

제424회 국회
(임시회)

국토교통위원회 회의록
(교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년4월15일(화)

장 소 국토교통위원회 회의실

의사일정

- 항공안전법 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2208840)
- 항공안전법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2207026)
- 항공안전법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2208991)
- 공항시설법 일부개정법률안(민형배 의원 대표발의)(의안번호 2207168)
- 공항시설법 일부개정법률안(김예지 의원 대표발의)(의안번호 2207213)
- 공항시설법 일부개정법률안(이해민 의원 대표발의)(의안번호 2207223)
- 공항시설법 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2208284)
- 공항시설법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2209722)
- 공항시설법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207117)
- 공항시설법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207429)
- 공항시설법 일부개정법률안(김예지 의원 대표발의)(의안번호 2207894)
- 공항시설법 일부개정법률안(조지연 의원 대표발의)(의안번호 2207996)
- 공항시설법 일부개정법률안(이춘석 의원 대표발의)(의안번호 2208272)
- 공항시설법 일부개정법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2208535)
- 공항시설법 일부개정법률안(진종오 의원 대표발의)(의안번호 2208102)

상정된 안건

- 항공안전법 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2208840) 2
- 항공안전법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2207026) 2
- 항공안전법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2208991) 2

(10시11분 개의)

○소위원장 문진석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제424회 국회(임시회) 제1차 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 15건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다. 법안심사 방법은 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

그리고 배석하고 계신 분이 답변을 하는 경우 원활한 회의 진행과 회의록 작성을 위하여 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변하여 주시고 답변 모두에 소속·직위·성명을 말

씀해 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

-
1. 항공안전법 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2208840)
 2. 항공안전법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2207026)
 3. 항공안전법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2208991)

(10시12분)

○**소위원장 문진석** 의사일정 제1항부터 제3항까지 이상 3건의 항공안전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주십시오.

○**전문위원 임종수** 전문위원입니다.

보고드리겠습니다.

먼저 배부해 드린 교통법안심사소위원회 심사자료 의사일정 제1항 항공안전법 일부개정법률안 이수진 의원님 안부터 보고드리도록 하겠습니다.

2쪽입니다.

개정안은 현행 항공안전법에 제6조의2를 신설해서 매년 12월 29일을 항공안전의 날로 정하고 국가 및 지자체로 하여금 항공안전의 날에 관련된 행사를 실시할 수 있도록 하려는 것입니다.

위원님들 모두 잘 아시다시피 12·29 여객기 참사를 계기로 항공안전에 대한 경각심과 사회적 관심을 제고하고 항공안전문화를 정착시키기 위한 것으로 개정안의 취지는 타당한 것으로 보았습니다.

관련해서 2014년 세월호 침몰사고를 추모하고 국민 안전의식을 제고하며 안전문화를 확산시키기 위하여 재난 및 안전관리 기본법에서 4월 16일을 국민안전의 날로 정한 바 있습니다.

한 가지, 개정안은 시행일을 공포 후 1개월이 경과한 날로 규정하고 있는데 현행 개정안에서는 국토교통부령으로 항공안전의 날 관련 행사 등을 실시할 수 있도록 정하게 하고 있기 때문에 부령 등의 마련을 위한 준비기간을 고려해서 공포 후 3개월 정도로 시행일을 좀 유예할 필요가 있다는 국토교통부의 의견이 있었습니다.

이상 보고 마치겠습니다.

○**소위원장 문진석** 다음은 차관, 정부 측 입장 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 개정안에 동의합니다. 전문위원 검토의견대로 시행일은 공포 후 1개월에서 공포 후 3개월로 조정될 필요가 있습니다.

이상입니다.

○**소위원장 문진석** 위원님들 의견 없으십니까?

○**김희정 위원** 질문 있습니다.

○**소위원장 문진석** 말씀하십시오.

○**김희정 위원** 국민의힘 김희정입니다.

국가적으로 큰 슬픈 날이었던 12월 29일을 기억하며 향후 항공안전의 날로 정하고 관련 행사를 실시하도록 한 부분에 대해서 그 취지에 동의합니다.

그런데 질문이 있는 게 국토교통부에서 운영하고 있는 소위 국가기념일은 뭐가 있습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 국가기념일은 지금 크게 두 가지로 지정이 됩니다. 하나는 개별 법령에서 정하는 경우가 있습니다. 예를 들면 국토부의 지속가능 교통물류 발전법상 보행자의 날을 지정해 놓고 있습니다, 11월 11일.

그리고 행안부에서 가지고 있는 기념일 등에 관한 규정이 있습니다, 그거는 대통령령인데요. 거기서 포괄적으로 정하는 게 있습니다. 예를 들면 6월 28일 철도의 날은 거기서 정하고 있습니다.

○**김희정 위원** 그러면 지금 현재 국민안전의 날은 어느 부처에서 관장하고 있는 겁니까, 재난 및 안전관리 기본법에 따른 것?

○**국토교통부제2차관 백원국** 재난안전법은 행안부에서 지금 관장하고 있습니다.

○**김희정 위원** 최근 들어서 22대 국회에 제가 봤더니 본회의장에 상당히 많은 국가기념일을 지정하는 법들이 지속적으로 매 본회의마다 올라오고 있더라고요. 그래서 국무회의에 가시면 이런 날들에 대한 전체적인 정비가 한번 필요하다라는 생각을 했습니다.

그리고 필요한 행사의 수준을 어느 정도로 하고 있는지에 대해서도 국가가 좀 정비할 필요가 있다, 지자체 단위까지 행사가 가는 날이 있고요 그냥 중앙에서 하고 마는 날이 있고 또 일반 국민들에게 각인시키는 날이 있고 이렇게 굉장히 좀 흩어져 있습니다. 그래서 이번 기회에, 왜냐하면 국민안전의 날도 있고 또 이번에 만들게 되는 항공안전의 날도 있고 하기 때문에 그런 관점에서 좀 정비가 되었으면 하는 바람에서 말씀을 드렸습니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 행안부하고 검토를 한번 해 보겠습니다.

○**소위원장 문진석** 더 이상 의견이 없으시면 2항부터 3항까지 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 의사일정 제2항 및 3항 김도읍 의원께서 발의하신 항공안전법 일부 개정법률안 보고드리겠습니다.

2건 통합해서 일괄해서 보고드리겠습니다.

심사자료 1쪽입니다.

이 법안의 제안 배경은 현재 국토교통부에서 운영하고 있는 자격증명 제도 중의 하나로 항공교통관제사 자격증명 제도가 있습니다. 그런데 국제민간항공협약 부속서에 따르면 항공교통관제사는 그 전문성 등을 감안해서 관제업무의 종류와 업무방식, 관제시설에 따라서 자격을 구분해서 발급하는 이른바 한정 제도를 운영하도록 하고 있는데 우리나라에는 일단 현행 항공안전법상 항공교통관제사 자격증명은 한정이나 업무범위의 구분 없이 발급이 되고 있습니다.

다만 관제기관의 장이 업무 구분의 한 형태로 업무를 관리하고 있는 상황이기 때문에 국제기준에는 부합하지 않는 측면이 있습니다. 또한 관제사 연령 제한 기준 역시 ICAO는 21세 이상으로 하고 있음에도 우리나라는 18세 이상으로 하고 있어 차이가 있는 상황입니다.

이에 따라 개정안은 전문항공교통관제사 제도를 추가로 도입해서 전문관제사에 대해서는 자격증명의 한정을 반드시 수반해서 자격증명을 발급하도록 하고 연령 기준도 ICAO

기준에 맞추며, 관련 제도의 운영 개선을 위해서 전문교육기관의 훈련 과정 이수, 모의 실습장비가 아닌 실제 수준의 관제경험을 요구하도록 하고, 전문관제사에 대해서 기량심사제도를 도입하는 등 국제기준에 부합하도록 제도를 개선하려고 하는 것입니다.

2쪽 하단에 보시면 현재 항공교통관제사와 개정안에 따른 전문항공교통관제사의 비교 표가 있습니다. 요약해서 말씀드리면 현재 국토부가 운영 중인 항공교통관제사 자격증명 자체는 계속 유지를 하되 그 업무 범위는 전문관제사의 보조 역할 정도로 축소를 하고, 대신 전문항공관제사를 새로 도입해서 전문항공관제사에 대해서는 반드시 한정을 해서 자격증명을 발급하도록 하면서, 이 전문항공관제사를 취득하려면 기존 항공교통관제사 자격이 있는 사람에게 전문관제사 자격을 취득할 수 있도록 하면서 추가로 교육훈련을 받을 것 경력요건을 갖출 것 등의 취득요건을 새로 규정하려고 하는 것입니다.

다음 3쪽부터 5쪽까지에는 개정안의 주요 내용과 관련 검토의견을 요약해서 표시를 해 두었는데 이 부분은 위원님께서 참고를 하실 수 있을 것 같고요.

6쪽부터 나와 있는 개정안별 주요 내용을 일괄해서 보고드리도록 하겠습니다.

6쪽 첫 번째, 전문항공교통관제사 제도 도입에 관한 규정들입니다. 조문대비표 지나서 11쪽의 주요 내용과 검토의견 보고드리겠습니다.

11쪽입니다.

개정안은 안 제2조제5호의2 그다음에 제26호의2에서 전문교통관제사 등의 용어 정의를 신설하고 자격증명의 종류로 전문교통관제사를 추가하면서 연령 제한을 함께 규정을 합니다. 그리고 전문관제사 자격증명을 발급할 때는 반드시 한정하도록 하고 기존의 항공교통관제사의 업무 범위는 축소해서 수정하는 것을 내용으로 하고 있습니다.

이러한 개정안은 국제기준에 부합하도록 자격증명 관리체계를 개선하고자 하는 것으로 그 취지는 타당한 것으로 보았습니다.

다만 조문의 내용 중 일부로 있는 드론 같은 초경량비행장치의 경우에는 현재 관제의 대상이 아니기 때문에 조문에 포함되어 있으면 적절하지 않은 것으로 봐서 이는 삭제하는 것으로 검토를 했습니다.

그리고 비행장관제탑 접근관제시설 등 구체적인 관제시설의 용어를 개정안에서는 정의하고 있는데 이러한 구체적인 관제시설의 정의는 해당 용어들이 실제 개별 조문에서 사용이 되고 있지 않습니다. 그래서 이러한 용어는 정의 규정으로 하지 않고 구체적인 사항들은 부령에서 위임해서 정할 수 있도록 조문을 좀 정리했습니다.

또 하나 다음, 12쪽에 나와 있는 전문항공교통관제사의 자격증명 한정과 관련한 조문에서 현재 항공기 조종사나 정비사 등은 항공안전법에서 한정제도를 이미 운영 중입니다. 그래서 개정안은 전문관제사에 대한 한정을 별도 조문으로 신설하고 있는데 기존의 한정제도를 운영하고 있는 조종사 정비사 등의 조문에 통합을 해서 운영하는 것이 조문의 일관성이 있어 보입니다.

그리고 마지막으로 이런 전문교통관제사를 도입하는 개정법률안의 시행일과 관련해서 개정안은 공포 후 3개월로 되어 있는데 국토교통부의 의견에 따르면 제도 도입을 위한 준비기간이 조금 더 필요해서 2026년 1월 1일 정도부터 시행하는 것으로 요청한 바 있습니다.

그리고 다음 꼭지, 21쪽 보고드리겠습니다.

두 번째 개정안에서는 전문교통관제사 도입과 관련해서 이러한 자격증명 취득을 위한 자격요건 등의 심사, 정기적인 기량심사제도를 도입하는 내용, 전문관제사에 대해서도 다른 자격증명과 마찬가지로 신체검사증명을 요구하는 내용 등을 담고 있습니다.

조문대비표 지나서 25쪽, 주요 내용과 검토의견 보고드리겠습니다.

이러한 개정안들의 내용 중에 첫 번째, 전문관제사의 심사 제도 및 항공신체검사증명과 관련해서는 국제민간항공협약 부속서에 따라서 관제사자격증명의 요건 및 관제사의 신체검사증명 보유 의무를 반영한 개정안의 내용은 타당하다고 보았습니다.

다만 개정안의 구체적인 문구에서 해당 심사에 합격하여야 한다라는 것을 명시적으로 규정할 필요가 있고 세부적인 심사 방식에 대해서는 별도의 위임규정이 마련되어 있지 않기 때문에 이를 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

그리고 이러한 심사를 받기 위해서 교육훈련 과정을 이수해야 하는데 우리나라 관제사들은 사실 대부분 국토교통부 소속 공무원들입니다. 그렇기 때문에 전문관제사를 취득하기 위해서 전문교육기관에서 실시하는 교육훈련 과정을 이수할 것이라는 요건과 함께 국토교통부장관이 소속 공무원들을 대상으로 실시하는 교육훈련 과정을 이수한 경우에도 심사 요건을 충족하는 것으로 보도록 할 필요가 있습니다.

그래서 이 부분에 대해서 보완을 하면서 동시에 국토교통부장관의 이들에 대한 교육훈련 실시 의무를 신설하고 이를 이수한 경우에는 심사 요건을 충족하는 것으로 보도록 할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

또 하나, 안 제38조 5항 후단에서 자격증명을 발급할 때 자격증명서에 한정을 반드시 포함해라라는 규정을 명시하고 있는데 이 사항은 이미 현재 시행 규칙의 자격증명서 발급에 그런 한정을 포함하도록 규정이 되어 있기 때문에 별도의 법률 규정은 필요하지 않은 것으로 보았습니다.

26쪽에 나와 있는 전문항공교통관제사에 대한 기량심사제도 도입에 대해서 말씀드리겠습니다.

국제민간항공협약에서는 이런 관제사들의 역량 요건을 지속해서 유지하도록 할 필요가 있다고 규정하고 있기 때문에 이를 위해서 정기적으로 또는 수시로 기량심사제도를 도입하는 것은 타당하다고 보았습니다.

다만 관제사들이 이러한 기량심사를 정기적으로 또는 수시로 받지 아니하거나 이러한 심사에 합격하지 않은 경우에는 개정안에서는 1년의 기간을 정해서 해당 자격증명의 한정을 정지할 수 있도록 규정을 하고 있으나 이게 1년 이내의 기간만 정지를 하면 되는 게 아니라 해당 기량심사를 추후에 합격할 때까지 정지를 해야 되기 때문에 이런 규정들을 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

그 밖에 항공기 조종사와 마찬가지로 항공교통관제시설을 운영하는 자가 그 시설에서 종사하는 전문관제사에 대해서 자체 기량심사를 할 수 있도록 하고 그 기량심사를 합격하면 법에서 말하는 기량심사제도를 통과한 것으로 보도록 할 필요가 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서 개정안의 내용을 조금 보완했고 해당 기량심사와 관련해서는 이를 부당한 방법으로 심사를 받은 경우에는 제재를 둘 수 있도록 하는 규정을 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

다음 페이지, 31쪽 이어서 보고드리겠습니다.

31쪽에는 항공교통관제사에 대해서 적성검사를 신설하는 내용입니다. 이 부분은 현재 있는 항공교통관제사에 대해서 그 자격증명을 받기 전에 적성검사를 미리 받도록 하는 제도를 도입하고자 하는 내용입니다.

35쪽의 검토의견 보고드리겠습니다.

이러한 관제적성검사 제도는 미국이나 유럽 등등의 국가에서 이미 실시를 하고 있고 우리나라 같은 경우에는 철도관제사에 대해서도 관제적성검사를 이미 실시하고 있기 때문에 이러한 관제적성검사를 도입하는 것은 적절해 보입니다.

다만 조문 구조상 관제적성검사에 합격하여야 한다라는 명시적인 규정이 필요한 걸로 보여서 이를 좀 다소 보완할 필요가 있고, 관제적성검사를 실제로 한국교통안전공단에 위탁해서 실시를 하게 되는데 이러한 위탁 규정을 개정안 제135조에서 마련하고 있습니다. 그런데 안 제135조는 한국교통안전공단에 위탁하는 전체 업무를 열거하고 있습니다. 그런데 이 관제적성검사에 관한 업무에 대해서 이런 업무를 위탁할 때 추가적인 비용 지원을 할 수 있다라고 후단을 신설하고 있는데 이렇게 신설을 하게 되면 이미 기준에 위탁하고 있는 업무에 대해서는 비용 지원을 하는지 안 하는지 좀 모호하게 됩니다. 따라서 이 부분을 명확하게 하기 위해서 관제적성검사에 관한 업무 위탁과 그에 대한 비용 지원 부분은 관제적성검사 해당 조항에서 명확히 규정하는 게 필요하다고 보았습니다.

이어서 40쪽의 항공교통관제사 및 전문항공교통관제사 양성을 위한 전문교육기관 지정 등에 관한 내용입니다.

이 부분은 국토교통부장관이 전문교육기관을 지정하고 또 추가적으로 국토교통부장관이 소속한 공무원으로서 관제사들에 대한 해당 교육을 실시할 수 있도록 하는 근거 규정을 마련하는 내용입니다.

42쪽의 주요 내용과 검토의견을 보고드리겠습니다.

관제사를 양성하려는 자에 대한 전문교육기관 지정을 필수화하는 개정안의 내용은 타당하다고 보았습니다.

다음, 43쪽 보고드리겠습니다.

동시에 이러한 전문교통관제사에 대해서 국토교통부장관이 소속 공무원들에 대해서도 교육훈련을 실시할 수 있도록 하는 근거를 마련하는 것 역시 타당하다고 보았습니다.

44쪽에 있는 항공안전관리시스템을 마련하도록 의무를 부여하는 조항 역시 전문교육기관들이 관제사들에 대해서 교육을 실시할 때는 실제 비행기가 운항하는 상황에서 교육을 실시하게 되는 상황도 있기 때문에 이러한 교육과정 내에서 항공안전관리가 엄격하게 수행될 수 있도록 항공안전관리시스템을 의무적으로 마련하도록 하는 내용입니다. 이 역시 타당하다고 보았습니다.

다음 내용으로 50쪽에 있는 항공교통관리 업무를 수행하는 자, 항공정보를 제공하는 자 그리고 항공지도를 발간하는 자에 대한 국토교통부의 지도·감독 권한을 확대하는 내용입니다.

52쪽의 주요 내용과 검토의견을 보고드리겠습니다.

개정안에서는 항공안전의 확보를 위해서 항공교통관리 업무를 수행하는 자, 항공정보를 제공하는 자, 항공지도를 발간하는 자에 대해서 보고 또는 서류제출을 명령하거나 출입 또는 검사·질문할 수 있도록 하는 내용을 담고 있습니다.

개정안의 취지는 국토교통부장관의 감독권을 확대해서 항공안전을 도모하려는 취지이나 실제 실무적인 상황을 보면 현재 항공교통관리 업무를 수행하는 자나 항공정보를 제공하는 자, 항공지도를 발간하는 자 모두 항공안전법상 국토교통부장관이나 또는 국토교통부 소속 기관 또는 공공기관 공항운영자로 되어 있습니다. 그래서 실제 업무수행 상황을 반영하게 되면 이 해당 조항의 취지에도 불구하고 법률로서 별도로 규정을 하는 실익이 크지 않은 걸로 보입니다. 그래서 이 부분은 별도로 법률에서 규정하는 것이 크게 실익이 없어 조정이 필요하다고 보았습니다.

이상으로 보고드린 내용을 58쪽부터 나와 있는 수정의견에 모두 반영을 해서 정리해 두었습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 문진석** 전문위원 수고하셨습니다.

다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 기본적으로 개정안의 입법 취지와 전문위원 검토의견에 동의합니다.

본 개정안의 입법 취지는 관제사에 대한 자격증명이나 양성제도를 국제기준에 부합하도록 개정하는 것입니다.

그리고 전문위원 검토 과정에 있어서 항공실과 긴밀하게 협의를 통해서 수정 의견이 나왔다는 말씀을 드립니다.

○**소위원장 문진석** 손명수 위원님.

○**손명수 위원** 질문 좀 드리겠습니다.

항공실장님, 지금 기존의 항공교통관제사들이 다 공무원이잖아요.

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 그렇습니다.

○**손명수 위원** 8급으로 임용이 되는 건가요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 예, 8급 경채.

○**손명수 위원** 그렇게 임용이 되는 거지요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 예.

○**손명수 위원** 그러면 임용되기 전에 교통관제사 자격시험을 다 통과한 자이지요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 그렇습니다.

○**손명수 위원** 그 시험은 누가 주관해요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 국토교통부가 주관을 하는 시험입니다.

○**손명수 위원** 그러면 관제사 자격시험을 국토부가 주관해서 통과한 사람 중에서, 뒤에서 좀 조언해 주세요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 국토부가 하는데요 실제 시험은 교통안전공단이……

○**손명수 위원** 공단이 하고 그러면 그것을 통과한 사람은 다 임용이 되는 겁니까, 아니면 그중에서 티오에 의해서 일부가 또 공무원 시험을 따로 봅니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 별도로 봅니다.

○**손명수 위원** 그러면 관제사 시험에 통과한 사람 중에서 공무원 시험에 또 합격해야지 관제사가 되는 거지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**손명수 위원** 지금 이것 취지는 다 좋고.

저는 사실 좀 놀랐는데, 저도 항공 업무를 오래했는데 몰랐네요. 솔직히 부끄러운데, 그러면 우리가 ICAO 규정하고 이렇게 몇십 년 동안 안 맞게 해 온 거예요? 나는 그게 의외네요.

그리고 만약에 그렇다면 이것 고치기는 고쳐야 될 것 같은데 문제가 말이에요 일단 지금 현재는 18세 이상 대상으로 이미 공무원으로 임용을 했단 말이에요. 그러면 이 개정안에 따르면 두 번 시험을 봐야 되는 거거든요.

지금 현재는 우리가 관제사 자격시험을 통과한 사람 중에서 8급으로 채용한 다음에 실제로는 관제소에서 일종의 OJT를 통해서 훈련을 시켜 가지고 점점 난이도가 높은 한정 관제를 할 수 있도록 이렇게 하는 시스템이잖아요, 일종의 도제교육으로 해 가지고. 지금 그렇게 운영이 되고 있는데 이 제도가 도입이 되면 일단 관제사 자격시험을 통과하고, 또 공무원 시험에 합격하고, 그다음에 전문항공교통관제사 시험을 또 봐서 합격해야 되고.

그러면 만약에 공무원 임용이 됐는데 전문항공교통관제사 시험을 통과 못 하면 어떻게 되는 거예요, 그러면 그 사람은 계속 보조만 해야 되나? 그 모순이 생길 것 같아요.

그래서 기왕에 국제기준에 부합되지 않고 그렇다 그러면 우리 시스템을 이렇게 이것은 이대로 유지하면서 또 추가로 할 게 아니고 아예 미국이나, 지금 대부분 FAA 사례가 있을 텐데 우리도 그대로 통째로 국제기준에 맞춰서 하고 그 사람들을 임용하는 게 맞지 않아요?

외국의 사례들이 관제사를 별도의 조직으로 하는 사례가 있고 우리처럼 아예 공무원으로 하는 사례가 있는데, 우리는 별도의 사례로 하면 이게 좀 해결이 쉬운데 지금 아예 공무원으로 임용을 한단 말이에요. 그렇게 하면서 이렇게 이중으로 하게 되면 운영의 불일치랄까 상당히 문제가 있을 것 같아요.

그러면 아예 처음부터 전문항공교통관제사로 시험을 보게 하고 그 시험에 합격한 사람을 임용하든지 그렇게 해야 될 것 같은데요. 어떻게 생각하세요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님, 그것은 어떻게 보면 기존 제도의 전환에 대한 문제, 경과규정에 대한 문제인 것 같습니다. 현재 개정안에는 경과규정이 포함되어 있습니다. 기존 관제사로 하는 지금 혼업에 종사하는 사람은 두 가지……

○**손명수 위원** 아니, 내가 그 얘기를 하는 게 아니라 이것을 완전히 통째로 바꾸면 그 경과규정이 의미가 있는데 내 말은 이건 경과규정으로 해결될 문제가 아니고 그것은 기존에 있는 사람들이고, 기존의 공무원 임용제도와 항공교통관제사 자격시험은 그대로 있고 또 이걸 도입한단 말이에요. 그러면 경과규정으로 해결되는 문제가 아니고 계속 신규, 이렇게 항공교통관제사 시험에 합격한 사람을 공무원으로 임용하잖아요. 그러면 계속 그 사람들 또 시험을 이렇게 해야 된단 말이에요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 전문관제사가 되려고 그러면 몇 가지 요건이 있습니다.

일단 하나는 관제사에 대한 자격이 있어야 되고요. 두 번째는 교육훈련을 받아야 됩니다. 세 번째로 근무경력이 있어야 되기 때문에……

○**손명수 위원** 차관님이 내 질문의 의도를 지금 이해를 못 하고 있어요. 그런 취지가

아니고 지금 우리 시스템은 항공교통관제사 시험만 합격하면 그중에서 공무원으로 뽑아서, 사실상 김도읍 의원님이 발의하신 이 안의 취지가……

지금은 온 더 잡 트레이닝(on-the-job training)을 통해서 한정면허 형식으로 해 가지고 현장에서 그렇게 하고 있어요. 그렇게 하고 있는데 이것을 새로운 법을 만들어서 새로운 자격제도를 또 만드는 거예요. 그러면 기존의 자격과 공무원 자격과 새로 만든 자격, 이 3개가 혼용이 되는 거예요.

그렇게 되면 만약에 기존 시험에 합격해 가지고 공무원으로 임용됐는데 세 번째 시험을, 지금은 그런 별도의 시험 없이 트레이닝을 통해서 선배들이 일정 시간을 트레이닝하고 됐다 그러면 한정면허를 계속 하는 것 아니에요? 어떻게 되는 거예요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**손명수 위원** 그때도 시험이 있나?

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 한정면허는 관제시설에서 주는 겁니다.

○**손명수 위원** 그러니까 지금 현재는 그렇게 한단 말이에요. 쉽게 말해서 선배들이 훈련시켜 가지고 ‘너 이제 준비가 됐다. 더 나이도 높은 관제를 할 자격이 된다’ 이렇게 하고 있는 시스템인데 지금 법으로 아예 이걸 새로운 자격을 만들었어요. 그러면 기존 이것하고 충돌이 될 수 있다니까요. 그것을 생각 안 해 봤어요?

그러니까 내가 이것을 반대하는 게 아니라 이렇게 국제기준에 맞게 하고 더 높은 수준의, 연령도 21세부터고 그러면 기존의 시스템을 아예 바꾸는 게 합리적인 것 같다는 말이에요, 내 생각은.

더구나 우리는 공무원으로 임용을 한단 말이에요. 그러면 임용한 다음에 합격 못 해도 자를 수 없어요. 그렇잖아요, 공무원법에 의한 거니까. 그래서 이게 모순이 발생할 수 있어요, 실제로.

그래서 기왕에 이런 좋은 취지로 국제기준에 맞춰서 도입을 하려면 아예 처음부터 그렇게 해야 된단 말이에요. 그게 나는 합리적일 것 같다는 생각이 든단 말이에요.

기존의 항공교통관제사 시험을 아예 없애고 전문항공교통관제사 시험에 합격한 사람 중에서 공무원으로 임용을 해야 되는 그게 맞다는 얘기예요, 내 얘기는.

실장님, 얘기를 해 봐요.

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 항공실장입니다.

이 제도가 도입돼도 전문항공교통관제사가 여전히 일을 하는 영역이 있을 것이고요. 또 종전의 항공교통관제사 자격만 갖고도 일을 하는 곳이 있습니다. 위원님 아시는 것처럼 여러 공공기관들에서 항공교통관제사 자격을 요구하는 그런 요건들을 갖추고 있는 기관들이 또 있습니다.

그래서 교통관제사가 돼서 그 자격을 가지고 교통안전공단이라든지 연구원이라든지 이런 쪽으로 취업해서 하시는 분도 있고 또 본인이 한정면허를 받아서 좀 더 전문적으로 하겠다 이런 분들은 또 다른 어떤 절차를 거쳐서 테스트를 받아서 들어오는 겁니다.

○**손명수 위원** 좋아요. 그렇다면 공항에서도 공항공사 소속으로 관제업무에 종사하는, 터미널 내에서 관제하는 사람들이 있잖아요. 그러면 그 사람들은 전문항공교통관제사 자격증 없어도 돼요? 만약에 그런 취지라면 이것을 아예 구분을 해서, 기존의 항공교통관제사 자격시험은 민간이라든가 공항공사라든가 나이도가 좀 낮은 업무에 종사하는 사람

들이고 지금 김도읍 의원님이 법안을 발의하신 취지는 우리 항공교통관제를 좀 더 안전하게 더 고도의 관리도 되고 하는 이런 취지로 발의를 하신 거잖아요.

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 그렇습니다.

○**손명수 위원** 그런 취지기 때문에 그러면 ‘국토교통부 소속 공무원으로서 실제 비행기의 이륙과 착륙 그리고 운항관계를 하는 사람들은 전문항공교통관제사만이 에어 트래픽 컨트롤러(air traffic controller)로 인정이 되고 그 사람들을 국토교통부 공무원으로 임용을 한다’ 이렇게 바꿔야지요. 이렇게 뭔가 합리적으로 해야, 내가 이 취지는 반대하는 게 아니라 지금 좋아요. 다 좋은데 좀 공백이 있어요, 구멍이 있다고. 이것 구멍을 메꿔서 하자는 얘기예요. 그렇게 하셔야 될 것 같아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님 말씀 좋은 지적이십니다. 그런데 지금……

○**손명수 위원** 이것을 그렇게 해야지 개정안의 취지가 실행이 되고 반영이 되는 거예요. 그렇지 않으면, 좋은 취지니까 동의합니다 그래 놓으면 나중에 실제로 국토교통부에서 이걸 운영할 때 문제가 있다니까. 그 가운데 간극이 있어요. 그러니까 그것을 좀 보완하셔야 될 것 같아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 약간 설명을 드리겠습니다.

지금 운영되는 상황을 좀 말씀드리면 관제사 중에서도 전문관제사가 있고 보조관제사가 있습니다.

○**손명수 위원** 내가 잘 안다니까, 그것을.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그래서 지금 말씀하시는 보조관제사 역할은 어쨌든 필요합니다. 그래서 앞으로 이게 법이 개정되면 어떻게 운영이 되는가 하면 일단 지금까지 해 왔던 일반 관제사는 보조 역할을 하도록 되어 있습니다. 그리고 거기에서 커리어를 쌓으면 전문관제사가 되는 겁니다. 그런 경력 관리를 통해서 자연스럽게 경력이 쌓여져 가는 그런 패스로 돼 있기 때문에……

○**손명수 위원** 지금 현재 그렇게 돼 있는데 이런 별도의 법에 전문항공교통관제사라는 제도가 없이 그렇게 하고 있어요, 한정면허로. 실제 관제소 내에서 선후배들 간에 그렇게 운영이 되고 있어, 내가 잘 알고 있어요.

그런데 이 새로운 제도를 만드는데 그사이에 문제가 있다니까, 지금. 그래서 그것을 잘 해서 제도를 도입해야지 그냥 기준에 있는, 지금 훈련시켜서 하고 있으니까 그거 면허만 주면 됩니다 그게 아니라니까요. 내 취지를 잘 이해를 못 하시는 것 같아.

실장님, 이해했어요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 예, 위원님 말씀은 충분히 이해했고요.

어차피 지금도 이 한정제도가 도입되더라도 들어와서 갑자기 일을 할 수 있는 것이 아니고 항공교통관제사가 들어와서 OJT를 받고 그 뒤에 자격시험 등을 거쳐서 실제 관제 탑에……

○**손명수 위원** 그렇게 하고 있는데……

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 앞으로도 그렇게 하는 겁니다.

○**손명수 위원** 그렇게 하고 있는데 지금 국제기준도 21세부터고 국제기준은 처음 들어올 때부터 전문항공교통관제사 기준으로 들어와서, 갑자기 어떻게 합니까? 당연히 훈련이 필요해서 점점 나이도 높은 관제를 하는데 우리는 지금 이게 나이도 세 살 차이나고

자격도 이원화돼 있고, 우리는 처음에 항공교통관제사 임용하고 자격시험 볼 때는 한정 면허가 필요 없잖아요. 내가 지금 그 간극을 얘기하고 있는데 계속 똑같은 얘기를 반복하게 하네.

이것 좀 보완이 필요해요, 제가 보기에도 이것 도입하는 건 찬성하는데 이렇게 하면 제가 보기에는 운영할 때 분명히 애러가 생겨요.

○**송기현 위원** 한 가지만 물어볼게요.

처음에 일반적으로 항공교통관제사로 해 가지고 다 뽑잖아요, 기본 베이스로. 그렇지요? 그러면 앞으로도 똑같이 처음 뽑을 때는 항공교통관제사로 다 뽑고 난 다음에 그중에서 전문항공교통관제사를 다시 또 추가로 만들어 낸다는 얘기인가요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 예, 그렇습니다.

○**송기현 위원** 그러면 말씀하시는 것도 처음에 일반 항공관제사로 뽑힌 사람들 중에서 전문자격을 못 받으면 계속 일반으로 해서 근무를 하는 거예요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 그러면 그 사람은 경력 쌓이고 그렇게 되더라도 그 안에서 진급되거나 그런 것도 없어요, 직책에서?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 예, 그렇습니다.

○**송기현 위원** 그 사람들 계속 그렇게 해도 괜찮다는 취지로 하는 거예요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 그분들은 그 역할에 맞게끔 보조 역할을 하는 것이고……

○**송기현 위원** 경력 10년 20년 돼도 계속 보조로 하는 거예요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 보조 역할을 하면서 실무를 경험하고 경력을 쌓고……

○**송기현 위원** 아니, 전문이 안 되면 계속 보조를 하는 거냐고요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 그렇게 하는 거예요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**송기현 위원** 처음부터 아예 전문으로 뽑으면 안 돼요? 뽑을 때 실습을 해 가지고, 경력 같은 건 따로 하더라도. 애초에 그 자격 인턴이나 이런 걸로 하면 되잖아요. 그러니까 전문적으로 완전히 확정적으로 취업이 된 상태가 선발된 상태가 아니고, 하면서 하면 되잖아요.

○**손명수 위원** 박준수 과장이 설명을 해 봐요.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 위원장님, 제가 말씀드려도 되겠습니까?

○**소위원장 문진석** 예, 말씀하세요.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 안녕하십니까? 교통과장입니다.

우선 말씀 주신 지적 사항에 대해서 충분히 공감하고 있습니다.

다만 저희들이 현재 기준을 이렇게 말씀드린 이유는 실제 관제사가 들어오게 되면, 지금 현재 관제사 전문교육기관에서 교육을 하고 있는데요. 들어와서 몇 개월 정도 교육을 받고 나서 교통안전공단에서 보는 관제사 시험을 봅니다. 그런데 여기에서는 실무 경험에 전혀 없는 사람들입니다. 그냥 시뮬레이터만 가지고 하게 됩니다. 국제기준에서는 시뮬레이터를 인정하지 않습니다.

그 대신 이 사람들은 아까 실장님이나 차관님 말씀하신 것처럼 실제 사회에서 수요는 굉장히 있습니다. 왜냐하면 공항공사 이런 데도 가야 되고 또 여러 계류장 관제도 있고 일부적인 연구기관에도 가고 이렇게 되는데요. 그다음에 이 사람이 실제 관제를 한다는 것은 굉장히 위험한 업무를 해야 되는 거지 않습니까? 그러면 이 사람을 그 근무에 투입시키기 위해서는 굉장히 고도의 장기간에 걸친 OJT라는 과정을 거쳐야 되고, 가장 중요한 거는요 국제기준에서는 이 경험을 쌓지 않은 사람을 절대 한정자격증명 취득을 하기 위한 그 시험 자체를 아예 보지 못하게 하고 있습니다. 그래서 자격이 있는 사람 밑에서 실제 비행기를 관제해 가면서 그 기간 동안 특정 기관에서 시설별로 주어진 요건을 다 만족을 해야 그다음에 이것을 취득할 수가 있습니다.

아까 말씀하신 내용 중에서 보충설명을 드리면 인천관제탑 같은 경우는 거의 한 1년 반에서 2년 기간의 OJT 기간이 필요합니다. 그런데 예를 들면 저 밑에 소규모 공항을 가게 되면 약 6개월 정도, 3개월에서 6개월에도 가능합니다.

그래서 이런 시설의 특성을 충분히 반영을 해야 되다 보니까, 거기에 맞는 전문교육을 해 줘야 되다 보니까 이 사람들을 그것 끝나고 난 뒤에 한정을 주면서 자격을 발급하는 게 국제기준이니까 거기에 맞춰서 저희들이 별도로 전문관제라는 이름을 네이밍한 것입니다.

그래서 이전과 가장 달라진 점은 지금은 관제시설의 장이 각자가 하고 있는데 이것을 국가가 직접 관리해라 이 부분으로 전환된 거라고 말씀드릴 수 있습니다.

○**김도읍 위원** 설명 잘하구먼.

○**소위원장 문진석** 잠깐만 제가 한말씀 드릴게요.

손명수 위원은 일반관제사에서 전문관제사로 가는 데, 관제사 채용시스템 자체가 이미 공무원으로 뽑는 거잖아요, 관제사 자격증이 있는 사람을. 그러면 그 사람들이 거기서 훈련을 통해서 한정면허를 받게 되고 이렇게 간다는 건데, 애초에 관제사 채용시스템을 좀 바꾸면 어때요?

예를 들어서 일반관제사에서 전문관제사로 가기에는 결국은 경력이라는 게 필요하기 때문에 현장에서 실습하는 동안 경력을 쌓는 동안은 공무원 신분이 아닌 다른 방식으로 채용을 해서 전문관제사 시험에 합격한 사람을 공직에 임명하는 방식이 더 타당할 것 같았는데, 그래야 이 전문관제사 제도가 제대로 취지도 반영할 수 있고 정착이 될 수 있지 않나 이런 생각이 드는데요.

○**김도읍 위원** 아니, 지금 손명수 위원님 의문사항에 대해서는 항공교통과장이 잘 설명을 하신 것 같고.

○**정점식 위원** 설명을 다 했던데.

○**김도읍 위원** 설명을 잘했어요, 잘했고. 지금 공무원을 먼저 뽑고 나서 하느냐 아니면 다 갖춘 사람을 뽑느냐 이 부분은 공무원 채용과 관련된 문제기 때문에 이 법하고는…… 지금 교통과장이 설명 다 잘했는데요.

○**손명수 위원** 아니, 우리 송기현 위원님이 지금 그걸 질문을 한 건데.

자, 지금 공무원으로 뽑았어요. 모든 게 다 스무스하게 잘 되면 문제가 없을 수 있는데 공무원으로 뽑았는데 이 사람이 전문항공교통관제사가 못 돼. 그러면 이분은 50세가 돼도 계속 보조역할을 해야 되는 거예요, 지금 시스템으로는. 어떻게 할 거예요?

○정점식 위원 과장님, 지금 현재 소위 항공교통관제사가 되고 나서 요건이, 다른 요건 뭐 나이 이거는 별로 중요한 게 아니고 관제경험, 3개월 이상 해당 시설 특성에 따른 시간 요건 이걸 갖추고 그리고 전문교육기관에서 이수를 하면 전문항공교통관제사가 되는 것 아닙니까?

○국토교통부항공교통과장 박준수 그렇습니다.

○정점식 위원 지금까지는 예를 들자면 조금 전에 과장님의 설명한 것은 이런 항공교통관제사가 인천공항의 경우에는 소위 보조 역할로서 관제경험을 1년 이상 쌓아야 되고 다른 지방공항의 경우에는 6개월 정도만 하면 혼자서 독자적으로 관제를 할 수가 있다?

○국토교통부항공교통과장 박준수 그렇습니다.

○정점식 위원 그러면 그게 결국은 전문항공교통관제사에서의 관제경험을 조금 전에 1년 또는 6개월을 이야기하신 것 아닙니까?

○국토교통부항공교통과장 박준수 그렇습니다.

○정점식 위원 그리고 나서 남은 게 뭐냐? 전문교육기관에서 이수를 하면 전문항공교통관제사가 된다는 것 아닙니까?

○국토교통부항공교통과장 박준수 그렇습니다.

○정점식 위원 그렇기 때문에 지금 현재의 시스템은 항공교통관제사, 앞으로도 항공교통관제사 자격을 취득해서 그리고 공무원시험 합격해서 취직을 하게 되면 각 해당 공항에서 6개월 또는 1년 이상의 관제경험만 쌓으면 전문이 될 수 있다는 것 아닙니까?

○국토교통부항공교통과장 박준수 그렇습니다.

○정점식 위원 그렇기 때문에 다른 위원님들이 말씀하시는 아예 처음부터 전문항공교통관제사 제도를 만들어서 그 사람만 채용해라, 이게 관제경험이 없어서 안 된다는 거지요.

○국토교통부항공교통과장 박준수 그래서 위원님, 지적하신 부분 때문에 저희들이 적성검사를 도입하려고 하는 거고요.

그다음에 실제 지금도 아까 말씀하신 50년 동안 그렇게 할 수 있으니까요, 지금 저희들이 업무가 두 가지로 분류가 돼 있습니다. 실제 관제를 하는 업무와 보조업무를 하는 비행정보 업무나 항공정보 업무라는 걸 해 가지고 타이핑만 하고 컴퓨터만 만지는 업무가 있습니다. 그래서 실제 일하다가 신체에 결격사유가 생기거나 관제를 못 하는 상황이 되거나 아니면 이 자격을 못 따게 되면 그쪽 업무로 전환시켜서 배치를 하고 있습니다, 지금도 일부는 그렇게 하고 있습니다.

○송기현 위원 제가 처음부터 궁금했던 게 일반항공교통관제사의 업무, 항공관제업무에 대해서는 전혀 몰라서 물어보는 거예요.

○김도읍 위원 공부해서 오세요, 몰라서 질문하지 말고.

○송기현 위원 그런데 항공교통관제사로서 할 수 있는, 그러니까 전문이 아니고 전문이 아닌 사람이 할 수 있는 일반항공교통관제사가 할 수 있는 업무가 구체적으로 어떤 게 있다는 거예요? 타이핑하고 그런 거 하는 거예요?

○국토교통부항공교통과장 박준수 이 관제업무 자체가요 항공기를 관제하기 위해서는 실제 관제사가 모든 정보를 보면서……

○송기현 위원 아니, 상황 설명하지 말고 그냥 정확하게 찍어서 말씀해 주세요. 어떤

업무를 하는 거냐, 일반. 전문이 아니고 일반.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 관제업무 외에 관제지원 업무가 있는데요 비행기와 관련된 모든 정보를 모아 가지고 정리해서 전달해야 되는 이런 업무들이 또 있습니다.

○**송기현 위원** 보통 항공교통관제사가 그런 일을 할 수 있다 이런 얘기인가요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 예, 그렇습니다. 같이합니다.

○**송기현 위원** 그런 일을 할 수 있는 거예요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 그거는 항공교통관제사가 아니면 할 수 없는 거고?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 아니면 할 수 없도록 돼 있습니다.

○**송기현 위원** 아니면 할 수 없는 거고.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 예, 비행정보 업무라고 합니다.

○**송기현 위원** 전문은 말씀 주신 것처럼 구체적으로 항공기 종류나 여기에 따라서 다른 걸 할 수 있다는 얘기고, 그렇게 되는 거잖아요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 예, 그렇습니다. 실제 마이크를 잡느냐 못 잡느냐의 문제입니다.

○**송기현 위원** 그러면 아까 실무 경력이 있는다는 것이 실제 항공기의 운항과 관련된 일을 지도하고 감독하고 그런 업무가 아니라 다른, 정보 취합하고 이런 일을 하는 것도 경력에 해당된다 이런 얘기인가요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그것은 해당되지 않습니다.

○**송기현 위원** 해당되지 않는 거예요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇습니다. 실제 마이크 잡은 시간만 해당됩니다.

○**송기현 위원** 마이크 잡은 시간만?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 실제 마이크를 잡은 시간이 있어야지만 경력으로서 인정될 수 있는 것이다?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 그러면 애초부터 그 사람들은 일반 자격으로 그거 하는 것 아니에요, 전문이 아니라? 제가 구분이 잘 안 돼서 하는 얘기예요, 아까부터 처음부터.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 아, 지금 현재 있는 기준 말씀하시는 겁니까?

○**송기현 위원** 말씀하신 마이크를 잡고 한다는 것은 원래 전문이 해야 되는 것 아니냐 이런 얘기예요. 그 부분이 어떻게 되는 거예요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그 사람을 그만큼 길러내서 해당 시설에 맞는 그 자격을 갖추게 하려면, 조종도 왜 비행기에 따른 한정이 있지 않습니까, 특정 기종만 할 수 있도록. 마찬가지로 인천공항의 교통상황과 주변의 지형이나 이런 것들이 다 다르고요 재주가 다 다르기 때문에 거기에 맞는 별도의 교육을 시켜야 되다 보니까 저희들이 한정이라는 이름이 붙게 된 겁니다.

○**송기현 위원** 그러니까 실무 경력이 있어야 된다는 거지.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그 실무 경력 말씀드린 겁니다.

○**송기현 위원** 실무가 그런 한정에 해당되는 관제업무를 하는 실무가 있어야 된다는

거잖아.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 그건 논리적으로 잘못된 것 아니에요? 한정의 자격이 있어야 되는 건데 한정의 자격이 없는 상태에서 실무를 하는 것이 경력이 된다?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그래서 자격 있는 관계사 밑에서 3개월 이상 해야 된다 그 말씀을 드린 겁니다.

○**송기현 위원** 둘이 같이하는 거예요, 그러면?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 예, 그렇습니다. 혼자는 마이크를 못 잡습니다.

○**송기현 위원** 혼자는 마이크를 못 잡고.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 절대 잡을 수 없습니다.

○**송기현 위원** 보조로 마이크를 넣는 업무를 한 3개월 이상 해야지만 실무 경력 인정이 될 수 있다?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 예. 그거는 위법한 행위가 되겠습니다.

○**송기현 위원** 그러면 나중에 일반항공관제사도 계속해 가지고 전문 안 하고 보조하는 것만, 그러니까 전문이 감독하는 상태에서 보조하는 업무로만 계속할 수도 있는 거예요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇게 할 수도 있고요. 자격을 가진 상태에서 공항 공사나……

○**송기현 위원** 그것 물어보는 거예요. 그렇게도 할 수 있느냐고.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 예. 받지 않은 상태에서는 항상 감독만 받으면 할 수가 있습니다.

○**송기현 위원** 그러면 처음부터 전문자격을 따로 시험 보면 안 돼요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇게 되면 이 한정이라는, 끝에 가서 이걸 마지막에 부여해야 자격이라는 게 나오게 되는데 그 자격을 앞에서 줘 버리면 뒤에 한정이 없는 상태가 돼 버리는 겁니다.

○**송기현 위원** 이상한 것 같아. 애초부터 뽑을 때부터 그걸 정해서 하셔야 되는 것 아니에요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇기 때문에 앞에서……

○**송기현 위원** 일정 기간 동안에 일반으로 하고 그 기간 수습이나 이런 기간도 인정하고 난 다음에 최종적으로 전문자격을 따야지만 그걸 할 수 있도록 하면 이거 체계적으로 완결되는 것 아닌가요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 지금 현재 전문교육을 그렇게 말씀하신 대로 하려고 하면 그 사람들이 특정 시설에 가서……

○**송기현 위원** 그러니까 그렇게 처음부터 예정해 가지고 뽑으면 되는 거잖아요.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇게 해야 되는데요……

○**송기현 위원** 아까 얘기하신 것처럼 보조업무들은, 정보 취합하고 그러는 것은 별도로 뽑고 항공운항과 직접 관련된 것은 일단 그걸 전제로 해서 뽑아내고 나서 최종 합격을 못 받으면 그게 안 되는 걸로 하면 되잖아요, 취업이 안 되는 걸로.

○**김도읍 위원** 아니, 관제실습을 아무나 들여 가지고 그걸 어떻게 또 실습을 시킨단 말이에요?

○정점식 위원 아니, 관제사 자격이 없는데 관제실에 들어가서 보조를 한다는 게 말이 안 되잖아요. 그러니까 관제사 자격을 미리 주겠다는 건데.

○송기현 위원 제가 몰라서 물어보는 거니까 항공은 잘 몰라서.

아니, 일반으로 다 뽑아 놨다가, 이 공무원을 안 뽑으면 상관이 없는데 공무원을 뽑아 놨다가 그걸 못하고 딴 데 하게 되면 이게 이중적인 문제가 생길 수 있잖아요? 그래서 그걸 해소하는 방식을 물어보는 거예요. 나 잘 몰라서 물어보니까 뭐라 그러지 마시고 그 방식을 찾아보라는 거지. 이게 하다 보면 안 되는 수도 있단 말이야. 적격도 안 돼, 처음에는 같이 들어왔는데 계속 안 되고 전문이 안 되면 그 사람 어디에다 써먹냐 말이야. 계속 보조만 할 수는 없잖아요.

○김희정 위원 그러면 아웃이지.

○송기현 위원 아웃을 시킬 수도 없기 때문에 하는 얘기잖아요, 공무원은.

○김도읍 위원 아니, 보조를 하고 있다고 그러잖아요. 다른 업무가 있다고 설명을 했는데 그걸……

○송기현 위원 계속 그렇게 할 수 있는 거냐 이런 얘기예요.

○국토교통부항공교통과장 박준수 예, 그렇게 할 수 있고요. 그런 업무가 따로 있다고 아까 말씀드린 거고요. 그다음에 그 외에 말씀하신 그런 우려사항을 조금이라도 줄이려고 저희들이 적성검사를 도입하는 겁니다.

○송기현 위원 요지는 그거를 해소할 수 있는 길이 없겠냐 이런 거예요.

○김희정 위원 승진을 하는 사람이 있고 못 하는 사람이 있듯이 그런 것 아닙니까.

○소위원장 문진석 조금 기다려 줘요. 동료 위원이 얘기하는데 그걸 자꾸……

○김도읍 위원 같은 말을 두 번 세 번 듣게 하니까 그렇지요.

○송기현 위원 아니, 내가 같은 말을 하는 게 아니라 그걸 해소할 수 있는 방법이 없냐고 물어보는 거잖아. 내가 똑같은 걸 물어보는 게 아니잖아.

○김도읍 위원 아니, 9급 공무원 들어가면 5급 승진하는 사람도 있고 못 하고 7급 8급에서 제대하는 사람도 있고. 그건 능력의 차이고 열심히 해서 따끔해 해야지.

○송기현 위원 그런데 그런 차이로 있는 게 아니고 장기근무를 해 버렸기 때문에 그래요.

○국토교통부항공교통과장 박준수 위원님, 제가 좀 더 말씀드려도 되겠습니까?

관제업무 자체가요 저처럼, 저도 관제사입니다. 왜냐하면 실제로 이 업무만 해야 되는 게 아니고요 행정업무도 다 같이 해야 됩니다, 주변에 서포팅하는.

○손명수 위원 제가 하나만 여쭤봐도 돼요?

현재 몇십 년 동안 우리가 지금 시스템으로 한정면허 형태로 다 잘해 왔어요. 그러면 전문항공교통관제사 지금 새로 도입해서 뭐가 좋아져요?

○국토교통부항공교통과장 박준수 일단 국제기준에 맞지 않는 게 문제입니다.

○손명수 위원 그러면 그동안은 왜 안 맞췄어요? 안 맞춰도 아무 문제 없었잖아?

○국토교통부항공교통과장 박준수 이것을 몇 차례 하려고 했었는데 저희들이 잘 안 됐고요. 이번에 한 것은 내년에 혹시라도 나중에 ICAO 평가가 오게 되면 거기에 맞춰서 전반적으로 정비를 하자 이런 취지로 하게 된 겁니다.

○송기현 위원 내가 그래서 물어보는 것은, 지금 다 해 가지고 한정면허를 줘서 한다고

하잖아요. 그 상태로 하면 되는 거 아니냐 이런 얘기야. 자꾸 무슨 자격을 따로 부여 주는 시험을 봐 가지고 합격한 사람한테 해야 되는 그런 새로운 제도를 만들 게 있느냐. 지금 한정면허를 줘 가지고 한다면서요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 지금 현재의 제도를 그대로 두게 되면요, ICAO가 요구하는 관제사 면허증이라 함은 한정자격이 같이 붙어 있어야 된다……

○**송기현 위원** 그러니까 한정자격을 지금 안 주고 하는 거냐는 거예요, 지금.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 면허 자체가 따로 없이 하는 거예요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇습니다. 그래서 국제기준에 위배가 되니까……

○**송기현 위원** 지금은 한정업무를 하는 사람한테 일정한 실무 경력이라는 걸 다 평가를 해서 하면 되는 거지 따로 시험 볼 필요가 있나 이런 걸 얘기하는 거야, 내가.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그래서 그것을 국가의 자격 제도로 운영을 해야 되는데 그동안 시설의 장한테 맡겨 놨던 그런 문제가 있었고요, 국가가 관리를 했어야 되는데. 그리고 마지막에 한정자격이 있어야 자격 발급이 되는데 그 기준을 충족시키기 위한 결로 그다음에 그 경력기준 만족 이런 것들이 있습니다.

○**송기현 위원** 지금 했던 결로 다 해 가지고 한정자격 주면 될 것 아닌가, 나는 그런 생각이 들어서 하는 얘기예요.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그래서 위원님이 말씀하신 대로 마지막에 타이틀 이름만 그걸 붙여 주고 관리하는 체계를 좀 더 강화시켜서 그 틀 안에, 제대로 국가가 관리하는 틀 안에 넣겠다 이런 말씀을 드린 겁니다.

○**소위원장 문진석** 정부 측은 지금 두 위원님께서 지적한 부분들 좀 보완을 하시고.

두 위원님들도 사실은 이 제도가 도입되는 것에 대해서는 반대하지는 않잖아요?

○**손명수 위원** 취지를 반대하는 건 아닌데 허점이 있어요, 지금. 아, 답답하네, 진짜.

○**이춘석 위원** 다음에 그것 가지고 토론이나 한번 합시다. 이거 통과시켜 주고, 급하니까. 다음에 정책토론회나 한번 하시면 되지.

○**소위원장 문진석** 이렇게 하시지요. 이거 동의하고, 뭐 취지는 동의한다고 하니까 통과시키고. 그다음에 국토부의 과장님의 우리 손명수 위원님한테 따로 설명을 좀 하세요, 와 가지고.

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 예, 알겠습니다.

○**소위원장 문진석** 납득이 안 된다고 하시니까, 우리 송기현 위원님한테도 설명을 좀 드리고.

저도 사실 납득이 잘 안 돼요.

○**손명수 위원** 통과시키고 나서 설명하면 뭐 해요?

○**소위원장 문진석** 6개월에서 1년 정도면 실습 경력이 끝난다는 것 아니에요?

○**국토교통부항공교통과장 박준수** 그렇습니다. 시험 볼 자격이 생기는 겁니다.

○**소위원장 문진석** 그렇다고 한다면 관제사 자격증을 가진 사람들을 임시직으로 1년에서 2년까지는 쓸 수 있잖아요, 임시직을. 그래서 임시직을 하게 하고 거기서 전문항공교통관제사 자격시험에 합격한 사람을 공직으로 정식으로 채용하는 방식 이런 방식도 필요해 보이거든요.

○**김도읍 위원** 지금 간사님 말씀은 제가 동의가 가능해요. 기간제라든지 했다가 전문항공관제사 자격을 따면 이 부분은 행정안전부하고 공무원 채용 관련해서 방법의 문제지 이걸 가지고 지금……

○**소위원장 문진석** 아니, 그러니까 이런 법안이 실효성을 갖고 정착이 되려면 채용 자체에서부터 준비를 해 달라 이런 취지로 말씀드리는 거예요.

○**김도읍 위원** 지금 접근 방식은 손명수 위원님이나 송기현 위원님은 실제로 하면 일반인을 관제탑에 넣어 가지고 실무 경험을 쌓게 해 가지고 전문관제사 자격을 딴 다음에 공무원 시험 치게 하라 이 말이거든. 그게 불가능하잖아요.

○**손명수 위원** 우리나라는 지금 이것을 관제사를 처음부터 공무원으로 뽑아 버리기 때문에 지금 이런 문제가 있다는 얘기를 제가 하는 거예요.

○**소위원장 문진석** 그걸 보완하기 위해서 기간제라든가 다양한 채용 방식이 있잖아요.

○**손명수 위원** 그거를 문제가 있는데 왜 문제가 없다고 그래요. 처음부터 공무원으로 안 뽑으면, 국가공무원법에 이게 신분 보장이 딱 되는 사람으로 뽑아 버리고 나중에 시험을 보는 시스템을 만들자는 거잖아요, 지금. 그러니까 이게 모순이 있다니까. 그 얘기를 지적하는데 지금 이해를 못 하고 있는 거예요.

○**김도읍 위원** 아니, 관제사의 자격을 국제기준에 맞추겠다고 하는 거고……

○**소위원장 문진석** 아니, 그래서 그건 채용 기준을 좀 어떻게 탄력적으로 적용하면 될 것 같아요, 그 문제는.

○**송기현 위원** 아니, 지금 시스템은 아예 처음부터 그대로 뽑기 때문에 문제가 되는 거니까 어차피 전문항공관제사가 필요해서 하는 거라면 전문항공관제사가 됐을 때 정식으로 채용하는 걸로 해서 하는 것으로 가자 이런 얘기고.

○**김도읍 위원** 아니 송기현 위원, 검찰수사관 뽑으면 전부 수사합니까? 행정 업무도 하고 다 하지.

○**송기현 위원** 그 이전에는 어쨌든 일반 업무 관제사 자격만 가지고도 인턴 정도를 하든지 이렇게 수습을 하든지 해서 하라는 얘기지.

○**정점식 위원** 아니, 그러니까 지금 그 전 단계인 일반항공교통관제사 제도가 있고 그 사람들을 공무원으로 임용을 해서 각 분야에서, 특히 항공관제 부분에서 6개월 내지 1년 이상의 실무 경험, 검사시보 할 때처럼 경험이 있는 사람이 실제 관제를 할 때 옆에서 보조를 하는 6개월 내지 1년의 과정을 거치고 그리고 전문교육을 이수를 하면 전문자격증서를 주겠다는 제도인데, 그것을 아예 일반항공관제사하고 전문항공관제사 제도를 완벽하게 분리해 가지고 벽을 쌓아 놓고 이쪽에 들어와서 전문관제사가 되기 위해서는 그냥 일반인 자격으로 들어와서 관제를 해라라는 이 제도 자체가 안 되는 거지요. 검찰 실무 수습하는 것도 그런 경우 아닙니까?

○**손명수 위원** 아닙니다. 지금 그 얘기가 아니고요. 일반 공무원 채용 절차하고 관제사 채용 절차가 달라요.

○**정점식 위원** 아니, 그러니까 관제사 자격 따고 일반 공무원 시험 합격해 가지고 실제 관제 업무를 한다는 것 아닙니까?

○**손명수 위원** 그 공무원 시험이 일반 공무원 시험으로 뽑는 게 아니라니까요, 지금 이게 별도로 뽑아요.

○소위원장 문진석 제가 정리해 볼게요.

과장님, 관제사 채용할 때 탄력적으로 적용할 수 있어요? 지금 두 분 위원님들이 우려하는 얘기들을 종합해 보면 결국은 관제사를 채용할 때 약간 탄력적으로 하면 그 문제는 해결이 될 것 같은데?

○국토교통부항공교통과장 박준수 말씀하신 내용에 대해서 말씀드리면요 일단 저희들이 현재는 8급 특채로 뽑고 있습니다.

○소위원장 문진석 예? 8급 특채.

○국토교통부항공교통과장 박준수 8급 특채로 뽑고 있는데요. 앞에 있는 자격증 때문에 그렇게 뽑는 겁니다, 자격증 경력 채용으로 해서. 만약에 우리가 처음부터 그 제도를 도입하면 이거는 공무원 전체 채용 제도를 바꿔야 되는 문제, 저희들의 채용 제도를 바꾸는 문제고요. 그렇게 되면 교육부터 전부 다 다시 해야 되기 때문에 실제 관제 밖의, 관제 업무를 전문관제사 외에는 사실은 관제사 자격증이 있는 사람이 없어지게 되는 거지요. 그러면 이 자격증으로 교육원을 간다든가 뭐……

○소위원장 문진석 아니, 일반관제사 자격증을 받은 사람을 대상으로 해서 현장에 투입시켜서 실무 경험을 쌓게 하는데 일반관제사가 왜 없어져요? 그 일반관제사 자격을 가진 사람만이 소위 말하는 현장에 투입할 수 있는 그런 조건이 되니까……

○국토교통부항공교통과장 박준수 아, 현장에 채용할 때 말씀하시는 겁니까?

○소위원장 문진석 그렇지.

○국토교통부항공교통과장 박준수 그러니까 채용 제도에 대해서는 제가 지금 말씀드리기는 어렵고 행안부나 이런 데랑 또 협의를 해 봐야 될 사항인 것 같고요.

○소위원장 문진석 아니, 기간제 같은 것은 국토부에서도 할 수 있잖아요. 기간제는 할 수 있어.

○손명수 위원 지금 대학에 관제과가 있는 대학이 있고 그 관제과를 졸업한 사람들 중에서 관제사 자격증을 획득한 사람 8급으로 특채를 하잖아요. 특채가 되는 순간에 일반 공무원법 적용을 받아요. 그래서 공무원 신분이 보장이 딱 되잖아요. 그래서 지금은 그 사람들을 대상으로 OJT를 통해서 점점 단계 높은 관제를 시키고 있잖아요. 그렇게 지금 몇십 년을 해 왔어요.

그런데 갑자기 여기에 새로운 자격 제도를 또 만드는 거예요. 그러면 이게 무슨 협회나 민간 회사에서 하는 것 같으면 좀 다른 문제인데 국가공무원으로 채용을 한 다음에 이렇게 하니까 그사이에 공백이, 모순이 있을 수 있어서 그 얘기는 계속 내가 지적을 하고 있는 건데 지금 엉뚱한 얘기를 계속하고 있는 거예요.

그래서 이것을 지금 ICAO 규정에 안 맞고 하면 그 국제기준에 맞춰야지요. 맞춰야 되는데 지금 국가공무원 특채라는 특정 학과 출신들을 8급으로 특채하는 제도와 이 제도가 모순이 있을 수 있다니까. 그래서 그것을 지금 보완을 해서 이것을 도입하자고 내가 계속 주장하고 있는데 계속 엉뚱한 얘기를 하고 있어요, 지금.

○국토교통부제2차관 백원국 제가 한말씀 드리겠습니다.

지금 현재도 전문관제사와 관제사의 업무 영역이 섞여서 관제사가 하고 있습니다. 그런데 그것을 구분을 계층화를 시켜서 일반관제사가 하는 것하고 전문관제사로 나누자는 것이거든요. 지금 그것에 대해서는 아마 여기에서 이론은 없는 것 같습니다.

다만 어떻게 채용하느냐의 문제는 일단 기간제로 뽑아서 훈련을 시켜서 정식 공무원으로 임명하자는 말씀도 지금 있으신 것 같고요. 일단 진입을 시켜 놓고 이 안에서 협행과 같이 일반관제사를 뽑고 거기서 경험을 통해서 전문관제사로 가자, 이 두 가지 채용의 문제인 것 같습니다.

그 부분에 대해서는 저는 사실 지금 현재 제도로 가도 무방할 것 같은데 그 부분 채용과 관련된 문제는 다시 한번 살펴보도록 하겠습니다. 살펴서 별도로 보고드리도록 하겠습니다.

○**소위원장 문진석** 좋습니다. 그렇게 정리하시지요.

또 의견 없으신가?

○**전문위원 임종수** 위원장님, 전문위원입니다.

마지막 한 가지 시행일만 확인을 하고 가시면 좋을 것 같습니다. 지금 개정안은 3개월인데 국토부는 시행 준비기간이 좀 필요한 입장이라 시행일을 국토부에서 확인 한번 하시고 가시면 좋을 것 같습니다.

○**소위원장 문진석** 국토부 2026년 1월 1일로 하자는 거잖아요. 그러면 그건 의견 수용 해서……

○**국토교통부제2차관 백원국** 시행일은 하위 법령 준비도 해야 돼서요 6개월로 했으면 좋겠습니다.

○**전문위원 임종수** 그러면 26년 1월 1일까지가 아니고 그냥 6개월 정도 기간으로 해서……

○**소위원장 문진석** 6개월 정도?

○**전문위원 임종수** 예, 6개월 후 시행하는 것으로 괜찮다고 합니다.

○**소위원장 문진석** 준비기간, 오케이, 6개월로.

그리면 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 1항부터 3항까지 이상 3건의 항공안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

우리가 갑자기 또 의총이 있어 가지고……

○**정점식 위원** 그러면 여기까지만 합시다.

○**소위원장 문진석** 여기까지 할까요?

윤종오 위원님, 여기까지 하면 괜찮겠습니까?

○**윤종오 위원** 예, 괜찮습니다.

○**소위원장 문진석** 엄태영 위원님?

○**엄태영 위원** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 문진석** 죄송합니다, 여기까지.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

오늘 소위원회에서 심사 의결한 법률안의 심사보고, 수정안 및 대안의 작성, 기타 체계·자구의 정리 등에 관해서는 소위원장에게 위임하여 주시기 바랍니다.

원활한 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 국회 직원 여러분 그리고 보좌 직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(11시08분 산회)

○출석 위원(12인)

김도읍 김희정 문진석 손명수 송기현 엄태영 윤재옥 윤종오 이연희 이춘석
정점식 정준호

○청가 위원(1인)

윤종균

○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 임종수

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 백원국

항공정책실장 주종완

공항정책관 김홍락