



제 432회 국회 (임시회)
제3차 과학기술정보방송통신위원회

항공우주산업개발 촉진법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈 성능검사 및 품질검사 관련 형벌규정 완화 〉
■ 정부 제출(의안번호 제2216236호)

2026. 2.

과학기술정보방송통신위원회

전문위원 강 대 훈

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	2
1. 성능검사 및 품질검사 관련 형벌규정 완화(안 제21조 등)	2

I. 제안경위

가. 제 출 자 : 정부

나. 제 출 일 : 2026. 1. 22.

다. 회 부 일 : 2026. 1. 23.

II. 제안이유 및 주요내용

과도한 형벌규정으로 인한 민간 경제활동의 어려움을 경감하기 위하여, 성능검사 및 품질검사를 받지 않은 항공기·우주비행체·기기류 또는 소재류를 사용한 자에 대하여 종전에는 500만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 위반행위자가 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인 등인 경우 그 법인 또는 개인에 대해서도 벌금에 처하도록 하던 것을, 앞으로는 위반행위자에 대해 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 하려는 것임.

Ⅲ. 검토의견

1. 성능검사 및 품질검사 관련 형벌규정 완화(안 제21조 등)

가. 개정안의 내용

개정안은 현행법상 성능검사 및 품질검사를 받지 않은 항공기·우주비행체·기기류 또는 소재류를 사용한 자에 대한 형벌규정을 완화하여 벌금을 과태료로 전환하려는 것임.

현행	개정안
第21條(罰則) 第11條第1項의 規定에 위반한 者는 500萬원이하의 罰金에 處한다.	제21조(과태료) ① 제11조제1항을 위반하여 제10조에 따른 검사를 받지 아니한 항공기·우주비행체·기기류 또는 소재류를 사용한 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. ② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 우주항공청장이 부과·징수한다.
제22조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제21조의 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.	<삭 제>

나. 검토의견

현행법에 따라 항공우주산업사업자가 항공기·우주비행체¹⁾·기기류 또는 소재류²⁾의 생산을 한 때에는 우주항공청장의 성능검사 및 품질검사를 받아야 하며, 검사를 받지 아니한 항공기·우주비행체·기기류 또는 소재류는 시험용을 제외하고는 사용할 수 없음.³⁾

현행법 제21조는 검사를 받지 않고 항공기·우주비행체·기기류 또는 소재류를 사용한 경우에는 500만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있으며,

법인의 대표자, 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 법인 또는 개인의 업무에 관하여 위반행위를 한 경우 그 법인 또는 개인에게도 벌금을 부과하도록 양벌 규정도 두고 있음.

성능검사 및 품질검사 제도는 기업의 자체 품질관리 역량이 낮아 정부가 항공산업의 수출력 강화를 목표로 국내 항공부품 제조업체의 성능 및 품질검사를 실시하여 신뢰성을 검증함으로써 우주항공 산업 전반의 기술 수준과 국제적 신뢰도를 확보하려는 취지에서 도입된 제

1) “항공기”란 비행기·회전익항공기·활공기·비행선 등 항공에 사용할 수 있는 기기를 말하며, “우주비행체”란 지구대기권 내외를 비행할 수 있는 우주발사체, 항공우주선, 인공위성 등을 말함.

2) “기기류”란 항공기 또는 우주비행체의 구성품을 말하며, “소재류”는 항공기 또는 우주비행체의 생산에 사용되는 재료를 말함

3) 「항공우주산업개발 촉진법」

제10조(성능검사 및 품질검사) ① 항공우주산업사업자가 항공기·우주비행체·기기류 또는 소재류의 생산을 한 때에는 우주항공청장의 성능검사 및 품질검사를 받아야 한다. 다만, 수출을 목적으로 생산한 품목으로서 우주항공청장이 따로 지정하는 품목에 대하여는 성능검사 및 품질검사의 전부 또는 일부를 면제할 수 있다.

제11조(사용의 제한등) ① 제10조의 규정에 의한 검사를 받지 아니한 항공기·우주비행체·기기류 또는 소재류는 이를 사용하지 못한다. 다만, 시험용으로 사용하는 경우에는 그러하지 아니하다.

도이고, 위반시 벌금 부과 및 양벌규정을 통해 규제의 실효성을 확보하고자 하려는 것임.

그러나, 형벌 및 양벌규정 적용은 기업의 법적 리스크를 과도하게 확대하여 항공우주산업 분야의 연구·개발 및 실증 활동을 위축시킬 우려가 있다는 지적이 제기되고 있음.

이에 개정안은 벌금형을 과태료로 전환하고 양벌 규정을 삭제하는 등 형벌규정을 완화함으로써 기업의 예측 가능성과 법적 안정성을 제고하고, 민간의 기술개발 및 산업활동에 긍정적인 영향을 미치려는 취지에서 정부가 일괄 제출한 법률안 중 하나임.

다만, 제도의 실제 운영 현황을 고려할 때 현행법 개정 실익에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

우주항공청에 따르면 최근 10년간(2015~2025년) 현행법에 따라 성능검사 및 품질검사를 실시한 사례는 없으며, 항공우주산업사업자가 검사를 받지 아니한 상태에서 제품을 사용하여 제21조에 따라 벌금에 처한 사례 또한 전무한 것으로 확인되었음.

한편, 항공기⁴⁾의 경우 「항공안전법 시행령」 제2조에 따라 항공우주

4) 「항공안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “항공기”란 공기의 반작용(지표면 또는 수면에 대한 공기의 반작용은 제외한다. 이하 같다)으로 뜰 수 있는 기기로서 최대이륙중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 다음 각 목의 기기와 그 밖에 대통령령으로 정하는 기기를 말한다.

가. 비행기

나. 헬리콥터

다. 비행선

라. 활공기(滑空機)

「항공안전법 시행령」

선도 항공기 범위에 포함되며, 「항공안전법」 제22조(제작증명), 제23조(감항증명 및 감항성 유지), 제27조(기술표준품 형식승인)⁵⁾에 따라

제2조(항공기의 범위) 「항공안전법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호 각 목 외의 부분에서 “대통령령으로 정하는 기기”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기기를 말한다.

1. 최대이륙중량, 좌석 수, 속도 또는 자체중량 등이 국토교통부령으로 정하는 기준을 초과하는 기기
2. 지구 대기권 내외를 비행할 수 있는 항공우주선

5) 「항공안전법」

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.

③ 국토교통부장관은 제1항에 따라 제작증명을 하는 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 제작증명서를 발급하여야 한다. 이 경우 제작증명서는 타인에게 양도·양수할 수 없다.

④ 제작증명을 받은 자는 항공기등, 장비품 또는 부품의 감항성에 영향을 미칠 수 있는 설비의 이전이나 증설 또는 품질관리체계의 변경 등 국토교통부령으로 정하는 사유가 발생하는 경우 이를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

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.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제작증명을 받은 경우
2. 항공기등이 제작증명 당시의 항공기기술기준에 적합하지 아니하게 된 경우

제23조(감항증명 및 감항성 유지) ① 항공기가 감항성이 있다는 증명(이하 “감항증명”이라 한다)을 받으려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 감항증명을 신청하여야 한다.

② 감항증명은 대한민국 국적을 가진 항공기가 아니면 받을 수 없다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 항공기의 경우에는 그러하지 아니하다.

③ 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 감항증명을 받지 아니한 항공기를 운항하여서는 아니 된다.

1. 표준감항증명: 해당 항공기가 형식증명 또는 형식증명승인에 따라 인가된 설계에 일치하게 제작되고 안전하게 운항할 수 있다고 판단되는 경우에 발급하는 증명

2. 특별감항증명: 해당 항공기가 제한형식증명을 받았거나 항공기의 연구, 개발 등 국토교통부령으로 정하는 경우로서 항공기 제작자 또는 소유자등이 제시한 운용범위를 검토하여 안전하게 운항할 수 있다고 판단되는 경우에 발급하는 증명

④ 국토교통부장관은 제3항 각 호의 어느 하나에 해당하는 감항증명을 하는 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 해당 항공기의 설계, 제작과정, 완성 후의 상태와 비행성능에 대하여 검사하고 해당 항공기의 운용한계(運用限界)를 지정하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 항공기의 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 검사의 일부를 생략할 수 있다.

1. 형식증명, 제한형식증명 또는 형식증명승인을 받은 항공기
2. 제작증명을 받은 자가 제작한 항공기
3. 항공기를 수출하는 외국정부로부터 감항성이 있다는 승인을 받아 수입하는 항공기

⑤ 감항증명의 유효기간은 1년으로 한다. 다만, 항공기의 형식, 기령 및 소유자등(제32조 제2항에 따른 위탁을 받은 자를 포함한다)의 감항성 유지능력 등을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 유효기간을 연장하거나 단축할 수 있다.

⑥ 국토교통부장관은 제4항에 따른 검사 결과 항공기가 감항성이 있다고 판단되는 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 감항증명서를 발급하여야 한다.

항공기 항행 안전을 확보하기 위한 인증제도가 이미 운영되고 있고, 우주발사체 등 우주비행체의 경우에도 「우주개발 진흥법」 제8조 및 제11조6)에 따라 발사 및 안전성 확보를 위한 제도가 시행되고 있어,

⑦ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 항공기에 대한 감항증명을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 효력의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 감항증명을 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 감항증명을 받은 경우
2. 항공기가 감항증명 당시의항공기기술표준에 적합하지 아니하게 된 경우

⑧ 항공기를 운항하려는 소유자등은국토교통부령으로 정하는 바에 따라 그 항공기의 감항성을 유지하여야 한다.

⑨ 국토교통부장관은 제8항에 따라 소유자등이 해당 항공기의 감항성을 유지하는지를 수시로 검사하여야 하며, 항공기의 감항성 유지를 위하여 소유자등에게 항공기등, 장비품 또는 부품에 대한 정비등에 관한 감항성개선 또는 그 밖의 검사·정비등을명할 수 있다.

제27조(기술표준품 형식승인)① 항공기등의 감항성을 확보하기 위하여국토교통부장관이 정하여 고시하는장비품(시험 또는 연구·개발 목적으로 설계·제작하는 경우는 제외한다. 이하 “기술표준품”이라 한다)을 설계·제작하려는 자는국토교통부장관이 정하여 고시하는기술표준품의 형식승인기준(이하 “기술표준품형식승인기준”이라 한다)에 따라 해당 기술표준품의 설계·제작에 대하여 국토교통부장관의 승인(이하 “기술표준품형식승인”이라 한다)을 받아야 한다. 다만, 대한민국과 기술표준품의 형식승인에 관한 항공안전협정을 체결한 국가로부터 형식승인을 받은 기술표준품으로서국토교통부령으로 정하는 기술표준품은 기술표준품형식승인을 받은 것으로 본다.

② 국토교통부장관은 기술표준품형식승인을 할 때에는 기술표준품의 설계·제작에 대하여 기술표준품형식승인기준에 적합한지를 검사한 후 적합하다고 인정하는 경우에는국토교통부령으로정하는 바에 따라기술표준품형식승인서를 발급하여야 한다.

③ 누구든지 기술표준품형식승인을 받지 아니한 기술표준품을 제작·판매하거나 항공기등에 사용해서는 아니 된다.

④ 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 기술표준품형식승인을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 효력의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 기술표준품형식승인을 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 기술표준품형식승인을 받은 경우
2. 기술표준품이 기술표준품형식승인 당시의 기술표준품형식승인기준에 적합하지 아니하게 된 경우

6) 「우주개발 진흥법」

제8조(인공우주물체의 국내 등록) ① 대한민국 국민(법인을 포함한다. 이하 같다)이 국내외에서 인공우주물체(우주발사체는 제외한다. 이하 이 조, 제9조 및 제10조에서 같다)를 발사하려는 경우에는 발사 예정일부터 180일 전까지 대통령령으로 정하는 바에 따라 우주항공청장에게 예비등록을 하여야 한다.

② 대한민국 국민이 아닌 자가 제1항에 따라 우주항공청장에게 예비등록을 하여야 하는 경우는 다음 각 호와 같다.

1. 대한민국 영역 또는 대한민국의 관할권이 미치는 지역·구조물에서 발사하려는 경우
2. 대한민국 정부 또는 국민이 소유하고 있는 우주발사체를 이용하여 국외에서 발사하려는 경우
- ③ 제1항 및 제2항에 따라 인공우주물체를 예비등록하려는 자는 다음 각 호의 사항이 포함된 발사계획서를 첨부하여야 한다.

1. 인공우주물체의 사용 목적에 관한 사항
2. 인공우주물체의 소유권자 또는 이용권자에 관한 사항
3. 인공우주물체의 기본적 궤도에 관한 사항
4. 우주사고 발생 시의 손해배상책임 이행에 관한 사항
5. 그 밖에 인공우주물체의 발사·이용 및 관리와 관련되는 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

현행 성능검사 및 품질검사 제도와 기능적으로 유사한 제도가 다른 법률에 의해 운영되고 있음.

종합하면, 현행 성능검사와 품질검사 제도는 유사한 제도가 다른 법률에 따라 이미 시행되고 있어 현 시점에서는 사문화된 상태로 평가될 수 있음. 아울러 이를 위반할 경우 적용되는 벌칙 규정 또한 최근 활용된 사례가 없다는 점에서 선언적 성격에 머물러 있다고 보임.

다만, 우주항공청은 우주산업 발전에 따라 우주비행체에 대한 검사 수요가 확대될 것으로 전망하고 있어 향후 제도 활용 가능성을 배제

6. 삭제 <2011. 3. 9.>

7. 삭제 <2011. 3. 9.>

8. 삭제 <2011. 3. 9.>

9. 삭제

④ 우주항공청장은 제3항에 따른 발사계획서를 검토한 결과 제14조에 따른 손해배상책임을 부담할 수 있는 능력이 미흡하다고 판단하는 경우에는 시정·보완을 요구할 수 있다.

⑤ 제1항 및 제2항에 따라 인공우주물체를 예비등록한 자는 그 인공우주물체가 위성궤도에 진입한 날부터 90일 이내에 대통령령으로 정하는 바에 따라 우주항공청장에게 인공우주물체를 등록하여야 한다. 다만, 「외기권에 발사된 물체의 등록에 관한 협약」에 따라 발사국 정부와 합의하여 외국에 등록한 인공우주물체에 대하여는 그러하지 아니하다.

⑥ 제1항 및 제2항에 따라 예비등록한 자 또는 제5항에 따라 인공우주물체를 등록한 자는 제3항 각 호의 내용에 변동이 발생한 경우에는 그 사실을 안 날부터 15일 이내에 우주항공청장에게 통보하여야 한다

제11조(우주발사체의 발사허가) ① 우주발사체를 발사하려는 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 우주항공청장의 허가를 받아야 한다. 허가받은 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경한 경우에는 변경 후 30일 이내에 변경사항을 신고하여야 한다.

1. 대한민국의 영역 또는 대한민국의 관할권이 미치는 지역·구조물에서 발사하려는 경우

2. 대한민국 정부 또는 국민이 소유하고 있는 우주발사체를 국외에서 발사하려는 경우

② 제1항에 따른 발사허가를 받으려는 자는 안전성 분석보고서, 탑재체 운용계획서, 손해배상책임 부담계획서 등 대통령령으로 정하는 발사계획서를 첨부하여 우주항공청장에게 신청하여야 한다.

③ 우주항공청장이 제1항에 따른 발사허가를 할 때에는 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다.

1. 우주발사체 사용 목적의 적정성

2. 발사에 사용되는 우주발사체 등에 대한 안전관리의 적정성

3. 우주사고의 발생에 대비한 손해배상 책임보험의 가입 등 재정부담 능력

4. 그 밖에 우주발사체의 이동 등 발사 및 발사 준비에 필요한 사항으로서 과학기술정보통신부령으로 정하는 사항

④ 우주항공청장은 제1항에 따른 허가를 할 때에는 필요한 조건을 붙일 수 있다

⑤ 우주항공청장은 제1항 각 호 외의 부분 단서에 따른 변경신고를 받은 경우 그 내용을 검토하여 이 법에 적합하면 신고를 수리하여야 한다

하기 어려운 바, 현행 규정이 실질적으로 집행되지 않고 있다는 사정만으로 존재 필요성을 부정하기에는 한계가 있음.

그럼에도 불구하고, 개정안은 실제로 집행되지 않고 있는 형벌 및 양벌규정을 과태료 중심으로 정비함으로써 현실과 괴리된 형사처벌 규정을 완화하려는 것으로 기업의 법적 불확실성을 해소하는 효과는 다소 기대할 수 있으나 제도 자체의 실효성을 제고하거나 규제 체계를 근본적으로 개선하는 입법으로 보기는 어려운 측면이 있음.

따라서 개정안은 향후 확대될 우주산업을 고려하여 법적 근거를 유지하면서도 신산업의 역동성을 저해하지 않는 방향으로 형벌 규정을 합리적으로 개선하려는 취지와 더불어, 집행의 실효성 제고라는 점에서는 입법의 필요성과 정책적 실익이 크다고 평가하기에는 다소 제한적인 측면도 존재한다는 것을 함께 고려할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5227