



제430회국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

항공안전법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈ICAO 평가 대비 국제기준과의 정합성 확보를 위한
제도개선〉

■ 맹성규의원 대표발의(의안번호 제2213844호)

2025. 12.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 맹성규의원 대표발의(2213844)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	4
1. 제안배경	4
2. 형식증명 규정의 보완 등(안 제20조)	5
3. 제작증명 규정의 보완 등(안 제22조)	12
4. 시험 면제 대상에서 전문교육기관의 교육이수자를 제외(안 제38조)	20
5. 자격증명서의 소지의무 확대 및 ‘전문항공교통관제사’등 대상 추가(안 제38조의3, 제41조의2, 제42조, 제43조, 제76조, 제159조 및 제166조)	26
6. 조종교육증명등을 받아야하는 대상 추가(안 제44조)	35
7. 전문교육기관 대상 확대 및 유효기간 설정 등(안 제48조 및 제 48조의2)	38
8. 항공안전프로그램 규정 구체화(안 제58조제1항)	46
9. 항공안전관리시스템 의무적용 대상 조정(안 제58조제2항)	48
10. 비행자료 수집을 위한 장착장비 조건, 안전관리시스템 관련 안 전데이터의 보호에 관한 사항(안 제58조제4항 및 제6항)	53

11. 항공안전관리시스템 위임 근거 보완 및 통합 항공안전관리시스템 근거 신설 등(안 제58조제7항부터 제10항까지)	58
12. 사고조사를 위한 의무보고 자료 활용 등(안 제59조, 제60조 및 제61조2)	63
13. 민간항공기에 대한 무력사용 금지(안 제67조의2 신설)	66
14. 항공교통업무증명 유효기간 설정(안 제85조)	74
15. 항공교통업무증명을 받은 자에 대한 과징금 부과 대상 추가(제87조)	79
16. 항공정보자료 수집 근거 신설(안 제89조)	81
17. 운항증명 유효성 검사 규정 및 관련 처분조치 등(안 제90조 및 제91조)	84
18. 정비조직인증 유효기간 설정 등(안 제97조)	90
19. 정비조직인증 취소에 관한 규정 정비(안 제98조)	97
20. 외국인항공운송사업자의 운항증명승인 유효기간 인정 등(안 제103조 및 제104조)	99
21. 경량항공기 조종사 자격취소 규정 보완 등(안 제114조 및 제121조)	101
22. 법 적용의 면제·예외근거 마련(안 제132조의2 신설 및 제163조의3)	103

□ 맹성규의원 대표발의(2213844)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 맹성규의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2025. 10. 31.
3. 회 부 일 : 2025. 11. 3.

II. 제안이유 및 주요내용

제안이유

국제민간항공기구(ICAO)는 국제 민간항공의 안전하고 질서 있는 발전을 위하여 「국제민간항공협약」(대한민국은 1952.12.11. 가입) 제37조에 따라 모든 체약국이 협약 및 그 부속서에서 채택된 표준과 권고방식을 이행하도록 요구하고 있음. 특히, ICAO는 국제 민간항공의 안전성 제고를 위해 각 체약국의 항공안전감독체계가 관련 국제기준 및 권고와 정합성을 이루고 있는지 주기적으로 평가하고 있음.

이에 대한민국은 ICAO 이사국이자 세계 상위권의 항공운송 규모를 보유한 국가로서, 국제적 책무를 성실히 이행하기 위해 항공운송사업자·정비업·공항운영자·교육기관·항공교통관제시설 등 항공산업 전반에 대한 정부의 감독 기능을 법률에 명확히 부여하고, 국제기준 및 권고와의 정합성을 확보할 수 있도록 관련 제도를 개선함으로써

국가의 항공안전 수준을 한층 제고하고자 함.

주요내용

가. 국토교통부장관이 항공기등을 설계·제작하고자 하는 자에게 발급하는 형식증명·제작증명을 받은 당시의 요건이 유지되고 있는지를 정기 또는 수시로 검사를 할 수 있도록 규정하고 제작증명을 받을 수 있는 대상의 범위에 부가형식증명을 받은 자 등을 추가(안 제20조제8항 및 제22조제1항·제2항·제6항).

나. 국제기준에 따라 항공종사자 자격증명 시험의 면제 대상에서 전문교육기관 교육과정 이수자를 제외(안 제38조제4항).

다. 국토교통부장관이 지정한 전문교육기관의 교육과정 중 탑재용 항공일지에 비행시간을 허위 또는 거짓으로 작성한 경우 관련 항공종사자의 자격증명, 전문교육기관 지정 등을 취소·정지하거나 벌칙을 부여할 수 있도록 보완(안 제43조제1항, 제48조의2제1항 및 제159조).

라. 전문교육기관 지정 대상 확대 등(안 제48조제1항)

국토교통부장관이 지정하는 전문교육기관 대상에 “자격증명의 한정” 및 “객실승무원”을 양성하는 기관을 포함할 수 있도록 그 범위를 확대하고, 항공정비사 양성 과정도 전문교육기관 지정 의무 대상으로 포함.

마. 국토교통부장관이 항공안전 확보를 위하여 발급하는 운항증명, 정비조직인증, 전문교육기관 지정, 항공교통업무증명 등에 유효기간(또는 유효성 검사)을 포함하도록 규정(안 제48조제12항부터 제14

항까지, 제85조제10항부터 제12항까지, 제90조제11항, 제97조제4항
· 제6항 · 제7항).

바. 국제기준에 따라 항공안전관리시스템 운용 대상을 명확히 규정하고, 2종류 이상의 사업을 운영하는 자는 통합된 항공안전관리시스템을 운영할 수 있는 근거를 마련하고, 국토교통부장관이 항공안전관리시스템 운용자에 대하여 정기·수시 검사를 수행하도록 의무를 규정(안 제58조제2항 · 제8항 · 제9항).

사. 국토교통부장관이 의무보고 대상 항공안전장애에 대한 사실조사 후 고의 또는 중과실이 아닌 경우 행정처분을 아니할 수 있도록 대상, 세부요건 및 절차를 대통령령으로 정할 수 있도록 근거를 마련(안 제60조제5항).

아. 비행 중인 항공기(경량항공기를 포함한다)에 무력사용을 금지하고, 요격을 당하는 항공기는 비행하는 공역을 관할하는 국가의 규칙 및 절차를 따르도록 규정(안 제67조의2).

자. 국토교통부장관이 항공정보 및 항공지도를 발간하기 위하여 필요한 원천자료를 수집할 수 있는 권한을 부여(안 제89조제3항 · 제5항).

차. 항공안전 및 공공의 이익을 위하여 국토교통부장관이 항공안전법에서 정하는 기준에 대한 면제·예외가 필요한 경우(전쟁·질병·자연재해·기술발전 등) 이를 인정할 수 있도록 관련 근거 등 신설(안 제132조의2 및 제163조의3).

Ⅲ. 검토의견

1. 제안 배경

국제민간항공기구(ICAO)는 국제 민간항공의 안전하고 질서 있는 발전을 위하여 「국제민간항공협약」에 따라 모든 체약국이 협약 및 그 부속서에서 채택된 표준과 권고방식을 이행하도록 요구하고 있음.

ICAO는 국제 민간항공의 안전성 제고를 위해 각 체약국의 항공안전 감독체계가 관련 국제기준 및 권고와 정합성을 이루고 있는지 주기적으로 평가하고 있으며, 우리나라는 2026년 12월 해당 평가 대상임. 이에 개정안은 해당 평가에 대비하여 국제기준 및 권고와의 정합성을 확보할 수 있도록 현행 법률을 개선하려는 것임.

2. 형식증명 규정의 보완 등(안 제20조)

개정안은 항공안전관리시스템 마련 의무를 수행하지 아니한 자에 대한 형식증명의 취소·정지 규정을 보완하고, 형식증명을 받은 당시의 요건을 유지하고 있는지를 정기 또는 수시로 검사할 수 있도록 하는 규정을 신설하려는 것임.

현행	개정안
제20조(형식증명 등) ① ~ ⑥ (생략)	제20조(형식증명 등) ① ~ ⑥ (현행과 같음)
⑦ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 해당 항공기등에 대한 형식증명, 제한형식증명 또는 부가형식증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 효력의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 형식증명, 제한형식증명 또는 부가형식증명을 취소하여야 한다.	⑦ ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1.·2. (생략)	1.·2. (현행과 같음)
<신설>	3. 제58조제2항 및 제7항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우(형식증명 또는 제한형식증명을 받은 자에 한하여 적용한다)가. 업무를 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 경우 나. 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 경우

현행	개정안
<신설>	<u>다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 경우라. 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요 사항을 변경한 경우</u> <u>⑧ 국토교통부장관은 제2항 및 제3항에 따른 형식증명 또는 제한형식증명을 받은 자, 제5항 및 제6항에 따라 부가형식증명을 받은 자가 증명받은 사항을 유지하고 있는지를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정기 또는 수시로 검사하여야 한다.</u>

형식증명이란 국토교통부장관이 항공기등을 설계하고자 하는 자에게 발급하는 증명으로, 해당 항공기등의 설계가 항공기기술표준에 적합한 경우에 발급되는 ‘**형식증명**’, 산불진화 등 특정한 업무에 사용되는 항공기의 설계가 해당 항공기의 업무와 관련된 항공기기술표준에 적합하고 신청인이 제시한 운용범위에서 안전하게 운항할 수 있음을 입증한 경우에 발급되는 ‘**제한형식증명**’으로 나뉘며,

형식증명·제한형식증명을 받은 항공기등의 설계를 변경하려는 경우에는 ‘**부가형식증명**’을 받아야 함(법 제20조).

제20조(형식증명 등) ① 항공기등의 설계에 관하여 국토교통부장관의 증명을 받으려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 제2항 각 호의 어느 하나에 따른 증명을 신청하여야 한다. 증명받은 사항을 변경할 때에도 또한 같다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 신청을 받은 경우 해당 항공기등이 항공기기술

기준 등에 적합한지를 검사한 후 다음 각 호의 구분에 따른 증명을 하여야 한다.

1. 해당 항공기등의 설계가 항공기기술기준에 적합한 경우: **형식증명**

2. 신청인이 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 항공기의 설계가 해당 항공기의 업무와 관련된 항공기기술기준에 적합하고 신청인이 제시한 운용범위에서 안전하게 운항할 수 있음을 입증한 경우: **제한형식증명**

가. 산불진화, 수색구조 등 국토교통부령으로 정하는 특정한 업무에 사용되는 항공기(나목의 항공기를 제외한다)

나. 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」 제4조제5항제1호에 따른 형식인증을 받아 제작된 항공기로서 산불진화, 수색구조 등 국토교통부령으로 정하는 특정한 업무를 수행하도록 개조된 항공기

⑤ 형식증명, 제한형식증명 또는 제21조에 따른 형식증명승인을 받은 항공기등의 설계를 변경하기 위하여 부가적인 증명(이하 “**부가형식증명**”이라 한다)을 받으려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 부가형식증명을 신청하여야 한다.

【 단계별 인증 구분 】

설계 단계	➤	형식증명 항공안전법 제20조	항공기, 엔진 및 프로펠러의 설계가 항공기기술기준(국토부 고시)에 적합함을 증명 ※ 제한형식증명(Restricted TC) : 항공기의 설계가 항공기기술기준을 모두 충족할 수 없으나, 특정목적(산불진화, 수색구조 등) 운용에 적합하고 신청인이 제시한 운용범위에서 안전하게 운항할 수 있음을 증명
		형식증명승인 항공안전법 제21조	외국정부로부터 형식증명을 받은 항공기를 도입할 경우 설계, 제작과정이 항공기기술기준에 적합함을 승인
생산 단계	➤	제작증명 항공안전법 제22조	형식증명 받은 항공기, 엔진 및 프로펠러를 인가된 설계에 따라 제작업체가 양산할 수 있는 기술·설비·인력·품질관리체계를 갖추고 있음을 증명
운영 단계	➤	감항증명 항공안전법 제23조	개별 항공기가 항공기기술기준에 적합하고 안전하게 운항할 수 있는지 서류, 상태검사 등을 통해 증명
		감항성 개선지시 항공안전법 제23조제9항	항공기, 엔진, 프로펠러 등에 설계, 제작결함으로 불안정한 상태가 존재하거나 존재할 가능성이 있는 경우 항공당국에서 소유자등에게 검사, 교환, 수리 등을 지시하거나 제한사항 등을 정하여 비행안전을 확보하도록 지시

한편, 현행법 제58조제2항은 형식증명을 받은 자 등에 대해 사업을 시작하기 전까지 항공기사고 등의 예방 및 비행안전의 확보를 위한 **항공안전관리시스템을 마련**하고 국토교통부장관의 승인을 받아 운용하도록 의무를 부여하고 있는데,

제58조(국가 항공안전프로그램 등) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제작, 교육, 운항 또는 사업 등을 시작하기 전까지 제1항에 따른 항공안전프로그램에 따라 항공기사고 등의 예방 및 비행안전의 확보를 위한 항공안전관리시스템을 마련하고, 국토교통부장관의 승인을 받아 운용하여야 한다. 승인받은 사항 중 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경할 때에도 또한 같다.

1. 형식증명, 부가형식증명, 제작증명, 기술표준품형식승인 또는 부품등제작자증명을 받은 자
2. 제35조제1호부터 제4호까지 및 제7호의2에 해당하는 항공종사자 양성을 위하여 제48조제1항 단서에 따라 지정된 전문교육기관
3. 항공교통업무증명을 받은 자
4. 제90조(제96조제1항에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 운항증명을 받은 항공운송사업자 및 항공기사용사업자
5. 항공기정비업자로서 제97조제1항에 따른 정비조직인증을 받은 자
6. 「공항시설법」 제38조제1항에 따라 공항운영증명을 받은 자
7. 「공항시설법」 제43조제2항에 따라 항행안전시설을 설치한 자
8. 제55조제2호에 따른 국외운항항공기를 소유 또는 임차하여 사용할 수 있는 권리가 있는 자

제58조제2항 각 호에 따른 전문교육기관의 지정, 항공교통업무증명 등에 대해서는 해당 의무 규정의 실효성을 위해 제58조제2항 위반 시 전문교육기관 지정의 취소(법 제48조의2), 항공교통업무증명의 취소(법 제86조) 등 각종 증명 등을 취소·정지할 수 있는 규정을 마련하고 있으나, 형식증명에 대해서는 이에 대한 근거가 미비함.

이에 개정안은 다른 조항과 같이 제58조제2항을 위반한 경우에 대한 형식증명의 취소·정지 규정을 보완하려는 것으로 이는 국제기준에 부합하는 타당한 입법조치로 보임.

제20조(형식 증명)	제58조제2항 위반에 대한 형식증명 등의 취소 또는 정지 규정 없음
제 48 조 의 2 (전문교육기관 지정의 취소 등)	① 국토교통부장관은 전문교육기관으로 지정받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 업무의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호 또는 제8호에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소하여야 한다. 7. 제58조제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 가. 업무를 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 경우 나. 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 경우 다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 경우 라. 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경한 경우
제86조(항공교통업무증명의 취소 등)	① 국토교통부장관은 항공교통업무증명을 받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 항공교통업무증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 항공교통업무 제공의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호 또는 제8호에 해당하는 경우에는 항공교통업무증명을 취소하여야 한다. 2. 제58조제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 가. 항공교통업무 제공을 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 경우 나. 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 경우 다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 경우 라. 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경한 경우
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. 20. 제58조제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 가. 사업을 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 경우 나. 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 경우 다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 경우 라. 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요 사항을 변경한 경우

【 ICAO 부속서 19 : 항공안전관리시스템 의무 적용 대상 】

원문	국문
3.3.2 Safety management system obligations	3.3.2 SMS 의무
3.3.2.1 States shall require that the following service providers under their authority implement an SMS:	3.3.2.1 각국은 자국의 관리 하에서 다음 서비스제공자들의 SMS 이행을 요구해야 한다.
f) organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft, engines or propellers in accordance with Annex 8;	f) 부속서 8에 의거하여 항공기, 엔진 또는 프로펠러의 형식 설계나 제조에 책임이 있는 조직

※ 자료 : 국토교통부

다만, 신설되는 안 제20조제8항은 국토교통부장관으로 하여금 형식증명 등을 받은 자가 증명받은 사항을 유지하고 있는지를 정기 또는 수시로 검사하도록 규정하고 있으나, 검사 결과 위험을 초래할 수 있는 사항이 발견된 경우 **필요한 조치**에 대해서는 별도의 규정을 두고 있지 않음.

현행법 제85조(항공교통업무증명 등), 제132조(항공안전활동)에서는 국토교통부의 정기 또는 수시 검사 및 조사 결과 위험을 초래할 수 있는 사항이 발견되었을 때에는 시정조치를 명할 수 있도록 하고 있으므로,¹⁾ 안 제20조제8항의 정기·수시 검사가 실효성을 가지기 위해서는 **검사 결과에 대한 시정조치 명령에 대한 근거를 보완할 필요가 있을** 것으로 보이며, 아울러 일부 자구정리가 필요할 것으로 보임.

1) 「항공안전법」

제85조(항공교통업무증명 등) ⑧ 국토교통부장관은 항공교통업무증명을 받은 자가 항공교통업무제공체계를 계속적으로 유지하고 있는지를 **정기 또는 수시로 검사할 수 있다.**

⑨ 국토교통부장관은 제8항에 따른 검사 결과 항공교통안전에 위험을 초래할 수 있는 사항이 발견되었을 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 **시정조치를 명할 수 있다.**

제132조(항공안전 활동) ② 국토교통부장관은 이 법을 시행하기 위하여 특히 필요한 경우에는 소속 공무원으로 하여금 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자의 다음 각 호의 어느 하나의 장소에 출입하여 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치, 항행안전시설, 장부, 서류, 그 밖의 물건을 검사하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 검사 등의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 특히 필요하다고 인정하면 국토교통부령으로 정하는 자격을 갖춘 항공안전에 관한 전문가를 위촉하여 검사 등의 업무에 관한 자문에 응하게 할 수 있다.

1. 사무소, 공장이나 그 밖의 사업장

2. 비행장, 이착륙장, 공항, 공항시설, 항행안전시설 또는 그 시설의 공사장

3. 항공기 또는 경량항공기의 정치장

4. 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치

⑨ 국토교통부장관은 제2항 또는 제3항에 따른 검사 결과 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치의 안전운행에 위험을 초래할 수 있는 사항을 발견한 경우에는 그 검사를 받은 자에게 **시정조치 등을 명할 수 있다**

국토교통부는 안전증명 발급 후 감독에 대한 근거를 법에 두고, 감독 주기·방식 등 세부사항을 부령으로 정하도록 하여 보다 명확히 하고, 안전증명을 받은 자가 항공안전법 제58조에 따른 항공안전관리시스템을 마련하지 않거나 승인받지 않은 경우 해당 안전증명을 취소 또는 정지함으로써 국제기준을 준수하고, 항공안전 확보에 기여할 수 있을 것으로 판단하여 개정안에 동의한다는 입장임.

3. 제작증명 규정의 보완 등(안 제22조)

개정안은 항공안전관리시스템 마련 의무를 수행하지 아니한 자에 대한 제작증명의 취소·정지 규정을 보완하고, 제작증명을 받은 당시의 요건을 유지하고 있는지를 정기 또는 수시로 검사할 수 있도록 하는 규정을 신설하려는 것임.

현행	개정안
제22조(제작증명) ① <u>형식증명 또는 제한형식증명에 따라</u> 인가된 설계에 일치하게 항공기등을 제작할 수 있는 기술, 설비, 인력 및 품질관리체계 등을 갖추고 있음을 증명(이하 “제작증명”이라 한다) <u>받으려는 자</u> 는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 제작증명을 신청하여야 한다.	제22조(제작증명) ① <u>다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 형식증명, 제한형식증명 또는 부가형식증명</u> ----- ----- ----- ----- -----을 받으려는 경우에----- ----- ----- -.
<신설> <신설> <신설> <신설>	1. <u>형식증명을 보유한 자</u> 2. <u>제한형식증명을 보유한 자</u> 3. <u>부가형식증명을 보유한 자</u> 4. <u>형식증명 또는 부가형식증명을 받은 자와 계약을 통해 형식증명 또는 부가형식증명을 사용할 수 있는 권한을 부여 받은 자</u>
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 신청을 받은 경우 항공기등을 제작하려는 자가 <u>형식증명 또는 제한형식증명에 따라</u> 인가된 설계에 일치하게 항공기등을 제작할 수 있는 기술, 설비, 인력 및 품질관리체계 등을 갖추	② ----- ----- ----- <u>형식증명, 제한형식증명 또는 부가형식증명</u> ----- ----- -----

현행	개정안
고 있는지를 검사하여야 한다.	-----.
③·④ (생략)	③·④ (현행과 같음)
⑤ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제작증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 효력의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 제작증명을 취소하여야 한다.	⑤ ----- ----- ----- ----- --. ----- -----.
1. 2. (생략)	1. 2. (현행과 같음)
<신설>	3. 제58조제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 가. 업무를 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 경우 나. 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 경우 다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 경우 라. 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요 사항을 변경한 경우
<신설>	⑥ 국토교통부장관은 제3항에 따라 제작증명을 받은 자가 증명받은 사항을 유지하고 있는지를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정기 또는 수시로 검사하여야 한다.

제작증명이란 형식증명 또는 제한형식증명을 받은 설계에 일치하게 항공기등을 제작할 수 있는 기술 등을 갖추고 있음을 증명하는 것으로서(법 제22조),

제22조(제작증명)	
①	형식증명 또는 제한형식증명에 따라 인가된 설계에 일치하게 항공기등을 제작할 수 있는 기술, 설비, 인력 및 품질관리체계 등을 갖추고 있음을 증명(이하 “ 제작증명 ”이라 한다)받으려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 제작증명을 신청하여야 한다.
②	국토교통부장관은 제1항에 따른 신청을 받은 경우 항공기등을 제작하려는 자가 형식증명 또는 제한형식증명에 따라 인가된 설계에 일치하게 항공기등을 제작할 수 있는 기술, 설비, 인력 및 품질관리체계 등을 갖추고 있는지를 검사하여야 한다.

개정안은 제작증명을 신청할 수 있는 자를 확대하여, 형식증명·제한형식증명을 보유한 자뿐만 아니라 ‘부가형식증명’을 보유한 자, ‘형식증명 또는 부가형식증명을 받은 자와 계약을 통해 해당 증명을 사용할 수 있는 권한을 부여받은 자’에게도 제작증명을 획득할 수 있는 법적 근거를 마련하려는 것임.

【 단계별 인증 구분 】

설계 단계	형식증명 항공안전법 제20조	항공기, 엔진 및 프로펠러의 설계가 항공기기술기준(국토부 고시)에 적합함을 증명 ※ 제한형식증명(Restricted TC) : 항공기의 설계가 항공기기술기준을 모두 충족할 수 없으나, 특정목적(산불진화, 수색구조 등) 운용에 적합하고 신청인이 제시한 운용범위에서 안전하게 운항할 수 있음을 증명
	형식증명승인 항공안전법 제21조	외국정부로부터 형식증명을 받은 항공기를 도입할 경우 설계, 제작과정이 항공기기술기준에 적합함을 승인
생산 단계	제작증명 항공안전법 제22조	형식증명 받은 항공기, 엔진 및 프로펠러를 인가된 설계에 따라 제작업체가 양산할 수 있는 기술·설비·인력·품질관리체계를 갖추고 있음을 증명
운영 단계	감항증명 항공안전법 제23조	개별 항공기가 항공기기술기준에 적합하고 안전하게 운항할 수 있는지 서류, 상태검사 등을 통해 증명
	감항성 개선지시 항공안전법 제23조 제9항	항공기, 엔진, 프로펠러 등에 설계, 제작결함으로 불안정한 상태가 존재하거나 존재할 가능성이 있는 경우 항공당국에서 소유자등에게 검사, 교환, 수리 등을 지시하거나 제한사항 등을 정하여 비행안전을 확보하도록 지시

이는 미국 연방항공청(FAA) 규정(FAR Part 21, 21.132)²⁾에 맞추어 현행 「항공안전법」에도 부가형식증명 소지자 및 면허협정에 따라 형식증명/부가형식증명에 대한 권한을 가진 자를 추가하여 국제기준과의 정합성을 확보하고, 국내 제작산업의 활성화를 도모하려는 취지로 보임.

【 국내외 기준 비교 】

구 분	형식증명 소지자 (제한형식증명 포함)	부가형식증명 소지자	면허협정에 따라 형식증명에 대한 권한 보유
항공안전법 제22조(제작증명)	○	-	-
미국(FAA) FAR Part 21.132	○	○	○

※ 자료 : 국토교통부

다만, 다음의 사항을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

첫째, 안 제22조제1항제4호에서는 ‘형식증명 또는 부가형식증명’을 받은 자와 계약을 통해 각 증명을 사용할 수 있는 권한을 부여받은 자라고 규정하고 있어 **제한형식증명**을 포함하고 있지 않는데, 국제기준과의 정합성 확보를 위해 제한형식증명을 받은 자와 계약을 통해 증명을 사용할 수 있는 권한을 부여받은 자도 포함할 수 있도록 일부 자구를 수정할 필요가 있을 것으로 보임.

2) 미국 FAA 규정(FAR Part 21, 21.132)

§21.132 Eligibility(자격)

Any person may apply for a production certificate(제작증명) if that person holds, for the product concerned—

(a) **A current type certificate**, (형식증명, 제한형식증명)

(b) A supplemental type certificate, or (부가형식증명)

(c) Rights to the benefits of that **type certificate** or supplemental type certificate under a licensing agreement. (면허협정에 따른 증명에 대한 권한 확보)

둘째, 현행법 제58조제2항는 제작증명을 받은 자 등에 대해 사업을 시작하기 전까지 항공기사고 등의 예방 및 비행안전의 확보를 위한 항공안전관리시스템을 마련하고 국토교통부장관의 승인을 받아 운용하도록 의무를 부여하고 있는데,

제58조(국가 항공안전프로그램 등) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제작, 교육, 운항 또는 사업 등을 시작하기 전까지 제1항에 따른 항공안전프로그램에 따라 항공기사고 등의 예방 및 비행안전의 확보를 위한 항공안전관리시스템을 마련하고, 국토교통부장관의 승인을 받아 운용하여야 한다. 승인받은 사항 중 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경할 때에도 또한 같다.

1. 형식증명, 부가형식증명, **제작증명**, 기술표준품형식승인 또는 부품등제작자증명을 받은 자
2. 제35조제1호부터 제4호까지 및 제7호의2에 해당하는 항공종사자 양성을 위하여 제48조제1항 단서에 따라 지정된 전문교육기관
3. 항공교통업무증명을 받은 자
4. 제90조(제96조제1항에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 운항증명을 받은 항공운송사업자 및 항공기사용사업자
5. 항공기정비업자로서 제97조제1항에 따른 정비조직인증을 받은 자
6. 「공항시설법」 제38조제1항에 따라 공항운영증명을 받은 자
7. 「공항시설법」 제43조제2항에 따라 항행안전시설을 설치한 자
8. 제55조제2호에 따른 국외운항항공기를 소유 또는 임차하여 사용할 수 있는 권리가 있는 자

제58조제2항 각 호에 따른 전문교육기관의 지정, 항공교통업무증명 등에 대해서는 해당 규정의 실효성을 위해 제58조제2항 위반 시 전문교육기관 지정의 취소(법 제48조의2), 항공교통업무증명의 취소(법 제86조) 등을 각종 증명 등을 취소·정지할 수 있는 규정을 마련하고 있으나, 형식증명과 같이 제작증명도 취소·정지 규정이 미비한 상황임.

이에 개정안은 다른 조항과 같이 제58조제2항을 위반한 경우에 대한 제작증명의 취소·정지 규정을 보완하려는 것으로 타당한 입법조치로 보임.

제22조(제작 증명)	제58조제2항 위반에 대한 형식증명 등의 취소 또는 정지 규정 없음
제 48 조 의 2 (전문교육기관 지정의 취소 등)	① 국토교통부장관은 전문교육기관으로 지정받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 업무의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호 또는 제8호에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소하여야 한다. 7. 제58조제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 가. 업무를 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 경우 나. 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 경우 다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 경우 라. 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경한 경우
제86조(항공교통업무증명의 취소 등)	① 국토교통부장관은 항공교통업무증명을 받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 항공교통업무증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 항공교통업무 제공의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호 또는 제8호에 해당하는 경우에는 항공교통업무증명을 취소하여야 한다. 2. 제58조제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 가. 항공교통업무 제공을 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 경우 나. 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 경우 다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 경우 라. 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경한 경우
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. 20. 제58조제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 가. 사업을 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 경우 나. 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 경우 다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 경우 라. 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요 사항을 변경한 경우

【 ICAO 부속서 19 : 항공안전관리시스템 의무 적용 대상 】

원문	국문
3.3.2 Safety management system obligations	3.3.2 SMS 의무
3.3.2.1 States shall require that the following service providers under their authority implement an SMS:	3.3.2.1 각국은 자국의 관리 하에서 다음 서비스제공자들의 SMS 이행을 요구해야 한다.
f) organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft, engines or propellers in accordance with Annex 8;	f) 부속서 8에 의거하여 항공기, 엔진 또는 프로펠러의 형식 설계나 제조에 책임이 있는 조직

※ 자료 : 국토교통부

셋째, 신설되는 안 제22조제6항은 국토교통부장관으로 하여금 제작증명을 받은 자가 증명받은 사항을 유지하고 있는지를 정기 또는 수시로 검사하도록 하고 있는데, 검사 결과 위험을 초래할 수 있는 사항이 발견된 경우 등에 필요한 조치에 대해서는 별도로 규정하고 있지 않음.

현행법 제85조(항공교통업무증명 등), 제132조(항공안전활동)는 국토교통부의 정기 또는 수시 검사 및 조사 결과 위험을 초래할 수 있는 사항이 발견되었을 때에는 시정조치를 명할 수 있도록 하고 있으므로,³⁾

3) 「항공안전법」

제85조(항공교통업무증명 등) ⑧ 국토교통부장관은 항공교통업무증명을 받은 자가 항공교통업무제공체계를 계속적으로 유지하고 있는지를 정기 또는 수시로 검사할 수 있다.

⑨ 국토교통부장관은 제8항에 따른 검사 결과 항공교통안전에 위험을 초래할 수 있는 사항이 발견되었을 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시정조치를 명할 수 있다.

제132조(항공안전 활동) ② 국토교통부장관은 이 법을 시행하기 위하여 특히 필요한 경우에는 소속 공무원으로 하여금 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자의 다음 각 호의 어느 하나의 장소에 출입하여 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치, 항행안전시설, 장부, 서류, 그 밖의 물건을 검사하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 검사 등의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 특히 필요하다고 인정하면 국토교통부령으로 정하는 자격을 갖춘 항공안전에 관한 전문가를 위촉하여 검사 등의 업무에 관한 자문에 응하게 할 수 있다.

1. 사무소, 공장이나 그 밖의 사업장
2. 비행장, 이착륙장, 공항, 공항시설, 항행안전시설 또는 그 시설의 공사장
3. 항공기 또는 경량항공기의 정치장

안 제22조제6항의 정기·수시 검사가 실효성을 가지기 위해서는 검사 결과에 대한 시정조치 명령에 대한 근거를 보완할 필요가 있을 것으로 보이며, 아울러 일부 자구정리가 필요할 것으로 보임.

국토교통부는 감독에 대한 근거를 법에 두고, 감독 주기·방식 등 세부 사항을 부령으로 정하도록 하여 보다 명확히 하고, 항공안전법 제58조에 따른 항공안전관리시스템을 마련하지 않거나 승인받지 않은 경우, 해당 증명을 취소 또는 정지함으로써 국제기준을 준수하고, 항공안전 확보에 기여할 수 있을 것으로 판단하여 개정안에 동의하는 입장임.

4. 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치

⑨ 국토교통부장관은 제2항 또는 제3항에 따른 검사 결과 항공기, 경량항공기 또는 초경량비행장치의 안전운항에 위협을 초래할 수 있는 사항을 발견한 경우에는 그 검사를 받은 자에게 시정조치 등을 명할 수 있다

4. 시험 면제 대상에서 전문교육기관의 교육이수자를 제외(안 제 38조)

개정안은 전문교육기관의 교육과정을 이수한 사람에 대한 시험실시 면제 규정을 삭제하려는 것임.

현행	개정안
법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제38조(시험의 실시 및 면제) ① ~ ③ (생략) ④ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람에게는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 제1항부터 제3항까지에 따른 시험 및 심사의 전부 또는 일부를 면제할 수 있다. 1. (생략) 2. 제48조에 따른 전문교육기관의 교육과정을 이수한 사람	법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률⁴⁾ 제38조(시험의 실시 및 면제) ① ~ ③ (현행과 같음) ④ _____ _____ _____ _____. 1. (현행과 같음) <삭제>

최근 특정 항공교육기관에서 실제 비행실습을 1~2시간 진행 후 10시간 비행실습을 한 것으로 비행시간을 허위·과대조작하여 비행경력증명서를 발급한 사례가 부산지방항공청의 감사 과정에서 적발되었음.⁵⁾

4) 기 시행중(2025.11.28.)

5) 시사위크, 「자격미달 조종사, 항공사 취업… 항공교육기관 써니항공, 비행시간 허위·과대 조작」, 2025.5.16.

현행법 제38조에 따라 전문교육기관의 교육과정을 이수한 사람은 해당 전문교육기관의 교육과정을 일정 부분 인정하여 「항공안전법 시행규칙」에 따라 **자격증명시험의 실기시험 일부, 한정심사의 실기시험**이 면제되는데,

「항공안전법」

제38조(시험의 실시 및 면제) ④ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람에게는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 제1항부터 제3항까지에 따른 시험 및 심사의 전부 또는 일부를 면제할 수 있다.

1. 외국정부로부터 자격증명을 받은 사람
2. **제48조에 따른 전문교육기관의 교육과정을 이수한 사람**
3. 항공기·경량항공기 탑승경력 및 정비경력 등 실무경험이 있는 사람
4. 「국가기술자격법」에 따른 항공기술분야의 자격을 가진 사람
5. 항공기의 제작자가 실시하는 해당 항공기에 관한 교육과정을 이수한 사람
6. 신설된 항공교통관제시설에서 전문항공교통관제사의 업무를 수행하려는 사람으로서 국토교통부장관이 시험 및 심사의 전부 또는 일부의 면제가 필요하다고 인정하는 사람

「항공안전법 시행규칙」

제88조(자격증명시험의 면제) ② 법 제38조제3항제2호 또는 제3호에 해당하는 사람이 해당 자격증명시험에 응시하는 경우에는 별표 7 제1호에 따라 **실기시험의 일부를 면제한다.**

제89조(한정심사의 면제) ② 법 제38조제3항제2호에 따라 국토교통부장관이 지정한 전문교육기관에서 항공기에 관한 전문교육을 이수한 조종사 또는 항공기관사가 교육 이수 후 180일 이내에 교육받은 것과 같은 형식의 항공기에 관한 한정심사에 응시하는 경우에는 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 **실기시험을 면제**한다. 다만, 항공기의 소유자등이 새로운 형식의 항공기를 도입하는 경우 그 항공기의 조종사 또는 항공기관사에 관한 한정심사에서는 그 응시자가 전문교육기관(외국정부가 인정한 외국의 전문교육기관을 포함한다)에서 항공기에 관한 전문교육을 이수한 경우에는 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 학과시험과 실기시험을 면제한다.

개정안은 최근 일부 전문교육기관에서 발생한 비행시간 허위기록 사례 등을 고려하여 전문교육기관 이수자의 기량 충족 여부를 실제 실기시험 절차를 통해 확인하려는 것으로, **자격시험의 실효성을 강화**할 수 있을 것으로 기대됨.

다만, 다음의 사항을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

첫째, 전문교육기관은 교육과목, 교육방법, 인력, 시설 장비 등 현행법 제48조에 따른 엄격한 훈련체계를 갖추어 국토교통부장관의 지정을 받도록 하고 있는데,

기존 현행법에서 전문교육기관의 교육과정을 이수한 자에게 시험 면제 혜택을 부여하도록 하는 취지는 이러한 전문교육기관의 교육품질을 국토교통부에서 인정하고 인센티브를 부여함으로써 전문교육기관 제도를 활성화하기 위한 것임을 고려할 때 해당 인센티브의 삭제로 전문교육기관의 이용 유인이 감소할 수 있다는 점을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

참고로, 「선박직원법」 및 시행령에 따르면 해양수산부장관의 지정을 받아 선원이 되고자 하는 자 또는 선원에게 교육을 실시하는 ‘지정교육기관’에서 교육과정을 이수한 사람에 대한 특례(필기시험 면제 등)⁶⁾

6) 「선박직원법 시행령」

제16조(지정교육기관의 교육과정 이수자 등에 대한 특례) ①지정교육기관에서 해양수산부장관이 인정하는 교육과정을 이수한 사람(이수예정자를 포함한다. 이하 같다)에 대하여는 별표 1의3에 따른 승무경력기간을 계산함에 있어 교육과정중의 실습기간을 뺀 교육기간을 다음 각 호의 방법에 의하여 산출한 기간의 범위 내에서 선박의 운항, 기관의 운전, 전자기관의 운전 또는 무선통신의 담당의 직무로 승무한 경력에 산입한다.

1. ~ 4. (생략)

② 지정교육기관에서 제1항에 따른 교육과정 중 실습을 이수한 사람에 대하여 별표 1의3에 따른 면허를 위한 승무경력을 계산할 때에는 1년의 범위에서 다음 각 호의 구분에 따른 실습기간을 합산하여 해당 승무경력기간에 산입한다. <개정 2023. 10. 17.>

1. ~ 3. (생략)

③지정교육기관중 대학·전문대학 또는 고등학교의 지정받은 학과를 졸업한 자(졸업예정자를 포함한다) 또는 지정교육기관에서 해양수산부장관이 인정하는 교육과정을 이수한 자의 승무경

를 부여하고 있으므로 유사 전문교육기관 제도 운영 실태를 고려하여 결정할 필요가 있을 것으로 보임.

참고로, 전문교육기관 과정을 이수한 자에 대한 자격증명 시험 면제에 관한 사항은 국제기준에 규정되어 있지 않고, 감독당국은 전문교육기관에 자격증명 시험 실시 권한을 위임할 수 있도록 허용하고 있음.

【 ICAO 관련 기준(부록2 전문 교육기관) 】

원문	국문
APPENDIX 2. APPROVED TRAINING ORGANIZATION	부록 2. 전문교육기관
9. Evaluation and checking	9. 평가 및 검사
When a State has authorized an approved training organization to conduct the testing	국가가 인가된 전문교육기관(ATO)에게 자격증명(면허·등급) 발급을 위한 시험 실시 권한

력이 3년 이상인 경우에는 별표1의3의 규정에 불구하고 다음 각호의 1에 해당하는 동일직종의 면허(운항사과정의 경우에는 전문분야별로 항해사면허 또는 기관사면허를 포함한다)를 받기 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.

1. 대학 또는 전문대학을 졸업한 자는 3급 항해사, 3급 기관사, 전자기관사 또는 3급 운항사
2. 고등학교를 졸업한 자는 4급 항해사, 4급 기관사, 전자기관사 또는 4급 운항사
3. 1년 이상의 통신에 의한 교육과정을 이수한 자는 4급 항해사·4급 기관사 또는 4급 운항사
- ④지정교육기관중 제16조의2의 규정에 의한 해기품질평가 결과 적정하다고 인정되는 대학·전문대학 또는 고등학교의 지정학과를 졸업한 자(졸업예정자를 포함한다) 및 해양수산부장관이 정하여 고시하는 승선실습 프로그램을 이수한 자에 대하여는 해양수산부장관이 정하는 바에 따라 필기시험을 면제할 수 있다.

⑤다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지정교육기관에서 해양수산부장관이 인정하는 5급 이하의 해기사 양성교육과정을 이수한 사람은 별표 1의3에도 불구하고 해당 교육과정과 같은 직종 5급 이하의 항해사 또는 기관사의 면허취득 및 시험응시를 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.

1. 한국해양수산연수원
2. 「평생교육법」 제30조제1항에 따른 학교 부설 평생교육시설

⑥ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지정교육기관에서 해양수산부장관이 인정하는 5급의 해기사 양성교육과정을 이수한 사람은 별표 1의3에도 불구하고 해당 교육과정과 같은 직종 5급의 항해사 또는 기관사의 면허취득 및 시험응시를 위한 승무경력이 있는 것으로 본다

1. 해양경찰교육원
2. 해군교육사령부

⑦ 지정교육기관 중 제16조의2에 따른 해기품질평가 결과 적정하다고 인정되는 대학·전문대학 또는 고등학교의 지정학과를 졸업한 자(졸업예정자를 포함한다)가 해양수산부장관이 정하여 고시하는 승선실습 프로그램을 이수한 경우에는 해당 교육과정과 같은 직종 5급의 항해사 또는 기관사의 면허취득을 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.

원문	국문
required for the issuance of a licence or rating, the testing shall be conducted by personnel authorized by the Licensing Authority or designated by the training organization in accordance with criteria approved by the Licensing Authority.	<u>을 부여한 경우</u> , 그 시험은 면허 발급 권한을 가진 자격 당국(licensing authority)이 직접 승인한 사람 또는 자격 당국이 승인한 기준에 따라 교육기관이 지정한 사람이 수행해야 한다.

※ 자료 : 국토교통부

둘째, 통상 전직 군조종사 등은 전문교육기관의 교육과정을 이수하고 이에 따라 실기시험을 면제받고 있었는데, 해당 규정을 삭제하는 개정안과 관련하여 공군본부에서는 군조종사는 의무 복무기간까지 민간 이상의 경력으로 비행을 운영하게 되는데, ICAO 관련 규정⁷⁾을 고려할 때 개정안과 같이 제2호를 삭제할 경우 국방부장관이 인정한 항공기에 관한 교육과정을 이수한 사람에 대해서도 시험의 일부를 면제할 수 있도록 근거를 신설할 필요가 있다는 의견을 제시하여 이를 참고할 필요가 있을 것으로 보임.

7) ICAO DOC 9379(Appendix E, Chapter 2)

2.1.3.2 군 조종사 또는 전직 군 조종사: 특별 규정

(a) 다음의 경우를 제외하고 -비행 능력 부족으로 인해 비행 자격에서 제외되었거나, 항공기 운항과 관련된 징계 조치로 인해 비행 자격에서 제외된 군 조종사 또는 전직 군 조종사를 제외한 -해당 군 조종사 또는 전직 군 조종사가 IS: 2.1.3.2의 요건을 충족하는 경우, 본인의 군 비행 훈련을 근거로 다음의 자격을 신청할 수 있다:

1. 사업 조종사 자격증명 (Commercial Pilot License, CPL)
2. 해당 군 조종사가 자격을 보유한 항공기 종류(category) 및 등급(class)에 대한 항공기 등급(Aircraft Rating)
3. 해당 군 조종사가 자격을 보유한 항공기 종류에 대한 계기비행 등급 (Instrument Rating)
4. 필요할 경우 기종 한정(Type Rating)

셋째, 개정안은 경량항공기 전문교육기관의 교육과정을 이수한 사람에 대한 경량항공기 조종사 자격증명 시험의 실시 및 면제 근거(법제112조)는 삭제하고 있지 않은데, 제38조에서 전문교육기관의 교육과정을 이수한 사람을 시험 면제 대상에서 삭제하도록 결정할 경우, 현행 제112조도 연계하여 개정을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

제112조(경량항공기 조종사 자격증명 시험의 실시 및 면제) ③ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람에게는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 제1항 및 제2항에 따른 시험 및 심사의 전부 또는 일부를 면제할 수 있다.

1. 제35조제1호부터 제4호까지의 자격증명 또는 외국정부로부터 경량항공기 조종사 자격증명을 받은 사람
2. 제117조에 따른 경량항공기 전문교육기관의 교육과정을 이수한 사람
3. 해당 분야에 관한 실무경험이 있는 사람

국토교통부는 자격증명등 발급을 위한 시험 절차의 객관성·형평성 제고 등을 위해 해당 면제조건은 삭제하는 것이 바람직하다는 입장임.

5. 자격증명서의 소지의무 확대 및 ‘전문항공교통관제사’등 대상 추가(안 제38조의3, 제41조의2, 제42조, 제43조, 제76조, 제159조 및 제166조)

개정안은 제76조에 있던 자격증명서의 소지의무를 운항 업무에 종사하는 승무원등 외에 항공종사자에게 동일하게 적용될 수 있도록 확대하고(안 제38조의3 및 제76조), ‘전문항공교통관제사’를 건강증진활동계획 수립, 항공업무 종사제한, 자격증명등의 효력정지 대상에 추가하여 현행법의 미비한 점을 보완하려는 것임(안 제41조의2, 제42조, 제43조).

현행	개정안
법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 <u><신 설></u>	법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 <u>제38조의3(자격증명서의 소지 등) 항공종사자는 항공업무를 수행하는 동안 제38조제5항에 따라 발급받은 자격증명서를 소지하여야 한다. 다만, 제35조제1호부터 제4호까지, 제7호 및 제7호의2에 해당하는 항공종사자는 제38조제5항에 따라 발급받은 자격증명서 및 제40조제3항 및 제4항에 따라 발급받은 항공신체검사증명서를 함께 소지하여야 한다.</u>
제41조의2(건강증진활동계획의 수립·시행) ① 국토교통부장관 및 항공교통업무증명을 받은 자는 항공안전의 위험요소를 줄이기 위하여 매년 소속	제41조의2(건강증진활동계획의 수립·시행) ① ----- ----- ----- 항

현행	개정안
<u>항공교통관제사를 대상으로 항공교통관제사의 건강 증진 및 유지를 목적으로 하는 건강증진활동계획을 수립·시행하여야 한다.</u> ②·③ (생략) 제42조(항공업무 등에 종사 제한) ① 제40조제2항에 따른 자격증명의 종류별 항공신체검사증명의 기준에 적합하지 아니한 <u>운항승무원 및 항공교통관제사</u>는 종전 항공신체검사증명의 유효기간이 남아 있는 경우에도 항공업무(제46조에 따른 항공기 조종연습 및 제47조에 따른 항공교통관제연습을 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에 종사해서는 아니 된다. ② 제40조제1항에 따른 항공신체검사증명을 받은 <u>운항승무원 및 항공교통관제사</u>는 국토교통부령으로 정하는 신체적·정신적 상태의 저하가 있는 경우에는 그 사실을 제49조제1항에 따라 지정된 항공전문의사의 소견서를 첨부하여 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. ③ ~ ⑤ (생략) 법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제43조(자격증명·항공신체검사증명·관제적성검사합격의 취소 등) ① 국토교통부장관은 항공종사자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우	<u>공교통관제사 및 전문항공교통관제사를 대상으로</u> ----- -----. ②·③ (현행과 같음) 제42조(항공업무 등에 종사 제한) ① ----- ----- ----- <u>운항승무원, 항공교통관제사 및 전문항공교통관제사</u>----- ----- -----. ② ----- ----- <u>운항승무원, 항공교통관제사 및 전문항공교통관제사</u>----- ----- -----. ③ ~ ⑤ (현행과 같음) 법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제43조(자격증명·항공신체검사증명·관제적성검사합격의 취소 등) ① ----- -----

현행	개정안
에는 그 자격증명이나 자격증명의 한정(이하 이 조에서 “자격증명등”이라 한다)을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 자격증명등의 효력정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제6호의2, 제6호의3, 제15호 또는 제31호에 해당하는 경우에는 해당 자격증명등을 취소하여야 한다. 1. ~ 7. (생략) 8. 제42조제1항을 위반하여 제40조제2항에 따른 자격증명의 종류별 항공신체검사증명의 기준에 적합하지 아니한 <u>운항승무원 및 항공교통관제사가 항공업무에 종사한 경우</u> 8의2. ~ 11. (생략) <u><신설></u> 12. ~ 21. (생략) <u><신설></u> 22. ~ 31. (생략) ② ~ ⑥ (생략) 제76조(승무원 등의 탑승 등) ① (생략)	----- ----- ----- ----- -----. ----- ----- -----. 1. ~ 7. (현행과 같음) 8. ----- ----- ----- ----- <u>운항승무원, 항공교통관제사 및 전문항공교통관제사</u>----- 8의2. ~ 11. (현행과 같음) 11의2. 제48조제3항에 따른 <u>전문교육기관의 운영기준을 위반하여 교육과정에 입과한 자의 비행시간을 탑재용항공일지에 거짓 또는 허위로 작성한 경우</u> 12. ~ 21. (현행과 같음) 21의2. 제67조의2제3항에 따른 <u>요격을 당하는 항공기가 준수하여야 할 규칙 및 절차를 이행하지 아니하고 비행한 경우</u> 22. ~ 31. (현행과 같음) ② ~ ⑥ (현행과 같음) 제76조(승무원 등의 탑승 등) ① (현행과 같음)

현행	개정안
② <u>운항승무원 또는 항공교통관제사가 항공업무를 수행하는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 항공종사자 자격증명서 및 항공신체검사증명서를 소지하여야 하며, 운항승무원 또는 항공교통관제사가 아닌 항공종사자가 항공업무를 수행하는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 항공종사자 자격증명서를 소지하여야 한다.</u> ③ (생략) 제159조(운항승무원 등의 직무에 관한 죄) ① (생략) ② 운항승무원 등으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 500만원 이하의 벌금에 처한다. <신설> 1. 제66조, 제67조(제2항제4호는 제외한다), 제68조, 제79조 또는 제100조제1항을 위반한 자 2. 3. (생략) ③ (생략) 제166조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원	<삭제> ② (현행 제3항과 같음) 제159조(운항승무원 등의 직무에 관한 죄) ① (현행과 같음) ② _____ _____ -----. 1. 제48조제3항에 따른 전문교육기관의 운영기준을 위반하여 교관 또는 교육과정에 입과한 자가 비행시간을 탑재용항공일지에 거짓 또는 허위로 작성한 자 1의2. ----- 제외한다), 제67조의2---- 2. 3. (현행과 같음) ③ (현행과 같음) 제166조(과태료) ① ----- -----

현행	개정안
이하의 과태료를 부과한다. 1. 제41조의2를 위반하여 소속 <u>항공교통관제사</u> 또는 운항승무원을 대상으로 건강증진활동계획을 수립·시행하지 아니한 자 1의2. ~ 15. (생략) ② ~ ⑦ (생략)	-----. 1. ----- <u>항공교통관제사, 전문항공교통관제사</u> - ----- ----- 1의2. ~ 15. (현행과 같음) ② ~ ⑦ (현행과 같음)

1) 자격증명서의 소지의무 확대

항공종사자⁸⁾ 자격증명서란 법 제38조에 따라 자격증명을 받으려는 사람이 국토교통부장관이 실시하는 학과시험 및 실기시험에 합격하였을 때 발급받는 것으로서,⁹⁾

현행법 제76조는 운항승무원¹⁰⁾ 또는 항공교통관제사가 항공업무를

8) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

14. “항공종사자”란 제34조제1항에 따른 항공종사자 자격증명을 받은 사람을 말한다.

9) 제38조(시험의 실시 및 면제) ⑤ 국토교통부장관은 제1항부터 제3항까지에 따라 시험·심사에 합격한 사람에 대해서는 자격증명서를 발급하여야 한다.

10) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

16. “운항승무원”이란 제35조제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 해당하는 자격증명을 받은 사람으로서 항공기에 탑승하여 항공업무에 종사하는 사람을 말한다.

제35조(자격증명의 종류) 자격증명의 종류는 다음과 같이 구분한다. <개정 2025. 5. 27.>

1. 운송용 조종사

2. 사업용 조종사

3. 자가용 조종사

4. 부조종사

5. 항공사

6. 항공기관사

7. 항공교통관제사

7의2. 전문항공교통관제사

8. 항공정비사

9. 운항관리사

수행하는 경우에는 ‘항공종사자 자격증명서’ 및 ‘항공신체검사증명서’를 소지하여야 하며, 운항승무원 또는 항공교통관제사가 아닌 항공종사자가 항공업무를 수행하는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 ‘항공종사자 자격증명서’를 소지하도록 하고 있음.

이는 관련 국제기준에 따라 운항승무원 등에 부여된 의무를 현행법에도 명시한 것으로, 개정안은 기존 제76조를 삭제하고, 안 제38조의3을 신설하여 자격증명서 소지의무를 더욱 명확히하려는 취지로 보임.

【 ICAO 관련 기준(자격증명 소유의 의무) 】

원문	국문
1.2.1 Authority to act as a flight crew member or a remote flight crew member	1.2.1 운항승무원 또는 원격조종승무원으로 갖춰야 할 사항
1.2.1.1 A person shall not act as a flight crew member of an aircraft or as a remote flight crew member of a RPAS unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person.	1.2.1.1 운항승무원이나 RPAS(무인항공기) 원격조종승무원으로 활동하려는 사람은, 이 부속서의 기준을 충족하고 해당 업무에 적합한 유효한 면허를 소지하고 있어야 한다.
1.2.1.4 Remote pilots shall carry their appropriate licence while engaged in international air operations.	1.2.1.4 원격조종사는 국제항공운항을 수행할 때 반드시 적합한 면허를 소지하고 있어야 한다.

※ 자료 : 국토교통부

다만, 개정안은 삭제되는 제76조제2항 위반 시 자격증명 및 항공신체검사증명의 취소·정지 근거(법 제43조제1항제24호)를 함께 삭제하고 있지 않으므로, 제76조제2항 위반에 대한 제재규정을 삭제할 필요가 있고,

【 현행법 제76조제2항 위반에 대한 제재조치 】

제43조(자격증명·항공신체검사증명·관제적성검사합격의 취소 등) ① 국토교통부장관은 항공종사자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 자격증명이나 자격증명의 한정(이하 이 조에서 “**자격증명등**”이라 한다)을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 자격증명등의 효력정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제6호의2, 제6호의3, 제15호 또는 제31호에 해당하는 경우에는 해당 자격증명등을 취소하여야 한다.

24. 제76조제2항을 위반하여 항공업무를 수행한 경우

③ 국토교통부장관은 항공종사자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 항공신체검사증명을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 항공신체검사증명의 효력정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 항공신체검사증명을 취소하여야 한다.

7. 제76조제2항을 위반하여 항공신체검사증명서를 소지하지 아니하고 항공업무에 종사한 경우

신설되는 제38조의3을 위반한 경우에 대한 제재규정을 두고 있지 않으므로 제38조의3 위반에 따른 자격증명(자격증명, 항공신체검사증명 등)의 취소·정지규정을 함께 신설하여 의무규정의 실효성을 확보할 필요가 있음.

2) 현행 규정에 빠져있는 ‘전문항공교통관제사’ 추가 및 제재 대상 확대 등

개정안은 최근 시행된 「항공안전법 일부개정법률」(법률 제20981호, 2025.11.28. 시행)에서 신설한 ‘전문항공교통관제사’를 현행법에 추가하는 것으로 타당한 조치로 보임.

한편 개정안은 ‘전문교육기관의 교육과정에 입과한 자가 비행시간을 탑재용항공일지에 거짓 또는 허위로 작성한 경우’를 자격증명 취소·정지 대상으로 추가하고 있는데,

현행	개정안
제43조(자격증명·항공신체검사증명·관제적성검사합격의 취소 등) ① (생략) <u><신설></u> <u><신설></u>	제43조(자격증명·항공신체검사증명·관제적성검사합격의 취소 등) ① (생략) <u>11의2. 제48조제3항에 따른 전문교육기관의 운영기준을 위반하여 교육과정에 입과한 자의 비행시간을 탑재용항공일지에 거짓 또는 허위로 작성한 경우</u> <u>21의2. 제67조의2제3항에 따른 요격을 당하는 항공기가 준수하여야 할 규칙 및 절차를 이행하지 아니하고 비행한 경우</u>
제159조(운항승무원 등의 직무에 관한 죄) ① (생략) ② 운항승무원 등으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 500만원 이하의 벌금에 처한다. <u><신설></u>	제159조(운항승무원 등의 직무에 관한 죄) ① (현행과 같음) ② ----- ----- <u>1. 제48조제3항에 따른 전문교육기관의 운영기준을 위반하여 교관 또는 교육과정에 입과한 자가 비행시간을 탑재용항공일지에 거짓 또는 허위로 작성한 자</u>

현행법 제43조는 ‘항공종사자’의 자격취소 사유에 대한 조문이나, 제11호의2는 ‘전문교육기관의 운영기준’을 위반하여 교육기관에 입과한 자의 비행시간을 허위로 작성한 경우로 규정되어 있어 해당 의무위반의 주체가 명확하지 않은 문제가 있고,

안 제159조는 ‘제48조제3항에 따른 전문교육기관의 운영기준을 위반하여 교관 또는 교육과정에 입과한 자가 비행시간을 탑재용항공일지에 거짓 또는 허위로 작성한 자’를 “**운항승무원¹¹⁾ 등의 직무에 관한 죄**”로 처벌하고 있는데, 해당 내용은 운항승무원 등의 직무에 관한 사항에 해당하지 않는 등 죄명, 의무위반자 및 처벌대상행위가 일치하지 않는 문제 등이 있어 이를 보완할 필요가 있어 보임.

국토교통부는 현행 법률에서는 제5장(항공기의 운항) 제76조(승무원 등의 탑승 등)에서 자격증명서의 소지 의무를 명시하고 있었으나, 해당 내용은 운항 업무 외의 항공종사자에게도 동일 적용되는 점을 감안하여, 해당 조항을 명확하게 제4장으로 옮겨 신설할 필요가 있으며, 최근 개정 법률(제20981호)에 따라 신설된 ‘전문항공교통관제사’도 항공교통관제사와 동일하게 적용할 필요가 있어 개정안에 동의한다는 입장임.

11) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

16. “**운항승무원**”이란 제35조제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 해당하는 자격증명을 받은 사람으로서 항공기에 탑승하여 항공업무에 종사하는 사람을 말한다.

6. 조종교육증명등을 받아야하는 대상 추가(안 제44조)

개정안은 조종교육증명을 받아야 하는 대상을 국제기준에 부합하도록 일부 수정 및 추가하려는 것임.

현행	개정안
제44조(계기비행증명 및 조종교육증명) ① (생략) ② 다음 각 호의 조종연습을 하는 사람에 대하여 조종교육을 하려는 사람은 비행시간을 고려하여 그 항공기의 종류별·등급별로 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 조종교육증명을 받아야 한다. 1. 제35조제1호부터 제4호까지의 자격증명을 받지 아니한 사람이 항공기(제36조제3항에 따라 국토교통부령으로 정하는 항공기는 제외한다)에 탑승하여 하는 조종연습 2. 제35조제1호부터 제4호까지의 자격증명을 받은 사람이 그 자격증명에 대하여 제37조에 따라 한정을 받은 <u>종류</u> 외의 항공기에 탑승하여 하는 조종연습 <u><신설></u> ③·④ (생략)	제44조(계기비행증명 및 조종교육증명) ① (현행과 같음) ② ----- ----- ----- ----- ----- ----- 1. (현행과 같음) 2. ----- ----- ----- -- <u>종류·등급</u> ----- ----- 3. <u>제1항에 따른 계기비행증명 및 이항에 따른 조종교육증명을 받으려는 사람이 항공기에 탑승하여 하는 조종연습</u> ③·④ (현행과 같음)

ICAO 국제기준에서는 조종교육증명 소지자(교관)의 업무로 계기비행 증명, 조종교육증명의 발급을 위한 비행교육을 명시하고 있는데, 개정안은 현행법에 이를 명확히 일치시키려는 것으로 타당한 조치로 보임.

【 ICAO 부속서1 (조종교육증명의 대상) 】

원문	국문
2.8 Flight instructor rating appropriate to aeroplanes, airships, helicopters and powered-lifts	2.8 비행기, 비행선, 헬리콥터 및 수직이착륙기의 조종교육증명
2.8.2 Privileges of the holder of the rating and the conditions to be observed in exercising such privileges 2.8.2.1 Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5 and 2.1, the privileges of the holder of a flight instructor rating shall be: a) to supervise solo flights by student pilots; and b) to carry out flight instruction for the issue of a private pilot licence, a commercial pilot licence, an instrument rating, and a flight instructor rating provided that the flight instructor: 1) holds at least the licence and rating for which instruction is being given, in the appropriate aircraft category; 2) holds the licence and rating necessary to act as the pilot-in-command of the aircraft on which the instruction is given; and 3) has the flight instructor privileges granted entered on the licence.	2.8.2 해당 한정 소지자의 업무와 그 업무를 수행하는데 있어서 준수해야 할 조건 2.8.2.1 1.2.5 및 2.1의 기준에 따라 조종교육증명 소지자의 업무는: a) 학생조종사의 단독비행 감독; b) 자가용 조종사 자격증명, 사업용 조종사 자격증명, 계기 비행증명 한정자격, 조종교육증명의 발급을 위한 비행교육 수행. 이때 비행교관은: 1) 최소한 자격증명과 한정자격을 교육하고자 하는 항공기 종류에 대해서 소지; 2) 교육하고자 하는 항공기의 기장으로써 조종하는데 필요한 자격증명 및 한정자격을 소지; 3) 비행교관 업무를 수행할 수 있다고 기재된 자격증명 소지.)

※ 자료 : 국토교통부

국토교통부는 조종교육증명 등의 자격증명 한정의 취득이 필요한 대상을 국제기준에 맞추어 일부 조정할 필요가 있으며 이를 명확히 일치시킬 필요가 있다는 입장임.

7. 전문교육기관 대상 확대 및 유효기간 설정 등(안 제48조 및 제48조의2)

개정안은 항공정비사를 양성하려는 자는 의무적으로 전문교육기관 지정을 받도록 하고, 전문교육기관에서 양성하는 대상을 항공종사자 외에 객실승무원까지 확대하려는 것임.

현행	개정안
법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제48조(전문교육기관의 지정 등) ① 항공종사자를 <u>양성하려는</u> 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관으로부터 <u>항공종사자 전문교육기관</u>(이하 “전문교육기관”이라 한다)으로 지정을 받을 수 있다. 다만, 제35조제1호부터 제4호까지, <u>제7호 및 제7호의2</u>에 해당하는 항공종사자를 양성하려는 <u>자</u>는 전문교육기관으로 지정을 받아야 한다. ② ~ ⑥ (생략) ⑦ 국토교통부장관은 전문교육기관으로 지정받은 자가 교육훈련체계를 유지하고 있는지 여부를 <u>정기</u> 또는 수	법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제48조(전문교육기관의 지정 등) ① ----- <u>양성(제37조제1항에 따른 자격증명의 한정과정을 포함한다)하려는 자 또는 객실승무원을 양성하려</u> ----- <u>항공종사자 또는 객실승무원 전문교육기관</u>----- . ----- <u>제7호, 제7호의2 및 제8호</u>----- <u>자(제90조에 따른 운항증명 또는 제97조에 따른 정비조직인증을 받은 자가 운항증명 또는 정비조직인증에 따라 소속 항공종사자를 직접 양성하는 경우는 제외한다)는</u> ---. ② ~ ⑥ (현행과 같음) ⑦ ----- ----- ----- <u>국토교통부령</u>

현행	개정안
시로 검사하여야 한다. ⑧·⑨ (생략) <신설> ⑩ (생략) <신설> <신설> <신설>	으로 정하는 바에 따라 정기 ----- -----. ⑧·⑨ (현행과 같음) ⑩ 전문교육기관으로 지정받은 자는 교육과정에 입과한 자 및 교육과정을 수료한 자의 명단을 제9항에 따른 항공교육훈련통합관리시스템을 통해 교육과정 개시 및 종료일 기준 10일 이내에 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. ⑪ (현행 제10항과 같음) ⑫ 전문교육기관은 다음 각 호에 따른 유효기간을 지정하며, 제4항 및 제6항에 따라 훈련운영기준을 변경하는 경우에는 기존 유효기간의 잔여기간으로 지정한다. 1. 대한민국 내에 위치한 전문교육기관: 5년 2. 대한민국 외에 위치한 전문교육기관: 2년 ⑬ 제3항에 따른 전문교육기관지정서는 타인에게 양도할 수 없으며, 전문교육기관지정서의 효력이 정지 또는 취소되는 경우를 제외하고 지정받은 자가 이를 반납할 때까지 유효하다. ⑭ 전문교육기관으로 지정받은 자가 제12항에 따른 유효기간의 만료 후에도 양성교육을 계속 행하려는 경우에는 국토교통부장관으로부터 다시 전

현행	개정안
제48조의2(전문교육기관 지정의 취소 등) ① 국토교통부장관은 전문교육기관으로 지정받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 업무의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호 또는 제8호에 해당하는 경우에는 그 지정을 취소하여야 한다.	<u>문교육기관으로 지정을 받아야 한다.</u> <u>이 경우 제1항을 준용한다.</u>
제48조의2(전문교육기관 지정의 취소 등) ①	제48조의2(전문교육기관 지정의 취소 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 3. (생략)	1. ~ 3. (현행과 같음)
<신설>	3의2. 제48조제10항을 위반하여 교육과정 입과자 및 수료자의 명단을 기한 내 제출하지 않거나 거짓으로 제출한 경우
4. 정당한 사유 없이 제48조제10항에 따른 국토교통부장관의 자료 또는 정보제공의 요청을 따르지 아니한 경우	4. ----- 제48조제11항----- ----- ----- --
5. (생략)	5. (현행과 같음)
<신설>	5의2. 전문교육기관에 속한 조종사 또는 교육에 입과한 학생조종사의 비행시간을 허위로 작성한 경우
6. ~ 8. (생략)	6. ~ 8. (현행과 같음)
② (생략)	② (현행과 같음)

먼저, 안 제48조제1항과 관련하여 항공정비사 교육훈련기관을 전문 교육기관으로 지정하도록 의무화하고, 객실승무원 양성과정을 전문 교육기관으로 지정할 수 있도록 하는 것은 국제기준과의 정합성을 제고하고 국가의 관리체계 내로 편입하여 교육품질을 체계적으로 관리할 수 있을 것으로 보임.

【 ICAO 부속서1 (전문교육기관) 】

원문	국문
1.2.8 Approved training and approved training organization 1.2.8.1 Approved training shall provide a level of competency at least equal to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training. 1.2.8.2 The approval of a training organization by a State shall be dependent upon the applicant demonstrating compliance with the requirements of Appendix 2 to this Annex and the relevant provisions contained in Annex 19. 1.2.8.3 As of 26 November 2026, approved training for flight crew, remote flight crew and air traffic controllers shall be conducted within an approved training organization. 1.2.8.4 Competency-based approved training for aircraft and RPAS maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization. 1.2.8.5 Competency-based approved training for remote flight crew shall be conducted within an approved training organization. 1.2.8.6 Competency-based approved training	1.2.8 전문교육 및 전문교육기관 1.2.8.1 전문교육은 그러한 전문교육을 받지 않은 항공종사자에 대한 최소 경력 요건에 의해 제공되는 것과 최소한 동등한 수준의 역량을 제공하여야 한다. 1.2.8.2 국가에 의한 전문교육기관의 승인은 신청자가 이 부속서의 부록 2의 요건 및 부속서 19에 포함된 관련 규정을 준수함을 입증하는 것을 조건으로 한다. 1.2.8.3 2026년 11월 26일부로, 운항승무원, 원격 운항승무원 및 항공교통관제사를 위한 전문교육은 전문교육기관 내에서 실시되어야 한다. 1.2.8.4 <u>항공기 및 RPAS(원격조종항공기시스템) 정비 종사자를 위한 역량기반 전문교육은 전문교육기관 내에서 실시되어야 한다.</u> 1.2.8.5 원격 운항승무원을 위한 역량 기반 전문교육은 전문교육기관 내에서 실시되어야 한다. 1.2.8.6 운항관리사를 위한 역량 기반 전문

원문	국문
for flight operations officer/flight dispatcher personnel shall be conducted within an approved training organization.	교육은 전문교육기관 내에서 실시되어야 한다.

※ 자료 : 국토교통부

또한 제1항에서는 운항증명 또는 정비조직인증을 받은 자가 해당 인
증에 따라 소속 항공종사자를 직접 양성하는 경우에는 전문교육기관
지정 의무화 대상에서 제외하도록 하고 있는데,

이는 운항증명 또는 정비조직인증에 근거하여 자사 정비 인력의 양성
을 위한 자체 훈련프로그램을 엄격하게 운영하는 항공사에 대한 예외규
정을 둔 것으로서, 이러한 사업자가 자체적으로 소속 항공종사자를 양
성하는 경우에는 별도의 전문교육기관 지정을 받지 않아도 충분한 교육
품질을 확보할 수 있다는 점을 고려한 것으로 보이며, 규제의 합리성 제
고 측면에서 의미가 있을 것으로 보임.

다만, 한국항공협회에서는 ‘소속 항공종사자를 직접 양성하는 경우’
로 한정하는 것에 대해 운항증명과 정비조직인증으로 인가받은 훈련프
로그램과 동일한 교육 내용, 훈련요건을 바탕으로 계열사 등 타사인력
의 수탁교육(역량기반훈련이 아닌 기종한정교육¹²⁾)을 수행하는 경우가
있는데,

12) 제작사 매뉴얼 및 커리큘럼에 기반한 훈련과정(국토부 과정 승인을 통해 관리 가능)

ICAO 부속서에서는 정비사훈련의 경우 전 과정이 아닌 ‘역량기반훈련(CBT, Competency-based Training)’에 한정¹³⁾하여 전문교육기관에서 실시하도록 하고 있어 이러한 훈련과정에 대해서도 전문교육기관 지정 요건을 의무적으로 적용하는 것은 국제기준의 취지와 부합하지 않는 것으로 보인다는 의견을 제출함.¹⁴⁾

둘째, 안 제48조제12항은 전문교육기관의 유효성 지속을 위해 전문교육기관 지정의 유효기간을 5년으로 설정하고, 갱신을 받도록 하려는 것으로, ICAO 국제기준에 맞는 타당한 조치로 보임.

【 ICAO 부속서 1 】

원문	국문
1. Issue of approval ... 1.1 The issuance of an approval for a training organization and the continued validity of the approval shall depend upon the training organization being in compliance with the requirements of this Appendix.	1. 승인 발급 ... 1.1 훈련기관에 대한 승인서 발급 및 그 유효성의 지속 여부는, 해당 훈련기관이 본 부속서의 요건을 준수하고 있는지 여부에 따라 결정되어야 한다.

13) 1.2.8.4 Competency-based approved training for aircraft and RPAS maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

1.2.8.4 항공기 및 RPAS(원격조종항공기시스템) 정비 종사자를 위한 역량기반 전문교육은 전문교육기관 내에서 실시되어야 한다.

14) 다만, 국토교통부에서는 운항증명과 정비조직인증으로 인가받은 훈련프로그램의 대상은 해당 항공사 직원을 대상으로 한 것으로 타항공사 직원을 훈련시키는 내용으로는 인가하지 않고 있다는 입장임.

6.6 Personnel(ICAO 부속서8) 6.6 인력

6.6.5 The maintenance organization shall ensure that all maintenance personnel receive initial and continuation training appropriate to their assigned tasks and responsibilities. The training programme established by the maintenance organization shall include training in knowledge and skills related to human performance, including coordination with other 정비조직은 모든 정비 직원이 부여된 업무·책임에 적합한 초기 및 정기 교육을 받도록 보장해야 한다. 정비조직이 수립한 교육프로그램에는 인적 수행 능력과 관련된 지식 및 기술에 관한 교육이 포함되어야 하며, 여기에는 다른 정비 인원 및 운항승무원과의 협업도 포함한다.

원문	국문
1.2 The approval document shall contain at least the following: a) organization's name and location; <u>b) date of issue and period of validity (where appropriate);</u> c) terms of approval.	1.2 승인서에는 최소한 다음의 사항이 포함되어야 한다. a) 기관의 명칭 및 소재지 <u>b) 발급일자 및 유효기간</u> c) 승인 조건

※ 자료 : 국토교통부

【 평가문항(3.761) 】

번호	원문	국문
질문	Does the State issue a training organization's (TO) approval document, which is comprehensive and contains at least the TO's name and location, the date of issue and <u>period of validity</u> (where appropriate) and terms of approval?	국가는 항공훈련기관(TO)에 대해 다음 사항을 포함하는 포괄적인 인가서(Approval Document)를 발급하고 있는가: - 훈련기관의 명칭 및 소재지 - <u>발급일 및 유효기간(해당되는 경우)</u> - 인가 조건
검토 사항	Verify approval certificate of TO for pilots, air traffic controllers, aircraft maintenance engineers, as applicable.	조종사, 항공교통관제사, 항공정비사 등, 해당 항공훈련기관(TO)의 인가서(Approval Certificate)를 확인한다.

※ 자료 : 국토교통부

다만, 안 제48조제14항에서는 **유효기간 만료 후에** 교육을 계속 행하려는 경우에는 기존 지정에 대한 갱신이 아니라 **다시 전문교육기관으로 지정** 받도록 하고 있는데, 이 경우 전문교육기관 운영의 연속성에 문제가 생길 수 있음.

이러한 문제를 보완하면서 ICAO 기준에 따른 ‘유효기간 갱신’ 요건¹⁵⁾

15) g) renewal or continuing validity of the certificates after appropriate supervision;
: 인증·증명의 갱신(renewal) 또는 인증·증명의 유효성 지속을 위한 적절한 감독활동

을 충족하기 위해서는 유효기간 이후에도 계속하여 전문교육기관을 운영하려는 사람은 유효기간 만료 전에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 갱신을 받도록 하여 기존 전문교육기관 운영의 연속성을 유지할 수 있도록 하고, 미갱신 시 유효기간이 만료되는 다음 날부터 전문교육기관을 운영할 수 없도록 명확히 규정할 필요가 있을 것으로 보이며,

유효기간 제도 신설의 실효성을 위해 유효기간 만료 후 갱신을 받지 아니하고 전문교육기관을 운영하는 자에 대한 제재조치도 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

국토교통부는 현행 ‘항공교통관제사’와 동일한 제재 기준을 적용할 필요가 있으며, 최근 발생한 비행시간 허위기록 사례 등 감안, 비행교관 등의 기록관리 신뢰도 제고 등을 위한 처분 기준을 보강하려는 개정안에 동의한다는 입장임.

8. 항공안전프로그램 규정 구체화(안 제58조제1항)

개정안은 국제기준에 맞추어 항공안전프로그램 구성요소를 구체적으로 명시하려는 것임.

현행	개정안
법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제58조(국가 항공안전프로그램 등) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 사항이 포함된 항공안전프로그램을 마련하여 고시하여야 한다. 1. 항공안전에 관한 정책, <u>달성목표 및 조직체계</u> 2. <u>항공안전 위험도의 관리</u> 3. <u>항공안전보증</u> 4. <u>항공안전증진</u>	법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제58조(국가 항공안전프로그램 등) ① ----- ----- -----. 1. ----- <u>달성목표, 조직체계 및 가용자원에 관한 사항</u> 2. <u>항공안전위해요인 식별, 위험도 평가 및 경감조치 등 항공안전 위험도 관리에 관한 사항</u> 3. <u>항공안전성과 측정 및 모니터링 등 항공안전보증에 관한 사항</u> 4. <u>항공안전 정책·목표의 소통, 긍정적인 안전문화 확산 등 항공안전증진에 관한 사항</u>

개정안은 국제기준에 맞게 현행 제58조제1항 각 호의 프로그램 내용을 구체화하는 것으로, 국제기준과의 정합성을 제고하고 국민의 이해도를 제고하는 측면에서 타당한 입법조치로 보임.

【 ICAO 부속서19 국가항공안전프로그램 구성요소 】

원문	국문
3.2 State safety policy, objectives and resources	3.2 항공안전 정책, 달성목표 및 가용자원에 관한 사항
3.2.1 Primary aviation legislation	3.2.1 항공안전 분야의 기본법률에 관한 사항
3.2.2 Specific operating regulations	3.2.2 세부 운영 규정에 관한 사항
3.2.3 State system and functions	3.2.3 항공안전 관련 조직, 가용자원 및 기능에 관한 사항
3.2.4 Qualified technical personnel	3.2.4 항공안전 전문인력의 교육훈련에 관한 사항
3.2.5 Technical guidance, tools and provision of safety-critical information	3.2.5 기술지침, 툴 및 주요 안전정보의 제공에 관한 사항
3.3 State safety risk management	3.3 항공안전 위험도의 관리
3.3.1 Licensing, certification, authorization and approval obligations	3.3.1 항공안전 확보를 위해 국토교통부장관이 수행하는 증명, 인증, 승인에 관한 사항
3.3.2 Safety management system obligations	3.3.2 항공안전관리시스템 이행의무에 관한 사항
3.3.3 Accident and incident investigation	3.3.4 항공기사고 및 항공기준사고 조사에 관한 사항
3.3.4 Hazard identification and safety risk assessment	3.3.5 항공안전위해요인의 식별 및 항공안전 위험도 평가에 관한 사항
3.3.5 Management of safety risks	3.3.6 항공안전위험도의 경감에 관한 사항
3.4 State safety assurance	3.4 항공안전보증
3.4.1 Surveillance obligations	3.4.1 감독의무에 관한 사항
3.4.2 State safety performance measurement and monitoring	3.4.2 국가의 항공안전성과에 관한 사항
3.4.3 Management of change	3.4.3 변화관리에 관한 사항
3.4.4 Continual improvement of the SSP	3.4.4 항공안전프로그램의 지속 발전에 관한 사항
3.5 State safety promotion	3.5 항공안전증진
3.5.1 States shall communicate the SSP functions, safety policy and safety objectives across their aviation community and with other stakeholders impacting aviation safety.	항공안전 정책 소통에 관한 사항
3.5.2 States shall implement means to promote safety in support of the achievement of its safety objectives and the development of a positive safety culture across their aviation community and with other stakeholders impacting aviation safety.	긍정적인 안전문화 등 항공안전을 증진하기 위한 수단

9. 항공안전관리시스템 의무적용 대상 조정(안 제58조제2항)

개정안은 국제기준에 따라 항공안전관리시스템 의무적용 대상을 일부 조정하고, 외국 국적의 서비스제공자에 관한 규정을 추가하며, 규모가 작은 사업자를 항공안전관리시스템 의무적용 대상에서 제외하도록 하려는 것임.

현행	개정안
법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제58조(국가 항공안전프로그램 등) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제작, 교육, 운항 또는 사업 등을 시작하기 전까지 제1항에 따른 항공안전프로그램에 따라 항공기사고 등의 예방 및 비행안전의 확보를 위한 항공안전관리시스템을 마련하고, 국토교통부장관의 승인을 받아 운용하여야 한다. 승인받은 사항 중 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경할 때에도 또한 같다. <단서 신설> 1. 형식증명, 부가형식증명, 제작증명, 기술표준품 형식승인 또는 부품등제	법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제58조(국가 항공안전프로그램 등) ② ----- -- <u>자 중 대통령령으로 정하는 일정 규모 이상인 자와 제55조제2호에 따른 국외운항항공기를 운항하려는 자는 -----</u> ----- -----. -----. -----. 다만, 외국의 법인·단체 등은 그가 속한 국가의 규정에 따라 승인받은 항공안전관리시스템을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관으로부터 인정받을 수 있다. 1. 제20조에 따른 항공기등에 대한 형식증명 또는 항공기에 대한 제한형

현행	개정안
<u>작자증명을 받은 자</u> <u><신 설></u> 2. 제35조제1호부터 <u>제4호까지 및 제7호의2에</u> 해당하는 항공종사자 양성을 위하여 제48조제1항 단서에 따라 지정된 전문교육기관 3.·4. (생략) 5. <u>항공기정비업자로서 제97조제1항에</u> 따른 정비조직인증을 받은 자 6. (생략) 7. 「<u>공항시설법</u>」 제43조제2항에 따라 <u>항행안전시설을</u> 설치한 자 8. 제55조제2호에 따른 <u>국외운항항공기를</u> 소유 또는 임차하여 사용할 수 있는 권리가 있는 자 ③ (생략)	<u>식증명을 받은 자</u> 1의2. <u>항공기등에 대한 제작증명을 받은 제22조제1항제1호 및 제2호에</u> 해당하는 자 2. ----- <u>제4호까지, 제7호의2 및 제8호(실제 운항하는 항공기를 대상으로 교육과정을 운영하는 경우만 해당한다)</u>----- 3.·4. (현행과 같음) 5. <u>항공기등에 대한 정비등의 행위를</u> 하기 위하여 제97조----- 6. (현행과 같음) <u><삭 제></u> <u><삭 제></u> ③ (현행과 같음)

항공안전관리시스템이란 「국가항공안전프로그램」(국토교통부 고시)에 따라 안전관리를 위하여 요구되는 조직, 책임과 의무, 안전정책, 안전관리절차 등을 포함하는 안전관리체계를 말하며,¹⁶⁾ 항공안전관리시스템에는 항공안전 정책 및 달성목표, 항공안전 위험도의 관리, 항공안전보증, 항공안전증진에 관한 사항이 포함되어야 함.

「항공안전법 시행규칙」

제132조(항공안전관리시스템에 포함되어야 할 사항 등) ① 법 제58조제7항제2호에 따른 항공안전관리시스템에 포함되어야 할 사항은 다음 각 호와 같다.

1. 항공안전에 관한 정책 및 달성목표
 - 가. 최고경영관리자의 권한 및 책임에 관한 사항
 - 나. 안전관리 관련 업무분장에 관한 사항
 - 다. 총괄 안전관리자의 지정에 관한 사항
 - 라. 위기대응계획 관련 관계기관 협의에 관한 사항
 - 마. 매뉴얼 등 항공안전관리시스템 관련 기록·관리에 관한 사항
2. 항공안전 위험도의 관리
 - 가. 항공안전위해요인의 식별절차에 관한 사항
 - 나. 위험도 평가 및 경감조치에 관한 사항
 - 다. 자체 안전보고의 운영에 관한 사항
3. 항공안전보증
 - 가. 안전성과의 모니터링 및 측정에 관한 사항
 - 나. 변화관리에 관한 사항
 - 다. 항공안전관리시스템 운영절차 개선에 관한 사항
4. 항공안전증진
 - 가. 안전교육 및 훈련에 관한 사항
 - 나. 안전관리 관련 정보 등의 공유에 관한 사항
5. 그 밖에 국토교통부장관이 항공안전관리시스템 운영에 필요하다고 정하는 사항

16) 「국가항공안전프로그램」(국토교통부고시)

6. "안전관리시스템(Safety Management System)"이란 항공안전프로그램에 따라 제7호의 서비스 제공자가 안전을 체계적으로 관리하는 방법으로서, 안전관리를 위하여 요구되는 조직 구조, 책임과 의무, 정책 및 절차 등을 포함한다.

개정안은 ICAO 부속서 19에 따른 안전관리시스템 의무대상에 따라 충분한 안전데이터를 제공하기 어려운 부품급 설계·제작업은 항공안전관리시스템 적용 대상에서 제외할 수 있도록 하는 등 규제 범위를 합리화하고, 데이터 경향성 수집과 분석이 어려운 소규모사업자는 항공안전관리시스템 운영대상에서 제외할 수 있도록 하려는 것으로 타당한 조치로 보임.

【 ICAO 부속서 19 안전관리시스템 의무 대상 】

원문	국문
3.3.2 Safety management system obligations	3.3.2 SMS 의무
3.3.2.1 States shall require that the following service providers under their authority implement an SMS:	3.3.2.1 각국은 자국의 관리 하에서 다음 서비스제공자들의 SMS 이행을 요구해야 한다.
a) approved training organizations in accordance with Annex 1 that are exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of their services;	a) 서비스 제공 과정에서 항공기 운항과 관련하여 안전 위험에 노출되어 있는 부속서 1에 의거한 <u>인가훈련조직(ATO)</u>
b) operators of aeroplanes or helicopters authorized to conduct international commercial air transport, in accordance with Annex 6, Part I or Part III, Section II, respectively;	b) <u>국제 상업 운송</u> 을 수행할 수 있도록 인가된 헬리콥터(부속서 6 3부 2절 의거) 또는 비행기(부속서 6 1부 의거)를 <u>운영하는 자</u>
c) operators holding a remotely piloted aircraft system (RPAS) operator certificate and authorized to conduct international operations in accordance with Annex 6, Part IV;	c) 부속서 6 파트4에 따라 국제운항을 수행하도록 승인받은 원격조종항공기시스템(RPAS) 사업자증명을 보유한 운영자
d) approved maintenance organizations providing services to operators of aeroplanes or helicopters engaged in international commercial air transport, in accordance with Annex 6, Part I or Part III, Section II, respectively;	d) <u>국제 상업 운송</u> 에 참여하는 헬리콥터(부속서 6 3부 2절 의거)나 비행기의 운항자(부속서 6 1부 의거)에게 서비스를 제공하는 <u>인가정비조직(AMO)</u>
e) approved maintenance organizations providing services to operators	e) 부속서 6 파트4에 따라 국제 RPAS 운항을 승인받은 운영자에게 정비 서비스를 제공하는

원문	국문
authorized to conduct international RPAS operations in accordance with Annex 6, Part IV;	승인정비조직(AMO)
f) organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft, engines or propellers in accordance with Annex 8;	f) 부속서 8에 의거하여 항공기, 엔진 또는 프로펠러의 형식 <u>설계나 제조에 책임이 있는 조직</u>
g) air traffic services (ATS) providers in accordance with Annex 11; and	g) 부속서 11에 의거한 <u>항공교통업무(ATS)제공자</u>
h) operators of certified aerodromes or certified heliports in accordance with Annex 14, Volume I and Volume II, respectively.	f) 부속서 14 1권에 의거한 <u>인증된 비행장 운영자</u> 및 부속서 14 2권에 의거한 <u>인증된 헬기장 운영자</u>
<i>3.3.2.2 Recommendation.— States should ensure that safety performance indicators and targets established by service providers and operators are acceptable to the State.</i>	3.3.2.2 권고사항. 각국은 서비스제공자 및 운항자에 의해 수립된 SPI 및 SPT가 국가 차원에서 승인 가능한지 보장해야 한다.
3.3.2.3 The State of Registry shall establish criteria for international general aviation operators of large or turbojet aeroplanes in accordance with Annex 6, Part II, Section 3, to implement an SMS.	3.3.2.3 등록국은 부속서 6 2부 3절에 의거한 대형 또는 터보제트 비행기들의 IGA 운항자들이 SMS를 이행하기 위한 기준을 정립해야 한다.
3.3.2.4 The criteria established by the State of Registry in accordance with 3.3.2.3 shall address the SMS framework and elements contained in Appendix 2.	3.3.2.4 상기 3.3.2.3에 의거한 등록국이 정립한 기준은 부록 2에 수록된 SMS 체계 및 요소들을 다루어야 한다.
4.1 General	4.1 일반사항
4.1.1 The SMS of each service provider addressed under 3.3.2.1 of this Annex shall: a) be established and managed in accordance with the framework elements contained in Appendix 2; b) cover a defined scope of products and services; and c) be supported by a system description, including the identification of relevant organizational interfaces.	4.1.1 이 부속서 3.3.2.1에서 규정한 각 서비스 제공자의 안전관리시스템(SMS)은 다음의 요건을 충족하여야 한다: a) 부록2에 포함된 SMS 구성요소에 따라 수립되고 관리될 것 b) 제공하는 제품 및 서비스의 범위가 명확히 정의되어 있을 것 c) 관련 조직 간 연계를 식별한 시스템 기술서를 갖출 것
Note 1.— The way in which an SMS is established and managed differs from one service provider to another and depends on many variables, including, but not limited to, size and complexity. Guidance on tailoring an SMS is contained in the Safety Management Manual (Doc 9859).	주 1 - SMS의 구축 및 운영 방식은 서비스제공자의 규모와 복잡성 등 다양한 요인에 따라 서로 달라질 수 있다. SMS를 상황에 맞게 조정하는 방법에 대한 지침은 안전관리 매뉴얼 (Doc 9859)에 포함되어 있다.

10. 비행자료 수집을 위한 장착장비 조건, 안전관리시스템 관련 안전데이터의 보호에 관한 사항(안 제58조제4항 및 제6항)

개정안은 비행자료분석프로그램의 장치 요건을 국토교통부령으로 정할 수 있도록 위임근거를 마련하고(안 제58조제4항), 국제기준에 따라 안전데이터 보호에 관한 사항을 정비하려는 것임(안 제58조제6항).

현행	개정안
법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제58조(국가 항공안전프로그램 등) ④ 제2항제4호에 따른 항공운송사업자 중 국토교통부령으로 정하는 항공운송사업자는 항공안전관리시스템을 구축할 때 다음 각 호의 사항을 포함한 비행자료분석프로그램(Flight data analysis program)을 마련하여야 한다. 1. 비행자료를 수집할 수 있는 장치의 장착 및 운영절차 2. 3. (생략) ⑤ (생략) ⑥ 제4항에 따른 항공운송사업자 또는 제5항에 따라 레이더를 이용하여 항공교통관제 업무를 수행하는 자는 제4항 또는 제5항에 따라 수집한 자료와 그 분석결과를 항공기사고 등을	법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제58조(국가 항공안전프로그램 등) ④ ----- ----- ----- ----- ----- -----. 1. <u>국토교통부령으로 정하는 비행자료</u>----- 2. 3. (현행과 같음) ⑤ (현행과 같음) ⑥ 제2항 및 제3항에 따라 항공안전관리시스템을 운용하는 자는 이를 운용하기 위하여 수집한 항공안전에 관한 ----- -----

원문	국문
after 1 January 2027 <u>shall be equipped with a means to support a flight data analysis programme</u>	감항 증명을 받은 경우

※ 자료 : 국토교통부

【 ICAO 기술지침서 Doc 10000(비행자료분석프로그램 매뉴얼) 】

원문	국문
2.2 FDA EQUIPMENT	2.2 비행자료분석 장비
2.2.1 <u>FDAPs</u> generally involve systems that <u>capture flight data, transform the data into an appropriate format for analysis, generate reports and allow for visualization to assist in assessing the data. The level of sophistication of the equipment can vary widely. Typically, however, the following equipment capabilities are required for effective FDAPs:</u>	2.2.1 <u>비행자료분석프로그램(FDAP)</u> 은 일반적으로 <u>비행 데이터를 수집</u> 하고, 그 데이터를 분석에 <u>적합한 형식으로 변환</u> 하며, 보고서를 생성하고 데이터 평가를 지원하기 위한 <u>시각화 기능을 제공하는 시스템</u> 을 포함한다. 장비의 정교함 수준은 매우 다양할 수 있으나, 일반적으로 효과적인 FDAP 운영을 위해서는 <u>다음과 같은 장비 기능이 필요하다</u> .
a) an on-board <u>device to capture and record data on a wide range of flight parameters. These flight parameters should include, but not be limited to, the flight parameters recorded by the flight data recorder (FDR) or aircraft data recording system (ADRS). The flight parameter performance (range, sampling rate, accuracy, recording resolution) should be as good as or better than the performance specified for FDR parameters;</u>	a) 항공기에 탑재된 장치로서, <u>다양한 비행 파라미터에 대한 데이터를 포착하고 기록</u> 할 수 있어야 한다. 이러한 비행 파라미터에는 비행기록장치(FDR) 또는 항공기 데이터기록시스템(ADRS)에 의해 기록되는 파라미터를 포함되어야 하나, 이에 국한되지도 않는다. 또한, 비행 파라미터의 성능(범위, 샘플링 속도, 정확도, 기록 해상도 등)은 FDR에 규정된 성능과 같거나 그보다 우수해야 한다.
b) <u>a means to transfer the data recorded on board the aircraft to a ground-based processing station. In the past, this largely involved the physical movement of the memory unit from the quick access recorder (QAR). To reduce the physical effort required, more modern transfer methods utilize wireless technologies;</u>	b) 항공기 내에서 기록된 데이터를 <u>지상 처리 스테이션으로 전송할 수 있는 수단</u> 이 있어야 한다. 과거에는 주로 신속접근기록장치(QAR, Quick Access Recorder)의 메모리 유닛을 물리적으로 이동시켜 데이터를 전송하였다. 그러나 최근에는 이러한 물리적 작업을 줄이기 위해, 무선 통신 기술(wireless technologies)을 활용한 보다 현대적인 전송 방식이 사용되고 있다.
c)~d) 생략	c)~d) 생략

※ 자료 : 국토교통부

둘째, 안 제58조제6항은 현재 ‘항공운송사업자’와 ‘레이더를 이용하여 항공교통관제업무를 수행하는 자’에 한하여 수집한 자료와 분석 결과를 항공기 안전을 확보할 목적으로만 사용하도록 하는 것을 ‘항공안전관리 시스템을 운용하는 자’ 전체로 확대하고,

정보·데이터에 대한 예외 원칙 중 ‘범죄 또는 고의적인 법령위반행위’를 ‘고의적인 법령 위반행위 또는 중과실’이 확인되는 경우로 개정하여 중과실에 해당하는 경우도 포함시키려 하는 것임.

다만, 개정안에서 삭제하고 있는 현행 규정의 ‘범죄행위’는 ICAO 부속서 19에 따른 용어를 일치시킨 것으로, 국제기준과의 정합성 확보를 위해 일부 자구정리가 필요할 것으로 보임.

【 ICAO 부속서19 안전데이터 보호에 관한 규정 】

원문	국문
APPENDIX 3. PRINCIPLES FOR THE PROTECTION OF SAFETY DATA, SAFETY INFORMATION AND RELATED SOURCES	부록 3. 안전 정보·데이터 및 관련 출처 보호 원칙
3. Principles of exception	3. 예외 원칙
Exceptions to the protection of safety data, safety information and related sources shall only be granted when the competent authority: a) determines that there are facts and circumstances reasonably indicating that the occurrence may have been <u>caused by an act or omission considered, in accordance with national laws, to be conduct constituting</u>	관할당국이 다음 각 호 중 하나로 판단하는 경우에 한해 안전 정보·데이터 및 관련 출처에 예외 원칙이 적용된다. a) 해당 사건이 국가 법령에 따라 중과실, 고의적 위반행위 또는 범죄행위를 구성하는 작위 또는 부작위에서 기인했다고 합리적으로 판단되는 상황 및 사실이 존재한다고 판단

원문	국문
<u>gross negligence, wilful misconduct or criminal activity;</u> b) after reviewing the safety data or safety information, determines that its release is necessary for the proper administration of justice, and that the benefits of its release outweigh the adverse domestic and international impact such release is likely to have on the future collection and availability of safety data and safety information; or c) after reviewing the safety data or safety information, determines that its release is necessary for maintaining or improving safety, and that the benefits of its release outweigh the adverse domestic and international impact such release is likely to have on the future collection and availability of safety data and safety information.	b) 문제의 안전 정보나 데이터 검토 결과, 해당 정보나 데이터의 공개가 적절한 사법 집행을 위해 필요하며, 정보 공개의 이점이 향후 안전 정보·데이터 수집 및 가용성에 미칠 수 있는 국내 및 국제적 역효과를 능가한다고 판단 c) 문제의 안전 정보나 데이터 검토 결과, 해당 정보나 데이터의 공개가 안전의 유지나 증진에 필요하며, 정보 공개의 이점이 향후 안전 정보·데이터 수집 및 가용성에 미칠 수 있는 국내 및 국제적 역효과를 능가한다고 판단
<i>Note 1.- In administering the decision, the competent authority takes into account the consent of the source of the safety data and safety information.</i> <i>Note 2.- Different competent authorities may be designated for different circumstances. The competent authority could include, but is not limited to, judicial authorities or those otherwise entrusted with aviation responsibilities designated in accordance with national law.</i>	주 1. 관할당국은 결정 집행에 있어 안전 정보 및 데이터 출처의 동의 여부를 고려한다. 주 2. 상황에 따라 다른 관할당국이 지정될 수 있다. 여기에는 사법 당국이나 국가 법령에 의거 각종 항공 책임을 위임받은 대상 등이 포함될 수 있다.

※ 자료 : 국토교통부

11. 항공안전관리시스템 위임 근거 보완 및 통합 항공안전관리시스템 근거 신설 등(안 제58조제7항부터 제10항까지)

개정안은 부령으로 위임하는 근거에 ‘변경승인 기준’ 및 신설되는 제2항 단서에 따른 외국의 단체·법인 등에 대한 항공안전관리시스템 인정에 관한 기준을 추가하도록 위임 근거를 보완하고(제7항), 2개 이상의 증명을 받은 자에 대해 ‘통합 항공안전관리시스템’을 마련하여 사용할 수 있도록 하는 근거를 신설하며(제8항),

국토교통부장관이 승인한 항공안전관리시스템 및 통합항공안전관리시스템의 감독규정 및 승인받은 항공안전관리시스템을 타인에게 양도할 수 없도록 근거를 신설함(제9항 및 제10항).

현행	개정안
법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제58조(국가 항공안전프로그램 등) ⑦ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 다음 각 호의 사항은 국토교통부령으로 정한다. 1. (생략) 2. 제2항에 따른 항공안전관리시스템에 포함되어야 할 사항, 항공안전관리시스템의 <u>승인기준 및</u> 구축·운영에 필요한 사항	법률 제20981호 항공안전법 일부개정법률 제58조(국가 항공안전프로그램 등) ⑦ ----- -----. 1. (현행과 같음) 2. ----- ----- <u>승인 및 변경승인 기준,</u> -----

현행	개정안
<u><신 설></u> 3. 제3항에 따른 업무에 관한 <u>항공안전관리시스템의 구축·운영에 필요한 사항</u> <u><신 설></u> <u><신 설></u> <u><신 설></u>	2의2. 제2항 단서에 따른 외국의 단체·법인 등에 대한 <u>항공안전관리시스템 인정에 관한 기준</u> 3. ----- <u>항공안전관리시스템에 포함되어야 할 사항</u> 및 ----- ⑧ 제2항 각 호에 따른 증명·지정·인증 등(이하 “안전증명”이라 한다)을 2가지 이상 받은 자 또는 받으려는 자는 그 업무의 범위, 상호 연계성 등 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 통합 항공안전관리시스템을 마련하여 국토교통부장관의 승인을 받아 운용할 수 있다. ⑨ 국토교통부장관은 제2항 및 제8항에서 승인한 항공안전관리시스템의 유지 및 운용 실태에 대한 수시·정기 검사를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 실시하여야 한다. 이 경우 이 법 및 「공항시설법」에서 규정하는 안전증명에 대한 수시·정기 검사와 통합하여 검사를 실시할 수 있다. ⑩ 항공안전관리시스템을 승인받은 자는 이를 타인에게 양도할 수 없으며, 승인받은 항공안전관리시스템의 효력이 정지 또는 취소되는 경우를 제외하고 이를 반납할 때까지 유효하다. 다만, 제2항에서 규정하는 관계 안전증명이 만료·정지·취소 또는 반납된 경우에는 항공안전관리시스템도 만료·정지·취소 또는 반납된 것으로 본다.

첫째, 제8항에 따라 업계의 행정간소화 및 「ICAO 부속서 19」에 따라 다수의 승인을 보유한 서비스제공자로 하여금 단일의 항공안전관리시스템 내에 모두 포함시킬 수 있도록 하는 ‘통합 항공안전관리시스템’에 대한 규정을 신설하려는 것은 타당한 조치로 보임.

다만, 개정안은 ‘국토교통부장관으로부터 승인받은 통합 항공안전관리시스템의 내용과 다르게 운용한 자’에 대한 제재규정을 두고 있지 않은데, 현행법은 제2항에 따라 승인받은 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 자에 대한 과태료 규정¹⁸⁾을 두고 있으므로,

‘통합 항공안전관리시스템’도 항공안전관리시스템과 같이 국토교통부장관으로부터 승인받은 내용과 이를 다르게 운용한 경우에 대한 과태료 규정을 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

【 ICAO 부속서19 통합 항공안전관리시스템에 관한 규정 】

원문	국문
CHAPTER 4. SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)	제4장. 항공안전관리시스템

18) 「항공안전법」

제166조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

3. 제58조제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자(제58조제2항제1호 및 제4호에 해당하는 자 중 항공운송사업자 및 항공기사용사업자 외의 자만 해당한다)

가. 제작 또는 운항 등을 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 자

나. 국토교통부장관의 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 자

다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 자

라. 국토교통부장관의 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경한 자

원문	국문
Note 1.- Compliance with safety regulations to obtain a licence, certificate, authorization or approval provides the foundation for the implementation of an SMS. Guidance on implementation of an SMS is contained in the Safety Management Manual (Doc 9859).	주 1. 자격증명, 승인, 인가 또는 지정을 얻기 위한 안전규정의 준수는 SMS 이행의 기초를 제공한다. SMS의 이행에 관한 지침은 안전관리 매뉴얼(Doc 9859)에 포함되어 있다.
Note 2. - Service providers with multiple approvals requiring an SMS may choose to include them all under the scope of a single SMS.	주 2. <u>SMS 가 요구되는 다수의 승인을 보유한 서비스 제공자는 이 승인들을 단일의 SMS 범위 내에 모두 포함시키기로 선택할 수 있다.</u>
Note 3.- Service providers may choose to integrate their SMS with other management systems. Important considerations related to this approach for States and service providers are contained in the Safety Management Manual (Doc 9859).	주 3. 서비스제공자는 자사의 SMS를 다른 관리 시스템과 통합하기로 선택할 수 있다. 이러한 접근 방식과 관련한 국가 및 서비스제공자의 중요 고려사항은 안전관리 매뉴얼(Doc 9859)에 포함되어 있다.
4.1 General	4.1 일반
4.1.1 The SMS of each service provider addressed under 3.3.2.1 of this Annex shall: a) be established and managed in accordance with the framework elements contained in Appendix 2; b) cover a defined scope of products and services; and c) be supported by a system description, including the identification of relevant organizational interfaces.	4.1.1 이 부속서의 3.3.2.1에 따라 규정되는 각 서비스제공자의 SMS는 다음을 수행하여야 한다. a) 부록 2에 포함된 프레임워크 요소에 따라 수립되고 관리될 것 b) 정의된 제품 및 서비스의 범위를 포함할 것 c) 관련 조직 간 연계의 식별을 포함한 시스템 기술서(system description)에 의해 지원될 것

※ 자료 : 국토교통부

둘째, 제9항에 따라 항공안전관리시스템에 관한 제도를 주기적으로 감독하도록 하는 것은 국제기준과의 정합성 확보를 위해 타당한 조치로 보임.

【 ICAO 부속서19 (3.4. 국가의 안전보증) 】

원문	국문
3.4 State safety assurance (SSP Component 3) 3.4.1 Surveillance obligations	3.4 국가의 안전보증 (SSP 구성요소 3) 3.4.1 감독 의무
Note.— The Standards in this section are not intended to promote duplication in the oversight of service providers holding approvals from more than one State.	주) 이 절의 표준은 둘 이상의 국가로부터 승인을 받은 서비스제공자에 대한 감독(oversight)이 중복되지 않도록 하기 위한 것이다.
3.4.1.1 States shall meet the surveillance obligations in accordance with section 7 of Appendix 1.	3.4.1.1 국가는 부록 1 제7절에 따른 감독 의무를 이행하여야 한다.
3.4.1.2 States shall establish procedures to prioritize surveillance activities towards those areas of greater safety concern or need.	3.4.1.2 국가는 보다 높은 안전우려나 필요성이 있는 분야에 감독활동을 우선 배정할 수 있도록 하는 절차를 마련하여야 한다.
Note.— Organizational risk profiles, including outcomes of hazard identification and safety risk assessment processes conducted under 3.3.4, surveillance activities, SMS assessments and safety performance monitoring, may provide information for the planning, prioritization and preparation of surveillance activities.	주) 조직의 위험 프로파일, 위해요인 식별 및 안전위험평가 과정의 결과(3.3.4항 참조), 감시 활동, SMS 평가 및 안전성과 모니터링 결과 등이 감시활동의 계획, 우선순위 설정 및 준비에 참고될 수 있다.
3.4.1.3 States shall implement mechanisms to: a) periodically assess the SMS of service providers addressed under 3.3.2.1; and b) monitor the safety performance of service providers addressed under 3.3.2.	3.4.1.3 국가는 다음 사항을 이행할 수 있는 체계를 구축하여야 한다. a) 제3.3.2.1항에 해당하는 서비스제공자의 SMS를 주기적으로 평가하는 것 b) 제3.3.2항에 해당하는 서비스제공자의 안전 성과를 모니터링하는 것
Note.— Guidance on the periodic assessment of the SMS of service providers is contained in the Safety Management Manual (Doc 9859).	주) 서비스제공자의 SMS 주기적 평가에 관한 지침은 안전관리매뉴얼(Safety Management Manual, Doc 9859)에 제시되어 있다.
3.4.1.4 Recommendation.— States should shall establish an enforcement a surveillance policy that specifies the conditions and circumstances under which service providers with an SMS are allowed to deal with, and resolve, events involving certain safety issues, internally, within the context of their SMS and to the satisfaction of the appropriate State authority.	3.4.1.4 권고사항- 국가는 감독 정책을 수립하여야 한다. 이 정책에는 SMS를 보유한 서비스제공자가, 특정 안전이슈와 관련된 사건을 그들의 SMS 체계 내에서 내부적으로 처리·해결할 수 있도록 허용하는 조건 및 상황을 명시하여야 하며, 그 처리결과는 해당 국가당국 이 만족할 수 있는 수준이어야 한다.

※ 자료 : 국토교통부

12. 사고조사를 위한 의무보고 자료 활용 등(안 제59조, 제60조 및 제61조2)

개정안은 항공안전 의무보고로 수집된 보고 내용을 「항공·철도사고조사에 관한 법률」에 따른 사고조사에 관한 업무를 위해서 예외적으로 제공할 수 있도록 하고(안 제59조), 세부사항을 위임할 수 있도록 시행령 위임근거를 마련하며(안 제60조), 항공안전데이터 등에 관한 간행물 발간 근거를 마련하려는 것임(안 제61조의2)

현행	개정안
제59조(항공안전 의무보고) ① (생략)	제59조(항공안전 의무보고) ① (현행과 같음)
② 국토교통부장관은 제1항에 따른 보고(이하 “항공안전 의무보고”라 한다)를 통하여 접수한 내용을 이 법에 따른 <u>경우를 제외하고는 제3자에게 제공하거나 일반에게 공개해서는 아니 된다.</u>	② ----- ----- ----- <u>경우와 「항공·철도사고조사에 관한 법률」에 따른 사고조사에 관한 업무</u> -----.
③·④ (생략)	③·④ (현행과 같음)
제60조(사실조사) ① ~ ④ (생략)	제60조(사실조사) ① ~ ④ (현행과 같음)
<u><신설></u>	⑤ 제2항 본문에 따른 행정처분을 <u>아니할 수 있는 대상, 세부 요건 및 절차 등에 관한 사항은 대통령령으로 정할 수 있다.</u>
제61조의2(항공안전데이터 등의 수집 및 처리시스템) ① ~ ③ (생략)	제61조의2(항공안전데이터 등의 수집 및 처리시스템) ① ~ ③ (현행과 같음)

현행	개정안
<신설>	④ 국토교통부장관은 제1항에 따른 항공안전데이터등의 분석결과를 간행물로 발간할 수 있으며, 간행물의 내용 및 발간 방식은 국토교통부령으로 정한다.

항공안전 의무보고란 항공기 사고, 항공기준사고 등을 발생시켰거나 이를 알게 된 항공종사자 등 관계인이 국토교통부장관에게 보고하도록 하는 것으로,¹⁹⁾ 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」에 따른 항공·철도사고조사위원회는 항공기사고 및 항공기 준사고에 관한 사고조사 관련 업무를 수행하고 있음.²⁰⁾

개정안은 항공안전 의무보고로 수집된 보고 내용을 「항공·철도사고조사에 관한 법률」에 따른 사고조사에 관한 업무를 위해서 예외적으로 제공할 수 있도록 하려는 것으로 항공안전 의무보고 제도 및 「항공

19) 「항공안전법」

제59조(항공안전 의무보고) ① 항공기사고, 항공기준사고 또는 항공안전장애 중 국토교통부령으로 정하는 사항(이하 “의무보고 대상 항공안전장애”라 한다)을 발생시켰거나 항공기사고, 항공기준사고 또는 의무보고 대상 항공안전장애가 발생한 것을 알게 된 항공종사자 등 관계인은 국토교통부장관에게 그 사실을 보고하여야 한다. 다만, 제33조에 따라 고장, 결함 또는 기능장애가 발생한 사실을 국토교통부장관에게 보고한 경우에는 이 조에 따른 보고를 한 것으로 본다.

20) 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」

제2조(정의) ①이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “항공사고”란 「항공안전법」 제2조제6호에 따른 항공기사고, 같은 조 제7호에 따른 경량항공기사고 및 같은 조 제8호에 따른 초경량비행장치사고를 말한다.
2. “항공기준사고”란 「항공안전법」 제2조제9호에 따른 항공기준사고를 말한다.
3. “항공사고등”이라 함은 제1호에 따른 항공사고 및 제2호에 따른 항공기준사고를 말한다.

제4조(항공·철도사고조사위원회의 설치) ①항공·철도사고등의 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 독립적으로 수행하기 위하여 국토교통부에 항공·철도사고조사위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다

- 철도사고조사에 관한 법률」의 취지에 비추어 타당한 조치로 보임.

또한, 현행법 제60조제2항에 따라²¹⁾ 항공안전장애에 대한 보고가 이루어진 경우 국토교통부장관은 이 법에 따른 행정처분을 아니할 수 있도록 하고 있는데, 행정처분 면제에 대한 대상, 세부요건 및 절차를 대통령령으로 위임하여 구체화하도록 하는 개정안은 타당한 조치로 보이며, 일부 자구정리가 필요할 것으로 보임.

21) 「항공안전법」

제60조(사실조사) ① 국토교통부장관은 제59조제1항, 제120조제2항, 제129조제3항에 따른 보고를 받은 경우 또는 제59조제1항, 제120조제2항, 제129조제3항에 따른 보고를 받지 않았으나 항공기사고, 항공기준사고 또는 의무보고 대상 항공안전장애가 발생한 것을 인지하게 된 경우 이에 대한 사실 여부와 이 법의 위반사항 등을 파악하기 위한 조사를 할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제33조 및 제59조제1항에 따라 의무보고 대상 항공안전장애에 대한 보고가 이루어진 경우 이 법 및 「공항시설법」에 따른 행정처분을 아니할 수 있다. 다만, 제1항에 따른 조사결과 고의 또는 중대한 과실로 의무보고 대상 항공안전장애를 발생시킨 경우에는 그러하지 아니하다.

③ 제1항에 따른 사실조사의 절차 및 방법 등에 관하여는 제132조제2항 및 제4항부터 제9항까지의 규정을 준용한다.

④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 사실조사 수행에 필요한 사항은 국토교통부장관이 정한다.

13. 민간항공기에 대한 무력사용 금지(안 제67조의2 신설)

개정안은 누구든지 이 법에 따라 비행 중인 항공기에 격추 등 무력을 사용하는 행위를 금지하고, 비행 중인 항공기를 요격²²⁾하려는 경우에는 해당 항공기에 탑승한 사람의 생명과 항공기 운항의 안전에 위협이 없도록 하며, 요격당하는 항공기의 규칙 준수 의무를 신설함.

22) 국제민간항공협약 부속서2(항공규칙)에 따르면, ‘요격’은 항공기를 식별하거나 필요 시 안전하게 유도하기 위해 항공기에 접근, 비행경로를 안내하거나 지시를 따르게 하는 행위 등을 말하며, 최후의 수단으로 수행하도록 하고 있음. 한편, 1984년 5월 10일 열린 제25차 ICAO 총회에서 제정된 「국제민간항공협약」 제3조의2(모든 국가로 하여금 민간항공기에 대해 무기사용을 자제하여야 한다는 내용)를 만장일치로 채택함.

APPENDIX 2. INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

1. Principles to be observed by States 국가가 준수해야 할 원칙

1.1 To achieve the uniformity in regulations which is necessary for the safety of navigation of civil aircraft due regard shall be had by Contracting States to the following principles when developing regulations and administrative directives: 민간항공기의 항행 안전을 위해 규정의 일관성을 달성하기 위하여, 계약국(Contracting States)은 다음 원칙을 규정 및 행정 지침을 개발할 때 유의하여야 한다:

- a) interception of civil aircraft will be undertaken only as a last resort; 민간항공기의 요격은 최후의 수단으로만 수행된다;
- b) if undertaken, an interception will be limited to determining the identity of the aircraft, unless it is necessary to return the aircraft to its planned track, direct it beyond the boundaries of national airspace, guide it away from a prohibited, restricted or danger area or instruct it to effect a landing at a designated aerodrome; 요격이 이루어지는 경우, 항공기를 식별하는 데만 그 목적이 제한되며, 항공기를 계획된 항로로 복귀시키거나 국가 영공의 경계를 넘어 안내하거나, 금지 구역, 제한 구역 또는 위험 구역에서 벗어나도록 안내하거나 지정된 비행장에서 착륙하도록 지시하는 것이 필요한 경우에는 그러하지 아니하다.
- c) practice interception of civil aircraft will not be undertaken; 민간항공기에 대한 훈련 요격은 수행되지 않는다;
- d) navigational guidance and related information will be given to an intercepted aircraft by radiotelephony, whenever radio contact can be established; and 무선 전화(radiotelephony)로 요격된 항공기에 항행 유도 및 관련 정보를 제공하며, 무선 접촉이 확보될 수 있는 한 이를 실시한다; 그리고
- e) in the case where an intercepted civil aircraft is required to land in the territory overflown, the aerodrome designated for the landing is to be suitable for the safe landing of the aircraft type concerned. 요격된 민간항공기가 비행 중인 영토 내 착륙이 요구되는 경우, 착륙을 위해 지정된 비행장은 해당 항공기 유형의 안전한 착륙에 적합한 비행장(aerodrome)이어야 한다.

현행	개정안
<신설>	제67조의2(항공기의 요격 등) ① 누구든지 이 법에 따라 비행 중인 항공기(경량항공기를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에 격추 등 무력을 사용하는 행위를 하여서는 아니 된다. ② 제1항에도 불구하고 비행 중인 항공기를 요격하려는 경우에는 해당 항공기에 탑승한 사람의 생명과 항공기 운항의 안전에 위협이 없도록 하여야 한다. ③ 제2항에 따른 요격을 당하는 항공기는 국토교통부령으로 정하는 관련 규칙 및 절차를 준수하여야 한다. 다만, 대한민국이 아닌 외국의 영공을 비행하는 경우에는 해당 국가의 관련 규칙 및 절차를 따른다.

안 제67조의2는 「국제민간항공협약」 제3조의2에 따른 내용을 현행법에 신설하는 것으로,

협약 내용에 따르면 각 체약국은 모든 국가가 비행 중인 민간 항공기에 대한 무기사용을 금지하고 요격하는 경우에도 탑승객의 생명과 항공기의 안전을 위태롭게 해서는 아니 되며,

주권을 행사함에 있어 허가 없이 영공을 비행하거나 협약의 목적에 부합되지 않는 목적을 위해 사용되는 경우에 해당 민간항공기에 대하여

지시 또는 명령을 내릴 수 있으며, 민간항공기는 이러한 지시 또는 명령에 따라야 한다는 내용임.

해당 내용을 현행법에 반영하는 것은 국제항공 질서 확립에 기여하는 것으로 타당한 것으로 보이나, 국제기준과의 정합성을 위해 일부 자구의 수정이 필요할 것으로 보임.

【 ICAO 평가 문항 : PQ 4.015 】

번호	영문	국문
질문	Does the State have provisions in its legislation or regulations making it mandatory for any civil aircraft under its registry or operated by its air operators to comply with interception orders from other States?	국가는 자국에 등록되었거나 자국 항공운송사업자가 운항하는 민간항공기가 다른 국가의 요격 명령에 반드시 따라야 한다는 내용을 법령이나 규정에 포함하고 있는가?
검토 사항	Review legislation/regulations	법률/규정을 검토한다.

국제민간항공협약 제3조의2에서는 "주권 행사 등의 이유가 있는 경우 국가는 민간항공기가 지정공항에 착륙할 것을 요구하거나 상기 위반을 종식시키기 위한 지시를 민간항공기에 내릴 수 있으며(b), 모든 민간 항공기는 그 명령 또는 지시에 따를 의무(c)"를 규정하고 있으나,

안 제67조의2제3항은 "요격을 당하는 항공기는 국토교통부령으로 정하는 관련 규칙 및 절차를 준수하여야 한다"고 규정하고 있어, 국제기준의 내용이 명확히 드러나지 않는 측면이 있음.

이에 국제기준과의 정합성을 위해 국제민간항공협약 제3조의2의 내용을 안 제67조의2 제3항에 명확히 반영할 필요가 있을 것으로 보임.

【 국제민간항공협약 제3조의2 】

원문	국문	개정안
Article 3 bis (a) The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations.	제3조의 2 (a) 각 체약국은 <u>모든 국가가 비행 중인 민간항공기에 대한 무기사용을 삼가야 한다는 것을 인정</u> 하며, 또한 <u>민간항공기를 요격하는 경우에 탑승객의 생명과 항공기의 안전을 위태롭게 해서는 아니 된다</u> 는 것을 인정한다. 본 조는 여하한 경우에도 유엔헌장에 규정된 국가의 권리와 의무를 제한하는 것으로 해석되지 아니한다.	제67조의2(항공기의 요격 등) ① 누구든지 이 법에 따라 비행 중인 항공기(경량항공기를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에 격추 등 무력을 사용하는 행위를 하여서는 아니 된다. ② 제1항에도 불구하고 비행 중인 항공기를 요격하려는 경우에는 해당 항공기에 탑승한 사람의 생명과 항공기 운항의 안전에 위협이 없도록 하여야 한다.
(b) the contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. For this purpose, the contracting States	(b) 체약국은 모든 국가가 그 주권을 행사함에 있어서, 민간항공기가 허가 없이 그 영역의 상공을 비행하거나 본 협약의 목적과 부합되지 않는 목적을 위해 사용되고 있다고 믿을 만한 합리적인 이유가 있는 경우에 <u>동 민간항공기가 지정공항에 착륙할 것을 요구하거나 상기 위반을 종식시키기 위한 지시를 동 민간항공기에 대하여 내릴 수 있음을 인정</u> 한다. 이러한 목적으로 체약국은 본 협약의 관계 규정, 특히	

원문	국문	개정안
may resort to any appropriate means consistent with relevant provisions of this Convention, specifically paragraph (a) of this Article. Each contracting State agrees to publish its regulations in force regarding the interception of civil aircraft.	본조 (a)항을 포함한 국제법의 관계 규칙에 부합되는 적절한 수단을 강구할 수 있다. 각 체약국은 민간항공기의 요격에 관한 자국의 규정을 공표하는데 동의한다.	
(c) Every civil aircraft shall comply with an order given in conformity with paragraph (b) of this Article. To this end each contracting State shall establish all necessary provisions in its national laws or regulations to make such compliance mandatory for any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence that State. Each contracting State shall make any violation of such applicable laws or regulations punishable by severe penalties and shall submit the case to its competent authorities in accordance with its laws or regulations.	(c) 모든 민간항공기는 본조 (b)항에 따라 내려진 명령에 복종해야 한다. 이러한 목적으로 체약국은 자국에 등록되어 있거나 자국 내에 사업의 본거지나 거주지를 둔 항공사에 의하여 운영되는 민간항공기가 그러한 명령에 따르도록 하는 필요한 규정을 자국의 국내 법령에 두어야 한다. 각 체약국은 상기 관계 법령의 위반에 대하여 엄중히 처벌해야 하며, 자국의 법령에 따라 자국의 관계 당국에 사건을 회부해야 한다.	③ 제2항에 따른 요격을 당하는 항공기는 국토교통부령으로 정하는 관련 규칙 및 절차를 준수하여야 한다. 다만, 대한민국이 아닌 외국의 영공을 비행하는 경우에는 해당 국가의 관련 규칙 및 절차를 따른다.
(d) Each contracting State shall take appropriate measures to prohibit the deliberate use of any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State for any purpose inconsistent with the aims of this Convention. This provision shall not affect paragraph (a) or derogate from paragraphs (b) and (c) of this Article. (1998.10.1 신설 발효)	(d) 각 체약국은 자국에 등록되어 있거나 자국에 사업의 본거지나 거주지를 둔 운영권자에 의하여 운영되는 민간항공기가 본 협약의 목적에 의하여 고의적으로 사용되는 것을 방지하기 위한 적절한 조치를 취한다. 본 조항은 본조의 (a)항에 영향을 미치거나 (b)항 및 (c)항을 훼손해서는 아니 된다.	

이와 관련하여, 「군용항공기 운용 등에 관한 법률」 및 시행령, 시행규칙에서는 국제법규를 위반한 항공기로서 영공을 침범한 항공기 등에 대해 국방부장관이 강제퇴거, 강제착륙 또는 무력사용 등 필요한 조치를 취할 수 있도록 규정하고(법 제10조),

비행 중인 민간항공기에 대하여 강제퇴거 및 강제착륙 등의 조치를 할 경우에는 무기사용을 최대한 억제하여야 하고, 민간항공기를 요격하는 경우에는 탑승객의 생명과 항공기의 안전을 위태롭게 하여서는 아니 된다고 규정하여(시행규칙 제10조) 국제민간항공협약 제3조의2의 내용을 이미 법령에 규정하고 있음을 고려할 필요가 있으며,

현행 「항공안전법 시행규칙」에서는 요격하는 항공기의 기장의 요격절차 및 요격방식 준수 의무, 피요격 항공기의 기장이 요격절차와 요격방식 등을 준수하여 요격에 응할 의무(대한민국이 아닌 외국정부가 관할하는 지역을 비행하는 경우에는 해당 국가가 정한 절차와 방식으로 요격에 응함)를 규정하고 있음.

「군용항공기 운용 등에 관한 법률」

제10조(영공을 침범한 항공기 등에 대한 조치) ① 국방부장관은 이 법, 「항공안전법」, 항공기의 운항에 관한 국제법 중 대한민국이 당사자로 가입한 조약과 일반적으로 승인된 국제법규(이하 “국제법규”라 한다), 그 밖의 관계 법률을 위반한 항공기로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 항공기에 대하여 강제퇴거·강제착륙 또는 무력사용 등 필요한 조치를 취할 수 있다. 이 경우 군용·경찰용·세관용 항공기를 제외한 항공기에 대하여는 국제법규에서 정하는 바에 따라야 한다.

1. 대한민국의 영공을 침범하거나 침범하려는 항공기
2. 대한민국의 영공을 비행하는 항공기 중 비행목적이 의심스러운 항공기로서 국가 안전보장에 위협이 된다고 인정되는 항공기

② 국방부장관과 국토교통부장관은 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 항공기에 관한 다음 각 호의 사항을 확인하기 위하여 서로 긴밀히 협조하여야 한다.

1. 위치, 고도, 속도, 방위
2. 호출부호
3. 기종
4. 위법행위에 관한 사항
5. 그 밖의 비행정보에 관한 사항

「군용항공기 운용 등에 관한 법률 시행령」

제4조(비행목적이 의심스러운 항공기) 법 제10조제1항제2호에서 “대한민국의 영공을 비행하는 항공기 중 비행목적이 의심스러운 항공기”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 항공기를 말한다. <개정 2016. 7. 19., 2017. 3. 29.>

1. 국제연합 안전보장이사회 결의 제재대상 품목을 적재하고 해당 물품을 제재대상국으로 반입 또는 제재대상국으로부터 반출하는 것으로 의심되거나 관련 국제법규를 위반하여 대량파괴무기 관련 물자, 재래식 무기 등의 물품을 운송하고 있어 관계 행정기관의 장이 국방부장관에게 필요한 조치를 요구하는 항공기
2. 비행계획 또는 항공교통관제기관의 지시사항을 준수하지 아니하는 항공기
3. 적대행위를 하고 있거나 적대의도가 있다고 판단되는 항공기
4. 사전 허가를 받지 아니하고 「항공안전법」 제78조제1항제3호의 통제구역 중 국가안전보장 또는 군사시설 보호를 위하여 비행이 금지되거나 제한되는 구역으로의 비행을 시도하는 항공기
5. 납치되었거나 납치된 것으로 의심되는 항공기

「군용항공기 운용 등에 관한 법률 시행규칙」

제10조(영공을 침범한 민간항공기 등에 대한 조치) ① 법 제10조제1항에 따라 비행 중인 민간항공기에 대하여 강제퇴거 및 강제착륙 등의 조치를 할 경우에는 무기사용을 최대한 억제하여야 하고, 민간항공기를 요격하는 경우에는 탑승객의 생명과 항공기의 안전을 위태롭게 하여서는 아니 된다.

② 제1항에 따라 민간항공기를 요격하는 경우에는 「국제민간항공조약 부속서」 2에서 정하는 요격시 사용되는 신호와 요격절차 및 요격방식을 따라야 한다.

「항공안전법 시행규칙」

제196조(요격) ① 법 제67조에 따라 민간항공기를 요격(邀擊)하는 항공기의 기장은 별표 26 제3호에 따른 시각신호 및 요격절차와 요격방식에 따라야 한다.

② 피요격(被邀擊)항공기의 기장은 별표 26 제3호에 따른 시각신호를 이해하고 응답하여야 하며, 요격절차와 요격방식 등을 준수하여 요격에 응하여야 한다. 다만, 대한민국이 아닌 외국정부가 관할하는 지역을 비행하는 경우에는 해당 국가가 정한 절차와 방식으로 그 국가의 요격에 응하여야 한다.

한편, 안 제67조의2에서는 경량항공기에 대해서도 관련 의무가 적용 되도록 하고 있는데, 안 제121조(경량항공기에 대한 준용규정)에서 경량항공기의 요격에 관하여 제67조의2를 준용하도록 하고 있으므로, 안 제67조의2제1항의 ‘(경량항공기를 포함한다)’라는 문구는 삭제할 필요가 있음.²³⁾

23) 제67조의2(항공기의 요격 등) ① 누구든지 이 법에 따라 비행 중인 항공기(경량항공기를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에 격추 등 무력을 사용하는 행위를 하여서는 아니 된다.

14. 항공교통업무증명 유효기간 설정(안 제85조)

개정안은 항공교통업무증명에 대한 유효기간을 5년으로 설정하고, 타인에게 양도하는 것을 금지하며, 유효기간 만료 후 계속 항공교통관제 업무를 제공하고자 하는 경우에는 다시 증명을 받도록 규정하는 내용임.

현 행	개 정 안
제85조(항공교통업무증명 등) ① ~ ⑨ (생 략) <u><신 설></u>	제85조(항공교통업무증명 등) ① ~ ⑨ (현행과 같음) <u>⑩ 제3항에 따라 발급된 항공교통업무 증명의 유효기간은 5년으로 하며, 제5 항에 따라 항공교통업무제공체계를 변경하려는 경우에는 기존의 잔여 유효 기간을 변경된 유효기간으로 한다.</u>
<u><신 설></u>	<u>⑪ 항공교통업무증명은 타인에게 양 도할 수 없으며, 항공교통업무증명의 효력이 정지 또는 취소되는 경우를 제외하고 증명을 받은 자가 이를 반 납할 때까지 유효하다.</u>
<u><신 설></u>	<u>⑫ 항공교통업무증명을 받은 자가 제 10항에 따른 유효기간 만료 후 계속 항공교통관제 업무를 제공하고자 하 는 경우에는 국토교통부장관으로부터 다시 증명을 받아야 한다. 이 경우 제1항을 준용한다.</u>

안 제85조제10항은 항공교통업무증명의 유효성 지속을 위해 항공교통업무증명의 유효기간을 5년으로 설정하고, 갱신을 받도록 하려는 것으로, 각종 인증 및 증명에 대해 유효기간을 두도록 하는 ICAO 국제기준에 맞는 조치로 보임.

【 ICAO 국제기준(Doc 9734) 】

원문	국문
3.6 LICENSING, CERTIFICATION, AUTHORIZATION AND APPROVAL OBLIGATIONS (CE-6) CE-6. Licensing, certification, authorization and approval obligations. The implementation of documented processes and procedures to ensure that individuals and organizations performing an aviation activity meet the established requirements before <u>they are allowed to exercise the privileges</u> of a licence, certificate, authorization or approval to conduct the relevant aviation activity. ... 3.6.3 Certificates and approvals 3.6.3.1 <u>Annexes 1, 6, 8 and 14 require</u> the certification or approval, as applicable, of <u>approved training organizations, air operators, aircraft maintenance organizations and international aerodromes</u>. In addition, specific aspects (extended diversion time operations, operating minima, training programmes, etc.) should be formally approved by the CAA. Note. — Guidance material on certification and approval is listed in the Appendix to this manual.	3.6 면허, 인증, 인가 및 승인 의무 (CE-6) CE-6. 면허, 인증, 인가 및 승인 의무. 정부가 항공 활동을 수행하는 개인과 조직에게 관련 항공 활동을 수행할 수 있는 면허, 인증, 인가 또는 승인의 <u>권한을 부여</u>하기 전에 정해진 요건을 충족하도록 보장하기 위해 문서화된 절차와 과정을 시행하는 것. ... 3.6.3 인증 및 승인 3.6.3.1 <u>부속서 1, 6, 8 및 14는</u> <u>전문교육기관(ATO), 항공사, 정비조직인증(AMO) 및 국제공항</u>에 대한 승인 또는 인증을 요구한다. 국제공항의 인증 또는 승인을 요구한다. 또한 회항시간 연장운항(ETOPS), 운항 최저치, 교육훈련 프로그램 등 특정 사항은 CAA의 공식 승인을 받아야 한다. 비고 — 인증 및 승인 관련 지침 자료는 본 매뉴얼 부록에 제시되어 있다.

원문	국문
3.6.3.3 As applicable and in compliance with national legislation and procedures, certification and approval activities should follow a comprehensive, formal and documented process, including, but not limited to, the following: g) renewal or continuing validity of the certificates after appropriate supervision; and ...	3.6.3.3 국가 법률 및 관련 절차에 따라, 인증 및 승인 활동은 다음을 포함하는 공식적이고 종합적인 문서화된 프로세스를 따라야 한다(이에만 한정되지 않음): g) 인증·증명의 갱신(renewal) 또는 인증·증명의 유효성 지속을 위한 적절한 감독활동 ...

다만, 개정안은 “(항공교통업무를 제공하려는 자가) 제5항에 따라 항공교통업무제공체계를 변경하는 경우에는 기존 유효기간의 잔여기간을 변경된 유효기간으로 한다”라고 규정하고 있는데,

개정안은 항공교통업무를 제공하려는 자가 항공교통업무제공체계를 변경한 경우에도 기존의 유효기간이 유지된다는 취지에서 변경된 유효기간이 기존의 잔여기간을 단순히 대체하려는 취지이나, 변경된 유효기간이 잔여기간을 대체하는 것인지, 새롭게 5년이 부여되는 것인지 등이 명확하게 드러나지 않는 측면이 있으므로 이를 명확히 규정할 필요가 있겠음.

한편, 제85조제7항에 따라 국토교통부장관이 항공교통업무증명기준을 변경한 경우 기존 항공교통업무증명의 유효기간을 어떻게 간주하여야 할지에 대한 명시적 규정이 없으므로, 제5항에 따라 항공교통업무제

공체계가 변경되는 경우와 같이 기존 증명의 유효기간이 유지되는지 여부에 대한 규정을 명확히 할 필요가 있을 것으로 보임.

제85조(항공교통업무증명 등) ④ 항공교통업무증명을 받은 자는 **항공교통업무증명을 받았을 때의 항공교통업무제공체계를 유지**하여야 하며, 항공교통업무증명기준을 준수하여야 한다.

⑤ 항공교통업무증명을 받은 자는 항공교통업무제공체계를 변경하려는 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. 다만, 제2항에 따른 항공교통업무규정 등 국토교통부령으로 정하는 중요사항을 변경하려는 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다.

⑦ 국토교통부장관은 항공교통업무증명기준이 변경되어 항공교통업무증명을 받은 자의 항공교통업무제공체계가 변경된 항공교통업무증명기준에 적합하지 아니하게 된 경우 변경된 항공교통업무증명기준을 따르도록 명할 수 있다.

또한, 안 제85조제12항에서는 유효기간 만료 후에 계속 항공교통관제업무를 제공하고자 하는 경우에는 국토교통부장관으로부터 다시 증명을 받도록 하고 있는데, 이 경우 항공교통관제업무 운영의 연속성에 문제가 생길 수 있으므로,

이러한 문제를 보완하면서 ICAO 기준에 따른 ‘유효기간 갱신’ 요건²⁴⁾을 충족하기 위해서는 유효기간 이후에도 항공교통관제업무를 계속 운영하려는 자는 유효기간 만료 전에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 갱신을 받도록 하여 기존 증명의 동일성을 유지할 수 있도록 하고, 미갱신 시 유효기간이 만료되는 다음 날부터 항공교통업무증명의 효력이 상실되거나 정지되도록 명확히 규정할 필요가 있을 것으로 보이며,

24) g) renewal or continuing validity of the certificates after appropriate supervision;
: 인증·증명의 갱신(renewal) 또는 인증·증명의 유효성 지속을 위한 적절한 감독활동

유효기간 제도 신설의 실효성을 위해 유효기간 만료 후 갱신을 받지 아니하고 항공교통관제업무를 제공하는 자에 대한 제재조치도 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

15. 항공교통업무증명을 받은 자에 대한 과징금 부과 대상 추가
(제87조)

개정안은 제86조제1항제1호의2에 해당하는 경우도 정지에 갈음하는 과징금을 부과할 수 있도록 과징금 부과 대상을 추가하려는 것임.

현행	개정안
제87조(항공교통업무증명을 받은 자에 대한 과징금의 부과) ① 국토교통부장관은 항공교통업무증명을 받은 자가 <u>제86조제1항제2호</u> 부터 제7호까지의 어느 하나에 해당하여 항공교통업무 제공의 정지를 명하여야 하는 경우로서 그 항공교통업무 제공을 정지하면 비행장 이용자 등에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 경우에는 항공교통업무 제공의 정지처분을 갈음하여 1억원 이하의 과징금을 부과할 수 있다.	제87조(항공교통업무증명을 받은 자에 대한 과징금의 부과) ① ----- ----- - <u>제86조제1항제1호의2</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
②·③ (생략)	②·③ (현행과 같음)

현행법 제86조제1항 각 호는 항공교통업무증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 항공교통업무 제공의 정지를 명할 수 있도록 하되, 제1호(거짓이나 부정한 방법으로 항공교통업무 증명을 받은 경우) 및 제8호(이 조에 따른 항공교통업무 제공의 정지기간에 항공교통업무를 제공한 경우)는 취소사유로 규정하고 있음.

개정안은 제1항제1호의2(제38조의2제4항에 따라 심사를 할 때 부당한 방법으로 심사를 한 경우)에 대해서도 과징금을 부과할 수 있도록 현행법 제87조를 보완하려는 것으로서 타당한 조치로 보임.

< 증명의 취소 및 업무 정지 >	< 과징금 >
제86조(항공교통업무의 취소 등) ① 국토교통부장관은 항공교통업무증명을 받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 항공교통업무증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 항공교통업무 제공의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호 또는 제8호에 해당하는 경우에는 항공교통업무증명을 취소하여야 한다. 1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 항공교통업무증명을 받은 경우 1의2. 제38조의2제4항²⁵⁾에 따라 심사를 할 때 부당한 방법으로 심사를 한 경우 2. 제58호제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 가. ~ 라. (생략) 3. 제85조제4항을 위반하여 항공교통업무제공체계를 계속적으로 유지하지 아니하거나 항공교통업무증명기준을 준수하지 아니하고 항공교통업무를 제공한 경우 4. 제85조제5항을 위반하여 신고를 하지 아니하거나 승인을 받지 아니하고 항공교통업무제공체계를 변경한 경우 5. 제85조제7항을 위반하여 변경된 항공교통업무증명기준에 따르도록 한 명령에 따르지 아니한 경우 6. 제85조제9항에 따른 시정조치 명령을 이행하지 아니한 경우 7. 고의 또는 중대한 과실로 항공기사고를 발생시키거나 소속 항공종사자에 대하여 관리·감독하는 상당한 주의의무를 게을리하여 항공기사고가 발생한 경우 8. 이 조에 따른 항공교통업무 제공의 정지기간에 항공교통업무를 제공한 경우 ② 제1항에 따른 처분의 세부기준 등 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.	제87조(항공교통업무증명을 받은 자에 대한 과징금의 부과) ① 국토교통부장관은 항공교통업무증명을 받은 자가 제86조제1항제2호부터 제7호까지의 어느 하나에 해당하여 항공교통업무 제공의 정지를 명하여야 하는 경우로서 그 항공교통업무 제공을 정지하면 비행장 이용자 등에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 경우에는 항공교통업무 제공의 정지 처분을 갈음하여 1억원 이하의 과징금을 부과할 수 있다. ②~③ (생략)

25) 제38조의2(전문항공교통관제사에 대한 기량 심사 등) ④ 국토교통부장관은 필요하다고 인정할 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 항공교통업무증명을 받은 자에게 그가 운영하는 항공교통관제시설에서 종사하는 전문항공교통관제사에 대하여 제1항에 따른 심사를 하게 할 수 있다.

16. 항공정보자료 수집 근거 신설(안 제89조)

개정안은 국토교통부장관이 항공정보 및 항공지도를 생산하기 위하여 필요한 자료를 대통령령으로 정하는 자료부터 수집할 수 있도록 하는 근거를 마련하려는 것임.

현행	개정안
제89조(항공정보의 제공 등) ①·② (생략) <u><신설></u>	제89조(항공정보의 제공 등) ①·② (현행과 같음)
	③ <u>국토교통부장관은 항공정보 및 항공지도를 생산하기 위하여 필요한 자료(이하 이 조에서 “항공정보·지도자료”라 한다)를 대통령령으로 정하는 자(이하 이 조에서 “항공정보·지도자료제공자”라 한다)로부터 수집할 수 있다. 이 경우 항공정보·지도자료제공자는 정당한 사유가 없으면 국토교통부장관이 요청하는 항공정보·지도 자료를 제공하여야 한다.</u>
③ (생략)	④ (현행 제3항과 같음)
④ 제1항부터 제3항까지에 따른 항공정보 또는 항공지도의 내용, 제공방법, <u>측정단위</u> 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.	⑤ ----- <u>제4항까지</u> ----- ----- <u>측정단위, 항공정보·지도 자료의 수집</u> -----.

비행장, 항공로, 장애물, 지형, 지리정보 등 항공정보 및 항공지도 마련에 필요한 기초자료를 수집할 수 있도록 근거를 마련하기 위해 타당한 조치로 보임.

【 ICAO 국제기준 】

부속서 15(Annex 15)	
원문	국문
1.1 Definition Originator An entity that is accountable for data or information origination and/or from which the AIS organization receives aeronautical data and aeronautical information. ...	1.1 용어의 정의 항공정보자료제공자 항공정보업무(AIS) 기관이 항공자료 및 항공정보를 수집하는 출처가 되는 기관 또는 항공자료 또는 항공정보의 생성에 대해 책임을 지는 기관. ...
2. Responsibilities and functions 2.1.5. Each Contracting State shall ensure that <u>formal arrangements are established between originators of aeronautical data and aeronautical information and the AIS</u> in relation to the timely and complete provision of aeronautical data and aeronautical information. ...	2. 책임과 기능 2.1.5 각 계약국은 항공자료 및 항공정보의 적시적이고 완전한 제공과 관련하여, <u>항공자료 생산자와 항공정보 업무기관 간에 공식적인 합의서(formal arrangements)가 체결되도록 보장하여야 함.</u> ...
Doc 10066	
원문	국문
2.1.1 Collection 2.1.1.1 The identification of data originators shall be documented based on the scope of aeronautical data and aeronautical information to be collected. 2.1.1.2 A record of data originators should be maintained. 2.1.1.3 Each data element to be collected should be mapped to an identified data originator, in accordance with the formal arrangements established between data originators and the aeronautical information service (AIS). ...	2.1.1 수집 2.1.1.1 수집 대상이 되는 항공자료 및 항공정보의 범위(scope)를 기반으로 하여, 항공정보 자료제공자를 식별하고 이를 문서화하여야 함. 2.1.1.2 항공정보 자료 제공자의 목록(record)을 유지하여야 함. 2.1.1.3 수집되는 각 자료요소(data element)는, 항공자료 생산자와 항공정보업무(AIS) 기관 간에 수립된 공식 합의서(formal arrangement)에 따라 식별된 자료 제공자에게 지정되어야 함 ...

국토교통부에서는 항공정보 및 항공지도의 효과적 생산·제공을 위하여 필요한 규정으로 개정안에 동의하며, 국가안보 등 중대한 이익을 침해할 우려가 있는 자료는 민간항공기 운항에 필요한 항공정보 및 항공지도에 포함되지 않는다는 입장임.

국방부에서는 ‘정당한 사유’의 범위가 모호하고, 군 항공정보는 보안민감성이 존재하여 ‘국가 안보 등’의 문구를 추가할 필요가 있다는 의견을 제시함.

17. 운항증명 유효성 검사 규정 및 관련 처분조치 등(안 제90조 및 제91조)

개정안은 운항증명 발급 이후 정기적으로 유효성 검사를 받도록 하며 (안 제90조), 운항증명을 타인에게 양도하거나 유효성 검사를 받지 아니하고 항공기를 운항한 경우 운항증명을 취소하거나 정지할 수 있도록 하려는 것임(안 제91조).

현행	개정안
제90조(항공운송사업자의 운항증명) ① ~ ⑤ (생략)	제90조(항공운송사업자의 운항증명) ① ~ ⑤ (현행과 같음)
⑥ 국토교통부장관은 항공기 안전운항을 확보하기 위하여 운항증명을 받은 항공운송사업자가 안전운항체계를 유지하고 있는지를 <u>정기</u> 또는 수시로 검사하여야 한다.	⑥ ----- ----- ----- ----- <u>국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정기</u> ----- -----.
⑦ ~ ⑩ (생략)	⑦ ~ ⑩ (현행과 같음)
<u><신설></u>	⑪ <u>운항증명은 타인에게 양도할 수 없으며, 그 효력이 정지 또는 취소되는 경우를 제외하고 운항증명을 받은 자가 이를 반납할 때까지 유효하다. 다만, 항공운송사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운항증명에 대한 유효성 검사를 받아야 한다.</u>
<u><신설></u>	⑫ <u>국토교통부장관은 제6항에 따른 검사의 효율성 제고를 위하여 다음과 각 호의 자료를 활용한 위험도 분석</u>

현행	개정안
	<u>결과에 따라 검사의 대상 및 범위의 우선순위를 정할 수 있다. 이 경우 위험도 분석 및 분석결과 활용에 관한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</u> 1. 제132조제1항부터 제3항까지에 따른 업무에 관한 보고, 서류 제출 및 <u>검사 결과</u> 2. <u>운항증명 및 관련 항공안전관리시스템에 대한 검사 결과</u> 3. 제58조제1항제2호에 따른 <u>항공안전위해요인 식별 및 위험도 평가 결과</u> 4. 그 밖에 국토교통부장관이 필요한 것으로 인정하는 자료 ⑬ 국토교통부장관은 제12항에 따른 업무를 수행하기 위하여 전자적인 방식으로 위험도를 분석하는 시스템(이하 “<u>위험도기반안전감독시스템</u>”이라 한다)을 구축·운영할 수 있다. ⑭ 국토교통부장관은 필요하다고 인정하는 경우 제13항에 따른 <u>위험도기반안전감독시스템의 구축·운영을 대통령령으로 정하는 관계 전문기관에 위탁할 수 있다.</u>
<u><신 설></u> <u><신 설></u>	
제91조(항공운송사업자의 운항증명 취소 등) ① 국토교통부장관은 운항증명을 받은 항공운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하거나 6개월 이내의	제91조(항공운송사업자의 운항증명 취소 등) ① ----- ----- ----- -----

현행	개정안
기간을 정하여 항공기 운항의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제39호, 제39호의2 또는 제49호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항증명을 취소하여야 한다. 1. ~ 39의2. (생략) <u><신설></u> 40. ~ 49. (생략) ② (생략)	----- -----. ----- ----- -----. 1. ~ 39의2. (현행과 같음) <u>39의3. 제90조제11항을 위반하여 운항증명을 타인에게 양도하였거나, 단서에 따른 운항증명에 대한 유효성 검사를 받지 아니하고 항공기를 운항한 경우</u> 40. ~ 49. (현행과 같음) ② (현행과 같음)

1) 운항증명의 유효성검사 제도 신설(안 제90조제11항)

항공운송사업자는 운항을 시작하기 전까지 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 인력, 장비, 시설, 운항관리지원 등 안전운항체계에 대하여 국토교통부장관의 검사를 받은 후 **운항증명**을 받아야 함(법 제90조제1항).²⁶⁾

개정안은 항공운송사업자에게 부여되는 운항증명에 대해서 국제기준에 맞게 유효기간에 상응하는 ‘유효성 검사’ 제도를 도입하려는 것으로서 안전운항체계의 지속적인 적정성을 확보할 수 있다는 점에서 타당한 조치로 보임.

26) 「항공안전법」

제90조(항공운송사업자의 운항증명) ① 항공운송사업자는 운항을 시작하기 전까지 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 인력, 장비, 시설, 운항관리지원 및 정비관리지원 등 안전운항체계에 대하여 국토교통부장관의 검사를 받은 후 운항증명을 받아야 한다.

【 ICAO 부속서 6 】

원문	국문
4.2.1 The air operator certificate ... 4.2.1.5 The air operator certificate shall contain at least the following information and shall follow the layout of Appendix 6, paragraph 2: a) the State of the Operator and the issuing authority; <u>b) the air operator certificate number and its expiration date;</u> c) the operator name, trading name (if different) and address of the principal place of business; ...	4.2.1 항공운송사업자의 운항증명 ... 4.2.1.5 항공운송사업자의 운항증명자 증명서에는 최소한 다음의 정보가 포함되어야 하며, 부속서 6의 부록(Appendix) 제2항의 형식에 따라야 한다. a) 운항국(State of the Operator) 및 발급기관 <u>b) 항공운항자 증명서 번호 및 유효기간</u> c) 운항자의 명칭, 상호(상이한 경우) 및 주된 사업장의 주소

【 ICAO 평가문항(4.433) 】

구분	영문	국문
질문	Do the AOC and associated operations specifications issued by the authority contain all the elements and follow the format/layout outlined in the relevant provisions of Annex 6?	당국이 발급한 운항증명(AOC) 및 관련 운영기준(opspec)이 부속서 6의 관련 규정에 명시된 모든 요소를 포함하고 형식 및 구성에 따라 작성되었는가?
검토 사항	1) Verify certification process and inspectors' procedures. 2) Sample AOCs and operations specifications and verify if they contain the following: a) State of the Operator and issuing authority; <u>b) AOC number and expiration date;</u> c) operator name, trading name (if different) & address;	1) 인증 절차 및 운항 검사관의 절차를 확인한다. 2) 운항증명(AOC) 및 운영기준(opspec)의 표본을 확인하고 다음 사항이 포함되어 있는지 검토한다: a) 운용자 국가 및 발급 당국; <u>b) AOC 번호 및 유효기간;</u> c) 운항자의 명칭, 상호(다를 경우) 및 주소;

d) date of issue and name, signature and title of authority representative; and e) the location, in a controlled document carried on board where the contact details of operational management can be found. 3) Verify that AOC and operations specifications follow layout of A6, Part I, App. 6 or A6, Part III, App. 3.	d) 발급일, 당국 대표자의 성명, 서명 및 직위; e) 운항 관리 연락처를 기재한 통제 문서가 기내에 비치되어 있는 위치. 3) 운항증명(AOC) 및 운영기준(opspec)이 시카고협약 A6, Part I, App. 6, para. 3 나 A6, Part III, App. 3, para. 3을 따르고 있는지 확인한다.
---	--

다만, 유효성 검사는 실질적으로 **운항증명의 유효기간**과 관련된 것으로, 검사의 주기, 절차, 방법 등은 기존 항공운송사업자의 예측가능성을 보장할 수 있도록 제도를 설계할 필요가 있을 것으로 보이나,

개정안은 유효성 검사에 대한 내용 일체(주기, 방법, 내용, 범위, 절차, 후속조치 등)를 국토교통부령으로 포괄적으로 위임하고 있는 문제가 있는 것으로 보임.

이에 증명(항공교통업무증명, 전문교육기관 등)의 유효기간을 법률에 명시하고 있는 개정안의 타 규정 및 기존 항공운송사업자들의 예측가능성 확보 필요성을 고려하여 **유효성 검사의 주기²⁷⁾ 등 유효기간과 관련된 본질적인 사항은 법률에 규정하되, 대통령령 또는 부령에 위임할 범위**를 법률에 명시할 필요가 있을 것으로 보임.

27) 「온천법」에서도 검사의 주기를 법률에 명시함.

제19조(수질검사 및 성분검사) ① 온천중사자(산업용이나 난방용으로 이용허가를 받은 자는 제외한다)는 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 시장·군수가 하는 수질검사 및 성분검사를 받아야 한다. 이 경우 수질검사의 주기는 **1년**으로 하고 성분검사의 주기는 **5년**으로 한다. 다만, 행정안전부령으로 정하는 특정성분의 경우에는 성분검사의 주기를 조정할 수 있다.

2) 위험도기반안전감독시스템 신설(안 제90조제12항부터 제14항까지)

현행법 제90조제6항은 국토교통부장관으로 하여금 항공기 안전 운항을 확보하기 위해 운항증명을 받은 항공운송사업자가 안전운항체계를 유지하고 있는지를 정기 또는 수시로 검사하도록 하고 있음.²⁸⁾

개정안은 이러한 정기·수시검사의 효율성 제고를 위해 위험도 분석 결과에 따라 검사의 대상 및 범위의 우선순위를 정할 수 있도록 하고(안 90조제12항), 이러한 업무를 수행하기 위하여 전자적인 방식으로 위험도를 분석하는 시스템인 “위험도기반안전감독시스템” 구축·운영 근거를 신설하는 한편, 구축·운영을 관계 전문기관에 위탁할 수 있는 근거를 신설하려는 것으로,(안 제90조제13항 및 제14항) 위험도가 높은 분야에 대한 체계적인 감독을 위해 전자시스템을 구축할 필요성이 있을 것으로 보임.

국토교통부는 ICAO 국제기준에 따라 항공운송사업자에게 발급하는 운항증명의 유효성 검사에 관한 근거를 마련하고, 위험도가 높은 분야에 감독역량 집중하기 위한 위험기반 항공안전감독시스템 구축·운영에 관한 사항으로 개정에 동의한다는 입장임.

28) 제90조(항공운송사업자의 운항증명) ⑥ 국토교통부장관은 항공기 안전운항을 확보하기 위하여 운항증명을 받은 항공운송사업자가 안전운항체계를 유지하고 있는지를 정기 또는 수시로 검사하여야 한다.

18. 정비조직인증 유효기간 설정 등(안 제97조)

개정안은 정비조직인증의 유효기간을 설정하고, 정비조직인증을 타인에게 양도할 수 없도록 하며, 정비조직인증을 받은 자가 인증받은 사항을 유지하고 있는지를 정기 또는 수시로 검사할 수 있도록 하려는 것임.

현행	개정안
제97조(정비조직인증 등) ① ~ ③ (생략) <u><신 설></u>	제97조(정비조직인증 등) ① ~ ③ (현행과 같음) <u>④ 제1항에 따라 발급되는 정비조직인증의 유효기간은 다음 각 호와 같이 정하며, 제5항에 따른 변경 검사를 받은 경우에는 기존의 잔여 유효기간을 변경된 유효기간으로 한다.</u> <u>1. 대한민국 내에 위치한 정비조직인증을 받은 자: 5년</u> <u>2. 대한민국 외에 위치한 정비조직인증을 받은 자: 2년</u> <u>⑤ 정비조직인증을 받은 자는 인증받은 사항을 계속적으로 유지하여야 하며, 국토교통부령으로 정하는 변경사항이 있는 경우에는 국토교통부장관이 실시하는 변경된 사항에 대한 적절성을 검사받아야 한다.</u> <u>⑥ 정비조직인증은 타인에게 양도할 수 없으며, 이에 대한 효력이 정지 또는 취소되는 경우를 제외하고 인증을 받은 자가 이를 반납할 때까지 유효</u>
<u><신 설></u>	
<u><신 설></u>	

현행	개정안
<신설>	하다. ⑦ 정비조직으로 인증을 받은 자가 제4항에 따른 유효기간의 만료 후 계속 정비를 행하고자 하는 경우에는 국토교통부장관으로부터 다시 인증을 받아야 한다. 이 경우 제1항을 준용한다.
<신설>	⑧ 국토교통부장관은 정비조직인증 받은 자가 인증받은 사항을 유지하고 있는지를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정기 또는 수시로 검사하여야 한다.

현행법에 따르면 우리 국적의 항공기에 대한 정비등의 업무를 하려는 항공기정비업자 또는 외국의 항공기정비업자는 그 업무 시작 전 인력, 설비 및 검사체계 등에 관한 정비조직인증기준에 적합한 인력과 설비를 갖추어 “정비조직인증”을 받아야 함(법 제97조제1항)²⁹⁾.

국토교통부에 따르면, 정비조직인증 유효기간과 관련하여 외국은 일정 기간(2년)마다 갱신하도록 하고 있으나, 우리나라는 별도의 유효기간을

29) 「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.

두고 있지 않은 상황임.

이에 개정안은 정비조직인증에 대한 유효기간을 설정하고 이에 대한 갱신을 받도록 하려는 것으로, ICAO 국제기준과의 정합성 확보를 위해 타당한 조치로 보임.

【 ICAO 국제기준 : 부속서8 】

원문	국문
4.2 Responsibilities of Contracting States in respect of continuing airworthiness Note 1.— Guidance material on continuing airworthiness requirements is contained in the Airworthiness Manual(Doc 9760).	4.2 지속적인 감항성과 관련한 체약국의 책임 Note 1.— 지속적인 감항 요건에 대한 지침 자료는 감항 매뉴얼에 포함(Doc 9760).
< Doc 9760 >	< Doc 9760 >
4.4 SURVEILLANCE, INVESTIGATIONS AND ENFORCEMENT The airworthiness organization should:	4.4 감사, 조사 및 집행 감항조직의 의무:
a) develop and implement periodic surveillance programmes based on the airworthiness complexity of the aviation industry. These programmes should include , but not be limited to, design organizations, manufacturers, air operators, maintenance organizations , maintenance training organizations and delegated tasks; b) establish a programme for the surveillance of operations by foreign air operators; c) perform periodic and unannounced surveillance of industry activities to ensure compliance with national requirements and ICAO Standards.	a) 항공산업의 감항성 복잡성에 기반한 주기적 감시 프로그램을 개발하고 시행 합니다. 이러한 프로그램 에는 설계조직, 제조업체, 항공 운항사, 정비조직 , 정비 교육 조직 및 위임된 업무가 포함 되나 이에 국한되지 않아야 합니다. b) 외국 항공 사업자의 운항 감시 프로그램을 수립합니다. c) 국가 요건 및 ICAO 표준을 준수하기 위해 업계 활동에 대한 정기적 및 예고없는 감사를 수행 합니다.
6.2.3 The approval certificate shall contain at least the following information: ...	6.2.3 승인 증명서에는 최소 다음의 정보가 포함되어야 한다.

원문	국문
a) the issuing authority and the name, title and signature of the person issuing the certificate; b) the maintenance organization's name and registered address; c) the maintenance organization approval reference number; d) the date of current issue; e) in the case of certificates of limited duration, the expiration date; f) the scope of approval, in relation to aircraft, component and/or specialized maintenance, and to the type of aircraft and components covered by the approval; and g) the locations of the maintenance facilities, unless the information is included in a separate document referred to in the approval certificate. Note.— Guidance material on the content of the approval certificate is contained in Doc 9760.	a) 발급 기관 및 인증서를 발급하는 사람의 이름, 직위 및 서명 b) 정비조직의 명칭과 등록된 주소 c) 정비조직승인 참고번호 d) 현재 발행일 e) 기간이 제한된 인증서의 경우 만료일 f) 항공기, 부품 및/또는 특수정비와 관련된 승인 범위 및 승인 대상 항공기 및 부품의 형식 g) 승인 증명서에 언급된 별도의 문서에 해당 정보가 포함되지 않는 한 정비 시설의 위치 참고- 승인 인증서의 내용에 대한 안내자료를 Doc 9760에 포함되어 있음

【 ICAO 평가문항 (5.377) 】

번호	영문	국문
질문	Has the AID issued AMO certificates in accordance with the promulgated regulations and established procedures?	감항감독부서(AID)는 공포된 규정과 수립된 절차에 따라 정비조직인증(AMO) 증명서를 발급하였는가?
검토 사항	1) Review file(s) for the issuance of an AMO certificate to confirm adherence to regulations/ procedures. 2) Verify that the AMO certificate contains at least the following: a) the issuing authority and the name, title and signature of the person issuing the certificate; b) the maintenance organization's	1) 관련 파일을 검토하여 정비조직인증(AMO) 증명서 발급과 관련하여 규정 및 절차 준수 여부를 확인한다. 2) 정비조직인증(AMO) 증명서에 최소한 다음 사항이 포함되어 있는지를 확인한다: a) 발급 권한을 가진 기관, 발급자 성명, 직위 및 서명 b) 정비 조직의 명칭과 등록 주소

name and registered address; c) the maintenance organization approval reference number; d) the date of current issue; e) <u>in the case of certificates of limited duration, the expiration date;</u> f) the scope of approval; and g) the locations of the maintenance facilities, unless the information is included in a separate document referred to in the approval certificate.	c) 정비 조직 승인 참조 번호 d) 현재 증명서의 발급일자 e) <u>유효기간이 있는 경우, 만료일</u> f) 승인 범위 g) 승인 증명서에 별도 문서로 명시되지 않은 경우, 정비 시설의 위치
---	---

다만, 다음의 사항을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

첫째, 개정안은 제5항을 신설하여 정비조직인증을 받은 자는 인증 받은 사항을 계속적으로 유지하여야 하며, 변경사항이 있는 경우에는 국토교통부장관이 실시하는 적절성 검사를 받도록 하고,

“제5항에 따라 변경 검사를 받은 경우에는 기존의 잔여 유효기간을 변경된 유효기간으로 한다”고 규정하고 있는데,

개정안은 변경 검사를 받은 경우에도 기존의 유효기간이 유지된다는 취지에서 변경된 유효기간이 기존의 잔여기간을 단순히 대체하려는 취지이나, 변경된 유효기간이 잔여기간을 대체하는 것인지, 새롭게 유효기간이 부여되는 것인지 등이 명확하게 드러나지 않는 측면이 있으므로, 이를 명확히 규정할 필요가 있겠음.

<신 설> ⑤ 정비조직인증을 받은 자는 인증 받은 사항을 계속적으로 유지하여야 하며, 국토교통부령으로 정하는 변경사항이 있는 경우에는 국토교통부장관이 실시하는 변경된 사항에 대한 적절성을 검사받아야 한다.

둘째, 안 제97조제7항에서는 **유효기간 만료 후에** 계속 정비를 행하고자 하는 경우에는 기존 인증의 갱신이 아닌 국토교통부장관으로부터 **다시 인증을 받도록 하고** 있는데, 이 경우 정비조직 업무 운영의 연속성에 문제가 생길 수 있으므로,

이러한 문제를 보완하면서 ICAO 기준에 따른 ‘유효기간 갱신’ 요건³⁰⁾을 충족하기 위해서는 유효기간 이후에도 정비조직 업무를 운영하려는 사람은 **유효기간 만료 전에** 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 갱신을 받도록 하여 기존 인증의 동일성을 유지할 수 있도록 하고, 미갱신 시 유효기간이 만료되는 다음 날부터 정비조직인증의 효력이 상실되거나 정지되도록 명확히 규정할 필요가 있을 것으로 보이며,

유효기간 제도 신설의 실효성을 위해 **유효기간 만료 후** 갱신을 받지 아니하고 정비업무를 하는 자에 대한 제재조치도 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

30) g) renewal or continuing validity of the certificates after appropriate supervision;
: 인증·증명의 갱신(renewal) 또는 인증·증명의 유효성 지속을 위한 적절한 감독활동

국토교통부는 현재 정비조직인증 유효기간과 관련하여, 외국은 일정 기간(2년) 마다 갱신하고 있으나, 국내는 매년 감독 수행을 사유로 별도 규정하고 있지 않는데, 국내 정비조직인증을 받은 자의 경우도 외국 업체에서 인증받은 사례와 같이 정비조직인증 유효기간(5년)을 두어 유효성 검사를 받도록 함으로써 국내외 기준을 동일하게 적용하고, 항공안전 확보에 기여할 수 있을 것으로 판단하여 개정안에 동의한다는 입장임.

19. 정비조직인증 취소에 관한 규정 정비(안 제98조)

개정안은 정비조직인증기준을 충족하지 않은 경우와 항공기정비업 등록이 취소된 경우에 대한 정비조직 인증 취소 근거를 신설하려는 것임.

현행	개정안
제98조(정비조직인증의 취소 등) ① 국토교통부장관은 정비조직인증을 받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 정비조직인증을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 효력의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호 또는 제5호에 해당하는 경우에는 그 정비조직인증을 취소하여야 한다.	제98조(정비조직인증의 취소 등) ① - ----- ----- ----- ----- -----, - ----- 제5호부터 제7호까지의 어느 하나----- -----.
1. ~ 5. (생략)	1. ~ 5. (현행과 같음)
<신설>	6. 정비조직인증기준을 충족하지 않은 경우. 다만, 정비조직인증기준에 충족하지 아니한 기간이 3개월 이내에 해당하는 경우는 제외한다.
<신설>	7. 항공기정비업 등록이 취소된 경우
② (생략)	② (현행과 같음)

제6호 ‘정비조직인증기준을 충족하지 않은 경우’와 관련하여, 국토교통부장관이 정비조직인증을 받은 자에 대해 실시하는 정기 또는 수시검사 결과 인증 당시 기준을 충족하지 않은 경우에 대하여 취소 또는 정지 근거를 신설하려는 취지로 보이나,

정비조직인증을 받은 자가 정비조직 인증 당시의 기준을 충족하고 있지 않은 경우는 이는 현행 제98조제1항제3호 ‘정당한 사유 없이 정비조직인증기준을 위반한 경우’에 해당되므로 별도 신설 필요성이 낮을 것으로 보이며, 필요 시 제3호를 개정하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보임.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 정비조직인증을 받은 경우
2. 제58조제2항을 위반하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우
 - 가. 업무를 시작하기 전까지 항공안전관리시스템을 마련하지 아니한 경우
 - 나. 승인을 받지 아니하고 항공안전관리시스템을 운용한 경우
 - 다. 항공안전관리시스템을 승인받은 내용과 다르게 운용한 경우
 - 라. 승인을 받지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 중요 사항을 변경한 경우
- 3. 정당한 사유 없이 정비조직인증기준을 위반한 경우**
4. 고의 또는 중대한 과실에 의하거나 항공종사자에 대한 관리·감독에 관하여 상당한 주의의무를 게을리함으로써 항공기사고가 발생한 경우
5. 이 조에 따른 효력정지기간에 업무를 한 경우

국토교통부는 국토부장관의 정기 또는 수시 검사 시 인증 당시의 기준을 충족하지 않거나, 「항공사업법」에 따른 항공기정비업 등록이 취소된 경우, 정비조직인증을 취소할 수 있도록 관련 규정을 신설하여 정기 또는 수시 검사의 효과적인 집행을 통해 항공안전을 보다 강화할 수 있을 것으로 판단하여 개정안에 동의한다는 입장임.

20. 외국인항공운송사업자의 운항증명승인 유효기간 인정 등(안 제103조 및 제104조)

개정안은 외국인 항공운송사업자의 운항증명승인 유효기간을 해당 외국인국제항공운송사업자가 속한 국가에서 발급받은 운항증명과 동일하게 인정할 수 있도록 근거를 신설하려는 등의 내용임.

현행	개정안
제103조(외국인국제항공운송사업자에 대한 운항증명승인 등) ① ~ ⑧ (생략) <u><신설></u>	제103조(외국인국제항공운송사업자에 대한 운항증명승인 등) ① ~ ⑧ (현행과 같음) <u>⑨ 제1항에 따른 운항증명승인의 유효기간은 외국인국제항공운송사업자가 속한 국가에서 발급받은 운항증명과 동일하게 인정할 수 있으며, 외국인국제항공운송사업자가 자국에서 받은 운항증명의 효력이 정지 또는 취소되는 경우를 제외하고 국토교통부장관에게 운항증명승인을 반납할 때까지 유효하다.</u>
제104조(안전운항을 위한 외국인국제항공운송사업자의 준수사항 등) ① · ② (생략) ③ 국토교통부장관은 항공기의 안전운항을 위하여 외국인국제항공운송사업자와 그에 속한 항공종사자가 제1항제2호의 운영기준을 준수하는지 등에 대하여 정기 또는 수시로 검사할 수 있다. ④ · ⑤ (생략)	제104조(안전운항을 위한 외국인국제항공운송사업자의 준수사항 등) ① · ② (현행과 같음) ③ ----- ----- ----- ----- -- 대하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 ----- --. ④ · ⑤ (현행과 같음)

현행법 제103조는 외국인 국제항공운송사업 허가를 받으려는 자는 그가 속한 국가에서 발급받은 운항증명과 운항조건·제한사항을 정한 운영기준에 대하여 국토교통부장관의 운항증명승인을 받도록 하고 있음.³¹⁾

개정안은 이러한 운항증명의 승인의 유효기간을 명확히 하기 위해 유효기간은 외국인국제항공운송사업자가 속한 국가에서 발급받은 운항증명의 유효기간과 동일하게 인정할 수 있도록 규정하려는 것으로 타당한 조치로 보임.

【 ICAO 국제기준 : 부속서 6 】

원문	국문
4.2.2 Surveillance of operations by a foreign operator 4.2.2.1 Contracting States <u>shall recognize as valid an air operator certificate issued by another Contracting State</u> , provided that the requirements under which the certificate was issued are at least equal to the applicable Standards specified in this Annex.	4.2.2 외국 운영자가 행하는 운항 감시 4.2.2.1 국가는 <u>타 체약국에서 발행한 AOC를 유효한 것으로 인정</u> 해야 하며, 발행된 증명은 ICAO Annex 6에서 규정하고 있는 표준을 최소한 동일하게 적용 요건을 충족시켜야 한다.

국토교통부는 외국 정부가 자국항공사를 대상으로 발행한 운항증명을 취소·정지하는 경우, 우리나라가 승인한 사항도 동일한 효력을 갖도록 규정하는 것이 안전 측면에서 바람직하여 개정안에 동의한다는 입장임.

31) 「항공안전법」

제103조(외국인국제항공운송사업자에 대한 운항증명승인 등) ① 「항공사업법」 제54조에 따라 외국인 국제항공운송사업 허가를 받으려는 자는 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 그가 속한 국가에서 발급받은 운항증명과 운항조건·제한사항을 정한 운영기준에 대하여 국토교통부장관의 운항증명승인을 받아야 한다.

21. 경량항공기 조종사 자격취소 규정 보완 등(안 제114조 및 제121조)

현행	개정안
제114조(경량항공기 조종사 자격증명 등·항공신체검사증명의 취소 등) ① 국토교통부장관은 경량항공기 조종사 자격증명을 받은 사람이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 경량항공기 조종사 자격증명이나 자격증명의 한정(이하 이 조에서 “자격증명등”이라 한다)을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 자격증명등의 효력정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제5호의2, 제5호의3, 제12호 또는 제17호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 자격증명등을 취소하여야 한다.	제114조(경량항공기 조종사 자격증명 등·항공신체검사증명의 취소 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 13. (생략)	1. ~ 13. (현행과 같음)
<신설>	13의2. 제121조제6항에서 준용하는 제67조의2제3항을 위반하여 비행규칙을 따르지 아니하고 비행한 경우
14. ~ 17. (생략)	14. ~ 17. (현행과 같음)
② ~ ④ (생략)	② ~ ④ (현행과 같음)
제121조(경량항공기에 대한 준용규정) ① ~ ⑤ (생략)	제121조(경량항공기에 대한 준용규정) ① ~ ⑤ (현행과 같음)
<신설>	⑥ 경량항공기의 요격에 관하여는 제67조의2를 준용한다.

안 제121조제6항은 신설되는 안 제67조의2(항공기의 요격 등)를 경량 항공기에도 준용할 수 있도록 하고, 이를 위반한 경우 경량항공기 조종사 자격 취소 규정을 보완하려는 것으로 타당한 조치로 보임.

국토교통부는 「국제민간항공협약」 제3조의2에 명시된 내용을 「항공안전법」에 반영하는 사항으로, 경량항공기도 요격절차를 적용하여 항공 안전을 증진하고, 국제기준과의 정합성 확보를 위하여 개정안에 동의한다는 입장임.

22. 법 적용의 면제·예외근거 마련(안 제132조의2 신설 및 제163조의3)

개정안은 전쟁·질병·자연재해, 신기술 개발 등으로 항공안전 및 공공의 이익을 위해 필요한 경우 현행법 기준 적용의 면제·제외를 인정할 수 있는 근거를 신설하고(안 제132조의2 신설),

거짓 또는 부정한 방법으로 면제·예외를 인정받아 항공안전에 위해를 끼친 경우에는 징역 또는 벌금 등 처벌규정을 신설하려는 것임(안 제163조의3 신설).

현행	개정안
<신설>	제132조의2(적용의 면제·예외에 관한 사항) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하여 이 법에서 정하는 기준의 적용의 면제·예외를 신청하고자 하는 국토교통부령에 따라 국토교통부장관에게 기준의 적용의 면제·예외를 신청할 수 있다. 1. 전쟁, 질병, 자연재해 등 예기치 않은 상황이 발생하여 항공안전 및 항공산업을 위하여 필요한 경우 2. 이 법에서 정하는 기준의 적용보다 면제·예외가 항공안전 및 공공의 이익에 부합하는 경우 3. 신기술의 연구 및 개발 등을 위하여 면제·예외를 적용하는 것이 필요한 경우

<신 설>	4. 그 밖에 항공안전의 지속적 확보를 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 경우 ② 국토교통부장관은 제1항 각호에 따라, 이 법의 기준 적용에 대한 면제·예외를 신청받은 경우 국토교통부령으로 정하는 기준, 절차 및 방법에 따라 검토한 후 이를 인정할 수 있다. ③ 국토교통부장관은 제1항에 따른 면제·예외를 인정한 경우 인정한 사항이 유지되고 있는지를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 검사하여야 한다. 제163조의3(적용의 면제·예외 위반의 죄) ① 제132조의2를 위반하여 거짓이나 부정한 방법으로 면제·예외를 인정받아 이 법에서 정하는 항공기 운항, 항공업무 등에 따른 사항의 안전에 위해를 끼친 자는 5년 이하의 징역에 처한다. 이 경우 미수범도 처벌한다. ② 제132조의2의 면제·예외를 허위 또는 부적절한 방법으로 받은 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.
--------------------	---

개정안은 「항공안전법」 내 규제의 적용을 배제하는 특례를 신설하려는 것으로, 전쟁, 질병, 자연재해 등 예기치 않은 상황 및 신기술의 연구 및 개발을 위하여 필요한 경우 등에 대한 면제·제외규정을 신설함으로써, 예외적 상황에 대한 대응력을 강화하고, 신기술에 대한 개발을

촉진할 수 있을 것으로 보임.

【 면제 · 예외에 관한 해외 사례 】

미국 14 CFR § 11.63

□ 면제를 신청하고자 하는 자는 그 관련 적용 대상이 허가 등 요건 적용일 120일 전 또는 현재의 면제가 만료되기 전에 청원서를 제출해야 한다

- 면제신청의 이유는 공공의 이익을 위한 것으로, 국민 전체의 이익을 위한 것이어야 하며, 관련 면제 허용 시에는 안전에 부정적인 영향을 미치지 않는 범위 내 혹은 동일한 수준의 안전을 요구하는 방법이 담보되는 경우에 인정
- 대부분의 면제 신청 사례는 무인항공기 면제에 대한 신청이나 이전에 발급받았던 면제에 관한 사항

호주 민간항공법(Civil Aviation Act 1988) Part VIII Miscellaneous § 98

(1) 총리는 다음에 한하여서는 이 법의 기준을 벗어나지 않는 한 규정을 제정할 수 있다.

- (a) 이 법에서 정하도록 하거나 허용하도록 한 사항을 정할 것
- (b) 이 법의 시행 또는 시행을 위하여 규정할 필요가 있거나 규정하기 편리한 사항을 규정하는 행위
- (c) 안전에 관한 시카고협약의 규정을 이행하고 효력을 발생시키기 위한 행위
- (d) 영토 내 또는 영토 내외 항행안전성과 관련하여
- (e) 항공운항의 안전과 관련하여 다른 국가 및 국가 간의 무역 및 상업에 관한 규정
- (f) 항공 항행의 안전과 관련하여 의회가 법률을 제정할 권한이 있는 다른 사항에 관한 규정

면제에 관한 사항 : 민간항공안전규정(Civil Aviation Safety Regulations 1998, CASR) Part 11과 Advisory Circular AC 11-02

(2) 하위 규정 (1)에서:

예외적 상황이란 주요 자연재해, 일부 다른 대규모 비상사태 또는 국가 비상사태 선언(2020년 국가 비상사태 선언법에 해당)과 관련된 비상사태로서 이 규정에 따라 합리적으로 가능하지 않은 방식으로 항공 운송 또는 일부 다른 항공 활동을 사용해야 하는 상황을 의미한다.

예: 사이클론 트레이시로 다윈이 파괴된 후, 여객기들은 도시를 가능한 한 빨리 대피시킬 수 있도록 심하게 과부하가 걸렸을 때 운항할 수 있도록 허용됨

(3) 의심을 피하기 위해 비상사태 또는 자연재해가 선포될 필요가 있다는 하위 규정 (1)이 필요하지 않다.

(4) CASA는 개인 또는 한 부류의 사람에게 이 조에 따라 면제를 부여할 수 있으며,

특정 단체의 회원 또는 기타 특성을 참조하여 등급을 지정할 수 있다. (5) CASA는 신청 또는 자체 이니셔티브에 따라 면제를 부여	
영국 Civil Aviation Act 1982 Sec. 60 항공기 운영 규정의 일시적 면제나 특수 항공기 장비 사용 등에 있어서 면제에 관한 사항을 규정함으로써 유연한 관련 제도 적용을 담보하고 있으며, 그 신청 사유는 공공의 이익이나 안전에 지장이 없다고 판단되는 경우에 면제를 신청할 수 있다고 정하고 있음. 특히 Civil Aviation Act 1982 Sec. 60에 따르면 영국 항공청 CAA는 공익적 이유나 특별한 상황에서 특정 항공활동에 대한 규제를 완화하거나 면제할 수 있는 권한이 있음을 명시	
캐나다 Civil Aviation Act 5.9(2) 항공청(TCCA)에서는 항공법 5.9(2)에 따라 항공안전 기준의 면제·예외를 인정할 수 있도록 규정하고 있고, 항공기 운항 규정의 일시적 면제나 특수 항공기 장비 사용에 대하여 면제 규정을 두고 있으며, 실제로 코로나 팬데믹 시기에 조종사 면허 및 자격 갱신에 관하여 일시적 면제 등을 인정한 바 있음	
중국 항공법 및 운송공항안전편차 및 면제관리방법 및 운송공항사용허가규정 공항 운영에 있어서 준수해야 할 안전 기준의 미충족 시 동일한 수준의 안전성 확보 시 관련 규정의 면제·예외를 인정할 수 있는 절차 및 요건, 방법 등에 관한 사항을 마련하여 운영하고 있음. 동 방법은 고시와 같은 중국 항공국에서 제정하여 운영하는 것으로 중국의 경우에는 고시 등의 제정 시 우리법과 같이 명확한 수권 조항 없이도 관련 고시나 지침 등의 제정이 가능하며, 법적 효력을 가진다고 봄	

※ 자료 : 국토교통부

이는 ICAO 평가 문항에서도 법령에 면제 인정 규정을 제공하고 있는지 여부를 심사하고 있는 점을 고려할 때 타당한 입법조치로 보임.

【 ICAO 평가 문항 : PQ 1.027 】

번호	영문	국문
질문	Does the legislation provide for the granting of exemptions?	법령은 면제 인정 규정을 제공하고 있는가?
검토	Verify that the legislation provides for	법령에 면제 인정 규정이 있는지 확인

사항	the granting of exemptions. Notes to the auditor: 1) The provisions should be in the State's primary aviation legislation and/or the specific operating regulations, as appropriate for the type of issue addressed. 2) The establishment of a policy and procedures is addressed in LEG PQ 1.028. 3) The term "exemptions" also includes exceptions, deviations, variations and prolonged extensions. 4) This PQ does not apply to AIG.	평가관 확인사항: 1) 면제 관련 규정이 해당 국가의 기본 항공 법령 그리고/또는 세부 운영 규정에 포함되어 있는지 여부 2) 면제에 관한 정책 및 절차의 수립 여부는 LEG PQ 1.028에서 다루고 있음 3) "면제"에는 예외, 이탈, 변경, 장기 연장도 포함됨 4) 이 PQ는 사고조사(AIG) 분야에는 적용되지 않음
-----------	---	--

【 ICAO 평가 문항 : PQ 1.028 】

번호	영문	국문
질문	Has the State established a policy and associated procedures for the granting of exemptions?	국가는 면제 인정에 관한 정책과 관련 절차를 수립하였는가?
검토 사항	Verify that the policy and procedures include: a) the criteria for the conduct and review of risk assessments, analyses, aeronautical studies, etc.; b) the limitations or other conditions imposed, as applicable, when an exemption is granted; and c) the recording and publication of exemptions granted.	정책 및 절차에 다음의 사항을 포함하고 있는지 확인: a) 위험성 평가, 분석, 항공학적 검토 등의 수행 및 검토 기준 b) 면제가 인정되는 경우 적용 가능한 제한사항이나 기타 조건 c) 인정된 면제 사항의 기록 및 공표 절차

다만, 「항공안전법」에 따른 각종 기준 등의 규제는 항공기 사고 등을 방지하고 항공기 운항의 안전을 확보하기 위한 최소한의 요건으로서 국민의 안전에 중대한 영향을 미칠 수 있고, 「국제민간항공협약」을 준수하기 위해 해당 내용을 규정한 현행법상 의무를 따르는 것으로서,

이러한 법 전체에 대한 면제·예외는 국민의 안전을 저해하지 않는 예외적인 경우에만 인정되어야 하며, 추상적이고 광범위하게 면제가 인정될 경우 현행법의 목적과 충돌할 수 있으므로 그 요건을 엄격하게 두어야 할 것으로 보임.

특히, 제132조의2 제1항 각 호의 상황에 대한 면제·예외기준이 추상적이고 명확하지 않은 측면이 있고 이를 전부 부령에 포괄위임하고 있으며, 특히 제4호 ‘그 밖에 항공안전의 지속적 확보를 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 경우’는 내용의 대강을 예측하기 어려운 측면이 있음.

- | |
|---|
| 1. 전쟁, 질병, 자연재해 등 예기치 않은 상황이 발생하여 항공안전 및 항공산업을 위하여 필요한 경우 |
| 2. 이 법에서 정하는 기준의 적용 보다 면제·예외가 항공안전 및 공공의 이익에 부합하는 경우 |
| 3. 신기술의 연구 및 개발 등을 위하여 면제·예외를 적용하는 것이 필요한 경우 |
| 4. 그 밖에 항공안전의 지속적 확보를 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 경우 |

이에 각 호의 상황을 구체적으로 한정하고, 특히 제4호의 경우 제1호 내지 제3호에 준하는 사유로 한정하는 등 면제·예외가 가능한 요건을 법률에 명확히 규정할 필요가 있을 것으로 보이며,

또한, 해당 조문의 경우 「항공안전법」 전체의 기준 적용의 면제·예외에 대한 특례로서 국가, 항공사업자, 항공종사자 등 국민의 권리·

의무에 중대한 영향을 미칠 수 있는 사항이므로 법률에서 부령에 직접 위임하기보다는 대통령령에 위임하여 면제·제외의 범위·대상 등을 구체화하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

아울러, 국토교통부장관이 면제·예외를 받은 자에 대해 다른 위험요인이 발생할 경우 면제·예외의 인정을 철회할 수 있는지 여부 및 절차 등을 함께 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

국토교통부는 ICAO 국제기준에 부합하는 포괄적 면제 근거를 마련하여 항공안전관리 체계의 유연성 및 신뢰성을 높이는 것으로, 그 입법 취지와 필요성에 동의하며, 거짓·부정한 면제·예외에 대한 처벌규정도 실효성 있는 안전 확보 수단으로서 타당하다는 입장임.

문 의 처
02)6788-5580