

항공안전법 시행규칙

<목 차>

- 1. 헬리콥터 사고예방장치 장착 의무 강화
- 2. 조종사 신체검사기준 강화
- 3. 항공장애 시 보고 의무 강화

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

2023. 04. 14. 작성

항공안전정책관 정용식 

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	헬리콥터 사고예방장치 장착 의무 강화														
	2.규제조문	항공안전법 시행규칙 제109조제1항														
	3.위임법령	항공안전법 제52조														
	4.유형	강화	5.입법예고	2023.04.19~2023.05.29												
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	최근 민간 헬리콥터 사망사고가 지속적으로 발생하는 등 헬리콥터 안전위험이 증가함에 따라 관련 위험 경감 및 안전운항 확보를 위한 안전대책 일환으로 모든 헬리콥터에 비행기록장치를 의무화. 그러나, 국내에 사용되는 모든 헬리콥터에 비행기록장치를 장착하도록 개발되어 있는 것이 아니므로, 비행기록장치를 대신하여 조종실 비행데이터 등을 모니터 할 수 있는 대체장비로도 운영 가능하도록 하고자 함(안 제109조제1항)														
	7.규제내용	국내 운항중인 모든 헬터콥터에 비행기록장치 또는 대체장비로 장착토록 함														
	8.피규제집단 및 이해관계자	<table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td rowspan="4">피규제자</td><td>1. 국내 민간헬기관련 항공기사용사업자(16개)</td><td rowspan="4">총 19개 기관(사)</td></tr><tr><td>2. 소방청</td></tr><tr><td>3. 산림청</td></tr><tr><td>4. 국립공원</td></tr><tr><td>이해관계자</td><td>1.국내 운영헬기(219대)</td><td>국내운영중인 219대 헬기중 비행기록 장치 미장착중인 196대 헬기</td></tr></table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	1. 국내 민간헬기관련 항공기사용사업자(16개)	총 19개 기관(사)	2. 소방청	3. 산림청	4. 국립공원	이해관계자	1.국내 운영헬기(219대)	국내운영중인 219대 헬기중 비행기록 장치 미장착중인 196대 헬기
	유 형		인원수 또는 규모													
	피규제자	1. 국내 민간헬기관련 항공기사용사업자(16개)	총 19개 기관(사)													
2. 소방청																
3. 산림청																
4. 국립공원																
이해관계자	1.국내 운영헬기(219대)	국내운영중인 219대 헬기중 비행기록 장치 미장착중인 196대 헬기														
9.도입목표 및 기대효과	비행기록장치 미장착 항공기에 대체장비를 통하여 장착이 가능하도록 하여 사고 원인 분석등에 사용															
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용											
		피규제자	937.79		937.79											
		피규제자 이외														
		정성분석														
		주요내용	현재 국내 비행기록 장치를 장착하고 있지 않는 196대 헬기의 비행기록장치를 장착할경우													
	11.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가												
	해당없음	해당없음	해당없음													
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류													

		일몰설정에외기준	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 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	해당 없음			
	14.비용감축제 (단위:백만원)	적용여부	비용	편익	연간균등순비용
		미적용	937.79	0	72.09
	15.규제정비 계획	항공안전법 시행규칙 제215조제4항			

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
제109조(사고예방장치 등) ① 법 제52조제2항에 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 ----- ----- ----- -----. ----- 제2호----- -----.
1. ~ 5. (생략)	1. ~ 5. (현행과 같음)
② ~ ④ (생략)	② ~ ④ (현행과 같음)
⑤ 제1항제3호에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 비행기록장치를 장착하지 아니할 수 있다. <후단 신설>	⑤ ----- ----- ----- . 다 <u>만 헬리콥터의 경우 비행기록장치 또는 국토교통부장관이 고시하는 대체장비로 장착 해야한다.</u>
1. · 2. (생략) <신설>	1. · 2. (현행과 같음) 3. <u>최대이륙중량이 3천 180킬로그램을 초과하지 않는 헬리콥터의 경</u> <u>우</u>
<신설>	4. <u>1989.1.1. 이전 제작된 헬리콥터로서 최대이륙중량이 3천 180킬로그램을 초과하는 경우</u>

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- '22년중 민간헬기 사고 총 3건, 사망자 7명 발생 등 안전위험 증가
 - * '22년 헬기사고 현황 : 화물운송중 추락(5.16 거제, 2명 死), 산불계도중 추락(11.27 양양, 5명 死), 화물운송중 추락(12.1 문경, 1명 경상)
 - 항공·철도사고조사위원회에서 원인조사를 진행 중이나, 관련 위험 경감 및 안전운항 확보를 위한 안전대책 조속 마련 시행 필요
- (헬기 비행기록장치 장착) 운송용·사업용 헬기 감항검사 시, 필수 검사항목으로 비행기록장치(또는 대체장치)* 설치 의무화하여 추진
 - * 모든 헬기의 비행기록장치가 개발된 것이 아니므로, 조종실 비행데이터 등을 모니터 할 수 있는 대체장치로도 운영 가능

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

○ 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	일부헬기에 대해 미장착 근거 조항 유지
	내용	1989.1.1. 이전 제작된 헬리콥터 및 최대이륙중량이 3천 180 킬로그램을 초과하지 않는 헬리콥터의 경우 장착 면제
규제대안1	대안명	비행기록장치 대체장비 장착
	내용	비행기록 장치 대체장비를 장착 가능토록 허용
규제대안2	대안명	국내운항 모든 헬기에 비행기록 장치 장착
	내용	국내운항 헬기 전부에 대항 비행기록 장치 장착 의무화

○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	- 현행처럼 운항가능	- 일부 헬기의 경우 사고원인 분석 불가
규제대안1	- 사고분석 가능	없음
규제대안2	- 정확한 사고분석 가능	- 일부 헬기의 경우 비행기록장치가 개발 되지 않아 운항이 불가능

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공기사용사업자 등	- 2022년 민간헬기 안전관리 TF 회의 통해 의견수렴(2회)	-	- 비행기록장치 미등록항공기에 대한 대체장비를 통해 장착이 가능토록 법적근거 마련
항공기사용사업자 등	- 입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임	-	-

③ 대안의 선택 및 근거

- 헬기안전사고 발생시 비행기록장치가 없는 헬기가 대부분이어서 사고 원인 분석 및 대책마련에 어려움이 발생
- 일부 헬기의 경우 비행기록장치 등이 개발되지 않아 장착이 불가능한 헬기도 있어, 대체장비(대안1)를 통해 추진을 하는 것이 불가피

3. 규제목표

- 헬기 비행기록장치의 대체장비 장착 법적 근거를 마련하여 사고 발생시 원인 분석 가능

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- (목적) 지속적으로 발생하는 민간 헬기 사고 예방을 위해 운송용 · 사업용 헬기 감항검사 시, 필수 검사항목으로 비행기록장치(또는 대체장치)* 설치 의무화
- (수단) 비행기록장치외에 대체장비로도 비행기록장치를 대체하여 장착이 가능
- (타당성) 사고원인 분석등을 위해서 비행기록장치는 반드시 필요

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

민간헬기에 비행기록장치의 대체장비를 장착 가능토록 하는 사항을 정하는 것으로서 기술규제 해당사항 없음

- 경쟁영향평가

민간헬기에 비행기록장치의 대체장비를 장착 가능토록하는 내용과 수립. 시행에 필요한 사항을 정하는 것으로서 경쟁영향평가 해당사항 없음

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

- 중기영향평가

민간헬기에 비행기록장치의 대체장비를 장착 가능토록 하는 사항을 정하는 것으로서 중기 해당사항 없음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	장비관리
② 규제 방식	기준 설정
③ 예비분석모델	정성모델
판단 근거	

④ 대상 업종	항공기사용사업/소형항공운송사업/국가기관
⑤ 예비분석내용	- 국내 항공기사용사업자는 총 21개사 - 국내운영헬기 19개사(민간/국가기관) - 미장착 항공기 196대
⑥ 차등화적용 여부	미적용

○ 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

민간헬기에 비행기록장치의 대체장비를 장착 가능토록 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

민간헬기에 비행기록장치의 대체장비를 장착 가능토록 하는 사항을 정하는 것으로서 해당사항 없음

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

- NTSB는 고정익 항공기 대비 헬리콥터에 대한 FDR 설치와 관련된 FAA의 조치가 미흡하다고 판단하고 있으며, 이에 따라 2006년 Safety Recommendation을 발간하여 FAA에 다음과 같은 내용의 권고서를 작성

<< NTSB 사고조사 리포트>>

1. Part91 및 Part135에 따라 운용되는 “모든” Transport-category의 헬리콥터에 대해 FDR 장착을 의무화할 것. (1991년 10월 11일 이전에 제작된 기체에 한해서는 FDR 대신 영상녹화 장치로 대체 가능)

○ 타법사례

해당사항 없음

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

기술적으로 비행기록 장착이 불가능한 헬기에 대해 대체장비를 통하여 장착이 가능하도록 하는 제도로써 피규제자가 해당 규제를 준수하는데 문제가 없음

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

높음 (감항검사시 이행여부 관리)

○ 재정적 집행가능성

정부의 재정 보조 등은 해당사항 없음

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

피규제자와의 충분한 논의와 의견수렴을 통해 제도의 취지를 준수하는 범위에서 각 기관·업체의 부담을 최소화하는 방안으로 개정(안)을 마련하였으며, 지속적인 TF 회의·워크숍 개최 및 입법예고 등을 통해 의견이 있을 시 적극 반영할 계획

2. 향후 평가계획

해당사항 없음

3. 규제 정비계획

피규제자의 부담 상쇄를 위한 규제정비 없음

법령명	규제조문	규제 폐지·완화 내용	추진 일정
항공안전법 시행규칙	제215조제4항	해당 비행기 형식을 12개월 이상 운용한 경험이 있는 항공사로만 회항시간 연장운항을 승인하던 것을 12개월 미만도 가능토록 개선	23년

4. 종합결론

국내 운항중인 비행기록장치 미장착 헬기에 대해 대체장비 구입 및 장착 비용을 증가시켜 규제 강화 측면이 있으나, 사고 원인 분석 등으로 인한 항공기 사고를 예방하는 효과가 있을 것으로 판단되어 해당 시행규칙 개정 필요

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	조종사 신체검사기준 강화															
	2.규제조문	항공안전법 시행규칙 별표8															
	3.위임법령	항공안전법 제40조															
	4.유형	강화	5.입법예고	2023.04.18~2023.05.29													
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	최근 민간헬기 안전위험 증가 추세 및 사고 예방 등 안전운항 확보를 위한 대책 마련 필요에 따라 항공기사용사업에 종사하는 만 60세 이상 사업용 조종사의 신체검사 유효기간을 1년에서 6개월로 단축하는 항공안전법 시행규칙 개정 필요															
	7.규제내용	항공기사용사업에 종사하는 만 60세 이상의 사업용조종사의 신체검사 유효기간을 1년에서 6개월로 단축															
	8.피규제집단 및 이해관계자	항공기사용사업자 등 항공안전법 제41조의2에서 정하는 자 ※ 피규제자 100만명 미만 <table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>기업(항공기사용사업자)</td><td>21개사(112명) * 헬기 15개사(105명)</td></tr><tr><td>이해관계자</td><td>항공우주의학협회</td><td>항공전문의사(100명)</td></tr><tr><td>관련기관</td><td>국토교통부</td><td>-</td></tr></table>				유 형		인원수 또는 규모	피규제자	기업(항공기사용사업자)	21개사(112명) * 헬기 15개사(105명)	이해관계자	항공우주의학협회	항공전문의사(100명)	관련기관	국토교통부	-
	유 형		인원수 또는 규모														
피규제자	기업(항공기사용사업자)	21개사(112명) * 헬기 15개사(105명)															
이해관계자	항공우주의학협회	항공전문의사(100명)															
관련기관	국토교통부	-															
9.도입목표 및 기대효과	신체검사 제도 강화를 통해 조종사의 신체적 오류 등으로 인한 항공기 사고 방지																
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용												
		피규제자	21.43		21.43												
		피규제자 이외		21.43	-21.43												
		정성분석															
		주요내용	- 항공종사자 신체검사 비용(약 20만원)과 피규제자 규모(112명)를 고려하여 비용 및 편익 산출														
	11.영향평가 여부	기술영향평가		경쟁영향평가	중기영향평가												
		해당없음		해당없음	해당												
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			미해당											

			관련된 규제			
			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
		일몰설정여부		일몰조문		연장여부
		미설정				
		일몰유형		일몰설정기간		일몰주기
13.우선허용 · 사후 규제 적용여부	미적용					
14.비용감축제 (단위:백만원)	적용여부	비용	편익	연간균등순비용		
	미적용	21.43	0	22.39		
15.규제정비 계획	항공안전법 시행규칙 제308조제3항 및 제7항					

<조문 대비표>

현행					개정안				
■ 항공안전법 시행규칙 [별표 8] <u>항공신체검사증명의 종류와 그 유효기간(제92조제1항 관련)</u>					■ 항공안전법 시행규칙 [별표 8] <u>항공신체검사증명의 종류와 그 유효기간(제92조제1항 관련)</u>				
자격증명의 종류	항공신체검사증명의 종류	유효기간			자격증명의 종류	항공신체검사증명의 종류	유효기간		
		40세 미만	40세 이상 50세 미만	50세 이상			40세 미만	40세 이상 50세 미만	50세 이상
운송용 조종사 사업용 조종사(활공기 조종사는 제외한다) 부조종사	제1종	12개월. 다만, 항공운송사업에 종사하는 60세 이상인 사람과 1명의 조종사로 승객을 수송하는 항공운송사업에 종사하는 40세 이상인 사람은 6개월			운송용 조종사 사업용 조종사(활공기 조종사는 제외한다) 부조종사	제1종	12개월. 다만, 항공운송사업 및 항공기사업에 종사하는 60세 이상인 사람과 1명의 조종사로 승객을 수송하는 항공운송사업에 종사하는 40세 이상인 사람은 6개월		
항공기관사 항공사	제2종	12개월			항공기관사 항공사	제2종	12개월		
자가용 조종사 사업용 활공기 조종사 조종연습생 경량항공기 조종사	제2종(경량항공기 조종사의 경우에는 제2종 또는 자동차운전면허증)	60개월	24개월	12개월	자가용 조종사 사업용 활공기 조종사 조종연습생 경량항공기 조종사	제2종(경량항공기 조종사의 경우에는 제2종 또는 자동차운전면허증)	60개월	24개월	12개월
항공교통관제사 항공교통관제연습생	제3종	48개월	24개월	12개월	항공교통관제사 항공교통관제연습생	제3종	48개월	24개월	12개월
비 고 1. 위 표에 따른 유효기간의 시작일은 항공신체검사를 받는 날로 하며, 종료일이 매달 말일이 아닌 경우에는 그 종료일이 속하는 달의 말일에 항공신체검사증명의 유효기간이 종료하는 것으로 본다. 2. 경량항공기 조종사의 항공신체검사 유효기간은 제2종 항공신체검사증명을 보유하고 있는 경우에는 그 증명의 연령대별 유효기간으로 하며, 자동차운전면허증을 적용할 경우에는 그 자동차운전면허증의 유효기간으로 한다.					비 고 1. 위 표에 따른 유효기간의 시작일은 항공신체검사를 받는 날로 하며, 종료일이 매달 말일이 아닌 경우에는 그 종료일이 속하는 달의 말일에 항공신체검사증명의 유효기간이 종료하는 것으로 본다. 2. 경량항공기 조종사의 항공신체검사 유효기간은 제2종 항공신체검사증명을 보유하고 있는 경우에는 그 증명의 연령대별 유효기간으로 하며, 자동차운전면허증을 적용할 경우에는 그 자동차운전면허증의 유효기간으로 한다.				

I. 규제의 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)
- (문제점) 사고원인은 조종과실이 9건(70%)으로 가장 많고, 정비요인 1건(10%), 외부 인양화물과 지상인원 충돌·사망 1건(10%) 이 대다수
 - 이에, 조종사 신체검사 제도 강화를 통한 인적요인의 사고 방지 필요에 따른 항공안전법 시행규칙 개정(별표 8, '22.1.18 공포·'23.1.19 시행) 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

○ 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	사업용 조종사 신체검사증명 유효기간 1년 유지
	내용	현행대로 1년에 1회씩 조종사 신체검사 실시
규제대안1	대안명	사업용 조종사 신체검사기준 강화
	내용	항공기사용사업에 종사하는 만 60세 이상의 사업용조종사는 신체검사증명 유효기간을 6개월로 단축

○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	12개월 주기 신체검사로 소요시간 및 비용 현행 유지	12개월 주기 도래시까지 신체이상 유무 확인이 어려움
규제대안1	60세이상 조종사의 신체검사 주기 단축으로 신체적 문제 확인 가능성 높아짐	60세이상 조종사의 신체검사 주기가 단축되어 규제 강화

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공기사용사업자 등	'22.12.15(목) · 김포 항공안전 감독관 사무실 · 공청회	-	-
항공기사용사업자 등	입법예고 기간 중 의견수렴 결 과를 검토하여 개정사항에 반 영할 계획임	-	-

③ 대안의 선택 및 근거

- 헬리콥터 사고원인은 **조종과실이** 다수를 차지하여 인적요인으로 인한 사고예방 차원에서의 신체검사 기준 강화가 필요

3. 규제목표

- 조종사의 신체적 문제 등으로 인한 항공기 사고 방지

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- (목적) 조종사의 신체적 문제로 인한 항공기 사고 예방
- (수단) 기존 연 1회→ 2회 항공신체검사 실시
- (타당성) 60세 이상 고령 조종사의 경우 항공운송사업과 동일하게 연 2회 신체검사 필요

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당

○ 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

항공기사용사업자의 조종사 신체검사 비용 기존 대비 연 2배 증가 예상(인당 약 20만원 수준)이나, 과도한 규제부담은 아닌 것으로 판단됨

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	인력관리
② 규제 방식	기준설정
③ 예비분석모델	정성모델
판단 근거	-
④ 대상 업종	항공기사용사업
⑤ 예비분석내용	- 국내 항공기사용사업자는 총 21개사, 그 중 60세 이상의 조종사는 약 112명임 - 항공신체검사 비용은 회당 약 20만원 수준으로 항공기사용사업자의 경제적 부담은 경미한 수준으로 판단되어, 규제부담 가능성 및 규제차등화 적용 필요성은 없음.
⑥ 차등화적용 여부	미적용

○ 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

해당사항 없음

- 일몰설정 여부

미설정, 개정 이후 시행 지속필요

- 우선허용·사후규제 적용 여부

조종사 항공신체검사에 관한 사항으로 적용이 어려움

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

- 미국의 경우 40세 이상 조종사가 1종 신체검사를 받을 경우 유효기간을 6개월로 하고 있어, 우리나라의 60세보다 더 강화된 기준을 적용 중

○ 타법사례

- 「선원법」에 따라 선원은 연 1회 건강진단을 받아야 하며, 그 유효기간은 1년(일반건강진단) 또는 2년(특수건강진단)으로 하고 있으며, 나이에 대해서는 차등을 두고 있지 않음

III. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

현재 항공운송사업자에 대해서도 이미 적용하고 있어 준수 가능성이 높음

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

높음(항공우주의학협회 관리)

○ 재정적 집행가능성

해당없음

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 시행규칙 개정 관련 사전 공청회 실시('22.12.15)
- 헬기 안전 강화대책 수립('22.12.22)

2. 향후 평가계획

해당사항 없음

3. 규제 정비계획

피규제자의 부담 상쇄를 위한 규제정비 없음

법령명	규제조문	규제 폐지·완화 내용	추진 일정
항공안전법 시행규칙	제308조제3항 및 제7항	무인비행장치 최장 비행승인 기간 확대	23년

4. 종합결론

항공기사용사업자의 60세 이상 조종사에 대한 신체검사 강화로 중소기업 등의 인력관리 비용을 다소 증가시켜 규제 강화 측면이 있으나, 조종사의 신체적 문제로 인한 항공기 사고를 방지하는 효과가 있을 것으로 판단되어 해당 시행규칙 개정 필요

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	항공장애 시 보고 의무 강화			
	2.규제조문	항공안전법 제134조 [별표 20의2]			
	3.위임법령	항공안전법 제59조			
	4.유형	강화	5.입법예고	2023.04.19~2023.05.29	
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	○ '22년 중 민간 헬기 사고 총 3건, 사망자 7명 발생 등 헬리콥터 안전 위험이 증가, 항공철도사고조사위원회에서 사고에 대한 원인조사를 진행 중이나 관련 위험경감 및 안전운항 확보를 위한 안전대책을 조속히 마련하여 시행할 필요 － 특히, ' 21년 11월 산불계도 임무중 추락한 헬기에 탑승한 인원중 2명은 비행과 직접적으로 관련이 없는 일반인으로서, 불필요한 인명피해가 발생 * '22년 헬기사고 현황 : 화물운송중 추락(5.16 거제, 2명 死), 산불계도중 추락(11.27 양양, 5명 死), 화물운송중 추락(12.1 문경, 1명 경상)			
	7.규제내용	항공기사용사업자가 항공교통업무기관에 제출한 비행계획서 상의 탑승 총 인원 외 인원 탑승시 의무보고토록 항목을 신설			
	8.피규제집단 및 이해관계자	항공기사용사업자			
	9.도입목표 및 기대효과	비행계획서 상에 반영되지 않은 인원을 항공기에 탑승시켜 발생할 수 있는 추가적인 인명피해 발생 가능성 사전 차단 등 안전사고 위해요인 및 사고피해 최소화			
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용
		피규제자	－	－	－
		피규제자 이외	－	－	－
		정성분석	－	－	－
		주요내용	－		
	11.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가	
	해당없음	해당없음	해당없음		
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류		
		일몰설정	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야		미해당

		예외기준	하는 규제			
			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
		일몰설정여부		일몰조문		연장여부
		미설정		미설정		미설정
		일몰유형		일몰설정기간		일몰주기
		미설정		미설정		미설정
13.우선허용 · 사후 규제 적용여부	해당없음					
14.비용감축제 (단위:백만원)	적용여부	비용	편익	연간균등순비용		
	해당없음	해당없음	해당없음	해당없음		
15.규제정비 계획	해당없음					

<조문 대비표>

현 행		개 정 안	
[별표 20의2] 의무보고 대상 항공안전장애의 범위(제134조 관련) 1. ~ 6. (생 략)		[별표 20의2] 의무보고 대상 항공안전장애의 범위(제134조 관련) 1. ~ 6. (현행과 같음)	
7. 기타	가. 운항 중 항공기가 다음의 어느 하나에 해당되는 충돌·접촉, 또는 충돌우려 등이 발생한 경우 1) 우박, 그 밖의 물체. 다만, 항공기 손상이 없거나 운항허용범위 이내의 손상인 경우는 제외한다. 2) 드론, 무인비행장치 등	7. 기타	가. 운항 중 항공기가 다음의 어느 하나에 해당되는 충돌·접촉, 또는 충돌우려 등이 발생한 경우 1) 우박, 그 밖의 물체. 다만, 항공기 손상이 없거나 운항허용범위 이내의 손상인 경우는 제외한다. 2) 드론, 무인비행장치 등
	나. 운항 중 여압조절 실패, 비상장비의 탑재 누락, 비정상적 문·창문 열림 등 객실의 안전이 우려된 상황이 발생한 경우 (항공기준사고에 해당하는 사항은 제외한다)		나. 운항 중 여압조절 실패, 비상장비의 탑재 누락, 비정상적 문·창문 열림 등 객실의 안전이 우려된 상황이 발생한 경우 (항공기준사고에 해당하는 사항은 제외한다)
	다. 제127조제1항 단서에 따라 국토교통부장관이 정하여 고시한 승무시간 등의 기준 내에서 해당 운항승무원의 최대승무시간이 연장된 경우		다. 제127조제1항 단서에 따라 국토교통부장관이 정하여 고시한 승무시간 등의 기준 내에서 해당 운항승무원의 최대승무시간이 연장된 경우
	라. 비행 중 정상적인 조종을 할 수 없는 정도의 레이저 광선에 노출된 경우		라. 비행 중 정상적인 조종을 할 수 없는 정도의 레이저 광선에 노출된 경우
	마. 항공기의 급격한 고도 또는 자세 변경 등(난기류 등 기상요인으로 인한 것을 포함한다)으로 인해 객실승무원이 부상을 당하여 업무수행이 곤란한 경우		마. 항공기의 급격한 고도 또는 자세 변경 등(난기류 등 기상요인으로 인한 것을 포함한다)으로 인해 객실승무원이 부상을 당하여 업무수행이 곤란한 경우
	바. 항공기 운항 관련 직무를 수행하는 객실승무원의 신체·정신건강 또는 심리상태 등의 사유로 해당 객실승무원의 교체 또는 하기(下機)를 위하여 출발지 공항으로 회항하거나 목적지 공항이 아닌 공항에 착륙하는 경우		바. 항공기 운항 관련 직무를 수행하는 객실승무원의 신체·정신건강 또는 심리상태 등의 사유로 해당 객실승무원의 교체 또는 하기(下機)를 위하여 출발지 공항으로 회항하거나 목적지 공항이 아닌 공항에 착륙하는 경우
	사. 항공기가 조류 또는 동물과 충돌 한 경우(조종사 등이 충돌을 명확히 인지하였거나, 충돌흔적이 발견된 경우로 한정한다)		사. 항공기가 조류 또는 동물과 충돌 한 경우(조종사 등이 충돌을 명확히 인지하였거나, 충돌흔적이 발견된 경우로 한정한다)
	<신 설>		아. 항공기사용사업자가 「항공안전법 시행규칙」 제182조 및 제183조에 따라 제출한 비행계획서 상의 탑승 총 인원 외의 인원을 탑승시킨 경우

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

□ 추진배경

- '22년 한 해에만 민간헬기의 추락사고가 3건 발생, 사망자는 7명 발생 등, 헬리콥터 안전 위협에 대한 국민적 관심과 우려가 큰 상황
 - * 에어펠리스 헬기 건축자재 운송 중 거제시 선자산에 추락('22.5, 사망 2명), 트랜스헬리 헬기 산불 계도비행 중 양양 인근 야산에 추락('22.11, 사망 5명), 홍익항공 헬기 화물 운송 중 문경 봉명산에 추락('22.12, 항공기 대파)
- 이 중 사망자가 가장 많았던 트랜스헬리 사고의 경우, 비행 전 항공교통업무기관에 제출된 비행계획서 상 탑승인원과 사고 수습 중 파악한 탑승인원이 달라 사고 대응 및 원인조사에 혼선
 - * 계획된 탑승 인원 외 인원 3명 중 2명이, 비행의 목적과는 관계없는 인원이었음

□ 정부개입 필요성

- 비행의 목적과 관계없는 인원이 탑승할 경우 항공 안전에 위해 요인이 될 수 있으며, 사고 발생 시에도 수색구조 지연 및 신원 파악 어려움 등의 추가적인 피해가 발생할 수 있음
 - 또한, 해당 비행의 목적과 임무에 직접 관계되지 않은 탑승자는 당초 사고 발생에 따른 직접 피해의 대상이 아니었음을 감안시, 예방가능했던 피해이며, 항공사고의 인명피해를 최소화한다는 우리 정부 항공안전관리 최우선 목표에도 반하는 상황임
 - 다만, 사유재인 항공기에 탑승 자체를 금지할 수는 없는 점을 감안, 항공사 자발적인 탑승인원 제한 등을 유도하기 위함임
- 현행법에는 비행계획서에 탑승 총인원을 기입하여 제출하고, 이를 지키도록 의무화하고 있으며, 위반할 경우 종사자 자격증명 취소

등의 처분조항도 규정되어 있으나, 이러한 위반 사례를 실제로 발견하거나 파악할 구체적 방안이 없음

* 「항공안전법」 제67조(항공기의 비행규칙) 및 제43조(자격증명, 항공신체검사증명의 취소 등)

○ 이에, 비행계획서 상의 내용을 지키지 않고 비공식 인원을 탑승시키는 등의 항공안전에 위해가 될 수 있는 상황을 보고토록 의무화하여 불법행위를 방지하고 사고 피해도 최소화할 필요

- 이를 위해, 현재 운영하고 있는 항공안전보고제도의 의무보고 대상 항공안전장애의 범위에 관련 항목을 신설 필요

※ 항공안전보고제도 : 항공 현장에 잠재된 위해 요인을 사전에 발견 및 대응하여, 사고 발생을 예방하고, 그 피해를 최소화하고자 항공기 사고, 준사고, 항공안전장애 또는 항공안전에 영향을 미칠 수 있는 상황을 보고하도록 하는 제도 (근거: 「항공안전법」 제59조 및 제61조)

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

- 「항공안전법」 제59조에 따른 항공안전 의무보고 대상 항공안전장애의 범위에 '항공기사용사업자가 항공교통업무기관에 제출한 비행계획서 상의 탑승 총 인원 외의 인원을 탑승시킨 경우'를 신설

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공기사용사업자 등	입법예고 기간 중 의견수렴 결과를 검토하여 개정사항에 반영할 계획임	-	-

3. 규제목표

- 비행계획서 상에 반영되지 않은 인원을 항공기에 탑승시켜 발생할 수 있는 추가적인 안전사고 위해요인 방지 및 사고피해 최소화

III. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- 항공기사용사업자는 항공기 사고, 준사고, 항공안전장애 또는 항공안전에 영향을 미칠 수 있는 상황 등을 보고 하여야 함이 이미 현행 법령에 규정되어 있으며, 보고 방법은 전자적인 보고방법(인터넷 웹사이트) 및 서면 보고(팩스, 우편 등) 등 다양하므로 피규제자의 준수 가능성이 높음
- 또한 매 분기 항공기사용사업자 등을 대상으로 항공안전보고제도에 관한 교육을 실시하는 등 제도 홍보도 지속적으로 이루어지고 있어 피규제자의 준수 가능성이 높음

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- 국토교통부 항공정책실 및 항공안전기술원 등의 기관이 항공안전 의무보고 접수 및 분석을 담당하고 있으며, 이를 활용하여 항공안전정책 수립 및 시행 등에 활용

○ 재정적 집행가능성

- 기존의 조직과 인력으로 항공안전의무보고 제도를 운영할 수 있으므로 재정적 집행에 문제점이 없음

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 계속되는 헬기 사망사고로, 헬기 안전과 관련된 위험 경감 및 안전 운항 확보를 위한 안전대책을 마련('22.12)
 - 이러한 대책의 하나로 관련 안전 제도의 보완이 필요하여 「항공안전법 시행규칙」 별표 20의2를 보완 추진

2. 향후 평가계획

- 국토교통부 및 항공안전기술원에서는 접수된 항공안전 의무보고 자료를 분석·활용하여 관련 안전 위해요인을 경감시키고 재발하지 않도록 국가 항공안전관리를 강화할 계획임

3. 종합결론

- 정부개입의 필요성, 규제의 적정성 및 실효성 등을 종합적으로 검토한 결과,
 - 본 규제를 도입하는 것이 비행계획서 상에 반영되지 않은 인원을 항공기에 탑승시켜 발생할 수 있는 추가적인 안전사고 위해요인 방지 등 안전을 확보할 수 있을 것으로 판단됨