

# 개정 철도안전법의 주요내용과 보완방안



**임삼진**  
한국철도협회 상임부회장  
T.02.3487.7771  
isj2020@hanmail.net



**박준태**  
한국철도협회 연구소장  
T.02.3487.7781  
pjt724@naver.com

## 1. 서론

철도 상하부리, 고속철도 운영 등 철도산업의 변화와 발전에 따라 철도안전에 대한 관심과 요구가 증가하면서 지난 2004년 철도안전법이 제정되었다. 동법은 철도안전체계를 구성하는 핵심요소들에 대한 관한 규정과 관련 주체들의 권한과 책임을 명확히 규정하여 안전관리 능력을 확보하도록 하고 있다. 철도안전수준을 높여야 한다는 사회적 요청을 배경으로 이루어진 2012년의 철도안전법 개정은 예방적, 상시적 안전관리체계로의 전환을 핵심으로 하고 있는데 전면 개정이라고 말할 수 있을 정도로 많은 부분을 정비하였다.

철도안전은 철도산업의 경쟁력을 제고하고 우리나라 철도의 해외시장 진출을 위해서도 매우 중요한 사항이다. 또한 신분당선 등 무인운전이나, 의정부나 용인 등의 경전철 운행, 트램(노면전차)의 도입 움직임, KTX의 지속적인 노선 확장 등 철도산업의 다양한 발전과 철도 중심의 대중교통 실현을 추구하는 국가정책을 고려할 때 그 중요성이 매우 크다.

2014년 3월부터 시행되는 개정 철도안전법과 관련하여 그동안 업계의 비상한 관심 속에 국토교통부, 코레일이나 한국철도협회를 비롯한 관련 기관 및 다양한 전문가의 논의

가 이루어졌다. 이 글에서는 철도안전법 주요 개정내용<sup>1)</sup>을 개괄적으로 살펴보고, 기존 법령과의 차이점을 검토하였으며 철도산업계에서 제기된 보완방안<sup>2)</sup>을 정리하고자 한다. 개정 철도안전법이 적절한 보완을 통해 철도안전에 기여하면서 철도산업의 경쟁력을 키울수 있기를 기대한다.

## 2. 개정 철도안전법의 주요 내용

### 2.1 개정 취지

철도안전법 개정 취지는 세계 최고수준의 철도 안전 확보를 목표로 하며 철도산업 변화에 대비한 안전관리체계 구축, 철도산업의 경쟁력 강화 유도, 철도안전 관련 법체계의 효율성 도모 등 철도안전 증진에 대한 의지를 담고 있다.

- ① 철도산업 변화에 대비한 안전관리체계 구축
  - 신규 철도시스템 도입, 민간 철도운영자 등의 등장 가능성에 따른 안전에 대한 우려 불식
- ② 철도산업의 경쟁력 강화 유도
  - 해외 철도시장 진출을 위한 국내 업체의 경쟁력 강화 필요성 대두
- ③ 철도안전 관련 법체계의 효율성 도모
  - 철도안전과 관련된 일원화된 법체계 구축의 필요성 제기

1) 하위법령(시행령, 시행규칙)은 현재 작성 중으로 철도안전법만 살펴봄  
2) 철도안전법 개정 토론회 등에서 거론된 보완방안을 취합하여 작성함

〈표 1.〉 철도안전제도 개선방향

기 존	개 선
사후적 안전검증	예방적 · 사전적 안전검증
안전관리 의무 모호	안전주체간 의무 명확화
정부 주도 검증	제작자, 운영기관 주도
고유한 인증체계	국가간 상호 인증 가능
사후관리, 제재수단 無	과징금 등 제재수단 확보

개정 철도안전법의 개선방향을 보다 구체적으로 살펴보면 예방적 · 상시적 안전관리체계로의 전환과 철도관련 주체들의 권한과 책임을 명확히 규정하여 안전관리 능력을 확보하겠다는 의지가 담겨 있으며, 안전기준 및 인증체계 등을 국제 기준에 맞게 체계적으로 정비하고 철도제품 제작사의 경쟁력 제고를 도모하는 제도를 도입하겠다는 내용이다. 정부 주도 검증 체계를 제작자와 운영기관 주도로 변화시킨 것과 고유한 인증체계를 국가간 상호 인증이 가능한 체계로 바꾼 것도 주목할 만한 변화이다. 이밖에도 상위 법령으로서 지속성 확보와 하위법령의 개정 용이성을 추구하고 있다.

2012년 철도안전법 개정은 이전의 철도안전관련 제도와 비교해 볼 때 그 변화의 폭이 상당히 크고 근본적인 변화를 추구했다는 점에 이전에 이루어진 제도 변화와 상당히 다르다는 것을 확인할 수 있다. <표 2>는 이전에 이루어진 철도 안전 관련 법 제도의 변화를 간략하게 정리한 것이다. 그동안 규제완화, 기술여건 수용 등을 위해 하위 법령들은 여러 차례 개정이 이루어졌다.

## 2.2 분야별 개선방향

개정 철도안전법의 주요 개선방향을 철도차량분야, 철도용품분야, 안전관리개선 등 3개 분야별로 살펴보았다.

### ① 철도차량 안전 검증체계 개선 방향

#### ■ 철도차량 검사의 실효성 강화

철도차량 성능을 국가가 직접 시험하는 방식으로 인해 발생하는 검사의 비효율성, 실효성 부족을 극복하기 위해 제작자가 설계에서부터 완성차 제작까지 요구되는 기술조건의 부합을 직접 입증하는 방향으로 개선하였다. 국가는 입증자료의 적합성을 중점적으로 검토하는 역할로 전환한다.

#### ■ 철도차량 제작자에 대한 자격 강화 및 관리

양산차량 제작과정 전반에 대해 국가가 직접 검사하여 실효성이 부족하다는 단점을 보완하기 위해 국가는 차량 제작자의 제작능력에 대한 검사에 주안점을 두고 철도차량 제작자는 차량 생애주기 전체에 걸쳐 책임을 지는 방향으로 개정되었다.

#### ■ 철도운영자 책임 강화

철도차량 제작자와 철도운영자의 계약적 관계까지 국가가 관여하고 있는 기존의 방식을 개선하여 철도차량 발주, 제작검사, 유지보수 전반에 대한 철도운영자 책임을 강화하는 방향으로 개정되었다.

〈표 2.〉 과거 철도안전관련 개정 내용

법령	개정		
	시기	내용	방향
철도안전법	2009	양벌 규정	책임 완화
철도안전법시행령	2009	제작검사기관지정기준	기준 완화
	2011	품질인증 재인증	절차 완화
철도안전법시행규칙	2008	신체검사 항목 및 기준	항목추가
	2009	차량운전면허 취득관련 교육 차량내구연한	기준 완화
	2010	적성검사 기관 및 교육훈련기관 지정기준 심사주기	기준 완화
	2011	수탁기관 및 대행기관 수수료 결정절차	기준 완화, 투명성 제고
철도차량 안전기준에 관한 규칙	2008	철도차량 안전기준 내부규정	절차 완화
	2010	철도차량 관련 기술기준	기준 변경
철도시설 안전기준에 관한 규칙	2011	철도시설 관련 기술기준	항목추가/기준 변경
위험물 철도운송 규칙	2011	위험물 분류체계, 포장방법 등	기준 변경

② 철도용품 품질인증체계 개선

■ 핵심 철도용품에 대한 기술수준 확보 의무화

기존 법 체계 하에서는 철도용품 품질인증, 표준화 등이 의무사항이 아니기 때문에 안전 제고 관련 실효성이 부족했다. 이를 기술기준 향상을 위해 필요하다고 인정하는 제품에 대해서는 기술기준 충족을 의무화하고 국가 인증 철도용품을 통해 표준화를 유도하는 방향으로 개선하였다.

■ 핵심용품 제작자의 기술경쟁력 강화

저가입찰 방식의 철도용품 구매 관행으로 인해 품질 및 기술개발 의욕 저하 등의 문제점이 나타나고 있음을 고려하여 철도용품 제작자의 제작능력, 품질관리체계 등에 대한 인증과 제작 여건에 대한 관리 감독을 시행하여 기술경쟁력을 강화할 수 있도록 개선하였다.

■ 철도운영자의 철도용품 구매 및 관리 절차 검사

저가입찰 선호, 국내 신규업체 납품에 대한 거부감 등

로 인해 신기술 채택이 소극적임을 감안하여 국가 승인을 받은 철도용품 사용을 의무화도록 개선하였다.

③ 철도운영자 및 시설관리자 안전관리 개선

■ 철도운영자 등의 안전관리 승인 절차 간소화

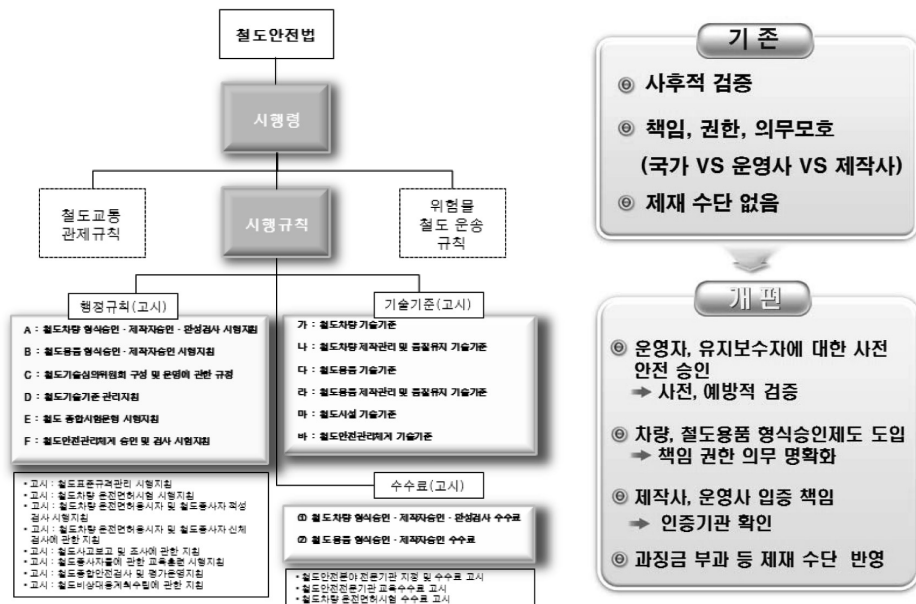
철도운영자 등은 안전관리규정, 비상대응계획 등에 대해 개별적으로 승인을 받는 방식을 개선하여 일괄 승인절차로 변경하였다.

■ 철도운영자 등의 안전관리체계에 대한 감독기능 강화

종합안전심사 기능의 실효성 강화 필요에 따라 안전관리 준수 여부에 대해 정기, 수시 검사를 시행하고 안전관리와 관련된 위반사항에 대해 운영제한, 과징금 부과 등 처벌을 강화하도록 개정하였다.

④ 기타

이밖에도 이전에는 관제권 부여 및 지시 준수 의무 등에 관한 명확한 규정이 없었으나, 철도교통 관제에 대한 국가



출처: 국토교통부(2013. 6), 철도안전인증체계 개편 설명회 자료 재인용

<그림 1> 철도안전 제도개선 체계

차원의 큰 틀을 제시하였다. 또한 종합시험운행 결과에 대한 국가차원의 검토와 기술기준의 변경 용이성을 확보하는 방향으로 개정되었다.

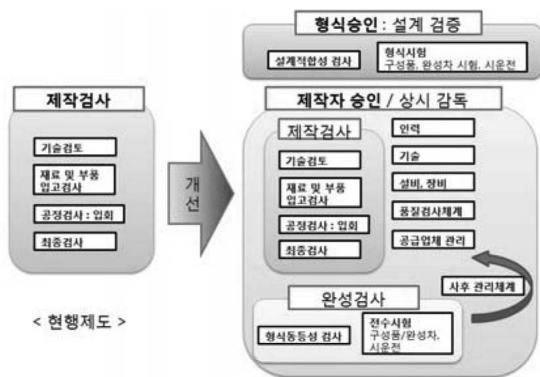
### 2.3 제도 개선 세부 내용

개정 철도안전법은 앞서 언급한 바와 같이 사후적 안전관리에서 예방적·상시적 안전관리로의 전환과 수행주체별 권한과 책임을 명확히 규정하는데 큰 의미를 두고 있다. 세계 철도시장의 급격한 성장과 경쟁 심화에 대비하고, 국내 철도 산업의 경쟁력 강화를 위해 철도관련 법령을 해외의 선진체계에 부합하도록 정비하였다고 볼 수 있다. 또한 철도안전법과 도시철도법의 안전관련 중복부분도 통합·규제 개선을 하였다.

법체계를 살펴보면 철도안전법을 중심으로 하위법인 시행령·시행규칙을 정비하였다. <그림 1>은 철도안전법 및 하위법령의 위계를 나타내고 있다. 기존 철도안전법 대비 주요한 개정내용을 살펴보면 차량 및 용품의 품질인증 체계 강화와 운영 및 시설관리자의 안전관리체계 강화로 요약할 수 있다. 또한 국토교통부의 “철도산업 발전방향”에서도 “철도안전은 항공기 수준으로” 슬로건을 내세우며 대대적인 정비를 추진하였다.

#### ① 차량 제작검증제도 개편

철도 차량제작관련 개정내용을 살펴보면 기존의 제작검사 시스템에서 형식승인+제작자승인+완성검사 시스템으



<그림 2> 철도차량 제작검증

로 전면 개편되었다. 기존 제도에서는 설계에 대한 검증이 부족하고 차량 결함 발견에 한계가 있다는 문제점을 개선하고자 한 것이다

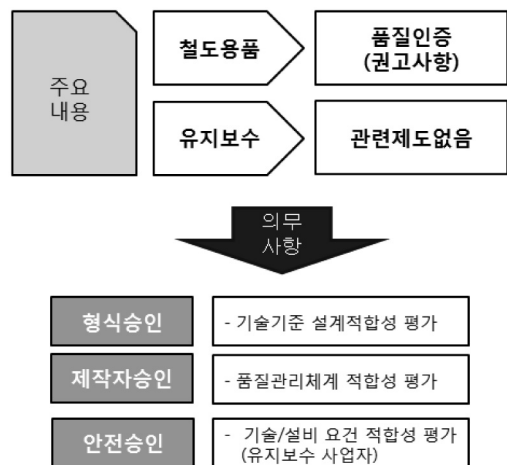
- 형식승인
  - 철도기술기준 대비 설계적합성 검사
- 제작자승인
  - 제작자의 품질관리체계 승인 및 감독
- 완성검사
  - 양산차량과 승인된 형식의 동등성검사

승인신청자의 입증계획에 대한 확인·검토·승인은 정부에서 지정한 승인기관에서 수행하며 승인기관은 각종 증명서, 검사필증, 확인서 등의 교부를 담당한다.

즉, 단계별 안전성 검증을 통해 최종적으로 우수한 품질의 차량을 생산하겠다는 의지를 담은 것으로 해석할 수 있다. 이러한 단계별 검증시스템에서는 각 단계별 명확한 검증기준과 일정소요기간이 명확히 정립되어야 사업진행에 차질이 없을 것이다.

#### ② 용품 제작검증제도 개편

용품분야 제작검증제도는 철도차량 제작검증방식과 그 형태가 동일하다. 과거 구매기준을 자체적으로 수립할 경우 안전성이 미확보된 용품이 사용될 수 있기 때문에 용품의 형식승인과 제작자승인을 도입하였다.



<그림 3> 철도용품 제작검증

레일, 침목, 분기기 등 품질인증을 받아야 용품으로 인정되며 단계적으로 확대할 계획이다.

해외 용품을 수입할 경우 대한민국과 체결한 협정에 따라 형식승인 검사가 면제되는 경우는 형식승인 검사를 면제받을 수 있기 때문에 국내 시장에 부정적인 영향을 끼칠 우려가 있으며 승인요건을 강화하여 까다롭게 할 경우 영세기업의 반발도 예상할 수 있다.

③ 철도운영 및 시설관리 제도개편

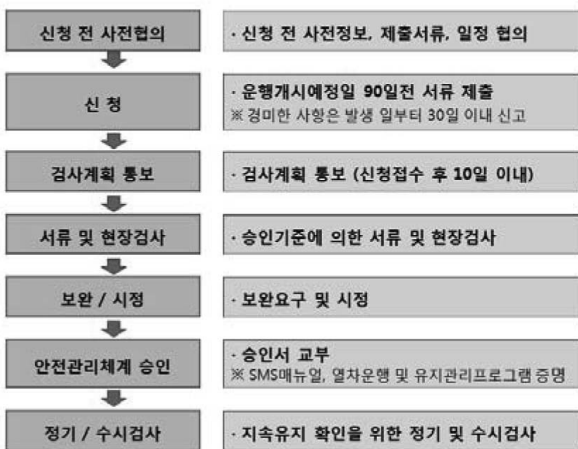
최근 철도운영기관 다양화(민영기관) 등으로 인해 체계적인 안전관리시스템 도입의 필요성이 제기되었고, 이에 따라 운영·관리자자격승인제도가 신설되었다.

철도운영 및 시설담당 기관은 안전성확보에 대한 승인을 받아야 하는데 이는 안전관리체계를 잘 갖추었음을 증명하는 것이다

개편제도에는 승인 취소, 업무 정지, 과징금 신설 및 벌칙, 과태료 기준을 강화하여 실효성을 확보하고자 하였다.



<그림 4> 안전관리체계 승인 범위



<그림 5> 안전관리체계 승인절차

3. 철도안전법 보완방안

개정 철도안전법은 차량·부품의 성능확보, 안전성이 확보된 운영·관리라는 두 측면에서 많은 개편이 이루어졌다고 할 수 있다. 그러나 법 개정 초기부터 개선 보완이 필요하다는 지적이 다양하게 제기되었으나, 일각에서는 상당히 효율적인 제도적 개편이라는 평가도 받고 있다.

여기서는 그동안 제도개편에 대한 정책토론회나 설명회 등 의견수렴과정에서는 다양한 의견이 개진되었다. 이들 자리에서 차량제작사 및 운영사, 용품제작사 등 관련기관과 전문가들이 제기한 철도안전법의 실효성 증진을 위한 보완방안을 정리하고자 한다. 다양한 의견들 가운데 철도산업계에서 제시된 의견을 중심으로 정리하였다.

3.1 철도차량/용품 분야 보완

철도차량/용품 분야와 관련된 보완방향을 정리하였다. 우선 차량 및 용품의 기술개발과 관련하여 철도안전법이 기술개발의 발전을 저해해서는 안 된다. 자동차, 철강, 반도체 산업 등에 비해 국내철도시장은 협소하고 정부로부터의 지원도 부족하였다고 볼 수 있다. 이런 상황에서 법적 규제가 심할수록 소규모업체의 기술개발의지가 저하되고, 기술개발 투자가 줄어들 수 있는 우려가 있다. 어렵게 만든 신기술이 시장으로부터 외면당하지 않도록 철도차량/용품 분야는 안전과 관련된 내용(기능중심)으로 개편되는 것이 옳다고 할 수 있다. 철도부품 산업이 발전해야 차량산업이 발전할 수 있고 국내철도산업이 세계적 수준에 도달할 수 있을 것이다.

① 형식승인제도 도입 관련 보완

형식승인 인증제도는 각 단계별 승인에 대한 정량적, 명시적인 객관적 합부 판정 기준 수립이 필요하며, 형식승인 변경신고 해당 여부에 대한 세분화된 판단기준이 마련되어야 한다. 세분화된 기준 마련은 기준의 모호성을 최대한 줄이고 설계의 객관성을 검증하는 긍정적 효과와 더불어 제도 시행으로 인한 혼선을 줄일 수 있을 것이다.

② 납기 증가 관련 보완

개정 법에는 승인기간에 대해 명시적 명확이 이루어지

〈표 2〉 서울메트로 항균 탈취 복합 필터 장착 전후 실내 공기질 비교

항목	기준( $\mu\text{m}/\text{m}^3$ )	기존필터 (Before)	항균&탈취필터 (After)	저감효과(%)
미세먼지 (PM-10)	150	98.3	24.3	405
포름알데하이드 (HCHO)	100	77.1	25.5	303
총휘발성 유기화합물 (TVOC)	500	63.7	14.2	449

지 않아 전체 납기에 대한 산정이 모호할 수 있다. 차량의 경우 초도/양산 생산시점 차이에 따른 부품구매 기간 증가, 연속생산 불가 등 제작기간 및 추가비용의 문제점이 발생할 수 있다. 해외의 경우 제작기간을 단축하기 위해 형식승인 시험과 양산시험을 병행하는 경우가 있음을 고려하여 제작사, 발주자, 형식승인기관의 공감대 형성과 제도적 뒷받침이 필요하다.

③ 중복 승인 관련 보완

개정법 시행시 형식승인기관의 승인과 발주자 승인이 공존하는 부분은 중복규제로 작용될 수 있으므로 안전강화의 입법취지를 살리면서 업계가 우려하는 제작기간의 증대 및 비용 증가 등 발생될 수 있는 문제를 최소화하기 위한 노력이 필요하다. 발주자 구매요구에 맞춰 제작사가 설계, 제작, 시험을 진행하고 단계별로 발주자의 승인을 받고 있는 현행 차량제작 방식이 형식승인제도에서는 형식승인기관의 승인내용과 중복되므로 제작사 입장에서는 많은 시간과 추가비용이 필요할 것으로 예상할 수 있다. 안전과 관련한 부분은 국가가 형식승인제도로 규정하고, 성능 등은 발주처에서 규정하는 방식으로 보완이 필요하다.

④ 용품 형식승인 관련 보완

형식승인제도 도입에 따라 승인대상용품의 선정기준 수립이 우선적으로 필요하고 특정 품목의 경우 형식승인업체 독과점에 따른 가격상승요인 해소방안을 마련할 필요가 있다. 용품의 가속화되는 기술발전 속도를 형식승인제도가 보조를 맞추기는 어려우므로 형식승인 대상을 차량 안전에 필요한 항목으로 최소화하고 시험규격의 단일화

및 간소화 방안을 마련해야 한다. 한편 철도용품 수입의 경우 외국 협상체결에 따라 안전인증이 면제될 우려가 있으므로 국내 산업계를 지키고, 특히 영세업체를 보호하기 위한 대책을 고려해야 한다.

⑤ 기타

추진제어장치 등 차량부품 또는 전장품의 성능을 확인하기 위해서는 완성차 장착후 일정기간 영업노선 운용을 통한 조합시험이 필요하므로 현재 진행 중인 형식승인 관련 기술기준/시험기준 제정시 충분한 시운전 기간 및 시험선 확보 등 현실 여건 마련이 필요하다.

형식승인제도 도입시 형식승인 단계에서 이루어지는 시험만으로는 품질문제가 우려되므로 제작검사가 필요하다. 철도차량은 4만여종이 넘는 부품이 수작업으로 이루어지는 특성이 있어 형식승인제도 시행시 제작사의 편법 제작 우려가 있으므로 제작검사가 필요한 것으로 판단된다.

개정법이 민자사업 관련 악영향을 미칠 우려가 있다는 지적도 있다. 민자사업에서 차량은 운영설비로 분류되어 민간에서 구입하며 현행법상 개통 1년전 운영계획이 나와야 하므로 건설회사가 주체인 사업특성상 형식승인 제도는 규제로 작용, 건설사는 외국사 차량 도입을 우선적으로 고려할 수 있다. 이와 관련한 보완방안도 마련돼야 한다.

3.2 운영 · 관리분야 및 기타

운영 · 관리 분야는 철도차량/용품 분야와 달리 그 대상이 한국철도공사, 한국철도시설공단 등 공공기능의 역할 강화가 강조되어 있다. 공공안전을 위한 기관의 역할과 책임이 구체적으로 개편되어 법적 실효성이 우수하다는 평을 받고 있다. 운영 · 관리와 관련된 몇 가지 보완방안을 살펴본다.

① 안전관리 체계 검사 보완

철도안전제도 개편으로 철도운영 및 시설에 대한 철도안전관리체계 승인제도가 도입되었다. 문제는 이러한 안전관리를 승인할 수 있는 승인기관의 전문성이다. 무엇보다 현장중심인 철도안전을 평가하기 위해서는 승인기관은 학계, 연구기관, 전문설계기관 등이 복합된 종합승인기관

〈표 4.〉 철도안전법 보완방안 검토

구 분		주요 개편 내용
차량 및 용품	1. 형식승인	• 형식승인 단계별 정량적 합부판정 세분화 기준 마련 ⇒ 각종 형식시험시 합부기준에 따라 합격/불합격 판단, 모호한 판단이나 주관적 판단 배제
	2. 물품납기	• 발주 및 계약에 따른 각 단계별 필요기간 산정, 납기기간에 대한 소요일정 기준 마련 ⇒ 각종 실험(추가실험포함) 및 승인기간이 장기화 될 시 납품일정에 차질이 발생, 실험 및 승인 완료 후 부터 제작기간/납품기간을 지정하여 납품연체로 인한 불이익이 발생하지 않도록 보완
	3. 중복승인	• 형식승인기관의 시험과 발주기관의 시험이 동일할 시 중복부분 최소화 ⇒ 동일실험 및 승인을 반복시 추가적인 비용과 일정소요, 업무효율성 차원에서 중복부분 최소화
	4. 용품승인	• 용품은 안전성 위주의 승인으로 한정하고, 형식승인을 받기위한 명확한 용품종류, 승인기준 마련 ⇒ 소량생산하는 영세용품업체가 규정이 까다로울시 승인을 포기하는 사례 우려(경제성이 없음) ⇒ 국산화 발전이 안될 경우 해외용품에 의존, 철도산업 발전을 저해하는 요인으로 작용할 수 있음
	5. 기타	• 개발차량 및 용품에 대해 충분한 실험(시운전, 종합시험) 실시가 가능하도록 국가적 지원 필요
운영 및 관리	1. 안전승인	• 운영 및 유지보수 기관의 안전관리체계를 정확히 진단, 평가할 수 있는 전문성 확보 ⇒ 운영기술, 유지보수기술 발전에 따른 안전확보체제를 평가할 수 있는 전문기관 육성 필요 ⇒ 운전면허증과 같이 단순 실기와 서면평가로 승인을 하여서는 법적 실효성이 없음
	2. 안전보증	• 안전체계에 대한 법적규제 강화와 함께 각종 사고발생에 대한 법적규제도 필요 ⇒ 다양한 운영기관등장 가능성에 따라 기관간의 명확한 책임소재 등 안전측면 규제 강화
	3. 기타	• 국산제품사용에 대한 지원 및 저가낙찰 방식폐지, 실험 및 승인시 발생하는 비용 보조

의 형태로 발전해야 할 것이다. 현재 누구보다 철도안전에 대해 잘 알고 있는 기관은 한국철도공사와 한국철도시설공단이라고 할 수 있다. 즉, 승인기관은 최소 공사나 공단 수준의 전문성이 요구된다고 할 수 있다. 단순한 업무분장, 운영·유지관리 프로그램 등을 확인하는 승인으로는 의미가 크지 않을 것이다.

② 철도안전 보증 보완

형식승인 및 철도안전관리체계 개념 등에 따르면 각자의 안전이 확보되면 종합적인 안전성이 확보되는 형식으로 보아야 할 것이다. 그러나 사고는 차량단독, 시설단독 등과 같은 형태의 사고도 있을 수 있고 차량/시설/이용자/관리자가 복합적으로 작용하여 발생하는 사고도 있을 것이다. 새롭게 개편된 제도에 따라 과징금 신설 및 과태료 기준이 마련된 것과 같이 복합적 안전사고에 대한 처벌규정도 강화되어 기관간 또는 공동업무시에 나타날 수 있는 안전과실에 대한 강화도 보완되어, 궁극적으로 사고책임에 대한 명확화와 책임감 강화를 유도해야 할 것이다.

③ 지속적인 제도개선 노력

철도안전제도 개편은 유럽철도 및 항공, 선박 등 유사사례를 모태로 법적 체계와 내용이 구성되었다. 이러한 교통

시스템은 국가와 국가간 이동을 담당하는 범국제적 특성이 있다고 할 수 있다. 그러나 국내철도는 국내만 운행, 타 교통시스템과 다른 양상(산업적, 기술적, 운영적)이 많다고 할 수 있다. 즉, 단거리운행, 수작업생산의 한계점 등의 애로사항 등은 수많은 의견수렴을 통해 보완해 나아가야 할 것이다. 향후 한반도중단철도(TKR)와 국제안전수준을 대비한다는 측면에서는 합리적이라고 볼 수 있으나, 국산제품 우선사용, 안전교육에 대한 전문성 강화 등 국내철도산업 발전과 특성을 충분히 검토하여 반영하는 것이 필요하다. 또한 다양한 실험 및 승인제도가 신설됨으로써 추가적인 실험비용 및 승인비용이 발생할 수 있다. 이러한 추가비용은 물품단가의 상승을 초래할 수 있는바 정부의 지원제도도 마련되어야 할 것이다.

3.3 보완방안 종합

2012년 12월 철도안전법 개정이 이루어졌으며, 현재 시행령과 시행규칙의 구체적인 내용이 작성되고 있다. 이 글에서는 철도안전법의 주요 개정취지와 내용을 살펴보고 철도산업 발전에 도움이 될 수 있는 개선방안에 대해 검토하였다. 철도산업 종사자 및 공공기관, 학계에서 거론된 다양한 의견을 모아 몇 가지 보완내용을 제시하였다.

## 4. 결론

철도안전법의 전면 개정을 통하여 철도안전관리제도를 상시적 관리체계로 전면 개편하고 종합적인 안전관리체계를 마련하였다. 철도차량 및 철도용품에 대한 형식승인제도를 도입하여 국제수준에 부합하는 품질검증체계를 수립 철도안전을 보장하고 철도산업의 경쟁력을 향상시킬 수 있도록 하였다. 그 외 차량 및 용품의 제작자 승인제도 도입, 철도안전관리체계 수립 등 큰 폭의 개편이 이루어 졌다고 할 수 있다. 철도안전의 획기적 증진이라는 법 개정 취지를 살릴 수 있도록 이 글에서 제시한 보완방안을 비롯한 체계적인 보완이 이루어지도록 함으로써 개정 철도안전법이 철도안전의 증진과 철도산업의 발전에 실질적으로 기여할 수 있게 되기를 기대한다. 향후 철도안전법 시행령과 시행규칙 등 하위법령에도 다양한 의견수렴을 위한 정책 논의가 필요하다. ☺

### ♣ 참고 문헌

1. 손영선(2005), "철도안전법에 근거한 철도안전관리 개선방안", 한국철도학회 전기신호통신분과 학술발표회, p.682-687
2. 이병석(2011), "국가철도안전감독에 필요한 안전기준에 관한 연구", 한국철도학회 추계학술대회, p.2557-2562
3. 김태욱(2011), "국내 철도용품 인증체계 현황 및 개선 방향성", 한국철도학회 추계학술대회, p.807-814
4. 박성민(2010), "민간철도운영기관의 안전관리 실태 및 그 향상방안에 관한 연구", 한국철도학회 춘계학술대회, p.1751-1767
5. 국토교통부(2013), 철도안전법 개정에 따른 제도개편 설명회 자료