

1. 개정이유

국제민간항공기구(ICAO) 안전 평가에 대비하여 사고조사 분야 국제기준 (부속서 13)에서 요구하는 사항을 국내기준에 반영하고, 그간의 사고조사 업무 수행 관련 운영상 나타난 미비점 등을 보완·개선하고자 함

2. 주요내용

가. 목적 규정의 법령 위임근거 명확화(안 제1조)

목적 조항에 해당 법률 제명만 명시하던 것을 법령 위임 조항을 구체적으로 명시하여 법령의 위임에 따라 발령되는 규정임을 표현함

나. 사고조사 관련 전문용어의 의미 명확화 및 순화(안 제2조)

다. 위원회의 운영에 관한 사항 정비

- 1) 현행법에 맞게 위원의 임명·위촉권자 명확화(안 제4조제4항)
- 2) 위원회 회의안건을 심의·의결안건과 보고안건으로 구분(안 제8조)
- 3) 위원회 심의·의결회의록 관리 근거 및 방법 추가(안 제14조제2항)
- 4) 전문임기제공무원 임용, 사무분장 등 명확화(안 제15조, 별표 1)
- 5) 사고조사관 자격요건 명확화(안 제16조, 별표 2)
- 6) 사고조사관 인력산출기준 마련(안 제16조제2항 및 별표 2의2)
- 7) 사고조사인력 양성 근거 마련(안 제16조의2 신설)
- 8) 사고조사관 임명 방법 및 절차 마련(안 제16조의3 신설)
- 9) 수석조사관 제도 신설(안 제16조의4, 신설)
- 10) 항공 분야 안전관리자 제도 마련(안 제16조의5, 신설)
- 11) 법령에 맞게 위임·전결사항 수정(별표 4)

라. ICAO 국제기준에 따라 교육훈련 체계 재정비(안 제17조, 별표 3)

- 1) 직무별 교육훈련의 대상, 내용 등 명확화
- 2) 신규임용 공무원(전문임기제 포함)의 윤리, 청렴, 행동강령, 경비 등
‘공무원 기본 소양교육(10시간)’ 과정 신설(별표 3 제1호)
- 3) 교육훈련 과정별 정의를 ICAO Cir 298 내용을 반영하여 표현 수정
- 4) 교육훈련 과정 간 공통·유사 과목 통합 등 교육 운영 효율화
- 5) ICAO 국제기준을 반영하여 OJT 교육생에 대한 평가 근거·방법 마련
- 6) 정기교육훈련의 인정 유효기간 기준, 인정 범위 확대 및 미이수 시
자격효력 정지 근거 마련(안 제17조제5항제3호·제4호)
- 7) 사고조사관 재자격 부여 기준 개선(안 제17조제3항제3호)
- 8) 사이버교육 등 교육 방법 및 전파교육 근거 마련(안 제17조제10항)

마. 위원회의 사고조사에 관한 사항 명확화

- 1) 법령의 항공사고조사 범위 보충(안 제20조)
- 2) 문장 성분 간 불호응 오류 수정(안 제21조제1항·제2항, 별표 5)
- 3) 사고접수 방법 및 절차 개선(안 제22조)
- 4) 항공기 사고 통보범위 명확화(안 제23조, 별지 제9호~제10호)
- 5) 국내 관계기관 연락처 관리 내용 신설(안 제23조제7항 신설)
- 6) 사고조사 수행 주체 명확화(안 제30조제1항)
- 7) 사고조사의 재개 절차 명확화(안 제31조)
- 8) 항공 분야 최종보고서의 서식 및 공표 시기·방법 등을 항공기용·약식
용으로 구분·사용 절차 마련(안 제44조)
- 9) 비행기록장치 해독·분석 지침 개정(안 제51조제3항, 별표 6)
- 10) 법령에 따라 항공기·철도차량 등의 구성품 등에 대한 시험·분석 등
의 업무를 국내외 전문가·전문기관에 의뢰 시 세부 기준 마련(안 제
51조제4항)

- 11) 사고조사에 참여하는 외부참가자 신분증 발급 근거 마련(안 제57조)
- 12) 항공사고 표시 약어를 부속서 13 기준과 일치(안 별지 제10호서식)
- 13) 법과 ICAO 국제기준에 맞게 용어 순화 및 수정

3. 참고사항

가. 관계법령 : 항공·철도 사고조사에 관한 법률

나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음

다. 합 의 : 해당기관 없음

라. 기 타 : 신·구조문대비표, 별첨

항공·철도사고조사위원회 운영규정 일부개정훈령안

항공·철도사고조사위원회 운영규정 일부를 다음과 같이 개정한다.

제1조 중 “「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 및 「국제민간항공협약 부속서13」에 따라 항공·철도사고조사위원회의 운영과 사고조사 이행에 관하여 필요한 세부사항을”을 “「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 제33조제1항과 같은 법 시행령 제3조 내지 제5조에서 위원장에게 위임한 사항과 그 시행에 필요한 세부적인 사항을”로 한다.

제2조제16호의 제목 “사고조사단장”을 “조사단장”으로, “책임자로서 위원장이 임명한 자를 말한다”를 “단장으로서 사고조사관 또는 사고조사와 관련된 업무를 수행하는 직원 중에서 위원장이 임명한 사람을 말하며, 조사단장은 조사단에 관한 사무를 총괄하고, 조사단의 구성원을 지휘·감독한다”로 하고, 같은 조 제19호의 제목 “(Safety Recommendation of Global Concerns)”를 “(SRGC; Safety Recommendation of Global Concerns)”로 하며, 같은 조 제24호 중 “항공기”를 “항공기, 발동기, 프로펠러”로 한다.

같은 조 제26호·제27호를 다음과 같이 한다.

26. “신임대표(AR; Accredited Representative)”란 다른 국가가 수행하는 항공기 사고조사에 참여할 목적으로 위원회의 소속 직원 중에

서 개인의 자격을 고려하여 위원장이 임명한 사람을 말한다.

27. “신임대표 자문관(Adviser)”이란 사고조사에서 신임대표를 지원할 목적으로 해당 국가에서 임명한 사람을 말하며, 위원회의 신임대표 자문관은 운영자(Operator)가 추천한 사람 중 역량을 고려하여 위원장이 임명한다.

같은 조 제28호 중 “국토교통부장관이 임명한 자를”을 “위원장이 임명한 사람을”로 하며, 같은 조 제33호 중 “항공·철도사고등의 조사에 책임을 지며”를 “법 제4조제1항에 따라 설치된”으로 한다.

제4조제4항을 다음과 같이 한다.

④ 위원회는 법 제6조에 따라 위원장 및 비상임위원 후보자를 선정하려는 경우에는 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률 시행령」 제4조제3항제4호에 따라 각 후보자로부터 직무윤리 사전진단에 필요한 다음 각 호의 서류를 제출받아야 한다.

1. 별지 제1호서식의 직무윤리 사전진단서
2. 별지 제2호서식의 직무윤리 서약서

제8조제1항부터 제3항까지를 각각 제2항부터 제4항까지로 하고, 같은 조에 제1항을 다음과 같이 신설하며, 같은 조 제2항(중전의 제1항) 중 “위원회”를 “제1항제1호”로 한다.

① 법 제12조·제13조에 따라 위원회 회의에 상정할 안건은 다음 각 호와 같이 구분한다.

1. 심의·의결안건: 제3조제2호·제3호의 각 목에 해당하는 사항

2. 보고안전: 제3조제1호의 각 목에 해당하는 사항. 다만, 위원장이 긴급을 요하거나 그 밖에 부득이한 사정이 있다고 인정하는 경우에는 해당 분야 분과위원회에 사후 보고할 수 있다.

제10조제1항제4호 중 “사고조사단장”을 “조사단장”으로 하고, 같은 조 제3항 중 “사고조사단장”을 “조사단장 또는 조사팀장이 지정하는 사람”으로 한다.

제14조제2항 중 “간사가 서명·보존”을 “간사의 서명을 받은 것이야 하며, 회의록은 「공공 기록물 관리에 관한 법률 시행령」 제18조(회의록 작성·관리) 및 「회의록 생산 및 등록 지침 안내」(국토교통부, 2022. 12. 7.)에 따라 온나라시스템을 통해 등록하여 관리”로 한다.

제15조제1항을 다음과 같이 하고, 같은 조 제2항을 제4항으로 하며, 같은 조에 제2항 및 제3항을 각각 다음과 같이 신설하고, 같은 조 제4항(중전의 제2항) 중 “법 제16조제4항에 따른 사무국”을 “사무국”으로 한다.

① 법 제16조제4항 및 「국토교통부와 그 소속기관 직제」 제49조에 따라 위원회의 사무를 처리하기 위해 사무국에 기준팀·운영지원팀·사고조사분석팀·항공조사팀·철도조사팀을 둔다. 다만, 사무국의 여건에 따라 조정할 수 있다.

② 위원회에 두는 공무원의 정원은 「국토교통부와 그 소속기관 직제 시행규칙」 별표 14와 같다.

③ 위원회(사무국장)는 「행정기관의 조직과 정원에 관한 통칙」 제24조제5항 및 「공무원임용령」 제22조의4에 따라 전문임기제공무원을

임용할 수 있다.

제16조의 제목 “(사고조사관의 자격기준)”을 “(사고조사관의 자격기준 등)”으로 하고, 같은 조 제목 외의 부분을 제1항으로 하며, 같은 조에 제2항을 다음과 같이 신설한다.

② 사고조사관의 인력산출기준 및 방법은 별표 2의2와 같다.

제16조의2를 다음과 같이 신설한다.

제16조의2(사고조사인력의 양성) ① 위원장은 사고조사인력(Technical Personnel: 「국가기술자격법」 또는 개별법령에 따른 기술·기능 분야 자격을 갖추고 사고조사업무를 수행하는 사람을 말한다. 이하 같다)의 양성을 위해 제16조의3제1항 각 호에 해당하는 사람에 대해 사고조사에 관한 교육훈련을 실시할 수 있다.

② 위원회는 매년 사고조사인력에 대한 연간 교육훈련 계획을 수립해야 하며, 소속팀장(제15조제1항의 각 팀의 장을 말한다. 이하 같다)은 해당 팀의 소속 직원에 대한 교육훈련 과정을 운영한다.

③ 제2항에 따른 연간 교육훈련 계획에는 교육훈련 우선순위를 포함하여 필수·선택 교육훈련에 대한 교육대상, 교육내용, 교육횟수, 교육일정, 교육비 등을 포함한다.

제16조의3을 다음과 같이 신설한다.

제16조의3(사고조사관의 임명 방법 및 절차) ① 위원회는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 사고조사관으로 임명할 수 있다.

1. 위원회 소속 전문임기제공무원으로 제17조에 따른 사고조사관 초기

교육훈련 및 직무교육훈련 과정을 완료한 사람(Full-time Investigator)

2. 위원회 소속 일반직공무원으로 별표 2의 사고조사관 자격 기준을 충족하고, 제17조에 따른 사고조사관 초기교육훈련 및 직무교육훈련 과정을 완료한 사람(Part-time Investigator)

② 제1항에 따른 사고조사관은 교육 수료 다음 연도부터 정기교육훈련을 이수해야 한다.

③ 운영지원팀장은 사고조사관의 임명, 임명 취소 등 변동이 있는 경우 그 변동사항을 변동일로부터 14일 이내 사무국장에게 보고해야 한다.

제16조의4를 다음과 같이 신설한다.

제16조의4(수석조사관) ① 항공조사팀·철도조사팀에 수석조사관을 둘 수 있다.

② 수석조사관은 사고조사관의 자격, 경험, 경력 등을 고려하여 단장 경험을 가진 사람 중에서 사무국장이 지정한다.

제16조의5를 다음과 같이 신설한다.

제16조의5(안전관리자) ① 항공조사팀에 안전관리자를 둔다

② 안전관리자는 조사팀장이 되며 사고현장의 안전관리자는 조사단장이 수행하거나 조사단장이 지정한다.

③ 항공 분야 안전관리자 및 안전관리 업무 종사자는 제17조제2항제6호에 따른 항공안전 교육훈련 과정을 이수해야 하며, 사고현장 안전에

관한 사항은 제57조에 따른다.

제17조제1항부터 제6항까지를 다음과 같이 한다.

① 제16조의2제2항에 따라 기준팀장은 다음 각 호의 직무를 수행하는 소속 사고조사인력(Technical Personnel)에 대해 매년 소속팀장으로부터 교육훈련 수요를 제출받아 담당 직무별로 연간 교육훈련 계획을 수립하여 소속팀장에게 통보해야 한다. 다만, 조직개편, 인사발령, 교육일정 변경 등의 사유가 있는 경우 소속팀장은 연간 교육훈련 계획 내 해당 교육훈련 계획을 변경하거나 연간 교육훈련 계획에 포함되지 않은 교육훈련 계획을 수립·시행할 수 있다.

1. 기술행정공무원: 다음 각 목의 공무원은 제외하고, 제15조제1항에 따른 기준팀·사고조사분석팀·항공조사팀·철도조사팀 소속 공무원으로 항공·철도 분야 법령, 매뉴얼, 데이터 분석, 사고조사 관련 행정업무를 담당하는 공무원을 말한다. 다만, 기술행정공무원이 사고조사관 자격을 갖추고 있는 경우 겸직과 관련 있는 모든 교육훈련을 받아야 하며, 직무 간 공통된 과목은 통합하여 이수할 수 있다.

가. 사무국장

나. 인사, 채용, 예산, 시설·장비 관리, 운영지원 등의 일반행정업무를 수행하는 공무원(Support Staff)으로 운영지원팀 소속 직원을 말한다.

다. <삭제>

2. 항공사고조사관

3. 철도사고조사관

② 필수교육훈련은 다음 각 호와 같이 구분한다.

1. 초기교육훈련(Initial Training): 신규임용자 또는 신규보직자가 직무를 수행하는데 필요한 기본 지식·기술 및 태도를 습득할 수 있도록 실시하는 교육훈련. 다만, 별표 3 제1호에 따른 공무원(전문임기제공무원 포함) 기본 소양교육은 신규임용자에게만 해당한다.
2. 직무교육훈련(OJT: On-the-job Training): 신규임용자 또는 신규보직자가 초기교육훈련을 받은 후 일정한 기간 현장실습 등을 통해 직무수행에 필요한 사고조사 절차 및 업무를 습득하고 조사기법을 숙달할 수 있도록 실시하는 교육훈련
3. 항공사고조사 기본교육훈련(Basic Accident Investigation Course): 초기교육훈련을 완료한 후 항공사고조사 수행에 필요한 전 분야의 기본 지식과 능력을 갖추기 위한 기본과정
4. <삭제>
5. 정기교육훈련(Recurrent Training): 사고조사관이 법령·규정·제도의 변경 사항과 신기술 및 조사기법 등에 대한 지식을 습득하고 사고조사 기량을 숙달할 수 있도록 정기적으로 실시하는 교육훈련
6. 항공안전 교육훈련(Aviation Safety Training): 「항공안전법」 제58조에 따른 항공안전프로그램(SSP) 및 항공안전관리시스템(SMS)에 관련하여 실시하는 교육훈련을 말하며, 기준팀·사고조사분석팀·항공사고조사팀 소속 공무원(전문임기제공무원 포함)만 해당한다.

③ 선택교육훈련은 다음 각 호와 같이 구분한다.

1. 항공사고조사 심화교육훈련(Advanced Accident Investigation Course): 항공사고조사 기본교육훈련을 이수한 후 항공사고조사 수행에 필요한 전 분야의 심층 지식·기량 습득 및 조사단장 역량을 향상하기 위한 전문과정
2. 항공사고조사 특별교육훈련(Specialty Accident Investigation Course): 항공사고조사 기본교육훈련을 이수한 후 특정 분야의 전문지식·역량을 향상하기 위한 전문과정
3. 철도사고조사 심화교육훈련: 철도사고조사 초기·직무교육훈련을 이수한 후 철도사고조사 수행에 필요한 전 분야의 심층 지식·기량 습득 및 조사단장 역량을 향상하기 위한 전문교육훈련
4. 철도사고조사 특별교육과정: 철도사고조사 특정 분야의 전문지식·역량을 향상하기 위한 전문교육훈련
5. 재자격부여교육훈련(Re-qualification Training): 사고조사관이 위원회에서 6개월 이상 사고조사업무에 종사하지 아니하여 그 자격이 정지된 사고조사관에게 자격을 다시 부여하기 위해 실시하는 교육훈련. 이 경우 다른 특별한 규정이 없는 경우 정기교육훈련 또는 직무교육훈련 과정에 준하여 실시한다.

④ 제2항·제3항에 따른 교육훈련의 과목, 내용, 시간 등 교육훈련 프로그램은 별표 3과 같으며, 교육훈련 세부 사항은 조사매뉴얼 또는 훈련매뉴얼에 따른다.

⑤ 제17조제1항에 따른 해당 직무별 신규임용자 또는 신규보직자가 받아야 할 교육훈련은 다음 각 호와 같다. 다만, 직무를 겸직하려는 직원은 해당되는 모든 직무의 교육훈련을 받아야 하며, 직무 간 공통된 과목은 통합하여 이수할 수 있다.

1. 기술행정공무원

가. 별표 3 제1호에 따른 공무원 기본 소양교육: 신규임용된 공무원 (전문임기제공무원을 포함)만 해당한다.

나. 초기교육훈련: 별표 3에 따른 항공사고조사관 또는 철도사고조사관 중 해당 직무분야에 적합한 어느 하나의 분야를 선택하여 실시한다.

다. 별표 3 제4호에 따른 항공안전 교육훈련: 항공직만 해당한다.

2. 항공사고조사관

가. 별표 3 제1호 및 제2호가목에 따른 필수교육훈련

나. 별표 3 제2호나목에 따른 선택교육훈련(필요시)

다. 별표 3 제4호에 따른 항공안전 교육훈련

3. 철도사고조사관:

가. 별표 3 제1호 및 제3호가목에 따른 필수교육훈련

나. 별표 3 제3호나목에 따른 선택교육훈련(필요시)

4. 제2항제2호에 따른 직무교육훈련은 국내사고에 대한 조사를 2회 이상 실시해야 하고, 교관은 교육생에 대해 적합 여부를 평가해야 하며, 직무교육훈련의 평가 방법은 다음 각 목과 같다.

가. 평가항목별로 적합(S, 70% 이상) 또는 부적합(U, 70% 미만)으로 구분. 다만, 평가항목 중 하나라도 부적합 시에는 만족 때까지 직무교육훈련을 계속 수행한다.

나. 가목에도 불구하고 교관이 평가 방법을 달리 정하는 경우 그 평가 방법을 직무교육훈련 결과보고서에 포함해야 한다.

다. 평가보고서는 별지 제23호서식의 사고조사관 직무교육훈련 평가보고서 또는 해당 매뉴얼에서 정한 양식에 따른다.

⑥ 직무를 수행하고 있는 기존직원(이하 “재직자”라 한다)은 매년 별표 3에 따른 해당 분야별 정기교육훈련을 받아야 하며, 정기교육훈련의 인정 기간, 운영 방법은 다음 각 호와 같다.

1. 정기교육훈련 인정 유효기간: 정기교육훈련을 수료한 연도 기준 다음 연도의 말까지
2. 임명된 사고조사관은 교육 수료 다음 연도부터 정기교육훈련을 연 1회 이상 이수해야 한다.
3. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 교육과정을 이수하는 경우 정기교육훈련을 받은 것으로 본다.

가. 별표 3에 따른 항공·철도 사고조사관 정기교육훈련 및 항공안전 교육훈련

나. 사고조사 분야 국외 전문교육 과정

다. 사고조사 관련 워크숍, 국제회의 등에 2일 이상 참석

4. 사고조사관이 정기교육훈련을 이수하지 아니한 경우에는 재자격부

여교육훈련을 이수하기 전까지 사고조사관의 자격이 일시 중지된 것으로 본다.

같은 조 제7항제3호를 다음과 같이 한다.

3. 사무국장은 제1호 및 제2호에 따른 자격을 갖춘 교관이 없는 경우에는 해당 분야의 자격과 경력 등을 고려하여 적합한 사람을 교관으로 지정 또는 위촉할 수 있다.

같은 조 제8항을 다음과 같이 하고, 같은 항 제1호부터 제6호까지를 삭제한다.

- ⑧ 위원회 소속 직원은 개인의 이력과 교육훈련 실적을 별지 제7호서식의 이력 및 교육훈련기록부에 작성·유지해야 하며, 수료증 또는 교육훈련을 받았다는 내용을 증빙할 수 있는 서류를 함께 보관·관리해야 한다.

같은 조 제10항 중 “전문교육기관에 위탁할 수”을 “자체 교육(집체교육, 사이버교육, 워크숍 등)을 하거나 국내외 교육기관에 교육훈련 과정의 전부 또는 일부를 위탁할 수 있다. 다만, 위탁교육의 경우 교육훈련 내용의 중요성, 전파교육의 필요성 등을 고려하여 소속 직원에게 전파교육을 할 수”로 한다.

제19조 각 호 외의 부분 중 “전문가 또는 참고인 등에게”를 “관계인 또는 제17조제7항제3호에 따른 위촉된 교관 등에 대해”로 한다.

제20조제5호를 다음과 같이 한다.

5. 그 밖에 법 제3조제4항 및 제5조제6호에 따라 사고조사로부터 얻는

교훈이 안전 제고에 미치는 영향을 고려해 위원장이 사고조사가 필요하다고 판단한 사건(이하 “조사가 필요한 항공안전장애(Incident to be investigated)”이라 한다)

제20조의2를 다음과 같이 신설한다.

제20조의2(항공기준사고 분류 방법 및 절차) ① 항공기에 발생한 사건은 필요시 위험기반 분석(Event Risk-based Analysis) 결과에 따라 항공기준사고로 분류할 수 있다.

② 제1항에 따른 위험기반 분석(Event Risk-based Analysis) 방법 및 절차는 항공기 사고 및 준사고 조사 매뉴얼에 따른다.

제21조제1항 및 제2항 중 “비난이나”를 각각 “비난을 하거나”로 한다.

제22조제1항을 다음과 같이 한다.

제22조(사고접수 방법 및 절차) ① 국내외에서 발생한 항공·철도사고등 및 조사가 필요한 항공안전장애는 구두, 전화(휴대전화 포함), 팩스, 인터넷 홈페이지, 이메일 등의 방법으로 접수한다.

같은 조 제2항 및 제4항을 각각 제4항 및 제5항으로 하고, 같은 조 제3항을 삭제하며, 같은 조에 제2항 및 제3항을 다음과 같이 신설한다.

② 제1항의 접수에 필요한 전화번호, 팩스번호, 인터넷 홈페이지 및 이메일 주소 등은 위원회의 인터넷 홈페이지에 게재하며, 24시간 접수체계가 유지될 수 있도록 전화번호 등의 연락처를 상시 현행화해야 한다.

③ 사고접수 시 보고 절차는 다음 각 호와 같다.

1. 사고 발생을 접수한 사고조사관 및 그 밖의 직원은 지체 없이 사고 발생 사실을 해당 조사팀장에게 보고한다. 다만, 긴급한 사항에 대해서는 관련 있는 직원 또는 전 직원에게 가능한 한 신속하게 전파한다.

2. 보고받은 조사팀장은 사고의 발생 경위, 피해상황 등을 파악하여 사고조사의 필요 여부 등을 사무국장에게 보고하며, 운송용 항공기의 사망사고, 대형 열차사고 등 중대 사고에 대해서는 위원장에게도 보고한다. 다만, 신속한 초동 조치가 필요한 경우에는 선조치한 후 보고할 수 있다.

같은 조 제4항(중전의 제2항) 중 “매월 비상대응근무조를 편성하여 운영”을 “연중 24시간 운영되는 신속대응팀(go-team)의 근무편성표를 매월 수립·운영”으로 한다.

같은 조 제5항(중전의 제4항)을 다음과 같이 한다.

⑤ 제1항에 따른 접수 정보는 다음 각 호의 대장에 작성·관리한다.

1. 항공사고등 및 조사가 필요한 항공안전장애: 별지 제8호서식
2. 철도사고: 별지 제8호의3서식

제23조제1항 각 호 외의 부분 중 “항공사고등”을 “사고·준사고”로, “가용수단”을 “방법”로, “발생 사실을 통보해야 하며, 통보 내용에 대한 정보 미비를 이유로 통보를 지연해서는”을 “통보해야 하며, 통보사항의 부족을 이유로 통보를 지연시켜서는”로, “통보받았을 경우에는 그 국가에는”을 “통보받은 경우 그 국가에”로 한다.

같은 항 제3호를 다음과 같이 한다.

3. 통보 대상 관리: ICAO 기술 지침(Doc. 9756), ICAO 홈페이지 및 해당 국가 사고조사기관의 홈페이지에서 통보에 필요한 전화번호, 팩스번호, 인터넷 홈페이지 및 이메일 주소, 항공고정통신망(AFTN) 주소 등을 주기적으로 확인하여 별지 제9호서식의 통보 대상 관리대장에 작성·관리해야 한다. 이 경우 위원회의 연락처가 변경되는 경우 ICAO에 통보해야 한다.

같은 항 제5호 본문(각 목 외의 부분)을 다음과 같이 한다.

5. 통보사항: 즉시 이용할 수 있도록 평문으로 작성하며 통보 시 포함되어야 할 사항은 다음 각 목과 같다.

같은 호 가목 중 “식별 약어”를 “약어 표시”로 한다.

같은 호 나목 중 “등록기호”를 “등록부호”로 한다.

같은 호 다목 중 “임대인”을 “임차인”으로 한다.

같은 호 마목 중 “항공사고등”을 “항공기사고·항공기준사고”로 한다.

같은 호 아목 중 “탑승자 중 사망 및 중상자 수, 기타 사망 및 중상자 수”를 “탑승자·사망자·중상자 수, 기타 사망자·중상자 수”로 한다.

같은 호 자목 중 “항공사고등”을 “항공기사고·항공기준사고”로 한다.

같은 호 타목을 다음과 같이 한다.

타. 통보 당국의 표시, 발생국의 조사단장 및 사고조사당국 연락처
같은 호 파목 중 “탑재되어 있는 위험물”을 “탑재된 위험물의”로 한다.
같은 호에 하목을 다음과 같이 신설한다.

하. 그 밖에 필요한 사항

같은 조 제2항부터 제5항까지 중 “항공사고등”을 “항공기사고·항공기준사고”로 한다.

같은 조에 제7항을 다음과 같이 신설한다.

- ⑦ 위원회는 국내 항공·철도사고등의 발생 통보에 필요한 관계기관의 최신 전화번호, 팩스번호, 인터넷 홈페이지 및 이메일 주소 등을 주기적으로 관리해야 하며, 위원회의 연락처가 변경되는 경우 관계기관에 통보해야 한다.

제24조제1항제1호를 다음과 같이 하고, 같은 항 제2호를 삭제한다.

1. 보관시설(Storage facility): 세종사무실, 시험분석센터, 격납고(Hangar, (舊) APO 건물))

제29조제1항 각 호 외의 부분 중 “신임대표고문”을 “신임대표 자문관”으로 하고, 같은 조 제3항 중 “조사관”을 “사고조사관”으로 한다.

제30조제1항을 다음과 같이 한다.

- ① 위원회는 법 제4조제2항에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하여 사고조사를 독립적으로 수행할 수 있는 권한을 갖는다.

제31조를 다음과 같이 한다.

- ① 조사팀장은 법 제27조에 따라 사고조사가 종결된 이후에 사고조사 결과가 변경될 만한 중요한 증거가 발견된 경우에는 재조사 필요성 등을 사무국장 및 위원장에게 보고해야 한다. 이 경우 “사고조사가 종결된 이후에 사고조사 결과가 변경될 만한 중요한 증거가 발견된 경우”

란 공식 수색작업이 종료된 후 행방불명된 것으로 간주했던 항공기의 위치가 파악된 경우 등을 말한다.

② 위원장은 재조사 심의를 위해 분과위원회의 회의를 소집하고 이후 분과위원회 의결을 거쳐 이를 결정한다.

③ 외국에서 발생한 항공기 사고에 대한 사고조사를 재개하려는 경우에는 제2항에 따른 재조사 결정 이후에 사고조사를 개시했던 국가의 동의를 얻어 사고조사를 다시 할 수 있다.

제36조제5항부터 제8항까지 중 “신임대표고문”을 각각 “신임대표 자문관”으로 하고, 같은 조 제9항을 다음과 같이 한다.

⑨ 위원회는 사고 피해 상황 등을 고려하여 신임대표 또는 신임대표 자문관의 파견 기간을 변경할 수 있다.

제37조제1항 중 “신임대표고문”을 “신임대표 자문관”으로, “신임대표고문의 자문위원”을 “자문위원”으로, “사고조사단장”을 “조사단장”으로 한다.

제38조제4항부터 제13항까지 중 “신임대표고문”을 각각 “신임대표 자문관”으로 한다.

제44조제1항 각 호 외의 부분 중 “부속서 13 및 법 제25조”를 “법 제25조 및 부속서 13”으로, “중간보고서(Interim Statement)는 다음 각 호에 따라 작성해야 한다. 다만, 사고의 상황에 따라 수정할 수 있다”를 “중간보고서(Interim Statement)의 작성 방법은 다음 각 호와 같다”로 한다.

같은 항 제1호를 다음과 같이 한다.

1. 항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애: 별지 제 13호서식. 다만, 사고 규모, 사고내용, 발생원인 및 피해 상황 등을 고려하여 별지 제15호서식의 소규모 조사보고서 양식을 사용할 수 있다.

같은 항에 제3호 및 제4호를 다음과 같이 신설한다.

3. 경량항공기사고 및 초경량비행장치사고: 별지 제15호서식. 다만, 사고 규모, 사고내용, 발생원인 및 피해 상황 등을 고려하여 기본양식을 자유롭게 변형하여 작성할 수 있다.
4. 중간보고서(Interim Statement): 별도의 형식 없이 사고조사의 진행 상황과 사고조사 중에 제기된 모든 안전 문제에 관한 사항을 이해관계자에게 알릴 목적으로 간략하게 작성. 다만, 항공기 분야 사고조사의 경우 안전권고 등 상세한 추가정보를 포함 시 예비보고서의 양식을 사용할 수 있다.

같은 조 제2항 각 호 외의 부분 중 “위원회는 안전권고가 포함된 최종보고서 초안의 사본을 다음 각 호의 국가에 송부하고”를 “항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애에 대한 최종보고서 초안의 사본은 다음 각 호의 국가에 송부하고 그”로 하고, 같은 항 제1호 중 “착수국”을 “개시국”으로 한다.

같은 조 제3항 중 “위원회는 최종보고서 초안을 송부할 경우에는”을 “제2항에 따른 최종보고서 초안의 송부는”로, “속달 우편 중 가장 적절하고 신속한 가용수단을 이용해야 한다”를 “속달 우편 등의 방법 중 가장 적

절하고 신속한 방법을 이용한다”로 한다.

같은 조 제5항을 다음과 같이 하고, 같은 항 제1호 중 “참가국”을 “개시국”으로 한다.

- ⑤ 항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애에 대한 최종보고서는 공표 후 지체 없이 다음 각 호의 국가 또는 ICAO에 송부해야 한다.

같은 조 제7항을 다음과 같이 한다.

- ⑦ 최종보고서의 공표 시기 및 방법은 다음 각 호와 같다.

1. 공표 시기

가. 항공기사고 · 항공기준사고 · 조사가 필요한 항공안전장애 · 철도사고: 사고가 발생한 날부터 12개월 이내. 다만, 12개월 이내에 공표를 할 수 없는 경우에는 사고가 발생한 날을 기준으로 매년마다(매 1년이 되는 해의 기준일과 같은 날 또는 그 기준일 전까지를 말한다) 중간보고서를 공표해야 한다.

나. 경량항공기사고 · 초경량비행장치사고: 사고가 발생한 날부터 6개월 이내. 다만, 중간보고서는 공표하지 아니할 수 있다.

2. 공표 방법: 법 시행령 제7조에 따라 위원회의 인터넷 홈페이지에 게재하거나 언론기관 발표, 인쇄물의 발간 등 일반인이 쉽게 알 수 있는 방법으로 공표

같은 조 제8항을 삭제한다.

같은 조 제9항 · 제10항을 다음과 같이 한다.

⑨ ICAO 및 관련 국가에 송부하는 최종보고서는 영어로 작성한다.

⑩ 조사 수행국이 부속서 13에서 명시한 기간 내에 최종보고서(Final report) 또는 중간보고서(Interim statement)를 공표하지 않는 경우 위원회는 조사 수행국에 서면으로 해당 정보와 함께 제기된 안전 문제를 포함하는 보고서(statement)를 공표하는 것에 대한 동의를 요청할 수 있으며, 조사 수행국이 명시적 동의를 하거나 30일 이내에 해당 요청에 응답하지 않는 경우 위원회는 조사참여국과 협조한 후 해당 보고서(statement)를 공표해야 한다.

제51조제1항 각 호 외의 부분 중 “위원회는”을 “법 제23조에 따라 위원회는”로, “위하여”를 “위해”로 한다.

같은 조 제3항을 다음과 같이 하고, 같은 조에 제4항·제5항을 다음과 같이 신설한다.

③ 제1항제1호에 따른 비행기록장치의 해독·분석에 관하여는 별표 6을 준용한다.

④ 법 제23조제2항에 따라 위원회는 제1항제4호에 따른 항공기·철도차량 등의 구성품 등에 대한 검사·시험·분석을 할 수 있는 시설·장비가 없는 경우에는 검사·시험·분석 등의 업무를 국내외 관계 전문가·전문기관 등에 의뢰할 수 있다.

⑤ 제1항제4호에 따른 재료 시험·분석에 관하여는 「항공·철도사고조사위원회 시험분석 업무규정」에 따른다.

제57조 각 호 외의 부분 중 “조사관”을 “사고조사관”으로, “외부참가자”

를 “사고조사에 참여하는 위원회 소속이 아닌 국내외 기관의 분야별 관계 전문가(Participant or Observer)(이하 “외부참가자”라 한다)”로 한다. 같은 조 제1호 중 “사고조사단장”을 “조사단장”으로 하고, 같은 호 나목 부터 마목까지 및 제2호 중 “조사관”을 “사고조사관”으로 하며, 같은 조에 제3호를 신설한다.

3. 외부참가자의 권한·임무, 신분증(Credential) 발급 방법, 절차 등 필요한 사항은 「항공 사고조사 외부참가자 매뉴얼」에 따른다.

별표 1, 별표 2, 별표 2의2, 별표 3을 별지와 같이 한다.

별표 4 중 위원회 운영란 및 근무상황란을 다음과 같이 한다.

번호	사무내용			전결권자(○)				위원장	장관
	대표사무	단위과제	상세과제	담당	팀장	사무국장	상임위원		
8	위원회 운영	위원장의 임명·해임							○
		비상임위원의 위촉·해촉					○		
		비상임위원의 위촉 자체평가계획 수립				○			
		의안 상정				○			
		위원회 심의·의결사항의 집행				○			
		위원회 운영 및 수당 지급			○				
11	근무상황	국내외 출장, 조퇴, 외출, 휴가(연가, 병가, 공가, 특별휴가), 유연근무 등	사무국장			○			
			사무관 및 전문임기제			○			
			6급 이하			○			

별표 5 및 별표 6을 별지와 같이 한다.

별표 7 제목 및 본문 중 “임대”를 “임차”로, “임차”를 “전세”로 한다.

별표 11의 중상란 중 “부장사”를 “부상자”로 한다.

별지 제4호서식, 별지 제8호서식, 별지 제8호의2서식, 별지 제8호의3서

식, 별지 제9호서식, 별지 제10호서식, 별지 제13호서식, 별지 제15호서식, 별지 제23호서식, 별지 제24호서식을 각각 별지와 같이 한다.

부 칙

이 훈령은 발령한 날부터 시행한다.

[별표 1] 항공·철도사고조사위원회 업무분장(제15조 관련) <개정 0000. 00. 00.>

구분	담당	주요 업무
사무국	국장	- 사무국 업무 총괄
기준팀	팀장	- 기준팀 업무 총괄
	주무관	- 주요 업무계획의 수립에 관한 사항 - 국회, 감사 관련 업무의 총괄 및 조정에 관한 사항 - 법령·운영규정 제·개정 및 제도의 연구·개선에 관한 사항 - ICAO 부속서 13 국제표준 검토 및 제·개정에 관한 사항 - ICAO 항공사고조사 분야 안전평가(SAAQ, CC, PQ 등) 총괄 - 국내외 조사기관과의 협정 체결 및 관리에 관한 사항 - ICAO 공한 검토 및 대내외 협의·조정에 관한 사항 - 위원회 관련 국제협력에 관한 사항 - 사고조사 관련 전문 연구·교육기관의 지정·관리에 관한 사항 - 사고조사 분야 연간 교육훈련 계획 수립·관리에 관한 사항 - 성과관리 시행계획(고유업무과제)에 관한 사항 - 사고조사 관련 비영리법인에 관한 사무의 총괄에 관한 사항 - 그 밖에 다른 팀의 업무에 속하지 않은 사항
	자문관	- 위원회 국제협력 업무 관련 영문 통·번역에 관한 사항
운영 지원팀	팀장	- 운영지원팀 업무 총괄
	재무 담당 주무관	- 예산의 수립 및 집행·결산에 관한 사항 - 위원회 물품 등 재산관리에 관한 사항 - 위원회 사업(용역 포함) 및 여비·수당에 관한 사항 - 전원위원회 운영에 관한 사항 - ISO 9001(품질경영시스템)에 관한 사항
	운영 담당 주무관	- 위원의 임명·위촉 및 사고조사관 채용에 관한 사항 - 소속 직원의 복무 등 인사에 관한 사항 - 조직 및 인력 운영에 관한 사항 - 성과관리(공통업무과제) 및 직장교육에 관한 사항 - 보안 및 관인의 관리에 관한 사항 - 문서의 분류·수발·편찬·보존 및 관리에 관한 사항 - 행정정보공개(국민신문고 포함)에 관한 사항

구분	담당	주요 업무
		- 공용차량 관리에 관한 사항 - 항공·철도사고조사위원회 홈페이지 운영 및 관리에 관한 사항 - 소속 직원의 성과평가에 관한 사항 - 그 밖에 다른 팀의 업무에 속하지 않은 운영 관련 사항
사고 조사 분석팀	팀장	- 사고조사분석팀 업무 총괄
	주무관 조사관	- 항공·철도사고등 관련 자료 시험·분석에 관한 사항 - 시험분석센터 운영관리에 관한 사항 - 시험분석 장비의 도입·운영에 관한 사항 - 사고분석 기법의 연구 및 발전에 관한 사항 - 사고 관련 데이터 수집·분석 등 사례집 발간에 관한 사항 - 비행기록장치의 해독·분석 및 결과보고서 작성에 관한 사항 - 사고분석 관련 규정·매뉴얼의 제·개정에 관한 사항 - 분석조사관 등 소속 직원에 대한 교육 시행 및 이력 관리에 관한 사항 - 재료시험실 운영관리에 관한 사항 - 시험분석 분야 협정서(MoU) 체결에 관한 사항 - 그 밖에 사고조사 관련 연구분석에 관한 사항
항공 조사팀	팀장	- 항공조사팀 업무 총괄
	주무관	- 항공사고등 조사단 구성·운영 및 사고조사에 관한 사항 - 항공분과위원회 운영 및 항공사고조사보고서 공표에 관한 사항 - 항공사고조사 분야 국가·국제기구와의 협력에 관한 사항 - 항공조사관 등 소속 직원에 대한 교육 시행 및 이력 관리에 관한 사항 - 항공사고조사업무 개선에 관한 사항 - 항공사고 통계 관리에 관한 사항 - 항공사고조사 관련 매뉴얼 제·개정에 관한 사항 - 항공사고조사관리시스템 운영 및 용역관리에 관한 사항 - 항공사고조사 자문위원 위촉에 관한 사항 - 그 밖에 항공사고조사 관련 공통사항
	조사관	- 항공사고조사에 관한 사항 - 항공사고조사 자문 및 기술회의에 관한 사항 - 항공사고조사보고서 작성에 관한 사항

구분	담당	주요 업무
		- 항공사고조사관리시스템 자료입력·관리에 관한 사항 - 항공사고등 예방 활동 및 조사·연구에 관한 사항에 관한 사항 - 항공분과위원회 안전 보고 및 회의록 작성 등에 관한 사항 - 안전권고 발행 및 이행 여부 모니터링에 관한 사항 - 잔해 유치 및 반환에 관한 사항(단장) - 항공사고조사 분야 국가·국제기구와의 협력에 관한 사항 - 그 밖에 항공사고조사에 관한 사항
철도 조사팀	팀장	- 철도조사팀 업무 총괄
	주무관	- 철도사고 조사단 구성·운영 및 사고조사에 관한 사항 - 철도분과위원회 운영 및 철도사고조사보고서 공표에 관한 사항 - 철도사고조사 분야 국가·국제기구와의 협력에 관한 사항 - 철도조사관 등 소속 직원에 대한 교육 시행 및 이력 관리에 관한 사항 - 철도사고조사업무 개선에 관한 사항 - 철도사고 통계 관리에 관한 사항 - 철도사고조사 관련 매뉴얼 제·개정에 관한 사항 - 철도사고조사관리시스템 운영 및 용역관리에 관한 사항 - 철도사고조사 자문위원 위촉에 관한 사항 - 그 밖에 철도사고조사 관련 공통사항
	조사관	- 철도사고조사에 관한 사항(조사 완료 건 포함) - 철도사고조사 자문 및 기술회의에 관한 사항 - 철도사고조사보고서 작성에 관한 사항 - 철도사고조사관리시스템 자료입력·관리에 관한 사항 - 철도사고 예방 활동 및 조사·연구에 관한 사항에 관한 사항 - 안전권고 발행 및 이행 여부 모니터링에 관한 사항 - 잔해 유치 및 반환에 관한 사항(단장) - 철도사고조사 분야 국가·국제기구와의 협력에 관한 사항 - 철도사고조사 관련 민원 및 행정기관 요청자료 접수·처리 - 그 밖에 철도사고조사에 관한 사항

[별표 2] 항공·철도사고조사관 자격기준(제16조 관련) <개정 0000. 00. 00.>

항공·철도사고조사관 자격기준			전문임기제공무원 임용등급
분야	자격기준		
조종(고정익)	자격증 경력	항공안전법에 따른 운송용 조종사 자격증명 소지자로서 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 사람 1. 운송용 항공기(비행기) 3,000시간 이상을 포함한 항공기(비행기) 비행시간이 총 5,000시간 이상(운송용 조종사 자격증명 취득 전의 비행시간을 포함한다) 2. 기장 근무경력	가급
조종 (헬리콥터)	자격증 경력	항공안전법에 따른 헬리콥터 사업용 조종사 자격증명 취득 후 총 1,000시간 이상의 비행경력이 있는 사람	가급
정비 (기체 · 발동기)	자격증	항공안전법에 따른 항공정비사 자격증명 취득 후 국제 또는 국내 항공운송사업에 사용되는 비행기에 대한 정비 분야(기체·발동기) 근무경력이 3년 이상인 사람	나급
	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 2. 9년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람	
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 1. 국가기관에서 항공정비(기체·발동기) 분야 사고조사 업무 또는 안전관리 감독업무 실무경력 2. 국가기관, 지방자치단체, 공공기관, 항공운영기관 등에서 항공정비(기체·발동기) 분야 실무경력	
정비 (전자·전기·계기)	자격증	항공안전법에 따른 항공정비사 자격증명 취득 후 국제 또는 국내 항공운송사업에 사용되는 비행기에 대한 정비 분야(전자·전기·계기) 근무경력이 3년 이상인 사람	나급
	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 2. 9년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람	
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 1. 국가기관에서 항공정비(전자·전지·계기) 분야 사고조사 업무 또는 안전관리 감독업무 실무경력 2. 국가기관, 지방자치단체, 공공기관, 항공운영기관 등에서 항공정비(전자·전기·계기) 분야 실무경력	
관제·기상 · 통신	자격증	항공안전법에 따른 항공교통관제사 자격증명 취득 후 관제 또는 기상 또는 통신 분야 근무경력이 3년 이상인 사람	나급
	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 2. 9년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람	
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 1. 국가기관에서 항공관제·기상·통신 분야 사고조사 업무 또는 안전관리 감독업무 실무경력 2. 국가기관, 지방자치단체, 공공기관, 항공운영기관 등에서 항공관제·기상·통신 분야 실무경력	
운항관리	자격증	항공안전법에 따른 운항관리사 자격증명 취득 후 운항관리 분야 근무경력이 3년 이상인 사람	나급
	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람	

항공 · 철도사고조사관 자격기준			전문임기제공무원 임용등급
분야	자격기준		
		2. 9년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람	
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 1. 국가기관에서 항공운항관리 분야 사고조사업무 또는 안전관리 감독업무 실무경력 2. 국가기관, 지방자치단체, 공공기관, 항공운영기관 등에서 항공운항관리 분야 실무경력	
객실안전 · 인적요소(HF)	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 2. 9년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람	나급
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 1. 국가기관에서 객실안전 · 인적요소(Human Factor) 분야 사고조사업무 또는 안전관리 감독업무 실무경력 2. 국가기관, 지방자치단체, 공공기관, 항공운영기관, 국제 또는 국내 항공운송사업체 등에서 객실승무원 업무 실무경력(객실사무장 근무경력 보유) 또는 인적요소(Human Factor) 업무수행경력(해당 분야의 교육 · 감사(Audit) 업무수행경력 포함)	
비행기록장치	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 2. 9년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람	나급
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 1. 국가기관에서 비행기록장치분야 사고조사업무 수행경력 2. 국가기관, 지자체, 공공기관, 항공운영기관, 국제 또는 국내항공운송사업체 등에서 비행기록장치 분야 또는 비행자료분석프로그램 업무수행 경력	
철도운전 · 관제	자격증	국가기술자격법 및 개별법령(철도안전법)에 따른 철도차량 운전면허(고속, 전기, 디젤) 또는 철도교통관제사 자격을 보유한 사람으로 해당 분야(철도운전 · 관제) 경력의 합이 3년(운전 및 관제 경력 각각 최소 1년 이상 포함) 이상인 사람	나급
	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 2. 9년 이상 임용 예정 직무 분야 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용 예정 직무 분야 경력이 있는 사람	
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 국가기관에서 철도운전 · 관제 분야 사고조사업무수행경력 또는 안전관리 감독업무 수행경력 철도운영기관, 철도시설관리기관, 철도 관련 연구기관.제작사 등에서 철도운전 · 관제 분야 업무수행 경력	
철도차량	자격증	국가기술자격법에 따른 철도차량기술사 자격을 취득한 사람 또는 철도차량기사 자격을 보유한 사람으로 3년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람	나급
	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 2. 9년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용 예정 직무 분야 경력이 있는 사람	
	비고	* 임용예정 직무분야 경력	

항공·철도사고조사관 자격기준			전문임기제공무원 임용등급
분야	자격기준		
		1. 국가기관에서 철도차량 분야 사고조사업무수행 경력 또는 안전관리 감독업무 수행경력 2. 철도운영기관, 철도시설관리기관, 철도 관련 연구기관·제작사 등에서 철도차량 분야 업무수행 경력	
철도신호	자격증	1. 국가기술자격법에 따른 철도신호기술사 또는 전기철도기술사 자격을 취득한 사람 또는 2. 철도신호기사 또는 전기철도기사 자격을 보유한 사람으로 3년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람	나급
	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 2. 9년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람	
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 1. 국가기관에서 철도신호·전기철도 분야 사고조사업무수행 경력 또는 안전관리 감독업무 수행경력 2. 철도운영기관, 철도시설관리기관, 철도 관련 연구기관·제작사 등에서 철도신호·전기철도 분야 업무수행 경력	
철도안전	자격증	1. 국가기술자격법에 따른 기계안전기술사 또는 전기안전기술사 또는 건설안전기술사 또는 인간공학기술사 자격을 취득한 사람 또는 2. 산업안전기사 또는 건설안전기사 또는 인간공학기사 자격을 보유한 사람으로 3년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람	나급
	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 2. 9년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람	
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 1. 국가기관에서 철도안전 분야 사고조사업무수행 경력 또는 안전관리 감독업무 수행경력 2. 철도운영기관, 철도시설관리기관, 철도관련 연구기관·제작사 등에서 철도안전 분야 업무수행 경력	
철도토목	자격증	국가기술자격법에 따른 철도기술사 자격을 취득한 사람 또는 철도토목기사 자격을 취득한 후 3년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람	나급
	경력	1. 학사학위를 취득한 후 6년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 또는 2. 9년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람 또는 3. 6급 이상 또는 6급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야 경력이 있는 사람	
	비고	* 임용예정 직무분야 경력 1. 국가기관에서 철도토목 분야 사고조사업무수행 경력 또는 안전관리 감독업무 수행경력 2. 철도운영기관, 철도시설관리기관, 철도 관련 연구기관·제작사 등에서 철도토목 분야 업무수행 경력	

[별표 2의2] 사고조사관 인력산출 기준 및 방법(제16조제2항 관련) <신설 0000. 0. 00.>

1. 사고조사관으로 필요한 인력을 산출하는 경우에는 업무의 규모와 타당성을 바탕으로 업무량을 분석하여 산출해야 한다.
2. 사고조사관의 업무 과중 현상이 빈번히 발생하는 경우에는 인원 추가 보강, 근무환경 재조정 등을 검토하여야 한다.
3. 사고조사관 인력산출 방법은 다음과 같다.

산출방법			
사고조사관 필요인원수	=	$\frac{1) \text{ 연간직무일수(일)}}{2) \text{ 연간근무일수(일)}}$	≃ 명

- 1) 연간직무일수: $\Sigma(\text{단위업무 소요일} \times \text{최근 5년간 평균 사고조사 건수})$
- 2) 연간근무일수: 365일 - (토/일요일 일수 + 공휴일 일수 + 권장 연가 일수)
- 3) 사고조사관 필요인원수는 항공사고조사관과 철도사고조사관으로 구분하여 산출

[별표 3] 사고조사위원회 교육훈련 프로그램(제17조 관련) <개정 2023. 00. 00.>

1. 공무원 기본 소양교육

순번	과목	시간
1	「국가공무원법」, 「부정청탁 및 금품 등 수수의 금지에 관한 법률」, 「국가공무원복무규정」 및 「국가공무원 복무·징계 관련 예규」	2
2	「공무원 행동강령」, 「국토교통부 공무원 행동강령」 및 행동강령 바르게 알기	2
3	슬넷(온나라) 사용법, 보고서 작성 요령	2
4	「공무원 여비규정」, 「국토교통부 공무국외출장 규정」, 맞춤형복지제도	2
5	「항공·철도사고조사위원회 운영규정」, 「항공·철도사고조사위원회 전문임기제공무원 평가규정」, 「보안업무규정」, 「국토교통부 보안업무규칙」, 「국토교통부 정보보안업무규정」	2
총시간		10

비고: 위 기본 교육훈련은 신규 임용된 공무원(전문임기제공무원 포함)만 해당한다.

2. 항공사고조사관

가. 필수교육훈련

구분	과목	교육 내용	총시간	비고
초기 교육 훈련 (Initial training)	1) 항공사고조사 이해 (Administrative arrangements)	- 항공·철도 사고조사에 관한 법률 이해 - 항공·철도사고조사위원회 운영규정 이해 - 국제민간항공협약 및 ICAO 부속서 13 이해 - 국내외 기관·기구와의 업무협약(MOU) 이해 - 항공·철도사고조사위원회 조직·운영 현황 - 항공기 사고 정의 및 분류 이해 - 사고조사 장비 및 도구	10시간	
	2) 초동대응 절차 (Initial response procedures)	- 항공기 사고·준사고 조사 매뉴얼 이해 - 항공·철도사고조사위원회 시험분석업무규정 이해 - 신속 대응 근무 절차 - 다른 국가 당국·기관에 대한 통보 절차 - 사고조사 관련 기록, 기록물 및 시료의 확보 절차 - 사고현장 관할 및 보안 절차 - 유해 수습 및 부검 요청 절차 - 유가족 지원 절차	10시간	
	3) 사고현장 안전 (Accident Site Safety)	- 안전·위험관리 절차(심리적 스트레스 포함) - 항공기 사고 대응과 관련된 위험요인 - 혈인성 병원체(BBP) - 항공기 사고 대응 운영에 대한 심리적 반응 - 현장 안전관리 - 증거 보존 - 보호복 등 개인보호구(PPE) 사용법	10시간	
	4) 사고조사 절차 (Investigation procedures)	- 사고조사 권한 및 책임 절차 - 사고조사의 규모 및 범위 절차 - 조사관리(Investigation Management) 절차 - 전문가 자문 절차 - 신임대표(Accredited Representative), 신임대표 자문관(Advisers), 참관인(Observers) 등 조사 참여 절차 - 언론매체에 대한 정보공개 절차	20시간	
	계		50시간	
직무교육훈련 (On-the-job training)	1) 항공사고조사 실무	항공·철도사고조사위원회 항공사고조사관 훈련 매뉴얼의 교육과정에 따름	2회 이상	
	2) 항공사고조사 장비품 사용법		1회	
	3) 비행기록장치 분석(분석조사관)			
정기교육훈련 (Recurrent training)	- 항공사고조사 법령·규정 제·개정 및 제도 변경 사항 - 항공 분야 신기술 및 사고조사기법 - 사고현장 안전(Accident Site Safety)		16시간	연 1회
항공사고조사 기본교육과정 (Basic Accident Investigation Course)		항공·철도사고조사위원회 항공사고조사관 훈련 매뉴얼의 교육과정에 따름		

나. 선택교육훈련

과목	교육 내용
항공사고조사 심화교육과정 (Advanced Accident Investigation Course)	항공·철도사고조사위원회 항공사고조사관 훈련 매뉴얼의 교육과정에 따름
항공사고조사 특별교육과정 (Specialty Accident Investigation Course)	항공·철도사고조사위원회 항공사고조사관 훈련 매뉴얼의 교육과정에 따름
재자격 부여 교육훈련	정기교육훈련 또는 직무교육훈련 이수

3. 철도사고조사관

가. 필수교육훈련

구분	과목	교육 내용	총시간	비고
초기 교육 훈련	1) 철도시스템에 대한 이해	- 우리나라 철도의 역사 및 현황 - 철도시스템(정부, 철도 운영기관 등) - 철도 관련 법령체계의 이해 - 철도 종류별 시스템 개념	6시간	
	2) 철도사고조사 관련 법규 이해	- 항공철도사고조사법 - 항공·철도사고조사 관련 규정 · 운영규정, 시험분석 업무규정 · 공청회 운영지침	6시간	
	3) 철도사고조사 절차의 이해	- 철도사고조사 개념 및 흐름도 - 철도사고조사 절차 - 분야별 조사기법 - 조사보고서 작성 요령 - 국내외 철도사고 조사보고서에 대한 고찰	22시간	
	4) 철도안전 종합계획에 대한 이해	- 안전정책 - 안전위험관리 - 안전보증활동 - 안전증진활동	4시간	
	5) 사고현장 안전	- 사고현장의 안전저해요소 - 사고현장 안전수칙	2시간	
	계		40시간	
직무 교육 훈련	철도사고조사 실무	- 사고 등 통보 절차 - 조사단의 구성 - 현장조사 - 사실정보 수집 - 조사·분석 - 조사보고서 작성	-	
정기 교육 훈련	철도 관련 정책 추이 및 법규 제·개정 내용	- 철도안전 및 사고조사 관련 정책 추이 - 철도관련 법령 제·개정 내용 - 관련 훈령·고시·지침 등 제·개정 내용	4시간	연 1 회
	철도 분야 신기술 및 사고조사 기법	- 신 철도사고조사 기법 - 신 안전정보 분석 및 Database 기법 - 신 안전정보 관리기법 등	교육 과정에 따름	

나. 선택교육훈련

구분	과목	교육 내용
철도사고조사 심화교육훈련	주요 사고조사 이해	- 대형사고 조사(조사단장 역할 중심으로)
	심화 과정	- 희생자 가족 지원 - 언론 대응 - 잔해 파편 분류법 - 대형 사고현장 관리 - 군용 철도가 연관된 사고조사 착수 - 불법행위 연관 시 사법당국과의 관계
철도사고조사 특별교육훈련	특화 과정	- 최신 시스템 사고조사 기법 - 손상된 운행기록장치 복구 - 사고조사 시 컴퓨터 시뮬레이션 프로그램 활용
재자격 부여 교육 훈련	정기교육훈련 또는 직무교육훈련 이수	

4. 항공안전 교육훈련

구분	과목	교육 내용	팀장 주무관	사고 조사관	사고현장 안전 관리자	비고
초기 교육 훈련	1) 안전관리 기본개념	- 안전에 대한 이해 - 안전관리 기초의 변화 및 오늘날의 안전관리 방식 - 안전보고제도의 목적	○	○	○	신규 임용 · 보직 시 (16 시간)
	2) 항공안전관리 제도에 대한 이해	- 기본법령 - 기본 규칙 - 조직·기능 - 전문인력의 확보 - 지침의 제공 - 인증, 증명, 승인 등 - 안전점검 등 감시 - 위험의 해소	○	○	○	
	3) 국가항공안전 프로그램(SSP)에 대한 이해	- 항공안전에 관한 정책 - 항공안전에 대한 위험도 관리 - 항공안전보증 - 항공안전증진	○	○	○	
	4) 항공안전관리 시스템(SMS)에 대한 이해	- 위험관리일반사항 - 위해요인 식별 - 위해요인 분석 - 위험분석 - 위험평가 - 위험경감 - 안전관리 의사결정 - 후속조치 및 위험 재평가	○	○	○	
	5) 항공안전정책 일반의 이해	- 항공안전정책의 국내외 동향 - 국내외 항공운송 현황 - 우리나라 항공안전정책 방향	○	○	○	
	6) 안전데이터 관련 정책, 분석에 대한 이해	- 항공안전보고제도 관련 법령, 규정 및 제도 - 항공안전보고제도 접수·처리 체계 - 사실조사의 수행 - 항공기사고·준사고, 항공안전장애의 범위 및 표준분류체계에 대한 이해 - 위해요인 식별, 위험도 평가 방법 - 안전데이터 및 안전정보에 대한 이해	○	○	○	

		- 정보 보호, 개인정보 보호 정책 - 안전데이터 수집·분석·처리 시스템 운영 절차				
	7) 항공안전 목표 및 지표	- 성과 및 효용성 측정 - 국가의 항공안전 목표 설정 - 항공안전 성과목표·지표의 설정 및 운영 - 경보치 침범 지표에 대한 위험경감대책 등 개선조치 방법 등	○	○	○	
	8) 위험기반 안전감독	- 위험(Risk) 기반 안전감독에 대한 이해 - 서비스제공자별 위험 프로파일 마련 - 위험 기반 감독계획 수립, 감독 이행 절차 - 위험 기반 감독 결과의 기록	○	○	○	
정기 교육 훈련	1) 항공안전정책 일반의 이해	- 항공안전정책의 국내외 동향 - 국내외 항공운송 현황 - 우리나라 항공안전정책 방향	○	○	○	연 1회 (8 시간)
	2) 주요 항공 안전정책 추진내용	- 국가 항공안전 목표의 수립 및 운영현황 - 국가 항공안전 지표의 수립 및 운영 현황	○	○	○	
	3) 항공안전 법규 제·개정 내용	- 항공안전법, 항공철도사고조사법, 국가항공안전프로그램 등 법령 및 주요 개정사항	○	○	○	
	4) 관련 규정 개정내용	- 국가항공안전프로그램(SSP), 항공안전관리시스템(SMS), SMS 승인, 항공안전보고제도 등 주요 개정사항	○	○	○	
	5) 항공안전관리 제도 최신 동향	- 항공안전데이터 분석·활용 관련 해외사례 및 최신동향 - 항공안전관리제도 최신동향	○	○	○	
※ 초기교육훈련을 이수한 같은 해의 정기교육훈련은 이수한 것으로 본다. ※ 업무별·직책별 교과목 및 교육시간을 차등하여 이수할 수 있다. ※ 국내외 전문교육기관에서 실시하는 교육으로 대체할 수 있다.						

1. 개요

「항공·철도 사고조사에 관한 법률 시행령」(이하 “시행령”이라 한다) 제8조 및 「항공·철도사고조사위원회 운영규정」 제34조에도 불구하고 사고조사 기록이 관련 형사, 민사, 행정 또는 징계 절차 등에 사용되거나 일반인에게 공개되는 경우 관련 항공·철도사고등에 연관된 관계자 또는 기관에게 악영향을 미칠 수 있다. 이는 향후 사람들이 사고조사기관과 협력하기를 꺼려하는 원인이 될 수 있으므로 항공·철도사고등 조사기록의 정보공개에 관한 결정은 본 별표를 기반으로 구성되어야 한다.

본 별표는 국가가 항공·철도사고등 조사기록의 적절한 보호를 위해 법령, 규정, 정책 마련을 지원하고 관할기관이 시행령과 동 훈령에 따라 결정을 내릴 수 있도록 한다.

본 별표에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

- 1) 이익형량심사(Balancing Test)는 항공·철도사고등 조사기록의 공개 또는 사용이 현행 및 향후 미칠 수 있는 영향을 판단하기 위해 관할기관이 심사하는 과정을 의미한다.
- 2) 기록(records)이란 시행령 제8조에 명시되어있는 각 호를 의미한다.

2. 일반(General)

국가는 조종실음성기록장치와 비행영상기록장치의 기록물과 그 녹취록 등 전체 기록에 대해 시행령 제8조, 동 훈령 제34조 및 별표와 일치하는 보호조치를 시행해야 하며, 이 보호조치는 항공·철도사고등 발생 시점부터 최종보고서 발간 이후에도 적용된다.

국가는 동 훈령 제34조에 근거하여, 조종실음성기록물의 음성기록 및 그 녹취록뿐만 아니라 비행영상기록물의 영상·음성기록 및 그 녹취록을 일반인에게 공개하지 않도록 다음 각 호와 같이 수행해야 한다.

- 1) 법령, 규정 및 정책적 보호를 통한 공개 방지
- 2) 보호명령 또는 비공개절차, 비공개심리와 같은 보호 장치 채택
- 3) 소유자에게 조종실음성기록장치 및 비행영상기록장치를 반환하기 전 암호화 또는 겹쳐쓰기(Overwriting) 등과 같이 기술적 방법을 통해 기록물 공개 방지

3. 관할기관(Competent Authority)

시행령 및 동 훈령 제34조에 따라 국가는 이익형량심사 수행 업무에 적합한 관할 기관을 전문분야에 의거하여 하나 이상 지정할 수 있다.

예를 들어, 형사 또는 민사소송에서 이익형량심사를 수행하는 관할기관은 사법기관일 수 있으며, 공개요청의 목적을 가진 이익형량심사를 수행하는 기관은 공공 접근성을 목적으로 하는 기관이 지정될 수 있다.

4. 이익형량심사의 수행 및 기록

형사, 민사, 행정 또는 징계 절차에서 기록 공개 또는 정보사용을 위한 요청이 있을 경우, 관할기관은 이익형량심사 실시 전 중대한 사실(material fact)이 고려되지 않고 기록 공개 또는 사용을 위한 승인이 결정되지 않도록 하여야 한다.

- a) 중대한 사실(material fact)은 작위 또는 부작위의 결정을 내리는데 영향을 주는 중대한 사실로서 이익형량심사를 수행하는 관할기관이 밝혀내야 할 사실을 일컫는 법률용어이다.

이익형량심사를 수행할 시 관할기관은 다음과 같은 요소를 고려하여야 한다.

- a) 해당 기록이 만들어지거나, 생성된 목적
- b) 해당 기록공개 요청자의 사용목적
- c) 해당 기록의 공개 또는 사용으로 인해 개인 및 조직에게 끼치는 영향 여부
- d) 해당 기록과 관련된 개인 및 조직의 기록사용 동의 여부
- e) 해당 기록의 추가공개 또는 이용을 제한할 적절한 보호장치 유무
- f) 해당 기록이 과거 요약, 통합 또는 비식별화가 되었는지 여부 및 이러한 요약, 통합 또는 비식별화가 가능한지 유무
- g) 생명이나 건강상의 심각한 위험을 막기 위해 해당 기록에 긴급히 접근해야 할 필요성이 있는지 여부
- h) 해당 기록의 민감성 및 제한적 특성에 관한 여부
- i) 해당 기록이, 국내법과 규정에 따라 중과실(gross negligence), 미필적 고의(willful misconduct), 범의(犯意)에 의한 행동으로 간주되는 작위 또는 부작위에 의해 항공·철도사고등이 야기되었다는 것을 합리적으로 보여주는지 여부

이익형량심사는 특정 범주의 기록과 법령 및 규정에 포함된 결과에 대해 한차례 수행할 수 있으며, 관할기관은 기록공개여부의 여부를 결정하기 위한 이익형량 심사와 기록사용 여부를 결정하기 위한 이익형량심사를 별도로 수행해야 할 수도 있다.

5. 결정에 관한 기록 (Records Of The Decisions)

관할기관은 이익형량심사를 수행할 때 이에 관한 결정 근거를 기록해야 하며, 이는 후속결정을 위해 참고나 활용이 가능하도록 작성되어야 한다. 또한 국가는 공용데이터베이스 저장을 위해 ICAO의 공식언어 중 하나인 영어로 작성하여 ICAO에게 제출하여야 한다.

6. 최종보고서(Final Report)

국가는 항공·철도사고등을 예방하는 목적 외에 최종보고서의 사용을 제한하기 위해 다음 각호의 내용을 고려해야 한다.:

- a) 항공사고등을 예방하는 목적 외의 다른 목적을 위한 최종보고서 사용 방지
- b) 비난을 하거나 책임소재 규명을 위한 최종보고서의 사용은 방지하면서 보고서에 수록된 사실정보의 사용은 허용하기 위해 최종보고서를 파트별로 구분하여 필요에 맞게 공개
- c) 비난을 하거나 책임소재 규명의 목적으로 최종보고서 사용 방지

최종보고서는 동 훈령 제44조(최종보고서 등)에 따라 사고예방을 목적으로 공개되며, 시행령 및 동 훈령 제34조의 보호대상이 아니다. 그러나 사법절차에서 책임 추궁의 증거로 최종보고서의 결론 및 안전권고 등 특정 일부만의 인용은 제한되어야 한다.

7. 사고 및 사건조사 담당자(Accident And Incident Investigation Personnel)

사고조사의 목적은 정확한 사고원인 규명을 통한 사고의 예방과 재발방지이며, 사고 책임이나 그 비난대상을 확인하는 것은 아니므로, 국가는 사고조사 담당자가 민사, 형사, 행정, 징계 절차에서 비난하거나 책임 사안에 대한 의견을 표명하도록 강제할 수 없다.

1. 비행기록장치(Flight Recorder) 수거

가. 국내에서 항공사고가 발생한 경우

- 1) 위원회는 가능한 한 빨리 비행기록장치를 수거해야 한다.

참고: 비행기록장치(flight recorder)의 증거 보존 시 유자격자만이 기록장치(recorder) 및 기록물(recordings)을 회수하고 처리해야 한다.

- 2) 수거된 비행기록장치는 항공사고(준사고를 포함한다. 이하 같다)의 현장에서 데이터를 인출하지 말아야 하며 위원회 시험분석센터로 운반해야 한다.
- 3) 비행기록장치는 적절한 용기에 담아 운반 중 추가손상을 방지하도록 하며, 가능한 한 X선과 같은 전파에 노출되지 않도록 한다.
- 4) 비행기록장치는 항공사고 발생 시부터 위원회가 관리하며, 해체 작업을 필요로 하거나 재사용이 불가능한 손상이 있는 경우 반납하지 않을 수 있다.
- 5) 수중에 있는 비행기록장치 수거

가) 위원회는 군 또는 해양경찰 등 관련 기관에 비행기록장치 음파를 감지할 수 있는 장비를 지원 요청할 수 있다.

참고: 비행기록장치에 장착된 수중 위치 송신기(ULB; Underwater Location Beacon)는 30일간 음파를 발생한다.

나) 물속에서 수거한 비행기록장치는 부식 진행을 최소화하기 위해 증류수와 같은 신선한 물로 행군 후 용기에 넣고 깨끗한 물(또는 깨끗한 물을 사용할 수 없는 경우 현장의 물)에 완전히 잠기게 한 후 운반·보관해야 한다.

나. 우리나라의 항공기가 해외에서 사고가 발생한 경우

- 1) 사고발생국에서 비행기록장치를 수거 및 분석한다.
- 2) 사고발생국에서 우리 위원회로 비행기록장치의 데이터 인출·분석을 의뢰하는 경

우, 데이터 인출·분석작업이 가능한지 검토한 후 의뢰한 국가의 조사기관에 검토 결과를 통보한다.

비행기록장치 외관은 밝은 주황색으로 되어 있다. 그러나 화재 또는 심한 충격으로 외관의 모양이나 색상이 변형될 수 있다.

사고로 인한 물리적 손상이 적도록 비행기록장치는 일반적으로 항공기 꼬리 부분에 장착되어 있다

비행자료기록장치(FDR)와 조종실음성기록장치(CVR)가 같이 1개의 장치에 장착된 경우에는 항공기 꼬리 부분에 1개, 항공기 앞쪽에 1개가 각각 장착되어 있다.

2. 비행기록장치 분석

가. 수거된 비행기록장치가 위원회 시험분석센터에 도착하면 가능한 한 빨리 데이터 인출 및 분석을 실시한다.

나. 비행자료기록장치(FDR)의 데이터는 위원회의 전용 분석프로그램을 이용하여 EU 값(Engineering Unit, 사람이 인식할 수 있는 값)으로 변환한다.

다. 비행자료기록장치(FDR)와 조종실음성기록장치(CVR)의 분석은 필요한 분야의 전문 조사관과 함께 수행한다.

3. 타 국가 조사기관에 분석 의뢰

가. 비행기록장치가 화재, 외관 변형 등의 손상을 입었거나 물속에서 수거한 경우 또는 특별한 장치가 필요한 경우 등으로 인해 위원회에서 데이터 인출·분석이 불가능하다고 판단될 경우, 가능한 한 빨리 분석이 가능한 다른 국가의 사고조사기구로 비행기록장치를 가져가서 분석할 수 있도록 한다.

나. 인출 및 분석 의뢰 조사기구를 선택하는 경우 아래 사항들을 고려하여 결정한다.

참고: ICAO 부속서 13 및 부속서 13의 첨부 D 참조

1) 비행기록장치 데이터를 적시에 인출·분석할 수 있는 능력

2) 인출 시설의 위치

- 3) 비행기록장치가 손상된 경우 이를 분해하여 데이터를 인출·분석할 수 있는 능력(비행기록장치가 손상된 경우에는 특별한 인출 장비 또는 기술이 필요함)
- 4) 제작사의 복사 장치나 항공사고와 관련된 기록장치 장착대를 사용할 필요 없이 원(原) 기록/메모리 모듈을 재생할 수 있는 능력
- 5) 디지털 테이프 형태의 비행기록장치로부터 2진법 파형(raw binary waveform)을 분석할 수 있는 능력
- 6) 적절한 소프트웨어를 사용해 음성녹음을 디지털 방식으로 개선하고 필터링할 수 있는 능력
- 7) 그래프 형태로 데이터를 분석(graphically analyse data)하고 명확하게 기록되지 않은 추가 파라미터를 추출하며 자료의 정확도와 한계를 결정하기 위해 비교 확인 및 기타 분석 방법을 사용하여 자료를 검증할 수 있는 능력

다. 제작사 또는 해당 항공사에서 데이터를 인출·분석하는 것은 바람직하지 않다. 제작사 또는 해당 항공사에서 데이터 인출 또는 분석이 필요한 경우, 데이터가 제작사 또는 해당 항공사에 남아있지 않도록 보안 조치해야 한다.

4. 비행 기록의 보호

가. 조종실의 음성기록 자료, 비행 영상·음성기록 자료 및 비행기록장치 분석정보를 공개하여서는 안 된다. 이러한 보호조치는 항공사고의 발생 시간부터 최종보고서 발간 이후에도 적용되어야 한다. 필요한 경우 관련자에게 FDR/CVR 비밀 준수 동의서(항공기 사고·준사고 조사 매뉴얼 별지 제10호서식)에 서명하도록 한다.

나. 조종실음성기록장치(CVR) 또는 비행영상기록장치(AIR)를 소유주에게 반환하기 전에 암호화 또는 겹쳐쓰기(Overwriting: 데이터가 존재하는 곳에 새로운 데이터를 기록하여 이전 데이터를 지움)와 같은 기법을 통해 기록 공개를 방지해야 한다.

다. 최종보고서 또는 부록에 관련 부분을 포함하는 것이 발생 분석 및 이해에 필수적일 수 있다. 이 경우, 최종보고서에 개인적인 대화의 실제 단어를 인용하기보다는 언급된 내용에 대한 설명이 포함되도록 주의해야 한다. 분석에 필수적이지 않은 부분은 공개하지 않아야 한다.

5. 제작국(또는 설계국) 및 운영국 참여

가. 비행기록장치 인출·분석 시 제작국(또는 설계국) 및 운영국을 참여시킬 수 있다.

제작국(또는 설계국)은 감항성에 책임을 지고 있으며, 비행기록장치 정보의 인출·분석에 통상적으로 필요한 전문기술을 보유하고 있다.

운영국은 운항의 규정에 관한 책임이 있고, 운영자에 적용될 수 있는 운항 사항에 대한 식견을 제공할 수 있다.

나. 비행기록장치 인출·분석에 참여한 사람들에게는 “FDR/CVR 비밀 준수 동의서”(항공기 사고·준사고 조사 매뉴얼 별지 제10호서식)에 서명하도록 한다.

6. 기타사항

가. 비행자료기록장치와 조종실음성기록장치는 동일 시설에서 해독한다. 이는 각각의 기록을 상호 보완·검증하고 동기화하는 데 도움이 된다.

나. 비행기록장치는 기록의 손상 위험 때문에 인출 전 개봉하거나 작동되어서는 안 되며, 원본 기록을 복사(특히 고속 복사기를 통해)해서도 안 된다.

다. 다른 국가에서 비행기록장치를 인출·분석하는 경우, 비행기록장치 분석 특성에 대한 설명을 위하여 해당 인출기관이 최종보고서에 언급할 기회를 부여한다.

라. 비행기록장치 인출·분석 시, 기록정보의 검증에 필요한 경우 항공기 제작자와 운영자의 전문지식을 활용할 수 있다.

마. 위원회는 기록자료를 보호하는 적절한 보안 절차가 있는 경우, 추가 요청이나 설명의 적시 해결을 용이하게 하기 위해 조사가 종료될 때까지 원(原) 기록 또는 복사물을 해독시설에 보관할 수 있다.

바. 위원회는 비행기록장치 인출·분석 등에 참여한 자에게 자료에 대한 공개가 금지되고 공개를 하여야 하는 경우 조사단장의 허락이 필요함을 사전에 공지해야 한다.

사. 위원회의 비행기록장치 담당 분석조사관은 인출·분석한 자료를 조사단장에게 전달하여야 하며, 조사단장은 사고의 정확한 원인 규명과 조치를 위해 이를 위원회(조사팀장 및 사무국장)에 보고해야 한다.

아. 이 지침에서 규정하지 아니한 사항은 ICAO Annex 13 및 ICAO Doc 9756에 따른다.

7. 관련 기관과의 협조

비행기록장치 인출·분석은 지체 없이 수행되어야 한다. 이를 위하여 위원회는 운영규정 제30조제5항에 따라 행정적 또는 사법적 조사 또는 절차로 인해 방해받지 않도록 관련 행정 또는 사법당국과 상호 협조해야 한다.

8. 재정 지원

위원회는 비행기록장치 인출·분석에 장애가 없도록 충분한 예산 확보 등 지원해야 한다.

1. 비상임위원

위촉장

성명: ○ ○ ○

귀하를 「**항공·철도 사고조사에 관한 법률**」 제6조에 따라 ○○○분야 비상임위원에 위촉합니다.

(○○○○년 ○○월 ○○일부터 ○○○○년 ○○월 ○○일까지)

○○○○년 ○○월 ○○일

국토교통부 장관

직인

2. 자문위원

위 축 장

성명: ○ ○ ○

귀하를 「**항공·철도 사고조사에 관한 법률**」 제14조에 따라 ○○○분야 자문위원에 위촉합니다.

(○○○○년 ○○월 ○○일부터 ○○○○년 ○○월 ○○일까지)

○○○○년 ○○월 ○○일

항공·철도사고조사위원회위원장

직인

항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애
접수 및 통보대장

[illegible]

210mm×297mm[백상지(80g/㎡)]

항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애 통보대상 관리대장

연번	국가명	조사기구명	홈페이지	전화번호	팩스번호	AFTN 주소	비고 (담당자 등)
1							

210mm×297mm[백상지(80g/㎡)]

항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애 통보 및 보고 점검표

구분	발생장소	사고대상	수신국	통보 내용	비고
1	대한민국 영역	체약국 항공기	☐ 등록국 ☐ 운영국 ☐ 설계국 ☐ 제작국 ☐ ICAO* ☐ 기타	☐ 약어 표시 : 항공기사고는 ACCID, 항공기준사고는 SINCID, 항공안전장애는 INCID ☐ 항공기의 제작사, 형식, 국적, 등록기호 및 일련번호 ☐ 항공기의 소유자, 운영자, 임차인 의 성명(해당 시) ☐ 기장의 자격 및 승무원과 승객의 국적 ☐ ACCID·SINCID·INCID 발생일시(현지시간 또는 세계표준시) ☐ 항공기의 최종출발지 및 착륙예정지 ☐ 쉽게 식별할 수 있는 지리적 지점과 위도·경도를 기준으로 한 항공기의 위치 ☐ 승무원과 승객 수, 탑승자·사망자·중상자 수, 기타 사망자·중상자 수 ☐ ACCID·SINCID·INCID 개요, 파악된 항공기 손상 정도 ☐ 발생국이 수행 또는 위임할 조사범위에 대한 의견 제시 ☐ 사고 현장의 물리적 특성, 사고 현장의 접근성이나 접근에 필요한 특별한 요구사항 ☐ 통보당국의 표시, 발생국의 조사단장 및 조사당국 연락처 ☐ 항공기에 탑재된 위험물의 위치와 이에 대한 설명	
2	체약국 영역		☐ 발생국	☐ ACCID·SINCID·INCID 에 관련된 항공기와 운항승무원에 관한 모든 가용정보 ☐ 신임대표(AR) 임명 여부, 신임대표(AR)의 성명, 연락처, 및 발생국 도착 예정일시(해당 시) ☐ 항공기 탑재 위험물의 세부 정보를 가장 적절하고 신속한 방법을 이용하여 통보(운영국일 경우에만 해당)	
3	대한민국 영역 비체약국 영역 모든 국가 영역 밖	대한민국 항공기	☐ 운영국 ☐ 설계국 ☐ 제작국 ☐ ICAO* ☐ 기타	☐ 약어 표시 : 항공기사고는 ACCID, 항공기준사고는 SINCID, 항공안전장애는 INCID ☐ 항공기의 제작사, 형식, 국적, 등록기호 및 일련번호 ☐ 항공기의 소유자, 운영자, 임차인 의 성명(해당 시) ☐ 기장의 자격 및 승무원과 승객의 국적 ☐ ACCID·SINCID·INCID 발생일시(현지시간 또는 세계표준시) ☐ 항공기의 최종출발지 및 착륙예정지 ☐ 쉽게 식별할 수 있는 지리적 지점과 위도·경도를 기준으로 한 항공기의 위치 ☐ 승무원과 승객 수, 탑승자·사망자·중상자 수, 기타 사망자·중상자 수 ☐ ACCID·SINCID·INCID 개요, 파악된 항공기 손상 정도 ☐ 발생국이 수행 또는 위임할 조사범위에 대한 의견 제시 ☐ 사고 현장의 물리적 특성, 사고 현장의 접근성이나 접근에 필요한 특별한 요구사항 ☐ 통보당국의 표시, 발생국의 조사단장 및 조사당국 연락처 ☐ 항공기에 탑재된 위험물의 위치와 이에 대한 설명	

* 최대 중량이 2,250kg을 초과하는 항공기 또는 터보제트 비행기만 해당

210mm×297mm[백상지(80g/㎡)]

항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애 조사보고서 양식

□ 보고서 구성 : 제목(Title), 개요(Synopsis), 본문(Body), 부록(Appendix)

□ 보고서 작성 요령

제목(Title)

- 항공기 운영자 :
- 항공기 제작사 :
- 항공기 형식 :
- 항공기 국적 및 등록부호 :
- 발생장소 :
- 발생일시 : (* 현지시간 및 UTC)

개요(Synopsis)

- 국내외 당국에 사고발생 통보에 관한 사항
- 사고조사당국 및 신임대표 표시에 관한 사항
- 사고조사기관에 관한 사항
- 조사보고서 발행 당국, 발행일
- 발생상황을 간략히 설명한 결론

본문(Body)

※ 본문은 사실 정보, 분석, 결론, 안전권고 등의 주요 제목으로 구성하며, 각 제목 아래에 개략적으로 서술한 여러 소제목으로 구성한다.

1. 사실 정보(Factual information)

1.1 비행 경위(History of flight)

- 편명, 운항형식, 최종출발지, 출발시간(현지시간 또는 UTC), 착륙예정지
- 해당 시 비행경로 중요 부분의 재구성을 포함하여 비행 준비, 비행 설명 및 사고로 이어진 사건(event)
- 위치(위도, 경도, 고도), 발생시간(현지시간 또는 UTC), 주간 또는 야간

1.2 인명피해(Injuries to persons)

피해 정도	승무원	승객	기타
사망			
중상			
경상/피해 없음			

※ 사망은 사고로 입은 부상의 직접적 결과가 사망인 모든 경우를 포함

※ 2대 이상의 항공기가 관련된 경우, 별도로 작성

1.3 항공기 손상(Damage to aircraft)

- 전파, 대파, 소파, 손상 없음 등 사고로 항공기가 입은 손상에 대한 사항을 간략하게 설명

1.4 기타 손상(Other damage)

- 항공기 이외의 물체가 입은 손상에 관한 사항을 간략하게 설명

1.5 인적 정보(Personnel information)

- 운항승무원 개개인의 정보 : 나이, 자격증명의 유효성, 한정 사항, 필수심사, 비행 경험(총시간, 해당 기종 시간) 및 승무시간 관련 정보
- 기타 승무원의 자격과 경험에 관한 사항을 간략하게 설명
- 관련이 있는 경우, 항공교통업무, 정비 등 다른 종사자에 관한 정보를 간략하게 설명

1.6 항공기 정보(Aircraft information)

- 해당 항공기의 감항증명 및 정비(사고와 관련이 있는 경우 비행 전 및 비행 중에 알게 된 결함 징후 포함)에 관한 사항을 간략하게 설명
- 관련이 있는 경우, 성능에 관한 간략한 설명과 사고와 관련된 운항 중의 중량과 무게 중심이 규정된 한계 내에 있었는지에 관한 설명(한계 내에 없었고 사고와 관련이 있다면 이를 상세하게 설명)
- 사용된 연료의 종류

1.7 기상정보(Meteorological information)

- 기상예보와 실제 기상상태를 포함하여 사고 당시의 기상상태, 승무원의 기상정보 이용가능성에 대한 간략한 설명
- 사고 당시 자연광 상태(일광, 월광, 박명 등)

1.8 항행안전시설(Aids to navigation)

- ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, 지상시각보조시설 등과 같은 착륙지원시설을 포함하여 이용 가능한 항행안전시설에 대한 관련 정보와 사고 당시 해당 시설의 유효성

1.9 통신(Communications)

- 항공이동통신과 항공고정통신 및 그 유효성에 대한 관련 정보

1.10 비행장 정보(Aerodrome information)

- 비행장, 비행장시설 및 상태에 대한 관련 정보 또는 비행장이 아닌 경우 이착륙장에 대한 관련 정보

1.11 비행기록장치(Flight recorders)

- 항공기 내 비행기록장치 장착 위치, 복구 상태 및 이용 가능한 관련 데이터

1.12 잔해 및 충격 정보(Wreckage and impact information)

- 사고현장 및 잔해의 분포 패턴, 발견된 물리적 결함 또는 구성품 고장에 대한 일반정보

※ 충돌 전 항공기의 파손을 표시할 필요가 없다면, 일반적으로 잔해의 다른 부분의 위치 및 상태에 대한 세부 사항은 필요하지 않다.

- 도표, 지도 및 사진(이 항에 포함하지 않는 경우 부록에 첨부)

1.13 의학 및 병리학적 정보(Medical and pathological information)

- 사고조사 결과 및 이로부터 얻은 관련 데이터에 대한 간략한 설명

※ 운항승무원의 자격증명에 관련된 의학 정보는 1.5 인적 정보에 포함해야 한다.

1.14 화재(Fire)

- 화재가 발생한 경우, 화재 종류, 사용된 소화장비 종류 및 그 효과에 대한 정보

1.15 생존 분야(Survival aspects)

- 수색, 탈출 및 구조, 부상당한 승무원과 승객의 위치, 좌석 및 안전벨트 부착장치와 같은 구조물의 고장에 대한 간략한 설명

1.16 시험 및 연구(Tests and research)

- 시험 및 연구 결과에 대한 간략한 설명

1.17 조직 및 관리 정보(Organizational and management information)

- 항공기의 운항에 영향을 미치는데 관련된 조직과 그 관리에 관한 관련 정보

※ 조직에는 항공사, 항공교통관제 · 항공로 · 비행장 · 기상업무기관, 규제당국 등이 포함됨

※ 정보에는 조직 구조와 기능, 자원, 재정 상태, 경영 정책 및 방식(management policies and practices), 규제체계(regulatory framework) 등에 관한 사항이 포함될 수 있음

1.18 추가 정보(Additional information)

- 1.1부터 1.17에 포함되지 않은 관련 정보

※ 필요시 국가항공안전프로그램(SSP) 및 항공안전관리시스템(SMS) 조직·운영 관련 사항 포함

1.19 유용하거나 효과적인 사고조사기법(Useful or effective investigation techniques)

- 조사 과정에서 유용하거나 효과적인 조사기법을 사용한 경우, 해당 기법의 사용 이유를 간략하게 명시하고, 주요한 특징을 이 항에 언급하며, 그 결과를 1.1에서 1.18까지의 해당 소제목 아래에 설명한다.

2. 분석(Analysis)

- 해당 시, 1. 사실 정보에 기록된 정보와 결론, 원인 그리고/또는 기여 요인의 결정과 관련된 정보만을 분석

3. 결론(Conclusions)

- 조사에서 규명된 결과(finding), 원인(cause or probable cause) 그리고/또는 기여 요인-contributing factors)을 기술한다.

※ 원인에는 직접적인 원인(immediate systemic causes)과 심층적인 원인(deeper systemic causes)을 모두 포함한다.

※ ‘원인’이나 ‘기여 요인’을 작성 또는 ‘원인’과 ‘기여 요인’ 모두 작성

4. 안전권고(Safety recommendations)

- 해당 시, 사고 예방을 목적으로 작성한 안전권고를 간략하게 설명하고 이미 이행한 안전조치를 명시한다.

부록(Appendices)

- 해당 시, 보고서를 이해하는데 필요한 관련 정보를 포함한다.

[영문]

Title

- Name of the operator
- Manufacturer
- Model
- Nationality and registration marks of the aircraft
- Place of the accident or incident
- Date of the accident or incident

Synopsis

(notification of accident to national and foreign authorities; identification of the accident investigation authority and accredited representation; organization of the investigation; authority releasing the report and date of publication; concluding with a brief résumé of the circumstances leading to the accident)

1. FACTUAL INFORMATION

1.1 History of the flight

1.2 Injuries to persons

Injuries	Crew	Passengers	Others
Fatal			
Serious			
Minor/None			

1.3 Damage to aircraft

- 1.4 Other damage
- 1.5 Personnel information
- 1.6 Aircraft information
- 1.7 Meteorological information
- 1.8 Aids to navigation
- 1.9 Communications
- 1.10 Aerodrome information
- 1.11 Flight recorders
- 1.12 Wreckage and impact information
- 1.13 Medical and pathological information
- 1.14 Fire
- 1.15 Survival aspects
- 1.16 Tests and research
- 1.17 Organizational and management information
- 1.18 Additional information
- 1.19 Useful or effective investigation techniques
- 2. ANALYSIS
- 3. CONCLUSIONS
- 3.1 Finding
- 3.2 Cause (*or Probable cause)
- 4. SAFETY RECOMMENDATIONS
- APPENDICES (if necessary)

소규모 조사보고서 양식

※ 사고 규모, 사고내용 등에 따라 조사보고서 기본양식을 자유롭게 변형하게 작성 가능

① 제목

② 개요

- 발생장소, 발생일시, 사고내용을 포함한 사고발생 상황을 간략히 기술한다.

③ 사실 정보

- 비행경위
- 사고발생지점, 인명피해, 기체 손상
- 인적정보(자격보유 포함), 기체 정보(등록/신고여부 포함), 운영자, 기상정보, 이착륙장 정보, 잔해 정보 등에 대한 사실정보를 간략히 기술한다.

④ 분석

- 사실정보에 근거하여 사고원인에 집중하여 분석하고 간략히 기술한다.
- 분석은 사실정보와 결론 간에 논리적 연결을 해주는 것이다.
 - * 인적요인, 기상, 환경, 기체 등에 해당하는 사고원인에 집중하여 조사한다.

⑤ 결론

- 조사에서 규명된 결과(finding), 원인 및 기여요인을 기술한다.
- 사고 전후 관계에서의 중요한 상황, 사건 또는 환경에 대해 간략히 기술한다.
- 시간 및 논리적 순서로 나열한다.

⑥ 안전권고 (조종사·자 사망 등 개인의 경우 또는 불필요시 미발행 가능)

- 해당 시 사고 예방을 목적으로 작성한 안전권고를 간략히 기술하고, 이미 이행한 안전조치를 명시한다.

사고조사관 직무교육훈련 평가보고서 (Investigator OJT Evaluation Report)			
1. 성명(Name)		2. 직무(Position)	
3. 직무교육훈련 내용(Job Tasks Trained)		4. 일자(Date)	5. 평가(Evaluation)
6. OJT 교관(Instructor)		7. 팀장 승인 (Approved by Team Leader)	
_____		_____	

국 토 교 통 부
항공·철도사고조사위원회

Ministry of Land, Infrastructure and Transport
Aviation and Railway Accident Investigation Board

수 료 증

CERTIFICATE OF COMPLETION

소 속 : 항공·철도사고조사위원회

성 명 : (영 문)

과정명 : (영 문)

기 간 : 20 . . ~ . . (시간)

귀하는 국토교통부 항공·철도사고조사위원회에서 실시한 사고조사관
_____ 과정을 수료하였기에 본증을 수여함

(Has successfully completed the _____
for Aviation Accident Investigator)

년 월 일

항공·철도사고조사위원회 위원장

Chairman ○○○○○○○ (인)

Aviation and Railway Accident Investigation Board

신 · 구조문대비표

현	행	개	정	안
제1조(목적) 이 규정은 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 및 「국제민간항공협약 부속서 13」에 따라 항공·철도사고조사위원회의 운영과 사고조사 이행에 관하여 필요한 세부사항을 규정함을 목적으로 한다.		제1조(목적) 이 규정은 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 제33조제1항과 같은 법 시행령 제3조 내지 제5조에서 위원장에게 위임한 사항과 그 시행에 필요한 세부적인 사항을 규정함을 목적으로 한다.		
제2조(정의) 이 규정에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다.		제2조(정의) ----- ----- ---		
1. ~ 15. (생략)		1. ~ 15. (현행과 같음)		
16. “ <u>사고조사단장(IIC: Investigator-in-charge)</u> ”이란 법 제20조 및 「항공·철도 사고조사에 관한 법률 시행령」(이하 “ <u>령</u> ”이라 한다) 제5조에 따라 구성되는 항공·철도사고조사단(이하 “ <u>조사단</u> ”이라 한다)의 책임자로서 위원장이 임명한 자를 말한다.		16. “ <u>조사단장</u> ----- -----”----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- 단장으로서 사고조사관 또는 사고조사와 관련된 업무를 수행하는 직원 중에서 위원장이 임명한 사람을 말하며, 조사단장은 조사단에 관한 사무를 총괄하고, 조사단의 구성원을		

17. ~ 18. (생략)

19. “국제적 안전권고(Safety Recommendation of Global Concerns)”란 재발 가능성이 존재하고, 전 세계적으로 중대한 결과를 초래하며, 안전 개선을 위해 시의적절한 조치가 필요한 체계적인 문제에 대한 안전권고를 말한다.

20. ~ 23. (생략)

24. “제작국(State of Manufacture)”이란 항공기 또는 철도 차량 등의 최종 조립에 책임을 지닌 조직에 대하여 관할권을 행사하는 국가를 말한다.

25. (생략)

26. “신임대표(Accredited Representative)”란 당사자의 자격을 고려하여 다른 국가가 시행하는 항공사고등의 사고조사에 참여할 목적으로 위원장이 임명한 자를 말하며, 위원회에 소속된 직원 중에서 임명함을 원칙으로 한다.

지휘·감독한다.

17. ~ 18. (현행과 같음)

19. “-----(SRGC; Safety Recommendation of Global Concerns)”-----

-----.

20. ~ 23. (현행과 같음)

24. -----
----- 항공기, 발동기, 프로펠러 -----

-----.

25. (현행과 같음)

26. “신임대표(AR; Accredited Representative)”란 타 국가가 수행하는 사고조사에 참여할 목적으로 해당 국가에서 지정한 사람을 말하며, 위원회의 신임대표는 소속 직원 중 역량을 고려하여 위원장이 지정한다.

27. “<u>신임대표고문(Adviser to Accredited Representative)</u>”이란 <u>당사자의 자격을 고려하여 사고조사에서 신임대표를 도와줄 목적으로 위원장이 임명한 자를 말한다.</u> 28. “<u>사고조사관(Accident Investigator)</u>”이란 <u>법 제2조제1항제7호에 따른 사고조사 업무를 수행하도록 국토교통부장관이 임명한 자를 말한다.</u> 29. ~ 32. (생략) 33. “<u>사고조사당국(Accident Investigation Authority)</u>”이란 <u>항공·철도사고등의 조사에 책임을 지며 항공·철도사고조사위원회를 말한다.</u> 34. ~ 37. (생략) 제3조 (생략) 제4조(위원의 임명·위촉) ① ~ ③ (생략) ④ <u>위원장은 위원장 또는 위원을 위촉하는 경우에는 「행정기관 소속 위원회의 설치운영에</u>	27. “<u>신임대표 자문관(Adviser)</u>”이란 <u>사고조사에서 신임대표를 지원할 목적으로 해당 국가에서 임명한 사람을 말하며, 위원회의 신임대표 자문관은 운영자(Operator)가 추천한 사람 중 역량을 고려하여 위원장이 임명한다.</u> 28. ----- ----- ----- ----- <u>위원장이 임명한 사람을 말한다.</u> 29. ~ 32. (현행과 같음) 33. ----- ----- <u>법 제4조제1항에 따라 설치된 -----</u> -----. 34. ~ 37. (현행과 같음) 제3조 (현행과 같음) 제4조(위원의 임명·위촉) ① ~ ③ (현행과 같음) ④ <u>위원회는 법 제6조에 따라 위원장 및 비상임위원 후보자를 선정하려는 경우에는 「행정기</u>
---	---

관한 법률 시행령」 제4조에 따라 다음 각 호와 같이 조치해야 한다.

1. 위원장 또는 비상임위원 후보자에게 별지 제1호서식의 직무윤리 사전진단서를 작성하여 제출하도록 하며, 국토교통부장관의 사전진단 결과에 따라 후보자별로 위원으로서의 직무 적합성 여부를 확인한 후에 위촉해야 한다.

2. 위원장 및 위원을 신규 위촉하는 경우에는 위원회 업무와 관련된 공정한 직무수행을 위하여 별지 제2호서식의 직무윤리 서약서를 작성하여 제출하게 해야 한다.

제5조 ~ 제7조 (생략)

제8조(안건 심의 등)

<신설>

관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률 시행령」 제4조제3항 제4호에 따라 각 후보자로부터 직무윤리 사전진단에 필요한 다음 각 호의 서류를 제출받아야 한다.

1. 별지 제1호서식의 직무윤리 사전진단서

2. 별지 제2호서식의 직무윤리 서약서

제5조 ~ 제7조 (현행과 같음)

제8조(안건 심의 등)

① 법 제12조·제13조에 따라 위원회 회의에 상정할 안건은 다음 각 호와 같이 구분한다.

1. 심의·의결안건: 제3조제2호

	<u>· 제3호의 각 목에 해당하는 사항</u> 2. <u>보고안건: 제3조제1호의 각 목에 해당하는 사항. 다만, 위원장이 긴급을 요하거나 그 밖에 부득이한 사정이 있다고 인정하는 경우에는 해당 분야 분과위원회에 사후 보고할 수 있다.</u>
① <u>위원회의</u> 안건은 회의를 개최하여 심의·의결하는 것을 원칙으로 하되, 긴급을 요하거나 경미한 사항은 전자문서 또는 서면으로 심의·의결할 수 있다. ② (생략) ③ (생략) 제9조 (생략) 제10조(회의참석 범위 및 발언) ① (생략) 1. ~ 3. (생략) 4. <u>사고조사단장</u> 및 사고조사관 5. (생략) ② (생략) ③ <u>사고조사단장</u>은 위원회의 심의를 위해 필요한 안건 관련 주	② <u>제1항제1호</u>----- ----- ----- -----. ③ (현행과 같음) ④ (현행과 같음) 제9조 (현행과 같음) 제10조(회의참석 범위 및 발언) ① (현행과 같음) 1. ~ 3. (현행과 같음) 4. <u>조사단장</u> ----- 5. (현행과 같음) ② (현행과 같음) ③ <u>조사단장 또는 조사팀장이 지정하는 사람</u>-----

요내용을 위원에게 설명해야 한다.

④ (생략)

제11조 ~ 제13조 (생략)

제14조(회의록의 작성) ① (생략)

② 제8조제2항에 따라 작성된 의결서 및 제1항에 따라 작성된 회의록은 위원장, 출석위원 및 간사가 서명·보존해야 한다.

③ ~ ④ (생략)

제15조(사무국의 조직 및 운영 등) ① 법 제16조제4항 및 「국토교통부와 그 소속기관 직제」 제49조에 따라 위원회는 사무국 업무 처리 등을 위하여 사무국에 기준팀, 운영지원팀, 사고조사분석팀, 항공조사팀, 철도조사팀을 두고 팀장은 서기관, 기

-----.

④ (현행과 같음)

제11조 ~ 제13조 (현행과 같음)

제14조(회의록의 작성) ① (현행과 같음)

② -----

간사의 서명을 받은 것이야 하며, 회의록은 「공공 기록물 관리에 관한 법률 시행령」 제18조(회의록 작성·관리) 및 「회의록 생산 및 등록 지침 안내」(국토교통부, 2022. 12. 7.)에 따라 온나라시스템을 통해 등록하여 관리-----.

③ ~ ④ (현행과 같음)

제15조(사무국의 조직 및 운영 등) ① 법 제16조제4항 및 「국토교통부와 그 소속기관 직제」 제49조에 따라 위원회의 사무를 처리하기 위해 사무국에 기준팀·운영지원팀·사고조사분석팀·항공조사팀·철도조사팀을 둔다. 다만, 사무국의 여건에 따

술서기관, 행정사무관, 항공사무관, 공업사무관 또는 시설사무관으로 보한다. 다만, 사무국의 여건에 따라 조정할 수 있다.

<신 설>

<신 설>

② 법 제16조제4항에 따른 사무국의 업무분장은 별표 1과 같다.

제16조(사고조사관의 자격기준) 항공사고조사관, 철도사고조사관의 자격기준은 별표 2를 따른다. 다만, 인사 관련 규정의 변경 등 여건이 변동될 경우에는 자격기준을 변경 적용할 수 있다.

<신 설>

라 조정할 수 있다.

② 위원회에 두는 공무원의 정원은 「국토교통부와 그 소속기관 직제 시행규칙」 별표 14와 같다.

③ 위원회(사무국장)는 「행정기관의 조직과 정원에 관한 통칙」 제24조제5항 및 「공무원임용령」 제22조의4에 따라 전문임기제공무원을 임용할 수 있다.

④ 사무국의 업무분장은 별표 1과 같다.

제16조(사고조사관의 자격기준 등) ① 항공사고조사관, 철도사고조사관의 자격기준은 별표 2에 따른다. 다만, 인사 관련 규정의 변경 등 여건이 변동되는 경우 자격기준을 변경 적용할 수 있다.

② 사고조사관의 인력산출기준 및 방법은 별표 2의2와 같다.

<신 설>

제16조의2(사고조사인력의 양성)

① 위원장은 사고조사인력(Technical Personnel: 「국가기술자격법」 또는 개별법령에 따른 기술·기능 분야 자격을 갖추고 사고조사업무를 수행하는 사람을 말한다. 이하 같다)의 양성을 위해 제16조의3제1항 각 호에 해당하는 사람에 대해 사고조사에 관한 교육훈련을 실시할 수 있다.

<신 설>

② 위원회는 매년 사고조사인력에 대한 연간 교육훈련 계획을 수립해야 하며, 소속팀장(제15조제1항의 각 팀의 장을 말한다. 이하 같다)은 해당 팀의 소속 직원에 대한 교육훈련 과정을 운영한다.

<신 설>

③ 제2항에 따른 연간 교육훈련 계획에는 교육훈련 우선순위를 포함하여 필수·선택 교육훈련에 대한 교육대상, 교육내용, 교육횟수, 교육일정, 교육비 등을 포함한다.

<신 설>

제16조의3(사고조사관의 임명 방법 및 절차) ① 위원회는 다음

<u><신 설></u>	<u>각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 사고조사관으로 임명할 수 있다.</u>
<u><신 설></u>	<u>1. 위원회 소속 전문임기제공무원으로 제17조에 따른 사고조사관 초기교육훈련 및 직무교육훈련 과정을 완료한 사람(Full-time Investigator)</u>
<u><신 설></u>	<u>2. 위원회 소속 일반직공무원으로 별표 2의 사고조사관 자격기준을 충족하고, 제17조에 따른 사고조사관 초기교육훈련 및 직무교육훈련 과정을 완료한 사람(Part-time Investigator)</u>
<u><신 설></u>	<u>② 제1항에 따른 사고조사관은 교육 수료 다음 연도부터 정기교육훈련을 이수해야 한다.</u>
<u><신 설></u>	<u>③ 운영지원팀장은 사고조사관의 임명, 임명 취소 등 변동이 있는 경우 그 변동사항을 변동일로부터 14일 이내 사무국장에게 보고해야 한다.</u>
<u><신 설></u>	<u>제16조의4(수석조사관) ① 항공조사팀·철도조사팀에 수석조사관을 둘 수 있다.</u>

<신 설>

<신 설>

<신 설>

<신 설>

제17조(교육훈련) ① 위원회는 직무 수행능력 배양과 체계적인 교육훈련 등을 위하여 다음 각 호의 직무를 수행하는 소속 직원에 대한 연간 교육·훈련계획을 수립하여 시행하여야 한다. 다만, 조직개편, 인사발령, 교육 일정 변경 등이 발생한 경우에는 해당 교육·훈련계획을 변경 또는 재수립하여 실시할 수 있

② 수석조사관은 사고조사관의 자격, 경험, 경력 등을 고려하여 단장 경험을 가진 사람 중에서 사무국장이 지정한다.

제16조의5(안전관리자) ① 항공조사팀에 안전관리자를 둔다.

② 안전관리자는 조사팀장이 되며 사고현장의 안전관리자는 조사단장이 수행하거나 조사단장이 지정한다.

③ 항공 분야 안전관리자 및 안전관리 업무 종사자는 제17조제2항제6호에 따른 항공안전 교육훈련 과정을 이수해야 하며, 사고현장 안전에 관한 사항은 제57조에 따른다.

제17조(교육훈련) ① 제16조의2제2항에 따라 기준팀장은 다음 각 호의 직무를 수행하는 소속 사고조사인력(Technical Personnel)에 대해 매년 소속팀장으로부터 교육훈련 수요를 제출받아 담당 직무별로 연간 교육훈련계획을 수립하여 소속팀장에게 통보해야 한다. 다만, 조직개편, 인사발령, 교육일정 변경 등의

다.

1. 기술행정공무원: 항공·철도 사고조사 관련 법령·제도 및 계획 등 행정업무를 담당하는 공무원을 말하며, 다음 각 목의 공무원과 사고조사관을 제외한다.

가. 사무국장

- 나. 기획, 예산, 인사 등 일반 행정업무를 수행하고 있는 공무원

사유가 있는 경우 소속팀장은 연간 교육훈련 계획 내 해당 교육훈련 계획을 변경하거나 연간 교육훈련 계획에 포함되지 않은 교육훈련 계획을 수립·시행할 수 있다.

1. 기술행정공무원: 다음 각 목의 공무원은 제외하고, 제15조 제1항에 따른 기준팀·사고조사분석팀·항공조사팀·철도조사팀 소속 공무원으로 항공·철도 분야 법령, 매뉴얼, 데이터 분석, 사고조사 관련 행정업무를 담당하는 공무원을 말한다. 다만, 기술행정공무원이 사고조사관 자격을 갖추고 있는 경우 겸직과 관련 있는 모든 교육훈련을 받아야 하며, 직무 간 공통된 과목은 통합하여 이수할 수 있다.

가. (현행과 같음)

- 나. 인사, 채용, 예산, 시설·장비 관리, 운영지원 등의 일반행정업무를 수행하는 공무원(Support Staff)으로 운영지원팀 소속 직원을 말한

다. 공무직 공무원

2. 항공사고조사관: 항공사고등을 조사하도록 임명 또는 지정을 받은 공무원

3. 철도사고조사관: 철도사고를 조사하도록 임명 또는 지정을 받은 공무원

② 위원회는 소속 직원에 대해 제1항의 담당 직무분야에 따라 다음 각 호의 필수교육훈련을 시행하여야 한다. 다만, 기술행정공무원의 경우에는 직무교육훈련을 제외할 수 있으며 안전관리 교육훈련은 담당 업무에 따라 교과목 및 교육 시간을 차등하여 실시할 수 있다.

1. 초기교육훈련(Initial Training): 새로 임용되거나 보직을 받은 사람에게 업무에 필요한 기본 지식과 기량을 획득시키기 위해 실시하는 교육훈련 및 사고조사등에 관한 교육

다.

<삭 제>

2. 항공사고조사관

3. 철도사고조사관

② 필수교육훈련은 다음 각 호와 같이 구분한다.

1. 초기교육훈련(Initial Training): 신규임용자 또는 신규보직자가 직무를 수행하는데 필요한 기본 지식·기술 및 태도를 습득할 수 있도록 실시하는 교육훈련. 다만, 별표 3 제1호에 따른 공무원(전문임기제 공무원 포함) 기본 소양교육은 신규임용자에게만 해당하는

2. 직무교육훈련(OJT : On-the-job Training) : 신규보직을 받은 사람에게 실무 수행능력을 배양하기 위하여 직무교육기관의 업무시범과 관찰 및 실제 직무 수행을 통하여 실시하는 교육훈련 및 사고조사 등에 관한 교육

3. 사고조사 기본교육훈련(Basic Accident Investigation Training) : 초기교육훈련 완료 후 사고조사 수행에 필요한 전반적인 지식과 역량을 갖추기 위해 실시하는 교육훈련

4. 사고현장 안전교육훈련 : 개인보호장비(PPE) 사용법, 생물학적 위험 보호 절차 및 장비 교육훈련 등 사고현장에서 안전, 생물학적 위험 및 기타위험으로부터의 보호에 관한 교육훈련

5. 정기교육훈련(Recurrent Training) : 관련 법령 및 규정의

다.

2. 직무교육훈련(OJT: On-the-job Training): 신규임용자 또는 신규보직자가 초기교육훈련을 받은 후 일정한 기간 현장실습 등을 통해 직무수행에 필요한 사고조사 절차 및 업무를 습득하고 조사기법을 숙달할 수 있도록 실시하는 교육훈련

3. 항공사고조사 기본교육훈련(Basic Accident Investigation Course): 초기교육훈련을 완료한 후 항공사고조사 수행에 필요한 전 분야의 기본 지식과 능력을 갖추기 위한 기본과정

<삭 제>

5. 정기교육훈련(Recurrent Training): 사고조사관이 법령·

변경·신기술의 도입 등에 따라 재직자에게 필요한 지식과 기량을 습득하도록 하기 위해 주기적으로 실시하는 교육훈련

6. 안전관리 교육훈련 : 「항공안전법」 제58조 및 “국가항공안전프로그램”(국토교통부 고시) 제43조에 따른 항공안전프로그램(SSP) 및 항공안전관리시스템(SMS) 관련 교육훈련

③ 위원회는 소속 직원에 대해 제2항에 따른 필수교육훈련 외에 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 교육훈련과정을 포함하는 별도의 선택교육훈련을 추가로 실시할 수 있다.

1. 사고조사 심화교육훈련(Advanced Accident Investigation Training) : 사고 규모에 따른 사고조사 조직에 대한 이해와 역량을 부여하고, 사고조사와

규정·제도의 변경 사항과 신기술 및 조사기법 등에 대한 지식을 습득하고 사고조사 기량을 숙달할 수 있도록 정기적으로 실시하는 교육훈련

6. 항공안전 교육훈련(Aviation Safety Training): 「항공안전법」 제58조에 따른 항공안전프로그램(SSP) 및 항공안전관리시스템(SMS)에 관련하여 실시하는 교육훈련을 말하며, 기준팀·사고조사분석팀·항공사고조사팀 소속 공무원(전문임기제공무원 포함)만 해당한다.

③ 선택교육훈련은 다음 각 호와 같이 구분한다.

1. 항공사고조사 심화교육훈련(Advanced Accident Investigation Course): 항공사고조사 기본교육훈련을 이수한 후 항공사고조사 수행에 필요한 전

관련된 특수 영역에 대한 지식을 높이기 위해 실시하는 교육훈련

2. 특별 교육훈련(Specialized Training) : 기본 교육훈련 후 사고조사관의 임무와 관련된 특정 사고조사 영역의 요구를 충족시키기 위해 필요한 기술과 지식을 보장하기 위한 교육훈련

<신 설>

<신 설>

3. 재자격부여교육훈련(Re-qualification Training): 일시적으로 자격을 상실한 자에게 재자격을 부여하기 위하여 실시하는 교육훈련(단, 다른 특별

분야의 심층 지식·기량 습득 및 조사단장 역량을 향상하기 위한 전문과정

2. 항공사고조사 특별교육훈련(Specialty Accident Investigation Course): 항공사고조사 기본교육훈련을 이수한 후 특정 분야의 전문지식·역량을 향상하기 위한 전문과정

3. 철도사고조사 심화교육훈련: 철도사고조사 초기·직무교육훈련을 이수한 후 철도사고조사 수행에 필요한 전 분야의 심층 지식·기량 습득 및 조사단장 역량을 향상하기 위한 전문교육훈련

4. 철도사고조사 특별교육과정: 철도사고조사 특정 분야의 전문지식·역량을 향상하기 위한 전문교육훈련

5. 재자격부여교육훈련(Re-qualification Training): 사고조사관이 위원회에서 6개월 이상 사고조사업무에 종사하지 아니하여 그 자격이 정지된 사

한 규정이 없을 경우 직무교육훈련 과목에 준하여 실시)

④ 제2항에 따른 교육훈련의 과목, 내용 및 시간은 별표 3과 같으며, 세부 교육훈련내용 및 실시방법은 훈련매뉴얼을 따른다.

⑤ 위원회에서 제1항 각 호의 직무를 수행하고 있는 기존의 직원은 다음 각 호의 교육훈련을 이수해야 한다.

1. 정기교육훈련

<신 설>

<신 설>

고조사관에게 자격을 다시 부여하기 위해 실시하는 교육훈련. 이 경우 다른 특별한 규정이 없는 경우 정기교육훈련 또는 직무교육훈련 과정에 준하여 실시한다.

④ 제2항·제3항에 따른 교육훈련의 과목, 내용, 시간 등 교육훈련 프로그램은 별표 3과 같으며, 교육훈련 세부 사항은 조사매뉴얼 또는 훈련매뉴얼에 따른다.

⑤ 제17조제1항에 따른 해당 직무별 신규임용자 또는 신규보직자가 받아야 할 교육훈련은 다음 각 호와 같다. 다만, 직무를 겸직하려는 직원은 해당되는 모든 직무의 교육훈련을 받아야 하며, 직무 간 공통된 과목은 통합하여 이수할 수 있다.

1. 기술행정공무원

가. 별표 3 제1호에 따른 공무원 기본 소양교육: 신규임용된 공무원(전문임기제공무원을 포함)만 해당한다.

나. 초기교육훈련: 별표 3에

<신 설>

2. 제1항 각 호의 새로운 직무를
부여받는 경우에는 초기교육
훈련 및 직무교육훈련. 다만
종전에 받은 교육훈련 내용
등에 따라 일부를 생략하거나
기간을 단축할 수 있다.

<신 설>

<신 설>

<신 설>

<신 설>

<신 설>

<신 설>

<신 설>

따른 항공사고조사관 또는
철도사고조사관 중 해당
직무분야에 적합한 어느
하나의 분야를 선택하여
실시한다.

다. 별표 3 제4호에 따른 항공
안전 교육훈련: 항공직만
해당한다.

2. 항공사고조사관

가. 별표 3 제1호 및 제2호가
목에 따른 필수교육훈련

나. 별표 3 제2호나목에 따른
선택교육훈련(필요시)

다. 별표 3 제4호에 따른 항공
안전 교육훈련

3. 철도사고조사관:

가. 별표 3 제1호 및 제3호가
목에 따른 필수교육훈련

나. 별표 3 제3호나목에 따른
선택교육훈련(필요시)

4. 제2항제2호에 따른 직무교육

<신 설>

<신 설>

<신 설>

⑥ 제1항 각 호의 직무를 겸직하고 있는 직원은 특별한 규정이 없는 한 해당되는 모든 직무

훈련은 국내사고에 대한 조사를 2회 이상 실시해야 하고, 교관은 교육생에 대해 적합 여부를 평가해야 하며, 직무교육훈련의 평가 방법은 다음 각 목과 같다.

가. 평가항목별로 적합(S, 70% 이상) 또는 부적합(U, 70% 미만)으로 구분. 다만, 평가항목 중 하나라도 부적합 시에는 만족 때까지 직무교육훈련을 계속 수행한다.

나. 가목에도 불구하고 교관이 평가 방법을 달리 정하는 경우 그 평가 방법을 직무교육훈련 결과보고서에 포함해야 한다.

다. 평가보고서는 별지 제00호서식의 사고조사관 직무교육훈련 평가보고서 또는 해당 매뉴얼에서 정한 양식에 따른다.

⑥ 직무를 수행하고 있는 기존 직원(이하 “재직자”라 한다)은 매년 별표 3에 따른 해당 분야

의 교육훈련을 이수해야 한다.

<신 설>

<신 설>

<신 설>

<신 설>

별 정기교육훈련을 받아야 하
며, 정기교육훈련의 인정 기간,
운영 방법은 다음 각 호와 같다.

1. 정기교육훈련 인정 유효기간:
정기교육훈련을 수료한 연도
기준 다음 연도의 말까지

2. 임명된 사고조사관은 교육
수료 다음 연도부터 정기교육
훈련을 연 1회 이상 이수해야
한다.

3. 다음 각 목의 어느 하나에 해
당하는 교육과정을 이수하는
경우 정기교육훈련을 받은 것
으로 본다.

가. 별표 3에 따른 항공·철
도 사고조사관 정기교육훈
련 및 항공안전 교육훈련

나. 사고조사 분야 국외 전문
교육 과정

다. 사고조사 관련 워크숍, 국
제회의 등에 2일 이상 참
석

4. 사고조사관이 정기교육훈련
을 이수하지 아니한 경우에는
재자격부여교육훈련을 이수하
기 전까지 사고조사관의 자격

⑦ 제2항 각 호의 교육훈련을 실시할 수 있는 교관의 자격은 다음 각 호와 같다.

1. ~ 2. (생략)

3. 제1호 및 제2호에 따른 자격을 갖춘 교관을 확보할 수 없는 경우에는 사무국장의 별도 승인을 받아 교관으로 지명 또는 위촉할 수 있다.

⑧ 위원회는 소속 직원 개인별로 다음 각 호의 내용이 포함된 별지 제7호서식의 이력 및 교육훈련기록부를 작성·유지하여야 한다.

1. ~ 6. (생략)

⑨ (생략)

⑩ 위원회는 제2항 및 제3항 각 호의 교육훈련 과정을 전문교육기관에 위탁할 수 있다.

이 일시 중지된 것으로 본다.

⑦ (현행과 같음)

1. ~ 2. (현행과 같음)

3. 사무국장은 제1호 및 제2호에 따른 자격을 갖춘 교관이 없는 경우에는 해당 분야의 자격과 경력 등을 고려하여 적합한 사람을 교관으로 지정 또는 위촉할 수 있다.

⑧ 위원회 소속 직원은 개인의 이력과 교육훈련 실적을 별지 제7호서식의 이력 및 교육훈련기록부에 작성·유지해야 하며, 수료증 또는 교육훈련을 받았다는 내용을 증빙할 수 있는 서류를 함께 보관·관리해야 한다.

<삭제>

⑨ (현행과 같음)

⑩ ----- 자체 교육(집체교육, 사이버교육, 워크숍 등)을 하거나 국내외 교육기관에 교육훈련 과정의 전부 또는 일부를 위탁할 수 있다. 다만, 위

탁교육의 경우 교육훈련 내용의
중요성, 전파교육의 필요성 등
을 고려하여 소속 직원에게 전
파교육을 할 수 --.

제18조 (생 략)

제19조(수당 및 여비) 위원회는
법 제33조제2항 및 영 제8조에
따라 위원회 회의 및 기술회의
등에 참석하여 발언하거나 의견
을 진술하는 위원·자문위원·
전문가 또는 참고인 등에게 예
산의 범위 내에서 수당 및 여비
를 지급할 수 있으며 다음 각
호의 기준에 따라 지급한다. 다
만, 공무원이 그 소관업무와 직
접적으로 관련되어 위원회에 출
석하는 경우에는 지급하지 않는
다.

1. ~ 4. (생략)

제20조(적용범위) ① 항공사고등
에 대한 사고조사 적용범위는
다음 각 호와 같다.

1. ~ 4. (생략)

5. 그 밖에 위험기반 분석에 따라
사건의 심각성이 도출되어
위원장이 사고조사가 필요하

제18조 (현행과 같음)

제19조(수당 및 여비) -----

관계인 또는 제17조제7항제3호
에 따른 위촉된 교관 등에 대해

1. ~ 4. (현행과 같음)

제20조(적용범위) ① (현행과 같음)

1. ~ 4. (현행과 같음)

5. 그 밤에 법 제3조제4항 및 제5조제6호에 따라 사고조사로부터 얻는 교훈이 안전 제고

다고 판단한 다음 각 목의 항공안전장애. 이 경우 사고조사는 「국제민간항공협약」과 같은 협약의 부속서에서 채택된 표준과 방식 및 이 규정에 따라 실시한다.

가. 해당 사건이 사고로 확대될 수 있는 확실한 시나리오가 있는 경우

나. 해당 사건이 사고로 확대되지 않도록 하는 방어장치(실패한 방어장치는 제외한다)가 없는 경우

② (생략)

<신설>

<신설>

제21조(사고조사의 목적 등) ① 위원회가 수행하는 사고조사의

에 미치는 영향을 고려해 위원장이 사고조사가 필요하다고 판단한 사건(이하 “조사가 필요한 항공안전장애(Incident to be investigated)”이라 한다)

<삭제>

<삭제>

② (현행과 같음)

제20조의2(항공기준사고 분류 방법 및 절차) ① 항공기에 발생한 사건은 필요시 위험기반 분석(Event Risk-based Analysis) 결과에 따라 항공기준사고로 분류할 수 있다.

② 제1항에 따른 위험기반 분석(Event Risk-based Analysis) 방법 및 절차는 항공기 사고 및 준사고 조사 매뉴얼에 따른다.

제21조(사고조사의 목적 등) ① -----

목적은 정확한 사고원인 규명을 통한 사고의 예방과 재발방지이며, 사고에 대한 비난이나 책임 소재를 규명하는 것은 아니다.

② 위원회가 수행하는 사고조사는 법 제30조에 따라 비난이나 책임소재를 규명하기 위한 모든 행정 또는 사법절차와 분리되어야 한다.

③ ~ ⑤ (생략)

제22조(사고발생 접수절차) ① 위원회는 국내외에서 발생한 항공·철도사고등 및 조사가 필요한 항공안전장해를 다음 각 호의 방법으로 접수하여야 하며, 구두·전화·팩스·인터넷·이메일 등 가용한 모든 방법을 이용하여 접수할 수 있다.

1. ~ 3. (생략)

<신설>

----- 비난을 하거나 -----
-----.

② -----
----- 비난을 하거나 -----

-----.

③ ~ ⑤ (현행과 같음)

제22조(사고접수 방법 및 절차) ① 국내외에서 발생한 항공·철도사고등 및 조사가 필요한 항공안전장해는 구두, 전화(휴대전화 포함), 팩스, 인터넷 홈페이지, 이메일 등의 방법으로 접수한다.

<삭제>

② 제1항의 접수에 필요한 전화번호, 팩스번호, 인터넷 홈페이지 및 이메일 주소 등은 위원회의 인터넷 홈페이지에 게재하며, 24시간 접수체계가 유지될 수 있도록 전화번호 등의 연락처를 상시 현행화해야 한다.

<신 설>

② 전 직원은 사고조사에 신속하게 참여할 수 있도록 항시 비상연락망을 유지해야 하며, 항공조사팀 및 철도조사팀은 사고 발생 시 신속한 대응을 위해 매월 비상대응근무조를 편성하여 운영해야 한다.

③ 사고접수 시 보고 절차는 다음 각 호와 같다.

1. 사고 발생을 접수한 사고조사관 및 그 밖의 직원은 지체 없이 사고 발생 사실을 해당 조사팀장에게 보고한다. 다만, 긴급한 사항에 대해서는 관련 있는 직원 또는 전 직원에게 가능한 한 신속하게 전파한다.

2. 보고받은 조사팀장은 사고의 발생 경위, 피해상황 등을 파악하여 사고조사의 필요 여부 등을 사무국장에게 보고하며, 운송용 항공기의 사망사고, 대형 열차사고 등 중대 사고에 대해서는 위원장에게도 보고한다. 다만, 신속한 초동 조치가 필요한 경우에는 선조치한 후 보고할 수 있다.

④ -----

--- 연중 24시간 운영되는 신속대응팀(go-team)의 근무편성표를 매월 수립·운영---.

③ (생략)

④ 위원회는 제1항에 따라 접수한 내용에 대하여 별지 제8호서식에 따라 기록·보관해야 한다.

제23조(사고발생 통보절차) ① 위원회는 대한민국의 영역에서 IC AO 체약국 항공기의 항공사고 등 및 조사가 필요한 항공안전 장애가 발생한 사실을 알게 된 경우에는 가장 적절하고 신속한 가용수단을 이용하여 다음 각 호에 따라 지체 없이 발생 사실을 통보해야 하며, 통보 내용에 대한 정보 미비를 이유로 통보를 지연해서는 안 된다. 다만, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애 발생 사실을 알지 못해 등록국 또는 운영국으로부터 통보받았을 경우에는 그 국가에는 통보하지 아니할 수 있다.

1. ~ 2. (생략)

<삭 제>

⑤ 제1항에 따른 접수 정보는 다음 각 호의 대장에 작성·관리한다.

1. 항공사고등 및 조사가 필요한 항공안전장애: 별지 제8호서식

2. 철도사고: 별지 제8호의3서식

제23조(사고발생 통보절차) ① --

----- 사고·준사고

방법-----

----- 통보해야 하며,

통보사항의 부족을 이유로 통보

를 지연시켜서는 -----

통보받은 경우 그 국가에 ----

-----.

1. ~ 2. (현행과 같음)

3. 통보 대상 관리 : ICAO 기술지침(Doc. 9756), ICAO 웹사이트 및 해당국가 사고조사기구 웹사이트에서 주기적으로 확인하여 별지 제9호서식에 기록한다.

4. (생략)

5. 통보 내용 : 평문으로 작성하며, 즉시 이용할 수 있도록 다음 각 목의 정보를 포함하여 가능한 많은 정보를 포함한다.

가. 식별 약어 : 항공기사고는 “ACCID”, 항공기준사고는 “SINCID”, 항공안전장애는 “INCID”

나. (생략)

다. 항공기의 소유자, 운영자, 임대인의 성명(해당시)

3. 통보 대상 관리: ICAO 기술지침(Doc. 9756), ICAO 홈페이지 및 해당 국가 사고조사기관의 홈페이지에서 통보에 필요한 전화번호, 팩스번호, 인터넷 홈페이지 및 이메일 주소, 항공고정통신망(AFTN) 주소 등을 주기적으로 확인하여 별지 제9호서식의 통보 대상 관리대장에 작성·관리해야 한다. 이 경우 위원회의 연락처가 변경되는 경우 ICAO에 통보해야 한다.

4. (현행과 같음)

5. 통보사항: 즉시 이용할 수 있도록 평문으로 작성하며 통보시 포함되어야 할 사항은 다음 각 목과 같다.

가. 약어 표시: -----

나. (현행과 같음)

다. -----
----- 임차인-----

라. (생략)

마. 항공사고등 및 조사가 필요한 항공안전장애의 발생 일시(현지시간 또는 세계표준시)

바. ~ 사. (생략)

아. 승무원과 승객 수, 탑승자 중 사망 및 중상자 수, 기타 사망 및 중상자 수

자. 항공사고등 및 조사가 필요한 항공안전장애의 개요, 파악된 항공기 손상 정도

차. ~ 카. (생략)

타. 발신 당국의 식별, 사고조사단장 및 발생국의 조사당국과 수시 연락을 위한 수단

파. 항공기에 탑재되어 있는 위험물 위치와 이에 대한 설명

<신설>

6. ~ 11. (생략)

② 위원회는 대한민국 영역 밖의 다른 ICAO 체약국에서 발생한 대한민국이 등록국, 운영국,

라. (현행과 같음)

마. 항공기사고 · 항공기준사고

바. ~ 사. (현행과 같음)

아. -----, 탑승자 · 사망자 · 중상자 수, 기타 사망자 · 중상자 수

자. 항공기사고 · 항공기준사고

차. ~ 카. (현행과 같음)

타. 통보 당국의 표시, 발생국의 조사단장 및 사고조사당국 연락처

파. 항공기에 탑재된 위험물의 위치와 이에 대한 설명

하. 그 밖에 필요한 사항

6. ~ 11. (현행과 같음)

② -----

설계국 또는 제작국인 항공기의 항공사고등 및 조사가 필요한 항공안전장해를 통보받은 경우에는 다음 각 호와 같이 조치해야 한다.

1. (생략)

2. 위원회는 발생국에 항공사고등 및 조사가 필요한 항공안전장해에 관련된 항공기와 운항승무원에 관한 모든 가용정보를 가능한 한 신속히 제공해야 한다. 또한 위원회는 해당 발생국에 신임대표 임명 여부, 임명할 경우 신임대표의 성명, 연락처, 발생국 도착 예정일시도 통보해야 한다.

3. ~ 4. (생략)

③ 위원회는 대한민국 영역, IC AO 비체약국의 영역 또는 모든 국가의 영역 밖에서 발생한 대한민국이 등록국인 항공기의 항공사고등 및 조사가 필요한 항공안전장해를 조사할 경우에는 가장 적절하고 신속한 가용수단을 이용하여 다음 각 호에 따라 지체 없이 발생 사실을 통보해

항공기사고·항공기준사고 ---

1. (현행과 같음)

2. ----- 항공기사고·항공기준사고 -----

3. ~ 4. (현행과 같음)

③ -----

항공기사고·항공기준사고 ---

야 하며, 통보 내용에 대한 정보
미비를 이유로 통보를 지연해서
는 안 된다.

1. ~ 2. (생 략)

④ 위원회는 ICAO 비체약국의
영역 또는 모든 국가의 영역 밖
에서 발생한 대한민국이 운영
국, 설계국, 제작국인 항공기의
항공사고등 및 조사가 필요한
항공안전장애 발생을 통보받은
경우에는 다음 각 호와 같이 조
치해야 한다.

1. ~ 3. (생 략)

⑤ 위원회는 대한민국이 항공사
고등 및 조사가 필요한 항공안
전장애의 조사참여국인 경우에
다음 각 호와 같이 조치해야 한
다.

1. (생 략)

2. 항공사고등 및 조사가 필요
한 항공안전장애가 발생하기
전에 대한민국의 시설이나 지
원업무가 관련 항공기에 의해
이용되었거나 통상적으로 이
용되었을 가능성이 있고, 또한
조사관련 정보를 가지고 있는

-----.

1. ~ 2. (현행과 같음)

④ -----

항공기사고 · 항공기준사고 ---

-----.

1. ~ 3. (현행과 같음)

⑤ ----- 항공기사고 ·
항공기준사고 -----

-----.

1. (현행과 같음)

2. 항공기사고 · 항공기준사고 -

경우에는 동 정보를 조사수행
국에 제공한다.

3. 대한민국이 등록국 또는 운
영국인 경우에는 항공사고등
및 조사가 필요한 항공안전장
애에 관련된 항공기가 다른
국가에 착륙했는지라도 조사
수행국이 해당 항공기의 비행
기록장치 기록을 요청할 때에
는 이를 제공해야 하며, 필요
시 비행기록장치도 제공해야
한다.

4. 대한민국이 등록국 또는 운
영국인 경우에는 조사수행국
이 요청하는 항공사고등에 관
련된 항공기의 운항에 직·간
접적인 영향을 미친 모든 조
직에 관한 정보를 제공해야
한다.

⑥ (생략)

<신 설>

-----.

3. -----
----- 항공기사고·항공기
준사고 -----

-----.

4. -----

----- 항공기사고·
항공기준사고-----

-----.

⑥ (현행과 같음)

⑦ 위원회는 국내 항공·철도사
고등의 발생 통보에 필요한 관
계기관의 최신 전화번호, 팩스
번호, 인터넷 홈페이지 및 이메일 주소 등을 주기적으로 관리
해야 하며, 위원회의 연락처가

제24조(증거·잔해 보관시설) ① (생략) 1. <u>보관시설</u> : 세종사무실, 시험 분석실 2. <u>격납고</u> : 시험분석실 및 잔해 <u>보관 격납고</u> 3. (생략) ② (생략) 1. ~ 2. (생략) 제25조 ~ 제28조 (생략) 제29조(조사단의 구성) ① 위원회 는 법 제20조제2항 및 영 제5조 제4항에 따라 위원회의 위원, 사고조사관, 직원과 다음 각 호 의 국가·기관 등의 사고조사관 · <u>신임대표</u> · <u>신임대표고문</u> · 전 문가·직원으로 조사단을 구성 하여 운영할 수 있다. 이 경우에 사고 당사자 및 이해관계자는 제척해야 한다. 1. ~ 4. (생략) ② (생략)	<u>변경되는 경우 관계기관에 통보 해야 한다.</u> 제24조(증거·잔해 보관시설) ① (현행과 같음) 1. <u>보관시설(Storage facility):</u> <u>세종사무실, 시험분석센터, 격 납고(Hangar, (舊) APO 건 물))</u> <u><삭 제></u> 3. (현행과 같음) ② (현행과 같음) 1. ~ 2. (현행과 같음) 제25조 ~ 제28조 (현행과 같음) 제29조(조사단의 구성) ① ----- ----- ----- ----- ----- <u>신임대표 자문관</u> ----- -----. ----- -----. 1. ~ 4. (현행과 같음) ② (현행과 같음)
--	--

③ 위원회는 제1항 및 제2항에 따른 조사단의 구성을 사고의 규모 및 유형에 따라 조정할 수 있다. 이 경우에는 반드시 사고 조사 경험이 있는 숙련된 위원회의 조사관이 1명 이상 참여해야 한다.

④ ~ ⑦ (생략)

제30조(조사권한 등) ① 제29조에 따라 구성된 조사단은 사고조사 수행의 독립성을 위해 다음 각 호를 포함한 모든 조사 분야에 대한 완전한 권한을 갖는다.

1. ~ 6. (생략)

② ~ ⑤ (생략)

제31조(사고조사의 재개) ① 위원회는 법 제27조에 따라 사고조사가 종결된 이후에 사고조사 결과가 변경될 만한 중요한 증거가 발견된 경우에는 사고조사를 재개할 수 있다.

③ -----

--- 사고조사관-----
-----.

④ ~ ⑦ (현행과 같음)

제30조(조사권한 등) ① 위원회는 법 제4조제2항에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하여 사고조사를 독립적으로 수행할 수 있는 권한을 갖는다.

1. ~ 6. (현행과 같음)

② ~ ⑤ (현행과 같음)

제31조(사고조사의 재개) ① 조사팀장은 법 제27조에 따라 사고조사가 종결된 이후에 사고조사 결과가 변경될 만한 중요한 증거가 발견된 경우에는 재조사 필요성 등을 사무국장 및 위원장에게 보고해야 한다. 이 경우 “사고조사가 종결된 이후에 사고조사 결과가 변경될 만한 중요한 증거가 발견된 경우”란 공식 수색작업이 종료된 후 행방

<신 설>

② 위원회는 사고조사를 재개할 경우에는 먼저 사고조사를 개시했던 국가의 동의를 얻어야 한다.

③ (생략)

제32조 ~ 제35조 (생략)

제36조(대한민국이 담당하는 항공 사고등에 대한 조사에 신임대표의 임명 등) ① ~ ④ (생략)

⑤ 위원회는 대한민국이 조사권한을 가지는 사고를 조사하는 경우 해당 항공기의 등록국 및 운영국에게 항공기 운영자가 추천하는 사람 1명 이상을 신임대표를 보조할 신임대표고문으로 임명할 권한을 부여해야 한다.

불명된 것으로 간주했던 항공기의 위치가 파악된 경우 등을 말한다.

② 위원장은 재조사 심의를 위해 분과위원회의 회의를 소집하고 이후 분과위원회 의결을 거쳐 이를 결정한다.

③ 외국에서 발생한 항공기 사고에 대한 사고조사를 재개하려는 경우에는 제2항에 따른 재조사 결정 이후에 사고조사를 개시했던 국가의 동의를 얻어 사고조사를 다시 할 수 있다.

<삭 제>

제32조 ~ 제35조 (현행과 같음)

제36조(대한민국이 담당하는 항공 사고등에 대한 조사에 신임대표의 임명 등) ① ~ ④ (현행과 같음)

⑤ -----

----- 신임대표 자문관 -----
-----.

⑥ 위원회는 대한민국이 조사 권한을 가지는 사고를 조사하는 경우 해당 항공기 설계국 및 제작국에게 항공기 형식설계자 및 최종조립자가 추천하는 사람 1명 이상을 신임대표를 보조할 신임대표고문으로 임명할 권한을 부여해야 한다.

⑦ 위원회는 대한민국이 조사 권한을 가지는 사고를 조사하는 경우 신임대표고문에게는 신임대표의 감독 하에 신임대표가 사고조사에 참여하는데 필요한 범위까지만 사고조사 참여를 허용해야 한다.

⑧ 위원회의 사고조사에 참여한 신임대표 및 신임대표고문은 위원회에 항공사고등과 관련된 모든 정보를 제공해야 하며, 위원회의 동의 없이 조사 진행상황 및 조사결과(findings) 등을 누설해서는 안 된다.

⑨ 신임대표 또는 신임대표고문에 대하여 반드시 사고현장에 파견되어 상시 체류할 것이 요구되지는 아니한다.

⑥ -----

- 신임대표 자문관-----
-----.

⑦ -----

--- 신임대표 자문관-----

-----.

⑧ -----
-----신임대표 자문관-----

-----.

⑨ 위원회는 사고 피해 상황 등을 고려하여 신임대표 또는 신임대표 자문관의 파견 기간을 변경할 수 있다.

⑩・⑪ (생략)

제37조(신임대표 등의 조사 참여 범위) ① 등록국, 운영국, 설계국, 제작국 등의 지위로서 사고 조사에 참여한 신임대표, 신임대표고문, 신임대표고문의 자문위원 또는 전문가 등은 사고조사단장의 통제 하에 다음 각 호를 포함한 모든 조사 분야에 참여할 수 있다.

1. ~ 9. (생략)

② (생략)

제38조(외국이 담당하는 항공사고 등의 조사에 대한민국의 신임대표 임명 등) ① ~ ③ (생략)

②・③ (생략)

④ 위원회는 대한민국이 항공기의 등록국 또는 운영국의 지위로서 신임대표를 임명하는 경우에는 항공기 운영자가 추천하는 사람 1명 이상을 신임대표를 보조할 신임대표고문으로 임명해야 한다.

⑤ 위원회는 대한민국이 항공기의 설계국 또는 제작국의 지위

⑩・⑪ (현행과 같음)

제37조(신임대표 등의 조사 참여 범위) ① -----

----- 신임대표 자문관,
자문위원-----
--조사단장-----

-----.

1. ~ 9. (현행과 같음)

② (현행과 같음)

제38조(외국이 담당하는 항공사고 등의 조사에 대한민국의 신임대표 임명 등) ① ~ ③ (현행과 같음)

②・③ (현행과 같음)

④ -----

----- 신임대표 자문관-----
---.

⑤ -----

로서 신임대표를 임명할 때에는
항공기 형식설계자 또는 최종조
립자가 추천하는 사람 1명 이상
을 신임대표를 보조할 신임대표
고문으로 임명해야 한다.

⑥ 위원회는 외국이 담당하는
항공사고등의 조사에 참가하는
경우 신임대표고문에게는 신임
대표의 감독 하에 신임대표가
사고조사에 참여하는데 필요한
범위까지만 사고조사 참여를 허
용해야 한다.

⑦ 신임대표 및 신임대표고문은
사고조사를 담당하는 국가에 항
공사고등과 관련한 모든 정보를
제공해야 하며, 그 국가의 동의
없이 조사 진행상황 및 조사결
과(findings) 등을 누설해서는
안 된다.

⑧ · ⑨ (생략)

⑩ 신임대표 또는 신임대표고문
에 대하여 반드시 사고현장에
파견되어 상시 체류할 것이 요
구되지는 않는다.

⑪ ~ ⑫ (생략)

⑬ 위원회는 신임대표를 임명할

----- 신임대표 자
문관-----.

⑥ -----

----- 신임대표 자문관-----

-----.

⑦ ----- 신임대표 자문관

-----.

⑧ · ⑨ (현행과 같음)

⑩ ----- 신임대표 자문관

-----.

⑪ ~ ⑫ (현행과 같음)

⑬ -----

경우 1명 이상의 그 사고와 관련된 분야의 전문가를 신임대표를 보조할 신임대표고문으로 임명할 수 있다.

제39조 ~ 제43조 (생략)

제44조(최종보고서 등) ① 부속서 13 및 법 제25조에 따른 최종보고서(Final Report), 최종보고서 초안(Draft Final Report) 및 중간보고서(Interim Statement)는 다음 각 호에 따라 작성해야 한다. 다만, 사고의 상황에 따라 수정할 수 있다.

1. 항공사고등 및 조사가 필요한 항공안전장애 : 별지 제13호서식

2. 철도사고 : 별지 제14호서식 <신설>

----- 신임대표 자문관 -----
-----.

제39조 ~ 제43조 (현행과 같음)

제44조(최종보고서 등) ① 법 제25조 및 부속서 13에 따른 최종보고서(Final Report), 최종보고서 초안(Draft Final Report) 및 중간보고서(Interim Statement)의 작성 방법은 다음 각 호와 같다.

1. 항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애: 별지 제13호서식. 다만, 사고 규모, 사고내용, 발생원인 및 피해 상황 등을 고려하여 별지 제15호서식의 소규모 조사 보고서 양식을 사용할 수 있다.

2. (현행과 같음)

3. 경량항공기사고 및 초경량비행장치사고: 별지 제15호서식. 다만, 사고 규모, 사고내용, 발생원인 및 피해 상황 등을 고

<신 설>

② 위원회는 안전권고가 포함된 최종보고서 초안의 사본을 다음 각 호의 국가에 송부하고 송부일로부터 60일 이내에 가능한 신속히 보고서에 대한 중요하고 구체적인 의견을 회신하도록 해당 국가에 요청해야 한다.

1. 사고조사 착수국(the State that instituted the investigation)

1. ~ 6. (생략)

③ 위원회는 최종보고서 초안을 송부할 경우에는 팩스, 이메일,

려하여 기본양식을 자유롭게 변형하여 작성할 수 있다.

4. 중간보고서(Interim Statement): 별도의 형식 없이 사고조사의 진행 상황과 사고조사 중에 제기된 모든 안전 문제에 관한 사항을 이해관계자에게 알릴 목적으로 간략하게 작성. 다만, 항공기 분야 사고조사의 경우 안전권고 등 상세한 추가정보를 포함 시 예비보고서의 양식을 사용할 수 있다.

② 항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애에 대한 최종보고서 초안의 사본은 다음 각 호의 국가에 송부하고 그 -----

-----.

1. ----- 개시국-----

1. ~ 6. (현행과 같음)

③ 제2항에 따른 최종보고서 초안의 송부는 팩스, 이메일, 택배

택배 또는 속달 우편 중 가장 적절하고 신속한 가용수단을 이용해야 한다.

④ (생략)

⑤ 위원회는 항공·철도사고등의 경우 위원회의 의결을 거친 최종보고서를 다음 각 호에 해당하는 국가 등에 송부하여야 한다. 다만, 철도사고의 경우에는 설계국, 제작국, 그 밖에 필요한 국가(관계기관 포함)가 요청할 때에 최종보고서를 송부할 수 있다.

1. 사고조사 참가국(the State that instituted the investigation)

2. ~ 9. (생략)

⑥ (생략)

⑦ 위원회는 사고예방을 위하여 항공·철도사고등의 최종보고서를 가능한 한 발생일로부터 12개월 이내에 인터넷 홈페이지 등을 이용하여 공표해야 한다. 다만, 12개월 이내에 공표하지 못할 경우에는 사고 발생 후 매년마다 조사의 진행상황 및 제

또는 속달 우편 등의 방법 중 가장 적절하고 신속한 방법을 이용한다.

④ (현행과 같음)

⑤ 항공기사고, 항공기준사고 및 조사가 필요한 항공안전장애에 대한 최종보고서는 공표 후 지체 없이 다음 각 호의 국가 또는 ICAO에 송부해야 한다.

1. ----- 개시국-----

2. ~ 9. (현행과 같음)

⑥ (현행과 같음)

⑦ 최종보고서의 공표 시기 및 방법은 다음 각 호와 같다.

1. 공표 시기

가. 항공기사고·항공기준사고·조사가 필요한 항공안전장애·철도사고: 사고가 발생한 날부터 12개월 이내. 다만, 12개월 이내에

기된 안전문제에 관한 중간보고서(Interim Statement)를 공표해야 한다.

⑧ 위원회는 항공기준사고, 경량항공기 또는 초경량비행장치 사고조사보고서를 작성할 경우에는 사고규모, 발생원인 및 피해정도 등을 고려하여 별지 제15호서식을 적용하여 작성할 수 있다.

⑨ ICAO에 송부되는 최종보고

공표를 할 수 없는 경우에는 사고가 발생한 날을 기준으로 매년마다(매 1년이 되는 해의 기준일과 같은 날 또는 그 기준일 전까지를 말한다) 중간보고서를 공표해야 한다.

나. 경량항공기사고·초경량비행장치사고: 사고가 발생한 날부터 6개월 이내. 다만, 중간보고서는 공표하지 아니한다.

2. 공표 방법: 법 시행령 제7조에 따라 위원회의 인터넷 홈페이지에 게재하거나 언론기관 발표, 인쇄물의 발간 등 일반인이 쉽게 알 수 있는 방법으로 공표

<삭 제>

⑨ ICAO 및 관련 국가에 송부

서는 제1항의 서식에 따라 ICAO의 공식언어 중 하나인 영어로 작성하여야 한다.

⑩ 사고조사 수행국에서 적절한 시기내에 최종보고서 및 중간보고서가 발행되지 않을 경우에는 사고조사 참가국은 안전관련 사항의 공표권한을 사고조사 수행국에 서면으로 요청할 수 있다. 사고조사 수행국이 동의하지 않거나 30일내에 회신이 없는 때에는 사고조사 참여국들이 상호 협의하여 안전관련 이슈사항들을 공표할 수 있다.

제45조 ~ 제50조 (생략)

제51조(시험·분석체계) ① 위원회는 효율적인 사고조사를 위하여 다음 각 호의 시험·분석체계를 갖추어야 한다.

1. ~ 4. (생략)

② (생략)

1. ~ 3. (생략)

하는 최종보고서는 영어로 작성한다.

⑩ 조사 수행국이 부속서 13에서 명시한 기간 내에 최종보고서(Final report) 또는 중간보고서(Interim statement)를 공표하지 않는 경우 위원회는 조사수행국에 서면으로 해당 정보와 함께 제기된 안전 문제를 포함하는 보고서(statement)를 공표하는 것에 대한 동의를 요청할 수 있으며, 조사 수행국이 명시적 동의를 하거나 30일 이내에 해당 요청에 응답하지 않는 경우 위원회는 조사참여국과 협조한 후 해당 보고서(statement)를 공표해야 한다.

제45조 ~ 제50조 (현행과 같음)

제51조(시험·분석체계) ① 법 제23조에 따라 위원회는 -- 위해

-----.

1. ~ 4. (현행과 같음)

② (현행과 같음)

1. ~ 3. (현행과 같음)

③ 제2항에 따라 다른 기관 또는 외국의 시설을 이용하는 경우에는 부속서 13 첨부 D(별표 6. 비행기록장치의 해독과 분석에 대한 지침)의 비행기록장치의 해독과 분석에 대한 지침을 준수하도록 조치해야 하며, 예산의 범위 안에서 그 경비를 지급할 수 있다.

<신 설>

<신 설>

제52조 ~ 제56조 (생략)
제57조(사고현장 안전) 항공·철도사고등 현장에 접근하는 조사관, 외부참가자 등은 「산업안전보건법」과 국제기준 등에 따

③ 제1항제1호에 따른 비행기록장치의 해독·분석에 관하여는 별표 6을 준용한다.

④ 법 제23조제2항에 따라 위원회는 제1항제4호에 따른 항공기·철도차량 등의 구성품 등에 대한 검사·시험·분석을 할 수 있는 시설·장비가 없는 경우에는 검사·시험·분석 등의 업무를 국내외 관계 전문가·전문기관 등에 의뢰할 수 있다.

⑤ 제1항제4호에 따른 재료 시험·분석에 관하여는 「항공·철도사고조사위원회 시험분석업무규정」에 따른다.

제52조 ~ 제56조 (현행과 같음)
제57조(사고현장 안전) -----
----- 사고조사관, 사고조사에 참여하는 위원회 소속이 아닌 국내외 기관의

라 사고현장의 생물학적, 방사능 및 그 밖에 위험으로부터 보호받기 위하여 다음 각 호와 같이 조치해야 하며, 세부 사항은 사고조사매뉴얼을 따른다.

1. 사고현장 안전관리자(사고조사단장 또는 기체엔진시스템 조사관)

가. (생략)

나. 사고현장의 현존 및 잠재 위험요소를 평가하고, 소방본부 또는 위험물 전문가의 도움을 받아 조사관, 외부참가자 등에게 설명한다.

다. 조사관, 외부참가자 등에게 이미 알려진 모든 잠재적 위험요소를 설명하여 적절한 안전조치를 취하도록 한다.

라. 조사관, 외부참가자 등이 보건과 안전에 관련된 사고조사매뉴얼의 내용을 준수하도록 해야 한다.

마. 조사관, 외부참가자 등의 개인보호구 교육훈련 기록과 예방접종 기록을 확인

분야별 관계 전문가(Participant or Observer)(이하 “외부참가자”라 한다) -----

1. -----(조사단장 -----
---)

가. (현행과 같음)

나. -----

----- 사고조사관, ---
-----.

다. 사고조사관, -----

-----.

라. 사고조사관, -----

-----.

마. 사고조사관, -----

한다. 이 경우 기록이 없는 자는 현장접근을 차단할 수 있다. 2. <u>조사관</u> 및 외부참가자 등 가. ~ 라. (생략) <u><신설></u>	----- ----- -----. 2. <u>사고조사관</u> ----- 가. ~ 라. (현행과 같음) 3. <u>외부참가자의 권한·임무, 신분증(Credential) 발급 방법, 절차 등 필요한 사항은 「항공 사고조사 외부참가자 매뉴얼」에 따른다.</u>
제58조 ~ 제61조 (생략)	제58조 ~ 제61조 (현행과 같음)