



제438회국회(임시회)
제2차 국방위원회

군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률 일부개정법률안

검 토 보 고

〈자폭용무인기 등 표준감항인증기준 적용 제외〉

■ 유용원의원 대표발의(의안번호 제2218431호)

〈산림항공기 및 소방항공기의 감항인증 규정 준용〉

■ 강선영의원 대표발의(의안번호 제2218887호)

2026. 8.

국 방 위 원 회

전문위원 문 성 환

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	4
1. 자폭용무인기 등 표준감항인증기준 적용 제외.....	4
2. 산림항공기 및 소방항공기의 감항인증 규정 준용.....	13
※ 참고자료	
소방청·산림청 운용 헬기 현황.....	24

I. 제안경위

1. 군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률 일부개정법률안 (의안번호 제2218431호)

- 1) 발 의 자 : 유용원의원 등 14인
- 2) 발의연월일 : 2026. 4. 20.
- 3) 회부연월일 : 2026. 4. 21.

2. 군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률 일부개정법률안 (의안번호 제2218887호)

- 1) 발 의 자 : 강선영의원 등 11인
- 2) 발의연월일 : 2026. 5. 7.
- 3) 회부연월일 : 2026. 5. 8.

II. 제안이유 및 주요내용

1. 군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률 일부개정법률안 (의안번호 제2218431호)

최근 전쟁 사례에서 ‘유도무기와 유사한 운용개념을 가진 무인기’
(이하 자폭용 무인기)가 상대국 방공자산의 소모를 강요하고, 고가의
지상전력 및 자산에 피해를 입히는 등 그 활용성이 증명되었음.

이에 따라 우리 군에서도 유사한 전력의 신속한 개발 및 획득을 위한 소요가 제기되고 연구개발이 진행되고 있으나, 자폭용 무인기의 경우에도 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」에 따라 비행안전에 적합한지 여부를 정부가 인증하는 절차를 이행하여야 함.

그러나 자폭용 무인기와 운용 개념상 유사한 성격을 갖는 ‘유도무기’의 경우에는 비행안전성 인증을 위한 절차가 없으며, 날개의 형상 차이 외에는 차이점이 없으므로 자폭용 무인기에 비행안전성 인증 절차 적용은 부적당한 것으로 판단함.

2. 군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률 일부개정법률안 (의안번호 제2218887호)

현행법은 군용항공기의 특수한 운용 환경과 임무 특성을 반영하여 「항공안전법」의 적용을 받는 민간 항공기와는 별도로 감항인증 기준과 절차를 두고 있으며, 이에 따라 고위험 공공임무를 수행하는 경찰용 및 세관용 항공기에 대해서도 군용항공기 감항인증 규정을 준용하고 있음.

그런데 산불 진화, 인명 구조 등 특수하고 고위험 임무를 수행하는 산림청이나 소방청 소유의 항공기는 현행법의 적용 대상에서 제외되어 「항공안전법」에 따른 민간 항공기 기준의 감항인증 통제를 받고 있음. 따라서 도심지 고층 화재 진압이나 초저고도 산불 진화 등 극한 환경에서 운용되는 임무 특성을 온전히 반영하기에 부적합하다는 지

적이 있음.

특히, 군에서 장기간 운용되며 비행안전성이 검증된 군용항공기를 소방청이나 산림청이 재난 대응 등 공공목적으로 관리전환을 받아 운용하고자 하더라도, 「항공안전법」에 따른 새로운 감항인증을 받아야 하므로 즉각적인 현장 투입이 지연되는 등 행정적·재정적 낭비가 초래되고 있음.

이에 경찰·세관 항공기와 마찬가지로 산림청이나 소방청 소유의 항공기에 대해서도 군용항공기 감항인증 규정을 준용하도록 적용 대상을 확대하여 공공의 목적을 위하여 사용되는 국가기관 소유 비행기가 효율적으로 관리될 수 있도록 하려는 것임(안 제2조의2).

※ 참고사항

이 법률안은 강선영의원이 대표발의한 「항공안전법 일부개정법률안」(의안번호 제18889호)의 의결을 전제로 하는 것이므로 같은 법률안이 의결되지 아니하거나 수정 의결되는 경우에는 이에 맞추어 조정되어야 할 것임.

Ⅲ. 검토의견

1. 자폭용무인기 등 표준감항인증기준 적용 제외(유용원의원안)

□ 개정안은 유도무기에 준하는 운영개념이 적용되는 군용항공기 사업 등에 대해서는 표준감항인증기준이나 감항인증절차에 관한 규정을 적용하지 아니할 수 있도록 하려는 것임(안 제5조제4호).

현행	개정안
제5조(표준감항인증기준 등의 적용 제외) 방위사업청장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 표준감항인증기준이나 제4조에 따른 감항인증 절차의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있다. 이 경우 방위사업청장은 감항인증에 필요한 기준과 절차를 별도로 정할 수 있다.	제5조(표준감항인증기준 등의 적용 제외) ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 3의2. (생략)	1. ~ 3의2. (현행과 같음)
4. <u>그 밖에</u> 이 법에 따른 표준감항인증기준이나 제4조에 따른 감항인증 절차를 적용하는 것이 부적당한 군용항공기 사업으로서 대통령령으로 정하는 군용항공기 사업의 경우	4. <u>그 밖에 「방위사업법」 제3조 제3호에 따른 유도무기에 준하는 운영개념이 적용되는 군용항공기 사업 등</u> ----- ----- -----

□ 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」(이하 “군용항공기 인증법”이라 함) 제3조제1항은 방위사업청장으로 하여금 군용항공기 사업계획의 수립 및 사업추진 단계별로 군용항공기의 비행안전성을 확보하기 위하여 사업관리기관의 장이 일반적으로 지켜야 할 기술기준 등인 표준감항인증기준을 정하여 고시하도록 하고 있음.¹⁾

또한 같은 법 제5조는 수출용 군용항공기에 대하여 수입국이 감항인증을 요청하지 아니하는 경우, 국외에서 수입하는 군용항공기로서 제작국에서 감항인증 또는 이에 준하는 증명을 받은 경우 및 그 밖에 표준감항인증기준이나 제4조에 따른 감항인증 절차를 적용하는 것이 부적당한 군용항공기 사업으로서 대통령령으로 정하는 경우 등에 대하여 그 기준이나 절차의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있도록 하고 있음.²⁾

-
- 1) 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」 제3조(표준감항인증기준의 고시)① 방위사업청장은 군용항공기 사업 계획의 수립 및 사업추진 단계별로 군용항공기의 비행안전성을 확보하기 위하여 사업관리기관의 장이 군용항공기 사업을 추진하는 경우에 일반적으로 지켜야 할 기술기준 등(이하 “표준감항인증기준”이라 한다)을 정하여 고시하여야 한다.
- 2) 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」 제5조(표준감항인증기준 등의 적용 제외)방위사업청장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 표준감항인증기준이나 제4조에 따른 감항인증 절차의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있다. 이 경우 방위사업청장은 감항인증에 필요한 기준과 절차를 별도로 정할 수 있다.<개정 2012. 12. 18.>
1. 수출용 군용항공기에 대하여 해당 군용항공기의 수입국에서 감항인증을 요청하지 아니하거나 표준감항인증기준과 다른 기준을 적용하도록 요청하는 경우
 2. 국외에서 수입하는 군용항공기로서 그 군용항공기를 제작한 국가에서 감항인증 또는 이에 준하는 증명을 받은 경우
 3. 제작국가에서 감항인증 또는 이에 준하는 증명을 받은 군용항공기 부품·구성품 등을 수입하여 국군이 운용하는 같은 계열의 군용항공기에 장착하는 경우
- 3의2. 2009년 7월 31일 이전부터 운용 중인 군용항공기를 제2조 제4호 다목또는라목에 따라 개조·개량하거나 부품·구성품 및 무기·장비 등을 장착함에 있어서 개조·개량 또는 장착되는 부분 외의 경우
4. 그 밖에 이 법에 따른 표준감항인증기준이나 제4조에 따른 감항인증 절차를 적용하는 것이 부적당한 군용항공기 사업으로서 대통령령으로 정하는 군용항공기 사업의 경우

□ 한편, 같은 법 제2조제1호는 무인항공기 등 항공에 사용할 수 있는 기기로서 대통령령으로 정하는 기기를 “군용항공기”의 범위에 포함하고 있음.

이에 따라 같은 법 시행령 제1조의2제1호는 일정한 무인비행기·무인회전익항공기 및 무인비행선을 군용항공기의 범위에 포함하고 있고, 같은 법 시행규칙 제1조의2는 무인비행기 또는 무인회전익항공기의 경우 최대이륙중량이 25킬로그램을 초과하거나, 무장 또는 무장을 위한 장치가 있거나, 탄약·유류 운송을 위한 장치가 있는 경우 등을 그 대상으로 규정하고 있음.

[군용항공기의 감항인증 대상에 관한 규정]

○ 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」

제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “군용항공기”란 국군이 사용하거나 군사용으로 국외에 수출하기 위한 다음 각 목의 항공기 및 기기를 말한다.

가. 다음의 어느 하나에 해당하는 항공기 1) 비행기 2) 회전익항공기 3) 비행선 4) 활공기(활공기)

나. 무인항공기 등 항공에 사용할 수 있는 기기로서 대통령령으로 정하는 기기

○ 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률 시행령」

제1조의2 (항공에 사용할 수 있는 기기) 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호나목에서 “대통령령으로 정하는 기기”란 다음 각 호의 기기를 말한다.

1. 무인항공기(최대이륙중량, 자체중량 등 국방부령으로 정하는 기준에 해당하는 무인비행기, 무인회전익항공기 및 무인비행선을 말한다)

- 2. 동력패러슈트 및 동력패러글라이더
- 3. 유인(유인)기구

○ 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률 시행규칙」

제1조의2 (무인항공기의 기준) 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률 시행령」(이하 "령"이라 한다) 제1조의2제1호에서 "최대이륙중량, 자체중량 등 국방부령으로 정하는 기준"이란 다음 각 호의 구분에 따른 기준을 말한다.

- 1. 무인비행기 또는 무인회전익항공기: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 기준을 충족할 것
 - 가. 최대이륙중량이 25킬로그램을 초과할 것
 - 나. 무장하거나 무장을 하기 위한 장치가 있을 것
 - 다. 탄약·유류 운송을 위한 장치가 있을 것
- 2. 무인비행선: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 기준을 충족할 것
 - 가. 연료의 중량을 제외한 자체중량이 12킬로그램을 초과하거나 길이가 7미터를 초과할 것
 - 나. 무장하거나 무장을 하기 위한 장치가 있을 것
 - 다. 탄약·유류 운송을 위한 장치가 있을 것

□ 따라서 법령에서 자폭용 무인기를 명시적인 적용제외 대상으로 규정하고 있지는 않음. 다만, 방위사업청의 표준감항인증기준에서는 일회성 사용 목적의 무인항공기에 해당 기준을 적용하지 않고 있음. 그리고 일회성 운용 특성을 고려할 때 일반 군용항공기와 동일한 수준의 감항인증기준 및 절차를 일률적으로 적용할 필요성은 상대적으로 낮을 수 있음.

[군용항공기 표준감항인증기준 Part 4(방위사업청고시)]

II. 적용

본 문서는 최대이륙중량이 600kg 미만인 군용 무인항공기시스템의 감항성 평가를 수행하기 위한 감항인증기준이며, 국군이 사용하거나 군사용으로 국외에 수출하기 위해 설계 또는 개조하는 고정익, 회전익, 멀티콥터 및 하이브리드 형식의 무인항공기시스템을 대상으로 적용한다.

(생략)

본 문서는 일회성 사용을 목적으로 설계된 무인항공기(예. 자폭 드론, 표적기)에 대해서는 적용하지 않는다.

□ 한편, 최근 전쟁에서 자폭용 무인기가 상대국의 방공자산을 소모시키거나 지상전력 및 주요 자산을 타격하는 수단으로 활용됨에 따라 우리 군에서도 관련 전력의 신속한 개발·획득 필요성이 제기되고 있음.

□ 그러나 유도무기의 경우 군용항공기인증법 제2조에 따른 군용항공기에 해당하지 않아 같은 법에 따른 감항인증 대상이 아닌 반면, 유도무기와 유사하게 목표물을 타격하는 과정에서 기체가 소멸되는 방식으로 운용되는 자폭용 무인기는 그 구조·중량 및 무장 여부 등에 따라 군용항공기에 해당하여 감항인증 대상이 될 수 있음.

자폭용 무인기는 반복적인 운항을 전제로 하는 일반적인 군용항공기와 달리 임무수행 과정에서 기체의 소멸을 전제로 운용되는 특성이 있으므로, 일반 군용항공기와 동일한 수준의 감항인증기준 및 절차를 일률적으로 적용할 경우 해당 무인기의 운용 특성에 비하여 과도한 개발기간이나 비용이 소요될 가능성이 있음.

- 현재 방위사업청의 관련 고시에서도 일회성 사용을 목적으로 설계된 자폭 드론 등에 대해 일부 표준감항인증기준을 적용하지 않고 있는 점을 고려하면, 이러한 운용 특성을 법률에 반영하여 감항인증기준 또는 절차의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있는 근거를 보다 명확히 하려는 개정안의 입법취지는 타당한 측면이 있음.

특히 감항인증기준 등의 적용 여부가 무기체계 연구개발의 기간·비용뿐만 아니라 비행안전성과도 직접 관련된 사항이라는 점에서, 행정규칙에만 의존하기보다는 법률에 기본적인 적용제외 근거를 명확히 두는 것은 법적 안정성 측면에서도 의미가 있는 것으로 보임.

국방부도 현재 ‘자폭 드론’ 등 일회용 무인항공기에 대해서는 표준감항인증기준을 적용하지 않는 점에서 실질적인 차이는 없으나, 그 법적 근거를 법률에서 명확히 규정할 필요는 있다는 점에서 개정 취지에 동의함.

□ 다만, 개정안과 같이 현행 제5조제4호 자체를 직접 개정하는 방식에 대해서는 수정이 필요할 것으로 보임. 현행 제5조제4호는 특정한 군용항공기에 한정된 규정이 아니라, “그 밖에” 표준감항인증기준이나 감항인증 절차를 적용하는 것이 부적당한 군용항공기 사업을 대통령령으로 정할 수 있도록 하는 일반적·보충적인 적용제외 근거임.

그런데 개정안은 현행 제4호의 “그 밖에” 다음에 “「방위사업법」 제3조제3호에 따른 유도무기에 준하는 운영개념이 적용되는 군용항공기 사업 등”을 추가하고 있음.

이와 같이 개정할 경우 문언상 대통령령으로 정할 수 있는 적용제외 대상이 “유도무기에 준하는 운영개념이 적용되는 군용항공기 사업 등”으로 한정되는 것으로 해석될 여지가 있어, 개정안의 의도와 달리 현행 제4호가 가지고 있는 일반적·보충적인 적용제외 기능을 축소할 우려가 있음.

□ 따라서 자폭용 무인기 등에 대한 적용제외 근거는 별도의 호로 신설하고, 현행 제4호는 그대로 유지하되 제5호로 이동시키는 방식이 법체계상 보다 적절한 것으로 보임.

이 경우 적용제외 요건을 “감항인증을 받을 실익이 현저히 떨어지는 경우”라고만 규정하는 것도 그 판단기준이 추상적이고, 감

항인증의 적용 여부가 비행안전성과 직접 관련된다는 점에서 적절하지 않은 측면이 있음.

따라서 자폭용 무인기의 핵심적인 특성인 “일회성 사용을 목적으로 하는 경우”등을 법률상 기준으로 제시하고 구체적인 군용항공기 사업의 범위는 대통령령으로 정하도록 수정할 필요가 있음.

[자폭용 무인기를 별도의 호로 신설하는 수정의견]

개 정 안	수 정 의 견
제5조(표준감항인증기준 등의 적용 제외) ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----	제5조(표준감항인증기준 등의 적용 제외) ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----
1. ~ 3의2. (현행과 같음)	1. ~ 3의2. (현행과 같음)
4. <u>그 밖에 「방위사업법」 제3조 제3호에 따른 유도무기에 준하는 운영개념이 적용되는 군용항공기 사업 등</u> -----	4. <u>유도무기에 준하는 운영개념이 적용되는 군용항공기 사업 중 일회성 사용을 목적으로 하는 등 표준감항인증기준이나 제4조에 따른 감항인증 절차의 전부 또는 일부를 적용할 필요성이 낮은 사</u>

	<u>업으로서 대통령령으로 정하는</u> <u>군용항공기 사업의 경우</u> 5. (현행 제4호와 같음)
--	--

2. 산림항공기 및 소방항공기의 감항인증 규정 준용(강선영의원안)

□ 개정안은 산림항공기와 소방항공기에 대해서도 경찰용·세관용 항공기와 마찬가지로 군용항공기인증법에 따른 감항인증에 관한 규정을 준용하려는 것임(안 제2조의2).

구체적으로 「산림재난방지법」에 따른 산림항공기와 「119구조·구급에 관한 법률」에 따른 소방항공기를 적용 대상에 추가하되, 임차한 항공기는 제외하도록 하고 있음.

현행	개정안
제2조의2(경찰용·세관용 <u>항공기</u> 의 감항인증) 이 법의 감항인증에 관한 규정은 대통령령으로 정하는 <u>경찰용 및 세관용 항공기</u> (이하 “ <u>경찰용·세관용 항공기</u> ”라 한다)에 준용한다. 이 경우 “ <u>군용항공기</u> ”는 “ <u>경찰용·세관용 항공기</u> ”로 본다.	제2조의2(경찰용·세관용 <u>항공기</u> 등의 감항인증) ----- ----- ----- <u>다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 항공기</u> ----- ----- ----- <u>다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로</u> ----- -.
<신설>	1. <u>경찰용 항공기</u>
<신설>	2. <u>세관용 항공기</u>
<신설>	3. 「 <u>산림재난방지법</u> 」에 따른 <u>산림항공기</u> [임차(賃借)한 경우는 <u>제외한다</u>]
<신설>	4. 「 <u>119구조·구급에 관한 법</u>

	<u>물」에 따른 소방항공기(임차한 경우는 제외한다)</u>
--	-----------------------------------

- 군용항공기인증법은 군용항공기의 특수한 운용환경과 임무 특성을 고려하여 「항공안전법」에 따른 민간항공기의 인증체계와 별도의 감항인증체계를 두고 있음. 또한 같은 법 제2조의2는 대통령령으로 정하는 경찰용 및 세관용 항공기에 대해서도 군용항공기 감항인증에 관한 규정을 준용하도록 하고 있음.

[현행 군용항공기 감항인증절차]

절차	내용
기종별 감항인증기준 작성	표준감항인증기준 및 기타감항인증기준을 항공기의 특성에 맞게 테일러링하여 작성
감항인증계획 검토 및 확정	감항인증 신청 → 감항인증계획 작성지침 통보 [방위산업진흥국장] → 감항인증계획(안) 제출 [사업관리기관] → 검토 [전문기관] → 확정 [감항인증심의위원회]
감항성 심사 및 형식인증서 발급	· 기종별 감항인증기준을 근거로 감항성 심사 세부계획에 따라 분야별 감항성 심사 · 충족, 미충족으로 구분하여 감항인증 여부를 결정 [감항인증심의위원회] · 형식인증서 발급
생산확인 및 감항인증서 발급	감항인증서, 특별감항인증서

□ 반면 산불진화·인명구조 등 공공임무를 수행하는 산림항공기와 소방항공기는 원칙적으로 「항공안전법」에 따른 민간항공기 인증체계의 적용을 받고 있음. 이에 따라 군용항공기 및 일정한 경찰·세관용 항공기와 산림·소방항공기는 각각 서로 다른 법률에 따른 감항인증체계가 적용되고 있음.

[현행 군용, 경찰·세관, 산림·소방항공기 감항인증 절차 비교]

구분	군용항공기	경찰·세관항공기	산림·소방항공기
감항인증 목적	국가안보·수출 지원 ※ 군용기인증법 제1조	통합방위·국민/재산 구조 ※ 경찰항공 운용규칙 제4조	국민 생명·재산 보호 ※ 항공안전법 제4조
감항인증 관련 법령	군용기인증법	좌동	항공안전법 (국제민간항공협약 근거)
최초감항 인증기준	표준감항인증기준 (미 국방실무지침서 기반)	좌동	미 FAA, 유럽 EASA 등 민간공통기준
감항인증 절차	신청·계획→감항성 심사 →심의·의결→인증·발급 ※ 군용기인증법 제4조 훈령: 군용기인증 업무규정	좌동	신청→적합성 입증 →인증·발급 ※ 항공안전법 제20조 훈령: 항공기 형식증명 지침
최초감항 인증기관	방위사업청	좌동	국토교통부
지속감항 절차	군 운용부대 및 정비창 군 기술교범 및 군 자체 개조/정비 절차 준수	경찰항공대 기술교범 및 항공표준 개조/정비 절차 준수	국토부 인가 정비조직 정비교범 준수 및 정기 감항증명
지속감항 인증기관	각 군(육·해·공)	경찰청	국토교통부 (지방항공청)

- 개정안은 산림·소방항공기의 고위험·특수임무 특성을 감항인증에 반영할 수 있으므로 그 입법취지를 다음의 점에서 인정할 수 있음.

산림·소방항공기는 산악지형에서의 초저고도 비행, 강풍·난기류 환경에서의 운항, 연기·고온 환경에서의 산불진화, 인명구조를 위한 정지비행 등 일반적인 민간항공기의 운항환경과는 다른 특수한 임무를 수행함. 군용항공기 감항인증체계 역시 다양한 임무장비의 장착이나 구조변경 등 군용항공기의 특수한 운용환경 및 임무를 고려하여 운용된다는 점에서, 이를 산림·소방항공기에 적용하는 경우 그 임무 특성을 보다 직접적으로 반영할 수 있는 측면이 있음.

- 또한, 군에서 사용하던 군용항공기를 산림·소방 등 공공목적으로 전환하여 사용하는 경우 기존 군 감항인증 결과를 적절하게 활용함으로써 인증의 중복을 줄일 필요성도 인정할 수 있음.

다만, 군에서 운용되었다는 사실만으로 산림·소방용 항공기로서의 비행안전성이 당연히 보장되는 것은 아니고, 임무 변경에 따라 장비·구조 및 운용환경 등이 달라질 수 있으므로 전환 이후의 임무에 적합한 안전성 확인은 여전히 필요함.

현행 「항공안전법」도 군용항공기인증법에 따른 형식인증을 받아 제작된 항공기로서 산불진화·수색구조 등 특정 업무를 수행하

도록 개조된 항공기에 대해 제한형식증명을 받을 수 있도록 별도의 제도를 두고 있음.³⁾

□ 다만, 산림·소방항공기에 군용항공기 감항인증체계를 적용하는 것은 단순히 최초 인증기관을 변경하는 데 그치는 것이 아니라 항공기의 인증·운용·정비 및 지속적인 감항성 유지 등 안전관리 체계 전반과 관련되는 사항이라는 점에서 다음 사항을 함께 고려할 필요가 있음.

□ 첫째, 지속감항성 유지체계 및 관계기관 간 역할분담을 명확히 할 필요가 있음.

군용항공기는 최초 감항인증 이후 실제 운용단계에서 각 군이 정비·개조 및 안전관리 등을 담당하고 있음. 따라서 산림·소방항공기를 군용항공기 감항인증체계에 포함하는 경우에는 최초 감항인증뿐만 아니라 운용 이후의 정비·개조·고장관리 및 지속적인 감항성 유지를 어느 기관이 어떠한 기준과 절차에 따라 담당할 것

3) 「항공안전법」 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 항공기기술기준 등에 적합한지를 검사한 후 다음 각 호의 구분에 따른 증명을 하여야 한다.<신설 2017. 12. 26.>

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

인지 명확히 할 필요가 있음.

이에 대하여 국방부는 산림·소방항공기에 대한 최초 감항인증 업무의 수행이 가능하고 관계 부처 간 협의와 업무조정을 통하여 지속적인 감항성 유지도 가능하다는 입장이고, 소방청도 전문인력과 안전 관련 조직의 확충 등을 통해 자체적인 감항체계를 구축·운영할 수 있다는 입장임.

그러나 항공안전과 직접 관련된 업무의 주체와 책임범위를 관계 기관 간 협의에만 맡기는 것은 적절하지 않을 수 있으므로, 개정안이 입법되는 경우 시행 전에 방위사업청·국토교통부·산림청·소방청 등의 구체적인 업무분담⁴⁾과 지속감항성 유지체계를 하위법령 등에 명확히 마련할 필요가 있음.⁵⁾

□ 둘째, 소유형태에 따른 감항인증체계 이원화로 관리상의 어려움이 있음.⁶⁾

개정안은 산림·소방항공기 중 임차 항공기를 명시적으로 제외하고 있음. 이에 따라 동일한 산불진화·인명구조 등의 임무를 수행

4) 경찰항공기의 경우 「경찰항공 운영규칙」(경찰청훈령)에 따라 지속감항인증 관련하여 경찰청에서 직접 관리·운영 중임(제5장 정비관리 및 제6장 물품관리 관련 조문참조).

5) 국토교통부도 같은 취지의 의견임.

6) 개정안에 대한 국토교통부도 같은 취지의 의견임. 이외 국토교통부는 ‘항공기 안전은 ‘최초 인증’부터 운영 중 ‘지속 감항성 유지’까지 전 주기를 하나의 당국이 같은 시스템으로 책임지고 관리해야 하나, 개정안에 따르면 소방·산림 항공기의 ‘최초 인증’을 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」에 따라 방위사업청이 하도록 하고 있으나, 운용 중인 항공기에 대한 ‘지속 감항성 유지 검사·감독’ 수행 주체가 불분명하여 항공기의 지속 안전성 확보가 어려울 수 있다’는 의견을 제시하고 있음.

하는 항공기라 하더라도 국가기관 등이 직접 소유하는 항공기는 군용항공기인증법에 따른 감항인증체계를 적용받고, 임차 항공기는 계속하여 「항공안전법」에 따른 민간 감항인증체계를 적용받게 됨.

항공기의 안전관리는 해당 항공기의 기종·성능·임무 및 운용환경 등을 주요 기준으로 이루어질 필요가 있다는 점에서, 동일하거나 유사한 임무를 수행하는 항공기에 대하여 소유 또는 임차 여부만을 기준으로 서로 다른 감항인증체계를 적용하는 것이 합리적인지 검토할 필요가 있음.

특히 동일 기관이 서로 다른 인증·정비·안전관리 기준을 적용받는 항공기를 함께 운용하게 되는 경우 관리체계가 복잡해지고 행정적 부담이 증가할 가능성도 고려할 필요가 있음.

□ 셋째, 국제민간항공협약과의 관계를 고려할 필요가 있음.

「국제민간항공협약」 제3조는 군·세관 및 경찰업무에 사용하는 항공기를 국가항공기로 간주하고, 국가항공기는 원칙적으로 동 협약의 적용 대상에서 제외하도록 하고 있음. 산림·소방항공기는 같은 조에서 국가항공기로 명시되어 있지 않음.

[국제민간항공협약 항공기 구분 관련규정]

제3조 민간항공기 및 국가항공기

- (a) 본협약은 민간 항공기에 한하여 적용하고 국가의 항공기에는 적용하지 아니한다.
- (b) 군, 세관과 경찰업무에 사용하는 항공기는 국가의 항공기로 간주한다.
- (c) 어떠한 체약국의 국가 항공기도 특별협정 또는 기타방법에 의한 허가를 받고 또한 그 조건에 따르지 아니하고는 타국의 영역의 상공을 비행하거나 또는 그 영역에 착륙하여서는 아니된다.
- (d) 체약국은 자국의 국가항공기에 관한 규칙을 제정하는 때에는 민간항공기의 항행의 안전을 위하여 타당한 고려를 할 것을 약속한다.

□ 넷째, 관련 「항공안전법 일부개정법률안」과의 정합성을 유지할 필요가 있음.

개정안은 함께 강선영의원이 대표발의한 「항공안전법 일부개정 법률안」⁷⁾이 국토교통위원회에 계류 중이므로, 산림·소방항공기에 대한 양 법률의 적용범위 및 인증체계가 상호 모순되거나 중복되지 않도록 관련 법률안의 심사경과를 함께 고려하여 논의할 필요가 있음.

7) 강선영의원 대표발의(2026. 5. 7. 발의, 의안번호 제2218889호)

주요내용: 국가기관등이 소유한 수색구조용·산불진화용 항공기가 「군용항공기 비행안전성 인증에 관한 법률」의 적용을 받도록 하고, 군용항공기가 퇴역 후 수색구조용·산불진화용으로 개조된 경우 일정 요건을 갖추면 제한형식증명을 받은 것으로 간주함.

[민간 및 군 감항인증 및 체계 안전 차이]

구분	민간항공기	군용항공기
목적	• 국민 생명·재산보호	• 국민 생명·재산보호 / 국가안보
기준	• 국제적 공통 기준(FAR ⁸⁾)	• 국가별 적용 기준 (MIL-HDBK-516, ⁹⁾ STANAG-4671 ¹⁰⁾)
적용 방법	• 전 감항인증기준 100% 충족	• 기종별감항인증기준계획안 수립
안전 목표	• 안전목표 기종별확정(FAR) 예) 10-9 이하/비행시간(대형항공기)	• 안전목표 사업별 조정가능 (MIL-STD-882E ¹¹⁾) 예) 10-6~-7 이하/비행시간(전투기)
국제 관계	• BASA체계 ¹²⁾ 통해 국가간 상호 인정(국제기준 필수 충족 요구)	• 국가별 고유 인증체계 운영 (전장 여건 고려 다양한 조건 항공기 개발)

□ 이상을 정리하면 다음과 같음. 산림·소방항공기는 산불진화·인명 구조 등 고위험 특수임무를 수행하고 있고, 군에서 사용하던 항공기를 산림·소방용으로 전환하는 경우 기존 군 감항인증 결과를

8) FAR(Federal Aviation Regulations): 미국의 민간항공기 설계·제작·운항·정비 등에 관한 안전기준으로, 세계 많은 국가가 항공기 안전인증 기준을 마련할 때 FAR을 참고하거나 이를 기초로 자국 기준을 제정함.

예를 들어 FAR Part 23(소형항공기), Part 25(대형항공기), Part 27(소형 회전익기), Part 29(대형 회전익기) 등이 대표적임.

9) MIL-HDBK-516는 미국 국방부(DoD)가 제정한 군용항공기 감항인증(Airworthiness Certification) 기준임. 군용항공기가 안전하게 비행할 수 있는지를 판단하기 위한 기술적 기준을 제시하는 지침서(Handbook)임.

10) STANAG 4671은 북대서양조약기구(NATO)가 제정한 군용 무인항공기(UAS)의 감항성(Airworthiness) 기준임.

11) MIL-STD-882E는 미국 국방부(DoD)가 제정한 시스템 안전(System Safety) 표준임. 무기체계와 군수품의 전 생애주기 동안 발생할 수 있는 위험(Hazard)을 체계적으로 식별·평가·통제하기 위한 대표적인 군사 표준임.

12) BASA(Bilateral Aviation Safety Agreement)는 두 국가 간 항공안전 분야의 인증 결과를 상호 인정하기 위한 정부 간 협정을 말함.

활용하여 인증절차의 중복을 줄일 필요성이 있다는 점에서 개정안의 입법취지는 타당한 측면이 있음.

다만, 산림·소방항공기를 군용항공기 감항인증체계에 포함하는 것은 최초 감항인증뿐만 아니라 운용 이후의 정비·개조 및 지속 감항성 유지 등 항공기 안전관리체계 전반과 관련되는 사항이므로, 지속감항성 유지 주체 및 관계기관 간 업무분담, 소유·임차 여부에 따른 감항인증체계 이원화 문제, 국제적인 인증 및 운항에 미치는 영향, 관련 「항공안전법 일부개정법률안」과의 정합성 등을 종합적으로 고려하여 심사할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5312

※ 참고자료: 소방청·산림청 운용 헬기 현황

□ 소방청 현황

○ 소방청 헬리콥터 운용 현황 : 총 31대

- 국산 헬기(수리온) 운용 현황 : 8대

형식	형상	운용 현황	형식	형상	운용 현황
KUHC-1		5대	EC225LP		3대
KUH-1EM		3대	BK117C-2		1대
AW139		10대	KA-32T		2대
S-92A		1대	AW189		1대
AS-365N2		4대	AS-365N3		1대

□ 산림청 현황

- 산림청 헬리콥터 운용 현황 : 총 49대
 - 국산 헬기(수리온) 운용 현황 : 3대

형식	형상	운용 현황	형식	형상	운용 현황
KUHC-1		2대	AS-350B2		1대
KUH-1FS		1대	KA-32A/ KA-32T		3대/ 26대
S-64E		7대	AS-350B2		2대
BELL206L-3		7대			

※ 자료 : 항공기술정보시스템(2026.06.17.)