

항공안전 관련 형사특별법에 대한 연구*

송성룡** · 김동욱***

목 차

- I. 서론
- II. ‘항공법’ 상의 항공상 위험발생 등의 죄
- III. ‘항공안전 및 보안에 관한 법률’ 상의 항공안전 관련 범죄
- IV. 결론

* 본 연구는 공군사관학교 항공우주연구소의 2011년도 국고지원 연구과제로 수행되었음.

** 공군사관학교 국제관계학과 부교수

*** 공군사관학교 국제관계학과 부교수

I. 서론

항공교통은 현대 산업사회에서 국가산업과 경제발전의 토대가 되는 필요불가결한 교통수단으로서 통상적으로는 다른 교통수단에 비해 안전한 것으로 검증되어 있으나, 안전을 위협하는 범죄행위가 개입될 경우 대량의 심각한 희생이 뒤따를 가능성이 높은 취약점을 동시에 지니고 있다.

또한 항공교통은 전체 운영시스템에 대한 의존성이 강하기 때문에, 항공기 자체 뿐만 아니라 항공시설과 같은 운영시스템에 대한 보호가 필수적이며, 뿐만 아니라 정상적인 통제력을 상실할 경우 항공기 그자체가 지상에 있는 인원 및 재산에 대한 위협을 초래할 가능성이 있는 잠재적 위험물로 취급될 수도 있다는 점에서도 지상 및 해상 교통과는 구별되는 특수성이 존재한다.

또한 항공범죄에 대해서는 항공기의 운항범위가 광범위하여 국가간 관할권의 충돌이나 공백이 발생할 가능성이 있는 점에서 국가 간의 상호협력도 강조되고 있다.

우리나라는 그동안 항공범죄에 대응한 주요 국제조약에 적극적으로 참여해 왔으며, 항공안전을 위협하는 범죄에 대응하여, ‘형법’, ‘항공법’상의 벌칙 조항, ‘항공안전 및 보안에 관한 법률’ 등을 마련해 두고 있다.

항공안전관련 범죄에 관련한 법체계를 분류해보면 우선 입법주체에 따라 국제법 체계와 국내법 체계로 구분해 볼 수 있고, 국내법체계는 일반 형법에 의해 규율되는 경우와 특별형법으로서 항공법상의 벌칙조항 및 ‘항공안전 및 보안에 관한 법률’에 의해 규율되는 경우로 구분해 볼 수 있다. 행위주체에 따라서는 항공종사자에 의해 행해지는 경우, 승객 및 테러범에 의해 행해지는 경우, 타국의 무력에 의해 행해지는 경우 등으로도 구분해 볼 수 있다.

지금까지 항공범죄에 대한 거의 대부분의 연구대상은 관련 국제법체계에 대한 것으로서 항공범죄에 대응한 국제적 협력에 관해 집중되어 왔고, 국내법체계에 대해서는 상대적으로 관심을 덜 기울여 왔다고 할 수 있다. 본고에서는 논의의 범위가 광범위하게 확대되는 것을 피하기 위해 국내법체계상 우리나라 ‘항공법’의 벌칙조항¹⁾과 ‘항공안전 및 보안에 관한 법률’(이하 ‘항안법’이라 한다)을 중심으로 관련 ‘형법’ 조문과의 체계적인 비교를 통해 그 해석론과 입법론 상의 문제점들을 제시하

고 바람직한 해결방향을 모색해 보고자 한다.

Ⅱ. ‘항공법’ 상의 항공상 위험발생 등의 죄

제156조(항공상 위험 발생 등의 죄) 비행장, 공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시킨 사람은 2년 이상의 유기징역에 처한다.

제157조(항행 중 항공기 위험 발생의 죄) ① 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 사람은 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

② 제156조의 죄를 지어 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 사람도 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

제158조(항행 중 항공기 위험 발생으로 인한 치사·치상의 죄) 제157조의 죄를 지어 사람을 사상(死傷)에 이르게 한 사람은 사형, 무기징역 또는 7년 이상의 징역에 처한다.

제159조(미수범) 제156조 및 제157조제1항의 미수범은 처벌한다.

제160조(과실에 따른 항공상 위험 발생 등의 죄) ① 과실로 항공기·비행장·공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나, 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시키거나 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 사람은 1년 이하의 징역이나 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

② 업무상 과실 또는 중대한 과실로 제1항의 죄를 지은 경우에는 3년 이하의 징역이나 금고 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 개관

우리 항공법 제156조 내지 제160조가 규정하고 있는 항공상 위험 발생 등의 죄는 비행장, 공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공상의 위

1) 우리 항공법상의 벌칙조항은 제156조 내지 제160조에 일반형법의 형벌 가중적 특별규정으로서 항공상 위험발생 등의 죄를 규정하고, 항공법 제161조 내지 제165조 및 167조 이하에서는 행정형법으로서 항공업무상의 행위준칙들을 규정하고 있다. 본고에서는 논의의 범위를 제156조 내지 제160조의 벌칙조항에 한정하여 서술하기로 한다.

험을 발생시키는 행위 및 항행중인 항공기를 추락, 전복, 파괴하는 행위로서 성립하는 범죄이다.

본죄는 항공교통의 안전을 해하는 공공위험죄로서 항공교통의 안전 및 공중의 생명, 신체, 재산의 안전을 보호법익으로 한다.

본죄는 형법 제15장 교통방해의 죄2)의 특별규정으로서 형법상의 법정형 보다 가중된 법정형을 규정하고 있다.

본죄의 기본적 구성요건은 항공시설에 대한 위험발생 등의 죄(제156조)와 항행중 항공기에 대한 위험발생 등의 죄(제157조)이며, 이 중 후자를 불법이 가중된 구성요건으로 규정하고 있다. 또한 제156조의 결과적 가중범으로서 ‘항행중 위험발생 행위로 인한 항공기 추락등의 죄’를 규정하고(제157조 제2항), 또한 제157조의 결과적 가중범으로서 제158조에 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴함으로써 사람을 사상에 이르게 하거나, 항공시설에 대한 위험을 발생시켜 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴함으로써 사람을 사상에 이르게 한 경우를 처벌하고 있다.

본 죄는 미수범(항공법 제159조)과 과실범(동법 제160조)의 처벌규정을 두고 있으며, 예비·음모의 경우 항공법에는 직접적 규정이 없으나, 구체적인 행위양태에 따라 형법 제191조3)의 적용을 통해 처벌될 수 있다.

2. 항공상 위험 발생 등의 죄

-
- 2) 형법 제185조(일반교통방해): 육로, 수로 또는 교량을 손괴 또는 불통하게 하거나 기타 방법으로 교통을 방해한 자는 10년 이하의 징역 또는 1천500만원 이하의 벌금에 처한다.
 형법 제186조(기차, 선박등의 교통방해): 궤도, 등대 또는 표지를 손괴하거나 기타 방법으로 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기의 교통을 방해한 자는 1년 이상의 유기징역에 처한다.
 형법 제187조(기차등의 전복등): 사람의 현존하는 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기를 전복, 매몰, 추락 또는 파괴한 자는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다.
 형법 제188조(교통방해치사상): 제185조 내지 제187조의 죄를 범하여 사람을 상해에 이르게 한 때에는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다. 사망에 이르게 한 때에는 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다.
 형법 제189조(과실, 업무상과실, 중과실): ①과실로 인하여 제185조 내지 제187조의 죄를 범한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. ②업무상과실 또는 중대한 과실로 인하여 제185조 내지 제187조의 죄를 범한 자는 3년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.
 형법 제190조(미수범): 제185조 내지 제187조의 미수범은 처벌한다.
- 3) 형법 제191조(예비, 음모): 제186조(항공기교통방해) 또는 제187조(항공기전복)의 죄를 범할 목적으로 예비 또는 음모한 자는 3년 이하의 징역에 처한다.

(1) 의의 및 체계

본죄는 비행장, 공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공공상의 위험을 발생시킴으로써 성립하는 범죄이다. 처벌은 2년 이상 30년 이하의 유기징역에 처한다.⁴⁾

본죄는 형법 제186조⁵⁾에 대한 가중적 특별 규정이라 할 수 있다.

한편 항안법 제41조⁶⁾는 본조의 보충규정으로서 행위객체를 “비행장, 공항시설 또는 항행안전시설”에서 “항공시설”로 일반화하여 확대하고, 항공시설에 대한 파손 뿐만 아니라 “조작방해”를 구체적인 행위유형으로 추가하고 있다.

또한 항안법 제46조⁷⁾와는 그 행위주체 및 구체적 위협의 발생여부에 의해 구분된다.

일반형법의 입법취지 및 법정형과 비교해 볼 때 단순손괴가 아닌 폭발물사용, 방화, 일수에 의한 항공시설파손의 경우에는 본조가 아니라 일반형법이 적용된다.⁸⁾ 예컨대 폭발물을 사용하여 공안을 문란케 한 정도에 이른 경우는 본조가 아니라 형법 제119조가 적용된다(형법 제40조⁹⁾ 참고).

본죄의 결과적 가중범으로서 본죄를 범하여 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 사람은 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처한다(항공법 제157조 제2항). 아울러 본죄를 범하여 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나

- 4) 다만, 형을 가중할 사유가 있는 때에는 50년 이하의 유기징역에 처한다(형법 제42조). 그리고 법률상 감경사유가 있는 경우에는 1/2까지 감경할 수 있다(형법 제55조 제3호).
- 5) 형법 제186조(기차, 선박등의 교통방해): 궤도, 등대 또는 표지를 손괴하거나 기타 방법으로 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기의 교통을 방해한 자는 1년 이상의 유기징역에 처한다.
- 6) 항안법 제41조(항공시설 파손죄): 항공기 운항과 관련된 항공시설을 파손하거나 조작을 방해함으로써 항공기의 안전운항을 해친 사람(항공법 제156조에 해당하는 사람은 제외한다)은 2년 이상의 유기징역에 처한다.
- 7) 항안법 제46조(항공기 안전운항 저해 폭행죄 등): 제23조제2항을 위반한 사람(항공기의 승객으로서 항공기의 안전이나 운항을 저해하는 폭행·협박·위계행위(危計行爲)를 하거나 출입문·탈출구·기기의 조작한 사람)은 5년 이하의 징역에 처한다.
- 8) 형법 제119조(폭발물사용): ①폭발물을 사용하여 사람의 생명, 신체 또는 재산을 해하거나 기타 공안을 문란한 자는 사형, 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다.
 형법 제164조(현주건조물등에의 방화) ①불을 놓아 사람이 주거로 사용하거나 사람이 현존하는 건조물, 기차, 전차, 자동차, 선박, 항공기 또는 광갱을 소훼한 자는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다.
 형법 제166조(일반건조물등에의 방화): ①불을 놓아 전2조에 기재한 이외의 건조물, 기차, 전차, 자동차, 선박, 항공기 또는 광갱을 소훼한 자는 2년 이상의 유기징역에 처한다.
 형법 제178조(공용건조물등에의 일수): 물을 넘겨 공용 또는 공익에 공하는 건조물, 기차, 전차, 자동차, 선박, 항공기 또는 광갱을 침해한 자는 무기 또는 2년 이상의 징역에 처한다.
- 9) 형법 제40조(상상적 경합): 1개의 행위가 수개의 죄에 해당하는 경우에는 가장 중한 죄에 정한 형으로 처벌한다.

파괴하여 사람을 사상에 이르게 한 사람은 사형, 무기징역 또는 7년 이상의 징역에 처한다(항공법 제158조) .

(2) 행위객체

본죄의 행위객체는 비행장, 공항시설, 항행안전시설이다. 한편 항공기에 대해 직접적인 물리력을 행사하는 경우는 불법가중적 구성요건으로서 제157조에 별도의 규정을 두고 있다.

비행장 등의 개념에 관하여서는 항공법에 명시적으로 규정을 두고 있으므로, 그에 따른다.

“비행장”이란 항공기의 이륙(이수를 포함)·착륙(착수를 포함)을 위하여 사용되는 육지 또는 수면의 일정한 구역으로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.(항공법 제2조 제6호, 동법시행령 제9조의 3 참고)

“공항시설”이란 항공기의 이륙·착륙 및 여객·화물의 운송을 위한 시설과 그 부대 시설 및 지원시설로서 공항구역에 있는 시설과 공항구역 밖에 있는 시설 중 대통령령으로 정하는 시설로서 국토해양부장관이 지정한 시설을 말한다.(항공법 제2조 제8호, 동법시행령 제10조 참고)

“항행안전시설”이란 유선통신, 무선통신, 불빛, 색채 또는 형상을 이용하여 항공기의 항행을 돕기 위한 시설로서 국토해양부령으로 정하는 시설을 말한다. (항공법 제2조 제17호, 동법 시행규칙 제10조 참고)

(3) 행위양태

본죄의 행위양태는 비행장, 공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시키는 것이다.

파손에는 비행장 등에 대해 직접 유형력을 행사하여 물리적인 훼손을 초래하거나 본래의 효용을 감소시키는 일체의 행위를 포함한다.

본조는 파손 외 “그 밖의 방법”으로 항공상의 위험을 발생시키는 행위를 규정하고 있으나, 그 규율범위가 지나치게 광범위하여 형사입법의 일반원리라 할 수 있는 명확성의 원칙에 충실하지 못하다는 문제가 있다. 따라서 항공시설의 파손에 비견되는 정도의 구체적 위험을 발생시키는 행위방법에 국한한다고 제한적으로 해석하

여야 한다.

3. 항행중항공기 위험발생의 죄

(1) 의의 및 체계

항행중항공기 위험발생의 죄는 ① 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴함으로써, 또는 ② 비행장, 공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시켜 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴함으로써 성립하는 범죄이다.

위 ①의 경우 항공기 추락 등의 결과에 행위자의 고의를 요건으로 하고, ②의 경우는 기본범죄인 항공시설의 파손 등에 대한 행위자의 고의와 중한 결과인 항공기 추락 등에 최소한 행위자의 과실이상의 주관적 요건을 필요로 한다고 보는 것이 통설이다.¹⁰⁾

처벌은 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

본 죄는 형법 제187조¹¹⁾의 가중적 특별규정으로서 항공법이 “항행중인 항공기”를 그 행위객체로 하고 있음에 비해 형법은 “사람이 현존하는 항공기”를 행위객체로 규정하고 있다는 점에서 차이가 있다.

한편 항안법 제39조는 본조의 보충규정으로서 운항중인 항공기의 안전을 해칠 정도로 항공기를 파손하는 행위(사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역) 및 계류 중인 항공기의 안전을 해칠 정도로 항공기를 파손하는 행위(7년 이하의 징역)를 규정하고 있다.¹²⁾

10) 만일 이 경우 항공기추락 등에도 고의를 요한다고 해석한다면 제157조 제2항은 불필요한 규정이라 할 수 있다. 한편 결과적 가중범의 경우 기본범죄의 고의범과 중한 결과의 과실범의 경합범의 경우보다 중한 형벌을 부과하고 있으므로, 그에 대한 일정한 제한으로서 직접성의 원칙, 즉 기본범죄에 내재하고 있는 특별한 결과위험이 중한 결과 속에서 실현된 경우에만 결과적 가중범이 성립되는 것으로 보아야 한다는 견해가 유력하게 제시되고 있으며(김일수·서보학, 「형법총론」 제11판, 2007, 593면; 박상기, 「형법총론」 제8판, 2009, 301면; 이재상, 「형법총론」 제6판, 2008, 183면; 이상돈, 「형법강의」, 2010, 197면). 중한 결과에 단순한 과실로는 부족하고 중과실 이상의 주관적 요건을 필요로 한다는 견해(조상제, “현행 결과적 가중범의 개정방안에 관한 연구”, 「형사법연구」 제19권 제3호, 2007, 472면 참고) 및 과실범의 특수유형으로서 중한 결과발생 위험의 증대에 대한 행위자의 인식과 의사를 요건으로 한다는 견해도 있다(송성룡, “과실범의 주관적 의식의 범죄체계론 내 자리매김에 관한 연구”, 고려대 박사학위논문, 2011, 135면 이하).

11) 형법 제187조(기차등의 전복등) 사람의 현존하는 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기를 전복, 매몰, 추락 또는 파괴한 자는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다.

(2) 행위객체

본죄의 행위 행위객체는 항행중인 항공기이다.

“항행중”의 개념에 대해 항공법에 별도의 규정이 없으나, 위해요인이 개입될 경우 탑승자 등이 심각한 피해를 입을 위험에 처할 수 있는 일반적 상황을 의미한다고 보아야 하므로, “항공기가 이륙을 위하여 움직이기 시작한 때부터 착륙주행이 끝난 때까지”¹³⁾로 봄이 타당하다. 다만 공기보다 가벼운 항공기의 경우에는 지상에서 분리하는 때부터 다시 부착하는 때까지로 볼 수 있다.

한편 이와 구별되는 개념으로서 항안법은 “항행중”의 개념보다 넓은 의미로 해석될 수 있는 “운항중”¹⁴⁾이라는 개념을 사용하고 있다(동법 제39조).

“항공기”란 비행기, 비행선, 활공기, 회전익항공기, 그 밖에 대통령령으로 정하는 것으로서 항공에 사용할 수 있는 기기를 말한다(항공법 제2조 제1호, 동법 시행령 제9조, 동법 시행규칙 제3조, 제13조의 2 참고).

(3) 행위양태

본죄의 행위양태는 항행중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴하는 행위, 또는 비행장, 공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시켜 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴하는 행위이다.

추락이란 지상과 분리된 항공기가 양력을 상실하여 지면과 비정상적으로 충돌하는 상태를 의미하며, 전복이란 항공기의 정상적 기립상태가 변경된 상태를 의미한다.

파괴란 일정한 유형력을 행사하여 상당한 규모의 물리적인 훼손을 초래하는 행위

12) 항안법 제39조(항공기 파손죄): ① 운항중인 항공기의 안전을 해칠 정도로 항공기를 파손한 사람(항공법 제157조제1항에 해당하는 사람은 제외한다)은 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처한다. ② 계류 중인 항공기의 안전을 해칠 정도로 항공기를 파손한 사람은 7년 이하의 징역에 처한다.

13) 1963 도쿄협약(Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963.9.14.) 제1조 제3항의 “time in flight”의 정의와 동일하다. 다만, 1971 헤이그협약(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 1970.12.16.) 제3조 제1항은 우리 나라 항안법 제2조 제1호 상의 “운항중”의 개념과 동일하게 “탑승 후 외부의 문이 닫힌 순간부터 하기를 위해 문이 열리는 순간까지”를 “time in flight”라 규정하고, 강제착륙의 경우 관계당국이 항공기와 기상의 인원 및 재산에 대한 책임을 인수할 때까지 “time in flight”가 계속되는 것으로 규정하고 있으나, 과도한 확장해석을 금지하는 형법해석의 일반원칙상 도쿄협약상의 “time in flight”의 의미로 해석하는 것이 타당하다고 본다.

14) “운항중”이란 승객이 탑승한 후 항공기의 모든 문이 닫힌 때부터 내리기 위하여 문을 열 때까지를 말한다(항안법 제2조 제1호).

로서 본조의 보충규정인 항안법 제39조가 “안전을 해칠 정도의 파손”을 규정하고 있음을 고려하면, 그 의미상 손괴나 파손보다는 상대적으로 더 큰 규모의 물리적 훼손을 의미한다고 볼 수 있다.¹⁵⁾ 일반형법의 법정형을 고려해 볼 때 본조의 파괴는 단순손괴 및 파손과는 달리 방화, 일수에 의한 파괴를 모두 포괄한다고 해석되나,¹⁶⁾ 폭발물을 사용한 경우는 경우에 따라 본조가 아니라 형법 제119조(폭발물사용)¹⁷⁾가 적용될 수 있다(형법 제40조¹⁸⁾ 참고).

4. 항공기 위험 발생 치사상의 죄

항공기 위험발생치사상의 죄는 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴하여 사람을 사상에 이르게 함으로써 성립하는 범죄이다(항공법 제157조 제1항).

비행장, 공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시킨 결과 항공기를 추락 또는 전복, 파괴하여 사람을 사상에 이르게 한 경우에도 본 죄가 성립한다(항공법 제157조 제2항).

원칙적으로 기본 범죄인 항공기 추락 등에 대한 행위자의 고의와 중한 결과인 사람의 사상에 대한 과실을 요건으로 하지만, 살인 또는 상해의 고의로 항공기에 대한 위험을 발생시켜 사람을 사상케 한 경우, 살인죄 및 상해죄와 항공기위험발생치사상의 죄와 상상적 경합이 되어 본조가 적용된다.¹⁹⁾

15) 동일한 취지로, 황호원, “항공안전 및 보안에 관한 법률에 있어서 항공범죄에 관한 연구”, 「항공 우주법학회지」 제25권 제1호, 2010, 30면.

16) 형법 제164조(현주건조물등에의 방화): ①불을 놓아 사람이 주거로 사용하거나 사람이 현존하는 건조물, 기차, 전차, 자동차, 선박, 항공기 또는 광갱을 소훼한 자는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다.

형법 제166조(일반건조물등에의 방화): ①불을 놓아 전2조에 기재한 이외의 건조물, 기차, 전차, 자동차, 선박, 항공기 또는 광갱을 소훼한 자는 2년 이상의 유기징역에 처한다.

형법 제178조(공용건조물등에의 일수): 물을 넘겨 공용 또는 공익에 공하는 건조물, 기차, 전차, 자동차, 선박, 항공기 또는 광갱을 침해한 자는 무기 또는 2년 이상의 징역에 처한다.

형법 제179조(일반건조물등에의 일수): ①물을 넘겨 전2조에 기재한 이외의 건조물, 기차, 전차, 자동차, 선박, 항공기 또는 광갱 기타 타인의 재산을 침해한 자는 1년 이상 10년 이하의 징역에 처한다.

17) 형법 제119조(폭발물사용): ①폭발물을 사용하여 사람의 생명, 신체 또는 재산을 해하거나 기타 공안을 문란한 자는 사형, 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다.

18) 형법 제40조(상상적 경합): 1개의 행위가 수개의 죄에 해당하는 경우에는 가장 중한 죄에 정한 형으로 처벌한다.

19) 이른바 ‘부진정 결과적 가중범’이다.

한편 항공법 제157조 제2항에 대한 제158조의 결과적 가중범 규정은 결과적 가중범의 결과적 가중범이라는 독특한 입법형식을 취하고 있는데, 이 경우에도 사람의 사상이라는 중한 결과의 위협에 대한 행위자의 인식과 기본범죄에 대한 의사의 연장으로서 중한 결과발생의 위협을 감수한다고 하는 위협 증대 의사를 주관적 요건으로 한다고 보아야 한다.²⁰⁾

본죄의 처벌은 중한 결과로서 상해와 사망을 구분하지 않고 사형, 무기징역 또는 7년 이상의 징역을 법정형으로 하고 있다는 점에서 형법 제119조(폭발물 사용)를 참고한 것으로 보이나, 중한 결과로서 상해와 사망을 구분하지 않고 동일한 법정형을 규정하고 있다는 점에서 입법론 상 문제가 있다.

Ⅲ. ‘항공안전 및 보안에 관한 법률’ 상의 항공안전 관련 범죄

1. 항공기 파손죄

제39조(항공기 파손죄) ① 운항 중인 항공기의 안전을 해칠 정도로 항공기를 파손한 사람(항공법 제157조제1항에 해당하는 사람은 제외한다)은 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처한다.
② 계류 중인 항공기의 안전을 해칠 정도로 항공기를 파손한 사람은 7년 이하의 징역에 처한다.

(1) 의의 및 체계

항안법상의 항공기 파손죄는 운항 중 또는 계류 중인 항공기의 안전을 해칠 정도로 항공기를 파손함으로써 성립하는 범죄이다. 운항중인 항공기를 대상으로 하는 경우는 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처하고, 계류 중인 항공기를 대상으로 하는 경우는 7년 이하의 징역에 처한다.

20) 중한 결과의 발생을 감수하는 것이 아니라, 위협의 증대를 감수한다는 면에서 중한결과에 대한 고의범과는 구분된다(송성룡, 앞의 논문, 135면 이하).

본죄는 항공기의 안전을 해하는 공공위험죄로서 항공교통의 안전과 공중의 생명, 신체, 재산의 안전을 보호법익으로 하고 있다. 보호의 정도는 항공기의 안전을 해칠 정도의 위험이 존재해야 하므로 구체적 위험범으로서의 보호이다.

본죄는 형법 제187조²¹⁾ 및 항공법 제157조에 대한 특별규정이라 할 수 있다. 다만, 형법 제187조와는 달리 기내에 사람이 현존할 것을 요건으로 하지 않는다. 특히 항공법 제157조와의 관계에 있어서는 항공법 제157조와 달리 “항행중”인 경우에 국한하지 않고, “운항중”이라는 개념을 통해 행위시점을 확장하고 있으며, 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴하는 행위 외의 다른 행위방법을 통해 항공기를 파손하는 행위를 처벌한다는 점에서(항안법 제39조 제1항 괄호 참고) 항공법 제157조의 보충적 확장규정이라 할 수 있다.

(2) 행위객체

행위객체는 항공기이다. 운항중인 항공기와 계류중인 항공기를 모두 포함하나, 그 법정형을 달리 규정하고 있다.

“항공기”란 비행기, 비행선, 활공기, 회전익항공기, 그 밖에 대통령령으로 정하는 것으로서 항공에 사용할 수 있는 기기를 말한다(항공법 제2조 제1호, 동법 시행령 제9조, 동법 시행규칙 제3조, 제13조의 2 참고)

“운항중”이란 승객이 탑승한 후 항공기의 모든 문이 닫힌 때부터 내리기 위하여 문을 열 때까지를 말한다(항안법 제2조 제1호).²²⁾

“계류중”이란 항공기 운항전후에 항공기를 특정장소에 대기시켜 놓은 상태를 의미한다.

행위객체를 항공기로 규정하고 단순히 운항중 및 계류중으로 구분한 것은 항공기 자체를 폭발물에 준하여 범익침해의 확산을 초래할 위험이 있는 물건으로 파악하였기 때문이라 할 수 있다. 그러한 점에서 본 조항은 사람의 현존 여부에 의해 적용범

21) 형법 제187조(기차등의 전복등): 사람의 현존하는 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기를 전복, 매몰, 추락 또는 파괴한 자는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다.

22) 한편, 1971 Montreal협약(민간항공의 안전에 대한 불법행위의 억제를 위한 협약 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, 1971.9.23.) 제2조 제2호는 “운항중” 보다 넓은 개념인 “업무중(time in service)”이라는 시간적 적용범위를 정하고 있다. 동협약에 따르면 “업무중”이란 “일정비행을 위해 지상요원 또는 승무원에 의해 항공기의 비행준비가 시작된 때부터 비행 완료로 인한 착륙후 24시간까지”이다.

규와 형량을 달리하는 형법의 규정과는 다른 방식으로 행위의 불법에 접근한 것이라 할 수 있다.

그러나 항공기의 종류, 행위방법 및 결과발생의 양상이 무수히 다양하여 일률적으로 불법의 가중여부를 평가하기에는 곤란한 점이 있다는 점에서 이와 같은 입법태도는 사람의 현존 여부에 의해 적용법규와 형량을 달리하는 형법의 규정보다 오히려 덜 신중한 입법태도라 할 수 있다.

다만, 계류중인 항공기에 사람이 현존하고 있고, 파괴라고 해석될 만한 정도의 안전을 해칠 정도의 파손에 대해서는 본조가 아니라, 형법 제187조가 적용된다.²³⁾

(3) 행위양태

본죄의 행위양태는 운항중 또는 계류중인 항공기의 안전을 해칠 정도로 파손하는 것으로서 항공기의 전부 또는 일부에 대해 직접 유형력을 행사하여 물리적인 훼손을 초래하거나 본래의 효용을 감소시켜 위험을 발생시키는 일체의 행위이다. 다만 항공법 제157조가 정한 경우는 제외되므로, 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴하는 행위를 제외한, 운항중인 항공기의 안전을 해칠 정도의 파손행위에 대해서만 항안법 제39조가 적용된다.

(4) 처벌 등

운항중인 항공기를 파손한 경우 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처하도록 규정하여 항공법 제157조의 항행 중 항공기 위험 발생의 죄와 동일한 형량을 규정하고 있다. 불법감경적 구성요건으로서 계류 중인 항공기를 파손한 경우에는 7년 이하의 징역에 처하도록 규정하고 있다.

비록 운항중인 항공기에 대한 파손으로 인해 발생하는 공공위험 발생의 정도가 심각하다고 해도, 사람의 사망을 결과로 하지 않고, 또한 사람의 사망에 대한 고의가 없는 경우까지 포함하여 법정형을 사형으로 정한 것은 양형상 지나치게 높은 법정형을 규정한 것으로서 입법론상 문제가 있다.

또한 본죄에 대한 과실범의 처벌규정이 없다는 점은 과실범의 경우 행위불법의

23) 형법 제187조(기차등의 전복등): 사람의 현존하는 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기를 전복, 매몰, 추락 또는 파괴한 자는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다.

정도가 낮다는 점을 고려해 볼 때 납득할 수 있는 면도 없지 않으나, 운항중인 항공기를 파손한 경우, 항공법 제157조와 동일한 법정형을 규정하고 있고, 유사한 범죄에 대해 형법 및 항공법이 과실범을 처벌하고 있음을 고려한다면 체계상으로는 분명히 문제가 있다. 게다가 운항중인 항공기를 파손한 경우, 미수범의 처벌 규정이 없다는 점은 형법 및 항공법의 규정과 비교해 볼 때 중대한 입법의 흠결이라 할 수 있다.²⁴⁾

다만, 본죄의 행위 방법이 형법 제186조 및 제187조²⁵⁾와 관념적 경합관계에 있는 경우 형법 제189조 및 제190조²⁶⁾에 의해 그 과실범과 미수범을 처벌할 수 있다.

2. 항공기 납치죄

- 제40조(항공기 납치죄 등) ① 폭행, 협박 또는 그 밖의 방법으로 항공기를 강탈하거나 그 운항을 강제한 사람은 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다.
- ② 제1항의 죄를 범하여 사람을 사상(死傷)에 이르게 한 사람은 사형 또는 무기징역에 처한다.
- ③ 제1항의 미수범은 처벌한다.
- ④ 제1항 또는 제2항의 죄를 범할 목적으로 예비 또는 음모한 사람은 5년 이하의 징역에 처한다. 다만, 그 목적인 죄를 실행에 옮기기 전에 자수한 사람에 대하여는 그 형을 감경하거나 면제할 수 있다.

(1) 의의 및 체계

본죄는 폭행, 협박 또는 그 밖의 방법으로 항공기를 강탈하거나 그 운항을 강제함으로써 성립하는 범죄로서 형법 제323조 내지 제324조의 6²⁷⁾의 특별규정이라 할

24) 참고로 항공법 제159조의 경우 미수범을 처벌하도록 하고 있다(2009.6.10.개정).

25) 형법 제186조(기차, 선박등의 교통방해): 궤도, 등대 또는 표지를 손괴하거나 기타 방법으로 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기의 교통을 방해한 자는 1년 이상의 유기징역에 처한다.

형법 제187조(기차등의 전복등): 사람의 현존하는 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기를 전복, 매몰, 추락 또는 파괴한 자는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다.

26) 형법 제189조(과실, 업무상과실, 중과실): ①과실로 인하여 제185조 내지 제187조의 죄를 범한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. ②업무상과실 또는 중대한 과실로 인하여 제185조 내지 제187조의 죄를 범한 자는 3년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

제190조(미수범): 제185조 내지 제187조의 미수범은 처벌한다.

27) 형법 제323조(권리행사방해): 타인의 점유 또는 권리의 목적이 된 자기의 물건 또는 전자기록등

수 있다. 무기징역 또는 7년 이상의 징역에 처한다.

(2) 행위양태

본죄의 행위양태는 폭행, 협박 또는 그 밖의 방법으로 항공기를 강탈하거나 그 운항을 강제하는 것이다.

본 죄에서 폭행이란 형법 상 폭행죄의 폭행개념 보다는 넓은 의미로서 사람에게 대한 직·간접의 유형력의 행사를 의미한다고 해석함이 타당하다(광의의 폭행개념). 따라서 물건에 대한 것이라도 간접적으로 사람에게 대한 것이라고 볼 수 있으면 폭행이라 할 수 있다.

협박은 해악을 고지하여 공포심을 일으키는 것이다.

폭행, 협박의 정도는 상대방의 반항을 불가능하게 할 만큼 높은 정도일 필요는 없으나, 최소한 상대방의 의사결정과 활동에 영향을 미칠 수 있는 것이어야 한다.

강탈이란 폭행 또는 협박으로 점유권자의 의사에 반하여 점유의 변동은 초래하는 것이며, 운항을 강제함이란 폭행 또는 협박으로 권한을 가진 자의 정상적인 운항 의사에 반하는 행위를 강요하는 것이다.

법문에는 “그 밖의 방법으로” 항공기를 강탈하거나 운항을 강제하는 행위를 행위의 양태로 규정하고 있어, “위계”에 의해 비정상적 운항을 초래하는 경우를 포함하는 것으로 볼 수 있는지가 문제될 수 있으나, 위계라는 행위방법이 그 의미상 법문이 정한 강탈 및 운항강제에 해당한다고 보기는 곤란하므로 해석론상 적용을 배제함이 타당하다.²⁸⁾ 따라서 그 밖의 방법이란 폭행 또는 협박에 상응하는 형태의 강요행위

특수매제기록을 취거, 은닉 또는 손괴하여 타인의 권리행사를 방해한 자는 5년 이하의 징역 또는 700만원 이하의 벌금에 처한다.

형법 제324조(강요): 폭행 또는 협박으로 사람의 권리행사를 방해하거나 의무없는 일을 하게 한 자는 5년 이하의 징역에 처한다.

형법 제324조의2(인질강요): 사람을 체포·감금·약취 또는 유인하여 이를 인질로 삼아 제3자에 대하여 권리행사를 방해하거나 의무없는 일을 하게 한 자는 3년 이상의 유기징역에 처한다.

형법 제324조의3(인질상해·치사): 제324조의2의 죄를 범한 자가 인질을 상해하거나 상해에 이르게 한 때에는 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

형법 제324조의4(인질살해·치사): 제324조의2의 죄를 범한 자가 인질을 살해한 때에는 사형 또는 무기징역에 처한다. 사망에 이르게 한 때에는 무기 또는 10년 이상의 징역에 처한다.

형법 제324조의5(미수범): 제324조 내지 제324조의4의 미수범은 처벌한다.

형법 제324조의6(형의 감경): 제324조의2 또는 제324조의3의 죄를 범한 자 및 그 죄의 미수범이 인질을 안전한 장소로 풀어준 때에는 그 형을 감경할 수 있다.

28) 같은 취지로 황호원, 앞의 논문, 33면.

로서 입법론적으로는 더 구체적인 서술이 요망된다고 할 수 있다.

(3) 행위객체

본죄의 행위객체는 항공기 및 사람이다. 강탈 및 운항강제의 대상이 되는 모든 항공기와 폭행, 협박의 대상이 되는 모든 사람이 본죄의 행위객체에 해당한다.

(4) 처벌 등

본죄는 무기징역 또는 7년 이상의 징역을 법정형으로 하고 있으며, 본죄의 결과적 가중범으로서 사람을 사상에 이르게 한 경우에는 사형 또는 무기징역을 법정형으로 정하고 있다.

본 죄의 결과적 가중범은 이른바 부진정결과적 가중범으로서 중한 결과에 과실이 있는 경우뿐만 아니라 고의가 있는 경우도 본죄에 해당한다. 다만, 중한 결과에 대해 고의가 없는 과실범의 경우에까지 법정형을 사형으로 규정한 것은 지나치게 높은 형벌을 법정형으로 규정한 것으로서 책임원칙상 문제가 있다고 본다.²⁹⁾

본죄에 대한 미수와 예비, 음모를 처벌하며, 실행 전 자수한 자의 형을 감면하고 있다.

3. 항공시설파손죄

제41조(항공시설 파손죄) 항공기 운항과 관련된 항공시설을 파손하거나 조작을 방해함으로써 항공기의 안전운항을 해친 사람(항공법 제156조에 해당하는 사람은 제외한다)은 2년 이상의 유기징역에 처한다.

(1) 의의 및 체계

본 죄는 항공기 운항과 관련된 항공시설을 파손하거나 조작을 방해함으로써 항공기 운항상의 안전에 위험을 초래함으로써 성립하는 범죄이다. 처벌은 2년 이상 30년 이하의 유기징역에 처한다. 본죄는 구체적 위험범에 해당한다. 따라서 항공기의

²⁹⁾ 참고로 형법의 경우 법정형을 구분하여 규정하고 있다(형법 제324조의 4 참고).

안전운항을 해칠 정도의 위험이 초래되지 않은 파손이나 조작방해의 경우 본 죄에 해당하지 않고, 형법상의 재물손괴죄³⁰⁾, 공익건조물파괴죄³¹⁾ 및 교통방해죄³²⁾에 해당한다고 해석된다.

본 죄는 항공법 제156조³³⁾와 문언의 의미상 그 적용범위가 중복되는 규정이라 할 수 있으나, 항공법 제156조가 적용되는 경우에는 본조가 적용되지 않으므로, ‘비행장, 공항시설 또는 항행안전시설’을 제외한 항공시설의 경우로 적용범위가 확대된 것으로 해석할 수 있으며, 항공시설에 대한 파손뿐만 아니라 조작방해를 구체적인 행위유형으로 추가한 것으로 해석할 수 있다.³⁴⁾

(2) 행위객체

본죄의 행위객체는 항공시설이다. 항공시설이란 널리 항공에 이용되는 시설로서 이란 항공법 제5장은 비행장과 항행안전시설, 공항을 예시하고 있고 그 각각의 의미가 항공법에 규정되어 있으나³⁵⁾, 본 규정이 항공법 제156조의 특별규정이란 점을 고려하면, 이에 국한하지 않고 널리 항공에 이용되는 제반 항공시설 전체를 의미한다고 해석된다.

(3) 행위양태

파손이란 물리적 손상 및 효용가치의 감소를 초래하는 일체의 행위를 의미하며, 조작 방해란 폭행, 협박, 위계 등의 방법으로 비정상적인 조작을 초래하는 일체의 행위를 의미한다. 항공법 제156조가 주요 항공시설의 파손 및 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시키는 행위를 처벌한다는 점에서 사실상 동일한 행위양태를 규정하고 있다고 할 수 있으며,³⁶⁾ 다만 본조가 좀 더 구체적으로 행위양태를 예시하

30) 형법 제366조(재물손괴등): 타인의 재물, 문서 또는 전자기록등 특수매체기록을 손괴 또는 은닉 기타 방법으로 기 효용을 해한 자는 3년이하의 징역 또는 700만원 이하의 벌금에 처한다.

31) 형법 제367조(공익건조물파괴): 공익에 공하는 건조물을 파괴한 자는 10년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

32) 형법 제186조(기차, 선박등의 교통방해): 궤도, 등대 또는 표지를 손괴하거나 기타 방법으로 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기의 교통을 방해한 자는 1년 이상의 유기징역에 처한다.

33) 항공법 제156조(항공상 위험 발생 등의 죄): 비행장, 공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시킨 사람은 2년 이상의 유기징역에 처한다.

34) 본조를 비논리적인 중복입법이라는 견해도 있다(황호원, 앞의 논문, 36면).

35) 항공법 제2조 제6호, 제2조 제8호, 제2조 제17호; 동법시행령 제9조의 3, 제10조; 동법 시행규칙 제10조 참고.

고 있다고 할 수 있다.

(4) 처벌 등

본죄의 처벌은 2년 이상 30년 이하의 유기징역에 처하도록 하여 항공법 제156조의 형량과 동일한 형량을 규정하고 있다.

본죄에 대한 과실범과 미수범의 처벌 규정을 별도로 두고 있지 않은 점은 항공법 제156조가 동일한 법정형을 규정하고, 그 과실범과 미수범을 처벌하고 있음을 고려해 볼 때 체계상 분명한 입법의 흠결이라 할 수 있다. 다만 그 행위양태가 항공법 제156조와 거의 차이가 없고, 형법 제186조³⁷⁾와 관념적 경합관계에 있는 경우가 대부분이므로, 항공법 제159조 및 제160조와 형법 제189조와 제190조에 의해 미수범과 과실을 처벌할 수 있는 여지가 있다는 점에서 실제 적용상으로는 입법의 흠결이 갖는 문제가 거의 발생할 여지가 없다고 할 수 있다.

4. 항공기 항로 변경죄

제42조(항공기 항로 변경죄) 위계 또는 위력으로써 운항중인 항공기의 항로를 변경하게 하여 정상 운항을 방해한 사람은 1년 이상 10년 이하의 징역에 처한다.

(1) 의의 및 체계

본죄는 위계 또는 위력으로써 운항중인 항공기의 항로를 변경하게 하여 정상 운항을 방해함으로써 성립하는 범죄이다. 처벌은 1년이상 10년 이하의 징역에 처한다. 정상 운항을 방해함으로써 기수가 되고 구체적인 위험발생을 요하지 않는다는 점에서 추상적 위험범에 해당한다. 본조는 형법 제185조의³⁸⁾ 특별규정이라 할 수 있으며 형법상의 일반교통방해의 형량보다 가중된 형을 규정하고 있다.

36) 같은 취지로 황호원, 앞의 논문, 36면.

37) 형법 제186조(기차, 선박등의 교통방해): 궤도, 등대 또는 표지를 손괴하거나 기타 방법으로 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기의 교통을 방해한 자는 1년 이상의 유기징역에 처한다.

38) 형법 제185조(일반교통방해): 육로, 수로 또는 교량을 손괴 또는 불통하게 하거나 기타 방법으로 교통을 방해한 자는 10년 이하의 징역 또는 1천500만원 이하의 벌금에 처한다.

(2) 행위객체

본죄의 행위객체는 운항중인 항공기이다. “운항중”이란 승객이 탑승한 후 항공기의 모든 문이 닫힌 때부터 내리기 위하여 문을 열 때까지이다(항안법 제2조 제1호).

(3) 행위양태

본죄의 행위양태는 위계 또는 위력으로써 운항중인 항공기의 항로를 변경하게 하여 정상 운항을 방해하는 것이다.

위계란 기망수단을 사용하거나 부지 또는 착오를 이용하거나 상대방을 유혹에 빠뜨리는 것으로서 상대방의 부지나 착오를 이용하여 자신의 범행목적 달성을 위하여 행하는 경우이다.

위력이란 상대방의 의사를 억압할 수 있는 유형, 무형의 모든 힘의 행사를 말한다. 폭행·협박은 물론 자신이 가지고 있는 사회적, 경제적 지위를 이용하는 것도 해당한다.

정상운항이란 위계나 위력이 개입되지 않을 경우 통상적으로 행해질 안전한 운항 방법을 의미한다.

5. 기장 등의 직무집행방해죄

제43조(직무집행방해죄) 폭행·협박 또는 위계로써 기장 등의 정당한 직무집행을 방해하여 항공기와 승객의 안전을 해친 사람은 10년 이하의 징역에 처한다.

(1) 의의 및 체계

본죄는 폭행·협박 또는 위계로써 기장 등의 정당한 직무집행을 방해하여 항공기와 승객의 안전을 해침으로써 성립하는 범죄이다. 본죄의 처벌은 10년 이하의 징역에 처한다. 안전을 해친다고 하는 구체적 위협의 발생을 요한다는 점에서 구체적 위협범에 해당한다. 본 죄는 형법 제314조(업무방해)³⁹⁾의 특별규정이라 할 수도 있으나, 입법취지를 고려하면 제185조(일반교통방해)의 특별규정에 더 가깝다고

39) 제314조(업무방해) 제1항: 제313조의 방법(허위사실 유포 및 위계)또는 위력으로써 사람의 업무를 방해한 자는 5년 이하의 징역 또는 1천500만원 이하의 벌금에 처한다.

본다. 일반형법상 업무방해죄 보다 그 형량이 현저히 높고, 일반교통방해죄 보다도 법정형의 하한에 있어서 높은 형벌을 규정하고 있다.

(2) 행위객체

본죄의 행위객체는 정당한 직무를 집행하는 기장 등이다.

“직무”란 기장의 지휘, 권한에 따라 처리되도록 적법하게 위임된 사무를 말한다.

“정당한” 직무집행이란 해석상 “적법한” 직무집행을 의미한다고 봄이 타당하다. 따라서 명백하지 않은 위법이나, 사소한 부분에서 부당한 정도에 그치는 하자만 있을 때에는 형법적 보호를 인정해야할 적법한 직무집행으로 볼 필요가 있다.⁴⁰⁾

기장이란 항공기의 비행 안전에 대하여 최종적인 책임을 지는 사람으로서 그 항공기의 승무원을 지휘·감독하는 사람을 말한다(항공법 제50조 제1항 참고).

“기장 등”이라 규정하여 기장 외의 사람에 대한 폭행·협박 또는 위계에 대해서도 본죄가 성립할 수 있으나, 항공법 제46조와의 관계를 고려하여 기장을 대리하여 업무를 수행하는 자나 기장의 지시에 따라 업무를 수행하는 자에 한한다고 보아야 한다.

(3) 행위양태

본죄의 행위양태는 폭행·협박 또는 위계로써 기장 등의 정당한 직무집행을 방해하여 항공기와 승객의 안전을 해치는 것이다.

폭행과 협박의 정도는 전술한 바와 같이 광의의 의미로 새겨 상대방의 반항을 불가능하게 할 만큼 높은 정도일 필요는 없으나, 최소한 상대방의 의사결정과 활동에 영향을 미칠 수 있는 것이어야 한다. 위계란 기망수단을 사용하거나 부지 또는 착오를 이용하거나 상대방을 유혹에 빠뜨리는 것이다.

직무집행이란 법령이 규정한 직무의 집행⁴¹⁾ 뿐만 아니라, 항공기의 안전운항과 관련된 모든 직무집행을 포함한다.

40) 굳이 “정당한”이라는 표현을 법문에 명시하지 않더라도 해석을 통해 “적법한” 직무집행을 의미하는 것으로 볼 수 있다(유사한 판례로, 대법원 2005.10.28. 선고 2004도 4371 판결; 대법원 1996.12.23. 선고 96도2673 판결).

41) 예컨대 항공법 제50조 참고.

6. 항공기 위험물건 탑재죄

제44조(항공기 위험물건 탑재죄) 제21조를 위반하여 휴대 또는 탑재가 금지된 물건을 항공기에 휴대 또는 탑재하거나 다른 사람으로 하여금 휴대 또는 탑재하게 한 사람은 2년 이상 5년 이하의 징역에 처한다.

(1) 의의 및 체계

본죄는 휴대 또는 탑재가 금지된 물건, 즉 무기(생화학무기 포함), 도검류, 폭발물, 독극물, 연소성이 높은 물건(항안법 제21조 제1항)을 항공기에 휴대 또는 탑재하거나 다른 사람으로 하여금 휴대 또는 탑재하게 함으로써 성립하는 범죄이다. 본죄의 성립에는 구체적 위험을 발생을 요하지 않으므로 추상적 위험범에 해당한다. 본죄의 처벌은 2년 이상 5년이하의 징역에 처한다.

휴대 또는 탑재가 금지된 물건이 항공기의 파괴, 납치 등 위법한 목적에 사용할 목적임이 입증될 경우에는 본죄가 아니라, 항공법 제156조 및 제157조의 미수범(동법 제159조) 및 항안법 제40조 제1항의 미수범(동법 제40조 제3항 참고)으로 처벌된다.

(2) 행위객체

휴대 및 탑재가 금지된 물건으로서 항안법 제21조 제1항은 “무기(탄저균, 천연두균 등의 생화학무기 포함), 도검류, 폭발물, 독극물 또는 연소성이 높은 물건”을 규정하고 있다.

(3) 행위양태

본죄의 행위양태는 휴대 및 탑재가 금지된 물건을 휴대 또는 탑재하거나 다른 사람으로 하여금 휴대 또는 탑재하게 하는 것이다.⁴²⁾

42) 따라서 범행수단으로 이용된 자가 휴대·탑재 사실을 인식하고 있지 않은 경우 및 휴대·탑재한 물건이 금지된 물건이라는 인식이 없는 경우에도 본죄가 성립한다. 한편 행위자가 스스로 금지된 물건의 휴대·탑재사실 자체에 대한 인식이 없는 경우는 사실의 착오(형법 제15조)로서 비록 불인식에 과실이 있다할지라도 본죄의 과실범처벌 규정이 없으므로 본죄가 성립하지 아니하나, 일정한 물건의 휴대, 탑재 사실을 알고도 그것이 금지된 물건이라는 인식이 없는 경우에는 법률

휴대는 행위자가 직접 소지하는 것을 의미하며, 탑재란 항공기의 객실, 화물칸, 기계실 등 항공기내에 존재하게 하거나 외부에 부착케 하는 등의 행위를 말한다.

다른 사람으로 하여금 휴대·탑재하게 하는 것이라 함은 교사범, 중범 및 간접정범의 처벌을 규정한 것이라 볼 수 있으나, 본 규정이 없더라도 형법 총칙의 공범 규정 및 간접정범 규정⁴³⁾에 의해 처벌이 가능하므로 굳이 명문화할 필요가 없는 규정이라 할 수 있다(형법 제8조⁴⁴⁾ 참고). 오히려 형법이 정한 중범에 대한 감경 규정(형법 제32조 제2항)과, 특수교사에 대한 가중 규정(형법 제34조 제2항)에도 불구하고 별도로 그 구성요건과 법정형을 명시한 것은 입법체계상 문제가 있다. 따라서 해석론 상으로는 본조에서 다른 사람으로 하여금 휴대·탑재하게 하는 것이라 함은 간접정범만을 의미하는 것으로 해석하여 특수교사와 중범에 대한 형법 총칙상의 가중·감경규정이 적용되는 것으로 봄이 타당하다.

(4) 처벌 등

본죄는 법정형을 2년 이상 5년 이하의 징역으로 정하고 있으나, 금지물품의 소지 목적이나 그 위험성의 정도를 불문하고 일률적으로 법정형의 하한을 지나치게 높게 규정한 것은 입법론 상 문제가 있다.

7. 공항운영 방해죄

제45조(공항운영 방해죄) 거짓된 사실의 유포, 폭행, 협박 및 위계로써 공항운영을 방해한 사람은 5년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

의 착오(형법 제16조)로서 정당한 사유가 있는 경우에 한하여 처벌하지 아니한다.

43) 형법 제31조(교사범): ①타인을 교사하여 죄를 범하게 한 자는 죄를 실행한 자와 동일한 형으로 처벌한다.

형법 제32조(중범): ①타인의 범죄를 방조한 자는 중범으로 처벌한다. ②중범의 형은 정범의 형보다 감경한다.

형법 제34조(간접정범, 특수한 교사, 방조에 대한 형의 가중): ①어느 행위로 인하여 처벌되지 아니하는 자 또는 과실범으로 처벌되는 자를 교사 또는 방조하여 범죄행위의 결과를 발생하게 한 자는 교사 또는 방조의 예에 의하여 처벌한다. ②자기의 지휘, 감독을 받는 자를 교사 또는 방조하여 전항의 결과를 발생하게 한 자는 교사인 때에는 정범에 정한 형의 장기 또는 다액에 그 2분의 1까지 가중하고 방조인 때에는 정범의 형으로 처벌한다.

44) 형법 제8조(총칙의 적용): 본법 총칙은 타법령에 정한 죄에 적용한다. 단 그 법령에 특별한 규정이 있는 때에는 예외로 한다.

(1) 의의 및 체계

본죄는 거짓된 사실의 유포, 폭행, 협박 및 위계로써 공항운영을 방해함으로써 성립하는 범죄이다. 본죄의 처벌은 5년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다. 본 죄는 형법 제314조(업무방해)⁴⁵⁾의 특별규정이라 할 수 있다. 일반 형법상의 업무방해죄와 형벌의 상한은 동일하고, 하한의 벌금형에서만 차이가 있다.

(2) 행위객체

본죄의 행위객체는 공항운영과 관련된 업무⁴⁶⁾이다.

공항운영업무라 함은 공항의 운영과 관련된 일체의 업무로서 항공기의 운항과 직·간접적으로 관련이 있는 모든 공항업무를 포함하는 것으로 봄이 타당하나, 항공기의 운항과 전혀 관계가 없는 업무의 경우에는 본조가 아니라, 형법 제314조가 적용되는 것으로 봄이 타당하다.

(3) 행위양태

본죄의 행위양태는 거짓된 사실의 유포, 폭행, 협박 및 위계로써 공항운영을 방해하는 것이다.

거짓된 사실의 유포란 객관적으로 진실이 아닌 사실을 여러 사람에게 널리 전파하는 것을 말한다. 거짓된 사실이란 전부가 허위인 경우뿐만 아니라 일부가 허위인 경우도 포함된다. 다른 사람에게 들은 것이라도 불특정 다수인에게 거짓사실을 전파하는 경우에는 유포로 볼 수 있고, 특정인에게 전달하더라도 널리 전파될 가능성이 있으면 유포로 볼 수 있다. 또한 언어적인 방법에 의하건, 문서에 의하건 유포방법에 제한이 없다. 다만 사실전달이 아닌 단순한 주관적 가치판단은 거짓된 사실에 포함되지 않고,⁴⁷⁾ 행위자가 거짓 사실임에 대한 인식이 전혀 없는 경우에도 본죄가 성립하지 않는다.⁴⁸⁾

45) 형법 제314조(업무방해): ① 제313조의 방법(허위사실 유포 및 위계) 또는 위력으로써 사람의 업무를 방해한 자는 5년 이하의 징역 또는 1천500만원 이하의 벌금에 처한다.

② 컴퓨터등 정보처리장치 또는 전자기록등 특수매체기록을 손괴하거나 정보처리장치에 허위의 정보 또는 부정한 명령을 입력하거나 기타 방법으로 정보처리에 장애를 발생하게 하여 사람의 업무를 방해한 자도 제1항의 형과 같다.

46) 형법에서 “업무”란 사람이 사회생활상의 지위에 터잡아 계속·반복하여 종사하는 사무를 말한다(김일수·서보학, 「형법각론」 제7판, 100면, 2009).

47) 대법원 1983. 2. 8. 선고 82도2486 판결.

폭행과 협박의 정도는 전술한 바와 같이 광의의 의미로 새겨 상대방의 반항을 불가능하게 할 만큼 높은 정도일 필요는 없으나, 최소한 상대방의 의사결정과 활동에 영향을 미칠 수 있는 것이어야 한다.

위계란 기망수단을 사용하거나 부지 또는 착오를 이용하거나 상대방을 유혹에 빠뜨리는 것으로서 상대방의 부지나 착오를 이용하여 자신의 범행목적을 달성하는 경우이다. 다만 컴퓨터등 정보처리장치 또는 전자기록등 특수매체기록을 손괴하거나 정보처리장치에 허위의 정보 또는 부정한 명령을 입력하거나 기타 방법으로 정보처리에 장애를 발생하게 한 경우는 죄형법정원칙을 고려한 형법의 입법취지를 존중하여 본조의 위계에 의한 방법에 포함시킬 것이 아니라 형법 제314조 제2항을 적용하는 것이 타당하다.

8. 항공기 안전운항 저해 폭행죄

제46조(항공기 안전운항 저해 폭행죄 등) 제23조제2항을 위반한 사람은 5년 이하의 징역에 처한다.

본죄는 항공기의 승객이 항공기의 안전이나 운항을 저해하는 폭행·협박·위계행위를 하거나 출입문·탈출구·기기를 조작함으로써(항안법 제23조 제2항) 성립하는 범죄이다. 본죄의 처벌은 5년 이하의 징역에 처한다. 본죄의 성립에는 구체적인 위험의 발생을 요하지 않고 안전 및 운항을 저해하는 수준의 위험만을 요하므로, 추상적 위험범에 해당한다.

본죄에서 폭행도 광의의 의미, 즉 사람에 대한 직접적, 간접적인 유형력의 행사를 의미한다.

본죄의 행위주체가 승객이고 그 입법취지가 승객의 기내난동 및 권한 없는 위법한 기기조작을 처벌하고 있다고 하는 점에서, 행위주체가 승객에 국한되지 않고 비교적 높은 수준의 구체적 위험의 발생을 요하는 항공법 제156조의 적용범위와 구분된다.

48) 대법원 1994. 1. 28. 선고 93도1278 판결.

또한 항안법 제43조와의 관계상 폭행 등의 대상에 기장 및 기장을 대리하여 업무를 수행하는 자나 기장의 지시에 따라 업무를 수행하는 자는 제외된다고 봄이 타당하다.

9. 항공기 점거 및 농성죄

제47조(항공기 점거 및 농성죄) 제23조제3항을 위반하여 항공기를 점거하거나 항공기 내에서 농성한 사람은 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

본죄는 항공기의 승객이 항공기가 착륙한 후 항공기에서 내리지 아니하고 항공기를 점거하거나 항공기 내에서 농성함으로써 성립하는 범죄이다(항안법 제23조 제3항). 본 죄는 거동범으로서 위험결과 및 침해결과의 발생을 요하지 아니한다.

본죄는 형법 제319조 제2항(퇴거불응)⁴⁹⁾의 특별규정이다.

본죄의 처벌은 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다. 형법 제319조 제2항과는 벌금액수의 상한에서만 차이를 보이고 있다. 단체 또는 다중의 위력을 보이거나 위험한 물건을 휴대하여 본죄를 범한 경우에는 본조가 아니라, 형법 제320조⁵⁰⁾의 적용을 받아 5년 이하의 징역에 처한다.

10. 운항 방해정보 제공죄

제48조(운항 방해정보 제공죄) 항공운항을 방해할 목적으로 거짓된 정보를 제공한 사람은 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

49) 형법 제319조(주거침입, 퇴거불응): ①사람의 주거, 관리하는 건조물, 선박이나 항공기 또는 점유하는 방실에 침입한 자는 3년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금에 처한다. ②전항의 장소에서 퇴거요구를 받고 응하지 아니한 자도 전항의 형과 같다.

50) 형법 제320조(특수주거침입): 단체 또는 다중의 위력을 보이거나 위험한 물건을 휴대하여 전조의 죄(주거침입, 퇴거불응)를 범한 때에는 5년 이하의 징역에 처한다.

본죄는 항공운항을 방해할 목적으로 거짓된 정보를 제공함으로써 성립하는 범죄이다. 본죄의 처벌은 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다. 본죄는 구체적 위협의 발생을 요하지 않으므로 추상적 위험범에 해당한다.

본 죄의 일유형으로서 장난전화 등으로 허위의 신고를 한 경우를 들 수 있는데, 항공운항을 방해할 목적이 없는 경우, 또는 행위의 위험성이 없어 불법의 정도가 낮은 경우에는 ‘경범죄 처벌법’ 제1조 제5호51)에 의해 처벌되고, 항공운항을 방해할 목적이 있고, 추상적 또는 구체적 위협이 있어 그 불법의 정도가 중한 경우에는 본조가 적용된다고 할 수 있다.

항안법 제45조(공항운영 방해죄)가 위계에 의해 공항운항을 방해하는 행위를 처벌하고 있다는 점에서 적용범위가 중복되는 면이 있으나, 동법 제45조가 운영방해의 목적을 불문하고 운영방해의 인식과 운영방해의 결과를 요건으로 하고 있음에 반해, 본죄는 운항방해의 목적이 있으면 족하고, 방해의 결과를 요하지 않는다는 점에서 동법 제45조와 구분된다.

11. 조종실 출입기도죄 및 기장 등 지시 불응죄

제49조(벌칙) 제23조제1항제6호를 위반하여 조종실 출입을 기도하는 행위를 하거나 같은 조 제4항을 위반하여 기장 등의 지시에 따르지 아니한 사람은 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

본 죄는 승객이 기장의 승낙 없이 조종실 출입을 기도하거나, 항공기의 안전이나 운항을 저해하는 행위를 금지하는 기장 등의 정당한 직무상 지시에 불응함으로써 성립하는 범죄이다. 본 죄의 처벌은 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

기장 등의 정당한 직무상의 지시라 함은 항공법 제50조 제3항52)이 정하고 있는

-
- 51) 경범죄처벌법 제1조: 다음 각호의 1에 해당하는 사람은 10만원 이하의 벌금, 구류 또는 과료의 형으로 벌한다.
5. (허위신고) 있지도 아니한 범죄 또는 재해의 사실을 공무원에게 거짓으로 신고한 사람.
- 52) 항공법 제50조(기장의 권한 등): ③ 기장은 항공기나 여객에 위난이 발생하였거나 발생할 우려가 있다고 인정될 때에는 항공기에 있는 여객에게 피난방법과 그 밖에 안전에 관하여 필요한 사항

사항에 국한되지 않고, 그밖에 운항안전과 관련하여 불가피하게 요구되는 최소한의 정당한 지시를 포함한다고 해석하여야 한다. 다만 이러한 경우에도 기장의 권한은 남용되어서는 아니 되며, 남용될 경우 항공법 제166조⁵³⁾에 의해 처벌된다.

본조는 항공법 제43조(직무집행방해죄)와 일부 적용범위가 중복되나, 동법 제43조의 경우 폭행·협박 또는 위계를 범행수단으로 하고 있고, 항공기와 승객의 안전에 대한 구체적 위험을 행위결과로 요구하고 있음에 반해 본죄는 조종실 출입기도 및 기장 등의 지시에 불응한 행위만으로 성립한다는 점에서 동법 제43조와 구분된다.

IV. 결 론

일반 형법이 보편적인 법익을 보호하는 형사정책적 목표를 수행하고 있음에 비해 형사특별법 등은 특수한 문제상황에 접하여, 형법의 흠결이나 불안전함을 보충하는 수단으로서의 역할을 수행하고 있으며, 또한 전문적인 영역이나 개별적인 특수한 생활영역에서 필요한 법익의 보호와 그 자체의 고유한 정책적 목적에 이바지하고 있는 면이 있다.

다만 일정한 행위에 대한 처벌을 사전에 분명하게 예고함을 통해 범죄를 예방하고, 공권력의 남용을 방지한다는 측면에서 형사특별법의 제정은 일반 형법으로 규율할 수 있는 문제영역에 대해서는 일반형법의 규율에 맡기고, 형법의 흠결을 매우 기 위해 꼭 필요한 영역에서만 제정되는 것이 바람직하다.

오늘 날 학계에서 일반 형법상의 개별범죄유형으로서 형법각칙에 대한 연구는 상당한 이론적 발전을 이루어 오고 있음에 비해, 각종 법률상의 벌칙조항 또는 형사특별법에서의 개별 범죄유형에 대한 심층적인 연구는 그 양적인 방대함에도 불구하고, 특별한 사회적 관심의 대상이 되는 경우가 아닌 한, 상대적으로 학계의 관심 대상에서 제외되어 왔다고 할 수 있다.

을 명할 수 있다.

53) 항공법 제166조(기장 등의 탑승자 권리행사 방해의 죄): ① 직권을 남용하여 항공기에 있는 사람에게 그의 의무가 아닌 일을 시키거나 그의 권리행사를 방해한 기장 또는 조종사는 1년 이상 10년 이하의 징역에 처한다. ② 폭력을 행사하여 제1항의 죄를 지은 기장 또는 조종사는 3년 이상의 유기징역에 처한다.

형사특별법상의 개별범죄 유형에 대한 연구가 일반형법상의 각칙의 연구에 비해 소홀히 다루어지고 있는 것은, 사실상 일반형법 각칙에 대한 연구를 바탕으로 하여 일반형법상의 원리를 그대로 적용할 수 있는 여지가 크기 때문이거나, 혹은 실제적으로 그러한 특별법이 적용되는 경우가 상대적으로 적기 때문이라고도 할 수 있다.

그러나 현실적인 범죄상황에 대하여 형사특별법 역시 일반형법과 동등하게, 또는 일반형법에 우선하여 적용되고 있고, 더욱이 상당부분 형법각칙이 예상하지 못한 특수한 문제상황을 염두에 두고 있음을 고려한다면, 형사특별법에 대한 관심과 연구의 중요성이 새삼 강조될 필요가 있다. 또한 그러한 필요성은 형사특별법이 형법과 마찬가지로 형벌이라고 하는 강력한 위해의 방식으로 국민의 권리를 제한함을 통해 법익보호의 목적을 달성하고 있다는 면에서 더욱욱 부각된다고 할 것이다.

그 입법 취지 면에서 볼 때에 항공법의 벌칙조항 및 항공안전 및 보안에 관한 법률은 항공교통의 안전이 지상 및 해상교통과 비교해볼 때에 상대적으로 운항안전 체계의 영향을 많이 받고 있고, 범죄의 대상이 될 경우 항공기에 탑승한 승객 및 승무원의 안전만을 위협하는 것이 아니라, 항공기 그 자체가 지상의 인원과 재산에 막대한 피해를 입힐 수 있는 가능성을 고려하여 입법되었다고 할 수 있다.

그러나 그러한 목적에 지나치게 충실하고자 의욕이 앞선 나머지, 책임원칙, 죄형법정원칙, 비례성의 원칙과 같은 형법의 법치국가원리의 측면에서 볼 때에 처벌규정으로서는 지나야할 기본적인 원리 면에서, 그리고 형법을 포함한 법률 상호간의 체계 면에서의 부조화 등 몇가지 아쉬운 점이 있다. 그리고 그러한 면은 항공안전 및 보안에 관한 법률에서 더욱 두드러진다.

첫째 일부 규정의 경우 적용대상 및 행위방법이 지나치게 광범위하여 구체성을 상실하고 있다.

둘째 그 적용대상 및 행위방법을 불법의 정도에 따라 개별화하지 않고 일률적으로 지나치게 높은 법정형을 규정하고 있는 경우가 다수이다.⁵⁴⁾

54) 정책입안자가 저지르기 쉬운 오류중의 하나가 처벌의 강화를 통해 현안 문제를 해결할 수 있다고 믿는 것이다. 사실상 사회적 문제를 야기하는 특수한 행위상황에 접하여 일정한 행위를 중대한 범죄로 취급하고, 그에 대한 처벌을 강화함으로써 처벌의 위협을 통해 행위동기를 강화하는 것은 정책입안자의 입장에서는 매우 경제적인 방법으로 범죄로 인한 사회적 불안을 해소할 수 있는 방편이 될 수 있으나, 그 실효성은 상당히 의심스러운 면이 있다. 오히려 그러한 방식은 실질적인 범죄의 예방 보다는 처벌의 강화를 통해 문제를 해결하였다고 믿는 자족감에 빠질 위험성도 동시에 내포하고 있다.

셋째 입법상의 몇 가지 중요한 흠결이 존재하고 있고, 입법 체계상 법률 상호간의 적용영역에서도 문제의 소지가 있다.

이와 같은 항공관련 형사특별법의 입법상의 문제는 그 입법과정에 형사법 전문가 보다는, 항공안전전문가나 정책입안자의 참여가 더 적극적으로 이루어진 결과이거나, 전문가그룹 간의 상호 의사소통이 충분히 이루어지지 않은 결과로 보인다.

따라서 전문가그룹 상호간의 충분한 의사소통을 통해 형사법체계의 일부로서 헌법상의 원리에 충실하면서도, 항공안전관련 특별법 나름의 그 고유한 의미를 지닐 수 있도록 하는 노력이 새삼 강조된다 할 것이다.

참고문헌

- 김두환, 「최신 국제항공법학론」, 한국학술정보, 2005.
- 김만호, “항공범죄의 법적규제에 관한 연구”, 청주대학교 박사학위논문, 1997.
- 김선이, 안진영, “항공범죄와 그 피해구제”, 「항공우주법학회지」 제24권 제1호, 2009.
- 김성돈, 「형법각론」, 성균관대학교출판부, 2008.
- 김일수, 「한국형법III」 [각론 상], 박영사, 1993.
- 김일수, 「한국형법IV」 [각론 중], 박영사, 1993.
- 김일수, 「한국형법VI」 [각론 하], 박영사, 1993.
- 김일수·서보학, 「새로쓴 형법각론」 제7판, 박영사, 2007.
- 김일수·서보학, 「새로쓴 형법총론」 제11판, 박영사, 2006.
- 김종복, 「신 국제항공법」, 한국학술정보, 2009.
- 박원화, 「항공법해설」, 명지출판사, 1990.
- 배종대, 「형법각론」 제6전정판, 홍문사, 2006.
- 배종대, 「형법총론」 제8판, 홍문사, 2007.
- 손동권·김재윤, 「범행비례적 양형론에 관한 연구(연구총서 06-12)」, 한국형사정책연구원, 2006.
- 송성룡, “과실범의 주관적 의식의 범죄체계론 내 자리매김에 관한 연구”, 고려대학교 박사학위논문, 2011.
- 오영근, 「형법각론」 제2판, 2009.
- 이광희, 「항공법해설」, 노해출판사, 2005.
- 이상돈, 「형법강의」, 법문사, 2010.
- 이재상, 「형법각론 제6판」, 박영사, 2009.
- 이천현·김혜정, 「양형관련 규정의 정비방안(연구총서06-08)」, 한국형사정책연구원, 2006.
- 조상제, “현행 결과적가중범의 개정방안에 관한 연구”, 「형사법연구」 제19권 제3호, 한국형사법학회, 2007.
- 하태훈, 「사례중심 형법강의(총론)」, 법원사, 1998.

하태훈, 「판례중심 형법총·각론」, 법원사, 2006.

하태훈, 「형법 사례연습」, 박영사, 2009.

홍순길, 「신항공법정해」, 동명사, 2005.

황호원, “항공안전 및 보안에 관한 법률에 있어서 항공범죄에 관한 연구”, 「항공우주법학회지」 제25권 제1호, 2010.

Jakobs, Gunther, *Strafrecht Allgemeiner Teil - die Grundlagen und die Zurechnungslehre*, 2. Aufl., 1991.

Roxin, Claus, *Strafrecht Allgemeiner Teil I*, 4. Aufl., 2005.

Zielinski, Diethart, *Handlungs- und Erfolgssunwert im Unrechtsbegriff*, 1973.

초 록

현행 ‘항공법’의 벌칙조항 및 ‘항공안전 및 보안에 관한 법률’은 항공교통의 안전이 지상 및 해상교통과 비교해볼 때 상대적으로 운항안전체계의 영향을 많이 받고 있고, 범죄의 대상이 될 경우 항공기에 탑승한 승객 및 승무원의 안전만을 위협하는 것이 아니라, 항공기 그 자체가 지상의 인원과 재산에 막대한 피해를 입힐 수 있는 가능성을 고려하여 입법되었다고 할 수 있다.

그러나 현행법을 분석해 보면, 일부 규정의 경우 적용대상 및 행위방법이 지나치게 광범위하여 구체성을 상실하고 있으며, 그 적용대상 및 행위방법을 개별화하지 않고 일률적으로 지나치게 높은 법정형을 규정하고 있는 경우가 다수이고, 입법상의 몇가지 중대한 흠결이 존재하고 있으며, 입법 체계상 법률 상호간의 적용영역에서도 문제의 소지가 있다.

이와 같은 항공관련 형사특별법의 입법상의 문제는 그 입법과정에 형사법 전문가보다는, 항공안전전문가나 정책입안자의 참여가 더 적극적으로 이루어진 결과이거나, 전문가그룹 간의 상호 의사소통이 충분히 이루어지지 않은 결과로 보인다.

주제어 : 항공범죄, 항공법 벌칙조항, 항공안전 및 보안에 관한 법률

Abstract

Legal Problems of Crimes against Aircraft Safety in Korean Law

Song, Seong-Ryong*

Kim, Dong-Uk**

The penalty clauses of 'Aviation Act' and 'Aviation Safety and Security Act' going into effect now were legislated because the aviation safety is being more influenced by the aviation safety system compared to the ground or maritime transportation and it is possible the aircraft can harm to people and wealth located in the ground as well as threaten the safety of the passengers and crew on board when it is the target of crimes.

However, analyzing the current acts, applicable objects and behavioral requirements of some provisions are too general, and they are providing severely high penalties in many clauses without separating applicable objects and behavioral requirements. In addition, there are some critical legislative defects and there is a problem in terms of law-applicable area in the legal system.

It is inferred that these legislative problems of the criminal special-law related to the aviation were caused by following reasons; first, aviation security experts or policy-makers than criminal law experts attended more actively in the enactment process, second, the communication among specialist groups were not accomplished well enough.

Key Words : Crimes on Civil Aviation, Aviation Act, Aviation Safety and Security Act

* Ph.D. in Law; Professors, Korea Air Force Academy

** Ph.D. in Law; Professors, Korea Air Force Academy