





## 항공테러 예방을 위한 미국 항공프로파일링 기법의 국내 활용방안\*

양승돈\*\* · 양영모\*\*\*

### 〈요 약〉

이 연구는 우리나라의 항공테러의 예방과 항공보안의 강화를 위해 미국의 항공보안프로파일링 기법이 내포하고 있는 주요 특징들을 살펴보고 이를 우리나라 실정에 맞도록 적용·활용하는 것을 목적으로 한다.

미국의 항공프로파일링으로는 Secure Flight, 관찰기법에 의한 승객검색, 여행자 등록 프로그램 등 각 프로파일링 기법에 대해 제시하였다.

미국의 항공보안 프로파일링 기법을 활용 사례를 바탕으로 이를 국내에 적용·활용하기 위한 방안으로 4가지를 제시하였다. 첫째, 사전 정보구축 및 구축정보의 일원화하는 것이다. 둘째, 항공테러예방을 위한 전담기구를 설치하는 방안을 제시하였다. 셋째, 프로파일링을 활용함에 있어 발생할 수 있는 인권 및 프라이버스 침해를 최소화하는 방안을 제시하였다. 마지막으로 항공테러예방 및 보안강화를 위한 연구개발의 확대 필요성을 제시하였다.

**주제어 : 항공테러, 프로파일링, 감시리스트, 항공보안, 항공프로파일링**

\* 이 논문은 2014년도 김포대학교의 연구비 지원에 의하여 연구되었음.

\*\* 김포대학교 경찰행정과 조교수 (주저자)

\*\*\* 경기대학교 대학원 레저스포츠학과 박사 (공동저자)

목 차
-----

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>I. 서 론</li> <li>II. 이론적 배경</li> <li>III. 미국의 항공프로파일링 기법</li> <li>IV. 미국 항공프로파일링의 국내 활용방안</li> <li>V. 결 론</li> </ul> |
|--|

## I. 서 론

현대사회에서 항공은 전세계를 일일 생활권으로 가능하게 해주었다. 뿐만 아니라 항공은 현대 교통체계의 핵심을 이루고 있고 국가 간 교류의 증진 및 국제무역의 확대를 가져왔다. 항공이 전세계를 일일 생활권으로 만들어주고 국가별 교류 및 무역의 확대를 가져다줬음에도 불구하고 세계 각국의 주요 요인들이 항공을 이용하고 항공의 이용모습이 언론이나 여론의 주목을 받는다는 점에서 테러리스트들의 목적 달성에 항공이 필수적인 대상으로 인식되고 있다(조만희, 2012: 75).

항공 관련 테러가 발생되기 시작한 시점은 1960년대부터이다. 1960년대부터 시작된 항공 관련 테러는 시대별로 특징을 지니고 있으며, 각 시대별 흐름을 살펴보면 다음과 같다(황호원, 2009: 210). 먼저 1960년대에서 1970년대까지의 항공 관련 테러는 대부분 테러리스트들이 운항 중인 항공기를 납치하는 방식을 주로 채택하여 자신들의 정치·사회적 목적을 달성하기 위한 수단으로 많이 사용되었다. 1980년대에서 1990년대에는 1960년대에서 1970년대까지 주로 사용되었던 항공납치 방식과는 다른 테러리스트들은 항공테러 방식은 항공기를 폭발하는 방식을 주로 취하였다. 이 시기에 항공테러의 유형이 변화된 이유는 항공기 납치를 미연에 방지하고자 승객 및 승객의 수하물에 대한 보안을 강화했기 때문이다. 1990년대에서 2000년까지의 항공테러 유형은 최초 항공 관련 테러 유형이었던 항공기 납치이며, 대부분 중국에서 발생되었다. 마지막으로

로 2001년 9·11 테러 이후에는 생화학테러, 미사일 테러 등 그 유형이 다양화되었다. 이에 미국에서는 9·11 테러 이후 항공 테러를 예방하기 위한 각종 프로파일링 기법 등을 개발하고 활용해왔다. 미국에서의 항공프로파일링은 CAPPS I과 CAPPS II<sup>1)</sup>에서 부터 시작되었다. 그러나 CAPPS I과 CAPPS II는 인권 침해의 논란으로 인해 Secure Flight, SPOT, Registered Travel Program 등으로 발전되어 활용되고 있다.

우리나라에서의 항공 테러납치는 1958년 대한국립항공(KNA)소속 쌍발여객기가 승객 28명, 승무원 4명을 탑승시켜 이동 중 5인조 납치범에 의해 북한으로 피납된 사건을 이후로 수차례 발발되었다(양현호, 2008: 60). 그러나, 이 당시 항공납치를 예방하기 위한 보안검색이나 프로파일링 기법은 존재하지 않았다. 최근에는 관세청 및 법무부의 사전승객분석시스템의 도입으로 인해 국내에 발생될 수 있는 항공테러를 예방하기 위한 노력을 하고 있으나, 항공테러를 예방하기 위한 프로파일링 기법으로써 활용되기에는 다소 미흡하다.

항공 관련 테러가 시대별로 그 유형이 다양화해지고 있음에 따라 항공 테러 사전 예방하는 것이 그 무엇보다 중요하다. 이에 이 연구는 항공테러를 사전에 예방하기 위해 미국에서 주로 활용되고 있는 항공프로파일링을 소개하고 각 프로파일링 기법이 내포하고 있는 주요 특징들을 살펴보고 이를 우리나라 실정에 맞도록 적용·활용하는 것을 목적으로 한다.

## II. 이론적 배경

### 1. 항공테러의 의의

#### 1) 항공테러의 개념

항공테러는 개념정의에 있어 두가지 시각으로 구분된다. 첫 번째로는 테러 또는

1) CAPPS I은 1996년 7월 뉴욕발 파리행 보잉747기 폭파사건 이후 항공안전 및 보안에 관한 백악관 위원회(White House Commission on Aviation Safety and Security)에서 항공보안의 필요성을 강조하면서 등장하게 되었다. 주 내용은 40개 항목으로 구성된 승객체크리스트를 활용하여 보안검색을 통해 잠재적 위험인을 색출하는데 목적을 두고 있다. CAPPS II는 미 국토안보부(DHS: Department of Homeland Security)교통보안청(TSA: Transportation Security Administration)의 주도로 CAPPS I과 추구하는 목적은 동일하나 잠재적 위험인을 색출하기 위한 승객체크리스트가 좀 더 보완·발전되었다(최재현·정재한, 2013: 315-316)

테러리즘의 개념에 항공이라는 특성만을 적용하는 시각이고 다른 하나는 보다 광의적인 개념으로서 범죄로서 접근하는 시각이다.

전자의 시각으로 본 항공테러란 항공기 및 공항 승객을 테러 대상으로 하여 정치·사회적 목적을 가진 개인이나 특정 집단이 그러한 목적을 달성하거나 이를 바탕으로 국제적인 상징적 효과를 얻어 내기 위해 납치·폭파·위협·방화·인질 등의 위협 행위를 자행하는 것을 의미한다(김철환, 2004). 이인재(2004: 305)는 항공테러리즘에 대해 정치·사회적 목적 달성을 항공테러의 한 동기로 보지만 그보다는 특정국가와 그 국가 내 국민 간의 충성·복종관계를 교란시키려는 의도가 항공테러의 주 동기로 본다. 또한, 항공테러리즘이 빈번하게 발생될 수 있는 원인을 과학기술 진보에 따른 무기의 소형화·고성능화·입수 용이성으로 보았다.

다음으로는 항공테러를 테러 또는 테러리즘의 개념보다는 범죄로서 보다 광의적으로 보는 시각이다. 먼저, 국제민간항공기구(ICAO: International Civil Aviation Organization)는 항공과 관련된 테러행위를 테러 또는 테러리즘으로 규정하는 것이 아니라 ‘불법방해행위’(acts of unlawful interference)<sup>2)</sup>로 규정하고 있다. 국제민간항공기구가 항공과 관련된 일련의 테러행위를 불법방해행위로 규정하고 있다는 점에서 보다 광의의 개념으로 이해된다. 국제민간항공기구에서 정의하고 있는 불법방해행위는 민간항공 및 항공운송의 안전을 위협할 수 있는 행위 또는 이러한 행위를 시도하는 것으로써 항공기 불법점유, 지상주기 항공기 불법점유, 기내 또는 비행장에서의 인질극, 항공기나 공항 또는 항행안전시설에 대한 무력 불법침입, 범죄의 의도를 가지고 기내 또는 공항으로 무기나 위협장치 또는 물품을 반입하는 행위, 공항 또는 민간항공시설내에 있는 운항 또는 주기중인 항공기, 승객, 승무원, 지상조업요원, 일

2) ICAO(2001) Annex 17에서는 불법방해행위(acts of unlawful interference)에 대해 다음과 같이 정의하고 있다.

- unlawful seizure of aircraft
- unlawful seizure of aircraft on the ground,
- hostage-taking on board aircraft or on aerodromes,
- forcible intrusion on board an aircraft, at an airport or on the premises of an aeronautical facility
- introduction on board an aircraft or at an airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes,
- communication of false information such as to jeopardize the safety of an aircraft in flight or on the ground, of passengers, crew, ground personnel or the general public, at an airport or on the premises of a civil aviation facility(ICAO, 2011: 1-1).

반인의 안전을 위협하는 거짓정보를 제공하는 행위로서 6개로 범주화(categorization) 된다(황효원·이규항, 2009: 202).

제성호(1989)는 항공에서 발생하는 테러와 관련해서 항공테러라는 용어대신 항공 범죄라는 용어로서 사용할 수 있다고 하였다. 왜냐하면, 공항시설의 파괴나 공항터미널에서 대기 중인 승객에 대한 가해행위 등 각국 형법상 범죄 및 국제협약 규정, 질서문란 행위도 포함되는 포괄적인 개념이자 항공기를 대상 범죄뿐만 아니라 민간 항공의 안전까지 위협하기 때문이다.

## 2) 항공테러의 유형

Phipps(1991)는 ‘The Management of Aviation Security’이라는 저서에서 항공테러의 유형을 공중납치(hijacking), 비행중인 항공기에 대한 사보타지(Sabotage of aircraft in flight), 지상목표물에 대한 사보타지(Targets for sabotage on the ground), 지상목표물에 대한 명백한 공격행위(Over acts of aggression against targets on the ground) 등 4가지 유형으로 분류된다(Phipps, 1991; 최명식·최연철, 2005: 119).

첫 번째 유형으로 공중납치를 들 수 있다. 항공 테러리즘의 유형으로써 공중납치는 1960년대 후부터 빈번하게 발생되었고 현재도 항공테러 유형 중 그 위험성이 가장 큰 유형에 속한다. 항공기 공중납치가 빈번하게 발생하는 원인으로는 공중납치 이후의 파급효과에 있다. 공중납치가 발생하게 되면 전세계적으로 이목이 집중되기 때문에 테러리스트들은 자신들의 정치적 목적 등을 포함한 요구사항을 쉽게 알릴 수 있어 상대적으로 비용대비 최대 효과를 얻을 수 있다는 점이 있다. 또한, 공중납치는 항공기 특성상 많은 승객들을 인질로 활용하여 협상 도구로 사용하기 쉽다는 점에서 테러리스트들의 테러대상으로 주목받는다.

두 번째 유형은 운항중인 항공기에 대한 사보타지이다. 이 유형은 테러리스트가 운항중인 항공기를 테러 대상으로 하기 때문에 공항에 주둔하고 있는 요원과 대치를 피할 수 있다는 점과, 테러 이후 테러 책임을 상대국에 돌림으로서 국제적 비난을 피할 수 있다는 점에서 발생빈도가 높다.

세 번째 유형으로는 지상목표물에 대한 사보타지이다. 이 유형은 공항시설 또는 아직 운항 이전에 주기되어 있는 항공기에 대한 각종 무기들을 통해 자행되는 테러이다. 주 테러대상은 공항 및 공항 외부 시설로서, 도심에 있는 도심공항 터미널과 항공사 사무실도 테러행위의 대상이 된다.

마지막 유형으로는 지상목표물에 대한 명백한 공격행위이다. 이 유형은 테러리스트들이 항공기의 안전운항을 저해하거나 운항 자체가 불가능하도록 공항 또는 공항의 항행안전시설에 대한 테러행위를 말한다.

### 3) 국내 주요 항공테러 관련 사례

우리나라에서도 1958년 대한국립항공(KNA)소속 항공기 납치사건, 1969년 북한공작원에 의한 대한항공 여객기 피랍사건, 1987년 대한항공 858기 사건 등이 대표적 항공테러 사건으로 들 수 있다. 2000년대 이후의 주요 항공테러 관련 사례는 전화에 의한 협박이 대부분이었으며, 대부분의 사례들은 실행 이전에 용의자 검거 혹은 항공기 안전 검측 이후 상황 종료 등으로 대치되었다. 주요 국내 항공테러 관련 사례를 살펴보면 <표 1>에서 보는 바와 같다.

<표 1> 국내 항공테러에 대한 주요 사례

구분	년.월.일	주요 내용	조치결과
김포 공항	'03.05.22	■ 김포발 광주행 대한항공 KE1301편에 예약된 손님의 소지품에 폭발물이 있을 것이라고 신고한 내용	■ 현장출동 기내 및 승객 소지품 검사 후 특이사항 없어 상황종료 ■ 신고자 발신추적
	'03.06.29	■ 대한항공 김해운송지점에 미상의 남자로부터 15시 비행기에 폭발물을 탑재하였다 라고 신고	■ 동일시간 4편의 항공기 안전 검측 실시 후 상황종료
	'03.07.11	■ 40대 후반 남자가 아시아나 예약접수에 12시 발 서울행 비행기에 폭발물 설치 신고 접수	■ OZ8818편 기내검측 ■ KE1120편 기내검측 실시 후 상황종료
	'04.07.20	■ 대한항공 일본 삿포르 지점으로 항공기내 폭발물이 실려있다는 전화 접수	■ 승객하기 후 항공기내 안전 검측 실시 후 상황종료
	'04.11.21	■ 아시아나 예약센터로 폭파협박 전화 접수	■ 합심후 장난전화로 판명 ■ 공항경찰대 연계기관 수사 중
	'05.10.24	■ 아시아나 예약센터로 폭탄테러 협박전화	■ 발신자추적 관할경찰서 출동 후 정신지체자의 범인 체포 ■ 합심조 상황종료
김해 공항	'03.06.29	■ 대한항공 김해운송지점에 미상의 남자로부터 15시 비행기에 폭발물을 탑재하였다고 신고	■ 동일시간 4편의 항공기 안전 검측 실시 후 상황종료
	'03.07.06	■ 국내선 안내 카운터로 항공기내 폭발물 탑재 신고	■ KE1115편 항공기내 안전검측 실시 후 특이사항 없어 상황종료



구분	년.월.일	주 요 내 용	조치결과
	'03.07.20	■ 대한항공 부사지점 사무실로 항공기내 폭발물 소지 탐승 협박 전화	■ KE783편 항공기내 및 화물검색 확인결과 후 특이 사항 없어 상황 종료
	'04.10.22	■ 국내선 2층 103호 경찰대 테러리스트 확인요청	■ 합심조 동명인 테러리스트 신분 조회 후 특이사항 없음
	'04.11.28	■ 김해공항에 폭파협박 전화	■ EOD출동 공항전지역 순찰 활동 실시(특이사항 없음)
	'05.05.25	■ 항공기 기장으로부터 기내검측 요청	■ 항공기내 내·외곽 검측 ■ 항공기내 좌석 49ABC 검측 후 이상 없어 상황종료
제주 공항	'06.05.17	■ 인천->하노이행간 기내에 미확인 무주화물이 탑재되었다고 승객이 신고하여 합동조사반 편성, 기내정밀 검측	■ 무주화물은 봉제용 원단으로 탑재 경위와 현품확인 후 상황종료
광주 공항	'05.05.15	■ 대한항공 광주지점 운영팀사무실로 폭발물협박 전화 접수	■ EOD출동 청사 및 체반시설 안전 검측 및 순찰강화 ■ 경찰대 발신지 추적
청주 공항	'06.06.09	■ 청주공항에 주기된 항공기를 폭파하겠다는 협박전화 접수(서울지방경찰청)	■ 보안검색 단계별 강화조치 및 주기항공기 검측 후 상황종료

출처: 한국공항공사 2006년 국정감사 제출자료.

## 2. 항공프로파일링의 의의

### 1) 항공프로파일링의 도입배경 및 개념

1969년 2월 18일 발생한 이스라엘 항공기 공격사건은 기관총과 수류탄으로 무장한 4명의 팔레스타인 해방인민전선(PFLP: Popular Democratic Front for the Liberation of Palestine) 테러분자가 취리히 공항에 난입하여 취리히 공항에 주기된 엘알 항공기에 기관총을 난사한 사건이 발생하였다. 이 사건을 계기로 이스라엘 보안당국에서는 엘알 항공기 보안에 대해 많은 대응책을 수립하였는데, 대표적으로 기내보안요원배치, 승객검색, 조종실 보안 등을 들 수 있다. 이와 같은 대응 활동이 잠재적 테러리스트 또는 수상한 승객에 대한 항공프로파일링의 시초이며, 이후 일부 국가에서는 이를 모티브로 하여 항공프로파일링 기법을 도입·활용하게 되었다(황호원·이규향, 2007: 158).

프로파일링이란 프랑스어 ‘프로필(profile)’에서 유래된 개념으로서 특정 인물에 대해 간략히 소개 또는 기술하는 것을 의미한다. 그러나 프로파일링은 일반적으로 범죄자 프로파일링이라는 용어로 많이 사용되고 있다. 범죄자 프로파일링이란 범죄자가 남긴 흔적을 통해 현장 감식이나 DNA 분석 등 범죄자의 행동이나 특성을 파악하는 범죄수사기법의 하나이자 여러 수사기법과 병행하는 수사기법으로써 범인 검거에 기여하는 것을 목적으로 한다(Ressler, Burgess & Douglas, 1988; 박지선·최낙범, 2012: 415). 항공프로파일링에서 프로파일링은 범죄자 프로파일링에서의 프로파일링과 마찬가지로 의미를 지닌다.

이러한 점을 바탕으로 볼 때, 항공프로파일링이란 민간항공기에 탑승하거나 공항 등 항공과 관련된 장래에 위협이 될 수 있는 잠재적 범죄자 또는 테러리스트를 선별 및 분류하여 승객과 승객의 수하물에 대해 정밀 검색을 실시하여 보다 효율적인 보안검색을 위한 일련의 과정으로 볼 수 있다(문준조, 2009: 18).

## 2) 항공프로파일링의 유형

항공프로파일링은 프로파일링의 방식에 따라 3가지로 구분되는데, 매뉴얼 프로파일링, 시스템 프로파일링, 관찰기법 프로파일링, 혼합식 프로파일링이 있다. 각각의 프로파일링 방식을 살펴보면 다음과 같다(황호원·이규향, 2007: 159-162; 문준조, 2009: 18-20; 최재현·정재한, 2013: 314-315).

먼저, 매뉴얼 프로파일링 방식이다. 이 프로파일링 방식은 3가지 프로파일링 방식 중 가장 고전적인 프로파일링 방식이다. 이 프로파일링 방식은 수동식 방식으로 공항 내에서 체크인할 당시 승객이 기입한 승객 정보를 획득하여 분석한다. 공항 내 훈련받은 요원이 체크인 이전에 모든 승객들 대상으로 구두로 질문하여 잠재적 테러리스트를 선별해내는 방식이다. 매뉴얼 프로파일링의 대표적인 성공사례는 앤 머리머피(Ann Marry Murphy)사건을 들 수 있다. 항공프로파일링 방식으로는 최초로 사용된 이 프로파일링 방식은 그러나 이 프로파일링 방식은 모든 승객에 대해 구두질문하는 방식으로 정밀하게 수상한 승객을 가려낼 수 있다는 장점이 있음에도 불구하고, 시간이 소요된다는 점과 요원의 주관적 판단에 의존해야 하기 때문에 자칫 인권 침해의 소지가 있다는 점이 부정적 요소로 작용된다.

시스템 프로파일링은 대표적으로 미국에서 사용하는 방식이다. 이 프로파일링 방식은 예약되어 있는 기존 승객자료를 이용하여 승객의 위험 여부를 파악하는 방식으

로서 아주 신속하고 간편하게 위험인물을 찾을 수 있다는 장점이 있다. 더욱이 최근에는 모든 시스템이 전자시스템으로 자동화 되어 있어 체크인시 국적, 항공권, 구매 상태 등 승객의 특정 정보만 입력하게 되면 자동으로 해당 승객이 위험한지 여부를 선별해 낼 수 있다. 현재 이 프로파일링 방식은 승객 탑승권이나 수하물 위탁 처리를 위해 항공사들이 공용으로 사용하는 시스템인 공용체크인카운터시스템(Common Use Terminal Equipment: CUTE)과 연동되어 사용되고 있다.

마지막으로, 혼합식 프로파일링은 예약되어 있는 기존 승객의 특정 정보와 경찰이나 기타 정보기관에서 보유하고 있는 범죄자나 테러리스트 명단이 입력된 다른 데이터베이스를 대조하여 프로파일링을 통해 해당 승객의 위험여부를 1차적으로 가려낸다. 이와 같은 방식은 시스템 프로파일링과 유사하다. 기존 데이터를 활용하는 방식과 함께 체크인 과정에서 공항 내 훈련받은 항공사 직원이나 요원이 단순한 구두질문 방식과 함께 수상한 행동을 하는 승객을 선별해내어 이들을 정밀 검색대상자로 분류하는 방식으로서 이는 매뉴얼 프로파일링 기법에서 지향하고 있는 방식이다. 즉, 혼합식 프로파일링은 매뉴얼 프로파일링과 혼합식 프로파일링 방식의 장점을 혼합한 방식이다.

### Ⅲ. 미국의 항공프로파일링 기법

#### 1. Secure Flight

Secure Flight란 CAPPs II에서 주로 사용한 감시 리스트(watch list)보다 개선된 감독 리스트를 사용하며 국내 항공여행 및 해외 항공 여행의 안전성을 강화하기 위해 감시 리스트에 대해 은밀히(behind-the-scenes) 관리하는 프로파일링 기법이다. Secure Flight는 모든 항공기 승객의 여행 경험을 바탕으로 추가 승객 데이터가 수집되며, 과거에 잘못 식별되었던 사람도 이 부분에 포함되는 등 감시 리스트 작성에 대한 개선 및 보완이 강조되는 프로파일링 기법이다(Weitzner, et al., 2006).

Secure Flight는 9/11 위원회 권고사항(9/11 Commission recommendation)에 따라 좌절된 CAPPs II에서 도출된 문제점들을 보완하기 위해 미 국토 안보부(DHS: Department of Homeland Security)가 개발한 프로그램이다. Secure Flight가 활용되기

이전에 항공사는 승객의 정보가 감독 리스트에 해당하는지 여부를 조사할 책임이 있었는데, 이러한 책임은 기존의 항공사에서 감시 리스트에 대해 주 책임이 있었으나, Secure Flight 프로그램을 시행하면서부터 그러한 책임은 미 교통보안청(TSA: Transportation Security Administration)으로 이관되었다. Secure Flight 프로그램은 위험-기반의 보안 정도를 측정하고(risk-based security measures), 기존 CAPPs II의 감시 리스트 보다 개선되고 확장된 감시 리스트의 사용을 통해 미국 내, 미국 외, 미국을 경유하는 항공 여행의 안전을 강화하는 것을 주 임무로 한다(미 교통보안청, <http://www.tsa.gov/> 2014년 1월 22일 검색).

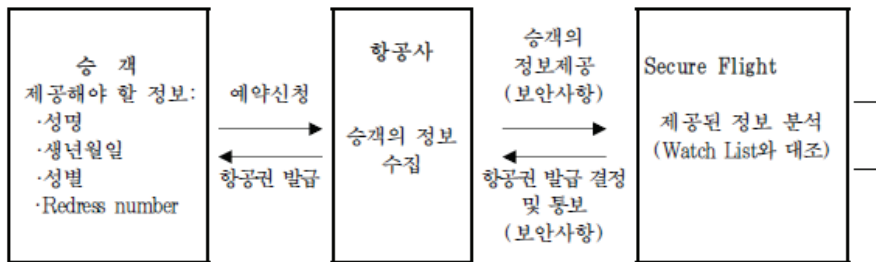
Secure Flight는 6가지를 주 임무로 설정하여 실행하는데, 세부 임무를 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 적절한 보안 조치/행위와 관련 고-위험 승객을 식별하고, 신속한 검사와 관련해 저-위험 승객을 식별하는 방법으로 TSA의 위험-기반 안전 임무를 지원하고자 한다. 둘째, No Fly List<sup>3)</sup>에 속한 개인이 항공기에 탑승하는 것을 방지하고자 한다. 셋째, 검사 강화를 위해 Secondary Security Screening Selectee 즉, SSSS로도 알려져 있는 Selectee List를 통해<sup>4)</sup> 수상한 승객을 식별내고자 한다. 넷째, 개인이 항공 안전에서 잠재적인 위험요인으로 잘못 식별되는 일을 최소화하고자 한다. 다섯째, 프로세스를 간소화하고, 추가 항공 인구를 수용할 수 있도록 추가 위험-기반 안전 기능을 통합한다. 마지막으로 승객의 개인정보가 무단으로 사용되거나, 공개를 방지하고자 한다.(미 교통보안청, [http://www.tsa.gov.](http://www.tsa.gov/))<sup>5)</sup>

3) 미 테러리스트 조사 센터(Terrorist Screening Center: TSC)가 만들고, 유지하는 리스트로서, 리스트에 속한 사람은 미국 행 비행기에 탑승하는 것이 거부된다. No Fly List는 테러리스트 감시 리스트(watch list)와는 차이가 있는데, 그 차이로는 리스트의 범위가 훨씬 크다는 점인데, 왜냐하면, 테러리스트 감시 리스트와는 달리 No fly list의 대상에는 테러와 연루된 것으로 의심되는 사람도 리스트에 포함되기 때문이다([https://www.aclunc.org/sites/default/files/asset\\_upload\\_file371\\_3549.pdf](https://www.aclunc.org/sites/default/files/asset_upload_file371_3549.pdf)).

4) SSSS 승객은 폭발물 감지기를 포함 강도 높은 조사 과정을 거치게 된다. 기내 수화물에 대해서도 검사가 수행된다. 이 경우는 검사는 가방을 열어 내부를 확인한다. X-선 촬영이 불가능한 필름이나 다른 아이템의 경우, 공항에 배치되어 있는 요원은 폭발물 테스트인지를 확인하게 되는데 이 때 활용되는 장비로는 승객이 금속 물체를 갖고 있는지 여부를 확인하는 차원에서 포켓 금속 탐지기를 사용한다(Salter, 2007).

5) ■ Support TSA's Risk-Based Security (RBS) mission by identifying high-risk passengers for appropriate security measures/actions and identifying low-risk passengers for expedited screening  
 ■ Prevent individuals on the No Fly List from boarding an aircraft  
 ■ Identify individuals on the Selectee List for enhanced screening  
 ■ Minimize misidentification of individuals as potential threats to aviation security  
 ■ Incorporate additional risk-based security capabilities to streamline processes and

Secure Flight의 이러한 임무와 목표를 바탕으로 Secure Flight의 절차를 도식화하면 <그림 1>과 같다. 승객이 항공권을 예약할 때 성명(name), 생년월일(date of birth), 성별(gender), Redress Number(Redress Number의 경우에는 소지자에 한해 제출)등의 정보를 입력해야 하며, 입력된 정보를 바탕으로 항공사는 항공기 탑승 최소 72시간 전에 미 교통보안청에 확인된 승객의 정보를 제출한다. 제출된 정보를 바탕으로 미 교통보안청은 항공사로부터 받은 Secure Flight 승객정보(Secure Flight Passenger Data: SFPD)와 감시 리스트(watch list)을 비교하여 승객에 대해 항공기 탑승 여부를 결정하게 된다. 미 교통보안청은 항공기 탑승에 대한 가부를 다시 항공사로 통보하고, 항공사는 통보받은 결정에 따라 승객의 탑승을 결정하게 된다. 이때 항공사가 미 교통보안청에 제출하는 Secure Flight 승객정보와 미 교통보안청이 항공사에 통보하는 항공기탑승의 가부사항은 보안사항으로 처리된다(최재현·정재한, 2013: 318).



출처: 미 교통보안청(<http://www.tsa.gov/>); 최재현·정재한(2013: 318).

<그림 1> Secure Flight의 절차

또한, 미 교통보안청은 기존 CAPPS I이나 CAPPS II에서 문제점으로 주로 지적되었던 인권문제에 대한 문제들을 해결하고 Secure Flight 프로파일링을 효과적으로 활용하기 위해 노력하고 있다. 실제로 Secure Flight 시행을 위한 최종안과 관련하여 프라이버시 영향평가(Privacy Impact Assessment : PIA)를 지속적으로 실행하고 있으며, 프로그램 사생활 보호 접근방식과 관련해 구체적인 정보를 제공하기 위해 연방

- accommodate additional aviation populations
- Protect passengers' personal information from unauthorized use and disclosure

등록부(Federal Register)에 기록 통지 시스템(SORN, System of Records Notice)을 발행하고 있다(미 교통보안청, <http://www.tsa.gov/>).

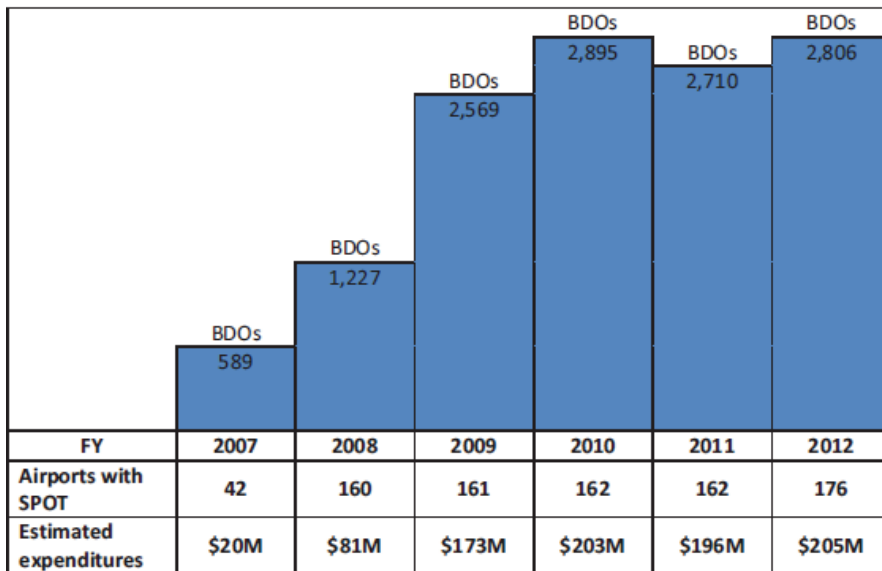
## 2. 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링(Screening Passengers by Observation Technique)

관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링(Screening Passengers by Observation Technique: SPOT)은 Secure Flight와 마찬가지로 미국의 주요공항에서 시행하고 있는 프로파일링 시스템으로써 이 프로파일링 시스템은 기존 인터뷰 방식에서 벗어나 행동감지요원(Behavior Detection Officer: BDO)이 수상한 자의 행동을 파악·분석하여 수상한 승객과 그렇지 않은 승객의 탑승여부를 정확히 가려내는 방식이다(Florence & Friedman, 2010)이다. 관찰기법에 의한 승객검색프로파일링으로 인한 주요 성공사례는 LA공항 폭파기도 사전 적발사건 및 9·11테러 기도범 1명 입국 저지 사례가 있다. 먼저 LA공항 폭파기도 사전 적발사건은 땀을 흘리고 불안해하는 모습을 보이고 눈 접촉을 피하는 등 일반인과는 다른 매우 수상한 행동을 한 Benni Antonic Noris라는 이름의 가짜 신분증 사용한 Ahmed Ressam이란 자를 세관 직원이 트렁크를 정밀 수색하여 가방에서 폭발물이 발견한 사건이다. 9·11테러 기도범 1명 입국 저지 사례의 경우 군 생활에서 몸짓 관찰 기술 및 위조문서 감지 기술, 인터뷰 기법 등을 교육받은 보안요원에 의해 올란드 국제공항을 통해 미국에 입국하고자 한 모하메드 알 카타니를 저지한 사건이다(황호원·이규향, 2007: 161-162).

관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링은 미 교통보안청이 규제하고 있는 공항<sup>6)</sup>에서 집중 활용된다, 미 교통보안청이 규제하고 있는 공항 중 보안이 상대적으로 열악하게 분류된 공항(IV범주에 해당되는 소규모 공항)에 대해 행동감지요원을 배치하여 프로파일링을 실시하고 있다. 2007년 이래로 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링을 실시하고 있는 공항과 그러한 공항에 배치되어 있는 행동감지요원의 수는 지속적으로 증가하고 있으며, <그림 2>와 같다.

6) 미 교통보안청은 미국 내 공항을 X, I, II, III, IV로 다섯 개의 카테고리로 구분한다. 이 중 X의 범주에 해당되는 공항이 승객이 가장 많은 공항에 해당되고 IV의 범주에 해당되는 공항이 승객이 수가 가장 적은 공항이다(<http://www.oig.dhs.gov/> 2014년 1월 10일 검색).

2007년 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링을 활용하고 있는 공항의 수는 42개 였던 것이 2012년의 경우에는 176개로 약 4배 증가하였다. 행동감지요원의 수는 2007년 42개 공항 내 589명이 배치되어 활용되었던 것이 2012년의 경우 176개 공항 2, 806명으로 그 수가 증가하였다. <그림 2>에서 보는 바와 같이 행동감지요원의 수와 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링을 채택하고 있는 공항의 수가 증가하고 있다. 실제 2004-2008년간 행동감지요원의 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링을 통해 체포된 인원과 이들의 체포원인이 다양함을 알 수 있는데, 이는 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링이 여러 이점을 지니고 있고 그 효용성이 입증되었다고 볼 수 있다. <표 2>는 2004-2008년간 행동감지요원의 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링을 통해 체포된 인원과 이들의 체포원인을 나타낸 것이다.



출처: <http://www.oig.dhs.gov/>

<그림 2> 2007-2012년간 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링을 활용하고 있는 공항 및 행동감지요원의 수

2004-2008년간 행동감지요원의 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링을 통해 체포된 인원은 총 1,067명인 것으로 나타났다.

〈표 2〉 2004-2008년간 행동감지요원의 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링을 통해 체포된 사람들의 체포원인

체포 원인	인원수(명)
불법 입국자(illegal alien)	427
체포영장(Outstanding warrants)	209
위조서류 소지(Possession of fraudulent document)	166
의심스러운 약물의 소지(Possession of suspected drugs)	125
위조화폐(Undeclared currency)	8
의심스러운 문서(Suspect documents)	4
기타(Other)	128
합계	1, 067

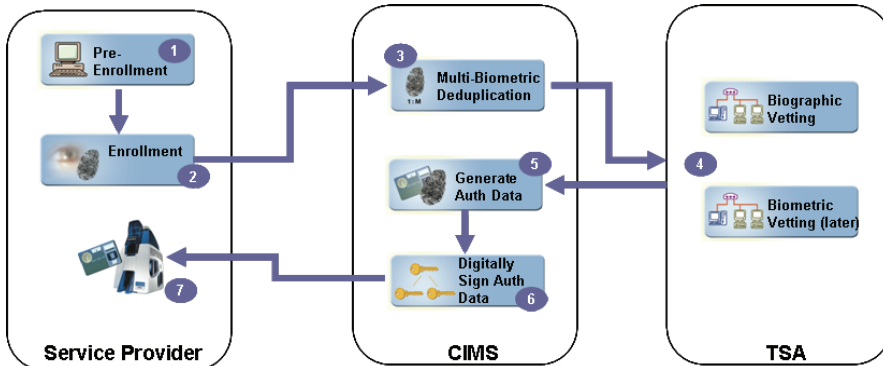
출처: 미 회계감사원(<http://www.gao.gov>), 2014년 1월 10일 검색.

총 1, 067명의 체포인원에 대한 체포원인을 세부적으로 살펴보면, 불법 입국자(illegal alien)에 대한 체포가 427명으로 가장 많은 것으로 나타났고, 체포영장(Outstanding warrants)에 의한 체포(209명), 위조서류 소지(Possession of fraudulent document), 기타(Other) 원인으로 인한 체포(128명), 위조서류 소지(Possession of fraudulent document)에 의한 체포(166명), 의심스러운 약물의 소지(Possession of suspected drugs)에 의한 체포(125명), 위조화폐(Undeclared currency) 소지로 인한 체포(8명), 의심스러운 문서(Suspect documents)의 소지로 인한 체포(4명) 순으로 나타났다.

### 3. 여행자 등록 프로그램(Registered Travel Program)

여행자 등록 프로그램(Registered Travel Program) 기법은 최소한의 보안 위험(minimal security risk)을 내포하고 있는 승객을 식별하는 것을 목적으로 한다. 이 기법은 항공에 탑승하고자 하는 승객이 연방신원증명(security clearance) 내 전력(Biographic Vetting) 및 생체 데이터(Biometric Vetting) 등을 자발적으로 제공함으로써 프로파일링에 동의하도록 유도하는 기법이다(문준조, 2009: 61).





출처: RTIC, 2008: 19.

〈그림 3〉 여행자 등록 프로그램의 절차

승객들이 자발적으로 제공한 데이터를 바탕으로 여행자 등록 프로그램 프로파일링을 통해 통과된 승객의 경우 스마트카드 자격 증명이 발급되고, 자격 증명을 소지하고 있는 승객의 경우 탑승시 짧게 대기하는 장점이 있다. 여행자 등록 프로그램은 18세 이상이면 누구나 등록이 가능하며, 12세 이상 18세 미만의 경우 부모 또는 후견인이 필요하다(<http://www.rtconsortium.org/> 2014년 1월 25일 검색). 그러나, 여행자 등록 프로그램의 경우 전력 및 생체 데이터를 제공함에 있어 승객이 비용을 부담하기 때문에 이들에 대해서만 특혜를 줄 수 있다는 부정적인 시각도 존재한다.

## IV. 미국 항공프로파일링의 국내 활용방안

### 1. 위험인물에 대한 사전 정보구축 및 구축정보의 일원화

미국의 항공프로파일링 기법으로 활용되고 있는 Secure Flight 및 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링의 핵심은 감시리스트에 있다. 감시리스트가 항공프로파일링 기법의 핵심으로 떠오르게 된 것은 탑승을 위한 관련 절차를 통하는데 발생하는 사생활 침해와 같은 인권 문제 및 탑승 지연이나 불편함 등에 있어 전신 수색이나 행동 유형 프로파일링 보다 훨씬 덜하기 때문이다(윤해성, 2011: 183). 이처럼, 미국에서는 불법으로 규정된 행위를 저지르거나 항공보안에 위협을 초래할 수 있는 수상한 승객

이나 위험인물에 대한 사전 정보를 구축·운용하고 있다. 반면, 우리나라의 경우 기내 난동이나 기타 공항을 이용하는 사람들에게 불편을 야기시키는 인물을 대상으로 명단을 작성하는 블랙 리스트(Black List)만을 작성·유지하고 있다. 이에 항공보안을 위한 사전 위협요인을 감지하고 이에 대응하기 위해 감시리스트의 작성이 필요할 것이다. 또한, 정보기관, 경찰, 국토해양부, 공항운영자 등이 수집된 정보를 공유하도록 하는 제도적 장치를 마련해야 할 것이다. 또한 효율적인 정보관리와 공유를 위해 항공보안 관련 정보는 단일 체계로 구축되어야 할 것이다(최재현·정재한, 2013: 323).

## 2. 항공테러예방을 위한 전담기구의 설치

미국의 경우 항공테러 예방을 위해 국토보안부(DHS, Department of Homeland Security) 산하에 교통보안청을 설치하였다. 교통보안청은 항공보안 및 항공테러예방을 위한 관리(보안 관련 자료의 취합·정리·분석)를 실시하고 있을 뿐만 아니라 항공분야 관련 테러관련 수사 업무도 전담하여 수행하고 있다. 교통안전청은 테러단체, 적대국가 및 범죄자들이 항공영역을 착취하는 것으로 방지하기 위해 필요한 모든 재원의 활용, 항공영역의 안전과 효율적인 이용을 보장할 것, 승객과 운송화물에 대한 자유로운 흐름의 보장 등을 3대 전략목표로 하고 있다. 이와 같은 3대 전략목표를 바탕으로 항공분야에 대한 공격 및 적대적 행위의 예방 및 저지, 항공분야에서 국가보호 및 국익 보호, 피해 최소화 및 신속한 복구, 항공교통 체계 강화 및 경제충격의 최소화, 국내 협조자 및 국제 동맹국가간 적극적인 국제협력 강화라는 전략을 수립하고 있다(국토해양부, 2012: 25-26). 이처럼, 미국은 항공테러 및 보안을 위해 교통보안청이라는 전담 기구를 창설하였다. 전담기구의 창설로 항공보안 및 테러와 관련된 행정적인 업무뿐만 아니라 보안기술을 개발하고 공항 내 보안요원들의 교육훈련과 감시리스트와 같은 정보를 구축하는 등 여러 임무를 수행하고 있다. 이에 따라 우리나라에서도 항공분야의 주무기관인 국토해양부를 중심으로 국토해양부 산하 항공보안 및 테러의 전담기구를 창설하여 전담기구의 조직 확대 및 편성, 그리고 관련 정책의 개발을 개발해야 한다.

## 3. 인권침해의 최소화

미국에서 초기에 활용되었던 항공프로파일링의 유형인 CAPPS I과 CAPPS II의

경우 심각한 인권침해 논란에 휩싸여 폐지되었고, 그에 대한 보완책으로써 등장한 것이 Secure Flight, 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링, 그리고 여행자 등록 프로그램이다. 그러나 이러한 항공프로파일링 역시 인권과 안전이라는 상반된 개념 속에서 여러 비판들을 받고 있다. 이에 따라 항공테러 및 보안의 임무를 맡고 있는 교통보안청은 승객의 인권 및 프라이버시 침해의 보호를 위해 프라이버시 보호의 원칙, 프라이버시 보호조직 편성, 프라이버시 보호법, 시스템 개발 및 보안, 인식과 훈련, 감시와 준수, 배상과 조치, 프라이버시로 발생될 수 있는 위협에 대한 관리 등에 대해 규정하고 있다(미 교통보안청 홈페이지, <http://www.tsa.gov/> 2014년 1월 20일 검색).<sup>7)</sup> 이와 같은 미 교통보안청의 프라이버시 준수 노력과 같이 우리나라에서도 항공테러 예방 및 보안을 목적으로 한 프로파일링을 활용시 발생될 수 있는 인권 및 프라이버시 침해에 대한 배상과 조치를 위해 관련법 및 정책을 제정해야 할 것이다.

#### 4. 항공테러예방 및 보안강화를 위한 연구개발 확대

전세계적으로 항공테러예방 및 보안의 강화를 위해 연구개발에 집중하고 있는 추세이다. 이러한 연구개발의 노력의 대표적 산물로는 안면, 지문인식 등의 생체인식 기술이다. 안면, 지문인식 등의 생체인식기술은 항공보안 검색분야에 적용이 확대되

- 7) ■ Foundational Privacy Principles: Tenets that underpin and guide all Secure Flight behaviors, requirements, systems, and processes
- Privacy Organization: Dedicated Privacy Officer and privacy staff, processes, and procedures responsible for privacy compliance, for assessing Secure Flight privacy risks, and for developing and implementing plans to effectively manage those risks
  - Privacy Policy: Secure Flight privacy policies, procedures, standards, and rules of behavior as well as ways to adhere to them
  - Systems Development and Security: Administrative, physical, and technical safeguards that manage privacy risks throughout the lifecycle of the Secure Flight system
  - Awareness and Training: Programs to make the Secure Flight organization and its stakeholders, including the traveling public and the airlines, aware of Secure Flight's privacy posture and practices
  - Monitoring and Compliance: Programs to monitor adherence to statutory and regulatory privacy requirements and Secure Flight's privacy principles, policies, procedures, standards and rules of behavior
  - Redress and Response: Systems and processes to respond, if needed, to privacy inquiries, issues, and incidents
  - Privacy Risk Management: Tools and techniques to support Secure Flight privacy risk management

고 있다. 이스라엘의 경우 안면, 지문인식 등의 생체인식기술을 기존의 수동방식과 접목하여 마치 거짓말 탐지기처럼 여행객의 심리상태까지 파악해 테러를 방지하는 생체인식시스템을 개발 시범적용하고 있다.



출처: Minkin & Nikolaenko(2008: 197)의 재구성.

〈그림 4〉 생체인식 시스템

이스라엘에서 채택되어 시범적용되고 있는 이 생체인식시스템은 여행자 등록 프로그램(Registered Travel Program) 내 사진·지문·개인신상 정보가 담긴 스마트카드를 장비에 대면 내장된 카메라를 통해 여행객의 사진을 찍고, 지문을 스캔함으로써 스마트카드에 담긴 정보와 대조하는 과정을 거친다. 이러한 과정에서 탑승은 화면을 통해 나타난 몇가지 질문에만 대답을 하게 함으로써 대답시 나타나게 되는 신체 변화의 관찰을 통해 승객의 탑승여부를 판별하게 된다. 우리나라의 경우 국가정보원에서 탑승객에 대한 자동방식의 정형적인 프로파일링 정보를 활용하여 보안검색/출국수속에 활용하고 있으나, 유동적인 상태에 대한 프로파일링은 수행되고 있지 않음. 인천공항의 출국보안 심사대에 시범적으로 ‘바이브라이미지(Vibra Image) 시스템’을 시범설치하여 운용하였으나 잦은 오작동으로 제작사에서 설비를 회수해간 사례도 나타나고 있다(국토해양부, 2012: 36-37). 이에 따라 항공테러예방 및 보안강화를 위한 지속적인 연구개발 확대와 정부의 지원이 필요하다.

## V. 결 론

항공테러는 테러리스트들의 정치·사회적 목적을 달성함에 있어 전세계적인 이목을 집중시킬 수 있다는 점에서 테러조직이나 개인들에게 주목받는 테러유형의 하나

이다. 우리나라의 경우 대한항공 여객기 피랍사건, 1987년 대한항공 858기 사건 등 북한 공작원에 의한 항공기 테러가 발생했던 점에서 볼 때, 항공테러로부터 안전지대가 아니다.

이 연구에서는 항공테러 예방 및 보안의 강화를 위해 미국에서 주로 활용되고 있는 3가지 유형의 항공프로파일링에 대해 살펴보았다. 첫째, Secure Flight이다. Secure Flight는 감시 리스트를 통해 수상한 승객을 발견 및 관리하고 공항 내 위험-기반의 보안 수준을 측정하는 역할을 수행하는 기법으로 활용되고 있다. 다음으로, 관찰기법에 의한 승객검색 프로파일링(Screening Passengers by Observation Technique)이다. 이 기법은 공항 내 배치된 행동감지요원이 수상한 승객의 행동을 파악·분석하여 승객의 탑승여부를 정확히 가려내는 방식으로서 이 기법을 활용한 공항이 점차 확대되고 있는 추세이다. 마지막으로, 여행자 등록 프로그램(Registered Travel Program)이다. 이 기법은 항공에 탑승하고자 하는 승객이 자신들의 전력 및 생체 데이터 등을 자발적으로 제공함으로써 프로파일링에 동의하도록 유도하는 기법이다. 그러나 미국 내 항공테러 예방 및 보안강화를 위해 활용되고 있는 프로파일링 기법은 여러 장점에도 불구하고 인권 및 프라이버시 침해 문제와 같은 문제점 등의 단점도 존재하고 있다.

우리나라의 경우 관세청과 법무부 주도로 APIS 기법을 활용하고 있다. 그러나 APIS(Advance Passenger Information System)기법만으로는 항공테러를 예방하고 항공보안의 강화를 모색하기에는 다소 한계가 있다. 따라서 이 연구에서는 미국에서 활용되고 있는 항공프로파일링 기법 등을 통해 사전 정보구축 및 구축정보의 일원화, 항공테러예방을 위한 전담기구의 설치, 인권침해의 최소화, 항공테러예방 및 보안강화를 위한 연구개발 확대 등을 모색함으로써 우리나라에서 발생가능한 항공테러의 예방 및 항공 보안의 강화를 위해 노력해야 할 것이다.

## 참고문헌

### 1. 국내문헌

- 국토해양부. (2012), 차세대 항공보안 검색장비 기술개발 기획보고서, 「기획연구보고서」, 국토해양부.
- 김철환. (2004), 항공안전보안개론, 서울: 대왕사.
- 문준조. (2009), 출입국과 관련된 국가 간 개인정보 Profiling 제공의 문제점과 입법화 방안, 「연구보고서」, 한국법제연구원.
- 박지선·최낙범. (2012), 범죄자 프로파일링에 대한 인식과 발전 방향, 「한국콘텐츠학회논문지」, 12(6): 413-423.
- 양현호. (2008), 경찰의 공항 보안검색에 관한 연구, 「한국유럽행정학회보」, 5(1): 59-80.
- 윤해성. (2011), 대 테러 활동에 관한 수사시스템 정비방안, 「연구총서」, 한국형사정책연구원.
- 이인재. (2004), 항공기 불법 납치에 의한 신종 항공테러리즘, 「법정리뷰」, 21: 295-324.
- 제성호. (1989), 항공기테러의 법적 규제, 「박사학위논문」, 서울대학교 대학원.
- 조만희. (2012), 폭발물 테러와 항공보안 활동에 관한 연구, 「항공진흥」, 58: 73-92.
- 최명식·최연철. (2005), 항공테러의 추세와 대응에 관한 연구, 「한국항공운항학회지」, 13(3): 117-128.
- 최재현·정재한. (2013), 미국의 항공보안 프로파일링 제도의 변화에 관한 연구, 「국제지역연구」, 16(4): 311-328.
- 황호원·이규향. (2007), 항공보안에서의 프로파일링 연구, 「항공우주법학회지」22(2): 155-175.
- \_\_\_\_\_. (2009), 국내외 항공테러와 최근 위협동향: 주요 항공 테러사건과 대응동향 중심, 「한국테러학회보」, 2(2): 200-247.

### 2. 국외문헌

- Florence, Justin & Robert Friedman. 2010. "Profiles In Terror: A Legal Framework For The Behavioral Profiling Paradigm", *George Mason Law Review*, Vol. 17.
- ICAO. (2011), Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Annex 17(Security), <http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>.
- Phipps, D. (1991). The management of aviation security. Pitman.
- Ressler, R., Burgess, A., & Douglas, J. (1988), *Sexual homicide: Patterns and motives*, Lexington

Books.

- RTIC. (2008), TECHNICAL INTEROPERABILITY SPECIFICATION Version 1.7, [http://www.rtconsortium.org/\\_docpost/RTICTIGSpec\\_v1.7.pdf](http://www.rtconsortium.org/_docpost/RTICTIGSpec_v1.7.pdf)
- Salter, M. B. (2007). SeMS and sensibility: Security management systems and the management of risk in the Canadian Air Transport Security Authority. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 13, No. 6, pp. 389-398.
- Weitzner, D. J., Abelson, H., Berners-Lee, T., Hanson, C., Hendler, J., Kagal, L., ... & Waterman, K. K. (2006). Transparent accountable data mining: New strategies for privacy protection.
- Minkin, V. A., & Nikolaenko, N. N. (2008). Application of vibraimage technology and system for analysis of motor activity and study of functional state of the human body. *Biomedical Engineering*, Vol. 42, No. 4, pp. 196-200.

### 3. 기타

- 미 교통보안청(<http://www.tsa.gov/>)
- 미 국토안보부 감찰국(<http://www.oig.dhs.gov/>)
- 미 회계감사원(<http://www.gao.gov>)
- 북 캘리포니아 인권 옹호연맹(<https://www.aclunc.org>)
- 여행자등록 정보 상호운용 컨소시엄(<http://www.rtconsortium.org/>)
- 한국공항공사(<http://www.airport.co.kr>)

【Abstract】

## Application Plan of U.S Aviation Profiling for Prevention of Air Terrorism in Korea

Yang, Seung-Don  
Yang, Young-Mo

This study is aim to make use of prevention of air terrorism and strengthen of air security in Korea. To achieve it. searching main feature in U.S aviation profiling. Aviation profiling in U.S used to Secure Flight, Screening Passengers by Observation Technique, Registered Travel Program.

Through U.S Aviation Profiling, Prevention of air terrorism in Korea are as in the following. First, Through U.S Aviation Profiling, Information of terrorism constructed in advance and unification of constructed information. Second, Identifying that institution exclusively for prevention of air terrorism. Third, Identifying that human rights and privacy invasion to a minimum plan anout U.S aviation profiling. Finally, Identifying that the spread of research development for prevention of air terrorism and strengthen of air security in Korea.

Key words : Air Terrorism, Profiling, Watch List, Air Security, Aviation Profiling