

공항 보안검색에 있어서의 위험관리와 대응과제

김재운*

〈요 약〉

국제화된 현대사회에서 공항을 이용한 비행기 여행은 우리의 생활에 친숙하지만 언제 테러리스트들의 목표물이 되어 우리의 안전을 위협할지 모른다. 9·11테러사건으로 대변되는 항공 테러리즘은 현대를 살아가는 우리들에게 상상을 초월한 공포를 안겨주고 있다. 1931년 페루에서 세계 최초의 항공기 납치사건이 발생한 이래 세계 각국의 보안당국은 항공 테러리즘을 차단하기 위해 다양한 예방조치를 취해왔다. 항공 테러를 예방할 수 있는 가장 현실성 있는 조치는 항공기 탑승객들의 신체와 화물을 검색하여 폭발물 등 위해물품이 있는 지를 적발함으로써 테러리스트의 접근을 통제하는 보안검색활동일 것이다.

그러나 우리나라의 보안검색활동은 9·11체제 이후 테러의 위협에 따른 공공성을 더욱 강화한 선진 각국의 보안검색활동과 달리 공항운영의 효율성을 기하기 위해 민간경비 중심의 보안검색활동으로 전환하였다. 즉 2001년 3월 인천공항이 개항된 이후 경찰중심의 보안검색 체제가 공항운영자인 공항공사가 보안검색 업무를 지도·감독하며, 현실적인 보안검색활동은 민간경비요원이 담당하게 하도록 변경된 것이다. 그러나 이와 같은 검색체제는 민간경비요원의 직무만족도 저하와 감독체계의 혼선으로 말미암아 갈수록 조직화되고 능률화되고 있는 테러리스트들의 테러활동을 차단하는데 한계가 있다.

따라서 민간기업의 경영관리전략 중의 하나인 위험관리 기법을 보안검색활동에 도입하여 정기적으로 항공테러의 위험요소를 확인·분석하고, 우선순위 설정, 위험감소활동, 보안성 평가의 각 과정을 거침으로써 테러활동을 예방할 수 있을 것이다. 또한 테러의 위협이 심각한 경우 경찰관을 검색대에 배치하는 등 테러위험의 정도에 따라 보안검색의 수준을 적절히 변경하는 등의 노력이 필요하다. 한편 현장의 보안검색활동과 감독기능의 원활한 소통을 위해서 항공보안검색을 전담할 국가경찰기구를 설립하여 항공보안업무의 체계화와 전문화를 도모한다면 항공테러라는 거대위험의 두려움을 감소시켜 비행기 여행의 안전을 보장할 수 있을 것이다.

주제어 : 위험관리, 보안검색, 테러리즘, 민간경비, 항공보안

* 한국형사정책연구원, 경찰청 파견 연구원

목 차

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> I. 서 론 II. 이론적 배경 : 항공테러와 위협관리 III. 우리나라 공항 보안검색 업무의 발전과정과 문제점 IV. 공항 보안검색의 위협관리와 대응과제 V. 결 론 |
|---|

I. 서 론

1909년 비행기를 발명한 미국의 라이트 형제(Wilbur & Orville Wright)가 최초로 공항을 건설한 이래 지난 100여 년간 항공과학기술의 발달에 따라 공항의 시설과 규모는 비약적으로 발전하여 왔다. 항공기의 발착에 필요한 시설을 갖추어 여객기와 화물기 등의 이착륙에 이용되는 공항은 항공기의 대형화와 항공기 대수의 증가, 정보통신기술의 발달로 인하여 웬만한 도시의 인근에는 대형 국제공항이 위치하고 있다. 지구촌(Global Village) 사회에 있어서 우리는 공항을 통해 도시와 도시간을 여행하여 출장업무나 해외여행을 마치고 돌아온다. 오늘날과 같은 국제화 시대에 있어서 공항은 필수불가결한 장소이며, 미래에는 우리가 매일 마주하는 버스정류장이나 지하철역과 같이 친근한 장소가 될 것이다.

국제화된 현대사회에서 공항을 이용한 비행기 여행은 우리의 생활에 친숙하지만 언제 테러리스트들의 목표물이 되어 우리의 안전을 위협할지 모른다. 서로 잘 알지 못하는 사람들이 일정한 시간동안 좁은 공간에 밀집되어 있을 수밖에 없는 비행기 속에서의 인질납치와 많은 사람의 생명을 담보로 하는 협박은 정치적·이념적 목적을 달성하려는 테러집단에게는 매력적인 대상으로 여겨지고 있다. 이와 같은 항공기에 대한 테러는 항공기납치, 항공기 공중폭파, 그리고 공항시설과 항공기 이용객에 대한 공격, 항공기로 전략적 시설물 공격 등 4가지 형태로 자행되어 왔다(조영갑, 2004:

29). 예컨대 2001년 9·11 테러에서 항공기를 무기로 한 뉴욕의 세계무역센터 공격은 항공기 테러의 새로운 양상으로서 엄청난 충격과 피해를 가져왔다.

평상시 안전하게 이용하는 비행기 여행도 한번 테러리즘의 대상이면 정치·경제·사회·문화의 전 분야에 막대한 충격과 파급효과를 가져온다. 뿐만 아니라 매스미디어를 통해 이를 간접 체험한 시민들은 테러의 공포에 심리적으로 위축되어 비행기 여행을 주저하게 될 것이다. 따라서 안전하고 편안한 비행기 여행을 위해서는 테러행위의 두려움을 해소할 수 있는 예방대책이 필요하다. 그렇기 때문에 인권침해의 논란에도 불구하고 탑승객과 동승자의 안전을 위해 탑승객의 신체와 수화물을 검색하는 것이다. 보안검색은 신체수색과 X-Ray검색을 통해 테러범죄자의 접근을 통제함으로써 항공 테러리즘을 예방할 수 있는 최선의 예방대책이다.

9·11테러사건 이후 미국을 비롯한 선진외국의 항공 보안검색 체계는 항공사를 비롯한 민간 중심의 운영체계에서 공경비인 경찰중심의 보안검색 체계로 전환하였다. 그러나 이와 반대로 우리나라는 인천공항 개항을 전후로 하여 예산의 효율적인 집행을 위해 경찰 중심으로 운영하던 보안검색 체계를 공항운영자와 용역경비업체 중심의 보안검색 체계로 전환하였다. 공항 테러라는 거대위험에 대응하는 측면에서 민간 경비 중심의 보안검색체계는 체계적인 대응이 부족하고 전문성에서 취약하다. 따라서 항공 테러라는 거대위험에 대한 공항보안당국의 보안검색 체계를 위험관리 측면에서 논의해보고 대응전략을 수립할 필요가 있는 것이다.

그동안 보안검색에 대해서는 9·11테러이후 항공보안에 대한 높은 관심으로 보안검색 업무의 문제점(김용욱, 2004; 유광의, 2005; 강명진, 2005; 양현호, 2008; 이대성·김종오, 2009; 이기현·황호원, 2010; 이주형, 2012)이나 공항보안종사자의 교육훈련, 직무특성 등(황호원, 2006; 정주섭, 2011; 윤한영·정훈·소대섭, 2011)을 중심으로 학계와 실무계에서 비교적 활발히 연구가 진행되었다. 그러나 아직까지 공항의 보안검색을 공항테러에 대한 위험관리적 측면에서 고찰한 논문은 없었다. 이에 공항의 보안검색을 위험관리 측면에서 체계적으로 논의해보고 향후의 대응방향을 모색해보고자 한다.

II. 이론적 배경 : 항공테러와 위험관리

1. 위험사회의 전개

농경중심의 전통사회에서 기계공업 등 산업화의 발달로 대량생산이 보편화됨에 따라 산업사회로 옮겨갔으며, 공업중심의 산업사회는 정보의 역할이 중시되는 지식 정보 중심의 정보화사회 또는 후기산업사회(post industrial society)로 발전되어 왔다. 이와 같은 인류문명의 발전은 인류에게 물질적으로 풍족한 삶을 가져왔지만 전통사회의 가족과 지역사회의 붕괴를 가져오는 한편 이제까지 생각하지 못했던 거대 위험사회(risk society)에 노출되어 있다.

과거의 위험은 홍수, 가뭄, 지진, 전염병처럼 주로 자연으로부터 발생하는 외부적 위험이었지만, 오늘날의 위험은 기후변화, 방사능 노출, 환경파괴, 조류독감, 구제역, 핵무기의 위협, 항공테러와 같이 산업과 기술의 진보가 초래한 내재적 위험이다. 환경오염, 전염병과 황사와 같은 자연재해는 공간적 경계를 넘어서 전 세계에 영향을 주며, 기후변화, 방사능이나 유전자 변형식품은 세대를 넘어 영향을 미친다. 또한 오늘날의 위험은 눈앞에 보이는 위험이 아니라 직접 '감지되지 않는 위험'이다. 직접 감지되지 않는 위험은 예측하기 어렵고, 불확실성이 크기 때문에 대중은 집단적 불안감에 휩싸이기 쉽다.

독일의 울리히 벡(Ulrich Beck)이라는 사회학자는 현대사회를 특징짓는 사회적 위험을 '위험사회'(Risikogesellschaft)라는 개념을 제시함으로써 커다란 의미를 지니게 되었다(Beck, 1986). 오늘날 위험사회라는 개념은 사회학, 철학, 정치학, 법학 등 다양한 영역에서 일반적으로 수용되고 있다. Beck은 위험사회를 발전의 배후에 있는 어두운 측면들이 점차 사회적 논의를 주도하는 사회, 즉 인위적으로 생긴 원자력, 화학, 생태학 그리고 유전공학적 자기파멸의 가능성이 존재하는 사회를 의미한다. 위험사회의 위험(Risiko)은 인간의 생존 자체를 위협할 수 있을 뿐만 아니라 개인적으로는 무방비상태에서 피할 수조차 없는 것으로 나타나는 일정한 산업적인 대량위험을 의미한다.

2. 항공 테러리즘과 보안검색

현대사회의 위험요소 들 중에서 테러집단에게 가장 유용한 수단으로 활용되고 있는 것이 바로 항공테러이다. 오늘날 첨단 과학기술로 인해 인간은 극도의 풍요로운 생활을 누리고 있으며 특히 항공교통 기술의 발달은 전 세계를 일일생활권으로 묶어 차량과 선박으로는 상상할 수 없을 정도로 시간과 공간의 한계를 극복해 가고 있다. 그러나 좁은 공간에서 일면식 없는 사람들과 장시간 여행하게 되는 비행기 여행은 악의적 목적을 가진 테러집단에게는 최소의 비용으로 최대의 목적을 달성할 수 있게 하는 훌륭한 표적이 되고 있다. 특히 2001년 9·11테러이후 미국의 이라크와 아프가니스탄전쟁, 이스라엘의 가자지구 점령 등에 따른 이슬람권의 보복적 성격의 테러발생은 국제사회를 더욱 혼란에 빠뜨리고 있다.

지금의 항공테러 양상은 종래의 항공기 납치(Hijacking) 단계를 벗어나 폭발물이나 미사일 등을 사용한 항공기에 대한 공격과 항공기 이용객을 대상으로 한 시설물 공격, 그리고 항공사 사무실이나 도심공항터미널과 같은 항공관련 간접시설에 대한 공격 등 실로 다양한 형태로 변화하고 있다. 특히 2001년 9월 11일 미국 뉴욕에서 발생한 항공 테러사건은 여객기를 무기로 삼아 중요건물을 정면충돌하는 신종 ‘여객기 자살테러’수법으로 최소한의 비용으로 최대의 피해를 주는 고도의 지능화된 테러방법이라 할 수 있고 이러한 새로운 항공테러 방법은 인간의 상상을 초월하여 지속적으로 시도될 가능성이 높다(김용욱, 2004 : 71)

1931년 1월 21일 페루의 혁명분자들이 그들의 행동강령을 공중살포 하기 위해 페루의 한 공항에서 항공기를 납치한 것이 세계 최초의 항공기 납치사건이다. 그로부터 많은 비행기 하이재킹사건이 발생하였다. 예를 들어, 1967년 이스라엘과의 전쟁에서 패한 팔레스타인인들이 전면전보다는 테러리즘과 같은 간접적인 폭력방식, 특히 항공기 납치, 공중폭파와 같은 극적인 효과를 노릴 수 있는 항공테러를 선호하였다. 1968년 7월 이스라엘 엘알 항공기를 납치한 이레 팔레스타인 무장단체는 1968년에만 무려 35건의 항공기 납치를 단행했다. 1970년대 이후에도 PFLP, PLO, 하마스 등의 중동테러집단과, 일본 적군파, 소수민족 분리주의자들의 테러활동으로 많은 항공기가 납치되어 수많은 사람들이 희생되었다. 2001년 미국 뉴욕에서 발생한 9·11테러는 단순납치와 폭파에 그치지 않고 납치한 항공기를 공격수단으로 삼아 세계무역센터 건물에 충돌시킴으로써 상상을 뛰어 넘는 방법으로 테러행위를 자행하고 있다.

이 사건은 상상을 초월한 항공테러로서 그동안 테러의 역사에서 찾아 볼 수 없었던 유형이라는 점에서 세계를 놀라게 했다.

우리나라에서도 1958년 2월 16일 대한민국항공공사(KNA) 소속의 창당호가 북한으로 납치된 이래, 1969년 북한공작원에 의한 대한항공 여객기(YS-11)호 피랍사건, 1987년 11월 인도양 상공에서 북한 공작원에 의해 공중폭파한 대한항공 858기사건 등 남북간의 대치상황 하에서 북한의 공작원에 의한 국적기의 하이재킹사건, 공중폭파사건 등 정치적·이념적 항공 테러리즘이 빈번히 발생하였다. 우리나라의 항공보안 실패사례는 대부분 체계적인 보안검색이 아닌 항공사 직원 등 민간의 허술한 주먹구구식 보안검색활동으로 인한 것이었다(선계훈, 2006: 83-85).

9·11 테러에서 알 수 있듯이 항공 테러는 범죄 중에서도 공포심리가 가장 극한적인 것으로 항공 테러가 발생하는 경우 이를 직·간접적으로 경험한 사람들은 일정 기간 동안 심리적 공황상태에 빠지게 된다. 항공 테러는 비행기 내에서의 극히 좁은 공간에서 발생하기 때문에 피해자가 테러임을 인지하는 동안에도 범죄신고 등을 통해 제3자의 도움을 받기가 대단히 어렵고, 피해자체가 중국적이기 때문에 회복하기 어려운 피해를 입게 된다.

항공 테러를 예방할 수 있는 최선의 방법은 잠재적 테러리스트에게 테러행위를 통한 이익보다 발각 및 검거의 위험이 더 크다는 인식을 유발시키기 위해 비행기 탑승시 보안검색(security check)을 실시하여 위해물품 소지여부를 철저히 점검하는 것이다. 보안검색은 공항과 항공기에 대한 테러리스트들의 접근을 통제함으로써 테러행위를 예방하고 비행기 탑승객이 테러행위의 두려움을 해소하고 나아가 일반시민들이 안전하고 편안한 사회생활을 영위할 수 있게 해준다.

3. 위험관리

1) 위험관리의 의의

기업경영과 관련하여 최근 가장 주목받고 있는 경영기법은 위험관리(Risk Management)일 것이다. 위험관리는 보험업계를 중심으로 처음 도입되어 1970년대를 지나면서 정립된 개념이다. 위험관리란 개인이나 조직이 직면하게 되는 위험 즉, 예기치 않았던 사건·사고 발생시 나타날 수 있는 부정적인 영향을 최소화하기 위해 최적의 위험처리 방법을 선택·수행하는 활동이다, 즉 위험관리란 위험을 확인·분석·

평가하여 최적의 위협 처리 방도를 선택하는 것이다(Hubbard, 2009: 46). 보험업계의 보험은 위험이 발생한 이후의 금전적 보상처리를 다루는 것이기 때문에 항공 테러리즘이 발생하기 이전에 테러행위의 예방을 위한 보안검색 업무와는 같다고 할 수 없다. 따라서 민간기업의 위협관리 기법이 ‘공공성’을 띠고 있는 보안검색 업무에 전적으로 적용되기 곤란할 것이다. 그러나 최근 민간경비업계에서는 민간경비 관리자들이 고용주에게 노출된 위험성을 확인하고, 확인된 위험요소를 분석하고, 그에 따라 대응해야할 우선순위를 설정 등의 위협관리에 대한 관심이 진행되고 있다.

2) 위협관리의 과정

위험관리의 과정은 기본적으로 5단계를 거치면서 이루어진다. 즉 ① 위험요소의 확인(Identifying risks), ② 위험요소의 분석(Risk analysis), ③ 우선순위의 결정(Setting priorities), ④ 위험요소의 감소(Reducing risk), ⑤ 안전성·보안성의 감사·평가(Security audits)로 나뉜다(Burstein, 1994: 87-96; 최선우, 2012: 503-516).

먼저 위험요소를 확인해야 한다. 그러나 위험은 생명 또는 육체적 상해, 경제적 손해나 손실, 정신적 상해 등 다양하게 나타날 수 있다.

다음으로 현재 처해 있는 여러 가지 상황에 따라 영향을 미칠 수 있는 위험요소에 대한 분석이 이루어져야 한다. 이 때 위험발생 가능성, 피해확산 정도, 피해의 파급효과 등이 고려되어야 한다.

셋째, 주어진 예산의 범위 내에서 위험발생 가능성을 최소화시키기 위해 보호가치에 따라 우선순위를 설정해야 한다. 그러나 현실적으로 우선순위를 설정하는 것은 쉽지 않다. 논리적으로 보면 보호대상 가운데 기업의 운영에 가장 큰 악영향을 미치는 자산에 가장 높은 우선순위를 두어야 한다.

넷째, 현실적으로 경비 및 보호대상에 내재하는 위험요소를 사전에 완전히 제거하는 것은 불가능하기 때문에 위험요소를 감소시킬 필요가 있다. 따라서 평상시 동료 직원들과 협력적 상호관계를 형성하고 민간경비 관련 프로그램과 정형화된 지침서를 개발하여야 하며 관련정책이 적절히 실행될 수 있도록 하여야 한다.

마지막으로 민간경비의 관리자는 주기적으로 이와 같은 제반활동들이 적절하게 이루어지고 있는지를 감사·평가하여야 한다. 이 때 감사·평가가 최대한의 성과를 내기 위해서는 그러한 활동이 정형화된 형식과 절차 속에서 이루어지도록 하여야 한다. 감사·평가된 내용은 적절하게 기록하고 유지·보존되어야 한다.

3) 확인된 위험의 대응방법

일단 보호대상에 대한 어떠한 위험요소가 확인되면, 이와 관련된 위험발생 가능성을 감소시키기 위한 대안이 선택되어야 한다. 위험에 대한 대응방법은 다음과 같은 5가지의 방법이 선택적으로 이루어질 수 있을 것이다(Hess & Wroblecki, 1996: 439-440; 최선우, 2012: 517-519).

① 위험관리에서 최선의 방법은 확인된 모든 위험요소를 제거(risk elimination)하는 것이다. 예를 들어 항공 테러리즘에 있어서 테러리스트를 모두 사전에 제거하는 것이다. 그러나 사실상 확인된 위험을 완벽하게 제거하는 것은 어렵다.

② 위험의 회피(risk avoidance)는 범죄 및 손실이 발생할 기회를 아예 제공하지 않는 것이다. 예를 들어 항공 테러가 예상되는 경우 아예 모든 사람들이 항공기를 이용하지 못하게 하는 것이다.

③ 그러나 위험의 제거와 회피는 현실적으로 불가능하다. 따라서 가장 현실적인 최선의 대응방법은 물리적·절차적 관점에서 위험요소를 감소시키거나 최소화시키는 방법을 강구하는 것(risk reduction)이다. 비행기 탑승 전 보안검색을 실시하여 테러리스트들의 접근을 차단시키는 가장 현실적인 방안이다.

④ 위험의 분산(risk spreading)은 위험성이 높은 보호대상을 한 곳에 집중시키지 않고 여러 곳에 분산시킴으로써 단일사건에 의한 손실을 감소시키는 전략이다. 테러리스트들이 목표로 하는 보호대상이 여러 명일 경우 날짜나 장소를 달리하여 비행기에 탑승시켜 보호하는 방법이다. 위험분산은 분산된 위험을 개별적으로 관리해야 하므로 추가적인 경비비용이 소요될 수 있다.

⑤ 위험의 대체(risk transfer)는 간접적으로 보험과 같은 대체수단을 통해서 손실을 전보하는 방법이다. 그러나 공항테러와 같은 경우에는 보험금액에 엄청난 예산이 소모되며, 인명손실은 보험으로는 회복하기 어렵다.

⑥ 발생한 사고 및 사건으로 입을 피해액도 낮고, 발생가능성도 낮다면 굳이 불필요한 대응책을 개발할 것이 아니라 위험을 감수하는 것(risk acceptance)도 한 방법이 될 수 있다. 그러나 사소한 하나의 실수가 심각한 영향을 가져오는 항공 테러리즘에 있어서 테러사건을 감수한다는 것은 적절치 못한 방법이다.

Ⅲ. 우리나라 공항 보안검색 업무의 발전과정과 문제점

1. 우리나라 공항 보안검색업무의 발전과정

2001년 인천공항이 개항하기 전까지 우리나라의 보안검색 정립과정은 전적으로 경찰에 의해서 이루어졌다. 따라서 경찰 중심의 보안검색을 살펴본다는 것은 우리나라 보안검색을 이해하는데 의미가 있다. 우리나라 공항 보안검색업무의 발전과정은 보안검색업무의 정립과정, 보안검색업무 이관과정, 911 테러관련 보안검색강화과정, 항공안전 및 보안에 관한 법률 제정이후기간으로 나누어 설명하기로 한다.

1) 공경비 중심 보안검색 정립

우리나라 공항의 체계적인 보안검색은 1969년 12월 북한 공작원에 의한 강릉발, 서울행 대한항공기 납치사건이 발생한 것을 계기로 시작되었다. 즉 이듬해 1월 내무부 치안국 김포공항 외사분실이 설치되어 공항관련 첩보수집 및 보안검색에 참여한 것이 공경비에 의한 보안검색의 시초라 할 수 있다(선계훈, 2006: 52). 같은 해 2월 26일부터 경찰관이 테러나 하이재킹이 우려되는 국적 항공기에 직접 탑승하여 안전 활동을 시작하였다. 1971년 7월부터는 항공사운영협의회(AOC: Airport Operation Committee)에서 최초로 보안검색요원 7명을 선발하여 경찰관의 보조업무를 담당하는 검색요원으로 투입하였으며 이후 지속적으로 인원을 늘렸다. 1980년 김포공항 국제선 제1청사가 개청되어 X-Ray 판독기를 도입하여 기계에 의한 과학적 검색활동을 시작하였다. 1986년 9월 14일 86아시아 게임을 얼마 남겨 놓지 않은 상황에서 국제선 1청사 쓰레기통에 있던 시한폭탄이 폭발하여 5명이 사망하는 사건이 발생하여, 이를 계기로 경찰은 보안검색 강화 및 시설경비인 공항 방호책임까지 맡게 되는 등 역할이 강화되었다. 이와 같은 경찰 중심의 보안검색 체계는 인천공항이 개항되기 전까지 계속되었다.

2) 보안검색의 민간경비로의 이관

인천국제공항은 21세기 아시아 허브(Hub)공항으로서의 역할을 담당하기 위해, 총 공사비 7조 8천여억 원으로 1992년 영종도와 용유도 사이를 매립함으로써 공사를 시작하여 2001년 3월 29일 개항하였다. 공사진행도중 인천공항의 보안검색과 관련한

여 1997년 10월 당시 항공사운영협의회(AOC)와 함께 위탁수하물 보안검색을 담당 하던 세관이 보안검색업무 실패에 따른 책임문제를 꺼려 인천공항 개항이후 위탁수하물 검색의 운영 주체에 대한 이의를 제기하였다. 이에 따라 1999년 5월 인천공항공사는 인천국제공항에서 항공기의 국제선 출국 위탁수하물의 보안검색의 운영주체가 누가 되어야 하는지 확인을 관세청에 요청하여, 보안업무 수행기관인 항공사 또는 용역경비업체, 공항의 관리 주체인 공항공사가 수행해야 한다는 회신을 받았다. 관세청의 회신은 수익자부담 원칙에 따라 공항운영업자가 위탁수하물 보안검색을 담당하여야 한다는 것으로 당시로서는 법적 근거는 없지만 시설경비와 위탁수하물 보안검색을 공항공사가 담당해야 한다는 것이었다.

한편 1998년 8월 기획예산처에서 비용절감차원에서 지금까지 청원경찰이 담당하던 국가중요시설인 공항경비업무를 경비업법상 용역경비원을 활용하도록 공항공사에 개선권고하였다. 이는 청원경찰은 최저임금제가 적용되고 준공무원으로 인건비가 비싼 반면 용역경비원은 최저임금제가 없는 입찰에 의한 최소비용이 부담되기 때문이었다. 이와 같이 촉발된 보안검색의 주체문제는 1999년 8월 27일 국정원 주관의 보안대책협의회¹⁾에서 기존에 경찰이 주관하던 보안검색과 X-Ray판독업무를 항공사운영협의회(AOC)로 변경하고, 보안검색 업무의 감독권도 경찰에서 인천공항공사로 변경하도록 결정하였다. 그러나 경찰의 이익제기에 따라 수사목적상 또는 특정 정보가 있을 경우 경찰관은 경찰관직무집행법과 항공법에 따라 여객의 신체 또는 물건을 직접 검색하는 것이 가능하도록 하였으며 정기적으로 X-Ray 판독 등 보안검색 업무 전반에 대하여 감독·감사권을 행사할 수 있도록 하였다. 이날의 보안대책협의회 결정은 그동안 공경비 주체인 경찰만이 담당하던 공항만 보안검색 업무를 민간회사인 항공사협의회나 공항공사로 이관한 것으로 민간경비업의 발달사에 대단히 의미있는 결정이었다.

3) 9·11 테러로 인한 보안검색 강화

그러나 보안대책협의회와 이와 같은 결정에도 불구하고 보안검색에 관한 근거법률인 항공법²⁾에는 보안검색의 법적 주체가 여전히 경찰로 규정되어 있었기 때문에

1) 보안대책협의회는 대통령 훈령 제47호인 국가대테러활동지침 제14호에 근거하여 공항에서의 대테러 활동을 위한 기관협의체의 성격을 띠고 있다(선계훈, 2006: 56).

2) 항공법(법률 제6263호, 2000년 5월 4일 시행) 제61조 ⑤ 비행장에 파견된 경찰관은 제1항 및 제3항

인천공항 개항이후에도 여객 및 휴대물품 등에 대한 보안검색은 경찰의 주도아래 항공사운영협의회(AOC)가 수행하였다. 비록 경찰은 법적으로 보안검색의 주체자였지만 개항당시 항공사운영협의회는 보안검색에 대한 법적 근거가 없었으며 1999년 8월에 있었던 보안대책협의회의 회의결과와도 갈등을 겪으면서도 과도기적 형태의 근무를 하였다. 경비업법과 항공법³⁾의 개정으로 2001년 7월 8일부터는 신설된 특수경비원도 독자적으로 보안검색권을 갖고 경찰의 지도·감독하에 검색활동을 하였다.

그런데 2001년 9월 11일 미국 뉴욕에서 9·11테러가 발생하자 미국은 민간에서 실시하던 보안검색을 일괄적으로 연방정부에서 담당하게 하는 강력한 보안검색체제로 전환하였다. 아울러 미국의 항공기가 취항하는 세계 모든 공항에도 경찰이 참여하는 최고도의 보안검색 체제로 항공기의 안전 확보를 요구하였다. 따라서 인천공항은 테러에 대한 국가적 우려와 미국의 요구에 따라 경찰력이 한층 강화된 검색체제로 보안검색을 강화하지 않을 수 없었다. 경찰력을 증원하여 개방검색대마다 직접 검색 경찰관을 배치하여 보안 책임실명제를 통하여 경찰관들의 책임감을 고취시켰다. 또한 특수경비원인 항공사운영협의회 검색요원에 대하여 지도·감독을 강화하였다.

4) 항공안전법의 발효

2002년 국회는 항공기운항안전법을 대폭 수정한 항공안전 및 보안에 관한 법률을 제정하였다. 공항 보안검색과 관련하여 이 법은 보안대책협의회의 회의결과를 토대로 승객 및 휴대물품과 위탁수화물에 대한 보안검색은 공항운영자로, 화물에 대한 보안검색은 항공운송업자로 보안검색의 책임주체를 변경하였다.⁴⁾ 또한 공항운영자와 항공운송업자는 경비업법에 의한 특수경비원을 둔 경비업체에 보안검색업무를

의 규정에 의한 무기 또는 물건의 휴대 여부를 확인하기 위하여 여객의 신체 또는 물건을 검색할 수 있다.

3) 항공법(법률 제6467호, 2001년 7월 8일 시행) ⑤ 경찰관직무집행법 제2조의 경찰관 직무를 행하는 자 또는 경비업법 제2조제3호 나목의 특수경비원은 제1항 및 제3항의 규정에 의한 무기 또는 물건의 휴대 여부를 확인하기 위하여 여객의 신체 또는 물건을 검색할 수 있다.

4) 항공안전 및 보안에 관한 법률(법률 제6734호, 2002년 11월 27일 시행) 제15조

②공항운영자는 항공기에 탑승하는 자, 휴대물품 및 위탁수화물에 대한 보안검색을 실시하고 항공운송사업자는 화물에 대한 보안검색을 실시하여야 한다. 다만, 관할경찰관서의 장은 범죄의 수사 및 공공의 위험예방을 위하여 필요한 경우 보안검색에 대해 필요한 조치를 요구할 수 있고, 공항운영자나 항공운송사업자는 정당한 사유없이 거절할 수 없다.

③공항운영자 및 항공운송사업자는 제2항의 규정에 의한 보안검색을 직접 실시하거나 경비업법 제4조제1항의 경비업을 영위하고자 하는 법인중 제6항의 규정에 의하여 공항운영자 및 항공운송사업자의 추천을 받아 건설교통부장관의 지정을 받은 업체에게 위탁할 수 있다.

위탁할 수 있도록 하였다. 이로써 공항의 보안검색업무는 공경비인 경찰중심의 보안 검색에서 민간경비 중심의 보안검색업무로 완전히 이관되었으며, 보안검색업무에 대한 지도·감독 책임은 건설교통부 소속의 항공보안감독관과 위탁경비업체의 감독권을 담당하는 공항운영자가 담당하게 되었다. 한편 경찰은 공항의 보안검색에 대한 지도감독 등에서 법적인 책임을 면제 받았으나 항공안전법과 경비업법에 따라 보안검색을 담당하는 특수경비원을 감독하고 필요한 경우 조치를 요구할 수 있는 권한을 부여받았다.

2. 현행 공항 보안검색활동의 문제점

1) 보안검색 담당조직과 감독기관의 괴리

위에서 살펴본바와 같이 우리나라의 항공보안검색 업무는 항공안전법과 경비업법에 따라 항공보안업무에 대한 감독기능은 공항운영자가 담당하는 한편, 실제적인 보안검색업무, 즉 항공여객 및 수화물 검색 등은 보안전문 민간경비업체가 위탁받아 수행한다. 따라서 현장에서 보안업무를 직접 수행하는 일선 근무자는 아웃 소싱한 보안전문업체 소속 직원이고 감독자는 공항공사 직원으로 되어 있다. 뿐만 아니라 항공안전법에 근거하여 건설교통부 소속의 항공보안감독관도 보안검색을 수행하는 특수경비원을 감독할 수 있다. 이와 같이 보안검색 업무 담당자와 감독자가 서로 다른 조직에 소속하게 되면 국제민간항공기구가 요구하는 감독관 기능의 달성이 어려워진다. 보안검색 업무의 효과적인 달성뿐만 아니라 근무기강확립, 하위 직원에 대한 업무평가, 긴급한 상황발생에 대한 대처, 지휘체계상의 통일성 등에 비추어 실제 검색업무를 담당하는 자의 상급자가 감독자의 역할을 수행하는 것이 바람직하다.

2) 보안실패에 따른 민형사상의 책임문제

2002년 11월 27일부터 항공안전 및 보안에 관한 법률을 통해 수익자부담원칙에 의거하여 공항운영자와 항공운송사업자에게 공항운영에 관한 운영책임을 부여하고 실제 보안검색업무는 위탁경비업체에서 수행하고 있기 때문에 정작 검색실패로 인한 테러 및 항공기 안전에 관한 사고발생시 그 원인이 명확하게 구분되지 않을 경우 책임과 보상문제로 인하여 향후 논란이 될 가능성이 높다. 보안실패에 따른 항공기 테러문제는 다른 어떤 사고보다도 사회적 파장이 있으며, 그 사후처리비용 또한 엄청난

액수가 소요될 것인데 현실적으로 공항운영자가 막대한 재산적 피해를 담보할 경제적 능력이나 위험관리 능력이 있는지 의문이다. 법률상 보안검색 업무의 책임을 담당하고 있는 공항운영자가 보안사고에 대한 책임을 지는 것은 당연하지만, 공항운영자는 건설교통부, 국가정보원, 국방부, 경찰청 등 많은 정부부처의 영향력 하에 보안업무 수행하고 있는 것이 현실이다. 이와 같이 공항보안 문제에 관한 자율적 수행능력이 없는 공항운영자가 보안실패에 따른 책임문제를 전적으로 떠맡는 것은 부당하다.

보안실패에 따른 형사상의 문제를 검토해 보면, 현행 항공안전 및 보안에 관한 법률 제50조에는 ‘제15조 또는 제17조 제2항을 위반하여 보안검색 업무를 하지 아니하거나 소홀히 한 자’를 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 형사처벌 요건을 규정하고 있다. 그러나 ‘제15조’ 내지 ‘제17조 제2항’의 규정은 그 행위주체가 ‘공항운영자’인 법인을 처벌하도록 규정되어 있고 ‘보안검색 업무를 하지 아니하거나 소홀히 한 자’라고 규정하여 죄형법정주의의 명확성의 원칙에 비추어 볼 때 이 조문을 근거로 행위자인 특수경비원을 처벌할 수 있을지 의문이다. 또한 수백 명의 생명이 위협받을 수 있는 항공보안 실패에 따른 형사책임으로 1천만원이하의 벌금은 비례성의 원칙에 비추어 지나치게 가벼운 규정으로 재고가 요망된다(양현호, 2008).

3) 특수경비원의 지휘계통 혼돈

공항보안 검색을 직접 담당하는 특수경비원은 배치된 경비구역 관할경찰관서장과 시설주인 공항운영자의 감독을 받아 업무를 수행하고 시설주, 관할 경찰관서장 및 소속 상사의 직무상 명령에 복종하여야 한다.⁵⁾ 뿐만 아니라 항공안전 및 보안에 관한 법률 제33조에 의하여 국토해양부 소속 공무원인 항공보안감독관의 공항보안에 관한 현장점검을 받아야 한다. 이와 같이 특수경비원은 경비원이라는 신분과 공항의 보안검색이라는 업무특성 때문에 법률상 소속 상사, 공항운영자, 관할경찰서장, 항공보안감독관 등 다양한 감독기관의 지도·감독을 받아 검색활동을 수행한다. 이에 따른 지휘체계의 혼란과 보안검색요원의 업무 스트레스에 따른 비효율성은 보안검

5) 경비업법 제14조 ① 특수경비업자는 특수경비원으로 하여금 배치된 경비구역안에서 관할 경찰서장 및 공항경찰대장 등 국가중요시설의 경비책임자(이하 "관할 경찰관서장"이라 한다)와 국가중요시설의 시설주의 감독을 받아 시설을 경비하고 도난·화재 그 밖의 위험의 발생을 방지하는 업무를 수행하게 하여야 한다.

제15조 ① 특수경비원은 직무를 수행함에 있어 시설주·관할 경찰관서장 및 소속상사의 직무상 명령에 복종하여야 한다.

색활동에 지대한 영향을 미치고 있다.

4) 특수경비원의 직무만족도 저하

공항과 항공기의 안전은 국가보안 및 산업경제에 미치는 영향이 매우 지대하기 때문에 안전대책을 위한 효율적인 보안활동이 체계화되어야 한다. 그런데 공항보안 업무의 핵심적 역할을 수행하는 공항보안검색요원들이 사회적 인식 저하, 낮은 보수, 과중한 업무, 승객과의 마찰, 근무시간 동안의 지속된 긴장, 복잡한 지휘·감독 체계 등으로 직무에 대한 만족도가 대단히 낮아 적절한 보수와 신분보장 등 근무여건 개선이 요망된다. 이는 높은 이직률로 이어져 경험과 노하우를 겸비한 우수한 보안능력을 갖춘 경비원이 이직됨으로써 결국 공항 보안검색의 약화를 불러오고 있다.

IV. 공항 보안검색의 위험관리와 대응과제

1. 공항 보안검색의 주기적인 위험관리

항공 테러리즘은 범죄와 같은 일반적인 유형의 사건·사고와는 그 심각성과 사회적 파장에서 비교하기는 곤란하다. 그러나 테러도 위험의 일종이므로 민간경비의 위험관리 5단계를 유추할 수 있을 것이다.

첫째 위험요소의 확인(Identifying risks) 단계에서는 항공기 또는 공항 내에서 발생 가능한 사건이나 사고의 유형에 따라 예상되는 인명피해, 경제적 손해나 손실 등을 고려하여야 한다.

둘째, 위험요소의 분석(Risk analysis) 단계에서는 현재 처해 있는 국내외적 상황에서 테러발생의 가능성을 분석해 보아야 한다. 이 경우 남북관계나 중동의 정세 등 정치·외교적인 상황이 가장 큰 영향을 미칠 수 있을 것이다.

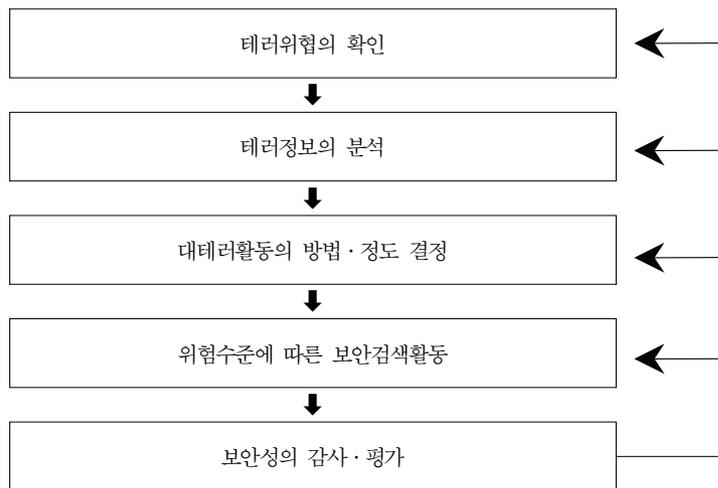
셋째, 우선순위의 설정(Priority setting) 단계에서는 주어진 예산의 범위 내에서 테러위험을 최소화시키기 위해서 어떠한 활동을 우선적으로 해야 할 일을 정하는 것이다. 이 경우 외국 국빈 방문 시, 국제행사 개최 전후 등 테러의 발생 가능성이 높은 경우에는 우선시 될 수 있을 것이다.

넷째, 위험요소의 감소(Reducing risk) 단계에서는 테러위험에 대한 대책을 마련하

고, 보안검색요원들을 활용하여 보안검색을 실시하는 등의 활동을 하게 된다.

마지막으로 보안성 감사·평가(Security audits) 단계에서는 주기적으로 위와 같은 대테러 활동이 적절하게 이루어지고 있는지를 정형화된 형식과 절차 속에서 평가해야 한다. 이를 도식화하면 다음과 같다.

〈표 1〉 보안검색 위험관리의 기본과정



출처 : 최선우, 2012: 504 재구성

2. 위협의 정도에 따른 보안검색 수준의 변화

항공 테러라는 거대 위협에 대해 정기적으로 위와 같은 단계를 거쳐 위협을 관리하지만 국제정세나 국내 상황에 따라 테러 위협의 정도는 달라지기 때문에 시시각각 변화하는 상황에 적합한 대테러 활동이 필요하다. 특히 항공 테러 예방에서 가장 중요한 업무인 보안검색에 있어서 핵심적 역할을 담당하는 경비업체 보안검색요원들이 긴장감을 가지고 직무에 몰입해서 신체수색이나 CCTV관찰을 할 수 있도록 항공테러의 위협수준에 따른 보안검색 활동을 강화하는 것이 필요하다.

따라서 마치 전쟁도발가능성에 따른 단계별 방어준비태세와 같이 공항 보안검색에 있어서도 테러리즘의 위협 정도에 따른 공항운영자, 경비업체, 경찰의 인력을 효과적으로 운영하는 단계별 대응이 요망된다. 외국에서 테러사건 발생, 국내 중요행

사관련 긴급정보 입수 등 여러 가지 정황을 고려한 테러리즘의 위협정도에 따라 평상시, 경계강화시, 테러위협시, 심각한 위협, 매우 심각한 위협으로 구분하여 이에 따른 보안검색의 수준을 정하여 단계별 대응책을 강구하는 것이 필요하다. 중동 등 외국에서 테러리즘사건이 발생한 경우에는 공항과견 경찰대와 공항공사의 보안관계자가 합동으로 대책회의를 하여 경계를 강화하고, 동북아시아 지역 또는 남북관계를 고려하여 테러의 위협이 보다 구체화되는 경우에는 대책회의를 통해 공항내 취약지점의 유동순찰을 실시하는 등 보다 높은 수준의 대테러 활동을 하고, 국내에서 개최하는 국제 중요행사를 개최하는 등 테러의 위협이 심각해진 경우 일정한 기간 동안 특수경비원과 함께 보안검색대 2개당 1명씩 경찰관을 배치하고, 테러관련 긴급정보를 입수하는 등 테러의 위협이 매우 심각한 단계에는 매 검색대마다 경찰관을 1명씩 투입하여 합동으로 보안검색 근무를 하여 보안강화 조치를 취해야 할 것이다. 이를 표로 간략하게 정리하면 다음과 같다.

〈표 2〉 보안의 위협 수준에 따른 보안검색 활동(예시)

위협 수준	보안검색	유동순찰	보안 T/F회의
평상시	특수경비원		
경계강화	특수경비원		회의개최
위협징후	특수경비원,	배치	회의개최
심각	특수경비원, 경찰관	배치	회의개최
매우 심각	특수경비원, 경찰관	배치	회의개최

이를 위해서는 항공안전법의 규정상 공항공사와 특수경비원만이 보안검색을 할 수 있도록 규정되어 있는 것을 개정하여 테러의 위협으로 항공안전이 심각하게 위협을 받는 경우에는 경찰관이 공항 보안검색요원과 함께 합동근무 할 수 있도록 개정할 필요가 있다.

3. 보안실패에 따른 사후 위험관리의 제도화

항공안전법에는 항공안전 및 보안에 관한 기본계획, 국가항공보안계획 등 항공안전보안사고의 위협에 대한 정부기관의 사전 대응조치에 대해서는 상세한 규정을 두고 있으나 보안검색 등 항공보안이 실패하여 위협이 현실화 될 경우 이에 대한 사후

관리에 대해서는 규정이 없다. 항공기 납치나 공중폭파 등 다양한 공항관련 보안실 패상황에서 긴급안전조치, 응급조치, 대피명령, 강제대피조치, 통행제한, 신원확인, 부상자구호, 유가족 연락 기타 발생 가능한 상황을 처리할 부서와 조치요령 등에 대한 체계적인 매뉴얼이 마련되어야 한다. 이 매뉴얼에 따라 담당 정부부처, 공항공 사, 경찰기관, 경비업체에서는 상황발생시 유기적으로 연계하여 보다 효과적으로 상 황을 처리할 수 있도록 평상시 위기상황 매뉴얼을 숙지하여야 한다.

한편, 항공안전법 등 관련 법률을 통해 테러 등 보안사고 발생시 피해 유가족들의 신속하고 충분한 피해보상을 위하여 사전에 공항보안업무에 참여하는 각 주체간 명 확한 책임한계를 설정하는 것이 필요하다. 물론 1차적으로는 피해당사자인 항공사와 보안검색의 책임기관인 피해보상을 하여야 하겠지만, 피해액은 막대한 비용이 들 것 이기 때문에 정부기관 역시 감독책임에 따른 어느 정도의 피해보상을 감수할 수밖에 없을 것이다.

4. 공항 보안검색을 전담하는 국가경찰기구 창설

앞에서 살펴본 바와 같이 우리나라의 공항 보안검색 체제는 보안검색 담당조직과 감독기관의 괴리, 보안실패에 따른 민형사상의 책임문제, 특수경비원의 지휘체통의 혼돈, 특수경비원의 직무만족도 저하 등의 문제점을 안고 있다. 이와 같은 모든 문제 점을 해결하기 위해서 공항 보안검색 만을 전담하는 국가경찰기구를 창설할 것을 제안한다. 즉 정부가 일정한 자격과 능력을 갖춘 자를 공항보안경찰관으로 채용하여 이들로 하여금 공항보안요원을 담당하게 하며, 보안검색결과 자질과 능력이 검증된 자를 상위직급으로 승진시켜 보안검색 업무를 지도·감독하게 한다면, 직무만족도의 저하로 인하여 숙련된 보안검색요원의 이직을 막을 수 있고, 현장과 감독업무를 연 계시킬 수 있으며, 여러 개의 공항의 보안검색 부서에 적절히 순환배치를 할 수 있어 서 장기간 근무에 따른 업무태만을 해소할 수 있을 것이다.

이와 같이 보안검색을 전담하는 국가경찰기구는 미국 국토안보부(Department of Homeland Security) 소속의 교통보안청(Transportation Security Administration)⁶⁾과 같

6) TSA는 9·11 사건 이후 2001년 11월에 운수부(Department of Transportation) 소속하에 창설되어 2003년 3월 25일에 국토안보부로 이관되었다. TSA는 약5만 명의 직원들이 있으며, 이들은 미국의 450개 공항에서 매일 1,700만 명을 검색한다. <http://www.tsa.gov/about-tsa>

이 경찰청과 해양경찰청과는 별도의 국가경찰기구로서 국토해양부 소속 하에 항공 안전관련 부서를 통합하여 조직한다면 항공안전 문제를 보다 체계적이고 전문적으로 담당하게 되어 상황과 시기에 따라 적절하게 위험관리를 할 수 있을 것이다. 이 기구의 소속 공무원을 경찰공무원법을 적용받는 경찰공무원으로 임용한다면, 보안 검색 업무와 부수해서 발생하는 보호조치, 위험발생의 방지, 범죄의 예방과 제지, 피의자의 체포와 범죄수사 등 일반 경찰관이 가지는 권한을 모두 행사할 수 있기 때문에 현재 신분상의 문제 때문에 보안검색 현장에서 겪고 있는 문제점들을 해결할 수 있을 것이다.

V. 결 론

현대와 같이 고도로 산업화된 사회에서 우리는 선조들이 누리보지 못한 문명의 이기를 활용하고 있다. 그러나 한편으로는 일찍이 농경사회에서 생각하지도 못했던 일상생활 속에서 거대 위협을 마주하고 있다. 지구온난화의 위협에 따라 쓰나미와 같은 자연재해, 에이즈나 신종 플루와 같은 새로운 질병, 불량식품으로 인한 식품 안전의 위협, 사이버공격에 의한 금융전산망의 마비, 핵무기와 같은 대량살상무기의 위협 등은 언제든지 우리의 생명을 위협할 만한 수준으로까지 발전해 있다.

그중에서도 9·11테러사건으로 대변되는 항공 테러리즘은 현대인들에게 심리적 공황상태를 빠뜨릴 만큼 그 파급효과가 가히 상상을 불허한다. 9·11사건 이후 세계 각국은 항공안전을 보장하고 테러리즘을 예방하기 위해서 보안검색활동의 공공재로서의 성격을 강화시켜 항공사 등 민간기업의 보안검색활동을 국가경찰 등 공경비 중심의 보안검색활동으로 전환시켰다. 그러나 우리나라는 인천공항의 개항을 전후하여 공항운영의 효율화를 위해서 수익자 부담의 원칙을 적용 세계적인 추세와는 반대로 기존의 공경비 중심 보안검색에서 항공사와 경비업체 중심의 민간보안검색활동으로 전환하였다. 이에 따라 현장 보안검색 요원의 저임금과 소통되지 않은 업무감독 등으로 인한 직무만족도 저하, 공항공사·건설교통부·경찰·국가정보원 등 보안검색 감독업무 분산에 따른 책임의식 저하, 보안실패의 경우 민형사상 책임 문제의 미정 등 공항 보안검색과 관련된 여러 가지 문제가 산적해 있다. 뿐만 아니라 최근 저가항 공사의 등장에 따른 과열경쟁에 따라 항공사들은 여행객의 편의와 수익의 극대화를

위해 항공보안 활동에 소요되는 비용을 감소시키려는 경향이 있다.

이와 같은 제반 문제를 해결하기 위해서는 보험회사에서 도입되어 민간기업에 널리 확산된 위험관리라는 경영기법을 보안검색 업무에도 도입할 필요가 있다. 위험관리의 여러 기법 중에서 주기적인 위험진단과 안정성 평가, 위험의 정도에 따른 위험감소 전략의 다변화는 보안검색 활동에 있어서도 충분히 도입·활용할 수 있다. 국제정세와 남북관계 등을 고려하여 정기적으로 테러의 위험을 진단하고 분석하여 우선순위를 정하여 위험감소활동을 한 후 안전성과 보안성을 평가하는 등의 주기적인 진단·실행·평가 작업은 제한된 자원의 한계 내에서 보안검색의 효과성을 극대화시킬 수 있다. 또한 다변하는 정치·외교적 상황 하에서 테러의 위험 정도를 수시로 판단하여 위험 정도에 따라 대테러 활동의 수준을 변화시킨다면 보안검색 업무의 적응성과 보안검색요원의 업무숙련도를 제고시킬 수 있을 것이다. 보다 더 근본적인 문제는 다가오는 거대위험에 대처하기 위하여 보안검색 활동의 체계화와 전문화인데, 과거 국토해양부 산하의 항공안전본부를 보다 확장하여 항공안전문제에 관한 국가경찰기구를 조직하고 소속된 경찰관들을 항공안전 및 보안검색활동에 종사하게 한다면 경찰관직무집행법상의 행정경찰권과 형사소송법상의 수사권 등을 보유하게 되어 보안검색 현장에서 발생하는 제반 문제를 보다 효과적으로 처리할 수 있게 될 것이다.

위험의 반대개념은 안전이다. 안전은 위험이 없는 곳에서 존재하기 때문이다. 인간생활에 있어서 고립적이던 또는 공동체인 위험으로부터 자유로운 시대는 없었다. 그러나 과학기술의 발달과 국제적 교류의 증대 등에 따라 인간을 위협하는 위험은 과거에는 상상할 수 없었던 거대위험으로 변모해 인류 전체를 위협하고 있다. 거대위험으로부터 우리의 자유와 안전을 확보하기 위해서는 기존의 방식과는 달리 보다 체계적이고 전문적으로 위험을 예측하고 위험에 대한 대비능력을 발전시켜 나가야 한다. 보다 철저하고 체계적인 보안검색 활동은 안전하고 활력있는 여행을 보장해 줄 것이다.

참고문헌

1. 단행본 및 학술논문

- 강맹진 (2005). 9.11테러 이후 미국의 공항 보안검색과 경찰활동에 관한 연구: 한국의 경우와 비교 중심으로. **한국공안행정학회보**, 21, 137-189.
- 김용욱 (2004). 항공 보안검색의 발전과정과 운영실태에 관한 연구. **한국경호경비학회지**, 7, 61-93.
- 신계훈 (2006). 국제 테러범죄 관련 공항 보안검색 효율화 방안 연구: 인천국제공항을 중심으로. 연세대학교 행정대학원 석사학위 논문.
- 양현호 (2008). 경찰의 공항 보안검색에 관한 연구. **한국유럽행정학회보**, 5(1), 59-80.
- 유광의 (2005). 항공여객 보안검색 개선을 위한 업무 요인의 중요도 연구. **한국항공운항학회 학술대회논문집**, 91-93.
- 윤한영·정훈·소대섭 (2011). 인천국제공항 항공안전보안체계에 대한 종사자의 인식 및 개선방안 연구. **항공진흥**, 56, 89-111.
- 이기현·황호원 (2010). 공항 보안발전에 관한 연구: 인천국제공항 보안검색을 중심으로. **한국항공경영학회지**, 8(1), 57-72.
- 이대성·김종오 (2009). 공항만 보안검색의 실태분석과 개선방안에 관한 연구. **사회과학연구**, 15(2), 27-62.
- 이주형 (2012). 미래 공항보안 검색 방향에 관한 고찰. **항공진흥**, 58, 115-134.
- 정주섭 (2011). 공항보안감독관의 개인태도가 검색장비 운영요인에 미치는 영향. **경한국경호 경비학회지**, 29, 279-300.
- 조영갑 (2004). **테러와 전쟁**. 서울: 북코리아.
- 최선우 (2012). **민간경비론**. 인천: 진영사.
- 황호원 (2006). 공항보안요원의 법적 지위에 관한 연구. **항공우주법학회지**, 21, 157-179.
- Beck, Ulrich. (1986). *Risikogesellschaft: Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt am Main.
- Burstein, Harvey (1994). *Introduction to Security*, New Jersey: Prentice Hall.
- Hess, Kären M. and Wrobleski, Henry M. (1996). *Introduction to Private Security*. New York: West Publishing Company.
- Hubbard, Douglas (2009). *The Failure of Risk Management: Why It's Broken and How to Fix It*. New Jersey: John Wiley & Sons.

2. 기타

경비업법(법률 제9579호, 2009.4.1, 일부개정)

항공법(법률 제6263호, 2000.2.3, 일부개정)

항공법(법률 제6467호, 2001.4.7, 타법개정)

항공안전 및 보안에 관한 법률(법률 제11244호, 2012.1.26, 타법개정)

<http://www.tsa.gov/about-tsa>(미국 교통안전청 홈페이지)

【Abstract】

Risk Management and Strategies in Airport Security Check

Kim, Jae-Woon

Travel by airplane using airport in globalized modern society is familiar to our life but such airport can be a target of terrorists who would threaten our safety. However, aviation terrorism which is represented by 9.11 terror gives horror beyond our imagination to modern people. Since the first airplane hijacking in Peru in 1931 happened, security organization in each nation has taken various prevention measures to block aviation terrorism. The most realistic measures to prevent aviation terrorism would be security check activity to control approach of terrorist that passengers on airplane and cargos are checked to find out dangerous article like explosive etc.

But security check activity in Korea shifted to security check activity focused on private security for efficiency of airport operation differently from security check activity in advanced countries where public interests is strengthened according to risk of terror after 9.11 system. That is, since Incheon airport opened in March 2001, security check system focused on the police was changed. Now Incheon international airport Corporation instructs and supervises security check job and private security personnel are in charge of actual security check activity. But this check system has limitation in blocking terror activity by terrorists which is systematized and intelligent as time passes due to deteriorated job satisfaction of private security personnel and confusing supervising system.

Accordingly, it is suggested to introduce risk management skill which is one of management strategy of private corporation for security check activity to prevent terror activity. With this skill, risk factors of aviation terror are identified and analyzed regularly, and each process such as setting of priority,

activity to reduce risk, and assessment of security is carried out. And it would be necessary to do efforts, for example, to properly change level of security check according to threat of terror such as to place policeman at airport security in case threat of terror is severe. On the other hand, it is necessary to establish national police organization for good communication of security check activity in field and supervising function, which can encourage systematization and specialization of aviation security job.

Key words : Risk management, Security check, Terrorism, Private security, Aviation security