



제430회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

항공종합정비업 발전 및 육성에 관한 법률안 검 토 보 고

■ 민홍철의원 대표발의(의안번호 제2213585호)

2025. 12.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	6
1. 제정안에 대한 총괄적 검토	6
가. 제정안의 취지 및 제정 필요성	6
나. 제정안의 구성체계	13
2. 조문별 검토	15
가. 총칙(안 제1조부터 제4조까지)	15
나. 항공종합정비업의 발전에 관한 기본계획 등 (안 제5조부터 제8조까지)	23
다. 항공정비특화단지·거점공항 지정 및 저비용항공정비협약의 구성 등(안 제9조부터 제13조까지)	33
라. 항공종합정비업을 위한 각종 지원 (안 제14조부터 제18조까지)	43
마. 항공종합정비업자의 지정 등(안 제19조부터 제21조까지) ...	55
바. 보칙 및 벌칙(안 제22조부터 제26조까지)	66
아. 부칙	72

I. 제안경위

1. 발 의 자 : 민홍철의원 등 11인
2. 발의연월일 : 2025. 10. 14.
3. 회부연월일 : 2025. 10. 15.

II. 제안이유 및 주요내용

제안이유

대한민국은 최첨단 전투기 KF-21을 자체 개발 및 생산하고, 인천공항은 동북아를 대표하는 글로벌 허브로 도약했으며, 누리호 발사 성공으로 세계 7번째 자력 위성 발사국이 되는 등 우주·항공·방위 분야에서 눈부신 발전을 거듭하고 있음.

반면 국내 항공정비업은 그동안 운송의 보조수단으로 취급되어 대한민국이 항공과 방산 분야에서 가진 세계적 위상에 비해 성장이 부족했다는 지적이 제기됨.

전 세계 항공 MRO(Maintenance, Repair, Overhaul) 시장은 2024년 약 950억 달러로 추정되며, 매년 4%대 성장을 지속해 2030년대에는 약 1,400억 달러(180조 원) 규모에 이를 것으로 전망하고 있음. 반면 전체 시장의 2% 내외의 비중을 차지하고 있는 우리나라의 글로벌 경쟁력은 매우 취약하며 대부분을 해외 역량에 의존하고 있음.

국토교통부에 따르면 우리나라 국적 항공사들의 해외 정비 비용은 2023년 약 2조 원에 이르고 해외 정비 비중이 59%에 달함. 특히 저비용항공사(LCC)들은 더욱 상황이 심각하여 해외 정비 비중은 71.1%에 달하고 있음. 군용기의 경우에도 최근 5년간 해외 업체에 지출한 비용이 약 2조 5천억 원으로 총 정비비의 44.4%를 차지했고, 향후 공군의 해외 정비 비중은 2028년부터는 60%를 넘어설 전망이다.

지난 대선에서도 국내 항공 MRO 사업의 경쟁력을 키우고, 정비·공항서비스 등 고부가가치 산업을 육성하며, 사천·인천 두 도시를 세계적인 MRO 사업의 거점으로 키우겠다는 공약으로 제시된 바 있음.

이에 항공 MRO 사업의 경쟁력을 강화하기 위해 필요한 내용을 담은 동 법률안을 제정하고자 함. 특히 항공정비특화단지 및 거점공항을 조성·육성하고, 저비용항공정비협의체를 구축하여 운항·기체·엔진·부품 등 전 영역에 걸친 규모의 경제를 실현하며, 저비용항공사(LCC)들이 해외 항공정비업체로 발주하고 있는 항공정비 업무 계약을 국내 항공정비업체로 발주하도록 지원하고자 함.

이를 통해 항공 MRO 사업을 발전시켜 외화 유출을 줄이고 좋은 일자리를 창출함으로써 K-에어로·K-방산의 글로벌 경쟁력을 도약시키고자 함.

주요내용

가. 이 법은 항공정비특화단지 및 거점공항의 조성 및 육성을 통하여

항공종합정비업의 발전 및 융복합을 촉진하고 그와 관련한 연구개발 등을 지원하여 국민경제 발전과 지역균형발전에 이바지함을 목적으로 함(안 제1조).

나. 국토교통부장관이 관계 기관과의 협의 및 항공종합정비업발전위원회 심의를 거쳐 5년마다 항공종합정비업의 발전을 위한 기본계획을 수립하도록 하고, 이를 추진하기 위하여 매년 관계 기관의 의견을 들어 항공종합정비업의 발전을 위한 시행계획을 수립·추진하도록 하며, 매년 추진실적을 평가하여 작성한 보고서를 지체 없이 국회 소관 상임위원회에 보고하도록 함(안 제5조 및 제6조).

다. 항공종합정비업 발전에 관한 주요 정책을 심의·조정하기 위하여 국토교통부장관이 위원장인 항공종합정비업발전위원회를 두도록 함(안 제8조).

라. 국토교통부장관은 항공종합정비업을 육성하기 위하여 위원회의 심의를 거쳐 항공정비특화단지 및 거점공항을 지정할 수 있고, 국가 및 지방자치단체는 항공정비특화단지 및 거점공항의 조성 사업 및 운영에 대한 행정적·재정적 지원을 할 수 있으며, 항공정비특화단지 및 거점공항의 지정목적을 달성할 수 없거나 달성할 수 없을 것이 예상되는 등 사유가 발생하는 경우 위원회의 심의를 거쳐 항공정비특화단지 및 거점공항의 전부 또는 일부의 지정을 해제할 수 있도록 함(안 제9조 및 제10조).

마. 항공종합정비업자와 저비용항공사가 항공정비 분야에서 효율성을

제고하기 위하여 서로 협력하거나 공동 시스템을 구축하기 위하여 협의체를 구성할 수 있도록 하고, 해외 항공정비 등 업체로 발주하고 있는 항공정비 등 업무 계약을 국내 항공정비 등 업체로 발주하는 등 계획을 수립 및 시행하는 저비용항공사에게 국제항공 운수권의 배정 및 항공기 운항시각 조정·배분 시 가점을 부여하는 등 행정적·재정적 지원을 할 수 있도록 함(안 제11조부터 제13조까지).

바. 국토교통부장관은 항공종합정비업 관련 기술 개발을 촉진하기 위하여 연구개발·평가 및 인증·실용화 및 표준화 사업을 지원할 수 있고, 항공종합정비업에 관한 전문기술을 갖춘 사람을 양성하기 위하여 항공종합정비업 관련 기관, 시설 또는 단체를 항공종합정비기술자 양성기관으로 지정할 수 있으며, 이에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 함(안 제15조 및 제16조).

사. 국토교통부장관은 일정한 시설과 기술인력을 확보한 자를 항공종합정비업자로 지정할 수 있고, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 지정받은 경우 등 사유 발생 시 그 지정을 취소할 수 있도록 함(안 제19조 및 제20조).

아. 국토교통부장관은 국가안보 및 항공종합정비업 경쟁력 확보를 위하여 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 위원회의 심의를 거쳐 항공정비 관련 핵심·원천기술을 항공정비 전략기술로 선정할 수 있고, 항공정비 전략기술의 변경 또는 선정 해제가 필요한 경우에는 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 위원회의 심의를 거쳐 변

경 또는 선정 해제할 수 있으며, 항공정비 전략기술의 선정·변경 또는 선정 해제를 위하여 필요한 경우에는 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장에게 관련 자료의 제출을 요청할 수 있고, 항공정비 전략기술을 보유한 자는 항공정비 전략기술의 유출을 방지하기 위하여 보호구역의 설정·출입허가 또는 출입 시 휴대품 검사 등 조치를 하여야 하며, 국토교통부장관 및 국방부장관의 승인 없이 제3자에게 이전 또는 유출하지 아니하도록 함(안 제21조).

자. 국토교통부장관, 관계 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장은 이 법의 시행을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 관계 기관 또는 단체의 장에게 자료를 제출하게 하거나 관계 공무원으로 하여금 항공정비특화단지등에 출입하여 관련 서류나 시설·장비 등을 조사하게 할 수 있도록 함(안 제22조).

차. 거짓이나 부정한 방법으로 항공종합정비기술자 양성기관 또는 항공종합정비업자 지정을 받은 자에 대해서는 2년 이하의 징역 또는 2천만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고, 항공정비 전략기술 관련 보안조치를 이행하지 아니하거나 승인 없이 제3자에게 이전 또는 유출한 자에 대하여 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하며, 자료 제출 요청 또는 의견 진술 요청에 대하여 특별한 사유 없이 응하지 아니한 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 함(안 제25조 및 제26조).

Ⅲ. 검토의견

1. 제정안에 대한 총괄적 검토

가. 제정안의 취지 및 제정 필요성

항공 MRO산업은 항공기의 안전성과 신뢰성을 유지하기 위한 정비(Maintenance), 수리(Repair), 분해조립(Overhaul)의 제반 정비사업을 의미하며, 운항정비·기체정비·부품정비·엔진정비·개조사업 등이 이에 포함됨.

전 세계 항공 MRO 시장 규모는 2024년 기준 1,039억 달러(약 135조원)에 이르며, 향후 10년간 연평균 1.8%씩 성장하여 2033년에는 1,241억 달러(약 161조원) 규모로 성장할 전망이다. 특히 아시아·태평양 지역의 항공 MRO 시장은 2034년 410억 달러(약 53조원) 규모로 성장하여 33%의 높은 시장 점유율을 달성할 것으로 예측되고 있음.¹⁾

우리나라도 항공기 정비의 해외 의존도를 낮추고 자체적인 항공정비 역량을 확보하기 위해 다양한 노력을 기울이고 있는데, 이를 위해 대형항공사와 국내 MRO 업체가 기체 정비 등을 위해 정비고 등을 국내 주요 공항에서 운영하고 있음. 특히 국내 정비 역량을 확충하기 위해 대한항공은 인천국제공항 첨단복합항공단지에 신규 정비격납고를

1) 인천국제공항공사 홈페이지

건설할 예정이며,²⁾ LCC 업체들도 항공기 정비를 자체적으로 소화하기 위해 항공기 정비 격납고를 구축하고 통합 정비센터를 신설·운영 중에 있음.³⁾

【 국내 정비 인프라 현황 】

공항	정비업체	시설 및 정비분야
인천공항	대한항공	정비고(B747 2.5대 수용)/ 대형기(B777, A380) 기체·부품 정비
	아시아나항공	정비고(B747 3.5대 수용/ 대형기(B777, A330 등) 기체·부품 정비
	샤프테크닉스	정비고(B737 2대 수용)/ 대형기(B747) 기체정비
김포공항	대한항공	정비고(B747 2.5대 수용)/ 중형기(B737, A220) 기체정비 * 경기도 부천에 엔진정비 시설도 보유
	아시아나항공	정비고(B747 0.5대 수용)/ 중형기(A320) 기체정비
사천공항	KAEMS	정비고(B737 5대 수용/ 중형기(B737, A320) 기체정비, 반납정비
김해공항	대한항공	격납고(B747 2대/ 대형기(B747 등) 기체·부품 정비

※ 자료 : 국토교통부

그러나 국내 항공사의 총 정비비 대비 해외 외주비의 비중은 61.8%로 나타나 아직 해외의존도가 높은 것으로 나타났으며, 특히 고 정밀 기술을 요구하는 엔진 및 부품 정비의 해외의존도는 76%, 68.4%로 높게 나타났음.

2) 뉴스1, 「대한항공, 인천공항에 1,760억원 투입해 정비격납고 신설」, 2025.11.24.

3) 에너지경제, 「항공기 정비 해외의존 이대론 안된다…LCC, ‘MRO 독립 전쟁」, 2025.10.29.

세계 항공 MRO 분야별 점유율은 2025년 엔진이 50%, 부품이 20%⁴⁾로 엔진과 부품을 합친 비중이 약 70%임을 고려할 때, 국내 항공사들의 정비분야 해외의존도는 높은 편이라고 할 수 있을 것으로 보임.

【 국내항공사 총정비 및 해외의존도 】

(’25년 8월 기준, 단위: 억원)

분 야	총 정비비	해외외주비	해외의존도
운항정비	3,855.4	337.8	8.7%
기체정비	2,419.3	1,047.3	43.3%
엔진	14,775.2	11,233.2	76.0%
부품	6,003.3	4,104.1	68.4%
계	27,053.2	16,722.4	61.8%

※ 자료 : 국토교통부

구체적으로 국적항공사의 연도별 정비비용을 살펴보면, 대한항공과 아시아나항공의 경우 2024년 국외 정비비용이 59%, 저비용항공사는 약 68%로 저비용항공사의 해외 위탁 비중이 특히 높은 것으로 나타났다,

4) 「Oliver Wyman(글로벌 경영 컨설팅회사로 경영전략, 금융서비스, 리스크관리 등 분야에서 컨설팅 서비스 제공). Global fleet & MRO market forecast 2025-2035」
 - 2025년 MRO 부문별 정비비 비중은 엔진(50%), 부품(20%), 기체정비(20%), 운항정비(10%)로 전망
 - Total : 1,197억 달러/ 기체정비 228억 달러, 부품 211억 달러, 운항정비 146억 달러, 엔진 612억 달러

국토교통부에 따르면, 특히 저비용항공사의 경우 인건비가 높은 기체정비는 주로 동남아시아에 위탁(약 45%)하고 있으며, 고정밀 기술을 요구하는 엔진·부품 정비는 과거부터 대부분 해외에 위탁해 온 것으로 조사되었음.

【 국적 항공사 연도별 정비비용 】

(단위: 억원)

구분		국내 정비 비용(%)	국외 정비 비용(%)	합계
대한항공, 아시아나항공	‘20년	5,902 (44.4)	7,395 (55.6)	13,297
	‘21년	6,303 (48.3)	6,733 (51.7)	13,036
	‘22년	9,232 (49.9)	9,258 (50.1)	18,490
	‘23년	11,751 (44.1)	14,871 (55.9)	26,622
	‘24년	13,297 (41.0)	18,827 (59.0)	32,124
저비용 항공사*	‘20년	1,453 (44.9)	1,785 (55.1)	3,238
	‘21년	1,202 (39.7)	1,828 (60.3)	3,030
	‘22년	1,570 (34.3)	3,003 (65.7)	4,573
	‘23년	2,048 (28.9)	5,027 (71.1)	7,075
	‘24년	2,493 (31.9)	5,321 (68.1)	7,814

* (저비용항공사) 일반적으로 다른 유사 항공사에 비해 상대적으로 비용 구조가 낮고 저렴한 운임을 제공하는 항공사(ICAO Doc.9626)

‘20년 : 7개사(제주항공, 진에어, 에어부산, 티웨이항공, 이스타항공, 에어서울, 에어인천)

‘21~‘23년 : 10개사(제주항공, 진에어, 에어부산, 티웨이항공, 에어서울, 에어인천, 에어프레미아, 플라이강원, 에어로케이항공, 하이에어)

‘24년 : 10개사(제주항공, 진에어, 에어부산, 티웨이항공, 에어서울, 에어인천, 에어프레미아, 플라이강원, 에어로케이항공, 이스타항공)

※ 자료 : 국토교통부

【 항공사별 항공기 보유 및 중정비 수행 현황 】

(’25.9월 기준)

항공사별	항공기 대수			중정비 수행 현황
	합계	Wide Body	Narrow Body	
대한항공	165	114	51	자가정비 및 일부 외주 GAMECO(중국), MIAT(몽골) 등
진에어	31	4	27	대한항공 위탁
아시아나항공	70	46	24	자가정비 및 일부 외주 GAMECO(중국), EGAT(대만) 등
에어부산	21	-	21	아시아나+외주
에어서울	6	-	6	아시아나+외주
제주항공	44	-	44	KAEMS(한국), STEACO(중국) AACL(대만), MIAT(몽골) 등
이스타항공	19	-	19	TAECO, BSH(중국) AACL(대만) 등
티웨이항공	44	13	31	KAEMS(한국), HAECO(중국) AACL(대만), MIAT(몽골) 등
에어로케이항공	8	-	8	EASTEC(중국), AACL(대만), VAECO(베트남) 등
에어인천	15	11	4	KAEMS(한국), EASTEC(중국) 아시아나(B747)
에어프레미아	8	8	-	BSH(중국)
계	431	196	235	-

* Wide body는 항공기 내 승객 통로가 2개 이상인 중형항공기(B747, B767, B777, B787, A330, A380 등), Narrow body는 승객 통로가 하나인 항공기(A220, A320, B737 등)

국토교통부에서도 「제3차 항공정책기본계획(2019.12.)」에서 우리 MRO 산업 활성화를 위해 항공기 정비 기술 개발, 공용 항공정비시설 및 장비센터 구축, 항공정비산업의 국제경쟁력과 산업 규모 확대를 위한 산업클러스터를 조성하는 등 MRO 산업 육성을 추진하였으나,

여전히 저비용항공사(LCC)에서 해외 항공정비업체로 발주하는 비중이 높게 나타나고 있어 국내 항공 MRO 사업의 경쟁력 및 항공정비업의 역량 강화를 위해 보다 높은 수준의 지원을 통해 해외 의존도를 낮추고 항공정비업의 체계적인 육성이 필요하다는 지적이 제기되고 있음.

국토교통위원회 국정감사에서도 항공기 정비의 해외의존으로 인한 외화 유출 증가와 관련하여 MRO 단지 활성화 필요성, 저비용항공사들의 정비인력 부족에 따른 항공정비 동맹 등 협력체계 구축 필요성, 항공정비의 높은 해외의존도로 인한 안전 우려 등이 지적된 바 있음.⁵⁾

이에 제정안은 국내 항공 MRO 산업 경쟁력의 구조적 한계를 극복하기 위해 항공정비업 관련 계획, 특화단지 및 거점공항, 전략기술, 인력양성기관, 저비용항공사에 대한 지원, 각종 행정적·재정적 지원 등 항공정비산업에 특화된 지원을 통해 국내 항공정비 생태계와 그 자립기반을 구축하는 한편,

고정밀·고부가가치인 항공정비 사업을 위한 특화단지 지정 근거를 마련함으로써 지역경제를 활성화할 수 있을 것으로 기대되며, 지방국제공항 및 지방 산업단지와 연계하여 지역 균형발전 측면에도 기여할 수 있을 것으로 기대됨.

5) 제22대국회 2025년도 국정감사 국토교통위원회(2025.10.29.)

제정안과 관련하여 국토교통부에서는 관계기관 의견 수렴결과 총 11개 관계부처·기관 및 지자체 등 다수의 이해관계자가 다양한 의견을 제기하였고, 일부 쟁점은 지역 간 갈등 소지도 있어 신속한 입법보다 시간을 가지고 이견에 대한 조율을 선행할 필요가 있어 신중한 검토가 필요하다는 입장이며,

본 법안의 목적 중 전문인력 양성, 국제협력 및 해외진출 지원 등은 현행 「항공사업법」상 규정을 통해서도 추진이 가능하며, 해당 사항이 현행 법령을 통하여 조속히 추진될 수 있도록 예산당국과 적극 협의한다는 입장임.

나. 제정안의 구성 체계

제정안은 제명을 「항공종합정비업 발전 및 육성에 관한 법률안」으로 하고, 본칙 26개의 조문과 부칙 5개 조문으로 구성되어 있음.

조 문		규 정 사 항
제1장 총칙	제1조	목적
	제2조	정의
	제3조	국가와 지방자치단체의 책무
	제4조	다른 법률과의 관계
제2장 항공종합정비업의 발전에 관한 기본계획 등	제5조	항공종합정비업의 발전에 관한 기본계획 등
	제6조	항공종합정비업의 발전에 관한 시행계획 등
	제7조	실태조사
	제8조	항공종합정비업발전위원회
제3장 항공정비특화단지등 지정 및 육성	제9조	항공정비특화단지등 지정 및 지원
	제10조	항공정비특화단지등 지정 해제
	제11조	저비용항공정비협의체의 구성 및 운영
	제12조	해외발주정비업무의 국내 항공정비 업체로의 발주 지원
	제13조	행정적·재정적 지원 및 세제지원
	제14조	거점공항 운영의 효율화
	제15조	기술개발 촉진
	제16조	항공종합정비기술자 양성기관의 지정 및 취소 등
	제17조	국제협력 및 해외진출 지원
	제18조	항공정비정보체계의 구축·운영 등

조 문		규 정 사 항
제4장 항공종합정비업자의 지정 및 지정취소	제19조	항공종합정비업자 지정
	제20조	항공종합정비업자 지정취소
제5장 항공정비 전략기술의 선정 및 관리	제21조	항공정비 전략기술의 선정 · 관리
제6장 보칙	제22조	자료제출 및 현장조사
	제23조	권한의 위임 · 위탁
	제24조	벌칙 적용 시 공무원 의제
제7장 벌칙	제25조	벌칙
	제26조	과태료
부칙	제1조	시행일
	제2조	항공종합정비업자 지정에 관한 경과조치
	제3조	항공정비특화단지 지정에 관한 경과조치
	제4조	거점공항 지정에 관한 경과조치
	제5조	시범사업의 특례

2. 조문별 검토

가. 총칙(안 제1조부터 제4조까지)

제1장 총칙은 항공정비특화단지 및 거점공항의 조성 및 육성을 통하여 항공종합정비업의 발전 및 융복합을 촉진하고 그와 관련한 연구개발 등을 지원하여 국민경제 발전과 지역균형발전에 이바지하는 것을 목적으로 하고(안 제1조),

항공종합정비업, 항공정비특화단지, 거점공항 등 법률에서 주로 사용되는 용어를 정의하며(안 제2조),

항공종합정비업을 육성하기 위하여 항공정비특화단지·거점공항의 조성 및 지원 등 필요한 시책을 수립·시행하는 국가와 지방자치단체의 책무를 규정하고(안 제3조),

항공종합정비업·항공정비특화단지 및 거점공항에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 다른 법률에 우선하여 이 법을 적용하도록 다른 법률과의 관계를 규정하고 있음(안 제4조).

제 정 안

항공종합정비업 발전 및 육성에 관한 법률안

제1장 총칙

제1조(목적) 이 법은 항공정비특화단지 및 거점공항의 조성 및 육성을 통하여 항공종합정비업의 발전 및 융복합을 촉진하고 그와 관련한 연구개발 등을 지원하여 국민경제 발전과 지역균형발전에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “항공기”란 「항공안전법」 제2조제1호에 따른 항공기를 말한다.
2. “항공종합정비업”이란 타인의 수요에 맞추어 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 업무를 하는 사업을 말한다.
 - 가. 항공기 기체, 엔진, 기타 부품 및 장비품 등에 대한 점검, 검사, 시험, 유지, 성능복원, 수리 및 개조(이하 “항공정비”라 한다)를 포괄하는 업무
 - 나. 가목의 업무에 대한 기술관리 및 품질관리 등을 지원하는 업무와 가목의 업무와 관련된 연구개발, 인력양성 및 시설운영 등의 업무
3. “항공종합정비업자”란 제19조에 따라 지정된 항공종합정비업을 영위하는 자를 말한다.
4. “항공정비특화단지”란 항공종합정비업의 활성화 및 기업·대학·연구기관의 협력을 촉진하기 위하여 제9조에 따라 국토교통부장관이 지정·고시하는 단지를 말한다.
5. “거점공항”이란 항공종합정비업의 역량 강화 및 지역균형발전을 위하여 제9조에 따라 국토교통부장관이 지정·고시하는 공항을 말한다.
6. “저비용항공사”란 「항공사업법」 제2조제8호에 따른 항공운송사업자 중 항공기 운항의 안전 이외의 분야에서 발생하는 운영비용을 절감하여 소비자에게 기존의 항공사보다 낮은 운임의 서비스를 제공하는 등 대통령령으로 정하는 요건을 충족한 항공사를 말한다.
7. “저비용항공정비협의체”란 항공종합정비업자와 저비용항공사가 항공정비 분야에서 효율성을 제고하기 위하여 서로 협력하거나 공동

제 정 안

시스템을 구축하는 협의체를 말한다.

제3조(국가 및 지방자치단체의 책무) ① 국가는 항공종합정비업을 육성하기 위하여 항공정비특화단지·거점공항의 조성 및 지원 등 필요한 시책을 수립·시행하여야 한다.

② 지방자치단체는 국가 시책에 부응하여 지역 특성에 맞는 항공종합정비업 육성 관련 지원 정책을 수립·시행하여야 한다.

제4조(다른 법률과의 관계) ① 이 법은 항공종합정비업·항공정비특화단지 및 거점공항에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 다른 법률에 우선하여 적용한다. 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따른다.

② 항공종합정비업·항공정비특화단지 및 거점공항에 관하여 이 법에서 정하지 아니한 사항에 대하여는 「항공사업법」 등 관련 법률이 정하는 바에 따른다.

1) 정의(안 제2조)

안 제2조제6호는 저비용항공사를 "항공기 운항의 안전 이외의 분야에서 발생하는 운영비용을 절감하여 소비자에게 기존의 항공사보다 낮은 운임의 서비스를 제공하는 등 대통령령으로 정하는 요건을 충족한 항공사"로 정의하고 있음.

그러나 "기존의 항공사보다 낮은 운임의 서비스"라는 기준은 상대적인 측면이 있어 객관적 판단이 어렵고, 또한 구체적 요건을 모두 대통령령에 위임하고 있어, 법률상 저비용항공사의 개념이 명확하지 않다는 점에서 그 대강을 법률에서 구체화하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

참고로, LCC(Low Cost Carrier)는 기내서비스를 최소화하여 저렴한 가격에 합리적인 여행을 제공하는 사업방식을 말하며, 이와 대비되는 FSC(Full Service Carrier)는 다양한 서비스를 제공하는 기존 대형항공사들이 이에 해당하는데, 이처럼 LCC와 FSC는 항공사의 규모가 아닌 비즈니스 모델의 차이를 나타내며 LCC이지만 대형항공사인 경우도 존재함.⁶⁾

한편, 안 제2조제7호 저비용항공정비협약의체는 “안 제11조”에 따라 구성된 협약체임을 명확히 할 필요가 있을 것으로 보임.

2) 다른 법률과의 관계(안 제4조)

안 제4조는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 항공종합정비업 등에 대해서는 다른 법률에 우선하여 이 법을 적용하며, 이 법에서 정하지 아니한 사항에 대해서는 「항공사업법」 등 관련 법률이 정하는 바에 따르도록 하고 있음. 이에 현재 운영되고 있는 항공기정비업 제도와와의 정합성을 위해 항공기정비업에 관해 규정하고 있는 「항공사업법」과의 관계 및 체계 정합성에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

6) 미국 Southwest Airlines는 2023년 전 세계 여객 운송실적 순위 5위인 대형항공사이나(한국항공협회) LCC임.

안 제2조제2호에 따르면 **항공종합정비업**을 ‘항공기 기체, 엔진, 기타 부품, 장비품 등에 대한 점검, 검사, 시험, 유지, 성능복원, 수리 및 개조를 포괄하는 업무’로 정의하고 있는데, 이는 「항공사업법」에 따른 ‘**항공기정비업**’의 정의⁷⁾와 상당 부분 유사하나 구체적인 사항에서는 차이가 있는 것으로 보이고,

안 제19조에서는 **항공종합정비업자** 지정제도를 신설하고 있으나, 「항공사업법」 제42조에 따라 항공기정비업을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 **항공기정비업을 등록**⁸⁾하도록 하고

7) 「항공사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

17. “항공기정비업”이란 타인의 수요에 맞추어 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 업무를 하는 사업을 말한다.

가. 항공기, 발동기, 프로펠러, 장비품 또는 부품을 정비·수리 또는 개조하는 업무

나. 가목의 업무에 대한 기술관리 및 품질관리 등을 지원하는 업무

18. “항공기정비업자”란 제42조제1항에 따라 국토교통부장관에게 항공기정비업을 등록한 자를 말한다.

8) 「항공사업법」

제42조(항공기정비업의 등록) ① 항공기정비업을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록하여야 한다. 등록된 사항 중 국토교통부령으로 정하는 사항을 변경하려는 경우에는 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

② 제1항에 따른 항공기정비업을 등록하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 자본금 또는 자산평가액이 3억원 이상으로서 대통령령으로 정하는 금액 이상일 것

2. 정비사 1명 이상 등 대통령령으로 정하는 기준에 적합할 것

3. 그 밖에 사업 수행에 필요한 요건으로서 국토교통부령으로 정하는 요건을 갖추는 것

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 항공기정비업의 등록을 할 수 없다.

1. 제9조제2호부터 제6호(법인으로서 임원 중에 대한민국 국민이 아닌 사람이 있는 경우는 제외한다)까지의 어느 하나에 해당하는 자

2. 항공기정비업 등록의 취소처분을 받은 후 2년이 지나지 아니한 자. 다만, 제9조제2호에 해당하여 제43조제7항에 따라 항공기정비업 등록이 취소된 경우는 제외한다.

제43조(항공기정비업에 대한 준용규정) ① 항공기정비업의 명의대여 등의 금지에 관하여는 제33조를 준용한다.

② 항공기정비업의 양도·양수에 관하여는 제34조를 준용한다.

③ 항공기정비업의 합병에 관하여는 제35조를 준용한다.

④ 항공기정비업의 상속에 관하여는 제36조를 준용한다.

⑤ 항공기정비업의 휴업 및 폐업에 관하여는 제37조 및 제38조를 준용한다.

⑥ 항공기정비업의 사업개선 명령에 관하여는 제39조(같은 조 제3호는 제외한다)를 준용한다.

⑦ 항공기정비업의 등록취소 또는 사업정지에 관하여는 제40조를 준용한다. 다만, 제40조제1항 제4호(항공기정비업자가 제9조제1호에 해당하게 된 경우에 한정한다), 제4호의2, 제5호 및 제13

있어 제정안에 따른 지정제도와 「항공사업법」에 따른 등록제도가 사실상 동일한 업종을 대상으로 운영됨에 따른 유사·중복 문제 및 제도 간 차별화 방안에 대하여 검토할 필요가 있음.

또한, 안 제19조에 따르면 「항공사업법」의 항공기정비업 등록과 달리 **항공운송사업자**는 항공종합정비업자 지정 대상에서 제외되어 각 법률에 따른 등록제도와 지정제도 운영 상 혼란이 발생할 우려는 없는지 검토할 필요가 있음.

한편, 「항공사업법」에 따르면 국토교통부장관이 항공기정비 산업의 활성화를 위하여 연구·개발 및 전문인력의 양성, 조사·연구, 우수기업의 지원 및 육성, 해외진출의 지원 등의 사업을 추진할 수 있도록 하고(법 제69조의3), 항공기정비업을 포함하여 항공사업의 육성을 위해 필요하다고 인정하는 경우 항공사업자에게 소요자금의 일부를 보조하거나 재정자금으로 융자할 수 있도록 재정지원 근거를 두고 있으므로(법 제65조), 현행 항공기정비업 제도와와의 정합성을 위해 「항공사업법」의 보완 방안에 대해서도 검토가 필요한 것으로 보임.

「항공사업법」

제65조(항공사업자에 대한 재정지원) ① 국가는 항공사업을 진흥하기 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 항공사업을 영위하는 자(이하 “항공사업자”라 한다)에게 그 소요 자금의 일부를 보조하거나 재정자금으로 융자하여 줄 수 있다.

1. 전쟁·내란·테러 등으로 항공사업자에게 손실이 발생한 경우

호는 준용하지 아니한다.

⑧ 항공기정비업에 대한 과정금의 부과에 관하여는 제41조를 준용한다. 이 경우 제41조제1항 중 “10억원”은 “3억원”으로 본다.

2. 항공사업의 육성을 위하여 필요하다고 인정하는 경우

② 지방자치단체는 항공사업의 지원이 지역경제 활성화를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 조례로 정하는 바에 따라 예산의 범위에서 항공사업자에게 재정지원을 할 수 있다.

제69조의3(항공기정비 산업의 활성화) 국토교통부장관은 항공기정비 산업의 활성화를 위하여 다음 각 호의 사업을 추진할 수 있다.

1. 항공기정비 산업의 현황 및 관련 통계의 조사·연구
2. 항공기정비 관련 국내외 인증 지원
3. 항공기정비 관련 연구·개발 및 전문인력의 양성
4. 항공기정비 우수 기업의 지원 및 육성
5. 항공기정비 기술력 향상을 위한 성능시험 인프라 또는 인증지원시설의 구축·운영
6. 항공기정비 산업의 발전을 위한 국제협력, 국제공동연구 및 해외진출의 지원
7. 그 밖에 항공기정비 산업 활성화를 위하여 필요한 사항

국토교통부에서는 항공종합정비업과 「항공사업법」에 규정된 ‘항공기정비업’ 모두 타인의 수요에 맞춰 항공정비 업무를 수행한다는 점에서 특별한 차이점이 없어 별도 정의 신설 시 혼선 발생이 우려되고, 국적 항공사는 면허라는 단일 체계로 관리되고 있으며, 전 세계적으로 저비용항공사는 법률적 정의없이 항공사의 서비스 모델로서 통용되는 개념인 점을 고려할 때, 저비용항공사의 법적 정의를 규정하는 것에 신중하게 접근할 필요가 있다는 의견을 제출하였음.

인천광역시에서는 저비용항공사뿐만 아니라 모든 국내외 항공사가 항공정비를 국내 기업에 맡기는 대상이 되어야 하므로 안 제2조제6호(저비용항공사)를 삭제하고, 안 제2조제7호(저비용항공정비협의체)를 항공정비협의체로 수정할 필요가 있다는 의견을 제시함.

인천공항공사에서는 국내 모든 항공정비 사업자 간 협력시스템을 구축할 수 있도록 안 제2조제7호(저비용항공정비협의체)를 항공정비협의체로 수정할 필요가 있다는 의견을 제시함.

나. 항공종합정비업의 발전에 관한 기본계획 등(안 제5조에서 제8조까지)

제2장에서는 국토교통부장관이 5년마다 항공종합정비업의 발전을 위한 기본계획을 수립하도록 하고(안 제5조),

관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사의 의견을 들어 연도별로 시행계획을 수립·시행하고 추진실적을 평가하며(안 제6조),

기본계획과 시행계획을 효율적으로 수립할 수 있도록 국토교통부장관이 항공종합정비업에 대한 실태조사를 할 수 있도록 하고(안 제7조),

항공종합정비업 발전에 관한 주요 정책을 심의·조정하기 위하여 국토교통부에 항공종합정비업발전위원회를 설치하도록 함(안 제8조).

제 정 안
제2장 항공종합정비업의 발전에 관한 기본계획 등 제5조(항공종합정비업의 발전에 관한 기본계획 등) ① 국토교통부장관은 항공종합정비업의 발전을 위한 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 5년마다 수립하여야 한다. 이 경우 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)의 의견을 듣고, 관계 중앙행정기관의 장과 협의를 한 후, 제8조에 따른 항공종합정비업발전위원회의 심의를 거쳐야 한다. ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 항공종합정비업 발전의 기본방향에 관한 사항 2. 항공종합정비업 발전의 중장기 목표에 관한 사항 3. 항공종합정비업 관련 국내외 시장·기술 동향에 관한 사항

제 정 안

4. 항공종합정비업 관련 기술개발 및 그 연구개발과 관련된 기반 조성
에 관한 사항
 5. 항공종합정비업의 전문 인력 양성 및 국제 협력에 관한 사항
 6. 해외 항공정비 업체로 발주하고 있는 항공정비 업무 계약(이하 “해
외발주정비업무”이라 한다)의 국내 항공정비 업체로의 발주 지원에
관한 사항
 7. 항공정비특화단지 및 거점공항의 지정·육성에 관한 사항
 8. 저비용항공정비협의체의 구성에 관한 사항
 9. 항공종합정비업 발전 관련 재정 지원 및 세제 혜택에 관한 사항
 10. 그 밖에 항공종합정비업 발전 관련 국토교통부령으로 정하는 사항
- ③ 기본계획의 수립, 시행 및 변경에 관하여 필요한 사항은 대통령령으
로 정한다.

제6조(항공종합정비업의 발전에 관한 시행계획 등) ① 국토교통부장관은
기본계획을 추진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 관계 중
앙행정기관의 장 및 시·도지사의 의견을 들어 매년 항공종합정비업의
발전에 관한 연도별 시행계획(이하 “시행계획”이라 한다)을 수립·시행
하여야 한다.

- ② 국토교통부장관은 매년 시행계획에 따른 추진실적을 평가하여야 한다.
- ③ 국토교통부장관은 제2항에 따른 추진실적 평가에 관한 보고서를 작
성하여 지체 없이 국회 소관 상임위원회에 보고하여야 하며, 그 결과를
다음 연도의 시행계획 및 차기 기본계획을 수립할 때 반영하여야 한다.

제7조(실태조사) ① 국토교통부장관은 항공종합정비업을 체계적으로 지원
하고 기본계획과 시행계획을 효율적으로 수립·추진하기 위하여 항공
종합정비업에 대한 실태조사를 할 수 있다.

- ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 실태조사를 위하여 필요한 경우에는
관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 관련 기관 또는 단체의
장에게 자료의 제출이나 의견의 진술을 요청할 수 있다. 이 경우 자료
의 제출이나 의견의 진술을 요청받은 자는 특별한 사유가 없으면 이에
따라야 한다.
- ③ 제1항에 따른 실태조사의 범위와 방법, 그 밖에 필요한 사항은 대통
령령으로 정한다.

제 정 안

제8조(항공종합정비업발전위원회) ① 항공종합정비업 발전에 관한 주요 정책을 심의·조정하기 위하여 국토교통부에 항공종합정비업발전위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.

② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.

1. 항공종합정비업의 발전에 관한 기본계획·시행계획의 수립 및 변경에 관한 사항
2. 항공종합정비업 지원 및 육성에 관한 사항
3. 항공정비특화단지의 지정·지정해제 및 지원에 관한 사항
4. 항공정비특화단지의 산업계·학계·연구기관·행정기관 등의 협력 및 이에 대한 지원에 관한 사항
5. 거점공항의 지정·지정해제 및 지원에 관한 사항
6. 항공종합정비업자의 지정 및 지정취소에 관한 사항
7. 항공정비 관련 핵심·원천기술의 항공정비 전략기술로의 선정·변경 및 선정 해제에 관한 사항
8. 정부의 협조가 필요한 사항
9. 그 밖에 항공종합정비업의 발전을 위하여 위원장이 필요하다고 인정한 사항

③ 위원장은 국토교통부장관으로 하고, 위원회는 위원장을 포함하여 15명 이내의 위원으로 구성한다. 이 경우 제4항제3호에 따른 위원은 5명 이상으로 한다.

④ 위원은 다음 각 호의 사람 중 국토교통부장관이 임명 또는 위촉한다.

1. 기획재정부·국방부·산업통상부 차관
2. 대통령령으로 정하는 관계 중앙행정기관의 차관 또는 차관보
3. 항공정비·항공안전·방산 등 관련 분야에 대한 학식과 경험이 풍부한 사람으로서 국토교통부령으로 정하는 요건에 해당하는 사람

⑤ 위촉직 위원의 임기는 2년으로 하되 1회에 한하여 연임할 수 있다.

⑥ 위원회의 사무를 처리하기 위하여 간사 1명을 두되, 국토교통부장관이 소속 공무원 중에서 임명한다.

⑦ 위원회 회의는 연 2회 이상 개최하되, 위원장 또는 재적 위원 3분의 1 이상이 요구하면 임시회의를 소집할 수 있다.

⑧ 위원회는 재적 위원 과반수의 출석과 출석 위원 과반수의 찬성으로

제 정 안

의결한다.

⑨ 위원회는 안전의 전문성 확보를 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 분과위원회 또는 실무협의체를 둘 수 있다.

⑩ 그 밖에 위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

1) 기본계획 및 실행계획의 수립(안 제5조 및 제6조)

안 제5조는 국토교통부장관이 5년마다 기본계획을 수립하도록 하고, 기본계획 수립 시 시·도지사의 의견청취, 관계 중앙행정기관의 장과의 협의, 항공종합정비업발전위원회(이하 ‘위원회’라 한다)의 심의를 거치도록 하고 있음.

한편, 기본계획에 따라 안 제6조는 국토교통부장관이 연도별 시행계획을 수립·시행하도록 하고 그 평가에 관한 보고서를 국회 소관 상임위에 보고하도록 하고 있는데, 별도로 위원회에 시행계획이나 그 평가에 대한 보고서를 제출하도록 하는 규정이 없음.

항공정비업은 국토교통부뿐만 아니라 국방부·산업통상부·우주항공청 등 다부처와 연계된 산업임을 고려할 때 시행계획도 기본계획과 같이 항공종합정비업발전위원회의 심의 결과를 반영할 수 있도록 시행계획을 위원회에 제출하도록 하여 시행계획의 이행력을 제고하고 실효성을 높일 필요가 있을 것으로 보임.

「뿌리산업 진흥과 첨단화에 관한 법률」

제6조(연도별 실행계획의 수립·시행 등) ① 관계 중앙행정기관의 장은 기본계획에 따라 연도별 실행계획(이하 "실행계획"이라 한다)을 수립하여 시행하여야 한다. 이 경우 실행계획에는 뿌리산업발전위원회의 심의 결과를 반영하여야 한다.

② 관계 중앙행정기관의 장은 제1항에 따라 실행계획을 수립한 때에는 전년도 실행계획의 추진 실적과 함께 뿌리산업발전위원회에 제출하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항에서 규정한 사항 외에 실행계획의 수립·시행 및 제출 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

국토교통부에서는 “항공종합정비업의 발전 및 지원에 관한 사항”은 현행 「항공사업법」의 항공정책기본계획에 포함되는 사안으로, 제7조(실태조사)의 내용과 관련하여 항공기정비 산업의 현황 및 관련 통계의 조사·연구 등의 추진 근거를 「항공사업법」에 마련(‘24.2월 시행)함에 따라 현행 법령과 중복이 우려되어 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

한편, 산업통상부에서는 항공종합정비업은 산업기술 R&D, 인증·안전, 표준화, 민·군 전환 등이 유기적으로 연계된 산업 분야이므로 항공종합정비업의 발전을 위한 기본 계획 수립의 주체를 ‘국토교통부장관’이 아닌 ‘정부’로 확대해야할 필요가 있다는 의견을 제시하였음.

2) 항공종합정비업발전위원회(안 제8조)

안 제8조는 항공종합정비업 발전에 관한 주요 정책을 심의·조정하기 위하여 국토교통부장관을 위원장으로 하는 ‘항공종합정비업발전위원회’를 설치하도록 하고 있음.

다만, 「항공사업법」은 항공정책에 관한 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 ‘항공정책위원회’와 실무위원회를 두고, 항공기정비업 등 항공산업의 육성 및 경쟁력 강화에 관한 사항, 항공산업 관련 기술의 개발에 관한 사항, 항공기정비업 등 항공산업의 진흥을 위하여 필요한 사항에 대해⁹⁾ 심의하도록 하고 있어,

「항공사업법」에 따른 항공정책위원회와 항공종합정비업 발전에 관한 주요 정책을 심의·조정하는 안 제8조의 ‘항공종합정비업발전위원회’의 기능이 일부 유사·중복될 수 있는 것으로 보임.

9) 「항공사업법」

제3조(항공정책기본계획의 수립) ② 항공정책기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

3. 국내항공운송사업, 항공기정비업 등 항공산업의 육성 및 경쟁력 강화에 관한 사항

6. 항공전문인력의 양성 및 항공안전기술·항공기정비기술 등 항공산업 관련 기술의 개발에 관한 사항

10. 그 밖에 항공운송사업, 항공기정비업 등 항공산업의 진흥을 위하여 필요한 사항

또한 제정안에 따른 위원의 구성¹⁰⁾(‘중앙행정기관의 차관, 항공정비·항공안전 등 관련 분야에 대한 학식과 경험이 풍부한 사람’)이 「항공사업법」의 항공정책위원회 위원 구성요건(행정각부의 차관, 항공에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람)과 유사하여 위원회의 구성과 기능이 중복될 우려가 있어 보임.

「항공사업법」

제4조(항공정책위원회의 설치 및 운영 등) ① 항공정책에 관한 다음 각 호의 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 항공정책위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.

1. 항공정책기본계획의 수립 및 변경

2. 제3조제6항에 따른 연도별 시행계획의 수립 및 변경

3. 「공항시설법」 제4조제1항에 따른 공항개발 기본계획의 수립에 관한 사항

4. 대통령령으로 정하는 일정 규모 이상의 공항 또는 비행장의 개발에 관한 주요 정책 및 자금의 조달에 관한 사항

5. 공항 또는 비행장의 개발과 관련하여 관계 부처 간의 협조에 관한 사항으로서 위원회의 위원장이 심의에 부치는 사항

6. 그 밖에 항공정책에 관한 중요사항 및 공항 또는 비행장의 개발에 관한 사항으로서 위원회의 위원장이 심의에 부치는 사항

② 위원회는 위원장 1명을 포함한 20명 내외의 위원으로 구성한다.

③ 위원회의 위원장은 국토교통부장관이 되고, 위원은 다음 각 호의 사람이 된다.

1. 대통령령으로 정하는 행정각부의 차관

2. 항공에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람으로서 국토교통부장관이 위촉하는 13명 이내의 사람

④ 제3항제2호에 따른 위원의 임기는 2년으로 한다.

⑤ 위원회에 상정할 안건에 관한 전문적인 연구, 사전 검토 및 위원회에서 위임한 업무 처리 등을 위하여 위원회에 실무위원회를 둘 수 있다.

10) 제정안 제8조(항공종합정비업발전위원회) ④ 위원은 다음 각 호의 사람 중 국토교통부장관이 임명 또는 위촉한다.

1. 기획재정부·국방부·산업통상부 차관

2. 대통령령으로 정하는 관계 중앙행정기관의 차관 또는 차관보

3. 항공정비·항공안전·방산 등 관련 분야에 대한 학식과 경험이 풍부한 사람으로서 국토교통부령으로 정하는 요건에 해당하는 사람

한편, 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」은 행정기관의 장은 그 기관 또는 관련 기관 내에 설치되어 있는 위원회와 성격과 기능이 중복되는 위원회를 설치·운영하여서는 아니 된다고 규정하고, 성격·기능이 유사하거나 관련이 있는 복수의 위원회를 하나의 위원회와 분과위원회, 전문위원회 등의 체계로 연계하여 설치·운영하도록 규정하고 있음.¹¹⁾

이에 유사한 기능을 수행하는 새로운 위원회를 신설하기 보다는 기존 「항공사업법」에 따라 설치되어있는 항공정책위원회를 활용하는 방안에 대해서도 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

참고로, 「동·서·남해안권 또는 내륙권 발전 특별법」은 유사·중복 위원회의 운영을 방지하기 위해 ‘동·서·남해안권 또는 내륙권 발전위원회(국무총리 소속)’ 규정을 삭제¹²⁾하고 복수의 관련 위원회를 통합하여 ‘국토정책위원회(국무총리 소속)’에서 지역발전분과위원회¹³⁾를 설치하여 관련 내용을 심의하고 있음.

11) 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」

제7조(중복 위원회의 설치 제한 등) ① 행정기관의 장은 그 기관 또는 관련 기관 내에 설치되어 있는 위원회와 성격과 기능이 중복되는 위원회를 설치·운영하여서는 아니 된다.

② 행정기관의 장은 성격·기능이 유사하거나 관련이 있는 복수의 위원회를 하나의 위원회와 분과위원회, 전문위원회 등의 체계로 연계하여 설치·운영하여야 한다. <신설 2015. 8. 11.>

③ 행정기관의 장은 불필요한 위원회가 설치되지 아니하도록 소관 정책에 관한 각계 전문가의 의견을 종합적으로 반영하기 위하여 위원회를 통합하여 설치·운영하도록 노력하여야 한다.

12) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」 개정(법률 제10758호, 2011.5.30. 개정)으로 위원회 규정은 삭제

국토교통부에서는 항공정책위원회를 활용하여 충분히 입법목적을 달성할 수 있다는 의견이 있는 바, 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영 관한 법률」을 고려할 때 현재 운영 중인 항공정책위원회를 활용하는 방안을 포함하여 신중히 검토할 필요가 있다는 입장임.

행정안전부에서는 동 위원회의 심의사항은 관련 위원회인 항공정책위원회(국토부장관 소속 자문위원회)를 활용하거나, 항공정책위원회의 분과위원회를 운영하면 별도의 위원회를 설치하지 않고도 입법목적을 달성할 것으로 판단되므로 신규 위원회의 설치에 대해 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시함.

<삭제된 규정>

제21조(동·서·남해안 및 내륙권 발전위원회) ① 해안권 및 내륙권의 발전에 관한 다음 각 호의 사항을 심의하기 위하여 국무총리 소속으로 동·서·남해안 및 내륙권 발전위원회를 둔다.

1. 제6조에 따른 종합계획의 결정 및 변경에 관한 사항
 2. 제7조 및 제9조에 따른 개발구역의 지정·해제 및 변경에 관한 사항
 3. 제12조에 따른 개발계획의 수립 및 변경에 관한 사항
 4. 제24조에 따른 해안권 또는 내륙권 첨단과학기술단지의 조성, 제25조 및 제26조에 따른 해안권 또는 내륙권 투자진흥지구의 지정·해제에 관한 사항
 5. 개발사업 시행에 필요한 재정지원에 관한 사항
 6. 그 밖에 해안권 및 내륙권 발전에 관한 주요 정책사항
- ② 발전위원회는 위원장을 포함한 대통령령으로 정하는 35명 이내의 위원으로 구성하며, 위원장은 국무총리가 된다.
- ③ 발전위원회는 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 필요하면 소위원회를 둘 수 있다.
- ④ 이 법에 규정한 사항 외에 발전위원회 및 소위원회의 구성 및 운영, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

13) 「국토정책위원회 운영세칙」

제18조(지역발전분과위원회) 지역발전분과위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다. 다만, 분과위원장이 본위원회에서 심의할 필요가 있다고 판단한 경우 본위원회에 심의를 요청할 수 있다.

1. 법제26조제2항제3호, 제4호, 제7호, 제8호에 관한 사항중 계획의 변경
2. 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」에 따라 수립된 지역개발계획의 집행결과 평가, 지역개발계획 수립제한에 관한 사항과 지역개발사업구역 및 투자선도지구의 지정·변경·해제 등에 관한 사항, 다른 법률에 따른 지구 등의 지역개발사업구역으로의 전환에 관한 사항
3. 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」에 따라 수립된 발전종합계획에 따라 추진되는 하위 지구, 구역 또는 개발계획의 지정·수립·변경·해제 등에 관한 사항

우주항공청에서는 ‘항공산업발전기본계획’¹⁴⁾ 등 정책 입안의 주체로서 항공종합정비(MRO)와 이에 필요한 부품의 관세감면, 국산화 R&D 등 항공산업 육성 역할을 수행 중이므로 위원회의 위원에 ‘우주항공청장’이 포함될 필요가 있다는 의견을 제시함.

14) 「항공우주산업개발 촉진법」 제3조

다. 항공정비특화단지·거점공항 지정 및 저비용항공정비협의체의
구성 등(안 제9조부터 제13조까지)

제3장 항공정비특화단지등 지정 및 육성은 국토교통부장관이 항공
종합정비업을 육성하기 위하여 위원회의 심의를 거쳐 항공정비특화단
지 및 거점공항을 지정할 수 있도록 하고(안 제9조),

항공정비특화단지등의 지정목적을 달성할 수 없을 것이 예상되는
경우에는 지정을 해제할 수 있도록 하며(안 제10조),

항공종합정비업자와 저비용항공사가 서로 협력하거나 공동시스템을
구축하기 위해 ‘저비용항공정비협의체’를 구성할 수 있도록 하고(안
제11조),

해외발주정비업무를 국내 항공정비업체로 발주하려는 저비용항공사
에게 국제항공운수권의 배정, 항공기 운항시각 조정·배분 시 가점,
공항시설 사용료 등 각종 비용의 감면, 설비투자 및 교육훈련 비용
우선지원의 혜택을 부여하고(안 제12조),

저비용항공정비협의체에 참여한 항공종합정비업자와 해외발주정비
업무를 국내 항공정비업체로 발주하려는 저비용항공사를 지원하기 위
하여 각종 행정적·재정적 지원 및 세제지원을 할 수 있도록 함(안
제13조)

제 정 안

제3장 항공정비특화단지등 지정 및 육성

제9조(항공정비특화단지등 지정 및 지원) ① 국토교통부장관은 항공종합정비업을 육성하기 위하여 위원회의 심의를 거쳐 항공정비특화단지 및 거점공항(이하 “항공정비특화단지등”이라 한다)을 지정할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 지정된 항공정비특화단지등의 운영 활성화를 위하여 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 관련 기관 또는 단체와 협력하여 해당 사업을 추진하거나 지원할 수 있다.

③ 국가 및 지방자치단체는 제2항에 따른 항공정비특화단지등의 조성 사업 및 운영에 드는 경비를 예산의 범위에서 보조할 수 있다.

④ 항공정비특화단지등의 지정 요건·절차 및 지원 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

⑤ 국토교통부장관은 제1항에 따라 항공정비특화단지등을 지정한 경우에는 이를 고시하여야 한다.

제10조(항공정비특화단지등 지정 해제) ① 국토교통부장관은 제9조에 따라 지정된 항공정비특화단지등이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 위원회의 심의를 거쳐 항공정비특화단지등의 전부 또는 일부의 지정을 해제할 수 있다. 시·도지사가 지정 해제를 요청하는 경우에도 또한 같다.

1. 항공정비특화단지등의 지정목적을 달성할 수 없거나 달성할 수 없을 것이 예상되는 경우

2. 제1호에 준하는 사유로서 대통령령으로 정하는 사유가 있는 경우

② 시·도지사가 제1항에 따른 지정 해제를 요청하려는 때에는 국토교통부령으로 정하는 서류를 제출하여야 한다.

③ 제1항에 따른 항공정비특화단지등의 지정 해제의 절차에 관하여는 제9조를 준용한다.

④ 국토교통부장관은 제1항에 따라 항공정비특화단지등의 전부 또는 일부의 지정을 해제한 경우에는 이를 고시하여야 한다.

제11조(저비용항공정비협의체의 구성 및 운영) ① 항공종합정비업자와 저비용항공사는 항공정비 분야에서 효율성을 제고하기 위하여 서로 협력하거나 공동 시스템을 구축하기 위하여 협의체를 구성할 수 있다.

제 정 안

② 저비용항공정비협의체는 항공정비 분야의 공동정비 및 공동구매를 통하여 규모의 경제를 실현하도록 노력하여야 한다.

③ 저비용항공정비협의체의 구성 방법, 절차, 운영 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제12조(해외발주정비업무의 국내 항공정비 업체로의 발주 지원) 국토교통부장관은 해외발주정비업무의 국내 항공정비 업체로의 발주 관련 계획을 수립 및 시행하는 저비용항공사에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 혜택을 부여할 수 있다.

1. 국제항공 운수권(「항공사업법」 제16조에 따른 운수권을 말한다)의 배정 및 항공기 운항시각 조정·배분 시 가점
2. 공항시설 사용료 등 각종 비용의 감면
3. 설비투자 및 교육훈련 비용 우선 지원

제13조(행정적·재정적 지원 및 세제지원) ① 국가는 제11조에 따른 저비용항공정비협의체에 참여한 항공종합정비업자 및 제12조에 따른 해외발주정비업무의 국내 항공정비 업체로의 발주 계획을 수립·시행하는 저비용항공사를 지원하기 위하여 예산의 범위에서 출연·보조·출자·융자 등의 재정지원을 할 수 있다.

② 국가는 항공종합정비업자가 외국 원제작사와의 합작투자 등 대통령령으로 정하는 바에 따라 항공종합정비업 관련 국내 투자 유치를 추진하는 경우 행정적·재정적·기술적 지원을 할 수 있다

③ 국가는 관계 기관·법인·단체와 협력하여 항공종합정비업 전용 펀드를 조성할 수 있고, 정책금융기관을 통하여 항공종합정비업자를 위한 저금리의 융자 및 보증 프로그램 등 지원 정책을 운영할 수 있다.

④ 국가 및 지방자치단체는 항공종합정비업의 발전을 위하여 필요한 경우에는 「조세특례제한법」, 「지방세특례제한법」 등 조세 관련 법률에서 정하는 바에 따라 세제지원을 할 수 있다.

⑤ 제1항부터 제4항까지에서 정한 재정지원 및 세제지원의 범위·절차 및 세부 기준은 대통령령으로 정한다.

1) 저비용항공정비협의체의 구성 및 국내 정비 전환 저비용항공사에 대한 인센티브(안 제11조 및 제12조)

제정안은 저비용항공정비협의체를 구성할 수 있도록 하여 항공종합정비업자(항공운송사업자 제외)와 저비용항공사가 공동정비·공동구매 등 협의체를 구성하여 규모의 경제를 실현하는 데 기여할 수 있을 것으로 보이고(안 제11조),

해외 정비업무를 국내로 이전한 저비용항공사(LCC)에게 운수권·운항시각 배정 시 가점을 부여하는 등 인센티브를 제공하여 해외정비를 국내로 이전하도록 하는 실질적인 유인체계를 마련할 수 있을 것으로 보임(안 제12조).

다만, 2024년 대형항공사의 국외 정비비용이 59%, 저비용항공사의 경우 68%로 항공사의 규모와 관계 없이 해외 의존도가 높은 상황으로, 제정안의 입법취지를 달성하기 위해서는 저비용항공사뿐만 아니라 대형항공사 모두의 해외정비 비중을 줄이고 국내 정비로의 전환을 촉진할 필요가 있을 것으로 보임.

【 국적항공사 연도별 정비비용 】

(단위: 억원)

구분		국내 정비 비용(%)	국외 정비 비용(%)	합계
대한항공, 아시아나항공	‘20년	5,902 (44.4)	7,395 (55.6)	13,297
	‘21년	6,303 (48.3)	6,733 (51.7)	13,036
	‘22년	9,232 (49.9)	9,258 (50.1)	18,490
	‘23년	11,751 (44.1)	14,871 (55.9)	26,622
	‘24년	13,297 (41.0)	18,827 (59.0)	32,124
저비용항공사*	‘20년	1,453 (44.9)	1,785 (55.1)	3,238
	‘21년	1,202 (39.7)	1,828 (60.3)	3,030
	‘22년	1,570 (34.3)	3,003 (65.7)	4,573
	‘23년	2,048 (28.9)	5,027 (71.1)	7,075
	‘24년	2,493 (31.9)	5,321 (68.1)	7,814

* (저비용항공사) 일반적으로 다른 유사 항공사에 비해 상대적으로 비용 구조가 낮고 저렴한 운임을 제공하는 항공사(ICAO Doc.9626)

‘20년 : 7개사(제주항공, 진에어, 에어부산, 티웨이항공, 이스타항공, 에어서울, 에어인천)

‘21~‘23년 : 10개사(제주항공, 진에어, 에어부산, 티웨이항공, 에어서울, 에어인천, 에어프레미아, 플라이강원, 에어로케이항공, 하이에어)

‘24년 : 10개사(제주항공, 진에어, 에어부산, 티웨이항공, 에어서울, 에어인천, 에어프레미아, 플라이강원, 에어로케이항공, 이스타항공)

※ 자료 : 국토교통부

이러한 항공정비업 전반의 산업구조 균형과 형평성 측면에 대한 검토와 함께, 항공 MRO 산업 발전을 위해서는 저비용항공정비협의체의 참여 범위를 확대하여 항공정비 사업자 전체의 협력 시스템을 구축하는 방안에 대해서도 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

또한, 저비용항공사를 대상으로 한 운수권 가점 및 슬롯배분과 관련하여 국제항공 운수권과 슬롯 배분은 항공사의 수익성과 직결되는 중요사항이라 할 수 있는 바,

해당 규정에 대해서는 불평등한 경쟁환경을 조성할 우려가 있고, 항공사-항공종합정비업자 간 유착관계를 초래할 우려가 있으며, 공항시설사용료의 감면은 재정건전성 훼손 및 공공기관 자율성 침해로 이어질 수 있어 신중한 검토가 필요하다는 관계 기관 및 이해관계자들의 의견이 제출되어 있음.

국토교통부에서는 동 법률안이 모든 항공사 및 국내 항공정비사업자 전반에 적용될 수 있도록 ‘항공정비협의체’로 구성하자는 복수의 의견이 있어 동 협의체의 참여 범위 등에 대한 신중한 검토가 필요한 것으로 사료되며, 공동정비 등을 위해 항공종합정비업자와 저비용항공사 간 ‘저비용항공정비협의체’를 구성하는 것은 사업자 간 자율적인 협의사항으로 판단되어 협의체의 구성 방법, 절차, 운영 등에 필요한 사항을 국토부령으로 정하는 것이 타당한지에 대해서도 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

또한 해외 정비물량을 국내로 유턴하는 국적항공사에 운수권 인센티브 신설할 예정이며¹⁵⁾(‘26.1월 시행 목표), 사천공항에 정비 목적으

로 착륙하는 국적항공사 항공기에 대해서는 과거부터 공항시설사용료 감면을 시행 중이고, 외국항공사에 대해서도 감면을 추진 중(‘25.12월 시행 목표, 한국공사 협조)에 있어 법률안의 입법목적은 **현행 제도로도 상당부분 달성이 가능할 수 있을 것으로 보인다는 입장임.**

인천국제공항공사에서는 국내 항공정비 사업자 전체의 협력 시스템을 구축할 수 있도록 용어의 외연을 확대하여 ‘저비용항공정비협의체’를 ‘항공정비협의체’로 수정할 필요가 있다는 의견을 제시하였으며,

한국공항공사에서는 본 조항은 LCC에 한정된 가점 규정으로 불평등한 경쟁환경을 조성할 우려가 있고, 항공사는 기재 운용 효율성, 가격경쟁력, 정비가능항목 등을 종합 고려하여 정비업체를 선택하는데, 이러한 상황에서 운수권 가점 부여는 항공사-항공종합정비업자 간 유착 관계를 초래할 우려가 있으며, 공항시설사용료는 공항운영자의 주요 재정 수입으로, 공사의 경영 여건 및 MRO 산업상황을 고려하지 않은 일방적 감면 명문화는 공사의 재정건전성 훼손 및 공공기관 자율성 침해로 이어질 수 있어 **신중한 검토가 필요하다는 의견을 제출하였음.**

충북경제자유구역청에서는 LCC 인센티브(제11~13조)가 초기 지정 업체 중심으로 집중될 경우, 지역 간 정비수요 분산 및 균형발전을 저

15) '국제항공운수권 및 영공통과 이용권 배분 등에 관한 규칙(국토교통부령)'의 운수권 평가항목 중 국가정책기여(20점) 부문에 정비물량 유턴(2점) 신설

해할 가능성이 있으므로 특정 지정업체에 집중되지 않도록 공항별 여건·역량을 반영한 분산적 운영 기준이 필요하다는 의견을 제출하였음.

인천광역시에서는 국내 정비산업 활성화를 위해 저비용항공사에 한정하지 않고 모든 항공사에 공정하게 혜택을 부여할 필요가 있다는 입장임.

한국항공협회는 항공운송사업자를 각종 지원 대상에서 제외시키고, 인센티브 혜택을 특정 항공사에 한정하는 것은 공정경쟁 질서를 심각하게 훼손할 수 있으며, 항공종합정비업자는 재정 및 세제 혜택, 연구개발 지원 등 사실상 모든 혜택을 받게 되어 수혜의 비대칭성 및 특정업체 특혜 논란이 발생할 소지가 있다는 의견을 제출함.

2) 행정적·재정적 지원 및 세제 지원(안 제13조)

안 제13조는 저비용항공정비협의체와 항공종합정비업자에 대한 지원을 위해 각종 재정지원 및 세제지원, 항공종합정비업 전용 펀드 조성, 저금리의 융자 및 보증프로그램 지원정책을 운영할 수 있도록 하여, 대규모 초기 투자 부담을 완화함으로써 MRO 산업 성장의 기반을 마련하고 자금조달 부담을 완화하려는 취지로 보임.

다만, 「조세특례제한법」 등 조세 관련 법률에서 정하는 바에 따른 세제지원 조항과 관련하여 「조세특례제한법」은 개별 법률에 따른 조세 특례를 제한하고 있어 현실적인 실익이 적을 것으로 보임.¹⁶⁾

국토교통부에서는 관계 기관에서 동 조문에서의 각종 지원이 모든 국적항공사와 정비업체에 적용되지 않는다는 점에서 우려 의견을 제시한 바, 지원 대상에 대해 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

기획재정부에서는 조세특례의 신설은 조세특례제한법 등 일부 법률을 통해서만 가능하며, 주기적 평가를 거쳐 비과세·감면을 정비하도록 하는 조세특례제한법 취지와 상충되어 세법이 아닌 개별법에 세제지원

16) 「조세특례제한법」

제3조(조세특례의 제한) ①이 법, 「국세기본법」 및 조약과 다음 각 호의 법률에 따르지 아니하는 조세특례를 정할 수 없다.

1. 「소득세법」
2. 「법인세법」
3. 「상속세 및 증여세법」

(생략)

관련 사항을 정하는 것은 조세특례제한법과 충돌하는 문제가 있어 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

인천광역시에서는 국내 정비산업 활성화를 위해 저비용항공사에 한정하지 않고 모든 항공사에 행정적·재정적 지원이 필요하다는 입장임.

한국공항공사에서는 본 법안이 추가적인 재정지원·세제혜택을 제도화 할 경우 민간기업의 자구노력과 시장경쟁을 약화시키고, 장기적으로 산업의 자생적 성장기반을 저해하는 구조적 문제를 오히려 고착화시킬 우려가 있어 민간기업 자구노력 유도장치 및 지원 일몰제를 도입하는 등의 보완이 필요하다는 의견을 제시하고 있으므로, 관련 부처의 의견을 고려하여 심사할 필요가 있을 것으로 보임.

라. 항공종합정비업을 위한 각종 지원(안 제14조부터 제18조까지)

국토교통부장관은 거점공항으로 지정된 공항이 국제공항이 아닐 경우 관계 행정기관의 장과 협의하여 항공정비를 위하여 착륙하는 해외 항공기에 대한 출입국, 검역 및 통관 절차 등을 통합하여 효율적으로 운영할 수 있도록 하고(안 제14조),

항공종합정비업 관련 기술 개발을 촉진하기 위해 각종 사업을 지원할 수 있도록 하며(안 제15조),

항공종합정비업에 관한 전문기술을 갖춘 사람을 양성하기 위하여 관련 기관, 시설 또는 단체를 항공종합정비기술자 양성기관으로 지정할 수 있도록 하고(안 제16조),

항공종합정비업자의 국제협력 및 해외진출을 지원하기 위해 대외협력기금 등을 활용하여 지원할 수 있도록 하는 한편, 해외법인 설립, 합작투자, 국제공동연구 등에 필요한 정보제공·컨설팅·보험·보증 등 지원 사업을 추진할 수 있도록 하며(안 제17조),

항공종합정비업 관련 실적 및 통계를 통합 관리하는 정보체계를 구축·운영할 수 있도록 하고 있음(안 제18조).

제 정 안

제14조(거점공항 운영의 효율화) 국토교통부장관은 거점공항으로 지정된 공항이 국제공항이 아닐 경우 관계 행정기관의 장과 협의하여 항공정비를 위하여 착륙하는 해외 항공기에 대한 출입국, 검역 및 통관 절차 등을 대통령령으로 정하는 바에 따라 통합하여 효율적으로 운영할 수 있다.

제15조(기술개발 촉진) 국토교통부장관은 항공종합정비업자의 항공종합정비업 관련 기술 개발을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사업을 지원할 수 있다.

1. 항공종합정비업 관련 기술의 연구개발 사업
2. 항공종합정비업 관련 기술에 대한 평가 및 인증 사업
3. 항공종합정비업 관련 기술의 협력, 이전 등의 실용화 사업
4. 항공종합정비업 관련 장비 및 기술의 호환성 확보에 관한 표준화 사업
5. 그 밖에 항공종합정비업 관련 기술 개발을 위하여 필요한 사업

제16조(항공종합정비기술자 양성기관의 지정 및 취소 등) ① 국토교통부장관은 항공종합정비업에 관한 전문기술을 갖춘 사람(이하 “항공종합정비기술자”라 한다)을 양성하기 위하여 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 항공종합정비업 관련 기관, 시설 또는 단체를 항공종합정비기술자 양성기관(이하 “양성기관”이라 한다)으로 지정할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 지정된 양성기관이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 지정을 취소하거나 시정명령을 할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 지정을 받은 경우
2. 제1항에 따른 지정요건에 적합하지 아니하게 된 경우
3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항을 위반한 경우

③ 국토교통부장관은 제2항에 따라 지정이 취소된 자(법인인 경우에는 그 대표자를 포함한다)에 대해서는 지정이 취소된 날부터 1년 이내에 양성기관으로 지정해서는 아니 된다. 다만, 제2항제1호에 따른 사유로 지정이 취소된 경우에는 지정이 취소된 날부터 3년 이내에 양성기관으로 지정해서는 아니 된다.

④ 제1항 및 제2항에 따른 양성기관의 지정·지정취소 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제 정 안

⑤ 국토교통부장관은 양성기관에 대하여 예산의 범위 내에서 항공종합 정비기술자 양성에 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

제17조(국제협력 및 해외진출 지원) ① 정부는 「국제개발협력기본법」에 따른 국제개발협력 및 「대외경제협력기금법」에 따른 대외경제협력기금 등을 활용하여 항공종합정비업자가 해외 항공정비 업체·기관이 발주하는 사업을 수주할 수 있도록 지원할 수 있다.

② 국토교통부장관은 항공종합정비업자의 해외법인 설립, 합작투자, 국제공동연구 등에 필요한 정보제공·컨설팅·보험·보증 등 지원사업을 대통령령으로 정하는 바에 따라 추진할 수 있다.

제18조(항공정비정보체계의 구축·운영 등) ① 국토교통부장관은 항공종합정비업을 효과적으로 관리 및 지원하기 위하여 항공종합정비업 관련 실적 및 통계 등을 통합 관리하는 정보체계(이하 “항공정비정보체계”라 한다)를 구축·운영할 수 있다.

② 항공정비정보체계를 통하여 관리되는 정보의 내용과 항공정비정보체계의 구축·운영 또는 이를 활용한 정보의 제공 및 그 업무 처리에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

1) 거점공항 운영의 효율화(안 제14조)

안 제14조는 거점공항으로 지정된 국제공항이 아닌 공항에서 항공정비를 위해 착륙하는 해외 항공기에 대한 출입국, 검역 및 통관 절차를 통합 운영할 수 있다고 규정하고 있음.

이는 항공기 정비를 위한 목적으로 국내에 들어오는 해외 항공기에 대해 불필요한 행정절차를 최소화하고, 해외 항공사가 국내 정비시설을 더욱 쉽게 이용할 수 있도록 하려는 취지로 보임.

다만, 출입국 관리는 「출입국관리법」, 검역은 「검역법」, 통관은 「관세법」의 소관 사항으로, 각 법령과의 정합성 문제를 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

특히 「출입국관리법」 제2조에 따른 출입국항은 국제공항, 무역항, 서울공항, 오산군용비행장 등 일부 시설로 제한되어 있고, 외국인이 입국하려는 경우에는 같은 법 제12조에 따라 출입국항에서 입국심사를 받도록 하고 있어 ‘국제공항이 아닌’ 공항에서 출입국절차를 허용하고 있는 제정안의 취지와 출입국관리법령과의 정합성 문제가 발생할 것으로 보임.

「출입국관리법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. “출입국항”이란 출국하거나 입국할 수 있는 대한민국의 항구·공항과 그 밖의 장소로서 대통령령으로 정하는 곳을 말한다.

제12조(입국심사) ① 외국인이 입국하려는 경우에는 입국하는 출입국항에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 여권과 입국신고서를 출입국관리공무원에게 제출하여 입국심사를 받아야 한다.

「출입국관리법 시행령」

제98조(출입국항) ① 법 제2조제6호에 따라 출입국항을 다음과 같이 지정한다.

1. 「공항시설법」 제2조제3호에 따라 국토교통부장관이 지정한 **국제공항**
 2. 「남북교류협력에 관한 법률 시행령」 제2조제1항제1호부터 제3호까지와 제6호에 따른 **출입장소**
 3. 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 **무역항**
 4. **오산군용비행장, 대구군용비행장, 광주군용비행장, 군산군용비행장 및 서울공항**
- ② 도심공항터미널은 「공항시설법」 제2조제7호에 따라 이를 출입국항시설의 일부로 본다.

한편, 제정안은 항공정비를 위해 착륙하는 해외항공기에 대해 예외적으로 출입국, 검역 및 통관절차에 대한 특례를 두려는 것이나, 항공

정비 목적 확인 절차 및 입증 방법, 정비 목적 외의 착륙 및 회항 등 항공정비를 위하여 착륙하는 해외항공기의 범위 및 관련 절차가 보다 구체적으로 규정될 필요가 있어 보임.

국토교통부에서는 제14조(거점공항 운영의 효율화)는 관계기관에서 세관, 출입국 심사를 위해 필요한 시설 설치 및 인력 배치 등에 예산이 소요되고, 국제공항에서의 항공정비가 더 효율적이라는 의견도 제시한 바, 거점공항의 출입국, 검역 및 통관 절차 등의 효율적 운영 관련 관계부처와 충분한 검토가 필요하고, 제15조(기술개발촉진)은 「항공사업법」 개정을 통해 국내외 인증, 연구·개발 및 국제협력 등 지원 근거를 마련한 바, 동 조항 신설 시 항공사업법 해당 조항과 중복의 우려가 있어 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

질병관리청에서는 수리목적으로 입항하는 항공기는 화물과 사람이 내리지 않으면 「검역법」상 검역조사가 생략 가능하며, 사람이 내리면 일부 생략 대상, 검역감염병 환자 등과 사망자가 있는 경우에는 생략대상에서 제외된다는 설명임.

인천광역시에서는 국가적 경쟁력을 갖춘 국제공항에서의 항공정비가 더 효율적이고, 국내 MRO 사업의 경쟁력을 높일 수 있다고 판단되어 해당 조문의 삭제가 필요하다는 입장임.

한국공항공사에서는 특히 사천공항의 경우 청사 내 CIQ 시설 구축을 위한 공간이 협소하여 청사확충이 필요한 등 각종 행정 및 재정 부담이 가중될 것으로 예상되어 국가와 지방자치단체의 소요 경비 지원 규정이 필요하다는 의견을 제시하였음.

2) 항공종합정비기술자 양성기관의 지정(안 제16조)

제정안은 항공종합정비업에 관한 전문기술을 갖춘 사람을 양성하기 위하여 “대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 항공종합정비업 관련 기관, 시설 또는 단체”를 항공종합정비기술자 양성기관으로 지정할 수 있도록 하고 있음.

다만, 「항공안전법」에서도 항공정비사 등을 포함한 항공종사자를 양성하려는 전문교육기관 지정의 근거를 두고 있으며, 국토교통부령으로 정하는 전문교육기관 지정기준을 갖추도록 하고 있는 상황임.

참고로, 현행 「항공안전법」 제48조의 전문교육기관과 관련하여, ‘항공정비사’를 양성하려는 자는 동법에 따른 전문교육기관으로 지정받도록 의무를 부여하는 내용의 「항공안전법 일부개정법률안」(맹성규의원 대표발의, 제2213844호)이 국토교통위원회에 계류 중이므로 이를 참고할 필요가 있을 것으로 보임.

「항공안전법」

제48조(전문교육기관의 지정 등) ① 항공종사자를 양성하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관으로부터 항공종사자 전문교육기관(이하 “전문교육기관”이라 한다)으로 지정을 받을 수 있다. 다만, 제35조제1호부터 제4호까지, 제7호 및 제7호의2에 해당하는 항공종사자를 양성하려는 자는 전문교육기관으로 지정을 받아야 한다. <개정 2025. 5. 27.>

② 제1항에 따라 전문교육기관으로 지정을 받으려는 자는 국토교통부령으로 정하는 기준(이하 “전문교육기관 지정기준”이라 한다)에 따라 교육과목, 교육방법, 인력, 시설 및 장비 등 교육훈련체계를 갖추어야 한다.

③ 국토교통부장관은 전문교육기관을 지정하는 경우에는 교육과정, 교관의 인원·자격 및 교육평가방법 등 국토교통부령으로 정하는 사항이 명시된 훈련운영기준을 전문교육기관지정서와 함께 해당 전문교육기관으로 지정받은 자에게 발급하여야 한다.

④ 국토교통부장관은 교육훈련 과정에서의 안전을 확보하기 위하여 필요하다고 판

단되면 직권으로 또는 전문교육기관의 신청을 받아 제3항에 따른 훈련운영기준을 변경할 수 있다.

⑤ 전문교육기관으로 지정을 받은 자는 제3항에 따른 훈련운영기준 또는 제4항에 따라 변경된 훈련운영기준을 준수하여야 한다.

⑥ 전문교육기관으로 지정을 받은 자는 훈련운영기준에 따라 교육훈련체계를 계속적으로 유지하여야 하며, 새로운 교육과정의 개설 등으로 교육훈련체계가 변경된 경우에는 국토교통부장관이 실시하는 검사를 받아야 한다.

⑦ 국토교통부장관은 전문교육기관으로 지정받은 자가 교육훈련체계를 유지하고 있는지 여부를 정기 또는 수시로 검사하여야 한다.

⑧ 국토교통부장관은 전문교육기관이 항공운송사업에 필요한 항공종사자를 양성하는 경우에는 예산의 범위에서 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

⑨ 국토교통부장관은 항공교육훈련 정보를 국민에게 제공하고 전문교육기관 등 항공교육훈련기관을 체계적으로 관리하기 위하여 시스템(이하 “항공교육훈련통합관리시스템”이라 한다)을 구축·운영하여야 한다.

⑩ 국토교통부장관은 항공교육훈련통합관리시스템을 구축·운영하기 위하여 「항공사업법」 제2조제35호에 따른 항공교통사업자 또는 항공교육훈련기관 등에게 필요한 자료 또는 정보의 제공을 요청할 수 있다. 이 경우 자료나 정보의 제공을 요청받은 자는 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

3) 국제협력 및 해외진출 지원(안 제17조)

제정안은 「국제개발협력기본법」에 따른 국제개발협력¹⁷⁾을 활용하여 항공종합정비업자의 해외 사업 수주를 지원할 수 있도록 규정하고, 「대외경제협력기금법」에 따른 대외경제협력기금¹⁸⁾을 활용하여 항공종합정비업자가 해외 항공정비 업체·기관이 발주하는 사업을 수주할 수 있도록 지원하여,

항공정비산업의 해외 진출을 정부 차원에서 제도적으로 지원하고, ODA 기반 해외 사업 수주 및 대외경제협력기금 차관을 활용하여 개발도상국에서 발주하는 MRO 프로젝트를 국내 업체가 수행할 수 있도록 제도적 지원을 강화하려는 취지로 보임.

다만, 「국제개발협력기본법」과 「대외경제협력기금법」의 목적은 개발도상국의 발전과 복지 증진을 위한 국제개발협력을 통해 인류의 공동번영과 세계평화의 증진에 기여하는 것으로서,¹⁹⁾ 해당 기금의 용

17) 「국제개발협력기본법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “국제개발협력”이란 국가·지방자치단체 또는 공공기관이 개발도상국의 발전과 복지증진을 위하여 개발도상국에 직접 또는 간접적으로 제공하는 무상 또는 유상의 개발협력(이하 “양자간 개발협력”이라 한다)과 국제기구를 통하여 제공하는 다자간 개발협력을 말한다.

18) 「대외경제협력기금법」

제3조(기금의 설치) 정부는 대외경제협력에 필요한 자금을 확보·공급하기 위하여 대외경제협력기금(이하 “기금”이라 한다)을 설치한다.

19) 「국제개발협력기본법」

제1조(목적) 이 법은 국제개발협력에 관한 기본적인 사항을 규정하여 국제개발협력정책의 적정성과 집행의 효율성을 제고하고 국제개발협력의 정책목표를 효과적으로 달성하게 함으로써 국제개발협력을 통한 인류의 공동번영과 세계평화의 증진에 기여함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “국제개발협력”이란 국가·지방자치단체 또는 공공기관이 개발도상국의 발전과 복지증진을 위하여 개발도상국에 직접 또는 간접적으로 제공하는 무상 또는 유상의 개발협력(이하 “양자간 개발협력”이라 한다)과 국제기구를 통하여 제공하는 다자간 개발협력을 말한다.

도 역시 개발도상국과의 경제교류 및 협력사업을 위한 용도로 제한하고 있음을 고려할 때,²⁰⁾ 국내 정비기업의 해외 수주 지원이 이러한 목적에 부합되는지에 관하여, 기금 운용의 적정성 측면에서 면밀한 검토가 필요할 것으로 보임.

국토교통부에서는 여러 기관에서 항공 MRO 사업은 「국제개발협력기본법」 및 「대외경제협력기금법」에 따른 국제협력 및 해외진출 지원은 어렵다는 의견을 제시한 바, 타 법령을 활용한 국제협력 등 지원은 신중한 검토가 필요하며, 제2항은 국제협력 및 해외진출 지원 등을 규정한 「항공사업법」 제69조의3과 유사하여 해당 조항과 중복될 우려가 있어 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

20) 「대외경제협력기금법」

제7조(기금의 용도) 기금은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 용도로 운용한다.

1. 개도국의 산업발전에 이바지하는 동시에 대한민국과 개도국의 경제교류를 증진하는 데 매우 중요하다고 인정되는 사업(이하 “협력사업”이라 한다)의 실시에 필요한 자금의 대출(어음 할인, 채무 보증 또는 유가증권 인수를 포함하며, 이하 “융자등”이라 한다) 또는 출자
2. 협력사업의 준비를 위한 조사 또는 협력사업의 시험적 실시에 필요한 자금의 융자등
3. 개도국의 경제 안정을 위하여 특히 중요하다고 인정되는 물자를 해당 국가가 대한민국으로부터 수입하는 데 필요한 자금의 융자등
4. 그 밖에 개도국의 산업발전에 이바지하는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업에 필요한 자금의 융자등
5. 「한국수출입은행법」에 따른 한국수출입은행(이하 “한국수출입은행”이라 한다)이 개도국을 대상으로 같은 법 제18조제5항의 업무를 수행함에 있어 대출의 이율이 소요되는 비용을 충당할 수 있는 수준보다 낮은 경우 그 대출에 따른 손실 보전
6. 차입금 및 「공공자금관리기금법」에 따른 공공자금관리기금으로부터 받은 예수금의 원리금 상환
7. 기금의 조성·운용 및 관리를 위한 경비의 지출

제8조(기금의 지원요건) 제7조제1호부터 제4호까지의 용도에 대한 기금의 지원은 한국수출입은행이나 그 밖의 은행으로부터 일반적인 조건으로 지원을 받는 것이 곤란하다고 인정되는 경우로 한정한다.

이와 관련하여 외교부, 국무조정실, 기획재정부에서는 「국제개발협력기본법」의 목적과 기금의 용도, OECD 기준상으로도 ODA는 상업성이 있는 산업분야 및 군사목적, 안보와 관련된 분야에는 지원이 불가하여, 상업성이 있는 특정 산업분야의 육성 및 지원을 위해 개발협력을 활용하는 것은 부적절하여 해당 내용을 삭제할 필요가 있다는 의견을 제시하였음.

4) 항공정비정보체계의 구축·운영 등(안 제18조)

제정안은 항공정비업의 정보를 통합관리하기 위한 항공정비정보체계의 운영 근거를 두고 있음.

다만, 「항공사업법」에 따르면 항공관련 정보의 관리, 활용 및 제공 등의 업무를 전자적으로 처리하기 위하여 항공정보포털시스템을 구축·운영할 수 있도록 하고 있는데,²¹⁾

21) 「항공사업법」

제6조(항공사업의 정보화) ① 국토교통부장관은 항공 관련 정보의 관리, 활용 및 제공 등의 업무를 전자적으로 처리하기 위하여 다음 각 호의 사업을 추진할 수 있다.

1. 운항·비행정보를 관리하기 위한 비행정보시스템 구축·운영
2. 항공물류정보를 관리하기 위한 항공물류정보시스템 구축·운영

3. 항공교통 및 항공산업 관련 정보제공을 위한 항공정보포털시스템 구축·운영

4. 항공종사자 자격증명시험 정보를 관리하기 위한 상시원격학과시험시스템 구축·운영
5. 항공인력양성 및 관리를 위한 항공인력양성사업정보화시스템 구축·운영

6. 그 밖에 항공 관련 업무의 전자적 처리를 위하여 필요하여 대통령령으로 정하는 사업

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 사업을 추진하기 위하여 관계 행정기관의 장, 제65조제1항에 따른 항공사업자, 공항운영자, 항공 관련 기관·단체의 장에게 주민등록 전산정보(주민등록번호·외국인등록번호 등 고유식별정보를 포함한다), 적하목록 등 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료의 제공을 요청받은 자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

③ 국토교통부장관은 필요하다고 인정하는 경우 제1항에 따른 사업의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 관계 전문기관에 위탁할 수 있다.

④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 항공사업의 정보화에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

항공정보포털시스템은 항공관련 정보들을 통합하여 신속하게 제공하는 시스템으로 항공산업 관련 실적에 대한 통계를 제공하고 있으므로, 항공정보포털시스템을 활용하여 항공정비업 실적 및 통계를 제공하는 방안에 대해서도 고려할 수 있을 것으로 보임.

【 항공정보포털시스템 】



마. 항공종합정비업자의 지정 등(안 제19조부터 제21조까지)

제4장 항공종합정비업자의 지정 및 지정취소는 국토교통부장관이 일정한 시설과 기술인력을 확보한 자를 항공종합정비업자로 지정할 수 있도록 하고(안 제19조), 거짓이나 부정한 방법으로 지정받은 경우에 대해 지정취소 규정을 둠(안 제20조).

제5장 항공정비 전략기술의 선정 및 관리는 국토교통부장관이 국가 안보 및 항공종합정비업의 경쟁력 확보를 위하여 항공정비 관련 핵심·원천 기술을 항공정비 전략기술로 선정할 수 있도록 함(안 제21조).

제 정 안
제4장 항공종합정비업자의 지정 및 지정취소 제19조(항공종합정비업자 지정) ① 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 일정한 시설과 기술인력을 확보한 자를 항공종합정비업자로 지정할 수 있다. 다만, 「항공사업법」 제2조에 따른 항공운송사업자와 항공기사용사업자는 제외한다. ② 제1항에 따라 항공종합정비업자로 지정을 받으려는 자는 국토교통부장관에게 지정을 신청하여야 한다. ③ 국토교통부장관은 제2항에 따른 신청을 심사하여 지정 여부를 결정하고, 그 결과를 지체 없이 위원회에 보고하여야 한다. ④ 항공종합정비업자의 지정 기준·절차 등에 관한 세부사항은 대통령령으로 정한다. 제20조(항공종합정비업자 지정취소) ① 국토교통부장관은 항공종합정비업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 위원회의 심의를 거쳐 그 지정을 취소할 수 있다. 다만 제1호에 해당하는 경우에는 지정을 취소하여야 한다.

제 정 안

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 지정받은 경우
 2. 제19조제1항에 따른 지정기준에 적합하지 아니하게 된 경우
 3. 정당한 사유 없이 대통령령으로 정하는 기간 이상 지정사업을 운영하지 아니한 경우
 4. 그 밖에 항공안전을 현저히 해치는 등 대통령령으로 정하는 중대한 사유가 발생한 경우
- ② 제1항에 따른 항공종합정비업자 지정취소의 기준·절차 등에 관한 세부사항은 대통령령으로 정한다.

제5장 항공정비 전략기술의 선정 및 관리

- 제21조(항공정비 전략기술의 선정·관리) ① 국토교통부장관은 국가안보 및 항공종합정비업 경쟁력 확보를 위하여 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 위원회의 심의를 거쳐 항공정비 관련 핵심·원천기술을 항공정비 전략기술로 선정할 수 있다.
- ② 국토교통부장관이 제1항에 따라 항공정비 전략기술을 선정할 때에는 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다.
1. 국민경제 및 연관 산업에 미치는 영향
 2. 외교·통상 및 국가안보 측면의 전략적 활용가능성
 3. 신기술 및 신산업 창출 기여도
 4. 항공정비 전략기술 분야의 국내외 특허·기술 동향
 5. 그 밖에 항공정비 전략기술 육성을 위하여 필요한 사항으로 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 국토교통부장관은 항공정비 전략기술의 변경 또는 선정 해제가 필요한 경우에는 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 위원회의 심의를 거쳐 변경 또는 선정 해제할 수 있다.
- ④ 국토교통부장관은 항공정비 전략기술의 선정·변경 또는 선정 해제를 위하여 필요한 경우에는 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장에게 관련 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료 제출을 요청받은 자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
- ⑤ 국토교통부장관은 제1항에 따른 항공정비 전략기술의 선정, 제3항

제 정 안

에 따른 항공정비 전략기술의 변경이나 선정 해제가 있는 경우에는 이를 고시하여야 한다.

⑥ 제1항에 따른 항공정비 전략기술을 보유한 자는 항공정비 전략기술의 유출을 방지하기 위하여 다음 각 호에 따른 조치를 하여야 한다.

1. 보호구역의 설정·출입허가 또는 출입 시 휴대품 검사
2. 항공정비 전략기술을 취급하는 인력의 이직 관리 및 비밀유지 등에 관한 계약 체결
3. 그 밖에 항공정비 전략기술 유출 방지를 위하여 대통령령으로 정하는 사항

⑦ 제1항에 따른 항공정비 전략기술을 국토교통부장관 및 국방부장관의 승인 없이 제3자에게 이전 또는 유출하여서는 아니 된다.

⑧ 제1항에 따른 항공정비 전략기술의 선정절차, 제3항에 따른 변경절차 및 선정 해제절차, 제7항에 따른 승인 방법 및 절차, 그 밖에 항공정비 전략기술의 선정 및 관리에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

1) 항공종합정비업자의 지정(안 제19조)

안 제19조는 항공종합정비업을 운영하는 기업에 대한 지원을 위해 국토교통부장관이 일정한 시설과 기술인력을 확보한 자를 **항공종합정비업자로 지정**할 수 있도록 하는 규정이나, 다음의 사항을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

첫째, 「항공사업법」 제42조에 따라 항공기정비업을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 **항공기정비업을 등록**²²⁾하도록

22) 「항공사업법」

제42조(항공기정비업의 등록) ① 항공기정비업을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록하여야 한다. 등록된 사항 중 국토교통부령으로 정하는 사항을 변경하려는 경우에는 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

하고 있어 항공기정비업에 대하여 제정안에 따른 지정제도와 「항공사업법」에 따른 등록제도를 함께 운영하게 되는데, 유사 목적의 중복된 제도가 되지 않도록 하기 위해서는 제정안에 따른 지정제도의 목적과 대상, 정책 효과 등이 기존 등록제도와 명확한 차이점을 가지도록 세부적인 사항을 구체화할 필요가 있어 보임.

참고로 국토교통부에 따르면, 9개의 항공운송사업자 및 6개의 항공기사용업자가 「항공사업법」에 따른 항공기정비업 등록을 하고 타사 항공기를 정비 중에 있음.

② 제1항에 따른 항공기정비업을 등록하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 자본금 또는 자산평가액이 3억원 이상으로서 대통령령으로 정하는 금액 이상일 것
2. 정비사 1명 이상 등 대통령령으로 정하는 기준에 적합할 것
3. 그 밖에 사업 수행에 필요한 요건으로서 국토교통부령으로 정하는 요건을 갖추는 것

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 항공기정비업의 등록을 할 수 없다.

1. 제9조제2호부터 제6호(법인으로서 임원 중에 대한민국 국민이 아닌 사람이 있는 경우는 제외한다)까지의 어느 하나에 해당하는 자
2. 항공기정비업 등록의 취소처분을 받은 후 2년이 지나지 아니한 자. 다만, 제9조제2호에 해당하여 제43조제7항에 따라 항공기정비업 등록이 취소된 경우는 제외한다.

제43조(항공기정비업에 대한 준용규정) ① 항공기정비업의 명의대여 등의 금지에 관하여는 제33조를 준용한다.

② 항공기정비업의 양도·양수에 관하여는 제34조를 준용한다.

③ 항공기정비업의 합병에 관하여는 제35조를 준용한다.

④ 항공기정비업의 상속에 관하여는 제36조를 준용한다.

⑤ 항공기정비업의 휴업 및 폐업에 관하여는 제37조 및 제38조를 준용한다.

⑥ 항공기정비업의 사업개선 명령에 관하여는 제39조(같은 조 제3호는 제외한다)를 준용한다.

⑦ 항공기정비업의 등록취소 또는 사업정지에 관하여는 제40조를 준용한다. 다만, 제40조제1항 제4호(항공기정비업자가 제9조제1호에 해당하게 된 경우에 한정한다), 제4호의2, 제5호 및 제13호는 준용하지 아니한다.

⑧ 항공기정비업에 대한 과징금의 부과에 관하여는 제41조를 준용한다. 이 경우 제41조제1항 중 “10억원”은 “3억원”으로 본다.

둘째, 안 제19조에 따르면 「항공사업법」의 항공기정비업 등록과 달리 항공운송사업자는 항공종합정비업자 지정 대상에서 제외되어 있는데, 이는 대형 항공운송사업자들의 정비비 지출이 전체의 79.4%를 차지하는 국내 항공 MRO 산업 생태계와 항공정비업 전반의 산업구조 균형과 형평성 측면을 고려한 검토가 필요할 것으로 보임.

【 2024년 항공안전투자 내 정비비 현황 】

대형항공사(FSC)	저비용항공사(LCC)	합 계
약 2조 8천 6백억원 (79.4%)	약 7천 5백억원 (20.6%)	약 3조 6천 1백억원 (100.0%)

* 출처 : 항공정보포털시스템

국토교통부에 따르면 항공운송사업자를 배제할 경우 정비업을 수행하는 국적항공사(12개), 항공기사용사업자(50여개)가 배제되며, 저비용항공사의 정비물량을 위탁받아 정비할 수 있는 전문 MRO 업체는 2개²³⁾로 추산된다는 설명임.

셋째, 안 제19조제1항은 "대통령령으로 정하는 바에 따라 일정한 시설과 기술인력을 확보한 자"를 항공종합정비업자로 지정할 수 있다고 규정하면서, 구체적 기준을 모두 대통령령에 위임하고 있어 지정기준이 명확하지 않은 측면이 있음.

23) 사천에 위치한 한국항공서비스(KAEMS), 인천에 위치한 샤프 테크닉스 케이(외국항공사(화물 전용) 대상 운항정비, 기체정비, 화물기 개조사업 수행)이 이에 해당되며, 국내 저비용항공사 정비물량의 국내 전환을 수행할 수 있는 업체는 실질적으로 한국항공서비스(KAEMS)가 담당할 것으로 보인다는 설명임.

그러나 항공종합정비업자 지정은 해당 사업자에게 각종 지원 혜택을 부여하는 중요한 처분이므로, 자본금, 기술인력의 최소 기준 등 최소한의 기본적 요건은 법률에 명시하는 것이 법률유보원칙 및 예측가능성 측면에서 바람직할 것으로 보임.

참고로, 「항공사업법」은 항공기정비업의 등록 요건으로 ‘자본금 또는 자산평가액이 3억원 이상으로서 대통령령으로 정하는 금액 이상’, ‘정비사 1명 이상 등 대통령령으로 정하는 기준’ 등 법률에 최소한의 요건을 규정하고 있음.

「항공사업법」

제42조(항공기정비업의 등록) ② 제1항에 따른 항공기정비업을 등록하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 자본금 또는 자산평가액이 3억원 이상으로서 대통령령으로 정하는 금액 이상일 것
2. 정비사 1명 이상 등 대통령령으로 정하는 기준에 적합할 것
3. 그 밖에 사업 수행에 필요한 요건으로서 국토교통부령으로 정하는 요건을 갖춘 것

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 항공기정비업의 등록을 할 수 없다.

1. 제9조제2호부터 제6호(법인으로서 임원 중에 대한민국 국민이 아닌 사람이 있는 경우는 제외한다)까지의 어느 하나에 해당하는 자
2. 항공기정비업 등록의 취소처분을 받은 후 2년이 지나지 아니한 자. 다만, 제9조제2호에 해당하여 제43조제7항에 따라 항공기정비업 등록이 취소된 경우는 제외한다.

국토교통부에서는 9개의 항공운송사업자 및 6개의 항공기사용사업자가 항공사업법에 따른 항공기정비업 등록을 하고 타사 항공기를 정비 중으로, 여러 기관이 정비업무를 수행 중인 항공운송사업자(국적항공사) 등이 동 조문 대상에서 제외되어 형평성이 우려된다는 의견을 제시한 바, 항공종합정비업자 범위에 대해서는 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

인천국제공항공사에서는 항공운송사업자가 정비업을 시행하는 경우와 그 외의 자가 정비업을 시행하는 경우 양자가 실질적으로 같은 정비업을 영위하고 있어 본질적으로 동일한 비교집단임에도 불구하고 다르게 대우하게 되는 점, 항공운송사업자로서 정비업을 시행하는 자가 이 법에 따른 저금리 융자 지원 등의 혜택을 통해 타 항공분야에 대한 투자 활성화를 가능하게 할 파급효과까지 원천 봉쇄하게 되는 점을 고려하여 항공운송사업자를 제외하는 개정안에 대해 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제출하였으며,

한국공항공사에서는 항공운송사업자의 배제로 제정안의 재정지원, 세제혜택, 인프라 등 각종 지원이 사실상 특정기업의 수혜로 귀결될 가능성이 높아 동일 업종 내 타 사업자와의 형평성 문제를 초래할 수 있다는 의견을 제출함.

인천광역시에서는 항공정비업무는 항공정비기업뿐만 아니라 항공사 등에서 전문적으로 하고 있어 기존 항공사를 제외하는 것은 형평성 및 저가항공사만을 위한 특혜 우려가 있다는 의견을 제출함.

한국항공협회는 항공종합정비업의 정의가 「항공사업법」상 항공정비업과 유사하며 두 사업의 업무 범위는 사실상 동일하나, 항공종합정비업자를 별도로 지정하고자 하는 법률안의 취지를 정당화할 근거 및

구체적인 요건이 법률안에 명확히 규정되어 있지 않으며, 「항공사업법」에서는 항공운송사업과 항공기정비업을 동시에 영위할 수 있도록 하여 항공종합정비업의 신규 생성 근거가 부족한 측면이 있다는 의견을 제출함.

2) 항공종합정비업자 지정취소(안 제20조)

거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 지정을 받은 경우에 대해서 제정안과 같이 지정취소 규정을 둘 필요가 있을 것으로 보임.

다만, 지정취소를 받은 후 곧바로 정비업자 지정을 받는 경우를 방지하기 위해 지정취소 처분을 받은 지 일정 기간이 지나지 아니한 자는 안 제19조에 따른 지정을 받을 수 없도록 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

3) 항공정비 전략기술 지정 및 보안관리(안 제21조)

제정안은 국가안보 및 항공종합정비업 경쟁력 확보를 위하여 항공정비 관련 핵심·원천기술을 항공정비 전략기술로 선정하고, 항공정비 전략기술(이하 “전략기술”이라 한다)을 보유한 자는 전략기술의 유출을 방지하기 위하여 필요한 조치를 하도록 하는 한편, 국토교통부장관 및 국방부장관의 승인 없이 제3자에게 이전 또는 유출하는 것을 금지하고 있음.

이는 항공 MRO 분야가 군사·안보와 직접적으로 연계될 수 있는 고도의 전문기술을 포함한다는 점에서 군사적·산업적으로 중요한 기술을 제도적으로 관리하고, 해외 유출을 방지하여 항공종합정비업의 경쟁력을 확보하고 해당 산업을 보호하려는 취지로 보임.

다만, 안 제21조제7항은 전략기술을 국토교통부장관 및 국방부장관의 승인 없이 제3자에게 이전 또는 유출하는 것을 원칙적으로 금지하고 있는데, 국가안보나 산업경쟁력 확보라는 공익적 목적은 인정되나, 기술이전 계약 및 투자를 제한하는 등 기술 보유자의 재산권과 영업의 자유를 과도하게 제한하는 측면은 없는지 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

특히 유사 입법례와 비교하면, 대부분 관계 중앙행정기관의 장과 협의를 통해 단일 부처가 승인 또는 허가권을 행사하도록 하고 있으나, 제정안은 국토교통부장관 및 국방부장관의 승인을 둘 다 받도록 하여 이중적으로 승인 절차를 거치도록 하여 절차적 부담이 가중될 여지가 있으며,

유사 입법례에서는 ‘해당 전략기술을 외국기업에 매각 또는 이전의 방법으로 수출’, ‘외국정부에 관련 정보를 제출’ 등 승인이 필요한 요건을 구체화하고 있으나, 제정안에서는 ‘제3자 이전 또는 유출’과 같이 다소 모호한 표현을 사용하고 있어 국내 기업 간 기술이전 계약까지 승인 대상에 포함되는 것으로 해석될 수 있음.

「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」

제12조(전략기술의 수출 승인 등) ① 전략기술보유자가 해당 전략기술을 외국기업 등에 매각 또는 이전 등의 방법으로 수출하거나 외국정부에 관련 정보를 제출(이하 “전략기술의 수출”이라 한다)하고자 하는 경우에는 산업통상부장관의 승인을 받아야 한다.

② 산업통상부장관은 제1항에 따른 승인신청에 대하여 전략기술의 수출에 따른 국가·경제 안보 및 국민경제적 파급효과 등을 검토하여 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 「산업기술의 유출방지 및 보호에 관한 법률」 제7조에 따른 산업기술보호위원회(이하 “산업기술보호위원회”라 한다)의 심의를 거쳐 승인할 수 있다. <개정 2025. 10. 1.>

③ 제1항에 따라 승인을 받은 전략기술이 「대외무역법」 제19조에 따른 기술인 경우에는 같은 법 제19조의2에 따라 허가를 받은 것으로 보며, 「국방과학기술혁신 촉진법」 제2조제2호에 따른 국방과학기술 및 「방위사업법」 제34조에 따른 방산물자인 경우에는 같은 법 제57조제2항에 따라 허가를 받은 것으로 본다. 이 경우 산업통상부장관은 사전에 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다.

「산업기술의 유출방지 및 보호에 관한 법률」

제11조(국가핵심기술의 수출 등) ① 국가로부터 연구개발비를 지원받아 개발한 국가핵심기술을 보유한 대상기관이 해당 국가핵심기술을 외국기업 등에 매각 또는 이전 등의 방법으로 수출(이하 “국가핵심기술의 수출”이라 한다)하고자 하는 경우에는 미리 산업통상부장관의 승인을 얻어야 한다.

② 산업통상부장관은 제1항의 규정에 따른 승인신청에 대하여 국가핵심기술의 수출에 따른 국가안보 및 국민경제적 파급효과 등을 검토하여 관계중앙행정기관의 장과 협의한 후 위원회의 심의를 거쳐 승인할 수 있다.

「방위사업법」

제57조(수출 허가 등) ② 방산물자 및 국방과학기술을 국외로 수출하거나 그 거래를 중개하고자 하는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 방위사업청장의 허가를 받아야 한다. 다만, 방산물자 및 국방과학기술을 국외로 수출하는 경우로서 해외에 파병된 국군에 제공하는 등 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

이에 전략기술 보호의 필요성과 기술의 활용·이전의 자유 간 균형을 고려하여 승인요건을 구체화하고, 관계 중앙행정기관의 장과 협의를 거쳐 승인 주체를 단일화하는 등 규정을 명확히 할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 안 제5장 항공정비 전략기술의 선정 및 관리에는 안 제21조 단일 조문만 존재하여 장의 구성체계가 균형적이지 않은 측면이 있으므로, 해당 조문을 기술개발 촉진, 양성기관 지정 등이 위치한 제3장으로 이동·통합하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

국토교통부는 「국가첨단전략산업특별법」, 「조세특례제한법」에서 ‘국가첨단전략기술’ 등을 규정하고 연구·인력개발비 세액공제, 관련 기술 전문인력의 장기근속 비용지원 등 근거가 마련되어 있는바, 해당 법에 항공정비 관련 기술도 포함될 수 있도록 관계부처와 협의하는 방안도 포함하여 신중히 검토할 필요가 있음.

바. 보칙 및 벌칙(안 제22조부터 제26조까지)

제6장(보칙 등)은 사업승인권자의 자료 제출과 출입, 검사(안 제23조), 승인 취소 시 청문절차(안 제24조), 권한의 위임(안 제25조) 등 보칙 규정과, 자료 제출 명령 불이행 등에 대한 과태료 규정(안 제26조) 및 벌칙 규정을 두고 있음.

제 정 안
제6장 보칙 제22조(자료제출 및 현장조사) ① 국토교통부장관, 관계 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장은 이 법의 시행을 위하여 필요하다고 인정 한 때에는 관계 기관 또는 단체의 장에게 자료를 제출하게 하거나 관 계 공무원으로 하여금 항공정비특화단지등에 출입하여 관련 서류나 시 설·장비 등을 조사하게 할 수 있다. ② 제1항에 따라 출입·조사하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 제시하여야 하며, 이해관계인 또는 전문가와 동행할 수 있다. ③ 제1항에 따른 출입·조사의 방법·절차 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제23조(권한의 위임·위탁) 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 이 법에 따른 권한의 일부를 관계 행정기관의 장 또는 지방자치 단체의 장에게 위임하거나, 업무의 일부를 전문기관에 위탁할 수 있다. 제24조(벌칙 적용 시 공무원 의제) 위원회의 위원 중 공무원이 아닌 위 원은 「형법」 제127조 및 제129조부터 제132조까지의 규정에 따른 벌칙을 적용할 때에는 공무원으로 본다. 제7장 벌칙

제 정 안	
제25조(벌칙) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.	
1. 거짓이나 부정한 방법으로 제16조에 따른 양성기관 지정을 받은 자	
2. 거짓이나 부정한 방법으로 제19조에 따른 항공종합정비업자 지정을 받은 자	
② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.	
1. 제21조제6항을 위반하여 보안조치를 이행하지 아니한 자	
2. 제21조제7항을 위반하여 승인 없이 제3자에게 이전 또는 유출한 자	
제26조(과태료) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.	
1. 제7조, 제21조 또는 제22조에 따른 자료 제출 요청에 대하여 특별한 사유 없이 자료를 제출하지 아니하거나 거짓으로 제출한 자	
2. 제7조에 따른 의견 진술 요청에 대하여 특별한 사유 없이 응하지 아니한 자	

1) 벌칙(안 제25조)

2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금	1. 거짓이나 부정한 방법으로 제16조에 따른 양성기관 지정을 받은 자
	2. 거짓이나 부정한 방법으로 제19조에 따른 항공종합정비업자 지정을 받은 자
1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금	1. 제21조제6항을 위반하여 보안조치를 이행하지 아니한 자
	2. 제21조제7항을 위반하여 승인 없이 제3자에게 이전 또는 유출한 자

제정안은 거짓이나 부정한 방법으로 양성기관 지정을 받은 자와 항공종합정비업자 지정을 받은 자에 대해 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고,

보안조치를 이행하지 않은 자와 국토교통부장관 및 국방부장관의 승인 없이 제3자에게 전략기술을 이전 또는 유출한 자에 대해서는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는데, 형벌 비례성 측면에서 다음과 같은 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 제정안은 제3자에게 전략기술을 이전 또는 유출한 자에 대해서는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는데, 유사 입법례에서는 국가핵심기술·산업기술·방위산업기술을 무단으로 유출·이전한 자에 대해 15년 이하의 징역 또는 30억원 이하의 벌금에 처하도록 하는 등 형량을 강하게 두고 있음.

이에, 전략기술 유출이 국가안보 및 산업경쟁력에 미치는 영향의 중요도를 고려하여 제정안의 법정형이 적정한 수준인지 검토할 필요가 있을 것으로 보이며, 특히 제정안은 거짓이나 부정한 방법으로 양성기관 지정을 받은 자에 대해서는 전략기술 유출보다 무거운 처벌 규정을 두고 있는데 이는 형벌 비례성 측면에서도 적절성을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

또한 보호구역의 설정·출입허가 또는 출입 시 휴대품검사, 비밀유지 등에 관한 계약 체결 등 **보안조치 미이행**에 대해 유사 입법례에서는 **과태료** 규정을 두고 있어, 보안조치 미이행에 대하여 형사처벌 규정을

둔 제정안의 제재 수준이 다른 입법례에 비해 과도한 것은 아닌지 함께 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

	기술 무단 유출·이전	보안조치 미이행
제정안	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금
국가핵심기술 무단 수출 「산업기술의 유출방지 및 보호에 관한 법률」 ²⁴⁾	15년 이하의 징역 또는 30억원 이하의 벌금	1천만원 이하의 과태료
전략기술 무단 수출 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」 ²⁵⁾	20년 이하의 징역 또는 20억원 이하의 벌금	-
국방과학기술 무단이전 「방위산업기술 보호법」 ²⁶⁾	10년 이하의 징역 또는 10억원 이하의 벌금	시정명령 위반 시 3천만원 이하의 과태료

24) 「산업기술의 유출방지 및 보호에 관한 법률」

제36조(벌칙) ② 산업기술이 외국에서 사용될 것을 알면서 제14조제1호부터 제6호까지 및 제12호의 어느 하나에 해당하는 행위를 한 자(제1항에 해당하는 행위를 한 자는 제외한다)는 15년 이하의 징역 또는 30억원 이하의 벌금에 처한다.

제39조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1천만원 이하의 과태료에 처한다.

3. 제10조제3항을 위반하여 국가핵심기술의 보호조치를 거부·방해 또는 기피한 자

25) 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」

제50조(벌칙) ② 전략기술을 외국에서 사용하거나 사용되게 할 목적으로 제15조제5호부터 제8호까지의 어느 하나에 해당하는 행위를 한 자는 20년 이하의 징역 또는 20억원 이하의 벌금에 처한다.

26) 「방위산업기술 보호법」

제21조(벌칙) ② 제10조제1호·제2호 및 제4호에 해당하는 행위를 한 사람은 10년 이하의 징역 또는 10억원 이하의 벌금에 처한다.

제24조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람에게는 3천만원 이하의 과태료를 부과한다.

2. 제13조제3항에 따른 시정명령을 이행하지 아니한 사람

둘째, 거짓이나 부정한 방법으로 양성기관 지정을 받은 경우 지정 취소사유 외에 벌칙규정(2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금)을 두는 것이 지정취소 규정만 두고 있는 유사입법례에 비해 과도한 측면이 없는지 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

「항공안전법」	거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 전문교육기관 지정받은 경우 : 지정취소 * 지정을 받지 아니하고 "항공기등을 사용한 경우"에는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금
「철도안전법」	거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 운전교육훈련기관 지정받은 경우 : 지정취소
「생활물류서비스산업발전법」	거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 전문인력 양성기관 지정받은 경우 : 지정취소
「목재의 지속가능한 이용에 관한 법률」	거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 전문인력 양성기관 지정을 받은 경우 : 지정취소

셋째, 제정안은 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 위반행위를 한 경우 법인 또는 개인에게도 벌금형을 과하는 양벌규정을 두고 있지 않는데, 항공종합정비업은 주로 법인 형태로 영위될 것으로 예상되므로, 실효성 있는 제재를 위해서는 양벌규정을 신설을 검토할 필요가 있음.

2) 과태료(안 제26조)

안 제26조는 과태료 부과권자를 구체적으로 명시하고 있지 않고, 과태료 부과기준을 대통령령으로 위임하는 규정이 미비하므로 조문을 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

아. 부칙

제정안은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 하고, 이 법 시행 당시 국토교통부로부터 정부 지원 MRO 사업자로 지정을 받은 자, 부칙 제2조에 따른 자가 항공정비를 위하여 사용 중인 구역 및 공항은 이 법에 따른 항공종합정비업자 및 항공정비특화단지, 거점공항으로 보는 경과조치를 두고 있음.

제 정 안
부 칙
제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.
제2조(항공종합정비업자 지정에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 국토교통부로부터 정부 지원 항공 MRO(항공기의 안전운항과 성능유지를 위한 기체·부품·엔진 정비 및 운항 전후 점검 등 일련의 정비·점검을 말한다) 사업자로 지정을 받은 자는 이 법 제19조에 따른 항공종합정비업자로 지정된 것으로 본다. 다만, 이 법 시행 이후 1년 이내에 제19조제4항의 규정에 따른 지정 기준을 갖추어 항공종합정비업자로 지정 받아야 한다.
제3조(항공정비특화단지 지정에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 부칙 제2조에 따른 자가 항공정비를 위하여 사용 중인 대통령령으로 정하는 구역은 이 법 제9조제1항에 따라 항공정비특화단지로 지정된 것으로 본다.
제4조(거점공항 지정에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 부칙 제2조에 따른 자가 항공종합정비업을 위하여 사용 중인 공항은 이 법 제9조제1항에 따라 거점공항으로 지정된 것으로 본다.
제5조(시범사업의 특례) ① 정부는 이 법 시행일로부터 1년 이내의 범위에서 해외발주정비업무의 국내 항공정비 업체로의 발주 시범사업을 추진할 수 있다.

제 정 안
② 제1항의 시범사업 추진을 위한 저비용항공사의 지정, 추진 절차 등 시범사업의 실시상 필요한 사항은 국토교통부장관이 정한다.

부칙 제2조는 법 시행 당시 정부 지원 항공 MRO 사업자로 지정받은 자를 **항공종합정비업자로** 지정된 것으로 보되, 1년 이내에 지정기준을 갖추도록 규정하고 있으며, 부칙 제3조 및 제4조는 기존 사업자가 사용 중인 구역 및 공항을 **항공정비특화단지 및 거점공항으로** 지정된 것으로 간주하고 있음.

안 제8조에서 항공정비특화단지등의 지정에 절차적 공정성과 투명성을 위해 위원회 심의를 거치도록 규정하고 있다는 점에서 해당 부칙의 경과규정은 특정 사업자 또는 특정 지역을 사실상 법률로 지정하는 효과를 발생시켜 특정 기업에 대한 특혜 문제, 지역 간 형평성 문제 등이 있을 수 있다는 이해관계자들의 의견이 있으므로 이를 고려하여 심사할 필요가 있겠음.

국토교통부는 여러 기관에서 특정 업체 및 지역²⁷⁾이 ‘항공종합정비업자, 항공정비특화단지 및 거점공항’으로 자동지정 될 수 있는 부분에 대해 우려를 제기함에 따라 경과조치에 대해서는 **신중한 검토**가 필요하다는 입장임.

27) KAI(한국항공우주산업)가 선정('17.12)되고 자회사인 전문MRO 업체 캄스(한국항공서비스, 사천)가 설립됨('18.7)

인천광역시는 기존 특정 사업자와 특정 공항이 동법의 혜택을 독점적으로 받을 우려가 있어 법이 정한 절차에 따른 공정한 기회와 평가를 모든 사업자, 공항 등에 보장해야 하므로 부칙 제2조부터 제5조까지를 삭제할 필요가 있다는 의견을 제시함.

부산광역시는 부칙을 통해 특정 기업에 대한 특혜 및 독점화가 우려되어 부칙 경과조치를 삭제할 필요가 있다는 의견을 제시함.

충북경제자유구역청은 부칙 경과조치 규정이 특정 사업자·공항에 선점적 지위를 부여하여 후발 지자체 및 신규 산업거점의 진입기회를 제한할 우려가 있어 지역 간 형평성을 확보할 수 있는 지정 절차 및 기준을 명확히 마련해야 할 필요가 있다는 의견을 제시함.

인천국제공항공사는 특정업체에 대한 특혜시비 우려, 정부·공항공사의 민간투자유치사업에 기 투자한 사업시행자에 대한 역차별 및 자유시장경쟁체제에 반할 우려가 있어 부칙 경과조치를 삭제할 필요가 있다는 의견을 제시함.

한국공항공사는 공공자금이 경쟁여건을 왜곡하는 정책적 특혜 구조로 비판받을 소지가 있어 기존 업자에 대한 간주규정(부칙 경과조치)를 삭제하고, 법령상 지정 요건을 명확히 하여 새로이 지정하는 것이 바람직할 것으로 보인다는 의견을 제시함.

문 의 처
02)6788-5580