



제433회 국회 (임시회)  
제1차 국토교통위원회

# 항공안전법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈외국국적 항공기에 대한 정비조직원증 의무 신설〉  
■ 배준영의원 대표발의(의안번호 제2216181호)

2026. 4.

국 토 교 통 위 원 회  
전 문 위 원 오 세 일

## 목 차

|                                               |   |
|-----------------------------------------------|---|
| □ 배준영의원 대표발의(2216181) .....                   | 1 |
| I. 제안경위 .....                                 | 1 |
| II. 제안이유 및 주요내용 .....                         | 1 |
| III. 검토의견 .....                               | 2 |
| 1. 외국국적 항공기에 대한 정비조직인증 의무 신설(안 제97조제1항) ..... | 2 |

## □ 배준영의원 대표발의(2216181)

### I. 제안경위

1. 제 안 자 : 배준영의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 1. 20.
3. 회 부 일 : 2026. 1. 21.

### II. 제안이유 및 주요내용

현행법에서는 대한민국 국적 항공기와 그 부품의 정비업무를 하려는 항공기정비업자 또는 외국의 항공기정비업자는 해당 업무를 시작하기 전까지 국토교통부장관의 정비조직인증을 받아야 한다고 규정하고 있고, 이에 따라 대한민국 국적 항공기에 대한 정비의 경우 감독체계가 명확히 적용되고 있음.

그런데 외국 국적의 항공기가 대한민국 영토 내에서 제3자를 통해 정비를 수행하는 경우에 대하여는 정비조직인증 규정이 적용되지 않으므로, 외국 항공사가 국내에서 정비조직인증을 받지 않은 외국 법인(페이퍼컴퍼니 등)에 정비를 위탁할 가능성이 있고, 국민의 안전을 위협하는 사고로 이어질 수 있다는 우려가 제기됨.

이에 정비조직인증을 받아야 하는 항공기정비업자에 외국의 항공기 정비업자도 포함하도록 하여 외국 항공기를 이용하는 국민의 생명·신체의 안전에 기여하려는 것임(안 제97조제1항).

### Ⅲ. 검토의견

## 1. 외국국적 항공기에 대한 정비조직인증 의무 신설(안 제97조제1항)

개정안은 대한민국에 착륙한 외국 국적의 항공기에 대한 정비조직원  
중 의무를 신설하려는 것임.

| 현행                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 개정안                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 제97조(정비조직인증 등) ① 제8조에 따라 대한민국 국적을 취득한 항공기와 이에 사용되는 발동기, 프로펠러, 장비품 또는 부품의 정비등의 업무 등 국토교통부령으로 정하는 업무를 하려는 항공기정비업자 또는 외국의 항공기정비업자는 그 업무를 시작하기 전까지 국토교통부장관이 정하여 고시하는 인력, 설비 및 검사체계 등에 관한 기준(이하 “정비조직인증기준”이라 한다)에 적합한 인력, 설비 등을 갖추어 국토교통부장관의 인증(이하 “정비조직인증”이라 한다)을 받아야 한다. 다만, 대한민국과 정비조직인증에 관한 항공안전협정을 체결한 국가로부터 정비조직인증을 받은 자는 국토교통부장관의 정비조직인증을 받은 것으로 본다. | 제97조(정비조직인증 등) ① -----<br>-----항공기<br><u>및 대한민국에 착륙한 외국 국적의 항공기와</u> -----<br>-----<br>-----<br>-----<br>-----<br>-----<br>-----<br>-----<br>-----<br>-----.<br>-----,<br>-----, |
| ② . ③ (생략)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | ② . ③ (현행과 같음)<br><br><div style="text-align: center;"><b>부칙</b></div><br>이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.                                                                           |

## 가. 검토의견

우리 국적의 항공기에 대한 정비등의 업무를 하려는 항공기정비업자 또는 외국의 항공기정비업자는 그 업무 시작 전 인력, 설비 및 검사 체계 등에 관한 정비조직인증기준에 적합한 인력과 설비를 갖추어 “정비조직인증”을 받아야 함(법 제97조제1항).<sup>1)</sup> 동 규정에 따라 정비조직 인증서를 발급받은 국내 항공기 정비업자는 50개, 외국의 항공기정비업자는 122개로 나타났다.

### 【 정비조직인증서 발급 현황(2026.3.24. 기준) 】

(단위: 개)

| 관할 구분 | 국내 AMO |    |    |    |    | 해외 AMO |     |    |       |    |     | 합계  |
|-------|--------|----|----|----|----|--------|-----|----|-------|----|-----|-----|
|       | 국제     | 소형 | 사용 | 전문 | 소계 | 북미     | 아시아 | 유럽 | 오세아니아 | 남미 | 소계  |     |
| 서울항공청 | 6      | 2  | 7  | 23 | 38 | 18     | 3   | 29 | -     | 2  | 52  | 90  |
| 부산항공청 | 1      | 1  | 2  | 7  | 11 | -      | 64  | 1  | 5     | -  | 70  | 81  |
| 제주항공청 | -      | -  | 1  | -  | 1  | -      | -   | -  | -     | -  | -   | 1   |
| 계     | 7      | 3  | 10 | 30 | 50 | 18     | 67  | 30 | 5     | 2  | 122 | 172 |

※ 자료 : 국토교통부

다만, 외국 국적의 항공기가 대한민국 영토 내에서 제3자를 통해 정비를 수행하는 경우에 대하여는 정비조직인증 의무가 적용되지 않아, 외국 항공사가 국내에서 정비조직인증을 받지 않은 외국 법인(폐

#### 1) 「항공안전법」

제97조(정비조직인증 등) ① 제8조에 따라 대한민국 국적을 취득한 항공기와 이에 사용되는 발동기, 프로펠러, 장비품 또는 부품의 정비등의 업무 등 국토교통부령으로 정하는 업무를 하려는 항공기정비업자 또는 외국의 항공기정비업자는 그 업무를 시작하기 전까지 국토교통부장관이 정하여 고시하는 인력, 설비 및 검사체계 등에 관한 기준(이하 “정비조직인증기준”이라 한다)에 적합한 인력, 설비 등을 갖추어 국토교통부장관의 인증(이하 “정비조직인증”이라 한다)을 받아야 한다. 다만, 대한민국과 정비조직인증에 관한 항공안전협정을 체결한 국가로부터 정비조직인증을 받은 자는 국토교통부장관의 정비조직인증을 받은 것으로 본다.

이퍼컴퍼니 등)에 정비를 위탁할 경우 국민의 안전을 위협하는 사고로 이어질 가능성이 있다는 지적이 제기되고 있음.

이에 개정안은 **외국 국적의 항공기**가 대한민국 영토 내에서 제3자를 통해 정비를 수행하는 경우에도 **정비조직인증 의무를 적용**할 수 있도록 정비조직인증 의무 대상을 ‘대한민국에 착륙한 외국 국적의 항공기’로 확대하여 외국 항공기를 이용하는 우리 국민의 생명·신체 안전에 기여하려는 취지로 보임.

다만, 대한민국이 가입한 **국제민간항공협약**에 따르면 감항성 및 안전성 유지에 대한 책임은 ‘**등록국**’을 기준으로 하고 있으며 등록국이 발급하고 유효하다고 인정한 증명서 등은 타 **체약국**에서도 유효하게 인정하도록 하고 있는데,

#### 【 국제민간항공협약 】

##### 제31조 감항증명서

국제항공에 종사하는 모든 항공기는 그 **등록국이 발급**하거나 또는 유효하다고 인정한 감항증명서를 비치한다.

##### 제33조 증명서 및 면허장의 승인

항공기의 **등록국이 발급하거나 또는 유효하다고 인정한** 감항증명서, 기능증명서 및 면허장은 **타체약국도 이를 유효한 것으로 인정하여야 한다.** 단, 전기의 증명서 또는 면허장을 발급하거나 또는 유효하다고 인정한 요건은 본협약에 따라 수시 설정되는 최저 표준과 그 이상이라는 것을 요한다.

개정안과 같이 외국 국적의 항공기에 대해서도 국내 정비조직인증을 발급받도록 하고, 이미 외국에서 유효하다고 인정한 증명서가 있음에도 불구하고 우리나라에서 다시 정비조직인증을 받도록 하는 것은 항공기 감항성에 대한 책임을 ‘등록국’ 기준으로 규율하고 타 계약국이 발행한 증명서를 상호인정하도록 하는 국제기준에 부합하지 않는 점을 고려할 필요가 있음.

또한, 국제민간항공기구(ICAO)는 국제민간항공의 안전하고 질서 있는 발전을 위하여 「국제민간항공협약」에 따라 모든 계약국이 협약 및 그 부속서에 채택된 표준과 권고방식을 이행하도록 요구하고 각 계약국에 대해 국제기준과의 정합성을 주기적으로 평가하고 있으며,

국제기준에 따르면 각 계약국에 자국 항공산업의 감항성 관리체계의 복잡성을 고려하여 주기적인 감독 프로그램을 시행하는 의무를 부여하고 있어, 외국 국적항공기는 해당 국가의 정기적인 감독 프로그램 및 ICAO의 감독체계에 따라 안전성을 확보하고 있음을 고려할 필요가 있음.

【 ICAO 국제기준 : 부속서8 】

| 원문                                                                                                                                                              | 국문                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| < Doc 9760 >                                                                                                                                                    | < Doc 9760 >                                                                                                           |
| 4.4 SURVEILLANCE, INVESTIGATIONS AND ENFORCEMENT                                                                                                                | 4.4 감사, 조사 및 집행                                                                                                        |
| a) <b>develop and implement periodic surveillance programmes</b> based on the airworthiness complexity of the aviation industry. <b>These programmes should</b> | a) 항공산업의 감항성 복잡성에 기반한 <b>주기적 감시 프로그램을 개발하고 시행</b> 합니다. <b>이러한 프로그램</b> 에는 설계조직, 제조업체, 항공 운항사, <b>정비조직</b> , 정비 교육 조직 및 |

| 원문                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 국문                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><u>include</u> but not be limited to, design organizations, manufacturers, air operators, <u>maintenance organizations</u>, maintenance training organizations and delegated tasks;</p> <p>b) establish a programme for the surveillance of operations by foreign air operators;</p> <p>c) <u>perform periodic and unannounced surveillance</u> of industry activities to ensure compliance with national requirements and ICAO Standards.</p> | <p>위임된 업무가 <u>포함</u>되나 이에 국한되지 않아야 합니다.</p> <p>b) 외국 항공 사업자의 운항 감시 프로그램을 수립합니다.</p> <p>c) 국가 요건 및 ICAO 표준을 준수하기 위해 업계 활동에 대한 <u>정기적 및 예고없는 감사를 수행</u>합니다.</p> |

## 나. 국토교통부 의견

ICAO 국제기준에 따라 항공기의 안전관리와 감항성 책임은 해당 항공기가 어디에 있던 등록국에 있다는 것이 대원칙이며, 우리나라가 등록한 항공기가 아님에도 감항성에 관여를 하겠다는 것은 해당 항공기를 등록한 해외 국가의 권한에 간섭하는 것으로서 외교적 문제 발생 우려가 있으며,

우리나라가 안전관리를 해야 하는 대상이 국적사뿐 아니라 국내 취항하는 90여 개 외국 항공사까지 늘어남과 동시에 상호주의를 적용할 때 우리나라 항공사도 취항하는 전세계 모든 외국 당국으로부터 관리를 받아야 하는 등 추가 제재도 발생 가능하여 **신중한 검토**가 필요하다는 입장임.

문 의 처

02)6788-5580