



제422회 국회 (임시회)
제1차 국토교통위원회

항공안전법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 항공안전정책기본계획 포함사항으로
승무원·운항관리사의 근무환경 등 추가 〉
■ 황운하의원 대표발의(의안번호 제2206818호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 황운하의원 대표발의(2206818)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 항공안전정책기본계획 포함사항으로 승무원·운항관리사의 근무환경 등 추가 (안 제6조제2항제6호 신설)	3
가. 개정안의 내용	3
나. 검토의견	4
다. 국토교통부 의견	8

□ 황운하의원 대표발의(2206818)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 황운하의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2024. 12. 23.
3. 회 부 일 : 2024. 12. 24.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 항공운송사업자에게 근무시간 제한기준에 따르는 방법 또는 피로위험관리시스템을 마련·운용하는 방법 중 하나 이상의 방법으로 승무원의 피로를 관리하도록 의무를 부과하고 있는데, 이는 승무원의 피로가 적절히 관리되지 않을 경우 업무수행능력 저하로 인한 항공안전 문제를 야기할 수 있기 때문이다.

그런데 미국과 유럽연합 등 대부분의 항공사의 경우 피로위험관리시스템을 마련하여 승무원의 피로를 체계적으로 관리하고 있는 반면, 우리나라 항공사의 경우 단순히 근무시간 제한방식만으로 피로관리제도를 운영하고 있어 국내 항공사에도 승무원별 업무 특성을 반영한 피로위험관리시스템의 도입이 필요하고 이를 위해서는 사전적으로 승무원별 근무실태를 파악할 필요가 있다는 의견이 제기되고 있음.

이에 국토교통부장관이 5년마다 수립하는 항공안전정책기본계획에 승무원 등의 근무조건 및 근무환경에 관한 사항을 포함하도록 함으로

써 승무원의 건강권을 보호하고 항공기 안전운항을 확보하려는 것임
(안 제6조제1항제6호 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 항공안전정책기본계획 포함사항으로 승무원·운항관리사의 근무환경 등 추가(안 제6조제2항제6호 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 항공안전정책기본계획 수립 시 반드시 포함되어야 하는 사항으로 승무원·운항관리사의 근무조건 및 근무환경에 관한 사항을 추가하는 것임.

현행	개정안
제6조(항공안전정책기본계획의 수립 등) ① (생략) ② 항공안전정책기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 항공안전정책의 목표 및 전략 2. 항공기사고·경량항공기사고·초경량비행장치사고 예방 및 운항안전에 관한 사항 3. 항공기·경량항공기·초경량비행장치의 제작·정비 및 안전성 인증체계에 관한 사항 4. 비행정보구역·항공로 관리 및 항공교통체계 개선에 관한 사항 5. 항공종사자의 양성 및 자격관리에 관한 사항 <신설>	제6조(항공안전정책기본계획의 수립 등) ① (현행과 같음) ② ----- -----. 1. ~ 5. (현행과 같음) 6. <u>승무원·운항관리사의 근무조건 및 근무환경에 관한 사항</u>

현행	개정안
6. 그 밖에 항공안전의 향상을 위하여 필요한 사항 ③ ~ ⑤ (생략)	7. (현행 제6호와 같음) ③ ~ ⑤ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

승무원¹⁾은 항공기에 탑승하여 항공업무에 종사하는 조종사, 항공기관사 등 운항승무원과 항공기에 탑승하여 승객의 안전을 위한 업무를 수행하는 객실승무원을 말하고,

운항관리사는 항공운송사업에 사용되는 항공기 또는 국외운항항공기

1) 「항공안전법」

제56조(승무원 등의 피로관리) ① 항공운송사업자, 항공기사용사업자 또는 국외운항항공기 소유자등은 다음 각 호의 어느 하나 이상의 방법으로 소속 운항승무원 및 객실승무원(이하 “승무원”이라 한다)과 운항관리사의 피로를 관리하여야 한다. <개정 2020. 12. 8.>

1. 국토교통부령으로 정하는 승무원의 승무시간, 비행근무시간, 근무시간 등(이하 이 조에서 “승무시간등”이라 한다) 또는 운항관리사의 근무시간의 제한기준을 따르는 방법
2. 피로위험관리시스템을 마련하여 운용하는 방법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

16. “운항승무원”이란 제35조제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 해당하는 자격증명을 받은 사람으로서 항공기에 탑승하여 항공업무에 종사하는 사람을 말한다.
17. “객실승무원”이란 항공기에 탑승하여 비상시 승객을 탈출시키는 등 승객의 안전을 위한 업무를 수행하는 사람을 말한다.

제34조(항공종사자 자격증명 등) ① 항공업무에 종사하려는 사람은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관으로부터 항공종사자 자격증명(이하 “자격증명”이라 한다)을 받아야 한다. 다만, 항공업무 중 무인항공기의 운항 업무인 경우에는 그러하지 아니하다.

제35조(자격증명의 종류) 자격증명의 종류는 다음과 같이 구분한다.

1. 운송용 조종사 2. 사업용 조종사 3. 자가용 조종사 4. 부조종사 5. 항공사 6. 항공기관사
9. 운항관리사

의 운항에 필요한 ①비행계획 작성 및 변경, ②항공기 연료 소비량의 산출, ③항공기 운항의 통제 및 감시를 확인하는 업무를 수행하는 사람을 말함²⁾).

현행법 제56조³⁾는 항공운송사업자, 항공기사용사업자 또는 국외운항항공기 소유자등⁴⁾에게 소속 승무원과 운항관리사의 피로를 관리하도록 의무를 부과하고 있고, 그 방법으로 근무시간 등의 제한기준을 따르는

2) 「항공안전법」 별표 자격증명별 업무범위

■ 항공안전법 [별표]

자격증명별 업무범위(제36조제1항 관련)

자격	업무 범위
운항관리사	항공운송사업에 사용되는 항공기 또는 국외운항항공기의 운항에 필요한 다음 각 호의 사항을 확인하는 행위 1. 비행계획의 작성 및 변경 2. 항공기 연료 소비량의 산출 3. 항공기 운항의 통제 및 감시

한편, ICAO(International Civil Aviation Organization)에서는 운항관리를 다음과 같이 정의하고 있음(ICA0 Annex 6 중 운항관리사)

The exercise of authority over the initiation, continuation, diversion or termination of a flight in the interest of the safety of the aircraft and the regularity and efficiency of the flight. (항공기의 안전과 비행의 질서 및 효율성의 관점에서 비행의 개시, 계속, 변경, 종료에 이르는 권한의 행사)

3) 「항공안전법」

제56조(승무원 등의 피로관리) ① 항공운송사업자, 항공기사용사업자 또는 국외운항항공기 소유자등은 다음 각 호의 어느 하나 이상의 방법으로 소속 운항승무원 및 객실승무원(이하 “승무원”이라 한다)과 운항관리사의 피로를 관리하여야 한다. <개정 2020. 12. 8.>

1. 국토교통부령으로 정하는 승무원의 승무시간, 비행근무시간, 근무시간 등(이하 이 조에서 “승무시간등”이라 한다) 또는 운항관리사의 근무시간의 제한기준을 따르는 방법

2. 피로위험관리시스템을 마련하여 운용하는 방법

② 항공운송사업자, 항공기사용사업자 또는 국외운항항공기 소유자등이 피로위험관리시스템을 마련하여 운용하려는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 승인을 받아 운용하여야 한다. 승인 받은 사항 중 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경하는 경우에도 또한 같다.

③ 항공운송사업자, 항공기사용사업자 또는 국외운항항공기 소유자등은 제1항제1호에 따라 승무원 또는 운항관리사의 피로를 관리하는 경우에는 승무원의 승무시간등 또는 운항관리사의 근무시간에 대한 기록을 15개월 이상 보관하여야 한다.

4) 제7조(항공기 등록) ① 항공기를 소유하거나 임차하여 항공기를 사용할 수 있는 권리가 있는 자(이하 “소유자등”이라 한다)는 항공기를 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록을 하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 항공기는 그러하지 아니하다.

방법과 피로위험관리시스템을 마련하여 운용하는 방법 중 하나 이상의 방법을 실시하도록 하고 있으며⁵⁾, 이를 위반하는 경우 항공운송사업자 및 항공기사용사업자는 항공기 운항의 정지 또는 운항증명이 취소될 수 있고, 국외운항항공기 소유자등은 500만원 이하의 과태료가 부과됨⁶⁾.

이는 승무원과 운항관리사의 피로 관리는 곧 항공기의 안전 운항과 직결된다는 점을 감안하여 피로 관리를 의무화하고 있는 것으로, 최근 저비용항공사(LCC)의 성장과 함께 항공수요의 증대로 승무원 및 운항관리사의 피로 관리의 중요성이 커지고 있는 상황임.

이에 개정안은 승무원·운항관리사의 근무조건 및 근무환경에 관한 사항을 항공안전정책기본계획에 포함시켜 관리하도록 함으로써 항공안전을 도모하려는 것으로 그 취지는 타당한 것으로 보임.

5) 참고로, 우리나라 항공사는 근무시간 등의 제한기준을 따르는 방법을 통해 승무원과 운항관리사의 피로를 관리하고 있음.

6) 제91조(항공운송사업자의 운항증명 취소 등) ① 국토교통부장관은 운항증명을 받은 항공운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 항공기 운항의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제39호, 제39호의2 또는 제49호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하여야 한다.

17. 제56조제1항을 위반하여 소속 승무원 또는 운항관리사의 피로를 관리하지 아니한 경우

제95조(항공기사용사업자의 운항증명 취소 등) ① 국토교통부장관은 제96조제1항에서 준용하는 제90조에 따라 운항증명을 받은 항공기사용사업자가 제91조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 항공기 운항의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제91조제1항제1호, 제39호, 제39호의2 또는 제49호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하여야 한다

제166조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

1의2. 제56조제1항을 위반하여 같은 항 각 호의 어느 하나 이상의 방법으로 소속 승무원 또는 운항관리사의 피로를 관리하지 아니한 자(항공운송사업자 및 항공기사용사업자는 제외한다)

다만, 현행법 제6조제2항제2호7)는 항공안전정책기본계획에 항공기 사고 예방 및 운항 안전에 관한 사항을 포함하도록 규정하고 있는데, 앞서 살펴본 취지와 같이 승무원·운항관리사의 근무조건 및 근무환경에 관한 사항은 항공 안전, 사고 예방과 직결된다는 점에서 이에 포함되는 측면이 있는 것으로 보임.

참고로, 제2차 항공안전정책기본계획을 살펴보면 한국형 피로위험관리 기준 제고 등 종사자의 근무환경과 관련된 사항이 포함되어 있음.

【 제2차 항공안전정책기본계획(2023~2027) 중 일부 발췌 】

1-1. 운송용 항공기의 사전예방적 안전관리 강화 【 배경 및 필요성 】 □ (사고 등 발생) '21년 운송용 항공기사고는 1건(난기류 조우로 인한 부상) 발생하였으며, 이와 유사한 크고 작은* 사고·준사고 등 지속 발생 * 활주로 이탈, 유도도 오진입, 항공기간 지상 충돌 및 항공기-차량간 지상 충돌 □ (인적요인) 항공종사자는 항공안전에 가장 중요한 요소 중 하나로 인적요인에 의한 사고와 안전리스크 예방을 위한 지속적 노력 필요  【조종분야】 【관제분야】 【정비분야】 【지상조업분야】 ○ 항공안전법(제56조(승무원 등의 피로관리))에 피로위험관리시스템* 운용 근거는 마련되었으나, 실증적 연구에 기반한 시행방안** 마련 부재 * Fatigue Risk Management System(FRMS), 피로위험관리시스템 ** 미국, 유럽, 싱가포르 등에서는 시차연동형 피로관리제도를 도입하여 운영 ○ 항공수요 회복에 따라 항공사의 운항체계 및 확대에 맞춰 항공 종사자의 기량유지 및 심리적 문제 관리 중요성 부각 ○ 정비·지상조업 분야 인적요인 저감을 위해 조종·관제 분야에 적용중인 LOSA(Line Operations Safety Audit, 안전행동분석프로그램)를 확대 적용 필요	【 추진내용 】 □ 인적요인으로 인한 사고예방을 위한 제도개선 및 기술개발 ○ 국내 운항환경을 반영할 수 있는 한국형 피로위험관리(FRMS) 기준 제고 * 근무시간대에 따른 스트레스와 같은 생리심리학적 분석도구의 개발과 실증연구, 조종사, 객실승무원 등 항공종사자 업무특성에 따른 피로위험관리제도 개선방안 연구 ○ 항공종사자의 심리적 불안정과 스트레스 등 인적요인 관리체계 마련을 위한 인적요인 담당 전문기관* 설립 타당성 검토 추진 * 장애조건 상황에서의 인적요소 오류분석, 자동화시스템 영향평가, 고대근무의 생리적 영향연구 등 수행 ○ 학제간 실용화 기술을 활용한 인적요인 사고예방 기술* 개발 * 정비 및 지상조업 분야 증강현실(AR, Augmented Reality) 기반 안전행동분석 프로그램(LOSA), 가상현실(VR, Virtual Reality) 기반 연구용 비행시뮬레이터 등  【증강현실 시현장비】 【항공정비용 AR 프로그램】 【조종사 LOSA 프로그램】
---	--

자료 : 국토교통부

7) 제6조(항공안전정책기본계획의 수립 등) ② 항공안전정책기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

2. 항공기사고·경량항공기사고·초경량비행장치사고 예방 및 운항 안전에 관한 사항

종합하면, 제안이유에서 강조하고 있는 바와 같이 승무원별 업무 특성을 반영한 피로위험관리시스템의 도입을 위해서 사전적으로 승무원별 근무실태를 파악할 필요가 있다면 해당 실태조사가 실시될 수 있도록 별도 근거를 마련하거나 기 규정된 법 제132조⁸⁾에 따른 항공안전 활동으로서 보고·서류제출 명령 또는 출입 검사 등을 통해 적절한 피로 위험관리시스템 구축에 필요한 근무실태 조사자료를 수집하는 방안 등을 검토할 수 있을 것으로 보임.⁹⁾

다. 국토교통부 의견

법안의 전반적인 개정 취지에 공감하고 그 필요성에 동의함. 다만 항

8) 「항공안전법」

제132조(항공안전 활동) ① 국토교통부장관은 항공안전의 확보를 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 그 업무에 관한 보고를 하게 하거나 서류를 제출하게 할 수 있다.

5. 항공운송사업자(외국인국제항공운송사업자 및 외국항공기로 유상운송을 하는 자를 포함한다. 이하 이 조에서 같다), 항공기사용사업자, 항공기정비업자, 초경량비행장치사용사업자, 「항공사업법」 제2조제22호에 따른 항공기대여업자, 「항공사업법」 제2조제27호에 따른 항공레저스포츠사업자, 경량항공기 소유자등 및 초경량비행장치 소유자등

7. 그 밖에 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치를 계속하여 사용하는 자

② 국토교통부장관은 이 법을 시행하기 위하여 특히 필요한 경우에는 소속 공무원으로 하여금 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자의 다음 각 호의 어느 하나의 장소에 출입하여 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치, 항행안전시설, 장부, 서류, 그 밖의 물건을 검사하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 검사 등의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 특히 필요하다고 인정하면 국토교통부령으로 정하는 자격을 갖춘 항공안전에 관한 전문가를 위촉하여 검사 등의 업무에 관한 자문에 응하게 할 수 있다.

1. 사무소, 공장이나 그 밖의 사업장

⑨ 국토교통부장관은 제2항 또는 제3항에 따른 검사 결과 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치의 안전운항에 위험을 초래할 수 있는 사항을 발견한 경우에는 그 검사를 받은 자에게 시정조치 등을 명할 수 있다.

9) 국토교통부는 법 제90조제6항에 따라 항공안전법에서 정한 운항승무원의 승무시간, 비행근무시간, 근무시간, 휴식시간을 충족하고 있는지, 운항승무원에 대한 필요한 휴식시간을 고려하여 스케줄을 편성하고 있는지, 운항승무원이 비행근무 시작 전까지 법정 휴식시간을 충족하여 휴식하였는지, 운항승무원의 최대허용 승무시간 기준을 준수하고 있는지, 운항관리사에게 요구되는 근무 및 휴식시간이 제공되고 있는지, 운항관리사에게 연속되는 7일의 기간 동안에 연속되는 24시간의 휴식시간이 주어지고 있는지 등에 대해 정기 또는 수시로 점검 중이라는 설명임.

「항공안전법」

제90조(항공운송사업자의 운항증명) ⑥ 국토교통부장관은 항공기 안전운항을 확보하기 위하여 운항증명을 받은 항공운송사업자가 안전운항체계를 유지하고 있는지를 정기 또는 수시로 검사하여야 한다.

공 분야 종합적인 체계관리를 위해 승무원, 운항관리사에서 항공종사자로 범위를 확장할 필요가 있음.

항공안전정책기본계획은 항공안전의 향상을 위한 5년 주기 중장기 계획으로 항공종사자의 근무실태에 관한 사항을 포함시키는 것은 취지에 부합하고, 향후 항공종사자 피로관리 정책의 중장기적 기준을 제시하고, 현행 제도의 미비점을 보완하여 항공안전 증진에 기여할 것으로 기대함.

문 의 처
02)6788-5580