

法學碩士學位論文

航空犯罪의 規制에 관한 國際法的 考察

A Study on the Regulation of Aeronautical
Offence under International Law

順天大學校 大學院

法學科 國際法專攻

丁 海 光

2004年 12月

航空犯罪의 規制에 관한 國際法的 考察

A Study on the Regulation of Aeronautical
Offence under International Law

指導教授 鄭 京 洊

이 論文을 法學碩士學位 論文으로 提出함

2004年 10月 日

順天大學校 大學院
法學科 國際法專攻

丁 海 光

丁海光의 法學碩士學位 論文을 認准함

審查委員長
委 員 員

李 廉 王
鄭 宗 津
宋 成 洙



2004年 12月 日

順天大學校 大學院

목 차

제 1 장 서 론	1
제 1절 연구의 목적	1
제 2절 연구의 범위와 방법	3
 제 2 장 항공범죄의 개관	5
제 1절 항공범죄의 개념 및 법적성격	5
I. 항공범죄의 개념	5
II. 항공범죄의 법적 성격	7
1. 학설의 대립	8
2. UN의 태도	10
3. 소결	11
제 2절 항공범죄의 규제에 관한 국제법의 정립	12
I. 항공범죄의 규제를 위한 초기의 시도	12
II. 항공범죄의 법적 규제에 관한 국제협약의 정립	14
1. 1963년의 Tyoko협약	14
2. 1970년의 Hague협약	16
3. 1971년의 Montreal협약	18
III. 소결	18
 제 3 장 항공범죄의 규제에 관한 국제협약의 내용	20
제 1절 협약상 규율대상 항공범죄의 유형	20
I. Tyoko협약상의 범죄	20
II. Hague협약상의 범죄	21
III. Montreal협약상의 범죄	22
IV. 소결	24

제 2절 항공범죄의 구성요건과 적용범위	24
I. Tyoko협약	24
1. 구성요건	25
2. 적용범위	31
II. Hague협약	32
1. 구성요건	32
2. 적용범위	38
III. Montreal협약	39
1. 구성요건	40
2. 적용범위	43
제 3절 항공범죄의 관할권	44
I. 항공범죄 관할권의 의의와 성격	44
II. 협약상 범죄유형에 따른 항공범죄의 재판관할권	46
1. 항공기납치범죄의 재판관할권	46
2. 항공기 사보타지범죄의 재판관할권	49
제 4절 항공범죄인인도	50
I. 협약상 항공범죄인인도의 기본구조	53
1. 인도의 제한	51
2. 인도조약과의 상관성	53
3. 인도가능성	54
II. 정치적성격의 항공범죄인 인도	56
1. 협약상의 해석	56
2. 정치범죄의 판단기준	59
III. 인도의 우선순위	61
IV. 우리나라의 경우	63
제 5절 협약상의 미비점과 보완 방향	65
I. Tyoko협약	65
II. Hague협약	67
III. Montreal협약	71
IV. 소결	72
제 4 장 국내적 입법조치	74

제 1절 국내적 시행입법의 유형	74
I. 기존법령 보완형	75
II. 개별적 특별입법형	75
III. 포괄적 단일입법형	76
IV. 특수형	76
V. 우리나라의 경우	77
제 2절 우리나라의 항공범죄 관련 국내법 현황	78
I. 항공법	78
1. 성립 및 입법취지	78
2. 기본구조	78
III. 항공안전및보안에관한법률	80
1. 성립 및 입법취지	80
2. 기본구조	81
제 3절 소결	84
 제 5장 결 어	86
 ※. 참고문헌	90
 ※. ABSTRACT	93

제 1 장 서 론

제 1절 연구의 목적

육상 및 해상교통은 인류의 역사를 통하여 오랜 전통으로 일상생활에서 뿐만이 아니라 국제교역에서도 중요한 역할을 수행하여 왔다. 이에 비해 불과 약 100여년¹⁾ 남짓이라는 일천한 역사에도 불구하고 항공교통은 그 신속성과 안전성에 힘입어 놀라운 발전을 거듭하여 세계를 하나의 생활권으로 변모시키는 이른바 지구촌을 형성하고, 그 자체로서 인간의 생활에 깊숙이 뿌리내린 하나님의 산업으로 성장하기에 이르렀다.

그러나 이렇듯 급속한 항공교통산업의 발달 못지않게 많은 인명과 재산을 삼고 다수국의 영역 상공에서 고도의 스피드로 전개되는 항공활동의 특수성과 일단 사고가 발생하면 대형참사로 이어지는 특징을 지닌 교통수단으로서의 항공기에 대한 안전은 이를 이용 및 활용, 운용하는 개개인의 일상적인 관심에서 시작하여 예상치 않게 되풀이되는 각종 항공참사²⁾들의 발생으로 인하여 국가, 나아가서는 국제사회의 비상한 관심의 대상으로 대두되었다.

비행중(in flighting)인 항공기는 그 성질상 고립되어 있으며, 승무원들을 제압시 승객 및 승무원들을 인질로 삼을 수 있고, 항공기내의 통신시설만으로도 어느 사람이나 장소와도 상호 교신이 가능하고, 또한 세계 어느 장소이든지 이동을 위한 비행이 가능하다. 항공기의 이러한 속성들로 인하여 항공교통이 용에는 이른바 항공기 불법납치(Hijiking), 사보타지(Sabotage)범죄 등과 항공기 및 그 부대시설 등을 수단으로 하는 항공기 관련범죄(이하 항공범죄)의 발생 가능성이 상존하고 있다. 이러한 범죄는 순식간에 전 세계의 이목을 쉽게 끌 수 있어 정치적목적의 테러행위에 안성맞춤이며 다른 방법보다도 비행중

1) 최초의 동력비행은 1903년 12월 17일 미국의 라이트형제(Oriville & Wilbur Wright)가 가솔린엔진을 장착한 플라이어 1호기로 12초 동안 36미터를 비행한 것이다.

2) 항공기의 정비불량에 의한 기체결함이라던가 조종사의 조종미숙 혹은 승무원들의 부주의, 기상악화 등으로 인하여 고의없이 항공참사가 일어나는 경우도 있으나 본고에서는 고의에 의한 타격, 즉 범죄행위로 인한 항공사고를 의미한다.

인 항공기를 이용하면 영역의 이동이 쉬워 체포의 위험성이 적다는 이유로 항공범죄는 세계 곳곳에서 빈번히 발생하였고³⁾ 높아진 발생빈도 못지않게 그 양태도 다양화되었다. 그리고 항공범죄는 다수 주권국의 영역에 걸쳐서, 다수 국적을 가진 승객에 의하여, 혹은 이들을 대상으로 발생할 수 있다는 점 등에서 국제적 성격을 내포한 범죄들 중의 한 유형이라고도 할 수 있다.

항공범죄는 일단 발생하면 그 결과의 정도는 상당히 크므로 그 동기나 정황에 의해 결코 정당화될 수 없는 비인도적이며 반문명적 폭거행위라 할 수 있다. 또한 인간의 행복추구권을 박탈하는 기본적인 권리의 침해행위일 뿐만 아니라 국제민간항공의 안전과 국제항공 교통질서라는 국제질서의 이익을 침해하는 행위기도 하다. 따라서 이러한 법익을 침해하는 항공범죄행위의 진압은 바로 문명의 요청이며, 그를 위한 가장 효과적인 방법은 조약이나 국제관행 등 국제사회의 규약이라 할 수 있는 국제법에 의해 국제범죄로 규정하고 그에 관련되는 국제법 및 이의 시행을 위하여 제정된 국내법 등으로 규제하는 것이라 하겠다.

그간 UN과 여러 국가들을 비롯한 국제사회에서는 항공범죄의 법적 규제를 위한 방안으로 법의 일반원칙, 국제관습법 또는 다자간의 국제조약 등에 의하여 이를 해결하려 하였기 때문에 주로 국제법적 관점에서 접근되고 연구되어 왔다. 하지만 불행히도 아직까지 국제사회에서는 국가들의 가치관 및 이념의 분열상황 등으로 인하여 항공범죄가 곧 국제법상의 범죄 내지 국제범죄라는 법적 확신은 일반화되어 있지 않다. 뿐만 아니라 국가주권을 기초로 하는 국제법의 분권적 구조에 기인한 법적 규제의 난점은 항공범죄에 대한 일관성 있는 규제도 어렵게 하고 있다는 것이 국제사회의 현실이다.

그럼에도 국제사회는 항공범죄의 법적 규제를 위한 노력을 경주한 결과로 국제협력의 정신을 바탕으로 한 국제협약을 체결하여 이에 대처하는 방식을 취하여 왔다. 그러한 결과로 국제사회는 항공기의 안전, 항공기상의 인명과 재산의 보호 등 민간항공의 안전을 위하여 1963년 최초로 '항공기내에서 범한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약'(이하 Tyoko협약)⁴⁾을 체결하였으며, 이 협약

3) 항공기납치현황은 1931년 이후 1995년까지 921건이 발생하였고, 항공기공중폭파는 1995년까지 97건이 발생하여 2,276명이 사망하였다(최진태, 테러, 테러리스트 & 테러리즘, 대영문화사, 1997, 80면).

만으로는 급증하는 항공기납치에 대처하는데 불충분하였기 때문에 이의 보완책으로 1970년 '항공기의 불법납치 규제를 위한 협약'(이하 Hague협약)⁵⁾, 1971년의 '민간항공의 안전에 대한 불법적행위의 규제를 위한 협약(이하 Montreal협약)⁶⁾ 를 제정하여 보편적인 규제를 시도하였다.

그러나 이러한 제 협약이 발효하고 있음에도 항공범죄는 근절되지 않고 있다. 이는 현대 국제사회의 분권적인 법 구조와 '분열된 세계의 국제법'(International Law in a Divided World)의 역할이 당면하고 있는 과제라 하겠다. 항공범죄의 특수성을 감안할 때 이를 근절하기 위해서는 강력하고 효과적인 법적 규제뿐 만 아니라 그 배경에 깔려 있는 각종 동기와 원인들을 추적하여 범죄행위를 유형별로 처리한다면 국가간의 대립을 완화시키면서 항공기 관련 범죄행위의 처벌에 실질적인 법의 지배를 달성할 수 있을 것이다.

이러한 기본적 관점을 바탕으로 하여 본고에서는 항공범죄의 규율과 처벌을 위한 국제적인 노력 및 그 결과인 항공범죄 관련 국제협약 및 국내법, 제도 등을 형사법적 측면에서 고찰하고자 한다.

제 2 절 연구의 범위와 방법

지금까지 국제사회는 항공범죄의 규제를 위하여 다자협약의 방식으로 접근해 왔으며, 또한 국내입법조치를 통해 항공범죄의 방지 및 형사재판할권을 행

-
- 4) Convention on Offences and Certain Other Committed on Board Aircraft : 1963년 9월 14일 Tyoko에서 채택, 협약 발효(69. 12. 4.), 대한민국 서명(65. 12. 8.), 대한민국 국회 비준 동의(70. 12. 22.), 대통령 비준(71. 1. 27.), 비준서 국제민간항공기구에 기탁(71. 2. 28.), 대통령 공포, 발효. 조약 제 385호(71. 5. 20.) 자세한 내용은 김대순·김민서 편, 국제조약집, 삼영사, 2003, 242면.
 - 5) Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft : 1970. 12. 16. Hague에서 채택, 협약 발효(71. 10. 14.), 대한민국 비상국무회의에 의하여 가입 동의(72. 11. 28.), 대한민국 가입(73. 1. 18.), 대통령 공포, 발효. 조약 제 460호(73. 2. 17.), 부기 - 동 협약에 대한 대한민국 정부의 가입은 대한민국 정부가 국가 또는 정부로 승인하지 아니한 영역 또는 집단의 승인을 의미하는 것은 아니다(위의 책, 396면).
 - 6) Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft Acts against the Safety of Civil Aviation : 1971. 9. 23. Montreal에서 채택, 협약 발효(73. 1. 23.), 대한민국 국회 가입 동의(73. 6. 2.), 대한민국 가입(73. 8. 2.), 대통령 공포, 발효. 조약 제 484호(73. 9. 1.), 부기 - 동 협약에 대한 대한민국 정부의 가입은 대한민국 정부가 국가 또는 정부로 승인하지 아니한 영역 또는 집단의 승인을 의미하는 것은 아니다(위의 책, 403면).

사할 수 있는 국가에로의 범죄자 인도, 국내재판에 의한 처벌 등으로 규제하여 왔다. 본고는 항공범죄에 있어서 그 범죄자의 규제를 위하여 현재 발효 중인 국제법인 Tyoko협약, Hague협약, Montreal협약 등을 고찰대상으로 하고 있다. 이에 대한 범위로는 국제항공운송에 종사하는 항공기로서 국가항공기가 아닌 민간항공기상에서, 혹은 민간항공기에 대하여, 민간항공을 위한 제반 항공시설 등에 대하여 발생하는 범죄 등으로 한다. 시간적 범위로는 평시의 비행중 또는 운항중에, 공간적 범위로는 각국의 영공 및 영토, 공해상 등에서 이루어지는 제반 항공활동과 관련하여 발생하는 범죄 등을 포함한다.

본 연구는 전 5장으로 구성되어 있으며 그 내용을 개략하자면 다음과 같다. 제 1장에서는 본고의 연구목적, 그 범위 및 방법 등을 개괄하고, 제 2장에서는 국제테러의 한 유형으로서 항공범죄의 개념 및 그 특성과 법적 성격을 살핀 후, 법적 규제를 위한 국제법 정립의 국제적 노력을 연혁적으로 고찰한다.

제 3장에서는 전술한 항공범죄의 법적규제에 관한 3대 국제협약에 있어 각 협약의 조문을 중심으로 각 협약 상의 규율대상으로서의 항공범죄의 유형, 구 성요건과 적용범위, 항공범죄에 대한 형사재판관할권의 성격 및 그 내용, 형사재판관할권이 있는 국가에로의 범죄자의 인도 등의 내용을 고찰하고, 그에 따른 각 협약상의 미비점과 보완 방향에 대하여 검토한다.

제 4장에서는 항공범죄 관련 제 협약의 국내적 시행을 위한 제 협약 체약국들의 시행입법의 유형과 현재 우리나라의 입법현황으로서 항공법과 항공안전및보안에관한법률(구 항공기운항안전법)을 고찰한다.

제 5장 결론에서는 중점적으로 살펴보았던 각 협약의 내용들이 의미하는 항공범죄에 대한 효과적이고도 합리적이며 합목적적인 규제를 위한 노력에 나름대로의 의견을 제시, 국제사회에서 일반적으로 시행되고 있는 항공범죄의 국제법적 규제에 있어 형사법적 체계를 검토하였다.

그리고 위와 같은 연구를 위하여 전술한 3대 협약을 중심으로 관련 제 조약, 초안, 국내외 관련 문헌 및 논문, 기타자료 등을 참조하였고, 또한 국제협약의 국내적 시행을 위한 입법형태에 각국의 입법유형을 비교법적으로 분석한 후 우리나라 관련 국내법규 등을 살펴보았다.

제 2 장 항공범죄 개관

제 1절 항공범죄의 개념 및 법적 성격

I. 항공범죄의 개념

항공범죄는 항공기 등을 그 수단으로 하여 행하여지는 범죄이다. 최초의 항공범죄⁷⁾ 발생 이후 시간의 경과에 따라 발생 빈도가 늘어가면서 그 범죄행위도 발전, 그 양태가 다양화되었으며, 이는 범죄행위의 내용을 일정하게 고착화된 관념 및 형태로 바라보지 못하게 하는 결과를 낳았다. 그런 이유로 아직까지도 항공범죄의 개념을 명확한 의미로 정의하지 못하고 있는 것이 현실이다.

통상 국제협약이나 학술논문, 기타 신문·잡지같은 언론매체 등에서는 항공기의 내부나 외부에서 항공기 자체 또는 승객·승무원 및 재산에 대하여 행하여진 범죄와 지상의 항공안전시설 등에 대하여 행하여진 범죄를 지칭하기 위하여 항공범죄, 민간항공에 대한 안전위해행위, 항공기불법납치, 민간항공 안전에 대한 불법적 행위, 민간항공 안전에 대한 불법방해행위, 항공기 사보타지, 항공기테러, 항공기범죄 등의 다양한 용어들을 사용하고 있다. 그러나 이와 같은 용어들은 저마다의 행위나 요건에 있어 약간씩은 차이를 가지므로 서로를 상관시켜 해석한다면 내포된 의미와 외연은 다르다고 볼 수 있다.

항공범죄라는 용어는 다만 항공기만을 대상으로 행하여지는 범죄뿐 만 아니라 민간항공의 안전을 위협하는 일체의 행위, 예를 들면 공항시설의 파괴나 공항터미널에서 대기중인 승객에 대한 가해행위⁸⁾까지도 포함하는 포괄적인

7) 최초의 국내적 항공범죄라고 할 수 있는 사건은 1930년 페루의 혁명당원들이 그들의 정치적 강령을 지지하는 선전물을 살포하기 위하여 국내항공기를 강탈하였던 것이다(김정건, '항공기납치와 국제법', 법률연구 제3집, 1983, 386면). ; 국제적 최초 항공범죄는 1961년 5월 1일 쿠바인 Antulio Raniez가 Elpirata Cofrisci라는 18세기 스페인 해적의 이름을 가명으로 사용하여 미국의 National Airline사 소속 항공기를 납치하였던 사건이다(Garry N. Horlick "The Developing Law of Air Hijacking", 12 Harvard International Law Journal, 1971, p.33).

개념으로 사용되어 지고 있다.⁹⁾ 그런 의미에서 위 용어들 중 대체로 가장 광범한 개념을 지닌 용어로 생각할 수도 있다. 하지만 항공범죄라는 용어도 항공관련 범죄를 규율하고 있는 각종 국제협약이나 국내법규에서도 일반적인 용어로 사용되지는 않고, 다만 강학상¹⁰⁾ 또는 학술논문¹¹⁾등에서 종종 사용되어지고 있을 뿐 그 개념이 국제법상으로나 국내법상으로나 명확히 정의된 것은 아니다. 그런 점에서 항공범죄라는 용어의 사용에는 상당히 세심한 주의를 요할 것으로 생각된다. 이는 국제사회의 대다수 구성원이 아직까지는 항공범죄가 국제법상의 범죄(crime under international law), 혹은 국제범죄(international crime)라는 법적확신에 있어 매우 회의적이라고 생각하기 때문이다.

'민간항공에 대한 안전위해행위'(acts jeopardizing the safety of civil aviation)라는 표현은 1963년 Tyoko협약에서 범죄의 구성여부를 불문하고 항공기 및 기내의 인명과 재산의 안전을 위태롭게 하는 행위뿐 만이 아니라 기내의 질서유지를 포함하는 개념으로 사용되었다.¹²⁾

'항공기불법납치'(unlawful seizure of aircraft)는 1970년 Hague협약에서 비행중인 항공기를 폭력 또는 그 위협에 의하여 또는 그 밖의 어떤 다른 형태의 협박에 의하여 불법적으로 납치 또는 점거하거나 그와 같은 행위를 하고자 시도하는 것을 의미하였는데, 이를 하이재킹(hijacking)이라고도 한다.¹³⁾

8) 예를 들면 1986년 9월 14일의 김포 국제공항 폭파테러사건을 들 수 있다(한국일보 1986. 9. 20. 1-2면).

9) 제성호, 항공기테러의 법적 규제, 서울대학교 박사학위논문, 1989, 14면.

10) "국제민간항공의 안전을 위협하는 범죄로서는 항공기의 납치·기상범죄·항공시설에 대한 방해·기타의 항공범죄가 있다"(이한기, 국제법강의, 박영사, 1990, 407면); "항공범죄, 즉 항공기에서 일어나는 절도, 폭력, 마약밀수, 의화밀반출 등의 범죄와 항공기 승객을 인질로 한 항공기 납치범죄는 … 비교적 최근에 발생하기 시작한 범죄다" (박원화, 항공법, 명지출판사, 1990, 245면).

11) "... 민간항공기에 대한 범죄영역도 지상 터미널, 적하소, 정비시설, 격납운수차량, 격납고, ... 도시공항 터미널과 매표소와 같은 외부항공보조시설까지 광범하게 확대되고 있기 때문에 항공기 납치범(aircraft hijacking)이라는 종래의 표현마저도 항공범죄(aircraft crime)로서 어구 변질이 불가피하게 되었다"(김성순, "항공범죄의 규제에 관한 국제협약 고찰", 국제법학회논총 통권 67호, 1990, 136면; 김한택, 국제법상 항공범죄의 규제에 관한 연구, 박사학위논문, 고려대학교, 1989; 최완식, 항공범죄에 관한 연구, 박사학위논문, 건국대학교, 1979; 채혁, 민간항공기의 테러 방지를 위한 법적 규제 방안 연구, 석사학위논문, 연세대학교 행정대학원, 1996).

12) Tyoko협약 제1조.

또한 1971년의 Montreal협약은 '민간항공의 안전에 대한 불법적 행위'(unlawful acts against the safety of civil aviation)라는 용어를 사용하는데 이는 비행중인 항공기내의 사람에 대한 폭력행위, 운항중인 항공기의 파괴, 항공기의 안전에 위해를 줄 수 있는 장치나 물질의 설치, 항공시설의 파괴나 손상, 허위정보의 교신 등 위법행위를 포괄적으로 규율하고 있는 복합적 개념으로¹⁴⁾ 항공기 사보타지(aircraft sabotage)라고도 한다.¹⁵⁾

그 외에도 항공기테러 내지 항공기범죄는 사보타지 또는 하이재킹이라는 용어보다 유사한 의미 또는 포괄적인 개념으로 사용되고 있다. 즉 항공시설의 파괴나 대기중인 승객에 대한 방해행위까지를 포함하고 있는 개념으로 사용되고 있는 것이다.¹⁶⁾

살펴보았듯이 항공기 및 항공관련 범죄의 정의를 일의적으로 규정하기는 어렵다 하겠다. 그러나 위 용어들 중 다소나마 제시된 다른 용어들을 아우르는 대체로 포괄적인 개념의 용어는 항공범죄라고 하겠다. 그런 관점에서 본고에서는 항공범죄란 항공기 등 관련 범죄의 규제에 관한 국제협약상의 불법행위와 이의 국내적 시행을 위한 국내법상의 위법행위로서 대체로 비행중 혹은 운항중인 항공기내에서의 형법¹⁷⁾상의 범죄 및 질서문란 행위 그리고 비행중인 항공기의 안전을 위해하는 불법납치행위, 항공기나 항공시설에 대한 불법한 행위(unlawful interference)들을 규제대상으로 하는 범죄라는 의미로 사용하겠다.

II. 항공범죄의 법적 성격

항공범죄는 다수 국가에 공통된 법익 또는 국제민간항공의 안전이라는 국제사회의 기본적 이익을 침해하는 국제적 위법행위이다. 또한 범죄자 및 피해

13) Hague협약 제1조 1항.

14) Montreal협약 제1조.

15) 제성호, 앞의 주 9, 14면.

16) 항공범죄의 개념을 최광의, 광의, 협의, 최협의 등으로 구분하여 설명하는 견해도 있다(제성호, 위의 주, 16면, ; 김만호, 항공범죄의 법적규제에 관한 연구, 청주대학교 박사학위논문, 1987, 8-9면 참조).

17) Tyoko협약 제1조 1항 (a)

자의 국적, 범죄자의 소재지국, 범죄의 실행지국, 항공기의 등록국 및 이착륙국 등 범죄행위에 따른 이해관계국들에 의하여 체약국사이의 형사재판관할권이 정해지는 국제적 성격의 범죄 또는 국제적 중요성을 가진 범죄라고도 할 수 있다. 그러면 그러한 속성을 지닌 항공범죄가 국제범죄라고 할 수 있는가라는 점에서 의문이 제기되는 바, 이에 대해서는 견해가 서로 갈리므로 이하에서 이를 고찰하고자 한다.

1. 학설의 대립

학자들은 항공범죄의 속성이 그러할지라도 과연 항공범죄가 국제범죄로 이해될 것인가에 관해서는 현행법상 이를 국제범죄라고 단언하는 것은 시기상 조라고 보는 부정적 입장이 다수를 차지하고 있다.¹⁸⁾

위와 같은 부정적 입장에 관한 주된 논거로 Tyoko협약과 Hague협약, Montreal협약들은 비행중 또는 운항중인 항공기에 대한 하이재킹, 사보타지 또는 기타 항공기에 대한 불법행위들에 대하여 각 체약국으로 하여금 엄중한 처벌을하도록 하고 있음에도 세 협약 어느 것도 "집단살해죄의 방지 및 처벌에 관한 협약(Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide)"처럼 위 행위들을 국제법상의 범죄(crime under international law)¹⁹⁾로서 선언하지 않고 있어 위 세 협약에서의 항공범죄가 국제범죄라는 해석을 도출해 낼 수가 없다고 한다. 즉 국제적 범죄로서의 법적성질이 의문시되고 있으며, 그런 의미에서 항공범죄를 인류의 적으로 간주하기 어렵다는 것이다.

이밖에도 여러 가지 논거가 제시되고 있는 바, 첫째, 항공범죄인의 법적 처리가 국가마다 상이하여 인류의 공적으로 보기 어렵다는 것, 둘째, 항공범죄 규제를 위한 세 협약의 재판관할권에 있어 이해 및 관련 당사국 등 특정국에만 적용되는 경합적관할권을 인정하고 보편적관할권을 부여하지 않았다는 점, 셋째, 세 협약의 가입국이 전 세계의 모든 국가가 아니어 체약국과 비체약국

18) 제성호, 앞의 주 9, 56면 참조

19) 집단살해죄의 방지 및 처벌에 관한 협약 제1조.

간에 문제점이 제기될 소지가 있다는 점, 넷째, 항공범죄인을 정치범으로 볼 수 있는 여지가 많아 정치적 비호를 부여할 우려가 있다는 점, 다섯째, 관할권 행사에 있어 소추 강요가 어렵고 유죄확정시라도 집행에 자의가 개입될 여지가 있으며, 여섯째, 협약상 각국간에 공평히 적용될 수 있는 확립된 적용기준이 불비하여 각국의 국내법에 일임하고 있다는 점, 마지막으로 세 협약의 의무조항 불이행시 제재의 문제가 있다는 점 등이 주장되어지고 있다.

이에 대해 항공범죄를 국제범죄성을 지닌 범죄로 보는 입장에서는, 항공교통이 국제화되어 있는 오늘날의 현실에서 국제민간항공교통의 질서확립은 국제사회 전체의 공동법익으로 이에 대한 침해가 있을 때는 당위적인 가별성이 인정되어야 한다며 전술한 이유들에도 불구하고 다음과 같은 논거로 항공범죄가 국제범죄로서 규제되어야 할 충분한 논리성이 있다고 한다.

첫째, 항공범죄는 속성상 국제범죄임이 당연하여 협약들이 범죄행위를 국제범죄로 선언하지 않은 것으로 이는 단지 문맥상의 표현일 뿐이라며 국내적 입법론으로나 협약의 개정론으로서도 충분한 해결 가능성이 있다고 한다. 둘째, 각 국가의 국내법도 그 국가의 문화와 전통에 따라 법적처리가 통일되어 있는 것은 아니며, 유사사건에 대한 형량이 다른 판례가 얼마든지 있을 수 있는 것이다. 셋째, 그리고 특정관할권은 막연한 보통관할권으로 인한 서로의 책임회피, 혹은 우선순위 주장들의 충돌시 재판의 신속성과 범인의 인도 등 기술적 처리를 해할 가능성을 배제할 수 없다고 보기 때문에 특정관할권의 인정이 타당성이 있다고 할 수 있을 것이다. 넷째, 모든 국가의 가입은 바라고자 하는 사항은 될 수 있어도 현실적으로는 불가능하다. 그러나 현재 세 협약 모두 가입국수²⁰⁾가 각 170개국 이상이 넘어 명실공히 국제적인 조약으로서 면모를 갖추고 있기 때문에 이 협약을 위반하는 행위는 국제범죄로서 규탄받아야 할 충분한 이유가 된다고 할 것이다²¹⁾. 또한 비체약국도 이해관계가 발생할 시 다소의 불편을 감수하더라도 사건 처리에 있어 가장 합리적인 방법을 택할 것이므로 자연스레히 협약의 내용을 준수하는 경우를 배제할 수는

20) 2004. 10. 1. 현재 당사국 수는 Tyoko협약 178개국, Hague협약 177개국, Montreal협약 180개국 등이다. : 외교통상부 조약국 조약자료.

21) 김성순, 항공기범죄의 방지에 관한 국제법상의 규제, 전남대학교 박사학위논문, 1988, 71면.

없으리라 생각된다는 것이다. 다섯째, 정치범 비호문제는 오늘날 일부 협약²²⁾ 및 각국의 추세가 일반적으로 항공범죄를 정치적 동기에 의한 범죄로 보지 않느니 만큼 설혹 일부국가에서 그러한 태도를 취한다고 하더라도 항공범죄의 국제범죄성의 본질에는 큰 영향을 미치지 않는다고 본다. 여섯째, 소추강요 및 확정판결에 따른 형 집행에 있어 자의의 개입여부는 비단 세 협약에만 국한될 것은 아니라고 여겨지는데 이는 모든 국제조약의 국내법적 수용이 한결같지는 않을 것이며, 쟁점은 그러한 문제에도 불구하고 각국이 국내법상으로 부단한 규제를 하고 있다는 데에서 해결점을 찾아야 할 것이다. 일곱째, 국제적으로 확립된 행동기준, 혹은 적용기준 불비의 문제 역시 세 협약에만 국한된 것은 아닐 것이다. 왜냐하면 국제사회에 그러한 기준을 정립하고 적용할 국제기관 자체가 불비되어 있기 때문이다. 그런 점에서 이제라도 이러한 범죄들을 심리·처벌할 수 있는 국제형사재판소(International Criminal Court : ICC)²³⁾가 설치되었음은 환영할 만한 일이다. 마지막으로 관계국의 의무불이행에 제재방법이 없다고 속단하는 것은 일례로 미 팬암기 폭파사건²⁴⁾을 통하여 볼 때 이는 국제사회를 일면으로만 바라보는 것이라 할 수 있겠다.

2. UN의 태도

1969년과 1970년에 UN총회에서 항공기납치를 일반적인 국제범죄로 인정받고 있는 해적행위와 같은 성질로 파악하여 국제범죄로 취급하려는 논의가 있

22) 일례로, 테러리즘 억제에 관한 협약 제1조 (a), (b)호.

23) '가장 중대한 범죄'를 범한 개인을 수사하고 재판하여 처벌하는 기능을 가진 인류 역사상 최초의 상설적이고 독립적인 사법기구라 할 수 있는 데, 이는 1988년 7월 17일 ICC를 설립하기 위한 조약(로마규정)이 압도적 다수결로 채택된 후, 2002년 7월 1일 정식으로 발효, 2003년 2월초 18명의 재판관 선출, 3. 11. 네덜란드 Hague에서 공식 활동을 개시하였으며, 현재 비준국은 91개국이고, 우리나라는 2002년 11월 13일 로마 규정 비준, 2003년 2월 1일 발효하였다(최태현, "국제형사재판소의 역할과 기대", 시사법률, 통권 102호, 2003, 58-59면).

24) 이 사건은 1988. 12. 21. 19:09 런던 발 뉴욕 행 미 팬암 103편 보잉 747 점보여객기가 스코틀랜드 로커비 마을 상공을 비행 중 테러리스트들이 기내에 장착한 폭탄에 의해 공중 폭발되어 탑승자 259명 전원과 마을주민 11 등 270명이 사망한 대형 참사이다. 수사 결과 주범 2명이 리비아인으로 밝혀졌으나 범인의 국적국이며, 신병이 소재하고 하던 리비아는 인도청구가 주권침해라는 평계를 대며 인도를 거부, 결국 리비아에 대하여 세계 각국의 비난과 함께 관계국과 UN 등에 의한 정치, 경제 제재조치가 내려져 결국 리비아는 범인인도에 동의하고 피해보상까지 하였다.

었으나 대다수 국가들은 반하이재킹조치에는 지지하면서도 항공기납치를 국제범죄로서 선언하는 데에는 반대하였다.²⁵⁾ 이는 그들이 국제범죄로서 선언할 경우, UN회원국으로부터 항공기납치범에게 정치적비호를 부여할 것인가의 여부를 결정할 수 있는 권리를 박탈당하게 될 것으로 생각하였기 때문이다. 또한 UN총회의 결의에 의하여 어떤 행위를 국제범죄로 선언할 수 있는가에 대해서도 의문을 제기하였다. 이 같은 의견 차이로 마침내 채택된 UN결의는 항공기납치를 국제범죄로 선언하지 않는 것으로 종결되었다. 이는 항공기테러를 규제하기 위하여 채택된 세 국제협약 등에서도 항공기납치나 항공기 사보타지, 기타 항공기에 대한 불법방해행위에 대하여 국제법상 범죄(crime under international law)로 선언하지 않고 있기 때문인 것으로 보이는데 여기에는 그러한 범죄나 행위가 인류의 공적으로 간주되기에는 아직까지 많은 난점이 있다는 고려가 작용된 것으로 생각된다.

3. 소결

위에서 살펴본 대로 학계의 입장이나 UN의 태도에서 바라보면 항공범죄를 국제범죄라고 단언하기에는 다소 무리가 있다고 보여 지며, 또한 국제사회 구성원 전체가 항공범죄에 대하여 국제범죄라는 법적 확신을 가지고 있는지에 대해서도 이를 회의적으로 보는 시각이 있다.²⁶⁾ 따라서 현행 협약 하에서 항공범죄를 국제범죄로 보는 것은 시기상조라 할 수 있겠으나, 항공범죄를 속성상 국경을 넘나드는 국제항공활동의 과정에서 발생하는 법 현상으로 생각할 때 범죄자체의 국제적요소는 전혀 무시될 수는 없다고 생각된다. 또한 항공범죄는 그러한 속성으로 인하여 국제사회 공동의 법익을 침해하는 국제적인 극히 중대한 불법행위로서 범행 자체의 무고성, 잔혹성, 위험성 등으로부터 범죄의 보편적 성질이 충분히 인정될 수 있다고 볼 수도 있다. 그런 관점에서 항공범죄가 국제범죄로 자리 매김할 이유는 충분하다고 볼 수 있다. 그런 의

25) 지지국 중 하나인 네덜란드는 항공기납치에 관한 처리행위에 따르면 범죄의 법적 성질에 관한 공해상의 해적행위가 유추될 수 있다고 주장하였다(이상현, "항공범죄의 규제", 토지공법 제10집, 2000, 467면).

26) 제성호, 앞의 주 9, 14면.

미에서 실정 국제법상 어떤 범죄가 국제범죄로 다루어지기 위하여서는 국가들의 승인과 충분한 합의가 전제되어야 한다는 점을 감안하면서 앞으로의 항공범죄에 대한 국제적인 새로운 입법론 혹은 세 협약의 개정론에 있어서는 국제 테러행위의 일부로서 항공범죄의 법적 성격을 국제적 성격을 떤 명백한 국제범죄라고 보는 관점에서 출발하여야 할 것으로 생각된다.

제 2절 항공범죄의 규제에 관한 국제법의 정립

I. 항공범죄의 규제를 위한 초기의 시도

민간항공에 대한 국제법상 보호의 필요성이 처음으로 거론된 것은 1914년 제 1차 세계대전이 발발한 후 영공에 대한 법의식이 구체화되기 시작하면서부터라고 본다.²⁷⁾ 이 시기의 초기부터 학자나 각종의 국제적인 학술단체, 국제조직 및 국가 등에 의해 독자적으로 혹은 연대하여 다루어져 오던 항공기내에서의 범죄에 대해 국제법규를 확립하기 위한 시도가 이루어지기 시작하였다. 그 성격은 대체로 관할권을 중심으로 한 입법론의 범위를 벗어나지 못하였음에도 민간항공기에 대한 범죄를 억제하기 위한 국제적 노력은 지속되었는데 그 과정을 개략하여 보자면, 먼저 국제법협회(International Law Association : 이하 ILA)가 1922년 부에노스아이레스, 1924년 스톡홀름 등의 두 번의 회의에서 기국과 항공기 소재 영역국이 동일하지 않는 경우에 야기될 수 있는 문제점을 검토, 승인하였으며²⁸⁾, 한편 국제법학회(Institute of International Law)는 1932년 룩셈부르크회의에서 '사항공기내 범죄의 형사재판관할권의 규칙에 관한 초안'을 작성하였고²⁹⁾, 또한 1935년 하바드 대학원에

27) 김성순, 앞의 주 11, 137면.

28) 스톡홀름에서 최종적으로 승인된 결의 내용에는 초안 제3조와 제4조에서 형사재판관할권에 관하여 비행 개시시 또는 비행중에 그 항공기내의 사람이 범한 범죄 또는 경죄에 대한 재판관할권은 기국에 있고, 착륙국은 필요시 범죄혐의자를 체포하여 관할권이 있는 국가로 인도할 의무가 부과되어야 한다(제3조), 외국에서의 비행중이 아닌 사항공기(a private aircraft)내의 범죄에 대한 재판관할권은 영토국에 있다(제4조)라는 내용 등이다(栗林忠男(제성호 역), 항공범죄의 국제법, 지평서원, 1987, 16-17면 참조).

29) 위 초안에 의하면 피비행국, 기국, 범죄발생지국이거나 다음 착륙예정지국 등 4개의 경합관할권을 인정하여 일국의 관할권은 타 관할권이 행사될 수 없는 경우에만 행사될 수 있게 하였다.

서도 국제법 연구에 의하여 작성한 ‘범죄에 대한 관할권에 관한 협약안’을 제시한 바 있다.³⁰⁾ 위와 같은 노력 외에 항공범죄에 관한 직접적인 조약은 아니지만 이에 관한 법원으로서, 영공에 따른 민간항공기의 제반 사항에 관한 입법과정에서 국제법상 조약으로 성립된 1919년의 파리강화회의 항공위원회에서 채택한 ‘항공의 규제를 위한 협약’(Convention for the Regulation of Aerial Navigation : 이하 파리협약)³¹⁾과 1944년의 ‘국제민간항공협약’(Convention on International Civil Aviation : 이하 시카고협약)³²⁾ 등이 있다. 위와 같은 일련의 과정을 거쳐서 1947년 UN의 전문기구로서 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization: 이하 ICAO)가 발족되었다.

이처럼 각종의 국제단체에 의해 독자적인 입장에서 각기 진행되어 온 항공기내 범죄의 법적 규제에 대한 국제적 해결을 위한 본격적인 시도는 1950년 이후 전술한 ICAO를 중심으로 통일화되었다. ICAO 법률위원회(Legal Committee)는 1950년경에 이르러서야 항공기와 기장의 법적지위에 관한 각각의 조약안 작성을 시도하여 왔는 바³³⁾, 1956년 베네주엘라의 카라카스에서 열

단 항공법규를 가진 국가의 관할권에 따라야 하고 승객 및 승무원의 기내질서의 침해, 기장의 명령에 대한 위반 등은 항공기의 기국 관할권에 속하고, 승무원의 기내질서 침해에 관하여는 착륙지국도 범인이 그 영토상에 소재하는 한 기국과 경합적 관할권이 있음을 인정하였다(池田文雄, 國際航空法概論, 昭和 31년(1956), 266-267면 참조).

30) 초안에 의하면 “국가는 그 국적을 가진 공 또는 사의 선박 혹은 항공기상에서 전부 또는 일부 행해진 여하한 범죄에 대하여도 관할권을 갖는다”고 규정하고 있는데, 이는 자국항공기가 자국의 영공, 공공 또는 외국의 영토에 있는 동안 자국의 영역에 관해 인정되는 것과 동일한 광범위한 관할권이 항공기의 등록국에 있음을 인정하는 것으로 해석된다고 한다(栗林忠男, 앞의 주 28, 17면 참조).

31) ICAO가 출범하기 전에 항공의 기본법이 되었다. 영공주권을 확립하였으며 평시 자국 영역에서 무해통항의 자유가 인정되었다(이병조, 이중범 공저, 국제법신강, 일조각, 1989, 399면).

32) 동 협약 제 1조 “체결국은 각 국가가 그 영역의 상공에 대하여 완전하고 배타적인 주권을 갖는 것을 승인한다”(박관숙, 국제법, 법문사, 1991, 193면)

33) ICAO법률위원회가 주관하여 1963년의 Tyoko협약이 출현하기 전까지 항공기문제에 관하여 시도하였던 노력은 다음과 같다.

‘1950년의 1차 회의’ : 항공기의 법적 지위를 최초로 거론,

‘1953년의 항공기 법적 지위에 관한 법률분과 설정’(Sub Committee on the Legal Status of Aircraft) : 법률분과는 항공기에 대한 범행장소가 어디든 간에 실질적상황이 고려되어야 한다고 결의,

‘1956년의 법률분과위원회의 제네바 회의’ : 항공기의 법적 지위에서 형사법적인 면의 이론을 집약,

‘1958년의 몬트리오올 안’ : 법률분과위원회에서 ICAO의 비행중의 범죄에 대한 최초의 협약안을 채택,

린 ICAO 총회 결정에 의하여 항공기의 법적지위에 관해서는 기내범죄에 대한 형사재판관할권 및 소추 등의 형사문제에 한정하고, 기장의 그것에 대하여서는 형사소추와 불가분의 관계가 인정되어 기내문제와 관련이 있을 경우에 한정하여 이것을 삽입하여 조약의 일체화를 기할 수 있도록 하였다.³⁴⁾

그리고 이 시기에 UN도 총회 등을 통하여 항공범죄 억제를 위한 국제법의 정립과정에 크게 노력하였음을 알 수 있다.³⁵⁾ 하지만 UN에서 총회는 하이재킹을 국제테러리즘으로 보려 하나 안전보장이사회는 그런 입장을 취하지 않고 단지 중동분쟁과 관련시켜 지엽적인 문제로 다루려는 경향이 있었다.³⁶⁾

II. 항공범죄의 법적 규제에 관한 국제협약의 정립

항공범죄의 규제를 위한 국제사회의 지속적인 노력은 전술한 ICAO의 주관 하에 오늘날까지도 그 효력을 발하며 항공범죄의 규제의 골간을 이루고 있는 Tyoko협약, Hague협약, Montreal협약 등을 탄생시킨다. 이하에서는 위 세 협약의 정립과정에 대하여 개략하고자 한다.

1. 1963년의 Tyoko협약

'1959년의 뮌헨 안' : 법률분과위원회는 항공범죄와 기타 비행중에 발생한 범죄에 관한 협약 (The Draft Convention on Offences and Certain Other Acts Occurring on Board Aircraft) 초안을 작성,

'1962년의 몬트리오올 제 2안' : 1958년 몬트리오올 안의 문제점을 보완, 추가

'1962년의 로마초안' : 몬트리오올 제 2안을 수정하고 항공기납치 문제를 새 조항으로 도입하는 등 활동을 하였다(김성순, 앞의 주 11, 138면 참조).

34) 高多川篤典, "航空機上の犯罪の刑事裁判管轄権と機長の地位", 공법 6호, 1962, 7-8면 참조.

35) 총회가 시도하였던 노력들은 대체적으로 다음과 같다.

- 1) 1969년 총회 결의 : 하이재커에 대한 소추 또는 인도를 규정하는 국내입법조치를 취하도록 선언 및 결의안을 내놓았고,
- 2) 1970년 총회 결의 : 민간항공기에 대한 공중납치 또는 방해에 강력히 항의하는 결의안 채택,
- 3) 1972년 총회 결의 : 무고한 인간의 생명을 빼앗아가거나 위협하며 또는 인간의 기본적 자유를 침해하는 국제테러리즘의 방지를 위한 기본적인 원인들을 분석하는 제반대책에 대한 결의를 하였는데 이러한 결의는 1972년 아래로 여러 차례 총회에서 제기되었으며 국제테러리즘에 관한 내재적원인 연구가 구체적으로 시작된 계기가 되었다(김성순, 앞의 주 11, 140면).

36) 김정건, 앞의 주 7, 394면.

1963년 Tyoko에서 열린 외교회의에서 1962년 말 ICAO 법률분과위원회가 작성한 로마초안을 기초로 하여 7장 26조로 구성되어 채택된 협약이다. 이는 ICAO 주관하에 비행중에 범한 기내의 범죄행위를 규제하기 위하여 입법화된 최초의 국제협약이었다. Tyoko협약은 전술한 ICAO의 통일된 조약준비를 위한 회의 등을 거쳐 1962년의 로마초안을 기초로 1963년 8월 20일부터 9월 14일까지 61개국의 대표와 5개 국제기관의 옵저버 참가하에 Tyoko에서 개최된 외교회의에서 채택되었다.³⁷⁾ 이러한 과정을 거친 Tyoko협약은 비행중 기내에서 발생한 형사범과 범죄의 성립여부를 불문하고 비행중 기내에서 야기되는 항공안전 위해사범 및 기내질서 문란사범을 규율하기 위하여 제정된 것이다. 그러나 동 협약은 항공범죄의 정의를 명백히 하지 않아 협약 제1조와 제2조의 적용범위를 통해서 항공범죄의 정의를 유추할 수밖에 없다. 또한 동 협약을 기초하였던 ICAO의 법률위원회가 하이재킹을 중대한 범죄로 규정하지 못한 점^{38), 39)} 그리고 항공기의 불법납치범들을 소추하고 처벌하는 것에 대한 규정을 두고 있지 않다는 점, 특별히 항공기에 탑승하고 있는 사람에만 적용되며 항공기에 탑승하지 않은 사람, 예컨대 지상에서 여하한 방법으로 비행을 방해하거나 또는 비행중인 항공기를 훼손·파괴하려는 자(saboteurs)에 의해서 행해진 범죄가 누락된 것 등은 동 협약의 미비점으로 드러나 이를 보완하여야 할 필요성은 또 다른 협약의 존재가 요청되어지는 결과를 낳았다.

그리고 하이재킹이 고조되기 시작했던 1961년부터 1968년의 사이에 ICAO는 Tyoko협약을 통하여 하이재킹의 사전억제보다는 오히려 그 후유증을 해결하려는데 역점을 둘으로써 자신의 역할을 스스로 극소화하려는 경향을 보여주고 있다. Tyoko협약은 1963년에 체결되었으나 그 후 6년이 지난 후인 1969년에야 비로소 법적 효력을 발생하였다. 체결과 발효사이에 이같은 장기간이 소요된 것은 그 협약내용에 대해서 체약국은 물론 비체약국에 있어서도 수용과 이해에 상당한 진통이 있었음을 시사하여 주는 것이라 하겠다.⁴⁰⁾

37) 栗林忠男, 앞의 주 28, 19면.

38) Thomas M. Frank and Bert B. Lockwood, Jr., "Preliminary Thoughts Towards an International Convention on Terrorism," AJIL, Vol. 68, 1974, p.164.

39) 하이재킹을 중대한 범죄로서의 규정의 시도를 포기한 이유에 대하여서는, 김성순, 앞의 주 21, 40면 참조.

2. 1970년의 Hague협약

Tyoko협약의 규제에도 불구하고 국제민간항공에 대한 위험이 계속 높아가고 공중납치의 횟수가 증가하자 보다 효과적인 방지책을 제공해 줄 수 있는 국제적장치가 필요하게 되어 체결된 협약으로 전문과 14조로 구성되어 있다.

Hague협약은 위와 같은 추이로 말미암아 1968년 9월 부에노스아이레스에서 개최된 ICAO 제 6차 회의에서 국제적장치의 필요성이 구체화되었으며 이때 ICAO 이사회는 각 회원국들로부터 항공기의 공중납치 문제에 대처할 방법을 연구할 수 있는 기관이 조속히 설치되도록 요청을 받았다. 같은 해 12월에 ICAO 이사회는 항공기불법납치 문제를 법률분과위원회에 위탁하였고, 법률위원회 의장은 항공기불법납치에 관한 분과위원회를 13개국의 대표로 구성하여 발족하였다. 본 분과위원회는 1969년 2월 10일부터 21일까지 그리고 같은 해 9월 23일부터 10월 3일까지 두 번의 회합을 Montreal에서 개최하고 항공기의 공중납치에 관한 협약 초안을 준비하여 법률위원회에 상정하였으며, 법률위원회는 1970년 2월 9일부터 3월 11일까지 Montreal에서 열린 제17차 외교회의에서 본 협약의 초안을 토의하도록 ICAO 이사회에 송부하였다.

이 법률위원회의 초안을 유권적으로 승인받기 위하여 1970년 12월 16일 ICAO는 외교회의(Hague에서 열린 항공법 국제회의)를 소집하여 '항공기 불법납치 억제를 위한 협약'을 정식으로 채택하였으며,⁴¹⁾ 이는 Hague회의에 참석한 10번째 서명국에 의한 비준서 기탁일로부터 30일 후인 1971년 10월 14일에 발효되었다.⁴²⁾ 동 협약은 최초의 협약인 Tyoko협약보다 짧은 시간에 서둘러졌는데, 그 이유는 일찌기 ICAO 회원국은 되었으나 법률위원회의 작업에는 관여하지 않았던 소련이 Hague회의 소집 직전에 하이재킹을 두 번이나 체험하게 되어 Tyoko협약보다 더 강력한 협약을 지지하게 된 때문이었다.⁴³⁾ 동 협약이 채택된 후 1년이 못되어 그 성격은 달리 하지만 Montreal협약이

40) 김성순, 앞의 주 21, 41면.

41) Sami Schubber, Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 - A New Regime ?, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22, 1973, p.688.

42) Hague 협약 제13조 3항.

43) 김만호, 앞의 주 16, 34면.

채택된 점을 감안할 때 동 협약이 비록 완전한 것은 아니었다고 할 지라도 Hague회의에서 원안을 채택했을 때 참가국 77개국 중 단 1개국의 반대도 없이 전원이 찬성했던 사실과 1970년 체결, 1971년 발효라는 사실은 민간항공기에 대한 하이재킹의 심각성과 더불어 동 협약에 가입한 국가들이 이 위험을 제거하는데 공동대처하고자 하는 강한 의지의 표현이라고 보여진다.⁴⁴⁾

그리고 동 협약은 하이재킹에 대한 '통일된 재판 기준'(Unified Criteria)으로 동질적재판이 가능한 국내법적 재판질서의 확립을 통해 국제형법적 성격의 협약을 시도하였다고 보아지는 점⁴⁵⁾에서도 또 다른 의미를 부여할 수도 있다 하겠다. 또한 동 협약은 하이재커를 처벌하는데 체약국간에 보편적관할권을 일부 경우에 인정하고 있다. 즉, 체약국은 범죄인의 국적, 항공기 등록국 또는 하이재킹의 발생장소를 불문하고 하이재커가 그 나라의 영토안에서 발견되면 소추를 위한 법적근거를 제공할 수 있고, 각 체약국은 어떤 일이 있어도 예외 없이 그 영토내에서 발견된 하이재커를 인도하지 않는 한 그 하이재커를 국내법의 재판 질서하에서 재판하여야 한다는 것이다. 이는 동 협약이 국내형법의 관점에서 하이재킹의 법적확신을 규정해보려고 시도하였던 의지의 집합이라고 보여진다⁴⁶⁾라고 하는 점에서도 큰 의의를 갖는 협약이라 할 수 있을 것이다. 그리고 동 협약 제4조의 경합적관할권의 내용 중 당시까지 인정되지 않았던 임차 항공기의 경우 임차인의 주된 사업장소 소재지국, 상주지국의 재판관할권 등을 규정하여 관할권행사에 새로운 기반을 구축했다는 점에서도 의의를 지닌다.⁴⁷⁾

이상에서 살펴 본 Hague협약 정립과정을 보면 Tyoko 협약에 비하여 진일보된 것은 틀림없으나 Tyoko협약에서 발견되었던 여러 가지 미비점이 완전히 보강되리라는 기대와는 달리 Hague협약 역시 일부는 불만족스러운 것이어서 또 하나의 다른 협약의 체결이 요구되게 되었다.

44) 김성순 앞의 주 21, 50면.

45) Imre Bekes, "The legal problems of hijacking and taking hostages", International Terrorism in the contemporary world., Green wood press, 1983, p.349

46) 김성순 위의 주, 50면.

47) 김성순, 위의 주, 49면.

3. 1971년의 Montreal협약

1971년 9월 23일에 체결되어 1973년 1월 26일에 발효되었던 Montreal협약은 일차적으로 Tyoko협약과 Hague협약의 미비점을 보완하는 데에서 출발하였으며, 전문과 16조로 구성되었다. 그러나 Hague협약의 체결과 동시에 Tyoko협약이 폐기된 것은 아니며 또한 Montreal협약이 체결되었다고 해서 Hague협약이 폐기된 것도 아니다. 이 세 협약은 법적 한계점을 상호보완하는 관계로 공존하고 있다. Montreal협약의 특징은 민간항공의 안전에 관한 범죄를 규정하면서 Tyoko협약이나 Hague 협약에 없던 항공기의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 항공기 사보타지를 하이재킹과는 독립된 별개의 새로운 범죄유형으로서 창설한 것이다.⁴⁸⁾

그리고 Montreal협약이 체결될 당시 60개국이 출석하여 31개국이 서명하였는데, 이는 Tyoko협약의 출석 64개국 서명 42개국, Hague 협약의 출석 77개국 서명 51개국(후에 25개국 추가 서명)에 비하여 숫자적으로 적은 것이며 특히 Hague협약에 비해서는 더욱 적은 편이다. 이처럼 동 협약의 체결에서 서명국의 숫자가 보여준 바와 같이 국가들의 명백한 관심도의 감소는 당시의 국가들이 이 3대 국제협약을 하나의 공통단위의 관점에서 보려고 하지 않았던 때문이라 여겨지며, 또 한편으로는 Montreal협약 체결 이전에 Tyoko협약과 Hague협약 등 두개의 협약이 체결되었음에도 불구하고 항공기 불법납치 사건은 계속 증가되고 있었기 때문에 각국은 기존의 체약에 대한 회의감에서 동 협약에 대한 참여도가 낮은 것이 아니었는가 추측해 볼 수 있다.⁴⁹⁾

III. 소결

영공에 대한 법의식의 발로로 구체화된 민간항공에 대한 국제법상 보호를 위한 시도는 항공기의 등장과 발전의 역사와 더불어 국제법학계의 부단한 노력으로 일련의 과정을 거치면서 1947년 UN 산하에 창설된 ICAO를 중심으로 활성화되었다. 그 결과로 전술한 Tyoko협약, Hague협약, Montreal협약이 채

48) 김찬규, "항공기납치와 국제법", 사법행정, 한국사법행정학회, 1983, 7면.

49) 김성순, 앞의 주 21, 56면.

택되었으며, 세 협약은 당시의 상황에 맞추어 규정되었으므로 시간이 지나면서 각 협약상 어느 정도의 미비점들이 표출되기는 하였으나 그 나름대로 규제를 위한 구속력있고 일관성있 요건을 갖추어 작성되었기 때문에 항공범죄에 대한 구체적인 국제법적 규율을 가능케하였다.

그러나 시간이 갈수록 항공범죄의 유형은 날로 지능화, 다양화, 대형화되어 가고 있다. 이에 오랜 시간 처음의 형태로만 유지되고 있는 위 협약들의 규정만으로는 오늘날 세계 각국에서 갖가지 이유 및 방법으로 자행되는 항공범죄를 규제하기가 어려운 것이 현실이다. 이에 ICAO를 중심으로 제 국가들로 하여금 항공범죄가 국제적인 범죄로 수용될 수 있는 입법론적 과제로 일반화시키는 방안을 모색하는 것이 좋으리라 생각된다.

제 3 장 항공범죄의 규제에 관한 국제협약의 내용

제 1절 협약상 규율대상 항공범죄의 유형

전술한 3대 협약은 규율대상 범죄의 유형에 있어 각기 서로 다른 특징을 지니고 있는데, 이는 협약들이 준비과정 전후의 발생하였던 당시의 범죄유형들을 규율하려는 목적에서 정립되었기 때문이 아닌가 싶다. 처음 정립된 Tyoko협약의 범죄유형은 이후 계속되는 범죄의 증가 등으로 인하여 순차적으로 Hague협약, Montreal협약 등에 나타나는 범죄유형으로 보완·발전하게 되고, 그런 이유로 규율대상 범죄유형들도 나름대로 저마다 다른 양태를 띠는데, 이하에서 각 협약별로 그 구체적인 내용을 살펴보고자 한다.

I. Tyoko협약상의 범죄

Tyoko협약은 항공범죄의 정의를 분명히 하고 있지 아니하며⁵⁰⁾ 제1조 (a)에 규정된 형법에 대해서도 어떤 형법을 의미하는지 구체적인 설명이 없다. 제1조 1항에는 항공범죄의 형태로 (a) 형법에 위반되는 범죄, (b) 범죄의 구성여부를 불문하고 항공기와 기내의 인명 및 재산의 안전을 위태롭게 하거나 할 수 있는 행위 또는 기내의 질서 및 규율을 위협하는 행위 등을 규정하고 있다. 아울러 제1조 2항의 규정에서는 비행중, 공해수면상, 무주지역 표면상에 있는 기내에서의 범죄 또는 행위에 대해서도 적용대상으로 하고 있다. 이는 위 규정들에서 볼 수 있듯이 구체적인 범죄유형이 적시되지 않으므로 각 범죄 및 행위에 대한 위법성여부의 판단은 관계국의 국내법에 위임되어 있는 것으로 생각되어 위 규정들만을 터 잡아 항공범죄의 형태를 정형화하기는 어렵다고 하겠다.

제2조는 정치적 성격의 범죄나 인종 및 종교적 차별에 기인하는 범죄는 기내의 인명 및 재산의 안전에 위해를 미치는 성질의 것이 아니면 범죄가 되지

50) Hendrik Johan Rutgers, Convention on Penal Law Regarding Aircraft, Drukkeij Elinkwijk B. V., 1978, p.24.

않는다고 규정되어 있다. 이는 그러한 행위가 실정법상으로는 위법하지만 그 행위에 대한 책임성을 물을 수 없는 특수한 현상의 범죄이므로 국제적으로 승인할 만한 범죄가 되지 않는다는 입법취지에서 위 협약의 적용으로부터 배제하고 있는 것으로 생각된다.⁵¹⁾

그리고 제11조에서는 비행중인 항공기에 대한 무력 또는 그 협박으로 항공기를 불법점거하는 행위를 독립적인 범죄유형으로 단정하지 아니하고 간접적으로 체약국의 조치의무를 규정하는 형태를 취하고 있다. 이는 항공범죄, 특히 항공기 불법납치에 대한 정의상의 개념이 모호하다는 점에서 비롯되는 여러 문제점을 기장의 권한강화⁵²⁾를 통하여 보완해 가려는 협약상의 의도로 볼 수 있다. 이러한 점에서 볼 때 Tyoko협약에서의 범죄유형은 항공기상의 특수한 범죄유형에서 정립되어질 것은 아니고 재판관할권을 행사하는 국가의 형사법상의 개념에서 도출되어지는 것으로 생각할 수 있다.

II. Hague협약상의 범죄

Hague협약 제1조는 “비행중에 있는 항공기에 탑승한 어떠한 자도 폭력 또는 그 위협에 의하여 또는 그 밖의 어떠한 다른 형태의 협박에 의하여 불법적으로 항공기를 납치 또는 점거하거나 그와 같은 행위를 기도하는 경우, 또는 그와 같은 행위를 수행하거나 기도하는 자의 공범인 경우에는 죄를 범한 것으로 한다”고 하여 항공기납치범죄를 규정하고 있다. 본 조항은 처음으로 항공기납치범죄를 정의하고 있으며, 법률적으로도 가장 적절한 제시를 하고 있으며, 아울러 범죄의 구성요건도 동시에 파악할 수 있도록 하였다. 이는 항공범죄의 정의를 당해 협약의 범위내에서만 막연하게 이해하여야 했던 Tyoko 협약에 비하여 가일층 발전적이라 할 수 있다.

항공기의 납치(seizure)와 점거(exercising control)의 개념에 있어 “항공기의 납치라 함은 어떤 자가 조종실로 가서 조종사에게 납치범이 요구하는 곳으로 항로를 변경시키도록 명령함으로써 항공기를 탈취하는 것을 의미하며, 항공기의 점거라 함은 기장이 납치범의 명령에 따르지 않고 납치범이 지정하는 목

51) 김성순, 앞의 주 21, 63면.

52) Tyoko 협약 제5조부터 제10조.

적지로의 항로변경을 거부한다면 항공기에 탑승한 자를 살해하거나 항공기를 폭파하겠다고 위협하는 것을 의미한다”⁵³⁾고 설명한다. 이러한 납치나 점거행위는 제1조 1항의 “비행중의 항공기에 탑승한 어떠한 자”라는 문맥으로 보자면 항공기 외부(또는 지상)로부터의 폭력사용이나 어떤 위협, 협박 등의 결과로서는 안되며 반드시 항공기 내부에서 기인된 것이어야 한다는 점을 일러주고 있다.

이러한 항공기납치의 개념을 정리함에 있어서 항공기납치행위 그 자체가 불법이며, 동시에 범죄가 되는 것임에도 불구하고 제1조 (a)에서는 불법적⁵⁴⁾이라는 어귀를 덧붙이고 있다. 이는 협약의 입법과정에서 많은 전문가나 학자들이 항공기납치가 정당화될 수 있는 어떤 경우 예를 들면, 국가의 안전보장을 위한 자위권의 행사로서 또는 불가항력적인 상황에 처해 있는 개인의 유일한 자위수단으로서 항공기를 납치했을 때 등을 은연중 전제하고, 이 같은 사유가 아닌 때를 상정하여 불법적이라는 어구를 첨부시킨 것이 아닌가 보여 지는데 만일 이 협약의 작성자들이 실제로 그런 생각에서 이 규정을 마련하였다면 경우에 따라서는 그러한 범죄의 의미를 다른 측면에서 이해하여야하는 어려움이 따를 수도 있다.⁵⁵⁾ 물론 동 협약이 항공기불법납치행위에 대해 범죄로서 구성요건과 그 범죄자를 비교적 구체화시키고 있어 범죄유형의 정의에 대한 이해를 보다 쉽게 해주고 있는 것은 사실이다. 그런 점에서 항공기납치범죄의 정의는 상술한 제1조의 항공기납치범죄의 구성요건에 관한 분석을 통하여 보다 구체화되며, 여기에 다음에서 살펴 볼 유형인 Montreal 협약 제1조에 열거된 사보타지 행위에 대한 규정을 보완시켜 생각한다면 항공범죄의 정의에 보다 합리성이 부여되었다고 생각할 수 있을 것이다.

III. Montreal 협약상의 범죄

Montreal 협약은 직접적인 항공기납치의 억제에 관한 협약이 아니고 민간항

53) Sami Shubber, *supra note 41*, p.694.

54) Hague Convention Article 1, (a) "unlawfully, by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercise control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or".

55) 김성순, 앞의 주 21, 65면.

공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약이다. 제1조는 항공기 사보타지 행위를 구체적으로 열거하여 항공기 납치 범죄의 정형화를 이해하는데 폭넓은 도움을 주고 있다. 그러나 사보타지 행위의 내용을 특별한 경우의 범죄로만 규정하여 본 조에서 규정하고 있는 범죄 이외에 어떠한 다른 유형의 사보타지 범죄가 발생하는 경우에는 문제가 있을 수 있다.

Montreal 협약과 Hague 협약에서 규정된 항공 범죄에 관한 정의들을 비교하면 다소 상이한 점이 발견되는데, 첫째 두 협약 각 제1조의 서두에서 규정하고 있는 범죄자 개념에 있어서 Hague 협약에서는 “비행 중에 있는 항공기에 탑승한 여하한 자도...”라고 규정하고, Montreal 협약에서는 “여하한 자도 불법적으로 그리고 고의적으로...”라고 규정되어 있는 바, Montreal 협약에서의 “여하한 자도 불법적으로 그리고 고의적으로...”라는 규정은 범죄 구성 요소의 중요한 요건이 되고 있는데 Hague 협약에서는 이에 대한 언급이 전혀 없다. 따라서 Montreal 협약에 있어서는 부주의나 과실로 인한 항공기의 안전과 훼손에 관한 행위는 범죄의 정의에 포함시킬 수 없는 것으로 해석할 수 있다고 생각된다. 또한 Hague 협약상의 항공기 불법 납치의 경우에 있어서는 항공기 납치 범자신이 자기 생명의 안전을 위해서 자신이 탑승 중인 항공기를 훼손시킬 의도는 감히 없을 것이라는 일반적인 관념과는 달리 자살식의 손상 행위도 고려할 수 있기 때문에 이른바 그 고의성의 유무와는 관계없이 범죄가 된다고 보아야 할 것이다.⁵⁶⁾

둘째, 여하한 자의 공간적 범위에 있어 Hague 협약에 있어서는 항공기에 탑승한 여하한 자라고 하여 항공기 내에서의 불법적 행위만 범죄로 보고 있음을 알 수 있는데, 이는 그만큼 범인의 공간적 행동 반경이 항공기 내로만 국한되어 그 폭이 좁다는 것을 시사하는 것이라 하겠다. 이에 비하여 Montreal 협약에서는 여하한 자의 공간적 위치에 대한 구체적 언급이 없다. 즉 기내 혹은 기외라는 공간적 행동 반경을 규정하고 있지 않고 있는 것이다. 이는 고의적이고 불법적인 행위를 할 수 있는 공간의 폭이 그만큼 넓어지게 되어 기내이던 기외이던 간에 장소를 불문하고 협약상의 고의적이고도 불법적인 행위만 수행하면 곧바로 범죄가 된다는 것을 의미한다.

56) 김성순, 앞의 주 21, 68면.

셋째로 Montreal협약 제1조는 범죄의 정의중에 Hague협약상의 항공기불법 납치를 거론하지 않는 반면에 Hague협약 제1조는 Montreal협약에서의 기외 범죄행위들을 동 협약상의 항공범죄의 정의중에 포함시키고 있지 않다. 그런 점에서는 Montreal협약 제1조의 모든 범죄행위가 항공기의 불법납치를 목적으로 수행된다면 그 법적 적용에 있어서는 Hague협약과 중복이 될 수도 있을 것이다.

IV. 소결

규율대상 항공범죄의 유형에 대하여 상술한 세 협약상의 정의를 요약하자면 Tokyo협약에서는 항공기내에서의 일반형법상의 모든 범죄, 범죄의 구성여부를 불문하고 항공기와 기내의 인명 및 재산의 안전을 위태롭게 할 가능성이 있거나 위태롭게 하는 행위, 기내의 질서 및 규율을 위협하는 행위, Hague협약에서는 비행중인 항공기를 기내에서 불법적으로 납치 또는 점거하는 범죄, 그리고 Montreal협약에서는 기내 및 기외에서 민간항공의 안전을 위해하거나 위해할 가능성이 있는 모든 범죄행위 등이다.

각 협약은 시행이후 도출되는 다소의 미비점에도 불구하고 항공범죄에 대하여 나름대로 특색있게 규제하여 왔다고 할 수 있다. 그럼에도 협약상의 규정들은 저마다 독립된 협약의 규정이라는 사실로 예상하지 않았던 협약간의 충돌이나 회피 등으로 인하여 산만한 양태를 가질 수도 있다고 보여지는 바, 이를 위하여 협약상 규율되는 항공범죄의 범위와 대상을 서로간의 조화를 꾀하는 하나의 입법론으로 대체시킨 법체계를 정립하여야 협약들의 본래의 목적이라고 할 수 있는 엄정한 규제가 이루어지지 않을까 생각한다.

제 2절 항공범죄의 구성요건과 적용범위

I . Tokyo협약

Tyoko협약은 항공기의 안전과 기내의 인명과 재산 그리고 일반적으로 민간항공의 안전을 도모하기 위한 목적으로 제정된 협약이다. 이같은 목적은 첫째로 관할권에 관한 규칙의 통일, 둘째로 관할권의 공백을 채우는 문제, 셋째

로 기내의 법과 질서의 유지, 넷째로 협약에 따라 행동하는 사람의 보호, 다섯째로 하기된 사람(disembarked person)의 이익보호, 마지막으로 항공기 하이재킹의 문제 등을 다루기 위한 것으로 분류해 볼 수 있다.⁵⁷⁾

1. 구성요건

동 협약은 범죄의 구성요건으로 동 협약 제1장에 ‘협약의 범위’를 설정하고 제1조 및 제2조에 다음과 같이 명시하고 있다.

“제1조 : 1. 본 협약은 다음 사항에 대하여 적용한다.

(a) 형법상의 범죄

(b) 범죄의 구성여부를 불문하고 항공기 및 기내의 인명과 재산의 안전을 위태롭게 할 수 있거나 이를 위태롭게 하는 행위 또는 기내의 질서(good order) 및 규율(discipline)을 위협하는 행위”

“제2조 : 제4조의 규정에도 불구하고, 또한 항공기와 기내의 인명 및 재산의 안전상 그렇게 요구되는 경우를 제외하고, 본 협약의 어떠한 규정도 형법에 위반하는 정치적 성격의 범죄나 인종 및 종교적 차별에 기인하는 범죄에 관하여 어떠한 조치를 허용하거나 요구하는 것으로 해석되지 아니한다.”

또한 항공기의 하이재킹범죄 유형으로 제4장에 항공기의 불법납치(unlawful seizure of aircraft)라는 표제하에 제11조에서 다음과 같이 규정하고 있다.

“제11조 : 1. 기내에 탑승한 자가 폭력 또는 그 협박에 의하여 비행중인 항공기를 방해하거나 납치하는 행위 또는 기타 항공기의 조종을 부당하게 행사하는 행위를 불법적으로 범하였거나 또는 이와 같은 행위가 기도되려고 하는 경우에는, 체약국은 동 항공기가 합법적인 기장의 통제하에 들어가고 그가 항공기의 통제를 유지할 수 있도록 모든 적절한 조치를 취하여야 한다.”

이하에서는 위 조항들에 규정된 범죄의 구성요건에 대하여 구체적으로 살펴보자 한다.

1) 형사범죄

57) Sami Shubber, Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft, The Hague : Martinus Nijhoff, 1973, p.19.

제1조에서 명시하고 있는 범죄는 광범위하며 포괄적이다. 따라서 어떤 행위가 항공기와 기내에 있는 탑승한 인명 및 재산에 어떠한 물리적인 효과를 미치는가를 불문하고 형법상의 모든 범죄를 원칙적으로 의미하고 있으며 그와 같은 범죄로는 절도, 밀수, 위조 등을 물론 살인까지도 포함한다 하겠다.

원래 동 협약의 기초자들은 협약이 명시하는 범죄의 범위가 지나치게 광범위하며 포괄적이라는 사실을 인식하여 그 범위를 항공기의 안전과 기내의 인명 및 재산의 안전에 영향을 미치는 범죄로 한정하려고 하였으나 실패하였다.⁵⁸⁾ 만일 기초자들이 범죄를 항공기의 안전 및 기내의 인명과 재산의 안전을 위태롭게 하는 행위에만 국한시켰더라면 그와 같은 영향을 주지 않는 기타의 행위는 처벌의 대상이 될 수 없을 것이다.

그런데 제1조 1항 (a)에 명시된 형법(penal law)이란 어느 국가의 형법인가라고 했을 때 본 규정만으로는 그 대답을 끌어낼 수 없다. 설혹 유추해석을 하거나 확대해석을 하여 그 의미를 도출해낸다고 하더라도 과연 그것이 타당성을 가지고 있으며, 또한 어느 정도 타당성을 인정되어 실제 사안에 적용한다고 하더라도 적용을 받는 범인이나 이해 관계국에서 순순히 수긍할 것인가의 여부도 난제라 하겠다. 그럼에도 불구하고 항공범죄는 계속 증가하고 있으므로 이에 대한 규제책으로 시행되고 있는 협약들의 현실을 감안할 때 비록 완전하지는 않다 하더라도 일단은 어느 정도의 타당성이 부여된 해석을 필요로 한다는 것은 자명한 사실이다.

이에 대한 첫 번째 해석은 일반적으로 형법이라고 할 때 그것은 동 협약의 체약국이든지 비체약국이든지불문하고 모든 국가의 형법을 의미한다고 보는 견해이다.⁵⁹⁾ 하지만 이러한 견해는 모든 국가에 동등하게 적용되는 같은 성질과 수준을 지닌 범죄를 규정하는 보편적인 형법(universal criminal law)이란 존재하지 않는다는 현실에서 받아들여지기 어렵다 하겠다.

두 번째 해석은 동 규정이 동 협약의 체약국 중 어떠한 국가의 형법이라도 무관하다고 보는 이론이다.⁶⁰⁾ 다시 말해서 동 협약의 모든 체약국의 형법이

58) Sami Shubber, *supra note 57*, p.144.

59) *Ibid.*, pp.148~149 참조.

60) *Ibid.*

적용된다는 것이다. 그런데 체약국들의 형법의 태양이 모두 같지는 않을 것이다. 어떤 의미에서 국가주권이란 한 나라의 역사적, 정치적, 경제적, 그리고 그 국가공동체를 이루는 구성원 등 제반 환경이 어우러져 이들이 스스로들에게 맞게 재정비된 후 외부에 대하여 외교라는 고도의 인위적 작위 및 부작위를 통하여 국가 자신의 표상으로서 표출되는 독자성 있는 자존심의 결집체라 할 수 있다. 형법을 국가주권이 외부로 표출되는 여러 태양 중 범죄부분에 대한 표현이라는 점에서 본다면 각 국의 형법의 태양이 동일할 수 없다는 것은 당연한 사실이다. 이렇듯 저마다 체약국의 형법 현실이 같지 않은데도 이를 일괄적으로 적용시킨다는 것은 역시 용이하지 않은 일이다. 결국 이러한 해석이 인정되려면 범죄행위가 협약에 참가하는 국가 수만큼이나 다양한 법공동체 혹은 법제도에서 범죄로 인정되어야 한다 하겠는데 위에서 살펴본 대로 과연 그것이 현실적으로 가능할 것인가 하는 점은 의문으로 남는다.

세 번째 해석은 동 규정에서 형법이란 항공기 등록국의 형법을 의미한다는 것이다.⁶¹⁾ 이 이론은 동 협약 제 9조의 기장은 등록국의 형법상 중대한 범죄(serious offence)를 행한 혐의자를 체약국인 항공기 착륙지국에 인도할 수 있고, 제3조의 항공기 등록국이 동 항공기내에서 범하여진 범죄에 대하여 재판관할권을 행사할 수 있다는 규정 등이 뒷받침해 주고 있다. 그러나 이러한 해석이 타당하다고 해도 그것의 범위가 항공기 등록국에만 한정된다면 특별한 상황에서 체약국인 비등록국의 형사재판관할권을 인정하고 있는 제4조의 경우가 문제될 수 있다. 제4조에 따르면 영토국은 어떠한 상황에서는 자국의 재판관할권을 행사할 수 있다고 명시하고 있다. 예를 들어 문제의 행위가 등록국이 아닌 타체약국의 항공기의 비행 및 조종에 관한 규칙이나 법규를 어긴 것이라면 당해 비등록국도 (d)에 의하여 형사관할권을 행사할 권한을 가진다. 따라서 비등록국의 형법도 제1조 1항 (a)에서 명시하는 형법에 관련이 있다고 볼 수 있다. ⁶²⁾ 그런데 만일 착륙지국이 비체약국일 경우에는 어떤 조치를 취할 수 있는가? 이 문제 역시 한번쯤은 검토되어져야 할 부분이 아닌가 싶다. 그리고 비록 체약국이기는 하나 현실적으로 문제에 직면하였을 때 착륙지국

61) Ibid., pp150~151.

62) Ibid., pp.151~152.

이라는 것이외에는 전혀 다른 관계가 없고 관할권을 행사하므로 해서 오히려 자국에 불리한 여건이 조금이라도 있다고 한다면 이를 무시하고 전면적으로 협약의 내용에 순응하여 체약국으로서 의무를 다한다고 할 수 있는가? 이 역시 실무상 난제라 아니 할 수 없을 것이다.

위와 같은 견해들과 그에 따른 부정적 측면에도 불구하고 실제로 동 협약이 구체적인 범죄행위에 적용되어야 한다는 사실을 감안하여 위 의견들에 터 잡아 협약상의 형법의 의미를 되짚어본다면 동 협약 제1조 1항 (a)에서 규정하는 형법은 세 번째 해석에 다소 무리가 있다 할지라도 관할권의 문제와 같이 생각해야 한다고 볼 때 제3조에서 관할권을 행사하는 항공기 등록국과 제4조에서 몇 가지 경우에 있어 관할권 행사를 인정하고 있는 비등록국의 국내 형법을 의미한다고 볼 수밖에 없을 것 같다.

2) 형사범죄 이외의 행위

협약 제1조 1항 (b)는 형사범죄 이외에 기타의 다른 행위로 “범죄의 구성여부를 불문하고 항공기 및 기내의 인명과 안전을 위태롭게 할 수 있거나 하는 행위 또는 기내의 질서 및 규율을 위협하는 행위”를 규정하고 있다. 즉 형사 범죄이외의 기타 범죄유형으로 항공기 및 기내의 인명과 재산의 안전, 그리고 기내의 질서와 규율을 명시하고 있는데 이를 두 그룹으로 나누어 살펴보고자 한다.

(1) 항공기 및 기내의 인명과 재산의 안전에 대한 위협

일반적으로 항공기의 안전 및 기내의 승객과 재산의 안전을 위태롭게 하는 모든 행위는 일반범죄가 될 수 있기 때문에 이는 동조 1항 (a)에 포함된다고 도 볼 수 있다. 그러나 이러한 행위의 범죄 성립여부를 확신하지는 못한다 하더라도 긴박한 상황하에서 법률가가 아닌 기장의 권한 행사가 요구되는 경우가 종종 있을 수 있다. 따라서 범죄행위는 아니지만 항공기의 안전 및 기내의 인명과 재산에 위험을 줄 수 있는 행위까지 협약에 명시한 것은 적절한 조치라고 여겨진다. 이는 이를 통하여 협약상의 기장의 권한 행사와 항공기 및 기내의 인명과 재산의 안전이 보다 용이하게 유지될 수 있게 된다고 보여지기 때문이다.

다만 동 규정에서 언급하고 있는 “항공기 및 기내의 인명과 재산의 안전을 위태롭게 할 수 있거나 또는 위태롭게 하는(may or do) 행위”는 동 규정 후단에 있는 “기내의 질서와 규율을 위태롭게 하는 행위”와 대조적이다. 전자의 경우는 결과가 발생하지 않더라도 협약에서 예견하는 어떠한 결과를 발생시킬 가능성이 있는 행위도 협약의 적용을 받고 있음에 비하여 후자의 경우에는 행위가 반드시 기내의 질서와 규율을 위태롭게 하여야 한다는 점에서 다르다.⁶³⁾

(2) 기내의 질서 및 규율을 위협하는 행위

협약 제1조 1항 (b) 후단에 의하면 범죄의 구성여부를 불문하고 기내의 질서 및 규율을 위태롭게 하는 행위도 동 협약의 적용을 받도록 규정되어 있다. 그러나 그와 같은 행위는 실제로 기내의 질서 및 규율을 위태롭게 하는 것이어야 하며 단지 그러한 우려가 있는 행위에는 적용되지 않는다 하겠다.

(3) 항공기불법납치행위

협약 제11조에 규정된 항공기 불법납치조항은 이를 위하여 특별히 제정된 1970년 Hague협약에 더욱 상세히 규정되어 있으나 아직도 동 협약에만 가입하고 Hague협약의 당사국이 아닌 국가⁶⁴⁾가 존재하고 있는 이상 그 가치를 전혀 배제할 수는 없을 것이다.

항공기불법납치범죄에 대하여 협약은 동 범죄를 국제범죄(international crime)라든가 그와같은 행위를 국제법상의 범죄라고 명시하지 않고 단지 체약국간에 어떤 의무를 규정하고 있을 뿐이다.⁶⁵⁾ 또 협약은 항공기불법납치 뿐만 아니라 항공기의 방해 또는 항공기조종에 대한 불법적인 행사 등의 세 가지 행위를 하이재킹으로 간주하고 있다. 그러나 어느 특정행위가 하이재킹으로 분류되기 위해서는 다음과 같은 조건들이 충족되어야 한다.

첫째, 하이재킹을 구성하는 행위는 비행중인 항공기 자체내에 있는 사람에

63) Ibid., p.167.

64) 예를 들면 아프가니스탄, 브룬디, 터키, 잠비아 등을 들 수 있다.

65) Robert P. Boyle and Roy Pulsifer, "The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft," JALC Vol. 30, 1964, p.345.

의하여 행해져야 한다. 이것은 곧 항공기가 비행중(in flight)이 아닌 항공기 밖에서 항공기에 대하여 행하여진 어떠한 방해행위나 기타의 불법적인 관리 행사는 배제되어야 한다는 것을 의미한다. 또한 협약상 범인의 지위에 대한 명문규정이 없고 일반적으로 사람(person)이라고만 명시되어 있으므로 하이재킹은 부조종사, 승무원, 승객, 심지어는 밀항자(stowaway)에 의해서도 가능하다.⁶⁶⁾

둘째, 제11조 1항의 범위에 속하기 위해서는 항공기내의 행위는 반드시 불법적이어야 한다. 이와 같은 불법성의 판단은 재판관할권을 가지는 국가의 법에 의하여 결정될 것이다. 따라서 어느 행위의 불법성의 여부는 항공기 등록국의 법이나 항공기가 비행중인 국가의 영토국의 법에 의하여 판단될 것이다.⁶⁷⁾

셋째, 범죄행위는 반드시 폭력 또는 그 협박에 의하여 이루어져야 한다. 이 점에 관하여는 후술하는 Hague협약상의 범죄의 구성요건과 동일하므로 Hague협약을 다룰 때 상세히 설명하기로 한다.

한편 제11조 1항의 “행위를 기도하는 경우”(an act is about to be committed)의 의미는 동 조항 전단에 비추어 항공기를 불법납치하려는 의도의 확인(manifestation of the intention)으로 해석하면 충분할 것이다. 예를 들어 항공기를 폭력에 의하여 납치할 의도를 지난 일단의 승객들이 비록 실제로 항공기를 납치하거나 납치하려는 위협이 없어도 그들의 의도가 분명히 가시화되었을 때 다시 말해서 실행의 착수는 물론 예비음모의 단계에서도 이러한 행위는 항공기 하이재킹범죄를 구성하는 것으로 보아야 한다.⁶⁸⁾

항공기 하이재킹 즉 항공기의 불법납치행위나 항공기 관리의 방해행위 등은 제1조에 의하여도 다를 수 있는 범죄가 아닌가 하는 의문이 있을 수 있다. 즉 위와 같은 행위는 제1조 1항 (a)에 명시된 항공기 등록국의 형법상의 범죄 고 또한 동 조 제1항 (b)에 명시된 항공기의 안전 및 기내의 인명과 재산의 안전을 위태롭게 하는 행위일진대 구태여 제11조를 별도로 만들 필요가 있는

66) Sami Shubber, "Is Hijacking of Aircraft Piracy in International Law?", British Yearbook of International Law, Vol. 43, 1968-1969, p.195.

67) Robert P. Boyle and Roy Pulsifer, op. cit., p.345.

68) Sami Shubber, supra note 57, pp.178~179 참조.

가 하는 점이다. 그러나 이와 같은 두 조항의 중복성에도 불구하고 동 협약의 기초자들은 민간항공의 안전의 중요성을 고려하여 일반범죄의 경우에는 제1조에, 특별히 하이재킹의 규제에 관해서는 제11조에 별도로 편성한 것으로 생각된다. 따라서 제11조는 제1조에 대하여 특별법관계에 있다고 생각할 수 있다. 그리고 제11조 1항의 “모든 적절한 조치”(all appropriate measures)로는 기장이 기내에서 행할 수 있는 기상정보, 무선교신 등을 이용하여 지상과의 연락으로 전투기를 요청 기외에서 요격위협을하도록 하거나 강제 착륙시키는 방법, 항공기를 이륙시키지 못하도록 활주로를 봉쇄하던지 또는 스스로 하이재커들을 강제로 제거하는 방법 등의 예를 생각해 볼 수 있을 것이다.

(4) 비적용대상 범죄

협약은 제1조에서 일반적으로 형법상의 범죄를 광범위하게 포함한다고 규정하고 있으면서도 제2조에서는 이러한 형법상의 범죄에 대한 예외규정을 명시하고 있는 바, 이는 정치적성격의 범죄나 인종 및 종교적 차별에 기인하는 범죄가 항공기 및 기내의 인명과 재산의 안전에 위해를 미치는 성질의 것이 아니라면 협약상의 범죄가 되지 않는다는 것을 의미하고 있다.

2. 적용범위

협약 제1조 2항에 다음과 같이 동 협약의 적용범위를 명시하고 있다.
“제3장⁶⁹⁾에 규정된 것을 제외하고 본 협약은 체약국에 등록된 항공기가 비행중이거나 공海水면상에 있거나 또는 어느 국가의 영토에도 속하지 않는 지역의 표면에 있을 때에 동 항공기에 탑승한 자가 범한 범죄 또는 행위에 관하여 적용된다.” 따라서 동 협약은 항공기가 비행중에 있을 경우, 공해상의 수면에 있을 경우 또는 무주지에 있을 경우에도 각각 적용된다.

그리고 제1조 3항에 비행중인 항공기의 개념에 대하여 다음과 같이 정의하고 있다.

“본 협약의 적용상 항공기는 이륙의 목적을 위하여 시동이 된 순간부터 착륙활주가 끝난 순간까지를 비행중인 것으로 간주한다.” 협약의 정의로 미루어

69) Tokyo협약 제 3장 항공기 기장의 권한(제5조-10조).

항공기가 활주로를 이동할 때에 기상에서 행하여진 행위나 범죄는 협약의 적용을 받지 않는다고 볼 수 있다. 이때는 항공기가 비행중이 아니기 때문이다. 그와 같은 경우, 항공기의 등록국이 아닌 영토국이 관할권을 행사할 수 있다. 또한 항공기가 착륙 후에 승객들을 하기시키기 위하여 활주할 때에 발생한 행위나 범죄의 경우도 마찬가지로 협약의 적용을 받지 않는다.⁷⁰⁾ 따라서 항공기가 비행중일 때 기상에서 발생하는 사보타지 및 폭파행위는 항공기 등록국이나 영토국의 관할권에 속하지만 이륙을 준비하기 위하여 이동하는 항공기에 대한 공격은 국제관습법상 확립된 바와 같이 영토국의 배타적 관할권에 속한다. 왜냐하면 그와 같은 행위 역시 비행중인 항공기에서 발생한 것이 아니기 때문이다.

이와 같이 협약의 적용범위를 비행중인 항공기에 한정시키는 이유는 각 체약국의 영토주권을 보호한다는 데에 그 목적이 있다고 할 것이다.⁷¹⁾

II. Hague협약

Tokyo협약은 항공기내에서 발생하는 불법적인 행위에 의하여 제기되는 문제를 해결하는 최초의 국제항공범죄협약이 되었으나 항공기불법납치행위에 관하여 일반적인 범죄의 구성요건과는 별도로 동 협약 제11조에 규정하여 발생 전후의 조치에 관하여만 언급하였을 뿐 효과적인 항공기 불법납치행위의 억제에 크게 기여하지는 못하였다고 볼 수 있다.

더구나 하이재킹이 1968년 이전에는 년간 6건을 넘지 않았으나 이후 항공기불법납치범죄가 급증, 1968년경에는 35건, 1969년에는 무려 85건이나 발생하여⁷²⁾ 각국은 동 범죄에 관하여 비상한 관심을 쏟지 않을 수 없었으며, ICAO는 이와 같은 항공기불법납치행위에 대하여 보다 효과적으로 대처하기 위해 1970년 12월 16일에 Hague협약을 체결하였다.

1. 구성요건

70) Sami Shubber, *supra* note 57, p.189.

71) *Ibid.*, p.190.

72) 최진태, 앞의 주 3, 77면.

협약은 항공기를 불법납치하거나 또는 점거하는 행위(이하 하이재킹으로 약칭)를 제1조에 다음과 같이 정의하고 있다.

“비행중에 있는 항공기에 탑승한 여하한 자도

(a) 폭력(force)이나 그 위협(threat)에 의하여 또는 그 밖의 어떠한 다른 형태의 협박(intimidation)에 의하여 불법적으로 항공기를 납치·점거하거나 그와 같은 행위를 기도하는 경우, 또는

(b) 그와 같은 행위를 하거나 기도한 자의 공범인 경우에는 죄(이하 “범죄”라고 한다)를 범한 것으로 한다.”

이 정의에 의하면 범죄행위는 다음과 같은 4가지의 요건에 의하여 성립된다.

첫째, 폭력사용이나 그 위협 또는 기타의 협박수단이 있을 것,

둘째, 전항에 명시된 수단의 사용이나 그 사용의 시도가 항공기를 납치 또는 점거하는 것일 것,

셋째, 폭력의 사용이나 그 위협은 불법일 것,

넷째, 당해 행위가 비행중인 항공기내에서 행하여 질 것 등이다.

그리고 항공기납치행위의 예비음모는 물론 미수범과 그 공범도 범인으로 규정하고 있다. 상기의 구성요건들은 Tokyo협약 제11조 1항에 명시된 요건과 유사한 면도 있으나 근본적으로는 같다고 보기는 힘들며, 형식적인 면에서 새로운 요소라면 공범의 개념이 도입된 것이다. 그런 의미에서 두 규정⁷³⁾은 다음의 분석에서 보는 바와 같이 상당한 차이점이 있음을 알 수 있다. 이하에서는 제1조에 명시된 규정의 의미를 요건별로 그 의미와 문제점을 살펴보고자 한다.

1) 폭력사용이나 그 위협 또는 기타의 협박수단이 있을 것

협약 제 1조 (a)에서는 항공기의 하이재킹이 폭력사용이나 그 위협 또는 기타의 협박행위에 의하여 행해져야 한다고 규정하고 있다. 동 조항이 의미하는 하이재킹의 수단성은 곧 물리적인 힘이나 화기 또는 다른 무기의 사용은 물

73) Hague협약 제1조와 Toko협약 제11조.

론 그와 같은 강제의 수단을 사용하겠다는 위협 역시 포함하고 있다. 한편, 전통적인 항공기 하이재킹은 하이재커(hijacker)가 폭력을 사용하겠다는 위협, 즉 권총이나 다른 무기를 꺼내어 항공기내에 있는 사람들(기장 혹은 부기장, 승무원, 승객)에게 위협을 가하거나 또는 이미 정해진 항로를 변경할 것을 요구하거나 명령하는 형태가 전형적이었다. 이와 같은 하이재킹사건에서는 납치범들의 실제적인 폭력이 사용되어 그 결과 기내의 승무원들이 상해를 입거나 사망하게 되는 경우가 수없이 발생하였다. 이와 같이 하이재킹행위에는 납치범들의 실제적인 폭력의 사용이나 그 위협이 존재하고 있는 것이다.⁷⁴⁾

이러한 견지에 볼 때 하이재킹은 직접적이건 간접적이건 납치범의 명백한 폭력의 사용과 그 위협을 수단으로 하여 이루어짐에도 불구하고, 제1조 (a)는 폭력사용이나 그 위협이라는 수단 이외에 “그 밖의 어떠한 다른 형태의 협박”을 규정하고 있는데, 이에 의해서도 하이재킹은 수행될 수 있느냐 하는 점은 의문의 여지가 있다. 예를 들어 항공기의 기장 자신이 직접 하이재킹을 하는 경우 또는 기장이 납치범들에게 매수당하여 항공기를 점거하거나 항로전환에 도움을 주는 경우, 또는 납치범들이 기내의 스튜어디스의 도움을 받아 기장의 음료수에 약을 넣어 의식을 잊게 한 후 항공기를 점거하거나 항로전환을 하는 경우에도 이를 협약상의 하이재킹으로 볼 수 있는 가하는 문제이다. 위의 예에 있어서의 관점은 협약상 명시되어 있는 폭력의 사용이나 그 위협이 하이재킹을 수행하는데 있어서 실제로 사용되지 않았다는 데에 있다. 이에 대해 다음과 같이 부정론과 긍정론으로 나누어 생각할 수 있다.

첫째, 부정론으로서 그 이유는 우선 협약 자체의 문구를 문자 그대로 해석 할 때 하이재킹에 있어서 폭력의 사용 또는 그 위협이 있어야 사람을 협박할 수가 있게 되는데 위의 예에 있어서는 강제되어지는 어떠한 종류의 위협도 없으므로 사람을 협박한다는 것이 불가능하게 되어 그 위협성을 찾을 근거가 없다는 것이다. 그리고 동 규정에 관한 ICAO의 법률위원회(Legal Committee)의 준비문서(travaux préparatoires)에 의하면 기초자들이 폭력의 사용이나 그 위협을 수단으로 하지 않는 하이재킹은 협약의 적용범위에서 배제하려는 의도가 있었다는 것이다. 실제로 당시 호주대표가 문제의 제1조 (a)에서 규정하

74) Sami Shubber, *supra* note 41, pp.690-691 참조.

고 있는 적용범위를 다른 수단 즉 속임수(trickery), 사기(false pretence), 또는 기장의 매수 등의 행위까지 확대시켜야 한다고 제안했으나 법률위원회에서 부결되었다.⁷⁵⁾

둘째, 긍정론으로서 비행중인 항공기에 대한 불법적 통제행위는 그 자체가 그 목적에 사용된 수단과 관계없이 하이재킹이 될 수 있다는 것이다. 따라서 항공기를 점거하기 위한 매수행위 또는 사기에 의한 항공기탈취행위 역시 협약의 범위에 속한다는 것이다. 이러한 긍정론이 논거로 하고 있는 바는 다음과 같다. 먼저 조약해석의 원칙상 조약은 합리적인 의미(reasonable sense)로 해석되어야 한다는 것과 다음으로 조약은 그것의 의도와 목적(purpose and object)을 유념하여 해석하여야 한다는 원칙을 들고 있다.⁷⁶⁾

생각하건대, 항공기의 불법납치억제를 위한 협약의 입법취지가 하이재킹을 억제하고 그와 같은 행위를 예방함은 물론 그러한 범죄인을 처벌하는 수단을 제공하려는 데에 있었다는 점을 고려해 볼 때 긍정론이 타당하다고 본다.

2) 항공기 납치 및 점거행위의 행사

협약 제1조 (a)의 항공기의 납치 및 점거행위만의 규정은 Tokyo협약 제 11 조 1항에서 항공기의 납치 및 점거뿐만 아니라 방해행위(interference)까지 규정하고 있는 것과 비교해 볼 때 그 범위가 축소되어 있다. 이것은 협약이 항공기 외부로부터 방해의 결과로서가 아닌 항공기 내부에서의 항공기에 대한 납치행위나 점거행위만으로 그 범위를 국한시키고 있다고 볼 수 있다.

그러므로 비행중인 항공기가 외부로부터 무력사용 또는 그 위협 기타 협박에 의하여 납치 또는 점거되었거나 항공기가 외부로부터의 불법적인 방해행위에 의하여 항로전환을 하게 되는 경우는 협약의 대상이 아니며 상황에 따라 다르겠지만 공중해적행위나 불법적인 무력의 사용(unlawful use of force)의 경우라고 볼 수 있을 것이다.⁷⁷⁾

75) Sami Shubber, *supra note 41*, pp.691~692 ; S.K. Agrawala, *Aircraft Hijacking and International Law*, Dobbs Ferry, N.Y : Oceana Publications, 1973, p.32.

76) 1969년 조약법에 관한 비엔나협약 제31조 1항 : "조약은 조약규정의 문맥과 조약의 의도와 목적에 비추어 조약의 문언에 부여된 통상적 의미에 의거하여 성실하게 해석되어야 한다."

77) Sami Shubber, *Ibid.*, pp.694~695 참조.

3) 폭력의 사용 또는 그 위협의 불법성

불법성을 지닌 행위의 요건은 법적 권한없이 행하여질 경우, 정당방위가 아닌 경우, 기타 법적으로 정당화될 수 있는 이유없이 행하여진 경우 등을 가리킨다. 협약 스스로가 불법성에 대한 정의를 내리지 않고 있기 때문에 폭력 또는 그 위협행위에 대한 불법성 여부는 재판관할권을 갖는 각국의 국내법에 의해 판단되어 질 것이다.⁷⁸⁾

예를 들어 항공기내에서 승객이 총으로 기장에게 범인이 원하는 대로 항로를 바꾸라고 위협했을 때 이것은 폭력의 불법적인 사용이며 항공기에 대한 점거행위로서 하이재킹 범죄를 구성한다. 그러나 하이재킹 된 항공기내에서 보안요원이 총으로 하이재커들을 위협하여 이를 진압하였다면 그 보안요원의 직무상의 정당행위를 비롯하여 여타 승무원이나 승객의 정당방위 및 긴급피난 행위 등은 모두 적법한 행위들이 될 것이다.

4) 당해 행위가 비행중인 항공기내에서 발생할 것

하이재킹 범죄는 항공기가 비행중에 있을 때 발생하여야 한다. 비행중(in flight)의 개념은 제3조 1항에 다음과 같이 규정되어 있다.

“본 협약의 목적을 위하여 항공기는 탑승 후 모든 외부의 문이 닫힌 순간부터 하기(disembarkation)를 위하여 그와 같은 문이 열리는 순간까지의 어떠한 시간에도 비행중인 것으로 본다. 강제착륙(forced landing)의 경우는 관계 당국이 항공기와 기내의 인명 및 재산에 대한 책임을 인수할 때까지 비행중인 것으로 본다.”

따라서 불법적인 폭력이나 그 위협의 결과로 발생되는 하이재킹 범죄는 승객과 승무원이 탑승한 후 항공기의 모든 외부의 문이 닫혔을 때 발생되어야 한다. 항공기가 이륙을 위하여 활주하든 또는 정지해 있든 문제되지 않는다. 그러므로 항공기의 문이 열려진 상태에서 발생한 하이재킹 범죄는 동 협약의 범위에 포함되지 않는다.⁷⁹⁾

비행중의 개념에 있어서 Tokyo 협약과 동 협약을 비교하면 동 협약이

78) S. K. Agrawala, op. cit., p.39.

79) Sami Shubber, supra note 41, p.697.

Tokyo협약에 비하여 그 시간과 동작의 폭이 오히려 좁혀져 있다고 할 수 있다.

그리고 항공기의 강제착륙에 있어서는 Tokyo협약 제5조 2항 후단과 동 협약 제3조 1항 후단에서 공히 “당해국의 당국이 항공기내의 인원 및 재산에 대한 책임을 인수할 때까지”를 계속하여 비행중인 것으로 간주하고 있다.⁸⁰⁾ 하기후에 항공기의 문이 열려지는 순간부터 항공기는 비행중이 아니나 예외적으로 강제착륙의 경우에는 항공기의 문이 열려져 있다고 해도 관계당국이 현장에 도착하여 항공기와 기내의 인명 및 재산에 대한 책임을 인수할 때까지는 항공기는 비행중인 것으로 보고 있다는 것이다. 즉 항공기가 비행중에 하이재킹되어 강제착륙을 하고 승객과 하이재커가 하기를 한 상태라 할지라도 관계당국의 경찰 또는 군대가 항공기와 승객 및 승무원에 대한 책임을 인수할 때까지 하이재킹은 계속된다고 하겠다.

강제착륙의 의미에 대하여 협약상 명시된 정의는 없지만 기술적인 이유에 의해 불시착하는 경우, 하이재커의 제압을 위하여 기장 혹은 부기장, 승무원, 승객 등의 판단하에 비상착륙시, 피랍 항공기 등록국이나 영토국 등 관계국의 권유 등에 의하여 착륙 예정지 혹은 착륙 예정지가 아닌 곳에 임시착륙하거나 하이재커들에 의하여 강제착륙되는 경우 등이라고 볼 수 있다.⁸¹⁾

5) 공범의 장소 문제

동 협약 제1조에 명시된 공범(accomplice)은 하이재킹 당시 즉 범죄행위가 이루어지는 시간에 어느 곳에 있어야 하는가? 협약은 공범의 항공기내외 위치를 명확히 규정하지 않고 하이재커로서 하이재킹을 구성하는 행위를 수행하는 또는 수행하려고 하는 자라고만 명시하고 있다. 규정을 문자 그대로 해석하면 항공기 하이재킹의 공범은 기내, 기외 혹은 지상 등 위치를 불문하고 적용을 받게 된다. 그러나 협약은 하이재킹 행위는 비행중인 항공기내에서 발생할 것을 요건으로 하고 있기 때문에 논리적으로는 공범행위도 항공기내에서

80) 강제착륙이 아닌 Hague협약 제3조 1항 전단에서의 비행중의 개념은 항공기장의 권한에 관하여 규정하고 있는 Tokyo협약 제5조 2항 전단에서의 비행중의 개념을 그대로 전이해 온 것으로 보여진다 (김성순, 앞의 주 21, 67면).

81) S. K. Agrawala, op. cit., p.36.

발생하여야 한다는 입장이 있다. ICAO의 법률위원회도 항공기의 불법납치행위(Unlawful Seizure of Aircraft)에 대한 보고서에서 이 점에 관하여 “공모의 경우 협약은 항공기내에 있는 공범에게만 적용되어야 하며 지상에서 수행된 공모행위에 대한 처벌은 각국의 국내법에 맡겨야 한다”고 시사하고 있다.⁸²⁾

따라서 동 협약의 규정은 항공기내에 있는 공범에게만 적용되는 것으로 해석해야 하고 지상의 공범들은 국내관할권의 지배를 받게 된다 할 것이다.⁸³⁾

2. 적용범위

협약의 적용범위에 관하여서는 제3조에 명시되어 있는데 제3조 1항의 비행 중과 강제착륙의 경우에 대해서는 이미 설명하였으므로 그 나머지 항목에 관하여 살펴보고자 한다.

첫째, 제3조 2항에 명시된 바와 같이 동 협약은 군사, 세관 또는 경찰업무에 사용되는 항공기에는 적용되지 않는다는 점이다. 이 규정은 1944년의 Chicago 협약 제3조 (b)⁸⁴⁾와 상통하고 Tokyo 협약 제1조 4항과 본질적으로 같은 의미를 지니고 있어 국가항공기(state aircraft)를 제외한 모든 항공기에 적용되는 것을 의미한다 하겠다. Chicago 협약에 명시하고 있는 민간항공기(civil aircraft)와 국가항공기의 구별은 선박과 마찬가지로 소유자의 자격을 기준으로 하는 것이 아니고 항공기의 용도 내지 기능을 기준으로 하는 것이다. 따라서 국가소유 항공기일지라도 상업적 운송에 사용되면 민간항공기에 속한다.⁸⁵⁾ 또한 반드시 대형항공기일 필요도 없고 소형의 개인항공기든 수상항공기(seaplane)이든지 심지어는 헬리콥터까지도 관계없이 모두 협약의 적용대상이 된다.⁸⁶⁾

둘째, 제3조 3항에 명시된 바와 같이 기상에서 범죄가 행하여지고 있는 항

82) Sami Shubber, *supra note 41*, p.705.

83) *Ibid.*

84) Chicago 협약 제 3조 (b) “군, 세관과 경찰업무에 사용하는 항공기는 국가의 항공기로 간주한다.”

85) 유병화, *국제법 II*, 진성사, 1993, 218면.

86) Nicolas M. Poulantzas, "The Anti-Hijack Convention of December 16. 1970 : An Article by Article Appraisal in the Light of Recent Developments," *Anglo - American Law Review*, Vol.2, 1973, p.17.

공기의 이륙장소 또는 실제의 착륙장소가 그 항공기의 등록국의 영토외에 위치한 경우에만 적용되며 그 항공기의 국제 혹은 국내비행에 종사했는지 여부는 문제되지 않는다는 점이다. 따라서 반드시 국제비행이나 국제노선에 종사하는 항공기에만 적용되지 않고 국제비행이든 국내비행이든 관계없이 적용된다는 것이 중요하다.⁸⁷⁾ 만일 국내항공에 종사하는 항공기가 하이재커들에 의하여 납치되어 국내관할권을 넘어서 공해의 상공이나 타국의 영공을 지나고 다시 항공기 등록국의 영토에 착륙했을 때는 적용되지 않는다. 그와 같은 경우에는 국내법의 적용을 받게 된다는 점을 유의해야 한다.⁸⁸⁾

셋째, 공동운영조직이나 국제운영기관을 설립하여 공동 또는 국제적 등록이 행하여진 항공기를 운영하는 체약국인 경우에 있어서는 기내에서 범죄행위가 행하여진 항공기의 이륙지와 실제의 착륙지가 제5조에서 규정하는 국가중 어느 한 국가의 영토내에 위치한 경우에도 적용되지 않는다.⁸⁹⁾ 그리고 공동운영 조직이나 국제운영기관을 설립하여 항공기를 운영할 경우에 체약국들은 그들 중 각 항공기에 대하여 관할권을 행사하고 등록국의 자격을 가지는 국가를 지정하여야 할 의무가 있다.⁹⁰⁾ 이 조항도 역시 국제비행이든 국내비행이든 간에 공동운영조직에 속하는 어느 항공기가 항공기 등록국으로 지정된 국가의 공항을 이륙한 후 승객에 의해 납치되어 동 국가의 다른 공항에 착륙하였을 때에도 적용을 받지 않는다는 것을 의미한다.⁹¹⁾

III. Montreal 협약

Hague 협약이 민간항공의 안전을 도모하기 위하여 이룩한 업적은 국제법에 있어서 상당한 전전이라고 평가받는 반면, 가장 큰 단점으로 지적되는 것 중의 하나가 단지 비행중인 항공기의 안전에 관하여서만 적용된다는 것이다. 그런 이유로 비행을 위한 공항시설 등에 대하여 행하여진 범죄와 같은 문제를

87) Ibid., p.18.

88) S. K Agrawala, op. cit., pp.30~31 참조.

89) Hague 협약 제3조 4항.

90) Hague 협약 제5조

91) Nicolas M. Poulantzas, op. cit., pp.18~19 참조.

다를 새로운 제 3의 협약의 필요성이 요구되어 ICAO에 의해서 또 다시 제정된 협약이 Montreal협약이다.

1. 구성요건

Montreal협약은 민간항공의 안전에 반하는 불법적 행위들(unlawful acts)을 억제하기 위한 협약으로서 동 협약에서는 규율대상으로 하고 있는 범죄의 구성요건에 대하여 제1조에 다음과 같이 명시하고 있다.

“제1조 : 1. 어떠한 자도 불법적으로 그리고 고의로 다음과 같은 행위를 하는 경우에는 범죄를 범한 것으로 한다.

(a) 비행중인 항공기에 탑승한 자에 대하여 폭력(violence)의 행위를 하고 그 행위가 항공기의 안전에 위해를 가할 가능성이 있는 경우

(b) 운항중인 항공기를 파괴하는 경우 또는 그러한 항공기를 훼손하여 비행을 불가능하게 하거나 또는 비행의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 경우

(c) 어떠한 방법에 의해서도 운항중인 항공기내에서 그 항공기를 파괴할 가능성이 있거나 또는 그 항공기를 훼손하여 비행을 불가능하게 할 가능성이 있거나 또는 그 항공기를 훼손하여 비행의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 장치나 물질을 설치하거나 또는 설치되도록 하는 경우

(d) 항공시설을 파괴 혹은 손상하거나 또는 그 운용을 방해하고 그러한 행위가 비행중인 항공기의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 경우

(e) 혀위임을 아는 정보를 교신하여 비행중인 항공기의 안전에 위해를 주는 경우

2. 어떠한 자도 다음과 같은 행위를 한 경우에는 범죄를 범한 것으로 본다.

(a) 본조 1항에 규정된 범죄를 기도한 경우

(b) 그러한 범죄를 범하거나 또는 기도하는 자의 공범인 경우”

제1조가 규정하고 있는 각종의 범죄에는 다음과 같은 특징이 있다. 첫째는 불법성과 고의성이라는 이중의 요구가 위에 열거된 범죄에 모두 적용되어지고 있으며, 둘째는 미수와 공범도 기수범과 같은 죄질을 가지고 있다는 점, 셋째는 Hague협약에서 명시하는 항공기의 불법납치행위와는 달리 범죄행위자나 공범이 협약의 적용상 반드시 항공기내에 탑승할 필요가 없다는 점이다.

그리고 마지막으로 범죄를 구성하기 위한 행위는 비행중인 항공기의 안전에 위해를 줄 수 있는 성질의 것이어야 한다는 점이다.⁹²⁾

제1조 1항 (a)는 비행중인 항공기의 안전을 위하여 항공기에 탑승한 사람에 대한 폭력행위를 방지하거나 이를 처벌하기 위하여 만들어진 것이다. 따라서 모든 종류의 폭력행위가 범죄가 되는 것이 아니고 단지 항공기의 안전에 위해를 주는 폭력행위만이 적용대상이다. 그리고 범죄의 범위를 무력공격(armed attack)에 한정하고 있지 않으면 폭력(violence)이라는 용어를 사용함으로써 무기의 사용여부에 관계없이 공격을 가한 자도 범인으로 규정하고 있다. 그러므로 주어진 상황에서 동 협약의 적용여부는 행위의 심각성이나 흉악성(heinousness)이 아니라 오히려 그것이 비행중인 항공기의 안전에 미치는 영향에 달려 있다 할 것이다.

따라서 항공기를 운항하는 기장 및 부기장, 승무원들에게 가하는 공격은 그것이 단순할 지라도 동조 1항 (a)의 범죄를 구성할 수 있으나 반면에 승객에게 가해진 심한 공격이나 또는 살인행위 등은 항공기의 안전에 위해를 가능성이 없는 경우에는 적용범위에서 제외될 수도 있다는 결론을 얻을 수 있다.

그러면 항공기의 안전에 위해를 줄 수 있는 행위는 어떤 것인가? 이 점에 관하여 협약은 명확한 답변을 제시해주지 못하고 있다. 예를 들어 승무원이나 승객에 대한 공격이 있었을 경우 그 정도가 항공기의 안전에 위해를 주지 않으면 동 협약의 적용여부는 어떻게 되는가? 승무원에 대한 폭력행위는 항공기의 비상사태시 승무원의 역할이 매우 중요하므로 그들에게 가해진 폭력행위도 항공기의 안전에 위해를 줄 수 있는 행위이며, 또한 폭력행위의 개념에 무기의 사용여부가 관계없다면 독극물이나 독극물의 주사투입과 같은 방법도 가능하다고 해석하는 견해에 동조한다.⁹³⁾

동 조항 (b)는 운항중인 항공기 자체에 대하여 가하여진 사보타지행위를 억제하거나 처벌하기 위하여 만들어졌다. 범인은 운항중(in service)인 항공기를

92) Abraham Abramovsky, "Multilateral Convention for the Suppression of Unlawful Seizure and Interference with Aircraft, Part II : The Montreal Convention." CJTL, Vol.14, 1975, pp.282~283 참조.

93) C .S. Thomas and M. J. Kirby, The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22, 1973, p.165.

파괴 또는 비행을 불가능하게 하거나 비행중인 항공기의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 항공기의 훼손을 야기했을 때 범죄를 구성한다.

동 조항 (c)는 여하한 방법에 의해서라도, 운항중인 항공기내에 그 항공기를 파괴할 가능성이 있거나 또는 그 항공기를 훼손하여 비행을 불가능하게 할 가능성이 있거나 비행의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 폭발물이나 방화물질을 설치하는 제 행위들을 처벌하기 위하여 만들어졌다. 여기서 “어떠한 방법에 의해서라도”(by any means whatsoever)라는 표현을 사용하여 범인이 공모를 하거나 운항중인 항공기내에 방화물질을 장치한 우편물을 사용하거나 폭탄을 설치하는 것 등 모든 상황을 포함하고 있다.

동 조항 (d)는 항공시설의 파괴나 손상에 초점을 두고 있는데 비행중인 항공기의 안전을 보호하는 것을 주목적으로 삼고 있다. 본 조항은 어떠한 항공시설이 여기에 포함되는지 상세히 밝히고 있지는 않지만, 여기서 항공시설이라 함은 1944년 Chicago 협약 제 28조⁹⁴⁾에 기초하여 항공관제탑, 국제항공에 사용되는 무선통신, 기상대 및 그 밖의 항공보안시설 등에 한정되어야 한다는 점에 의견이 일치하고 있다.⁹⁵⁾

동 조항 (e)는 범인이 금전상의 목적으로 또는 정치적 공갈 또는 사회적 소요 또는 농담 등을 목적으로 허위의 정보를 교신하는 것을 방지하고 처벌하려는 것이다. 범인의 행위가 유죄가 되기 위해서는 정보를 교신하는 자가 그것이 허위임을 인식하고 있어야 한다는 점에 유의해야 한다. 이것은 선의로 정보를 제공한 자가 본의아니게 허위의 사실을 제공하여 처벌받는 것을 제외시켜야 하기 때문이다.

제1조 2항 (a)는 전 항에 열거된 범죄를 기도한 자도 유죄가 된다고 명시하고 있다. 또한 위 조항 (b)에 의하면 그러한 범죄를 범하거나 기도한 자의 공

94) 1944년 Chicago 협약 제28조(항공시설 및 표준양식)는 다음과 같이 규정하고 있다 :

“본 협약국은 실행 가능하다고 인정하는 한 다음 사항을 약속한다.

- (a) 공항, 무선업무, 기상업무 그리고 자국내에 본 협약에 의하여 수시 권고되거나 설정되는 표준과 방식에 따라 국제항공을 용이하게 하는 그 밖의 항공보안시설을 설정하는 것.
- (b) 통신절차, 부호, 기호, 신호, 조명에 관한 적당한 표준양식, 그리고 본 협약에 의하여 수시 권고되거나 설정되는 그 밖의 운항상의 방식과 규칙들을 채택하여 실시하는 것.
- (c) 항공지도와 본 협약에 의하여 수시 권고되거나 설정되는 표준에 따른 항공지도의 간행을 확실하게 하기 위한 국제적 조치에 협력하는 것.”

95) A. Abramovsky, op. cit., p.286.

범들도 유죄가 된다. 동 협약이 Hague협약과 대조적인 점은 범죄자뿐 만 아니라 공범도 유죄가 되기 위하여 공범이 반드시 항공기내에 탑승할 필요가 없다는 것이다. 따라서 공범에 대한 본 규정의 범위는 Hague협약보다 본질적으로 광범위하다. 더구나 항공기불법납치행위는 거의 필연적으로 항공기의 불법적인 방해행위를 포함하고 있으므로 Hague협약에 포함되지 않는 하이재커들의 공범들도 동 협약에 의해서는 처벌이 가능하게 되었다.⁹⁶⁾

2. 적용범위

협약은 시간적 적용범위에 관하여 다음과 같이 명시하고 있다.

“제2조 본 협약의 목적을 위하여, (a) 항공기는 탑승 후 모든 외부의 문이 닫힌 순간으로부터 하기(disembarkation)를 위하여 외부의 문이 열리는 순간 까지의 어떠한 시간에도 비행중인 것으로 본다. 강제착륙의 경우 비행은 관계 당국이 항공기와 항공기내의 인명 및 재산에 대한 책임을 인수할 때까지 계속하는 것으로 본다. (b) 항공기는 일정 비행을 위하여 지상원 혹은 승무원에 의하여 항공기의 비행전 준비가 시작된 때부터 착륙 후 24시간까지 운항중인 것으로 본다. 운항의 기간은 어떠한 경우에도 항공기가 본조 1항에 규정된 비행중에 있는 전 기간동안 계속된다.”

제2조 (a)의 비행중(in flight)의 개념은 Hague협약 제3조 1항과 동일하다. 그리고 제2조에서 규정하는 비행중의 개념이 Tokyo협약에서 규정하고 있는 비행중의 개념보다⁹⁷⁾ 길고, 보다 일찍 개시된다고 해도 제1조 1항 (a)에서 사용된 비행중의 개념은 제1조 1항에서 규정하고 있는 다른 범죄유형에서 보다 결과적으로 짧은 기간에 범죄를 구성하도록 하고 있다. 왜냐하면 동 규정에서는 항공시설에 대한 파괴나 손상에 대한 범죄를 제외한 다른 범죄들은 항공기가 운항중(in service)인 시기에 개시되기 때문이다.⁹⁸⁾

“운항중”의 개념 정의는 협약의 해석상 난제로 제기된다. 왜냐하면 ICAO법률위원회가 1970년 런던초안을 작성할 때 항공기의 파괴나 손상은 항공기의

96) A. Abramovsky, op. cit., 201, pp.286-288 참조.

97) Tokyo협약 제1조 3항

98) A. Abramovsky, op. cit., pp.283~284 참조.

운항중에 이루어져야 만 한다는 요구에 따르기로 결정했기 때문이다.

운항중의 개념 중 운항의 개시에 관하여는 초안 작성시 별 큰 문제가 없었으나 운항의 종료에 관하여 문제가 있었다. 그 이유는 본국 여정을 개시하기 전에 타국에 장기간 체류하는 문제가 해결되어야 하기 때문이었다. 항공기는 동 협약의 보호를 받아야 한다는 결정과 함께 항공기가 타국에 정지하거나 밤을 지낼 경우에도 운항중인 것으로 간주한다는 것이다. 따라서 동 협약은 제2조 (b)에 “… 착륙 후 24시간까지 운항중에 있는 것으로 본다”라는 규정을 명시함으로써 이 문제를 해결하려고 하였다.

강제착륙의 경우에는 제2조 (a)에서 명시하고 있듯이 관계당국이 항공기와 항공기내에서 인명 및 재산에 대한 책임을 인수할 때까지 비행중인 것으로 본다고 규정하고 있으므로 강제착륙시 24시간이 지난 후에도 범죄자가 항공기내에 있을 때는 24시간 제한규정은 포기될 수 있다고 해석할 수 있다.

동 협약의 적용대상 항공기 역시 Hague협약과 마찬가지로 군사, 세관 및 경찰의 업무에 사용되는 항공기 즉 국가항공기는 해당되지 않는다.

제 3절 항공범죄의 관할권

I. 항공범죄 관할권의 의의와 성격

일반적으로 국가들은 자국민의 범죄, 국민에게 피해를 가하는 범죄, 혹은 그들의 영토주권 내에서 발생하는 범죄 등에 대하여 일정한 경우 국내법으로 국내법원에 소추할 수 있는 형사재판관할권을 행사하고 있다. 이러한 형사재판관할권은 그 국가의 고유의 권한으로 타 국가가 임의로 침해할 수 없는 국제법상의 권리이다. 일반적으로 항공범죄는 다수국의 영공, 공해상, 혹은 영토주권이 존재하지 않는 무주지 상공 등을 비행하는 중에 발생할 수 있는 범죄이다. 항공기의 비상한 속도, 엄청난 고도, 예상치 않았던 기상조건, 혹은 단시간에 다수국 영역을 통과한다는 점을 생각할 때 항공기상에서 범죄가 발생된 경우 그 시점, 범죄행위가 계속되는 경우 등에서의 당해 국가의 확정이 어려운 경우도 있을 수 있다. 범죄발생에 관련된 국가를 특정할 수 없다면 그러한 범죄행위로 말미암아 침해를 당한 국가들은 그 국가들의 국내 형사재판관

할권 행사에 있어 당연히 공백이 생기게 된다. 따라서 이런 문제점을 국제적으로 해결할 만한 합의되거나 승인된 제도가 없을 경우에는 범죄인이 소추·처벌을 받지 않거나 이를 면할 수 있는 국가로 도망갈 수도 있어 항공범죄를 규제할 수 없는 결과를 낳을 수 있다. 그런가 하면 어떤 경우에는 항공기내에서 발생한 동일 범죄행위에 대하여 여러 국가들이 동시에 형사재판관할권을 주장할 수도 있다. 이러한 관할권의 공백이나 충돌은 각국의 국내 형사재판관할권이 국제적으로 통일된 기준을 갖지 못한 데에서 야기된다고 볼 수 있다. 이 같은 경우의 형사재판관할권 문제는 오직 국제조약에 의해서만 방지될 수 있다는 의견이 지배적이다.⁹⁹⁾ 이에 세 협약은 그러한 문제들을 해결하여 항공 범죄인의 불법상태를 방지하기 위한 목적으로 각 협약은 나름대로의 관할권을 규정하고 있다.

Tyoko 협약, Hague 협약 및 Montreal 협약 등 다른바 항공범죄의 규제에 관한 협약에 규정된 관할권이란 용어는 형사재판관할권(사법관할권 : Judicial Jurisdiction)만을 의미하는 것이 아니라 각각의 협약에서 규정된 범죄들을 국내법상 가벌적인 범죄로서 인정하고 그에 대한 강제효과(재판)로서 일정한 형벌에 귀속시키는 것을 내용으로 한 국내입법조치를 취할 수 있는 권한(입법권 : Legislative Jurisdiction)과 당해 범죄인을 체포·억류할 수 있는 경찰권 및 범죄사실에 대한 수사권, 그리고 재판에 회부할 수 있는 공소권 등의 집행관할권(Executive Jurisdiction)까지도 포함하는 것이라 하겠다.¹⁰⁰⁾

세 협약의 정립 이후 항공기 납치범죄나 사보타지범죄의 빈발은 과거보다는 이러한 범죄행위에 대한 이해관계국을 많이 생겨나게 하였고 그 결과 관계협약에서도 소추·처벌 등의 관할권을 행사할 수 있는 국가의 범위가 상당히 확대되었다. 또한 협약들은 등록국 외에도 착륙국 및 항공기 임차인의 주요사업지국, 상주지국 또는 범인소재지국 등에 대하여도 관할권의 행사를 인정하여 '관할권이 확대'된 것은 사실이지만 이를 곧 국제화(Internationalized)된 것이라고 하거나 보편적이라고는 보기는 어렵다. 그러나 이는 과거보다 상당한 정도의 관할권의 확대는 물론 보편적 관할권의 확보를 위한 중대한 일보전진

99) 최완식, "항공기납치행위에 대한 재판관할권", 국제법학회논총, 41, 42호, 1977, 219면.

100) Sami Shubber, *supra* note 41, pp.707-708 참조.

이라고 평가할 수는 있을 것이다.

그럼에도 불구하고 국가의 범위나 그에 따른 관할권이 확대되었다고 하더라도 전술한 이유¹⁰¹⁾들을 고려하여 생각한다면 아직은 항공범죄의 성격의 규명에 있어서 과연 항공범죄가 국제범죄로 파악될 수 있는가에 대한 국제사회의 법적 확신이 존재한다고 볼 수만은 없다 하겠다.

II. 협약상 범죄유형에 따른 항공범죄의 재판관할권

협약상 관할권의 의의는 당해 범죄에 대하여 조금이라도 어떠한 이해관계를 갖는 국가에 대해서도 관할권을 부여함으로써 범인이 처벌되지 않는 상태로 방치되는 것을 막는데 있다고 하겠다.

이하에서는 위에서 살펴 본 항공범죄의 대표적인 유형인 항공기납치범죄와 사보타지범죄로 대별하여 항공범죄의 형사재판관할권에 대하여 알아보기로 한다.

1. 항공기납치범죄의 재판관할권

항공기납치에 대한 관할권 행사의 근거는 Tyoko협약 제3조와 Hague협약 제4조이다. 하지만 항공기납치를 직접적이고 구체적으로 규율하는 협약은 Hague협약이라 할 수 있으므로 이 문제에 대해서는 Hague협약을 중심으로 살펴보기로 한다.

1) 항공기등록국의 재판관할권

Hague협약 제4조 1항 (a)에 따르면 항공기납치범죄가 자국에서 등록된 항공기의 기내에서 발생한 경우 최초의 이해관계국으로서 등록국은 해당범죄에 대한 관할권을 갖는다. 이 권한은 국제법상의 관할권의 여러 측면 즉 사법, 입법, 집행관할권까지에도 그 효력이 미친다 할 수 있다. 따라서 항공기 등록국은 범죄를 방지하기 위하여 국내입법을 제정할 수 있고 항공기 납치범을 체포하여 소추할 권리를 갖는다. 그리고 합법적인 관할권을 갖는 등록국의 형

101) 본고 12면 참조.

사법원은 재판에 회부된 항공기 납치범을 심리·처벌할 수 있으며, 또한 항공기등록국은 현장 대처의 방법으로 피랍항공기의 이류저지나, 강제착륙시키는 수단도 사용할 수 있다.

이같이 Hague협약이 관할권행사의 기초로서 기국주의(Principle of nationality)를 채택한 것은 이미 확립되어 있는 국제관습법을 선언하는 성격을 갖는다고 하겠다.

2) 착륙국의 재판관할권

피랍 항공기가 아직 기내에 잔류한 항공기 납치범들을 태운 채 착륙한 영토상의 체약국은 Hague협약 제4조 1항(b)에 의하여 이 납치행위에 대한 관할권이 인정되며, 당해 국가는 항공기 납치범죄의 실행이 자국의 영토상 인가의 여부에 관계없이 관할권을 행사할 수 있다. 동 협약 제4조 1항의 의의는 일국의 영토적 관할권의 범위밖에서 발생하고 또한 단순히 자국의 영토상에 착륙할 때를 제외하고는 항공기납치행위와 착륙국 사이에 명백히 아무런 관계가 없는 경우에도 납치범에 대한 관할권이 착륙국에게 까지 확대 인정된다는 데에 있다. 이는¹⁰²⁾ 소위 역외관할권(extra-territorial Jurisdiction)의 창설에 상당하여 공해상이나 또는 여하한 국가의 관할권 밖에서의 해적행위에 대하여 여러 나라가 관할권을 행사하는 것과 유사하다고 하겠다.

원래 Hague협약 채택과정에서 착륙국의 관할권에 대하여, 첫째, 범죄자가 “하기”하는 국가, 둘째, 그 영역에 당해 항공기가 착륙하여 범죄자가 “하기”하는 국가, 셋째, 당해 항공기가 범죄자를 기내에 탑승시킨 채 그 영역내에 착륙하는 국가 등으로 규정하자는 세 가지 입장이 있었다. 그러나 중간착륙을 포함한 모든 착륙국에 관할권 설정의무가 부과되지 않으면 현재 진행형인 범죄에 대해 신속하고도 효과적인 억압과 실행 중지를 기대하기 어려운 것이 사실이다. 범죄행위의 계속으로 야기되는 항공기 안전에 대한 위험을 제거하는 것이 반하이재킹 대책에 있어 급선무이며, 특히 범죄인의 불법상태가 발생하지 않도록 관할권을 확대하는 것이 무엇보다 중요하다. 그런 의미에서 관할권의 적용을 범죄자의 “하기”에만 한정하는 것은 무리가 있을 것이며, 그렇다

102) Sami Shubber, *supra* note 41, p.708.

고 “하기”와 “착륙”의 양자를 동시에 취하는 입장은 피랍항공기가 급유등을 위해서 착륙하였다가 다시 타국으로 비행하는 경우를 해결하지 못한다는 어려움이 있다. 그런 이유에서 Hague협약에서 “하기”라는 영토국과의 관계를 뒤로 하고 착륙일반의 경우를 채택한 것은 납치범죄에서 야기되는 다양한 형태의 착륙의 상황 문제를 해결하기 위한 것으로 관할권확대라는 측면에서 바람직한 태도라고 할 수 있을 것이다.

3) 항공기 임차인의 주요사업지국 또는 상주지국의 재판관할권

Hague협약 제4조 1항 (c)는 항공기가 한 국가에 등록되어 있으나 등록국의 국적을 갖지 않는 운송업자(주로 외국항공사)에게 임대된 항공기의 납치에 대한 관할권문제이다. 이 규정은 “주된 사업장소”와 “상주지”의 개념을 도입하여 항공기임차인의 주요사업지국 또는 상주지국에게 항공기 납치범죄가 당해 국가의 영토 내에서의 발생 여부에 상관없이 항공기 납치범 또는 미수범을 체포·처벌할 수 있는 권리를 부여하고 있다. 즉 항공기 임차인의 주요사업지국 또는 상주지국을 등록국 및 착륙국과 동일한 수준으로 옮겨놓은 것이다. 이러한 관할권의 창설이유는 최근에 와서 국제적 항공기업이 보유되는 항공기가 외국에서 소유·등록되어 있으면서 단지 운항자에 임대되고 운항자의 국적국 국민으로 승무원이 구성되는 경우가 증가하였기 때문이라 하겠다. 그런 점에서 임대항공기의 수적 증가를 감안하여 항공기임차인도 항공기를 소유하지는 않지만 일정한 관계가 형성되어 있는 것으로 보지 않으면 안되게 되었다. 이러한 경우 만일 항공기 등록국에만 관할권을 인정할 경우 임차인(이 경우 개인이든 법인이든 상관없이)의 국적국은 관할권을 행사할 수 없는 흠결이 생겨 범죄에 대한 효과적인 진압이 어렵게 된다 할 것이다.

4) 범죄자 소재지국의 재판관할권

Hague협약 제4조 2항은 항공기납치범이 소재하는 체약국은 그 자에 대하여 관할권을 행사할 수 있다고 규정하고 있는데 재판관할권행사 요건은 첫째, 그 납치범이 자국 영토 내에 있어야 하며 둘째, 제4조 1항에 언급된 국가로 범인을 인도하지 않아야 한다는 것이다. 항공기 착륙국의 관할권은 체약국내에 납

치범이 피랍 항공기와 함께 착륙하는 경우에 적용되어지는데 비해, 납치범 소재국의 관할권은 범인이 그 국가에 소재하게 된 원인과는 무관하고 체약국에서 단지 발견되어진 경우에 적용되어진다는 점에서 다르다. 즉 납치범소재국 지의 관할권은 범죄행위가 외국의 영토상 또는 공해상에서, 외국항공기의 기내에서 외국인에 의하여 행해진 경우라 하더라도 그 범죄 발생 후 어느 한 체약국내에 범죄인이 존재한다는 사실 그 자체만으로 협용된다는 것이다.

이처럼 납치범 소재지국에 관할권을 인정하는 협약의 규정에는 혹 있을지도 모르는 체약국들의 관할권 흡결로 말미암아 범인들이 처벌을 면하게 되는 경우를 방지하기 위한 의도가 있는 것으로 생각할 수 있다.

5) 국내법에 따른 형사관할권

Hague협약 제4조 3항에서는 “본 협약은 국내법에 의거하여 행사되는 어떠한 형사관할권도 배제하지 아니한다.”고 규정하고 있다. 이는 Tyoko협약 제3조 3항을 그대로 이어받은 것으로 그 취지는 본래 국내입법에 의하여 항공기 납치에 관한 관할권의 행사를 인정하기 위한 실질적 기초를 마련한 것으로 곧 항공기의 불법납치범죄에 부수되어 발생할 수 있는 살인, 폭행 또는 인질 행위와 같은 중대한 범죄를 국내법으로 다스릴 수 있도록 하려는 데에 있다 하겠다. 그리고 제4조 1항, 2항의 관할권과 3항의 관할권의 차이는 전자가 협약상 의무적인데 반해 후자는 관할권을 의무적으로 설정해야 하는 국가이외의 국가들이 자국의 형사법상 가벌적인 항공기납치범죄에 대하여 적절한 조치를 원하는 경우에 대해서 모든 관계국이 관할권을 행사할 수 있음을 의미하는 것이라 할 수 있다.

2. 항공기 사보타지범죄의 재판관할권

1) Tyoko협약상의 재판관할권

Tyoko협약상의 관할권은 상술한 항공기납치범죄의 경우와 같다. 그러나 항공기 사보타지에 대한 Tyoko협약상의 관할권의 근거는 기내 범죄만을 대상으로 하기 때문에 항공기에 대한 모든 사보타지행위가 아니라 기내에서 행하여진 형사법상 범죄 또는 항공안전을 방해하는 행위에 국한된다. 이는 동 협약

이 기내범죄만을 그 대상으로 하고 있는데서 오는 결과이기도 하다. 실제로 1988년 11월 29일 발생한 KAL기 폭파사건의 경우 동 협약과 Montreal협약을 법적 근거로 피해 항공기 등록국으로서의 우리나라가 관할권을 행사한 것을 들 수 있을 것이다.

2) Montreal협약

Montreal협약은 제5조 1항에서 사보타지범죄의 관할권 행사를 위하여 필요한 제반조치를 취할 것을 의무로 설정하고 있고, 또한 제5조 3항에서는 모든 체약국에게 국내법에 의거하여 행사되는 어떠한 형사관할권도 배제하지 않는다고 규정하고 있는데 이것은 Hague협약에서와 같이 관할권 경합시 우선순위의 결정을 피하면서 관할권 확장을 위한 규정이라고 할 수 있다. 이러한 점은 Hague협약과 같은 입장을 견지하는 것으로 보인다. 그럼에도 동 협약은 Hague협약과는 다른 유형의 항공범죄의 유형을 상정하고 있으므로 관할권의 설정을 위한 필요한 조치를 취하여야 할 구체적인 내용이 상위하다는 것 부정할 수는 없다.

제 4절 항공범죄인인도

항공범죄의 규제를 위한 세 협약에는 전술한대로 세계의 많은 국가가 가입하여 협약들의 준수에 나름대로 노력하고 있다. 그러나 협약들에 의거한 여러 가지 의무이행이 각 체약국에 부과되어 있음에도 때로는 제재규정 또는 제재 기관의 불비로 인하여 그러한 의무가 제대로 실천되지 못하는 경우가 있다. 항공범죄는 대체로 국제적인 연계망을 갖는 테러조직 등에 의하여 범행준비 단계에서부터 치밀한 계획을 세워 수행하고, 또한 범행후에는 관련 국가의 법망을 피하여 타국으로 도주하는 사례도 빈발하여 오늘날 항공범죄에 대하여 어느 한 국가만이 이에 대처한다는 것은 실로 어려운 일이 되고 있다. 따라서 국제사회에서는 항공범죄의 관련 협약처럼 비록 다자협약의 체약국일지라도 협약상의 의무이행을 기초로 한 새로운 형태의 양자조약을 체결하기도 하는

데 이는 국가간의 상호주의하의 협력을 전제로 하여 이루어진다. 그런 협력의 형태중의 하나로 오랜 역사와 전통을 지니고 발전해 온 범죄인인도제도가 있는데 이는 범죄자의 신병소재지국과 범죄행위 관련 형사재판관할권 행사국과 간의 그 범죄자의 처벌에 있어 불일치 문제를 해소시키는 제도이다. 이는 당해 범죄 관련 국가간에 발생된 범죄행위에 대한 범죄자를 인도하거나 인도받은 후 소추·기소하여 불법상태를 방지하려는 데에 그 목적이 있다.

항공범죄 관련의 제 협약 규정에 대한 해석에 있어서 항공범죄인의 신병을 확보하고 있는 체약국은 범죄자를 기소할 것인가 아니면 인도할 것인가에 대하여 선택재량권을 가지며 이는 널리 확립된 제도이다.¹⁰³⁾ 하지만, 양국간에 범죄인인도조약이 체결되어 있으면 그러한 재량권은 제한된다.

이하에서는 협약들에 규정된 항공범죄인인도에 대하여 살펴보고자 한다.

I. 항공범죄인인도의 기본구조

1. 인도의 제한

항공범죄인에 대한 소추·처벌은 범죄인¹⁰⁴⁾의 소재지국이 직접 재판관할권을 행사하거나 아니면 중대한 범죄에 대하여 협약이 규정하고 있는 관할권을 행사할 수 있는 국가로 범죄인을 인도하는 경우에 가능해진다.

Tokyo협약은 기내에서 발생한 항공기의 불법납치나 기타 항공안전에 대한 위해행위를 범한 자의 인도에 관해 규정함으로써 관할권 확보의 가능성을 높이고자 시도하였다. 동 협약은 제15조와 제16조에서 범죄인인도에 대하여 규정하고 있는데, 그 중에서도 제16조 1항은 “체약국에 등록된 항공기내에서 범하여진 범행은 범죄인인도에 있어서는 범죄가 실제로 발생한 장소에서 뿐만 아니라 항공기 등록국의 영토에서 발생한 것과 같이 취급되어야 한다”고 규

103) 1937년의 ‘국제테러리즘의 억제와 처벌에 관한 협약’ 제8조, 1971년의 ‘미주기구협약’ 제3조, 1973년의 ‘외교관을 포함한 국제적 보호인물에 대한 범죄의 방지와 처벌에 관한 협약’ 일명 ‘뉴욕협약’ 제8조, 1977년의 ‘국제테러리즘의 억제와 처벌에 관한 유럽협약’ 제3조 및 제4조, 1979년의 ‘인질억류방지에 관한 협약’ 제10조, ‘국제테러리즘의 방지 및 처벌에 관한 ILC 초안’ 제5조-제7조 등.

104) 이하에서는 형사피고인, 형사피의자 및 단순한 용의자까지 포함하는 넓은 개념으로 사용하기로 한다.

정하고 있다. 동조 2항은 “전항의 규정에도 불구하고 본 협약의 어떠한 규정도 범죄인인도를 허용하는 의무를 창설하는 것으로 간주되지 아니한다”고 한다. 이는 동 협약이 항공기의 안전을 방해하는 자의 인도를 의도하기는 하나 체약국에 명백하게 범죄인인도의무를 창설하지 않는다는 것을 의미한다. 즉 동 협약은 범죄인인도에 관하여 체약국에게 아무런 의무도 부과하고 있지 않으며, 다만 동 협약 제16조 1항에서 등록국의 항공기내에서 행하여진 범죄는 범죄인인도의 목적상 범죄행위지 뿐 아니라 등록국의 영토내에서도 행하여진 것으로 취급한다고 하여, 동 협약이 기존의 범죄인인도조약이나 범죄인인도의 실행과의 조정을 피하려 했다는 점만이 주목의 대상이 될 뿐, 범죄인인도와 관련하여 동 협약이 기여한 바는 별로 없다고 할 수 있다. 범죄혐의자가 등록국의 국민이며, 동시에 당해 항공기 등록국과 기내범죄를 인도범죄로 규정한 범죄인인도조약을 체결하고 있는 국가의 국민인 경우에는 임의로 인도할 수 있도록 한 것뿐이다. 따라서 범죄인인도의무를 설정하는 것은 아니라고 하는 제16조 2항은 결국 등록국에 의한 관할권의 행사를 상당히 제한하는 결과를 가져오게 되었다.¹⁰⁵⁾

그에 비해 Hague협약과 Montreal협약은 Tokyo협약상의 범죄인인도의 임의성을 포기하는 듯한 인상을 주고 있다. Hague협약과 Montreal협약의 각 제7조는 “그 영토내에서 범죄혐의자가 발견된 체약국은 만약 동인을 인도하지 않을 경우에는 예외없이 또한 그 영토내에서 범죄가 행하여진 것인지 여부를 불문하고 소추하기 위하여 권한있는 당국에 동 사건을 회부하여야 한다”고 규정하고 있기 때문이다. 동조의 규정은 Hague협약 및 Montreal협약이 범죄 혐의자가 발견된 체약국에 대하여 소추의 가능성을 부여하면서도 동인의 처벌을 확보함에 있어서 일단 인도를 하여야 한다는 취지의 규정이라고 볼 수 있다. 전술한 바와 같이 동조는 이른바 ‘인도 아니면 소추하라’(aut dedere, aut judicare)라는 Hugo Grotius 아래의 널리 알려진 법언에 기초를 두고 있다. 인도 또는 소추의 택일적 의무를 규정한 점에서 Hague협약은 문구상 일단 Tokyo협약상의 범죄인인도제도를 개선한 듯한 인상을 주고 있다.¹⁰⁶⁾ 하지

105) 栗林忠男, 앞의 주 28, 22면.

106) Diederiks-Verschoor, An Introduction to Air Law, 2nd rev ed., Deventer : Kluwer Law and

만 Hague협약에 있어서 인도하지 않을 경우 대체적인 의무로서 기소만을 명하고 있을 뿐이어서 불인도의 경우를 허용하고 있고, 인도하지 않는 경우에도 특별히 불인도의 사유에 제한을 붙이고 있지도 않다. 즉 기소를 위해 사건을 검찰에 회부하는 한 얼마든지 인도의무를 면탈할 수 있고, 반대로 사건을 검찰에 송치하지 않는 한도에서만 인도가 강제된다는 점에서 인도의 의무성은 매우 제한되어 있다고 하겠다.

이와 같이 Hague협약과 Montreal협약하에서의 인도의 의무가 매우 불완전하게 규정되게 됨으로써 협약의 목적인 항공범죄인의 효과적인 소추와 처벌을 곤란하게 하지 않을까 하는 우려에서 강제적(의무적)인도를 확립하려고 하는 강력한 시도가 행하여진 바 있었다. 인도의 의무성을 앞장서 제창한 나라들은 미·소등 항공대국이면서 동시에 항공기테러의 주된 피해국들이었다. 그러나 이러한 입장은 일부 국가들의 지지만을 받았을 뿐 국제항공법회의 (International Conference on Air Law)에서 다수의견을 형성하지는 못하였다. 그 주된 이유는 이른바 정치적불인도의 원칙을 항공기 납치범과 폭파범에게도 인정할 것인가에 대하여 첨예한 의견대립이 있었기 때문이었다.¹⁰⁷⁾

2. 인도조약과의 상관성

Hague협약 및 Montreal협약 각 제8조 1항 전단은 동일하게 “범죄는 체약국가에 현존하는 인도조약상의 인도범죄에 포함되는 것으로 간주된다”고 규정하고 있다. 이 규정에 의하여 각 협약의 체약국간에 이미 범죄인인도조약이 체결되어 있으나 인도범죄에 항공기납치범죄나 항공기 사보타지범죄가 열거되어 있지 않은 경우에는 이러한 항공범죄가 자동적으로 인도범죄에 추가되는 법적효과가 발생하는데 이는 별개의 다자조약의 특별규정에 의해 범죄인인도조약을 수정하게 된다는 것을 의미한다.¹⁰⁸⁾

그런데 Hague협약(또는 Montreal협약)의 체약국과 비체약국간의 이미 체결되어 있는 범죄인인도조약과 협약 제8조 1항의 관계는 어떻게 되는가? 다시

Taxation Publishers, 1985, p.161.

107) 제성호, 앞의 주 9, 101~103면 참조.

108) Sami Shubber, *supra* note 41, p.718.

말하면 비체약국과 범죄인인도조약을 체결한 협약당사국이 당해국가와의 관계에서 관련범죄를 인도범죄로 간주할 의무를 지는가? 이에 대해서는 협약 제8조 1항을 염격하게 문리적으로만 해석하여 본다면 부정적이라 할 것이다. 즉 협약상의 ‘체약국간에 현존하는 인도조약’이라는 문구가 너무나 명백한 표현이므로 인도범죄에 포함되는 것으로 보는 간주 규정은 협약당사국이 다른 체약국에 대해서만, 그리고 이미 체결되어 있는 범죄인인도조약과 관련해서만 적용된다고 하겠다. 이는 주권제한조항의 제한적 해석방법과도 합치하는 것이다.

또한 Hague협약 및 Montreal협약 각 제8조 1항 후단에서는 체약국간에 이미 범죄인인도조약이 체결되어 있지 않더라도 장래에 체약국들은 범죄를 그들 사이에 체결될 모든 인도조약에 인도범죄로서 포함할 의무를 지도록 규정하고 있다. 이와 같이 체약국들은 장래에 체결될 범죄인인도조약에서도 항공범죄를 인도범죄에 포함시킬 것에 합의함으로서 인도의 가능성을 더욱 제고하고 있다. 그런 점에서 항공범죄를 인도범죄로서 포함시킬 의무는 비체약국과의 관계에서는 부담하지 않는다 하겠다.

3. 인도 가능성

인도에 관하여 조약의 존재를 조건으로 하는 체약국이 상호 인도조약을 체결하지 않은 체약국으로부터 인도청구를 받은 경우에는 그 선택에 따라(at its option) Hague협약 및 Montreal협약을 범죄인인도에 관한 법적인 근거로서 간주할 수 있다.¹⁰⁹⁾ 이것은 피청구국인 체약국이 인도청구국인 타 체약국과 범죄인인도조약이 없더라도 조약상의 의무에 기하지 않고 임의적으로 선택하는 바에 따라서 Hague협약 및 Montreal협약을 항공범죄인의 인도근거로서 원용할 수 있음을 의미한다.¹¹⁰⁾ 이것은 항공범죄인의 인도를 보다 더 용이하

109) Hague협약 및 Montreal협약의 각 제8조 2항 전단.

110) 이 경우로 KAL 858기 폭파사건을 들 수 있을 것이다. 이 사건은 1987년 11월 29일 바그다드 발 서울행 KAL 858기가 승객 등 115명을 탑승시켜 서울로 비행중 실종되었는데 조사한 결과 북한 김정일의 교사를 받은 히찌야 마유미외 1명이 기내에 시한 폭발물을 설치, 자신들은 하기 한 후 버마 안다만 해상에서 공중폭발, 바다로 추락, 탑승객은 전원 사망한 것으로 추정되었다. 범인들은 제 3국인 바레인에서 체포(1명은 체포현장에서 음독 자살)되었는데, 이때 범인들이 일본 위조여권을 사용하였기 때문에 위 항공기 등록국이며 다수 승객의 국적국인 우리나라와 일

게 함으로써 그들의 처벌을 위한 재판에의 회부(소추)를 가능케하는 조치로 해석된다. 이점에서 Hague협약 및 Montreal협약은 청구국과 피청구국간에 범죄인인도조약이 존재할 때만 범죄인인도가 인정될 수 있었던 Tyoko협약보다 상당한 발전을 이룩한 것이라고 평가할 수 있다.

Sami Shubber는 Hague협약(또는 Montreal협약) 제8조 2항의 전단을 인도에 관한 한 인도청구국과 피청구국간의 양자조약의 체결에 상당하는 것으로 보고 있다.¹¹¹⁾ 그러나 인도피청구국은 Hague협약 및 Montreal협약을 범죄인인도조약의 대신으로서 받아들일 것인가 여부에 관해서 선택권을 가지며 인도하지 않고 기소할 수 있는지에 대한 선택의 재량권을 가지고 있는 이상 강제적 인도의 의무를 지는 것이 아니므로 양 협약을 범죄인인도조약의 체결에 상당하는 것으로 보는 것은 다소 무리가 있지 않나 하겠다.

栗林忠男은 이에 관해서 Hague협약 제8조 2항은 특히 인도피청구국이 범죄인인도조약을 체결하고 있지 아니한 타 체약국에 인도할 것을 희망해도 실제로는 그러한 법적 근거가 결여되어 있기 때문에 인도를 행할 수 없게 되는 흄결(gap)을 보완하기 위해 ICAO 법률위원회의 체약안에는 있지 않았던 조항이 협약 제8조 2항으로 추가되었던 것으로, 이와 같은 사실에 의해 동 조항은 그러한 피청구국에 대해서는 Hague협약(또는 Montreal협약) 자체가 일종의 범죄인인도조약과 같은 기능을 담당하게 되었다고 한다.¹¹²⁾ 위 입장들에 의한다고 하더라도 인도피청구국이 구체적인 인도청구의 발생시에 관련 협약을 범죄인인도의 법적 근거로 간주한 경우에는 당해 사안에 한해서만 범죄인인도조약이 체결된 것과 유사한 효과(즉 인도)가 발생하는 것에 불과하다고 할 것이다. 이러한 경우 인도하더라도 피청구국의 법률에 규정된 기타 제 조건에 따라야 한다.¹¹³⁾

본, 범인들의 신병 소재지국인 바레인, 기타 폭발사고 영해국인 버마 등의 관할권이 경합되었으며, 신병소재지국인 바레인은 고심끝에 결국 우리측에서 제시하는 정황증거들에 의하여 우리나라에 신병을 인도하였다. 이는 바레인이 우리와 같이 Montreal협약 체약국이었으나 범죄인인도조약은 체결되지 않은 상태에서 동 협약 제8조 2항에 의하여 동 협약을 인도를 위한 법적인 근거로 간주하여 신병을 인도하였던 것으로 판단된다(김명기, "KAL기 폭파 추락사건과 몬트리오올협약", 자유공론 제 251호, 1988, 129면 참조) 또한 이 사건은 Montreal협약 제1조 1항 (c)의 항공기내에 폭발물을 설치하여 폭파한 최초의 사건이라 할 수 있다.

111) Sami Shubber, *supra* note 41, p.720.

112) 栗林忠男, 앞의 주 28, 105-106면 참조.

이에 반해서 인도에 관하여 조약의 존재를 조건으로 하지 않는 체약국들은 피청구국의 법률에 규정된 제 조건에 따를 것으로 조건으로 범죄를 동 국가들 간의 인도범죄로 인정하여야 한다.¹¹⁴⁾ 이 경우는 앞의 경우와는 달리 의무적인 것으로 규정되어 있음이 특색이다. 피청구국의 국내법에 따를 것을 조건으로 단지 관련 협약만을 기초로 하여 항공범죄를 인도범죄로 간주하여야 한다는 것은 결국 Hague협약(또는 Montreal협약)의 체약국들 중에도 조약의 존재를 요구하지 않는 국가들 간에 일종의 다자범죄인인도조약을 체결한 것에 상당하다고 보아도 무방할 것이다.¹¹⁵⁾

Hague협약과 Montreal협약의 각 제8조 2항 및 3항에 공히 규정되어 있는 바와 같이 항공범죄인의 인도는 피청구국의 국내법령에 정하여진 조건에 따른다. 즉 항공기테러의 규제에 관한 협약들은 인도청구가 있으면 범인 또는 범죄혐의자를 반드시 인도해야 할 의무를 부과한 것이 아니라 범죄인인도에 관한 각국의 국내법제의 상위를 고려하여 인도피청구국의 국내법령의 범위내에서 항공범죄를 인도가능한 것으로 인정하고 있는 것이다. 한편 일부 국가의 범죄인인도법이나 범죄인인도조약에서는 범죄행위가 소추국(인도청구국)의 영토내에서 행해졌을 것을 조건으로 하고 있기 때문에 범죄행위가 발생한 국가만이 아니라 인도청구국의 영토내에서 행하여진 것으로 의제할 필요가 생기게 된다. 이를 위해서 Hague협약과 Montreal협약 제8조 4항은 “범죄는 체약국간의 인도목적을 위하여 그것이 발생한 장소에서 뿐만 아니라 제4조 1항(Montreal협약의 경우 제5조 1항)에 따라 관할권을 설정하도록 되어 있는 국가들의 영토내에서 행하여진 것과 같이 다루어진다.”고 규정하고 있다.¹¹⁶⁾

II. 정치적성격의 항공범죄인 인도

1. 협약상의 해석

Tyoko협약은 제2조에서 형법에 반하는 정치적성격의 범죄에 대하여 원칙

113) Hague협약 및 Montreal협약의 각 제8조 2항 후단.

114) Hague협약 및 Montreal협약 각 제8조 3항.

115) Sami Shubber, *supra* note 41, p.721.

116) 栗林忠男, 앞의 주 28, 106면.

적으로 그 적용을 배제하고 있을 뿐만 아니라, 동 협약 제11조에서 항공기의 불법납치를 독립한 범죄로 규정하고 있지 않기 때문에 이른바 국제관습법상 인정되어 오는 고유한 의미에 있어서의 절대적 정치범죄는 물론 정치적 동기에서 행하는 항공기납치나 점거행위 등의 상대적 정치범죄도 인정하고 이에 대해 특권적 지위를 부여하고 있다고 해석할 수 있는 여지가 있다.

반면 Hague 협약 및 Montreal 협약에서는 이에 관한 아무런 규정도 두고 있지 아니한 채 각 협약의 제8조 1항에서 "(항공기납치 또는 사보타지)범죄는 체약국간에 현존하는 범죄인도조약상의 인도범죄에 포함되는 것으로 간주되며, 체약국들은 장래에 체결될 모든 범죄인인도조약에 이를 인도범죄로 포함시킬 의무를 진다."고 규정하고 있어 항공기납치범죄나 항공기 사보타지범죄와 같은 상대적 정치범죄는 이제는 더 이상 정치적성격의 범죄로 항변되어지거나 인정될 수 없도록 한 것이라는 견해도 있다. 즉 항공기납치 등의 범죄가 이제는 정치범죄의 범주로부터 배제된 것이라고 보고 있는 것이다.¹¹⁷⁾ 그러나 Hague 협약이나 Montreal 협약의 채택과정에서 제출된 준비문서를 보면 같은 견해에 쉽게 수긍하기 곤란하다.

당시 Hague 국제항공법회의에서는 정치범불인도원칙의 인정 여부를 독립적인 본안으로 검토한 것이 아니고, 항공기납치범의 인도를 강제적(mandatory)인 것으로 할 것이냐는 문제의 맥락에서 다소간의 견해의 대립이 있었다. 항공기납치범에 대해서 등록국에로의 강제적인도(mandatory extradition)를 주장한 국가들은 이를 채택함으로써 수배된 납치범에 대한 관할권을 설정함에 있어 많은 난점이 적절히 극복될 수 있을 것으로 보았다. 항공기납치의 가장 큰 피해국이었던 미국은 무고한 승객 및 승무원의 안전 및 위협으로부터의 보호가 정치범불인도의 원칙을 고수함으로써 얻는 이익보다 훨씬 우월하다고 보았다. 따라서 이러한 이익의 확보를 위해서는 항공기납치범의 처벌이 필수불가결하므로 항공기납치와 관련해서 강제적인도가 반드시 실현되어야 한다고 적극 주장하였던 것이다. 소련과 동구국가들도 항공기납치가 시민에 대한 완전한 통제에 의해 정치권력이 유지되고 있는 이들 전체주의 사회의 각종 비리와 구조적 모순을 자유세계에 적나라하게 폭로시키는 계기가 되었기 때문

117) Sami Shubber, *supra* note 57, p.718.

에, 이를 두려워 한 나머지 강제적인도에 적극 찬동하고 정치범죄를 이유로 한 예외의 설정에 반대하였다.¹¹⁸⁾

이와 같이 항공기납치범 또는 그 혐의자들에 있어서 이들의 정치적동기의 존재를 근거로 하여 이들의 인도가 거부되어서는 안된다는 일부의 주장이 있었지만, 협약의 준비과정에서 범죄자(혐의자)가 자국민일 경우, 소추를 면하기 위하여 비호를 구할 경우, 특히 정치적동기로 범죄행위를 행한 경우 등에는 체약국이 자국법에 따라 범죄자의 인도를 거절할 수 있다는 일반적 양해가 성립되었다.¹¹⁹⁾ 결국 정치적동기를 배제하고 항공기납치범을 강제적으로 인도하려고 한 국가들과 이들에 대한 비호의 권리 유보하고자 한 국가들 간에 타협이 이루어져 현재의 협약에서처럼 정치범불인도의 배제가 명시적으로 규정되지 아니하고, 그 대신 후술하는 바와 같이 Hague협약 및 Montreal협약 제7조에서 인도 아니면 예외없이 사건을 회부하라는 방식으로 규정하게 된 것이다. 또한 Montreal협약안을 준비하였던 ICAO법률위원회도 범죄인인도 문제에 관하여 Hague협약의 규정을 참고로 할 것을 결정했기 때문에, “제1조에 열거된 행위는 범죄인인도의 목적상 정치범죄((political crimes)로 간주되어서는 안된다”고 하는 제안을 검토하지 않기로 하였다. 따라서 Hague협약 또는 Montreal협약에서는 항공기 납치범의 정치범죄성을 전혀 인정하고 있지 않다 든가 혹은 그와 같은 주장은 Hague협약하에서 더 이상 유효하게 행해질 수 없다는 등의 논리는 정확한 평가라고 할 수 없을 것이다.¹²⁰⁾

요컨대 항공기납치범죄가 자동적으로 범죄인인도조약상의 인도범죄의 범주에 포함되게 되었다는 점에서 Hague협약이 Tyoko협약에 비해 상당한 진전을 보이기는 하나 여전히 Hague협약은 정치범죄인의 불인도에 대한 항변을 포기할 의무를 체약국에 대해 부과하고 있지 아니하며 나아가 납치범을 인도할 것인가 여부와 또 어느 국가로 인도할 것인가 등에 대하여 이를 결정할 수 있는 주권국가의 재량권을 침해하지 아니하도록 타협적으로 규정되었다고 볼 수 있다. 그러므로 Hague협약이나 Montreal협약은 항공기납치범의 인도를 가

118) Ibid., p.402.

119) 栗林忠男, 앞의 주 28, 15면.

120) 제성호, 앞의 주 9, 107면.

능한 한 용이하게 하면서도 정치범불인도의 항변의 원용가능성을 전혀 배제하고 있지 아니하며 궁극적으로 정치범불인도의 원칙에 대한 인정여부는 체약국의 국내법규에 좌우된다고 하겠다.¹²¹⁾ 그러한 결과로 Hague협약상 정치적 망명자나 정치운동가로 자처하는 항공기납치범에 대해서 영토국이 상대적 정치범죄성을 인정하거나 정치적망명자(피난민)로 간주하였을 때는 인도하지 않고 비호를 부여할 수 있으며, 비호를 부여하지 않더라도 최소한 박해받는 곳으로 강제송환할 수는 없다고 하겠다.¹²²⁾ 반면 Montreal협약상의 항공기폭파범에 대해서는 그 해악의 정도가 너무 크다고 할 수 있으므로 정치적동기에 상관없이 결코 상대적 정치범죄성을 인정할 수 없는 만큼 예외없이 인도가 아니면 소추를 하여야 할 것이다.

2. 정치범죄의 판단기준

오늘날 상대적 정치범죄가 정치범죄로 간주되기 위한 기준¹²³⁾에 대하여 각국의 입장이나 관행은 일반적으로 일단 정치적동기를 고려한 우월성이론에 수렴하는 경향을 보이고 있다. 우월성이론이란 범행의 동기, 목적, 행위시의 상황을 종합적으로 고려하여 정치범죄성 여부를 판단하는 것으로서 이는 특정한 사건과 관련하여 제반요소를 신중히 판단하여 평가할 수 있다는 데에 의미가 있다.

121) S. K. Agrawala, op. cit., p.47.

122) 栗林忠男, 앞의 주 28, 145면.

123) 상대적 정치범죄는 국제법상 확립된 개념이 아니며, 인정 여부는 각국의 고유권한에 속한다고 하며, 기준에 관한 이론도 크게 세 가지로 나뉘는데,

첫째, 영·미법계에서 전통적으로 사용하던 기준인 부수이론(Political Incidence Test)은 어떤 범죄가 정치적인 동란 혹은 소요에 부수하거나 그 일부를 구성하는 가의 여부를 기준으로 하여 정치범죄성을 판단하는 이론을 말하는데 오늘날 영·미에서는 이 이론의 엄격한 적용을 포기하고 있다.

둘째, 프랑스법상의 정치적 목적이론(Political Objective Test)으로 범죄에 의하여 침해되는 권리 또는 이익의 성질을 기준으로 하여 직접 국가의 권리를 침해하는 범죄만을 정치적인 것으로 해석하는 이론으로, 이 이론 역시 오늘날 프랑스에서도 엄격히 적용되지는 않는다.

셋째, 스위스법상의 정치적 동기이론(Political Motivation Test)으로 범죄의 동기를 기준으로 하여 정치적요소가 일반 범죄적요소보다 우월하여야 하고 동시에 정치적동기와 그 수단인 범죄 간에 직접적인 관련성이 있을 때 정치범죄로 해석되는 이론을 말하는데 이를 우월성이론이라고도 하며, 오늘날 다수 국가의 판례와 학설에 의하여 지지받고 있다. 그러나 이 이론은 많은 장점에도 불구하고 객관적인 기준에 의하여서는 평가할 수 없는 여러 주관적 평가에 지나치게 의존한다는 비판도 있다.(김만호, 앞의 주 16, 164면 참조).

이와 관련하여 Dean Griffith는 어떤 범죄가 정치범죄인가를 결정함에 있어서는 범죄의 동기에 대한 고찰이 있어야 하며, 정치범죄가 되기 위해서는 그 범죄와 추구된 정치적 목표사이에 직접적인 관련이 있어야 하고, 그 범죄의 정치적 측면이 일반범죄의 성질을 초과하여야 하며, 만일 범죄가 특히 잔인하거나 혐오감을 불러일으키는 경우에는 정치적 성격을 인정하기 어렵다고 한다.¹²⁴⁾ 즉 어떤 범죄가 정치적인가 비정치적인가를 결정함에 있어서는 특별히 범죄행위를 둘러싸고 있는 제반 상황이 고려되어야 한다는 것이다. 이는 정치범죄성의 우월성에 있어서 당해 국가의 판단이 전적으로 자유재량이 아님을 의미한다.

이러한 우월성이론에 기초한 판결로는 1972년 공산주의로부터 탈출하기 위해 항공기를 납치한 체코슬로바키아인의 비호청구를 받아들인 서독의 판례를 들 수 있다.¹²⁵⁾

우월성이론에 의하면 적어도 정치적 망명수단(난민)형의 항공기납치의 경우에는 일반범죄성에 비해 정치적인 성격이나 요소가 우월하다고 볼 수 있으므로, 정치범죄로 간주할 수 있고 따라서 인도대상에서 제외될 수 있다. 오늘날 많은 국가들이 실제에 있어서 항공기납치는 정치범죄로 간주될 수 없다는 취지의 주장을 하기를 꺼리고 있는데,¹²⁶⁾ 이는 묵시적으로 항공기납치가 정치범죄가 될 수 있음을 시사하는 것이라 볼 수 있다. 물론 이 경우 일반범죄성이 우월한가 아니면 정치범죄성이 우월성이 우월한가의 판단은 인도청구를 받은 범인 소재지국의 주권에 속하는 고유한 사항이라고 할 것이다.¹²⁷⁾

이상에서 보듯이 항공범죄는 일정한 경우 정치범죄로 간주될 수 있다. 그리

124) Dean Griffith, "Deportation and Refugees," Michigan Yearbook of International Legal Studies, 1983, pp.124, 136.

125) 특히 1979년의 서독의 바이에른행정재판소는 "1970년의 Hague협약이나 1976년 테러리즘의 억제에 관한 유럽협약의 존재에도 불구하고 서독은 비호를 구하는 항공기납치범을 인도할 의무는 없으며, 상기 협약들이 항공기납치범을 엄중하게 처벌하려는데 그 목적을 두고 있지만, 정치적 피박해자들에 대한 비호권을 손상시키는 것은 아니다. 위 유럽협약 제 11조에서 명문으로 항공기납치행위를 비정치적 범죄라고 지적했지만 제 5조에서 비호권을 유보하고 있기 때문에 비호의 부여는 유효하다."고 판시한 바 있다(제성호, 앞의 주 9, 116면).

126) L.C. Green, "Hijacking, Extradition and Asylum," Law and Society, Leyden: Sijthoff, 1977, p.378 ; Gerald F. Fitzgerald, "Toward Legal Suppression of Acts against Civil Aviation", International Conciliation, No.585, 1971, p.65.

127) 제성호, "국제법상 인권으로서의 망명권", 세계국제법협회논총 제 4권, 1989, 119면.

고 정치범불인도에 의하여 보호하려는 법익은 정치범이 정치적인 동기나 목적에 의해 행하여진 범죄로 인하여 본국에서 처벌을 면하기 위해 타국으로 도피하여 온 자이기 때문에, 그의 인권 특히 정치적 망명권(a right of political asylum), 즉 정치적활동의 자유 등이라 하겠다.

Hague협약은 예외없이 소추의 목적상 권한있는 당국에 사건을 회부할 것을 규정할 뿐이며 예외없이 모든 경우에 항공범죄인을 인도하도록 의무지우지 않고 있다. 이는 협약이 일정한 경우 불인도를 허용하고 있는 것이며, 그러한 사유중의 하나로 항공범죄의 정치범죄성이 인정되는 경우를 들 수 있을 것이다. 따라서 Tyoko협약에서 침묵하고 있는 정치범불인도의 관행은 Hague 협약에 있어서는 정치적 성격의 항공범죄인의 인도를 거부하는 국가에 대하여 소추를 위해 권한있는 당국에 회부할 의무를 부여함으로써 국제민간항공의 안전에 미치는 위협이 여타의 항공범죄의 경우보다 경미하다는 것과 이 경우 범인의 처벌이라는 이익보다는 국제사회가 보호해야 할 또 다른 법익인 정치적 망명권이 보다 우월하다는 인식으로 자리하고 있음을 의미하는 것이라 하겠다.

그러나 이와 같은 이익형량의 문제는 엄격히 정치적 망명수단의 경우에 한정되지 않으면 안될 것이다. 그렇지 아니하고 정치적테러형의 항공기납치범의 경우에도 정치범이라는 항변을 용인한다면 이것은 항공기납치를 규제하려는 협약의 제정목적과 근본적으로 배치된다고 보지 않으면 안 될 것이다. 따라서 항공범죄인을 유형별로 처리할 경우 정치범불인도원칙이 부당하게 정치적테러형의 경우에까지 확대되지 않도록 세심하게 판단하지 않으면 안 된다고 할 수 있다.

III. 인도의 우선순위

Tyoko협약은 제16조 1항에서 “체약국에 등록된 항공기내에서 범하여진 범행은 범죄인인도에 있어서는 범죄가 실제로 발생한 장소에서 뿐만 아니라 항공기 등록국의 영토에서 발생한 것같이 취급되어야 한다.”고 규정하여 범죄행위자의 의제가 등록국으로만 한정되어 있어 그 범위가 극히 제한적이다.

반면, Hague협약 제8조 4항은 “범죄는 체약국간의 인도목적을 위하여 그것이 발생한 장소에서 뿐만 아니라 제4조 1항에 따라 관할권을 확립하도록 되어 있는 국가들의 영토내에서 행하여진 것과 같이 다루어진다.”고 규정하고 있으며, Montreal협약의 관련 조항인 제8조 4항¹²⁸⁾도 이와 동일한 취지의 규정을 두고 있다. 이들 조항에 따라 항공범죄는 범죄인인도라는 특정한 목적을 위해서는 범죄행위지국뿐 아니라 항공기 등록국, 착륙국, 항공기 임차인의 주된 사업장소 소재지국 또는 상주지국에서도 발생한 것으로 간주된다. 따라서 관할권을 행사할 수 있는 이들 국가 중 그 어느 국가도 관할권을 설정하기 위하여 필요한 조치를 취할 의무가 있고, 그와 함께 범인이 소재하는 체약국에 대해서 인도를 요청할 수가 있다.

한편 Tyoko협약은 물론 Hague협약 및 Montreal협약 등의 항공범죄의 규제에 관한 협약들은 관할권의 우선순위를 설정해 놓지 않았을 뿐 아니라, 항공기납치 또는 사보타지범죄에 대하여 둘 이상의 국가로부터 인도청구를 받은 경우에도 인도 피청구국은 우선적으로 어느 국가에 범죄인을 인도할 것인가에 관한 인도의 우선순위에 대해서도 아무런 규정을 마련해 놓지 않았다.¹²⁹⁾ ICAO법률위원회나 Hague회의에서는 등록국에만 범죄인을 인도하도록 하자는 제안¹³⁰⁾과 또 등록국에 우선적으로 범인을 인도하자는 제안¹³¹⁾이 행해진 바 있으나 모두 채택되지 않았다. 특히 인도의 우선순위를 설정하자는 제안에 대해서는 “… 범인은 피랍 항공기가 착륙하는 국가에 의해서 기소될 수 있기 때문에 범죄인의 인도는 자동적(automatic)인 것이 아니며, 또한 범죄인인도의 청구에 대하여 고정화된 우선순위에 의해서가 아니라 개별 사건의 구체적인 정황(circumstances)에 따라서 결정되어야 한다.”는 반대론에 부딪쳐 부결되었다.¹³²⁾

128) 제8조 4항 : “각 범죄는 체약국간의 인도목적을 위하여 그것이 발생한 장소에서 뿐만이 아니라 제 5조 1항 (b), (c), (d)에 의거하여 그 관할권을 확립하도록 되어 있는 국가의 영토내에서 범하여진 것처럼 취급된다”고 규정하고 있다.

129) 전술한 대로 KAL 858기 폭파사건 당시 주요 당사국인 우리나라와 일본이 서로 관할권을 주장하였으나, 인도 등의 우선순위 불비로 결국 바레인 당국의 판단에 따라 우리나라가 신병을 인도받았다.

130) ICAO 법률위원회에서의 폴란드 제안(栗林忠男, 앞의 주 28, 102면).

131) Hague 국제항공법회의에서의 미국의 제안(栗林忠男, 위의 주, 102면).

이와 같이 협약상 범죄인도의 우선순위에 관해서 아무런 지침도 마련되어 있지는 않으나 그렇다고 해서 개개의 경우 전적으로 인도 피청구국의 재량에 의해서만 인도대상국이 결정되는 것은 아니다. 인도청구의 경합시 인도의 기준을 제공하는 것은 일차적으로 인도관계의 조약에서 우선순위에 관한 명문의 규정을 두고 있으면 당해 조약규정이 그 기준이 될 것이고, 그것이 없는 경우에는 이차적으로 인도 피청구국의 국내법 특히 범죄인인도법이 될 것이다.¹³³⁾ 이 점은 Hague협약 제8조 2항 후단의 “인도는 피청구국의 법률에 규정된 기타 제 조건에 따라야 한다.”는 규정과 동조 3항의 “피청구국의 법률에 규정된 기타의 제 조건에 따를 것을 조건으로 하여”라는 규정에서 암시되어 있다고 할 수 있을 것이다.

그러나 현재와 같이 각국의 범죄인인도법이 다른 상황하에서는 피청구국의 인도결정에 의해서 범인을 인도받은 국가와 다른 피청구국들 간 또는 이들과 피청구국간에 분쟁이 발생할 가능성을 배제할 수 없다. 이 경우 인도문제는 Hague협약 및 Montreal협약의 해석 또는 적용에 관한 분쟁에 해당되므로 Hague협약 제12조 내지 Montreal협약 제14조에 규정된 분쟁해결절차에 부탁함으로서 해결을 볼 수 있을 것이다.¹³⁴⁾

IV. 우리나라의 경우

우리나라는 외국에 있는 범죄인을 인도받아 범죄의 불별상태를 방지하고 범죄진압에 있어서의 국제적인 협력을 증진하기 위하여 범죄인인도법을 제정, 공포하였다.¹³⁵⁾

또한 동법을 바탕으로 우리와 교류, 접촉이 빈번한 주요 국가들, 호주를 비롯한 여러 나라들과 범죄인인도에 관한 양자조약을 체결해 왔다.¹³⁶⁾ 동법 제4

132) Hague회의에서 프랑스에 의해 개진된 반대론 중의 일부로써 Hague회의에서의 일반적인 분위기를 대변하는 것이었다(栗林忠男, 앞의 주, 103면).

133) S. K. Agrawala, op. cit., p.46 ; 각국의 범죄인인도조약은 그 국가가 외국과 체결한 범죄인인도조약상의 인도에 관한 규칙을 당연히 반영할 것이다. : Diederiks-Verschoor, op. cit., p.161.

134) S. K. Agrawala, op. cit., p.46.

135) 범죄인인도법, 1988. 8. 5. 법률 제 4015호.

136) 우리나라는 2002. 8. 현재 호주(91. 1. 16.), 캐나다(95. 1. 29.), 스페인(95. 2. 15.), 필리핀(96. 11.

조에서는 상호주의를 규정하고 있는 바, 인도조약이 체결되어 있지 아니한 경우에도 범죄인 인도의 청구국이 동종의 인도범죄에 대한 우리나라 범죄인 인도청구에 응한다는 보증이 있는 경우에는 본 법을 적용하도록 규정하고 있다. 또한 동법 제 7조에서는 절대적 인도거절사유를, 제8조에서는 정치적 성격을 지닌 범죄 등의 인도거절에 관하여 규정하고 있다. 그러나 동법의 어느 조항에도 항공범죄인 등 테러범의 인도나 테러범죄에 대하여 직접적으로 규정하고 있지 않다. 이는 범죄인인도법상 일반적으로 인정되는 정치범불인도원칙의 적용과의 문제가 있을 수 있다. 하지만 테러범죄에 관해서는 그 정치범 성격을 불문하고 범죄행위의 잔혹성, 무차별성으로 인해 정치범죄의 범주로부터 제외하고 있다. 그런 이유로 동법에서는 다수인의 생명, 신체를 침해·위협하거나 이에 대한 위험을 야기하는 범죄는 불인도대상에서 제외한다고 규정한다.¹³⁷⁾ 따라서 다수인의 생명이나 신체에 대한 위험을 야기할 수 밖에 없는 항공범죄 등의 테러범죄들에 대하여는 정치범죄성이 부인되므로 정치범죄임을 이유로 테러범죄의 인도를 거부할 수는 없을 것이다.

아울러 정치범에 해당한다 할지라도 다자조약에 의하여 대한민국이 당해 범죄인에 대한 재판권을 가지거나 범죄인인도의무를 부담하는 범죄에 대해서는 정치범불인도원칙을 적용하지 않는다는 점도 명시하고 있다.¹³⁸⁾ 따라서 우리나라는 항공범죄와 관련된 Tyoko협약, Hague협약 및 Montreal협약, 외교관 등 국제적 보호인물에 대한 테러와 관련된 뉴욕협약, 인질억류방지에 관한 협약 등의 당사국이므로 이들 협약에서 규정하고 있는 범죄행위는 정치범죄로 간주될 수 있으며 이러한 범죄의 범인인도를 거부할 수는 없을 것이다. 그런 점에서 항공범죄인은 당연히 인도대상 범죄에 속할 것이나, 다만 정치적 망명 수단형의 항공범죄에 대해서는 국제관행상 정치범불인도의 원칙과 관련하여 납치범의 인도 여부에 대한 최종 판단은 우리나라에 있다 하겠다.

30.), 파라과이(96. 12. 29.), 칠레(97. 10. 1.), 멕시코(97. 12. 27.), 미국(99. 12. 20.), 몽골(00. 1. 27.), 아르헨티나(00. 11. 9.), 태국(01. 2. 15.), 브라질(02. 2. 1.), 중국(02. 4. 12.), 뉴질랜드(02. 4. 17.), 일본(02. 6. 21.) 등 각 발효,, 인도네시아(미발효) 등 16개국과 범죄인인도조약을 맺고 있다 : 서울지방검찰청, 외사사범수사실무, 서울지방검찰청, 2002, 352면.

137) 범죄인인도법 제8조 1항 2호.

138) 위 법 제8조 2항 2호.

제 5절 협약상의 미비점과 보완 방향

항공범죄의 규제에 관한 현행 협약, 즉 Tokyo협약, Hague협약 및 Montreal협약은 그 규율대상으로 하는 바가 부분적으로 다르고 체약국도 다르기 때문에 각 협약상 미비점이 있다는 것은 앞서 약술한 바 있다. 여기에서는 구체적으로 그러한 미비점을 짚어보고 나름대로 그 보완의 방향을 살펴보고자 한다.

I. Tyoko협약

1963년의 Tyoko협약은 국제민간항공의 안전운항을 확보하기 위한 대책으로서 국제법상 최초의 다자조약이라는 점에서 큰 의의를 갖기는 하나 동 협약에는 다음과 같은 미비점이 다소 발견된다.

첫째, Tokyo협약은 제1조에서 동 협약의 규율대상이 되는 범죄와 범죄자에 대한 명백한 정의를 피하고 막연하게 그 적용범위만을 규정하여 동 협약의 규율대상이 되는 범죄유형의 해석에 있어 다소의 혼란을 가져온다. 따라서 이러한 범죄유형 및 구성요건, 각 죄에 대한 미수, 예비음모는 물론 공범에 관한 규정 등을 구체적으로 명시하는 것이 필요하다 할 것이다. 물론 이는 Hague협약과 Montreal협약 각 제1조에서 보완되었다.

둘째, 협약 제1조의 적용범위에 있어서는 그 규율대상인 범죄의 성립과 관련하여 오직 “비행중(in flight)인 기내에서”의 행위로만 한정함으로써 비행중이 아닌 경우와 기외에서 발생할 수 있는 다양한 형태의 불법적 방해 행위에 대하여는 적절한 규제를 할 수가 없다. 따라서 근자에 많이 발생하고 있는 각종 형태의 항공기 폭파와 지상에서의 항공기 및 항공시설에 대한 여러 가지 불법적 방해행위 등의 규제를 위해서는 “항공기내”라는 한정된 공간보다는 기내외라는 문구로 그 장소적 적용범위를 넓히고, 또한 ‘비행중’ 개념도 그 시간적 범위를 확대할 필요가 있다 하겠다. Montreal협약의 ‘항공시설’, ‘운항중’ 등의 어구가 규정된 것은 다소나마 이를 보완하는 의미로 해석하여도 무방할 것으로 생각된다.

셋째, 제2조는 정치적 성격의 형사법에 반하는 범죄(offences against penal laws of a political nature)에는 적용되지 않는다고 하는데, 이는 해석상 정치

적 성격의 형사법을 위반한 범죄를 의미하는지 아니면 정치적 동기를 가지고 일반형법을 위반한 범죄를 의미하는지 다소 모호한 점이 있다.¹³⁹⁾ 후자의 경우 순수한 정치적 동기로 항공기를 납치함으로써 형사법을 위반하는 항공납치범죄라면 동 협약의 규율대상에서 제외된다고 볼 수 있겠지만, 전자의 의미로 본다면 정치적 망명수단형 항공기 납치죄의 경우에도 협약의 규율대상이 된다 하겠다.¹⁴⁰⁾ 따라서 동 협약의 규정을 전자의 의미로 해석할 경우 전체주의 체제에서의 망명을 기도한 납치범에 대해 그들은 범죄가 상대적 정치범죄에 해당함에도 불구하고 때로는 이를 처벌해야 한다는 논리가 타당할 수도 있다는 해석도 가능하므로, 동 조항의 내용을 명확히 구분할 필요가 있다.

넷째, 동 협약은 제5조에서 제10조까지에 기장의 권한에 대하여 비교적 상세히 규정하여 상당한 양의 권한을 부여하고 있는데 만약 그러한 권한을 가진 기장 스스로가 단독 혹은 여타의 공범과 함께 비행중인 항공기내에서 제1조 1항의 (a), (b) 또는 제11조에 해당하는 범죄를 행하였을 경우 이에 대한 협약상의 규제방법이 없다. 따라서 그러한 경우의 규제방법에 대하여서도 검토할 필요가 있다.

다섯째, 제11조에서 항공기의 불법납치(unlawful seizure of aircraft)를 특별히 범죄로 규정하지 않고 다만 승객 및 승무원에 대한 여행지속의 허용 및 피랍기의 원상회복 등의 사후조치에 대한 국제협력을 규정함에 그치고 있으며, 동 조항이 동 협약에 있어 항공기 납치의 유일한 관계조항임에도 납치범을 소추·처벌함에 대해서는 하등의 언급이 없다. 이는 범인의 처벌여부가 당사국의 국내법에 일임되어 있음을 의미한다고 볼 수도 있으나,¹⁴¹⁾ 여기에는 체약국의 국내법과 정책결정상의 재량의 여지가 다분히 존재할 수 있기 때문에,¹⁴²⁾ 항공기의 불법납치를 동 협약의 규율대상 범죄에 포함시키고 납치범에 대한 소추 및 처벌에 관한 규정을 명시하는 것이 바람직할 것으로 생각된다.

여섯째, 제16조 2항은 “본 협약의 어떠한 규정도 범죄인인도를 허용하는 의

139) 민병국, “대한민국이 중공의 민항기납치범에 대한 형사재판권을 행사할 경우의 국제법적 문제점”, 대한변호사협회지 통권 87호, 1983, 42면.

140) 전자의 입장으로 보이는 견해는 C.S. Thomas and M.J. Kirby, op.cit., p.163 참조.

141) 김찬규, “민항기에 대한 요격과 테러방지”, 경희법학 22권, 1987, 6-7면.

142) C.S. Thomas and M.J. Kirby, op.cit., p.164 참조.

무를 창설하는 것으로 간주되지 아니한다"(Nothing in this convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition)고 규정하고 있는데 이러한 소극적인 내용은 본 협약의 체결 당시 항공기 테러에 대한 인식이 널리 일반화되어 있지 않았기 때문에 체약국 자신들이 범죄인인도문제에 있어 스스로 구속됨을 피하기 위해 지극히 조심스럽게 규정된 것이라고 보인다. 그러나 동 협약의 이러한 미온적인 입법태도로 말미암은 것이라고 꼬집어 말할 수는 없지만 동 협약 체결 후에도 항공기에 대한 범죄행위는 계속 증가하였다. 따라서 항공범죄 특히 항공기 테러범죄의 억제 및 그 처벌에 있어서 보다 효과적으로 대처할 수 있기 위해서는 항공범죄인에 대한 인도의무를 명백히 규정할 필요가 있다.¹⁴³⁾

II. Hague협약

1970년의 Hague협약은 오로지 항공기납치에 대한 규제를 의도한 조약이다. 동 협약은 Tokyo협약의 미비점들을 상당히 보완하여 여러 가지 면에서 진전이 있었으나 다음과 같은 문제점들은 여전히 내재되어 있었다.

첫째, 협약 제1조의 범죄의 정의에서 범죄의 행위자를 "비행중에 있는 항공기에 탑승한 여하한 자"(any person who on board an aircraft in flight)로 한정하고 있는데 이는 Tokyo협약 상의 미비점임에도 보완하지 못하고 동 협약에서도 그대로 답습한 것으로 보인다. 비행중이 아닌 경우와 항공기에 탑승하지 않은 자에 의해서도 얼마든지 동 협약 제1조의 범죄가 범해질 수 있기 때문이다. 전술하였듯이 "비행중"의 개념보다도 더 폭 넓은 "운항중"의 개념으로 통일하고 항공기 외부로부터의 납치행위도 규율할 수 있는 포괄적인 입법형식이 필요하다고 할 것이다.¹⁴⁴⁾

둘째, 제1조에서 범인의 지위에 대하여 "비행중에 있는 항공기에 탑승한 어떠한 자"라고 하고 있는데 여하한자가 기내 통제권을 가진 기장이나 혹은 보

143) 이는 Tokyo협약의 취약점의 하나로 지적될 수 있는 본 조항이 Hague협약 제7조 및 제8조 그리고 Montreal협약 제8조에서 상당히 보완되었다는 점에서도 확인할 수 있다.

144) 이러한 Hague 협약상의 약점을 보완하기 위하여 Montreal협약에서는 이른바 운항중(in service) 및 지상에서의 각종 사보타지행위를 범죄로 신설하여 규정하게 되었다.

조 역할자인 승무원들이라면 협약의 적용은 어떻게 하여야 하는가? 기장이나 승무원이 납치범들에게 협력 또는 매수되는 경우, 혹은 기장이나 승무원 스스로가 범죄행위를 하였을 경우에 관해서는 아무런 언급이 있다. 그리고 납치범들이 폭력이나 협박 또는 그 밖의 어떠한 형태의 협박수단에 의하여 기장 또는 승무원의 협력을 받아 항공기를 납치 또는 점거하는 경우 동 협약의 적용을 받아야 하는가 하는 점에 관해서도 명시된 규정은 없다. 이의 해석에는 두 가지 입장이 있는데, 그 하나는 이런 경우 항공기납치는 없는 것으로 보며, 두 번째 해석은 비행중인 항공기내에서 실행되는 불법적인 지배행위는 이러한 목적에 사용된 수단에 관계없이 항공기 납치를 구성한다고 보는 입장이다.¹⁴⁵⁾ 두 번째의 해석이 타당하다고 생각한다는 관점에서는 이 조항도 수정·보완되어야 할 것으로 생각된다.

셋째, 제2조는 제1조에 규정되어 있는 범죄에 대하여 “각 체약국은 중대한 형벌로 처벌할 수 있도록(make the offence punishable by severe penalties) 할 의무를 진다”고 하여 처벌을 의무화하고 있지만 의무가 이행되지 않았을 경우 그 제재방법이 없다. 이는 입법과정에서 의무사항을 설정하였으면 당연히 그에 따른 의무불이행시나, 의무위반에 따른 제재 조치도 상정했어야 할 것으로 생각되나 협약에서는 그러한 언급이 없다. 더욱기 항공기납치에 대하여 형벌의 특정화 내지는 처벌의무의 명확성도 확보되어 있지 않고 더욱이 어떤 통일성 있는 처벌기준도 마련되어 있지 않은 상태에서 제2조의 일반적인 규정만으로는 항공기 납치에 대한 효과적인 억제책이 될 수 없는 것이므로 협약상 중대한 처벌의무의 내용을 구체적이고 명확히 하여 의무불이행이나 위반시 그에 대한 법적인 제재 조치도 당연히 규정되어야 한다.¹⁴⁶⁾

넷째, 제4조 1항 (a), (b), (c)에 의해 수개의 국가가 항공기납치 범죄에 대하여 동시에 관할권을 합법적으로 주장할 수 있는 경합적 관할권 조항을 규정하고 있는데, 관할권의 경합시 제기될 수 있는 관할권의 충돌(conflict of jurisdiction)을 해결하기 위한 어떠한 제도적 장치도 마련해 놓고 있지 않다. 동조 1항 (a), (b), (c)의 조항 표기 순서가 그대로 관할권행사의 우선순위를

145) 김찬규, 앞의 주 48, 11면.

146) 이는 후에 1973년 Rome 국제항공법회의에서 논의된다.

설정한 것인가에 관해서도 법적확신이 존재하지 않는 바, 이와 같은 관할권 청구상의 경합문제에 대하여 국가간의 마찰을 해소하고 이를 합리적으로 해결할 수 있는 관할권 행사의 우선권 내지는 순위(priority or preference)를 협약에 규정하는 것이 바람직하다.

다섯째, 관할권과 관련하여 제4조 1항 (c)는 “범죄가 주된 영업소 소재지 또는 그와 같은 영업소 소재지를 갖지 않는 경우에는 주소를 그 국가에 가진 임차인에게 승무원 없이 임차된 항공기내에서 행하여진 경우”를 들고 있는 바, 여기서 특별히 “승무원 없이 임차된 항공기”(aircraft leased without crew)만으로 제한해야 할 특별한 이유가 있는지 의심스럽다. “승무원 없이” 또는 “승무원과 함께” 임차된 항공기가 납치된 경우 만약 양자의 경우에 있어 그 법적 문제가 다르다면 “승무원과 함께 임차된 항공기”에 대한 조항도 신설해야 할 것이나, 상기 경우에 있어 그 어느 경우에라도 똑같은 법적 문제가 존재한다고 보기 때문에, 여기의 위 두 문구를 같이 규정하여 동등하게 적용하든지 아니면 삭제되어야 할 것으로 생각한다..

여섯째, 제7조는 “자국 영토 내에 범죄혐의자가 소재하고 있는 체약국은 항공기 납치범을 인도하지 않을 경우 예외 없이, 또한 자국 영토 내에서의 범죄 발생 여부를 불문하고, 소추하기 위하여 권한 있는 당국에 동 사건을 회부하여야 한다”고 다소 모호하게 규정하고 있어 체약국의 의무와 관련하여 해석상 논란이 야기되고 있다. 특히 동 조는 납치범에게 정치적 망명을 허용할 수 있는 영토국의 비호권과의 관계에서 이를 긍정하는 측과 부정하는 측의 타협에 의해 규정된 것이기 때문에 당연히 틈새가 생길 수밖에 없지만 적어도 항공기 테러범의 소추·처벌의 면에서 보면 중대한 한계라고 하지 않을 수 없으므로 국제 관습법상 널리 인정되어 온 ‘인도 아니면 기소하라’(aut dedere aut judicare)는 원칙에 따라 체약국의 기소의무를 보다 명백히 규정할 필요가 있다.

일곱째, 제7조와 관련하여 범죄의 신병을 확보하고 있는 체약국이 범인을 인도하지 않은 상태에서 동 사건을 권한있는 당국에 회부도 하지 아니하고 소추도 하지 않은 의무위반이 발생했을 경우 이에 대한 제재 방법이 없으며, 또한 항공기 납치범의 인도청구를 피청구국이 언제든지 거부할 수 있는 가능

성을 법적으로 인정하고 있는 점이 문제되고 있다. 이 점에 대해서도 명시적인 규정을 둘 필요가 있다.

여덟째, 제8조 1항은 “범죄는 체약국들 사이에 현존하는 인도조약상의 인도 범죄에 포함되는 것으로 간주한다. 체약국들은 범죄를 그들 사이에 체결된 모든 인도조약에 인도범죄로 포함할 의무를 진다”고 규정하여 범죄를 체약국들 사이에 현존하는 인도조약상의 인도범죄에 포함시킬 것을 의무화시키고 있는데 여기에서 말하는 범죄는 구체적으로 어떤 종류의 범죄를 말하는 것인지 애매하다. 대다수의 학자들은 제8조 1항에서의 ‘범죄’는 구체적으로 정치범 (political offence)을 거론하고 있다. Tyoko협약 제2조에서는 어떠한 정치적 성격의 범죄도 허용하지 않는다고 하여 정치범이라는 개념을 명문화하고 있으나, Hague협약과 Montreal협약은 정치범이라는 명확한 표현을 피하고 제8조와 같이 막연히 ‘범죄’라고 규정하고 있어 이것은 협약이 진일보한 것인지, 아니면 퇴보한 것인지 불명확하다. 이는 범죄인인도제도와 관련하여 상당한 관심이 요구될 것으로 생각된다. 인도범죄의 종류나 내용이 국제법화된 것이 미흡하므로 결국은 그 판단이 체약국에 맡겨져야 하는 다시 말해 국내법에 위임하는 식이 되어 당해 국가의 자의적인 판단이 개입할 여지가 남게 되기 때문이다.

아홉째, 제9조 1항은 “제1조 (a)에 언급된 어떠한 행위가 발생했거나 또는 발생하려고 하는 경우에 각 체약국은 항공기에 대한 통제를 적법한 기장에게 회복시키거나 또는 항공기에 대한 기장의 통제를 보전시키기 위하여 적절한 모든 조치를 취하여야 한다”고 규정하고 있는데 여기서 적법한 기장(lawful commander)을 선정해야 할 자와 선정해야 할 시간에 관해 다소 애매한 점이 있다. 물론 항공기납치 사건의 수습이 종료된 후에는 논의할 필요조차 없겠지만 본 조의 문맥으로 보아서 “발생했거나 또는 발생하려고 하는 경우”(has occurred or is about to occur) 누가 어느 때 적법한 기장을 선택해야 할 것인가에 관하여 약간의 의문이 제기되고 있는 것이다.¹⁴⁷⁾ 특히 피랍항공기를 조종하고 있는 기장 자신 또는 승무원들이 납치범이 되는 경우도 있을 수 있을 것이므로 이러한 점에 관하여 동 조항을 보다 명백히 규정할 필요가 있다.

147) 김성순, 앞의 주 21, 97면.

III. Montreal 협약

1971년의 Montreal 협약은 민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위하여 체결된 세 번째의 다자조약으로서 Hague 협약이 대처하지 못한 항공기 사보타지 행위를 범죄로 규정하고 처벌할 수 있는 새로운 협약 체제를 마련했다는 점에서 상당히 발전한 것은 사실이나 역시 다음과 같은 몇 가지 문제점이 내재되어 있다.

첫째, 협약 제1조는 항공기 사보타지의 정의를 일반적인 문구로 표현하지 않고 특정한 경우의 행위 유형을 제한적으로 열거하여 범죄라고 규정하고 있어 민간항공의 안전을 침해하는 범죄로서 본 조항에 열거되지 않은 행위는 설혹 그것이 범죄 행위일지라도 규제를 면하게 된다는 허점을 안고 있다. 가령 국제민간항공에 사용되는 공항에 있는 사람들에 대한 폭력 행위는 동 협약의 규율 대상에서 제외되어 있으며,¹⁴⁸⁾ 민간항공의 안전을 저해할 의도가 없는 불법 무기의 소지 행위도 동 협약의 규율 대상에서 제외되어 있는 바, 이러한 행위들을 막라 할 수 있는 입법 유형으로 동 협약을 보완해야 할 것이다.

둘째, 협약의 시간적 적용 범위와 관련하여 제2조 (b)에 “운항 중”(in service)이라는 개념이 도입되어 있는데 이에 의하면 “항공기는 일정 비행을 위하여 지상요원 혹은 승무원에 의하여 항공기의 비행 전 준비가 시작된 때부터 착륙 후 24시간까지 운항 중에 있는 것으로 본다”고 규정하고 있다. 여기서 “일정 비행을 위하여”(for a specific flight)라는 제한은 꼭 필요한 것인지 의문스럽다. 왜냐하면 일정 비행을 목적으로 하지 않는 비행장내 또는 격납고에 대기 중인 민간항공기에 대한 습격이나 공격 행위도 얼마든지 가능하기 때문이다.¹⁴⁹⁾ 이러한 점에서 비행준비의 유무와 관계없이 발생하는 지상에서의 항공

148) 이를 보완하기 위해 1988년 2월 24일에 Montreal에서 동 협약을 보충하는 의정서(정식 명칭은 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 (International Legal Materials, Vol. 27 No.3, 1988, pp.627~630., 박원화, 앞의 주 10, p.252 참조).

149) 1988년의 Montreal 협약 보충의정서 제2조 1항 (b)는 국제민간항공에 사용되는 공항에서 취항 중(개념에 대한 구체적 설명이 없으므로 비행 중이거나 운항 중인 경우를 포함하는 것으로 해석

기 사보타지범죄까지도 포함시키는 것이 입법론상 타당하다고 본다.

셋째, 운항중이라는 개념의 범위와 관련하여 “착륙 후 24시간까지”라는 시간적 제한을 두는 것도 반드시 타당할 것인지 의문스럽다. 동 협약에서 “운항중”이라는 새로운 개념을 도입한 것은 항공기에 대한 다양한 범죄행위에 대응하기에는 Tyoko협약이나 Hague협약상의 “비행중”이라는 개념만으로는 불충분하였기 때문이다. 그러나 오늘날과 같이 항공기에 대한 범죄행위가 다양화·전문화·기술화되어 가고 있는 상황下에서 “일정 비행을 위하여”, “비행 전 준비가 시작된 때부터 착륙 후 24시간까지”라는 제한 등을 다시 한번 재고하는 것이 바람직하다고 본다.

넷째, 항공기 사보타지 범죄를 범한 테러범의 인도, 기소, 처벌 등에 관한 동 협약의 규정도 Hague협약의 그것과 동일하므로 Hague협약에서 파생되었던 문제점들이 동 협약에서도 그대로 유지되고 있다고 볼 수 있다. 여기에서도 국제관습법상의 ‘인도 아니면 기소’ 원칙의 명확화와 이에 위반한 경우의 제재 문제, 그리고 관할권행사의 우선순위 문제 등에 대하여 구체적으로 명시할 필요가 있다.¹⁵⁰⁾

IV. 소결

항공범죄의 규제에 관한 세 협약의 문제점과 보완의 방향을 개별적으로 살펴보았다. 실제 세 협약은 체결의 순서에 따라 선행 협약의 미비점을 보완하면서 다음 협약이 체결되는 과정을 취하고 있어 각 협약에 대한 개별적인 분석은 다소 부자연스러운 면이 있음을 인정하지 않을 수 없다. 그러나 세 협약은 그 규율대상으로 하고 있는 범죄유형이 부분적으로 다르고 각 협약상의 체약국이 모두 일치하지 않으며 또한 각 협약에 대한 이해관계가 체약국마다 다를 수 있으므로 현재처럼 3개의 협약으로 병존할 만한 가치는 나름대로 있다고 본다.

위 세 협약에 대한 미비점과 보완방향등을 종합하여 대체적으로 정리해 보

하여야 할 것으로 생각된다.)이 아닌 항공기에 대한 파괴 내지 중대한 손괴행위, 공항의 업무를 방해하는 경우 등도 범죄로 규정, 이를 보완하고 있다.

150) 백충현, “KAL 858기 폭파사건”, 제2회 항공우주법세미나 요약집, 공군대학, 1988, 43면.

자면, 각 협약의 범죄의 정의의 명확성, 그 구성요건 및 적용범위의 구체화, 각 범죄행위에 대한 미수, 예비·음모 그리고 공범관계의 구체적 적시, 관할권 행사의 우선순위 특정, 범죄인인도 및 기소의 원칙과 그에 따른 체약국의 의무이행과 불이행시 제재방안등이 미비점으로 대두되는 바, 이에 대하여 국제사회를 중심으로 충분한 논의가 이루어져 제 미비점들에 대해 보다 상세하고 구체적으로 보완하는 방향이 요구된다 하겠다.

또한 전술한 대로 세 협약이 나름대로 존속가치가 있겠으나 급속하게 발전하는 국제사회 구조에서의 항공범죄에 신속하고 능동적으로 대응하기 위하여서는 위 세 협약을 바탕으로 하여 세 협약을 아우르면서, 동시에 다른 테러범죄에서 볼 수 있는 범죄유형이나 관할권 행사, 인도나 기소원칙 등 까지도 포섭하고, 그러면서도 협약 시행에 있어 예견될 수 있는 각 체약국간의 마찰의 여지도 최소화시키는 방향의 새로운 협약이 필요하다고 생각된다. 물론 하나의 통일된 항공범죄에 관한 국제 협약을 체결한다는 것은 현실적으로는 많은 어려움이 있을 것이나, 항공범죄에 대한 보다 강력한 규제를 위하여서는 ICAO를 중심으로 국가간의 협력을 끌어내어 상호 일치된 논의 창출로 새로운 협약을 준비하는 노력이 더욱 더 경주되어야 하리라고 본다.

제 4 장 국내적 입법조치

항공범죄의 규제를 위한 협약상의 본래적인 목표는 그 범죄자의 실효적인 처벌을 보장하는 데에 있다 할 것이므로 항공범죄의 규제를 위한 출발점은 각국이 범죄자를 처벌하기 위한 국제협력의 내용에 따라 그에 걸맞는 국내법을 제정, 개정 혹은 보완 등의 방법으로 입법조치를 하는데 있다 하겠다. 그러한 입법조치는 국제협약의 목적을 달성하는데 불가결의 선결문제로 매우 중요하다 할 것이며, 보다 실효적인 항공범죄 규제입법을 위하여서는 입법불비에 따른 불벌이나, 각국의 입법내용차이로 인한 처벌의 불평등 등 문제점이 발생하지 않도록 규율대상 범죄의 종류와 내용이 명확히 명시되어야 하고, 동시에 그 처벌의 엄격성이 요구된다 하겠다. 이러한 국제협약의 효과적인 시행을 위한 국내적 입법조치의 구체적인 내용은 각국의 특질 및 국제사회와 관계에 따라 매우 다양한 형태로 나타나게 될 것이다.

본장에서는 이 같은 국내적 시행입법의 형태를 다음과 같은 몇 가지의 유형으로 나누어 알아보고 가장 바람직한 형태의 시행입법은 어떠한 유형이며 우리나라의 국내법규는 어떠한 가 살펴보고자 한다. 아울러 우리나라의 입법현황에 있어 관련 개별 법규에 대해서도 검토해 본다.

제 1절 국내적 시행입법의 유형

항공범죄의 규제를 위한 다자조약인 Tokyo협약, Hague협약 그리고 Montreal협약에서는 항공범죄인에 대한 관할권을 행사할 수 있도록 체약국에의 관할권설정 의무를 규정하고 있으며, 특히 항공기 테러의 규제에 관한 Hague협약과 Montreal협약에서는 범죄인에 대한 기소 또는 인도의 의무와 더불어 엄중한 형벌에 의하여 처벌할 수 있도록 하는 의무를 체약국에게 부과하고 있다.

이와 같은 조약상 의무를 이행하기 위하여 어떤 국가들은 특별히 국내적 실시를 위한 시행입법을 제정하지 않고 기존 형법을 통해 이를 규제하고 있

는 경우도 있지만,¹⁵¹⁾ 다수의 국가들은 각 협약에 따른 새로운 단행법을 제정하거나 기존의 법령 예컨대 형법이나 항공법을 개정·보완하기도 하고 또는 세 협약에 모두 가입한 국가의 경우 이들을 시행하기 위한 법률로서 협약의 내용들을 망라한 단일의 특별입법을 제정하는 경우도 있고 또는 이상의 유형을 혼합적으로 실시하는 등의 형태로 국내적 입법조치를 취하고 있다.

I. 기존법령 보완형

이는 항공범죄만을 특별히 규율하는 단행법을 제정하지 않고 기존의 법령, 예컨대 형법이나 기존의 항공법의 일부규정을 개정하거나 증보하여 빈발하는 항공기납치, 항공기 사보타지, 기타 항공범죄 등을 규제하려는 것이다. 이와 같은 유형은 급증하는 항공범죄에 대한 입법제정에 소요되는 시간을 기다릴 여유가 없는 경우에 신속하게 대처할 수 있는 매우 신축적이고 탄력성 있는 대응책이라고 할 수 있다. 그러나 점차 그 규모가 커지고 행위유형이 다양화되어 가는 항공범죄 특히 항공기 테러의 추세에 비추어 완전무결한 입법대책이라고 하기에는 다소 미흡한 면이 없지 않다. 이와 같은 입법유형을 채택하고 있는 국가로서는 캐나다, 스위스, 오스트리아, 덴마크 그리고 다수의 남미 제국¹⁵²⁾을 들 수 있으며, 항공기 테러의 규제와 관련하여 가장 많은 국가가 채용하고 있는 방식이기도 하다.

II. 개별적 특별입법형

이는 세 협약 중 당사국이 된 협약만을 국내법으로 실시하기 위해 개별적으로 행위유형을 규율하는 특별법을 제정하여 항공범죄를 규제하려는 방식이다. 항공범죄의 규제에 관한 협약의 각각에 대하여 국내적 시행입법을 하는

151) 항공기테러의 규제에 관한 협약의 당사국이면서 특별히 국내적 실시를 위한 시행입법을 제정하지 않고 기존 형법을 통해 규제하고 있는 국가도 있는데 불가리아, 차드, 칠레 콜롬비아, 가나, 케냐, 나이지리아, 코스타리카, 가봉, 도미니카, 인도네시아 등이 그러하다.(제성호, 앞의 주 9, 164면).

152) 남미제국중 기존 법령을 보완하는 유형을 채용하고 있는 국가로는 아르헨티나(형법 제198조 개정)를 위시하여 브라질(Decree Law 975), 과테말라(형법 제299조 및 제300조 개정), 멕시코(형법 제170조 개정) 등이 있다.(제성호, 위의 주 9, 165면).

유형은 체계적이고 자기완결적인 입법으로서 관련 협약상의 국내입법 조치의 무를 효과적으로 이행하는 유형이라 할 것이며 국내적 시행에 있어서도 명확성과 구체성을 기할 수 있는 장점을 갖는다. 다만 항공범죄 관련조약을 실시하기 위한 입법이 단행법이 아니라 여러 개의 법률로 구성됨으로써 동일한 내용을 담고 있는 규정이 여러 법에 중복될 수 있어 이른바 입법의 인플레를 낳을 가능성이 있다. 이러한 국가로는 영국, 프랑스, 일본, 오스트레일리아, 싱가폴, 잠비아, 필리핀 등이 있다.

III. 포괄적 단일입법형

이는 세 협약의 모든 내용들을 망라하는 포괄적인 단행법을 제정하여 항공범죄를 규제하려는 입법유형으로서, 이와 같은 입법형식은 동일한 규정의 중복 혹은 내용의 충돌을 방지함으로써 입법의 인플레를 피하고 보다 효율적이고 체계적으로 대처할 수 있다는 점에서 가장 적절한 입법유형이라 할 수 있다. 이러한 특별입법유형을 채택하고 있는 국가로는 뉴질랜드, 말라위 등이 있다.

IV. 특수형

이상에서 살펴본 어떠한 유형에 속한다고 보기고 어렵고 몇 가지 점에서 국가 나름대로의 특징을 지니고 있어 특수형으로 분류되는 미국의 경우를 보면, 미국은 항공기의 불법납치에 대한 법적 규제를 위해 최초로 국내법을 개정하고 그에 관한 조약의 체결을 통해 국제법적으로 대응하고자 하였다. 즉 국내적 조치로서 냉전의 긴장격화를 배경으로 하여 1961년 5월부터 주로 쿠바로 향하는 불법납치 사건이 계속적으로 발생하자 이에 고심한 미국이 동년 9월 5일에 연방항공법(Federal Aviation Act 1958)을 개정하여 새로이 항공기 납치(aircraft piracy)의 범죄를 설정하였다. 1961년의 '항공기 납치에 관한 법률'(속칭 Aircraft Piracy Act)은 Tokyo협약 등의 항공기 태러의 규제에 관한 협약이 체결되기 전에 개정된 것으로서 어떠한 국제적 의무에 기한 것이 아니며, 항공기 납치를 해적행위로 규정하고 있는 특색을 보이고 있다.

그후 1974년에 1970년의 Hague협약의 국내적 시행과 항공기 납치(aircraft piracy)를 방지하기 위해 보다 효과적인 계획을 규정하기 위해서 소위 '반하이재킹법'(Anti-Hijacking Act of 1974)을 제정하여 1961년의 개정 연방항공법을 보완하였다. 1974년의 '반하이재킹법'(Anti-Hijacking Act of 1974)도 위 세 협약의 실시와는 직접적으로 관계없는 조항, 가령 항공기 납치를 지원하는 국가에 대한 제재로서 민간항공업무의 정지까지도 규정하고 있는 점에서 미국은 특이한 항공기 테러에 대한 대응입법을 하고 있다고 평가할 수 있다. 그러나 이러한 1974년의 '반하이재킹법'은 Hague협약의 실체적 내용보다 한결음 나아가 국내적인 억제수단을 강구하려는 노력을 보임으로써 상당한 발전을 보인 것은 사실이나 어느 의미에서는 동법이 과연 위 협약의 국내적 시행입법인가 하는 의심이 갈 정도로 Hague협약과의 관련성은 별로 많지 않다.

V. 우리나라의 경우

우리나라는 항공범죄를 규제하기 위한 국내입법으로서 항공법과 항공안전 및 보안에 관한 법률¹⁵³⁾을 제정하여 운영하고 있다. 전자는 Tokyo협약이 채 성립되기 전인 1961년에 기내에서의 범죄를 규율하기 위한 필요에서 조약상의 의무와는 관계없이 제정된 것이고, 후자는 Tokyo협약, Hague협약 및 Montreal 협약의 가입에 따라 조약상의 의무에 기하여 1974년에 국내입법조치되어 시행되고 있다. 따라서 입법유형의 분류상 전자는 기존법령 보완형,¹⁵⁴⁾ 후자는 세 협약을 망라한 포괄적 단일입법형에 속한다고 볼 수 있겠으나 엄격한 의미에 있어서 항공범죄 관련의 국제협약에 대한 국내적 시행입법은 후자라고 하겠으므로 우리나라 시행입법의 유형은 포괄적 단일입법형이라고 해야 할 것이다.

153) 원래 항공기운항안전법인데 2002년 전면 개정시 명칭도 개정하여 시행하고 있다.

154) 항공법은 최초의 국제협약인 Tyoko협약 이전의 법률로 오늘날과 같은 항공범죄를 염두에 두고 제정되었다가 보다는 항공기 운항 자체에 역점을 두고 관련 법규가 제정되면서 안전을 위한 부분에 있어 기존의 법령인 형법 제186조의 '항공기의 교통방해죄' 및 제187조의 '항공기의 전복·매몰·추락·파괴죄'를 보완하는 입법으로 볼 수 있다. 그런 까닭에 상술한 국제협약의 국내적 입법조치 유형의 어느 것에도 해당된다 할 수는 없겠으나, 일견 미국식의 특수형에 가깝다 하겠다. 그러나 항공기관련 범죄조항에 있어 형법의 보완이라는 점을 생각한다면 다소 무리하더라도 기존법령의 보완형태로도 볼 수 있지 않을까 싶다.

제 2절 우리나라의 항공범죄 관련 국내법 현황

우리나라는 항공범죄와 관련하여 처음 터 잡은 법률은 형법으로 이는 항공범죄라는 의미보다는 다른 교통기관에서도 발생할 수 있는 범죄로 그 가치를 부여한 일반범죄의 개념으로 형법 제15장 교통방해의 죄의 일반교통수단과 같은 조항 내에서 제186조의 항공기 교통의 방해, 제187조의 항공기의 전복, 매몰, 추락, 파괴 등의 행위 등에 대하여 처벌을 규정하고, 아울러 위 행위들에 대한 제188조의 치사상, 제189조의 과실, 제190조의 미수, 제191조의 예비, 음모등에 대하여도 규정하고 있다. 그리고 항공범죄 관련 3대 국제협약과 관련한 직접적인 규정은 항공법 및 항공안전및보안에관한법률 등 특별법에 규정되어 있다. 이하에서는 특별법에 대하여 살펴 보기로 한다.

I. 항공법

1. 성립 및 입법취지

항공법은 1961년 3월 7일 법률 제591호로 제정·공포되었으며 1991년 12월 14일 전면 개정되었다. 동법은 10장 184조와 부칙으로 구성되어 있다. 이 법은 항공기 운행의 안전을 도모하기 위한 방법을 정하고 항공시설 설치·관리의 효율화를 기하며 항공운송사업의 질서를 확립함으로써 항공의 발전과 공공복리의 증진에 이바지함을 목적으로 한 것이다.¹⁵⁵⁾

2. 기본구조

1) 범죄의 유형

항공법은 제156조 내지 제183조에서 항공기 운행의 안전을 저해하는 행위에 대한 전반적인 규율을 하고 있는 바, 동법에서 엄중한 형벌로 처벌할 것을 규정하고 있는 범죄의 유형들은 다음과 같다. 비행장시설 및 항공보안시설에 대한 손괴죄 및 항공상 위험발생 등의 죄, 항공기 추락·전복 또는 파괴 등의 죄, 전 항의 치사상죄 및 미수범, 과실에 의한 전항의 죄, 감항증명을 받지 아

155) 항공법 제1조 참조.

니한 항공기 사용 등의 죄, 무자격자의 항공업무 종사 등의 죄, 무자격자 계기비행 등의 죄, 기장 등 승무원의 직무에 관한 죄, 비행장 불법사용 등의 죄, 임검거부 등의 죄 등이다.

2) 범죄구성요건

항공범죄의 규제를 위한 국제협약과 관련하여 항공법에서 규정하고 있는 대표적인 항공범죄는 제156조의 '항공상 위험발생 등의 죄', 제157조의 '항행 중 항공기 위험발생의 죄', 제160조의 '과실에 의한 항공상 위험발생 등의 죄' 등이다.

제156조는 '항공상의 위험발생 등의 죄'는 "비행장·공항시설 또는 항공보안시설을 손괴하거나 기타의 방법으로 항공상의 위험을 발생하게 한 자"의 행위를 처벌한다고 규정하고 있다. 동 죄는 '비행중 또는 운항중인 항공기'라고 하는 객관적 구성요건이 전제되지 아니한 범죄행위로서 항공법이 이를 규정하고 있다는 것은 동 법이 협약의 국내적 시행입법이라기 보다 기존법령인 형법을 보완하는 성격의 국내입법임을 보여주는 것이라 할 수 있다.

제157조는 '항행중 항공기 위험발생의 죄'는 "항행중의 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 자"를 처벌한다고 규정하고 있다. 동조는 "항행중"이라는 개념을 사용하고 있으면서도 이에 대한 용어의 정의를 내리고 있지 아니하는 입법론상의 미비점이 있다. 동조의 "항행중"의 개념 해석에 있어서는 범죄행위의 유형에 따라 항공안전및보안에관한법률의 "운항중"¹⁵⁶⁾ 또는 항공범죄 관련 협약상의 "비행중"¹⁵⁷⁾의 개념이 그 기준이 될 수 있을 것이다. 한편 동 조 2항에서는 제156조의 죄의 결과적 가중범, 제158조에서는 제157조의 죄의 결과적 가중범 처벌을 규정하고 있고, 제159조에서는 제156조 및 제157조 1항의 미수범 처벌을 규정하고 있다.

156) 항공안전및보안에관한법률 제2조 1호에서 정의하고 있는 "운항중"이라 함은 "승객이 탑승한 후 항공기의 모든 문이 닫힌 때부터 하기를 위해 문을 열 때까지"를 말한다.

157) 항공범죄 관련의 제협약에서 정의하고 있는 "비행중"의 개념도 각 협약마다 약간의 차이가 있는 바, Tokyo협약 제1조 3항에서는 "이륙의 목적을 위하여 항공기의 시동이 된 순간부터 착륙 활주가 끝난 순간까지"를 말하고 있는 반면, Hague협약 제3조 1항 및 Montreal협약 제2조 (a)에서는 "탑승 후 항공기의 모든 외부의 문이 닫힌 순간부터 하기를 위하여 외부의 문이 열려지는 순간까지"를 말한다고 규정하고 있다.

3) 적용범위

항공법에는 적용범위에 관해 아무런 특별규정도 두고 있지 않다. 따라서 특별형법으로서의 항공법의 일반적 성격에 비추어 항공법의 적용범위를 결정할 수밖에 없으므로 형법 제8조의 총칙의 적용 규정에 따라 형법 제2조(국내법) 내지 제6조(국외법)의 규정에 의해 동법의 적용범위가 결정된다 할 것이다.

4) 형사관할권

항공법은 동법 위반행위에 대한 형사관할권에 관해서도 특별한 규정을 두고 있지 않다. 이는 동법의 위반행위가 우리나라의 항공기내에서 이루어진 경우는 비록 그것이 우리나라의 영역외에서 이루어진 경우도 “대한민국 영역외에 있는 대한민국의 선박 또는 항공기내에서 죄를 범한 외국인에게 적용한다”는 형법 제4조의 규정, 그리고 우리나라의 항공기 외에서 이루어진 경우는 “대한민국 영역 외에서 대한민국 또는 대한민국 국민에 대해 죄를 범한 외국인에게 적용한다”는 형법 제6조의 규정등에 따라 당연히 대한민국에 형사관할권이 있는 것으로 보기 때문¹⁵⁸⁾이라 여겨진다.

5) 기장의 권한

동법은 기장의 권한에 관해 제50조에 항공기의 비행에 대해 책임을 지는 자를 기장이라고 하며, 기장은 당해 항공기의 승무원을 지휘·감독하고, 항공기 또는 여객기 위난이 생긴 때 또는 위난이 생길 우려가 있다고 인정되는 때에는 항공기안에 있는 여객에 대하여 피난방법 기타 안전에 필요한 사항을 명할 수 있다라고 규정하고 있다.

II. 항공안전및보안에관한법률

1. 성립 및 입법취지

우리나라는 항공범죄의 규제를 위하여 Tokyo협약, Hague협약 및 Montreal

158) 김명기, “항공범죄에 대한 재판관할권과 경찰권”, 치안문제 26집, 1981, 24면.

협약에 가입하는 이외에 위 협약들의 본격적인 국내적 시행을 위한 조치로 특별히 항공기의 납치방지 기타 기내 질서 및 규율에 대한 불법행위의 방지¹⁵⁹⁾를 목적으로 1974년 12월 26일 법률 제2742호로 '항공기운항안전법'을 제정·공포, 시행하여 오다가 2002년 8월 26일 법률 제6734호로 전면개편되면서 그 명칭도 '항공안전및보안에관한법률'로 바뀌어 시행되고 있다. 동법은 7장 50조와 부칙으로 구성되어 있는데 동법은 제1조에서 국제민간항공조약 등 국제협약에 따라 공항시설, 항행안전시설 및 항공기내에서의 불법행위를 방지하고 민간항공의 안전 및 보안을 확보하기 위한 기준·절차 및 의무사항 등을 규정함을 목적으로 하고 있다는 입법취지를 밝히고 있다.

2. 기본구조

1) 범죄의 유형

항공안전및보안에관한법률 제2조 7호에서 불법방해행위에 대해 항공기안전운항을 저해할 우려가 있거나 운항을 불가능하게 하는 행위로서 항공기를 파괴하거나 손상하는 행위, 공항 및 항행안전시설의 손상, 파괴 또는 운영을 방해하는 행위, 항공기 운항 등과 관련된 허위정보 제공행위. 그밖에 동법에 의하여 처벌을 받는 행위 등이라고 정의를 내리고 있다. 그리고 제3조에서는 3대 국제협약 및 몬트리올보충의정서 등과 그 외에 항공안전 및 보안에 관한 다른 협약까지 포함하여 준수할 의무를 진다고 규정하였다. 위와 같은 내용에 따라 제38조 내지 제50조에서 범죄유형으로 항공기손괴죄, 항공기납치죄 등, 항공시설손괴죄, 항공기항로변경죄, 직무집행방해죄, 항공기위험물건탑재죄, 공항운영방해죄, 항공기안전운항저해폭행죄, 항공기점거·농성죄, 운행방해정보제공죄 등을 규정하여 세 협약상에 규정된 항공기납치·점거행위, 항공기사보타지 행위 등의 항공범죄 유형을 모두 포함하고 있다. 이는 개정 전의 법에 비하면 괄목할만한 발전을 이룬 것이라 할 수 있다.¹⁶⁰⁾

159) 항공기운항안전법은 제1조에서 "... 목적으로 운항중인 항공기를 납치하여 항공기와 그 탑승객의 안전을 위협하고, 항공기내의 재산기물을 위태롭게 하거나 할 염려가 있는 행위 기타 기내의 질서 및 규율을 해하는 행동을 방지함을 ..."고 규정하고 있다.

160) 구 항공운항안전법의 범죄유형으로는 항공기납치죄, 항공기운항저해죄, 항공기위험물건탑재죄 등이 규정되어 있었다. 이는 항공범죄 관련 다자조약인 Tokyo협약 및 Hague협약상의 범죄유형

2) 범죄구성요건

전술하였듯이 동법 제2조 7호의 불법방해행위와 제3조의 국제협약 준수의무에 의하면 Tyoko협약, Hague협약, Montreal협약 등의 각 협약상 범죄의 구성요건은 동법에도 해당된다고 볼 수 있으며, 이에는 방해행위뿐 만 아니라 폭행, 협박, 위계, 그 밖의 방법 등에 의한 행위까지, 위에서 살펴본 범죄유형들을 상당히 구체적으로 규정하고 있다. 그러나 Tokyo협약 제1조의 형사법상의 범죄와의 관계에 있어서는 다시 한번 검토가 필요한 부분이라 여겨진다.

동법은 구법과 마찬가지로 “운항중”인 항공기를 그 대상으로 하고 있는데 반면 Tokyo협약에서는 “비행중”인 항공기를 그 대상으로 하고 있어 시간적 범위에 있어서도 다소의 차이가 있다. 따라서 항공기의 납치행위가 기외에서 행하여진 것이라도 “운항중”에 행해진 것이면 본법의 범죄구성요건에 해당하게 된다. 그런데 동법 제2조 2항의 “운항중”의 개념은 국제협약상의 “운항중” 개념과 일치하지 않아 혼란을 야기시킬 우려가 있다.¹⁶¹⁾ 이는 동법이 항공범죄 규제를 위한 세 협약 및 다른 관계협약을 준수할 것을 의무화하고 있는 만큼 국내적 실시를 위한 포괄적 단일입법이라는 점을 고려할 때 조금 더 노력하여 그 개념을 국제협약과 일치시켰더라면 하는 아쉬움이 있다.

구법 제11조의 항공기 운항저해죄는 “위계 또는 위력을 사용하여 운항중인 항공기의 항로를 변경하게 하여 정상운항을 저해한 자 …”로 규정되어 있는데 이는 운항중인 항공기의 불법적 납치행위는 아니라 할지라도 운항중인 항공기의 강제적 항로변경 행위만을 대상으로 하고 있어 그 범위가 매우 제한되어 있으므로 항공기 사보타지와 관련된 각종의 운항저해행위가 배제될 가능성이 있었으나 신법에서는 항로변경죄를 따로 규정하고 운항저해행위의 구성요건 역시 다른 조문으로 한 것은 이를 보완한 것으로 생각된다.

그밖에 항공기 납치죄와 납치치사상죄 및 항공기 납치 예비·음모죄 등의 규정은 1970년의 Hague협약 제1조와 관련있는 것이고, 항공기운항저해죄와

을 포괄하고 있으면서 Montreal협약의 범죄유형은 극히 부분적으로 포함하고 있었다고 볼 수 있다.

161) 동법의 운항중 개념은 “승객이 탑승한 후 항공기의 모든 문이 닫힌 때부터 내리기 위하여 문을 열 때까지를 말한다”라고 하는 데 이는 Hague협약 제3조 1호 전단, Montreal협약 제2조 (a) 전단의 “비행중” 개념의 내용과 같다.

항공기 위험물건 탑재죄의 규정은 1971년의 Montreal협약 제 1조 1항 (b), (c)와 관련있는 것이라 할 수 있다. 이러한 점에서 볼 때 구법은 제 3조에서 사항적 적용범위로서 Tokyo협약만을 들고 있었는데 신법에서는 Montreal협약이 규율하는 항공기 자체를 파괴하거나 손상하는 행위 등을 규정함으로써 공히 Tokyo협약과 Hague협약, Montreal협약을 국내적으로 시행하는 범률이라고 생각할 수 있다.

3) 적용범위

구법은 제3조에서 적용범위로 “항공기내에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 협약” 제1조의 규정에 의한 모든 범죄행위에 적용한다고 하여 Tokyo협약상의 범죄유형을 근거로 하여 이의 국내적시행을 위한 입법조치로 해석을 가능하게 하였는데 신법은 제3조에서 적용범위라는 용어대신 국제협약의 준수라는 용어를 사용하여 그 의미의 폭을 넓히고 있다. 즉 동법은 동법에 규정하는 사항이외에는 Tokyo협약과 Hague협약, Montreal협약, 민간항공의 안전에 대한 불법적행위의 억제를 위한 협약을 보충하는 국제민간항공에서 사용되는 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서¹⁶²⁾, 가소성폭약의 탐지를 위한 식별조치에 관한 협약¹⁶³⁾ 등을 따른다고 하였고, 동조 2항에서는 전항 규정의 협약이외에 다른 국제협약이 있는 경우에는 그 협약에 따른다고 한다. 그런 의미에서 동법의 적용범위는 위 3대 국제협약의 경우와 원칙적으로 동일하다고 볼 수 있을 것이며, 그 외 항공범죄에 관련한 협약의 규정도 적용된다 할 것이다. 그밖에 형법 제8조의 총칙의 적용 규정에 따라 형법 제2조(국내범) 내지 제6조(국외범)의 규정에 의해 동법의 적용범위가 정해질 것이다.

4) 형사관할권

이에 관해서는 구법과 마찬가지로 특별한 규정이 없으므로 전술한 항공법의 형사관할권의 경우와 같이 위반행위가 우리나라의 영역내에서 이루어진

162) 1988년 2월 24일 몬트리오에서 채택된 의정서로 1989. 8. 6. 발효, 우리나라는 1990. 7. 27. 발효되었다.

163) 1991. 3. 1. 채택되어 1998. 6. 21. 발효, 우리나라는 02. 1. 2. 비준, 가입하였다.

경우도 “대한민국 영역외에 있는 대한민국의 선박 또는 항공기내에서 죄를 범한 외국인에게 적용한다”는 형법 제4조의 규정에 따라, 그리고 우리나라의 항공기 외에서 이루어진 경우는 “대한민국 영역 외에서 대한민국 또는 대한민국 국민에 대해 죄를 범한 외국인에게 적용한다”는 형법 제6조의 규정에 따라 당연히 대한민국에 형사관할권이 있는 것으로 해석되어 진다.

5) 기장의 권한

동법은 기장에게 광범한 권한을 부여하고 있다. 즉 기장은 운항중인 항공기의 안전을 해치고 인명·재산에 위해를 주며, 기내의 질서를 문란시키거나 기내의 규율에 위반하는 행위를 하거나 행위를 하려고 하는 자에 대하여 그 행위를 저지시키기 위한 필요한 조치를 할 수 있다.¹⁶⁴⁾ 그리고 기장은 위와 같은 조치권한을 위임할 수 있다.¹⁶⁵⁾ 기장의 조치에는 구금도 포함된다. 그리고 범인을 인수한 기장이 그 항공기 안에서 구금을 계속할 수 없는 때에는 해당 관계 공무원에게 지체없이 인도하여야 한다.¹⁶⁶⁾

전술한 항공법 제50조 3항에서는 기장의 권한과 관련하여 “항공기안에 있는 여객에 대하여 … 명할 수 있다”고 규정한 것에 비하여, 동 법 제22조 2항은 “항공기내에 있는 자는 … 기장의 요청이 있는 때에는 협조를 하여야 한다”고 규정하고 있는 바, 전자가 후자보다 기장의 권한을 보다 더 폭넓게 부여하고 있는 것으로 해석된다.

제 3절 소결

항공범죄를 규율하기 위한 국제협약의 국내적 시행을 위한 입법조치에 있어 각국이 기존법령 보완형, 개별적 특별입법형, 포괄적 단일입법형, 특수형 등 크게 네가지 유형으로 입법조치를 한다는 것을 살펴 보았는데, 그 중 포괄적 단일입법형이 동일 규정의 중복 또는 내용의 충돌을 방지할 수 있고 보다

164) 항공안전및보안에관한법률 제5조 1항.

165) 위의 법, 제5조 2항.

166) 위의 법. 제6조 2항.

효율적이며 체계적으로 제반 상황에 능동적으로 대처할 수 있다는 점에서 가장 적절한 입법유형이 아닌가 싶다. 우리나라의 경우 '항공안전및보안에관한법률'이 이러한 포괄적 단일입법형에 속한다고 볼 수 있다.

항공범죄의 규제를 위한 국내법으로는 '형법', '항공법', '항공안전및보안에관한법률' 등이 있는데 그 중 항공범죄 관련 국제협약에 가장 근접하고 있는 법률은 항공안전및보안에관한법률이라 할 수 있다. 동법은 제정 당시의 규정들을 살펴보면 Tyoko협약을 근간으로 제정된 것으로 보이는 바, 이후 체결된 나머지 두 협약의 내용을 아우르지 못하는 미비점을 보이다가 2002년 전면 개정되었다. 개정된 법률은 세 협약과 몬트리올보충의정서, 그리고 항공범죄 관련 제 협약 등을 준수 규정으로 두고, 또한 세 협약상에 규정된 범죄유형들을 개별적으로 규정하는 보완책이 마련하여 항공범죄의 유형과 그 처벌에 나름대로 명확성을 기하는 발전을 이루었다. 그러나 동법은 항공기의 납치범죄 등에는 미수범, 예비, 음모 등을 규정하면서도 항공기손괴 범죄 등 여타 범죄에서는 그러한 부분에 대하여 침묵하고 있다. 항공범죄에 있어 항공기납치범죄가 아닌 다른 유형의 항공범죄에서도 과실범죄가 아닌 한, 예비, 음모는 필수적이거나 가능하고, 미수범 역시 발생 가능성이 있고, 국제협약상의 항공범죄인을 규제한다는 것은 미수범이나 예비, 음모범에 대한 처벌도 의미한다고 볼 수 있음에도 이를 간과한 것은 입법 상 불비라 생각된다. 그리고 협약상의 "비행중" 개념을 동법에서는 "운항중"이라는 개념으로 사용하고 있어 혼란을 가져온다. 동법은 국제협약을 시행하는 법으로서 국제협약과 일치하는 개념으로 개정하는 방안에 대한 검토가 필요하리라 본다.

제 5 장 결 어

본고는 국제민간항공과 관련하여 발생하는 항공범죄의 법적인 규제를 위하여 체결된 다자조약인 1963년의 Tyoko협약, 1970년의 Hague협약, 1971년의 Montreal 협약 등을 형사법적 관점에서 살펴본 결과이다.

일반적으로 법은 한 시대나 사회를 반영하는 의미의 문자로 표현된 작위 혹은 부작위의 나열로 평시에는 정적이지만 그러한 법을 개별의 사실에 구체화시키는 과정에 이르면 문자 자체에 내재된 힘이 살아 움직이며 그 시대나 사회를 반영하게 된다. 또한 어느 경우에는 역동적인 힘에도 불구하고 표현된 문자 자체에 얹매 이게 되어 스스로를 끓어버리는 결과를 낳기도 한다. 이는 법이 존재하는 여건이 항상 같은 자리에 머물러 있지 않고 좌충우돌하면서 다양한 모습으로 변화하기 때문이다. 이러한 추세에 맞추어 그 시대나 사회의 구성요소의 일부로서의 법도 절맞는 적응을 꾀하면서 변화를 시도하나 시대나 사회의 그것보다는 그 속도가 더디다. 어찌되었건 그러한 다양한 변화들 속에 태어난 범죄 중의 하나가 항공범죄이고, 이를 규제하기 위하여 시도된 국제법적 노력의 결과 중 하나가 위 3대 협약이라 하겠다.

항공범죄의 법적규제는 국가간의 가치관의 조화없이는 힘들다. 어느 한 국가의 자본주의적 경제가치의 이익을 위한 논리와 정치·이념·사상·종교·문화·인종적 차이 등으로 자국의 입장만을 견지하거나 고수하여서는 아니되고 항공범죄 자체를 국가간에 가로놓인 현안의 문제로 공통적 입장에서 바라보아야만 효과적인 규제가 가능하다 할 수 있다. 현금의 세계는 교통·통신등의 놀라운 발달로 각국이 접근거리가 되어 각국이 이웃집같은 생활양상을 갖는 듯하나 이는 사실은 외양일 뿐이고 자국의 이익에 직간접으로 관계되는 문제가 야기되면 쉬이 고개를 돌려 버린다. 이는 고래로 각국이 지닌 고유한 가치관에서 비롯된다 할 것이며, 또한 그 시점에서 국가가 처한 개별적인 상황 등에서도 그러하다. 이렇게 용인될 수 없는 가치관의 분열상태속에서라도 타협과 조화로 통일적인 규제에 도달하여야 만 하는 것이 현대 국제법상의 항공범죄의 과제라 할 것이다.

항공범죄의 대표적인 유형으로서 항공기불법납치나 사보타지행위는 인명과 재

산의 안전을 침해하고 국제교통질서를 위태롭게 하며 제 국가의 평화적인 활동을 위협한다는 점에서 본질상으로는 국제사회 자체의 법의 또는 인류전체의 공동의 이익을 침해하는 행위로서 국제범죄라 할 것이다. 그런 이유로 마땅히 국제사회의 이름으로 국제기구에 의해 처벌되는 국제법상의 범죄라고 규정되지 않으면 안된다. 그럼에도 국제사회는 다양한 이유들로 인하여 항공범죄에 대한 시각에 있어서 큰 편차를 보여 아직까지는 항공범죄가 국제범죄라는 데에 대한 법적확신은 일반적으로 성립되어 있지 않다. 학계나 UN의 태도에서도 항공범죄를 국제범죄라고 단언하기에는 다소 무리가 있다는 입장을 보이고 있는 것이 현실이다. 따라서 현행 협약 하에서 항공범죄를 국제범죄로 보는 것은 시기상조라 할 수 있겠다. 그러나 항공범죄는 그 속성상 국경을 넘나드는 국제항공활동의 과정에서 발생하는 법 현상으로서 범죄자체에 내재된 국제적 요소와 극히 중대한 불법행위로서 범행 자체의 무고성, 잔혹성, 위험성 등으로부터 표출되는 범죄의 보편적 성질 등을 감안할 때 항공범죄가 국제범죄로 자리 매김할 이유는 충분하다고 볼 수 있다. 그런 점에서 앞으로의 항공범죄에 대한 국제적인 새로운 입법론 혹은 세 협약의 개정론에 있어서는 항공범죄의 법적 성격을 국제 테러행위의 일부로서 국제적 성격을 띤 명백한 국제범죄라고 보는 관점을 일반화시키는 데에서 출발하여야 할 것으로 생각된다.

세 협약은 체결의 순서에 따라 선행 협약의 미비점을 보완하면서 다음 협약이 체결되는 과정을 취하고 있어 각 협약에 대한 개별적인 분석은 다소의 부자연스러움을 보이고 있다. 각 협약 상 범죄의 사항적, 장소적 적용범위 및 시간적 적용범위는 구체적인 것 같으면서도 개별적 적용에 있어서는 일부 모호하거나 막연한 점들이 눈에 띈다. 물론 이를 법이 지닌 한계로서 전체성을 갖기 위한 이유라고 이해한다 하더라도 그 차이의 폭은 좁아야 할 것이다. 그리고 규제 혹은 처벌은 국가에 대해 행해질 수도 있지만 그보다는 사람에게 행해지는 것이 더 많을 것이며 통상 그러한 생각 하에 법이 제정된다. 사람에게 행해지는 규제는 그만큼 신중해야 한다. 그러려면 규제의 내용은 구체적이고 직접적이어야 할 것이다. 이에 각 협약의 구성요건의 항공범죄의 정의 및 관련 용어의 구체화, 범인 신분 및 지위의 구체 및 명확화, 범행동기에 있어 정치적 성격이나 타의에 의한 경우 등에 대한 판단기준, 관할권 및 범죄인인도의 강화 및 우선순위 등의 통일된 기준 마련, 규

정에 의한 의무 위반 혹은 불이행시의 제재방안, 그리고 범죄대상에 대한 가급적 광범한 범위 확대 시도, 처벌 규정의 강화 등에 대하여 국제사회를 중심으로 충분한 논의가 이루어져 상세하고 구체적인 규정의 명시가 요구된다 하겠다. 또한 체약국에 대하여 그러한 규정들을 적절히 시행할 수 있는 국내적 입법조치 의무화 등의 제반 내용도 재검토하는 방안이 필요하다고 생각된다.

협약들은 나름대로 개별적인 존속가치가 있겠으나 급속히 발전하는 국제사회에서의 항공범죄에 신속하고 능동적인 대응을 위하여서는 위 세 협약을 바탕으로 하여 다른 테러범죄에서 볼 수 있는 범죄유형이나 관련 제반 내용까지도 포섭하고, 그러면서도 협약 시행에 있어 예견될 수 있는 각 체약국간의 마찰의 여지도 최소화시키는 방향의 새로운 협약이 필요하다고 생각된다. 물론 하나의 통일된 항공범죄에 관한 국제 협약의 체결에는 현실적으로 많은 어려움이 있을 것이나, 항공범죄에 대한 보다 강력한 규제를 위해서는 ICAO를 중심으로 국가간의 협력을 끌어내어 상호 일치된 논의 창출로 새로운 협약을 준비하는 노력이 더욱 더 경주되어야 하리라고 본다.

항공범죄를 규율하기 위한 국제협약의 국내적 시행을 위한 입법조치에 있어 우리나라의 경우 '형법', '항공법', '항공안전및보안에관한법률' 등이 있는 데 국제협약에 가장 근접하고 있는 법률은 항공안전및보안에관한법률이라 할 수 있다. 동법은 2002년 전면 개정되면서 세 협약 상에 규정된 범죄유형들을 개별적으로 규정하는 보완책 등을 마련하여 항공범죄의 유형과 그 처벌에 나름대로 명확성을 기하는 발전을 이루었다. 그럼에도 일부 범죄 등에서 미수범, 예비, 음모 등에 침묵하고 있으며, 일부 용어의 사용에 있어서 국제협약과 불일치를 보이고 있는데 이는 입법상 불비라 생각되느니 만큼 다시 충분한 검토가 필요하리라 본다.

그리고 항공범죄인 처벌에 있어 위 세 협약뿐만 아니라 항공범죄에 관련된 제조약을 위한 국제적이며 독자적인 형사재판관할기구를 창설한다던지, 아니면 새로이 업무를 시작한 국제형사재판소(ICC)에서도 항공범죄인을 처벌할 수 있는 근거와 관련 국가간의 충돌시 이를 완화하거나 조정할 수 있는 역할을 부탁할 수 있는 방안에 대하여도 검토하는 것이 바람직하다고 할 수 있을 것으로 보인다.

제9차 UN범죄방지회의에서는 '테러리즘과 조직범죄의 연계'를 결의하면서 테러범죄에 대하여 범행장소가 어디인지 범죄자가 누구인지를 불문하고 단호히 규탄

하며, 또한 이의 진압·방지를 위하여 국제법의 원칙에 따라 필요한 국내적 조치를 강구할 것을 촉구하고, 아울러 법제도의 다양성을 감안하여 관습법으로 승인된 인권기준과 국제법의 원칙에 따라 국제협력을 증진해 나갈 것을 촉구한다고 하였다.¹⁶⁷⁾ 항공범죄가 국제 테러범죄의 유형중의 하나라고 하는 것은 주지의 사실이다. 그러한 맥락에서 위 결의안이 제시하듯이 국제사회가 상호 제국간에 관련 협약들을 중심으로 국제협력의 방안을 모색하여 그 결과를 적극적으로 운용하는 방향으로 노력한다면 날로 성행하는 항공범죄의 효과적인 규제 및 예방에 일익을 할 수 있을 것으로 생각된다.

167) "A/CONF.169/L.12/Rev.1", 제9차 유엔범죄방지회의 보고서, 법무부, 1995, 199-202면 참조.

참 고 문 헌

■ 국내외 단행본

- 구광모, 테러와 국제사회, 고려원, 1982
국제법연구회, 국제조약집, 수림, 1999
김대순·김민서 편, 국제조약집, 삼영사, 2003
김문달, 국제법, 법문사, 1989
김정건, 국제법, 박영사, 1993
김주덕, 국제형법, 육서당, 1998
박관숙, 국제법, 법문사, 1991
박원화, 항공법, 명지출판사, 1990
법무부, 범죄인인도 및 국제형사사법공조 - 조약 및 국내법, 1987
-----, 제 9차 UN 범죄방지회의 보고서, 1995
-----, 국제형사조약집, 1999
서울지방검찰청, 외사사범수사실무, 서울지방검찰청, 2002
성재호, 국제기구와 국제법, 도서출판 한울, 2003
여영무, 테러리즘과 저항권 - 중국민항기납치사건을 중심으로 -, 나남, 1989
유병화, 국제법 I, 진성사, 1990
-----, 국제법 II, 진성사, 1993
이만희, 범죄인인도와 국제법, 고려대학교출판부, 1995
이병조, 이중범 공저, 국제법신강, 일조각, 1989
이한기, 국제법강의. 박영사, 1990
장효상, 현대국제법, 박영사, 1988
정형근, 국제테러의 법적규제에 관한 연구, 고려원, 1992
최진태, 테러, 테러리스트 & 테러리즘, 대영문화사, 1997
山本草二(박근배 역), 신판 국제법, 한국해양법학회, 1999
池田文雄, 國際航空法概論, 昭和 31년(1956)
栗林忠男(제성호 역), 항공범죄의 국제법, 지평서원, 1987
Bermudez Jr., Joseph. S(趙鏞官·柳志雄譯), 北韓과 테러리즘, 고려원, 1991
Diederiks-Verschoor, An Introduction to Air Law, 2nd rev ed., Deventer : Kluwer Law and Taxation Publishers, 1985
Rutgers, Hendrik Johan, Convention on Penal Law Regarding Aircraft,

- Drukkeij Elinkwijk B. V., 1978
- Schubber, Sami, Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 - A New Regime ?, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22, 1973
- , Sami, Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft, The Hague : Martinus Nijhoff, 1973

■ 국내외 논문

- 김만호, 항공범죄의 법적규제에 관한 연구, 청주대학교 박사학위논문, 1987
- 김명기, "KAL기 폭파 추락사건과 몬트리오올 협약", 자유공론, 1988. 2.
- , "항공범죄에 대한 재판관할권과 경찰권", 치안문제 제 26집, 1981, 19면
- 김성순, "항공범죄의 규제에 관한 국제협약 고찰", 국제법학회논총 통권 67호, 1990
- , 항공기범죄의 방지에 관한 국제법상의 규제, 전남대학교 박사학위논문, 1988
- 김정건, "항공납치와 국제법", 법률연구(김현태 박사 정년퇴임 기념논문집), 제 3 집, 1983
- 김찬규, "민항기에 대한 요격과 테러방지", 경희법학 제 22권 1호, 1987
- , "항공기납치와 국제법", 사법행정, 1983
- , "KAL기 폭파사건과 국제테러리즘, 국제문제 211집, 1988
- 김한택, 국제법상 항공범죄의 규제에 관한 연구, 고려대학교 박사학위논문, 1989
- 민병국, "대한민국이 중공의 민항기 납치범에 대한 형사재판권을 행사할 경우의 국제법적 문제점", 대한변호사협회지 통권 87호, 1983
- 백충현, "KAL 858기 폭파사건", 제 2회 항공우주법세미나 요약집, 공군대학, 1988
- 이상현, "항공범죄의 규제", 토지공법 10집, 2000
- 제성호, 항공기테러의 법적 규제, 서울대학교 박사학위논문, 1989
- , "국제법상 인권으로서의 망명권", 세계국제법협회논총 제 4권, 1989
- 채혁, 민간항공기의 테러 방지를 위한 법적 규제 방안 연구, 석사학위논문, 연세대학교 행정대학원, 1996
- 최완식, 항공범죄에 관한 연구, 건국대학교 박사학위논문, 1979

- , "항공기납치행위에 대한 재판관할권", 국제법학회논총, 41, 42호, 1977
최태현, "국제형사재판소의 역할과 기대", 시사법률 통권 102호, 2003
喜多川篤典, 航空機上の犯罪の刑事裁判管轄權と機長の地位, 공법 6호, 1962
Abramovsky, Abraham, "Multilateral Convention for the Suppression of Unlawful Seizure and Interference with Aircraft, Part II: The Montreal Convention." CJTL, Vol.14, 1975
Bekes, Imre, "The legal problems of hijacking and taking hostages", International Terrorism in the contemporary world., Green wood press, 1983
Boyle, Robert P. and Roy Pulsifer, "The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft," JALC, Vol .30, 1964
Frank, Thomas M., and Bert B. Lockwood Jr., "Preliminary Thoughts Towards an International Convention on Terrorism," AJIL, Vol. 68, 1974
Fitzgerald, Gerald F., "Toward Legal Suppression of Acts against Civil Aviation", International Conciliation, No.585, 1971
Horlick, Garry N. "The Developing Law of Air Hijacking", 12 Harvard International Law Journal, 1971
Green, L.C., "Hijacking, Extradition and Asylum," Law and Society, Leyden : Sijthoff, 1977
Griffith, Dean "Deportation and Refugees," Michigan Yearbook of International Legal Studies, 1993
Poulantzas, Nicolas M., "The Anti-Hijack Convention of December 16. 1970 : An Article by Article Appraisal in the Light of Recent Developments," Anglo-American Law Review, Vol. 2, 1973
Shubber, Sami, "Is Hijacking of Aircraft Piracy in International Law?", British Yearbook of International Law, Vol. 43, 1968~1969
Thomas, C .S. and M. J. Kirby, "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation", International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22, 1973

▣ 기타 자료(제 협약 및 조약, 초안, 관련 국내외 법규)

ABSTRACT

A Study on the Regulation of Aeronautical Offence under International Law

Chung Hae Kwang

Department of Law

Graduate School

Soon Chun National University

The air traffic means that has shorter history than land or marine traffic, has repeated surprising development of changing the world into one life area thanks to the promptness and the safety. But in addition, while using air traffic, new crimes came to always exist as the crime related to the aircraft which sets means by the aircraft and the attached facilities such as so-called Hijacking, and Sabotage.

As the aeronautical offence is usually very huge in the extent of result once it occurs, it can be said to be non-humane and anti-civilizational violent behavior that can never be justified by the motive or situation. Also, it is the behavior that ousts the right to seek after human happiness as the fundamental human rights and the public good of all mankind that is preserved by the international community in the safety of international civil aviation and the international air traffic order. So, the subjugation of the aeronautical offence that infringes this legal advantage can be said as the request of the civilization.

To this, the international societies such as UN and various countries has made an effort to regulate legally of the aeronautical offence, so it

has been taken measures to arrange the international treaty based on the mind of international cooperation. By that result, the International Civil Aviation Organization(ICAO) as one of the special organization of the United Nations concluded three major conventions dealing with the aeronautical offence as follows 'Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft'(1963), 'Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft'(1970), 'Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation'(1971) and then has attempted universal regulation all the while.

Despite the effectuation of all conventions, the divisional legal structure which is based on the national sovereignty of the modern international society is hardening the legal regulation of aeronautical offence in actuality.

On the basis of this basic viewpoint, we are to consider the effort of the international society and which is the result of that, international treaties and domestic law, various institutions related to the aeronautical offence in the aspect of criminal law.

This study is composed of 5 chapters in total and the outline of that content is as follows.

In chap. 1, we summarize the study purpose, the range and the method of this paper,

In chap. 2, we look onto the concept, the feature and the legal nature of aeronautical offence as one type of international terror, and we consider the international effort to establish the international law for the legal regulations of the aeronautical offence.

In chap. 3, we consider the type of aeronautical offence and the concrete contents according to that each convention sets as the regulation target in three major international conventions for the legal regulation of the aeronautical offence we previously stated, and we check the lacking points of each convention and supplement direction.

In chap. 4, we look onto the type of every legislation of concluded countries for the domestic implementation of every convention related

to the aeronautical offence and the present status of the legislation of our country now.

In chap. 5 which is the final part, we suggest the appropriate alternatives for the regulation which are effective and rational and fits to the purpose for the aeronautical offence that contents of each convention mean, and we checked the criminal law system of the regulation of the aeronautical offence that is exercised generally in the international society.

In the international society, due to various reasons, the aeronautical offence is not recognized generally to be the legal confirmation in international crime so far. But the aeronautical offence is the legal phenomena that happens during the procedure of international aviation activity that goes over the boundary by nature, and it must be considered such as the universal feature of the crime which is expressed the criminal acts itself as for the dramatically important illegal behaviors and the international element that are inside the crime itself as for the legal phenomena. On this point, I think we must start in universalization of viewpoint in obvious international crime that has international feature as for one part of the international terror act of the legal feature of aeronautical offence in the new international legislative theory of the aeronautical offence in the future, or the modification discourse of the three conventions.

In addition, the legal regulation of the aeronautical offence is difficult without the harmony of the sense of value among countries. The effective regulation is possible only if watching from the common standpoint as the problem of the agenda that is the aeronautical offence itself which is put among countries. Even in the divided status of sense of value of the international society, they must reach to the unified regulation achieving the compromise and harmony and it can be said to be the prerequisite problem of the aeronautical offence on the international law in the present day.