
	보 도 자 료		
	배포일시 2019. 2. 26(화) 총 7대(본문4, 참고3)		
담당 부서 항공기술과	담당 자 • 과장 오성운, 사무관 박태규, 주무관 장여진 • ☎ (044) 201-4284, 4311, 4293		
보 도 일 시	2019년 2월 26일(화) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 2.25(월) 11:00 이후 보도 가능		

‘짙은 고장’ 기령 20년 이상 항공기 정보 공개한다

국적사 경년항공기 맞춤형 안전관리방안 시행...정부 안전감독 대폭 강화

< 현 황 >

- 국토교통부(장관 김현미)는 9개 국적항공사가 보유한 항공기 중에서 기령이 20년이 넘는 항공기 대수가 지속 증가하고 있어 그간의 고장이력 등을 분석해 차별화된 안전관리방안을 마련·시행한다고 밝혔다.
- ‘18.12월말 기준 9개 국적사 보유 항공기는 총 398대이며 기령 20년 초과 항공기는 41대로 전체 등록대수의 10.3%를 차지한다.
 - * 연도별 추세 : ‘15년 327대 중 13대(4.0%) → ‘16년 348대 중 17대(4.9%) → ‘17년 369대 중 28대(7.6%) → ‘18년 398대 중 41대(10.3%)
- 항공사별로는 대한항공 15대(모두 여객기), 아시아나항공 19대(여객기 9대, 화물기 10대), 이스타항공 3대(모두 여객기), 티웨이항공 1대(모두 여객기), 에어인천 3대(모두 화물기)를 보유하고 있다.
 - 기종별로는 B747이 13대로 가장 많고, B767 9대, A330 7대, B777 6대, B737 6대 순이다.
 - 국내에서 가장 나이가 많은 여객기는 아시아나항공 HL7247과 HL7248 항공기(모두 B767 기종)로 각각 25년 2개월, 23년 6개월째 운항 중이며, 화물기 중에서는 현재 기령 27.6년인 에어인천 HL8271 항공기(B767 기종)인 것으로 확인됐다.

- 이스타항공과 티웨이항공은 금년 중 해당 항공기를 모두 해외로 송출(임차기 반납)할 계획이나, 나머지 3개 항공사는 구체적인 송출 계획이 없는 것으로 확인됐다.

< 항공기 기령별 고장경향 분석 >

- 국토교통부가 '17~'18년 항공기 기령에 따른 고장 경향성을 분석해본 결과, 기령 20년 초과 항공기에서 정비요인에 의한 지연, 결항 등 비정상운항이 기령 20년 이하인 항공기보다 실제로 더 많은 것으로 나타났다. 구체적 내용을 보면,
 - ☞ '17~'18년 항공기 1대당 정비요인으로 인한 회항 발생건수가 △기령 20년 이하는 항공기 1대당 0.17건인 반면 △기령 20년 초과 항공기는 대당 0.32건으로 약 1.9배 많았음
 - ☞ '18년 김포-제주 노선의 경우, 정비요인으로 지연(30분 초과) 또는 결항된 건수는 △기령 20년 이하는 항공기 1대당 3.2건인 반면, △기령 20년 초과는 1대당 15.7건으로 약 4.9배 많았음
 - 지연시간에 있어서도 △기령 20년 이하 항공기는 1건당 평균 77.5분이나 △기령 20년 초과 항공기는 1건당 평균 100.5분으로, 정비요인 해소에 걸린 시간이 29.6% 많이 소요된 것으로 확인
 - ☞ 같은 B747 기종이더라도 정비요인으로 지연(15분 초과) 또는 결항된 건수는 △기령 20년 이하 항공기는 1,000편당 3.4건이나 △기령 20년 초과 항공기는 1,000편당 10.9건으로 약 3.2배 높았음
- 기체결함이 잦은 부위는 주로 랜딩기어, 날개에 장착된 양력 조절 계통, 출입문 등 움직임이 잦은 부위에서 부품결함이나 오랜 사용 등에 의한 피로균열 등이 자주 나타나는 것으로 분석됐다.
- 특히 '19.1월중 기령 20년 초과된 아시아나항공 B747 화물기에서 회항 2회, 이륙 중단 1회, 장기 지연 1회 등 기체결함에 의한 안전 장애가 한 달 만에 4차례나 발생해 2월부터 정부 안전 감독관이

항공사에 상주하며 정비상황을 매일 확인하고 있는 상황으로 안전 관리 강화 필요성이 점차 커지고 있는 실정이다.

< 안전관리 정책방향 변경 >

- '15년 정부는 항공사와 「경년항공기 자발적 송출협약」을 체결하고 항공기 기령이 20년에 도달하기 전 항공사 스스로 송출시키도록 독려해 왔으나 단순 권고사항에 불과해 효과를 거두지 못했다.
- 이번 분석을 통해 경년기 안전관리 강화 필요성이 명확해짐에 따라 정부는 보다 적극적인 안전대책을 마련·추진할 계획이다.
 - 결함 예방 조치로써 항공기 정비방식을 우선적으로 보강하고 철저한 이행관리를 위해 감독방식과 법률근거도 강화한다.
 - 또한 항공사의 경영이나 대외 이미지에 영향을 줄 실효적 수단을 적극 강구하여 경년기 퇴출을 가속화시키겠다는 전략이다.

< 경년기(經年機) 안전관리 강화방안 주요 내용 >

- ① 경년기에 대한 항공사 정비책임 강화(항공안전법 시행규칙 개정중)
 - 기령에 따라 결함이 많아지는 기골, 전기배선 등 부위에 대한 특별 정비프로그램(6종)을 설정하고 주기적 점검과 부품교환 기준 마련
 - 경년기 보유 항공사는 소속 정비사에게 경년기 주요 결함유형, 정비 작업 시 유의사항 등을 매년 최소 10시간 이상 교육하도록 의무화
- ② 정부 안전감독 강화(즉시 시행)
 - 경년기 경향성을 상시 감시하여 결함률이 일정 기준을 초과할 시 해당 항공기를 비행 스케줄에서 제외시켜 기체 점검, 부품교환 등 충분한 정비시간을 가지도록 항공사에 즉시 지시
 - 정부의 정비 분야 항공안전감독관 9명중 1명을 경년기 전담 감독관으로 지정해 연중상시 밀착 점검

③ 대 국민 경년기 정보공개 제도 도입(항공안전법 시행규칙 개정중)

- 항공교통을 이용하는 국민들이 편리하게 알 수 있도록 항공사별 경년기 보유대수와 기령, 각 노선별 경년기 투입횟수 정보 등을 국토부 홈페이지에 공개(매 반기별)
- 그밖에도 비행 편마다 경년기 배정 여부를 승객들에게 사전 고지하도록 하고 승객들이 탑승 거부 시 환불, 대체항공편 등을 제공하게 하거나, 국제항공 운수권 배분 등과 연계하는 방안도 추가 검토할 계획이다.

< 향후 계획 >

- 국토부는 이번 대책 시행을 위해 항공안전법 시행규칙 일부개정을 진행 중(입법예고중 '19.1.31~3.21)으로 개정이 완료 되는대로 즉각 시행예정이며,
 - 법령개정 전이라도 정부 안전감독 방식은 '19.2월말부터 즉시 강화하여 항공안전에 문제가 없도록 할 계획이다.
 - 또한 현재 검토중인 방안도 관련 민간 전문가와 심도 깊은 논의와 자문을 거쳐 세부 시행방안을 조속히 마련하겠다고 밝혔다.
- 국토교통부 항공기술과 오성운 과장은 “항공사들이 경년기를 사용하려면 완벽한 정비와 충분한 안전투자를 통해 기령이 낮은 항공기와 결함률이 차이가 없음을 증명해야 할 것”이라면서,
 - 이번 대책을 차질 없이 이행하고 국적사들의 송출정도 등에 따라 필요 시 추가대책도 시행하겠다고 적극적인 개선의지를 밝혔다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 항공기술과 박태규 사무관(☎ 044-201-4311)에게 문의하여 주시기 바랍니다.

붙임 1

국내 경년항공기 현황

□ 연도별 현황

구분	2015	2016	2017	2018.12
등록대수	327	348	369	398
경년기대수	13	17	28	41
경년기 비율	3.97%	4.88%	7.58%	10.30%

□ 항공사별 현황

(*18.12.31 기준)

항공사	용도	기종	총 대수 (A)	20년 이하 대수	20년 초과 대수(B)	경년기 비중 (B/A, %)
대한항공	여객기	B747	3	1	2	66.7%
		B737	32	32	-	-
		B777	42	36	6	14.3%
		B787-9	9	9	-	-
		B747-8	10	10	-	-
		A330	29	22	7	24.1%
		A380	10	10	-	-
		BD-500	9	9	-	-
	화물기	B747	4	4	-	-
		B747-8	7	7	-	-
B777		12	12	-	-	
합 계			167	152	15	9.0%
아시아나	여객기	B747	2	0	2	100%
		B777	9	9	-	-
		B767	7	0	7	100%
		A320/321	25	25	-	-
		A330	15	15	-	-
		A380	6	6	-	-
		A350	6	6	-	-
	화물기	B747	12	3	9	75%
		B767	1	0	1	100%
		합 계			83	64
제주항공	여객기	B737	40	40	-	-
진에어	여객기	B737	23	23	-	-
		B777	4	4	-	-
	합계			27	27	-
에어부산	여객기	A320/321	25	25	-	-
이스타	여객기	B737	22	19	3	13.6%
티웨이	여객기	B737	24	23	1	4.2%
에어서울	여객기	A320/321	7	7	-	-
에어인천	화물기	B737	2	0	2	100%
		B767	1	0	1	100%
	합계			3	0	3
총 계			398	357	41	10.3%

붙임 2

경년항공기 세부 현황

(2018.12.31 기준)

순번	항공사	기종	기번	제작일자(기령)	여객/화물	
1	대한항공 (15대)	B747 (2대)	HL7461	1997-05-26 (21.7년)	여객기	
2			HL7402	1998-04-05 (20.8년)		
3		B777 (6대)	HL7530	1997-01-31 (22.0년)		
4			HL7531	1997-03-28 (21.8년)		
5			HL7534	1998-01-04 (21.9년)		
6			HL7526	1998-05-28 (20.6년)		
7			HL7532	1998-08-13 (20.4년)		
8			HL7533	1998-10-21 (20.4년)		
9			A330 (7대)	HL7550		1997-01-29 (22.0년)
10		HL7551		1997-04-28 (21.7년)		
11		HL7524		1998-05-06 (20.8년)		
12		HL7525		1998-06-19 (20.6년)		
13		HL7538		1998-07-10 (20.5년)		
14		HL7539		1998-08-13 (20.4년)		
15		HL7540	1998-11-12 (20.2년)			
16	아시아나 항공	B767	HL7247	1993-11-02 (25.2년)	여객기	
17			HL7248	1995-06-07 (23.6년)		
18			HL7506	1996-12-07 (22.1년)		
19			HL7514	1997-04-14 (21.8년)		
20			HL7515	1997-04-22 (21.7년)		
21			HL7516	1997-07-15 (21.5년)		
22			HL7528	1998-03-12 (20.9년)		
23		HL7507	1996-08-02 (22.5년)	화물기		
24		B747	HL7418	1994-06-23 (24.6년)	여객기	
25			HL7428	1998-05-29 (20.6년)		
26			HL7413	1991-09-27 (27.3년)		
27			HL7618	1992-05-30 (26.7년)		
28			HL7415	1992-10-30 (26.2년)		
29			HL7417	1993-11-08 (25.2년)		
30			HL7419	1994-10-13 (24.3년)		화물기
31			HL7420	1995-06-14 (23.6년)		
32			HL7421	1996-08-07 (22.5년)		
33			HL7423	1997-05-22 (21.7년)		
34	HL7414		1991-12-05 (27.1년)			
35	이스타항공 (3대)	B737 (3대)	HL8264	1998-05-07 (20.7년)	여객기	
36			HL8023	1998-07-29 (20.5년)		
37			HL8029	1998-09-30 (20.3년)		
38	티웨이항공	B737	HL8253	1998-05-10 (20.7년)	여객기	
39	에어인천 (3대)	B737 (2대)	HL8271	1991-06-14 (27.6년)	화물기	
40			HL8291	1992-04-07 (26.8년)		
41		B767	HL8319	1992-07-01 (26.6년)		

* 굵은글씨 : 여객기(파란색), 화물기(주황색) 기령 상위 3개 기번

붙임 3

경년항공기 기체결함 분석 결과

□ 기령별 회항* 발생률 비교('17~'18년 기준)

* 정기+부정기/ 여객기+화물기/ 국제선+국내선, 정비요인으로 인해 비행계획상 목적공항이 아닌 타 공항에 긴급 착륙한 경우

구분	전체대수	일반기 (기령 20년 이하)	경년기 (기령 20년 초과)
항공기 대수(A)	398대	357대	41대
주요결함 건수 (B)	74건	61건	13건
항공기 1대당 건수 (B/A)	0.19건	0.17건	0.32건

□ 김포-제주 노선 정비요인에 의한 지연/결항** 현황('18년 기준)

** 정기편 여객기, 지연시간 30분 초과

구분	일반기 (기령 20년 이하)	경년기 (기령 20년 초과)
김포-제주에 투입된 항공기 대수(A)	123대	7대
30분 이상 지연, 결항건수(B)	394건	110건
항공기 1대당 건수(B/A)	3.2건	15.7건
지연 1건당 평균 지연시간	77.5분	100.5분

□ B747 기종의 정비요인에 의한 지연/결항*** 현황('18년 기준)

*** 정기+부정기/여객기+화물기/ 국제선+국내선, 지연시간 15분 초과

구분	일반기 (기령 20년 이하)	경년기 (기령 20년 초과)
총 비행 편수(A)	2,927편	12,935편
15분 이상 지연, 결항건수(B)	10건	141건
1,000 비행편당 발생률(B/A*1,000)	3.4건	10.9건