developed countries including all Member States of the European Union to reduce GHG at least by 5% in the implementation period from 2008 to 2012 over the 1990 level, non-Annex I countries which are not bound by the Kyoto Protocol see their airlines subjected to aircraft emissions reductions scheme of EU when operating to EU. This is against the provisions of the Kyoto Protocol dealing with the emissions of GHG including CO₂, target of the EU Directive. While the Kyoto Protocol mandates ICAO to set up a worldwide scheme for aircraft emissions to contribute to stabilizing GHG concentrations in the atmosphere at a level that would prevent dangerous anthropogenic interference with the climate system, the EU ETS was drawn up outside the framework of the international Civil Aviation Organization(ICAO).

Second, EU Directive 2008/101 defines 'aviation activities' as covering 'flights which depart from or arrive in the territory of a Member State to which the [EU] Treaty applies'. While the EU airlines are certainly subject to the EU regulations, obliging non-EU airlines to reduce their emissions even if the emissions are produced during the flight over the high seas and the airspace of the third countries is problematic. The point is whether the EU Directive can be legally applied to extra-territorial behavior of non-EU entities.

Third, the EU Directive prescribes 2012 as the first year for implementation. However, the year 2012 is the last year of implementation of the Kyoto Protocol for Annex I countries including members of EU to reduce GHG including the emissions of CO₂ coming out from domestic airlines operation. Consequently, EU airlines were already on the reduction scheme of CO₂ emissions as long as their domestic operations are concerned from 2008 until the year 2012. But with the implementation of Directive 2008/101 from 2012 for all the airlines, regardless of the status of the

country Annex I or not where they are registered, the EU airlines are no longer at the disadvantage compared with the airlines of non-Annex I countries. This unexpected premium for the EU airlines may result in a derogation of the Kyoto Protocol at least for the year 2012.

Lastly, as a conclusion, the author shed light briefly on how the Korean aviation authorities are dealing with the EU restrictive measures.

Key Words: Aircraft emissions, Environment restrictions of the European Union, Kyoto Protocol, Implementation of aircraft emissions reduction by the European Union, Aircraft emissions and international law