

# 항공안전법 시행규칙

## <목 차>

1. 헬리콥터 조종사 자격증명시험 요건 강화
2. 항공기 사고예방장치 설치 의무 강화
3. 항공운송사업자의 운항증명 검사기준 강화
4. 안전운항체계변경검사 신청 시 서류 제출 의무 강화

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	국토교통부	작성자	이름	김승진
	담당부서 (과)	항공안전정책과		직급	주무관
	국장	유경수		연락처	044-201-4249
	과장	장동철		이메일	kim2315a@mail. go.kr

2023. 05. 19. 작성

항공안전정책관

유경수(서명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	헬리콥터 조종사 자격증명시험 요건 강화														
	2.규제조문	항공안전법 시행규칙 별표7														
	3.위임법령	항공안전법 제38조														
	4.유형	강화	5.입법예고	2023.06.29~2023.08.09												
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	최근 민간헬기 안전위험 증가 추세 및 사고 예방 등 안전운항 확보를 위한 대책 마련 필요														
	7.규제내용	사업용조종사(헬리콥터) 자격증명 취득 시 국토교통부 지정 전문교육기관에서 민간 헬리콥터 비행임무교육훈련 이수 의무화														
	8.피규제집단 및 이해관계자	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">유형</th> <th>인원수 또는 규모</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>피규제자</td> <td>일반국민</td> <td>자격증명시험 응시자(연평균 80명)</td> </tr> <tr> <td>이해관계자</td> <td>기업 및 소상공인</td> <td>전문교육기관(20개), 항공기사용사업자(헬리콥터 16개), 국가기관(산림, 소방청 등)</td> </tr> <tr> <td>관련기관</td> <td>정부기관 및 산하기관</td> <td>국토교통부, 한국교통안전공단</td> </tr> </tbody> </table>			유형		인원수 또는 규모	피규제자	일반국민	자격증명시험 응시자(연평균 80명)	이해관계자	기업 및 소상공인	전문교육기관(20개), 항공기사용사업자(헬리콥터 16개), 국가기관(산림, 소방청 등)	관련기관	정부기관 및 산하기관	국토교통부, 한국교통안전공단
	유형		인원수 또는 규모													
피규제자	일반국민	자격증명시험 응시자(연평균 80명)														
이해관계자	기업 및 소상공인	전문교육기관(20개), 항공기사용사업자(헬리콥터 16개), 국가기관(산림, 소방청 등)														
관련기관	정부기관 및 산하기관	국토교통부, 한국교통안전공단														
9.도입목표 및 기대효과	군 조종사로 복무 및 전역한 자들에 대한 특별교육과정 등을 마련하여 민간 비행임무 특성에 대한 이해 및 항공안전 강화 기대															
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용											
		피규제자	10,054.84			10,054.84										
		피규제자 이외 정성분석														
		주요내용	연평균 사업용조종사 응시자는 약 80명 수준이며, 1인당 160만원의 교육비용 지불 예상(시간당 4만원, 전체 40시간 과정으로 구성 예상)													
11.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가		중기영향평가												
	해당없음	해당없음		해당없음												
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류													
		일몰설정 예외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제		미해당											
			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명·안전과 직접 관련된 규제		미해당											

			3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제			미해당
		경제규제 여부기준	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제			미해당
			5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제			미해당
		일몰설정 세부기준	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제			미해당
			7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제			미해당
		<b>일몰설정여부</b>		<b>일몰조문</b>		<b>연장여부</b>
		미설정				
		<b>일몰유형</b>		<b>일몰설정기간</b>		<b>일몰주기</b>
		13.우선허용· 사후 규제 적용여부		미적용		
14.비용감축제 (단위:백만원)	<b>적용여부</b>	<b>비용</b>	<b>편익</b>	<b>연간균등순비용</b>		
	적용	0	0	0		
15.규제정비 계획		항공안전법 시행규칙 제19조제2항				

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
<p>[별표 7] 자격증명시험 및 한정심사의 일부 면제(제88조제2항 및 제89조제3항 관련)</p> <p>1. 자격증명시험 표 (생략)</p> <p><u>&lt;신 설&gt;</u></p> <p>2. 한정심사 표 (생략)</p>	<p>[별표 7] 자격증명시험 및 한정심사의 일부 면제(제88조제2항 및 제89조제3항 관련)</p> <p>1. 자격증명시험 표 (현행과 같음)</p> <p>비고: 나목에 해당하는 헬리콥터 종류의 경우 자격증명시험을 응시할 때에는 국토교통부장관이 지정한 전문교육기관에서 민간 헬리콥터 비행임무 교육훈련 과정을 이수한 사람만 해당된다.</p> <p>2. 한정심사 표 (현행과 같음)</p>

# I. 규제 의 필요성 및 대안선택

## 1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 최근 민간헬기 사고 발생 및 안전위험 증가에 따라 사고 예방을 위한 대책 마련 필요
- (현황) 최근 10년간('13.~'22.) 헬기사고 총 20건 발생, 사망자 수 23명
  - (민간헬기) 사고 13건(65%), 13명 사망(57%)
  - (국가기관) 사고 7건(35%), 10명 사망(43%) : 산림청 3건, 소방 4건
    - \* (연도별 발생건수)  
'13(3), '14(1), '15(0), '16(3), '17(4), '18(1), '19(2), '20(2), '21(1), '22(3)
  - 사고원인은 조종과실이 9건(70%)으로 가장 많고, 정비요인 1건(10%), 외부 인양화물과 지상인원 충돌·사망 1건(10%) 이 대다수
- (문제점) 헬리콥터 사업용조종사 대부분이 군 조종사로 복무 후 전역한 자로 구성되며, 학과·구술시험만으로 자격 취득 중\*
  - \* 현재 전문교육기관 이수한 자 또는 1,500시간 이상의 비행경력을 갖춘 자의 경우 실비행평가를 구술시험으로 대체(시행규칙 별표 7)
- (개선방안) 사업용조종사 실기시험 면제조건 개정(민간 헬리콥터 비행 임무교육훈련 이수 의무화)을 통한 자격증명제도 강화

## 2. 규제 대안 검토 및 선택

### ① 대안의 비교

- 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	별도의 조건 없이 별표7에 해당 시 실비행평가 면제
	내용	전문교육기관 이수 또는 1,500시간 이상 시 면제
규제대안1	대안명	민간헬기 비행임무교육훈련 이수
	내용	전문교육기관의 해당 과정을 이수한 경우에만 실기평가를 구술평가로 실시 가능

o 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	응시자들의 별도 교육 이수 불필요	군 전역 조종사의 경우 민간헬기 비행임무 특성에 대한 이해가 부족
규제대안1	교육 이수를 통한 민간헬기 비행임무 특성에 대한 이해 및 항공안전 강화	군 전역 조종사들의 별도 교육 이수 에 따른 비용 및 시간 소요

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공기사용사업자	'23.3.24(금) 한서대학교 한국항공인재개발원(서울)	자격제도 강화로 조종사 수급 문제 발생 우려	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임
국가기관(산림·소방청)	'23.3.24(금) 한서대학교 한국항공인재개발원(서울)	자격제도 강화로 조종사 수급 문제 발생 우려	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임
전문교육기관	'23.3.24(금) 한서대학교 한국항공인재개발원(서울)	자격제도 강화로 조종사 수급 문제 발생 우려	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임

③ 대안의 선택 및 근거

- 헬리콥터 사고원인은 **조종과실이 다수를 차지하여 인적요인으로 인한 사고예방 차원에서의 자격제도 강화 필요**

3. 규제목표

- 헬리콥터 조종사의 대부분이 군 전역 조종사들로 구성, 자격취득 시 민간 비행임무 특성 교육 이수를 통한 항공안전 강화 및 사고 예방

## II. 규제 의 적정성

### 1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- (목적) 민간헬기 비행임무 특성 이해를 통한 헬기안전 강화 및 사고 예방
- (수단) 사업용조종사 실비행평가 면제 요건을 강화(교육 이수 의무)
- (타당성) 군 전역자의 민간헬기 비행임무 특성 이해 및 교육훈련 필요

### 2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

#### ○ 영향평가

##### - 기술규제영향평가

해당사항 없음

##### - 경쟁영향평가

해당사항 없음

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	없음
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	없음
(C) 사업자의 경쟁유인 감소	없음
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	없음

- 중기영향평가

해당없음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	해당사항 없음
② 규제 방식	해당사항 없음
③ 예비분석모델	해당사항 없음
판단 근거	해당사항 없음
④ 대상 업종	해당사항 없음
⑤ 예비분석내용	해당사항 없음
⑥ 차등화적용 여부	해당사항 없음



## ○ 기타 고려사항

### - 고용친화적 규제설계

해당없음

### - 시장유인적 규제설계

해당없음

### - 일몰설정 여부

국가의 질서 유지 및 국민생명 안전과 직접 관련된 규제임. 헬리콥터 사고는 연평균 2회씩 발생하며 발생 시 사망 가능성이 매우 높으며, 민간 헬리콥터 운영기관에서 종사하는 조종사 대부분이 육해공군에서 비행 후 자격을 취득하는 자들로 구성되며 항공안전 강화 및 사고방지를 위해 일몰설정 불필요

### - 우선허용·사후규제 적용 여부

해당없음

## 3. 해외 및 유사입법사례

### ○ 해외사례

- 미국의 경우 기종별\* 자격취득을 의무화하고 있으며, 별도의 실기 시험 면제요건 등은 없음.

\* 국내의 경우 특별히 기종별 자격을 요구하지 않는 경우에는 같은 등급(육상단발 또는 육상다발) 범위의 항공기를 모두 조종할 수 있음

### ○ 타법사례

- 「철도안전법」에 따른 '철도차량 운전면허'의 경우 별도의 시험 면제조건 등이 없음

#### 4. 비용편익 분석

<규제대안 1 : 민간헬기 비행임무교육훈련 이수>

① 비용편익분석 : 피규제 기업·소상공인 직접비용 0

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2023	2023	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안 1 : 민간헬기 비행임무교육훈련 이수				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민		10,054.84		10,054.84
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계		10,054.84		10,054.84
기업순비용			연간균등순비용	

### III. 규제의 실효성

#### 1. 규제의 순응도

##### ○ 피규제자 준수 가능성

사업용조종사 자격증명 취득없이 국가기관 및 헬기사용사업체 취업이 불가하여 준수 가능성이 높음

#### 2. 규제의 집행가능성

##### ○ 행정적 집행가능성

높음(한국교통안전공단 자격증명 시험업무 관리)

##### ○ 재정적 집행가능성

해당없음

## IV. 추진계획 및 종합결론

### 1. 추진 경과

- 헬기 안전 강화대책 수립('22.12.22)
- 민간헬기 자격증명제도 강화 회의 실시('23.3.24)

### 2. 향후 평가계획

- 해당사항 없음

### 3. 규제 정비계획

항공기등의 형식증명 또는 제한형식증명을 받은 자가 형식설계를 변경하는 경우 구조강도, 비행특성 등에 중대한 영향을 미치지 않는 경미한 변경의 경우에는 일부 서류의 제출을 생략

법령명	규제조문	규제 폐지·완화 내용	추진 일정
항공안전법 시행규칙	제19조제2항	서류의 제출을 생략토록 규제 완화	23년10월

### 4. 종합결론

사업용조종사 자격증명 취득 전 교육 이수 필요에 따른 교육비용 및 시간을 다소 증가시켜 규제 강화 측면이 있으나, 자격증명 제도 강화로 민간 헬기 사고를 방지하는 효과가 있을 것으로 판단되어 해당 시행규칙 개정 필요

별첨	비용편익분석 상세내역
----	-------------

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2023	2023	10	4.5	백만원, 현재가치
규제대안1 : 민간헬기 비행임무교육훈련 이수				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민		10,054.84		10,054.84
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계		10,054.84		10,054.84
기업순비용			연간균등순비용	

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 민간헬기 비행임무교육훈련 이수>

① 피규제 일반국민 :

□ 비용

(정량)영향집단명	피규제 일반국민
활동제목	사업용조종사 자격증명 취득 시 민간헬기 비행임무특성 교육 이수 의무화
비용항목	교육훈련
비용	10,054,849,244
일시적/반복적	반복적/연간균등
산식	교육 대상자수 X 교육과정비 X 교육 횟수 ((40*1600000) + (80*1600000)*9)
근거설명	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 연평균 사업용조종사 응시자는 약 80명 수준이며, 1인당 160만원의 교육비용 지불 예상(시간당 4만원, 전체 40시간 과정으로 구성 예상)</li> <li>- '23년의 경우 10월~11월 시행규칙 개정에 따라 비용의 50%로 산정</li> <li>- (최근 5년간 사업용조종사(헬기) 취득자) '18년 110명 ⇒ '19년 100명 ⇒ '20년 61명 ⇒ '21년 74명 ⇒ '22년 40명</li> </ul>

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	항공기 사고예방장치 설치 의무 강화								
	2.규제조문	항공안전법 시행규칙 제109조								
	3.위임법령	항공안전법 제52조								
	4.유형	강화	5.입법예고	2023.06.29~2023.08.09						
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	‘14.3월 발생한 말레이시아항공 실종사고 등을 계기로 국제민간 항공기구(ICAO)가 국제기준(부속서: 항공기운항)에서 정하는 항공기에 장착하는 사고예방장치 세부요건 개정을 추진하여 국제기준에 따라 전 세계 모든 항공기에 공통 적용되는 사항으로 추진하고자 함 (안 제109조)								
	7.규제내용	국제기준에 따라 조종실 음성기록장치 최소 녹음시간 요건 상향, 활주روی탈 경고시스템 및 조난위치발신장치 장착								
	8.피규제집단 및 이해관계자	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">유형</th> <th>인원수 또는 규모</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>피규제자</td> <td>1. 13개 항공운송사업자 (국제12·소형1) 2. 4개 자가용 항공기운영자</td> <td>17개사</td> </tr> </tbody> </table>			유형		인원수 또는 규모	피규제자	1. 13개 항공운송사업자 (국제12·소형1) 2. 4개 자가용 항공기운영자	17개사
	유형		인원수 또는 규모							
피규제자	1. 13개 항공운송사업자 (국제12·소형1) 2. 4개 자가용 항공기운영자	17개사								
9.도입목표 및 기대효과	조난발생 시 신속한 수색구조와 정확한 사고조사를 가능케 하고 ICAO 국제기준을 적기 이행함으로써 안전운항 확보에 기여함									
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용					
		피규제자	7,213.4			7,213.4				
		피규제자 이외 정성분석								
		주요내용	제작사가 항공기 생산 시에 국제기준에 맞춰 해당 장비들을 기 장착하여 납품하므로 비용적·행정적 부담 발생 미미							
11.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가		중기영향평가						
	해당없음	해당없음		해당없음						
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류							
		일몰설정 예외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제		해당					
			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명·안전과 직접 관련된 규제		해당					
3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적			미해당							

		성격의 규제			
	경제규제 여부기준	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제			
		5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제			
	일몰설정 세부기준	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제			
		7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제			
	<b>일몰설정여부</b>		<b>일몰조문</b>		<b>연장여부</b>
	미설정				
	<b>일몰유형</b>		<b>일몰설정기간</b>		<b>일몰주기</b>
	13.우선허용· 사후 규제 적용여부	해당 없음			
14.비용감축제 (단위:백만원)	<b>적용여부</b>	<b>비용</b>	<b>편익</b>	<b>연간균등순비용</b>	
	적용	7,213.4	0	1,643.15	
15.규제정비 계획	항공안전법 시행규칙 별지 제91호 서식				

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
제109조(사고예방장치 등) ① 법 제 52조제2항에 따라 사고예방 및 사고조사를 위하여 항공기에 갖추어야 할 장치는 다음 각 호와 같다. 다만, 국제항공노선을 운항하지 않는 헬리콥터의 경우에는 제2호 및 제3호의 장치를 갖추지 않을 수 있다.	제109조(사고예방장치 등) ① ----
1.·2. (생략)	1.·2. (현행과 같음)
3. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 항공기에는 비행자료 및 조종실 내 음성을 디지털 방식으로 기록할 수 있는 비행기록장치 각 1기 이상	3. ----
가. (생략)	가. (현행과 같음)
<u>&lt;신 설&gt;</u>	<u>나. 2022년 1월 1일 이후 최초로 감항증명을 받는 비행기로서 최대이륙중량이 2만 7천킬로그램을 초과하는 비행기. 이 경우 비행기록장치에는 비행자료와 조종실 내 음성을 각각 25시간 이상 기록할 수 있는 성능이 있어야 한다.</u>
나. ~ 라. (생략)	다. ~ 마. (현행 나목부터 라목까지와 같음)
4.·5. (생략)	4.·5. (현행과 같음)
<u>&lt;신 설&gt;</u>	<u>6. 2024년 1월 1일 이후 최초로 감항증명을 받는 항공기로서 최대이</u>

현행	개정안
<p data-bbox="172 663 328 698">&lt;신 설&gt;</p> <p data-bbox="172 1265 488 1301">② ~ ⑤ (생략)</p>	<p data-bbox="842 192 1414 631"> <u>륙중량이 2만 7천킬로그램을 초과하는 항공운송사업에 사용되는 비행기에는 항공기 조난상황 발생 시 소유자등이 항공기 위치를 파악할 수 있도록 하는 정보를 매 1분마다 자동 발신하는 장치 1기 이상</u> </p> <p data-bbox="815 663 1414 1236"> <u>7. 2026년 1월 1일 이후 최초로 감항증명을 받는 항공기로서 최대이륙중량 5천 7백킬로그램을 초과하고 터빈발동기를 장착한 항공운송사업에 사용되는 비행기에는 활주중단 초과 인식 및 경고시스템(Runway Overrun Awareness and Alerting System, ROAA S) 1기</u> </p> <p data-bbox="815 1265 1227 1301">② ~ ⑤ (현행과 같음)</p>



# I. 규제의 필요성 및 대안선택

## 1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- '14.3월 발생한 말레이시아 항공기 실종사고\*를 계기로 국제민간항공기구(ICAO)가 항공기에 장착하는 사고예방장치 세부요건에 관한 국제기준(부속서6: 항공기운항)을 개정함에 따라, 국제노선을 운항하는 전 세계 모든 국가 및 항공사가 이행할 필요

\* MH370편이 쿠알라룸푸르→베이징 이동중 인도양 상공에서 실종, 239명 사망('14.3.8)

### < 사고예방장치 관련 국제기준 개정 사항 >

추가 필요장비	장착대상 항공기	시행일자(최초 감항증명일 기준)
음성기록장치 (25시간)	- 최대이륙중량 27,000kg ↑ - 터빈발동기 장착	'22.1.1일 이후 ※ 기 장착완료
조난위치발신장치 (매 1분 간격)	- 최대이륙중량 27,000kg ↑ - 항공운송사업용	'24.1.1일 이후
활주로이탈 방지시스템	- 최대이륙중량 5,700kg ↑ - 터빈발동기 장착 - 항공운송사업용	'26.1.1일 이후

## 2. 규제 대안 검토 및 선택

### ① 대안의 비교

#### ○ 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	사고예방장치 현행 유지
	내용	조종실음성기록장치 2시간 및 조난 상황 발생 시 항공기 위치를 파악할 수 있도록 하는 장치·활주로 종단 초과인식 및 경고 시스템 미설치
규제대안1	대안명	국제기준과 동일한 사고예방장치 장착 의무 적용
	내용	조종실음성기록장치 25시간 및 조난 상황 발생 시 항공기 위치를 파악할 수 있도록 하는 장치·활주로 종단 초과인식 및 경고 시스템 설치

#### ○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	- 현행처럼 운항가능	- 항공기사고 위험 증가 - 조난발생 시 신속한 수색구조와 정확한 사고조사가 어려움 - 국제 항공안전기준 불이행에 따라 우리나라 항공기의 국제선 운항 제재 및 국가신인도 저하
규제대안1	- 항공기 사고위험 감소 - 국제기준을 충족하며, 조난 발생 시 신속한 수색구조와 정확한 사고 조사가 가능	없음
규제대안2	-	-

## ② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
27,000kg 이상 항공기를 보유 중인 13개 항공운송사업자 및 4개 자가용 항공기운영자	이해 관계자에게 공문과 이메일을 발송 하여 국제기준 개정안에 대한 의견수렴 실시 완료 ('20.5.8, '21.3.16)	이견 없음	-

## ③ 대안의 선택 및 근거

- 현행을 유지하는 경우 국제기준에 부합하지 않아 항공운송사업자 및 자가용 항공기운영자가 외국 항공당국으로부터 국제선 운항 불허 등의 제약이 발생하고 이 경우 국민의 이동권 침해 및 국가 신인도 하락 등이 발생할 것으로 예상됨
- 실제 항공기 사고·조난 발생 시 신속한 수색구조와 사고원인 조사도 어려워 짐
- 또한 국제기준에 포함된 장비는 항공기 제작(보잉, 에어버스 등) 단계부터 이미 장착시켜 출고하기 때문에 항공사가 장착·미장착을 선택할 수 있는 사안도 아님
- 따라서 피규제자에 해당하는 항공운송사업자 및 자가용 항공기운영자가 국제운항을 하기 위해서는 국제기준에 상응하는 장비를 갖추어야 함으로 장비구축(대안1)을 추진을 하는 것이 불가피

### 3. 규제목표

- 국제기준에 상응하는 사고예방장치를 장착하여 항공기 조난 상황 발생시 항공기 위치를 신속하게 파악할 수 있도록 하는 장치 구비

## II. 규제의 적정성

### 1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 국제기준에서 규정하는 사고예방장치를 항공기에 장착함으로써 항공기 사고예방 및 신속한 조난대응을 가능하게 하려는 것으로 목적·수단간 비례적 타당성 충분

### 2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

#### ○ 영향평가

##### - 기술규제영향평가

국제기준과 동일한 사고예방장치 장착에 대한 세부요건을 마련하도록 하는 사항을 정하는 것으로서 기술규제 해당사항 없음

##### - 경쟁영향평가

국제기준과 동일한 사고예방장치 장착 세부요건을 마련하도록 하는 내용과 수립·시행에 필요한 사항을 정하는 것으로서 경쟁영향평가 해당사항 없음

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	해당없음
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	해당없음
(C) 사업자의 경쟁유인 감소	해당없음
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	해당없음

- 중기영향평가  
해당사항 없음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	산업소방안전
② 규제 방식	기준설정
③ 예비분석모델	표본모델
판단 근거	피규제대상 중 중소기업이 1개사여서 해당 업체에 대한 규제부담비용 예측
④ 대상 업종	소형항공운송사업자
⑤ 예비분석내용	<p>① 규제 대상 집단의 특성 파악</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 규제대상 집단은 일정규모 이상*의 항공기를 보유한 항공운송사업자 13개사 및 국외운항항공기소유자 4개사 <ul style="list-style-type: none"> <li>* 최대이륙중량 5,700 ~ 27,000kg 초과, 터빈발동기 장착</li> <li>- 이 중 중소기업기본법 제2조(운수 및 창고업은 매출액 800억 이하 시 중기업, 80억 이하 시 소기업)에 따라 중기업 해당 업체는 H사 1개이며, 소기업은 없음</li> <li>※ 출처 : 중소기업 현황정보시스템</li> </ul> </li> </ul> <p>② 규제내용 식별 및 산출</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ (규제내용) 음성기록장치, 조난위치발신장치, 활주로이탈방지 시스템 장착 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 음성기록장치 : 기 장착완료</li> <li>2) 조난위치발신장치 : '24.1.1일 이후 우리나라에서 최초 감항증명을 받는 항공기의 경우 장착 필요</li> <li>3) 활주로이탈방지시스템 : ' 26.1.1일 이후 우리나라에서 최초 감항증명을 받은 항공기의 경우 장착 필요</li> </ol> <li>※ 감항증명을 이미 취득한 항공기(예: 현재 운항중인 항공기, '24.1.1일 또는 ' 26.1.1일 이후 도입되는 중고항공기 등)는 장착 불필요</li> </li></ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ (규제비용) 없음 <ul style="list-style-type: none"> <li>- '23.6월 현재, H사는 ' 24.1.1일 이후 최초감항증명을 받는 항공기 도입계획은 없으며, 따라서 규제비용 미발생</li> </ul> </li> </ul>

	③ 기업규모별 규제부담비율 파악				
	분류	업체	매출액 (원, '22년 기준)	규제비용 (원)	매출액 대비 규제부담 비율(%)
	중기업	H	15,210,830,000	0	0
	매출액대비 규제부담비율				0
	③ 기업규모별 규제부담비율 파악 ○ 매출액 대비 규제비담비율 미발생				
	④ 차등화 대상 결정 ○ 중소기업에 대한 규제비용이 발생하지 않으므로 차등화 적용 배제 가능				
⑥ 차등화적용 여부	차등화 적용 배제				

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당사항 없음

- 시장유인적 규제설계

국제기준과 동일한 사고예방장치 장착에 대한 세부요건을 마련하도록 하는 사항을 정하는 것으로서 경쟁이나 사업의 진입을 제한하는 내용은 아님

- 일몰설정 여부

국제민간항공기구(ICAO) 국제협약 등에 따라 외국과 동일하게 적용될 필요가 있는 규제로서 일몰 설정 대상에 해당하지 않음

- 우선허용·사후규제 적용 여부

국제기준과 동일한 사고예방장치 장착에 대한 세부요건을 마련하도록 하는 사항을 정하는 것으로서 해당사항 없음

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		국제기준과 동일한 사고예방장치 장착에 대한 세부요건을 마련하도록 하는 사항을 정하는 것으로서 해당사항 없음
유연한 분류 체계		국제기준과 동일한 사고예방장치 장착에 대한 세부요건을 마련하도록 하는 사항을 정하는 것으로서 해당사항 없음
네거티브 리스트		국제기준과 동일한 사고예방장치 장착에 대한 세부요건을 마련하도록 하는 사항을 정하는 것으로서 해당사항 없음
사후 평가관리		국제기준과 동일한 사고예방장치 장착에 대한 세부요건을 마련하도록 하는 사항을 정하는 것으로서 해당사항 없음
규제 샌드박스		국제기준과 동일한 사고예방장치 장착에 대한 세부요건을 마련하도록 하는 사항을 정하는 것으로서 해당사항 없음

### 3. 해외 및 유사입법사례

#### o 해외사례

- '14.3월 발생한 말레이시아항공 실종사고\* 등을 계기로 국제민간항공기구(ICAO)가 국제기준(부속서6: 항공기운항)에서 정하는 항공기에 장착하는 사고예방장치 세부요건 개정 추진

\* MH370편이 쿠알라룸푸르→베이징 이동중 인도양 상공에서 실종, 239명 사망('14.3.8)

※ ICAO 부속서6 개정내용

#### < ICAO 부속서6 46차 개정안 > 조종실 음성기록장치 (음성기록시간 개정)

6.3.2.3(3.6.3.2.2) All aeroplanes of a maximum certificated take-off mass of over 27000kg for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 2022 shall be equipped with a CVR which shall retain the information recorded during at least the last 25 hours of its operation.

#### < ICAO 부속서6 47차 개정안 > 활주로이탈 인지 및 경고시스템 (신설)

6.26.1 All turbine-engined aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 5700kg, for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 2026, shall be equipped with a runway overrun awareness and alerting system (ROAAS).

#### < ICAO 부속서6 48차 개정안 > 조난위치 발신장치 (신설)

6.18.1 As of 1 January 2025, all aeroplanes of a maximum certificated take-off mass of over 27000kg for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 2024, shall autonomously transmit information from which a position can be determined by the operator at least once every minute, when in distress, in accordance with Appendix 9.

- 유럽연방항공청(EASA)은 '20.1월 항공기 설계인증기준을 개정하여 향후 신규제작되어 최초감항증명을 받는 항공기에 활주로이탈인지 및 경고시스템 등 사고예방장치를 장착하도록 법령개정 완료

\* EASA CS(Certification Specification)-25 24차 개정('20.1.10)

○ 타법사례

해당사항 없음

4. 비용편익 분석

<규제대안 1 : 국제기준과 동일한 사고예방장치 장착 의무 적용>

① 비용편익분석 : 피규제 기업·소상공인 직접비용 7,213.4백만

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2023	2024	5	4.5	백만원, 현재가치
규제대안 1 : 국제기준과 동일한 사고예방장치 장착 의무 적용				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접	7,213.4		7,213.4
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계		7,213.4		7,213.4
기업순비용		7,213.4	연간균등순비용	1,643.15

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

국제운항을 하는 항공기에게 국제기준에 부합하는 사고예방장치를 장착하도록 하는 제도로서 피규제자가 해당 규제를 준수하는데 문제가 없음

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성



높음(감항증명 검사 시 이행여부 관리)

○ 재정적 집행가능성

정부의 재정 보조 등은 해당사항 없음

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 여객을 운송하는 항공운송사업자는 승객 안전업무를 수행하는 객실 승무원을 항공기에 태워야 하며, 객실승무원이 사용할 정상·비정상·비상절차인 객실승무원 업무교범을 마련하도록 국제기준으로 규정

○ 당초 우리 항공안전법에도 모든 항공운송사업자는 객실승무원 업무 교범을 마련하도록 규정하고 있었으나,

- '09.9월, 항공운송사업 면허체계 개편을 위한 법령정비 당시 입법 미비 발생으로 소형항공운송사업자의 객실승무원 업무교범 확보요건(운항증명 서류검사 항목)이 누락됨

2. 향후 평가계획

- 「항공안전법 시행규칙」 제109조 및 별표33에 따른 소형항공운송사업자 운항증명 서류검사 기준에 객실승무원 업무교범 검사 항목을 추가하여 국제기준과의 차이점을 바로 잡을 것임

3. 규제 정비계획

- 현행 운영기준 서식이 국제기준에서 정하는 서식과 달리 전자비행정보 항목이 선택사항(Yes/No)이 아닌 필수사항으로 잘못 표시되어 있어 LCC 등 영세항공사들까지 이를 반드시 도입해야 하는 것으로 오해하는 경우가 있어 동 서식을 국제기준과 동일하게 수정

법령명	규제조문	규제 폐지·완화 내용	추진 일정
항공안전법 시행규칙	별지 제91호 서식	서식의 오해 방지를 위해 국제기준과 동일하게 수정	'23.10월

#### 4. 종합결론

- 정부개입의 필요성, 규제의 적정성 및 실효성 등을 종합적으로 검토한 결과,
  - 규제 비용은 발생하지 않으며, 본 규제를 도입하는 것이 국제기준과 차이점이 발생한 사항을 바로잡고 소형항공운송사업자도 승객 안전 확보할 수 있음에 따라 효과적인 항공안전관리에 도움

**별첨**

**비용편익분석 상세내역**

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2023	2024	5	4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 : 국제기준과 동일한 사고예방장치 장착 의무 적용

영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접	7,213.4		7,213.4
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계		7,213.4		7,213.4
기업순비용		7,213.4	연간균등순비용	1,643.15

## 나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 국제기준과 동일한 사고예방장치 장착 의무 적용>

① 피규제 기업소상공인 :

□ 직접비용

(정량)영향집단명	항공운송사업자 13개사 및 국외운항항공기소유자 4개사		
활동제목	국제기준과 동일한 사고예방장치 장착 의무 적용		
비용항목	설비		
비용	연도	비용	비용(현재가치)
	2024	717,453,600	686,558,469
	2025	896,817,000	821,242,188
	2026	3,013,767,000	2,640,953,788
	2027	3,013,767,000	2,527,228,505
	2028	669,726,000	537,422,330
	2029	0	0
	2030	0	0
	2031	0	0
	2032	0	0
	2033	0	0
	합계	8,311,530,600	7,213,405,280
일시적/반복적	반복적/비균등/비정률		
산식	구매비용 x 구매횟수		
근거설명	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 비용분석 대상                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 항공운송사업자 13개사 및 국외운항항공기소유자 4개사에서 구매도입 예정인 신규제작 항공기*</li> <li>* '24.1.1 또는 ' 26.1.1일 이후 최초감항증명을 받을 예정인 항공기</li> </ul> </li> <li>○ 직접비용 : 장치구매비용</li> <li>○ 산출산식                             <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 장착대상 항공기(항공기 도입계획이 수립된 ' 28년까지 분석)                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 음성기록장치 : 0대</li> <li>- 조난위치발신장치 : 114대 ( '24~' 28년 도입대상)</li> <li>☞ '24.1.1일 이후 최초감항증명을 받는 항공기부터 적용</li> <li>- 활주로초과인식 및 경고시스템 : 60대 ( '26~' 28년 도입대상)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>		

☞ '26.1.1일 이후 최초감항증명을 받는 항공기부터 적용

<표1> 기종별 구매도입계획(잠정)

구분	1대당 가격 (A)	구매도입계획					합계 (B)
		'24	'25	'26	'27	'28	
B737-8	\$116,286,000	6	13	12	14	2	47
B787-9	\$297,566,000	1	-	5	5	2	13
B787-10	\$349,705,000	3	5	1	-	-	9
A321NEO	\$150,584,000	12	11	8	6	-	37
A350	\$317,400,000	2	1	1	2	2	8
합계	-	24	30	27	27	6	114

2) 장치 1기당 단가

- 음성기록장치 : 기 장착완료
- 조난위치발신장치 \$23,300
- 활주초과인식 및 경고시스템 \$63,700
- ※ 장치단가 : 에어버스사 기준(보잉사는 장치 개발중으로 현시점에서 단가확인 불가)

3) 총 비용금액

- $(\$23,300 \times 114\text{대}) + (\$63,700 \times 60\text{대}) = \$6,478,200$  (한화 약 83.1억원)
- ※ 환율 : 1,283원/\$(' 23.6.13, 하나은행)

○ 비교

1) 항공기 도입비용 중 장치구매에 따른 비용상승분 : 0.031%

-  $\$6,478,200 / \underline{\$20,591,953,000} \times 100 = 0.031\%$

↳ 표1에서  $\sum (A \times B)$

2) 피규제대상 업체 총매출액 대비 규제비용 비율 : 0.007%

-  $8,311,530,600\text{원} / \underline{117,993,865,000,000^*} \times 100 = 0.007\%$

↳ ' 19년도 13개 항공운송사업자 매출액의 합 x 5

※ 매출액 자료출처 : 금융감독원 전자공시시스템

※ 국외운항항공기소유자는 자가용항공기 개념으로 매출액 없음

[결론]

- 금번 사고예방장치 장착의무 개정으로 인해 발생하는 규제비용(약 83.1억원)은 피규제대상 업체 매출액 대비 0.007%, 장착 대상 항공기 구매도입비용 대비 0.031% 수준으로 미미함

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	항공운송사업자의 운항증명 검사기준 강화								
	2.규제조문	항공안전법 시행규칙 별표33								
	3.위임법령	항공안전법 제90조								
	4.유형	강화	5.입법예고	2023.06.29~2023.08.09						
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	<p>○ 국제기준에 따라 객실승무원을 운영하는 항공운송사업자는 객실 업무교범을 마련·운영해야 하나, 소형항공운송사업자의 경우 국내 법규에 해당 내용이 누락되어 차이점 발생</p> <p>- '25년으로 예정된 아국 대상 ICAO 항공안전평가에서 지적 받을 가능성이 높아 국제기준과 일치되도록 조속 수정 필요</p>								
	7.규제내용	○ 객실승무원을 운영하는 소형항공운송사업자는 객실승무원 업무 교범을 마련하도록 운항증명 검사기준 추가								
	8.피규제집단 및 이해관계자	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">유 형</th> <th>인원수 또는 규모</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>피규제자</td> <td>1개 소형항공운송사업자</td> <td>1개사</td> </tr> </tbody> </table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	1개 소형항공운송사업자	1개사
	유 형		인원수 또는 규모							
피규제자	1개 소형항공운송사업자	1개사								
9.규제목표	○ 항공안전 제고 및 국제기준과 국내법령간 일치성 확보									
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가						
		해당없음	해당없음	해당없음						
	11.비용편익 분석 (정성분석)	비용 미발생								
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류							
		일몰설정 예외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제	해당						
			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명· 안전과 직접 관련된 규제	미해당						
			3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제	미해당						
경제규제	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제									

		여부기준	5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제		
		일몰설정	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제		
		세부기준	7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제		
		<b>일몰설정여부</b>	<b>일몰조문</b>	<b>연장여부</b>	
		미설정			
		<b>일몰유형</b>	<b>일몰설정기간</b>	<b>일몰주기</b>	
13. 우선허용·사후 규제 적용여부	해당없음				

<조문 대비표>

현 행	개 정 안																																		
<p>[별표 33] 운항증명의 검사기준</p> <p>1. 서류검사 기준</p> <p>가. ~ 다. (생략)</p> <p>바. 별표36에서 정한 내용이 포함되도록 구성된 다음의 구분에 따른 교범</p> <p>1) ~ 11) (생략)</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th rowspan="3" style="width: 60%;">검사 항목 및 검사 기준</th> <th colspan="4">적용대상 사업자</th> </tr> <tr> <th colspan="3">항공운송사업</th> <th rowspan="2">항공기 사용사업</th> </tr> <tr> <th>국제</th> <th>국내</th> <th>소형</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">12) 객실승무원업무교범 (Cabin Crew Operations Manual)</td> <td align="center">○</td> <td align="center">○</td> <td align="center">-</td> <td align="center">-</td> </tr> </tbody> </table> <p>13) ~ 15) (생략)</p> <p>사. ~ 더. (생략)</p>	검사 항목 및 검사 기준	적용대상 사업자				항공운송사업			항공기 사용사업	국제	국내	소형	12) 객실승무원업무교범 (Cabin Crew Operations Manual)	○	○	-	-	<p>[별표 33] 운항증명의 검사기준</p> <p>1. 서류검사 기준</p> <p>가. ~ 다. (현행과 같음)</p> <p>바. 별표36에서 정한 내용이 포함되도록 구성된 다음의 구분에 따른 교범</p> <p>1) ~ 11) (현행과 같음)</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th rowspan="3" style="width: 60%;">검사 항목 및 검사 기준</th> <th colspan="4">적용대상 사업자</th> </tr> <tr> <th colspan="3">항공운송사업</th> <th rowspan="2">항공기 사용사업</th> </tr> <tr> <th>국제</th> <th>국내</th> <th>소형</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">12) 객실승무원업무교범 (Cabin Crew Operations Manual)</td> <td align="center">○</td> <td align="center">○</td> <td align="center">해당될 경우 적용</td> <td align="center">-</td> </tr> </tbody> </table> <p>13) ~ 15) (현행과 같음)</p> <p>사. ~ 더. (현행과 같음)</p>	검사 항목 및 검사 기준	적용대상 사업자				항공운송사업			항공기 사용사업	국제	국내	소형	12) 객실승무원업무교범 (Cabin Crew Operations Manual)	○	○	해당될 경우 적용	-
검사 항목 및 검사 기준		적용대상 사업자																																	
		항공운송사업			항공기 사용사업																														
	국제	국내	소형																																
12) 객실승무원업무교범 (Cabin Crew Operations Manual)	○	○	-	-																															
검사 항목 및 검사 기준	적용대상 사업자																																		
	항공운송사업			항공기 사용사업																															
	국제	국내	소형																																
12) 객실승무원업무교범 (Cabin Crew Operations Manual)	○	○	해당될 경우 적용	-																															



# I. 규제의 필요성 및 대안선택

## 1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 여객을 운송하는 항공운송사업자는 승객 안전업무를 수행하는 객실 승무원을 항공기에 태워야 하며, 객실승무원이 사용할 정상·비정상·비상절차인 객실승무원 업무교범을 마련하도록 국제기준으로 규정
- 당초 우리 항공안전법에도 모든 항공운송사업자는 객실승무원 업무 교범을 마련하도록 규정하고 있었으나,
  - '09.9월, 항공운송사업 면허체계 개편을 위한 법령정비 당시 입법미비 발생으로 소형항공운송사업자의 객실승무원 업무교범 확보요건(운항증명 서류검사 항목)이 누락됨

\* 정기·부정기 항공운송사업 → 국제·국내·소형 항공운송사업

\* 소형항공운송사업 : 승객좌석 수 50석 미만(항공사업법 시행령 별표2)

## 2. 규제 대안 검토 및 선택

### ① 대안의 내용 및 선택 근거

「항공안전법 시행규칙」 제109조 및 별표33에 따른 소형항공운송사업자 운항증명 서류검사 기준에 객실승무원 업무교범 검사 항목을 추가하도록 함

### ② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
1개 소형항공운송사업자	최초 설립( '19.12) 당시부터 자체적으로 객실승무원 업무 교범을 마련해 운영 중으로 특별한 영향 없음		

## 3. 규제목표

- 국제기준과 차이점이 발생한 사항을 바로잡고 소형항공운송사업자도 승객 안전 확보를 위한 객실승무원 업무교범을 마련하도록 함

## II. 규제의 적정성

### 1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- (목적) 국제기준과 차이점이 발생한 사항을 바로잡고 소형항공운송사업자도 승객 안전 확보를 하기 위함
- (수단) 「항공안전법 시행규칙」 제109조 및 별표33에 따른 소형항공운송사업자 운항증명 서류검사 기준에 객실승무원 업무교범 검사 항목을 추가하도록 함
- (타당성) 국제기준과 국내법 사이에 발생한 사항을 바로 잡고 소형항공운송사업자도 승객 안전 확보를 위한 기준을 마련하며, 현재도 자체적으로 관리하고 있던 객실승무원 업무교범 항목을 추가한 것임으로 타당함

### 2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

#### ○ 영향평가

##### - 기술규제영향평가

기술기준(기술규정)이나 시험·검사·인증 등과 관련된 법령 등의 제·개정이 아니므로 해당없음

##### - 경쟁영향평가

1개의 소형항공운송사업자에 해당하는 내용으로 해당없음

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	해당없음
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	해당없음
(C) 사업자의 경쟁유인 감소	해당없음
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	해당없음

- 중기영향평가

피규제자(1개 소형항공운송사업자)가 이미 자체 수행하고 있던 사항으로 규제비용 미발생

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	해당없음
② 규제 방식	해당없음
③ 예비분석모델	해당없음
판단 근거	해당없음
④ 대상 업종	해당없음
⑤ 예비분석내용	해당없음
⑥ 차등화적용 여부	해당없음

o 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당없음

- 시장유인적 규제설계

해당없음

- 일몰설정 여부

국제조약 등에 따라 동일하게 적용되어야하는 규제사항으로 해당없음

- 우선허용·사후규제 적용 여부

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의	-	국제조약 등에 따라 적용되어야 하는 사항이며 해당 규제에 영향을 받는 소형항공운송사업자(1개)는 이미 자체적으로 객실승무원 업무교범을 마련하여 운영하고 있으므로 포괄적 개념 정의 적용 사항 아님
유연한 분류 체계	-	국제조약 등에 따라 적용되어야 하는 사항이며 해당 규제에 영향을 받는 소형항공운송사업자(1개)는 이미 자체적으로 객실승무원 업무교범을 마련하여 운영하고 있으므로 포괄적 개념 정의 적용 사항 아님
네거티브 리스트	-	국제조약 등에 따라 적용되어야 하는 사항이며 해당 규제에 영향을 받는 소형항공운송사업자(1개)는 이미 자체적으로 객실승무원 업무교범을 마련하여 운영하고 있으므로 포괄적 개념 정의 적용 사항 아님
사후 평가관리	-	국제조약 등에 따라 적용되어야 하는 사항이며 해당 규제에 영향을 받는 소형항공운송사업자(1개)는 이미 자체적으로 객실승무원 업무교범을 마련하여 운영하고 있으므로 포괄적 개념 정의 적용 사항 아님
규제 샌드박스	-	국제조약 등에 따라 적용되어야 하는 사항이며 해당 규제에 영향을 받는 소형항공운송사업자(1개)는 이미 자체적으로 객실승무원 업무교범을 마련하여 운영하고 있으므로 포괄적 개념 정의 적용 사항 아님

### 3. 해외 및 유사입법사례

#### ○ 해외사례

##### < ICAO Doc 10153 초판 > 운영 매뉴얼 작성에 관한 사항

11.1.3 The operator needs to incorporate all mandatory material required by the State of the Operator in the CCOM(Cabin Crew Operational Manual). As part of its national regulations, **the State of the Operator must establish a requirement for the operator to provide a copy of the CCOM** together with all amendments and/or revisions, for review and acceptance and, where required, approval by the State of the Operator. The operator should ensure that the CCOM is a controlled document.

##### < FAA > Model Civil Aviation Regulations

###### 9.4.1.17 Cabin Crew Member Manual

The AOC holder shall issue to cabin crew members, and provide to passenger agents during the performance of their duties, **a Cabin Crew Member Manual acceptable to the Authority**. The Cabin Crew Member Manual shall contain those operational policies and procedures applicable to cabin crew members and the carriage of passengers. **The AOC holder shall issue to the cabin crew members a manual**, specific to the aircraft type and variant, which contains the details of their normal, abnormal, and emergency procedures and the location and operation of emergency equipment.

\* Note: This manual may be combined into one manual for use by cabin crew members.

#### ○ 타법사례

해당사항 없음

### Ⅲ. 규제의 실효성

#### 1. 규제의 순응도

##### ○ 피규제자 준수 가능성

소형항공운송사업자의 객실업무 규정 구비 관련 사항은 이미 피규제자가

자체적으로 마련하고 있으므로 피규제자의 자발적 준수 가능성이 매우 높음

## 2. 규제 집행가능성

### ○ 행정적 집행가능성

항공운송사업자는 반드시 운항증명을 발급 받아야하며 운항증명 서류 검사시 확인할수 있는 사항

### ○ 재정적 집행가능성

기존 수행하는 운항증명 서류검사시 확인할수 있음에 따라 재정적 집행에 문제점이 없음

## IV. 추진계획 및 종합결론

### 1. 추진 경과

- 여객을 운송하는 항공운송사업자는 승객 안전업무를 수행하는 객실 승무원을 항공기에 태워야 하며, 객실승무원이 사용할 정상·비정상비상절차인 객실승무원 업무교범을 마련하도록 국제기준으로 규정
- 당초 우리 항공안전법에도 모든 항공운송사업자는 **객실승무원 업무교범**을 마련하도록 규정하고 있었으나,
  - '09.9월, 항공운송사업 면허체계 개편을 위한 법령정비 당시 입법 미비 발생으로 소형항공운송사업자의 객실승무원 업무교범 확보요건(운항증명 서류검사 항목)이 누락됨

### 2. 향후 평가계획

- 「항공안전법 시행규칙」 제109조 및 별표33에 따른 소형항공운송사업자 운항증명 서류검사 기준에 객실승무원 업무교범 검사 항목을 추가하여 국제기준과의 차이점을 바로 잡을 것임

### 3. 종합결론

- 정부개입의 필요성, 규제의 적정성 및 실효성 등을 종합적으로 검토한 결과,
  - 규제 비용은 발생하지 않으며, 본 규제를 도입하는 것이 국제기준과 차이점이 발생한 사항을 바로잡고 소형항공운송사업자도 승객 안전 확보할 수 있음에 따라 효과적인 항공안전관리에 도움

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	안전운항체계변경검사 신청 시 서류 제출 의무 강화											
	2.규제조문	항공안전법 시행규칙 제262조											
	3.위임법령	항공안전법 제90조											
	4.유형	강화	5.입법예고	2023.06.29~2023.08.09									
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	최근 재정건전성이 악화된 항공사들이 장기간 운항중지 후 사업을 재개하거나 사업의 양도·양수, 합병 사례가 증가하고 있어, 최초 운항증명 당시 확인한 조직, 인력, 시설·장비 등 안전운항체계의 변경사항이 적절한지 정부가 철저히 확인·검증하여 국민들이 이용하는 항공기 운항안전을 확보하고 안전사고 발생을 예방할 필요											
	7.규제내용	항공운송사업자가 안전운항체계 변경검사 신청 시 제출할 서류를 검사 사유별로 구체화											
	8.피규제집단 및 이해관계자	항공안전법 제90조에 따라 운항증명을 취득한 항공운송사업자 및 항공기사용사업자 ※ 피규제자 100만명 미만 <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th colspan="2">유 형</th> <th>인원수 또는 규모</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>피규제자</td> <td>기업 (항공운송사업자 및 운항증명을 취득한 항공기사용사업자)</td> <td>28개사</td> </tr> <tr> <td>관련기관</td> <td>국토교통부</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	기업 (항공운송사업자 및 운항증명을 취득한 항공기사용사업자)	28개사	관련기관	국토교통부	
	유 형		인원수 또는 규모										
피규제자	기업 (항공운송사업자 및 운항증명을 취득한 항공기사용사업자)	28개사											
관련기관	국토교통부												
9.도입목표 및 기대효과	안전운항체계 변경검사 효과성 제고를 통한 항공기 안전운항 확보, 검사 사유별 제출서류를 명확히 제시하여 민원처리의 투명성 제고												
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		<b>비용</b>	<b>편익</b>	<b>순비용</b>								
		피규제자	11.78		11.78								
		피규제자 이외 정성분석											
	주요내용	- (항공운송업 근속년수 10년 이상 근로자 월급액 x 0.5) x 5명 ※ 다만 기존 근로자들이 수행 가능하며, 신규 인력 채용은 불필요(따라서 추가비용 발생은 없음)											
11.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가										
	해당없음	해당없음	해당없음										
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류										
		일몰설정 예외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제		미해당								



			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명·안전과 직접 관련된 규제			해당
			3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제			미해당
		경제규제 여부기준	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제			
			5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제			
		일몰설정 세부기준	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제			
			7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제			
		<b>일몰설정여부</b>		<b>일몰조문</b>		<b>연장여부</b>
		미설정				
		<b>일몰유형</b>		<b>일몰설정기간</b>		<b>일몰주기</b>
13.우선허용· 사후 규제 적용여부	미적용					
14.비용감축제 (단위:백만원)	<b>적용여부</b>	<b>비용</b>	<b>편익</b>	<b>연간균등순비용</b>		
	적용	11.78	0	1.48		
15.규제정비 계획	항공안전법 시행규칙 제262조 제1항					



현 행	개 정 안
<p>항체계에 대하여 검사한 경우에는 그 결과를 신청자에게 통보해야 한다.</p> <p>④·⑤ (생략)</p>	<p>-----</p> <p>-----</p> <p>-.</p> <p>④·⑤ (현행과 같음)</p>

# I. 규제 의 필요성 및 대안선택

## 1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 항공안전법 제90조에 따라 항공사는 운항개시 전 조직·인력·시설 등 제반 안전운항체계에 대한 검사 후 운항증명을 취득해야 하고, 운항증명을 받을 당시의 안전운항체계를 지속 유지해야 함
- 항공사가 사업을 영위하면서 새로운 형식의 항공기 도입이나 신규 노선 개설 등으로 안전운항체계가 변경될 경우 국토교통부장관이 실시하는 안전운항체계 변경검사를 받아야 함
- 최근 코로나19를 겪으며 항공산업 전반의 재무구조가 악화하면서 장기간 휴업으로 항공사 운항증명 효력이 정지되거나 항공사간 양도·양수·합병 사례 발생 중

### ※ 관련사례

- ① 이스타항공 운항중단('20.3) → 운항증명 효력정지('20.5) → 정리해고('20.10) → 경영권 매각('23.1) 후 운항증명 재검사를 통해 운항 재개('23.2~)
- ② 대한항공-아시아나항공 합병을 위한 기업결합심사 진행중('20.12~)

- 이에 항공안전법을 개정('22.6.10)하여 운항증명 효력정지 항공사가 운항을 재개하거나 양도·양수·합병될 시에는 안전운항체계 변경검사를 통해 안전성을 확인받도록 제도를 개선함
- 종전의 안전운항체계 변경검사는 새로운 항공기 도입이나 노선 신설 등 제한적 변경사항만을 검사대상으로 하였기에,
- 항공사가 자체 안전검사를 실시하고 그 결과를 “안전적합성입증자료” 형태로 국토교통부장관에게 제출하면 처리(5일 이내)해주는 간소화된 방식으로 실시해 음

- 반면, 항공사간 인수·합병, 운항증명 효력이 정지된 항공사의 갱신 등의 경우는 조직·인력, 노선구조, 기재운영계획, 안전정책·문화, 승무원 자격·훈련, 항공기 정비기준·절차, 급유사 등 외부 위탁 계약 관계 등이 신규 항공사 설립 수준으로 대폭 변경되므로
  - 항공사가 자체적으로 실시한 검사결과(안전적합성입증자료) 만으로 안전성을 담보하기는 부족하며, 당초 운항증명 단계에서 제출한 서류에서 변경되는 부분을 종합적으로 파악하여 검토할 필요
    - \* 앞서 언급한 이스타항공의 경우, 법령정비 이전에 운항증명 효력 갱신 신청이 접수(신청일자 '21.12.16)되어 신규 운항증명 수준의 서류확인 실시 후 허가('23.2.28)
- 이에 새로운 형식의 항공기 도입, 새로운 노선 개설에 따른 검사 신청 시는 현행과 같이 안전적합성입증자료를 제출토록 하고,
  - 운항증명 효력정지 후 운항을 재개하려는 경우 또는 사업의 양도, 양수, 합병의 경우는 운항증명 시 제출한 서류에 변경사항을 명기하여 함께 제출토록 개정 필요
    - \* 이 경우 항공안전법 제93조제2항에 따른 운항규정 및 정비규정 변경신고(또는 변경인가 신청서)는 민원인 편의를 위해 제출한 것으로 같음할 수 있도록 개정

## 2. 규제 대안 검토 및 선택

### ① 대안의 비교

#### ○ 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	안전운항체계 변경검사 제출서류 단일화
	내용	현행대로 항공사 자체 점검결과 요약서인 안전적합성입증자료만 제출받아 확인하는 방식
규제대안1	대안명	안전운항체계 변경검사 제출서류 구체화
	내용	새로운 형식의 항공기 도입, 새로운 노선 개설에 따른 검사 신청 시는 현행대로 안전적합성입증자료를 제출

		하고, 운항증명 효력정지 후 운항을 재개하려는 경우 또는 사업의 양도, 양수, 합병에 따른 검사 신청 시는 운항증명 제출서류에 변경사항을 명기하여 함께 제출
--	--	---

### o 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	제출서류 감소로 항공사 편리	항공사간 인수합병 등 큰 폭의 변화에도 국가가 충분한 안전성 확인이 곤란해 안전 부실화 우려
규제대안1	항공사 안전체계 변경사항 관련 충분한 서류 확보를 통해 안전을 충실하게 검증 가능	항공사 제출서류 증가
규제대안2		

### ② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공운송사업자 및 운항증명을 소지한 항공기사용사업자	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임		

### ③ 대안의 선택 및 근거

- 현행유지안으로는 장기간의 운항중단 또는 사업의 양도·양수·합병으로 안전체계가 대폭 변경된 항공사의 안전성을 충분히 확인할 수 없어 국민의 안전확보를 위해 현행유지 불가능

### 3. 규제목표

- 운항증명 효력정지 항공사가 사업을 재개하거나 양도, 양수, 합병된 항공사의 안전운항체계를 철저히 검증하여 항공기 사고 예방

## II. 규제의 적정성

### 1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 안전운항체계 변경검사\*에 필요한 제출서류를 구체화하여 철저한 검사를 통해 안전사고를 예방하려는 것으로 목적과 수단이 타당함

\* 운항증명 효력정지 항공사의 운항재개 또는 양도·양수·합병에 따른 검사에 한함

### 2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

#### ○ 영향평가

##### - 기술규제영향평가

해당사항 없음

##### - 경쟁영향평가

해당사항 없음

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	없음
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	없음
(C) 사업자의 경쟁유인 감소	없음
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	없음

- 중기영향평가  
해당사항 없음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	사업전환/승계/폐업
② 규제 방식	기준설정
③ 예비분석모델	표본모델
판단 근거	운항증명을 취득한 항공운송사업자 및 항공기사용사업자 중에서 운항증명의 효력이 정지된 후 그 운항을 재개하려는 경우나 사업이 인수, 인계, 합병되는 경우에 적용되는 규제로서, 해당 상황이 어느 업체에서 발생할지 예측이 곤란하므로 표본모델을 통해서 차등화 여부 판단
④ 대상 업종	운항증명을 취득한 항공운송사업자 및 항공기사용사업자
⑤ 예비분석내용	<p>① 규제 대상 집단의 특성 파악</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 규제대상 집단은 운항증명을 취득한 항공운송사업자 18개사 및 항공기사용사업자 10개사</li> <li>* 운송사업과 사용사업 겸업 시 항공운송사업자로 분류</li> <li>○ 이 중 중소기업기본법 제2조(운수 및 창고업은 매출액 800억 이하 시 중기업, 80억 이하 시 소기업)에 따라 중기업 4개사, 소기업 8개사 해당(출처: 중소기업현황정보시스템)</li> </ul> <p>① 규제 대상 집단의 특성 파악</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 규제대상 집단은 운항증명을 취득한 항공운송사업자 18개사 및 항공기사용사업자 10개사</li> <li>* 운송사업과 사용사업 겸업 시 항공운송사업자로 분류</li> <li>○ 이 중 중소기업기본법 제2조(운수 및 창고업은 매출액 800억 이하 시 중기업, 80억 이하 시 소기업)에 따라 중기업 4개사, 소기업 8개사 해당(출처: 중소기업현황정보시스템)</li> </ul> <p>② 규제내용 식별 및 산출</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ (규제내용) 안전운항체계 변경검사 시 추가적인 서류 제출 의무부과에 대한 내용 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 운항증명의 효력이 정지된 사업자가 그 운항을 재개하거나, 사업이 인수·인계·합병되는 경우에만 규제 의무 발생</li> </ul> </li> <li>○ (규제비용) 제출서류 작성·준비에 필요한 인건비</li> </ul>



	<p>- 담당자(과장급) 5명 x 10일 x (월급여액 * 0.5) = 900만원</p> <p>* 상기 비용은 사업의 인수인계·합병 등의 상황이 발생한다는 가정 하에 작성하였고, 이 경우 일회성으로 발생하는 비용임 (고정비 또는 반복적 비용 아님)</p> <p>* 기 고용된 종사자를 통해 실시 가능하며 신규인력은 불필요</p> <p>* 월급여액 출처 : 고용노동통계( '21) - 항공운송업 근속년수 10년 이상 근로자 월급여액</p> <p>③ 기업규모별 규제부담비율 파악</p> <p>○ 각 표본그룹별 평균 매출액 대비 규제부담비율은 중기업은 0.09%, 소기업은 0.30%로 나타남</p> <table border="1" data-bbox="470 577 1316 985"> <thead> <tr> <th>분류</th> <th>업체</th> <th>매출액 (원)</th> <th>규제비용 (원)</th> <th>매출액 대비 규제부담 비율(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">중기업</td> <td>A</td> <td>35,868,643,000</td> <td>12,312,500</td> <td>0.03%</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>11,466,732,000</td> <td>12,312,500</td> <td>0.11%</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>11,085,189,000</td> <td>12,312,500</td> <td>0.11%</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>10,849,203,000</td> <td>12,312,500</td> <td>0.11%</td> </tr> <tr> <td colspan="4">평균 매출액대비 규제 부담비율</td> <td>0.09%</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">소기업</td> <td>E</td> <td>3,522,569,000</td> <td>12,312,500</td> <td>0.35%</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3,058,375,000</td> <td>12,312,500</td> <td>0.40%</td> </tr> <tr> <td>G</td> <td>7,356,019,000</td> <td>12,312,500</td> <td>0.17%</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>4,609,228,000</td> <td>12,312,500</td> <td>0.27%</td> </tr> <tr> <td colspan="4">평균 매출액대비 규제 부담비율</td> <td>0.30%</td> </tr> </tbody> </table> <p>④ 차등화 대상 결정</p> <p>○ 중기업과 소기업 모두 매출액 대비 규제부담비용이 작으므로 규제 차등화 적용이 배제되어도 될 것으로 판단됨</p>	분류	업체	매출액 (원)	규제비용 (원)	매출액 대비 규제부담 비율(%)	중기업	A	35,868,643,000	12,312,500	0.03%	B	11,466,732,000	12,312,500	0.11%	C	11,085,189,000	12,312,500	0.11%	D	10,849,203,000	12,312,500	0.11%	평균 매출액대비 규제 부담비율				0.09%	소기업	E	3,522,569,000	12,312,500	0.35%	F	3,058,375,000	12,312,500	0.40%	G	7,356,019,000	12,312,500	0.17%	H	4,609,228,000	12,312,500	0.27%	평균 매출액대비 규제 부담비율				0.30%
분류	업체	매출액 (원)	규제비용 (원)	매출액 대비 규제부담 비율(%)																																														
중기업	A	35,868,643,000	12,312,500	0.03%																																														
	B	11,466,732,000	12,312,500	0.11%																																														
	C	11,085,189,000	12,312,500	0.11%																																														
	D	10,849,203,000	12,312,500	0.11%																																														
	평균 매출액대비 규제 부담비율				0.09%																																													
소기업	E	3,522,569,000	12,312,500	0.35%																																														
	F	3,058,375,000	12,312,500	0.40%																																														
	G	7,356,019,000	12,312,500	0.17%																																														
	H	4,609,228,000	12,312,500	0.27%																																														
	평균 매출액대비 규제 부담비율				0.30%																																													
<p>⑥ 차등화적용 여부</p>	<p>차등화 적용 배제</p>																																																	

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당사항 없음

- 시장유인적 규제설계

해당사항 없음

- 일몰설정 여부

국가의 질서 유지 및 국민생명·안전과 직접 관련된 사항으로 해당사항 없음

- 우선허용·사후규제 적용 여부

해당사항 없음

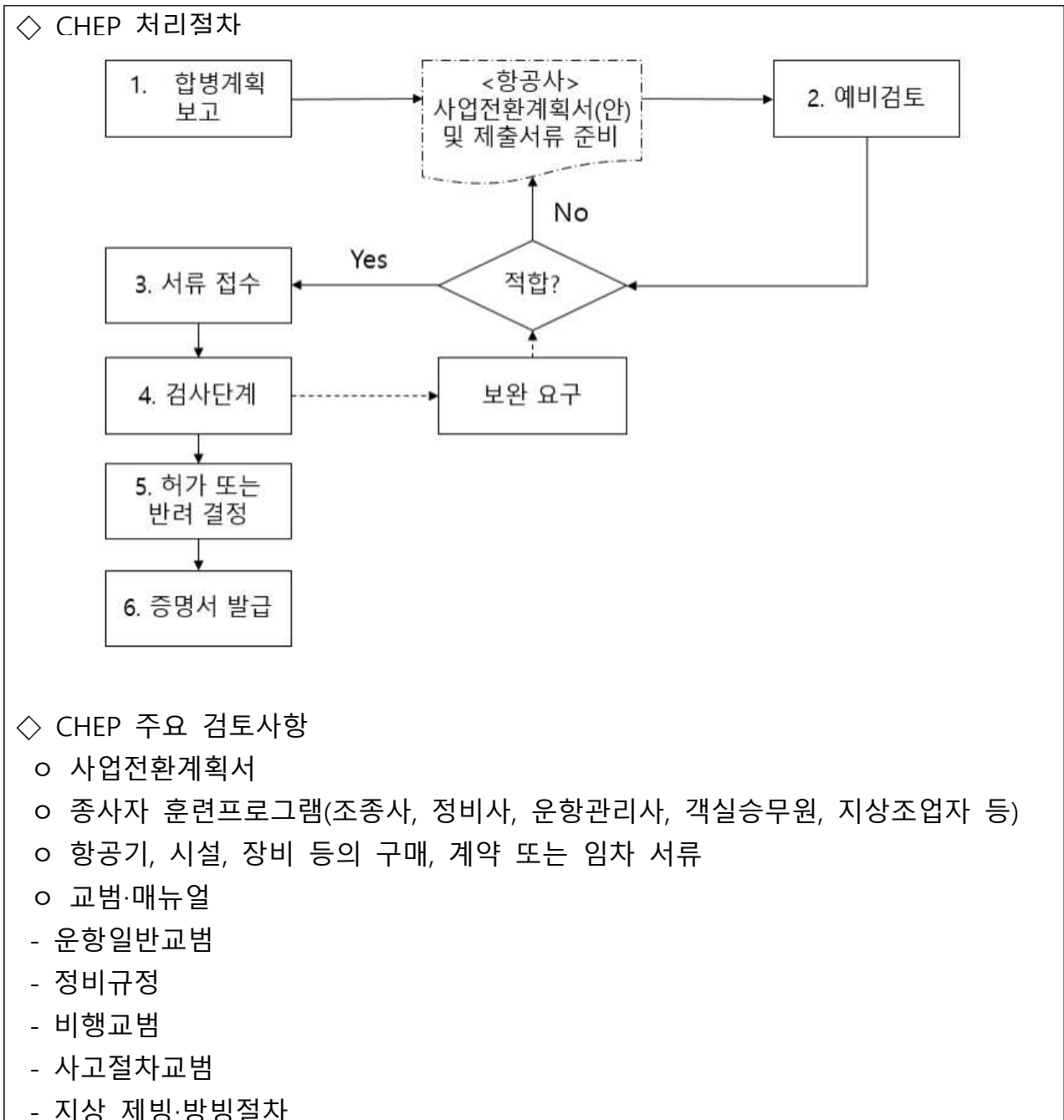
분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의	-	안전운항체계변경검사 신청 시 제출할 서류를 변경하려는 것으로 사후 평가관리 적용 사항 아님
유연한 분류 체계	-	안전운항체계변경검사 신청 시 제출할 서류를 변경하려는 것으로 사후 평가관리 적용 사항 아님
네거티브 리스트	-	안전운항체계변경검사 신청 시 제출할 서류를 변경하려는 것으로 사후 평가관리 적용 사항 아님
사후 평가관리	-	안전운항체계변경검사 신청 시 제출할 서류를 변경하려는 것으로 사후 평가관리 적용 사항 아님
규제 샌드박스	-	안전운항체계변경검사 신청 시 제출할 서류를 변경하려는 것으로 사후 평가관리 적용 사항 아님

### 3. 해외 및 유사입법사례

#### ○ 해외사례

- 미국의 경우 항공사 양도·양수·합병 시 미 연방항공청(FAA)이 운항 증명 평가 프로그램\*에 따라 인력(경영진 변화, 전문인력 이직수준 등), 항공기·노선 구조, 매뉴얼·교범, 훈련체계, 정비방식 등의 제반 변경 사항에 대해 심도 있는 종합 안전검사 실시 후 적합할 경우 인가

\* CHEP (Certificate Holder Evaluation Program) : 통합된 항공사의 안전 검증을 위한 심화 프로그램



- 최소장비목록/외형변경목록
- 정비프로그램
- 급유·재급유·배유절차
- 항공기 중량 및 배분절차
- 정비신뢰성프로그램
- 지속감항정비프로그램
- 승객브리핑카드
- 비상구열좌석 절차
- 약물 및 주정음료 통제절차
- 보안프로그램(조종실보안 포함)
- 위험물교범
- 감항성개선 프로그램
- 특수공항 운항정보
- 환경영향평가자료
  - 승무원피로관리계획
  - 문서·기록관리절차
  - 기내수하물관리프로그램
- 비상탈출 시현 및 검증 계획
- 주요 임원 및 관리자 이력서 등
- 운영기준에 포함될 자료
- 특별운항승인에 관한 사항(회항시간연장운항, 수직분리축소공역운항 등)
- 정밀계기접근절차 등

※ 자료출처 : 미 연방항공청 홈페이지(<https://www.faa.gov/how-does-work-faas-safety-role-airline-mergers>) 및 FAA 훈령(Order 8900.1 Vol 3. & Vol 10.)

○ 타법사례

- 해당사항 없음

#### 4. 비용편익 분석

<규제대안 1 : 안전운항체계 변경검사 제출서류 구체화>

① 비용편익분석 : 피규제 기업·소상공인 직접비용 11.78백만

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2023	2024	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안 1 : 안전운항체계 변경검사 제출서류 구체화				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접	11.78		11.78
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계		11.78		11.78
기업순비용		11.78	연간균등순비용	1.48

### Ⅲ. 규제의 실효성

#### 1. 규제의 순응도

##### ○ 피규제자 준수 가능성

- 운항증명을 소지한 항공운송사업자 및 항공기사용사업자는 항공 안전법 제93조(운항규정 및 정비규정)에 따라 항공사의 운항·정비 규정을 항시 최신화하고 변경사항 발생시 국토교통부에 인가 또는 신고 후 적용하도록 규정하고 있는 바,

\* 항공기사용사업자는 항공안전법 제96조(항공기사용사업자에 대한 준용규정)에 따라 운항규정의 인가에 관한 사항은 동법 제93조를 준용

- 금번 시행규칙 개정을 통해 추가제출해야 하는 서류 중 상당수가 기 시행중인 사항이므로 준수 가능성이 높음

## 2. 규제 집행가능성

### ○ 행정적 집행가능성

- 국토교통부 및 지방항공청에 소속된 항공안전감독관을 통해 지속 관리 가능

\* 전문 항공안전감독관(전문임기제) 42명 확보중

### ○ 재정적 집행가능성

- 재정적 집행이 수반되지 않음

## IV. 추진계획 및 종합결론

### 1. 추진 경과

- 운항증명의 효력이 정지된 사업자가 그 운항을 재개하려는 경우 안전운항체계변경검사를 받도록 항공안전법 개정('22.6)

- 안전운항체계변경검사 사유별 처리기간을 구분하여 항공안전법 시행규칙 개정('22.12)

\* 새로운 노선신설 시(5일), 새로운 기종의 항공기 도입 시(15일), 운항 재개 또는 사업의 인수·인계·합병 시(45일)

### 2. 향후 평가계획

- 항공운송사업자 등으로부터 인수·인계·합병 등에 따른 안전운항체계 변경검사 신청 접수시 제출서류 확인 및 이행평가 예정

### 3. 규제 정비계획

- 안전운항체계변경검사 신청 시 운항증명 시 제출서류에 관련 변경사항을 반영하여 제출한 경우, 항공안전법 제93조(운항규정 및 정비규정)에 따라 제출해야 하는 운항·정비규정의 변경신고 또는 변경인가 신청서는 제출 완료한 것으로 갈음할 수 있도록 금번 개정안에 단서조항 병기(신구조문대비표 참조)

법령명	규제조문	규제 폐지·완화 내용	추진 일정
항공안전법 시행규칙	제262조 제1항	운항·정비규정 변경신고 또는 변경인가 신청서 중복 제출 의무 면제	'23.12월

#### 4. 종합결론

운항증명 효력정지 항공사가 사업을 재개하거나 사업의 양도·양수·합병된 경우 안전운항체계 변경사항에 관한 서류를 제출받아 안전성을 사전 확인·검증함으로써 항공기 운항안전 확보와 사고 예방에 기여할 것으로 판단됨

**별첨**

**비용편익분석 상세내역**

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2023	2024	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 : 안전운항체계 변경검사 제출서류 구체화

영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접	11.78		11.78
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계		11.78		11.78
기업순비용		11.78	연간균등순비용	1.48



## 나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 안전운항체계 변경검사 제출서류 구체화>

① 피규제 기업소상공인 :

□ 직접비용

(정량)영향집단명	운항증명을 소지한 항공운송사업자 및 항공기사용사업자
활동제목	안전운항체계 변경검사 제출서류 구체화
비용항목	기타
비용	11,782,297
일시적/반복적	일시적
산식	담당자 5명 x (종사자 월급여액 x 0.5) (5*4925000*0.5)
근거설명	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 비용분석 대상                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 항공운송사업자 18개사 및 운항증명 소지 항공기 사용사업자 7개사</li> </ul> </li> <li>○ 직접비용                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 안전운항체계 변경검사 제출서류 작성 담당자 인건비</li> <li>- 기 보유종인 종사자가 실시 가능하며 신규 인력채용은 불필요</li> </ul> </li> <li>○ 산출산식                             <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 종사자 임금                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 항공운송업 근속년수 10년 이상 근로자 월급여액 : 4,925천원( '21년)</li> <li>* 출처 : 고용노동통계/통계DB/직종·산업별 임금</li> </ul> </li> <li>2) 투입인원                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 항공기 운항, 정비, 객실, 운항관리, 운송 등 분야별 담당자 각 1명</li> </ul> </li> <li>3) 소요기간                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10일 (월 근로일 20일의 50% 수준)</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○ 총 비용금액                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5명 x 4,925,000원 x 0.5 = 12,312,500원</li> </ul> </li> </ul>