규제영향분석서

항공안전법 시행규칙

<목 차>

1.초경량비행장치 관련 안전교육 의무
2.초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준
3.초경량비행장치 조종사 등에 대한 행정처분기준

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

2024. 03. 25. 작성

항공안전정책관 유경수 (서명)

< 규제 개요 >

<table>
<tr><td rowspan="4">기본
정보</td><td>1.규제사무명</td><td colspan="3">초경량비행장치 관련 안전교육 의무</td></tr>
<tr><td>2.규제조문</td><td colspan="3">항공안전법 시행규칙제306조의2</td></tr>
<tr><td>3.위임법령</td><td colspan="3">항공안전법 제125조의2</td></tr>
<tr><td>4.유형</td><td>신설</td><td>5.입법예고</td><td>2024.04.22~2024.05.31</td></tr>
<tr><td rowspan="4">규제의
필요성</td><td>6.추진배경
및 정부개입
필요성</td><td colspan="3">초경량비행장치 사고예방을 위해 개정된 항공안전법(제125조2 신설)에 따라 초경량비행장치 관련 안전교육 의무화</td></tr>
<tr><td>7.규제내용</td><td colspan="3">초경량비행장치 관련 안전교육 대상, 교육시기 등 의무 신설</td></tr>
<tr><td>8.피규제집단
및 이해관계자</td><td colspan="3"><table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>일반국민</td><td>자격증명시험 응시자(연평균 28명), 조종자증명 소지자 662명(‘23.12월)</td></tr><tr><td>이해관계자</td><td>기업 및 소상공인</td><td>패러글라이더협회(2개), 항공레저스포츠사업자(패러글라이딩, 88개)</td></tr><tr><td>관련기관</td><td>정부기관 및 산하기관</td><td>국토교통부, 한국교통안전공단</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>9.도입목표
및 기대효과</td><td colspan="3">초경량비행장치 조종자 등을 대상으로 비행특성 및 비상 시 대응절차 등을 교육함으로써 항공레저 저변에 대한 안전성 강화 기대</td></tr>
<tr><td rowspan="5">규제의
적정성</td><td rowspan="5">10.비용편익분석
(단위:백만원)</td><td></td><td>비용</td><td>편익</td><td>순비용</td></tr>
<tr><td>피규제자</td><td>1,420.33</td><td></td><td>1,420.33</td></tr>
<tr><td>피규제자 이외</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>정성분석</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>주요내용</td><td colspan="3">연평균 초경량비행장치(패러글라이더) 조종자증명 응시자는 약 28명 수준이며, 조종자증명 소지자는 662명(‘23.12월 기준)으로, 1인당 5만원의 교육비용 지불 예상(초도교육 기준으로 대면교육, 총 8시간 과정으로 구성 예상)</td></tr>
<tr><td>11.영향평가
여부</td><td colspan="4"><table><tr><th>기술영향평가</th><th>경쟁영향평가</th><th>중기영향평가</th></tr><tr><td>해당없음</td><td>해당없음</td><td>해당없음</td></tr></table></td></tr>
<tr><td rowspan="3">기타</td><td rowspan="3">12.규제일몰제</td><td colspan="4"><table><tr><th>대분류</th><th colspan="2">소분류</th></tr><tr><td rowspan="2">일몰설정
예외기준</td><td>1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제</td><td>미해당</td></tr><tr><td>2. 국가의 질서 유지 및 국민생명 · 안전과 직접</td><td>해당</td></tr></table></td></tr></table>

<table>
<tr><td rowspan="8"></td><td rowspan="7"></td><td rowspan="2"></td><td>관련된 규제</td><td></td></tr>
<tr><td>3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제</td><td>미해당</td></tr>
<tr><td rowspan="2">경제규제 여부기준</td><td>4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제</td><td></td></tr>
<tr><td>5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">일몰설정 세부기준</td><td>6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제</td><td></td></tr>
<tr><td>7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3"><table>
<tr><th>일몰설정여부</th><th>일몰조문</th><th>연장여부</th></tr>
<tr><td>미설정</td><td></td><td></td></tr>
<tr><th>일몰유형</th><th>일몰설정기간</th><th>일몰주기</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>13.우선허용·사후 규제 적용여부</td><td colspan="3">미적용</td></tr>
<tr><td>14.비용감축제
(단위:백만원)</td><td colspan="3"><table>
<tr><th>적용여부</th><th>비용</th><th>편익</th><th>연간균등순비용</th></tr>
<tr><td>미적용</td><td>1,420.33</td><td>0</td><td>179.49</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>15.규제정비 계획</td><td colspan="3">항공안전법 시행규칙 별표12</td></tr>
</table>

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
<신 설>	제306조의2(초경량비행장치 관련 안전교육) ① 법 제125조의2제1항 및 제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 초경량비행장치”란 제5조제3호에 따른 패러글라이더를 말한다. ② 제1항에 따른 초경량비행장치를 사용하여 처음으로 조종교육(무상교육을 포함한다)을 하려는 사람은 교육과정상 실제 비행을 하고자 하는 날 7일 전까지 영 제26조제11항에 따른 위탁기관(이하 “위탁기관”이라 한다)의 장이 제4항에 따라 실시하는 안전교육(이하 이 조 및 제306조의3에서 “안전교육”이라 한다)을 받아야 한다. ③ 법 제125조의2제1항 및 제2항에 따라 안전교육을 받아야 하는 사람은 초경량비행장치 조종자 증명 또는 안전교육을 받은 해의 말일을 기준으로 2년마다(매 2년이 되는 해의 말일까지를 말한다) 안전교육을 정기적으로 받아야 한다. ④ 제2항 및 제3항에 따른 안전교육의 내용, 시기, 시간 등은 다음 표와 같다. 이 경우 최초로 실시하는 교육은 대면수업을 원칙으로 한다.

현 행	개 정 안
	<table><tr><td rowspan="2">교육내용</td><td colspan="2">교육시간</td></tr><tr><td>제2항에 해당되는 사람 (최초)</td><td>제3항에 해당되는 사람 (정기)</td></tr><tr><td>항공안전관계 법령 및 규정</td><td>2시간</td><td>1시간</td></tr><tr><td>초경량비행장치 운용 등 기술능력</td><td>1시간</td><td>1시간</td></tr><tr><td>초경량비행장치 사고사례</td><td>1시간</td><td>1시간</td></tr><tr><td>비상절차 등 조종자 안전 준수사항</td><td>4시간</td><td>1시간</td></tr><tr><td>계</td><td>8시간</td><td>4시간 (매 2년)</td></tr></table> ⑤ 제2항부터 제4항까지의 규정에 따른 안전교육의 세부적인 운영방법 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부장관의 승인을 받아 위탁기관의 장이 정한다.

Ⅰ. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

○ 초경량비행장치 사고 지속 발생 및 항공레저 안전 위험 증가에 따라 사고 예방을 위한 **안전교육 의무화** 추진

○ (**현황**) 항공레저스포츠 中 패러글라이더 사고는 최근 6년간*('18.~'23.) **총 42건**이 **발생**하였으며, **사망자 수**도 **20명**을 기록

* (연도별) ('18) 6건(死4), ('19) 2(2), ('20) 9(5), ('21) 6(3), ('22) 8(4), ('23) 11(2)

- 연평균 계산 시 연간 7건 수준으로 '21년 이후 증가세('21년 6건 → '22년 8건 → '23. 11건)이며, 사망자 수도 연간 3.3명을 기록

- 사고원인은 **조종과실**(33.3%)과 **기상요인**(26.2%)의 비중이 높으며, 시기적으로는 **봄·가을**에 발생 가장 많이 발생(76.2%)

○ (**문제점**) 초경량비행장치 **주 사고원인**이 **조종과실**(비상대응 요령 및 비행 전 점검 부족 등) 등 조종자의 비행에 대한 **안전역량 미흡으로 지적**됨에 따라 조종자 등에 대한 **안전역량 강화 필요**

○ (**개선방안**) **항공레저 안전성 강화**를 위하여 초경량비행장치의 조종자 등을 대상으로 안전교육 실시 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

o 규제대안의 내용

규제대안1	대안명	초경량비행장치 관련 안전교육 이수
	내용	초경향비행장치 조종자증명 소지자, 초경량비행장치를 이용하여 조종교육을 하려는 자 안전교육 이수

o 규제대안의 비교

구분	장점	단점

규제대안1	안전교육 이수를 통한 초경량 비행장치 비행특성, 비상상황에 대한 이해 및 항공레저 안전 강화	초경량비행장치 조종자들의 별도 교육 이수에 따른 비용 및 시간 소요
규제대안2	-	-

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공레저스포츠사업자	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임		
패러글라이더협회	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임		

③ 대안의 선택 및 근거

- 초경량비행장치 사고원인은 **조종과실**이 다수를 차지하여 인적요인으로 인한 사고예방 차원에서의 항공레저 안전교육 실시 필요

3. 규제목표

○ 항공레저스포츠사업에 종사하는 초경량비행장치 조종자 등을 대상으로 안전교육을 이수케 함으로써 **항공레저**로 인한 **사고 예방**

Ⅱ. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

○ (**목적**) 초경량비행장치 비행특성, 비상대응 이해를 통한 항공레저 안전 강화 및 사고 예방

○ (**수단**) 초경량비행장치 조종자증명 소지자 등 안전교육 의무화

○ (**타당성**) 초경량비행자치 조종자의 비행 특성 이해 및 안전교육 필요

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

o 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		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

o 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당사항 없음

- 시장유인적 규제설계

해당사항 없음

- 일몰설정 여부

항공레저분야 국민생명 안전과 직접 관련된 규제임. 초경량비행장치 사고는 연평균 7회씩 발생하며 발생 시 사망 또는 중상 가능성이 매우 높으며, 항공레저 안전 강화 및 사고방지를 위해 일몰설정 불필요

- **우선허용·사후규제 적용 여부**

초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육을 의무화하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육을 의무화하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
유연한 분류 체계		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육을 의무화하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
네거티브 리스트		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육을 의무화하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
사후 평가관리		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육을 의무화하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
규제 샌드박스		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육을 의무화하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용

3. 해외 및 유사입법사례

o 해외사례

해당사항 없음

o 타법사례

- 「수상레저안전법」에 따른 '수상레저기구 조종면허증' 소지자의 경우도 안전교육을 받도록 규정

4. 비용편익 분석

<규제대안 1 : 초경량비행장치 관련 안전교육 이수>

① 비용편익분석 : 피규제 기업·소상공인 직접비용 1,420.33백만

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간(년)	할인율(%)	단위
2024	2025	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안 1 : 초경량비행장치 관련 안전교육 이수				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업·소상공인	직접	1,420.33		1,420.33
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업·소상공인				
피규제자 이외 일반국민				
정부				
총 합계		1,420.33		1,420.33
기업순비용		1,420.33	연간균등순비용	179.49

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

o **피규제자 준수 가능성**

초경량비행장치 안전교육 위탁기관 지정서를 발급하고, 매년 위탁기관 지정기준 준수여부를 심사하여 준수 가능성이 높음

2. 규제의 집행가능성

o **행정적 집행가능성**

높음(한국교통안전공단 등 안전교육 시행)

o **재정적 집행가능성**

해당없음

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

○ 항공레저분야 안전강화방안 수립('21.12)

○ 초경량비행장치 안전교육 의무화 관련 항공안전법 개정('24.1.16)

2. 향후 평가계획

○ 해당사항 없음

3. 규제 정비계획

○ 전문교육기관 항공정비사과정 지정기준 완화

법령명	규제조문	규제 폐지·완화 내용	추진 일정
항공안전법 시행규칙	별표12	**(기존)** 헬리콥터, 비행기를 포함한 항공기 3대 구비 필요 **(개선)** AR·VR 기반 항공정비 교육 장비 도입 시, 항공기를 2대만 구비하여도 전문교육기관으로 지정 가능	24년 6월

4. 종합결론

○ 초경량비행장치 관련 안전교육을 정기적으로 이수해야 함에 따른 안전교육 위탁기관 지정기준이 요구되어 규제 측면이 다소 있으나, 그에 비해서 항공레저 사망 사고를 방지함으로써 인명피해를 감축하는 효과가 더 클 것으로 판단되어 시행규칙 제정 필요

별 첨 **비용편익분석 상세내역**

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간(년)	할인율(%)	단위
2024	2025	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 : 초경량비행장치 관련 안전교육 이수				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접	1,420.33		1,420.33
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반국민				
정부				
총 합계		1,420.33		1,420.33
기업순비용		1,420.33	연간균등순비용	179.49

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 초경량비행장치 관련 안전교육 이수>

①피규제 기업소상공인 :

□ 직접비용

(정량)영향집단명	피규제 일반국민
활동제목	초경량비행장치 관련 안전교육 이수 의무화
비용항목	교육훈련
비용	1,420,332,912
일시적/반복적	반복적/연간균등
산식	교육 대상자수*교육과정비*교육 횟수(359*50000*10)
근거설명	- 연평균 초경량비행장치(패러글라이더) 조종자증명 응시자는 약 28명(최근 5년) 수준이며, 1인당 5만원의 교육비용 지불 예상(최초교육 8시간, 정기교육 4시간 과정으로 구성 예상) - (최근 5년간 초경량비행장치(패러글라이더) 조종자증명 취득자) ’19년 10명 ⇒ ‘20년 15명 ⇒ ’21년 32명 ⇒ ‘22년 13명 ⇒ ‘23년 19명

< 규제 개요 >

<table>
<tr><td rowspan="4">기본
정보</td><td>1.규제사무명</td><td colspan="3">초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준</td></tr>
<tr><td>2.규제조문</td><td colspan="3">항공안전법 시행규칙 제306조의3</td></tr>
<tr><td>3.위임법령</td><td colspan="3">항공안전법제125조의2</td></tr>
<tr><td>4.유형</td><td>신설</td><td>5.입법예고</td><td>2024.04.22~2024.05.31</td></tr>
<tr><td rowspan="4">규제의
필요성</td><td>6.추진배경
및 정부개입
필요성</td><td colspan="3">초경량비행장치 사고예방을 위해 항공안전법 시행령(제26조 제11항 신설)에서 부령으로 위임한 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준을 마련</td></tr>
<tr><td>7.규제내용</td><td colspan="3">초경량비행장치 안전교육 수행 기관 지정기준 신설</td></tr>
<tr><td>8.피규제집단
및 이해관계자</td><td colspan="3"><table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>일반국민</td><td>자격증명시험 응시자(연평균 28명), 조종자증명 소지자 662명(‘23.12월)</td></tr><tr><td>이해관계자</td><td>기업 및 소상공인</td><td>패러글라이더협회(2개), 항공레저스포츠사업자(패러글라이딩, 88개)</td></tr><tr><td>관련기관</td><td>정부기관 및 산하기관</td><td>국토교통부, 한국교통안전공단</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>9.도입목표
및 기대효과</td><td colspan="3">초경량비행장치 안전교육을 실시하는 위탁기관 지정 기준을 마련함으로써 양질의 안전교육 실시를 담보함은 물론 궁극적으로는 항공레저 활성화에 기여할 것으로 판단</td></tr>
<tr><td rowspan="6">규제의
적정성</td><td rowspan="5">10.비용편익분석
(단위:백만원)</td><td colspan="3"><table><tr><th></th><th>비용</th><th>편익</th><th>순비용</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>2,817.9</td><td></td><td>2,817.9</td></tr><tr><td>피규제자 이외</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>정성분석</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>주요내용</td><td colspan="3"></td></tr></table></td></tr>
<tr><td>11.영향평가
여부</td><td colspan="3"><table><tr><th>기술영향평가</th><th>경쟁영향평가</th><th>중기영향평가</th></tr><tr><td>해당없음</td><td>해당없음</td><td>해당없음</td></tr></table></td></tr>
<tr><td rowspan="3">기타</td><td rowspan="3">12.규제일몰제</td><td colspan="3"><table><tr><th>대분류</th><th colspan="2">소분류</th></tr><tr><td rowspan="2">일몰설정
예외기준</td><td>1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제</td><td>미해당</td></tr><tr><td>2. 국가의 질서 유지 및 국민생명 · 안전과 직접 관련된 규제</td><td>해당</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="8"></td><td rowspan="7"></td><td></td><td colspan="2">3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제</td><td>미해당</td></tr>
<tr><td rowspan="2">경제규제 여부기준</td><td colspan="2">4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">일몰설정 세부기준</td><td colspan="2">6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"><table>
<tr><th>일몰설정여부</th><th>일몰조문</th><th>연장여부</th></tr>
<tr><td>미설정</td><td></td><td></td></tr>
<tr><th>일몰유형</th><th>일몰설정기간</th><th>일몰주기</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>13.우선허용·사후 규제 적용여부</td><td colspan="4">미적용</td></tr>
<tr><td>14.비용감축제
(단위:백만원)</td><td colspan="4"><table>
<tr><th>적용여부</th><th>비용</th><th>편익</th><th>연간균등순비용</th></tr>
<tr><td>미적용</td><td>2,817.9</td><td>0</td><td>356.12</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>15.규제정비 계획</td><td colspan="4">항공안전법 시행규칙 제308조</td></tr>
</table>

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
<신 설>	제306조의3(초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관의 지정) ① 영 제26조제11항에서 “국토교통부령으로 정하는 인력, 장비 및 시설 등”이란 다음 각 호를 말한다. 1. 인력기준 가. 해당 초경량비행장치 조종자 증명을 가진 사람으로서 300시간 이상의 비행경력이 있는 교관 2명 이상, 이 경우 국토교통부장관이 인정한 조종교육교관과정을 이수한 지도조종자가 1명 이상 포함되어야 한다. 나. 안전교육 운영인력 1명 이상 2. 장비 및 시설기준 등 가. 운영인력 등이 근무할 수 있는 사무실을 확보할 것 나. 대면 교육을 위한 교육장을 확보할 것. 이 경우 교육생 수를 고려하여 충분한 공간을 확보하여야 한다. 다. 비대면 교육을 위한 컴퓨터, 교육용 비행장치 1대 이상 등 교육장비 및 시설을 갖출 것 라. 평가기록 등을 보존할 수 있는 보안성이 확보된 저장매체

현 행	개 정 안
	를 확보할 것 ② 영 제26조제11항에 따라 초경량비행장치 관련 안전교육의 위탁기관으로 지정받으려는 자는 별지 제127호서식의 초경량비행장치 안전교육 위탁기관 지정신청서에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. 1. 기관의 조직도 2. 교관 등 인력의 정원, 자격 및 경력을 적은 서류 3. 교관에 대한 교육훈련 계획서 4. 교관, 시설 및 장비 등을 고려한 연간 교육 계획서(연간 최대 교육 가능 인원을 포함한 것이어야 한다) 5. 안전교육 내용 및 교육성과 평가 방법 등이 포함된 초경량비행장치 안전교육 시행 계획서 6. 평가기록 등 관련 서류 보관 계획 7. 그 밖에 참고할 서류 ③ 국토교통부장관은 제2항에 따라 초경량비행장치 안전교육 위탁기관 지정신청서를 제출한 자가 제1항에 따른 기준에 적합하다고 인정하는 경우에는 별지 제128호서식의 초경량비행장치 안전교육 위탁기관

현 행	개 정 안
	지정서를 발급하고 이를 관보에 고시해야 한다. ④ 제3항에 따라 지정을 받은 위탁기관은 제2항 각 호의 사항이 변경된 경우에는 그 변경 내용을 지체 없이 국토교통부장관에게 보고하여야 한다. ⑤ 국토교통부장관은 위탁기관이 제1항의 기준에 적합한지 여부를 매년 심사하여야 한다.

Ⅰ. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

○ 초경량비행장치 사고 지속 발생 및 항공레저 안전 위험 증가에 따라 사고 예방을 위한 **안전교육 의무화** 추진

○ (**현황**) 항공레저스포츠 中 패러글라이더 사고는 최근 6년간*('18.~'23.) **총 42건**이 **발생**하였으며, **사망자 수**도 **20명**을 기록

* (연도별) ('18) 6건(死4), ('19) 2(2), ('20) 9(5), ('21) 6(死3), ('22) 8(4), ('23) 11(2)

- 연평균 계산 시 연간 7건 수준으로 '21년 이후 증가세('21년 6건 → '22년 8건 → '23년 11건)이며, 사망자 수도 연간 3.3명을 기록

- 사고원인은 **조종과실**(33.3%)과 **기상요인**(26.2%)의 비중이 높으며, 시기적으로는 **봄·가을**에 발생 가장 많이 발생(76.2%)

○ (**문제점**) 초경량비행장치 **주 사고원인**이 **조종과실**(비상대응 요령 및 비행 전 점검 부족 등) 등 조종자의 비행에 대한 **안전역량 미흡으로 지적**됨에 따라 조종자 등에 대한 **안전역량 강화 필요**

○ (**개선방안**) **항공레저 안전성 강화**를 위하여 초경량비행장치의 조종자 등을 대상으로 안전교육 실시 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

o 규제대안의 내용

규제대안1	대안명	초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기준 지정기준
	내용	초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기준 수행 기관 지정기준 신설

o 규제대안의 비교

구분	장점	단점

규제대안1	안전교육 위탁기관 지정, 교육으로 초경량비행장치 비행특성, 비상상황에 대한 이해 및 항공레저 안전 강화	초경량비행장치 안전교육 위탁기관 지정기준에 따른 비용 발생
규제대안2	-	-

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공레저스포츠사업자	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임		
패러글라이더협회	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임		

③ 대안의 선택 및 근거

- 초경량비행장치 사고원인은 **조종과실**이 다수를 차지하여 인적요인으로 인한 사고예방 차원에서의 항공레저 안전교육 실시 필요

3. 규제목표

- 초경량비행장치 사고원인은 **조종과실**이 다수를 차지하여 인적요인으로 인한 사고예방 차원에서의 항공레저 안전교육 실시 필요

Ⅱ. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

○ (**목적**) 초경량비행장치 안전교육 위탁기관을 지정하고, 비행특성, 비상대응 이해 등 교육을 통한 항공레저 안전 강화 및 사고 예방

○ (**수단**) 초경량비행장치 조종자증명 소지자 등 안전교육 의무화에 따른 위탁기관 지정기준 마련, 위탁기관 운영

○ (**타당성**) 초경량비행자치 조종자의 비행특성 이해 등 안전교육을 위한 위탁기관 지정기준 필요

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

o 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		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

o 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당없음

- 시장유인적 규제설계

해당없음

- 일몰설정 여부

항공레저분야 국민생명 안전과 직접 관련된 규제임. 초경량비행장치 사고는 연평균 7회씩 발생하며 발생 시 사망 또는 중상 가능성이 매우 높으며, 항공레저 안전 강화 및 사고방지를 위해 일몰설정 불필요

- 우선허용·사후규제 적용 여부

초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준을 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준을 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
유연한 분류 체계		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준을 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
네거티브 리스트		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준을 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
사후 평가관리		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준을 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
규제 샌드박스		초경량비행장치 사고예방을 위해 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준을 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용

3. 해외 및 유사입법사례

o 해외사례

- 해당사항 없음

o 타법사례

- 「수상레저안전법」에 따른 '수상레저기구 조종면허증' 소지자에 대한 안전교육 위탁기관의 지정기준을 규정

4. 비용편익 분석

<규제대안 1 : 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기준 지정기준>

① 비용편익분석 : 피규제 기업·소상공인 직접비용 2,817.9백만

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간(년)	할인율(%)	단위
2024	2025	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안 1 : 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기준 지정기준				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업·소상공인	직접	2,817.9		2,817.9
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업·소상공인				
피규제자 이외 일반국민				
정부				
총 합계		2,817.9		2,817.9
기업순비용		2,817.9	연간균등순비용	356.12

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

o **피규제자 준수 가능성**

초경량비행장치 안전교육 위탁기관 지정서를 발급하고, 매년 위탁기관 지정기준 준수여부를 심사하여 준수 가능성이 높음

2. 규제의 집행가능성

o **행정적 집행가능성**

높음(한국교통안전공단 등 안전교육 시행)

o **재정적 집행가능성**

해당없음

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

○ 항공레저분야 안전강화방안 수립('21.12)

○ 초경량비행장치 안전교육 의무화 관련 항공안전법 개정('24.1.16)

2. 향후 평가계획

○ 해당사항 없음

3. 규제 정비계획

○ 긴급업무용 무인비행장치(드론) 비행승인 면제

법령명	규제조문	규제 폐지·완화 내용	추진 일정
항공안전법 시행규칙	제308조	「수산생물질병 관리법」에 따른 수산생물 전염병 예방의 경우 무인비행장치(드론) 비행승인 면제대상으로 추가	24년 6월

4. 종합결론

초경량비행장치 관련 안전교육을 정기적으로 이수해야 함에 따른 안전교육 위탁기관 지정기준이 요구되어 규제 측면이 다소 있으나, 그에 비해서 항공레저 사망 사고를 방지함으로써 인명피해를 감축하는 효과가 더 클 것으로 판단되어 시행규칙 제정 필요

별 첨 **비용편익분석 상세내역**

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간(년)	할인율(%)	단위
2024	2025	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 : 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기준 지정기준				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접	2,817.9		2,817.9
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반국민				
정부				
총 합계		2,817.9		2,817.9
기업순비용		2,817.9	연간균등순비용	356.12

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기준 지정기준>

①피규제 기업소상공인 :

□ 직접비용

(정량)영향집단명	초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 설치 및 운영하려는 기관 또는 단체
활동제목	초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준
비용항목	교육훈련
비용	2,811,784,403
일시적/반복적	반복적/연간균등
산식	교관 인건비*2명*6회(4500000*2*6) 운영 인건비*1명(301350000*1)
근거설명	ㅇ교관 인건비= 450,000원x2명x6회x10년= 54,000,000원 - 강사료 = (200,000원(최초1시간) + 100,000원(초과 매시간)x7시간)/2 = 450,000원 * 강사료등제수당지급세칙(한국교통안전공단 규정 제1391호) ㅇ운영인력 인건비= 30,135,000원 x1명x10년= 301,350,000원 * 한국교통안전공단 2023년 정규직(단시간 무기계약직) 인건비 평균액(ALIO, 공공기관 경영정보시스템)

(정량)영향집단명	초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 설치 및 운영하려는 기관 또는 단체
활동제목	초경량비행장치 관련 안전교육 위탁기관 지정기준
비용항목	설비
비용	6,124,402
일시적/반복적	일시적
산식	교육용 비행장치 1대+강의용 장비 1식(5400000+1000000)
근거설명	ㅇ장비 비용= 6,400,000원 - 교육용 비행장치 1대(캐노피, 하네스, 낙하산) 5,400,000원 - 강의용 장비 1식(PC, 빔프로젝터) 1,000,000원

< 규제 개요 >

<table>
<tr><td rowspan="4">기본
정보</td><td>1.규제사무명</td><td colspan="3">초경량비행장치 조종사 등에 대한 행정처분기준</td></tr>
<tr><td>2.규제조문</td><td colspan="3">항공안전법 시행규칙 별표44의2 제7호</td></tr>
<tr><td>3.위임법령</td><td colspan="3">항공안전법제125조제5항제3의4</td></tr>
<tr><td>4.유형</td><td>신설</td><td>5.입법예고</td><td>2024.04.22~2024.05.31</td></tr>
<tr><td rowspan="4">규제의
필요성</td><td>6.추진배경
및 정부개입
필요성</td><td colspan="3">항공안전법 제125조제5항제3의4호 신설에 따라 초경량비행장치 안전 교육을 받지 아니하고 비행을 한 사람에 대한 행정처분 근거 마련</td></tr>
<tr><td>7.규제내용</td><td colspan="3">초경량비행장치 관련 안전교육 위반 시 행정처분기준 신설</td></tr>
<tr><td>8.피규제집단
및 이해관계자</td><td colspan="3"><table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>일반국민</td><td>조종자증명 소지자
662명(‘23.12월)</td></tr><tr><td>이해관계자</td><td>기업 및 소상공인</td><td>패러글라이더협회(2개),
항공레저스포츠사업자(패러글라이딩, 88개)</td></tr><tr><td>관련기관</td><td>정부기관 및 산하기관</td><td>국토교통부</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>9.규제목표</td><td colspan="3">항공레저 안전강화를 위한 초경량비행장치 조종자들에 대한 안전교육 위반 시 효력정지 행정처분기준을 마련함으로써 입법 실효성 제고에 기여</td></tr>
<tr><td rowspan="3">규제의
적정성</td><td rowspan="2">10.영향평가
여부</td><td>기술영향평가</td><td>경쟁영향평가</td><td>중기영향평가</td></tr>
<tr><td>해당없음</td><td>해당없음</td><td>해당없음</td></tr>
<tr><td>11.비용편익
분석
(정성분석)</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td rowspan="4">기타</td><td rowspan="4">12.규제일몰제</td><td>대분류</td><td colspan="2">소분류</td></tr>
<tr><td rowspan="3">일몰설정
예외기준</td><td>1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제</td><td>미해당</td></tr>
<tr><td>2. 국가의 질서 유지 및 국민생명 · 안전과 직접 관련된 규제</td><td>해당</td></tr>
<tr><td>3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제</td><td>미해당</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="6"></td><td rowspan="6"></td><td rowspan="4">경제규제
여부기준</td><td colspan="2">4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">일몰설정
세부기준</td><td colspan="2">6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">일몰설정여부</td><td>일몰조문</td><td>연장여부</td></tr>
<tr><td colspan="2">미설정</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">일몰유형</td><td>일몰설정기간</td><td>일몰주기</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>13. 우선허용·사후 규제 적용여부</td><td colspan="4">미적용</td></tr>
</table>

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
<신 설>	[별표 44의2]

위반행위 또는 사유	해당 법 조문	처분내용
7. 제125조의2제1항을 위반하여 안전교육을 받지 아니하고 비행을 한 경우	법 제125조제5항제3호의4	1차 위반: 효력 정지 30일 2차 위반: 효력 정지 60일 3차 이상 위반: 효력 정지 180일

Ⅰ. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

○ 초경량비행장치 사고 지속 발생 및 항공레저 안전 위험 증가에 따라 사고 예방을 위한 **안전교육 의무화** 추진

○ (**현황**) 항공레저스포츠 中 패러글라이더 사고는 최근 6년간*('18.~'23.) **총 42건**이 **발생**하였으며, **사망자 수**도 **20명**을 기록

* (연도별) ('18) 6건(死4), ('19) 2(2), ('20) 9(5), ('21) 6(死3), ('22) 8(4), ('23) 11(2)

- 연평균 계산 시 연간 7건 수준으로 '21년 이후 증가세('21년 6건 → '22년 8건 → '23년 11건)이며, 사망자 수도 연간 3.3명을 기록

- 사고원인은 **조종과실**(33.3%)과 **기상요인**(26.2%)의 비중이 높으며, 시기적으로는 **봄·가을**에 발생 가장 많이 발생(76.2%)

○ (**문제점**) 초경량비행장치 **주 사고원인**이 **조종과실**(비상대응 요령 및 비행 전 점검 부족 등) 등 조종자의 비행에 대한 **안전역량 미흡으로 지적**됨에 따라 조종자 등에 대한 **안전역량 강화 필요**

○ (**개선방안**) **항공레저 안전성 강화**를 위하여 초경량비행장치의 조종자 등을 대상으로 안전교육 실시 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

○ (**규제내용**) 항공안전법 제125조의2제1항을 위반하여 초경량비행장치 관련 안전 교육을 받지 않고 국토교통부령으로 정하는 초경량비행장치를 사용하여 비행을 한 경우에 대한 행정처분기준을 마련

○ (**선택근거**) 항공안전법 제125조제5항제3의4호 신설에 따라 초경량비행장치 안전교육을 받지 아니하고 비행을 한 사람에 대한 행정처분 근거(조종자 증명 효력정지) 마련

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공레저스포츠사업자	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임		
패러글라이더협회	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임		

3. 규제목표

○ 항공레저스포츠사업에 종사하는 초경량비행장치 조종자 등을 대상으로 안전교육을 이수케 함으로써 항공레저로 인한 사고를 예방하고, 행정처분기준을 마련하여 입법 실효성 제고

Ⅱ. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

○ (**목적**) 초경량비행장치 관련 안전교육을 통해 항공레저분야 안전 강화, 사고 예방 및 안전교육 입법 실효성 제고

○ (**수단**) 초경량비행장치 조종자증명 소지자 안전교육 의무화에 따른 안전교육 위반 시 효력정지 행정처분기준 마련

○ (**타당성**) 초경량비행장치 조종자의 비행특성 이해 등 안전교육 위반 시 조종자증명 효력정지 행정처분기준 필요

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

o 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	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

o 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당사항 없음

- 시장유인적 규제설계

해당사항 없음

- 일몰설정 여부

항공레저분야 국민생명 안전과 직접 관련된 규제임. 초경량비행장치 사고는 연평균 7회씩 발생하며 발생 시 사망 또는 중상 가능성이 매우 높으며, 항공레저 안전 강화 및 사고방지를 위해 일몰설정 불필요

- 우선허용·사후규제 적용 여부

초경량비행장치 안전교육을 받지 않고 비행을 한 사람에 대하여 행정처분 근거를 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		초경량비행장치 안전교육을 받지 않고 비행을 한 사람에 대하여 행정처분 근거를 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
유연한 분류 체계		초경량비행장치 안전교육을 받지 않고 비행을 한 사람에 대하여 행처분 근거를 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
네거티브 리스트		초경량비행장치 안전교육을 받지 않고 비행을 한 사람에 대하여 행정처분 근거를 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
사후 평가관리		초경량비행장치 안전교육을 받지 않고 비행을 한 사람에 대하여 행정처분 근거를 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용
규제 샌드박스		초경량비행장치 안전교육을 받지 않고 비행을 한 사람에 대하여 행정처분 근거를 마련하는 사항으로 우선허용·사후규제 미적용

3. 해외 및 유사입법사례

o 해외사례

해당사항 없음

o 타법사례

해당사항 없음

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

o 피규제자 준수 가능성

초경량비행장치 조종자 준수사항은 이미 현행법령에 규정되어 있으며, 기체의 예방정비목적으로 비행 관련 기록을 유지토록 하는 것이기 때문에 예방정비수행 및 사고예방을 위해서도 피규제자의 자발적 준수 가능성이 높음

2. 규제의 집행가능성

o 행정적 집행가능성

동력패러·패러 글라이더는 2년에 한번 기체 안전성인증을 받도록 되어있음. 안전성인증 검사 시 확인할 수 있는 사항

o 재정적 집행가능성

기존 수행하는 안전성인증 업무시 확인할 수 있음에 따라 재정적 집행에 문제점이 없음

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

○ 계속되는 초경량비행장치 사고로 그중 가장 많은 비중을 차지하는 동력패러·패러글라이더 중심으로 항공레저분야 안전강화 방안 마련('21.12)

○ 사고 예방 목적으로 기체에 대한 안전관리를 강화할수 있도록 기체 비행 관련 기록 유지토록 조종자 준수사항 개정안 마련 추진

2. 향후 평가계획

○ 동력패러·패러글라이더의 안전성 인증 시 기체 이력확인 및 예방정비의 적절한 수행 여부를 확인하여 기체의 안전성을 높이고 기체로 인한 사고 예방을 줄여 항공안전관리를 강화할 계획임

3. 종합결론

○ 본 규제를 도입하는 것이 동력패러·패러 글라이더에 대한 기체로 인한 사고요인의 위험도를 사전에 낮출수 있음에 따라 사고 예방 및 효과적인 항공안전관리가 가능할 것으로 판단됨