



제422회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

항공안전법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 항공기 이력관리 및 정보 공개 〉
■ 황희의원 대표발의(의안번호 제2207757호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 황희의원 대표발의(2207757)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	2
1. 항공기 이력관리 및 정보 공개(안 제133조의3 신설 등)	2
가. 개정안의 내용	2
나. 검토의견	3
다. 정부 및 이해관계자 의견	7
1) 국토교통부	7
2) 한국항공협회	8

□ 황희의원 대표발의(2207757)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 황희의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 23.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 24.

II. 제안이유 및 주요내용

최근 국내외에서 크고 작은 항공기 사고가 발생하면서 항공기의 사고 이력이나 안전성에 관한 정보에 관심이 높아지고 있음.

그런데 현행법은 항공운송사업자에 대하여 항공기의 사고이력이나 이력정보의 공개 의무를 규정하고 있지 않아 항공기 이용자들이 이를 확인하기 어려운 실정임.

이에 항공운송사업자로 하여금 항공기 구입연도 등 항공기의 이력 정보를 작성·관리하도록 하고, 동 정보를 정기 또는 수시로 인터넷 홈페이지 등에 공개하도록 하는 한편, 이를 위반 시 과태료를 부과하도록 함으로써 항공기 이용자의 항공기 이력정보에 관한 알 권리를 보장하려는 것임(안 제133조의3 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 항공기 이력관리 및 정보 공개(안 제133조의3 신설 등)

가. 개정안의 내용

개정안은 항공운송사업자로 하여금 항공기의 운항기록, 사고이력 등 항공기 이력정보를 작성·관리하도록 하고, 이를 정기 또는 수시로 인터넷 홈페이지에 공개하도록 의무화하는 것임.

현행	개정안
<u><신설></u> 제166조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 15. (생략) <u><신설></u> ② ~ ④ (생략) ⑤ 다음 각 호의 어느 하나에 해당	<u>제133조의3(항공기 이력관리 및 정보 공개) ① 항공운송사업자는 항공기 사고를 방지하기 위하여 항공기의 구입연도, 운항기록 및 사고이력 등 국토교통부령으로 정하는 항공기 이력정보를 작성하여 관리하여야 한다.</u> <u>② 항공운송사업자는 제1항에 따른 항공기 이력정보를 정기 또는 수시로 인터넷 홈페이지 등 국토교통부령으로 정하는 방법으로 공개하여야 한다.</u> 제166조(과태료) ① ----- ----- -----. 1. ~ 15. (현행과 같음) <u>16. 제133조의3제2항을 위반하여 항공기 이력정보를 공개하지 아니하거나 거짓으로 공개한 자</u> ② ~ ④ (현행과 같음) ⑤ -----

현행	개정안
하는 자에게는 100만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 5. (생략) <u><신설></u> ⑥ · ⑦ (생략)	----- -----. 1. ~ 5. (현행과 같음) 6. 제133조의3제1항을 위반하여 항공기 이력을 작성·관리하지 아니한 자 ⑥ · ⑦ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

지난 2024년 12월 29일 방콕발 제주항공 2216편은 무안공항에 착륙기어 장치가 내려지지 않은 상태로 동체 착륙하였고, 활주 중 활주로를 초과하였으며, 방위각(Localizer¹⁾) 시설물과 충돌하여 화재가 발생하였음. 이로 인해 탑승객 181명 중 179명이 사망하고 항공기가 전소하는 등 사고가 발생하였음.

또한, 지난 2025년 1월 28일 김해공항발 홍콩행 에어부산 391편은 승객 탑승 완료 후 출발 대기 중 기내 후방선반에서 화재가 발생하였고, 승무원이 화재진압을 시도하였으나 실패하여 전원 비상탈출하고 항공기는 반소되는 등 화재사고가 발생하였음.

1) 항공기의 안전한 착륙을 위해 활주로와 기체의 방향각 측정 정보를 제공하는 장치

관련하여 개정안은 항공기의 구입연도, 운항기록 및 사고이력 등 항공기 이력정보를 항공운송사업자²⁾로 하여금 작성·관리하도록 하고(안 제133조의3제1항), 안 제133조의3 제1항에 따라 작성된 항공기 이력정보를 인터넷 홈페이지에 게시하는 등 그 공개를 의무화하고 있음(안 제133조의3제2항). 이는 투명성과 국민의 알 권리를 제고하고, 항공여객의 불안감 해소에 기여할 수 있을 것으로 보임.

다만, 지난 제20대 국회에서 발의된 항공사업법 일부개정법률안(의안번호 제2019331호, 황희의원 대표발의)³⁾은 항공기 이력의 관리 및 그 공

2) 「항공안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

28. “항공운송사업자”란 「항공사업법」 제2조제8호에 따른 항공운송사업자를 말한다.
「항공사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <개정 2017. 1. 17.>

8. “항공운송사업자”란 국내항공운송사업자, 국제항공운송사업자 및 소형항공운송사업자를 말한다.
9. “국내항공운송사업”이란 타인의 수요에 맞추어 항공기를 사용하여 유상으로 여객이나 화물을 운송하는 사업으로서 국토교통부령으로 정하는 일정 규모 이상의 항공기를 이용하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 운항을 하는 사업을 말한다.
 - 가. 국내 정기편 운항: 국내공항과 국내공항 사이에 일정한 노선을 정하고 정기적인 운항계획에 따라 운항하는 항공기 운항
 - 나. 국내 부정기편 운항: 국내에서 이루어지는 가목 외의 항공기 운항
10. “국내항공운송사업자”란 제7조제1항에 따라 국토교통부장관으로부터 국내항공운송사업의 면허를 받은 자를 말한다.
11. “국제항공운송사업”이란 타인의 수요에 맞추어 항공기를 사용하여 유상으로 여객이나 화물을 운송하는 사업으로서 국토교통부령으로 정하는 일정 규모 이상의 항공기를 이용하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 운항을 하는 사업을 말한다.
 - 가. 국제 정기편 운항: 국내공항과 외국공항 사이 또는 외국공항과 외국공항 사이에 일정한 노선을 정하고 정기적인 운항계획에 따라 운항하는 항공기 운항
 - 나. 국제 부정기편 운항: 국내공항과 외국공항 사이 또는 외국공항과 외국공항 사이에 이루어지는 가목 외의 항공기 운항
12. “국제항공운송사업자”란 제7조제1항에 따라 국토교통부장관으로부터 국제항공운송사업의 면허를 받은 자를 말한다.
13. “소형항공운송사업”이란 타인의 수요에 맞추어 항공기를 사용하여 유상으로 여객이나 화물을 운송하는 사업으로서 국내항공운송사업 및 국제항공운송사업 외의 항공운송사업을 말한다.
14. “소형항공운송사업자”란 제10조제1항에 따라 국토교통부장관에게 소형항공운송사업을 등록한 자를 말한다.

3) 해당 개정안의 내용은 다음과 같음.

개 의무를 규정하였는데, 해당 개정안에 대하여 미연방항공청(FAA)은 항공기 이력을 인터넷 홈페이지에 등록하도록 요구하는 조항에 대해 우려를 나타낸 바 있음.

즉, FAA는 2007년부터 항공안전정보 분석·공유 이니셔티브⁴⁾를 추

현행	항공사업법 일부개정법률안(2019331)
<신설> 제60조(외국인 국제항공운송사업에 대한 준용 규정) ① ~ ⑩ (생략) <신설> ⑪·⑫ (생략)	제62조의2(항공기 이력관리 및 안전정보의 공개) ① 항공운송사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 항공기 이력을 관리하여야 한다. ② 항공운송사업자는 항공기에 대하여 다음 각 호의 사항을 인터넷 홈페이지 등 국토교통부령으로 정하는 방법으로 공개하여야 한다. 1. 제작연도, 제작사, 모델 및 탑승정원 등 기본정보 2. 국내 도입일자, 국내 도입 이전의 운항 여부 및 운항 이력에 관한 사항 3. 항공안전과 관련된 다음 각 목의 이력에 관한 사항 가. 「항공안전법」 제2조제6호에 따른 항공기사고 나. 「항공안전법」 제2조제9호에 따른 항공기준사고(航空機準事故) 다. 「항공안전법」 제2조제10호에 따른 항공안전장애 4. 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항 제60조(외국인 국제항공운송사업에 대한 준용 규정) ① ~ ⑩ (현행과 같음) ⑪ 외국인 국제항공운송사업자의 항공기 이력관리 및 안전정보의 공개 등에 관하여는 제62조의2를 준용한다. ⑫·⑬ (현행 제11항 및 제12항과 같음)

4) 항공안전정보 분석·공유 이니셔티브는 항공운송사업자 등으로부터 항공안전 관련 데이터를 수집하여 항공안전 개선책을 마련하는 정책으로, FAA에 따르면 이에 따라 수집된 데이터는 기밀로 취급되어야 함.

FAA에서 항공사업법 일부개정법률안(의안번호 제2019331호, 황희의원 대표발의)과 관련하여 국토교통위원장에게 보낸 서한 중

“동 이니셔티브 하에서 FAA 관제 감시 데이터를 포함한 다양한 FAA 자율 프로그램, 상업·일반 항공운송사업자, 항공업체 연합 및 관련 대학 등으로부터 기밀 정보를 수집합니다. 이렇게 수집한 정보를 분석함으로써 전 세계 항공안전도 제고에 활용된 안전 개선책 20개를 도입할 수 있었습니다. 동 이니셔티브는 비처벌적 방식으로 데이터를 활용하여 항공안전도 제고에 기여할 수 있기 때문에 국제민간항공기구(ICAO)와 전 세계 항공 관계당국이 추구하는 모델입니

진해오고 있는데, 이는 협력기관의 신뢰와 데이터를 기밀로 취급하는 것을 전제로 이루어지고 있어 개정안과 같이 정보를 공개하는 경우 안전 정보의 공개를 꺼리게 되어 부정적인 영향을 초래하게 될 가능성에 대해 보다 많은 검토가 필요하다는 것이었음.

한편, 개정안 수용 시 항공기 이력정보 작성·관리·공개 의무를 부담하는 주체로 항공운송사업자만을 명시하여 외국인 국제항공운송사업자⁵⁾, 즉 소위 외항사는 의무 주체에서 제외되고 있는데, 그에 대해서도 의무를 부담시킬 것인지에 대해 검토가 필요한 것으로 보임⁶⁾.

다. 하지만 동 제도를 유지하기 위해서는 협력기관의 신뢰가 필수적이며 수집되는 광범위한 양질의 데이터가 기밀로 취급된다는 믿음이 전제되어야 합니다.”

5) 「항공안전법」

제103조(외국인국제항공운송사업자에 대한 운항증명승인 등) ③ 「항공사업법」 제54조에 따라 외국인 국제항공운송사업 허가를 받은 자(이하 “외국인국제항공운송사업자”라 한다)와 그에 속한 항공종사자는 제2항에 따라 발급된 운항조건·제한사항을 준수하여야 한다.

「항공사업법」

제54조(외국인 국제항공운송사업의 허가) ① 제7조제1항 및 제10조제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 국토교통부장관의 허가를 받아 타인의 수요에 맞추어 유상으로 「항공안전법」 제100조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 항행(이러한 항행과 관련하여 행하는 대한민국 각 지역 간의 항행을 포함한다)을 하여 여객 또는 화물을 운송하는 사업을 할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 국내항공운송사업의 국제항공 발전에 지장을 초래하지 아니하는 범위에서 운항 횟수 및 사용 항공기의 기종(機種)을 제한하여 사업을 허가할 수 있다.

1. 대한민국 국민이 아닌 사람
2. 외국정부 또는 외국의 공공단체
3. 외국의 법인 또는 단체
4. 제1호부터 제3호까지의 어느 하나에 해당하는 자가 주식이나 지분의 2분의 1 이상을 소유하거나 그 사업을 사실상 지배하는 법인. 다만, 우리나라가 해당 국가(국가연합 또는 경제공동체를 포함한다)와 체결한 항공협정에서 달리 정한 경우에는 그 항공협정에 따른다.
5. 외국인이 법인등기사항증명서상의 대표자이거나 외국인이 법인등기사항증명서상 임원 수의 2분의 1 이상을 차지하는 법인. 다만, 우리나라가 해당 국가(국가연합 또는 경제공동체를 포함한다)와 체결한 항공협정에서 달리 정한 경우에는 그 항공협정에 따른다.
- 6) 참고로, 법 제133조는 항공운송사업자의 항공기 사고에 관한 정보, 기령 20년 초과 항공기 보유 현황 등 안전도 정보를 공개하도록 하면서 항공운송사업자에 외국인국제항공운송사업자가 포함된다고 명시하고 있음.

「항공안전법」

제133조(항공운송사업자에 관한 안전도 정보의 공개) 국토교통부장관은 국민이 항공기를 안전하게 이용할 수 있도록 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사항이 포함된 항공운송사업자(외국인국제항공운송사업자를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에 관한 안전도 정보를 공개하여야 한다.

1. 국토교통부령으로 정하는 항공기사고에 관한 정보

또한, 안 제166조는 항공기 이력정보 작성·관리 의무 위반 시 100만원 이하의 과태료를, 동 정보의 공개 의무 위반 시 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있는데, 항공기 이력정보를 작성·관리하지 않는 것이 더 중한 위반행위로 평가될 수 있을 것으로 보인다는 점에서 과태료 수준의 적절성에 대한 검토가 필요한 것으로 보임.

다. 정부 및 이해관계자 의견

1) 국토교통부

개정안은 항공 안전 정보 공개를 통해 투명성을 높이고 국민의 알 권리를 보장한다는 취지에는 공감하나, 현재 「항공안전법」 제133조에 따라 항공운송사업자에 관한 안전도 정보를 공개하고 있어, 항공사 안전도 평가를 내실있게 운영하는 것이 바람직한 것으로 보임.

또한, 국제민간항공기구(ICAO)는 안전정보를 안전 개선 목적 외 부적절한 사용을 방지하고 정보 보호를 의무화하고 있으며, 이력정보 공개는 안전정보 공유를 저해하고 안전문화에 부정적인 영향을 미칠 수 있다는 미연방항공청(FAA)의 우려 표명도 참고할 필요가 있음.

2. 항공운송사업자가 속한 국가에 대한 국제민간항공기구(ICAO)의 안전평가 결과[국제민간항공기구(ICAO)에서 안전기준에 미달하여 항공기사고의 위험도가 높은 것으로 공개한 국가만 해당한다]

3. 그 밖에 항공운송사업자의 안전과 관련하여 국토교통부령으로 정하는 사항

2) 한국항공협회

항공이용자의 알권리 충족이라는 입법취지는 공감하나, 다음과 같은 점에서 신중한 검토가 필요함.

먼저 국제민간항공기구(ICAO)⁷⁾는 항공안전 개선 강화를 위해 안전 정보보호를 권장하고 대중 공개 등 항공안전 개선 목적 외 사용을 방지 하도록 하고 있고, 미 연방항공청(FAA)은 접수된 항공안전 보고서 및 데이터를 대중에게 공개금지를 규정하고 있어, 사고이력 등 항공안전정보를 공개하라는 개정안과 상충됨.

또한, 국내 취항 중인 외국항공사의 정보공개 의무 미적용에 따른 형평성과 정보공개에의 사각지대 발생가능성을 감안할 필요가 있음.

아울러, 사고이력 정보를 항공기 안전성을 판단하는 합리적인 수단으로 보기 어려우나 사고이력 공개에 따라 소비자의 막연한 불안감이 조성될

7) 국제민간항공협약 부속서 19 중 ATTACHMENT B.

1.1 The protection of safety information from inappropriate use is essential to ensure its continued availability, since the use of safety information for other than safety-related purposes may inhibit the future availability of such information, with an adverse effect on safety. This fact was recognized by the 35th Session of the ICAO Assembly, which noted that existing national laws and regulations in many States may not adequately address the manner in which safety information is protected from inappropriate use.

1.5 Throughout this attachment:

b) Inappropriate Use refers to the use of safety information for purposes different from purposes for which it was collected, namely, use of the information for disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings against operational personnel, and/or disclosure of the information to the public;

수 있고 항공편 선택에 불필요한 혼란을 초래할 수 있는 점을 고려할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5580