

## 항공안전보장·질서유지를 위한 항공기반입금지 물품 관리·감독에 관한 입법적 개선방안

장인호\*

### 목 차

- I. 서 론
- II. 항공기반입금지물품의 의의와 규제필요성
- III. 항공기반입금지물품 지정실태와 관련법규의 문제점
- IV. 항공안전과 질서유지를 위한 항공기반입금지물품의 관리·감독  
개선방안
- V. 결 론

---

\* 성균관대학교 법학연구소 선임연구원, 한성대학교 강사, 법학박사.

## I. 서론

매년 해외여행객이 급격하게 증가하는 추세 속에서 항공기이용객의 숫자도 지속적으로 점차 증대되고 있다.<sup>1)</sup> 이처럼 항공교통의 이용률이 더욱 증가할 것으로 전망<sup>2)</sup>되는 가운데 국내외에서 항공기 기내난동·항공기납치·항공기테러 등 항공기안전을 위협하는 사례들이 계속 많아지고 있다.<sup>3)</sup> 특히 항공기탑승 후 항공기에 반입한 물품이 불순한 목적을 두고 기내난동·테러·항공기납치 등에 이용되어 승객과 항공운항의 안전에 심각한 위협이 되고 있다.

더욱이 최근에는 절도·폭력·마약밀수·외화밀반출 등의 각종 여러 범죄는 물론 항공기승객을 인질로 한 항공기납치범죄가 근절되지 않고 계속적으로 발생하고 있다. 더 큰 문제는 이러한 항공기와 관련 된 범죄가 항공기 내에 반입한 물품을 이용하여 그 폭력성과 위험성이 갈수록 더욱 증폭되고 있다는 점이다. 특히 기내에 반입하는 물품이 첨단화되고 더 정교해지고 있는 상황에서 기내로의 물품반입과정에서의 효과적인 규제 필요성이 증대하고 있다.

이러한 상황에서 우리나라에서는 국제민간항공조약 등 여러 국제협약에 따라 항행안전시설·기내의 불법행위방지와 민간항공의 안전·보안을 확보하기 위해 「항공보안법」에서 항공기반입금지물품에 관하여 규정하고 있다.

- 
- 1) “매년 증가추세인 해외여행객의 숫자가 2014는 약 1천600만 명을 돌파할 것을 전망되었다. 2014년 해외여행객이 지난해 동기간에 비해 급증했으며 점차 장거리여행수요가 증가하였다. 또한 해외여행객이 약 9만4천명에 달하여 전년대비 5.7% 증가한 것은 물론 2월 해외여행객수로는 역대 최고치를 기록했다”고 한다. 이에 관하여는 김민혜, “여행자보호강화..민법에 ‘여행계약편’ 신설”, 뉴스와이, 2014. 3. 18 ; 채주연, “주요 여행사 해외여행객 증가”, 한국경제TV, 2014. 3. 4 참조.
  - 2) 장만희·황호원, “ICAO 국제항공안전정책 패러다임의 변화 분석과 우리나라 신국제항공안전정책 검토”, 「한국항공우주정책·법학회지」 제28권 제1호, 한국항공우주법학회, 2013, p.74 ; “국제민간항공기구(ICAO)의 통계자료에 따르면, 항공교통은 2012년 한 해 동안 전 세계에서 약 29억 명의 여객을 운송하여 전년대비 약 6.5% 증가했으며, 화물운송은 약 51백만톤을 기록하여 전년대비 약 1.2% 감소한 것으로 나타났고, 글로벌항공교통이 2012년 약 5.4%, 2013년 약 6.0%, 2014년 약 6.4%로 성장할 것이라고 하며 향후 15년 내 약 두 배 가량 증가할 것으로 전망하였다”라고 한다.
  - 3) “대기업 임원이 항공기내 여승무원을 폭행사건의 과장이 쉽게 가라앉지 않고 있는 가운데 2010년 이후 항공기내 승무원이 승객으로부터 폭행당한 사건이 총 11건 발생했다. 국토교통부로부터 제출받은 자료에 따르면, 2010년 6건, 2011년 4건, 2013 5건, 2014년 3건 등 현재까지 항공기내 승무원이 손님으로부터 폭행당한 11건, 승객 간 다툼 7건 등의 기내난동사건이 총 18건 발생했다고 밝혔다. 특히 2010년부터 총 11건의 승무원폭행사건이 발생, 해당승객에 대한 하기조치 또는 도착 후 공항경찰대인계 등의 조치가 취해졌다. 특히 폭언·폭행으로 승무원에게 직접 상해를 입히는 사례가 두드러진다고 하였다. 이에 관하여는 김성진, “항공기내 승무원 폭행 등 기내난동사건 발생 빈번해 2010년 이후 기내 승무원 폭행사건만 11건 발생”, 아시아뉴스, 2013. 4. 23 참조.

그러나 항공안전에 대한 우려와 위험성이 급증하는 상황에서 첨단기술을 이용한 항공기범죄와 갈수록 교묘해지는 수단에 의한 항공기범죄가 빈번해지고 있음에도 불구하고 항공기반입물품에 대한 효과적인 관리·감독이 부실하다. 이처럼 항공기반입금지물품 지정실태와 관련법제도에 많은 문제점이 나타났다.

무엇보다 항공기반입금지물품은 항공안전과 보안에 직결된 문제인 동시에 항공기에 탑승하는 승객 즉 국민의 안전한 항공이용에도 중요하다. 아울러 항공기에서 사고가 발생할 경우 대부분 대형사고로 이어져 막대한 경제적 손실뿐만 아니라 많은 사상자로 인명피해도 발생할 수밖에 없다. 또한 항공기반입금지물품에 대한 효과적인 관리·감독 없이는 항공기운항과 시설의 안전은 물론 항공기를 탑승한 승객의 안전도 담보할 수 없다.

더욱이 현재 “항공기반입금지물품의 안전성평가 부족”, “항공기반입금지물품의 미흡한 기준·검색시스템”, “항공기반입금지물품의 불충분한 홍보와 교육”, “위험성 높은 항공기반입금지물품 압수 어려움”, “항공기위험물품반입행위와 기내난동의 처벌 미흡”, “기내 알콜성음주 제공으로 음주기내난동 증가” 등과 같이 항공안전보장과 질서유지를 함에 있어서 각종 문제가 나타나고 있는 바, 특히 항공기사고는 한번 발생하게 되면 거의 대부분이 전원 사망으로 이어지는 만큼 사후구제방식 보다 사전 안전보장 및 질서유지가 요청되고 있다.

이에 따라 항공기를 이용한 이동은 기차·버스·선박 등의 다른 교통수단에 비해서 더 큰 위험성을 갖고 있다. 이 때문에 한번 항공기사고가 발생할 경우 많은 인명피해·대규모 경제손실 및 국가이미지 타격은 물론 항공 산업에 부정적 영향이 유발된다. 또한 항공기운항은 많은 생명이 걸린 중요한 문제로 다른 교통수단에 비해 그 보호의 정도가 철저하게 이루어져야 할 필요성이 매우 크다.

이러한 측면에서 오늘날과 같이 국제적으로 빈번한 교류 속에서 안전한 항공기 운항질서를 확립하는 것은 경제·관광 등에도 적지 않은 영향을 미칠 수밖에 없다. 이에 따라 항공기반입금지물품에 대한 합리적이고 적절한 관리·감독을 위한 법제도적인 검토가 요망된다.

그러므로 본 논문에서는 항공기반입금지물품의 합리적인 관리·감독 방안을 모색함으로써 항행안전시설과 항공기 안에서의 불법행위를 효율적으로 방지하고 민간항공의 안전과 보안을 확보하는데 기여하고자 한다.

## Ⅱ. 항공기반입금지물품의 의의와 규제필요성

### 1. 항공기반입금지물품의 개념과 종류

#### (1) 개념

항공법규에서 안전은 돌발적인 위협으로부터의 방지를 의미하며, ‘항공보안의 정의’에 관한 국제민간항공기구(ICAO) Annex17에 따르면, ‘항공보안’이란 항공운항활동을 저해하는 범죄행위로부터 항공운송산업을 보호하기 위하여 물적·인적 자원을 총동원하여 수행하는 모든 방안을 의미한다.<sup>4)</sup> 이에 따라 항공 안전을 보장하기 위해 공항시설, 항행안전시설 및 항공기 내에서의 불법적 행위 방지는 물론 민간항공에 절차·기준·의무사항 등을 설정함에 있어 항공안전 보장과 질서유지를 고려해야 한다.<sup>5)</sup>

이러한 측면을 감안할 때, ‘항공기반입금지물품’이란 “공항시설, 항행안전시설 및 항공기<sup>6)</sup> 내에서 발생할 수 있는 폭행행위·테러 등의 불법행위와 돌발위협과 의도적인 위해로부터 방지함으로써 민간항공의 안전 및 보안을 확보하기 위하여 항공기의 내부로 반입이 금지·규제되는 물품을 의미한다고 볼 수 있다.

항공안전보장과 질서유지를 위해서 항공기내에 반입하는 물품에 대한 법적 규제가 필요하며, 항공기반입금지물품은 폭발·인화성을 비롯해 무기사용여부와 기내반입금지물품 등과 같이 위험성의 정도를 기준으로 살펴보면, “폭발성·인화성·유독성물품”, “무기로 사용이 가능한 물품”, “일반생활용 및 의료용물품” 및 “기내 반입금지 액체류물품”으로 구분될 수 있다.

#### (2) 종류

##### 1) 인화성·폭발성 및 유독성 물품

4) ICAO Annex 17 Definition; “A combination of measures and human and material resources intended to safeguard international civil aviation against acts of unlawful interference.

5) 박원화·정연진, 『항공우주법개론』, 한국학술정보, 2013, p.216.

6) 『항공법』 제2조에 따르면, ‘항공기’란 “비행기, 비행선, 활공기, 회전익항공기, 그 밖에 대통령령으로 정하는 것으로서 항공에 사용할 수 있는 기기를 의미한다”라고 한다.

항공기반입금지물품 중 “폭발성·인화성 및 유동성 물품”으로는 수류탄, 다이너마이트, 화약류, 연막탄, 조명탄, 폭죽, 지뢰, 뇌관, 도화선 등의 폭발장치 즉 폭발물류가 있다. 그리고 방사성·전염성·독성물질로는 염소, 표백제, 산화제, 수은, 하수구 청소제품, 독극물, 의료용, 상업용 방사성 동위원소, 전염성·생물학적 위험물질 등이 있다. 또한 인화성물질로는 성냥·라이터·부탄가스 등 인화성가스, 휘발류 페인트 등 인화성액체 약 70%이상의 알코올음료 등이 있다. 기타 위험물질로는 소화기, 드라이아이스<sup>7)</sup>, 최루가스 등이 있다. 즉, “폭발성·인화성 및 유동성 물품”은 객실 또는 위탁물로도 허용이 안 되는 물품이다.

## 2) 무기로 사용가능한 물품

창·도검류로는 과도·커터칼·접이식칼·면도칼·작살·표창·다트 등이 있다. 안전면도날·일반휴대용면도기·전기면도기 등은 객실반입이 가능하다. 스포츠용품류로는 야구배트·하키스틱·골프채·당구큐·아령·볼링공·화살·양궁 등이 있다. 총기류와 관련해서는 모든 총기 및 총기부품·총알·전자총격기·장난감총 등이 있다. 무술호신용품으로 쌍절곤·공격용격투무기·경찰봉·수갑·호신용스프레이 등이 있다. 호신용스프레이는 1인당 1개만 위탁가능하다. 총기류는 항공사에 소지허가서 등을 확인시키고 총알과 분리 후 위탁이 가능하다. 라켓류·인라인스케이트·스테이트보드 등산용스틱·야구공 등 공기가 주입되지 않은 공류는 객실반입이 가능하다.

## 3) 의료용 및 일반생활용 물품

생활도구류로는 수저·포크·손톱깎이·긴우산·병·와인따개·족집게·손톱정리가위·바늘류·제도용콤파스 등이 있다. 액체류 위생용품·욕실용품·의약품류로는 화장품·염색약·목용용품·치약·콘택트렌즈용품·소염제·소독알코올·내복약·외용연고 등이 있다.<sup>8)</sup> 의료장비·보행보조도구로는 주사바늘·체온계·자동체세동기·휴대용전자의료장비·인공심박기·인체이식장치·지팡이·목발·휠체어·유모차 등이 있다.<sup>9)</sup> “일반생활용품 및 의료용품”은 객실 또는 위탁수하물로 허용이 된다.

7) 드라이아이스는 1인당 2.5kg에 한해 이산화탄소배출이 용이하도록 안전포장 시 항공사승인하에 반입가능하다.

8) 단, 국제선 객실반입 시 100ml이하만, 위탁수하물 시 개별용기 500ml이하 1인당 2kg(2l)까지 반입이 가능하다.

## 2. 헌법과 국제협약상 항공기반입금지물품의 규제필요성

### (1) 항공기의 특수성과 국제협약에 따른 규제필요성

“국제협약의 준수”에 관한 「항공보안법」 제3조 제1항에 따르면, 민간항공의 안전 및 보안을 위하여 이 법에서 규정하는 사항 외에는 「항공기 내에서 범한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약」, 「항공기의 불법납치 억제를 위한 협약」, 「민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약」, 「민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약을 보충하는 국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서」, 「가소성 폭약의 탐지를 위한 식별조치에 관한 협약」 등의 국제협약에 따른다. 동법 제3조 제2항에 따르면, 동법 동조 제1항에 따른 국제협약 외에 항공안전 및 보안에 관련된 다른 국제협약이 있는 경우에는 그 협약에 따른다.

1963년 도쿄에서 작성, 1969년 「항공기내에서 행한 범죄 및 기타행위에 관한 협약」<sup>10)</sup>이 발효되었다.<sup>11)</sup> 동 조약은 기내범죄방지에 관한 조약이다. 「항공기불법납치방지조약」<sup>12)</sup>은 1970년 체결되고 우리나라도 동 협약을 비준하였다. 동 협약의 주요내용은 하이재킹의 방지로 비행 중에 있는 항공기에서 불법적으로 또는 무력으로 항공기를 장악하거나 또는 이를 기도한다든지 또는 동 행위의 공범이 되는 것을 범죄로 규정하고 있다.<sup>13)</sup>

그러나 국내 운항항공기가 납치되어 항공기 착륙지점이 실제로는 타국영토가 될 수 있으므로 「헤이그협약」 제3조 제3항은 실제착륙지점을 중시하여 실제

9) 수운체온계는 보호케이스에 안전하게 보관된 경우 객실 반입가능하며, 전동휠체어는 배터리위험성 등으로 위탁만 가능하다. 구조용품으로는 소형 산소통(5kg 이하), 구명조기에 포함된 실린더 1쌍, 눈사태용 구조배낭 단, 안전기준에 맞게 포장되고, 해당 항공사 승인 필요하다.

10) “항공기내에서 행한 범죄 및 기타행위에 관한 협약”(Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft)은 동 조약은 일명 「도쿄협약」(Tokyo Convention)이라고 부른다.

11) 「도쿄조약」에 의하면, 항공기 내의 범죄 또는 항공기의 안전을 위해하는 행위에 관한 재판 관할권을 원칙적으로 항공기의 등록국가에 부여함(기국주의)(제3조, 제4조)으로써 형사재판권의 불화를 없애고, 비행 중의 기내에서 이들의 범죄·행위에 대해 기장에게 억제권을 부여하여(제5조-제10조), 항공기의 불법한 탈취인 공중납치에 대해 계약국에게 회복의무를 부과하였다(제11조). 한국에서는 1971년 5월 20일 발효하였다.

12) 1970년 「항공기불법납치방지조약」(Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft)은 항공기불법납치방지를 위해 마련했고 「헤이그조약」(Hague Convention)으로 불린다.

13) I H Diederiks-verschoor, an introduciton to Air Law, 9th Revised ed., 2012, pp. 393-394.

착륙지점이 외국일 경우에는 국내운항항공기 여부를 막론하고 협약을 적용하도록 하였다.<sup>14)</sup> 민간항공의 안전에 대한 불법행위방지에 대한 조약 즉 「항공기 파괴방지조약」<sup>15)</sup>은 1971년 체결되고 우리나라는 1973년 비준하였다. 동 협약 주요내용은 항공기폭파 등 테러방지와 관련되어 있다.

## (2) 항공기반입금지물품 규제의 헌법적 의미

### 1) 헌법 제37조 제2항상 항공안전보장과 질서유지

헌법 제37조 제2항에 따르면, “국민의 모든 자유와 권리는 국가안전보장·질서유지 또는 공공복리를 위하여 필요한 경우에 한하여 법률로써 제한할 수 있으며, 제한하는 경우에도 자유와 권리의 본질적인 내용을 침해할 수 없다”라고 한다. 이와 같이 우리 헌법은 제37조 제2항에서 국가안전보장, 질서유지, 또는 공공복리를 위하여 필요한 경우라는 요건 하에서 관련 분야의 해당 법률로써 기본권을 제한할 수 있음을 밝히고 있다.<sup>16)</sup>

무엇보다 항공시설<sup>17)</sup>의 안전보장과 질서유지는 국민의 편의를 도모하는 국가시설<sup>18)</sup>의 안전보장과 질서유지와 직·간접적으로 관련이 있다. 아울러 항공시설은 국민생활의 필수적이고 기본적인 수요를 충족하기 위한 것으로 그 사업시

14) 이인재, 『항공테러와 국제법』, 세종출판사, p.131 ; “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 것이며, 이와 관련하여서는 국제법상 사인의 행위에 의한 국가의 국제책임 법리를 준용할 수 있다”라고 한다.

15) 1971년 체결된 「항공기파괴방지조약」(Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation)은 항공기파괴방지를 위해 마련된 조약으로 몬트리올조약(Montreal Convention)이다.

16) 장영수, 『헌법학』, 홍문사, 2011, p.513 : “헌법 제37조 제2항의 규정에 따라 기본권의 제한은 원칙적으로 법률의 형식으로 행해져야 한다. 하지만 헌법 제6조 제1항에 따라 법률적 효력을 갖는 조약과 일반적으로 승인된 국제법규에 의한 기본권의 제한도 인정될 수 있다. 이와 같이 기본권을 제한하는 법률은 불특정다수에게 적용될 수 있도록 함으로써 입법자가 특정인에 대하여 특혜나 특별한 불이익을 주지 못하도록 하는데 그 목적이 있는 것이다. 이러한 기본권을 제한하는 법률은 명확성을 갖추어야 한다”라고 한다.

17) Georg Hermes, Gewährleistungsverantwortung als Infrastrukturverantwortung, in : G. F. Schuppert (Hrsg.), Der Gewährleistungsstaat - Ein Leitbild auf dem Prüfstand, Nomos, 2005, S. 112 ; “항공 시설은 중요한 국가의 기반시설 중하나로서 거리의 간격을 축소시켜 사회적 통합을 이루어내는 모든 수단의 총체이다”고 한다.

18) 「민간투자법」에 따르면 국가의 사회기반시설은 “각종 생산활동의 기반이 되는 시설, 해당 시설의 효용을 증진시키거나 이용자의 편의를 도모하는 시설 및 국민생활의 편의를 증진시키는 시설”로 정의하고 있다.

행과 새로운 수요창출에 막대한 설비투자비용이 소요되어 단기적으로 비용과 수익균형을 맞출 수 없다.<sup>19)</sup> 이러한 점에서 국민생활의 편익을 증진시키는 중요한 시설인 항공시설은 국가중요시설이다. 항공의 안전보장과 항공질서유지는 국민의 생명보호와 직결되기 때문에 헌법적으로 중요한 의미를 가진다.

이와 같은 항공시설의 중요성에 비추어 볼 때, 국가는 항공질서를 안전하게 유지하기 위하여 항공기승객들이 필요하여 반입할 수 있는 물품의 종류에 대해서 규제를 할 수 있다. 이와 같이 항공기반입금지물품은 헌법 제37조상에 언급하고 있는 안전보장과 질서유지 즉 항공의 안전보장과 항공질서의 유지를 위하여 항공기를 이용하는 이용객이 필요하여 소지하는 물품을 제한하는 경우라고 볼 수 있다. 그러나 이 경우에도 항공기반입금지물품을 통한 제한의 과정에서 승객 즉 국민의 자유와 권리의 본질적인 내용을 침해할 수 없다.<sup>20)</sup>

## 2) 국가의 국민생명과 기본권 보장의무

헌법 제10조에 따르면 “국가는 개인이 가지는 불가침의 기본적 인권을 확인하고 이를 보장할 의무를 진다”라고 밝히고 있다. 이러한 헌법조항에 의하여 국가는 기본권을 확인하고 보장할 의무 즉 국가의 기본권 보장의무가 있으며, 헌법에서 요구하는 국가의 기본권보장의무는 단순히 선언적인 것이 아니고 법적 강제력을 가진다.<sup>21)</sup> 이에 따라 국가는 기본권을 구체적으로 실현해야 할 헌법적 의무를 부담한다. 이러한 측면에서 볼 때, 국가기관 중 입법부는 항공안전보장과 질서유지를 통한 국민의 생명과 기본권보장을 위하여 입법을 해야 할 의무를 지며, 집행부는 이를 근거로 관리·감독해야 한다.

그러므로 국가는 항공기반입금지물품이 기내난동, 항공기테러범죄 등에 이용될 경우 승객 즉 국민의 안전이 크게 위협될 가능성이 높아지므로 국민의 생

19) 이에 관하여는 헌재 2009. 05. 28, 2006헌바86 ; 헌재 2005. 02. 24, 2001헌바71 참조.

20) 허영, 『한국헌법론』, 박영사, 2009, p.274-275 ; “우리 헌법은 국가의 기본권보장의무를 강조하면서 한편 기본권의 헌법적 한계를 명시하고 있다. 형식상으로 일반적인 법률유보조항을 두어 필요불가피한 경우 기본권제한을 허용하고 있지만, 기본권제한입법 한계도 제시하고 있다”고 한다.

21) 김승대, 『헌법학강론』, 법문사, 2010, p.153-154 ; “헌법이 국가의 기본권 확인과 보장의무를 명시한 것은 입헌주의 헌법 창조의 기본이념인 사회계약론과 맥을 같이 하고 있다. 사회계약론에 의하면 생래적으로 자유로운 인간은 자연상태에서의 법적 불안정을 극복하기 위하여 필요악적 존재인 국가를 만들었으며, 국가로 하여금 기본권을 확인하고 보장하게 하는 대신에 국가를 방어하고 유지할 의무를 부담하였던 것이다”라고 한다.



명과 기본권 보호차원에서 항공기반입금지물품에 대한 적절한 규제의 필요성이 제기되고 있다. 이러한 항공기반입금지물품에 대한 규제는 법적 근거에 따라 이루어져야 하며, 이를 위하여 국가의 기관인 입법부는 관련 법률의 제·개정을 통해 항공안전보장과 질서유지에 기여해야 한다.

### 3. 항공안전보장과 항공질서를 위한 국가의 책무

“국가의 책무”에 관한 「항공보안법」 제4조에 따르면, “국토교통부장관은 민간항공보안에 관한 계획수립, 관계행정기관 간 업무협조체제유지, 공항운영자·항공운송사업자·항공기취급업체·항공기정비업체·공항상주업체 및 항공여객·화물터미널운영자의 자체보안계획승인·실행점검, 항공보안교육훈련계획개발 등의 업무를 수행한다”고 규정했다. 즉 항공기의 안전운항을 저해할 우려가 있거나 운항을 불가능하게 하는 행위인 ‘불법방해행위’의 위험성을 현저히 감소시키기 위해 항공시설의 안전과 보안을 위한 국가의 책무를 부담시키고 있다.<sup>22)</sup>

「항공보안법」 제2조에 따르면, “지상에 있거나 운항중인 항공기를 납치하거나 납치를 시도하는 행위”, “항공기 또는 공항에서 사람을 인질로 삼는 행위” “항공기, 공항 및 항행안전시설을 파괴하거나 손상시키는 행위”, “항공기, 항행안전시설 및 제12조<sup>23)</sup>에 따른 보호구역에 무단 침입하거나 운영을 방해하는 행위”, “범죄의 목적으로 항공기 또는 보호구역 내로 제21조에 따른 무기 등 위험물품을 반입하는 행위”, “지상에 있거나 운항중인 항공기의 안전을 위협하는 거짓 정보를 제공하는 행위 또는 공항 및 공항시설 내에 있는 승객·승무원·지상근무자의 안전을 위협하는 거짓 정보를 제공하는 행위”, “사람을 사상에 이르게 하거나 재산 또는 환경에 심각한 손상을 입힐 목적으로 항공기를 이용

22) 김선이·안진영, “항공범죄와 그 피해구제”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제24권 제1호, 한국항공우주법학회, 2009, p.24 ; “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”라고 한다.

23) 말소등록에 관한 제12조 제1항에 따르면, 소유자 등은 등록된 항공기가 “멸실(滅失)되었거나 항공기를 해체한 경우”, “항공기의 존재 여부가 1개월 이상 불분명한 경우”, “제6조 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 항공기를 양도하거나 임대한 경우”, “임차기간의 만료 등으로 항공기를 사용할 수 있는 권리가 상실된 경우” 등의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 사유가 발생한 날부터 15일 이내에 국토교통부장관에게 말소등록을 신청하여야 한다”라고 규정하고 있다.

하는 행위”, “그 밖에 동법에 따라 처벌받는 행위” 등의 불법행위를 방지하기 위해 항공기반입금지물품을 규정하고 있다.

이러한 측면에서 국가는 항공안전과 질서유지를 위하여 항공기반입금지물품에 대한 효율적인 규제를 해야 한다. 이에 따라 국가는 항공운항안전의 확보를 위하여 필요한 사항에 대하여 상호적으로 협조해야할 의무를 가진다.<sup>24)</sup> 아울러 항공기가 안전하게 운항할 수 있도록 관리·감독하는데 있어 필수적인 항공기반입금지물품에 대한 적절한 규제를 위해 노력해야 한다. 아울러 국가는 항공기반입금지물품이 갈수록 첨단화되는 상황에서 이를 효율적으로 통제할 수 있도록 노력해야 하며, 이를 위해서 첨단화되는 항공기반입금지물품을 체계적으로 모니터링을 할 수 있는 기술개발은 물론 전문가 육성을 위해 노력해야 한다.<sup>25)</sup>

24) “항공교통안전에 관한 관계행정기관의 장의 협조”에 관한 「항공법」 제38조의4에 따르면, 국토교통부장관은 항공교통의 안전을 확보하기 위하여 관계행정기관의 장과 “항공교통관제에 관한 사항”, “효율적인 공역관리에 관한 사항” 및 “그 밖에 항공교통의 안전을 위하여 필요한 사항”에 관하여 상호적으로 서로 협조하여야 하며, 이 경우 국가안전보장을 고려하여야 한다.

25) “항공안전 기술개발계획의 수립·시행”에 관한 「항공법」 제37조의2에 의하면, “국토교통부장관은 항공안전기술의 발전을 위하여 항공운항기술의 개발사항, 항공안전 분야 종사자육성사항, 항공교통관제 기술향상사항, 그 밖에 항공안전기술의 발전에 필요사항”에 대해서 규정하고 있다.

### Ⅲ. 항공기반입금지물품 지정실태와 관련법규의 문제점

#### 1. 항공기반입금지물품 지정실태와 국내외 항공기범죄 현황 분석

「항공보안법」은 항공기의 안전운항을 저해할 우려가 있거나 운항을 불가능하게 하는 행위인 기내불법행위 방지를 위해 “폭발성·인화성·유독성물품”, “무기로 사용이 가능한 물품”, “일반생활용 및 의료용 물품” 및 “기내 반입금지 액체류 물품”을 지정하여 관리·감독하고 있다. “승객의 협조의무”에 관한 「항공보안법」 제23조 제1항에 따르면, 운항 중인 항공기 안에 있는 승객은 항공기와 승객의 안전한 운항과 여행을 위하여 기본적으로 항공기 기내에서 유지되어야 할 기본 질서를 위반하는 행위<sup>26)</sup>인 기내난동을 명시적으로 금지하고 있다.

더욱 큰 문제는 항공기반입금지물품이 마약투약자의 기내소동과 자살소동, 기내흡연으로 인한 업무방해<sup>27)</sup>, 승무원에 욕설·협박, 승무원폭행<sup>28)</sup>, 항공기운항 중 전자기기반입·이용<sup>29)</sup>, 휴대축산물불법기내반입<sup>30)</sup> 등 항공기범죄사례들이 증가하는 가운데 항공기내반입금지물품의 불법반입으로 인하여 항공기 안전에 심각한 위협이 될 수 있는 가능성이 더욱 증대되었다.

이와 같이 항공안전과 보안을 위하여 「항공보안법」에 항공기반입금지물품을

- 
- 26) “폭언·고성방가소란행위”, “흡연구역에서의 흡연을 제외한 흡연”, “술·약물 먹은 뒤 위해행위”, “다른 사람에게 성적수치심유발행위”, “운항 중인 항공기의 항행과 통신장비에 대한 전자파간섭 영향을 방지위해 사용이 제한된 전자기기사용행위”, “기장승낙 없이 조종실출입을 기도하는 행위”, “기장 등의 업무를 위력으로 방해하는 행위” 등의 행위를 해서는 안 된다고 명시하고 있다.
- 27) “지난해 3월, 에어캐나다에 탑승한 한국인 권모씨는 만취한상태로 기내에서 난동을 부렸다”라고 한다. 이에 관해 김윤미, “목숨을 담보로 건 기내 난동”, *dcnews*, 2004. 11. 26., 참조.
- 28) 국토교통부에 따르면 “2010년 이후 항공사로부터 ‘기내 난동’으로 보고된 사건은 총 110건에 달한다. 이 중 항공기 내 승무원이 승객으로부터 폭행을 당한 경우가 11건, 승객 간 다툼이 7건으로 실제 물리적 폭력이 수반된 것은 18건이었다. 기내 난동 중에는 폭언 및 고성방가 등 기내 소란행위가 가장 많았고, 음주로 인한 소란 및 위해 행위, 흡연이나 금지된 전자기기사용, 폭행·협박행위 등 난동이 벌어진 것으로 나타났다”고 한다.
- 29) “각종 전자기기의 사용은 전파의 방해를 가져와 자칫하면 대형사고로 이어질 수 있는 위험성을 가지고 있다. 전자기기 사용의 경우, 특히 관제소와의 통신이 매우 빈번하고 중요한 이착륙의 경우에는 강력히 통제하고 있는데 그럼에도 불구하고 많은 사람들이 그 위험성을 인식하지 못한 채 전자기기를 사용하기도 한다. 현재 기내에서는 휴대폰, 노트북, CDP, 디지털카메라, 프린터 등 거의 모든 전자기기의 사용이 금지되고 있다”고 한다. 이에 관해 김윤미, 앞의 뉴스기사, 참조.
- 30) 농림축산검역본부에 따르면 “2014년 1월 한 달 간 해외 여행객이 휴대축산물을 불법으로 들여오다가 적발된 건수는 3014건으로 지난해 동기간 약 23%나 증가했다. 적발된 휴대축산물 중엔 울 초 구역역이 발생한 국가에서 가지고 온 축산물도 상당량 포함된 것으로 알려지고 있다”고 한다.

지정하여 관리·감독에 대한 규정이 명백히 존치함에도 불구하고 상황에 따라 대형사고로 이어질 수 있는 항공기내의 난동·납치 등의 문제가 매년 국내외적으로 끊이지 않고 반복되고 있다. 이처럼 항공기반입금지물품이 항공안전에 큰 위협이 되는 경우가 증가함으로써 항공기승객안전과 국가중요시설 중 하나인 항공시설안전 확보가 앞으로 강화되어야 할 필요성이 증대되었다.

## 1. 항공기반입금지물품 지정실태와 국내외 항공기범죄 현황과 전망

「항공보안법」은 항공기의 안전운항을 저해할 우려가 있거나 운항을 불가능하게 하는 행위인 기내에서의 불법행위를 방지하기 위하여 “폭발성·인화성·유독성물품”, “무기로 사용가능한 물품”, “일반생활용과 의료용물품” 및 “기내반입금지 액체류물품”을 지정해 관리·감독하고 있다. “승객협조의무”에 관한 「항공보안법」 제23조 제1항에 따르면, 운항 중인 항공기 안에 있는 승객은 항공기와 승객의 안전한 운항과 여행을 위해 기본적으로 항공기 기내에서 유지되어야 할 기본질서를 위반하는 행위인 ‘기내난동’을 명백하게 금지하고 있다.

무엇보다 더욱 큰 문제는 항공기반입금지물품의 기내반입에 의한 기내소동과 같은 항공기범죄의 사례들이 꾸준히 증가와 함께 기내반입금지물품이 기내에 반입될 경우 위험한 용도<sup>31)</sup><sup>32)</sup>로 사용되어 항공기 안전에 심각한 위협이 될 수 있는 가능성이 증대되었다. 이처럼 항공안전과 보안을 위해 「항공보안법」에 항공기반입금지물품을 지정하여 관리·감독하는 규정이 명백히 존치함에도 불구하고 상황에 따라 대형사고로 이어질 수 있는 항공기내의 난동·납치 등의 문제가 매년 국내외적으로 반복되고 있다. 이와 같이 항공기반입금지물품이 항공안전에 큰 위협이 되는 경우가 증가함으로써 항공기승객의 안전과 국가중요시설 중 하나인 항공시설에 대한 안전의 확보가 더욱 강화되어야 할 것이다.

31) “각종 전자기기의 사용은 전파의 방해를 가져와 자칫하면 대형사고로 이어질 수 있는 위험성을 가지고 있다. 전자기기 사용의 경우, 특히 관제소와의 통신이 매우 빈번하고 중요한 이착륙의 경우에는 강력히 통제하고 있는데 그럼에도 불구하고 많은 사람들이 그 위험성을 인식하지 못한 채 전자기기를 사용하기도 한다. 현재 기내에서는 휴대폰, 노트북, CDP, 디지털카메라, 프린터 등 거의 모든 전자기기의 사용이 금지되고 있다”고 한다. 이에 관해 김윤미, 앞의 뉴스기사, 참조.

32) 농림축산검역본부에 따르면 “2014년 1월 한 달 간 해외 여행객들이 휴대축산물을 불법으로 들여오다가 적발된 건수는 약 3014건으로 지난해 같은 기간 2323건보다 23%나 증가했다. 적발된 휴대축산물 중엔 울 초 구제역이 발생한 국가에서 가지고 온 축산물도 상당량 포함되어 있다”라고 한다.

## 2. 관련 국내 법규

### (1) 항공법

#### 1) 입법목적과 기본계획 수립

「항공법」 제1조에 따르면, “「국제민간항공조약」 및 같은 조약 부속서에서 채택된 표준·방식에 따라 항공기가 안전하게 항행하기 위한 방법을 정하고, 항공시설을 효율적으로 설치·관리하도록 하며, 항공운송사업의 질서를 확립함으로써 항공발전과 공공복리 증진에 이바지함을 목적으로 한다”라고 규정했다. 동법 제2조5 제1항에 의하면, 국토교통부장관은 국가항공정책에 관한 기본계획인 항공정책기본계획<sup>33)</sup>을 5년마다 수립해야 한다.

#### 2) 항공기·항공종사자·항공기운항 및 항공시설

「항공법」은 ‘항공기’와 관련하여, 항공기등록(동법 제3조), 국적취득(동법 제4조), 소유권등록(동법 제5조), 항공기등록제한(동법 제6조), 등록사항(동법 제8조), 말소등록(동법 제12조), 항공기에 발생한 고장·기능불량 또는 결함보고의무(동법 제22조의2) 등을 규정했다.<sup>34)</sup>

‘항공조종사’에 관련해, 「항공법」은 항공종사자자격증명(동법 제25조), 자격증명종류(동법 제26조), 업무범위(동법 제27조), 전문교육기관 지정·육성(동법 제29조의3) 등을 규정했다.<sup>35)</sup>

‘항공기운항’과 관련해 「항공법」은, 무선설비설치·운용의무(동법 제40조), 운항승무원조건(동법 제45조), 승무시간기준(동법 제45조), 주류(동법 제47조), 신

33) 「항공법」 제2조의5 제2항에 의하면, 항공정책기본계획에는 “국내외 항공정책 환경의 변화·전망”, “국가항공정책 목표·전략계획과 단계별 추진계획”, “국내 항공운송사업 육성·경쟁력 강화사항”, “공항 효율적 개발·운영사항”, “항공교통이용자보호 및 서비스개선사항”, “항공교통 안전관리사항” 등이 포함되어야 한다.

34) 그 이외에 항공기등록제한(동법 제6조), 등록사항(동법 제8조), 등록증명서 발급(동법 제9조), 등록등본 발급청구(동법 제13조), 소음기준적합증명(동법 제16조), 형식증명(동법 제17조), 항공기 정비확인(동법 제22조), 초경량비행장치(동법 제23조), 초경량비행장치 조종자증명 취소(동법 제23조의3) 등을 규정했다.

35) 그 이외에도 자격증명 한정(동법 제28조), 시험실시·면제(동법 제29조), 모의 비행장치를 이용한 자격증명시험실시(동법 제29조의2), 전문교육기관 지정·육성(동법 제29조의3), 항공신체검사증명(동법 제31조), 항공전문의사의 지정(동법 제31조의2), 항공신체검사명령(동법 제32조) 등에 대해서 규정하고 있다.

체장애(동법 제48조), 항공안전프로그램(동법 제49조의1), 항공기사고지원계획서(동법 제49조의2), 항공안전의무보고(동법 제49조의3), 항공안전자율보고(동법 제49조의4), 비행 중 금지행위(동법 제55조), 긴급항공기지정(동법 제56조), 위험물운송(동법 제59조), 위험물포장·용기검사(동법 제60조), 위험물취급교육(동법 제61조), 전자기기사용제한(동법 제61조의2) 등에 대해 규정하고 있다.<sup>36)</sup> ‘항공시설’과 관련해 동법은 “비행장과 항행안전시설”(동법 75조부터 제88조까지), 공항(동법 제89조부터 제111조까지) 및 공항운영증명(동법 제111조의2부터 제111조의6)을 규정했다.

### 3) 항공운항사업·항공기취급업 및 외국항공기

「항공법」은 ‘항공운항사업’과 관련해, 동법 제111조부터 제135조까지 규정하였다. 동법은 ‘항공기취급업’과 관련해, 항공기 취급업(동법 제137조)부터 동법 제143조 한국항공진흥협회 설립)까지 규정했다. 동법은 ‘외국항공기’와 관련하여 동법 제144조(외국항공기 항행)에서 동법 제152조(외국인 국제항공운송사업자에 대한 준용)까지에서 규정하고 있다.

### 4) 벌칙

「항공법」제156조에서 동법 제184조에서 ‘벌칙’과 관련하여, 항공상 위험발생의 죄(동법 제156조), 항행 중 항공기위험발생의 죄(동법 제157조), 과실에 따른 항공상 위험발생의 죄(동법 제160조), 주류섭취·사용의 죄(동법 제161조) 등과 같은 규정을 두고 있다.

36) 그 이외에도 항공교통업무(동법 제70조), 수색·구조지원계획 수립·시행(동법 제72조), 항공정보제공(동법 제73조), 승무원탑승(동법 제74조), 항공기안전운항기술기준(동법 제74조의2) 등이 규정되어 있다.

## (2) 항공보안법

### 1) 입법취지

‘목적’에 관한 「항공보안법」 제1조에 따르면, “동법은 「국제민간항공협약」 등 국제협약에 따라 공항시설·항행안전시설 및 항공기 내에서의 불법행위를 방지하고 민간항공의 보안을 확보하기 위한 기준·절차 및 의무사항 등을 규정함을 목적으로 한다”고 규정하였다.<sup>37)</sup>

### 2) 항공보안협의회와 공항·항공기보안

「항공보안법」에는 ‘항공보안협의회’와 관련하여 항공보안협의회(동법 제7조), 지방항공보안협의회(동법 제8조), 항공보안 기본계획(동법 제9조) 및 국가항공보안계획수립(동법 제10조) 등이 규정되어 있다.

‘공항·항공기보안’과 관련하여 「항공보안법」은 공항시설보안(동법 제11조), 공항시설보호구역지정(동법 제12조), 보호구역에의 출입허가(동법 제13조), 승객안전과 항공기보안(동법 제14조), 승객검색(동법 제15조), 승객이 아닌 사람검색(동법 제16조), 통과승객 또는 환승승객 보안검색(동법 제17조), 상용화주(동법 제17조의2), 상용화주의 지정취소(동법 제17조의3), 기내식통제(동법 제18조), 보안검색실패대책(동법 제19조), 비행서류보안관리 절차(동법 제20조) 등에 대하여 규정하고 있다.

### 3) 항공기내보안과 항공보안장비

“항공기 내의 보안”과 관련하여, 「항공보안법」은 무기 등의 위해물품 휴대금지(동법 제21조)<sup>38)</sup>, 기장의 권한(동법 제22조), 승객의 협조의무(동법 제23조),

37) 그 이외에 「항공보안법」의 총칙에서는 국제협약의 준수(동법 제3조), 국가의 책무(동법 제3조), 공항운영자 등의 협조의무(동법 제5조) 등이 규정되어 있다.

38) “무기 등 위해물품 휴대금지”에 관한 「항공보안법」 제21조 제1항에 따르면, “누구든지 항공기에 무기(탄저균, 천연두균 등의 생화학무기를 포함), 도검류, 폭발물, 독극물 또는 연소성이 높은 물건 등 국토교통부장관이 정하여 고시하는 위해물품을 가지고 들어가서는 아니 된다”라고 한다. 그리고 동법 제21조 제2항에 의하면, “제1항에도 불구하고 경호업무, 범죄인 호송업무 등 대통령령으로 정하는 특정한 직무를 수행하기 위하여 대통령령으로 정하는 무기의 경우에는 국토교통부장관의 허가를 받아 항공기에 가지고 들어갈 수 있다”라고 규정하고 있다. 또한 동법 제21조 제3항에 따르면, “제2항에 따라 항공기에 무기를 가지고 들어가려는 사람은 탑승 전에 이를 해당 항공기의 기장에게 보관하게 하고 목적지에 도착한 후 반환받아야 한다. 다만, 제14조 제2항

수감 중인 사람의 호송(동법 제24조), 범인의 인도·인수(동법 제25조) 및 예비 조사(동법 제26조)을 규정했다.

‘항공보안장비’와 관련하여, 「항공보안법」은 항공보안정비(동법 제27조), 교육훈련(동법 제28조) 및 검색기록유지(동법 제29조)에 대하여 규정하고 있다.

#### 4) 항공보안위협에 대한 대응과 보칙·벌칙

“항공보안위협에 대한 대응”과 관련하여, 「항공보안법」은 항공안전을 위협하는 정보제공(동법 제30조), 보안조치(동법 제32조), 항공보안감독(동법 제33조) 및 항공보안 자율신고(동법 제33조의2)에 관하여 규정하였다. ‘보칙’과 관련하여 「항공보안법」은 재정지원(동법 제34조), 감독(동법 제35조), 청문(동법 제37조) 및 권한의 위임·위탁(동법 제38조)를 규정하였다.

‘벌칙’과 관련하여 「항공보안법」은 항공기파손죄(동법 제39조), 항공기납치죄(동법 제40조), 항공시설파손죄(동법 제41조), 항공기항로변경죄(동법 제42조), 직무집행방해죄(동법 제43조), 항공기위험물건탑재죄(동법 제44조), 공항운영방해죄(동법 제45조), 항공기안전운항 저해폭행죄(동법 제46조), 항공기접거 및 농성죄(동법 제47조), 운항방해정보제공죄(동법 제48조), 벌칙(동법 제49조·제50조), 양벌규정(동법 제50조의2) 및 과태료(동법 제51조)을 규정하고 있다. 동법 제46조에 따라 승객이 항공기안전이나 운항을 저해하는 폭행·협박·위계행위를 한 경우, 5년 이하의 징역에 처하도록 규정하고 있다.

---

에 따라 항공기 내에 탑승한 항공기내보안요원은 그러하지 아니하다”라고 한다. 아울러 동법 제21조 제4항에 따르면, “항공기 내에 제2항에 따른 무기를 반입하고 입국하려는 항공보안에 관한 업무를 수행하는 외국인 또는 외국국적 항공운송사업자는 항공기 출발 전에 국토교통부장관으로부터 미리 허가를 받아야 한다”라고 한다. 동법 제21조 제5항에 따르면, “제2항 및 제4항에 따른 항공기 내 무기 반입 허가절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다”라고 한다.



### 3. 문제점 검토

#### (1) 탑승 전 대응·제재 문제

##### 1) 항공기반입금지물품의 안전성평가 부족

항공기반입금지물품은 항공기내의 승객안전과 기내질서의 안전유지에 있어 중요한 영향을 미침에도 불구하고 다각적인 측면에서의 안전성평가가 부족하다. 항공기범죄가 나날이 증가하는 상황에서 항공기반입금지물품으로 인한 사건발생가능성이 증가하고 있다. 예를 들어 기내에서 발생하는 기내난동<sup>39)</sup>의 양태만 하더라도 상당히 단순한 소란에서부터 경·중한 사항까지 다양하게 나타나는 만큼 다각적인 안전성평가가 충분히 이루어지지 못하고 있다. 최근 전 세계적으로 항공기범죄를 예방하기 위해 여러 안전성평가들이 이루어지고 있다.<sup>40)</sup> 이에 따라 항공기범죄에 이용되는 약품·무기 등의 각 물품이 점차 첨단화되고 지능화되는 상황에서 항공기반입금지물품은 물론 기내물품 중 항공기범죄에 이용될 가능성이 있는 물품에 대한 안전성평가도 시급하다.

##### 2) 항공기반입금지물품의 미흡한 기준·검색시스템

해마다 해외여행객수가 증가하고 있을 뿐만 아니라 국내공항과 항공기를 이용하는 해외이용객의 숫자도 급증하는 상황에서 점점 더욱 다양해지고 증가하는 항공기반입금지물품에 대한 불충분한 기준과 미흡한 검색시스템으로 만약에 발생할지도 모를 항공기범죄에 충분히 대응을 하고 있지 못하고 있다. 특히 항공기반입금지물품에 대한 검색시스템이 부실하여 위험한 물건이 기내로 반

39) 박인섭, “항공기내 난동행위 : 원인분석 및 대응방안”, 『한몽경상연구』 제24권 제3호, 한몽경상학회, 2013 ; “기내난동이란 항공기 승객이 운항 시 지켜야 할 규칙을 지키지 않거나 기장과 객실 승무원의 업무를 방해하는 것으로 다른 승객에게 불안감을 조성하고 항공기안전을 저해하는 행위들을 말한다. 기내에서 폭행, 폭언, 흡연, 음주, 약물복용, 항공기점거, 농성, 기장허락받지 않고 조종실 출입시도, 타인에게 성적 수치심을 일으키거나 허가되지 않은 전자기기사용 등 단순한 소란에서부터 법적으로 처벌까지 받는 경·중한 범죄까지 다양하게 나타나고 있다”라고 한다.

40) 이구희·박원화, “시카고협약체계에서의 항공안전평가제도에 관한 연구”, 『한국항공우주정책·법학회』 제28권 제1호, 한국항공우주법학회, 2013, p.116 이하 참조 : “시카고협약 일부 체결국은 자국 항공사에게 운항증명(AOC: Air Operator Certificate) 및 운영기준(Operations Specifications)을 승인하여 발생하는 것 이외에 외국 항공사에게도 FAO(Foreign Air Operator Certificate and/or Operations Specifications)을 발행하고 있으며, 다양한 항공안전평가도 실시하고 있다. 외국항공사에게 FAOC 승인발행 및 항공안전평가실시는 점차 확대되고 있는 추세이다”라고 한다.

입되어 항공기범죄에 악용될 가능성이 있다. 또한 급증하고 있는 여행객의 수에 비하여 이를 관리·감독할 수 있는 인력도 충분하지 않고 부족하다.

### 3) 항공기반입금지물품의 불충분한 홍보와 교육

최근 국내외여행과 이동시 항공기를 이용하는 경우가 급격하게 증가함에도 불구하고 항공기반입금지물품에 대한 홍보부족으로 인하여 항공기내반입이 가능한 물품과 금지물품에 대해 충분히 승객이 인식하지 못한 경우가 많다. 그리고 기내에서의 흡연 등의 행위로 항공기 착륙한 뒤 경찰에 연행되고 국가이미지가 실추된 사례도 종종 발생하고 있다.<sup>41)</sup> 아울러 국토교통부가 국민 여행편의 제고와 동시에 항공보안 강화를 위하여 2014년 1월 1일부터 ‘항공기 내 반입금지 위해물품’을 변경한 바 있으나 홍보와 교육 부족으로 인하여 항공기반입금지물에 대해서 이용승객들이 잘 알지 못하거나 혼선이 있다.<sup>42)</sup>

## (2) 탑승 후 대응·제재 문제

### 1) 위험성이 높은 항공기반입금지물품 압수 어려움

항공기반입금지물품 대상으로 지목된 물품은 『항공보안법』에 따라 압수·유치가 진행된다. 항공기 특수성으로 말미암아 항공기운항 중 위험이 될 수 있는 물품은 기내반입이 금지되어 탑승 전·후를 불문하고 발견 시 압수·유치된다.

그러나 계획적으로 항공기반입금지물품을 반입한 자가 항공기내에서 난동을 부릴 경우 총기류 등 또는 그에 준하는 위험성을 갖고 있는 무기를 제재할 수 없는 문제가 발생된다. 또한 사전에 위험성이 큰 무기에 대한 반입금지를 실패 경우 항공기승무원이 초기에 제압하지 못하면 제압당할 가능성을 전혀 배제할 수 없다. 문제는 승무원이 제압될 경우 항공기는 물론 승객의 안전이 크게 위협

41) “항공업계에 따르면 최근 한국인들이 홍콩행 여객기의 화장실에서 흡연을 하다 적발 돼 항공기가 착륙한 뒤 홍콩경찰에 연행되는 사건이 4건이나 발생했다고 한다. 이에 문화관광부는 여행업계 협력단체에 요청해 ‘기내에서의 흡연은 국가 이미지를 실추 시키고 해당자도 엄벌을 받을 수 있다는 점을 여행객들에게 강조하기도 했다’라고 한다. 이에 관해 김윤미, 앞의 뉴스기사, 참조.

42) “개정된 고시에 따르면 일반면도기·안전면도칼·전기면도기 등은 객실 반입 가능하나, 날카로운 칼날노출로 승객과 승무원을 위협할 수 있는 면도칼은 반입이 금지됐다. 와인따개의 경우 많은 승객이 면세점에서 구매하는 와인세트에 포함되고, 칼날크기를 고려할 때 기내보안위협수단으로 사용할 소지가 낮아 반입을 허용하고 있다”고 한다. 이에 관해서 이경현, “항공기 내, 면도기 면도칼은 반입금지”, M이코노미뉴스, 2014. 2. 14 참조.

된다는 점이다. 기술발달로 더 소형화 되고 반입 시 발견이 용이하지 않은 첨단 무기가 증가한 상황에서 항공기반입금지물품의 압수가 더욱 어려워지고 있다.

## 2) 항공기위험물품반입행위와 기내난동의 처벌 미흡

『항공보안법』 제21조에 따르면, 항공기 내의 안전과 보안을 위하여 항공기반입금지물품을 소지하고 기내에 들어갈 경우 2년 이상 5년 이하의 징역을 과할 수 있다. 이러한 처벌규정에도 불구하고 그 처벌이 미흡하여 항공기내반입금지물품의 반입이 감소하지 않고 있다. 법적으로는 『항공보안법』에 따라 100만원 이하의 벌금을 부과할 수 있다. 해외에서 기내난동사건이 벌어질 경우 현지경찰에 넘겨져 처벌이 더 강해질 가능성이 있다. 그럼에도 불구하고 기내난동이 감소하고 있지 않고 여전히 발생되고 있으며 오히려 증가하고 있는 추세이다.

## 3) 기내 알콜성음주 제공으로 인한 음주기내난동 증가

『항공보안법』 제23조 제7항<sup>43)</sup>에 따르면, “음주소란행위를 하거나 할 우려가 있는 사람”에 대해 탑승을 거절할 수 있다. 문제는 탑승 후 기내에 제공되는 와인·맥주 등 주류섭취 후 음주소란이 발생한 경우이다.<sup>44)</sup> 특히 음주로 인한 위해행위가 계속 발생하는데도 항공사가 제공하는 알콜성음료는 꾸준히 증가했다. 각 항공사는 알콜성음료를 3회까지는 제공하고, 그 후 승무원이 판단해 다른 음료를 권유하도록 하고 있지만, 강제력이 없어 효과는 의문이다.

이런 상황에서 비록 항공기반입금지물품을 제한하여도 기내에서 제공되는 주류로 인해 음주기내난동이 발생한다면, 항공기반입금지물품을 설정해 항공기의 안전·보안을 위해 제정한 『항공보안법』의 실효성이 감소할 수밖에 없다.

43) 『항공보안법』 제23조 제7항에 의하면, “제15조 또는 제17조에 따른 보안검색을 거부하는 사람”, “음주로 인하여 소란행위를 하거나 할 우려가 있는 사람” “항공보안에 관한 업무를 담당하는 국내외 국가기관 또는 국제기구 등으로부터 항공기 안전운항을 해칠 우려가 있어 탑승을 거절할 것을 요청받거나 통보받은 사람” 및 “그 밖에 항공기 안전운항을 해칠 우려가 있어 국토교통부령으로 정하는 사람” 중 어느 중 하나에 해당하는 사람에 대하여 탑승을 거절할 수 있다.

44) 항공안전본부가 제출한 국정감사자료를 분석결과, “2003년부터 2008년까지 기내난동행위 약 324건 중 음주로 인한 위해행위가 약 29.9%에 달하는 약 97건으로 가장 많다. 음주위해행위가 계속 발생하는데도 항공사가 제공하는 알콜성음료는 2003년 후 계속 증가해 2007년에는 2003년보다 약 61% 증가한 약 227만 리터를 넘게 제공했다”고 한다.

## IV. 항공안전과 질서유지를 위한 항공기반입금지물품의 관리·감독 개선방안

### 1. 항공기반입금지물품규제 관련 합리적 입법과제 방향

#### (1) 합리적인 관리·감독을 위한 국제협약의 준수

항공안전보장과 질서유지를 위해서는 항공기의 운항이 일정기준에 적합하도록 지속적인 모니터링과 함께 효율적으로 관리·감독되어야 한다. 특히 항공안전보장과 질서유지에 있어서 중요한 항공기내반입금지물품에 대한 합리적인 기준과 함께 합리적인 관리·감독 방향 설정되고 이를 토대로 입법과제 및 각종 개선방안들이 체계적으로 관련되어야 한다. 더욱이 “국제협약의 준수”에 관한 「항공보안법」 제3조 제1항에 따르면, 동법 동조 제1항에 따른 국제협약 외에 항공보안에 관련된 다른 국제협약이 있는 경우에는 그 협약에 따른다고 한다.

무엇보다 항공기의 운항은 그 특수성으로 말미암아 기차, 자동차, 선박 등에 비하여 자국의 영역을 넘어 다른 국가의 영역으로 항행하는 것이 빈번하기 때문에 국제항공의 발달은 물론 항공안전보장과 질서유지를 위해서는 항공기반입금지물품에 관한 국제적인 통일의 필요성이 적지 않다.

이에 따라 현재 국내항공기의 운항 시 국내뿐만 아니라 해외의 많은 국가들에 노선을 운영하고 국민들도 국내항공기 이외의 여러 국가의 해외항공기를 이용하는 만큼 항공안전과 보안을 위한 국제협약을 준수하고 따라야 할 것이다.<sup>45)</sup>

이를 위해서는 항공기운항의 안전에 관한 여러 국제협약들을 준수해야 하며, 항공안전평가<sup>46)</sup>, 항공시설평가 등은 물론 항공기반입금지물품에 관한 국내 항

45) 김맹선·김철영·양한모·홍순길, 『항공법』, 한국항공대학교출판부, 2012, p.119-120 ; “항공기는 자국의 영역을 넘어 타국의 영역으로 항행하는 것이 보통이기 때문에 국제항공의 발달을 위해서는 항공기의 운항방법에 관한 국제적인 통일이 요구된다. 그리하여 시카고협약은 국제민간항공의 발달을 위해서 각계약국이 항공규칙을 제정하는데 있어 동 협약 및 동 협약에 기초를 두고 설정되는 규칙에 최대한 일치시킬 것을 약속하는 취지를 정하고 있다. 또한 항공에 관한 규칙, 절차 등의 통일에 의하여 항공을 용이하게 하기 위해서는 ICAO 제12조 및 제37조에 따르면, 국제기준과 권고방식 및 절차를 수시로 제정한다는 취지를 정하고 있다”고 한다.

46) 장만희·황호원, 앞의 논문, 76면 : “항공안전평가 제도는 1995년 회원국의 자발적 지원에 의한 평가에서부터 시작되어 1999년 1월부터 2004년 까지 운항안전과 직접적인 영향이 가장 큰 국제

공법규가 국제협약의 기준에 부합할 수 있도록 제·개정하는 입법이 요망된다. 이에 따라 우리나라를 비롯하여 각 체약국은 항공안전보장과 질서유지를 위하여 필요하다고 인정되는 항공기반입금지와 관련된 국제적 기준을 준수하기 위하여 노력해야할 의무를 부담하고 있다.

## (2) 항공안전보장과 질서유지를 위한 사전예방적·사후처리적 입법과제

항공기와 관련된 여러 국제협약들은 항공기내의 난동, 불법행위, 항공기테러 방지<sup>47)</sup> 등을 위하여 항공기내반입금지물품에 대한 검색과 규제를 강화하고 있다. 이는 국제협약에 따라 항공기반입금지물품의 효과적인 관리·감독의 필요성이 더욱 증대되고 있기 때문이다.

상술한 바와 같이 항공기는 국가의 중요한 시설 중 하나로 교통의 측면에서 적지 않은 영향을 미치고 있기 때문에 항공기가 안정적으로 운항함으로써 그 본래의 역할을 실질적으로 수행하고 국민들은 물론 해외이용객들도 안전할 수 있는 환경을 조성할 필요성이 있기 때문에 항공기반입금지물품에 대한 합리적 관리·감독의 필요성은 매우 크다고 볼 수 있다.

더욱이 항공기는 육지가 아닌 영공을 비롯한 공해 등에서 운항을 하는 그 특수성으로 말미암아 기차, 버스 등과 같은 육로상의 다른 교통수단과 달리 관리·감독하는 것이 용이 하지 않은 것이 사실이다. 아울러 항공기 내에서 기내난동, 하이재킹<sup>48)</sup>, 항공테러 등의 목적으로 위험성 있는 물품이 악용될 경우 고가의 항공기의 파손 또는 유실로 인한 매우 큰 경제적 피해는 물론 많은 인명피해까지 발생하는 대형사고로 이어질 가능성이 다른 교통수단에 비해 현저하게 크다. 심지어 항공사고로 인해 국가이미지가 실추되고 항공기산업전반에 부정적인 영향을 미쳐 항공 산업발전을 저해하고 항공기이용승객 감소로 관광산업

민간항공협약 의 3개 부속서 분야(항공 자격, 항공기 운항, 항공기 감항)에 대하여 실시하였다. 또한 ICAO는 그간의 축적된 국가별 안전평가자료를 토대로 국제민간항공협약의 16개 안전관계 부속서 분야로 평가범위를 확대할 필요가 있다고 판단하고 항공안전종합평가제도(USOAP-Comprehensive System Approach)를 도입하였다”라고 한다.

47) 이인재, 『항공테러와 국제법』, 세종출판사, 2006, p.10 이하 ; 전 세계적으로 항공테러가 급격하게 증가하고 있으며, 갈수록 흉폭해지고 대형화되고 있는 항공테러에 대한 대처가 요망되고 있다.

48) P. S. Dempsey, “Aviation Security : the Role of Law in the War against Terrorism”, 41(3), Columbia Journal of Transnational Law 654, 2003 ; 1931년 공식적으로 첫 기록된 하이재킹사건으로 페루혁명들에 의해 발생하였다.

등 다른 분야에도 악영향을 줄 가능성을 배제할 수 없다. 따라서 항공보안이 범죄로부터 보호되기 위해서는 항공기범죄<sup>49)</sup>에 속하는 “무기 또는 위험물품, 범죄에 사용하기 위한 물품을 항공기내 또는 공항에 반입하는 행위”에 대한 적절한 조치가 필요하다.<sup>50)</sup> 무엇보다 환경오염을 방지하기 위해 사전예방이 필요하기 때문에 영향평가제도가 중시되고 있는 것처럼<sup>51)</sup> 항공안전보장과 질서유지가 효과적으로 이루어지기 위해서는 비용·인력·시간적 측면에서 사후처리방식보다 사전예방적인 측면에 중점을 둔 입법적 개선방안이 요망된다.

이에 따라 항공기반입금지물품의 합리적인 관리·감독이 이루어지기 위해서는 사후처리식의 방안은 물론 사전예방적인 차원에서의 방안이 함께 마련되어야 할 것이다.<sup>52)</sup> 사전예방적인 방안으로는 “항공기반입금지물품의 안전성평가 실시·강화”, “항공기반입금지물품의 적절한 기준과 체계적 시스템 마련”, “항공기반입금지물품의 홍보·교육 강화” 및 “기내 알콜성 음주제공이 감소”되어야 할 것이다. 아울러 사후처리의 방안으로 “승무원 이외의 전문보안요원의 탑승”, “반입금지물품 매각·폐기방안 개선”, “항공기반입금지물품의 처벌 강화” 등의 개선방안이 마련되어야 할 필요성이 더욱 증대되고 있다.

## 2. 사전예방적인 측면에서의 입법적 개선방안

### (1) 사전예방적인 안전성평가·점검목록의 표준화 실시·강화

항공기반입금지물품의 안전성평가가 강화되어 항공기내의 난동, 불법행위 등으로 인하여 발생할 수 있는 사태를 사전예방적인 측면에서 예방할 필요성이

49) 이러한 항공기범죄에는 불법방해행위인 운항중인 항공기의 불법점유행위, 지상계류항공기의 불법점유행위, 항공기내 또는 공항에서의 인질행위, 항공기내·공항·항행시설 강제침입행위, 지상계류 또는 운항 중인 항공기·승객·승무원·지상근무자·일반인·공항 또는 항공시설에 대한 안정을 위협하는 허위정보제공행위 등이 있다.

50) 김용욱, “항공보안검색의 발전과정과 운영실태에 관한 연구”, 『경호경비연구』 제7호, 『한국경호경비학회』, 2004, p.63-64.

51) 전광석, 『한국헌법론』, 집현재, 2013, p.443.

52) G. Lübke-Wolf, Die EG-Verordnung zum Umwelt-Audit, DVBl, 1994, S. 361 ff ; D. Sellner-J. Schmutenhaus, Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, ein wirksames, nicht ordnungsrechtliches System des betrieblichen Umweltschutzes?, NVwz, 1993, S. 928 ff ; 오늘날 사전예방적인 차원의 해결방식의 중요성에 따라 영향평가의 필요성이 대두되고 있다. 이에 따라 환경영향평가, 교통영향평가, 사회영향평가 등과 같은 영향평가제도가 다양한 분야에서 요청이 되고 있다.

적지 않다. 특히 1990년대 초 잦은 항공기사고는 각국 항공기안전의 확보에 의문이 제기되면서 항공기안전운항 관련 국제민간항공기구에서 정한 ‘표준 및 권고방식’ 이행에 대한 점검의 필요성이 부각되었다.<sup>53)</sup> 더욱이 전 세계 항공기구, 국가 등은 항공안전보장과 질서유지를 위하여 평가<sup>54)</sup>를 적극적으로 활용하고 있다.<sup>55)</sup> 이러한 점에 비추어 볼 때, 국제민간항공기구에서 정한 표준·권고방식 이행에 대한 안전성평가제도가 운영되고 있고 있는 만큼 우리나라에서 앞으로 항공기반입금지물품의 다양한 안전성평가를 실시·강화함으로써 항공안전을 보장하고 항공질서를 안정적으로 유지할 수 있도록 해야 할 것이다.

무엇보다 항공기반입금지물품을 이용한 항공기범죄발생 시 대형사고로 이어져 큰 인명과 재산적 피해가 발생할 수 있기 때문에 항공기반입금지물품의 안전성평가 실시·강화를 통하여 사전예방적인 차원에서 항공기범죄를 미연에 방지해야 할 필요성이 매우 큰 상술하였다. 아울러 항공질서안전의 보장과 질서를 위하여 항공기반입금지물품의 표준화를 추진하여야 하며, 항공기반입금지물품을 이용한 각종 범죄에 대한 체계적인 실태분석을 토대로 항공기반입금지물품 목록의 표준화가 더욱 구체화되어야 할 것이다.

이처럼 항공기반입금지물품에 대한 사전예방적인 안전성평가점검목록의 표준화 등은 항공안전 및 질서유지를 통한 항공기의 사고를 사전에 미리 예방함을 목적으로 하고 있기 때문에 이를 지속적으로 관리·감독할 수 있는 전문인력 양성, 전담부서의 설치와 활용 등의 다양한 방안이 고려·마련되어야 할 것이다.

## (2) 기내 알콜성 음주제공 제한

앞에서 살펴 본바와 같이 항공안전본부가 제출한 국정감사 자료를 분석한 결

53) 박원화·정영진, 앞의 책, p.216-218 ; 콜롬비아국적아비앙카(Avianca)항공의 보잉707항공기사고는 미국이 국제항공안전평가(IASA)프로그램을 도입하는 직접적인 계기가 되었다.

54) 국제적으로 항공안전의 보장과 질서유지를 위하여 다음과 같은 항공안전평가들이 이루어지고 있다. ICAO가 항공보안관련 체약국을 대상으로 평가하는 항공보안평가(USAP: Universal Security Audit Programme), 유럽연합(EU)이 EU를 취항하는 항공사를 평가하는 항공안전평가, LATA가 항공사를 대상으로 평가하는 항공안전평가(IOSA : IATA Operational Safety Assessment), FAA가 미국을 취항하는 항공사의 항공당국을 평가하는 항공안전평가(ISA: International Aviation Safety Assessment), ICAO가 항공안전 관련 체약국들을 대상으로 평가를 진행하는 항공안전평가(USOAP : Universal Safety Oversight Audit Program).

55) 박원화·정영진, 위의 책, p.216 ; “전 세계 영향력 있는 항공기구 및 국가에서 행한 항공안전평가 결과는 해당 국가는 물론 세계대다수 국가 및 항공사가 운항허가발급 및 항공사간 코드쉐어 등을 할 때 평가결과를 참고자료로 활용하고 있어 국가신인도결정요인으로 작용하고 있다”고 한다.

과를 살펴보면, 기내난동 중 음주로 인한 위해행위가 많이 나타났다. 알콜성음료 섭취로 인한 위해행위가 계속 발생하지만 항공사에서 제공하는 알콜성음료는 계속적으로 증가하여 왔다는 사실을 알 수 있다. 따라서 난동행위를 방지하기 위하여 기내의 알콜성 음주제공을 제한해야 한다.

### (3) 검역인력충원과 첨단항공보안검색장비 마련

항공기를 이용하는 해외여행객의 수가 해마다 계속적으로 급격하게 증가하고 있는 상황에서 항공기반입금지물품에 대한 검역인력을 증원하거나 효과적인 감독을 위한 기술개발이 필요하다. 특히 갈수록 첨단화되는 기술로 인하여 항공기반입금지물품에 대한 모니터링이 점점 어려워지고 있는 것이 현실이다.

이러한 상황에서 검역에 사용되는 기계와 시스템을 첨단화해야 하며, 이를 위해 기술연구를 할 수 있는 충분한 전문적인 연구인력을 확보하는 동시에 기술개발에 필요한 전문연구원 설립 등의 조치가 필요하다.<sup>56)</sup> 이를 통하여 국가의 중요시설인 항공시설의 안전을 보장하고 질서유지를 통해 국민의 생명을 보호해야 할 것이다. 이를 위한 인력충원·시설정비 등의 적절한 투자가 요망된다.

더욱이 항공기반입금지물품이 항공기내의 난동, 테러 등에 이용되는 만큼 이에 대한 적절한 기준과 체계적인 시스템에 대한 재검토를 통하여 항공기의 안전한 운항을 실현할 수 있도록 해야 할 것이다. 매년 항공기로 반입하는 물품의 반입 방법이 교묘하고 지능적으로 변하고 있다. 이러한 상황에서 첨단기술과 장비를 활용하여 항공기반입금지물품을 반입하는 경우도 점차 증가하고 있다.

따라서 이에 대한 적절한 기준과 첨단관리·감독시스템을 보완하고 마련해야 할 것이다. 기술발달로 인하여 소형화되고 강력해진 총기류 등의 무기와 같이 항공기운항에 큰 위험성을 가진 반입금지물품의 기내반입을 사전에 제한할 수 있는 효과적인 장치가 마련되어야 한다. 이처럼 첨단화되는 상황에서 과거와 같은 위험한 항공기내반입금지 된 통상적인 물품이외에도 사람에게 치명적인 세균 등의 새로운 위험물질이 항공기범죄에 이용될 가능성을 배제할 수 없는 상황에서 검역장비의 첨단화를 위한 고려가 시급하다.

56) 김용욱, “항공보안 검색장비의 운영실태와 개선방안”, 항공진흥 통권 제31호, 『한국항공진흥협회』, 2003, p.114 이하.



#### (4) 홍보와 교육 증진으로 인식전환

항공기반입금지물품에 대한 홍보와 교육의 강화를 통하여 항공기의 운항환경을 안전하게 개선하는 한편 승객과 국민이 항공기안전의 확보에 협조할 수 있도록 해야 한다. 더욱이 항공기반입금지물품에 대하여 아직도 혼선이 있는 물품에 대해 재차 안내하고 지속적인 홍보가 수반되어야 할 것이다. 아울러 항공기안전을 위해 항공기반입금지물품에 대한 자발적인 협조가 원활하게 이루어지도록 항공기반입금지물품과 관련된 교육도 함께 진행되어야 한다.

무엇보다 항공기 안에서 난동을 부리는 승객들에 대해 벌금인상 등 처벌의 강화도 필요하지만 처벌의 경중에 차이가 생긴다고 해도 인식전환이 없는 한, 기내난동 행위 역시 감소하지 않을 것으로 보인다. 성숙한 의식과 행동으로 항공기반입금지물품 반입행위, 기내난동 등 대형사고위험을 유발할 수 있는 상황에 대해 국민들의 인식과 태도의 전환을 통한 해결의 필요성이 증대되고 있다.

이와 더불어 나날이 첨단화되고 지능화되는 항공기반입금지물품의 방법을 관리·감독하기 위해서는 마약 등 기내난동이나 납치·테러 같은 항공기범죄에 악용할 수 있는 불법반입행위신고 등이 활성화될 수 있도록 해야 한다. 이를 위해서 신고자에 대한 인센티브를 강화하는 동시에 신고자의 개인신상도 철저하게 보호함으로써 항공기반입금지물품의 반입행위와 항공기범죄의 발생가능성을 사전에 예방할 수 있도록 신고를 활성화해야 한다.

### 3. 사후처리적인 측면에서의 입법적 개선방안

#### (1) 승무원 보호를 위한 처벌법규 강화와 전문보안요원탐승 고려

승무원 이외의 전문보안요원의 탑승을 통해 발생할 수 있는 사건과 위험을 방지해야 한다. 또한 기내알콜성 음주제공으로 인해 기내난동의 우려가 있는 행동에 승무원제지가 가해졌을 때 그에 반항을 하는 것 역시 기내난동으로 포함돼 처벌을 받게 된다. 국내 항공사의 경우 기내에는 가스분사기와 포승줄·수갑·난동승객은 묶을 수 있는 플라스틱 줄인 타이랩 등이 구비되어 있다. 또한 수차례 경고를 무시할 경우 승무원이 이들을 사용해 승객을 제지할 수 있다.

그러나 이러한 제재에도 불구하고 일부 계획적이거나 지능적인 항공기범죄에 노출될 경우 특히 항공기운항에 위협성을 높일 수 있는 침단기기를 기내에 반입하여 이용한 항공기범죄 또는 군사적 훈련을 받거나 전문적인 테러납치범이 기내에 난입할 경우 승무원이 이를 효과적으로 제압하기가 용이하지 않다.

특히 승무원을 폭행하는 경우 강력한 처벌법규를 마련하여 승무원에 대한 폭력행위를 근절해야 할 것이다.<sup>57)</sup> 따라서 탑승 후 항공기 운항 중에 항공기내의 반입물품인 무기 등을 수반하여 일어나는 항공기범죄를 방지할 수 있는 전문보안요원의 탑승 내지 관리·감독할 수 있는 운항시스템을 마련해야 한다.

## (2) 항공기위험물건 탑재죄의 처벌강화

상술한 바와 같이 항공기내에 반입이 금지된 물품을 가지고 탑승한 승객들에 대한 처벌 수위가 약한 것도 불법반입이 근절되지 않는 한 요인으로 지목되고 있는 만큼 적발 횟수에 비하여 기존보다 과태로 부과액을 크게 늘려야 할 필요성이 있다. 무엇보다 항공기위험물건 즉 항공기내반입금지물품이 기내난동, 불법행위, 항공기테러 등에 이용될 경우 공항안전에 위협이 되는 물론 승객의 생명과 항공산업에도 적지 않은 부정적인 영향을 미칠 수 있으므로 항공기위험물건 탑재의 경우에 처벌이 더욱 강화되어야 한다.

따라서 「항공보안법」의 처벌규정을 더욱 엄격하게 적용하여 음주로 인한 기내난동을 하면 중죄를 받아 장래 생활이 어렵게 된다는 위吓을 주어 범죄를 스스로 자제하는 예방적인 기능을 효과적으로 달성해야 할 것이다.<sup>58)</sup>

57) 김송주 국회입법조사처 조사관의 ‘항공기 내 난동(Air Rage)의 법적 개선과제’ 보고서에 따르면, 현재 한국에서는 항공기승무원에 대한 업무방해의 처벌규정이 전혀 없다. 하지만 미국은 약 2만 5000달러(약 2790만여원) 이하의 과태로 처분, 영국은 약 2500파운드 이내 벌금형 또는 5년 이하 징역, 독일은 2년 이하의 징역형 또는 벌금형 등으로 처벌한다고 규정되어 있다. 국토교통부는 승무원 보호와 항공기 안전 확보를 위해 오는 6월 중으로 태스크포스를 꾸려 기내난동사태를 수집하고 대응매뉴얼을 만들 예정이다”고 한다.

58) 예를 들어 난동행위를 방지하기 위해 2005년 「항공보안법」 개정을 통해 주류나 약물을 복용하고 타인에게 위해를 초래하는 행위를 포함해 기내난동행위에 대해 약 500만원 이하의 벌금형에 처하도록 되어 있지만 2003년부터 2008년까지 발생한 약 324건의 기내난동행위 중 벌금형을 받은 사람은 일부에 그쳤다. 이런 점에서 처벌강화와 함께 기내난동행위태 대한 법규대로 처벌이 제대로 이행되어야 할 것이다.

## V. 결 론

인류가 비행기를 개발하고 항공기를 여행, 수송 등에 이용하면서 먼 거리의 지역을 오고가는 데 있어서 시간과 경제적인 비용이 감소하였다. 더욱이 항공 분야에서 첨단과학기술의 발달로 인하여 항공기가 초기에는 일부 부유층만이 이용할 수 있는 수단이었으나 점차 항공기는 일반대중도 이용할 수 있는 대중 교통의 중요한 수단이 되었다. 또한 각 항공사가 설립되고 운영되면서 저렴한 요금으로 최대한 많은 승객을 운송하는데 기여함으로써 항공기의 대중화가 실현되었다. 이와 같이 오늘날 항공교통의 발달로 인하여 항공수송이 차지하는 중요성이 나날이 급증하고 있다.

이에 따라 안전하고, 정기적이며, 효율적인 동시에 경제적인 항공운송을 위한 요구에 부응하기 위하여 항공안전의 담보되어야 한다는 필요성이 더욱 증대하였다. 더욱이 우리나라의 항공사는 민간항공대국으로 발전하였다. 이러한 국내 항공사의 발전을 비추어 볼 때 항공안전보장과 질서유지를 위한 항공기반입 금지물품의 법적 규제에 대한 심도 있는 고찰이 수반되어야 할 것이다.

무엇보다 항공범죄로부터 항공의 안전을 유지하고, 국민의 생명과 재산의 안전에 위협을 가하거나 항공운항과 시설에 대한 중대한 영향을 미치는 항공기반입 금지물품의 불법적인 유입행위를 방지하기 위하여 국가는 관련 입법을 보완하고 이를 근거로 시행함으로써 항공의 안전을 보장하고 항공질서를 안정적으로 유지될 수 있도록 노력해야 할 것이다.

이를 위하여 본 논문에서 항공안전과 보안을 위한 항공기반입금지물품에 관한 법제 연구에 관한 것으로 항공기반입금지물품 지정실태 분석과 「항공보안법」을 살펴보았다. 이를 통하여 탑승 전 대응·제재 문제로서 항공기반입금지물품의 안전성평가의 부족, 항공기반입금지물품의 불충분한 기준과 미흡한 검색 시스템, 항공기반입금지물품 홍보부족을 살펴보았다. 또한 탑승 후 대응·제재 문제로서 항공기반입금지물품 압수·유치, 항공기반입금지물품의 미흡한 매각·폐기, 항공기위험물품반입의 처벌 미흡 등을 살펴보았다.

그리고 항공안전과 보안을 위한 항공기반입금지물품의 합리적 관리·감독 방안으로 사전예방의 방안의 측면에서 항공기반입금지물품의 안전성평가 실시·

강화, 항공기반입금지물품의 적절한 기준과 체계적 시스템 마련, 항공기반입금지물품의 홍보·교육 강화 등을 제시하였다. 또한 사후처리의 방안으로 승무원 이외의 전문보안요원의 탑승, 반입금지물품 매각·폐기방안 개선, 항공기위험물건 탑재죄의 처벌강화 등을 제시하였다.

그러므로 항공안전보장과 질서유지를 위한 항공기반입금지물품의 합리적인 관리·감독이 이루어지기 위해서는 사후처리식의 방안은 물론 사전예방적인 차원에서의 방안이 함께 마련되어야 할 것이다. 이를 위해서 “사전예방적인 안전성평가·점검목록의 표준화 실시·강화”, “기내 알콜성 음주제공 제한”, “검역인력충원과 첨단항공보안검색장비 마련”, “홍보와 교육 증진으로 인식전환”, “승무원 보호를 위한 처벌법규 강화와 전문보안요원탑승 고려”, “항공기위험물건 탑재죄의 처벌강화” 등이 이루어져 할 것이다.

## 참고문헌

### 1. 국내문헌

- 김맹선·김철영·양한모·홍순길, 『항공법』, 한국항공대학교출판부, 2012.
- 김선이·안진영, “항공범죄와 그 피해구제”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제24권 제1호, 한국항공우주법학회, 2009.
- 김승대, 『헌법학강론』, 법문사, 2010.
- 김용욱, “항공보안검색의 발전과정과 운영실태에 관한 연구”, 『경호경비연구』 제7호, 한국경호경비학회, 2004.
- \_\_\_\_\_, “항공보안 검색장비의 운영실태와 개선방안”, 『항공진흥』 통권 제31호, 한국항공진흥협회, 2003.
- 박원화, 『항공법』, 명지출판사, 2009.
- \_\_\_\_\_, 『국제항공법』, 한국학술정보, 2012.
- 박원화·정영진, 『항공우주법개론』, 한국학술정보, 2013.
- 박인섭, “항공기내 난동행위 : 원인분석 및 대응방안”, 『한몽경상연구』 제24권 제3호, 한몽경상학회, 2013.
- 이구희·박원화, “시카고협약체계에서의 항공안전평가제도에 관한 연구”, 『한국항공우주정책·법학회』 제28권 제1호, 한국항공우주법학회, 2013.
- 이인재, 『항공테러와 국제법』, 세종출판사, 2006.
- 장만희·황호원, “ICAO 국제항공안전정책 패러다임의 변화 분석과 우리나라 신국제항공안전정책 검토”, 『한국항공우주정책·법학회지』 제28권 제1호, 한국항공우주법학회, 2013.
- 장영수, 『헌법학』, 홍문사, 2011.
- 전광석, 『한국헌법론』, 집현재, 2013.
- 정종섭, 『한국학원론』, 박영사, 2009.
- 허영, 『한국헌법론』, 박영사, 2009.

## 2. 외국문헌

- P. S. Dempsey, "Aviation Security : the Role of Law in the War against Terrorism", 41(3), Columbia Journal of Transnational Law 654, 2003.
- I. H. Diederiks-verschoor, an introduction to Air Law, 9th Revised ed., 2012.
- Georg Hermes, Gewährleistungsverantwortung als Infrastrukturverantwortung, in : G. F. Schuppert(Hrsg.), Der Gewährleistungsstaat - Ein Leitbild auf dem Prüfstand, Nomos, 2005.
- G. Lübke-Wolf, Die EG-Verordnung zum Umwelt-Audit, DVBl, 1994.
- D. Sellner·J. Schnutenhaus, Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, ein wirksames, nicht ordnungsrechtliches System des betrieblichen Umweltschutzes?, NVwz, 1993.

## 초 록

해마다 항공이용객의 숫자도 큰 폭으로 급격하게 증가해왔다. 이러한 상황에서 국내외에서 항공기 기내난동, 항공기납치, 항공기테러 등과 같은 항공기의 안전을 크게 위협하는 사례들이 나타나고 있다. 무엇보다 항공기 탑승 후 반입 물품을 이용한 항공기납치, 난동, 등은 항공기 이용객은 물론 항공운항질서의 안전에 심각한 위협이 되고 있다. 이처럼 항공기반입금지물품은 항공안전과 보안에 직결된 문제인 동시에 항공기에 탑승하는 승객 즉 국민의 안전한 항공이용에도 중요한 문제이다.

이러한 측면에서 우리나라는 국제민간항공조약 등 여러 국제협약에 따라 항행안전시설 및 항공기 안에서의 불법행위를 방지하고 민간항공의 안전과 보안을 확보하기 위해 「항공보안법」에서 항공기반입금지물품에 관해 규정하였다.

그러나 항공기의 위험성이 급격하게 증가하고 있는 상황에서 첨단기술을 이용한 항공기범죄와 함께 갈수록 교묘해지는 수단으로 인한 항공기범죄가 감소하지 않고 꾸준히 증가하고 있음에도 불구하고 항공기에 반입하는 물품에 대한 효과적 관리·감독이 부실하다.

이와 같이 항공기반입금지물품 지정실태와 관련법제도의 적지 않은 문제점들이 나타나고 있다. 문제는 항공기사고가 발생할 경우 대부분 대형사고로 이어져 막대한 경제적 손실은 물론 많은 사상자로 인명피해도 발생할 수밖에 없다. 또한 항공기반입금지물품에 대한 효과적인 관리·감독 없이는 항공기운항과 시설의 안전은 물론 항공기를 탑승한 승객의 안전도 담보할 수 없다. 이러한 점에서 항공기반입금지물품에 대한 합리적이고 적절한 관리·감독을 위한 법제도적인 검토가 요망된다.

그러므로 항공안전보장과 질서유지를 위해서는 항공기반입금지물품을 효과적으로 관리·감독해야 할 필요성이 크다. 이를 위해서 우선, 항공기탑승과 제재의 문제를 살펴본다. 또한 항공기반입금지물품의 안정성평가의 부족과 불충분한 기준과 미흡한 검색시스템에 관한 문제점을 제시한다. 두 번째, 탑승 후 대응 및 제재문제로 항공기반입금지물품의 미흡한 압수·유치에 관해서 논의한다. 마지막으로 항공기위험물품반입의 처벌의 미흡한 점에 관한 논의를 한다.

본 연구는 궁극적으로 이러한 문제점을 바탕으로 항공안전과 보안을 위한 항공기반입금지물품의 합리적 관리와 감독방안에 대한 합리적인 해결책을 제시함에 중점을 두고 있다. 이를 통하여 항공기반입금지물품의 합리적인 관리·감독방안을 모색함으로써 항행안전시설과 항공기 안에서의 불법행위를 효율적으로 방지하고 민간항공의 안전과 보안을 확보하는데 기여하고자 한다.

**주제어** : 항공안전과 보안, 항공보안, 항공질서유지, 항공기내반입금지물품, 항공보안법.



## Abstract

### The Legal Study of Prohibited Items on Aeroplane for the Aircraft Safety and Security

Chang, In-Ho\*

While the numbers of overseas travelers has been increased rapidly each year, the numbers of passengers in the aircraft also has continued to be increased gradually. In the mist of these increasing numbers, such accidents as threatening an aircraft safety like riot, aircraft hijacking and terrorism have happened constantly. In these circumstances, South Korean government has prescribed 「Aviation on Security Act」 in accordance with the Convention on International Civil Aviation and other international agreements. This act aims to prevent illegal activities and illegal items on the aircraft to ensure the safety and security of civil aviation.

However, this act is not sufficiently regulating all the illegal crimes and illegal items on the flight. For the worse, there is a lack of effective supervisory capacity. Likewise, the inherent problems of the current laws relating to the prevention of the illegal items on the aircraft are appearing on the surface continually. Above all, illegal items on the aircraft are directly connected to the issue of aviation safety and security as well as a safe utilization of the flight service.

Thus, when there occurs a serious accident on board, it surely would be led to a huge economic loss not mentioning the loss of lives following the accident. Therefore safety of the flight passengers cannot be guaranteed without ensuring the safety of aircraft facilities and good supervisory mechanism of illegal items

---

\* Law Institute Law Center(Sungkyunkwan Univ.) Senior Researcher, Ph. D.

on the aircraft. Accordingly, establishing a safe operation order tends to influence economy and tourism of a country in no small measure. Therefore, it is an urgent issue to settle down a reasonable and adequate supervisory regulations regarding the prevention of the illegal items on the aircraft.

Consequently, in this article, I studied on a reasonable and effective mechanism to control the prevention of the illegal items and illegal acts on the aircraft in order to ensure a safety and security of civil aircraft.

**Key words** : safety and security for flights, aviation safety, maintenance of aviation order, prohibited items on the plane, Aviation on Security act.