

항공보안요원의 법적 지위와 교육훈련*

The Legal Status and Training of Aircraft Security Personnel

Sang Heon Jeong, Sung Gu Jo**, Dong Je Kim

Department of Public Administration, Kyung Woon University, 730 Gangdong-ro, Sandong-myeon, Gumi, Korea

Abstract

Lately, Korean Air's so-called "Nuts rage" Incident has been reported one after another in the media and ripples spreading this fall. This incident happened on a KE086 flight bound for Incheon International Airport from New York's JFK International Airport on Dec. 5, 2014. This flight went to the run-way in order to take off. But suddenly it returned to the boarding gate, which was called 'ramp return'. Through the above incident, interest in aviation security surged. It is an prime example to evaluate the national aviation security system.

Therefore, the purpose of this study is to research the legal status and training of in-flight security personnel from the 148 subjects, who are in-flight crews.

The results of this study say :

First, the adequacy of the legal status of in-flight security personnel is 'very appropriate' (7.4%), it is 'appropriate' (22.9%), 'usually' (27.0%), 'inappropriate' (39.0%), it is 'very inappropriate' (3.3%). The total of 'inappropriate' and 'very inappropriate' accounted for a high proportion of 42.3%.

Second, the training status of the in-flight security personnel is 'very complete' (2%), it is 'complete' (15.5%), 'so-so' (27%), 'lacking'(41.8%), 'very lacking' (13.5%). The total of 'lacking' and 'very lacking' accounted for a high proportion of 55.3%. It points out the problem of training of the in-flight security personnel.

Taking together these research results, the awareness of the legal status and training of

* 이 연구는 2014년 (사)국가위기관리학회 동계학술대회 발표 자료를 수정·보완한 것임.

** Corresponding author. Tel. +82-54-479-1358. Fax. +82-54-479-1359. E-mail. skcho@ikw.ac.kr

Submission & Publication Process

Received: Feb. 10, 2015 / Revised: Mar. 9, 2015 / Accepted: Mar. 20, 2015

in-flight security personnel is high in negative side. And we should rethink the influence of the incidents connected to the airline terror during the cursory operation of the in-flight security personnel to meet the conditions of the visa agreement with the United States in 2008. And then we should prepare for the rapidly increasing airline terror through the adoption of the in-flight security personnel system in the developed countries.

Key words: aviation security, airline terror, legal status, training

국문초록

최근 대한항공의 이른바 '땅콩회항(Nuts Incident)' 사건이 언론에 잇따라 보도되며 파문이 확산된 바 있다. 이 사건은 2014년 12월 5일 미국 뉴욕 JFK 국제공항에서 인천으로 출발하는 KE086편 항공기가 이륙을 위해 활주로로 향하던 중 갑작스럽게 탑승 게이트로 방향을 돌리는 '램프리턴'을 한 것이다.

위의 사건을 통하여 항공보안에 대한 관심이 급증하였으며 국내 항공보안시스템을 평가할 수 있는 대표적인 사례가 되었다고 볼 수 있다.

따라서 이 연구에서는 현재 국내의 항공기내 승무원 148명을 대상으로 항공기내보안요원의 법적 지위와 교육훈련의 인식을 탐색적으로 살펴보고자 하였으며, 연구결과 현재 항공기내승무원의 항공기내보안요원의 법적 지위 적절성은 매우 적절하다(7.4%), 적절하다(22.9%), 보통이다(27.0%), 적절하지 못하다(39.0%), 매우 적절하지 못하다(3.3%)로 나타나 적절하지 못하다와 매우 적절하지 못하다의 합이 42.3%로 높은 비중을 차지하였다.

둘째 현재 항공기내승무원의 항공기내보안요원의 교육훈련 상태는 매우 완벽하다(2%), 완벽하다(15.5%), 그저 그렇다(27%), 부족하다(41.8%), 매우 부족하다(13.5%)로 나타났으며, 부족하다와 매우 부족하다의 합이 55.3%로 높은 비중을 차지하여 항공기내보안요원의 교육훈련의 문제점을 지적하였다.

이러한 연구결과를 종합해 보면 항공기내보안요원의 법적 지위와 교육훈련에 대한 인식이 부정적인 측면이 높으며 2008년 미국의 비자협정의 조건을 충족시키기 위한 형식적인 항공기내보안요원의 운영이 항공테러발생 시 미칠 영향을 제고해 보아야 할 것이다. 또한 선진국의 항공보안요원 제도를 도입하여 날로 증가하고 있는 항공테러를 대비하여야 할 것이다.

주제어: 항공보안, 항공테러, 법적 지위, 교육훈련

1. 서론

최근 복수의 국내 언론을 통해 알려진 대한항공의 이른바 '땅콩회항(Nuts Incident)' 사건이 외국 언론에 잇따라 보도되며 파문이 국제적으로 확산된 바 있다. 이 사건은 2014년 12월 5일 미국 뉴욕 JK케네디 국제공항에서 인천으로 출발하는 KE086편 항공기가 이륙을 위해 활주로로 향하던 중 갑자기 탑승 게이트로 방향을 돌리는 램프리턴(Ramp Return)을 한 사건이다.¹⁾

1) 램프리턴(Ramp Return)이란 항공기가 활주로를 향하다가 비상상황이 발생함으로써 다시 탑승 게이트를 향해 되돌리는 것으로 일반적으로는 기체에 이상 상황이 발견되거나 승객 안전에 문제가 생겼을 경우 실시하는 조

사건의 시작은 당시 P사무장이 일등석에 타고 있던 J부사장에게 견과류를 건넸고 J부사장은 서비스를 문제 삼아 P사무장에게 폭행과 폭언을 하고 결국 비행기를 돌려 기내 서비스를 책임진 사무장을 비행기에서 내리도록 지시한 사건이다. 이로 인해 비행기의 출발 시간은 약 20여 분 간 지연되었고, 인천국제공항 게이트 도착까지는 11분 정도 늦어졌다.

위의 사례는 항공보안시스템의 문제를 단편적으로 보여주는 대표적인 사례라고 할 수 있으며 국내 항공승무원의 법적지위와 교육훈련의 문제점을 제고 해 볼 필요성을 제기하였다.

국내의 항공기내보안요원 제도는 1969년 항공기 납북사건 이후 처음 도입되어 항공보안 강화 대책으로 민간항공 승무원들에게 무기휴대를 허용하게 되었다. 그로 인해 항공기내 보안은 정부와 항공사 공동의 협력으로 경찰 책임 하에 1명의 사복 경찰과 항공사 보안승무원 1명이 한 조가 되어 기내 보안을 담당하게 되었는데, 1970년 4월에는 국내선 항공기에 경찰관 탑승을 중지하고 항공사 자체 보안 승무원을 청원경찰로 임명하여 기내 보안업무를 담당하게 하였다. 그러나 항공보안승무원 제도는 1994년 6월 결국 폐지되었다(진성현, 2011: 48).

이후 2008년 미국의 비자협정 조건을 충족시키기 위하여 항공기내승무원들 중 선임승무원 또는 3년 이상의 경력을 가진 승무원에게 항공기내보안요원의 임무를 부여하여 운영 중에 있어 업무 운용적 실효성에 많은 문제가 제기 되어 왔고 서비스업무와 항공보안업무를 동시에 수행중인 승무원에 의한 항공보안요원제도의 의문점을 가지게 되었다.

따라서 이 연구에서는 항공기내보안요원의 법적지위와 교육훈련을 탐색적으로 살펴봄으로써 항공보안요원 제도의 정책적 제언에 이바지 하고자 한다.

II. 이론적 배경

1. 항공보안과 「항공보안법」

「항공기내에서 범한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약」에서는 항공보안의 목적이 민간항공을 대상으로 하는 항공기 납치, 항공기 폭파, 항해안전시설 및 공항시설의 파괴 등을 자행하는 테러 등의 불법행위 행위로부터 민간항공의 운항을 보호하고 승객, 승무원, 지상운영요원과 일반 국민을 보호 하는 것이라고 정의하고 있다.

이는 인적 물적인 요소를 결합하여 불법적인 방해 행위로부터 승객, 승무원, 지상근무자, 일반인의 안전과 민간항공 및 항공 관련시설 보호에 만전을 기함에 있다.

항공보안 관련 국내 법령은 1974년 12월 26일 「항공기운항안전법」으로 신규제정 되었다. 항공기

치이며 「항공보안법」에서는 램프리턴 뜻을 무시하고 항공기 직무를 방해하는 이에 대해 1년 이상 10년 이하의 처벌을 할 수 있다고 명시되어 있다.

에 대한 범죄 특히 운항중 납치사건이 빈번하게 발생됨을 감안하여 국제적 노력의 결과 각국은 국제 협약을 받아들여 국내 입법하고 있는 당시 추세에 비추어 우리나라에서도 이를 입법화함으로써 항공기의 안전운항기준과 대형화하는 항공기의 발달에 따른 범죄 양태 구성요건과 형량을 규정하는 것에 목적을 두고 있다.

주요 내용으로는 항공기에 무기, 도검류, 폭발물, 독극물, 연소성이 높은 물건을 휴대하고 탑승하거나 탑재할 수 없으며 이를 예방하기 위해 운송업자에게 개봉, 검색 할 수 있는 권한을 부여 하였다.

또한 기장은 운항중인 항공기의 안전과 인명·재산의 보호를 위하여 법이 정하는 바에 따라 사법 경찰 관리의 직무를 수행할 수 있도록 하며 항공기 운항중 범죄를 범한 범인을 인도할 때에는 기장이 직접 또는 관계공무원을 통하여 경찰관에게 인도 하도록 하였다. 다음 <표 1>는 항공보안법의 개정을 년도 별로 정리한 것이다.

<표 1> 항공보안법의 개정

구분	내용
2002.1.26	운항중인 항공기 안에서 발생하는 범법행위와 착륙 후 항공기를 정거·농성하는 행위 등에 대하여 현행법의 관련규정으로는 그 처벌에 미흡한 점이 있어, 탑승객에게 안전유지협조의무를 부과하여 이를 위반 시 처벌이 가능하도록 하는 한편 항공기 이용과 관련한 탑승객의 피해구제청구 접수를 신속히 할 수 있도록 함으로써 항공기와 탑승객의 안전한 운항과 여행을 도모하는 것이다.
2002.8.26	민간항공기(民間航空機)의 운항안전(運航安全)을 증진시키기 위하여 보안검색(保安檢索), 항공안전 및 보안에 관한 기본계획의 수립, 항공안전보안지시·조사 및 점검 등에 대한 법적 근거를 마련함으로써 법 적용의 실효성을 확보하고 민간항공의 안전성(安全性)·정시성(定時性) 및 효율성(效率性)을 유지하여 항공기와 탑승객(搭乘客)의 안전한 운항이 가능하도록 하는 등 현행제도의 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것이다.
2003.12.31	출국 승객에 대한 보안검색과 마찬가지로 통과 또는 환승승객에 대한 보안검색도 공항운영자가 실시하도록 함으로써 종전 보안검색의 이원화로 인하여 초래되는 효율성 저하 및 책임소재 불명확성 등 항공안전의 저해요인을 해소하려는 것이다.
2005.3.31	운항중인 항공기 안에서 승객이 소란행위, 흡연, 음주, 성적 수치심을 유발하는 행위 등 기내난동을 일으키는 경우 종전에는 1백만 원 이하의 벌금에 처하던 것을 앞으로는 5백만 원 이하의 벌금에 처하도록 처벌을 강화함으로써 승객과 항공기의 안전운항을 도모하려는 것이다.
2006.3.24	건설교통부장관이 필요시 관계행정기관과 합동으로 실시하도록 하고 있는 공항 및 항공기 보호상태에 관한 현장점검의 요건을 대통령령에 구체적으로 정하도록 하고, 관계기관과 합동으로 점검을 실시하고자 하는 경우에는 점검일시·점검이유 및 점검내용 등 점검계획을 7일 전까지 피조사자에게 통보하도록 함으로써 행정조사의 투명성과 예측가능성을 확보하려는 것이다.
2006.12.28	항공운송사업자가 음주로 인하여 소란행위를 하거나 할 우려가 있는 자 등 항공기 안전운항을 해할 우려가 있는 자에 대하여 탑승을 거절할 수 있도록 하여 항공기 내에서의 음주난동 가능성을 사전에 예방할 수 있도록 하려는 것이다.
2008.3.28	종전에는 항공기를 납치하거나 기내질서를 어지럽힌 자에 대한 처벌을 운항중인 경우로 제한하였으나, 앞으로는 공항에 계류 중인 경우에도 처벌하도록 함으로써 항공기에 대한 안전을 강화하는 한편, 그 밖에 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것이다.
2009.6.9	통과 또는 환승 승객에 대한 보안검색에 소요되는 비용을 공항운영자와 항공운송사업자가 부담하도록 하던 것을 공항운영자가 부담하게 함으로써 보안검색의 실시에 따른 비용부담의 주체를 일원화하고, 항공운송사업자가 국가기관 또는 국제기구 등으로부터 탑승거절이 요청 또는 통보된 자에 대하여 탑승을 거절할 수 있는 사유를 법률에 직접 규정하며, 경미한 법 위반에 대하여 종전에는 1천만 원 이하의 벌금에 처하던 것을 1천만 원 이하의 과태료 부과로 전환하여 처벌의 합리성을 높이려는 것이다.
2009.9.10	항공레저스포츠의 활성화 및 이용자의 안전 확보를 위하여 경량항공기제도를 도입하고, 항공운송사업의 국제경쟁력을 도모하기 위하여 항공운송사업의 종류 및 체계를 정비하며, 항공운송사업자에 대한 과당경쟁행위의 제한규정을 삭제하여 소비자의 편의성을 증대시키는 한편, 법 문장을 원칙적으로 한글로 적고, 어려운 용어를 쉬운 용어로 바꾸며, 길고 복잡한 문장은 체계 등을 정비하여 간결하게 하는 등 국민이 법 문장을 이해하기 쉽게 정비하고, 그 밖에 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것이다.
2010.9.23	범죄인 호송업무 등 특정한 직무를 수행하는 경우 항공기 내 무기를 휴대할 수 있도록 하고, 화물터미널운영자에게 화물터미널 출입자에 대한 보안검색 권한을 부여하여 보호구역에서의 보안검색 책임을 명확히 하며, 국제민간항공기구 항공보안평가(ICAO USPAP)에 대비하기 위하여 국가항공보안계획 수립의 법적 근거를 마련하고, 그 밖에 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하는 한편 어려운 용어를 쉬운 용어로 바꾸며, 길고 복잡한 문장을 간결하게 하는 등 국민이 법 문장을 이해하기 쉽게 정비하려는 것이다.
2014.4.6	항공보안 업무에 관한 내용을 체계적으로 규율하기 위하여 이 법의 제명을 「항공보안법」으로 변경하고, 민간항공에 대한 불법 방해 행위에 신속하게 대응하기 위하여 국가항공보안 우발계획의 수립근거를 마련하며, 민간항공 보안업무의 효율적 추진을 위하여 항공보안 자율 신고제도를 도입하고, 항공보안과 관련된 벌칙 및 과태료 규정을 합리적으로 정비하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것이다.

2. 항공보안요원

1) 항공보안요원의 정의와 임무

「항공보안법」 2조7항에 따르면 항공기내보안요원의 정의를 항공기내보안요원이란 항공기 내의 불법방해행위를 방지하는 직무를 담당하는 사법경찰관리 또는 그 직무를 위하여 항공운송사업자가 지명하는 사람을 말한다. 또한 항공운송사업자의 「항공기내보안요원 운영 지침」 제2조에 따르면 항공기내보안요원이라 함은 항공기 내의 질서 및 안전을 해치는 행위를 방지하는 직무를 위하여 항공운송사업자가 객실승무원 중에 지명하는 사람을 말한다.

현재 국내의 항공기내보안요원이라 함은 기내승무원들 중 선임승무원 또는 3년 이상의 경력을 가진 승무원에게 항공기내보안요원의 임무를 부여하고 있다.

항공운송사업자의 항공기내보안요원 운영지침에 항공운송사업자가 항공기내보안요원에게 부여할 임무는 승객 탑승 전 항공기 객실 내 보안 점검 및 수색과 최초 출발공항 또는 중간경유지공항에서 항공기에 탑승하는 승객 또는 재 탑승하는 승객과 휴대수하물에 대하여 의심스러운 경우 수색 및 점검을 하며 운항중 항공기 객실 내 보안 순찰 및 경유지에 있는 동안의 객실 내 보안감독을 진행하고 불법 점거 또는 파괴 행위 제지 또한 객실 내 폭발 의심 물체가 발견된 경우 최소 위험 폭발물 위치 사용 절차에 따라 수행한다.

2) 항공보안요원의 권한과 책임

항공운송사업자의 항공기내보안요원 운영지침에 항공기내보안요원의 권한과 책임에 대하여 명시되어 있다. 내용을 살펴보면 항공기내보안요원은 항공기 안으로 무기를 휴대하고 탑승할 수 있으며 규정에 의하여 임무를 수행하여야 한다. 또한 운항중인 항공기의 안전을 해치고 인명, 재산에 위해를 주며 항공기내의 질서를 문란 시키거나 규율에 위반하는 행위를 하려고 하는 자 및 항공기 내에서 발생하는 범죄에 관하여 체포 등 그 행위를 저지시키기 위한 필요한 조치를 하며 객실 내 거동 수상한 행동을 하거나 보안위반의 경우 항공기내보안요원이 운항승무원에게 긴밀히 알릴 수 있어야 한다.

또한 항공기내보안요원은 항공기내에서 발생한 불법행위를 행한 자 및 범죄자에 대하여 긴급체포한 때에는 서식에 의거 긴급체포서를 즉시 작성하고 필요한 조치를 취한다. 이때 항공운송사업자는 원본 또는 그 사본을 사건이 종료된 날로부터 최소 12개월 보관한다. 긴급체포서에는 범죄사실의 요지, 긴급체포의 사유 등을 기재하여야 하며, 필요 시 서식에 의거 승무원을 참여시켜 피의자 신문조서를 작성하여야 한다.

3) 항공보안요원의 역사

우리나라 최초의 기내보안승무원 제도는 1969년 항공기 납북사건 이후 처음 도입되어 우리정부는 항공보안 강화 대책으로 민간항공 승무원들에게 무기휴대를 허용하게 되었다.

그로 인해 항공기내 보안은 정부와 항공사 공동의 협력으로 경찰 책임 하에 1명의 사복 경찰과 항공사 보안승무원 1명이 한 조가 되어 기내 보안을 담당하게 되었는데 1970년 4월에는 국내선 항공기에 경찰관 탑승을 중지하고 항공사 자체 보안승무원을 청원경찰로 임명하여 기내 보안업무를 담당하게 하였다. 항공보안승무원 제도는 1994년 6월 결국 폐지되면서 남자 객실승무원이 보안승무원 역할을 이어 받아 항공기내의 보안 임무를 맡았으나 현재에는 남녀 승무원 구별 없이 모든 객실 승무원이 항공기내 보안업무를 수행하고 있다. 이후 2008년에 항공기내보안요원 프로그램의 도입으로 객실승무원 중 일부를 항공기내보안요원으로 선발하여 보다 전문적이고 집중적인 항공기내보안의 책임을 수행토록 하고 있다(진성현, 2011: 48).

3. 항공기내의 불법행위

국제민간항공기구(ICAO)는 민간항공과 관련된 불법 방해 행위(Acts of Unlawful Interference)를 규정 하고 있는데 이는 테러리즘 보다 훨씬 광의의 개념으로 민간항공안전위협과 관련 된 모든 행위를 불법 방해 행위로 규정 하고 있다. CIAO에서 정의 하고 있는 불법 방해 행위는 민간항공 및 항공 운송의 안전을 위협 할 수 있는 행위 또는 이러한 행위를 시도 하는 것을 말하는데 ① 운항중인 항공기 불법점유(항공기납치), ② 지상주기 항공기 불법점유, ③ 기내 또는 비행장에서 인질극, ④ 항공기, 공항 또는 항행안전시설에 대한 무력 불법침입, ⑤ 범죄를 저지를 목적으로 기내 또는 공항으로 무기, 위험 장치 또는 물품을 반입 하는 행위, ⑥ 공항 또는 민간항공 시설 내에 있는 운항 또는 주기중인 항공기, 승객, 승무원, 지상조업요원, 일반인의 안전을 위협하는 거짓정보를 제공 하는 행위가 해당 된다(황호원·이규항, 2009: 202).

4. 선행연구

지금까지 국외에서 항공보안요원에 관한 연구는 미국의 9.11테러 발생이후 주로 외국에서 활발하게 이루어져 왔으며 항공업계의 국제협약, 위협유형, 테러동향 등이 주축을 이루어 왔다. 그러나 이 연구의 주제와 같은 항공승무원을 대상으로 이루어진 연구는 많이 수행되지 않아 이 연구에서는 항공보안요원의 법제적 지위와 교육훈련에 대하여 탐색적으로 살펴보고자 하였다. <표2>는 이 연구주제의 선행연구를 정리한 것이다.

<표 2> 선행연구

연구자	주요내용
한경근·이강석(2001)	한국과 미국의 항공보안을 비교하고 국내 항공보안의 방향을 제시.
김용욱(2004)	항공 보안검색의 발전과정과 운영실태 개선방안을 논의.
황호원·이규환(2007)	항공보안에서의 프로파일링을 적극 활용하여 항공범죄 예방을 주장.
강맹진·강재원(2008)	항공테러방지를 위한 지상 보안활동을 살펴보고 정보활동의 중요성을 주장.
조홍제·이기현(2010)	항공테러방지를 위하여 대응조치 보다 사전적, 예방조치의 중요성 주장.
진성현(2011)	항공기내보안요원의 법적지위에 관하여 문제점을 지적하고 개선 법안을 제시.
정진석·신홍균(2012)	베이징 항공테러협약을 중심으로 새로운 위협에 대한 대응 방안을 모색.
김재운(2013)	공항보안에 있어 사전 보안검색의 중요성을 주장.

III. 연구방법

1. 연구 질문

이 연구는 국내 항공보안요원의 법제적 지위와 교육훈련의 수준에 대한 인식을 탐색적(Exploratory)으로 알아보고자 하였다. 이러한 연구목적에 근거한 연구 질문(Research Questions)은 다음과 같다.

- ① 항공기내보안요원의 법과 제도적 인식은 어떠한가?
- ② 항공기내보안요원의 교육훈련의 인식은 어떠한가?

2. 조사대상

이 연구는 위의 연구 질문을 목적을 달성하기 위하여 국내의 K항공사에서 근무하고 있는 148명을 표집 하였고 다음 <표 3>는 조사대상자의 일반적 특성을 정리한 것이다.

<표 3> 조사대상

구분		사례 수(N)	백분율(%)
성별	남성	22	14.8
	여성	126	85.1
연령	20-24세	0	0
	25-29세	62	41.8
	30-34세	51	34.4
	35-39세	13	8.7
	40-44세	22	14.8
경력	1-4년	95	64.1
	5-9년	34	22.9
	10-14년	19	12.8
학력	전문학사	13	8.7
	학사	115	77.7
	석사이상	20	13.5
직위	기장	1	0.6
	부기장	2	1.3
	선임사무장	1	0.6
	사무장	7	4.7
	부사무장	2	1.3
	선임승무원	34	22.9
	승무원	101	68.2
전체		148	100.0

3. 조사방법

질적 연구의 방법으로 사례연구(사례에 대한 심층 연구), 문화기술지(집단 또는 개인의 문화적 행동을 기술), 전기(개인의 삶에 대한 자세한 묘사), 현상학(경험의 본질을 기술), 근거 이론(이론 또는 이론적 모델을 제시) 등이 알려져 있다. 이 연구에서는 근거 이론의 방법으로 접근하였으며 현장에서 수집한 자료를 근거로 하였다(조홍식 외: 2011: 26-30 ; 김화수 외: 2012: 86 재인용).

그런데 김영천(2007)에 따르면 일반적으로 이 연구와 같이 잘 알려지지 않은 주제에 대하여 탐색적 접근을 하고자 하는 경우에는 질적 연구방법이 양적 연구방법에 비하여 더 우수한 것으로 알려져 있다. 이는 연구 이전에 연구 설계가 완전히 결정되는 양적 연구와 달리 질적 연구는 진행되는 과정 중에도 연구 작업에 대한 사항들이 구체화되고 수정될 수 있다는 장점이 있기 때문이다.

이 연구에서는 질적 연구 방법 중 E-Mail 면담조사를 실시하였는데, 김구(2008)에 의한 인터넷조사의 장점은 ①비용의 저렴성 ②소요기간의 단축 ③표본추출의 용이 ④상호 의사소통의 원활함 ⑤전문가 및 특정집단의 조사 가능 ⑥설문응답의 빠른 회수 및 코딩 ⑦24시간 설문 가능함 등의 장점을 가지고 있다고 하였다.

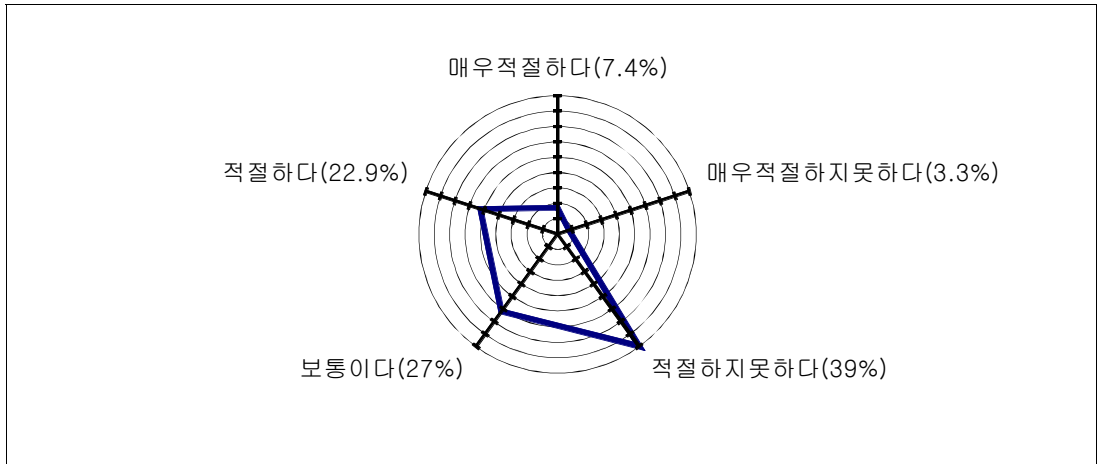
이 연구에 사용된 질문지는 구조화(Structured)된 폐쇄형 질문(Closed-Ended Question)에서 나타난 자료는 Microsoft Excel 2010을 이용하여 빈도분석(Multiple Response Frequencies)하고, 선택 문항에

따라 개방형질문(Open-Ended Question)을 제시하였다.

IV. 분석결과

1. 항공보안요원의 법제적 근거

다음은 항공기내 승무원을 대상으로 항공기내보안요원의 법제적 지위의 적절성에 대한 인식을 살펴 보기 위하여 폐쇄형 질문(Closed-Ended Question)을 1차적으로 묻고, 그에 따른 개방형 질문(Open-Ended Questions)을 제시하였다. 다음 <그림 1>은 항공기내승무원의 항공기내보안요원의 법제적 지위의 적절성에 대한 견해를 그래프로 나타낸 것이다



<그림 1> 항공보안요원의 법제적 지위의 적절성

빈도분석결과 항공기내승무원의 항공기내보안요원의 법적지위는 매우 적절하다(7.4%), 적절하다(22.9%), 보통이다(27.0%), 적절하지 못하다(39.0%), 매우 적절하지 못하다(3.3%)로 나타났으며, 적절하지 못하다는 빈도가 39%로 가장 높게 나왔다.

항공기내 난동이 있을 경우 현행법상 항공기내보안요원은 긴급 체포가 가능하다. 하지만 긴급 체포 시에 범죄 사실의 요지 긴급 체포의 사유들을 기입한 긴급 체포서를 작성하여야만 긴급 체포가 가능하게 되어있다.

그런데 실제 기내에서의 난동 상황에서는 항공기내보안요원은 난동자를 제압하기 전에 긴급 체포서를 작성해야 하는 행정 절차를 거쳐야 긴급 체포가 가능하기 때문에 체포가 지연되는 경우가 있다.

또한 현행 제도에서는 기내 난동자를 항공기내보안요원이 물리력을 이용하여 제압에 어려움을 느끼

는 실정이며 긴급한 상황에서 긴급체포서 작성 장소조차 협소하여 작성에 어려움을 겪고 있다.

이밖에도 긴급체포와 관련한 법률적 지식이 부족한 항공기내보안요원의 사후 법적 논란 없이 긴급체포서를 작성하는 데에는 무리가 따르지 않을 수 없을 것이라고 하였다.

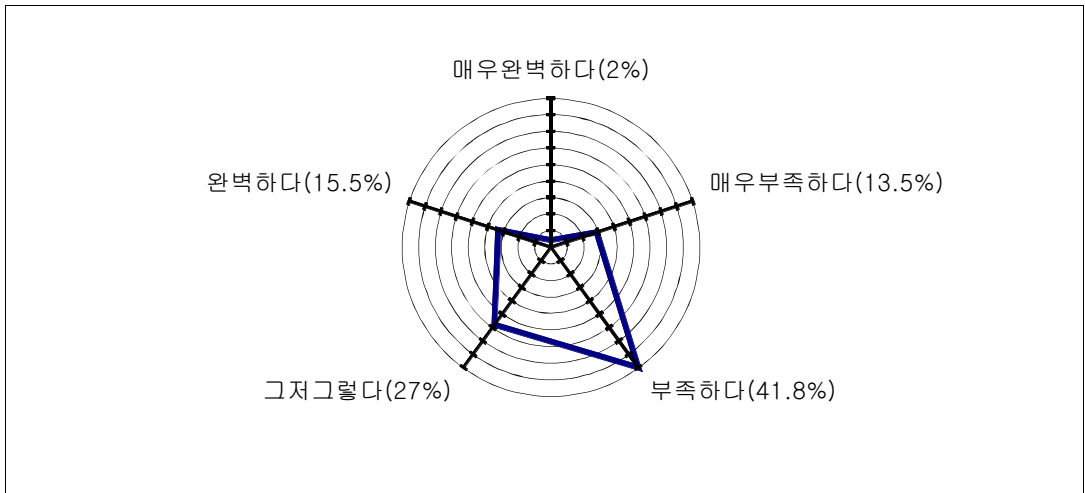
다음은 항공기내보안요원의 법적 지위의 적절성에 대한 개방형 질문의 법적지위 가 부적절하다는 견해는 다음과 같다.

“승무원들이 항공기내보안요원의 역할을 수행 하고 있다. 취객의 난동 등 통제가 필요한 상황에서 취객은 승무원에 대한 인식을 자신에게 서비스를 제공하는 주체라고 인식하기 때문에 통제를 가하게 되면 오히려 강력히 저항하는 경우도 있다. 서비스를 제공하는 승무원과 보안을 담당하는 승무원을 구분지원 명확한 법적 지위를 부여할 필요가 있다”(WHJ, 2014.8.3).

다음의 견해에서의 문제점에 대한 해결방안으로 객실승무원의 항공기내보안요원의 역할을 구분 짓고 체력측정, 신체검사를 통해 무술유단자 혹은 특수부대 출신 등의 기본 소양을 가진 인원을 선발하여 우발상황 발생 시 전문성과 체계적 훈련과정을 거친 보안요원이 명확한 법적근거를 가진 전문적이 대응이 필요하며, 긴급 체포의 명확한 기준의 마련과 업무 지침이 제고 되어져야 할 것으로 보인다.

2. 항공보안요원의 교육훈련

다음은 항공기내승무원을 대상으로 항공기내보안요원의 교육훈련의 적절성을 살펴보기 위하여 폐쇄형 질문(Closed-Ended Question)을 1차적으로 묻고, 그에 따른 개방형 질문(Open-Ended Questions)을 제시하였다. 다음 <그림 2>는 항공기내보안요원의 교육훈련의 적절성 상태를 그래프로 나타낸 것이다.



〈그림 2〉 항공기내보안요원의 교육훈련의 적절성

빈도 분석결과 항공기내승무원의 항공기내보안요원의 교육 훈련 상태는 매우 완벽하다(2%), 완벽하다(15.5%), 그저 그렇다(27%), 부족하다(41.8%), 매우 부족하다(13.5%)로 나타났으며, 부족하다는 빈도가 41.8%로 가장 높게 나와 항공기내보안요원의 교육훈련체계를 살펴볼 필요가 있다.

항공기내보안요원의 교육훈련 내용으로는 체포 및 구금 기법, 비무장 공격 및 방어 기술, 관찰 및 감시, 탑재된 무기의 사용 방법, 무기훈련, 최소 폭발물 위험 위치 인식 인지, 승무원의 임무와 책임, 항공기 성능 및 객실의 장비, 테러 정세 및 국가 대테러 활동 체계, 테러 정세 및 국가 대테러 활동 체계, 운항승무원과 항공기내보안요원 간 위협수준에 따른 현실적 시나리오를 통한 객실 내 상황 또는 관련 정보의 신중한 전달 방법을 포함하며 이는 초기 교육 시 온라인 수강 4시간 실습 4시간을 포함하여 총 8시간에 해당하는 교육을 수료하고 12개월 마다 3시간의 보수교육이 이루어지고 있다.

반면 미국의 연방에어마셜 제도를 살펴보면 에어마셜 지원자들은 철저한 신원조회와 신체검사 및 체력검사를 통과하여야 교육훈련의 자격이 주어진다. 훈련은 2단계로 구성되며 첫 단계 훈련 프로그램은 7.5주 동안 안전과 생존 기술, 체포기술, 등에 대한 교육이 이루어지며 두 번째 단계로 7.5주 동안 체력단련, 국제법, 응급의료처치훈련, 사격술, 행동인지관찰, 호신술, 국제법 등의 훈련을 받는다. 두 번째 단계에서의 훈련은 항공기 모형과 항공기내 현장에서 실습 훈련을 포함하는데 시뮬레이션을 통하여 좁은 기내환경에서의 사격 및 우발상황 조치 등 실전적인 훈련이 이루어진다.

같은 임무를 수행하고 있는 8시간의 교육을 수료한 항공기내보안요원과 15주의 교육훈련을 수료한 에어마셜의 우발상황 시 대처능력은 확연히 차이가 난다고 볼 수 있을 것이다.

항공기내승무원의 항공보안 교육훈련에 대한 개방형 질문 중 완벽하다는 견해로는 다음과 같다.

“보안 교육훈련 시에는 단순하게 매뉴얼을 숙지할 뿐만 아니라 여러 가지 상황을 설정하여

직접 체험을 하게 합니다. 따라서 실제 상황에서도 충분히 대처 할 수 있다고 생각합니다.”(KMJ, 2014.8.3).

항공기내승무원의 항공보안 교육훈련에 대한 개방형 질문 중 부족하다는 견해로는 다음과 같다.

“항공기내보안요원의 교육훈련은 형식적인 측면이 강합니다. 물론 매뉴얼을 숙지해야 하고 상황을 설정하여 훈련을 진행하지만 실제상황이 생겼을 때 당황하지 않고 대처할 수 있을지 잘 모르겠습니다.”(LDB, 2014.8.3).

다음 견해들을 살펴보면 매뉴얼의 완벽한 숙지가 있더라도 우발상황이 발생 하였을 때 대처는 어렵다고 보여 진다. 우발상황의 대처가 가능한 교육훈련은 이론교육과 실무훈련을 구분지어 전문성을 확보 할 수 있도록 교육시간이 확대되어야 할 것 있다.

V. 논의 및 제언

「항공보안법」은 국제 민간항공조약 등 국제 협약에 따라 공항시설과 항해 안전시설 및 항공기내에서의 불법 행위를 방지하고 민간항공사의 안전 및 보안을 확보하기 위한 기준과 절차 및 의무사항 등을 규정함을 목적으로 한다. 따라서 이 법은 국제민간항공기구에서 정하고 있는 항공안전 및 보안에 관한 협약의 내용을 포함하고 있을 뿐만 아니라 우리나라에서 발생할 수 있는 항공 범죄행위에 대한 처벌 규정도 포함하고 있으며 기내 보안요원의 법적 지위 역시 권한은 각국의 국내법에 포함되어야 하고 「항공보안법」에서는 기장 및 기내 보안요원이 운항중인 항공기의 안전을 해치고 인명과 재산에 위해를 주며 기내의 질서를 문란하게 하거나 기내의 규율에 위반하는 행위를 하려고 하는 자에 대하여 그 행위를 저지시키기 위한 필요한 조치를 할 수 있도록 하고 있다(유문기 외, 2009: 353).

「항공보안법」 제14조에는 항공운송사업자는 승객의 안전 및 항공기의 보안을 위하여 필요한 조치를 하여야 한다. 조치 사항으로 항공기를 운항하는 경우 항공기내보안요원을 탑승시켜야 한다. 또한 항공운송사업자 또는 항공기 소유자는 항공기의 보안을 위하여 필요한 경우에는 「청원경찰법」에 따른 청원경찰이나 「경비업법」에 따른 특수경비원으로 하여금 항공기의 경비를 담당하게 할 수 있는 근거가 있음 예도 항공기내보안요원의 운영 권한을 가지고 있는 항공운송사업자 또는 항공기 소유자는 인건비 등의 이유로 항공기내승무원을 대상으로 항공기내보안요원의 직책을 부여하고 하고 있는 실정이다. 청원경찰이나 특수경비원등 보안계통의 전문 인력 운영을 하지 않고 있으며 항공운송사업자의 항공기내보안요원 운영 지침 2조 5항에 “항공기내보안요원”이란 항공기 내의 질서 및 안전을 해치는 행위를 방지하는 직무를 위하여 항공운송사업자가 객실승무원 중에 지명하는 사람을 말한다고

정의하고 있다.

또한 항공운송업자의 「보안운영지침」 4조에 따르면 객실 내 거동 수상한 행동을 하거나 보안사항 위반의 경우 항공기내보안요원이 기장에게 보고 하여야 한다는 규정을 살펴보면 항공기내보안요원이 자율적인 현장 판단의 법적 뒷받침이 필요할 것이란 것을 뒷받침한다.

이는 기장과 별도로 항공기내보안요원 제도를 운영 중에 있는 미국의 에어마살체도와 비교해 보았을 때 신속한 대처의 저해하는 요소라 할 수 있다.

이 연구의 결과 첫째 국내 항공기내승무원의 항공기내보안요원의 법적지위 적절성의 인식 빈도 분석에서는 매우 적절하다(7.4%), 적절하다(22.9%), 보통이다(27%), 적절하지 못하다(39%), 매우 적절하지 못하다(3.3%)로 나타났으며, 적절하지 못하다하다는 빈도가 39%로 가장 높게 나왔다.

위의 적절하지 못하다는 이유 중 하나로 긴급 체포제도를 살펴보면 항공운송업자의 「항공기내보안요원운영 지침」 4조에 따라 항공기내보안요원은 항공기내에서 발생한 불법 행위를 행한 자 및 범죄자에 대하여 긴급 체포한 때에는 범죄 사실의 요지 긴급체포의 사유 등을 기재한 긴급 체포서를 즉시 작성하고 필요한 조치를 취하여 한다고 규정되어 있다.

하지만 운항중 항공범죄 발생 시 비행중의 기체 내부의 협소한 공간 및 상황의 특수성을 고려하면 긴급 체포서를 작성 후 체포를 하는 것은 매우 비효율적이라고 할 수 있다. 때문에 예외 규정을 두어 긴급한 상황에 한에서 선 조치 후보고 등의 조항을 추가 하여 항공 범죄에 적절한 대응이 가능하다.

항공기내보안요원의 법제적 지위와 관련하여 진성현(2011)에서는 항공기내보안요원의 법적 문제점을 항공기내보안요원과 기장과의 수직 관계, 항공기내보안요원과 일반 객실승무원의 보안 업무의 차이로 인한 혼선, 항공기내보안요원의 신분보장 및 면책 조항의 부족을 들며 항공기내보안요원과 일반 객실승무원과의 신분상의 차별화 항공기내보안요원 제도의 도입 시기가 비교적 짧은 탓으로 항공기내보안요원의 법적 체계가 아직은 완벽할 만큼 구성되어 있지 않다는 것에 관점을 두고 법적 검토를 하였다. 이는 객실 승무원을 항공기내보안요원으로 운영하다보니, 「항공안전 및 보안에 관한 법률」, 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 운영지침」, 「운항기술기준」, 「국가항공보안계획」 등 여러 법체계들이 항공기내보안요원과 객실 승무원을 구별하지 못하고 포괄적이고 유추적이며 모호한 규정들이 혼재되어 있음을 알 수 있다고 하였다.

둘째 국내 항공기내승무원의 교육훈련 인식은 매우 완벽하다(2%), 완벽하다(15.5%), 그저 그렇다(27%), 부족하다(41.8%), 매우 부족하다(13.5%)로 나타났으며, 부족하다는 빈도가 41.8%로 가장 높게 나와 항공기내승무원이 느끼는 항공기내보안요원의 교육훈련은 부족하다는 결과를 보였다.

교육훈련의 구성을 살펴보았을 때 항공기내보안요원의 임무수행 시 필요한 요소를 파악하고 짜임새 있는 교육 과목으로 구성되어 있지만 교육훈련의 시간이 부족하다는 것이다.

항공운송사업자의 「항공기내보안요원 운영지침」에 따르면 항공기내 항공운송사업자는 항공기내보안요원의 교육과정을 초기·정기 교육으로 운영하여야 하며, 이론교육 및 실습훈련으로 구분 실시하고 있지만 연구결과 교육훈련의 문제점은 교육시간의 부족과 항공기 내에서 물리력을 동원하여 제압

이 가능하여야 하는 항공보안승무원의 무도 능력이 매우 부족하다는 것이다.

채인길(2007)은 경찰 체포술 교육훈련에 관한 연구를 진행하며 일선 경찰의 체포술 교육인 월 2회 4시간에 대하여 현행 경찰 체포술 교육제도가 시간이 부족한 실정으로 사실상 범죄의 현장에서 대응하기에는 매우 어려운 실정이라고 한 바 있으며 월 8시간의 교육시간으로 체포술을 활용한다는 것은 불가능하다고 보여 진다고 주장 하였다.

항공보안에서도 난동자에 대한 체포 또한 연간 교육시간 8시간을 모두 사용하여도 실제 현장에서의 활용은 불가능하다고 판단된다.

따라서 국내 항공기내보안요원의 법적 지위와 미비한 교육훈련의 문제점을 인식하고 현재 국내의 항공기내보안요원제도에 관하여 제고해볼 필요가 있으며 후속적인 연구에서는 항공보안 분야에 관하여 다양한 연구가 진행되어 정책적 제언을 모색할 수 있는 학문적 토대가 되었으면 한다.

참고문헌

- 강맹진, 강재원. 2008. 항공테러방지를 위한 지상 보안활동 - 미국 샌프란시스코국제공항을 중심으로. 한국콘텐츠학회논문지. 8(2): 195-204.
- 김구. 2008. 사회과학 연구조사 방법론의 이해. 서울: 비엔엠북스.
- 김영천. 2007. 질적연구방법론 I. 서울: 문음사.
- 김용욱. 2004. 항공 보안검색의 발전과정과 운영실태에 관한 연구. 한국경호경비학회지. 7: 57-91.
- 김재운. 2013. 공항 보안검색에 있어서의 위험관리와 대응과제. 한국경호경비학회지. 34: 89-113.
- 유문기, 정훈, 김주승. 2009. 항공보안실무. 서울: 새로미.
- 정진석, 신흥균. 2012. 베이징 항공테러협약 - 새로운 위협 새로운 대응. 국제법평론. 36: 31-59.
- 조홍제, 이기현. 2010. 항공테러방지를 위한 보안활동 강화방안. 한국테러학회. 7: 61-92.
- 진성현. 2011. 항공기내보안요원의 법적지위에 관한 연구. 한국항공대학교 석사학위논문.
- 채인길. 2007. 경찰체포술 교육훈련제도에 관한 연구. 연세대학교 석사학위논문.
- 한경근, 이상석. 2001. 한·미 항공보안관련 법규의 비교 연구 - 국내항공법과 미연방항공법의 비교. 한국항공운항학회지. 9(2): 55-62.
- 황호원, 이규항. 2007. 항공보안에서의 프로파일링 연구. 한국항공우주정책·법학회지. 22(2): 155-175.
- 황호원, 이규항. 2009. 국내외 항공테러와 최근 위협동향 - 주요 항공 테러사건과 대응동향 중심. 한국테러학회보. 2(2): 200-247.

정상현: 경운대학교에서 경호안전학 박사과정 중이며(2015), 현재 (주)L&J Security 과장으로 근무 중이다. 주요 관심분야는 경호와 항공보안이며 최근 연구로 “국내 항공승무원의 보안인식과 항공보안요원의 위기대응능력 조사

(2014)” 등이 있다(bteffec@ikw.kr).

조성구: 경기대학교에서 경호안전학 박사학위를 취득하고(2012), 현재 경운대학교 경호학부 교수로 재직 중이다. 주요 관심분야는 경호와 민간조사이며, 주요 저서로는 경호학(2013), 주요논문으로는 “A study on Introduction to Private Investigation System and Direction through predicting demand(2014)”, “민간조사제도가 민간경비 산업에 미치는 영향(2014)” 등이 있다(skcho@ikw.ac.kr).

김동제: 성균관대학교에서 체육학 박사학위를 취득하고(2002), 현재 경운대학교 경호스포츠대학 학장이며, 경호학부 교수로 재직 중이다. 주요 관심분야는 경호와 무도이며, 주요 저서로는 경호학(2013), 실천 무도학(2012), 주요 논문으로는 “Smart security, Need for security equipment development(2014)”, “한국 경호기관의 조직개편과 기법전환(2014)” 등이 있다(djkim@ikw.ac.kr).