



## 담배연기 없는 항공기정책

- 승무원 노동조합이 주도하여 기내금연정책을 이끌어낸 사례

창원 파티마병원 산업의학과 / 박 정 래

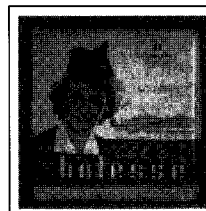
### 1. 담배연기 없는 항공기 정책이 마련되기까지

담배연기 없는 항공기(smoke-free air-line) 정책을 이끌어내는 과정에서 항공승무원들의 대표조직인 노동조합이 주도적인 역할을 펼쳤던 사례에 대해 소개하고자 한다.

간접흡연의 유해성에 대한 미국 보건성연감의 보고서가 나온 이후로 항공기는 비흡연자들의 간접흡연 피해를 줄이기 위한 최초의 사회적 변화가 나타난 곳으로 그 의미가 매우 크다. 항공기는 흡연 구간과 비흡연 구간을 구분한 최초의 공공장소가 되기도 하였고, 이후 기내의 금연정책이 마련되기까지의 이십여 년 동안은 사회 전 분야의 작업환경에서, 흡연을 규제하는 정책을 세우는 데에 있어서도 선두적인 위치에 있었다. 1988년에는 두 시간 이내의 항공편에 대한 금연정책이 마련되었고, 1990년에는 국내선 항공편에 대한 완전 금연정책이, 2000년에는 국제선 항공편에 대한 금

연정책이 마련되었다. 항공기 내에서의 초반의 흡연구역과 비흡연 구역의 구분정책이 후반의 완전 금연정책으로 옮겨가기까지의 변화는 자연스럽게 이뤄진 것이 아니라 항공승무원들의 부단한 노력이 있었기 때문이다.

기내에서 항공승무원들이 일하기 시작한 것은 1931년부터였는데, 이후 1985년까지 미국의 항공사에서 일하는 승무원들의 수는 4만 명을 넘어서게 되었다. 이들은 밀폐된 기내의 건조하고 오염되기 쉬운 공기에 오랜 기간동안 직업적으로 노출되면서 호흡기 증상 등의 여러 가지 건강장애를 겪어오고 있었다. 1973년까지는 기내에서의 흡연행위



과거 항공기, 항공승무원 등은 종종 담배회사의 광고에 실리기도 했었다. 항공승무원은 담배판매를 위한 광고모델로도 자주 이용되었다. 이 당시에는 거의 모든 항공기에서 흡연이 허용되었다. 일부 항공사는 탑승기념으로 담배를 승객에게 나눠주기도 했었다.

〈그림 1〉 1960년대 담배광고

에 대한 어떠한 규제도 없었는데 이때부터 승객들의 불만이 갈수록 높아짐에 따라 기내의 흡연 좌석 구역과 비흡연 좌석 구역을 구분하기 시작하였다.

1986년에는 국립과학 아카데미연구소(The National Academy of Science)에서 국내항공선 기내에서의 금연조치를 권고하였는데, 마침 이 해는 미국의 보건성연감 보고서(Surgeon General Report)와 국립과학아카데미연구소에서 간접흡연이 폐암을 일으킬 수 있다는 결론을 내린 때이기도 하다.

1987년 이후로 간접흡연과 관련된 항공기 내부의 공기질 조사연구사업들이 본격적으로 진행되었고, 1988년에 미국 국회는 2시간 이내의 국내항공편에 대한 금연정책 법안을 마련하였다. 그리고 이 시기에 노스웨스트 항공사는 자발적으로 모든 북미지역 운항편에 대해 금연정책을 실시하였다. 1989년에는 항공승무원 조직들의 줄기찬 요구에 의해 미국 국회에서는 6시간 이내로 운항되는 모든 미국 국내선 항공편에 대한 광범위한 금연정책을 결정하였다. 이후 대부분의 항공사에서 6시간 이상의 항공편에 대해서도 금연정책을 시행하였고, 1999년에는 전체 미국으로 출발, 도착하는 항공편의 97%가 금연정책을 펼치는 것으로 조사되었다.

기내공간은 다수가 이용하는 공공장소의

성격을 가지지만 다른 한편으로는 항공승무원들의 일터이기도 하다. 따라서 항공기 내부공간에 대해 사업장 금연정책의 법규가 적용되는 것이 당연하다. 밀폐된 항공기 내부의 이산화탄소의 최고 농도치는 일반 빌딩건물에 비해 5배 이상 높고, 기내 특성상 산소분압과 습도가 매우 낮은 조건도 항공승무원들이 호흡기계통의 각종 불편감과 자극증상들을 호소하는 중요한 이유가 되었다.

이처럼 간접흡연 문제에만 국한된 것이 아니라 기내의 전반적인 공기질에 대한 우려가 높았기 때문에 미국 항공승무원협회는 미국 연방 항공국(FAA; Federal Aviation Administration)이 항공승무원들의 건강상황과 직업적인 건강관리기준 마련에 관심을 기울이도록 유도하는 첫 단계로서 금연법안을 활용하였다.

항공승무원 협회는 경비행기 승무원 조항과 연계하여 “기내의 환기설비시스템과 기내에 오염물질이 축적되는 상황”에 대한 문



〈그림 2〉 한때 항공사 승무원들이 승객들에게 담뱃불을 서비스하던 때가 있었다.

제점을 지속적으로 제기하였다. 그 결과 기내흡연 문제가 점차적으로 많은 승무원들의 주요한 관심사로 대두되기 시작했다. 한 승무원은 인터뷰를 통해 “1960년대 후반까지 만 하더라도 일부 담배를 피우지 않는 승무원들도 ‘흡연자의 폐(smoker’s lung)’를 가지게 되었다는 불만을 호소하는 경우가 적지

않았다. 완전히 밀폐된 공간에서의 흡연은 상당수의 승무원들을 흡연자의 폐로 만들 수밖에 없다.” (P. Young, 인터뷰내용/2003년 10월)고 당시의 상황을 밝힌 바 있다.

P. Young 등과 뜻을 함께 한 승무원들은 노조가 즉각적인 행동을 취하도록 지속적인

〈표 1〉 1970년-1990년 담배연기없는 항공기정책 관련 사건들

연도	사건
1970년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기내에서의 항공승무원들의 담배연기 노출의 위험성이 논의되기 시작</li> <li>• 미국 민간항공위원회(CAB) 공청회 개최, 기내 흡연규제법에 대한 고찰</li> </ul>
1975년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 연방항공국(FAA)이 항공승무원들의 안전과 건강문제에 대해 산업안전보건청(OSHA)로 부터 피소를 당하다.</li> </ul>
1983년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국회에서 기내 공기질 및 화재안전, 환기 등 항공승무원들이 제기한 문제에 대한 조사를 벌이다.</li> </ul>
1984년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 민간항공위원회는 경비행기에서의 흡연을 제한하는 조치와 모든 여객기에서의 cigar, pipe 담배의 이용을 금지하는 조치를 취함</li> <li>• 흡연좌석 공간사이에 비흡연 좌석 공간을 배치하는 것을 제한하였음</li> <li>• 근거리 항공편에 대한 금연제안을 거부함</li> <li>• 특히, 담배연기에 민감한 승객들에게 특별한 조치를 취하라는 요청을 거부함</li> <li>• 미국운송청은 국립아카데미연구소와 기내 공기질에 대한 연구 계약을 맺음</li> </ul>
1985년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 민간항공위원회의 1984년에 제정한 규칙이 효력 발휘</li> <li>• 미 국립아카데미연구소에서 공청회 개최</li> <li>• 항공승무원협회에서 항공승무원 건강에 대한 장기간 추적조사를 국회에 요청</li> </ul>
1986년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8월: 국립아카데미연구소에서 모든 국내선 민간항공기에 금연 조치 권고</li> </ul>
1987년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1월: 미국운송청에서 국립아카데미연구소의 권고안을 거부함</li> <li>• 해당법규의 준수율이 낮고, 간접흡연 위해성에 대한 추가적인 연구가 필요하다는 입장을 밝힘</li> <li>• 4월: 미국 비흡연자 권리옹호단체에서 승무원협회와 연계하여 담배연기 없는 항공편(Smokefree Skies) 캠페인을 전개</li> <li>• 국회에서 2시간내의 운항편에 대한 일시적인 금연법규를 통과시킴</li> </ul>
1988년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10월: 시카고에서 항공승무원협회 주관의 컨퍼런스 개최</li> </ul>
1989년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1월: 국회에서 smoke-free airline 법안이 제출</li> <li>• 4월: 항공승무원협회 주관의 기내 공기질 법안 통과 대회 개최</li> <li>• 6월: 항공승무원협회에서 smoke-free airline 법안을 포함한 핵심입법요구안의 법안 통과 대회 개최</li> <li>• 항공승무원협회에서 smoke-free airline 법규를 지지하는 서명작업을 전개하여 백악관에 제출</li> <li>• 8월: 백악관은 두 시간 이내의 항공편에 대한 영구적 법안을 승인</li> <li>• 9월: 상원에서 전체 국내항공편의 금연법안을 승인</li> <li>• 10월: 백악관과 국회청문회에서 (알래스카, 하와이행 항공편을 포함한) 6시간 이내의 모든 국내선 항공편에 대한 영구적 금연법안을 통과</li> <li>• 11월: 조지 부시 대통령이 smoke-free passenger airplane 법규에 승인</li> </ul>
1990년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1월: 모든 항공편에 대한 금연법규가 효력을 발휘</li> </ul>

요구를 했으며 비흡연자 권리옹호단체 등과도 연계하여 정치적인 압력을 행사하였다. 이러한 정치적인 연합활동에 관여했던 한 상원의원은 “항공승무원 협회가 우리의 정치연합의 주요한 세력이었으며, 이들의 노력이 없었다면 우리가 이길 수 없었을 것이다.” (C. Douglas, 인터뷰 내용, 2003)고 밝혔다.

몇몇 주도적인 항공승무원들은 비흡연자 권리옹호단체 등과 연합하여 1987년에 “The Flight Attendants Projects”를 마련하였다.

이 초안은 담배연기 없는 항공기 정책 (smoke-free air travel)을 국가적인 관심사로 부각시켰으며, 비흡연자 권리옹호단체 회원들이 담배연기 없는 항공편 정책 (smoke-free passenger airplane)을 지지하도록 하는 초석이 되었다.

## 2. 담배연기 없는 항공기 정책의 이론적 바탕을 제공한 보고서

국립과학아카데미 연구소에서 발간한 1986년 보고서 ‘항공기의 기내환경 : 공기 질과 안전성에 대한 연구(The airliner cabin environment: air quality and safety)’는 항공기의 금연정책을 이끌어낼 수 있는 중요한 이론적 근거를 제공하였다.



〈그림 3〉 1984년에 시카고 트리뷴(Chicago Tribune) 지에 실린 삽화, 실제로 담배회사는 항공기에 외부공기를 유입해서 들이마실 수 있는 공기 팩을 설치하는 것을 의무화하는 법안을 통과시키기 위해 많은 로비를 펼치기도 하였다.

이 보고서에서는 “간접흡연이 기내 공기 오염의 가장 흔한 원인에 해당한다. 흡연좌석 구역에서 검출되는 고농도의 담배연기는 환기장치로 제거될 수 없으며, 흡연구역과 비흡연구역의 구분은 항공승무원들의 담배연기에 대한 노출을 막아주지 못한다. 항공승무원들이 이용하는 기내의 취사실과 화장실이 흡연구역에 위치해 있는 것도 문제가 된다. 항공사들이 항공기연료의 절감차원에서 환기속도를 낮추고 내부공기를 재순환하는 방식을 취하고 있는 것도 항공승무원들의 눈, 코, 인후 등의 불편감과 자극증상을 악화시키는 이유가 되고 있다.

항공승무원이 담배연기에 노출되는 정도는 하루 한 갑의 흡연자들이 담배연기에 노출되는 것과 맞먹는다. 이러한 간접흡연 노출에 따른 승무원들의 건강피해의 심각성은 흡연승객들이 장시간 비행에서 급단증상에

시달리는 것에 대한 우려 정도를 훨씬 넘어선다.

위원회에서는 기내에서의 화재위험을 막고, 간접흡연노출과 관련한 승무원들의 건강위험을 예방하며, 기내 공기의 질을 여타 밀폐환경에서의 실내공기오염 노출기준에 부합시키기 위한 차원에서 모든 국내항공편에 대한 금연정책을 시행할 것을 제안한다.”는 내용을 담고 있다.

항공승무원협회에서는 연방항공관리국에 지속적인 압력을 가했는데 이는 “국회에서 입법활동으로 연결되지 않는다면 국립아카데미 연구소의 연구결과가 아무런 성과도 얻지 못하고 그 효력이 사라지게 되는 것”을 우려한 때문이었다.

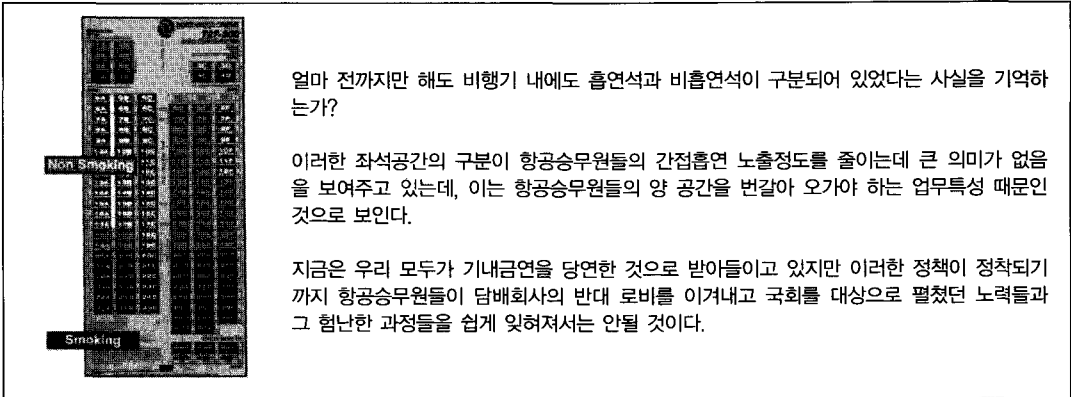
1987년 이후로 간접흡연과 관련된 항공기내의 공기질 조사연구사업들이 추가적으로 이뤄지기 시작했는데, 항공승무원들을 대상으로 한 설문조사에서는 전체 항공승무원들의 2/3 이상이 간접흡연 노출과 관련한 불편감과 건강이상을 심각한 수준으로 겪고 있는 것으로 조사되었다. 또한 흡연좌석구역에서는 유해한 부유입자의 95%, 비흡연 좌석 구역에서는 85%가 간접흡연 노출에 의한 것으로 밝혀졌으며, 여타의 연구결과에서도 기내 흡연석 구역과 비흡연석 구역에서의 간접흡연 노출량에는 별다른 차이가 없는 것으로 나타났다.

결과적으로는 이러한 동일 공간내에서 흡연자와 비흡연자를 구분하는 방식은 항공승무원들의 간접흡연 노출정도를 줄이는데 큰 의미가 없음을 보여주고 있는데, 이는 항공승무원들이 양 공간을 번갈아 오가야 하는 업무특성 때문인 것으로 간주되었다.

한편 기내의 간접흡연에 따른 부유분진의 측정치는 연방기준을 넘어서는 수준이며, 기내승무원들의 노출수준은 연방기준의 3배 이상인 동시에, 간접흡연이 인체의 자극증상을 초래하는 역치의 10-100배 수준에 해당하는 것이었다.

에어 캐나다 항공사의 승무원들을 대상으로 니코틴의 대사산물인 코티닌을 측정할 결과에서도 항공승무원들의 노출수준은 미국 근로자들의 간접흡연 노출수준을 6배 이상 초과하는 것으로 밝혀졌는데, 이는 일반 시민들의 노출량에 비해 최고 14배 이상에 해당하는 것이었다.

이러한 노력의 결과로 1987년 6월에 에어 캐나다 항공사에서는 세 개의 주요노선을 운항하는 항공편에 대해 금연조치를 취했는데, 이러한 조치를 시행한 후의 고객설문조사에서 승객들의 96%가 앞으로도 계속 이 항공편을 이용할 것이라는 반응을 보였다. 이후 1988년 4월에 2시간 내외로 운항하는 미국의 국내선 항공편에 대한 금연조치가 발효되었다. 이 조치는 1990년에 소멸되는



얼마 전까지만 해도 비행기 내에도 흡연석과 비흡연석이 구분되어 있었다는 사실을 기억하는가?

이러한 좌석공간의 구분이 항공승무원들의 간접흡연 노출정도를 줄이는데 큰 의미가 없을 보여주고 있는데, 이는 항공승무원들의 양 공간을 번갈아 오가야 하는 업무특성 때문인 것으로 보인다.

지금은 우리 모두가 기내금연을 당연한 것으로 받아들이고 있지만 이러한 정책이 정착되기 까지 항공승무원들이 담배회사의 반대 로비를 이겨내고 국회를 대상으로 펼쳤던 노력들과 그 험난한 과정들을 쉽게 잊혀져서는 안될 것이다.

〈그림 4〉 흡연석과 비흡연석이 구분되었던 좌석배열

2년간의 한정적인 조치였는데, 기내에서 담배를 피운 승객에게는 1,000달러의 벌금이 부과되었으며, 흡연감지 전자장비를 부수거나 손상시키는 승객에게는 2,000달러의 벌금을 부과하였다.

이러한 조치는 금연운동단체들이 보다 완전한 항공기 금연정책으로 나아갈 수 있는 발판이 되었다.

### 3. 담배회사의 반대 로비를 이겨내고

항공승무원단체들과 비흡연자 권리옹호 단체들의 정치적인 연대활동이 진행되는 한편으로 항공기의 기내 공기질에 대한 연구 사업이 진행되었다. 또한 항공기내의 금연정책을 법제화시키려는 노력들이 활발하게 진행됨에 따라 이에 대응하는 담배회사들의 반대 로비 또한 보다 거세지게 되었다.

담배회사들도 자체 기금을 들여 기내 공기질에 대한 연구결과를 제시하였는데 이들 연구는 공통적으로 ‘기내의 간접흡연 노출은 실제로 흡연자들이 담배 한 개피를 피우는 것이나 일상생활에서 오염된 공기를 들이마시는 것이 초래하는 건강영향에 비해서는 매우 경미하다’라는 의견과 ‘항공기내의 흡연을 제한하기보다는 항공기 내에 적절한 환기시설을 갖추는 것이 보다 중요하고 우선적인 과제이다’라는 입장을 계속해서 강조하였다.

담배회사는 항공회사 경영진들이나 흡연 옹호단체들과 동맹을 결성하여 항공기내 금연정책의 추진을 지연시키거나 무력화시키는데 주력하였다. 그러나 항공회사 경영진들과 제휴하여 금연정책법규의 추진을 무산시키려는 담배회사들의 노력은 무산되었는데 이는 담배회사의 주장처럼 항공기내의 실내오염문제를 해결하기 위해 기내 환기장

치와 설비시스템을 개선하는 방안은 막대한 비용투자를 요구할 뿐만 아니라 환기설비를 가동할 경우 연료소모량이 크게 늘어나는 경제적인 부담이 있었기 때문이었다.

담배회사에서는 항공 중에 충분한 기내환기를 가능케 하는 공기 팩을 사용하도록 하는 연방법안을 제정하도록 압력을 행사하였는데, 이 공기팩은 항공기 외부의 공기를 객실내로 끌어들이는 장치에 해당한다. 그러나 대부분의 항공사들은 이 공기팩을 최소한의 수준으로 가동하고 환기속도 또한 최소한으로 유지함으로써 그 비용을 줄이곤 하였다.

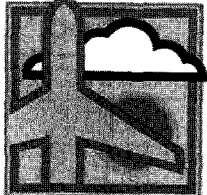
담배회사는 항공편을 자주 이용하는 흡연 고객들을 잃게 된다는 주장으로 항공사들이 기내 금연법안에 적극적으로 반대하도록 촉구하였다. 그러나 담배연기 없는 항공기 (smoke-free flights) 법안은 그동안의 흡연석과 비흡연석을 구분하는 데 소요되던 시간과 비용을 줄여주고, 또한 그 예상이 맞지 않아 빈 좌석이 생기는 경우도 없어져 결과적으로 보다 많은 좌석을 확보할 수 있게 하는 경제적 이익효과를 항공사에 가져다주었다. 또한 기내의 흡연구역에 배여 있는 담배연기를 제거하기 위한 오랜 시간의 청소작업이나 보수비용을 절감시켜 주는 효과도 있었다.

결과적으로 비용 편익효과를 고려한 측면에서 항공사의 경영진들은 이 법안의 추진

**Get involved!**

The two-hour airline smoking ban is scheduled to "sunset" in 1990. Anti-smokers continue to press for a total ban on smoking aboard airliners, and legislation is pending in Congress to do just that. However, like the two-hour ban, such legislation is unnecessary, unfair and unwarranted. If you agree that federal and private airline smoking bans have gone too far, take this opportunity to get involved. Let the airlines know how you feel, and urge your elected officials to support "sunset" of the two-hour ban.

Smoker's Rights Alliance, Inc.  
20 East Main Street  
Suite 710  
Mesa, AZ 85201  
800-562-RIGHTS



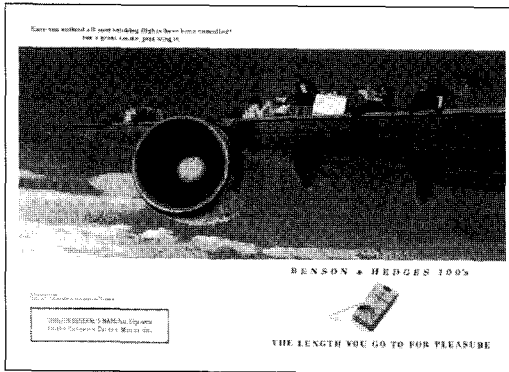
**Passport to  
Smokers' Rights**

〈그림 5〉 항공기내 금연정책 반대 캠페인 광고.  
"참여하세요! 흡연자들도 항공기를 이용할 권리가 있습니다."

에 대해 침묵으로 지켜보는 쪽을 선택함으로써 담배회사의 기대를 저버리게 되었다. 결국 항공기내 금연정책의 도입과 정착에 반대하는 담배회사의 전략은 실패로 끝났는데 그 주요한 이유는 항공승무원들과 그들의 노조가 기울인 노력 때문이었다.

『2시간 내외의 항공편에 대한 금연조치가 1990년이면 그 효력을 마감합니다. 흡연 혐오자들은 계속적으로 모든 항공편에 대한 완전금연법안을 통과시키려는 압력을 행사하고 있으며, 관련 법안이 현재 국회에 계류 중에 있습니다. 2시간 내외 항공편에 대한 금연법규처럼 이러한 법안은 불필요하며, 불공정하고, 근거도 부족합니다.

만약 당신이 연방항공편이나 민간항공편에 대한 금연법안이 지나친 것이라는 데 동의하신다면 지금 당신의 의견을 적극적으로 밝히십시오. 항공사들로 하여금 당신이 어



〈그림 6〉 필립 모리스 담배회사의 광고안(1994년)으로 항공기내에서의 흡연권이 제한받고 있는 상황을 담고 있다. - “The Length You Go To For Pleasure (당신이 즐거움을 누릴 수 있는 공간)”

떻게 느끼는지를 제대로 알게 하고, 당신이 선출한 의원들로 하여금 2시간 내외 항공편의 금연법규 효력이 마감되는 것을 지지하도록 만드십시오.』

1988년에 담배산업의 로비단체인 “흡연자의 권리동맹”은 국회와 미국 연방 항공관리국을 상대로 항공기의 담배연기 없는 정책도입을 막기 위한 일련의 캠페인을 벌였다. 그러나 이 캠페인 역시도 결국 실패로 끝났다.

“당신이 비행기내에서 담배를 즐길 수 있는 기회가 사라진 것을 알고 계십니까? 이제 이 즐거움을 누릴 수 있는 곳은 단지 비행기의 날개 밖에 없습니다.”

한편 항공기내의 금연정책의 도입과 실행

을 지연시킨 중요한 이유 중 하나가 항공기의 조종사가 흡연자일 경우 금단증상에 따른 심리적 불안정과 집중력 저하로 인해 항공기의 운행에 문제가 생길 수 있다는 우려였다.

이러한 우려는 2000년에 국회에 제출된 보고서에서 ‘마지막 흡연 이후로 최소한 4시간 이내에는 행동이나 인지장애를 초래할 정도의 금단증상은 일반적으로 나타나지 않으며, 이러한 문제는 니코틴 패치를 붙이는 것으로 충분히 예방할 수 있다’는 결론으로 합의가 이뤄지면서 항공기내 금연정책이 힘을 얻게 되었다.

당시 미국의 국내선 민간항공편의 94%가 4시간이내의 운항시간을 가지고 있었기 때문이다. 이러한 의학적 판단에 대한 합의는 그 이전에는 얻을 수가 없었던 것이었다. 당시 흡연조종사의 비율이 15% 미만이었고, 이들 또한 기내의 흡연에 대해 상당한 불편함과 건강장해를 호소하고 있었던 것도 기내 금연정책을 수용하는 데 긍정적인 방향으로 작용하였다.

#### 4. 담배연기 없는 항공기 정책을 넘어서

오늘날 장시간의 비행시간동안 금단증상



에 시달리는 것을 걱정하여 항공편 이용을 기피하는 흡연자들의 사례도 적지 않은 것으로 알려지고 있으며, 기내의 화장실에서 몰래 흡연을 하다가 들켜서 벌칙을 받게 되는 사례들이 드물지 않게 언론을 통해 소개되고 있다.

사실 애연가들이 이처럼 설움을 받게 된 것은 그리 오래된 일이 아니다. 민간 항공이 아직 걸음마 단계였던 1930년대에는 등나무로 된 기내 의자에 척 걸터앉아 승무원이 나눠주는 쿠바산 시가나 파이프 담배를 피워 물고 멋과 향을 동시에 음미할 수 있었던 그런 꿈같은 시절도 있었다고 한다.

항공기내의 흡연율은 이후 꾸준히 증가세를 보여 1970년대에는 60%로 최고치를 기록하였고, 이후 1980년대 말에는 40%로, 1990년대 중반부터는 20% 이하로 급격히 감소하였다.

이는 그만큼 흡연자들의 절대수가 줄어들었다는 것도 사실이지만, 금연석 확대 등과 같은 흡연자들에 대한 각종 제약이 늘었기 때문이기도 하다.

간접흡연의 유해성에 대한 미국 보건성연감의 보고서가 나온 이후로 항공기는 비흡연자들의 간접흡연 피해를 줄이기 위한 최초의 사회적인 변화가 나타난 곳으로 그 의미가 매우 크다. 항공기는 흡연 구간과 비흡연 구간

을 구분한 최초의 공공장소가 되기도 하였고, 이후 기내의 금연정책이 마련되기까지의 이십여 년 동안은 사회 전 분야의 작업환경에서 흡연을 규제하는 정책을 세우는 데에 있어서도 선두적인 위치에 있었다. 1988년에는 두 시간 이내의 항공편에 대한 금연정책이 마련되었고, 1990년에는 국내선 항공편에 대한 완전 금연정책이, 2000년에는 국제선 항공편에 대한 금연정책이 마련되었다. 항공기 내에서의 초반의 흡연 구역과 비흡연 구역의 구분정책이 후반의 완전 금연정책으로 옮겨가기까지의 변화는 자연스럽게 이뤄진 것이 아니라 항공 승무원들의 부단한 노력이 있었기 때문이다.

오늘날, 어떤 항공사도 승객들의 흡연을 허용하는 것은 생각하기 힘들다. 기내 흡연을 허용하는 것은 결국 비흡연 승객들이나 승무원들의 향후의 법정소송에 시달릴 위험을 감수해야 하기 때문이다. 미국의 경우 대부분의 국내 항공선은 이미 담배연기 없는 정책을 적용하고 있다.

FAA(미국연방항공기구)는 6시간 이내의 단거리 항공편에 대해 흡연을 제한하는 법규를 시행하고 있는데 이는 실제적으로 미국 대륙내의 거의 모든 항공편에 적용되는 것이다. 하와이로 가는 많은 항공편들 역시도 6시간 이상이 소요되지만 금연법규의 적용을 받고 있다.

델타 항공은 1994년 8월 4일자로 매주 대서양을 횡단하는 256편의 모든 항공기에 대

해 흡연을 금지하였다. 이 조치로 인한 승객들의 이용률 감소를 예측한 조사에서 항공사는 7%의 감소치를 예측하였다. 반면 항공사는 새로운 정책에 따른 신규 비흡연 고객들을 끌어들이므로써 이러한 손실을 충분히 만회할 수 있을 것으로 기대하였다. 델타 항공사는 1994년 11월 14일, 이 금연정책을 태평양을 횡단하는 모든 항공편에도 적용하였다. 이로써 델타 항공은 미국 항공사 중 최초로 국내선과 국제선을 통틀어 모든 항공편에 대해 담배연기 없는 정책을 적용한 최초의 항공사가 되었다.

오늘날 전 세계 항공사들이 마치 경쟁을 하듯 기내 흡연석을 폐지 또는 축소하는 이유는 물론 간접흡연의 유해성에 대한 사회전반의 인식이 높아짐에 따른 비흡연 고객들의 불만을 해소하고 승무원들의 건강을 유지하기 위한 차원이긴 해도 그 못지않게 중요한 이유는 항공사 운영의 경제성에 있다.

흡연석과 금연석을 별도로 관리하는 경우와 비교할 때, 승객들의 예약이나 좌석 배치, 기내 청소, 정비, 화재 예방 등 여러 가지 측면에서 비용 절감 효과가 적지 않기 때문이다. 그러나 이러한 정책이 마련되기까지의 항공승무원들의 조직적이고도 정치적 연대사업의 노력이 있었다는 것을 잊어서는 안될 것이다.

항공기 내의 근무환경이 가지는 안전보건상의 문제와 간접흡연이 초래하는 건강상

국내의 아시아나 항공사는 국내 기업체의 금연정책에 있어 선구적인 역할을 해 온 기업으로 널리 알려져 있다. 아시아나의 금연정책은 1986년에 '금호건강복지기금'을 조성하여 금연캠페인을 시작한 것이 시발점이며, 이후 아시아나 빌딩을 포함한 전체 계열 사업장의 금연을 국내 최초로 선언하였고, 세계 최초로 항공기 전체 노선에 금연을 실시한 바 있다. 또한 주된 판매수익의 하나인 항공기 내 담배판매를 경영자의 결단에 따라 중단한 것으로 유명하다.

아시아나 항공은 1992년 9월부터 1시간 30분이 소요되는 단거리 운항편에 대한 금연정책을 실시하였고, 같은 해 12월에는 3시간 30분 이내의 전세기 운항편에 대한 금연정책으로 확장시켰다. 1994년 1월부터는 6시간 이상의 전체 항공편에 대한 금연정책을 단행하였는데 이는 세계 최초의 항공편 금연정책으로 간주되고 있다. 이후 1995년 1월부터는 미주노선을 포함한 장거리 운항편 및 전체 운항편에 대한 금연정책을 실시하고 있다.

국내 아시아나 항공편의 금연정책은 항공승무원 노동조합이 주축이 되어 진행되었던 미국의 사례와는 달리 경영자의 의지가 보다 주된 역할을 하였던 사례로 판단된다.

위해성을 연결시켜 대중들과 정치권의 관심을 끌어들이는 과정에서 항공승무원 단체는 결정적인 역할을 수행하였다.

이러한 사례는 노동운동단체들과 금연운동단체들의 연계체계를 갖추게 하였고, 간접흡연의 문제가 곧 노동계나 노동조합의 주요한 이슈가 될 수 있음을 직접적으로 보여주었다.

이러한 점은 최근에 부각되고 있는 호텔과 음식점과 같은 공공장소에서의 간접흡연 노출을 줄이기 위한 일련의 금연정책들이 곧 이들 업종에 종사하는 근로자들의 안전

보건문제와도 직접적으로 맞물려 있다는 점에서 좋은 귀감이 될 것이다. ☺

## 참 고 문 헌

- Jack E henningfield and Christine A rose, How US airlines became smoke free Tob. Control, Sep 2001; 10: 295.
- National Research Council, Committee on Airline Cabin Air Quality. The airliner cabin environment: air quality and safety. Washington, DC: National Academy Press, 1986.
- A L Holm and R M Davis, Clearing the airways: advocacy and regulation for smoke-free airlines. Tob. Control, Mar 2004; 13: i30 - i36.
- Peggy Lopipero and Lisa A Bero, Tobacco interests or the public interest: 20 years of industry strategies to undermine airline smoking restrictions.
- J Repace, Flying the smoky skies: secondhand smoke exposure of flight attendants. Tob. Control, Mar 2004; 13: i8 - i19.
- Repace J. Flying the smoky skies: secondhand smoke exposure of flight attendants. Tobacco Control 2004;13 (Suppl 1):i8-i19.
- Lopipero, P., Bero, L. A (2006). Tobacco interests or the public interest: 20 years of industry strategies to undermine airline smoking restrictions. Tobacco Control 15: 323-332
- Pan, J., Barbeau, E. M., Levenstein, C., Balbach, E. D. (2005). Smoke-Free Airlines and the Role of Organized Labor: A Case Study. Am. J. Public Health 95: 398-404
- Dille RJ, Domino EF, Frommer PL, et al. Cigarette smoking and airline pilots: effects of smoking and smoking withdrawal on flight performance. A report of an expert panel of consultants, 1978. Bethesda, Maryland: National Institutes of Health.
- Fiore M, Shi FY, Heishman SJ, Henningfield JE. The effects of smoking and smoking withdrawal on flight performance: A 1994 update. Rockville, Maryland: Centers for Disease Control and Prevention, Office on Smoking and Health, 1994.