

 <b>국토교통부</b>		<b>보 도 자 료</b>	
		<b>배포일시</b>	<b>2018. 11. 14.(수) / 총 9매(본문 6, 참고 3), 별첨1</b>
<b>담당부서</b>	항공정책과	<b>담당자</b>	• 과장 윤진환, 서기관 권미정(☎044-201-4204, 4181)
	국제항공과		• 과장 김정희, 사무관 고성우(☎044-201-4207, 4211)
	항공산업과		• 과장 김도곤, 사무관 노지훈(☎044-201-4219, 4223)
	항공기술과		• 과장 오성운, 사무관 강경범(☎044-201-4284, 4311)
<b>보 도 일 시</b>		2018년 11월 15일(목) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 11.14(수), 14:00 이후 보도 가능	

## 국토부, 항공산업 제도개선 방안 발표

### 항공안전·면허관리 강화 등 항공산업 도약 위한 대책 발표

- ◆ 중대사고, 범죄 등 사회적 물의를 일으킨 항공사에 운수권 배분 제한
- ◆ 탈세·불공정거래 등 범죄경력자 항공사 임원 제한 강화
- ◆ 1개 항공사 독점노선은 주기적 평가 시행, 미흡 시 운수권 회수
- ◆ 운항스케줄 편성 단계부터 적정 정비시간 준수토록 점검·관리
- ◆ 면허결격 사유 발생 시 운수권 환수, 매출액 3% 과징금 부과

□ 국토교통부(장관 김현미)는 항공안전 및 면허관리 강화 등을 주요 내용으로 하는 「항공산업 제도개선 방안」을 발표하였다.

○ 이번 방안은 그간 제기되어온 비정상적인 항공사 경영행태에 대해 항공법령상 제도를 통해 제한 근거를 마련하고,

- 한정된 국가 자산인 운수권·슬롯의 배분과 운영방식을 개선해 항공사 간 공정한 경쟁환경을 조성하기 위해서 마련되었다.

○ 또한 국적항공사의 잦은 기체고장 등 항공안전 위협에 대해 사후적·징벌적 관리에서 사전적·예방적 관리시스템으로 전환을 추진하고,

- 항공사 면허제도도 신규면허 발급에서 사후관리에 이르기까지 체계적으로 정비하는 한편, 제재수단도 합리적으로 개선하고자 한다.

## 제도개선 방안 세부내용

### 【 ① 운수권 신규 배분 제한 및 항공사 임원의 자격 강화 】

□ 앞으로 중대사고(사망, 실종 등)가 발생하거나 항공사(또는 임원)가 관세포탈, 밀수출입 범죄\* 등 사회적 물의를 일으킨 경우에는 최대 2년간 운수권 신규 배분 신청자격을 박탈할 계획이다.

\* 관세포탈, 밀수출입, 외국인 불법고용 등 항공사가 저지르기 쉬운 범죄에 한정

#### < 운수권 신규 배분제한 주요내용 >

	현 행	개 선
중대사고 (사망, 실종 등)	① (경합 노선) 항공사 평가시 감점 → 배분을 못 받거나, 타사에 비해 적은 운수권 배분 ② (비경합 노선 또는 단독 신청) → 신청시 자동배분	사건 경중에 따라 1~2년간 운수권을 신규로 배분 받지 못함  * 사고의 규모(사망, 실종, 부상 등), 사회적 물의를 일으킨 사안의 경중에 따라 1~2년 제한
범죄, 사회적 물의	별도의 제재규정 없음	

□ 또한 현재 항공사 임원제한은 항공 관련법 위반에 국한되고 있으나 앞으로는 형법(폭행, 배임·횡령 등), 공정거래법(계열사 간 일감몰아주기 등 불공정거래), 조세범처벌법(조세포탈), 관세법(밀수출입, 관세포탈)까지 대상법률을 확대할 계획이며,

○ 임원 제한기간도 금고 이상의 실형을 받은 자는 5년으로 연장(3 → 5년)하고, 벌금형을 받은 자도 2년간 제한을 신설할 계획이다.

#### < 항공사 임원 자격 제한 강화 주요내용 >

	현 행	개 선
대상법률	항공안전법, 공항시설법, 항공보안법, 항공·철도 사고조사에 관한 법률	기존 대상법률(4개) + <u>형법(폭행, 배임·횡령 등), 공정거래법(계열사간 일감몰아주기 등 불공정거래), 조세범처벌법(조세포탈), 관세법(밀수출입, 관세포탈)</u>
제한기간	금고이상 실형 : 3년 집행유예 : 유예기간 동안	<u>금고이상 실형 : 3년 → 5년</u> 집행유예 : 유예기간 (현행유지) <u>벌금형 : 2년간 (신설)</u>

- 아울러 운수권·슬롯과 국가기간망인 공항을 이용해 영업하는 항공사업의 특수성을 고려해, 그룹 내 계열 항공사 간 등기임원 겸직\*을 금지하고 위반 시 시정명령 부과 규정을 신설할 예정이다.

\* (예) A항공의 등기임원이 B항공의 등기임원으로 겸직하는 것을 제한

## 【 ② 독점노선 운수권의 재평가 및 노선별 운항의무기간 차등 설정】

- 현재 항공협정과 상대국의 정책 등으로 1개 항공사가 독점운항\*하는 노선(중국·몽골·러시아, 60개)은 주기적(5년)으로 운임, 서비스 등을 종합평가하여,
  - 미흡할 경우 사업개선명령을 부과하고 미이행 시 운수권 회수를 추진할 수 있도록 항공사업법 상 근거를 마련할 예정이다.
    - 이같은 독점노선 재평가제 도입 시 항공사가 유사거리의 다른 노선에 비해 지나치게 높은 운임을 부과하거나, 성수기만 운항하는 행태 등을 개선하는 유인이 되어 소비자 편의가 향상될 것으로 기대된다.
- 또한 운수권의 활용도 제고를 위해 운수권 종류(여객, 화물), 항공사 선호도 등을 고려해 노선을 4등급으로 구분하고 노선별로 연간 15~40주의 운항의무기간을 차등 설정할 계획이다.
  - 즉 현재는 노선의 특성을 불문하고 연간 52주의 40%인 20주 이상만 운항하면 항공사가 운수권을 지속 보유할 수 있었으나,
    - 앞으로 중국·프랑스 등 선호노선은 연간 40주 이상 운항토록 강화하고, 항공수요가 탄력적인 화물노선은 운항의무기간을 15주로 낮추는 등 합리적으로 개선해 나갈 예정이다.

### < 노선 등급 예시 >

- ▶ 가등급(선호최고 여객노선 / 40주) : 중국 4대 노선(인천-북경/상해/광주/천진), 프랑스(인천-파리), 김포5개 국제선(동경/오사카/북경/상해/송산) 등
- ▶ 나등급(선호高 여객·화물공용 / 30주) : 한국-싱가포르 등
- ▶ 다등급(일반여객 / 20주) : 한국-호주, 네팔, 우즈베키스탄 등
- ▶ 라등급(화물전용, 15주) : 모든 화물 노선

### 【 ③ 슬롯 배분 및 운영의 공정성 강화 】

□ 그간 서울지방항공청에서 관리(항공사 실무지원)하던 슬롯 배분·운영업무를 앞으로 국토부에서 주관하여, 신규배분 등 주요결정을 직접하며 슬롯을 정책적으로 관리해 나가게 된다.

\* (현행) 서울지방항공청(허가, 관리) 및 국적 항공사·공항공사 파견직원(실무지원)  
→ (개선) 국토부 본부(정책결정, 관리) 및 공항공사(전문직 채용 통한 실무지원)

- 또한 인천·김포·제주 3개 혼잡공항은 공항별 특수성을 반영해 슬롯 배분·조정기준을 구체화하고 항공사에 배분이력 등을 투명하게 관리할 예정이다.
- 아울러 모회사-자회사간 불공정한 슬롯교환('16~'17년 17건)을 방지하고, 후발항공사에 슬롯 활용기회 확대 등을 위해 항공사간 슬롯교환시 국토부에 사전 인가를 받도록 개선할 계획이다.

### 【 ④ 항공사 안전관리 체계 개선 】

□ 최근 국적항공사의 잦은 기체고장으로 회항·지연이 반복됨에 따라 지난 7월 아시아나항공을 시작으로 9개 국적항공사 대상 정비분야 특별점검\*을 진행하고 있다.

\* 운항규모 대비 정비인력·시간, 예비부품 확보, 정비규정 준수여부 등 종합점검

- 12월초까지 점검을 마무리하고, 항공기 보유대수 대비 적정 정비인력과 시간에 대한 합리적 기준\*을 연내 마련할 계획이다.

\* 항공기 기종별 최소 점검시간, 기체결합 등에 대비한 예비인력 확보기준 등

- 기준을 토대로 '19년 하계스케줄(3월)부터는 운항스케줄 편성단계부터 정책적으로 관리하여, 적정 정비시간을 준수하고 무리한 운항을 하지 않도록 지속 점검해 나갈 예정이다.
- 또한 항공기의 신규 등록\*, 노선신설, 증편 등 사업확장 시 적정인력(조종·정비사 등) 확보여부를 확인한 후 적합한 경우에만 인·허가를 할 계획이다.

\* (현행) 국적, 항공기 소유권·임차권 등 일반적 사항 등을 검토해 등록허가 → (개선) 적정 전문인력 확보여부 등을 요건에 추가(항공안전법 개정 등)

**【 ⑤ 항공사 면허관리 제도 개선 】**

□ 신규 면허 심사의 전문성을 강화하기 위해 심사절차와 항목·방법 (10.8, 기발표)을 미리 고지하고, **국책연구원(교통연구원 등) 등 전문검토 기관을 지정·운영하도록 명문화** 할 계획이다.

○ 또한 면허발급 이후에도 체계적인 관리가 이루어지도록 면허정보 관리 시스템을 구축해 주요정보 변동내역\*을 주기적으로 공개하고,

\* 자본금, 항공기, 임원 및 종사자의 자격, 재무능력, 정비·운항관리시설 등

- 변경면허는 경중에 따라 결재권을 차등 설정하고 면허취소 결재권자도 상향조정할 예정이다.

\* (현행) 신규면허(차관 전결), 면허취소(정책관 전결), 변경면허(별도 규정 없음)  
→ (개선) 신규면허(현행유지), 면허취소(차관), 변경면허(실국장·과장 전결)

□ 아울러, 외국인 임원 등 면허결격사유 발생 시 면허취소가 유일하고 다른 제재수단이 없어 그간 언론, 국정감사 과정과 관행위원회 (11.1 발표) 등에서 지적이 있었던 현행 규정은

○ 면허취소 이외에 사업정지, 위법기간에 배분한 운수권의 환수, 위법기간 중 발생한 매출액의 3% 범위 내 과징금 부과 등 제재수단을 다양화하도록 개선하여 실효성을 강화할 계획이다.

**【 면허취소 사유별 제재수단 개선안 】**

면허취소사유	현행	개선	
		제재수단 다양화	실효성 강화
면허 결격사유 (외국인 임원, 임원의 범죄경력, 파산 등)	면허 취소	(개정)면허취소 또는 6개월내 사업정지, 위법기간 중 배분한 운수권을 환수 (사업정지는 과징금으로 갈음 가능)	(신설)위법기간 동안 매출액의 3% 내에서 과징금 부과 가능
면허기준 미달, 사업계획 미준수, 타인에 면허 대여, 면허 조건 불이행, 사업개선명령 불이행, 안전이나 안녕질서에 위해를 끼칠 현저한 사유 등	면허 취소 또는 6개월내의 사업정지 (과징금으로 갈음 가능)	현행유지	(개정) 위반항목별 과징금 상향 *(현행) 5백만원~1억원 → (개선) 5백만원~18억원

## 향후 일정

- 국토부는 이번 항공산업 제도개선 방안 이행을 위해 항공사업법령 개정을 추진하고, 사안에 따라(법개정/하위법령 개정) 이르면 '19년 상반기부터 순차적으로 시행해 나갈 계획이며,
- 운수권·슬롯, 안전관리, 면허제도 전반의 합리적 개선을 통해 항공사의 경영문화 개선과 철저한 안전확보 등 항공산업이 국민 눈높이에 맞게 거듭나는데 기여할 것으로 기대하고 있다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면

- (총괄) 권미정 서기관 (☎ 044-201-4181),
- (운수권) 고성우 사무관(☎ 044-201-4223),
- (면허관리, 임원자격 등) 노지훈 사무관(☎ 044-201-4223)에게 연락주시기 바랍니다.

Q1) 국토부가 항공산업을 민간 중심으로 활성화하기보다 정부의 과도한 관리 기조로 끌고간다는 비판이 있는데?

□ 항공산업의 성장\*은 비단 민간항공사 자체 노력의 성과로만 볼 수는 없을 것임

\* '17년 항공여객 수송실적 1.1억억명, 국적항공사(8社) 매출액 합계 20조원 이상

○ 공항 없는 도시에서 항공협정 없는 외국으로 운항을 할 수 없듯, 항공산업은 영공주권 등과 맞물려 전세계 각국이 엄격히 관리

□ 공공재원, 외교활동 등 다양한 정부지원이 뒷받침되고 있으므로,

○ 이에 상응한 공공성을 확보하여야,  
시장도 건강하게 성장할 수 있을 것으로 생각됨

Q2) 독점노선 현황과 독점노선이 발생하는 이유는?

□ (현황) 총 60개 노선(중국 54개, 러시아 5개, 몽골 1개)

\* (중국) 운수권(여객)이 주9회 이하로 설정된 경우 양국 각 1개사만 운항 가능

\* (러시아) 블라디보스톡, 하바롭스크 등 러측이 일방자유화한 지점을 제외한 나머지는 1노선 1사제 적용 중(모스크바, 상트페테르부르크 등)

\* (몽골) 몽골 내부정책에 따라 인천-울란바타르 노선에 양국 1개 항공사만 운항

□ (발생이유) 우리나라는 원칙적으로 노선마다 다수의 항공사가 자유롭게 운항할 수 있도록 항공회담 등을 통해 복수항공사 취항토록 적극 협의 중이나,

○ 일부 국가(중국, 러시아, 몽골 등)는 자국 항공산업 보호 등의 명목으로 복수항공사 취항을 제한하는 경우가 있음

### Q3) 운수권별 노선등급 설정기준은?

- 운수권 특성(여객vs화물vs객화공용), 항공사 선호도 등을 고려하여, 운수권을 4개 등급으로 구분하고 운항의무기간을 15~40주로 설정할 계획
- 화물수요의 변동성이 여객수요에 비해 높다는 점을 감안하여 여객 운수권의 경우 화물 운수권보다 높은 운항의무기간을 설정
- 항공사 선호도가 높은 인기노선은 비인기 노선보다 강화된 운항의무기간을 설정할 계획

#### ※ 【 노선등급 예시 】

- ▶가등급(40주) : 항공사 선호 最高 + 여객
  - ☞ 중국 4대 노선(인천-북경/상해/광주/천진), 프랑스, 김포5개 국제선 등
- ▶나등급(30주) : 항공사 선호 高 + 여객·화물 공용
  - ☞ 한-싱가포르 등
- ▶다등급(20주) : 항공사 선호 中·低 + 여객
  - ☞ 한국-호주 등
- ▶라등급(15주) : 모든 화물노선
  - ☞ 화물전용 운수권

### Q4) 공항 슬롯이 한정된 상황에서 인기노선 운항의무기간을 강화하면 항공사들이 의무기간을 준수하지 못하는 것 아닌지?

- 운수권의 효율적인 활용을 위해서는 항공사들에게 현행보다 강화된 운항의무기간을 부여할 필요가 있으며,
- 항공사는 해당 노선을 운항할 수 있는 공항 슬롯을 확보한 상황 이므로, 항공사가 정상적으로 운항을 하는 경우 의무기간을 준수하지 못할 가능성은 낮다고 판단됨



Q5) 임원자격(범죄경력 제한강화, 제한기간 강화)은 타 분야와 비교해서 합리적인 수준으로 개선되는 것인지?

- 타 분야를 참고하되, 공항시설·운수권 등 국가자산을 활용해 영업 활동을 하는 항공사업의 특수성을 감안하였고, 그간 비합리적인 경영간섭, 사회적 물의 등의 부정적 사례가 빈번히 일어난 점을 반면교사 삼을 필요가 있어, 합리적인 수준에서 임원 제한을 강화하였음.
- 건설업, 정보통신공사업, 도시가스사업, 전기사업 등은 형법상 죄목으로 범죄경력자의 임원 재직 제한
- 산업특성이 유사한 항만운송사업도 관세법상 범죄경력자는 임원 재직 제한
- 아울러, 공공성 확보가 필요한 여러 사업(전기통신사업, 방송법 등)이 벌금형을 받은자에게도 임원 재직 제한

Q6) 적정 정비인력은 항공사별로 산출하는건지? 아니면 항공사와 무관하게 항공기 대수별 적정 정비인력을 산출하는 건지?

- 9개 국적항공사 대상으로 적정 정비인력 및 정비시간 확보실태 특별점검을 실시('18.7~12월초)한 후,
  - 국내외 사례조사 등 연구용역('18.10~'19.3), 전문가 공청회(~'18.12)를 통해 「정비인력 산출기준」을 제정할 계획('18.12, 고시)
  - 항공기 기종별 최소 점검시간, 기체결합 등 발생대비 예비인력 확보기준, 정비위탁계약인력 인정기준 등 마련할 예정
- \* 우선 금년중 항공기 일일 비행에 필요한 운항정비인력 산출기준 마련('18.12) → 기체중정비·엔진·부품정비 인력기준도 추가로 마련('19.3)