

항공안전법 시행규칙

<목 차>

1. 감항증명의 유효기간 연장 또는 단축

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

2024. 06. 21. 작성

항공안전정책과

유경수 (서명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	감항증명의 유효기간 연장 또는 단축								
	2.규제조문	항공안전법 시행규칙제41조								
	3.위임법령	항공안전법 제23조								
	4.유형	강화	5.입법예고	‘24.7.24 ~ ’ 24.9.2						
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	○ (추진배경) 최근 노후 헬리콥터의 추락사고(‘22년 3건, 7명 사망 /’ 23년 2건, 3명 사망)로 인해 사망자가 발생하고, 국내의 경우 기령이 40년을 초과한 헬리콥터가 다수 운용되고 있어 노후 헬리콥터에 대한 안전 우려 증가 ※ 감항증명의 유효기간을 기령 등을 고려하여 단축할 수 있도록 하는 내용으로 항공안전법이 개정(법률 제20396호, 2024. 3. 19. 공포, 2024. 9. 20. 시행)됨에 따라 법에서 위임된 사항을 부령에서 구체화 필요 ○ (정부개입 필요성) 노후 헬리콥터에 대한 안전 우려가 증가함에 따라, 헬리콥터 기령 등을 고려하여 감항증명서의 유효기간을 단축하여 감항성 여부를 자주 판단하도록 하고, 유효기간을 연장할 수 없도록 함으로써 헬리콥터의 안전운항 확보필요 － 헬리콥터는 일반적으로 기령이 오래될수록 정비 비용이 증가하기 때문에 전 세계 사용현황을 보면 40년 이상 항공기는 거의 운용을 하고 있지 않으나, － 우리나라의 경우, 기령이 40년 이상인 헬기가 다수 운용(36대, 민간 헬리콥터 136대의 26.5%, ‘23.4월 기준)되고 있어, 운용자가 정비를 철저히 하는지 감항검사를 연 1회에서 6개월로 단축하여 안전관리 보다 강화할 필요가 있음								
	7.규제내용	○ 제작일로부터 40년이 경과한 헬리콥터의 감항증명 유효기간을 6개월로 단축								
	8.피규제집단 및 이해관계자	○ 40년이 경과한 헬리콥터의 운영자 <table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>40이상된 헬리콥터 운영자</td><td>24년 4월 기준 36대</td></tr></table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	40이상된 헬리콥터 운영자	24년 4월 기준 36대
	유 형		인원수 또는 규모							
피규제자	40이상된 헬리콥터 운영자	24년 4월 기준 36대								
9.규제목표	○ 기령 40년 이상의 헬리콥터에 대하여 감항증명의 유효기간을 6개월로 규정하여 감항성 여부를 자주 판단하도록 하고, 유효기간을 연장할 수 없도록 함으로써 헬리콥터의 안전운항 확보									

규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가
		해당없음	해당없음	해당없음
	11.비용편익 분석 (정성분석)			
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	
		일몰설정여부	일몰조문	연장여부
		미설정		
		일몰유형	일몰설정기간	일몰주기
	13. 우선허용 · 사후 규제 적용여부			

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
제41조(감항증명의 유효기간을 연장할 수 있는 항공기) 법 제23조제5항 단서에 따라 감항증명의 유효기간을 연장할 수 있는 항공기는 항공기의 감항성을 지속적으로 유지하기 위하여 국토교통부장관이 정하여 고시하는 정비방법에 따라 정비등이 이루어지는 항공기를 말한다.	제41조(감항증명의 유효기간 연장 또는 단축) 법 제23조제5항 단서에 따라 감항증명의 유효기간을 연장하거나 단축하는 경우는 다음 각 호와 같다.
<신 설>	1. 항공기의 감항성을 지속적으로 유지하기 위하여 국토교통부장관이 정하여 고시하는 정비방법에 따라 정비등이 이루어지는 항공기: 감항증명이 정지 또는 특별히 제한되지 않는 한 계속 유효(제2호에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다)
<신 설>	2. 제작일로부터 40년이 경과한 헬리콥터: 6개월
<신 설>	3. 제37조제1호 및 제2호에 따른 특별감항증명 대상 항공기: 1년 이내에서 국토교통부장관 또는 지방항공청장이 지정한 기간

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 최근 노후 헬리콥터의 추락사고('22년 3건, 7명 사망/'23년 2건, 3명 사망)로 인해 사망자가 발생하고, 국내의 경우 기령이 40년을 초과한 헬리콥터가 다수 운용되고 있어 노후 헬리콥터에 대한 안전 우려 증가
- 이에, 감항증명의 유효기간을 기령 등을 고려하여 단축할 수 있도록 하는 내용으로 항공안전법이 개정(법률 제20396호, 2024. 3. 19. 공포, 2024. 9. 20. 시행)됨에 따라 법에서 위임된 사항을 부령에서 구체화 필요
 - 헬리콥터 기령 등을 고려하여 감항증명서의 유효기간을 단축하여 감항성 여부를 자주 판단하도록 하고, 유효기간을 연장할 수 없도록 함으로써 헬리콥터의 안전운항 확보필요
 - 헬리콥터는 일반적으로 기령이 오래될수록 정비 비용이 증가하기 때문에 전 세계 사용현황을 보면 40년 이상 항공기는 거의 운용을 하고 있지 않으나,
 - 우리나라의 경우, 기령이 40년 이상인 헬기가 다수 운용(36대, 민간 헬리콥터 136대의 26.5%, '23.4월 기준)되고 있어, 운용자가 정비를 철저히 수행하는지에 대한 감항검사를 연 1회에서 6개월로 단축하여 안전관리 보다 강화할 필요가 있음

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

- (규제내용) 「항공안전법 시행규칙」 제41조 개정하여 항공기 기령을 고려 감항검사 주기를 감항검사 주기를 연 1회에서 2회로 확대 검사 등 민간 헬기 안전관리 제도개선

- (선택근거) 헬리콥터 기령 등을 고려한 감항증명서의 유효기간 단축으로 감항성 유지 여부 확인을 통한 안전확보

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
헬리콥터 운영자	- 헬기안전 강화대책 공청회 (‘22.12.23, 김포공항) * (참석) 조달청, 산림청, 소방청, 경기도, 전라북도, 강원도, 경상남도, 한국교통연구원, 항공기술원, 헬기사용사업체(15개사) 등 30명	없음	-
	- 입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임	-	-

3. 규제목표

- 기령 40년 이상의 헬리콥터에 대하여 감항증명의 유효기간을 6개월로 규정하여 감항성 여부를 자주 판단하도록 하고, 유효기간을 연장할 수 없도록 함으로써 헬리콥터의 안전운항 확보

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

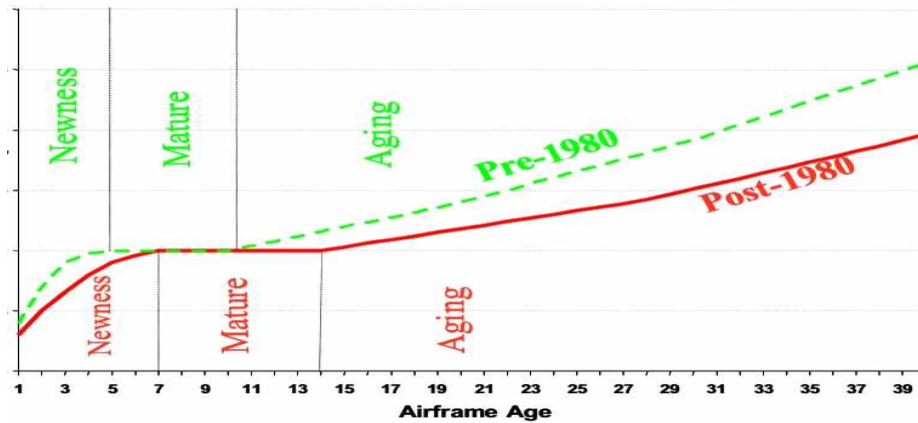
- 헬기 사고*로 인한 인명피해를 근절하고 안전한 비행환경을 조성하기 위한 『헬기 안전 강화대책』을 수립(‘22.12)

* ‘13~’22년까지 민간헬기 사고 총 13건 발생, 13명 사망, ‘22년 한해, 3건의 헬기 사고로 총 7명이 사망하여 사망률 증가

** 민간헬기 사고 : ‘17년 3건(1명)→’20년 1건(1명)→’21년 1건(1명)→’22년 3건(7명)

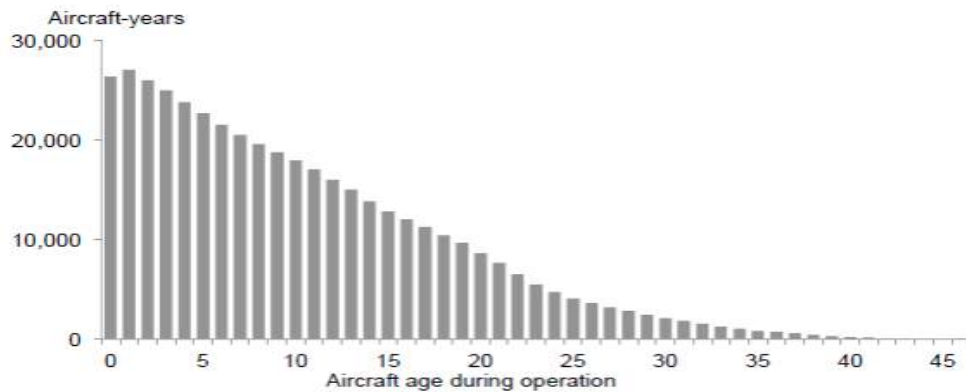
- 헬기 안전강화 방안 중 하나로 노후 헬기의 안전성 관리를 강화토록 함
- 헬기는 일반적으로 기령이 오래될수록 정비 비용이 증가(표 1)하기 때문에 전 세계 사용현황(표 2)을 보면 40년 이상 항공기는 거의 운용하지 않음
- 우리나라의 경우, 기령이 40년 이상인 헬기가 다수 운용(36대, 민간 헬리콥터 136대의 26.5%, ‘23.4월 기준)되고 있어, 운용자가 정비를 철저히 하는지 감항검사를 연 1회에서 6개월로 단축하여 안전관리 보다 강화할 필요가 있음

〈 표1 : 기령에 따른 정비비용 증가 현황 〉



* 출처 : The Cost of Aging Aircraft (PARDEE RAND GRADUATE SCHOOL, 2005)

〈 표 2 : 항공기 기령에 따른 운영현황 〉



* 출처 : MIT International Center for Air Transportation(ICAT) (2014)

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

해당없음

해당없음

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

해당없음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역		헬리콥터 감항검사 주기																															
② 규제 방식		헬리콥터 감항검사 주기기준 설정																															
③ 예비분석모델		정성모델																															
	판단 근거	기령이 40년이 넘는 헬리콥터의 감항검사 기준을 단축하는 것으로서 안전관리 강화하기 위해 단축하는 것임에 따라 타당함																															
④ 대상 업종		기령이 40년이 넘는 헬리콥터																															
⑤ 예비분석내용		① 규제 대상 집단의 특성 파악 - 기령이 40년이 넘는 헬리콥터																															
		<table><tr><th>기령</th><th>총계</th><th>20년 미만</th><th>20~29년</th><th>30~39년</th><th>40~49년</th><th>50~59년</th><th>60년 이상</th></tr><tr><td>민간헬기</td><td>109대</td><td>26대(24%)</td><td>21대(19%)</td><td>28대(26%)</td><td>28대(26%)</td><td>5대(5%)</td><td>1대(1%)</td></tr><tr><td>국가기관</td><td>82대</td><td>40대(49%)</td><td>35대(43%)</td><td>7대(8%)</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr></table>								기령	총계	20년 미만	20~29년	30~39년	40~49년	50~59년	60년 이상	민간헬기	109대	26대(24%)	21대(19%)	28대(26%)	28대(26%)	5대(5%)	1대(1%)	국가기관	82대	40대(49%)	35대(43%)	7대(8%)	-	-	-
		기령	총계	20년 미만	20~29년	30~39년	40~49년	50~59년	60년 이상																								
		민간헬기	109대	26대(24%)	21대(19%)	28대(26%)	28대(26%)	5대(5%)	1대(1%)																								
국가기관	82대	40대(49%)	35대(43%)	7대(8%)	-	-	-																										
② 유사사례 분석 - 선박의 경우 선령이 20년이상인경우 검사 기준이 다름																																	
③차등화 대상 결정 - 안전성과 관련된 사항으로 산업체 규모에 따라 다르게 적용은 어려움																																	
⑥ 차등화적용 여부		헬리콥터 안전성관리 강화를 위한 규제로서 중소기업에 대한 차등화 적용은 곤란																															

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

헬리콥터 기령에 따라 규제하는것에 따라 고용친화적 규제설계는 해당없음

- 시장유인적 규제설계

헬리콥터 기령에 따라 규제하는것에 따라 기령이 오래되었다고 시장도입에 어려움이 있는것은 아님에 따라 해당없음

- 일몰설정 여부

국가의 질서유지 및 국민생명·안전과 직접 관련된 규제임에 따라 일몰설정 비대상

- 우선허용·사후규제 적용 여부

헬리콥터 기령이 40년이 초과하는 경우에만 적용하는것임에 따라
우선허용, 사후규제 적용은 해당없음

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		헬리콥터 기령이 40년이 초과하는 경우에만 적용 하는것임에 따라 포괄적 개념정의는 아님
유연한 분류 체계		헬리콥터 기령이 40년이 초과하는 경우에만 적용 하는것임에 따라 유연한 분류체계 적용은 어려움
네거티브 리스트		헬리콥터 기령이 40년이 초과하는 경우에만 적용 하는것임에 따라 네거티브 리스트 적용은 어려움
사후 평가관리		헬리콥터 기령이 40년이 초과하는 경우에만 적용 하는것임에 따라 사후평가관리 적용은 어려움
규제 샌드박스		헬리콥터 기령이 40년이 초과하는 경우에만 적용 하는것임에 따라 규제샌드박스 적용은 어려움

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

해당 없음

○ 타법사례

- 행전안전부의 「유선 및 도선 사업법」 따라 유선 및 도선사업의 면허(신고)기준에 유선 및 도선의 선령기준 규정을 정하고 있으며 “선령기준 초과 유선 및 도선의 선박검사 및 선박관리 평가기준”(고시)를 통해 20년이 넘은 선박에 대하여 연장검사를 통하여 사용연한을 연장하고 있음

< 선령연장 체계 >

선령기준 적용 前	선령기준 적용 後		
	기 본	① 연 장	② 추가연장(최장)
선박안전법 검사 통과시 계속사용	20년 이하	(고시)선박검사 통과시	(고시)선박검사+관리평가 통과시
선령기준 없음		25년 이하 (목선.FRP재질은 25년 한정)	30년 이하 (강선)

- 항공기의 경우 제작사에서 이미 노후화된 항공기까지 고려하여 정비방식을 정하여 기령이 오래될수록 정비를 많이 수행하여야만 하게 되어 있음. 따라서 운영자가 정비를 제대로 했는지에 대해 확인하는 기간을 단축하기 위한 금번 항공안전법 시행규칙 개정안은 선령초과 유·도선의 선령연장을 위한 강화된 선박검사(선박관리평가) 기준을 마련하는 것과 유사함

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제 의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

헬리콥터가 비행을 하기 위해서는 반드시 감항증명서가 필요함에 따라 피규제자는 반드시 해당 기준을 준수해야 하므로 문제가 없을 것으로 판단됨

2. 규제 의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

이미 지방항공청에서 감항증명을 수행할수 있도록 제도와 조직등을 갖추고 있어 해당 규정을 이행하는데 문제가 없을것으로 판단됨

○ 재정적 집행가능성

감항증명을 하는 경우 관련 비용은 항공안전법 시행규칙 별표 47 수수료(정부 공무원과 전문검사기관 검사원의 여비 등)에 따라 신청자가 부담하게 되어 있어 재정적으로 영향을 미치지 않음

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 「헬기안전 강화대책*」에 대해 산·학·연 관계기관 참여한 공청회 실시(12.15, 김포)

< 헬기 안전관리 강화 대책 >

◇ 노후헬기 퇴출 유도 및 안전성 관리 강화

☞ 헬기 임차계약 전 적격성 평가 강화, 비행기록장치 장착, **감항검사 강화**

◇ 헬기 업체 안전감독 강화

☞ 헬기 업체별 안전도 등급화, 취약업체 집중감독, 헬기 감독관 확충

◇ 헬기 조종사 교육훈련 강화

☞ 軍→民 조종자격 전환 요건 강화, 조종사 훈련 및 신체검사 강화

◇ 안전한 헬기 운영환경 조성

☞ 운영기관 안전관리자 지정, 불법비행 강요 시 보고 의무화 및 처벌강화

- 경년헬기(40년 이상) 검사 주기 강화도 업체의 부담이될수는 있으나, 헬기 안전제고를 위한 국토부 개선안에는 전반적으로 동의의견이었음.

- 감항증명의 유효기간이 1년이 아닌 유연한 적용이 가능토록 항공 안전법 제23조(감항증명 및 감항성 유지)를 개정

제23조(감항증명 및 감항성 유지) ① ~ ④ <현행과 같음>
 ⑤ 감항증명의 유효기간은 1년으로 한다. 다만, 항공기의 형식, 기령 및 소유자등(제32조제2항에 따른 위탁을 받은 자를 포함한다)의 감항성 유지능력 등을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 유효기간을 연장하거나 단축할 수 있다. <개정 2017. 12. 26., 2024. 3. 19.>
 ⑥ ~ ⑨ <현행과 같음>

2. 향후 평가계획

- 제도 도입 이후 해당 규제에 따라 헬리콥터의 감항증명 주기를 단축하여 수행

3. 종합결론

- 현행법에서는 항공기의 안전한 운항을 위하여 항공기나 그 부품이 정상적인 성능과 신뢰성이 있는지 여부를 판단할 수 있는 감항성(堪航性) 점검 제도를 규정하여 항공기를 운항하려는 사람은 국토교통부장관으로부터 해당 항공기의 감항증명을 받아야 하며, 그 유효기간은 1년으로 규정하고 있음
- 그런데 최근 노후 헬리콥터의 추락 사고로 인해 사망자가 발생하여 노후 헬리콥터 안전에 대한 우려의 목소리가 높아지고 있고, 특히 국내의 경우 기령이 40년을 초과한 헬리콥터가 다수 운용되고 있다는 점에서 노후 헬리콥터에 대한 안전관리를 보다 강화할 필요가 있다는 지적이 제기되고 있음
- 이에 감항증명의 유효기간을 40년이 지난 헬리콥터의 경우에는 유효기간을 6개월로 단축하여 규정함으로써 안전한 항공기 운항 환경을 조성하고 국민의 생명과 재산을 보호