



제418회국회(정기회)
제10차 국토교통위원회

파산선고 등에 따른 결격조항 정비를 위한 국토교통위원회 소관 15개 법률 일부개정을 위한 법률안 검 토 보 고

〈 파산선고를 인허가 등의 결격사유에서 제외 〉
■ 염태영의원 대표발의(의안번호 제2203635호)

2024. 11.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 곽 현 준

목 차

□ 염태영의원 대표발의(2203635)	1
1. 제안경위	1
2. 제안이유 및 주요내용	1
3. 검토의견	2
가. 총괄검토	2
나. 개별 법률 검토	8
1). 간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법	8
2) 교통안전법	13
3) 궤도운송법	18
4) 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법	23
5) 도시철도법	27
6) 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	31
7) 여객자동차 운수사업법	34
8) 자동차관리법	41
9) 주차장법	46
10) 철도사업법	49
11) 철도안전법	53
12) 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률	57
13) 항공·철도 사고조사에 관한 법률	61
14) 항공사업법	64
15) 화물자동차 운수사업법	68

□ 염태영의원 대표발의(2203635)

1. 제안경위

가. 발 의 자 : 염태영의원 등 10인

나. 발 의 일 : 2024. 9. 4.

다. 회 부 일 : 2024. 9. 5.

2. 제안이유 및 주요내용

「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」은 채무자 등의 효율적인 회생을 목적으로 하는 법률로서, 파산 등을 이유로 채무자가 취업제한 등의 불이익 처분을 받지 않도록 하고 있음.

그런데 이 법의 취지에도 불구하고 다수의 현행 법률에서 파산선고 후 복권되지 않은 경우 등을 취업 등의 결격사유로 일률적으로 규정하고 있어 문제가 있다는 지적이 있음. 코로나 확산으로 파산 등의 신청 사례가 늘어나고 있는 상황을 함께 고려할 때, 이러한 규정들을 정비하는 방안을 검토할 필요가 있음.

이에 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 등 파산선고 등을 이유로 결격조항을 두고 있는 국토교통위원회 소관 15개 법률을 일괄하여 개정함으로써 파산 등으로 인한 차별적 취업을 원칙적으로 금지하려는 것임.

3. 검토의견

가. 총괄검토

동 법률안은 간선급행버스체계운송사업자 면허의 결격사유에서 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자를 삭제하는 등 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 등 15개 법률¹⁾에 따른 허가·면허·등록이나 위원회 위원 또는 임원 등의 결격사유에서 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 자’를 삭제하려는 것임.

【 결격사유 중 파산선고자 제외 관련 법률안 현황 】

연번	법률명	개정대상조항	정비 대상	비고
1	간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법	제21조제2호	운송사업자 면허 결격사유	사업자 임원
2	교통안전법	제41조제2호	교통안전진단기관 등록 결격사유	사업자 임원
3	궤도운송법	제6조제2호	궤도사업 허가 결격사유	사업자 임원
4	대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법	제9조의3 제1항제1호	광역교통위원회 위원 결격사유	위원
5	도시철도법	제28조제1항 제2호	도시철도운송사업 면허 결격사유	사업자 (임원)
6	물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	제8조제3호가목	복합물류터미널사업 등록자 결격사유	사업자 (임원)

1) 동 법률안은 교통 분야 15개의 법률에 대한 것이며, 국토 분야 법률에 대한 정비사항은 「파산선고 등에 따른 결격조항 정비를 위한 국토교통위원회 소관 21개 법률 일부개정을 위한 법률안」(의안번호 제2203551호)에서 포함하고 있음.

7	여객자동차 운수사업법	제6조제2호	여객자동차운송사업 면허 결격사유	사업자 임원
		제63조의2 제1항제2호	공제조합 운영위원회 위원 결격사유	위원
8	자동차관리법	제54조제1항 제2호	자동차관리사업 등록 결격사유	사업자 임원
		제68조의16 제1항제2호	공제조합 운영위원회 위원 결격사유	위원
9	주차장법	제19조의15 제2호	기계식주차장치 보수업 등록 결격사유	사업자 임원
10	철도사업법	제7조제1호나목	철도사업면허 결격사유	사업자 (임원)
11	철도안전법	제26조의4제2호	철도차량제작자승인 결격사유	사업자 임원
		제38조의8제2호	정비조직인증 결격사유	사업자 임원
12	철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률	제44조의4제2호	철도시설 안전진단전문기관 등록 결 격사유	사업자 임원
13	항공철도 사고조사에 관한 법률	제8조제1호	항공철도사고조사위원회 위원 결 격사유	위원
14	항공사업법	제9조제2호	항공운송사업 면허 결격사유	사업자 임원
15	화물자동차 운수사업법	제4조제2호	화물자동차 운송사업 허가 결격사유	사업자 임원
		제51조의5제1항 제2호	공제조합 운영위원회 위원 결격사유	위원

※ 비고란에 “사업자, 임원”으로 기재된 법은 자연인·법인이 모두 허가·면허 등을 받을 수 있는 법률로서 개정안에 따라 사업자 및 사업 법인의 임원 모두에 대해 파산선고와 관련된 결격사유가 해제되는 경우임. “사업자(임원)”으로 기재된 법은 법인만 허가·면허 등을 받을 수 있는 법률로서 개정안에 따라 해당 사업법인의 임원에 대한 결격사유가 해제되는 경우임.

결격사유는 특정 신분이나 자격, 인허가 등을 취득하는 데 제한이 되는 사유를 의미하며, 공공의 안전과 건전한 경제질서 유지를 통해 일반국민을 보호하려는 데 그 의의가 있음. 이 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 않은 자’를 결격사유로 규정하는 것은 파산이 본인의 책임하에 이루어진 채권·

채무 관계에서 채권에 대한 변제능력 상실²⁾에 기인하고, 거래상 신뢰 또는 재산상 신용이 요구되는 업무에 적합하지 않은 것으로 보기 때문이다.

그러나 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」³⁾에서는 회생절차 등에 있다는 이유로 정당한 사유 없이 취업 제한 등 불이익한 처우를 받지 아니하도록 규정하고 있으며, 코로나19 확산에 따른 재정적 어려움으로 파산·회생을 신청하는 채무자가 증가하고 있음에도 다수의 법률에서 ‘파산선고 후 복권되지 않은 경우’를 자격의 결격사유로 규정하고 있어 파산선고 후 경제적 재출발을 돕는 파산·회생 제도의 취지에 부합하지 않는다는 지적이 있음.

또한, 이러한 법률은 파산선고를 받고 복권되지 않은 사람을 정신적 제약으로 사무처리 능력이 결여된 피성년후견인 또는 피한정후견인과 같이 취급하는 차별적인 규정이며, 파산선고 자체를 불성실의 징표 또는 사회적 신뢰의 상실로 이해하고 채무자의 경제적 갱생이라는 파산제도의 취지에 반하는 측면이 있으므로 시급히 개정해야 한다는 의견⁴⁾이 있음.

2) 파산선고란 채무자의 변제능력 상실로 채권을 지급할 수 없을 때 채권자 또는 채무자의 신청에 의해 법원이 선고하는 것(「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」 제294조 및 제305조)으로서, 채무자가 파산선고 당시에 소유한 모든 재산은 파산재단에 속하게 되고(같은 법 제382조), 파산선고를 받은 채무자가 파산선고 후 파산재단에 속하는 재산에 관하여 행한 법률행위는 파산채권자에 대항할 수 없음(같은 법 제329조).

3) 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」

제32조의2(차별적 취급의 금지) 누구든지 이 법에 따른 회생절차·파산절차 또는 개인회생절차 중에 있다는 이유로 정당한 사유 없이 취업의 제한 또는 해고 등 불이익한 처우를 받지 아니한다.

4) 참여연대·파산회생변호사회·박주민의원실·서울회생법원 실시 ‘코로나19 대처를 위한 제도 개선 방안’ 간담회(2021.05.03. 개최) 중 서울회생법원 배포자료
(관련 언론기사 : KBS, 회생법원 “파산을 취업 결격사유 삼는 법령 개정돼야”(2021.05.03.))

법률안은 이러한 문제의식에 따라 개별법상 자격 등의 결격사유에서 ‘파산선고 후 복권되지 않은 경우’를 삭제함으로써 파산으로 인한 취업 등에서의 차별적 취급을 금지하고 채무자가 개인파산제도를 적극 활용할 수 있도록 하려는 것으로 취지가 긍정적인 것으로 보임. 결격사유를 축소함에 따라 헌법상 직업선택의 자유나 경제활동의 자유 등의 기본권 보장을 강화할 수 있을 것으로 기대됨.

다만, 결격사유의 도입 취지가 공공의 안전과 건전한 경제질서를 유지함으로써 일반 국민을 보호하고자 하는 데 있다는 점을 고려하면, 결격사유는 입법 목적 달성에 반드시 필요한 사유로 한정하여 규정하되 결격사유 도입의 필요성과 이에 따른 국민의 직업선택의 자유나 경제활동의 자유 등의 기본권을 형량하여 과잉금지원칙에 위반되지 않도록 할 필요가 있는바,

개별법상 ‘파산선고를 받고 복권되지 않은 자’를 결격사유로 규정할 경우 해당 임용, 자격 또는 인허가가 가지는 공공성, 거래상의 신뢰나 재산상의 신용이 중요하게 요구되는 경우로 한정할 필요가 있으므로 ‘파산선고를 받고 복권되지 않은 자’를 결격사유에서 제외할지 여부는 개정 대상 법률 각각에 대하여 개별적·구체적으로 판단할 필요가 있는 것으로 보임.

이와 관련하여, 「행정기본법」⁵⁾은 결격사유의 기준으로 ① 규정의 필요성이 분명할 것, ② 필요한 항목만 최소한으로 규정할 것, ③ 대상이 되는 자격, 신분, 영업 또는 사업 등과 실질적인 관련이 있을 것, ④ 유사한 다른 제도와 균형을 이룰 것을 제시하고 있음.

5) 「행정기본법」

제16조(결격사유) ① 자격이나 신분 등을 취득 또는 부여할 수 없거나 인가, 허가, 지정, 승인, 영업등록, 신고 수리 등(이하 “인허가”라 한다)을 필요로 하는 영업 또는 사업 등을 할 수 없는 사유(이하 이 조에서 “결격사유”라 한다)는 법률로 정한다.

② 결격사유를 규정할 때에는 다음 각 호의 기준에 따른다.

1. 규정의 필요성이 분명할 것
2. 필요한 항목만 최소한으로 규정할 것
3. 대상이 되는 자격, 신분, 영업 또는 사업 등과 실질적인 관련이 있을 것
4. 유사한 다른 제도와 균형을 이룰 것

참고자료

파산절차 개요(채무자 회생 및 파산에 관한 법률)

구분	절 차	내 용
1	파산 신청서 제출 (제294조)	자신의 재산으로 모든 채무를 변제할 수 없는 상태에 빠진 사람이 법원에 파산을 신청 ※ 채무의 원인, 채무액의 과소 등 무관
2	법원의 심리 및 파산선고 (제305조)	파산선고를 받으면 재산상 법률행위가 금지되며, 개별 법령에 따라 공무원이나 변호사 등 각종 전문자격사가 될 수 없음
3	면책신청 (제556조)	파산선고 확정 후 1개월 이내 법원에 면책신청
4	면책심문 및 면책결정 (제558조, 제564조 및 제566조)	법원은 심문을 통해 성실하나 불운으로 파산선고를 받은 것으로 판단되는 채무자에 대해 면책결정 ※ 사기파산죄로 유죄판결이 확정된 때 또는 부정한 방법으로 면책받은 경우 법원은 면책 취소 ⇒ 면책을 받은 채무자는 파산절차에 의한 배당을 제외하고는 채무 변제책임 면제(조세, 벌금 등 제외)
5	복권 (제574조, 제575조)	① 법원의 <u>면책결정</u> 이 확정되거나, ② 파산선고 후 사기파산으로 인한 유죄판결 없이 <u>10년이 경과한 경우</u> ③ 면책이 불허된 경우라도 변제 등으로 <u>채무가 모두 소멸한 경우</u> ⇒ 파산선고에 따른 모든 불이익 소멸

나. 개별 법률 검토

1) 간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법

현행	개정안
제21조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 운송사업의 면허를 받을 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우에도 또한 같다.	제21조(결격사유) ----- ----- ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자	<삭제>
3. 4. (생략)	3. 4. (현행과 같음)
5. 제35조에 따라 운송사업의 면허가 취소(이 조 제1호 또는 제2호에 해당하여 운송사업의 면허가 취소된 경우는 제외한다)된 후 그 취소일부터 2년이 지나지 아니한 자	5. ----- -----제1호----- ----- ----- -----

개정안은 간선급행버스체계 운송사업 면허의 결격사유 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 자’를 삭제하려는 것임.

「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제19조제1항6)에 따르면, 간선급행버스체계⁷⁾ 운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을

6) 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」

제19조(운송사업 면허 등) ① 간선급행버스체계를 이용하여 유상으로 여객을 운송하는 사업(이하 “운송사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업계획을 작성하여 해당 체계건설사업의 실시계획승인권자(이하 “운송사업면허권자”라 한다)로부터 운송사업의 면허를 받아야 한다.

② ~ ⑧ (생략)

작성하여 해당 체계건설사업의 실시계획승인권자(이하 ‘면허권자’라 함)로부터 운송사업의 면허를 받아야 하며, 동법 제21조⁸⁾ 및 제35조제1항⁹⁾에서는 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 자’ 또는 임원 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 자’가 있는 법인은 간선급행버스체계 운송사업 면허를 받을 수 없고, 이러한 결격사유가 후발적으로 발생한 경우(단, 3개월 이내 해당 임원을 개임한 경우와 피상속인 사망일로부터 60일 이내 상속인이 해당 운송사업을 타인에게 양도한 경우는 제외)에도 면허권자는 해당 운송사업 면허를 필요적으로 취소하도록 규정하고 있음.

7) 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “간선급행버스체계”란 대도시권에서 건설·운영하는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 간선급행버스체계로서 전용주행로, 간선급행버스체계교차로, 정류소 등 대통령령으로 정하는 체계시설과 전용차량을 갖추고 운영하는 교통체계를 말한다.

8) 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」

제21조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 운송사업의 면허를 받을 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우에도 또한 같다.

1. 피성년후견인이나 피한정후견인
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자
3. 이 법을 위반하여 징역 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
4. 이 법을 위반하여 징역 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 집행유예 기간 중에 있는 자
5. 제35조에 따라 운송사업의 면허가 취소(이 조 제1호 또는 제2호에 해당하여 운송사업의 면허가 취소된 경우는 제외한다)된 후 그 취소일부터 2년이 지나지 아니한 자

9) 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」

제35조(면허취소 등) ① 운송사업면허권자는 운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 해당 면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명하거나 노선폐지 또는 감차 등이 따르는 사업계획 변경을 명할 수 있다. 다만, 제1호·제8호 및 제19호의 경우에는 면허를 취소하여야 한다.

1. ~ 7. (생략)
 8. 제21조 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우. 다만, 법인의 임원 중 그 사유에 해당하는 자가 있는 경우로서 3개월 이내에 그 임원을 개임(改任)한 경우와 피상속인이 사망한 날부터 60일 이내에 상속인이 운송사업을 다른 사람에게 양도한 경우에는 그러하지 아니하다.
 9. ~ 22의2. (생략)
- ② (생략)

이와 같이 ‘파산선고를 받고 복권되지 않은 자’에 대해 간선급행버스체계 운송사업을 영위할 수 없도록 하고, 운송사업 법인의 임원이 될 수 없도록 제한하는 것은 당사자의 직업선택의 자유 및 경제활동의 자유, 행복추구권 등 헌법이 보장하는 기본권을 제한하는 것인데, 동 조항이 입법목적 달성을 위한 합리적 제한에 해당하는지 구체적인 검토가 필요한 것으로 보임.

우선, 간선급행버스체계 운송사업자의 자질을 일정 수준 이상으로 유지함으로써 공공의 손실과 위험을 방지하고, 불완전한 서비스로부터 국민을 보호하기 위한 입법목적은 정당한 것으로 보임. 그런데 간선급행버스체계 운송사업을 경영하려는 자가 파산선고로 인해 재산권의 행사가 제한¹⁰⁾될 경우 면허 기준의 충족 등 법령에 따른 운송사업의 영위가 사실상 불가능하다는 점¹¹⁾ 등을 고려하면 파산선고 관련 결정

10) 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」에 따라 채무자가 파산선고 당시에 소유한 모든 재산은 파산재단에 속하게 되고, 파산선고를 받은 채무자가 파산선고 후 파산재단에 속하는 재산에 관하여 행한 법률행위는 파산채권자에게 대항할 수 없음.

제382조(파산재단) ① 채무자가 파산선고 당시에 가진 모든 재산은 파산재단에 속한다.

② 채무자가 파산선고 전에 생긴 원인으로 장래에 행사할 청구권은 파산재단에 속한다.

제329조(채무자의 파산선고 후의 법률행위) ① 파산선고를 받은 채무자가 파산선고 후 파산재단에 속하는 재산에 관하여 한 법률행위는 파산채권자에게 대항할 수 없다.

② 채무자가 파산선고일에 한 법률행위는 파산선고 후에 한 것으로 추정한다.

11) 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제20조, 제35조 및 동법 시행령 [별표1]에 따르면, 동 사업 면허기준으로 최저 차량 대수, 차고지, 부대시설 등을 갖추도록 하고, 면허기준을 충족하지 못한 채 3개월이 경과하는 경우 면허를 취소하도록 규정하고 있음.

「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」

제20조(운송사업 면허의 기준) ① 제19조제1항에 따른 면허의 기준은 다음 각 호와 같다.

1. 제19조제1항에 따른 사업계획이 해당 노선이나 운송사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것

2. 최저 면허기준 대수, 차고지 면적, 부대시설, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것

3. 제31조제2항에 따른 운수종사자의 요건에 적합할 것

② 국토교통부장관은 제1항제1호에 따른 수송력 공급에 관한 산정기준을 정하여 시·도지사에

조항을 두지 않더라도 면허기준 등을 통해 공공의 안전과 손실을 방지하고자 하는 입법목적의 달성이 가능할 것으로 보임.

다만, 간선급행버스체계 운송사업은 대도시권 교통문제 해결을 위한 대중교통서비스의 하나로 이용자의 안전과 편의 등 국민 생활과 매우 밀접한 공공성이 강한 사업¹²⁾으로서, 운송사업자의 재산상의 신용과 거래의 신뢰는 물론 사업운영의 안정성과 계속성에 대한 국민적 신뢰가 중요한데, 운송사업자가 파산선고로 인해 사업운영을 위한 물적 기준을 충족하지 못하는 경우 간선급행버스체계 사업운영의 안정성과 계속성이 저해될 우려가 있다는 점을 함께 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 간선급행버스 운송사업 법인의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 간선급행버스 운송사업 법인 임원

게 통보할 수 있다.

제35조(면허취소 등) ① 운송사업면허권자는 운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 해당 면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명하거나 노선폐지 또는 감차 등이 따르는 사업계획 변경을 명할 수 있다. 다만, 제1호·제8호 및 제19호의 경우에는 면허를 취소하여야 한다.

1. ~ 6. (생략)

7. 제20조에 따른 면허기준을 충족하지 못하게 된 경우. 다만, 3개월 이내에 그 기준을 충족시킨 경우에는 그러하지 아니하다.

8. ~ 22의2. (생략)

② (생략)

* 동법 제35조제1항제7호에서는 면허기준을 충족시키지 못하는 경우 면허 취소 또는 사업의 정지를 명할 수 있도록 하고 있으나, 동법 시행령 [별표1]에 따른 행정처분 세부기준에서 면허기준 중 부대시설을 제외한 시설기준을 충족시키지 못한 경우 면허를 취소하도록 규정

12) 간선급행버스체계 운송사업 관련 현행 규정을 보면, 동 사업 면허를 부여한 경우에도 면허권자가 공공복리를 위해 다양한 형태의 제한(사업계획 변경 인가, 휴·폐업 허가, 운임신고, 사업개선명령 등)을 가할 수 있도록 허용하고 있음.

에게 요구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

국토교통부는 간선급행버스체계 운송사업자 등록 시 전용차량 및 각종 부대시설·설비를 구비해야 하므로 재산권 처분권한이 제한되는 과산자는 실질적인 사업등록이 어려워 개정실익이 크지 않다는 의견임.

2) 교통안전법

현행	개정안
제41조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 교통안전진단기관으로 등록할 수 없다. 1. (생략) 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자 3. 4. (생략) 5. 제43조에 따라 교통안전진단기관의 등록이 취소된 후 2년이 지나지 아니한 자. 다만, 제43조제3호 중 제41조제1호 및 제2호에 해당하여 등록이 취소된 경우는 제외한다. 6. (생략)	제41조(결격사유) ----- ----- ----- 1. (현행과 같음) <삭제> 3. 4. (현행과 같음) 5. ----- ----- -----제41조제1호----- ----- 6. (현행과 같음)

현행 제34조¹³⁾는 일정 규모 이상의 도로·철도·공항의 교통시설을

13) 「교통안전법」

제34조(교통시설안전진단) ① 대통령령으로 정하는 일정 규모 이상의 도로·철도·공항의 교통시설을 설치하려는 자(이하 이 조에서 “교통시설설치자”라 한다)는 해당 교통시설의 설치 전에 제39조제1항에 따라 등록한 교통안전진단기관(이하 “교통안전진단기관”이라 한다)에 의뢰하여 교통시설안전진단을 받아야 한다.

② 제1항에 따라 교통시설안전진단을 받은 교통시설설치자는 해당 교통시설에 대한 공사계획 또는 사업계획 등에 대한 승인·인가·허가·면허 또는 결정 등(이하 “승인등”이라 한다)을 받아야 하거나 신고 등을 하여야 하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통안전진단기관이 작성·교부한 교통시설안전진단보고서를 관련서류와 함께 관할 교통행정기관에 제출하여야 한다.

③ 대통령령으로 정하는 교통시설의 교통시설설치·관리자는 해당 교통시설의 사용 개시(開始) 전에 교통안전진단기관에 의뢰하여 교통시설안전진단을 받아야 한다.

④ 제3항에 따라 교통시설안전진단을 받은 교통시설설치·관리자는 해당 교통시설의 사용 개시 전에 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통안전진단기관이 작성·교부한 교통시설안전진단보고서를 관할 교통행정기관에 제출하여야 한다.

⑤ 교통행정기관은 대통령령으로 정하는 기준 이상의 교통사고가 발생한 경우에는 교통시설설치·관리자로 하여금 해당 교통사고 발생 원인과 관련된 교통시설에 대하여 교통안전진단기관에 의뢰하여 교통시설안전진단을 받을 것을 명할 수 있다.

⑥ 제5항에 따라 교통시설안전진단을 받은 교통시설설치·관리자는 교통안전진단기관이 작성·교부한 교통시설안전진단보고서를 관할 교통행정기관에 제출하여야 한다.

⑦ 제1항, 제3항 및 제5항에 따른 교통시설안전진단의 대상·기준 및 시기 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

설치하려는 자로 하여금 해당 교통시설의 설치 전에 제39조제1항에 따라 등록한 교통안전진단기관에 의뢰하여 교통시설안전진단을 받도록 하고, 동 교통시설¹⁴⁾의 교통시설설치·관리자는 교통시설의 사용 개시 전에 교통안전진단기관에 의뢰하여 교통시설안전진단을 받아야 하도록 규정하고 있으며,

같은 조 제5항에 따르면 대통령령으로 정하는 기준 이상의 교통사고가 발생한 경우에는 교통행정기관¹⁵⁾이 교통시설설치·관리자에게 해당 교통사고 발생 원인과 관련된 교통시설에 대하여 교통안전진단기관에 의뢰하여 교통시설안전진단을 받을 것을 명할 수 있음.

또한 현행법 제37조¹⁶⁾에 따르면 교통행정기관이 교통시설안전진단

14) 「교통안전법 시행령」

제22조(교통시설안전진단을 받아야 하는 교통시설 등) ① 법 제34조제1항에서 “대통령령으로 정하는 일정 규모 이상의 도로·철도·공항의 교통시설” 및 같은 조 제3항에서 “대통령령으로 정하는 교통시설”이란 각각 별표 2에 따른 교통시설을 말한다.

15) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. “교통행정기관”이라 함은 법령에 의하여 교통수단·교통시설 또는 교통체계의 운행·운항·설치 또는 운영 등에 관하여 교통사업자에 대한 지도·감독을 행하는 지정행정기관의 장, 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말한다.

16) 「교통안전법」

제37조(교통시설안전진단 결과의 처리) ① 교통행정기관은 제34조제1항, 제3항 및 제5항에 따른 교통시설안전진단을 받은 자가 제출한 교통시설안전진단보고서를 검토한 후 교통안전의 확보를 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 해당 교통시설안전진단을 받은 자에 대하여 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사항을 권고하거나 관계법령에 따른 필요한 조치(이하 “권고등”이라 한다)를 할 수 있다. 이 경우 교통행정기관은 교통시설안전진단을 받은 자가 권고사항을 이행하기 위하여 필요한 자료 제공 및 기술지원을 할 수 있다.

1. 교통시설에 대한 공사계획 또는 사업계획 등의 시정 또는 보완
2. 교통시설의 개선·보완 및 이용제한
3. 교통시설의 관리·운영 등과 관련된 절차·방법 등의 개선·보완
4. 삭제
5. 그 밖에 교통안전에 관한 업무의 개선

② 교통행정기관은 제1항에 따라 권고등을 받은 자가 권고등을 이행하는지를 점검할 수 있다.

을 받은 자가 제출한 교통시설안전진단보고서를 검토하여 교통시설에 대한 공사계획 또는 사업계획 등의 시정 또는 보완 등을 권고하거나 관계법령에 따른 필요한 조치를 할 수 있음.

이러한 교통시설안전진단을 실시하려는 자는 현행 제39조¹⁷⁾에 따라 시·도지사에게 등록하여야 하는데, 현행 제41조에 따르면 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자와 임원 중에 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자가 있는 법인은 결격사유에 해당하여 등록할 수 없고, 현행 제43조제1항에 따르면 이러한 결격사유가 후발적으로 발생한 경우(단, 6개월 이내 해당 임원을 개임한 경우는 제외) 시·도지사가 등록을 취소하도록 규정하고 있음¹⁸⁾.

개정안은 현행 결격사유에서 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자를 삭제하려는 것임.

③ 교통행정기관은 제2항에 따른 점검을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 제1항에 따라 권고등을 받은 자에게 권고등의 이행실적을 제출할 것을 요청할 수 있다.

17) 「교통안전법」

제39조(교통안전진단기관의 등록 등) ① 교통시설안전진단을 실시하려는 자는 시·도지사에게 등록하여야 한다. 이 경우 시·도지사는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 교통안전진단기관 등록증을 발급하여야 한다.

② 제1항의 규정에 따른 등록의 기준 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

18) 「교통안전법」

제43조(등록의 취소 등) ① 시·도지사는 교통안전진단기관이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 등록을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 영업의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 등록을 취소하여야 한다.

3. 제41조 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 때. 다만, 법인의 임원 중에 같은 조 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우 6개월 이내에 해당 임원을 개임한 때에는 그러하지 아니하다.

동법 시행령 제32조19)에 따르면 교통안전진단기관 등록 시 책임교통안전진단사, 교통안전진단사, 보조요원 등의 전문인력과 장비를 갖추도록 하고 있으므로 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자는 재산의 관리 및 처분권한이 없다는 점에서 실질적으로 등록이 어려울 것으로 보인다는 점을 고려하면 파산선고 관련 결격조항을 두지 않더라도 현행 등록 기준 등을 통해 공공의 안전과 손실을 방지하고자 하는 입법 목적의 달성이 가능할 것으로 보임.

다만, 교통시설안전진단기관은 교통안전교통시설의 설치 전, 사용개시 전 및 교통사고 발생 시에 교통시설의 상태 및 결함 내용과 권고사항 등을 보고하는 등 공공성이 강한 업무를 수행한다는 점도 함께 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 교통안전진단기관(법인의 경우)의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 교통안전진단기관 임원에게 요

19) 「교통안전법」

제32조(교통안전진단기관의 등록 등) ① 법 제39조제1항에 따라 교통시설안전진단을 하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 전문인력 : 별표 4에서 정하는 전문인력 인정기준에 따른 인력으로서 국토교통부령으로 정하는 교통시설안전진단 교육·훈련과정을 마친 자
2. 장비 : 교통안전에 관한 위험요인을 조사·측정하기 위하여 필요한 장비로서 국토교통부령으로 정하는 장비

「교통안전법 시행령」 [별표 4]

교통시설안전진단에 필요한 전문인력 인정기준(제32조제1항제1호 및 제33조 관련)

다음 각 목의 해당 분야별로 책임교통안전진단사는 1명 이상, 교통안전진단사는 2명 이상, 보조요원은 2명 이상의 전문인력을 각각 보유하여야 한다. 이 경우 교통안전진단사를 겸임하여 책임교통안전진단사를 두거나, 보조요원을 겸임하여 책임교통안전진단사나 교통안전진단사를 두는 경우에는 전문인력 인정기준에 적합한 것으로 본다. (이하 생략)

구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

국토교통부는 교통시설안전진단기관 등록시 장비 구비 및 기술인력의 고용이 필요한바, 재산권 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업등록이 어렵다는 점에서 개정의 실익이 적다는 의견임.

3) 궤도운송법

현행	개정안
제6조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 궤도사업의 허가 또는 전용궤도의 승인을 받을 수 없다. 1. (생략) 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람 3. 이 법에 따라 궤도사업의 허가 또는 전용궤도의 승인이 취소된 후 2년이 지나지 아니한 사람. 다만, 제1호 또는 제2호에 해당하여 제12조제1항제6호에 따라 궤도사업의 허가 또는 전용궤도의 승인이 취소된 경우는 제외한다. 4. ~ 6. (생략)	제6조(결격사유) ----- ----- ----- 1. (현행과 같음) <u><삭 제></u> 3. ----- ----- ----- -----제1호----- ----- ----- ----- 4. ~ 6. (현행과 같음)

개정안은 궤도사업 허가 또는 전용궤도 승인의 결격사유 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’을 삭제하려는 것임.

「궤도운송법」 제4조²⁰⁾ 및 제5조²¹⁾에 따르면 궤도사업²²⁾을 경영하려는

20) 「궤도운송법」

제4조(궤도사업의 허가) ① 궤도사업을 경영하려는 자는 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수 또는 자치구의 구청장(이하 “시장·군수·구청장”이라 한다)의 허가를 받아야 한다. (단서 생략)

② 제1항에도 불구하고 궤도의 전부 또는 일부가 특별시 또는 광역시의 행정구역 내에 있는 「자연공원법」 제2조제2호에 따른 국립공원 또는 같은 조 제3호에 따른 도립공원, 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 제2조제3호나목에 따른 도시자연공원(이하 “국립공원등”이라 한다)에 건설되는 경우에는 특별시장 또는 광역시장(이하 “특별시장·광역시장”이라 한다)의 허가를 받아야 한다. (단서 생략)

③ ~ ⑥ (생략)

21) 「궤도운송법」

제5조(전용궤도의 승인 등) ① 전용궤도를 운영하려는 자는 시장·군수·구청장의 승인을 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 전용궤도의 경우에는 시장·군수·구청장에게 신고하여야 한다.

자 또는 전용궤도²³⁾를 운영하려는 자는 시장·군수·구청장 등의 허가 또는 승인을 받아야 하는데, 동법 제6조²⁴⁾ 및 제12조²⁵⁾에서는 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’ 또는 임원 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’이 있는 법인은 궤도사업의 허가 또는 전용궤도 승인을 받을 수 없도록 하고, 이러한 결격사유가 후발적으로 발생한 경우(단, 해당 결격사유가 있는 임원을 3개월 내 개임하는 법인은 제외)에도 허가 또는 승인권

② 제1항에도 불구하고 전용궤도의 전부 또는 일부가 특별시 또는 광역시의 행정구역 내에 있는 국립공원등에 건설되는 경우에는 특별시장·광역시장의 승인을 받아야 한다. (단서 생략)

③ ~ ⑤ (생략)

22) 「궤도운송법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “궤도”란 사람이나 화물을 운송하는 데에 필요한 궤도시설과 궤도차량 및 이와 관련된 운영·지원 체계가 유기적으로 구성된 케이블철도, 노면전차, 모노레일 및 자기부상열차 등 국토교통부령으로 정하는 운송 체계를 말하며, 삭도(索道)를 포함한다.
7. “궤도사업”이란 궤도(전용궤도는 제외한다)를 이용하여 사람이나 화물을 운송하고, 그 대가로 수익을 얻는 사업을 말한다.

23) 「궤도운송법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

9. “전용궤도”란 다른 법령에 따라 면허·허가·등록·승인·신고의 대상이 되는 사업 등의 부대시설로 설치된 궤도로서, 해당 사업에 사용하기 위한 것을 말한다.

24) 「궤도운송법」

제6조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 궤도사업의 허가 또는 전용궤도의 승인을 받을 수 없다.

1. 피성년후견인 또는 피한정후견인
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람
3. ~ 5. (생략)
6. 임원 중에 제1호부터 제5호까지의 규정 중 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 법인

25) 「궤도운송법」

제12조(허가·승인의 취소 등) ① 시장·군수·구청장 또는 특별시장·광역시장은 궤도사업자 또는 전용궤도운영자(제5조제1항 단서에 따라 신고를 한 전용궤도운영자는 제외한다. 이하 이 항에서 같다)가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 허가 또는 승인을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 궤도사업 경영 또는 전용궤도 운영의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호 및 제4호부터 제6호까지의 규정 중 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 허가 또는 승인을 취소하여야 한다.

1. ~ 5. (생략)
6. 제6조 각 호의 결격사유 중 어느 하나에 해당하게 된 경우. 다만, 임원 중 결격사유에 해당하는 사람이 있는 법인으로서 3개월 이내에 그 임원을 결격사유가 없는 임원으로 바꾸어 임명한 법인은 제외한다.
7. ~ 16. (생략)
- ②·③ (생략)

자가 그 허가 또는 승인을 필요적으로 취소하도록 규정하고 있음.

결격사유는 궤도사업자 등의 자질을 일정 수준 이상으로 유지함으로써 공공의 손실과 위험을 방지하고, 불완전한 서비스로부터 국민을 보호하기 위한 취지이지만, 직업의 자유 및 경제활동의 자유, 행복추구권 등 헌법이 보장하는 기본권을 제한하는 것이므로 입법목적 달성을 위해 필요한 경우에 한하여 제한적으로 운용될 필요가 있을 것임.

궤도사업의 허가 또는 전용궤도의 승인을 받으려는 자가 파산선고로 인해 재산권의 행사가 제한될 경우 동법 제15조²⁶⁾에 따른 궤도시설의 건설·설비 기준의 충족 등 법령에 따른 궤도사업 또는 전용궤도의 운영이 사실상 불가능하다는 점²⁷⁾을 고려하면 파산선고 관련 결격

26) 「궤도운송법」

제15조(궤도시설의 건설·설비기준) ① 궤도시설을 건설하려는 자는 국토교통부장관이 정하여 고시하는 궤도시설의 건설에 관한 설비기준(이하 “건설·설비기준”이라 한다)에 따라 궤도시설을 건설하여야 한다.

② 국토교통부장관은 건설·설비기준을 정하는 경우에는 관계 전문가 등의 의견을 들어야 한다.

27) 「궤도운송법」 제4조제3항·제5조제4항 및 제12조제1항에 따르면, 궤도사업의 허가나 전용궤도의 승인을 받으려면 동법 제15조에 따라 국토교통부장관이 고시하는 궤도시설의 건설·설비 기준에 맞는 궤도시설을 갖추어야 하고, 동 기준을 충족하지 못한 채 3개월이 경과하는 경우 해당 궤도사업의 허가 또는 전용궤도의 승인을 취소하여야 한다고 규정하고 있음.

「궤도운송법」

제4조(궤도사업의 허가) ①·② (생략)

③ 제1항 및 제2항에 따른 궤도사업의 허가기준은 다음 각 호와 같다.

1. 궤도시설의 건설 및 설비가 제15조에 따른 궤도시설의 건설·설비기준에 적합할 것. 다만, 제16조에 따른 특별건설승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다.
2. 도로·하천·농지·산림·공원·문화재보호구역 등을 점용하는 경우에는 관할 행정기관의 장 또는 관리자의 허가나 승인 등을 받을 것

⑤·⑥ (생략)

제5조(전용궤도의 승인 등) ① ~ ③ (생략)

④ 제1항 본문 및 제2항에 따른 전용궤도의 승인기준에 관하여는 제4조제3항을 준용하고, 제1항 본문 및 제2항에 따른 승인 또는 제3항에 따른 변경승인의 조건에 관하여는 제4조제5항을 준용한다. 이 경우 “궤도사업”은 “전용궤도”로, “궤도사업자”는 “전용궤도운영자”로, “허가”는

조항을 두지 않더라도 현행 건설·설비 기준 등을 통해 공공의 안전과 손실을 방지하고자 하는 입법목적의 달성이 가능할 것으로 보임.

다만, 궤도사업의 허가 및 전용궤도 운영에 대한 승인은 궤도시설의 안전 확보를 위해 도입된 제도로, 궤도사업자 및 전용궤도운영자의 거래상 신뢰 및 재산상 신용은 물론 궤도시설에 대한 안전검사 및 안전관리책임자 선임 등 안전을 위한 법령상 의무²⁸⁾의 준수 등 높은 수준의 공공성이 요구된다는 점에서 궤도사업자 및 전용궤도운영자가 파산선고로 인해 사업운영을 위한 물적 기준의 충족이나 안전을 위한 법령상 의무의 준수가 어려울 경우 사업의 계속성과 공공성이 저해될 우려가 있다는 점을 함께 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 궤도사업법인 또는 전용궤도운영법인의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 궤도사업법인 또는 전용

“승인”으로, “변경허가”는 “변경승인”으로 본다.

⑤ (생략)

제12조(허가·승인의 취소 등) ① 시장·군수·구청장 또는 특별시장·광역시장은 궤도사업자 또는 전용궤도운영자(제5조제1항 단서에 따라 신고를 한 전용궤도운영자는 제외한다. 이하 이 항에서 같다)가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 허가 또는 승인을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 궤도사업 경영 또는 전용궤도 운영의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호 및 제4호부터 제6호까지의 규정 중 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 허가 또는 승인을 취소하여야 한다.

1. (생략)

2. 제4조제3항(제5조제4항에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 허가기준 또는 승인기준에 미달하게 된 경우. 다만, 3개월 이내에 그 기준을 충족시킨 경우에는 그러하지 아니하다.

3. ~ 16. (생략)

28) 예를 들어, 현행 규정은 안전사고 예방을 위해 궤도사업자 또는 전용궤도운영자에 대하여 궤도시설에 대한 안전검사 및 안전관리책임자 선임 등 안전관리 조치를 의무화하고 있고, 안전기준을 위반하는 경우 시설개선명령, 허가 또는 승인의 취소 등 제재 근거를 마련하고 있음.

제도운영법인 임원에게 요구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해 충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

국토교통부는 사업자 등록 시 각종 시설·설비기준을 충족해야 하고(제15조), 안전관리책임자를 선임·고용해야 하므로(영 제18조), 재산권 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업등록이 어려워 개정실익이 적다는 의견임.

4) 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법

현행	개정안
제9조의3(위원의 결격사유) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 광역교통위원회의 위원이 될 수 없다. 1. 피성년후견인, <u>피한정후견인 또는 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람</u> 2. ~ 4. (생략) ② (생략)	제9조의3(위원의 결격사유) ① ----- ----- ----- 1. ----- <u>피한정후견인</u> 2. ~ 4. (현행과 같음) ② (현행과 같음)

개정안은 대도시권 광역교통위원회 위원의 결격사유 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’을 삭제하려는 것임.

「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제9조의3²⁹⁾제1항제1호 및 제2항은 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’은 대도시권 광역교통위원회 위원이 될 수 없고, 해당 사유가 후발적으로 발생하는 경우 그 위원은 당연퇴직하도록 규정하고 있음.

이는 ‘파산선고를 받고 복권되지 않은 자’를 공적 업무에서 배제함으로써 일반 국민을 보호하기 위한 취지로 이해됨. 그러나 파산제도는

29) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제9조의3(위원의 결격사유) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 광역교통위원회의 위원이 될 수 없다.

1. 피성년후견인, 피한정후견인 또는 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람
2. 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한 다) 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 사람
3. 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 사람
4. 벌금형을 선고받고 2년이 지나지 아니한 사람

② 위원이 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하게 되면 당연히 퇴직한다.

과중한 채무로 인하여 변제능력을 상실한 채무자의 재산을 공정하게 환가·배당하는 것을 목적으로 하는 것으로, 파산선고 자체를 불성실의 징표 또는 사회적 신뢰의 상실로 이해하여 공무담임권 제한 등 불이익한 처우를 하는 것은 파산선고 후 경제적 재출발을 돕는 파산·회생 제도의 취지에 부합하지 않을 우려가 있고,³⁰⁾

당사자의 직업의 자유, 공무담임권 등 헌법이 보장하는 기본권을 제한하는 것이므로 결격사유는 입법목적 달성을 위해 필요한 경우에 한정하여 제한적으로 운용될 필요가 있음.

다만, 대도시권광역교통위원회 위원의 결격사유 중 하나로 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’을 규정하고 있는 것은 동 위원회가 광역교통 시행계획의 결정, 광역교통개선대책의 확정 및 중앙부처와 지자체, 지자체 간에 서로 의견을 달리하는 광역교통 정책의 조정 등 대도시권 광역교통 업무에 관한 독자적인 권한³¹⁾을 부여받은 합의제 행정기관(행정위원회)³²⁾

30) [서울중앙지방법원 2006. 7. 14. 선고 2006가합17954 판결]

31) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제8조(대도시권광역교통위원회 설치 등) ① 대도시권 광역교통에 관한 업무를 수행하기 위하여 국토교통부 소속으로 대도시권광역교통위원회를 둔다.

② 광역교통위원회의 소관 업무는 다음 각 호와 같다.

1. 제3조의2에 따른 광역교통시행계획에 관한 사항
2. 제5조에 따른 추진계획, 제6조에 따른 추진계획의 평가 및 사후관리에 관한 사항
3. 제7조 및 제7조의2에 따른 광역교통 개선대책에 관한 사항
4. 제7조의6부터 제7조의9까지에 따른 특별대책지구 및 특별대책에 관한 사항
5. 제10조에 따른 광역교통시설에 대한 재정 지원에 관한 사항
6. 관계 중앙행정기관과 지방자치단체 간 또는 지방자치단체 상호간에 서로 의견을 달리하는 다음 각 목의 광역교통 사항에 관한 심의·조정 (중 략)

③ 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장은 제2항제6호에 따라 광역교통위원회에서 심의·조정·의결된 사항에 대하여는 그 결과를 충실히 이행하여야 한다.

32) 「정부조직법」

으로서 국민의 신뢰를 바탕으로 하는 공적 기능을 수행한다는 점, 뇌물 관련 범죄에 대해서는 공무원으로 의제되어 처벌된다는 점³³⁾에서 대도시권광역교통위원회 위원³⁴⁾의 업무 수행에 있어 높은 수준의 공정성과 객관성이 요구된다는 점을 함께 고려해야 할 것으로 생각됨.

따라서, 파산선고를 받은 사람으로서 복권되지 아니한 사람을 대도시권광역교통위원회 위원의 결격사유에서 삭제하는 개정안의 내용은 파산·회생 제도의 취지와 대도시권광역교통위원회 위원의 업무수행에 요구되는 높은 수준의 공정성과 객관성을 종합적으로 고려하여 판단할 필요가 있는 것으로 보임.

제5조(합의제행정기관의 설치) 행정기관에는 그 소관사무의 일부를 독립하여 수행할 필요가 있는 때에는 법률로 정하는 바에 따라 행정위원회 등 합의제행정기관을 둘 수 있다.

33) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제14조(벌칙 적용에서 공무원 의제) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정에 따른 벌칙을 적용할 때에는 공무원으로 본다.

1. **광역교통위원회 위원** 또는 실무위원회 위원 중 공무원이 아닌 위원

34) 동법 제9조에 따르면, 대도시권광역교통위원회는 위원장 1명과 상임위원 1명, 대도시권 광역교통 관련 업무를 담당하는 중앙행정기관 소속 고위공무원, 대도시권에 포함되는 광역지방자치단체의 부단체장 및 광역교통 관련 전문지식과 경험이 풍부한 자를 포함한 30명 이내의 위원으로 구성되며, 2022년 현재 위원은 당연직 위원 20명(위원장, 상임위원, 중앙부처 4, 부단체장 14), 민간 위촉직 위원 10명으로 구성됨.

「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제9조(광역교통위원회의 구성) ① 광역교통위원회는 위원장 1명과 상임위원 1명 및 다음 각 호의 위원을 포함하여 30명 이내로 구성한다.

1. 대도시권 광역교통 관련 업무를 담당하는 중앙행정기관 소속 고위공무원 중 대통령령으로 정하는 사람
2. 대도시권에 포함되는 광역지방자치단체의 부단체장 중 대통령령으로 정하는 사람
3. 그 밖에 광역교통 관련 전문지식과 경험이 풍부한 사람

② ~ ⑤ (생략)

국토교통부는 대도시권광역교통위원회는 각종 광역교통계획을 수립·심의·조정하고 이는 업무수행에 객관성·공정성이 요구되는바, 개인 재무상황이 불안정한 파산자는 객관성과 공정성이 담보되기 어려워 결정사유 유지가 필요하다는 입장임.

5) 도시철도법

현행	개정안
제28조(결격사유) ① 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 법인은 도시철도운송사업의 면허를 받을 수 없다. 1. (생략) 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람 3. 4. (생략)	제28조(결격사유) ① ----- ----- ----- -----. 1. (현행과 같음) <삭제> 3. 4. (현행과 같음)
② 이 법에 따라 도시철도운송사업의 면허가 취소된 후 그 취소일부터 2년이 지나지 아니한 법인은 도시철도운송사업의 면허를 받을 수 없다. 다만, 제1항제1호 및 제2호에 해당하여 제37조제1항제3호에 따라 도시철도운송사업의 면허가 취소된 경우는 제외한다.	② ----- ----- ----- -----. 제1항제1호----- ----- -----.

개정안은 도시철도운송사업 면허의 결격사유 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’을 삭제하려는 것임.

「도시철도법」 제26조³⁵⁾에 따르면, 국가 또는 지방자치단체가 아닌 법인으로서 도시철도운송사업³⁶⁾을 하려는 자는 시·도지사로부터 면

35) 「도시철도법」

제26조(면허 등) ① 국가 또는 지방자치단체가 아닌 법인으로서 도시철도운송사업을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 도시철도운송사업계획을 제출하여 시·도지사에게 면허를 받아야 한다.

② ~ ④ (생략)

36) 「도시철도법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. “도시철도운송사업”이란 도시철도와 관련된 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다.

가. 도시철도시설을 이용한 여객 및 화물 운송

나. 도시철도차량의 정비 및 열차의 운행 관리

허를 받아야 하는데, 동법 제28조³⁷⁾ 및 제37조³⁸⁾는 임원 중에 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’이 있는 법인은 도시철도운송사업 면허를 받을 수 없고, 이러한 결격사유가 후발적으로 발생한 경우(단, 3개월 이내 해당 임원을 개임한 경우는 제외)에도 면허권자(시·도지사)는 해당 도시철도운송사업 면허를 취소하도록 규정하고 있음.

동법은 도시철도운송사업 면허의 상대방이 법인일 것을 전제하는데, 법인의 임원에 대해 결격사유를 적용³⁹⁾함으로써 공공의 손실과 위험

37) 「도시철도법」

제28조(결격사유) ① 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 법인은 도시철도운송사업의 면허를 받을 수 없다.

1. 피성년후견인 또는 피한정후견인
 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람
 3. 이 법 또는 대통령령으로 정하는 철도 및 도시철도 관계 법령을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 사람
 4. 이 법 또는 대통령령으로 정하는 철도 및 도시철도 관계 법령을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 사람
- ② 이 법에 따라 도시철도운송사업의 면허가 취소된 후 그 취소일부터 2년이 지나지 아니한 법인은 도시철도운송사업의 면허를 받을 수 없다. 다만, 제1항제1호 및 제2호에 해당하여 제37조제1항제3호에 따라 도시철도운송사업의 면허가 취소된 경우는 제외한다.

38) 「도시철도법」 제37조제1항에 따르면, 도시철도운송사업자가 임원 중에 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’이 있는 경우 도시철도운송사업 면허를 취소하거나 6개월 이내 사업의 정지를 명할 수 있도록 하고 있는데, 같은 조 제2항에 따라 면허취소 등 처분의 세부기준을 정하고 있는 동법 시행규칙 [별표2]에서 이를 사업면허 취소 사유로 규정하고 있음.

「도시철도법」

제37조(면허의 취소 등) ① 시·도지사는 도시철도운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 사업의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 그 면허를 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제26조에 따른 도시철도운송사업 면허를 받은 경우
 2. 제27조에 따른 도시철도운송사업의 면허기준을 위반한 경우
 3. 도시철도운송사업자가 제28조의 결격사유에 해당하는 경우. 다만, 법인의 임원 중에 그 사유에 해당하는 사람이 있는 경우로서 3개월 이내에 그 임원을 개임(改任)하였을 때에는 제외한다.
 4. ~ 9. (생략)
- ② 제1항에 따른 행정처분의 세부기준은 위반행위의 종류와 위반 정도 등을 고려하여 국토교통부령으로 정한다.
- ③ 시·도지사는 제1항에 따라 도시철도운송사업의 면허를 취소하거나 사업의 정지를 명할 때에는 청문을 하여야 한다.

39) 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」 제8장에 따른 면책 및 복권제도는 개인인 자연인에게 적

을 방지하고 국민을 보호하기 위한 취지이지만, 임원 중에 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’이 있는 법인에 대해 도시철도운송사업을 영위할 수 없도록 하는 것은 직업선택의 자유, 영업의 자유 등을 제한할 우려가 있음. 이러한 점에서 개정안은 헌법상 기본권을 신장하는 의미가 있음.

다만, 도시철도운송사업은 안전과 편의 등 국민 생활과 밀접한 공공성이 높은 사업으로서, 법인의 주요 의사결정과정과 업무집행에 많은 영향력을 가진 임원에 대해 높은 수준의 공정성 및 책임성이 요구되는 점, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 시 국민 안전이 저해될 수 있다는 위험성 등을 함께 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

국토교통부는 결격사유 규정의 취지가 일반 국민의 건강·안전 또는 재산에 중대한 영향을 미치거나, 고도의 윤리성 및 책무성 등이 요구되는 직종이나 사업 영역에 종사하는 자의 자질을 일정 수준 이상 확보하기 위함임을 볼 때, 도시교통권역에서 생활하거나 이동하는 국민 전체를 대상으로 운영되는 도시철도운송사업과 관련해서는 보다 높은 수준의 공정성 및 책임성을 요구할 필요가 있다는 입장임.

용되는 규정이므로 법인의 경우 자연인인 임원에 대해 결격사유 규정을 적용함으로써 그 취지를 법인에게 실현하기 위한 것으로 이해됨.

아울러, 「행정기본법」 제16조에서는 결격사유 규정 시 유사한 다른 제도와 균형 강조하고 있는데, 철도사업, 여객자동차운송사업, 화물자동차운송사업, 복합물류터미널사업 등 다른 유사 운송사업의 경우에도 운송사업 임원이 가져야 할 윤리성 및 책임성 등을 감안하여 관련 법률에서 파산선고 미복권자를 결격사유로 규정하고 있으므로, 이와 동일한 기준을 적용하여야 한다는 입장임.

6) 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률

현행	개정안
제8조(등록의 결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 복합물류터미널사업의 등록을 할 수 없다. 1. 2. (생략) 3. 법인으로서 그 임원 중에 제1호 또는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우 가. <u>피성년후견인 또는 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자</u> 나. 다. (생략)	제8조(등록의 결격사유) ----- ----- ----- 1. 2. (현행과 같음) 3. ----- ----- ----- 가. <u>피성년후견인</u> 나. 다. (현행과 같음)

개정안은 복합물류터미널사업⁴⁰⁾의 등록에 대한 결격사유에서 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자를 삭제하려는 것임.

현행법은 법인에 대한 복합물류터미널사업 등록의 결격사유⁴¹⁾를 정

40) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

3. “물류터미널사업”이란 물류터미널을 경영하는 사업으로서 복합물류터미널사업과 일반물류터미널사업을 말한다. 다만, 다음 각 목의 시설물을 경영하는 사업은 제외한다.
 - 가. 「항만법」 제2조제5호의 항만시설 중 항만구역 안에 있는 화물하역시설 및 화물보관·처리 시설
 - 나. 「공항시설법」 제2조제7호의 공항시설 중 공항구역 안에 있는 화물운송을 위한 시설과 그 부대시설 및 지원시설
 - 다. 「철도사업법」 제2조제8호에 따른 철도사업자가 그 사업에 사용하는 화물운송·하역 및 보관 시설
 - 라. 「유통산업발전법」 제2조제15호 및 제16호의 집배송시설 및 공동집배송센터
4. “복합물류터미널사업”이란 두 종류 이상의 운송수단 간의 연계운송을 할 수 있는 규모 및 시설을 갖춘 물류터미널사업을 말한다.

41) 제8조(등록의 결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 복합물류터미널사업의 등록을 할 수 없다.

1. 이 법을 위반하여 벌금형 이상을 선고받은 후 2년이 지나지 아니한 자
2. 복합물류터미널사업 등록이 취소(제3호가목에 해당하여 제17조제1항제4호에 따라 등록이 취소된 경우는 제외한다)된 후 2년이 지나지 아니한 자
3. 법인으로서 그 임원 중에 제1호 또는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우
 - 가. 피성년후견인 또는 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자

하면서, 피성년후견인, 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자 또는 금고 이상의 형의 집행유예 기간 중에 있는 자와 함께 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자가 임원인 경우에는 복합물류터미널사업을 등록할 수 없도록 규정하고 있음.

동법은 복합물류터미널사업을 등록하려는 법인의 경우 임원에 대해 결격사유를 적용함으로써 공공의 손실과 위험을 방지하고 국민을 보호하기 위한 취지이지만, 임원 중에 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’이 있는 법인에 대해 복합물류터미널사업을 영위할 수 없도록 하는 것은 직업선택의 자유, 영업의 자유 등을 제한할 우려가 있음.

개정안은 법인의 임원과 관련된 결격사유에서 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 자’를 삭제함으로써 임원 중에 파산선고를 받은 자가 있더라도 복합물류터미널사업을 수행하려는 자에 대하여 헌법상 직업선택의 자유를 보장하고 파산자의 경제적 회복을 도우려는 것으로 보임.

다만, 복합물류터미널사업은 여러 운송수단 간 연계운송이 가능하여 물류 측면에서 중요도가 높은 사업으로서 법인의 주요 의사결정과정과 업무집행에 많은 영향력을 가진 임원에 대해 높은 수준의 책임성

나. 이 법을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자

다. 이 법을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 자

이 요구되는 점, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 함께 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

국토교통부는 복합물류터미널사업이 지역 운송망의 중심지에 철도 등 기반시설과 연계하여 국가적으로 중요한 물류 거점시설을 구축하여 운영하는 사업으로 법인의 주요 의사결정에 참여하게 되는 임원에게도 높은 수준의 윤리성 및 책임성이 요구되는 만큼 현행 결격사유를 유지할 필요가 있다는 의견을 제시하고 있음.

7) 여객자동차 운수사업법

현행	개정안
제6조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 할 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우에도 또한 같다.	제6조(결격사유) ----- ----- ----- ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. 파산선고를 받고 복권(復權)되지 아니한 자	<삭제>
3. 4. (생략)	3. 4. (현행과 같음)
5. 여객자동차운송사업의 면허나 등록이 취소된 후 그 취소일부터 2년이 지나지 아니한 자. 다만, 제1호 또는 제2호에 해당하여 제85조제1항제8호에 따라 여객자동차운송사업의 면허나 등록이 취소된 경우는 제외한다.	5. ----- ----- -----제1호----- ----- -----.
제63조의2(운영위원회 위원의 결격사유)	제63조의2(운영위원회 위원의 결격사유)
① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 제63조제2항에 따른 위원이 될 수 없다.	① ----- ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람	<삭제>
3. ~ 6. (생략)	3. ~ 6. (현행과 같음)
② ③ (생략)	② ③ (현행과 같음)

가) 여객자동차운송사업 면허·등록의 결격사유 관련

현행법에 따른 여객자동차운송사업은 다른 사람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상(有償)으로 여객을 운송하는 사업⁴²⁾으로서, 노선여객자동차 운송사업, 구역 여객자동차 운송사업 및 수요응답형 여객자동차운송사업으로 분류되고⁴³⁾, 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 현행 제4조에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 함.⁴⁴⁾

42) 「여객자동차 운수사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “여객자동차운송사업”이란 다른 사람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상(有償)으로 여객을 운송하는 사업을 말한다.

43) 「여객자동차 운수사업법」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 노선(路線) 여객자동차운송사업: 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간(이하 “노선”이라 한다)을 정하여 여객을 운송하는 사업
 2. 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업
 3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업
가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농촌과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제6호에 따른 어촌을 기점 또는 종점으로 하는 경우
나. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제16조에 따라 실시하는 대중교통현황조사에서 대중교통이 부족하다고 인정되는 지역을 운행하는 경우
- ② 제1항제1호 및 제2호의 여객자동차운송사업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

44) 「여객자동차 운수사업법」

제4조(면허 등) ① 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업) ① 법 제4조제1항 단서에 따라 시·도지사의 면허를 받아야 하는 면허 대상 여객자동차운송사업은 법 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업(이하 “수요응답형 여객자동차운송사업”이라 한다)으로 한다.

② 법 제4조제1항 단서에 따라 시·도지사에게 등록하여야 하는 등록대상 여객자동차운송사업은 마을버스운송사업·전세버스운송사업 및 특수여객자동차운송사업으로 한다.

③ 법 제4조제3항에서 “대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업”이란 마을버스운송사업을 말한다.

그 구체적인 면허·등록 기준을 보면, 사업계획이 해당 노선이나 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합하여야 하고, 최저 면허기준 대수(臺數), 보유 차고 면적, 부대시설, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합하여야 하며, 개인택시운송사업의 경우 추가적으로 운전 경력, 교통사고 유무, 거주지 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합하여야 함.⁴⁵⁾

개정안은 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자를 여객자동차운송사업 면허·등록의 결격사유에서 삭제하려는 것인데, 여객자동차운송사업 면허·등록 시 전용차량 및 각종 부대시설·설비를 구비해야 하므로 재산의 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업등록이 어려워 파산선고 관련 결격사유 조항을 두지 않더라도 그 취지는 구현될 것으로 보임.

45) 「여객자동차 운수사업법」

제5조(면허 등의 기준) ① 여객자동차운송사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다.

1. 사업계획이 해당 노선이나 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것
2. 최저 면허기준 대수(臺數), 보유 차고 면적, 부대시설, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것
3. 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우에는 운전 경력, 교통사고 유무, 거주지 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제5조(운전경력 등 별도의 면허기준이 요구되는 여객자동차운송사업) 법 제5조제1항제3호에 따른 운전 경력 등의 면허기준이 적용되는 여객자동차운송사업은 개인택시운송사업으로 한다.

다만, 여객자동차운송사업은 버스, 택시 등 국민 생활과 매우 밀접한 교통수단에 대한 사업으로서, 운송사업자의 재산상의 신용과 거래의 신뢰는 물론 사업운영의 안정성과 계속성에 대한 국민적 신뢰가 중요한데, 운송사업자가 파산선고로 인해 사업운영을 위한 물적 기준을 충족하지 못하는 경우 사업운영의 안정성과 계속성이 저해될 우려가 있다는 점을 함께 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 여객자동차운송사업 법인의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 여객자동차운송사업 법인 임원에게 요구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

국토교통부는 여객자동차운송사업 면허·등록 시 전용차량 및 각종 부대시설·설비를 구비해야 하므로 재산의 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업등록이 어렵다는 점에서 개정 실익이 적다는 의견임.

나) 공제조합 운영위원회 위원의 결격사유 관련

현행 제61조⁴⁶⁾는 여객자동차 운수사업자 상호 간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 자동차 사고로 생긴 손해를 배상(賠償)하기 위하여 국토교통부장관의 인가를 받아 업종별로 공제조합을 설립할 수 있도록 하고 있음.

현행 제63조⁴⁷⁾에 따른 공제조합의 운영위원회는 공제사업에 관한 사항을 심의·의결하고 그 업무집행을 감독하기 위하여 조합원, 운수사업·금융·보험·회계·법률 분야 전문가, 관계 공무원 및 그 밖에 여객자동차 운수사업 관련 이해관계자로 구성됨.

개정안은 공제조합 운영위원회 위원의 결격사유에서 “파산선고를 받고 복권되지 아니한 자”를 삭제하려는 것인데,

운영위원회의 구체적 기능을 보면, 공제사업의 사업계획·운영 및 관

46) 「여객자동차 운수사업법」

제61조(공제조합의 설립 등) ① 여객자동차 운수사업자(터미널사업자는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)는 상호 간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 자동차 사고로 생긴 손해를 배상(賠償)하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아 업종별로 공제조합(이하 “공제조합”이라 한다)을 설립할 수 있다.

47) 「여객자동차 운수사업법」

제63조(공제조합의 운영위원회) ① 공제조합은 제64조에 따른 공제사업에 관한 사항을 심의·의결하고 그 업무집행을 감독하기 위하여 운영위원회를 둔다.

② 운영위원회 위원은 조합원, 운수사업·금융·보험·회계·법률 분야 전문가, 관계 공무원 및 그 밖에 여객자동차 운수사업 관련 이해관계자로 구성하되, 그 수는 25명 이내로 한다. 다만, 제60조에 따라 연합회가 공제사업을 하는 경우의 운영위원회 위원은 시·도 조합대표 전원을 포함하는 35명 이내로 한다.

③ 그 밖에 운영위원회의 구성과 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

리에 관한 기본 방침, 예산 및 결산에 관한 사항, 공제금, 공제 가입금, 분담금 및 그 요율에 관한 사항 등을 심의·의결하고 공제조합의 업무집행을 감독하는 역할 등으로서⁴⁸⁾, 그 위원에게는 공제조합의 공제금 지급능력과 경영의 건전성 확보 등을 위하여 높은 신뢰성과 재산상의 신용이 요구되는 측면이 있는 것으로 보이고,

현행 제76조⁴⁹⁾는 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 공제조합에 위탁할 수 있도록 하고 있고, 그 업무에 종사하는 임·직원은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정에 따른 벌칙을 적용하는 경우 공무원으로 보도록 규정하고 있는 점을 고려해야 할 것으로 생각됨.

48) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제27조(운영위원회) ⑦ 운영위원회는 공제사업에 관하여 다음 각 호의 사항을 심의·의결하며 그 업무집행을 감독한다.

1. 사업계획·운영 및 관리에 관한 기본 방침
2. 예산 및 결산에 관한 사항
3. 차입금에 관한 사항
4. 주요 예산집행에 관한 사항
5. 임원의 임면(任免)에 관한 사항
6. 공제약관·공제규정의 변경과 각종 내부규정의 제정·개정 및 폐지에 관한 사항
7. 공제금, 공제 가입금, 분담금 및 그 요율(料率)에 관한 사항
8. 정관으로 정하는 사항
9. 그 밖에 위원장이 필요하다고 인정하여 회의에 부치는 사항

49) 「여객자동차 운수사업법」

제76조(권한의 위탁 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 조합, 연합회, 공제조합, 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단, 자동차손해배상진흥원 또는 대통령령으로 정하는 전문 검사기관에 위탁할 수 있다. ② 제1항에 따라 위탁받은 업무에 종사하는 조합, 연합회, 공제조합, 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단, 자동차손해배상진흥원 또는 전문 검사기관의 임원 및 직원은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정에 따른 벌칙을 적용하는 경우 공무원으로 본다.

국토교통부는 공제조합 운영위원회는 각종 공제·복지증진사업을 결정·집행·감독하는 위치인바, 재무상황이 불안정한 파산자가 임원이 될 경우 각종 이해충돌 상황이 발생될 우려가 있다는 의견임.

8) 자동차관리법

현행	개정안
제54조(결격사유) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 자동차관리사업을 할 수 없다. 법인인 경우에는 임원 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 경우에도 또한 같다. 1. (생략) 2. 파산선고를 받은 자로서 복권되지 아니한 자 3. 이 법에 따른 자동차관리사업의 등록이 취소(제1호 및 제2호에 해당하여 등록이 취소된 경우는 제외한다)된 후 1년이 지나지 아니한 자 4. 5. (생략) ② (생략)	제54조(결격사유) ① ----- ----- ----- ----- 1. (현행과 같음) <삭제> 3. ----- -----제1호----- ----- 4. 5. (현행과 같음) ② (현행과 같음)
제68조의16(운영위원회 위원의 결격사유) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 제68조의15제2항에 따른 위원이 될 수 없다. 1. (생략) 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람 3. ~ 7. (생략) ② ③ (생략)	제68조의16(운영위원회 위원의 결격사유) ① ----- ----- ----- 1. (현행과 같음) <삭제> 3. ~ 7. (현행과 같음) ② ③ (현행과 같음)

가) 자동차관리사업 결격사유 관련

자동차관리사업은 자동차매매업·자동차정비업 및 자동차해체재활용업을 의미⁵⁰⁾하고, 자동차관리사업을 하려는 자는 시장·군수·구청장에게 등록⁵¹⁾하여야 함. 현행 제54조에서는 자동차관리사업자의 결격사유를 정하고 있는데, 같은 조 제1항제2호는 ‘파산선고를 받은 자로서 복권되지 아니한 자’는 자동차관리사업을 할 수 없다고 규정하고 있음.

개정안은 자동차관리사업자의 결격사유에서 ‘파산선고를 받은 자로서 복권되지 아니한 자’를 제외하려는 것으로, 파산선고를 받은 자의 직업 선택의 자유, 경제 활동의 자유를 보장할 수 있다는 점에서 긍정적이라고 볼 수 있음.

다만, 자동차관리사업은 자동차 거래의 신뢰성 확보, 자동차의 성능 및 안전성 확보 등과 관련된 사업으로서 자동차관리사업자에게 책임성과 공공성이 요구된다는 점, 파산선고를 받게 되어 재산의 처분권이

50) 「자동차관리법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. “자동차관리사업”이란 자동차매매업·자동차정비업 및 자동차해체재활용업을 말한다.
7. “자동차매매업”이란 자동차[신조차(新造車)와 이륜자동차는 제외한다]의 매매 또는 매매 알선 및 그 등록 신청의 대행업(業)으로 하는 것을 말한다.
8. “자동차정비업”이란 자동차(이륜자동차는 제외한다)의 점검작업, 정비작업 또는 튜닝작업을 업으로 하는 것을 말한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 작업은 제외한다.
9. “자동차해체재활용업”이란 폐차 요청된 자동차(이륜자동차는 제외한다)의 인수(引受), 재사용 가능한 부품의 회수, 폐차 및 그 말소등록신청의 대행업으로 하는 것을 말한다.

51) 「자동차관리법」

제53조(자동차관리사업의 등록 등) ① 자동차관리사업을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장에게 등록하여야 한다. 등록 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 등록 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

② 제1항에 따른 자동차관리사업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

제한되면 자동차정비 및 자동차해체재활용 등에 필요한 각종 시설이나 설비를 유지·관리하기가 곤란하여 사업이 부실하게 운영될 우려가 있다는 점 등을 고려할 필요가 있음.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 자동차관리사업 법인의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 자동차관리사업 법인 임원에게 요구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

국토교통부는 자동차관리사업 등록시 시설 및 각종 설비가 필요하나 재산권 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업등록이 어려워 개정의 실익이 적고, 현행법 제58조의3⁵²⁾에 규정된 자동차관리사업자의 손해배상책임을 이행하기 어려워 소비자 보호에 차질이 발생하므로 결격사유 유지가 필요하다는 입장임.

52) 「자동차관리법」

제58조의3(자동차관리사업자의 손해배상책임) ① 자동차매매업자가 자동차를 매도하거나 매매의 알선을 하는 때에 제58조제1항 각 호의 고지를 하지 아니하거나 거짓으로 고지함으로써 자동차매수인에게 재산상의 손해가 발생한 경우에는 그 손해를 배상하여야 한다. 이 경우 자동차성능·상태점검자가 자동차매매업자에게 거짓 또는 오류가 있는 성능·상태점검 내용을 제공함으로써 매수인에게 재산상의 손해가 발생한 경우에는 자동차매매업자는 자동차성능·상태점검자에게 구상할 수 있다.

나) 자동차매매업 공제조합 운영위원회 위원 결격사유 관련

현행법 제68조의14⁵³⁾는 자동차매매업자 상호 간 협동조직을 통하여 자율적인 경제활동을 도모하고 자동차매매업 운영에 필요한 각종 보증과 자금 융자 및 자동차매매 관련 손해배상 등을 위하여 자동차매매업 공제조합을 설립할 수 있도록 함.

현행법 제68조의15⁵⁴⁾는 공제조합의 사업에 관한 사항을 심의·의결하고 업무 집행을 감독하기 위해 운영위원회를 두며 위원은 조합원, 전문가, 관계 공무원 그 밖에 이해관계자로 구성됨.

개정안은 공제조합 운영위원회 위원의 결격사유에서 “파산선고를 받고 복권되지 아니한 자”를 삭제하려는 것인데,

운영위원회의 구체적 기능을 보면, 공제사업의 사업계획·운영 및 관리에 관한 기본 방침, 예산 및 결산에 관한 사항, 임원의 임면에 관한 사항, 공제금, 공제 사입금, 분담금 및 그 요율에 관한 사항 등을 심의·의결하고 공제조합의 업무집행을 감독하는 등으로서⁵⁵⁾, 그 위원에

53) 「자동차관리법」

제68조의14(공제조합의 설립 등) ① 자동차매매업자는 상호 간의 협동조직을 통하여 자율적인 경제활동을 도모하고 자동차매매업 운영에 필요한 각종 보증과 자금 융자 및 자동차매매 관련 손해배상 등을 위하여 국토교통부장관의 인가를 받아 공제조합(이하 “공제조합”이라 한다)을 설립할 수 있다.

54) 「자동차관리법」

제68조의15(공제조합의 운영위원회) ① 공제조합은 제68조의17에 따른 사업에 관한 사항을 심의·의결하고 그 업무 집행을 감독하기 위하여 운영위원회를 둔다.

② 운영위원회 위원은 조합원, 자동차매매업·금융·보험·회계·법률 분야 전문가, 관계 공무원 및 그 밖에 자동차매매업 관련 이해관계자로 구성하되, 그 수는 25명 이내로 한다.

계는 공제조합의 공제금 지급능력과 경영의 건전성 확보 등을 위하여 높은 신뢰성과 재산상의 신용이 요구되는 측면이 있는 것으로 보이므로 이에 대한 고려가 필요할 것으로 보임.

55) 「자동차관리법령 시행령」

제13조의14(운영위원회의 구성 및 운영 등) ① 법 제68조의15제1항에 따른 운영위원회(이하 “운영위원회”라 한다)는 공제사업에 관하여 다음 각 호의 사항을 심의·의결하며 그 업무집행을 감독한다.

1. 사업계획·운영 및 관리에 관한 기본 방침에 관한 사항
2. 예산 및 결산에 관한 사항
3. 차입금에 관한 사항
4. 주요 예산집행에 관한 사항
5. 임원의 임면(任免)에 관한 사항
6. 공제약관·공제규정의 변경과 각종 내부규정의 제정·개정 및 폐지에 관한 사항
7. 공제금, 공제 가입금, 분담금 및 그 요율(料率)에 관한 사항
8. 정관으로 정하는 사항
9. 그 밖에 운영위원회의 위원장이 필요하다고 인정하여 회의에 부치는 사항

9) 주차장법

현행	개정안
제19조의15(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 보수업의 등록을 할 수 없다. 1. (생략) 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자 3. 4. (생략) 5. 제19조의19에 따라 등록이 취소된 후 2년이 지나지 아니한 자(제19조의15제1호 및 제2호에 해당하여 등록이 취소된 경우는 제외한다) 6. (생략)	제19조의15(결격사유) ----- ----- ----- 1. (현행과 같음) <삭제> 3. 4. (현행과 같음) 5. -----제19조의15제1호----- ----- 6. (현행과 같음)

현행은 기계식주차장치 보수업을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수 또는 구청장에게 등록하여야 하는데, 개정안은 그 등록의 결격사유에서 “파산선고를 받고 복권되지 아니한 자”를 삭제하려는 것임.

현행 제19조의14⁵⁶⁾에 따라 기계식주차장치 보수업 등록을 하려면 대통령령으로 정하는 기술인력과 설비를 갖추어야 하고, 현행 제19조의18 및 제19조의19제1항⁵⁷⁾에 따라 보수업자가 등록기준에 미달하게

56) 「주차장법」

제19조의14(기계식주차장치 보수업의 등록) ① 기계식주차장치 보수업(이하 “보수업”이라 한다)을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수 또는 구청장에게 등록하여야 한다.

② 제1항에 따라 보수업의 등록을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 기술인력과 설비를 갖추어야 한다.

57) 「주차장법」

된 경우 등에는 시장·군수 또는 구청장이 시정을 명령하고, 이를 이행하지 아니한 경우 등록을 취소하도록 규정하고 있으므로 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자를 결격사유로 규정하지 않더라도 공공의 안전을 위한 입법목적의 달성이 가능한 것으로 보임.

다만, 보수업 등록의 결격사유를 완화하는 것에 대해서는 그 업무 및 설비 등이 이용자 및 기술인력의 안전과 직결되어 있다는 점, 기계식주차장의 특성상 안전사고 발생 시 중대사고로 이어질 가능성이 크다는 점 등을 함께 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 보수업 법인의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 보수업 법인 임원에게 요구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

제19조의18(시정명령) 시장·군수 또는 구청장은 보수업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기간을 정하여 그 시정을 명할 수 있다.

1. 제19조의14제2항에 따른 보수업의 등록기준에 미달하게 된 경우
2. 제19조의16에 따른 보험에 가입하지 아니한 경우

제19조의19(등록의 취소 등) ① 시장·군수 또는 구청장은 보수업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보수업의 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 영업의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호·제2호·제4호 및 제6호에 해당하는 경우에는 그 등록을 취소하여야 한다.

2. 제19조의15 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우(같은 조 제6호에 해당하는 법인이 그에 해당하게 된 날부터 3개월 이내에 해당 임원을 바꾸어 임명한 경우는 제외한다)
4. 제19조의18에 따른 시정명령을 이행하지 아니한 경우

국토교통부는 기계식주차장치 보수업 등록시 보수 설비 및 기술인력의 고용이 필요한바 재산권 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업등록이 어려워 개정의 실익이 적다는 의견임.

10) 철도사업법

현행	개정안
제7조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 법인은 철도사업의 면허를 받을 수 없다. 1. 법인의 임원 중 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 법인 가. (생략) 나. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람 다.·라. (생략) 2. 제16조제1항에 따라 철도사업의 면허가 취소된 후 그 취소일부터 2년이 지나지 아니한 법인. 다만, 제1호가목 또는 나목에 해당하여 철도사업의 면허가 취소된 경우는 제외한다.	제7조(결격사유) ----- ----- ----- 1. ----- ----- 가. (현행과 같음) <삭제> 다.·라. (현행과 같음) 2. ----- ----- -----제1호 가목----- -----.

개정안은 철도사업 면허의 결격사유 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’을 삭제하려는 것임.

「철도사업법」 제5조⁵⁸⁾에 따르면, 철도사업⁵⁹⁾을 경영하려는 자는 제

58) 「철도사업법」

제5조(면허 등) ① 철도사업을 경영하려는 자는 제4조제1항에 따라 지정·고시된 사업용철도노선을 정하여 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 철도의 공공성과 안전을 강화하고 이용자 편의를 증진시키기 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 필요한 부담을 붙일 수 있다.

② 제1항에 따른 면허를 받으려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 사업계획서를 첨부한 면허신청서를 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

③ 철도사업의 면허를 받을 수 있는 자는 법인으로 한다.

59) 「철도사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. “철도사업”이란 다른 사람의 수요에 응하여 철도차량을 사용하여 유상(有償)으로 여객이나 화물을 운송하는 사업을 말한다.

4조제1항⁶⁰⁾에 따라 지정·고시된 사업용철도노선을 정하여 국토교통부장관의 면허를 받도록 하고 있는데, 동법 제7조⁶¹⁾ 및 제16조⁶²⁾는 임원 중에 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’이 있는 법인은 철도사업 면허를 받을 수 없고, 이러한 결격사유가 후발적으로 발생한 경우(단, 3개월 이내 해당 임원을 개임한 경우는 제외)에도 면허권자(국토교통부장관)가 해당 사업의 면허를 필요적으로 취소하도록 규정하고 있음.

동법은 철도사업 면허의 상대방이 법인일 것을 전제하는데, 법인의 임원에 대해 결격사유를 적용⁶³⁾함으로써 공공의 손실과 위험을 방지

8. 「철도사업법」 제4조제1항에 따라 설립된 한국철도공사(이하 “철도공사”라 한다) 및 제5조에 따라 철도사업 면허를 받은 자를 말한다.

60) 「철도사업법」

제4조(사업용철도노선의 고시 등) ① 국토교통부장관은 사업용철도노선의 노선번호, 노선명, 기점(起點), 종점(終點), 주요 경과지(정차역을 포함한다)와 그 밖에 필요한 사항을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 지정·고시하여야 한다.

61) 「철도사업법」

제7조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 법인은 철도사업의 면허를 받을 수 없다.

1. 법인의 임원 중 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 법인

가. 피성년후견인 또는 피한정후견인

나. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람

다. 이 법 또는 대통령령으로 정하는 철도 관계 법령을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 사람

라. 이 법 또는 대통령령으로 정하는 철도 관계 법령을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예 기간 중에 있는 사람

2. 제16조제1항에 따라 철도사업의 면허가 취소된 후 그 취소일부터 2년이 지나지 아니한 법인. 다만, 제1호가목 또는 나목에 해당하여 철도사업의 면허가 취소된 경우는 제외한다.

62) 「철도사업법」

제16조(면허취소 등) ① 국토교통부장관은 철도사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 면허를 취소하거나, 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부의 정지를 명하거나, 노선 운행중지·운행제한·감차 등을 수반하는 사업계획의 변경을 명할 수 있다. 다만, 제4호 및 제7호의 경우에는 면허를 취소하여야 한다.

1. ~ 6. (생략)

7. 철도사업자의 임원 중 제7조제1호 각 목의 어느 하나의 결격사유에 해당하게 된 사람이 있는 경우. 다만, 3개월 이내에 그 임원을 바꾸어 임명한 경우에는 예외로 한다.

8. ~ 12. (생략)

②·③ (생략)

63) 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」 제8장에 따른 면책 및 복권제도는 개인인 자연인에게 적

하고 국민을 보호하기 위한 취지이지만, 임원 중에 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’이 있는 법인에 대해 철도사업을 영위할 수 없도록 하는 것은 영업의 자유 등을 제한할 우려가 있음.

개정안은 법인의 임원과 관련된 결격사유에서 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 자’를 삭제함으로써 임원 중에 파산선고를 받은 자가 있더라도 철도사업을 수행하려는 자에 대하여 헌법상 직업선택의 자유를 보장하고 파산자의 경제적 회복을 도우려는 것으로 보임.

다만, 철도사업은 안전과 편의 등 국민 생활과 밀접한 공공성이 강한 사업으로서 법인의 주요 의사결정과정과 업무집행에 많은 영향력을 가진 임원에 대해 높은 수준의 공정성 및 책임성이 요구되는 점, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 함께 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

국토교통부는 철도사업면허는 신청자(법인)가 해당 사업을 수행할 수 있는 재정적 능력과 일정 대수 이상의 철도차량을 구비해야 하므로 재무상황이 불안정한 파산자가 임원이 될 경우, 각종 이해충돌 상황 등이 발생할 우려가 있다는 입장임.

용되는 규정이므로 법인의 경우 자연인인 임원에 대해 결격사유 규정을 적용함으로써 그 취지를 법인에게 실현하기 위한 것으로 이해됨.

아울러, 「행정기본법」 제16조에서는 결격사유 규정 시 유사한 다른 제도와 균형 강조하고 있는데, 도시철도운송사업, 여객자동차운송사업, 화물자동차운송사업, 복합물류터미널사업 등 다른 유사 운송사업의 경우에도 운송사업 임원이 가져야 할 윤리성 및 책임성 등을 감안하여 관련 법률에서 파산선고 미복권자를 결격사유로 규정하고 있으므로, 이와 동일한 기준을 적용하여야 한다는 입장임.

11) 철도안전법

현행	개정안
제26조의4(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 철도차량 제작자승인을 받을 수 없다. 1. (생략) 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람 3. ~ 6. (생략)	제26조의4(결격사유) ----- ----- ----- 1. (현행과 같음) <삭제> 3. ~ 6. (현행과 같음)
제38조의8(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 정비조직의 인증을 받을 수 없다. 법인인 경우에는 임원 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 경우에도 또한 같다. 1. (생략) 2. 파산선고를 받은 자로서 복권되지 아니한 자 3. 제38조의10에 따라 정비조직의 인증이 취소(제38조의10제1항제4호에 따라 제1호 및 제2호에 해당되어 인증이 취소된 경우는 제외한다)된 후 2년이 지나지 아니한 자 4. 5. (생략)	제38조의8(결격사유) ----- ----- ----- 1. (현행과 같음) <삭제> 3. ----- ----- ----제1호----- ----- 4. 5. (현행과 같음)
제38조의10(인증정비조직의 인증 취소 등) ① 국토교통부장관은 인증정비조직이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 인증을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 업무의 제한이나 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호(고의에 의한 경우로 한정한다) 및 제4호에 해당하는 경우에는 그 인증을 취소하여야 한다.	제38조의10(인증정비조직의 인증 취소 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----

1. ~ 3. (생략)	1. ~ 3. (현행과 같음)
4. 제38조의8제1호 및 제2호에 따른 결격사유에 해당하게 된 경우	4. 제38조의8제1호----- -----
5. (생략)	5. (현행과 같음)
② (생략)	② (현행과 같음)

개정안은 철도차량 제작자승인 및 철도차량 정비조직인증의 결격사유 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’을 삭제하려는 것임.

「철도안전법」 제26조의4⁶⁴⁾·제38조의8⁶⁵⁾ 및 제38조의10⁶⁶⁾에 따르면, ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’ 또는 임원 중에 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’이 있는 법인은 철도차량 제작자승인 또는 철도차량 정비조직인증을 받을 수 없고, 이러한 결격사유가 후발적으로 발생한 경우 철도차량 정비조직인증을 필요적으로 취소하도록 규정하고 있음.⁶⁷⁾

64) 「철도안전법」

제26조의4(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 철도차량 제작자승인을 받을 수 없다.

1. 피성년후견인
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람
3. ~ 5. (생략)
6. 임원 중에 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 법인

65) 「철도안전법」

제38조의8(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 정비조직의 인증을 받을 수 없다. 법인인 경우에는 임원 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 경우에도 또한 같다.

1. 피성년후견인 및 피한정후견인
2. 파산선고를 받은 자로서 복권되지 아니한 자
3. ~ 5. (생략)

66) 「철도안전법」

제38조의10(인증정비조직의 인증 취소 등) ① 국토교통부장관은 인증정비조직이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 인증을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 업무의 제한이나 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호(고의에 의한 경우로 한정한다) 및 제4호에 해당하는 경우에는 그 인증을 취소하여야 한다.

4. 제38조의8제1호 및 제2호에 따른 결격사유에 해당하게 된 경우

이는 철도차량 제작자 및 정비조직의 자질을 일정 수준 이상으로 유지함으로써 공공의 손실과 위험을 방지하고, 불완전한 서비스로부터 국민을 보호하기 위한 취지이지만, 당사자의 직업의 자유 및 경제활동의 자유, 행복추구권 등 기본권을 제한하는 것이므로 결국사유는 입법목적 달성을 위해 필요한 경우에 한정하여 제한적으로 운용될 필요가 있음.

철도차량을 제작하거나 철도차량정비를 하려는 자가 파산선고로 인해 재산권의 행사가 제한될 경우 동법 제26조의3⁶⁸⁾에 따른 철도차량 품질관리체계의 확보 및 제38조의7⁶⁹⁾에 따른 정비조직인증기준의 충족 등 법령에 따른 사업의 영위가 사실상 불가능하다는 점을 고려하면 파산선고 관련 결국조항을 두지 않더라도 현행 철도차량 제작 및 정비조직인증을 위한 기준 등을 통해 공공의 안전과 손실을 방지하고자 하는 입법목적의 달성이 가능할 것으로 보임.

다만, 철도차량 제작자승인 및 정비조직인증은 철도차량의 안전 및

67) 철도차량 제작자승인의 경우 결국사유에 관한 다른 입법례와 달리 동법 제26조의7에 따른 철도차량 제작자 승인취소 사유에서 ‘결격사유에 해당하는 경우’를 별도로 규정하고 있지 않음.

68) 「철도안전법」

제26조의3(철도차량 제작자승인) ① 제26조에 따라 형식승인을 받은 철도차량을 제작(외국에서 대한민국에 수출할 목적으로 제작하는 경우를 포함한다)하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 철도차량의 제작을 위한 인력, 설비, 장비, 기술 및 제작검사 등 철도차량의 적합한 제작을 위한 유기적 체계(이하 “철도차량 품질관리체계”라 한다)를 갖추고 있는지에 대하여 국토교통부장관의 제작자승인을 받아야 한다.

②·③ (생략)

69) 「철도안전법」

제38조의7(철도차량 정비조직인증) ① 철도차량정비를 하려는 자는 철도차량정비에 필요한 인력, 설비 및 검사체계 등에 관한 기준(이하 “정비조직인증기준”이라 한다)을 갖추어 국토교통부장관으로부터 인증을 받아야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항의 경우에는 그러하지 아니하다.

② ~ ④ (생략)

품질관리를 위해 도입된 제도라는 점에서 철도차량 제작자 및 철도차량 정비조직의 거래상 신뢰 및 재산상 신용은 물론 업무수행에 있어 높은 수준의 공공성이 요구된다는 점, 철도차량 제작자 및 정비조직 운영자가 파산선고로 인해 사업운영을 위한 물적 기준의 충족이 어려울 경우 사업의 계속성과 안정성이 저해될 우려가 있다는 점 등을 함께 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 철도차량 제작 법인 및 정비조직 법인의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 해당 법인 임원에게 요구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

국토교통부는 철도차량 제작자승인, 정비조직인증을 받으려는 자는 각종 설비 및 기술인력을 구비해야 하는바, 재산권 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업등록이 어려워 개정 실익이 적다는 의견임.

12) 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률

현 행	개 정 안
제44조의4(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 철도시설 안전진단전문기관으로 등록할 수 없다. 1. (생략) 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람 3. ~ 6. (생략)	제44조의4(결격사유) ----- ----- -----. 1. (현행과 같음) <삭 제> 3. ~ 6. (현행과 같음)

개정안은 철도시설 안전진단전문기관의 등록의 결격사유 중 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’을 삭제하려는 것임.

「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제44조의3⁷⁰⁾에 따르면, 철도시설의 정기점검등을 대행하려는 자는 자본금 및 기술인력 등 대통령령으로 정하는 등록기준을 갖추어 시·도지사에게 철도시설 안전진단전문기관으로 등록하여야 하는데, 동법 제44조의4 및 제44조의6⁷¹⁾에서는 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’ 또는 임원

70) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」

제44조의3(철도시설 안전진단전문기관의 등록 등) ① 철도시설의 정기점검등을 대행하려는 자는 자본금 및 기술인력 등 대통령령으로 정하는 등록기준을 갖추어 시·도지사에게 철도시설 안전진단전문기관으로 등록을 하여야 한다.

② ~ ⑧ (생략)

71) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」

제44조의6(등록의 취소 등) 시·도지사는 철도시설 안전진단전문기관이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 등록을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 영업정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호부터 제3호까지 및 제8호, 제9호 또는 제14호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 등록을 취소하여야 한다.

1. ~ 7. (생략)

8. 제44조의4 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우. 다만, 제44조의4제6호에 해당하는 법인이 6개월 이내에 그 임원을 바꾸어 임명한 경우에는 그러하지 아니하다.

9. ~ 14. (생략)

중에 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람’이 있는 법인은 철도시설 안전진단전문기관의 등록을 할 수 없고, 이러한 결격사유가 후발적으로 발생한 경우(단, 6개월 이내 그 임원을 개임한 법인은 제외)에도 그 등록을 필요적으로 취소하도록 규정하고 있음.

이는 철도시설 안전진단전문기관의 자질을 일정 수준 이상으로 유지함으로써 공공의 손실과 위험을 방지하고, 불완전한 서비스로부터 국민을 보호하기 위한 취지이지만, 당사자의 직업의 자유 및 경제활동의 자유, 행복추구권 등 기본권을 제한하는 것이므로 결격사유는 입법목적 달성을 위해 필요한 경우에 한정하여 제한적으로 운용될 필요가 있음.

철도시설의 정기점검등을 대행하려는 자가 파산선고로 인해 재산권의 행사가 제한될 경우 동법 제44조의3에 따른 등록기준의 충족 등 법령에 따른 사업의 영위가 사실상 불가능하다는 점⁷²⁾을 고려하면 파산선고

72) 동법 제44조의3 및 제44조의6에 따르면, 철도시설의 정기점검등을 대행하려는 자는 자본금 및 기술인력 등 대통령령으로 정하는 등록기준*을 갖추어 등록하여야 하고, 동 기준을 충족하지 못한 경우 시·도지사는 해당 등록의 취소 또는 영업정지를 명할 수 있도록 규정하고 있음.

* 동법 시행령 [별표 5의2]에 따른 등록기준: 전문분야의 기술인력(특급 2명·중급 3명·초급 3명), 진단측정장비 및 자본금(1억원 이상)

「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」

제44조의3(철도시설 안전진단전문기관의 등록 등) ① 철도시설의 정기점검등을 대행하려는 자는 자본금 및 기술인력 등 대통령령으로 정하는 등록기준을 갖추어 시·도지사에게 철도시설 안전진단전문기관으로 등록을 하여야 한다.

② ~ ⑧ (생략)

제44조의6(등록의 취소 등) 시·도지사는 철도시설 안전진단전문기관이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 등록을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 영업정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호부터 제3호까지 및 제8호, 제9호 또는 제14호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 등록을 취소하여야 한다.

1. ~ 6. (생략)

7. 제44조의3제1항에 따른 등록기준에 미치지 못하게 된 경우. 다만, 일시적으로 등록기준에 미치지 못하게 된 경우 등 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

8. ~ 14. (생략)

관련 결격조항을 두지 않더라도 현행 등록기준 등을 통해 공공의 안전과 손실을 방지하고자 하는 입법목적의 달성이 가능할 것으로 보임.

다만, 철도시설 안전진단전문기관의 등록은 철도시설의 정밀진단 및 성능평가 업무의 내실화를 위해 도입된 제도로, 철도시설의 안전 확보를 위한 공공성이 강한 사업이라는 점에서 철도시설 안전진단전문기관의 거래상 신뢰 및 재산상 신용은 물론 안전진단 업무수행에 있어 높은 수준의 공정성과 객관성이 요구된다는 점, 철도시설 안전진단전문기관으로 등록한 자가 파산선고로 인해 사업운영을 위한 물적 기준의 충족하지 못하는 경우 사업의 계속성과 안정성이 저해될 우려가 있다는 점 등을 함께 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 철도시설 안전진단전문기관 법인의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 해당 법인 임원에게 요구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 시행령」

제34조의4(일시적인 등록기준의 미달) 법 제44조의6제7호 단서에서 “일시적으로 등록기준에 미치지 못하게 된 경우 등 대통령령으로 정하는 경우”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 제34조의3제1항에 따른 등록기준 중 기술인력의 사망·실종 또는 퇴직으로 기술인력 기준을 충족하지 못하는 경우로서 그 기간이 30일 이내인 경우
2. 제34조의3제1항에 따른 등록기준 중 자본금 기준을 충족하지 못하는 경우로서 해당 철도시설 안전진단전문기관에 대하여 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」에 따른 회생절차 또는 「기업구조조정 촉진법」 제8조에 따른 공동관리절차가 계속 중인 경우

국토교통부는 철도시설 안전진단전문기관 등록 시 자본금(1억원 이상) 및 기술인력의 고용이 필요한 바, 재산권 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업등록이 어려워 개정실익이 적다는 의견임.

13) 항공·철도 사고조사에 관한 법률

현행	개정안
제8조(위원의 결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 위원이 될 수 없다. 1. 피성년후견인· <u>피한정후견인 또는 파산자로서 복권되지 아니한 자</u> 2. ~ 6. (생략)	제8조(위원의 결격사유) ----- ----- ----- 1. ----- <u>피한정후견인</u> 2. ~ 6. (현행과 같음)

개정안은 항공·철도사고조사위원회 위원의 결격사유에서 파산자로서 복권되지 아니한 자를 삭제하려는 것임.

항공·철도사고조사위원회는 항공·철도사고등의 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 독립적으로 수행하기 위하여 국토교통부에 설치된 합의제 행정기관으로 사고조사, 사고조사보고서의 작성·의결 및 공표 등의 업무를 수행하며, 위원장 1인을 포함한 12인 이내의 위원으로 구성되어 있음.⁷³⁾

한편 현행법은 항공·철도사고조사위원회 위원의 결격사유⁷⁴⁾를 정하면

73) 제4조(항공·철도사고조사위원회의 설치) ①항공·철도사고등의 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 독립적으로 수행하기 위하여 국토교통부에 항공·철도사고조사위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.

제6조(위원회의 구성) ①위원회는 위원장 1인을 포함한 12인 이내의 위원으로 구성하되, 위원 중 대통령령으로 정하는 수의 위원은 상임으로 한다.

②위원장 및 상임위원은 대통령이 임명하며, 비상임위원은 국토교통부장관이 위촉한다.

③상임위원의 직급에 관하여는 대통령령으로 정한다.

74) 제8조(위원의 결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 위원이 될 수 없다.

1. 피성년후견인·피한정후견인 또는 파산자로서 복권되지 아니한 자
2. 금고 이상의 실형을 선고 받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 3년이 지나지 아니한 자
3. 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 자
4. 법원의 판결 또는 법률에 의하여 자격이 상실 또는 정지된 자

서, 피성년후견인·피한정후견인, 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료되거나 집행이 면제된 날부터 3년이 지나지 아니한 자 또는 금고 이상의 형의 집행유예 기간 중에 있는 자 등과 함께 파산자로서 복권되지 아니한 자는 해당 위원회의 위원이 될 수 없도록 규정하고 있음.

개정안은 동 결격사유에서 ‘파산자로서 복권되지 아니한 자’를 삭제함으로써 파산자도 항공·철도사고조사위원회 위원으로서 활동할 수 있도록 하여 헌법 상 직업선택의 자유를 보장하려는 것으로 보임.

항공·철도사고조사위원회의 업무는 상대적으로 거래상 신뢰나 재산상 신용을 요하는 업무로 보이지는 않는다는 점에서 파산자로서 복권되지 아니한 자가 항공·철도사고조사위원회 위원으로서 그 업무를 수행하더라도 항공·철도사고조사의 공공성이 직접적으로 저해될 여지는 크지 않다고 판단됨.

다만, 사고로 인한 인명·재산피해가 큰 특성이 있는 항공·철도사고의 경우 신뢰성 확보가 중요한데 개인 재무상황이 불안정한 파산자에게 고도의 신뢰성이 요구되는 업무를 맡도록 하는 것이 적절하지 않다는 의견이 있을 수 있으므로 이에 대한 고려도 필요해 보임.

-
5. 항공운송사업자, 항공기 또는 초경량비행장치와 그 장비품의 제조·개조·정비 및 판매사업 그 밖에 항공관련 사업을 운영하는 자 또는 그 임직원
 6. 철도운영자 및 철도시설관리자, 철도차량을 제작·조립 또는 수입하는 자, 철도건설관련 시공업자 또는 철도용품·장비 판매사업자 그 밖의 철도관련 사업을 운영하는 자 및 그 임직원

국토교통부는 항공철도사고조사위원회는 각종 사고조사 및 사고보고 등을 수행하고 업무수행에 객관성·공정성이 요구되는바, 개인 재무상황이 불안정한 파산자는 객관성과 공정성이 담보되기 어려워 결격사유 유지가 필요하다는 입장임.

14) 항공사업법

현행	개정안
제9조(국내항공운송사업과 국제항공운송사업 면허의 결격사유 등) 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 국내항공운송사업 또는 국제항공운송사업의 면허를 해서는 아니 된다.	제9조(국내항공운송사업과 국제항공운송사업 면허의 결격사유 등) ----- ----- ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. 피성년후견인, <u>피한정후견인 또는 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람</u>	2. ----- <u>피한정후견인</u>
3. ~ 6. (생략)	3. ~ 6. (현행과 같음)

개정안은 국내·국제항공운송사업⁷⁵⁾ 면허의 결격사유에서 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자를 삭제하려는 것임.

현행법은 국내·국제항공운송사업 면허의 결격사유⁷⁶⁾를 정하면서, 피

75) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

7. “항공운송사업”이란 국내항공운송사업, 국제항공운송사업 및 소형항공운송사업을 말한다.
9. “국내항공운송사업”이란 타인의 수요에 맞추어 항공기를 사용하여 유상으로 여객이나 화물을 운송하는 사업으로서 국토교통부령으로 정하는 일정 규모 이상의 항공기를 이용하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 운항을 하는 사업을 말한다.
 - 가. 국내 정기편 운항: 국내공항과 국내공항 사이에 일정한 노선을 정하고 정기적인 운항계획에 따라 운항하는 항공기 운항
 - 나. 국내 부정기편 운항: 국내에서 이루어지는 가목 외의 항공기 운항
11. “국제항공운송사업”이란 타인의 수요에 맞추어 항공기를 사용하여 유상으로 여객이나 화물을 운송하는 사업으로서 국토교통부령으로 정하는 일정 규모 이상의 항공기를 이용하여 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 운항을 하는 사업을 말한다.
 - 가. 국제 정기편 운항: 국내공항과 외국공항 사이 또는 외국공항과 외국공항 사이에 일정한 노선을 정하고 정기적인 운항계획에 따라 운항하는 항공기 운항
 - 나. 국제 부정기편 운항: 국내공항과 외국공항 사이 또는 외국공항과 외국공항 사이에 이루어지는 가목 외의 항공기 운항

76) 제9조(국내항공운송사업과 국제항공운송사업 면허의 결격사유 등) 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 국내항공운송사업 또는 국제항공운송사업의 면허를 해서는 아니 된다.

1. 「항공안전법」 제10조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자

성년후견인·피한정후견인, 현행법 등을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료되거나 집행이 면제된 날부터 3년이 지나지 아니한 자 또는 금고 이상의 형의 집행유예 기간 중에 있는 자 등과 함께 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자에 대해서는 국토교통부장관이 국내·국제항공운송사업 면허를 할 수 없도록 규정하고 있음.

개정안은 현행법의 결격사유에서 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 자’를 삭제함으로써 국내·국제항공운송사업을 하려는 파산자에 대한 차별적 대우를 금지하여 헌법 상 직업선택의 자유를 보장하고 파산자의 경제적 회복을 도모하려는 것으로 보임.

다만, 결격사유 규정의 취지가 공공의 안전과 건전한 경제질서를 유지하여 일반 국민을 보호하려는 것임을 고려하면, 파산선고를 받고 복권되지 않은 자에 대해 국내·국제항공운송사업의 면허를 허용하기 위해서는 해당 사업의 공공성, 거래상 신뢰 또는 재산상 신용이 요구되는 정도에 대해 검토할 필요가 있음.

-
2. 피성년후견인, 피한정후견인 또는 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람
 3. 이 법, 「항공안전법」, 「공항시설법」, 「항공보안법」, 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝난 날 또는 집행을 받지 아니하기로 확정된 날부터 3년이 지나지 아니한 사람
 4. 이 법, 「항공안전법」, 「공항시설법」, 「항공보안법」, 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 사람
 5. 국내항공운송사업, 국제항공운송사업, 소형항공운송사업 또는 항공기사용사업의 면허 또는 등록의 취소처분을 받은 후 2년이 지나지 아니한 자. 다만, 제2호에 해당하여 제28조제1항제4호 또는 제40조제1항제4호에 따라 면허 또는 등록이 취소된 경우는 제외한다.
 6. 임원 중에 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 법인

그런데 국내·국제항공운송사업은 여객이나 화물을 운송하는 사업이라는 점에서 항공시장의 현황 및 전망을 고려하여 이용자의 편의에 적합하게 운영되어야 하나,⁷⁷⁾ 재무상황이 불안정한 파산선고를 받은 자가 국내·국제항공운송사업을 수행할 경우 사업의 지속성·안정성을

77) 「항공사업법」

제8조(국내항공운송사업과 국제항공운송사업 면허의 기준) ① 국내항공운송사업 또는 국제항공운송사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다.

1. 해당 사업이 항공기 안전, 운항승무원 등 인력 확보 계획 등을 고려 시 항공교통의 안전에 지장을 줄 염려가 없을 것
2. 항공시장의 현황 및 전망을 고려하여 해당 사업이 이용자의 편의에 적합할 것
3. 면허를 받으려는 자는 일정 기간 동안의 운영비 등 대통령령으로 정하는 기준에 따라 해당 사업을 수행할 수 있는 재무능력을 갖출 것
4. 다음 각 목의 요건에 적합할 것
 - 가. 자본금 50억원 이상으로서 대통령령으로 정하는 금액 이상일 것
 - 나. 항공기 1대 이상 등 대통령령으로 정하는 기준에 적합할 것
 - 다. 그 밖에 사업 수행에 필요한 요건으로서 국토교통부령으로 정하는 요건을 갖출 것
- ② 국내항공운송사업자 또는 국제항공운송사업자는 제7조제1항에 따라 면허를 받은 후 최초 운항 전까지 제1항에 따른 면허기준을 충족하여야 하며, 그 이후에도 계속적으로 유지하여야 한다.
- ③ 국토교통부장관은 제2항에 따른 면허기준의 준수 여부를 확인하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다.
- ④ 국내항공운송사업자 또는 국제항공운송사업자는 제9조 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 발생하였거나, 대주주 변경 등 국토교통부령으로 정하는 경영상 중대한 변화가 발생하는 경우에는 즉시 국토교통부장관에게 알려야 한다.

「항공사업법 시행령」

■ 항공사업법 시행령 [별표 1] <개정 2018. 10. 30.>

국내항공운송사업 및 국제항공운송사업의 면허기준(제12조관련)

구분	국내(여객)·국내(화물) · 국제(화물)	국제(여객)
1. 재무능력	법 제19조제1항에 따른 운항개시예정일(이하 “운항개시예정일”이라 한다)부터 3년 동안 법 제7조제4항에 따른 사업운영계획서에 따라 항공운송사업을 운영하였을 경우에 예상되는 운영비 등의 비용을 충당할 수 있는 재무능력(해당 기간 동안 예상되는 영업수익 및 기타수익을 포함한다)을 갖출 것. 다만, 운항개시예정일부터 3개월 동안은 영업수익 및 기타수익을 제외하고도 해당 기간에 예상되는 운영비 등의 비용을 충당할 수 있는 재무능력을 갖추어야 한다.	
2. 자본금 또는 자산평가액	가. 법인: 납입자본금 50억원 이상일 것 나. 개인: 자산평가액 75억원 이상일 것	가. 법인: 납입자본금 150억원 이상일 것 나. 개인: 자산평가액 200억원 이상일 것
3. 항공기	가. 항공기 대수: 1대 이상 나. 항공기 성능 (생략)	가. 항공기 대수: 5대 이상(운항개시예정일부터 3년 이내에 도입할 것) 나. 항공기 성능 (생략)

담보하기 어려워 공공성과 거래상의 신뢰를 저해할 여지가 있음.

또한, 현행법에 따라 국내·국제항공운송사업을 영위하기 위해서는 일정 기간 동안의 운영비 등 해당 사업을 수행할 수 있는 재무능력과 자본금 50억원 이상, 항공기 1대 이상 등의 자본요건을 충족하여야 하지만, 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자는 실질적으로 이러한 요건을 충족하기 어려운 측면도 있음.

이에 ‘파산선고 후 복권되지 않은 사람’을 결격사유에서 삭제하는 것은 국내·국제항공운송사업에 요구되는 공공성과 거래상의 신뢰 저해 여부 및 사업 수행에 필요한 실질적인 요건 충족 가능성을 종합적으로 고려하여 심사할 필요가 있다고 보임.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 항공운송사업 법인의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 해당 법인 임원에게 요구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

국토교통부는 항공운송사업자 등록시 자본금(최소 50억 이상) 및 항공기 구비가 요구되는바, 재산 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업등록이 어려워 개정의 실익이 크지 않다는 입장임.

15) 화물자동차 운수사업법

현행	개정안
제4조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제3조제1항에 따른 화물자동차 운수사업의 허가를 받을 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우에도 또한 같다.	제4조(결격사유) ----- ----- ----- ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자	<삭제>
3. 4. (생략)	3. 4. (현행과 같음)
5. 제19조제1항(제1호 및 제2호는 제외한다)에 따라 허가가 취소(제4조제1호 또는 제2호에 해당하여 제19조제1항제5호에 따라 허가가 취소된 경우는 제외한다)된 후 2년이 지나지 아니한 자	5. -----제4조제1호----- ----- -----
6. (생략)	6. (현행과 같음)
제51조의5(운영위원회 위원의 결격사유) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 제51조의4제2항에 따른 위원이 될 수 없다.	제51조의5(운영위원회 위원의 결격사유) ① ----- ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람	<삭제>
3. ~ 6. (생략)	3. ~ 6. (현행과 같음)
②·③ (생략)	②·③ (현행과 같음)

가) 화물자동차 운송사업 허가 결격사유 관련

안 제4조제2호는 화물자동차 운송사업⁷⁸⁾ 허가의 결격사유에서 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자를 삭제하려는 것임.

현행법은 화물자동차 운송사업 허가의 결격사유⁷⁹⁾를 정하면서, 피성년후견인·피한정후견인, 현행법을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자 또는 징역 이상의 형의 집행유예 기간 중에 있는 자 등과 함께 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자는 화물자동차 운송사업의 허가를 받을 수 없도록 규정하고 있음.

안 제4조제2호는 현행법의 결격사유에서 ‘파산선고를 받고 복권되지 아니한 자’를 삭제함으로써 화물자동차 운송사업을 하려는 파산자에 대한 차별적 대우를 금지하여 헌법상 직업선택의 자유를 보장하고 파

78) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “화물자동차 운송사업”이란 다른 사람의 요구에 응하여 화물자동차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하는 사업을 말한다. 이 경우 화주(貨主)가 화물자동차에 함께 탈 때의 화물은 중량, 용적, 형상 등이 여객자동차 운송사업용 자동차에 싣기 부적합한 것으로서 그 기준과 대상차량 등은 국토교통부령으로 정한다.

79) 제4조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제3조제1항에 따른 화물자동차 운송사업의 허가를 받을 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우에도 또한 같다.

1. 피성년후견인 또는 피한정후견인
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자
3. 이 법을 위반하여 징역 이상의 실형(實刑)을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
4. 이 법을 위반하여 징역 이상의 형(刑)의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 자
5. 제19조제1항(제1호 제2호는 제외한다)에 따라 허가가 취소(제4조제1호 또는 제2호에 해당하여 제19조제1항제5호에 따라 허가가 취소된 경우는 제외한다)된 후 2년이 지나지 아니한 자
6. 제19조제1항제1호 또는 제2호에 해당하여 허가가 취소된 후 5년이 지나지 아니한 자

산자의 경제적 회복을 도모하려는 것으로 보임.

다만, 결격사유 규정의 취지가 공공의 안전과 건전한 경제질서를 유지하여 일반 국민을 보호하려는 것임을 고려할 때 파산선고를 받고 복권되지 않은 자에 대해 화물자동차 운송사업을 허용할 경우 해당 사업의 공공성, 거래상 신뢰 또는 재산상 신용이 요구되는 정도에 대해 검토할 필요가 있음.

이와 관련하여 화물자동차 운송사업은 다른 사람의 요구에 응하여 화물자동차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하는 사업이므로 운송사업자의 거래상 신뢰와 재산상 신용이 중요하다는 점을 고려할 필요가 있다고 보임.

또한, 현행법 및 동법 시행규칙(별표 1)에 따르면 화물자동차 운송사업을 영위하기 위해서는 화물자동차 차량대수 요건(일반화물자동차 운송사업: 20대 이상, 개인화물자동차 운송사업: 1대), 사무실 및 영업소, 차고면적 등의 물적 요건을 충족하여야 하는데,

「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」에 따르면 파산선고를 받은 자의 부동산에 관한 물권 등은 법원의 허가 등을 받는 경우 임의매각이 가능하므로, 이와 같은 파산자의 재산에 대한 처분으로 화물자동차

운송사업의 물적 요건이 변동될 경우 허가기준을 충족하기 어려워 사업의 안정적인 운영이 저해될 여지가 있음.

한편, 개정안에 따를 때 파산선고를 받은 자가 화물자동차 운송사업 법인의 임원이 되는 것이 가능해지는데, 직업선택의 자유, 경제활동의 자유가 신장되는 측면과 함께 해당 법인 임원에게 요구되는 책임성, 재무적 상황과 관련된 이해충돌 가능성 등을 종합적으로 고려하여야 할 것으로 보임.

국토교통부는 운송사업자 허가를 받기 위해서는 허가기준에 따른 화물차, 사무실 및 차고지 등을 구비해야 하므로, 재산 처분권한이 제한되는 파산자는 실질적인 사업허가를 받기 어려워 개정의 실익이 크지 않다는 입장임.

나) 화물자동차 운수사업자 공제조합 운영위원회 위원 결격사유 관련

안 제51조의5제1항제2호는 운수사업자가 설립하는 공제조합 운영위원회(이하 “운영위원회”) 위원의 결격사유에서 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자를 삭제하려는 것임.

운영위원회는 운수사업자가 상호간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 자동차

사고로 인한 손해배상책임의 보장사업 및 적재물배상 공제사업을 하기 위하여 국토교통부장관의 인가를 받아 설립하는 공제조합⁸⁰⁾에 소속된 기관으로, 공제사업에 관한 사항⁸¹⁾의 심의·의결 및 업무집행 감독 업무를 수행하며, 조합원, 관련 전문가, 공무원 및 화물자동차 운수사업 관련 이해관계자 등 25명 이내의 위원으로 구성되어 있음.⁸²⁾

현행법은 운영위원회 위원의 결격사유⁸³⁾를 정하면서, 미성년자·피성

80) 제51조의2(공제조합의 설립 등) ① 운수사업자는 상호간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 자동차 사고로 인한 손해배상책임의 보장사업 및 적재물배상 공제사업을 하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아 공제조합(이하 “공제조합”이라 한다)을 설립할 수 있다.

81) 제51조의6(공제조합사업) ① 공제조합은 다음 각 호의 사업을 한다.

1. 조합원의 사업용 자동차의 사고로 생긴 배상 책임 및 적재물배상에 대한 공제
2. 조합원이 사업용 자동차를 소유·사용·관리하는 동안 발생한 사고로 그 자동차에 생긴 손해에 대한 공제
3. 운수종사자가 조합원의 사업용 자동차를 소유·사용·관리하는 동안에 발생한 사고로 입은 자기 신체의 손해에 대한 공제
4. 공제조합에 고용된 자의 업무상 재해로 인한 손실을 보상하기 위한 공제
5. 공동이용시설의 설치·운영 및 관리, 그 밖에 조합원의 편의 및 복지 증진을 위한 사업
6. 화물자동차 운수사업의 경영 개선을 위한 조사·연구 사업
7. 제1호부터 제6호까지의 사업에 딸린 사업으로서 정관으로 정하는 사업

82) 제51조의4(공제조합의 운영위원회) ① 공제조합은 제51조의6에 따른 공제사업에 관한 사항을 심의·의결하고 그 업무집행을 감독하기 위하여 운영위원회를 둔다.

② 운영위원회 위원은 조합원, 운수사업·금융·보험·회계·법률 분야 전문가, 관계 공무원 및 그 밖에 화물자동차 운수사업 관련 이해관계자로 구성하되, 그 수는 25명 이내로 한다. 다만, 제51조에 따라 연합회가 공제사업을 하는 경우의 운영위원회 위원은 시·도별 협회의 대표 전원을 포함하여 37명 이내로 한다.

③ 이 법에서 규정한 사항 외에 운영위원회의 구성과 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

83) 제51조의5(운영위원회 위원의 결격 사유) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 제51조의4제2항에 따른 위원이 될 수 없다.

1. 미성년자, 피성년후견인 또는 피한정후견인
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람
3. 이 법 또는 「보험업법」 등 대통령령으로 정하는 금융 관련 법률을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 사람
4. 이 법 또는 「보험업법」 등 대통령령으로 정하는 금융 관련 법률을 위반하여 벌금 이상의 형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 집행이 면제된 날부터 5년이 지나지 아니한 사람
5. 이 법에 따른 공제조합의 업무와 관련하여 벌금 이상의 형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 집행이 면제된 날부터 5년이 지나지 아니한 사람
6. 제51조의9에 따른 징계·해임의 요구 중에 있거나 징계·해임의 처분을 받은 후 3년이 지나지 아니한 사람

년후견인·피한정후견인, 현행법 등을 위반하여 벌금 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료되거나 집행이 면제된 날부터 5년이 지나지 아니한 자 또는 금고 이상의 형의 집행유예 기간 중에 있는 자 등과 함께 파산자로서 복권되지 아니한 자는 해당 위원회의 위원이 될 수 없도록 규정하고 있는데,

안 제51조의5제1항제2호는 운영위원회 위원의 결격사유에서 ‘파산자로서 복권되지 아니한 자’를 삭제함으로써 파산자도 운영위원회 위원으로서 활동할 수 있도록 하여 헌법 상 직업선택의 자유를 보장하려는 것으로 보임.

다만, 현행법에 따르면 운영위원회 위원은 공제사업의 사업계획·운영 및 관리에 관한 기본방침, 조합의 예·결산 및 예산집행에 관한 사항, 공제금, 공제가입금, 분담금 및 요율에 관한 사항 등에 대한 심의·의결권을 행사하므로⁸⁴⁾ 조합의 회계 투명성과 밀접한 관련성이 있는 업무를

② 제51조의4제2항에 따른 위원이 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 때에는 그 날로 위원 자격을 잃는다.

③ 국토교통부장관은 제1항제3호부터 제5호까지의 범죄경력자료의 조회를 경찰청장에게 요청하여 공제조합에 제공할 수 있다.

84) 「화물자동차 운수사업법 시행령」

제11조의4(운영위원회) ⑦ 운영위원회는 공제사업에 관하여 다음 각 호의 사항을 심의·의결하며 그 업무집행을 감독한다.

1. 사업계획·운영 및 관리에 관한 기본 방침
2. 예산 및 결산에 관한 사항
3. 차입금에 관한 사항
4. 주요 예산집행에 관한 사항
5. 임원의 임면에 관한 사항
6. 공제약관·공제규정의 변경과 각종 내부규정의 제정·개정 및 폐지에 관한 사항
7. 공제금, 공제 가입금, 분담금 및 요율에 관한 사항
8. 정관으로 정하는 사항

수행하게 됨. 해당 업무는 높은 신뢰성과 재산상의 신용이 요구되는 측면이 있는 것으로 보이므로 이에 대한 고려가 필요할 것으로 보임.

국토교통부는 공제조합 운영위원회는 각종 보증·융자 및 복지증진 사업의 결정·집행·감독업무를 수행하는 바, 재무상황이 불안정한 파산자가 임원이 될 경우 각종 이해충돌 상황이 발생할 우려가 있어 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

문 의 처
02)6788-5575

9. 그 밖에 위원장이 필요하다고 인정하여 회의에 부치는 사항