

항공보안 관련 국제협약의 현대화와 국내입법의 이행 연구

이강빈*

목 차

- I. 서 론
- II. 항공보안 관련 국제협약의 현대화 배경 및 주요내용
- III. 항공보안 관련 현대화된 국제협약 상 국내입법 이행사항 및
국내법 상 관계규정
- IV. 항공보안 관련 국제협약의 현대화에 따른 국내입법 개정방향
- V. 결 론

* 상지대학교 무역학과 명예교수.

I. 서론

우리나라는 항공수요의 증가에 따라 항공기내 불법방해 행위의 발생 건수도 증가하고 있다. 국토교통부의 우리나라 항공기내 불법방해 행위 발생현황을 보면, 2010년에 55건에서 2014년에 354건 발생으로 2배 이상 증가하였으며, 지난 5년 간 매년 평균 211건이 발생하였다. 또한 불법방해 행위유형은 흡연행위가 가장 많고, 그 다음이 폭언·고성방가 소란행위, 승무원이나 승객 폭행·협박 행위, 음주나 약물 위해행위, 성적 수치심 유발행위, 기타행위, 전자기기 사용행위, 조종실 출입 기도행위 등의 순으로 나타났다.¹⁾

범죄를 범하는 개인 및 집단이 처음으로 개인적 및 정치적 목적으로 항공기와 그들의 승객들을 위협하기 시작했던 1960년대에 보안이 처음으로 국제항공에 대한 중대한 문제로써 떠올랐으며, 그들이 행한 항공기 공중납치(hijacking) 및 복잡한 법적 결과의 새로운 현상에 대응하여 1963년에 국가들이 항공보안에 관한 최초의 전 세계적 국제법률문서로서 새로운 “항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약”인 동경협약(Tokyo Convention)을 채택하였다. 동경협약은 탑승 승객 및 재산의 보안에 관한 명백한 지침을 규정하고 있으며, 재판관할권 문제 및 국제항공법에 있어서 약간의 주요한 현안문제들을 둘러싼 수십년간의 논의와 협상을 종결지었다.

동경협약이 발효된 1969년 직후 바로 1970년에 채택된 “항공기의 불법납치 억제를 위한 협약”인 헤이그협약(Hague Convention) 및 1971년에 채택된 “민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약”인 몬트리올협약(Montreal Convention)은 항공기 및 그들의 승객에 관련되는 특정한 행위를 유죄로 하는 것을 확대하였다.

2001년 9/11 사건이후 ICAO 체결국들은 민간항공에 대한 불법행위들이 인명과 재산의 안전과 보안을 위태롭게 하고, 항공서비스, 공항 및 항공운항에 중대하게 영향을 미치며, 또한 민간항공에 대한 새로운 유형의 위협들이 국가들의 편에서 새로 일치된 협력의 노력과 정책들은 요구한다는 것을 인정하면서,

1) 권혁진, “항공보안법 개정과 보안정책”, 『2015년도 제1회 항공보안학회 세미나 자료집』, 2015. 10. 23, p.28.

그리고 이러한 위협들을 잘 다루기 위하여 1971년에 채택된 몬트리올협약을 수정 보완하는 “국제민간항공과 관련된 불법행위 억제에 관한 협약”인 2010년 베이징협약과 1970년에 채택된 “항공기의 불법납치 억제를 위한 협약”인 헤이그협약을 보충하는 2010년 베이징의정서가 채택되었다.

한편 ICAO 체결국들은 항공기와 기내 인명 또는 재산의 안전을 위태롭게 하거나 기내의 질서 및 규율을 위태롭게 할 수 있는 항공기내 난동행위의 심각성과 빈번함이 확대되고 있음에 관심을 표명하면서, 또한 많은 국가들이 난동행위의 억제와 기내의 질서 및 규율 회복에 상호 조력할 것을 희망하고 있음을 인정하면서, 그리고 이러한 관심사를 다루기 위하여 1963년에 채택된 “항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약”인 동경협약을 개정하는 2014년 몬트리올의정서가 채택되었다.

우리나라는 1971년에 동경협약을 비준함에 따라 1974년에 「항공기운항안전법」을 제정하였는데, 이 법에는 난동승객에 관한 법적 형벌이 없었다. 2002년 2월에 항공기운항안전법을 실질적으로 개정하여 항공기내에서 금지된 난동행위를 명시하고 그러한 행위에 대한 처벌을 설정하였으며, 2002년 8월에 항공기운항안전법을 대체한 「항공안전 및 보안에 관한 법률」이 제정되었다. 한편 항공안전 및 보안에 관한 법률은 2002년 6월에 발행된 ICAO 회람장 288(Circular 288)의 민간항공기내에서 범한 일정한 범죄에 관한 모델입법을 부분적으로 반영하였고, 지난 10여년 간 여러 차례 개정되었는데, 이러한 개정들은 주로 형벌을 가중하고 명백히 하는 것이었다. 2014년 4월에 항공안전 및 보안에 관한 법률은 「항공보안법」²⁾으로 명칭이 변경되었다.

본 연구의 내용은 우리나라가 가입한 발효된 항공보안 관련 국제협약인 1963년 동경협약, 1970년 헤이그협약, 1971년 몬트리올협약, 1988년 몬트리올보충의정서, 1991년 가소성폭약표지협약 등의 성립 및 구성에 관하여 서술하고, 최근 채택되어 미 발효 중인 항공보안 관련 국제협약인 2010년 베이징협약 및 베이징의정서 그리고 1964년 동경협약을 개정하는 2014년 몬트리올의정서의 현

2) 현행 항공보안법은 법률 제12257호로 2014년 4월 6일 시행되었으며, 8개 장 및 51개 조문으로 구성되어 있는데, 제1장 총칙, 제2장 항공보안협의회 등, 제3장 공항·항공기 등의 보안, 제4장 항공기내의 보안, 제5장 항공보안장비 등, 제6장 항공보안 위협에 대한 대응, 제7장 보칙, 제8장 벌칙 등에 관하여 규정하고 있다.

대화 배경 및 주요내용을 검토하며, 항공보안 관련 현대화된 국제협약인 2010년 베이징협약 및 베이징의정서 그리고 2014년 개정 동경협약 상의 국내입법 이행사항 및 국내법 상 관계규정을 고찰한 후, 2010년 베이징협약 및 베이징의정서 그리고 동경협약을 개정하는 2014년 몬트리올의정서 등 항공보안 관련 현대화된 국제협약에 향후 우리나라의 가입 및 발효에 따른 국내입법의 개정방향을 제시하고자 한다.

본 연구와 관련된 주요 선행연구로는 김선이·안진영(2009)의 연구³⁾, 김한택(2009)의 연구⁴⁾, 황호원(2010)의 연구⁵⁾, 배종인·이재운(2012)의 연구⁶⁾ 등이 있다.

Ⅱ. 항공보안 관련 국제협약의 현대화 배경 및 주요내용

1. 항공보안 관련 국제협약의 성립 및 구성

(1) 항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약(1963년 동경협약)

1956년 카라카스에서 개최된 ICAO 총회에서 항공기내에서의 범죄에 관한 재판관할권과 기장의 법적 지위의 문제를 협약화 하는 방향으로 결의를 하였고, 이 결의에 따라 ICAO 법률위원회가 협약초안을 작성하였다.

그 후 법률위원회가 작성한 최종초안을 기초로 하여 협약 채택을 위한 외교

-
- 3) 김선이·안진영, “항공범죄와 그 피해구제”, 『항공우주법학회지』 제24권 제1호, 한국항공우주법학회, 2009. 6, pp.3-34. 이 연구에서 항공범죄의 태양 및 재판관할, 관련 사례연구, 사후구제수단 등에 관하여 서술하고 있다.
- 4) 김한택, “국제항공테러협약의 관할권 연구”, 『항공우주법학회지』 제24권 제1호, 한국항공우주법학회, 2009. 6, pp.59-89. 이 연구에서 도쿄협약, 헤이그협약, 몬트리올협약, 몬트리올의정서, 가소성 폭약협약 등 국제항공테러협약의 관할권에 관하여 서술하고 있다.
- 5) 황호원, “국제항공테러방지 북경협약(2010)에 관한 연구-몬트리올협약과의 비교를 중심으로”, 『항공우주법학회지』 제25권 제2호, 한국항공우주법학회, 2010. 12, pp.79-112. 이 연구에서 국제테러방지 북경협약의 주요내용, 북경협약과 몬트리올협약과의 비교 등에 관하여 서술하고 있다.
- 6) 배종인·이재운, *The Need for Modernization of the Tokyo Convention(1963) on the Issue of Unruly Passengers and the Inadequacy of Korean Domestic Legal Approaches*, 『항공우주법학회지』 제27권 제1호, 한국항공우주법학회, 2012. 6, pp.3-27. 이 연구에서 기내 난동승객 관련 동경협약과 그의 결집, 난동승객의 취급에 관한 한국의 법적 접근 등에 관하여 서술하고 있다.

회의가 1963년 8월 20일부터 9월 14일까지 동경에서 개최되어 “항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약(Convention on the Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft)”이 채택되었다.⁷⁾

동경협약은 7장 26개 조문으로 구성되어 있으며, 주요내용은 협약의 범위(제1조-제2조), 재판관할권(제3조-제4조), 기장의 권한(제5조-제10조), 항공기의 불법 점유(제11조), 체약국의 권한과 의무(제12조-제15조) 등에 관하여 규정하고 있다.

동경협약은 1969년 12월 4일 발효되었고, 우리나라도 가입하여 1971년 5월 20일 발효되었으며, 2015년 10월말 현재 가입국은 186개국이다.⁸⁾

(2) 항공기의 불법납치 억제를 위한 협약(1970년 헤이그협약)

1968년 9월 부에노스아이레스에서 개최된 ICAO 총회에서 민간항공기의 불법납치 방지에 관한 결의안을 채택하였으며, 이 결의안에 따라 ICAO 법률위원회가 동경협약의 문제점을 보완하는 새로운 협약의 초안을 기초하였고, 새로운 협약을 채택하기 위한 외교회의가 1970년 12월 1일부터 16일까지 헤이그에서 개최되어 “항공기의 불법납치 억제를 위한 협약(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)”이 채택되었다.⁹⁾

헤이그협약은 전문 및 14개 조문으로 구성되어 있으며, 주요내용은 범죄의 구성요건(제1조), 협약의 적용범위(제3조), 재판관할권(제4조), 범인 및 범죄혐의자 구치(제6조), 범인인도(제7조-제8조), 사범공조(제10조) 등에 관하여 규정하고 있다.

헤이그협약은 1971년 10월 14일 발효되었고, 우리나라도 가입하여 1973년 9월 1일 발효되었으며, 2015년 10월말 현재 가입국은 185개국이다.¹⁰⁾

7) 홍순길·이강민·김선이·황호원·김종복, 「신국제항공우주법」, 동명사, 2013, pp.246-247 ; 김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」, 한국학술정보(주), 2011, pp.119-120.

8) ICAO <http://www.icao.int>(2015. 11. 1 검색).

9) 홍순길 외 4인, 전게서, pp.256-257 ; 김두환, 전게서, pp.134-135.

10) ICAO <http://www.icao.int>(2015. 11. 1 검색).

(3) 민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약(1971년 몬트리올 협약)

1970년 6월 몬트리올에서 개최된 ICAO 긴급총회에서 국제민간항공에 대한 불법적 방해행위에 관한 협약초안의 준비를 하도록 법률위원회에 지시하였으며, 법률위원회가 작성한 협약초안을 기초로 하여 새로운 협약 작성 및 채택을 위한 외교회의가 1971년 9월 8일부터 23일까지 몬트리올에서 개최되어 “민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약(Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation)”이 채택되었다.¹¹⁾

몬트리올협약은 헤이그협약을 보완하는 협약으로 탄생되었으며, 전문 및 16개 조문으로 구성되어 있으며, 주요내용은 범죄의 구성요건(제1조-제2조), 협약의 적용범위(제4조), 재판관할권(제5조), 범인 및 범죄혐의자 구치(제6조), 범인 인도(제7조-제8조), 사범공조(제10조) 등에 관하여 규정하고 있다.

몬트리올협약은 1973년 1월 26일 발효되었고, 우리나라도 가입하여 1973년 9월 1일 발효되었으며, 2015년 10월말 현재 가입국은 188개국이다.¹²⁾

(4) 1971년 몬트리올협약을 보충하는 국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서(1988년 몬트리올 보충의정서)

1986년 제26차 ICAO 총회는 국제공항에서 테러행위 관련 협약 제정의 필요성을 강조하였다. 그 결과 ICAO 법률위원회가 국제민간항공공항에서의 폭력행위 억제를 위한 협약초안을 작성하였으며, 협약초안은 1988년 2월 9일부터 24일까지 몬트리올에서 개최된 항공법 국제회의에서 토의된 결과 “1971년 몬트리올협약을 보충하는 국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서(Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971)”가 채택되었다.¹³⁾

11) 홍순길 외 4인, 전게서 p.263 ; 김두환, 전게서, pp.137-138.

12) ICAO <http://www.icao.int>(2015. 11. 1 검색).

몬트리올보충의정서는 전문 및 9개 조문으로 구성되어 있으며, 주요내용은 몬트리올의정서는 1971년 몬트리올협약을 보충하며, 협약과 의정서는 단일문서로서 취급되고 해석되며(제1조), 몬트리올협약 제1조 범죄의 구성요건에 국제민간항공에 사용되는 공항에 있는 자에게 중대한 상해나 사망을 야기하는 폭력행위를 행한 경우 또는 공항의 시설 또는 공항에 소재하고 있는 취항 중에 있지 아니한 항공기를 파괴 또는 중대한 손상을 입히는 경우 또는 공항 업무를 방해하는 경우를 첨가하고(제2조), 몬트리올협약 제5조 재판관할권에 협약 제1조 범죄 구성요건으로 첨가된 범죄와 범죄혐의자에 대한 재판관할권 규정을 첨가하고 있다(제3조).

몬트리올보충의정서는 1989년 8월 6일 발효되었고, 우리나라도 가입하여 1990년 7월 27일 발효되었으며, 2015년 10월말 현재 가입국은 174개국이다.¹⁴⁾

(5) 1991년 가소성폭약표지협약

ICAO 제27차 총회에서 만장일치로 채택된 결의안에서 가소성 또는 박판형 폭약의 탐지를 위한 식별조치에 관하여 새로운 국제법률문서를 준비하는데 최우선권을 부여하여 1991년 3월 1일 몬트리올에서 ICAO 주관 하에 “가소성 폭약의 탐지를 위한 식별조치에 관한 협약(Convention on Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detention)”이 채택되었다.¹⁵⁾

가소성폭약표지협약은 전문, 15개 조문 및 기술부속서로 구성되어 있으며, 주요내용은 용어정의(제1조), 당사국의 권한과 의무(제2조-제4조), 국제폭약기술위원회 설립과 임무(제5조-제8조), 기술부속서 개정안(제7조) 등에 관하여 규정하고 있다.

가소성폭약표지협약은 1998년 6월 21일 발효되었고, 우리나라도 가입하여 2002년 3월 3일 발효되었으며, 2015년 10월말 현재 가입국은 152개국이다.¹⁶⁾

13) 홍순길 외 4인, 전게서, pp.267-268.

14) ICAO <http://www.icao.int>(2015. 11. 1 검색).

15) 김한택, 「국제항공우주법」, 지인북스, 2011, p.97.

16) ICAO <http://www.icao.int>(2015. 11. 1 검색).

2. 1971년 몬트리올협약 개정 2010년 베이징협약 및 1970년 헤이그협약 개정 베이징의정서의 채택배경 및 주요내용

(1) 2010년 베이징협약 및 베이징의정서의 채택배경

2001년 9/11 사건에 대한 국가들의 최초의 즉각적 반응으로서 2001년 ICAO 제 33차 총회에서 결의안 A33-1을 채택하였으며, 이 결의안은 이사회와 사무국으로 하여금 민간항공에 대한 새로이 최근 생겨난 위협들을 다루고, 그리고 무엇보다도 현존하는 항공보안협약들의 타당성을 검토하도록 지시하였다. 이 결의안에 의거 사무국은 연구를 떠맡았고 현존하는 협약들이 새로이 최근 생겨난 위협들을 망라하기 위하여 몇 가지 면에서 최신화 되어야 한다는 예비결론을 이끌어 냈다.

이 결론은 2005년에 다수의 국가들에 의하여 그리고 항공보안협약들에 관한 사무국 연구그룹에 의해 승인되었다. 그것은 또한 협약들에 의해 규정된 범죄들의 지휘자와 조직자들의 형사책임을 명백히 규정하기 위한 합의에 도달하였다. 또한 가장 최근의 UN 반테러 법률문서들에 근거하여 특히 무차별, 정치적 범죄 예외의 배제 및 추가적 재판관할권 근거에 관한 규정들이 베이징 법률문서들에 도입되었다.

2010년 8월 30일부터 9월 10일까지 중국 베이징에서 개최된 ICAO 외교회의에서 항공보안을 발전시키고 9/11 공격을 유죄로 하는데 기여할 2개의 새로운 반테러행위 조약을 채택하였는데, “국제민간항공과 관련된 불법행위 억제에 관한 협약”인 베이징협약(Beijing Convention)과 “항공기의 불법납치 억제를 위한 1970년 헤이그협약의 보충의정서”인 베이징의정서(Beijing Protocol)가 그것이다. 베이징 외교회의에는 80개국 이상과 국제기구에서 온 약 400명의 참가자들이 참석하였으며, 베이징협약 및 베이징의정서는 외교회의 즉시 거의 20개 국가들의 서명을 받았다. 물론 우리나라도 외교회의에서 서명하였다.¹⁷⁾

2010년 베이징협약은 아직 미 발효되었고, 2015년 10월말 현재 서명 30개국, 비준 7개국 및 가입 5개국이다. 2010년 베이징의정서는 아직 미 발효되었고, 2015년 10월말 현재 서명 30개국, 비준 7개국 및 가입 5개국이다.¹⁸⁾

17) ICAO, *The 2010 Beijing Convention and Protocol*, The ICAO Journal, Volume 66, Number 1, 2011, pp.6-14.

(2) 2010년 베이징협약의 주요 개정내용

(가) 범죄의 정의

베이징협약 제1조는 범죄의 정의에 관하여 다음과 같이 새로운 범죄를 추가하여 정의하는 규정을 신설하고 있다. 1) 불법적으로 그리고 고의적으로 다음의 행위를 행하는 경우에 범죄를 범하는 것으로 본다(제1조 제1항): 가) 사망, 심각한 신체상해 또는 심각한 재산상의 손해 또는 환경피해를 야기할 목적으로 업무 중인 항공기를 사용하는 경우, 나) 사망, 심각한 신체상해 또는 심각한 재산상의 손해 또는 환경피해를 야기하거나 야기할 것 같은 방법으로 어떤 BCN 무기(생물학무기, 화학무기 및 핵무기) 또는 폭발성, 방사성 또는 유사한 물질을 업무 중인 항공기로부터 투하하거나 발사하는 경우, 다) 사망, 심각한 신체상해 또는 심각한 재산상의 손해 또는 환경피해를 야기하거나 야기할 것 같은 방법으로 어떤 BCN 무기 또는 폭발성, 방사성 또는 유사한 물질을 업무 중인 항공기에 대하여 또는 항공기내에서 사용하는 경우, 라) 다음의 것 즉 ① 인류를 위협할 목적으로 또는 정부나 국제기구가 어떠한 행위를 하거나 또는 행위를 삼가도록 강제할 목적으로 사망 또는 심각한 신체상해 또는 손해를 일으키기 위하여 사용될 의도가 있거나 또는 일으킬 위협이 있다는 것을 알고 있는 어떠한 폭발성 또는 방사성 물질, ② BCN 무기임을 알면서 운송하는 어떤 BCN 무기, ③ 국제원자력기구와 안전장치협정에 의하지 아니한 핵폭발 활동 또는 어떤 다른 활동에 이용되도록 의도된 것을 알면서 특별한 핵분열 재료의 가공, 사용 또는 생산을 위하여 특별히 설계되거나 또는 준비된 원재료, 특별한 핵분열 재료 또는 장비나 재료, ④ 합법적 권한 부여 없이 그리고 그러한 목적으로 사용될 것이라는 의도를 가지고 BCN 무기의 설계, 제조 또는 인도에 중대하게 기여하는 어떤 장비, 재료 또는 소프트웨어 또는 관련기술을 항공기에 탑재하여 운송하거나, 운송되기 위한 원인이 되거나 또는 운송을 용이하게 하는 경우.

본 조항은 특히 민간 항공기에 새로이 생겨난 위협인 생물테러행위(bioterrorism)에 대한 대응을 규정하고 있다. 생물테러행위 공격은 사람, 동물이나 식물에 질병이나 사망을 일으키기 위해 사용되는 바이러스, 박테리아 또는 기타 세균의 계획적인 방출이다.¹⁹⁾

18) ICAO <http://www.icao.int>(2015. 11. 1 검색).

2) 불법적이고 고의적으로 장치, 물질 또는 무기를 사용하여 다음 행위를 행하는 경우 그 범죄를 범하는 것으로 본다(제1조 제2항): 가) 심각한 상해 또는 사망을 일으키거나 일으킬 것 같은 국제민간항공용 공항에서 사람에게 대하여 폭력행위를 행하는 경우, 나) 국제민간항공용 공항의 시설 또는 그곳에 위치한 비업무용 항공기를 파괴 또는 심각하게 훼손하거나 또는 공항의 업무를 방해하는 경우로서, 그러한 행위가 그 공항의 안전에 위해를 가하거나 가할 것 같은 경우.

위와 같이 베이징협약에서는 운항중인 항공기뿐만 아니라 공항의 안전에 위해를 가하는 행위까지 범죄로 봄으로써, 테러의 또 다른 목적이 될 수 있는 공항에도 적용될 수 있도록 규정하여, 공항을 이용 중인 승객 또는 대기 중인 항공기까지 테러에 대한 규정을 확대 적용하고 있다.²⁰⁾

3) 다음을 행하는 경우에 범죄를 범하는 것으로 본다(제1조 제3항): 가) 본조 제1항 (a), (b), (c), (d), (f), (g) 및 (h)호 또는 제2항에 어떤 범죄를 범하기 위하여 위협하는 경우, 나) 불법적이고 고의적으로 어떤 사람이 위협이 신뢰할 수 있는 것임을 표시하는 상황 하에서 그러한 위협을 받도록 시키는 경우.

4) 다음을 행하는 경우에 범죄를 범하는 것으로 본다(제1조 제4항): 가) 본조 제1항, 제2항, 제3항 또는 제4항 (a)에 규정된 범죄를 범하기 위해 다른 사람들을 조직 또는 지휘하는 경우, 나) 어떤 사람이 본조 제1항, 제2항, 제3항 또는 제4항 (c)호에 규정된 범죄를 구성하는 행위를 범하였다는 것 또는 그 사람이 그러한 범죄에 대하여 법률 집행당국에 의해 형사기소를 필요로 하거나 그러한 범죄에 대하여 형이 선고되었다는 것을 알면서, 불법적이고 고의적으로 다른 사람이 조사, 형사기소 또는 처벌을 회피하도록 원조하는 경우.

5) 각 체약국은 본조 제1항, 제2항 또는 제3항에 규정된 범죄가 실제로 범해지거나 또는 시도되거나를 불문하고, 고의적으로 다음 중 하나 또는 둘 다를 범하는 때에 범죄로써 설정하여야 한다(제1조 제5항): 가) 본조 제1항, 제2항 또는 제3항에 규정된 범죄를 범하기 위하여 1인 또는 그 이상의 타인들과 동의하는 것 그리고 국내법에 의해 요구되는 경우에 동의의 촉진에 참여하는 자들 중

19) Ruwantissa Abeyratne, *The Beijing Convention of 2010 : An Important Milestone in the Annals of Aviation Security*, Air and Space Law, Volume XXXVI Number 3, Kluwer Law International, June 2011, pp.251-252.

20) 황호원, “국제항공테러 방지 북경협약(2010)에 관한 연구-몬트리올협약과의 비교를 중심으로”, 『항공우주법학회지』 제25권 제2호, 한국항공우주법학회, 2010. 12, p.89.

1인에 의해 의무를 지는 행위에 연루하는 것, 나) 공동목적을 가지고 행동하는 사람들의 그룹에 의해 본조 제1항, 제2항 또는 제3항에 규정된 하나 또는 그 이상의 범죄의 범행에 어떤 다른 방법으로 기여하는 것.

위와 같이 베이징협약에서는 사람들을 조직하거나 지휘해서 범죄를 범하거나 공범자로 범죄 또는 불법행위에 참여하거나, 고의를 가지고 범죄자의 조사, 기소 및 처벌의 회피까지 원조하는 경우들까지도 범죄로 본다고 규정하여 공범의 개념을 확대하고 있다.²¹⁾

(나) 재판관할권

베이징협약 제8조에서 재판관할권에 관하여 다음과 같은 규정을 신설하고 있다. 각 체약국들은 범죄가 그 국가의 국민에 의해 범해지는 때 제1조에 규정된 범죄들에 대한 그의 재판관할권을 설정하기 위하여 필요한 조치를 취해야 한다(제8조 제1항). 각 체약국은 다음의 경우 즉 1) 범죄가 그 국가의 국민에 대하여 범하여지는 때, 2) 범죄가 그 국가 내에 상거소가 있는 국적 없는 자에 의해 범해지는 때에 그러한 범죄에 대한 재판관할권을 설정할 수 있다(제8조 제2항).

1971년 몬트리올협약에서 무국적자의 범죄행위는 어느 국가가 관할권을 가지는가에 대한 공백이 있었으며, 국내법에 의거 세계주의나 보호주의 이론을 적용하여 관할권을 행사하는 방법이 있었으나, 베이징협약에서 무국적자가 체약국에서 범죄를 범하였을 경우 그 체약국이 관할권을 행사할 수 있도록 명시하고 있다.²²⁾

(다) 범죄인도

베이징협약 제12조 제5항에서 제1조 제5항 (a) 및 (b)호에 규정된 범죄는 체약국간에 인도의 목적으로 동등한 것으로써 대우된다는 규정을 신설하고 있다.

동 협약 제13조에서 제1조에 규정된 범죄들의 어떠한 것도 인도 및 상호 법적 지원을 위하여 정치적 범죄로써 또는 정치적 범죄와 관련된 범죄로써 또는

21) 황호원, 전계논문, p.83.

22) 황호원, 전계논문, pp.99-100.

정치적 동기에 의하여 고무된 범죄로써 간주되지 아니하며, 따라서 그러한 범죄에 근거한 인도 또는 상호 법적 지원에 대한 요구는 그것이 정치적 범죄 또는 정치적 범죄와 관련된 범죄 또는 정치적 동기에 의하여 고무된 범죄에 관련된다는 유일한 근거로 거절될 수 없다는 규정을 신설하고 있다.

동 협약 제14조에서 제1조에 규정된 범죄에 대한 인도 또는 그러한 범죄에 대한 상호 법적 지원에 대한 요구가 그 사람이 인종, 종교, 국적, 민족적 기원, 정치적 의견 또는 성별 때문에 사람을 기소 또는 처벌하기 위하여 행하여 졌다는 것, 또는 요구받은 체약국이 요구에 따르는 것이 이러한 이유들 중 어떠한 이유로 편견을 일으킬 것임을 믿기 위한 실질적 근거를 가지는 경우에 본 협약의 어느 것도 인도 또는 상호 법적 지원을 제공하기 위한 의무를 부과하는 것으로 해석되지 아니한다는 규정을 신설하고 있다.

위와 같이 베이징협약 제13조 및 제14조는 정치범 취급문제에 관한 규정으로 종전에 민항기 납치 및 기타 민간항공운송 파괴행위가 정치행위에 속하는가를 두고 국제사회에서 계속 논쟁이 되어왔으나, 명확한 규정이 없어 이를 해결할 수 없었다. 그러나 베이징협약에서는 이러한 성격의 범죄에 대하여 정치범죄로 보지 아니하며, 범인 인도 및 국제사법공조를 거절하는 이유로 이용하지 못하고, 여객기 납치 등을 범한 테러리스트들이 정치범 대우를 받지 못하도록 하여 처벌을 강화하였다.²³⁾

(라) 기타 신설규정

베이징협약에서는 상술한 신설규정이외에 범인의 책임(제4조 제1항), 협약의 적용범위(제6조 제2항), 구금(제11조) 및 가족책임 면제(제21조 제4항 (b)호) 등에 관한 규정을 신설하고 있다.

(3) 2010년 베이징의정서의 주요 보충내용

베이징의정서 제1조에서 본 의정서는 1970년 12월 6일 헤이그에서 서명된 “항공기의 불법납치 억제를 위한 협약”을 보충한다고 규정하고 있다.

23) 황호원, 전계논문 p.104.

베이징의정서 제2조 범죄의 정의에서 헤이그협약 제1조 제1항을 대체하여 어떤 사람이 폭력이나 그 위협에 의하여 또는 강제에 의하여 또는 그 밖의 다른 형태의 협박에 의하여 또는 어떤 기술적 방법에 의하여 불법적이고 고의적으로 업무 중인 항공기를 납치하거나 점거하는 경우에 죄를 범하는 것으로 본다고 규정하고 있다.

그 밖에 베이징의정서에서는 법인의 책임(제4조), 협약의 적용범위(제6조), 재판관할권(제7조), 구금(제9조, 제10조), 범죄인도(제11조, 제12조), 가족 책임면제(제22조 (b)호) 등에 관하여 베이징협약과 동일한 내용으로 헤이그협약 규정을 대체 또는 추가하고 있다.

3. 1963년 동경협약개정 2014년 몬트리올의정서의 채택배경 및 주요내용

(1) 2014년 몬트리올의정서의 채택배경

2009년 9월 9일부터 17일까지 개최된 ICAO 법률위원회 제34차 회기에서 국제항공운송협회(IATA)는 항공기내 난동 및 방해 행위에 관한 연구를 수행하기 위하여 사무국 연구그룹을 구성하기 위한 제안을 제출하였다. 법률위원회는 ICAO가 그 주제에 관하여 그 이상의 연구를 수행하여야 한다는 것을 이사회에 권고하였으며, 2009년 10월 30일에 이사회는 사무국 연구그룹의 구성을 승인하였다.

2011년 5월 2일부터 3일까지 몬트리올에서 그리고 2011년 10월 3일부터 4일까지 파리에서 회의에 이어, 사무국 연구그룹은 ICAO 법률위원회 특별소위원회가 난동승객들의 문제에 특별히 관련하여 “1963년 항공기 내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약”에 대한 개정을 도입하는 가능성을 검토하기 위하여 설립되어야 한다는 것을 권고하였다.

2012년 5월 22일부터 25일까지 몬트리올 ICAO 본부에서 개최된 특별법률소위원회 제1차 회의에서 동 위원회의 보고자(Rapporteur)인 아랍에미레이트연방의 Alejandro Piera가 작성한 보고서를 중심으로 동경협약의 문제점들과 현대화

를 위하여 제안된 새로운 법률문서를 논의하였다.²⁴⁾ 2012년 12월 3일부터 7일까지 몬트리올에서 개최된 특별법률소위원회 제2차 회의에서 동경협약의 현대화의 범위와 개정의정서 초안의 주요 집행조항들을 검토하였다. 그 후 2013년 5월 6일부터 15일까지 몬트리올 ICAO 본부에서 개최된 법률위원회 제35차 회의의 초안작성위원회에서 형식화된 동경협약 개정을 위한 의정서 초안 및 특별법률소위원회의 두 번째 회의보고서를 검토하였다.²⁵⁾

2014년 3월 26일부터 4월 4일까지 몬트리올에서 ICAO 후원하에 개최된 1963년 동경협약의 개정을 검토하기 위한 외교회의인 항공법에 관한 국제회의에서는 ICAO 법률위원회에서 제안된 1963년 동경협약에 대한 의정서의 본문 초안과 ICAO 회람장 288(Circular 288)에 대한 법률위원회의 권고가 검토되었으며, 이어서 동 회의는 항공기 내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약을 개정하기 위한 의정서 본문과 항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약을 개정하기 위한 의정서에 의해 개정된 1963년 동경협약의 통합본문을 채택하였다. 더욱이 동 회의는 회람장 288(Circular 288)-난동/방해승객들의 법적 측면에 관한 지침자료의 최신화에 관한 결의안(Resolution)을 만장일치로 채택하였다. 동 외교회의에는 86개국 정부대표들이 참가하였으며, 2014년 4월 3일 현재 40개국 대표들이 회의에서 채택된 의정서에 서명하였다.²⁶⁾

우리나라는 동 외교회의에 참가하였으나 아직 동 의정서에 서명하지 않고 있다. 1963년 동경협약을 개정하는 2014년 몬트리올의정서는 아직 미 발효 중이며, 2015년 10월말 현재 서명 29개국, 비준 1개국이다.²⁷⁾

(2) 2014년 몬트리올의정서의 주요 개정내용

(가) 비행 중의 정의

2014년 몬트리올의정서에 의해 개정된 동경협약 제1조 제3항 a)호에서 비행 중의 정의에 관하여 항공기는 승객이 탑승이후 외부로 통하는 모든 문이 폐쇄된

24) Alejandro Píera, *Report of the Rapporteur of the Special Sub-Committee on the Preparation of an Instrument to Modernize the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft of 1963*(Montreal, 22-25 May 2012), ICAO Doc LC/SC-MOT Appendix 4, p.A4-1.

25) ICAO Doc LC/35-WP/1-1 28/2/13.

26) ICAO DCTC Doc No.36 3/4/14, DCTC Doc No.37 4/4/14.

27) ICAO <http://www.icao.int>(2015. 11. 1 검색).

순간부터 승객이 내리기 위하여 상기 문이 개방되는 순간까지를 비행 중인 것으로 간주한다. 불시착의 경우는 관계당국이 항공기 및 기내의 탑승자와 재산에 대한 책임을 인수할 때까지 비행이 계속되는 것으로 본다고 개정하고 있다.

1963년 동경협약은 서로 다른 2개의 ‘비행 중’의 정의 규정을 가지고 있었는데, 첫째는 협약 전체에 적용되는 규정인 제1조 제3항이고, 둘째로 보다 넓은 정의는 기장의 권한을 규정하는 장에 적용되는 제5조 제2항이다. 즉 동 협약 제1조 제3항에서 비행 중의 정의에 관하여 항공기는 이륙의 목적을 위하여 시동이 된 순간부터 착륙 활주가 끝난 순간까지를 비행 중인 것으로 간주한다고 규정하여 동 협약 제5조 제2항과 달리 규정하고 있었다. 그러나 개정 동경협약에서는 기존 동경협약 상 2개의 비행 중의 정의 규정을 하나로 통일하여 제1조 제3항에서 기존 동경협약 제5조 제2항의 규정 내용과 동일하게 개정하고 있다.

(나) 재판관할권

개정 동경협약 제3조 제1항의 2 에서 체약국은 다음의 경우 즉 1) 착륙국으로서, 기내에서 범죄 또는 행위가 행하여진 항공기가 범죄혐의자가 탑승한 채로 착륙국의 영토에 착륙하는 경우, 2) 운항자국으로서, 범죄 또는 행위가 임차인의 주된 사업장소 또는 임차인이 주된 사업장소가 없는 경우는 영구적 거소지가 그 국가 내에 있는 임차인에게 승무원 없이 임차된 항공기내에서 행하여진 경우 기내에서 행하여진 범죄 또는 행위에 대한 재판관할권을 행사할 권한을 가진다는 규정을 신설하고 있다.

기존 동경협약이 재판관할권에 관하여 등록국주의를 원칙으로 하고 있는 반면에, 개정 동경협약에서는 착륙국과 운항자국에도 일정 조건하에 재판관할권을 부여하고 있다.

본조 제2항의 2에서 각 체약국은 다음의 경우 즉 1) 착륙국으로서, ① 기내에서 범죄가 행하여진 항공기가 착륙국 영토에 그의 최종 이륙지점이나 차기 착륙예정지점이 있으며, 항공기가 계속적으로 범죄혐의자가 탑승한 채로 착륙국의 영토에 착륙하는 경우, ② 항공기 또는 기내의 인명이나 재산의 안전 또는 기내의 질서와 규율이 위태롭게 되는 경우; 2) 운항자국으로서, 범죄가 임차인의 주된 사업장소나, 임차인이 주된 사업장소가 없는 경우는 영구적 거소지가

그 국가 내에 있는 임차인에게 승무원 없이 임차된 항공기내에서 행하여진 경우 항공기내에서 행하여진 범죄에 대하여 그의 재판관할권을 확립하기 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다는 규정을 신설하고 있다.

본 조항에서는 등록국과 마찬가지로 착륙국과 운항자국에도 일정 조건하에서 국내법상의 재판관할권을 설정할 의무를 지우고 있다. 예컨대 착륙국의 경우 항공일정에 따라 정상적으로 자국 영토를 출발, 도착하는 항공기내에서 발생한 범죄에 대해서만 재판관할권 설정의무를 부담한다. 항공일정 상의 항로를 이탈하여 불가피하게 자국에 착륙한 항공기내에서 발생한 범죄에 대하여는 재판관할권 설정의무를 부담하지 않는다.²⁸⁾

착륙국의 의무적 재판관할권은 의도되지 아니한 목적지로 돌려진 항공기에 적용되지 아니하며, 안전이나 질서와 규율을 위태롭게 하는 범죄에만 적용되지 만, 그러나 명시되지 않은 경미한 범죄들에는 적용되지 아니한다.²⁹⁾

본조 제2항의 3에서 착륙국으로서 그의 재판관할권을 행사함에 있어서 체약국은 문제의 범죄가 운항자국에서 범죄인지 여부를 검토하여야 한다는 규정을 신설하고 있다.

동 협약 제3조의 2에서 제3조에 의해 그의 재판관할권을 행사하는 체약국은 1개국 또는 그 이상의 다른 체약국들이 동일한 범죄나 행위에 관하여 조사, 기소 또는 사법절차를 수행하고 있다는 것을 통고받거나 달리 알게 된 경우, 그 체약국은 적절하게 그들의 행위를 조정할 목적으로 그 다른 체약국들과 협의하여야 한다는 규정을 신설하고 있다.

(다) 항공기 기장의 권한

개정 동경협약 제9조에서 항공기 기장의 권한에 관하여 다음과 같이 개정하고 있다. 기장은 자신의 판단에 따라 중대한 범죄를 기내에서 범하였다고 믿을 만한 상당한 이유가 있는 자에 대하여 누구임을 막론하고 항공기가 착륙하는 영토국인 체약국의 관계당국에 그 자를 인도할 수 있다(제9조 제1항). 기장은

28) 김종복, 「신국제항공법」, 한국학술정보(주), 2015, p.181.

29) Michael Jennison, *The Montreal Protocol of 2014 is Intended to Modernize the Tokyo Convention of 1963 : Can it Succeed?*, *Annals of Air and Space Law*, Volume XXXIX, Institute & Centre for Research in Air and Space Law, McGill University, Montreal, Canada, 2014, p.22.

본조의 규정에 따라 범죄혐의자를 인수하는 당국에게 기장이 합법적으로 소지하는 증거와 정보를 제공하여야 한다(제9조 제3항).

동 협약 제10조에서 본 협약에 따라 제기되는 소송에 있어서 항공기 기장이나 기타 승무원, 승객, 항공기내 보안요원, 항공기의 소유자나 운항자는 물론 비행의 이용자는 피소된 자가 받은 처우로 인하여 어떠한 소송상의 책임도 부담하지 아니한다고 개정하여 항공기내 보안요원에게 소송상 면책의 보호를 부여하고 있다.

(라) 항공기내 보안요원의 권한

개정 동경협약 제6조 제3항에서 관련 체약국들 간에 양자 또는 다자 협정 또는 약정에 의하여 전개된 항공기내 보안요원은 해당행위가 불법방해 행위로부터, 그리고 협정이나 약정이 그렇게 허락한 경우 중대한 범죄의 임무로부터 항공기 또는 인명의 안전을 보호하기 위하여 즉각적으로 필요하다고 믿을만한 상당한 이유가 있는 경우에 해당권한 부여 없이 합리적인 예방조치를 취할 수 있다는 규정을 신설하고 있다.

본조에서 항공기내 보안요원의 지위와 권한에 관하여 미국, 중국, 네델란드 등 일부국가들은 기장에 버금가는 권한을 부여하고자 항공기 및 승객의 안전뿐만 아니라 기내 질서유지 대하여도 권한을 행사할 수 있도록 하는 안을 주장하였으나 충분한 지지를 확보하지 못한 결과로 항공기 및 승객의 안전을 위한 권한만을 행사하는 것으로 규정하고 있다.³⁰⁾

동경협약의 개정을 검토하기 위한 외교회의에서 법률위원회의 초안으로부터 항공기내 보안요원의 정의 안이 생략되었다. 따라서 ICAO는 시카고협약 부속서 17(Chicago Convention Annex 17) 항공보안(Security)에서의 항공기내 보안요원의 정의를 계속 의존할 것이다.³¹⁾

본조 제4항에서 본 협약의 어떠한 규정도 체약국이 항공기내 보안요원 프로그램 수립할 의무를 창설하거나 항공기내 보안요원에게 그의 영토에서 활동할 권한을 부여하는 양자 또는 다자 협정이나 약정에 동의하는 것으로 간주되지 아니한다는 규정을 신설하고 있다.

30) 김종복, 전계서, p.187.

31) Michael Jennison, op.cit., p.31.

현재 미국을 비롯한 40개 이상 국가들이 항공기내 보안요원들을 배치하는 것으로 믿어진다. 다른 많은 국가들은 그들 스스로 항공기내 보안요원들을 배치하지 아니하지만, 양자협정을 통하여 외국의 항공기내 보안요원들에게 그들의 공항들을 위해서 일하도록 허락하고 있다. 일반적으로 절차문제에 추가해서 고용의 규칙을 명시하는 대부분의 이러한 협정들은 서면협정의 형식으로 한다. 항공기내 보안요원들을 배치하고 받아들이는 국가들의 숫자와 협정의 조건들은 모두 민감하며, 공공연히 이용이 가능하지 아니하다.³²⁾

본조의 규정은 개정 동경협약에서 어느 것도 한 국가에게 항공기내 보안요원을 배치하거나 그의 승인 없이 그의 영토 내에서 외국의 항공기내 보안요원을 받아들일도록 할 의무를 지우지 아니한다.³³⁾ 본조에서는 항공기내 보안요원의 제도를 도입하는 것을 선택적으로 하되, 항공기내 보안요원의 지위와 권한은 기장과 동일하게 하자는 미국의 주장과 달리 승객과 동일하게 하고 있다.³⁴⁾

(마) 체약국의 권한과 의무

개정 동경협약 제15조의 2에서 체약국의 의무에 관하여 다음과 같은 규정을 신설하고 있다. 각 체약국은 제1조 제1항에서 언급된 범죄 또는 행위를 항공기내에서 범하는 자 특히 a) 승무원에 대한 신체폭행 또는 신체폭행을 범하기 위하여 협박을 하는 자, b) 항공기나 기내의 인명 또는 재산의 안전을 보호 할 목적으로 항공기 기장에 의하여 또는 그를 대신하여 내린 법적 지시를 따르기를 거절하는 자에 대하여 적절한 형사적, 행정적 또는 기타 형태의 법적 절차를 착수하기 위하여 필요한 조치를 취하도록 촉구된다(제15조의 2 제1항). 본 협약의 어떠한 규정도 기내에서 범하여진 난동 및 방해 행위를 처벌하기 위하여 각 체약국이 자국의 국내입법에 적절한 조치를 하거나 유지하기 위한 권리에 영향을 미치지 아니한다(제15조의 2 제2항).

몬트리올의정서에 범죄목록을 도입하기 위한 제안은 그것에 대한 의견의 일치를 얻지 못하였으며, ICAO 법률소위원회는 그것을 배제하기로 결정하였다.

32) Michael Jennison, *op.cit.*, p.10

33) Michael Jennison, *op.cit.*, p.14.

34) 박원화, 「국제항공법」, 한국학술정보(주), 2014, p.200.

그럼에도 불구하고 범죄목록 제안자들은 범죄들의 약간의 언급을 위해 계속 밀고 나아갔으며, 법률위원회는 양보를 하여 제15조의 2 조항을 포함시켰다.³⁵⁾

(바) 기타 신설규정

개정 동경협약에서는 상술한 신설규정이외에 국제법상 국가의무와 책임(제17조 제2항) 및 손해보상청구권(제18조의 2) 등에 관한 규정을 신설하고 있다.

Ⅲ. 항공보안 관련 현대화된 국제협약 상 국내입법 이행사항 및 국내법 상 관계규정

1. 항공보안 관련 현대화된 국제협약 상 국내입법 이행사항

(1) 베이징협약 및 베이징의정서 상 국내입법 이행사항

(가) 악의의 공모 및 제휴

베이징협약 제1조 제5항 및 베이징의정서 제2조/개정 헤이그협약 제1조 제4항에 의하면, 각 체약국은 본조 제1항, 제2항 또는 제3항에 규정된 어떤 범죄가 실제로 범해지거나 또는 시도되거나를 불문하고, 고의적으로 1) 본조 제1항, 제2항 또는 제3항에 규정된 범죄를 범하기 위하여 1인 또는 그 이상의 타인들과 동의하는 것 그리고 동의 촉진에 참여하는 자들 중 1인에 의해 의무를 지는 행위에 연루하는 것, 2) 공동목적을 가지고 행위하는 사람들의 그룹에 의한 범죄의 범행에 어떤 다른 방법으로 기여하는 것 중 하나 또는 둘 다를 범하는 때에 범죄로써 설정하여야 한다.

(나) 엄중한 처벌

베이징협약 제3조 및 베이징의정서 제3조/개정 헤이그협약 제2조에 의하면,

35) Michael Jennison, *op.cit.*, p.25.

각 체약국은 제1조에 규정된 범죄들을 엄중한 형벌로 처벌할 수 있도록 해야 할 의무를 진다.

(다) 관리자 및 통제자가 범죄를 범한 경우 법인의 책임

베이징협약 제4조 및 베이징의정서 제4조/개정 헤이그협약 제2조의 2에 의하면, 1) 각 체약국은 그 법인의 관리 통제에 대하여 책임 있는 자가 그 능력 내에서 제1조에 규정된 범죄를 범하였을 때에, 자국의 영역 내에 위치하거나 또는 자국의 법률에 의하여 조직된 법인이 책임을 지게 할 수 있도록 자국의 국내법 원칙에 따라 필요한 조치를 취할 수 있다. 그러한 책임은 형사적, 민사적 또는 행정적일 수 있다. 2) 그러한 책임은 범죄를 범한 개인의 형사책임을 침해함이 없이 초래할 수 있다.

(라) 선택적 재판관할권 근거

베이징협약 제8조 제2항 및 베이징의정서 제7조/개정 헤이그협약 제4조 제2항에 의하면, 각 체약국은 다음의 경우 즉 1) 범죄가 그 국가의 국민에 대하여 범하여지는 때, 2) 범죄가 그 국가 내에 상거소가 있는 국적 없는 자에 의해 범해지는 때에 그러한 범죄에 대한 재판관할권을 설정할 수 있다.

(마) 범죄인도

베이징협약 제12조 제1항 내지 제3항 및 베이징의정서 제11조/개정 헤이그협약 제8조 제1항 내지 제3항에 의하면, 1) 제1조에 규정된 범죄들은 체약국들 간에 존재하는 어떠한 인도조약에서 인도하여야 할 범죄로써 포함되는 것으로 간주된다. 체약국들은 그들 간에 체결될 모든 인도조약에 그 범죄들을 인도하여야 할 범죄로써 포함할 의무를 진다. 2) 만약 인도조약의 존재를 인도조건으로 하는 한 체약국이 인도조약을 가지고 있지 아니하는 다른 체약국으로부터 인도를 위한 요구를 받는다면, 체약국은 그의 선택으로 제1조에 규정된 범죄들에 대해서는 본 조약을 인도를 위한 법적 근거로써 간주할 수 있다. 인도는 요구받은 국가의 법률에 의해 규정된 다른 조건들에 따른다. 3) 인도조약의 존재를 인도조건으로 하지 아니하는 체약국들은 제1조에 규정된 범죄들을 요구받

은 국가의 법률에 의해 규정된 조건들에 따라 그들 간에 인도하여야 할 범죄로써 인정한다.

(바) 공동 또는 국제등록 항공기에 대한 재판관할권 행사국가 지정

베이징협약 제15조 및 베이징의정서 제8조/개정 헤이그협약 제5조에 의하면, 공동항공운송 운항기구들 또는 국제운영기관들을 설립하여 공동 또는 국제등록을 조건으로 하는 항공기를 운항하는 체약국들은 적절한 수단으로 재판관할권을 행사하고 그리고 본 협약의 목적을 위해 등록국의 속성들을 가지는 그들 중의 한 국가를 각 항공기에 대하여 지정하고 그리고 본 협약의 모든 체약국들에게 통고를 전달하는 국제민간항공기구의 사무국에 그것의 통고를 하여야 한다.

(사) 범죄 예방을 위한 실행 가능한 조치

베이징협약 제16조에 의하면, 1) 체약국들은 국제법 및 국내법에 따라서 제1조에 규정된 범죄들의 예방을 목적으로 모든 실행할 수 있는 조치들을 취하도록 노력하여야 한다. 2) 제1조에 규정된 범죄들의 하나의 범행 때문에 항공편이 지연되거나 중단되었을 때에, 항공기, 승객 또는 승무원이 그의 영토 내에 있는 어떤 체약국은 실행할 수 있는 한 빨리 여행의 계속을 용이하게 하고, 그리고 법적으로 소유할 권리가 있는 사람들에게 항공기와 그의 화물을 지체 없이 반환하여야 한다.

(아) 가족 책임면제

베이징협약 제21조 제4항 (b)호 및 베이징의정서 제22조 (b)호에 의하면, 본 조약의 비준, 수락, 승인 또는 가입 시에 각 체약국은 가족의 책임면제에 관한 형법의 원칙³⁶⁾에 따라서 베이징협약 제1조 제4항 (d)호 및 베이징의정서에 의해 개정된 헤이그협약 제1조 제3항 (d)호의 규정들을 적용할 수 있다는 것을 선언할 수 있다.

36) 한국형법 제151조(범인은닉과 친족 간의 특례), 제155조(증거인멸 등과 친족 간의 특례).

(2) 개정 동경협약 상 국내입법 이행사항

(가) ICAO 민간항공기내에서 범한 일정한 범죄에 관한 모델입법

난동승객에 관한 ICAO 사무국 연구그룹의 작업결과, 2001년 ICAO 제33차 총회는 연구그룹이 개발한 모델입법을 규정하는 항공기내에서 범한 일정한 범죄에 관한 국내입법의 채택(난동/방해승객)에 관한 ICAO 총회 결의안 A33-4를 채택하였다.³⁷⁾ 이 결의안은 ICAO 회원국들이 실용적인 한 ICAO 회람장(Circular)의 모델입법을 반영하면서 난동 또는 방해승객의 문제를 효과적으로 취급하기 위해 국내 법률과 규정을 가능한 한 빨리 제정하도록 요구하고 있다.³⁸⁾ 또한 ICAO 제33차 총회 결의안 부록(Appendix)에는 민간항공기내에서 범한 일정한 범죄에 관한 모델입법(Model Legislation on Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft)의 조항들을 다음과 같이 규정하고 있다.

제1조 민간항공기내에서 승무원에 대한 폭행 및 기타 방해 행위

민간항공기내에서 범죄를 범하는 다음 행위들의 어느 것인가를 범하는 어떤 자: (1) 해당행위가 승무원의 의무의 수행을 방해하거나 또는 이러한 의무를 수행하기 위한 승무원의 능력을 작아지게 하는 경우에 승무원에 대한 신체적이든지 구두적이든지 폭행, 위협 또는 협박, (2) 항공기 또는 기내 인명이나 재산의 안전을 보장할 목적으로 그리고 기내 질서와 규율을 유지할 목적으로 항공기 기장 또는 항공기 기장을 대신하여 승무원에 의해 내린 법적 지시를 따르기를 거절.

제2조 민간항공기내에서 안전을 위태롭게 하거나 또는 질서와 규율을 위태롭게 하는 폭행 및 기타행위

(1) 민간항공기내에서 탑승자에 대한 신체폭행 또는 성적 폭행 또는 그것에 의해서 범죄를 범하는 아동 박해의 행위를 범하는 어떤 자. (2) 해당행위가 항공기나 어떤 탑승자의 안전을 위태롭게 할 것 같은 경우 또는 해당행위가 항공기내에서 질서와 규율을 위태롭게 하는 경우에 그것에 의해 범죄를 범하는 다음 행위의 어떤 것을 민간항공기내에서 범하는 어떤 자: (a) 신체적이든 구두적

37) ICAO Assembly Resolution A33-4 : *Adoption of national legislation on certain offences committed on board civil aircraft(unruly/disruptive passengers)*, Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers, Cir 288 LE 1, June 2002, p.13.

38) Alejandro Piera, *ICAO's Latest Efforts to Tackle Legal Issues Arising from Unruly/Disruptive Passengers: The Modernization of the Tokyo Convention 1963*, Air and Space Law, Volume XXXVII Number 3, Kluwer Law International, June 2012, p.240.

이든지, 다른 자에 대한 폭행, 위협 또는 협박, (b) 고의적으로 일으키는 재산의 손상 또는 파괴, (c) 중독을 일으키는 알콜 음료나 약물을 복용하는 것.

제3조 민간항공기내에서 범하는 기타범죄

그것에 의해서 범죄를 범하는 다음 행위의 어떤 것을 민간항공기내에서 범하는 어떤 자: (1) 화장실에서 흡연하는 것 또는 항공기의 안전을 위태롭게 할 것 같은 방법으로 다른 곳에서 흡연하는 것, (2) 항공기내에서 흡연 탐지기 또는 기타 안전관련 장치를 장난치는 것, (3) 해당행위가 금지되는 때에 휴대용 전자 장치를 작동하는 것.

제4조 재판관할권

1. (국가명)의 재판관할권은 범죄를 구성하는 행위가 기내에서 일어난 경우 이 법의 제1조, 제2조 또는 제3조에 의한 범죄에 미친다: (1) (국가명)에 등록된 어떠한 민간항공기, 또는 (2) 운항자의 주된 사업장소가 (국가명)에 있거나, 또는 운항자가 주된 사업장소를 가지고 있지 아니한 경우에는, 그의 영구적 거소지가 (국가명)에 있는 운항자에게 승무원과 함께 또는 승무원 없이 임차된 어떠한 민간항공기, 또는 (3) (국가명)의 영토위에 어떠한 민간항공기, 또는 (4) (국가명)의 밖에서 비행중인 기타 민간항공기, 만약 (a) 항공기의 다음 착륙이 (국가명)인 경우, 그리고 (b) 항공기 기장이 당국이 범죄혐의자를 소추하는 것의 요구와 함께 그리고 유사한 요구가 기장 또는 운항자에 의해 기타국가에 행해지지 않았거나 또는 행해지지 않을 것의 확인과 함께 (국가명)의 관계당국에게 범죄혐의자를 인도한 경우.

2. 이 조항에서 사용된 “비행 중(in flight)”용어는 이륙의 목적을 위하여 시동이 되는 순간부터 착륙 활주가 끝나는 순간까지 기간을 의미한다.³⁹⁾

(나) ICAO 난동/방해 승객의 법적 측면에 관한 지침 자료의 최신화 결의안

난동/방해 승객의 법적 측면에 관한 지침자료(Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers)인 ICAO 회람장 288(Circular 288)은 “민간항공기내에서 범한 일정한 범죄에 관한 모델입법”에서 범죄의 목록을 규

39) ICAO, *Model legislation on certain offences committed on board civil aircraft*, Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers Appendix, Cir 288 LE 1, June 2002, pp.15-16.

정하고 있을 지라도, 회람장은 국제법률문서가 아니므로, 난동승객 관련 문제를 효과적으로 다루는데 충분하지 못하였다.⁴⁰⁾

2014년 3월 26일부터 4월 4일까지 몬트리올에서 ICAO 후원하에 개최된 1963년 동경협약의 개정을 검토하기 위한 외교회의인 항공법에 관한 국제회의에서 동경협약을 개정하기 위한 의정서를 채택하면서 ICAO 회람장 288(Circular 288)-난동/방해승객들의 법적 측면에 관한 지침자료의 최신화에 관한 결의안을 만장일치로 채택하였다.⁴¹⁾

이 결의안에 의거, ICAO 사무총장은 난동승객의 법적문제에 관한 특별전문위원회(Task Force)를 조직하여 2015년 9월 15일부터 17일까지 몬트리올에서 ICAO 회람장 288을 최신화하기 위한 회의를 개최하여 회람장내 범죄목록 및 난동행위 처벌 등에 관하여 논의하였으며, 2016년 3월 중순부터 4월 중순 사이에 다시 회의를 개최할 계획이다.⁴²⁾

2. 항공보안 관련 국내법 상 관계규정

(1) 항공보안법 상 관계규정

(가) 불법방해행위의 정의

항공보안법 제2조 제8호는 “불법방해행위”란 항공기의 안전운항을 저해할 우려가 있거나 운항을 불가능하게 하는 행위로서 다음 각 목의 행위 즉 가. 지상에 있거나 운항중인 항공기를 납치하거나 납치를 시도하는 행위, 나. 항공기 또는 공항에서 사람을 인질로 삼는 행위, 다. 항공기, 공항 및 항행안전시설을 파괴하거나 손상시키는 행위, 라. 항공기, 항행안전시설 및 제12조에 따른 보호구역에 무단 침입하거나 운영을 방해하는 행위, 마. 범죄를 목적으로 항공기 또

40) 배종인·이재운, *The Need for Modernization of the Tokyo Convention(1963) on the Issue of Unruly Passengers and the Inadequacy of Korean Domestic Legal Approaches*, 「항공우주법학회지」 제27권 제1호, 한국항공우주법학회, 2012. 12, pp.8-9.

41) ICAO, Report of the Resolution Group, International Conference on Air Law, Montreal, 26 March to 4 April 2014, DCTC Doc No.32 2/4/14.

42) ICAO, *Acts or Offences of Concern to the International Aviation Community and Not Covered by Existing Air Law Instruments(Presented by the Secretariat)*, Working Paper of Legal Committee-36th Session (Montreal, 30 November to 3 December 2015), Doc LC/36-WP/2-1 5/10/15.

는 보호구역내로 제21조에 따른 무기 등 위해물품을 반입하는 행위, 바. 지상에 있거나 운항중인 항공기의 안전을 위협하는 거짓정보를 제공하는 행위 또는 공항 및 공항시설 내에 있는 승객, 승무원, 지상근무자의 안전을 위협하는 거짓정보를 제공하는 행위, 사. 사람을 사상(死傷)에 이르게 하거나 재산 또는 환경에 심각한 손상을 입힐 목적으로 항공기를 이용하는 경우, 아. 그밖에 이 법에 따라 처벌받는 행위를 말한다고 규정하고 있다.

(나) 국제협약의 준수

항공보안법 제3조에서 국제협약의 준수에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다. 민간항공의 보안을 위하여 이 법에서 규정하는 사항 외에는 다음 각 호의 국제협약 즉 1. 「항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약」 2. 「항공기의 불법납치 억제를 위한 협약」 3. 「민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약」 4. 「민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약을 보충하는 국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서」 5. 「가소성 폭약의 탐지를 위한 식별조치에 관한 협약」에 따른다(제3조 제1항). 제1항에 따른 국제협약 외에 항공보안에 관련된 다른 국제협약이 있는 경우에는 그 협약에 따른다(제3조 제2항).

우리나라 헌법 제6조 제1항은 헌법에 의하여 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다고 규정하고 있다. 따라서 우리나라가 가입한 항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약인 동경협약과 같은 항공보안 관련 조약들은 우리나라에서 직접 적용이 가능하다. 한편 항공보안법 제3조 제1항은 항공보안법에서 명백히 규정하지 않는 한 민간항공의 보안을 관리하는 적용 가능한 법률로서 동경협약과 민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약인 헤이그협약을 명백히 언급하고 있다.⁴³⁾

항공보안법 제3조 제2항은 문구적으로는 항공보안 관련 다른 국제협약이 있는 경우 협약의 발효여부 및 우리나라가 당사국 여부와 상관없이 그 협약을 따

43) ICAO, *The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction(Presented by the Republic of Korea)*, Working Paper of Special Sub-Committee for the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers, Second Meeting, Montreal, 3-7 December 2012, Doc LC/SC-MOT/2-WP/120/11/12, p.4.

라야 하는 것으로 해석될 수 있으므로 그 적용유무를 명확히 하기 위해 개정되어야 할 것이다.

(다) 기장 등의 권한

항공보안법 제22조에서 기장 등의 권한에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다. 기장이나 기장으로부터 권한을 위임받은 승무원 또는 승객의 항공기 탑승 관련 업무를 지원하는 항공운송사업자 소속 직원 중 기장의 지원요청을 받은 사람은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위 즉 1. 항공기의 보안을 해치는 행위 2. 인명이나 재산에 위해를 주는 행위 3. 항공기내의 질서를 어지럽히거나 규율을 위반하는 행위를 하려는 사람에 대하여 그 행위를 저지하기 위한 필요한 조치를 할 수 있다(제22조 제1항). 항공기내에 있는 사람은 제1항에 따른 조치에 관하여 기장 등의 요청이 있으면 협조하여야 한다(제22조 제2항). 기장 등은 제1항 각 호의 행위를 한 사람을 체포한 경우에 항공기가 착륙하였을 때에는 체포된 사람이 그 상태로 계속 탑승하는 것에 동의하거나 체포된 사람을 항공기에서 내리게 할 수 없는 사유가 있는 경우를 제외하고는 체포한 상태로 이륙하여서는 아니 된다(제22조 제3항).

(라) 승객의 협조의무

항공보안법 제23조 제1항에 따르면, 항공기내에 있는 승객은 항공기와 승객의 안전한 운항과 여행을 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위 즉 1. 폭언, 고성방가 등 소란행위 2. 흡연(흡연구역에서의 흡연은 제외한다) 3. 술을 마시거나 약물을 복용하고 다른 사람에게 위해를 주는 행위 4. 항공법 제62조의 2를 위반하여 전자기기를 사용하는 행위 6. 기장의 승낙 없이 조종실 출입을 기도하는 행위 7. 기장 등의 업무를 위계 또는 위력으로써 방해하는 행위를 하여서는 아니된다(제23조 제1항). 승객은 항공기의 보안이나 운항을 저해하는 폭행·협박·위계행위를 하거나 출입문·탈출구·기기의 조작을 하여서는 아니 된다(제23조 제2항). 승객은 항공기가 착륙한 후 항공기에서 내리지 아니하고 항공기를 점거하거나 항공기내에서 농성하여서는 아니 된다(제23조 제3항). 항공기내의 승객은 항공기의 보안이나 운항을 저해하는 행위를 금지하는 기장

등의 정당한 직무상 지시에 따라야 한다(제23조 제4항). 항공운송사업자는 금연 등 항공기와 승객의 안전한 운항과 여행을 위한 규제로 인하여 승객이 받는 불편을 줄일 수 있는 방안을 마련하여야 한다(제23조 제5항). 기장 등은 승객이 항공기내에서 제1항 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 행위를 하거나 할 우려가 있는 경우 이를 중지하게 하거나 하지 말 것을 경고하여 사전에 방지하도록 노력하여야 한다(제23조 제6항). 항공운송사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 즉 1. 제15조 또는 제17조에 따른 보안검색을 거부하는 사람 2. 음주로 인하여 소란행위를 하거나 할 우려가 있는 사람 3. 항공보안에 관한 업무를 담당하는 국내외 국가기관 또는 국제기구 등으로부터 항공기 안전운항을 해칠 우려가 있어 탑승을 거절할 것을 요청받거나 통보받은 사람 4. 그밖에 항공기 안전운항을 해칠 우려가 있어 국토교통부령으로 정하는 사람에 대하여 탑승을 거절할 수 있다(제23조 제7항). 누구든지 공항에서 보안검색 업무를 수행중인 항공보안검색요원 또는 보호구역에의 출입을 통제하는 사람에 대하여 업무를 방해하는 행위 또는 폭행 등 신체에 위해를 주는 행위를 하여서는 아니 된다(제23조 제8항).

(마) 범인의 인도·인수

항공보안법 제25조에서 범인의 인도·인수에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다. 기장 등이 항공기내에서 죄를 범한 범인을 인도할 때에는 직접 또는 해당 관계기관 공무원을 통하여 해당 공항을 관할하는 국가경찰관서에 인도하여야 한다(제25조 제1항). 기장 등이 다른 항공기내에서 죄를 범한 범인을 인수한 경우에 그 항공기내에서 구금을 계속할 수 없을 때에는 직접 또는 해당 관계기관 공무원을 통하여 해당 공항을 관할하는 국가경찰관서에 지체 없이 인도하여야 한다(제25조 제2항). 제1항 및 제2항에 따라 범인을 인도받은 국가경찰관서의 장은 범인에 대한 처리결과를 지체 없이 해당 항공운송사업자에게 통보하여야 한다(제25조 제3항).

(바) 벌칙

항공보안법 제39조(항공기 파손죄) 제1항에 의하면, 운항중인 항공기의 안전

을 해칠 정도로 항공기를 파손한 사람(항공법 제157조 제1항44)에 해당하는 사람은 제외한다)은 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처한다. 본조 제2항에 의하면, 계류 중인 항공기의 안전을 해칠 정도로 항공기를 파손한 사람은 7년 이하의 징역에 처한다.

항공보안법 제40조(항공기 납치죄 등)에서 항공기 납치죄 등에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다. 폭행, 협박 또는 그 밖의 방법으로 항공기를 강탈하거나 그 운항을 강제한 사람은 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다(제40조 제1항). 제1항의 죄를 범하여 사람을 사상(死傷)에 이르게 한 사람은 사형 또는 무기징역에 처한다(제40조 제2항). 제1항의 미수범은 처벌한다(제40조 제3항). 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(제40조 제4항).

위와 같이 본조에서는 제39조의 항공기 파손죄와는 다르게 미수범, 예비 또는 음모한 자에 대한 처벌을 하고 있다.

항공보안법 제41조(항공시설 파손죄)에 의하면, 항공기 운항과 관련된 항공시설을 파손하거나 조작을 방해함으로써 항공기의 안전운항을 해친 사람(항공법 제156조45)에 해당하는 사람은 제외한다)은 2년 이상의 유기징역에 처한다.

(사) 기타 관계규정

항공보안법에서는 상술한 국내입법 이행사항 관계규정이외에 국가의 책무(제4조), 승객 등의 검색(제5조), 통과승객 또는 환승승객에 대한 보안검색 등(제17조), 무기 등 위해물품 휴대금지(제21조), 벌칙조항으로 항공기항로 변경죄(제42조), 직무집행 방해죄(제43조), 항공기 위험물 탑재죄(제44조), 공항운영 방해죄(제45조), 항공기 안전운항 저해 폭행죄 등(제46조), 항공기 점거 및 농성죄(제47조), 조종실 출입기도 행위자 또는 기장 등의 지시 위반자의 처벌(제49조), 공항에서 항공보안검색요원 또는 보호구역 출입통제자의 업무 방해자 또

44) 항공법 제157조(항행중 항공기 위험 발생의 죄) ① 항행중인 항공기, 경량항공기 또는 초경량 비행장치를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 사람은 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

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

는 폭행 등 신체위해 행위자의 처벌(제50조 제1항 제1호), 기장 등의 사전경고 불구하고 운항중 또는 계류중인 항공기내에서 제23조(승객의 협조의무) 제1항 제1호부터 제5호까지 및 제7호에 따른 위반행위 한 자의 처벌(제50조 제2항 제3호, 제50조 제3항) 등에 관하여 규정하고 있다.

최근 공항 또는 항공기내에 폭발물을 설치하겠다는 허위 협박전화의 증가 추세에 있는 바, 피해방지와 범죄예방을 위하여 허위 협박전화와 신고를 한 자에 대하여 항공보안법을 엄격히 적용하여 처벌을 강화하여야 할 것이다.⁴⁶⁾

(2) 형법상 처벌에 대한 친족 간의 특례규정

형법 제151조(범인은닉과 친족 간의 특례)에 의하면, 벌금이상의 형에 해당하는 죄를 범한 자를 은닉 또는 도피하게 한 자는 3년 이하의 징역 또는 5백만원 이하의 벌금에 처한다(제151조 제1항). 친족 또는 동거의 가족이 본인을 위하여 전항의 죄를 범한 때에는 처벌하지 아니한다(제151조 제2항).

본조의 친족 간의 특례의 법적 성격은 인적처벌조각 사유가 아니라 책임조각 사유이다. 책임조각의 근거는 친족 간의 정의에 비추어 본죄를 범하지 않을 것을 기대할 수 없다는 ‘적법행위 기대불가능성’에 있다. 그러므로 본 특례에 해당하면 형 면제의 판결을 할 것이 아니라 무죄판결을 해야 한다.⁴⁷⁾

형법 제155조(증거인멸 등과 친족 간의 특례)에 의하면, 타인의 형사사건 또는 징계사건에 관한 증거를 인멸, 은닉, 위조 또는 변조하거나 위조 또는 변조한 증거를 사용한 자는 5년 이하의 징역 또는 700만원 이하의 벌금에 처한다(제155조 제1항). 타인의 형사사건 또는 증거사건에 관한 증인을 은닉 또는 도피하게 한 자도 제1항의 형과 같다(제155조 제2항). 친족 또는 동거의 가족이 본인을 위하여 본조의 죄를 범한 때에는 처벌하지 아니한다(제155조 제4항).

본조의 친족 간의 특례는 범인은닉죄와 같이 친족 간의 정의를 고려한 정책적 규정이다. 즉 친족 간에는 본인을 위하여 증거인멸 등의 행위를 하지 않도록 기대할 수 없다(기대불가능성)는 이유로 책임이 조각된다.⁴⁸⁾

46) 황호원, “항공안전 및 보안에 관한 법률에 있어서 항공범죄에 관한 연구”, 『항공우주법학회지』 제25권 제1호, 한국항공우주법학회, 2010. 6, pp.43-44.

47) 임 응, 『형법각론』, 법문사, 2013, pp.955-956.

48) 임 응, 전제서, p.975.

(3) 사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률 상 관계규정

사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률 제7조(선장과 해원 등) 제2항에 의하면, 항공기 안에서 발생하는 범죄에 관하여는 기장과 승무원이 제1항⁴⁹⁾에 준하여 사법경찰관 및 사법경찰리의 직무를 수행한다.

본조는 기장에게 항공기 안에서 발생하는 범죄에 관하여는 특별사법경찰관의 권한을 부여하고 있으며, 아울러 기장의 명을 받아 행하는 승무원에게도 이러한 권한의 확대해석에 의하여 특별사법경찰관에 준하는 권한이 있다.⁵⁰⁾

IV. 항공보안 관련 국제협약의 현대화에 따른 국내입법 개정방향

2010년 베이징협약 및 베이징의정서 그리고 동경협약을 개정하는 2014년 몬트리올의정서 등 항공보안 관련 현대화된 국제협약에 향후 우리나라의 가입 및 발효에 따른 국내입법인 항공보안법의 개정방향을 아래와 같이 제시하고자 한다.

1. 재판관할권 규정 신설

2010년 베이징협약 제8조 및 베이징의정서 제7조 재판관할권 규정에 의하면, 각 체약국은 항공기 등록국, 착륙국 및 임차국으로서 항공기내에서 범하여진 베이징협약 제1조 및 개정 헤이그협약 제1조에 규정된 범죄들에 대한 그의 재판관할권을 설정하기 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다. 베이징협약 제8조는 범죄혐의자에 대하여 항공기 등록국, 착륙국 및 임차국이 경합관할권을 행

49) 사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률 제7조(선장과 해원 등) ① 해선(연해 항로 이상의 항로를 항행구역으로 하는 총톤수 20톤 이상 또는 적석수 2백석 이상의 것)안에서 발생하는 범죄에 관하여는 선장은 사법경찰관의 직무를, 사무장 또는 갑판부, 기관부, 사무부의 해원 중 선장의 지명을 받은 자는 사법경찰리의 직무를 수행한다.

50) 이강석 외 4인 한국항공보안학회, 「항공보안학」, 박영사, 2015, p.194.

사할 수 있는데, 관할권에 우선순위를 규정하고 있지 않다. 예를 들어 A국에 등록된 항공기내에서 무국적자인 갑이 B국에서 C국민에 대한 테러행위를 하였을 때 어느 국가가 관할권을 갖는 문제인데, 이 경우 베이징협약에서 규정된 바가 없고 각국의 조율에 맡길 수밖에 없다.⁵¹⁾ 실제에 있어서 범죄혐의자를 처음에 체포한 국가가 우선적으로 관할권을 행사할 수 있다는 주장도 있으나, 관할권의 우선순위가 명시되어 있지 않는 한, 반드시 범인을 체포한 국가가 우선적으로 관할권을 가지고 있다고는 할 수 없을 것이다.⁵²⁾

2014년 몬트리올의정서에 의해 개정된 동경협약 제3조 재판관할권 규정에 의하면, 각 계약국은 항공기 등록국, 착륙국 및 운항자국으로서 항공기내에서 범하여진 범죄에 대하여 재판관할권을 확립하기 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다.

현행 항공보안법은 제23조(승객의 협조의무)에서 오직 항공기내에서 금지되는 행위만을 규정하고 있으며, 그의 재판관할권의 범위는 규정하고 있지 않다. 따라서 형법 제8조⁵³⁾에 따라 형법총칙에서 정하는 재판관할권 원칙들이 항공보안법에서 규정하는 범죄에 적용되는데, 그의 재판관할권은 영토(형법 제2조), 국적(형법 제3조), 등록(형법 제4조)의 연관에 근거를 두고 있으며, 한국 밖에서 외국인에 의한 범죄에 확대하는 데에는 제한적이다(제5조).

형법은 속지주의를 원칙으로 하면서(형법 제2조, 제4조), 속인주의(형법 제3조)와 보호주의(형법 제5조, 제6조)를 가미하고 있다. 또한 형법 제296조의 2는 약취, 유인 및 인신매매의 죄에 관하여 세계주의를 규정하고 있다. 헌법에 의하여 체결 공포된 조약은 국내법적 효력을 가지므로 우리나라가 비준한 조약에 의하여 외국인의 국외범에 대하여도 형법이 적용되는 것은 세계주의에 의한 것이라고 하여야 한다. 외국인이 외국에서 행한 항공기 납치에 대하여 우리 항공보안법이 적용되는 것이 그것이다.⁵⁴⁾

51) 황호원, “국제항공테러방지 북경협약(2010)에 관한 연구-몬트리올협약과의 비교를 중심으로”, 『항공우주법학회지』 제25권 제2호, 한국항공우주법학회, 2010. 12, p.101.

52) 김한택, 전계논문, p.74.

53) 형법 제8조(총칙의 적용) 본법 총칙은 타 법령에 정한 죄에 적용한다. 단, 그 법령에 특별한 규정이 있는 때에는 예외로 한다.

54) 이재상·장영민·강동범, 『형법총론』, 박영사, 2015, pp.44-45.

위에서 기술한 형법총칙 규정과 항공보안법 제23조 규정의 결합된 해석에 의하면, 항공보안법은 ① 범인이 대한민국 국민인 때, ② 범죄가 대한민국에 등록된 항공기내에서 발생한 때, ③ 범죄의 피해자가 대한민국 국민인 때에 적용할 수 있다. 또한 항공보안법이 대한민국의 영공을 포함하는 영토 내에서 발생하는 범죄에 적용된다는 것은 의심이 있을 수 없으며, 동경협약 제3조 및 우리형법 제4조에 근거하여 항공보안법 제23조는 대한민국에 등록된 항공기내에서 발생한 난동 및 방해 행위에 적용할 수 있다. 그러나 아직까지 범죄가 대한민국 밖에서 외국에 등록된 항공기내의 외국인에 의해 한국인이 아닌 자에 대하여 범하여진 때 영토외적 범죄에 대한 재판관할권의 공백이 남아 있다.⁵⁵⁾

우리나라와 관련된 항공기 납치사건에 대한 재판관할권에 관한 법원의 판례를 보면, 1983년에 발생한 중국민항기 납치사건에서 우리나라 대법원은 항공기 운항안전법(항공안전 및 보안에 관한 법률의 종전 법률)이 공해상에서 외국인에 의한 항공기 납치행위에 적용할 수 있다고 판결하였는데, 그 이유는 항공기 운항안전법 제3조, “항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약”(토오교 협약) 제1조·제3조·제4조, “항공기의 불법납치 억제를 위한 협약”(헤이그 협약) 제1조·제3조·4조·제7조의 각 규정들을 종합하여 보면, 민간항공기 납치사건에 대하여는 항공기 등록지국에 원칙적인 재판관할권이 있는 외에 항공기 착륙국인 우리나라에도 재판관할권이 경합적으로 생겨 우리나라 항공기운항안전법은 외국인의 국외범까지도 적용대상이 된다고 판시하였다.⁵⁶⁾

이 사건의 개요를 보면, 1983년 5월 5일에 6명의 중국국민들이 심양에서 상해로 비행하는 중국 민항국 소속 상업용 제트항공기를 공중 납치하였으며, 6명의 중국납치범들은 조종사에게 한국으로 비행을 강요하였다. 항공기는 105명의 승객을 운송하고 있었는데, 승무원 2명이 항공기가 공중에 있는 동안 총격을 받았다. 항공기가 한국영공에 접근하자마자 한국공군이 기장과 교신하였고, 항공기는 춘천 미국육군기지에 착륙하였다. 사건 후 3일에 중국정부는 항공기

55) ICAO, *The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction(Presented by the Republic of Korea)*, Working Paper of Special Sub-Committee for the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers, Second Meeting, Montreal, 3-7 December 2012, Doc LC/SC-MOT/2-WP/120/11/12, p.5.

56) 대법원 1984. 5. 22. 84도39 : 이재상·장영민·강동범, 전게서, p.45.

의 반환을 협상하기 위해 서울에 33명의 대표단을 보냈으며, 승객, 승무원 및 항공기는 중국에 반환되었고, 공중납치범들은 대만으로 추방되기 전에 한국내의 교도소에서 형기를 복역하였다.

이 사건에서 대법원은 한국이 공중납치사건에서 재판관할권을 행사할 수 있는가 여부의 문제를 판단해야 하였는데, 법원은 ① 그것이 외국인에 의해 범하여졌고, ② 한국 밖의 외국 등록 항공기에서 발생하였으며, ③ 피해자가 한국인이 아니라는 것을 주목하였다. 대법원은 1963년 동경협약과 1970년 헤이그협약을 검토한 결과, 마침내 항공안전 및 보안에 관한 법률에 선행하는 법률인 항공기운항안전법이 한국이 착륙국이었기 때문에 이 특수한 사건에 적용될 수 있다고 판결하였다. 실제로 1970년 항공기의 불법납치 억제를 위한 협약인 헤이그협약 제4조에 따라서 착륙국은 재판관할권을 행사할 수 있다.⁵⁷⁾

상술한 대법원 판례에 의하면 항공보안법이 영토나 국적 연관이 없는 사건들에 적용될 수 있다는 것이 주장될 수 있다. 그러나 현행 항공보안법이나 동경협약이 외국인에 의하여 범하여진 영토외적 범죄에 대하여 착륙국에 재판관할권을 명백하게 부여하고 있지 않다.⁵⁸⁾ 한편 2014년 개정 동경협약 제3조 제1항의 2에서는 외국인에 의하여 범하여진 영토외적 범죄에 대하여 착륙국에 재판관할권을 확대하는 규정을 신설하고 있다.

따라서 항공기내 난동 및 방해 범죄의 영토외적 사건들에 재판관할권을 확대하기 위하여는 2014년 개정 동경협약의 규정에 따라서 우리 형법총칙이나 항공보안법을 개정하여 착륙국에 확대된 재판관할권에 관한 조항을 신설하는 방식으로 문제를 해결할 수 있을 것이다.

2. “운항 중” 용어 개정

2014년 개정 동경협약 제1조 제3항 a)호에서 항공기는 승객의 탑승이후 외부로 통하는 모든 문이 폐쇄된 순간부터 승객이 내리기 위하여 상기 문이 개방되

57) 배종인·이재운, 전계논문, pp.18-19 ; 김한택, 전게서, p.81.

58) ICAO, *The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction(Presented by the Republic of Korea)*, Working Paper of Special Sub-Committee for the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers, Second Meeting, Montreal, 3-7 December 2012, LC/SC-MOT/2-WP/1 20/11/12, pp.4-5.

는 순간까지를 비행 중(in flight)인 것으로 간주한다. 불시착의 경우는 관계당국이 항공기 및 기내의 탑승자와 재산에 대한 책임을 인수할 때까지 비행이 계속되는 것으로 본다고 개정하고 있다.

한편 현행 항공보안법 제2조(정의) 제1호에서 “운항 중”이란 승객이 탑승한 후 항공기의 모든 문이 닫힌 때부터 내리기 위하여 문을 열 때까지를 말한다고 규정하고 있다.

따라서 항공보안법상의 “운항 중”의 정의에 항공기 불시착의 경우에 관하여 상기 개정 동경협약 제1조 제3항 a)호와 같이 명백히 규정하는 것이 바람직할 것이다.

항공보안법 제2조 제1호 및 제8호, 제39조(항공기 파손죄) 및 제42조(항공기 향로 변경죄)에서 2014년 개정 동경협약 상의 “in flight” 용어를 “운항 중”으로 표기하고 있는 바, 외교부의 1963년 동경협약 공식번역문⁵⁹⁾ 및 학계에서는 “비행 중”의 용어를 널리 사용하고 있음에 비추어, 항공보안법 제2조 제1호 및 기타 항공보안 규정상의 “운항 중”의 용어를 “비행 중”으로 개정하여 통일하는 것이 바람직할 것이다.⁶⁰⁾

3. 기장 등의 소송상 면책규정 신설

2014년 개정 동경협약 제10조에서 본 협약에 따라 제기되는 소송에 있어서 항공기 기장이나 기타 승무원, 승객, 항공기내 보안요원, 항공기의 소유자나 운항자는 물론 비행의 이용자는 피소된 자가 받은 처우로 인하여 어떠한 소송상의 책임도 부담하지 아니한다고 개정하고 있다.

본조는 기장 또는 그 밖의 사람들이 항공기의 안전상 취한 조치에 대하여 위법성을 조각시키고 있다. 그러나 기장의 기타 조치에 관하여 권한의 남용이 있는 때에는 위법성은 조각되지 않는다.⁶¹⁾

59) 동경협약 제5조 2. 제1조 제3항에 관계없이 본장의 적용상 항공기는 승객이 탑승이후 외부로 통하는 모든 문이 폐쇄된 순간부터 승객이 내리기 위하여 상기 문들이 개방되는 순간까지를 비행 중인 것으로 간주한다. 불시착의 경우에는 본장의 규정은 당해국의 관계당국이 항공기 및 기내의 탑승자와 재산에 대한 책임을 인수할 때까지 기내에서 범하여진 범죄와 행위에 관하여 계속 적용된다.

60) 이구희, “국내외 항공안전관련 기준에 관한 비교 연구”, 박사학위논문, 한국항공대학교 대학원, 2015. 2, pp.100-105.

현행 항공보안법에는 기장 등의 소송상 면책에 관한 규정이 없는 바, 개정 동경협약 제10조와 같이 명백히 기장 등의 소송상 면책규정을 신설하는 것이 바람직할 것이다.

4. 기장 등의 범인 인도 의무화

2014년 개정 동경협약 제9조 제1항에서 항공기 기장은 자신의 판단에 따라 중대한 범죄를 기내에서 범하였다고 믿을 만한 상당한 이유가 있는 자에 대하여 누구임을 막론하고 항공기가 착륙하는 영토국인 체약국의 관계당국에 그 자를 인도할 수 있다고 규정하고 있다.

한편 현행 항공보안법 제25조 제1항에서 기장 등이 항공기내에서 죄를 범한 범인을 인도할 때에는 직접 또는 해당 관계기관 공무원을 통하여 해당 공항을 관할하는 국가경찰관서에 인도하여야 한다고 규정하고 있다.

그러나 본 규정은 기장 등의 항공기내 범법자에 대한 사법기관에 인계를 의무화하기 위하여 개정하는 것이 바람직 할 것이다. 국토교통부 개정안을 보면, 동 법 제25조 제1항을 “기장 등은 항공기내에서 죄를 범한 범인을 인도하여야 하며, 이 경우 직접 또는 해당 관계기관 공무원을 통하여 해당 공항을 관할하는 국가경찰관서에 인도하여야 한다”라고 개정하고 있다.⁶²⁾

5. 범법자의 처벌 강화

2014년 개정 동경협약 제15조의 2 제1항에서 각 체약국은 제1조 제1항에서 언급된 범죄 또는 행위를 항공기내에서 범하는 자에 대하여 적절한 형사적, 행정적 또는 기타 형태의 법적 절차를 착수하기 위하여 필요한 조치를 취할 것이 촉구되는데, 특히 a) 승무원에 대한 신체폭행 또는 신체폭행을 범하기 위한 협박, b) 항공기나 기내의 인명 또는 재산의 안전을 보호할 목적으로 항공기 기장에 의하여 또는 그를 대신하여 내린 법적 지시를 따르기를 거절하는 경우를 규정하고 있다.

61) 김선이·안진영, 전계논문, p.8.

62) 권혁진, 전계 발표문, pp.29. 32.

현행 항공보안법 제50조(벌칙) 제2항 제3호에서 기장 등의 사전경고에도 불구하고, 운항중인 항공기내에서 폭언, 고성방가 등 소란행위를 한 자 및 기장 등의 업무를 위계 또는 위력으로써 방해 행위를 한 자는 500만원 이하의 벌금에 처한다고 규정하고 있다. 한편 본조 제3항에서 기장 등의 사전 경고에도 불구하고 계류 중인 항공기내에서 폭언·고성방가 등 소란행위를 한 자 및 기장 등의 업무를 위계 또는 위력으로써 방해 행위를 한 자는 200만원 이하의 벌금에 처한다고 규정하고 있다.

위와 같은 벌칙규정에 대한 국토교통부의 개정안을 보면, 운항 중인 항공기내에서 폭언·고성방가 등 소란행위를 한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 정하고 있으며, 기장 등의 업무를 위계 또는 위력으로써 방해 행위를 한 자는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처하도록 정함으로써 처벌을 대폭 강화하고 있다. 한편 계류 중인 항공기내에서 폭언·고성방가 등 소란행위를 한 자는 현행 그대로 200만원 이하의 벌금에 처하도록 정하고 있으며, 기장 등의 업무를 위계 또는 위력으로써 방해 행위를 한 자는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처하도록 정함으로써 처벌을 대폭 강화하고 있다. 이러한 벌칙규정 개정안의 취지는 항공보안법상의 범법자에 대한 처벌의 강화를 통하여 보안의식을 쇄신하고자 하는데 있다.⁶³⁾

6. 공범의 적용 확대

2010년 베이징협약 제1조 제4항에서, 다음을 행하는 경우 즉 (a) 본조 제1항 또는 제2항에 규정된 어떤 범죄를 범하기 위해 시도하는 경우, (b) 본조 제1항, 제2항, 제3항 또는 제4항 (a)호에 규정된 범죄를 범하기 위해 다른 사람들을 조직 또는 지휘하는 경우, (c) 본조 제1항, 제2항, 제3항 또는 제4항 (a)호에 규정된 범죄에 공범자로 참가하는 경우, (d) 어떤 사람이 본조 제1항, 제2항, 제3항 또는 제4항 (c)호에 규정된 범죄를 구성하는 행위를 범하였다는 것 또는 그 사람이 그러한 범죄에 대하여 법률 집행당국에 의해 형사기소를 필요로 하거나 그러한 범죄에 대하여 형이 선고되었다는 것을 알면서, 불법적이고 고의적으로

63) 권혁진, 전계 발표문, pp.30, 32.

다른 사람이 조사, 형사기소 또는 처벌을 회피하도록 원조하는 경우 범죄를 범하는 것으로 규정하여 공범의 개념을 확대 적용하고 하고 있다.⁶⁴⁾

그러나 항공보안법은 오직 제40조(항공기 납치죄 등) 제3항에서 제1항의 미수범은 처벌한다고 규정하고, 그리고 동 법 제4항에서 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 있다고 규정하고 있을 뿐이다.

따라서 항공보안법 제8장 벌칙에 규정된 범죄에 대하여 2010년 베이징협약 제1조 제4항의 규정을 수용하여 공범의 개념을 확대 적용하는 것이 바람직할 것이다.

7. 국제협약의 준수규정 개정

현행 항공보안법 제3조는 항공보안을 위해 항공보안 관련 국제협약의 준수 의무를 규정하고 있는 바, 제3조 제1항에서 항공보안을 위하여 항공보안법에 규정된 사항 외에 준수해야 할 국제협약으로 ① 항공기내에서 범한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약, ② 항공기의 불법납치 억제를 위한 협약, ③ 민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약, ④ 민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약을 보충하는 국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서, ⑤ 가소성 폭약의 탐지를 위한 식별조치에 관한 협약 등을 규정하고 있다. 한편 제3조 제2항에서 제1항의 다섯 개의 국제협약 외에 항공보안 관련 다른 국제협약이 있는 경우 그 협약을 준수해야 한다고 규정하고 있다.

상기 항공보안법 제3조 제1항의 항공보안 관련 국제협약 및 의정서들은 현재 전 세계적으로 발효되어 있어 세계 각국이 준수하여야만 되는 협약 및 의정서들이며, 위의 다섯 개의 국제협약 및 의정서에서 규정하는 사항과 함께 ICAO의 국제민간항공협약(시카고협약) 부속서 17 항공보안(ICAO Annex 17 Security)⁶⁵⁾

64) 황호원, “국제항공테러방지 북경협약(2010)에 관한 연구-몬트리올협약과의 비교를 중심으로”, 『항공우주법학회지』 제25권 제2호, 한국항공우주법학회, 2010. 12, pp.83-84 ; 홍순길 외 4인, 전게서, p.273.

과 ICAO의 “불법적 방해행위로 부터 민간항공 보호를 위한 보안 지침서”(ICAO Doc 8973 Security Manuel for Safeguarding Civil Aviation Against of Unlawful Interference) 규정을 준수해야 한다. ICAO는 시카고협약의 부속서(Annex) 형태로 국제민간항공의 보안 확보를 위해 각 체약국이 지켜야 할 표준 및 권고사항을 제정하여 공표하고 이의 준수를 감사하는 활동을 하고 있다.⁶⁵⁾

항공보안법 제3조 제2항은 제1항에 따른 국제협약 외에 항공보안에 관련된 다른 국제협약이 있는 경우에는 그 협약에 따른다고 규정하고 있는바, 이 규정은 문구적으로는 항공보안 관련 다른 국제협약의 발효여부 및 우리나라가 당사국 여부와 상관없이 그 협약을 준수해야 하는 것으로 해석될 수 있는 것이다. 따라서 항공보안 국제협약이 채택되어 발효하기 까지 또는 우리나라가 당해협약에 가입 발효되기까지는 상당한 기간이 소요되므로, 미 발효 및 우리나라가 당사국 아닌 항공보안 관련 다른 국제협약의 준수여부를 명확히 하기 위하여 발효되고 우리나라가 당사국인 항공보안 관련 다른 국제협약이 있는 경우에 그 협약을 따르도록 제3조 제2항의 규정을 개정하는 것이 바람직할 것이다.

V. 결 론

ICAO는 민간항공의 보안을 증진한다는 목표 하에 민간항공에 대한 새로운 위협과 불법행위에 대처하기 위하여 일련의 국제협약을 제정 및 개정하는 노력을 지속해 오고 있으며, 체약국들은 이러한 제정 및 개정된 국제협약의 비준 및 발효에 따라 필요한 국내입법조치를 취하여야 한다.

특히 항공기내 난동행위는 항공기의 안전운항을 위협하는 요인으로 작용하고 있어 이에 대한 방지대책 마련이 시급한 바, 1963년 동경협약을 현대화하는 작업이 추진되어 2014년 몬트리올의정서가 채택되었으며, 또한 2010년 채택된

65) ICAO 부속서 17 항공보안(ICAO Annex 17 Security)은 1974년 제정되어 항공보안을 다루고 있는 시카고협약 부속서로서 항공보안법 이해에 필수적인 요소라고 할 수 있다. 부속서 17은 정의, 보편적 원칙, 조직, 예방적 보안수단, 불법적 방해행위 대응 운영 등 5개 부문으로 구성되어 있다(이강석 외 4인 한국항공보안학회, 전게서, p.123).

66) 이강석 외 4인 한국항공보안학회, 전게서 pp.33-34.

베이징협약 및 베이징의정서는 2001년 9/11 테러이후 신중 불법행위에 효과적으로 대응하기 위하여 마련되었다. 그러나 이들 현대화된 협약 및 의정서에 대한 체약국들의 비준이 지연되어 아직 발효되지 못하고 있다. 하지만 2010년 베이징협약 및 베이징의정서는 2015년 10월말 현재 서명 30개국, 비준 7개국 및 가입 5개국이며, 또한 동경협약을 개정하는 2014년 몬트리올의정서는 2015년 10월말 현재 서명 29개국 및 비준 1개국인 바, 상기 협약 및 의정서들은 22개 국가가 비준함으로써 발효하게 된다.⁶⁷⁾

ICAO는 총회 결의안을 채택하여 아직까지 2010년 베이징협약 및 베이징의정서 등 항공보안 관련 국제협약의 당사국이 아닌 회원국들에게 이들 협약의 당사국이 될 것을 촉구하고 있으며, ICAO 회원국들도 베이징협약 및 베이징의정서 그리고 동경협약을 개정하는 2014년 몬트리올의정서의 당사국이 되는 중요성에 대하여 더욱 관심을 가지게 될 것이므로 향후 이들 협약 및 의정서들을 비준하는 국가가 증가하여 발효될 수 있을 것으로 예상된다.

우리나라는 항공기내에서 난동 및 방해 행위의 문제를 계속해서 경험하여 왔으며, 이에 응하여 2002년에 현행 항공보안법 이전의 “항공안전 및 보안에 관한 법률”에서 일정한 난동 및 방해 행위들을 규정하는 새로운 조항을 채택하였다. 이 조항은 2002년 ICAO 회람장 288(Circular 288)의 민간항공기내에서 범한 일정한 범죄에 관한 모델입법을 반영하고 범죄에 대한 처벌을 가중하면서 여러 해에 걸쳐 부분적으로 개정되어 왔다.

2014년에 종전 “항공안전 및 보안에 관한 법률”의 명칭을 변경한 현행 항공보안법은 본질에 있어서 1963년 항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약인 동경협약과 1970년 항공기의 불법납치 억제를 위한 협약인 헤이그협약의 이행입법이다. 또한 항공보안법은 ICAO 회람장 288(Circular 288)의 모델입법과 입안 양식 및 범위에서 상이할 지라도 항공기내에서 난동 및 방해 행위문제를 정면으로 다루고 있으며, 항공보안법상의 용어는 일반적으로 ICAO 모델입법 제1조 내지 제3조의 난동 및 방해 행위보다 넓다. 더욱이 항공보안법상의 범죄에 대한 형벌은 지상에서 범한 유사한 범죄보다 무거우며, 항공보안법 제

67) 베이징협약 제22조 제1항, 베이징의정서 제23조 및 개정 동경협약 제22조에 따라 동 협약 및 의정서는 수탁자에게 22번째의 비준서, 수락서, 승인서 또는 가입서의 기탁일자 후 2번째 달의 첫 번째 일자에 발효한다.

23조 제7항에서 항공운송사업자들은 음주로 인하여 소란행위를 하거나 할 우려가 있는 사람에 대하여 탑승을 거절할 수 있는 보다 넓은 재량이 부여되고 있다. 그러나 ICAO 모델입법 제4조의 재판관할권 규정과 비교해 볼 때 우리나라 입법은 확대된 재판관할권의 문제에 관하여 규정하고 있지 아니하다.⁶⁸⁾

현행 항공보안법은 현대화된 항공보안 관련 국제협약인 2010년 베이징협약 및 베이징의정서 그리고 2014년 몬트리올의정서상의 국내입법 이행사항들을 상당부분 반영하여 규정하고 있다. 그러나 앞으로 이들 국제협약들이 발효되고 우리나라가 가입할 경우 국내입법인 항공보안법 상 개정 또는 신설되어야 할 사항들로는 재판관할권, “운항 중” 정의, 기장 등의 소송상 면책, 기장 등의 범인 인도 의무화, 범법자의 처벌 강화, 공범의 적용확대 및 국제협약의 준수 등에 관한 규정을 들 수 있다. 이러한 국내입법 이행사항들 가운데 특히 재판관할권의 범위에 관하여 우리나라 입법은 침묵하고 있으며, 1984년 대법원 판결에도 불구하고 법률 집행당국들이 법률 상 영토, 국적 또는 등록의 연관 없이 재판관할권을 행사할 권리가 없다는 것이 일반적으로 가정되고 있다. 그러므로 항공기내 난동 및 방해 범죄의 영토외적 사건들에 대하여 재판관할권이 확대되기 위하여는 항공보안법이나 형법총칙을 개정하여 그 근거규정을 마련하는 것이 바람직 할 것이다.

결론적으로 점차 지능화 및 다양화되어 가고 있는 항공보안 위협에 대응하기 위하여 항공보안에 있어 관련 국제협약과 국내법령의 법적인 공백을 없애고 미비점을 보완하여 정비함으로써 글로벌 항공보안제도의 확대 및 강화를 도모하여야 할 것이다.

이를 위하여 ICAO는 계속해서 보안표준을 개선하고, ICAO 회람장 288(Circular 288)을 갱신하며 그리고 회원국들이 ICAO 총회 결의안에 유의하며 최근 현대화된 항공보안 관련 국제협약을 비준하도록 촉구하여야 할 것이다. 한편 항공사들은 계속해서 승무원의 항공보안 관련 절차 및 교육훈련을 최대한 활용하여야 할 것이다. 또한 정부는 2010년 베이징협약 및 베이징의정서 그리고 동경협약을 개정하는 2014년 몬트리올의정서 등 현대화된 항공보안 관련 국제협약의 내용 및 각국의 비

68) ICAO, *The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction(Presented by the Republic of Korea)*, Working Paper of Special Sub-Committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers, Second Meeting, Montreal, 3-7 December 2012, LC/SC-MOT/2-WP/1 20/11/12. p.4.

준 진행현황을 면밀히 검토하여 우리나라의 협약 가입 및 협약 상 국내입법 사항의 이행을 위한 항공보안 관련 입법과 항공보안제도의 개선을 위하여 적극 노력하여야 할 것이다.

참고문헌

- 고광남·소대섭, 「항공보안론」, 백산출판사, 2006.
- 권혁진, “항공보안법 개정과 보안정책”, 「2015년도 제1회 한국항공보안학회 세미나 발표자료집」, 한국항공보안학회, 2015. 10. 23.
- 김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」, 한국학술정보(주), 2011.
- 김선이·안진영, “항공범죄와 그 피해구제”, 「항공우주법학회지」 제24권 제1호, 한국항공우주법학회, 2009. 6.
- 김종복, 「신국제항공법」, 한국학술정보(주), 2015.
- 김한택, 「국제항공우주법」, 지인북스, 2011.
- _____, “국제항공테러협약의 관할권 연구”, 「항공우주법학회지」 제24권 제1호, 한국항공우주법학회, 2009. 6.
- 박원화, 「국제항공법」, 한국학술정보(주), 2014.
- 배종인·이재운, *The Need for Modernization of the Tokyo Convention(1963) on the Issue of Unruly Passengers and the Inadequacy of Korean Domestic Legal Approaches*, 「항공우주법학회지」 제27권 제1호, 한국항공우주법학회, 2012. 6.
- 유문기·김정식, 「항공보안론」, 진영사, 2014.
- 이강석·김준혁·이창무·정태황·황호원/ 한국보안학회, 「항공보안학」, 박영사, 2015.
- 이구희, “국내외 항공안전관련 기준에 관한 비교 연구”, 박사학위논문, 한국항공대학교 대학원, 2015. 2.
- 이재상·장영민·강동범, 「형법총론」, 박영사, 2015.

- 임 응, 「형법각론」, 법문사, 2013.
- 홍순길·이강빈·김선이·황호원·김종복, 「신국제항공우주법」, 동명사, 2013.
- 황호원, “「항공안전 및 보안에 관한 법률」에 있어서 항공범죄에 관한 연구”, 「항공우주법학회지」 제25권 제1호, 한국항공우주법학회, 2010. 6.
- _____, “국제항공테러방지 북경협약(2010)에 관한 연구-몬트리올협약과의 비교를 중심으로”, 「항공우주법학회지」 제25권 제2호, 한국항공우주법학회, 2010. 12.
- Huaping, Qin, *Dealing with Unruly Behavior on Board Aircraft : A Chinese Perspective*, 「항공우주법학회지」 제27권 제2호, 한국항공우주법학회, 2012. 12.
- Abeyratne, Ruwantissa, *A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions*, Air and Space Law, Volume XXXIX Number 1, Kluwer Law International, February 2014.
- _____, *Protocol to the Tokyo Convention of 1963: A Legal Triumph or Camp Squib?*, Air and Space Law, Volume XXXIX Number 4 & 5, Kluwer Law International, September 2014.
- _____, *The Beijing Convention of 2010: An Important Milestone in the Annals of Aviation Security*, Air and Space Law, Volume XXXVI Number 3, Kluwer Law International, June 2011.
- Gill, Michael, *Tokyo Convention 1963: Adapting to New Challenges for Security and Safety on Board Aircraft*, ICAO Legal Seminar, Seoul, 2012. 4. 24.
- Jennison, Michael, *The Montreal Protocol of 2014 is Intended to Modernize the Tokyo Convention of 1963: Can It Succeed ?*, Annals of Air and Space Law, Volume XXXIX, Institute & Centre for Research in Air and Space Law, McGill University, Montreal, Canada, 2014.
- Piera, Alejandro, *ICAO's Latest Efforts to Tackle Legal Issues Arising from Unruly/Disruptive Passengers: The Modernization of the Tokyo Convention 1963*, Air and Space Law, Volume XXXVII Number 3, Kluwer Law International, June 2012.

_____, *Report of the Rapporteur of the Special Sub-Committee on the Preparation of an Instrument to Modernize the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft of 1963* (Montreal, 22-25 May 2012), ICAO Doc LC/SC-MOT Appendix 4.

ICAO, *The 2010 Beijing Convention and Protocol*, The ICAO Journal, Volume 66 Number 1, 2011.

_____, Doc LC/35-WP/1-1 28/2/13.

_____, DCTC Doc No.36 3/4/14; DCTC Doc No.37 4/4/14.

_____, *Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers*, Cir 288 LE 1, June 2002.

_____, *Report of the Resolution Group, International Conference on Air Law*, Montreal, 26 March to 14 April 2014, DCTC Doc No. 32 2/4/14.

_____, *The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction(Presented by the Republic of Korea)*, Working Paper of Special Sub-Committee for the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention Including the Issue of Unruly Passengers, Second Meeting, Montreal, 3-7 December 2012, LC/SC-MOT/2-WP/1 20/11/12.

_____, *Acts or Offences of Concern to the International Aviation Community and Not Covered by Existing Air Law Instruments(Presented by the Secretariat)*, Working Paper of Legal Committee-36th Session (Montreal, 30 November to 3 December 2015), Doc LC/36-WP/2-1 5/10/15.

<http://www.icao.int> (ICAO)

초 록

우리나라는 항공수요의 증가에 따라 항공기내 불법방해 행위의 발생건수도 계속 증가하고 있는데, 2010년에 55건, 2014년에 354건이 발생하여, 지난 5년간 매년 평균 211건이 발생하였다.

1963년 항공보안에 관한 최초의 전 세계적 국제법률문서로서 새로운 “항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약”인 동경협약이 채택되었다. 동경협약이 발효된 1969년 직후 바로 1970년에 “항공기내 불법납치 억제를 위한 협약”인 헤이그협약이 채택되었고, 1971년에 “민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약”인 몬트리올협약이 채택되었다.

2001년 9/11 사건이후 1971년에 채택된 몬트리올협약을 수정 보완하는 “국제민간항공과 관련된 불법행위억제에 관한 협약”인 2010년 베이징협약과 1970년에 채택된 “항공기 불법납치의 억제를 위한 협약”인 헤이그협약을 보충하는 2010년 베이징의정서가 채택되었다.

그 후 항공기내 난동행위의 심각성과 빈번함이 확대되고 있음에 따라 1963년에 채택된 “항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약”인 동경협약을 개정하는 2014년 몬트리올의정서가 채택되었다.

우리나라가 가입한 발효된 항공보안 관련 국제협약으로는 1963년 동경협약, 1970년 헤이그협약, 1971년 몬트리올협약, 1988년 몬트리올보충의정서, 1991년 가소성폭약표지협약 등이 있다.

우리나라는 1971년에 동경협약을 비준함에 따라 1974년에 항공기운항안전법을 제정하였고, 2002년 8월에 항공기운항안전법을 대체한 항공안전 및 보안에 관한 법률이 제정되었으며, 2014년 4월에 항공안전 및 보안에 관한 법률은 항공보안법으로 명칭이 변경되었다.

항공보안법은 본질에 있어서 1963년 동경협약과 1970년 헤이그협약의 이행입법이다. 또한 항공보안법상의 용어는 ICAO 회람장 288(Circular 288)의 모델입법 제1조 내지 제3조의 난동 및 방해 행위보다 넓다.

한편 항공보안법은 현대화된 항공보안 관련 국제협약인 2010년 베이징협약 및 베이징의정서 그리고 2014년 몬트리올의정서상의 국내입법 사항들을 상당

부분 반영하고 있다. 그러나 앞으로 이들 국제협약들이 발효되고 우리나라가 가입할 경우 국내입법인 항공보안법 상 개정 또는 신설되어야 할 사항들로는 재판관할권, 비행 중의 정의, 기장 등의 소송상 면책, 기장 등의 범인 인도 의무화, 범법자의 처벌 강화, 공범의 적용확대 및 국제협약의 준수 등에 관한 규정을 들 수 있다. 이 들 가운데 특히 재판관할권의 범위에 관하여 우리나라 입법은 침묵하고 있다. 그러므로 항공기내 난동 및 방해 범죄의 영토외적 사건 등에 대하여 재판관할권이 확대되기 위하여 항공보안법이나 형법총칙을 개정하는 것이 바람직할 것이다.

결론적으로, 점차 지능화 및 다양화되어 가고 있는 항공보안 위협에 대응하기 위하여 우리정부는 항공보안 관련 국제협약의 내용 및 각국의 비준현황을 면밀히 검토하여, 우리나라의 협약 가입 및 협약 상 국내입법 사항의 이행을 위해 항공보안 관련 입법과 항공보안제도를 개선하도록 노력하여야 할 것이다.

주제어 : 항공보안, 동경협약, 헤이그협약, 몬트리올협약, 베이징협약, 베이징의 정서, 몬트리올의정서, 항공보안법, 불법방해행위, 난동승객, 재판관할권, 항공기내 보안요원

Abstract

A Study on Modernization of International Conventions Relating to Aviation Security and Implementation of National Legislation

Lee, Kang-Bin*

In Korea the number of unlawful interference act on board aircrafts has been increased continuously according to the growth of aviation demand, and there were 55 incidents in 2000, followed by 354 incidents in 2014, and an average of 211 incidents a year over the past five years.

In 1963, a number of states adopted the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (the Tokyo Convention 1963) as the first worldwide international legal instrument on aviation security.

The Tokyo Convention took effect in 1969 and, shortly afterward, in 1970 the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft(the Hague Convention 1970) was adopted, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation(the Montreal Convention 1971) was adopted in 1971.

After 9/11 incidents in 2001, to amend and supplement the Montreal Convention 1971, the Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation(the Beijing Convention 2010) was adopted in 2010, and to supplement the Hague Convention 1970, the Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft(the Beijing Protocol 2010) was adopted in 2010.

Since then, in response to increased cases of unruly behavior on board aircrafts which escalated in both severity and frequency,, the Montreal Protocol which is seen as an amendment to the Convention on Offences and Certain Other Acts

* Emeritus Professor, Department of International Trade, Sangji University

Committed on Board Aircraft(the Tokyo Convention 1963) was adopted in 2014.

Korea ratified the Tokyo Convention 1963, the Hague Convention 1970, the Montreal Convention 1971, the Montreal Supplementary Protocol 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosive 1991 which have proven to be effective.

Under the Tokyo Convention ratified in 1970, Korea further enacted the Aircraft Navigation Safety Act in 1974, as well as the Aviation Safety and Security Act that replaced the Aircraft Navigation Safety Act in August 2002. Meanwhile, the title of the Aviation Safety and Security Act was changed to the Aviation Security Act in April 2014.

The Aviation Security Act is essentially an implementing legislation of the Tokyo Convention and Hague Convention. Also the language of the Aviation Security Act is generally broader than the unruly and disruptive behavior in Sections 1-3 of the model legislation in ICAO Circular 288.

The Aviation Security Act has reflected the considerable parts of the implementation of national legislation under the Beijing Convention and Beijing Protocol 2010, and the Montreal Protocol 2014 that are the modernized international conventions relating to aviation security.

However, in future, when these international conventions would come into effect and Korea would ratify them, the national legislation that should be amended or provided newly in the Aviation Security Act are as followings : The jurisdiction, the definition of 'in flight', the immunity from the actions against the aircraft commander, etc., the compulsory delivery of the offender by the aircraft commander, etc., the strengthening of penalty on the person breaking the law, the enlargement of application to the accomplice, and the observance of international convention.

Among them, particularly the Korean legislation is silent on the scope of the jurisdiction. Therefore, in order for jurisdiction to be extended to the extra-territorial cases of unruly and disruptive offences, it is desirable that either

the Aviation Security Act or the general Crime Codes should be revised.

In conclusion, in order to meet the intelligent and diverse aviation threats, the Korean government should review closely the contents of international conventions relating to aviation security and the current ratification status of international conventions by each state, and make effort to improve the legislation relating to aviation security and the aviation security system for the ratification of international conventions and the implementation of national legislation under international conventions.

Key words : Aviation security, Tokyo Convention, Hague Convention, Montreal Convention, Beijing Convention, Beijing Protocol, Montreal Protocol, Aviation Security Act, Unlawful interference act, Unruly passenger, Jurisdiction, In-flight security officer