

항공 범죄와 그 피해구제

김 선 이*
안 진 영**

목 차

- I. 서 론
- II. 항공범죄의 태양 및 재판관할
- III. 관련 사례 연구
- IV. 사후구제수단
- V. 결 론

* 한국항공대학교 항공교통·물류·우주법학부 부교수
** 한국항공대학교 일반대학원 항공우주법전공 박사과정

I. 서 론

항공범죄행위는 항공기 내에서 승객의 안전과 재산에 위해를 가하는 행위로부터 항공기에 대한 하이재킹, 테러행위까지 그 태양이 다양하고 항공기의 안전운항에 중대한 위협요인인 점 및 항공운송이 지역적 인적사항에 있어서 국제성이 강하다는 점 때문에 항공범죄에 관한 규제 및 처벌도 국제적인 협조나 합의를 필요로 하여 ICAO가 중심이 되어 국제조약 및 의정서를 제정하였다. 이러한 조약들은 세계 각국이 준수하여야 하는 조약으로서 항공안전 및 보안에 관련하여 주요한 국제규범이 되고 있다.

본 글에서는 항공범죄의 정의와 항공범죄행위의 재판관할권의 문제를 국제조약을 중심으로 살펴보고자 한다. 또한 이러한 항공범죄 행위로 기내 또는 지상에 피해자가 발생하였을 시 어떻게 구제할 수 있는가에 초점을 맞추어 관련 국제조약과 피해사례 및 그 구제방법을 살펴보고자 한다.

II. 항공범죄의 태양 및 재판관할

1. 항공기내 범죄 행위

(1) 의의

기내 위해 행위에 대하여 정의하고 있는 규범은 동경조약¹⁾으로 동 조약

1) 항공기 내에서 발생한 범죄에 대하여 어느 나라가 관할권을 가지는 가를 결정하는 것이 필요하게 되었고 이 문제는 1902년부터 국제항공법학자들의 주된 관심사였다. 1919년 체결된 파리조약이나 1944년에 체결된 시카고 조약(국제민간항공조약)에서는 영공에 관한 주권원칙이 인정되어 왔다. 그러나 실제로 항공기 등록국 이외의 타국가가 관할권을 행사하고자 할 때 복잡한 문제가 발생한다. 더구나 공해상공을 비행하는 항공기의 경우에는 관할권의 공백이 생기며 경우에 따라서는 범죄가 발생했을 순간에 어느 나라 영공을 비행하고 있는지 분명치 않은 경우도 있기 때문이다. 국제법학회와 형법학회에서는 형사관할권의 입법화의 필요성을 널리 호소하였으며 1950년대에 들어와서 ICAO의 법률위원회가 이 문제를 가장의 법적지위와 관련하여 의제로 삼게 되었다. 이

제1조 제1항에 따르면 ① 형법상의 범죄와 ② 범죄의 구성여부를 불문하고 항공기와 기내의 인명 및 재산의 안전을 위태롭게 할 수 있거나 하는 행위 또는 기내의 질서 및 규율을 위협하는 행위를 항공기내 위해행위로 규정하고 있다. 그러나 동 조약 제1조 제4항에 따라 군용, 세관 또는 경찰용 업무에 사용되는 항공기에는 적용되지 않는다.

위의 적용범위 중 ①의 형법상의 범죄(Offences against penal law)의 개념은 반드시 분명하지는 않다. 예컨대 세관, 위생, 기타 행정상의 범죄, 즉 모든 법정범을 포함하는 것인지 그 여부는 분명치 않다. 이러한 것들도 형법상의 범죄에 포함된다는 설²⁾이 있지만 항공기의 비행 중이라는 한정된 상황에서의 범죄라는 점을 고려하여 소극적으로 해석하는 것이 타당하다고 본다.³⁾

②와 관련하여서는 항공기 등의 안전의 침해이거나 침해의 위험성 유무, 또는 항공기내 질서 및 규율의 침해의 유무가 기준이 되어 판단되기 때문에 이것이 형법상의 범죄이나 그 여부는 판정하기 어렵다. 역으로 밀수 또는 스파이 활동 등의 위법행위가 있더라도 이것들이 항공기내의 질서 등에 직접 관계가 없는 것은 제외될 것이며, 그와 관련된 관계법령에 따라야 할 것이다. ① 및 ②에 해당되는 행위인가 아닌가는 종국적으로 관할법원에 의하여 판단된다. 이와 같은 행위에 관하여 조약이 적용되는 것은 기장의 권한에 관한 경우를 제외하고는 이러한 것들이 가)체약국에 등록된 항공기의 비행 중이거나 나)공해상 또는 어느 국가의 영역에도 속하지 않는 지상에 있

와 같은 배경 하에 1956년 카라카스에서 개최된 ICAO 총회에서 항공기 내에 있어서의 범죄에 관한 재판관할권과 기장의 법적지위의 문제를 조약화하는 방향으로 결의를 하였다. 이 결의를 받아들여 ICAO의 법률소위원회가 이에 관한 조약 초안을 작성하였는데 1958년에는 몬트리올 초안이 그리고 1959년에는 그 수정안인 뮌헨초안이 작성되었다. 법률위원회는 1962년 8월부터 로마에서 최종초안을 작성하기 위한 회의를 개최하였고 그 결과를 기초로 하여 조약 채택을 위한 외교회의가 1963년 8월 20일부터 9월 14일까지 61개국의 대표가 참가하여 동경에서 열렸다. 이 외교회의에서 「항공기내에서 행하여진 범죄 및 기타행위에 관한 조약」(Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft)이 채택되었는데 동경에서 체결되었기 때문에 일반적으로 「동경조약」이라고 불리며 또한 「기내범죄방지조약」으로도 호칭되고 있다.

2) Nicolao M. Matte, *Treaties on Air-Aeronautical Law*, 1981, p.337, footnote(28).

3) 板本昭雄, 三好 晋, 「新國際航空法」, p.172.

는 동안 기내에서 행하여진 것에 국한되기 때문에 (동 조약 제1조 제2항) 일차적으로는 관할권은 등록국의 법원이 갖게 되고 (동 조약 제3조 제1항) 부차적으로는 그 밖의 나라들의 법원이 갖게 된다.

여기서 가)의 ‘비행 중’이라 함은 항공기가 이륙의 목적을 위하여 동력이 시동을 건 때로부터 착륙을 위한 활주가 끝난 때까지의 기간을 의미한다(동 조약 제1조 제3항). 구체적으로 살펴보면 동 조약의 제1조 제3항에 의하면 “항공기는 이륙의 목적을 위하여 시동이 걸린 순간부터 착륙활주가 끝난 순간까지를 비행 중인 것으로 간주한다.”라고 규정하고 있다. 그러나 기장의 권한과 관련해서는 “항공기는 승객의 탑승이후 외부의 문이 폐쇄된 순간부터 승객이 내리기 위하여 상기 문들이 개방된 순간까지의 어떠한 시간도 비행 중인 것으로 간주한다.”고 별도 규정을 두고 있다(동 조약 제5조 제2항). 첫 번째 정의는 지상 제3자의 손해배상에 관한 로마조약(1952년)에서 적용했으나 두 번째 정의는 실제적인 목적을 위하여 동경조약에 추가되었다. 결국 위의 두 가지 정의로서 항공기가 폐문된 상태에서는 어떤 순간에도 조약이 적용되도록 보장한 셈이다.

정치적, 인종적, 종교적 성격을 가지고 있는 범죄에 관하여는 동경조약의 목적에 비추어 볼 때 이러한 것들에 대한 조치를 승인하거나 요구할 수 없다고 볼 것이다.⁴⁾ 또한 본 조약은 항공기 및 항공기내의 인명과 재산의 안전의 보호를 목적으로 하는바 이를 위해, 공해상공에서 범죄가 발생했거나 어느 나라 영공인지 구분이 안 되는 곳에서 발생한 범죄에 대하여 적용 형법을 결정하고, 항공기의 안전을 저해하는 기상에서의 범죄와 행위에 대한 기장의 권리와 의무를 명확히 하고, 항공기의 안전을 저해하는 범죄와 행위가 발생한 후 항공기가 착륙하는 지역 당국의 권리와 의무를 명확히 하는 것을 내용으로 하고 있다.

(2) 항공기 기내 위해행위와 기장의 권한

항공기 기내에서는 항공기의 운항과 안전에 관하여 최종적인 책임을 지

4) 전게서 p.173.

고 있는 자가 기장이기 때문에 항공기 기내위해행위와 관련하여 동경조약에서 규정하고 있는 기장의 권리와 의무를 서술한다.

통상 항공기의 기장이라고 할 때는 첫째, 항공기에 탑승하여 항공기를 조종할 수 있는 자 또는 기장면장을 가지고 있는 자 둘째, 항공기에 실제 탑승하여 기장이라는 승무 역할에 따라 조종을 행하는 자 셋째, 비행 중 항공기의 운항 및 안전에 관하여 기장으로서 법정책임을 가지고 있는 자로 나눌 수 있는데 동경조약에서 말하는 기장은 세 번째 경우의 기장을 말한다.⁵⁾ 조약에서는 aircraft commander 라고 표현하고 있다. 기장의 권한에 대해서는 본 조약 제6조 제1항에서 다음과 같이 규정하고 있다.

기장은 항공기내에서 어떤 자가 동경조약 제1조 제1항에 규정된 범죄나 행위를 범하였거나 범하려고 한다는 것을 믿을 만한 상당한 이유가 있는 경우에는 그 자에 대하여 다음과 같은 목적으로 감금을 포함한 필요한 조치를 취할 수 있다. 해당 항공기와 기내의 인명 및 재산의 안전의 보장, 해당 항공기 내의 질서와 규율의 유지, 본장의 규정에 따라 상기자를 관계 당국에 인도하거나 또는 항공기에서 하기 조치를 취할 수 있는 권한의 확보 등의 목적이 있을 경우이다.

또한 기장은 자기가 감금할 권한이 있는 자를 감금하기 위하여 다른 승무원의 원조를 명령하거나 권한을 부여할 수 있으며 또한 승객에게 명령할 수 있는 것은 아니지만 원조를 요청할 수 있다⁶⁾.

이것들은 기장의 권한을 실효적인 것으로 하기 위하여 설정한 조치이다. 승무원이나 승객도 항공기 기내의 인명 및 재산의 안전을 보호하기 위하여 합리적인 예방조치가 필요하다고 믿을만한 상당한 이유가 있는 경우에는 기장의 권한부여가 없어도 즉각적으로 상기조치를 취할 수 있다(동 조약 제6조 제2항).

본 조약에서의 범죄에 관한 판단은 전적으로 기장의 판단에 맡겨질 수밖에

5) 이 경우의 기장은 항상 조종석에 있어가지고 그 항공기의 조종만을 맡는 것에 국한하지 않는다. 운항승무원을 복수로 편성하여 장거리 운항을 하는 경우 기장은 별도의 유자격자에게 맡기는 경우가 있다.

6) 동경조약 제6조 제2항.

에 없는데 이 조약에 따라 제기되는 소송에 있어서 항공기 기장이나 기타 승무원, 승객, 항공기 소유자나 운항자는 물론 비행의 이용자는 피소된 자가 받은 처우로 인하여 어떠한 소송상의 책임도 부담하지 아니한다고 하여⁷⁾ 기장 또는 그 밖의 사람들이 항공기의 안전 상 취한 조치에 대하여 위법성을 조각시키고 있다. 그러나 기장의 기타 조치에 관하여 권한의 남용이 있는 때에는 위법성은 조각되지 않는다.

기장이 이들 기내의 범죄행위에 대하여 권한을 행사할 수 있는 것은 항공기가 승객의 탑승 이후 외부로 통하는 모든 문이 폐쇄된 때로부터 승객이 하기하기 위하여 상기 문들이 열릴 때까지이다. 불시착의 경우에는 그 나라의 관헌이 도착하여 책임을 인계받을 때까지이다⁸⁾. 국내항공에 있어서는 그 나라의 국내법이 적용되기 때문에 동경조약은 적용되지 않는다.

특정인에 가하여진 감금조치는 가)착륙지점이 비체약국의 영토 내에 있으며, 동 국가의 당국이 상기특정인의 상륙을 불허하거나, 나)항공기가 불시착하여 기장이 상기 특정인을 관계당국 인도할 수 없는 경우, 다)동 특정인이 감금상태 하에서 계속 비행에 동의하는 경우를 제외하고는 항공기가 착륙하는 지점을 넘어서까지 운송이 계속되어서는 아니 된다⁹⁾. 항공기 기장은 기내에 특정인을 감금한 채로 착륙하는 경우, 가급적 조속히 그리고 가능하면 착륙이전에 기내에 특정인이 감금되어 있다는 사실과 그 사유를 당해국의 당국에 통보하여야한다¹⁰⁾.

한편, 기장은 항공기 또는 기내의 인명과 재산의 안전을 보장하기 위하여 또는 그 항공기내의 질서 및 규율유지를 위하여 필요한 경우는 조약 제 1조에서 규정하고 있는 범죄행위를 범하였거나 범하려 한다는 믿을만한 상당한 이유가 있을 때에는 누구임을 막론하고 항공기가 착륙하는 국가에 그 자를 하기시킬 수 있는 권한이 있다¹¹⁾. 이 경우 항공기 기장은 특정인을 하기시킨 국가의 당국에 대하여 특정인을 하기시킨 사실과 그 사유를 통보하여

7) 동경조약 제10조.

8) 동경조약 제5조 제2항.

9) 동경조약 제7조 제1항.

10) 동경조약 제7조 제2항.

11) 동경조약 제8조 제1항.

야 한다.¹²⁾

또한 항공기 기장은 자신의 판단에 따라 등록국의 형사법에 중대한 범죄(serious offence according to the penal law)를 기내에서 범하였다고 믿을만한 상당한 이유가 있는 자에 대하여 누구임을 막론하고 항공기가 착륙하는 영토국인 체약국의 관계당국에 그 자를 인도할 수 있다¹³⁾. 이 경우 기장은 가급적 조속히 그리고 가능하면 착륙이전에 동 특정인을 인도하겠다는 의도와 그 사유를 동 체약국의 관계당국에 통보하여야 하고¹⁴⁾ 범죄인 혐의자를 인도하는 당국에 대하여 등록국의 법령 상 적법하게 소지하는 증거와 자료를 제공하여야 한다(동 조약 제9조 제3항).

중대한 범죄의 판단여부와 등록국의 법령상 적법한 증거와 자료인지 여부 판단 문제는 기장에게 어려운 문제이나 기장이 갖고 있는 일반적인 법적 의식을 전제로 판단할 수밖에 없다. 기장이 이 조약의 조항에 근거하여 인도한 경우에는 체약국은 그 자를 인수하지 않으면 안 된다(동 조약 제13조 제1항). 즉, 당해 체약국은 기장이 인도하는 자를 수령할 의무가 있다.

(3) 항공기 기내 위해행위와 재판관할

동경조약은 항공기에서 행하여진 범죄나 행위에 대하여 동항공기의 등록국이 재판관할권을 갖는다고 규정하고 있는바¹⁵⁾ 재판관할권에 관하여 등록국주의를 원칙으로 채택하고 있다. 이와 같은 등록국주의를 채택한 결과로 동 조약은 체약국인 등록국에게 기내범죄를 재판하기 위한 국내법상의 재판관할권을 설정할 의무를 지우고 있다¹⁶⁾.

한편 동 조약 제3조 제3항은 이 조약은 「국내법에 따라 행사하는 어떠한 형사재판관할권도 배제하지 아니한다.」고 규정하고 있는 바 이는 어떠한 나라도 그의 국내법에 따라 형사재판관할권을 행사할 수 있다는 것을 규정한 것이다. 이를 형사재판관할권의 경합을 인정한 것으로 보는 학설이 있다.¹⁷⁾

12) 동경조약 제8조 제2항.

13) 동경조약 제9조 제1항.

14) 동경조약 제9조 제2항.

15) 동경조약 제3조 제1항.

16) 동경조약 제3조 제2항.

동 조약 제4조는 등록국이 아닌 체약국이 기내범죄에 관한 형사재판권의 행사를 목적으로 비행 중의 항공기에 대하여 간섭할 수 있는 경우, 그 범죄가 그의 체약국에 대하여 영향을 미칠 경우, 그 범죄가 그의 체약국의 국민이나 또는 그의 체약국에 항구적인 거소를 가진 자에 의하여 또는 이들에 대하여 행해진 경우, 그 범죄가 체약국의 안전에 해를 주는 경우, 그 범죄가 그의 체약국에서 시행되고 있는 비행 또는 항공기의 조종에 관한 규칙이나 법규에 위반된 경우, 그의 형사재판관할권의 행사가 다수국간의 협정에 기초하여 체약국의 의무의 준수를 필요로 하는 경우로 규정하고 있다.

비행 중의 항공기에 대해 간섭한다(interfere with an aircraft in flight)는 것은 항공기를 착륙시키던지 지연시키게 할 수 있다는 것이다. 이와 같은 생각은 영공주권과의 관계에서 항공기의 비행하는 하위국의 권리로서 논의되었던 것이며 뮌헨초안에서도 이것은 하위국의 권리로서 수정되었다. 그러나 동경조약에서는 이것은 조건부 권리로서 단순히 하위국 뿐만 아니라 등록국 이외의 체약국 일반의 권리로 수정되었다. 그렇지만 비행 중의 항공기에 대한 간섭이라고 하더라도 하위국 이외의 나라가 행할 수 있는 대응이라는 것은 전혀 제한되어 있기 때문에 사실상 불가능에 가깝다. 또한 하위국의 간섭도 실제상의 방법에 있어서는 극히 한정적이다.¹⁷⁾

또한 동 조약은 재판관할 등 본 조약의 해석이나 적용에 있어서 당사국간에 발생한 분쟁의 해결을 위한 규정도 포함하고 있다. 동 조약 제24조에서 그 해결방안을 제시하고 있는데, ① 당사국간의 협상, ② 제3자를 포함한 중재, ③ 국제사법재판소에 제소, 이렇게 세 가지이다. 그러나 본 조약에 대한 서명, 비준 또는 가입 시에 어느 국가는 자국이 전항에 구속하지 아니한다는 것을 선언할 수 있다. 기타 체약국은 이러한 유보(Reservation)를 선언한 체약국과의 관계에서는 전항에 구속되지 아니하므로 공동으로 항공운송사업을 하거나 국제기구에 의해 운영되는 경우, 즉 여러 체약국들이 이들 중 어느 한 국가에도 등록되지 아니한 항공기를 운항하는 공동항공운송운

17) Nicolao M. Matte, *Treaties on Air- Aeronautical Law*, 1981, p.338~339.

18) 板本昭雄, 三好 晋, 전게서. p.174.

항기구나 국제적인 운영기관을 설치할 경우 당사국간의 분쟁이 발생한 경우에는 항공 범죄로 인한 피해자가 소를 제기하여 피해를 구제받는 데 상당한 어려움에 처할 것이므로 이러한 부분을 본 조약에서는 해결해주지 못하고 있는 문제점이 있다고 보인다.

2. 항공기 불법납치

(1) 의의

항공기 범죄의 대표적인 항공기 납치(하이재킹)에 대하여는 헤이그 협약¹⁹⁾에서 규정하고 있는데, 헤이그 조약은 동경조약과 내용적으로 중복되는 규정도 있으나, 하이재킹 방지라는 관점에서 볼 때 독립의 조약으로서 동경조약을 보완하고 있다.

헤이그조약 제1조에서 규정하고 있는바 가)폭력 또는 폭력에 의한 협박 기타 위협수단을 사용하여 당해 항공기를 불법하게 탈취하거나 관리하는 행위(미수를 포함), 나)전항의 행위(미수를 포함)에 가담하는 행위라고 규정하고 있다.²⁰⁾ 이는 다음과 같이 상술할 수 있다.

첫째, 폭력이나 무력에 의한 협박 기타의 위협수단에 의해 행해져야 한다는 것, 즉 위해행위로 이와 유사한 내용은 동경협약 제11조 제1항에도 있으

19) 항공기 불법납치의 행위는 빈번히 발생하였으며 특히 중동지역이나 캐리비안 지역에 집중되어 있다. 그리고 그 숫자도 1968년도에 30건을 넘어섰고 1969년도에 81건에 달하는 등 방지할 수 없을 정도로 도달하였다. 이에 ICAO는 1968년 9월 3일부터 26일까지 부에노스아이레스에서 개최된 총회에서 민간항공기의 불법탈취에 관한 결의를 채택하였고 이사회가 이 문제에 대처하기 위한 조치를 검토할 것을 결정하였다. 이 결의의 결과로 ICAO법률소위원회가 동경조약에서 충분히 대처할 수 없었던 여러 가지 문제점을 보완하는 새로운 조약의 초안을 기초하였고 1970년 12월에 새로운 조약을 채택하기 위한 외교회의가 헤이그에서 개최되어 「항공기의 불법한 납치의 방지에 관한 조약(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)」을 채택하였다. 이것이 소위 말하는 「헤이그조약」이며 「항공기 불법납치 방지조약」이라고 불리고 있다. 헤이그 조약은 동경조약과 내용적으로 중복되는 규정도 있지만 하이재킹 방지라는 관점에서 볼 때 독립의 조약으로서 동경조약을 보완하고 있다는 점에 그 의의가 있다. 이 조약은 1971년 10월 14일 발효되었고 우리나라는 1978년 1월 18일 당사국이 되었다. 2005년 12월 현재 가입국은 181개국이다.

20) 최윤식, "Hijacking 사고의 통계적, 법적 분석을 토대로 한 대책 연구", 「한국 항공대학 논문집 제15집」, p.56.

며 항공기 납치의 전형적인 방법은 폭력에 의한 위협이다. 여기서 폭력의 의미에 관해서는 영어의 force가 물리적 강제행위를 가리키는데 대해서 불어의 Violence는 물리적 행위뿐만 아니라 심리적인 것도 포함하기 때문에 물리적인 폭력에 부가하여 무언가 그 밖의 위협이나 강제의 사용도 포함시켜야 할 것이다. 즉 당해 행위가 항공기의 비행안전을 직접 위협하는 경우 이면 폭력이라고 할 수 있겠다. 그러나 폭력에 의하지 않는 테러행위, 예를 들어 만일 항공기의 조종사가 하이재킹을 직접 하거나 또는 하이재커들이 항공기의 목적지 변경에서 조종사의 도움을 얻었거나 그렇게 하도록 뇌물을 주었을 경우, 또한 항공기 납치범들이 여 승무원의 협조를 얻었거나 조종사의 의식을 잃게 한 후 하이재커가 항공기를 납치, 관리하여 진로를 변경시킨 경우에도 항공기의 납치의 개념에 내포되느냐의 문제가 생기는데 헤이그협약은 가급적 개념의 확대를 피하고 있다. 둘째, 항공기 불법탈취, 운항관리, 행선지 변경을 하거나 그 중의 하나에 대한 시도가 있어야 한다. 셋째, 폭력의 사용 및 폭력에 의한 위협의 불법성이 있어야 한다. 이것의 요건은 법적으로 정당화할 수 있는 이유를 가지고 행하여지지 않는 경우 등을 가리키는 것으로 이해된다. 이것은 동경 협약의 내용과 유사하며 불법성의 구체적 판단은 재판권을 실제로 행사하는 국가의 국내법에 의하게 된다. 넷째, 비행 중의 항공기에서 비행중이라는 개념은 동 협약 제3조 제7항에 규정되었듯이 이륙 다음의 항공기의 모든 외곽문이 닫히고 착륙을 위해 그 문이 열릴 때까지의 시간을 말하며 이는 동경협약보다 협의의 의미를 갖는다. 여기서 지상의 공범자도 포함할 것이냐의 문제가 생기는데 당 협약은 여기까지 미치지 않은 것으로 보고 있다.²¹⁾

이와 같이 헤이그 협약에서는 기내의 폭력행위 혹은 적어도 위협을 수반하는 전형적인 패턴으로서의 항공기 납치행위를 규정하고 있으며, 반드시 항공기의 불법 탈취나 운항관리에 예상되는 모든 상황을 포함한다고는 볼 수 없다. 예를 들면, 조종사와 승객이 공모하여 항공기의 예정 행선지를 변경하는 경우, 혹은 사기, 책략, 중수뢰, 부실 표시 등의 행위에 의해서 항공

21) Sami, Shubber, *Aircraft hijacking under the Hague Convention, Anew Regime*, 1973, pp.694-699.

기의 진로를 변경하거나 지연시킬 경우에는 협약의 규제 대상이 되지 않는다.²²⁾

(2) 항공기 불법납치와 재판관할

항공기 불법탈취에 대한 항공범죄가 발생할 시에는 헤이그조약 제4조에 의하면 관할권은 다음의 체약국들에게 부여된다.

첫째, 항공기의 등록된 국가, 즉 범죄가 그 나라에 등록된 항공기의 기장에서 발생했을 경우 둘째, 착륙지 국가, 기내에서 범죄가 행하여진 항공기가 아직 기내에 있는 범죄혐의자를 신고 그 영토 내에 착륙한 경우 셋째, 항공기(승무원 없이) 임차인의 주된 영업사무소 소재국이나 주거지 국가 넷째, 범죄혐의자가 발견된 영토의 국가로서 범죄인을 위 어느 국가에도 인도하지 않은 경우, 사정이 정당하다고 인정된 경우 범인 및 범죄혐의자가 그 영토 내에 있는 체약국은 그를 구금하거나 그의 신병보호를 위한 기타조치를 취하여야 한다. 그 국가의 국내법에 규정된 바에 따라야 하나, 형사 또는 인도절차를 위함에 필요한 시간동안만 계속될 수 있다²³⁾.

이러한 헤이그조약은 해당 관할국가가 범죄자에 대한 기소나 조사를 의무화하고 관할권의 일반원칙을 도입하여 범죄자가 세계 어느 곳에 있든지 처벌될 수 있게 하였다. 재판관할권 관련하여서 항공기의 등록국, 착륙국 및 임차국 가운데 어느 나라의 관할권을 우선적으로 취급하느냐에 관하여는 조약은 어떠한 규정도 두고 있지 않다. 즉 조약은 이들 나라의 관할권을 경합적으로 인정하고 있다. 이를 경합재판관할권(concurrent jurisdiction)이라고 부른다. 이 경합재판관할권의 채택은 범죄인 인도와 관련하여 체약국 간 분쟁의 가능성이 있다. 공동 또는 국제등록에 따라 항공기를 운항하는 공동 항공운송운영기구 또는 국제운영기관을 설립한 체약국들은 적절한 방법에 따라 각 항공기에 대하여 관할권을 행사하고 본 조약의 목적을 위하여 등록국가의 자격을 가지는 국가를 당해국 중에서 지명하여야 하며, 또한 국

22) 이만중, “항공기 범죄 예방을 위한 법적 대응방안”, 「법과 정책연구 제5권 제1호」, p.608.

23) 헤이그조약 제6조 제1항.

제민간항공기구 (ICAO)에 대하여 그에 관한 통고를 하여야 하며, 동 기구는 동 조약의 전 체약국에 이 통고를 전달하여야 한다.²⁴⁾

3. 항공기 불법파괴

(1) 의의

민간항공안전에 대한 불법행위에 대하여 몬트리올조약²⁵⁾에서 다루고 있는데 몬트리올조약은 헤이그 조약에 의해 규제되지 않는 새로운 형태의 사건의 발생으로 헤이그 조약을 보완하는 조약으로 탄생되었다고 할 수 있다. 1969년 2월 18일 스위스 Zürich공항에 주기하고 있던 이스라엘 항공기의 항공기가 아랍 게릴라에 의해 습격을 받는 사건을 비롯하여 수건의 항공기에 대한 폭파사건이 발생하여 이들 사건을 계기로 하여 민간 항공에 대한 새로운 유형의 범죄행위가 만연될 징조가 보여 민간항공을 새로운 범죄행위로부터 보호하여야 한다는 의견들이 국제사회에 강하게 제기되고 있었기 때문이다.

몬트리올조약 제1조 제1항에서는 불법적으로 그리고 고의적으로 행하는 다음의 행위는 범죄가 된다고 그 정의를 규정하고 있다. 가) 비행 중인 항공기내에 탑승한 자에 대하여 폭력행위를 행하고 그 행위가 항공기의 안전에 위해를 가할 가능성이 있는 경우, 나) 업무 중인 항공기를 파괴하는 경우

24) 헤이그조약 제5조.

25) 1969년 2월 18일 스위스 Zürich공항에 주기하고 있던 이스라엘 항공의 항공기가 아랍 게릴라에 의해 습격을 받는 사건을 비롯하여 수건의 항공기에 대한 폭파사건이 발생하여 이들 사건을 계기로 하여 민간항공에 대한 새로운 유형의 범죄행위가 만연될 징조가 보여 민간항공을 새로운 범죄행위로부터 보호하여야 한다는 의견들이 국제사회에 강하게 제기되었다. 이에 1970년 6월 ICAO는 몬트리올에서 긴급총회를 개최하여 국제민간항공에 대한 불법한 방해 행위에 관한 조약 초안의 준비를 법률위원회에 지시하였고 법률위원회는 1970년 10월 22일 조약의 최종 초안을 작성하였다. 이 조약 초안을 기초로 하여 새로운 조약작성 및 채택을 위한 외교회의가 1971년 9월 8일부터 23일까지 몬트리올에서 개최되어 「민간항공의 안전에 대한 불법한 행위의 방지에 관한 조약(Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation)」이 채택되었다. 이 조약이 소위 말하는 「몬트리올조약」이며 「항공기 등 파괴 방지조약」이라고도 불린다. 이 조약은 1973년 1월 26일 발효되었고 우리나라는 1973년 9월 1일 당사국이 되었다. 2005년 말 현재 가입국은 183개국이다.

또는 그러한 항공기를 훼손하여 비행을 불가능하게 하거나 또는 비행의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 경우, 다) 여하한 방법에 의하여서라도, 운항 중인 항공기상에 그 항공기를 파괴할 가능성이 있는 장치나 물질을 설치하거나 또는 설치되도록 하는 경우, 라) 항공시설의 파괴 혹은 손상하거나 그 운용을 방해하고 그러한 행위가 비행 중인 항공기의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 경우, 마) 허위정보를 교신, 그로 인하여 비행 중인 항공기의 안전에 위해를 주는 경우로 이에 대하여 이러한 행위를 시도하거나 가담하는 행위도 범죄를 범한 것으로 본다²⁶⁾.

본 조약에서 규정하는 범죄의 공통요건은 그것들이 불법(unlawfully)하게 더욱이 고의적(intentionally)으로 행하여지는 고의범이다. 비행 중의 개념은 헤이그 조약과 동일하다. 다만 몬트리올조약에서는 「업무 중(in service)」이라는 개념을 추가하고 있는데 업무 중이라 함은 비행 중의 개념보다 넓게 지상 종업원 또는 승무원에 의하여 항공기의 비행 전의 준비(preflight preparation)가 개시된 때로부터 착륙 후(after any landing) 24시간을 경과한 때까지를 말한다. 이는 항공보안을 고려한 것이다. 허위정보 교신은 몬트리올 외교회의에서 추가된 규정으로 허위로 알고 있는 정보를 통보함에 의하여 비행 중의 항공기의 안전을 해하는 행위는 모두가 여기에서 규정하는 범죄행위가 된다. 항공기의 운항에 관한 통보된 잘못된 정보가 항공기의 안전을 해하게 되는 경우는 종종 있지만 여기서는 허위임을 알면서 그 정보를 통보하여 그것에 의하여 비행 중의 안전을 해하는 행위만을 범죄 행위로 본다는 취지이다. 예컨대 폭약이 탑재되어 있다고 거짓통보를 하여 그 항공기를 긴급히 착륙하게 하는 행위가 이에 해당한다. 이상의 행위에 대한 미수 및 공범도 범죄행위로 되는데 공범에는 지상에서의 교사 및 방조도 포함된다.

본 조약은 동경조약 및 헤이그 조약과 동일하게 군대, 세관 또는 경찰업무에 사용되는 항공기에는 적용되지 아니 한다²⁷⁾. 또한 동 조약 제4조는 범죄행위의 종류에 따라 조약적용이 상이한 경우를 정하고 있다. 즉 제1조 제

26) 몬트리올조약 제1조 제2항.

27) 몬트리올조약 제4조 제1항.

1항의 가), 나), 다) 및 마)호에 정하여진 범죄행위에 관하여 그 항공기의 실제 또는 예정된 이륙지 또는 착륙지가 그 항공기의 등록국 이외의 경우, 범죄행위자가 등록국 이외의 나라인 경우에도 적용된다. 다음으로 이들 범인 또는 용의자가 등록국 이외의 나라에서 발견된 경우에도 적용된다(동 조약 제4조 제2항, 제3항, 제4항). 라)호 ‘항공시설의 파괴 혹은 손상하거나 그 운용을 방해하고 그러한 행위가 비행 중인 항공기의 안전에 위해를 줄 가능성이 있는 경우’의 범죄행위에 관하여 조약은 범죄행위의 대상이 되었던 항공시설이 국제항공(international air navigation)에 사용되었던 경우에만 적용된다. 즉, 그 시설이 국제성이 있으면 이것을 가지고 적용의 대상이 된다는 것이 조약의 취지이다²⁸⁾. 동 조약 제5조 제2항에서 제5항의 규정들은 미수 및 공범에도 적용된다.

(2) 항공기 불법파괴와 재판관할

민간항공안전에 대한 불법행위가 발생했을시 이에 관한 재판관할권에 대하여 몬트리올조약 제5조에서 규정하고 있다. 동 조약의 각 체약국은 다음과 같은 경우에 있어서, 범죄에 관한 관할권을 확립하기 위하여 필요한 제반조치를 취하도록 되어 있다²⁹⁾. 첫째, 범죄가 그 국가 영토 내에서 범하여진 경우 둘째, 범죄가 그 국가에 등록된 항공기에 대하여 또는 그 항공기의 지상에서 범하여진 경우 셋째, 범죄가 기상에서 범하여진 항공기가 아직 지상에 있는 범죄혐의자와 함께 그 영토 내에서 착륙한 경우 넷째, 범죄가 승무원 없이 임차된 항공기에 대하여 또는 그 기상에서 범하여진 경우 또한 범죄행위의 행위지, 범죄행위가 행하여졌거나 또는 그 대상이 되었던 항공기의 등록, 임차국 및 기내에서 범죄행위의 혐의자를 탑승한 채 착륙하는 항공기의 착륙국은 조약상의 범죄행위에 관하여 재판관할권을 설정하지 않으면 아니 된다³⁰⁾. 즉, 항공기의 위치가 영향을 미치게 되는 경우는 몬트리올 협약(항공기 불법파괴)라고 할 수 있다. 헤이그협약상의 세 가지(항공기

28) 몬트리올조약 제5조 제5항.

29) 몬트리올조약 제5조 제1항.

30) 몬트리올조약 제5조 제2항.

등록국, 착륙국, 항공기 등록 및 임차인의 주영업소 관할국이 관할권행사) 경우에 대하여 범죄발생국가도 관할권행사를 하게 된다. 따라서 항공기 폭파 등 불법파괴의 경우에만 항공기가 위치하였던 나라의 관할이 될 수 있다.

더욱이 영토 내에서 범죄혐의자가 발견된 계약국은 만약 동인을 인도하지 않을 경우 그 영토 내에서 범죄가 범하여진 것인지 여부를 불문하고 소추를 하기 위하여 권한 있는 당국에 동 사건을 회부하여야 한다³¹⁾. 본 조약이 규정하는 범죄행위를 행하였던 자에 대한 처벌에 관하여 계약국은 헤이그조약에 있어서와 똑같이 무거운 형벌(severe penalties)을 과하는 의무를 진다³²⁾.

4. 항공손해배상과 재판관할

항공범죄로 항공사고가 발생하면 피해자들은 책임을 발생시킨 가해자에 대하여 손해배상을 요구하게 되는데, 가해자가 책임을 부인하거나 손해배상에 대하여 합의가 성립되지 않으면 소송을 통해서 구제를 받을 수 밖에 없다. 여객운송의 경우를 중심으로 살펴보면 여객이 사망한 경우 손해배상 청구권자의 범위에 대하여 몬트리올협약 제29조는 법정지법에 따르는 것으로 규정하고 있다. 손해배상의무자는 항공운송인이며 운송인이 사망하면 그의 법정승계인에 대하여 협약상 정하여진 조건에 따라 제소할 수 있다(몬트리올 조약 제32조).³³⁾

항공범죄로 인한 항공사고에 있어 재판관할의 선택은 당사자의 이해관계에 큰 영향을 미치게 되는 중요한 사항이다. 종래 바르샤바조약에서는 제23조에 4개의 재판관할 즉, 운송인의 주소지, 운송인의 주된 영업소 소재지, 운송계약을 체결한 영업소의 소재지, 도착지를 관할하는 법원을 인정하고 있었으며 몬트리올조약 제33조에서는 여객사상의 경우 '주요한 영구적인 거소'를 제5의 재판관할을 인정하였다. 항공사고의 손해배상청구권자는 그

31) 몬트리올조약 제7조.

32) 몬트리올조약 제3조.

33) 김종복, 「신국제항공법」, 한국학술정보, p.312 이하.

의 선택에 따라 상기의 어느 한 곳의 법원, 즉 각 법정지법에 따른 손해배상판결이 본인에게 가장 유리한 곳으로 소송을 제기할 수 있다.³⁴⁾

Ⅲ. 관련 사례 연구

1. 대한항공 007편 격추사건³⁵⁾

이 사건은 1983년 9월 1일, 뉴욕에서 출발하여 앵커리지를 경유해서 서울로 오던 중 소련 상공에서 소련 요격기의 공격을 받고 사할린 섬 서쪽에 추락한 사건이다. 이 사고로 미국 하원의원을 포함한 269명의 탑승자 전원이 사망하였다. 이 사고로 승객 및 승무원의 유족들은 대한항공으로부터 상당한 손해배상금과 위로금 등을 지급하고 원고들과 원만한 합의를 하였고, 이에 따라 관련된 일체의 손해배상 청구권과 소송 제기권 등을 포기한 바 있다.

그러나 유족들은 조종 승무원들의 불법행위로 말미암아 사망하게 된 재산적 손해 및 정신적 손해에 관한 배상청구권을 상속하여 그 금액 중 대한항공으로부터 이미 지급받은 금액을 공제한 나머지 금액에 대한 청구권을 가지고 있고, 사망자들과 사이에 앞서 가족관계에 있어 별도의 정신적 고통을 입게 됨으로써 고유한 위자료 청구권을 갖는다고 주장하며, 대한항공을 상대로 추가 청구 금액을 배상해 달라는 소를 제기하였다. 이와 관련하여 법원은 제척기간의 훨씬 지난 후의 소로써 소송요건이 흠결되었고, 유족과 대한항공 간에 이미 불제소 합의가 이루어진 것으로 이 사건의 소를 각하

34) 이에 관한 상세함은 김종복, 전제논문, 322면 이하; 미국에서는 원고가 소를 제기한 법원이 적법한 관할권을 갖고 있음에도 증거조사 등에 있어 법원이 현저하게 부적당하거나 피고에게 불합리한 곤란을 주는 경우에는 그 법원을 대체할 수 있는 법원이 있으면 불편의 법정을 이유로 관할권 행사를 거절하고 소를 각하 또는 이송할 수 있는데, 이를 불편법정이론이라 한다.

35) 서울지법 1996.8.14. 선고 93가합63988 판결.

판결하였다.

유족들은 대한항공과 합의가 진행될 당시 이 사건 사고가 대한항공이나 그 조종승무원들의 고의나 고의에 상당한 과실로 인한 것이 아니라 전적으로 구 소련국의 잘못으로 인한 것이므로 유족들이 소송을 제기하더라도 바르샤바 협약상의 책임제한 규정에 따라 배상책임액이 제한될 수 밖에 없다는 등의 허위 주장으로 합의를 강요하였다고 주장하였다. 또한 군사정권으로 말미암아 정보가 통제된 상황 하에서 대한항공에서 제공한 잘못된 정보에 따라 이 사건 사고가 대한항공의 고의나 고의에 상당한 과실 없이 구 소련국의 일방적인 불법행위로 인하여 발생한 것으로 알고 위 사실을 전제로 하여 위 각 합의에 이르게 되었지만, 실제로 이 사건 사고는 피고의 조종승무원들의 고의 또는 고의에 상당한 과실로 인하여 발생한 것이 사후에 판명되었음을 주장하며 대한항공과의 합의는 착오 또는 강박에 기하여 이루어진 것이거나, 궁박·경솔·무경험의 상태에서 이루어진 것이므로 취소한다고 주장하기도 하였다.

법원은 이와 관련하여 이 사건이 대한항공 소속 승무원들의 과실로 말미암아 발생하게 되었다고 판단하기에 충분한 자료가 있으나, 합의 당시 유족들은 원인 규명에 노력함과 동시에 최종적 합의에 이르게 된 사실, 위 합의서나 합의 약정서에는 장래에 사고의 원인이 밝혀지거나 손해가 증가하더라도 이의를 제기하지 않겠다는 취지의 문구가 개지되었고, 승무원의 유족의 경우 산재보험금 등의 문제까지 언급되었던 사실, 뿐만 아니라 원고들은 손해배상금 이외에도 위로금조로 상당한 금언을 지급받아 그 액수가 협약이 정하는 기준을 초과하였고, 학자금 등까지 지원받은 사실을 인정하여 원고의 주장에 모두 이유 없음을 결정하였다.

위의 국내 판결은 수해 동안 이어져 오는 동안, 많은 문제점들을 지적받아왔으나, 항공 범죄로 인하여 발생한 피해의 구제방안으로 항공사와의 협의 및 민사소송을 통한 구제방안이 과거에는 최선이었음을 보여주고 있다. 안타까운 점은 많은 국내외적인 노력이 이어져왔으나, 전문지식이 없는 피해자들은 협의 또는 수년간 어찌면 수십년의 시간이 소요되는 소송 이외의

만족스러울 만큼의 구체적인 법적 구제수단은 찾기 어려운 실정이다.

2. 9.11 뉴욕테러 사건³⁶⁾

뉴욕테러사건은 아타(Mohamed Atta, 33)를 행동대장으로 총 19명의 테러범들이 4-5명을 1개조로 4개 분임조를 편성, 칼 등의 흉기를 소지하고 2001년 9월 11일 오전 여객을 가장하여 4대의 항공기에 나누어 탑승한 후, 보스턴 로건 공항발 로스엔젤레스행 United Airlines 175편(보잉 767-200)과 American Airlines 11편(보잉 767-200), 뉴저지주 뉴어크 공항발 샌프란시스코행 UA93편, 그리고 워싱턴 D.C. 외곽 덜레스 공항발 로스엔젤레스행 AA77편(보잉 757-200) 등 모두 4대의 미국 국내선 항공기를 납치하여 탑승객, 승무원 전원과 함께 테러 목표물에 충돌 또는 추락시킨 것으로 보도되어 있다.

본 사건에서는 피해자와 그 유족들의 피해구제의 방안내용과 그 과정에 관하여 살펴보고자 한다.

(1) 형사처벌

뉴욕테러사건과 같은 ‘동반자살폭탄’ 테러 사건의 경우에는 빈 라덴과 같이 테러단체의 조직, 활동 또는 그에 대한 자금지원에 대한 처벌이 규정되어 있지 않은 헤이그/몬트리올 체제하에서는 형사처벌이 실효를 거두기 어렵다. 형사법적 접근이 실효를 거두기 위해서는 테러범 또는 테러조직에 자금지원, 훈련기지 제공, 테러요원의 조직, 훈련, 정보제공 하는 자나 조직을 소추할 수 있는 체계적, 종합적 법적 근거가 마련되어야 할 것이다. 이러한 의미에서 UN 안보리에서는 국제테러리즘에 관한 포괄협약안에 대한 작업(XI.4) 등이 이루어지고 있다.

미국의 버지니아주 리치몬드에서는 헤이그/몬트리올 등의 국제규범체제와 별개로 9.11 테러와 관련해 유일하게 체포된 용의자 자카리아스 무사위

36) 박현진, 세계무역센터 및 국방성 청사 ‘자살충돌’ 테러사건과 변화하는 항공테러리즘.

(Zacar Moussaoui)에 대한 소송이 진행되었지만, 하급법원에서 정부가 무사위에 대한 9.11 테러 공격 배후 음모에 관한 증거를 제시할 책임이 없다고 판결하였으나, 항소법원의 3명의 판사로 구성된 배심은 하급법원의 결정을 번복하여 판시함으로써 무사위에 대한 형사소송을 계속 진행시킨 바 있다. 이들 판사들은 또한 피고측은 현재 수감 중인 알카에다 공작원 3명을 증인으로 서면 진술에 한하여 내세울 수도 있음을 밝혔다.³⁷⁾

무사위는 알카에다 조직원으로 9/11 테러와 관련해 미국 내에서 유일하게 기소된 인물이며, 2006년 5월 3일 버지니아주 알렉산드리아 연방 배심은 그에 대한 최종 판결에서 중신형을 결정함으로써 9/11 테러 직전 체포된 이후 4년여 동안 계속돼온 그에 대한 법적 절차는 모두 마무리되었다. 12명으로 구성된 배심원단은 이날 판사가 낭독한 평결문에서 9/11 테러로 인한 3천여명 희생자들의 죽음이 무사위의 행동으로 초래됐다는 증거를 찾지 못했고, 무사위가 9/11 테러계획에 대해 제한적인 정보 밖에 없었으며, 실행과 관련해 역할도 그리 크지 않았다는 데 의견이 일치했다고 밝혔다. 이 평결에 그의 사형을 기대했던 9/11 테러 희생자 가족들은 놀라움과 실망감을 감추지 못했으나, 부쉬 대통령은 성명을 통해 가족들을 위로하면서도 무사위가 공정한 재판을 받았음을 밝히며, 재판으로 사건은 마무리됐지만 테러와의 싸움은 끝나지 않을 것이라고 강조했다.³⁸⁾

(2) 민사소송 사례

위와 같은 테러에 대한 형사처벌 및 사전 규제와 함께 테러법 또는 테러조직을 상대로 한 민사책임 추궁 역시 테러억지의 실효성의 확보뿐만 아니라 피해구제 방안으로서 또 하나의 접근 방법이 될 수 있다. 빈 라덴과 알카에다의 9.11 테러사건 개입의 증거가 충분하며 알 카에다의 해외 자산을 동결할 경우 희생자의 유족은 알카에다를 상대로 민사책임도 추궁할 수 있을

37) Voce of America News 2004.4.23일자 인터넷 신문 게시내용,
<http://www.voanews.com/Korean/archive/2004-04/a-2004-04-23-5-1.cfm> 참고.

38) Voce of America News 2006.5.4일자 인터넷 신문 게시내용,
<http://www.voanews.com/Korean/archive/2006-05/2006-05-04-voa7.cfm> 참고.

것으로 본다. 이와 관련하여 미국의 법률구조단체인 사법감시단(Judicial Watch)은 피해자와 그 유족들을 대신하여 빈 라덴, 알 카에다, 탈레반 정권, 아프간 및 이라크를 상대로 손해배상 청구소송을 제기하였다.³⁹⁾ 동 단체는 소송에서 사담 후세인과 빈 라덴의 테러조직(Terrorist network)간의 공모(conspiracy)의 증거가 압도적(overwhelming)이라고 주장하였다. 그러나 탈레반 정권, 아프간 및 이라크를 상대로 한 배상청구는 이들이 뉴욕사건에 연류된 명백한 증거가 부재한 현실에서 그 성공 가능성은 크지 않을 것으로 보인다.

(3) 국가책임

사법감시단은 9.11 테러공격으로 인한 희생자와 생존자들을 대신하여 베네수엘라와 그 대통령 Hugo Chaves 그리고 인디아의 베네수엘라 대사관 Walter Marquez가 오사마 빈라덴과 알카에다 테러조직에 물질적, 경제적 기타 여러 방법으로 지원하고 원조해 온 것에 대해 소송을 제기하였다. Hugo Chavez는 쿠바 독재자 Fidel Castro와 밀접한 관계를 유지하며 피후견인으로 알려져 있다. Castro는 이미 알려진 테러리스트로 당시의 부시 정권에 따르면, 테러를 위한 생화학 무기를 보유하고 있었다. Chavez는 베네수엘라의 대통령으로서 테러리스트를 지원하고 원조를 시작하며, 빈 라덴과 알카에다가 미국내외를 불문하고 공격할 수 있도록 재배치하고 훈련시켜 왔다. WorldNetDaily와 Global News Wire 등에 따르면 Chavez는 최소한 \$1,000,000.00 이상의 금액을 제공했으며, 이는 인도의 Marquez 대사를 통해 빈 라덴과 알카에다에 전달되었다. 이러한 금액은 모두 미국인과 국내외를 불문하고 미국과 관련된 것을 공격하고 파괴하려는 목적으로 사용되었다.

9.11 테러의 희생자와 생존자들의 소는 the Anti-Terrorism Act(18 U.S.C. §233), the Alien Tort Claims Act(28 U.S.C. §350)에 의거하여 제기되었다.⁴⁰⁾

39) The Korea Herald, "Lawsuit related to U.S. attacks targets Hussein, bin Lden", Dec.6, 2001, p.4.

40) Judicial Watch website 참고. http://www.judicialwatch.org/printer_3054.shtml

위의 소송의 결과가 어떻게 판시될지는 지켜보아야 하겠으나, 그 9.11 테러의 책임이 베네수엘라에 있음을 입증하는 것이 상당히 어려운 것이 사실이다. 그러나 소송의 결과를 떠나, 본 사례는 항공범죄에 관여한 국가가 그 책임을 회피할 수 없다는 점과 항공범죄로 인해 손해를 입은 피해자가 국가를 상대로 피해 구제 소송을 할 수 있다는 점을 보여주고 있다.

IV. 사후구제수단

이상에서 살펴본 바와 같이 항공범죄발생시 관련 국제조약에서는 항공기의 불법탈취나 민간항공의 안전에 대한 불법한 행위의 예방적 조치나 사후의 구제조치에 관해서는 거의 규정하지 않고 있다.

항공기 범죄의 사후구제수단은 통상의 생명·재산의 안전이 포함되어 일반적 원칙에서 끝나지 않고 보다 상세하고 구체적인 구제조치가 강구되어야 한다. 특히 사후의 해결책은 일층 복잡하게 하는 것은 이러한 행위가 국제관계의 환경 중에서 국가체제의 상위나 국제분쟁의 대립의 장을 이용하여 행해지는 일이 많으며 경우에 따라서는 그러한 분쟁의 장을 이용한 정치적 데몬스트레이션으로 행해지는 일이 있기 때문이다⁴¹⁾.

더욱이 항공범죄로 인하여 손해를 입은 피해자 또는 그 유가족들이 피해구제를 위해 취할 수 있는 방법은 앞서 언급한 사례에서와 같이 항공사와 협의 하거나 소송을 제기하는 방법일 수밖에 없을 것이며, 이러한 해결과정의 열쇠는 일반적으로 보험제도와 관련국제조약이라고 생각한다.

본 장에서는 항공테러 등 그 행위에 국가가 관여하는 경우, 그 책임 귀속의 주체로서 국가책임에 대하여 우선 살펴보고 더 나아가 관련 보험제도 및 국제조약상의 구제방안 내용을 살펴본다.

41) 최완식, 「항공범죄론」, 창문각, p.232 이하.

1. 국가책임

항공범죄 특히 항공테러와 관련하여 국가가 관여하는 경우가 발생할 수 있으므로 이에 대한 고려가 필요하다. 국가가 항공테러 등 항공범죄 행위에 직·간접적으로 관여한 경우에는 그와 같은 관여행위가 국제법상 위법이고, 그에 대한 책임귀속의 가능성이 국가에게 있고 그로 인하여 외국 또는 외국인, 특히 항공테러의 경우에는 승객, 승무원 및 항공회사 등등에 대한 구체적인 손해가 발생하게 되면 국가는 자신의 위법행위에 대해 국가책임을 지게 된다.

또한 국가가 항공기 납치 등의 항공테러 행위 자체가 직접 또는 간접으로 관여하고 있지 않더라도 국가는 자국의 영역 내에서 그러한 범죄가 발생한 사실에 대하여 영토국이 일정한 범위 내에서 책임을 져야 할 때가 있을 것이다. 이와 관련하여서는 전통국제법상 사인의 행위에 의한 국가의 국제책임 법리를 준용할 수 있다.⁴²⁾ 이 법리에 따라 국가가 책임을 지는 경우는 ① 그러한 사인의 행위를 방지하기 위하여 사전에 상당한 주의를 하지 않았거나 또는 ② 상당한 주의로써 방지하였음에도 사고가 발생하였을 때, 피해자에 대한 사후의 적절한 국내적 구제(local remedies)를 부여하지 않았든가, 이 양자 중 어느 경우에 한한다. 결국 국가는 자국 내의 외국인 보호에 관한 국제법상의 의무에 반하였을 경우에 국가책임을 지게 되는 것이다. 그러므로 이 경우에 있어서 가해자인 사인의 국적 여하는 문제되지 않을 것이다.

이러한 법리의 기초에 따를 때, 사적 테러리스트 집단에 소속된 항공기 납치범이나 폭파범의 행위는 비록 정치적 동기에 의한 것일지라도 어느 국가의 지시, 사주, 고무, 묵인 등의 사실이 없는 한 법적으로 사인의 행위에 지나지 않는다. 따라서 영토국은 자국의 영역 내에서 승객과 승무원 및 기체의 안전을 위협하거나 인명의 살상, 항공기 파괴 등의 결과를 가져오는 항공기납치나 항공기 폭파 행위가 자국의 영역 내에서 발생하였다는 사실만으로 국가책임을 지지 않는다. 다만 영토국이 자국의 영역을 타국에 대한

42) 이인재, 「항공테러와 국제법」, 세종출판사, p.131.

테러의 기지화로 사용되는 것을 방지하여야 할 일반국제법상의 의무에 입각하여, 사전에 상당한 주의를 다하여 항공기 테러범들에 의한 항공테러의 기지화를 방지해야 하는데 과실에 기하여 이를 방치하거나 또는 상당한 주의 의무를 해태하여 구체적인 범행을 방지하지 못한 경우, 또는 침해된 법익에 대하여 피해자에게 적절한 구제를 제공하지 않은 경우 책임을 지게 된다.

2. 전쟁·하이재크 보험

대부분의 항공보험이 전쟁행위 등에 의한 배상책임을 보험의 면책사유로 정하고 있는 바⁴³⁾, 전쟁행위 등에 의한 위험을 담보하기 위해 개발된 보험이 항공전쟁보험(Aviation War Risk Insurance)이다. 9.11 뉴욕테러 사건 이후 테러행위에 의한 위험의 부각과 함께 사고비행기, 승객 및 화물이외의 제3자 손해에 관하여 부담하는 전쟁위험 제3자 배상책임이 문제되고 있다.

전쟁·하이재크 보험에는 그 보험 계약상 2가지 중대한 제약이 있다. 첫 번째는 7일 이전 예고해약(7-Day notice of cancellation)조항이다. 7일전 예고해약조항이 발동된 예로는 1980년 8월 이라크에 의한 쿠웨이트 침공시 Lloyd의 전쟁보험 인수업자가 걸프만 지역일대에 대해서 전쟁보험의 해약을 선언하여 7일 후부터 전쟁위험에 대해서 무보험 상태가 된 적이 있다. 이는 뜻하지 않은 사태에 대한 사전계약의 한계를 나타낸 것이라고 할 수 있다. 두 번째는 자동계약종료(automatical termination)이다. 이 조항은 핵병기의 사용 또는 미국, 영국, 프랑스, 러시아, 중국의 5대국 간 전쟁이 발발할 때에는 보험계약이 전제제로 하고 있는 사회적 질서 그 자체가 사라진다는 생각에서 보험사업자가 모든 전쟁보험계약에 삽입할 수 있다. 이 규정이 발동하면 당해 분쟁 지역만이 아닌 전 세계의 전쟁보험이 자동적으로 종료되기 때문에 항공운송에 있어서 지극히 불안정한 상태가 발생하게 된다. 이와

43) 1968년 12월 28일 베이루트 공항에서 일어난 이스라엘군 습격으로 여러 대의 항공기가 파손된 사건이후부터 런던 보험시장의 항공보험증권상에는 전쟁·하이재크 등 면책약관(AVN 48)이 사용되었다. 현재는 1971년 8월 26일 기존의 약관에 약간의 수정을 가한 AVN48B가 사용되고 있다.

같이 민간보험계약의 한계가 드러나고 있기 때문에 별도의 방법이 강구되고 있다. 미국과 영국에서는 민간보험이 해결할 수 없는 사태가 발생하는 경우 정부가 보험을 인수하는 제도 등이 확립되어 있다.

이와 같이 보험자의 면책사유들로 항공범죄로 인한 피해자 특히 제3자의 손해가 발생한 경우 그 배상책임을 함에 있어서 손해배상액을 감당해 낼 수 없는 항공 산업의 보호는 물론 그 배상책임의 보상에 있어서도 심각한 문제가 야기될 수 있는데, 이러한 문제를 해결하기 위해 아래에서 언급할 로마조약의 개정과정에서 심도 있게 논의되고 있다.

3. 로마조약

항공범죄의 피해자는 항공기 탑승객 또는 승무원 외에 지상 제3자도 해당될 수 있는 바, 항공기범죄로 인하여 항공기가 추락하는 경우 등으로 지상 제3자에게 손해가 발생할 수 있기 때문이다.

항공기에 의한 지상 제3자에 대한 손해에 대한 규율은 각국의 국내법이 압도적으로 중요한 위치를 차지하고 있었다. 이러한 국가마다의 상이점으로 불편함을 초래하여 국제적으로도 오래 전부터 이 문제가 취급되어 왔으며, 그리하여 1933년 각국 대표들이 모여 “항공기에 의하여 지상 제3자에 대한 손해에 관한 규칙의 통일을 위한 조약”(로마조약)에 서명하였고 1942년 발효되었다. 1955년에는 “외국항공기에 의하여 지상 제3자에게 발생된 손해에 관한 협약(Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface)”(1952 로마조약)이 1933년 로마협약을 대신할 새로운 협약으로 채택되었다. 이 조약은 일부 강대국들이 비준하고 있지 않고 있어 문제점이 제기되고 있었기 때문에 ICAO 법률위원회에서 1978년에 “로마 협약을 개정하는 몬트리올 의정서”가 채택되어 현재 발효되어 있다. 그러나 1978년 개정로마조약에도 대부분의 선진국들이 비준하고 있지 않기 때문에 역시 문제점으로 지적되고 있으며, 이에 ICAO 법률위원회에서는 로마조약의 현대화를 위한 개정작업을 2000년부터 추진해오고 있다.⁴⁴⁾

여기에서는 로마조약에서 규정하고 있는 주요책임원칙을 1978년 개정로마조약을 중심으로 서술하고, ICAO 이사회 특별그룹에서 작성한 “불법방해의 경우 항공기에 의하여 발생된 제3자의 손해배상에 관한 협약안”과 “항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 협약안”의 주요내용을 살펴본다.

(1) 개정로마조약상 항공기 운항자의 지상 제3자 손해에 대한 책임

지상에서 손해를 입은 자는 그 손해가 오직 비행중의 항공기 또는 그로부터 낙하된 사람 또는 물건에 의하여 발생된 것이 입증되면 이 협약에 규정된 바에 따라 배상을 받을 권리를 가진다. 그럼에도 불구하고 손해가 그것을 일으키는 사고의 직접적 결과가 아닌 경우, 또는 그 손해가 현행 항공교통규칙에 따라 공역을 통한 단순한 항공기의 통과로 인하여 생기는 경우에는 배상을 받을 권리가 없다.⁴⁵⁾

이것은 손해가 존재하고 특정인에 의하여 손해를 받았다는 증명만 있으면 발생하는 책임의 형태이다. 고의나 과실의 증명은 여기서 요구되지 않으며 책임은 가해자의 주의 요구수준의 준수와 상관없이 발생된다.⁴⁶⁾ 로마조약은 제2조에서 명백한 바와 같이 절대책임(absolute liability)원칙을 포함하고 있다. 즉 조약의 의미에서 항공기 운항자에게 책임이 귀속되며, 항공기 등록부를 통하여 쉽게 추적할 수 있는 소유자는 만약 어떤 다른 사람이 통제에 있었다는 것을 증명하지 못하면 운항자인 것으로 추정된다.⁴⁷⁾

로마조약은 이 외에 예외조항을 두고 있다. 즉 이 조약의 규정에 의하여 책임을 지는 자는 ① 손해가 무력분쟁이나 내란의 직접적 결과인 경우 또는 책임 있는 자가 공공당국의 행위에 의하여 항공기의 사용을 박탈당한 경우에 책임을 지지 아니한다.⁴⁸⁾ ② 책임 있는 자는 그 손해가 오직 피해자 또

44) 김두환, 「국제항공법론」, 한국학술정보(주), 2005, pp.376-378.

45) 개정로마조약 제1조 제1항.

46) I.H.Ph. Diederiks - Verschoor, *An Introduction to Air Law* (7th revised edition), Kluwer Law International, 2001, p.154.

47) 개정 로마조약 제2조 제1항, 제3항.

48) 개정 로마조약 제5조.

는 그의 사용인이나 대리인의 태만, 불법행위 또는 부작위에 의하여 발생된 것임을 증명하는 경우에는 책임을 지지 아니한다. 만약 손해가 피해자의 태만, 불법행위 또는 부작위에 의하여 기여되었음을 책임 있는 자가 증명하는 경우, 손해에 기여한 태만, 불법행위 또는 부작위의 한도로 배상이 감경된다.

(2) 불법방해의 경우 항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 조약안 (Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Interference)의 주요내용

1) 적용범위(제2조)

조약의 체결국이든 아니든 간에 다른 나라에 운항자가 그의 주된 영업소를 가지고 있거나 또는 그러한 영업소를 가지고 있지 아니하는 경우 그의 영구주거를 가지고 있는 때, 불법방해 행위의 결과로서 비행중의 항공기에 의하여 발생한 체결국의 영토에서 일어나는 제3자의 손해에 적용된다. 이 조항은 운항자가 체결국이든 아니든 간에, 체결국이 보상된다는 것을 보장한다. 또한 조약은 특정 상황 하에서 비체약국에서의 손해에도 적용된다. 체결국으로부터 온 운항자가 비체약국에서 손해를 일으키는 경우, 설립된 체결국들의 회의(COP)가 운항자에 재정지원을 제공하도록 결정할 수 있다.

2) 운항자의 책임(제3조)

운항자의 책임은 엄격하다. 즉 과실의 입증을 필요로 하지 않는다. 오직 손해가 비행중의 항공기에 의하여 발생되었다는 조건으로 제3자가 입은 손해에 책임을 진다.⁴⁹⁾ 일반적으로 운항자만이 책임이 있다. 협약안은 제27조에서 불법방해행위에 의한 손해배상소송이 운항자를 상대로만 제기될 수 있다는 즉 이러한 손해배상을 위하여 다른 사람을 상대로 손해배상청구가 제기되지 않는다는 배타적 구제조항을 포함하고 있다. 그러나 이 조항은 국

49) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3, 25/07/07, para.2.6.1.-2.6.2.

제적으로 불법방해 행위를 저지른 개인을 상대로 한 소송에는 적용되지 않는다.⁵⁰⁾ 다만, 손해배상책임을 진 운항자가 불법방해 행위를 저지른 개인 혹은 단체를 상대로 구상권을 행사하는 것은 관할지법 따라 해결하는 데 문제가 없을 것으로 보인다.

3) 보충배상기구(제8조)

체약국의 영토에서 손해를 입은 사람들에게 배상을 지급하기 위한 주된 목적을 가지고, 그리고 재정적 자원을 제공하기 위하여 보충배상기구(Supplementary Compensation Mechanism: SCM)라고 부르는 독립적 기구를 창설하는 것이 계획되어 있다. 일반적으로 SCM으로부터 이용 가능한 최대보상금액은 현재 각 사고당 30억 특별인출권(SDR)을 목표로 토의에 맡겨져 있다.⁵¹⁾

(3) 항공기에 의하여 발생된 제3자 손해배상에 관한 조약안 (Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties)의 주요내용

1) 적용범위(제2조)

운항자가 그의 주된 영업소를 가지고 있거나, 그러한 장소를 가지고 있지 않은 경우 다른 체약국에 그의 영구주거를 가지고 있는 때에 불법방해 행위의 결과 이외에 비행중인 항공기에서 일어난 체약국 영토에서 발생하는 제3자의 손해에 적용된다.⁵²⁾

2) 운항자의 책임(제3조)

운항자의 책임은 엄격하며, 특정한 출발점까지 시험적으로 250,000SDR에서 500,000SDR까지로 정해진다. 그것 이상에 대하여 운항자는 당해 손해

50) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3, 25/07/07, para.2.6.3.

51) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3, 25/07/07, para.2.6.6.-2.6.7.

52) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3, 25/07/07, para.2.7.1.

가 운항자의 부주의로 인한 것이 아니라는 것 또는 손해가 오직 다른 사람의 부주의로 인한 것임을 입증하지 않는 한, 운항자는 책임을 진다. 이러한 2단계 시스템은 1999년 몬트리올조약에서 찾아볼 수 있다.⁵³⁾ 그러나 운항자는 항공기내의 안전을 유지하기 위한 권한과 책임을 법적으로 부여받고 있으므로, 당해 손해가 운항자의 부주의로 인한 것이 아니거나 손해가 오직 다른 사람의 부주의로 인한 것임을 입증하기는 쉽지 않을 것으로 보인다.

3) 보충배상기구(SCM)의 비작용

SCM과 그에 의한 보상에 관한 규정들은 운항자가 발생한 손해전액에 대하여 잠재적으로 책임이 있으므로, 이 조약 하에서는 작용하지 않는다.⁵⁴⁾

V. 결 론

본 논문에서는 항공기 범죄로 인한 피해가 기내 또는 지상 제3자에게 발생하였을 시 피해자의 구제와 관련된 부분을 중심으로 고찰하였는바, 그 구제 방법은 다음과 같이 크게 두 가지로 정리될 수 있을 것이다. 첫째, 항공기 범죄로 인해 피해를 입은 항공기의 소유권자, 승객 및 승무원 그리고 지상 제3자는 가해자인 테러범에 대하여 둘째, 상당한 주의의무를 다하지 못한 영역국의 과실 책임에 기하여 영역국의 행정당국을 상대로 하여 민사상 또는 행정상의 구제를 청구하는 것이다.

그러나 위의 두 가지 방법 중 전자의 경우, 국제조약은 물론 국내법에서도 항공 운송인이 불법행위 책임을 지도록 규정하고 있을 뿐만 아니라, 해당 항공범죄와 연류된 명백한 증거를 성공적으로 입증하기가 어렵기 때문에 대부분의 탑승객과 지상 제3자의 피해에 대한 부분은 항공 운송인이 책임을 지고 있다. 항공사들이 이러한 경우를 대비하여 항공보험에 가입하고

53) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3, 25/07/07, para.2.7.2.

54) ICAO, Working Paper A36-WP/11 LE/3, 25/07/07, para.2.7.6.

있으나, 항공테러 등의 노출에 대한 보험담보의 확보가 적기 때문에 9.11 뉴욕테러 사건과 같이 큰 재해에 초래하는 경우 항공사는 붕괴될 수 있다. 이러한 난제들을 충족하기 위한 노력이 국내외적으로 시작되고 있지만, 항공에 대한 안전위협은 사라지지 않은 채 남아 있으며, 그로 인한 피해구제 방법 또한 안정적인 체계 확립에 있어서도 부족한 실정이다. 따라서 계속되는 테러의 위협 속에서 항공 산업의 안정성을 제공하고 국내외 국가의 시민들에게 공정한 배상을 보장할 법적 틀을 마련하기 위한 노력은 계속되어야 할 것은 자명하며, 이에는 국가적인 노력이 더욱 뒷받침 되어야 할 것이다.

참고문헌

- 최완식, 「항공범죄론」, 창문각, 1980.
- 김두환, 「국제항공법론」, 한국학술정보, 2005.
- 이인재, 「항공테러와 국제법」, 세종출판사, 2006.
- 홍순길 · 신흥균 · 김종복, 「신국제항공우주법」, 한국항공대학교출판부, 2006.
- 김종복, 「신국제항공법」, 한국학술정보, 2009.
- 최윤식, “Hijacking 사고의 통계적, 법적 분석을 토대로 한 대책 연구”, 1979.
- 정형근, “국제테러리즘의 법적규제에 관한 연구”, 1993.
- 김만호, “국제형법재판소를 통한 항공기테러범죄 규제에 관한 연구”, 2002.
- 이만중, “항공기 범죄 예방을 위한 법적 대응방안”, 2005.
- 이강빈, “항공기에 의한 제3자 책임에 관한 로마협약의 개정내용과 문제점”, 2007.
- 板本昭雄, 三好 晋, 「新國際航空法」, 有信堂, 1999.
- ICAO, Working Paper “Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in Case of Unlawful Interference”, SG-MR/6-WP/2, 16/05/07.
- ICAO, Working Paper “Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties”, SG-MR/6 WP/3, 16/05/07.
- I.H.Ph. Deideriks-Verschoor, 「An Introduction to Air Law (7th revised edition)」, Kluwer Law International, 2001.
- Sami · Shubber, “Aircraft hijacking under the Hague Convention, A new Regime”, 1973.
- 웹사이트
http://www.judicialwatch.org/printer_3054.shtml
<http://www.voanews.com/Korean/archive/2004-04/a-2004-04-23-5-1.cfm>
<http://www.voanews.com/Korean/archive/2006-05/2006-05-04-voa7.c>

fm

초 록

항공범죄의 개념에는 민간 항공의 안전을 위해하는 행위, 항공기 불법납치 그리고 불법 파괴행위 등이 포함된다.

이러한 항공범죄는 주로 ICAO에서 국제 조약 및 협약으로 규정하고 있다. 아래의 조약과 협약은 모든 국가에 적용되는 무조건적이고 절대적인 규범이다.

항공기내에서 행한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약(Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft), 항공기의 불법납치 억제를 위한 협약(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation), 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서(Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation), 가소성 폭약의 탐지용 표지에 관한 협약(Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection)

본 논문에서는 상기 조약에서 언급하고 있는 항공범죄의 의미와 재판관할에 대한 내용을 살펴본다. 또한 항공범죄가 비행중이거나 지상에서 발생하였을 경우의 사후구제수단에 대하여 설명한다. 마지막으로 항공범죄와 관련된 사례들을 통해 피해자를 보호할 수 있는 방안을 고찰한다.

주제어 : 항공범죄, 항공테러, 재판관할권, 항공보험, 로마조약

Abstract

Aircraft Crime and the Damage Relief

Kim, Sun-Ihee**

Ahn, Jin-Young**

A concept of Aircraft crime includes an Air range, unlawful seizure of aircraft and unlawful acts against the safety of civil aviation.

There are international treaties and conventions which have mainly been enacted by ICAO. The following treaties and conventions are categorical and unconditional norms that any States are clearly condemned.

Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection

In this essay, I present the meaning of the aircraft crime mentioned on the treaties above and jurisdiction of the crime. Moreover, I explain how to demand reparation for damages onboard or on the surface when an aircraft crime is occurred. Lastly, I indicate legal bases of how to protect the victims of the aircraft crime by mentioning specific cases relating to the crime.

Key Words : Aircraft crime, Hijacking Insurance, Jurisdiction of the crime, Hague Convention, Rome Convention

* Professor, Korea Aerospace University.

** Ph.D. Course, Korea Aerospace University Graduate School.