



제428회 국회 (임시회)
제2차 국토교통위원회

항공안전법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 항공기 점검 주기 단축 등 〉

■ 조계원의원 대표발의(의안번호 제2209318호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 조계원의원 대표발의(2209318)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 최대비행시간 도달 시 점검 및 정비기록 보관 의무화(안 제23조제10항 및 제93조제8항 신설 등)	3

□ 조계원의원 대표발의(2209318)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 조계원의원 등 16인
2. 찬 성 자 : 허성무의원
2. 제 안 일 : 2025. 3. 25.
3. 회 부 일 : 2025. 3. 26.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 항공운송사업자가 운항을 시작하기 전 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 항공기의 운항에 관한 운항규정 및 정비에 관한 정비규정을 마련하여 국토교통부장관의 인가를 받도록 규정하고 있음.

12.29 여객기 참사와 관련해 해당 항공기가 비행 600시간 주기 안전 점검을 통과하였다는 사실이 발표됨. 현재 항공기의 안전한 운항을 위하여 중간점검, 비행 전 후 점검 및 정기점검 등이 시행되고 있으나, 정기안전점검의 경우 항공기 제조사의 지침 등에 따라 수행되고 있으며, 사고 기종 항공기의 경우 가장 짧은 점검주기는 600시간으로 마모 및 기체 이상에 적절하게 대비하기 어렵다는 지적이 제기됨.

이에 여객을 유상으로 운송하기 위하여 항공기를 운항하는 경우 해당 항공기가 감항성을 유지하고 있는지 정기점검의무를 강화하고 점

검주기를 법령을 통하여 정하도록 하여 여객 안전 확보 및 안전한 항공운행에 기여하려는 것임(안 제23조제10항 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 최대비행시간 도달 시 점검 및 정비기록 보관 의무화(안 제23조 제10항 및 제93조제8항 신설 등)

현행	개정안
제23조(감항증명 및 감항성 유지) ① ~ ⑨ (생략) <u><신설></u>	제23조(감항증명 및 감항성 유지) ① ~ ⑨ (현행과 같음) <u>⑩ 여객을 유상으로 운송하기 위하여 항공기를 운항하려는 소유자등은 항공기의 비행시간이 국토교통부령으로 정하는 비행시간(이하 “최대비행시간”이라 한다)에 도달할 때마다 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 해당 항공기가 감항성을 유지하는지 점검하여야 한다. 이 경우 최대비행시간은 항공기의 특성, 운행 상황 등을 고려하여 100시간 이내의 범위에서 정한다.</u>
제91조(항공운송사업자의 운항증명 취소 등) ① 국토교통부장관은 운항증명을 받은 항공운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 항공기 운항의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제39호, 제39호의2 또는 제49호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하여야 한다. 1. ~ 3. (생략) <u><신설></u>	제91조(항공운송사업자의 운항증명 취소 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- 1. ~ 3. (현행과 같음) <u>3의2. 제23조제10항을 위반하여 점검을 하지 아니하고 최대비행시간을</u>

현행	개정안
4. ~ 49. (생략) ② (생략) 제93조(항공운송사업자의 운항규정 및 정비규정) ① ~ ⑦ (생략) <u><신설></u> 제156조(항공운송사업자 등의 업무 등에 관한 죄) 항공운송사업자 또는 항공기사용사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 1.·2. (생략) <u><신설></u> 3. (생략)	<u>초과하여 항공기를 운항한 경우</u> 4. ~ 49. (현행과 같음) ② (현행과 같음) 제93조(항공운송사업자의 운항규정 및 정비규정) ① ~ ⑦ (현행과 같음) <u>⑧ 항공운송사업자는 항공기에 대한 정비 기록을 대통령령으로 정하는 기간 동안 보관하여야 한다.</u> 제156조(항공운송사업자 등의 업무 등에 관한 죄) ----- ----- -----. 1.·2. (현행과 같음) <u>2의2. 제93조제8항을 위반하여 정비 기록을 보관하지 아니한 경우</u> 3. (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

가. 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.

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

한편, 현행법령²⁾에 따르면 항공기의 감항성(안전하게 운용할 수 있는 성능)³⁾을 유지하기 위하여 제작사에서 제공하는 정비교범, 기술문서 또는 국토교통부장관이 고시하는 정비방법에 따라 정비를 수행하여야 하고, 국토교통부장관의 인가를 받은 정비규정에 따라 정비를 하여야 하는데, 이때 정비규정은 제작사에서 제공하는 정비프로그램을 참고하여 마련하고 있음.

이에 따라 항공사는 항공기 제작사가 제공하는 정비프로그램에 따라 중간점검, 비행전후 점검, A 점검 등 점검을 다음과 같이 수행 중임.

2) 「항공안전법」

제23조(감항증명 및 감항성 유지) ⑧ 항공기를 운항하려는 소유자등은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 그 항공기의 감항성을 유지하여야 한다.

「항공안전법 시행규칙」

제44조(항공기의 감항성 유지) 법 제23조제8항에 따라 항공기를 운항하려는 소유자등은 다음 각 호의 방법에 따라 해당 항공기의 감항성을 유지하여야 한다. <개정 2018. 6. 27.>

1. 해당 항공기의 운용한계 범위에서 운항할 것

2. 제작사에서 제공하는 정비교범, 기술문서 또는 국토교통부장관이 정하여 고시하는 정비방법에 따라 정비등을 수행할 것

3. 법 제23조제9항에 따른 감항성개선 또는 그 밖의 검사·정비등의 명령에 따른 정비등을 수행할 것

3) 「항공안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “항공업무”란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 업무를 말한다.

라. 정비·수리·개조(이하 “정비등”이라 한다)된 항공기·발동기·프로펠러(이하 “항공기등”이라 한다), 장비품 또는 부품에 대하여 **안전하게 운용할 수 있는 성능(이하 “감항성”이라 한다)**이 있는지를 확인하는 업무 및 경량항공기 또는 그 장비품·부품의 정비사항을 확인하는 업무

【 항공기 점검 · 정비 】

구분			점검주기	점검 내용
운 항 정 비	계 획	중간점검 (Transit Check)	매 편	- 항공기 출발전 출발태세 확인을 위해 출입문 닫힘, 동체 외부 조류충돌 흔적 등을 육안 확인
		비행전후점검 (Pre/Post Check)	24 ~ 48시간	- 당일 비행 중 사용한 오일, 작동유 등 보급 - 타이어 압력 점검 및 조정 - 화재방지시스템 및 FDR/CVR 등 점검
		A점검 (A Check)	600 ~ 1,000 비행시간(FH)	- 필터, 램프 등 소모품의 주기적 교환 - 밸브, 스위치류 등의 작동점검 - 엔진 내부에 대한 내시경 검사
	비계획 정비		결함 발생 시	- 비행 중 발생한 결함의 수정
공 장 정 비	계 획	C점검 (C Check)	약 2년	- 엔진, 조종, 착륙계통 등 주요부위 작동점검 - 정비사가 연료탱크 내부로 들어가 상태검사 - 외피 부식여부 확인, 전선다발류 저항체크
		D점검 (D Check)	약 6 ~ 8년	- 기체구조 피로균열 탐색을 위한 초음파검사 - 출입문 간극 재조정 - 랜딩기어 교환 및 분해점검(8년 주기) 등
		엔진/부품	기종별 상이	- 엔진 분해 후 디스크, 블레이드 균열 확인을 위한 형광물질 침투검사 등

자료 : 국토교통부 / ※ 항공사별로 C점검, D점검을 합쳐서 일괄 C점검으로 부르는 경우도 있음

관련하여 지난 2024년 12월 29일 발생한 사고 기종의 경우 중간점검은 매 비행편마다, 비행전후 점검은 48시간 내에, A 점검은 600시간의 비행 시간 이내에, C 점검은 2년 이내에, D 점검은 8년 이내에 수행하도록 정비 프로그램이 설정되어 있음.

개정안은 항공기의 감항성 유지 여부를 확인하기 위한 점검을 최대 100시간의 비행시간 이내에서 국토교통부령으로 정하는 시간 내에 수행하도록 규정하고 있는데, 이는 제안이유에 따를 때 600시간 주기 점검이 다소 미흡하다는 지적을 반영하여 A 점검을 최대 100시간의 비행시간 이내에 수행하도록 하려는 취지로 보임.

이는 점검 빈도를 높여 잠재적 결함을 조기에 발견하고 사고를 예방할 수 있도록 하려는 것으로 항공안전 확보라는 측면에서는 긍정적으로 평가될 수 있을 것으로 보임.

다만, 현재 항공기 점검 주기는 항공기 제작사가 피로 평가, 시험 등을 통해 설정된 것으로, 미국 연방항공청(FAA), 유럽항공안전청(EASA) 등 주요 항공당국의 승인 절차를 거쳐 운용되고 있다는 점에서 점검 주기를 단축하고자 하는 경우 기술적 정합성에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

아울러 국제민간항공협약 부속서 6은 정비 프로그램의 수립 시 항공기 설계국 또는 설계조직이 제공하는 프로그램을 기반으로 할 것을 권고하고 있다는 점에서 국제기준과의 관계도 함께 고려할 필요가 있어 보임.

【 국제민간항공협약 부속서6 정비 프로그램 】

11.3 MAINTENANCE PROGRAMME

11.3.1 A maintenance programme for each aeroplane as required by 8.3 shall contain the following information:

- a) maintenance tasks and the intervals at which these are to be performed, taking into account the anticipated utilization of the aeroplane;
- b) when applicable, a continuing structural integrity programme;
- c) procedures for changing or deviating from a) and b) above; and
- d) when applicable, condition monitoring and reliability programme descriptions for aircraft systems, components and engines.

11.3.2 Maintenance tasks and intervals that have been specified as mandatory in approval of the type design shall be identified as such.

11.3.3 **Recommendation.**— *The maintenance programme should be based on maintenance programme information made available by the State of Design or by the organization responsible for the type design, and any additional applicable experience.*

11.3 정비 프로그램

11.3.1 8.3항에서 요구하는 각 항공기에 대한 정비 프로그램은 다음 정보를 포함해야 한다.

- a) 항공기의 예상 사용률을 고려하여 수행해야 할 정비 작업 및 그 간격
- b) 해당되는 경우, 지속적인 구조 건전성 프로그램
- c) 상기 a) 및 b)항으로부터 변경 또는 이탈하는 절차
- d) 해당되는 경우, 항공기 시스템, 구성품 및 엔진에 대한 상태 감시 및 신뢰성 프로그램 설명

11.3.2 형식 설계 승인 시 필수 사항으로 명시된 정비 작업 및 간격은 그러한 것으로 식별되어야 한다.

11.3.3 권고사항.— 정비 프로그램은 설계국 또는 형식 설계를 담당하는 조직에서 제공하는 정비 프로그램 정보와 추가적인 적용 가능한 경험을 기반으로 해야 한다.

자료 : 국토교통부

한편, 현재 정비기록 보관에 대해서는 법률에 별도로 명시되어 있지 않으나, 시행규칙 및 국토교통부 고시(운항기술기준)⁴⁾에서 규정하고 있음.

4) 「항공안전법」

제77조(항공기의 안전운항을 위한 운항기술기준) ① 국토교통부장관은 항공기 안전운항을 확보하기 위하여 이 법과 「국제민간항공협약」 및 같은 협약 부속서에서 정한 범위에서 다음 각 호의 사항이 포함된 운항기술기준을 정하여 고시할 수 있다.

1. ~ 9. (생략)

② 소유자등 및 항공종사자는 제1항에 따른 운항기술기준을 준수하여야 한다.

제93조(항공운송사업자의 운항규정 및 정비규정) ① 항공운송사업자는 운항을 시작하기 전까지 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 항공기의 운항에 관한 운항규정 및 정비에 관한 정비규정을 마련하여 국토교통부장관의 인가를 받아야 한다. 다만, 운항규정 및 정비규정을 운항증명에 포함하여 운항증명을 받은 경우에는 그러하지 아니하다.

이에 따라 정비기록을 보관하지 않는 경우 운항증명 정지·취소 및 1천만원 이하 벌금⁵⁾에 처하게 됨.

② ~ ⑥ (생략)

⑦ 항공운송사업자는 제1항 본문 또는 제2항 단서에 따라 국토교통부장관의 인가를 받거나 제2항 본문에 따라 국토교통부장관에게 신고한 운항규정 또는 정비규정을 항공기의 운항 또는 정비에 관한 업무를 수행하는 종사자에게 제공하여야 한다. 이 경우 항공운송사업자와 항공기의 운항 또는 정비에 관한 업무를 수행하는 종사자는 운항규정 또는 정비규정을 준수하여야 한다.

「항공안전법 시행규칙」

제266조(운항규정과 정비규정의 인가 등) ① 항공운송사업자는 법 제93조제1항 본문에 따라 운항규정 또는 정비규정을 마련하거나 법 제93조제2항 단서에 따라 인가받은 운항규정 또는 정비규정 중 제3항에 따른 중요사항을 변경하려는 경우에는 별지 제96호서식의 운항규정 또는 정비규정 (변경)인가 신청서에 운항규정 또는 정비규정(변경의 경우에는 변경할 운항규정과 정비규정의 신·구내용 대비표)을 첨부하여 국토교통부장관 또는 지방항공청장에게 제출하여야 한다.

② 법 제93조제1항에 따른 운항규정 및 정비규정에 포함되어야 할 사항은 다음 각 호와 같다.

1. 운항규정에 포함되어야 할 사항: 별표 36에 규정된 사항
2. 정비규정에 포함되어야 할 사항: 별표 37에 규정된 사항

■ 항공안전법 시행규칙 [별표 37]

정비규정에 포함되어야 할 사항(제266조제2항제2호 관련)

내 용	항공 운송사업	항공기 사용사업	변경인가 대상
11. 정비 매뉴얼, 기술문서 및 정비 기록물 의 관리방법 라. 정비기록 문서의 관리책임 및 보존 기간	○	○	○

「고정익항공기를 위한 운항기술기준(국토교통부 고시)」

8.1.6.7 정비기록 보존(Maintenance Records Retention)

가. 항공기 소유자 또는 운영자는 반복되는 차기 작업 또는 동등한 작업범위의 다른 작업에 의해 대체될 때까지 최소 1년 이상 정비기록을 보존하여야 한다.

(이하 생략)

5) 「항공안전법」

제91조(항공운송사업자의 운항증명 취소 등) ① 국토교통부장관은 운항증명을 받은 항공운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 항공기 운항의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제39호, 제39호의2 또는 제49호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하여야 한다.

35. 제77조제2항을 위반하여 같은 조 제1항에 따른 운항기술기준을 준수하지 아니하고 운항하거나 업무를 한 경우

43. 제93조제7항 후단을 위반하여 같은 조 제1항 본문 또는 제2항 단서에 따라 인가를 받거나 같은 조 제2항 본문에 따라 신고한 운항규정 또는 정비규정을 준수하지 아니하고 항공기를 운항하거나 정비한 경우

제156조(항공운송사업자 등의 업무 등에 관한 죄) 항공운송사업자 또는 항공기사용사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

2. 제93조제7항 후단(제96조제2항에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 운항규정 또는 정비규정을 준수하지 아니하고 항공기를 운항하거나 정비한 경우

개정안은 이를 상향입법하여 정비기록 보관 의무를 법률에서 명시하고, 위반 시 1천만원 이하 벌금에 처하도록 하여 정비기록 보관 의무의 근거를 더욱 명확히 하려는 것으로 보임.

나. 관계기관 의견

1) 국토교통부

점검 주기 단축과 관련하여 항공기 안전운항 확보를 목적으로 하는 개정안의 취지에는 공감하나, 항공기 점검주기·항목은 우리나라가 단독으로 정하는 것이 아니라, 전세계적으로 항공기 제작사(보잉, 에어버스 등)가 기술적 분석과 운영 경험 등을 통해 만들고 해외 제작당국(미국 FAA, 유럽 EASA 등)의 승인받아 정하는 것으로 신중하게 검토할 필요가 있음.

정비기록 보관 의무와 관련하여 「항공안전법」, 같은 법 시행규칙 및 국토교통부 고시에 정비기록 보관 근거가 마련되어 있어, 입법실익 측면에서 신중한 검토가 필요함.

2) 항공안전기술원

국제민간항공협약 부속서 6(항공기 운항)에 따라 모든 체약국은 정비 프로그램에 기반한 정비주기 및 감항성 유지 체계를 인정하고 있으므로, 별도의 점검 주기는 국제기준과 상이하게 되는 측면이 있음.

또한, 항공기 제작사는 항공기 구조물 및 부품의 피로평가 등을 통해 점검주기를 설정한다는 점을 고려할 때, 일괄적인 점검주기 적용은 부적절한 것으로 보이고 항공사 정비계획은 비행시간(Flight Hour)뿐만 아니라, 비행횟수(Flight Cycle), 운용환경(온도, 습도, 육지·해상), 운항 노선(단거리·장거리, 국내·국제 등) 등에 따라 점검항목 및 주기를 설정할 필요가 있음.

3) 한국항공협회

항공기 점검 주기는 보잉 등 항공기 제작사가 미국 FAA 등 규제기관의 승인을 받은 국제기준을 따르고 있으며, 각 점검항목별 주기는 제작사가 설정한 것으로 항공기 특성, 사용주기 등이 고려되지 않은 점검항목은 운항경직성 등을 초래할 수 있으며, 100시간 도입 시 국적사에만 적용되어 외항사와의 노선 경쟁력이 저하 및 형평성이 우려되므로 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

정비기록 보관 의무의 경우 현행 국토교통부 고시 ‘운항기술기준 8.1.6.7 정비기록 보존’에 정비기록 보존기한 등을 구체적으로 명시하고 있어 추가 입법은 과도한 규제 사항으로 사료되어 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

문 의 처
02)6788-5580