

제422회 국회 (임시회) 12.29여객기참사진상규명과피해자및 유가족의피해구제를위한특별위원회회의록

제 2 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년2월6일(목)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 현안보고

가. 국토교통부

- 항공철도사고조사위원회

나. 행정안전부

다. 보건복지부

라. 경찰청

상정된 안건

1. 현안보고 4

가. 국토교통부

- 항공철도사고조사위원회

나. 행정안전부

다. 보건복지부

라. 경찰청

(10시03분 개의)

○위원장 권영진 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제422회 국회(임시회) 제2차 12.29 여객기 참사 진상규명과 피해자 및 유가족의 피해구제를 위한 특별위원회를 개최하겠습니다.

회의에 들어가기 전에 위원장으로서 한말씀 드리겠습니다.

오늘 현안보고를 실시하는 정부 부처는 이번 참사 사고조사와 피해자 가족 지원 등 사고 수습과 관련하여 중요한 업무를 담당하고 있습니다. 사고 수습과 밀접하게 관련된 부처들인 만큼 사고 수습 과정에서 피해 가족분들이 불편함이 없도록 업무 처리에 만전을 기해 주시기 바랍니다.

그리고 각 부처는 사고 수습 등 업무 처리 과정에 있어서 피해자 가족의 마음을 헤아릴 필요가 있습니다. 이를 위해 사고조사의 객관성과 신뢰도 확보를 위해 노력해 주시되 사고조사 과정과 결과를 투명하게 공개하고 유가족분들에게 소상하게 설명드림으로써 사고조사에 있어 한 치의 의혹도 없도록 해 주시기 바랍니다.

아울러 희생자 추모사업, 유가족 피해구제와 지원사업 등을 추진함에 있어서도 유가족분들의 의견이 충분히 반영될 수 있도록 유가족분들과 적극 소통해 주실 것을 당부드립니다.

니다.

다음은 지난 회의에 참석하지 못하신 서천호 위원님의 인사를 듣도록 하겠습니다.

서천호 위원님 인사말씀 해 주시기 바랍니다.

앉으셔서 하십시오.

○**서천호 위원** 반갑습니다. 서천호입니다.

존경하는 권영진 위원장님을 모시고 또 양당 간사님을 보필하면서 여러 위원님들과 함께 이 특위가 제대로 된 성과를 낼 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

감사합니다.

○**위원장 권영진** 서천호 위원님 감사합니다.

다음은 행정안전부장관직무대행이 시도지사협의회 감사 면담 등의 사유로 오후 회의에는 참석하지 못함을 허가해 달라는 요청이 있었고, 국가트라우마센터장은 오전 진료 관계로 오후에 출석하게 됨을 허가해 달라는 요청이 있어 위원장이 교섭단체 간사 위원님들과 협의하여 이를 승인하였음을 말씀드립니다.

오늘 회의는 국토교통부, 행정안전부, 보건복지부, 경찰청 순으로 보고를 받은 후 질의하는 순서로 진행하겠습니다.

참고로 오늘 회의는 국회 유튜브 채널을 통해 생중계되고 국회방송에서 녹화중계될 예정입니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

○**이수진 위원** 위원장님.

○**위원장 권영진** 예, 이수진 간사님.

○**이수진 위원** 자료제출과 관련된 의사진행발언을 요청드립니다.

○**위원장 권영진** 자료제출과 관련해서요?

○**이수진 위원** 예.

○**권향엽 위원** 저도 자료제출 요청하겠습니다.

○**위원장 권영진** 그러면 이수진 위원님부터 하십시오.

○**이수진 위원** 야당 간사를 맡고 있는 이수진 국회의원입니다.

먼저 12.29 여객기 참사 희생자와 유가족분들께 깊은 애도와 위로의 말씀을 드립니다.

이번 참사는 179명이 사망하고 2명이 중상을 입은 전 국민께서 비통해하고 계신 사회적 참사입니다. 국회에서는 이번 참사의 진상규명과 재발 방지 대책을 마련하고 피해자와 유가족 피해구제라는 막중한 임무를 수행하기 위해 국회 특위를 출범시켰습니다. 한 치의 의혹도 없이 사고의 원인을 규명해 희생자와 유가족의 억울함이 없도록 하고 다시는 이와 같은 참사가 발생하지 않도록 철저한 대책을 마련해야 합니다. 또 피해자와 유가족에 대한 적극적인 피해구제와 희생자와 유가족에 대한 허위사실 유포와 명예훼손, 모욕 등 2차 가해행위에 대한 엄정한 대처로 더 이상 피해가 발생하지 않도록 해야 합니다.

그러기에 우리 특위는 국회법에 따라서 정부기관으로부터 필요한 자료를 제출받아 그 상황을 면밀하게 파악할 수 있어야 합니다. 그런데 많은 공무원들께서 이번 참사에 대응하느라 노고가 많은 것은 충분히 알고 이해합니다만 자료제출이 제대로 되지 않고 있어 오늘 중에도 제출해 주시기를 요청드리고 있습니다.

이에 더해서 자료제출을 고의로 해태하고 있는 것은 아닌지 의구심을 갖게 하는 사례도 있어서 이에 대해서는 유감을 표명합니다.

먼저 국토부는 둔덕 및 로컬라이저 설치 과정을 살펴보기 위해 요구한 자료에 대해서 어제 날짜에서야 ‘부산지방항공청이 제출하기로 했다’는 답변서를 제출했는데 급하게 항공청에 알아보니 ‘해당 자료는 수사 자료로 경찰청에 제출되어 있다. 오래된 자료라서 전자문서 등 사본도 없다’ 이렇게 답변을 받았습니다. 내부적으로 부산항공청이 제출하기로 정한 것을 특위 전달에서야 국회에 통보하듯이 한다라는 것은 이것은 문제가 있어 보입니다.

부산항공청이 자료를 경찰청에 제출했으니 거기서 받아야 된다고 하는 것, 이것은 너무 무책임한 그런 말 아닌가 싶습니다. 좀 더 진정성을 갖고 특위 자료제출에 임해 줄 것을 위원장님께서 당부해 주시기를 요청드리면서요.

또 경찰청은 피해자와 유가족에 대한 전담수사팀을 꾸려서 적극적으로 대응을 하고 있다고 보고를 받았습니다. 현재 243건이 접수돼서 일부 검거 등 수사를 진행하고 있는데 그 현황에 대해서 의원실에는 20건 검거된 것에 대해 보고서 기준 19건 검거 내용의 목록을 간략하게 보고를 했습니다. 그런데 나머지 건들도 굉장히 많은데 피의사실공포가 안 되도록 사전에 보고했었던 19건 검거 그 수준으로 보고해 줄 것을 저희가 요청드렸음에도 불구하고 나머지 건들은 피의사실공포 등이 된다면 변명을 하면서 제출하고 있지 않습니다. 많은 건들이 종결 처리된 것으로 들리는데 같은 수준의 보고를 종결 처리한 것은 거부하고 또 검거한 것은 보고하는 이런 이중 잣대는 좀 문제가 있어 보입니다.

이번 참사는 아직 여러 조사가 진행 중이지만 정부에……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

책임 소재도 전혀 없다고 단정할 수는 없지 않겠습니까? 이번 참사마저 국민적 의혹이나 불필요한 오해가 있어서는 안 될 것입니다.

각 기관들에 특위 자료 요구 등 활동에 대해서 적극적인 협조를 요청해 주기를 부탁드립니다. 위원장님께서 관계 기관들에 이 부분에 대해서 꼭 당부해 주시기를 요청드립니다.

○위원장 권영진 정부에서는 위원님들께서 요구하시는 자료에 대해서 성실하게 자료를 제공해 주실 것을 위원장으로서 말씀을 드리고 꼭히 법령에 따라서 자료를 제출하지 못하는 사항에 대해서는 충분히 위원님들께서 납득하실 수 있도록 설명해 주시기 바랍니다.

○위성곤 위원 자료 요청 좀 하겠습니다.

○위원장 권영진 잠깐만요.

위원님들, 자료제출과 관련해 위원님들의 질의가 많으실 텐데 오늘 지금 양해해 주신다면 현안보고를 받고, 그리고 유족 대표들이 다른 일정 때문에 조금 미리 이석을 하셔야 되는 것 같습니다. 그래서 제가 원래 순서에, 주질의 들어가기 전에 자료제출 요구를하실 수 있는 시간을 마련해 두었습니다. 양해해 주신다면 현안보고를 받고 그리고 유족

대표들 말씀과 유족 대표들에 대한 질의 답변을 듣고 난 이후에 자료제출 요구를 하시는 시간을 갖도록 하겠습니다. 양해해 주시기 바랍니다.

1. 현안보고

가. 국토교통부

- 항공철도사고조사위원회

나. 행정안전부

다. 보건복지부

라. 경찰청

(10시10분)

○위원장 권영진 그러면 의사일정 제1항 현안보고를 상정합니다.

오늘 회의에는 유가족협의회에서 박한신 대표, 이혁 장례위원장, 박철 광주전남법률지원단장께서 참석해 주셨습니다. 그리고 제주항공에서 김이배 대표가 출석하여 있습니다.

오늘 회의에 출석해 주신 피해자 가족 여러분들께 위원장으로서 우리 특별위원회를 대표하여 감사의 말씀을 드립니다.

그러면 국토교통부 박상우 장관 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 존경하는 권영진 특별위원회 위원장님 그리고 여러 위원님!

12.29 여객기 참사 진상규명과 피해자 및 유가족의 피해구제를 위한 특별위원회에 현안보고를 드리게 되어 송구스러운 마음으로 이 자리에 섰습니다.

오늘로 참사 발생 39일째이나 무안공항 현장에 있었던 저는 아직도 당시의 참담한 상황이 생생히 떠오릅니다. 유가족을 비롯한 많은 분들에게서도 더 큰 슬픔과 고통 속에 계실 것이라고 생각합니다. 유가족분들께 다시 한번 깊은 위로의 말씀을 드립니다.

1월 8일 특위가 발족된 이후 1월 18일에는 특위 유가족 간담회를 가진 바 있습니다. 오늘은 유가족분들, 특위 위원님들, 관계 기관이 모두 참석하는 첫 번째 회의로 12.29 여객기 참사 발생 경위와 유가족분들을 지원하기 위한 정부의 시책, 앞으로의 항공안전 강화계획 등을 보고드리고자 합니다.

참사 발생 이후 정부는 희생자를 수습하여 유가족께 인도하고 장례 절차와 합동 추모식을 지원하였습니다. 앞으로 다가올 희생자분들의 사십구제도 유가족 여러분들의 아픔을 조금이라도 위로할 수 있도록 준비하겠습니다.

또한 국회에서 논의될 특별법을 기반으로 유가족과 부상자 등 피해자분들께서 이번 참사의 아픔을 딛고 일상으로 복귀하실 순간까지 모든 지원을 아끼지 않겠습니다.

참사 발생 이후 긴급 안전조치로 항공사와 공항시설에 대한 특별종합안전점검을 진행하였습니다. 개선이 필요한 7개 공항의 시설을 조속히 개선하고 조류 충돌 예방을 위한 시책도 속도감 있게 시행하겠습니다.

제주항공 사고를 수습 중인 기간에 또다시 에어부산 항공기 화재 사고가 발생하였습니다. 연이은 항공 사고에 대해 항공안전 분야의 주무부처 장관으로서 국민 여러분들과 위원님들께 깊이 송구하다는 말씀을 드리며 이와 같은 사고들이 재발되지 않도록 다각도의 개선방안을 마련하겠습니다.

항공안전 전반에 대한 근본적인 쇄신책 마련을 위해 민간 전문가로 구성된 항공안전혁

신위원회를 발족하였으며 심도 있는 토론과 의견 수렴을 통해 금년 4월까지 항공안전 혁신방안을 발표하겠습니다.

건설, 교통, 철도 등 국토교통 전 분야의 안전관리 강화에도 노력을 다하겠다는 다짐을 드립니다.

이상 오늘의 현안보고에 대해 간략히 말씀드렸습니다만 위원님들께서 양해해 주신다면 보다 상세한 내용은 항공정책실장으로 하여금 보고드리도록 하겠습니다.

○**위원장 권영진** 장관님 수고하셨습니다.

그러면 주종완 항공정책실장님 나오셔서 핵심사항 위주로 간략히 보고해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 국토교통부 항공정책실장입니다.

12.29 여객기 참사 관련 현안보고를 드리겠습니다.

먼저 사고 개요에 대해 말씀드리겠습니다.

이번 사고 항공사는 제주항공, 발생 장소는 무안국제공항이며 사고 항공기는 기령 15년의 B737-800 기종입니다.

사고 항공기의 시간대별 운항 상황입니다.

지난해 12월 29일 제주항공 2216편 항공기가 우리 시각 04시 29분에 태국 방콕의 수완나품국제공항을 출발하였습니다. 08시 54분 43초, 무안국제공항 관제탑은 사고 항공기에게 01 방향 활주로 착륙을 허가하였으며 08시 57분 50초, 관제탑은 항공기에 조류활동주의를 조언하였습니다. 08시 58분 56초, 조종사는 복행 중 관제탑에 비상선언을 하였고 이후 약 4분간은 블랙박스 기록 중단으로 정확한 시각을 파악하기 어려우나 항공기는 19 방향 활주로로 선회하여 동체 착륙하였습니다. 이후 09시 02분 57초, 사고 항공기는 방위각 시설과 충돌하였습니다.

2쪽입니다.

피해 상황 및 사고 수습 대응체계입니다.

항공기 탑승 인원 181명 중 사망 179명, 부상 2명이 발생하였으며 사고 항공기는 전소되고 공항시설 일부가 파손되었습니다.

사고 발생 이후 범정부 대응을 위해 중앙재난안전대책본부와 중앙사고수습본부를 구성하였으며 무안국제공항을 폐쇄하고 화재 진압과 응급구조를 위해 소방 긴급구조통제단을 가동하였습니다. 사고 당일 22시 30분부터는 현장 피해 지원을 위하여 통합지원센터를 설치 운영하였습니다.

중앙재난안전대책본부는 열아홉 차례의 관계 기관 합동회의를 개최하여 사고 수습을 지휘하였으며 현재는 국토부 내 중앙사고수습본부 체계로 정부 대응체계를 가동하고 있습니다. 중앙재난안전대책본부를 중심으로 합동 분향소 설치, 희생자 수습, 합동 추모식 및 합동 차례, 피해자 지원단 발족 등을 추진하였습니다.

3쪽입니다.

범정부 차원의 유가족 지원체계입니다.

통합지원센터에는 총 36개 기관이 참여하여 총 1263건의 사고 수습과 유가족 현장 지원 등의 임무를 수행하였습니다.

희생자 백칠십아홉 분의 신원확인 및 유가족 인도를 1월 6일까지 진행하였고 유가족 전

담 공무원이 함께한 가운데 1월 9일까지 장례 절차가 진행되었습니다.

유가족분들의 심리 안정을 위해 트라우마 상담 등 심리상담을 실시하고 현장 진료, 쉼터와 객실, 응급구호와 생필품 등을 지원하였습니다.

1월 18일 무안국제공항에서 유가족과 국회, 정부, 지자체 관계자 등이 참석하는 합동 추모식을 개최하였고 피해자분들에 대한 지원을 두텁게 이어 가기 위해 관계 기관 합동으로 12.29 여객기 사고 피해자 지원단을 1월 20일부터 운영하고 있습니다.

향후 국회에서 논의될 특별법 제정을 적극 지원하는 한편 희생자분들의 사십구재, 유가족협의회 법인 설립, 심리치료, 유가족 유형별 맞춤형 지원과 신속한 피해보상 등 유가족분들에 대한 지원을 이어 나가겠습니다.

4쪽입니다.

항공 분야별 안전 강화방안에 대해 보고드리겠습니다.

첫 번째로 항공사의 운항 및 정비규정 준수 점검입니다.

지난해 12월 30일부터 금년 1월 10일까지 사고 항공기와 동일 기종을 보유한 6개 항공사 대상 특별안전점검을 시행하였습니다.

점검 결과 점검주기 초과, 정비 절차 미준수 등의 위반사항을 확인하여 행정처분 등 엄정 조치할 계획입니다.

이어서 1월 13일부터 31일까지 11개 전체 국적사의 모든 기종을 대상으로 안전관리 실태에 대한 종합안전점검을 시행하였습니다.

점검 결과 4건의 행정처분 대상을 비롯한 정비규정 위반 및 부실 사례를 적발하였습니다. 행정처분 대상 사례로는 엔진 정비와 관련한 운항 기술기준 위반, 정비 기록과 관련한 규정 위반 등의 사례를 적발하였으며, 시정지시 대상 사례로는 반복결함 관리와 관련한 정비규정을 위반하고 정비 인력 산출 기준을 위반한 사례를 적발하였습니다.

5쪽입니다.

정부는 항공사들에게 적절한 정비를 수행하고 정확한 예비 엔진 보유계획을 수립토록 하는 한편 전자제품 화재에 대비한 물소화기를 기내에 탑재하도록 개선 권고하였습니다.

이번 종합안전점검 시 규정 위반이 적발된 항공사들에 대해서는 행정처분과 개선명령을 우선 조치하고 미흡사항이 재발될 경우에 추가 행정처분 등 강력 조치할 계획입니다.

다음으로 LCC 긴급 안전점검입니다.

지난 1월 23일 9개 저비용 항공사 대상 긴급 안전점검회의를 개최하여 정부의 고강도 안전관리 대책을 발표하고 항공사별 자체적인 안전 대책도 강구토록 하였습니다.

구체적으로 정부는 항공사 대상 안전성 심사와 운항안전 감독을 강화하고 면허 관리체계를 개선하며 법규를 위반하는 항공사에 대해서는 엄정 조치할 계획입니다.

저비용 항공사는 정비품질 제고를 위한 가동률 감축, 정비 인력과 안전 투자 확대 등 안전 대책을 마련하였습니다.

정부는 저비용 항공사의 자체적인 자구방안이 이행되도록 철저히 점검하고 오는 4월까지 항공안전 혁신 대책을 차질 없이 마련하겠습니다.

6쪽입니다.

방위각 시설 등 공항안전시설 개선입니다.

지난 1월 13일부터 21일까지 전국 14개 공항의 방위각 시설 등에 대해 관계 기관 합동

종합안전점검을 시행하였습니다.

점검 결과 무안·광주·여수·포항경주 공항 등 7개 공항의 방위각 시설 개선이 필요하다는 결론을 내렸습니다. 해당 공항의 방위각 시설은 성토 및 둔덕 제거를 통해 지하구조물로 변경하거나 부러지기 쉬운 재질로 교체할 예정입니다.

시설물별 구체적인 개선 공법을 확정하기 위해 지난 1월 방위각 시설 개선 TF를 구성하였으며 현장점검을 거쳐 세부적인 설계안을 검토할 예정입니다.

또한 종단안전구역 길이가 권고기준인 240m에 미달하는 것이 확인된 7개 공항에 대해서는 종단안전구역을 확장하고 현재의 공항구역 내에서 종단안전구역 확보가 어려운 공항은 오는 4월까지 전문가 TF 운영, 해외 사례 검토 등을 거쳐 활주로 이탈방지 장치 등 별도의 대안을 마련하겠습니다.

방위각 시설 개선은 이번 달까지 설계를 발주하여 연내 개선을 목표로 추진하되 조기 개선이 가능한 시설은 상반기 내에 조속히 완료하겠습니다.

7쪽입니다.

조류 충돌 예방활동 개선방안입니다.

지난 1월 13일부터 23일까지 공항 특별안전점검과 조류 유인시설 전수조사를 실시하여 조류충돌예방활동의 실태를 점검하고 개선 필요사항을 발굴하였습니다.

점검 결과 현장에서는 조류 충돌 예방 전담 인원과 장비가 부족했으며 제도적으로는 조류 충돌 예방위원회 운영과 공항 주변의 조류 유인시설 관리와 관련된 미비점을 확인하였습니다.

이에 조류 충돌 예방 전담 인력에 대해서는 상시 2인 이상 근무체계 확립 등을 위해 2월 중 채용공고를 신속히 시행하고 4월까지 새로운 인력 확보 기준도 마련하여 추가 인력을 조속히 확충하겠습니다.

또한 전국 공항에 열화상카메라를 보급하고 차량형 음과발생기를 단계적으로 도입하는 한편 원거리에서의 조류 대응 능력을 높이기 위해 전국 공항을 대상으로 조류탐지 레이더를 도입하는 방안도 추진하겠습니다.

8쪽입니다.

전문용역과 관계 기관 TF를 통해 우리나라 실정에 맞는 조류탐지 레이더 모델을 마련하고 우선 설치 대상 공항을 4월까지 확정하겠습니다. 우선 설치 대상 공항에 대해서는 4월 중 설계에 착수하고 이후 구매 절차를 진행하는 한편 다른 공항에 대해서도 신속한 도입방안을 검토하겠습니다. 효율적인 레이더 운용을 위해 매뉴얼 마련과 합동훈련 등 사전준비도 철저히 진행하도록 하겠습니다.

공항별 예방활동 관리제도도 개선하겠습니다.

조류충돌예방위원회의 운영을 내실화하고 공항별 이행실태 점검을 강화하겠습니다.

조류 유인시설의 신설을 막고 기존의 시설은 이전할 수 있는 제도적인 개선을 연내 추진하겠습니다.

마지막으로 현재 추진 중인 신공항과 관련해서는 계획부터 건설, 운영까지 매 단계마다 예방활동을 강화하기 위한 방안을 반영하고 조류탐지 레이더도 설치하도록 하겠습니다.

9쪽입니다.

앞서 보고드린 방위각 시설 개선, 조류탐지 레이더 설치, 활주로 이탈방지 장치 설치, 공항시설 개선 등의 사업에 향후 3년간 약 2470억 원, 올해는 670억 원의 국비 예산이 소요될 것으로 예상됩니다. 긴급한 개선을 위해 한국공항공사의 예산을 우선 투입하고 향후 정부 재정으로 후속 보전하는 방식으로 사업을 추진할 계획입니다.

끝으로 항공안전 혁신방안 마련에 대해 보고드리겠습니다.

민간 전문가들이 참여하는 항공안전혁신위원회를 구성하여 지난 2월 4일 킥오프 회의를 개최하였습니다. 분과별로 안전체계를 근본적으로 강화하는 방안을 집중 검토해 나갈 계획입니다.

항공안전혁신위원회 활동 등을 거쳐 오는 4월까지 항공 전반의 제도개선 방안을 마련하겠습니다. 추후 이번 사고의 원인이 규명되고 추가적으로 문제점이 도출될 경우에는 추가 안전강화 대책을 마련하고, 지난 1월 28일 발생한 김해공항 에어부산 항공기 화재 사건에 대한 개선방안도 포함하여 항공안전을 지속 관리해 나가겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 권영진 수고하셨습니다.

사고 발생 40여 일이 지났습니다마는 오늘 국토교통부의 현안보고를 듣고 있자니 그날의 아픔과 슬픔이 생생하게 다시 떠오르는 것 같습니다.

불의의 사고로 희생되신 고인들의 명복을 빌고 유가족들께 깊은 애도와 위로의 말씀을 거듭 드리겠습니다. 아울러 아직 병상에 계신 두 분 부상자분들의 쾌유를 동시에 빌어 드리겠습니다.

다음은 항공·철도사고조사위원회의 이승열 조사단장 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 안녕하십니까?

금번 여객기 사고의 총 사고 책임을 맡은 조사단장입니다.

지금부터 여객기 참사에 대해 저희 항공·철도사고조사위원회에서 조사하고 있는 조사 진행 과정 및 향후 조사계획에 대해서 보고드리도록 하겠습니다.

사고 개요에 대해서는 미리 설명을 하셨기 때문에 생략하고 먼저 사고조사 진행 과정에 대해서 설명을 해 드리겠습니다.

저희 항공·철도사고조사위원회에서는 항공 사고 발생 이후 사고조사단을 구성하여 기체 잔해, 엔진, 통신기록, 비행기록장치에 대한 정보 수집을 하고 분석을 하고 있습니다.

현장에서의 초도 현장조사가 마무리됨에 따라서 꼬리회전날개, 주회전날개, 기타 잔해물에 대해서는 사고 현장에서 공항소방대 뒤편 등으로 이동하였으며 1월 20일부로 사고 현장에 대한 초도 조사는 완료하였습니다.

사고조사 과정에서 필요한 중요한 부품, 자료, 잔해분포도를 작성하여 수집 중에 있고 현재 생존 승무원에 대한 1차 면담도 실시하였습니다. 추가적으로 요구되는 착륙장치 등 중요한 부품에 대해서는 현재 김포공항으로 이동하여 계속 조사 중에 있습니다.

객관성 및 공정성 확보에 대한 사항입니다.

국제민간항공협약 부속서 13에 따라서 항공기 설계·제작국인 미 교통안전위원회와 설계·제작국인 프랑스 사고조사 당국과 신임대표를 선임하여 현재 지속적으로 조사하고 있습니다.

비행기록장치 관련 사항입니다.

현재 비행기록장치는 1월 6일 날 미 NTSB로 이송하여 합동 분석 및 자료 인출을 하여 분석 중에 있습니다. 추후 엔진 분해검사와 필요한 데이터 분석을 통해서 전반적인 분석을 추가적으로 진행할 계획을 가지고 있습니다.

저희 항공·철도사고조사위원회의 독립성 및 공정성에 대한 사항입니다.

사고조사위원회에서는 저희의 독립성과 공정성 확보를 위해서 1월 7일 사조위 위원장님께서 사퇴 의사 표명을 하셨고 1월 18일부로 면직 처리가 되었습니다. 그리고 현재 직무대행을 지정하여 운영되고 있으며 상임위원이신 항공정책실장님께서서는 1월 7일부로 사조위에서 업무가 배제된 상태에 있습니다. 투명한 절차를 거쳐서 자격을 갖춘 신임 위원장을 임명할 수 있도록 조치 예정에 있으며 임명까지는 통상 3개월에서 4개월 예상되고 있습니다.

유가족에 대한 설명입니다.

사고조사단장은 무안공항에서 유가족을 대상으로 사고조사의 전반적인 진행 상태에 대해서 3회 브리핑을 실시하였습니다.

그리고 국제민간항공협약 부속서 13에 따라서 예비보고서를 30일째 되는 1월 27일 국제민간항공기구와 관계국, 관계국이라고 하는 것은 미국·프랑스·태국에 송부하여 발표하였고 저희 항공·철도사고조사위원회 홈페이지에도 게시하였습니다.

사고조사에 대한 향후 계획에 대해서 보고드리겠습니다.

현재 미국 NTSB와 프랑스 BEA와 합동으로 자료 분석 및 공조체제를 유지한 상태에서 객관성 확보를 위해 합동으로 조사를 진행 중에 있습니다.

사고 용역에 관련해서는 저희 조사관들이 추가적으로 전문적인 기술이 요구되는 분야에 대해서는 용역을 할 계획을 가지고 있으며 이 용역 분야는 둔덕과 조류에 관련된 사항이 되겠습니다.

지금 궁금해하고 계신 블랙박스의 4분 7초간 리코딩이 중단된 사항에 대해서 설명을 해 드리겠습니다.

4분 7초 리코딩이 스톱 정지가 돼 있는 사항에 대해서는 저희가 그 이후에, 중단 이후 추락까지에 관련된 사항에 대해서는 관제사의 녹취록 또는 CCTV, 관련자의 영상, 추가 진술 등을 토대로 해서 타임라인을 재구성하여 종합적으로 조사할 계획을 가지고 있습니다.

그리고 저희 조사관은 각 분야별로, 각 그룹별로 구성해서 운항그룹, 생존그룹, 정비그룹 등 7개 분야로 구분하여 현재 진행 중에 있습니다.

다음 장입니다.

유가족 대상 정보공개에 대한 사항입니다.

유가족 대표와 사고조사 진행 과정에 대한 정보를 지속 공유 중에 있으며 공청회 등을 통해서 의견 수렴을 할 예정을 가지고 있습니다.

정보공개에 대한 사항입니다.

언론 공개 전에 유가족 대표를 통해서 사전에 피해자 유가족에게 공개를 하여 최대한 오해가 없도록 하겠습니다.

사고조사 과정에서 긴급하게 항공안전에 조치가 필요하다고 생각되는 중요한 사항 발

견 시에는 항공사, 국토부 등을 대상으로 긴급안전권고를 발행하여 즉각적으로 해소하도록 하겠습니다.

전반적인 사고조사 과정에서 동일기종 조종, 엔진 등의 전 분야에 대해서 외부 참가자가 필요하다면 저희가 적극적으로 수용해서 같이 조사를 하도록 하겠습니다.

사고조사 과정 중에서 1년이 초과된 조사에 대해서는 중간보고서를 발표할 계획을 가지고 있으며 최종보고서 등 작성 단계에서 NTSB나 BEA 등에 의견 조회를 충분히 확인하고 반영을 하고 그다음에 최종 항공분과심의위원회에 상정해 심의하도록 하겠습니다.

저희가 계획하고 있는 최대 기간은 1년에서 1년 6개월을 목표로 해서 조사를 진행할 계획을 가지고 있습니다.

저희 항공·철도사고조사위에서는 제가 조금 전에 위에서 보고드린 대로 공정성 및 독립성을 유지한 상태로 명확한 사고 원인을 규명하여 다시는 이러한 사고가 재발하지 않도록 최선을 다해서 조사하도록 하겠습니다.

감사합니다.

○위원장 권영진 수고하셨습니다.

다음은 행정안전부 고기동 장관직무대행 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

○행정안전부장관직무대행 고기동 존경하는 권영진 특별위원회 위원장님 그리고 위원님 여러분!

먼저 이번 불의의 참사로 희생되신 분들의 명복을 빌며 소중한 가족을 잃고 아픔을 견디고 계신 유가족 여러분께 깊은 애도를 표합니다.

행정안전부는 재난 및 안전관리의 주무부처로서 여객기 참사 수습과 복구, 유가족 지원 등에 관계 부처 및 기관들과 함께 노력을 다해 왔습니다. 특히 사고 발생 초기 중앙재난안전대책본부를 가동하여 특별재난지역을 선포하고 국가애도기간을 지정 운영하였습니다. 또한 유가족을 위한 전담 공무원을 지정하여 요청사항을 조치하고 장례 절차를 지원하였습니다.

앞으로 범정부적으로 구성된 피해자 지원단을 중심으로 유가족 지원과 제도개선 등이 차질 없이 추진될 수 있도록 필요한 역할을 충실히 하겠습니다.

위원님들께서 양해해 주신다면 보다 상세한 추진 현황은 사회재난실장으로 하여금 보고드리도록 하겠습니다.

감사합니다.

○위원장 권영진 차관님 수고하셨습니다.

홍종완 사회재난실장 나오셔서 보고하실 때 핵심사항 위주로 간략히 보고해 주십시오, 지금 자료들을 이미 다 미리 배포해서 보셨기 때문에.

○행정안전부사회재난실장 홍종완 행정안전부 사회재난실장 홍종완입니다.

12.29 여객기 참사 행정안전부 소관 사항을 간략히 보고드리겠습니다.

사고 개요는 생략하겠습니다.

다음은 초기 대응 및 현장 수습사항입니다.

행안부는 사고 발생 이후 상황판단회의를 거쳐 10시 7분 대통령권한대행을 본부장으로 하는 중앙재난안전대책본부를 신속히 가동하였습니다. 이후 장관직무대행 현장 방문을

비롯하여 행안부 사회재난실장을 현장에 파견하였으며 당일 17시 12분 특별재난지역을 선포하고 22시 30분에 통합지원센터를 운영하였습니다.

1월 1일 사망자에 대한 신원확인을 마치고 1월 9일 장례가 완료되었습니다. 국민적 애도와 추모를 위해 1월 4일까지를 국가애도기간으로 지정하고 총 105개소의 시도별 합동분향소를 운영하였습니다.

다음 쪽입니다.

유가족 지원 및 복구계획 추진사항입니다.

정부는 통합지원센터를 운영하여 유가족을 대상으로 장례, 심리, 보험, 법률상담, 긴급돌봄 등 분야별 필요사항을 신속히 안내하고 1200여 건 이상의 현장 건의사항을 처리하였습니다. 지난 1월 20일 피해자 지원단이 출범함에 따라 지원단에서 유가족 지원 등을 지속 수행하고 있습니다.

다음은 특별재난지역 선포에 따른 복구계획 수립 및 재정 지원 현황입니다.

정부는 1월 21일 복구계획을 수립한 이후 명절 전인 1월 23일 국비 교부를 완료하였습니다. 또한 수색·구조, 유가족 편의 제공 등 피해 수습 비용과 심리 지원, 추모사업 비용 등을 중점 지원하였으며 전남과 광주의 지방비 분담을 최소화하고자 특교세 등을 추가 지원하였습니다.

이 외에도 간접 지원 대상을 확대하고 휴가 연장, 긴급돌봄 등 현장의 유가족 건의사항을 적극 반영하였습니다.

다음 쪽입니다.

향후계획입니다.

행안부는 국토부에서 운영 중인 피해자 지원단에 통합지원센터 운영 현황과 지원안내서 등 필요한 자료를 인계하였고, 대책지원본부를 구성하여 성금 배분 및 심리 지원 등에 대해 지원단과 지속 소통하며 업무에 적극 협조하고 있습니다.

마지막으로 2월 15일까지 대한적십자사 등 3개 단체에서 국민성금 모금을 추진하고 기부금 협의회와 유가족 협의 등을 거쳐 국민성금을 배분토록 하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 권영진 수고하셨습니다.

다음은 보건복지부 조규홍 장관 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

○보건복지부장관 조규홍 존경하는 권영진 위원장님 그리고 위원님 여러분!

보고를 드리기에 앞서 이번 참사로 돌아가신 분들의 명복을 빕니다. 또한 몸과 마음에 상처를 입으신 분들께서 빨리 회복하시기를 바랍니다. 아울러 가족을 잃으신 분들은 물론 참담한 상황 속에서 함께 슬퍼해 주신 국민 여러분께도 깊은 위로의 말씀을 드립니다.

보건복지부는 여객기 참사 당일 중앙응급의료상황실과 함께 현장 재난의료 대응을 실시하였습니다. 이후 범정부 차원의 중앙재난안전대책본부에 참여하면서 보건복지부 자체 사고수습지원 TF를 운영한 바 있습니다. 또한 현장진료소 운영과 장례지도사 파견, 심리적 응급처치와 긴급돌봄서비스 제공 등 의료·장례·심리·민생 지원을 실시하였습니다.

앞으로도 트라우마센터와 정신건강복지센터를 통해 유가족과 현장 수습 인력 등이 사고 트라우마를 극복하고 일상으로 복귀하실 수 있도록 전문적인 심리 지원을 지속 제공

하겠습니다.

이번 특별위원회를 통해 정부가 추진 중인 피해자 및 유가족에 대한 지원 방안이 더욱 내실 있게 추진될 수 있도록 적극 협조하겠습니다.

위원님께서 양해해 주신다면 보다 상세한 내용은 기획조정실장으로 하여금 보고드리도록 하겠습니다.

감사합니다.

○위원장 권영진 장관님 수고하셨습니다.

그러면 김혜진 기획조정실장 나오셔서 핵심사항 위주로 간략히 보고해 주시기 바랍니다.

○보건복지부기획조정실장 김혜진 보건복지부 기획조정실장입니다.

12.29 여객기 참사 지원 경과 및 향후 계획에 대해 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

초기 대응입니다.

사고 상황 접수 즉시 코드 오렌지를 발령하고 재난의료체계를 가동하였습니다. 재난의료지원 3개 팀과 신속대응반 20개 팀을 즉시 출동시켰습니다. 이후 중앙재난안전대책본부에 참여하면서 보건복지부 내 사고수습지원 TF를 구성하여 의료·장례·심리·민생 지원을 실시하였습니다.

그간 지원 경과입니다.

의료 지원입니다.

유가족 의료 지원을 위한 현장진료소, 수액실, 약국 등을 설치 운영하였습니다.

2쪽입니다.

장례 지원입니다.

지난 12월 31일 시신 175구를 임시안치소에 안치 완료하고 장례지도사를 파견하여 54구의 시신을 복원하였습니다.

임시안치소 11개, 시신백 300개, 운구차량 10대를 지원하고 누적 총 278명의 장례지도사를 파견하여 시신 수습과 장례 절차를 지원하였습니다.

인근 장례식장과 화장시설 현황을 파악하고 화장시설 운영을 확대하여 장례가 원활하게 이루어지도록 지원하였습니다.

심리 지원입니다.

국가트라우마센터를 중심으로 통합심리지원단을 구성하여 유가족 및 현장 인력의 심리 지원을 지원하였습니다.

유가족과 부상자를 대상으로 공향과 분향소에서 심리적 응급처치를 제공하였습니다.

일일 2회 공향을 순회하며 심리 지원이 필요한 유가족을 적극 발굴하고 정신과 전문의의 진료와 처방을 실시하였습니다.

전체 유가족과 부상자 가구를 대상으로 정신건강복지센터 등을 통한 지역사회서비스 연계를 추진하였습니다.

3쪽입니다.

소방·경찰 등 현장 인력을 대상으로 국가·권역 트라우마센터와 민간 전문심리상담기관을 통해 트라우마 회복과 소진관리 프로그램을 제공하였습니다.

민생 지원입니다.

유가족에게 사회복지공동모금회 성금으로 희생자 일인당 300만 원의 긴급생계비를 전달하였습니다.

갑작스러운 사고로 긴급한 돌봄이 필요한 유가족을 위해 가사 지원과 아동돌봄 등 긴급돌봄서비스를 제공하고 있습니다.

유가족과 부상자를 대상으로 건강보험료 6개월 경감과 국민연금 보험료 1년 납부예외도 실시하고 있습니다.

4쪽입니다.

향후 계획입니다.

유가족, 부상자 가족, 현장 인력, 목격자 등 국민들께서 여객기 사고 트라우마에서 회복될 때까지 전문적인 심리 지원을 계속 제공할 예정입니다.

지역사회 기반 심리 지원을 위해 통합심리지원단을 12.29 사고 트라우마 심리지원단으로 개편 운영하고 있습니다.

대상별 맞춤형 심리 지원을 계속 제공할 예정입니다.

유가족과 부상자 가족은 전담 공무원을 통한 심리 지원 서비스 안내를 강화하고 전문적 치료가 필요한 고위험군은 의료기관에 연계, 주기적 모니터링을 실시하겠습니다.

소방·경찰 등 현장 인력은 국가·권역 트라우마센터의 회복·소진 프로그램을 지속 제공할 예정입니다.

목격자와 일반인에게는 위기상담전화를 통한 유선 심리상담과 마음안심버스를 통한 찾아가는 심리서비스를 제공할 예정입니다.

민간협력 및 전국민 마음투자사업 바우처 지원을 통한 전문적인 심리상담도 제공할 예정입니다.

이상으로 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 권영진 수고하셨습니다.

마지막으로 경찰청 이호영 청장직무대행 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

○경찰청장직무대행 이호영 경찰청장직무대행 이호영입니다.

보고에 앞서 이번 참사로 인한 피해자의 명복을 빌며 유가족분들께도 깊은 애도의 말씀을 드립니다.

경찰 조치사항을 보고드리겠습니다.

참사 직후 전남경찰청장의 현장 총괄 지휘하에 무안경찰서 등 비상근무 발령으로 가용 경력을 최대로 동원하였고 참사 당일부터 정부합동추모제 전일까지 4512명의 경찰관을 현장에 투입하며 공항과 합동 분향소 질서유지 등을 지원하였습니다.

피해자 신원확인을 위해 경찰청 형사국장이 현장에 진출하고 전국 과학수사관 897명을 투입하였습니다. 지문 채취가 가능한 피해자는 신속한 감정으로 신원을 확인하고 국과수 협조를 통해 DNA 감정 소요시간을 단축하여 사고 발생 68시간 후 피해자 전원의 신원을 확인하였습니다. 아울러 국과수 법의관과 합동으로 검안과 시신 수습 절차를 거쳐 최대한 신속하고 온전하게 시신을 인도하기 위해 노력하였습니다.

유류품은 공항 내 유류품 보관소에서 1256점 중 603점을 반환하였으며 2월 15일 이후

에는 경찰청 유실물 종합관리시스템을 통해 반환할 예정입니다. 또한 피해자보호지원담당경찰관 등 105명을 동원하여 시신 확인, 장례, 임시숙소 제공 등으로 유가족을 지원하였습니다.

다음 쪽입니다.

여객기 참사 관련 수사 진행 상황입니다.

참사 직후 전남청 수사부장을 본부장으로 수사본부를 구성하였습니다. 출국금지 조치, 압수영장 집행, 관계자 조사를 진행하고 있으며 조류 충돌과 정비 불량, 시설물 위험성 등 참사 관련 의혹 전반을 수사 중입니다.

아울러 항공·철도사고조사위원회와도 자료 공유 등 긴밀히 협조하고 있으며 향후 압수물 분석과 현장조사 및 관계자 추가조사 등을 통해 사고 원인 수사에 최선을 다하겠습니다.

온라인상 허위사실 유포, 명예훼손 등 수사 진행 상황입니다.

1월 2일 경찰청 수사국장을 단장으로 전국 사이버수사대가 참여하는 수사단을 편성, 전담수사 중에 있습니다.

2월 5일 현재 243건을 수사 중으로 20명을 검거하였고 피해자와 유가족에 대한 모욕, 명예훼손 글을 게시하거나 사고 촬영 영상이 조작되었다는 허위영상을 제시한 유튜버 등을 검거해 엄정 수사하고 있습니다.

앞으로도 경찰은 피해자와 유가족을 향한 허위사실 유포, 근거 없는 비방과 악성댓글 등에 대해서는 신속하게 조사에 착수하여 엄정 사법조치하고 주요 검거 사례는 언론에 홍보해 경각심을 높여 나가겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 권영진 수고하셨습니다.

다음은 유가족 대표단의 말씀을 듣도록 하겠습니다.

박한신 대표님 나오셔서 말씀해 주시기 바랍니다.

(○박한신 발언대에서 — 12.29 제주항공 여객기 참사 유가족협의회에서 말씀 좀 드리겠습니다.

권영진 위원장님 그리고 여러 위원님들!

안녕하십니까? 12.29 제주항공 여객기 참사 유가족협의회 대표 박한신입니다.

먼저 국민 여러분들께서 우리 유가족들에게 끊임없이 보여 주시는 위로와 격려에 깊은 감사의 인사를 올립니다.

조금 늦었지만 올 한 해 여러분들의 가정에 평화가 가득하시기를 기원합니다.

이제 가족이나 마찬가지로 우리 유가족들도 무안공항에서 함께 차례를 지내고 떡국을 나누고 서로를 위하며 명절을 보냈습니다. 여전히 떠나간 가족의 빈자리가 너무 커서 상실감과 아픔을 감출 수가 없습니다. 하지만 이 사고의 진실을 빠르고 객관적으로 밝혀 떠난 이들의 억울함을 풀어 주어야 하는 것이 남아 있는 가족들의 몫이라는 것도 잘 알고 있습니다.

권영진 위원장님 이하 여야 위원님들!

본격적으로 특위 활동을 시작하는 이 자리에 유족들의 발언 기회를 주셔서 감사드립니다.

항공조사위원회의 조사 활동은 물론 이 특위의 활동 역시 초기인 점을 감안하여 구체적인 발언보다는 몇 가지 유족들로서 당부드리고 싶은 말씀을 전하도록 하겠습니다.

첫째, 사고의 진실규명이 철저히 이루어지도록 조사의 형식적·실질적인 면을 모두 챙겨 봐 주시기를 부탁드립니다.

진상규명은 무엇보다 피해자의 입장에서 의혹이 없도록 이루어져야 함이 원칙입니다. 그렇다면 조사 과정에서 피해자들의 입장을 대변할 수 있는 조사위원회의 구성, 조사 참여, 일정 단계, 조사 결과 공유는 반드시 필요합니다.

관련법은 독립적이고 공정한 조사를 위한 위원회의 구성과 운영을 명시하고 있습니다. 이 규정은 적어도 유족들이 신뢰하는 전문가의 조사 참여와 유가족들에 대한 정보 공유를 제한하는 것으로 해석될 수는 없는 것입니다. 그렇게 해석되는 것이 법의 취지나 목적에 맞지 않을까 생각합니다.

둘째, 이 참사의 원인 제공자들로 하여금 응분의 책임을 지도록 해 주시기를 간곡히 부탁드립니다.

이 참사의 발생 원인이 무엇 하나에만 있다고 생각할 수 없는 여러 자료들이 속속 공개되고 있습니다. 항공사, 항공기 제조사, 정부 관련 책임자들은 조사 결과에 따라 그 경중에 차이가 있을 뿐 참사의 원인 제공자인 것에는 변함이 없는 사실입니다. 이들에게 엄중히 책임을 따지는 것은 물론이거니와 그 과정과 결과를 유족들이 가장 먼저 알 수 있도록 해 주시기를 부탁드립니다.

셋째, 유가족들의 생활과 정신적 안정을 살펴봐 주시기를 부탁드립니다.

이 참사는 여타의 참사와 달리 가족 단위 희생자들이 많이 있습니다. 그로 인해 생계가 막막해진 유가족들이 적지 않습니다. 당장 학업을 어떻게 이어 나가야 할지, 남겨진 노모와 아이를 누가 돌봐야 할지조차 알 수 없는 경우도 있습니다.

이 사건 조사 결과 발표는 언제일지 알 수 없고 그에 따른 배·보상 문제는 그보다 더 먼 미래입니다. 수년간 상당수 유가족들은 천길 낭떠러지 길을 한 발 한 발 내디녀야 하는 엄혹한 현실을 마주하게 될 것입니다. 또 그러한 몸부림을 비난하거나 조롱하거나 재미 삼아 돌을 던지는 이들도 수없이 접하게 될 것입니다. 부디 유족들의 생계를 지원할 여러 제도들을 다각도로 챙겨 봐 주시고 적극적인 지원도 아끼지 말아 주시기를 부탁드립니다.

트라우마 극복에 긴 시간이 소요될 것인데 이 점도 살펴봐 주시기를 부탁드립니다. 또 희생자와 유족들의 명예를 훼손하거나 모욕하는 어떠한 비인도적인 시도도 용납하지 말아 주시기를 간곡히 당부드립니다.

넷째, 유가족들의 모임이 활성화될 수 있도록 적극 지원해 주시고 희생자 추모를 할 수 있도록 배려해 주시기를 바랍니다. 유가족의 마음을 가장 잘 헤아릴 수 있는 이는 아이러니하게도 유가족들입니다. 유가족들이 서로의 상처를 보듬고 현실을 극복하는 데 힘을 합치고 사회의 다양한 기관 및 사회단체와 교류 속에서 보편타당함을 잃지 않고 희생자들을 온전히 추모할 수 있도록 충분한 지원을 요청드립니다.

다섯째, 이 사건을 계기로 대한민국 항공안전체계의 전반적인 점검을 하여 주시고 다시는 이러한 비극이 반복되지 않도록 제도 및 시스템을 정비해 주시기를 바랍니다.

니다.

참사가 발생한 지 한 달이 조금 넘은 현지점에서 보자면 스스로 회복도 못 하고 있는 이들의 주제넘은 이야기라고 할 수도 있습니다. 그러나 우리 유가족들은 이번 참사가 대한민국의 항공안전 시스템 전반을 철저히 점검하는 계기가 되어야 한다는 생각에는 변함이 없습니다. 다시는 이런 슬픔이 이 땅에 일어나지 않을 거라 생각합니다. 이러한 고통과 앞으로 이어질 긴 어두움의 시간은 우리 유족들이 겪는 것만으로도 충분합니다.

관제 시스템, 공항 설계와 운영, 안전 시스템 개선, 정기적인 항공기 점검, 항공 인력 근무시간, 상시점검 등 종합적인 항공안전 강화를 위한 제도를 새로이 해야 합니다.

조사위원회의 인력도 양성하시고 늘려야 합니다. 전문적인 인력 확보도 이루어져야 합니다. 최근 들어 항공 관련 사고가 연이어 발생하는 상황에서 저희 유가족으로서 조사 인력이 이러한 사고에 동시에 투입됨으로 인해 이번 참사의 조사가 소홀해질 가능성에 대해서도 크게 걱정하고 있습니다.

마지막으로 완벽하지 않더라도 최대한 신속하게 앞서 부탁드립니다 내용이 충분히 담긴 가칭 '12·29 제주항공 참사 특별법'을 조속히 제청해 주시기를 간절히 그리고 강력히 부탁드립니다.

최상목 권한대행님과 국회의장님 그리고 여야 정당 대표님들과 모든 국회의원님들께서 참사 현장을 찾으셔서 우리 유가족들을 위로해 주시며 약속하셨던 사항이기도 합니다.

참사 피해자와 유가족들에 대한 보호와 지원이 체계적이고 신속하게 이루어질 수 있도록 특별법 제정은 반드시 필요하고 이는 우리 유가족으로서 사실상 생존과 생존권의 문제입니다.

국민 여러분!

그리고 국회의원 여러분!

우리 유가족들은 그 어떤 국가적 참사의 전례를 찾아볼 수도 없이 차분하고 질서 있게 행동했고 현실을 피하지 않고 당당히 마주쳐 버텨 왔습니다. 그것이 이번 참사가 덜 참담하거나 덜 슬프거나 덜 힘들어하거나가 아닙니다. 여러분들의 응원과 지지가 있어 유족들이 무너지지 않았을 수도 있고 타 참사의 피해자들이 남긴 이정표를 참고할 수 있었기 때문입니다.

그러나 유가족들이 걸어가야 할 험난한 여정은 이제 겨우 시작되었습니다. 부디 우리의 부모, 우리의 형제, 우리의 희생자가 될 수 있었고 또 유가족이 될 수 있다는 연대 의식으로 유가족들에게 변함없이 버팀목이 되어 주시길 거듭 고개 숙여 부탁드립니다.)

박한신 대표님 수고 많으셨습니다.

멀리서 올라오셔서 좋은 말씀 주셔서 감사드리고 또 박한신 대표님 오늘 말씀 주신 것들을 우리 특위 위원님들이 명심해서 유가족 편에 서서 일하겠다는 말씀을 드리겠습니다.

다음은 유가족 여러분들께 질의하실 위원님 계시면 먼저 질의를 한 다음 유가족 대표

단 분들을 이석하실 수 있도록 하겠습니다.

○위성곤 위원 자료를 먼저, 지금 자료를 좀 요청하게 해 주십시오.

○위원장 권영진 그렇게 하시는 게 좋겠습니까?

○위성곤 위원 예, 그게 낫지요.

○위원장 권영진 유가족들이 좀 빨리 가셔야 된다고 그래서, 유가족 계신 데서 꼭 자료 요구 질의를 하셔야 되겠습니까?

○위성곤 위원 그건 아닙니다마는……

○위원장 권영진 그건 아닙니까? 그러면 유가족들께 질의를 마친 다음에 유가족들이 이석하시고 자료제출 요구를 하도록 하겠습니다.

그러면 주질의를 유가족 대표단에게 하실 위원님 계십니까?

(손을 드는 위원 있음)

김대식 위원님 하시고 이수진 위원님, 이런 순서로 하겠습니다.

질의 순서는 여야 교대로 한 분씩 그렇게 순서대로 하도록 하겠습니다.

김대식 위원님.

○김대식 위원 부산 사상구에 지역구를 둔 김대식 위원입니다.

먼저 지난 12월 29일 여객기 참사로 희생된 분 그리고 유가족들에게 다시 한번 심심한 위로의 말씀을 드리고 고인의 명복을 빕니다.

또 두 분 하루빨리 쾌유를 우리 국회의원, 여기의 특위 위원 모두가 진심으로 이렇게 기원을 하겠습니다.

박한신 대표님, 참 많이 애통하시지요. 그래도 오늘 이렇게 나오셔서 곳곳하게 말씀을 해 주시고 여섯 가지 정도 이야기를 해 주셨는데 우리 특별위원회뿐만 아니라 여기에 계시는 장관님들, 관계 부처 모두가 어떻게 하면 도와드릴까 이런 마음으로 이 특별위원회가 만들어졌다 이렇게 이해를 하시고 한결같이 우리가 함께 유가족 편에 서서 동행하겠다 이런 말씀을 드립니다.

(○박한신 발언대에서 — 감사합니다.)

지금 하늘의 비행기만 봐도 트라우마가 있고 또 동료들 그리고 친구들을 만나도 그런 아픔의 상처가 있을 줄로 믿습니다.

그런데 제가 거기에 공항 현장에도 몇 번 가서 대표님 뵙고 이야기를 했지만 이 여섯 가지 문제 중에서 제일 지금 유가족들의 아픔이 여러 가지 유언비어, 가짜뉴스들이 횡행하고 있는 것이지요?

(○박한신 발언대에서 — 예, 맞습니다.)

다른 부분도 있지만 어떤 점이 제일 지금, 아까 경찰청장대행님도 이런 부분에서는 특별하게 조치를 하겠다 이렇게 보고말씀이 있었는데 지금 제일 유가족들이 건의하고 싶은 내용이 이 여섯 가지 중에서, 다른 거 있지만 꼭 해야 될 말씀이 있으시면 해 주셨으면 좋겠습니다.

(○박한신 발언대에서 — 여러 위원님들께서 저희 유족들에게 굉장히 많은 부분이 궁금스럽고 또 도와주고 싶어 하시는 부분도 알고 있습니다. 그중에 가장 중요한 부분은 악성 유튜브와 저희의 가슴, 심장을 후벼 파는 댓글 이 부분이 매우 심각합니다.

실질적으로 경찰청에서 수사를 하고 그거를 잡으려고 하다 보면 글을 삭제하고 사이트를 폐쇄하고 탈퇴를 해 버려서 잡을 수가 없습니다. 그러나 저희는 그 내용을 봤기 때문에 그 내용이 죽을 때까지 기억이 됩니다. 이게 너무 고의적이고 아주 치밀하고 계획적인 것 같아요. 너무 힘들습니다, 솔직히. 저도 힘들지만 여러 유족들도 마찬가지입니다.

그리고 여기에서 건의 좀 드린다고 하면, 초창기에 저희 유족들의 명단이라든가 탑승객 명단 또 탑승객 위치 그리고 탑승자 이런 것에 대해서 너무 많이 무분별하게 포털사이트에 올라와 있습니다. 이 부분은 이제는 조속히 거두어 주셨으면 하는 바람이 있습니다. 그렇게 해서 이것으로 인해서 제2, 제3의 또 다른 슬픔은 오지 않았으면 좋겠습니다.)

경찰청장대행님!

○경찰청장직무대행 이호영 대행입니다.

○김대식 위원 지금 유가족 대표의 말씀을 들으셨지요?

○경찰청장직무대행 이호영 예, 들었습니다.

○김대식 위원 그런데 지금 우리가 사이버수사대도 있고 정말 우리가 IT 분야에서는 세계 최첨단을 달리고 있는 이런 상황에서 저런 부분 좀 차단이 안 됩니까?

가짜뉴스가 요즘 이것뿐만 아니라 전체적으로 이 사회에 횡행해 가지고 분열을 주고 여야 갈등을 주고 이렇게 하는 건데 이런 거는 좀 신속하게 처리가 안 됩니까? 이게 이렇게 시간이 걸립니까? 우리나라처럼 이렇게 좋은 두뇌를 가지고 있고 또 IT 왕국인데 이런 문제가 처리가 안 됩니까? 어떻습니까?

○경찰청장직무대행 이호영 저희들도 전담수사단을 한 118명 정도 편성을 해서 전국적으로 적극적으로 수사를 하고 있습니다. 각종 추적 수사기법도 동원하고 해서 현재는 한 20명 검거했지만 특정한 것까지 하면 38명, 총 58명을 현재 수사하고 있다고 보시면 되고요. 나머지 137건도 수사 중인데, 이게 사실은 아까 유가족분들께서 말씀드렸듯이 우리가 수사하려고 그러면 바로 사이트 폐쇄하고 사라지고 이렇다 보니 저희들 특정하기까지가 좀 시간이 걸리기는 합니다.

다만 시간이 걸리는 거기 때문에 수사단을 편성해서 그거에 따른 맞는 수사기법도 저희들이 여러 가지 프로그램이나 이런 거를 만들면서 추적 수사하고 있습니다. 조만간에 수사하는 대로 엄정하게 처벌하도록 하겠습니다.

○김대식 위원 가급적이면 유가족들이 다시 제2의 피해를 받지 않도록 특별하게 관리를 좀 해 주시기 부탁드립니다.

○경찰청장직무대행 이호영 알겠습니다.

○김대식 위원 박한신 대표님 들어가셔도 좋습니다.

국토부장관님, 여객기 사고 이후에 제 지역구에 있는 에어부산 사고가 또 한 달 만에 터졌잖아요. 국민들이 이래서 지금 항공기를 이렇게, 관광산업도 이렇게 발전이 되고 아웃바운드도 있지만 세계 각국에서 인바운드 속에서 우리가 계속해서 추진을 해야 되는데 왜 이렇게 지금 이거 합니까? 이거 소 잃고 외양간 고치는 격으로 사후 조치하겠다는 뭐 하겠다 이렇게 이야기를 하는데 이 근본적인 원인이 뭐라고 생각합니까?

그리고 지금 정비사가 절대적으로 부족한데 아시아나 대한항공 이것뿐만 아니라 LCC,

한 38% 정도밖에 지금 이게 안 되는데 왜 이렇습니까? 이거는 왜 이렇다고 생각을 하십니까?

○국토교통부장관 박상우 우선 존경하는 김대식 위원님 지적하신 대로 최근에 대형 항공 사고가 연이어 발생해서 주무 부처 장관으로서 송구하다는 말씀을 다시 한번 드립니다.

지금 12.29 사고 이후에 공항이라든지 항공 전 분야에 걸쳐서 긴급점검 또 특별점검, 종합점검들은 실시를 했고요. 그래서 필요한 공항시설의 개선이라든지 또는 정비를 비롯한 항공사의 분발하는 노력이라든지 이런 것들에 대해서는 기본적인 방향을 잡아서 추진을 하고 있습니다.

그리고 아까 모두에 업무보고에서 말씀드렸듯이 민간 전문가들을 동원한 항공혁신위원회 구성을 해서 전반적이고 혁신적인 종합대책을 4월까지의 내용을 것으로 지금 하고 있습니다.

걱정하시는 대로 굉장히 지금 항공 수요가 많이 늘어나고 거기에 따라서 사고들이 또 비례해서 발생하는 것 같습니다. 그래서 정비부터 기체 도입 또 인력 양성, 모든 분야에 대한 종합적인 안전망을 구축하도록 하겠습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○김대식 위원 하여튼 시간이 없어서 그러는데 국토부가 주무 부처이니까 국토부가 전체적으로 좀 이거 해서 재발 방지가 돼서 국민들이 신뢰하고, 그래도 우리가 세계경제 톱10에 들어가 있는 나라 속에서 항공기 사고가 연달아서 한 달 만에 이런 일이 나온다는 것은 참 부끄러운 일이거든요. 철두철미하게 이것 대책을 강구해 주실 것을 부탁드립니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 명심하겠습니다.

○김대식 위원 추가질의 때 말씀하겠습니다.

○위원장 권영진 예, 보충질의 때 하십시오.

김대식 위원님 수고 많으셨습니다.

다음, 유가족 대표들에게 질문하실 것부터 우선 하시는 게 좋겠습니다.

전진숙……

○전진숙 위원 저는 2분만 쓰겠습니다.

○위원장 권영진 예, 그러십시오. 2분만.

○전진숙 위원 광주 북구를 전진숙입니다.

박한신 대표님, 저도 이번 항공기 참사를 통해서 제 아주 가까운 동생이 그 희생자였기 때문에 마음이 다 같지는 않겠지만 지금 현재 마음이 얼마나 아프실지 충분히 잘 전달이 되는 것 같습니다.

저희 특위는 재난 상황에서 국가가 어떤 역할을 해야 될지 그리고 유가족과 피해자를 위해서 무엇을 해야 될지 그 답을 찾아가는 과정이라고 생각을 하고, 박한신 대표님께서도 아까 여섯 가지 이야기를 해 주면서 심리 지원에 관련된 이야기를 해 주셨는데요 직

접 좀 확인을 하겠습니다.

혹시 심리 지원 관련해서 안내문자를 받으셨습니까? 받으신 적 있으십니까?

(○박한신 발언대에서 — 저한테는 지금 전담 공무원이 가끔 전화는 옵니다. 그러나 지금 제가 실은 오늘도 새벽 4시까지 무슨 말을 해야 될지 잠을 안 자고, 잠깐 두 시간 눈 붙이고 여기에 와 있는 상태입니다. 저 같은 경우를 기준으로 하면 하루 평균 한 세네 시간 정도밖에 잠을 못 잡니다. 왜냐? 앞으로 해야 될 일도 많고 무언가를 더, 유족들을 챙겨야 되는 부분도 너무 많아서 약간 좀 혼란스럽고……)

힘드시지요?

(○박한신 발언대에서 — 많이 힘듭니다.)

특히 아마 유가족 대표로서 본인을 챙기는 것보다 전체 유족 대표로서의 역할을 하는데 많은 무거운 책임감을 가지고 계시기 때문에 더 그럴 거라고 생각합니다.

실은 사고 이후에 한 달이 유족에게는 굉장히 트라우마를 치료할 수 있는 골든타임이라고 이야기를 하는데, 제가 여쭙봤던 게 심리 지원에 관련된 것을 받아 보신 적이 있는지 그리고 실제로 그런 치료를 받으신 적이 있는지는 대표님이기 때문에 더 그런 체크를 할 수 있을 것 같아서 질의를 한 거거든요.

(○박한신 발언대에서 — 무안공항에 가면 1층에 심리상담센터가 있습니다, 코너 쪽에요. 거기를 한 4일, 5일에 한 번씩 ‘저 살아 있습니다’라고 제가 가서 인사를 드리고 있습니다.

제가 여기서 무너지게 되면 모든 것이 다 무너질 수 있는 상황이어서 정신 줄 잡고 버티고는 있는데 언제까지 제가 버틸지는 장담을, 솔직히 저도 잘 모르겠습니다. 저희 가족들도 저에 대해서 매우 걱정이 심한데 아직까지는 버틸 만합니다. 여러 위원님들께서 관심 가져 주시고 전화해 주시고 독려해 주셔서 그나마 지금은 정신적으로 버틸 수 있습니다.)

좋습니다. 들어가셔도 됩니다.

여기까지 하겠습니다.

○위원장 권영진 수고하셨습니다.

또 김은혜 위원님.

○김은혜 위원 박한신 대표님, 사고 이후에 40일이 거의 다 돼 갑니다. 아무리 시간이 흘러도 아니, 오히려 시간이 갈수록 위로드릴 말씀을 잘 찾지를 못하고 있습니다.

제가 살펴보니 이번 참사로 목숨을 잃은 만 15세 미만 희생자가 8명이더라고요. 그런데 상법 현행법상 만 15세 미만자의 경우에는 사망 사고를 담보로 하는 보험에 가입이 불가능해서 시민안전보험 등 지자체에서 가입하는 보험에서도 보상을 받을 길이 전혀 없습니다. 몬트리올 협약이 있습니다만 그 권리 보장, 보상은 아직 기약이 전혀 없고요. 그래서 불의의 사고로 인한 15세 미만 사망의 경우에 생명보험 계약을 예외적으로 허용하는 상법 개정안을 제가 어제 발의를 했습니다. 이번 사고의 경우에 15세 미만 희생자가 지자체의 시민보험 등 사망보험에 가입했다면 받았을 보험금에 준해서 별도로 보상금을 지급하도록 안을 제가 특별법 제정으로 준비 중에 있고요, 상법은 소급이 어려우니까요.

그래서 정부와 국회가 유가족분들께 반드시 해 드려야 할 일이라고 본인은 생각을 하는데 어떻게, 동의하시는지 궁금합니다.

(○박한신 발언대에서 — 감사하지요. 저희는 저희를 도와주신다면 감사히, 정말 감사하게 생각하고 있습니다.)

많은 분들이 자녀를 잃는 참척의 아픔을, 또 부모님을 잃으셨는데 굉장히 막막한 현실에 직면하고 계시고 또 견디고 계시고 있다는 것을 듣고 있습니다.

(○박한신 발언대에서 — 맞습니다.)

알겠습니다.

감사합니다.

○위원장 권영진 그만하시겠습니까?

○김은혜 위원 예.

○위원장 권영진 나머지는 다음 주질의 때 하십시오. 5분 30초 남았습니다.

다음 이달회 위원님 질의하시겠습니까? 이달회 위원님 질의하시고……

○이달회 위원 국민의힘 비례대표 이달회 위원입니다.

저는 피해자와 유가족 지원 및 추모사업 지원 소위원회에서 소위원으로 이번 특위에서 활동할 예정입니다. 우선 제가 이 회의 전에 유가족을 대표해서 정말 불철주야 밤낮으로 상주하면서 유가족들과 함께했던 유가족협의회 식구들에게 정말 감사의 말씀을 먼저 드립니다.

유가족협의회 대표자들이 정말 그 많은 유가족들을 이렇게 어루만져 가면서 중앙정부와 정치권 그리고 그 관계에서 매니지먼트 코디네이팅을 잘하시고 위로를 잘하면서 원보이스를 내 주는 덕분에 항공기 참사 대형 참사에서 유가족들의 그런 목소리가 이렇게 전 국민들께 잘 전달돼서 잘 마무리된 거 아닌가 이런 위로의 말씀과 또 고생하셨다는 말씀을 드립니다.

그리고 저희가 회의에 오기 전에 인터뷰를 좀 기피했습니다. 그때는 이혁 장례위원장이셨는데 지금은 직책이 무엇인지 모르겠습니다.

(○이혁 발언대에서 — 그냥 위원장입니다.)

위원장이십니까? 이혁 위원장님하고 저희 유가족들이, 정부가 마련하는 시책이 있는데 조금 미진한 부분들이 몇 가지가 있더라고요. 혹시 위원장님, 저희 방에 이렇게 제안하신 사항 먼저 말씀해 주시겠습니까?

(○이혁 발언대에서 — 저희들이 유가족 자녀들에 대한 지원에 대해서 이달회 위원님 사무관한테 잠깐 건의를 드린 게 있는데, 지금 현재 상태에서는 대학을 두 학기만 무상으로 하는 걸로 대학등록금 지원을 하고 계세요. 그런데 저희들이 원하는 것은 자기 부모들이 지금 다 돌아가시고 아기들만 남아 있는 경우도 있고 그러다 보니까 이거를 좀 더 포괄적으로 자녀들에 대해서, 고등학교·중학교 그리고 대학교까지 포괄적으로 유가족 자녀들에 대해서는 등록금을 전액 면제해 주는 그런 제도를 시행했으면 좋겠고요.

또 하나 보면 연금 문제에 대해서 지금 이게 국고로 환수되니 그리고 그 연금 거의 한 50% 감액이 돼서 받니 이런 부분들이, 지금 유가족들이 많은 애로사항을 저희들한테 말씀을 하고 계십니다. 그래서 그런 연금 부분에 대해서도 평생을 모은, 평생을 일하시다 가신 분들에 대해서 자녀들이 혜택을 볼 수 있도록 좀 더, 지금 너무 비율이 많이 깎여 나가더라고요. 그런 부분들에 대해서도 신경을 좀 써 주셨

으면 합니다.)

예, 들어가시고요.

이번에 광주변호사회에서 굉장히 지원을 많이 하셨는데요. 박철 부회장이시지요?

(○박철 발언대에서 — 예, 그렇습니다.)

우리 유가족협회에서는 광주전남법률지원단장으로 지금 참여하고 계시는데요. 국세나 지방세 납부에 대한 건의도 있던데 말씀해 주시지요.

(○박철 발언대에서 — 그렇습니다. 이번 사고 특징을 보시면 일가족이 삼대에 걸쳐서 돌아가시거나 아니면 부모 자식이 다 한꺼번에 돌아가시기 때문에 기존에 생계를 책임졌던 분들이 사업을 하면서 어떤 채권 채무를 가지고 있는지, 또는 세금은 어떻게 지급해야 되는지, 또 그 규모는 어느 정도 되는지조차 파악하기가 굉장히 힘든 실정입니다. 설사 그런 규모를 파악한다 하더라도 갑작스럽게 이렇게 돌아가셨기 때문에 그 부분에 대해서 지급할 여력이 사실은 없습니다. 현재로서는 유예 정도, 한 3개월 정도의 유예를 지금 생각하고 계신 것 같은데 실질적으로 3개월은 턱도 없는 기간이고요.

또 일반적으로 생각하시는 것과 달리 항공 사고의 특성상 배·보상까지 가는 데는 수년 또는 10여 년 가까운 시간이 걸릴 수 있습니다. 그 기간 동안 사실상 경제적인 능력이 유가족들은 없는 경우가 대부분이거든요. 그래서 그 부분에 대해서는 적극적인 면제나 감세 부분도 좀 고려해 주셨으면 하는 생각입니다.)

고맙습니다. 들어가시지요.

먼저 행안부장관대행님, 연금에 관련돼서 공무원연금 관련돼서 법적으로만 우리가 해 줄 수 있는 게 60%, 유가족에 50% 이렇게, 또 두 분 다 공무원일 경우에는 그 금액이 더 심해지잖아요. 그래서 이 부분 혹시 특별법에 담아서 유가족들에게는 특별히 좀 챙겨 줄 수 있는 부분이 있는지 검토해 주시고요.

복지부장관님께서서는 국민연금도 유가족 부분이 있는데 이런 사고, 이렇게 대형 참사에 대한 특별법에 국민연금의 유가족 부분을 특별히 조금 더 상향해서 지급할 수 있는 그런 부분이 있는지 좀 검토해 주시기 바랍니다. 다음에 보고해 주시기 바랍니다.

특히 국토부장관님께서서는 교육부하고 협의하셔서 대학교, 지금 저희들이 체크해 본 결과는 28년까지 두 학기를, 처음에는 뭐 1년만 정했다가 군대에 갈 경우를 대비해서 두 학기 정도 전액장학금을 지원한다고 이렇게 했는데요. 그러면 지금 고등학교 3학년인 경우가 대학교 됐을 때 더, 그때도 아직까지 배상금을 못 받을 경우도 있고 이런데요. 그래서 이 부분에 대해서 아까 유족 대표께서 말씀하신 것처럼 초·중·고등학교 학생들 장학금 지급에 대해서 한 번 더 세밀하게 좀 검토해 볼 필요가 있다고 생각합니다. 논의 좀 해 주시면 고맙겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 유족들 입장에서 그렇게 노력하겠습니다.

○이달희 위원 그리고 또 한 가지……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

국세 부분인데요. 국세 부분에 아까 3개월, 9개월, 무안일 경우는 재난안전특별지구

어서 9개월, 2년 이렇게 되어 있는데 9개월 정도 지원한다는 게 너무 짧은 것 같거든요. 그래서 기재부하고 국세 부분 논의하셔서 특별하게 특별법에 담을 수 있는지를 검토해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○이달희 위원 이상입니다.

○위원장 권영진 이달희 위원님 수고 많으셨습니다.

다음 백선희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○백선희 위원 안녕하십니까? 조국혁신당 국회의원 백선희입니다.

먼저 여객기 참사의 희생자, 고인의 명복을 빌고 또 유가족에게 위로의 말씀을 드립니다.

유가족 대표께서 가시기 전에 질의를 간단하게 드리겠습니다.

무안공항에서 계실 때 유가족하고 정부 측하고 비교적 소통이 잘됐던 걸로 알고 있는데요. 무안공항이 정리가 된 이후에 지금 소통은 정부하고 어떻게 되고 있는지, 원활히 되고 있는지 먼저 질문을 드리겠습니다.

그리고 두 번째 질문은 지금 그 희생자분들이 광주·전남 지역에서 많이 나오셨습니다. 그런데 사실 다른 지역에도 있거든요. 그래서 다른 지역에 살고 계시는 유가족분들과 그리고 유가족 대표 측이 어떤 소통을 하고 있는지 또 지금 현재 여러 가지 심리 지원 등의 정부 지원서비스가 있는데 이 지역이 아닌 다른 지역에 사시는 분들은 이런 지원서비스를 받는 데 별문제는 없는지 들으신 바가 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

(○박철 발언대에서 — 위원님, 죄송하지만 박한신 대표가 잠을 제대로 못 자서 지금 정확하게 좀…… 그런 것 같아서 제가 대신 답변드려도 되겠습니까?)

예.

(○박철 발언대에서 — 정부 소통 문제는 현재 국토부가 주관해서 저희랑 주로 소통을 했었는데 이후에 지금 아시다시피 정부 지원단이 꾸려져서 현장 사무실, 그러니까 광주로 이동한 유가족들 사무실 근처 바로 옆 사무실에 지원단 인원이 벌써 5~6명 정도 내려와 있고요. 저희가 요청하고 있는 사항들에 대해서는 바로 대응할 수 있도록 노력을 해 주시고 계십니다.

그리고 타 지역의 유가족들 말씀하셨습니다. 유가족들은 지금 지역별로 한 9개에서 10개 정도로 이렇게 소그룹을 만들었습니다. 해서 소그룹 단위로 계속 만나고 있고요. 또 오늘 저녁도 서울, 경기 지역 유가족들과 유가족 대표단이 만나기로 저녁 약속이 돼 있고요. 해서 그렇게 소통하고 있습니다.

다만 광주·전남권에 비해서, 저희가 지금 광주에서 활동을 하고 있다 보니까 타 지역에서도 트라우마센터라든가 말씀하신 그런 지원들이 원활하게 이루어지고 있는지 실시간 파악은 좀 되고 있지는 않고요. 다만 이런 타 지역의 대표들을 통해서 유가족 대표가 그런 민원 같은 것도 접수하고 또 건의할 사항들을 정리하고 있는 것으로 알고 있습니다.)

감사합니다.

○위원장 권영진 다 하셨습니까?

○백선희 위원 예, 이상입니다.

○위원장 권영진 다음 또 유가족 대표들께 더 질의하실 위원님들 안 계십니까?

그러면 유가족 대표님들께 질의하는 것은 이 정도로 마치도록 하겠습니다.

그러면 질의하실 위원님이 안 계시면 유가족 대표님들은 이석을 하셔도 좋습니다. 먼 길 해 주셔서 감사드리고요. 오늘 좋은 의견, 소중한 의견 주셔서 고맙습니다.

안녕히 가십시오.

○위성곤 위원 자료 요청을 하도록 하겠습니다.

○위원장 권영진 다음은 질의 순서입니다만 질의에 앞서서 자료 요구를 하실 위원님들 계셔서 자료 요구하실 위원님들 질의해 주시기 바랍니다.

○위성곤 위원 자료 요청드리겠습니다.

관제탑과의 교신 기록을 의원실에서 달라고 하는데 주지 않아서요. 제가 볼 때는 여러 규정에 의거하더라도 충분히 공개하는 것이 마땅하고, 여러 가지 의혹들을 제기하고 있는데 그 의혹 제기를 사전에 방지할 수 있을 거라고 보아지기 때문에 관제탑과의 교신 기록을 좀 주시고요.

그다음에 조종사의 비행시간 및 근무 일정, 사고 7일 전부터 28일간 운항 기록 그리고 조종사의 휴식시간 기록, 최소 휴식시간 충족 여부를 확인하고자 합니다. 그리고 조종사의 훈련 및 비상 대응 기록, 그러니까 비상 착륙과 랜딩기어 고장 시에 어떤 대응훈련을 받았는지 자료를 좀 주시기 바랍니다. 그리고 사고기의 정비 이력, 랜딩기어와 유압시스템 엔진점검, 수리 이력 등을 좀 주시고요, 최근 1년간 걸 주시고.

이번 사고기가 비행 전에 점검을 받았을 텐데, 왜냐하면 48시간 동안 열세 차례를 운항하고 평균 휴식시간이 1시간도 안 되는 것으로 파악이 되고 있는데, 그래서 비행 전 점검보고서 그리고 항공사 정비 인력 배치 자료를 주시기 바랍니다.

그리고 사고기의 제작 이력, 동체 피로균열 및 주요 부품 교체 여부 등에 대해서 사고기에 관한 과거 이력들을 정리해서 보고를 좀 해 주시고요.

그다음에 보잉737-800 기체 수명 및 검사 기준, 그래서 피로균열 위험 구간 및 검사 필요 여부들을 확인하기 위해서기 때문에 관련 자료를 제출해 주실 것을 당부를 드립니다.

그리고 로컬라이저 관련해서 관련 설계도서를 달라고 했는데 설계도서를 줄 수 없다고 얘기를 하고 있는데 그게 상식적으로 납득되지 않고요, 관련해서 설계도서를 주시고.

두 번째, 핵심은 콘크리트 둔덕 문제인데 콘크리트 둔덕을 왜 설치하게 됐는지에 대한 이유를 관련 서류, 결정되어진 회의 서류를 찾아서 결정되어진 내용을 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○위원장 권영진 국토부와 관련 부서에서는 위원님들 자료 요구에 적극적으로 성실하게 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 나중에 다른 위원님들 요구를 다 듣고 제가 언급할 사항이 있으면 그때 말씀드리겠습니다.

○위원장 권영진 그렇게 하시겠습니까?

그러면 권향엽 위원님 질의하시지요.

○권향엽 위원 순천·광양·곡성·구례을 권향엽입니다.

장관님, 지난번에 항공 참사 바로 직후에 12월 30일에 무안공항 로컬라이저가 관련 규정에 맞게 설치되었다고 발표를 한 적이 있습니다. 그런데 그 뒤에 언론에서 조금 이견을, 보도가 되고 하니까 다시 재검토하겠다고 하고 1월 7일 날 재검토 결과 문제가 없다라고 발표를 하셨는데요. 저희가 그 검토를 어떻게 하셨는지 결과 자료를 요청했는데 지금 제대로 제출이 되지 않고 있습니다.

그래서 검토의견서를 달라고 했더니 문건 자체가 없다라고 이야기를 해요. 국토부가 부처 차원에서 규정에 부합했는지 검토를 하는데 문건 한 장이 없다라고 하는 것은 저희가 납득하기가 좀 어렵습니다.

장관님께서 로컬라이저 관련한 검토 결과 보고 받으셨지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 받았습니다.

○권향엽 위원 문제없다고 보고 받으셨지요? 구두보고 받으셨나요?

○국토교통부장관 박상우 구두보고였는지 서면보고였는지 잘 기억이 안 납니다마는 어쨌든 사고 이후에 제가 사무실 복귀해서 받은 보고는 설치 당시의 설치 기준하고 뒤에 제정된 운영 기준하고 내용이 서로 상치하다, 그래서 그런 내용의 보고를 받았고요. 그런 자료를 드릴 수 있을 건데 왜 자료가 안 나왔는지 제가 잘 모르겠습니다. 확인해 보겠습니다.

○권향엽 위원 어쨌든 문건이 없다면 어떠한 경위로 보고를 드렸는지, 내부 의견이라도 정리를 해서 달라고 그랬는데 아직까지 주지 않습니다.

작년 12월 검토의견하고 1월 재검토의견 다음 질의 시간까지 좀 제출해 주시면 좋겠고요.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○권향엽 위원 그리고 장관님께서 작년 6월에 인천공항 방문하셨을 때 ‘안전하지 않은 항공기에는 단 1명의 국민도 태울 수 없다’ 말씀하시면서 11개 국적사별 정비관리 및 예방정비에 대한 전수점검 실시계획을 발표하셨습니다. 저희가 그 점검 결과보고서도 요청을 했더니 국토부 훈령이라서 줄 수 없다라고 합니다. 국토부 훈령이 법률보다 우선하지는 않지요?

국회중감법에 따르면 ‘군사·외교·대북 관계의 군사기밀에 해당하는 경우를 제외하고는 제출을 거부할 수 없다’라고 돼 있습니다. 물론 지금 국회중감장은 아닙니다만 이 특위 자체가 항공기 참사의 진상규명과 재발 방지, 피해자 지원을 위한 특위 아니겠습니까? 진상규명 중요하기 때문에 군사·외교·대북 관계의 군사기밀에 해당하지 않는다면 이 검토 결과보고서도 제출해 주시면 좋겠습니다.

다음 질의 시간까지 협조해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 권영진 장관님하고 정부 측에서는 자료제출 요구할 때 일문일답 형식으로는 하지 마시고 자료제출 요구는 위원장에게 하는 거니까 제가 얘기를 할 때 말씀하십시오.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 권영진 그렇게 되면 질의와 관련해서 불공정 시비가 또 일어날 수 있으니까요.

손명수 위원님께서 먼저 손을 드셨고 그다음에 서천호 위원님도 자료 요구 하시겠습니까?

까?

○서천호 위원 예.

○위원장 권영진 그리고 문금주 위원님 이런 순서로 하겠습니다.

해 주십시오.

○손명수 위원 우선 위원장님, 위원님들이 요구하는 자료는 요구하신 위원님뿐만 아니라 모든 위원들이 같이 공유할 수 있도록, 모든 위원들에게 제출할 수 있도록……

○위원장 권영진 그게 좋겠습니다.

정부 부처에서는 모든 위원님들께 공히 제출해 주시기 바랍니다.

○손명수 위원 예, 그렇게 해 주시면 좋을 것 같고요.

장관님, 이 사고조사는 앞으로 면밀하게 이루어지겠습니다마는 우선 눈에 보이는 그런 현상이 로컬라이저 둔덕과의 충돌이 있었기 때문에 많은 관심이 거기에 쏠리고 있습니다. 그런데 로컬라이저, 2007년 개항 때 건설 당시에, 99년 말이나 2000년 초반이 아마 될 텐데 이 공항 건설 당시에 최초 계획이 있을 겁니다. 그걸 지금 저희 의원실에서 계속 요구를 하고 있는데 안 내고 있어요.

그리고 이게 턴키 방식으로 건설이 됐는데 그러면 입찰공고서가 있거든요. 입찰공고서에는 기본계획이 첨부되게 돼 있습니다. 그리고 금호 컨소시엄이 이걸 낙찰을 받았는데 그때 낸 제안 서류가 있습니다. 그 제안 서류에는 당연히 설계도가 첨부이 돼 있습니다. 그리고 그 이후에 실시설계를 하게 돼 있는데 그 서류를 내셔야지 여기에 대한 여러 가지 검토 그리고 의혹이 해소되든지 아니면 문제가 있었으면 왜 그렇게 됐는지를 얘기할 수가 있는데, 이것은 비밀도 아니고 당연히 보존하게 돼 있고 그렇습니다. 그런데 이 서류를 왜 안 내시는지 모르겠습니다.

이 서류는 입찰공고서 그리고 제안서, 이걸 건설한 금호 컨소시엄이 턴키 입찰하면서 낸 제안 서류, 설계도가 포함된 이 서류는 반드시 즉시 좀 내 주셔야 될 것 같습니다. 그렇게 좀 조치해 주시기 바랍니다.

○위원장 권영진 다음 서천호 위원님 말씀해 주십시오.

○서천호 위원 자료제출과 관련해서 말씀드리기 전에, 자료제출 관련해서는 문서로 이미 각 부처에 송달이 돼 있으니까 참고했으면 좋겠고 이게 왜 중요하냐 하는 부분을 다시 한번 제가 말씀을 드리겠습니다.

진상조사 부분을 지금 현재 사고조사위에서 기술적인 조사를 하고 있고 또 경찰에서 사법적인 조사를 하고 있고 더불어서 국회 특위에서 진상조사위 구성이 돼서 조사를 하고 있습니다. 그러다 보니까 방향성이 조금 흐트러질 수가 있어요.

우리 사고조사위는 어쨌든 기술적인 또 재발 방지가 아마, NTSB도 마찬가지지만 이와 같은 유사한 재발 방지 쪽에 포커스가 맞춰져 있는 부분이 있고 또 사법적 조사는 그와는 조금 다른 궤를 가지고 있고 또 국회는 국회 나름대로 역할을 해야 되는 그런 부분인데 여기서 자료 공유가 안 되면 또 자료제출이 정확히 안 되면 의혹이 양산됩니다.

국회 특위 과정을 통해서든 언론을 통해서든 아니면 실제로 기술적 조사를 통해서든 사법적 조사를 통해서든 오히려 많은 의문들이 난립되는 그런 현상을 빚을 수 있다, 그래서 여러 가지 법적 제한이라든지 또 아니면 현실적인 문제가 있어서 또 아니면 다른 조사위에서 조사하고 있는 조사에 자료가 제출됐기 때문에 없다고 얘기할 수 있는 평

겟거리가 있습니다만 어쨌든 가급적이면 자료제출이 돼서 근거에 의해서 이 진상이 조사가 됐으면 좋겠다 하는 그런 바람입니다.

그리고 우리 위원님들도 마찬가지로입니다만 각 부처에서 그간 여러 가지 언론에서 궁금해하는 사안에 대해서 해명을 한 내용이 있는데 그 해명이 다시 문제가 제기되는 그런 사례들이 몇 건 있습니다. 그것은 어떤 얘기냐? 조사가 아직 진행 초기 단계라고 저는 생각합니다, 오늘 예비보고서가 지금 나왔습니다만. 초기 단계인데 마치 확정적인 양 발표를 하다 보니까 또 다른 문제가 양산이 되는, 그래서 주문을 하고자 하는 얘기는 좀 신중을 기해 달라. 부처에서도 또 국회에서도 진상조사와 관련된 내용은 좀 신중을 기해서 최종 결과보고서가 나올 때까지 정말 내부적으로는 철저하게 공유를 하되 대외적인 발표라든지 이런 부분은 좀 신중을 기해서 이 조사를 통해 또 다른 의혹이 제기되는 그런 게 없도록 했으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○위원장 권영진 다음 문금주 위원님.

○문금주 위원 동일해서 저는 생략하겠습니다.

○위원장 권영진 안 하시겠습니까?

그러면 더 이상 자료 요구하실 위원님이 안 계시면……

국토부장관님께 자료 요구 질의가 집중되고 있는데요. 장관님, 혹시 자료 요구 질의와 관련해서 답변하실 부분이 있으시면 해 주십시오.

○국토교통부장관 박상우 여러 위원님들 요청하신 자료들을 저희가 다시 한번 확인을 해서 최대한 자료제출이 될 수 있도록 그렇게 협조하겠습니다.

제가 일일이 그 건에 대해서 보고를 받지 못하고 전체적인 상황만 보고를 받았기 때문에 어떤 자료가 제출이 되었고 어떤 자료를 요청하셨는데 왜 제출이 안 되었고 하는 것들에 대한 확인을 제가 다시 한 후에 위원님들이 납득하실 수 있도록 제출하거나 혹시 제출하기 어려운 경우에는 위원님들께 공통적으로 제출하기 어려운 이유, 그 이유는 다른 게 아닐 겁니다.

아까 서천호 위원께서 지적하셨듯이 사전에 의원님 실에 간다는 건 사실은 공개된다는 것을 전제로 하는 것이거든요. 그렇게 됐을 때 불필요한 오해가 생기거나 혹은 조사 결과에 대한 방향성이 훼손되거나 하는, 객관성이 훼손되거나 하는 그런 우려가 생길 것들에 대해서는 아마 좀 신중을 기해야 될 것으로 생각이 됩니다.

그렇지 않은 경우에는 최대한 위원님들께서 자료를 받아 보실 수 있도록 그렇게 조치를 해 드리려고요. 만약에 제출이 어려운 것들은 똑같은 방식으로 양해를 구하는 노력을 같이 기울이도록 하겠습니다.

○위원장 권영진 아마 속기록을 보시면 위원님들이 어떤어떤 자료를 구체적으로 요청하셨는지를 상세히 알 수 있을 텐데요. 그와 관련해서 가능하시면 모든 자료들을 위원님들께 제출해 주시고 또 정히 법적으로나 또 여러 가지 제약 때문에 못 하겠다는 부분들은 이유를 한 건 한 건 해서 위원님들께 제출해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 권영진 그리고 아까 손명수 위원님 말씀하셨듯이 위원님들 자료제출 요구에 대해서는 해당 위원님들뿐만 아니라 모든 특위 위원님들이 공유할 수 있도록 그렇게 해

주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예.

○위원장 권영진 감사합니다.

더 이상 자료 요구하실 위원님이 안 계시면 질의에 들어가도록 하겠습니다.

질의 시간은 이미 말씀드린 대로 교섭단체 간사 협의에 따라서 주질의 7분, 보충질의 5분으로 하도록 하겠습니다.

그러면 순서에 따라서 권향엽 위원님 먼저 질의해 주시기 바랍니다.

○권향엽 위원 12.29 항공 참사가 일어난 지 오늘로서 40일째입니다. 돌아가신 분들의 명복을 빌고 유가족들의 깊은 아픔과 함께합니다.

방금 유가족 대표들께서 일곱 가지의 당부 사항을 저희 특위에다가 말씀을 주고 가셨는데 엄중한 마음으로 받들며 특위 활동에 임하도록 하겠습니다.

질의하겠습니다.

국토부장관님, 국토부 고시 중에 조류 등 야생동물 충돌위험 감소에 관한 기준이 있습니다. 알고 계시지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 알고 있습니다.

○권향엽 위원 제6조에 보니까 공항별 조류충돌예방위원회에 공군부대도 구성원으로 들어가 있습니다. 공군부대가 들어간 이유가 뭐지요?

○국토교통부장관 박상우 많은 공항이, 공군하고 같이 공유하는 공항이 더 많습니다. 그래서 아마 공군부대가 참여하는 것으로 알고 있습니다.

○권향엽 위원 그러면 PT를 한번 띄워 주시고요.

(영상자료를 보며)

공항공사 사장직무대행님 나와 계시지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예.

○권향엽 위원 앞으로 나와 주시기 바랍니다.

작년 7월과 12월 두 차례, 무안공항에서도 조류충돌예방위원회 회의가 열렸고 참석 요청 공문도 보냈습니다. 그런데 또 공군부대는 빠져 있더라고요. 왜 그랬지요, 여기는?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 다양한 항공사와 여러 가지 이렇게 하면서 일부 미흡한 점이 좀 있었습니다.

○권향엽 위원 그런가요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예.

○권향엽 위원 그러면 더 살펴보도록 하겠습니다.

대한항공과 동방항공은 무안공항에 취항도 하지 않았는데 조류충돌예방위원회 참석 요청을 보냈습니다. 왜 그러지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 앞에서 말씀드린 바와 같이 항공사가 무안공항에는 정기편……

○권향엽 위원 다시 제가 좀 더 말씀을 드릴게요.

참석기관도 좀 문제가 있는데 7월 1차 위원회에 24개 기관 참석 요청 공문을 보냈습니다.

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예, 그렇습니다.

○권향엽 위원 그런데 몇 개 참석하신지 아세요? 몇 군데 참석했지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 8개 기관이 참석을 했습니다.

○권향엽 위원 그리고 그 8개 중에 1개 기관은 참석 요청 공문도 보내지 않았는데 참석했지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예, 그렇습니다.

○권향엽 위원 해경 항공대가 참석했지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예, 그렇습니다.

○권향엽 위원 이렇게 참석해도 되는 거고요.

PT 다시 보십시오.

12월 2차 위원회는 문제가 더 많습니다. 7월 1차 위원회처럼 24개 기관에 참석 요청 공문을 보냈는데 7개 기관만 참석을 했습니다. 백번 양보해서 공군부대는 공문 대상에서 빠져서 참석을 못 했다고 하지만 고시에 명시된 관할 행정기관은 왜 참석하지 않았지요?

국토부장관님, 혹시 조류충돌예방위원회 운영실태 한번 제대로 파악해 보셨습니까?

○국토교통부장관 박상우 최근에 사고 이후에 전면적인 점검을 했습니다. 했는데 많은 공항에서 참석 대상자가 참석을 하지 않는 그런 운영 사례가 확인이 되었습니다.

○권향엽 위원 대단히 문제가 많은 것 같습니다. 무안공항 운영규정에 조류충돌예방위원회는 의장만 공항장으로 되어 있고 그 외에는 내용을 확인할 수가 없습니다.

직무대행님, 이 조류충돌위원회 운영과 관련된 다른 어떤 규정이 있나요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 조류충돌위원회는 아까 말씀드린 대로 국토부 고시에 따라서 무안공항과 부산지방국토관리청이 공동으로 해서 운영을 하고 있습니다. 아까 말씀드린 대로 항공사가 정기편과 또 부정기편이 여러 가지가 있다 보니까……

○권향엽 위원 잠깐만, 제가 회의운영규정에 대해서 여쭙었습니다. 정족수라든가 진행 절차, 방법은 어떻게 하는지 그런 규정들이 있느냐를 묻는 것이고요.

○한국공항공사사장직무대행 이정기 그런 내용은 별도로 규정하지 않고 있습니다.

○권향엽 위원 그리고 제주항공과 진에어는 1차 위원회 때는 무안지점장에게 공문이 왔는데 2차 위원회 때는 대표이사에게 공문을 보냈습니다. 무안지점 관계자도 참석을 하는데 본사로 공문을 왜 보냈습니까? 그리고 회의 전에, 사전에 참석 여부에 대한 확인도 안 합니까? 회의 운영 이렇게 형식적으로 해도 되는 겁니까? 저희가 회의 자료 같은 것 이렇게 보니까요, 참석자 사인 같은 것 보니까 회의가 제대로 운영된 것 같지 않아요.

들어가고요.

국토부장관님, 조류충돌 예방과 관련해서 방금 직무대행께서도 말씀을 했는데 무안공항을 포함한 모든 공항이 지금 현재 이 조류충돌위원회 운영과 관련한 규정이 제대로 없는 것 같습니다. 새롭게 정비해야 되지 않을까요?

○국토교통부장관 박상우 운영규정을 새롭게 정비하고 위원회에 참석하지 않는 경우에 대한 벌칙이나 불이익도 의무화하는……

○권향엽 위원 반드시 필요하다고 봅니다.

○국토교통부장관 박상우 그런 개선을 하도록 하겠습니다.

○권향엽 위원 지금 조류 등 버드 스트라이크 문제가 굉장히 항공사고의 주요한 원인

으로도 많이 언급되고 있고 이 위원회 자체는 조류충돌 예방대책 수립하고 예방대책이 제대로 잘 작동하고 있는지 적정성을 평가하는 것을 목적으로 하는 그런 데입니다. 그렇기 때문에 이 차에 제대로 해 주시기 바랍니다.

그리고 국토부장관님께 다시 이어서 여쭙겠습니다.

작년에 총 290건의 조류 충돌이 있었습니다. 특히 작년 무안공항에서 6건의 조류충돌이 있었는데, 이것은 운항 1만 회당 조류충돌 발생 건수로 계산하면 몇 건이나 되는지 아세요?

○국토교통부장관 박상우 상당히 많을 것으로……

○권향엽 위원 PPT 한번 좀 보여 주세요.

무안공항의 1만 회당 조류 충돌 건수가 2022년에는 14.35건, 23년에는 10.25건, 작년에는 무려 22.23건이었습니다. 2022년과 2024년은 무안공항이 국내 공항 중 가장 높은 수치를 기록했고, 이것은 인천공항의 한 10배 정도 되는 압도적인 수치입니다.

그런데 무안공항 조류충돌예방위원회가 작년 12월 19일 날 개최가 되었는데, 저희가 제출받은 당시 회의 결과 문건을 보니까 이렇게 명시가 되어 있습니다. 복행 시 해변 쪽으로 조류 출몰이 종종 발생하는데 어느 정도까지 조류 퇴치가 가능한가라는 질문이 있어요. 그런데 한국공항공사는 최대한 노력하지만 인력과 차량이 부족하고 원거리까지 확성기 소리가 미치지 못하는 한계가 있다는 형식적인 답변을 해 왔습니다.

이것과 관련해서 특별한 조치를 취한 것이 있는지 직무대행님 답변해 주시기 바랍니다.

○한국공항공사사장직무대행 이정기 한국공항공사 사장직무대행 이정기입니다.

위원님께서 말씀하신 내용은 실질적으로 2024년 12월 19일 날 조류퇴치예방위원회에서 말씀하신 내용입니다. 그래서 훈련기관에서 복행 시 해변 쪽에서 조류 충돌이 있다는 문제 제기는 했었습니다. 그런데 그 SAC는 남부공항서비스의 조류퇴치 위원이 현장에 직접 갔었습니다. 실질적으로 거기에 보면 공항공사는 나름대로, 공항 울타리 내에서 주로 할 수 있고 거기 해변 쪽에는 7km, 10km의 상당히 먼 거리가 있기 때문에 현실적으로 공항공사에서는 할 수 있는 게 한계가 있다 이런 측면에서 말씀드린 걸로 알고 있습니다.

○권향엽 위원 장관님, 오후에 보충질의에서 추가로 더 하겠습니다만……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

이 조류 충돌 발생 통계와 또 대단히 위험이 예상이 되는데 여기에 대한 특별한 조치가 취해지지 못하고 있는 이런 부분에 대해서 전면적으로 관심 갖고 이번에 대책 마련이 필요하리라고 봅니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○권향엽 위원 추가적인 질문은 다시 하겠습니다.

○위원장 권영진 권향엽 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 문금주 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○문금주 위원 전라남도 고흥·보성·장흥·강진 지역구 문금주 위원입니다.

무엇보다 먼저 이번 제주항공 여객기 참사로 희생되신 분들의 명복을 빌고 또 깊은 슬픔 속에 빠져 있는 유가족분들에게 위로의 말씀을 드립니다.

이번 특위에 참여하면서 무거운 책임감을 느끼고 있고요. 유가족뿐만 아니라 우리 국민 전체가 의혹을 느끼고 있는 사고의 원인에 대해서 한 치의 의혹이 남지 않도록 원인과 진상을 명확히 규명할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

그러기 위해서는 우리 정부 측에서 아까 존경하는 동료 위원님들이 말씀 주신 자료들을 제때 제출해 주시면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

사진 하나 보겠습니다.

(영상자료를 보며)

조류충돌은 항공기에 매우 큰 위험을 주기 때문에 많은 공항에서 각별한 주의를 기울이고 있습니다. 특히 무안공항과 같은 철새도래지 인근 공항은 더 세심하고 정밀하게 조류충돌 위험관리계획과 대책을 수립해야 되는데요. 하지만 철새도래지에 인접한 무안공항이 세운 위험관리계획과 대책 내용을 본 위원이 살펴보면 너무 부실하고 안일한 대책이지 않느냐, 따라서 이번 참사의 직접적 원인 중의 하나가 되었을 것이라는 생각에 굉장히 안타깝다는 말씀을 드립니다.

철새도래지 인근의 공항 운영에 걸맞지 않은 부실한 조류 충돌 위험관리와 예방 대책에 기인한 이번 사고는 명백한 인재다라는 말씀을 드리고 그나마 다행스럽게 오늘 국토부 업무보고에 그러한 내용들이, 개선 대책들이 일부라도 반영이 돼 있어서 다행이라는 말씀을 먼저 드리고 질의를 하도록 하겠습니다.

한국공항공사 사장직무대행님!

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예.

○문금주 위원 한국공항공사는 항공기 안전 운행의 잠재적 위험요소인 조류분류, 환경관리 및 현장개선, 조류분산 등 야생동물 위험관리 업무의 체계 정립을 통해 이착륙 항공기의 충돌사고 위험을 최소화하기 위해서 매년 각 공항별 조류 충돌 위험관리계획과 예방 대책을 수립하고 있는데요. 조류 등 야생동물 충돌위험 감소에 관한 기준, 국토부 고시에 따라서 다음과 같은 위험관리계획을 수립하고 있는 거지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예, 그렇습니다.

○문금주 위원 매년 수립하는 거지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 매년 1월 수립을 하고 있습니다.

○문금주 위원 따라서 여기 내용을 보시면 무안공항의 조류 충돌 위험관리가 상당히 위험성이 높다랄지 이런 부분들, 세부 내용 알고 계시겠지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예, 그렇습니다.

○문금주 위원 다음 화면 보시면 2페이지, 3페이지에 무안공항 조류생태 및 공항환경에 대해서 나와 있고요. 공항 내외곽에 각종 철새들, 서식하는 조류들을 명시를 해 놓고 또 출현 조수별 이동 경향 및 습성까지도 분석이 된 내용들이 이렇게 보고서에 적시가 되어 있습니다.

다음 화면을 보시면 4페이지인데요 23년 개체수, 포획, 충돌 예방 실적이 나타났는데 여기에 보면 흰뺨검둥오리 같은 경우는 주로 겨울철에 많이 발생이 되는, 무안공항 주변

에 발생이 되는 조류로 이렇게 또 분석까지 해 놓고 계십니다.

다음 페이지 보시면 또한 출현 조수별 이동 경향 및 습성 자료에도 오리를 포함한 다양한 조류 등이 공항을 가로질러 이동하고 있음을 사전에 파악하고 있기 때문에 조류 충돌 위험성이 높다는 것을 이미 인지하고 계신다고 봐도 되겠지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예.

○문금주 위원 똑같은 동일 보고서 9페이지 보면 23년도 주요 추진활동 평가 해서 개선할 점이라고 해 가지고 운항 증가에 따른 조류 충돌 발생 건수도 함께 증가하고 있는 추세로 충돌 예방을 위한 본연적 퇴치활동 노력을 필요로 한다라는 내용이 또 돼 있습니다. 알고 계시지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예.

○문금주 위원 이를 토대로 공항은 24년도 조류 충돌 예방 대책으로 인원 운영계획과 시간대별 탄력적 인력 운영 강화계획을 제시를 하고 있어요.

그런데 여기를 보면 약간의 형식적인 내용으로 대책을 수립했다라는 내용을 알 수가 있는데 인력 배치에 있어서 봐 보십시오. 책임자 정부가, 정도 실무 경력 2년이고 부는 실무 경력이 아예 없고 교육 수료도 안 한, 최소한 정 책임자 같은 경우는 나름 베테랑이 좀 있었으면 좋았을 테고 부 같은 경우가 지금 현재 정 책임자로 돼 있는 분이 부가 되면 더 나았을 건데, 이런 전문성이 떨어지는 인력들이 제대로 된 인원 관리계획과 대책을 수행하고 있는냐라는 부분에 대해서는 의구심을 갖게 됩니다.

그리고 관리·감독자들의 근무시간도 봐 보시면 9시부터 18시까지인데요. 이 시간 이후에는 관리 감독할 인원이 없어서 안전 공백이 발생한다는 내용이 될 수가 있고요. 또 시간대별 탄력운영 예방 대책에 있어서도 일출 후부터 9시까지 집중 근무시간으로 지정해 놓고 예방 인력은 단 1명만 이렇게 지정을 해 놓고 있습니다. 1명으로 그 넓은 공항의 조류 충돌 예방이 가능하겠습니까, 사장님?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 위원님께서 지적하신 바와 같이 현행 규정상에는 걱정하게 되어 있습니다.

○문금주 위원 알겠습니다. 잠깐만요.

더 큰 문제는 공항의 최근 5년간 시간대별 조류 충돌 발생 현황을 7페이지에 적시를 하고 있는데 보시면 아시겠지만 77.7%가 밤 9시부터 아침 9시 사이에 발생했어요. 그런데 주간에는 2명 인력 그리고 가장 많이 발생하는, 77.7%가 발생하는 야간에는 1명만 배치를 하고 있는 거지요. 이게 오히려 차라리 거꾸로 돼 있어야 되는 게 정상 아니겠습니까? 누가 봐도 비정상적인 대책 같아요.

그리고 또 예방용 총기 사용 안전관리도 보면 사용 탄약이 3.5발이고 거기에 인한 실적이 1년 총합계가 9876마리 정도 돼 있는데 과연 일일 사용량 3 내지 4발로 이와 같은 실적이 나올 수 있을까라는 생각이 듭니다. 실적보고가 제대로 돼 있는지 저는 의구심이 들고요. 예방 활동을 거의 안 했다고.....

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

판단할 수밖에 없습니다. 그리고 공항 주변 출현 서식지의 관찰과 조류 관측, 감시도 주

1회만 실시를 하고 있어요. 너무 형식적이 아닌가 싶습니다.

그리고 또 존경하는 권향엽 위원님께서도 말씀을 주셨지만 조류충돌예방위원회가 구성이 돼 있으면서 이런 문제점에 대해서 한 번도 지적이 나오지를 않았어요. 이것도 위원회가 형식적으로 운영이 되면서 나타난 문제점이다라는 생각이 들고 또 관리 감독을 해야 할 국토부, 지방항공청도 무안공항에 대한 운영 검사도 실시를 하고 했습니다만 조류충돌 예방활동에 대한 지적 또한 거의 없었어요. 너무 형식적이었다. 관리 감독도 제대로 이루어지지 않았다.

이와 같은 상황을 종합해서 봤을 때 이번 제주항공 여객기 참사는 무안공항의 부실한 조류 충돌 위험관리계획과 엉터리 예방 대책 수립 그리고 이를 관리 감독해야 할 공항공사의 무능함 그리고 국토부의 책임 방기, 이로 인한 명백한 인재다라고 저는 생각하고 있습니다. 여기에 대해서 공사 사장님이랄지 장관님 하실 말씀 있으면 해 주시기 바랍니다.

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 지금 위원님께서 지적하신 분야에 대해서 현행 규정은 여러 가지 규정 테두리 내에서 저희가 최대한으로 운영을 했습니다만 실질적으로 1명이 운영하는 것에 대해서는 좀 어려운 점이 있다고 생각을 합니다. 그래서 이번에 최소한 2명 이상으로 하는 거하고 그다음에 경보기, 폭음기, 서치라이트 등 다양한 분야를 추가적으로 하고 조류퇴치 레이더도 다양한 분야로 해서 최대한 노력을 하도록 하겠습니다.

○**문금주 위원** 그런데 여기 대책에도 여러분들이 다 적시를 하고 있잖아요. 야간에 제일 많이 발생하는 그 시간대는 오히려 1명이 근무를 하게끔 하고 그런 부분들을 좀 실질적으로 실효적으로 운영이 될 수 있도록 적극적으로 검토를 해 주시기 바랍니다.

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 권영진** 문금주 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 백선희 위원님.

백선희 위원님, 남은 시간은 5분입니다.

○**백선희 위원** 예, 알겠습니다.

국토부장관님!

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**백선희 위원** 질의에 앞서서 ‘국토부, 경찰, 소방, 보건, 항만, 전남도청, 광주시청 등 사고 수습을 위해 고생해 주신 모든 분들께 감사드립니다’ 이 말 기억하시지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 기억합니다.

○**백선희 위원** 여객기 참사 시신 수습과 수색이 종료되던 날 유가족께서 남기신 말씀입니다. 전례 없이 이런 말씀을 남기셨는데요. 물론 유가족분들께서 큰 슬픔 속에서도 같이 협력하고 또 상호 간의 노력이 있었기 때문에 가능한 일입니다. 지금까지는 평가가 그래도 모범 사례가 되지 않았느냐라고 하는 말들이 있는 것 같습니다. 부디 이 조사가 마무리될 때까지 잘 진행하셔서 참사 대응에 대한 모범 사례를 좀 남기시기 바라겠습니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 명심하겠습니다.

○**백선희 위원** 지금 박한신 대표님께서 여섯 가지 사항을 말씀을 해 주셨는데 그 첫

번째 사항이 무엇이었는지 기억을 하십니까?

○국토교통부장관 박상우 사고 원인을 철저히 규명해 달라는 내용이었고요.

○백선희 위원 예, 그 원인을 철저히 규명해 달라고 말씀을 하시면서 지금 항공조사위원회가 있는데 여기에 유가족 추천 위원을 포함을 시켰으면 좋겠다고 하는 요청이 있었던 걸로 알고 있습니다. 이에 대해서 장관님께서서는 뭐라고 답변을 하셨는지요?

○국토교통부장관 박상우 항공 사고조사에 관한 철저한 조사를 하는 것은 유가족들이나 저희 정부 당국자 입장이나 다를 게 없습니다. 다를 게 없고 객관적이고 투명한 조사가 이루어져야 된다고 생각을 합니다. 다만 항공 사고에 관해서는 우리나라의 대형 참사라고 할 수 있는 이태원 사고라든지 이런 거하고 다르게 이미 국제적으로 정해진 룰이 있습니다. 그래서 그 룰에 맞춰서 해야 되고요. 유가족들이 우려하시는 것처럼 투명한 정보를 유가족들이 받아 보고 검토할 수 있도록 하는 수단은 충분히 또 다른 방식으로 강구할 수 있지 않을까라고 생각을 합니다.

○백선희 위원 국제적인 룰이 있는데 관련된 우리 국내적인 룰도 있습니다. 지금 항공철도사고조사법이라고 하는 것이 있지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○백선희 위원 그리고 여기에는 그 위원회 구성과 위원의 자격요건 그리고 위원의 결격사유가 있습니다. 그래서 위원의 자격요건을 보면 여러 가지가 있습니다마는 ‘전문가이다’ 이렇게 표현을 할 수 있습니다.

지금 유가족이 요구하시는 것은 유가족이 직접 들어가겠다고 하는 것이 아니고 유가족이 추천하는 그 법적 요건에 맞는 전문가로 추천을 할 테니 받아 달라라고 하는 요구입니다. 이것이 불가능한 이유가 무엇입니까?

○국토교통부장관 박상우 그러니까 이게 유가족이 직접 가거나 혹은 그 대리인으로 표현할 수 있는 분이 들어가는 것 자체가 국제규정에 맞지 않는 것으로 지금 그렇게 생각을 합니다. 다만 전문가들이 위원회가 조사한 내용을 객관적으로 검토할 수 있는 장은 충분히 열어 드리고 또 그렇게 해야 의혹이 안 생겨날 것이기 때문에 그런 수단은 얼마든지 국회 특위 과정이나 혹은 특위가 아니면 별도로 저희 행정부 차원에서 만들더라도 가능할 것으로 생각합니다.

○백선희 위원 지금 장관님께서 업무보고를 해 주신 것에서도 조사위원회에서 조사된 내용에 대해서는 유가족에게 사전에 알리겠다고 하는 말씀도 하셨고 그 의견을 들어서 보고서를 최종 완료하겠다고 하셨습니다. 그런데 이와 유사한 참사가 있습니다. 세월호 진상규명법, 관련된 법률이 만들어졌습니다. 그래서 이 법에 의하면 여기에도 위원회를 구성해야 되고 위원회를 구성할 때 희생자가족대표회의에서 선출하는 3명, 그중에서 상임위원 1명을 포함한다고 되어 있습니다. 그래서 이미 재난과 관련된 이런 사례가 있다고 한다면 적극적으로 검토해 볼 만한 사항이 아닌가라고 생각을 하는데 장관님께서 어떻게 생각을 하시는지요?

○국토교통부장관 박상우 좋은 참고가 될 것은 틀림이 없습니다마는 아까 제가 말씀드린 것처럼 세월호나 이태원 참사와 같은 거하고 항공 사고하고는 조금 성격이 다릅니다. 다르고 이게 비행기 제작사 또 엔진 제작사 또 승객들이 갖고 있는, 태국, 이런 것들이 있기 때문에……

○백선희 위원 물론 사안이 다를 걸로 생각이 들고 아까 말씀드렸다시피……

○국토교통부장관 박상우 국제적인 룰에 맞게 조사하는 것이 유가족에게 가장 유리하다고 저는 생각을 합니다.

○백선희 위원 저는 거기에 대해서 동의를 합니다.

○국토교통부장관 박상우 다만 유가족들이 의혹을 갖지 않도록 객관적인 검증을 받을 수 있는 장치는 얼마든지 우리가 만들 수 있지 않냐라고 생각합니다.

○백선희 위원 현재 상황에 대해서는 장관님께서 충분히 말씀을 하셨고 제가 말씀을 드리는 사항은 그럼에도 불구하고 검토할 수 있지 않느냐라고 하는 말씀입니다.

제가 모범적인 사례로 좀 남았으면 좋겠다고 서두에 말씀을 드렸었고요. 그리고 제가 그렇게 생각한 가장 첫 번째 이유는 무안공항 현장에서 장관님께서 유가족을 위해서 노력하신다고 하는 것을 제가 직접 목격했었고 그리고 많은 분들이 그렇게 생각을 했습니다. 이번 사안에 대해서도 안 된다고만 말씀을 하시지 마시고 이미 국내에 그런 사례가 있는 만큼 그리고 이분들이 추천하시는 분이 법적 요건에 해당된다고 하면 적극적으로 검토해 주시는 것이 좋지 않을까라고 생각이 듭니다. 그래서 제안을 드립니다.

두 번째는 가장 사고의 원인이라고 이야기를 하고 있는 둔덕의 문제입니다. 지난번…… 다음에 질의하겠습니다.

○위원장 권영진 보충질의 때 하시지요. 지금 하시면 시간이 많이 걸릴 것 같습니다.

백선희 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 손명수 위원님 질의하겠습니다.

○손명수 위원 손명수입니다.

사조위 조사단장님 앞으로 나와 주십시오.

PPT 좀 띄워 주세요.

(영상자료를 보며)

국토부에서 보고해 주신 자료에 있는, 이 화면인데요. 제가 좀 상식적으로, 저도 항공 분야에 꽤 근무를 했는데 전문가가 아닙니다마는 조종사는 아닌데 제가 상식적으로 좀 납득이 안 되는 부분이 있어서 질문을 드리려고 합니다.

오늘 국토부에서 보고한 것처럼 08시 57분 50초에 관제탑에서 조류활동 주의 정보를 발부를 했고 그리고 08시 58분 56초, 약 1분 후에 메이데이를 선언했어요. 그리고 09시 02분 57초에 방위각 시설하고 충돌을 했습니다. 그런데 메이데이 선언부터 방위각 충돌 시까지 약 4분간 CVR과 FDR 모두 기록이 되어 있지 않고요. 그러면 합리적으로 생각했을 때 메이데이 선언 당시에 이미 버드 스트라이크가 있었다 이렇게 추정이 되잖아요. 그렇지요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 이거는 지난번에 예비보고서에 포함시킨 내용입니다. 그래서 순서를……

○손명수 위원 그런데 제가 질문은 뭐냐 하면 아까 존경하는 문금주 위원께서 여러 통계도 보여 주셨는데 버드 스트라이크가 사실 아주 자주는 아니지만 꽤 빈번하게 일어나잖아요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 맞습니다.

○손명수 위원 그런데 버드 스트라이크가 일어났다고 엔진이 바로 이렇게 섯다운되는,

그것도 거의 동시에 2개의 엔진이 다 섰다운된 그런 사례가 있습니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 저희가 지금 보고 있는 게 추정으로 봐 가지고는, 개념적으로 보면 엔진 2개가 섰다운됐다고 가정할 수도 있으나 지금 아직, 그 단계에서는 저희가 엔진 분해검사를 하지 않은 상태이기 때문에 추정……

○**손명수 위원** 그런데 왜 그렇게 말씀드리냐 하면 엔진이 2개가 다 섰다운됐기 때문에 FDR 기록이 없다 이렇게 말씀을 하셨잖아요.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 엔진이 섰다운됐다고 해서 기록이 스톱됐다고 보고서에 들어가지는 않았습시다.

○**손명수 위원** 그렇게 다 지금까지 발표를 했는데?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 아니, 발표는 그렇게는 안 돼 있고요. 엔진이 스톱된 내용에는 저희가 기록은 하지 않았습시다. 그런데 추정으로 봤을 때는 그럴 확률이 많이 있지만……

○**손명수 위원** 아니, 이 부분은 나중에 국토부에서 확인을 해 주십시오. 지금까지는 그렇게 발표를 했어요. 2개의 엔진이 다 다운이 돼서 전원이 끊겼기 때문에……

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 그거는 제가 조사단장으로서는, 엔진이 섰다운됐다고 저희가 발표한 적은 없습시다.

○**손명수 위원** 이 부분은 나중에 그러면 국토부장관님께 제가 다시 한번 확인을 하겠습시다. 이따 장관님이 확인 좀 해 주시고요.

만약에 엔진이 섰다운이 됐다고 가정하면, 1차 착륙 시도 당시에 이미 활주로에 접근하기 한 2km 전부터 기록이 끊겼는데 그러면 만약에 그때 엔진이 섰다운됐다고 그러면 복행을 하려면 출력을 다시 확 올려야 되잖아요?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예.

○**손명수 위원** 엔진이 섰다운된 상태에서 그게 가능한가요?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 그 분야에 대해서는, 지금 사실 대개 이 부분이 가장 궁금해하는 중요한 요소이기는 합니다. 그래서 저희가 비행기록장치 CVR도 같이 검토를 하고 있는데 이 부분에 대해서 정확하게 제가 조사 관련돼 가지고 추정된 내용을 지금 설명하기는 좀 그럴 것 같습니다.

○**손명수 위원** 추정은 해 주시지 마시고 이 부분이 굉장히 궁금하거든요. 그리고 이 부분이 앞으로 사고 원인 조사의 핵심이 될 것 같은데……

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 저도 그렇게 생각하고 있습시다.

○**손명수 위원** 그 부분이 공개조사가 돼서 어느 정도 결과가 나오면 즉시 좀, 유가족들도 굉장히 궁금해하시고 저희 특위 위원들도 다 궁금한 부분이기 때문에 그 부분은 조사가 진행된 다음에 결과가 나오는 즉시 말씀을 해 주시기 바랍니다.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예, 진행 과정에서 특위 위원님들께……

○**손명수 위원** 이 부분이 매우 궁금합니다. 들어가셔도 좋습니다.

장관님, 지금 말씀 들으셨는데 지금까지 발표한 내용하고 좀 다른 말씀을 조사단장님께서 말씀 주셨는데, 지금까지는 계속 2개 엔진이 다 섰다운돼서 기록장치가 4분간 없어졌다 이렇게 했었거든요. 그런데 지금 다른 말씀을 하시네요.

○**국토교통부장관 박상우** 저희 부가 보도 자료 냈거나 발표한 내용들을 지금 급하게

스크린을 했는데 국토부가 2개 엔진이 섰다운뎃다라고 언급한 적은 없다라고 지금 직원들이 그렇게 보고해 왔습니다.

○손명수 위원 그래요?

○국토교통부장관 박상우 그런데 다시 한번 확인을 해 보고. 이게 언론에, 국토부가 공식 보고 자료에 내지 않은 내용을 아마……

○손명수 위원 아, 그렇습니까?

○국토교통부장관 박상우 언론에서 기사화하면서 추론으로 들어갔을 수가 있는데 저희가 낸 보도 자료를 다시 한번 제가 꼼꼼히 확인을 해 보도록 하겠습니다.

○손명수 위원 알겠습니다. 저도 다시 한번 확인해 보겠습니다. 이 부분 매우 중요한 내용일 것 같아서요 다시 한번 확인하겠습니다.

장관님, 지금 무안공항은 폐쇄된 상태지요?

○국토교통부장관 박상우 예. 현재 로컬라이저를 다시 제대로 해야 제대로 된 공항이 되기 때문에, 말씀드린 대로 로컬라이저가 정밀 계기비행을 위한 장비입니다.

○손명수 위원 그렇지요.

○국토교통부장관 박상우 안 그러면 육안으로 비행을 해야 되는데……

○손명수 위원 맞습니다.

○국토교통부장관 박상우 육안비행이 사실은 썩 권장할 만한 내용이 아니라서 로컬라이저를 다 완벽하게 복원하는 데까지 시간이 상당히 소요되기 때문에……

○손명수 위원 그러면 지금 현재 무안공항에는 비행기가 있습니까, 없습니까?

○국토교통부장관 박상우 현재는 훈련기하고 진에어, 그때 먼저 들어와 있던 진에어가 지금 아마 아직도 있는 것 같습니다.

○손명수 위원 제가 지금 파악하기로는 사고 당시에 해경 항공기 그리고 훈련 대학, 초당대·경운대·교통대 이런 훈련 비행기들이 있었거든요. 그다음에 진에어 1대가 있었는데 지금 해경 항공기하고 3개 대학 항공기는 1월 12일, 21일에 다 나갔어요. 그런데 진에어만 남아 있어요. 진에어만 남아 있을 이유가 있나요?

○국토교통부장관 박상우 아마 비행안전에 관계되는 요소 때문에, 제주항공 사고 십여분 전에 착륙을 진행했다고 합니다.

○손명수 위원 맞아요.

○국토교통부장관 박상우 혹시 관련되는 조사나 이런 데 필요한 것 같아서 아마 항공청에서 이륙 허가를 안 내 주고 있는 것 같습니다마는 다시 한번 필요성을 따져 보도록 하겠습니다.

○손명수 위원 이 진에어 항공기는 사고 바로 한 십여 분 전에 도착해서 오사카로 출발할 예정이었는데 지금 못 나가고 있어요. 그런데 아까 계기착륙시설은 랜딩할 때 ILS, 랜딩 시스템입니다. 그리고 이게 이륙하는 데 전혀 관계가 없어요, 그래서 나갈 수 있고 다른 비행기들도 다 나갔고. 지금 이유 없이 이것을 잡아 놓으면 사실 항공사도 경제적 손실이 크고 그리고 이 항공기를 이용해야 하는 이용객들도 결과적으로 피해를 보는 거거든요. 이유 없이 잡아 놓을 필요는 없다고 보이는데 살피서 가지고……

○국토교통부장관 박상우 예, 필요성을 엄밀하게 따져서 조치하도록 하겠습니다.

○손명수 위원 바로 좀 조치해 주시기 바랍니다.

다른 부분은 보충질의 때 하겠습니다.

○위원장 권영진 손명수 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 서천호 위원님 질의하시겠습니다.

○서천호 위원 공항공사 사장님, 로컬라이저 관련해서 질의를 하겠습니다.

지난 1월 1일 날 국토교통부에서도 로컬라이저는 관련 규정에 맞게 설치됐다. 이어서 공항공사에서도 기초대에 대해서는 프랜저빌리티(frangibility)가 적용되는 사안이 아니라고 답변했습니다. 그런데 제가 확인한 바에 의하면 자료가 충분히 제출이 안 돼서 단정적으로 말씀드리지는 못하지만 여러 가지 문제가 있는 것으로 보입니다.

10년 전인 2015년도에 무안공항 현장 실사를 하고 국토부에서 용역한 보고서에 따르면 ‘로컬라이저까지 종단안전구역을 연장해야 된다. 부러지기 쉬운 재질로 설치해야 된다’는 내용이 담겨 있는 것이 확인이 됩니다.

(영상자료를 보며)

지금 용역보고서가 화면에 떠 있는데 이 용역보고서입니다. 이 용역보고서의 내용을 보면 한국공항공사, 부산지방항공청이 자문을 하고 참여했던 무안공항 활성화를 위한 공항시설 개선방안 연구에 따르면 명확하게 해석이 되고 있어요.

그리고 239페이지 한번 띄워 줄래요?

보면 ‘종단구역을 방위각 제공시설까지도 연장하여야 한다’라고 되어 있습니다.

또한 국토부가 제시한 공항안전운영기준 제42조 4호에 따르면 허가된 물체에 대해서 지지하는 기초구조물이 지반보다 7.5cm 이상 높지 않아야 된다고 규정이 되어 있어요. 지금 무안공항 로컬라이저 같은 경우에는 둔덕까지 약 4m가 넘습니다. 그러면 규정과도 상당히 이격이 있다. 특히 로컬라이저 받치는 지지대 재질에 대해서도 이 보고서에 적시가 돼 있습니다.

240페이지 한번 띄워 줄래요.

여기 보면 프랜저빌리티가 반드시 포함이 돼야 된다고 돼 있어요. 실시설계 용역에도 포함되어 있습니다. 두 차례 넘게 콘크리트 둔덕에 대한 개량 필요성이 제시가 돼 있어요.

이게 연구용역보고서로만 해당되는 것이 아니라 2020년 3월 공항공사 과업내용서 17페이지에 보면 ‘기초대 계기착륙시설 설계 시 프랜저빌리티를 고려하여 설계한다’라고 설계 용역에 포함이 되어 있습니다.

그다음에 또 이어서 안세기술이 공항공사에 제출한 공사 시방서 106페이지에 보면, 그런데 설계와 다르게 기초공사에 콘크리트 공사 작업이 들어가는 내용이 들어 있어요. 이 내용을 확인하기 위해서 자료를 요구했는데 자료가 제출이 안 됐습니다.

그래서 그 인과관계는 사고조사위원회에서 조사를 하겠지만 제가 주문하고 싶은 것은 이 의혹이 풀려야 되는 부분이 있고, 특히 아까 제가 서두에도 말씀을 드렸지만 관계자들께서 단정적으로 미리, 의혹이 제기된다고 해서 발언을 해서는 안 된다는 얘기입니다. 여러 의혹이 있고 여러 다른 자료들이 제시되고 있는 상황인데 책임자가 단정적으로 얘기해서는 또 다른 의혹을 낳는 꼴밖에 안 된다는 그런 주문을 합니다.

공사 사장님 나오셨습니까?

그런 부분을 다시 한번 주문을 드리고 관련 자료를 제출해 주십사 우선 말씀을 드립니다.

다.

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예.

○서천호 위원 제주항공 공항 관계자 나와 계시지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 제주항공 대표 나왔습니다.

○서천호 위원 자료를 확인해 보니까, 사고 여객기 2024년도 일평균 가동률을 보니까…… 이것 한번 띄워 줄래요.

표8 보면 제주항공 같은 경우는 14시간 이상을 가동한 것으로 돼 있습니다. 맞습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 정확……

○서천호 위원 데이터를 정확히 모르실 것 같은데 14시간입니다.

그러면 타 항공사와 비교를 해 보면 약 2배 이상이 되는 경우도 많아요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 위원님, 제가 보는 시간은 기준이 항공사별로 조금 다른 것 같은 느낌이 들어서……

○서천호 위원 구체적인 부분은 제가 말씀을 다시 한번 하실 기회를 드리겠습니다.

사고 여객기의 경우에 이것 자료가 제출이 안 돼서 언론보도를 제가 인용합니다.

사고 발생 전 48시간 동안 8개 공항을 열세 차례나 운항했다. 그러다 보니까 공항에 체류하는 시간이 보통 1시간 안팎이 채 되지 않는다. 산술적으로 따지는 거예요. 그래서 정비시간이 매우 적었을 것으로 추정된다는 것이 언론보도입니다.

그런데 국토부 고시에 따르면, 지금 사고기입니다. 사고기 기종 같은 경우에는 이륙 정비시간이, TR이라고 그러지요. 최소시간이 28분이고 비행 전후 점검시간은 73분을 요구를 합니다. 그렇다면 이 정비시간과 랜딩기어의 파손이나 작동이 정확히 되지 않은 부분, 이런 부분과 연관성이 있는 부분은 사고조사위에서 조사를 하겠지만 일반적으로 항공기 사고에서 볼 때 항공사의 경영 전략이 항공기 사고에 미친다는 연구 결과가 많이 있다는 것 알고 계시지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 경영 전략이 직접적으로 사고와 연관되는지는……

○서천호 위원 직접적인 부분이 아니고 그게 간접적이 됐든 또 다른 형태가 됐든 사고에 영향을 미친다는 연구 결과가 많이 있는 것으로 제가 알고 있는데, 알고 계시지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 그런 부분이 있습니다.

○서천호 위원 그러면 이 사고기 같은 경우에는 다른 항공사와 비교를 하다 보면 비행 스케줄 자체가 과도합니다. 이 부분에 대해서는 이 사고와 직접적인 연관성 부분은 없애 손 치더라도 앞으로 항공기의 안전을 위해서 심도 있게 검토가 필요할 것 같은데 검토해 주시기 바랍니다.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 알겠습니다. 언론에도 보도가 됐습시다라는 운항 횟수나 비행시간에 대해서는 기준에 맞춰서 정비를 하고 있기 때문에 그 부분은 먼저 말씀을 드리겠습니다.

○서천호 위원 나머지 부분은 안 하겠습니다.

○위원장 권영진 서천호 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 위성곤 위원님 질의하시겠습니다.

○위성곤 위원 제주 서귀포시의 위성곤 위원입니다.

우선 여객기 참사로 운명을 달리하신 희생자분들께 명복을 빌고요 유가족 여러분들께

깊은 위로의 말씀을 드립니다.

(영상자료를 보며)

우선 간단한 것을 이호영 청장님께 질문을 좀 하겠습니다. 주문하겠습니다.

가짜뉴스 악성 댓글 관련해서 20명을 검거하고 38건을 지금 수사 중이라는 말씀을 들었습니다. 그런데 전담수사관을 118명을 편성을 하고 있는데요 이 전담수사관 118명이 실제 모니터링을 전부 하고 있는 겁니까? 모니터링 요원을……

○**경찰청장직무대행 이호영** 그런 것은 아니고요. 각 지방청 단위로 해서 사이버수사대가 있는데요. 거기에서 수사하는 사람도 있고 모니터링하기도 하고 이렇게 같이 종합적으로 수사를 하는 겁니다.

○**위성곤 위원** 엄정한 처벌이 필요하고요.

국토부장관님께 말씀을 좀 드리겠습니다.

경찰에서 편성하고 있지만 실질적으로 24시간 모니터링이 안 되고 있을 겁니다. 그래서 국토부에서 자체적으로 관련되어진 모니터링단을 구성을 해서 적발하고 그리고 그것을 경찰과 협조해서 이런 일이 없도록 조치를 취해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위성곤 위원** 조규홍 보건복지부장관님께 말씀드리겠습니다.

미성년 유족과 관련되어서 보호가 필요하다고 하고 있고 여러 어려움이 있는 것 같습니다. 그래서 이분들에게 좀 특별하게 담당 실무자를 붙여서요 민원을 해결하는 데 도와주시겠습니까?

○**보건복지부장관 조규홍** 예, 그렇게 하도록 하겠습니다. 아마 미성년 후견인 선임과 관련된 말씀을 하시는 것 같은데 저희가 지자체하고 협의를 해서 차질 없이 이행하도록 하겠습니다.

○**위성곤 위원** 고맙습니다.

다음, 사고위 누가 나오셨지요?

잠깐 나오시고요.

관제탑 교신 내역을 공개해 달라고 요청을 했는데 관련해서 ‘안 된다’ 이렇게 하고 있는데 그 이유가 뭐지요?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 그것 관련해 가지고 보고드리겠습니다.

지금 저희 항공 사고조사 법률하고 ICAO 국제 기준에 따라서 공개해야 될 내용이 있고 내용 공개를 하지 말아야 될 상황이 있습니다. 그래서 저희 항공 사고조사 법률에 공개를 금지할 수 있는 정보의 범위가 총 일곱 가지가 포함이 돼 있는데 그중에 네 번째가 조종실음성기록장치 및 녹취록 돼 있고 여섯 번째가……

○**위성곤 위원** 알겠습니다.

관련 규정을 잘못 적용하고 계신 거예요. 항공 조사 법률 제28조(정보의 공개금지)에 보면 국가의 안전보장 및 개인의 사생활 침해가 우려될 경우 그리고 장래의 정확한 사고 조사에 영향을 줄 경우, 그래서 이것을 자의적으로 판단해서 하고 있지요. 공개를 하지 않을 수 있는데 관련 규정을……

PPT 넘겨 주세요.

다음 보시면 이번에 공개된 게 ‘메이데이, 메이데이, 메이데이. 버드 스트라이크. 고잉

어라운드'라고 하는 내용이 공개가 됐습니다. 특정 구간만 공개가 된 거지요. 그래서 이런 것들이 사고 원인을 속단하게 만드는, 다른 가능성을 배제하게 만드는 행위라고 저는 생각을 합니다. 어떻게 생각하십니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예, 맞습니다.

○**위성곤 위원** 그렇지요. 그다음에 국토부에서 뭐라고 얘기를 하고 있냐면 '활주로 반대편 착륙, 관제사와 조종사가 상호 합의했다', 상호 합의 내용에 대해서 했는지 안 했는지 알 수가 없는 것 아닙니까? 실제 상호 합의라는 게 무엇인지 그런 것들 때문에 이런, 선별적으로 이렇게 하고 있어서 불필요한 의혹과 음모론들이 만들어지고 있는 거지요.

그러면 미국은 어떻게 하고 있느냐? 미국 연방규정에 따르면 사고 원인 규명을 위한 공익적 목적이 인정되어질 때는 필사본으로 공개를 하도록 하고 있습니다. 알고 계시지요?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예.

○**위성곤 위원** 그리고 2024년 일본의 하네다공항 충돌 사고에서 관제탑 교신 기록을 전부 다 공개했습니다. 알고 계시지요?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예.

○**위성곤 위원** 우리 국민들께서는 '그렇다면 왜 공개하지 않지?' 이렇게 의문을 제기하고 있습니다. 그래서 저는 다시 한번 검토를 해 주시기를 부탁드립니다.

다른 얘기를 더 해야 돼서, 계속하겠습니다.

항공사 정비 인력 관련해서 말씀을, 이것은 누가……

○**국토교통부장관 박상우** 장관한테 말씀하시면 됩니다.

○**위성곤 위원** 정비 인력 관련해서 말씀을 드리겠습니다.

문제가 생길 때마다 이것을 추가로 확보하겠다, 정비 인력 전수조사하겠다, 실태조사하겠다, 개선하겠다 이렇게 하고 있는데 지난 2023년 국내 항공사 정비 인력을 보면 대형 항공사 2개사는 16.4명이 평균이고요 LCC는 10.8명밖에 되지 않습니다. 특히나 이번 사고 항공의 경우는 11.2명이고요. 1대당 정비사가 11.2명밖에 되지 않습니다.

다음 넘겨 주시면, 그리고 운영과 관련되어서 제도를 개선했습니다. 원래 정비사를 12명을 두도록 하고 있는 규정을 정비 경력 2년 이상이면 전부 다 인정하는 방식으로.

그런데 관련 논문을 살펴보니깐요 미국의 경우는 최소 3년을, 그러니까 자격증을 따고서 실무 경력 3년이 넘어야 되는데 우리는 오히려 실제 1년 미만이라든가 1년 이상 2년 미만도 항공정비사 인력으로 추가로 있는 것으로 봐 주는 거예요. 보시면 1년 미만인 경우는 0.2명으로 쳐 주고요 1년 이상 2년 미만이면 0.1명으로 쳐 주고 있습니다.

정비 인력 LCC 업체가, 이번에 국토부에서 검토를 해서 원래 정부안이 이거였습니다. 6년 이상을 해야 되겠다라고 해서 발표를 하고 의견 수렴을 했더니 대형 항공사에서는 '3년 이상 해야 된다' 이렇게 얘기를 했고 LCC는 '2년 이상 해야 된다'라고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....
(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

했고 현장 정비사들은 '무슨 소리냐? 8년 이상 해야 된다'. 그런데 국토부가 2년 이상으로 낮춰 버렸어요.

결국 항공안전에 대한 이런 단일한 인식이 이번 사고를 일으킨 원인 중의 하나이고 또한 그렇게 운영하고 있는 LCC들의 문제이다 저는 그렇게 생각합니다. 경영책임자들이 항공안전에 대해서 이런 식으로밖에 사고하지 않기 때문에 이런 사고가 난 게 아닌가라고 생각하는데 장관님과 제주항공 대표께서는 답변해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 우선 위원님이 제시해 주신 기존 규정 개정 과정에서의 각계의 의견 수렴 결과와 그 반영 여부에 대해서는 제가 다시 한번 살펴보도록 하겠습니다. 어떤 기준으로 의견들을 수렴해서 어떻게 결론을 내는지 하는 것은 다시 한번 면밀히 들여다보도록 하겠습니다.

그리고 현재 2년으로 되어 있는 부분에 대해서 지적하신 대로 앞으로 인증 기준을 상향으로 조정한다든지 혹은, 비행기마다 다 공통적인 게 있고 또 다른 게 있거든요. 그래서 그 특정 기종에 기종별 자격을 준다는지 하는 좀 더 세분화되고 상향된 기준을 만들어서 적용하도록 그렇게 의견 수렴을 해 나가도록 하겠습니다.

○위성곤 위원 제주항공 대표님.

○(주)제주항공대표이사 김이배 위원님, 2022년까지는 코로나 기간 때문에 안타깝게도 정비사들이 많이 그만뒀었습니다. 타 업종으로, 그 당시에 휴직들을 많이 했고요. 고용유지 휴직 때문에 또 채용이 안 되는 부분도 있었습니다. 23년에 운항이 정상화되면서 저희가 채용을 계속 시도했고 약 4개월 동안은 12명을 못 맞추던, 채용기간 동안에 그런 사례가 있었습니다.

지금 국토부에서 그 기준을 강화하기 위해서 검토를 하고 있고요. 저희도 기준은 최소한의 요건이다 이렇게 이해를 하고 그것보다 훨씬 더 강화해서 숫자뿐만 아니고 품질 쪽도 강화하도록 그렇게 지속적으로 개선해 나가도록 하겠습니다.

○위원장 권영진 위성곤 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 전진숙 위원님 질의 시간입니다.

남은 시간은 5분입니다, 위원님.

○전진숙 위원 광주 북구를 전진숙입니다.

보건복지부장관께 질문하겠습니다.

지난 1월 14일 보건복지위원회 회의에서 똑같은 질의를 했기 때문에 거기는 간략하게 생략을 하나 제가 오늘 또 똑같은 이야기를 하고 똑같은 답변을 주실 것 같아서 염려가 하나 된다는 말씀 먼저 드리겠습니다.

참사 발생 1개월이 지났습니다. 지금 40일 정도가 됐는데요. 재난경험자 전체 대상 파악이 어느 정도 됐습니까, 장관님?

○보건복지부장관 조규홍 심리치료 대상자는 저희가 국토부로부터 유가족 명단과……

○전진숙 위원 아니, 잠깐만요. 길게 말씀하실 것 없고요.

지금 전체의 재난경험자라고 하는, 피해자 유가족과 선이 닿는 가구가 몇 명 정도 되냐고 여쭙보는 거예요. 제가 1월 14일 파악했을 때는 102명이었습니다. 오늘 현재 이 시간에 추정하는 숫자도 정확하게 다시 102명으로 보고됐기 때문에 확인하는 겁니다.

○보건복지부장관 조규홍 제가 가지고 있는 자료는 131가구에 192명 정도 되고요.

○전진숙 위원 그래요? 그러면 보고를 저희한테 제대로 안 하신 거네요.

○보건복지부장관 조규홍 예.

○전진숙 위원 여전히 전체 대상을 하는 데 있어서 많은 어려움을 가지고 있고 맞춤형 안내와 프로그램도 제대로 되고 있는가 하는 생각이 듭니다.

제가 오늘 이 회의에 오기 전에 아침에 국가트라우마센터에 들어가서 심리치료를 받아 봤어요. 그런데 제주항공기와 관련된 항목 딱 하나 말고 나머지가 다른 트라우마하고 경험하는 정도에 있어서 차이를 어떻게 했는지 전혀 저는 비교할 수가 없어서 이게 얼마만큼, 그냥 정형화된 틀로 다가가고 있지는 않은가라고 하는 하나의 우려를 하고 있습니다. 그래서 그 부분에 대해서 다시 한번 신경을 좀 써 주셨으면 좋겠고요.

○보건복지부장관 조규홍 예, 보완하도록 하겠습니다.

○전진숙 위원 유가족에 대해서도 계속 더 확충하는 문제, 연락 선을 다질 수 있는, 확충하는 문제에 더 관심을 가져 주시기 바랍니다..

지금 긴급돌봄·통합돌봄서비스를 제공하고 있지요?

○보건복지부장관 조규홍 예, 그렇습니다.

○전진숙 위원 누가 하고 있습니까? 제공 인력이 누구입니까? 어떤 분들이세요?

○보건복지부장관 조규홍 그거는 각 지역에 사회서비스원이 있으면 사회서비스원 인력을 활용하고요. 없는 경우에는 각 지자체……

○전진숙 위원 구체적으로 사회서비스원에 들어가는 분들은 어떤 분들이세요? 제가 알기로는 사회서비스원에 물론 가사, 뭐 이런 여러 가지도 들어가기는 하는데 요양보호사들이 지금 많이 들어가고 계시더라고요. 그렇지요?

○보건복지부장관 조규홍 예.

○전진숙 위원 혹시 몇 분이나 이런 서비스를 받고 있는지 알고 계십니까?

○보건복지부장관 조규홍 제가 그 자료는……

○전진숙 위원 없으실 것 같습니다.

요양보호사가 들어가서 청소도 하고 집안일도 돕고 가사노동을 이렇게 하고 있는데 혹시 이 요양보호사들에게 파견 전에 이번 사건과 관련해서 참사와 관련한 분들에게 들어갔을 때 어떻게 어떤 주의를 하셔야 되는지 사전 교육을 하셨나요?

○보건복지부장관 조규홍 그것은 트라우마센터하고 사회서비스원이 협력을 해 가지고 하는 걸로 알고 있는데 제가 구체적인 사항……

○전진숙 위원 교육 전혀 되지 않았습시다. 그래서 재난 당했던, 물론 명칭을 유가족이라고 하기도 하고 재난피해자라고 하기도 하고 재난경험자라고도 하는데 저는 재난경험자라고 하는 표현을 쓰겠습니다.

이 재난경험자들에 대해서 서비스가 들어가고 있는데 사전에 이분들에게 어떤 걸 주의해야 될지에 대해서 통합 매뉴얼에 있는 것, 말을 걸지 말라는 것 이외의 어떤 교육도 되고 있지 않는 상황이고 실제로 이분들이 들어가서 서비스를 하는 과정에 상대적으로 다시 3차 가해처럼 이렇게 당하는 경우도 있어요. 그래서 심리적으로 굉장히 어려운 상황입니다. 이런 부분에 있어서 특별한 교육, 특별한 관리, 사전 교육과 다녀오셔서 또다시 이분들에 대한 상황을 체크해야 되는 이런 시스템이 갖춰져야 될 것 같습니다, 장관님.

○보건복지부장관 조규홍 예, 사전 교육과 사후 트라우마 관리에 더 신경을 쓰고 체계

를 만들겠습니다.

○전진숙 위원 예, 좋습니다.

그러면서 담당 공무원을 지금 배치하셨다고 이야기하시는데요. 이분들에게 오히려 그 가족들이 지금 현재 어떤 상태인지를 보고할 수 있는 알 수 있는 기회들을 가질 수 있다고 생각하기 때문에 철저한 시스템을 갖췄으면 좋겠다 생각을 하고요.

또 하나 질문하겠습니다.

재난 대응 심리 지원 수행 인력과 시스템의 자료 화면 봐 주시기 바랍니다.

(영상자료를 보며)

한번 그냥 보시고요. 그다음 화면 띄워 주시기 바랍니다.

전문 지식과 임상경험이 충분하지 않은 정신건강 비전문요원들이 지금 정신건강복지센터에 배치가 되어 있습니다. 이분들이 실제로 재난 대응과 관련한 심리 지원을 수행할 수 없다고 하는 것은 장관님도 잘 알고 계실 거고, 이거에 대해서 대책을 좀 세워 달라고 이야기를 하고 있는데 구체적으로 어떤 대책을 지금 가지고 계십니까?

○보건복지부장관 조규홍 그때 상임위에서도 위원님께서 지적을 하셨는데, 일단 단기적으로 이분들의 수준을 높이기는 어렵기 때문에 전문가 학회 등과 해서 가용 인력 581명을 확보했습니다. 그래서 그분들을 최대한 활용하려고 하고요. 그다음에 중장기적으로도 전문 인력 채용을 확대하고 또 비전문요원에 대한 교육을 강화하도록 하겠습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○전진숙 위원 방금 말씀하셨던 가용 인력에 대한 예산이나 이런 부분들은 다 준비가 돼서 투입 가능한 겁니까?

○보건복지부장관 조규홍 지금 현재 저희가 가지고 있는 예산을 우선 먼저 활용을 하고 그다음에 추가 재원 확보를 위해서 재정 당국과 협의할 예정입니다.

○전진숙 위원 그 부분 방금 말씀하셨던, 그러니까 민간 영역에 계시는 실제로 정신 관련해서 상담하실 수 있는 부분들의 인력을 효율적으로 활용하는 것은 굉장히 중요한 문제이고, 구체적으로 어떤 방식으로 어떻게 활용하고 있는지에 대해서 별도 보고해 주시기 바랍니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 그렇게 하도록 하겠습니다.

○전진숙 위원 이후 문제는 보충질의에서 다시 하겠습니다.

○위원장 권영진 전진숙 위원님 수고 많으셨습니다.

위원님들께 한 가지 양해말씀 올리겠습니다.

지금 주질의를 안 하신 위원님들이 네 분이십니다. 시간이 12시 반이 넘었습니다마는 네 분 주질의를 마치고 정회를 하도록 하겠습니다. 양당 간사와 그렇게 협의를 했다는 말씀을 드리고요. 아마 1시 언저리 정도에 마칠 것 같다는 말씀을 드립니다.

그리고 한 가지 더 양해말씀 드리겠습니다.

지금 행정안전부장관직무대행이 다음 일정 관계로 이석을 해야 한다고 합니다. 위원님들 괜찮으시다면 행안부장관직무대행은 이석하도록 하고 재난안전관리본부장이 대행하도

록 하겠습니다.

장관대행님 이석하셔도 좋겠습니다.

그러면 계속 질의를 이어 가도록 하겠습니다.

다음은 이성권 위원님 질의하시겠습니다.

○**이성권 위원** 오전 주질의를 할 수 있도록 기회를 주신 위원장님께 감사의 말씀을 드리고.

부산 사하갑 국회의원 이성권입니다.

제가 이 말이 맞는지 모르겠습니다만 항공기 사고는 이륙 후 5분 그리고 착륙 전 5분이 가장 위험하고 그때 예방하는 게 중요하다는 말을 그냥 일반인들이 대부분 생각을 하고 있는데 공교롭게도 이번 사고 역시 착륙 전 5분 안에 발생을 했습니다. 그리고 조류 충돌에 의한 사고가 시작이 된 것 같은 느낌입니다.

사망은 또 로컬라이저라든지 사망 원인이 별도로 규명되어야 되겠지만 이런 면으로 봤을 때 우리 한반도가 철새 이동의 한가운데 놓여 있는 지형적인 특성을 가지고 있고 공항의 위치가 해안가고 또 강을 끼고 있기 때문에, 대부분의 공항들이 철새들의 서식지 주변에 위치하고 있기 때문에 결국은 착륙을 기준으로 봤을 때나 또 이륙을 기준으로 봤을 때 조류 충돌에 의한 사고가 발생할 것은 명약관화했지 않은가라는 생각이 듭니다. 그런 면에서 이번 참사를 동일한 것이 발생하지 않도록 예방하는 데 있어서 조류 충돌을 예방하는 조치들이 아주 중요하다고 저는 생각을 합니다.

그런 면에서 국토부가 내놓은 예방활동 개선방안 네 가지, 7페이지에 있지요. 이 내용에 대해서 상당히 공감을 하고 상당히 인정을 합니다. 그런데 하나씩 따져 보면 조금 더 디테일하게 생각해 주셨으면 하는 부분이 있습니다.

일단 먼저 조류 충돌 위험관리와 관련해서 인력 증원을 하겠다라고 얘기를 했습니다만 인적인 숫자의 증원도 중요하지만 시간대별로 탄력적인 운영이 필요하다는 말씀을 드립니다. 존경하는 문금주 위원님이 말씀한 내용하고 좀 비슷한데요.

(영상자료를 보며)

지금 무안공항에서 2019년부터 조류 충돌과 관련된 발생 사례를 보면 거의 대부분 오전 9시 이전에 발생했습니다. 55%가 오전 9시 이내에 발생했는데 이번 사고도 오전 9시 이내에 발생을 했습니다. 그런데 같은 표의 18시 이후부터 21시 이후라든지 이런 야간 기간까지 합치면 90% 이상의 조류 충돌이 무안공항에서 발생을 했습니다.

그다음 표를 봐 주시면요.

지금 여기 나온 것처럼 인력 운영에 보면 주간에 2명, 야간에 1명으로 되어 있습니다. 보면 조류 충돌 사고와 인력 운영이 정반대의 양상으로 나타나고 있다는 점을 말씀드리고요.

그다음 표 한번 봐 주시지요.

인근에 있는 광주공항을 한번 봐 주시면, 광주공항 역시 2019년부터 23년까지를 보면 18시에서 21시 사이에 46%의 조류 충돌 사고가 발생을 했습니다.

그다음 페이지 한번 봐 주시지요.

계절별 인력 운영과 관련돼 시간대별로 보면 집중 근무시간대에 18시에서 21시, 사고가 가장 많았던, 조류 충돌이 많았던 시간대가 집중 관리시간대에 포함되지 않습니다. 이

런 문제는 대안으로서 국토부가 전담 인력을 충원하는 데 대해 100% 동의를 드리고요. 그러나 각각의 공항의 사정에 맞는 시간대별 운영계획을 고민해 달라는 말씀을 제가 추가로 좀 드리도록 하겠습니다. 그런데 이거는 하도 양이 많아서, 대구도 또 비슷한 사례입니다. 그래서 그건 설명드리지 않겠고요.

그다음 페이지 한번 넘어가겠습니다.

또 제안을 했던 게 장비와 관련해 가지고 부족한 점이 있는 데 대해서 지적을 하고 대안을 마련했습니다. 열화상카메라를 구비한다든지 조류탐지 레이더를 구비한다든지 말씀을 주셨습니다. 저도 100% 동의를 하고요. 그런데 제가 제안을 드리고 싶은 거는 탐지 기능과 그리고 탐지도 종류별로 다르게 각각을 구비해야 되고요. 퇴치하는 기능으로서 지금 제안하는 것을 보면 차량형 음파발생기, 이렇게 따로따로 한 세 종류로 나뉘지고 추가적으로 더 종류가 나뉘질 건데 제가 자료를 조사하다 보니까 우리나라의 기업 중에서 LIG넥스원에서 조류퇴치 로봇을 개발한 적이 있습니다. 혹시 장관님, 들어 보신 적 있습니까?

○국토교통부장관 박상우 아니요, 오늘 처음 듣습니다.

○이성권 위원 그런데 이거 한번 연구를 해 보시면 좋겠는데, 지금 사진에 보이는 장면입니다. 여기에는 탐지 기능인 레이저 송출 장비 그다음에 주야간 컬러카메라, 열영상카메라, 음향탐지장비 등 네 가지 기능을 가지고 있는 탐지 기능을 가지고 있고요. 퇴치 기능으로서는 극지향성 음향 송출 장비까지 같이 구비되어 있습니다.

제가 이 말씀을 왜 드리는가 하면 지금 우리가 기존의 공항도 있지만 앞으로 가덕도신공항이라든지 TK 공항이나 새만금이나 제주2공항이라든지 국내에 많은 공항이 들어설 겁니다. 그랬을 때 탐지와 퇴치가 일체화된 형태 그리고 이동이 가능하기 때문에 제가 보기에는 좋은 장점이 있어 보입니다. 이것을 국가 차원에서 한번 연구용역 혹은 시범사업으로 추진해 보면 어떨까.

그 다음 페이지 한번 넘겨 주시지요.

왜 그런가 하면, ICAO에서 나온 통계를 한번 봤습니다. 거기 보면 이거는 장관님도 잘 아시겠지만 2016년부터 2021년까지 5년간 전 세계 공항에서 발생한 버드 스트라이크가 27만 건이 됩니다. 그리고 옆에 수치로 되어 있는 건 미국에서 발생한 버드 스트라이크도 18만, 19만 정도 되는 걸로 알고 있어요. 그러니까 전 세계에 이 문제가 항공사를 괴롭히는, 공항을 괴롭히는 문제기 때문에 K, 우리가 방산도 얘기하고 K-컬처도 얘기하지만 이 분야에 있어서 좀 선도적인 기술 개발을 이번 기회에 하면 어떨까라는 생각에서 한번 검토를 해 주시기를 부탁드립니다. 장비 부분과 관련해서 제안을 드렸고요.

그다음으로는 위원회 활동 관련해서 한번 보겠습니다.

쭉 넘겨 보시지요. 그다음 것, 제가 다른 건 다 빼 버리고요 위원회 활동으로 넘어가도록…… 위원회 가기 전에, 방금 자료 7번 그렇게 봐 주십시오.

조류와 관련해서도 분석이 상당히 많이 다른 것 같아요. 무안공항에서 보면 조류 충돌종별로 보면 파악이 된 게 2022년에 멧비둘기 그리고 불명으로 파악된 게 5건이 있습니다. 여기까지만 내놓고요.

그다음 페이지 한번 넘어가 보시면 2020년부터 24년까지 무안공항을 대상으로 한 조류

충돌 위험평가 결과를 내놔는데 여기에 쪽 조류의 종류들이 다 나와 있는데, 이번 사고를 발생시킨 조류가 어떤 종류입니까?

○국토교통부장관 박상우 가창오리라고 들은 기억이 있는 것 같습니다.

○이성권 위원 가창오리지 않습니까? 이거 포함이 안 돼 있습니다. 그러면 결국은 뭔가 하면 공항 주변의 조류에 대한 분석에 있어서 사실은 현실에 부합하지 않는 결과가 있었다는 겁니다. 똑같은 게 오늘 자 국제신문 부산에도 나왔지만 김해공항에도 가창오리가 집단 서식되는 게 확인이 되었거든요. 그래서 이 부분을 분석하고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

제가 보충질의 안 할 테니까 1분만 좀 더……

○위원장 권영진 마무리하십시오, 제가 다른 분들한테 안 드렸기 때문에.

○이성권 위원 죄송합니다.

그래서 제가 드리고 싶은 얘기는 지금까지 기존의 분석 방법으로는 공항과 철새와의 관계에 대해서 정확한 매칭이 안 이루어진 면들이 있기 때문에 차라리 어떤 기구, 센터 같은 것을 만들든지 아니면 연도별로 정기적인 용역을 통해 가지고 전문가들을 통해서 이걸 도출해야만 예방활동이 제대로 될 것 같다는 생각이 들거든요. 이 점까지 좀 염두에 두셨으면 합니다. 혹시나 답변하실 내용 있으면 답변하십시오.

○국토교통부장관 박상우 위원님, 정말 좋은 지적들 많이 주셨는데요. 인원 증원하고 장비 보장하겠다는 기본 방침에 더해서 인원을 실질적으로 운용을 한다거나 또는 아까 문금주 위원님이 지적하셨나요? 실질적으로 횡수당, 그러니까 비행기가 많이 오는 인천공항 같은 데는 사람이 많이 가고 비행기가 적게 온다고 사람이 적게 가 있는데 사실 따져 보면 조류 출몰 빈도라든지 이런 것, 그 위험에 맞춰서 인력을 배치해야 되거든요. 마찬가지로 낮 시간, 밤 시간도 마찬가지로. 그런데 이런 것들이 실질화되지 못하고 약간 형식적으로 운영됐다는 측면을 깊이 반성하고 있습니다.

그래서 앞으로는 단순 증원에 그치는 것이 아니고 인원 운용 같은 것들도 실질적으로 효과가 있도록 그렇게 하도록 하고, 아까 지적해 주신 장비의 문제는 한번 관심 가지고 들여다보도록 하겠습니다.

○위원장 권영진 이성권 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 정준호 위원님.

○정준호 위원 항조위 조사단장님 잠깐 나와 주시고요.

PPT는 영문 매뉴얼하고 국문 매뉴얼 차이 있는 것부터 먼저 좀 띄워 주십시오.

더불어민주당 광주 북구갑 정준호 위원입니다.

PPT 먼저 좀 보겠습니다.

(영상자료를 보며)

예비조사보고서 영문판하고 국문판을 저희가 같이 살펴봤더니요 예비조사 영문판에는 버드 스트라이크라 해서 우측 하단에 빨간색 부분의 항목이 존재를 하는데 국문판 보시면요 이 부분이 빠져 있습니다. 왜 그렇습니까? 왜 차이가 납니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 어떤 부분, 제가 확인이……

○**정준호 위원** 앞 장 다시 보시면요 영문판에는 버드 스트라이크라 그래 가지고 ‘가창 오리의 혈흔이 DNA 분석 결과 확인된다’라는 내용이 들어가 있는데 그다음 국문판 보시면 버드 스트라이크와 관련된 내용이 아예 빠져 있습니다. 왜 차이가 있는 거지요? 잘 인지, 지금 정확하게 인지 못 하고 계신 건가요?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 버드 스트라이크 관련돼 있는 부분이……

○**정준호 위원** 국문판은 빠져 있습니다.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 제가 다시 그건 확인해 보겠습니다.

○**정준호 위원** 다시 확인해 보시겠습니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예, 알겠습니다.

○**정준호 위원** 알겠습니다.

다음으로 넘어가겠습니다.

보잉737 관련된 매뉴얼 제가 잠깐 보면요, 오른쪽 아래 보면 조류 충돌이 일어났을 때 착륙을 계속 진행할 것을 권고한다, 새 떼를 만나도 피하지 말고 뚫어라, 엔진 출력을 최대한 낮게 유지하라고 했는데 당시에 사고 항공기는 버드 스트라이크 이후에 착륙을 성공하지 못하고 복행을 시도했고 이 매뉴얼과는 다소 다른 측면의 행동을 한 걸로 보입니다. 관련해서 특별히 밝혀진 사항이 있습니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 그 상황에서는 제가, CVR을 통해 가지고 나타난 일부의 내용은 있는데 여기서 공개하기는 좀 어렵겠습니다.

○**정준호 위원** 그렇습니까? 그러면 이렇게 좀 바꿔서 얘기하겠습니다.

랜딩기어 미작동에 대해서도 여러 가지 지금 얘기들이 나오고 있잖아요?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예.

○**정준호 위원** 그렇고, 그다음에 엔진이 양쪽 다 정지가 된 부분에 있어서도 지금 여러 가지 추측이 나오고 있고요. 그래서 여러 가지 객관적인 조사를 진행하실 테지만 이 부분과 관련해서 많은 유가족분들도 그렇고 혹시 기장이 조작 과정에서 착오로 다른 쪽 엔진을 정지시켰다든지 랜딩기어를 작동이 된 걸로 착각을 했는지 이런 의혹들도 제기가 되고 있기는 합니다.

제가 묻고 싶은 것은, 내용은 공개하기 어렵겠지만 이런 기장 과실이라든지 관련된 내용을 항조위에서 어떤 방식으로 조사가 가능한지, 조사 자체가 가능한지를 한번 여쭙보고 싶습니다.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 저희가 지금 데이터를 가지고 있는 게, 가장 메인으로 가지고 있는 게 CVR하고 FDR 데이터입니다. 그 데이터를 가지고, CVR 데이터는 음성이고 그다음에 FDR 데이터는 비행기록에 관련돼 있는 사항인데 저희가 조사하는 방법에, 이런 모든 분야를 같이 조사하는데 여기에서 음성에 나와 있는 내용하고 그다음에 조종사가, FDR에 나와 있는 결과물 또는 비행 결과를 같이 종합을 해 가지고 보는데 지금 위원님께서 말씀하신 그런 모든 분야도 같이 분석을 하고 있고요.

그다음에 추가적으로 저희가 분석하는 와중에 FDR 데이터하고 CVR 데이터는 어쨌든 이것도 조사를 하는 데 메인이지만 하나의 보조 자료가 될 수 있습니다. 그래서 거기에 관련돼 있는 엔진도 지금 분해검사를 할 예정에 있고요. 그래서 분해검사를 하면서, 분해

검사를 하면 그 안에 있는 블레이드가 어떻게 손상이 갔는지 부분도 같이 조사를 하면서 종합적으로 다 포함시킬 계획을 가지고 있습니다.

○정준호 위원 모든 가능성에 대해서 철저하게 조사를 좀 해 주시기 바랍니다.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예.

○정준호 위원 들어가시고요. 영문판과 국문판 차이 있었던 부분은 추가적으로 답변……

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 그것은 다시 한번 확인해 보겠습니다.

○정준호 위원 확인해서 서면으로 좀 제출해 주십시오.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 알겠습니다.

○정준호 위원 제주항공 사장님 잠깐 나와 주십시오.

제주항공 사고 여객기 운항 기록 PPT 잠깐 띄워 주시고요.

무안공항이 좀 특수한 게 있더라고요. 보니까 다른 공항 같은 경우에 있어서 여름 하절기 휴가철이 성수기인데 전남 지역 같은 경우에는 농번기가 끝나고 10월 말부터 2월까지 농민들이 많이 해외여행을 가시는 것 같습니다. 그런데 이 기간 동안에, 이 사고 여객기도 해당 기간에 사고가 났지만 혹시 의혹이 있어서 제가 말씀을 좀 드리겠습니다.

PPT 보시면 27일 날 무안에서 제주를 다녀와서 인천을 가서 베이징을 가고요 그다음에 다시 제주로 간 다음에 무안에 와서 코타키나발루를 또 갔습니다. 하루 동안 이렇게 많은 경유지가 있었고 그다음 날 또 나가사키, 타이베이도 들러서 방콕에 갔다가 밤새서 오는 과정에 이 참사가 일어났습니다. 비행기만 그런 게 아니고요, 조종사도 역시 피로가 누적돼 있는 사안입니다. 오른쪽에 보시면 한 달 동안에 비행 근무시간이 79시간 정도로 이렇게 나와 있습니다.

많은 분들이 여쭙보실 건데, 제주항공의 공식적인 입장을 듣고 싶습니다. 사고 여객기를 이렇게 빈번하게 운항을 하고 기장 피로도가 누적됐다는 지적이 있는데 여기에 대해 정확하게 항공사 입장을 밝혀 주십시오.

○(주)제주항공대표이사 김이배 그 지적에 대해서 지금 반영해서 약 10% 정도 1분기 운항 횟수를 줄여서 운영을 하고 있고요. 앞으로도 그 부분에 대해서는 항공기 운항의 시간과 운항 횟수, 사이클은 지속적으로 관리를 하도록 하겠습니다.

○정준호 위원 경영 판단상 보더라도 다소 과도한 측면이 있었다는 걸 인정하시는 건가요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 대단히 조심스럽습니다라는 다른 항공사의, 이번에 보도된 다른 자료도 봤습니다. 이것보다, 통상적으로 어떻게 운항되는지 이런 부분들은 제가 말씀드리는 것보다는……

○정준호 위원 그러면 저희가 보다 구체적인 자료 요구를 할 테니까 좀 협조해 주시고요. 일단 들어가 보십시오.

트라우마센터장님 잠깐 앞으로 나와 주시겠습니까? 행안부 직무대행님 없으셔서 가지고.

○위원장 권영진 오후에 오게 돼 있습니다.

○정준호 위원 센터장님도 오후에 오시는가요? 그러신가요?

그러면 주질의는 일단 마치고요 보충질의 때 하겠습니다.

○위원장 권영진 보충질의 때 못다 한 부분들 쓰십시오. 그렇게 하십시오.

정준호 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 김은혜 간사님, 6분 남으셨습니다.

○**김은혜 위원** 감사합니다.

장관님, 지난 여객기 참사 이후에 1월 10일까지 엔진, 랜딩기어 포함한 특별점검을 실시하셨지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**김은혜 위원** 거기서 행정처분 조치가 내려진 건 몇 건 정도 됩니까?

○**국토교통부장관 박상우** 행정처분 대상으로 지금 적발된 것이 한 2건 정도 있는 것으로 알고 있습니다.

○**김은혜 위원** 결함 해소 절차를 미준수한다든지 이런 문제가 적발된 걸로 알고 있는데요. 그런데 이후에 2주일이 채 지나지 않아서 이상이 발견됐는데, 베트남에서 출발해서 인천 도착 예정이던 제주항공 여객기가 엔진점검표시등에 경고등이 켜져서 운항이 취소됐습니다. 그리고 이 여객기는 동일 737-800 기종이면서 엔진은 CFM56-7B인데요. 이게 프랑스-미국 회사와 같이 합작한 엔진입니다. 그런데 유독 이 동종 엔진이 폭발 사고가 잦았더라고요. 2018년에 엔진 폭발로 필라델피아 공항에 불시착했던 미국의 사우스웨스트항공만 보더라도 8명의 사상자가 났는데 그때의 엔진도 이 동일한 CFM56-7B 엔진입니다.

2022년 제주항공으로 넘어가 보겠습니다. 그때 간사이에서 인천으로 향하던 1381편이 있습니다. 그 제주항공 여객기가 더 의심이 가는 것이 당시에 상공 1500ft에서 다시 회항을 하면서 조종사가 조류 충돌을 보고합니다. 회항하고 나서 독일에 있는 수리처에 확인을 한 결과, 그러나 첫 보고와 달리 엔진 결함 즉 제작 단계에서의 엔진 결함으로 최종 결론이 났습니다. 블레이드 손상 이어서 터빈 연쇄 손상에 의한 비행 중 엔진 정지, 섯다운인데요. 이 항공기 기종이 공교롭게도 이번 제주항공 여객기와 같은 737-800, CFM56-7B 엔진을 장착하고 있었습니다.

장관님, 저는 엔진 결함도 이 사고 가능성에서 철저히 조사해야 된다고 봅니다. 동의하십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 전적으로 동의합니다. 오전에 손명수 위원님 질의에 버드스트라이크가 있다고 엔진이 서는 게 정상적인지 하는 질의를 주셨는데요 합리적인 의심이라고 생각이 되고, 아마 사조위에서 철저하게 그걸 분석할 것으로 생각합니다.

○**김은혜 위원** 하나 더 여쭙보도록 하겠습니다.

이번 제주항공 사고와 관련해서 제가 이 엔진 부품을 좀 조사해 보니까요 제주항공의 경우에는 가짜 엔진 부품을 진짜로 속인 즉 인증서가 위조된 부품을 장착했다는 사실이 국토부에 의해 적발된 적이 있습니다. 몇 건이 적발됐습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 23년에 그런 사실이 있었던 것으로 제가 보고를 받았습니다.

○**김은혜 위원** 제가 파악하기에도 2건이 있었는데요. 모델명이, 엔진 모델명과 함께 엔진이 어떤 엔진인지 아십니까? 이번 사고가 났던 엔진과 동일한 CFM56입니다. 이 엔진은요 델타항공과 유럽 항공안전청에서만 조작 사실 72건이 보고됐습니다. 부품이 위조됐고 또 정부 안전점검에도 엔진 이상이 발견되고 있는 이 엔진과 관련해서 제가 사조위에 몇 분이 참석하고 있는지 보니까요, 엔진 전문가가 지금 몇 명이 있지요, 장관님? 항공·철도사고조사위에서 이번 제주항공을 분석하시는 분 중에 말이지요.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 2명이 있습니다.

○김은혜 위원 예?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 2명이 있습니다, 2명.

○김은혜 위원 안 들립니다.

○국토교통부장관 박상우 2명이 있다 그러니까, 2명.

○김은혜 위원 여기에 혹시 CFM 인터내셔널, 즉 엔진 제조업체 전문가가 들어가 있습니까?

○국토교통부장관 박상우 단장님 답변 좀 해 주시겠습니까?

○위원장 권영진 단장님께서 나오셔서 답변을……

○김은혜 위원 단장님 답변해 주십시오.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 저희 정비조사관님이 지금 현재 두 분이 계신데 두 분 중에 꼭 특정 엔진을 가지고 조사를 하고 있는 조사관님이 따로 없습니다. 거의 조사관 자체가, 저희가 인원이 부족하다 보니까 전반적인 엔진 통째로 해서 다 분야로 해 가지고 조사를 하고 있는 거지 특정한 엔진을 가지고 조사하는 조사관은 따로 없습니다.

○김은혜 위원 백일흔아홉 분이 돌아가셨습니다. 그리고 엔진 결함, 섯다운이라는 문제 제기가 진행되는 상황에서 엔진 제조사 조사가 배제되는 게 문제가 있다는 우려가 있습니다. 엔진 제조사의 참여가 필요하다는 생각은 안 해 보셨나요, 단장님?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 그것에 대해서 설명을 해 드리겠습니다.

지금 현재 엔진 제작사가 CFM 엔진으로서 GE하고 그다음에 프랑스의 사프란하고 합작 엔진입니다. 그래서 저희가 일차적으로 GE 제작사에서, 엔진 제작사에서 같이 일차적으로 저희하고 조사를 했고 이차적으로 사프란 엔진하고 지금 영상회의도 하고 같이 진행을 하고 있으며 추후에 엔진이 프랑스로, 아마 100% 결정된 건 아니지만 프랑스로 가서 사프란 엔진을 조사할 계획을 가지고 있습니다. 그래서 GE 엔진 제작사 그다음에 사프란 엔진 제작사 그다음에 저희 조사관, 조사·정비 담당, 저하고 같이 해서 조사를 할 계획을 가지고 있습니다.

○김은혜 위원 특히 해당 제작사 관계자의 배제와 관련해서 유가족들은 공정하고 중립적으로 이 조사가 이루어질지, 재검증할 가능성은 유가족에게 기회가 부여되지 않는 건지 걱정을 하고 있습니다.

단장님, 이와 관련해서 제가 추가질의를 나중에 하면서 전문가 보완에 대해서 여쭙도록 하겠습니다.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 알겠습니다.

○김은혜 위원 이상입니다.

감사합니다.

○위원장 권영진 김은혜 위원님 수고 많으셨습니다.

질의 시간과 관련해서 제가 공정하게 관리하고 있습니다. 아까 김은혜 위원님이 1분 30초 쓰셔서 5분 30초 남았는데 타이머가 30초 단위로 작동이 안 됩니다. 그래서 6분을 드린 거고, 백선희 위원님한테도 똑같은 기회를 드렸다는 말씀을 드리겠습니다.

그러면 오늘 주질의 마지막으로 이수진 간사님 질의하시겠습니다.

○**이수진 위원** 더불어민주당 이수진 위원입니다.

먼저 희생자분들과 유족들께 애도의 말씀을 드리며 질의하겠습니다.

박상우 국토교통부장관께 질의하겠습니다.

이번 참사, 희생자께서 승무원일 경우에는 항공사 등의 책임 소재에 따라서 중대산업 재해에 해당할 수 있습니다. 그리고 또 일반 시민이신 경우 국토부 등 정부의 책임 소재에 따라서 중대시민재해에도 해당할 수가 있습니다. 이런 이유로 국토부 소속으로 사고조사위원회를 두도록 한 항공철도사고조사법에도 불구하고 사고조사위원회의 독립성 문제가 제기되고 있는 것입니다. 그렇지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 알고 있습니다.

○**이수진 위원** 국토부 소속으로 사고조사위원회를 뒀서 전문성을 높이겠다는 기존 취지에도 불구하고 사고조사위원회를 총리실 소속으로 옮겨야 된다 이런 의견도 나오고 있습니다. 검토가 필요하다고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 관련된 법안이 상임위에 제출돼 있는 것으로 알고 있고요. 그래서 그런 오해를 받지 않기 위해서 국토부 출신으로 지금 항공조사위원회 위원장을 하셨던 분이 자진해서 사표를 제출하셨고 수리가 됐습니다. 그리고 항공정책실장이 당연직 상임위원으로 보직이 돼 있는데 직무배제 조치가 이루어져 있습니다.

○**이수진 위원** 그 부분은 아까 설명 주셨기 때문에 제가 잘 알고 있습니다.

국토부가 중심이 돼서 관계 부처·기관들과 피해자 지원단을 꾸려서 운영하고 있는 점 이런 부분들은 긍정적으로 또 평가받고 있는 부분입니다. 피해자의 입장에 서서 최선을 다해서 지원해 주시기를 다시 한번 요청을 드립니다.

그런데 제가 유족분들과 관계 기관 말씀을 좀 들어 보면 현행법 제도의 한계로 인해서 특별법의 제정이 꼭 필요한 상황이어서 저도 법안을 준비 중에 있습니다. 충실한 내용으로 제정이 될 수 있도록 국토부의 협조를 당부드립니다. 그렇게 하시겠습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그렇게 하겠습니다.

지금 저희 부 산하에 지원단이 있지만 복지부 또 행안부 등 관계 부처에서 파견이 나와 있고요. 그리고 이걸 아시다시피 전 정부적으로 지금 관심을 가지고 있는 사항이기 때문에 법안 제정 과정에서 정부가 적극적으로 대응하도록 하겠습니다.

○**이수진 위원** 다시 사고조사위원회와 관련해서 국토부 소속 문제뿐만 아니라 사고조사위원회 위원 질문을 드리겠습니다.

유족이 추천하는 전문가, 아까 답변이 좀 미온적이셨던 것 같아요, 장관께서. 그렇다면 국회에서 추천하는 전문가를 위촉할 필요가 있다는 그런 의견들이 또 최근에 계속 얘기들이 있습니다. 이 부분에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 사고조사 과정에서 위원회 위원들을 개입하거나 보충하는 것이 가능한지는 한번 제가 따져 보겠습니다. 따져 봐서 아까 김은혜 위원님이 지적한 것처럼 전문가를 더 보완을 하든지 하는 조치가 가능한지를 한번 따져 보고요. 그게 만약에 사고조사 결과의 타당성에 대한 의문이 제기되는 결과를 초래한다면 오히려 유족들에게 불리할 수가 있기 때문에 그거는 조금 신중하게 판단해 봐야 된다고 생각을 하고……

○**이수진 위원** 아무래도 유족들께서……

○**국토교통부장관 박상우** 그 외에 위원회 자체에는 참여하지 않지만 위원회가 조사한

결과를 보고받고 그걸 검증하는 위원회는 별도로 둘 수 있지 않느냐 하는 생각을 가지고 있습니다.

○이수진 위원 어쨌든 저희가 봤을 때는 조사법에 어떤 분야의 전문가를 위촉하는지 자격조건만 규정돼 있고 또 실제로 오늘 여러 가지 얘기들이 나오고 있고 방금 말씀하신 대로 다양한 형태로 고민해 보실 수는 있겠으나 그럼에도 불구하고 우리가 여야정 협의체로 협의를 한다면 요건을 갖춘 전문가를 위촉해서 신뢰성이라든지 투명성이라든지 전문성이라든지 이런 것들도 다 고려해서 문제가 없게 저는 좀 보완을 해야 된다 이렇게 생각합니다.

○국토교통부장관 박상우 위원님, 이 건 관련해서 여야 입장이 다를 수가 없고요. 국회와 행정부가 입장이 다르지 않다고 생각합니다. 오로지 유족들에게 유리한 쪽으로, 유족들의 이익을 해하지 않는 쪽으로 정해져야 된다고 생각합니다.

○이수진 위원 그래서 특별법에 조사위에 관한 사항을 뒤서 유족 추천이나 국회 추천 전문가를 위원으로 위촉하는 방안도 저는 있을 수 있다 그렇게 생각하고 있기 때문에 지금 질문을 드리는 겁니다.

○국토교통부장관 박상우 같이 한번 심도 깊게 논의해 봤으면 좋겠습니다.

○이수진 위원 조규홍 보건복지부장관께 질의드리겠습니다.

국토부장관께 말씀드린 지난 1월 20일 출범한 피해자 지원단, 보건복지부 참여하고 계시지요?

○보건복지부장관 조규홍 예.

○이수진 위원 지원단에서 유가족과의 소통 업무를 담당하는 것으로 알고 있는데 어제 구성 현황을 좀 살펴봤습니다. 담당 과장 2명 등 배정 인원 2명, 아직 파견하지 않은 것으로 확인됐습니다. 어떻게 됐는지 궁금하고요.

여러 가지로 바쁘고 업무 부담이 있겠지만 이번 참사를 대하는 보건복지부의 진정성에 대한 의구심을 갖게 될 수 있습니다. 복지·심리 지원을 본연의 업무로 하고 있고 시간이 가면 갈수록 이 업무는 매우 중요합니다. 그래서 복지부 역할이 중요하다고 여러 위원님들이 강조하고 계시는 거고요.

당장 내부 업무 조정 통해서라도 피해자 지원단에 합류할 필요가 있다고 생각하는데 그렇게 하시겠습니까?

○보건복지부장관 조규홍 정부 지원에 있어 가지고 심리 지원은 전적으로 저희가 담당한다는 생각으로 하고 있습니다. 그래서 저희가 권역·중앙 트라우마센터 그다음에 각 부처 그다음에 전문가가 참여하는 지원단을 1월 31일 날 발족을 했고요. 그리고 그걸 저희 부처 전체가 지원할 수 있도록 저희 부처 내에도 지원 TF를 만들었습니다.

다만 국토부 산하의 지원단에 저희가 파견이 아직 안 된 것은 거기에 저희 복지부 과장이 가서……

○이수진 위원 좀 짧게 말씀해 주시지요.

○보건복지부장관 조규홍 죄송합니다.

복지부 과장이 가 가지고 심리 지원뿐만 아니라 유가족 연락까지 담당하도록 돼 있는데 그거는 복지부 과장이 담당하면 좀 힘들지 않을까 해 가지고 지금 협의하고 있습니다.

○이수진 위원 그래서 빠르게, 빠르게 협의하시고요. 내부적으로 업무 조정은 또 알아서 하실 일이고 파견은 내셔야 됩니다. 빠르게, 속히 진행해 주십시오.

○보건복지부장관 조규홍 예, 그렇게 하도록 하겠습니다.

○이수진 위원 이번과 같은 대형 참사의 경우에는 유가족과 부상자에 대한 신체적 건강뿐만 아니라 정신적 트라우마를 지속적으로 관리·치료하는 것 매우 중요하지요?

○보건복지부장관 조규홍 예, 그렇습니다.

○이수진 위원 국가트라우마센터, 의료기관 연계를 통해서 심리 지원하고 있는데 피해자와 유가족에 대한 지속적인 지원이 매우 중요합니다. 책임 소재에 따른 배·보상 문제를 떠나서 자칫 평생 따라다닐 수 있는 트라우마에 대해서 지속적인 관리와 지원 대책을 저도 특별법에 담아야 된다고 생각합니다. 동의하시지요?

○보건복지부장관 조규홍 예, 동의합니다.

○이수진 위원 이에 대해서 적극적인 협조 요청드립니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 협조하겠습니다.

○이수진 위원 여기까지 하겠습니다.

○위원장 권영진 수고 많으셨습니다, 이수진 간사님.

이상으로 위원님들의 주질의를 모두 마치고 잠시 회의를 정회하도록 하겠습니다.

오후 3시에 속개할까 하는데 괜찮으시겠습니까?

그러면 오후 3시에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(13시03분 회의중지)

(15시01분 계속개의)

○위원장 권영진 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

약속된 시간이 되었기 때문에 회의를 속개하도록 하겠습니다.

보충질의를 실시하도록 하겠습니다.

보충질의 시간은 5분입니다.

먼저 권향엽 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○권향엽 위원 순천·광양·곡성·구례을 권향엽입니다.

복지부장관님께 좀 여쭙고 싶습니다.

철저한 진상규명만큼이나 중요한 것이 피해 가족들에 대한 심리 지원입니다. 오전에도 여러 위원님들께서 질의를 하셨는데요. 그러나 그 중요성에 비해서 오늘 부처가 국회에 보고한 심리 지원 향후 계획은 상당히 부실해 보입니다. 새로울 것도 없고 기존에 하던 것 그대로 하겠다 그렇게 느껴지기도 했었는데요.

장관님, 오늘 보고한 자료에 보니까 참사 피해자 중 치료가 필요한 고위험군은 의료기관으로 연계해서 주기적으로 모니터링하겠다고 이렇게 되어 있던데요. 현재 그 해당 대상 인원은 어느 정도로 파악하고 계십니까?

○보건복지부장관 조규홍 아직까지는 저희가 해당, 아까도 말씀드린 것처럼 재난경험자가 백구십이 분입니다. 그분하고 접촉을 해 가지고 심리 지원은 하고 있는데 아직까지 의료 지원자가 정확하게 파악되지는 않았습니니다.

○권향엽 위원 그러면 향후 파악되는 대로 저희들에게도 다시 자료를 주시고요.

○보건복지부장관 조규홍 예.

○권향엽 위원 그렇게 되면 그러면 치료비는 누가 부담하지요?

○보건복지부장관 조규홍 치료비는……

○권향엽 위원 현재 재난 심리 지원 정책상 최대 60일까지 심리 회복 지원하고 3회 이상 심리 회복 지원 상담에도 호전이 되지 않을 경우에는 의료기관 등에 치료 연계는 하되 결국 치료비는 본인이 부담해야 되는 것 아니에요?

○보건복지부장관 조규홍 치료비는 이태원 참사 때하고 동일하게 하려고 합니다. 회복될 때까지 국가 그다음에 지자체 또는 건보공단이 같이 힘을 합쳐 가지고 대상자의 부담은 완화할 수 있도록 그렇게 하려고 합니다.

○권향엽 위원 PT 한번 띄워 주시지요.

(영상자료를 보며)

저희가 전국민마음투자 사업을 보니까 2년 연속 사업성 검증 패싱 논란이 있었던 사업이더라고요. 사업 적정성 검토 절차도 아직 완료되지 않아서……

○보건복지부장관 조규홍 완료됐습니다.

○권향엽 위원 1월 중까지 진행하는 것으로 되어 있던데요?

○보건복지부장관 조규홍 완료됐습니다.

○권향엽 위원 완료됐어요?

○보건복지부장관 조규홍 예.

○권향엽 위원 그리고 예산 운용 원칙에 맞지 않다는 국회의 지적도 있었고요. 다 보완이 된 건가요?

○보건복지부장관 조규홍 예. 그래서 작년에 올해 예산안을 상임위에서 심의를 하시면서 적정 금액으로 조정을 해 주셨고 또 적정성 평가 결과를 감안해서 집행하라고 말씀해서 가지고 저희가 이제 집행할 계획입니다.

○권향엽 위원 저는 개인의 트라우마 회복에서 한 발 더 나아가 사회 전반의 재난 대응 능력을 강화하는 데 초점을 맞춰야 된다고 생각합니다. 이를 위해서는 재난피해자에 대한 직간접적인 마음 회복에 대한 장기적인 등록 추적 연구—코호트 연구라고 그러지요—가 활성화돼야 된다고 생각하는데요. 효과적인 위기관리와 피해자 지원 시스템을 구축하는 등 재난 대응 및 예방체계를 마련할 필요가 있습니다. 이미 미국, 일본, 노르웨이 등 주요국에서는 이러한 코호트 연구를 통해서 위기관리와 피해자 지원 시스템을 잘 구축하고 있지요. 반면에 우리나라는 지금 재난은 지속적으로 발생하고 있으나 피해자에 대한 공식적인 코호트 연구는 부족한 실정입니다.

장관님 그리고 행안부차관님, 이러한 재난피해자 추적 연구체계의 필요성에 대해서 공감하시지요?

○보건복지부장관 조규홍 예, 공감하고 있습니다.

○권향엽 위원 지금 현재 두 부처에서도 이번 참사와 관련해서 함께 논의 중인 사안인가요? 이것까지 고려해서 지금 심리 지원을 계획하고 계시나요?

○보건복지부장관 조규홍 예. 지금 장기 추적 연구 필요하다는 말씀에 전적으로 동의를 하고요. 제가 가지고 있는 자료에 따르면 행안부에서 전남 지역에 이러한 추적조사 용역비로 한 3억 원을 반영해 주신 걸로 알고 있습니다. 그것을 집행하는 데 저희랑 같이해

가지고 효율적으로 집행이 될 수 있도록 하겠습니다.

○권향엽 위원 효율적으로 하고, 그것을 시기를 늦춰서는 안 된다고 봅니다. 지금부터 바로 시작이 되어야 된다고 보고요.

○보건복지부장관 조규홍 조속 추진하겠습니다.

○권향엽 위원 그리고 지금이 신체적·정신적으로 더 힘들 수도 있습니다, 피해자들에게는. 그래서 이러한 분들이 트라우마 회복의 골든타임을 놓치지 않도록 각별히 더 맞춤형 지원과 장기적인 등록·추적관리 잘 부탁드립니다.

○보건복지부장관 조규홍 예.

○권향엽 위원 그리고 아침에 존경하는 전진숙 위원님께서도 지적을 해 주셨습니다마는 지금 정신건강 전문요원들, 비전문요원이 40.3%로 지적을 하셨는데 지금 전남 지역 같은 경우는 피해자 가족들이 많이 흩어져 있기 때문에 이분들의 도움을 받을 수밖에 없는데 아침에 지적했다시피 정말 사전에 트라우마에 대한 사전 교육을 해서 2차 가해가 되지 않도록 하는 것 그것 각별히 신경 써 주시기 바랍니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 유념하겠습니다.

○권향엽 위원 그리고 경찰청장직무대행께 질문드리겠습니다.

○경찰청장직무대행 이호영 예, 직무대행입니다.

○권향엽 위원 이번에 경찰기동대 등 4512명의 경찰관이 현장 투입됐다고 그랬는데 이 중에 신원확인에 투입되었던 897명이 굉장히 어려운 일 많이 하셨잖아요?

○경찰청장직무대행 이호영 예.

○권향엽 위원 신원확인, 검안, 검시, 인도 이렇게 하셨는데 지난번에 저희가 비공개로 한번 간담회를 했을 때 굉장히 어려움을 호소하기도 했었는데요. 이분들 지금 현재 케어를 어떻게 하고 있지요?

○경찰청장직무대행 이호영 현재 심리상담·치료를 꾸준히 병행해서 하고 있고요. 과학수사 같은 경우는 다음 주에 워크숍 등을 통해서 심리를 안정화시키는 워크숍도 준비하고 있습니다. 현재까지 한 1200명 정도 했고요 앞으로 한 사오백 명 정도 남은 것 같습니다.

○권향엽 위원 일회성으로 그쳐서는 될 것 같지 않고요 좀 더……

○경찰청장직무대행 이호영 지속적으로 원하는 사람 다 하도록 하겠습니다.

○권향엽 위원 필요할 것 같고요. 경찰청 업무와 관련해서도 교통사고라든가 형사사건 등 담당자들에 대한 지속적이고 전문적인 심리 지원……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

시스템을 마련할 필요가 있겠다는 생각이 들었습니다.

○경찰청장직무대행 이호영 저희들은 자체적으로 심리상담·치료를 그동안 쪽 해 왔고요 내부적으로 그런 시스템을 갖추고 있습니다.

○권향엽 위원 호소하시는 분의 이야기하고 조금 차이가 있습니다.

나중에 추가로 또 말씀드리겠습니다.

○경찰청장직무대행 이호영 예, 알겠습니다. 잘 챙겨 보겠습니다.

○위원장 권영진 수고하셨습니다.

보충질의 시간이 5분입니다만 마무리를 위해서 한 1분 정도 더 드릴 테니까 마이크가 있는 상태에서 마무리를 잘해 주시기 바랍니다.

다음은 김대식 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김대식 위원 부산 사상구에 지역구를 둔 김대식입니다.

보건복지부장관님, 아침부터 수고 많으십니다.

제가 유가족들하고 통화도 해 보고 하는데 유가족들에게 현재 제공되고 있는 교육비 생활비 그리고 돌봄서비스 이런 게 있지 않습니까?

○보건복지부장관 조규홍 예.

○김대식 위원 이게 다다익선이겠지만 다 충분하지 않다, 지원 확대를 요구하고 있어요. 긴급생계비 지원 300만 원 해 주셨지요?

○보건복지부장관 조규홍 예.

○김대식 위원 긴급돌봄서비스 확대를 혹시 또 계획을 하고 계시고 있습니까?

○보건복지부장관 조규홍 긴급돌봄서비스는 지금 한 달에 72시간을 해 드리고 있는데 현장의 상황에 맞게 탄력적으로 운영하라고 해서 그보다 더 서비스를 받으신 분들이 있고요. 일단 유족분들께서 3개월을 얘기하셨는데 저희는 3개월을 기본으로 하되 추가 지원 소요가 있을 경우에는 돌봄 지원도 계속할 계획입니다.

○김대식 위원 우리가 같이, 이 특위가 만들어지고 장관님 이하 여러 부처에서 함께 힘을 모으는데 다른 문제보다 장관님께서 좀 전향적으로 유가족 편에 서서 이것을 챙겨 봐 주실 것을 부탁드립니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 유념하겠습니다.

○김대식 위원 그다음에 미성년자 자녀와 중증장애인을 포함한 유족들의 경제적 지원 확대 지속가능성을 위한 특별법, 우리가 물론 지금 특위에서 특별법이 필요하다면 하겠지만 장관님의 입장에서는 특별법이 필요하다고 생각하십니까 어떻게 생각하십니까?

○보건복지부장관 조규홍 지원 내용의 문제인데요. 지금 이 같은 경우는 아까 변호사께서도 말씀하셨지마는 원인 분석과 배상에 장기간이 소요되기 때문에 현행법으로는 지원이 좀 곤란한 경우가 있을 수 있다고 생각이 됩니다. 특별법 제정에 저희도 동의하고 그 논의에 적극 참여하도록 하겠습니다.

○김대식 위원 장관님, 그리고 아침에 박한신 대표 이야기가 유가족협의회 운영 지원 및 상주인력 배치를 위한 이것을 요구를 하셨는데 이런 계획을 좀 갖고 계십니까 어떻게 생각하십니까?

○보건복지부장관 조규홍 이것은 유가족 지원은 이때까지는 지자체하고 행안부 중심으로 했는데 저희가 국토부에 설치된 지원단을 중심으로 해 갖고 관계 부처와 협의를 해서 지원될 수 있도록 한번 잘 검토해 보도록 하겠습니다.

○김대식 위원 지금 우리나라 전체 예산 중에서 보건복지부하고 교육부가 100조가 넘는 그걸 하고 나름대로 우리가 복지정책에 심혈을 기울이고 있다고 이렇게 봐야 됩니다. 그런 측면에서 우리가 전 국민뿐만 아니라 취약계층 또 불의의 사고로 이런 참변을 당한 유가족들은 우리 정부에서 국가에서 따뜻하게 보듬어 주는 그런 전략이 필요하다 이렇게

생각하고, 장관님 거기에 대해서 적극적으로 협조를 부탁을 드리도록 하겠습니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 그렇게 하겠습니다.

○김대식 위원 그리고 하나만 더, 이것은 전 국민에게 다 해당될 수도 있는 건데 재난 심리지원 바우처사업 있지 않습니까?

○보건복지부장관 조규홍 예.

○김대식 위원 이것 사업이 충분한 효과를 내고 있다고 지금 판단하십니까 어떻습니까?

○보건복지부장관 조규홍 그게 작년부터 시작을 했던 사업인데요. 작년에는 이게 저희가 착수가 늦어 가지고 예산을 많이 못 쓰다 보니까 올해 예산이 많이 감액이 됐습니다. 그렇지만 사업 적정성 재검토를 통해 가지고 적정 규모를 저희가 받았기 때문에 그 계획에 따라서 차질 없이 추진하도록 하겠습니다. 이것은 단년도로 끝날 사업이 아니기 때문에 꾸준히 전문성도 높이고 그렇게 해 가지고 사업을 잘 추진하도록 하겠습니다.

○김대식 위원 상담 지원 횟수가 여덟 번이지요?

○보건복지부장관 조규홍 예, 현재는 여덟 번 하고 있습니다.

○김대식 위원 이게 여덟 번이 지금 국민들이 좀 부족하다, 좀 많이 해 주면 좋겠지요. 열 번이고 스무 번이고 해 주면 좋겠지마는 보건복지부에서 이 자체를 좀 확대할 생각을 가지고 계십니까, 어떻습니까?

○보건복지부장관 조규홍 저희는 그것 확대할 생각이 있는데, 우선 이번 제주 여객기 항공 재난경험자에 대해 가지고는 이 8회에 한정되는 것이 아니고 원하시는 경우에는 심리 지원을 하게 되는 거고요. 그다음에 전국민 마음투자 사업, 이 사고와 관계없이 저희 정부가 추진했던 것은 8회로 지금 하고 있는데 그것도 시행 성과를 봐 가면서 탄력적으로 적용할 수 있도록 하겠습니다.

○김대식 위원 그런데 심리상담을 지원받은 분들은 상당히 효과적이다, 상당히 만족감을 가지고 있어요. 그래서 그것을 전부 모니터링을 하셔서 이런 부분을 충분하게 검토를 해서 적극적으로 협력을 해 주는 방안이 좋지 않겠나 이렇게 생각을 합니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 유념하겠습니다.

○김대식 위원 존경하는 위원장님께서 1분을 더 주셨기 때문에……

○위원장 권영진 마무리 잘하십시오.

○김대식 위원 우리가 마음이 힘들어도 국민분들이 참…… 우리가 국회나 정부나 이런 데 요구하는 게 굉장히 많습니다, 또 지역을 돌아봐도 그렇고. 그러나 이번의 이 여객기 참사 사건은 정말 있어서는 안 될 이런 일이 벌어졌기 때문에, 여기에 국토부장관님도와 계시고 보건복지부장관님도와 계시는데 우리가 전체 하나의 마음으로 모아서 이것을 우리가 적극적으로 대처를 해 주고 도와줘야 되겠다.

여기에 지금 우리 여야가 어떻게 따로 있겠습니까. 이번에 여야가 이것 한마음으로 하는 것은 이 특위라고 생각을 하니까 장관님들께서 여기에 적극적으로, 내 일이다 생각하시고 대처를 해 주실 것을 간곡히 부탁을 드립니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 유념하겠습니다.

○김대식 위원 이상입니다.

○위원장 권영진 김대식 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 문금주 위원님 질의하시겠습니다.

○**문금주 위원** 전남 고흥·보성·장흥·강진 지역의 문금주입니다.

먼저 항공·철도사고조사위에서 제출한 자료 사진을 보겠습니다.

사진 좀 보여 주세요.

아침 사고조사위 사진에 보면, 아마 그 참사 현장을 장관님도 확인을 하셨기 때문에, 사진이 준비가 안 된 것 같은데 말씀을 드리면 전문가들은 이 참사 현장을 보고 ‘과연 이 사고가 지상에서 발생한 여객기 사고 현장이라 할 수 있겠나’ 하고 ‘믿지 못하겠다’ 이런 얘기까지 합니다. 뭐냐 하면 하늘에서 추락해도 이 정도 사고는 안 날 텐데 지상에서 공항 내부 구조물과 충돌해서 발생한 사고로 이렇게 대형 참사가 일어난 것에 대해서 상당히 전례가 없다는 그런 말씀들을 하는 것을 제가 들었습니다.

해당 여객기를 조종했던 기장과 부기장은 나름 최선을 다해서 동체 착륙을 시도한 걸로 나타났는데 물론 동체 착륙 과정에서 랜딩기어가 왜 안 내려왔는지 또 여러 가지 의문들은 있겠지만 그것은 사고조사위에서 조사를 해 줄 걸로 믿고.

장관님이 보시기에는 이렇게 대형 참사가 나온 이유가 뭐라고 보십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 우선 여객기가 제대로 정상적인 착륙을 하지 못한 원인을 따져야 되고요. 그게 조류 충돌이 되든 기체 결함이 되든 그 부분에 대한 규명이 한 파트 있어야 되고 그다음에 그렇게 사고가 났더라도 인명 피해가 그렇게 많이 난 것은 또 다른 차원에서 따져 봐야 된다고 생각합니다. 그래서 제가 확인한 바로는 사고조사위원회에서 조사 과정에서 충돌로 인한 인명 피해의 증폭 문제 그런 것에 대해 전문적인 기관의 협조를 받을 것으로 알고 있습니다.

○**문금주 위원** 장관님, 물론 사고조사위에서 진상규명이 철저히 이루어져야 될 텐데 저는 갑자기 나타난 2m 높이의 콘크리트 둔덕이 결국 충돌로 이어졌고 그게 폭발되면서 화재로 이어져 가지고 이런 대형 참사가 난 걸로 보여지거든요. 그것에 대해서는 동의하시지요?

○**국토교통부장관 박상우** 그럴 개연성이 상당히 높다고 인정을 합니다.

○**문금주 위원** (영상자료를 보며)

그런데 로컬라이저 둔덕 관련해 가지고 국토부가 초기에 발표한 내용도 약간 국민들의 의구심을 사기에 충분했고, 이게 99년 설계를 시작해서 2007년에 완공이 되는데 이때 이미 콘크리트 둔덕으로 만들어졌다고 그래요.

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**문금주 위원** 그리고 20년 시설 개량공사를 하는 거지요. 공사를 하는데 이때도 개선할 수 있는 기회가 좀 있었습시다만, 과업지시서에도 오전에 존경하는 위원님들께서 몇 분 말씀 주셨습시다만 부러지기 쉬운 재질을, 설계 시에 부러지기 쉬운 것을 고려해서 설계해야 한다고 나와 있음에도 불구하고 과업지시서대로 이행이 되지 않았고 또 각종 항공장애물 관리 세부지침이랄지 공항·비행장시설 및 이착륙장 설치기준 등을 보시면 다 그렇게 똑같이 나와 있어요. 부러지기 쉬운, 부서지기 쉬운 재질로 해야 된다는 내용들이 명시되어 있는데 어찌됐든 법과 시행령, 장관 고시, 국토부 예규 등에 반복적으로 명시돼 있음에도 불구하고 이게 제대로 지켜지지 않았다는 거지요.

그리고 이게 당시에 개량공사하면서도, 당시 작년 12월 말에 한겨레 보도가 된 것 보

면 그때 시공에 참여했던 사람들 가운데 한 사람이 콘크리트까지 필요하지 않은데 이렇게 있어서 좀 의아했다라는 내용의 기사가 나온 것도 제가 봤고요.

아마 국토부에서도 확인을 했을 텐데, 그러니까 이것은 규정도 그렇고 과업지시서도 그런데 누군가 이렇게 지시하거나 묵인하지 않으면 이게 이런 식으로 시공이 되지 않았을 텐데 거기에 대해서 어떻게 생각하세요?

○**국토교통부장관 박상우** 지금 로컬라이저의 재질이나 위치 이런 것들이 위원님께서 지적하신 각종 규정에 적합한지 여부에 대한 내부적인 검토를 감사 차원에서 하고 있습니다. 하고 있고, 아마 경찰에서도 수사를 그쪽으로 검토하고 있는 것 같습니다.

○**문금주 위원** 이 부분은 반드시 책임 규명이 되어야 될 것 같고……

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그 과정하고 이런 것들도 다 들여다보고 면밀하게 따지겠습니다.

○**문금주 위원** 누가 지시를 했고 또 어떤 과정을 거쳐서 이렇게 시공이 됐는지 이런 부분은 분명히 따져서 명확한, 엄중한 책임을 물어야 된다.

그리고 저는 위원장님께 건의를 드릴 게 당시의 설계·시공·감리 업체 관계자들도 한번 불러서 우리가 위원회 차원에서 조사를 할 필요가 있다 이런 말씀을 드립니다.

그리고 국토부장관님, 또 관련해서 공항시설법 등을 보면 장애물 조사와 관련된 규정들도 있어요. 그래서 매년 조사가 이루어져야 되고 조사를 했음에도 불구하고 이런 부분들이 지적이 안 됐단 말이지요. 그래서 점검이랄지 이런 예방과 관련된 안전과 관련해서는 좀 실질적으로 이루어질 수 있도록 규정이 제대로 지켜질 수 있도록 해 주시기를 부탁드립니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 권영진** 문금주 위원님 수고 많으셨습니다.

제안해 주신 설계사, 감리사, 관계자 의견 청취는 양당 간사님들과 협의해서 반영하도록 그렇게 하겠습니다.

다음은 백선희 위원님 질의해 주시겠습니까?

○**백선희 위원** 복지부장관님께 질의하겠습니다.

일반적으로 재난과 참사가 발생을 하게 되면 그 희생자 중에서도 가장 취약한 대상은 누구라고 생각을 하시는지요?

○**보건복지부장관 조규홍** 직접 피해를 입은 사람 말고는 가족들이 가장 그렇고 그다음에 그때 같이 구조활동에 참여했던 분들이 취약 대상이라고 생각이 듭니다.

○**백선희 위원** 그렇습니다. 그렇지만은 우리가 일반적으로 이야기를 할 때 재난과 참사에 가장 취약계층이 더 취약한 지위에 있을 수 있다라고 이야기를 합니다. 이번 참사 같은 경우에는 아동·노인·장애인 등이 있습니다.

지금까지 국토교통부장관님께서 많은 수고를 하셨고 또 조사위도 앞으로 수고를 하셔야 되겠지만은 유가족을 위한 지원에는 보건복지부장관님께서 지금부터 본격적으로 나서셔야 된다고 생각을 합니다.

이번 항공 참사 피해자 중에 부모님을 모두 잃고서 미성년 가족만 남은 경우가 있는데 알고 계시지요?

○**보건복지부장관 조규홍** 예, 알고 있습니다.

○백선희 위원 몇 가구에 몇 명의 아이들이 있는지 알고 계시나요?

○보건복지부장관 조규홍 정확한 숫자는 제가……

○백선희 위원 세 가구에 4명의 아이가 있습니다.

○보건복지부장관 조규홍 아, 예.

○백선희 위원 현재 이 아이들을 누가 돌보고 있을까요?

○보건복지부장관 조규홍 친척들……

○백선희 위원 친척들이라고 추정을 하시는 거지요?

○보건복지부장관 조규홍 예.

○백선희 위원 확인은 안 해 보셨지요?

○보건복지부장관 조규홍 예.

○백선희 위원 확인을 하셔야 됩니다.

유가족들이 미성년 유가족에 대한 보호책 마련을 촉구를 했었습니다. 그런데 그중의 하나는 후견인제도도 있었습니다. 지금 후견인제도 안내하는 것 말고 다른 것은 없는 것 같은데요, 지금 이 어린아이들에게 후견인을 붙인다라고 해 가지고 이 문제가 해결이 될까요?

○보건복지부장관 조규홍 그래도 법적으로 후견인이 필요……

○백선희 위원 법적으로 후견인이 필요하다는 하겠습니까라는 실질적으로 이 후견인들이 아이들을 돌보는 일을 할 수가 없을 것입니다.

○보건복지부장관 조규홍 맞습니다.

○백선희 위원 그러면 아이들을 돌보는 일에 대해서 그 어느 부처보다도 보건복지부가 신경을 쓰셔야 되는데요. 그러면 이 아이들을 돌볼 수 있는 구체적인 방안은 무엇이라고 생각을 하시는지요?

○보건복지부장관 조규홍 우선 긴급돌봄처럼 그 아동들을 실질적으로 케어할 수 있는 분들이 필요하다고 생각이 듭니다. 일단 요양보호사라든지 아니면 아동복지센터에 관련해서 전문가분들이 필요하다고 생각이 듭니다.

○백선희 위원 물론 그렇습니다. 그런데 지금 이 아이들은 부모님이 안 계십니다. 누군가는 돌봐야 되는 것이거든요.

그 내용들을 조금 검토를 해 봐야 되겠습니까라는 보건복지부에는 가정위탁제도라고 하는 것이 있습니다. 그래서 혹시 활용할 수 있으면 활용하는 것이 가능하다고 생각이 들고 잘 아시겠지만은 친인척도 가정위탁 부모님이 될 수 있고요 이 경우에는 많은 지원이 가능합니다. 적극적으로 검토해 주시기 바라겠습니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 알겠습니다.

○백선희 위원 그리고 보편적으로 제일 중요한 문제가 트라우마 문제입니다. 지금 사고 직후에 1월 30일까지 통합심리지원단을 운영하셨다고 했고요. 그리고 2월 현재 12.29 여객기 사고 트라우마 심리지원단을 운영을 하고 있습니다.

지금 지역 트라우마센터에서 중요한 역할을 하고 계시는데 그중에서 나주국립병원 트라우마센터가 있지요?

○보건복지부장관 조규홍 예, 있습니다.

○백선희 위원 지금 이 센터는 유가족 전담 병원으로 알려져 있고 그렇게 유가족에게

홍보를 하고 있습니다.

혹시 이 나주국립병원 트라우마센터를 이용한 유가족의 숫자가 어느 정도 되는지 알고 계시는지요?

○보건복지부장관 조규홍 저희가 이 지원단을 만든 것이 1월 31일입니다. 그래서 아직까지 정확한……

○백선희 위원 그전에도 나주국립병원 트라우마센터는 운영 중에 있었습니다. 그런데 이 부분이, 유가족 전담 병원이라고 하는데도 불구하고 현재까지 한 분도 안 계셨다라고 하는 것이 오늘 아침에 확인한 내용입니다.

PPT를 보여 드리겠습니다.

(영상자료를 보며)

지난해 11월, 얼마 안 됐습니다. 7·15 오송 참사 피해자 추적조사 결과보고에 따르면 피해자 설문조사 결과에서 심리 지원이 부족했다라고 하는 점이 두드러졌습니다. 참사 발생 직후 일주일 이내부터 참사 이후 3개월이 지난 시점까지 심리 지원 서비스 필요성에 대해서는 ‘필요하다’라고 하는 답변이 87%였고 지금도 그 이상이 될 거라고 생각합니다. 그에 비해서 서비스 이용 만족도는 평균 7%에 그치지 않았고 조사는 안 해 봤습니다마는 현재도 이 수준에 머무르지 않을까라고 예측이 되고 있습니다.

심리 지원을 거부하거나 중단한 피해자들은 대표적으로 ‘전문적 치료와 상담이 아니다’라고 말을 했는데 무안의 경우에도 마찬가지로 제가 알고 있습니다. ‘방문한 상담사가 사고 내용도 전혀 몰랐다’라고 이야기를 했는데 무안의 경우도 이런 일이 종종 일어나고 있는 것으로 알고 있습니다.

오송 참사 설문조사 결과에서 피해자들이 ‘국가트라우마센터 전화 상담만으로는 치료가 불가능하다’라고 이야기를 했는데 형식적인 전화 느낌이라고 이야기를 했습니다. 아까 유가족 대표께서도 생존하고 있는지 확인하는 정도라고 하는 느낌을 말씀을 해 주셨습니다.

이 오송 참사 이후에 국가트라우마센터가 많은 일을 하셨을 텐데 별로 바뀐 것이 없다고 생각이 듭니다. 적극적으로 이에 임해 주셔야 됩니다. 특히 접근성의 문제 해결해 주시고요. 보건복지부가 잘하는 것이 사실은 찾아가는 서비스 아니겠습니까? 최근에는 이 찾아가는 서비스가 복지 분야 전반으로 흐르고 있는데 지금 트라우마로 고통받고 있는 분들에 대해서 찾아가는 서비스를 하셔서라도 적극적으로 지원해 주시기 바랍니다.

간단하게 하나 더 말씀을 드리면 고통받고 있는 분들 중에는 현장 인력, 수습 인력들이 있습니다. 가장 대표적으로 소방, 경찰, 군 등인데요. 지금 소방 같은 경우에는 사실 자체적인 프로그램이 경찰보다는 그나마 이루어지고 있습니다마는 경찰은 굉장히 걱정이 됩니다. 지금 경찰 쪽에서는 관련된 마음동행센터라고 하는 것이 있기는 있습니다마는 상담사 전문 인력이 매우 부족해서 이것만으로는 트라우마에 대한 대처가 안 될 거라고 하는 생각이구요.

그리고 지금 보건복지부 자료에는 관련 현장 인력으로 경찰 소방은 있는데……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

군은 없습니다, 사실 시신 수습을 위해서 가장 어려운 일을 하셨는데. 경찰, 소방 그리고 군에 대해서도 본격적인 적극적인 대처를 마련해 주시기를 촉구하겠습니다.

이상입니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 위원님께서 좋은 제안들을 많이 해 주셨는데요. 특히 경찰하고 군하고 협의를 해서 그쪽에도 심리 지원에 차질이 없도록 하고 전반적으로 제안해 주신 것을 검토해 가지고 시행할 수 있도록 노력하겠습니다.

○백선희 위원 감사합니다.

○위원장 권영진 백선희 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 손명수 위원님 질의하시겠습니다.

○손명수 위원 사조위 조사단장님 앞으로 좀 나와 주십시오.

단장님 전공은 조종입니까, 정비입니까?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 저는 원래는 헬리콥터 조종입니다.

○손명수 위원 조종입니까?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예.

○손명수 위원 제가 오전의 질의 그 연장선에서 좀 말씀을 드리겠습니다.

우리 특위가 진상규명 그리고 피해자 또 유족 피해 구제를 목적으로 한 특위인데요. 진상규명에 있어서 첫 번째는 왜 비상 착륙을 해야만 했는가 그 원인을 규명하는 게 첫째 아니겠습니까. 그렇지요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 맞습니다.

○손명수 위원 (영상자료를 보며)

그 PPT 좀 띄워 주세요.

오전에 제가 말씀드렸습시다마는 FDR·CVR이 모두 활주로에 접근하기 한 2km 전에서 끊겼단 말이에요, 1차 착륙 시도 중에. 지금까지 조사 중에 1차 시도 때 랜딩기어는 내려와 있었습니까?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 1차 시도 때는 랜딩기어가 내려온 상태에서 착륙 준비를 하고 어프로치 하는 상태였습니다.

○손명수 위원 그렇지요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예.

○손명수 위원 그러면 지금 이해가 안 가는 게 아까 오전에 존경하는 정준호 위원께서도 말씀하셨지만 설사 조류 충돌이 있었다라도 바로 착륙을 해야 되는 거예요. 그렇지요, 매뉴얼상? 그런데 왜 복행을 해야 했는가 의문입니다. 나중에 답변을 해 주시고요.

그러면 만약에, 이것은 가정입니다. 아까 오전에 엔진 2개가 다 섯다운되지는 않았다고 말씀을 하셨기 때문에 제가 지난번 속기록을 찾아봤는데 그때는 거의 됐다는 그런 답변이 좀 있었는데 그건 나중에 따지기로 하고.

가정적으로, 조종 전문이라니까 여쭙보겠습니다.

엔진 2개가 섯다운이 됐다고 그러면 복행이 가능합니까?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 그 고도나 그때의 추력에 따라서 상황이 좀 다르긴 한데 그때 진행되는, 강하 중이었던지 아니면 상승 중이었던지 아니면 수평 중이

었는지……

○손명수 위원 이건 강하 중이었다고 보는 게 합리적이잖아요, 거의 현재 고도로 봤을 때. 상승 중은 아니었고.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 일반적으로 엔진이 꺼진 상태에서는 다시 복행하는 데는 좀 어려움이 있었을 거라고 판단이 됩니다.

○손명수 위원 그렇지요? 그러니까 이게 강하 중에서 다시 복행을, 위로 올라가려면 강한 출력이 필요하기 때문에 엔진이 꺼졌다면 상식적으로 이게 안 되는 거거든요. 그리고 조류 충돌이 있었다고 그래서 엔진이 셧다운된다는 것도 합리적으로 상식에 맞지 않고, 그게 좀 반드시 규명돼야 될 거라고 생각이 되고요.

또 한 가지 여쭙보겠습니다.

만약에 엔진이 셧다운됐다면 복행도 어렵지만 선회를 했잖아요. 선회를 하려면 방향을 틀어야 되는데 그것도 엔진이 살아 있어야 가능한 거 아닙니까?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 엔진이 살아 있는데 살아 있는 정도에 따라서 다를 수 있다고는……

○손명수 위원 그러니까 어쨌든 살아 있어야 되는 거지요, 최소한이라도?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예.

○손명수 위원 그러지 않고는 조종이 안 되는 거 아닙니까, 선회를 하려면 방향을 완전히 180도 틀어야 되는데.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 그때 정상적으로는……

○손명수 위원 어렵지요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 어렵습니다.

○손명수 위원 그러니까요. 이것은 제가 지금 여쭙보는 거예요, 가정적으로. 그래서 사고 원인 진상규명에서 반드시 이 부분이 밝혀져야 됩니다.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 그렇지요.

○손명수 위원 그리고 그 연장선인데 마지막으로, 지금 언론이나 이런 데서 너무 추측성 보도를 많이 하고 있기 때문에 사실은 좀 그런데 많은 사람들이, 저도 그렇게 알고 있었고 동체 착륙을 했다 이렇게 다 알고 있잖아요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예.

○손명수 위원 그런데 제가 자세히, 지금 사실 다음 이 영상을 보시면 아시겠지만 제가 이것을 영상을 띄우려고 그러다가 너무 트라우마가 다시 일어날 것 같아서 그냥 사진으로 대체를 했는데 그 영상을 제가 다시 보니까 동체 착륙이 아니에요. 동체 착륙이 됐다면 여기에 엄청난 불꽃이 일어나야 되고, 현장 조사하셨겠지만 활주로 어때요? 동체 착륙한 흔적이 있습니까?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 있습니다.

○손명수 위원 있어요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예. 동체 착륙……

○손명수 위원 그러면 거의 활주로나 망가졌을 텐데요.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 저희가 동체 착륙의 근거를 확인하는 것은 메인 바디가 활주로 아스팔트에 닿은 흔적이 있었고 그다음에 좌측의 1번 엔진과 우측의

2번 엔진 똑같이 닳은 흔적이 있어 가지고……

○손명수 위원 그러니까 동체 착륙의 정도가 다를 텐데……

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 맞습니다.

○손명수 위원 엔진이 완전히 꺼져서 동체 착륙을 했다면 거의 완전히 폴로 그냥 박아야 되는 거잖아요. 그러면 그 충격이나 훼손의 정도가 굉장히 심해야 되는 건데, 예를 들어서 살짝 스쳤다 이걸 동체 착륙으로 볼 수는 없잖아요.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 일단은 동체 착륙의 개념은 바뀌가 내려왔느냐 아니면 동체가……

○손명수 위원 그러니까 랜딩기어가 내려오지 않은 걸로 동체 착륙으로 다들 이렇게 얘기하는데 제가 지금, 질문의 요지는 화면을 다시 자세히 보니까 거의 엔진이 살아 있는 상태에서 간 것 같아요, 이게. 그래서 그 부분이, 제가 지금 이것은 확정할 수 없습니다.

1분만 더 주십시오.

사고조사 단계에서 이 부분이 반드시 규명이 돼야 될 것 같아요. 그래서 거의 속도가 줄지 않고 굉장히 심한 하드랜딩, 그래서 동체가 활주로에 심하게 부딪혔다면 엄청난 불꽃과 그리고 아무래도 제어가 됐을 거 아닙니까. 그런데 속도가 하나도 줄지 않았어요. 그래서 그런 부분을 반드시 잘 규명해야 된다 이 말씀을 드리겠습니다.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 일부에 대해서 답변을 드리겠습니다.

○손명수 위원 좀 끝난 다음에 해 주세요, 시간이 없기 때문에.

그리고 로컬라이저 부분인데 이것은 오전에 제가 장관님께 요청을 드렸습니다마는, 그 다음으로 크게 사망 사고로 번진 것은 모두가 이 로컬라이저 부분을 주시하고 있습니다. 그런데 이 부분에 대해서는 초기 최초의 설계도 그걸 반드시 내 주셔야 됩니다. 지금 협의 중이라고 하시는데……

○국토교통부장관 박상우 경찰에서 받아 오도록 협의를 하고 있습니다.

○손명수 위원 경찰청장직무대행님도 지금 나와 계신데……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

이 부분은 저희 특위에 사본이라도 주셔야 돼요.

○경찰청장직무대행 이호영 예, 확인해 보겠습니다.

○손명수 위원 전체가 다 필요한 건 아니고 로컬라이저 부분에 대한 기본계획, 최초 입찰제안서 그다음에 금호의 제안서 부산항공청의 입찰공고서 그거를 받아 보고, 제가 좀 할 말이 많은데 충분히 자료를 본 다음에 이 부분에 대해서는, 그래야 국토부도 필요하면 소상히 해명이 되고 할 것 아니겠습니까? 그래서 이 부분은 제가 자료를 다 본 다음에 말씀을 드리겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 너무나 당연한 말씀이시고요. 경찰과 적극적으로 협의해서 자료를 전해 드리도록 하겠습니다.

○손명수 위원 단장님, 말씀하실 것 있으면 해 주세요.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 위원님께서 말씀을 잘해 주셨는데 사실 이

부분이 사고조사하는 과정의 그 나머지 4분 7초 부분에 대한 중요한 핵심 요소 중의 모든 분야입니다. 그래서 말씀하신 것 중에 일반적으로 버드 스트라이크가 일어났을 때는 활주로로 그대로 접근하도록 교범에는 돼 있는데 그 상황에 조종사가 그것을 선택을 하지 못하고, 못 했는지 어떤 이유로인지 모르지만 그걸 못 하고 복행을 하게 된 이유에 대해서는 조종사의 어떤 이유가 있을 거라고 생각을 하는데 그 부분을 저희가 조사를 하고 있는 상황이고요.

그리고 두 번째, 엔진 셧다운이 됐을 경우에 항공기가 복행이 되면서 활주까지 들어올 수 있느냐 하는 부분도 사실은 이 엔진이 꺼진 정도가, 예를 들면 꺼졌는지 안 꺼졌는지는 사실 아까 말씀드렸지만 확실하게 결정이 된 상황은 아닙니다. 그런데 꺼졌다가 어느 정도 다시 살아났는지 아니면 어느 정도의 출력을 가지고 있었는지에 따라서 그것을 설명하는 상황이 좀 다를 것 같습니다.

그리고 또 하나는 동체 착륙에 관련돼 있는 부분에 대해서는 항공기가, 저희가 일단은 1차적으로 활주로 상태를 보거나 그다음에 기체 구조물 상태를 보는 상태에서는 동체 착륙에 대해서 일단은 랜딩기어가 나오지 않았기 때문에 동체로 활주된 것이 일단은 저희가 1차적으로는 판단은 내렸고 그다음에 저희가 지금 판단 내렸다고 해서 모든 게 다 결정이 됐다는 상황은 아닙니다. 그래서 활주가 닿으면서 조종사가 조종관을 앞으로 뒤로 당기면서 좀 더 충격을 완화하려고 하셨는지 그 부분은 추가적으로 계속 조사를 할 생각이구요.

그다음에 접근하는 와중에 엔진이 살아 있었는지 안 살아 있었는지 아까 말씀드린 부분에 대해서는 저희가 국과수하고 그다음에 NTSB하고 이 부분에 대해서 여러 다각적인 방법으로, 예를 들면 엔진에서 소리가 났는지 또는 엔진 뒷부분에서 열기가 있었는지 이런 부분을 통해서 열기가 있었으면 어느 정도 그다음에 소리가 있었으면 어느 정도 사운드에 있었는지를 지금 협의하면서 조사 중에 있으며 중요하게 보고 있는 것은 사실은 엔진 상태입니다. 엔진 상태가 어느 정도에서 충격을 받았는지 그 부분을 조사하기 위해서는 저희가 올해 이번 달 말이나 아니면 다음 달 초에 엔진 분해검사를 하면서 이런 부분을 좀 더 명확히 하려고 계획하고 있습니다.

○손명수 위원 철저히 잘해 주시기 바랍니다.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 알겠습니다.

○위원장 권영진 손명수 위원님 수고 많으셨습니다.

다음에는 서천호 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○서천호 위원 조사단장님 나오신 김에.

우리 항공기조사위원회 발족된 게 2006년도인가요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예.

○서천호 위원 그 이후에 몇 차례 항공기 사고가 발생이 됐고 재발 방지 차원에서 각종 권고사항이 이루어졌지요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예.

○서천호 위원 그중에, 앞서 이성권 위원님도 말씀하셨는데 항공기 사고 마의 11분, 이륙 후 3분 또 착륙 전 8분부터 착륙 시까지 이 부분에 실제로 위험성이 가장 높고 많은

사고가 그때 집중되어 있다는 것도 알고 계시지요. 그렇지요?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예.

○**서천호 위원** 그래서 항공기조사위원회 발족된 이후에 몇 차례 항공기 사고를 거치면서 이 시간대, 12.29 사고도 이 시간대거든요. 이 시간대에 특별히 권고한 사안이나 보강한 매뉴얼이라든지 프로그램이 혹시 기억나는 게 있습니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 지금까지는 큰 대형 사고가 그 이후로 발생되지 않았기 때문에 크게 제가 기억나는 것은, 어떤 권고를 했는지는……

○**서천호 위원** 혹시 그러면 문건을 한번 찾아보시고요 관련 사안이 있으면 자료를 제출해 주시면 고맙겠습니다.

앞서 존경하는 손명수 위원님께서 말씀하셨는데 항공 조종과 관련된 분을 제가 개인적으로 인터뷰를 했는데 그런 얘기를 해요. 자연적·환경적 요인, 그러니까 철새 충돌 사안이지요. 엔진의 섯다운, 랜딩기어 작동이 안 됐던 부분, 그래서 복행 중 이유를 알 수 없는 비상 역방향 착륙을 했다는 겁니다, 이 사고 현장 상황은. 그런데 이게 여러 요인이 이렇게 겹치기가 쉽지 않다고 그래요.

그러면 지금 사고조사위원회에서 여러 가지 분야에서 조사를 하고 계시겠지만, 동력장치·구조물·시스템·운항 분야, 추가로 인적요소까지 전방위로 지금 조사를 하고 있을 텐데 이런 상황이 겹치는 경우는 항공기 정비와 직간접적으로 인과성이 있을 수 있다, 이견한 전문가의 개인적인 소견입니다. 이런 부분에 대해서도 충분히 조사가 될 수 있도록 관심을 기울여 주시기 바랍니다.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예, 알겠습니다.

○**서천호 위원** 들어가시지요.

공항공사 사장님, 자료 요구 답변서에 보니까 ‘조류 충돌 사고에 대해서는 공항 지역 내 사항 외에는 공항공사에서 관여를 하지 않고 보고도 하지 않는다’라고 답변이 왔어요.

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 통상적으로 공사는 공항 지역 내외하고 그 이외의 3km, 8km, 13km의 범위 내에서 조류 유인시설을 두고 종합적으로 관리하고 있습니다.

○**서천호 위원** 됐어요. 제가 답변 시간을 드릴게요.

표 1번 한번 띄워 줄래요?

(영상자료를 보며)

국토부 고시에 보면 조류 충돌 상황은 보고체계가 돼 있습니다. 조종사가 관제탑에 보고하고 관제탑에서 공항 당국, 지방항공청장, 공항운영자는 한국공항공사입니다. 그래서 다 보고하도록 시스템이 돼 있어요.

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 예, 그렇게 돼 있습니다.

○**서천호 위원** 그러면 조류 충돌이라는 것은 고시 제9조에 보면 운항 중인 항공기가 조류와 충돌하는 것, 모든 것을 포함하는 것으로 돼 있습니다. 그래서 이 해석을 공항공사에 유리한 쪽으로 해석해서 자칫 이런 부분이 언론을 통해서 나가게 되면 이게 진위 파악, 진상을 제대로 파악하자 하는 차원인데 왜 보신 쪽으로 이렇게 접근하냐는 질타를 받을 수 있어요. 규정도 지금 안 맞잖아요. 그런 부분은 좀 다시 한번, 제가 오전에도 말씀을 드렸지만 신중하게 언행을 했으면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 예, 알겠습니다.

○서천호 위원 장관님, 오전에 문금주 위원님을 포함해서 여러 존경하는 위원님들 말씀하셨는데 조류 등 야생동물 충돌위험 감소에 따르는 인력 배치 사항이 있지 않습니까?

○국토교통부장관 박상우 예.

○서천호 위원 11조의 그 기준을 보니까 인력을 배정하는 기준이 두 가지 기준이에요. 하나는 공항 운영시간, 공항을 운영하는 시간. 9시간 이하, 9시간 초과, 18시간 초과 그다음에 적용한 활주로 개수……

1분만 더 주세요.

적용한 개수 그리돼 있는데 그러다 보니까 지금 무안공항 같은 경우에는 최소 기준으로 따져서 2명이 배치가 됐습니다. 그래서 앞서 여러 위원님들께서 말씀하신 대로 근무인원을 적정 시간대별로 탄력 배치하는 것도 필요하지만 애초에 공항에 근무 인원을 배치할 때 그 기준을 산정할 때도, 철새가 많은 공항이 있습니다. 그 부분은 실제로 운영시간이 적고 이용 활주로 수가 적더라도 오히려 그런 부분까지 감안을 해서 인원 배치가 됐으면 좋겠다 하는 부분을 부가적으로 말씀을 드립니다.

○국토교통부장관 박상우 전적으로 위원님 지적에 동의하고요. 실질적인 그런 효과가 있는 쪽으로 규정을 개선하도록 하겠습니다.

○서천호 위원 이상입니다.

○위원장 권영진 서천호 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 위성곤 위원님.

○위성곤 위원 위성곤 위원입니다.

(영상자료를 보며)

이번 제주 사고 여객기가 월 83시간 정도 더 난 것으로 확인이 됐습니다. 국내 항공사별 여객기 월평균 가동시간을 보면 아시아나항공기 경우는 335시간 정도 되는데 제주항공기 경우는 418시간 이렇게 많이 되어 있습니다. 그리고 또 이번 사고가 핵심적으로는 랜딩기어, 기체 이상이었다 저는 그렇게 생각을 하는데요.

조사단장님 잠깐 앞으로 나와 주십시오.

앞서 손명수 위원님 말씀 답변에 ‘랜딩기어가 1차에는 내려왔다’ 이렇게 말씀하신 게 맞지요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 접근할 때 내려왔던 건 맞습니다. 접근하는……

○위성곤 위원 확인됐습니까, 그게? 영상으로 확인이 됐고요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예. 영상에는, 최초에 어프로치할 때에는 내려와 있었습니다.

○위성곤 위원 그러면 왜 착륙을 안 했을까요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 그것은 제가 지금……

○위성곤 위원 그러면 2차에는 왜 내려오지 않았을까요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 그것은 제가 지금 어떻게 말씀드리기가 좀 어려울 것 같습니다.

○위성곤 위원 일반적으로 랜딩기어가 작동하지 않는 이유는 기체 결함이라고 봐야 되는 거지요. 그렇지요?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 꼭 그렇게만 생각하지는 않을 수도 있겠습니다.

○**위성곤 위원** 않습니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 그게 꼭 기체 결함인지 아니면 랜딩기어를 내리지 않았는지 그것은 모르겠습니다. 그건 봐야 될 것 같습니다.

○**위성곤 위원** 랜딩기어를 내리지 않고 착륙을 시도하지는 않을 것 아닙니까. 랜딩기어를 일반적으로, 사실은 기록장치가 4분 동안 사라져서 확인할 수가 없는데.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 지금 질문하신 내용에 대해서는 사실은 조사를 하고 있는 과정이기 때문에 지금 제가 이런 부분에 대해서 추정을 해서 답변하기는 좀 어려울 것 같습니다.

○**위성곤 위원** 저는 그 부분에 좀 더 집중적으로 조사가 필요하다 이렇게 말씀을 드리고요.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예.

○**위성곤 위원** 그리고 저는 비행기가 48시간 동안에 열세 차례나 착륙하고 이런 것들이 실제 비행기 기체의 피로도를 높이지 않았을까라고 생각이 되는데 어떻게 생각하십니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 그 부분에 대해서는, 이것도 사실은 제 추정이 또 들어갈 수 있는 내용이기 때문에 답변은 드리기가 어렵겠습니다.

○**위성곤 위원** 일반적으로 이착륙이나 비행이 잦게 되면 기체 피로가 오게 되는 건 사실이지 않습니까? 그러니까 사실은 사람도 마찬가지로, 쉬어야 되는 거지요. 애도 안 쉬 거지요, 비행기가.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 글썽요. 지금 당장 그게 안 쉬어 가지고 피로가, 문제가 생겼다고 판단하기는 좀……

○**위성곤 위원** 판단할 수는 없지만 저는 그렇게 의심하고 그것에 대해서 구체적인 조사가 필요하다……

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예, 그런 쪽으로 한번 그것도 검토하고 조사하도록 하겠습니다.

○**위성곤 위원** 조사의 방향이 지금은 조류에 맞춰서 철새에 맞춰서만 의논이 되고 있는데 그것에 비해서 오히려 기체의 결함이라든가 정비 불량 문제를 더욱더 점검해야 된다. 그리고 앞서도 얘기했지만 조종사의 휴식시간이 적절하게 되었는지, 그것이 조종에 어떤 영향을 미쳤는지까지도 검토할 필요가 있다라고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 지금 조류와 관련돼 있는 부분의, 조류 얘기가 나온 이유가 처음에 어프로치하는 와중에 조류가 있었고 조류하고 버드 스트라이크가 발생돼 있는 시점부터 FDR CVR도 리코딩이 스톱됐고 그다음에 항공기도 복행을 하면서 사고가 났기 때문에, 이게 꼭 조류 때문에 사고가 발생했다고 하는 의미를 얘기하는 건 아닙니다. 단지 시작하는 시점이 조류하고 우연인지 연관성이 있는지 부분에 대해서부터 시작을 해서 돌아왔기 때문에 이 시작하는 시점을 중심으로 해서 좀 더 관심 있게 보고 있고 조사하고 있다는 부분을 말씀드립니다.

○**위성곤 위원** 앞서 섯다운이 됐는데, 섯다운이 돼서 우리가 느끼기에 FDR이나 CVR

이 기록되지 않았다 이렇게 생각을 하고 있는데 그런데 앞서 단장님께서 ‘셋다운이 안 됐을 수도 있다’라고 말씀을 하셨고, 그러면 FDR이나 CVR이 기록되지 않은 이유는 뭐라고 판단을 하시는 겁니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 판단에 대해서 지금 제가 이렇게 말씀을 드리면서, 제가 이 판단의 근거를 정확한 모든 팩트를 가지고 종합적인 데이터를 가지고 컬렉션을 한 상태에서 말씀을 드려야 되는데 지금 하나의 근거를 가지고 말씀을 드리게 되면 추정된 2차적인 가정이 나올 수 있고 또 결과가 나올 수 있기 때문에 그 부분은 조심스럽다고 말씀을 드리겠습니다.

○**위성곤 위원** FDR이나 CVR이 기록되지 않을 가능성에 대해서, 결국은 왜 기록이 안 됐다고 생각하십니까?

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 그 부분은 저희가 항공기 시스템 그다음에 조종사의 모든 부분을 지금 같이 검토를 하고 있는 중입니다. 그래서 지금 저희가 중요하게 보고 있는 리코딩 스톱이 된 이유를 여러 채널 또는 여기 조사하는 과정, 엔진 조사, 관제, CCTV 그다음에 저희가 NTSB하고 같이 협력적인 조사 이런 부분을 통해서 밝히고 있는 과정에 있다고 말씀드리겠습니다.

○**위성곤 위원** 알겠습니다.

이상 질의 마치겠습니다.

○**위원장 권영진** 위성곤 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 이달희 위원님 질의하시겠습니다.

○**이달희 위원** 국가에 갑자기 재난이 이렇게 발생할 때가 많습니다. 자연재난도 있고 이렇게 사회적인 재난도 있는데요. 이런 경우에 수습 과정이 가장 선진국인가 후진국인가, 공무원들이 정말 국민을 위해서 일을 하는가 안 하는가 그런 판가름이 나는 상황인 것 같습니다.

저는 보완할 점 하나와 또 앞으로 적법하게 참 잘해서 이어 나갈 점 한 가지를 말씀 좀 드리겠습니다.

행안부의 이한경 재난안전관리본부장님, 허위정보라 하면 어떤 게 있겠습니까? 지금 여러 가지 문제가 되는데요 SNS상을 주로 많이 얘기하겠지요. 국립재난안전연구원에서 발간한 허위정보라 함은 루머, 유언비어, 거짓말, 풍자, 프로파간다, 음모론, 오보, 가짜뉴스, 낚시글, 허위조작정보 이런 모든 것을 허위정보라고 하거든요.

그런데 우리가 보통 재난이 나면 컨트롤타워가, 가장 핵심이 되는 부서가 행안부잖아요?

○**행정안전부재난안전관리본부장 이한경** 예, 맞습니다.

○**이달희 위원** 행안부는 모든 재난의 수습 과정에 다 참여하는데요.

여기 매뉴얼에 미국의 루머컨트롤센터, 그러니까 허위정보통제센터 같은 그런 게 바로 딱 뜨거든요. 혹시 우리도 큰 대형 사고가 나면 그런 센터가 옆에 바로 이렇게 차려지거나 홈페이지에 그런 부서가 생깁니까? 우리 매뉴얼이 있나요?

○**행정안전부재난안전관리본부장 이한경** 매뉴얼이 저희가 있기는 있는데 위원님께서 지금 말씀하시는 그 정도까지는 아직……

○**이달희 위원** 그래서 우리가 이런 경우에는 이 사건을 계기로 해서 사고를 계기로 해

서 앞으로 대형 참사나 사고가 났을 때 중대본 산하에 이런 센터를 만들어서 국민들도, 여기 뒤에 보면 악의적인 음모라든가 이런 것은 정말 악의적인데 또 그냥 청소년이나 이런 친구들이 낚시글에 낚여서 퍼 나르거나 이럴 수도 있기 때문에 대국민 홍보 차원에서도 이런 컨트롤센터를 만드는 매뉴얼을 넣었으면 좋겠고요.

또 이번 사고와 관련해서 대규모 희생이 이렇게 났을 때 희생자 안치에, 우리가 이번에 사실 격납고에 안치했다가 날씨가 너무 더워져서 저녁에 부랴부랴 냉동 안치소 만드느라고 고생하셨잖아요. 그래서 이런 부분은 미리 매뉴얼에 넣어서 사고마다 유형이 다른데 준비가 좀 됐으면 좋겠습니다.

○**행정안전부재난안전관리본부장 이한경** 전적으로 공감합니다.

○**이달희 위원** 그리고 재난이 발생하면, 저도 행정부에서 근무한 경험으로는 최고위층이 그 현장에서 근무할 때 수습이 가장 빨리 됩니다. 왜냐하면 다른 부서와의 유기적인 협력도 필요하고 지시를 바로바로 내리고 또 그 현장에서 일어난 일들을 바로 이렇게 대처할 수 있기 때문이거든요.

그런 부분에서 이번에 국민들께 보고를 좀 드리면 국토부장관께서 첫날부터 모든 유족들이 시신을 다 모시고 나갈 때까지 그 공항에서 나오지 않고 현장 지휘를 100% 하신 부분은 정말 이 사고 수습을 좀 빨리할 수 있는 그런 계기가 되지 않았나 해서 앞으로도 우리 두 분, 복지부 이기일 차관도 계시고 또 국토부 백원국 차관도 계속 머물러 계시는 것 저희들이 봤는데요. 앞으로도 이런 중대본을 꾸릴 때 사고가 나면 현장에 관련 부서 최고 책임자가 머물러서 마무리될 때까지 있는 것은 빠른 수습을 위하거나 또 유족들과의 그런 관계에서 소통이나 신뢰감을 쌓는 부분에서는 굉장히 좋은 사례라고 생각해서 앞으로도 우리가 사고가 없으면 제일 좋겠습니다마는 이런 일이 있을 때는 중대본에서 이번 건을 계기로 해서 그렇게 이어 갔으면 좋겠다고 국민들께 이 부분은 보고를 드리는 바입니다.

이상입니다.

○**행정안전부재난안전관리본부장 이한경** 그 부분 제가 잠깐 말씀드리면 재난관리를 꽤 오래한 사람 입장에서 볼 때 담당 부처, 재난관리 주관기관의 장께서 이렇게 적극적으로 하는 경우는 위원님 말씀 주신 대로 수습하는 데 굉장히 큰 도움이 되는 게 맞고요. 그런데 사실 현실적으로는 유가족하고 만나는 것을 다들 두려워하세요. 그럼에도 불구하고 이번에는 우리 장관님께서 역할을 상당히 잘해 주셨다 이렇게 말씀드리고 싶습니다.

○**이달희 위원** 국토부장관님 한 말씀……

○**국토교통부장관 박상우** 당연히 했어야 될 일을 했고요. 하여튼 앞으로도 안전사고 안 생기도록 그렇게 사전에 미리 제도와 현장관리를 철저히 해 나가도록 하겠습니다.

○**위원장 권영진** 이달희 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 전진숙 위원님 질의하겠습니다.

○**전진숙 위원** 오전 질의를 통해서 심리 지원에 관련된 이야기를 했는데 그 이야기를 조금 더 하겠습니다.

오전에도 말씀하셨지만 지금 가지고 있는 국가트라우마센터, 지역에 있는 정신보건센터 체계로는 인력과 전문성에 일정 정도 부족함이 있다고 이야기를 해주셨고 이것을 향후에 어떻게 키워 갈 것인가라고 하는 고민을 갖고 계시는 것 같은데, 국가의 재난대

응 심리 지원 체계라고 하는 측면에서 제가 자연재해나 테러 사건을 많이 겪었던 국가를 보니까 재난경험자의 건강을 장기적으로 연구하고 지원하는 이런 시스템이 되어 있는 데가 있더라고요. 그걸 혹시 장관님 알고 계십니까?

○보건복지부장관 조규홍 아직은 보고받지 못했습니다.

○전진숙 위원 그러십니까? 미국은 9·11 테러 피해자들에 대해서 2090년까지 추적조사와 지원을 하고 있고요, 일본도 동일본 대지진 그다음에 후쿠시마 원전 사고 관련해서 지역 주민의 장기조사와 지원을 진행을 하고 있습니다. 우리 대한민국에서는 세월호가 10년 동안 장기 추적조사를 통해서 지난 2024년에 마무리가 되어 있습니다.

이렇게 하는 이유는 처음에 재난을 당했다고 했던 사람들, 지금 우리가 재난의 피해자라고 하는 재난의 경험자라고 하는 사람들의 풀을 조사를 하고 이 사람들을 등록을 하고 이들을 체계적으로 데이터 관리를 하는 이런 이점이 있는 거고요. 더 나아가서 지속적으로 저희가 항상 트라우마나 이런 것들 때문에 한 달 이내, 한 달에서 세 달, 세 달 이후에 만성적인 극심한 스트레스를 갖는다고 이야기를 하잖아요. 그런 측면에서 건강에 대한 피해를 조기 발견하고 관리할 수 있다고 하는 이점이 있습니다. 그리고 더불어서 맞춤형 지원이 가능하다고 하는 이런 이점도 있고요. 그리고 재난 대비 관련해서 대응 체계를 강화시킬 수 있다고 하는 이런 장점이 있기 때문에 재난경험자의 장기추적 시스템을 만드는 건 굉장히 중요할 것 같습니다. 그래서 혹시 이후에 국가트라우마센터나 이 부분에서 이런 것들을 가져가실 생각이 있으신지 질의합니다.

○보건복지부장관 조규홍 하여튼 이번 사건을 수습하는 데도 국가트라우마센터가 노력을 해야 되겠지만 향후 재난이 발생했을 때 심리 지원을 하기 위한 중추적인 기관으로서 그걸 육성하는 데 있어서 전문 인력 보강, 그다음에 예산, 그다음에 지금 위원님께서 말씀하신 해외 사례를 참고로 한 조직 개편도 검토를 하고 그 조직 개편 시에는 방금 말씀하신 장기추적 연구가 이루어질 수 있도록 하겠습니다.

○전진숙 위원 너무 먼 시간에 이루어지지 않도록 장관님께서 특별히 더 애정을 가지고 섬세한 관리를 조금 진행해 주셨으면 좋겠습니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 유념하겠습니다.

○전진숙 위원 실은 제가 국가트라우마센터 센터장님께 이런 체계를 갖기 위해서 지금 현재 가지고 있는 인력의 한계, 전문성의 한계를 어떤 방식으로 늘렸으면 좋겠는지를 질의를 하려고 했는데 그것은 방금 주신 답변으로 대체를 하고 그것에 대한 것을 주시면 될 것 같고요.

그리고 특별법에 관련해서 저희가 특위에서도 다시 이야기를 하기는 하겠지만 제가 특별히 조금 눈여겨서 보고 있는 부분이 있습니다. 물론 유가족 그리고 전남도 그리고 광주시의 의견들을 지금 받고 계시지요?

특별법과 관련해서는 국토부장관님이 그냥 답변을 일괄 주셨으면 좋겠어요.

혹시 이 특별법과 관련해서 의견들을 낸 것을 전체 취합해서 보신 적이 있으신가요?

○국토교통부장관 박상우 안에 골자는 봤습니다. 제가 조문을 다 읽어 보지는 못했구요. 여야, 여 쪽 야 쪽에 크게 다르지 않은 내용들이 지금 돼 있는 것 같고.

○전진숙 위원 그래서 반드시 특별법, 저희들도 물론 법을 입안하고 이 과정 속에서 유가족의 의견들을 최대한 반영할 수 있도록 노력을 해야 되겠지만 충분히 듣는 시간을 가

지셨으면 좋겠다라는 말씀을 좀 드리고.

특히 오전에도 이야기했던 2차 가해 관련해서 특별법 법안에 명확하게 들어갔으면 좋겠다 하는 의견들이 조금 있습니다. 왜냐하면 이태원 참사 특별법에도 법 조항으로는 들어 있지 않아요. 그 관련된 항목은 있다 보니까 자꾸 그 부분에 대해서 계속 일어났고 또 실은 이태원 참사 관련해서도 모욕을 했던 이런 글들이, 23명이 1심 선고를 받았는데 이들의 83%는 벌금형에 그치는 아주 가벼운 방식으로 처리를 하다 보니까 반복되는 사례들이 놓여 있어서 법안에 꼭 좀 들어갔으면 좋겠다 이야기를 하고 싶고요.

그리고 또 하나, 복지부장관님이 말씀하셔야 될 것 같은데 지금 광주에서 1229마음센터 조성하려고 하고 있는 것 알고 계시지요?

○보건복지부장관 조규홍 예, 그때 저희가 추모식 날 가서 광주시장님께 직접 들었습니다, 권한대행님하고 같이.

○전진숙 위원 그것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○보건복지부장관 조규홍 권한대행님께서 최대한 지원을 하겠다고 말씀을 하셨기 때문에 저희도 실무적으로 어떤 것을 검토해야 되는지 그다음에 어떤 지원이 필요한지를 지금 검토하겠습니다.

○전진숙 위원 속도를 조금 내 주시고요.

○보건복지부장관 조규홍 예.

○전진숙 위원 아침에 박한신 대표님도 말씀하셨던 것처럼 자조모임을 진행을 하지만 그 자조모임을 넘어서서 치유 커뮤니티에 대한 일상회복 프로그램을 반드시 진행을 하고 치유를 위한 공간들이 정확하게 필요하다고 하는 것은 인식을 같이해서 이 부분에 대해서 속도를 좀 내서 지원에 대한 방안을 고민을 해 주셨으면 좋겠습니다.

○보건복지부장관 조규홍 예, 그렇게 하도록 하겠습니다.

○전진숙 위원 이상입니다.

○위원장 권영진 전진숙 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 정준호 위원님 질의하시겠습니다.

○정준호 위원 이진철 부산지방항공청장님 오늘 나오셨습니까?

설 연휴 때도 에어부산 사건 때문에 또 정신없으셨지요? 무안에서도 고생 많으셨는데. 무안공항 활주로 폐쇄에 관해서 제가 여쭙볼 건데요.

지금 4차 폐쇄 기간이 4월 18일까지로 돼 있지요?

○부산지방항공청장 이진철 예, 그렇습니다.

○정준호 위원 4차 폐쇄를 결정하신 주체가 지금 부산지방항공청장님으로 돼 있는데 맞지요?

○부산지방항공청장 이진철 예, 지방항공청장이 그것을 책임지게 되어 있고요.

○정준호 위원 4차 폐쇄 결정 보니까 1차 폐쇄는 무안공항출장소장 공항장님께서 사고 수습을 위해서 자체 판단을 해 가지고 일주일 동안 폐쇄를 했었고, 2차하고 3차는 사고 조사위원회에서 요구해서 폐쇄한 거 맞지요?

○부산지방항공청장 이진철 예, 그렇습니다.

○정준호 위원 그러면 사고 수습, 사고조사 때문에 했는데 4차 폐쇄의 주된 목적을 저희가 뭘로 알고 있으면 됩니까?

○**부산지방항공청장 이진철** 항공기 사고로 파손된 시설물 보수 등이라고 말씀드릴 수 있습니다.

○**정준호 위원** 시설물 보수.

(영상자료를 보며)

PPT 한번 보시면 한국공항공사를 통해서 받아 왔던 파손 시설별 공항 공사계획이 나와 있어서, 지금 사고로 파손된 부분은 2번까지 해 가지고 활주로 진입등, 방위각 시설이 2025년 8월로 예정이 돼 있습니다.

다음 PPT 보겠습니다.

아까 존경하는 손명수 위원님께서도 말씀하셨는데 동체 착륙 시도가 있었는지 없었는지 의심이 들 정도로 동체 착륙에도 불구하고 활주로 상태가 매우 양호해서 이 부분에 대해서는 침하 또는 파손이 없는 걸로 확인이 됐다라고 지금 돼 있습니다.

그러면 아까 말씀하신 것처럼 사고로 인한 파손 보수가 주된 폐쇄 목적이었다라고 하면 2025년 8월 말 정도에는 공항 폐쇄 사유가 소멸되는 걸로 저희가 봐도 됩니까?

○**부산지방항공청장 이진철** 물리적인 시설의 복구는 많이 이루어질 거라고 생각이 되고요.

○**정준호 위원** 그러면 지금 활주로 폐쇄를 반복해서, 폐쇄를 해제해서 재개항도 그때쯤이면 검토가 가능한 시점이 된다고 보면 됩니까?

○**부산지방항공청장 이진철** 그런데 그런 부분에 대해서는 지금 단언해서 말씀을 드리기 힘들 것 같고요.

○**정준호 위원** 어떤 부분 때문에 단언하기가 어려우신 거지요?

○**부산지방항공청장 이진철** 시설공사 관련해서는 8월 정도로 저희가 예상을 하고 있고요. 그리고 성능점검, 안전성 검토, 인가 절차 등등이 또 필요합니다. 물론 두 가지를 같이 진행하면서 패스트트랙으로 진행하는 방법으로 시간을 당길 수는 있겠지만 다른 절차들이 존재하는 것도 있고요.

○**정준호 위원** 다른 절차들이 존재한다? 알겠습니다.

장관님.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 위원님.

○**정준호 위원** 제가 다른 것을 여쭙보려는 것은 아니고 폐쇄하고 폐쇄 해제 규정과 관련된 내용들을 확인을 하려고 하는 건데요.

공항안전운영기준을 보니까 144조에 아까 말씀하신 것처럼 지방항공청장 등이 공항운영자로서 일시적으로 활주로를 폐쇄할 수 있는 결정을 할 수 있게 돼 있습니다. 그런데 제가 규정을 보니까, 과연 언제까지가 이 일시적인 시간적 한계에 해당하는지를 찾아보니까 규정이 특별히 존재하지를 않습니다. 오히려 폐쇄 해제 같은 경우를 보니까 공항운영자가 객관적인 근거를 제시해서 폐쇄 해제를 하는 것으로만 돼 있습니다. 이 규정 내용 들어 보셨지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 확인했습니다.

○**정준호 위원** 제가 생각할 때는 이게 좀 부자연스러운 규제 방식인데요. 자의적인 판단도 개입될 수가 있고 한번 폐쇄가 되면 이게 도대체 언제 정도에 폐쇄 해제가 되는지를 도무지 예측할 수 없는 규정이기 때문에, 제가 생각할 때는 행정 당국이 공항운영자

에게 폐쇄 권고를 하면 공항운영자가 한번 검토한 다음에 수용을 하고 또 운영자가 재개해야 되겠다는 생각이 들면 당국에다가 보고를 하고 당국이 검토한 후에 승인하는 이런 식으로 크로스 체크하는 방식으로 운영이 됐으면 한다는 생각이 들었는데 이에 대해서 의견 한번 간단히 주십시오.

○국토교통부장관 박상우 일단은 파손된 시설이 로컬라이저하고 항공등하고 이런 것이 파손이 됐기 때문에 이게 정밀 계기비행하는 데, 특히 착륙할 때 필요한 시설이거든요. 이게 언제까지 복구가 가능한지 설계를 하고, 예를 들어 공사하는 기간이 있고 또 성능 테스트하는 기간이 있을 것 아닙니까? 그것이 빨리 확인이 되면 바로 로드맵을 제시하는 쪽으로 그렇게 하겠습니다.

○정준호 위원 말씀 잘해 주셨는데 이 로드맵이 언제쯤 제시가 된다고 저희가 보면 됩니까?

○국토교통부장관 박상우 그래서 그것을 제가 뭐라고 지금 말씀드리기는 좀 그렇지만 빨리 서둘러서 정확하게 로드맵을 제시해야 거기에 맞춰서 우선 다른 공항 관련되는, 예를 들어서 여행업이라든지 이런 분들도 계획을 세울 수 있기 때문에 그렇게 지금 조치하고 있습니다.

○정준호 위원 제가 사실 장관님한테 여쭙보고 싶은 게 이 부분이었는데 규정상 문제 때문인지는 몰라도 활주로 폐쇄하고 폐쇄 해제 또 재개항과 관련된 로드맵 제시하는 기준 같은 게 지금 안 정해져 있는 것 같습니다. 그래서 이런 부분도 한번 고민을 해 보셔야 될 부분인 것 같고요.

실제로 제가 장관님한테 여쭙본 것처럼 지금 재개항과 관련된 로드맵이 전혀 확정인 안 돼 있는 상황이다 보니까, 제가 연휴 중에도 장관님께 지금 광주공항에 국제선 임시 유치 가능성이 있는지 이런 부분 문의한 사실이 있잖아요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○정준호 위원 그러다 보니까 지금 광주·전남 지역의 관광업계에서 여행객 모집한 것 취소라든지 환불이라든지 이런 부분 때문에 굉장히 힘들어하는 부분이 있는데 지금 어떠한 대책을 못 세우고 있는 상황입니다.

○국토교통부장관 박상우 잘 이해합니다.

○정준호 위원 그래서 제가 한번 당부드리고 부탁드리고 싶은 것은 방금 말씀하신 것처럼 로드맵을 지금 곧 수립을 하든지 검토를 하셔야 될 건데 그 과정에서 관광협회라든지 광주시나 전남도라든지 이런 지자체와 관련 다 포함해 가지고 관련자들이 포함이 된 상태에서 로드맵 검토가 이루어지고 수립될 필요가 있어 보입니다, 일방적인 통보보다는요. 이런 부분들을 한번 약속해 주실 수 있습니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 열린 소통의 포지션을 가지고 할 텐데요. 일단은 기술적인 문제가 정해져야 되기 때문에 그것은 기술파트의 검토사항을 지자체나 관련된 업계에 알려 드리고, 또 거꾸로 그쪽에서 예를 들어서 무슨 행사가 있거나 이런 게 있지 않겠습니까? 언제까지는 좀 해 주면 좋겠다고 이야기를 하면 가능하면……

○정준호 위원 하나만 더 말씀드릴게요. 시간이 없어서 하나만 제가 더 물어볼게요.

그러면 지금 여행업계에서 보니까 국적항공사 취소수수료 면제라든지 환불조치라든지 이런 부분 요청하고 있는데 이 부분도 검토해 주십시오.

○**국토교통부장관 박상우** 예. 그런 것은 문화부에 지원하는 기금이 있어서, 저리에 자금 지원을 하는 게 있습니다. 그래서 그게 적용이 되도록 관계 부처 간 협의를 하도록 하겠습니다.

○**정준호 위원** 이상입니다.

○**위원장 권영진** 정준호 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 국민의힘 간사이신 김은혜 위원님 질의하시겠습니다.

○**김은혜 위원** 제주항공 김이배 대표님 나오셨나요?

대표님 오랜만입니다.

2년 3개월 전으로 넘어가 볼까 합니다. 아까 제가 제기했던 22년 11월에 간사이에서 회항을 했던 제주항공 HL8303을 말씀드리고 싶습니다. 그때 엔진 내에 블레이드 결함이 발견됐지요. 그리고 그 직전에 상공에서 조종사가 버드 스트라이크를 신고했지요. 맞습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 신고가 아니고 버드 스트라이크 서스펙티드라고 하는 그 걸 적게 돼 있습니다.

○**김은혜 위원** 대표님, 본질에 좀 집중해 주시고요. 조종사가 버드 스트라이크를 신고하고 그 뒤에 엔진이 정지된 것으로 12월 31일 날도 브리핑을 하셨습니다.

당시에 결함 블레이드가 발견이 됐는데 그 결함 블레이드에 대해서는 다른 항공기에 대해서 어떻게 조치를 취하셨습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 발견이 된 게 아니고 그때는 바로 엔진을 일본 현지에서 내리게 됐고요. 거기서 직접……

○**김은혜 위원** 대표님, 계속 말꼬리를 잡으시면 안 된다고 생각합니다. 유가족이 본다고 생각하시고요.

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 거기서 직접 MRO로 이송을 했습니다.

○**김은혜 위원** 저는 제주항공이 제작 결함이 발견된 블레이드에 대해서, 다른 항공기까지 추가로 발견된 결함 블레이드에 대해서 어떤 조치를 취하셨는지 묻고 있습니다. 모르세요?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 23년 말씀입니까?

○**김은혜 위원** 대표님, 다시 조사하셔서 저희 의원실에 보고해 주시기 바랍니다.

지금 사고의 중대성을 아직도 모르고 계시다고 저는 생각을 하는데 당시에 간사이에서 엔진이 정지됐던 그 제주항공 기종과 똑같은 엔진 모델이 이번 무안공항에서의 제주항공 블레이드 모델과 같습니다. 그러면 이렇게 결함 블레이드가 발견되면서 국토부에는 블레이드의 교환주기를 단축했고 결함 블레이드를 사용 중인 다른 비행기의 10개 엔진 전체를 교환 완료했다고 보고했습니다. 그런데 왜 지금 기억이 안 나시지요, 이 중요한 사고에?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 엔진은 동일한 엔진이고 그 부분은 22년 상황과 다른 상황입니다. 그래서 노르웨이 전 항공이 사용했던 엔진에 대해서 전체적으로 점검하고 교환을 했던 부분입니다.

○**김은혜 위원** 그러면 교환을 했으면 HL8088, 즉 무안에서 사고가 났던 그 항공기도 블레이드 교환했습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 정확하게 그 엔진인지는 제가……

○김은혜 위원 똑같은 엔진이라니까요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 엔진은 동일합니다. 국제적으로도……

○김은혜 위원 블레이드 모델도 같습니다. 대표님, 제가 확인을 했습니다. 어떻게 제가 대표님보다 더 잘 알고 있습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 블레이드는 엔진 정비가 들어갔을 때 교환하는 주기가 있습니다.

○김은혜 위원 대표님 들어가십시오.

저희 의원실에 해당 HL8088 블레이드도 교체를 했는지 알려 주시기 바랍니다. 오늘 안으로 알려 주십시오.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예.

○김은혜 위원 이승열 단장님, 말씀 주신 대로 CFM 인터내셔널의 사조위 불참이 유가족분들의 우려가 있을 수 있지만 아까 GE와 사프란이 각각 참석한다고 이야기를 들었습니다. 그럼에도 불구하고 엔진이 프랑스로 옮겨질 때까지 걱정되시는 바가 있을 것 같은데 언제 가지요, 프랑스로? 엔진이 옮겨지는 게?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 지금 그 분야에서는 협의 중에 있습니다. 그래서 계획 중으로는 프랑스 사프란으로 갈 생각을 가지고 있는데, 그래서 저희 엔진 운반하는 과정 절차……

○김은혜 위원 시기는 아직 결정이 안 됐습니까?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 저희 계획으로는 빠르면 한 2월 말 아니면 3월 초 정도로 계획하고 있습니다.

○김은혜 위원 저는 엔진이 넘겨지기 전에 사고 현장에 있을 때부터 유가족이나 국가가 추천하는 엔진 제조 전문가가 보장돼 조사가 진행돼야 된다고 생각합니다. 왜냐하면 GE와 사프란 측이 각각 나온다면 우리 측에서도 대항력을 갖고 조사에 임해야 유가족의 시선에서 확고하게 준비가 될 것이라고 생각하기 때문입니다.

단장님 계시고요.

차관님, 이에 따라서 사조위에 유족이나 국가가 추천하는 엔진 제조 전문가 합류를 강력하게 요청드리는데 어떻게 검토하실 수 있을까요?

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서는 위원님 말씀도, 대항력을 갖춰야 된다는 측면에서는 이미 있으신 말씀이시고요. 또 국제적인 룰에 따라서 그 부분에 참여할 수 있는지에 대해서는 그 부분도 검토가 돼야 될 것 같습니다. 그래서 종합적인 검토를 거쳐서 별도 한번 보고를 드리도록 하겠습니다.

○김은혜 위원 예, 알겠습니다.

단장님, 또한 제가 여쭙보고 싶은 것은 사실 아까 존경하는 손명수 위원님 말씀하셨을 때……

오늘 주종완 실장님 나와 계시나요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 예.

○김은혜 위원 주종완 실장님, 당시에……

1분만 더 주실 수 있으십니까?

아마 블랙박스에 저장이 안 됐고 전원이 없었다라는 추정하에 실장님께 말씀드렸을 때 실장님이 전원이 없었던 부분에 대해 그렇게 추정이 되고 있다라고 말씀드린 부분 때문에 지금 엔진 셧다운에 대한 논란이 계속 있었던 것 같습니다.

실장님은 괜찮습니다. 단장님께 말씀드리겠습니다.

그래서 단장님, 이렇게 되면 다시 복행을 하는 과정에 있어서 분명히 그 당시 저희 국토위에서는 관제탑과의 교신이 있었고 블랙아웃이 됐다 하더라도 관제탑과의 교신 같은 간접적 증거를 통해서 사고 원인을 저희가 조명하는 것으로 당시에 장관님 포함해서 제가 들었습니다. 그러면 그 안에서는 분명히 엔진과 관련해서도 관제탑과의 내용이 있었을 거라고 저는 판단하고 있는데요.

지금 제가 이 법을 보니까 항공철도사고조사법상의 정보의 공개금지 조항이란 임의규정이 공개할 수 없다는 것은 아닙니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

확대해석하기 전에 유가족 그리고 우리 특위 위원에라도 정보가 공개될 수 있도록 관제탑과의 교신 내용에 대해서 공유를 촉구를 드립니다.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 그 부분에 대해서 설명을 드려도 되겠습니까?

○**김은혜 위원** 예, 그럼요.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 지금 위원님께서 말씀을 해 주신 부분 잘 이해를 했습니다. 그리고 유가족분들께서도 그 부분에서 많이 말씀을 해 주셨는데 정보 공개금지에 대한 내용은 저희 항공철도사고조사법률 이외에도 ICAO에서 이미 그것을 규정을 지어서 정보 공개금지에 대한 내용을 적어 놨습니다.

그래서 그것을 적어 놓은 이유가 보면 여기에 정확하게 나와 있는 것처럼 사고조사에 영향을 줄 수 있거나 또는 개인의 사생활에 침해할 줄 수 있는 경우는 정보 공개를 금지하도록 돼 있습니다.

그런데 저희가 조사를 하는 와중에 보면 이 개인의 사생활 침해라고 하는 부분에 관계가 돼 있는 게 사실은 거기에 관계가 돼 있는 조종사 또는 관제탑의 컨트롤했던 컨트롤러 이 부분도 사실 관계자가 될 수 있고요. 그다음에 공개를 함으로써 더 혼란이 올 수 있다, 그런데 저희가 공개를 하지 않겠다는 의미가 아닙니다.

공개하는 시기와 그다음에 방법에 대해서 설명을 제가 아까도 좀 드리고 싶었던 내용이 그건데 뭔가 하면 공개를 하는데 저희가 공개하는 방법에 지금 음성으로 들어 있는, 바로 이 다이렉트로 들어가 있는 음성 공개를 절대로 하지 않겠다는 말씀을 드리는 거고요. 대신에 조사하는 와중에 어떤 부분이 좀 더 확인이 됐을 경우에는 그것을 서머리해서 그 부분을 부분적으로 공개를 할 수가 있고, 나중에 최종적으로 저희가 조사보고서의 내용에는 사고와 연관성이 있는 내용에 대해서는 그 부분을 스크립트해서 그것을 최종 보고서에 기록을 할 것이고 그리고 기록한 이후에 그 내용에 대해서 분석까지도 다 포함을 시킬 내용입니다. 그래서 공개를 하지 않겠다는 의미가 아니고 이런 절차대로 공개를 하겠다는 의미를 말씀드리겠습니다.

○**김은혜 위원** 알겠습니다. 4분이 사라졌기 때문에 더 투명하게 해 달라는 요청이었습
니다.

감사합니다.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예, 알겠습니다.

○**김은혜 위원** 이상입니다.

○**위원장 권영진** 김은혜 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 더불어민주당 간사이신 이수진 위원님 질의하시겠습니다.

○**이수진 위원** 위원장님, 질의 전에 자료 요구와 관련된 의사진행발언 잠깐 좀 드려야
될 것 같습니다.

○**위원장 권영진** 예, 하십시오.

○**이수진 위원** 제가 경찰청에 자료 요청을 드렸는데 답변이 오기는 왔는데 궁금한 내
용이 적시가 안 돼서 답변이 왔습니다.

국회 특위에서 전체적인 수사 상황을 보기 위해서 전혀 피의자를 특정할 수 없는 익명
그리고 추상적인 내용으로 종결 처리된 건들 현황이라도 좀 알려 달라고 요구를 드렸는
데 이게 저만 궁금해서 이런 요구를 하겠습니까? 유가족 대표분이 워낙 점잖고 이성적
으로 모든 것들을 해결하기 위한 노력을 하기 위해서 최대한의 노력을 하고 계시는 모습
을 보면서, 그렇지만 실제적으로는 2차 가해가 심각하게 벌어졌고 아까 경찰청에서 설명
한 대로 사이트 폐쇄하고 글 지우고 사라지고 이러면 더 이상 수사가 불가능하다 이렇게
만 얘기를 하시는데 이게 그렇게 넘어가기에는 너무나 치명적인 그런 문제들이 있단 말
입니다.

그렇다면 경찰청에서 최대한 최선을 다해서 이 많은 200, 거의 300여 건이나 되는데
그리고 인터넷상에도 남아 있는 것들이 여전히 있고 그러면 좀 더 적극적으로 뭔가를 해
야 되는데, 그렇다면 전반적인 상황들에 대해서 좀 알려 주셔야 되거든요. 너무나 거부하
는 것이 오히려 유가족들에게 별로 도움이 되지 않겠다 저는 이런 생각이 들어서 다시
한번 자료 요구를 드리는 바이고요.

그리고 부산지방항공청 자료는 아직 제가 못 받았다는, 언제 받을 수 있는지 그 기한
이라도 답변을 당연히 주셔야 되는 거 아닌가.

그리고 또 하나는 이번 사고의 기체 결함 여부도 중요하지만 무리한 운행에 정비가 제
대로 이루어졌는지가 매우 중요합니다, 여러 위원님들도 지적을 해 주셨고.

사고 항공기 정비 이력, 엔진 및 랜딩기어 결함 및 정비 이력, MEL 규정에 따른 정비
이월 이력 등을 요구했습니다. 그런데 아직 답변이 없습니다. 이게 소관 부처에서 제주항
공 협조가 필요하다 이런 이유가 있다면 관련해 가지고 협조 받아서 제출해 주시기 바
랍니다. 여러 자료들이 여전히 안 온 것이 상당합니다. 서둘러서 자료제출해 주기를 다시
한번 위원장님께 요청을 드리면서, 어떤 자료는 지금 존경하는 김은혜 간사께서도 질의
를 하는 과정에서 여러 가지 궁금한 것들이 있는데 혼란이 있을 수 있어서 당장은 오픈
할 수 없다 뭐 이런 얘기들을 단장님께서도 하시고 그러는데, 실제로는 정보위나 이런
경우는 위원들만 따로 모여서 다른 형식의 보고를 받기도 합니다. 마냥 몇 달씩 기다리
면서 저희가 아무것도 모르고 지나갈 수는 없는 상황이기 때문에 관련해서 어떤 형태로

든 저희가 보고를 받을 수 있도록 그렇게 조치를 취해 주실 것을 요청드립니다.

○위원장 권영진 이수진 위원님 잘 알겠습니다.

우선 이호영 경찰청장직무대행님, 경찰에서 요구했던 자료 그거 못 줘니까?

○경찰청장직무대행 이호영 경찰청 차장입니다.

수사 진행 중인 경우에는, 원래 아직 특정되지 않은 경우에는 피의자 도주나 증거인멸 우려가 있어서 저희가 수사에 지장을 줄 수 있어서 제출이 어렵다고 말씀을 드렸습니다. 다만 위원님께서 말씀하신 종결된 거나 이런 경우, 종결이 41건이 종결이 됐는데요 그중에 고소 취소가 21건, 입건 전 조사 등이 13건 정도고요. 나머지 수사 중지가 한 5건, 수배 등 이렇게 돼 있습니다. 실질적으로 고소 취소된 거 빼놓고 입건 전 고소 취소된 것이 한 반 정도 됩니다. 이런 분야와 같이 명백히 종결된 것은 차후 위원님께 별도로 보고를 드리든지 하겠습니다.

○위원장 권영진 나머지 국토부 자료들……

○국토교통부장관 박상우 국토부 관련되는 자료는 존경하는 이수진, 책상에 한 장씩 지금 위원님들 현안질의하시면서 자료 요구한 거 목록을 정리를 했는데요. 우리 실무자들이 하면서 이수진 위원님 지적하신 사항, 요청하신 사항을 대부분 위성곤 위원님하고 중복으로 요청하셨는지 함께 포함이 돼 있습니다. 예를 들면 최근 2년간 사고기 정비 이력 이런 것들은 즉시 제출하도록 그렇게 분류가 되어 있고요. 최대한 빠른 시간 내에 제출하도록 하겠습니다.

그리고 정보 공개 관련해서 사실은 저희도 궁금하고 위원님들도 궁금하고 모든 사람들이 다 궁금한데 저는 이거 하나만은 우리가 다 같이 좀 컨센서스를 이루었으면 어떨까 하는 생각이 듭니다.

요즘 모든 일에 있어서 이 과정의 정당성이라든지 투명성 이런 것들이 굉장히 중요하게 여겨지지 않습니까? 그래서 만약에 정보가 너무 일찍 공개가 되어 가지고 조사 결과에 영향을 줬다든지 이런 오해를 받게 되면 오히려 유족들이 나중에 보상을 받을 때 제가 생각할 때는 마이너스가 될 우려도 있습니다.

예를 들면 결국은 보험회사가 보상금을 지불해야 되는데요. 보험회사가 대한민국 정부의 사고조사위원회와 미국 NTSB 등등이 합동으로 조사한 내용이 중간에 무슨 컨테머네이션(contamination)이 있었다든지 이런 식으로 시비가 붙기 시작하면 결국은 유족들이 보험금을 늦게 지급받게 되거든요. 그래서 그런 일이 안 생기도록 잘 단도리를 해 가면서 최대한 알려 드릴 건 알려 드리겠다는 말씀을 드리겠습니다.

○위원장 권영진 잘 알겠습니다.

이수진 위원님 질의하십시오.

○이수진 위원 질의드리겠습니다.

조규홍 보건복지부장관님, 사회적 처방이라는 얘기를 좀 알고 계시나요?

○보건복지부장관 조규홍 예, 들어 봤습니다.

○이수진 위원 사회적 관계 또 이런 사회적 처방을 통해서 활력을 지원하는 그런 프로그램이라고 들었습니다. 참사 트라우마뿐만 아니라 고립, 고독 문제를 해결하기 위해서도 활용이 된다고 하는데요.

다시 한번 강조드리지만 대형 참사 후에 생존자와 유가족이 겪는 외상 후 스트레스 장

에는 현재도 문제지만 앞으로가 더 큰 문제입니다. 지금 트라우마 치료를 위해서 수고가 많으신데 더욱 노력할 부분이 있어 보입니다.

참사 피해자의 트라우마 극복을 위해서 2018년 영국이 실시한 이 사회적 처방 서비스, 작년 기준 32개 나라에서도 도입한 것으로 알려져 있습니다. 우리나라도 좀 적극적으로 도입할 필요가 있고 이번 참사의 피해자분들을 위해서 지원을 고려해야 된다고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○보건복지부장관 조규홍 예, 저희가 이 내용을 보고 영국 사례 등 선진국 사례를 봐서 필요할 경우에는 특별법에 반영할 수 있도록 검토하겠습니다.

○이수진 위원 그리고 현행 정신건강 복지법에서 보면 국가트라우마센터의 지원 대상이 나와 있습니다. 재난이나 사고로 정신적 피해를 입은 사람과 가족, 재난이나 사고 상황에서 구조, 복구, 치료 등 현장 대응 업무에 참여해서 정신적 피해를 입은 사람으로 규정하고 있습니다. 맞지요?

○보건복지부장관 조규홍 예, 맞습니다.

○이수진 위원 그런데 이번 참사가 대형 참사였던 만큼 현장 수습을 위해서 여러 일들이 있었습니다. 특히 자원봉사자들을 기억하고 계실 겁니다. 직접 이런 업무에 참여하기도 했습니다. 그래서 이분들에 대한 트라우마 관리와 지원도 필요하다고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○보건복지부장관 조규홍 지금도 저희가 그 조항을 좀 넓게 해석을 해서 지원을 해드리고 있는데 만일 법에 그게 명확하게 되면 더 지원하는 데 원활하게 이루어질 수 있을 거라고 생각이 됩니다.

○이수진 위원 제가 제도개선 준비를 하고 있는데요 적극적인 협조 다시 한번 당부드립니다.

○보건복지부장관 조규홍 예.

○이수진 위원 행안부의 이한경 본부장께 질의드리겠습니다.

유가족분들 중에는 부모님이 돌아가셔서 줄지에 소년소녀가장이 된 유족 또 홀로 남겨진 나이 든 어르신 그리고 당장 학비가 없어서 대학 등록을 못 하게 된 청년도 있습니다. 다양한 방법으로 정부에서 지원을 하겠다고 말씀을 하고 계시는데요. 지금 대한적십자사 그리고 전국재해구호협회 그리고 사회복지공동모금회 3개 단체에서, 국민 여러분들께서 감사하게 성금을 모아 주셨고 지금도 여전히 모으고 계시지요.

그런데 여러 논의가 필요한 것으로 알고 있습니다. 배·보상 문제가 상당한 시간이 걸릴 수 있는 만큼 굉장히 어려운 시기에 좀 신속하게 지원을 할 필요도 있다 이렇게 생각을 합니다.

그런데 지금까지 유가족에게 지급된 긴급생계비는 1월 10일에 1차로 일인당 300만 원 수준에 불과한 것으로 알고 있습니다. 국민들께서 감사하게 성금을 계속 많이 모아 주시는 것 정말 중요하고 우리 사회가 참 큰 의미를 담고 있다라고 저는 생각을 합니다. 앞으로도 계속 저희가 노력해야 될 부분이라고 생각하고요.

그런데 생계가 시급한 분들 이분들을 위해서 소액이라도 적시에 신속하게 지원을 해야 된다 이렇게 저는 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○행정안전부재난안전관리본부장 이한경 그 문제 관련해서 민감한 부분이 좀 있는데요.

일단은 저희가 2월 15일 사십구재 때까지 성금 모금한다는 말씀 드리고요. 현재 약 130억 정도 모금이 됐습니다.

관련해서 저희가 지원을 하게 되면 배분위원회를 통해서 아마 빠르면 3월 초쯤 지원이 가능할 것 같습니다. 다만 그 시기 결정이나 방법에 대해서 저희 쪽에서 일방적으로 결정하는 게 아니고 유가족의 의견을 전적으로 존중을 해서 진행을 하려고 그러합니다. 그래서 그런 과정에 있다는 말씀을 드리겠습니다.

○**이수진 위원** 유가족분들과 상의하고 해야 되는데, 우리가 재난 상황이 생겼을 때 적정 타이밍 그리고 그 상황에 따라서 적극적으로 대처해 줘야 될 필요가 있습니다. 아무래도 사각지대 발생합니다. 아무리 잘 챙긴다 하더라도 실제로는 그 깊은 사정과 어려움을 저희가 충분히 모를 수 있습니다. 그래서 유가족 대표를 비롯한 분들과 상의를 계속하시면서 무엇보다도 신속하게 적극적으로 검토하셔서 진행을 해 주시는 게 저는 좋아 이렇게 판단을 합니다.

○**행정안전부재난안전관리본부장 이한경** 예, 위원님 말씀 공감하고요. 유가족이 가장 원하는 그 타이밍에 맞춰서 지급하도록 그렇게 하겠습니다.

○**이수진 위원** 이상입니다.

○**위원장 권영진** 이수진 위원님 수고 많으셨습니다.

이상으로 위원님들의 보충질의를 모두 마치도록 하겠습니다.

혹시 더 질의하실 위원이 있으시면 추가질의 시간을 3분 더 드리도록 하겠습니다.

백선희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**백선희 위원** 감사합니다.

보건복지부장관님에게 말씀드리겠습니다.

시간이 제한돼서 그냥 제가 죽 말씀을 드릴게요.

아까는 제가 부모님을 잃은 어린아이들 말씀을 드렸는데 사실은 성인이지만 우리가 돌봐야 되는 대상자가 또 있는데요. 성인 중증장애거든요. 그런데 이번에 부모님을 참사로 모두 잃은 성인 중증장애 자녀가 1명 있는 걸로 알고 있습니다.

그래서 현재 장애인활동 지원법에 의해서 지금 8시간 지원을 받고 있는데 나머지는 사실은 부모님들이 돌봐 주셨겠지요. 그런데 지금 그러지 못한 상황에서 활동 지원을 조금 더 해야 되는데 현재 특별지원급여라고 하는 것이 있더라고요. 그런데 지금 한 달에 20시간밖에는 되지 않아서 이 특별지원급여로 한다고 하더라도 충분히 보호를 해 줄 수가 없는 상황입니다. 그래서 이번에는 재난 상황이고 조금 특별한 경우이기 때문에 특별한 조치를 해 주셨으면 좋겠다는 생각이 들고요.

사실 이 아이를…… 아, 아이가 아니지요. 성인 중증장애 이분이 이후에 어떻게 생활을 하셔야 되는지 좀 고민이 되기도 하는데 현재 발달장애인 긴급돌봄서비스도 있는 걸로 알고 있습니다. 그런데 이게 1회 최대 7일 그래서 연 30일, 매우 제한적이어서 한 분밖에 안 계시기 때문에, 이분이 또 일상을 회복하고 살아가실 수 있도록 누구의 돌봄을 받아야 되는지 고민을 하고 다음 회의 때 말씀을 해 주시면 감사하겠습니다.

이상입니다.

○**보건복지부장관 조규홍** 예.

○**위원장 권영진** 수고하셨습니다.

이달희 위원님.

○이달희 위원 경찰청 직무대행님, 이번에 정말 국과수의 DNA 조사가 얼마나 소중한 게, 저희들 수습하는 데 굉장히 고생을 많이 하셨으니까 좀 치하를 해 주시고요.

복지부 이기일 차관님, 전국에 이번에 우리 유족들하고 대면이 없었던 분들이 국과수의 DNA 조사하는 감식원들하고 장례지도사라는 분들이 있으시지요?

○보건복지부제1차관 이기일 예, 있습니다.

○이달희 위원 전국에 몇 분 정도 계시나요?

○보건복지부제1차관 이기일 정확한 숫자는 모르겠는데 지난번에 회장님이……

○이달희 위원 지금 제가 알기로 한 7000명 가까이, 그때 가서 장례지도사님들께 굉장히 감사드린다고 인사를 했더니만 숙제가 있더라고요. 장례지도사들은 사단법인이 안 돼서, 혹시 분파가 안 되고 하나로 모아졌다면, 이번에 굉장히 봉사를 많이 한 걸로 알고 있는데요. 그래서 한번 검토해서 저한테 좀 알려 주시겠습니까? 장례지도사분들도 고령 사회 맞아서 이분들을 재교육도 하고 여러 가지 이런 사단법인화하는 것 굉장히 해야 될 시점이라고 생각하거든요.

○보건복지부제1차관 이기일 조만간에 만나기로 했습니다.

○이달희 위원 그렇습니까? 긍정적으로 검토해 주시기 바랍니다.

○보건복지부제1차관 이기일 알겠습니다.

○위원장 권영진 이달희 위원님 수고 많으셨습니다.

다음, 전진숙 위원님 말씀해 주십시오.

○전진숙 위원 짧게 하겠습니다.

계속 저에게도 민원이 들어온 사안이어서, 원래는 이 질문에 관련된 것은 문체부 소관 이기는 한데 어쨌든 주 소관 부처가 국토부장관님이시니까 이후에 보고를 해 주시라는 의미로 말씀드리겠습니다.

앞에서도 계속 말씀하셨던 것처럼 무안국제공항 정상화까지는 시간이 상당히 많이 걸리는 것 같습니다. 그래서 무안공항이 지금 현재 그 상태이다 보니까 실은 계속적으로 여행사들이 굉장히 어려움을 지금 겪고 있어요. 그러니까 비행기를 선약했던 분들에게 다 그것을 환불해 줘야 되는 상황이고 또 비행기 예약을 했던 시스템에 그 돈은 그대로가 있어서 환불이 안 되는 이런 상태이다 보니까 저를 비롯해서 여기 계시는 많은 특위 위원님들을 찾아뵙면서 어려움 호소를 조금 하고 있는 상황입니다.

그래서 이분들이 요구하는 것들은 크게 보면 세 가지 정도예요. 재난 업종으로 지정해서 펀셋 지원을 할 수 있는 방안이 없겠냐 이것을 조금 찾아 달라고 하는 요청이 있으시고요. 그리고 여행사 직원의 고용유지지원금이 6개월 이상 지원될 수 있도록 해 달라고 하는 문제 그리고 코로나 대출금 상환유예 등에 관련된 부분에 대해서 여행사가 실제로 손실하고 있는 부분에 대한 어떤 손실 보전을 위한 추경예산 편성을 좀 해 달라고 하는 이런 요청이 실제로 있고, 너무 절박한 마음으로 지금 국회에 계속 다니고 계시는 것으로 알고 있습니다.

그래서 처음에 말씀드린 것처럼 국토부장관님의 소관 부서 업무는 아니기는 하지만 문체부 기획재정부 등과 관계 부처들 회의를 통해서 이 부분에 대한 별도 보고를 해 주시면 감사하겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다. 아까 정준호 위원님이 질의하신 내용 중에 여행 업계의 어려움을 지원하기 위한 문화체육부의 관광진흥개발기금 특별용자 같은 것 제가 알선을 알아보겠다라고 답변을 드렸는데요. 마찬가지로 차원에서 관계 부처와 잘 협의를 해서 따로 보고를 한번 드리도록 하겠습니다.

○전진숙 위원 이상입니다.

○위원장 권영진 다음, 손명수 위원님.

○손명수 위원 장관님, 제가 오전에 말씀드린 것 확인만 좀 하려고 그러는데요.

진에어는 내보내기로 하셨습니까?

○국토교통부장관 박상우 그 이후에 지금 확인을 못 해 봤는데요. 그런 쪽으로, 저희가 더 이상 사고조사에 필요하지 않거나 또 이륙하는 데 다른 위험 사항이 없으면 이륙을 안 시킬 이유가 없을 것 같습니다. 그렇게 판단을 하도록 하겠습니다.

○손명수 위원 그러니까요. 그래서 1월 20일 자로 초동조사도 끝났고, 잘 아시겠지만 항공기가 굉장히 고가의 자산인데 이유 없이 잡아 둘 이유는 없을 것 같거든요. 괜히 나중에 국토부 또 진에어로부터 클레임 당할 수도 있을 것 같습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 잘못하면 또 그럴 소지도 있기 때문에 이유 없이 행동할 수는 없습니다.

○손명수 위원 그 결과를 알려 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예.

○위원장 권영진 이수진 위원님.

○이수진 위원 전진숙 위원님께서 관광 서비스업에 종사하시는 분들의 어려움에 대해서 말씀을 주셔서 방금 장관께서 관광진흥기금, 문체위에서 관리하는 그 기금 얘기를 하셨는데 그것은 실제로는 충분하게 지원이 가능한 것 같지는 않습니다. 대출을 해 주는 이런 조건들이 정도인 것 같고 실제로는 저희 특별법을 통해서 이분들도 지금, 피해 사례 통계 낸 것을 봤거든요. 상당한 피해를 입고 계시고 폐업을 하거나 생계에 위협이 있거나 아무래도 그런 분들이 어려워하고 있습니다.

실제로 저희가 코로나 때도 항공사라든지 관광업 종사하는 분들 고용 유지를 위해서 노동부에서도 그렇고 예산 지원을 하거나 기간을 연장해 주거나 지원할 수 있는 근거들을 마련해 주고 그랬거든요. 특별한 상황에는 특별한 법이나 제도를 통해서 보완해 주기도 합니다. 그래서 그런 것들도 같이 저희가 함께 검토해 볼 필요가 있다 그런 말씀을 드립니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 위원님 지적에 전적으로 동의하고요. 그렇게 한번 정부 내에서 논의를 하도록 하겠습니다.

○위원장 권영진 김은혜 위원님.

○위성곤 위원 1분만 하겠습니다.

○위원장 권영진 김은혜 위원님 하시고 위성곤 위원님.

○김은혜 위원 저는 장관님께 자료제출을 요구드립니다.

지난 22년 11월에 간사이에서 인천으로 가던 제주항공 회항과 관련해서, HL8303입니다. 그 당시에 관제에 버드 스트라이크 보고를 하고 엔진 결함으로 나중에 판명된 이후에 결함 블레이드 10개를 교환했다라고 하는 보고를 한 것으로 알고 있는데요. 그 교체

된 엔진이 어느 기체인지, 이번 무안에서 사고가 났던 제주항공 HL8808도 포함이 됐는지, 만약에 똑같은 블레이드를 쓰고 있는 HL8808을 교체하지 않았다면, 엔진 교체를 하지 않았다면 국토부 차원에서 어떤 조치를 취할 수 있을지 다음 주 안으로 저희 의원실에 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 검토해서 보고드리겠습니다.

○김은혜 위원 예, 감사합니다.

○위원장 권영진 위성곤 위원님.

○위성곤 위원 에어부산 사고 관련해서, 화재가 발생했잖아요. 화재 발생 원인을 충전 보조배터리로 보고 있는데 요새 겨울철이어서 많은 분들이 사실은, 핫팩 아시지요? 핫팩을 많이 갖고 다니시거든요? 저희들도 갖고 다니시는 분들이 계신데 혹시, 제가 볼 때 조사를 하실 때 그 부분도 한번 고려할 필요가 있겠다라는 생각이 들어서요. 왜냐하면 핫팩의 온도가 생각보다 높습니다. 그래서 보조배터리랑 같이 있었다면 화재 위험성이 충분히 있다고 생각이 되거든요. 물론 전문가가 아니지만 그런 우려가 있고 또 그런 우려가 있어서 그러면 핫팩을 가지고 비행기를 탑승하게 하는 게 맞는 건지에 대한 그런 검토들도 좀 필요하겠다 생각이 들어서 말씀을 드립니다.

검토해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 지금 화재 원인은 감식 중에 있고요. 다양한 가능성을 열어 놓고, 보조배터리라고 언론에서 나오지 지금 정부에서 공식적으로 확인은 한 바가 없는 것으로 제가 알고 있습니다. 다만 다들 추론이 그렇게 지금 흘러가고 있는데 하여튼 최대한 빠른 시간 내에 사고 원인을 밝혀내야 되고 그래야 또 대책도 세우고 할 텐데 하여튼 가능성은 굉장히 광범위하게 열어 놓고 지금 보고 있습니다. 보고 있고, 핫팩 문제는 조금 더 심도 있게 논의를 해서 다시 한번 결론을 내도록 하겠습니다.

이상입니다.

○위원장 권영진 더 이상 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 질의할 위원님이 안 계시면 질의를 종결하겠습니다.

혹시 회의를 마치기 전에 박상우 장관님 비롯해서 국무위원석에 계신 장차관님들 하시고 싶은 말씀 있으시면 하십시오.

○국토교통부장관 박상우 제가 국회 상임위 오면 늘 느끼는데 위원님들이 정말 조사도 광범위하게 하시고 또 아주 폭넓게 저희가 미처 눈길을 주지 못했던 것까지 다 이렇게 지적들 해 주셔서, 늘 그렇지만 상임위에서 오늘 특위에서도 굉장히 많은 내용을 저희가 새로이 깨닫고 또 앞으로 저희가 하고자 하는 일에 큰 도움이 되었습니다. 그래서 앞으로 그런 주신 말씀들을 잘 받들어서 제도개선과 또 현장의 차질 없는 집행에 애써서 노력하겠습니다.

아까도 말씀드렸듯이 지금 사고조사를 철저히 원인 규명하고 하는데 나중에 책임 문제까지 연결되고 또 배상 문제까지 연결되는 것이고 그게 결국은 유가족들에게 가는 문제가 있어서 유가족들의 이익을 잘못하면 해할 수 있는 그런 가능성이 있는지 없는지는 단계 단계마다 우리가 짚어 보고 가야 되지 않을까 하는 그런 말씀을 제가 한번 더 기우로 드립니다.

오늘 정말 좋은 시간이었고 다시 한번 이 사고에 대해서 죄송하다는 말씀을 드리고 앞으로 사고 예방을 위해서 최선을 다하겠습니다.

○위원장 권영진 더 이상 말씀하실 분들 안 계십니까?

장관님, 괜찮으시겠습니까?

○보건복지부장관 조규홍 예.

○위원장 권영진 그러면 오늘 회의를 마무리하면서 12.29 여객기 참사의 희생자와 유가족 여러분들께 다시 한번 깊은 애도와 위로의 말씀을 드립니다.

그리고 위원장으로서 몇 가지만 의견을 드리겠습니다.

먼저 오늘 회의에서 유가족협의회 대표께서는 사고 원인의 철저한 규명과 함께 유가족의 생계유지 및 트라우마 극복을 위한 지원을 당부하시면서 특히 악성댓글 가짜뉴스 등으로 인한 고통을 호소하셨습니다. 이에 대한 신속하고 엄중한 대응이 이루어져야 할 것입니다.

아울러 유가족분들이 당부하신 등록금 등 유가족 자녀에 대한 지원, 세금 납부에 대한 감면 대책 등에 대해서도 정부 차원에서 신속히 검토하여 주시기를 바랍니다.

한편 이번 참사에서 보듯이 항공안전을 위협하는 조류 충돌에 관한 여러 지적이 위원님들로부터 제기되었습니다. 국토교통부는 조류충돌예방위원회 운영 개선, 조류퇴치 인력 확대 및 운영 개선 등 조류 충돌 방지를 위한 개선 대책을 마련하고 항공기 정비 인력 인증 기준에 대해 면밀하게 재검토하여 유사 사고의 재발 방지에 만전을 기해야 할 것입니다.

또한 항공·철도사고조사위원회는 사고 원인에 대해 모든 가능성을 열어 두고 사고조사에 임하여 한 치의 의혹이 발생하지 않도록 참사 원인 규명에 최선을 다해 주실 것을 당부드립니다.

보건복지부와 행정안전부는 재난대응 심리 지원 수행 인력의 전문성 강화를 위한 방안을 마련하고 국민연금 공무원연금 지급과 관련한 유가족들의 요구에 대해서 적극적으로 검토해 주시기를 바랍니다.

우리 특별위원회도 참사 피해자와 유가족에 대한 보호와 지원이 체계적이고 신속하게 이루어질 수 있도록 특별법 제정 등 가능한 모든 방법을 적극 강구하겠습니다.

오늘 여러 위원님들로부터 서면질의가 있었습니다. 각 기관장은 서면질의에 대한 답변서를 작성하여 일주일 내에 제출하여 주시기를 바랍니다.

서면질의와 답변서 내용은 오늘 회의록에 게재토록 하겠습니다.

오늘 원만한 회의 진행에 협조해 주신 여러 위원님들과 장관님을 비롯한 기관장 및 정부 관계자 여러분, 국회 직원과 의원실 보좌 직원 여러분 그리고 언론인 여러분께 진심으로 감사를 드립니다.

그러면 이상으로 오늘의 의사일정을 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(16시43분 산회)

○출석 위원(14인)

권영진 권향엽 김대식 김은혜 문금주 백선희 서천호 손명수 위성곤 이달희

이성권 이수진 전진숙 정준호

○출장 위원(1인)

김미애

○출석 전문위원 및 입법심의관

수석전문위원 박재유

전문위원 임중수

입법심의관 남궁인철

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

장관 박상우

제2차관 백원국

기획조정실장 문성요

항공정책실장 주종완

항공정책관 김영국

항공안전정책관 유경수

공항정책관 김홍락

기획담당관 이재평

12.29여객기사고피해자지원단

단장 박정수

가덕도신공항건설추진단

단장 김정희

부산지방항공청

청장 이진철

항공·철도사고조사위원회

조사단장 이승열

사무국장 김수정

행정안전부

장관직무대행 고기동

재난안전관리본부장 이한경

기획조정실장 정영준

사회재난실장 홍종완

안전정책국장 김주이

재난관리정책국장 박천수

재난복구지원국장 조덕진

기획재정담당관 박성민

보건복지부

장관 조규홍

제1차관 이기일

기획조정실장 김혜진

정책기획관 임호근
비상안전기획관 임영봉
사회서비스정책관 유주현
노인정책관 임을기
공공보건정책관 정통령
정신건강정책관 이형훈
기획조정담당관 오상윤
국립정신건강센터
국가트라우마센터장 심민영
경찰청
청장직무대행 이호영
기획조정관 도준수
형사국장 유재성
사이버수사심의관 홍석기
혁신기획조정담당관 어윤빈
한국공항공사
사장직무대행 이정기
안전보안본부장 박광호
전략기획본부장 박재희
(주)제주항공
대표이사 김이배
경영기획본부장 이정석
경영지원본부장 송경훈