

## 항공테러리즘의 발생현황과 전망

崔 鎮 泰 \*

### 〈 목 차 〉

- |                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| I. 서론                 | IV. 新 航空테러리즘의 위협 |
| II. 항공테러리즘의 본질        | V. 결론            |
| III. 항공테러리즘의 역사적 전개과정 |                  |

### I. 서론

1903년 Wright 형제가 가솔린 기관을 장비한 복엽기로 59초 동안에 260 미터를 비행하여 최초로 동력비행에 성공하였다. 그 후 양차 세계대전을 거치면서 항공기는 날로 발전을 거듭하여 오늘날에는 시속 800-900 킬로미터의 고속비행이 가능해졌고 400명 이상을 태우고 비행하는 대량 항공수송도 가능해졌다. 이에 따라 과거에는 일부 상류계층 사람들만이 이용할 수 있었던 항공기가 이제는 일반대중에게 널리 확대되어 현대교통체계의 핵심을 이루고 있을 뿐만 아니라 국제무역의 확대와 국제간의 교류증대에도 크게 기여하고 있다.

항공교통이 인류의 발전에 많은 공헌을 하고 있는 가운데 항공기 자체가 테러리스트들의 공격대상이 되고 있어, 항공테러리즘은 민간항공기의 안전운행은 물론 국제질서와 평화를 크게 위협하고 있는 실정이다. 오늘날 항공 테러리즘은 단순히 항공기 납치의 단계를 벗어나 비행중인 항공기의 폭파, 공항터미널 그리고 항공기 이용객에 대한 공격, 도시 공항터미널과 같은 항공 외부시설에 대한

\* 해군본부 비서실, 국제 정치학 박사.

공격 등 더욱 다양한 형태로 자행되고 있다.

1994년 12월 24일에 발생한 에어프랑스 항공기 납치는 항공 테러리즘의 심각성을 보여준 사건 중의 하나였다. 알제리의 우아리 부메디엔느 공항에서 에어프랑스사 소속 항공기를 이륙 직전에 알제리 回教原理主義 단체인 무장외교구름(GIA)의 테러리스트들이 납치하였다.<sup>1)</sup> 항공기를 납치한 테러리스트들은 알제리 보안요원과 베트남 외교관 2명을 살해하고, 그들이 지지하는 야당 이슬람 구국 전선(FIS)의 지도자 2명의 석방과 자신들의 안전출국을 요구하고 나섰다.<sup>2)</sup> 테러리스트들은 알제리 당국과 대치하는 가운데 프랑스행을 요구하면서 그들의 요구가 받아들여지지 않자 또 한명의 인질을 살해하여 알제리 정부의 이륙허가를 받아 냈다.<sup>3)</sup> 26일 프랑스의 마르세이유 마리난 공항에 도착한 테러리스트들은 연료의 재공급과 파리로의 비행을 요구하고, 그들의 요구가 오후 5시까지 받아들여지지 않을 경우 인질을 계속해서 살해하겠다고 협박했다. 평화적인 협상에 의한 사건의 해결이 불가능하다고 판단한 프랑스 정부는 대테러 특공대(Anti-Terrorist Unit)인 국립헌병개입부대(Groupe D'Intervention De La Gendarmerie Nationale-GIGN)를 투입하여 테러리스트 4명을 사살하고 인질로 붙잡힌 승객과 승무원 1백 70명을 구출하였다. 하지만, 人質救出作戰 과정에서 승객 13명과 대테러 특공대 요원 9명 등 25명이 부상을 당했다.<sup>4)</sup> 항공기 납치에서 인질구출작전까지 54시간 동안 지속된 에어프랑스 항공기 납치사건은 항공테러리즘의 심각성을 다시 한번 보여 준 사건이었다. 본 사건의 종료 후 밝혀진 사실은 더욱더 충격적이다. 항공기를 납치한 테러리스트들은 폭약과 연료를 가득 싣고 프랑스의 수도인 파리 상공에서 승객과 함께 자폭할 계획이었던 것으로 밝혀졌다.<sup>5)</sup>

항공테러리즘으로 인한 희생자수는 자연재해나 교통사고로 인한 희생자수와 비교할 때 아주 적다고 할 수 있다. 1984년부터 1988년 사이에 전세계적으로 항공테러리즘으로 인한 희생자는 사망자가 752명, 부상자가 136명이였다.<sup>6)</sup> 반

1. 연합뉴스, 1994. 12. 24

2. 경향신문, 1994. 12. 26

3. Pacific Stars and Stripes, December 27, 1994; 연합뉴스, 1994. 12. 26; 한국일보, 1994. 12. 27

4. 한국일보, 1994. 12. 28

5. 연합뉴스, 1994. 12. 28

6. U.S. Department of Transportation, *Criminal Acts against Civil Aviation: 1989*, P. 6-12

면에 같은 기간 동안에 교통사고 발생건수가 매우 낮은 것으로 유명한 영국에서만 교통사고로 150만 명 이상의 희생자가 발생한 것으로 나타났다.<sup>7)</sup> 그리고 항공 테러리즘의 발생건수도 총 테러리즘 발생건수와 비교해 보면 숫적으로 적다. 1990년 한해 동안 전세계적으로 455건의 테러리즘이 발생했는데, 이중 항공테러리즘은 단지 57건이 발생했다.<sup>8)</sup> 하지만 정치, 경제, 심리적인 측면에서 살펴볼 때 항공테러리즘이 가져오는 영향은 엄청나다고 할 수 있다. 만약 에어프랑스 항공기 납치 사건이 장기화되었거나, 프랑스 정부의 인질구출작전이 실패로 끝났다면, 현 프랑스 정부당국은 정치적으로 커다란 부담을 안을 수밖에 없는 상황에 빠져 들었을 것이다. 그리고, 테러리스트들이 계획했던 대로 공중에서 승객과 함께 자폭에 성공했다라면 엄청난 항공기 가격을 고려해 볼 때 경제적인 손실 또한 막대한 것이 되었을 것이다.

본고에서는 우선 항공테러리즘의 본질 파악을 위해 공격형태에 따른 유형을 살펴보고자 한다. 그리고 발생현황을 역사적으로 살펴 항공테러리즘의 전개과정과 “사이콜”을 도출하고자 한다. 이를 바탕으로 향후의 전개 양상을 전망하고자 한다.

## II. 항공테러리즘의 본질

### 가. 항공테러리즘의 유형

국제화의 가속화로 국제사회의 교류가 점진적으로 확대됨에 따라 항공교통이 차지하는 비중이 높아지고 있는 가운데, 항공기가 다양한 형태의 테러리즘 공격으로 시달리고 있다. 항공기에 대한 테러리즘은 크게 항공기 납치(Aircraft Hijacking), 航空機 空中爆破(Sabotage Bombing of Airborne Aircraft) 그리고 공항시설과 항공기 이용객에 대한 공격(Attacks against Airline Facilities and Their Users) 등 세 가지 형태로 자행되고 있다.<sup>9)</sup>

7. Annual Abstract of Statistics, No. 126, (London: HMSO, 1990., P. 196

8. U.S. Department of State, *Patterns of Global Terrorism:1990: U.S. Department of Transportation, Criminal Acts against Civil Aviation: 1990*

9. Jin-Tai Choi, "Aviation Terrorism", (London: Macmillan, 1994., P. 3)

## 1. 항공기 납치(Aircraft Hijacking)

지금까지 항공기를 불법적으로 점유하는 행위를 설명하는 용어로 “Aerial Piracy”, “Skyjacking”, “Unlawful Seizure”, “Aircraft Hijacking” 등이 사용되어져 왔다. 이중 “Aerial Piracy”라는 용어는 많은 국가들이 사용하고 있으며, 많은 국제법 학자들은 1958년의 “公海에 관한 제네바 협약(Geneva Convention on the High Seas)”에서 정의되고 있는 해적행위와 특정국가의 領空管轄權 밖에서 발생하는 “Aerial Piracy” 사이의 유추관계를 이끌어 내기 위해 “Aerial Piracy”라는 용어를 사용하기도 했다.<sup>10)</sup> “Aerial Piracy”, 즉 “公賊”이라는 용어를 적용할 수 있는 항공기 납치 사건도 있다. 1968년의 필리핀 항공기 납치 사건은 대표적인 사례이다. 4명의 범죄자들이 항공기를 납치한 이유는 단순히 승객들의 돈과 금품을 강탈하기 위함이었다.<sup>11)</sup> 이 사건의 경우에 있어서는 “Aerial Piracy”라는 용어가 적용될 수 있다. 하지만 사적인 목적달성을 위한 항공기 공격은 아주 적다. “Piracy”와 “Hijacking”이라는 용어간에 유사점이 있다는 것은 사실이다. 하지만 현대적 의미의 항공기 납치는 과거의 海賊과 같이 사적인 동기에 의해 자행되는 것이 아니고 정치적 동기를 가진 자들에 의해 자행되고 있다. 따라서 정치적 목적달성을 위해 조직적인 폭력 혹은 기타의 위협수단을 사용하여 운항중인 항공기를 불법적으로 점유하는 행위를 가장 정확하게 나타내는 용어는 “Aircraft Hijacking”이라 하겠다.

1931년 페루의 혁명 분자들이 그들의 혁명강령을 살포하기 위해 팬암(Pan Am) 항공기를 납치한 이래 지금까지 900여 회의 항공기 납치 사건이 발생했다.<sup>12)</sup> 항공기 납치는 초창기에 주로 동구 공산권 국가에서 서방 자유국가로 탈출하여 정치적 망명을 위한 수단으로 사용되었다. 제2차 세계대전 이후 동서진영으로 나뉘어져 공산권 국가들과 심각한 이데올로기 대결을 벌였던 서방국가들은 자유민주주의 체제의 우월성을 과시하기 위해 공산주의 국가에서 서방 자유진영국가로 항공기를 납치하는 하이제커(Hijacker)에 대해 대부분 아무런 처벌

10. Peter M. Jacobson, “From Piracy on the High Seas to Piracy in the High Skies: A Study of Aircraft Hijacking”, *Cornell International Law Journal*, Vol. 5(1972.), PP. 161-87

11. Edward F. Mickolus, *Transnational Terrorism: A Chronology of Events 1969-1979*, (London: Aldwych, 1980.), P. 102

12. Jin-Tai Choi, *op. cit.*, P. 5

없이 정치적 망명을 허락하거나 심지어는 이들 하이제커들을 영용시키기도 했다.<sup>13)</sup> 이러한 경향은 항공기 납치를 촉진시키는 요소로 작용하기도 했다.

1960년 중반 이후 점차 테러리스트 단체들이 항공기 납치를 통해 그들의 정치적 목적을 달성하기 위한 수단으로 이용함으로써 항공기 납치는 심각한 문제로 등장하게 되었다. 1968과 1972년 사이에 절정을 이룬 항공기 납치는 1969년 한 해 만에도 85건이 발생하여 일주일에 약 2건이 발생한 것으로 나타났다.

항공테러리즘 중 항공기 납치가 숫적으로 많은 이유는 테러리스트들이 그들의 정치적 목적을 주장하는 데 적은 인력과 비용으로 짧은 시간에 최대의 효과를 발휘할 수 있는 방법이 항공기 납치임을 잘 알고 있기 때문이다. 특히 국제교류의 증대로 인해 항공기 이용객은 다양한 국적의 국민들이어서 항공기 납치가 발생하면 국제적인 이목을 모을 수 있고, 통신체계의 발달로 전세계 구석구석까지 TV 등을 통해 테러리스트들은 그들의 정치적 목적을 손쉽게 알릴 수 있다는 점이다. 또한, 항공기 이용객을 인질로 삼아 공격목표가 되는 대상국가를 위협할 수 있다는 것이 항공기 납치의 증가 원인이 되고 있다. 다음의 <표 1>은 항공기 납치의 발달과정을 나타내고 있다.

페루의 혁명분자들이 그들의 혁명강령을 살포하기 위해 팬암(Pan Am) Trimotor 기를 최초로 납치함으로써 시작된 항공기 납치 사건은 1961년의 11건을 제외하고는 1931년부터 1967년까지 10자리 미만의 항공기 납치 사건이 발생했다. 하지만 1968년부터 항공기 납치는 폭발적으로 증가했다. 1968년에 발생한 항공기 납치 건수는 전년도인 1967년의 6건에 비해 6배가 증가한 35건이 발생했다. 1969년도에는 85건의 3항공기 납치가 발생하여 1968년의 2배를 상회했는데, 이는 월평균 7건의 항공기 납치가 발생한 것이다.

1968년부터 1972년까지 항공기 납치가 계속적으로 高調狀態를 보인 것은 국제정치상황과 밀접한 관계가 있다. 그 중 하나는 팔레스타인 문제로 인한 중동 지역의 분쟁상황이었다. 1967년의 6월 전쟁을 포함한 4차례의 중동전에서 이스라엘에게 모두 패한 팔레스타인인들이 얻은 교훈은 전면적인 武力戰으로 이스라엘에 대항할 수 없다는 것이였고, 팔레스타인 영토와 國權回復의 유일한 방법은 테러리즘밖에 없다는 결론을 내리게 되었다.<sup>14)</sup> 이에 따라 조지 하바시(George

13. Ibid., P. 12

14. 최진태, "이-PLO 평화협정은 체결되었지만: 중동평화에의 길 산넘어 산", 「월간국방」, 1994(2월호), P. 170

〈표 1〉 항공기 납치 발생현황 (1931-1993)

연도	사건수	연도	사건수
1931	2	1970	74
1932-46	0	1971	55
1947	1	1972	57
1948	7	1973	22
1949	6	1974	20
1950	4	1975	18
1951	1	1976	15
1952	2	1977	31
1953	1	1978	25
1954	0	1979	23
1955	0	1980	38
1956	1	1981	29
1957	0	1982	30
1958	8	1983	33
1959	6	1984	26
1960	9	1985	26
1961	11	1986	13
1962	3	1987	13
1963	1	1988	15
1964	2	1989	16
1965	5	1990	43
1966	4	1991	24
1967	6	1992	12
1968	35	1993	31
1969	85	Total	889

Habash)가 이끄는 팔레스타인 해방 인민전선(Popular Front for the Liberation of Palestine-PFLP)이 1968년부터 이스라엘 항공기는 물론 이스라엘을 지원하는 국가의 항공기를 납치하기 시작했다. 하바시는 항공기 납치를 통해 팔레스타인 문제에 대한 국제사회의 여론환기를 시도하고자 했다.<sup>15)</sup> 1968

15. Ariel Merari and Shlomi Elad, "The International Dimension of Palestinian Terrorism", JCSS Study No. 6(1986), P. 18

년부터 1974년까지 팔레스타인 테러리스트 단체들에 의한 항공기 납치는 약 40여 회에 달한다.

1974년 이후 항공기 납치는 점진적으로 줄어들고 있다. 항공기 납치가 국제사회에 커다란 도전이 됨에 따라, 각국은 자국 항공기에 대한 보안시설을 강화하는 등 항공기 납치에 대한 대책을 부단하게 마련했던 것이 항공기 납치 감소로 연결되어졌다고 할 수 있다. 하지만 항공기 및 공항의 보안시설이 완벽하지 못하고, 테러리스트들이 항공기를 납치하는 것이 가장 용이하다고 간주하고 있어 항공기 납치는 근절되지 않고 있다. 실제로 항공기는 일단 이륙하고 나면 그 성질상 고립되어 있을 뿐만 아니라 승무원만 제압하면 승객 및 승무원을 인질로 할 수 있다. 또한 항공기에 탑재되어 있는 통신시설로 테러리스트들이 요구하는 어느 지점과도 통화가 가능하고, 그들의 은신처가 될 만한 곳은 세계 어느 곳이라도 비행이 가능하다. 이러한 장점을 가지고 있는 항공기 납치가 일어날 경우 전세계적으로 이목을 쉽게 끌 수 있기 때문에 정치적 목적을 가지고 있는 테러 단체에 의한 항공기 납치가 계속되고 있다. 실제로 하이제커들은 그들의 목적달성을 위해 보도매체를 교묘하게 이용하고 있다.

## 2. 항공기 空中爆破(Sabotage Bombing of Airborne Aircraft)

1969년에 최고조에 달했던 항공기 납치는 점진적으로 줄어들어 1992년에는 12건이 발생했다. 항공기 납치가 이렇게 줄어든 이유는 국제사회의 항공기와 공항에 대한 보안시설의 강화와 對테러리즘 정책의 추진에서 찾을 수 있다. 하지만 항공기 납치의 점진적 감소는 비행중인 항공기에 대한 공중폭파의 증가로 이어지고 있어 심각한 양상을 보이고 있다. 비행중인 항공기에 대한 공중폭파는 결코 새로운 것이 아니다. 최초의 항공기 공중 폭파사건은 1949년 5월 7일 아시아 지역인 필리핀에서 발생했다. 한 여인이 필리핀 항공사(PAL) 항공기에 탑승한 남편을 살해하기 위해 범죄자 2명을 고용해 폭탄을 기내에 설치하여 공중에서 폭발하도록 했다. 동 사건으로 탑승하고 있던 13명이 모두 희생되었다.<sup>16)</sup> 이 사건이후 1993년까지 94회의 항공기 공중폭파로 2,239명이 무고한 생명을 잃었다. 다음의 <표 2>는 항공기 공중폭파 사건의 발달과정을 보여주고 있다.

16. Edward F. Mickolus, op.cit., P. 28

〈표 2〉 항공기 공중폭파 발생추이(1949-1992)

연 도	사건수	희생자수	연 도	사건수	희생자수
1949	2	36	1975	4	1
1950-54	2	0	1976	5	168
1955	2	60	1977	1	0
1956	1	0	1978	3	5
1957	2	1	1979	2	0
1858-59	1	1	1980	1	0
1960	2	47	1981	3	2
1961-62	1	45	1982	2	1
1963-64	1	15	1983	2	112
1965	1	52	1984	2	0
1966	1	28	1985	7	390
1967	4	66	1986	3	20
1968	1	0	1987	1	115
1969	4	33	1988	2	287
1970	9	84	1989	2	278
1971	2	25	1990	0	0
1972	7	114	1991	1	0
1973	5	92	1992-93	0	0
1974	5	161	Total	94	2239

항공기 공중폭파 사건은 항공기 납치사건과 비교해 볼 때 발생 빈도수가 낮지만, 항공기가 수천미터 상공을 비행중일 때 폭발물이 터지도록 장치됨으로써 일단 성공하면 막대한 인명피해를 초래하게되어 그 어떤 형태의 테러리즘보다 심각성을 더해주고 있다. 19세기초 러시아의 화학자인 키파르치치가 암살용으로 폭탄을 발명했을 때만 해도 신뢰도가 극히 낮고 성능도 원시적인 단계에서 벗어나지 못했다.<sup>17)</sup> 하지만 과학기술의 발달과 함께 현대의 폭탄은 가공할 만한 성능을 가지게 되었다. 테러리스트 김현희가 대한항공 858기 폭파에 사용한 컴포지션 C-4는 위력이 TNT의 1.34배나 되는 고성능 폭약으로 단지 350그램으로 거대한 항공기를 휴지조각처럼 만들 수 있다. 또한 가소성으로 형태변경이 용이하고 非金屬性으로 금속탐지기로 검색이 불가능하다.<sup>18)</sup> 이에 따라 최근에 발생

17. 『동아원색 대 백과사전』, (서울: 동아출판사, 1992), No. 28, P. 640

한 항공기 폭파사건의 경우 과거와 비교할 때 희생자의 숫자가 급격하게 늘고 있다. 1949년부터 1969년까지 20년 동안에 25건의 항공기 공중폭파 사건으로 384명이 사망한 반면에, 1988년 12월에 스코트랜드의 로커비(Lockerbie) 상공에서 발생한 펜암 103기 폭파사건으로 270명이 사망하는 결과를 초래했다.<sup>19)</sup>

〈표 2〉에서 알 수 있듯이 1970년대 초부터 항공기 폭파사건이 증가하고 있는데, 이유는 몇 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 1968년부터 항공기 납치가 급격하게 증가하자 각국은 이에 대응하여 탑승자에 대한 검색을 강화하고 항공기에 무장한 보안요원(Sky Marshal)을 탑승시킴으로써 항공기납치가 상대적으로 어려워졌다. 이에 따라 테러리스트들은 항공기납치보다는 항공기 공중폭파라는 극단적인 전술을 채택하기 시작했다. 둘째는 항공기납치와는 달리 항공기 공중폭파의 경우 일단 성공만 하면 배후가 좀처럼 밝혀지지 않는다는 이점을 갖고 있다. 한 예로, 대한항공 858기의 폭파범 김현희가 탈출에 성공했거나 자살에 성공했다면 이 사건은 심증은 있으나 물적 증거가 없는 완벽한 사건이 되었을 수도 있었다. 셋째는 재래식 금속탐지기로는 발견이 어려운 플라스틱 폭발물을 손쉽게 구할 수 있고, 이러한 폭발물을 테러리스트가 직접 탑승하지 않고도 다른 탑승객이 인식하지 못하는 사이에 타인의 수화물 속에 숨겨 넣으므로써 항공기를 공중에서 폭파할 수 있다는 것이다.

체코산 셴텍스와 같은 플라스틱 폭발물은 최근에 가장 많이 사용되는 폭발물로 항공기 안전운행에 커다란 위협이 되고 있다. 1990년 3월에 체코의 하벨 대통령이, 공산주의자들이 체코의 정권을 장악하고 있을 당시에 1000톤의 셴텍스를 테러단체 지원자로 알려지고 있는 카다피가 정권을 잡고 있는 리비아에 팔았다고 폭로하였다.<sup>20)</sup> 이 셴텍스는 이미 테러리스트들의 손에 상당수 들어간 것으로 알려졌다. 셴텍스 200 그램이면 대형 항공기를 폭파할 수 있다. 이는 테러리스트들이 앞으로 셴텍스를 150년 이상 사용할 수 있음을 의미한다.

대한항공 858기 사건과 펜암 103기 사건은 항공기 공중폭파의 심각성을 보여준 사건이었다. 이러한 형태의 항공테러리즘이 근절되지 않고 있는 이유는 과연 무엇인가? 항공기 납치가 심각한 문제로 등장하자 국제사회는 항공테러리즘의

18. Korean Overseas Information Services, *Investigation Findings: Explosion of Korean Air Flight 858*, (Seoul: Korean Overseas Information Services), January 1988, P. 21

19. U.S. Department of State, *Patterns of Global Terrorism: 1988*, P. 51

20. The Daily Telegraph, 23 March 1990

한 형태인 항공기 납치를 위한 대책마련에 급급하면서, 향후 발생 가능한 항공 테러리즘의 유형에 대해서는 아무런 조치도 마련하지 못하는 잘못을 범했던 것이었다. 또한 항공기 공중폭파 사건은 연쇄적이기보다는 간헐적으로 발생했다. 이에 따라 각국정부는 대중들의 공포와 항공기 안전에 관한 관심이 점차 사라지고 나면 다음 사건이 발생할 때까지 효과적인 대응책 마련에 소홀해지는 경향을 보여왔기 때문이다.

### 3. 항공시설과 항공기 이용객에 대한 공격

#### (Attacks against Airline Facilities and Their Users)

항공기 납치와 항공기 공중폭파에 대비한 각국의 대응책이 강화되자, 테러리스트들은 상대적으로 공격하기가 용이한 항공시설과 항공기 이용객을 그들의 공격목표로 삼게 되었다. 이에 따라 1970년대 초까지는 거의 없었던 항공시설과 항공기 이용객에 대한 공격이 1970년대 중반부터 급격하게 증가했다. 항공시설에 대한 공격은 공항에 대한 공격과 공항에서 멀리 떨어져 있는 항공사 대리점에 대한 공격으로 크게 나누어진다. <표 3>은 이러한 공격의 발생현황을 잘 보여주고 있다.

민간항공 역사상 가장 심각한 항공시설 및 이용객에 대한 공격사건은 1972년 이스라엘의 로드 공항(Lod Airport)에서 발생한 에어 프랑스(Air France) 공격 사건이었다. 에어 프랑스 항공기편으로 이스라엘에 도착하여 입국수속을 받기 위해 터미널을 빠져나오는 승객들을 향해, 3명의 일본적군파(Japanese Red Army-JRA) 소속 테러리스트들이 수류탄과 자동소총으로 무차별 공격을 가했다. 이 사건으로 성지순례 중이던 프에르토리코인들을 포함한 28명이 사망하고 70여 명이 부상을 당하는 결과를 초래했다.<sup>21)</sup> 본 사건은 전형적인 대리 테러리즘(Proxy Terrorism)으로 이러한 형태의 공격은 테러리스트 단체들간의 교류가 빈번해짐으로써 자주 발생하고 있다. 팔레스타인 테러단체들은 그들에게 소속되어 있는 요원들의 신분이 이스라엘 정보기관에 노출되어 있고, 이스라엘의 팔레스타인 사람들에 대한 보안검색이 강화되자 이스라엘에 대한 테러리즘 공격이 불가능해졌다. 이에 따라 팔레스타인 테러리스트 단체들은 그들과 연계를 가지고 있던 일본적군파 소속의 테러리스트들을 고용하여 에어프랑스 공

21. Keesing's Contemporary Archives, 10-17 October 1972, PP. 24225-30

격을 자행했던 것이다.

로드 공항에서 자행된 사건은 이스라엘이 자국 항공기에 대한 항공기 납치와 항공기 공중폭파에 대한 보안책을 강화하여 공격이 불가능해지자, 테러리스트들이 공격이 용이한 공항과 이용객을 상대로 자행한 사건이었다. 이 사건을 통해 얻을 수 있는 교훈은 조금이라도 허점이 있거나 보안대책이 미비된 곳은 언제든 테러리스트의 공격 목표가 될 수 있다는 것이다.

〈표 3〉 공항시설과 항공사 대리점에 대한 공격 발생현황(1975-92)

연 도	공 항	항공사 대리점	Total
1975	7	4	11
1976	5	8	13
1977	8	13	21
1978	6	7	13
1979	8	23	31
1980	7	32	39
1981	9	20	29
1982	7	21	28
1983	6	21	27
1984	6	9	15
1985	8	19	27
1986	5	16	21
1987	5	10	15
1988	7	10	17
1989	7	3	10
1990	6	4	9
1991	27	47	74
1992	15	50	65
1993	17	20	37
Total	166	337	503

지금까지 각국정부는 항공기 납치와 항공기 공중폭파를 방지하기 위한 대책 마련에만 고심해왔다. 이에 따라 1960년대에 항공기가 공중납치에 노출되었던 것처럼, 현재에는 공항과 항공사 사무실이 테러리스트 공격에 거의 무방비 상태로 노출되어 있다. 오늘날 대부분의 공항에는 보안요원들이 상주해 있지만 고도

로 혼란된 테러리스트들의 공격이 발생했을 때 과연 그들이 효과적으로 대처할 수 있을지는 의문이다. 공항과 멀리 떨어져 있는 항공사 사무실은 테러리스트들의 공격에 대항할 수 있는 보안대책은 전무라고 해도 과언이 아니다. 이러한 상황 하에서 1975년부터 1992년까지 항공사 사무실에 대한 공격이 317회가 된다는 것은 그리 놀라운 것이 아니다. 최소한의 보안대책이 마련되어 있는 공항의 경우 1990년까지 10자리 이하의 공격만을 받았으나, 항공사 사무실은 지난 1992년에 50회의 공격을 받았다는 것은 그만큼 공격이 용이하다는 것을 반증하고 있다. 특히 1990년 이후 이러한 형태의 공격이 급격하게 증가하고 있어 이에 대한 대책이 시급한 실정이다.

## 나. 항공 테러리스트의 분류

항공테러리즘을 자행하는 자들은 누구이며, 그들의 동기는 과연 무엇인가? 그들은 10대 소년에서 70대 노인에 이르기까지 다양하며, 범망을 피하려는 범법자, 군탈영자, 결혼생활 실패자, 정치적 망명자, 그리고 정치적 테러리스트 등 실로 다양하다. 그들은 단독으로 혹은 2명 이상이 공동으로 항공테러리즘을 자행하기도 하며, 심지어는 가족 구성원이 함께 참여하기도 한다.

테러리즘이란 조직적인 폭력의 사용 혹은 폭력사용의 위협을 통해서 정치적 목적을 달성하기 위한 것이다. 이러한 정의에 의하면 사적인 목적달성을 이유로 항공기를 공격하는 것은 엄격한 의미에서 항공테러리즘의 범주에 포함시킬 수 없다. 사적인 목적달성을 위해 저질러지는 항공기의 공격은 전체 항공테러리즘 중 숫적으로 극히 미미하지만, 이로 인해 초래되는 정치적, 경제적, 심리적 파생효과가 정치적 목적을 가진 테러리스트들에 의한 항공기 공격에 버금가는 결과를 초래하고 있어 본 연구에서는 항공테러리즘의 범주에 포함시키고자 한다.

항공테러리즘을 자행하는 자들을 동기에 따라 살펴보면 크게 정치적 테러리스트(Political Terrorist), 정치적 망명자(Political Asylum Seeker), 그리고 금전 강탈자(Criminal Extortionist)로 나눌 수 있다.

### 1. 정치적 테러리스트(Political Terrorist)

정치적 목적달성을 위해 항공기를 공격하는 자들이 이 범주에 속한다. 지금까지 이스라엘은 물론 이스라엘을 지원하는 국가들을 대상으로 항공테러리즘을 가장 많이 자행해왔던 팔레스타인 테러리스트 단체들은 세계의 여론에 그들의 문

제를 환기시키기 위해 항공테러리즘을 이용해 왔다. 뿐만 아니라 아랍국가들의 항공기를 공격함으로써 팔레스타인 문제해결을 위해 아랍국가들이 지원을 하도록 해왔다. 이러한 목적달성을 위해 정치적 테러리스트들은 언론매체를 교묘하게 이용해 왔다. 항공기를 공격함으로써 국제사회의 비난과 반발을 받았지만, 국제사회 일부에서는 팔레스타인 문제에 대한 동정을 느끼게 했다는 측면에서 팔레스타인 테러 단체들은 어느 정도 성공을 거두기도 했다. 1970년 9월에 팔레스타인 테러리스트들은 3대의 항공기를 동시에 요르단의 도우슨 피일드(Dawson's Field)로 납치하여 세계의 언론이 지켜보는 가운데 납치한 항공기를 모두 폭파시켰다. 하이잭 선데이(Hijack Sunday)로 잘 알려진 이 사건 이후 국제사회의 거센 비난을 받기도 했지만, 팔레스타인 문제에 대한 국제적 관심을 얻는 데 성공했다. 이 사건으로 전세계의 많은 사람들이 "팔레스타인 사람들은 과연 누구인가?, 그들이 원하는 것이 무엇인가? 그리고 팔레스타인 문제는 무엇인가?"에 대해 관심을 가지기 시작했다.<sup>22)</sup> 팔레스타인 테러단체의 민간항공기에 대한 공격이 없었다면 팔레스타인 문제는 국제사회의 관심을 끌지 못했을 것이다.<sup>23)</sup>

국제사회의 여론환기 이외에 정치적 테러리스트들이 항공테러리즘을 통해 추구하는 것은 작전중에 체포되어 감옥에 투옥되어 있는 동료 테러리스트나, 그들이 지지하는 단체의 지도자에 대한 석방이다. 이를 위해 테러리스트들은 항공기를 납치하여 인질로 잡혀있는 승객들을 투옥중인 동료석방을 위한 협상수단으로 활용해 왔다. 미국 연방항공청(FAA)의 통계에 의하면 1977년부터 1988년까지 동료테러리스트 석방을 목적으로 자행된 항공기 납치가 26건이나 발생한 것으로 나타났다.<sup>24)</sup> 지난해 12월 24일에 에어 프랑스 항공기를 납치한 테러리스트들이 요구했던 것 중에 하나가 그들이 지지하는 단체인 이슬람 구국전선(FIS)의 지도자 2명의 석방이었다.<sup>25)</sup>

정치적 테러리스트들이 항공테러리즘을 통해 노리는 또 하나의 목적은 공격대

22. Henry Cattan, *The Palestinian Question*, (London: Croom Helm, 1988), P. 120

23. Andrew J. Pierre, "The Politics of International Terrorism", *ORBIS*, Vol. 19(1975-6), PP. 1254-55

24. U.S. Department of Transportation, *Criminal Acts against Civil Aviation: 1986*, 1988, PP. 17-26, 21-25

25. 경향신문, 1994. 12. 26

상이 되는 국가에 대해 경제적인 타격을 가하는 것이다. 1985년 세계에서 가장 위험한 테러단체로 알려진 아부 니달(Abu Nidal) 소속의 테러리스트들이 동시에 로마와 비엔나 공항을 공격한 사건이후, 이탈리아와 오스트리아로 여행을 계획했던 여행객들의 무더기 예약취소로 약 300만 달러 이상의 관광수입 손실을 기록했었다.<sup>26)</sup> 특히 걸프전(Gulf War)당시에는 항공테러리즘을 우려하여 여행객이 급격하게 줄어들어 항공업체는 극심한 재정적자에 시달리기도 했다.

정치적 테러리스트들에 의한 항공테러리즘은 계속해서 증가하고 있으며, 민간 항공기의 안전에 커다란 위협이 되고 있다. 정치적으로 무장된 테러리스트들은 그들이 추구하는 목적달성을 위해 목숨을 언제든지 바치겠다는 극단적인 이데올로기를 가지고 있어, 이들이 자행하는 항공테러리즘에 대한 대처는 매우 어려운 실정이다. 아울러, 정치적 테러리스트들은 테러지원국으로부터 직·간접적인 도움을 받고 있어 문제의 심각성이 매우 높다.

## 2. 정치적 망명자(Political Asylum Seeker)

국내정치 및 사회체제에 불만을 품고 항공테러리즘을 자행하는 이들이 이 범주에 속한다. 정치적 이데올로기가 같은 국가로 항공기를 납치하여 정치적 망명을 얻기 위해 주로 저질러진다. 제2차 세계대전 이후 동구 공산권에서 발생한 대부분의 항공기 납치는 공산주의 체제에 불만을 품은 이들이 서방진영으로 탈출하여 정치적 망명을 얻기 위해 저질러졌다. 혁명에 성공한 쿠바의 피델 카스트로(Fidel Castro)가 정권을 장악하자, 카스트로 체제에 반대하는 이들이 항공기를 미국으로 납치하여 정치적 망명을 요청하기도 했다. 정치적 망명을 추구하는 자들에 의한 항공기 납치는 서방진영국가들로부터 환영을 받았으며, 대부분 아무런 처벌없이 망명이 허락되었다. 이러한 경향은 이러한 부류의 항공기 납치를 촉진시키는 결과를 초래하였다. 1977년부터 1988년까지 정치적 망명을 얻기 위한 자들에 의한 항공기 납치는 29건이 발생했다.<sup>27)</sup> 그리고 구 소련과 동구 공산권의 붕괴과정에서 정치적 혼란이 심화되자 이러한 형태의 항공기 납치가 급격하게 증가했다.

26. Henrk Handszuh, "Terrorism and Tourism", in Aryeh Lewis and Meir Kaplan(eds), *Terror in the Skies: Aviation Security*, (Israel: ISAS, 1990), P. 71

27. U.S. Department of Transportation, *Criminal Acts against Civil Aviation: 1986, 1988*, PP. 17-26, 21-25

### 3. 金錢 強奪者(Criminal Extortionist)

아무런 노력없이 일확천금을 달성하기 위해 항공테러리즘을 자행하는 자들이 이 범주에 포함된다. 승객들의 금전을 강탈할 목적으로 항공기를 납치하는 자들은 범죄자들이 대부분이며, 보도매체를 통해 항공기 납치에 관한 소식을 듣거나 영화를 보고 항공기 납치를 자행하기도 한다. 1971년 노스웨스트 항공기를 납치한 하이제커 D. C. Cooper가 미국 정부를 협박하여 20만불을 강탈하여 낙하산을 타고 탈출에 성공한 사건이 발생했다.<sup>28)</sup> 미국의 언론매체들은 이 사건을 흥미위주로 보도했고, 영화화 되기도 했다.<sup>29)</sup> 이 사건이후 7개월 동안에 Cooper 사건을 모방한 유사한 사건이 5차례나 발생했다.<sup>30)</sup> 금전 강탈자에 의한 항공테러리즘은 더 이상 심각한 위협이 되고 있지 않다. 지난 1980년 이후 항공테러리즘에 대비한 보안대책이 강화되어 단순한 범죄자에 의한 항공기 납치는 거의 발생하고 있지 않다.

## Ⅲ. 항공테러리즘의 역사적 전개과정

라이트 형제가 최초로 동력 비행에 성공함으로써 민간 항공교통의 역사를 연 지 28년후에 페루에서 최초의 항공기 납치가 발생했고, 이듬후에 또 다시 페루에서 2번째 항공기 납치가 있었다. 1931년에 발생한 두번의 사건 이후 제2차 세계대전이 끝날 때까지 항공기 납치사건은 없었다. 1940년말부터 다시 일어나기 시작한 항공기 납치는 주로 공산주의 체제에 불만을 느끼고 동구 공산권 국가에서 탈출할 목적을 가진 사람들이 항공기를 납치하였다. 이에 따라 이들 항공기 납치자들은 유럽의 자유진영으로 탈출한 후 영웅적 환대를 받기도 했다. 미주대륙에 있어서도 이와 비슷한 양상을 보였다. 쿠바의 카스트로가 정권을 장악하자 이에 불만을 가진 자들이 쿠바에서 미국으로 탈출하여 정치적 망명을 얻기위해 항공기를 납치하기 시작했다. 이와 때를 같이하여 미국에서 쿠바로의 항공기 납치도 급격하게 증가했는데, 주로 미국내에서 범죄를 저지르고 법망을 피하려는 범법자에 의한 납치가 주류를 이루었다. 1961년에 미국의 내셔널 항공

28. Edward F. Mickolus, op.cit., PP. 287-288

29. David Phillips, *Skyjack: The Story of Air Piracy*, (London: George G. Harrap, 1973), P. 184

30. Ibid.

사 소속의 항공기가 쿠바의 하바나(Habana)로 납치된 후 1967년까지 12차례의 항공기가 쿠바로 납치되었다.<sup>31)</sup>

1960년대에 나타난 가장 큰 특징은 정치적 동기를 가진 테러리스트에 의한 항공기 납치가 발생하기 시작했고, 항공기 공중폭파와 항공시설에 대한 공격이 나타나기 시작했다는 것이다. 1969년에 85건의 항공기 납치가 발생했는데, 이는 1931년부터 1967년까지 발생한 총 항공기 납치전수와 비슷한 수준이다. 1960년대 후반부터 폭발적으로 항공기 납치가 증가한 이유는 팔레스타인 문제에 관한 국제정치 상황과 밀접한 관련을 가지고 있다. 中東戰에서 패한 팔레스타인 단체들이 이스라엘에 대항되기 위해 테러리즘 전술을 채택하였고, 항공기 납치는 국제여론에 호소하기 위한 방편으로 사용되기 시작했기 때문이다. 1960년대 후반에 항공테러리즘이 급격히 증가한 또 다른 원인은 미국의 범죄자들이 항공기를 납치하여 범망을 피하는 수단으로 본격적으로 이용했다는 것이다. 1968년부터 1970년까지 2년 동안에 미국국적의 항공기 납치는 총 66건이 발생했는데, 쿠바로 항공기를 납치한 경우는 45건이나 된다. 이 중 대부분의 항공기 납치는 범법자들에 의한 것이었다.<sup>32)</sup>

1970년 중반부터는 항공기 납치가 점진적으로 줄어드는 추세를 보이기 시작했는데, 원인은 전세계적으로 항공기 납치가 심각한 문제로 등장하자 각국정부는 이에 대한 대책을 마련하기 시작했다는 것이다. 특히 항공기 납치가 많이 발생한 미국과 유럽국가들은 무장보안요원을 자국 항공기에 탑승시켜 기내보안을 강화시켰고, 항공기 납치범들이 탑승을 하기 전에 검거하기 위해 금속탐지기, X-ray 등과 같은 검색장치를 설치하여 지상보안을 강화 시켰다. 이에 따라, 1979년까지 항공기 납치는 현저하게 줄어들었다.

1980년 초반기에는 이란·이라크 전쟁과 관련하여 또다시 증가했지만 1985년에는 13건의 항공기 납치가 발생하여 1968년 이후 최저치를 기록했다. 그러나 1994년 12월에 있었던 에어프랑스 사건에서 보았듯이 항공기납치는 아직까지 항공기 안전운행에 커다란 위협이 되고 있음을 간파할 수 없다.

1970년 중반이후 항공기 납치가 줄어들고 있는 반면에 항공기 공중폭파 및 공항시설에 대한 공격이 늘어나고 있어, 항공테러리즘의 공격유형상의 변화를

31. U.S. Department of Transportation, *Aircraft Hijackings and Other Criminal Acts against Civil Aviation: Statistical and Narrative Report*, 1 January 1986

32. Jin-Tai Choi, op.cit., PP. 22-25

보이고 있다. 항공기 공중폭파의 경우 대한항공 858기 사건 그리고 팬암 103기 사건은 이러한 경향을 알 수 있는 대표적인 사건들이었다. 공항과 항공사 대리점에 대한 공격은 심각한 양상을 보이고 있다. 항공사 대리점에 대한 공격의 경우 1975년부터 1979년까지 매년 10건이하를 기록했지만 1980년에 32건을 기록하는 등 심각성이 증폭되었다.

1931년 최초의 항공기 납치 사건 이후 지금까지 항공테러리즘을 역사적으로 개관해 보면 공격유형의 변화를 알 수 있다. 1960년말부터 1970년초에는 항공기 납치, 1970년중반부터 1980년초까지는 항공기 공중폭파, 1980년초부터는 공항과 항공사 대리점에 대한 공격으로 이어지고 있다.

#### IV. 新 航空테러리즘의 위협

첨단과학과 기술의 발전으로 민간항공기의 안전운행에 커다란 진전을 보여왔지만, 반면에 항공기 납치, 공중폭파 등의 항공테러리즘에 의해 항공교통은 크게 위협받고 있다. 테러리스트들은 항공기 납치가 국제사회의 보안대책 강구로 점차 어려워지자 그들의 전술을 바꾸어 항공기 공중폭파라는 극단적인 방법으로 항공테러리즘을 자행해 왔다. 현대의 고도화된 테러리스트의 공격기술은 국제사회의 항공테러리즘 대책 수립에 커다란 어려움을 안겨주고 있다. 형태변경이 자유로워 소형라디오나 카세트 녹음기에 설치가 용이한 섀텍스와 같은 폭탄은 비금속성으로 재래식 X-Ray 같은 금속탐지기로 탐지가 어려워 테러리스트들의 항공기 폭파공격은 현재 국제사회가 안고 있는 가장 심각한 항공테러리즘이 되고 있다. 1931년 최초의 항공기 납치 이후 지금까지 항공테러리즘의 역사를 보면 테러리스트들의 항공기에 대한 공격 양상이 변해 왔음을 알 수 있다. 1960년대와 1970년대는 항공기 납치가 가장 큰 위협이 되었으며, 1980년대는 항공기 공중폭파와 항공시설에 대한 공격이 점차적으로 증가해 왔다. 현재 이러한 3가지 형태의 항공테러리즘이 동시에 존재하고 있지만, 또 다른 새로운 형태의 항공테러리즘이 나타나고 있다. 그것은 민간항공기에 대한 미사일 공격이다. 실제로 테러리스트들은 지대공 미사일(Surface-to-Air Missile)로 무장하고 있다. 테러리즘 전문가들은 민간항공기를 공격하기 위해 화생방무기는 물론 핵무기를 사용할 가능성도 배제할 수 없다고 지적하고 있다.<sup>33)</sup> 하지만 앞으로 테러리스트들의 민간항공기에 대한 공격중 미사일 공격은 심각한 양상을 보일 가능

성이 매우 높다. 테러리즘 전문가들까지도 심각하게 여기지 않았던 미사일 공격은 심각한 수준에 와있다. 아래의 <표 4>는 민간항공기에 대한 미사일 공격의 발생현황을 보여주고 있다.

<표 4> 민간항공기에 대한 미사일 공격사건 발생현황(1973-1993)

연도	발생건수	연도	발생건수
1973	1	1986	1
1974	0	1987	7
1975	2	1988	2
1976	1	1989	2
1977	0	1990	0
1978	1	1991	3
1979	1	1992	7
1980-84	1	1993	9
1985	2	Total	40

위의 <표 4>가 보여주듯이 테러리스트들의 민간항공기에 대한 미사일 공격은 전혀 새로운 것이 아님을 알 수 있다. 1973년 9월에 이태리에서 소련제 SA-7 미사일로 무장한 4명의 팔레스타인 테러리스트들이 이태리 경찰에 체포된 사건이 발생했다. 체포된 테러리스트들은 로마의 푸시미노 공항 근처에 있는 아파트를 전세내어, 이 곳에서 이스라엘 항공기를 공격하려고 했던 것으로 밝혀졌다.<sup>34)</sup> 이 사건은 1973년 2월에 발생한 이스라엘의 리비아 민간항공기 격추사건에 대한 보복을 위해 리비아가 사주한 사건이었다. 시나이 사막 상공에서 이스라엘 전투기인 F-4기가 비행중이던 리비아 민간항공기를 격추하여 탑승객 118명중 110명이 희생된 사건이 발생하자, 리비아의 지도자 카다피는 아랍 국가들에게 이스라엘에 대한 聖戰(Holy War)을 촉구했으며 반드시 보복할 것을 맹세했다.<sup>35)</sup> 로마 공항에서의 이스라엘 항공기에 대한 미사일 공격이 실패로 돌아

33. Richard Clutterbuck, *Terrorism and Guerrilla Warfare*, (London: Routledge, 1990), PP. 50-51

34. Christopher Dobson and Ronald Payne, *War Without End*, (London: Sphere Books, 1980), P. 366

35. Jin-Tai Choi, "Aerial Intrusions and Soviet Downing of KAL 007", 「현대법학의 과제」, 1993, PP. 243-244

갔지만 2년 후에 또 다시 이스라엘 항공기에 대한 미사일 공격사건이 프랑스의 오를리 공항에서 발생했다. 1975년 1월 13일에 2명의 테러리스트들이 136명의 승객을 태우고 이륙하는 이스라엘 항공기를 향해 미사일을 발사했다. 이 사건으로 이스라엘 항공기가 아닌 승객들의 탑승을 기다리고 있던 유고슬로비아 항공기가 피해를 당했다. 테러리스트들은 이스라엘 항공기에 대한 공격이 실패로 끝나자 공항시설을 향해 미사일을 또 다시 발사한 후 사라졌다.<sup>36)</sup> 이 사건 이후에도 리비아의 보복성 미사일 공격은 프랑스와 아프리카의 케냐에서 계속되었다.

1970년대에 나타나기 시작한 민간항공기에 대한 미사일 공격은 1980년 중반 이후 자주 발생하고 있다. 1973년부터 1992년까지 발생한 34번의 미사일 공격 중 24번이 1985년 이후에 발생했다. 1987년과 1992년에는 각각 7번 그리고 1993년에는 1973년 이후 가장 많은 9번의 민간 항공기에 대한 미사일 공격이 있었다. 이처럼 민간항공기에 대한 미사일 공격이 1980년 중반이후 증가하고 있는 이유는 몇 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 1980년대에 들어서면서 항공기 공중폭파가 심각해지자 각국 정부는 이에 대한 대비책을 강화하기 시작했고, 이에 따라 테러리스트들은 좀더 작전이 용이한 미사일 공격으로 전환하는 양상을 보이기 시작했다. 둘째, 미사일 공격으로 항공기 공중폭파에서 얻을 수 있는 파괴적 결과를 얻을 수 있다는 인식을 테러리스트들이 하고 있다. 셋째, 전세계적으로 많은 테러리스트 단체들이 RPG-7, SA-7 등의 미사일을 보유하고 있고, 현대의 미사일 제조기술이 급격하게 발달하여 운반 및 조작이 간단해 미사일을 이용한 항공기 공격이 용이해지고 있다. 넷째, 현대의 주요 국제공항은 수많은 대형 항공기의 이착륙을 수용할 수 있는 거대한 규모로, 공항주변의 둘레가 거의 수 킬로미터에 달해 테러리스트들이 미사일을 발사할 수 있는 지점의 선정이 매우 용이하고 보안요원들에게 발각될 가능성도 매우 낮다는 것이다. 이상과 같은 기술적 요소들이 복합적으로 작용하고 있고, 목적 달성을 위해서는 수단과 방법을 가리지 않는 테러리스트 단체들의 극단적인 사고 역시 민간항공기에 대한 미사일 공격 증가의 원인이 되고 있다.

위에서 살펴보았듯이 민간 항공기에 대한 테러리스트의 미사일 공격은 새로운 위협으로 등장하고 있다. 지금까지 항공테러리즘에 대한 대응책을 마련함에 있

36. Christopher Dobson and Ronald Payne, *The Carlos Complex: A Patterns of Violence*, (London: Hodder and Stoughton, 1977), P. 134

어서 각국 정부는 당시에 나타나는 공격유형에 대한 대책마련에 급급하는 양상을 보여 왔다. 이에 따라 테러리스트보다 한 단계 앞서지 못하고 알려진 공격유형에 대한 대처방안 마련에만 치중하는 허점을 드러내왔다. 지금까지 항공기에 대한 미사일 공격의 발생 빈도는 높지 않지만, 이에대한 적극적인 대응책이 마련되지 않을 경우 민간항공기의 안전운행에 커다란 위협이 될 것이다.

미사일 공격에 대한 대처방안은 몇 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 항공테러리즘에 대한 각국 정부의 정보활동의 강화로 미사일이 테러리스트들의 손에 들어가는 것을 사전에 차단하는 것이다. 둘째, 활주로 주변에 대한 순찰을 강화하는 것이다. 隱蔽性이 뛰어나고, 항공기 이·착륙이 빈번한 지점에 대한 순찰을 통해 테러리스트들이 미사일 발사가 용이한 지점으로 침투하지 못하도록 하는 것이다. 셋째, 민간항공기에 미사일 공격에 대응할 수 있는 對미사일 장비(Anti-Missile System)를 장착하는 것이다.

## V. 결론

과학기술의 발달로 항공기의 안전운행은 크게 향상되었지만, 지난 30여년간 다양한 형태의 항공테러리즘은 항공교통의 발전에 위협이 되고 있다. 1960년말부터 급속하게 증가한 항공기 납치와 함께 국제사회가 해결해야 할 문제로 등장한 항공테러리즘은 일시적인 현상이 아니며, 특정국가와 특정지역만의 문제가 아닌 인류 전체의 문제가 되고 있다. 1975년에 29개국에 항공테러리즘을 겪었는데, 1982년에는 48개국으로 늘어났다. 지금까지 100개국 이상이 항공테러리즘을 경험했다는 것은 항공테러리즘의 안전지대는 없다는 것을 의미한다고 하겠다. 초창기에는 대부분의 항공테러리즘은 중동, 서유럽, 그리고 미주지역에서 발생했다. 하지만 최근에는 아프리카, 아시아 지역 등의 제3세계국가에서 항공테러리즘이 급격하게 늘어나고 있다.<sup>37)</sup> 1985부터 1990년까지 서유럽과 북미지역에서 4번의 항공기납치가 발생한 반면에 아시아 지역에서는 13번의 항공기납치 사건이 발생했다.

항공테러리즘이 심각한 수준에 이르자 각국정부는 이에 대한 대응책 마련에

37. Jin-Tai Choi, "Consideration for Global Aviation Security: Airports in the Third World", Research Paper for Seminar at University of St. Andrews, (May 7, 1992), P. 2

고심해 왔지만, 장기적인 측면에서 대책을 마련하기보다는 근시안적이고 임시 방편적인 정책으로 일관해 왔다. 항공기 납치가 빈번해지자 이에 대한 대책 마련에만 치중한 결과 항공기 공중폭파와 항공 시설에 대한 공격에는 적절하게 대처하지 못하는 결과를 초래했다. 또한, 항공테러리즘 사건이 발생하여 국민들의 관심이 고조되면 이에 대한 대책을 마련하지만 평상시에는 다시 소홀해지는 경향을 보이고 있다.

지금까지 살펴본 항공테러리즘의 역사를 통해서 국제사회가 얻을 수 있는 교훈중의 하나는 테러리스트가 대테러 정책을 앞서가지 못하도록 함으로써 테러리즘을 근절시킬 수 있다는 것이다. 즉 테러리스트의 전략과 전술을 명확히 이해하고 항공테러리즘의 전개양상을 파악하여 테러리스트들을 한단계 앞서는 대책을 마련하는 것이 최선의 방책이라는 것이다. 이를 위해서는 테러리즘 전문가와 학자들이 연구활동을 통해 해결방안을 마련할 수 있도록 항공관련 업체들과 정부의 유관기관들의 지원이 따라야 할 것이다.

과학기술의 발달에도 불구하고 현대교통의 중심이 되고 있는 항공기의 안전운행을 보장하는 것은 결코 쉬운 일이 아니다. 특히 정치적 이념으로 무장한 테러리스트들의 공격으로부터 항공기의 안전운행을 보장하고 항공기 이용객과 승무원 보호하는 것은 더욱 어려운 일이다. 하지만 뜻이 있는 곳에는 길이 있는 법이다. 각국 정부가 정치적 의지를 가지고 항공테러리즘 방지를 위한 정책을 적극적으로 마련하고 시행한다면 민간 항공기의 안전운행은 달성될 것이다.

#### [참 고 문 헌]

- 최진태, "이-PLO 평화협정은 체결되었지만: 중동평화의 길 산넘어 산", 「월간 국방」, 1994, 2월호.
- 최진태, "북한의 테러리즘에 관한 고찰", 「국방논집」, 1995(봄호).
- Aryeh Lewis and Meir Kaplan(eds), *Terror in the Skies*, (Israel: ISAS), 1990.
- Christopher Dobson and Ronald Payne, *War Without End*, (London: Sphere Books), 1980.
- Christopher Dobson and Ronald Payne, *The Carlos Complex: A*

- Patterns of Violence*, (London: Hodder and Stoughton), 1977.
- David Phillips, *Skyjack: The Story of Air Piracy*, (London: George G. Harrap), 1973.
- Edward F. Mickolus, *Transnational Terrorism: A Chronology of Events 1969-1979*, (London: Aldwych), 1980.
- Henry Cattan, *The Palestinian Question*, (London: Croom Helm), 1988.
- Jin-Tai Choi, *Aviation Terrorism*, (London: Macmillan), 1994.
- Jin-Tai Choi, "Aerial Intrusions and Soviet Downing of KAL 007", 「현대 법학의 과제(곽종영교수 회갑기념 논문집)」, 1993.
- Jin-Tai Choi, "Consideration for Global Aviation Security: Airports in the Third World", Research Paper for Seminar at University of St. Andrews, May 7, 1992.
- Paul Wilkinson, *Terrorism and the Liberal State*, (London: Macmillan), 1986.
- Richard Clutterbuck, *Terrorism and Guerrilla Warfare*, (London: Routledge), 1987.
- U.S. Department of State, *Patterns of Global Terrorism: 1990*.
- U.S. Department of Transportation, *Criminal Acts against Civil Aviation: 1990*.