

항공기내보안요원제도의 발전 방안에 관한 연구 - 미국 연방 Air Marshal 제도를 중심으로 -

박 희 균* · 문 준 섭**

〈요 약〉

이 연구의 목적은 최근 항공기내 불법방해행위의 증가추세와 IS(Daesh)의 테러위협 등으로 항공보안이 위협받는 상황에서 항공기내 보안을 책임지는 항공기내보안요원제도의 문제점을 확인하고 그 개선책을 제시하는 것이다. 이를 위해 언론보도 및 법령에서 발견된 항공기내보안요원제도의 문제점을 기반으로 미국의 연방 Air Marshal 제도와 국내 유사제도를 기반으로 그 정책적 제언을 제시하였다.

정책적 제언은 첫째, 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영 지침」의 개정 및 “국가기술자격”제도에 관련 자격증을 신설 방안, 둘째, 항공기내보안요원의 국가공무원화 방안, 셋째, 청원경찰제도 활용 방안으로 구분된다.

이 연구는 항공보안 관련 정보에 대한 접근성의 제한이라는 점에서 연구의 한계를 보이지만, 2017년 문재인 정부의 「국정운영 5개년 계획」 상의 “공공부문 일자리 창출”과 “국가의 공공서비스 강화”, “안전사고 예방 및 재난 안전관리의 국가책임제 구축” 등 국정과제와 그 과를 함께 한다는 점에서 시의성을 지닌다는 점과 관련연구가 많지 않으므로 향후 항공보안 관련 논의를 이끌어 갈 수 있다는 점에서 에서 그 연구의 의의를 지닌다.

주제어 : 항공기내보안요원, 객실승무원, 불법방해행위, 항공보안, U.S. Federal Air Marshal Service

* 동국대학교 일반대학원 경찰행정학과 박사과정 (제1저자)

** 가톨릭관동대학교 경찰행정학과 조교수 (교신저자)

목 차

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> I. 서 론 II. 우리나라 항공보안 관련 실태 및 대응체계상의 문제점 III. 미국 연방 Air Marshal 제도의 개념 및 특성 IV. 우리나라에서의 Air Marshal 제도의 활용방안 V. 결 론 |
|--|

I. 서 론

우리나라는 1958년 2월 북한에 의한 최초의 항공기 납치사건, 1969년 조창희 KAL기 납치사건, 1971년 KAL기 납북미수사건, 1983년 KAL기 격추사건, 1987년 KAL기 858편 폭파사건 등 주로 북한 및 공산권 국가에 의한 항공기 납치 등 항공보안 사건이 다수 발생해왔다. 최근 대한민국 국적기내에서는 항공기 납치와 관련한 사건은 발생하지 않았으나 크고 작은 안전사고 및 보안 문제가 빈번하게 발생하면서 항공기내의 안전 및 보안 문제가 심각하게 위협받고 있는 실정이다.

또한 최근 언론에 항공보안 관련 위협 사례 역시 다수 보도되고 있다. 그 사례로 2013년 4월 발생한 모 기업 상무의 기내 승무원 폭행사건(일명 라면 상무사건), 2014년 12월 모 항공사 부사장에 의해 발생하게 된 이른바 땅콩회항사건, 2015년 1월 유명가수의 기내 음주난동사건, 2016년 12월 하노이발 인천행 국적기에서 발생한 임모씨 기내난동 사건, 2017년 9월 와인 소란사건 등이 대표적이며, 대한민국 국적기내에서의 항공 안전 및 보안을 위협하는 기내난동 및 폭행사건이 증가하고 있는 실정이다. 이외에도 항공보안과 관련하여 테러리스트 및 테러단체에 의한 위협이 항공보안을 위협할 수 있는 문제점으로 대두되고 있다. 대표적인 사례로 2015년과 2016년에 IS(Daesh)는 대한민국과 국내의 주한미군 시설, 그리고 대한민국 국민을 대상으

로 테러를 범하겠다는 경고를 내린 바 있으며(연합뉴스, 2016.06.19), 2018년 평창 동계올림픽과 같은 대규모 국제행사가 우리나라에서 개최될 예정이기 때문에 테러 발생의 위험이 존재한다(연합뉴스, 2017.07.27). 특히 테러행위는 항공기를 그 수단으로 하거나 항공기를 통해 테러리스트가 국내로 유입될 가능성이 존재하기 때문에 대한민국 국적기는 물론 대한민국에 입국하는 항공기 전반에 대한 안전이 위협을 받고 있으며, 위협이 발생할 가능성이 상존하고 있는 현실이다.

이와 같이 항공기 납치, 항공기내에서의 난동이나 불법방해행위, 테러의 위협 등 항공보안 사건이 발생할 가능성이 존재하기 때문에 항공기내 안전을 보장하는 것은 상당히 중요한 문제라고 할 수 있다. 미국의 경우 1960년대 연이은 항공기 납치사건을 계기로 민간항공기 내에서의 안전사고 예방 및 보안을 목적으로 연방 Air Marshal 제도를 도입하여 운영해왔으며, 2001년 9.11테러사건이 발생한 뒤 미국 연방정부는 연방국가기관 주도로 연방 공무원으로 구성된 Air Marshal 제도를 재정립하며, 항공기내 발생할 수 있는 불법행위나 범죄, 더 나아가 테러행위까지 방지하기 위한 제도를 운영 중이다.

다수의 항공기 보안관련 사건사고의 발생을 계기로 미국과 같은 선진국에서는 항공기 보안문제가 중요한 문제로 부각되고 있음에도 불구하고 우리나라의 항공기내 불법방해행위 및 테러발생의 위협에 대한 대응체계는 미흡한 측면이 존재하는 것이 현실이다. 따라서 이 연구를 통하여 항공기를 활용하여 발생할 수 있는 다양한 방법의 위협요소를 미연에 방지하고, 민간인을 보호하기 위한 제도로써 민간 항공기 내의 전문항공보안요원(Air Marshal)제도를 도입할 것을 제안하고자 한다. 날로 증가하고 있는 대한민국 국적기의 항공안전 및 보안 관련 사고에 관한 실태 및 대응 체계상의 문제점을 분석하고, 미국의 연방 Air marshal 사례를 통하여 연방 Air marshal 제도의 개념 및 특성을 살펴보고자 한다. 더 나아가 우리나라의 Air Marshal 제도를 활용을 위한 관련 법규의 개정 및 그 활용방안에 대한 제안을 해 보고자 한다.

II. 미국 연방 Air Marshal 제도의 개념 및 특성

1. 개념

미국은 현재 우리나라의 항공기내보안요원제도에 해당하는 연방 Air Marshal 제도를 운영하며 연방 Air Marshal을 기내에 배치하고 있다. Air Marshal의 사전적 정의는 “특정한 상업비행에 임행으로 탑승하여 항공기 납치 또는 기타 폭력범죄 발생 시 조치를 취하기 위해 훈련된 무장 호위자(armed guard)”이며(옥스퍼드 사전), ‘항공기의 승객을 범죄와 테러리스트 공격에서 보호하는 책임을 지며, 그 역할을 수행하는 자로 정의된다(정상현 외, 2015: 67; 미 교통안전청, 검색일자: 2017.09.15.; 미 연방 법집행기관 홈페이지, 검색일자: 2017.09.17.). 연방 Air Marshal의 주요 업무는 다음 <표 1>과 같다.

<표 1> 연방 Air Marshal의 주요 업무

- 테러리즘에 대한 사전적 대응을 위한 참여
- 연방 법, 규정 및 기타 의무지침을 준수하기 위해 법집행, 수사, 분석 또는 자문활동 조정 및 관리
- 영장 없이 체포 가능(미국에 대해 현재 범죄가 행해지거나 범행을 저지를 가능성이 인정될 경우)
- 합리적 의심에 기반하여 체포 또는 증거의 압수영장 발부 및 실행
- 증인 및 용의자 확인과 심문
- 필요 시 법집행 활동에 대한 정보를 검사에게 제공

※ 출처 : Women's Job List 홈페이지(<https://www.womensjoblist.com>)

이러한 연방 Air Marshal은 1961년 5월 1일 미국 항공기를 대상으로 한 최초의 항공기 납치(hijacking) 사건을 계기로 미국에서 최초로 항공기에 배치되었다. 또한 최초의 항공기 납치 사건이 발생한 이후 3개월 사이에 3건의 항공기 납치가 추가로 발생하며, 연쇄 항공기 납치 사건이 발생하자 당시 대통령인 존 F. 케네디의 명령에

따라 1962년 미 연방항공국(Federal Aviation Administration: FAA)에서 18명의 safety inspector의 역할로 sky marshal을 임명하였으며, 이들은 1962년 3월 “peace officer”로 불리며 항공기 탑승을 요청받은 특별한 경우에만 항공기에 무장하여 Air Marshal로서의 역할을 수행하게 되었다(미 연방항공국 홈페이지, 검색일자 2017.09.13.). 이로 부터 현재의 Air Marshal 제도가 시작되었다(고보나, 2014: 36; 정상현 외, 2015: 57, 미 연방 법집행기관 홈페이지, 검색일자 2017.07.21.).

그 이후 Air Marshal 제도는 1970년대까지 유지되었으며, 1985년 6월 TWA 847기 비행기 납치사건을 계기로 프로그램이 대폭 수정되었고, 1985년 레이건 정부에서는 중동지역의 테러사건의 발생이 증가하고 비행기 납치사건에 대응하기 위해 연방 Air Marshal 제도를 국제선으로 확대·시행하게 되었다. 미국의 Air Marshal 제도가 현재의 형태로 변화된 계기는 바로 2001년 9월 11일에 발생한 세계무역센터(World Trade Center) 항공기 테러사건이다. 이 사건 이후 당시 미국의 조지 W. 부시 정부는 33명에 불과하던 연방 Air Marshal을 테러사건 1개월 뒤, 600여명으로 증원하였고, 몇 개월이 지난 뒤에는 수천 명으로 증원하면서 연방 Air Marshal 서비스(Federal Air Marshal Service: FAMS)로 강화되어 현재에 이르고 있다.¹⁾ 이와 같이 연방 Air Marshal 제도는 시대별로 항공보안이나 국가보안에 영향을 미칠 수 있는 사건사고가 발생함에 따라 그 조직구성 및 규모 등에 변화를 겪어왔다.

2. 특성

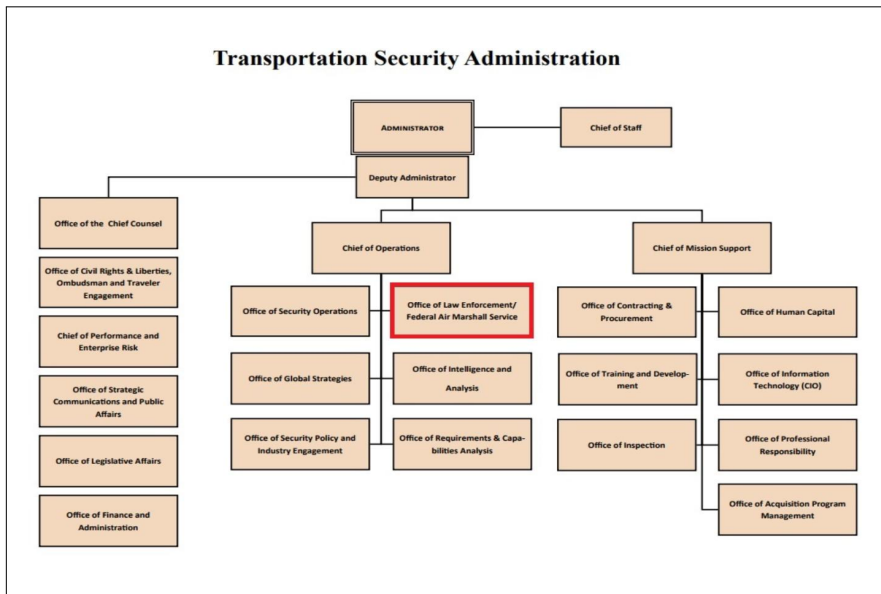
미국의 연방 Air Marshal 제도는 이러한 역사적 배경을 바탕으로 확립되었으며 우리나라의 Air Marshal 제도인 항공기내보안요원제도와는 크게 조직운영 주체, 신분 등에서 차이를 보이며, 그 특성은 다음과 같다.

1) 조직운영 주체

미국의 연방 Air Marshal 제도는 국가기관인 FAMS(Federal Air Marshal Service)에서 운영하고 있으며, 2001년 9.11 테러사건을 계기로 항공보안과 Air Marshal 제도를 담당하는 기관이 변화했다. 9.11 테러 이전, 미국의 항공보안업무를 담당하는 국가기

1) 2001년 9.11테러 발생 이후 FAMS로 강화된 것 이외에도 민간이 담당하던 보안검색역시 연방정부가 담당하게 되었다(김재은, 2013:101)

관은 미 연방 운수성(DOT)과 연방항공국(FAA)에서 이를 담당하였지만 9.11 테러사건을 계기로 국토안보부(DHS)의 산하기관으로 교통안전청(TSA)이 설립되면서 항공보안업무를 전담하여 수행하게 되었다(한국교통연구원, 2007: 87, 윤규식, 2016: 3). 교통안전청(TSA)은 「항공교통안전법」(Aviation and Transportation Security Act, 2001)이 9.11 테러사건을 계기로 제정되면서 설립되었으며, 조지 W. 부시 당시 미국 대통령이 미국의 항공보안을 강화하고 유사한 항공기를 활용한 공격을 방지하기 위한 목적으로 2001년 11월 19일 설립되어 현재까지 운영 중이다(미국 교통안전청 홈페이지, 검색일자 2017.08.22.).



※ 출처 : 미 국토안보부 홈페이지(<https://www.dhs.gov>)

- Federal Air Marshal Service(FAMS) : 굵은 선 표기

[그림 1] 미국 교통안전청(TSA) 조직도(Federal Air Marshal Service)

2) 신분

미국 연방 Air Marshal 제도는 국토안보부(DHS) 산하기관인 교통안전청(TSA) 소속의 연방공무원의 신분을 가지며, 다음과 같은 신분상의 특징을 지닌다.

(1) 연령제한 및 정년제도

연방 Air Marshal의 경우 국경순찰요원, 마약수사국(DEA) 특수요원, FBI 특수요원, 이민단속요원(IEA) 및 구류·추방 담당 공무원, 국세청 특수요원, 연방 보안관, 공원경찰(U.S. Park Rangers), 비밀경호국(Secret Service) 특수요원 등 미국의 형사사법기관 공무원과 동일한 채용 연령 및 정년제도를 따른다. 채용 시 만 21세 이상 37세 미만이어야 하며, 정년은 57세이다(미 연방 형사사법기관 홈페이지; Isaacs, 2017: 1).

(2) 임금기준

미국 연방 형사사법기관 공무원의 임금을 지급하는 기준은 크게 3가지로 구분된다.

첫째, 미국의 일반적인 공무원 임금 기준인 General Schedule(GS) 분류, 둘째, 사법경찰(Law Enforcement Officer: LEO)²⁾ 임금 기준인 GL 분류, 셋째 기타 연방 사법경찰 공무원 임금 분류이다. 그 중에서도 연방 Air Marshal의 경우 일반적인 사법경찰 관과는 달리 기타 연방 사법경찰 공무원 임금 분류를 따르며, 별도의 임금 체계인 SV grading system³⁾을 따른다. 일정한 조건을 충족한 뒤⁴⁾ 연방 Air Marshal로 채용될 경우 SV grading system의 Pay Band G(일반 연방공무원의 GS-9에 해당) 등급으로 대우받는 것은 물론 연방 Air Marshal의 경우 Pay Band G에서 Pay Band I 범위에서 임금이 결정되며, 2016년 기준 \$40,150에서 \$92,540를 수령할 수 있다. 각 Pay Band 등급별 의 최소 임금과 최대 임금은 다음 <표 2>와 같다.

2) 미국의 경우에는 경찰이라는 용어로 Police와 Law Enforcement Officer라는 용어를 혼용하여 사용함(저자주).

3) 미 연방 인사관리처(Office of Personnel Management: OPM)에 따르면 교통보안청(TSA)의 경우 SV 임금 체계를 따른다(미 연방 인사관리처 홈페이지, 검색일자 2017.09.18.).

4) 다음 세 가지 조건 중 하나를 충족할 경우 Pay Band G 등급으로 대우받음.

1. 관련분야 민간경력(Pay Band F 또는 GS-4 등급에 해당하는 최소 1년의 경력)
2. 관련분야(형사사법학, 범죄학, 법학 등) 학사 또는 그 이상의 학위
3. 학력과 경력을 동시에 일정 수준 이상 지닐 것(Women's Job List 홈페이지)

〈표 2〉 교통보안청(TSA) 임금 체계(SV grading system) - 2016년 기준

구분	최소 임금	최대 임금
Pay Band A	\$17,427	\$25,479
Pay Band B	\$19,964	\$29,119
Pay Band C	\$22,613	\$33,972
Pay Band D	\$26,031	\$39,047
Pay Band E	\$29,891	\$44,891
Pay Band F	\$34,303	\$51,509
Pay Band G	\$40,150	\$62,208
Pay Band H	\$48,972	\$75,885
Pay Band I	\$59,671	\$92,540
Pay Band J	\$72,799	\$112,835
Pay Band K	\$87,026	\$134,895

※ 출처 : <http://www.tsatraveltips.us/tsa-jobs/>

(3) 채용 및 교육 관련

Air Marshal은 연방공무원으로서 채용에서 교육훈련에 이르기까지 국가기관에서 이를 전담하고 있으며, 교통안전청(TSA)에서는 연방 Air Marshal의 채용 시 자격 요건을 다음 <표 3>과 같이 명확하게 제시하고 있다.

〈표 3〉 연방 Air Marshal의 자격 요건

<ul style="list-style-type: none"> - 자격 : 미국 시민권 소지자 / 운전면허증 소지자 - 연령 : 만 21세 이상 36세 이하 - 요건 : 경력 또는 학력 중 한 가지를 충족하거나 적절한 경력 및 학력을 동시에 충족하는 자 *경력(3년 이상의 행정, 전문, 기술 또는 수사경력, F band(GS-4급)에서 1년 경력) *학력(전문대학 또는 4년제 대학교 졸업자-전공 범죄, 형사사법 등)

※ 출처 : 미 연방 법집행기관 홈페이지(<https://www.federallawenforcement.org/>)

또한 연방 Air Marshal의 채용은 크게 필기시험(논리기반 추론, 수리추론, 쓰기능력 평가), 구조화된 면접, 체력검사(Physical Assessment Test), 신체검사, 약물검사 등의 과정을 거쳐서 진행된다(TSA, 2010).

〈표 4〉 연방 Air Marshal 체력검사(Physical Assessment Test) 예시(20대 남자 기준)

구분	턱걸이	윗몸일으키기	팔굽혀펴기	1.5 마일 달리기
Excellent	10개 초과	46개 초과	54개 초과	10분 17초 이내
Good	9~10개	42~46개	50~54개	10분17초~11분41
Fair	7~8개	38~41개	46~49개	11분42초~12분51초
Poor	5~6개	33~37개	38~45개	12분52초~14분13초
Very Poor	5개 미만	33개 미만	38개 미만	14분 13초 초과

※ 출처 : 교통안전청 「FAMS Physical Training Assessment」
 - 체력검사 기준은 성별, 연령대별(20대~50대)로 다른 기준이 적용됨

이러한 과정을 거쳐 채용된 연방 Air Marshal은 체포, 대테러활동, 범집행 등 육체적인 업무를 수행하기 위해 16주 간 교육훈련을 실시하며, 교육훈련을 이수한 뒤 연방 Air Marshal로 업무를 수행한다. 교육훈련의 내용은 다음 <표 5>와 같다.

〈표 5〉 연방 Air Marshal의 교육훈련

-기간 : 16주 -교육훈련 과정(Federal Air Marshal Services Training Program: FAMSTP) *FAMSTP- I (기초훈련 프로그램) : Federal Law Enforcement Training Center (FLETC) in New Mexico(36일 간 훈련) *FAMSTP-II(전문훈련 프로그램) : FLETC in Atlantic City, New Jersey(43일 간 훈련) *미국 전역의 비공개 장소에서 추가 훈련 실시 -훈련 내용 *일일훈련 : 신체단련 - 근력/유연성/민첩성/심폐지구력 훈련 *화기훈련프로그램(Firearms Training Program) : 155시간 *Practical Exercise Performance Requirements(PEPR): 수사 또는 체포와 같은 형사사범 관련 훈련(모든 교육생 필수 훈련) *호신술(Defensive Tactics), 항공기전술훈련(Aircraft Tactical Training), 화기훈련(Firearms Training)

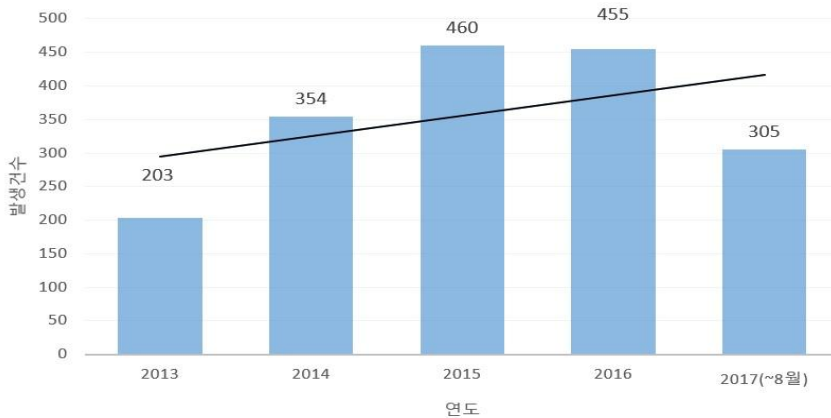
※ 출처 : 미 연방 범집행기관 홈페이지(<https://www.federallawenforcement.org/>)⁵⁾

5) 구체적인 교육내용은 <https://hraccess-assessment.tsa.dhs.gov/Forms/PTATrainingGuide.pdf> 참고

Ⅲ. 우리나라 항공보안 관련 실태 및 대응체계상의 문제점

1. 우리나라 항공보안 관련 실태

최근 몇 년 동안 언론에 보도된 대표적인 항공보안 사건은 2013년 4월 발생한 모기업 상무의 기내 승무원 폭행사건(일명 라면 상무사건), 2014년 12월 이른바 땅콩회항사건, 2015년 1월 유명가수의 기내 추행 사건, 2016년 12월 하노이발 항공기 기내 난동 사건, 2017년 9월 와인 소란사건 등으로 대한민국 국적기에서 최근 세간의 이목을 집중하게 하는 기내난동 및 폭행사건이 다수 발생하고 있다. 그리고 국토교통부가 집계하는 불법방해행위 발생건수는 2013년 203건, 2014년 354건, 2015년 460건, 2016년 455건, 2017년 8월까지 305건으로 해마다 증가 추세를 보이고 있다(국토교통부, 2017; 뉴스1, 2017.09.11.).



※ 출처 : 국토교통부(2017), 뉴스1(2017) 재구성

[그림 2] 불법방해행위 연도별 발생건수 추이

이러한 언론보도와 국토교통부 공식 통계에서 확인할 수 있듯이 우리나라의 항공기에 대한 안전이 위협받고 있는 것이 현실이다. 이러한 현실 속에서 항공기내 안전을 보장하는 것은 곧 국민의 안전을 보장하는 것이며, 국제적인 분쟁으로 발전할

가능성이 있는 문제를 사전에 방지하는 방법이 됨에도 불구하고 우리나라의 항공기 내 불법방해행위⁶⁾에 대한 대응은 많은 문제점을 지닌다.

2. 대응체계상의 문제점

실제 항공기내 불법방해행위가 증가추세를 보이고 있음은 물론 대표적인 불법방해행위가 언론에 노출되며 이에 대한 대응체계상의 문제점이 자연스럽게 확인되고 있다. 그 중에서도 2016년 12월 하노이발 항공기에서 발생한 임모씨 기내난동행위 사건을 통해 발견된 대응체계상의 문제점과 항공기내보안요원과 관련한 법률에서 나타난 문제점을 바탕으로 다음과 같이 두 가지 유형으로 구분하여 설명하고자 한다.

1) 객실승무원의 항공기내보안요원 자격요건의 문제

2016년 12월 임모씨 난동사건에서 나타난 불법방해행위 대응체계 상의 문제점은 객실승무원이 항공기내보안요원⁷⁾을 겸직할 수 있는 법률상의 문제에서 기인한다고 할 수 있다. 항공기내보안요원은 “2년 이상의 선임객실승무원 또는 객실승무원 경력을 갖춘 자로서 정신적으로 안정되고 성숙된 자이어야 하며, 연령 및 성별을 고려하여 항공운송사업자가 선발하여야 한다(「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영지침」 제5조). 이는 객실승무원 중 2년 미만의 경력인 객실승무원은 항공기내보안요원으로서의 자격을 갖추지 못함을 의미하며, 모든 객실승무원이 항공기내보안요원의 자격을 갖추는 것은 아님을 의미한다.

또한 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영지침」 제5조에 따른 문제점은 또 다른 문제점을 야기할 가능성을 지니고 있다. 경력 2년 미만의 신입 객실승무원으로 항공기내보안요원로서 자격을 가지지 못하는 자의 경우, 동지침 제6조⁸⁾와 제6조의 2⁹⁾에 따른 교육훈련과 교육과정운영을 실시할 때, 항공운송사업자는 이들에게

6) “항공기의 안전운항을 저해할 우려가 있거나 운항을 불가능하게 하는 행위를 말함” (「항공보안법」 제2조 8호)

7) “항공기 내의 불법방해행위를 방지하는 직무를 담당하는 사법경찰관리 또는 그 직무를 위하여 항공운송사업자가 지명하는 사람”을 의미함(「항공보안법」 제2조 7호)

8) 제6조(항공기내보안요원의 교육훈련) 항공기내보안요원의 훈련프로그램에는 불법행위 유형별 위협 수준에 따른 현실적 시나리오 및 훈련기법을 적용하여 실시하여야 하며, 다음 각 호의 내용을 포함하여야 한다.(후략)

반드시 규정된 훈련을 실시할 의무가 없음을 의미한다. 이러한 문제는 객실승무원으로서 불법방해행위나 범죄, 테러, 항공기 납치 등 긴급 상황이 발생할 경우 미숙한 대처로 이어져 더 큰 피해가 발생할 수 있음을 의미한다.

〈표 6〉 항공기내보안요원 교육훈련 내용

1. 항공기내 불법행위자에 대한 강력대응, 경찰인계 절차 및 구금기법
2. 비무장 공격 및 방어 기술
3. 관찰 및 감시
4. 탑재된 무기의 사용방법 등 무기훈련
5. 불법행위 유형별 대응절차 및 조치사항
6. 최소폭발물위험위치 인지, 승무원의 임무와 책임, 항공기 성능 및 객실장비 등 일반적 교육
7. 테러정세 및 국가대테러활동체계
8. 운항승무원과 항공기내보안요원 간 객실 내 상황 또는 관련 정보의 신중한 전달 방법 또는 방식 등

※ 출처 : 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영 지침」 제6조

〈표 7〉 항공기내보안요원 교육훈련 형태

구분	유형	비고
	초기교육	정기교육
과정	-자격 : 초기교육을 받은 자 및 일반 객실 승무원 -최소 8시간 (실습훈련 포함) -주기 : 매 12개월마다 최소 3시간 (2시간 이상 실습훈련 포함) 교육 이수	-초기교육/정기교육 이수 후 18개월 초과 시 8시간 훈련 필요
형태	-이론교육 -실습훈련	-테러정서 및 국제위협상황 등 발생 시 교육과정 추가 운영 가능

※ 출처 : 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영 지침」 제6조의2 및 XXX항공(2016) 재구성

9) 제6조의2(교육과정운영 등)

② 제항의 초기교육은 실습훈련을 포함하여 최소 8시간 이상으로 운영하고, 초기교육을 받은 사람과 일반 객실승무원은 매 12개월마다 2시간 이상의 실습훈련을 포함한 최소 3시간 이상의 정기교육을 이수하여야 한다. 이 경우 「국가민간항공보안 교육훈련지침」 제22조에 따른 객실승무원 정기교육을 이수한 것으로 본다.(후략)

이러한 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영지침」 제5조는 향후 개정을 통해 자격요건에 대한 문제점을 최소화할 필요가 있을 것이며, 동지침 제6조와 제6조의2에 따른 항공기내보안요원의 교육훈련 내용과 형태 역시 필수교육 과목의 법제화 및 자격증제도 도입 등 개정을 통해 이를 보완할 필요가 있다.

2) 불법방해행위에 대한 대응상의 문제

2016년 말, 하노이발 기내난동 사건을 통해 객실승무원의 미숙한 대처가 언론에 보도되며, 불법방해행위에 대한 객실승무원 및 항공기내보안요원의 대응상의 문제가 지적되었다.

사건 당시 술에 취해 난동을 부리는 임모씨를 제압하는 과정에서 언론에 확인된 대응상의 문제점은 객실승무원은 전원 여성승무원으로, 남성 실내 정비사와 기내 승객이 동원되기 전까지 적절한 조치가 취해지지 않았다는 점과 전자총격기(테이저건)의 경우 장전조차 되지 않았음이 드러나면서 객실승무원(사실상 항공기내보안요원)의 대응상의 문제가 항공기내 안전문제와 직결되는 문제임이 확인되었다(중앙일보, 2016.12.22.; 조선일보, 2016.12.22.; 한국경제, 2016.12.24.). 이 사건이 발생한 항공기에 함께 탑승하여 임모씨 난동진압을 도운 팝가수 리처드 막스는 본인의 SNS(사회관계망)에 “승무원들은 이러한 상황을 위한 교육이나 준비가 전혀 되어있지 않았다. 싸이코같은 승객은 4시간 동안 승무원과 다른 승객들을 공격하고 있다”라는 메시지와 함께 당시 상황이 담긴 사진을 공개하며 항공기내보안요원을 겸하는 객실승무원과 항공사의 대응에 대해 강하게 불만을 제기하였다¹⁰⁾. 이러한 긴급 상황에 대한 미숙한 대처는 객실승무원의 항공기내보안요원으로서 전문성 부족이 주요 원인이 된 것이라 할 수 있다.

이러한 문제점이 있음에도 불구하고 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영지침」(2017년 3월 15일 개정안)의 개정목적은 기내난동행위가 발생할 경우 신속하고 효율적으로 대응하기 위해 승무원을 포함한 항공기내보안요원의 역할과 그 전문성을 높이는 것이라고 밝히고 있다. 객실승무원과 항공기내보안요원을 겸직하여 발생할 수 있는 규정상의 흠결은 제2·제3의 불법방해행위가 발생할 경우 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영지침」의 개정 취지와는 반대로 기내 긴급 상황에 대한

10) <https://ko-kr.facebook.com/richardmarxmusic/>

전문성의 부재, 대처 능력의 저하 등의 상황을 야기할 가능성을 내포하고 있다는 점에서 큰 문제를 지닌다.

3) 항공기내보안요원의 탑승인원 기준의 모호

국토교통부는 2015년 5월 항공기내보안요원의 탑승기준을 국제 기준인 국제민간항공기구(ICAO)의 기준에 따라 1명에서 2명으로 확대하도록 하였다(KBS뉴스, 2015.05.12.). 하지만 항공기내보안요원의 항공기내 탑승기준에 관한 규정에 의하면 “항공운송사업자는 승객이 탑승하는 항공기에 적정수의 항공기내보안요원을 탑승 시켜야 한다.(후략)¹¹⁾”(「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영지침」 제3조 제2항)라고 명시되어 있을 뿐, 그 명확한 기준을 정하지 않고 있다. 반면에 객실승무원의 경우 「항공안전법」 시행규칙 제218조 제1항 2호에서 항공기의 좌석 수에 따른 기내 탑승 객실승무원 수를 명확하게 규정하고 있다. 현재 우리나라는 사실상 객실승무원이 항공기내보안요원을 겸하고 있으므로 항공기내보안요원의 탑승인원 기준은 객실승무원 탑승 인원을 규정하고 있는 「항공안전법」 시행규칙 제218조 제1항 2호가 그 기준으로 해석될 수 있다.

〈표 8〉 기내 탑승 객실승무원 수

장착된 좌석 수	객실승무원 수
20석 이상 50석 이하	1명
51석 이상 100석 이하	2명
101석 이상 150석 이하	3명
151석 이상 200석 이하	4명
201석 이상	5명에 좌석 수 50석을 추가할 때마다 1명 씩 추가

※ 출처 : 「항공안전법」 시행규칙 제218조 제1항 2호

과거 대한민국 국적기에는 무술유단자인 무술보안요원이 미국의 Air Marshal과 같이 신분을 숨긴 채 탑승하던 시절이 존재하였지만 인건비 등의 이유로 현재는 운영

11) “다만, 위협의 정도가 심한 항공기 또는 항공노선에 대하여는 평시보다 항공기내보안요원을 추가로 탑승 시켜야 하며, 추가 탑승 인원수는 관계기관과의 협의를 거쳐 결정한다.”(「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영지침」 제3조 제2항)

되지 않고 있다는 점은(CBS노컷뉴스, 2014.08.22.) 실질적으로 항공기내 안전문제는 객실승무원이 담당하고 있음을 명확히 나타내고 있다. 이는 별도의 항공기내보안요원이 인건비 등의 이유로 항공기내에 배치되지 못하고 있으며 즉 항공기내 안전이 위협받을 수 있음을 의미한다.

이와 같이 기내 탑승 객실승무원과 항공기내보안요원이 동일한 개념으로 해석되는 우리나라의 경우 「항공안전법」 시행규칙에 명시된 최소 기내 탑승 객실승무원의 수에 대한 명확한 고찰과 항공기내보안요원에 탑승에 대한 규정확립이 필요할 것이다.

IV. 우리나라에서의 Air Marshal 제도의 활용방안

우리나라는 항공기 내의 불법방해행위를 방지하기 위해 “항공기내보안요원”의 탑승을 의무화하고 있다(「항공보안법」 제14조). 하지만 최근 기내 불법방해행위는 증가추세를 보이며, 테러의 위협의 증가 등 항공안전이 위협받고 있는 상황이다. 이러한 상황에서 언론에 보도된 객실승무원의 기내 난동사건에 대한 미숙한 대처는 항공기내보안요원을 사실상 겸하고 있는 객실승무원 제도에 대한 법률의 수정·보완의 필요성과 이를 보완하는 방안으로 미국의 FAMS와 국내 유사사례(철도특별사법경찰대)와 같이 국가기관이 항공보안을 전담하는 제도를 활용하는 방안을 제시하고자 한다.

1. 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영 지침」 개정(안)

이 방안은 현재와 같이 객실승무원이 항공기내보안요원을 겸하지만 그 자격을 관련 자격증을 취득한 자로 제한하여 기내 불법방해행위에 대해 미숙한 대처를 극복하고 전문성의 문제를 해결하는 방안이다.

〈표 9〉 「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영 지침」 개정(안)

현 행	개 정 (안)
제5조(항공기내보안요원의 자격기준) 항공기내보안요원은 2년 이상의 선임객실승무원 또는 객실승무원 경력을 갖춘 자로서 정신적으로 안정되고 성숙된 자이어야 하며, 연령 및 성별을 고려하여 항공운송사업자가 선발하여야 한다.	제5조(항공기내보안요원의 자격기준) 항공기내보안요원은 2년 이상의 선임객실승무원 <u>경력을 갖춘 자 또는 객실승무원 중 관련 자격증 소지자</u> 로서 정신적으로 안정되고 성숙된 자이어야 하며, 연령 및 성별을 고려하여 항공운송사업자가 선발하여야 한다.

개정(안)에 제시된 관련 자격증의 경우, 경비 및 보안관련 국가전문자격인 일반경비지도사 자격증을 활용하거나 「자격기본법」 제2조 제1호에 따른 “국가기술자격¹²⁾” 제도에 관련 자격증을 신설하는 방안이 있다. “국가기술자격”제도에 관련 자격증을 신설하는 방안은 「국가기술자격법」 시행규칙 상 “항공기내보안요원 1급/2급” 자격증제도를 신설하여 이를 활용하는 방안으로 관련 법률의 개정(안)은 다음 <표 10>과 같이 제시할 수 있다.

〈표 10〉 국가기술자격의 직무분야 및 국가기술자격의 종목 개정(안)

직무분야	종직무분야	서비스 분야			
		1급	2급	3급	단일 등급
05 법률·경찰·소방·교도·국방 (1/1)	051 법률·경찰·소방·교도·국방(1)	항공기내보안요원 (신설안)	항공기내보안요원 (신설안)		

※ 출처 : 「국가기술자격법」 시행규칙 별표 2 재구성

2. 항공기내보안요원 국가공무원화 방안

현재 항공운송사업자가 항공기내보안요원의 운영을 전담함으로써 인해 기내 불법 방해행위에 대한 대응상의 문제점이 발생하고 있다. 이러한 문제를 극복하기 위해 항공기내보안요원 제도를 미국 국토안보부(DHS) 산하 교통안전청(TSA) 소속인

12) 법령에 따라 국가가 신설하여 관리·운영하는 자격을 말한다.

FAMS와 우리나라의 국토교통부 소속기관인 철도특별사법경찰대 사례와 같이 국가 공무원화 하는 방안을 제시할 수 있다. 이를 위해 「사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률」 제5조와 제7조를 개정이 필요하다.

<표 11> 「사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률」 개정(안)

번호	현 행	개 정 안
제1안	제5조(검사장의 지명에 의한 사법경찰관리) 1. ~ 50. (생략)	제5조(검사장의 지명에 의한 사법경찰관리) 1. ~ 50. (현행과 같음) 51. 항공기 내의 불법방해행위를 방지하는 직무를 담당하는 4급부터 9급까지의 국가공무원
	제7조(선장과 해원 등)① (생략) ② 항공기 안에서 발생하는 범죄에 관하여는 기장과 승무원이 제1항에 준하여 사법경찰관 및 사법경찰리의 직무를 수행한다.	제7조(선장과 해원) ① (현행과 같음) ② (삭제)
제2안	제5조(검사장의 지명에 의한 사법경찰관리) 1. ~ 50. (생략)	제5조(검사장의 지명에 의한 사법경찰관리) 1. ~ 50. (현행과 같음)
	제7조(선장과 해원 등)① (생략) ② 항공기 안에서 발생하는 범죄에 관하여는 기장과 승무원이 제1항에 준하여 사법경찰관 및 사법경찰리의 직무를 수행한다.	제7조(선장과 해원 등) ① (현행과 같음) ② 항공기 안에서 발생하는 범죄에 관하여는 항공기내보안요원이 제1항에 준하여 사법경찰관 및 사법경찰리의 직무를 수행한다.

또한 이러한 법률의 개정과 더불어 현 항공기내보안요원제도를 국가공무원화할 경우 가장 필요한 점은 바로 체력검증과 대처능력검증일 것이다. 따라서 항공기내보안요원을 국가공무원으로 채용하거나 국가자격증 제도를 의무화하는 방안 등 그 개선방안과 관련 없이 선발 시 체력검사가 필요하다. 이 경우 채용절차에서 체력검사를 시행하는 대표적인 국가공무원인 경찰공무원, 경호공무원, 교정직 공무원, 철도특별사법경찰 등의 시험절차와 미국 FAMS의 체력검사 기준 등을 고려할 필요성이 제기된다. <표 13>은 경찰/경호/교정 공무원 및 철도특별사법경찰 채용 시 실시하는 체력검사의 종류이다. 달리기, 윗몸일으키기는 4개 직렬에서 공통적으로 실시되며, 악력의 경우 3개 직렬(경찰/교정/철도특사경), 팔굽혀펴기, 배근력, 제자리멀리뛰기,

눈감고 외발서기는 1개 직렬에서 실시되는 것으로 나타났다.

이는 국민의 안전을 책임지고 긴급상황에 대한 대응을 주임무로 하는 담당자는 체력검증이 필수적임을 나타내고 있다.

〈표 12〉 경찰/경호/교정공무원, 철도특별사법경찰 채용 시 체력검사 종류

구분	달리기	윗몸 일으키기	악력	팔굽혀 펴기	배근력	제자리 멀리뛰기	눈감고 외발서기
경찰 공무원	○ (100미터/1,000미터)	○	○	○			
경호 공무원	○ (10미터 왕복/ 2km(남), 1.2km(여)달리기)	○			○	○	
교정직 공무원	○ (20m 왕복/ 10m 2회 왕복달리기)	○	○				
철도특별 사법경찰	○ (20m 왕복/ 10m 2회 왕복달리기)	○	○				○

3. 청원경찰제도 활용 방안

청원경찰은 배치된 기관·시설 또는 사업장 등의 경비를 목적으로 배치되는 경찰이며, 경비구역에서 「경찰관 직무집행법」에 따른 경찰관으로서 직무를 수행한다(「청원경찰법」 제2조; 동법 제3조). 항공기내보안요원을 청원경찰로서 활용하기 위해서는 「청원경찰법 시행규칙」 제2조 제1호에 따라 선박, 항공기 등 수송시설(경비구역)이 청원경찰의 배치 대상 시설로 규정된 바, 이를 적극적으로 활용하여 청원경찰을 항공기내 불법방해행위와 기내에서 발생하는 범죄에서 경찰관으로서 직무를 수행하게 하는 방안을 제시한다.

V. 결 론

현재 우리나라의 항공기내보안요원 제도는 민간 항공운송사업자가 전담하는 형태로 운영 중이다. 이로 인해 항공기내 불법방해행위에 대한 대응에 문제점이 지적되어 온 바, 이러한 문제점을 해결하고자 미국의 FAMS와 국내 국토교통부 철도특별사법경찰대와 같은 국가공무원화 방안과 청원경찰제도의 활용 등 방안을 제시하고자 한다. 하지만 이 연구는 이러한 시의성을 지님에도 불구하고 여러 한계점을 지니나, 가장 큰 한계점은 다음과 같다. 항공보안 관련 사항에 대한 정보에 대한 문제이다. 이는 항공보안 및 항공기내보안요원을 운영하는 주체인 국토교통부, 공항, 그리고 항공운송사업자 등 유관기관에 극히 일부만 공개된 정보에 대해 접근하기 힘들다는 점에서 기인하는 문제점이다. 특히 항공기내보안요원을 사실상 겸하는 객실승무원의 채용에 대한 정보, 교육훈련 기간, 교육훈련 종목, 그 구체적인 내용 등에 관한 정보의 경우 일반인은 물론 학계에 공개되어 있지 않으므로 이러한 한계점을 극복하기 위한 논의를 이끌어낼 수 없다는 한계점을 지닌다.

이러한 한계점을 지님에도 불구하고 이 연구의 의의는 다음과 같다. 이 연구에서 제시한 국가공무원화 및 특별사법경찰제도 활용, 청원경찰제도 활용 등의 방안은 현재 문제인 정부의 국정과제와도 그 맥을 같이 하는 방안이라는 점이다. 이는 이 연구가 지니는 시의성을 띠는 것을 의미하며, 문제인 정부의 2017년 7월, 「국정운영 5개년 계획」에서 5대 국정목표와 100대 국정과제와 487개 실천과제를 통해 시의성을 확인할 수 있다(국정기획자문위원회, 2017). 그 중 “일자리 중심의 국정운영”이라는 측면에서 이 연구는 그 의의를 지닌다. 일자리 중심의 국정운영을 위해 ‘더불어 잘사는 경제’를 5대 국정목표 중 하나로 설정하고, 100대 국정과제 중 26개 과제, 487개 실천과제 중 129개 실천과제를 일자리관련 과제로 제시하였다는 점과(국정기획자문위원회, 2017; 매일경제, 2017.08.08.), “공공부문 일자리 창출”을 위해 양질의 일자리를 창출하고 국가의 공공서비스를 강화하는 측면에서 경찰관, 소방관 등 국민의 안전과 직결된 공무원을 17만 4천명 추가 채용(국정기획자문위원회, 2017: 176), 국민안전과 생명을 지키는 사회를 만들기 위해 ‘안전사고 예방 및 재난 안전관리의 국가책임체제 구축’을 55대 국정과제로 결정하여 그 중 항공기 안전을 보장하는 것을 중요한 국정과제로 제시하고 있다는 점에서 이를 확인할 수 있다(국정기획자문위원회,

2017).

이러한 측면에서 이 연구는 공공부문 일자리 창출, 일자리 중심의 국정운영, 안전 사고 예방 및 재난 안전관리의 국가책임제 구축 등의 현 정부의 국정과제와 그 과를 같이하는 연구라는 측면에서 의의를 지닌다.

문재인 대통령은 대선공약집부터 광역단위 자치경찰제 도입을 추진해왔으며, 지난 7월과 9월 시도 단위의 특별사법경찰을 자치경찰로 통합이 논의 중인 점(한국경제, 2017.07.21.; 한겨레, 2017.09.14.)을 감안한다면 충분히 시의성 있는 주제라는 것을 확인할 수 있다. 또한 이 연구는 항공기내보안요원 제도에 대한 선행연구가 많지 않다는 점에서 향후 항공보안을 위한 논의를 이끌어갈 수 있는 시사점을 제시하는 측면에서 의의를 지닌다. 현재 항공보안 및 항공기내 안전에 대한 제반사항에 대한 개선 필요성이 꾸준히 제기되고 있으며, 더욱 제기될 가능성이 높아지고 있는 상황에서 더욱 심도 있는 연구가 필요할 것이다.

참고문헌

- 고보나 (2014). 미국의 Air Marshal 제도의 시행과 법적 쟁점에 관한 연구, 한국외국어대학교 대학원 석사학위논문
- 국정기획자문위원회 (2017). 국정운영 5개년 계획
- 국토교통부 (2017). 2017년 항공보안 시행계획
- 김재운. (2013). 공항 보안검색에 있어서의 위험관리와 대응과제, 한국경호경비학회지, 통권, 83-113.
- 속초시·속초시 문화원 (2007). 속초시사 상편
- 이주형·황호원. (2014). 미국 민간항공보안 법규정에 대한 고찰, 한국항공우주정책·법학회지, 제29권, 183-204.
- 정상현·김동제·조성구. (2015). 미국 Air Marshal 제도의 도입 검토, 한국민간경비학회보, 제14권, 53-74.
- 한국교통연구원 (2007). 항공산업 기능적 분립과 소형항공시장 저변확대 방안연구, 건설교통부 최종보고서 11-1500000-002178-01
- XXX항공. (2016). 「2016 XXX항공 지속가능성보고서」
- Isaacs. K. P. (2017). Retirement Benefits for Federal Law Enforcement Personnel, Congressional Research Service Report, Sep(5), 1-13.
- Zhang, X. (2015). Air Marshal's Investigation Power's Research in Dealing with Hijacking Criminals. Open Journal of Social Sciences, 3(03), pp. 171-179
- 「경찰관 직무집행법」
- 「국가기술자격법」
- “국내 항공기내 전문 보안요원 왜 없나”(CBS노컷뉴스, 2014.08.22.)
- “국정원 ‘IS, 우리 국민 테러 대상으로 지목’”(연합뉴스, 2016.06.19.)
- “국토부, 기내 방송에 ‘업무 방해금지’ 내용 포함”(KBS뉴스, 2015.05.12.)
- “기재부, 4대 난제 풀 ‘경제구조 개혁국’ 설치”(매일경제, 2017.08.08.)
- “「대한민국 제1호」 북한 공작원, 1958년 민간 여객기 납치”(조선일보, 2009.12.16.)
- “대한항공 기내난동 사건으로, 국적 항공기 남녀 승무원 탑승 비율 도마에 올라”(K-RADIO NEWS, 2016.12.21.)
- “대한항공 만취승객 제지 못해...가수 리처드 막스가 제압”(중앙일보, 2016.12.22.)

리처드 막스 SNS (<https://ko-kr.facebook.com/richardmarxmusic/>)

미 국토안보부 홈페이지(<https://www.dhs.gov>)

미 교통안전청 홈페이지 (<https://www.tsa.gov>)

미 교통안전청, 「FAMS Physical Training Assessment」

미국 전자여행허가(ESTA) 홈페이지(http://www.esta.us/visa_waiver_countries.html)

미 연방 법집행기관 홈페이지(<https://www.federallawenforcement.org>)

미 연방인사관리처 홈페이지(<https://www.opm.gov>)

미 연방 항공청 홈페이지(<https://www.faa.gov/>)

「자격기본법」

“뺑 뚫린 기내 보안...‘만취객 한명’에도 속수무책인 한국”(한국경제, 2016.12.24.)

「사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률」

“세계 7대 민간 여객기 격추 사건”(한국일보, 2014.07.18.)

“시·도 특별사법경찰, 자치경찰로 통합”(한국경제, 2017.07.21.)

“어떻게 생각하십니까 물러터진 난동승객 대처, 외국과 비교해보니”(조선일보, 2016.12.22.)

“女승무원 폭행한 대기업 임원에 비난 쏟아져...”(조선닷컴, 2013.04.21.)

옥스퍼드 사전(<https://en.oxforddictionaries.com>)

“이총리 “평창올림픽 앞두고 테러대책 더 공고해져야””(연합뉴스, 2017.07.27.)

“「이슈오늘」 女승무원, 미인도 되고 전사도 되란 말입니까?”(YTN, 2016.12.28.)

“하늘위의 그녀들”(국민일보 USA, 2017.03.29.)

“갈기폭파사건”(한국민족문화대백과사전, 2017.09.20.)

“6년간 기내 불법행위 2천건 육박...”(뉴스1, 2017.09.11.)

“17개 광역시·도, 자치경찰제 도입 논의 시작”(한겨레, 2017.09.14.)

“KAL기 납북 간첩 조창희 단독범행”(중앙일보, 1970.02.16.)

「청원경찰법」

「항공운송사업자의 항공기내보안요원 등 운영 지침」 개정문(국토교통부, 2017.03.15.)

「항공보안법」/ 동법 시행령 / 동법 시행규칙

「항공안전법」

Women’s Job List 홈페이지(<https://www.womensjoblist.com>)

【Abstract】

**A Study on Developmental Plan of In-Flight
Security Officer in Korea
- Focused on U.S. Federal Air Marshal Service -**

Park, Hee-Kyun · Moon, Jun-Seob

The purpose of this study is to identify the problems of In-Flight Security Officer responsible for the security of the aircraft in the situation where Acts of Unlawful Interference in Aircraft shows an increasing tendency and the aircraft security is threatened by the terror threat of IS(Daesh) and to suggests its policy implications.

Based on the problems of In-Flight Security Officer system found in the media reports and laws, the US Air Marshal system and the domestic similar system were presented to the In-Flight Security Officer developmental implications.

First, it is necessary to revise the 「Operational Guidelines for Airline Operators' In-Flight security officer」 and the related qualifications to the "National Technical Qualifications" system. Second, the plan to change the national civil servants of In-Flight Security Officer in the aircraft, Third, it is a plan to use the registered security guard system in the aircraft.

Although this study has limitations the accessibility of information related to aviation security. But, contributions of this study is that the government's efforts to create the public sector jobs, the "strengthening of public services in the country", "the establishment of national accountability for safety accident prevention and disaster safety management" in the "A five-year plan for Government Operation" that it has a timeliness in that it is together. In addition, since there are not many researches related to In-Flight Security Officer, this study also has another contribution as a basic study of the researchers in the aviation security aircraft in the future.

Keywords: In-Flight Security Officer, Flight Attendants, Acts of Unlawful Interference in Aircraft, Flight Security, U.S. Federal Air Marshal Service