

구조협정의 주요 내용과 우주법상 의의에 관한 연구

김한택*

2018년은 구조협정이 체결된 지 50주년이 되는 해였다. 구조협정은 우주조약 15개 조문, 책임협약 28개 조문, 등록협약 12개 조문, 달협정 21개 조문에 비하면 조문 수가 가장 적은 10개의 조문에 불과한 조약이다. 그러나 2019년 10월 현재 구조협정은 당사국이 우주조약 다음으로 많다. 우주조약 당사국이 108개국, 서명국이 23개국임에 반하여 구조협정은 98개 당사국과 24개 서명국을 가지고 있다.

구조협정의 제정은 국제법과 우주법상 커다란 발전이라고 평가된다. 이것은 우주비행사의 구조 및 송환과 우주물체와 그 구성부분의 반환에 관해서 일정한 보증을 하고 있는 국제협력의 유용한 문서라고 할 수 있다. 현재 시점에서 볼 때 구조협정 제정 당시엔 우주활동이 아직 실험적인 단계에 있던 시기였고, 우주선의 등록문제와 책임문제도 해결되지 못한 상황이었는데도 우주비행사에 대한 보다 한층 안전성을 확보하고, 우주물체의 반환을 규정하다 보니 다소 미흡한 면도 있으나 지금까지 이로 인한 큰 문제는 발생하지 않았다.

과거 몇십 년간 우주비행사에 대한 구조 및 송환문제는 발생하지 않았고, 구조협정이 적용된 것은 주로 우주물체의 파편에 관한 것이었다. 그러나 우주과학기술이 한층 더 발전되어 우주의 상업적인 활동이 빈번해지면서 우주비행사의 구조 및 송환과 우주물체의 반환 문제가 자주 발생할 수도 있는데, 그렇게 되면 이 협정의 실제적 가치가 더욱 높아질 것이다. 최근 우주여행이 시작되면서 우주관광객도 우주조약에 규정되어 있듯이 우주비행사가 '인류의 사절'로 간주될 수 있는가의 문제와 구조협정상 우주승원인가에 관한 논의가 빈번한데 이에 관한 별도의 추가의정서 제정이나 구조협정의 개정이 제기되고 있다.

주제어: 구조협정, 우주조약, 시카고협약, 등록협약, 책임협약

* 강원대학교 법학전문대학원 교수(htkim@kangwon.ac.kr).

목 차

- I. 서론
- II. 우주물체의 반환
- III. 우주비행사의 구조와 송환
- IV. 우주관광객과 구조협정
- V. 결론

I. 서론

1966년 미국 우주비행사 암스트롱(Neil Armstrong)은 우주선 내 합선(short circuit)사고 때문에 제미니(Gemini) 8호를 예정보다 앞당겨 착륙 예정지인 대서양이 아닌 태평양에 긴급 착륙해야 했고, 1967년 우주활동계획이 진행되던 중에 두건의 사고가 연속해서 발생했다. 1967년 4월 24일 소련의 우주비행사 블라디미르 코마로프(Valdimir Komarov) 대령이 소유즈(Soyuz) 1호 위성의 통제 불능으로 인해 생명을 잃었고, 1967년 7월 27일 미국의 우주비행사 버질 그리섬(Virgil. I. Grissom), 에드워드 화이트 2세(Edward H. White II), 로저 채피(Roger B. Chaffee)가 아폴로 1호(Apollo 1)로 불리는 AS-204 미션 수행중 발사대에서 지상 테스트를 하다가 발생한 화재로 사망했다. 따라서 국제사회는 우주비행사의 구조를 위한 국제적 규율이 점점 더 긴급한 사항임을 깨닫게 되었다.¹⁾

1967년 6월 19일 소련이 이러한 문제에 관한 초안을 ‘우주의 평화이용에 관한 위원회’(Committee on the Peaceful Uses of Outer Space; COPUOS로 약칭)에 제출하였는데, 우주비행사의 구조 및 송환과 우주물체의 반환 건은 포함되지 않았다.²⁾ 그 해 9월 소련과 미국은 직접 양국간의 교섭을 하여 마침내 이 문제에 대해서 합의에 이르렀는데, COPUOS는 1967년 11월 3일의 유엔총회 결의 2260(XXII)에 의해서 동 초안의 조약화가 진행되도록 하였다. 따라서 COPUOS의 법률소위원회

1) E. R. C. van Bogaert, *Aspects of Space Law*, Law and Taxation Publishers, 1986, p. 99.

2) Doc. A/AC 105/C 2/L 18.

(Legal Sub-Committee)의 특별회기가 소집되고, 조약안이 만들어진 후 즉시 유엔 총회로 보내졌다. 1967년 11월 19일 여러 나라의 대표들 간에는 사실 책임에 관련된 우주관련조약의 제정이 시급하다고 생각했지만 유엔총회는 결의 2345(XXII)를 통해 마침내 “우주비행사의 구조 및 송환 및 우주공간에 발사한 물체의 반환에 관한 협정”(Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space, ‘구조협정’으로 약칭)³⁾을 우선적으로 만장일치로 승인하였다. 이 구조협정(Rescue Agreement)은 1968년 4월 22일 서명되고, 동년 12월 3일 발효되었다.

이 협정의 여러 규정들의 제정배경을 살펴보면 비로소 그 제정 의의를 명백하게 파악할 수 있다.⁴⁾ 구조협정은 당시에 미국과 소련 양 국가에 의해서 만들어졌다고 해도 과언이 아닌데, 그 이유는 이 두 나라만이 인간을 우주에 보낼 수 있었고, 우주비행사의 구조 및 송환에 관심을 가졌기 때문이다. 한편 미국과 소련 외 우주물체를 우주에 발사할 수 있는 국가들도 나타나면서 우주물체의 반환문제에 관심을 가지게 되어 결국 구조협정은 우주비행사의 구조 및 송환과 우주물체의 회수 및 반환문제를 함께 다루게 되었다.⁵⁾ 동 협약은 전문과 10개 조항으로 구성되어 있는데, 6개 조항은 인공우주물체(man-made space objects)의 회수 및 반환, 국제기구의 발사당국 인정 그리고 우주비행사의 구조 및 송환을 다루고 있고, 나머지 4개 조항은 가입, 개정 및 기탁문제를 다루고 있다.⁶⁾ 구조협정이 체결된 지 50년이 지났음에도 이 협정에 관한 연구는 유엔에서 제정된 다른 우주관련조약들(우주조약⁷⁾, 책임협약⁸⁾, 등

3) UNGA Resolution 2345(XXII), 1968년 4월 22일 체결되었고, 1968년 12월 3일 효력을 발생하였는데, 1969년 4월 4일 한국에 대하여 발효됨.

4) Roy S. K. Lee, Assistance to and Return of Astronauts and Space Objects, in I *Manual on Space Law*(ed., by N. Jasentuliyana and Roy S. K. Lee), 1979, pp. 55-81; 구조협정의 제정과정에 관하여 Carl Q. Christol, *The Modern International Law of the Outer Space*, Pergamon Oress, 1982, pp. 152-212 참조.

5) Frans G. von der Dunk, A Sleeping Awakens: The 1968 Rescue Agreement After Forty Years, 34 *Journal of Space Law*(이하 *JSL*), 2008, p. 418.

6) R. Cargill Hall, Rescue and Return of Astronauts on Earth and in Outer Space, 63 *American Journal of International Law*, 1969, p. 205.

7) “달과 다른 천체를 포함한 외기권의 탐색과 이용에 있어서의 국가활동을 규율하는 원칙에 관한 조약”(Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies), UNGA Resolution 2222 (XXI), 이 협약은 1967년 1월 27일 체결되었고, 1967년 10월 10일 효력을 발생하였는데, 1967년 10월 13일 한국에 대하여 발효됨.

8) “우주물체에 의해 야기된 손해에 대한 국제적 책임에 관한 협약”(Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object), UNGA Resolution 2777(XXVI), 이 협약은 1972년 3월 29일 체결되었고 1972년 9월 1일에 효력을 발생하였는데, 1980년 1월 14일 한국에 대하여 발효됨.

록협약⁹⁾, 달협정¹⁰⁾)에 비하면 국외에서도 소홀하게 다루어져 왔으며, 국내에서는 거의 다루어지지 않았다. 미국 네브래스카 링컨대 로스쿨의 본더덩크(Frans von der Dunk) 교수는 구조협정 40주년을 맞이하는 2008년에 작성한 그의 논문 “A Sleeping Awakens: The 1968 Rescue Agreement After Forty Years”에서 이 조약을 “잠자는 미녀”(Sleeping Beauty)라고 비유하면서 이제는 이 미녀가 깨어날 때가 되었다고 주장한 바 있다.¹¹⁾

이 연구는 이러한 구조협정의 내용을 분석하고, 국제법과 우주법상 그 의의를 살펴보는데 의미가 있다고 할 수 있다. 현재 세계는 우주과학기술의 발달로 우주가 점차 인간과 매우 가깝게 느껴지고, 우주관광이 시작될 정도로 우주의 상업화가 매우 신속하게 진행되고 있다. 2015년 미국은 “상업적 우주발사 경쟁력 법”(Commercial Space Launch Competitiveness Act: CSLCA)을, 2017년 룩셈부르크는 “우주자원탐사 및 활용에 관한 법”(Law on the Exploration and Use of Space Resources)을¹²⁾, 그리고 2018년 영국은 우주산업법(Space Industry Act: SIA)을 각각 제정하였는데, 이들 국가들은 국내우주법을 제정하여 민간우주산업을 촉진시켜 우주로 향하고 있다. 이러한 현실을 고려할 때 구조협정에 관한 연구는 그 어느 시기보다도 중요하다. 따라서 이 논문은 현재 급속하게 발전하고 있는 현대 우주과학기술시대에도 50년 전 제정된 구조협정이 부합하고 있는지, 우주관광차 우주선에 오르는 우주관광객들도 구조협정의 보호를 받을 수 있는지 살펴보고, 만일 구조협정이 이들을 보호하지 못한다면 추가의정서나 구조협정의 개정 또는 새로운 조약의 제정이 필요한지를 연구하게 될 것이다.

9) “외기권 우주에 발사한 물체의 등록에 관한 협약”(Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space), UNGA Resolution 3235(XXIX), 이 협약은 1975년 1월 14일 체결되었고, 1976년 9월 15일 효력을 발생하였는데, 1981년 10월 15일 한국에 대하여 발효됨.

10) “달과 다른 천체에 관한 국가활동을 규제하는 협정”(Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies, UNGA Resolution 34/68, 이 협약은 1979년 12월 18일 체결되었고, 1984년 7월 11일 효력을 발생하였는데, 현재 한국 미가입 상태임.

11) von der Dunk, *op. cit.*, pp. 412, 411-434.

12) 2015년 미국의 CSLCA와 2017년 룩셈부르크 우주자원법에 관하여 Han Taek, Kim, Fundamental Principles of Space Resources Exploitation: A Recent Exploitation of International and Municipal Law, 11 *Journal of East Asia and International Law*, Spring 2018, pp. 38-39 참조.

II. 우주물체의 반환

구조협정이 제정된 지 50년을 지나면서 이 협정이 실제로 적용된 것은 우주비행사의 구조 및 송환에 관한 것이 아니라 우주물체에 관한 것이었다. 따라서 이 논문에서는 우주물체의 회수 및 반환에 관한 사항을 우주비행사의 구조 및 송환에 관한 것보다 우선적으로 다룬다. 우주물체의 등록에 관하여는 1974년 COPUOS회기에서 각 대표들이 1974년 5월 28일 법률소위원회로 하여금 조약초안을 채택하게 하고, 1974년 11월 12일에 결의3235(XXVX)로 총회에 의해서 승인된 “등록협약”(Registration Convention)이 있다. 사실 우주물체의 등록에 관한 조약이 구조협정보다 먼저 제정되어야 함에도 불구하고, 구조협정은 등록협약보다 7년이나 먼저 제정되었다.

구조협정에서는 우주물체에 관한 정의가 없는 반면 책임협약(Liability Convention) 제1조 (d)는 "우주물체"라 함은 우주 물체의 구성 부분 및 우주선 발사기, 발사기의 구성부분을 공히 포함한다(The term "space object" includes component parts of a space object as well as its launch vehicle and parts thereof)라고 하고 있으며, 등록협약은 제1조 (b)에서 "우주 물체"라 함은 우주 물체의 복합 부품과 동 발사 운반체 및 그 부품을 포함한다(The term "space object" includes component parts of a space object as well as its launch vehicle and parts thereof)라고 명시하고 있다. 따라서 구조협정상 우주물체는 책임협약이나 등록협약 상 우주물체와 같은 의미로 해석할 수 있다.¹³⁾

1963년 12월 13일 유엔총회는 장래의 우주활동에 관련된 법원칙인 “우주공간의 탐사 및 이용을 위한 국가활동을 규율하는 법원칙선언”(Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, ‘우주법선언’으로 약칭)¹⁴⁾을 채택하였다. 이 선언은 9개의 원칙으로 구성되어 있는데 그중 제7원칙은 등록국의 관할권 밖에서 발견된 우주물체 내지 그 구성부품은 식별을 위한 정보가 요청된 경우에는 데이터를 제공하는 것을 조건으로 하여 그 국가에게 반환해야 한다고 명시하고 있다. 한편 1963년 10월 7일-11월 8일 제네바에서 개최된 국제전신연합(International Telecommunication Union; ITU)의 “Extraordinary Administration Radio Conference”에서 채택된 결의 2A(Resolution No. 2A)에서도 우주물체가 조난을 당하거나 위급한 상황

13) von der Dunk, *op. cit.*, pp. 422.

14) UN Resolution 1962(XVIII), 13 December 1963.

에 처할 때 무선통신(radio communication)을 어떻게 다루어야 하는지를 다룬 바 있다.¹⁵⁾ 마침내 1967년“우주조약”(Outer Space Treaty) 제8조는 1963년 우주법 선언의 제7원칙에 따라 우주물체가 등록국으로 반환되어야 한다고 규정하고 있다. 우주물체가 등록국으로 반환되어야 하는 주된 이유는 우주물체가 사용선박이나 사용항공기와는 달리 국가소유이므로 군함이나 군용항공기와 유사하기 때문이다.¹⁶⁾ 1963년 우주법선언의 제 원칙들은 현재까지 국제공동체로부터 이의가 제기된 바 없으므로 국제관습법을 형성하였다고 볼 수 있기 때문에¹⁷⁾ 제7원칙의 내용도 국제관습법이라고 할 수 있다.¹⁸⁾ ICJ 판사였던 Manfred Lachs도 1963년 우주법원칙들은 단순한 권고사항이 아니라 법으로 인정된 문서라고 주장한 바 있다. 다시 말해서 우주조약과 구조협정에 가입한 국가는 물론 이 조약의 비당사국들도 제7원칙을 준수해야 한다는 의미이다.

우주물체의 일부 파편이 타국의 영역 내에 추락하는 경우가 발생할 수도 있는데, 실제로 1962년 9월 6일 미국은 소련의 Sputnik-4호에 사용된 금속의 일부가 위스콘신(Wisconsin) 주 매니토윅(Manitowoc)에 낙하한 것을 알렸으며, 그 이듬해에 소련 대사관에게 그것을 반환한 사례가 있다.¹⁹⁾ 이러한 종류의 사건 중에서 가장 많이 언급된 것은 소련의 원자로를 적재한 중량 5톤 무게의 인공위성 “코스모스(Cosmos) 954 사건”이 있는데, 동 위성이 1978년 1월 24일에 캐나다의 영역상공에서 연소되면서 그 파편이 캐나다 북서영역까지 흩어졌는데, 발견된 잔해물은 위험한 방사선을 발산하고 있었지만 다행히 인체의 상해라든가 특정의 재산에 대한 손해는 없었다.

구조협정은 이러한 우주물체의 회수 및 반환에 대해서 규정하고 있는데, 구조협정 제5조 4항은 방사선의 경우 그 잔해물이 위험 또는 해를 야기하는 성질에 대해서 통지를 받은 발사당국(launching authority)은 즉시 영역국의 지휘 및 감독 하에 위험의 위협을 제거하기 위한 효과적인 조치를 강구한다고 규정하고 있다. 이 규정은 만일 발사국이 타국에 해를 준 경우 그와 같은 손해를 완화시키고, 손해에 대하여 배

15) von der Dunk, *op. cit.*, p. 414.

16) R. Cargill-Hall, Comments on Salvage and Removal of Man-Made Objects from Outer Space, 33 *Journal of Air Law and Commerce*, 1967, p. 293.

17) von der Dunk, *op. cit.*, p. 415.

18) Manfred Lachs, *The Law of Outer Space: An Experience in Contemporary Law Making*, Sijthoff, 1972, p. 138.

19) Wisconsin Public Radio, Vintage Wisconsin: When A Piece Of Sputnik IV Fell In Wisconsin -Chunk Of Soviet Satellite Fell On Manitowoc Street-, October 3 2016, <https://www.wpr.org/vintage-wisconsin-when-piece-sputnik-iv-fell-wisconsin> 참조.

상을 하여야 한다는 국제관습법의 원칙을 원용한 것이다.²⁰⁾ 바로 “타인에게 해를 주지 않도록 네 자신의 것을 사용하라.” (sic utere tuo ut alienum non laedas; use your own so as not to injure another)는 법원칙을 적용시킨 것이다.

소련의 공식회답은 1978년 2월 20일의 성명에서 이루어졌는데, 소련정부는 국제조약상의 모든 의무를 다할 것이며, 잔해물에서 발생할 가능성 있는 결과를 제거하고 그 회수를 위한 협력할 용의가 있다는 것을 명확하게 밝혔으나, 성명서에서 방사능에 관해서는 정확하게 기술하지 않았다. 결국 캐나다는 소련의 어떠한 원조도 거절하였으며, 오히려 제3국에게는 이러한 경우 원조의 의무가 없음에도 불구하고 미국대통령 카터(Jimmy Carter)가 잔해물의 소재탐사와 기타 회수작업을 위한 원조를 제공하겠다고 캐나다 수상 튀르도(Pierre Turdeau)에게 제의하였는데, 미국의 이러한 제의가 받아들여졌다.

이 사건에서 가장 첫 번째 고려해야 할 사항은 필요한 정보에 관한 것이다. 구조협정의 체결국은 우주물체 또는 그 구성부분이 자국의 관할 하에 있는 영역 내의 지구로, 공해(high seas) 또는 어느 국가의 관할 하에도 없는 기타 지역에 추락한 우주물체나 그 구성부분품의 정보를 입수한 경우 또는 그 사실을 안 경우에는 발사당국 및 유엔사무총장에게 이를 통보해야 한다(제5조 1항). 여기서 ‘지구로’(return to Earth)라는 문구에서 지구(Earth)가 대문자로 쓰여진 것에 주목해야 하는데, 지구가 대기를 포함하는 천체(celestial body)로서의 지구가 아닌 바다나 육지 같은 물질(physical mass)를 의미한다. 다시 말해서 우주의 천체가 배제된 것이다.²¹⁾ 캐나다 정부는 제5조 1항을 엄격하게 준수하였는데, 1978년 2월 8일, 캐나다 외무장관은 외교문서를 소련 당국과 유엔사무총장에게 보내고 위성 잔해물이 산재함과 그것의 방사능 가능성을 통지했다.²²⁾ 여기서 구조협정 제5조 1항은 경보체제(warning system)를 위한 협약이 아니라는 점에 유의해야 한다. 다시 말해서 체결국이나 발사국은 우주물체가 지구로 떨어지거나 떨어질 것 같다는 사실을 알릴 의무가 없다. 사실 Cosmos 954 사건의 경우 미국은 1977년 12월 19일부터 이 물체가 지구로 떨어져서 파편이 추락할 것이라는 사실을 미리 알고 있었다.²³⁾

구조협정 제5조 2항에 의하면 우주물체 또는 그 구성부분이 발견된 영역에 대해서 관할권을 갖는 국가는 그 회수를 위한 실현가능한 조치를 취하여야 하는데, 회수

20) Bin Cheng, *Studies in International Space Law*, Clarendon Press·Oxford, 1999, p. 280.

21) Stephen Gorove, International Protection of Astronauts and Space Objects, 20 *DePaul Law Review*, 1971, p 606; Bin Cheng, *Studies in International Space Law*, op. cit., p. 279.

22) P. G. Dembling, Cosmos 954 and the Space Treaties, 6 *JSL*, 1978, p. 129.

23) Time, Vol. 111 No. 7, 1978.2.6., p. 30 참조.

의 의무는 우주물체의 발견에 의해 자동적으로 발생하는 것이 아니고 발사당국의 명시적인 요청이 있는 경우에만 실시될 수 있다. 발사당국이 우주물체 또는 그 파편에 아무런 관심도 갖지 않을 수도 있는데, 그러한 경우에는 그것들을 회수하여 발사당국에게 반환해야 할 이유는 전혀 없기 때문이다. 이 경우 동 물체는 방기된 것이고 로마법상 ‘권리의 포기’(derelictio)가 된다. Cosmos 954 사건의 경우처럼 회수작업 시 발사당국이 영역국을 원조하겠다고 제의할 수도 있다. 그러나 이 경우 영역국이 이것을 수용할 것인가 거절할 것인가는 전적으로 영역국의 자유이다.²⁴⁾

구조협정 제5조 3항은 우주물체의 반환에 관한 중요한 규정이다. 우주조약 제8조는 우주물체가 등록국으로 반환되는 규정을 명시하고 있지만 구조협정의 규정은 이보다 더욱 상세하다. 반환은 발사국의 요청이 있는 경우에만 이루어지며, 반환의 의무는 발사국의 영역 외에서 발견된 우주물체에 관한 것이다. 이것은 우주물체가 공해 또는 어느 국가의 관할 하에도 속하지 않는 장소에서 발견된 경우에도 반환이 이행된다는 것을 의미한다. 식별을 위한 데이터의 제공이 발사국에게 요청되는데, 이 정보는 우주물체의 소유권을 정당화하기 위해서 유용하다. 만일 그 데이터가 불충분한 경우에는 우주물체의 반환요청이 거절될 수도 있다. 데이터의 제공은 자동적인 의무사항은 아닌데 그 이유는 우주물체가 식별을 할 수 정도의 충분한 표식을 구비하고 있는 경우에는 데이터의 제공이 요청되지 않을 수도 있다. 그러나 영역국이 식별을 위해서 데이터를 요청할 경우 발사국이 그것을 제공하지 않는 경우에는 그러한 행동이 우주물체에 대한 권리포기로 간주될 수 있다. 식별이 이루어지고 반환요청이 있는 경우에는 반환의무이행의 조건이 정립된다. 따라서 영역국은 우주물체가 정찰 활동에 사용되었다는 것을 이유로 반환을 거절할 수는 없을 것이다.²⁵⁾

구조협정은 더 나아가 위험성 또는 유해한 성질을 갖는 우주물체에 관해서 특별한 방법을 규정하고 있다. 체약국은 자국의 관할 하에 있는 영역 또는 발사국의 영역 외에서 발견된 우주물체 또는 그 구성부분이 그와 같은 성질을 가진다고 믿는 경우에는 발사국에게 이 사실을 통지할 수 있다. 발사국은 즉시 위해위험성을 제거하기 위한 효과적인 조치를 강구해야 한다. 그러나 이 경우에도 영역국의 주권을 존중하여야 하며 발사국의 지원활동은 영역국의 지휘감독 하에서 이루어져야 한다(제5조 4항). 이 경우 영역국은 이 위험성에 관하여 발사국에게 통지할 의무는 없으며, 영역국은 위험성제거활동을 자신의 기관에서 실시하는 방법을 선택할 수 있는데, 이때에도 영역국의 주권은 존중되어야 하며 그 의사에 반해서 자국영역에서 외국의 지원을

24) Roy S. K. Lee, *op. cit.*, p. 72.

25) van Bogaert, *op. cit.*, pp. 126-127.

받을 의무는 없다. 또한 영역국은 이러한 위험성이 있는 물체에 대하여 이를 반드시 회수할 필요는 없다.²⁶⁾ 런던대학교(UCL)의 항공·우주법 교수였던 빈첵(Bin Cheng) 교수는 구조협정이 1963년 우주법선언보다 진일보 발전한 내용은 바로 이 제5조 4항이라고 하였다.²⁷⁾

우주물체의 반환에 관하여 구조협정은 영역국에게 넓은 선택의 폭을 제공하고 있는데, 우주물체는 발사당국의 대표에게 반환 또는 그 처분에 맡긴다고 규정하고 있다(제5조 3항). 이 문언에 의한 구체적인 절차는 매우 유연하다고 할 수 있다. 우주물체를 직접 발사당국에 반환할 의무는 영역국에게 없고 물체를 발사당국의 대표의 처분에 맡기게 되는데, 여기서 대표에 관하여는 특별하게 규정되어 있지는 않지만 통상적으로 외교대표, 주재무관, 발사국이 이 임무를 위해 지정한 특별요원, 또는 국방부가 될 수 있다. 우주물체를 발사국 대표의 처분에 맡기는 행위가 우주물체를 회수한 국가의 영역에서 해야 하는가 아니면 그 영역 외의 장소에서도 가능한가에 관하여 구조협정은 특별하게 규정하지 않고 있다. 구조협정에 의하면 직접 반환이든 발사당국의 처분에 맡기든지 선택하는 것은 영역국이지만 영역국과 발사당국의 사이에 합의가 필요한 경우도 있을 것이다. 이것은 우주물체의 운반에는 발사당국만이 가지고 있는 특별한 기술적 지식이라든가 요원이 있어야 한다는 등 필요한 사항이 존재하여 사정에 따라 달라질 수 있기 때문이다. 발사당국이 국제기구인 경우 대표를 지정하는 것은 그 기구가 한다. 그러나 그 기구의 구성국이 이 자격과 권한을 가지고 영역국과 절충할 수도 있다. 그러한 경우 그 국가는 당해기구의 규정에 일치하여 법적인 중개자로서 행동을 해야 한다.²⁸⁾ 한편 미시시피 대학교 로스쿨 교수였던 고로브(Stephen Gorove) 교수는 구조협정상 우주물체 또는 그 구성부품을 발견한 체약국은 우주비행사의 발견과는 달리 유엔사무총장으로 하여금 즉각적인 통지나 공중(公衆)에 대한 성명(public announcement) 또는 신속한 정보의 유포를 하게 할 필요는 없다고 하였다.²⁹⁾

구조협정은 회수 및 반환에 요구된 노력과 비용에 대한 보상을 규정할 필요가 있었다. 우주조약 제7조는 발사국이 그 우주물체가 지구상, 대기권 또는 우주공간에서 타 당사국 또는 그 자연인 혹은 법인에게 가한 손해에 대해서 책임을 진다는 것을 명확하게 하고 있다. COPUOS의 법률소위원회가 보상문제를 검토하였는데, 다수의

26) Gorove, *op. cit.*, p. 608.

27) Bin Cheng, *Studies in International Space Law, op. cit.*, pp. 269-270.

28) van Bogaert, *op. cit.*, p. 127.

29) Gorove, *op. cit.*, p. 605.

견해는 제정되는 조약의 규정이 이 문제를 상세하게 다루어야 하며, 가능한 명확하게 정의된 범위 내에 한정되어야 한다는 것이었다. 이 문제가 구조협정 제5조 5항의 초안작업이 대상이 되었는데, 우주물체 또는 그 구성품의 회수 및 반환의 의무이행에 요구된 비용은 발사당국이 부담해야 한다고 규정하고 있다. 그러나 이 의무는 제5조의 2, 3항이 규정하고 있는 경우에만 적용된다. 이것은 발사당국의 요청에 기초해서 우주물체 또는 그 구성부분의 회수에 관계된 비용인가(제5조 2항) 또는 동일한 요청에 기초한 반환 혹은 그 당국의 대표자의 처분에 맡기기 위한 비용인가(제5조 3항)의 문제이다. 사실 발사당국이 우주활동으로 인해 이익을 보기 때문에 이러한 비용을 상환해야 한다는 것은 합리적인 것이다.³⁰⁾

제5조에서 ‘배상’(reimbursement)이라는 단어보다는 ‘비용’(expense)이라는 용어가 사용되고 있는 것에 주목해야 한다. COPUOS의 법률소위원회에 회부되었던 미국과 소련에 의해 제시된 작업문서에서 비용은 발사당국에 의해서 ‘상환된다’(shall be reimbursed)고 규정되어 있었다. 그러나 이 초안은 프랑스, 캐나다 기타 여러 국가들의 대표의 제안에 의해 ‘발사당국이 부담한다’(shall be borne by the launching authority)라는 문언으로 대체되었다. 따라서 이 새 초안은 관계국이 모든 필요한 비용에 관하여 협의할 수 있다는 여지를 남겨 놓고 있다.³¹⁾

제5조 5항에서 발사국은 영역국이 부담한 모든 비용을 지불해야 한다고 규정하고 있는데, 이에 관하여 두 국가의 정부 간 합의가 이루어져야 한다. Cosmos 954 사건의 경우 소련이 동 물체의 회수를 요구한 것이 아니라 캐나다가 미국의 도움으로 회수한 것이므로 이러한 비용은 구조협정의 범위에 속한 것이 아니라 “책임협약”(Liability Convention)을 포함한 다른 국제법규칙에 의해서 해결될 문제였다는 사실에 주목해야 한다.³²⁾ 책임협약 제2조에 따르면 발사국이 자국의 우주물체가 지상에서 발생한 손해 또는 비행중인 항공기에게 준 손해의 배상에 관하여 절대적 책임을 지는 것을 명확하게 하고 있다. 이 책임은 객관적이고 절대적이며 과실의 입증 필요하지 않다. 그러나 책임협약도 발사국이 자국의 우주물체가 지상 또는 비행중인 항공기에 끼친 손해에 대해서는 무과실책임을 진다는 일반원칙을 규정하고 있다(제2조). 그러나 이 무과실책임을 우주물체에 의해서 타국의 우주물체 또는 그 중에 있는 사람 또는 재산에 주어진 손해인 경우에는 상대적인데, 그 경우에 발사국은 손해가 자국의 과실 또는 자국이 책임을 져야 할 자의 과실에 의한 경우에 한하여

30) van Bogaert, *op. cit.*, p. 128.

31) Gorove, *op. cit.*, p. 616.

32) Roy S. K. Lee, *op. cit.*, p. 72.

책임을 지는 것이다(책임협약 제3조). 손해의 전부 또는 일부가 청구국 또는 청구국에 의해 대표되는 자연인 또는 법인의 손해를 야기하는 의도적 행위 또는 그 중대한 과실에 의해 발생하는 경우에는 책임이 면제된다(책임협약 제6조 1항). 손해를 입은 국가는 발사국에 대해서 외교상의 경로를 통해서 청구를 할 수 있다(책임협약 제8, 9조). 청구가 그 통지일로부터 1년 이내에 해결되지 않는 경우에는 사건은 청구위원회에 부탁된다(책임협약 제14조).

책임협약은 우주물체에 의해 입은 손해를, 원자력에 의한 손해까지 포함하여 대상으로 하고 있다. 원자력을 이용한 우주물체에 의한 이 종류의 손해는 ‘직접원인’(causa proxima)으로 간주되며, 청구의 근거는 국제법의 일반원칙에 의한다. 그러나 책임협약 제8조는 손해가 우주물체 혹은 그 구성부분에 의해 발생한 경우의 보상청구에 관한 것이라고 명시하고 있다. 책임협약 상 손해의 정의는 제1조(a)에 사망, 신체의 상해 기타의 건강의 장애 및 재산의 멸실 또는 손해라고 명시되어 있으므로, 조약의 명문상 원자력에 의한 손해에 대해서 언급하고 있지 않지만, COPUOS의 법률소위원회에서의 토의과정을 살펴볼 때 핵물질에 의한 손해도 포함한다고 해석할 수 있다.³³⁾ 한편 1992년 UN총회 결의를 통해 채택된 “우주에서의 핵원료 사용에 관한 원칙”(Principles Relevant to the Use of Nuclear Power Sources in Outer Space; ‘NPS원칙’)³⁴⁾중 원칙 제9에서는 “이 원칙의 목적상 배상에는 제3자로부터 받은 원조비용을 포함하여 발견, 회수, 청소작업에 들인 지속적 비용이 포함되어야 한다”고 명시하고 있다.³⁵⁾

Ⅲ. 우주비행사의 구조와 송환

전술한 1967년 4월 24일 소유즈(Soyuz) 1호 사건과 1967년 7월 27일 아폴로 1호(Apollo 1)사고 이후 1970년 4월 11일 짐 러벨(Jim Lovell)을 선장으로 하여 프레드 헤이스(Fred Haise II), 존 스와이거트 2세(John Swigert II) 3명의 우주비행사가 탑승한 아폴로 13호(Apollo 13)가 아폴로 계획에서 세 번째로 달에 착륙할 예정이었으나, 산소탱크 폭발로 인해 달착륙 임무를 수행하지 못하고 달을 선회만 했

33) van Bogaert, *op. cit.*, p. 155.

34) Report of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, U.N.GAOR 47th Session, Supp. No.20, A/47/20,25.

35) I. H. Ph Diederiks-Verschoor and V. Kopal, *An Introduction to Space Law*, 3rd revised ed., Wolster Kluwer Law and Business, 2008, p. 34.

으며, 4월 17일 극적으로 지구로 귀환한 사건이 있었다.³⁶⁾ 또한 1971년 6월 23일 소련의 소유즈 11호가 샬류트 우주정거장과 도킹에 성공하였지만 지구로 재진입시 게오르기 도브로볼스키(Georgi Dobrovolski), 블라디슬라브 볼코프(Vladislav Volkov), 빅토르 파차예프(Viktor Patsayev) 3명의 우주비행사가 기내 압력 누수로 사망하게 된다. 그리고 1986년 1월 28일 우주왕복선 ‘챌린저(Challenger)호’가 발사 후 1분 내에 폭발되는 사고가 발생하여 기장 프랜시스 스코비(Francis Scobee)를 비롯한 우주승원 7명 모두 사망하고, 이로 인해 다음 발사가 2년 이상 지연되었다. 2003년 2월 1일 우주왕복선 콜럼비아호도 발사 후 16일간의 우주활동 업무를 마치고 지구로 귀환하다가 예정착륙시간 16분전 분해되었는데, 이 사고로 기장 릭 허즈번드(Rick Husband)를 비롯한 7명의 우주승원 모두가 사망하였다. 아폴로 13호를 제외한 위의 사건들은 우주승원 모두가 우주선 내에서 사망한 사건들로 구조협정이 실제로 적용될 수 없는 사건들이었는데, 우주비행사 또는 우주승원이 조난을 당하여 구조협정이 적용된 사례는 아직까지 한 건도 없다.

우주비행사의 구조 및 송환문제는 구조협정에 의해서 규율되고 있다. 이 문제의 중요성은 우주탐사가 시작된 직후부터 인식되었다. COPUOS의 1959년 7월 14일의 보고서는 이미 우주비행사의 송환 및 우주물체의 반환은 우선적으로 받아들여야 할 사안이고 다수국 간 조약에 의해서 규율되어야 한다고 기술하고 있다. 동 보고서는 사고, 긴급착륙 또는 의도하지 않은 착륙에 관하여 외국영역을 출입하는 항공기의 승무원에 대한 원조에 관하여 1944년의 “시카고 협약”(국제민간항공에 관한 협약, Convention on the International Civil Aviation)³⁷⁾의 제12조 및 제13부속서를 언급하고 있는데, 시카고 협약 제25조가 이 문제를 폭넓게 수용하고 있다. 동 조에 의하면 체약국은 그 영역 내에서 조난당한 항공기에 대해서 실행 가능한 구조 조치를 강구할 것, 자국당국의 규제 하에서 그 항공기의 소유자 또는 등록국이 상항에 따라 필요로 하는 조치를 취하는 것에 동의하고 있다. 이와 같이 시카고협약의 규

36) 이 사건은 매우 극적인 사례로 1995년에 미국영화 “아폴로 13”(Apollo 13)으로 만들어지기도 하였다 (1970년 우주선 아폴로 13호 발사, 경향신문, 2009년 4월 10일자 참조). 한편 1965년 3월 18일 소련의 우주비행사 알렉세이 레오노프(Alexei Leonov)가 보스호드(Voshod) 2호를 타고 우주로 가서 약 12분간 인류최초로 우주유영을 성공하였는데, 지구로 귀환하다가 귀환을 위한 자동 안내장치가 고장 나 수동으로 우주선을 조종해야만 했다. 지구에 착륙한 지점도 당초 목표지점에서 2천km나 벗어난 우랄산맥의 눈 덮인 타이가 숲이었는데, 그는 그의 동료 우주비행사 파벨 벨라예프(Pavel Belyayev)와 함께 숲에서 3일간이나 구조를 기다렸다가 간신히 구조된 사례가 있다. 2017년 러시아 영화 “스페이스 워커”(Spacewalker)가 이들의 구조상황을 잘 그려내고 있다(국민일보, 레오노프 우주유영 50년 “경외와 두려움의 순간이었다”, 2015.3.18. 참조).

37) 15 UNTC, p. 295; 1952년 12월 11일 한국에 대하여 발효.

정은 행방불명된 항공기의 수색 시에는 협의가 이루어지도록 하고 있지만, 조난당한 우주비행사 및 우주물체에 관하여는 적용될 수 없는 것이다. 다시 말해서 시카고 협약은 민간항공기만 다루고 있으므로 군용항공기뿐 아니라 통상 발사국의 소유인 우주선에는 협약을 적용시킬 수는 없다. 따라서 위의 보고서에서는 명백하게 우주비행사의 보호조치가 항공법과 같은 방법으로는 정립될 수 없다는 점을 지적하였다.³⁸⁾

1963년 우주법선언 제9원칙에 의하면 우주비행사는 우주에서 ‘인류의 사절’(envoys of mankind)로 간주되고 있는데, 타국의 영역 또는 공해상에서의 사고, 조난 또는 긴급착륙이 발생한 경우에는 각 국가는 가능한 모든 원조를 제공하지 않으면 안 되며, 이와 같이 착륙한 우주비행사는 우주선의 등록국에 신속하게 송환되어야 한다고 규정되어 있다. 구조협정의 초안작성 시 교섭이 개시된 때, 이미 우주조약에서는 개괄적인 표현이지만 이 문제에 관계된 몇 개의 원칙들을 포함하고 있다. 우주조약은 체약국이 우주비행사를 인류의 사절로 간주하고, 사고, 조난, 긴급착륙의 경우에는 가능한 모든 원조를 제공해야 한다고 하면서, 그들은 안전하고 신속하게 등록국에 송환되어야 한다고 규정하고, 체약국은 우주비행사의 생명·신체에 위협을 발생시킬 가능성이 있는 어떠한 현상을 우주 또는 천체에서 발견한 때에는 즉시 다른 체약국 또는 유엔사무총장에게 보고해야 한다고 규정하고 있다(제5조). 이 조문은 위에 언급한 1963년의 우주법선언의 제9원칙을 그대로 반영하고 있다.

한편 쟁크스(C. Wilfred Jenks)는 우주비행사에게 ‘인류의 사절’이라는 칭호가 부여될 때에는 그가 우주에 있을 때에 자국의 이익을 위하여 행동하지 않고, 전체 인류를 위하여 활동할 때에만 그러한 자격이 부여된다고 주장한 바 있다.³⁹⁾ ‘우주비행사’를 영어로 ‘astronaut’로 표현하지만 러시아어에서는 ‘cosmonaut’라고 한다.⁴⁰⁾ 후자가 전자보다 더 광범위한 의미로 사용되는데 러시아 학자들은 전자가 “별(천체)들을 비행하는 사람”(a person flying to the stars)이라면 후자는 “어떠한 형태로든 우주비행을 하는 사람”(a person making any type of spaceflight)이라고 그 의미를 구분하고 있다.⁴¹⁾ 한편 소련에서는 우주비행을 성공리에 마친 사람들에게 ‘우주비행조종사’(Pilot-Cosmonaut)라는 칭호를 부여하기도 하였다.⁴²⁾ 전

38) Bin Cheng, *Studies in International Space Law*, op. cit., p. 277.

39) A. S. Piradov(ed.), *International Space Law*(translated from the Russian by Boris Belitzky), University Press of the Pacific, 2000, p. 104.

40) von der Dunk, op. cit., p. 417.

41) Gennady Zhukov and Yuri Kolosov(translated from the Russian by Boris Belitzky), *International Space Law*, Praeger Publisher, 1984, p. 74.

42) Piradov, op. cit., p. 103.

술한 바와 같이 1963년 우주법선언의 제 원칙들은 현재까지 국제공동체로부터 이의가 제기된 바 없으므로 국제관습법을 형성하였다고 볼 수 있으며, 제9원칙의 내용도 국제관습법이라고 할 수 있다. 다시 말해서 우주조약과 구조협정에 가입한 국가는 물론 이 조약의 비당사국들도 제9원칙을 준수해야 한다는 의미이다.

구조협정에서 우선 첫째로 협정의 범위와 구조의무에 관하여 몇 가지 문제가 제기된다. 우주조약 제5조는 ‘우주비행사’(astronauts)라는 용어를 사용하고 있는 반면, 구조협정의 전문에서는 우주조약을 언급할 때에는 이 용어를 사용하지만 협정문에서는 보다 넓은 의미를 가진 표현으로서 ‘우주선의 승원(乘員)’(personnels of spacecraft)이라고 규정하고 있다. 우주비행사라는 용어는 우주선을 조종하는 모든 인간, 또는 우주선내에서 그것을 조종하는데 필요한 인간을 가리키는 것이다. 그러나 이것을 담당하는 사람은 아니지만 우주활동임무를 완수하기 위해서 반드시 필요한 사람이 우주선에 승선하여 우주탐사 및 기타 우주활동의 발전에 실질적으로 도움을 주는 경우가 많다. 예를 들면 우주에서의 임무를 위한 과학자가 함께 탑승하는 경우도 있는데 이들을 승원으로 간주하지 않을 수 없는 것이다. 따라서 우주선에 승선하고 임무의 완수를 위하여 필요한 활동을 하는 모든 인간을 포함하기에는 우주비행사보다는 승원이라는 용어를 사용하는 것이 적절하다. 따라서 구조협정이 승원에 대한 정의를 내리고 있지 않지만 우주비행사, 우주공학자 및 우주과학자가 포함될 수 있을 것이다.⁴³⁾ 크리스톨(Carl Q. Christol) 교수도 구조협정은 우주승원(space personnel)이라는 표현을 사용하여 우주조약 제5조에서보다 더 광범위한 보호를 규정하고 있으므로, 우주활동에 참여한 모든 승원은 구조협정의 보호를 받을 수 있게 되었다고 언급한 바 있다.⁴⁴⁾

구조협정의 초안작업 시점에서는 우주선의 조종에 직접적으로 관계되지 않는 탑승자를 승원에 포함시키는 명확한 규정은 없었다. 그러나 1973년 8월 14일에 발효한 “스페이스랩 협정”(Spacelab Agreement)이 체결될 때 과학자인 승원이 우주왕복선(Space Shuttle)에 탑승할 경우 법적으로 문제가 제기된 바 있다. 엄격하게 말하자면 승원이라는 용어가 우주왕복선과 기타 우주선의 승객까지 포함할 순 없지만 이들도 등록국에 의해 보장되고 있는 보호를 받아야 할 사람들이므로 도덕적인 측면에서 볼 때 이들도 조난을 당하는 경우 승원으로 간주되어야 할 것이다. 우주선의 승원에 관계된 규정을 보면 구조협정은 명확하게 주된 3가지 항목을 포함하고 있는데,

43) Zhao Yun, A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space 74 *Journal of Air Law and Commerce*, 2009, p. 978.

44) Christol, *op. cit.*, p. 183.

첫째는 사고, 긴급 또는 ‘의도하지 않은 착륙’(unintended landing)에 대한 보고이고, 둘째는 등록국의 영역 외에 착륙한 승원의 구조에 관한 것이고, 셋째는 승원의 송환 방법에 관한 것이다. 구조협정의 규정은 사고, 조난, 긴급의 또는 의도하지 않은 착륙의 상태를 전제로 하고 있고, 다른 규정들은 이러한 사건이 발생한 후에 적용될 것을 의도하고 있다.⁴⁵⁾

한편 구조협정은 구조의 의무가 적용되는 상태를 특별히 상세하게 다루고 있지 않고 있다. 구조협정은 제1조에 몇 가지의 정보공표의 의무에 대해서 규정하고 있는데, 각 체약국은 우주승원이 사고로 조난당한 경우, 또는 조난 내지 긴급 상태의 상황, 또는 자국의 영역 또는 국가의 관할권 외에 있는 공해 및 기타의 장소에서 의도하지 않은 착륙을 한 경우에 발견되거나 그 정보를 얻은 때에는 즉시 그러한 사태를 발사당국 및 유엔사무총장에게 통보해야 한다고 규정하고 있다. 동 조는 사건의 정보를 공표하게 함으로써 통보를 좀 더 명확하게 하고 있다. 즉 조난사실에 대해서 정보를 입수하거나 알게 된 국가는 발사당국이 불명확한 경우 또는 발사당국과 즉시 연결이 취할 수 없는 경우에는 이용가능한 모든 적절한 통신수단을 동원하여 이것을 공표할 것을 의무화하고 있다(제1조 a). 유엔사무총장은 어느 경우에도 모든 적절하고 이용 가능한 통신수단을 통하여 지체 없이 이 정보를 공표해야 한다. 제1조의 조문에서 ‘즉시’(immediately)라는 표현과 ‘지체 없이’(without delay)라는 표현이 사용되고 있는 것에 주목해야 한다. 이러한 표현들이 사용된 이유는 시간을 낭비하는 일 없이 통보가 전달되어야 하기 때문인데, 즉 인간의 생명이 위협에 노출될지 모르고 신속한 행동으로 구출의 가능성이 높으며, 체약국에게는 가능한 한 짧은 시간에 구출하는 의무가 있다는 이유에서이다. 따라서 협약은 조난사실에 대한 ‘사전 확인’(prior verification)과 ‘신중한 조사’(careful investigation)의 절차를 규정하고 있지 않다.⁴⁶⁾

구조협정의 제2조는 체약국에게 구조를 위해서 ‘즉시 가능한 모든 조치를 강구’(immediately take all possible steps)할 것을 요구한다. 이 문언은 1944년 시카고협약이 조난당한 항공기의 구조에 관하여 규정하는 것보다도 더 강도 높은 원조를 규정하고 있다고 해석할 수 있다. 시카고 협약 제25조는 조난당한 항공기를 위해서 강구되는 원조의 조치는 당해국이 실행가능하다고 인정하는 정도라고 규정하고 있다. 항공기의 소유자 또는 그 등록당국은 상황에 따라서 필요한 원조를 영역국의 감독 하에서 제공하는 것이 가능하다. 항공기의 경우 때로는 특별하게 체결된 양

45) van Bogaert, *op. cit.*, p. 101.

46) Roy S. K. Lee, *op. cit.*, p. 60.

국 간 협정이 적용되지만 사고가 사람의 사망 혹은 중대한 상해를 포함하는 또는 항공기 혹은 항공시설의 중대한 기술상의 흠결이 발견된 경우에는 일반원칙으로서 시카고협약 제26조의 규정에 의한 ‘사실조사’(inquiry)가 필요하다. 사고가 발생한 국가는 국내법이 그 절차를 허용하는 경우에는 국제민간항공기구(ICAO)의 권고에 따라서 사실조사를 개시할 수 있다. 항공기의 등록국은 사실조사에 출석하는 입회인을 임명할 수 있고, 사실조사의 보고 및 소견을 전달받을 수 있다.⁴⁷⁾ 이와 같은 상세한 규칙을 수반한 절차가 구조협정을 포함한 우주관계조약들에서는 없다.⁴⁸⁾ 한편 시카고 협약의 전신인 1919년 “파리협약”(Paris Convention)으로 불리는 “항공규율에 관한 국제협약”(Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne)⁴⁹⁾은 제22조에서 체약국의 항공기가 착륙한 경우 특히 조난을 당한 경우, 국가항공기도 마찬가지로 구조될 자격을 지닌다고 명시한 바 있다.⁵⁰⁾

구조협정 제3조는 체약국의 영역 외에 착륙한 우주선의 승원에 대한 원조를 규정하고 있다. 우선 승원이 공해 또는 어느 국가의 관할 하에도 없는 기타 지역에 착륙했다는 정보를 입수 또는 그것을 발견한 경우, 수색 및 구조활동을 제공하는 체약국은 필요한 경우에 원조를 할 수 있다. 체약국은 이와 같이 신속한 구조를 지원하는데, 발사당국 및 유엔사무총장에게 그 강구하고 있는 조치 및 그 실시상황을 통보해야 한다. 통보에 관계하는 이러한 규정들은 그 임무를 유엔사무총장에게 귀속시키고 있다. 이 규정은 신속하고 지체 없이 행동해야 할 의무에 관한 것인데, 유엔사무총장은 정보의 공표를 장려하고 시간을 절약하기 위해서 중개를 하는 것이다. 다시 말해서 유엔사무총장은 관계국을 통제하기 위해서 행동하는 것은 아니고, 발사국에게 정보가 신속하게 전달되도록 가능한 모든 원조를 제공하고 있는 것이다. 이는 또한 통보를 받은 국가 또는 자국의 기관이 사고, 긴급 또는 의도하지 않은 착륙을 한 것을 발견한 국가가 발사국과 연락을 취하는 기술적 능력을 가지지 못할 경우도 예상한 것이다. 사고, 긴급 또는 의도하지 않은 착륙이 자국의 영역, 공해 혹은 어떤 국가의 관할 하에도 없는 기타 지역상에서 발생한 경우에만 통보의 의무가 존재하는 것으로 볼 수 있다. 이 규정에 의하면 그와 같은 사건이 다른 체약국의 영역 상 혹은 협정의

47) Bin Cheng, *The Law of International Air Transport*, London: Stevens & Sons Limited, 1962, pp. 166, 349.

48) van Bogaert, *op. cit.*, p. 108.

49) Convention on the Regulation of Aerial Navigation, Paris, 1919, 11 LNTS 173; 1922 UKTS 2, Cmnd, 1609.

50) P. G. Dembling and D. M. Arons, *The Treaty on Rescue and Return of Astronauts and Space objects*, 9 *William and Mary Law Review*, 1968, p. 645.

체약국 이외의 국가가 관할하는 장소에서 발생한 경우에는 그것을 통보할 의무는 없다. 의도하지 않은 착륙이 하이재킹이나 무력, 또는 전면적인 공격으로 인하여 발생한 경우에도 발생할 수 있기 때문이다.⁵¹⁾

구조협정 제6조에서 ‘발사당국’(launching authority)이란 발사에 책임을 지는 국가를 말한다고 규정하고 있는데, 우주선의 발사에 책임을 지는 정부 간 국제기구도 그 기구가 구조협정상의 권리 및 의무를 수용하는 경우에는 포함된다고 부가적으로 명시하고 있다. 단, 그 기구의 구성국의 과반수가 구조협정 및 우주조약의 체약국이 되지 않으면 안 된다는 조건을 달고 있다. 사실 협정의 기초작업의 논의 중에 국제기구를 인정하는 것에 관한 논란이 있었다. 소련과 동구제국들은 처음에 국제기구를 구조협정의 범위 내에 확대하는 것에 반대하였다. 그 이유는 국제기구는 영역을 가지고 있지 않기 때문에 구조협정 제1조에 언급된 의무를 적용하는 것이 불가능하다는 것이었다. 그러나 서방국가들은 반대로 이러한 국제기구들에게 조약이 적용되도록 강하게 주장하였는데, 마침내 소련을 비롯한 동구권 국가들이 영국 대표에 의해 제기된 제안을 수용하면서 그것이 구조협정 제6조가 되었다.⁵²⁾ 따라서 발사당국은 우주조약 제8조에 명시된 등록국의 개념에서 출발하여 우주선의 “발사에 책임을 지는”(responsible launching) 국가나 ‘정부 간 국제기구’(international intergovernmental organization)까지 범위가 확장된 것이다. 제6조에서 “책임을 진다”(responsible)는 개념이 명확하게 정의되어 있지는 않은데, 여기에는 기술적인 책임부터 법적인 책임까지 매우 범위가 광범위할 수도 있다.⁵³⁾ 여기서 국제기구에는 ‘정부 간 국제기구’는 포함되지만 ‘비정부기구’(non governmental organization; NGO)는 포함되지 못한다는 점에 유념해야 한다.⁵⁴⁾ 현재 동 협약 상 정부 간 국제기구의 조건을 갖추고 활동하는 기관으로 ‘유럽우주기구’(European Space Agency; ESA)와 ‘유럽 기상위성센터’(European Organization for the Exploitation of Meteorological Satellite; EUMETSAT) 등이 있다.⁵⁵⁾

구조협정은 통보의 의무 외에도 원조를 위한 다양한 방법을 도입하고 있다. 협정

51) Gorove, *op. cit.*, pp. 600-601.

52) A/AC.105/C.2/SR.86(13, Dec, 1967), p. 13; Bin Cheng, *Studies in International Space Law*, *op. cit.*, p. 280.

53) Roy S. K. Lee, *op. cit.*, p. 61.

54) Diederiks-Verschoor and Kopal, *op. cit.*, p. 33.

55) N. Jassentuliyana, *International Space Law and the United Nations*, Kluwer Law International, 1999, p. 188; Frans von der Dunk, Legal Aspects of Private manned Spaceflight, in *Handbook of Space Law*(eds. by Frans von der Dunk with Fabio Tronchetti), Edward Elga Publishing, 2015, p. 81.

의 규정은 우주조약상의 규정에 비하여 한층 광범위하고 정확하다. 우주조약은 우주 비행사에 대해서 원조가 제공되는 것, 우주비행사는 우주에서의 활동을 수행하는 경우에 서로 원조해야 한다는 것, 체약국이 우주에서 위험한 현상을 발견한 경우에 다른 체약국 또는 유엔사무총장에게 통지해야 한다는 것을 규정하고 있다(제5조). 이에 반해서 구조협정은 체약국의 영역으로의 착륙(제2조)과 공해 또는 어느 국가의 관할 하에도 없는 기타 지역으로의 착륙(제3조)을 명확하게 구분하였다. 우주선의 승원이 협정 제1조에서 규정하는 특별한 사정 하에서 체약국의 영역에 착륙한 경우, 당사국은 즉시 구조에 필요한 모든 조치를 강구하고, 가능한 모든 원조를 제공하지 않으면 안 된다. 동시에 발사당국 및 유엔사무총장에게 그 강구된 조치 및 실시상황을 보고해야 한다(제2조).

구조협정의 제2조와 제3조와의 사이에는 명확하게 차이가 있다. 체약국의 영역에 우주선이 착륙한 경우에는 체약국은 “즉시 구조를 위한 모든 가능한 조치를 강구”하여 원조를 제공한다(제2조). 이 의무는 지체 없이 실행되어야 한다. 그러나 우주선이 공해 또는 어느 국가의 관할 하에도 없는 기타의 지역에 착륙한 경우에는 “필요가 있는 경우에만----원조를 제공하는 것이 가능하다”(---if necessary, extend assistance)(제3조). 따라서 후자의 경우, 수색을 하고, 구조활동에 협력해야 할 절대적인 의무는 없다.⁵⁶⁾ 두 개의 요건 중 첫째는 체약국이 원조를 제공할 가능성을 가지는 경우이고, 둘째는 그 활동이 필요한 경우가 전제로 되어 있다. 이 요건이 갖추어져 있는 가 아닌가를 결정하는 것은 항상 체약국이다. 체약국은 실제로는 자신의 활동이나 구조활동 중에서 책임을 져야 할 부분에 관해서는 결정의 자유를 가지고 있다. 그러나 우주비행사의 생명을 구하기 위해서 체약국이 그 모든 기술적 능력을 동원해야 할 도덕적 의무를 지니고 있는 점에는 의심의 여지가 없다고 할 수 있다.⁵⁷⁾ 결국 구조협정은 전통적인 주권이론과 공해자유의 원칙, 조난당한 선원에 대한 구조의 방식을 대체로 따르고 있다고 할 수 있다.⁵⁸⁾

조문 상 우주선이 공해 또는 어느 국가의 관할 하에도 없는 기타 지역에 착륙할 것이 요구된다. 조문의 이와 같은 규정방법은 우주에서 이동 중의 우주기기(space vehicles)를 제외하는 것이고, 궤도상에 있는 우주물체(space objects in orbit)의 위험상태를 대상으로는 하지 않는다는 것이며, 구조협정은 그와 같은 경우에는 적용되지 않는다. 구조협정 제3조는 우주비행사가 착륙한 경우만을 다루지 우주에서 비

56) Bin Cheng, *Studies in International Space Law*, op. cit., p. 278.

57) van Bogaert, op. cit., p. 109.

58) Gorove, op. cit., pp. 602-603.

행을 하다가 조난당한 경우를 다루고 있지 않다. 다시 말해서 지구에서 우주로의 국제적인 구조(international earth-to-space rescue)를 다루고 있지 않다.⁵⁹⁾ 이러한 경우 우주비행사가 우주공간 혹은 천체에서 활동을 할 때에는 다른 조약체약국의 우주비행사가 모든 가능한 원조를 제공하도록 규정하고 있는 우주조약 제5조의 두 번째 구절⁶⁰⁾이 적용될 수 있다.

구조협정은 우주비행사의 송환에 대해서 제4조에 규정하고 있는데, 구조협정의 모든 체약국에 우주선이 그 영역에 착륙한 경우와 공해 또는 어느 국가의 관할 하에 도 없는 기타 지역에 착륙한 것을 체약국의 기관이 발견한 경우 및 그 승원의 송환에 대해서 절대적 의무를 부과하고 있다. 승원은 안전하고 신속하게 발사당국의 대표자에게 인도되어야 한다.⁶¹⁾ 구조협정의 이 조문은 우주조약상의 규정과는 다르다. 우주조약 제5조 1항은 우주비행사를 우주선의 등록국으로 안전하고 신속하게 송환하는 것을 의무로 하고 있다. 이에 대해서 구조협정 제4조는 이들을 발사당국의 대표자에게로 송환할 것을 규정하고 있다. 여기서 우주조약과 등록협약에 모두 가입한 국가들은 두 조약의 의무의 충돌에 직면하게 된다. 그러나 어떤 면에서는 영역국의 입장에서 등록국으로 송환하기보다는 발사당국의 대표자에게로 송환하는 것이 더 수월할 수 있다. 한편 구조협정에는 우주물체의 반환과는 달리 우주비행사의 구조나 송환에 드는 비용의 지불에 관한 내용은 조문에 없는데, 학자들은 이 점을 구조협정의 미비점으로 보고 있다.⁶²⁾

구조협정 제4조는 우주승원의 송환은 무조건으로 보장되어야 한다고 규정하고 있지만 그 예외의 경우가 발생할 수도 있다. 예를 들어 우주승원의 건강상태가 좋지 못하여 신속하고 안전한 송환을 할 수 없는 경우가 있을 수 있다. 이와 같은 경우에는, 실제로는 우주승원이 체류하고 있는 영역국은 우주승원에게 영역국의 국민과 차별 없이 의료적 보호를 제공해야 하며, 송환을 연기해야 한다. 우주승원의 소속국은 우주승원의 상태에 대해서 완전한 정보를 제공받아야 하며, 영역국은 정규외교절차에 따라서 우주승원의 송환의 시기와 조건을 최종적으로 결정하면 된다. 우주승원이 그

59) Hall, *op. cit.* p. 206.

60) “외기권 우주와 천체에서의 활동을 수행함에 있어서 한 당사국의 우주비행사는 다른 당사국의 우주비행사에 대하여 모든 가능한 원조를 제공하여야 한다”(In carrying on activities in outer space and on celestial bodies, the astronauts of one State Party shall render all possible assistance to the astronauts of other States Parties).

61) Dembling and Arons, *op. cit.*, p. 652.

62) Bin Cheng, *Studies in International Space Law, op. cit.*, pp. 278-281; Diederiks-Verschoor and Kopal, *op. cit.*, p. 33; Francis Lyall, Who is an astronaut? The inadequacy of current international law, 66 *Acta Astronautica*, 2010, p. 1616.

영역국의 국적을 가지고 있는 경우에는 영역국은 발사국에게 우주승원을 송환할 의무를 가지지 않는다. 예를 들면 전술한 스페이스랩 협정의 경우처럼 우주승원이 복수의 국적자에 의해 구성되어 있는 경우가 발생할 수 있다. 또한 우주승원이 발사국으로의 송환을 거부하고 일시 체류하는 영역국으로 정치적 망명을 요청하는 경우도 발생할 수 있다. 이것은 미묘한 문제이고 외교상의 불편함과 경우에 따라서는 국제 분쟁의 원인이 될 수 있는데, 이러한 경우에는 전통적인 국제법상의 원칙으로써 정치적 망명의 권리와 협정으로부터 도출되는 인도의 의무가 대립하게 된다.⁶³⁾ 한편 고로브(Gorove) 교수는 착륙이 단순한 사고나 조난 또는 긴급상태가 아닌 의도적이었을 경우는 정치적 망명이 허용되어야 할 것이라고 주장한 바 있다.⁶⁴⁾

구조협정 제8조에서는 우주조약 제15조와 마찬가지로 본 협정의 당사국은 본 협정에 대한 개정을 제의할 수 있다고 규정하고, 개정은 본 협정 당사국의 과반수가 수락할 때, 개정을 수락한 본 협정 당사국에 대하여 효력을 발생하며, 그 이후에 있어서는 본 협정의 나머지 각 당사국에 대하여 동 당사국이 수락한 일자에 발효한다고 규정하고 있다. 제9조에서는 우주조약 제16조와 마찬가지로 본 협정의 모든 당사국은 본 협정 발효 1년 후에 기탁국 정부에 대한 서면 통고로써 본 협정으로부터의 탈퇴 통고를 할 수 있고, 이러한 탈퇴 통고는 탈퇴 통고의 접수일자로부터 1년 후에 효력을 발생한다고 명시하고 있다.

한편 우주법상 분쟁에 관한 법적절차는 우주조약 제9조, 제13조, 책임협약 제9조-18조와 달협정 제8조 및 제15조만이 분쟁해결을 다루고 있지만, 구조협정은 1975년 등록협약과 마찬가지로 분쟁해결을 위한 절차를 규정하고 있지 않다. 따라서 국제분쟁의 해결방법에 관하여 UN헌장 제33조는 “어떠한 분쟁이라도 그것이 계속되어 국제평화와 안전의 유지를 위태롭게 할 우려가 있는 사건에 관하여 그 당사자는 우선 교섭, 심사, 중개, 조정, 중재재판, 사법적 해결, 지역적 기관 또는 지역적 협정의 이용, 기타 당사자가 선택하는 평화적 수단에 의한 해결을 하도록 하여야 한다.”고 명시함으로써 분쟁을 다루는 기술을 외교절차(diplomatic procedure)에 의한 방법과 사법재판(adjudication)에 의한 방법의 두 범주로 나누고 있는데, 우주분쟁이 발생하는 경우, 이 범주에 의존하면 될 것이다. 이와 같이 국가 간 우주활동 중에 분쟁이 발생할 경우 다른 국제법과 마찬가지로 우주법 분야에서도 국내법과는 달리 분쟁당사국들에게 자동적으로 법적 구제를 추구할 수 있는 제도가 마련되어 있지 않다는 약점이 있고, 국가들도 아직은 전통적인 분쟁해결방법을 선호하는 경향이 있다는 것을 알 수 있다.⁶⁵⁾

63) van Bogaert, *op. cit.*, pp. 110-111.

64) Gorove, *op. cit.*, p. 602.

65) Karl-Heinz Böckstiegel, Arbitration and Adjudication Regarding Activities in Outer Space,

IV. 우주관광객과 구조협정

1963년 우주법선언 제9원칙에 의하면 우주비행사는 우주에서 ‘인류의 사절’로 간주된다. 그리고 타국의 영역 또는 공해상에서의 사고, 조난 또는 긴급착륙이 발생한 경우에는 각 국가는 가능한 모든 원조를 제공하지 않으면 안 되며, 이와 같이 착륙한 우주비행사는 우주물체의 등록국에 신속하게 송환되어야 한다고 규정되어 있다. 또한 우주조약 제5조도 위의 내용을 그대로 조문에 담고 있다. 구조협정에서는 보다 넓은 의미를 가진 표현으로서 우주비행사라는 표현 보다는 ‘우주승원’이라고 규정하고 있음을 앞에서 살펴보았다. 그렇다면 우주의 상업화의 일환으로 현재 진행되고 있는 우주관광에 초대받은 우주관광객도 우주조약상 우주비행사처럼 인류의 사절이며 구조협정상 우주선의 승원으로 간주될 것인가 하는 문제가 제기된다. 사실 우주관광은 “고객에게 직접 또는 간접으로 우주관광을 경험하게 하는 상업행위”(any commercial activity offering customers direct and indirect experience with space travel)라고 할 수 있다.⁶⁴⁾ 우주관광객은 국제사회의 공익에 기여하는 자가 아니며, 단순히 개인의 만족을 느끼려고 우주여행을 하는 사람들이다. 그들은 우주조약상 인류의 사절이나 구조협정상 우주승원으로 간주되기 곤란한 사람들이다.⁶⁵⁾

지금까지 우주활동의 주체가 국가나 국제기구였는데, 사기업체도 우주활동을 할 수 있는 영역으로 발전되고 있는 상황을 고려할 때 반드시 이 문제는 점검해야 할 사항이다. 예를 들면 2001년 4월 28일 미국의 데니스 티토(Dennis A. Tito)가 미화약 2천만 달러를 지급하고 러시아 소유즈 TM-32를 타고 국제우주정거장(International Space Station)에 8일 정도 머물면서 지구를 128회 공전한 후 지구로 귀환하여 세계최초의 우주관광객이 되었다. 그 이후 우주관광객의 수는 늘고 있으며 일론 머스크(Elon Reeve Musk)의 스페이스엑스(SpaceX)사나 영국의 리처드 브랜슨 경(Sir Richard Branson)이 이끄는 버진 갤럭틱(Virgin Galactic)이 이러한 우주여행사업을 계획하고 수행하고 있다. 만일 히말라야 같은 높은 산에서 조난을 당한 사람을 구조하는 것이나 공해에서 조난을 당한 사람을 구하는 것은 그들의 법적 지위를 떠나서 반드시 구조해야 하는 인간적 의무가 존재한다.⁶⁶⁾ 그러나 우

6 JSL, 1978, p. 4.

64) Stephen Robe & Juergen Cloppenburg, Towards a New Aerospace Convention? Selected Legal Issues of "Space Tourism," in *Proceedings of the Forty-Seventh Colloquium on the Law of Outer Space*, 2005, p. 377.

65) Zhao Yun, *op. cit.*, p. 979.

66) von der Dunk, *op. cit.*, p. 434.

주선 탑승의 공식적인 지위를 가지지 못하는 이러한 우주관광객에게도 우주조약상 인류의 사절로 간주되는 우주비행사나 구조협정상 우주선의 승원으로 간주되어 조약을 계속 적용시킬 것인가 하는 문제는 법적인 측면에서 고민하지 않을 수 없는 것이다. 따라서 필요하다면 우주관광객을 위한 특별한 구조협정에 대한 추가의정서(Protocol to Rescue Agreement on Space Tourist)같은 법문서가 마련되어야 할 것이다. 이러한 법문서에는 우주관광객이라는 용어보다는 '우주비행 참여자'(space flight participant)라는 용어가 사용되면 더 적합할 듯하다. 미국의 “2004년 상업 우주발사개정안”(Commercial Space Launch and Amendment Act of 2004, CSLAA)§ 3(b)(9)에서 우주비행 참여자라는 용어를 사용하였는데 이는 “승원은 아니나 우주선의 발사와 귀환 시 우주선 내에 동행하는 자”(an individual, who is not crew, carried within a launch vehicle or reentry vehicle)라고 정의하여 우주승원과 우주관광객을 분리하고자 하는 시도가 보인다.⁶⁷⁾

그러나 한편 우주관광객이 선박이나 비행기의 승객과는 달리 우주비행사나 우주요원이 받는 훈련과 테스트를 거쳐 우주선에 탑승한다는 특징을 지니고 있는 사람들이라는 점에서 굳이 이들을 구별할 필요가 있는가 하는 문제도 있다. 또한 그들이 우주여행의 어느 고도여행을 하느냐에 달라질 수 있는데 예를 들어 무중력체험을 하는 지표면 약 100km 상공의 준궤도 비행(sub-orbital flight)의 경우 우주복을 착용하지 않아도 되는 경우가 있는데, 그럴 경우 우주여행객을 우주비행사나 우주승원이라고 할 수 있겠는가 하는 복잡한 문제가 있다. 또한 전술한 바와 같이 구조협정에는 우주물체의 반환과는 달리 우주승원의 구조나 송환에 드는 비용의 지불에 관한 내용은 조문에 없는데, 우주관광객을 구조와 송환에 드는 비용의 문제도 함께 발생할 수 있을 것이다.⁶⁸⁾

67) 17 *Harvard Journal of Law & Technology*, Number 2 Spring 2004, p. 627; Mark Sundahl, *The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft*, 35 *JSL*, 2009, p.185.; Megan McCauley, *Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists*, *The University of the Pacific Law Review Volume 50*, 2019, p.474.

68) Lyall, *op. cit.*, pp. 1614-1616.

V. 결론

구조협정은 우주조약 15개 조문, 책임협약 28개 조문, 등록협약 12개 조문, 달협정 21개 조문에 비하면 조문수가 가장 적은 10개의 조문에 불과한 조약이다. 국가들은 우주비행사의 구조나 우주물체의 반환문제가 얼마나 중요한가를 알고 있기 때문에 사실 책임협약이나 등록협약이 제정되기도 전에 서둘러 구조협정을 제정한 것이다. 서둘러 제정하다보니 결점이 있을 수밖에 없지만 2019년 10월 현재 구조협정은 당사국이 우주조약 다음으로 많다. 우주조약 당사국이 109개국, 서명국이 23개국이고, 구조협정은 98개 당사국과 24개 서명국을 가지고 있다.

2018년은 구조협정이 체결된 지 50주년이 되는 해였다. 구조협정의 제정은 대체적으로 국제법과 우주법상 큰 발전이라고 평가된다. 이것은 우주승원의 구조 및 송환 또는 우주물체 혹은 그 구성부품의 반환에 관해서 일정한 보증을 하고 있는 국제협력의 유용한 문서라고 할 수 있다. 현재 시점에서 볼 때 당시엔 우주활동이 아직 실험적인 단계에 있던 시기였는데도 우주비행사에 대한 보다 한층 안전성을 확보하고, 우주물체의 반환을 규정한 것은 높이 평가받을 만하다. 한편 우주조약과 구조협정의 법적 지위와는 별도로 1963년 우주법선언의 제 원칙들은 국제관습법을 형성하였다고 볼 수 있기 때문에 제7원칙(우주물체의 반환)과 제9원칙(우주비행사의 구조)의 내용도 국제관습법이라고 할 수 있다. 다시 말해서 우주조약과 구조협정에 가입한 국가는 물론 이 조약의 비당사국들도 국제관습법 상 제7원칙과 제9원칙을 준수해야 하므로 우주물체를 반환하고 우주비행사를 구조를 해야 한다는 의미이다.

우주개발 초기에 작성된 구조협정은 미국과 소련 등 우주개발 국가들 간의 요구에 의해서 만들어졌지만 현재 우주관광을 비롯한 우주의 상업적 활용이 빈번해지고 있으며 이 분야의 과학기술이 한층 더 발전되어 민간분야의 활동이 두드러지게 나타나고 있다. 이렇게 우주산업이 발전해 갈수록 구조협정의 적용가능성은 많아질 것이고, 이 협정의 실제적 가치 또한 점차 높아질 것이다. 이와 같이 민간우주산업의 발달로 우주교통이 빈번해지면 구조협정의 현재의 규정들도 어쩔 수 없이 광범위한 수정을 하게 될 것이고 결과적으로 동 협정의 개정이나 새로운 추가의정서나 협정의 제정이 필요할 시기가 올 것으로 예상된다. 이 경우 구조협정에는 우주물체의 반환과는 달리 우주비행사의 구조 및 송환에 드는 비용의 지불에 관한 내용이 조문에 없는 점을 고려하여 이 문제도 함께 해결해야 할 것이다. 다만 우선적으로 상업적 우주활동을 장려하는 차원에서 우주관광객을 더 안전하게 보호하기 위해서 유엔의 결의를 통하여 이들의 지위를 확립해 줄 필요가 있을 것이다.

참고문헌

I. 외국문헌

- Cargill-Hall, R, Comments on Salvage and Removal of Man-Made Objects from Outer Space, 33 *Journal of Air Law and Commerce*, 1967.
- Cheng, Bin, *Studies in International Space Law*, Clarendon Press·Oxford, 1997.
- Cheng, Bin, *The Law of International Air Transport*, London: Stevens & Sons Limited, 1962.
- Böckstiegel, Karl-Heinz, Arbitration and Adjudication Regarding Activities in Outer Space, 6 *Journal of Space Law* (이하 *JSL*), 1978.
- van Bogaert, E. R. C, *Aspects of Space Law*, Law and Taxation Publishers, 1986.
- Christol, Carl Q. *The Modern International Law of the Outer Space*, Pergamon Oress, 1982.
- Dembling, P. G, Cosmos 954 and the Space Treaties, 6 *JSL*, 1978.
- Dembling, P. G. and Arons, D. M, The Treaty on Rescue and Return of Astronauts and Space objects, 9 *William and Mary Law Review*, 1968.
- Diederiks-Verschoor, I. H. Ph and Kopal, V, An Introduction to Space Law, 3rd revised ed., Wolster Kluwer Law and Business, 2008.
- von der Dunk Frans with Tronchetti Fabio(eds.), *Handbook of Space Law*, Edward Elga Publishing, 2015.
- von der Dunk, Frans G. A, Sleeping Awakens: The 1968 Rescue Agreement After Forty Years, 34 *JSL*, 2008.
- Gorove, Stephen, International Protection of Astronauts and Space Objects, 20 *DePaul Law Review*, 1971.
- Hall, R. Cargill, Rescue and Return of Astronauts on Earth and in Outer Space, 63 *American Journal of International Law*, 1969.
- Jassentuliyana, N, *International Space Law and the United Nations*, Kluwer Law International, 1999.
- Kim, Han Taek, Fundamental Principles of Space Resources Exploitation: A Recent Exploitation of International and Municipal Law, 11 *Journal of East Asia and International Law*, Spring 2018.
- Lachs Manfred, *The Law of Outer Space: An Experience in Contemporary Law Making*, Sijthoff, 1972.
- Lee, Roy S. K, Assistance to and Return of Astronauts and Space Objects, in I *Maual on Space Law*(ed., N, Jasentuliyana and Roy S. K. Lee), 1979.

- Lyall, Francis, Who is an astronaut? The inadequacy of current international law, 66 *Acta Astronautica*, 2010.
- McCauley, Megan, Astro-Not? How Current Space Treaties Could Fall Short of Protecting Future Space Tourists, 50 *The University of Pacific Law Review*, 2019.
- Piradov(ed.), A. S, *International Space Law*(translated from the Russian by Boris Belitzky), University Press of the Pacific, 2000.
- Sundahl, Mark, The Duty to Rescue Space Tourists and Return Private Spacecraft, 35 *JSL*, 2009.
- Robe Stephen & Cloppenburg Juergen, Towards a New Aerospace Convention? Selected Legal Issues of "Space Tourism," in *Proceedings of the Forty-Seventh Colloquium on the Law of Outer Space*, 2005.
- Yun, Zhao, A Legal Regime for Space Tourism: Creating Legal Certainty in Outer Space 74 *Journal of Air Law and Commerce*, 2009.
- Zhukov Gennady and Kolosov Yuri(translated from the Russian by Belitzky Boris), *Internationa Space Law*, Praeger Publisher, 1984.

논문 투고일: 2019.10.31

심사 완료일: 2019.11.29

게재 확정일: 2019.12.05

[Abstract]

Main Contents of Rescue Agreement and its Significance in Space Law

Han-Taek Kim*

The Year of 2018 marks the 50th anniversary of the conclusion of the Rescue Agreement(hereinafter RA). RA is a treaty with only 10 provisions with the lowest number of provisions compared to the 15 provisions of the Outer Space Treaty(hereinafter OST), the 28 provisions of the Liability Convention, the 12 provisions of the Registration Agreement, and the 21 provisions of the Moon Agreement. However, as of October 2019, RA is second only to the parties after OST. RA has 98 Contracting Parties and 24 Signatories, while OST has 108 Contracting Parties and 23 Signatories.

RA is an informative document of international cooperation with certain guarantees regarding the rescue of astronauts or the return of space objects or their components. Still in present time, space activities are in an experimental stage, but the establishment of RA was a great achievement under the Space Law to secure more safety for astronauts and to regulate the return of space objects.

RA has been applied in the past few decades to the fragmentation of space objects. No other cases in relations to rescue of astronauts have occurred. However, space science and technology might be further developed and from the commercial use of the space, which would be frequently used, the importance of RA will be increasing. Furthermore space tourists are not astronauts or personnel of a spacecraft in literal sense in OST and RA. We need to adopt new protocol to RA or new revision protecting the legal status of space tourists sooner or later. At least to safeguard space tourists, it will be necessary to establish their status through UN resolutions.

Key Words: Rescue Agreement, Outer Space Treaty, Chicago Convention, Registration Convention, Liability Convention

* Professor, School of Law, Kangwon National University