

## EU ETS 항공 부분 지침에 따른 국제 분쟁에 관한 소고\*

허 윤 석\*\*  
박 명 섭\*\*\*  
우 정 옥\*\*\*\*  
윤 재 응\*\*\*\*\*

- 
- I. 서론
  - II. EU ETS와 EU ETS 항공 부분 도입
  - III. EU ETS 항공 부분 관련 국제 분쟁
  - IV. 결론 및 시사점
- 

주제어 : EU, EU ETS, EU ETS 항공 부분 지침, 국제 분쟁

- 
- \* 본 논문은 2010년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2010-330-B00123).
  - \*\* 한국교통대학교 철도운수학과 강사 (주저자)
  - \*\*\* 성균관대학교 경영전문대학원 교수 (교신저자)
  - \*\*\*\* 한국교통대학 철도운수경영과 조교수 (공동저자)
  - \*\*\*\*\* 성균관대학교 무역연구소 연구원 (공동저자)

## I. 서론

배출권 거래제도(ETS: Emission Trading Scheme)란 온실가스 등 오염물질에 대한 배출권을 할당한 후 실제 배출량과 비교하여 그 과·부족분을 시장에서 거래하는 제도이다.<sup>1)</sup> 즉, 온실가스 감축의무가 있는 국가(부속서 I 국가)들에게 배출 권리를 부여한 후 동 국가 간 배출 권리의 거래를 허용함으로써 각자 할당된 권리를 초과한 국가는 타국으로부터 배출권을 구매하고, 할당된 권리에 미달된 국가는 타국에게 그 권리 잉여분을 판매할 수 있도록 하는 제도이다.<sup>2)</sup> 이 제도는 시장 원리를 도입한 간접규제 방식으로 온실가스 감축의무 이행을 위한 중요한 수단으로 관심을 끌고 있다. 현재, EU의 배출량거래제도(EU ETS, 이하 EU·ETS)가 세계 최대 배출 거래제도<sup>3)</sup>이며, 국가의 국경을 넘는 최초의 배출 거래 제도이다. 또한, 배출량거래는 주로 대규모 시설이 대상이 되는데 운수 부문에서의 배출량 거래는 EU ETS 항공 부문이 유일하다. 지난 2008년 7월, EU 집행위는 EU ETS에 항공 부문을 포함시키기로 했는데 이것은 항공 부문에 탄소 배출 비용을 부과하는 최초의 국제적인 정책이었다.<sup>4)</sup>

전 세계 항공 업체는 이런 EU의 정책에 재검토를 요구하였고, 2009년 말, 미국 항공사들은 영국 정부를 상대로 항공 부문과 EU ETS 적용에 대한 소송을 제기하게 되었다. 지난 2011년 12월 21일, 룩셈부르크 소재 유럽사법재판소(CJEU: Court of Justice of the European Union)는 유럽 내 취항하는 외

- 1) 배출권 거래제도는 1970년대부터 활용하던 제도이나 1997년 교토의정서에서 국제배출권 거래제(제17조)가 채택되면서 전 세계적인 관심을 받게 되었다.
- 2) 현재 운영 중인 배출권 거래제는 EU 회원국들을 대상으로 실시 중인 EU ETS, 영국 내에서 시행 중인 UK-ETS, 미국이 2005년부터 미국 북·동부 10개 주에서 시행 중인 RGGI(Regional GHG Initiative), 호주의 NSW(New South Wales)에서 시행하는 배출권 거래제, 뉴질랜드의 산업 부문(교통연료/발전/제조)에 적용되는 CCRM (Climate Change Response Moderated Emissions Trading Amendment Bill)법 등이 있다.
- 3) EU는 2011년, 총 4억 6,580만의 CERs(Certified Emission Reductions: 청정개발체제(CDM)를 통한 온실가스 감축량) 및 ERUs(Emissions Reduction Units: 공동이행제도(JI)를 통한 온실가스 감축량)를 취득하여 UN이 발행한 탄소배출권의 80%인 총 7억 5,780만을 보유하고 있다. (<http://www.pointcarbon.com/news/1.1750640>)
- 4) Annela Anger, Jonathan Köhler, "Including aviation emissions in the EU ETS: Much ado about nothing?," *Transport Policy*, Vol. 17, 2010, p. 2.

국항공사에게도 탄소배출권 구입을 의무화하는 EU ETS가 적법하다고 판결하였고, 이로써 2012년 1월 1일부로 EU에서 출발·도착하는 모든 항공기에 대하여 탄소배출비용을 부과하게 되었다. 하지만 EU를 제외한 많은 국가들과 기관들은 이 판결에 불복하면서 향후 다양한 형태의 대응 방안을 강구하고 있다. 본고에서는, EU ETS와 EU ETS 항공 부분의 현황과 주요 내용, 그리고 분쟁 발생 요인에 대하여 고찰하고자 한다. 그리고 관련 국가들의 대응 방향과 전략을 분석함으로써 우리나라의 항공 부분 정책 및 대응 전략 수립에 이바지하는 것이 본 연구의 목적이다. 본 연구는 EU ETS 관련한 국내·외 최신 문헌을 참고하는 문헌연구 방법을 사용하기로 한다.

## II. EU ETS와 ETS 항공 부분 도입

### 1. EU ETS

1989년 단일유럽의정서 발효 이래 환경 정책에 많은 심혈을 기울이고 있는 EU는 세계 환경 정책의 선구자적 역할을 자처하고 있다. 특히, EU는 교토의정서에 서명한 후<sup>5)</sup> 감축 의무 당사국들이 교토의정서에 따른 온실가스 감축 목표를 준수하는 데 도움을 줄 수 있는 방안을 모색하기 시작했다. 이에 유럽 위원회(European Commission)는 교토의정서 서명 직후 유럽 지역에서 배출권 거래제도(ETS)를<sup>6)</sup> 시행할 것을 제안하였으며,<sup>7)</sup> 1998년 기후변화에 대한

5) 1998년 4월 29일, EC와 15개 EU 회원국들은 지구온난화 규제와 방지를 위한 국제협약인 교토의정서에 서명하였다. 이후 서명한 당사국들은 교토의정서에 따라 자신들의 온실가스 배출량을 2008년부터 2012년까지, 1990년 온실가스 배출량을 기준으로 8%까지 의무적으로 감축하기로 하였다.

6) 배출권 거래제도(ETS: Emission Trading Scheme)는 온실가스 배출 의무감축국들의 의무 준수 비용을 감축하기 위해 교토의정서 상에 정해진 제도로써, 배출권거래제(ETS), 청정개발체제(CDM: Clean Development Mechanism) 그리고 공동이행(JI: Joint Implementation), 이 세 가지 제도를 총칭하여 교토메커니즘이라고 한다. 이 교토메커니즘은 온실가스에 경제적 가치를 부여하여 거래할 수 있도록 함으로써 시장 메커니즘의 이점을 통하여 온실가스 감축을 이루고자 개발한 제도이다.

7) 1998년 6월 3일, 유럽위원회(EC)는 교토의정서에 근거하여 국제적인 배출권 거래제와 연결 가능한 지역적 거래제의 하나로 유럽 지역에서의 배출권 거래제도 시행을 제안하

EU의 포스트 교토 전략(Climate Change-Towards an EU Post-Kyoto Strategy)으로 EU ETS가 발의되었다.

2001년 10월, EU는 교토의정서 상의 온실가스 감축 목표를 달성하기 위한 방안으로 EU 회원국들을 대상으로 하는 온실가스 배출권 거래제도(ETS)를 고안하여 2003년 10월 13일에 EU 온실가스 배출량 감축 목표와 더불어 2005년 1월 1일부터 EU ETS를 시행한다는 취지의 EU ETS 지침을 발표하였다.<sup>8)</sup>

또한 2004년 10월 27일, EU ETS 실행을 준비함과 동시에 2003년 지침에 대한 수정 작업을 착수하여 공동이행제도(JI: Joint Implementation)와 청정개발체제(CDM: Clean Development Mechanism)에서 발생한 크레딧의 사용을 허용하는 유럽 의회 및 이사회 지침(Directive 2003/87/EC)<sup>9)</sup>을 의결하였으며, 2008년 11월 19일에는 항공활동(aviation activities)을 ETS에 포함시키는 취지의 지침(Directive 2008/101/EC)<sup>10)</sup>을 공포함으로써 항공부문에서 최초로 탄소 배출권 관련 국제적인 정책이 되었다.<sup>11)</sup> 이후 EU는 항공 부문이 포함된 ETS의 원활한 시행을 위하여 기존의 EU ETS 지침(Directive 2003/87/EC)을 상당 부분 개정하는 내용의 지침(Directive 2009/29/EC)<sup>12)</sup>을 의결하였다.

---

였다(COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, Communication From The Commission To The Council And The European Parliament: Climate Change-Towards an EU POST-KYOTO Strategy, COM(1998) 353 final, 03.06.1998).

- 8) Directive 2003/87/EC of the European Parliament and the Council establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading scheme of the Community and amending Directive 96/61/EC, *Official Journal of the European Union L275*, pp. 32-46, 13 October 2003.
- 9) Directive 2004/101/EC of the European Parliament and the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community, in respect of the Kyoto Protocol's project mechanism, *Official Journal of the European Union L338*, pp.18-23 October 2004.
- 10) Directive 2008/101/EC of the European Parliament and the Council amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading scheme of the Community, *Official Journal of the European Union L140*, pp.63-87 5 June 2009.
- 11) Annela Anger, Jonathan Köhler, "Including aviation emissions in the EU ETS: Much ado about nothing?," *Transport Policy*, Vol. 17, 2010, p. 39.
- 12) Directive 2009/29/EC of the European Parliament and the Council amending Directive 2003/87/EC so as to improve and extend the greenhouse gas emission allowance trading within the Community, *Official Journal of the European Union*

EU 기후변화정책의 핵심 정책인 EU ETS는 ‘파일럿’ 혹은 ‘시범’ 시기로 언급이 되는 1기(Phase I, 2005 ~ 2007, EU 내 25개국 12,000여개 사업장 대상)를 거쳐 2기(Phase II, 2008 ~ 2012, EU와 비회원 3국 포함 30개국<sup>13)</sup>) 및 3기(Phase III, 2013 ~ 2020)로 단계별로 운영될 계획을 가지고 있다. 현재, 2기가 운영 중에 있으며 각 단계별로 대상 가스, 대상 범위, 감축목표량을 단계적으로 확대하고 배출권 할당방식을 무상배분(grandfathering)에서 경매(auctioning) 방식으로 변화시키고 있다.

〈표 1〉 EU ETS의 변천

구 분	1 기	2 기	3 기
관련 국제협약	- 의무협약 없음	- 교토의정서 1차 공약기간 : EU는 1999년 대비 전체 온실가스 8% 감축 목표	- 발리행동계획: UNFCCC (유엔기후변화협약)부속서 I 국가의 경우 2020년까지 1990년대비 25-40%감축목표
대상가스	- CO <sub>2</sub>	- CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O, HFCs, PFCs, SF <sub>6</sub> - 단, CO <sub>2</sub> 이외 가스의 ETS 참여여부는 회원국의 선택 사항	
대상범위	- EU 27개국, 약 11,500개 사업장 - Annex I에 지정된 시설물 <sup>1)</sup>	- 총 30개국 - 2012년 항공 부분 포함	- 석유화학, 알루미늄, 암모니아, 질산 등 새로운 산업분야 추가 - 소규모 사업장에 대한 opt-out 허용
기간목표	- ETS 제도 확립을 위한 시범 운영기간 - MRV 등 인프라 구축 - 배출권 총량의 연도별 평균 규모는 2,298MtCO <sub>2e</sub>	- 교토의정서 1차 의무 감축기간 목표달성 - EU 자체 승인 목표 달성 (전체 시설물 기준으로 연간 2,083MtCO <sub>2e</sub> 로 1기 대비 9.4% 감축)	- 2020년까지 2005년 온실가스 배출량의 21%까지 감축 - 2020년 총할당량은 1,720MtCO <sub>2e</sub> 으로 추정

L8, pp.3-21 13 January 2009.

13) EU 27개국 회원국 외에 2008년 1월 아이슬란드, 리히텐슈타인 및 노르웨이가 추가적으로 참여, 현재 유럽 30개국이 참여하고 있다.

구 분	1기	2기	3기
초기 할당방식	- 국가별 할당치 적용 - 국가별로 일정비율(1기: 5%, 2기: 10%)까지 경매를 통한 유상배분 선택적 허용		- EU 차원의 단일 할당치만 설정 - 경매비율을 할당량의 절반까지 증량
벌금	40Euro/tCO <sub>2</sub>	100Euro/tCO <sub>2</sub>	100Euro/tCO <sub>2</sub> (유럽 소비자물가지수에 연동)
이월차입	- 불가	- 다음 거래기로 이월은 가능하나 차입은 허용 안됨.	
검증제도	MRG(Monitoring & Reporting Guideline) 2004	- MRV 규정을 2011년 12월 31일까지 채택 - 검증기간 인정기준을 2011년 12월 31일까지 채택	
오프셋	CDM	CDM, JI	

주: 1) Annex I에 지정된 산업은 총 9개 분야로 발전설비, 석유정제, 제강 및 제련, 선철 및 철강, 시멘트, 유리 및 광섬유, 세라믹 제품, 펄프 및 제지, 그리고 기타임. 전체 지정 사업장의 2/3가 발전설비에 해당함.

자 료: 서정민 외(2010), 「포스트코토체제하에서 한국의 대응전략: 탄소배출권시장의 국제적 연계를 중심으로」, p. 143, 대외경제정책연구원; EU Commission 홈페이지 ([http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/faq\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/faq_en.htm))

## 2. EU ETS 항공 부분 도입의 주요 내용

EU ETS의 항공 부분 도입은 항공 운송 분야에 있어 최초의 국제 환경 정책이라는 점에서 주목받고 있다. 또한, 항공 배출을 통제하기 위한 비용 효율적 측면에서 가장 효율적인 제도로 평가받아 시장에서의 탄소배출 관련 틀을 제시하고 있다.<sup>14)</sup>

EU ETS 항공 부분의 도입이 명시되어 있는 2008년 지침(Directive 2008/101/EC)은 산업 분야에서 온실가스를 감축 규제하고 배출권거래제를 허용하는 2003년 지침(Directive 2003/87/EC)을 개정한 것으로 2012년 시행 첫째 각 항공사들은 과거 항공 배출량의 97%에 해당하는 배출권을 할당받게 되

14) Annela Anger, Jonathan Köhler, "Including aviation emissions in the EU ETS: Much ado about nothing?," *Transport Policy*, Vol. 17, 2010, p. 2.

며, 2013년 이후 부터는 매년 95%씩으로 줄어들게 된다.<sup>15)</sup>

2012년 각 항공사별 무상 할당량은 관계 항공사들이 EU 집행위에 제출한 보고서<sup>16)</sup>를 기반으로 기준 계수(benchmark value)를 EU 집행위가 확정·발표하고 확정된 기준 계수에 개별항공사들의 유효항공운항 실적을 곱하여 산출하게 된다. 또한 특정 항공사의 2010년 유효 운항실적이 많을 경우에는 상대적으로 타사 보다 높은 비율로 무상할당량을 받을 수 있다.

할당된 할당량 중 일부는 경매의 방식으로 할당될 예정인데, 2012년의 기간에는 15%가 경매의 방식으로 그리고 2013년 이후에도 15%가 경매 방식으로 할당되나 이 비율은 탄력적이라서 증가될 수도 있다.<sup>17)</sup> 그리고 거래제 참여대상 항공사는 감축 목표 달성을 위해 EUA(EU ETS에서 거래되는 배출권), CER(CDM 사업에서 발생하는 배출권), ERU(JI 사업에서 거래되는 배출권)를 상쇄도구로 활용할 수 있으며, 기존 EU ETS와 마찬가지로 EUA 사용에는 제한이 없으나, CER, ERU 사용에는 한도가 설정될 예정이다.

위에서 기술한 방식에 따라 EU 지역에 취항하는 모든 항공사별로 2012 ~ 2020년간 목표 감축량과 무상할당량이 책정되었는데, EU 소속의 에어프랑스(AirFrance)와 영국항공(British Airways)은 2012년 각각 약 1,200만tCO<sub>2</sub>, 약 1,000tCO<sub>2</sub>(2010년 배출량의 70%)을 무상으로 할당받았다. 또한, 미국의 아메리칸항공(American Airlines), 유나이티드 항공(United Airlines)은 2012년 각각 275만tCO<sub>2</sub>(2010년 배출량의 83%), 244만tCO<sub>2</sub>(2010년 배출량의 80%)을, 중국계인 캐세이퍼시픽(Cathay pacific)은 238만tCO<sub>2</sub>(2010년 배출량의 81%)을 할당받았다. 우리나라의 경우 2012년 대한항공이 205만tCO<sub>2</sub>, 아시아나항공이 78만 8천tCO<sub>2</sub>의 배출권을 할당받았다.

EU 집행위가 2011년 9월 작성한 국제민간항공기구(ICAO: International Civil Aviation Organization, 이하 ICAO) 이사회 브리핑 자료<sup>18)</sup>에 의하면,

15) 2008년 수정지침 제3c조 제1항 및 제2항.

16) 2010년에서 2011년까지의 2년간 유효 항공운항실적과 온실가스 배출 현황에 관한 보고서.

17) 2008년 수정지침 제3d조 제1항 및 제2항.

18) European Commission, "Aviation and Emission Trading ICAO Council Briefing," International and Climate Strategy European Commission - DG CLIMA, 29,09,2011, pp. 31-33.

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/docs/presentation\\_icao\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/docs/presentation_icao_en.pdf)

EU ETS의 항공 부분 시행은 다음과 같은 기대 효과를 유발시킨다.

첫째 2020년까지 항공 부분에서 매년 7,000만 톤의 CO<sub>2</sub> 배출 감축시킬 수 있으며, 둘째 친환경 대체에너지 수요 확산을 통한 R&D 촉진 효과를 유발하며, 그리고 마지막으로 2015년까지 저탄소 신기술 개발을 위한 3,600억 유로 기금 조성이 가능하다는 점이다.

또한 항공사에 미치는 영향으로 동일한 제재 수단과 공평한 배출량 분할로 항공사간 경쟁에 미치는 영향은 미미할 것으로 예상하였으나 탄소배출 전비용을 탑승객에게 전가함으로써 비용 증가를 억제하고, 오히려 ETS를 시행하면서 기술 개발을 통한 항속거리 증대 및 효율적 운항 시스템을 갖추게 되어 2012년부터 2020년까지 약 2조 유로 정도의 항공사 수입 증대 효과를 기대하고 있다.

〈표-2〉 EU ETS 항공 부분 주요 내용

적용대상	- EU 회원국 내 공항에서 출발 또는 도착하는 모든 항공기를 대상으로 하되, 국가원수 전용기, 군용기 등은 제외하며, EU 국적은 물론 제3국 국적의 항공기에도 적용됨.
대상 온실가스	- 항공 부분의 규제대상 온실가스는 이산화탄소로 한정함
배출권 배분 방식	- 2012년 배출권의 85%는 무상으로 배분하고, 나머지 15%는 경매 방식의 유상배분으로 하되, 2013년 1월 1일 이후에는 경매배분 비중을 늘릴 수 있음.
기타	- 2012년 1월 1일부터 12월 31일 동안에는 양도하는 <sup>19)</sup> 배출권의 15%까지 CER(Certified Emission Reduction)를 EUA 대신 활용할 수 있음.

자료 : EU Commission 홈페이지  
 ([http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index_en.htm))

19) 양도는 전년도에 할당받은 배출권의 사용량에 해당하는 배출권을 ETS 전자시스템에 반환하는 행위를 의미함.



〈표-3〉 주요 항공사의 EU ETS 탄소배출권 무상 할당량

(단위: tCO<sub>2</sub>)

항공사	국적	2012년 무상할당량	2013~20년 연간 무상할당량
에어프랑스	프랑스	12,069,402	11,403,353
영국항공	영국	10,343,937	9,773,107
루프트한자	독일	2,008,504	1,897,665
아메리칸항공	미국	2,745,318	2,593,818
유나이티드항공	미국	2,440,010	2,305,358
캐세이퍼시픽	중국	2,377,699	2,246,458
대한항공	한국	2,051,522	1,938,309
아시아나항공	한국	788,301	744,798

자료 : EU Commission 홈페이지

(http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/allowances/links\_eu.htm)

### Ⅲ. EU ETS 항공 부분 관련 국제분쟁

#### 1. EU ETS 항공 부분 지침 관련 정당성 분쟁

기후 변화는 국제적인 이슈이자 해결해야 할 문제로 대두되고 있다.<sup>20)</sup> 이에 다수의 국가들은 기후 변화에 대응하기 위한 정책을 수립, 추진하고 있으며, 더 나아가 세계 기구 및 다른 국가와의 협력을 통하여 효율적인 정책이 이 세계적으로 동시에 발효되기를 구상하고 있다. 특히, 기후 변화 정책의 경우 WTO 체제하의 국제 무역에 영향을 미칠 수 있는 요인을 내재하고 있기 때문에<sup>21)</sup> 많은 국가들이 각 국의 기후 변화 정책 수립 및 발효에 민감하게 반응하고 있다. 이런 흐름은 국제 항공 분야에서도 찾아 볼 수 있다.

20) Joshua Meltzer, "Climate Change and Trade - The EU Aviation Directive and The WTO," *Journal of International Economic Law*, March 11, 2012, p. 1.

21) Joshua Meltzer and Kathy Sierra, "Trade and Climate Change - A mutually supportive policy," *Harvard International Review*, 33 (3), 2011, p. 64.

항공 부문의 CO<sub>2</sub> 배출량 조절 및 규제는 교토의정서 상의 규제 대상에 포함되어 있지 않으며, 공식적으로는 ICAO의 규제를 받게 되어 있다. 국제항공 시장을 선도하는 ICAO는 시장지향적인 탄소 규제 제도 도입을 검토해 왔으나 공해 상공을 비행하는 동안 배출되는 탄소에 대하여 확실하게 규정을 내리지 못해 적절한 제도를 제시하지 못하였다. 즉, 책임이 없는 이른바 “연고가 없는 오염(orphan pollution)”을 포함하고 있어 이를 규제하는 것은 비현실적이라고 결정하였다.<sup>22)</sup> 이에 EU 집행위는 적극적인 탄소 배출 규제를 위하여 EU ETS에 항공 부분 도입을 주장하였으며, 이 부분의 도입은 2001년과 2004년 ICAO 총회에서 ICAO가 채택한 입장과 부합함을 주장하였다.<sup>23)</sup>

EU에서 ETS의 도입 논의가 본격적으로 시작된 2003년 이래 규제 대상 산업은 세계 시장에서 유럽 기업들의 산업 경쟁력 저하에 대해 우려를 표명해왔고, 이에 대한 대책을 지속적으로 요구해왔다. 즉, 대상 기업에 따라 수익성에 좋지 않은 영향을 미칠 수 있으며, 규제가 심한 EU 지역에서의 생산량을 줄이고 규제가 약한 지역으로 생산 시설 등을 이전, 다시 EU로 역수출하는 탄소유출(carbon leakage) 현상이 발생할 수 있어 다양한 형태의 대책이 시급한 실정이다.

항공 산업의 경우에도 EU ETS가 규제 대상으로 외국 항공사를 포함시키지 않을 경우 자국 항공 산업의 대외경쟁력에 부정적 영향을 주며 탄소유출 문제도 발생할 수 있다. 즉, 비규제 대상인 외국 항공사가 EU 지역 노선에 연료 효율성이 높은 비행기를 집중적으로 배치하고 연료 효율성이 낮은 비행기는

---

22) ICAO는 국제적인 흐름에 의해 1991년부터 항공 부문의 탄소배출 문제를 해결하기 위하여 시장 지향적 제도 도입을 검토해 왔으며, 2001년 총회에서 국제항공 부문에 배출권 거래제 도입을 승인하였다. 2004년 총회에서는 탄소배출 문제와 관련해 ICAO 이외의 국제법적 효력을 갖는 기구의 설립을 반대하였고, 국제 항공부문을 각 회원국에서 시행 중인 탄소배출거래제에 편입시키는 방안을 승인하였다. 2007년 총회에서는 당사자들 간의 상호 이해와 동의 없이는 ETS 적용이 불가함을 확인함으로써 EU가 제안한 외국 항공사의 EU ETS 편입 안을 미국 주도하에 거부하였다. 이후 2010년 총회에서는 탄소배출 문제에 시장지향적 제도 도입 원칙을 채택하였고, EU의 ETS 시행을 통해 시장지향적 탄소배출거래제의 실현가능성과 각 회원국들의 자체적인 탄소배출 감소 계획을 인정하였다.

23) EU 집행위는 ICAO가 채택한 입장 중 2001년 국제 항공 부문에 배출권 거래제 도입 승인과 2004년 국제 항공 부문을 각 회원국에서 시행 중인 탄소배출거래제에 편입시키는 방안 승인, 그리고 2010년 총회에서 채택한 15개의 원칙 조항과 부합됨을 주장하면서 EU ETS 시행의 정당성을 주장하였다.

규제가 없는 다른 지역으로 운항하게 할 경우 항공사의 전체 탄소배출량이 감소하지 않으면서 배출권 거래제도(ETS)를 통해 발생하는 비용은 줄일 수 있으며, EU로의 직항과 노선 조정을 통하여 거점 공항(Hub Airport)을 유럽 지역이 아닌 인근 지역으로 변경시킴으로써 관련 규제의 적용 범위를 벗어날 수 있다. 따라서 항공 산업에 대한 피해와 시장 경쟁력 확보를 위하여 EU는 역내에 출입하는 외국항공사를 ETS 규제에 포함시키기로 결정하였으며, 미국과 캐나다의 항공사 및 항공 협회가 이에 반발, 영국 법원에 소송을 제기<sup>24)</sup>함으로써 EU ETS 항공부문 분쟁이 시작하게 되었다. 미국과 캐나다의 항공사 및 항공 협회가 제기한 주요 위배 내용은 다음과 같다.

항공 부문 배출량을 규제하는 EU의 일방적인 움직임은 EU에 이·착륙을 하지 않는 항공기들은 제외되었기 때문에 차별적이다.

해당 국가의 상공에 있는 항공기에 그 국가가 주권을 갖는다는 것은 시카고 협약(Chicago Convention)에 위배되는 사항이다.

교토의정서 하에 전 세계적으로 온실가스 배출량을 규제하기로 한 국제적 합의에 어긋난다.

항공 부문의 배출량은 전 세계적인 수준에서 규제되어야 할 필요가 있으며 국제적 협상이나 ICAO를 통해 이뤄져야 한다.

연료 소비에 대해 세금을 부과하는 EU의 조치는 영공개방협정 등 국제 협정을 위반한 것이다.

EU가 속지적 관할권을 넘어서 ETS를 적용함으로써 통상적인 국제법상의 원칙을 위반했다.

항공 부문은 많은 비용이 요구되며 특히 현재 경제 상황이 어렵다.

이에 영국 법원은 EU의 조치를 명시한 ‘Directive 2008/101’<sup>25)</sup>의 국제법상

24) 2009년 말, 미국 항공사들은 영국 정부를 상대로 항공 부문의 EU 역내 운항기에 대한 배출권 구입 의무화 조치에 항의하며 소송을 제기 했다. 런던 소송은 고등법원에서 유럽 재판소로 송부되었으며, 미국 항공사들은 EU ETS를 적용하는 것은 시카고 협약(Chicago Convention)과 항공 부문 문제를 다루는 국제 조약에 위배되는 일이라고 주장했다. 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 (April, 2010), p. 199.

25) EU는 2012년 1월 1일부터 EU ETS에 항공 부문을 포함, 시행하기로 했다. Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the

적법성 여부를 EU 법원에 문의하였으며, 2010년 10월, EU의 수석 변호사가 ETS에 항공부문을 포함시키는 조치가 국제법이나 항공협정을 위반하지 않는다는 사실을 발표함에 따라, 유럽 사법재판소의 적법 판결이 예상되었었다.

## 2. 유럽사법재판소의 EU ETS 항공 부문 도입 관련 최종 판결

2011년 12월 21일, 룩셈부르크 소재 유럽사법재판소(CJEU: Court of Justice of the European Union)는 EU ETS를 항공부문에 적용하는 EU 지침(Directive 2008/101)에 정당성(validity)이 있으며, 국제관습법상의 기본 원칙과 항공자유화협정(the Open Skies Agreement)<sup>26)</sup>을 침해하지 않는다는 요지의 판결을 내렸다.<sup>27)</sup> 또한, 동 재판소는 항공자유화협정의 일부 규정과 국제관습법상의 3개 원칙, ‘영공주권’, ‘공해(high seas)상의 주권’ 및 ‘공해상의 운항자유’와 관련하여 EU ETS 지침의 정당성 여부를 판단하였으며, 시카고협약(Chicago Convention)<sup>28)</sup>과 관련하여 EU는 동 협약의 당사자가 아니므로 이에 구속되지 않는다고 보았다.

국제관습법상의 원칙 침해 여부와 관련하여 EU ETS 지침은 공해, EU 회원국 또는 제3국의 영공을 운항하는 항공기에 적용되는 것이 아니라, EU 역내 공항에서 출·도착하는 상업용 항공편을 운영하는 항공사에 적용되는 것이므로 이러한 맥락에서 EU에 출·도착하는 항공사들의 비행기가 EU 회원국의 영토에 물리적으로 존재하며 이에 EU의 무제한적인 관할권(unlimited jurisdiction)에 해당되기에 항공사들에게 ETS가 적용하는 것은 영토 원칙 또

---

scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community (OJ 2009 L 8, p. 3)

26) Air Transport Agreement between the United States of America, of the one part, and the European Community and its Member States, of the other part, concluded on 25 and 30 April 2007 (OJ 2007 L 134, p.4)

27) 유럽사법재판소 항공 부문 ETS 관련 최종 판결 보도 자료(CJEU, Press Release No. 139/11, Luxembourg, 21 Dec. 2011, Judgment in case C-366/10)

28) Convention on International Civil Aviation, concluded on 7 December, 1944. 시카고 협약은 안전하고 질서 있는 국제 항공서비스 체제를 촉진할 목적으로 1944년에 타결된 국제 민간항공 협약으로 동 협약의 규정들은 범지구적 항공체제의 근간이 되는 양자 간 항공운수권의 배분 방법을 규율하고 있다. 동 협약은 몬트리올에 있는 국제민간항공기구(ICAO)에 의해 시행되었다.

는 제3국의 주권을 침해하는 것이 아니다.

항공자유화협정 위반 여부와 관련해서는 EU ETS는 조세(tax), 요금(fee) 또는 부과금(charge)에 해당하지 않으므로 연료에 대한 조세·요금 또는 부과금을 면제토록 한 항공자유화협정을 침해하지 않는다. 또한, EU역내 공항에 출·도착하는 모든 항공편에 대하여 ETS를 동일하게 적용하는 것은 미국과 유럽의 항공사들 사이의 차별을 금지하는 항공자유화협정(Open Skies Agreement)의 조항들과 일치한다고 볼 수 있다.

### 3. EU ETS 항공 부분 적법 관련 국제 사회 반응

EU ETS의 항공 부분 포함 조치가 적법하다는 판결은 국제 사회에서 큰 논란을 야기 시키고 있다. 특히, ETS의 대상 범위가 EU 영공 밖에서 배출하는 탄소까지 포함을 하고 있어 항공사의 거점 공항(Hub airport)이 EU에서 멀리 떨어진 외국 항공사일수록 상대적으로 경쟁상 불이익을 받을 수 있기에 공정성 논란<sup>29)</sup>이 꾸준히 제기되고 있다.<sup>30)</sup>

국제 무역 부문에서도 항공 운송의 규모<sup>31)</sup>가 매년 지속적으로 증가하고 있는 추세에 EU ETS를 통한 항공운송비용 증가는 무역 흐름에 부정적인 영향을 줄 수 있으며,<sup>32)</sup> ETS에 상응하는 탄소배출규제를 시행하고 있는 국가에 대해서는 EU ETS에 따른 규제를 받지 않아도 된다고 지침에 명시함에 따라 국가별 화물에 대한 운송 가격이 다르게 책정이 되어 GATT 최혜국 규정에 위배될 여지가 있다.<sup>33)</sup> 또한, 항공 산업은 주로 서비스를 제공하는 업종이기에

29) 배출권의 85%를 무상으로 할당하고 나머지는 유상 할당한다는 원칙에 따르면, 거점 공항이 EU에서 상대적으로 멀리 떨어진 외국 항공사는 총 탄소배출량이 더 많이 배출될 수밖에 없으므로 유상으로 구매해야 하는 배출권의 양이 그만큼 증가하게 되어 비용상의 불이익이 발생하게 된다. 하지만 EU 역내에서 가까운 지역에 거점공항을 둔 항공사들은 상대적으로 비용상의 불이익이 발생할 가능성이 낮기 때문에 논란이 커지고 있다.

30) 최근 싱가포르 항공이 「Thomson Reuters」, (2011. 12. 21)에서 이 문제를 언급하였다.

31) 항공 운송의 현재 교역량은 전체 운송의 약 0.5%에 불과하지만 금액 측면에서 약 35% 정도를 차지하고 있어 관련 업계 종사자 및 항공 운송 시장에서 상대적 중요성이 높아지고 있다

32) IATA data and statistics(<http://www.iata.org/Pages/default.aspx>).

33) GATT Article I 최혜국 규정: WTO 가입국은 가입국 간의 차별을 금지함.

국제 무역 부분에서 서비스 무역을 관리하는 WTO의 일반협정(GATS)을 준수해야만 하나 EU ETS의 항공 부문은 WTO의 일반 협정(GATS)과는 다른 노선을 유지하고 있어 EU ETS 항공 부문 도입 분쟁과 더불어 또 다른 분쟁이 발생할 여지가 높아지고 있다.

이런 상황에서 EU ETS 도입에 반대하는 국가들은<sup>34)</sup> 이번 판결에 승복할 수 없다는 의사를 표명<sup>35)</sup>하고 있으며, 미국, 중국, 인도, 일본, 러시아 등을 포함한 26 개국은 지난 2월 12일부터 13일까지 양일간 모스크바(Moscow)에서 EU의 항공 부문 ETS 편입조치에 대한 조직적인 대응 방안을 논의하기도 했다. 논의 결과 EU 회원국에 서신을 통한 항의와 더불어 시카고 협약 제84조(협약의 해석 및 적용에 대한 분쟁 시 이사회의 결정 요청)를 적용하여 ICAO를 통한 정식 분쟁 절차 도입 등을 추진하기로 발표하였다.<sup>36)</sup>

조직적인 공동 대응과 더불어 개별적인 움직임도 보이고 있는 데, 미국의 경우 판결이 나오기 전인 지난 2011년 10월 24일, 미 하원에서 미국 항공사들이 EU ETS하에 의무를 이행하는 것이 불법이라는 법안(H. R. 2594)을 통과시켰다. 이것은 상호주의에 입각하여 미국이 유럽항공사에 대하여 유사한 규제를 가하려는 움직임으로, 만약 이 법안이 법률화될 경우 미국 항공 시장은 상당한 혼란을 겪게 될 것으로 예상된다. 게다가 미국은 EU에 비하여 상대적으로 온실가스 배출 억제에 대한 의지가 약하고 항공 시장이 아직 안정화가 되지 않은 상황에서 이러한 새로운 규제 및 법안의 도입은 시장의 혼란을 더욱 가중시키는 요인으로 작용할 것으로 보인다.

러시아와 중국도 EU ETS 적법 판결에 미국과 비슷한 입법 예고를 준비하고 있는데, 러시아의 경우 지난 2월 22일, 러시아 교통부는 EU ETS 편입에 대응하여 EU 항공가의 시베리아 상공 운항을 제한 조치 및 자국 항공기의 ETS 동참 금지를 고려하고 있다고 발표하였다.<sup>37)</sup> 또한 중국 항공운송협회

34) 미국, 중국, 인도, 일본, 러시아 등을 포함한 26개국은 공동으로 대응 방안을 강구하고 있으며, 그 밖에도 다수의 국가들이 EU ETS에 반대 의사를 표명하였다.

35) Joshua Meltzer, "Climate Change and Trade - The EU Aviation Directive and The WTO," *Journal of International Economic Law*, March 11, 2012, p. 2.

36) <http://www.businessgreen.com/bg/news/2153544/opponents-discuss-countermeasures-eus-aviation-co2-plan>

37) Financial Times, "Russia threatens to cap EU flight," Feb 22, 2012.

(CATA)는 EU 역내 이·착륙하는 가장 큰 항공 노선을 운영하는 중국 국제항공공사(Air China)의 항공 부문 EU ETS 편입 계획에 반대하는 소송을 지지하고 있으며,<sup>38)</sup> 중국 정부도 자국 항공기의 EU ETS 참여 금지 조치를 지시하는 등 ETS 도입에 적극적으로 반대 의사를 표명하고 있다. 아직 중국 정부의 공식적인 입장 표명은 없었지만 지난 6월, 파리 에어쇼에서 에어버스사(Airbus)의 신형기를 대량 구입하려다 돌연 취소하는 등 다양한 형태로 압박을 가하고 있다.

인도 정부는 EU ETS 확대 계획이 개도국 항공사에 대한 일방적이고 불공평한 조치라고 주장하며 수용 거부 방침을 표명하였으며, 이번 지침을 통하여 항공사에 부과되는 추가 비용은 결국 승객에게 전가되고 탄소배출권의 암시장이 조성될 수 있다고 언급하면서 국가 간 쌍방 합의를 요구하였다. 하지만 중국과 인도 당국은 항공 부문의 EU ETS 적용에 반대는 하지만 무역 전쟁을 의미하지 않는다는 입장을 고수하고 있다.

지난 1991년부터 항공 부문의 탄소배출 문제에 시장 지향적 제도 도입을 검토해 온 ICAO 또한, EU 집행위원회에 EU ETS의 재검토를 요구하는 공식 결의안을 제출하면서 이번 EU ETS 항공 부문 도입에 관하여 부정적인 입장을 표명하였다. 지난 2011년 10월 31일부터 11월 18일까지, 약 3주간 지속된 회의에서 ICAO는 다수결에 의해 비유럽 국가들의 항공 산업 EU ETS 불참을 내용으로 하는 조사 보고서를 채택했다. 그러나 이와 같은 조치는 법적 구속력이 없기 때문에 EU ETS에 즉각적인 영향을 미치지 못할 것으로 보이나 현재 이 문제를 해결할 수 있는 유일한 다자간 협정 기구라는 인식에 힘입어 주위의 시선을 집중시키고 있다. 또한 IATA는 ETS가 EU 역외 업체들에게 적용될 경우 재정 위기를 겪고 있는 유럽 경제는 물론 세계 항공업계에 부정적인 영향을 준다고 주장하면서 항공부문의 지구 온난화방지 노력은 ICAO가 2010년 확립한 ‘항공부문 탄소배출 감축 기본 체제’하에서 국제적으로 해결해야지 특정국이 국가 간에 긴장과 충돌을 고조시켜서는 안된다고 주장하였다.

---

<http://www.ft.com/intl/cms/s/0/90c48008-5d7d-11e1-8bb6-00144feabdc0.html>

38) 중국항공운송협회(CATA)는 EU ETS 편입으로 2012년에는 8억 위안(1억 2,600만 \$), 2020년까지 그 3배 이상의 비용이 들 것이라고 전망하며 EU 조치에 반대의견을 표명하고 있다.

## IV. 결 론

유럽사법재판소(CJEU)의 EU ETS 항공 부문 적법 판결에도 불구하고 국가 간 항공 분쟁은 장기화될 가능성이 높다. 더욱이 일부 국가에서는 국가 차원의 WTO 제소 움직임도 보이고 있다. 하지만 EU 집행위원회는 이런 불미스런 움직임에도 불구하고 항공 부문 EU ETS 계획을 연기하거나 축소할 계획은 없다고 공언하고 있으며 도리어 다른 산업으로의 확장을 고려하고 있다.<sup>39)</sup> 아쉽게도 유럽사법재판소(CJEU)의 EU에게 유리한 판결과 국제 항공 정책을 이끌고 있는 ICAO의 국제 사회에서의 낮은 영향력, 이미 법률화된 EU ETS를 고려해 보았을 때 항공 부문 지침이 취소되는 일은 불가능할 것으로 보인다. 따라서 EU의 강화되는 탄소배출 규제에 대하여 정부 차원의 장기적인 대책 마련이 시급한 것으로 보인다. 특히, EU ETS 대상에서 제외될 수 있는 유일한 방법인 EU ETS와 동등한 규제 조치 도입은 가장 먼저 선행이 되어야 할 부분이라고 볼 수 있다.

교토의정서의 의무 감축량을 위하여 외국 항공사를 EU ETS에 포함시키려는 EU 집행위원회의 결정과 대상 외국 항공사들의 취소 소송은 위에서 언급한 규제·비규제 국가 간 잠재적 갈등이 표면적으로 나타난 최초의 사례라는 점에서 주목할 필요가 있다. 지난 2007년 발리에서 열린 UNFCCC 무역 장관 회의에서 각국은 무역과 환경 정책이 조화를 이룰 수 있다는 기본적인 생각에 동의했지만, 2012년 이후에 적용하게 되는 포스트 교토협정을 위한 협상 과정에서 나타난 모습은 상호간 갈등의 확인이었다. 특히, 선진국과 수출 위주의 성장 정책을 추구하는 개발도상국 혹은 후진국들 간의 양극화는 현재 세계의 모습을 단적으로 보여 주고 있다. 이런 시점에 EU ETS의 항공 부문의 도입과 변천 과정은 이해관계가 극명하게 나누어지는 국가 간의 다자간 협상의 좋은

---

39) EU 집행위는 국제해사기구(IMO)가 불충분한 방안을 마련할 경우 해상 운송의 EU ETS 편입 등을 포함한 EU 자체의 온실가스 배출량 감축 수단을 강구할 방침을 표명하였다. EU 집행위는 보상기금, 배출권 거래제도, 연료 및 탄소 세금의 도입, 선박당 배출량 상한선 강제 등 선박의 온실가스 감축 방안에 관한 공청회를 4월 12일까지 진행할 예정이라고 밝혔다.

(<http://www.reuters.com/article/2012/02/22/carbon-shipping-idUSL5E8DMARD20120222>)



선례가 될 것이며, 이해 관계와 환경 정책간의 괴리를 재조명할 수 있는 기회가 될 것이다. 즉, 이번 유럽사법재판소(JCEU)의 판결은 향후 이어질 다른 산업 분야의 탄소 비용 부과에 따른 갈등과 환경 정책에 대한 판결의 시금석이 될 수 있을 것이다.

EU ETS가 거리에 따라 탄소배출량을 측정하고 규제하므로, EU 지역까지 거리가 먼 우리나라의 경우 항공운항 산업에 상당한 영향이 있을 것으로 예상되기에 장기적인 관점에서 대책을 마련해야 할 것이다. 각 항공사들은 현재 시행되고 있는 EU ETS의 CO<sub>2</sub> 저감을 위한 모니터링 및 전략적인 접근이 필요할 것이다. 또한 정부는 관련 기업들과의 지속적인 의견 조율을 통하여 환경 규제 관련 다자간 협상에 있어서의 유리한 자리를 선점하고 나아가 EU ETS에 상응하는 관련 규제 시행을 위한 인프라를 구축하거나 우리 산업에 더 적합한 제도를 만들어야 할 것이다. 즉, 단순하게 국제환경규제에 대한 소극적인 대응이 아니라 시장을 선점할 수 있는 전략적인 접근이 필요한 것이다. 현재 EU 집행위원회는 항공 부문만이 아닌 다양한 산업으로의 탄소 배출 규제를 확대할 계획을 가지고 있으며, 기타 선진국들도 이런 EU의 행보에 발을 맞추기 위한 노력을 강구하고 있다. 따라서 국제 환경 관련 제도와 규제 그리고 유사 업체의 대응 방법 등을 지속적으로 모니터링하면서 대응 방안을 강구하여야 할 것이다.

특히, EU ETS 항공 부문 도입으로 국내 항공 업계는 물론 항공 운송을 이용하는 고객들에게도 불이익이 전이되기 때문에 정부는 지속적인 대응 방안 수립과 관련 기업들에 대한 보조금 및 정책적인 지원을 통하여 항공 산업 및 관련 고객들에 대한 불이익을 최소화 하여야 할 것이다. 그리고 국제 무역 분쟁으로 확대될 수 있는 환경 정책에 대한 합리적이고 효율적인 대응 방안 수립을 위하여 국가와 정부 부처 그리고 기관들 사이에 상호협력 체제를 구축해야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

- 김중호 외, 「탄소배출권 사업 실천 요령: 일본 CDM 사업 현황」, 전남대학교 출판부, 2009.
- 박명섭·김은주, 「국제운송의 이해: 해상·항공·육상·복합운송」, 이앤비플러스, 2010.
- 박명섭·최병권, “항공규제 완화와 항공사간 전략적 제휴에 관한 연구”, 「무역상무연구」, 제26권, 무역상무학회, 2005
- 박명섭·홍란주·허윤석, “EU의 탄소배출권 거래제도에 관한 연구”, 「국제지역연구」, 제12권 제2호, 국제지역학회, 2008.
- 서정민 외, 「포스트교토체제하에서 한국의 대응전략: 탄소배출권시장의 국제적 연계를 중심으로」, 대외경제정책연구원, 2010.
- 손우식·박명섭, “탄소시장과 탄소펀드 개발에 관한 소고”, 「무역상무연구」, 제46권, 무역상무학회, 2010.
- 이강빈, “몬트리올 협약상 국제항공화물운송에 관한 연구”, 「무역상무연구」, 제49권, 무역상무학회, 2011
- 이환규, “EU에서의 교토메커니즘의 이행”, 「국제경제법연구」 제8권 제2호, 한국국제경제법학회, 2010.
- Air Transport Agreement between the United States of America, of the one part, and the European Community and its Member States, of the other part, concluded on 25 and 30 April 2007 (OJ 2007 L 134, p.4).
- Annela Anger, Jonathan Köhler, “Including aviation emissions in the EU ETS: Much ado about nothing?,” Transport Policy, Vol. 17, 2010, pp. 38-46.
- CJEU, Press Release No. 139/11, Luxembourg, 21 Dec. 2011, Judgment in case C-366/10.
- COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, Communication From The Commission To The Council And The European Parliament: Climate Change-Towards an EU POST-KYOTO

- Strategy, COM(1998) 353 final, 03.06.1998.
- Convention on International Civil Aviation, concluded on 7 December, 1944.
- David Freestone & Charlotte Streck, 「Legal Aspects of Carbon Trading: Kyoto, Copenhagen, and beyond」, Oxford University Press, 2009.
- European Commission, “Aviation and Emission Trading ICAO Council Briefing,” International and Climate Strategy European Commission – DG CLIMA, 29,09,2011.
- International Civil Aviation Organization, “Aviation, Sustainability, and a Greener Economy”, *The ICAO Journal*, Vol. 66, No. 6, 2011, PP. 15–17.
- Joshua Meltzer, “Climate Change and Trade – The EU Aviation Directive and The WTO,” *Journal of International Economic Law*, March 11, 2012, pp. 1–46.
- Joshua Meltzer and Kathy Sierra, “Trade and Climate Change – A mutually supportive policy,” *Harvard International Review*, 33 (3), 2011, pp. 64–69.
- Meinshausen, Malte and Sarah Raper, 「The Rising Effect of Aviation on Climate」, Omega, 2009.
- 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 April, 2010, pp. 199–200.
- World Development Report 2010.
- Financial Times, “Russia threatens to cap EU flight,” Feb 22, 2012.
- Directive 2003/87/EC of the European Parliament and the Council establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading scheme of the Community and amending Directive 96/61/EC, Official Journal of the European Union L275, pp. 32–46, 13 October 2003.
- Directive 2004/101/EC of the European Parliament and the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a scheme for

greenhouse gas emission allowance trading within the Community, in respect of the Kyoto Protocol's project mechanism, Official Journal of the European Union L338, pp.18–23 October 2004.

Directive 2008/101/EC of the European Parliament and the Council amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading scheme of the Community, Official Journal of the European Union L140, pp.63–87 5 June 2009.

Directive 2009/29/EC of the European Parliament and the Council amending Directive 2003/87/EC so as to improve and extend the greenhouse gas emission allowance trading within the Community, Official Journal of the European Union L8, pp.3–21 13 January 2009.

SEC, 2006. Commission staff working document: accompanying document to the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community—impact assessment (COM (2006) 818 final SEC (2006) 1685): Unofficial advance version, Brussels, 2006.

SEC, 2008. Commission staff working document: accompanying document to the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC so as to improve and extend the EU greenhouse gas emission allowance trading system, Impact Assessment, COM(2008) 16 final, SEC(2008) 53.

EU Commission ([http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/faq\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/faq_en.htm))

[http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/faq\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/faq_en.htm)

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/allowances/links\\_eu.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/allowances/links_eu.htm)

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index_en.htm)

<http://www.businessgreen.com/bg/news/2153544/opponents-discuss-counter-measures-eus-aviation-co2-plan>

<http://www.pointcarbon.com/news/1.1750640>

<http://www.ft.com/intl/cms/s/0/90c48008-5d7d-11e1-8bb6-00144feabdc0.html>

<http://www.reuters.com/article/2012/02/22/carbon-shipping-idUSL5E8DMARD20120222>)

<http://www.iata.org/Pages/default.aspx>

## ABSTRACT

### A Study of the International Dispute on EU ETS Aviation Directive

Hur, Yun Seok

Pak, Myong Sub

Woo, Jung Wouk

Youn, Jae Woong

The European Union (EU) has introduced the EU Emissions Trading Scheme (EU ETS) as one of the key policies to reduce the level of greenhouse gas emissions and in July 2008, they decided to include aviation in the scheme. As soon as the decision was announced the EU ETS was met by sharp opposition from world governments and international aviation. A group of US airlines, in particular, dropped a lawsuit against the British government over aviation's inclusion in the EU ETS. On 21 December, the Court of Justice of the European Union (CJEU) ruled that aviation's inclusion in the EU ETS which covers all flights arriving into and departing from the EU is legal and does not contravene international law. The scheme eventually came into effect on 1 January 2012. However, most countries are in opposition to the EU ETS and have agreed on counter-measures to undermine the EU's plan which may bring chaos to the aviation industry if such measures were to put into practice. This study therefore will analyze the likely effects that may be brought to the Korean aviation industry as a result of the inclusion of aviation in the EU ETS. Further, it hopes to contribute to the Korean aviation industry by studying other countries' counter-measures in advance.

Key Words : EU, EU ETS, EU ETS Aviation Directive, International Dispute