

항공종사자가 되는 길

항공사고조사관



| 한국항공우주산업진흥협회 편집실 |

항공사고는 다른 안전사고에 비해 발생 빈도수가 높지 않지만 일단, 사고가 발생하면 항공기의 특성상 대량참사로 이어지기 쉽고 인적 물적 피해도 크다. 때문에 항공사고가 발생하면 철저한 원인규명과 함께 재발방지를 위한 대책 수립이 무엇보다 중요하다. 이번호에서는 항공사고의 원인을 규명하는 항공사고조사관에 대해서 알아보도록 한다.

스 십, 수백 대의 항공기를 운항하는 항공사의 가장 큰 목표는 첫째도 안전, 둘째도 안전, 셋째도 안전운항이며 이는 아무리 강조해도 지나침이 없다.

항공사고조사의 주된 목적은 항공사고의 재발을 방지하고 예방하는데 있다고 할 수 있다. 항공사고조사관(이하 조사관)은 자신의 영역에서 전문가로 인정받은 사람으로서 사고조사에 관한 해박한 지식을 갖고 있다.

조사관의 주된 업무는 항공사고 발생 시(군·경찰 항공기 사고 제외) 조종, 운항, 관제, 정비, 객실, 기체 및 전자, 블랙박스 해독 등의 자신이 맡은 전문분야를 연구·분석하고 그 원인을 규명해 개선안을 행정부서에 권고하는 것이다. 항공사고조사는 조사착수에서 최종 보고까지 걸리는 시간은 사건당 평균 2년에서 2년 6개월, 긴 경우 3년까지도 걸린다. 때문에 사고조사결과가 발표되기까지 너무 오랜 시간이 걸려 책임소재를 파악하는 데 어려움이 있지 않느냐고 반문하는 사람이 있을지도 모르겠다. 하지만 항공사 사고조사의 목적은 '사고의 잘못이 누구에게 있는가' 라는 책임소재

를 가리기 위함이 아닌, 사고의 진실을 규명하고 불행한 사고가 재발하지 않도록 하는 데 있으므로 조사관은 조사에 있어서 신중에 신중을 기하고 2차, 3차의 재검증, 재분석 과정을 거쳐 가장 정확한 결론을 도출해내야 한다. 이것이 사고 피해자들과 관련자들에 대한 조사관으로서의 소임인 것이다.

분야별 사고조사관이 되기 위해서는 객실담당 조사관의 경우 승



무원 경력이 유일한 방법이다. 또한 정비분야의 조사관이 되려면 항공정비사로, 조종분야에서는 조종사로 보통 23~25년 정도 종사해야 한다. 때문에 긴 세월을 한 곳만을 바라보며 일할 수 있을 만큼 그 일이 자신의 적성에 맞아야 함은 물론이고 일과 자기 자신에 대한 굳은 의지와 확고한 신념 또한 밑받침이 되어야 한다. 조사관이 되고 나서도 항상 민간항공기구법, 미 항공연방법 등을 예의 주시하며 새로 개정된 법은 없는지 자료를 수집하고 연구해야 한다. 즉, 조사관은 우리나라뿐만 아니라 세계의 모든 나라에서 일어나는 항공관련 업무가 그들의 연구대상이므로 세계를 바라보는 넓은 시각과 개방적인 사고, 문화상대주의적 태도 또한 필요하다고 할 수 있다. 또한 항공이라는 분야의 국제성을 고려해 외국어 실력은 옵션이 아닌 필수조건으로 갖추고 있어야 한다.

우리나라는 지난 2001년 8월 미연방항공청(FAA)으로부터 항공안전 위험국을 의미하는 2등급 예비관정을 받으면서 항공안전에 적색불이 켜졌다. 이에 건교부 항공국 사고조사과에서 수행하던 항공사고조사업무를 독립적으로 수행하기 위해 항공사고조사위원회를 2002년 8월, 출범시켰다. 항공사고조사위원회의 의원은 총 7명으로 구성되며, 그중 1명은 상임위원으로 건교부 수송정책실장이 겸임하고 있다. 또한 위원장 1명을 포함한 비상임위원 6명은 항공관련 전문지식이나 경험을 가진 분야별 전문가로 구성돼 있다. 일선에서 항공사고 조사업무를 담당하고 있는 항공사고조사관은 총 17명이다.

항공사고에는 사각지대가 없다. 항공사고는 언제 어디서 일어날지 아무도 예측할 수 없고, 조그만 부주의함도 대형참사를 낳을 수 있기 때문이다. 그렇기에 사고 후의 수습이 아니라 그 전에 사고를 예방하겠다는 안전의식이 매우 중요하다.

대형사고가 일어나기 전에 항공사고의 전례를 철저히 분석하고 연구하여 많은 생명을 지키는 일. '항공사고조사관' 들의 존재 이유도 바로 여기에 있는 것이다. ☺

