



2025년도 2학기 제4강

항공우주법

소령 김지훈



국가안보 관련 공역

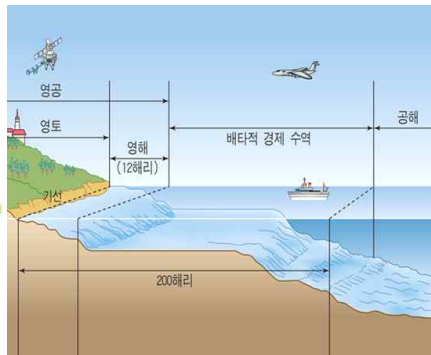


1. 영공
2. 영공침범에 대한 대응
3. 한국 방공식별구역 및 제한식별구역

1. 영공

영공의 개념

▶ 완전하고 배타적인 국가 주권의 행사가 가능한 공역의 일부로서 영토 및 영해의 상공



2. 영공침범에 대한 대응

영공침범

항공기가 아무런 권한(사전허가) 없이 타국의 영공에 들어간 경우를 말함
(자발적인 침범뿐만 아니라 과실 또는 불가항력의 경우 등 비자발적인 침범을 모두 포함)

▶ 영공침범 항공기에 대한 국제법상 원칙

- 1944년 국제민간항공협약(시카고협약) 제3조 (d)항

“체약국은 각국의 국가항공기에 관한 규칙을 제정할 때 민간항공기의 항행의 안전에 관하여 타당한 고려를 해야 한다.”

- 국제민간항공협약(시카고협약) 개정의정서(1984): 제3조의 2 신설

“체약국은 모든 국가가 비행중인 민간항공기에 대하여 무기의 사용을 삼가하여야 하며, 또한 민간항공기를 요격하는 경우에 탑승객의 생명과 항공기의 안전을 위태롭게 하여서는 아니된다는 것을 인정한다. 이 규정은 어떠한 경우에도 국제연합헌장에 규정된 국가의 권리와 의무를 수정하는 것으로 해석되지 아니한다.” [같은 의정서 제3조의 2 (a)]

요격(interception): 영공침범 시 이를 탐지한 영역국의 항공기가 영공침범 항공기에 대한 확인비행을 하고, 필요 시 항로유도 또는 강제착륙 등의 유도비행을 하는 것을 의미(부교재 p. 31 참조)

2. 영공침범에 대한 대응

영공침범

항공기가 아무런 권한(사전허가) 없이 타국의 영공에 들어간 경우를 말함
(자발적인 침범뿐만 아니라 과실 또는 불가항력의 경우 등 비자발적인 침범을 모두 포함)

▶ 영공침범 항공기에 대한 국제법상 원칙

- 1944년 국제민간항공협약(시카고협약) 제2부속서 제3장 8절(요격)

“민간항공기에 대한 요격은, 체약국이 자국의 국가항공기에 대한 규정을 제정할 때 민간항공기의 항행안전을 위하여 필히 고려해야 하는 국제민간항공협약에 의거하여 제정하는 관계규정 및 행정명령에 따라 규제되어야 한다. 따라서 관계규정 및 행정명령을 입안할 때에는 부록1 제2절(요격시 사용되는 시각신호) 및 부록2 제1절(국가가 준수하여야 할 원칙)을 필히 고려해야 한다.”

- 국제민간항공협약(시카고협약) 제37조

“ICAO는 국제표준 및 권고방식과 절차를 수시로 채택하고 개정한다.” → 시카고협약 부속서 제 · 개정

- 국제민간항공협약(시카고협약) 제38조

“국제표준과 절차에 따라야 할 사항 등과 상이한 규제 또는 방식을 채택하는 것이 필요하다고 인정하는 나라는 그 차이점을 즉시 ICAO에 통보하여야 한다.” → 시카고협약 부속서의 법적 구속력 없음

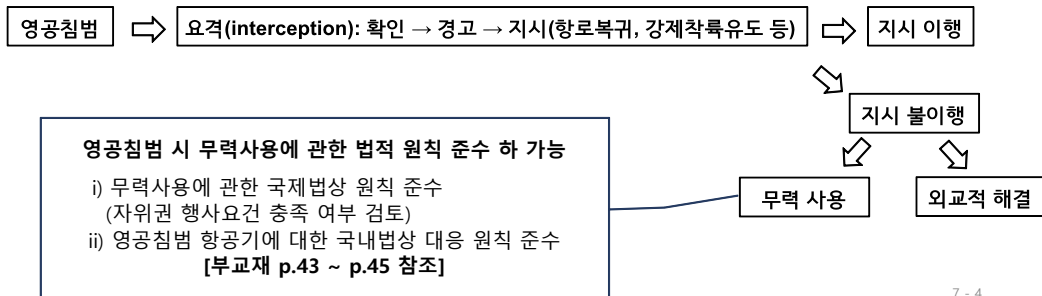
▶ 영공침범 항공기에 대한 대응 원칙을 다룬 법적 구속력 있는 구체적 규정 없음(관련 국제관행 검토 필요)

2. 영공침범에 대한 대응

영공침범

항공기가 아무런 권한(사전허가) 없이 타국의 영공에 들어간 경우를 말함
(자발적인 침범뿐만 아니라 과실 또는 불가항력의 경우 등 비자발적인 침범을 모두 포함)

▶ 영공침범 항공기에 대한 대응 관련 국제관행



3. 한국 방공식별구역 및 제한식별구역

방공식별구역(ADIZ)

- ▶ 국가안보 목적상 항공기의 용이한 식별, 위치 확인 및 통제가 요구되는 지상 및 해상의 일정 공역
- ▶ 일반적으로 방공식별구역은 자국의 영공 주변에 설정한 공역으로서, 국가별로 차이는 있으나 이의 진입을 위해서 관계기관에 위치 보고 및 비행계획의 통고를 요함
- ▶ 방공식별구역을 설정할 수 있다는 직접적인 국제법 근거 규정은 없음 → (미국, 캐나다, 중국, 일본, 태국, 필리핀, 대한민국 등 국내법으로 설정 · 운용)
- ▶ 국제관습법 또는 지역국제관습법에 의해 방공식별구역 설정이 가능하거나, 각 국가가 자국의 안전보장을 위해 국제법상 자위권 행사의 준비 과정으로서 방공식별구역 설정이 가능하다는 견해 있음



3. 한국 방공식별구역 및 제한식별구역

한국방공식별구역(KADIZ)

- ▶ 최초 설정: 6·25 전쟁 중 방공망 강화를 위해 설정
(북방한계: 39도 N, 남방한계: 33도 N)
- ▶ 2007년 「군용항공기 운용 등에 관한 법률」에서 국내법
설정 근거를 마련
- ▶ 2013년 중국의 방공식별구역에 대응하고, 기존 KADIZ
문제점을 해결하기 위해 남방한계를 30도 N 까지 확대.
- ▶ KADIZ 내 식별절차: 부교재 p.46 ~ p.47 참조



3. 한국 방공식별구역 및 제한식별구역

한국제한식별구역(KLIZ)

- ▶ 평시에 KADIZ에서 항공기 운항의 편의를 도모하고 방공 작전의 효율성을 높이기 위하여 국방부장관이 지정할 수 있는 항공기 식별을 제한적으로 실시하는 구역
- ▶ 합참의장은 KLIZ의 범위를 정하고, 항공기가 KLIZ 내에서 비행을 시작하여 이 구역을 이탈함이 없이 비행을 종료할 경우에는 이 항공기를 우군항공기로 간주함
- ▶ KLIZ 내에서 포착되어 KLIZ를 이탈하는 항적 및 무선통화 절차 및 비행활동이 의심스러울 때 재식별
- ▶ KLIZ 효력 상실: 합참의장 무효 선포/KADIZ 내 적기 침범 등



