2026 항공보안주간

미래항공보안포럼

종 합 자 료 집

일시 | 2026. 7. 9.(목) 14:00 ~ 17:00

장소 | 국립항공박물관

사단법인 대한민국항공보안협회

2026 미래항공보안포럼

발표자 및 토론자 구성

구 분	소속 · 직위	성 명
사 회	대한민국항공보안협회 부회장	서 일 수
좌 장	경운대학교 교수	유 덕 기
기조발표	대한민국항공보안협회 회장	박 재 완
주제발표 1	대테러센터 기획총괄과장	성 인 규
주제발표 2	한국항공대학교 교수	한 종 춘
토론 (정부)	국토교통부 사무관	김 은 경
토론 (항공사)	대한항공 항공보안팀장	조 영 민
토론 (운영)	인천국제공항보안 그룹장	김 범 수
토론 (운영)	한국공항보안 보안운영실장	이 상 우
토론 (교육)	한국보안인재개발원 원장	성 연 영

목 차

기 조 발 표

항공보안 패러다임의 전환과 보안역량 강화 전략

대한민국항공보안협회 회장 박 재 완

2026 항공보안주간

미래항공보안포럼

기조발표

항공보안 위협 환경과 패러다임 전환 진단

장면 ①　덴버 국제공항 · 2026. 5

「 2.4m 로는 막을 수 없다 」

죽음을 각오한 자 – 장애물이 될 수 없음

장면 ②　애틀랜타 공항 · 2025. 10

「 이상징후는 발견되어야 한다 」

가족의 신고가 없었더도 – 예방할 수 있었을까?

장면 ③ 애벌론 공항 (호주) · 2025. 3

「 허술한 위장에도 뚫렸다 」

정비사 복장인가?, 그냥 그렇게 믿고 싶었을까?

진단 · 우리는 어디에

우리가 생각하는 항공보안

보안검색

위해물품을 막는다

+

항공경비

비인가자를 막는다

익숙합니다. 그러나 충분하지 않습니다.

데이터 · 위협은 사라지지 않았다 ①

기내 장악형 위협은, 거의 사라졌다

305

1968-72 (5년)

전 세계 납치 305건

→

15

2010-19 (10년)

전 세계 납치 15건

검색장비 첨단화 · 조종실 방탄문이 막았다.

출처: Aviation Safety Network

데이터 · 위협은 사라지지 않았다 ②

검색대 '바깥'이 새로운 표적이 되었다

2011 모스크바 도모데도보 — 도착홀 자폭테러

2013 로스앤젤레스 LAX — 검색대 앞 총격테러

2014 카라치 진나공항 — 자동화기 무장공격

2016 브뤼셀 자벤템 — 체크인홀 자폭테러

2016 이스탄불 아타튀르크 — 공개구역 총격테러

공통점 — 모두 보안검색 '이전(landside)' 구역. 검색대로는 막을 수 없었다.

테러 위협이 다른 곳으로 옮겨갈 뿐이다.

RAND Corporation (2016)

위협은 사라진 게 아니라, 이동했다

검색대 안쪽 (Airside)

납치·기내 폭파

↓ 거의 소멸 (보안대책 강화)

검색대 바깥 (Landside)

시설 테러·무장 침입

↑ 새로운 전선 (사실상 무방비)

덴버 · 애틀랜타 · 애벌론, '이동'의 실제 사례다.

위협은 복합적이고 다양하다

- 울타리 침입
- 신분 위장
- 일반구역 테러
- 드론
- 내부자 위협
- 사이버 침해
- 보조 배터리
- 무차별 폭력

단일 위협 대응으로는, *막을 수 없다.*

대응도, 달라져야 한다

장비 · 시설 · 시스템 + 인적 역량

물리적 방어 위에, 사람이 읽고 판단하는 역량을 더한다

사람에 투자하라. 인적 요소를 항공보안 정책과 운영에 통합하고, 항공보안 역할을 필요한 역량을 갖춘 **'전문직'**으로 인정하라.

— ICAO 글로벌 항공보안계획(GASeP), Doc 10118

대응방안 · 큰 틀

세 갈래로 인적 역량을 세운다

전문인력

드론·대드론 등
신종위협 전문 대응

주제발표 ①

행동탐지

이상징후를 읽어내는
현장 종사자의 눈

주제발표 ②

교육체계

반복·갱신되는
지속적 역량 체계

정책적 귀결

이어지는 논의

오늘, 함께 답을 만든다

주제발표 ①

드론·대드론 전문인력 양성

주제발표 ②

행동탐지 기반 종사자 역량

전문가 토론

현장과 정책을 잇는 점검

정책 제안서

지속적 역량 체계로의 귀결


항공보안의 핵심은,
사람이다
사단법인 대한민국항공보안협회

II

주 제 발 표 1

국가 드론·대드론 대전환 전략 (K-Drone Dominance)

대테러센터 기획총괄과장 성 인 규

정부 드론·대드론 통합 TF

국가 드론·대드론 대전환 전략

K-Drone Dominance

미래 전장과 글로벌 공급망을 주도할 10대 핵심 추진과제

2026 — 2030 Blueprint

AGENDA

발표 순서

Ⅰ 추진 배경

왜 지금인가

Ⅱ 진단 및 평가

국내외 현황과 한계

Ⅲ 핵심목표

K-Drone Dominance

Ⅳ 10대 추진과제

전략의 실행 청사진

Ⅴ 결 론

드론, 전장의 '게임체인저'로 부상

러-우戰·미-이란戰을 거치며 드론은 전쟁의 판도를 바꾸는 비대칭 무기

러-우戰 (러시아-우크라이나)

월 20만대

우크라, 자폭드론 대량생산 체계 구축

- 1대당 약 400~500 USD 저가 양산
- 상업용 부품 활용, 군용·상업용 경계 붕괴
- 전장 인명손실 감축 + AI 결합 합동 운용

미-이란戰

섞어 쏘기

'드론 + 미사일 섞어 쏘기'

- 기존 고가 방공체계의 취약성 노출
- 더미·미사일·드론 동시 다발 운용
- 비대칭 소모전의 새로운 표준 정착

주요국 대응 | 美 20조원('27년 월 20만대) · 대만 2조원('28년) · 러시아 10조원('30년)

드론 위협, '지능형 연쇄 공격'으로 진화

단일 침투를 넘어 군집·혼합·다영역 공격으로 위협 양상 전환

1단계
단일 침투
정찰 / 단발 타격

→

2단계
군집·혼합
더미·미사일 혼합

→

3단계
지능형 연쇄
정찰·타격·심리전 패키지

복합 전술
정찰→타격→심리전 패키지화

비대칭 소모전
더미·미사일·광섬유 드론 혼합

다영역 공격
드론·미사일·전자전·해상무인

북한 위협
군집·자폭·광섬유 대량 생산 추정

위협 대상, 국가 핵심 인프라로 확대

군사시설을 넘어 공항·원전·항만·초고층 빌딩까지 위협 확장

1	2	3	4	5
공항	**원전**	**항만**	**정부청사·VIP**	**초고층빌딩 ·다중시설**
비행 차질·테러	최근 5년 700건 불법드론	물류·국가기간	테러·정밀 타격	효과 중심 공격

효과 중심의 공격

VIP 테러·마약·밀수·산업스파이·SNS 확산형 인지전까지 위협 영역이 확장

對中 의존 — 안보·산업 주권의 위협

평시 데이터 유출·해킹, 유사시 공급망 차단으로 전쟁 수행 능력 기능 마비

세계시장 중국 부품·기술 장악

배터리·모터·통신·제어부 등 핵심 부품 및 기술의 대부분 중국산

수출통제

中, '24.9월부터 국가 안보 이익 보호 명목 下 군용 전환 가능 드론·부품 수출 통제

백도어·해킹

평시에도 백도어에 의한 데이터 유출, 해킹 등 미상 앱 접속·조종권 탈취 가능성

주요국의 중국제품 제재

미국 등 주요국에서 중국 제품 제재 움직임과 중국 정부 수출 통제 조치 등으로 '23년부터 중국 세계 드론 점유율 점차 하락 중

세계 드론·대드론 시장 동향

드론 연 14.4%, 대드론 연 30%로 성장 — 국내산업 : 기회이자 위기

세계 드론 시장 ('30년 기준)

223조원

세계 대드론 시장 ('30년 기준)

25조원

국내 드론 시장 규모

1.1조원 · 연 13.5% ↑

세계 점유율 약 2% (9위)

국내 대드론 시장 규모

630억원 · 연 30% ↑

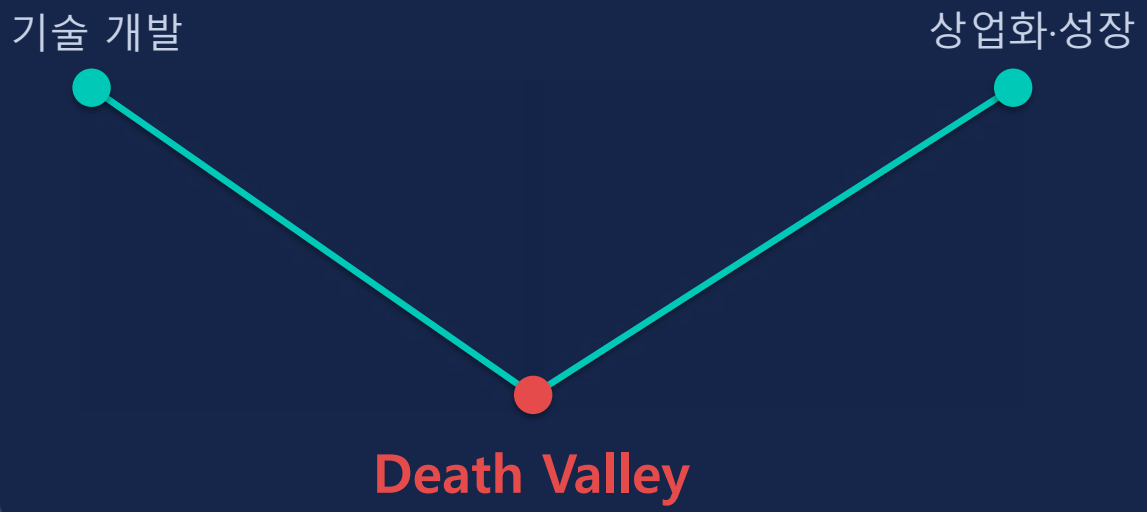
방산 대기업 주도, AI·로봇 기업 진입 추세

국내 산업, 컨트롤타워 부재 속 '죽음의 계곡'과 영세화 지속

수요 분산 + 가격경쟁 노출 → 통합 수요와 핵심부품 국산화 시급

'죽음의 계곡(Death Valley)'

기술개발 → 상업화 과정의 자금 공백 구간



산업 4대 구조 문제

절대적 수요 부족 및 수요 파편화

공공 수요 기관별 소량 → 안정적인 기술개발과 생산체계 구축 어려움

핵심부품 및 기술의 국산화 필요

자체 기술·설비 보유 50여개 수준 등 저가 외산 제품 의존

中 시장 잠식 및 대기업 진출 제약 등 공급망 취약

저가 중국 부품 의존 심화, 중견·대기업 진출 제약(중소기업자 간 경쟁제품)

정부 통합적 지원 및 육성전략 수립 등 컨트롤타워 부재

부처별 분산된 정책, R&D 및 민군의 이원화 등 정부 통제 미흡

국내 대응체계의 3대 한계

위협은 진화했으나, 대응은 여전히 '개별 대응' 수준

구 분	현재 (AS-IS)	목표 (TO-BE)
통합 관제	민·관·군 동시 관제체계 부재 군·국가중요시설 위주 일부	민관군 통합 관제·정보공유
총괄 법령	對드론 총괄 법령 부재 기관별 업무분장 모호	신규 특별법 제정 역할·권한 명확화
거버넌스	부처별 분산 정책 R&D·민군 이원화	범정부 컨트롤타워 '진짜 거버넌스'

정부 드론·대드론 통합 TF — 5대 시사점

① **공공 수요 확대 · 통합 획득**

지속 가능한 매출로 선순환 생태계 조성

② **핵심부품·기술 국산화**

수출통제·보안 품목 선별 지원

③ **미래 기술 선도 개발·실증**

AI·첨단기술 적용 국가 전폭 지원

④ **민관군 통합 대응체계**

관제·법령·지휘체계 동시 구축

⑤ **'진짜 거버넌스' 과제 이행**

컨트롤타워에 의한 조정·점검

K-Drone Dominance — 3대 핵심목표

강소기업

'26 → '30

00개 ➡ 30개

5년 내 강소기업 30개 육성

글로벌 시장 점유율

'26 → '30

2.2% ➡ 10%

세계 점유율 두 배 이상 확대

대드론 방호체계 구축

'26 → '30

10% ➡ 90%

국가 핵심시설 방호율 비약적 상승

투자 패키지 '26~'30년 | 국민성장펀드 메가프로젝트, 방산펀드, 모태펀드 등 대규모 매칭 투자 추진

산업정책 패러다임의 전환

시장 경쟁력만이 아닌, 안보·공급망·기술패권을 동시에 다루는 정책으로 전환

구 분	기존 산업정책	국가전략 산업정책
기본개념	시장 경쟁력 · 경제성장 중심	안보 · 경제안보 · 산업경쟁 동시
정책목표	수출 확대 · 일자리 창출	공급망 안정 · 전략기술 · 안보
대상산업	일반 제조업 · 서비스	드론·대드론 · AI · 우주 · 반도체
시간관점	단기 산업성과	장기 기술패권 · 전략적 우위
거버넌스	개별 부처 중심	범정부 거버넌스

10대 핵심 추진과제

기반·안보·생태계·확산 — 네 축으로 연결되는 10개 핵심 과제

1 기반 드론 · 대드론 거버넌스 정립	2 기반 공공수요 확대·통합획득	3 기반 표준인증 통합 체계 구축	4 기반 R&D지원사업통합 등 공급망 안정화	5 안보 민관군 통합 대응체계 구축
6 생태계 K-Drone 민군 통합 클러스터	7 생태계 금융 및 세제 지원	8 생태계 인력양성·인프라 구축	9 생태계 규제개혁·기업 상생협력	10 확산 경진대회·민관군 훈련 정례화

기반축 거버넌스·수요·인증·R&D

안보축 통합 대응체계

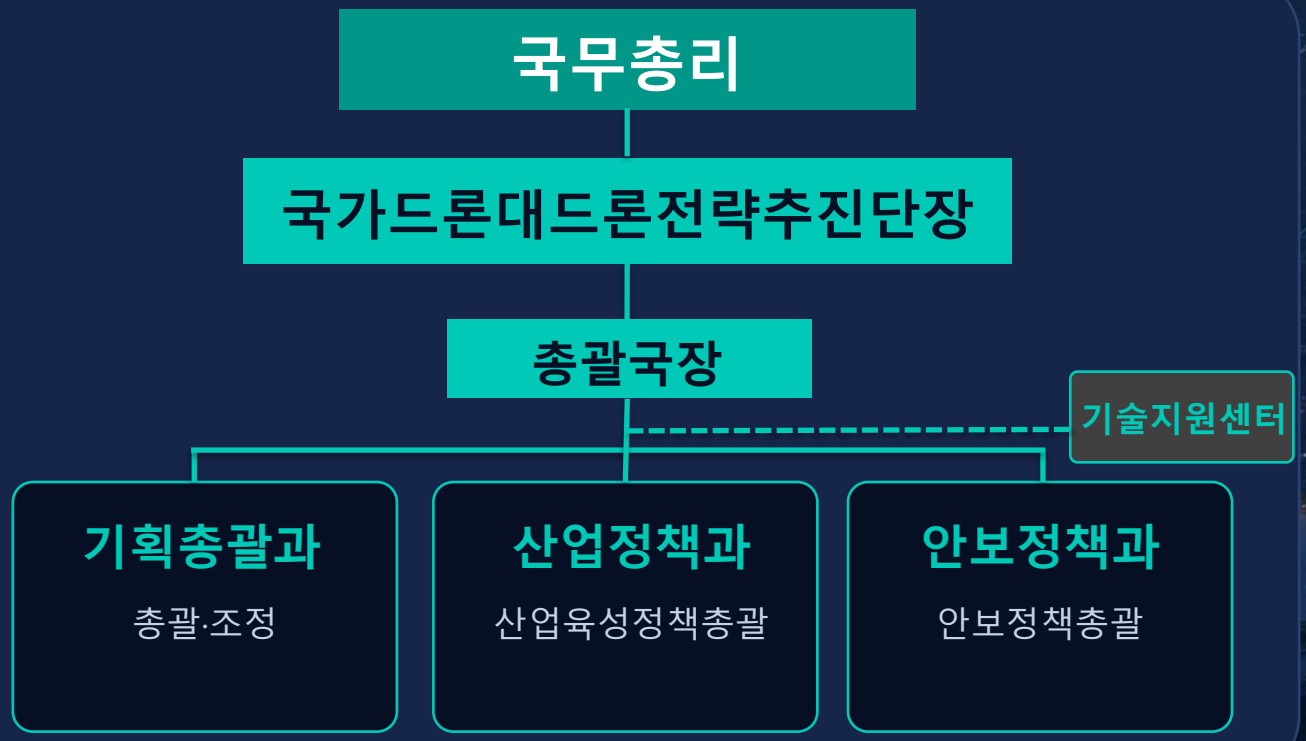
생태계축 클러스터·금융·인력·규제

확산축 경진대회·민관군 훈련

과제 01

드론·대드론 거버넌스 정립 및 협의체 구성

국무총리실에 상설 컨트롤타워 신설, 의사결정·민간채널·법률 일원화



일원화 3대 축

의사결정 기구

現「드론산업협의체」→**「국가드론·대드론정책위원회」**
위원장: 국토부장관 → 국무총리

민간 협력 채널

現「드론산업얼라이언스」→**「드론·대드론산업얼라이언스」**
대드론 기업 참여 확대

법률

現「드론법」→**「드론·대드론법」**으로 개정 검토
드론과 대드론산업을 통합하여 시너지 확대

과제 02

공공수요 획기적 확대 — 5년 약 2조원 마중물

범정부 드론·대드론 수요 발굴 및 “국가정책사업”으로 추진

시범사업 (’26)

부처별 전체 5%

초기 신호

최초물량 (’27~’28)

부처별 전체 15%

산업 본격화

후속물량 (’29~’30)

부처별 전체 80%

대규모 양산

※ 5개년 공공수요는 공개하여 산업계의 예측성을 제고하고, 기술 및 환경변화에 유연하게 대응

5개년 (’26~’30) 공공수요 종합

총 약 1조 7천억원 | 드론 약 95,149대(1조 5백억) | 대드론 약 5,726대(6천 3백억)

국방분야 | 치안분야 | 재해재난분야 | 중요시설 방호 | 관리 및 측량 | 안전점검 | 농업지원 | 물류수송 | 공역제어 | 해양수산분야

과제 02

공공수요 통합획득 — 방위사업청 중심 일원화

단순 조달을 넘어 요구사항 정의·설계·개발·검증·운영까지 통합

수요종합 → 전문가 검토 → 소요결정·추진전략 수립 → 실증시험 (필요시) → 획득

① 상용품 구매

상용품이 있는 경우

→ 통합 구매

② 신속 개발

1년 내 개조개발 가능

→ 빠른 납품

③ 연구개발 및 양산

핵심기술부터 개발

→ 양산 (국과연·항우연)

근거 법령 | 「방위사업법」·「방산발전법」 개정 + 무기체계 도입 가능한 「첨단사업법」 신속 제정 검토

과제 03

드론·대드론 표준인증 통합체계 구축

K-MOSA 표준화 + K-Green/Blue 인증으로 공공수요와 글로벌 시장 연결

K-MOSA 기반 표준화

동맹국 공급망과 연계 추진
K-MOSA 개념 적용하되, 핵심부품(배터리, 모터 등) 동맹국과 연계

확장성 고려, KS 원칙 적용
군 특수성 분야 는 KDS 적용, 암호장비는 국정원 KC-MVP 등 적용

단계별 표준화 추진안
1단계('26) : 품질, 공급망, 보안성 표준서 작성
2단계('27~'30) : 공공임무별 대표 기체 성능 표준화 등

공공수요용 인증체계 (K-인증)

신속하게 인증하기 위한 별도 인증체계 구축
최초 현재 운용 중인 TTA 제도 활용, 이후 별도 인증체계 구축
인증은 표준을 충족한 우수제품을 등록하는 형태로,
미 Green/Blue UAS 개념으로 통합획득에 활용

K-대드론 신뢰도 및 대응역량 강화

대드론 성능시험 표준에 맞춰 단계별 대드론 표준화 확대
(성능) 장비별 성능 적합성 기준에 따른 국가 차원 확인서 절차 마련
(상호운용) 미·NATO 활용중인 통신규격 및 인터페이스 표준화 추진
(보안) 대드론 특화 보안 가이드라인 및 검증체계 마련

드론·대드론 표준인증 통합 TF 운영 → 공공수요 통합획득과 연계 가능한 표준인증체계 구축

과제 04

R&D·지원사업 통합으로 공급망 안정화 및 미래기술 확보

부처별 분산된 R&D를 세 축으로 통합 기획·관리체계 구축

실증지원

공공수요 임무별 부족기술 식별, 물량 및 납품 일정 고려하여 실증 지원 이후 납품이 가능토록 과제 기획

공급망 안정화

핵심구성품 표준화와 연계, 공공수요 납품일정을 고려하여 우선순위 선정

미래기술 확보

공공수요와 별개 추진, 국내 기술수준 및 생태계 분석 후 향후 실증가능한 사업 우선 기획

부처별 R&D / 지원사업 통합 기획·관리

국무총리실 : 통합관리 (관리대상 사업 한정) · 매년 성과평가 · 1회성 사업 지양, 공공수요 연계형 우선 추진

과제 05

공공수요와 연계한 드론·대드론 통합 대응체계 구축

드론 위협을 '안전 위반'에서 '테러·군사 위협'으로 전환, 법령 개정 및 대응체계 구축

대드론 지휘기구 설치 및 개념 정립

(지휘기구/법령)
민관군 통합 대응 할 수 있는 지휘 및 조정 기구 단일화, 신규 법령 제정 및 관련 법률 개정

(대드론 방호 의무화)
국가중요시설, 군부대 등 "드론방호구역" 지정, 시설 특성별 방호체계 구축 의무화

민관군 통합방호체계 구축

"드론방호구역"에 대한 대드론체계 구성 표준모델 → 권역별 방호체계 구축

소관부처의 "드론방호구역 " 에 대한 방호체계 구축은 각 소관부처에서 공공수요와 연계하여 예산 확보 및 사업 추진

신규 특별법

「드론 대드론 통합 특별법」(가칭) 추진

관제 연동

국방드론관제체계 + 국토부 UTM
→ 통합방위·치안·재난 공유

Remote ID 의무화

민간 드론 원격식별 의무 장착 근거 마련 추진

과제 05

공공수요와 연계한 드론·대드론 통합 대응체계 구축

‘드론방호구역’ 등급별 방호 표준 모델

A

국가기능 마비

원전·공항·정유시설

- 장거리 탐지·식별 (軍)
- 하드킬 (軍) + 소프트킬 (軍/民 공통)

B

권역기능 마비

항만·정부청사

- 중거리 탐지·식별 (선택적 軍/民)
- 선택적 하드킬 (軍) + 소프트킬 (民)

C

사회불안 확산

산업단지·다중이용시설

- 탐지 (民)
- 소프트킬 (民)

민간시설 방호 지원사업

지자체 주관 추진 · 중소기업 75% 이내 / 중견 70% 이내 / 대·공공 50% 이내

과제 06

K-Drone 민군통합 클러스터로 기업 전주기 지원

복수 지자체 컨소시엄 기반의 통합 클러스터를 신규 지정

1	2	3	4	5
창업	**실증**	**수출**	**인프라**	**인력**
신규 창업 지원	국내 수요 실증지원	수출형 패키지 개발	인프라 구축 지원	인력 양성 지원

기간

5년 ('27~'31)
3년차 성과평가 후 추가 지정 검토

방식

복수 지자체 컨소시엄 공모
소재 기업과 함께 사업계획 수립

기획·관리

산업부 + 방사청 공동 기획·관리
'지역혁신클러스터' + '방산혁신클러스터' 통합

과제 07

금융 및 세제지원 강화

메가프로젝트·방산펀드 등 기업의 자체 투자 선순환 조성

금융지원

5년 150조원

국민성장펀드 '메가프로젝트' 매칭 투자

- **무인기 R&D 센터·설비**
  제2차 메가프로젝트에 1.4조원 투자 예정
- **방산기술 혁신펀드**
  방사청 — 기술혁신 마중물
- **차세대 유니콘**
  중기부 — 유망 중소기업 성장 지원
- **K-방산 수출펀드**
  수출 연계 자금 공급

세제지원

핵심기술 세제지원

드론·대드론 핵심기술 지정 등 세제지원 검토

- **대상 확대**
  현행 무인이동체 → 대드론·방공 신기술까지
- **R&D 세액공제**
  첨단 드론·대드론 R&D 인센티브 확대
- **시설 투자 공제**
  첨단 시설 투자 세액공제 확대
- **기술개발 유인**
  고도화된 기술개발 인센티브 강화

과제 08

인력양성 및 인프라 구축

민군 통합 자격제도와 3단계 교육으로 드론·대드론 전문가 양성

1 단계
기초교육

조종·조작 능력 구비
[민·관·군 통합]

2 단계
공통교육

실무능력 구비 — 4단계 모듈
이론→자체제작→간이실증→운용

3 단계
특성화교육

실무역량 강화
[정부 부처별 맞춤]

자격제도 확대

드론 조종 → 대드론까지 확대
(민군 상호인정 체계 구축)

직위 의무 신설

안보·안전·재난 직위 자격 의무 획득
연계下 직무중심 인재양성 추진

드론 특기병·부사관 제도 확대

現 드론 특기병 156명, 특기 부사관 600명
드론·대드론 전문직위 신설 및 확대 검토

과제 08

인력양성 및 인프라 구축

인프라 구축 – 시험장·디지털트윈·정보포털

군 시험장 개방

군 시험장, 훈련장 민간 개방 및 현 인프라 시설 상시 운영

10km 이상 중장거리 시험장 확충 사업 검토

해외시험장 협력 및 기업의 해외 시험 지원사업 검토

가상 실증 인프라

공공수요의 신속한 설계-인증-전력화 가능한 시스템 구축 및 제도화 검토

'가상 실증 인프라' 구축 시 기술개발, 데이터 공유, 실증, 시험평가, 교육훈련 설계 및 사업 추진 검토

기술지원센터및온라인플랫폼

국토부 연계, AI 기술지원 확대 검토

現 "드론정보포털" →
"드론·대드론정보포털" 확대

각 부처 기업의 우수제품/기술 목록을 "드론·대드론정보포털 " 에 제공

과제 09

규제개혁 및 상생협력

성장을 가로막는 규제는 합리화하고, 대·중소기업 상생 R&D를 확대

1 전파법 개정

대드론 장비 도입 시 교육훈련·시험용 주파수 합리화

2 공역·보안 개선

비행금지구역·특별비행승인·보안 규정 개선 검토

3 운용자 면책

공공 운용자 면책 근거 + 피해 보험 등 보호 대책

4 중기경쟁품목 해제

공공수요 통합획득 시 일부 해제 및 중소기업 참여율 가점 반영 검토

대·중소기업 상생협력 확대

대·중소 컨소시엄 R&D 인센티브 확대 / 공공수요 입찰 평가 시 중소기업 참여율 가점 반영 검토

과제 10

경진대회 확대 및 권역별 민관군 훈련 정례화

건틀릿(Gauntlet) 경쟁과 권역별 훈련으로 실전 대응역량 축적

경진대회 확대 (건틀릿 방식)

기업 경쟁 → 우수팀 → 후속사업 가점

1. 기업 간 상호 경쟁
2. 공공 임무 평가
3. 우수팀 선정
4. 공공수요 획득 연계

사례: '26「대한민국 드론 공방전」(3~9월, 25억원)

권역별 민관군 훈련 정례화

'26 을지연습 첫 시연 → 매년 정례화

위협 시나리오
러-우戰 / 미-이戰 분석 → 북한 위협 상정

훈련 주관
국방부 (행안부·관계부처 협조)

확산
권역별 지자체로 단계적 확대

성과
실전 대응역량 + 민관군 정보공유 정착

K-Drone Dominance, 정부가 앞장서겠습니다.

국가안보
다영역 위협 대응

경제안보
공급망·기술 주권 확보

산업경쟁력
강소기업 30·점유율 10%

1. 확실한 전략 이행
- 핵심과제 중심의 신속한 정책 집행

2. 생태계 조성
- 과감한 R&D 투자 및 산학연 성장 지원

3. 제도적 기반
- 규제 혁신 및 국가 표준인증 시스템 정착

III

주 제 발 표 2

행동탐지 기반 공항종사자 대응역량 강화

한국항공대학교 교수 한 종 춘

행동탐지 기반 공항종사자 대응역량 강화

기술이 놓치는 의도, 사람이 찾아낸다

출처 : 네이버 블로그

출처 : 네이버 블로그

우리는 매일 패턴을 읽으며 살아갑니다

사주 · 철학관

수많은 사례
(운명)

기상예보

과거 기압과 기온
(날씨 예측)

증시 · 경기분석

과거 거래와 지표
(투자 결정)

행동탐지

수많은 범죄행동 패턴
(위험 예측)

- 행동탐지는 낯선 기술이 아니라 , 우리가 이미 신뢰하고 있는 ‘패턴 기반 예측’ 의 한 갈래
- 날씨예보가 틀리면 우산을 한 번 더 챙기면 되지만 , 행동탐지가 틀리면 항공재난 초래

1. 행동탐지

◆ Definition

항공보안 환경에서 생리적 · 몸짓 신호 등 행동적 특성을 인식하는 기법을 통해 ,
민간항공에 위협이 될 수 있는 사람을 식별하는 것

ICAO Annex 17(2017, 권고조항 4.1.3) 각 체약국은 행동탐지를 자국의 항공보안 절차에 통합하는 것을 권고

1. 행동탐지

◆ 연혁

✓ 1969 년 이스라엘에서 도입 (스위스 취리히 공항에서 El-Al 항공기 피습)

✓ 1974 년 미국에서도 프로파일링 시스템 도입 (1968 년부터 연구)

* 1968-1972 간 항공기 납치 : 전세계 326 건 , 미국 관련 137 건 (위키피디아 자료)

✓ 현재 , 미국 · 영국 · 프랑스 · 네덜란드 · 스위스 · 싱가폴 등 국가에서 시행

* 행동탐지전문가 방식 (미국 , 영국 , 프랑스), 경찰관 방식 (스위스), 커뮤니티 방식 (네덜란드)

✓ 우리나라 : 2013 년 연구용역 , 2014 년 미국과 유럽 공동 개최 워크샵 참석

◆ 기술탐지가 보는 것과 놓치는 것

기술탐지가 찾는 것

- 금속성 무기 · 날카로운 물체
- 폭발물 잔여물 (ETD)
- 액체 · 젤 형태의 위협물질
- X-ray·CT 영상상의 이상 형태

기술탐지가 놓치는 것

- 공격 의도 (intent) 자체
- 내부자 위협 (Insider Threat)
- 무기 없이 수행되는 위협 계획
- 타인을 이용한 위협물 전달
- 탑승 전후의 이상 행동 패턴

➢ “장비는 물건을 찾는다 . 그러나 의도를 가진 사람은 장비를 통과한다 .”

1. 행동탐지

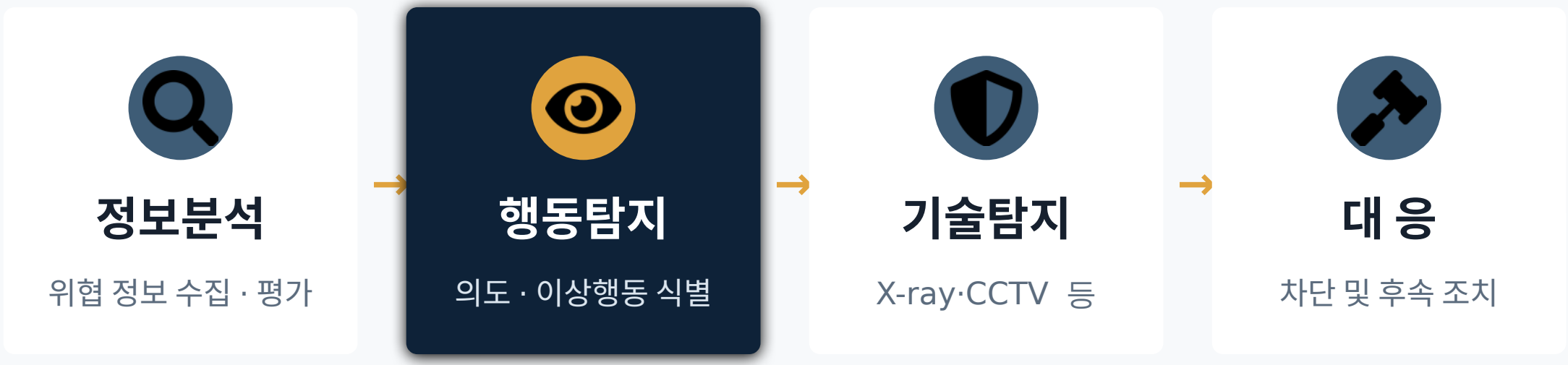
◆ 기술탐지 vs 행동탐지

구 분	기술 탐지	행동 탐지
탐지 대상	무기 · 폭발물 · 금속 · 액체 등 물리적 위협물	공포 · 속임수 등 행동적 · 생리적 신호
강 점	객관적 · 일관된 검출 , 대량 · 고속 처리 가능	의도 기반 위협 및 신종위협 대응 가능
한 계	의도 · 내부자위협 · 무기없는 공격 식별 불가	주관성 , 훈련 의존도 , 오탐 가능성

➢ 행동탐지는 기술탐지 대체가 아니라 , 기술탐지가 구조적으로 볼 수 없는 영역을 보완

1. 행동탐지

◆ 다층보안체계의 하나



➢ 행동탐지는 정보분석 · 기술탐지 · 대응체계를 잇는 다층보안의 핵심 고리

◆ 항공보안 : 생존의 문제

“ 사람이 무기를 가져오는 것이 아니라 , 사람이 위험한 것이다”

* 사람의 의도를 파악하는 데 집중

- ✓ **ISA(Shin Bet) : 보안감독 , Sky Marshal**
- ✓ **IAA(공항공사) : 공항 운영**

- ✓ **엘알 (El Al) 등 : 심층인터뷰 , 기내 보안**
- ✓ **민간 보안업체 : 보안검색**

➢ 텔아비브 벤구리온 공항은 세계에서 가장 안전한 공항으로 평가

2. 이스라엘 모델

◆ 다층 방어체계 : 5 단계 레이어

 **1. 공항 진입로**	무장요원이 모든 차량 · 탑승객 대상 짧은 질문과 관찰
 **2. 터미널 입구**	비노출 요원이 군중 심리분석 및 이상행동자 감시
 **3. 체크인 전 인터뷰 (Selector)**	훈련된 요원이 승객과 대화하며 표정 · 행동 · 답변의 일관성 으로 위험도 판단
 **4. 정밀 검색**	위험도가 높은 승객의 수하물 및 신체에 대한 정밀 수색
 **5. 탑승구 및 기내**	최종 점검과 Air Marshal 위험기반 탑승

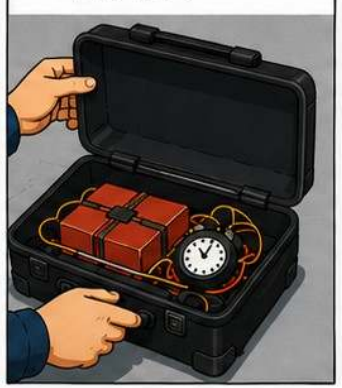
1986년, 히드로 공항 사례

1. 1986년 4월 17일, 히드로 공항 (El Al) 016편, 런던 → 텔아비브

2. 탑승 예정 승객·승무원 375명

3. 6개월 임신부 앤마리 머피, 평범한 승객으로 체크인

4. 연인 네자로 힌다위가 건넨 여행가방 속에 1.5kg 폭약과 기폭장치 은닉



5. 보안요원에 의한 가방 검색

6. 머피 본인은 가방 속 내용물을 전혀 알지 못했음

✔ 엘알 보안요원의 표준 질의응답 과정에서 모순내용 포착

Q1. "베들레헴 힐튼호텔에 묵겠다"

Q2. 소지 자금 '50 파운드'

Q3. 제시한 신용카드

➢ 375명의 생명을 구함 : 행동기반 질의응답이 가방 정밀검색으로 이여져 폭발물 발견

일반적인 질문이 아닌 의심을 풀어내는 질문이 테러를 막는 열쇠가 되었다!

출처 : Chat GPT 그림

❖ 2022 년 , 벤구리온 공항 사례

- 2022 년 4 월 28 일 , 벤구리온 국제공항 출국장
- 골란고원 (1967 년 6 일전쟁 격전지) 에서 발견한 불발 포탄 잔해를 기념품으로 챙겨 옴
- 체크인 카운터에서 항공사 직원에게 보여주며 문의 — 즉시 폭발물로 인식 ,‘ 모두 물러나세요’라고 외침
- 승객이‘테러다’외치면서 큰 소동

[이스라엘 국제공항 테러 소동, 포탄 들고 출국.. : 네이버블로그]

3. 미국 모델

◆ TSA 의 행동탐지 프로그램 , SPOT

2003 년

시범 도입 시작

3,000 명 +

행동탐지관 (BDO) 배치

160 개 +

운영 공항 (미국 전역)

SPOT (Screening of Passengers by Observation Techniques) — 90 여 개 행동지표로 승객의 얼굴표정 , 몸짓 , 외관 등을 평가해 , 추가 검색이 필요한 대상을 선별하는 프로그램 (2 인 1 조 활동)

TSA 는 2008 년 기준, 무작위 보안검색 대비 약 9 배의 테러예방 효과가 있다고 자체 분석

3. 미국 모델

◆ GAO(미국 회계감사원) 의 핵심 평가

- 2010 년 : 과학적 근거 검증 없이 전국에 배치 , 성과측정체계도 부재
- 2013 년 : 행동지표로 위협을 식별할 수 있다는 신뢰할 데이터 없음
- 인간의 속임수 판별 능력은 우연 수준과 거의 차이가 없다고 평가
- TSA 자체 검증연구 (2011) 조차 신뢰하기 어려운 데이터를 산출

➢ 초기 행동관찰의 한계 → 구조화된 질문과 행동기반 면담으로 발전

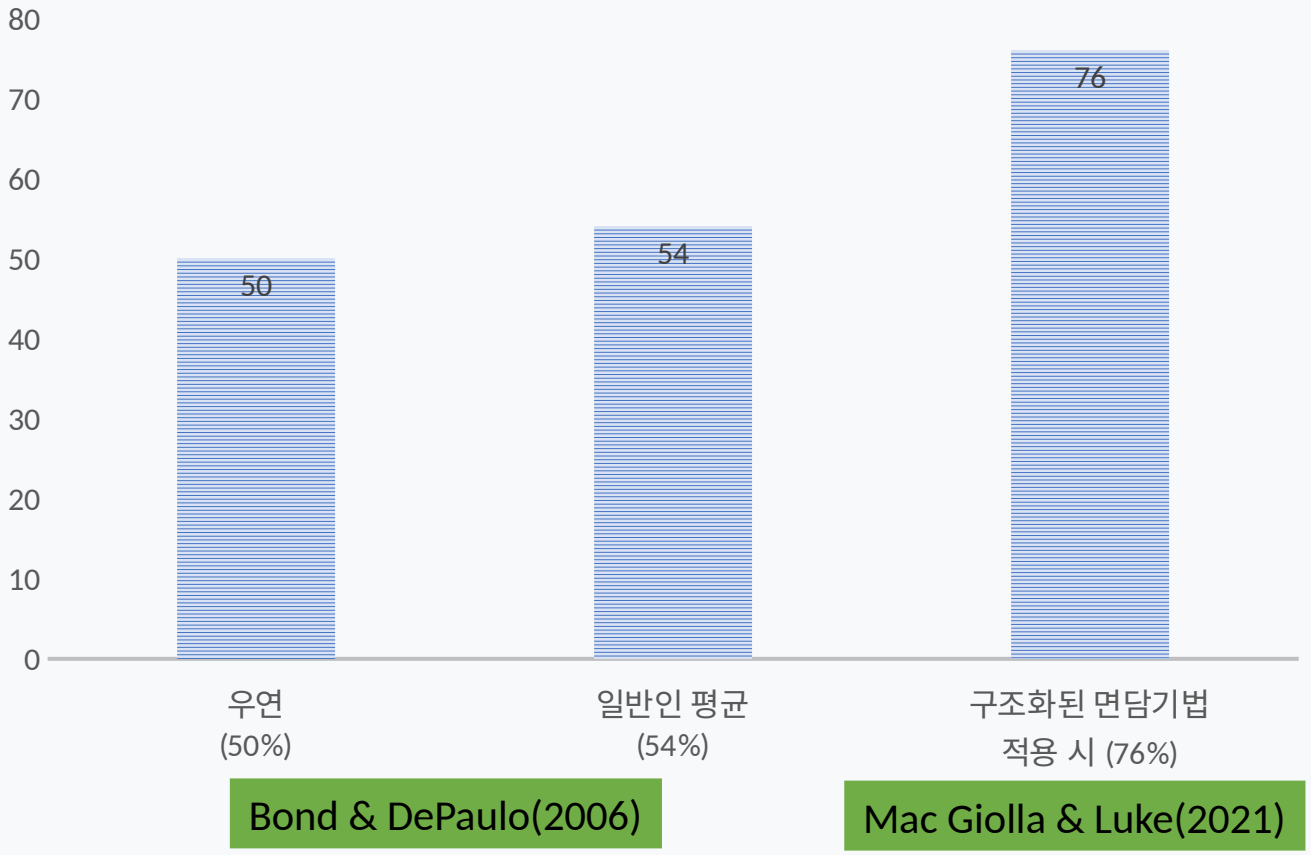
◆ 미국 모델의 시행착오와 진화

- SPOT 프로그램을 통해 대규모 전담인력 (BDO) 을 키우려 했으나
- 미국 회계감사원과 의회 , 시민단체 등으로부터 과학적 근거가 부족하고 , 인종 차별적 프로파일링 우려가 있다는 비판
- 전담 조직을 폐지 (2017), 일반 공항종사자 (검색요원 등) 의 기본 역량으로 행동탐지를 내재화 ((Behavior Detection and Analysis, 행동 탐지 및 분석) 하는 방향으로 진화

➢ 특정 전담요원 중심에서 현장 종사자 전반의 역량 강화로 패러다임 변화

4. 행동탐지가 중요한 이유

✓ 사람은 거짓말을 얼마나 잘 알아챌까



Bond & DePaulo (2006)
메타분석

- 거짓말탐지 관련 206 편의 연구를 종합 분석 (평가자 24,483 명)
- 경찰관 등 전문가 집단도 일반인과 유의미한 차이를 보이지 않았음

Vrij, Hartwig, Luke 등의 연구

- *단순 행동관찰보다, 증거 제시, 인지부하, 예상밖 질문 등 구조화된 면담기법이 정확도를 끌어올리는 핵심 요인*

참고: 영국 카디프대·스완지대 공동연구 (2025) — 사이코패스 성향군은 공포·혐오 이미지에 동공 반응이 거의 나타나지 않아, 표정 외에 생리적 신호도 함께 봐야 함을 시사

❖ 인지부하

✓ 진실은 기억을 꺼내면 되지만 , 거짓말은 기억을 만들어야 한다 .

- 따라서 보안요원의 역할은 행동을 보는 것이 아니라 , 거짓말을 유지하기 어렵도록 질문을 설계하는 것이다 .

✓ 행동탐지는 사람의 표정을 읽는 기술이 아니다 . 상대방의 인지부하를 높여 거짓말을 스스로 무너지게 만드는 질문기법이다 .

- 그래서 최근 행동탐지는 ' 행동관찰 ' 에서 ' 행동기반 면담 (Behavioral Detection Interview)' 으로 발전하고 있다 ."

✓ 사 례

< 공항에 지하철을 타고 왔음 >

- 제가 질문합니다 .

  " 오늘 집에서 공항까지 어떻게 오셨습니까 ? "

- 진실을 말할 때

  " 지하철 타고 왔습니다 .“

  바로 대답합니다 .

- 그러나 지하철 탄 것을 숨겨야 할 때

  어떻게 말할까 ?

  버스라고 할까 ?

  몇 번 버스였지 ?

  어디서 탔다고 하지 ?

- 머릿속에서 계속 만들어야 합니다 .

  이것이 인지부하입니다 .

- **인지부하가 증가하면**
  - 대답이 늦어진다 .
  - 같은 말을 반복한다 .
  - 불필요하게 장황해진다 .
  - 앞뒤 내용이 달라진다 .
  - 질문을 되묻는다 .
  - 기억이 갑자기 흐려진다 .

- 즉 , **행동을 보는 것이 아니라**

  행동이 나타나도록 질문을 설계하는 것이

  핵심

4. 행동탐지가 중요한 이유

인천공항

2016

국내 최초 행동탐지제도 확대 (일반구역까지) 운영

기술탐지 중심의 공항보안에서 ,
행동탐지 개념을 접목 ,
다층보안체계로 전환

대구공항

2023

2024 년 전 항공사 , 행동탐지 교육 강화

- 대구공항 착륙 중 30 대 남성이 비상문을 강제로 개방 , 기내 혼란 발생
- 승무원 대상 , 기내에서 비정상 행동 식별 · 감시하는 절차 교육 의무화
- 한국항공대학교 부설 항공안전교육원 주관 , 객실보안교관 대상 행동탐지 교육 시행

‘그 행동’, ‘그 말투’ 간과했다가 “자칫 비상구 손 댈라”.. 항공사 승무원, 더 ‘촉’ 세운다

제주방송 김지훈 · 2024. 2. 9. 10:23

0

‘국가민간항공보안 교육훈련지침’ 개정안 입법예고
“특정 질문 반복·계절 안맞는 옷차림 등 요주의”
국토부 “항공기내 불법행위 계속, 보안 강화 차원”

수시로 사방을 둘러보는 시선, 땀을 흘리며 답답하다고 호소하면서 같은 질문을 하지만 좀처럼 알아듣기가 쉽지 않습니다. ‘설마’ 하고 지나쳤다간, 자칫 항공기가 활주로를 이동하거나 심지어 이착륙 과정에 비상구 문에 손을 대면서 급기야 ‘개문 사고’까지 이어질 상황도 배제할 수 없습니다.

앞서 지난해 5월 아시아나항공 여객기에서 발생한 '개문 비행' 사건과 같은 승객의 불법행위가 대표적으로, 이와 같은 유사 상황을 승무원들이 보다 신속하게 파악하고 위협에 대응할 수 있도록 별도 교육이 진행됩니다.

국토교통부는 승무원의 항공기 보안훈련 강화를 주 내용으로 한 ‘국가민간항공보안 교육훈련지침’ 개정(안)을 입법예고했다고 9일 밝혔습니다. 입법 예고기간은 28일까지입니다.

지침에 따라 승무원들은 연 1회 이상 직무 수행과 관련한 보안 정보 및 기술을 습득하는 교육을 지정 기관에서 이수해야 합니다.

개정안에 따라, 기존 7개 항목으로 구성됐던 승무원 정기 보안교육 과정 내용은 모두 8개 항목으로 늘었고 교육시간도 기존 2시간에서 3시간으로 확대될 예정입니다.

기존 교육에선 보안절차 관련 규정 제·개정 사항과 국내외 항공보안 위협 현황, 최근 보안사고 사례분석 그리고 조종실 보안과 항공기 납치 등 긴급상황에 따른 대응절차 등 내용과 함께 추가로 ‘기내에서 비정상 행동을 식별·감시하는 절차’를 필수로 교육받게 됩니다.

승무원 등에 특정 질문을 반복한다거나 땀을 많이 흘리는 승객 그리고 무표정하다가 갑작스럽게 여러 표정을 짓는가 하면 계절에 맞지 않는 옷차림을 한 승객 등이 대표적인 사례로, 경찰과 군 등이 활용하는 이상행동 징후 매뉴얼을 참고해 규범을 만든 것으로 전해졌습니다.

지난해 5월 출입문이 열린 상태에서 대구공항에 착륙한 아시아나 항공기 기체 외부

관련해 국토부는 "최근 항공수요 회복으로 승객이 증가하는 추세에서, 운항 중 비상구 개방이나 조종실 무단진입 시도 등 승객의 항공기 내 불법행위가 지속 발생하고 있다"면서 "승무원의 교육시간을 확대해 항공기 보안을 강화하기 위한 차원에서 훈련지침을 개정하게 됐다"고 배경을 설명했습니다.

이번 개정안은 지난해 5월 아시아나항공 여객기에서 승객이 비상문을 불시 개방한 사건을 계기로 당정이 마련한 '항공기 비상문 안전 강화대책'의 후속 조치로, 앞서 국토부는 개문 비행 사건 최종보고서에서 승무원들의 승객에 대한 감시 소홀을 지적한 바 있습니다.

국토부 조사 결과, 사건 당시 해당 승객과 같은 열에서 3m 상당 떨어진 곳에 있던 객실 승무원은 비상문 조작 사실을 즉각 알아차리지 못했고, 당시 비상문이 오작동한 것으로 판단했다고 진술했습니다. 국토부는 이에 대해 '안전 운항을 위해 승객의 동향을 감시해야 한다'는 내용을 담은 '아시아나항공 객실승무원 업무 교범'을 위배한 것이라고 지적했습니다.

다만 사건이 발생한 A321 기종의 비상문 잠금장치가 승객이 조작 가능한 범위에 있었고, 주변 승객들조차 인지하지 못할 만큼 순식간에 문이 열린 점 등을 감안해 고의적인 업무상 과실은 아닌 것으로 판단했습니다.

JIBS 제주방송 김지훈(jhkim@jibs.co.kr) 기자

4. 행동탐지가 중요한 이유

✓ 오산시 스마트시티 통합운영센터의 검거 사례

2023 년 2 월 2 일 새벽 3 시경

주택가를 배회하는 수상한 사람 발견
통합운영센터 CCTV 실시간 모니터링

관제요원이 즉시 경찰에 신고
이동 경로를 공유하며 공조

현장 도착한 경찰이 절도죄 현행범으로 체포

SBS 뉴스 (2023.2.2) — CCTV 이상행동 감지로 차량털이범 검거

2,300 대 +

오산시 전역 24 시간 모니터링 방범 CCTV

24 건

2022년도 범죄피의자 검거

[첨단 CCTV가 잡아낸 차량털이범…이상행동 감지했다]

4. 행동탐지가 중요한 이유

✓ 사람의 직관에서 , 사람 +AI 협업으로

지금까지

- 모니터링요원의 제한된 관찰 시간
- 관찰자 개인의 주관적 판단에 의존
- 한 명이 처리할 수 있는 승객 수의 한계
- 영상 기록은 사고 발생 후에야 재확인

앞으로

- AI 기반 CCTV 가 이상행동 패턴 1 차 필터링
- 의미 있는 알림만 선별해 사람에게 전달
- 최종 판단 · 개입은 훈련된 인력이 직접 수행
- 개인 식별이 아닌‘패턴’중심 침해성 적출

❖ *국내 은행권도 2022 년 AI 기반 행동탐지 ATM 을 도입 ,*
보이스피싱 의심 행동 (통화 · 선글라스 · 모자 착용 등) 을 실시간으로 안내

6. 공항종사자의 역할 변화

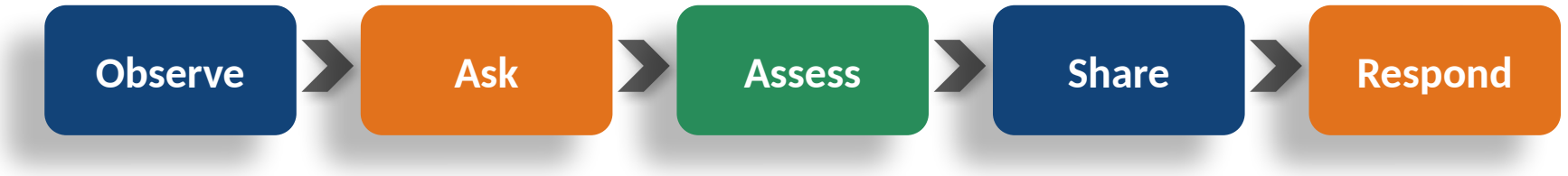
Search → Observe → Detect → Assess → Respond → Share → Learn

- 과거 : 위험물을 찾아내는 것에 중점
- 미래 : 위험 징후를 먼저 발견하는 'First Detector' 가 공항종사자의 핵심 역할

➢ 행동탐지는 일부 전문가가 아닌 모든 종사자의 기본역량이 되어야 함

6. 공항종사자의 역할 변화

공항 종사자들의 5 가지 핵심 역량



6. 공항종사자의 역할 변화

공항종사자가 주목해야 할 이상행동 지표

사람

- 출입증 공유
- 근무 외 출입
- 제한구역 반복 배회
- CCTV 회피

차량

- 동일구역 반복 진입
- 장시간 정차
- 미승인 장소 정차
- 평소와 다른 이동경로

물품

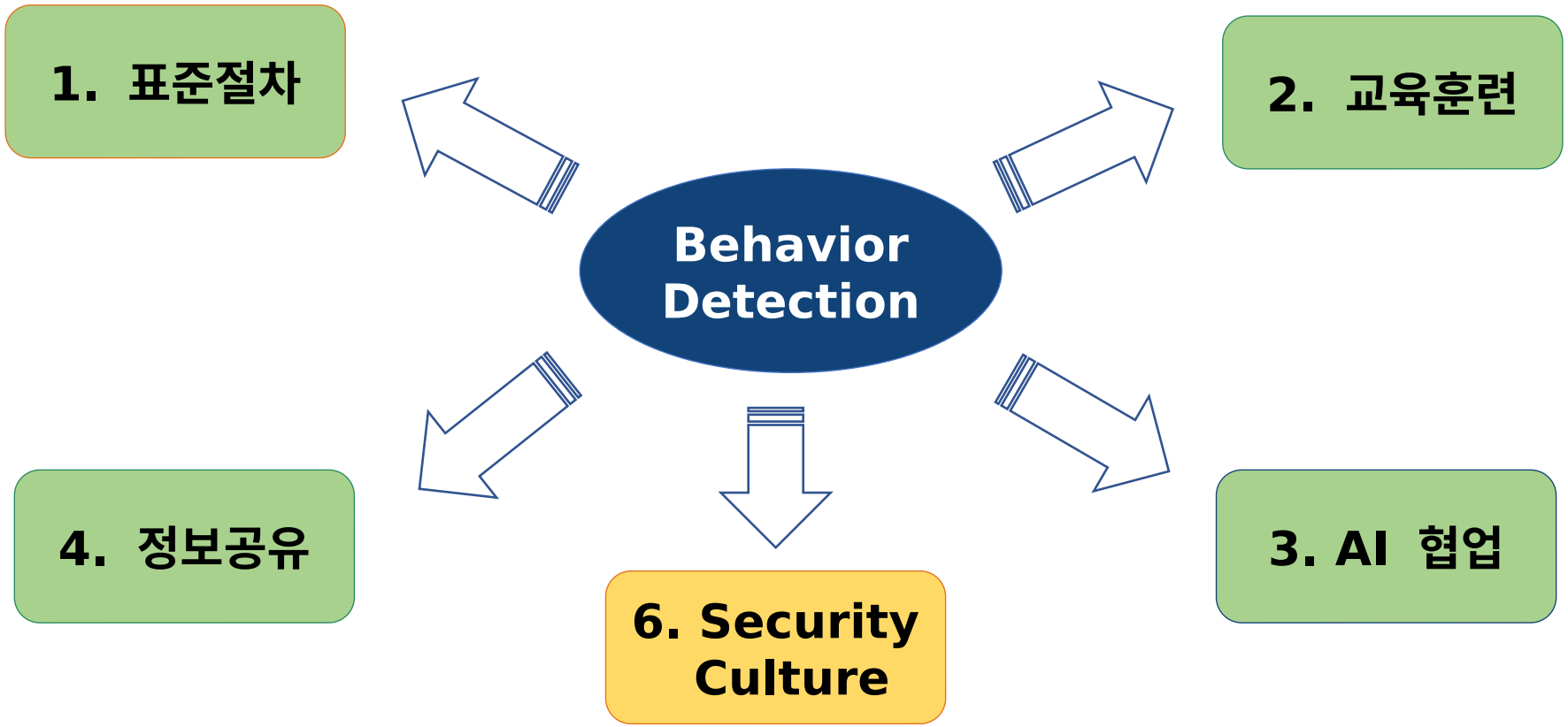
- 출처 불명 물품
- 평소와 다른 운반
- 방치물
- 비정상적인 인계

* 공공장소 (종사자) → 탑승수속 (항공사) → 보안검색대 (공항) → 면세점 (종사자) → 탑승구 (항공사) 등

➢ **행동탐지는 '무엇을 보느냐'가 아니라 , ' 평소와 다른 변화가 있는가'를 확인하는 것**

6. 공항종사자의 역할 변화

행동탐지 기반 대응역량 강화 5 대 전략



6. 공항종사자의 역할 변화

미래 항공보안 : Human + AI + Security Culture

위험물을 찾는다.

패턴을 찾는다.

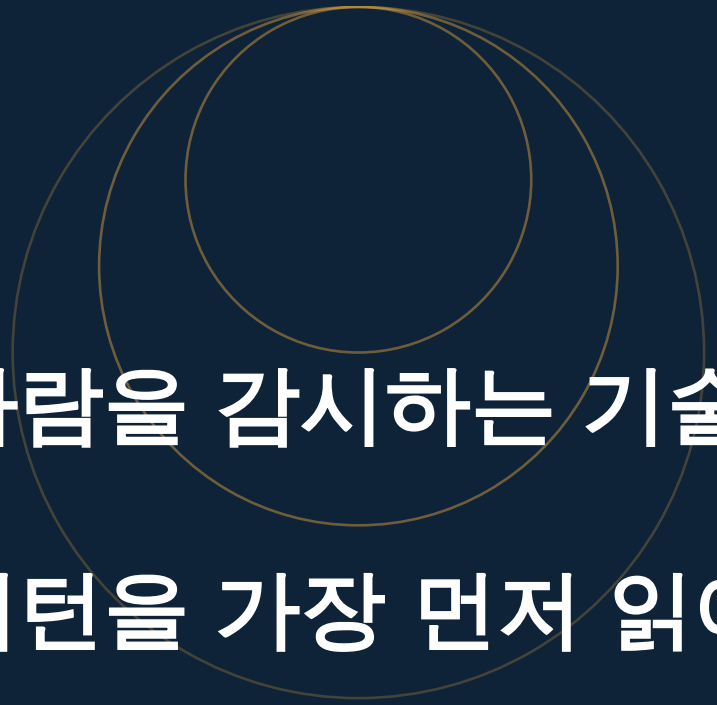
의도를 읽는다.

7. 제도적 뒷받침

행동탐지가 현장에서 작동하기 위한 제도적 기반 강화

01	**항공보안법에 관련조항 신설**	• 행동탐지의 법적 근거 마련 • 개인정보 · 인권 보호 원칙 반영
02	**행동탐지 전문교관 (관리자) 양성**	• 현장 전파를 위한 전문 교육 · 인증체계 구축 • 기관별 행동탐지 슈퍼바이저 지정
03	**항공종사자 대상 교육 및 훈련 강화**	• 현장 종사자 역량 내재화 • 시나리오 기반 반복 훈련
04	**현장 적용 가능한 매뉴얼 (지표) 개발**	• 행동지표 및 질문기법 표준화 • 체크리스트 · 사례집 개발

제도가 뒷받침될 때 , 행동탐지는 현장에서 실질적인 보안역량으로 이어진다 .



행동탐지는 사람을 감시하는 기술이 아닙니다.

위험이 나타나는 패턴을 가장 먼저 읽어내는 역량입니다.

그리고, 그 역량은 앞으로 모든 공항 종사자의

기본 역량이 되어야 합니다.

IV

패널토론 자료

좌장 경운대학교 교수 유 덕 기

패널토론 자료 1 [좌장]

통합보안전문가 양성을 위한 전문교육 강화

경운대학교 교수 유 덕 기

정부는 제 3 차 국가항공보안 기본계획(2022~2026)에서 '새로운 위협에 대비하는 미래형 항공보안 실현'을 비전으로 제시하고, 예방적 항공보안체계 구축, 항공보안 기술혁신, 고객 중심의 보안검색, 글로벌 리더십 강화를 추진해 왔다.

이에 따라 공항운영자인 인천국제공항공사는 최첨단 보안검색장비인 CT X-ray 를 설치(12 개소)하는 등 통합적 항공보안시스템을 구축·운영하고 있으며, 한국공항공사도 보안검색 과정에서 발생할 수 있는 인적 오류를 줄이기 위해 AI 기반 X-ray 판독지원시스템을 구축하고 있다. 또한 지방공항의 항공기 운항 여건을 고려한 효율적인 보안검색 인력 운영을 위해 X-ray 원격판독시스템 도입도 추진하고 있다.

ICAO 를 비롯한 국제 항공보안 당국은 첨단기술의 발전에 따라 모든 이용객에게 동일한 수준의 보안을 적용하는 방식에서 위험을 기반으로 하는 선별적 보안체계(Risk-Based Security)로 정책 방향을 전환하고 있다. 우리나라도 내년부터 시행될 제 4 차 국가항공보안 기본계획(2027~2031)에는 AI, 생체인증, 내부자 위협관리, 드론 및 대드론, 사이버보안 등 ICT 환경 변화에 대응하기 위한 보다 구체적인 항공보안 정책 방향이 담길 것으로 예상된다.

머지않아 공항 운영의 효율성과 항공보안을 조화시키는 방향으로 항공보안의 패러다임도 변화할 것이다.

이러한 환경 변화에 따라 앞으로의 항공보안 인력은 잠재적 위협요인을 사전에 식별·분석·평가하는 능력은 물론, 현장의 운영시스템(OT)과 정보시스템(IT)의 연계 구조를 이해하고 관리하는 능력, 디지털 환경에서 발생 가능한 사이버 위협을 이해하고 대응하는 역량까지 갖추어야 한다.

따라서 앞으로 항공보안을 담당하는 인력은 단순히 보안검색과 현장 대응을 잘하는 사람이 아니라, 위협을 이해하고 관리할 수 있는 사람, 즉 AI 와 협업하여 공항 전반의 위험을 예측·분석·관리할 수 있는 통합보안전문가로 양성되어야 한다.

이를 위해서는 항공보안 인력을 항공관제사, 응급의료인력, 원자력 운전원과 같이 높은 전문성과 책임성이 요구되는 전문직으로 육성할 필요가 있다. 또한 단기 직무교육 중심의 양성체계를 넘어 대학 및 대학원 교육과정을 기반으로 체계적이고 지속적인 전문교육과 국가면허 취득과정을 도입함으로써 미래 항공보안을 선도할 통합보안전문가를 양성해야 한다.

패널토론 자료 2 [항공사 전문가]

항공보안 패러다임의 전환과 보안역량 강화 전략 (현장 항공보안 종사자 시점)

– 규제 · 절차 중심에서 위험기반, 현장 권한부여(Empowerment)로의 진화 –

대한항공 항공보안팀장 조 영 민

1. 항공보안의 구조적 모순과 패러다임 전환의 필요성

현대의 민간항공보안 영역은 과거 수차례의 항공기 납치 사건과 결정적으로 9.11 테러라는 거대한 역사적 변곡점을 거쳐 전례 없는 수준의 양적 팽창과 질적 고도화를 경험해 왔다. ICAO 를 필두로 전 세계 정부는 항공기 테러를 비롯한 불법방해행위를 근절하기 위해 촘촘하고 다층적인 다중 보안체계를 구축하는데 심혈을 기울여 왔다. 이러한 노력의 결과 전 세계적인 항공보안 인프라와 규제망은 비약적으로 발전해 왔으나, 보안절차는 갈수록 복잡 · 세밀화되고 항공보안 규제는 현장의 수동성을 야기시키는 심각한 구조적 모순을 야기하고 있다.

항공보안의 궁극적인 목표는 테러, 항공기 납치, 인질극 등 시민의 생명과 국가의 자산을 위협하는 중대한 불법방해행위의 '사전 예방'에 있다는 점은 주지의 사실이다. 하지만 항공보안 현장과 규제 당국의 행정력은 본질적인 대테러 역량의 집중보다는 방대하게 늘어난 사소한 절차 위반을 찾아내고 이를 징벌적으로 처벌하는 '적발 위주의 행정적 감시'에 매몰되어 있지 않는지 되돌아 보아야 한다. 테러를 막기 위한 수많은 절차와 규정이 보안 현장의 인력을 옥죄는

행정적 올가미로 전락하여, 현장 직원들의 직무 소외와 수동성을 심화시킨다는 현장의 목소리에 귀 기울여야 한다.

앞서 발제한 전문가의 항공보안의 패러다임 변화는 '기존의 보안 위협을 넘어 새로운 양상의 위협으로 진화'하고 있다는 한 마디로 요약할 수 있다. 그리고 새로운 보안 위협에 대응하기 위해서는 이를 시스템과 기술적으로 감시할 수 있는 체계를 구축함과 동시에 결국 현장 근무자들이 높은 보안 의식을 가지고 능동적으로 이를 운영할 수 있어야 한다는 점을 강조한다.

하지만, 현장 직원들에게 실질적인 위협을 판단하고 유연하게 위협에 대처할 수 있는 자율적 권한(Empowerment)은 외면된 채 수많은 규정과 절차 준수만을 강조하는 환경 속에서 현장 직원들이 스스로 위험을 탐지하는 '전문가'가 아닌 수동적인 규정의 기계적 집행자로 전락하지 않았는지 진지하게 고민할 필요가 있다. 항공보안을 강화하기 위한 수많은 대책들은 현장의 입장에서 치밀하게 검토되지 않으면 그 효과를 발휘할 수 없다는 가장 근본적인 문제를 직시해야 한다.

2. 항공보안 본원적 목표 상실과 규제 중심주의의 한계

국제 민간항공보안의 법적·제도적 뼈대를 이루는 최상위 규정은 ICAO Annex 17(Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference)이다. Annex 17 은 항공기의 안전 운항을 저해하거나 불가능하게 만드는 동력학적 범죄행위인 불법방해행위로부터

민간항공 인프라와 인명을 보호하기 위한 것임을 천명하고 있다. 결국 항공보안의 근본은 행정 절차의 완벽성이 아니라 치명적인 테러 범죄를 성공적으로 무력화시키는 실질적 방어력을 작동하는데 있다. 우리 항공보안법의 법률 제정 취지도 그와 같다.

그러나 법률의 거시적 목적과 규범적 취지에도 불구하고, 실제 법집행 당국의 규제 양상은 본연의 대테러 역량 강화보다는 사소한 행정적 의무 위반이나 절차적 흠결을 적발하고 행정 제재하는 '적발주의 행정'에 과도하게 치중하고 있지는 않는지 살펴보아야 한다.

2025 년 국토위에서는 최근 3 년간 항공보안법을 위반해 과태료가 부과된 사례가 50 건을 넘었다며 이를 근거로 심각한 보안의 허점이 존재한다고 지적하였다. 일반적으로 보안실패가 발생하면 현장의 장비 성능 한계나 과도한 업무량 등 근본적인 시스템적 결함을 면밀히 살피기 보다는 대체 절차를 추가로 만들어내고, 일선 공항공사나 검색 위탁업체, 항공사에 즉각적인 행정처분을 부과하는 방법으로 종결짓는 경향이 있다. 또 다시 보안실패가 재발할 경우 과태료를 상향하는 등 규제를 강화하는 방향으로 개선이 이루어지는 규제의 악순환으로 이어지기도 한다.

보안사고는 다수의 징후와 시스템적 취약성, 그리고 인적 오류가 결합되어 발생하는 스위스 치즈 모델(Swiss Cheese Model)의 성격을 띤다. 보안 실패와 책임에 대해 규제와 처벌을 강화하는 방식으로 접근할 경우 현장에서는 실수를

감추고, 보고를 회피하는 결과를 야기하기도 한다. 이는 결국 잠재적 위험 정보를 조기에 파악하지 못하고 치명적인 취약점을 방치하여 시스템적 부작용을 야기하게 할 수 있다.

안타까운 점은 지난 2024 년 ICAO USAP 를 경험하면서 수백 가지의 절차 이행 여부를 항공보안 수준으로 평가하는 품질평가의 한계는 국제기구라고 하여 예외는 아니었다.

3. 절차적 과부하와 권한 부재가 초래하는 구조적 취약성

기하급수적으로 늘어난 규제와 매뉴얼은 실무 현장에 감당할 수 없는 과부하를 초래하고, 권한은 배제된 채 책임만 강요받는 구조는 현장의 항공보안 근무자를 철저히 수동적인 존재로 전락하게 한다. 보안검색 요원이나 항공사 지상직, 객실승무원들은 매 순간 수백, 수천 명의 승객을 응대하면서 제한된 시간 내에 신속하게 보안 통제를 수행해야 하며, 동시에 정시성이라는 압박을 받게 된다.

결국 현장 인력은 인간이 본능적으로 지니는 '보안적 직관'이나 미세한 징후를 포착하는 '행동 기반 분석(Behavioral Analysis)'에 신경 쓸 인지적 여력을 상실하게 되고, 절차 이행만을 강요받을 수밖에 없다.

보안의 핵심은 비정상적인 흐름을 읽어내는 것인데, 절차를 지키는 것 자체가 목적이 되어버리면 명시된 매뉴얼 밖에 존재하는 새로운 유형의 위협(Emerging Threats)이 발생했을 때 전혀 유연하게 대처할 수 없는 경직성을

띠게 된다. 결국 매뉴얼은 서류상으로는 완벽하지만, 현실에서는 작동하지 않는 결과를 야기한다.

현장 근무자들의 수동성을 심화시키는 또 다른 중대한 요인은 '권한과 책임의 불일치'이다. 현장에는 절차를 한 치의 오차 없이 준수해야 할 무거운 의무와 작은 실수에도 부과되는 가혹한 행정처분 및 인사 조치만 존재할 뿐, 상황에 맞게 보안 수준을 조율하거나 합리적 의심에 기반하여 선제적으로 대처할 수 있는 자율적 권한(Empowerment)이 부여되어 있지 않다.

국내 공항 특수경비 및 보안검색 노동자들의 근로 실태와 낮은 임금 등으로 인한 높은 이직률 또한 하나의 요인으로 생각해 볼 수 있다. 이러한 환경 속에서 현장 근무자들은 책임을 회피하기 위해 위협을 능동적으로 탐지하려 하기 보다 서류상 문제 없게 통과시키는 가장 소극적인 방식으로 업무에 임할 수밖에 없다.

이와 같은 현장의 문제는 항공보안의 패러다임이 사이버위협, 내부자 위협, 시설 바깥의 위협 등으로 진화하고 있는 현실에서 대응책을 논의하기에 앞서 직시해야 할 과제라고 생각한다.

4. 현장 중심적 보안대책(Risk-Based Security, Empowerment, Communication) 건의

변화하는 항공보안 위협에 대응하기 위해서는 현장이 더욱 능동적으로 움직이게 만들어야 한다는 점에서 이견이 없으리라고 본다. 사실 강화대책으로 건의할 사항들은 이미 규정이나 정책적으로 새로운 것은 아니다. 다만 제한된

자원을 가장 효과적으로 활용하기 위해서는 대안의 초점을 현장에 맞추어 고민할 필요가 있다.

1) 위험기반 보안(Risk-Based Security)

제한된 시간과 예산, 인력 상황 속에서 모든 승객과 화물, 모든 상황에 동일한 수준의 보안통제를 적용하는 것은 물리적으로 불가능하다. 가용 자원을 가장 위험이 높은 곳에 선별적으로 집중하는 지능적인 접근이 필요하다.

이미 우리도 위험평가에 기반한 항공보안 위험등급 제도를 운영하고 있다. 다만, 현재의 가용 자원과 근무 환경에서 보안조치를 모두 이행할 수 있는지, 등급별 보안절차가 적절한지 살펴보아야 한다.

위험기반의 보안 조치와 관련해서는 미국 TSA 의 'PreCheck' 프로그램을 참고할 수 있다. 2011 년 도입된 이 프로그램은 승객이 공항 보안검색대에 도착하기 전 정보 당국의 데이터베이스를 활용해 사전 위험 평가를 실시하고, 저위험군으로 검증된 승객에게 대폭 간소화된 전용 검색 절차를 운영하는 것이다. PreCheck 이용 자격을 획득한 미국 시민권자, 영주권자, 군인 등 신뢰할 수 있는 승객은 공항 검색대에서 신발이나 벨트, 가벼운 겉옷을 벗을 필요가 없으며, 기내 반입용 액체류나 노트북을 가방에서 꺼내지 않고 검색대를 통과할 수 있다. 이렇게 함으로써 한정된 자원을 고위험군의 보안검색에 효율적으로 재배치할 수 있다.

2) 공정문화(Just Culture)와 현장의 권한 강화(Empowerment)

항공보안을 완성하는 것은 결국 사람(Human Factors)이다. 과도하게 복잡한 절차를 간소화하고, 처벌의 두려움에 짓눌려 있는 현장 근무자의 수동적 행태를 타파하기 위해서는 현장직원들에게 비정상적 상황을 판단하고, 재량을 발휘할 수 있는 권한을 부여(Empowerment)하는 것이다.

그리고 이를 가능하게 하는 조직 철학이 바로 '공정문화(Just Culture)'이다. 공정문화*란 인적 오류(Human Error)를 단순한 처벌의 잣대로 재단하지 않고, 고의적인 사보타주나 중대한 과실이 아닌 '정직한 오류(Honest Mistakes)'에 대해서는 처벌을 면제하거나 완화하고 시스템적 요인이나 환경적 문제 개선에 집중하는 정책 체계로 이해할 수 있다.

---

* 안주연(2025), 공정문화 기반 항공보안 과태료 제도의 실효성 제고 방안, 항공우주정책·법학회지 vol 40, no 3, pp 37-45

3) 상향식 소통 보장

현장을 능동적으로 변화시키기 위해서는 무의미하게 분량만 차지하는 보안절차를 대폭 간소화하여야 한다. 현장 근무자가 복잡한 규정을 해석하거나 골머리를 앓는 대신, 즉각적으로 행동할 수 있는 명확한 가이드라인이 주어져야 한다.

이는 현장 근무자가 비합리적인 규정과 규제의 맹점을 발견하면 즉각 정책결정자에게 개선을 요구할 수 있는 강력한 상향식(Bottom-up) 소통 경로가 보장되어야 가능하다. 책임을 정책결정자가 지고, 판단의 재량권은 현장에 위임될 때 비로소 진정한 Empowerment 가 이행되는 것이며, 이는

모든 현장 구성원들이 심각한 항공보안 위험에 대응하는 강력한 억제제로서 작동할 수 있게 할 것이다.

5. 결론

국제 항공을 둘러싼 보안 환경은 끊임없이 진화하고 있으며, 항공보안 위협은 사이버 공격, 드론 테러, 내부자 위협 등 다변화된 위험 요인이 복합적으로 발전하고 있다. 이와 같은 보안 환경에 대응하기 위해서는 단순히 행정 절차를 늘리는 식의 대응은 한계가 있다. 현장 근무자 한 사람 한 사람이 '보안 책임자'로서 능동적으로 직무를 수행할 수 있는 환경을 조성해야 한다.

항공보안 역량을 강화시키는 가장 근원적인 대안은 결국 현장의 '보안 근무자'이다. 방만하게 팽창한 절차를 대대적으로 간소화하여 현장의 인지적 여백을 되찾아 주고, 징벌과 문책 중심의 감시·감독으로부터 자유로울 수 있는 '공정문화'가 현장에 정착되는 것이 무엇보다 중요하다고 생각한다.

질문 : 제안하신 항공보안 역량 강화 방안에 대해 현장 근무자의 입장에서 보완 / 강조되어야 할 사항이 있다면 무엇이라고 생각하시나요?

패널토론 자료 3 [운영 전문가]

신종 위협 대응을 위한 보안자회사의 현황 진단과 대책

인천국제공항보안 그룹장 김 범 수

ㅇ 신종 위협에 따른 현황 진단 및 보안자회사의 입장

1) 물리적 보안을 넘어선 패러다임 전환 동참: 기존의 위해물품 반입 저지(보안검색)나 비인가자 출입 저지(항공경비) 중심의 물리적 보안을 넘어, 고도화된 위협 대응 체계로 전면 전환해야 한다는 포럼 취지에 적극 공감합니다.

2) 다양화된 위협 요소 직시: 일반구역(체크인 카운터, 주차장 등) 테러, 드론 위협, 보조배터리 열폭주, 보호구역 무단 침입, 사이버 공격 등 진화하는 위협 수법을 엄중하게 인식하고 있습니다.

3) 현장 요원의 인식 격차 해소 시급: 현장 보안요원들의 인식이 기존의 물리적 통제 수준에 머물러 있다는 진단을 무겁게 받아들이며, 체질 개선을 위한 체계적인 교육과 훈련이 필요하다는 점을 통감합니다.

ㅇ 보안요원 역량 강화 방안 (보안자회사 대책)

1) 행동탐지(Behavior Detection) 역량의 고도화: 상주 종사자 등 내부자를 포함하여 공항 내 잠재적 위협 요소를 사전에 포착하고 미리 대응할 수 있도록 현장 요원의 행동탐지 역량 강화를 전면 추진하겠습니다.

2) 정부 정책과 연계한 드론 대응 전문 인력 육성: 정부의 드론 위협 대응 정책 방향 및 대드론 통합 실무 T/F 의 'K-드론 Dominance' 전략에 발맞추어, 자회사 내 대드론 장비 운용 및 관제 전문 인력을 체계적으로 양성하겠습니다

3) 융복합 위협 대응력 제고: 일반구역 소프트 타겟 테러, 배터리 열폭주와 같은 현장 안전사고, 보안 시스템 마비를 노린 사이버 공격 등 다변화된 위협 시나리오별 현장 초동 조치 매뉴얼을 숙달시키겠습니다.

4) 항공보안 교육기관과의 긴밀한 협력: 항공보안교육기관인 '한국보안인재개발원'이 마련 중인 계획 및 대책과 긴밀히 연계하여 신종 위협에 최적화된 맞춤형 교육 프로그램을 현장에 신속히 도입하겠습니다.

ㅇ 실효성 있는 대책 마련을 위한 정책 제언(정부 및 유관기관 요청사항)

1) 제도적·재정적 지원 수반 요청: 현장 요원들이 단순 통제를 넘어 행동탐지 및 드론 대응 등 고도화된 역량을 갖추기 위해서는 충분한 교육 시간과 예산 지원이 필수적이며, 향후 국토교통부의 평가 및 방향성 제시 과정에서 이러한 제도적 뒷받침이 적극 반영되기를 기대합니다.

2) 유관기관 간 실시간 정보 공유 체계 구축: 국가대테러센터 등 정부 부처에서 수립하는 최신 대드론 정책과 위협 정보가 현장 보안자회사까지 실시간으로 전파되어 즉각적인 현장 대응으로 이어질 수 있는 유기적인 정보 공유 체계를 제안합니다.

ㅇ 맺음말

1) 보안자회사는 공항 안전의 최전선을 책임지는 주체로서, 이번 포럼에서 도출될 국토교통부의 방향성과 정책 제언을 적극 수용하여 현장에 완벽히 녹여내겠습니다.

2) 단순한 '물리적 통제'를 넘어 '선제적 위협 탐지 및 복합 대응'이 가능한 미래형 항공보안 전문 조직으로 거듭날 것을 약속드립니다.

패널토론 자료 4 [운영 전문가]

미래항공포럼 토론 의견서 및 질의서

– 항공보안 패러다임의 전환과 보안역량 강화전략 –

한국공항보안 보안운영실장 이 상 우

1. 토론 의견

가. 기내 테러의 양적 감소와 기술 탐지의 구조적 한계

- **(국제적 · 국내적 테러 환경의 변화)** 앞선 발표에서처럼 국제적으로 기내 장악형 위협 및 항공기 납치 사건은 과거에 비해 급격히 감소하였으며, 특히 우리나라는 2000 년대 이후 인적 · 물적 피해를 동반한 치명적인 기내 보안 사건이 거의 발생하지 않은 안정적인 상태를 유지하고 있습니다.
- **(보안검색 기술의 한계와 새로운 위협)** 그러나 현재의 안보위해물품 반입 통제(보안검색) 시스템은 아무리 숙달된 요원과 첨단 장비를 동원하더라도 물리적 판독 실패율(약 10% 내외)이 불가피하게 발생하는 구조적 한계를 지니고 있습니다. 더욱이 최근 AI 기술의 대중화로 인해 누구나 기내 보안검색 체계의 허점과 취약점을 손쉽게 분석하고 우회로를 찾을 수 있는 위험 환경에 직면해 있습니다.

나. 행동탐지의 효용성과 AI-Human 협업 모델

- **('의도' 중심의 보안 패러다임)** 테러 및 불법방해행위의 중심에는 결국 무기가 아닌 '사람(실행자)'이 존재하므로, 물품 적발 위주의 보안을 넘어 공격 의도를 가진 사람을 식별하는 행동탐지 기법은 충분한 효용성이 있습니다.

- **(GAO 비판 극복을 위한 고도화 전략)** 미국 회계감사원(GAO) 등에서 과거 행동탐지 프로그램의 주관성과 과학적 신뢰성에 의문을 제기한 바 있으나, 이는 기술과의 융합으로 극복할 수 있다고 생각합니다. 앞선 발표에서처럼 AI 기반 첨단 CCTV 를 통해 이상행동 패턴을 1 차적으로 필터링하고, 의미 있는 알림에 대해서만 훈련된 행동탐지요원(BDO)을 후속 투입하는 'AI-Human 협업 모델'을 정착시킨다면 오탐률을 낮추고 범죄 억제력을 발휘할 수 있을 것으로 판단됩니다.

다. 국내 공항보안 현장의 제도적 모순과 개선 방안

- **(형식적인 행동탐지 요원 운영)** 현재 한국공항보안도 행동탐지 제도를 도입해 운영 중이나, 모회사의 인력 편성 및 공항 보안 설계상 정원이 실질적으로 반영되지 않아 현장에서는 형식적인 절차 이행에 그치고 있습니다.
- **(현장 인력의 과부하와 편법 운영)** 특히 비상 상황에 즉각 대응해야 할 기동타격대마저 항공경비요원의 피로 회복을 위한 휴식 시간에 편성되어 실효성이 떨어지는 등, 구조적 한계에 부딪히고 있습니다.
- **(수익성 위주 정책 탈피와 전문기관 설립)** 이는 코로나 19 이후 발생한 적자를 보전하기 위해 시장형 공기업인 공항운영자가 보안 투자보다는 수익성을 우선시하는 정책을 펴면서 발생한 상황인데 이를 근본적으로 해결하기 위해 공항 운영(수익)과 보안 수행(보안)을 독립적으로 분리하는 '항공보안전문기관 설립'이 필요합니다.

라. 신종 위협 대응 영역으로의 확대

- **(Landside 와 드론 위협)** 현대의 항공보안 위협은 기내(Airside)에서 검색대 바깥(Landside) 및 공항 외곽 시설로 이동하고 있습니다. 특히 고속 드론 및 지능형 군집 드론을 활용한 공항 인프라 타격 위협은 비행 차질을 넘어 국가 마비를 초래할 수 있는 실질적인 안보 위협입니다.
- **(항공경비 업무의 다변화)** 따라서 현재 출입 통제에 치중되어 있는 항공경비 업무 영역을 드론 탐지 · 식별 및 하드킬 · 소프트킬 방호 능력을 갖춘 '신종 위협 전문 대응 분야'로 과감히 전환하고 고도화된 전문 인력을 양성해 나가야 합니다.

2. 주요 질의사항

가. (질의 1) 국토교통부 및 공항운영자 대상

현재 국내 공항보안 현장은 수익성을 우선시하는 공항운영자의 투자 억제 정책으로 인해, 행동탐지 요원의 정원 설계 미반영, 기동타격대의 요원 휴식 시간 편법 편성 등의 시스템적 부작용이 발생하고 있습니다.

이를 해결하기 위해, 정부나 공항운영자 차원에서 공항 운영과 항공보안 수행 주체를 분리하는 '독립적인 항공보안전문기관 설립'을 추진할 용의가 있으신지 질의합니다.

나. (질의 2) 학계 및 정책 연구 전문가 대상

미국 GAO 의 연구 결과에서 지적하듯 단순한 행동 관찰은 주관성과 인간의 판별 능력 한계로 인해 실효성 논란이 존재해 왔습니다.

앞선 발표에서 제안한 'AI 기반 CCTV 1 차 패턴 필터링 및 2 차 행동탐지요원(BDO) 검증 체계'를 국내 공항에 성공적으로 법제화하고 표준 매뉴얼로 정착시키기 위해, 기술적·인권적 측면에서 우선적으로 해결해야 할 핵심 과제는 무엇이라고 보시는지 질의합니다.

패널토론 자료 5 [교육 전문가]

공항 상주종사자 보안교육의 내실화와 한국보안인재개발원의 역할

한국보안인재개발원 원장 성 연 영

1 토론 배경 — 항공보안의 최전선은 결국 '사람'

□ 오늘 포럼에서 논의된 바와 같이, 항공보안의 패러다임은 '물품 적발' 중심에서 공격 '의도'를 가진 사람을 사전에 식별하는 행동탐지 중심으로 전환되고 있음

○ 보안검색은 숙달된 요원과 첨단 장비를 갖추어도 일정 수준의 판독 실패가 불가피한 구조적 한계를 지니며, AI 기술의 대중화로 보안체계의 취약점 분석과 우회가 쉬워지는 위험 환경에 직면

○ 위협의 무대 또한 검색대 안쪽(Airside)을 넘어 Landside 와 공항 외곽으로 확장되고 있어, 검색요원·경비요원만으로는 공항 전역을 상시 감시하는 데 한계가 있음

□ 이러한 환경에서 공항에 상주하는 수만 명의 종사자는 공항 곳곳의 이상행동과 이상징후를 가장 먼저 접하는 '보안의 눈과 귀'임

○ 항공사·상업시설·시설유지관리 등 보안업무와 직접 관련이 없는 종사자라 하더라도, 기본적인 보안인식과 신고·초동대응 역량을 갖추는 것이 예방적 보안체계의 필수 기반임

2 상주종사자 보안교육 제도 현황과 법적 근거

□ 현행 법령은 공항 상주종사자에 대한 보안교육 의무를 다음과 같이 규정하고 있음

○ **「항공보안법」 제 28 조제 1 항**은 국토교통부장관이 항공보안에 관한 업무수행자의 교육에 필요한 사항을 정하도록 규정

○ **같은 법 제 10 조**에 따라 공항운영자 · 항공운송사업자 · 공항상주업체 등은 교육훈련계획을 포함한 자체 보안계획을 수립하여 승인을 받아야 함

○ **이를 구체화한 「국가민간항공보안 교육훈련지침」(국토교통부예규 제 338 호)**은 공항 상주직원 등에 대한 보안인식교육을 규정하고 있으며, 이에 따라 상주종사자는 연 1 회(2 시간)의 정기 보안교육을 의무적으로 이수하고 있음

□ 즉, '누가, 얼마나' 교육을 받아야 하는지는 제도화되어 있으나, '무엇을, 어떻게' 가르칠 것인지에 대한 표준 커리큘럼과 콘텐츠는 마련되어 있지 않음

3 현장 실태 진단 — 형식은 있으나 내용이 없는 교육

□ 보안업무와 직접 관련이 없는 상주종사자에 대한 교육은 구체적 지침·콘텐츠 부재 속에 각 업체가 자체적으로 해결하고 있는 실정임

○ 각 업체의 보안관리자 · 책임자가 자체 제작한 자료로 교육을 실시하고 있어, 업체별 교육 품질의 편차가 크고 최신 위협 동향이 반영되기 어려움

○ 그 결과 교육이 이수 실적 확보를 위한 형식적 절차에 그치는 경우가 많아, 연 1 회 2 시간이라는 제도적 틀에도 불구하고 실효적인 보안역량 향상으로 이어지지 못하고 있는 것으로 판단됨

□ 앞선 발표와 토론에서 지적된 행동탐지 요원의 형식적 운영, 현장 인력의 과부하 문제와 마찬가지로, 상주종사자 교육 역시 '제도와 현장의 간극'이라는 동일한 구조적 문제를 안고 있음

○ 드론 위협, AI 를 악용한 보안체계 우회, Landside 테러 등 신종 위협이 확산되는 상황에서, 10 년 전과 다르지 않은 교육 내용으로는 변화한 위협 환경에 대응할 수 없음

4 개선 제안 — 표준화된 상주종사자 보안교육 프로그램 개발

□ 한국보안인재개발원은 상주종사자 의무교육(연 1 회 2 시간)을 실효성 있게 수행할 수 있는 표준 교육 프로그램의 개발·운영을 검토하고 있음

○ **(표준 커리큘럼·콘텐츠 개발)** 최신 위협 상황을 반영한 표준 커리큘럼과 교육 콘텐츠를 개발하여 업체별 편차 없이 일정 수준 이상의 교육 품질을 확보

– 이상행동·이상징후 인지 및 신고요령, 드론 등 신종 위협의 이해, 보호구역 출입증 관리, 사회공학적 접근 대응, 비상상황 초동조치 등 실무 중심 구성

– 매년 국내외 위협 동향과 사고 사례를 반영하여 콘텐츠를 갱신함으로써 '살아있는 교육'으로 운영

○ **(대상별 맞춤형 모듈화)** 항공사, 면세점 등 상업시설, 시설유지관리 인력 등 직무 특성에 따라 교육 모듈을 차별화하여 현장 적용성 제고

○ **(전문성 기반 운영)** 협회와 인재개발원이 보유한 항공보안 전문성과 교육 인프라를 활용하고, 행동탐지 등 오늘 포럼에서 제시된 새로운 보안기법의 기초 개념을 일반 종사자 눈높이에 맞게 교육에 접목

□ 아울러 교육이 지속가능하게 활성화되기 위해서는 안정적인 교육수요가 뒷받침되어야 하는 만큼, 국토교통부 등 관계기관과 긴밀히 협의해 나가고자 함

○ 표준 교육 프로그램의 인정 방안, 공항운영자 · 상주업체의 참여 유도 방안 등을 정부와 협의해 가며 단계적으로 구체화할 계획임

5 맺음말

□ 테러와 불법방해행위의 중심에 '사람'이 있다면, 이를 막는 힘의 중심에도 '사람'이 있음

○ 연 1 회 2 시간의 의무교육이 형식적 절차가 아니라 공항 전체의 보안 감시망을 촘촘히 하는 실질적 투자가 될 수 있도록, 한국보안인재개발원이 그 콘텐츠와 품질을 책임지는 역할을 수행하고자 함

○ 협회는 정부와 협의해 가며 공항 상주종사자의 보안역량 강화를 적극 추진하는 등 대한민국 항공보안 발전을 위한 노력을 지속하겠음