

A Study on the Improvement of Aviation Security System for the Prevention of Terrorism in Aircraft

- Focusing on the Prevention, Preparedness, Response and Punishment Regulations of the Aviation Security Act-

Hyeon-Cheol Moon*

*Professor, Dept of Police Administration, Chodang University, Jeonnam, Korea

[Abstract]

The whole world is anxious that aircraft could be used as a tool for terrorism after 9/11. The disappearance of Malaysia Airlines is again adding to fears about aircraft. Because these aircraft attacks cause many human casualties, the purpose of the study is to analyze the problems in the current air security system and to present alternatives. The methodology of the study used a literature research methodology to review the current status of aircraft terrorism and related regulations, such as current aviation-related laws and anti-terrorism laws, and prior studies. The purpose of the Chapter is to present an aviation security system that promotes the safety of air traffic through the prevention of aircraft terror by presenting the roles and improvement measures of aviation security personnel, foreign police officers, intelligence agencies, and legal blind spots and flaws.

▶ **Key words:** Aircraft, Aircraft terror, Aviation Security, Aviation Security Act, Safe Operation, Security scan

[요 약]

연인원 3천만 명이 넘는 한국인 해외 여행객이 항공기를 이용하고 있다. 탑승객 중 기내 불법 행위자가 급증하면서, 항공기 테러에 대한 불안감도 가중 되고 있다. 이러한 항공기 테러는 많은 인명피해를 야기하므로 현재의 항공보안 시스템상의 문제점을 분석하고 그 대안을 제시하는 것이 연구의 목적이다. 연구의 방법론으로는 항공기 테러의 현황과 현행 항공관련 법령과 테러방지법 등의 관련 규정들과 선행연구들을 검토하는 문헌적 연구방법론을 택하였다. 연구내용은 항공보안 법과 테러방지법과 긴밀히 공조되지 못함과, 항공보안 인력양성의 문제점, 항공기 파손, 납치죄 등에 대한 처벌상의 문제점 등을 분석하였다. 연구의 결론으로는 공항에서의 위험화물과 기내 불법행위와 테러 위협 인물들을 사전에 찾아내는 보안업무, 항공기에 탑승하는 보안요원, 외사경찰, 정보기관 등의 역할과 개선방안, 처벌규정의 개선 및 법적인 사각지대와 흠결을 보완하는 대안을 제시하여 항공기 테러 방지를 통한 항공보안 체계를 제시하였다. 시사점은 항공교통이 증가하는 현대 사회에서 항공보안을 위한 정책 수립과 개선입법에 활용 될 것이라고 전망된다.

▶ **주제어:** 항공기, 항공기테러, 항공보안, 항공보안법, 안전운항, 보안검색

-
- First Author: Hyeon-Cheol Moon, Corresponding Author: Hyeon-Cheol Moon
 - *Hyeon-Cheol Moon (gistmoon@naver.com), Dept. of Police Administration, Chodang University
 - Received: 2020. 03. 09, Revised: 2020. 04. 23, Accepted: 2020. 04. 23.

I. Introduction

항공기를 통한 여행객이 급증하면서, 지구촌은 하나의 마을이 되어 가고 있다. 우리나라의 한 해 동안 해외 체류자를 포함한 해외여행객의 누적 숫자가 3000만명을 넘어서고 있다[1]. 이점은 우리나라 국민이 해외에서 발생한 사건 사고를 비롯하여 테러의 위험에 노출되는 확률이 높아진다는 것이며, 역시 항공기 테러의 피해자가 될 가능성이 높아지고 있다는 것을 의미한다[2]. 항공기 사고는 기체결함, 조종사 과실, 기상문제 등이 원인 이지만, 911테러의 경우처럼 테러리스트들이 항공기를 테러의 도구로 사용하는 경우가 늘어가고 있다. 또한 기내에서 항공보안법상 불법방해행위가 증가 하면서 항공기의 안전운항이 위협 받고 있다.

WHO가 코로나19 바이러스 감염병 재난의 대전파인 '팬데믹'을 선언하면서 전 세계가 감염병 재난의 공포에 빠져 있고, 우리나라와 독일을 제외하고는 선진국 그룹의 나라들이 감염자 급증으로 인하여, 감염자 치료문제를 비롯하여 사회 경제적 피해가 증가하고 있다. 이 점은 핵 공격 등의 첨단무기로 인한 전쟁 보다도 더 많은 사망자가 나타나는 치명적인 위기상황으로 평가된다[3]. 문제는 이러한 감염병 재난이 자연발생적으로 나타날 수도 있으나, 인위적 생물테러에 의하여 나타날 수도 있다는 점이다. 특히 이러한 바이러스, 세균 테러가 항공기내에서 발생하여 탑승객과 승무원들을 감염시킨 이후, 도착지에서 무작위 전파가 될 가능성도 본 논문의 관찰과 진단의 대상이 된다.

본 논문에서는 이러한 문제의식을 바탕으로 공항, 항공기를 테러로부터 보호하고 안전운항을 시스템화 하도록 항공보안법상의 규정들에 대하여 행정법학적 관점에서 항공보안 행정작용을 정밀 검토하여, 그 개선입법을 제시해 보고자 한다

국제민간항공규약(ICA0)에 의하여 입법된 항공보안법을 중심으로 항공기 안전운항을 위한 항공보안법상의 항공기 테러를 예방, 대비, 대응하는 단계의 주요규정들을 검토하면서 그 개선입법의 대안을 제시하고자 한다. 또한 테러방지법 등의 규정들과 연계성을 검토하면서 항공보안 분야도 테러방지를 위한 하나의 플랫폼으로서 작동이 가능하도록 그 개선 대안을 제시해보고자 한다.

II. Review of Aircraft Terrorism Prevention and Preparation Regulations under the Aviation Security Act

1. Review airport security regulations to prevent aircraft terrorism

1.1 Review of 'illegal obstruction' regulations, such as the impediment of safe operation

항공보안법의 입법목적은 국제민간항공협약에 따라 공항시설 및 항공기 등에서 항공보안을 확보하기 위함이다 [4]. 아울러 안전운항을 저해하거나 불가능하게 하는 행위를 '불법방해행위'라고 규정하면서[5] 그 행위 유형은 직간접적 항공기 테러행위에 해당되는 유형들을 제시하고 있다. 검토해보면 두 가지 문제점이 진단된다. 먼저 입법목적과 정의 규정에서 용어가 통일되어 있지 않은 문제점, 다음으로 '불법방해행위'라는 개념은 민법상의 불법행위 개념과 혼돈의 가능성이 있고, 규범적 측면에서의 '불법행위'는 민사, 형사, 행정 등의 영역에서 정밀하게 일치되지 않는 의미로 사용된다는 점들이 있다는 점이다. 그러므로 테러행위를 비롯한 항공기 안전운항을 저해하는 용어로서는 적합하지 않다고 진단된다. 대안으로서 '항공기테러행위' 등으로 개념을 재정립하되, 테러방지법과 연계하는 것이 바람직하다고 보여진다[6]. 이러한 입법상의 문제점들이 나타난 원인은 헌법 질서 하에서 법규범 전체를 관망하지 못하고, 실무부서의 시각에서만 바라보는 전형적인 이른바 '사무관 입법'의 부작용이라고 보여진다.

1.2 Review airport facility protection zone regulations

공항운영자는 공항시설과 항행안전시설에 대하여 보안에 필요한 조치를 하여야 하고, 보안검색이 완료된 구역, 활주로, 계류장(繫留場) 등 공항시설의 보호를 위하여 필요한 구역을 보호구역으로 지정하여야 한다[7].

공항시설의 보안관련 규정을 검토해보면 취약한 사각지대가 진단된다. 공항에서 국내선이나 국제선 환승 및 탑승의 경우 공항건물에서 외부로 나가 버스를 이용, 도보로 항공기에 근접, 탑승하는 경우 테러리스트 등이 다른 항공기나 공항시설 및 탑승항공기에 뛰어 들어가 위협을 입힐 가능성에 대한 대비체계가 매우 취약하다. 노후 공항이나, 소규모 공항 및 항공수요 대비 공항시설이 부족한 공항인 베를린 쇠네펠트, 테겔, 마닐라, 부다페스트, 김해, 김포, 공항 등이 이에 해당한다고 본다. 공항시설에서 직접 탑승이 아닌 버스나 도보 등을 이용하여 항공기에 탑승하는 경우에 대한 공항시설 보호구역의 보안시스템을 강화해야 할 것이다.

1.3 A review of the search for passengers, cargo, etc.

보안검색 관련하여 공항당국이 직접 검색하지 않고 경비업체에 지정, 위탁 할 수 있도록 하고 있다[8].

그러나 행정주체의 재량행위[9]인 지정의 경우, 위탁업체에 대한 사명감과 그 책임소재를 강화하기 위하여 위탁의 의미를 명확히 해야 할 필요성이 있다고 본다. 이 경우 민사상 계약의 근거만 되는 것이라기 보다는 공무수탁사인으로서 공무수행의 주체가 됨에 대한 명시적인 규정이 필요하다고 본다[10]. 보안검색 업무수행의 비용 정산에 대한 근거를 넘어서서 그 업무집행의 성격이 승객과 화물의 안전운항을 위한 항공보안이라는 공익을 수호하기 위한 업무이므로 공무수탁사인으로서 공무의 주체가 됨을 분명히 할 필요가 있을 것이다.

공항운영자는 탑승객과 휴대물품 및 위탁수하물에 대하여 그리고 항공운송사업자는 화물에 대한 보안검색을 하여야 한다[11].

이 경우 승객과 화물에 대한 보안검색이 공항운영자와 항공운송사 간에 분리 되어 있으나, 이것은 저가 영세항공사(LCC)사나 취항 횟수가 적은 외국항공사 및 항공협력 얼라이언스(Alliance)에 가입되지 아니한 항공사 등의 경우 화물에 대한 보안검색이 매우 취약할 가능성이 있다. 그러므로 모든 탑승 승객과 화물에 대한 보안검색을 공항운영자로 통일하는 것이 항공안전과 승객 화물의 신속한 탑승, 적재를 제고시키는 방안이 되며 공항산업을 더욱 활성화 시키는 계기가 된다고 본다.

1.4 Security check for transit or transfer passengers

항공운송사업자는 항공기가 공항에 도착하면 통과 승객이나 환승 승객으로 하여금 휴대물품을 가지고 내리도록 하여야 한다. 공항운영자는 항공기에서 내린 통과 승객, 환승 승객, 휴대물품 및 위탁수하물에 대하여 보안검색을 하여야 한다[12].

우리나라 인천공항, 러시아 모스크바 공항, 싱가포르 창이 공항, 독일 프랑크푸르트 공항 등의 경우처럼 지역 허브공항 역할을 수행하는 공항들은 환승, 통과 승객과 화물의 비중이 갈수록 커져 가고 있다. 그러므로 항공보안의 목적을 달성하기 위해서는 통과승객이나 환승승객, 휴대물품, 위탁수하물 등에 대한 보안 검색이 매우 중요해지고 있지만, 단순 출발, 도착 승객에 비하여 어려움이 많아지고 있다. 출발공항, 환승공항, 도착공항간에 정보의 통합문제, 각 공항간의 보안검색 시설상의 차이 문제, 환승승객의 검역과 보안검색 문제와 그 정보의 공유 문제, 수하물의 환적

문제 등에서 자칫하면 사각지대가 발생하여 항공보안에 빈틈이 생길 우려가 많다는 점이다. 이를 보완하기 위한 항공 물류적 측면에서 '원 패스 플랫폼(One-pass platform)'개념의 구축이 필요하다고 진단된다. 출발공항, 항공기, 환승공항과 환승항공기, 도착공항 등을 하나의 플랫폼으로 보고 출발에서 환승, 도착까지 빈틈이 전혀 발생하지 않도록 하는 시스템 구축이 필요하다고 본다.

1.5 Review of cargo security control regulations for cargo owners who use them at all times

국토교통부장관은 기준을 갖춘 상용화주 등의 화물보안 통제절차에 의한 항공화물, 우편물에 대한 보안검색을 실시하게 할 수 있다[13].

인천공항에서 중국 상하이로 가던 아시아나 항공 화물기내 항공화물이 운항 중 스파크 발생으로 항공기내 화재가 발생하여 추락한 경우와 마약 및 각종 테러 유발 물질을 우편물에 의하여 유통되는 경우가 증가 하고 있는 상황에서 화물 보안통제가 매우 중요한 비중을 차지하기 시작하였다.

여객기나 화물기를 막론하고 화물칸에서 화재나 폭발사고가 발생한 경우와 우편물에 의한 마약이나 화생방물질 등의 유통 및 항공기에 적재는 항공기 안전운항에 치명적인 위협을 불러온다. 눈에 보이지 않는 항공화물과 우편물의 내부를 보안검색 하는 것은 항공안전에 매우 중요한 조치이므로 사람에게 의한 검색, 탐지견에 의한 검색을 뒷받침하는 첨단 ICT 검색 시스템을 활용한 스마트 검색 플랫폼을 구축해야 한다.

아울러 상용화주 지정에 대한 행정행위의 경우 그 효과로서 민사상의 계약의 근거를 넘어서서 공무수탁사인의 지위를 부여 받아 항공보안행정 주체의 행위가 되도록 해야 할 것이다.

1.6 In-flight meal control and security check failure measures

운항중인 항공기는 높은 고도를 운항하는 고립된 공간이므로 위해물품 등이 기내식 등을 통하여 항공기내로 유입된 경우[14] 보안검색의 실패[15]에 해당되며, 항공보안에 심각한 위협을 초래하게 된다.

기내식 관련하여서는 국내에서 생산된 기내식은 우리나라 식품위생법등의 규정에 의한 엄격한 절차를 거치고, 외국 출발 항공편의 경우 항공협정 당시 기내식관련 엄격한 우리나라 식품위생법상의 규정을 준수되도록 상호 협약하여야 할 것이다. 국제적으로 FTA 협약과 감염병 관련하여서는 국제보건기구 WHO의 국제규약인 IHR의 규정 등을 준수하도록

하는 것이 중요하다고 본다. 보안검색이 실패한 경우 등에 대한 대책은 우리나라는 보고체계와 해당 항공기에 대한 보안조치가 비교적 치밀하게 잘 되어있다고 평가된다[16].

2. Review of Aviation Security Regulations in the Preparation Stage of Aircraft Terrorism

2.1 Information on Air Security Threats and Establishment of Administrative Plans

국토교통부장관은 항공보안기본계획, 국가항공보안계획, 국가항공보안우발계획[17] 등을 수립하여야 하고, 항공보안을 해치는 정보를 알게된 경우 국제민간항공기구, 해당항공기 등록국가 등에 그 정보를 제공하여야 한다[18].

검토해보면 테러로부터 항공기를 보호하고 안전운항을 위한 행정계획이 테러방지법, 재난및안전관리기본법, 통합방위법상의 행정계획 등과 공조 시스템을 구축하여야 할 것이라고 본다[19].

2.2 Administrative Investigation by Air Security Supervisor and Self-Report

항공보안감독관의 항공보안 점검업무 수행과 공항, 항공기의 보안실태 현장점검, 출입 검사, 국토부장관의 공항운영자에 대한 자료제출명령(항공보안법 제33조), 민간항공기의 보안을 해치는 등의 사실을 안사람은 자율신고 할 수 있도록 한 규정을 검토하여본다면 항공보안감독관의 직무에서 행정법학의 행정조사에 관한 규정들인바, 즉시강제적 성격과 하명의 성격을 동시에 가진 규정들이라 진단되며, 자율신고에 관한 규정은 누구든지 신고 하도록한 재난및안전관리기본법상의 신고 의무와 일치시키는 것이 바람직하다고 진단된다[20].

III. Review of the captain's authority under the Aviation Security Act and the rules of punishment for an aircraft terrorist.

1. Air Security with the authority of the captain, etc.

1.1 The authority of the captain and the duties of the passengers

기장 등은 항공보안을 해치는 행위 등에 대하여 저지하거나 필요한 조치를 취할 수 있고, 탑승자들은 협조하여야 하고[21], 승객은 안전운항을 위하여 기장의 업무를 위력으로서 방해하는 행위나 조종실 출입을 기도하는 행위, 폭행, 협박, 출입문, 탈출구 등 기기 조작 등을 해서는 아니되며, 항공

기 점거나 농성 등을 해서는 아니된다. 또한 안전운항을 해칠 우려가 있는 사람의 탑승을 거절할 수 있다[22] 탑승자는 항공기내에 세균 등 생화학무기, 도검류, 폭발물, 독극물, 연소성 높은 위해물품을 가지고 들어가서는 안된다[23].

높은 고도를 운항중인 항공기는 선박과 달리 항공기의 기체나 엔진 등 각종 기기의 작동에 문제가 발생하면 추락의 위험이 있으므로 운항중인 항공기에서의 안전운항 방해는 육상에서의 범죄행위보다 가중 처벌하여야 하고, 각종 행정상 즉시강제 수단을 강력히 작동시켜야 한다고 본다[24].

항공교통이 안전하다고 하나, 운항중인 항공기는 유체역학상 양력의 유지를 위한 속도 유지의 문제와 높은 고도에서 운항하는 경우 낮은 기압 상태를 운항하므로 지상과 비슷한 기내 기압유지 위한 기체밀폐와 기압 유지 장치의 작동, 기계공학상의 항공기의 추진력 유지를 위한 엔진의 정상작동, 고도와 방향 조종을 위한 유압과 전기적 신호의 유지라는 매우 민감한 시스템 들이 작동되어야만 원하는 속도와 기내 기압을 유지를 하면서 안전운항을 할 수 있다. 그러므로 기내에서의 난동이나 위해행위 등은 탑승객 모두는 물론 운항지역에 심각한 위험을 초래한다. 항공보안법 제22조 기장의 권한과 제23조에 규정된 승객의 의무 규정을 토대로 보완해야 할 사항은 4차산업혁명의 기술요소를 구성하는 첨단CT 기술을 활용하여 기내의 승객화물화물의 상황을 항공사와 출발지, 도착지 공항 및 항로상의 공항과 항공기 제작사, 정비사 등에서 관찰 모니터링하는 시스템을 구축하고, 항로상의 공항에 비상시 출동하여 근접 비행하면서 항공기를 보호할 모니터링과 보호 항공기의 운용 시스템을 구축하여야 할 것이라고 보여 진다.

1.2 In-flight security personnel boarding and aircraft security

항공운송사업자는 승객이 탑승한 항공기의 경우 항공기내 보안요원을 탑승시켜야 하고 조종실 출입문의 보안을 강화하고 운항 중에는 조종실 출입문을 통제 하도록 하여야 하며, 기내 반입금지 물질이 반입되지 않도록 해야 하고, 특수경비원으로 하여금 항공기 경비를 담당하게 할 수 있다[25].

많은 항공기 테러 사건의 경험으로 기내 반입 금지 물질에 대한 금지조치들이 탑승단계에서 검색이 잘 이루어지고 있다. 그러나 몇 가지 사각지대가 존재한다고 진단된다.

먼저 감염병예방법에서 정하는 세균과 바이러스에 감염된 물질 등에 대한 이른바 생화학테러 대비(감염병예방법 제 2) 검색은 미약한 편이라고 할 수 있으므로 세균과 바이러스를 감지하는 검색 시스템을 구축하여 검역을 강화할 필요가 있다[26].

다음으로 조종실 출입 관련하여 911테러 이후 많은 개선

이 있었다. 그러나 항공보안법상 운항중의 개념 범주에 속하는 '승객이 탑승하고 항공기 출입문을 닫은 순간부터 도착하여 승객들이 내리기 위하여 출입문을 여는 순간까지' 이외의 승객이 탑승하기 이전의 운항 준비 시간이나, 승객들이 탑승 및 내리기 시작하는 운항 직전의 상황에서 조종실 출입문의 엄격한 통제가 사각지대라고 할 수 있는바, 이경우의 테러 등에 대비한 두가지 측면의 조종실 출입문 통제를 강화해야 한다고 본다[27]. 하나는 9.11 테러나 여타의 항공기 테러사건을 분석하여 보면 결국 항공기나 선박은 조종실이 장악당하면 테러가 성공하게 되고 큰 인명피해가 나게 되며, 또한 항공기를 도구로 사용한 도시테러가 이어진다고 볼 수 있다.

다음으로는 기장과 부기장의 '2인 조종의 원칙'을 더욱 강화 해야 한다는 점이다. 조종사의 정신건강 이상과 관련하여 기장이나 부기장 중 한사람이 화장실 등에 간 경우 혼자서 조종하는 경우의 자살 추락 테러를 방지하기 위해서는 항공기 설계과정에서 조종실내에 화장실 설치와 그렇지 않은 경우 기장이나 부기장, 정비사가 밖에서 조종실 문을 열 수 있도록 하는 등의 개선이 자살테러 방지를 위하여 필요하다고 진단된다.

2. Review of the Criminal Punishment Regulations for Aircraft Terrorists

2.1 The Law of Criminal Law and Punishment of Aircraft Terrorists

항공기테러는 항공기의 국제적 운항과 911테러의 교훈을 검토 해 볼 때 탑승자는 물론 운항 국가와 공격대상 지역 등에 엄청난 인명과 재산피해를 초래하므로 일반적인 형법총론의 법리로 논하기에는 타당하지 않다고 본다. 먼저 항공기 테러범에 대하여 세계주의적인 국제행정법적 검토가 필요하다고 본다[28]. 다음으로 범죄체계론, 실행의 착수, 예비음모, 공범이론, 기대가능성 등 형법의 법리가 가중처벌 등의 법리[29]를 토대로 조정되어야 할 것이다[30]. 특히 행정법의 영역과 형법의 영역이 만나는 분야로서 행정형벌에 대한 논의가 필요하다고 본다[31].

2.2 Review of cases applicable to death penalty and life imprisonment

운항중인 항공기의 안전을 해칠 정도의 파손 경우 '항공기 파손죄'의 경우, 사형, 무기징역, 5년이상 징역[32], 폭행 협박으로 항공기 강탈하여 사람을 사상에 이르게 한 '항공기 납치죄'의 경우 사형 또는 무기징역[33], 항공기 운항관련 항공시설 파손, 조작 방해하여 사람을 사상에 이르게 한 '항공시설 파손죄'의 경우 사형 무기징역, 7년 이상의 징역에 하도록 하고 있다[34].

테러로부터 항공기를 보호하기 위한 관점에서 검토하여 보면 예비음모의 경우를 '항공기 납치죄'의 경우에 한정하는 것은 입법상 오류이며, '항공기 파손죄'와 '항공시설 파손죄'의 경우 항공기의 납치의 경우와 같이 인명과 재산 피해가 큰 범죄이므로 예비음모를 처벌하여야 할 것 이라고 진단된다.

2.3 Review of cases applicable to organic life imprisonment

사상자가 발생되지 않은 계류 중인 '항공기 파손죄'의 경우 7년이하 징역[35], 항공기를 강탈 하거나 그 운항을 강제한 '항공기 납치죄'의 경우 7년이상 징역[36], 항공시설의 파손 등으로 안전운항 해친 '항공시설 파손죄'의 경우 10년이하 징역[37].

검토하여 본다면 테러행위는 과실이 있을 수 없는 분명한 고의범이며, 항공기 파손이나, 납치, 항공시설의 파손은 형법의 법리로 볼 때 최소한 '미필적 고의'가 인정되어, '인식 있는 과실'의 영역이 아닌 분명한 고의범의 영역이다[38]. 그러므로 항공기에 가한 테러행위는 인명피해 발생 유무로 형량을 감경한다는 것은 범죄론 체계, 죄수론 측면에서 보더라도 잘못된 입법이라고 진단된다. 항공기 테러의 범주에 해당되는 범죄의 경우 인명피해가 발생하지 않는 것은 지극히 우연에 의한 것이라 할 수 있다. 미수범의 범리인 '중지 미수'도 아닌 우연에 의하여 사상자가 발생하지 않은 경우, 형량에 큰 차이가 나는 것은 형사법의 법리를 벗어난다고 보여진다[39]. 그러므로 인명피해가 발생하지 않은 경우에도 형량을 대폭 가중하여야 할 것이라고 본다.

IV. Conclusions

항공 교통의 수요가 폭발적으로 증가하면서 테러의 위험도 높아지고 있다. 이상에서 논의한 항공보안법과 테러방지법상의 규정들을 검토하면서 그 입법적 개선 대안을 몇 가지로 정리하여 제시하고자 한다.

첫째, 현재의 항공보안법 규정들은 항공안전법등 항공관련법과의 네트워크는 물론 테러방지법, 통합방위법 등과 연결을 강화해야 한다.

둘째, 항공보안법은 테러리스트들에 대하여 사전에 탑승을 금지하는 규정을 개선하여, 항공기 테러에 대한 예방과 대비방안을 강화해야 한다[40].

셋째, 항공보안 인력의 양성에 대한 편중된 인력 양성 체계를 개선해야 한다. 대학의 항공분야 학과들이 운항승

무원과 객실승무원 위주의 편중된 인력양성구조를 개선하여야 한다. 항공보안분야가 민간보안업체에 위탁하여 운용되는 현실과 항공보안 실무자들의 처우 등을 고려하여 보면, 항공안전을 위한 항공보안분야 장비의 발달에 비하면 전문인력 양성에는 매우 취약한 구조를 가지고 있다[41].

항공보안실무자들이 민간 보안업체 직원으로서 승객들의 몸과 짐 검사원 정도의 인식을 가지고 있다면 우리나라 항공보안의 앞날은 어두울 것이며, 세계 1위의 동북아 허브공항을 운영하는 항공강국으로서 위상은 사상누각이 될 것이라고 전망된다. 항공보안분야의 인력양성에도 운항과 객실승무원 양성과 동등한 비중과 취업 배려 등을 강구하여야 한다.

넷째, 항공보안 교육과 훈련이 재난및안전관리기본법, 테러방지법, 통합방위법상의 교육, 훈련과 철저한 연계가 되어야 함도 항공기 안전운항이라는 항공보안의 목적을 달성하는 길이라고 본다.

결론적으로 항공기에 대한 테러를 방지하기 위한 시스템의 법적인 개선은 테러방지법, 통합방위법, 재난및안전관리기본법, 재외국민보호법, 검역법, 감염병예방및관리법의 규정들과 정밀한 연계하면서, 국제행정법적 논의의 틀 속에서 연구되어야 하고 입법되어야 할 것이다[42]

ACKNOWLEDGEMENT

This work was supported by Chodang Univ. Research Grant.

REFERENCES

- [1] Moon Hyeon-cheol, " A Study on the Improvement of the System of Consular Coordination for the Protection of Overseas Koreans -Focusing on the Issues of The Consular Coordination Act for the Protection of the Overseas Koreans-", The Journal of Humanities and Social science, 10(6), pp139-142, 2019.
- [2] Moon Hyeon-cheol, "A study on the improvement of the response system against terrorism in foreign countries", The Korean association for terrorism studies , 11(4), pp108-133, 2018.12.
- [3] Moon Hyeon-cheol, "A Study on the Improvement of Response System for the Disaster of Infectious Diseases Abroad -In the context of the Act on the Prevention and Management of Infectious Diseases, the Focus on the Regulations for Response-", The Journal of Humanities and Social science, 11(1) ,pp155-160. 2020.
- [4] Article 1 of the Aviation Security Act, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [5] Article 2 . *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [6] Lee Hyung-joo, "A Study on the Improvement of 'Air Security Law' to Prevent and Strengthen Response to Air Terrorism", Ph.D. dissertation at Korea Aerospace University Graduate School. pp 309-311, 2018.06.
- [7] Article 12 . *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [8] Article 15. *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [9] Kim Choon-hwan, "Administrative Law", Gwangju: Chosun University Press, 2017, pp304-320
- [10] Kim Choon-hwan, *Supra Note 9*, pp107-108.
- [11] Article 15. *Supra Note 15*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [12] Article 17 . *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [13] Article 17-2 . *Supra Note 28*. 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [14] Article 18. *Supra Note 28*. 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [15] Article 19. *Supra Note 28*. 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [16] Article 19. *Supra Note 15*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [17] Article 9,10,31, *Supra Note 28* ,14954, Enforcement 2018.10.25.
- [18] Article 30, *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [19] Lee Hyung-joo, *Supra Note 6*, pp311-330. 2018.06
- [20] Kim Ji-hong, "A Legal and Political Study for Improving Current Aviation Security Inspector System", "M.A. dissertation at Korea Aerospace University Graduate School. pp 41-58, 2018.08.
- [21] Article 20, *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [22] Article 23, *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [23] Article 21, *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [24] Kim Choon-hwan, *Supra Note 9*, pp599-615.
- [25] Article 14, *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [26] Moon Hyeon-cheol, *Supra Note 3*, pp311-330. 2018.06
- [27] Lee Hyung-joo, *Supra Note 6* ,pp295-302. 2018.06
- [28] Lee Hyung-joo, *Supra Note 6*, pp311-330. 2018.06
- [29] Park Sang-ki, "Criminal Law", Seoul: Jiphyeonjai Publisher, 2015 pp211-333.
- [30] Lee Hyung-joo, *Supra Note 6* ,pp303-307 2018.06
- [31] Kim Choon-hwan, *Supra Note 9*, pp619-643.
- [32] Article 39, *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [33] Article 40, *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [34] Article 41, *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [35] Article 39, *Supra Note 28*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [36] Article 40, *Supra Note 33*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [37] Article 41, *Supra Note 34*, 14954, Enforcement 2018.10.25.
- [38] Park Sang-ki, *Supra Note 29*, 2015 pp77-86.
- [39] Park Sang-ki, *Supra Note 29*, 2015 pp221-250.
- [40] Lee Hyung-joo, *Supra Note 6*, pp295-302 2018.06
- [41] Kim Ji-hong, *Supra Note 20*, pp27-37, 2018.08.
- [42] Moon Hyeon-cheol, "A Study on the marine casualty in terms of disaster prevention administrative law", Korean review of crisis & emergency management, 6(1), pp319-331, 2010.03.

Authors



Hyeon-Cheol Moon received the B.S., M.S. and Ph.D. degrees in Laws(administrative law) from Chosun University, Korea, in 1992, 1997 and 2001, respectively. Also received the M.S. Laws(maritime law) from National

Mokpo Maritime University, Korea, in 2008, And currently attending the Department of Electrical Engineering in the Ph.D. of the Graduate School of Chonnam National University. Dr. Moon joined the faculty of the Department of Police Administration at Chodang University, Korea, in 2001. He is currently a Professor in the Department of Police Administration at Chodang University. He is also a research professor at Humboldt University in Berlin, Germany, at the Institute for Disaster Prevention Law. He is interested in the fields of national crisis management, disaster management, terrorism, forest fire disasters, infectious disease disasters, protection of overseas Koreans, convergence science and technology, intellectual property(patents),policy evaluation. He served as an advisor to the National Security Council (2007) and a member of the National Assembly's Legislative Advisory Committee (2006-2017), and is currently a member of the Ministry of National Defense , the Joint Chiefs of Staff, the Ministry of Foreign Affairs, the Ministry of Public Administration and Security, and the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. He is a director of the Korea Institute for Defense Analyses, chairman of the Korea Forest Service's Association of Forest Fire Prevention Technologies, vice chairman of the Korean National Crisis Management Association and editor-in-chief of the International Miller Journal. He holds a total of 13 patents in South Korea, China and the United States. He was awarded the Presidential Medal(2014), the Prime Minister's Commendation(2007), and the Minister of Maritime Affairs and Fisheries' Commendation(2019).