제422회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안

검 토 보 고

< 항공·철도사고조사위원회의 소속 변경 등 >
▣ 김원이의원 대표발의(의안번호 제2207321호)
▣ 박상혁의원 대표발의(의안번호 제2207331호)
▣ 박용갑의원 대표발의(의안번호 제2207431호)
▣ 복기왕의원 대표발의(의안번호 제2207599호)
▣ 이연희의원 대표발의(의안번호 제2207704호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

Ⅰ 김원이의원 대표발의(2207321) ····· 1

1. 제안경위 ····· 1

2. 제안이유 및 주요내용 ····· 1

Ⅱ. 박상혁의원 대표발의(2207331) ····· 3

1. 제안경위 ····· 3

2. 제안이유 및 주요내용 ····· 3

Ⅲ. 박용갑의원 대표발의(2207431) ····· 4

1. 제안경위 ····· 4

2. 제안이유 및 주요내용 ····· 4

Ⅳ. 복기왕의원 대표발의(2207599) ····· 5

1. 제안경위 ····· 5

2. 제안이유 및 주요내용 ····· 5

Ⅴ. 이연희의원 대표발의(2207704) ····· 7

1. 제안경위 ····· 7

2. 제안이유 및 주요내용 ····· 7

Ⅵ. 제안배경 ····· 9

Ⅶ. 검토의견 ····· 10

1. 항공・철도사고조사위원회의 소속 변경(안 제4조 등) ····· 10

가. 개정안의 내용 ····· 10

나. 검토의견 ····· 15

다. 정부 의견 ····· 20
1) 국토교통부 ····· 20
2) 행정안전부 ····· 20
3) 국무조정실 ····· 21
2. 항공・철도사고조사위원회의 구성 변경(안 제6조) ····· 23
가. 개정안의 내용 ····· 23
나. 검토의견 ····· 28
다. 정부 의견 ····· 33
1) 국토교통부 ····· 33
2) 행정안전부 ····· 34
3. 사고조사 결과의 공개 (이연희의원안 제28조의2 신설) ····· 35
가. 개정안의 내용 ····· 35
나. 검토의견 ····· 35
다. 국토교통부 의견 ····· 37
4. 수당 또는 여비 지급 의무화(박용갑의원안 제33조) ····· 39
가. 개정안의 내용 ····· 39
나. 검토의견 ····· 39
5. 부칙 ····· 41
가. 개정안의 내용 ····· 41
나. 검토의견 ····· 42

Ⅰ 김원이의원 대표발의(2207321)

1. 제안경위

1. 제 안 자 : 김원이의원 등 25인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 8.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 9.

2. 제안이유 및 주요내용

2024년 12월, 탑승객 181명을 태운 제주항공 항공기가 무안국제공항 착륙 중 활주로 외벽에 충돌한 뒤 화재가 발생해 179명이 숨지고 2명이 다치는 대형참사가 발생하였음.

이번 참사의 진상을 규명하기 위해선 항공사의 귀책뿐만 아니라 공항 시설물 및 공항 환경에 대한 면밀하고 객관적인 검증이 필요함. 전문가들은 공항 내 둔덕의 콘크리트 설계, 조류 충돌 예방활동 등을 검증해야 한다고 지적함.

그러나 참사 원인을 조사하는 항공·철도사고조사위원회(조사위)의 구성을 놓고 중립성이 떨어진다는 논란이 불거짐. 현행법에 따르면 조사위는 국토교통부 소속기관으로 무안공항 관련 주무부처인 국토교통부와 부산지방항공청, 국토부 산하 공공기관인 한국공항공사 등이 조사대상이 되기 때문임.

현재 조사위원장은 전 국토부 항공교통본부장 출신이며, 전현직 국토부 공무원 및 산하기관 임직원이 조사위에 참여하고 있음.

이에 유가족들은 참사의 책임 의혹이 있는 부처가 '셀프 조사'를 하고 있으며, 피해당사자인 유가족의 의견을 반영하는 제도적 장치도 부재하다는 비판을 제기함.

한편, 국토교통부에 따르면 미국은 항공·철도사고조사위원회인 연방교통안전위원회(NTSB)를 대통령 직속 기관으로 운영하고 있고 캐나다, 호주 등도 교통안전위원회를 독립기관으로 운영하여 조사의 객관성을 담보하고 있음.

이에 항공·철도사고조사위원회를 현행 국토교통부에서 국무총리 소속으로 하고, 위원장은 위원 중에서 공무원이 아닌 사람으로 대통령이 임명하며, 상임위원은 정무직 공무원으로 임명하여 위원회의 독립성과 객관성을 강화하고자 함.

또한, 비상임위원 중 1명은 유가족 및 피해자 가족대표 회의 또는 피해자대표 회의가 선출한 사람을 국무총리가 위촉하도록 하여 피해당사자인 유가족 및 피해자의 입장을 위원회에 적극 반영하는 제도를 구축하고자 함(안 제4조, 제6조, 및 제13조 등).

Ⅱ. 박상혁의원 대표발의(2207331)

1. 제안경위

1. 제 안 자 : 박상혁의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 8.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 9.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법은 항공·철도사고를 독립적으로 수행함으로써 사고 원인을 정확하게 규명하기 위하여 국토교통부에 항공·철도사고조사위원회를 설치하도록 규정하고 있음.

그런데 현행법과 같이 항공정책의 주무부처인 국토교통부가 국토교통부 장관의 지휘·감독을 받고 있는 항공·철도사고조사위원회으로부터 최근 무안공항에서 발생한 제주항공 참사에 관한 사고조사를 받을 경우 독립적이고 공정한 조사가 이루어지기 어렵다는 이른바 '셀프조사' 문제가 제기되고 있는데, 이는 항공·철도사고조사위원회가 사고조사 과정에서 국토교통부의 규정 위반이나 관리 소홀 등의 문제가 드러날 경우 이를 축소하거나 은폐할 개연성이 있기 때문임.

이에 항공·철도사고조사위원회의 소속과 위원회 비상임위원의 위촉주체를 각각 국무총리실과 국무총리로 변경함으로써 항공·철도사고조사의 독립성과 공정성을 확보하려는 것임(안 제4조제1항 등).

Ⅲ. 박용갑의원 대표발의(2207431)

1. 제안경위

1. 제 안 자 : 박용갑의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 10.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 13.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법은 항공 및 철도 사고의 독립적이고 공정한 조사를 목적으로 항공・철도사고조사위원회를 설치하도록 규정하고 있으나, 이 위원회가 국토교통부 산하에 설치되어 있어 조사 과정에서 행정기관의 간섭 우려가 제기되고 있음.

특히 최근 발생한 대형 항공 참사와 관련하여 사고 원인을 규명하는 과정에서 사고의 이해관계자와 직접적 관련이 있는 행정기관의 지휘·감독 아래에서 조사가 이루어질 경우 조사 결과에 대한 객관성과 신뢰성을 확보하기 어렵다는 비판이 지속적으로 제기되고 있음.

이에 항공・철도사고조사위원회를 대통령 직속의 독립기관으로 격상하고, 조사 과정에서의 외부 간섭을 원천적으로 차단함으로써 공정하고 투명한 사고 조사를 보장하며, 국민 신뢰를 제고하고자 함(안 제4조, 제6조, 제17조 및 제33조).

Ⅳ. 복기왕의원 대표발의(2207599)

1. 제안경위

1. 제 안 자 : 복기왕의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 17.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 20.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법에서는 국토교통부장관이 항공·철도사고조사위원회를 위원장 1인 포함 12인 이내에서 구성하고 위원의 결격사유도 규정하고 있음.

하지만 항공·철도사고등에서 다수의 사망자가 발생한 경우 유가족에 대한 정보공개가 제한적이고 알권리도 온전히 충족되지 못하고 있으며, 사고 원인과 관련된 업무를 맡았거나 맡고 있는 공무원이 위원으로 참여하면 객관적인 사고조사가 어려울 수 있다는 우려가 있음.

특히 사고조사를 하는데 국토교통부가 이해당사자일 수 있음에 따라 항공·철도사고조사위원회를 국토교통부로부터 독립적으로 운영할 필요가 있다는 의견이 있음.

이에 항공·철도사고조사위원회를 국무총리 소속 기구로 격상하고, 항공·철도사고조사위원회에 유가족 단체가 추천하는 전문가를 참관

인으로 위촉하며, 위원 결격사유에 사고의 원인과 관련된 업무를 담당했거나 담당하고 있는 공무원 또는 공공기관 임직원을 포함함으로써, 사고 유가족에 대한 알권리를 보장하고 사고조사의 객관성을 향상하려는 것임(안 제4조제1항 및 제6조제2항 등).

Ⅴ. 이연희의원 대표발의(2207704)

1. 제안경위

1. 제 안 자 : 이연희의원 등 12인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 22.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 23.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법은 항공·철도사고조사위원회를 국토교통부 소속으로 설치하고 있음.

그러나 최근 12·29 여객기참사사고의 사례와 같이 사고의 발생에 직간접적으로 관련이 있는 국토교통부 직원이 사고조사에 관여할 경우 이해충돌 가능성이 있으며, ‘셀프조사’에 따른 문제점이 발생할 수 있음.

또한, 항공·철도사고조사위원회의 경우 사고조사 결과를 조사가 완전히 끝난 이후 공개함에 따라 사고 유가족 등 국민의 알 권리를 제한하고 조사과정의 투명성을 저해하고 있음.

이에 사고조사의 독립성과 공정성을 강화하기 위해 항공·철도사고조사위원회를 국토교통부가 아닌 국무총리 소속으로 변경하고, 조사과정의 투명성을 제고하기 위해 사고조사에 영향을 미치지 않는 범위

내에서 대통령령으로 정하는 방법에 따라 조사 각 단계마다 조사 결과를 공개할 수 있도록 하려는 것임(안 제28조의2 신설 등).

Ⅵ. 제안배경

지난 2024년 12월 29일 방콕발 제주항공 2216편은 무안공항에 착륙기어 장치가 내려지지 않은 상태로 동체 착륙하였고, 활주 중 활주로를 초과하였으며, 방위각(Localizer[1]) 시설물과 충돌하여 화재가 발생하였음. 이로 인해 탑승객 181명 중 179명이 사망하고 항공기가 전소하는 등 사고가 발생하였음.

동 사고에 대하여 국토교통부 소속인 항공・철도사고조사위원회가 사고조사에 착수하였으나, 해당 위원회가 조사의 대상이 될 수 있는 국토교통부 소속이라는 점에서 셀프조사라는 지적[2]이 제기되고 있고, 지난 1월 14일 제3차 국토교통위원회에 출석한 사고 피해자 가족 대표는 사고조사가 공정하고 투명하게 진행될 수 있도록 조치를 당부하기도 하였음.

이에 각 개정안은 항공・철도사고조사위원회를 국토교통부 소속에서 국무총리 소속 또는 대통령 소속으로 변경하는 등의 조치를 통해 항공・철도사고조사위원회의 독립성을 강화함으로써 사고조사의 객관성과 공정성을 도모하기 위해 제안된 것으로 보임.

---

1) 항공기의 안전한 착륙을 위해 활주로와 기체의 방향각 측정 정보를 제공하는 장치
2) 동아일보, 제주항공 참사 유가족 “국토부 책임 의혹…셀프 조사 못 믿어”, 2025.1.4.
https://www.donga.com/news/Society/article/all/20250104/130788002/2
SBS뉴스, "결과 못 믿겠다" 유족들 반발…'셀프 조사' 논란된 이유, 2025.1.7.
https://news.sbs.co.kr/news/endPage.do?news_id=N1007937928&plink=ORI&cooper=NAVER

Ⅶ. 검토의견

1. 항공·철도사고조사위원회의 소속 변경(안 제4조 등)

가. 개정안의 내용

현행 국토교통부 소속인 항공·철도사고조사위원회를 김원이의원안, 박상혁의원안, 복기왕의원안 및 이연희의원안은 국무총리 소속으로, 박용갑의원안은 대통령 직속으로 변경하며, 이에 따라 동법에서 국토교통부령으로 정하도록 한 사항들을 총리령 또는 대통령령으로 정하도록 하고 있음.

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
제4조(항공·철도사고조사위원회의 설치) ① 항공·철도사고등의 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 독립적으로 수행하기 위하여 국토교통부에 항공·철도사고조사위원회(이하 "위원회"라 한다)	제4조(항공·철도사고조사위원회의 설치) ① ----------국무총리 소속으로----------	제4조(항공·철도사고조사위원회의 설치) ----------국무총리 소속으로----------	제4조(항공·철도사고조사위원회의 설치) ①---------- 대통령 직속의 ----------	제4조(항공·철도사고조사위원회의 설치) ① ----------국무총리 소속으로----------	제4조(항공·철도사고조사위원회의 설치) ① ----------국무조정실에 ----------

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
를 둔다.	-------.	------.	---------.	------.	------.
② 국토교통부장관은 일반적인 행정사항에 대하여는 위원회를 지휘·감독하되, 사고조사에 대하여는 관여하지 못한다.	② 국무총리는----------.	<삭 제>	② 대통령은----------.	② 국무총리는----------.	② 국무총리는----------.
제13조(분과위원회) ①·② (생 략)	제13조(분과위원회) ①·② (현행과 같음)	제13조(분과위원회) (현행과 같음)	제13조(분과위원회) (현행과 같음)	제13조(분과위원회) (현행과 같음)	제13조(분과위원회) (현행과 같음)
③ 분과위원회의 조직 및 운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	③ ----------총리령----------.				
제14조(자문위원) 위원회는 사고조사에 관련된 자문을 얻기 위하여 필요한 경우 항공 및 철도분야의 전문지식과 경험을 갖춘	제14조(자문위원) ----------	제14조(자문위원) (현행과 같음)	제14조(자문위원) (현행과 같음)	제14조(자문위원) (현행과 같음)	제14조(자문위원) (현행과 같음)

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
전문가를 대통령령으로 정하는 바에 따라 자문위원으로 위촉할 수 있다.	-------총리령----------.				
제16조(사무국) ① ~ ③ (생략)	제16조(사무국) ① ~ ③ (현행과 같음)	제16조(사무국) (현행과 같음)	제16조(사무국) (현행과 같음)	제16조(사무국) (현행과 같음)	제16조(사무국) (현행과 같음)
④ 사무국의 조직 및 운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	④ ----------총리령----------.				
제17조(항공·철도사고등의 발생 통보) ① (생략)	제17조(항공·철도사고등의 발생 통보) ① (현행과 같음)	제17조(항공·철도사고등의 발생 통보) (현행과 같음)	제17조(항공·철도사고등의 발생 통보) ① (현행과 같음)	제17조(항공·철도사고등의 발생 통보) (현행과 같음)	제17조(항공·철도사고등의 발생 통보) (현행과 같음)
② 제1항에 따른 항공·철도종사자와 관계인의 범위, 통보에 포함되어야 할 사항, 통보시기, 통보방법 및 절차 등은 국토교통부령으로 정한	② ----------총리령----------.		② ——— 대통령령—		

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
다. ③ (생략)	③ (현행과 같음)		―――――――――. ③ (현행과 같음)		
제20조(항공·철도사고조사단의 구성·운영) ① (생 략)	제20조(항공·철도사고조사단의 구성·운영) ① (현행과 같음)	제20조(항공·철도사고조사단의 구성·운영) (현행과 같음)	제20조(항공·철도사고조사단의 구성·운영) (현행과 같음)	제20조(항공·철도사고조사단의 구성·운영) (현행과 같음)	제20조(항공·철도사고조사단의 구성·운영) (현행과 같음)
② 항공·철도사고조사단의 구성·운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	② ----------총리령----------.				
제33조(위원회의 운영 등) ① (생 략)	제33조(위원회의 운영 등) ① (현행과 같음)	제33조(위원회의 운영 등) (현행과 같음)	제33조(위원회의 운영 등) ① (현행과 같음)	제33조(위원회의 운영 등) (현행과 같음)	제33조(위원회의 운영 등) (현행과 같음)
② 위원회는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 위원회에 출석하여 발언하는 위원장·위원·자문위원 및 관계인에 대하여 수당 또는 여비를 지	② ----------총리령으로----------		②---------- 대통령령----------		

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
급할 수 있다.	---.		----- 지급하여야 한다.		
	부 칙	부 칙	부 칙	부 칙	부 칙
	제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(위원회 설치 등에 관한 경과조치) ① 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 설치된 항공·철도사고조사위원회는 제4조의 개정규정에 따라 설치된 항공·철도사고조사위원회로 본다. ⑤ 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 항공·철도사고조사위원회에 설치된 사무국 및 그 직원과 사고조사	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.	이 법은 공포 한 날부터 시행한다.	이 법은 공포 한 날부터 시행한다.

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
	관은 제16조의 개정규정에 따라 위원회에 설치된 사무국 및 그 직원과 사고조사관으로 본다. ⑥ 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 행하여진 항공·철도사고조사위원회의 행위 또는 항공·철도사고조사위원회에 대한 행위는 그에 해당하는 이 법에 따른 위원회의 행위 또는 위원회에 대한 행위로 본다.				

나. 검토의견

항공·철도사고조사위원회는 항공사고 및 철도사고 등에 대한 독립적이고 공정한 조사를 통하여 사고 원인을 정확하게 규명함으로써 항공

사고 및 철도사고 등의 예방과 안전 확보에 이바지하기 위해 2006년 7월에 설치된 기구[3]로, 「항공・철도 사고조사에 관한 법률」을 근거로 하여 12명의 위원[4](비상임위원장1, 상임위원2, 비상임위원9) 및 사무국 직원으로 구성되어 있음.

항공・철도사고조사위원회는 현재 국토교통부 소속으로 되어 있는데, 이는 항공・철도 분야의 행정 및 기술전문가 확보가 용이한 점, 국토교통부와의 협의를 통해 필요한 예산 및 행정업무의 처리가 용이한 점 등을 감안한 것으로 보임.

이에 따라 현행 제4조[5]에서는 항공・철도사고조사위원회의 소속은 국토교통부로 하여 행정적 지휘・감독은 허용하되, 사고조사에는 관여하지 못함을 명시하여 사고조사 직무에 있어서의 독립성을 보장하고 있음.

---

3) 항공의 경우 2002년 항공사고조사위원회가 설치되었고, 철도의 경우 2005년 철도사고조사위원회가 설치되었다가, 두 위원회가 통합됨

4) **「항공・철도 사고조사에 관한 법률」**

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

② 위원장 및 상임위원은 대통령이 임명하며, 비상임위원은 국토교통부장관이 위촉한다.

③ 상임위원의 직급에 관하여는 대통령령으로 정한다.

5) **제4조(항공・철도사고조사위원회의 설치)** ①항공・철도사고등의 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 독립적으로 수행하기 위하여 국토교통부에 항공・철도사고조사위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.

②국토교통부장관은 일반적인 행정사항에 대하여는 위원회를 지휘・감독하되, 사고조사에 대하여는 관여하지 못한다.

【 현행 위원회 제도의 장단점 】

현황	장점	단점
국토교통부 소속	· 항공·철도 분야의 행정 및 기술전문가의 확보가 용이 · 관련된 업무협조가 용이	· 국토교통부 관련 사고조사의 객관성이 의심 받을 수 있음 · 국토교통부에 대한 사고조사 및 안전권고가 어려울 수 있음
상임위원 2인이 항공정책실장과 철도국장	· 관련분야의 행정 및 기술 전문가로서 심의 내용에 대한 이해가 용이 · 대내외 교섭업무 처리가 용이	· 사고조사 대상과 사고조사 주체가 동일할 수 있어, 사고조사 결과와 안전권고에 대한 신뢰성이 상실됨
예산과 인사권 등 행정적 권한을 국토교통부가 보유	· 국토교통부와의 협의를 통해 필요한 예산의 확보가 용이 · 관련 분야의 필요한 인력자원 확보가 용이 · 관련된 행정업무 처리가 용이	· 상시적이지 않은 예산 소요 발생 시 국토교통부가 협조하지 않는다면 예산 확보가 어려움 · 순환보직의 특성 상 동료의식의 발생으로 국토교통부에 대한 사고조사 및 안전 권고가 객관적이지 못할 수 있음

* 자료 : 항공・철도사고조사위원회 중장기발전계획 연구(한국교통연구원, 2014.12)

각 개정안은 사고발생 시 조사의 대상이 될 수 있는 국토교통부에 항공・철도사고조사위원회가 소속되어 있고, 예산, 인사권 등 행정적 권한을 국토교통부가 보유하고 있다는 본질적인 한계로 인해 사고조사 결과에 대한 객관성 및 공정성에 대한 의문이 제기될 수 있으므로, 항공・철도사고조사위원회를 국무총리 소속 또는 대통령 직속 기구로 변경함으로써 독립성을 강화하여 사고조사의 공정성과 객관성을 제고하려는 것으로 이해됨.

특히, 「국제민간항공협약」 부속서 13은 사고조사당국은 항공당국 및 조사의 수행이나 객관성에 간섭할 수 있는 다른 기관들로부터 독립적이어야 함을 명시하고 있음[6].

6) 이에 「항공・철도 사고조사에 관한 법률」은 독립적인 업무수행을 위해 국토교통부장관은 일

ICAO Annex13 Aircraft Accident and Incident Investigation INDEPENDENCE OF INVESTIGATIONS 3.2 A State shall establish an accident investigation authority that is independent from State aviation authorities and other entities that could interfere with the conduct or objectivity of an investigation.

참고로, 국회 입법조사처 역시 지난 2014년 '항공사고조사제도의 쟁점과 향후 과제' 보고서에서 항공사고조사에 있어 국토교통부는 피조사자 및 권고대상자가 될 수 있어 항공・철도사고조사위원회가 국토교통부 내에 설치된 것은 사고조사 대상자가 될 수 있는 동일기관으로 하여금 사고조사를 하도록 허용한 것으로, 상위기관인 국토교통부를 조사함에 있어 한계가 있을 수 있다고 지적하였음.

다만, 항공・철도사고조사위원회의 독립성을 강화하기 위해 그 소속을 변경하는 경우 국무총리 소속으로 둘 것인지, 대통령 소속으로 둘 것인지 등에 대해서 개정안마다 일부 차이가 있으므로, 그에 대한 입법정책적 결정이 필요한 것으로 보임.

참고로, 항공・철도사고조사위원회에서 제시하는 외국의 사례를 보면 미국은 대통령 직속, 캐나다는 의회 직속 기관으로 항공당국(규제당국)과

반적인 행정사항에 대하여는 위원회를 지휘・감독하되, 사고조사에는 관여하지 못하도록 규정하고 있음.

「항공・철도 사고조사에 관한 법률」

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

② 국토교통부장관은 일반적인 행정사항에 대하여는 위원회를 지휘・감독하되, 사고조사에 대하여는 관여하지 못한다

완전하게 분리가 되어있으며, 호주, 영국의 경우 교통부 소속이나 항공당국이 각각 외청, 교통부 산하 공기업 형태로 교통부로부터 분리되어 있어 완전한 독립으로 여겨짐.

한편 일본의 경우에는 항공당국과 사고조사당국이 같은 국토교통성 안에 속해있지만 사고조사당국의 업무뿐만 아니라 인사와 예산도 독립적으로 운영되고 있음.

【 국내외 주요 사고조사기관의 독립성 비교 】

구분	국가/기관명	소속	인원 (조사관)	조사 분야	독립성
완전 독립 (항공당국과 조직 분리)	**미국** 국가교통안전위원회 (NTSB)	대통령 직속	435명 (198명)	항공, 해운, 철도, 고속도로, 송유관, 민간우주	업무, 인사, 예산: **모두 독립**
	캐나다 교통안전 위원회 (TSB)	의회 직속	230명 (117명)	항공, 해운, 철도, 송유관	업무, 인사, 예산: **모두 독립**
	호주 교통안전 위원회 (ATSB)	교통부 산하 독립기관	118명 (41명)	항공, 해운, 철도	업무, 인사, 예산: **모두 독립**
	영국 사고 조사국 (AIIB)	교통부 산하 (장관 직속)	129명 (71명)	항공, 해운, 철도	업무, 인사, 예산: **모두 독립**
	네덜란드 안전위원회 (DSB)	독립기관	83명 (26명)	항공, 해운, 철도, 산업 (화학·석유)	업무, 인사, 예산: **모두 독립**
독립 인정 (항공당국과 조직 연결)	**일본** 교통안전 위원회 (JTSB)	국토교통성 산하 (장관 직속)	181명 (107명)	항공, 해운, 철도	업무, 인사, 예산: **모두 독립**
非독립	**우리나라** (항공·철도사고조사위원회)	국토교통부 **(장관 직속)**	25명 (항공 10, 철도 5)	항공, 철도	업무: 독립 **인사, 예산: 非독립**

※ ICAO는 사고조사당국과 항공당국이 완전 독립 하도록(같은 장관 밑에 있지 않도록) 권고하며, 국가의 사고조사 당국이 항공당국과 조직적으로 연결된 경우 5가지 기준을 충족하면 독립성을 인정

* (5가지 기준) ① 기능적 독립, ② 주체적 조사, ③ 보고서 발표 권한, ④ 독립적 예산 및 인력, ⑤ 중요 요소의 법률화

* 자료 : 국토교통부 항공철도사고조사위원회

참고로, 미국과 유사하게 항공·철도 사고조사 뿐만 아니라 항공·철도·해양 및 도로 분야 등 교통 관련 대형사고에 대해서 독립적이고 공정한 조사를 수행하여 국가 교통안전 증진에 기여할 수 있도록 국가교통사고조사위원회를 설치·운영하도록 근거를 마련하는 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안(의안번호 제2207444호, 이학영의원 대표발의, 25.1.10.)이 발의되어 우리 위원회에 계류되어 있음.

다. 정부 의견

1) 국토교통부

국제 기준과 국내 법령을 준수하면서 독립성과 공정성 강화를 위해 항공·철도사고조사위원회의 소속을 다른 기관으로 변경하는 것에는 동의하나, 현재 대통령실 또는 총리실 소속으로 이관하는 법안이 다수 발의된 상태로, 국회 논의 과정에서 세부적으로 결정되어야 할 사안으로 판단됨.

2) 행정안전부

통상 법률 위임사항은 총리령이 아닌 대통령령에 위임하며, 「정부조직법」 제2조 및 제8조[7] 등에 따라 조직과 정원에 관한 세부사항은 총리

---

7) 「정부조직법」
제2조(중앙행정기관의 설치와 조직 등) ① 중앙행정기관의 설치와 직무범위는 법률로 정한다.
② 중앙행정기관은 이 법에 따라 설치된 부·처·청과 다음 각 호의 행정기관으로 하되, 중앙행정기관은 이 법 및 다음 각 호의 법률에 따르지 아니하고는 설치할 수 없다.
1. ~ 9. (생 략)
③ 중앙행정기관의 보조기관은 이 법과 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 차관·차장·실장·국장 및 과장으로 한다. 다만, 실장·국장 및 과장의 명칭은 대통령령으로 정하는 바에 따라 본부장·단장·부장·팀장 등으로 달리 정할 수 있으며, 실장·국장 및 과

령이 아닌 대통령령으로 위임할 필요가 있음.

3) 국무조정실

위원회를 두는 방식은 부처 소속, 국무총리 소속, 대통령 소속, 정부 외 별도기구 등 다양한 형태로 검토될 수 있으며, 최적의 위원회 운영과 조사 수행을 위해서는 독립성과 함께 전문성 확보, 부처 협력의 용이성 등도 함께 검토되어야 함. 따라서, 위원회 개편을 위해서는 위원회 형태별

장의 명칭을 달리 정한 보조기관은 이 법을 적용할 때 실장·국장 및 과장으로 본다.

④ 제3항에 따른 보조기관의 설치와 사무분장은 법률로 정한 것을 제외하고는 대통령령으로 정한다. 다만, 과의 설치와 사무분장은 총리령 또는 부령으로 정할 수 있다.

⑤ 행정각부에는 대통령령으로 정하는 특정 업무에 관하여 장관과 차관(제34조제3항 및 제38조제2항에 따라 행정안전부 및 산업통상자원부에 두는 본부장을 포함한다)을 직접 보좌하기 위하여 차관보를 둘 수 있으며, 중앙행정기관에는 그 기관의 장, 차관(제29조제2항·제34조제3항 및 제38조제2항에 따라 과학기술정보통신부·행정안전부 및 산업통상자원부에 두는 본부장을 포함한다)·차장·실장·국장 밑에 정책의 기획, 계획의 입안, 연구·조사, 심사·평가 및 홍보 등을 통하여 그를 보좌하는 보좌기관을 대통령령으로 정하는 바에 따라 둘 수 있다. 다만, 과에 상당하는 보좌기관은 총리령 또는 부령으로 정할 수 있다.

⑥ 중앙행정기관의 보조기관 및 보좌기관은 이 법과 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 일반직공무원·특정직공무원(경찰공무원 및 교육공무원만 해당한다) 또는 별정직공무원으로 보(補)하되, 다음 각 호에 따른 중앙행정기관의 보조기관 및 보좌기관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 특정직공무원으로도 보할 수 있다. 다만, 별정직공무원으로 보하는 국장은 중앙행정기관마다 1명을 초과할 수 없다.

1. 외교부 및 재외동포청: 외무공무원 2. 법무부: 검사 3. 국방부, 병무청 및 방위사업청: 현역군인 4. 행정안전부의 안전·재난 업무 담당: 소방공무원 5. 소방청: 소방공무원

⑦ 제6항에 따라 중앙행정기관의 보조기관 또는 보좌기관을 보하는 경우 차관보·실장·국장 및 이에 상당하는 보좌기관은 고위공무원단에 속하는 공무원 또는 이에 상당하는 특정직공무원으로 보하고, 과장 및 이에 상당하는 보좌기관의 계급은 대통령령으로 정하는 바에 따른다.

⑧ 제6항 및 제7항에 따라 일반직공무원 또는 특정직공무원으로 보하는 직위 중 그 소관업무의 성질상 전문성이 특히 필요하다고 인정되는 경우 중앙행정기관별로 100분의 20 범위에서 대통령령으로 정하는 직위는 근무기간을 정하여 임용하는 공무원으로도 보할 수 있다.

⑨ 중앙행정기관이 아닌 행정기관의 보조기관 및 보좌기관과 행정기관의 파견직위(파견된 공무원으로 보하는 직위를 말한다)에 보하는 공무원의 경우 실장·국장 및 이에 상당하는 보좌기관은 고위공무원단에 속하는 공무원 또는 이에 상당하는 특정직공무원으로 보하고, 과장 및 이에 상당하는 보좌기관의 계급은 대통령령으로 정하는 바에 따른다. <개정 2020. 6. 9.>

⑩ 중앙행정기관과 중앙행정기관이 아닌 행정기관의 차관보·보조기관 및 보좌기관에 대하여는 각각 적정한 직급 또는 직무등급을 배정하여야 한다.

제8조(공무원의 정원 등) ① 각 행정기관에 배치할 공무원의 종류와 정원, 고위공무원단에 속하는 공무원으로 보하는 직위와 고위공무원단에 속하는 공무원의 정원, 공무원배치의 기준 및 절차 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 다만, 각 행정기관에 배치하는 정무직공무원(대통령비서실 및 국가안보실에 배치하는 정무직공무원은 제외한다)의 경우에는 법률로 정한다.

장단점, 다른 사고 조사체계와의 정합성, 외국 사례 등에 대한 충분한 검토 및 연구의 선행이 필요함.

참고로, 통상 국무총리 소속으로 위원회를 설치하는 경우는 독립성보다는 국무총리가 적극적으로 감독·조정·조율이 필요한 경우 설치하는 것이 일반적이고, 국무조정실도 국무총리의 보좌에 중점을 두고 있으며, 직접 집행 업무를 수행하지는 않음.

이를 종합적으로 고려할 때, 항공·철도사고조사위원회 소속을 국무총리 소속으로 변경하는 것은 신중한 검토가 필요함.

한편, 하위법령 중 대통령령은 국민의 권리·의무와 관련된 사항 등과 같은 상대적으로 보다 중요한 사항을 정하고 국무회의 의결을 거치도록 하고 있으며, 총리령·부령은 행정처분의 기준이나 서식과 같은 단순 절차에 관한 사항을 정하는 것이 일반적으로, 이미 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 위임 사항을 대통령령으로 규정하여 운영 중이므로 총리령으로 위계를 낮추어 개정하는 것은 적절치 않은 것으로 보임.

아울러, 총리령은 총리가 행정 각부를 총괄하는 위치에서 발령하는 것이 아니라 부령 발령권을 가지지 않는 국무총리 소속의 행정기관이 발령하는 점을 감안할 때, 기존에 부령으로 규정된 사항의 경우 대통령령에 포함하여 개정하거나 현 체계를 유지하는 것이 적합할 것으로 보임.

2. 항공·철도사고조사위원회의 구성 변경(안 제6조)

가. 개정안의 내용

김원이의원안은 항공·철도사고조사위원회의 구성과 관련하여 위원 수를 현행 12인 이내에서 13인 이내로 증가시키면서 유가족 및 피해자 가족대표 회의 또는 피해자대표 회의가 선출한 사람 1인을 비상임위원으로 위촉하도록 하고, 위원장을 위원 중 공무원이 아닌 사람 중에 대통령이 임명하도록 하며, 상임위원은 정무직 공무원으로 임명하도록 하고, 비상임위원은 위원장의 추천에 따라 국무총리가 위촉하도록 하고 있음.

한편, 박용갑의원안은 위원 수는 12인 이내로 그대로 규정하되, 항공·철도사고조사위원회의 상임위원을 대통령이 국회의 동의를 얻어 임명하도록 하고, 비상임위원은 대통령이 위촉하도록 하고 있음.

복기왕의원안은 항공사고 또는 철도사고로 인하여 사망한 사람의 유가족이 추천하고 일정한 자격 요건을 갖춘 사람을 참관인으로 위촉할 수 있도록 하고, 항공·철도사고등의 원인과 관련된 업무를 담당하거나 담당하였던 공무원 또는 공공기관의 임직원은 항공·철도사고조사위원회 위원이 되지 못하도록 결격사유를 추가하고 있음.

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
제6조(위원회의 구성) ① 위원회는 위원장 1인을 포함한 12인 이내의 위원으로 구성하되, 위원 중 대통령령으로 정하는 수의 **위원은 상임으로 한다.**	제6조(위원회의 구성) ① 위원회는 위원장 1인과 상임위원 2인을 포함한 13인 이내의 위원으로 구성한다.	제6조(위원회의 구성) ① (현행과 같음)	제6조(위원회의 구성) ①---------- **상임위원은 대통령이 국회의 동의를 얻어 임명한다.**	제6조(위원회의 구성) ① (현행과 같음)	제6조(위원회의 구성) ① (현행과 같음)
② 위원장 및 상임위원은 대통령이 임명하며, 비상임위원은 **국토교통부장관이** 위촉한다.	② 위원장은 위원 중에서 공무원이 아닌 사람으로 대통령이 임명하며, 상임위원은 정무직 공무원으로 임명한다.	② ----------**국무총리가**----------.	② 비상임위원은 대통령이 위촉한다.	② ----------**국무총리가**----------.	② ----------**국무총리가**----------.
③ 상임위원의 직급에 관하여는 대통령령으로 정한다.	③ 비상임위원은 위원장의 추천에 따라 국무총리가 위촉하되, 비상임위원 중 1명은 유	③ (현행과 같음)	③ (현행과 같음)	③ (현행과 같음)	③ (현행과 같음)

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
	가족 및 피해자 가족대표 회의 또는 피해자대표 회의가 선출한 사람을 국무총리가 위촉한다.				
<신 설>	④ 유가족 및 피해자 가족대표 회의 또는 피해자대표 회의 참가 자격 및 회의 소집 방법 등은 총리령으로 정한다.			④ 국무총리는 희생자 유가족(항공사고 또는 철도사고로 인하여 사망한 사람의 배우자·직계존비속·형제자매를 말한다) 단체가 추천하고 제7조 각 호에 준하는 자격요건으로서 대통령령으로 정하는 자격요건을 갖춘 자 1인을 위원회 참관인으로 위촉하여야 한다.	
제8조(위원의 결격사유) 다음 각 호의 어느 하나	제8조(위원의 결격사유) (현행과 같음)	제8조(위원의 결격사유) (현행과 같음)	제8조(위원의 결격사유) (현행과 같음)	제8조(위원의 결격사유) ----------	제8조(위원의 결격사유) (현행과 같음)

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
에 해당하는 자는 위원이 될 수 없다. 1. ~ 6. (생략) <신 설>				----------. 1. ~ 6. (현행과 같음) 7. 항공·철도사고 등의 원인과 관련된 업무를 담당하거나 담당하였던 공무원 또는 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관의 임직원	
	부 칙	부 칙	부 칙	부 칙	부 칙
	제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(위원회 설치 등에 관한 경과조치) ② 이 법 시행 당시 종전의 규	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.	이 법은 공포 한 날부터 시행한다.	이 법은 공포 한 날부터 시행한다.

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
	정에 따라 항공·철도사고조사위원회의 위원장 및 상임위원으로 임명된 자는 종전의 규정에도 불구하고 이 법 시행일에 임기가 만료된 것으로 본다. ③ 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 항공·철도사고조사위원회의 비상임위원으로 위촉된 자는 제6조의 개정규정에 따라 위촉된 것으로 본다. 다만, 그 임기는 종전 임기의 잔여기간으로 한다. ④ 이 법의 시행에 따라 비상임위원 중 1명은 유가족 및 피해자 가족				

현 행	김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
	대표 회의 또는 피해자대표 회의가 선출한 사람을 국무총리가 위촉한다.				

나. 검토의견

현행법령[8]에 따른 항공·철도사고조사위원회의 구성은 비상임인 위원장 1인, 상임위원 2인을 포함한 12인이고, 상임위원은 국토교통부 항공정책실장과 철도국장이며, 위원장과 상임위원은 대통령이 임명하고, 비상임위원은 국토교통부장관이 위촉함.

각 개정안에 따른 항공·철도사고조사위원회 구성을 정리하면 다음과 같음.

【 항공·철도사고조사위원회 구성 비교 】

구분	현행	김원이 의원안	박상혁 의원안	박용갑 의원안	복기왕 의원안	이연희 의원안
소속	국토교통부	국무총리	국무총리	대통령	국무총리	국무총리
위원 정수	12인	13인	12인	12인	12인	12인

8) 국토교통부와 그 소속기관 직제
제47조(구성) ① 위원회는 위원장 1명과 위원 11명으로 구성하되, 위원장은 비상임으로 하고, 위원 중 2명은 상임으로 한다.
② 상임위원은 항공정책실장과 철도국장이 겸직한다.

구분		현행	김원이 의원안	박상혁 의원안	박용갑 의원안	복기왕 의원안	이연희 의원안
위원장	자격	없음	공무원이 아닌 사람	-	-	-	-
	임명주체	대통령	대통령	대통령	대통령	대통령	대통령
상임위원	자격	국토교통부 항공정책실장 · 철도국장	정무직 공무원	-	-	-	-
	임명주체	대통령	-	대통령	대통령	대통령	대통령
	임명절차	-	-	-	국회의 동의	-	-
비상임위원	위촉주체	국토교통부 장관	국무총리	국무총리	대통령	국무총리	국무총리
	위촉절차	-	위원장 추천	-	-	-	-
비고		-	비상임위원 1인은 유가족 및 피해자 가족대표 회의 또는 피해자대표 회의가 선출	-	-	희생자 유가족 단체 추천, 자격요건을 갖춘 자 1인 참관인으로 위촉	-

한편, 김원이의원안은 위원 정원을 13인 이내로 1인 증가시키고, 비상임위원 중 1인을 유가족 및 피해자 가족대표회의 또는 피해자 대표 회

의가 선출한 사람을 위촉하도록 하고 있는데, 이는 지난 12·29 여객기 참사와 같은 대형 항공·철도 사고 발생 시 피해자 측이 사고조사에 참여할 수 있도록 함으로써 최종 조사 결과의 객관성 및 공정성에 대한 피해자 측의 우려를 부식하고 그 수용성을 높이고자 하는 취지로 이해됨.

다만, 항공사고 등의 경우에는 피해자뿐만 아니라, 항공당국, 항공사, 제조사, 보험사 등 많은 이해관계자가 연관되어 있음을 고려할 때 피해자 측에서만 사고조사 위원 1명을 선출하여 조사에 참여시킬 수 있도록 하는 경우, 사고조사 결과에 대하여 이해관계자 모두가 수긍할 수 있는 객관성·공정성을 담보할 수 있을지에 관한 검토가 필요할 것으로 보임.

특히, 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organizaiton, ICAO)는 이해충돌이 발생할 수 있는 모든 당사자로부터 사고조사기관이 독립적이어야 하고, 피해자 및 그 가족이 조사에 참여해서는 아니되도록 하고 있음.

ICAO DOC 9962

3.2.2 The intent of "independence" is that the [Accident Investigation Authority] shall be functionally independent, in particular from the State civil aviation authorities responsible for airworthiness, certification, flight operation, maintenance, licensing, air traffic control or airport operation and, in general, of any other party whose interests could conflict with its ability to conduct its work, without interference or influence from other organizations.

8.5.2 Victims and their families are not permitted to participate in the investigation.

이러한 점을 고려할 때 사고조사기관의 지속적이고 적극적인 소통과 정보 공유, 공청회 개최, 참관인 제도 활용(복기왕의원안 참고) 등 의혹의 여지를 제거할 수 있는 다른 대안에 대한 검토도 필요한 것으로 보임.

다만, 복기왕의원안과 같이 참관인 제도를 도입하는 경우에도 사고조사에 영향을 미치지 않는 범위에서 참관이 이루어질 수 있도록 참관의 구체적인 기준, 범위 등을 하위법령 등에서 마련할 필요가 있을 것으로 보임.[9)]

참고로, 항공・철도사고조사위원회는 외부참가자 매뉴얼에 따라 항공 관련기관, 군 관계자, 인·허가당국 또는 외국정부의 대표 등을 사고조사에 직접 참여하지는 못하되 사고조사단장의 통제 하에 사고조사에 제한적으로 참관할 수 있도록 하는 참관자(Observer) 제도를 운영하고 있음

9) 참고로, 「영유아보육법」은 보호자에게 어린이집 참관을 요구할 수 있도록 하고, 그 참관 기준 및 방법 등에 대해서 부령으로 위임하여, 부령은 참관이 보육에 지장을 끼치지 않도록 하기 위해 보육에 지장이 없는 시간대를 선택하여 참관할 수 있도록 하고, 그밖에 필요한 사항을 어린이집 원장이 정할 수 있도록 하고 있음.

「영유아보육법」

제25조의3(보호자의 어린이집 참관) ① 보호자는 영유아의 보육환경・보육내용 등 어린이집의 운영실태를 확인하기 위하여 어린이집 원장에게 어린이집 참관을 요구할 수 있다. 이 경우 어린이집 원장은 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

② 제1항에 따른 참관 기준 및 방법 등에 필요한 사항은 교육부령으로 정한다.

「영유아보육법 시행규칙」

제27조의2(보호자의 어린이집 참관 방법) ① 어린이집의 원장은 법 제25조의3제1항에 따라 보호자가 어린이집 참관을 요구하는 경우에는 보육에 지장이 없는 시간대를 선택하여 참관할 수 있도록 하여야 한다.

② 어린이집의 원장은 어린이집 참관에 필요한 사항을 운영위원회의 심의를 거쳐 정할 수 있다.

한편, 복기왕의원안 제8조제7호는 항공·철도사고 등의 원인과 관련된 업무를 담당하거나 담당하였던 공무원 또는 공공기관의 임직원은 항공·철도사고조사위원회의 위원이 될 수 없도록 하고 있는데, 이는 사고조사의 객관성을 담보하기 위하여 필요한 조치로 보임.

그러나 항공·철도사고 등의 원인과 관련된 업무를 담당하거나 담당하였는지 여부는 개별 사고 발생 이후에 사후적으로 알 수 있다는 점에서 사전적으로 이를 결격사유로 두어 배제할 수 있는지에 대해서 검토가 필요한 것으로 보임.

이를 결격사유로 규정하는 경우 이에 해당되게 되면 당연해임 또는 해촉되는 효과가 있을 것이나, 법 제15조[10]는 항공·철도사고 등의 원인과 관계가 있거나 있었던 자와 밀접한 관계를 갖고 있다고 인정되는 위원에 대하여는 해당 항공·철도사고등과 관련된 회의에 참석시켜서는 아니되고, 해당 위원은 해당 항공·철도사고등과 관련한 위원회의 회의를 회피할 수 있다고 규정하고 있는 점을 참고할 수 있을 것임.

---

10) 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
제15조(직무종사의 제한) ①위원회는 항공·철도사고등의 원인과 관계가 있거나 있었던 자와 밀접한 관계를 갖고 있다고 인정되는 위원에 대하여는 해당 항공·철도사고등과 관련된 회의에 참석시켜서는 아니된다.
②제1항의 규정에 해당되는 위원은 해당 항공·철도사고등과 관련한 위원회의 회의를 회피할 수 있다

다. 정부 의견

1) 국토교통부

국제 기준과 국내 법령을 준수하면서 독립성과 객관성 강화를 위해 위원장 및 상임위원 임명 기준을 변경하는 것에는 동의하나, 현재 관련 법안이 다수 발의됨에 따라 세부사항은 국회 논의 과정에서 심도 있게 결정되어야 할 사안으로 판단됨.

한편, 김원이의원안과 관련하여 공정성 확보를 위하여 국내 규정 및 국제민간항공기구 지침에 따라 피해자 유가족 등 이해관계자가 조사과정에 참여하는 것은 허용되지 않으므로 유가족 및 피해자 가족대표 회의 또는 피해자대표 회의가 선출한 사람을 비상임위원으로 위촉하는 것은 신중한 검토가 필요함.

또한, 복기왕의원안과 관련하여 위원회의 투명성 제고를 위한 참관인 도입의 취지에는 찬성하나, 임기가 3년인 위원회의 전반적인 구성에 관한 해당 조문에 특정 사고에만 관련 있는 참관인의 위촉하는 것은 신중한 검토가 필요함.

또한, 참관인의 정의, 임기, 역할 및 권리, 해외사례 등의 논의가 선행되어야 할 것으로 판단되며, ICAO는 최근 국제기준을 개정하여 대중적인 관심도가 높은 사고의 경우 이른 시일 내 관련 사실 정보를 공표하

도록 권고('24.11.28. 발효)함에 따라, 사조위는 운영규정(훈령)에 반영하여 12·29 제주항공 참사 사고 조사 진행상항을 유가족(브리핑 3회 실시) 등 대중에게 상세히 공개 중임.

그리고 동 개정안의 결격사유와 관련하여 사고 원인과 관련된 공무원 등을 사고조사보고서 심의에서 제척하는 것에는 동의하나, 제8조는 위원 임명 시 기본적인 결격 사유에 관한 것으로 신중한 검토가 필요함. 현재 사조위 운영규정에 따라 위원의 직무를 수행함에 있어 본인의 업무와 밀접한 관계가 있을 경우 회피하도록 조치 중임.

2) 행정안전부

김원이의원안과 관련하여 법률에는 상임위원 설치 근거만 두고 상임위원 수, 직급 등 세부사항은 하위 시행령에서 구체화하는 것이 법 체계상 바람직하며, 상임위원의 업무범위·성격(사고조사 등), 위원 자격요건[11] 등을 고려하면, 정무직 상임위원(2인)에 대해서는 신중한 검토가 필요함.

---

11) 「항공・철도사고조사에 관한 법률」
제7조(위원의 자격요건) 위원이 될 수 있는 자는 항공・철도관련 전문지식이나 경험을 가진 자로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로 한다.
1. 변호사의 자격을 취득한 후 10년 이상 된 자
2. 대학에서 항공・철도 또는 안전관리분야 과목을 가르치는 부교수 이상의 직에 5년 이상 있거나 있었던 자
3. 행정기관의 4급 이상 공무원으로 2년 이상 있었던 자
4. 항공・철도 또는 의료 분야 전문기관에서 10년 이상 근무한 박사학위 소지자
5. 항공종사자 자격증명을 취득하여 항공운송사업체에서 10년 이상 근무한 경력이 있는 자로서 임명・위촉일 3년 이전에 항공운송사업체에서 퇴직한 자
6. 철도시설 또는 철도운영관련 업무분야에서 10년 이상 근무한 경력이 있는 자로서 임명・위촉일 3년 이전에 퇴직한 자
7. 국가기관등항공기 또는 군・경찰・세관용 항공기와 관련된 항공업무에 10년 이상 종사한 경력이 있는 자

3. 사고조사 결과의 공개 (이연희의원안 제28조의2 신설)

가. 개정안의 내용

이연희의원안은 사고조사에 영향을 주지 않는 범위 내에서 조사의 각 단계마다 조사 결과를 공개할 수 있도록 하고 있음.

현 행	이연희의원안
<신 설>	제28조의2(사고조사 결과의 공개) ① 위원회는 제28조에도 불구하고 사고조사의 투명성을 제고하고 국민의 알 권리를 강화하기 위하여 사고조사에 영향을 주지 아니하는 범위 내에서 조사의 각 단계마다 조사 결과를 공개할 수 있다. ② 제1항에 따라 조사 결과를 공개할 경우 그 방법과 범위는 대통령령으로 정한다. 부 칙 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

항공・철도사고조사위원회 홈페이지에 따르면 다음과 같이 항공사고의 조사는 12단계로, 철도사고의 조사는 9단계로 이루어지는 것을 알 수 있음.

출처 : 항공・철도사고조사위원회 홈페이지 https://araib.molit.go.kr/intro.do

「항공・철도사고조사에 관한 법률」 제28조[12]는 사고조사에 영향을 줄 수 있거나, 국가의 안전보장 및 개인의 사생활이 침해될 우려가 있는 경우 사고조사 과정에서 얻은 정보를 공개하지 아니할 수 있다고 규정하고 있음.

12) 제28조(정보의 공개금지) ①위원회는 사고조사 과정에서 얻은 정보가 공개됨으로써 해당 또는 장래의 정확한 사고조사에 영향을 줄 수 있거나, 국가의 안전보장 및 개인의 사생활이 침해될 우려가 있는 경우에는 이를 공개하지 아니할 수 있다. 이 경우 항공・철도사고등과 관계된 사람의 이름을 공개하여서는 아니 된다. <개정 2013. 3. 22., 2020. 6. 9.>
②제1항에 따라 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위는 대통령령으로 정한다.

그러나 정보의 지나친 제한은 사고 유가족 등 국민의 알 권리를 제한하고 조사과정의 투명성을 저해하는 측면이 있음을 감안하여 개정안은 법 제28조에도 불구하고 사고조사에 영향을 주지 아니하는 범위 내에서 조사의 각 단계마다 조사 결과를 공개할 수 있도록 하려는 취지임.

다만, 법 제28조는 사고조사에 영향을 줄 수 있거나, 국가의 안전보장 및 개인의 사생활이 침해될 우려가 있는 경우 정보를 공개하지 않을 수 있다고 하여 제한적인 정보의 비공개 원칙을 규정하고 있다고 할 수 있는바, 현행법에 따라서도 사고조사에 영향을 주지 않는 범위에서 정보 공개는 원칙적으로 가능하다는 점을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

한편, 항공・철도사고조사위원회 홈페이지에 항공사고 또는 철도사고 조사의 절차가 단계화되어 안내되어 있기는 하나, 항공・철도사고조사위원회에 따르면 항공・철도사고조사는 법령 또는 지침 등에 따라 단계화 되어있지 않고, 홈페이지 상 단계 구분은 단순히 위원회 또는 외부인이 사고조사 절차를 이해하기 쉽게 구분한 것이라는 설명임.

다. 국토교통부 의견

ICAO는 최근 국제기준을 개정하여 대중적인 관심도가 사고의 경우 이른 시일 내 관련 사실 정보를 공표하도록 권고('24.11.28. 발효)하였음. 조사 초기 단계에 공식적인 사실 정보의 제공은 대중의 궁금증 및 알

권리를 충족하고 불확실한 정보와 추측 확산 방지에 도움이 됨에 따라 사조위 운영규정(훈령)에 반영하여 12·29 제주항공 참사 사고조사 진행 사항을 대중에게 상세히 공개 중에 있음.

다만, 대중에게 공개되어 있는 '사고조사 '12단계'는 국내·외 규정에서 정하고 있는 복잡한 사고조사 진행 과정 전반을 알기 쉽게 표현하기 위해 도식화한 참고자료이므로 법률에 명시하는 것은 신중한 검토가 필요함.

4. 수당 또는 여비 지급 의무화(박용갑의원안 제33조)

가. 개정안의 내용

박용갑의원안은 항공·철도사고조사위원회에 출석하여 발언하는 위원장·위원·자문위원 및 관계인에 대한 수당 또는 여비 지급을 기존 재량규정에서 의무규정으로 개정하려는 것임.

현 행	박용갑의원안
제33조(위원회의 운영 등) ① (생 략) ② 위원회는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 위원회에 출석하여 발언하는 위원장·위원·자문위원 및 관계인에 대하여 수당 또는 여비를 지급할 수 있다.	제33조(위원회의 운영 등) ① (현행과 같음) ②-------- 대통령령---------- 지급하여야 한다. 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

현재 항공·철도사고조사위원회 수당 또는 여비는 「항공·철도사고조사에 관한 법률」 및 그 하위법령 등[13]에 따라 지급되어, 1건 20만원,

13) 「항공·철도 사고조사에 관한 법률 시행규칙」
제8조(수당 등의 지급) 법 제33조제2항에 따라 위원회에 출석하는 위원장·위원·자문위원 및 관계인에 대하여 예산의 범위에서 수당 및 여비를 지급할 수 있다. 다만, 공무원이 그 소관업무와 직접적으로 관련되어 위원회에 출석하는 경우에는 그러하지 아니하다.
「항공·철도사고조사위원회 운영규정」
제14조의2(수당 및 여비) 위원회는 법 제33조제2항 및 영 제8조에 따라 위원회 회의 및 기술회의 등에 참석하여 발언하거나 의견을 진술하는 위원·자문위원·관계인 또는 제17조제7항제3호에 따른 위촉된 교관 등에 대해 예산의 범위 내에서 수당 및 여비를 지급할 수 있으며 다음 각 호의 기준에 따라 지급한다. 다만, 공무원이 그 소관업무와 직접적으로 관련되어 위원

2건 이상 40만원에 해당하는 안건검토 수당 및 기본 15만원, 2시간 초과 시 5만원이 추가되는 참석수당이 지급되고 있음.

수당 또는 여비는 위원 등의 활동에 따라 당연히 지급되어야 하는 것으로, 박용갑의원안 제33조는 현행 수당·여비를 지급할 수 있다는 재량규정을 의무규정으로 개정하여 이를 명확히 하려는 것으로 보임[14].

회에 출석하는 경우에는 지급하지 않는다.
1. 위원장은 차관급
2. 위원은 국가공무원 1급
3. 자문위원은 국가공무원 4급
4. 전문가·참고인 등 관계인은 국가공무원 5급

14)「국가공무원법」
제12조(소청심사위원회의 심사) ⑤ 소청심사위원회가 증인을 소환하여 질문할 때에는 대통령령등으로 정하는 바에 따라 일당과 여비를 지급하여야 한다.

5. 부칙

가. 개정안의 내용

각 개정안의 시행일을 살펴보면, 복기왕의원안 및 이연희의원안은 공포 후 즉시로, 김원이의원안은 공포 후 1개월이 경과한 날로, 박상혁의원안 및 박용갑의원안은 공포 후 6개월이 경과한 날로 규정하고 있음.

또한, 김원이의원안은 항공·철도사고조사위원회의 소속변경 등에 따른 경과조치를 규정하고 있음.

김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
부 칙	부 칙	부 칙	부 칙	부 칙
제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(위원회 설치 등에 관한 경과조치) ① 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 설치된 항공·철도사고조사위원회는 제4조의 개정규정에 따라 설치된 항공·철도사고조사위	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.	이 법은 공포한 날부터 시행한다.	이 법은 공포한 날부터 시행한다.

김원이의원안	박상혁의원안	박용갑의원안	복기왕의원안	이연희의원안
원회로 본다. ⑤ 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 항공·철도사고조사위원회에 설치된 사무국 및 그 직원과 사고조사관은 제16조의 개정규정에 따라 위원회에 설치된 사무국 및 그 직원과 사고조사관으로 본다. ⑥ 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 행하여진 항공·철도사고조사위원회의 행위 또는 항공·철도사고조사위원회에 대한 행위는 그에 해당하는 이 법에 따른 위원회의 행위 또는 위원회에 대한 행위로 본다.				

나. 검토의견

각 개정안의 시행일과 관련하여 공포 후 즉시, 공포 후 1개월, 공포 후 6개월로 각각 규정하고 있는데, 법률 개정에 따라 총리령 또는 대통

령령 제정과 직제 개정이 필요할 것으로 보이므로 이에 필요한 기간을 감안하여 시행일을 정할 필요가 있을 것으로 보임.

또한, 위원회 위원의 수, 구성 방법 등 인적요건에 관한 변경이 발생하는 경우 경과조치를 규정하지 않으면 의결요건의 충족이나 종전 위원의 구성 등과의 관계에서 문제가 발생할 수 있으므로 적절한 경과조치를 규정해야 하고, 위원회의 구성 등이 변경되는 경우 종전 위원회의 행위 또는 종전에 위원회에 대하여 행하여진 행위에 대하여도 경과규정을 둘 필요가 있으므로[15], 김원이의원안 부칙 제2조와 같이 위원회에 관한 경과조치를 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

문 의 처
02)6788-5580

15) 국회 법제실, 법제기준과 실제(2024), p.882-883