

# 國際테러리즘의 抑制와 處罰에 관한 研究

—中國民航機 空中拉致事件을 中心으로—

呂 永 茂\*

## ■ ————— 》차 레《 ————— ■

- |                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| I. 中國民航機事件의 概要       | IV. 司法處理에 대한 批判   |
| II. 被拉機事件에 관한 韓中協商   | (1) 裁判管轄權         |
| III. 辯護人·檢察·法院의 法律論爭 | (2) 犯罪人引渡         |
| (1) 辯護人團의 辯論         | (3) 航空機拉致犯과 政治犯罪論 |
| (2) 檢察論告             | (4) 刑 量           |
| (3) 法院의 法的 判斷        | V. 政治的 處理         |

## I. 中國民航機事件의 概要

1983年 5月 5日 中華人民共和國국적을 가진 中國人 6명이 中國瀋陽에서 上海로 가던 中國民航소속 여객기 1대(트라이던트— B296호크시들리)를 공중 납치했으며 이 항공기는 韓國 春川비행장에 불시착했다.<sup>1)</sup>

卓長仁 등 납치범 6명은 韓國당국에 臺灣으로 政治的 亡命을 허용해줄 것을 요구했다.<sup>2)</sup>

中國民航機에는 승무원 및 승객 등 1백5명을 태우고 있었고 여자 1명이 건 6명 납치범들은 납치과정에서 行先地를 韓國으로 바꿀 것을 거

\* 東亞日報 調查研究室副室長·法學博士, 韓國航空法學會 理事

1) 東亞日報 1983.5.6. pp.1~3, pp.10~11.

2) 한국일보 1984.5.23. p.3. 中國民航機 납치사건 6명의 犯人은 卓長仁(36. 遼寧省 물자국 설비공사 차량계획원), 姜洪軍(24. 瀋陽市 체육학원 보위처보위원), 天艷大(28. 遼寧省 환경보호 설비공사업무원), 安建偉(23. 瀋陽市 체육학원 보위처보위원), 吳雲飛(34. 廣東省 물자구매업), 高東萍(29. 女. 遼寧省 물자국통계원).

부하고 저항하는 승무원 2명에게 총격을 가해 중상을 입혔으나 승객들은 무사했다.

韓國은 6명 납치범들이 中國民航機를 납치 이 航空機가 領域內에不時着함으로써 납치범과 승무원, 승객 그리고 機體를 처리하지 않으면 안될 입장에 처하게 되었다. 그러나 韓國政府는 領土主權을 行使해야 하는 國際法上的 權利를 갖고 있을 뿐 아니라 航空機의 不法拉致抑制를 위한 協約였다.

(일명 헤이그協約)<sup>3)</sup>을 준수해야 하는 국제법상의 의무와 책임을 지고 있 헤이그 協約은 航空機의 납치범들은 권한 있는 관계국에 引渡하거나 아니면 반드시 起訴해서 엄벌하도록 규정하고 있다.<sup>4)</sup> 中國民航機는 中國이 등록국이면서 所有國이며 3명의 탑승객(日本人)을 제외한 승무원, 승객, 6명 납치범들은 모두 中國國籍을 갖고 있기 때문에 국제慣例上 또는 현실적으로 事件처리를 관계당사국인 中國과 外交上 절충이 필요했다.

1989년 5월 현재도 마찬가지지만 韓國과 中國 사이에는 이데올로기의 差異로 國交가 없었기 때문에 中國民航機 사건을 둘러싼 韓國과 中國간의 外交의 절충과 協議는 쉽지 않았다. 中國은 韓國과 함께 헤이그協約 加入國이라는 共通點이 양국간에 가로 놓인 문제 해결을 다소 쉽게 해준 점도 있었던 것 같다.

韓國은 中國과 未修交國이지만 中國과 分斷國이면서 敵對關係인 臺灣과는 修交關係이면서 동시에 전통적인 友好關係를 맺어왔기 때문에 被拉機 事件처리에 있어서 매우 난처한 입장에 처해 있었다. 韓國은 韓半島의 긴장완화와 平和定着 그리고 1986년 서울에서 개최될 아시아경기과 1988년 서울올림픽 등에 中國의 參加를 유도하기 위해서는 被拉機 당사국인 中國에 不利한 처리를 할 수 없었거니와 전통 友好國이면서 같은 自由民主主義 理念을 가진 臺灣 쪽에도 不利한 결정을 할 수도 없는 처지였다. 물론 헤이그協約의 原則과 精神을 따르지 않으면 안될 國際協約 준수 의무도 韓國에는 중요한 과제였다.

3) 헤이그 協約은 1970년 12월 16일 채택, 1971년 10월 14일 발효. 大韓民國은 1973년 2월 17일 조약 제460호로 發效.

4) 헤이그 協約 第1條~8條.

이런 가운데 中國外交部는 民航機被拉 후 의외로 즉각 담화를 발표<sup>5)</sup> 韓國은 國際民航에 관한 諸般規約에 따라 즉각 승객 및 승무원과 기체를 中國측에 송환 또는 반환해 줄 것을 요구했다. 外交部 담화는 또 납치범들의 죄과에 대해 적절하게 처리하기를 희망한다고 말했다.

中國外交部는 이 담화에서 이 사건처리를 위해 中國民用航空總局 국장 沈圖를 단장으로 하는 대표단이 韓國에 오기를 희망하며 이에 대해 韓國측의 회답을 요망했다. 中國外交部는 5월 5일 저녁 北京주재 日本大使館 공사에게 이같은 中國정부의 희망을 韓國측에 전달해 주도록 요청했다.

日本外務省은 이런 메시지를 駐日韓國大使館을 통해 한국측에 전달했으며 中國民航總局長 沈圖도 5일밤 韓國의 交通部 金徹容 항공국장 앞으로 전문을 발송, 이번 사건에 관한 모든 문제들을 처리하기 위해 자신이 직접 韓國에 오기를 희망하며 즉각적인 회답을 요망했다.

中國民航 總局長 등 대표단 33명은 사건발생 이틀만인 5월 7일 낮 中國特別機便으로 金浦공항을 통해 來韓했다.

韓國과 中國代表團간의 外交절충 끝에 韓中兩國은 1983년 5월 10일 9개항에 걸친 覺書를 교환하고<sup>6)</sup> 이 覺書에 따라 韓國은 납치범 6명을 제외한 中國人 승무원, 승객 전원과 機體를 모두 中國側에 反還했다.

韓國 검찰은 卓長仁 등 납치범 6명을 航空機運航安全法 등 4個法(國內法)을 적용, 1983년 6월 1일 서울刑事地法에 구속기소했다.<sup>7)</sup> 납치범들은 臺灣으로 政治的 亡命을 하기를 원했으나 航空機 不法拉致犯을 엄벌해야 한다는 헤이그協約原則과 韓國國內法에 따라 韓國검찰에 의해 기소되었으며 1審과 2審, 그리고 最終審인 3審(大法院)에서 납치범들은 4년에서 6년까지의 징역을 받았다.

韓國측은 재판을 거쳐 6명 납치범들에 대해 1년 3개월간의 刑期를 치

5) 東亞日報 1983.5.7. p.3.

6) 東亞日報 1983.5.10. p.1. 이 자서는 피납항공기의 승무원·승객과 기체의 조속한 송환에 합의하고 한국측이 취한 기체의 안전과 승무원 및 승객의 건강, 그리고 부상자의 치료를 위해 한국이 취한 신속하고도 적절한 조치에 대해 沈圖총국장이 한국측에 감사의 뜻을 표명하고 兩側이 사건의 처리과정에서 충분히 발휘된 相互協助의 精神이 계속 유지되어야 한다는 布望을 표명했다.

7) 東亞日報 1983.6.1. p.11.

르게 한 다음 1984년 8월 13일 刑執行과 동시 강제 추방형식으로 臺灣으로 보냈다.<sup>8)</sup>

韓國政府는 卓長仁 등 납치범 6명을 다름에 있어서 제1 단계로 헤이그 協約原則과 國內法에 따라 구속 기소 처벌함으로써 司法的 處理를 했다. 2 단계로 政治外交의 判斷과 考慮 그리고 政治亡命動機의 拉致동기와 人道主義 정신에 입각해서 拉致犯들을 강제 추방형식으로 臺灣으로 보냄으로써 결과적으로 납치범들의 政治的 亡命도 허용한 셈이다.

## II. 被拉機事件에 관한 韓中協商—中國民航機납치는 國際테러리즘의 一種

中國民航機被拉사건은 國際테러리즘의 一種인 것이다. “航空機의 不法 拉致抑制를 위한 協約”인 ‘헤이그 協約’<sup>9)</sup>과 “人質抑留防止에 관한 국제 協約’ 원칙과 國際法協會(International Law Association)의 國際테러리즘定義,<sup>10)</sup> 1972년 美國이 유엔에 제안한 “一定한 國際테러行爲의 防止 및 處罰을 위한 協約案”(Draft Convention for the Prevention and Punishment of Certain Acts of Int'l Terrorism)의 定義<sup>11)</sup>, 그리고 1982년 美國 國際法協會가 제안한 ‘심각한 暴力形態의 豫防과 處罰에 관한 模型美洲協約案’(以下 模型美洲協約案)의 定義<sup>12)</sup>, 美國의 ‘테러防止法’의 定義<sup>13)</sup> 등에 비취 볼 때 中國民航機被拉사건은 航空機의 空中拉致에 의한 國際테러리즘이다.

卓長仁 등 中國人 航空機납치범 6명은 첫째, 民間旅客機를 납치하기 위해 승무원 들에게 중상을 입히는 暴力을 행사했고, 둘째 空中을 비행하는 航空機內에서 권총발사 등 폭력을 행사함으로써 105명의 무고한 승객

8) 東亞日報 1984. 8. 14. p. 1~2.

9) 헤이그協約, supra note 3

10) International Law Association, The Report of the 61st Conference, Paris. Sep. 26 1984, pp. 320~25.

11) Text in 65 A.J.I.L.(1971), pp. 243~251.

12) Richard B. Lillich, "Model American Convention on the Prevention and Punishment of Serious Forms of Violence" 77 A.J.I.L. July 1983, pp. 663~668.

들을 공포 속으로 몰아넣었을 뿐 아니라 승무원과 승객들의 당초 비행 또는 여행行先地를 강제로 단 데로 돌리므로써 정신적 금전상 막대한 손해를 끼쳤다. 셋째, 航空機 납치범들의 犯行動機는 中國의 통치와 공산이데올로기가 싫어 臺灣으로 政治亡命을 하기 위한 것이었다.<sup>13)</sup> 넷째, 납치범들의 犯行이 민간인들의 國際航空여행의 安全을 위태롭게 하고 하늘의 平和를 파괴했다. 다섯째, 卓長仁 등 6명이 中國 國內에서만 一定한 거리를 비행하도록 되어 있고, 中國에 등록되고 中國所有인 國內民間旅客機를 外國인 韓國으로 空中拉致함으로써 着陸國인 韓國, 登錄國인 中國, 납치범들의 政治亡命 目的國인 臺灣 등 3國을 이 사건 關係國으로 연루케 했다. 또 탑승객 중에는 3명의 日本人이 포함되어 있어서 事件해결을 위해서는 日本도 관계 당사국으로 끌어들이게 된 셈이다. 따라서 中國民航機의 空中납치사건은 國際테러리즘의 구성요건을 모두 갖추고 있다. 다만 인질을 통한 목적의 강요는 없었다.

國際테러리즘의 統制와 處罰에는 관계 당사국들의 政治外交的 協調와 國際法과 관계國際條約의 준수가 필요 불가결하다.

### Ⅲ. 辯護人·檢察·法院의 法律論爭

#### (1) 辯護人團의 辯論

변호인단은 7명<sup>14)</sup>으로 구성되어 있으며 이들의 변론요지는 8개 요점으로써 중요 주장점은 다음과 같다.

① 외국인의 국외범이므로 한국법원에 재판관할권이 없으며, ② 국제법상의 정치비호권과 정치범不引渡原則 및 난민 보호규정 등에 비취 피고인들에게 정치적 망명이 허용되어야 하고, ③ 정당 방위 또는 긴급피난 행위로서 위법성이 없으므로 무죄며, ④ 중공은 한국동란시 한국전에 참전한 적성국가이므로 적성국가로부터의 탈출은 수단에 있어 다소 과격성이 있다 하더라도 항공기납치는 위법성이 조각되어 무죄며, ⑤ 피고인들의 행위

13) 東亞日報 1983.5.6. p.1.

14) 梁俊模, 黃石淵, 許亨九, 金澤鉉, 吳制度, 閔炳國, 金尙哲.

가 有罪가 된다면 한국의 反共國家로서의 정치이념에 많은 혼란을 초래할 것이다.

## (2) 檢察論告

검찰논고는 한국법원이 중국민항기 납치범들을 헤이그協約과 관계국내법에 따라 재판할 수 있는 재판관할권을 갖고 있고 이들의 행위는 이런 국제조약과 관계국내법을 위반했으므로 有罪라는 점을 내세웠다.

논고내용은 다음 5개 요지로 정리해 볼 수 있다.

① 헤이그協約 第4條 1項 나號와 同條 2項 규정<sup>15)</sup>에 따라 被拉항공기의 착륙국이나 납치범의 所在國에 대해 재판관할권의 행사를 의무화하고 있으므로 한국에 재판관할권이 있다.

② 이상 헤이그協約 관계조항에 따라 제정된 항공기운항안전법 第3條<sup>16)</sup>에 따라 피고인들의 납치행위에 대해서 한국에 재판관할권이 있다.

③ 이와 같은 協約 및 항공기 운항안전법 제3조의 규정이 없더라도 繼續犯의 法理에 따라 이 범죄는 외국인의 국외범이 아니고 한국 국내범이기 때문에 항공기 운항안전법이 따로 피고인들에게 적용될 수 있다.

④ 피고인들의 납치행위는 오직 중공에서 자유중국으로 탈출하려는 것이 목적이고 과격 국제테레조직의 항공기납치와는 그 성격이 다르므로 同情論이 제기될 가능성이 없지 않다.

⑤ 민간항공기의 안전운항은 전세계인의 염원이고, 그 안전을 해치는 항공기 납치범을 반드시 처벌해야 한다는 것은 헤이그協約 등 민간항공기 안전운항에 관한 국제협약가입국의 당연한 의무고, 이 協約에 가입한 나라는 그 동기나 목적을 불문하고 이념과 사상을 초월하여 예외없이 항공기 납치범을 엄단하는 것이 관례다. 한국도 헤이그協約의 체약국으로서 그

15) 헤이그 協約 第4조 1항 나호: “.....각 체약국은 기상에서 범죄가 행해진 항공기가 아직도 기상에 있는 범죄 혐의자를 싣고, 그 영토내에 착륙한 경우에는 착륙국은 관할권을 확립하기 위해 필요한 제반 조치를 취해야 한다.” 同條 2項: “.....각 체약국은 범죄혐의자가 그 영토 내에 존재하고 있으며, 관할권이 있는 다른 국가에 그 범죄혐의자를 인도하지 않는 경우 범죄에 관한 관할권을 확립하기 위해 제반조치를 취해야 한다.”

16) 항공기운항 안전법 제3조: “.....이 법은 항공기내에서 범한 범죄 및 기내행위에 관한 협약 제1조의 규정에 의한 모든 범죄행위에 적용한다.”

의무를 성실히 이행해야 할 責務를 지고 있다는 점에서 피고인들을 斷罪하지 않을 수 없다.

### (3) 法院의 法的 判斷

法院의 法的 判斷과 判決理由는 第1審, 2審, 3審에서 모두 비슷했다.

法院의 法的 判斷은 ① 韓國의 國內裁判管轄權문제, ② 政治亡命의 許容기준과 違法性문제, ③ 正當防衛 또는 緊急避難문제, ④ 期待可能性문제, ⑤ 量刑문제 등에 관해 論及했다.

#### (가) 裁判管轄權

서울刑事地方法院 第11部<sup>17)</sup>의 裁判管轄權에 대한 法的 判斷은 아래와 같다.

피고인들의 辯護人들은 公訴사실 중 피고인들이 운항중인 항공기를 拉致하면서 승무원들에게 傷害를 加한 부분에 대해서 이는 외국인인 피고인들이 中共소속 航空機가 中共大連市上空을 통과할 무렵 그 機內에서 범한 것으로서 이른 바 외국인의 國外犯에 해당한다고 주장했다. 辯護人들은 韓國이 裁判權을 행사할 수 있는 경우를 제한적으로 열거하고 있는 刑法 第5條에는 위 航空機運航安全法 第9條 위반의 죄가 포함되어 있지 않고 韓國憲法에 의해 체결 공포된 條約인 “航空機內에서 범한 犯罪 및 기타 행위에 관한 協約”(東京協約) 및 “航空機不法拉致抑制를 위한 協約”(헤이그協約)에 의하여 곧 바로 韓國에 착륙국으로서 裁判權이 생기는 것이 아니므로 결국 이 部分에 대해서 韓國이 피고인들에 대해 裁判權을 가지고 있지 않다고 주장했다. 따라서 刑事訴訟法 第327條 第1號<sup>18)</sup>에 의해 訴訟기각 판결을 해야한다고 했다.

그러나 國家權力이라는 의미에서의 主權, 즉 統治權의 일부인 裁判權은 主權의 領土高權으로서의 성질을 갖고 있다. 이런 사실에 비취볼 때 裁判權은 원칙적으로 領域內에 거주하는 內外國人 모두에게 미친다고 할 수 있으므로 韓國 領域內에 있는 피고인들에 대하여 韓國裁判權이 미치는 것

17) 재판장 安又萬 部長判事, 崔貞洙 劉承政判事.

18) 刑訴法 第327條 第1號는 被告人에 대하여 裁判權이 없는 때 判決로써 公訴棄却의 宣告를 해야 하도록 규정하고 있다.

은 당연하다.

다만 韓國의 刑事裁判權이 行使되려면 韓國의 刑事法이 실제로 피고인들에게도 그 효력이 미친다는 사실이 전제되어야 하며 이 점에서 변호인들의 위 主張은 航空機 運航安全法의 적용 범위에 관한 주장으로 보고 아래에서는 이런 主張을 검토해 보기로 한다.

航空機運航安全法 第8條는 폭력 또는 脅迫 기타의 방법으로 운항중인 항공기를 강탈하거나 그 운항을 강제하여 납치하는 행위를 처벌하고 있고 이러한 拉致行爲는 그 성질상 暴力 등을 사용하여 실행에 착수한 때로부터 拉致상태가 종료될 때까지 범죄행위가 계속되는 ‘繼續犯’이라 할 것이다. 같은 法 第9條는 납치행위의 기회에 납치를 위한 수단으로 사용되거나 拉致상태를 유지하기 위해 행사된 폭력 등으로 인하여 致死傷의 결과가 발생한 경우 이를 가중처벌하도록 규정하고 있다. 이것은 같은 法 第8條에 대한 결과적 加重犯의 형태로서 납치행위와 致死傷행위가 結合되어 1개의 구성요건을 이루고 있는 것이므로 납치로 인한 致死傷의 결과가 발생한 후에도 납치행위가 계속된 경우라면 그 拉致행위는 이미 발생한 致死傷행위와 함께 포괄하여 같은 法 第9條 납치致死傷罪를 구성하는 것이고 따라서 致死傷 이후 계속된 拉致 행위도 拉致致死傷罪의 범죄실행행위의 일부가 된다.

피고인들은 이 事件 航空機를 拉致하면서 致傷의 결과를 발생케 한 후에도 韓國領空을 넘어서 春川市에 있는 비행장에 착륙하여 승객, 승무원들을 관계기관에 引渡할 때까지는 그 航空機를 強占하고 있었던 사실이 인정되며, 이에 의하면 韓國領域內에서도 航空機運航安全法 第9條의 범죄실행행위의 일부인 拉致행위가 이루어졌음이 명백하다.

범죄실행행위의 일부가 韓國內에서 행해졌으면 그 범죄행위 전체를 합해서 國內犯으로 볼 수 있기 때문에 피고인들의 本件 拉致致死傷행위는 國內犯으로서 刑法 第8條 第2條에 의하여 韓國刑事法인 航空운항안전법이 적용된다 할 것이다.

따라서 本件 拉致致死傷罪는 國內犯이 아니라는 전제하에 韓國에 재판권이 없다는 피고인 辯護人 등의 주장은 받아들일 수 없다.



서울 高等法院<sup>19)</sup>과 大法院<sup>20)</sup>도 이 문제에 관해 地方法院과 같은 法的 判斷을 내렸다.

서울 高法은 裁判管轄權이 있다는 근거로 韓國의 領土主權 그리고 航空 機內에서 범한 범죄 및 기타 행위에 관한 이른바 東京協約과 航空機의 不法 拉致抑制을 위한 헤이그協約 그리고 이런 協約에 따른 國內刑事法인 航空 機운항안전법 第3條를 들었다.

따라서 韓國은 航空機拉致의 경우 外國人의 國外犯까지도 처벌할 수 있는 裁判管轄權이 있다는 것을 論證했다.

大法院은 東京協約(1971.5.20 韓國에 대해 효력발생) 第3條 第3項<sup>21)</sup>과 1條,<sup>22)</sup> 4條<sup>23)</sup> 그리고 헤이그協約(1973.2.17. 韓國에 효력발생) 第1條,<sup>24)</sup> 第3條,<sup>25)</sup> 第4條,<sup>26)</sup> 第7條<sup>27)</sup>의 각 규정 등을 종합해 보면 이 사건 民間

19) 刑事 1 部 재판장, 金碩洙 部長判事.

20) 재판장, 金重瑞 대법원 판사.

21) 本協約은 국내법에 따라 행사하는 어떠한 刑事裁判管轄權도 배제하지 아니한다.

22) 東京協約 第1條：“① 本協約은 다음 事項에 적용한다. (a) 刑法에 위반하는 犯罪, (b) 범죄의 구성여부를 不問하고 航空機와 機內의 人命 및 財産의 安全을 위태롭게 할 수 있거나 위태롭게 하는 行爲 또는 機內의 질서 및 규율을 위협하는 行爲, ② 第3章에 규정된 바를 제외하고는 本協約은 締約國에 등록된 航空機가 비행 중이거나 公海水面上에 있거나 또는 어느 國家의 영토에도 속하지 않는 地域의 表面에 있을 때에 同航空機에 탑승한 者가 범한 犯罪 또는 행위에 관하여 적용한다. ③ 本協約의 적용상 航空機는 離陸의 목적을 위하여 시동이 된 순간부터 착륙할수가 끝난 순간까지를 비행중인 것으로 간주한다. ④ 本協約은 軍用, 稅關用 警察 업무에 사용되는 항공기에는 적용되지 아니한다.

23) 東京協約 第4條：“……체약국으로서 등록국이 아닌 國家는 다음의 경우를 제외하고는 機內에서의 범죄에 관한 刑事裁判管轄權의 행사를 위하여 비행 중의 항공기에 간섭하지 아니해야 한다. (a) 범죄가 上記국가의 영역에 영향을 미칠 경우, (b) 上記국가의 국민이나 또는 永住者에 의하여 또는 이들에 대하여 범죄가 행하여진 경우, (c) 범죄가 上記국가의 安全에 反하는 경우, (d) 上記국가에서 효력을 발생하고 있는 비행 및 항공기의 조종에 관한 規則이나 法規를 위반한 범죄가 범해진 경우, (e) 위 국가가 多邊的인 국제協定下에서 부담하고 있는 의무의 이행을 보장함에 있어서 裁判管轄權의 行使가 요구되는 경우.

24) 헤이그協約 第1條：“……비행중에 있는 항공기에 탑승한 어떠한 者도 ① 폭력 또는 위협에 의해 또는 그 밖의 어떠한 다른 형태의 협박에 의하여 불법적으로 항공기를 납치 또는 절거하거나 또는 그와 같은 행위를 하고자 시도하는 경우, ② 그와 같은 행위를 하거나 하고자 시도하는 者의 共犯者인 경우에는 罪를 犯한 것으로 한다.

25) 헤이그協約 第3條：“① 本協約의 목적을 위하여 항공기는 탑승한 후 모든 外部의 문이 닫힌 순간부터 下機를 위해 그와 같은 문이 열려 있는 순간까지의 어떠한 時間에도 비행중에 있는 것으로 본다. 強制착륙의 경우 비행은 관계당국이 항공기와 機上의 인원 및 財産에 대한 책임을 引受할 때까

항공기납치사건에 대해서는 항공기등록지국에 원칙적으로 재판관할권이 있는 외에 이 사건 항공기의 착륙국인 한국에도 경합적으로 재판관할권이 있다고 判斷했다. 따라서 한국의 항공기운항안전법은 外國人の 國外犯까지도 모두 적용대상이 된다고 밝혔다.

#### (나) 政治的 亡命 許容기준과 違法性 문제

서울地方法院은 변호인들이 피고인들의 항공기납치행위가 政治的 亡命 행위이므로 위법성이 없다고 주장한데 대해 아래와 같은 理由와 法的 判斷을 개진했다.

항공기의 교통기관으로서의 특수성, 항공교통의 大型化 大衆化의 추세 등에 비추볼 때 항공기의 不法의인 拉致행위는 規律違反행위 등 통상의 機內범죄와 달리 선박, 육상교통기관에 있어서의 유사한 행위와는 비교안 될 정도의 높은 위험성을 수반하게 되고 이러한 행위는 승객, 승무원의 人命과 재산의 안전을 훼손할 뿐 만아니라 航空업무의 정상적 수행에도

- 지 계속하는 것으로 본다. ② 本協約은 軍事·稅關 또는 경찰업무에 사용되는 항공기에는 적용하지 아니한다. ③ 本協約은 機上에서 범죄가 행해지고 있는 航空機의 이륙장소, 또는 실제의 착륙장소가 그 항공기의 등록국가의 領土 外에 위치한 경우에만 적용되며, 그 航空機가 국제 혹은 국내 航行에 종사하는지의 여부는 가리지 않는다. ④ 第5條에서 언급된 경우에 있어서 本協約은 機上에서 범죄가 행해지고 있는 航空機의 이륙장소 및 실제의 着陸장소가 同條에 언급된 국가중의 하나에 해당하는 국가의 領土內에 위치한 경우에는 적용하지 않는다. ⑤ 本條 第3項 및 4項에도 불구하고 만약 범인 또는 범죄혐의자가 그 航空機의 등록국가 이외의 국가의 영토 내에서 발견된 경우에는 그 항공기의 이륙장소 또는 실제의 착륙장소 여부를 불문하고 第6,7,8條와 10條가 적용된다.
- 26) 헤이그協約 第4條：“……① 각 계약국은 범죄 및 범죄와 관련하여 승객 또는 승무원에 대하여 범죄혐의자가 행한 기타 暴力 行위에 관하여 다음과 같은 경우 관할권을 확립하기 위하여 필요한 諸般조치를 취해야 한다. ④ 범죄가 當該國에 등록된 航空機上에서 행해진 경우, ⑤ 機上에서 범죄가 행해진 航空機가 아직 기상에 있는 범죄혐의자를 싣고 그 領土內에 착륙한 경우, ⑥ 범죄가 主된 事業장소 또는 그와 같은 사업장소를 가지지 않은 경우에는 주소를 그 國家에 가진 賃借人에게 승무원 없이 임대된 항공기상에서 행해진 경우, ② 각 締約國은 또한 범죄혐의자가 그 영토 내에 있으며, 第8條에 따라 本條 1項에서 언급된 어떠한 국가에도 그를 引渡하지 않는 경우에는 범죄에 관한 관할권을 확립하기 위해 필요 조치를 취해야 한다. ③ 本協約은 國內法에 의거하여 행사되는 어떠한 刑事管轄權도 배제하지 아니한다.
- 27) 헤이그協約 第7條：“……그 영토 내에서 범죄혐의자가 발견된 계약국은 만약 同人을 引渡하지 않는 경우에는 예외없이 또한 그 영토 내에서 범죄가 행해진 것인지의 여부를 불문하고 訴追를 하기 위해 권한 있는 當局에 그 사건을 회부하여야 한다. 그 當局은 그 國家의 법률상 중대한 성질의 일반적인 범죄의 경우에 있어서와 같은 방법으로 결정을 내려야 한다.

중대한 영향을 미치게 된다.

나아가 이러한 犯罪은 세계인류의 필수적인 교통수단인 航空여행의 존립자체마저도 그 根底에서부터 위협하는 결과를 빚으며 따라서 航空의 안전, 정확, 능률의 확보는 社會體制와 國家體制를 초월하여 인류전체의 공동관심사가 되었다고 할 것이다.

이런 점에서 航空機의 不法拉致행위를 억제하기 위한 국제조약의 체결과 이를 처벌하기 위한 特別法이 제정된 선유를 알 수 있다.

결국 승객, 승무원들의 생명과 재산의 안전, 航空활동에 대한 인류의 신뢰감 등을 우선적으로 보호하기 위해 航空機의 납치행위는 어떠한 이유로서도 正當化될 수 없고 그 범위 내에서는 개인의 권리도 制限될 수밖에 없다고 할 것이므로 피고인들의 이 사건 납치행위도 이런 견지에서 볼 때 전체 法秩序에 反한다고 할 것이며, 違法하지 않다는 피고인들과 피고인 辯護人들의 주장은 이유가 없다.

高等法院도 地方法院의 이같은 法的 判斷과 같은 입장을 취했다.

高法은 피고인들의 행동이 자유를 찾기 위한 것이라는 점을 인정하면서도 항공여행의 수단인 航空機의 安全에 대한 세계인의 신뢰의 침해인 점에 비추어 法益균형상으로도 피고인들이 추구하는 이익가치만이 우선적으로 보호되어야 한다고 단정하기 어렵다고 판단했다.

高法은 이어 政治的 동기로 단순히 여행의 수단확보를 위한 비행기의 납치행위가 일반의 납치에 비해 결과적으로 위험한 사태에 이르지 않는다는 특이성은 인정된다 하여도 이런 점은 量型的 사유로 고려하면 충분하고 拉致行爲의 질적 전환까지 일으켜 違法性이 조각된다고 볼 수 없다고 주장했다.

大法院은 본국에서 政治犯罪을 범하고 訴追를 면하기 위해 다른 국가로 피난해 오는 경우에는 이른바 政治犯罪不引渡의 원칙에 의해 보호를 받을 수 있고, 이것은 국제법상 확립된 原則이라 할 것이나 政治的 박해를 받거나 정치적 신조를 달리함으로써 다른 국가에 피난했을 때 이를 보호해야 할 것인가에 관해서는 기본적 人權의 국제적 보장과 관련하여 문제가 없지 않다고 의문을 표시했다.

大法院은 이어 航空機 납치범죄를 헤이그協約 第8條<sup>28)</sup>에서 條約국간의 現行 또는 將來 체결될 犯罪人 引渡條件上的 引渡범죄로 보며, 引渡條約이 없는 경우에도 犯罪인의 引渡를 용이하게 할 수 있는 規程을 마련하고 있는 점 등에 비춰볼 때 피고인들이 주장하는 이 사건 航空機 납치행위는 순수한 政治적 동기에서 일어난 政治的 亡命을 위한 相當한 수단으로 행하여진 것으로서 世界 각국이 庇護權을 인정하고 있으므로 違法性이 조각되어야 한다는 上告理由는 채용할 수 없다고 밝혔다.

大法院은 辯護인들이 피고인들의 범죄가 韓國刑法 第20條의 社會常規에 위배되지 않는 正當行爲로서 違法性이 조각된다고 주장한데 대해 이런 論旨가 不當하다고 받아들이지 않았다.<sup>29)</sup>

大法院은 피고인들이 自由를 찾아 中共을 탈출하려고 航空機를 납치하고 機內致傷 行爲를 저지르고 승객 90명과 승무원 9명의 生命을 위태롭게 한 것은 그들이 추구하는 自由의 法益에 비춰 均衡과 相當性을 잃었다고 주장, 피고인들이 航空機납치를 自由를 찾기 위한 수단으로 이용했다 해도 그 犯罪는 違法性 조각사유가 안된다는 이유를 밝혔다.

#### (다) 正當防衛와 緊急避難

서울地方法院은 辯護인들이 피고인들의 機內致傷行爲가 正當防衛와 緊急避難이라고 주장한데 대해 다음과 같은 反論을 내세웠다.

일건 기록에 의하면 피고인 卓長仁, 姜洪軍, 王艷大 등이 비행기를 납치할 의도로 총격을 가해 출입문을 파손하고 조종실을 점거하려고 침입하자 同航空機의 航法士인 王培富, 無線士인 王永昌은 조종실내에 있던 도끼와 목봉을 들고 난입하는 卓長仁, 姜洪章에게 대항하게 되었다. 이는

28) 헤이그條約 第8條：“……① 범죄는 條約국들 사이에 現存하는 引渡條約上的 引渡犯罪에 포함되는 것으로 간주된다. 條約국들은 航空기 납치범죄를 그들 사이에 체결될 모든 引渡조약에 引渡犯罪로서 포함할 의무를 진다.

29) 大法院은 違法性 조각사유로서 正當行爲를 인정하려면 첫째 건전한 社會 통념에 비추어 그 행위의 동기나 목적이 正當하여야 한다는 正當性, 둘째 그 행위의 수단이나 방법이 相當하여야 하는 相當性, 셋째 그 행위에 의하여 보호하려는 이익과 그 행위에 의하여 侵害되는 法益이 서로 均衡을 이루어야 한다는 法益均衡性, 넷째 그 행위당시의 情況에 비추어 그 행위가 긴급을 요하고 부득이한 것이어야 한다는 緊急性, 다섯째로 그 행위 이외에 다른 수단이나 방법이 없거나 또는 현저하게 곤란해야 한다는 補充性이 있어야 한다고 풀이했다.

이른 바 위법한 도발행위에 의해서 유발된 행위로서 이에 대한 正當防衛란 생각할 수 없고, 또한 위와 같이 피고인들이 미리 拉致를 계획하고 총기를 준비한 점, 조종실에 침입한 方法, 기타 拉致당시의 상황 등에 비추어볼때 피고인들은 위와 같은 반항을 미리 예상하고 拉致目的을 달성함에 장애가 될 경우 총격을 가해서라도 이를 制壓하고 拉致目的을 달성하겠다는 생각을 가지고 있었음이 명백하고 防衛의사 또는 피난의사로서 상해를 가했다고는 볼 수 없다. 따라서 正當防衛 내지 緊急避難이 성립될 수 없다.

抗訴와 上告단계에서는 正當防衛와 緊急避難 문제가 제기되지 않아 高等法院과 大法院은 이 문제에 대해 언급하지 않았다.

(라) 期待可能性

서울地方法院과 高等法院은 判決理由에서 피고인들의 適法行爲期待可能性에 관해 언급치 않았으나 大法院은 이 문제에 관해 法的 견해를 밝혔다.

大法院은 피고인들이 자유를 찾기 위해 中共治下를 탈출하는 방법이 쉽지 않은 사정은 기록상 엿보인다 할지라도 不特定多數 승객들의 생명 신체와 航空機의 安全에 대한 인류의 신뢰감을 침해하는 民間航空機 납치행위는 어떠한 이유로서도 正當化될 수 없으므로 이 사건 民間航空機납치행위를 가지고 期待可能性이 없는 불가피한 행위였다고 할 수 없다고 밝혔다. 大法院은 이런 이유를 들어 피고인 辯護人들의 上告論旨를 받아들일 수 없다고 거부했다.

(마) 量 刑

피고인들에 대한 量刑문제는 2審에서단 주로 다루어졌다. 辯護人들은 1審法院이 피고인 卓長仁에 징역 6년, 姜洪章과 王艷大에게 각각 징역 5년, 安建偉·吳雲飛·高東萍 등에게 각각 징역 4년을 선고한데 대해 抗訴審에서 刑量이 너무 무겁다고 주장했다.

辯護人들은 抗訴審에서 1審量刑이 너무 무거우므로 이를 경감해야 한다는 이유로 ① 피고인들은 政治的 亡命者들로 그 目的 달성을 위한 최소한의 행위로서 승객이나, 승무원들의 피해를 극소화했으며, ② 自首했고, ③ 反共을 國是로 삼고 있는 韓國의 현상황 등을 내세웠다.

서울高法은 辯護人들의 量刑不當性에 대한 주장에 대해 이 사건에 나타난 量刑의 기준이 되는 여러 가지 사정 특히 檢事나 辯護인들이 내세우는 점을 충분히 참작해도 原審이 피고인들에게 선고한 量刑이 너무 가볍다거나 무거워서 부당하다고는 인정되지 않는다고 밝혔다.

高法은 航空機의 不法拉致抑制를 위한 이른바 헤이그協約 第2條의 航空機납치범에 대한 엄벌條項<sup>30)</sup>과 이 協約에 따라 제정된 국내법인 航空機運航安全法 第8條 규정,<sup>31)</sup> 同 第9條 규정<sup>32)</sup>들을 들면서 피고인들의自首 기타 여러 가지 범죄의 정상을 참작 刑의 酌量감경까지 했다고 밝혔다. 大法院 심리단계에서는 量刑문제는 제기되지 않았다.

被告人들에 대한 量刑이 1~3 審까지 모두 同一하다는 것은 特記할 만하다.

#### Ⅳ. 司法處理에 대한 批判

##### (1) 裁判管轄權

하이재킹犯罪에 대한 裁判管轄權은 주로 헤이그協約 第4條<sup>33)</sup>에 규정되어 있다. 서울高法과 大法院은 韓國에 裁判管轄權이 있다는 근거로 韓國의 領土主權, 그리고 航空機內에서 범한 범죄 및 기타행위에 관한 이른바 東京協約<sup>34)</sup>과 헤이그協約,<sup>35)</sup> 그리고 이런 國際協約에 따른 國內刑事法인 航空機운항안전법 第3條를 들었다. 高法과 大法院은 이상의 각 규정들을 종합해 보면 中國民航機 납치사건에 대해서는 항공기등록지 국가에 원칙적인 裁判管轄權이 있는 외에 이 항공기의 着陸國인 韓國에도 경합적으로 裁判管轄權이 있다고 주장했다. 따라서 韓國의 航空機운항안전법은 外國

30) 헤이그協約 第2條：“……각 締約국은 拉致犯罪을 입증한 刑罰로 처벌할 수 있도록 할 의무를 진다.”

31) 航空機운항안전법 第8條：“……폭력 또는 협박 기타의 방법으로 운항중인 항공기 중 납치한 자는 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다.”

32) 同 第9條：“……第8條의 죄를 범하여 사람을 致死傷케 한 자는 사형 또는 무기징역에 처한다.”

33) 헤이그協約 第4條.

34) 東京協約 第4條.

35) 헤이그協約 관계조항.

인의 國外犯까지도 모두 적용대상이 된다고 밝혔다.

헤이그協約 第4條 규정에 따르면 하이재킹 犯罪 및 이와 관련해서 하이재커가 범한 기타 暴力行爲에 대해 많은 國家들이 裁判管轄權을 확립하는데 필요한 조치들을 취할 權利를 갖고 있다. 이 條項들은 裁判管轄權을 가진 國家들을 일일이 나열하지 않고 단순히 各 締約國이 管轄權을 확립하는데 필요한 조치들을 취해야 한다고 규정했을 뿐이다.

中國民航機 납치사건에 직접 관계되는 國際協約은 하이재킹 犯罪만을 다룬 헤이그協約이 가장 직접적이고 밀접한 關係를 갖고 있기 때문에 이 協約에 규정된 裁判管轄權이 中國民航機 납치사건에 적용될 수 있는지 검토해보자.

헤이그協約 第4條의 裁判管轄權이란 뜻은 特定범죄에 대한 立法을 한다는 면에서는 國際法下의 裁判管轄權 개념을 지니고 있다고 할 수 있다. 國家의 裁判管轄權은 國際法 아래서 犯罪을 訴追하고 處罰할 수 있는 能力을 말하며 이것은 執行管轄權(executive jurisdiction), 立法管轄權(legislative jurisdiction), 司法管轄權(judicial jurisdiction) 등 3개局面을 갖고 있다.<sup>36)</sup>

따라서 헤이그協約 第4條 第1項의 뜻은 各 締約國은 立法, 執行 그리고 司法管轄權을 확립하는데 필요한 조치들을 취해야 한다고 이해할 수 있다. 이런 解釋에 따라 各 締約國은 同協約 2條의 규정대로 立法을 통해 하이재킹 犯罪를 엄중한 형벌로 처벌할 수 있는 犯罪로 규정할 수 있다. 또 同協約 第7條에 따라 自國領土上에서 하이재커 犯人이 발견된 締約國가는 그 犯人을 引渡하지 않을 경우 犯人의 訴追를 위해 權能있는 當局에 그 事件을 회부하지 않으면 안된다. 그렇게 함으로써 締約國은 管轄權의 執行 및 司法處理局面이 기능하도록 할 수 있다.

헤이그協約 第4條는 管轄權을 가진 締約國을 複數로 규정하고 있으나 管轄權行使에 競爭이 있을 경우 優先順位를 정해놓지 않았다. 主權國家의 독자적인 判斷을 존중하기 위해서 管轄國의 優先順位를 결정하지 않았을

36) Sami Shubber, "Aircraft Hijacking Under The Hague Convention 1970—A New Regime" *Int'l and Comparative Law Quarterly* Vol. 22, Oct. 1973, p. 706.

것이다. 同協約 第4條는 이때문에 해석에 있어서 締約國間에 마찰이나 紛爭이 발생할 우려가 크다.<sup>37)</sup>

헤이그協約 第4條는 複數의 管轄權行使 국가 중 航空機登錄國家(同條 1項(a))와 하이재커를 태운채 航空機가 착륙하는 着陸國家(同條 第1項(b)), 航空機賃借인이 營業의 주된 住所 혹은 永住場所를 갖고 있는 國家(同條 1項(c)), 그리고 하이재커犯人이 발견된 國家(同條 第2項) 등으로 규정했다.

위 헤이그協約 關係條項中 中國民航機 납치사건에 해당하는 사항은 하이재커를 태운채 航空機가 착륙한 着陸國家의 경우다. 中國民航機가 卓長仁 등 6명 하이재커 등을 태운채 韓國에 착륙했기 때문이다. 着陸國家가 하이재킹 범죄에 대해 管轄權을 가진다함은 着陸國이 하이재커犯人을 체포 裁判하고 處罰할 수 있을 뿐 아니라 이에 관한 국제법적 의무와 책임을 갖고 있다는 뜻이다.

國家는 領土主權原則에 따라 배타적인 管轄權을 갖기 때문에 어떤 범죄가 自國領空에서 범해졌을 때, 着陸國家에 管轄權을 부여하는 것은 당연한 일이다.

헤이그條約 第4條 1項(b)의 用語로 보아 着陸國은 하이재킹이 自國領空에서 발생했건 발생치 않았건 여부를 不問하고 管轄權을 行使할 수 있다는 뜻을 함축하고 있다. 이 條項은 이런 管轄權行使權能을 着陸國의 領土境界 밖에서 발생하고 또 自國領土上的 착륙 사실 외에는 犯罪와 着陸國間에는 분명한 연계가 없는 하이재킹에까지 延長시키고 있는 셈이다.

이것은 治外法權의 創設과 같은 것이고 나아가서는 公海上 혹은 어떤 國家의 管轄權 밖에 있는 海賊行爲에 대해 모든 國家가 管轄權行使를 하는 것에 비유될 수 있을 것이다.<sup>38)</sup>

이상 着陸國의 管轄權行使權能을 다룬 헤이그協約 第4條 1項(b)에 비

37) *Ibid.*, p. 715.

38) *Ibid.*, p. 709. Sami教授는 헤이그協約 아래서 하이재커 및 被拉機와 着陸國間에는 아무런 法的 연결이 없으며 제네바協定 아래서도 海賊 및 被害船과 海賊에 대해 조치를 취한 國家 사이에 아무런 法的 連結이 없을지 모르지만 양쪽의 경우 모든 國家들은 國際共同體에 대한 共同危脅에 조치를 취해야 한다고 지적했다. 그는 그 共同의 危脅은 하이재킹의 경우 民間航空에 대한 위협이고 海賊의 경우 公海上의 法과 秩序에 대한 危脅이라고 했다.



취할 때 中國民航機 납치범에 대한 韓國法院의 裁判管轄權 行使는 韓國의 당연한 權利일 뿐만 아니라 國際的 義務와 責任의 完遂였다고 할 수 있다. 더구나 韓國은 헤이그協約의 國內실행을 위해 國內法인 航空機운항안 전법까지 制定해 놓고 있었다.

## (2) 犯罪人引渡

中國民航機납치범의 引渡문제는 裁判과정에서 제기되지 않았다. 1, 2 審에서는 辯護人들은 물론 檢察 法院側도 이 문제에 관해서 한마디도 言及치 않았다. 大法院判決理由단이 “韓國이 加入한 헤이그協約 第8條는 航空機납치범죄를 締約국간의 現행 또는 장래 체결될 犯罪人引渡條約上的 引渡犯罪로 보며 引渡條約이 없는 경우에도 犯罪人の 引渡를 용이하게 할 수 있는 규정을 마련하고 있는 점 등에 비추어 볼 때”라고 지적함으로써 中國民航機납치범들이 犯罪人引渡 대상이 되는 犯罪임을 밝혔다. 大法院은 이 사건의 하이재커들이 犯罪人 引渡대상이라는 點만을 밝혔을 뿐 이들을 航空機등록국 또는 최초의 犯罪行爲가 발생했던 장소로 引渡되어야 한다고 말하지는 않았다.

大法院의 이 部分주장은 卓長仁 등 피고인들이 政治亡命을 한 政治犯이므로 違法性이 조각되어야 한다는 辯護人 등의 변론을 반박, 이들이 國際條約上的 犯人이며 따라서 처벌을 받지 않으면 안된다는 點을 강조하기 위한 것이다.<sup>39)</sup>

헤이그協約, 東京協約의 관계조항에 비취볼 때 卓長仁 등 6명 拉致犯이 引渡대상 범죄임이 명백하다. 그러나 關係국이 범인들을 실제로 인도 하느냐 않느냐의 문제는 독자적인 判斷에 따를 수밖에 없다.

헤이그協約 第8條와 第7條의 하이재커犯引渡에 관한 規定을 分析해 본 결과 하이재커犯은 締約국 사이에 引渡可能범죄일 뿐 引渡자체는 강제성이 없다는 結論이 내려졌다. 또 締約국은 第7條에 따라 하이재커引渡를 앞을 경우 犯人을 裁判에 넘겨 처벌할 의무를 지며 韓國은 卓長仁 등 6

39) 서울地法刑事 11部(1983.8.18.), 서울高法刑事 1部(1983.12.20.), 大法院 第2部(1984.5.22.) 卓長仁 등 中國民航機납치범에 대한 判決文 參照.

명을 起訴 처벌함으로써 協約상의 이런 의무를 충실히 이행했다.

또 大法院判決 理由에서 보듯이 韓國은 헤이그協約 第1條·第3條·第4條·第7條의 규정에 따라 民間 航空機拉致事件에 대해서는 航空機등록 國에 原則적인 裁判管轄이 있는 외에 被拉航空機의 着陸國인 韓國에도 경찰적으로 裁判管轄이 있으며, 韓國航空機운항안전법은 外國人の 國外犯까지도 적용대상으로 규정하고 있으므로 中國民航機 하이재커犯들을 中國이나 臺灣으로 引渡하지 않고 직접 裁判管轄權을 行使한 것은 國際法原則이나 慣例 그리고 헤이그 協約의 '引渡 아니면 起訴'라는 原則과도 부합하는 일이라고 판단된다.

### (3) 航空機拉致犯과 政治犯罪論

中國民航機 납치범들을 헤이그協約에 따라 하이재커犯人으로 처벌해야 하느냐 아니면 이들의 拉致犯行을 不罰로해서 이들에게 臺灣行 政治的 亡命을 허용해야 하느냐에 대해 辯護人團과 檢察 및 法院사이에 贊反論爭이 있었다.

변호인단은 1審에서 3審까지 전재판과정을 통해서 卓長仁 등 피고인들의 航空機납치행위가 순수한 政治的 동기에서 저질러졌으므로 이들에게 庇護權을 인정해야 된다고 주장했다.

法院도 피고인들의 행위가 자유를 찾기 위한 것임을 인정했지만 拉致行爲의 質的 轉換까지 일으켜 違法性이 조각된다고 볼 수 없다고 했다.<sup>40)</sup>

大法院은 國際法上 政治犯不引渡原則을 인정하면서 中國民航機하이재커 등을 政治的 迫害를 받거나 政治的 信條를 달리함으로써 다른 國家에 피난한 政治的 피난민의 범주에 속한다고 판단했다. 同法院은 政治的 피난민에 대한 保護는 소수의 國家가 國內法上으로 보장하고 있을 뿐 韓國도 이를 보장하는 國內法規가 없고 개개의 條約을 떠나서 一般國際法上의 보장이 확립된 것도 아니라고 주장, 피고인들의 범행이 政治犯罪라는 辯護

40) 서울 高法은 항공여행의 수단인 航空機의 安全에 대한 世界人의 신뢰의 侵害 및 승객 등 不特定多數人의 생명과 피고인 6명의 自由를 較量할 때 法益均衡上 피고인들의 이익과 가치만을 보호해야 한다고 단정키 어렵다고 판시했다.

人들의 주장을 수락하지 않았다. 大法院은 政治犯罪은 犯人이 本國에서 政治犯罪을 범하고 訴追를 면하기 위해서 다른 國家로 피난해오는 경우라고 지적, 이 경우 犯人은 政治犯不引渡原則에 의해 보호를 받을 수 있으며, 이것은 國際法上 확립된 原則이라고 해석했다.<sup>41)</sup>

韓國法院들은 卓長仁 등 6명 하이재커들의 航空機拉致所行이 中共의 政治 社會 現實이 싫어서 自由를 찾아 臺灣으로 가기 위한 것이며 따라서 政治的 動機에 의한 犯行임을 인정했으나, 그들의 所行이 순수한 政治犯罪이라는 주장은 인정하지 않았다. 따라서 韓國法院은 政治動機에 의한 犯罪을 傳統的 순수한 政治犯罪과 政治的 피난민 등 두가지 類型으로 分類하고 卓長仁 등 航空機납치행위는 後者의 범주에 넣었음을 알 수 있다.

韓國은 과거 여러 차례 中國大陸에서 한국으로 脫出한 中共軍用機 조종사들을 예외없이 그들의 亡命의사를 존중해서 臺灣으로 보내주었다.<sup>42)</sup> 韓國이 이처럼 軍用機로 中國을 脫出한 中共조종사들을 起訴하거나 中共으

41) 大法院 第2部 卓長仁 등 中國民航機拉致犯에 대한 判決文, 1984.5.22. 참조.

42) 서울신문 1986.10.25. p.3. 中共軍用機가 被拉되거나 中共을 탈출해서 韓國으로 온 것은 1961년 이래 모두 여섯번이며 그 때마다 조종사들에게 自由의사에 따라 臺灣行 政治亡命이 허용됐다.

① 1961년 9월 15일……예비역 空軍少尉 召希彥(당시 29세)과 견습생 高佐宗(당시 23세)이 輕비행기 AN2機를 몰고 韓國 濟州道에 착륙 臺灣行 亡命을 요청했다. 韓國은 두 사람과 機體를 臺灣에 引渡.

② 1982년 10월 16일……中共空軍소속 吳榮根 중위(당시 25세)가 中共製 MIG 19機를 몰고 서울근교 基地에 착륙했으며 吳중위는 自由의사에 따라 臺灣에 亡命했고 機體는 韓國空軍이 보관하고 있다.

③ 1983년 8월 7일……中共空軍조종사 孫天勤(당시 46세)이 中共製 MIG 21機로 中共에서 韓國으로 脫出, 臺灣行 亡命을 요청했으며 그는 자유의사에 따라 臺灣으로 引渡되었고, 機體는 韓國이 보관.

④ 1985년 8월 24일……中共輕폭격기 轟 5機가 中共을 脫出, 韓國 裡里市 근처에 不時着 했다. 승무원 3명 중 航法士 孫武春(당시 26세)은 사망하고 조종사 肖天潤(당시 33세)은 본인희망대로 臺灣에 引渡되었으며, 통신사 劉書義(당시 37세)는 본인의사대로 中共에 送還되었다. 肖天潤은 자기가 조종하는 軍用機를 拉致·韓國으로 脫出했으며, 機體는 韓國이 보관.

⑤ 1986년 2월 21일……中共空軍소속 陳寶忠(당시 25세)이 中共瀋陽에서 발진 정찰비행도중 韓國으로 脫出, 陳은 2개월 뒤 본인희망대로 臺灣으로 引渡되었다.

⑥ 1986년 10월 24일……中共海軍航空隊소속 鄭榮田(당시 26세) 조종사가 中共에서 韓國으로 脫出했으며, 鄭조종사는 자유의사대로 臺灣으로 引渡되었다.

이상 中共機의 脫出과 조종사의 臺灣亡命사건이 6회 있었지만 中共은 肖天潤 사건을 제외하고 機體와 승무원의 送還을 요구하지 않았다.

로 引渡하지 않고 그들이 원하는대로 臺灣으로 引渡해 준 것은 그들의 政治的 亡命을 인정한 것이라고 할 수 있다.

韓國의 中國民航機拉致사건 처리와 과거의 中共機脫出 사건처리 방식은 이처럼 서로 對照를 이루고 있다. 그 이유는 民間航空機拉致와 軍用機의 脫出은 航空機의 所屬과 이에 따른 法的 性格, 그리고 法益의 침해 범위와 대상이 서로 다르며 특히 民間航空機拉致의 경우 커다란 人命財產 등의 손실은 물론 民間航空여행 安全에 대한 세계인의 신뢰를 엄청나게 떨어트릴 수 있기 때문이다. 軍用機납치나 軍用機에 의한 조종사 脫出은 헤이그 協約이 적용되지 않는다.<sup>43)</sup> 日本 등 외국에서도 軍用機脫出의 경우에는 조종사들에게 政治的 亡命을 허용했다.<sup>44)</sup> 이것은 國際慣行이며 個人의 人權과 自由존중사상에서 비롯된 조치이기도 하다.<sup>45)</sup>

政治犯罪의 定義를 정확하게 내리기도 어렵고 아직 國家間에 合意된 定義도 없다. 西歐國家들은 18세기末과 프랑스革命 時代부터 政治犯에 대해 亡命權을 허용하는 오랜 傳統을 갖고 있었다. 그러나 그후 西歐國家들의 이런 傳統은 유럽全體를 휩쓴 革命열기와 각국 국가지도자들의 잇다른 暗殺 등으로 다소 수정되기도 했다.<sup>46)</sup>

政治犯의 不引渡原則은 처음부터 확립된 것이 아니고 敵對關係에서 그 國家의 政敵을 保護하는 것이 이익이 된다는 생각에서 政治犯의 引渡를

43) 헤이그協約 第3條 2項: “本協約은 軍事稅關, 또는 警察업무에 사용되는 航空機에는 適用되지 않는다.”

44) 中央日報, 1983.8.8. p.3. 1976년 9월 29일. 蘇聯의 벨렝코 中尉가 MIG 25機로 蘇聯을 脫出, 日本으로 왔다. 日本정부는 벨렝코의 美國行亡命에 앞서 그의 出入國管理令 및 領空侵害部分에 대해 國內 관계법을 적용 입건한 후 기소유예 처분을 내려 美國亡命을 허용했다.

45) 世界人權宣言 第14條와 지난 1951년 채택된 ‘難民地位에 관한 條約’, 1967년 유엔總會가 채택한 ‘庇護權에 관한 宣言’ 그리고 1977년 ‘유엔의 庇護權에 관한 協約 草案’ 등에서 政治的 避難民에 대해서는 강제로 退去시키거나 本國으로 送還하지 않고 保護해야 한다는 기본 原則이 거듭 확인되었다.

46) Robert A Friedlander, Terrorism, Documents of Int'l and Local Control Vol. 1, 1979. p.74. 1855년 프랑스皇帝 Napoleon 3世에 대한 暗殺未遂사건은 종전의 政治犯罪理論에 대해 制限을 가져왔다. 이런 制限은 Lincoln과 Garfield 美國大統領의 暗殺로 더욱 엄격해졌다. 그후 國家元首의 暗殺犯은 政治犯의 범주에서 제외함으로써 이들을 一般犯罪로 처벌하기로 하고 유럽 각국은 그 內容을 犯罪人引渡條約에 삽입했다. 이것을 加害條項 (attentat clause)이라고 부른다.

거부했다.<sup>47)</sup> 1830年 이전에는 政治犯이 引渡되는 事例를 흔히 볼 수 있었는데 여기에는 Hugo Grotius가 주장했듯이 君主의 臣民은 국가에 반역할 어떠한 權利도 갖지 않는다는 思想과 배경이 깔려 있었다.<sup>48)</sup>

1789년 프랑스革命은 思想의 自由와 人權 그리고 民主主義思想을 확립시켰고, 이것은 政治犯不引渡 원칙을 창설하는 思想的 背景이 되기도 했다.

2次大戰後 世界政治불국이 自由世界와 共產世界로 갈라지자 蘇聯과 東歐共產治下를 탈출해오는 사람에게는 政治的 亡命이 許容되었는데 여기에도 西歐의 傳統의 人權尊重思想이 깔려 있다고 볼 수 있다.

요전대 政治犯에 대해서는 각국이 처음에는 引渡하다가 프랑스革命後 不引渡原則이 확립되었으며, 여기에 다시 부분적 修正이 加해져 國家元首 殺害犯에게는 政治亡命이 주어지지 않고 이들을 일반범죄로 취급했다.

1960年代 이후 民族解放運動을 내세운 中東型테러리즘 특히 민간항공기를 납치하는 국제테러리즘이 만연하자 政治犯에 대한 不引渡原則에 또다시 커다란 修正이 加해지기 시작했다.

政治犯의 처벌을 면제하기 위한 수단으로 不引渡原則이 생겼는데 이 不引渡對象으로서의 政治犯에 대한 기준 또는 定義를 어떻게 내려야 할 것인가 하는 문제가 제기된다. 1890년 In Re Castioni 事件<sup>49)</sup>의 司法處理 과정에서 政治犯定義의 里程標가 세워졌다.

그것은 犯人이 引渡對象이 되지 않기 위해서, 즉 政治犯의 處遇를 받기 위해서 다음의 두가지 要求條件을 充足해야 한다.

① 문제의 犯罪가 政治的 暴動 혹은 政治的 소요중에 발생했고, ② 그 犯罪는 그 暴動 혹은 소요에 부수적으로 저질러졌거나 그것의 일부분을 이루고 있어야 한다.

그로부터 4년 후인 1894년 In Re Meunier 事件 判決의 結果로 過激無政府主義者들은 政治犯의 不引渡原則에서 제외되었다. 그리고 各派가 선택하는 政府를 他方에 강요, 전복하려고 노력하는 2個 또는 그 이상의 政黨이 同一國家 안에 반드시 있어야 한다는 要求條件도 여기에 追加되었

47) 白忠鉉, 國際法上의 犯罪人引渡制度, 서울, 1975, p. 90.

48) *Ibid.*, p. 90.

49) Friedlander, *Terrorism*. p. 78.

다.<sup>50)</sup> 그렇게 될 경우 一黨獨裁國家나 共產國家에서 竊박을 피해 脫出亡命하는 사람을 어떻게 다뤄야 하는가 하는 문제가 생긴다.

1955年 Poland 를 脫出하기 위하여 船上叛亂을 일으킨 Kolczynski 事件에서 보듯이 政治犯의 범위를 확대했다.<sup>51)</sup> 英國法院은 政治的 목적과 연관된 犯罪(즉, 反共主義) 혹은 정치적 竊박 또는 政治的 죄과로 인한 訴追를 회피하기 위해 범한 犯罪는 기존 政府를 전복하려는 의도가 없음에도 불구하고 政治犯罪로 보아야 한다고 判決했다.

國際法은 庇護國家에게 國內법과 慣例에 따라 引渡要求대상인 犯罪가 政治犯罪인지 아닌지의 문제를 決定할 權利를 주고 있다.<sup>52)</sup>

政治犯不引渡 原則이 생긴 이래 이처럼 政治犯罪에 관한 定義가 여러차례 修正되고 變化를 일으켜 왔지만, 기본적으로 Castioni와 Meunier 事件判決 때 나온 定義가 아직도 政治犯定義의 模型으로 지배하고 있다고 할 수 있다.

政治犯罪의 개념상 類型은 순수정치범죄(pure political offence)와 상대적 정치범죄(relative political offence)로 구분된다.<sup>53)</sup> 범죄행위가 직접적으로 국가에 대한 것으로서 보통범죄 혹은 일반범죄(ordinary crime)의 요소가 없는 범죄를 순수정치범죄 혹은 절대적 정치범죄라고 한다.<sup>54)</sup>

순수정치범죄의 불인도는 인간이 정부의 무분별한 폭력 앞에 노출되기 쉬운 점을 인정 그의 인권을 국제적으로 보호하는데 큰 역할을 하고 있다.

상대적 정치범죄는 범죄에 일반범죄의 요소가 내포되어 있거나 이에 관련되어 있는 경우를 말한다. 상대적 정치범죄는 일반범죄가 정치범죄와 관련을 갖고 저질러졌거나 하나의 범죄가 동시에 정치적 및 일반범죄의 성격을 共有하고 발생했을 경우를 가리킨다.

卓長仁 등 6명 하이재커들의 하이재킹 및 機上銃擊과 重傷害行爲는 헤이그協約 第7條 규정에 따라 ‘중대한 性格의 一般범죄’(an ordinary

50) J.G. Starke, Introduction to Int'l Law.(8th ed.), 1977. pp.384~385.

51) *Ibid.*, p. 384.

52) *Ibid.*, p. 385.

53) *Ibid.*, pp. 73~82.

54) Manuel R. Garcia-Mora, The Nature of Political Offences, A Knotty Problem of Extradition, Virginia Law Review, Vol. 48(1962), p. 1230, 白忠鉉, “國際法上の 犯罪人引渡制度”에서 再引用.

offence of serious nature)로 처벌되어야 하는 一般犯罪이다. 그러면서도 이들 하이재커의 脫出動機는 中共의 共產主義가 싫어 生命을 걸고 自由를 찾아 中共을 脫出한 政治的 性格을 갖고 있음이 분명하다.

韓國政府와 法院이 겪어야 했던 어려움도 이들 拉致犯들의 所行을 主觀, 客觀 혹은 結果的 立場을 어디에다 기준을 두고 판단해야 하는가 하는 문제 때문이었다. 이 때 현실적으로 政治的 性格을 인정할 기준은 무엇이며 그 要素들에 대한 비중을 어떻게 配分할 것인가. 犯罪行爲의 客觀的 結果만을 고려할 것인가 혹은 犯罪人의 주관적 요소, 즉 범죄등기 및 목적(政治的 性格)까지 참작할 것인가 하는 어려움이 생긴다.

卓長仁 등의 公判 때 辯護人이나 被告人들의 태도와 같이 犯罪人은 하이재킹과 銃擊 등 一般犯罪을 모두 政治的 性格의 犯罪로 포함할 것을 주장할 것이고, 犯罪人의 引渡를 요구하는 범인 所屬國 또는 추적국은 犯行의 政治적 성격을 排除하거나 별개의 범죄로 분리할 것을 고집할 것이다.

이와 같은 相對的 政治犯사건을 다루는 法院은 확립된 政治犯不引渡의 원칙을 위반하지 않으면서 동시에 一般犯罪에 대해서는 범인을 처벌해야 하는 二重價値 기준때문에 어려운 立場에 놓이게 된다. 卓長仁 등 하이재커들의 하이재킹行爲는 主觀的 動機와 犯行結果 등 兩面을 고려해야 하는 犯行이며 그 구체적 判斷은 管轄權을 가진 국가와 法院에 맡기는 수밖에 없다.<sup>55)</sup>

韓國法院은 卓長仁 등 6명 하이재커의 犯罪를 물론 순수한 政治犯罪로 보지 않고 상대적 政治犯罪로 파악한 것 같다. 상대적 政治犯罪 中에서도 구체적으로 政治的 피난민과 헤이그協約과 東京協約에 의한 航空機납치범의 結合型으로 판단한 것으로 보인다.

그러나 韓國法院은 6명 하이재커所行 中 政治的 피난민이라는 政治的 성격은 量型에서만 고려하거나 政府의 判斷에 맡기고 航空機납치범이라는 중대한 性格의 일반범죄로 다뤄 이들을 처벌했다. 바꿔 말하면 法院은 犯

55) J.G. Starke, Int'l Law. Supra note 50, p. 382. 國際法은 犯罪人引渡의 허용과 그 절차를 國內법에 맡기고 있다. 예컨대 國際法은 犯罪人引渡 요구가 도망자의 人種, 종교 政治적 견해 때문이라고 보일 때, 그리고 이런 이유때문에 引渡요청 국가에 의한 裁判이 편파적으로 운영된다고 믿을 때 국가는 引渡를 거부할 수 있다.

罪의 政治的 性格보다 一般犯罪에다 焦點을 맞춰 이에 比重을 두었다고 판단된다.

하이재킹 犯罪은 政治的 성격이 介在되었드라도 이를 重하게 처벌하는 것이 헤이그協約 및 각종 국제테러犯 처벌協約과 국제慣例와도 합치된다. 헤이그協約이 하이재커들을 犯罪人引渡 대상 범죄며 중대한 性格을 가진 一般犯罪로 다루고 또 이들을 엄범하라고 한 것은 하이재커들을 政治犯으로 다루서는 안된다는 것을 뜻한다.<sup>56)</sup>

大法院은 卓長仁 등 6명 납치범들을 政治적 罪인으로 罰했다. 手 政治범과는 달리 政治적 罪人민에 관한 정의는 아직 일치된 것이 없다. 그러나 政治적 罪人민은 一般적으로 政治적 罪를 범하지는 않았으나 政治적 罪를 달리하거나 政治적 罪를 피해 外國으로 도망한자를 말한다.<sup>57)</sup>

國際法上 망명자 또는 脫出者(fugitive)에게 國家로부터 庇護權을 요구할 수 있는 權利가 있느냐의 與否에 關係 比較적 論難이 있다. 일부 學者들은 脫出者는 庇護權을 갖고 있다고 하지만 脫出者에게는 國際法上 庇護權의 향유를 강제하는 權利가 없기 때문에 이런 主張은 옳지 못하다.<sup>58)</sup>

領土庇護權에 關係되는 唯一한 國際法的 權利는 庇護를 허용하는 그 國家의 權利다.<sup>59)</sup> 1951년 제네바에서 채택한 ‘難民의 地位에 關係한 協約’과 1966년 유엔總會가 채택한 ‘難民의 地位에 關係한 協約議定書’ 그리고 1967년 유엔總會가 채택한 ‘領土的 庇護에 關係한 宣言’ 그리고 1977년 1월 제네바에서 열린 유엔會議가 채택한 ‘領土的 庇護에 關係한 유엔協約草案’ 등이 모두 個人의 領土的 庇護에 關係 규정하고 있지만 個人의 庇護權이 國際法上의 保障을 받고 있는 것은 아니다.

그러나 이상의 ‘領土的 庇護에 關係한 宣言’은 각 締約국들이 個人을 庇護하는 데 있어서 반드시 지켜야 할 다음과 같은 몇가지 標準을 제시해 주고 있다.

56) 헤이그協約 第7, 8條, 第2條.

57) 世界人權宣言 第14條 第1項 참조. 이 조항은 어떠한 사람도 박해로부터 的 庇護를 他國에서 구하며 향유할 수 있는 權利를 갖는다고 규정했다.

58) J.G. Starke, Introduction to Int'l Law, p. 388.

59) *Ibid.*



① 迫害를 피해서 庇護를 구하는 사람(世界人權宣言 第14條)에게 國境에서 入國을 拒絶해서는 안되며, 만약 그가 庇護를 요구하는 領域 안에 이미 들어갔을 경우에는 그를 追放하거나 強制 송환해서도 안된다. 國家安保라는 피하지 못할 事由가 생겼을 경우 혹은 人口의 大量流入으로 국민을 보호해야 할 필요가 있을 경우 庇護를 拒絶할 수도 있다. 그러나 국가는 迫害를 구하는 사람에게 임시적인 庇護 혹은 기타 方法을 거쳐 他國으로 갈 수 있는 機會를 허용해 주어야 한다. (領土庇護宣言 第3條)

② 國家가 개인에게 庇護를 해주거나 이를 계속하는 것이 어려운 경우 개별적 集團의 혹은 유엔을 통해 國際連帶精神(spirit of int'l solidarity)에 따라 그 국가의 부담을 경감하기 위한 적절한 措置를 고려해야 한다. (同 第2條)

③ 迫害로부터 迫害처를 구하는 사람들에게 허용된 庇護를 모든 他國들도 존중해야 한다. (同 1條)

領土庇護에 관한 유엔協約草案 第3條<sup>60)</sup>는 政治的 迫害민이 締約국의 國境에 庇護를 요구하거나 이미 締約국 領域內에 들어와 있을 경우 그에게 國境에서 入國거부하거나 그를 送還하거나 追放하지 못하게 했다. 入國拒否와 送還 및 追放은 그 迫害민을 政治的 이유 등으로 迫害, 起訴, 처벌 등에 대한 충분히 근거있는 恐怖를 갖고 있는 領土에 殘留시키거나 強制送還하는 것이 된다.

이것이 政治的 迫害민의 強制送還禁止原則(principle of non-refoulement)이다. 이 原則은 이 協約草案의 주춧돌이며 人道主義精神의 핵심적 요소라고 할 수 있다. 政治的 迫害민이 자기의 政治的 信念이나 思想때문에 迫害, 起訴, 처벌받을 것이 분명한 領土로 그를 다시 強制送還한다는 것은 非人道的 행위며 人間을 죽음으로 몰아넣는 故意的 행위임에 틀림없다. 따라서 Non-refoulement 原則은 生命保護의 人道主義原則이며 人權保護 원칙이다. 同協約 草案起草를 한 제네바 會議참석국가들은 이 原則을 강제성 즉 義務(a mandatory obligation)로 받아들였다.<sup>61)</sup> 일부 學者

60) 同協約草案 第3條 1項.

61) P. Weis, Draft United Nations Conventions, p. 167.

들은 強制송환금지원칙을 慣習國際法 또는 法の 一般原則 심지어는 強制規範으로 간주하고 있다.<sup>62)</sup>

첫째, 韓國法院이 中國民航機 하이재커들을 순수政治犯 아닌 政治的 피난민으로 판단한 것에는 어떤 異議가 제기될 수 없을 것이다. 檢察의 論告와 그들의 犯罪 사실, 辯論人團의 변론과 피고인들의 진술 등으로 보아 卓長仁 등 6명 하이재커들이 政治的 피난민임은 분명한 것 같다.

둘째, 韓國法院은 卓長仁 등 피고인 사건을 다름에 있어서 이들을 航空機離陸國인 中共으로 추방하거나 強制送還하는 결정을 하지 않은 것은 거의 國際的 강제規範으로 形成되어 가는 政治的 피난민에 대한 Non-refoulement 原則을 따랐다고 판단된다. 韓國法院의 이런 태도와 姿勢는 西方諸國의 人權宣言 및 諸協約 그리고 國際人權協約과 이미 확립된 政治的 피난민에 대한 처우慣例와도 合致되는 것이다.

셋째, 韓國法院은 判決文에 明示하고 있지는 않지만 政治的 피난민에 대한 庇護權은 개인의 權利가 아니며, 어디까지나 主權國家인 韓國의 主權行使에 속하는 문제임을 暗示했다고 할 수 있다.

넷째, 결과적으로 韓國法院은 卓長仁 등 6명 하이재커들의 政治 피난민으로서의 人權은 보호해 주었다고 판단된다.

다섯째, 그러면서도 韓國法院은 그들이 政治的 피난민이면서 동시에 피난과정에서 헤이그協約에 규정된 중대한 一般犯罪인 航空機납치와 機上銃擊, 傷害 등의 可罰性 범죄를 犯했기 때문에 그들을 國際法原則 및 諸協約 규정에 따라 有罪로 처리, 처벌한 것이다.

이상을 종합할 때 韓國法院은 하이재킹과 같은 國際테러리즘의 抑制와 處罰에 적극적이었으면서도 人權의 保護 및 尊重원칙과 人道主義정신에 따라 卓長仁 등 6명 하이재커들이 中共의 政治的 社會的 현실이 싫어서 自由를 찾아 生命을 건 脫出을 한 政治的 피난민임을 인정, 그들의 人權을 옹호해 주었다고 할 수 있다.

따라서 韓國法院은 國際테러리즘 抑制와 처벌이라는 重大犯罪處罰과 政治的 피난민 보호라는 人道主義정신 사이에서 均衡을 취한 判決을 했다는

62) Goodwin-Gill, Int'l law and the Movement of Persons(1978), p.140.

結論을 끌어낼 수 있을 것이다.

(4) 刑 量

卓長仁 등 6명 하이재커犯들에 대한 1審判決宣告가 있자 피고인 6명은 刑量에 불복 서울高法에 抗訴했으며 檢察측도 이에 맞서 함께 抗訴했다.

피고인 6명과 이들 辯護人團은 抗訴審公판에서 피고인들은 政治的 亡命者며 그 目的달성을 위한 최소한의 행위로서 승객과 승무원의 피해를 극소화했으며, 自首했고, 韓國이 反共을 국시로 삼고 있는 나라라는 입장에 비춰 1審刑量은 너무 무거워 不當하다고 주장했다.<sup>63)</sup>

檢察側은 韓國은 航空機의 安全운항을 위한 국제협약인 헤이그協約 加入國이며, 이 協約은 그 동기, 목적을 불문하고 理念과 思想을 초월하여 航空機납치범을 엄벌할 것을 요구하고 있는 점을 들어 1審刑量이 너무 가볍다고 주장했다.<sup>64)</sup>

서울高法과 大法院도 辯護人團과 檢察側의 抗訴와 上告를 각각 기각 原審刑量을 적정한 것으로 옹호 확정시켰다.<sup>65)</sup>

卓長仁 등 하이재커犯들에 대한 1審宣告刑量에 대해서는 關係當事國인

63) 中國民航機납치犯에 대한 서울高等法院判決文(1983. 12. 20.) 참조.

64) *Ibid.*

65) 東亞日報 1984. 5. 22. p.11. 卓長仁 등 피고인 6명에 대한 求刑量과 1~3審까지의 宣告刑量은 다음 表와 같다.

피고인별 刑량

이름	나이	직책	적용법률	구형량	1심 선고량	2심 선고량	3심 선고량
卓長仁	36	遼寧省물자국 설비공사차량계획원	항공기운항안전법 출입국관리법 항공법 총포도검화약류단속법	징역 10년	징역 6년	징역 6년	징역 6년
姜洪軍	24	瀋陽市체육학원 보위처보위원	〃	10년	5년	5년	5년
王艷大	29	遼寧省환경보호설비공사업무원	〃	7년	5년	5년	5년
安建偉	23	瀋陽市체육학원 보위처보위원	〃	7년	4년	4년	4년
吳雲飛	35	물자구매업	〃	7년	4년	4년	4년
高東萍	29	遼寧省물자국 설비공사통계원	〃	7년	4년	4년	4년

中共과 臺灣側도 각각 다른 입장에서 불만을 나타냈다. 1983년 8월 18일 1審判決이 있는 후 1주일만인 8월 25일 中共黨기관지 人民日報는 中國民航機납치범들에 대한 韓國法院의 刑량이 韓國法律에 의하더라도 “지나치게 寬大한 것이 명백하다”고 비난했다.<sup>66)</sup> 中國國際法學會副會長인 陳體強이 쓴 이 記名論說은 韓國當局이 비행기 납치방지를 위한 헤이그協約에 대한 韓國 스스로의 준수公約을 성실히 이행하지 않았다고 비난했다.

臺灣은 事件발생 직후부터 卓長仁 등 납치범들을 英雄으로 부르면서 그들을 臺灣으로 引渡해달라고 요구했거니와 1審判決에 대해 깊은 유감을 表明했다.<sup>67)</sup>

피고인들과 檢察, 그리고 臺灣과 中共 등 관계국의 이같은 量刑不當論에 대해 서울高法은 이 事件에 나타난 量刑의 기준이 되는 여러 가지 사정, 특히 검사나 변호인들이 내세우는 점을 충분히 참작해도 原審이 피고인들에게 宣告한 量刑이 너무 가볍다거나 무거워서 不當하다고 인정되지 않는다고 논박했다.<sup>68)</sup>

서울高法은 이 事件범죄행위의 政治的 요인에 비추어 피고인들에게 관대한 刑罰이 과해져야 한다는 피고인들 및 그 변호인들의 주장을 받아들이지 않았다. 서울高法은 그 이유로 헤이그協約과 이 協約의 國內法인 航空機運航安全法 등이 民間航空機의 납치범을 엄벌할 것을 규정하고 있기 때문이라고 했다.<sup>69)</sup> 高法은 航空機運航安全法 第8條·9條의 法定刑이 死

66) 陳體強, 南朝鮮當局 必平惡劫機犯(南朝鮮 당국은 航空機拉致犯을 반드시 엄벌하라) 人民日報, 1983. 8. 25. p. 6. 中國國際法論文集(1985年)에서도轉載(pp. 293~295)

中共側은 이 論說에서 韓國과 中共이 몬트리올協約과 헤이그協約 가입국이며, 두 協約의 各條項에 따라 中共은 卓長仁 사건을 다룰 수 있는 최우선 국가임을 주장했다. 中共은 또 韓國은 납치犯들을 中共으로 引渡하지 않고 裁判을 했으나 韓國 당국은 協約의무를 충실히 이행하지 않았다고 했다.

67) 臺灣聯合報, “外交部, 卓長仁 등 징역형에 깊은 유감 표명” 1983. 8. 19. p. 1.

68) 中國民航機 납치사건에 대한 서울高法判決文 supra note 63.

69) 헤이그協約 第2條: “……각 締約국은 犯罪(航空機납치犯罪)를 입증한 刑罰로 처벌할 의무를 진다.”

航空機運航安全法 第8條: “……폭력 또는 협박 기타의 방법으로 운항 중인 航空機를 拉致한 자는 無期 또는 7年 이상의 징역에 처한다.”

同 第9條: “……第8條의 죄를 범하여 사람을 致死傷케 한 者는 사형 또는 無期징역에 처한다.”

刑 無期징역형만으로 돼있고, 피고인들은 이런 刑에 해당하는 拉致傷罪를 범했다고 지적했다. 그러나 原審이 처음에는 無期징역형을 선택한 후 피고인들의 自首의 점을 인정 刑法 第52條·第55條를 적용, 법률상 減輕을 하고 나아가 피고인들에 대한 여러 가지 犯罪의 정상을 참작해서 刑法 第53條·第55條를 적용, 작량감경까지 거듭한 끝에 判決했기 때문에 이 事件의 犯罪의 刑事法的 측면에서 보면 피고인들에게 과한 형량이 너무 무겁다고 할 수 없다고 주장했다.

6명 피고인들에 대한 2審의 刑量(1983. 12. 20)도 原審과 同一하게 되자 中共과 臺灣은 똑같이 불만을 나타냈다.

中共은 12월 20일 韓國高等法院이 中國民航機拉致犯 6명에게 4年~6年까지의 징역형을 선고한데 대해 ‘國際慣例에 부합하지 않는 刑量’이라면서 불만을 표시했다.<sup>70)</sup> 中共관영 新華社통신은 12월 20일 韓國高等法院의 判決내용을 보도하면서 韓國경찰은 航空機拉致犯 등에 대해 최고 10년에서 7년까지의 징역형을 求刑했었다는 사실을 지적했다.

臺灣側도 같은 날 韓國高法判決에 대해 깊은 유감을 나타냈다.<sup>71)</sup>

中國民航機拉致犯 등에 대한 刑量은 大法院判決에서도 原審대로 유지되었고 判決결과에 대한 中國 臺灣側의 불만도 1~2審 때와 同一했다.<sup>72)</sup>

中國民航機납치범들에 대한 量刑에 대해 이와 같이 韓國·中國·臺灣 등

70) 東亞日報 1983. 12. 20. p. 4.

71) *Ibid.* 自由中國外交部는 1983. 12. 20. 성명을 통해 “우리는 自由를 찾으려는 피고인 등의 의사를 거부한 판결에 큰 불만과 깊은 유감을 표한다. 우리는 이 사건에 대한 우리의 비상한 관심을 韓國政府에 표시하는 한편 모든 가능한 方法을 통해 6명의 自由 추구자들이 臺灣으로 돌아올 수 있도록 계속 노력할 것이다” 라고 밝혔다.

72) 朝鮮日報 1984. 5. 23. 中共은 22일 韓國이 6명의 中國民航機拉致犯 들에게 엄벌을 내리기를 거부한 처사에 항의 했다. 中共관영 新華社통신은 兇명의 관리의 말을 인용, 韓國大法院이 拉致犯들에게 4~6년의 징역형을 유지한 判決은 ‘너무 가벼운 처벌’이라고 보도했다. 이 官吏는 “적절한 국제 協約의 규정에 따라 航空機납치는 民間航空의 安全을 위협하는 重大한 犯罪行爲이며, 法院이 엄벌에 처해야 한다”고 주장했다. 臺灣정부도 大法院이 上訴를 모두 기각한데 대해 유감을 表示했다. 臺灣外交部는 22일 성명을 통해 “臺灣정부는 처음부터 이 사건을 단순한 航空機납치사건이기 보다는 政治的 自由를 추구한 사건으로 간주, 지금까지 여러 차례 이같은 입장을 韓國政府에 밝혀왔다”고 지적하고, “이제 韓國에서의 法的 절차가 끝났으므로 이들의 臺灣송환을 위해 가능한한 모든 현실적인 方法을 모색할 것”이라고 말했다.

3國과 피고와 檢察의 태도와 반응이 각기 다른 것은 拉致犯의 행위를 보는 視角差 때문일 것이다. 韓國은 이들을 政治的 倂난민으로서 政治的 動機를 가진 航空機拉致犯으로 보았고, 中共은 이들을 暴徒 또는 테러리스트로, 臺灣은 自由鬪士 또는 反共鬪士로 각각 파악했다.<sup>73)</sup>

航空機拉致犯에 대한 外國의 處罰과 刑量은 비교적 엄한 편이다.<sup>74)</sup> Australia와 日本 그리고 蘇聯은 하이재킹 과정에서 사망자가 발생하거나 혹은 犯行과정에서 航空機의 安全에 마구잡이의 행위 또는 신체에 重傷을 입혔다는 證據가 있을 경우 최고 死刑을 과하고 있다.<sup>75)</sup>

프랑스, 이스라엘, 西獨은 하이재킹과정에서 사망자가 생기던 최고 無期징역(프랑스와 이스라엘에서는 반드시 無期징역을 과해야 함)을 과하도록 하고 있다.<sup>76)</sup> 1970년의 프랑스刑法은 하이재킹 과정에서 만일 死傷이 고의적인 殺人行爲나 기타 고의적인 행위로 저질러진 것이라는 것을 立證할 수 있거나 혹은 그 殺人이 야만적인 행위나 拷問을 수반한 것일 때에는 同刑法 第302·303·304條 규정에 따라 死刑을 과하도록 규정했다. 많은 나라의 경우 하이재킹에 대한 최고刑은 10년 15년 혹은 20년 징역刑이다.<sup>77)</sup>

미국에서도 1972년 이후 하이재킹사건이 증가하자 하이재커犯들에 대한 刑量은 重刑방향으로 나아가는 경향을 나타냈다.<sup>78)</sup> 1972년 이후 4명이 航空機납치죄로 無期징역刑을 받았고, 35명이 10년 이상의 징역을 받았다.

韓國法院은 卓長仁 등 6명 하이재커들을 法에 따라 처벌함에 있어서 그들의 政治的 犯行動機(主觀的 要素)와 犯行結果(客觀的 要素) 사이에서 均衡을 취하려고 노력한 것 같이 보인다. 韓國法院은 卓長仁 등 6명의 犯行動機를 自由를 찾아 共產治下를 脫出한 政治的 倂난민으로 인정하면서도 그들의 航空機납치와 銃擊, 傷害 등 結果에 대해서는 엄격하게 法的 制裁를 加했다. 法院의 이런 姿勢와 立場에서 나온 것이 피고인들에 대한

73) 東亞日報 1983. 7. 16, 18, 19. 中國民航機拉致犯公判記事 참조.

74) Alona E. Evans, "Aircraft Hijacking: What is Being Done." American Journal of Int'l Law V. 67, No. 4, Oct. 1973. pp. 656~660.

75) *Ibid.*, p. 656.

76) *Ibid.*

77) *Ibid.*

78) *Ibid.*, p. 657.

刑量일 것이다.

1968年 PLO 산하단체인 팔레스타인 解放人民前線(PFLP-Popular Front for the Liberation of Palestine)이 民間航空機拉致를 통한 政治的 목적 달성에 성공한 후 政治的 動機의 하이재킹이 전세계를 流行病처럼 휩쓸었다. 이런 政治的 하이재킹(Political Hijacking)이 抑制되고 處罰되지 않는다면 地球村의 連帶며 下部組織인 民間航空旅行網은 붕괴될 것이며 航空交通手段을 이용하는 人間家族의 生命財産은 세계테러리스트組織 앞에서 무방비상태로 노출되고 마는 위협에 빠질 수밖에 없다.

航空旅行을 하는 승객들은 테러리스트들의 政治目的과는 전혀 관계가 없는 무고한 第3者며 선량한 民間人들이었다.

政治的 航空機拉致를 抑制하기 위해서는 하이재커들이 이 地球上 어디에 있는지 法的 處罰을 피할 수 없도록 法的 制度的 장치 마련되지 않으면 안되었다. 이런 法的 制度的 장치의 마련과 이의 이행을 위해서는 세계각국의 진밀한 協力과 連帶가 필요했다.

무고한 第3者의 身體 生命과 財産의 保護, 世界航空여행의 安全性 확보 등을 위해서는 각국은 하이재커들을 반드시 체포하여 이들을 裁判에 회부하여 重刑을 내려야만 했다.

하이재커들에 대한 엄벌 혹은 重刑경향은 이장에서 지적된 바와 같이 세계각국의 刑事法的 태도가 되고 있다. 하이재커 또는 일반테러리스트들에 대한 刑事法的 強化修正 嚴罰主義, 테러리스트들의 政治的 動機기준에 대한 엄격한 選別경향 등이 오늘날 西方世界の 변화하는 법사상적 태도다.

卓長仁 등 6명 하이재커 등에 대한 司法處理의 法的 기초가 되고 있는 헤이그協約의 기본정신과 法的 原則도 犯行動機나 目的을 불문하고 또는 理念이나 思想을 초월하여 하이재커들을 반드시 起訴아니면 引渡하고 刑量은 최대한 엄벌할 책임과 의무를 締約국들에게 지우고 있다.

이상 하이재커들에 대한 세계각국의 刑事法修正과 處罰強化, 東京協約과 헤이그協約의 하이재커들의 政治的 動기를 不問한 處罰義務규정과 嚴罰義務조항, 그리고 세계인의 政治 經濟 文化活動을 연결해 주는 連帶며 下部構造인 民間航空여행의 安全보호와 大多數 무고한 第3者를 國際테러

리즘으로부터 보호하기 위해서는 卓長仁 등 6명 하이재커들에게 내린 刑量은 무거운 것이라고 보기는 어려울 것 같다.

韓國法院이 卓長仁 등 6명을 政治的 피난민으로 인정하면서도 그들에게 4~6년까지의 刑量을 선고한 것은 國際테러리즘 抑制와 處罰이라는 國際的 協力義務와 헤이그協約 등 韓國의 國際的 公約이행에 重點을 두었다고 보겠으며 따라서 피고인들에 대한 刑量은 過한 것이 아니라고 판단된다.

## V. 政治的 處理

韓國은 卓長仁 등 中國民航機하이재커 6명에 대해 1~3審까지의 裁判 절차를 거쳐 항공기납치 犯罪를 처벌한 다음 1984년 8월 13일 이들을 刑執行停止로 석방, 臺灣으로 추방했다.

이들 拉致犯 6명에 대한 韓國政府의 刑執行정지와 追放조치는 韓國刑事訴訟法 관계조항<sup>79)</sup>과 出入國관리법관계조항<sup>80)</sup>에 따른 것이다. 이들 6명은 中國民航機拉致罪로 韓國法院에서 4~6년까지의 징역형을 선고받고 이 가운데 1년 3개월간의 刑期를 복역한 다음 이들의 송환희망국가인 臺灣으로 송환되었다. 이들의 형집행정지와 석방 및 추방조치에 대해 韓國法務部당국자는 “납치범들이 1년을 넘는 구금생활을 통해 자신들의 범행에 대해 충분히 반성했으며 人道主義정신에 따라 납치범들의 強制退去行先地를 자유선택하도록 배려해서 이들이 모두 自由中國으로 송환되었다”고 밝혔다.<sup>81)</sup>

韓國 外務部당국자는 1984년 8월 13일 卓長仁 등의 석방 및 強制退去

79) 韓國刑事訴訟法 第471條 第1項: “.....징역, 禁錮 또는 구류의 선고를 받은 자에 대하여 다음 각호의 1에 해당하는 사유가 있는 때에는 刑을 선고한 法院에 대응한 檢察廳 검사 또는 刑의 선고를 받은 자의 現在地를 관할하는 檢査청검사의 지휘에 의하여 刑의 執行을 정지할 수 있다(卓長仁 등 6명에게는 同條 1項 第7號 ‘其他 重大한 사유가 있는 때’에 해당된다).

80) 卓長仁 등 6명은 出入國 관리법 第45조에 규정된 ‘強制退去者’ 中 第10號 규정 “禁錮 이상의 刑의 선고를 받고 석방된 자”에 해당된다. 이들의 송환 대상국가는 同法 第62條 第4號 규정의 ‘기타 본인이 送還되기를 희망하는 국가’에 해당된다.

81) 東亞日報 1984. 8. 14. p. 11.



조치와 관련 航空機의 不法拉致억제를 위한 국제協約인 헤이그協約 당사국으로서 協約의 조항을 준수했고, 국내법절차인 3審이 끝나고도 상당한 기간이 경과했다”고 말했다.<sup>82)</sup>

6명 납치범들은 臺灣에 도착한 후 英雄으로 환영을 받았을 뿐 아니라 臺灣정부로부터 각각 4萬 7千달러의 定着金을 받았다.<sup>83)</sup> 薛毓麒駐韓自由中國大使는 84년 7월 26일 韓國外務部당국자를 만나고 卓長仁 등 6명을 8월 15일 석방해 줄 것을 요청하기도 했다.<sup>84)</sup> 臺灣정부는 卓長仁 등 납치범들이 韓國에 不時着할 때부터 계속 반복해서 이들의 臺灣行 政治的 亡命 허용과 臺灣引渡를 요청했으므로 韓國政府의 이들 석방과 송환으로 臺灣정부의 이런 요구는 관철된 셈이다. 그러나 이들의 引渡후은 엄벌을 시종 강력하게 요구해 왔던 中國側은 이와 반대로 強한 不滿을 나타냈다.

中國外交部代辦人은 1984년 8월 14일 납치범釋放에 대해 다음과 같은 抗議성명을 발표했다.<sup>85)</sup> “航空機를 납치하는 것은 國際民間 航空의 안전을 해치는 무거운 刑事犯罪로서 마땅히 國際協約의 규정에 따라 엄중히 처벌해야 함에도 불구하고 南朝鮮당국은 이렇게 하지 않았을 뿐 아니라 오히려 한걸음 더 나아가 臺灣당국의 압력에 굴복, 6명의 犯人을 서둘러 석방하고 그들을 자유롭게 追放했다. 中國政府와 人民은 이러한 南朝鮮當국의 國際協約 위반과 국제민航의 安全을 위태롭게 한 행위에 대해 분노를 표시하고 엄중히 抗議한다.”

韓國政府가 卓長仁 등 拉致犯 6명을 刑期滿了前에 刑執行정지로 석방, 臺灣으로 보내준 것은 犯罪의 政治的 측면을 고려하고 世界人權선언관계 규정의 人道主義 정신을 배려했기 때문인 것으로 판단된다. 범죄의 정치적 측면과 人道主義 정신을 고려했다는 뜻은 韓國政府가 이 犯人들을 航空機납치범인 동시에 政治的 피난민으로 파악했다는 의미가 된다.

韓國은 難民協約이나 難民議定書가입국이 아니지만 이 協約 등에 규정된 조항과 世界人權宣言정신에 따라 卓長仁 등 6명에게 政治的 피난민의

82) *Ibid.*, 1984. 8. 14. p. 3.

83) *Int'l Herald Tribune* "Seoul's Freeing of Hijackers Irks Beijing." 1984. 8. 15.

84) *Ibid.*, 1984. 7. 26. p. 1.

85) 中國國際法年刊(中國國際法學會出版) 1985. 北京 p. 625.

대우를 해준셈이다.

政治的 피난민일지라도 이들을 헤이그協約에 따라 ‘重大한 性質의 一般 犯罪’의 犯人으로 다뤄 엄중하게 처벌한 다음 政治的 피난을 허용한 것이다. 바꿔 말하면 韓國은 航空機內의 테러리스트인 하이재커들을 관계 國際協約과 국내법에 따라 처벌함으로써 1段階로 필요한 司法的 처리와 함께 어느 기간 刑罰을 치르게 해서 이들을 응징한 다음 2단계로 政治的 피난을 허용했다.

이들을 석방할 때 대통령의 특별사면방법을 통하지 않고 검찰의 刑執行 停止절차를 선택한 데는 두가지 이유가 있을 것이다. 첫째 특별사면은 刑宣告의 효력자체를 상실시키는 것이므로 航空機납치자에 대한 징벌을 무효화시킨다는 비난을 살 우려가 있으며, 둘째 韓國이 民間航空機의 安全 운항에 관한 國際協約을 끝까지 준수하겠다는 의지를 나타내고자 했기 때문이다.

이런 점에서 韓國은 航空機납치자들을 처벌하는 외에 그들을 政治的 피난민으로 석방할 때에도 하이재킹 犯罪사실만은 처음 司法節次에서 斷罪한 原狀 그대로 고정시켜 놓았던 것이다.

韓國정부의 이런 조치는 누구든지 비록 政治的 亡命者나 피난민으로 航空機를 拉致해와도 韓國이 결코 政治的 피난처가 될 수 없으며, 우방국의 석방요구라 할지라도 헤이그協約 締約국의 의무준수는 해야한다는 前例를 남겼다. 韓國政府가 卓長仁 등 6명 하이재커들을 처리하는 데는 이들이 航空機납치범이면서 동시에 政治的 피난민이었기 때문에 관계 國際協約 준수문제 외에도 犯人들의 離陸國인 中國과 전통적 우방국인 臺灣에 대한 配慮를 하지 않을 수 없었다. 서울에서 개최되는 아시아 게임과 1988년 서울올림픽에 대한 中國의 參加유도 그리고 韓國 中國間의 關係改善과 韓半島의 긴장완화라는 高度의 중요정책과제가 걸려 있었다.

韓國政府는 卓長仁 등 6명에 대해 헤이그協約 규정에 따른 司法的 처리와 처벌은 했지만 政治的 피난민으로서의 그들의 人權은 최대한 보장하려고 노력했다고 할 수 있다.

韓國이 卓長仁 등 6명을 中共에 引渡해 주지 않은 것은 政治的 피난민

에게 인정되고 있는 기본권인 強制送還禁止의 원칙(non-refoulement)을 지키기 위한 것이다. 韓國이 이들을 中國으로 送還했다면 이들은 틀림없이 政治信念 때문에 정치적 迫害를 받았을 것은 물론 이 때문에 공정한 裁判을 받을 수도 없었을 것이다.

이상을 要約하면 韓國은 卓長仁 등 6명 하이재커들을 司法的 節次에 따라 적정한 刑量의 처벌을 한 후 韓國의 政治理念과 人道主義 정신에 따라 이들에게 政治的 피난민 대우를 해서 臺灣으로 보내주었다.

韓國의 卓長仁 등 6명 하이재커에 대한 司法的 政治的 처리는 政治的 피난민인 경우에도 그가 民間航空機를 납치했으면 그 하이재커는 반드시 처벌을 면할 수 없다는 先例를 남겼다. 이런 先例는 각국의 테러리스트의 抑制와 處罰노력에 하나의 모델 구실을 할 것이다.

»Summary«

## A Study on the Suppression and Punishment of International Terrorism

Yoh, Yeung-Moo\*

The purpose of this thesis is to do a research on suppression of peacetime international terrorism and penal system of terrorists by political and economic means.

International terrorism means wanton killing, hostage taking, hijacking, extortion or torture committed or threatened to be committed against the innocent civilian in peacetime for political motives or purposes provided that international element is involved therein. This research is limited to international terrorism of political purposes in peacetime, especially, hijacking of civil aircraft.

Hijacking of civil aircraft include most of international terrorism element in its criminal act and is considered to be typical of international terrorism in view of multinationality of its crews, passengers and transnational borders involved in aircraft hijacking.

Civil air transportation of today is a indispensable part of international substructure, as it help connect continuously social cultural and economic network of world community by dealing with massive and swift transportation of passengers and all kinds of goods. Current frequent hijacking of civil aircraft downgrade the safety and trust of air travel by mass slaughter of passengers and massdestruction of goods and endanger indispensable substructure of world community. Considering these facts, aircraft hijacking of today poses the most serious threat and impact on world community. Therefore, among other thing, legal, political,

---

\* LL.D., Director of The Security & Unification Insitute, The Dong-A Ilbo Daily.

diplomatic and economic sanctions should be imposed on aircraft hijacking.

To pursue an effective research on this thesis aircraft hijacking by six Chinese on 5th May, 1983, from mainland China to Seoul, Korea, is chosen as main theme and the Republic of Korea's legal, political and diplomatic dealing and settlement of this hijacking incident along with six hijackers is reviewed to find out legal, political diplomatic means of suppression and solution of international terrorism.

Research is focused on Chinese aircraft hijacking, Korea-China diplomatic negotiation, Korea's legal diplomatic handling and settlement of Tak Chang In, mastermind of aircraft hijacking and responses and position of three countries, Korea, China and Taiwan to this case is thoroughly analyzed through reviewing such materials as news reportings and comments of local and international mass media, Korea-China Memorandum, statements of governments of Korea, China and Taiwan, verdicts of courts of Korea, prosecution papers and oral argument by the defendants and lawyers and three antiaircraft hijacking conventions of Hague, Tokyo and Montreal and all the other instruments of international treaties necessary for the research.

By using above-mentioned first-hand materials as yardsticks, legal and political character of Chinese aircraft hijacking is analyzed and reviewed and close cooperation among sovereign states based on spirit of solidarity and strict observance of international treaties such as Hague, Tokyo and Montreal Conventions is suggested as a solution and suppressive means of international terrorism.

The most important and indispensable factor in combating terrorism is, not to speak, the decisive and constant resolution and all-out effort of every country and close cooperation among sovereign states based on "international law of cooperation."