

도심항공교통 실증을 위한 규제특례 마련

- 기존 항공법령에 대한 규제완화로 자유로운 실증 가능

□ 국토교통부(장관 박상우)는 도심항공교통(UAM, Urban Air Mobility)* 실증사업을 지원하기 위해 필요한 규제특례를 최종 확정했다.

* 친환경·저소음 도심형항공기와 활주로가 없는 이착륙장(버티포트) 등을 활용한 교통체계

○ 이번 특례는 「도심항공교통법」에 따라 마련된 것으로, 기존의 항공 4법(항공안전법, 항공사업법, 공항시설법, 항공보안법) 중 UAM 운영에 필요한 일부 규정을 유연하게 조정해, 도심항공교통의 실증사업이 가능하도록 한 것이 주요 내용이다.

○ UAM 팀코리아*에 참여하고 있는 기관들이 머리를 맞대어 안전성을 확보하면서도 자유로운 기술 검증이 가능하도록 특례안을 마련하였으며, 국가교통위원회** 심의(11.1~11.7, 서면심의) 등을 거쳐 최종 확정됐다.

* UAM 관련 산·학·연 정책협의체(위원장 : 국토교통부 2차관)로 160여개 기관 참여 중

** 「통합교통체계법」에 따라 국가교통체계에 관한 중요 정책을 심의하기 위해 관계부처 및 교통 관련 분야 전문가로 구성된 위원회(위원장 : 국토교통부 장관)

□ 이번에 확정된 규제특례는 도심항공교통 실증사업(K-UAM 그랜드챌린지)에 참여한 기업을 지원하기 위한 것으로 주요 내용은 다음과 같다.

○ (기체등록 규제완화) 현재는 외국에 등록된 항공기는 국내 중복 등록할 수 없지만, 도심항공교통 실증에 한해 외국에 등록된 기체라도 국내 중복 등록할 수 있도록 개선했다. 이로써, 기업들이 다양한 기체를 활용해 실증할 수 있게 됐다.

○ (도심 실증비행 허용) 기존에는 도심 실증에 제한이 있었으나, 도심항공교통의 특성*을 고려하여 비도심지에서의 안전테스트 결과 등 추가 검증을 통해 안전이 확보된다면 도심 내 실증비행이 가능하도록 규제를 완화했다.

* 도심에서의 서비스 제공을 목표로 하고 있어 유사한 환경에서의 실증이 필수적임

- (안전보고 체계마련) 도심항공교통에 적합한 새로운 안전 규정을 마련해, 사고나 장애 발생 시 보고할 수 있는 체계를 구축했다. 이를 통해 항공 안전과 새로운 교통수단의 공존을 도모한다.
- 한편, 이번 국가교통위원회를 통해 미국과 유럽 등에서 제작중인 기체를 모두 아우를 수 있도록 ‘도심형항공기 기준’을 정했고, 규제특례가 적용되는 ‘도심항공교통 실증사업구역’ 지정도 함께 이뤄졌다.
 - 실증사업구역은 올 하반기 실증이 이뤄지는 1단계 전남 고흥 지역과 2단계 수도권 지역 중 아라뱃길 구간만 먼저 지정하였고, 추후 실증사업 진행 상황에 맞춰 추가적으로 지정해나갈 예정이다.
- 국토교통부 전형필 모빌리티자동차국장은 “이번 규제특례가 마련됨으로써 국내 기업들이 자유롭게 기술을 검증하고, 한국이 도심항공교통 선도국으로 자리 잡는 기반이 되길 기대한다”고 밝혔다.
- 또한, “첨단 기술과 제도의 융합으로 도심항공교통이 우리의 삶 속으로 더 가까워진 만큼, 국토교통부는 앞으로도 신산업 육성을 위한 제도적 지원을 지속해 나갈 것”이라고 덧붙였다.

| | | | | |
|------|-----------------------|-----------------|-----|--------------------|
| 담당부서 | 모빌리티자동차국 도심항공교통정책과 | 책임자 | 과 장 | 최승욱 (044-201-4197) |
| | | 담당자 (총괄) | 서기관 | 서정석 (044-201-4302) |
| | | | 주무관 | 신한나 (044-201-4280) |
| | | (등재, 특별감항증명) | 사무관 | 양두석 (044-201-4278) |
| | | (사고보고, 비행절차) | 사무관 | 김종화 (044-201-4199) |
| 주무관 | 양상혁 (044-201-4266) | | | |

참고 1 | 도심항공교통법 및 규제특례 제도 개요

- **(배경)** 도심항공교통 최초 상용화를 위해 과감한 규제특례와 실증 지원, 시범운용구역을 통한 상용화 촉진 및 생태계 지원을 위한 제도 필요
- **(체계)** 법에서 위임한 내용 마련(고시)과 함께 실증·시범운용구역 내 항공 4법에 대한 규제 완화 사항* 마련(국가교통위원회 심의 필요)
 - * 「항공안전법」에 따른 항공기 등록, 형식증명 및 감항증명, 항공안전 보고 등

□ **(주요내용)** 초기 상용화에 초점을 맞춰 개념정립, 규제특례, 인프라(버티포트) 구축 인허가 및 생태계 조성 지원 등 필요한 내용 규정

- ① **(개념정립)** ‘도심항공교통’을 유기적 체계로 정의하고, 항공기·버티포트·회랑 등 구성요소의 정의와 도심항공교통사업을 4개 유형*으로 분류
 - * ①운송사업, ②교통관리서비스 제공 사업, ③버티포트 운영·관리 사업, ④수색·구조 등 사용사업

② **(실증·시범구역 및 규제특례)** 실증구역 및 상용화 촉진을 위한 시범운용구역 지정 근거 마련, 구역 내에서는 광범위한 규제특례 적용

| | 실증구역 | 시범운용구역 |
|------|---|---|
| 근거 | 도심항공교통법 제15조 | 도심항공교통법 제16조 |
| 목적 | 실증사업용 | 상용화용 |
| 신청주체 | - * 국토부장관 직권 지정 | 지자체·공공기관장 |
| 적용규제 | 항공기 등록·형식증명, 이착륙장소 제한, 항공기 비행제한 등 | 실증구역 적용규제 +사업자 운항증명+종사자 자격+항행·보안장비 증명 등 |

- ③ **(버티포트 개발)** 버티포트 개발사업 시행 근거 및 인허가 절차 규정, 인허가 의제 및 버티포트 지정에 관한 사항 규정
- ④ **(생태계 조성)** 기본계획 수립, 산업현황 조사, 행·재정적 지원 등 규정

참고 2 실증 규제특례 주요내용

① (기체 등록) 외국 국적 기체의 중복 등록이 가능한 UAM 실증용 기체 등재 근거, 신청·변경·말소 등에 관한 절차 및 서식 규정

* 국내 기업들은 현재 해외에 등록된 기체를 도입하여 실증할 계획

| 구분 | 기존 항공법령 | UAM법·규제특례 |
|----------------|---------------------|------------|
| 외국국적 항공기 등록 | 불가 | 가능 |
| 신청서 등 별지 서식 | 총 13개 서식 규정 | 총 3개 서식 규정 |
| 등록(등재)번호, 관리대장 | 기존 항공기 등록체계를 최대한 활용 | |

② (특별감항증명) 준도심지역 실증을 위한 사전 안전테스트 등 추가 검증절차*와 신청·발급·보완 등에 관한 절차 및 서식 규정

* 도심형항공기 안전평가표, 위험도 완화방안, 비도심지 안전테스트 수행 결과 등 추가

| 구분 | 기존 항공법령 | UAM법·규제특례 |
|----------------|----------------------------|---------------------|
| 준도심 비행 | 사실상 불가 | 추가 안전성 검증을 통해 비행 허용 |
| 외국 항공기 실증비행 | 불가 | 가능(실증비행허가) |
| 신청·검토·검사·발급 절차 | 기존 특별감항증명 발급 지침 체계를 최대한 활용 | |

③ (사고보고) 사고 발생 시 즉시 보고(사업자 → 국토부·실증주관기관), 안전장애는 3~4일 후 보고(주관기관 → 국토부) 등 기준·절차 규정

| 구분 | 기존 항공법령 | UAM법·규제특례 |
|---------------|----------------------------|---|
| 보고 대상자 | 항공종사자 등 항공안전법령 저촉대상 | <u>사고실증사업자</u> , <u>장애실증주관기관</u> |
| 사고, 준사고, 장애대상 | 내연기관, 활주로 운용환경 고려 사고·장애 규정 | <u>전기동력, 저고도 운항환경 고려 사고·장애 규정</u> |
| 보고를 받는 주체 | 국토교통부장관 또는 지방항공청장 | <u>사고실증주관기관, 국토부장관</u> <u>장애 국토부장관</u> |

④ (이착륙·비행 절차) 사업자 판단 하 비상착륙, 실증 비행지침을 준수하되, 관제권에서 관제기관의 지시는 우선 준수 등 비행절차 규정

| 구분 | 기존 항공법령 | UAM법·규제특례 |
|-----------|--|----------------------|
| 이착륙장소 | 비행장 | 실증구역 내 지정장소(버티포트 등) |
| 비상착륙허가 주체 | 국토부장관 | <u>UAM교통관리사업자 추가</u> |
| 관제구역·통제구역 | <u>관제구역 관제기관 지시에 따름</u> , <u>통제구역 관할기관 허가 등 필요</u> | |

참고 3

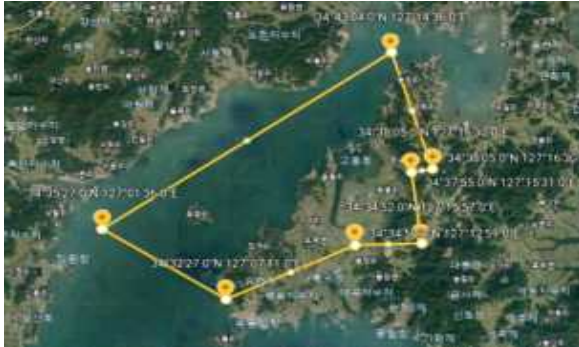
실증사업구역 등 주요내용

1 실증사업구역 지정

- (지정대상) 1단계(전남 고흥), 2-1단계(수도권 아라뱃길) 구역
* 내년 실증 예정인 2-2(한강) 및 2-3(탄천) 구간은 추후 지정

【1단계(전남 고흥, 항공센터·고흥만 일원)】

【2-1단계(수도권 아라뱃길 드론센터~계양신도시)】



- (요건 충족) ①공역, ②전파·환경, ③부지, ④기반시설, ⑤지역수용성, ⑥접근성 요건 충족(2-1단계의 비상착륙장 항목은 추후 확정(조건부 적합)*)
* 비상착륙장은 기체의 비행성능에 따라 결정되어 현재 판단 곤란(1단계 실증 중)
- (기간·효과) 지정 시부터 '25.12월*까지 유효, 실증용 규제특례 적용 및 드론 등 타 비행제 진입 제한(항공고시보) 효과 발생
* 既 발표한 K-UAM그랜드챌린지 실증계획(22.12)에 따라 실증사업은 '25년까지 수행 예정

2 도심형항공기 기준

- (물리·형태적 요건) 美·EU 기준을 모두 포함토록 규정, 버티포트 등 타 기준과 정합성, 안전수준 등을 종합 고려해 규정
* (최대이륙중량) 美 FAA 및 EU EASA 규정과 같이 5,700kg 이하로 규정 (승객 좌석) 국제기준 중 최대치(EASA, 조종사·승객 포함 10석 이하)를 고려해 9석 이하로 규정 (양력 발생장치) 1개 고장 시 2개 이상 잔여 장치로 양력 발생(안전성↑)을 위해 3개 이상 규정
- (환경·사회적 요건) 친환경 모빌리티로서 환경영향↓, 도심 내 진입을 위한 低소음·無활주로 요건을 고려해 규정
* (동력) 도심 내 배출가스·미세먼지가 발생하지 않도록 전기에너지를 활용토록 규정 (소음) 도심 운항 시 시민수용성을 고려해 도심운항에 적합한 수준일 것을 규정 (거동) 도심 구조 고려 시 공간소요가 큰 활주로 설치가 곤란하므로 수직이착륙 요건 규정