

航空宇宙法學會誌 第25卷 第1號
2010년 6월 30일 발행, pp. 27~54

논문접수일 2010. 6. 2
논문심사일 2010. 6. 11
게재확정일 2010. 6. 21

「항공안전 및 보안에 관한 법률」에 있어서 항공범죄에 관한 연구*

황 호 원**

목 차

- I. 서 론
- II. 항공범죄의 해석상의 문제
- III. 결 론

* 이 논문은 2008년도 한국항공대학교 교비지원 연구비에 의하여 지원된 연구의 결과임.
** 한국항공대학교 항공우주법학과 교수

I. 서론

현행 항공보안 및 안전에 관한 법은 9.11 테러 이후 상황에 쫓겨 급히 제정되어 실행함으로 인하여 많은 문제점을 내포하고 있다. 이는 국내 실정을 감안하지 않고 ICAO의 영향력 아래에서 흠어져있는 각종 국제협약 및 각국의 지침을 흡수하는 식으로 법안을 제정했기 때문에 나타난 당연한 현상이라 하지 않을 수 없다. 이에 향후 ICAO 보안 검토를 대비하는 측면에서 국내 “항공안전및보안에관한법률” 중 특히 항공범죄 조항을 체계화하여 보다 효율적으로 실용화할 필요가 있기에 이를 검토하기로 한다.

특히 항공안전및보안에관한법률은 항공법과의 관계는 물론 형법의 이론과도 밀접한 관계가 있으나 실제로는 그 연관관계를 고려하지 않음에 따른 불합리한 점과 미흡한 점이 도출된 실정이다. 물론 그동안 수차례의 개정을 통하여 점차 나아지고 있으나 아직도 여러 분야에 있어서 검토를 요하므로 이를 살펴보도록 하겠다.

II. 항공범죄의 해석상의 문제

1. 항공기손괴죄

제39조(항공기손괴죄) ① 운항중인 항공기의 안전을 해할 만한 손괴를 가한 자(「항공법」 제157조제1항에 해당하는 자를 제외한다)는 사형·무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다.<개정 2008.3.28>

②계류중인 항공기의 안전을 해할 만한 손괴를 가한 자는 7년 이하의 징역에 처한다.

(1) 운항 중 & 항행 중

항안법 39조 ①항에 따르면 운항 중에 항공기에 대하여 손괴를 가한 경우에는 사형, 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다고 하면서 항공법 제 157조 제 1항의 경우는 제외하고 있다. 즉 항공법에 의한 “항행 중”이란 표현과 “운항 중”이란 표현사이의 관계를 명확하게 정립할 필요가 있겠다. 우선 항안법 제 2조 제 1호에 따르면 ‘운항중이라 함은 승객이 탑승한 후 항공기의 모든 문이 닫힌 때부터 내리기 위하여 문을 열 때까지를 말한다’라고 규정되어 있다. 거기에 비하여 일반적으로 항공법 제 157조 1항에서의 항행이라 함은 특히 배나 비행기 따위를 타고 항로 또는 궤도를 다니는 것이라 하므로 운항 중이란 개념이 보다 폭넓게 사용된다고 할 수 있다.

계류 중	문 닫힘	이륙	항행 중	착륙	문 열림	계류 중
	운항 중					
7년 이하	5년 이상					7년 이하

그러므로 항공기의 문이 닫힌 후 아직 항행에 이르기 전 단계는 운항 중이란 개념에 해당하고, 또한 착륙 후 아직 문이 열리기 전까지도 항행 중은 아니지만 운항 중이란 개념에 포함할 수 있는 것으로 할 수 있겠다. 그러므로 이런 가정 하에는 항행 중이 더 위험한 경우라는 것이 명확한데 결국 그 형량은 동일하게 5년 이상으로 규정¹⁾하고 있으니 이는 검토할 여지가 있지 않나 싶다. 더욱이 항안법 제 157조 1항에는 “항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한” 경우를 대상으로 하나 항안법에서는 단순히 “항공기의 안전을 해할 만한” 손괴만을 한 경우에도 같은 형량을 부과하는 하는 것은 형평의 원칙에 맞지 않으므로 항안법인 경우는 그 형량을 좀 낮추는 것이 보다 타당하리라 생각하는 바이다.

‘손괴’란 용어도 검토할 필요가 있다. 일반적으로 재물 등에 직접 유형력

1) 항공법 제157조 (항행 중 항공기 위험 발생의 죄) ① 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복(顛覆)시키거나 파괴한 사람은 사형, 무기징역 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

을 행사하여 소유자의 이익에 반하는 물체의 상태변화를 가져오는 일체의 행위를 손괴라 말한다. 즉 물체 자체가 소멸될 것은 요하지 아니하며, 그 재물의 원래의 목적에 사용할 수 없게 하는 것이면 충분하다. 예를 들어 기계의 분해 같은 경우이다. 또한 반드시 영구적임을 요하지 않고 일시적이라도 충분하다. 또한 예를 들어 자동차 타이어에서 바람을 빼버리는 것같이 반드시 중요부분을 훼손할 필요는 없고 간단히 수리할 수 있는 경미한 정도도 포함된다. 그러나 물체의 상태변화 없이 단순히 재물의 기능을 방해한 것은 손괴가 아니다.

항공법 제 157조 1항의 ‘파괴’와의 차이를 살펴보면 파괴라 함은 물질적으로 효용을 손상시키는 손괴의 일종이지만 손괴보다 그 정도가 큰 규모인 것으로, 손괴는 건조물의 중요한 구성부분을 손괴함을 요하지 않으나, 파괴는 건조물의 중요한 구성부분을 손괴하는 경우를 말한다.

나아가 항행 중에 추락, 전복이나 파괴에 이르지 않은 항공기의 안전을 해할 만한 손괴를 범한 경우 역시 그 형량이 동일하게 되므로 양 법안에 따른 형량의 형평성에 문제가 있을 듯 하여 차라리 항안법의 경우 항공기 손괴죄는 3년 이상으로 함이 균형적인 시각에서 보다 타당하지 않나 생각되므로 향후 검토할 여지가 있겠다. 이는 항안법 39조 ②항의 계류 중인 경우에 손괴를 가한 경우 7년 이하라는 규정과도 비교하여 볼 때 더더욱 형량의 균형성이 요구되어야 할 것이다. 여기서 계류 중이라 함은 운항 중에 해당하지 않은 공항에 머무르는 모든 경우를 의미하는 것으로 해석하여야 할 것이다.

(2) 미수범 규정의 흡결

항안법 39조를 살펴보면 미수범에 대한 처벌 규정이 없다. 이는 항공기 안전을 해하기 위한 행위를 실행에 착수하였으나 어떤 이유로든 성공하지 못한 경우에는 그 결과가 발생하지 않았기에 처벌할 수 없다는 해석이 되는데 이는 타당하지 않다고 하겠다. 왜냐하면 일단 항공기의 안전을 해할 만한 행위를 시도하였다는 것만으로도 충분히 그 위험성을 인정하여 어느 정

도의 처벌이 되어야하나 단지 결과가 우연히 발생하지 않았다는 사실만으로 아무런 처벌을 할 수 없다면 이는 주관적인 의도를 처벌하려는 주관설의 입장에서 보건대 타당하지 않으므로 미수범의 처벌 규정은 반드시 규정되어야 한다고 생각한다. 항공법인 경우에는 제 159조에 따르면 항공상위험발생등의 죄²⁾의 경우에는 미수범을 처벌한다라는 규정이 2009년 6월 10일자로 개정되어 현재는 미수범을 처벌하므로 항공법에도 역시 미수범은 처벌하는 규정이 있어야한다고 생각하는 바이다.

(3) 안전을 해할 만한 손괴

나아가 안전을 해할 만한 손괴란 표현 자체도 명확한 해석이 요구된다. 만일 손괴에는 해당하되 안전을 해할 만하지 않은 정도의 경우라면 이 규정에 따르면 처벌을 할 여지가 없게 되므로 안전을 해할 정도의 손괴는 보다 더 가중처벌하고 그렇지 않은 손괴의 경우도 처벌할 수 있는 규정으로 개정함이 필요하다 생각된다.

우리나라 형법에는 법률에 규정이 없는 미수범은 처벌하지 않는다고 되어있지만 법률에 규정이 있는 미수범의 경우는 그 결과의 발생이 일어나지 않았다 하더라도 그 죄가 중하다고 판단되는 사항으로 법률로 그 미수범에 처벌에 관한 규정을 두고 있다³⁾. 항공안전 및 보안에 관한 법률 제39조는 결과 발생에 의한 처벌 규정이다. 그러나 운항중의 항공기는 그 특수한 상황을 고려하여 그 안전과 보안에 더 주의를 기울여야 한다고 생각한다. 따라서 제39조 이하의 처벌규정에 미수범에 관한 규정을 신설하여야 한다고 생각한다.

2) 항공법 제159조 (미수범) 제156조 및 제157조제1항의 미수범은 처벌한다.
[전문개정 2009.6.9] [시행일 2009.9.10]

3) 형법 제25조 (미수범) ①범죄의 실행에 착수하여 행위를 종료하지 못하였거나 결과가 발생하지 아니한 때에는 미수범으로 처벌한다.
②미수범의 형은 기수범보다 감경할 수 있다.

2. 항공기납치죄 등

제40조(항공기납치죄 등) ① 폭행 또는 협박 그 밖의 방법으로 항공기를 강탈하거나 그 운항을 강제한 자는 무기 또는 7년 이상의 징역에 처한다.
<개정 2008.3.28>

②제1항의 죄를 범하여 사람을 사상에 이르게 한 자는 사형 또는 무기징역에 처한다.

③제1항 또는 제2항의 미수범은 처벌한다.

④제1항 또는 제2항의 죄를 범할 목적으로 예비 또는 음모한 자는 5년 이하의 징역에 처한다. 다만, 그 목적인 죄의 실행에 이르기 전에 자수한 자는 그 형을 감경 또는 면제할 수 있다.

(1) 폭행 또는 협박 그 밖의 방법으로

형법에 있어서 폭행과 협박은 여러 의미로 해석된다. 즉 최광의로 사람, 물건 등 그 대상을 불문하고 일체의 유형력의 행사하는 경우를 뜻하며 여기에는 내란죄, 소요죄, 다중불해산죄가 해당된다. 광의의 폭행은 사람에 대한 직접, 간접의 유형력의 행사로 공무집행방해죄, 특수도주죄, 강요죄, 공갈죄의 경우라 할 수 있다. 협의의 폭행은 사람의 신체에 대한 유형력의 행사로 폭행죄의 폭행을 의미하며 최협의의 폭행은 상대방의 반항을 불가능하게 하거나 현저히 곤란하게 할 정도의 유형력의 행사로서 그 예는 강도죄와 강간죄에서 찾을 수 있겠다. 여기서 의미하는 폭행이란 최광의 의미 즉 사람, 물건 등 그 대상을 불문하고 일체의 유형력의 행사를 의미한다고 하겠다.

또한 협박의 경우도 그 사용이 다양한 바, 광의의 협박은 일반적으로 공포심을 생기게 할 만한 해악을 고지하는 것으로 내란죄, 소요죄, 다중불해산죄, 공무집행방해죄, 특수도주죄에 해당하며, 협의의 의미는 상대방이 현실적으로 공포심을 느낄 수 있을 정도의 해악을 고지하는 것으로 강요죄, 공갈죄, 약취죄에 해당한다. 또한 최협의의 협박은 반항을 불가능하게 하거나 현저히 곤란하게 할 정도의 해악을 고지하는 것으로 강도죄와 강간죄에

서 그 예를 찾아볼 수 있다. 여기서 말하는 협박 역시 광의의 의미로 해석하는 것이 타당할 것이다.

법조문에 나타난 그 밖의 방법은 어떤 형태를 뜻하느냐가 문제이다. 즉 위계와 위력이 여기에 해당하느냐 않느냐를 검토하여야 할 것이다. 위계란 상대방의 착오, 부지를 이용하거나 기망, 유혹의 방법으로 판단을 그르치게 하는 일체의 행위를 말한다. 비밀로 행하여지든 공공연히 행하여지든 불문하고 위계의 상대방과 피해자가 동일인일 것도 요하지 않는 성격이 있다. 그런데 제 40조 1항에 보면 “항공기를 강탈하거나 그 운항을 강제한다”이란 표현에서 강압적인 의미가 있으므로 위계 즉 단순히 기망하는 정도로만은 여기에 해당하지 않는 것이 보다 타당하지 않나 싶다. 위력이란 표현은 폭행과 협박을 이미 포함한 개념이므로 이 경우에도 역시 새롭게 그 밖의 방법에는 속하지 않을 듯 싶다. 그렇다면 과연 그 밖의 방법으로 어떤 경우가 있는지 의문스러울 뿐이다.

(2) 사상에 이르게 한 자

사상에 이르게 한 자의 의미는 1항의 죄를 범하여 사상의 결과를 초래한 자를 더 중하게 처벌하는 결과적 가중범에 대한 규정이다. 여기서 한 가지 지적하고 싶은 것은 처음부터 사상의 고의를 가지고 손괴 행위를 한 자에 대한 규정이 없다. 그러므로 ‘사람을 사상하거나 사상에 이르게 한 자’가 옳다고 생각된다. 항안법 중에서는 유일하게 미수범에 대한 처벌규정을 두고 있다.

(3) 미수범, 예비 또는 음모 처벌규정

여기서는 39조의 항공기 손괴죄와는 달리 미수범에 대한 처벌 규정이 있다. 이는 형법 25조의 범죄의 실행에 착수하여 행위를 종료하지 못하였거나 결과가 발생하지 아니한 때로 해석하고 이에 대한 효과로는 기수범보다 감경할 수 있다 라는 임의적 감경으로 처벌함이 타당하리라 여겨진다. 물론 상황에 따라 범인이 자의로 실행에 착수한 행위를 중지하거나 그 행위로 인한 결과의 발생을 방지한 때에는 중지미수 이론을 근거로 형법 제 26조의

규정에 따라 형을 감경 또는 면제한다 라는 필요적 감면의 경우도 있을 수 있음은 물론이다.

범죄의 음모 또는 예비 행위가 실행의 착수에 이르지 아니한 때에는 법률에 특별한 규정이 없는 한 벌하지 아니한다 라는 형법 제 28조의 규정에 따라 아무런 처벌이 없으나 이 경우에는 예비, 음모의 경우에 처벌하는 규정이 있으므로 처벌하는데는 아무런 논란이 없으나 그 형량에는 약간의 문제가 있다. 즉 형법 255조에 따르면 살인과 같이 본 형량이 5년 이상인 범죄의 경우에도 예비, 음모인 경우에는 10년 이하의 형량으로 규정되어 있으나 이 경우는 본 형량은 7년 이상으로 더 중함에도 불구하고 예비, 음모를 5년 이하라고 하여 형평의 원칙에 맞지 않는 또 하나의 사례를 초래하고 말았다.

특별한 사유가 있다면 몰라도 이 역시 어느 정도 다른 규정과의 균형을 고려해야하지 않을까 한다. 또한 그 목적인 죄의 실행에 이르기 전에 자수한 자는 그 형을 감경 또는 면제할 수 있다고 하여 형을 임의적으로 감면하겠다고 규정되어있는데 실제로 형법 제 52조에 따르면 죄를 범한 후 수사 책임이 있는 관서에 자수한 때에는 그 형을 감경 또는 면제할 수 있다고 하여 범행 후의 자수를 규정하고 있으나 항안법 제 40조의 4항에 따르면, 이 경우에는 오로지 실행에 이르기 전에 자수한 자에게만 그 형을 감경 또는 면제할 수 있는 것으로 오해할 여지를 주지 않나 하는 우려도 하게 된다. 물론 실제로는 형법의 태도에서 추가적으로 실행에 이르기 전에 자수한 자에게도 그 형을 감경 또는 면제하여 사전에 범죄를 예방하려는 형사정책적인 의도 때문에 이런 조항을 규정한 것으로 판단되나 그런 의미라면 차라리 면제만으로 일원화하여야 할 것 이다. 만일 감경까지만 하고 면제하지 않는다면 누가 과연 감경 즉 처벌 받기위한 자수를 할 것인가의 실제 발생가능성을 생각할 때 무의미하다고 하겠다.

3. 항공시설손괴죄

제41조(항공시설손괴죄) 항공기 운항과 관련된 항공시설을 손괴하거나 조작을 방해함으로써 항공기의 안전운항을 해한 자(「항공법」 제156조에 해당하는 자를 제외한다)는 2년 이상의 유기징역에 처한다.<개정 2008.3.28>

(1) 항공시설

항공시설이란 항공법 제5장에 규정되어 있으며, 비행장과 항행안전시설, 공항을 말한다. “비행장”이란 항공기의 이륙, 착륙을 위하여 사용되는 육지 또는 수면의 일정한 구역으로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.(항공법 제2조 제6호) “항행안전시설”이란 유선통신, 무선통신, 불빛, 색채 또는 형상을 이용하여 항공기의 항행을 돕기 위한 시설로서 국토해양부령으로 정하는 시설을 말한다.(항공법 제2조 제17호) “공항”이란 공항시설을 갖춘 공공용 비행장으로서 국토해양부장관이 그 명칭·위치 및 구역을 지정·고시한 것을 말한다.(항공법 제2조 제7호)

(2) 손괴, 조작방해

항공법 제156조(항공상 위험 발생 등의 죄)에 따르면 비행장, 공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시킨 사람은 2년 이상의 유기징역에 처한다.[전문개정 2009.6.9]고 규정되어 있으나 항안법 41조에 따르면 손괴하거나 조작을 방해함만으로는 아무런 처벌을 받지 않고 나아가 항공기의 안전운항을 해하여야만 오로지 기수범이 되어 처벌을 받는다고 한다.

그런데 실제로 손괴만 한 경우에는 미수범의 규정도 없어서 아무런 처벌을 받지 않는 모순이 발생하고 또한 이 경우의 처벌 규정도 2년 이상이라는 다른 규정과 비교하여 볼 때 너무 약하다. 더욱이 항안법 41조 규정에서는 항공기의 안전운항을 해한 경우 중 항공법 제 156조에 해당하는 자는 제외한다는 규정이 예외로 있는데 항행안전시설 등을 파손하거나 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시킨 경우보다 항공기의 안전운항을 해하는 경우가 더 범위가 작게 여겨지는 바 이는 양 규정을 비교 판단할 때 모순이

된다고 생각한다.

즉 항공기의 안전운항을 해하는 경우는 항공상의 위험을 발생시킨 경우보다 더 범위가 작아 그 안에 흡수되는 바 어떻게 더 작은 범위가 더 큰 범위를 예외로 하는 규정이 과연 타당한지 의문스럽다. 이 점 역시 검토되어야 할 부분이라고 생각한다. 나아가 장차 항공법 과 항공안전및보안에 관한 법률과의 관계를 보다 거시적으로 평가하여 일원화시킬 필요가 있다는 의견을 조심스럽게 제시하는 바이다.

(3) 과실에 따른 항공상 위험 발생 등의 죄

항공법 제160조(과실에 따른 항공상 위험 발생 등의 죄)에 따르면 과실로 항공기·비행장·공항시설 또는 항행안전시설을 파손하거나, 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시키거나 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 사람은 1년 이하의 징역이나 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다(항공법 제 160조 1항). 더 나아가 업무상 과실 또는 중대한 과실로 제1항의 죄를 지은 경우에는 3년 이하의 징역이나 금고 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다(항공법 제 160조 2항)고 규정되어 고의가 아닌 과실로 범죄를 범한 경우에 비록 처벌은 하고 있으나, 사람을 과실로 사망하게 하는 경우에도 2년 이하인데 반하여⁴⁾ 이 경우에 그 형량이 너무 낮게 처벌하고 있어 고의 과실의 여부가 중요한 판단의 기준이 되겠다. 그러나 항공법 제 41조의 항공시설손괴죄에 있어서 과실로 본 죄를 범했을 경우에 처벌하는 규정이 없어 이 역시 타당하지 않으므로 과실의 처벌규정을 새로이 추가하여야 함이 마땅하다고 생각한다.

4. 항공기항로변경죄

제42조(항공기항로변경죄) 위계 또는 위력으로써 운항 중인 항공기의 항

4) 형법 제267조 (과실치사) 과실로 인하여 사람을 사망에 이르게 한 자는 2년 이하의 금고 또는 700만원 이하의 벌금에 처한다.

로를 변경하게 하여 정상운항을 방해한 자는 1년 이상 10년 이하의 징역에 처한다.

이 경우에는 위계 또는 위력이라고 표현하고 있는바 위계란 위에서 이미 살펴보았고 위력이란 사람의 의사를 제압할 만한 일체의 세력을 말한다. 현실적으로 피해자의 자유의사가 제압될 것을 요하는 것은 아니다. 유형적 방법, 무형적 방법을 불문한다. 예를 들어 폭행, 협박, 정치적·사회적·경제적 지위·권세의 이용하는 등 폭행, 협박보다 더 넓은 의미를 갖고 있다고 해석하는 것이 타당하다. 그런데 항공법 제 43조 직무집행방해죄에서는 폭행, 협박 또는 위계로써 라고 폭행, 협박이란 용어를 사용했고 여기서는 위력이란 용어를 사용하고 있는데 이 양자 간의 차이점이 과연 무엇인가에 대한 명확한 구별이 설명되어야 할 것이다.

5. 직무집행방해죄

제43조(직무집행방해죄) 폭행·협박 또는 위계로써 기장 등의 정당한 직무집행을 방해하여 항공기와 승객의 안전을 해한 자는 10년 이하의 징역에 처한다.<개정 2008.3.28>

(1) 정당한 직무

기장 등이 항공기를 운항하는데 필요한 직무를 말하며, 주된 직무·부수적 직무를 불문한다. 그러나 직무의 집행을 방해하여 항공기와 승객의 안전을 해할 것을 요하므로 단순히 직무집행만을 방해한 경우는 여기 해당하지 않는다고 하겠다. 즉 반드시 항공기와 승객의 안전을 해한 경우만이 이 조항에 의한 처벌을 받게 된다는 의미로 해석을 할 수 있다.

(2) 기장 등의 권한과의 관계

항공법 제 22조에는 기장 등은 항공기의 안전을 해치고 인명·재산에 위해를 주며 기내의 질서를 문란시키거나 기내의 규율에 위반하는 행위를 하

려고 하는 자에 대하여 그 행위를 저지시키기 위한 필요한 조치를 할 수 있으며, 나아가 항공기 내에 있는 자는 제1항의 규정에 의한 조치에 관하여 기장 등의 요청이 있는 때에는 협조를 하여야 한다고 규정되어 있다. 그러므로 이런 기장의 직무상의 업무를 행하는데 있어서 위반하는 경우에는 해당하나 그 행위가 항공기와 승객의 안전을 해하지 않는다면 직무집행방해죄로도 처벌하지 못하고 아무런 처벌 규정이 없는 입법적 흠결의 영역이 존재하게 된다. 이에 대하여 따로 벌칙 조항을 제정하던지 아니면 직무집행방해죄를 반드시 안전에 관한 것에 한정하지 않고 폭넓게 규정하던지 하여야 상당한 직무집행을 방해만 하는 경우를 규제할 수 있을 것이라 생각한다.

(3) 객관적 구성요건

직무집행방해죄의 객체는 “승객의 안전과 평온”이다. 항공기 안에 있는 승객의 안전한 운항과 여행을 위함이다. 승객은 차. 배 비행기 따위의 탈것을 타는 손님을 말하며, 항안법 제 15조에 의한 보안검색을 마친 자를 말한다. 보호법익은 안전으로 이는 위험이 생기거나 사고가 날 염려가 없는. 그런 상태를 말한다. 사회적 법익인 공공의 안전 즉 승객의 안전을 보호법익으로 한다. 직무집행방해죄의 행위는 “폭행”, “협박” “위계” 이다. 경고와 협박을 구별하자면 경고란 공포심을 생기게 하기 위한 것이 아니라 해악발생에 대하여 상대방의 경계를 촉구하는 충고를 말한다. 물론 해악의 발생이 직접. 간접으로 행위자에 의해서 좌우될 수 있는 것으로 고지된 경우에는 협박이 되나, 그렇지 않은 경우에는 경고로서 불가벌이다.

해악의 내용에 관하여 살펴볼 때 우선 모든 법익에 대한 일체의 해악이 포함되며 해악은 상대방에 대한 것이든 상대방과 밀접한 관계가 있는 제3자에 대한 것이든 불문한다. 해악의 내용은 합리적이거나 실현가능성이 있을 것도 요하지 않고, 불법하거나 범죄가 될 것도 요하지 않는다. 해악은 상대방에게 공포심을 일으킬 수 있는 정도의 것이어야 한다. 그 판단은 상대방의 개인적 정서와 주위사정을 종합하여 객관적으로 해야 한다. 해악 고지의 방법에는 제한이 없다. 언어. 문서. 거동. 명시적. 묵시적을 불문한다.

부작위의 사회적 의미가 상대방에게 공포심을 주어 의사결정에 영향을 미칠 만한 것일 경우에는 부작위에 의한 해악의 고지도 가능하다. 객관적으로 행위자가 해악을 실현할 의사가 있다는 인상을 주었고, 상대방도 그러한 해악이 발생할 가능성이 있다고 인식하면 족하다. 해악의 현실적 발생가능성이나 행위자의 현실적 실현의사는 필요 없다

나아가 직무집행 방해가 있어야 한다. 직무의 집행 자체를 방해하는 것은 물론이고 기장 등의 직무 전반에 위축됨을 포함한다. 본죄는 직무를 방해할 우려가 있는 상태가 발생한 때 기수가 된다. 방해결과 현실적 발생은 요하지 않으므로 추상적 위험범으로 볼 수 있다.

(4) 주관적 구성요건

기장 등의 직무집행 방해죄는 고의범이므로 폭행, 협박, 위계로 기장의 업무를 방해한다는 사실에 대한 인식, 의사를 내용으로 하는 고의가 있어야 한다. 이때 기장의 업무에는 기내 승객의 안전 보호가 포함되어 있으므로 승객을 포함 기내에서 위험활동을 포괄하는 광의의 요건이다.

6. 항공기위험물건탑재죄

제44조(항공기위험물건탑재죄) 제21조의 규정을 위반하여 휴대 또는 탑재가 금지된 물건을 항공기에 휴대 또는 탑재하거나 타인으로 하여금 휴대 또는 탑재하게 한 자는 2년 이상 5년 이하의 징역에 처한다.

(1) 항안법 제21조

항안법 제21조(위해물품 휴대 금지)에 따르면 항공기에는 무기(탄저균·천연두균 등 생화학무기 등을 포함한다), 도검류, 폭발물, 독극물 또는 연소성이 높은 물건 등을 휴대하거나 탑재할 수 없고 예외적으로「항공법」 제59조제1항의 규정에 의하여 국토해양부장관의 허가를 받은 경우 및 특정한 직무를 수행하기 위한 경우 등 국토해양부령이 정하는 경우에는 허락하는

것으로 되어 있으며 이 경우에도 탑승 전에 이를 당해 항공기의 기장에게 보관시키고 목적지에 도착한 후 이를 반환받아야 하게끔 하였고 제2항의 규정에 의하여 휴대할 수 있는 무기의 종류 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정하였다.

(2) 교사범 성격

그런데 이 경우 본인이 휴대 또는 탑재하는 것은 물론이고 타인으로 하여금 휴대하거나 탑재하게끔 한 경우도 같은 처벌을 하고 있다. 이는 교사범으로 타인으로 하여금 범죄를 결의하여 실행케 하는 자(형법 제31조 ①)를 말한다⁵⁾. 교사범은 스스로 기능적 범행지배에 관여하지 않고 기능분담이 없다는 점에서 공동정범과 구별되고, 정범의 존재를 전제로 한다는 점에서 의사지배를 하는 정범인 간접정범과도 구별된다. 그리고 교사범·방조범 모두 협의의 공범이지만, 교사범은 타인에게 범죄의 결의를 유발케 한다는 점에서 타인의 결의를 전제하고 그 실행을 유형, 무형으로 돕는 방조범과도 구별된다. 교사범이 성립하기 위하여는 교사자의 교사행위와 정범의 실행행위가 있을 것을 필요로 한다. 교사자의 교사행위에는 교사범이 타인에게 범죄를 실행케 하려는 의사가 있어야 하며, 정범의 실행행위도 정범이 범죄의 결의를 할 것을 요한다. 교사범이 성립하기 위하여 교사행위 이외에 정범의 실행행위가 있을 것을 요건으로 하는 것은 공범의 종속성을 인정하는 이론적 결과라고 할 수 있다. 교사행위란 애당초 범죄를 저지를 의사가 없는 정범에게 ‘범행의 결의를 불러일으키는 것’을 말한다. 그러므로 이미 구체적인 범행을 결의하고 있는 자에게는 교사행위가 성립할 수 없다. 이런 조건이 충족되는 경우에는 동등한 처벌을 받게 된다.

7. 공항운영방해죄

제45조(공항운영방해죄) 허위사실 유포, 폭행, 협박 및 위계로써 공항운

5) 이재상, 「형법총론」, 박영사, 2009, p.480.

영을 방해한 자는 5년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

(1) 허위사실 유포

객관적 진실과 다른 내용의 사실을 불특정 또는 다수인에게 전파시키는 것을 말한다. 여기서도 역시 폭행과 협박이란 표현을 사용했고 위계를 그 수단으로 규정하고 있다.

(2) 공항운영을 방해한 자

제45조의 공항운영의 정의를 살펴보면, 먼저 공항이란 항공기 이착륙지원시설뿐만 아니라 여객과 화물을 처리할 수 있는 시설까지를 갖춘 경우를 의미한다고 볼 수 있겠다. 공항을 운영한다는 것은 비행장을 포함한 공항의 시설, 즉 기본시설로써 활주로·유도로·계류장·착륙대 등 항공기의 이착륙시설과 역개청사·화물청사 등 여객 및 화물처리시설, 항행안전시설 등이 포함되며 지원시설에는 항공기 및 지상조업장비의 점검 등을 위한 시설 등이 포함될 수 있으며 도심공항터미널로 공항구역 외에서 항공여객 및 화물 수송 및 출입국수속에 관한 편의를 제고하기 위하여 이에 필요한 시설을 설치하여 운영하는 것을 말한다. 공항운영의 방해라 함은 앞서 열거한 공항의 각종 시설 운영의 차질을 빚게 만들거나 혼란을 주어 공항 운영을 원활히 할 수 없게 만드는 것 뿐 아니라 공항의 직원과 고객들에게도 불안감을 줄 수 있는 행위를 말한다고 볼 수 있다.

국제민간항공기구에서는 항공범죄를 ① 항공기 납치행위 ② 항공기 납치기도 행위 ③ 비행중인 항공기 폭파행위 ④ 공항 등 항공운송시설물 폭파행위 ⑤ 항공기내 범죄행위 ⑥ 기타 항공운송의 안전성을 저해하는 불법행위로 분류하고 있는데 항공기 내의 무기나 폭발물을 반입 방지하는 조치는 공항에서 완료되어야 하며 항공기 탑승을 위해서는 반드시 공항을 거쳐야 한다는 점을 볼 때 공항운영을 방해하기 위한 허위사실 유포, 폭행, 협박 및 위계행위도 항공범죄의 분류에 포함되어야 한다고 생각한다.

8. 운항방해정보제공죄

제48조 (운항방해정보제공죄)

항공운항을 방해할 목적으로 허위의 정보를 제공한 자는 3년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

(1) 논의 배경

최근 공항 또는 항공기내 폭발물을 설치하겠다는 허위 협박전화가 점점 증가 추세에 있다. 일단 이러한 항공기 폭파 신고가 발생하면 승객 및 항공기의 안전을 위해 승객 및 수하물에 대한 재검색과 폭발물 수색을 실시하게 된다. 또한 만약에 항공기가 이륙해 있는 상황이면 우선 착륙을 하여야 하는데 항공기의 안전을 위해서 기름을 모두 버린 후 착륙을 하여야 한다. 항공기 운항과 물류흐름 지연 등 경제적 사회적 손실이 무척 심각한 것이다.

근간에 김포공항과 인천공항에 걸려온 항공기내 폭발물 설치 협박전화는 결국 장난 전화였던 것으로 밝혀지고 있다. 그러나 막대한 손해에도 불구하고 그동안 허위로 협박전화나 신고를 한 사람이 대부분 미성년자이거나, 정신이상자였기 때문에 경미한 처벌이나, 훈방조치로 끝나는 것이 대부분이었다. 하지만 최근 대학생 실직자 등과 같은 일반인들에 의한 협박전화도 포함되어 있고, 협박전화 건수도 급증하고 있어 피해도 커지고 있다.

공항에 폭발물 설치 위협전화가 수차례 걸려오는 경우에는 경찰과 폭발물처리반(EOD), 국가정보원 등 관계기관이 바짝 긴장해 항공기를 몇 시간에 걸쳐 정밀 수색하는 과정에서 국가기관의 불필요한 활동은 물론 이로 인해 항공기 운항 지연사태 등으로 이어지면서 승객들의 발이 수 시간동안 묶이는 등 시간과 행정력이 크게 낭비되는 등 피해가 심각했다. 이에 따라 항공기 폭파 위협 전화의 경우 엄청난 행정력을 소모시키고 공항 등 주요 기관을 3~4시간 마비시킬 수 있을 정도로 파장이 크기 때문에 이를 근절하기 위해서는 처벌을 강화해야 한다는 목소리가 높아지고 있다.

따라서 더 이상의 피해방지와 범죄의 예방을 위해서라도 경미한 처벌로 끝나서는 안 되겠다. 실제로 올해부터 허위협박 전화와 신고에 대하여 항공안전및보안에관한법률의 철저한 적용과 함께 손해발생에 대하여 미성년자의 경우 그 부모에게 손해배상을 청구하는 등 허위 협박전화에 대한 처벌을 강화하기로 하였다. 항공사 보안 관계자는 “항공기 관련 장난신고로 인해 승객 등 많은 사람들이 피해를 볼 경우 현행 항공안전 및 보안에 관한 법률을 엄격하게 적용해 처벌을 강화해야 모방 범죄 예방효과가 있을 것”이라고 말했다.

중국에서 한 여행사의 가이드가 23명의 관광객들을 난징 공항으로 인솔하다 교통이 막혀 항공기를 놓칠 것을 우려, 항공기 출발을 지연시키기 위해 “그 비행기에 폭발물이 있다”고 허위신고를 항공기에 폭발물이 있다고 허위 신고를 했다가 처벌을 받는 일이 발생했다. 항공기 폭파 허위신고가 발생하면 승객 및 항공기의 안전을 위해 승객 및 수하물에 대한 재검색과 폭발물 수색을 실시하게 되므로 항공기 운항과 물류흐름 지연 등 경제적·사회적 손실이 심각하다.

(2) 성격

제45조와 제48조는 허위로써 행해진 것에 대한 공통점은 있으나 그 목적물에 따라 구분되어 적용될 수 있다. 제45조를 살펴보면 허위사실 유포, 폭행, 협박 및 위계는 형법의 그것들과 같은 맥락에서 이해 될 수 있을 것이다. 제48조에서 허위의 정보를 제공하는 것은 엄밀히 따지면 45조의 허위사실 유포와는 차이가 있겠지만 허위의 사실이나 정보를 제공한 것에 대한 차이는 없다. 제45조에서는 공항운영을 방해할 것을 요건으로 하고 있고, 제48조에서는 항공운항을 방해할 목적을 가질 것을 요건으로 하고 있다는 것을 눈여겨 볼 필요가 있겠다.

제48조의 항공운항이란 항공기가 목적지를 위하여 이륙하여 그 임무를 달성하고 착륙하는 것 뿐 아니라 이륙 전 이루어지는 비행계획까지 포함한다. 비행계획은 먼저 비행할 운항 방식을 결정하고 그에 따라서 진행되는

비행준비를 말한다. 운항을 방해할 목적을 위한 허위정보로는 거짓테러위협, 거짓폭발물 설치, 거짓운항정보 등으로 항공기 운항에 차질에 빚게 만드는 경우이다.

(3) 처벌

특히 현행 항공안전 및 보안에 관한 법률을 적용할 경우 각각 3년 미만의 징역이나 2천만원 이하의 벌금형(운항방해정보 제공죄), 5년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금형(공항운영 방해죄)에 처할 수 있음에도 불구하고 대부분 즉결심판을 통한 약한 처벌에 그치고 있는 실정이다. 위의 사례의 경우 제45조와 제48조의 적용이 구분되어 적용되어질 것이고, 형법상 업무 방해죄 또한 적용될 여지가 있다고 본다.

관계기관 회의결과 앞으로는 허위신고자에 대해서 항공안전 및 보안에 관한 법률을 엄격히 적용하여 처벌을 강화할 예정이며, 공항공사 및 항공사는 손해배상 청구 등 민사상 책임을 물을 예정이다. 특히, 기존에는 미성년자와 정신이상자에 대해 훈방조치 등 경미하게 처벌하였으나, 허위신고자가 미성년자인 경우 부모에게 700만원가량의 손해배상을 배상하라는 판결이 최근에 있었다.

(4) 국제민간항공협약 부속서 17조

항공기내 폭발물 허위신고에 관련하여 국제 민간항공협약 부속서 17조의 4장 사전보안대책 과 5장 불법 방해행위의 대응에 대한 관리 규정을 살펴볼 필요가 있다.

각 체약국은 국제 운항 항공기에 어떠한 방법으로 불법 방해행위를 하기 위한 목적으로 불법무기, 폭발물 또는 다른 위험한 장치들의 반입을 금지하는 보안대책을 수립해야 한다⁶⁾.

6) 4.2.1 각 체약국은 국제항공업무를 수행하는 출발항공기에 대해 보안검사를 실시하도록 하여야 한다.

4.3.1 각 체약국은 국제항공운송업무를 수행하는 항공기로 탑승, 탑재하는 출발승객 및 승객 휴대수하물이 탑승 전 보안검색을 받도록 하여야 한다.

4.4.8 2006년 1월 1일부터 각 체약국은 국제민간항공운영에 사용되는 항공기에 탑재되

(5) 항공사의 대처

우리나라 항공사들은 현재 항공기내 폭발물 협박신고가 접수되었을 때에 협박신고의 진위여부를 판단하기 위해 폭과 위협 분석법에 따라 정보를 분석한 후 신빙성에 따라 **specific, non-specific** 그리고 **hoax**로 구분한다. **specific** 정보가 많을수록 그 위협이 사실일 가능성이 높다. **Specific** 정보의 예로는 i) 제보자나 협박자가 자신의 신분을 밝히고 ii) 항공사 및 편명 운항일시, 운항구간 등을 언급한 경우 iii) 탑승승객이나 승무원의 이름을 언급한 경우 iv) 범행의 목적 또는 요구조건을 제시한 경우 등이 있다. 위와 같은 정보로 협박자의 특징, 해당지역에 최근 유사한 협박이 있었는지 여부 해당항공기의 운항 지속시간을 고려하여 최대한 많은 정보를 확보하여 제보자를 추적하는 동시에 위협의 내용을 분석한다. 예를 들어 제보자의 성별 연령 말씨 음주여부 등을 파악하려 노력하고 상황이 허락한다면 장난이나 허위인지 여부를 판단하기 위하여 가상의 항공기의 편명 운항시간 항공기 위치 등을 물어보고 발신지 추적을 위한 충분한 시간을 확보한다.

간접 경로로 항공사 직원에게 협박정보가 전달된 경우 그 직원은 접수된 정확한 시간과 사용된 표현을 확인하고 협박전화의 경우와 마찬가지로 제보자에 관한 정보를 확보하고 확인하여야 한다. 우편이나 메모의 경우는 위협정보 접수 시 접수자는 동 우편물이나 메모를 즉시 상급자에게 전달하고, 접수(발견)당시의 상황을 설명하여야 하고 운항 중 발견된 메모는 즉시 기장에게 전달되어야 한다.

정보가 접수되면 접수자는 즉시 상급자에 알리고 상급자는 다시 관계기관 및 경찰에 신고한 뒤 항공보안팀 또는 종합통제부 통제센터에 보고한다.

기 위한 출발 위탁수하물은 항공기에 탑재되기 전 검색을 받도록 하는 대책을 수립하여야 한다.

4.4.10 권고안 각 체약국은 확인되지 않은 수하물이 폭발물이나 다른 위험한 물건을 포함하고 있지않다는 것이 확인될 때까지 보호 격리구역에 보관토록 하는 조치를 취해야 한다.

5.1.2 각 체약국은 숨겨진 무기, 폭발물, 다른 위협장치로 불법방해행위의 대상이 된 항공기로 확신 시 될 경우 항공기 보안검사를 하도록 항공사 통보절차 등을 포함한 관련 보안절차를 수립해야 한다.

5.1.3. 권고안 각 체약국은 국제민간항공 서비스를 제공하는 공항에 위험한 폭발물체나 잠재적인 위험물에 대한 조사대책과 처리대책을 마련해야 한다.

보고받은 항공보안팀장이나 종합 통제부 담당자는 관련부서에 지체 없이 통보하고 항공보안팀장은 관계기관과 함께 협박내용을 분석하고 세부 보안 강화조치를 협의하며 항공기 운항전 또는 운항 중 입수된 위협정보는 관계 기관에 의해 분석 및 판단된 뒤 적절한 경로를 거쳐 해당 지점장 또는 종합 통제부 센터 담당자에 전달되어 그 정보를 가능한 통신수단을 이용하여 기장에게 전달한다. 전달된 정보들은 정보의 중요성 여부에 따라 **specific, non-specific, hoax** 로 나뉘어 각 정보단계에 따른 조치를 취하게 된다.

Specific 위협의 경우 관계기관의 위협정보 분석에 따라, 해당 공항 지점장은 관계기관과 대책을 협의하여야 하고 그 결과에 따른 보안검색 등의 제반 절차는 해당공항의 대응 절차에 의해 진행되며 적절한 보안 강화조치가 필요하다고 결론 난 경우, 관련 직원들에게 위협정보 내용 및 조치사항을 통보하여 승객 안내 등의 필요조치를 취하게 하여야 한다.

위협대상 항공기가 지기 중일 경우 해당공항의 지점장은 필요기관에 요청하여 여객기의 경우는 i) 대상항공기를 격리 주기장으로 이동조치 ii) 승객 신체, 휴대품 및 위탁 수하물 등의 검색 iii) 폭발물 탐지반에 의한 항공기 내부 점검 iv) 필요시 승객 신체 및 휴대품등의 재검색 실시 v) 모든 탑재화물에 대한 보안검색 및 모든 **ULC**의 이상 유무 확인을 할 수 있다.

화물기의 경우에는 i) 대상 항공기를 격리주기장으로 이동조치 ii) 탑재 전, 모든 **ULD**의 이상유무, 기타 용기 봉인 확인 또는 수색 iii) 항공기 접근 통제 및 검색 iv) 모든 탑재화물에 대한 보안검색 및 모든 **ULD**의 이상 유무 확인한다.

협박의 대상인 항공기가 운항중일 경우에는 통제센터 담당자는 지체없이 **company radio, ACARS, SATCOM VHF/HF** 무선통신장치로 해당편 기장 및 목적지 공항 또는 **divert** 공항에 이 사실을 통보하여 필요한 비상조치를 취하여야 하며 기장은 i) 사무장을 통하여 전 승무원에게 위협정보 내용을 통보하고 ii) 해당 관계기관에 통보하고 항공기 고도를 낮추어 객실 여압이 없는 상태로 하강 및 종합통제실 통제센터와 협의하여 비상상황 처리능력이 있는 대체공항으로 비상착륙준비를 하며 객실승무원은 담당구역별로 승

객의 의심스러운 행동에 유의 및 기내 보안점검 실시 및 조종실 출입통제를 강화한다. iii)비상착륙 후 관제탑에서 지정하는 spot에 주기, iv)승객과 승무원은 신속히 개인 휴대품을 지참하고 하기 조처하여 해당 공항 보호구역에서 대기한다. v) 해당 공항의 비상 절차에 따른 조치를 실시한다.

기장은 승객의 안전과 항공기 안전운항에 책임과 권한이 있다. 기장은 위협대상 항공기에 대한 해당 정부/공항의 적절한 보안검사가 실시될 수 있도록 해당 공항지점으로 하여금 관계기관에 요청할 수 있으며, 해당 공항지점은 관계기관의 보안조치 예정 사항과 조치된 사항을 기장에게 보고하고, 기장은 해당 공항당국의 보안조치결정을 인정해야 한다. 단 기장은 해당 정부/공항의 보안강화 조치가 충분하지 않다고 믿을만한 근거가 발견될 경우, 관계기관에 더 높은 수준의 대책을 요청할 수 있다.

III. 결 론

현행 항공보안 및 안전에 관한 법은 9.11 테러 이후 국내 실정을 감안하지 않고 급히 제정함으로써 인하여 많은 미비점을 내포하고 있다. 이는 각종 국제협약 및 각국의 지침을 흡수하는 식으로 법안을 제정했기 때문에 나타난 당연한 현상이라 하지 않을 수 없다. 이에 향후 ICAO 보안 검토를 대비하는 측면에서 국내 “항공안전및보안에관한법률” 중 특히 벌칙 조항을 체계화하여 보다 효율적으로 실용화할 필요가 있기에 이를 검토할 필요성이 있다.

특히 항공안전및보안에관한법률은 항공법과의 관계는 물론 형법의 이론과도 밀접한 관계가 있으나 실제로는 그 연관관계를 고려하지 않음에 따른 불합리한 점과 미흡한 점이 도출된 실정이다. 물론 그동안 수차례의 개정을 통하여 점차 나아지고 있으나 특히 벌칙 관련된 조항은 아직도 미비하므로 향후 이는 분석할 과제이다.

항공범죄의 해석상의 문제가운데 특히 항공기손괴죄의 경우 항공기 안전

을 해하기 위한 행위를 실행에 착수하였으나 어떤 이유로든 성공하지 못한 경우에는 그 결과가 발생하지 않았기에 처벌할 수 없다는 해석이 되는데 이는 타당하지 않다고 하겠다. 왜냐하면 일단 항공기의 안전을 해할 만한 행위를 시도하였다는 것만으로도 충분히 그 위험성을 인정하여 어느 정도의 처벌이 되어야하나 단지 결과가 우연히 발생하지 않았다는 사실만으로 아무런 처벌을 할 수 없다면 이는 주관적인 의도를 처벌하려는 주관설의 입장에서 보건대 타당하지 않으므로 미수범의 처벌 규정은 반드시 규정되어야 한다고 생각한다.

항공법 제160조에 따르면 과실로 항공기·비행장·공항시설 또는 항행 안전시설을 파손하거나, 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시키거나 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 사람은 처벌받는 반면, 항안법 제 41조의 항공시설손괴죄에 있어서 과실로 본 죄를 범했을 경우에 처벌하는 규정이 없으므로 과실의 처벌규정을 새로이 추가하여야 함이 마땅하다고 생각한다.

최근 공항 또는 항공기내 폭발물을 설치하겠다는 허위 협박전화가 점점 증가 추세에 있다. 더 이상의 피해방지와 범죄의 예방을 위해서라도 경미한 처벌에 그치지 않고 실제로 올해부터 허위협박 전화와 신고에 대하여 항안법 제 48조의 철저한 적용과 함께 손해발생에 대하여 미성년자의 경우 그 부모에게 손해배상을 청구하는 등 허위 협박전화에 대한 처벌을 강화하여야 할 것이다.

참고문헌

- 이재상, 「형법총론」, 박영사 2009.
- 이재상, 「형법각론」, 박영사 2009.
- 임 응, 「형법총론」, 법문사 2009.
- 임 응, 「형법각론」, 법문사 2009.
- 김종복, 「신국제항공법」, 한국학술정보(주) 2009.
- 제성호, 「항공기테러와 국제법」, 지평서원 1989.
- 고광남·소대섭, 「항공보안론」, 백산출판사 2006.
- 유문기·정훈·김주승, 「항공보안실무」, 새로미 2009.
- 유광의, 「공항운영과 항공보안」, 백산출판사 2006.
- 박원화, 「항공법」 제3판, 명지출판사 2009.
- 김철환, 「항공안전보안개론」, 대왕사 2004.
- 김두환, 「최신국제항공법학론」, 한국학술정보(주) 2005.
- 홍순길·신홍균·김종복, 「신국제항공우주법 이론과 실제」, 한국항공대학교출판부 2006.
- Laurence E. Gesell · Paul Stephen Dempsey, Aviation and the Law, Coast
Aire Publications 2005.
- Ruwantissa I.R. Abeyratne, Aviation Security - Legal and Regulatory
Aspects, Ashgate 1998.
- Jennifer Zellan, Aviation Security: Current Issues and Developments, Nova
Science Publishers, Inc. 2003.
- Alexander T. Wells · Clarence C. Rodrigues, Commercial Aviation Safety,
Mcgraw-Hill 2004.
- Jerry A. Eichenberger, General Aviation Law, Mcgraw-Hill 1997.
- Paul B. Larsen · Joseph C. Sweeney · John E. Gillick, Aviation Law - Cases,
Laws and Related Sources, Transnational Publishers 2006.
- J. Scott Hamilton, Practical Aviation Law, Aviation Supplies & Academics,
Inc. 2007.

<신문기사>

2009년 1월 20일 연합뉴스

2009년 1월 22일 연합뉴스

2006년 5월 30일 연합뉴스

2008년 7월 3일 미주한인뉴스

2008년 12월 22일 연합뉴스

2004년 8월 4일 KBS

<인터넷>

<http://café.naver.com/police08/36>

<http://café.naver.com/letspeech/3949>

<http://cafe.naver.com/eastowest/5426>

<http://cafe.naver.com/stewardessbang/7741>

초 록

현행 항공보안 및 안전에 관한 법은 9.11 테러 이후 상황에 쫓겨 급히 제정되어 실행함으로 인하여 많은 문제점을 내포하고 있다. 이는 국내 실정을 감안하지 않고 ICAO의 영향력 아래에서 흩어져있는 각종 국제협약 및 각국의 지침을 흡수하는 식으로 법안을 제정했기 때문에 나타난 당연한 현상이라 하지 않을 수 없다. 이에 향후 ICAO 보안 검토를 대비하는 측면에서 국내 “항공안전및보안에관한법률” 중 특히 항공범죄 조항을 체계화하여 보다 효율적으로 실용화할 필요가 있기에 이를 검토할 필요성이 있다.

특히 항공안전및보안에관한법률은 항공법과의 관계는 물론 형법의 이론과도 밀접한 관계가 있으나 실제로는 그 연관관계를 고려하지 않음에 따른 불합리한 점과 미흡한 점이 도출된 실정이다. 물론 그동안 수차례의 개정을 통하여 점차 나아지고 있으나 특히 항공범죄 관련된 조항은 아직도 미비하므로 이를 분석하였다.

항공범죄의 해석상의 문제 가운데 특히 항공기손괴죄의 경우 항안법 39조를 살펴보면 미수범에 대한 처벌 규정이 없다. 이는 항공기 안전을 해하기 위한 행위를 실행에 착수하였으나 어떤 이유로든 성공하지 못한 경우에는 그 결과가 발생하지 않았기에 처벌할 수 없다는 해석이 되는데 이는 타당하지 않다고 하겠다. 왜냐하면 일단 항공기의 안전을 해할 만한 행위를 시도하였다는 것만으로도 충분히 그 위험성을 인정하여 어느 정도의 처벌이 되어야하나 단지 결과가 우연히 발생하지 않았다는 사실만으로 아무런 처벌을 할 수 없다면 이는 주관적인 의도를 처벌하려는 주관설의 입장에서 보건대 타당하지 않으므로 미수범의 처벌 규정은 반드시 규정되어야 한다고 생각한다.

항공법 제160조에 따르면 과실로 항공기·비행장·공항시설 또는 항행 안전시설을 파손하거나, 그 밖의 방법으로 항공상의 위험을 발생시키거나 항행 중인 항공기를 추락 또는 전복시키거나 파괴한 사람은 1년 이하의 징역이나 금고 또는 2 천만원 이하의 벌금에 처하는 규정이 있는 반면, 항안

법 제 41조의 항공시설손괴죄에 있어서 과실로 본 죄를 범했을 경우에 처벌하는 규정이 없으므로 과실의 처벌규정을 새로이 추가하여야 함이 마땅하다고 생각한다.

최근 공항 또는 항공기내 폭발물을 설치하겠다는 허위 협박전화가 점점 증가 추세에 있다. 일단 이러한 항공기 폭파 신고가 발생하면 승객 및 항공기의 안전을 위해 승객 및 수하물에 대한 재검색과 폭발물 수색을 실시하게 된다. 그러나 막대한 손해에도 불구하고 그동안 허위로 협박전화나 신고를 한 사람이 대부분 미성년자이거나, 정신이상자였기 때문에 경미한 처벌이나, 훈방조치로 끝나는 것이 대부분이었다. 하지만 더 이상의 피해방지과 범죄의 예방을 위해서라도 경미한 처벌에 그치지 않고 실제로 올해부터 허위협박 전화와 신고에 대하여 항공법 제 48조의 철저한 적용과 함께 손해 발생에 대하여 미성년자의 경우 그 부모에게 손해배상을 청구하는 등 허위협박전화에 대한 처벌을 강화하기로 하였다.

주제어: 항공범죄, 항공안전및보안에 관한법률, 항공기손괴죄, 항공시설손괴죄, 공항 및 항공기 허위폭파신고

Abstract

The Study on Aviation Crime in Aviation Safety and Security Act of Korea

Hwang, Ho-Won*

Soon after September 11 attacks in 2001, there were strong demands in Korea on making relevant laws and regulations on aviation security, and Korean parliament legislated "Aviation Safety and Security Act" to fulfill the demands on safety and security of aircrafts during aviation. However, the current Aviation Safety and Security Act seems to have many problems which do not meet the practical needs in Korea, because there were not enough considerations on the practical needs and extinguishable national circumstances on civil aviation system in Korea, but only regarded the relevant international conventions and foreign practices on it. In this context, it is necessary to amend several provisions in Aviation Safety and Security Act to enhance more practical efficiencies in its implementation through systematization of the provisions on crimes which may happen during aviation.

In this context, this article argues two main issues. First, Article 39 of Aviation Safety and Security Act does not express whether it is possible to punish the attempt of crime of causing damage to aircraft. Therefore, regarding a principle of legality, it is impossible to punish the perpetrator even when coincidentally failed to destruct or damage aircraft. In this context, this article argues that the necessity to introduce the possibility to punish the

* Professor, Korean Aerospace University

attempt of crime of causing damage to aircraft. Second, regarding Article 160 of Civil Aviation Act of Korea, current Aviation Safety and Security Act should be amended by guaranteeing the culpability of negligence of crime of causing damage to aircraft.

Key Words: Crimes on Civil Aviation, Aviation Safety and Security Act, Crime of Causing Damage to Aircraft, Crime of Causing Damage to Aviation Facilities, Crime of Impeding Airport Operation