

**GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES
AND PROCEDURES**

1. ANNEX 1 Personnel Licensing(11th Edition, Amendment 172)

Reference	차이점	Difference
Chapter 1		
1.2.8.4	대한민국은 항공정비사 지정 전문교육기관에서 성능기반훈련(Competency-based approved training)을 시행하도록 국내규정 개정할 예정이다.	National standards for designation of specialized training organization for airman will be amended to incorporate competency-based approved training into the existing approved training program for aircraft maintenance personnel
1.2.9.2 1.2.9.3 1.2.9.4	대한민국은 항법사 및 항공기관사 탑승을 필요로 하는 국제민간항공운송용 항공기가 운영되지 않으므로 항법사 및 항공기관사에 대한 항공영어구술능력증명제도가 없음.	The Republic of Korea does not require flight navigators and flight engineers to have the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in Annex 1 because there is no such aircraft that they are on-board excluding military airplanes.
Chapter 2		
2.1.1.1 2.1.2.1 2.10.1.1 2.10.1.2.1 2.10.1.2.2 2.10.1.3.1 2.10.1.3.2 2.10.1.3.3 2.10.1.3.4 2.10.1.4 2.10.1.5 2.10.2.1 2.10.2.2	대한민국은 부속서 1의 기준에 의한 기구류(Free balloon) 조종사 자격증명을 발급하지 않음. 기구류는 항공안전법에 따라 초경량비행장치로 분류되며, 기구류를 사용하여 비행하려는 사람은 초경량비행장치 조종사 증명을 받아야 함.	A free balloon pilot licence in accordance with Annex 1 is not issued in the Republic of Korea. Free balloon is classified as the ultra-light vehicle according to Aviation Safety Act of the Republic of Korea. Any person who intends to operate a free balloon shall be held a valid free balloon operator certificate.
Chapter 4		
4.4.1.1	대한민국은 항공교통관제사 자격증명을 받기 위한 최소 연령을 18세 이상으로 규정함.	The minimum age for the issuance of air traffic controller licence is 18 years in the Republic of Korea.

2. ANNEX 2 Rules of the Air(10th Edition, Amendment 44)

Reference	차이점	Difference
NIL		

3. ANNEX 3 Meteorological Service for International Air Navigation (20th Edition, Amendment 78)

Reference	차이점	Difference
PART II		
Appendix 3		
2.1.3	대한민국은 2023년 7월부터 IWXXM GML 형식의 METAR 및 SPECI 전파가 가능함.	From July 2023, the Republic of Korea can disseminate METAR and SPECI in IWXXM GML form.
Appendix 5		
1.1.2	대한민국은 2023년 7월부터 IWXXM GML 형식의 TAF 전파가 가능함.	From July 2023, the Republic of Korea can disseminate TAF in IWXXM GML form.
Appendix 6		
1.1.6	대한민국은 2023년 7월부터 IWXXM GML 형식의 SIGMET 전파가 가능함.	From July 2023, the Republic of Korea can disseminate SIGMET information in IWXXM GML form.
2.1.6	대한민국은 2023년 7월부터 IWXXM GML 형식의 AIRMET 전파가 가능함.	From July 2023, the Republic of Korea can disseminate AIRMET information in IWXXM GML form.

Change : Information of ANNEX 3.

4. ANNEX 4 Aeronautical Charts (11th Edition, Amendment 58)

Reference	차이점	Difference
Chapter 11		
11.10.7.2	대한민국은 OCA/H 대신에 MDA/H를 발간함.	MDA/H is published in lieu of OCA/H in the Republic of Korea.

5. ANNEX 5 Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations (5th Edition, Amendment 17)

Reference	차이점	Difference
Chapter 3		
Chapter 1	대한민국은 1979년 세계도량형위원회(CGPM)에서 채택된 용어 정의를 적용함.	Candela The Republic of Korea apply definition defined by the General Conference on Weights and Measures(CGPM) in 1979.
3.3.1	특정단위 적용	Application of specific units
Table 3-4,1.16	시정 대한민국은 군 시설에 대한 시정은 육상마일을 사용함.	Visibility Statute Miles and fractions are applied for the Non-SI alternative unit for visibility in military facilities in the Republic of Korea.

6. ANNEX 6 Operation of Aircraft

Reference	차이점	Difference
PART I (9th Edition, Amendment 37-A)		
4.10.3 4.10.4 4.10.5 4.10.6 4.10.7	대한민국은 항공사 피로관리시스템에 대한 정부 승인사항을 국내기준에 반영하기 위해 항공안전법 및 시행규칙을 개정할 예정임.	Aviation Safety Act of the Republic of Korea and its Ministerial Regulations will be amended to incorporate the approval of air operators' fatigue risk management system (FRMS) into the national regulations.
PART II (8th Edition, Amendment 33)		
2.4.11.6	대한민국은 5 700 kg 초과 또는 승객 9인승 초과 터빈 엔진 비행기에 대하여 적용하고 있음.	Republic of Korea applies this article to turbine engined aeroplanes of MTOW(Maximum Take off Weight) in excess of 5 700 kg or authorized to carry more than nine passengers.
PART III (7th Edition, Amendment 18-A)		
Section II 2.3.4.3	대한민국은 해상교체착륙지에 대한 세부사항에 대해 국토교통부의 인가를 받도록 규정함. 비고 : 대한민국은 안전운항을 위해 해상교체비행장에 대한 승인을 받도록 강화	The Republic of Korea requires that the details of off-shore alternates should be approved by the Ministry of Land, Infrastructure and Transport. * Remarks: The Republic of Korea has enhanced the requirements for approval for off-shore alternates for safety operation.
Section III 2.7.2	대한민국은 해상교체착륙지에 대한 세부사항에 대해 국토교통부의 인가를 받도록 규정함. 비고 : 대한민국은 안전운항을 위해 해상교체비행장에 대한 승인을 받도록 강화함	The Republic of Korea requires that the details of off-shore alternates be approved by the Ministry of Land, Infrastructure and Transport. * Remarks: The Republic of Korea has enhanced the requirements for approval for off-shore alternates for safety operation.

7. ANNEX 7 Aircraft Nationality and Registration Marks (6th Edition, Amendment 6)

Reference	차이점	Difference
1	기구(Balloon). 대한민국은 기구를 항공기로 정의하지 않음.	Balloon. A balloon is not defined as an aircraft in the Republic of Korea.
2.1 9.1	대한민국은 기구를 항공기로 분류하지 않음.	A balloon is not classified as an aircraft in the Republic of Korea.
2.3 9.2	대한민국은 무인자유기구를 무인항공기에 포함하지 않음.	Unmanned free balloons are not included in an unmanned aircraft in the Republic of Korea
4.2.2 4.2.3 4.2.5	대한민국은 기구에 대하여는 국적 및 등록기호를 필요로 하지 않음.	The nationality and registration marks are not required for the balloon in the Republic of Korea.
5.1.2 8	대한민국은 무인자유기구에 대하여는 국적 및 등록기호를 필요로 하지 않음.	The nationality and registration marks are not required for the unmanned free balloon in the Republic of Korea.
4.2.4 5.1.1	대한민국은 비행선 외의 공기보다 가벼운 항공기에 대하여는 국적 및 등록기호를 필요로 하지 않음.	The nationality and registration marks are not required for the lighter-than-air aircraft other than airships in the Republic of Korea.

8. ANNEX 8 Airworthiness of Aircraft (11th Edition, Amendment 104)

Reference	차이점	Difference
PART I		
PART III A		
PART III B		
3.1.2	항공기 기술기준에 치명적(catastrophic) 결함에 대한 요건은 있으나, 위험한(hazardous) 결함에 대한 요건은 없음	In Korean Airworthiness Standards is only regarding the catastrophic failure. There is no requirement to address hazardous failure.
PART IV A		
PART IV B		
1.1.2	최대이륙중량 600 kg 이상 헬리콥터에 적용	In the Republic of Korea, this part shall apply to all helicopters greater than 600 kg maximum certificated take-off mass
3.1.2	항공기 기술기준에 치명적(catastrophic) 결함에 대한 요건은 있으나, 위험한(hazardous) 결함에 대한 요건은 없음	In Korean Airworthiness Standards is only regarding the catastrophic failure. There is no requirement to address hazardous failure.
PART V		

Change : Differences from ICAO SARPs.

9. ANNEX 9 Facilitation (12th Edition, Amendment 20)

Reference	차이점	Difference
Chapter 2		
2.10	출입국관리국과 세관 당국에 의해 항공기입출국보고서(GD)의 제출이 요구되며, 부록1 규정과 일부 상이. 당분간 동 요건은 삭제 불가함.	Presentation of General Declaration is required by the Immigration and Customs authorities, and the format of the General Declaration slightly differs from Appendix 1. For the present, it is not possible to eliminate this requirement.
2.12	운영상 사유로 여객명부(PM)의 제출이 요구됨. PM서식은 부록2와 약간 상이.	Presentation of a Passenger Manifest is required for operational reasons. The format of the Passenger Manifest is slightly different from Appendix 2.
2.14	세관당국은 기내 탑재된 비품에 대한 서면보고 의무화.	A written Customs Declaration of stores remaining on board aircraft is required.
Chapter 3		
3.21*	거류 외국인이 1년 이상 외국 체류시 재입국사증이 필요.	Re-entry visas are required for resident aliens who stay out of the Republic of Korea for more than one year
3.23*	필요한 경우에 한하여 인터뷰를 위한 출석 요구	In case of need, Applicant for issuance of entrance visa should attend the immigration office for the interview
3.24	단수사증의 유효기간은 발급일로부터 3월임.	A single visa for only one-time entry into the Republic of Korea is valid for 3 months from the issuing date.
3.26*	출입국신고서 제출이 요청됨.	Presentation of the Embarkation/Disembarkation(E/D) cards are required.
3.27	출입국신고서 제출 시 주소와 직업 등 부가사항을 작성하여야 함.	Additional information including address and occupation must be written on the Embarkation/Disembarkation cards.
3.29	출입국신고서는 항공기운용자의 부담으로 제공.	E/D cards are provided by operator at its expense
3.34	일시방문객의 출국시 수입통관증명서가 요구됨.	Income-tax clearance certificates are required when visitors depart.
3.57*	국내 두 곳 이상의 공항 입항 시 공항별 입국절차 수행.	A passenger who arrives on an international flight, making two or more stops at international airports within the territory of the Republic of Korea, is required to be cleared through border control formalities at each airport.
3.62	위탁수하물에 대한 운송처리를 잘못하여 다른 항공기로 운송하여야 할 경우에는 별도의 보안조치를 한 후에 탑재할 수 있음.	Baggage can be transported to/by another aircraft, after completing separate security steps.
Chapter 4		
4.20	국내 관세법상 부가서류 필요.	Under Article 245 (Document to be submitted at Time of Declaration) of Custom Act, additional documents are required for export clearance.
4.32*	오류의 반복방지를 위해 행정제재 가능	Customs "may impose a administrative to discourse repetition of errors".
Chapter 6		
6.25	항공기 급유시 여객은 휴대물품을 가지고 내리도록 하고 있음.	When the aircraft refueling, passengers carry down their baggage with them.

10. ANNEX 10 Aeronautical Telecommunications

Reference	차이점	Difference
	Volume I (6th Edition, Amendment 86) : NIL Volume II (6th Edition, Amendment 89) : NIL Volume III (2th Edition, Amendment 86) : NIL Volume IV (4th Edition, Amendment 86) : NIL Volume V (2th Edition, Amendment 86) : NIL	

11. ANNEX 11 Air Traffic Services (13th Edition, Amendment 49)

Reference	차이점	Difference
	NIL	

12. ANNEX 12 Search and Rescue (8th Edition, Amendment 18)

Reference	차이점	Difference
Chapter 2		
2.2.1.1	대한민국은 해양 수색구조구역(SRR)이 FIR보다 넓음.	The Search and Rescue Region (SRR) is larger than the Flight Information Region (FIR) in the Republic of Korea.

13. ANNEX 13 Aircraft Accident and Incident Investigation (10th Edition, Amendment 14)

Reference	차이점	Difference
	NIL	

14. ANNEX 14 Aerodromes

Reference	차이점	Difference
Volume I - Aerodrome Design and Operations (6th Edition, Amendment 11B)		
Chapter 1		
1.0.1	대한민국은 "Aerodrome Certificate"의 용어를 공항운영 증명서(Airport Operating Certificate)로 정의함	The Republic of Korea defines "Aerodrome Certificate" in ICAO Annex 14 as "Airport Operating Certificate". * Airport Operating Certificate means a certificate, issued by Ministry of Land, Infrastructure and Transport.
1.4.2	대한민국은 국제 운항을 하는 공항에 공항운영증명을 하며 공공용비행장의 경우 필요한 경우 공항운영증명을 하도록 규정함.	The Republic of Korea certifies airports used for international operations mandatorily and the certification will be expanded to other airports open to public use.
Chapter 3 (Physical Characteristics)		
3.4.10	대한민국은 활주로, 활주로 갓길 및 정지로 표면과 연결되는 착륙대 표면의 높이 차이를 7.5 cm 이하로 허용함.	The Republic of Korea allows the height of at or less than 7.5 cm height from the surface of the runway, shoulder or stopway to the surface of the portion of a strip that abuts a runway, shoulder or stopway.
3.5.9	대한민국은 이륙상승표면 대신 진입표면을 적용함.	The Republic of Korea applies the approach surfaces instead of the take-off climb surfaces.
3.11.5	대한민국은 유도로 또는 유도로 갓길 표면과 연결되는 유도로대 표면의 높이 차이를 7.5 cm 이하로 허용함.	The Republic of Korea allows the height of at or less than 7.5 cm height from the surface of the taxiway or shoulder to the surface of the portion of a strip that abuts a taxiway or shoulder
3.12.9	대한민국은 이륙상승표면 대신 진입표면을 적용함.	The Republic of Korea applies the approach surfaces instead of the take-off climb surfaces.

Change : Differences from ICAO SARPs.

Reference	차이점	Difference
Chapter 4 (Obstacle Restriction and Removal)		
4.1.8	대한민국은 진입표면 중 d)부분인 횡적오프셀, 오프셀, 곡선진입에 대하여만 적용하지 아니함.	Only d) is not applicable. The Republic of Korea does not apply lateral offset, offset or curved approach in the provision of "Approach surfaces"
4.1.25 4.1.26 4.1.27 4.1.28 4.1.29	대한민국은 이륙상승표면 대신 진입표면을 적용함.	The Republic of Korea applies the approach surfaces instead of the take-off climb surfaces.
4.2.2	대한민국은 진입, 내부수평, 원추표면 제원은 ICAO 부속서 14, 표4-1 제원보다 세분화 하여 적용함.	The Republic of Korea applies more detailed classification of approach, inner horizontal and conical surfaces than those of ICAO Annex14 Table 4-1.
4.2.3	대한민국은 어떠한 장애물도 진입, 전이표면 위로 돌출하는 것을 허용하지 아니함.	Any objects shall not be permitted above approach or transitional surfaces in the Republic of Korea.
4.2.8	대한민국은 진입, 내부수평, 원추표면 제원은 ICAO 부속서 14, 표4-1 제원보다 세분화 하여 적용함.	The Republic of Korea applies more detailed classification of approach, inner horizontal and conical surfaces than those of ICAO Annex14 Table 4-1.
4.2.9	대한민국은 진입표면에 수평구간이 없음.	The Republic of Korea does not apply horizontal plane in approach surfaces.
4.2.10	대한민국은 어떠한 장애물도 진입, 전이표면 위로 돌출하는 것을 허용하지 아니함.	Any objects shall not be permitted above approach or transitional surfaces in the Republic of Korea.
4.2.11	대한민국은 어떠한 장애물도 진입표면 위로 돌출하는 것을 허용하지 아니함.	Any objects shall not be permitted above approach surfaces in the Republic of Korea.
4.2.16	대한민국은 진입, 내부수평, 원추표면 제원은 ICAO 부속서 14, 표4-1 제원보다 세분화 하여 적용함.	The Republic of Korea applies more detailed classification of approach, inner horizontal and conical surfaces than those of ICAO Annex14 Table 4-1.
4.2.17	대한민국은 진입표면에 수평구간이 없음.	The Republic of Korea does not apply horizontal plane in approach surfaces.
4.2.19	대한민국은 어떠한 장애물도 진입, 전이표면 위로 돌출하는 것을 허용하지 아니함.	Any objects shall not be permitted above approach or transitional surfaces in the Republic of Korea.
4.2.22 4.2.23 4.2.24 4.2.25 4.2.26 4.2.27	대한민국은 이륙상승표면 대신 진입표면을 적용함.	The Republic of Korea applies the approach surfaces instead of the take-off climb surfaces.
4.3.1 4.3.2	대한민국은 장애물제한표면 외측 지역에 150 m를 초과 하는 장애물에 대하여 항공 장애등과 주간장애표지를 설치하도록 규정함.	Obstacle lights and markings are required on any objects, which exist beyond the limits of the obstacle limitation surfaces and exceed 150 m above ground elevation.
Chapter 5 (Visual Aids for navigation)		
5.2.2.3	대한민국은 활주로 명칭표지를 18 m로 규정함.	The Republic of Korea requires the length of a runway designation marking to be 18 m.
5.2.3.3	대한민국은 신설되는 활주로 등의 활주로 중심선의 길이와 간격은 30 m로 규정함.	The Republic of Korea requires that the length of each stripe be 30 m.
5.2.4.8	대한민국은 활주로 시단선의 굵기는 3 m로 규정함.	The Republic of Korea requires a transverse stripe to be 3 m wide.

Reference	차이점	Difference
5.2.13.9	대한민국은 선회바 폭은 30 cm로 규정함.	The Republic of Korea requires a turn bar to be 30 cm wide.
5.2.13.11	대한민국은 정렬바 폭은 30 cm로 규정함.	The Republic of Korea requires an alignment bar to be 30 cm wide.
5.2.13.12	대한민국은 정지선 폭은 30 cm로 규정함.	The Republic of Korea requires a stop line to be 30 cm wide.
Chapter 6 (Visual Aids for Denoting Obstacles)		
6.1.1.4	대한민국은 이륙상승표면 대신 진입표면을 적용하며 장애물이 등대인 경우 일정한 광도기준을 충족하면 표시 등을 생략 할 수 있도록 규정함.	The Republic of Korea applies the approach surfaces instead of the take-off climb surfaces. Also, the Republic of Korea requires the marking and/or lighting of obstacles to be omitted where the obstacle is a lighthouse and the lighthouse light is sufficient according to the national criteria.
6.1.1.5	대한민국은 이륙상승표면 대신 진입표면을 적용함.	The Republic of Korea applies the approach surfaces instead of the take-off climb surfaces.
Chapter 9 (Aerodrome operational services)		
9.2.28	대한민국은 구조 또는 소방을 위한 비상대응 시간은 활주로 모든 지점까지 도달하는 시간이 3분을 초과 할 수 없도록 규정함.	According to 9.4.27, the Republic of Korea requires that operational objective of the rescue and fire fighting service be to achieve a response time not exceeding three minutes to any other part of the movement area, in optimum visibility and surface conditions.
9.2.32	대한민국은 구조소방차량이 최초 출동요청을 받은 후 최소 4분 이내에는 현장에 도착하도록 규정함.	According to 9.4.31, the Republic of Korea requires that any vehicles, other than the first responding vehicle(s) as in accordance with 9.2.28, required to deliver the amounts of extinguishing agents shall ensure continuous agent application and shall arrive no more than four minutes from the initial call.
Volume II - Heliports (4th Edition, Amendment 6)		
Chapter 1 to Chapter 6	대한민국에는 국제민간항공공용 회전익항공기가 사용하는 헬기장이 없어서 부속서 14 제2권의 기준을 적용하지 않음.	The Republic of Korea has no heliports to be used by helicopters in international civil aviation.(Annex 14 Vol. II not applicable)

15. ANNEX 15 Aeronautical Information Services (14th Edition, Amendment 38)

Reference	차이점	Difference
Chapter 5		
5.1.1.4	대한민국 내 일시적으로 공역을 제한하는 군사훈련과 관련된 활동은 최소 3일전에 통보하도록 규정함.	At least three days' advance notice is applied only for military activities requiring temporary airspace restriction in the Republic of Korea.

16. ANNEX 16 Environmental Protection

Reference	차이점	Difference
Volume I - Aircraft Noise (7th Edition, Amendment 11-B)		
NIL		
Volume II - Aircraft Engine Emissions (3rd Edition, Amendment 8)		
NIL		

17. ANNEX 17 Security (9th Edition, Amendment 14)

Reference	차이점	Difference
NIL		

18. ANNEX 18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (4th Edition, Amendment 11)

Reference	차이점	Difference
NIL		

Change : Differences from ICAO SARPs.

19. ANNEX 19 Safety Management (First Edition)

Reference	차이점	Difference
Chapter 3		
3.1.3 d)	항공기 형식설계 혹은 제작에 책임 있는 조직에 대한 국가안전프로그램 관련, 관련 법률제정이 진행 중	Regarding the SSP for organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft, the related rulemaking is ongoing.
Chapter 4		
4.1.5	항공기 형식설계에 책임 있는 조직에 대한 안전관리시스템 관련, 관련 법률제정이 진행 중	Regarding the SMS of an organization responsible for the type design of aircraft, the related rulemaking is ongoing.
4.1.6	항공기 제작에 책임 있는 조직에 대한 안전관리시스템 관련, 관련 법률 제정이 진행 중	Regarding the SMS of an organization responsible for the manufacture of aircraft, the related rulemaking is ongoing.

PANS-ATM DOC 4444 Air Traffic Management (15th Edition, Amendment 3)

Reference	차이점	Difference
NIL		

PANS-OPS DOC 8168 Aircraft Operations

Reference	차이점	Difference
I (5th Edition, Amendment 14) : NIL		
Volume II (5th Edition, Amendment 13) : NIL		

REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES(DOC 7030) MID/ASIA

Reference	차이점	Difference
NIL		

INTENTIONALLY

LEFT

BLANK