

# 미국 항공보안법 소개

## (Introduction to U.S. Aviation and Transportation Security Act)

김 종 복(Kim, Jong Bok)  
 대한항공 법무실장 · 상무  
 (Managing Vice President, Legal Dept. Korean Air)

- I. 입법배경 및 경과
- II. 항공보안법의 주요내용
  - 1. 공항안전 문제의 주무부서 지정( SEC101 )
  - 2. 항공기 기내에서의 안전 조치
  - 3. 보안검색
  - 4. 항공안전 비용 자금조성( SEC116 )
  - 5. 전쟁보험 부보 ( SEC134 )
  - 6. 기타
- IV. 결 어

### I. 입법배경 및 경과

2001년 9월11일 발생한 미국항공기 테러사건은 민간 항공기가 가공할 만한 파괴력을 가진 무기로 변할 수 있다는 사실을 보여줌과 동시에 미국의 항공안전보안 시스템에 커다란 문제점이 있음을 여실히 보여준 사건이라 할 것이다.

9.11테러발생 당시, 미국의 안보시스템은 이라크, 북한 등 적성국가의 상공에서의 소형 항공기의 움직임까지 손바닥 들여다 보듯이 감지할 수 있는 능력이 있다고 자랑하였으나, 막상 자국의 항공안전보안 시스템은 일부 국내선 여객기는 객실과 조종실 사이에 칸막이조차 없이 운항하고 있었고 칸막이(문)가 있더라도 잠그지 않아 마음만 먹으면 언제라도 침입이 가능토록 허술하게 방치되어 이러한 전대미문의 테

러가 발생하였던 것이다.

이러한 항공보안의 문제점과 현주소를 발견한 미국은, 동테러 이후 전국가적인 차원에서 항공보안 전반에 대한 강화대책 검토 및 개선방안 강구에 착수하였던 것이다. 즉, 미 교통부장관은 직속으로 신속대응팀을 구성하여 항공보안 전반에 대한 강화대책검토 및 개선방안을 강구토록 했고 이에 신속대응팀은 공항보안대책 및 항공사 보안대책을 마련하여 교통부 장관에게 보고하였고, 동 내용을 근간으로 하는 입법안이 마련되어 상원 및 하원에 상정되었던 것이다.

이 법안의 핵심적인 내용은 당시의 미국의 항공안전 시스템은 책임과 정보의 분산으로 인해 비효율적이며 항공안전 관련 기능, 인원이 연방정부의 책임이 되어야 한다는 시각에 입각한 것이었으며, 또한 연방보안관(Federal air marshal) 이 국내 선과 국제선에 모두 탑승하는 것이 사고예방의 교두보가 된다고 보았다.

이 법안은 2001.10.11. 미국 상원을 통과했고, 대통령의 서명을 남겨 두고 있는 상태에서 보안검색요원의 연방공무원화 문제에 대한 상·하원간 이견으로 입법이 보류되게 되었다.

당시 상원은 모든 민간보안검색요원을 연방공무원으로 변경하는 안을 추진했고, 하원은 기존의 민간용역사에 의해 보안검색요원을 운영하고 미연방항공국(FAA) 보안요원이 감독하는 체제를 주장했지만, 결국 상하원간 조정 및 절충을 통한 타협안이 상정되어 미상원 및 하원 절대 다수의 찬성으로 11월 16일에 가결되어, 미 부시 대통령의 최종 서명으로 2001년 11월 19일에 효력이 발생하게 되었다.

## II. 항공보안법의 주요내용<sup>2</sup>

### 1. 공항안전 문제의 주무부서 지정( SEC101 )

공항안전에 대한 주무부서를 교통부 산하의 교통안전국(Transportation Security Administration)에서 담당하도록 하였다.

<sup>1</sup> Public Law 107-71

미국에는 항공보안에 관한 MSP(Model Security Program) 제도가 있으나, 금번 항공보안법은 이것과는 별개의 새로운 법률의 제정이다.

<sup>2</sup> 동법 SEC101~147 및SEC201의 내용을 정리함.

- 1) 교통안전국은 차관(Under Secretary)에 의해 지휘되며, Under Secretary는 항공안전에 대한 비상명령을 발할 수 있다. 교통안전국의 장은 대통령이 임명하며 그 임기는 5년이다.
- 2) 모든 공항에서의 여객과 수하물에 대한 보안검색은 교통안전국의 직원이 담당한다.
- 3) 교통안전국은 민간보안회사에 의한 보안검색을 내용으로 하는 시험적인 프로그램을 실시한다.
- 4) 시험적인 프로그램은 5개 공항을 선정해서 시행하며 본법이 제정된 지 1년 후 시작한다.
- 5) 과도기적으로 교통장관이 교통안전국의 장으로서의 역할을 수행한다.

## 2. 항공기 기내에서의 안전 조치

### 1) 조종실의 안전조치( SEC104 )

조종실과 객실을 분리하는 안전문을 항공기 납치방지에 효율적인 수단으로 보았으며, 향후의 테러도발 시도에 대한 억제기능을 할 것으로 보았다.

본법이 제정된 후 FAA(연방항공국)에서 발한 행정명령의 내용은 다음과 같다.

- 가. 인가자 이외의 자는 조종실에 접근금지
- 나. 조종실 출입문 안전을 강화<sup>3)</sup> (출입문 자물쇠 장치의 강화, 출입문 임시 보강 및 항공기 제작사 등과 협의하여 18개월 이내에 영구적인 방탄 및 외부 침입을 저지하는 조종실 출입문의 요새화를 추진)
- 다. 비행 중 조종실 출입문의 잠금상태를 유지
- 라. 운항승무원 외 조종실 출입문의 key 소지를 금지
- 마. 상기이외 다른 수단으로 Video Monitor등을 설치 할 수 있다<sup>4)</sup>.

<sup>3)</sup> 미국에 출/입하는 항공기는 2003.4월까지 그 이외의 모든 국제선, 국내선 항공기는 ICAO 규정에 의해 2003.11월까지 완료하도록 되어 있다.

<sup>4)</sup> 2001.11.22. 일본의 항공사인 전일본공수(ANA)는 조종실에서 객실의 움직임을 살필 수 있는 감시카메라를 설치, 운항에 들어 갔다. 현재 지상관제소에서 기내상황까지 볼 수 있는 Video Monitor 시스템 기술개발이 완료된 상태로 알려져 있다.

## 2) 승무원에 대한 훈련( SEC107 )

- 가. FAA는 운항 및 객실승무원이 위협에 대처할 수 있는 훈련 프로그램
- 나. 항공사는 동 Program에 따라 60일 이내에 항공사 Program 을 수립하여 FAA에 승인 신청하고, FAA 승인을 득한 후 180일 이내에 교육을 완료

## 3) 강화된 보안대책 수립( SEC109 )

- 가. 비상전화 설치
- 나. 객실로의 무기 휴대 및 공항에서 보안구역에 접근 하려는 범집행자에 대한 신원확인 시스템 확립
- 다. 보안검색자가 심도있는 검색이 가능토록 관련 필요사항 조치
- 라. Trusted Passenger Program 운영 requirements 수립 및 동 Program 운영기술 개발<sup>5</sup>
- 마. FDA(Food and Drug Administration)와 협조 의약품에 대한 대체 보안 절차 개발
- 바. 공항에서의 승객 및 개인들의 검색에 필요한 유,무선 데이터를 포함한 필요 기술제공
- 사. 모든 조종사면장 소지자에 대한 사진의 증명 및 적절한 생체지문인식 방안 도입을 FAA와 협의
- 아. 탑승시로부터 비행안전 및 보안에 위협을 가할 수 있는 자로부터 방어하기 위해 음성분석,생체학적 또는 다른 여타 기술 제공
- 자. 비행 중인 여객기와 지상요원 또는 상호간 시설, 즉각적인 통신 및 정보전달을 가능케하는 기술을 제공

## 4) 운항승무원들이 사용할 무기류( SEC126,128 )

- 가. 국가 사법 위원회(The National Institute of Justice)는 본 법이 제정된

---

<sup>5</sup> 신원이 확실한 승객을 대상으로 보안검색을 신속히 하기 위한 프로그램

지 90일 이내에 명백하고 현존하는 위협을 드러내는 승객을 임시로 제압하기 위해 운항승무원들이 사용할 수 있는 덜 위험한 무기류의 범위를 검토, 결정

나. 교통부장관은

- i. 운항승무원들이 비행 중 그러한 무기류를 소지할 수 있는 권한을 부여해야 한다.
- ii. 그러한 무기류에 대한 바른 사용법을 숙지하도록 운항승무원에 대한 훈련을 규정해야 한다.
- iii. 그러한 무기류가 사용될 수 있는 상황에 대해 규정해야 한다.
- iv. 사용은 조종실 내에 국한하며 승객의 인명보호를 위하여 불가피한 경우 객실에서 사용할 수 있다.

## 5) 민항기에서의 위급상황에서의 자발적 참여( SEC131 )

응급상황에서의 개인이 취한 자발적인 작위, 부작위로 인해 발생한 손해에 대하여 주법원, 연방 법원에 제기된 소에 대하여, 교통안전국이 규정한 자격요건을 갖추고 있다면, 그 개인은 책임을 지지 않는다.

## 6) 연방항공보안관(Federal Air Marshal)의 배치( SEC105 )

- 가. 연방항공보안관의 역할 : 교통안전국의 인가아래 무기를 소지하여 범인을 체포한다.
- 나. Non stop, Long haul flight에 우선적으로 배치한다.
- 다. FAA는 본법 제정된 후 30일 이내에
  - i. 국제선, 국내선서의 Federal air marshal의 배치를 규정한다.
  - ii. 연방항공보안관의 채용자격조건을 규정한다.
  - iii. 연방항공보안관의 훈련, 감독, 장비(equipment)를 규정한다.
  - iv. 항공운송업자에게 연방항공보안관의 자리를 제공하도록 요청한다.
- 라. FAA는 국제선의 경우, 국제민간항공 기구와 외국의 항공관련 당국과 협력하여 미국으로 출입하는 외국항공기의 안전문제를 협의(address)한다.

- 마. 과도기적 조치로, 교통안전국은 정부의 다른 부서와 협의하여, 다른 부서의 인력을 air marshal service에 공급할 수 있다.
- 바. 교통안전국은, 연방항공보안관의 자격요건을 충족시키는 한도에서 퇴직한 사법 집행관(law enforcement officer)이나 퇴직한 군인을 연방항공보안관으로 임용할 수 있다.

### 3. 보안검색

#### 1) 탑승객과 수하물 및 화물에 대한 보안검색( SEC108,110 )

- 가. 모든 국제선, 국내선에 대하여 보안검색은 boarding전에 행해져야 한다.
- 나. 연방정부가 공항과 항공기 안전에 대한 책임을 수행하는 원칙에 의해 현재 42개 공항의 민간보안용역회사 보안검색원 약 28000명에 대하여 본법 제정 후 1년 내에 한시적으로 연방공무원화 한다<sup>6</sup>.
- 다. 법 제정 1년 후 5개 공항을 선정하여 민간 보안회사에 의한 보안검색제도를 시험운영 실시한다.
- 라. 교통안전국에 의한 보안검색요원의 연방공무원화가 완료된 시점에서 2년 후 (본법 제정된 지 3년 후) 각 공항의 판단에 의해 연방공무원 체제를 유지할 것인지 민간보안회사를 선택할 것인지 결정한다.

#### 2) 위탁수하물의 보안검색( SEC110 )

현재 10%선에 머물고 있는 미국내선 위탁수하물에 대해 폭발물 감지 시스템(EDS)을 통한 보안검색을 2002년 말까지 100% 실시해야 한다.(미국내선의 탑승객과 위탁수하물의 일치 의무조항은 유보됨<sup>7</sup>)

#### 3) 보안검색업무의 규정 ( SEC110 )

<sup>6</sup> 본 논문작성시점 현재 연방공무원화 되었으며 2년 시한으로 한시적으로 운영하다 신분관계를 최종 확정할 계획인 것으로 알려져 있다.

<sup>7</sup> Homeland Security Bill에 의해 1년 연기됨.

교통안전국은 교통부장관과 협의하여 공항직원, 항공운송업자, 외국항공운송업자 등 모든 사람에 대한 보안검색 업무를 규정한다.

#### 4) 무장 요원의 배치( SEC110 )

- 가. 교통안전국은 무기소지인가를 받은 법집행직원(law enforcement personnel)을 공항의 각 보안검색 장소에 배치해야 한다.
- 나. 교통안전국은 공항의 보안검색장소마다 최소한 1명의 무기 소지한 법집행 직원을 배치해야 한다.
- 다. 미국 100대 공항(여객수송기준)에는 교통안전국이 필요하다는 판단에 따라서 추가적인 법집행직원을 배치한다.

#### 5) 보안검색직원의 훈련과 채용( SEC111 )

- 가. 교통안전국은 보안검색직원의 훈련과 채용<sup>8</sup> 을 규정해야 한다.
- 나. 매년 보안검색직원에 대한 직무숙달교육과 그에 대한 수행평가를 통해 판명된 부적격자가 보안검색직원으로 임용되지 않도록 규정해야 한다.
- 다. 교통안전국은 항공안전법 제정 60일 이내에 보안검색직원을 훈련하는 plan을 개발해야 한다. 이 plan은 최소한 어떤 사람이 보안검색직원으로 배치가 되기 전에,
  - i. 40시간의 교육(classroom instruction)을 수료하거나,
  - ii. 교통안전국이 정하는, 그러한 classroom instruction을 통해 성취하는 수준에 상응하는 수준의 program을 수료할 것을 요한다.
  - iii. 60시간의 직무교육( on-the-job instruction )을 수료할 것과
  - iv. 교통안전국이 규정한 직무교육평가( on-the-job training examination )를 성공적으로 수료할 것을 요한다.
  - v. 보안검색직원은 보안검색장비에 대한 사용훈련을 받지 않고서는 장비를 사용하지 못한다.

<sup>8</sup> 자격기준은 다음과 같다. 미시민권자로 최소 5년이상 경과하였으며 고졸 이상의 학력, 선발 시험 성적 우수자 과거 10년간 범죄기록이 없어야 하며 미 국역에 저해되는 경우 선발에서 제외

- 라. 교통안전국은 보안검색직원이 최신기술에 숙달하여 새로운 무기를 탐지할 수 있도록 training을 요청(require)해야 한다.
- 마. 법무부장관은 정기적으로 dual use items( 외관상 무해하게 보이지만, 무기로도 사용될 수 있는 품목들 )을 평가하고 결정하여, 보안검색직원들에게 고지해 주어야 한다.
- 바. 다른 법률의 규정에도 불구하고, 교통안전국은 보안검색업무에 필요하다고 생각하는 인력을 보안검색직원에 임용하고, 훈련하고, 고용조건을 결정하고, 계약을 종료할 수 있다.
- 사. 보안검색직원은 파업에 참가하는 것과 파업할 권리를 주장하는 것 모두 금지된다.

#### 4. 항공안전 비용 자금조성( SEC116 )

보안강화에 필요한 재원확보를 위해 정부예산과 별도로 수익자 부담원칙에 따른 비용을 항공사가 징수 후 납부한다.

- 1) 교통안전국은 항공운송업자로부터 user fee를 징수한다.
- 2) 항공운송업자는 탑승객에게 \$2.50 부과한다. (one-way trip에 최대 미화 5불을 부과한다.)
- 3) user fee로 징수된 공공요금은 항공안전업무에만 쓰여진다.

#### 5. 전쟁보험 부보 ( SEC134 )

조업사를 포함한 항공사와 거래관계에 있는 매각인, 기관, 하청업자 등을 보호할 수 있는 전쟁보험 부보 협상을 성실히 수행

#### 6. 기타

- 1) 교통 보안 위원회의 신설( SEC102 )



교통부장관이 위원장으로 모든 운송수단에 대한 보안문제를 집중 검토한다.

## 2) 공항출입통제 및 외곽경비 강화( SEC106 )

FAA는 생체인식장비를 이용한 출입통제 프로그램을 최소 20개 공항에서 시험운영하는 시험프로그램을 수립해야 한다.

## 3) 공항주변 안전 증진( SEC106 )

- 가. 교통안전국은 연방법집행직원(federal law enforcement personnel)을 공항에 배치하기 위한 M.O.U.또는 다른 계약(agreement)을 법무부장관 또는 정부의 다른 부서와 체결할 수 있다.
- 나. 중소형 공항 안전계획 수립
  - i. 교통안전국은 중소형 공항의 안전증진을 위한 검색업무 등의 기술적 지원제공 계획, 안전강화에 따르는 비용을 지불하는 재정적 지원 계획을 수립해야 한다.
  - ii. 주나 지방정부의 관계당국과 협의하여, 공항터미널 건물에서 300feet 내에 있는 승객차량의 주차 체크도 포함하는 정도까지, 소형 공항의 안전관련 설비를 재점검 해야 한다.
- 다. 생화학 무기 감지를 위해 공항에 있는 생화학 무기 감지 장비를 최대한 활용한다.
- 라. 안전지대 접근을 통제한다.
- 마. 교통부장관은 조종사를 포함한 항공운송과 공항관계자들을 대상으로 하는 공항안전교육 프로그램 수립한다.

## 4) 비행학교의 안전조치( SEC113 )

- 가. 어떤 사람도, 법무부장관이 확인해 주는 신원보증 없이, 외국인 또는 교통부장관에 의해서 특정된 사람에게 jet-propelled aircraft를 미국 내에서 교습시켜서는 안 된다.

나. 본 법의 규정에 의해 외국인 또는 교통부장관에 의해 특정된 사람에 대한 신원조회 요청이 있으면,

i. 법무부장관은 30일 이내에 해당인에 대한 다음 항목의 조사를 수행해야 한다.

ㄱ. 해당인의 전과기록

ㄴ. 이민법에 의한 해당인의 지위

ㄷ. 미국의 국가적 안전에 대한 해당인의 위험성 여부

ii. 조사를 마치고 나면, 해당인에게 신원조회 증명서를 발급해 줘야 한다.

다. 국제협력

교통부장관은 국무장관과 ICAO(국제민간항공기구), 그리고 다른 나라의 민간항공관련 기관과 협의하여 비행교육희망자에 대한 신원확인 조치에 대한 항공안전을 증진시켜야 한다.

#### 5) 항공안전종사자의 업무방해에 대한 벌칙강화( SEC114 )

가. 공항에서 항공안전업무를 수행하는 연방이나 공항의 항공운송관련 종사자를 공격하거나 위협하거나 안전업무 수행을 방해하거나 안전업무수행능력을 감소시키는 자는 벌금이나 10년 이하의 자유형, 또는 양자 모두가 선고될 수 있다.

나. 만약 위협하거나 업무를 방해하는 데 위험한 무기를 사용하는 경우는, 무기형이나 종신형에 처해질 수 있다.

#### 6) 의심스런 행위에 대한 보고 촉진( SEC125 )

가. 의심스런 행위를 보고한 사람에 대한 소추 면책

항공기 납치, 항공기와 승객 안전위협, 테러, 범규정위반과 관련되는 의심스런 행위에 대한 자발적인 폭로를 하는 어떤 항공운송업자나 피용인(외국인 운송업자, 피용자 포함)도 그러한 폭로에 대해 누구에게도 민사적인 책임을 지지 않는다.

나. 안전 위협 위험정보에 대한 공유

법무부장관은, 교통부 차관, F.B.I.국장과 협의하여 항공안전에 위협을 야기할 수 있는 사람의 신원을 FAA국장과 공항과 항공사의 안전담당 직원에게 고지할 수 있는 절차를 수립해야 한다.

#### 7) 승객검색 컴퓨터 시스템(Computer Assisted Passenger Prescreening System, SEC 136 )

- 가. 교통부(DOT)는 현재 사용되고 있는 CAPPS를 모든 승객, 수하물에 적용하도록 공항운영자에게 요청해야 한다.
- 나. 승객들은 항공기 탑승 전의 추가적인 이러한 안전조치에 따라야 한다.

#### 8) 현행 컴퓨터 예약 시스템의 보안( SEC115 )

현재의 컴퓨터 예약 시스템이 권한 없는 사람의 접근으로부터 안전하게 보호되려면, 교통부장관은 모든 항공운송업자들에게 현재의 이용가능한 최상의 기술수준까지 활용하도록 요청해야 한다.

#### 9) 과학자문위원회(Scientific advisory panel ,SEC112 )

- 가. FAA 국장은, 테러에 이용될 수 있는 차세대 무기까지도 감지하고 재난을 예방할 수 있는 장기적 조사연구를 수행할 수 있는 과학자문위원회를 설립해야 한다.
- 나. 위원회는 과학 기술 전문가로 구성된다.
- 다. 본법이 제정된 지 90일 이내에, 그리고 2년마다 FAA국장은 위원 개인의 전문적 지식, 기술이 현재, 그리고 향후 수행할 업무에 적합하도록 위원회의 인적 구성을 재편해 주어야 한다.

### Ⅲ. 결어

이상에서 미국항공보안법의 내용을 살펴 보았는데 실제 시행과정에는 많은 문제점이 발견된 것으로 알려지고 있다.

예를 들면, 승무원에게 무기휴대를 허용하는 것은 좋은데 그것이 도리어 테러리스트 의해 역으로 사용될 가능성은 없는지, 총기는 어떤 종류로 할 것인지, 보안검색 요원의 신분은 확실한지, 보안검색은 100% 제대로 기대한대로 수행되는지 등 많은 문제점이 드러났었다.

그러나, 새로운 항공보안법의 제정으로 항공보안관련 법규가 정비되었고, 항공보안이 강화된 것만은 틀림없다. 문제점들은 시일을 두고 수정, 보완될 것으로 믿는다.

그리고, 미국항공보안법은 미국적 항공기 이외에도 미국에 취항하는 외국 항공기에도 적용되는 많은 규정들을 포함하고 있다.

그러므로, 우선은 당장 우리 국적항공사들에 대해서도 직접적으로 항공보안법의 규제가 취해질 것이란 점에서 그리고 간접적으로는 앞으로 우리나라를 포함한 다른 국가들의 항공안전관련입법에 영향을 줄 것이란 점에서 앞으로도 계속적으로 미국의 법률제정동향에 대해서 지속적인 관심을 가져야 하지 않을까 생각한다.

이러한 점에 있어서 지난 2002.11.27.부로 시행된 우리나라의 “항공운항안전 및 보안에 관한 법률”<sup>9</sup> 과 비교 연구해 보는 것도 의의가 있으리라 생각한다.

<sup>9</sup> 동법률은 항공보안강화라는 세계적인 추세에 맞추어 건교부 주관으로 입법추진하던 민간항공보안법(안)과 항공기운항안전법 내용을 일부 개정 및 보완하여 제정한 것이다. 항공안전조직을 설치 운영하고, 항공안전협의회와 공항안전운항협의회 신설과 승객의 안전 및 항공기 보안을 위해 항공보안요원을 탑승하도록 하는 등 항공보안을 강화하였고 관련벌칙도 대폭 강화하였다. 다만, 보안검색의 주체와 관련하여 미국 등 선진각국이 정부주도로 행하도록 한데 반해 동 법률에서는 민간항공사에 일부 보안검색 책임을 지게 하고 있는데 이는 고도의 전문화된 테러집단에 대해 정보, 기술, 지식 등에 한계가 있는 민간항공사가 테러방지 업무를 효과적으로 수행하기 힘든 점에서 문제가 있다고 보여 진다.