국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안
심 사 보 고 서

2025. 12.

국토교통위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2025년 1월 10일, 이학영의원 등 10인

나. 회부일자: 2025년 1월 13일

다. 상정 및 의결일자:

제422회 국회(임시회)

제1차 국토교통위원회(2025. 2. 18.)

상정, 제안설명, 검토보고, 대체토론, 소위회부

제429회 국회(정기회)

제1차 교통법안심사소위(2025. 9. 1.)

상정, 축조심사

제4차 교통법안심사소위(2025. 12. 4.)

상정, 축조심사, 의결(대안반영폐기)

제430회 국회(임시회)

제1차 국토교통위원회(2025. 12. 10.)

상정, 소위심사보고, 의결(대안반영폐기)

2. 제안설명의 요지

(제안설명자 : 국회의원 이학영)

항공·철도·해양 및 도로 분야의 대형 교통재난이 발생하는 경우 이에 대한 전문적인 조사를 독립적으로 수행하고 대형 교통재난을 효과적으로 방지하기 위한 전문적이고 일원화된 조사·예방 기구가 마련되어 있지 않아 국가 교통안전 확보에 한계가 있다는 지적이 있음. 이에 항공·철도·해양 및 도로 분야의 대형사고에 대해서 독립적이고 공정한 조사를 수행하고, 사고원인과 문제점을 명확하게 파악함으로써 향후 예방대책 등 국가 교통안전 증진에 기여할 수 있도록 국가교통사고조사위원회를 설치·운영하려는 것임.

3. 전문위원 검토보고의 요지

(전문위원 : 임종수)

1. 제정안의 취지와 필요성

가. 제정안의 취지

현재 교통 각 분야의 사고조사[1]는 항공·철도사고의 경우 국토교통부소속 항공·철도사고조사위원회에서[2], 해양사고는 해양수산부 소속 해양안전심판원[3]에서, 도로 교통사고는 경찰청이 국립과학수사연구원·도로교통공단 등과 함께 사고 원인 등을 조사하고 있음.

【 현행 항공·철도·해양·도로 교통사고에 대한 사고조사 주체 】

구 분	사 고 조 사 주 체	근거 법률
항공·철도 사고	국토교통부에 소속된 **항공·철도사고조사위원회**가 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 수행	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
해양사고	- 해양수산부에 소속된 **해양안전심판원**이 사고원인을 밝히기 위한 조사를 포함하여 심판을 위한 사고조사를 수행 - 인명사고 등 중대 해양사고로서 별도의 해양사고 방지를 위한 조사가 필요한 경우 특별조사부를 한시 구성하여 사고조사 수행 가능	「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」
도로 교통사고	대형사고의 경우에는 **경찰청**이 국립과학수사연구원·도로교통공단 등과 함께 교통사고 유발요인 등을 조사	「도로교통법」, 「한국도로교통공단법」 등

1) 사고조사의 목적 및 성격에 따라 기술적 조사와 사법적 조사 등으로 구분할 수 있음. 기술적 조사는 사고의 재발 방지를 목적으로 실시하는 조사이며, 사법적 조사는 사고에 대한 고의 또는 과실로 인한 책임의 유무를 결정하고 이를 통한 배상 등에 초점을 두고 수행됨(「항공사고 조사제도의 쟁점과 향후과제」 김송주, 국회입법조사처, 2014, 9p).

2) 항공사고조사위원회는 2002년, 철도사고조사위원회는 2005년에 설치됨. 2006년 7월 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」(법률 제7692호) 시행으로 두 위원회가 통합·운영 중에 있음.

3) 1961년 12월 6일 제정 공포된 해난심판법(법률 제813호)에 의해 설립된 준사법적 기관.

제정안은 항공·철도·해양·도로 분야에서 대형 또는 사회적 영향이 큰 교통재난(**참고1. 국내 항공·철도·해양·도로 교통사고 현황**)이 발생하는 경우 현재 교통 분야별로 각 관계 부처에 분산되어 있는 사고조사 기구를 통합하려는 것임.

국무총리 소속[4]으로 국가교통사고조사위원회를 신설하여, 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」(이하 "「항공철도사고조사법」")에 따른 항공·철도사고조사위원회(국토교통부)의 항공사고 및 철도사고에 대한 사고조사 기능을 국가교통사고조사위원회로 이관(기존 「항공철도사고조사법」은 폐지[5])하면서, 해양심판원(해양수산부)의 특별조사 대상 해양사고 및 경찰청 소관의 대형 도로 교통사고에 대한 사고조사도 업무 범위에 포함시키고 있음(안 제2조 및 제4조).

제정안의 취지는 대형 교통재난이 발생하는 경우 국토교통부·해양수산부 등 각 관계 부처로부터 독립된 기구에서 사고조사를 하도록 함으로써 사고조사의 공정성과 객관성을 확보하고 실효성 있는 사고방지대책을 마련할 수 있도록 하려는 것임.

---

4) 현재 국무총리 직속 행정위원회는 원자력안전위원회(「원자력안전위원회의 설치 및 운영에 관한 법률」), 금융위원회(「금융위원회의 설치 등에 관한 법률」), 공정거래위원회(「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」), 국민권익위원회(「부패방지 및 국민권익의 설치와 운영에 관한 법률」), 국가과학기술심의회(「과학기술기본법」) 등이 있음.

5) 제정안 부칙 제2조에서는「항공·철도 사고조사에 관한 법률」의 폐지를 규정함.
* 참고2. 항공·철도사고조사위원회 조직·인력·예산

참고로, 2024년 12월 29일 발생한 여객기 참사(탑승객 181명 중 179명 사망, 항공기 전소)[6]에 대하여 항공·철도사고조사위원회가 사고조사에 착수하였으나, 동 위원회가 조사대상이 되어야 할 국토교통부 소속이라는 점에서 셀프 조사라는 지적[7]이 제기되고 있음.

나. 제정안에 대한 관계부처 의견

1) 국토교통부(항공·철도사고조사위원회)

항공·철도사고조사위원회의 독립성 강화를 위해 소속을 국토교통부로부터 분리 이관하는 것에 동의하나, 어느 기관 소속으로 이관할지에 대해서는 관련 법안[8]이 다수 발의되어 있으므로 입법정책적인 논의가 필요하다는 입장임.

또한, 교통수단에 대한 사고조사 기구 운영방식은 국가별로 다양하며[9], 미국 등 주요 선진국에서 항공, 해양, 철도, 도로 등에 대한 사고원

6) 2024년 12월 29일 방콕발 제주항공 2216편이 무안공항 착륙 직전 조류 충돌이 발생한 것으로 추정되고, 이후 동체착륙이 이루어졌으며 활주로 끝단 선상(끝단으로부터 264m 떨어진 지점)에 있던 방위각제공시설(Localizer)을 지지하기 위해 설치한 콘크리트 구조물에 충돌한 결과 탑승객 181명 중 179명이 사망하고 항공기가 전소한 사고

7) 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

8) 현재, 항공·철도사고조사위원회의 소속을 변경하는 5건의 「항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안」이 발의되어 있으며, 이 중 3건(김원이의원안 제2207321호, 박상혁의원안 제2207331호, 복기왕의원안 제2207599호)은 국무총리 소속으로, 1건(이연희의원안 제2207704호)은 국무조정실 소속으로, 1건(박용감의원안 제2207431호)은 대통령 직속으로 변경하는 내용임.

9) - 관할 정부부처 내 교통수단별 별도 사고조사 기구 운영 : 영국, 프랑스

인 조사를 위해 통합 기관을 운영하는 사례가 있는 점 등을 감안할 때, 흩어져 운영되고 있는 유사기능 조직을 합쳐 효율적으로 운영가능한 국가교통사고조사위원회 설치에 대해서도 동의한다는 입장임.

2) 해양수산부(해양안전심판원)

항공·육상과는 다른 해양의 특수성(운송·산업·생산활동 혼재)을 고려할 때 해양사고를 단순 '교통사고 조사'의 대상으로 보는 것은 부적절하고, 현행 해양안전심판원의 해양사고 특별조사체계는 원인규명의 공정성을 대내외로부터 인정받고 있으며, 소속부처로부터의 독립성을 충분히 확보하고 있음[10].

제정안에서와 같이 국가교통사고조사위원회로 해양사고 특별조사 업무를 이관할 경우 그동안 해양공간에서 구축해 온 사고조사 전문성 약화, 안전정책 적기 반영, 실행력 및 국제협력기반 상실 등이 우려되며, 주요 해운국 대부분은 관할 정책부처와의 유기성 및 해양분야의 전문성을 확보할 수 있는 사고조사체계로 운영하고 있음.

이상과 같은 점을 고려하여 해양사고와 관련하여서는 현행 해양안전

- 관할 정부부처 내 교통수단 통합 사고조사 기구 운영 : 일본, 한국
- 교통수단 통합 사고조사 기구 별도 운영 : 미국, 캐나다, 호주 등

10) 해양수산부에 따르면 해양안전심판원은 기능적으로 독립된 조직이며, 국제해사기구(IMO)의 국제기준* 및 국내법**에 따라 해양사고 조사·심판 업무를 수행하고 있다는 의견임.
* 국제해상인명안전협약(SOLAS) 제11-1장(6규칙)에 근거를 둔『해양사고조사코드』
**「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

심판원의 특별조사체계를 유지하는 것이 바람직하다는 입장임.

3) 행정안전부

제정안에서는 개별 기관의 항공·철도·해양·도로 사고 조사 기능을 국무총리 소속 국가교통사고조사위원회에서 통합·수행하고자 하나, 현행 각 조사기관은 해당 소속 부처의 전문성 및 관련 국제기구(항공사고 국제민간항공기구: ICAO, 해양사고 국제해사기구: IMO)와의 연계성을 기반으로 분야별 사고의 조사 기능을 수행하고 있어, 정부조직의 전문성·효율성 측면에서 통합의 실익이 크지 않다는 입장임.

4) 경찰청

제정안에 따를 경우 국가교통사고조사위원회의 조사 활동과 경찰의 「도로교통법」 등에 따른 수사 활동이 중복될 우려가 있음. 기술적·전문적 분석이 필요한 대형사고[11]의 경우 경찰 및 국립과학수사연구원, 도로교통공단[12] 등이 공동 대응하고 있는 현 체계를 제정안에 따른 조사기구로 대체할 현실적 필요성과 업무 수행의 효과성 등에 대해 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

---

11) < 대형사고 처리절차 >

사고현장 초동조치		사고원인분석		후속조치
소방기능과 합동 사상자 구호, 2차사고 예방활동 등	⇨	국과수, 도로교통공단 등 합동 정밀감정	⇨	지자체 또는 국토부 등 관련 기관에 행정조치 요청

12) 도로교통공단은 「도로교통법」 제120조제1항에 따라 교통상의 위험과 장해 예방 등을 위하여 설립된 기관이며, 제123조제10호 소관업무에는 “도로 교통사고의 조사·분석 및 그 지원에 관한 업무”가 명시되어 있음.

4) 국무총리실

최적의 조사기구 운영과 사고조사 수행을 위해서는 조사의 독립성과 함께 전문성 확보, 부처 협력의 용이성 등도 함께 검토되어야 함.

통상 국무총리 소속으로 위원회를 설치하는 경우는 독립성보다는 국무총리가 적극적으로 감독·조정·조율이 필요한 경우 설치하는 것이 일반적이라는 점을 고려할 때 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

다. 해외사례

외국의 항공·철도 등에 대한 사고조사기관 사례를 보면, 미국은 대통령 직속으로, 캐나다는 의회 직속으로 규제당국(교통부 등)과 분리된 독립기관이 설치되어 업무·인사·예산 등이 모두 독립되어 있고, 호주, 영국의 경우 교통부 소속이나 사고조사기관이 각각 외청, 교통부 산하 공기업 형태로 교통부로부터 분리되어 있어 완전한 독립으로 여겨짐.

일본은 사고조사기관이 규제당국 산하에 있다는 점은 우리나라와 같으나, 업무뿐만 아니라 인사·예산도 독립적으로 운영되고 있다는 점에서 차이가 있음.

조사분야 통합 실태를 보면, 미국은 항공·철도·해운뿐만 아니라 고속도로까지 포함하고 있고, 일본의 경우에는 항공·해운·철도를 대상으로 하고 있음.

【 국내외 주요 사고조사기관의 독립성 비교 】

구분	국가/기관명	소속	인원 (조사관)	조사 분야	독립성
완전 독립 (항공 당국과 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 (항공 당국과 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**
	우리나라 (해양안전심판원)	해양수산부 **(장관 직속)**	32명	해양	업무: 독립 **인사, 예산: 非독립**

* 자료 : 항공·철도사고조사위원회, 중앙해양안전심판원 자료 재구성

라. 제정안의 필요성에 대한 검토

먼저, 제정안에 찬성하는 의견을 보면 다음과 같음.

사고조사기관인 항공·철도사고조사위원회 또는 해양안전심판원이 국토교통부 또는 해양수산부 소속기관으로 되어 있는 상황에서는 사고조사 주체와 사고조사 대상이 동일하여, 사고조사 결과보고서와 안전권고에 대한 신뢰성이 확보되기 어렵다는 것임[13].

또한, 항공·철도사고조사위원회와 해양안전심판원의 인력과 예산이 국토교통부와 해양수산부에게 종속되어 있으며, 담당 직원은 순환보직으로 임명되고 있어 국토교통부 및 해양수산부에 대한 사고조사가 객관성을 확보하기 미흡하다는 점임[14].

즉, 대형 교통사고에 대한 사고조사를 국가교통사고조사위원회가 독립적·객관적으로 수행하는 경우, 공정성 및 신뢰성을 확보할 수 있고 관계 부처 및 기관에 안전권고를 통해 효율적인 안전시스템을 구축할 수 있다는 점을 강조하고 있음.

반면, 제정안에 반대하는 의견을 보면 다음과 같음.

국가교통사고조사에 있어 항공·철도·해양·도로 등 분야별 기술이 점

---

13) 국토교통부의 항공·철도사고조사위원회의 경우 사고조사보고서를 채택하고 권고사항을 결정하는 위원회 12인 중 유일한 상임위원인 2인이 항공·철도 규제 당국인 국토교통부 항공정책실장과 철도국장이라는 점에서 행정적으로 독립되었다고 보기 힘듦(「국가 사고조사체계 및 항공기사용사업 비행훈련관리방안」, 한재현외, 경제인문사회연구회, 2018, 108p).

14) 「항공사고조사제도의 쟁점과 향후과제」, 김송주, 국회입법조사처, 2014, 25p.

차 첨단화·대형화 되고 있어 사고조사 기능을 분야별로 특성화하여 운영할 필요가 있고, 사고조사기구가 교통 분야별로 소관 부처에 설치되는 경우 각 분야의 기술전문가 확보와 국제협력 측면에서 업무협조가 용이할 수 있으며, 사고조사와 연계한 안전대책이나 교통정책의 개선 등을 효율적으로 수행할 수 있다는 것임.

또한, 제정안에 따르면 해양사고의 경우 국가교통사고조사위원회에서 대형사고를 담당하나 해양안전심판원에서 심판청구를 위한 조사(사고원인에 관한 조사가 포함됨)는 여전히 수행하는 것이므로 사고조사의 기능과 역할이 중복되는 문제가 있고, 도로 교통사고의 경우에도 국가교통사고조사위원회가 대형사고를 담당하지만, 대형사고와 일반사고를 명확하게 구분하는데 한계가 있어 사고조사 주관기관에 대한 정책 혼선의 초래가 우려된다는 것임[15].

결론적으로, 대형 교통재난 중 항공·철도 외에 해양·도로 교통사고도 조사대상으로 하는 국가교통사고조사위원회를 국무총리 소속기관으로 신설하는 방안에 대하여는 상술한 바와 같이 찬성과 반대의견이 있는 바, 이들 의견과 외국 사례 등을 종합적으로 검토하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있는 것으로 보임.

15) 제정안에 따르면, 해양사고와 도로 교통사고에 있어서는 대형사고에 한정하여 국가교통사고조사위원회가 사고조사를 관할하도록 규정하고 있음(안 제2조 및 제4조 참고).

참고로, 현재 항공·철도사고조사위원회의 독립성 강화를 위하여 그 소속을 국무총리나 대통령 소속으로 변경하는 내용의 다수 법률안[16]이 국토교통위원회에 회부되어 있으므로, 본 제정안과 함께 논의될 필요가 있어 보임.

2. 제정안의 구성체계

제정안은 5개 장에 41개 조문과 부칙 4개 조문으로 구성되어 있음.

제정안에서 폐지하고 있는 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」(5개 장에 40개 조문)과 유사한 구성체계를 가져 오면서, 국토교통부장관 소속의 항공·철도사고조사위원회를 국무총리 소속의 국가교통사고조사위원회로 변경하고, 대형 해양사고와 대형 도로 교통사고를 법률의 적용대상(국가교통사고조사위원회의 조사대상)에 포함하며, 그 외 일부 조항들을 수정·정비하고 있음.

제정안과 현행 「항공철도사고조사법」을 비교하여 보면, 제정안에서는 안 제5조(다른 법률과의 관계), 안 제8조(위원회의 독립성), 안 제12조(위원의 겸직금지), 안 제17조(사무처 직원의 신분보장 등), 안 제20조(위원회의 사고 통보), 안 제22조(정보제공), 안 제31조(사고조사 연구·교육기관 등의 지정) 및 안 제33조(사고조사관 등) 등을 새로이 규정하고

16) 현재, 항공·철도사고조사위원회의 소속을 변경하는 5건의 「항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안」이 발의되어 있으며, 이 중 3건(김원이의원안 제2207321호, 박상혁의원안 제2207331호, 복기왕의원안 제2207599호)은 국무총리 소속으로, 1건(이연희의원안 제2207704호)은 국무조정실 소속으로, 1건(박용감의원안 제2207431호)은 대통령 직속으로 변경하는 내용임.

있고, 「항공철도사고조사법」 제33조의2(업무의 위탁) 규정은[17] 제정안에 반영하고 있지 않음.

【 제정안의 조문 구성 】

제정안	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
제1장 총칙	제1장 총칙
제1조(목적)	제1조(목적)
제2조(정의)	제2조(정의)
제3조(사고조사의 원칙 등)	**제4장** 제30조(다른 절차와의 분리)
제4조(적용범위 등)	제3조(적용범위 등)
제5조(다른 법률과의 관계)	
제2장 국가교통사고조사위원회의 설치 등	제2장 항공・철도사고조사위원회
제6조(국가교통사고조사위원회의 설치)	제4조(항공・철도사고조사위원회의 설치)
제7조(위원회의 소관 사무)	제5조(위원회의 업무)
제8조(위원회의 독립성)	
제9조(위원회의 구성)	제6조(위원회의 구성), 제7조(위원의 자격요건), 제11조(위원의 임기)
제10조(위원의 결격사유)	제8조(위원의 결격사유)
제11조(위원의 신분보장)	제9조(위원의 신분보장)
제12조(위원의 겸직금지)	
제13조(위원장의 직무 등)	제10조(위원장의 직무 등)
제14조(위원회의 운영 등)	제12조(회의 및 의결), 제13조(분과위원회),

17) 「항공철도사고조사법」
제33조의2(업무의 위탁) 이 법에 따른 위원회의 업무 중 「항공안전법」 제2조제8호에 따른 초경량비행장치사고에 관한 위원회의 업무는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단(이하 "한국교통안전공단"이라 한다) 또는 항공 관련 기관·단체에 위탁할 수 있다.
<본조신설 2024. 1.16>

제정안	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
	제14조(자문위원), **제4장** 제33조(위원회의 운영 등)
제15조(위원의 제척·기피·회피)	제15조(직무종사의 제한)
제16조(사무처)	제16조(사무국)
제17조(사무처 직원의 신분보장 등)	
제18조(비밀누설의 금지)	**제4장** 제31조(비밀누설의 금지)
제3장 사고조사	제3장 사고조사
제1절 사고접수 및 통보	
제19조(국가교통사고 발생 통보)	제17조(항공・철도사고등의 발생 통보)
제20조(위원회의 사고 통보)	
제2절 사고조사 실시	
제21조(사고조사 개시 및 조사단 구성)	제18조(사고조사의 개시 등), 제20조(항공・철도사고조사단의 구성・운영)
제22조(정보제공)	
제23조(사고조사의 수행 등)	제19조(사고조사의 수행 등)
제24조(시험 및 의학적 검사)	제23조(시험 및 의학적 검사)
제25조(관계인 등의 의견청취)	제24조(관계인 등의 의견청취)
제26조(불이익의 금지)	**제4장** 제32조(불이익의 금지)
제3절 사고조사에 따른 후속조치	
제27조(사고조사보고서의 작성 등)	제25조(사고조사보고서의 작성 등)
제28조(안전권고 등)	제26조(안전권고 등)
제29조(사고조사의 재개)	제27조(사고조사의 재개)
제30조(정보의 사용 및 공개제한)	제28조(정보의 공개금지)
제4장 보칙	
제31조(사고조사 연구·교육기관 등의 지정)	
제32조(사고조사에 관한 연구 등)	제29조(사고조사에 관한 연구 등)
제33조(사고조사관 등)	
제34조(관계 기관 등에 지원 요청 등)	제21조(국토교통부장관의 지원)
제35조(관계 행정기관 등의 협조)	제22조(관계 행정기관 등의 협조)
	제4장 보칙

제정안	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
	제33조의2(업무의 위탁)
제36조(벌칙 적용에서 공무원 의제)	제34조(벌칙적용에서의 공무원 의제)
제5장 벌칙	제5장 벌칙
제37조(사고조사방해의 죄)	제35조(사고조사방해의 죄)
제38조(비밀누설의 죄)	제36조(비밀누설의 죄)
제39조(사고발생 통보 위반의 죄)	제36조의2(사고발생 통보 위반의 죄)
제40조(양벌규정)	제37조(양벌규정)
제41조(과태료)	제38조(과태료)

3. 주요 조문별 검토

가. 국가교통사고조사위원회의 설치(안 제1조·제6조·제8조, 부칙안 제2조～제4조)

제정안 (국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안)	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
제1조(목적) 이 법은 국가교통사고조사위원회를 설치하여 **항공·철도·해양 및 도로 사고**를 독립적이고 공정하게 조사하고 사고 원인을 정확하게 규명함으로써 **항공·철도·해양 및 도로 사고**의 예방과 안전 확보에 이바지함을 목적으로 한다.	제1조(목적) 이 법은 항공·철도사고조사위원회를 설치하여 **항공사고 및 철도사고** 등에 대한 독립적이고 공정한 조사를 통하여 사고 원인을 정확하게 규명함으로써 **항공사고 및 철도사고** 등의 예방과 안전 확보에 이바지함을 목적으로 한다.
제6조(국가교통사고조사위원회의 설치) 국가교통사고의 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 독립적으로 수행하기 위하여 **국무총리 소속**으로 국가교통사고조사위원회(이하 "위원회"라	제4조(항공ㆍ철도사고조사위원회의 설치) ① 항공ㆍ철도사고등의 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 독립적으로 수행하기 위하여 **국토교통부에** 항공ㆍ철도사고조사위원회(이하 "위

한다)를 둔다. 제8조(위원회의 독립성) ① 위원회는 그 권한에 속하는 업무를 수행할 때 정치적 중립성을 지키고 업무의 독립성과 객관성을 유지하여야 한다. ② 국무총리는 일반적인 행정사항에 대하여는 위원회를 지휘·감독하되, 사고조사에 대하여는 관여하지 못한다. 부 칙 제2조(다른 법률의 폐지) 항공·철도 사고조사에 관한 법률은 폐지한다. 제3조(다른 법률의 개정) 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 일부를 다음과 같이 개정한다. 제18조의3을 삭제한다. 제4조(일반적 경과조치) 이 법 시행 당시 종전의 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 및 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제18조의3에 따른 처분, 절차와 그 밖의 행위로서 이 법에 그에 해당하는 규정이 있는 경우에는 이 법에 따라 한 것으로 본다.	원회"라 한다)를 둔다. ② 국토교통부장관은 일반적인 행정사항에 대하여는 위원회를 지휘·감독하되, 사고조사에 대하여는 관여하지 못한다.

1) 제정안의 내용

안 제1조는 목적, 안 제6조는 국가교통사고조사위원회의 설치, 안 제8조는 동 위원회의 독립성, 안 부칙에서는 「항공철도사고조사법」 폐지 등에 관한 내용을 규정하고 있음.

「항공철도사고조사법」과 비교하여 보면, 안 제8조제1항에서 국가교

통사고조사위원회가 그 권한에 속하는 업무를 수행할 때 정치적 중립성을 지키고 업무의 독립성과 객관성을 유지하여야 한다는 내용을 규정하고 있음. 「국제민간항공협약」[18]에서도 사고조사당국은 조사 실시에 있어 독립성을 가지며, 제한을 받지 않는 권한을 가지도록 명시하고 있음.

2) 검토의견

제정안은 상술한 바와 같이 국가교통사고조사위원회를 설치하여 항공·철도·해양·도로 등 각 교통 분야를 통합한 사고조사기구를 설치하려는 것으로 부칙에서 항공·철도사고조사위원회의 근거법률인 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」을 폐지하고 해양안전심판원 특별조사부의 근거 규정인 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」(이하 "「해양사고심판법」") 제18조의3를 삭제하고 있음[19].

18) 「국제민간항공협약」 부속서((Annex 13) - 사고조사당국은 조사실시에 있어서 독립성을 가지며 조사수행에 대하여 제한을 받지 않는 권한을 가져야한다.
- Doc 9756 제1부 2.1.2 및 2.1.3: 조사당국은 엄격히 객관적이고 전적으로 공정해야 하며, 또한 그렇게 인식되어야 한다. 그것은 정치적 또는 기타 간섭이나 압력을 방어할 수 있는 방법으로 성립되어야 한다.
- Doc 9962 제3장 3.2.2: 독립의 의미는 조사당국이 특히, 감항, 인증, 운항, 정비, 자격증명, 항공교통관제나 공항운영에 대해서, 그리고 일반적으로는 그 관심이 조사당국에 맡겨진 일과 충돌할 수 있는 어떤 다른 당사자에 대하여 기능적으로 독립성이 있다는 것이다.

19) 「해양사고심판법」에 따르면 심판청구를 위한 조사와 별도로 해양사고 방지를 위한 특별조사가 필요한 경우로서 제18조의3제1항 각 호의 해양사고(이하 "중대 해양사고")에 대해서는 특별조사부를 구성하여 사고조사를 수행할 수 있는데, 제정안에서는 중대 해양사고 발생 시 조사필요성 여부에 관계없이 국가교통사고조사위원회의 조사대상으로 규정하고 있음(안 제4조).

「해양사고심판법」	제정안
제18조의3(특별조사부의 구성) ① 중앙수석조사관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 해양사고로서 심판청구를 위한 조사와는 별도로 해양사고를 방지하기 위하여 특별한 조사가 필요하다고 인정하는 경우에는 특별조사부를 구성할 수 있다. 1. 사람이 사망한 해양사고 2. 선박 또는 그 밖의 시설이 본래의 기능을 상실하는 등 피해가 매우 큰 해양사고	제4조(적용범위 등) ③ 해양사고에 대한 조사는 다음 각 호의 경우에 대해서만 이 법을 적용한다. 1. 사람이 사망한 해양사고 2. 선박 또는 그 밖의 관련 시설이 본래의 기능을 상실하는 등 피해가 매우 큰 해양

이에 따라 안 부칙 제4조에서는 경과조치 규정을 두어 “이 법 시행 당시 종전의 「항공・철도 사고조사에 관한 법률」 및 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제18조의3에 따른 처분, 절차와 그 밖의 행위로서 이 법에 그에 해당하는 규정이 있는 경우에는 이 법에 따라 한 것으로 본다”는 내용만을 규정하고 있음.

그런데 국가교통사고조사위원회의 설치 등에 따른 각종 경과조치(항공·철도사고조사위원회 및 해양심판원 특별조사부 폐지에 따른 위원의 신분, 행정처분, 소속 직원 이동, 벌칙 등에 대한 경과조치) 규정들이 미비하므로 제정안을 수용하는 경우 부칙 규정 전반에 대한 정비가 필요해 보임[20].

3. 기름 등의 유출로 심각한 해양오염을 일으킨 해양사고 4. 제1호부터 제3호까지에서 규정한 해양사고 외에 해양사고 조사에 국제협력이 필요한 해양사고 및 준해양사고	사고 3. 기름 등의 유출로 심각한 해양오염을 일으킨 해양사고 4. 제1호부터 제3호까지의 사고 외에 해양사고 조사에 대해 국제협력이 필요한 해양사고 및 이에 준하는 해양사고 5. 그 밖에 제13조에 따른 위원장이 사고조사가 필요하다고 판단하는 해양사고

20) **「항공철도사고조사법」 2005.11.8.제정 당시 부칙 규정례**

제2조(위원회 설치 등에 관한 경과조치) ① 이 법 시행 당시 종전의「항공법」및「철도안전법」의 규정에 의하여 설치된 항공사고조사위원회와 철도사고조사위원회는 이 법에 의하여 설치된 항공·철도사고조사위원회로 본다.

② 이 법 시행 당시 종전의「항공법」및「철도안전법」의 규정에 의하여 항공사고조사위원회와 철도사고조사위원회의 위원장 및 상임위원으로 임명된 자는 종전의 규정에 불구하고 이법 시행일에 임기가 만료된 것으로 본다.

③ 이 법 시행 당시 종전의「항공법」및「철도안전법」의 규정에 의하여 항공사고조사위원회와 철도사고조사위원회의 비상임위원으로 각각 임명 또는 위촉된 자는 이 법에 의하여 임명 또는 위촉된 것으로 본다. 다만, 그 임기는 종전 임기의 잔여기간으로 한다.

④ 이 법 시행 당시 종전의「항공법」의 규정에 의하여 항공사고조사위원회에 설치된 사무국 및 그 직원과「철도안전법」의 규정에 의하여 철도사고조사위원회의 사고조사를 수행하는 사고조사관은 이 법에 의하여 위원회에 설치된 사무국 및 그 직원으로 본다.

⑤ 이 법 시행 당시 종전의「항공법」및「철도안전법」의 규정에 의하여 행하여진 항공사고조사위원회 및 철도사고조사위원회의 행위 또는 항공사고조사위원회 및 철도사고조사위원회에 대한 행위는 그에 해당하는 이 법에 의한 위원회의 행위 또는 위원회에 대한 행위로 본다.

나. 적용범위(안 제2조, 제4조, 제5조)

제정안	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “항공사고”란 「항공안전법」 제2조제6호에 따른 항공기사고, 같은 조 제7호에 따른 경량항공기사고, 같은 조 제8호에 따른 초경량비행장치사고 및 같은 조 제9호에 따른 항공기준사고를 말한다.	제2조(정의) ①이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “항공사고”란 「항공안전법」 제2조제6호에 따른 항공기사고, 같은 조 제7호에 따른 경량항공기사고 및 같은 조 제8호에 따른 초경량비행장치사고를 말한다. 2. “항공기준사고”란 「항공안전법」 제2조제9호에 따른 항공기준사고를 말한다. 3. “항공사고등”이라 함은 제1호에 따른 항공사고 및 제2호에 따른 항공기준사고를 말한다.
2. “철도사고”란 철도(「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 포함한다. 이하 같다)에서 철도차량 또는 열차의 운행 중에 사람의 사상이나 물자의 파손이 발생한 사고로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사고를 말한다.	6. “철도사고”란 철도(도시철도를 포함한다. 이하 같다)에서 철도차량 또는 열차의 운행 중에 사람의 사상이나 물자의 파손이 발생한 사고로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사고를 말한다.
가. 열차의 충돌 또는 탈선사고	가. 열차의 충돌 또는 탈선사고
나. 철도차량 또는 열차에서 화재가 발생하여 운행을 중지시킨 사고	나. 철도차량 또는 열차에서 화재가 발생하여 운행을 중지시킨 사고
다. 철도차량 또는 열차의 운행과 관련하여 사상자 및 실종자가 발생한 사고	다. 철도차량 또는 열차의 운행과 관련하여 3명 이상의 사상자가 발생한 사고

제3조(벌칙 등에 관한 경과조치) 이 법 시행 전의 행위에 대한 벌칙 및 과태료의 적용에 있어서는 종전의 「항공법」 및 「철도안전법」의 규정에 의한다.

라. 철도차량 또는 열차의 운행과 관련하여 상당한 재산피해가 발생한 사고	라. 철도차량 또는 열차의 운행과 관련하여 5천만원 이상의 재산피해가 발생한 사고
3. “해양사고”란 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조제1호 및 제1호의2에 따른 사고를 말한다.	

※ 「해양사고심판법」 제2조제1호 및 제1호의2

1. “해양사고”란 해양 및 내수면(內水面)에서 발생한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사고를 말한다.
   가. 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고
   나. 선박의 운용과 관련하여 선박이나 육상시설·해상시설이 손상된 사고
   다. 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고
   라. 선박이 충돌·좌초·전복·침몰되거나 선박을 조종할 수 없게 된 사고
   마. 선박의 운용과 관련하여 해양오염 피해가 발생한 사고

1의2. “준해양사고”란 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 시정 또는 개선되지 아니하면 선박과 사람의 안전 및 해양환경 등에 위해를 끼칠 수 있는 사태로서 해양수산부령으로 정하는 사고를 말한다.

4. “교통사고”란 「교통사고처리 특례법」 제2조제2호에 따른 사고를 말한다.	※ 「교통사고처리 특례법」 제2조제2호 2. “교통사고”란 차의 교통으로 인하여 사람을 사상(死傷)하거나 물건을 손괴(損壞)하는 것을 말한다.
5. “사고조사”란 제1호부터 제4호까지에 따른 사고(이하 “국가교통사고”라 한다)와 관련된 정보·자료 등의 수집·분석 및 원인규명과 해당 분야의 안전을 확보하기 위한 안전권고 등 국가교통사고의 예방을 목적으로 제6조에 따른 국가교통사고조사위원회가 수행하는 과정 및 활동을 말한다.	7. “사고조사”란 항공사고등 및 철도사고(이하 “항공ㆍ철도사고등”이라 한다)와 관련된 정보ㆍ자료 등의 수집ㆍ분석 및 원인규명과 항공ㆍ철도안전에 관한 안전권고 등 항공ㆍ철도사고등의 예방을 목적으로 제4조에 따른 항공ㆍ철도사고조사위원회가 수행하는 과정 및 활동을 말한다.
제4조(적용범위 등) ① 항공사고에 대한 사고조사의 적용범위는 다음 각 호와 같다.	제3조(적용범위 등) ①이 법은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 항공ㆍ철도사고등에 대한 사고조사에 관하여 적용한다.

1. 대한민국 영역에서 발생한 항공사고 2. 대한민국 영역 밖 대한민국 관할에서 발생한 항공사고 3. 다른 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization) 체약국 영역에서 발생한 대한민국 국적의 항공사고 4. 국제민간항공기구 비체약국 영역에서 발생한 대한민국 국적의 항공사고 5. 다른 국가 영역 또는 관할 밖에서 발생한 대한민국 국적의 항공사고 6. 그 밖에 제13조에 따른 위원장이 사고조사가 필요하다고 판단하는 항공사고 ② 철도사고에 대한 사고조사의 적용범위는 다음 각 호와 같다. 1. 열차의 충돌 또는 탈선사고 2. 철도차량 또는 열차에서 화재가 발생하여 운행을 중지시킨 사고 3. 철도차량 또는 열차의 운행과 관련하여 사상자 및 실종자가 발생한 사고 4. 철도차량 또는 열차의 운행과 관련하여 상당한 재산피해가 발생한 사고 5. 그 밖에 제13조에 따른 위원장이 사고조사가 필요하다고 판단하는 철도사고 ③ 해양사고에 대한 조사는 다음 각 호의 경우에 대해서만 이 법을 적용	1. 대한민국 영역 안에서 발생한 항공・철도사고등 2. 대한민국 영역 밖에서 발생한 항공사고등으로서 「국제민간항공조약」에 의하여 대한민국을 관할권으로 하는 항공사고등 ※ 「해양사고심판법」 제18조의3(특별조사부의 구성)

한다. 1. 사람이 사망한 해양사고 2. 선박 또는 그 밖의 관련 시설이 본래의 기능을 상실하는 등 피해가 매우 큰 해양사고 3. 기름 등의 유출로 심각한 해양오염을 일으킨 해양사고 4. 제1호부터 제3호까지의 사고 외에 해양사고 조사에 대해 국제협력이 필요한 해양사고 및 이에 준하는 해양사고 5. 그 밖에 제13조에 따른 위원장이 사고조사가 필요하다고 판단하는 해양사고	① 중앙수석조사관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 해양사고로서 심판청구를 위한 조사와는 별도로 해양사고를 방지하기 위하여 특별한 조사가 필요하다고 인정하는 경우에는 특별조사부를 구성할 수 있다. 1. 사람이 사망한 해양사고 2. 선박 또는 그 밖의 시설이 본래의 기능을 상실하는 등 피해가 매우 큰 해양사고 3. 기름 등의 유출로 심각한 해양오염을 일으킨 해양사고 4. 제1호부터 제3호까지에서 규정한 해양사고 외에 해양사고 조사에 국제협력이 필요한 해양사고 및 준해양사고
④ 교통사고에 대한 조사는 다음 각 호의 경우에 대해서만 이 법을 적용한다. 1. 대형사고로서 대통령령으로 정하는 피해규모가 발생한 교통사고 2. 그 밖에 제13조에 따른 위원장이 사고조사가 필요하다고 판단하는 교통사고	
⑤ 제1항에도 불구하고 「항공안전법」 제2조제4호에 따른 국가기관등항공기에 대한 항공사고조사에 대해서는 이 법을 적용하지 아니한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. 1. 사람이 사망 또는 행방불명된 경우 2. 국가기관등항공기의 수리·개조가 불가능하게 파손된 경우 3. 국가기관등항공기의 위치를 확인할 수 없거나 국가기관등항공기에	② 제1항에도 불구하고 「항공안전법」 제2조제4호에 따른 국가기관등항공기에 대한 항공사고조사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 외에는 이 법을 적용하지 아니한다. 1. 사람이 사망 또는 행방불명된 경우 2. 국가기관등항공기의 수리·개조가 불가능하게 파손된 경우 3. 국가기관등항공기의 위치를 확인할 수 없거나 국가기관등항공기에

접근이 불가능한 경우 ⑥ 제1항에도 불구하고 「항공안전법」 제3조에 따른 항공기의 항공사고조사에 있어서는 이 법을 적용하지 아니한다. ⑦ 국가교통사고에 대한 조사와 관련하여 이 법에서 규정하지 아니한 사항은 「국제민간항공조약」, 「국제해양사고조사코드」 등 관련 사고조사에 관하여 국제적으로 발효된 협약에서 채택된 표준과 방식에 따라 실시한다. 제5조(다른 법률과의 관계) 이 법은 국가교통사고의 조사에 관해서는 다른 법률에 우선하여 적용한다.	접근이 불가능한 경우 ③ 제1항에도 불구하고 「항공안전법」 제3조에 따른 항공기의 항공사고조사에 있어서는 이 법을 적용하지 아니한다. ④ 항공사고등에 대한 조사와 관련하여 이 법에서 규정하지 아니한 사항은 「국제민간항공조약」과 같은 조약의 부속서(附屬書)에서 채택된 표준과 방식에 따라 실시한다.

1) 제정안의 내용

① 안 제2조제1호에서는 "<u>항공사고</u>"의 정의를 현행 「항공철도사고조사법」과 동일하게 규정하면서, 안 제4조제1항에서는 항공사고의 조사대상 범위를 「항공철도사고조사법」상의 적용범위 보다 넓혀 대한민국 영역 밖의 모든 대한민국 국적의 항공사고까지 포함하는 것으로 확대하여 규정하고 있음.

② 안 제2조제2호에서는 "<u>철도사고</u>" 정의를 현행 「항공철도사고조사법」의 규정체계에 따르되, '3명 이상의 사상자'를 '사상자 및 실종자'로, '5천만원 이상의 재산피해'는 '상당한 재산피해'로 변경하여 규정하고 있음.

③ 안 제2조제3호에서는 “해양사고”를 「해양사고심판법」 제2조제1호 및 제1의2호에 따른 사고로 정의하고, 안 제4조제3항에서는 해양사고의 적용범위를 같은 법 제18조의3에서 해양안전심판원 특별조사부의 조사대상으로 규정하고 있는 인명사고, 대형사고 등 중대 사고로 한정하고 있음.

④ 안 제2조제4호에서는 “교통사고”를 「교통사고처리 특례법」 제2조제2호에 따른 사고로 정의하고, 안 제4조제4항에서는 교통사고 조사대상 범위를 “대형사고로서 대통령령으로 정하는 피해규모가 발생한 교통사고”로 규정하고 있음.

⑤ 안 제4조 각 항에서는 국가교통사고조사위원회의 조사대상이 되는 항공사고, 철도사고, 해양사고, 교통사고의 각 범위에, ‘위원장이 사고조사가 필요하다고 판단하는 사고’를 추가하여 규정하고 있음.

⑥ 안 제5조(다른 법률과의 관계)에서는 이 법이 국가교통사고 조사에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용된다고 규정하고 있음.

2) 검토의견

제정안의 정의 및 적용범위 규정 등은 기존 항공·철도사고조사위원회의 업무범위에 해양·도로 교통사고를 추가하여 국가교통사고조사위

원회의 관할로 하면서, 관련 사항을 규정하는 내용으로 다음 사항에 대한 논의가 필요해 보임.

첫째, 안 제4조제1항에서는 국가교통사고조사위원회가 관할하는 항공사고의 범위를 다음에서 보는 바와 같이 '국제민간항공기구(ICAO) 체약국 및 비체약국 영역에서 발생한 대한민국 국적의 항공사고' 등으로 확대하고 있음.

제정안	항공·철도 사고조사에 관한 법률
제4조(적용범위 등) ① 항공사고에 대한 사고조사의 적용범위는 다음 각 호와 같다. 1. 대한민국 영역에서 발생한 항공사고 2. 대한민국 영역 밖 대한민국 관할에서 발생한 항공사고 3. 다른 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization) 체약국 영역에서 발생한 대한민국 국적의 항공사고 4. 국제민간항공기구 비체약국 영역에서 발생한 대한민국 국적의 항공사고 5. 다른 국가 영역 또는 관할 밖에서 발생한 대한민국 국적의 항공사고 6. 그 밖에 제13조에 따른 위원장이 사고조사가 필요하다고 판단하는 항공사고	제3조(적용범위 등) ①이 법은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 항공·철도사고등에 대한 사고조사에 관하여 적용한다. 1. 대한민국 영역 안에서 발생한 항공·철도사고등 2. 대한민국 영역 밖에서 발생한 항공사고등으로서 「국제민간항공조약」에 의하여 대한민국을 관할권으로 하는 항공사고등

그러나 「국제민간항공협약」[21] 부속서(Annex 13)에 따르면 협약 체약국(체결국) 내에서 발생한 항공사고의 경우 사고 발생국이 조사책임을 지되 이를 다른 국가 등에 위임할 수 있도록 하고 있으며, 비체약국 내에서 발생한 사고의 경우 동 부속서 절차에 따라 조사주체를 결정하도록 하고 있음.

따라서, 제정안과 같이 규정하는 경우 국제표준과 차이가 발생하므로 사실상 국제적으로 사고조사 권한을 행사하는 것이 한계가 있을 수 있다는 점을 감안할 필요가 있음.

한편, 안 제4조제7항에서는 「항공철도사고조사법」의 규정례와 같이 "국제민간항공조약"이라는 용어를 사용하고 있으나, "조약"과 "협약"은 다음과 같은 차이가 있으므로 "국제민간항공협약"으로 수정할 필요가 있는 것으로 보임.

【 조약과 협약의 구분 】

조 약 (Treaty)	- 가장 격식을 따지는 것으로 정치적·외교적 기본관계나 지위에 관한 실질적 합의를 기록 예) 한·러시아 기본관계에 관한 조약(1993)
협 약 (Convention)	- 양자조약에서 특정분야·기술적 사항에 관한 입법적 성격의 합의에 사용 예) 한·요르단 이중과세방지협약(2005) - 국제기구 주관 하에 개최되는 국제회의 또는 외교회의에서 체결하는 다자조약에 사용 예) 담배규제기본협약(2005)

자료) 「알기쉬운 기관간 약정업무」, 외교부 조약국, 2007, p15

21) 국제민간항공협약(Convention on International Civil Aviation): 1944년 시카고 국제회의에서 채택된 민간항공 운영을 위한 기본협약으로 제2차세계대전 말, 연합국과 중립국의 52개국 대표가 시카고에서 전후 민간항공과 관련된 문제를 협의, 채택하였으며 전문(前文) 등 4부로 되어 있음.

둘째, 해양사고의 조사대상 범위와 관련하여, 해양사고에 대한 사고조사 권한은 현재 해양안전심판원에 있고, 현행 「해양사고심판법」에 따르면 인명사고나 대형사고와 같은 중대 해양사고(같은 법 제18조의3제1항 각 호[22]의 사고)로서 심판청구를 위한 조사와 별도로 해양사고 방지를 위한 특별조사[23]가 필요한 경우 한시 조직인 특별조사부를 구성하여 사고조사를 수행할 수 있음. 즉 모든 중대 해양사고가 아니라 중대 해양사고 중 특별조사 필요성이 인정되는 경우에 해당 사고에 대해 일반조사와 특별조사가 함께 이루어지고 있는 것임.

그런데 제정안에 따르면, 국가교통사고조사위원회는 중대 해양사고 발생 시 특별조사 필요성 여부와 관계없이 조사를 개시하여야 하므로[24] 국가교통사고조사위원회의 조사 대상은 현 해양안전심판원의 특별조사 대상보다 크게 증가될 것으로 예상됨[25].

---

22) 「해양사고심판법」
제18조의3(특별조사부의 구성) ① 중앙수석조사관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 해양사고로서 심판청구를 위한 조사와는 별도로 해양사고를 방지하기 위하여 특별한 조사가 필요하다고 인정하는 경우에는 특별조사부를 구성할 수 있다.
1. 사람이 사망한 해양사고
2. 선박 또는 그 밖의 시설이 본래의 기능을 상실하는 등 피해가 매우 큰 해양사고
3. 기름 등의 유출로 심각한 해양오염을 일으킨 해양사고
4. 제1호부터 제3호까지에서 규정한 해양사고 외에 해양사고 조사에 국제협력이 필요한 해양사고 및 준해양사고

23) 사망사고 등 중대 해양사고(「해양사고심판법」 제18조의3 각 호의 사고)를 대상으로 사고 발생의 원인을 규명하고 조사결과를 국제해사기구(IMO) 및 유관 기관 등에 공표, 환류함으로써 제도개선 등의 재발방지 대책을 마련하는 것이 주요 목적임.

24) 안 제21조(사고조사 개시 및 조사단 구성) ① 위원회는 제19조제1항에 따라 국가교통사고를 통보받거나 발생한 사실을 알게 된 때에는 지체 없이 사고조사를 개시하여야 한다. (이하 생략)

25) 해양사고 통계를 보면(참고1.3. 국내 해양사고 발생현황 참조), 지난 5년간('19~'23) 16,446척에서 해양사고가 발생하였고 이 중 선박이 전손 또는 중손된 대형피해가 발생한 선박은 1,345척(연평균 269척)으로, 제정안에서 국가교통사고조사위원회의 조사대상으로 규정하고 있는 인명피해 사고, 해양오염 사고 또는 국제협력이 필요한 사고 등을 제외하고 전손 또는 중손된 선

따라서 이와 관련하여 해양안전심판원(일반조사)과 국가교통사고조사위원회(특별조사) 간의 불필요한 중복조사의 소지, 증가하는 조사대상을 뒷받침할 국가교통사고조사위원회의 인력·예산 등의 확보 문제 등에 대해 충분한 논의가 필요해 보임.

셋째, 안 제4조제4항에서는 도로 교통사고 중 '대형사고'를 국가교통사고조사위원회의 조사대상으로 규정하고 있음. 도로 교통사고에 대한 조사권한은 기존의 「도로교통법」[26], 「한국도로교통공단법」[27] 등에 따라 여전히 경찰청, 한국도로교통공단 등에도 있게 되므로 국가교통사고조사위원회와 경찰청 간의 도로 교통사고에 관한 관할 구분과 그에 따른 법령의 정비 등에 관한 논의가 필요해 보임.

넷째, 안 제2조제2호 및 안 제4조제2항에서는 국가교통사고조사위원회의 조사대상이 되는 '철도사고'의 범위에 "상당한 재산피해가 발생한 사고"를, '교통사고'의 범위는 "대형사고로서 대통령령으로 정하는 피해규모가 발생한 교통사고"로 규정하여 '상당한', '대형사고'와 같은

박으로만 따지더라도 연간 270척 이상의 선박이 국가교통사고조사위원회의 조사대상이 될 수 있음.

또한, 특별조사가 도입된 2013년 이후 현재까지 총 26,886건의 해양사고가 발생하였는데, 동일 기간 특별조사를 실시한(현재 조사 중인 사건 포함) 사건은 49건임.

26) 「도로교통법」
제54조(사고발생 시의 조치) ⑥ 경찰공무원(자치경찰공무원은 제외한다)은 교통사고가 발생한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 조사를 하여야 한다.

27) 「한국도로교통공단법」
제6조(사업) 공단은 다음 각 호의 사업을 한다.
10. 도로교통사고의 조사·분석과 사고 잦은 곳의 개선 및 그 지원에 관한 업무

불명확한 개념을 사용하고 있는데, 법 시행 후의 혼선을 방지하려면 입법과정에서 법률에 직접 명확한 기준을 정하거나[28], 위임규정을 두더라도 대략적 기준을 정하여 위임하는 것이 바람직할 것으로 보임.

다섯째, 안 제4조 각 항에서는 국가교통사고조사위원회의 조사대상이 되는 사고를 각 분야별로 법률에 명시하여 규정하는 것에 더하여 국가교통사고조사위원회 위원장이 조사가 필요하다고 판단하는 항공사고·철도사고·해양사고·교통사고에 대해서도 위원회의 조사대상으로 규정하고 있음.

이는 법정 조사대상에 해당하지 않는 경우에도 사회적으로 이슈가 되는 사고나 반복적 사고인 경우 국가교통사고조사위원회가 조사할 수 있도록 하려는 것으로 이해되나, 위원장의 재량에 아무 제한이 없어 불필요한 중복조사 등의 문제가 발생될 수 있는 소지가 있어 보이므로 위원장 직권으로 조사할 수 있는 범위를 한정하여 규정하거나 위원회의 심의·의결을 거쳐 정하도록 하는 등의 절차적 제한을 두는 방안 등을 검토할 필요가 있어 보임.

28) 「항공·철도사고조사법」에서는 '5천만원 이상의 재산피해가 발생한 철도사고'로 명시하고 있음(동법 제2조제6호라목).

다. 위원회의 구성·사무 등(안 제7조, 제9조～제15조, 제18조)

제정안	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
제7조(위원회의 소관 사무) 위원회의 소관 사무는 다음 각 호로 한다. 1. 사고조사 2. 사고조사에 필요한 조사・연구 3. 제27조에 따른 사고조사보고서의 작성・의결 및 공표 4. 제28조에 따른 안전권고 등 5. 국가교통사고와 관련된 자료의 수집・관리 및 분석 6. 국가교통사고에 대한 국민의 안전 지식 보급 7. 국가교통사고 예방을 위한 연구・개발 8. 국가교통사고와 관련한 피해자 및 유가족 지원 9. 위원회의 활동과 관련된 국제협력 10. 사고조사 관련 연구・교육기관의 지정 11.「국제민간항공조약」 및 같은 조약의 부속서, 「국제해양사고조사코드」에서 정한 사항 12. 그 밖에 교통사고조사에 관하여 대통령령으로 정하는 사항	제5조(위원회의 업무) 위원회는 다음 각 호의 업무를 수행한다. 1. 사고조사 4. 사고조사에 필요한 조사・연구 2. 제25조에 따른 사고조사보고서의 작성・의결 및 공표 3. 제26조에 따른 안전권고 등 5. 사고조사 관련 연구・교육기관의 지정 6. 그 밖에 항공사고조사에 관하여 규정하고 있는 「국제민간항공조약」 및 동 조약부속서에서 정한 사항
제9조(위원회의 구성) ① 위원회는 위원장 1명과 부위원장 1명을 포함한 10명으로 구성하며, 위원은 상임으로 한다. ② 위원은 항공・철도・해양・도로 분야에 대한 전문지식이나 경험을 가지고 있으며 위원회 업무를 공정하고 독립적으로 수행할 수 있다고	제6조(위원회의 구성) ①위원회는 위원장 1인을 포함한 12인 이내의 위원으로 구성하되, 위원 중 대통령령으로 정하는 수의 위원은 상임으로 한다. 제7조(위원의 자격요건) 위원이 될 수 있는 자는 항공・철도관련 전문지식이나 경험을 가진 자로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로 한다.

인정되는 사람으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중에서 임명한다.	
1. 판사·검사 또는 변호사의 직에 10년 이상 있거나 있었던 사람	1. 변호사의 자격을 취득한 후 10년 이상 된 자
2. 대학에서 항공ㆍ철도ㆍ해양ㆍ도로 또는 안전관리 분야 과목을 가르치는 부교수 이상의 직에 10년 이상 있거나 있었던 사람	2. 대학에서 항공ㆍ철도 또는 안전관리분야 과목을 가르치는 부교수 이상의 직에 5년 이상 있거나 있었던 자
3. 3급 이상 공무원 또는 고위공무원단에 속하는 공무원의 직에 있거나 있었던 사람	3. 행정기관의 4급 이상 공무원으로 2년 이상 있었던 자
4. 항공ㆍ철도ㆍ해양ㆍ도로 또는 의료 분야 전문기관에서 10년 이상 근무한 박사학위 소지자	4. 항공ㆍ철도 또는 의료 분야 전문기관에서 10년 이상 근무한 박사학위 소지자
5. 항공종사자 자격증명을 취득하여 항공운송사업체에서 10년 이상 근무한 경력이 있는 사람	5. 항공종사자 자격증명을 취득하여 항공운송사업체에서 10년 이상 근무한 경력이 있는 자로서 임명ㆍ위촉일 3년 이전에 항공운송사업체에서 퇴직한 자
6. 철도시설 또는 철도운영 분야에서 10년 이상 근무한 경력이 있는 사람	6. 철도시설 또는 철도운영관련 업무 분야에서 10년 이상 근무한 경력이 있는 자로서 임명ㆍ위촉일 3년 이전에 퇴직한 자
7. 선박조종 또는 선박운영 분야에서 10년 이상 근무한 경력이 있는 사람	
8. 차마 또는 자동차운영 분야에서 10년 이상 근무한 경력이 있는 사람	
9. 국가기관등항공기 또는 군ㆍ경찰ㆍ세관용 항공기와 관련된 항공분야에 10년 이상 종사한 경력이 있	7. 국가기관등항공기 또는 군ㆍ경찰ㆍ세관용 항공기와 관련된 항공업무에 10년 이상 종사한 경력이 있

는 사람	는 자
③ 위원 10명 중 위원장을 포함한 4명은 국무총리의 제청으로 대통령이 임명하며, 6명은 국회의 추천을 받아 대통령이 임명한다. 이 경우 국회는 위원 추천을 함에 있어 대통령이 소속되거나 소속되었던 정당의 교섭단체가 2명을 추천하고 그 외 교섭단체가 4명을 추천한다. ④ 부위원장은 위원 중에서 호선한다. ⑤ 위원장과 부위원장은 각각 정무직으로 보하고, 상임위원은 고위공무원단에 속하는 일반직공무원으로서 「국가공무원법」 제26조의5에 따른 임기제공무원으로 보한다.	제6조(위원회의 구성) ② 위원장 및 상임위원은 대통령이 임명하며, 비상임위원은 국토교통부장관이 위촉한다. ③ 상임위원의 직급에 관하여는 대통령령으로 정한다.
⑥ 위원의 임기는 3년으로 하며, 1회에 한하여 연임할 수 있다. ⑦ 위원장이 궐위된 때에는 지체 없이 새로운 위원을 임명하여야 한다. 이 경우 후임으로 임명된 임기는 새로이 개시된다. ⑧ 그 밖에 위원회의 구성에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	제11조(위원의 임기) 위원의 임기는 3년으로 하되, 연임할 수 있다.
제10조(위원의 결격사유) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 위원이 될 수 없다. 1. 「정당법」 제22조에 따른 당원 2. 「국가공무원법」 제33조 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 3. 「공직선거법」 제2조에 따른 선거에 따라 취임하는 공직에서 퇴직한 날부터 3년이 경과되지 아니	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 아

한 사람 4. 항공·철도·해양·도로사업에 종사하거나 위원 임명 전 3년 이내에 종사하였던 사람 ② 제1항제4호에 따른 사업에 종사하는 사람의 구체적 범위는 대통령령으로 정한다. ③ 위원은 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하게 되는 때에는 그 직에서 당연 퇴직한다.	니한 자 3. 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 자 4. 법원의 판결 또는 법률에 의하여 자격이 상실 또는 정지된 자 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
제11조(위원의 신분보장) ① 위원은 임기 중 직무와 관련하여 외부의 어떠한 지시나 간섭을 받지 아니한다. ② 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 제외하고는 그 의사에 반하여 해임 또는 해촉되지 아니한다. 1. 제10조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 2. 장기간의 심신장애로 인하여 직무수행이 현저히 곤란하게 된 경우 3. 이 법 또는 다른 법률에 따른 직무상의 의무를 위반한 경우 4. 이 법 또는 다른 법률에 따른 위원회의 소관 직무와 관련하여 부당한 이득을 취한 경우 ③ 제2항제2호의 경우에는 재적위원 3분의 2 이상의 찬성에 의한 의결로	제9조(위원의 신분보장) ① 위원은 임기 중 직무와 관련하여 독립적으로 권한을 행사 한다. ② 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 제외하고는 그 의사에 반하여 해임 또는 해촉되지 아니한다. 1. 제8조 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 2. 심신장애로 인하여 직무를 수행할 수 없다고 인정되는 경우 3. 이 법에 의한 직무상의 의무를 위반하여 위원으로서의 직무수행이 부적당하게 된 경우

퇴직하게 할 수 있다. 제12조(위원의 겸직금지) ① 위원은 재직 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 직을 겸하거나 영리를 목적으로 하는 사업을 할 수 없다. 1. 국회 또는 지방의회 의원의 직 2. 국회·정부 또는 법원의 공무원의 직 3. 행정기관 등과 대통령령으로 정하는 특별한 이해관계가 있는 개인이나 법인 또는 단체의 임·직원의 직 4. 그 밖에 위원회의 규칙으로 정하는 직 또는 업무 ② 위원은 정치활동에 관여할 수 없다.	
제13조(위원장의 직무 등) ① 위원장은 위원회를 대표하며 위원회의 소관 사무를 통할한다. ② 위원장은 필요한 경우 국무회의에 출석하여 발언할 수 있으며, 그 소관 사무에 관하여 국무총리에게 의안의 제출을 건의할 수 있다. ③ 위원장은 국회에 출석하여 위원회의 소관 사무에 관하여 의견을 진술할 수 있으며, 국회의 요구가 있을 때에는 출석하여 보고하거나 답변할 수 있다. ④ 위원장이 부득이한 사유로 인하여 직무를 수행할 수 없는 때에는 부위원장이 그 직무를 대행한다. ⑤ 국회는 위원장이 그 직무집행에 있어서 헌법이나 법률을 위배한 때에는 탄핵의 소추를 의결할 수 있다.	제10조(위원장의 직무 등) ①위원장은 위원회를 대표하며 위원회의 업무를 통할한다. ② 위원장이 부득이한 사유로 인하여 직무를 수행할 수 없는 때에는 위원장이 미리 지명한 위원, 상임위원, 위원 중 연장자 순으로 그 직무를 대행한다.

제14조(위원회의 운영 등) ① 위원회의 회의는 위원장이 소집하고, 위원장은 의장이 된다. ② 위원회의 의사는 재적위원 과반수로 결정한다. ③ 위원회는 사고조사 내용을 효율적으로 심의하기 위하여 분과위원회를 둘 수 있으며, 분과위원회의 의결은 위원회의 의결로 본다. ④ 위원회는 사고조사에 관련된 자문을 얻기 위하여 필요한 경우 항공·철도·해양·도로 분야의 전문지식과 경험을 갖춘 전문가를 자문위원으로 위촉할 수 있다. ⑤ 위원회·분과위원회의 조직·운영 및 자문위원 위촉 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	제12조(회의 및 의결) ①위원회의 회의는 위원장이 소집하고, 위원장은 의장이 된다. ②위원회의 의사는 재적위원 과반수로 결정한다. 제13조(분과위원회) ① 위원회는 사고조사 내용을 효율적으로 심의하기 위하여 분과위원회를 둘 수 있다. ② 제1항에 따른 분과위원회의 의결은 위원회의 의결로 본다. ③ 분과위원회의 조직 및 운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제14조(자문위원) 위원회는 사고조사에 관련된 자문을 얻기 위하여 필요한 경우 항공 및 철도분야의 전문지식과 경험을 갖춘 전문가를 대통령령으로 정하는 바에 따라 자문위원으로 위촉할 수 있다. 제33조(위원회의 운영 등) ① 이 법에서 정하지 아니한 위원회의 운영 및 사고조사에 필요한 사항 등은 위원장이 따로 정한다. ② 위원회는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 위원회에 출석하여 발언하는 위원장·위원·자문위원 및 관계인에 대하여 수당 또는 여비를 지급할 수 있다.
제15조(위원의 제척·기피·회피) ① 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 위원회의 심의·의결에서 제척된다. 1. 위원 또는 그 배우자나 배우자였던 자가 해당 사안에 관하여 당사	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.

자이거나 공동권리자 또는 공동의 무자인 경우 2. 위원이 해당 사안의 신청인과 친족 관계에 있거나 있었던 경우 3. 위원이 해당 사안에 관하여 증언, 감정, 법률자문 또는 손해사정을 한 경우 4. 위원이 되기 전에 해당 사안에 대하여 감사, 수사 또는 조사에 관여한 경우 5. 위원이 해당 사안에 관하여 신청인의 대리인으로 관여하거나 관여하였던 경우 ② 위원에게 심의·의결의 공정을 기대하기 어려운 사정이 있는 경우 조사대상자는 기피신청을 할 수 있고, 위원회는 의결로 이를 결정한다. ③ 위원 본인이 제1항 또는 제2항의 사유에 해당하는 경우에는 스스로 그 사안의 심의·의결을 회피할 수 있다.	② 제1항의 규정에 해당되는 위원은 당해 항공·철도사고등과 관련한 위원회의 회의를 회피할 수 있다.
제18조(비밀누설의 금지) 위원회의 위원·자문위원 또는 사무처 직원, 그 직에 있었던 자 및 위원회에 파견되거나 위원회의 위촉을 받아 위원회 업무를 수행하거나 수행하였던 사람은 그 직무상 알게 된 비밀을 누설하거나 이 법의 시행을 위한 목적 외에 이를 이용하여서는 아니 된다.	제31조(비밀누설의 금지) 위원회의 위원·자문위원 또는 사무국 직원, 그 직에 있었던 자 및 위원회에 파견되거나 위원회의 위촉에 의하여 위원회의 업무를 수행하거나 수행하였던 자는 그 직무상 알게 된 비밀을 누설하여서는 아니된다.

1) 제정안의 내용

① 안 제7조는 위원회의 소관사무에 관한 규정으로 현행 「항공철도사고조사법」과 비교하여 보면, “국가교통사고와 관련된 자료의 수

집·관리 및 분석, 국가교통사고에 대한 국민의 안전 지식 보급, 국가교통사고 예방을 위한 연구·개발, 국가교통사고와 관련한 피해자 및 유가족 지원, 위원회의 활동과 관련된 국제협력"을 추가하여 규정하고 있음.

② 안 제9조제1항 및 제3항은 위원 정수를 10명으로 하고 전원 상임으로 하면서, 위원장을 포함한 4명은 국무총리의 제청으로 대통령이 임명하고, 6명은 국회의 추천(대통령이 소속되거나 소속되었던 정당의 교섭단체가 2명을 추천, 그 외 교섭단체가 4명을 추천)을 받아 대통령이 임명하도록 규정하고 있음.

현행법상 12인 이내로 구성되는 항공·철도사고조사위원회는 현재 위원장 1인(비상임), 상임위원 2인[29], 비상임위원 9인(항공 4, 철도 5)으로 구성되며, 위원장과 상임위원은 대통령이 임명하고, 비상임위원은 국토교통부장관이 위촉함.

③ 안 제9조제5항 및 제6항에서는 위원장과 부위원장을 각각 정무직으로 보하며, 상임위원은 고위공무원단에 속하는 일반직공무원으로서 임기제공무원으로 보하고, 위원의 임기는 방송통신위원회 및 국민권익위원회 등의 입법례[30]와 같이 3년으로 하되 1회에 한하여 연임할

29) 국토교통부 항공정책실장과 국토교통부 철도국장이 상임위원임.

30) 「방송통신위원회의 설치 및 운영에 관한 법률」
제4조(위원회의 구성 등) ① 위원회는 위원회의 위원장(이하 "위원장"이라 한다) 1인, 부위원장 1

수 있도록 규정하고 있음.

④ 안 제10조부터 제15조까지는 각각 위원의 결격사유, 위원의 신분보장, 위원의 겸직금지, 위원장의 직무, 위원회의 운영, 위원의 제척·기피·회피에 관한 규정으로, 「항공철도사고조사법」과 비교하여 보면 안 제12조의 위원의 겸직금지 규정이 새롭게 규정되어 있음.

⑤ 안 제18조에서는 「항공철도사고조사법」과 동일하게 비밀누설금지 규정을 두고 있음.

2) 검토의견

제정안에 따라 신설되는 국가교통사고조사위원회의 구성 및 사무 등에 관하여는 다음 사항에 대한 논의가 필요해 보임.

첫째, 안 제7조에서 위원회의 소관사무로 규정하고 있는 사항 중

인을 포함한 5인의 상임인 위원으로 구성한다.
② 위원회 위원(이하 "위원"이라 한다)은 정무직 공무원으로 보한다.
③ 위원은 「정부조직법」 제10조에도 불구하고 정부위원이 된다.
제7조(위원의 임기) ① 위원의 임기는 3년으로 하되, 1회에 한하여 연임할 수 있다.
② 위원의 결원이 있을 때에는 결원된 날부터 지체 없이 보궐위원을 임명하여야 하며, 보궐위원의 임기는 전임자의 잔임기간으로 한다.

「부패방지 및 국민권익위원회의 설치와 운영에 관한 법률」

제13조(위원회의 구성) ③ 위원장 및 부위원장은 국무총리의 제청으로 대통령이 임명하고, 상임위원은 위원장의 제청으로 대통령이 임명하며, 상임이 아닌 위원은 대통령이 임명 또는 위촉한다. 이 경우 상임이 아닌 위원 중 3명은 국회가, 3명은 대법원장이 각각 추천하는 자를 임명 또는 위촉한다.
④ 위원장과 부위원장은 각각 정무직으로 보하고, 상임위원은 고위공무원단에 속하는 일반직공무원으로서 「국가공무원법」 제26조의5에 따른 임기제공무원으로 보한다.
제16조(직무상 독립과 신분보장) ① 위원회는 그 권한에 속하는 업무를 독립적으로 수행한다.
② 위원장과 위원의 임기는 각각3 3년으로 하되 1차에 한하여 연임할 수 있다.

‘국가교통사고에 대한 국민의 안전 지식 보급’, ‘국가교통사고 예방을 위한 연구·개발’, ‘국가교통사고와 관련한 피해자 및 유가족 지원’ 업무는 현재 국토교통부·해양수산부 내 담당 실·국과 한국도로교통공단(일반인 대상 교육안전교육)이나 한국교통안전공단(항공·철도·도로 교통안전관리, 자동차사고 피해가족지원)의 수행 업무와 중복될 수 있다는 점을 고려하여 논의될 필요가 있을 것으로 보임.

둘째, 위원회 구성과 관련하여 안 제9조제1항에서 기존 항공·철도사고조사위원회(상임위원은 2명)와 달리 위원(10인) 전원을 상임위원으로 하고 있는 것은 실질적인 사고조사 기능을 수행하도록 하려는 것으로, 대형 해양·도로 교통사고까지를 조사대상으로 하는 국가교통사고조사위원회가 출범하는 경우 타당한 것으로 보임.

다만, 위원회의 구성인원을 항공·철도사고조사위원회(12인 이내) 보다 적은 10인으로 정하고 있는 것과 관련하여, 국가교통사고조사위원회의 조사대상으로 기존 항공·철도사고조사위원회의 조사대상(항공·철도 분야)에 해양 및 도로 분야를 추가하고 있다는 점, 안 제14조제3항에 따른 분과위원회가 분야별(항공·철도·해양·도로)로 구성될 것을 예상하면 각 분과위원회의 인원이 2~3명으로서 소수(少數)인데 분과위원회의 의결을 위원회의 의결로 간주하고 있는 점 등을 고려할 때, 구성인원의 적정성에 관한 논의가 필요해 보임.

참고로, 현재 항공·철도사고조사위원회에는 항공분과위원회, 철도분과위원회가 설치되어 있으며 각 6인으로 구성됨(**참고2 항공·철도사고조사위원회 조직·인력·예산 참조**).

셋째, 위원의 자격요건과 관련하여 안 제9조제2항제3호에서 3급 이상 공무원 또는 고위공무원단에 속하는 공무원의 직에 '재직 중인 자'를 위원의 자격요건에 해당하는 것으로 규정하고 있는데, 안 제9조제1항에 따라 위원 전원을 상임으로 하는 경우 안 제12조의 겸직금지 규정과 상충되는 측면이 있으므로 현직 공무원은 제외하는 형태로 정비("있거나"를 삭제)할 필요가 있음.

또한, 안 제9조제2항제4호에서 위원의 자격요건 중 하나로 "항공·철도·해양·도로 또는 의료 분야 전문기관에서 10년 이상 근무한 박사학위 소지자"를 규정하고 있는데, 도로 교통사고를 조사대상에 포함시키고 있는 점을 고려할 때 자격요건에 '자동차 분야 전문기관' 근무 경력자를 포함하는 방안을 논의할 필요가 있어 보임.

넷째, 위원의 결격사유와 관련하여 안 제10조제1항제4호에서 '항공·철도·해양·도로 사업'에 종사하거나 위원 임명 전 3년 이내에 종사하였던 사람은 위원이 될 수 없도록 규정하면서 같은 조 제2항에서 '제1항제4호에 따른 사업에 종사하는 사람'의 구체적 범위를 대통령령

으로 정하도록 위임하고 있는데, 해당 사업을 전부 하위 법령에 위임하기 보다 항공 관련 사업 및 철도 관련 사업을 구체적으로 나열하여 예시하고 있는 현행 「항공철도사고조사법」(제8조제5호·제6호)과 같이 그에 해당하는 대표적 사업을 예시적으로 규정한 다음 그 밖의 사업을 대통령령으로 위임하는 것이 바람직해 보임.

또한, 동 규정은 사고조사의 공정성을 확보하기 위하여 사고와 이해관계에 있을 수 있는 업계 종사자를 위원에서 배제하려는 취지임에 비추어 교통사고와 관련성이 있는 자동차 제조분야 종사자도 결격사유에 포함시킬 필요가 있어 보임.

다섯째, 안 제11조제2항에서는 위원은 직무상의 의무를 위반한 경우 등을 제외하고는 그 의사에 반하여 해임 또는 해촉되지 않는다고 규정하고 있으나, 동 위원회 위원은 모두 상임의 임기직 공무원이므로 “해임 또는 해촉”을 “해임”으로 수정하고, 안 제12조(겸직금지)에서는 겸직금지 외에 영리업무 및 정치활동도 금지하고 있으므로 조 제목을 이에 맞게 수정하며, 제정안 제2장(국가교통사고조사위원회의 설치 등) 중 안 제18조(비밀누설의 금지)는 법률 전반에 적용되는 내용이므로 ‘보칙’(제4장)으로 이동하여 규정하는 등 법제기준에 맞게 정비할 필요가 있음.

라. 사무처(안 제16조, 제17조, 제33조)

제정안	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
제16조(사무처) ① 위원회의 사무를 처리하기 위하여 위원회에 사무처를 둔다. ② 사무처에 사무처장 1명을 두되, 사무처장은 고위공무원단에 속하는 일반직공무원으로 보한다. ③ 사무처장은 위원장의 명을 받아 사무처 사무를 관장하고 사무처 직원을 지휘·감독한다. ④ 사무처의 조직 및 운영, 사무처 직원의 자격기준 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제17조(사무처 직원의 신분보장 등) 사무처 직원은 형의 확정이나 징계처분에 의하지 아니하고는 그 의사에 반하여 퇴직·휴직·강임 또는 면직을 당하지 아니한다. 제33조(사고조사관 등) ① 위원회는 사고조사를 효율적으로 수행하기 하기 위하여 사고조사관을 둘 수 있다. ② 사고조사관은 위원장의 명을 받아 사고조사를 수행한다. ③ 위원회는 사고조사를 효율적으로 수행하고 정확한 사고원인 규명을 위하여 사무처 직원을 대상으로 조사기법 등에 대한 교육·훈련계획을 수립하여 시행하여야 한다. ④ 위원회는 필요하다고 인정할 때에는 예산의 범위에서 외국의 사고조사기관 등이 실시하는 교육과정에 사고조사관을 파견할 수 있다.	제16조(사무국) ① 위원회의 사무를 처리하기 위하여 위원회에 사무국을 둔다. ② 사무국은 사무국장·사고조사관 그 밖의 직원으로 구성한다. ③ 사무국장은 위원장의 명을 받아 사무국 업무를 처리한다. ④ 사무국의 조직 및 운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

⑤ 교육·훈련의 대상·내용·주기 및 교육기관 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	

1) 제정안의 내용

안 제16조 및 제17조와 안 제33조에서는 합의제 기구인 위원회의 사무 처리를 위한 지원기구인 사무처(현행 「항공철도사고조사법」은 사무국)와 사고조사를 수행하는 인력인 사고조사관에 관하여 규정하고 있음. 이 중 안 제33조의 사고조사관에 관한 규정은 「항공철도사고조사법」에 없는 새로 도입된 규정임.

2) 검토의견

안 제33조제1항에서는 사고조사관의 배치를 임의규정("사고조사관을 둘 수 있다")으로 두고 있는데, 사고조사관은 위원장의 명을 받아 사고조사를 수행하는 인력으로서(안 제33조제2항) 국가교통사고조사위원회에 필수적으로 배치해야 하는 인력으로 보임. 그렇다면 사고조사관 배치에 관한 규정은 임의규정("둘 수 있다")이 아니라 강행규정("둔다")으로 규정해야 할 것으로 보임.

한편, 안 제33조(사고조사관)에서는 사고조사관이 사무처 소속인지가 불분명하고, 사무처 직원으로서 사고조사 업무를 담당하는 인력임을 전제로 한다면 '보칙(제4장)'에 규정된 안 제33조는 제16조(사무처) 규정 내 또는 그 다음 조문으로 이동하여 정비할 필요가 있어 보임[31].

31) 제33조제1항 중 "수행하기 하기 위하여" → "수행하기 위하여"로 수정 필요

마. 사고접수·통보 등 사고조사(안 제3조, 제19조～제30조)

제정안	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
제3조(사고조사의 원칙 등) ① 사고조사는 국가교통사고와 관련된 자에 대한 법률적 책임을 묻거나 비난의 정도를 결정하는 것이 아니라 사고의 원인규명을 통한 재발방지를 원칙으로 한다.	
② 사고조사는 민·형사상 책임과 관련된 사법절차, 행정처분절차 또는 행정쟁송절차와 분리·수행되어야 한다.	제30조(다른 절차와의 분리) 사고조사는 민·형사상 책임과 관련된 사법절차, 행정처분절차 또는 행정쟁송절차와 분리·수행되어야 한다.
제3장 사고조사 제1절 사고접수 및 통보	
제19조(국가교통사고 발생 통보) ① 국가교통사고가 발생한 것을 알게 된 항공기의 기장, 「항공안전법」 제62조제5항 단서에 따른 항공기의 소유자등, 「철도안전법」 제61조제1항에 따른 철도운영자등, 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제31조에 따른 해양수산관서등 및 같은 법 제31조의2에 따른 선박소유자 또는 선박운항자, 「도로교통법」 제54조에 따른 운전자등과 그 밖의 관계인(이하 "항공종사자등"이라 한다)은 지체 없이 그 사실을 위원회에 통보하여야 한다. ② 위원회는 제1항에 따라 국가교통사고를 통보한 자의 의사에 반하여 해당 통보자의 신분을 공개하여서는 아니 된다.	제17조(항공·철도사고등의 발생 통보) ① 항공·철도사고등이 발생한 것을 알게 된 항공기의 기장, 「항공안전법」 제62조제5항 단서에 따른 그 항공기의 소유자등, 「철도안전법」 제61조제1항에 따른 철도운영자등, 항공·철도종사자, 그 밖의 관계인(이하 "항공·철도종사자등"이라 한다)은 지체 없이 그 사실을 위원회에 통보하여야 한다. 다만, 「항공안전법」 제2조제4호에 따른 국가기관등항공기의 경우에는 그와 관련된 항공업무에 종사하는 사람은 소관 행정기관의 장에게 보고하여야 하며, 그 보고를 받은 소관 행정기관의 장은 위원회에 통보하여야 한다. ② 제1항에 따른 항공·철도종사자와 관계인의 범위, 통보에 포함되어

③ 제1항에 따른 항공종사자등의 범위, 통보에 포함되어야 할 사항, 통보시기, 통보방법 및 절차 등은 대통령령으로 정한다. ④ 위원회는 제1항에 따른 통보를 받은 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가교통사고 사고접수 및 처리부에 해당 사항을 기재하고 관리하여야 한다. 제20조(위원회의 사고 통보) 위원회는 제19조제1항에 따라 국가교통사고를 통보받거나 자체적으로 인지한 경우에는 「국제민간항공조약」 및 「국제해양사고조사코드」 등 국제조약에 따라 적절한 수단으로 관련 당사국에 지체 없이 발생 사실을 통보하여야 한다.	야 할 사항, 통보시기, 통보방법 및 절차 등은 국토교통부령으로 정한다. ③ 위원회는 제1항에 따라 항공·철도사고등을 통보한 자의 의사에 반하여 해당 통보자의 신분을 공개하여서는 아니 된다.
제2절 사고조사 실시	
제21조(사고조사 개시 및 조사단 구성) ① 위원회는 제19조제1항에 따라 국가교통사고를 통보받거나 발생한 사실을 알게 된 때에는 지체 없이 사고조사를 개시하여야 한다. ② 제1항에도 불구하고 대한민국에서 발생한 외국항공기 및 선박의 사고에 대한 원활한 사고조사를 위하여 필요한 경우 해당 항공기 및 선박의 소속 국가 또는 지역사고조사기구(Regional Accident Investigation Organization)와의 합의·협의나 협정에 따라 사고조사를 그 국가 또는 지역사고조사기구에 위임할 수 있다. ③ 위원회는 사고조사를 위하여 필요하다고 인정되는 때에는 분야별	제18조(사고조사의 개시 등) 위원회는 제17조제1항에 따라 항공·철도사고등을 통보 받거나 발생한 사실을 알게 된 때에는 지체 없이 사고조사를 개시하여야 한다. 다만, 대한민국에서 발생한 외국항공기의 항공사고등에 대한 원활한 사고조사를 위하여 필요한 경우 해당 항공기의 소속 국가 또는 지역사고조사기구(Regional Accident Investigation Organization)와의 합의나 협정에 따라 사고조사를 그 국가 또는 지역사고조사기구에 위임할 수 있다. 제20조(항공·철도사고조사단의 구성·운영) ① 위원회는 사고조사를 위

관계 전문가를 포함한 사고조사단을 구성·운영할 수 있다. ④ 사고조사단의 구성·운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	하여 필요하다고 인정되는 때에는 분야별 관계 전문가를 포함한 항공·철도사고조사단을 구성·운영할 수 있다. ② 항공·철도사고조사단의 구성·운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
제22조(정보제공) ① 위원회는 국가교통사고의 사고조사를 담당하는 국가로부터 요구가 있는 경우 제3조, 제18조 및 「개인정보 보호법」 등 관계 법령에 저촉되지 않는 한 정보를 제공하여야 한다. ② 위원회는 국가교통사고와 관련한 생존자와 유가족에게 사고조사 진행에 관한 정보를 적시에 제공하여야 한다. ③ 위원회는 국가교통사고의 사고조사를 목적으로 국가 간 정보교환이 이루어 질 경우 정보공개의 범위 또는 그 사용의 제한 여부를 결정하기 위해 협력하여야 한다.	
제23조(사고조사의 수행 등) ① 위원회는 사고조사를 위하여 필요하다고 인정되는 때에는 위원 또는 사무처 직원으로 하여금 다음 각 호의 사항을 조치하게 할 수 있다. 1. 항공기 또는 초경량비행장치의 소유자, 제작자, 탑승자, 항공사고의 현장에서 구조 활동을 한 자, 그 밖의 관계인(이하 “항공사고 관계인”이라 한다)에 대한 항공사고 관련 보고 또는 자료의 제출 요구 2. 철도사고와 관련된 철도운영 및	제19조(사고조사의 수행 등) ① 위원회는 사고조사를 위하여 필요하다고 인정되는 때에는 위원 또는 사무국 직원으로 하여금 다음 각 호의 사항을 조치하게 할 수 있다. 1. 항공기 또는 초경량비행장치의 소유자, 제작자, 탑승자, 항공사고등의 현장에서 구조 활동을 한 자 그 밖의 관계인(이하 “항공사고등 관계인”이라 한다)에 대한 항공사고 등 관련 보고 또는 자료의 제출 요구 2. 철도사고와 관련된 철도운영 및

철도시설관리자, 종사자, 사고현장에서 구조활동을 하는 자, 그 밖의 관계인(이하 “철도사고 관계인”이라 한다)에 대한 철도사고 관련 보고 또는 자료의 제출 요구	철도시설관리자, 종사자, 사고현장에서 구조활동을 하는 자, 그 밖의 관계인(이하 “철도사고 관계인”이라 한다)에 대한 철도사고와 관련한 보고 또는 자료의 제출 요구
3. 해양사고와 관련된 선박운영 및 선박소유자·관리자, 사고현장에서 구조활동을 하는 자, 그 밖의 관계인(이하 “해양사고 관계인”이라 한다)에 대한 해양사고 관련 보고 또는 자료의 제출 요구	
4. 교통사고와 관련된 차마·자동차운영 및 소유자·관리자, 사고현장에서 구조활동을 하는 자, 그 밖의 관계인(이하 “교통사고 관계인”이라 한다)에 대한 해양사고 관련 보고 또는 자료의 제출 요구	
5. 사고현장 및 그 밖에 필요하다고 인정되는 장소에 출입하여 항공기·철도·선박시설·차량·자동차 그 밖의 국가교통사고와 관련이 있는 장부·서류 또는 물건(이하 “관계 물건”이라 한다)의 검사	3. 사고현장 및 그밖에 필요하다고 인정되는 장소에 출입하여 항공기 및 철도 시설·차량 그 밖의 항공·철도사고등과 관련이 있는 장부·서류 또는 물건(이하 “관계물건”이라 한다)의 검사
6. 항공사고 관계인, 철도사고 관계인, 해양사고 관계인, 교통사고 관계인(이하 “관계인”이라 한다)의 출석 요구 및 질문	4. 항공사고등 관계인 및 철도사고 관계인(이하 “관계인”이라 한다)의 출석 요구 및 질문
7. 관계 물건의 소유자·소지자 또는 보관자에 대한 해당 물건의 보존·제출 요구 또는 제출한 물건의 유치	5. 관계 물건의 소유자·소지자 또는 보관자에 대한 해당 물건의 보존·제출 요구 또는 제출한 물건의 유치
8. 사고현장 및 사고와 관련 있는 장소에 대한 출입통제	6. 사고현장 및 사고와 관련 있는 장소에 대한 출입통제
② 제1항제7호에 따른 보존의 요구	② 제1항제5호에 따른 보존의 요구

를 받은 자는 해당 물건을 이동시키거나 변경·훼손하여서는 아니 된다. 다만, 위원회가 공공의 이익에 중대한 영향을 미친다고 판단하거나 인명구조 등 긴급한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.	를 받은 자는 해당 물건을 이동시키거나 변경·훼손하여서는 아니된다. 다만, 공공의 이익에 중대한 영향을 미친다고 판단되거나 인명구조 등 긴급한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.
③ 위원회는 제1항제7호에 따라 유치한 관계 물건이 사고조사에 더 이상 필요하지 아니할 때에는 지체 없이 유치를 해제하여야 한다.	③ 위원회는 제1항제5호에 따라 유치한 관련물건이 사고조사에 더 이상 필요하지 아니할 때에는 가능한 한 조속히 유치를 해제하여야 한다.
④ 제1항에 따른 조치를 하는 자는 그 권한을 표시하는 증표를 가지고 있어야 하며, 관계인의 요구가 있는 때에는 이를 제시하여야 한다.	④ 제1항에 따른 조치를 하는 자는 그 권한을 표시하는 증표를 가지고 있어야 하며, 관계인의 요구가 있는 때에는 이를 제시하여야 한다.
제24조(시험 및 의학적 검사) ① 위원회는 사고조사와 관련하여 사망자에 대한 검시, 생존한 종사자 등에 대한 의학적 검사, 항공기·철도차량·선박·차마·자동차 등의 구성품 등에 대하여 검사·분석·시험 등을 할 수 있다.	제23조(시험 및 의학적 검사) ① 위원회는 사고조사와 관련하여 사상자에 대한 검시, 생존한 승무원 등에 대한 의학적 검사, 항공기·철도차량 등의 구성품 등에 대하여 검사·분석·시험 등을 할 수 있다.
② 위원회는 필요하다고 인정하는경우에는 제1항에 따른 검시·검사·분석·시험 등의 업무를 관계 전문가 또는 전문기관 등에 의뢰할 수 있다.	② 위원회는 필요하다고 인정하는 경우에는 제1항에 따른 검시·검사·분석·시험 등의 업무를 관계 전문가·전문기관 등에 의뢰할 수 있다.
제25조(관계인 등의 의견청취) ① 위원회는 사고조사를 종결하기 전에 해당 국가교통사고와 관련된 관계인에게 대통령령이 정하는 바에 따라 의견을 진술할 기회를 부여하여야 한다.	제24조(관계인 등의 의견청취) ① 위원회는 사고조사를 종결하기 전에 해당 항공·철도사고등과 관련된 관계인에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 의견을 진술할 기회를 부여하여야 한다.
② 위원회는 사고조사를 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 공청회	② 위원회는 사고조사를 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 공청회

를 개최하여 관계인 또는 전문가로부터 의견을 들을 수 있다.	를 개최하여 관계인 또는 전문가로부터 의견을 들을 수 있다.
제26조(불이익의 금지) 이 법에 따라 위원회에 진술·증언·자료 등의 제출 또는 답변을 한 사람은 이를 이유로 해고·전보·징계·부당한 대우, 그 밖에 신분이나 처우와 관련하여 불이익을 받지 아니한다.	제32조(불이익의 금지) 이 법에 의하여 위원회에 진술·증언·자료 등의 제출 또는 답변을 한 사람은 이를 이유로 해고·전보·징계·부당한 대우 또는 그 밖에 신분이나 처우와 관련하여 불이익을 받지 아니한다.
제3절 사고조사에 따른 후속조치	
제27조(사고조사보고서의 작성 등) ① 위원회는 사고조사를 종결한 때에는 다음 각 호의 사항이 포함된 사고조사보고서를 작성하여야 한다. 1. 개요 2. 사실정보 3. 원인분석 4. 사고조사결과 5. 제28조에 따른 안전권고 및 건의사항 6. 공청회 자료 등 기초자료	제25조(사고조사보고서의 작성 등) ① 위원회는 사고조사를 종결한 때에는 다음 각 호의 사항이 포함된 사고조사보고서를 작성하여야 한다. 1. 개요 2. 사실정보 3. 원인분석 4. 사고조사결과 5. 제26조에 따른 권고 및 건의사항
② 위원회는 제1항에 따라 작성된 사고조사보고서를 공표하고 관계 기관의 장에게 송부하여야 한다. ③ 사고조사보고서의 작성 방법·기한 및 작성 후 공표·송부 등의 절차는 대통령령으로 정한다.	② 위원회는 대통령령으로 정하는 바에 따라 제1항에 따라 작성된 사고조사보고서를 공표하고 관계기관의 장에게 송부하여야 한다.
제28조(안전권고 등) ① 위원회는 제32조제2항에 따른 조사 및 연구활동 결과 필요하다고 인정되거나, 사고조사 과정 중 또는 사고조사 결과 필요하다고 인정되는 경우에는 국가교통사고의 재발방지를 위한 대책을 관계 기관의 장 및 국내외 조사당국·기구 등에 안전권고 또는 건의할	제26조(안전권고 등) ①위원회는 제29조제2항에 따른 조사 및 연구활동 결과 필요하다고 인정되는 경우와 사고조사과정 중 또는 사고조사결과 필요하다고 인정되는 경우에는 항공·철도사고등의 재발방지를 위한 대책을 관계 기관의 장에게 안전권고 또는 건의할 수 있다.

수 있다. ② 관계 기관의 장은 제1항에 따른 위원회의 안전권고 또는 건의에 대하여 조치계획 및 결과를 위원회에 통보하여야 한다. ③ 위원회는 안전권고에 대한 조치계획 및 결과를 통보받거나 이에 대한 조치를 한 경우에는 관련 자료를 기록·보관하여야 한다. ④ 안전권고 등을 위하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	② 관계 기관의 장은 제1항에 따른 위원회의 안전권고 또는 건의에 대하여 조치계획 및 결과를 위원회에 통보하여야 한다.
제29조(사고조사의 재개) 위원회는 조사가 종결된 후에 조사결과가 변경될 만한 중요한 증거가 발견된 경우에는 조사를 재개하여야 한다.	제27조(사고조사의 재개) 위원회는 사고조사가 종결된 이후에 사고조사 결과가 변경될 만한 중요한 증거가 발견된 경우에는 사고조사를 다시 할 수 있다.
제30조(정보의 사용 및 공개제한) ① 사고조사과정에서 얻은 정보 및 사고조사보고서는 관계자의 처벌, 민·형사상 책임규명을 위한 소송이나 행정처분의 증거로서 사용하거나 인정하여서는 아니 된다. ② 국가교통사고와 관련한 사무처 직원의 의견이나 분석은 소송이나 행정처분의 증거로 채택되지 아니한다. ③ 위원회는 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. ④ 위원회는 외국의 국가교통사고의 조사과정에서 획득한 사고조사보고서	제28조(정보의 공개금지) ① 위원회는 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.

의 초안, 그 일부분 또는 어떠한 문서도 그 국가가 공표·공개·발간하지 아니한 경우에는 조사수행국의 동의 없이 이를 유포· 발간·공개 또는 이용해서는 아니 된다. ⑤ 제3항에 따라 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위는 대통령령으로 정한다.	② 제1항에 따라 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위는 대통령령으로 정한다.

1) 제정안의 내용

안 제3조와 제3장(제16조～제30조)에서는 사고접수 및 통보, 사고조사 실시와 그에 따른 후속조치 등에 관한 사항을 현행「항공철도사고조사법」의 내용을[32] 이관하여 규정하고 있는 한편, 「항공·철도사고조사위원회 운영규정」(항공·철도사고조사위원회훈령) 중 사고조사와 관련한 중요하고 원칙적 사항을 법률로 상향하여 규정하고 있음[33].

안 제3조(사고조사의 원칙 등)는 현행 「항공·철도사고조사위원회 운영규정」 제21조, 안 제30조제1항(사고조사과정에서 얻은 정보의 사용제한)은 동 운영규정 제34조제1항제1호다목, 안 제30조제2항(국가교통사고와 관련한 사무처 직원의 의견이나 분석은 소송이나 행정처분의 증거로 채택되지 아니한다)은 동 운영규정 제45조제2항, 안 제30조제4

32) 현행 「항공철도사고조사법」 등에 따른 사고조사 절차를 보면, 사고 접수 후 사고현장 초동조치(수색구조, 잔해조사, 증거보존 등) 및 사고조사단 구성 → 현장조사 → 분야별 정밀조사 → (초동)조사보고서 작성 → 시험분석, 기술검토회의 등을 거쳐 사실보고서 작성 및 필요시 공청회 개최→ 최종 보고서 작성(필요시 관련국가 의견 수렴) → 위원회 심의 및 의결 → 조사결과 발표 등으로 실시됨.

33) 안 제23조제1항제4호 중 “교통사고와 관련된 (중간 생략) <u>해양사고</u> 관련” → “교통사고와 관련된 (중간 생략) <u>교통사고</u> 관련 보고”로 수정 필요

항(수행국의 동의 없는 외국의 국가교통사고 조사과정에서 획득한 문서 공개 등 금지)은 동 운영규정 제45조제3항과 유사한 내용임.

2) 검토의견

제정안에 따른 사고조사의 원칙과 방법·절차 등에 관해서는 다음 사항에 관한 논의가 필요해 보임.

첫째, 안 제19조제1항[34]에서는 "국가교통사고가 발생한 것을 알게 된 「해양사고심판법」 제31조에 따른 해양수산관서등 및 같은 법 제31조의2에 따른 선박소유자 또는 선박운항자, 「도로교통법」 제54조에 따른 운전자등과 그 밖의 관계인은 지체없이 그 사실을 위원회에 통보하여야 한다"고 규정하고, 안 제39조[35]에서는 정당한 사유없이 통보를 하지 아니하거나 거짓으로 통보한 자에 대하여 500만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있음.

이에 따르면 선박소유자·선박운항자 또는 차량 운전자 등은 해양사고나 도로 교통사고 발생 시 그 사실을 해양안전심판원이나 경찰에

34) 안 제19조(국가교통사고 발생 통보) ① 국가교통사고가 발생한 것을 알게 된 항공기의 기장, 「항공안전법」 제62조제5항 단서에 따른 항공기의 소유자등, 「철도안전법」 제61조제1항에 따른 철도운영자등, 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제31조에 따른 해양수산관서등 및 같은 법 제31조의2에 따른 선박소유자 또는 선박운항자, 「도로교통법」 제54조에 따른 운전자등과 그 밖의 관계인(이하 "항공종사자등"이라 한다)은 지체 없이 그 사실을 위원회에 통보하여야 한다.

35) 안 제39조(사고발생 통보 위반의 죄) 제19조제1항을 위반하여 국가교통사고가 발생한 것을 알고도 정당한 사유 없이 통보를 하지 아니하거나 거짓으로 통보한 항공종사자등은 500만원 이하의 벌금에 처한다.

통보해야 할 의무[36] 뿐만 아니라 제정안에 따라 국가교통사고조사위원회에도 통보나 신고를 해야 할 이중적 의무를 지게 됨.

이에 선박소유자·선박운항자 또는 차량 운전자 등이 아니라 사고의 통보나 신고를 받은 관계 해양수산관서 및 경찰관서가 안 제4조제3항 및 제4항에 따른 대형 해양사고 및 도로 교통사고에 해당하는 경우 국가교통사고조사위원회에 통보하도록 하는 체계에 관해서도 정책적 논의가 필요해 보임.

둘째, 안 제20조(위원회의 사고 통보)에서는 국가교통사고조사위원회가 사고 통보를 받은 경우 등에는 "「국제민간항공조약」 및 「국제해양사고조사코드」 등 국제조약에 따라 관련 적절한 수단으로 관련 당사국에 지체 없이 발생 사실을 통보하여야 한다"고 규정하고 있으나,

---

36) **「해양사고심판법」**

제31조의2(준해양사고의 통보) ① 선박소유자 또는 선박운항자는 해양사고를 방지하기 위하여 선박(「어선법」 제2조제1호에 따른 어선은 제외한다. 이하 이 조에서 같다)의 운용과 관련하여 발생한 준해양사고를 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 중앙수석조사관에게 통보하여야 한다.

「도로교통법」

제54조(사고발생 시의 조치) ① 차 또는 노면전차의 운전 등 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴(이하 "교통사고"라 한다)한 경우에는 그 차 또는 노면전차의 운전자나 그 밖의 승무원(이하 "운전자등"이라 한다)은 즉시 정차하여 다음 각 호의 조치를 하여야 한다.

1. 사상자를 구호하는 등 필요한 조치
2. 피해자에게 인적 사항(성명·전화번호·주소 등을 말한다. 이하 제148조 및 제156조제10호에서 같다) 제공

② 제1항의 경우 그 차 또는 노면전차의 운전자등은 경찰공무원이 현장에 있을 때에는 그 경찰공무원에게, 경찰공무원이 현장에 없을 때에는 가장 가까운 국가경찰관서(지구대, 파출소 및 출장소를 포함한다. 이하 같다)에 **다음 각 호의 사항을 지체 없이 신고하여야 한다.** 다만, 차 또는 노면전차만 손괴된 것이 분명하고 도로에서의 위험방지와 원활한 소통을 위하여 필요한 조치를 한 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 사고가 일어난 곳
2. 사상자 수 및 부상 정도
3. 손괴한 물건 및 손괴 정도
4. 그 밖의 조치사항 등

국제조약의 부속서에도 국제 표준(International Standards)이 포함되어 있다는 점을 고려할 때, “「국제민간항공협약」 및 「국제해양사고조사 코드」 등 국제협약 및 부속서에 채택된 표준과 방식에 따라 적절한 수단으로 관련 당사국에...”로 수정할 필요가 있는 것으로 보임.

셋째, 안 제22조(정보제공)에서는 국가교통사고조사위원회는 국가교통사고의 사고조사를 담당하는 국가로부터 요구가 있는 경우에 “제3조(사고조사의 원칙 등), 제18조(비밀누설의 금지) 및 「개인정보보호법」 등 관계 법령에 저촉되지 않는 한 정보를 제공하도록 규정하고 있는데, 정보제공의 예외를 규정함에 있어서 안 제30조(정보의 사용 및 공개제한)[37]도 포함하여 규정할 필요가 있는 것으로 보임.

넷째, 안 제26조(불이익의 금지)에서는 위원회에 진술·증언 등을 이유로 해고·전보 등 불이익을 받지 아니한다는 규정을 두고 있으나, 해당 조문이 법률에 전반적으로 적용된다는 점을 감안할 때 조문위치를 ‘보칙’(제4장)으로 이동하여 규정할 필요가 있음.

---

37) 안 제30조(정보의 사용 및 공개제한) ① 사고조사과정에서 얻은 정보 및 사고조사보고서는 관계자의 처벌, 민·형사상 책임규명을 위한 소송이나 행정처분의 증거로서 사용하거나 인정하여서는 아니 된다.
② 국가교통사고와 관련한 사무처 직원의 의견이나 분석은 소송이나 행정처분의 증거로 채택되지 아니한다.
③ 위원회는 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.
④ 위원회는 외국의 국가교통사고의 조사과정에서 획득한 사고조사보고서의 초안, 그 일부분 또는 어떠한 문서도 그 국가가 공표·공개·발간하지 아니한 경우에는 조사수행국의 동의 없이 이를 유포· 발간·공개 또는 이용해서는 아니 된다.
⑤ 제3항에 따라 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위는 대통령령으로 정한다.

다섯째, 안 제30조(정보의 사용 및 공개제한) 제3항에서는 '사고조사 과정에서 얻은 정보를 공개할 경우 장래 정확한 사고조사에 영향을 줄 가능성이나 국가의 안전보장 및 개인의 사생활 침해 우려가 있는 경우에는 공개하지 않을 수 있다'는 현행 「항공철도사고조사법」 제28조제1항을 그대로 옮겨 규정하면서 같은 항 후단의 "이 경우 항공·철도사고등과 관계된 사람의 이름을 공개하여서는 아니 된다"는 규정을 누락하고 있는데, 항공·철도사고 등과 관계된 사람의 이름 공개 금지에 관한 사항은 국제민간항공협약 부속서(Annex 13)에 따른 국제표준이므로 이를 제정안에 반영할 필요가 있는 것으로 보임.

바. 보칙 및 벌칙(제4장 및 제5장)

제정안	「항공·철도 사고조사에 관한 법률」
제4장 보칙 제31조(사고조사 연구·교육기관 등의 지정) ① 위원회는 사고조사 기술지원 및 교육에 적합하다고 인정되는 기관을 사고조사 연구·교육기관(이하 "연구기관"이라 한다)으로 지정할 수 있다. ② 연구기관으로 지정받기를 원하는 기관은 총리령으로 정하는 바에 따라 지정받고자 하는 분야에 대한 능력을 증명할 수 있는 서류를 첨부하여 위원회에 제출하여야 한다. ③ 위원회는 제4항에 따른 지정요건을 충족하지 못하는 경우에는 지정을 취소할 수 있다. 이 경우 청문을 하	※「항공·철도사고조사위원회 운영규정」(항공·철도사고조사위원회훈령) 제50조(사고조사 연구·교육기관 등의 지정) ① 위원회는 법 제5조제5호 및 제29조제2항에 따라 사고조사 기술지원 및 교육에 적합하다고 인정되는 기관을 사고조사 연구·교육기관(이하 "연구기관"이라 한다.)으로 지정할 수 있다. ② 위원회는 제1항의 연구기관의 지정기간이 만료된 경우 계속 지정이 필요하면 지정 기간을 연장할 수 있다. ③ 연구기관으로 지정 받기를 원하는 기관은 별지 제17호 서식의 신청서에 지정받고자 하는 분야에 대한 능력을 증명할 수 있는 서류를 첨부하여 위원회에 제출하여야 한다. ④ 위원회는 제3항의 신청에 의하여 연구기관을 지정할 경우에는 별지 제18호 서식의 지정서를 교부하여야 한다.

여야 한다. ④ 제1항에 따른 연구기관의 지정요건·지정절차 및 제3항에 따른 지정취소의 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	
제32조(사고조사에 관한 연구 등) ① 위원회는 국내외 국가교통사고와 관련된 자료를 수집ㆍ분석ㆍ전파하기 위한 정보관리체제를 구축하여 필요한 정보를 공유할 수 있도록 하여야 한다. ② 위원회는 사고조사 기법의 개발 및 국가교통사고의 예방을 위하여 조사 및 연구활동을 할 수 있다.	제29조(사고조사에 관한 연구 등) ① 위원회는 국내외 항공·철도사고등과 관련된 자료를 수집·분석·전파하기 위한 정보관리 체제를 구축하여 필요한 정보를 공유할 수 있도록 하여야 한다. ② 위원회는 사고조사 기법의 개발 및 항공·철도사고등의 예방을 위하여 조사 및 연구활동을 할 수 있다.
제34조(관계 기관 등에 지원 요청 등) ① 위원회는 사고조사를 수행하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 국내외 관계 기관의 장에게 사실의 조사 또는 관련 직원의 파견, 물건의 지원 등 사고조사에 필요한 지원을 요청할 수 있다. 이 때 파견기간은 사고조사의 수행을 위하여 필요한 기간으로 한다. ② 제1항에 따라 위원회에 파견된 직원(이하 “파견조사관”이라 한다)은 그 관계 소속기관(이하 “파견기관”이라 한다)으로부터 독립하여 위원회의 업무를 수행한다.	제21조(국토교통부장관의 지원) ① 위원회는 사고조사를 수행하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 국토교통부장관에게 사실의 조사 또는 관련 공무원의 파견, 물건의 지원 등 사고조사에 필요한 지원을 요청할 수 있다.
③ 파견기관의 장은 제1항에 따라 사고조사의 지원을 요청받은 때에는 사고조사가 원활하게 진행될 수 있도록 필요한 지원을 하여야 한다.	② 국토교통부장관은 제1항의 규정에 따라 사고조사의 지원을 요청받은 때에는 사고조사가 원활하게 진행될 수 있도록 필요한 지원을 하여야 한다. ③ 국토교통부장관은 제2항의 규정

	에 따라 사실의 조사를 지원하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 소속 공무원으로 하여금 제19조제1항 각 호의 사항을 조치하게 할 수 있다. 이 경우 제19조제4항의 규정을 준용한다.
④ 위원회는 파견조사관을 사고조사 업무에 활용하는 경우 다음 각 호와 같이 조치하여야 한다. 1. 위원회에 파견된 기간에는 파견기관의 고유 업무를 면제해 주도록 파견기관의 장과 사전 협의 또는 협정을 체결할 것 2. 파견조사관이 파견기관의 고유 업무를 수행하지 않도록 공지하고, 이를 따르지 않는 경우 사고조사에서 배제할 것 3. 파견조사관이 위원회와 이해관계의 충돌을 피하도록 공지하고, 이를 따르지 않는 경우 사고조사에서 배제 또는 제한할 것 4. 파견조사관이 파견기관 고유 업무로 복귀할 때 파견기관의 장에게 해고·전보·징계·부당한 대우, 그 밖에 신분이나 처우 관련 불이익을 주지 않도록 할 것	※「항공·철도사고조사위원회 운영규정」(항공·철도사고조사위원회훈령) 제29조(사고조사단의 구성) ⑤ 위원회는 제1항에 따라 항공정책실, 철도국 및 국내외 기관의 전문가 등이 위원회로 파견되어 조사관(이하 "파견조사관"이라 한다)으로 활용하는 경우에는 다음 각 호와 같이 조치하여야 한다. 1. 위원회에 파견 기간 동안에는 파견기관의 고유 업무를 면제해 주도록 파견기관과 사전 협의 또는 협정을 체결 2. 파견조사관이 파견기관의 고유 업무를 수행하지 않도록 공지하고, 이를 따르지 않는 경우에는 사고조사 배제 3. 파견조사관이 위원회와 이해 상충을 피하도록 공지하고, 이를 따르지 않는 경우에는 사고조사 배제 또는 제한 4 파견조사관이 파견기관 고유 업무로 복귀 시 해고·전보·징계·부당한 대우 또는 그 밖에 신분이나 처우 관련 불이익 금지
제35조(관계 행정기관 등의 협조) ① 위원회는 신속하고 정확한 조사를 수행하기 위하여 관계 행정기관의 장, 관계 지방자치단체의 장, 그 밖의 관계 기관·단체의 장(이하 "관계기관의 장"이라 한다)에게 국가교통사고와 관련된 자료·정보의 제공, 관계 물건의 보존 등에 필요한 협조	제22조(관계 행정기관 등의 협조) 위원회는 신속하고 정확한 조사를 수행하기 위하여 관계 행정기관의 장, 관계 지방자치단체의 장 그 밖의 공·사 단체의 장(이하 "관계기관의 장"이라 한다)에게 항공·철도사고등과 관련된 자료·정보의 제공, 관계 물건의 보존 등 그 밖의 필요한 협조를

를 요청할 수 있다. 이 경우 관계기관의 장은 정당한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

② 위원회는 효율적인 사고조사를 위하여 필요할 경우 항공기 및 철도 부품·구성품의 검사 또는 시험 등 사고조사에 필요한 장비를 관계기관 또는 업체 등으로부터 제공받을 수 있도록 다음 각 호와 같이 협조체계를 갖추어야 한다.

1. 해상, 내수면, 육상 등에서 국가교통사고가 발생하는 경우 위원회의 보유 능력을 초과하는 경우에 필요한 장비의 종류·보유기관·업체·소재지·연락수단·이동소요시간·장비가용성 등(이하 "장비등"이라 한다)을 확인하고, 필요한 경우 지체없이 사용할 수 있도록 할 것
2. 제1호에 따른 장비등의 변동사항을 정기적으로 확인하고, 장비등을 적정하게 활용할 수 없는 경우로서 대통령령으로 정하는 사유에 해당하면 보유기관 및 업체의 대체 지정 등을 조치할 것
3. 위원회 이외에서 항공기 및 철도 부품·구성품의 검사 또는 시험을 실시하는 경우에는 위원회 소속의 사고조사관 등이 입회할 것

③ 위원회는 경찰·소방 등 관계 기관과 협조체계를 갖추어 신속하고 효율적인 사고조사를 수행할 수 있도록 하고, 조사과정에서 항공보안 관련 불법행위가 확인되거나 의심될 경우 국토교통부에 그 사실을 지체없이 통보하여야 한다.

요청할 수 있다. 이 경우 관계기관의 장은 정당한 사유가 없으면 협조하여야 한다.

※「항공·철도사고조사위원회 운영규정」
(항공·철도사고조사위원회훈령)

제32조(관계기관과의 협조) ① 위원회는 효율적인 사고조사를 위하여 필요할 경우 항공기 및 철도 부품 또는 구성품의 검사 또는 시험 등 사고조사에 필요한 장비를 관계기관 또는 업체 등으로 부터 제공받을 수 있도록 다음 각 호와 같이 협조체계를 갖추어야 한다.

1. 해상, 내수면, 육상 등에서 항공·철도사고등 발생 시 위원회 보유 능력을 초과하는 경우에 대비하여, 예상 소요되는 장비의 종류, 보유 기관 또는 업체, 소재지, 연락수단, 이동 소요시간, 장비가용성 등을 확인하고 필요 시 즉시 사용 가능토록 사전 협조하여야 한다.
2. 제1호에서 정한 내용의 변동사항을 주기적으로 확인하여 최신화 하고, 필요 시 대상 기관 및 업체의 대체 지정 등을 조치하여야 한다.
3. 위원회 이외에서 항공기 및 철도 부품 또는 구성품의 검사 또는 시험을 실시하는 경우에는 위원회 소속의 조사관 또는 직원이 입회하여야 한다.

② 위원회는 경찰·소방 등 관계기관과 협조체계를 갖추어 신속하고 효율적인 사고조사를 수행할 수 있도록 하고, 조사과정에서 항공보안 관련 불법행위가 확인되거나 의심될 경우 항공보안을 책임지는 기관(국토교통부 항공보안과)에 그 사실을 지체 없이 통보하여야 한다.

③ 위원회는 법 제23조에 따른 사망자 검시, 생존자 검사 등 의학적 검사를 위하여 전문가의 도움을 받을 수 있도록 가능한 사고조사 경험이 있는 내과의사, 전문가나 전문단체와 협조체계를 갖추어야 한다.

④ 위원회는 항공·철도사고등이 발생하였으나 위원회에 사고조사를 위한 적절한 자격을 갖춘 인력이 충분하지 않을 경우를 대비하여 다른 국가 또는 국내외 전문기관에 신속하게 필요한 인력을 지원받을 수 있도록 협정을 체결하여야 한다.

④ 위원회는 제24조에 따른 사망자 검시 및 생존자 검사 등 의학적 검사를 위하여 사고조사 경험이 있는 내과의사 등 전문의, 전문가 또는 전문기관·단체와 협조체계를 갖추어야 한다. ⑤ 위원회는 국가교통사고 발생에 따라 위원회에 사고조사를 위한 적절한 자격을 갖춘 인력이 충분하지 않을 경우를 대비하여 다른 국가 또는 국내외 전문기관으로부터 신속하게 필요한 인력을 지원받을 수 있도록 협정을 체결하여야 한다.	
제36조(벌칙 적용에서 공무원 의제) 위원회의 위원, 자문위원, 제21조제3항에 따른 분야별 관계 전문가, 제24조제2항에 따른 관계 전문가 또는 전문기관의 임직원 중 공무원이 아닌 사람은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정을 적용할 때에는 공무원으로 본다.	제34조(벌칙적용에서의 공무원 의제) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중 공무원이 아닌 자는 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정을 적용할 때에는 공무원으로 본다. 1. 위원회의 위원, 자문위원 또는 제20조제1항에 따른 분야별 관계 전문가 2. 제23조제2항에 따른 관계 전문가 또는 전문기관의 임직원 3. 제33조의2에 따라 위원회가 위탁한 업무에 종사하는 한국교통안전공단 또는 항공 관련 기관·단체의 임직원
제5장 벌칙	
제37조(사고조사방해의 죄) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. 제23조제1항제1호부터 제4호까지	제35조(사고조사방해의 죄) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. 제19조제1항제1호 및 제2호의 규

를 위반하여 국가교통사고에 관하여 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고를 한 자 또는 정당한 사유 없이 자료의 제출을 거부 또는 방해한 자	정을 위반하여 항공·철도사고등에 관하여 보고를 하지 아니하거나 허위로 보고를 한 자 또는 정당한 사유없이 자료의 제출을 거부 또는 방해한 자
2. 제23조제1항제5호를 위반하여 사고현장 및 그 밖에 필요하다고 인정되는 장소의 출입 또는 관계 물건의 검사를 거부 또는 방해한 자	2. 제19조제1항제3호의 규정을 위반하여 사고현장 및 그 밖에 필요하다고 인정되는 장소의 출입 또는 관계 물건의 검사를 거부 또는 방해한 자
3. 제23조제1항제7호를 위반하여 해당 물건의 보존·제출 및 유치를 거부 또는 방해한 자	3. 제19조제1항제5호의 규정을 위반하여 관계 물건의 보존·제출 및 유치를 거부 또는 방해한 자
4. 제23조제2항 본문을 위반하여 해당 물건을 정당한 사유 없이 이동·변경 또는 훼손한 자	4. 제19조제2항의 규정을 위반하여 관계 물건을 정당한 사유 없이 보존하지 아니하거나 이를 이동·변경 또는 훼손시킨 자
제38조(비밀누설의 죄) 제18조를 위반하여 직무상 알게 된 비밀을 누설한 자는 2년 이하의 징역, 5년 이하의 자격정지 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.	제36조(비밀누설의 죄) 제31조의 규정을 위반하여 직무상 알게 된 비밀을 누설한 자는 2년 이하의 징역, 5년 이하의 자격정지 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.
제39조(사고발생 통보 위반의 죄) 제19조제1항을 위반하여 국가교통사고가 발생한 것을 알고도 정당한 사유 없이 통보를 하지 아니하거나 거짓으로 통보한 항공종사자등은 500만원 이하의 벌금에 처한다.	제36조의2(사고발생 통보 위반의 죄) 제17조제1항 본문을 위반하여 항공·철도사고등이 발생한 것을 알고도 정당한 사유 없이 통보를 하지 아니하거나 거짓으로 통보한 항공·철도종사자등은 500만원 이하의 벌금에 처한다.
제40조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제37조 또는 제39조의 어느 하나에 해당하는 위반행위	제37조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제35조 또는 제36조의2의 어느 하나에 해당하는 위반행위

를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.	를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과(과)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.
제41조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1천만원 이하의 과태료에 처한다. 1. 제23조제1항제1호부터 제4호까지를 위반하여 국가교통사고와 관계가 있는 자료의 제출을 정당한 사유 없이 기피 또는 지연시킨 자 2. 제23조제1항제5호를 위반하여 국가교통사고와 관련이 있는 관계 물건의 검사를 기피한 자 3. 제23조제1항제6호를 위반하여 정당한 사유 없이 출석을 거부하거나 질문에 대하여 거짓으로 진술한 자 4. 제23조제1항제7호를 위반하여 해당 물건의 제출 및 유치를 기피 또는 지연시킨 자 5. 제23조제1항제8호를 위반하여 출입통제에 불응한 자 6. 제26조를 위반하여 이 법에 따라 위원회에 진술·증언·자료 등의 제출 또는 답변을 한 사람에 대하여 이를 이유로 해고·전보·징계·부당한 대우, 그 밖에 신분이나 처우와 관련하여 불이익을 준 자 7. 제34조제4항제4호를 위반하여 파	제38조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. 제19조제1항제1호 및 제2호의 규정을 위반하여 항공·철도사고등과 관계가 있는 자료의 제출을 정당한 사유 없이 기피 또는 지연시킨 자 2. 제19조제1항제3호의 규정을 위반하여 항공·철도사고등과 관련이 있는 관계 물건의 검사를 기피한 자 3. 제19조제1항제4호의 규정을 위반하여 정당한 사유 없이 출석을 거부하거나 질문에 대하여 허위로 진술한 자 4. 제19조제1항제5호의 규정을 위반하여 관계 물건의 제출 및 유치를 기피 또는 지연시킨 자 5. 제19조제1항제6호의 규정을 위반하여 출입통제에 따르지 아니한 자 6. 제32조의 규정을 위반하여 이 법에 의하여 위원회에 진술, 증언, 자료 등의 제출 또는 답변을 한 자에 대하여 이를 이유로 해고, 전보, 징계, 부당한 대우 그 밖에 신분이나 처우와 관련하여 불이익을 준 자

견조사관이 파견기관 고유 업무로 복귀할 때 해고·전보·징계·부당한 대우, 그 밖에 신분이나 처우와 관련하여 불이익을 준 자 ② 제1항에 따른 과태료는 대통령령이 정하는 바에 따라 위원장이 부과한다.	② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 부과·징수한다.

1) 제정안의 내용

제정안 제4장 보칙에서는 사고조사 연구·교육기관 등의 지정(안 제31조), 관계 기관 등에 대한 지원요청(안 제34조), 관계행정기관 등의 협조(안 제35조) 등에 관한 내용을 규정하고 있음.

안 제31조(사고조사 연구·교육기관 등의 지정), 안 제34조(관계기관 등에 지원 요청 등) 제4항 및 안 제35조(관계 행정기관 등의 협조) 제2항부터 제5항까지는 「항공·철도사고조사위원회 운영규정」제50조, 제29조제5항 및 제32조와 유사함.

제정안 제5장 벌칙은 현행 「항공철도사고조사법」의 규정례와 유사하게 사고조사방해의 죄(안 제37조), 비밀누설의 죄(안 제38조), 사고발생 통보 위반의 죄(안 제39조), 양벌규정(안 제40조) 및 과태료(안 제41조)를 규정하고 있음.

2) 검토의견

보칙 및 벌칙규정은 대형 해양·도로 교통사고가 적용대상에 추가됨에 따라 관련 사항을 규정하고, 현행 「항공·철도사고조사위원회 운영규정」 중 파견조사관 독립성 보장 등의 사항을 법률로 상향하여 규정하려는 것으로 다음 사항에 관한 논의가 필요할 것으로 보임.

첫째, 「항공철도사고조사법」 제21조제3항에서는[38] 국토교통부장관이 항공·철도사고조사위원회의 요청으로 사고 관련 사실의 조사를 지원하는 경우 같은 법 제19조제1항에 따른 보고·자료제출 요구나 물건의 검사 등을 할 수 있는 권한을 부여하고 있으나, 안 제34조에서는 이를 반영하지 않고 있음. 이는 국토교통부 등 관계 기관의 사고조사에 대한 관여

---

38) 「항공철도사고조사법」

제21조(국토교통부장관의 지원) ① 위원회는 사고조사를 수행하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 국토교통부장관에게 사실의 조사 또는 관련 공무원의 파견, 물건의 지원 등 사고조사에 필요한 지원을 요청할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제1항의 규정에 따라 사고조사의 지원을 요청받은 때에는 사고조사가 원활하게 진행될 수 있도록 필요한 지원을 하여야 한다.

③ 국토교통부장관은 제2항의 규정에 따라 사실의 조사를 지원하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 소속 공무원으로 하여금 제19조제1항 각 호의 사항을 조치하게 할 수 있다. 이 경우 제19조제4항의 규정을 준용한다.

제19조(사고조사의 수행 등) ①위원회는 사고조사를 위하여 필요하다고 인정되는 때에는 위원 또는 사무국 직원으로 하여금 다음 각 호의 사항을 조치하게 할 수 있다.

1. 항공기 또는 초경량비행장치의 소유자, 제작자, 탑승자, 항공사고등의 현장에서 구조 활동을 한 자 그 밖의 관계인(이하 "항공사고등 관계인"이라 한다)에 대한 항공사고등 관련 보고 또는 자료의 제출 요구
2. 철도사고와 관련된 철도운영 및 철도시설관리자, 종사자, 사고현장에서 구조활동을 하는 자, 그 밖의 관계인(이하 "철도사고 관계인"이라 한다)에 대한 철도사고와 관련한 보고 또는 자료의 제출 요구
3. 사고현장 및 그밖에 필요하다고 인정되는 장소에 출입하여 항공기 및 철도 시설·차량 그 밖의 항공·철도사고등과 관련이 있는 장부·서류 또는 물건(이하 "관계물건"이라 한다)의 검사
4. 항공사고등 관계인 및 철도사고 관계인(이하 "관계인"이라 한다)의 출석 요구 및 질문
5. 관계 물건의 소유자·소지자 또는 보관자에 대한 해당 물건의 보존·제출 요구 또는 제출한 물건의 유치
6. 사고현장 및 사고와 관련 있는 장소에 대한 출입통제

가능성을 배제하여 국가교통사고조사위원회의 독립성 확보를 강화하기 위한 것으로 보임.

그런데, 이는 안 제34조제1항(국가교통사고조사위원회가 관계 기관에 사고 관련 사실의 조사를 요청)과 안 제34조제3항(요청 받은 기관은 그 요청에 따라야 함)에서 국토교통부 등 관계 기관에 조사 지원 의무를 부여하면서, 실제 조사 실행을 위한 권한을 부여하는 근거는 두지 않고 있는 것이므로 이에 관한 논의가 필요해 보임.

둘째, 안 제36조에서는 벌칙 적용에서 공무원 의제대상으로 “위원회의 위원”을 포함하고 있으나, 안 제9조제5항에 따라 위원 모두가 임기제 공무원으로 임명된다는 점을 고려할 때, “위원회의 위원”은 삭제하고, 공무원이 아닌 사무처의 직원(안 제33조에 따른 사고조사관 포함)은 공무원 의제 대상에 포함시키는 것으로 정비할 필요가 있음.

셋째, 안 제37조(사고조사방해의 죄) 및 안 제38조(비밀누설의 죄)에서는 「항공철도사고조사법」과 동일한 수준의 벌칙을 규정하고 있으나, 유사 위반행위에 대한 현행 「해양사고심판법」 및 「도로교통법」 상의 제재수준과 비교하면 과도한 부분이 있음. 형벌의 보충성 원칙[39]에 따라 과태료 등으로도 규제 효과를 거둘 수 있는 위반행위의 경우에는

39) 보충성 원칙 : 행정제재, 민사적 수단으로도 피해구제나 재발방지가 어려울 경우 최후의 수단으로 형사처벌을 활용하여야 한다는 원칙

제재수준을 완화하는 등의 방안에 대한 논의가 필요할 것으로 보임.

【 사고조사방해의 죄 등에 대한 벌칙 규정 비교 】

구분	제정안	「해양사고심판법」	「도로교통법」
사고조사 방해의 죄	제37조(사고조사방해의 죄) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 **3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금**에 처한다. 1. 제23조제1항제1호부터 제4호까지를 위반하여 국가교통사고에 관하여 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고를 한 자 또는 정당한 사유 없이 자료의 제출을 거부 또는 방해한 자 (이하 생략)	**제90조(과태료)** ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 **500만원 이하의 과태료**를 부과한다. 5. 제48조제2항제2호에 따른 심판원의 제출명령을 받은 장부, 서류, 그 밖의 물건을 제출하지 아니하거나, 거짓으로 기록한 장부, 서류, 그 밖의 물건을 제출한 자	-
비밀 누설의 죄	제38조(비밀누설의 죄) 제18조를 위반하여 직무상 알게 된 비밀을 누설한 자는 **2년 이하의 징역, 5년 이하의 자격정지 또는 2천만원 이하의 벌금**에 처한다.	제89조(벌칙) 제29조제3항을 위반하여 직무상 알게 된 비밀을 누설한 사람은 **1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금**에 처한다.	제150조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 **2년 이하의 징역이나 500만원 이하의 벌금**에 처한다. 7. 제129조의3을 위반하여 비밀을 누설하거나 도용한 사람

참고1 국내 항공 · 철도 · 해양 · 도로 교통사고 현황

1. 국내 항공사고 발생현황

[최근 10년간 항공사고·준사고 발생 현황]

('24.12월 기준, 단위: 건수)

국적	구분		'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24
국적 항공기	국내	사고	-	7	5	1	4	3	2	4	5	3
		준사고	6	5	1	-	5	3	1	1	3	6
	해외	사고	1	1	-	2	2	1	-	2	1	1
		준사고	5	-	-	1	2		-	-	1*	1*
	소계	사고	1	8	5	3	6	4	2	6	8	3
		준사고	11	5	1	1	7	3	1	1	2	6
경량항공기 사고			-	1	1	1	-	1	2	4	-	-
초경량비행장치 사고			10	9	5	7	6	9	9	15	14	12
합계(190)			**22**	**23**	**12**	**12**	**19**	**17**	**14**	**26**	**24**	**21**
외국 항공기	국내	사고	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
		준사고	-	1	-	-	1	-	-	-	-	1
항공안전장애 판정			-	-	-	2	15	8	7	-	-	2
보고서 종결			16	18	12	26	17	16	16	15	30	20

자료 : 국토교통부 항공·철도사고조사위원회

* 국외 발생 항공안전장애를 외국사고조사기관이 조사하였기에 조사건수(준사고)에 추가함

[항공사고·준사고 조사 진행 현황]

('24.12월 기준)

구분	국내			국외			합계
	사고	준사고	소계	사고	준사고	소계	
항공기	13	9	22	1	-	1	23
경량항공기	-	-	-	-	-	-	0
초경량비행장치	6	-	6	-	-	-	6
합계	**19**	**9**	**28**	**1**	**0**	**1**	**29**

자료 : 국토교통부 항공·철도사고조사위원회

2. 국내 철도사고 발생현황

[연도별 철도사고 발생 현황]

('24.12월 기준, 단위: 건수)

연 도	철도사고 유형				
	충돌	탈선	화재	기타	소 계
2013	7	2	-	1(재산피해)	10
2014	8	3	1	2(인명피해1, 재산피해1)	14
2015	4	1	1	-	6
2016	9	-	-	-	9
2017	3	2	1	-	6
2018	4	-	-	-	4
2019	5	-	1	-	6
2020	4	1	-	1(인명피해)	6
2021	3	-	-	-	3
2022	4	-	-	-	4
2023	8	-	-	-	8
2024	3	3	3	-	9
총 계	62	12	7	4	85

자료 : 국토교통부 항공·철도사고조사위원회

[철도사고조사 진행 현황]

('24.12월 기준, 단위: 건수)

순번	발생일	장소	소속	사고열차	발생내용 (인명피해)	비 고
1	'24.4.18.	경부선 서울역구내	한국철도공사	무궁화호 (6량, 회송) KTX-산천 (10량, 295명)	충돌사고 (없음)	분과위 준비중
2	'24.6.14.	장항선 광천-청소역	한국철도공사	화물열차 (17량)	충돌사고 (없음)	분과위 준비중
3	'24.7.1.	서울3호선 도곡-대치역	서울교통공사	장비차량 (궤도 작업용)	화재사고 (없음)	조사 중
4	'24.8.9.	경부일반선 구로역 구내	한국철도공사	장비열차	사상사고 (사망2, 부상1)	조사 중
5	'24.8.18.	경부고속선 동대구-신경주역	한국철도공사	고속열차	탈선사고 (없음)	조사 중
6	'24.9.1.	경부선 부산진-부산역	한국철도공사	고속열차	화재사고 (없음)	조사 중
7	'24.9.4.	태백선 쌍룡역	한국철도공사	화물열차	탈선사고 (없음)	조사 중
8	'24.11.18.	분당선 기흥역	한국철도공사	전동열차	화재사고 (없음)	조사 중

자료 : 국토교통부 항공·철도사고조사위원회

3. 국내 해양사고 발생현황

[연도별 해양사고 발생 현황]

(단위 : 건, %)

사고 종류 / 연도	충돌	전복	침몰	화재 폭발	안전 사고	접촉	좌초	기관 손상	부유물 감김	운항 저해	기타	계
2013	175	32	21	79	45	23	91	290	151	40	146	1,093
2014	180	35	19	97	113	19	96	339	165	40	227	1,330
2015	235	32	31	100	144	28	84	703	249	82	413	2,101
2016	209	49	27	113	131	23	137	755	279	111	473	2,307
2017	258	65	29	96	160	25	149	838	311	131	520	2,582
2018	250	46	38	119	162	20	142	856	278	155	605	2,671
2019	244	110	61	132	228	38	140	888	346	151	633	2,971
2020	277	108	69	128	203	39	198	878	358	161	737	3,156
2021	246	96	54	149	174	42	133	813	336	128	549	2,720
2022	244	98	30	147	154	39	168	871	337	122	653	2,863
2023	265	71	56	140	140	40	189	917	462	99	713	3,092
계	2,583	742	435	1,300	1,654	336	1,527	8,148	3,272	1,220	5,669	26,886

* 기타 : 해양오염, 침수, 추진축계 손상, 조타장치손상, 속구손상, 시설물손상 등

자료 : 중앙해양안전심판원

[최근 5년간 선박피해별 해양사고 현황]

(단위 : 척)

연도	전손	중손	경손	무손	계
2019	96	126	1,955	259	2,436
2020	131	106	2,044	415	2,696
2021	116	159	1,608	450	2,333
2022	77	167	1,833	405	2,482
2023	117	250	1,901	379	2,647
계	537	808	9,341	1,908	12,594

자료 : 중앙해양안전심판원

[해양사고 특별조사 현황]

(단위 : 건)

연도	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	계
특별조사 착수 사고 건수	3	3	1	1	2	2	4	12	6	5	2	8	49

* '25. 2월 현재 조상 중인 헝가리 유람선 허블레아니 침몰사고(2019.5.29.) 별도

자료 : 중앙해양안전심판원 자료 재구성

4. 국내 도로 교통사고 발생현황

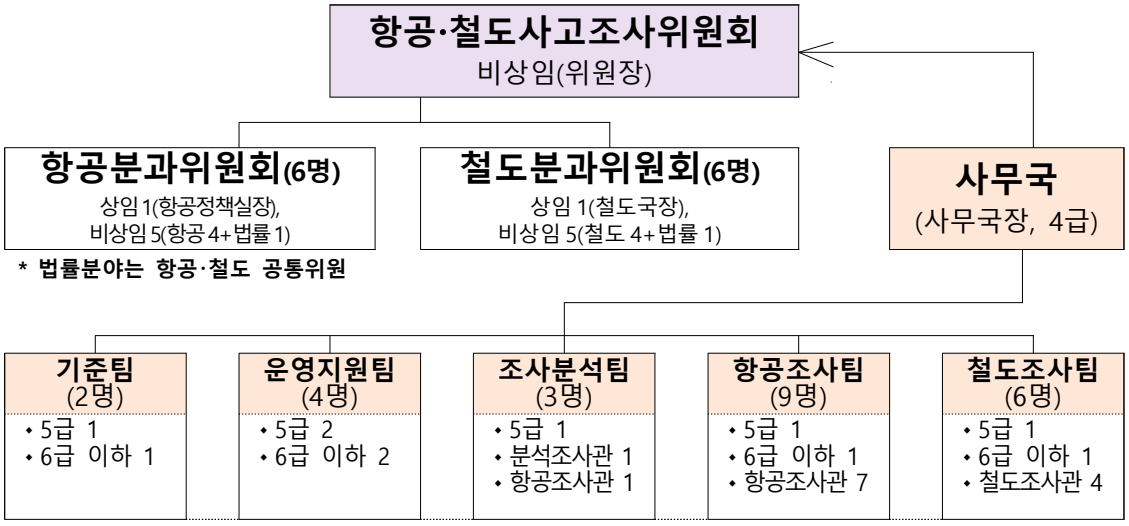
(단위 : 건, 명, %, △감소)

연 도	사고현황		사망자 현황		부상자 현황	
	사고건수	증감률	사망자수	증감률	부상자수	증감률
2014	223,552	3.8	4,762	△6.5	337,497	2.7
2015	232,035	3.8	4,621	△3.0	350,400	3.8
2016	220,917	△4.8	4,292	△7.1	331,720	△5.3
2017	216,335	△2.1	4,185	△2.5	322,829	△2.7
2018	217,148	0.4	3,781	△9.7	323,037	△0.1
2019	229,600	5.7	3,349	△11.4	341,712	5.8
2020	209,654	△8.7	3,081	△8.0	306,194	△10.4
2021	203,130	△3.1	2,916	△5.4	291,608	△4.8
2022	196,836	△3.1	2,735	△6.2	281,803	△3.4
2023	198,296	0.7	2,551	△6.7	283,799	0.7
연평균 증감율	△1.1%	-	△4.6%	-	△1.5%	-

자료 : 경찰청, 교통사고통계

참고2 항공 · 철도사고조사위원회 조직 · 인력 · 예산

1. 조직·인력현황



※ **사무국 : 정원 25명 / 현원 25명** (공무직(3인) 제외)

(정/현원)

계	일반직			전문임기제(사조조사관)	
	4급	5급	6급 이하	가급	나급
25/25 (정원/현원)	1/1	5/6	5/5	3/3	11/10

※ **주요업무 현황**

구분		주요 업무
위원장	외부전문가(비상임)	사고조사 관련 중요사항 및 사고조사 결과 심의·의결 등 위원회 운영 총괄
분과위원	항공 5, 철도 5, 공통 1	항공·철도 사고조사 결과 심의·의결 등
사무국	사무국장	사무국 업무 총괄
	사고조사관 (전문임기제)	사고조사 수행, 조사보고서 작성, 안전권고, 조사·연구
	• **항공(9명)**: 조종 3, 정비 2, 운항관리 1, 객실 1, 관제·기상·통신 1, 비행기록장치 1 • **철도(5명)**: 운전·관제 1, 안전 1, 차량 1, 신호 1, 토목 1	
	일반직공무원	법령, 매뉴얼, 국회, 예산, 인사, 채용, 성과관리(BSC), 국내외 협력, 시스템·시설·장비 관리, 민원 등

※ 위원(2025.2월 현재) : 총 11명 (위원장 직무대행 1, 상임위원 2, 비상임위원 8)

직위		성명	주요 학력 및 경력	임기
위원장	비상임	**공 석**	*** 위원장 직무대행 정락교 위원('25.1.18~)**	
항공 분과 위원 (5명)	**상임**	**주종완**	• **現 국토교통부 항공정책실장** *** 직무종사 제한('25.1.7~)**	당연직
	비상임	구남서	• **現 건국대학교 기계항공학부 교수** • 前 국방과학연구소 기체구조실 선임연구원 • 서울대학교 항공우주공학 박사	'24.4.8.~ '27.4.7.
		박진서	• **現 한국교통연구원 항공우주교통연구본부장** • 항공교통연구원, 세계은행 자문관 등(前) • 한국항공대학교 항공교통학 박사	'24.4.8.~ '27.4.7.
		최성임	• **現 광주과학기술원 기계공학부 교수** • 前 KAIST 및 Virginia Tech 조교수 • 美 스탠포드대 박사	'24.4.8.~ '27.4.7.
		김민정	• **現 극동대학교 항공정비학과 교수** • 前 대한항공 정비품질부 정비사 등 • 한국항공대학교 항공법학 석사	'24.4.8.~ '27.4.7.
철도 분과 위원 (5명)	상임	**윤진환**	• **現 국토교통부 철도국장** *** 직무종사 제한('25.1.8~)**	당연직
	비상임	정락교	• **現 철도기술연구원 스마트전기신호본부 본부장** • 前 한진중공업 철도사업부 근무 • 인하대 전기공학 석사·박사 *** 위원장 직무대행('25.1.18~)**	'22.4.1.~ '25.3.31.
		김용원	• **現 중부대학교 스마트모빌리티공학전공 교수** • 前 국토교통부 서기관 • 서울과학기술대학교 철도차량시스템공학 박사	'24.4.8.~ '27.4.7.
		염병수	• **現 연세대학교 보건대학원 교수** • 前 한국철도공사 팀장, 아주대학교 철도시스템학과 교수 • 연세대학교 산업보건전공 박사	'24.4.8.~ '27.4.7.
		박은경	• **現 동양대학교 철도전기융합학과 교수** • 前 한국철도공사 연구원/물류본부 과장 • 러시아 모스크바 국립 철도대학교 철도물류 박사	'24.4.8.~ '27.4.7.
공통 (법률) 위원 (1명)	비상임	남상숙	• **現 법무법인 유엔아이 변호사** • 前 법무법인 혜성, 해날로 등 변호사 • 이화여자대학교 간호학과 졸업 (*변호사: '05 ~)	'24.11.1.~ '27.10.31.

2. 예산현황

(단위: 백만원)

사 업 명	2024년		'25예산	주요내용
	예산	결산		
합 계	1,402	1,336	2,033	
▪ 항공기사고조사 및 장비유지	1,025	986	1,649	*항공 사고조사 및 예방활동 *항공사고조사 장비취득 및 유지보수
▪ 철도사고조사	177	151	171	*철도사고조사 및 예방활동 *철도사고조사 장비취득 및 유지보수
▪ 사조위 기본경비	13	13	13	*사조위 운영 기본경비
▪ 사조위 기본경비 (비총액)	187	186	200	*사조위 운영 기본경비

참고3 해양안전심판원 조직 · 인력 · 예산

1. 연혁 및 기능

1) 설립연도 : 1963. 1. 21.

- 1963. 5.27 부산심판원 개원, 1965. 5. 5 인천심판원 개원, 1965. 5.10 목포심판원 개원, 1985. 8.31 동해심판원 개원

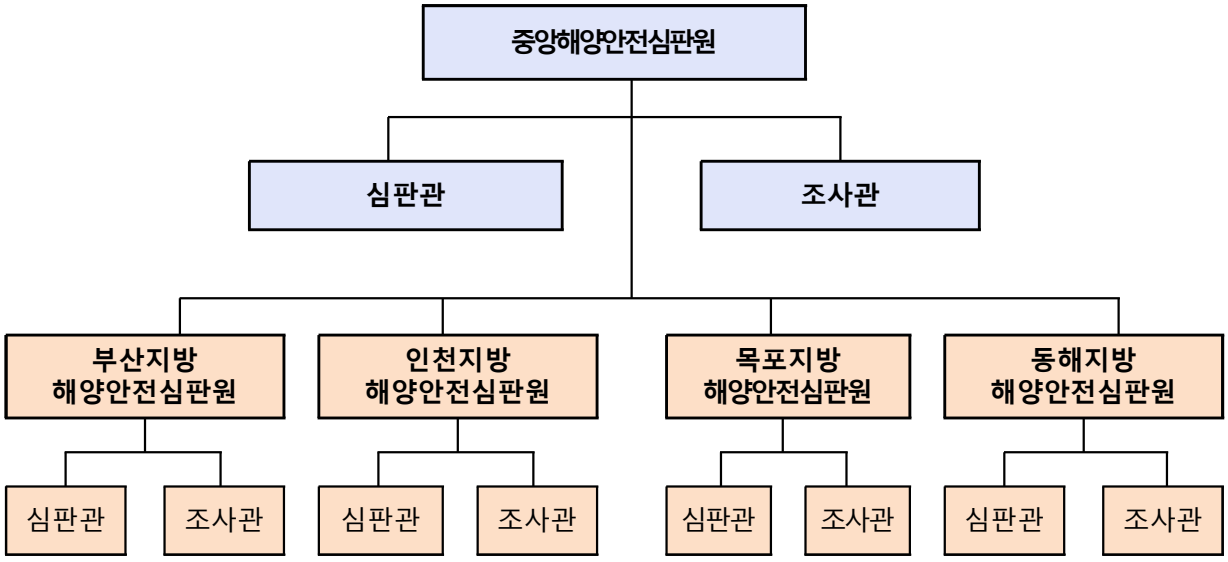
2) 설립근거 : 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

- (연혁) 「해난심판법」(법률 제813호, '61.12.6. 제정, 시행 '62.12.27.)

3) 주요 기능

- 해양사고의 조사 및 심판, 이를 통한 **원인규명**과 제도개선 권고로 **사고 재발방지**에 기여, 해양사고 **관련자 행정처분** 등
- **해양안전심판(제1심·제2심)** 결과에 **불복**하는 경우, 고등법원(3심)과 대법원(4심)에 소를 제기하는 **4심제 심급체계**('14.5.21. 법률 개정)
- 해양안전심판원은 해양사고 원인규명으로 사고 재발방지가 목적, 조세심판원 · 특허심판원은 분쟁해결이 주목적임.

2. 조직 및 정원



구 분	계	고위공무원				4급			5급 이하			
		소계	원장	조사관	심판관	소계	조사관	심판관	소계	5급	6~9급	관리운영
정 원	76(명)	10	5	1	4	13	5	8	53	11	41	1

3. 예산 현황

(단위:백만원)

사 업 명	2024년		'25예산	주요내용
	예산	결산		
합 계	8,370	8,140	8,474	
▪ 해상안전국제협력	139	134	139	*특별조사 수행 *국제협력 등
▪ 선박운송안전확보	841	827	966	*사고조사 수행, 안전자료 제작 등 *속기사 운영, 심판 변론인 수당 등
▪ 해양심판정보화	255	252	255	*정보화시스템 유지·보수 등
▪ 인건비 및 기본경비	7,135	6,927	7,114	*인건비 63억원, 기본경비 8억원

4. 대체토론의 요지

없 음

5. 법안심사소위원회 심사내용

(교통법안심사소위원장 : 복기왕)

동 개정안은 본회의에 부의하지 아니하기로 하고, 그 내용을 통합·조정하여 위원회 대안을 제안하기로 함.

6. 찬반토론의 요지

없 음

7. 심사결과

대안반영폐기

※ 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(대안)에 일부 내용을 수정하여 반영함.