

무력충돌 시 무인항공기 (Unmanned Aerial Vehicle)의 사용규제*

- 국제인도법상의 일반원칙을 중심으로 -

이 용 호**

< 목 차 >

- I. 서론
- II. 무인항공기의 개념
- III. 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제
- IV. 일반원칙에 의한 무인항공기의 사용규제와 그 한계
- V. 결론

I. 서론

최근 우크라이나-러시아 전쟁에서, 우크라이나의 수도 키이우 등 주요도시를 대상으로 러시아가 자폭 드론을 통한 공격을 감행하였고, 그 결과 상당수의 민간인(또는 민간물자) 피해가 발생하였다는 뉴스를 종종 접하곤 한다.¹⁾

사실 드론(무인항공기, Unmanned Aerial Vehicle)은, 제1차 세계대전 이래 주로 표적용 또는 정찰용으로 활용되어 왔는데, 1990년대의 정보기술과 결합하면서 새로운 국면으로 접어들었다. 예컨대 미국-아프가니스탄 전쟁(2001년~2021년)과 아르메니아(Armenia)-아제르바이잔(Azerbaijan) 전쟁(2020년) 및 우크라이나-러시아 전쟁 등에서 정찰과 함께 목표를 직접 공격하는 무인항공기

* 이 연구는 2021년도 영남대학교 학술연구조성비에 의한 것임.

** 영남대학교 법학전문대학원 교수.

1) 동아일보, 2022년 10월 18일, A18면.

(예컨대 프레데터, 리퍼 등)가 광범위하게 활용되고 있는 실정이다.

이처럼 무인항공기는 21세기의 무력충돌에서 핵심적 무기체계 가운데 하나로 자리 잡고 있는 듯하다.²⁾ 즉 공격용 무인항공기³⁾ 및 비무장의 감시·관측용 무인항공기 등이⁴⁾ 기존의 국제적·비국제적 무력충돌에서는 물론이고 ‘테러와의 전쟁’ 등과 같은 새로운 유형의 무력충돌에서도 빈번히 활용되고 있는 것이다.

이처럼 특히 공격용 무인항공기의 사용이 가파르게 증가하고 있음에도 불구하고, 현실적으로 무력충돌 시 무인항공기의 사용을 규제하는 독자적인 규범체계는 존재하지 않고 있다.⁵⁾ 따라서 차선책이기는 하지만, 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제의 법적 근거를 기존의 국제인도법으로부터 찾아보고, 그것에 의한 무인항공기의 사용규제가 가능한지의 여부를 분석해 보는 것으로 귀결될 수밖에 없을 것이다.

이와 관련하여 오늘날 국제인도법은 무력충돌 시 무인항공기 그 자체를 특별히 금지하고 있지 않으며, 그 사용과 관련해서는 자신의 여러 규칙과 원칙에 따르도록 요구하고 있는 것으로 평가된다.⁶⁾

이러한 제반상황에 기초해서, 본 논문에서는 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제문제를 국제인도법상의 일반원칙을 중심으로 살펴보고자 하는데, 그 구체적 내용은 아래와 같다. 첫째 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제에 적용 가능한 국제인도법(관련 규정 및 일반원칙)을 전반적으로 소개하고자 한다. 둘째 국

2) 항공기의 사전적 의미는 사람이나 물건을 싣고 공중을 비행할 수 있는 탈 것의 총칭으로서 글라이더, 비행기, 헬리콥터 등을 말하는 바, ‘공전과 미사일전에 적용 가능한 국제법에 관한 매뉴얼’(2009년, 일명 ‘공전에 관한 하버드매뉴얼’) 규칙 1. (d)에서는 “‘항공기’(aircraft)라 함은 회전익과 고정익 이동수단을 포함하는 (지표면에 대한 공기의 반작용 이외의) 공기의 반작용들에 의해 대기 중에 지탱될 수 있는 모든 운반체(vehicle) - 유인이든 또는 무인이든 - 를 의미한다.”라고 정의하고 있다. 결국 무인항공기란 조종사를 탑승하지 않고 지정된 임무를 수행할 수 있도록 제작한 항공기로서 독립된 체계 또는 우주·지상체계들과 연동시켜 운용되는 것을 의미하는데, 상기 하버드매뉴얼에 따르면 무인항공기도 항공기에 해당한다.

3) 상기의 공격용 무인항공기란 ‘공전에 관한 하버드매뉴얼’ 규칙 1. (ee)에서 정의하고 있는 무인전투항공기와 유사하다.

4) 상기의 비무장의 무인항공기란 정보전달 및 적의 목표물을 특정할 목적으로 운용되는 경우를 의미하는데, ‘공전에 관한 하버드매뉴얼’ 규칙 1. (dd)에서 정의하고 있는 무인항공기와 유사하다.

5) 2009년의 ‘공전에 관한 하버드매뉴얼’의 일부 조항에서 ‘무인항공기’ 또는 ‘무인전투항공기’라는 용어를 사용하고 있는 것을 제외하면, 국제인도법 어디를 찾아봐도 무인항공기라는 단어를 특정해서 규정하고 있는 규칙은 존재하지 않는다.

6) <http://www.icrc.org/eng/resources/documents/interview/2013/05-10-drone-weapons-ihl.htm> (검색일:2022.10.9.).

제인도법상의 일반원칙이 무인항공기의 사용규제에 적용 가능한지의 여부에 관해 검토하고자 한다. 셋째 상기 일반원칙에 의한 무인항공기의 사용규제의 한계를 분석하고자 한다. 끝으로 향후 나아갈 방향을 제안하고자 한다.

II. 무인항공기의 개념

국내에서는 ‘무인항공기’ 또는 ‘무인기’라는 용어가 일반적으로 사용되고 있는데, 국제적으로는 ‘unmanned aerial vehicle’, ‘unmanned aircraft’,⁷⁾ ‘uninhabited air(aerial) vehicle’, ‘uninhabited aircraft’, ‘remotely operated aircraft’, ‘remotely piloted aircraft’,⁸⁾ ‘drone’, ‘pilotless aircraft’ 등 다양한 용어로 명명되고 있다. ‘unmanned aerial vehicle’이라는 용어는 미국을⁹⁾ 비롯한 많은 국가에서 사용하고 있으며, 국제민간항공기구(ICAO)에서는 ‘remotely piloted aircraft’라는 용어를, 미국과¹⁰⁾ 영국의 언론에서는 ‘drone’이라는 용어를 즐겨 쓰고 있다. 동시에 비행체 자체만을 언급할 때에는 ‘unmanned aerial vehicle’ 또는 ‘unmanned aircraft’라는 용어를 사용하고, 무인항공기를 통제 및 지원하는 모든 시스템을 총괄할 때에는 ‘unmanned aircraft system’이라는¹¹⁾ 용어가 사용되기도 한다.

이상의 다양한 용어 가운데, 본 논문에서는 일반적으로 사용되고 있는 ‘unmanned aerial vehicle’을 ‘무인항공기’로 번역하여 사용하고자 한다.¹²⁾

-
- 7) unmanned aircraft는 unmanned aircraft systems이라는 용어와 같이 미국의 연방항공청(the Federal Aviation Administration)이 빈번히 사용하는 용어이다(신홍균, “무인항공기의 무력공격을 둘러싼 국제법상 쟁점에 관한 연구”, 『항공우주정책·법학회지』 제28권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2013, 39면).
- 8) 걸프전 당시 미군이 빈번히 사용했던 용어이다(신홍균, 앞의 논문).
- 9) 미국의 연방항공청(the Federal Aviation Administration)과 항공우주국(the National Aeronautics and Space Administration)이 빈번히 사용하는 용어이다(신홍균, 앞의 논문).
- 10) 미국의 언론을 비롯하여 백악관과 의회 및 걸프전 당시 미군이 빈번히 사용하는 용어이다(신홍균, 앞의 논문).
- 11) 김지훈, “드론의 영공침범 시 대응에 관한 법적 기준과 쟁점”, 『국제법 현안 Brief』, 2019.8.23., 2면; 이영진, “무인항공기의 발달과 국제법적 쟁점”, 『항공우주정책·법학회지』 제26권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2011, 6면; 또한 국제무인시스템협회에 의하면, 무인항공시스템이란 통제소, 통신장비, 데이터 링크, 이착륙장비, 지상지원장비 및 항공교통통제수단 등을 포함한 비행통제 및 운용시스템을 필요로 하는 무인항공기라고 정의되고 있다. 즉 무인항공시스템은 무인항공기를 지상에서 수동, 반자동, 자동 프로그램 방식에 의해 원격 통제하여 임무를 수행하는 전체 시스템을 의미한다.
- 12) 우리나라에서는 대부분의 학자(신홍균 교수, 황호원 교수, 김형구 박사, 김종복 교수, 최만

그렇다면 무인항공기란 무엇인가? 일반적으로 무인항공기란 조종사의 탑승 없이, 프로그래밍된 내용에 따라 자동으로 비행하거나 또는 무선전파의 유도에 의하여 비행 및 조종되는 비행체(비행기나 헬리콥터 모양)로서, 무기체계의 실험이나 훈련을 위한 표적용에서부터 다양한 장비(광학, 적외선, 레이더 센서 등)를 탑재한 정찰용, 정밀공격무기의 유도용, 통신·정보 중계용 및 무인전투 항공기와 같은 공격용까지를 포괄하는 것을 말한다.

이처럼 무인항공기의 용도를 둘러싼 스펙트럼이 굉장히 넓다보니, 그 개념을 둘러싸고도 다양한 의견이 제기되고 있는 실정이다. 아래에서는 무인항공기의 개념을 더 명확히 하고자 하는 목적에서, ‘2009년의 공전에 관한 하버드매뉴얼’ 및 외국의 입법례에서 규정하고 있는 무인항공기에 관한 정의를 소개하고자 한다.

① ‘2009년의 공전에 관한 하버드매뉴얼’

전통적으로 법적 측면에서의 무인항공기의 개념은 국제항공법상의 항공기(특히 민간항공기와 국가항공기)의 개념을 유추함으로써 도출되어 왔으나,¹³⁾ ‘2009년의 공전에 관한 하버드매뉴얼’ ‘규칙 1. (d)와 (dd) 및 (ee)’에서 ‘항공기’와 ‘무인항공기’ 및 ‘무인전투항공기’에 관한 정의를 내림으로써 이에 관한 하나의 기준을 제시하고 있다. 즉 “‘항공기’(aircraft)라 함은 공기의 반작용들에 의해 대기 중에 지탱될 수 있는 유인 또는 무인의 모든 이동수단을 포함한다.”라고, “‘무인항공기’(unmanned aerial vehicle)라고 함은 무기를 장착하지 않으며 그리고 무기를 통제할 수 없는 모든 규모의 무인항공기(unmanned aircraft)를 의미한다.”라고, “‘무인전투항공기’(Unmanned Combat Aerial Vehicle)라 함은 무기를 장착, 발사하거나 또는 기내 기술을 통해 무기를 표적에 유도할 수 있는 모든 규모의 군사용 무인항공기를 의미한다.”라고 각각 정의하고 있다.

항 법무관, 이진 법무관 등)들이 ‘무인항공기’로 명명하고 있으며, 송가준 법무관은 ‘무인기’로, 이영진 교수는 ‘무인항공기’와 ‘무인기’를 혼용하고 있다. 김종복 교수와 최만항 법무관은 ‘unmanned aerial vehicle’이라는 용어 보다는 ‘remotely piloted aircraft’로 명명하는 것이 더 바람직하다고 주장한다(김종복/최만항, 「군용 무인항공기 활용에 관한 법적 쟁점」, 2013, 5면).

13) 신홍균, 앞의 논문, 38면.

② 미국의 연방항공청(Federal Aviation Administration)

동 연방항공청에 따르면, 무인항공기란 “원격조종 또는 자율조종으로 시계 밖 비행이 가능한 민간용 비행기로서, 스포츠 또는 취미 목적으로 운용되지 않으며 또한 승객이나 승무원을 운송하지 않는다.”라고 정의되고 있는 바, 이 정의에 따르면 취미로 날리는 무선조종 모형항공기(model aircraft)는 무인항공기에 포함되지 않으며, 아직은 없지만 미래 구상 차원에서 거론되는 사람을 실어나르는 운송용 무인항공기도 무인항공기에 포함되지 않는다고 하겠다.¹⁴⁾

③ 미국 국방장관실(The Office of the Secretary of Defense)

동 국방장관실에서 발간하는 ‘무인항공기 로드맵’에 따르면, 무인항공기란 “조종사를 태우지 않고, 공기역학적 힘에 의해 부양하여 자율적으로 또는 원격조종으로 비행을 하며, 무기 또는 일반화물을 실을 수 있는 일회용 또는 재사용할 수 있는 동력 비행체를 말한다. 탄도비행체, 준탄도비행체, 순항미사일, 포발사체 등은 무인항공기로 간주되지 않는다.”라고 정의되고 있는 바, 이 정의에 따르면 무인기구, 무인비행선, 미사일 등은 무인항공기 범주에 포함되지 않게 된다.¹⁵⁾

④ 영국 CAA(Civil Aviation Authority)

동 CAA에 따르면, 무인항공기란 “인간 조종사 없이 그리고 원격조종 또는 일부 자동조종 모드로 작동되도록 설계되거나 또는 개조된 항공기를 의미한다.”라고 정의되고 있다.¹⁶⁾

14) FAA Draft Advisory Circular, “Unmanned Air Vehicle Design Criteria”, Section 6J, FAA working group, 1994.7.15.; http://ko.wikipedia.org/wiki/%EB%AC%B4%EC%9D%B8_%ED%95%AD%EA%B3%B5%EA%B8%B0 (검색일:2022.10.16).

15) 신홍균, 앞의 논문, 39면; http://ko.wikipedia.org/wiki/%EB%AC%B4%EC%9D%B8_%ED%95%AD%EA%B3%B5%EA%B8%B0 (검색일:2022.10.16).

16) Unmanned Aerial Vehicle Operations in UK Airspace - Guidance, CAP 722, Section 2.1, Directorate of Airspace Policy, CAA, 2002.

⑤ 오스트레일리아의 Civil Aviation Safety Authority

동 CASA에 따르면, 무인항공기관 “스포츠와 레크레이션을 위한 모형 항공기가 아니면서, 조종사에 의해 원격조종되고 있는 것으로서 조종사의 가시거리를 넘어 자동으로 운용되는 동력 무인비행체를 의미한다.”라고 정의되고 있다.¹⁷⁾

⑥ 국제항공연맹(FAI)

동 연맹에 따르면, 무인항공기관 “사람을 신지 않고 추진력에 의한 항공기로서, 과학적 연구 또는 상업적·정부적·군사적 목적으로 설계된 것을 의미한다.”라고 정의되고 있다.¹⁸⁾

결국 본 논문에서는 무인항공기의 의미를 ‘조종사의 탑승 없이 자동비행 또는 무선전파의 유도에 의해서 비행 및 조종 가능한 비행체로서 군사용에 이르기까지 다양한 용도로 사용되고 있는 것’이라고 정의하고, 아래의 관련 문제를 검토하고자 한다.

이러한 관점에서 볼 때, ‘공격대상에 대한 사전 프로그램 없이 독립적으로 작동하고, 인간 작동자의 개입 없이도 목표물을 공격할 능력과 변화하는 환경에 대응할 능력을 갖춘 것을 특성으로 하는’ 완전자율무기와는 갭이 존재한다고 할 수 있다.¹⁹⁾ 따라서 본 논문에서의 무인항공기의 범주 속에는 ‘무력충돌 시 그 행행이 자율적으로 이루어지더라도, 표적에 대한 공격이 무기체계 스스로가 결정하지 않고 인간 지휘관이 결정하는 특성을 갖는 경우’까지만 포함하고자 한다.²⁰⁾

Ⅲ. 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제

무인항공기를 둘러싼 규제는 평시의 규제와 무력충돌 시의 규제로 양분할 수

17) <https://www.casa.gov.au> (검색일:2022.12.1.).

18) <https://www.fai.org> (검색일:2022.10.5.).

19) 박문연, “자율무기체계의 국제법적 허용성과 규제방안”, 박사학위논문, 서울대학교 대학원, 2019, 49-50면.

20) 자율무기의 개념을 어떻게 보는가에 따라 결론은 달라질 수 있겠지만, 무인항공기는 자율무기의 하나로 보면서도 상술한 완전자율무기라기보다는 반자율무기로 분류되기도 한다.

있고, 전자에는 민간·상업용 무인항공기의 규제와²¹⁾ 군사용 무인항공기의 규제가,²²⁾ 후자에는 국제적·비국제적 무력충돌에서의 규제와 일명 ‘테러와의 전쟁’과 같은 새로운 유형의 무력충돌에서의 규제가 포함된다.

이 가운데 특히 무력충돌 시 무인항공기의 사용을 둘러싼 규제는 매우 어렵고 복잡한 문제라고 할 수 있는데, 왜냐하면 그러한 규제에는 아래와 같은 다양한 논쟁거리를 내포하고 있기 때문이다. 즉 ‘테러와의 전쟁’에 과연 전시 규범인 국제인도법이 적용될 수 있는지의 여부를 결정하는데 논란이 수반되며,²³⁾ 무장된 무인항공기인지 아니면 비무장의 무인항공기인지의 여부에 따른 법적 평가도 논란이 되며,²⁴⁾ 또한 무인항공기를 항공기로 볼 것인지 아니면 무기체계로 볼 것인지에 관해서도 의견이 갈리고 있기 때문이다.²⁵⁾

21) 평시 민간·상업용 무인항공기에 대한 규제의 핵심 쟁점은 사생활 보호문제와 지상의 인적·물적 피해에 대한 보호문제이다.

22) 평시의 군사용 무인항공기는 특별협정 또는 기타 방법에 의한 허가를 받고 또한 그 조건에 따르지 아니하고는 타국의 영공을 비행하거나 또는 그 영역에 착륙할 수 없다고 하겠다(시카고 민간항공협약 제3조 (b), (c)항). 또한 동 협약 제8조에서 ‘무조종자 민간항공기’에 관해 규정하고 있는데, 동 규정을 준용할 수 있다. 즉 “조종자 없이 비행할 수 있는 항공기는 체약국의 특별한 허가 없이 또 그 허가의 조건에 따르지 아니하고는 체약국의 영역의 상공을 조종자 없이 비행하여서는 아니 된다. 각 체약국은 민간항공기에 개방되어 있는 지역에 있어서 전기 무조종자항공기의 비행이 민간 항공기에 미치는 위험을 예방하도록 통제하는 것을 보장하는데 약속한다.” 또한 항공기 항행에 관한 1919년 파리협약 제30조에서는 “군용기와 우편, 세관, 경찰 업무에 배타적으로 사용되는 항공기를 국가항공기라고 규정하고, 다른 모든 항공기를 민간항공기로 간주한다.”라고 규정하고 있다. 또한 군사업무에 종사하는 자에 의해 지시(commanded)되는 모든 항공기는 군용항공기로 간주하고 있다(동 제31조). 군용항공기는 특별한 허가 없이는 다른 체약국의 영토 위를 비행할 수 없고, 착륙할 수 없다. 다만 허가를 받은 경우에는 외국 군함에게 관습상 부과되는 특권을 향유한다(동 제32조).

23) 특정의 폭력상황이 무력충돌 상황인지의 여부를 두고, 국제적십자위원회(ICRC) 내지 개별 국가는 서로 상이한 입장을 취한 바 있는데, 이러한 대표적인 경우가 바로 미국이 벌인 ‘테러와의 전쟁’에 대한 각국의 상이한 입장이다.

24) 예컨대 비무장 무인항공기가 수 시간 내지 수 일 동안 계속 상공을 비행함으로써 그 아래 지역에 살고 있는 적국의 주민에게 고통을 주는 경우와 같이 그러한 비무장 무인항공기의 빈번한 출현의 결과 상기 주민의 정신적 건강에 영향을 미치는 경우에 대해서 국제인도법을 적용할 수 있을 것인지에 대해서 논란이 발생할 수 있다. 결국 비무장 무인항공기가 ‘표적타지에 참여하는 경우’, ‘공중작전에서 무인항공기와 무인전투항공기의 원격조종을 포함한 무기시스템 및 무기의 운영 또는 통제’ 행위를 하는 경우에는 ‘공전에 관한 하버드매뉴얼’ 규칙 29.에 따라 ‘적대행위에 직접 가담하는 것’으로서 공격의 대상이 되지만, ‘적대행위에 직접 가담하는 것’에 이르지 않은 경우에는 논란이 발생할 수 있다.

25) 무인항공기를 항공기로 볼 것인가 아니면 하나의 무기체계로 볼 것인가에 따라 그 법적 규율도 달라진다는 견해가 있다. 예컨대 이영진 교수에 의하면, 항공기로 분류할 경우, 무인항공기는 국제인도법(1949년의 제네바 4개 협약, 1977년의 추가의정서, 1899/1907년의 헤이그 육전협약과 부속규칙)과 1923년의 헤이그 공전규칙안의 적용을 받는 반면, 무기체

아래에서는 무력충돌 시 무인항공기의 사용을 규제할 수 있는 규범체계 전반을 소개하고자 한다.

1. ‘테러와의 전쟁’에서의 사용규제

‘테러와의 전쟁’에서의 무인항공기에 대한 사용규제의 핵심 쟁점은 ‘테러와의 전쟁’이라는 상황이 무력충돌 상황이라고 할 수 있는지의 여부와 만약 무력충돌 상황이라면 그 경우에도 국제인도법을 적용할 수 있는지의 여부이다.²⁶⁾

계로 볼 경우, 국제인도법의 적용만을 받는다는 입장을 취하고 있다. 그러나 이러한 견해는 헤이그 공전규칙안을 국제인도법의 범주에 넣지 않는데 기인하는 바, 필자의 입장에서는 양자의 어느 쪽이든 기본적으로 국제인도법이 적용되며, 항공기로 보든 아니면 무기체계로 보든 그 구체적 사용형태에 따라 국제인도법의 적용 여부가 결정된다고 하겠다. 아울러 오늘날 무인항공기를 포함한 특정의 무기를 반드시 공전, 해전 등으로 구분할 필요가 없다는 점에서, 무력충돌에 적용되는 규칙도 각각의 규정을 분리할 것이 아니라 총체적으로 적용해야 할 필요가 있다. 결국 무인운반체도 ‘항공기’(aircraft)라고 하는 ‘공전에 관한 하버드매뉴얼’ 규칙 1. (d)의 정의에 의하면, 상기의 논란은 의미가 없다.

- 26) 이영진, 앞의 논문, 5면; 20세기까지 미국을 비롯한 독일, 영국, 인도, 이탈리아는 통상적으로 테러행위를 범하는 테러단체에 대해 국내법을 적용하여 왔다. 그러나 2001년 9.11테러사건 이후 미국은 그러한 테러단체에 대해 국제인도법을 적용하고 있으며, 무인항공기를 이용한 테러단체에 대한 공격을 자위권의 행사로 간주하고 있다. 즉 미국은 테러단체에 대한 공격은 전쟁상태에서 국제인도법의 준수 하에 행하여졌기에 합법이며, 동시에 이러한 규제 하에서 테러행위자를 살해하는 것은 암살이 아니라 교전자에 대한 정당한 공격이므로 합법이라는 것이다. 동시에 상기와 같은 행위가 무인항공기에 의해 이루어지더라도 유엔헌장 제51조에 따른 정당방위로서 합법이라는 것이다(신홍균, 앞의 논문, 50면). 미국의 이러한 입장은 기본적으로 ‘전쟁상태론’(9.11테러사건 이후 테러공격의 책임자에 대한 무력사용을 승인하는 법률을 제정하였고, 동 법률에 따라 미국 대통령은 테러공격의 책임자를 추적하기 위하여 필요하고 적절한 모든 병력을 사용할 권한을 갖는다. 정치적으로 이러한 법률에 근거한 병력의 사용을 전쟁상태에서의 사용이라고 주장한다. 또한 미국 내에서는 이러한 상태가 전쟁에 이르는 것이라고 보는 학설이 존재하는 바, 이러한 정책 및 학설을 의미함)으로부터 나온다(신홍균, 앞의 논문, 47면). 결국 무인항공기의 공격 대상이 군사목표라는 점(대테러작전은 전쟁의 수행이므로 테러리스트를 적의 전투원으로 지위를 변경시키고 있고, 동시에 알카에다에 의한 미국에 대한 무력사용을 전쟁으로 간주함으로써 국가가 아닌 무장단체에 참여한 자의 민간인 지위가 상실된 것으로 간주함, 결국 그에 대한 공격은 합법), 그 공격 시에 비례의 원칙(무인항공기가 우수하기 때문에 민간인에 대한 피해를 최소화 하면서 공격 가능. 결국 비례의 원칙 준수)과 군사적 필요성 원칙에 따랐다는 점 등을 근거로 합법성을 주장하고 있다. 마찬가지로 이스라엘도 자국의 2006년 대법원 판결을 통해, ‘멈추지 않고, 연속적이며, 살인적인 일련의 공격’으로 인해 자국은 “다양한 테러단체와 계속적인 무력충돌 상태에 있다.”라고 판결함으로써 미국과 유사한 입장을 취하고 있다. 반면 상기와 같은 테러단체에 대한 국제인도법의 적용은 형사법의 엄격한 절차를 회피하려는 것으로서, 테러행위자에 대한 구금과 살상을 용이하게 하기 위한 하나의 편법이며, 결과적으로 테러행위자에게 교전자의 자격을 인정하는 결과를 야기한다는 비판론이 있다. 즉 군사용 무인항공기에 의한 공격은 정당화될 수 없는 처

예컨대, 파키스탄 내의 알카에다에 대하여 미국이 무인항공기를 통해 공격을 감행한 경우, 국제인도법과 관련된 평가를 해보면 아래와 같다.

먼저 ‘테러와의 전쟁’은 무력충돌 상황으로서 국제인도법을 준수한 상황 하에서 무인항공기의 사용은 적법하다는 입장이다. 이웃 국가인 아프가니스탄과 전쟁 중인 점, 알카에다와 탈레반이 파키스탄과 아프가니스탄 양국을 넘나들며 활동하는 점, 파키스탄 정부가 단호히 대처하고 있지 못한 점 등에서 볼 때, 미국의 무인항공기를 통한 공격행위는 정당방위 범리의 확장으로서 적법하다는 것이다. 또한 국제인도법을 준수하였으며, 미대통령의 전쟁 수행 권한 내에서 행사되었고, 의회의 군사력사용 승인결의에 따라 이루어졌다는 점 등에서, 테러행위에 대한 미국의 무력사용은 적법하다는 주장이다.²⁷⁾

반면 ‘테러와의 전쟁’에서 무인항공기의 사용은 불법이라는 입장이다. 분명한 파키스탄의 동의 없이 자국 내의 알카에다에 대하여 감행된 미국 무인항공기 공격은 명백한 영공주권의 침해이며, 또한 2001년의 ‘9.11테러’와 그 당시의 무력공격 간에 시간적·장소적 연관성이 묶여져서 자위권을 발동할 만큼 테러단체의 무력공격이 급박하고 압도적인 것으로 볼 수 없기 때문에 자위권의 요건을 충족하는지의 여부에 의문이 있으며, 또한 무인항공기 공격으로 인해 민간인 피해가 발생함으로써 그 공격이 비례성을 충족하는지 의문이 있으며, 암살행위에 대한 윤리적 거부감 및 테러단체에 대한 군사력 사용이 정당한지에 대한 의문 등에 비추어 무인항공기에 의한 공격은 금지된다고 주장한다.²⁸⁾

결론적으로 해당 테러행위가 국제인도법을 적용할 수 있을 정도로 상당한 수준의 무력공격에 이르렀는지의 여부, 무력충돌의 강도와 기간이 최소한의 수준에 도달하였는지의 여부, 충분히 식별 가능하며 또한 조직화된 비국가단체인지의 여부 등에 대한 검토가 선결적으로 요구된다고 하겠다. 만약 상기의 요건에 해당하여 국제인도법이 적용된다면, 후술하는 국제적·비국제적 무력충돌에서의 무인항공기의 사용규제에 관해 적용되는 원칙과 규칙이 그대로 적용될 수 있을 것이다.²⁹⁾

형이나 암살과 다를 바 없다는 것이다.

27) 송가준, “미국의 파키스탄 내 무인기 작전에 대한 법적 분석 - 정당화 논변과 비판론, 시사점”, 『공군법률논집』 제17집 제1권, 공군본부 공군법무관실, 2013, 93-101면.

28) 송가준, 앞의 논문.

29) 정인섭, 『신국제법강의』 제12판, 박영사, 2022, 1188-1192면.

2. 국제적 · 비국제적 무력충돌에서의 사용규제

무력충돌 시 무인항공기에 대한 사용규제는 국제인도법이 그대로 적용될 수 있을 것이다. 전술한 바와 같이 무력충돌 시 무인항공기는 그 자체로는 불법적이지 않지만, 그 사용의 형태에 따라 국제인도법의 일반원칙 및 제규칙에 위반되는지의 여부가 결정될 수 있을 것이다.

결국 “무력충돌 시 무인항공기의 사용을 규제할 수 있는 국제인도법의 일반원칙 및 제규칙으로서는 어떤 것이 있는가?” 하는 단계로 나아가게 되는 바, 국제인도법의 일반원칙을 비롯하여 기존의 공전 관련 규칙 및 매뉴얼, 육전과 해전에 적용되는 교전법규 가운데 일부가³⁰⁾ 그 대상이 될 수 있을 것이다.³¹⁾

전술한 바와 같이 오늘날 공전규범의 체계는 공전에 관한 독립적이고³²⁾ 법적 구속력 있는 단일의 조약으로까지는 발전하지 못한 상황인바,³³⁾ 국제인도법상의 공전 관련 문서를 소개하면 아래와 같다.

① 1899년의 육전에서서의 법규 및 관례에 관한 협약(Convention with respect to the laws and customs of war on land, 일명 헤이그 육전협약 또는 헤이그 제2호 협약) 및 동 부속규칙(헤이그 육전규칙) 상의 특정규정³⁴⁾

30) 공격의 목표물이 지상의 목표물이거나 공중으로부터의 타격에 의한 피해가 지상에서 발생하는 경우에는 육전규범이, 마찬가지로 해상에서 발생하는 경우에는 해전규범이 준용될 수 있다는 것이다(김형구, “현행 공전법규체제와 전쟁법의 기본원칙의 적용”, 『인도법논총』 제31호, 인도법연구소, 2011, 60면).

31) 헤이그 공전규칙안 제62조에서는 “동 규칙안에서 규정하고 있지 않는 미비한 사항에 관해서는 해상에서 적용되는 법과 규칙이 적용되며, 적대행위에 가담한 항공요원은 육상군대에 적용 가능한 전쟁법과 중립법 하에 놓인다.”라고 규정하고 있다.

32) 공전에 관한 독자적인 규범체계의 출범에 부정적인 입장을 취하는 논거는 기존의 국제인도법의 일반원칙과 전쟁규범을 통해 공전을 규율할 수 있기 때문에 독자적인 체계의 마련이 필수적이지 않으며, 독자적인 체계의 마련에 대한 합의가 공중 전력의 제한을 원하는 국가에 의해 수용되기가 용이하지 않다는 점 등을 들고 있다. 그럼에도 불구하고 공중 전력의 중요성이 커지고 있고 공전상황에 특화된 규범체계를 명확히 해야만 예측가능성과 법적 안정성 확보에 유리하다는 점에서 점진적으로 발전해 왔다(황호원/김형구, “국제항공규범의 전시적용 범리와 쟁점”, 『항공우주정책 · 법학회지』 제26권 제2호, 한국항공우주정책 · 법학회, 2011, 46면).

33) 이러한 이유로서는 전쟁법규가 태동하는 시기에 항공 전력의 중요성이 높지 않았고, 그 후에도 그러한 시각의 변화가 이루어지지 못하였다는 점, 현대전에서 공중 전력의 중요성이 커질수록 그만큼 국가들은 공중 전력의 운용을 제한받는데 강한 거부감을 가진다는 점 등이 있다(김형구, 앞의 논문, 58-59면).

34) 1899년의 헤이그육전협약은 1899년 7월 29일 헤이그에서 서명되었고, 1900년 9월 4일 효

② 1899년의 향후 5년간 기구로부터의 투사물과 폭발물의 투하 및 유사한 성질의 기타 수단의 사용을 금지하는 선언(Declaration to prohibit, for the term of five years, the launching of projectiles and explosives from balloons, and other methods of similar nature)³⁵⁾

③ 1907년의 기구로부터의 투사물 및 폭발물 등의 발사를 금지하는 선언(Declaration prohibiting the discharge of projectiles and explosives from balloons, 일명 헤이그 제14호 조약)³⁶⁾

④ 1907년의 육전에서의 법규 및 관례에 관한 협약(Convention respecting the laws and customs of war on land, 일명 헤이그 육전협약 또는 헤이그 제4호 협약) 및 동 부속규칙(헤이그 육전규칙)상의 특정규정³⁷⁾

⑤ 헤이그 공전규칙안(Hague code of rules of aerial warfare)

동 규칙안은 1922년 12월부터 1923년 2월까지 헤이그에서 개최된 법률가위원회에³⁸⁾ 의해 제출된 초안으로서, 법적 구속력 있는 조약형태로 채택되지는 않았다. 그러나 동 규칙안은 전시 항공기의 사용을 통제하는 법규칙을 명확히 하고 공식화한 권위 있는 시도로서 의미를 갖는데, 대부분의 규정이 관습국제법과 육전/해전에 관한 법의 일반원칙과 부합하고 있다는 점에서 사실상 존중되고 있는 행위준칙 내지 관습국제법으로 인식되고 있다. 반면 동 규칙안은 벌써 약 100년이 지난 것으로서, 무기체계와 항공 산업의 비약적 발전에 비추어 구 시대의 유물에 지나지 않는다는 비판도 동시에 받고 있다.³⁹⁾

력을 발생하였다. 동 협약은 5개의 조항으로, 1907년의 헤이그육전협약은 9개의 조항으로 구성되어 있으며, 그에 부속한 각각의 육전규칙(1899년의 경우 60개 조항, 1907년의 경우 56개 조항)에서 교전법규의 구체적이고 실질적인 사항을 규정하고 있다.

35) 동 선언은 특정 전투수단의 사용을 금지하는 제4협약의 3개의 선언 중 제1호 선언으로서, 1899년 7월 29일 헤이그에서 서명되었고, 1900년 9월 4일 효력을 발생하였다.

36) 동 선언은 1907년 10월 18일 헤이그에서 서명되었고, 1909년 11월 27일 효력을 발생하였다.

37) 동 협약은 1907년 10월 18일 헤이그에서 서명되었고, 1909년 11월 27일 효력을 발생하였다.

38) 1922년 해군군축에 관한 워싱턴회의의 결의에 의해 네덜란드, 미국, 영국, 이탈리아, 일본, 프랑스의 각 대표로 구성된 위원회이다(D. Schindler/J. Toman, *The Laws of Armed Conflicts*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1988, p.207).

39) Adam Roberts/Richard Guelff(ed), *Documents on the Laws of War*, Oxford Univ. Press, 2005, pp.139-141; Marco Sassòli, *International Humanitarian Law*, Edward Elgar Publishing Limited, 2019, pp.411-421.

⑥ 1949년의 제네바 4개 협약(Geneva conventions)상의 특정규정

제네바 4개 협약에서는⁴⁰⁾ 공전규범을 별도의 규범체계로 규정하지 않고, 제 1·2·4협약의 보호대상(육전에서의 상병자, 해전에서의 상병자 및 조난자, 민간인)을 보호하는데 따른 결과로서 일정한 공격을 금지하고 있다. 예컨대 의무시설과 부대에 대한 공격으로부터의 보호(제네바 제1협약 제19조), 병원선에 대한 공격의 금지(동 제1협약 제20조), 의무기관의 자재 및 저장품에 대한 공격의 제한(동 제1협약 제33조), 의무항공기에 대한 공격 금지(동 제1협약 제36조), 해안의료시설에 대한 공격 금지(동 제2협약 제23조), 의무항공기에 대한 공격 금지(동 제2협약 제40조), 민간병원 및 그 직원에 대한 공격 금지(동 제4협약 제18조, 제20조) 등이 그것이다.

⑦ 1954년의 문화재보호협약(Convention for the protection of cultural property in the event of armed conflict)상의 특정규정⁴¹⁾

⑧ 1977년의 제네바 4개 협약에 대한 제1추가협정서(Protocol additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949)상의 특정규정

동 추가협정서는⁴²⁾ 공전에 관한 규범을 별도로 모아서 규정하는 형태를 취하지 않고 분산해서 규정하고 있다.⁴³⁾ 특히 동 추가협정서에서는 헤이그법(전투 수단과 방법의 규제)상의 중요 규칙을 수용하고 있는바, 그 결과 공전에 적용될 구체적 규정을 내포하게 되었다.

⑨ 1994년 6월 12일자 해상에서의 무력충돌에 적용될 국제법에 관한 산레모 매뉴얼(The San Remo manual on international law applicable to armed conflicts at sea, 일명 산레모매뉴얼)상의 특정규정

동 매뉴얼은 국제인도법연구소(International Institute of Humanitarian Law)가 주관한 전문가회의를 통해 작성되었는데, 공전에 관한 규범을 포함하고 있다.⁴⁴⁾ 동 매뉴얼은 법적 구속력 있는 문서는 아니지만 적용 가능한 관습국제법

40) 제네바 4개 협약은 1949년 8월 12일 제네바에서 서명되었으며, 1950년 10월 21일 효력을 발생하였다.

41) 동 협약은 1954년 5월 14일 헤이그에서 서명되었으며, 1956년 8월 7일 효력을 발생하였다.

42) 동 의정서는 1977년 6월 8일 제네바에서 서명되었으며, 1978년 12월 7일 효력을 발생하였다.

43) 김형구, 앞의 논문, 57-58면.

의 표현이라는 점에서 의의가 있다.⁴⁵⁾

동 매뉴얼에서는 의무용 항공기의 보호 및 예외(제53조-제58조), 적국 항공기, 의무용 항공기, 안전통행권이 부여된 항공기, 민간항공기에 대한 보호의 차별화에 관해 규정하고 있다.

⑩ 2009년 5월 15일자 공전 및 미사일전에 적용 가능한 국제법에 관한 매뉴얼(Manual on international law applicable to air and missile warfare)

동 매뉴얼은 ‘하버드대학교의 인도정책 및 분쟁연구 프로그램’을 통해 작성된 것으로서, 새로운 국제규범을 형성하였다기보다는 기존의 조약 내지 관습국제법 형태로 존재하고 있는 공전 관련 규범을 명문으로 집대성 내지 그 원칙을 보다 명확히 정리하고 있다.⁴⁶⁾ 동 매뉴얼은 법적 구속력을 갖지는 않지만, 공전 및 미사일전에 적용될 수 있는 조약과 관습국제법에 대한 종합적 기술이라는 점과 공전에 관한 기존의 법원칙과의 조화 속에서 각 규칙(175개 규칙)을 도입하고 있다는 점에서 의의를 갖는다.⁴⁷⁾ 동시에 동 매뉴얼은 각국으로부터 거부감 없이 그 실행을 이끌어 낼 수 있는 형식(조약으로서 구속력 있는 형식이 아님)을 취하고 있다는 점 및 향후 국제법 규범으로 발전될 수 있다는 점 등이 주목할 점이다.⁴⁸⁾

⑪ 특정재래식무기사용규제협약 및 화학무기협약상의 특정규정

특정재래식무기사용규제협약(Convention on prohibitions or restrictions on the use of certain conventional weapons which may be deemed to be excessively injurious or have indiscriminate effects)에서는⁴⁹⁾ 탐지불능성쇄편

44) <https://www.icrc.org/ihl/INTRO/560?OpenDocument> (검색일:2022.11.14.).

45) 김형구, 앞의 논문, 58면.

46) 국가나 정부가 주도해서 체결된 문서가 아니라 대학이 주도해서 만든 동 매뉴얼은 현존 전쟁규범에 산재해 있는 공전에 관한 규범을 정리한 것으로서, 하버드대학교의 인도정책 및 분쟁연구 프로그램에서 2009년 5월 15일 스위스 베른에서 최종적으로 초안이 마련된 공전 및 미사일전에 적용 가능한 국제법에 관한 매뉴얼을 의미한다. 동 매뉴얼은 공전에 적용 가능한 관습국제법 규칙을 종합적으로 확인한 문서라는 점에서 의의가 매우 크다고 평가된다(김형구, 앞의 논문).

47) Marco Sassòli, *op.cit.*, pp.413-421.

48) 황호원/김형구, 앞의 논문, 46-47면.

49) 동 협약은 1981년 4월 10일 뉴욕에서 서명을 위해 개방되었고, 1983년 12월 2일 효력을 발생하였다.

무기의 사용금지, 지뢰와 위장성 무기 및 소이성무기의 무차별적 사용금지, 실명성 레이저무기의 사용금지 및 폭발성전쟁잔존물의 사용에 대한 통제 등을 규정하고 있다.⁵⁰⁾ 또한 1993년의 화학무기협약(Cheical Weapons Convention)에 서는⁵¹⁾ 화학무기의 사용은 물론 개발, 생산, 취득, 이전, 비축을 금지하고 있다.⁵²⁾

이처럼 무력충돌 시 특정 무기의 사용을 금지하고 있는 상기 조약을 통해, 무력충돌 시 무인항공기가 그러한 무기를 장착하여 사용되는 경우, 그러한 무인항공기의 사용은 금지된다.

이상과 같이 공전 관련 문서를 소개하였는데, 이것은 다음과 같이 분류할 수 있다.

첫째 법적 구속력 있는 문서는 아래 ①, ②, ③, ④, ⑥, ⑦, ⑧, ⑪이며, 조약으로서 성립하지 못한 문서는 ⑤, ⑨, ⑩이다.

둘째 공전에 관한 단일 조약의 형태를 띤 문서는 ②, ③, ⑤, ⑩이며, 조약상의 일부규정으로 존재하는 문서는 ①, ④, ⑥, ⑦, ⑧, ⑨, ⑪이다.

셋째 관습국제법화되었는지의 여부와 관련해서는 다음과 같다. 먼저 1899년 및 1907년의 각 육전협약과 동 부속규칙에 비준 내지 가입하지 않은 국가와, 1899년 협약과 동 부속규칙에는 비준하였으나 1907년 협약과 부속규칙에는 비준하지 않은 17개국에⁵³⁾ 대해서는 동 협약과 부속규칙의 관습국제법화 여부가 논란이 될 수 있는데, 1946년의 뉘른베르크 군사재판소는 1907년의 육전협약과 동 부속규칙이 관습법화되었음을 선언한 바 있으며, 그후 이들 문서의 핵심적 내용은 1949년의 제네바 4개 협약과 1977년의 추가의정서에 그대로 재확인되었다.⁵⁴⁾ 다음으로 헤이그 공전규칙안과 관련하여서도 관습국제법화 되었다고 볼 수 있으며, 또한 공전에 관한 하버드매뉴얼도 기존의 규범을 종합적으로 기술하고 있다는 점에서, 동 매뉴얼의 일부분(이미 다른 문서에서 확립된 법원칙)에

50) Stockholm International Peace Research Institute, *SIPRI Yearbook 2020 : Armaments, Disarmament and International Security*, Oxford Univ. Press, 2020, pp.584-586.

51) 동 협약은 1993년 1월 13일 파리에서 서명을 위해 개방되었고, 1997년 4월 29일 효력을 발생하였다.

52) Stockholm International Peace Research Institute, *SIPRI Yearbook 2021 : Armaments, Disarmament and International Security*, Oxford Univ. Press, 2021, p.616.

53) 상기 17개국은 아르헨티나, 불가리아, 칠레, 콜롬비아, 에콰도르, 그리스, 이탈리아, 대한민국, 몬테네그로, 파라과이, 페르시아(Persia), 페루, 세르비아, 스페인, 터키, 우루과이, 베네수엘라 등이다(D. Schindler/J. Toman, *op. cit.*, p.63).

54) *Ibid.*

대한 규범성을 인정할 수 있을 것이다.⁵⁵⁾

IV. 일반원칙에 의한 무인항공기의 사용규제와 그 한계

1. 국제인도법상 일반원칙에 의한 사용규제

전통적으로 무력충돌 시 ‘공격’을 둘러싼 규제는 육·해·공전으로 각각 분리된 채 규제되어 왔다. 즉 육전의 경우에는 헤이그 육전협약 및 그 부속규칙, 해전의 경우에는 전시 해군포격에 관한 협약, 그리고 공전의 경우에는 헤이그 공전규칙안에 의하여 각각 규제되어 왔다.

1977년의 추가의정서에 와서는 기존의 규정을 수정·보완함은 물론 나아가 새로운 규정을 추가하는 단계로 발전하였는데, 그 핵심은 지상의 목표에 대한 해상 및 공중으로부터의 공격에 대해서도 동 추가의정서가 그대로 적용되도록 규정함으로써 육·해·공전을 통합하게 되었던 것이다.⁵⁶⁾ 이것은 그간 제네바법과 헤이그법으로 각각 분리되어 발전해 오던 국제인도법이 1977년의 추가의정서에 와서 통합된 결과라고 하겠다. 나아가 1994년의 산레모 매뉴얼, 2009년의 하버드매뉴얼 등으로 발전해 왔던 것이다.

이처럼 무력충돌 시 무인항공기의 사용은 국제인도법상의 일반원칙 및 전술한 여러 문서에 의해 규제되는데, 그러한 일반원칙은 대부분 앞서 살펴봤던 다양한 문서들 속에서 재확인되고 있다.⁵⁷⁾

여기서는 무력충돌 시 무인항공기의 사용을 규제할 수 있는 국제인도법상의 일반원칙을 소개하고, 이러한 일반원칙에 의한 무인항공기의 사용규제 여부에 관해 검토하고자 한다.

55) Marco Sassòli, *op.cit.*, pp.414-415.

56) 1977년의 제1추가의정서 제49조에서는 “동 추가의정서상의 제규정이 지상의 민간주민, 민간인 또는 민간물자에 영향을 미칠 수 있는 모든 지상, 공중 및 해상에서의 전투에 적용된다.....해상 또는 공중에서의 무력충돌에 적용되는 국제법의 제규칙에 영향을 미치지 아니 한다.”라고 규정하고 있는바, 무인항공기에 대해서는 본 추가의정서를 포함해서 공전에 관한 기존의 규칙이 적용될 수 있다.

57) Marco Sassòli, *op.cit.*, p.52.

1) 구별의 원칙(principle of distinction)

구별의 원칙이란 ‘사람을 민간인과 전투원으로, 물자를 민간물자와 군사목표로 구분하여, 전자를 최대한 보호하자는 원칙’을 말한다. 즉 전투원 및 군사목표만을 공격의 대상으로 할 수 있다는 원칙을 내포하고 있다.⁵⁸⁾

무력충돌 시 무인항공기의 사용은 전술한 ‘테러와의 전쟁’에서 잘 나타나는 바와 같이 무고한 민간인의 희생을 야기한다는 점에서 구별의 원칙을 위반한다는 견해가 있다. 반면 과학기술의 발달로 특정의 군사목표만을 정확하게 겨냥할 수 있다는 점에서, 그러한 무인항공기는 구별의 원칙에 반하지 않는다는 주장도 있다. 즉 구별의 원칙이 요구하는 본질적 측면은 민간물자에 대한 공격(‘무기의 무차별적 사용’) 또는 특정의 군사목표만을 겨냥할 수 없는 공격(광범위한 지역을 맹목적으로 공격하는 성질의 무기사용) 등을 금지하는데 있기 때문에(‘무차별공격의 금지원칙’), 군사목표만을 공격목표로 하거나 맹목성 무기를 사용하지 않는 경우의 무인항공기의 사용은 구별의 원칙을 위반하는 것이 아니라는 것이다.⁵⁹⁾

실제로 무인항공기의 사용은 비디오게임과 같은 성격 때문에 인명에 대한 경시등이 나타날 수 있음과 동시에, 정보기술의 발달로 감시능력과 공격정밀성이 높음으로 인해 구별의 원칙을 잘 준수할 수 있는 양 측면을 동시에 가진다고 하겠다.

결국 구별의 원칙에 의한 무인항공기의 사용규제의 위법성 여부는 민간인·민간물자와 전투원·군사목표를 보다 신중하게 구별하는 단계를 거쳤는가의 여부, 특정 테러용의자에 대한 공격인지 아니면 행동유형이 수상해 보이는 불특정 개인이나 집단을 목표로 하는 타격인지의 여부 등을 종합적으로 판단해서 결정해야 할 것이다.⁶⁰⁾

2) 군사적 필요성의 원칙(principle of military necessity)

군사적 필요성의 원칙이란 ‘공격에는 반드시 군사적 필요성이 있어야 한다는

58) Adam Roberts/Richard Guelff(ed), *op.cit.*, p.514.

59) 이용호, “헤이그법의 발전과 현대적 과제”, 『국제법평론』 제30호, 국제법평론회, 2009, 116면.

60) 이용호, “제네바법의 발전과 현대적 과제”, 『국제법학회논총』 제56권 제4호, 대한국제법학회, 2011, 212-213면.

원칙'을 말한다. 적으로부터 가능한 한 신속하게 완전한 항복을 받아내려는 목적을 효과적으로 달성하기 위한 경우에도, 필요한 한도 내에서 '명백하게 군사적 이익'을 가지는 목표물만을 대상으로 공격해야 한다는 원칙이다. 따라서 군사적 필요성을 초과하여 불필요한 고통이나 과도한 상해를 유발하는 성질의 무기사용은 금지된다는 것이다('불필요한 고통의 금지원칙').⁶¹⁾

무력충돌 시 무인항공기의 사용은 전술한 '테러와의 전쟁'에서 잘 나타나는 바와 같이, 공격대상이 알카에다 요원이라는 점에서 '명백하게 군사적 이익'을 가진 목표인지에 대한 판단이 쉽지 않고, 또한 오폭으로 인한 부수적 민간인 피해가 발생하고 있기 때문에 무인항공기에 의한 공격은 군사적으로 불필요하며 국제법상 금지되는 암살행위라는 견해가 있다.⁶²⁾

반면에 군사적 필요성을 엄격한 기준에 따라 판단해서 무인항공기를 사용하기 때문에, 무인항공기의 사용은 적법하다는 주장이 동시에 존재한다.

결국 군사적 필요성의 존재 여부, 불필요한 고통의 배제 여부, 군사적 이익의 정도, 과도한 부가적 손해의 발생 여부 등을 감안한 채 개개 사안에 따라 판단해야 할 것이다. 다만 군사적 필요성의 원칙(불필요한 고통의 금지원칙)이 요구하는 본질적 측면은 모든 합법적 군사 활동을 수행하는데 필연적으로 수반되는 고통을 초과하는 무기를 배제하는데 있기 때문에, 심지어 매우 극심한 상해가 유발되는 경우라고 하더라도, 합법적 군사 활동의 범위 내에서의 무인항공기의 사용이라면 그 사용은 금지되지 않는다고 할 것이다.⁶³⁾

3) 비례의 원칙(principle of proportionality)

비례의 원칙이란 '군사적 공격을 통해 얻어지는 군사적 이익과 그 공격에 따른 부수적 피해는 비례하여야 한다는 원칙'을 말한다. 즉 군사적 이익과 부수적 피해를 비교형량해서 양자 간에 비례와 균형을 이루는 공격만이 정당화될 수 있다는 것으로서, 구체적이고 직접적인 군사적 이익에 비해 과도한 공격은 금지된다는 원칙이다.⁶⁴⁾

61) Marco Sassòli, *op.cit.*, pp.384-385.

62) *Ibid.*, pp.495-512.

63) Michael J. Matheson, "The Opinions of the International Court of Justice on the Threat or Use of Nuclear Weapons", *AJIL*, Vol. 91, No. 3, 1997, pp.428-429.

64) 정운장, 「국제인도법」, 영남대학교 출판부, 1994, 328-329면.

무력충돌 시 무인항공기의 사용은 직접 육안으로 확인할 수 없는 상태에서 취득한 불완전한 정보를 기초로 한 군사작전이기에 때문에 민간인과 민간물자에 대한 부수적 피해를 야기할 확률이 클 수 있다는 점에서, 무인항공기에 의한 공격은 불법이라는 견해가 있는 반면, 오늘날 발달된 첨단기술로 인해 공격정밀성이 높기에 국제인도법 준수에 더 유리할 수 있다는 대립하는 견해가 있다.

결국 비례의 원칙에 입각한 무인항공기의 사용규제는 그 공격으로부터 나오는 군사적 이익과 그에 따른 부수적 피해가 균형을 이루고 있는지 여부 등을 종합적으로 판단해서 결정해야 할 것이다.

4) 인도의 원칙(principle of humanity)

인도의 원칙이란 ‘무력충돌 중이라도 최소한의 기본적 인권은 보호되어야 한다는 관념에서 도출되는 것으로서, 전쟁 관련자에 대한 인도적 대우, 적에게 과도한 고통을 수반하거나 불필요한 고통을 가하는 무기의 사용을 금지하는 것’을 말한다(‘불필요한 고통의 금지원칙’).⁶⁵⁾

결국 인도의 원칙에 입각한 무인항공기의 사용규제는 과도한 고통의 금지원칙 내지 불필요한 고통의 금지원칙 등을 종합적으로 판단해서 사안별로 결정해야 할 것이다.

2. 그 한계

이상과 같이 무력충돌 시 무인항공기의 사용을 어떻게 규제할 것인가에 관해 국제인도법상의 일반원칙을 중심으로 검토해 보았는데, 그 사용규제는 다음과 같은 한계를 보이고 있다.

국제인도법상의 일반원칙들은 이미 관습화되었음은 물론 1949년의 제네바 4개 협약과 1977년의 추가의정서 및 공전에 관한 하버드매뉴얼 등에서 명문으로 재확인되고 있다. 이들 원칙들은 비국제적 무력충돌에도 적용 가능한 것으로서, 공전에도 그대로 적용됨은 당연하다.

그러나 이러한 일반원칙에 의한 구체적 사례에의 적용은 별도의 논의가 필요

65) 정운장, 앞의 책, 267-268면.

한데, 결국 이러한 일반원칙의 존재만으로서 특정무기의 사용이 직접 금지되거나 제한되기 보다는 무기사용의 규제를 위한 일반적 지침 내지 지도원리로서의 역할만을 담당하고 있다는 점에서 본질적 한계를 내포하고 있다. 즉 일반원칙에 의한 무인항공기의 사용을 직접 금지하거나 제한하는 것은 매우 어렵다는 점이다.⁶⁶⁾

그 외에도 무인항공기의 사용규제에는 아래와 같은 한계가 있다.

첫째 무인항공기를 포함한 공전에 관한 포괄적인 규범체계가 아직 갖추어지지 않았다는 점이다. 사실 많은 국가는 공중 전력의 자유로운 행사를 원하고 있는바, 따라서 자신의 공중 전력에 제한을 가할 수 있는 포괄적인 공전규범의 정립을 회피하려고 하고 있다는 점에서 당연한 결과라고 할 것이다.⁶⁷⁾

둘째 그나마 현존하는 공전규범으로서는 비약적으로 발전한 공전양상에 적절히 대응할 수 없다는 점이다. 이미 100년 전에 채택된 헤이그 공전규칙안 내지 45년 전에 채택된 제네바 4개 협약에 대한 추가의정서로서는 오늘날의 공전현실을 제대로 반영할 수 없는 실정이며, 나아가 2009년의 공전에 관한 하버드매뉴얼은 법적 구속력을 갖는 조약 형태가 아니라 공전에 관한 종합적 기술이라는 점에서, 현재의 공전양상을 규제하는데 한계가 있다는 것이다.⁶⁸⁾

셋째 무력충돌 시 무인항공기의 사용은 국제인도법상의 일반원칙을 위협하는 측면을 보이고 있다는 점이다. 무인항공기의 사용은 원거리에서 정보를 수집하기에 신뢰성이 떨어지고 또한 비디오 게임처럼 무인항공기를 운용하고 있기에 인명살상에 대한 죄책감을 반감하고 있는 점 등으로 인해 구별의 원칙을 위협하고 있다고 평가된다. 또한 군사목표주의를 천명하면서도 구체적으로 군사목표의 정의가 불확실한 측면도 문제가 된다.

넷째 무인항공기 등 첨단무기를 보유하고 있는 군사 선진국은 자국의 군사력의 정도를 규제하려는 어떤 제안도 수락하지 않는다는 점이다. 사실 지금까지의 무기사용의 규제가 주로 구형무기에 초점이 맞추어져 왔다는 점에서 무인항공기처럼 첨단무기를 규제하기는 매우 어렵다는 점이다.⁶⁹⁾

66) Marco Sassòli, *op.cit.*, pp.52-54.

67) 황호원/김형규, 앞의 논문, 45-46면.

68) 황호원/김형규, 앞의 논문, 54면.

69) 이용호, 앞의 '헤이그법의 발전과 현대적 과제', 133-134면.

V. 결론

이상과 같이 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제문제를 국제인도법상의 일반 원칙에 근거하여 검토해 보았고, 그 결과 일반원칙에 의한 직접적 사용규제에는 한계가 있음을 알았다.

반면 장차 무인항공기의 첨단화와 현대화가 급진전할 것이며, 동시에 무력충돌 시 그 사용이 가파르게 증가할 것으로 예측되고 있다는 점에서, 무력충돌 시 무인항공기의 실질적이고 효과적인 사용규제가 매우 중요하고 시급한 과제라고 하는 점도 명백히 예측된다.

이러한 관점에서, 무력충돌 시 무인항공기가 가져올 해악을 최소화하기 위한 방안을 결론에 갈음해서 제안하면 아래와 같다.

첫째 무력충돌 시 무인항공기의 사용을 규제할 독자적인 규범체계가 정립되어야 한다는 점이다. 현실적으로 공전 전반을 다루는 단일조약을 마련하는 것도 어려운 마당에, 무인항공기만을 규제하는 단일조약을 체결한다는 것은 거의 불가능할지 모른다. 왜냐하면 현실적으로 각국은 공전에 관한 단일조약의 체결 문제조차에도 매우 소극적인 태도를 보였기 때문이다. 아무튼 무인항공기의 현대화 및 그 사용의 급속한 증가에 비추어, 최소한 공전의 특수성을 반영한 공전에 관한 단일조약의 체결을 위해 노력해야 할 것이다.

둘째 차선의 방안으로서 급변하여 온 공전양상에 대응할 수 있도록 기존의 공전규범에 대한 정비가 요망된다. 이를 위해서는 공전 관련 규범을 현실에 맞게 체계적으로 수정하는 작업이 수반되어야 하겠으며, 동시에 2009년의 공전에 관한 하버드매뉴얼의 관습국제법화 내지 조약화 등과 같은 규범화노력이 필요하다.

셋째 신무기에 대한 적법성 검토 조항의 활용이 요망된다.⁷⁰⁾ 1977년의 제1추가의정서 제36조에서는⁷¹⁾ “개개 종류의 무기를 직접 규제하는 명시의 규정이

70) Alan Backstrom and Ian Henderson, “New capabilities in warfare: an over view of contemporary technological developments and associated legal and engineering issues in Article 36 weapons review”, *International Review of the Red Cross*, Vol. 94, No. 886, Summer 2012, pp.483-514.

71) 동 제36조에서는 “신무기, 전투수단 및 방법의 연구·개발·취득 및 채택에 있어서, 체결국은 그 사용이 일정의 상황 또는 모든 상황에 있어서 본 의정서의 제규정 또는 당해 체결국에 적용될 수 있는 기타의 국제법규에 의해 금지되는지의 여부를 결정할 의무를 진다.”고 규정하고 있다.

없다고 하더라도 그 사용이 즉각 합법화되는 것은 아니다.” 라고 규정하고 있다. 따라서 무인항공기를 직접 규제할 수 있는 규범이 존재하지 않는 현실에 비추어, 그 허용성 여부를 전술한 국제인도법상의 규칙 내지 일반원칙에 비추어 판단하고, 그에 따를 필요가 있다고 하겠다.

끝으로 본질적으로 각국 간 신뢰회복을 위한 노력이 전제되어야 할 것이다. 국제사회는 국가 간의 신뢰관계의 형성 없이는 그 어떤 국가도 자국의 군사력을 제한하는데 동의하지 않는다는 사실을 경험해 왔다. 따라서 각국은 자국의 무인항공기 관련 정보를 공개하는 등 국가 상호간 신뢰관계를 높이는 노력을 해가야 할 것이다. 아울러 공격용 무인항공기의 해악을 널리 알림으로써, 그에 대한 사용규제의 당위성을 확립할 수 있도록 국제여론을 형성해 나가야 할 것이다.

투고일 : 2022.11.21. / 심사완료일 : 2022.12.5. / 게재확정일 : 2022.12.16.

[참고문헌]

- 김종복/최만항, 「군용 무인항공기 활용에 관한 법적 쟁점」, 2013.
- 이용호, 「전쟁과 평화의 법」, 영남대학교 출판부, 2002.
- _____, 「현대 국제군축법의 이론과 실제」, 박영사, 2019.
- 정운장, 「국제인도법」, 영남대학교 출판부, 1994.
- 정인섭, 「신국제법강의」 제12판, 박영사, 2022.
-
- 김형구, “현행 공전법규체제와 전쟁법의 기본원칙의 적용”, 「인도법논총」 제31호, 인도법연구소, 2011.
- 박문연, “자율무기체계의 국제법적 허용성과 규제방안”, 박사학위논문, 서울대학교 대학원, 2019.
- 송가준, “미국의 파키스탄 내 무인기 작전에 대한 법적 분석 - 정당화 논변과 비판론, 시사점”, 「공군법률논집」 제17집 제1권, 공군본부 공군법무관실, 2013.
- 신홍균, “무인항공기의 무력공격을 둘러싼 국제법상 쟁점에 관한 연구”, 「항공우주정책·법학회지」 제28권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2013.
- 이영진, “무인항공기의 발달과 국제법적 쟁점”, 「항공우주정책·법학회지」 제26권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2011.
- 이용호, “제네바법의 발전과 현대적 과제”, 「국제법학회논총」 제56권 제4호, 대한국제법학회, 2011.
- _____, “헤이그법의 발전과 현대적 과제”, 「국제법평론」 제30호, 국제법평론회, 2009.
- 황호원/김형구, “국제항공규범의 진시적용 법리와 쟁점”, 「항공우주정책·법학회지」 제26권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2011.
-
- Backstrom, Alan and Henderson, Ian, “New capabilities in warfare: an overview of contemporary technological developments and associated legal and engineering issues in Article 36 weapons reviews”, *International Review of the Red Cross*, Vol. 94, No. 886 (2012).
- Boothby, William, “Some legal challenges posed by remote attack”, *International Review of the Red Cross*, Vol. 94, No. 886 (2012).
- FAA Draft Advisory Circular, “Unmanned Air Vehicle Design Criteria”, Section 6. J, FAA working group (1994).

- ICRC, “The use of armed drones must comply with law” (2013.5.10.).
- Matheson, Michael J., “The Opinions of the International Court of Justice on the Threat or Use of Nuclear Weapons”, *AJIL*, Vol. 91, No. 3 (1997).
- Roberts, Adam/Guelff, Richard(ed), *Documents on the Laws of War* (2005).
- Sassòli, Marco, *International Humanitarian Law* (2019).
- Schindler, D. and Toman, J., *The Laws of Armed Conflicts* (1988).
- Singer, Peter W, “Interview with Peter W. Singer”, *International Review of the Red Cross*, Vol. 94, No. 886 (2012).
- SIPRI, *SIPRI Yearbook 2013 : Armaments, Disarmament and International Security* (2013).
- _____, *SIPRI Yearbook 2014 : Armaments, Disarmament and International Security* (2014).
- _____, *SIPRI Yearbook 2020 : Armaments, Disarmament and International Security* (2020).
- _____, *SIPRI Yearbook 2021 : Armaments, Disarmament and International Security* (2021).

<https://www.casa.gov.au>

<https://www.fai.org>

<http://www.kari.re.kr>

<https://www.icrc.org/ihl/INTRO/560?OpenDocument>

<http://www.icrc.org/eng/resources/documents/interview/2013/05-10-drone-weapons-ihl.htm>

[국문초록]

무력충돌 시 무인항공기 (Unmanned Aerial Vehicle)의 사용규제 - 국제인도법상의 일반원칙을 중심으로 -

이 용 호*

무력충돌 시에 드론(무인항공기, Unmanned Aerial Vehicle)은 21세기의 무력충돌에서 핵심적 무기체계로 자리 잡고 있는 듯하다.

이처럼 무력충돌 시 무인항공기의 사용이 가파르게 증가하고 있음에도 불구하고, 현실적으로 그것의 사용을 규제하는 독자적인 규범체계는 존재하지 않고 있는 것이 현실이다. 따라서 차선책이기는 하지만, 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제문제는 기존의 국제인도법으로부터 그 규제의 근거를 찾을 수밖에 없으며, 만약 구한다면 그것이 무엇인가 하는 점으로 귀결된다.

이와 관련하여 국제인도법은 무력충돌 시 무인항공기 그 자체를 특별히 금지하고 있지 않으며, 그 사용과 관련해서는 자신의 여러 규칙에 따르도록 요구하고 있다.

이러한 상황에서 본 논문에서는 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제 여부를 국제인도법상의 일반원칙을 중심으로 아래의 몇 가지 측면에서 살펴보고자 한다.

첫째 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제에 적용 가능한 일반원칙과 규정을 전반적으로 소개하고자 한다. 둘째 국제인도법상의 일반원칙이 무인항공기의 사용규제에 적용 가능한지의 여부를 검토하고자 한다. 셋째 상기 일반원칙에 의한 사용규제의 한계를 분석하고자 한다. 끝으로 향후 나아갈 방향을 제안하고자 한다.

이상과 같은 연구를 통해, 본 논문에서는 향후 무인항공기가 가져올 해악을 최소화한다는 관점에서 아래와 같은 결론에 도달한다.

첫째 무력충돌 시 무인항공기의 사용을 규제할 독자적인 규범체계가 정립되어야 한다. 만약 그러한 체계의 정립이 어렵다면, 차선의 방안으로서, 공전에

* 영남대학교 법학전문대학원 교수.

관한 단일조약의 체결을 위해 노력해야 할 것이다.

둘째 비약적으로 발전한 공전양상을 규제할 수 있는 공전규범의 정비가 요망된다.

셋째 무력충돌 시 무인항공기의 사용규제문제에 국제인도법상의 일반원칙을 적용할 수 있도록 이론체계를 정립할 필요가 있다.

넷째 신무기에 대한 적법성 검토 조항의 활용이 요망된다. 1977년의 제1추가 의정서 제36조에서는 개개 종류의 무기를 직접 규제하는 명시적 규정이 없다고 하더라도 그 사용이 즉각 합법화되는 것은 아니라고 규정하고 있다. 따라서 무인항공기에 대해서도 그 허용성 여부를 국제인도법상의 공통의 규칙 내지 기타의 일반원칙에 비추어 판단하는 노력이 있어야 하겠다.

주제어 : 국제인도법상의 일반원칙, 드론, 무인항공기, 테러와의 전쟁, 하버드매뉴얼

[Abstract]

The Regulation of the Use of UAVs in the Armed Conflict

- With emphasis on the general principles on the International Humanitarian Law -

YONGHO LEE*

In armed conflict, Drone(Unmanned Aerial Vehicle) is becoming a key weapons system in the 21st century.

Despite the steep increase in the use of military UAV, the reality is that there is not independent normative system to regulate the use of UAV during armed conflict. So, although it is the best alternative plan, the problem of the use of UAV during armed conflict has no choice but to seek the basis for the regulation from International Humanitarian Law. And if so, it comes down to what it is.

In this connection, the International Humanitarian Law does not specifically prohibit UAV itself in armed conflict, and requires to comply with various rules about International Humanitarian Law.

In this circumstances, this study will examine the problem in the UAVs regulation of utilization during armed conflict from the following aspects, focusing on the general principles of International Humanitarian Law.

First, the general principles and regulations applicable to the regulation of utilization in UAV during armed conflict will be introduced.

Second, examination of whether the general principles of International Humanitarian Law is applicable to UAVs' regulation of utilization will be described.

Third, the limitation of regulation of utilization by the above general principles will be analyzed.

Finally, suggestion of a future direction will be suggested.

Through the above research, this study concludes the following from the

* Professor, Law School, Yeungnam Univ.

viewpoint of minimizing the harm that UAV will bring in the future.

First, an independent normative system should be established to regulate the use of UAV during armed conflict.

If it is difficult to establish the system, as a sub-optimal plan, efforts should be made to conclude an comprehensive treaty for air warfare.

Second, the improvement of the norms of air warfare that can regulate the rapidly developed air warfare patterns.

Third, it is necessary to establish a theoretical system so that the general principles of International Humanitarian Law can be applied to the UAVs regulation of utilization during armed conflict.

Fourth, it is required to use an obligation to determine whether its employment would be prohibited by this protocol or by any other rules of international law to the new weapons. Article 36 of the Additional Protocol I in 1977 stipulates that even if there is no explicit provision for direct regulation of individual types of weapons, their use is not immediately legalized. Therefore, efforts should be made to judge whether UAV is acceptable in light of common rules or other general principles under the International Humanitarian Law.

Key words : General Principles of International Humanitarian Law, Drone, Unmanned Aerial Vehicle, War against Terrorism, Harvard Manual

