

피랍 민간항공기에 대한 무력행사의 한계에 관한 연구

A Study on the Limits in the Use of Force against a Hijacked Civil
Aircraft

김 만 호 (Kim, Man Ho)
공군사관학교 법정학과 교수
Associate Prof., Air Force Academy

- I. 서 론
- II. 민항기에 대한 무력행사 관련 법규
- III. 민항기에 대한 무력행사 관련 관행
- IV. 피랍 민항기에 대한 무력행사의 한계
- V. 결 론

I. 서론

1. 연구목적

모든 국가는 자국의 영토와 영해의 일정 상공에 대해 완전하고 배타적인 주권을 가진다. 제1차세계대전을 전후로 하여 확립된 이러한 영공주권의 원칙은 국제관습법의 하나로 인정되어 왔으며 1919년 국제파리협약과 1944년 국제민간항공협약¹⁾을 통하여 국제법적으로 성문화되었다. 그러므로 타국의 국가항공기²⁾는 물론 민간항공기(이하 “민항기”라 약칭)³⁾가 피비행국의 영공을 통과하거나 그 영역에 착륙하기 위해서는 사전에 그 국가의 허가를 받아야 한다.

그런데 타국의 항공기가 피비행국의 사전허가없이 그 영공에 들어간 경우, 특히 지난 2001년 9·11항공기테러에서 보았듯이 피랍된 민항기가 피비행국의 영공에 진입하는 경우 이에 대한 무력행사의 기준 및 그 한계가 무엇인가 하는 점들이 국제법상 문제되고 있는 바, 이를 규명하고자 함에 본 연구의 목적이 있다.

2. 연구범위

본 논문은 평시에 정기국제민간항공운송에 종사하는 여객기가 하이재커(hijacker)들에 의해 공중납치되어 피비행국의 영공을 침범하는 경우 그 피랍된 민간여객기에 대한 피비행국의 대응조치 가운데 무력행사의 가능성을 중심으로 그 기준 및 한계에 대하여 규명하고자 한다.

따라서 본 논문에서는 전·평시를 막론하고 국가항공기가 영공을 침범했을 때 이에 대한 무력행사 관련 문제는 배제하고 있으며, 전시 또는 비상사태시 민항기의 영공침범과 관련된 문제들도 배제하고 있고, 특히 정치적 망명수단으로 민항기를 공중납치하여 영공침범하는 경우도 배제하고 있으며, 나아가 이러한 민항기 납치범들에 대한

1) 1944년 국제민간항공협약은 일명 「1944년 시카고협약」(Chicago Convention)으로 약칭되어 쓰이고 있는 바, 이하에서는 이 양자를 편의상 혼용하여 사용하고자 한다.

2) 국가항공기(state aircraft)의 정의에 관해서는 국제민간항공협약 제3조 제2항에서 “군, 세관과 경찰업무에 사용하는 항공기는 국가항공기로 간주한다”고 명시하고 있다.

3) 민간항공기(civil aircraft)의 정의에 관해서는 국제민간항공협약에서 명시적 규정을 두고 있지 아니하는 바, 동협약 제3조 제1항 및 제2항의 반대해석에 의하여 국가항공기가 아닌 항공기는 민간항공기로 보고 있다.

형사처벌과 관련된 국제항공형사법상의 문제,⁴⁾ 그리고 민항기 이용자들에 대한 피해 배상과 관련된 국제항공민사법상의 문제⁵⁾도 여기서는 배제하고 있다. 이러한 연구범위 내에서 본 논문은 먼저 평시 민항기의 영공침범에 대한 일반적 대응조치를 규정하고 있는 국제법규 및 국내법규를 검토하고, 민항기가 영공을 침범했을 때 무력을 행사하였던 국제관행을 검토함으로써 9·11항공기 테러와 같은 영공침범의 특수 형태인 정치적 테러수단으로 피랍된 민항기의 영공침범에 대한 무력행사의 기준 및 그 한계를 연역법적으로 도출하고자 한다.

3. 용어정의

연구의 편의를 위해 본 논문에서 사용하고 있는 용어의 정의는 다음과 같다.

가. 영공침범 : 항공기가 사전 허가 또는 진입 권한없이 피비행국의 영공에 들어간 경우를 말하며, 정보수집 등의 목적을 위한 자발적인 영공침입 뿐만 아니라 계기 고장, 기상악화, 조종사 과실 또는 불가항력 등에 의한 비자발적인 영공침입과 같은 모든 경우를 포함한다.

나. 요격 : 항공기가 피비행국의 영공을 침범한 경우에 피비행국의 요격기가 출격하여 즉각적으로 격추시키거나 요격기의 명령에 따르지 않을 때 무력을 사용하여 격추시키는 행위를 직접 의미하고 있지는 아니하며, 피비행국의 요격기가 영공침입한 항공기의 국적과 그 밖의 사항을 알기 위해 확인비행을 하고 자국의 공항에 강제착륙시킬 필요가 있는 경우에 유도비행하는 일련의 절차들을 포함하고 있다.

다. 적대행위 : 적대세력이 민항기를 이용하여 피비행국의 영토, 그 국민의 생명 또는 재산에 대하여 직접적으로 위해를 가하거나 위해를 가할 가능성이 현저한 행위를 말한다.

4) 민항기 테러리스트의 처벌과 관련된 국제협약으로는, 1963 *Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*; 1970 *Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*; 1971 *Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation* 등 참조.

5) 민항기 이용자의 손해배상과 관련된 국제협약으로는, 1929 *Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air*; 1955 *Protocol to Amend [the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air]*; 1999 *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* 등 참조.

II. 민항기에 대한 무력행사 관련 법규

1. 국제법규

가. 국제민간항공협약⁶⁾

1983년 9월 1일에 발생한 KAL 007기 격추사건에 따라 1984년 5월 10일 캐나다 Montreal 제25차 ICAO 총회에서 만장일치로 채택된 국제민간항공협약 제3조의 2 (민간항공기에 대한 특례)에서는 민항기에 대한 무력불사용원칙을 천명하고 있는 바, 동조 제1항에서는 모든 국가는 비행중인 민항기에 대하여 무기사용을 삼가해야 (refrain) 하며 유도통제시에는 탑승자의 생명과 항공기의 안전이 위태롭게 되지 않도록 할 것; 제2항에서는 모든 국가는 주권행사상 허가없이 영공을 비행하는 민항기를 지정된 공항에 착륙시킬 권리가 있고 협약의 목적에 위배되는 경우에는 이를 중지하도록 지시할 수 있으며 협약 당사국은 민항기의 유도통제에 관한 규정을 공포할 것; 제3항에서는 모든 항공기는 영역국의 지시를 준수하여야 하며 이를 위하여 협약당사국은 당해국에 등록되어 있거나 주영업소가 있거나 당해국의 영주권을 가진 자에 의해 운영되는 민항기가 의무적으로 준수하여야 할 국내법령을 제정하여야 하고 위반자를 중죄로 처벌할 수 있도록 규정할 것; 제4항에서는 협약당사국은 협약과 양립되지 않는 목적으로 상기 민항기를 고의적으로 이용하는 것을 금지하는 적절한 조치를 취할 것 등을 규정하고 있다.

또한 동협약 제3조 제4항에서는 체약국은 각국의 국가항공기에 관한 규칙을 제정할 때 민항기의 항공의 안전을 위하여 타당한 고려를 하도록 하고 있으며, 제9조에서 체약국은 군사상의 필요 또는 공공의 안전을 위해 자국의 영역내에 설정한 비행금지구역에 들어간 항공기에 대해 가급적 신속히 그 영역내의 지정 공항에 착륙하도록 요구할 수 있다고 규정하고 있다. 그리고 제25조에서는 각 체약국에게 자국 영역내에서 조난을 당한 민항기에 대해 실행 가능하다고 인정되는 구호조치를 취하도록 하고 있으며, 또한 피비행국인 체약국 당국의 감독에 따를 것을 조건으로 조난항공기의 소유자나 항공기등록국의 관계당국이 상황에 따라 필요한 구호조치를 취할 수 있도록 허가해 줄 것 등을 규정하고 있다.⁷⁾

6) *Convention on International Civil Aviation* (1944).

7) 민항기가 조난을 당한 경우에 이용할 수 있는 조난신호는 시카고협약 제2부속서(Rules

나. 제2부속서⁸⁾

국제민간항공협약 제2부속서(Rules of the Air)에서도 민항기의 요격에 대하여 본문 제3조 제8항(Interception), 부록 2(Interception of civil aircraft), 첨부 A(Interception of civil aircraft) 등에서 구체적으로 명시하고 있는 바, 그 주요 내용은 다음과 같다.

먼저 제2부속서 제3조 제8항(Interception)에서는, 민항기에 대한 요격은 체결국이 자국의 국가항공기에 대한 규정을 제정할 때 민항기의 항행안전을 위하여 필히 고려해야 하는 국제민간항공협약, 특히 제3조 제4항에 의거하여 제정하는 관계규정 및 행정명령에 따라 규제되어야 하며, 따라서 관계규정 및 행정명령을 입안할 때에는 부록 1 제2조(요격시 사용되는 신호) 및 부록 2 제1조(국가가 준수하여야 할 원칙)을 필히 고려하여야 한다고 규정하고 있다.⁹⁾ 또한 민항기의 기장은 요격당했을 경우, 부록 1 제2조(요격시 사용되는 신호)에 명시된 대로 시각신호를 이해하고 응답해야 하며, 부록 2 제2조(피요격기의 조치) 및 제3조(요격도중의 무선신호)에 있는 표준절차를 준수하여야 한다고 규정하고 있다.¹⁰⁾

그리고 제2부속서 부록 2(Interception of civil aircraft) 제1조에서는, 국가가 준수하여야 할 원칙으로서, 민항기의 항행안전에 필요한 규정의 통일을 기하기 위하여 체결국들은 규정 및 행정명령을 제정할 때 다음의 원칙을 충분히 고려할 것을 권고하고 있다. 첫째, 민항기에 대한 요격은 오직 최후의 수단으로서만 실시할 것; 둘째, 만약 요격을 한다면 항공기를 원래의 비행로(its planned track)로 복귀시키거나 공역밖으로 유도하거나 지정된 비행장에 착륙하도록 요구하는 경우를 제외하고는 항공기를 식별하는데 국한되도록 할 것; 셋째, 민항기에 대하여 요격연습을 실시하지 말 것; 넷째, 무선교신이 이루어졌을 경우에는 항행안전 및 관련 정보를 무선통신을 통하여 피요격기에 제공할 것; 다섯째, 피요격기를 영역국내에 착륙시킬 경우 지정된 비행장은 당해 기종 항공기의 안전착륙에 적합할 것 등이다.¹¹⁾

of the Air) 부록 1(Signals)에서 규정하고 있고, 무선통신절차는 제10부속서(Aeronautical Telecommunication) 제2권 제5장 3절(Distress and urgency radiotelephony communications procedures)에서 각각 규정하고 있다.

8) *Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation* (건교부 항공국, 1990).

9) 제2부속서 제3조 제8항 제1호 참조.

10) 제2부속서 제3조 제8항 제2호 참조.

11) 제2부속서 부록 2 제1조 제1항 참조.

또한 제2부속서 첨부A(Interception of civil aircraft) 제2조(General)에서는, 민항기의 요격에 관한 일반원칙으로 민항기에 대한 요격은 피해야 하며 오직 최후의 수단으로서만 실시하여야 하고, 요격을 하는 경우에는 항공기를 원래의 비행로(its planned track)로 복귀시키거나 공역밖으로 유도하거나 지정된 비행장에 착륙하도록 요구하는 경우를 제외하고는 항공기를 식별하는데 국한할 것과 민항기에 대하여 요격연습을 실시하지 말 것 등을 재규정하고 있다.¹²⁾ 그리고 첨부A 제8조(무기사용억제)에서는 각 체약국은 비행중인 민항기에 대한 무기사용을 억제(refrain)하여야 하며, 예광탄 사용도 승객의 생명과 항공기의 안전에 위험하므로 이의 사용을 피하도록(avoid) 규정하고 있다.¹³⁾

2. 국내 법규¹⁴⁾

오늘날 거의 모든 국가들은 국제민간항공협약에 가입되어 있으며 각 체약국들은 동협약 제2부속서 제3조 제8항(Interception)에 따라 부록1 제2조(요격시 사용되는 신호) 및 부록2 제1조(국가가 준수하여야 할 원칙)를 고려하여 민항기 요격절차에 관한 자국의 국가항공기 관련 규정을 제정하여¹⁵⁾ 이를 운용하고 있다.¹⁶⁾

통상적으로 체약국들의 국내법규에는 자국에 운항하고자 하는 모든 항공기들에 대해 최소한 이륙하기 30분전에 자국의 민간항공통제기구에 비행허가 혹은 인가된 ICAO 비행계획을 전화 또는 서면으로 제출하도록 규정하고 있으며,¹⁷⁾ 민항기에 대한 요격절차에 관해서도 지정된 지휘관의 별도 지시가 없는 한 경고사격¹⁸⁾은 민항기

12) 제2부속서 첨부A 제2조 제1항 참조(본항에서는 부록2 제1조 제1항에서 규정하고 있는 요격일반에 관한 내용의 일부를 재인용하여 규정하고 있다).

13) 민항기에 대한 권고된 요격기동방식에 관해서는 제2부속서 첨부A 제3조(Interception manoeuvres) 참조.

14) 상세한 내용은 김만호, "영공침범 항공기에 대한 무력행사의 한계," 공군사관학교 국고연구 보고서, KAFA 97-2-2-9 (1998), pp.20 ~ 23 참조.

15) 제2부속서 제3조 제8항 제1호 참조.

16) 동협약에 가입하지 않은 국가들도 국제관습법상의 영공주권의 원칙에 의거하여 민항기 요격절차에 관한 자국의 국내법규를 제정하여 이를 운용하고 있다.

17) 우리나라의 경우 민항기의 운항에 대해서도 사전 비행계획을 민간항공통제기구인 인천 ACC(Area Control Center)와 항공작전통제기구인 MCRC(Master Control Report Center)에 통보하도록 되어 있다.

18) 이러한 경고사격은 실제로 유효사격을 하는 것이 아니라는 인식을 피요격 항공기의 조

의 비행안전에 심각한 위협이 될 수 있는 것인 만큼 민항기에 대한 신호방법으로 사용할 수 없도록 규정하고 있고, 민항기에 대한 강제착륙 명령도 자국의 작전구역의 안전보장을 위한 유일한 가용방법이라는 관련 방공 지휘관의 결심이 없는 한 착륙명령을 할 수 없도록 규정하고 있다.¹⁹⁾

이와 동시에 각국은 자국의 안전보장을 위해 요격질차 수행시 피요격 공중항체가 자국에 대해 적대행위를 하거나 명백한 적대의도를 보일 때에는 요격조종사에게 그 공중항체와 교전할 수 있는 권한을 부여하고 있으며, 심지어 민항기가 명확한 적대행위 혹은 적대의도가 있고 또한 예비방책이 없을 때에도 자위권 차원에서 교전을 할 수 있도록 명시적으로 규정하고 있다.²⁰⁾ 따라서 민항기에 대한 자위권 행사 차원의 무력사용에는 통상적으로 다음과 같은 세 가지의 원칙을 고려하고 있는 바, 첫째는 영공침범한 민항기가 자국에 대한 적대행위를 자행하였거나 적대의도가 명백해야 한다는 필요성의 원칙이며, 둘째는 무력행사 이외에는 그 민항기의 적대행위 또는 명백한 적대의도를 종결시킬 수 있는 다른 예비적 수단이 없어야 한다는 최후수단성의 원칙이며, 셋째는 무력사용은 민항기의 적대행위 또는 적대의도²¹⁾를 즉각 파괴할 수 있는 정도의 것이어야 하되 그 무력사용의 강도, 기간, 규모에 있어서 결코 과도해서는 안된다는 비례성의 원칙을 함께 고려하도록 규정하고 있다.

3. 법규상의 무력행사 기준 검토

상기에서 살펴본 바와 같이 민항기에 대한 요격과 관련된 국제법상의 주요 규정들은 인도주의적 차원에서 민항기에 대한 무력행사 금지의 원칙을 천명하고 있으며, 승객과 항공기의 안전을 위하여 조명탄 사용을 포함한 요격행위의 금지를 원칙적으로 규정하고 있을 뿐, 영공을 침입한 민항기에 대하여 불가피하게 무력을 행사하게 되는

중사에게 주는 차원에서 실시되어야 한다.

19) 반면, 민항기가 아닌 미식별 항공기가 자국 영공에 진입하였고 우군으로 식별되지 않는 경우 요격기는 무선통신 혹은 국제민간항공기구(ICAO)의 육안신호를 이용하여 적절한 공항에의 착륙을 명령할 수 있으며, 이 때 피요격 항공기가 지시에 응하지 않을 경우, 요격조종사는 지정된 지휘관의 경고사격 명령에 따라 경고사격을 할 수 있도록 규정하고 있다.

20) 적대행위 또는 명백한 적대의도가 없는 한, 민항기가 설령 비행제한 및 금지구역에 침범하였다고 하여도 이것이 동 항공기에 대한 교전근거가 되지는 않는다.

21) 민항기에 대한 적대의도의 존재 여부는 정보 및 징후 정보, 긴장상태, 공격의 임박성 등의 명백한 증거에 근거하여 판단하여야 한다.

경우에 있어 그 기준을 제시하고 있지는 않다. 나아가 국제민간항공협약 제38조(국제표준 및 절차의 배제)에서는 국제표준 및 절차와 상이한 자국의 방식을 인정하고 있고, 동협약 제89조(전쟁 및 긴급사태)에서는 전쟁 또는 긴급사태시에는 동협약을 적용하지 아니함을 규정하고 있으며, 제2부속서 제1조에서는 첨부A가 국제민간항공기구 이사회의 특별권고(special recommendations)사항이라고 명시하고 있는 것을 볼 때, 민항기에 대한 무력행사와 관련된 국제민간항공협약, 제2부속서, 첨부A 등의 규정들은 체약국들에 대한 국제표준과 권고방식을 제시하고 이를 보충하는 지침에 불과할 뿐 체약국들에 대한 법적 구속력은 없다고 볼 것이다.

그리고 오늘날 모든 국가들은 영공주권의 원칙에 따라 자국의 영공을 침범하는 민항기에 대한 요격절차에 관하여 자국의 방식에 적합한 국내법규를 제정하여 이를 운영하고 있는 바, 이러한 각국의 국내법규에서는 통상적으로 인도적 차원에서 승객과 민항기의 안전을 고려하여 민항기에 대한 요격을 원칙적으로 제한하고 있으나, 자국의 안전보장을 위해 민항기가 적대행위 혹은 명백한 적대의도가 있고 또한 예비방책이 없을 때에는 자위권 차원에서 교전을 할 수 있도록 명시적으로 교전권을 부여하고 있다.

따라서 민항기에 대한 무력행사와 관련한 현행 법규하에서는 인도주의적 차원에서 원칙적으로 민항기에 대한 요격은 금지되며 평시에 영공침범한 민항기에 대해서는 적대행위 또는 적대의도가 명백하지 않는 한 결코 무력을 행사해서는 아니되지만, 예외적으로 민간항공기의 적대행위 또는 적대의도가 명백할 경우에는 자국의 안전보장 차원에서 필요성의 원칙, 최후수단성의 원칙, 비례성의 원칙에 의거하여 당해 민항기에 대하여 무력을 행사할 수도 있다고 해석할 수 있다.

Ⅲ. 민항기에 대한 무력행사 관련 관행

1. 민항기 피격 사례

최근까지도 국제사회에서는 평시에 자국의 영공을 침입한 타국의 민항기에 대하여 직접적인 무력행사를 가하는 요격 행태가 종종 발생되고 있는 바, 이하에서는 국제관행상 평시에 민항기에 대해 행하여졌던 몇 가지 무력행사 사례를 고찰하여 보고자 한다.

가. Air France 민항기 피격사건²²⁾

1952년 4월 29일 프랑크푸르트를 출발하여 서베를린으로 비행하던 프랑스 국적의 국제선 민항기인 Air France기가 베를린 상공에서 2대의 소련전투기에 의해 공격을 받았다. 소련전투기들은 기관포와 기관총으로 세번에 걸쳐 개별공격을 행하였으며, 이 총격으로 우측엔진과 연료탱크가 크게 파손되었지만 민항기는 베를린에 기적적으로 착륙을 할 수 있었다. 그러나 그 총격으로 부조종사 1명과 승객 4명이 부상을 당했으며 그 중 승객 2명은 중상이었다.

이 사건에 관해 프랑스는 소련전투기의 공격이 베를린회랑(回廊)내에서 일어났다고 주장하였다. 반면 소련은 Air France기가 소련이 점령하고 있는 동독의 영공을 침범하였고 착륙명령에 따를 것을 거부하였으며 소련전투기에 의한 발포는 Air France기에 대한 경고로서 행한 것이며²³⁾ 영공침범기를 격추시키려는 의도는 아니었다고 주장하였다.²⁴⁾

나. Cathy Pacific 민항기 피격사건²⁵⁾

1954년 6월 23일 방콕을 출발하여 홍콩으로 비행하던 영국 국적의 국제선 민항기인 Cathy Pacific기가 중화인민공화국의 섬인 해남도 동쪽 10마일 상공회랑에서 중화인민공화국 전투기에 의해 격추되었다. 중국요격기의 발포에 의해 2명의 승객이 사망하였고 민항기가 깊은 바다에 격추되어 다수의 승객이 익사하였다.

이 사건에 관해 당시 민항기 조종사였던 영국의 Blown기장은 중국전투기가 아무

22) John T. Phelps II, "Aerial Intrusions by Civil and Military Aircraft in Time of Peace," *Military Law Review* (Winter, 1985), pp.276~277; J.F. Bentzien, *Der unerlaubte Einflug von Luftfahrzeugen in fremdes Staatsgebiet in Friedenszeiten und seine Rechtsfolgen*(Berlin: Duncker & Humblot, 1982)), p.204 참조.

23) 이러한 소련의 주장에 대해 연합국 공동감시위원회는 "항공기가 어디에 있었든지 간에 여하한 상황하에서도 평시에 비무장 민항기에 대해 발포하는 것은 심지어 경고를 한 경우 일지라도 전혀 허용될 수 없으며 문명화된 행동의 모든 기준(All Standards of Civilized Behavior)에 반할 수 있다." 고 반박하였다(Oliver J. Lissitzyn, "The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law," *American Journal of International Law* (October, 1953), p.574).

24) Williams J. Hughes, "Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force," *Journal of Air Law and Commerce* (Spring, 1980), p.601 참조.

25) W.H. Hughes, *op.cit.*, pp.601~602; J.F. Bentzien, *op.cit.*, pp.204, 300 참조.

런 경고없이 공격을 해왔으며 연료탱크를 겨냥하고 계속적인 기관총사격을 함으로써 격추시키려 했다고 주장하였다. 반면 중국은 그 항공기가 자국의 군사기지를 습격하려는 침략적 임무를 띤 자유중국의 국민당 항공기로 오인하여 공격을 하였다고 발표하였다.²⁶⁾

다. EI AI 민항기 피격사건²⁷⁾

1955년 7월 27일 영국 런던을 출발하여 파리, 비인 및 이스탄불을 거쳐 이스라엘의 리다로 비행하던 이스라엘 국적의 국제선 민항기인 EI AI(4X-AKC)기가 그리이스-불가리아 국경 근처의 상공에서 불가리아의 요격기에 의해 격추되어 승객 51명과 승무원 7명 전원이 사망하였다.

이 사건에 관해 불가리아는 이 항공기가 불가리아 영공을 25마일이나 깊숙히 침범하였으며 항공기를 식별할 수 없는 상태에서 착륙신호를 무시하고 계속 비행하였기 때문에 사격을 개시하였다고 주장하였다. 반면 이스라엘은 평시에 자국 영공을 침범한 민항기에 대해서는 경고, 대안제시, 강제착륙요구, 외교적 채널을 통한 적절한 조치를 강구함으로써 자국의 주권침해를 처리할 수 있으며, 발포를 하는 데에는 어떠한 법적 정당화사유도 존재할 수 없다고 주장하였다.²⁸⁾

라. 리비아 민항기 피격사건²⁹⁾

1973년 2월 21일 리비아의 벤가즈를 출발하여 카이로로 비행하던 리비아 국적의 국제선 민항기인 Libian Airlines(Boeing 727)기가 수에즈운하에서 약 12마일 떨어진 시나이반도 상공³⁰⁾에서 이스라엘전투기들에 의해 피격되어 민항기가 시나이반도

26) Phelps II, *op.cit.*, p.278 참조.

27) Rudolf Bernhardt, *Encyclopedia of Public International Law*, Vol.2 (Amsterdam: North-Holland Publishing Co., 1981), p.10; J.F. Bentzien, *op.cit.*, pp.176-180; Kay Hailbronner, "Aerial Incident of 27 July Cases (Israel v. Bulgaria; U.S. v. Bulgaria; U.K. v. Bulgaria)", *EPIL*, Vol.2 (1981), pp.10~11 참조.

28) Marjorie M. Whiteman, *Digest of International Law*, Vol. 9 (Washington D.C.: U.S. Government Printing Officers, 1968), pp.330~331; Sami Shubber, "The Contribution of the International Court of Justice to Air Law," *Fifty Years of the International Court of Justice* (1996), p.317; I.C.J. Reports, Oral Argument, *Documents* (1959), p.83 참조.

29) J.F. Bentzien, *op.cit.*, p.74 참조.

에 불시착한 뒤 폭발하여 승객과 승무원 114명중 108명의 인명이 희생된 사건이 발생하였다.³¹⁾

이 사건에 대해 이스라엘은 리비아 항공기가 영공침범하여 시나이반도에 있는 수많은 민감한 군사시설과 비밀공군기지 상공을 비행하였으며, 이스라엘 조종사가 손짓으로 세번 착륙명령을 보냈으나 리비아 조종사가 계속 비행하겠다고 응답했고, 다시 비행기 날개를 살짝 흔들어 신호를 보냈으나 무시되자 국가안전에 대한 고려(시나이반도에 있는 이스라엘 군사력의 안전에 대한 위협)와 착륙명령의 거부에 기초하여 리비아 항공기를 강제착륙시키기 위하여 공격을 한 것이었다고 주장하였다.³²⁾ 반면 리비아는 민항기가 계기고장으로 항로 이탈하게 되었고 리비아 부조종사가 착륙요구를 인지하였으나 양국간의 비우호적 관계 때문에 이에 따르지 않았을 뿐이며 이스라엘 전투기는 경고없이 공격하였다고 주장하였다.³³⁾

마. KAL 민항기 무르만스크 강착사건³⁴⁾

1978년 4월 20일 파리를 출발하여 서울로 비행하던 한국 국적의 국제선 민항기인 KAL기가 무르만스크 남쪽 230마일 지역상공에서 소련전투기(SU-15)의 공격을 받고 케미(Kemi) 지역의 빙결된 호수 위에 강제착륙되었으며, 승객 97명중 2명이 사망하였고 승무원 13명 전원이 부상당했다.

이 사건에 관해 소련은 항공기가 무르만스크 북동쪽에서 소련영공으로 들어와서 민감한 소련군사지역인 Kola반도 상공을 비행하였으며,³⁵⁾ 최초 경고사격후 소련전투기(SU-15)의 뒤를 따를 것을 명령하였으나 KAL기가 이를 거부하고 코스를 바꿔 핀란드 방향으로 도망하려 하자 전투기들이 강제착륙시키기 위하여 미사일을 발포했다

30) 시나이반도는 당시 이스라엘의 점령지역으로서 손지역이 군사상 비행금지구역으로 지정되어 있었으며, 리비아 민항기는 100마일이나 항로 이탈되어 있었다(Phelps II, *op.cit.*, p.288 참조).

31) *The New York Times*, Feb. 22, 1973, p.1 참조.

32) *The New York Times*, *op.cit.*, p.12 참조.

33) Phelps II, *op.cit.*, p.288 참조.

34) 국가안전기획부, KAL기 사건관련 자료집 (1984), p.260; Hughes, *op.cit.*, p.613 참조.

35) KAL기가 비행한 지역에는 소련군사지역인 무르만스크항과 Slveromorsk 해군기지도 포함되어 있었다(Hughes, *op.cit.*, p.613 참조).

고 주장하였다. 반면 한국은 계기의 비정상적 작동으로 민항기가 항로를 이탈했으며, 소련전투기들은 발포하기 전에 약 15분 정도 KAL기 전후로 왔다 갔다 했는데 민항기가 보낸 긴급신호에도 무응답이었고 전투기조종사의 러시아어는 이해할 수 없었으며, 어떠한 신호나 경고사격도 없이 발포하였다고 주장하였다.³⁶⁾

바. KAL-007 민항기 피격사건³⁷⁾

1983년 8월 31일 14시(그리니지 표준시 : GMT) 뉴욕을 출발하여 서울로 비행하던 한국 국적의 국제선 민항기인 KAL-007기가 항행중 원인불명으로 항로를 이탈하여 캄차카반도 남부와 사할린 남부의 소련영공을 침범하게 됨에 따라 소련전투기(SU-15)의 미사일공격에 의해 사할린연안 모네론도 상공부근에서 격추되어 승객과 승무원 269명 전원이 사망하였다.³⁸⁾

이 사건에 관해 소련은 미확인 항공기가 소련영공을 2번 침범하였으며 공항으로 유도하려는 소련요격기의 시도를 무시하고 계속 비행하였으며, 항해등도 켜지 않고 있었다고 주장하였다.³⁹⁾ 반면 미국은 소련의 요격조종사가 3번에 걸쳐 KAL-007기의 항해등이 켜져 있었다고 지상관제소에 보고했으며,⁴⁰⁾ KAL-007기에 대해 손짓이

36) Phelps II, *op.cit.*, p.290; 당시 소련은 사건발생 3일 후 기장과 航空士를 제외한 모든 승객을 헬싱키를 경유하여 송환하였고, 사건발생 9일 후 기장과 항공사도 국외추방 형식으로 송환하는 등 이례적으로 사후처리를 신속히 해 주었다(Hughes, *op.cit.*, p.613 참조).

37) *American Journal of International Law*, Vol.78 (1984), pp.244~245; *International Legal Materials*, Vol.22 (1983), pp.1109~1120; F. Hassan, "A Legal Analysis of the Shooting of Korean Airlines Flight 007 by the Soviet Union," *Journal of Air Law and Commerce*, Vol.49 (1988), pp.555~588; J.H.H. Weiler, "Korean Airline Incident," *EPIL*, Vol.11 (1989), pp.167~169; 지정일, "Aerial Intrusion and Soviet Attack on the Korean Airliner in International Law," *국제법학회논총*, 제28권 2호 (1983), p.121; 최완식, "대한항공여객기 피격사건에 관한 법률적 연구," *국제법학회논총*, 제30권 2호 (1985), p.127; 김명기, "소련의 KAL기 격추행위의 국제법적 조명," *국제문제* (1983.11), pp.51~60; 국가안전기획부, *op.cit.*, p.1; Phelps II, *op.cit.*, p.256; 조선일보, 1983년 9월 1일~18일자 참조.

38) 이 사건을 계기로 1984.5.10. 캐나다의 Montreal 25차 ICAO총회에서 시카고협약 제3조의 2(민항기에 대한 무력사용억제)가 만장일치로 채택되었다(Marian Nach Leich, "Destruction of Korean Airliner: Action by International Organization," *AJIL*, Vol.78 (1984), pp.244~245; *International Legal Materials*, Vol.23 (1984), pp.705~707 참조).

39) Phelps II, *op.cit.*, p.258 참조.

나 라디오로 교신하려고 애를 썼거나 경고로서 예광탄을 발포했다는 보고는 한번도 없었다고 주장하였다.⁴¹⁾

2. 관행상의 무력행사 기준 검토

상기에서 타국의 영공을 침범한 민항기에 대해 피비행국인 영역국이 무력을 행사 하였던 몇 가지 주요 사례들을 살펴 보았는 바, 이러한 민항기 피격사례의 분석을 통하여 평시에 미확인 항공기가 영공을 침범한 경우 국제사회에서 관행상 용인되고 있는 일반적인 대응절차는 다음과 같다.⁴²⁾

먼저 피비행국은 요격의 제1단계로서 자국의 영공을 침범한 항공기에 대한 확인절차를 밟아야 한다. 즉 영공 침범항공기가 민항기인지 또는 국가항공기인지의 여부, 또는 영공침범의 목적, 즉 고의적 침범인지 혹은 과실 또는 조난에 의한 침범인지를 확인해야 하는 것이다. 그 다음 요격의 제2단계로서 영공침범 민항기에 대하여 타국의 영공을 침범했다는 사실에 대한 경고절차를 밟아야 한다. 그 다음 요격의 제3단계로서 영공침범 민항기가 조난에 의해 침범한 것으로 확인된 경우에는 시카고협약 제25조⁴³⁾에 따라 영역국은 영공 진입을 허용하고 나아가 필요한 구원조치를 해야 할 의무가 있다.⁴⁴⁾ 그리고 과실에 의해 영공을 침범한 것으로 확인된 경우에는 영역국은 즉시 이탈 이전의 항로로의 복귀명령 또는 피침입국의 영공으로부터의 퇴거명령 등 대안을 제시해야 한다. 이러한 대안제시에도 불구하고 영공침범 민항기가 피침입국의 영공을 계속하여 비행하거나 고의적 침범으로 인정되는 경우에는 요격의 제4단계

40) *International Legal Materials* (1983), *op.cit.*, p.1123 참조.

41) Kirkpatrick 미국대사는 이러한 내용이 담긴 소련요격기와 지상관제소간의 교신기록 Tape를 1983.9.6. UN안보리에 제출하였다(“Documents Concerning the Korean Air Lines Incident,” American Society of International Law, *International Legal Materials* (1983), *op.cit.*, pp.1123~1124 참조).

42) 상세한 내용은 김만호, *op.cit.*, pp.15~17 참조.

43) 시카고협약 제25조는 “각 계약국은 그 영역내에서 조난을 당한 항공기에 대해 실행이 가능하다고 인정하는 구원조치를 취하고, 또한 자국의 관계 당국의 감독에 따를 것을 조건으로 하여 그 항공기의 소유 또는 등록국이 필요로 하는 구원조치를 취하도록 허가할 것을 약속한다.” 고 규정하고 있다.

44) 조난항공기에 대해서는 특별취급이 필요하다. 예를 들어 불시착륙 또는 추락의 급박한 위험이 있을 경우에는 불가항력 또는 긴급피난행위로 인정하여 영공침범의 위법성에서 제외시켜야 하며, 이와 같은 경우의 영공침범에 대해 영역국은 국내법에 의해 항공기를 몰수하거나 승무원을 억류하는 등의 처벌을 가할 수 없는 것이다.

로서 영역국내의 일정한 공항으로의 강제착륙을 유도해야 한다. 그리고 설령 민항기가 이러한 피침입국의 강제착륙 명령에 따르지 않을 경우에도 영역국은 그 민항기에 의한 적대행위 또는 적대의도가 명백하지 않은 이상 어떠한 경우에도 그 민항기를 격추시켜서는 안되고 추후 외교경로를 통해 이를 해결해야 한다.⁴⁵⁾ 다만, 고의적 영공침범 민항기가 영역국의 반복적인 경고명령을 명시적으로 거부하고 적대의도가 명백한 경우에는 국가안전의 예외⁴⁶⁾를 인정하여 요격의 최후단계로서 무력을 행사하여 그 민항기를 격추시킬 수도 있을 것이다.⁴⁷⁾

IV. 피랍 민항기에 대한 무력행사의 한계

1. 민항기테러의 특수성

지난 2001년 미국에서 발생했던 9.11 항공기 테러사건은 지금까지 발생하였던 항공기납치(hijacking)사건과는 전혀 다른 특이성을 보여 주고 있다. 예전의 항공기 납치사건은, 먼저 그 원인에 있어 주로 공산주의 국가에서 자유민주주의 국가로 탈출하기 위한 정치적 망명의 수단으로 민항기를 불법탈취하거나, 제3세계 국가들이 인민의 자결과 독립을 위해 수행하는 식민지 해방전쟁 또는 민족해방전쟁에 있어서 그들의 정치적 요구 관철 또는 감금되어 있는 그들의 자칭 민족해방전사들을 구출하기 위한 유력한 협상의 수단으로 민항기를 탈취하였던 것이다. 그리고 항공기납치 유형에 있어서도 그들의 요구가 관철되거나 목적하는 바가 달성되었으면 항공기 및 승객을 안전하게 돌려주거나, 그들의 요구가 관철되지 않았을 경우에는 항공기 및 승객과 함께 자폭하는 소극적 방법을 택했었다.

45) 단순히 영공을 침범한 민항기가 착륙명령에 따르지 않는다 하여 무력을 행사하는 것은 항공기 및 승객의 안전에 즉각적이고도 중대한 위협을 초래하게 되므로 기본적인 인도적 고려에 정면으로 반하는 것이다.

46) 영공을 침범한 민항기에 대한 무력사용의 예외적 정당화사유로 원용되고 있는 “국가안전의 예외”는 1973.2.21. 리비아항공기사건에서 이스라엘이 주장하였지만, ICAO와 미국은 이를 인정하지 아니하고 그 기준은 지극히 높음을 명백히 하였다.

47) 이에 관한 상황판단은 다음과 같은 여러가지 요소들, 즉 영공침범지역 또는 예상비행지역이 민감한 비행금지구역인가의 여부, 양국의 국교관계의 여부, 침범의 빈도, 침범의 목적 또는 동기 등이 복합적으로 고려되어야만 한다.

그런데 지난 9.11 항공기 테러사건에서는 테러범들이 누구인지, 그들의 목적이 무엇인지 분명하게 밝히지 아니한 채, 그리고 사전에 어떠한 경고나 요구도 없이 국제 민간항공기 4대를 탈취하여 동시 다발적으로 민간시설인 세계무역센터와 국가기관인 국방성 등을 파괴하는 폭탄테러의 무기로 직접 이용하였다는 점에 문제의 심각성이 있다. 이처럼 작금의 민항기테러는 무고한 민간인들의 생명과 재산을 파괴하고 국제 사회의 항공교통질서를 위협할 뿐만 아니라 국가의 안전보장까지도 심각하게 침해할 수 있는 중대한 국제적 범죄행위로 그 행위양상이 변모하고 있음을 직시하여 이에 대한 대응조치가 새롭게 모색되어야 할 필요가 있는 것이다.

2. 피랍 민항기의 법적 지위

정치적 망명수단으로 민항기가 피랍된 경우는 논외로 하고,⁴⁸⁾ 여기서는 정치적 테러수단으로 무장 테러리스트들에 의해 민항기가 피랍된 경우만을 한정적으로 고찰해보고자 한다. 이러한 테러리스트들에 의해 피랍된 민항기가 피비행국의 영공에 진입하는 경우, 그 항공기의 국적이 피비행국이든 타국이든 상관없이, 그리고 그 항공기의 영공 진입이 피비행국의 사전 허가에 의한 것이든 사전 허가없이 진입하는 것이든 상관없이, 그 비행은 영공침범으로 해석되어야 한다. 왜냐하면 무장 테러리스트들이 저항할 수 없는 절대적 폭력을 행사하여 민항기 조종실을 장악한 경우 그 민항기는 국적국의 의사 지배를 받는 것이 아니라 테러리스트들의 우월적 의사 지배를 받는 것이므로 피랍된 항공기의 국적은 이미 그 의미가 없게 되는 것이기 때문이다. 또한 무장 테러리스트들이 민항기조종사를 위협하여 피비행국을 기망케 함으로써 사전 허가를 득하였건, 혹은 테러리스트들이 직접 조종실을 장악하여 승객과 항공기의 안전을 담보로 피비행국을 협박하여 사전 허가를 득하였건, 어느 경우에도 무장 테러리스트는 조종사 혹은 피비행국에게 위해를 방어할 방법이 없는 협박을 통하여 자신의 의사를 관철시킨 것이므로⁴⁹⁾ 이 경우 피비행국의 사전 허가는 법적 효력이 없게 되는 것이다.

그리고 피랍된 민항기의 영공침입이 조난이나 과실에 의해 피침입국의 영공을 침

48) 정치적 망명수단으로 민항기를 피랍한 납치범에 대해서는, 특히 냉전시대에 공산정권으로부터 탈출하기 위한 수단으로 민항기를 납치했던 東歐型의 납치범에 대해 국제법상 정치적 비호권이 인정되는 경우가 있었으나 오늘날에는 거의 인정되지 않고 있는 추세이다 (이한기, 국제법강의 (박영사, 1998), p.458; 제성호, “항공기테러의 법적규제,” 서울대학교 박사학위논문 (1989), pp.36~37 참조).

49) 이재상, 형법총론 (박영사, 2002), p.353 참조.

범하게 된 경우가 아닌 한, 영공침입 목적이 명시적으로 정치적 협상을 제안하거나 묵시적으로 영공침입 목적을 밝히지 아니한 상태에서 피비행국 국민의 생명과 재산 혹은 국가기관을 파괴할 가능성이 있는 경우, 그 피랍 민항기의 법적 지위는 국제법상 혹은 인도주의 차원에서 보호받아야 될 민항기로서의 지위가 상실되었다고 보아야 할 것이다.⁵⁰⁾ 나아가 그 피랍 민항기가 9·11항공기테러에서와 같이 피비행국 국민의 생명과 재산 혹은 국가기관을 파괴할 가능성이 명백한 경우 그 피랍 민항기는 피비행국의 안전을 위해할 목적으로 테러리스트에 조종되고 있는 가공할 파괴력을 가진 불법 무기로 변질되었으므로 이 경우 피랍된 민항기는 UN헌장 제51조에서 규정하고 있는 개별적 또는 집단적 자위권행사를 정당화시키는 무력공격(armed attack)의 주체로 간주되어야 할 것이다.

3. 상황별 무력행사의 한계

상기에서 살펴본 바와 같이 정치적 테러수단으로 피랍된 민항기의 법적 지위는 단순히 영공을 침범한 민항기 또는 정치적 망명수단으로 피랍된 민항기와는 전혀 그 차원이 다른 바, 이러한 정치적 테러수단으로 피랍된 민항기에 대한 무력행사의 한계도 영공침입의 목적 또는 상황변화에 따라 다음과 같이 다르게 취급되어야 할 것이다.

먼저, 피랍된 민항기가 조종사 또는 납치범의 항법상의 과실에 의해 영공을 침범하게 된 경우에는, 과실에 의한 영공침범 민항기에 대한 일반적 대응절차와 동일하게, 피침입국의 요격기는 확인비행절차를 거쳐, 영공을 침범했다는 사실에 대한 경고절차를 밟은 후, 즉시 이탈 이전 항로로의 복귀명령 또는 영공으로부터의 퇴거명령 등 대안을 제시해야 한다. 만약 이러한 대안제시에도 불구하고 피랍된 민항기가 피침입국의 영공을 계속하여 비행하는 경우, 요격기는 경고사격 또는 일정한 공항으로의 강제 착륙을 유도할 수 있으며, 이러한 반복적인 경고사격 또는 강제명령을 무시하고 국가 안전⁵¹⁾에 위해를 가할 가능성이 명백한 경우에는 즉시 무력을 행사하여 그 피랍 민항기를 격추시킬 수 있다.

그리고, 피랍 민항기가 계기고장 또는 급유 등의 조난에 위해 영공을 침범하는 경

50) 피랍 민항기가 영공을 침범하는 경우 평시의 개념은 비상상황 혹은 전시의 개념으로까지 확장될 수 있고, 이에 따라 그 피랍 민항기에는 국제민간항공협약 제89조(전쟁 및 비상사태)에 의거 동협약의 적용이 배제된다.

51) 여기서의 “국가안전”의 개념은 협의의 국가안보 뿐 아니라 일반적인 국민의 생명과 재산의 보호를 포괄하는 최광의의 개념으로 사용하고 있다.

우에는, 승객과 항공기의 안전을 위한 인도적 차원에서 당해 피랍 민항기의 영공진입을 허용하고⁵²⁾ 요격기의 확인비행 및 유도비행을 통하여 일정한 공항에 착륙시킨 다음, 계기고장 수리 또는 급유를 제공한 후⁵³⁾ 영공을 이탈할 수 있도록 유도비행해야 할 것이다. 만약 피랍 민항기가 요격기의 유도비행에 따르지 아니하고 항로를 무단 이탈하여 국가안전에 위해를 가할 가능성이 명백한 경우에는 즉시 무력을 행사하여 그 피랍 민항기를 격추시킬 수 있다.

그런데, 피랍 민항기가 고의적으로 영공을 침범하는 경우에는 다음과 같이 상황을 구분하여 대처해야 한다. 먼저 테러범 석방 등의 정치적 협상을 목적으로 피침입국의 영공을 침범하는 경우에는 테러리스트들과의 정치적 타협의 가능성이 있는 것인 만큼, 피비행국은 인도적 고려에서 조난에 의한 영공침범 민항기에 대한 대응절차와 유사하게, 당해 피랍 민항기의 영공진입을 허용하고 요격기의 확인비행 및 유도비행을 통하여 일정한 공항에 착륙시킬 수 있도록 조치해야 할 것이다. 만약 피랍 민항기가 요격기의 유도비행에 따르지 아니하고 항로를 무단 이탈하여 자국의 국가안전에 위해를 가할 가능성이 명백한 경우에는 즉시 무력을 행사하여 그 피랍 민항기를 격추시킬 수 있다.

그리고 피랍 민항기가 영공침범의 목적을 밝히지 아니한 채 묵시적으로 영공진입을 시도하는 경우에는 피비행국의 요격기는 확인비행 및 경고절차를 거쳐 경고사격 등 무력을 행사하여 자국의 영공진입을 저지할 수 있고, 그럼에도 불구하고 피랍 민항기가 피침입국 요격기의 경고 사격 또는 영공퇴거 명령에 불복종하고 계속적으로 영공진입을 시도함으로써 자국의 국가안전에 위해를 가할 가능성이 명백한 경우에는 즉시 무력을 행사하여 그 피랍 민항기를 격추시킬 수 있다.

V. 결 론

본 논문은 평시에 정기국제민간항공운송에 종사하는 민간여객기가 정치적 테러수단으로 하이재커(hijacker)들에 의해 공중납치되어 피비행국의 영공을 침범하는 경우

52) 장효상, “중공민항기 납치사건,” 판례월보, 제185호 (1986), p.46 참조.

53) 피랍 민항기가 조난에 의해 영공침입하는 경우, 피침입국인 체약국은 시카고협약 제25조에 따른 구원조치 의무가 있는 것이 아니라, 인도적 고려에서 구호조치를 해주는 것일 뿐이다.

피침입국의 요격기에 의한 대응조치 가운데 특히 무력행사의 기준 및 그 한계에 대하여 고찰하였는 바, 이를 정리하면 다음과 같다.

먼저 민항기에 대한 무력행사와 관련한 현행 국제법 및 각국의 국내법규에서는 인도주의적 차원에서 원칙적으로 민항기에 대한 요격행위를 금지하고 있으며 평시에 영공침범한 민항기에 대해서도 적대행위 또는 적대의도가 명백하지 아니하는 한 결코 무력을 행사해서는 안된다는 점을 천명하고 있으나, 예외적으로 민간항공기의 적대행위 또는 적대의도가 명백할 경우에는 자국의 안전보장 차원에서 필요성의 원칙, 최후수단성의 원칙, 비례성의 원칙에 의거하여 당해 민항기에 대하여 무력을 행사할 수도 있다고 해석되고 있다.

그리고 타국의 영공을 침범한 민항기에 대해 무력을 행사하였던 몇가지 주요 사례들을 중심으로 국제관행을 종합해 보면, 국제사회에서는 평시에 영공을 침범한 민항기에 대하여 원칙적으로 국제민간항공협약 규정에 의거한 국내법규에 따라 인도적 차원에서 확인비행 및 유도비행절차를 대부분 잘 준수하고 있으며, 설령 민항기가 피침입국의 강제착륙 명령에 따르지 않을 경우에도 소수의 극단적인 국가를 제외하고는 대부분 그 민항기에 의한 적대행위 또는 적대의도가 명백하지 아니한 이상 어떠한 경우에도 그 민항기를 격추시키지 아니하고 추후 외교경로를 통해 이를 해결하고 있다. 다만, 대다수의 국가들도 고의적 영공침범 민항기가 영역국의 반복적인 경고명령을 명시적으로 거부하고 적대의도가 명백한 경우에는 국가안전의 예외를 인정하여 요격의 최후단계로서 무력을 행사하여 그 민항기를 격추시킬 수도 있음을 용인하고 있다.

그런데 지난 2001년 미국에서 발생했던 9.11 항공기 테러사건은 지금까지 발생하였던 항공기납치(hijacking)사건과는 전혀 다른 특이성을 보여 주고 있는 바, 이러한 정치적 테러수단으로 무장 테러리스트들에 의해 피랍된 민항기는 국적 여파 또는 피비행국의 사전 허가 여부를 불문하고 그 비행은 영공침범으로 해석되어야 하고, 피랍된 민항기의 영공침범 목적이 조난이나 과실에 의한 것이 아닌 한 그 피랍 민항기의 법적 지위는 국제법상 혹은 인도주의 차원에서 보호받아야 될 민항기로서의 지위가 상실되었다고 보아야 하며, 나아가 그 피랍 민항기가 9·11항공기테러에서와 같이 피비행국 국민의 생명과 재산 혹은 국가기관을 파괴할 가능성이 명백한 경우에는 UN헌장 제51조에서 규정하고 있는 개별적 또는 집단적 자위권행사를 정당화시키는 무력공격(armed attack)의 주체로 간주될 수 있다.

따라서 이러한 정치적 테러수단으로 피랍된 민항기가 영공을 침입하는 경우 이에 대한 무력행사의 가능성은, 평시에 조난 혹은 과실에 의해 영공침입하는 비무장 민간

항공기의 경우는 물론, 평시에 적대의도의 가능성이 의심되는 비무장 민항기의 고의적 영공침입의 경우, 나아가 정치적 망명수단으로 피랍된 민항기의 영공침입의 경우 보다 훨씬 높을 수 밖에 없다. 결국 정치적 테러수단으로 피랍된 민항기의 고의적 영공침입에 있어서는 국제사회에서 각국이 민항기에 대한 교전권 부여의 요건으로 통상 규정하고 있는 무력행사의 필요성, 최후수단성, 비례성의 원칙이 충족될 가능성이 극히 높을 뿐 아니라, 특히 국제관행에서 민항기에 대한 무력사용의 예외적 정당화사유로 용인되고 있는 국가안전의 필요성 요건이 바로 충족될 가능성이 극히 높은 만큼, 피침입국은 이러한 정치적 테러수단으로 피랍된 민항기에 대해서는 국제관습법상 또는 국제관행상 무력을 행사할 수 있는 정당한 권한이 허용되고 있다고 보아야 할 것이다.

참 고 문 헌

1. 국내문헌

이재상, 형법총론 (박영사, 2002)

이한기, 국제법강의 (박영사, 1998)

김만호, “영공침범 항공기에 대한 무력행사의 한계,” 공군사관학교 국고연구 보고서, KAFA 97-2-2-9 (1998)

김명기, “소련의 KAL기 격추행위의 국제법적 조명,” 국제문제 (1983)

장효상, “중공민항기 납치사건,” 판례월보, 제185호 (1986)

제성호, “항공기테러의 법적 규제,” 서울대학교 박사학위논문 (1989)

지정일, “Aerial Intrusion and Soviet Attack on the Korean Airliner in International Law,” 국제법학회논총, 제28권 2호 (1983)

최완식, “국제민간항공공여객기의 피격사건으로 본 영공주권원칙,” 국제정치논총 (1985)

———, “대한항공여객기 피격사건에 관한 법률적 연구,” 국제법학회논총, 제30권 2호 (1985)

2. 외국문헌

Bentzen J.F., *Der unerlaubte Einflug von Luftfahrzeugen in fremdes Staatsgebiet in Friedenszeiten und seine Rechtsfolgen* (Berlin: Duncker & Humblot, 1982)

Bernhardt, Rudolf, *Encyclopedia of Public International Law*, Vol.2 (Amsterdam: North-Holland Publishing Co., 1981)

Hailbronner, Kay, “Aerial Incident of 27 July Cases (Israel v. Bulgaria; U.S. v. Bulgaria; U.K. v. Bulgaria),” *EPIL*, Vol.2 (1981)

Hassan, F., “A Legal Analysis of the Shooting of Korean Airlines Flight 007 by the Soviet Union,” *Journal of Air Law and Commerce*, Vol.49 (1988)

Hughes, Williams J., “Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force,” *Journal of Air Law and Commerce* (Spring, 1980)

Leich, Marian Nach, “Destruction of Korean Airliner: Action by International Organization,” *AJIL*, Vol.78 (1984)

Lissitzyn, Oliver J., "The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law," *American Journal of International Law* (October, 1953)

Phelps II, John T., "Aerial Intrusions by Civil and Military Aircraft in Time of Peace," *Military Law Review* (Winter, 1985)

Shubber, Sami, "The Contribution of the International Court of Justice to Air Law," *Fifty Years of the International Court of Justice* (1996)

Weiler, J.H.H., "Korean Airline Incident," *EPIL*, Vol.11 (1989)

Whiteman, Marjorie M., *Digest of International Law*, Vol.9 (Washington D.C.: U.S. Government Printing Officers, 1968)

3. 기타 자료

국가안전기획부, KAL기 사건관련 자료집 (1984)

조선일보, 1983. 9. 1 ~ 9. 18

American Journal of International Law, Vol.78 (1984)

Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation (건교부 항공국, 1990)

Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air (1929)

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (1999)

Convention on International Civil Aviation (1944)

"Documents Concerning the Korean Air Lines Incident," *American Society of International Law, International Legal Materials* (1983)

Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (1970)

I.C.J. Reports, Oral Argument, Documents (1959)

International Legal Materials, Vol.22 (1983)

International Legal Materials, Vol.23 (1984)

Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation (1971)

Protocol to Amend 「the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air」 (1955)

The New York Times, Feb. 22, 1973

Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (1969)

초 록

영공을 침범한 민간항공기에 대한 무력행사의 한계에 대해서는 국제법상 정립되어 있지 아니다. 따라서 본 논문에서는 민간항공기의 영공침범에 관련된 국제법과 국제관행을 살펴보고, 특히 정치적 테러 수단으로 피랍된 민간항공기에 대한 무력행사의 적법성을 고찰하고자 한다. 본 논문의 연구범위는 평시에 영공을 침범한 민간항공기에 대한 요격 문제에 한정하고 있으며, 국가항공기의 영공침범에 관한 문제나, 요격으로 인한 민형사상의 책임에 관한 문제는 배제하고 있다. 본 논문에서는 영공을 침범한 민간항공기에 관련된 현행 국제법규와 각국의 무력행사 사례들을 분석하므로써, 국제법과 국제관행상 용인되고 있는 무력행사의 요건들을 정립하고, 그것들을 정치적 테러수단으로 피랍된 민간항공기의 특별 사례에 적용하고 있다. 결론적으로, 본 논문에서는 영공을 침범한 민간항공기에 대한 무력행사의 요건으로서 필요성, 최후수단성, 비례성이라는 기본원칙을 제시하고 있으며, 정치적 테러수단으로 피랍된 민간항공기에 대한 무력행사의 가능성에 대해서는 당해 국가안전의 필요성이라는 요인 때문에 다른 어떠한 형태의 영공침범 민간항공기에 대한 것 보다도 높을 수 밖에 없음을 마지막으로 제시하고 있다.

Abstract

The limits in the use of force against a civil aircraft which intrudes into sovereign airspace have not been defined in the aspect of international law. Therefore, this paper intends to analyze international laws and practices about sovereign airspace intrusions by the civil aircraft, and to examine the legality in the use of force against the civil aircraft hijacked by means of political terrorism, in particular. In this paper, the sphere of study is restricted within the problems of interception against the civil aircraft which intrudes into sovereign airspace in times of peace, excluding the problems against a state aircraft, and the responsibilities for the civil or criminal affairs due to interceptions. Herein this paper analyzes the existing international laws and the cases of each nation's use of force against the civil aircraft which intrudes into sovereign airspace, and organizes the conditions in the use of force which have been accepted in international laws and practices, and then applies them to the special case of civil aircraft hijacked by political terrorism. Consequently, this paper suggests that the basic principles of necessity, ultimateness, and proportionality be taken into consideration in the use of force against civil aircraft which intrudes into sovereign airspace. This study finally suggests that the possibility in the use of force against civil aircraft hijacked by political terrorism might be higher than any type of civil aircraft intrusions into sovereign airspace due to the factor of necessity of national security concerned.

주제어 : 민간항공기(civil aircraft), 항공기납치(hijacking), 영공침범(airspace intrusion), 요격(interception), 무력행사(use of force)