

항공안전법 시행규칙

<목 차>

- 1.항공종사자의 신체적·정신적 상태 저하 신고의무
- 2.신체적·정신적 상태 저하 미신고 시 처분기준

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

2024. 11. 05. 작성

항공안전정책관

유 경 수

서명

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	항공종사자의 신체적 · 정신적 상태 저하 신고의무														
	2.규제조문	제96조의3														
	3.위임법령	항공안전법 제42조제2항, 제5항														
	4.유형	신설	5.입법예고	2024.11.08~2024.12.17												
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	국제민간항공기구(ICAO) 표준에 따라 운항승무원과 항공교통관제사는 항공종사자 자격증명 외에 항공신체검사증명을 받아야 항공업무 수행이 가능하며, 「항공안전법」에 따라 항공신체검사증명의 유효기간이 남아있는 경우에도 기준에 적합하지 않은 경우 항공업무에 종사하여서는 아니하도록 규정하고 있으나, 실제 항공종사자 등의 신체적 · 정신적 상태의 저하가 있는 경우 국토부장관에게 신고, 적합 여부에 대한 통지 및 업무복귀 관련 시행방안이 마련되어 있지 않아 제도 개선(신설) 추진														
	7.규제내용	운항승무원 및 항공교통관제사 등 항공신체검사증명을 받은 자가 신체적 · 정신적 상태의 저하가 있는 경우로 신고하여야 하는 기준 방법, 신고 이후 항공전문의사가 소견서에 작성하여야 하는 내용 방법, 한국항공우주의학협회의 신고 접수 · 처리 및 결과통지에 관한 절차 등 신설														
	8.피규제집단 및 이해관계자	항공운송사업자, 항공기사용사업자, 항공교통관제기관 등 <table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>항공운송사업자</td><td>항공운송사업자(12개사) 소속 운항승무원 약 7,000명</td></tr><tr><td>피규제자</td><td>항공기사용사업자</td><td>항공기사용사업자(46개사) 소속 운항승무원 약 300명</td></tr><tr><td>피규제자</td><td>항공교통관제기관</td><td>인천 · 한국공항공사, 대한항공, 한서대학교 소속 항공교통관제사 약 70명</td></tr></table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	항공운송사업자	항공운송사업자(12개사) 소속 운항승무원 약 7,000명	피규제자	항공기사용사업자	항공기사용사업자(46개사) 소속 운항승무원 약 300명	피규제자	항공교통관제기관	인천 · 한국공항공사, 대한항공, 한서대학교 소속 항공교통관제사 약 70명
	유 형		인원수 또는 규모													
피규제자	항공운송사업자	항공운송사업자(12개사) 소속 운항승무원 약 7,000명														
피규제자	항공기사용사업자	항공기사용사업자(46개사) 소속 운항승무원 약 300명														
피규제자	항공교통관제기관	인천 · 한국공항공사, 대한항공, 한서대학교 소속 항공교통관제사 약 70명														
9.규제목표	운항승무원 및 항공교통관제사 등이 신체적 · 정신적으로 항공신체검사기준에 적합한 상태에서 항공업무에 종사할 수 있도록 함으로써 건강 이슈에 따른 항공기 사고 · 준사고 · 안전장애 발생 위험을 미연에 방지															
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가												
		해당없음	해당없음	해당없음												
	11.비용편익 분석	항공종사자의 신체적 · 정신적 상태의 저하 발생 시 해당 기간* 중 항공업무 종사제한에 따른 대체인력 투입 등에 따른 비용 발생 예														

	(정성분석)	상 * 발병일 · 진단일로부터 7일 이내 신고, 신고 접수일(소견서 추후 첨부 시 소견서 제출일)로부터 7일 이내 적합성 여부 결과 통지		
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 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. 우선허 용 · 사후 규제 적용여부			

<조문 대비표>

현행	개정안
<u><신설></u>	제96조의3(항공업무 등에 종사 제한) ① 법 제42조제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 신체적·정신적 상태의 저하가 있는 경우”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다. 1. 항공업무 수행이 불가능하거나 항공안전에 영향을 미칠 수 있는 질병 및 부상 등으로 수술 또는 침습적 시술을 요하는 경우 2. 항공업무 수행이 불가능하거나 항공안전에 영향을 미칠 수 있는 기능장애가 동반된 질병을 얻거나 부상을 입은 경우(다만, 단순처치 등 20일 이내의 단기 치료만 요하는 경우는 제외한다.) 3. 항공업무 수행이 불가능하거나 항공안전에 영향을 미칠 수 있는 질병 및 부상의 치료목적으로 입원을 요하는 경우 4. 그 밖에 국토교통부장관이 항공업무 수행이 불가능하거나 항공안전에 영향을 미칠 수 있는 신체적·정신적 상태의 저하가 있다고 인정하는 경우 ② 법 제42조제2항에 따른 신체적·정신적 상태의 저하가 있는 운항승무원 및 항공교통관제사는 발병

현행	개정안
	<u>일 또는 진단일 중 늦은 날로부터 7일 이내에 별지 제48호의2서식의 신체적·정신적 상태 저하 신고서에 항공전문의사의 소견서(추후 첨부할 수 있다), 진단서 및 처방전(해당하는 경우에 한한다) 등을 첨부하여 한국항공우주의학협회장에게 신고하여야 한다. 다만, 수술, 입원 등 불가피한 사유로 신고 기간 내 신고를 할 수 없는 경우 그 사유가 해소된 날로부터 7일 이내에 신고하여야 한다.</u> <u>③ 제2항에 따라 신고서 및 소견서를 제출받은 한국항공우주의학협회장은 지체없이 이를 접수하여야 하며, 필요한 경우 신고자 또는 소견서를 작성한 항공전문의사에게 신고서 또는 소견서의 보완을 요청할 수 있다.</u> <u>④ 한국항공우주의학협회장은 제3항에 따라 신고서를 접수한 날(신고자가 소견서를 추후 첨부한 경우 소견서를 제출받은 날을 말한다)로부터 7일 이내(업무일 기준)에 신고자가 법 제40조제2항에 따른 자격증명의 종류별 항공신체검사증명의 기준에 따라 항공업무 수행에 적합한지를 판단하여 그 결과를 신고자에게 통지하여야 한다.</u>

변 행	개 정 안
	⑤ 한국항공우주의학협회장은 제4항에 따라 적합성 판단 결과를 통지한 경우 별지 제48호의3서식의 신체적·정신적 상태 적합성 통지대장을 작성·관리하여야 하며, 전자적 처리가 불가능한 특별한 사유가 없으면 전자적 처리가 가능한 방법으로 작성·관리하여야 한다. ⑥ 신고자는 제4항에 따라 적합한 것으로 통지받은 경우에만 항공업무에 종사할 수 있다. ⑦ 신고자가 항공업무 수행에 부적합한 것으로 통지받은 경우에는 제2항에 따른 관련 자료를 보완하여 적합여부 판단을 재요청할 수 있다. 이 경우 제4항에서 정하는 바(재요청한 날을 신고한 날로 본다)에 따라 그 결과를 신고자에게 통지하여야 한다. ⑧ 항공신체검사증명의 유효기간이 지나 법 제40조에 따른 항공신체검사를 새롭게 받으려는 신고자의 경우에도 제4항에 따라 적합한 것으로 통지받아야 한다. ⑨ 이 규칙에서 정한 사항 외에 항공업무 등에 종사제한에 관하여 필요한 사항은 국토교통부장관이 정하여 고시할 수 있다.

I. 규제 의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

최근 운항승무원 등의 항공업무 종사 중 신체적·정신적 상태 저하에 따른 항공기 사고 발생 및 관련 비정상 사례가 잇따르고 있어 이에 대한 국제사회의 관심·우려 증가로 관련 제도를 신설(「항공안전법」 개정안 공포, '22.1)함에 따라, 원활한 제도운영을 위한 세부사항을 정하고자 함

* 독일 조종사 정신건강 이상으로 추락사고(150명 사망, '15), 국내 조종사 비행직전 신체저하('16)·착륙절차 수행 중 의식소실('19)·비행직전 의식불명·사망('19) 등 사례 발생

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

해당없음

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공운송사업자	○ 한국민간항공조종사협회 간담회 및 제도 관련 설명('23.10.30, 가톨릭대학교/용역수행기관) ○ 항공종사자 심신저하상태 관리제도 세부추진절차 실무교육 및 의견수렴('23.12.1, 가톨릭대학교/용역수행기관) ○ 항공종사자 신체적·정신적 상태 저하 보고시스템 구축 중간보고회 (아이비리더스/용역수행社) 개최 및 항공운송사업자 대상 의견수렴 등 협의('24.6.11)		
항공기사용사업자			
항공교통관계자			

3. 규제목표

운항승무원 및 항공교통관계사 등이 신체적·정신적으로 항공신체검사 기준에 적합한 상태에서 항공업무에 종사할 수 있도록 함으로써 건강 이슈에 따른 항공기 사고·준사고·안전장애 발생 위험을 미연에 방지

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

현행 「항공안전법」 등에 이미 정하고 있는 항공신체검사기준에 따라 발급된 항공신체검사증명의 유효기간 내에 일시적인 상태 저하 중에서도 항공업무에 영향을 미칠 수 있는 정도 이상인 경우에 한하여 신고 의무를 부과하고, 적합성을 통지받은 후 항공업무를 수행할 수 있도록 규정함으로써 규제 영향을 최소화함

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

- 경쟁영향평가

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

- 규제 차등화 예비분석 결과표

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

- 시장유인적 규제설계

- 일몰설정 여부

- 우선허용·사후규제 적용 여부

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

국제민간항공기구(ICAO) 부속서1에서는 항공업무를 안전하고 적절하게 수행할 수 없는 신체적·정신적 저하를 인지한 경우 항공업무를 수행할 수 없도록 하고 있으며, 세부적인 사항은 DOC8984(민간항공의학매뉴얼)에서 정하고 있음. 또한 외국 항공당국에서도 항공종사자의 신체적·정신적 상태의 저하 발생 시 적합성을 확인받도록 관련 제도를 마련하여 시행 중임

관련 사례	일치여부	불일치 사유(불일치 시에 한함)
ICAO DOC8984	일부 불일치	■ 업무복귀 전 항공전문의사 자문 ■ 보고대상 질환의 범위(상이)
유럽(EASA)	일부 불일치	■ 업무복귀 전 항공전문의사 자문 ■ 보고대상 질환의 범위(우리나라<유럽)
영국(CAA)	일부 불일치	■ 업무복귀 전 항공전문의사 자문 ■ 보고대상 질환의 범위(우리나라<영국)
호주(CASA)	일부 불일치	■ 7일/30일 초과 시 빠른 시일 내 CASA 또는 항공전문의사에게 보고 ■ 보고대상 질환의 범위(호주는 광범위)
싱가포르(CAAS)	일부 불일치	■ 가능한 빠른 시일 내 CAAS에 서면보고 ■ 보고대상 질환의 범위 일부 차이

관련 국제기준	일치여부	불일치 사유(불일치 시에 한함)
ICAO 부속서1	일치	

○ 타법사례

「철도안전법」 제23조(운전업무종사자 등의 관리)에 따른 철도차량 운전·관제업무 등에 종사하는 철도종사자에 대한 신체검사 중 동법 시행규칙 제40조제1항제3호에 따른 **특별검사***와 유사

* 철도종사자가 철도사고 등을 일으키거나 질병 등의 사유로 업무를 수행하기 어렵다고 철도운영자 등이 인정하는 경우에 한해 실시

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

현재 「항공안전법」에서도 항공신체검사 기준에 적합하지 않은 경우 항공업무를 수행하지 않도록 하고 있는 점을 고려할 때 규제준수 가능성은 높을 것으로 판단됨

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

「항공안전법 시행령」 제26조제7항 개정('25.1.19. 시행)에 따라 신체적·정신적 상태의 저하 관련 신고의 접수, 적합성 확인 및 결과 통지에 관한 업무를 한국항공우주의학협회에 위탁하여 제도를 시행할 계획

○ 재정적 집행가능성

제도운영에 관한 사항을 한국항공우주의학협회에 위탁할 계획으로 위탁사무 신설에 따른 인건비 확보 중

* 전담인력(의사 1명 및 간호사 1명) 인건비 '25년도 예산안에 반영 중

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 「항공종사자 신체적·정신적 상태저하 관리체계 구축방안 연구」 실시('23.5~'23.12, 가톨릭대학교 산학협력단)
- 「항공종사자 신체적·정신적 상태저하 보고시스템 구축」 용역 실시('23.11~'24.6, 아이비리더스)
- 심신저하상태를 자체관리 중인 항공사의 사내제도 운영사례 공유('24.6), 제도운영 방향 의견수렴('24.7), 의학협회 협의('24.8) 등 추진
- 신체적·정신적 상태저하 신고 접수 및 검토·결과통보에 관한 업무 위탁기관으로 '한국항공우주의학협회' 지정(「항공안전법 시행령」 개정, '24.9월)

2. 향후 평가계획

- '25년도 제도 시행을 통해 항공업무 수행에 대한 영향 및 '신체적·정신적 상태의 저하' 중 신고하여야 하는 경우에 해당하는 범위 등에 대한 신고사례를 분석하고, 개선 필요사항이 있는지 식별하여 향후 법령 개정 등을 추진할 계획

3. 종합결론

- 항공신체검사증명을 받은 운항승무원 및 항공교통관제사는 유효기간 내라 할지라도 항공신체검사기준에 적합하지 않은 경우 항공업무 등에 종사할 「항공안전법」 제42조에 따라 일률적으로 제한하고 있는 반면, 세부적인 운영 절차 및 기준이 없는 미비점이 있었음
- 개정되는 「항공안전법」 제42조에 따라 항공신체검사기준에 적합하지 않은 경우 중 항공업무의 안전한 수행에 영향을 미칠 수 있는 특정 신체적·정신적 상태의 저하에 대한 신고의무는 신설되었으나, 신고 대상자가 회복에 따른 적합성을 통지받은 후

항공업무를 수행할 수 있게 함으로써 항공안전법 이행의 구체성은 확보할 것으로 기대함

- 항공안전과 직결된 조종 및 관제업무를 제공하는 운항승무원과 항공교통관제사가 항공업무에 적합한 신체적·정신적 건강 상태를 유지할 수 있도록 함으로써 항공사고를 예방하고 항공안전을 확보하고자 함

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	신체적 · 정신적 상태 저하 미신고 시 처분기준														
	2.규제조문	별표10, 별표10의2														
	3.위임법령	항공안전법 제43조제1항제8호의2, 제8호의3														
	4.유형	신설	5.입법예고	2024.11.08~2024.12.17												
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	국제민간항공기구(ICAO) 표준에 따라 운항승무원과 항공교통관제사는 항공종사자 자격증명 외에 유효한 항공신체검사증명을 소지하여야 항공업무를 수행할 수 있음. 다만, 「항공안전법」에 따라 항공신체검사증명의 유효기간이 남아있는 경우에도 항공신체검사기준에 적합하지 않은 경우 항공업무에 종사하여서는 아니되며, 규정된 신체적 · 정신적 상태의 저하가 있는 경우 국토부장관에게 신고, 적합 여부에 대한 통지를 받은 후 항공업무를 수행할 수 있도록 하고, 이를 이행하지 않는 경우 행정처분토록 「항공안전법」에서 정하고 있어, 이에 대한 세부적인 기준 마련필요														
	7.규제내용	운항승무원 및 항공교통관제사 등 항공신체검사증명을 받은 자가 신체적 · 정신적 상태의 저하가 있는 경우로 신고하지 아니하거나, 신고 이후 결과를 통지받기 전에 항공업무를 수행하는 경우 자격증명 효력정지 등 행정처분기준을 세부적으로 정함														
	8.피규제집단 및 이해관계자	항공운송사업자, 항공기사용사업자, 항공교통관제기관 등 <table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>항공운송사업자</td><td>항공운송사업자(12개사) 소속 운항승무원 약 7,000명</td></tr><tr><td>피규제자</td><td>항공기사용사업자</td><td>항공기사용사업자(46개사) 소속 운항승무원 약 300명</td></tr><tr><td>피규제자</td><td>항공교통관제기관</td><td>인천 · 한국공항공사, 대한항공, 한서대학교 소속 항공교통관제사 약 70명</td></tr></table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	항공운송사업자	항공운송사업자(12개사) 소속 운항승무원 약 7,000명	피규제자	항공기사용사업자	항공기사용사업자(46개사) 소속 운항승무원 약 300명	피규제자	항공교통관제기관	인천 · 한국공항공사, 대한항공, 한서대학교 소속 항공교통관제사 약 70명
	유 형		인원수 또는 규모													
피규제자	항공운송사업자	항공운송사업자(12개사) 소속 운항승무원 약 7,000명														
피규제자	항공기사용사업자	항공기사용사업자(46개사) 소속 운항승무원 약 300명														
피규제자	항공교통관제기관	인천 · 한국공항공사, 대한항공, 한서대학교 소속 항공교통관제사 약 70명														
9.규제목표	운항승무원 및 항공교통관제사 등의 신체적 · 정신적 상태가 저하된 경우 항공업무 종사 방지를 통한 항공기 사고 · 준사고 · 안전장애 발생 제로화															
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가												
		해당없음	해당없음	해당없음												
	11.비용편익 분석	항공종사자의 신체적 · 정신적 상태의 저하 미신고 또는 적합성 결과 통지 전 업무수행에 따른 행정처분을 받은 항공종사자의 자격														

	(정성분석)	증명 효력정지 기간* 중 항공업무 수행불가에 따른 대체인력 투입 등에 따른 비용 발생 예상 * 1차 위반 30일, 2차 위반 60일, 3차 위반 150일		
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 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>

현행	개정안		
〈신설〉	별표 10 제2호가목12)와 13)을 다음과 같이 신설하고, 12)부터 36)을 각각 14)부터 38로)한다.		
	12) 법 제42조 제2항을 위반하여 신체적·정신적 상태의 저하 사실을 신고하지 아니한 경우	법 제43조제1항 제8호의2	1차 위반: 효력 정지 30일 2차 위반: 효력 정지 60일 3차 이상 위반: 효력 정지 150일
	13) 법 제42조 제4항을 위반하여 같은조 제3항에 따른 결과를 통지받기 전에 항공업무를 수행한 경우	법 제43조제1항 제8호의3	1차 위반: 효력 정지 30일 2차 위반: 효력 정지 60일 3차 이상 위반: 효력 정지 150일
	별표 10의2 제2호가목7)과 8)을 다음과 같이 신설하고, 7)부터 13)을 각각 9)부터 15)로 한다.		
	7) 법 제46조제4항 및 제47조제4항에서 준용하는 법 제42조제2항을 위반하여 신체적·정신적 상태의 저하 사실을 신고하지 아니한 경우	법 제47조의2제1항제6호	1차 위반: 효력 정지 30일 2차 위반: 효력 정지 60일 3차 이상 위반: 효력 정지 150일
	8) 법 제46조제4항 및 제47조제4항에서 준용하는 법 제42조제4항을 위반하여 같은 조 제3	법 제47조의2제1항제7호	1차 위반: 효력 정지 30일 2차 위반: 효력 정지 60일 3차 이상 위반: 효력 정지 150일

현행	개정안		
	항에 따른 결과 통지받기 전에 조종연습 등을 한 경우		

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

최근 운항승무원 등의 항공업무 종사 중 신체적·정신적 상태 저하에 따른 항공기 사고 발생 및 관련 비정상 사례가 잇따르고 있어 이에 대한 국제사회의 관심·우려 증가로 관련 제도를 신설(「항공안전법」 개정안 공포, '22.1)함에 따라, 원활한 제도운영을 위한 세부사항을 정하고 이의 이행을 담보하기 위해 미이행한 항공종사자에 대한 행정처분 세부기준 마련 필요

* 독일 조종사 정신건강 이상으로 추락사고(150명 사망, '15), 국내 조종사 비행직전 신체저하('16)·착륙절차 수행 중 의식소실('19)·비행직전 의식불명·사망('19) 등 사례 발생

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

해당없음

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
항공운송사업자	○ 한국민간항공조종사협회 간담회 및 제도 관련 설명('23.10.30, 가톨릭대학교/용역수행기관) ○ 항공종사자 심신저하상태 관리제도 세부추진절차 실무교육 및 의견수렴('23.12.1, 가톨릭대학교/용역수행기관) ○ 항공종사자 신체적·정신적 상태 저하 보고시스템 구축 중간보고회 (아이비리더스/용역수행社) 개최 및 항공운송사업자 대상 의견수렴 등 협의('24.6.11)		
항공기사용사업자			
항공교통관계자			

3. 규제목표

운항승무원 및 항공교통관계사 등의 신체적·정신적 상태가 저하된 경우 항공업무 종사 방지를 통한 항공기 사고·준사고·안전장애 발생 제로화

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

현행 「항공안전법」에서 예정하고 있는 처분조항을 토대로 행정처분에 대한 세부기준을 마련 필요

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

o 영향평가

- 기술규제영향평가

- 경쟁영향평가

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

- 규제 차등화 예비분석 결과표

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

- 시장유인적 규제설계

- 일몰설정 여부

- 우선허용·사후규제 적용 여부

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

CASA(호주)의 경우 항공종사자의 신체적·정신적 저하 상태 발생으로 신고 미이행 시 관련 행정처분기준 규정

관련 국제기준	일치여부	불일치 사유(불일치 시에 한함)
호주(CASA)	불일치	항공신체검사증명을 받은 자가 저하 상태를 신고하지 않는 경우 CASA Regulation 67.260에 따라 해당 항공신체검사증명을 취소 또는 정지 처분하도록 규정하고 있어 처분기준 상이

○ 타법사례

「철도안전법」 제23조제1항에 따른 철도종사자 신체검사(특별검사* 등)를 받지 아니하거나, 같은 조 제3항을 위반하여 신체검사에 합격하지 아니하고 업무를 수행하는(종사하게 하는) 경우 「철도안전법」 제79조제4항제5호에 따라 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정

* 철도종사자가 철도사고 등을 일으키거나 질병 등의 사유로 업무를 수행하기 어렵다고 철도운영자 등이 인정하는 경우에 한해 실시

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

현행 항공종사자에 대한 행정처분기준 및 절차와 유사하여 피규제자의 규제준수 가능성이 높음

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

현행 항공종사자에 대한 행정처분기준 및 절차와 유사하여 규제집행 상 행정적 어려움은 없음

○ 재정적 집행가능성

제도시행과 관련하여 추가적인 규제집행 예산소요는 없음

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 「항공종사자 신체적·정신적 상태저하 관리체계 구축방안 연구」 실시('23.5~'23.12, 가톨릭대학교 산학협력단)
- 「항공종사자 신체적·정신적 상태저하 보고시스템 구축」 용역 실시('23.11~'24.6, 아이비리더스)
- 심신저하상태를 자체관리 중인 항공사의 사내제도 운영사례 공유('24.6), 제도운영 방향 의견수렴('24.7), 의학협회 협의('24.8) 등 추진
- 신체적·정신적 상태저하 신고 접수 및 검토·결과통보에 관한 업무 위탁 기관으로 '한국항공우주의학협회' 지정(「항공안전법 시행령」 개정, '24.9월)

2. 향후 평가계획

- '25년 제도 시행에 따른 항공업무 수행에 대한 영향, 개선 필요사항 등을 식별하여 필요시 법령 개정 등 추진 계획

3. 종합결론

- 운항승무원과 항공교통관제사에 대한 신체적·정신적 건강 상태 저하 신고제도 신설과 함께 마련된 항공안전법 상 제재 조항에 따른 세부적인 기준을 마련하는 것으로 불가피한 규제임