

항공안전법 시행규칙

<목 차>

- 1.항공정비사 자격증명 발급요건
- 2.합격확인서 유효기간

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	국토교통부	작 성 자	이름	김형배
	담당부서 (과)	항공자격국제협력 팀		직급	항공사무관
	국장	유경수		연락처	044-201-4245
	과장	박효철		이메일	ipkn26@mail.go.kr

2025. 12. 24. 작성

정 책 책 입 자 직 위

유 경 수 (서 명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	항공정비사 자격증명 발급요건											
	2.규제조문	항공안전법 시행규칙 제75조, 별표4											
	3.위임법령	항공안전법 제34조제1항											
	4.유형	강화	5.입법예고	2025.12.31~2026.02.08									
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	－ 국제기준(ICAO 부속서1)에서는 항공정비사 자격증명을 발급 받는 사람은 관련 지식·기량 및 관련 실무경력(2년 이상*)을 갖추도록 규정 * 실무경력을 쌓은 사람(전문교육 미이수): 4년 이상, 전문교육기관 이수자: 2년 이상 － 우리나라는 전문교육기관을 이수한 사람은 실무경험 없이도 시험에 합격하는 경우 자격증명을 발급*하고 있어, 국제기준과 배치 * 다만, 자격증명을 받더라도 실무경험(2년)을 채울 때까지 중량 5.7톤 미만의 항공기로 그 업무범위를 제한 중(항공안전법 시행규칙 제81조제5항제1호) －실무경력(2년) 미충족으로 업무범위가 제한되는 자격증 보유자는 대형항공기만 운영하는 국내 항공사에서는 무자격자와 동일하게 적용되어 제기능을 하지 못하는 상황을 감안, 종전의 무게제한 기간(2년)을 자격증 발급 요건으로 전환 추진											
	7.규제내용	－ 항공정비사 자격증명 발급요건 중 전문교육기관등 이수자의 실무경력 기준(2년이상) 조정											
	8.피규제집단 및 이해관계자	<table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>항공정비사 전문교육기관 지원 예정자</td><td>연평균 864명</td></tr><tr><td>이해관계자</td><td>항공정비사 전문교육기관 운영자</td><td>36개 기관(공군 제외)</td></tr></table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	항공정비사 전문교육기관 지원 예정자	연평균 864명	이해관계자	항공정비사 전문교육기관 운영자	36개 기관(공군 제외)
	유 형		인원수 또는 규모										
피규제자	항공정비사 전문교육기관 지원 예정자	연평균 864명											
이해관계자	항공정비사 전문교육기관 운영자	36개 기관(공군 제외)											
9.규제목표	－ 항공정비사 자격증명 발급시 실무경력 요건을 국제기준에 부합하도록 조정하여 국제운항 항공기의 안전수준에 대한 신뢰성 담보 － 자격증 보유자 중 실무경력 요건을 갖추지 못한 사람에게 업무범위를 제한하는 현행 규정의 폐지를 통해 규정 실효성 확보												
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가									
		해당없음	해당없음	해당없음									

	11.비용편익 분석 (정성분석)	현행 규정상에서도 발급된 항공정비사 자격증명의 온전한 효력이 인정되기까지는 2년의 추가적인 실무경력이 필요한 점을 감안할 때, 이번 개정으로 인한 추가적인 비용 발생은 없을 것으로 예상		
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	해당없음		

<조문 대비표>

현 행		개 정 안	
제75조(응시자격) 법 제34조제1항에 따른 항공종사자 자격증명(이하 “자격증명”이라 한다) 또는 법 제37조제1항에 따른 자격증명의 한정을 받으려는 사람은 법 제34조제2항 각 호의 어느 하나에 해당되지 아니하는 사람으로서 별표 4에 따른 경력을 가진 사람이		제75조(발급요건) ----- ----- ----- ----- ----- 다음	
어야 한다.		각 호의 요건을 모두 충족하여야 한다.	
<신 설>		1. 제82조에 따른 학과시험 및 실	
<신 설>		기시험에 합격한 사람	
<신 설>		2. 별표 4에 따른 경력을 가진 사	
		람	
		3. 법 제40조에 따른 항공신체검사	
		증명을 받은 사람(법 제35조제1호	
		부터 제7호 및 제7호의2까지의 자	
		격증명을 받으려는 사람만 해당한	
		다)	
항공안전법 시행규칙 [별표 4]		항공안전법 시행규칙 [별표 4]	
항공종사자·경량항공기조종사		항공종사자·경량항공기조종사	
자격증명 <u>응시경력</u>		자격증명 <u>경력요건</u>	
(제75조, 제91조 및 제286조 관련)		(제75조, 제91조 및 제286조 관련)	
1. 항공종사자		1. 항공종사자	
가. <u>자격증명시험</u>		가. <u>자격증명</u>	
항 공 정 비	1) 항공기 종류 한정이 필요한 항공 정비사 자격증명을 신청하는 경우	항 공 정 비	1) (현행과 같음)

현 행		개 정 안	
사	에는 다음의 어느 하나에 해당하는 사람 가) 자격증명을 받으려는 해당 항공기 종류에 대한 6개월 이상의 정비업무경력을 포함하여 4년 이상의 항공기 정비업무경력(자격증명을 받으려는 항공기가 활공기인 경우에는 활공기의 정비와 개조에 대한 경력을 말한다)이 있는 사람 나) 「고등교육법」에 따른 대학·전문대학(다른 법령에서 이와 동등한 수준 이상의 학력이 있다고 인정되는 교육기관을 포함한다) 또는 「학점인정 등에 관한 법률」에 따라 학습하는 곳에서 별표 5 제1호에 따른 항공정비사 학과시험의 범위를 포함하는 각 과목을 모두 이수하고, 자격증명을 받으려는 항공기와 동등한 수준 이상의 것에 대하여 교육과정 이수 후의 정비실무경력이 6개월 이상이거나 교육과정 이수 전의 정비실무경력이 1년 이상인 사람 다) 국토교통부장관이 지정한 전문교육기관에서 해당 항공기 종류에 필요한 과정을 이수한 사람(외국의 전문교육기관으로서 그 외국정부가 인정한 전문교육기관에서 해당 항공기 종류에 필요한 과정을 이수한 사람을 포함한다). 이 경우 항공기의 종류인 비행기 또는 헬리콥터 분야의 정비에 필요한 과정을 이수	사	가) (현행과 같음) 나) ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- 3년 이상인 사람.(다만, 교육과정 이수 전에 행한 정비실무경력은 1/2만큼 인정한다.) 다) ----- ----- ----- 과정(외국의 전문교육기관으로서 그 외국정부가 인정한 전문교육기관에서 해당 항공기 종류에 필요한 과정을 포함한다)을 이수한 이후의 정비실무경력이 2년 이상인 사람.(다만, 교육과정 이수 전에 행한 정비실무경력은 1/2만큼

현 행		개 정 안	
	한 사람은 경량항공기의 종류인 경량비행기 또는 경량헬리콥터 분야의 정비에 필요한 과정을 각각 이수한 것으로 본다. 라) 외국정부가 발급한 해당 항공기 종류 한정 자격증명을 받은 사람		<u>인정한다</u>). ----- ----- ----- -----. 라) (현행과 같음)

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- (추진배경) 전문교육 이수자에 대한 항공정비사 자격증명의 발급 요건이 국제기준*과 상이하게 적용되어 국제운항 신뢰도 저하 우려

* (국제기준) 4년 실무경험 또는 전문교육기관 이수후 2년 실무경험 보유 필요

- 현행 전문교육과정 이수자는 실무경험 없이도 중량 5.7톤 이하 항공기에 대해서는 자격증명 취득이 가능하여 국제기준과 배치

- 우리나라 항공사는 5.7톤 이하의 항공기를 운용하고 있지 않아, 해당 자격증 보유인력 운용 실효성에 대해서도 문제가 제기

- (필요성) 경험 미보유자에 자격증을 발급하는 현행 제도의 실효성 제고 및 국제기준과의 정합성 확보를 위해 관련 기준의 개정 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

○ 규제대안의 내용

현행유지	대안명	현행 유지
	내용	항공정비사 자격증명을 취득한 사람이라도 실무경험 기준을 충족하지 못한 기간내에는 항공기 무게로 구분하여 수행가능한 업무 범위를 제한
규제대안1	대안명	항공정비사 자격증명 발급시 경력요건 변경
	내용	○ 항공기 무게로 업무범위를 제한하는 종전 규정 폐지 ○ 경력요건 충족시 시험응시후 자격증명 발급
규제대안2	대안명	항공정비사 자격증명 응시시점 및 경력요건 변경
	내용	○ 항공기 무게로 업무범위를 제한하는 종전 규정 폐지 ○ 전문교육 이수시 필기·실기시험 응시 가능(시험 합격시 합격확인서 발급, 5년 유효) ○ 시험합격 및 경력요건 충족시 자격증명 발급

○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지	-	○ 국제기준 미충족, 국제운항 안전·신뢰도 보장 곤란 ○ 자격증 보유자 업무 제한에 따른 자격증 실효성 부족
규제대안1	○ 국제기준 충족, 국제운항 안전·신뢰도 보장 가능 ○ 자격증 보유자에게 업무 범위를 제한하는 규제 해소	○ 전문교육 이수자의 자격증 취득소요 기간 연장 ○ 전문교육을 이수하고도 시험 응시가 불가하여, 전문교육 이수에 대한 이점 상쇄
규제대안2	○ 국제기준 충족, 국제운항 안전·신뢰도 보장 가능 ○ 자격증 보유자에게 업무 범위를 제한하는 규제 해소 ○ 시험응시 기회를 대안2보다 폭넓게 보장 가능	○ 전문교육 이수자의 자격증 취득소요 기간 연장

<대안의 선택 및 근거>

- 국제민간항공기구(ICAO)는 국제운항 항공기의 안전을 담보하기 위해 조종사, 관제사, 정비사 등의 자격요건을 엄격하게 규정 중
 - 이 중, 항공정비사의 경우, 지식·기량 수준외 2년 이상*의 항공기 정비업무에 대한 실무경력을 갖추도록 규정
- * 4년 실무경험 또는 전문교육기관 이수후 2년 실무경험 보유 필요
- 우리나라는 전문교육을 이수한 사람의 경우 별도의 실무경력 없이 자격증명을 발급받을 수 있도록 규정하고 있어, 국제기준에 배치
 - 다만, 자격증명을 받더라도 실무경력 기준(2년)을 채울 때까지 중량이 5.7톤 미만인 소형항공기로 업무범위를 제한 중
- 국제운항 항공기의 정비·확인업무를 담당하는 항공정비사 자격요건의 국제기준과의 정합성 확보를 위해서는 규정 개정은 불가피
 - 다만, 실무경력 충족전 소형항공기(5.7t 이하)로 업무범위를 제한

받는 자격증 보유자는 항공사에서는 무자격자와 동일하게 제기능을 하지 못하는 현행 규정의 한계도 감안 필요

- 전문교육을 이수하더라도 실무경력을 갖추지 못한 경우, 시험에 응시하지 못하도록 반영된 개정원안(대안2)은 과도한 제한이라는 의견을 반영하여 **응시기회를 부여**하는 방향으로 조정(대안3)
- 또한, 항공사 취업 등에 활용할 수 있도록 당사자가 **항공정비 지식·기량**이 있음을 확인하는 '**합격확인서**'를 발급하는 체계 반영

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
전문교육기관 운영자, 항공사	간담회(2.6, 4.21, 10.30), 전문가 검토회의(5.22), 설명회(7.30, 9.12)	1. 현재는 전문교육기관 이수시 시험 응시가 가능하나, 개정원안으로 시행시 응시기회가 상실됨. 완화 필요 2. 실무경력을 쌓기 위해 항공사 취업이 필요하나, 자격증이 없는 경우 취업 제약 우려	1. 전문교육기관 이수시 시험 응시 가능토록 수정대안 마련(대안2) 2. 당사자가 항공정비 관련 지식·기량을 보유하고 있음을 정부기관이 인정·발급하는 합격확인서로 대체하도록 수정대안 마련(대안2)

3. 규제목표

- 항공정비사 자격증명 발급시 **실무경력 요건**을 국제기준에 부합하도록 조정하여 국제운항 **항공기의 안전수준**에 대한 신뢰성 담보
- 또한, 자격증 보유자 중 실무경력 요건을 갖추지 못한 사람에게 업무범위를 제한하는 현행 규정의 폐지를 통해 규정 실효성 확보
- 아울러, 전문교육 이수자의 **응시시점 조정** 및 합격확인서 발급제를

통해 정책 대상자의 부담 완화를 통해 순응성 및 실효성을 제고

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 이번 개정사항은 항공기의 운항안전 확보를 위해 국제기준상 항공 정비사 자격증명 발급시의 경력기준을 최소한으로 제시한 것으로,
 - 발급된 자격증명의 온전한 효력이 인정되기까지는 현행 규정상으로도 2년의 실무경력이 필요한 점을 감안할 때, 추가적인 규제로 보기 어려운 측면이 있음
 - 경력요건을 자격증 발급 이후에 채우도록하여 항공사 운용 항공기에 대한 정비업무가 제한되는 현행 규정은 실효성이 부족하며, 국제기준과도 배치되는 상황을 감안할 필요

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

○ 영향평가

- 기술규제영향평가
(해당없음)

- 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

이해관계자로 분류되는 기관은 모두 교육법인으로 분류되어 중소기업기본법에 따른 중소기업에 해당하지 아니함

- 규제 차등화 예비분석 결과표

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

- 시장유인적 규제설계

정부가 발급하는 자격증명의 발급기준에 관련된 사항으로 비강제적인 방식 적용이 곤란

- 일몰설정 여부

국제기준에서 정하고 있는 기준을 따르는 것으로 일몰설정이 곤란

- 우선허용·사후규제 적용 여부

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		항공정비사 자격증명 발급을 위한 세부적인 기준을 명시하는 것으로 포괄적 적용 곤란
유연한 분류 체계		항공정비사 자격증명 발급을 위해 엄격한 기준 적용 필요
네거티브 리스트		해당없음
사후 평가관리		해당없음
규제 샌드박스		해당없음

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

유럽	실무경력 5년 또는 전문교육기관을 이수한 경우 2년의 실무경력 요구 * 전문교육기관 외 교육과정 이수자는 3년의 실무경력 필요
캐나다	전문교육기관 이수 여부에 관계 없이 4년의 실무경력 요구

관련 국제기준	일치여부	불일치 사유(불일치 시에 한함)
ICAO	불일치	국제기준에서는 항공정비사 자격증명 발급시 전문교육기관 이수자는 실무경력이 2년 이상을 충족하도록 규정하고 있으나, 현행 우리나라는 해당 기준을 따르지 않고 있어, 이를 개정하여 일치시킬 필요

○ 타법사례

국가기술자격법 시행령

제14조(국가기술자격 검정의 기준 등) ⑦ 법 제10조제3항에 따른 국가기술자격 검정의 응시자격 중 기술·기능 분야 **국가기술자격의 응시자격은 별표 4의2와** 같으며, 서비스 분야 국가기술자격의 응시자격은 실무경력 및 학력 등을 고려하여 국가기술자격의 종목별로 고용노동부령으로 정한다.

[별표4의2]

등급	응시자격
기술사	다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 1. 기사 자격을 취득한 후 응시하려는 종목이 속하는 직무분야(고용노동부령으로 정하는 유사 직무분야를 포함한다. 이하 "동일 및 유사 직무분야"라 한다)에서 4년 이상 실무에 종사한 사람 2. 산업기사 자격을 취득한 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 5년 이상 실무에 종사한 사람 3. 기능사 자격을 취득한 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 7년 이상 실무에 종사한 사람 4. 응시하려는 종목과 관련된 학과로서 고용노동부장관이 정하는 학과(이하 "관련학과"라 한다)의 대학졸업자등으로서 졸업 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 6년 이상 실무에 종사한 사람 5. 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야의 다른 종목의 기술사 등급의 자격을 취득한 사람 6. 3년제 전문대학 관련학과 졸업자등으로서 졸업 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 7년 이상 실무에 종사한 사람

	7. <u>2년제 전문대학 관련학과 졸업자등으로서 졸업 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 8년 이상 실무에 종사한 사람</u> 8. 국가기술자격의 종목별로 기사의 수준에 해당하는 교육훈련을 실시하는 기관 중 고용노동부령으로 정하는 교육훈련기관의 기술훈련과정(이하 "기사 수준 기술훈련과정"이라 한다) 이수자로서 이수 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 6년 이상 실무에 종사한 사람 9. 국가기술자격의 종목별로 산업기사의 수준에 해당하는 교육훈련을 실시하는 기관 중 고용노동부령으로 정하는 교육훈련기관의 기술훈련과정(이하 "산업기사 수준 기술훈련과정"이라 한다) 이수자로서 이수 후 동일 및 유사 직무분야에서 8년 이상 실무에 종사한 사람 10. 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 9년 이상 실무에 종사한 사람 11. 외국에서 동일한 종목에 해당하는 자격을 취득한 사람
기사	다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 1. 산업기사 등급 이상의 자격을 취득한 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 1년 이상 실무에 종사한 사람 2. 기능사 자격을 취득한 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 3년 이상 실무에 종사한 사람 3. 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야의 다른 종목의 기사 등급 이상의 자격을 취득한 사람 4. 관련학과의 대학졸업자등 또는 그 졸업예정자 5. 3년제 전문대학 관련학과 졸업자등으로서 졸업 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 1년 이상 실무에 종사한 사람 6. 2년제 전문대학 관련학과 졸업자등으로서 졸업 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 2년 이상 실무에 종사한 사람 7. 동일 및 유사 직무분야의 기사 수준 기술훈련과정 이수자 또는 그 이수예정자 8. 동일 및 유사 직무분야의 산업기사 수준 기술훈련과정 이수자로서 이수 후 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 2년 이상 실무에 종사한 사람 9. 응시하려는 종목이 속하는 동일 및 유사 직무분야에서 4년 이상 실무에 종사한 사람 10. 외국에서 동일한 종목에 해당하는 자격을 취득한 사람

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- 현행 규정상에서도 발급된 항공정비사 자격증명의 온전한 효력이 인정되기까지는 2년의 추가적인 실무경력이 필요한 점을 감안할 때, 추가적인 규제로 보기 어려운 측면이 있음
- 또한, 개정원안에 대한 업계 설명회 과정에서 제시된 업계 의견을 대안에 반영하여 업계의 순응도를 제고하였음

* (수정사항) 전문교육이수자에게 응시기회 부여, 시험 합격시 '합격확인서' 발급

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- 조직·인력 등에 대한 별도의 조치 없이 집행 가능

○ 재정적 집행가능성

- 별도의 재정소요가 발생하지 않는 것으로 확인

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- ('25.2.6) 항공정비사 자격제도 개편방안 도출 간담회 개최
* (참석) 항공자격국제협력팀장, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 33명
- ('25.4.21) 항공정비사 양성·자격제도 개선방안 회의 개최
* (참석) 항공안전정책과장, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 40명
- ('25.5.22) 항공정비사 자격제도 개선방안 전문가 검토회의
* (참석) 항공안전정책관, 교통안전공단, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 21명
- ('25.6.30) 항공정비사 자격제도 개선 추진방안 수립(방침)
- ('25.7.30) 항공정비사 자격제도 개선 추진방안 설명회 개최
* (참석) 항공안전정책관, 교통안전공단, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 62명
- ('25.9.12) 항공정비사 자격제도 개선 추진방안 추가 설명회 개최
* (참석) 항공안전정책관, 교통안전공단, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 61명
- ('25.10.30) 항공정비사 자격제도 개선 관련 항공사 의견수렴
* (참석) 항공안전정책관, 항공사 관계자 등 17명
- ('25.12.22) 항공정비사 자격제도 개선 추진대안 결정(방침)

2. 향후 평가계획

- 향후 제도 도입 이후 항공정비사 자격제도 운영 현황을 지속 확인하여 문제점 발생 시 제도개선 등을 검토할 계획

3. 종합결론

- 항공종사자 자격증명 발급요건 등은 국제운항 항공기 안전확보를 위하여 국제기준으로 정하고 있으며, 체약국은 이를 준수할 필요

- 국제기준과 상이하게 적용하고 있는 현행 항공정비사 자격증명 발급기준을 보완하여 국제기준과의 정합성을 확보하고, 국제적으로 운항하는 항공기의 안전성과 관련된 부분의 신뢰성 제고 추진

별첨

비용편익분석 상세내역

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2025	2026	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 : 항공정비사 자격증명 발급시 경력요건 변경				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

정성분석 내용 및 기타 참고사항

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 항공정비사 자격증명 발급시 경력요건 변경>

①피규제 기업소상공인 :

☐ 직접비용

(정성)영향집단명	항공정비사 전문교육기관
활동제목	항공정비사 양성 교육
비용항목	운영비용
일시적/반복적	일시적
근거설명	자격증명 발급 기준의 변경에 따른 운영 비용상의 증감소요는 없음

☐ 직접편익

(정성)영향집단명	항공정비사 전문교육기관
활동제목	항공정비사 양성 교육
편익항목	운영수익
일시적/반복적	반복적
근거설명	자격증명 발급기준 변경에 따른 유발되는 수익상 증감소요는 없음

☐ 간접비용

(정성)영향집단명	항공정비사 전문교육기관
활동제목	항공정비사 양성 교육
비용항목	교육생 감소
일시적/반복적	일시적
근거설명	현행 규정상에서도 발급된 항공정비사 자격증명의 온전한 효력이 인정되기까지는 2년의 추가적인 실무경력이 필요한 점을 감안할 때, 이번 개정으로 실제 변경되는 사항이 있다고 보기 어려워, 비용측면의 변경도 없음

☐ 간접편익

(정성)영향집단 명	항공정비사 전문교육기관
활동제 목	항공정비사 양성 교육
편의항목	교육생 증가
일시적/반복적	일시적
근거설명	자격증명 발급요건 변경으로 유발되는 교육생 증가 등 소요 는 없을 것

②피규제 일반국민 :

☐ 비용

(정성)영향집단 명	항공정비사 자격취득 지망생
활동제 목	항공정비사로서 지위 획득
비용항목	지위획득 시기
일시적/반복적	일시적
근거설명	현행 규정상에서도 발급된 항공정비사 자격증명의 온전한 효 력이 인정되기까지는 2년의 추가적인 실무경력이 필요한 점 을 감안할 때, 이번 개정으로 인한 추가적인 비용 발생은 없 을 것으로 예상

☐ 편익

(정성)영향집단 명	항공정비사 자격취득 지망생
활동제 목	항공정비사 지위 취득
편의항목	국제기준에 부합하는 자격 취득
일시적/반복적	일시적
근거설명	국제기준에 온전히 부합하는 항공정비사 자격증명을 취득

③정부 :

☐ 비용

(정성)영향집단 명	국토교통부 및 소속기관
활동제 목	자격증명 발급 및 안전감독
비용항목	발급비용 등
일시적/반복적	반복적
근거설명	

	항공정비사 자격증명 발급기준 변경에 따른 추가적인 소요비용은 없을 것으로 예상
--	---

☐ 편익

(정성)영향집단명	국토교통부 및 소속기관
활동제목	국제민간항공기구 항공안전평가 수검
편익항목	국제기준과의 정합성 확보
일시적/반복적	일시적
근거설명	국제기준에 부합하는 항공정비사 자격증명 발급체계를 갖추므로써 ICAO 항공안전평가('26.12)에서 관련 항목 이행을 제고

④피규제 이외 일반국민 :

☐ 비용

(정성)영향집단명	일반국민
활동제목	항공기 탑승
비용항목	탑승권 구입
일시적/반복적	일시적
근거설명	항공정비사 자격기준 변경으로 인한 탑승권 가격의 변동영향은 없음

☐ 편익

(정성)영향집단명	일반국민
활동제목	항공기 탑승
편익항목	항공기 운항 안전 증대
일시적/반복적	일시적
근거설명	국제적으로 정하고 있는 항공정비사 자격증명 발급 기준이 적용됨에 따라 항공기 운항안전 증대

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	합격확인서 유효기간								
	2.규제조문	항공안전법 시행규칙 제85조의2								
	3.위임법령	항공안전법 제38조제1항								
	4.유형	신설	5.입법예고	2025.12.31~2026.02.08						
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	－ 국제기준(ICAO 부속서1)에서는 항공정비사 자격증명을 발급 받는 사람은 관련 지식·기량 및 관련 실무경력(2년 이상*)을 갖추도록 규정 * 실무경력을 쌓은 사람(전문교육 미이수): 4년 이상, 전문교육기관 이수자: 2년 이상 － 우리나라는 전문교육기관을 이수한 사람은 실무경험 없이도 시험에 합격하는 경우 자격증명을 발급*하고 있어, 국제기준과 배치 － 실무경력(2년) 미충족으로 업무범위가 제한되는 자격증 보유자는 대형항공기만 운영하는 국내 항공사에서는 무자격자와 동일하게 적용되어 제기능을 하지 못하는 상황을 감안, 종전의 무계제한 기간(2년)을 자격증 발급 요건으로 전환 추진 － 다만, 규정 개정안 마련후 업계 의견수렴과정에서 도출된 의견을 반영하여 시험에 응시하여 합격한 사람들에게 합격증을 발급하는 방식으로 대안을 마련하였으나, 당사자의 지식 및 기량수준이 영원히 유효한 것으로 인정할 수 없어, 최종 자격증 발급에 소요되는 최소기간(2년)을 감안하여 유효기간을 5년으로 설정함								
	7.규제내용	항공정비사 자격증명시험에 합격한 사람에게 발급하는 '합격확인서'의 유효기간(5년) 설정								
	8.피규제집단 및 이해관계자	<table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>항공정비사 자격증명 취득 지망생</td><td>항공정비사 전문교육기관 이수생: 연평균 약 844명</td></tr></table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	항공정비사 자격증명 취득 지망생	항공정비사 전문교육기관 이수생: 연평균 약 844명
	유 형		인원수 또는 규모							
피규제자	항공정비사 자격증명 취득 지망생	항공정비사 전문교육기관 이수생: 연평균 약 844명								
9.규제목표	항공정비사 자격증명 시험에 합격한 후 실무경력(2년)을 쌓기 전까지 당사자는 항공정비 관련 지식 및 기량이 확보되었음을 공인									
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가						
		해당없음	해당없음	해당없음						

	11.비용편익 분석 (정성분석)	설정된 유효기간(5년)내 항공정비 실무경력(2년)을 쌓으면 온전한 항공정비사 자격증명이 발급되는 체계이므로, 해당 유효기간 설정으로 인해 발생하는 별도의 비용 없음. 다만, 최종 항공정비사 자격증명을 발급받기 전까지 본인의 항공정비 관련 지식 및 기량이 있음을 국가로 부터 인정받을 수 있어 항공사 취업 등에 잇점으로 작용 가능		
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류	
		일몰설 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. 우선 용 · 사후 규제 적용여부	해당없음		

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
제83조(시험 및 심사 결과의 통보 등) ① 한국교통안전공단의 이사장은 자격증명시험 또는 한정심사의 학과 시험 및 실기시험을 실시한 경우에는 각각 합격 여부 등 그 결과를 해당 시험에 응시한 사람에게 통보하여야 한다.	제83조(시험 및 심사 결과의 통보 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- <u>. 다만, 자격증명시험 또는 한정심사의 학과시험 및 실기시험에 모두 합격한 사람이 신청하는 경우 별지 제36호의3서식의 합격확인서를 발급한다.</u>
<신 설>	<u>제85조의2(합격확인서의 유효기간)</u> <u>제83조제1항 후단에 따라 발급된 합격확인서는 실기시험 합격일로부터 5년간 유효하다. 이 경우 유효기간을 산입할 때 「병역법」 제18조에 따라 현역병으로 복무한 기간은 제외한다.</u>

I. 규제 의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- (추진배경) 전문교육 이수자에 대한 항공정비사 자격증명의 발급 요건이 국제기준*과 상이하게 적용되어 국제운항 신뢰도 저하 우려

* (국제기준) 4년 실무경험 또는 전문교육기관 이수후 2년 실무경험 보유 필요

- 경험 미보유자에 자격증을 발급하는 **현행 제도의 실효성** 제고 및 국제기준과의 **정합성** 확보를 위해 관련 기준의 개정 필요

- 개정안 검토 과정에서 수렴된 업계 의견을 수용하여 시험에 합격한 사람은 항공정비 관련 지식 및 기량수준이 충분히 확보되었음을 인정하는 '합격확인서' 발급을 대안에 반영

- (필요성) 당사자의 지식 및 기량수준이 시험 시행이후 영구적으로 유지된다고 보장하기 어려워, 일정기간 유효기간을 둘 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

○ 규제대안의 내용

현행유지	대안명	현행 유지
	내용	항공정비사 자격증명을 취득한 사람이라도 실무경험 기준을 충족하지 못한 기간내에는 항공기 무게로 구분하여 수행가능한 업무 범위를 제한
규제대안1	대안명	항공정비사 자격증명 발급시 경력요건 변경
	내용	○ 항공기 무게로 업무범위를 제한하는 종전 규정 폐지 ○ 경력요건 충족시 시험응시후 자격증명 발급
규제대안2	대안명	항공정비사 자격증명 응시시점 및 경력요건 변경
	내용	○ 항공기 무게로 업무범위를 제한하는 종전 규정 폐지 ○ 전문교육 이수시 필기·실기시험 응시 가능(시험 합격시 합격확인서 발급, 5년 유효) ○ 시험합격 및 경력요건 충족시 자격증명 발급

○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지	-	○ 국제기준 미충족, 국제운항 안전·신뢰도 보장 곤란 ○ 자격증 보유자 업무 제한에 따른 자격증 실효성 부족
규제대안1	○ 국제기준 충족, 국제운항 안전·신뢰도 보장 가능 ○ 자격증 보유자에게 업무 범위를 제한하는 규제 해소	○ 전문교육 이수자의 자격증 취득소요 기간 연장 ○ 전문교육을 이수하고도 시험 응시가 불가하여, 전문교육 이수에 대한 이점 상쇄
규제대안2	○ 국제기준 충족, 국제운항 안전·신뢰도 보장 가능 ○ 자격증 보유자에게 업무 범위를 제한하는 규제 해소 ○ 시험응시 기회를 대안2보다 폭넓게 보장 가능	○ 전문교육 이수자의 자격증 취득소요 기간 연장

<대안의 선택 및 근거>

- 국제민간항공기구(ICAO)는 국제운항 항공기의 안전을 담보하기 위해 조종사, 관제사, 정비사 등의 자격요건을 엄격하게 규정 중
 - 이 중, 항공정비사의 경우, 지식·기량 수준외 **2년 이상***의 항공기 정비업무에 대한 **실무경력**을 갖추도록 규정
- * 4년 실무경험 또는 전문교육기관 이수후 2년 실무경험 보유 필요
- 우리나라는 전문교육을 이수한 사람의 경우 별도의 실무경력 없이 자격증명을 발급받을 수 있도록 규정하고 있어, 국제기준에 배치
 - 다만, 자격증명을 받더라도 실무경력 기준(2년)을 채울 때까지 중량이 5.7톤 미만인 **소형항공기**로 업무범위를 제한 중
- 국제운항 항공기의 정비·확인업무를 담당하는 항공정비사 자격요건의 국제기준과의 정합성 확보를 위해서는 규정 개정은 불가피
 - 다만, 실무경력 충족전 **소형항공기(5.7t 이하)**로 업무범위를 제한

받는 자격증 보유자는 항공사에서는 무자격자와 동일하게 제기능을 하지 못하는 현행 규정의 한계도 감안 필요

- 전문교육을 이수하더라도 실무경력을 갖추지 못한 경우, 시험에 응시하지 못하도록 반영된 개정원안(대안2)은 과도한 제한이라는 의견을 반영하여 **응시기회를 부여**하는 방향으로 조정(대안3)
- 또한, 항공사 취업 등에 활용할 수 있도록 당사자가 **항공정비 지식·기량**이 있음을 확인하는 '**합격확인서**'를 발급하는 체계 반영

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
전문교육기관 운영자, 항공사	간담회(2.6, 4.21, 10.30), 전문가 검토회의(5.22), 설명회(7.30, 9.12)	1. 현재는 전문교육기관 이수시 시험 응시가 가능하나, 개정원안으로 시행시 응시기회가 상실됨. 완화 필요 2. 실무경력을 쌓기 위해 항공사 취업이 필요하나, 자격증이 없는 경우 취업 제약 우려	1. 전문교육기관 이수시 시험 응시 가능토록 수정대안 마련(대안3) 2. 당사자가 항공정비 관련 지식·기량을 보유하고 있음을 정부기관이 인정·발급하는 합격확인서로 대체하도록 수정대안 마련(대안3)

3. 규제목표

- 항공정비사 자격증명 발급시 **실무경력 요건**을 국제기준에 부합하도록 조정하여 국제운항 항공기의 안전수준에 대한 신뢰성 담보
- 또한, 자격증 보유자 중 실무경력 요건을 갖추지 못한 사람에게 업무범위를 제한하는 현행 규정의 폐지를 통해 규정 실효성 확보
- 아울러, 전문교육 이수자의 **응시시점 조정** 및 합격확인서 발급제를

통해 정책 대상자의 부담 완화를 통해 순응성 및 실효성을 제고

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 항공정비사 자격증명시험에 합격한 사람은 관련 지식 및 기량을 충분히 보유하였음을 합격확인서를 통해 공식적으로 인정
- 다만, 당사자가 보유한 지식과 기량이 영구히 유효하다고 인정하기 곤란한 측면이 있어 일정기간의 유효기간이 필요
- 시험에 합격한 후 최종 자격증명을 발급받기까지 소요되는 최소기간(실무경력 2년)을 감안할 때, 해당 기간의 2.5배에 해당하는 여유기간을 부여한 유효기간은 적절한 것을 판단

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

o 영향평가

- 기술규제영향평가
(해당없음)

- 경쟁영향평가

(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

(해당없음) 중소기업기본법에 따른 중소기업에 해당하지 않음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

자격증명 취득전 항공정비사 자격취득을 위한 지식 및 기량요건이 갖추었음을 증명할 수 있는 정부공인 확인서를 발급함으로써, 당사자의 항공사 취업활동 과정에서 경쟁력 확보 용이

- 시장유인적 규제설계

해당없음

- 일몰설정 여부

해당없음

- 우선허용·사후규제 적용 여부

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		항공정비사 자격증명 발급 체계와 관련된 사안으로 포괄적 적용이 곤란
유연한 분류 체계		항공정비사 자격증명 발급 체계와 관련된 사안으로 적용이 곤란
네거티브 리스트		해당없음
사후 평가관리		해당없음
규제 샌드박스		해당없음

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

국제기준에서는 자격증명시험의 합격확인서 관련 제도를 별도로 정하고 있지 않음

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

○ 타법사례

해당없음

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- 개정원안에 대한 업계 의견을 반영하여 도입되는 '합격확인서' 제도이며, 시험에 합격한 후 최종 자격증명을 발급받기까지 소요되는 최소기간(실무경력 2년)을 감안할 때, 해당 기간의 2.5배에 해당하는 여유기간을 부여함에 따라, 이에 대한 이견은 크지않을 것으로 판단

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- 조직·인력 등에 대한 별도의 조치 없이 집행 가능

○ 재정적 집행가능성

- 별도의 재정소요가 발생하지 않는 것으로 확인

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- ('25.2.6) 항공정비사 자격제도 개편방안 도출 간담회 개최
* (참석) 항공자격국제협력팀장, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 33명
- ('25.4.21) 항공정비사 양성·자격제도 개선방안 회의 개최
* (참석) 항공안전정책과장, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 40명
- ('25.5.22) 항공정비사 자격제도 개선방안 전문가 검토회의
* (참석) 항공안전정책관, 교통안전공단, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 21명
- ('25.6.30) 항공정비사 자격제도 개선 추진방안 수립(방침)
- ('25.7.30) 항공정비사 자격제도 개선 추진방안 설명회 개최
* (참석) 항공안전정책관, 교통안전공단, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 62명
- ('25.9.12) 항공정비사 자격제도 개선 추진방안 추가 설명회 개최
* (참석) 항공안전정책관, 교통안전공단, 항공사, 전문교육기관 관계자 등 61명
- ('25.10.30) 항공정비사 자격제도 개선 관련 항공사 의견수렴
* (참석) 항공안전정책관, 항공사 관계자 등 17명
- ('25.12.22) 항공정비사 자격제도 개선 추진대안 결정(방침)

2. 향후 평가계획

- 향후 제도 도입 이후 항공정비사 자격제도 운영 현황을 지속 확인하여 문제점 발생 시 제도개선 등을 검토할 계획

3. 종합결론

- 국제기준과 상이하게 적용하고 있는 현행 항공정비사 자격증명 발급기준을 보완하여 국제기준과의 정합성을 확보하고, 국제적으로 운항하는 항공기의 안전성과 관련된 부분의 신뢰성 제고 추진

- 해당 규정 개정 과정에서 업계 규제 준수도 제고차원에서 반영된
합격확인서 제도를 시행하기 위한 불가피한 조치임을 감안할 필
요

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
2025	2026	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 : 현행 유지				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

정성분석 내용 및 기타 참고사항

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 현행 유지>

①피규제 일반국민 :

☐ 비용

(정성)영향집단명	항공정비사 자격취득 지망생
활동제목	자격증명 취득 준비
비용항목	합격확인서 유효기간 도과로 인한 재시험
일시적/반복적	일시적
근거설명	시험에 합격한 후 5년내에 실무경험(2년)을 쌓지 않아, 최종 자격증명을 발급받지 아니하여, 해당 합격확인서의 효력이 상실되는 경우, 재시험에 응시할 필요가 있으나, 이에 해당하는 사례를 정량적으로 예측하기 곤란한 측면이 있음

☐ 편익

(정성)영향집단명	항공정비사 자격취득 지망생
활동제목	항공사 구직활동
편익항목	항공정비사 관련 지식 및 기량 확보 여부 인정
일시적/반복적	일시적
근거설명	최종 자격증명을 발급받기 전이라도, 항공정비사가 되기 위한 지식과 기량수준이 충분히 확보되었음을 확인받을 수 있는 정부 발급 확인서를 통해 그렇지 않은 사람들 보다 구직활동에서 경쟁력을 확보할 수 있을 것임

②정부 :

☐ 비용

(정성)영향집단명	국토교통부 및 소속기관
활동제목	자격증명의 발급
비용항목	발급비용
일시적/반복적	일시적
근거설명	합격확인서의 유효기간 도과로 인한 재시험이 필요한 건수를 예측할 수 없어 정확한 비용의 산출은 곤란

