

제424회 국회
(임시회) 12.29여객기참사진상규명과피해자및
유가족의피해구제를위한특별위원회회의록
(진상규명및재발방지소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년4월17일(목)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 피해자 지원 자문단 구성 및 운영계획 보고
2. 사고조사 현황 및 향후 계획 보고
3. 항공안전 혁신 방안 보고

상정된 안건

1. 피해자 지원 자문단 구성 및 운영계획 보고 2
2. 사고조사 현황 및 향후 계획 보고 2
3. 항공안전 혁신 방안 보고 2

(10시08분 개의)

○소위원장 김은혜 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제424회 국회(임시회) 제1차 진상규명 및 재발방지 소위원회를 개회하겠습니다.

진상규명 및 재발방지 소위원회 위원장으로 선임된 김은혜 위원입니다. 저는 소위원장으로서 여러 위원님들과 함께 우리 소위원회가 원활하고 원만하게 운영될 수 있도록 최선을 다하겠습니다. 위원님들의 적극적인 참여와 협조를 부탁드립니다.

우리 소위원회는 12월 29일 여객기 참사의 진상규명과 향후 재발방지 대책수립 등에 관한 사항을 논의하기 위해서 구성된 소위원회입니다. 오늘은 그 첫 회의로 피해자 지원 자문단 운영, 사고조사위원회 조사 현황 그리고 국토교통부에서 4월 중에 발표할 예정인 항공안전 혁신 방안에 대해 보고를 받고 논의하기 위하여 마련된 자리입니다.

오늘 회의를 통해서 자문단이 유가족분들에게 실질적인 지원을 할 수 있도록 지원의 틀을 마련하고 유가족분들이 납득할 수 있도록 투명하고 독립적인 사고조사를 촉구할 필요가 있습니다. 이와 아울러 이번 사고가 발생한 원인을 철저히 밝히고 우리 항공시스템 전반의 구조적인 문제점을 검토하고 근본적인 대안을 모색할 수 있도록 위원님들의 적극적인 참여를 당부드립니다.

국토교통부는 오늘 위원님들이 제안하는 대안에 대해서 진상규명과 재발방지를 위한 대책을 수립하는 데 있어서 적극 반영할 수 있도록 최선을 다해 주시기를 바랍니다. 바쁘신 와중에도 오늘 회의에 참석해 주신 차관님 그리고 담당 실국장을 비롯한 관계 공무원 여러분들께 감사의 말씀을 드립니다.

참고로 유가족협의회에서 오늘 박한신 대표님을 비롯한 대표단분들께서 회의에 참석해 있습니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 피해자 지원 자문단 구성 및 운영계획 보고
2. 사고조사 현황 및 향후 계획 보고
3. 항공안전 혁신 방안 보고

(10시10분)

○소위원장 김은혜 의사일정 제1항 피해자 지원 자문단 구성 및 운영계획 보고, 의사일정 제2항 사고조사 현황 및 향후 계획 보고, 의사일정 제3항 항공안전 혁신 방안 보고, 이상 3건을 일괄하여 상정합니다.

오늘 회의는 먼저 3개 안건에 대해서 보고를 듣고 위원님들께서 질의하시는 순서로 진행을 하도록 하겠습니다.

먼저 백원국 차관 나오셔서 보고를 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 백원국 12.29여객기참사특위 진상규명 및 재발방지 소위원회 김은혜 위원장님과 위원님 여러분, 바쁘신 일정 중에서도 오늘 이렇게 보고드릴 수 있는 기회를 주셔서 깊이 감사드립니다.

오늘 보고 안건은 총 3개입니다. 피해자를 조력해 줄 민간전문가 자문단 구성 및 운영계획, 사고조사위원회 사고조사 현황 및 계획, 항공안전 혁신 방안 순으로 보고드리겠습니다. 보고 내용에 대해 위원님들께서 주신 내용들은 충실히 반영하도록 노력하겠습니다.

양해해 주신다면 각 안건에 대해 피해자지원단장, 사조위 조사단장, 항공정책실장이 보고드리겠습니다.

감사합니다.

○소위원장 김은혜 수고하셨습니다.

그러면 피해자 지원 자문단 구성 및 운영계획에 대해서 박정수 피해자지원단장 나오셔서 보고를 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 12.29여객기사고피해자지원단장입니다.

민간전문가 자문단 구성 및 운영계획에 대해 보고드리겠습니다.

첫 페이지, 추진 배경 및 목적입니다.

항공사고조사위원회가 유가족들께 조사과정과 내용을 설명해 오고 있으나 항공 사고조사는 내용이 복잡하고 기술적 용어 등 전문용어가 많아 유족분들이 온전히 이해하기 어려운 상황입니다. 사조위 또한 사고조사에 전념하고 있어 상세한 설명을 수시로 제공하는 데 현실적인 한계가 있습니다. 이에 따라 사고조사 과정을 유족분들이 쉽게 이해할 수 있도록 돕기 위해 민간전문가 중심의 자문단 운영을 추진하게 되었습니다.

자문단은 전문지식 제공, 조사과정 설명 및 해설서 발간 등을 통해 오해와 불신이 없도록 도와드리는 소통의 통로가 되어 궁극적으로는 사고조사 과정의 투명성과 객관성을 확보하고 사고조사 결과에 대한 유족분들의 신뢰도를 높이는 데 기여할 것으로 기대됩니다.

다음 페이지입니다.

자문단 구성 및 선정 기준입니다.

자문단은 사조위가 진행 중인 사고조사 분야와 연관되어 조종 정비 등 총 8개 분야 20명 이내의 인력풀로 구성됩니다. 자문단장은 여객기참사 피해 지원 특별법에 따라 구성될 지원·추모위원회 위원장이 지명하고 간사는 피해자지원단장이 겸임할 예정입니다. 자문단의 운영 기간과 자문위원의 임기는 2년이며 조사기간 연장 등으로 인해 필요한 경우 연장할 수 있습니다.

자문위원은 장기적이고 지속적으로 활동할 수 있는 분들 중 8개의 전문 분야에서 5년 이상의 경력이나 항공사고조사관 또는 항공안전감독관 경력 보유 여부를 선정 기준으로 고려하였습니다. 이런 기준에 따라 유가족협의회 의견을 수렴하여 현재 총 18명의 전문가를 선정하였습니다.

이번 자문단 구성은 특별법 시행에 앞서 유족분들에 대한 신속 지원을 위해 선제적으로 진행되었고 향후 지원·추모위원회가 개최되면 자문단 위원들을 정식으로 위촉할 예정입니다.

다음 페이지입니다.

자문단 역할과 향후 계획입니다.

자문단은 조사절차에 직접 개입하지 않는다는 전제하에 유족분들께 전문지식과 해설 등을 제공하는 조력자 역할에 충실할 것입니다.

자문단의 주요 역할은 크게 세 가지입니다.

첫째, 강의·포럼, 설명자료 배포 등을 통해 유족분들에게 필요한 전문지식을 제공하는 것입니다. 둘째, 사조위의 조사현황 브리핑 등 중간 결과가 발표될 때마다 유족분들이 이해하기 쉽게 설명하고 질의 사항을 검토·보완하거나 사조위의 답변 내용을 해설하는 역할을 합니다. 마지막으로 사조위의 최종 조사결과보고서가 발표되면 유족분들의 이해를 돕기 위한 해설서 발간에도 참여할 계획입니다.

향후 계획으로 금일 오후 유가족협의회와 자문위원, 사조위 등이 참여하는 자문단 출범회를 개최하여 자문단 활동 방향을 논의할 예정입니다. 또한 전문 분야별 설명회를 수시 진행하고 주요 조사 단계마다 자문위원이 참여하여 유족분들을 적극 지원할 계획입니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 김은혜 수고하셨습니다.

다음은 사고조사 현황 및 향후 계획에 대해서 이승열 조사단장님 나오셔서 보고를 해주시기 바랍니다.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 앞에 나가서 보고드리겠습니다. PPT를 준비했습니다.

○소위원장 김은혜 예.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 PPT를 준비해서 화면을 통해서 보고드리겠습니다.

○소위원장 김은혜 혹시 시간이 좀 걸리시면 준비가 되는 시간 안에 항공안전 혁신 방안에 대해서 주종완 항공정책실장님이 먼저 보고를 해 주시면 저희가 이 보고를 들은 이

후에 이승열 조사단장의 PPT와 함께 향후 계획을 듣도록 하겠습니다.

주종완 실장님.

○국토교통부항공정책실장 주종완 국토교통부 항공정책실장입니다.

항공안전 혁신 방안 관련 보고를 드리겠습니다.

먼저 추진 배경입니다.

안전 보고자료 19쪽이 되겠습니다.

12.29여객기참사 발생 이후 정부는 사고 수습과 유가족 지원에 총력을 기울였으며, 전국 항공사와 공항시설에 대한 안전강화 조치를 추진하는 것과 함께 우리나라 항공안전에 대한 국민적 우려를 엄중히 인식하여 항공안전 강화 방안 마련에 착수했습니다.

올해 2월 초부터 민간전문가로 구성된 항공안전혁신위원회를 운영하여 공항시설, 항공기 정비, 항공안전 감독 등 전 분야에 대한 안전 강화 방안을 검토하고 있습니다. 아울러 항공안전 대토론회와 공항·항공사 종사자 간담회 등 전문가와 현장의 다양한 의견을 수렴해 오고 있습니다.

정부는 오늘 특위에서의 논의 결과를 반영하고 향후 관계부처 협의를 거쳐 항공안전 혁신 방안을 확정하여 오는 4월 말 최종 발표할 계획입니다.

20쪽입니다.

항공안전혁신위원회의 운영 경과를 보고드리겠습니다.

항공안전혁신위원회는 산학연 민간전문가 스물세 분이 참여하고 계십니다. 항공운항 안전과 공항시설 개선, 2개의 분과로 나뉘어 활동하고 있습니다. 현재까지 총 20회의 분과회의와 전체회의가 개최되어 항공안전 혁신 방안 마련을 위한 논의를 이어 가고 있습니다.

항공안전 대토론회와 현장 종사자 의견 청취 등 세부활동 내용은 생략하도록 하겠습니다.

21쪽입니다.

항공안전 혁신 방안 추진 방향에 대해서 말씀드리겠습니다.

첫 번째, 공항시설 안전성 강화입니다.

먼저 공항 인프라 개선을 추진하겠습니다.

전국 7개 공항의 9개 방위각 시설은 부러지기 쉬운 경량철골 구조로 연내 교체하고, 중단안전구역 길이가 권고 기준인 240m를 충족하지 못하는 7개 공항은 중단안전구역을 기준에 맞게 확장하거나 비상제동시스템(EMAS)를 설치하여 안전을 확보하겠습니다. 아울러서 지방공항과 도서공항 활주로의 운영 성능을 개선하여 악기상 상황에서의 안전을 강화하고 첨단 보안검색장비와 불법 드론에 대한 대응력도 높이겠습니다.

다음으로 조류충돌 예방활동도 강화하겠습니다.

조류탐지레이더는 무안공항 대상 시범사업을 시작으로 전국 공항을 대상으로 확대해 나가겠습니다. 조류탐지 및 분산에 특화된 AI 기반 드론을 개발하고 열화상카메라, 차량형 음파발생기, 레이저건 등 첨단장비도 확충해 나가겠습니다. 군 환경부 등 관계기관과 적극 협력하여 조류유인 가능 시설과 조류활동 모니터링 등 공항 주변에 대한 관리 제도도 강화해 나가겠습니다.

22쪽입니다.

공항시설 안전관리를 강화하겠습니다.

먼저 공항 건설기준과 운영기준 간 정합성을 높이고 국제기준 변화에 맞추어 기준을 신속히 정비해 나가겠습니다. 전국 공항의 안전성과 시설관리 수준을 평가하여 미흡 사항은 개선하고 공항운영증명에 대한 민간전문가 합동검사를 시행하는 한편 감독도 강화해 나가겠습니다. 아울러서 디지털 기술을 활용한 관리체계도 갖추어 나가겠습니다.

두 번째, 항공사 안전관리 강화입니다.

먼저 항공사의 안전 역량을 강화시켜 나가겠습니다.

비행 전후 점검 등 정비기준과 최소 정비인력 산출기준을 정비 역량을 강화하는 방향으로 조정하고 확인정비사의 경력과 기량에 대한 관리도 강화해 나가겠습니다. 국내 항공기 정비 역량 강화를 위해 MRO 산업 지원시책을 적극 추진하고 안전투자 공시제도를 개선하여 항공사의 안전투자 확대를 유도하는 한편 노후 항공기에 대한 안전 점검을 강화해 나가겠습니다.

다음 쪽입니다.

조종사와 객실승무원 대상 교육훈련을 강화하고 근무시간대와 이착륙 횟수도 고려할 수 있도록 조종사 피로관리제도를 개선해 나가겠습니다.

정부의 안전관리 기능도 강화해 나가겠습니다.

항공사의 안전운항체계에 대한 관리를 강화하고 가동률이 높거나 결함·지연이 잦은 항공사는 보다 엄격한 안전 감독을 시행하겠습니다. 감독관을 충원하여 1인당 점검 항공기 수를 줄이고 감독관의 전문성을 높이는 교육과정도 강화하겠습니다. 관제사 자격에 대한 관리도 강화해 나가겠습니다. 정기적으로 관제사의 기량을 평가하여 모든 관제사가 일정 기준 이상의 역량을 갖추도록 하고 여러 비상상황에 대한 대응능력을 갖추 수 있도록 훈련용 모의관제장비를 도입하겠습니다. 공역을 안전하게 관리하기 위한 공역관리제도의 개선도 추진하는 한편 항공안전 AI 로드맵을 수립하여 조종 관제 등에 인공지능 기술을 적용하고 사고 위험을 예방할 수 있도록 하겠습니다.

다음으로 세 번째, 항공안전 기반의 항공운항 확대입니다.

먼저 항공사의 안전경영 환경을 조성하겠습니다.

항공사 면허 발급·관리 시 인력확보와 안전투자 등 항공사의 사업계획이 항공안전 측면에서 적정한지 면밀하게 살펴보겠습니다. 항공사별 안전성 평가지표를 만들어 안전성과를 모니터링하고 안전감독에 활용하는 한편 현장의 안전 위해요소를 상시 관리하기 위한 안전보고제도도 더욱 활성화시켜 나가겠습니다.

다음으로 안전성을 고려한 운항기회 부여입니다.

운수권을 배분할 경우 항공사의 안전성 제고 노력에 따라 인센티브와 패널티를 부과하고 신규 노선 인허가 시 안전성 검토를 강화하여 안전이 확보되지 않은 항공사의 무리한 운항 확대를 제한하겠습니다.

향후 추진계획을 말씀드리겠습니다.

앞으로 추진과제를 보다 구체화하여 항공안전혁신방안(안)을 마련하고 관계부처 협의와 항공안전혁신위원회 심의를 거쳐 4월 말 최종 대책을 발표할 예정입니다.

이상으로 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 김은혜 수고하셨습니다.

PPT가 준비가 되셨나요?

그러면 사고조사 현황, 향후 계획에 대해서 이승열 조사단장님 다시 나오셔서 보고를 해 주시기 바랍니다.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 안녕하십니까?

항공·철도사고조사위원회 제주항공 여객기 사고의 조사단장을 맡고 있는 이승열입니다.

먼저 저희 항공사고 조사에 적극적으로 많이 도와주신 위원님께 진심으로 감사의 말씀을 드리겠습니다.

(영상자료를 보며)

지금부터 제주항공 여객기 사고조사 경과를 보고드리겠습니다. 모니터를 같이 참조하시면 되겠습니다.

사진은 제가 지난번에 보고드린 내용에 몇 장을 추가했습니다. 그래서 사고 발생 이후에 항공기 잔해와 사진의 형상입니다. 이 사진은 엔진이 방위각 시설물에 박혀 있었던 상황인데 엔진에 대한 조사 및 발굴 작업을 하고 있는 모습이 되겠습니다.

왼쪽부터 보시는 사진은 엔진이 방위각 시설물에 박혀 있던 모습이고 두 번째 가운데 사진은 저희가 엔진을 발굴한 이후에 흙을 걷어 내면서 엔진 조사를 하고 있는 모습이고 맨 오른쪽은 항공기가 최초에 지면 동체착륙을 할 때 후방 동체가 활주로 아스팔트에 긁힌 모습이 되겠습니다. 착륙기어장치입니다. 좌측 날개 착륙기어 장치가 이렇게 전소되어 있습니다.

저희가 사고조사를 하면서 잔해분포도를 작성하였습니다. 작성한 내용에는 보시는 맨 오른쪽이 활주로입니다. 활주로고 맨 오른쪽에 있는 부분이 방위각 시설물입니다. 이 방위각 시설물의 오른쪽 우측 2번 엔진 그리고 왼쪽의 좌측 엔진이 박혀 있었고, 그 앞에 동체 전방은 완전히 전소가 돼서 형체를 알 수가 없고, 후방 동체의 좌측 모습이 있고 그리고 펜스 쪽에 조종석 및 조종석 상부가 발견된 위치가 되겠습니다.

보고 순서는 사고 개요로부터 사고조사의 목표, 진행 과정, 진행 경과 그다음에 향후 조사계획의 순으로 보고드리겠습니다.

사고 개요는 생략하겠습니다.

저희 항공·철도사고조사위원회에서 이번 사고조사의 목표로 가지고 있는 부분은 조사는 명확하고 독립적인 주체로 조사되어야 한다, 명확한 조사 결과로 충분한 신뢰성이 있는 보고서 완성이 되도록 한다, 국민이 궁금해하는 하나하나를 사실정보 및 분석에 포함한다 이러한 내용으로 사고조사의 목적은 사고의 예방과 재발 방지를 목적으로 해서 최선을 다해서 조사하겠습니다.

사고조사 진행 경과입니다.

사고 발생 접수 이후에 저희 조사관은 현장 출동하였고 동시에 조사단이 구성되었습니다. 그리고 사고 발생 통보를 ICAO, NTSB, BEA, 태국에 12월 30일 날 하였고 현장조사는 12월 29일부터 1월 20일까지 실시를 하였는데 내용으로는 관계기록, CCTV, 관제사·목격자·출동대원·생존승무원의 면담이 이루어졌습니다. 그리고 추가적으로 잔해분포도 작성 및 구성품 조사 일부가 이루어졌습니다.

엔진 부위에서 확인된 깃털 부위를 분석 의뢰하였으며 저희가 가창오리의 흔적을 확인

하였습니다. 유가족설명회는 지난 4월 5일까지 총 8회에 걸쳐 실시하였습니다.

한미 기체 현장 합동조사를 2024년 12월 31일부터 25년 1월 13일까지 실시를 하였고 한불, 프랑스와 협동조사도 영상회의를 통해서 지속적으로 실시하고 있습니다.

예비보고서는 30일 이전인 25년 1월 27일 날 ICAO, NTSB, BEA, 태국에 공표하였습니다. CVR, FDR 관련해서는 충돌 이전에 04분 7초에 대한 기록 중단을 확인하였고 저희가 현재 조사 중에 있습니다.

그리고 엔진 구성품 중에 엔진제어장치라고 하는 부분이 있습니다. 이 부분에서 저희가 2025년 2월 11일부터 17일까지 조사단장인 저와 엔진조사관이 미국에서 합동조사로 엔진 구성품 조사를 하고 복귀하였습니다.

저희가 엔진 분해검사를 중요하게 생각하고 있는데 이 부분에 대해서 이송에 대한 선적 및 완료를 하였고 2025년 3월 19일 프랑스 사프란에 도착했다는 걸 확인하였습니다. 그리고 국립과학수사연구원과 협업으로 방위각 시설물 및 비행영상 등을 분석하고 있는 중입니다.

전문기관 용역업체로 조류충돌 위험성평가를 8800만 원을 통해서 3월 27일부터 7월 24일 약 4개월 동안 용역을 진행할 것이고, 방위각 시설물에 대해서도 9800만 원의 용역 의뢰해서 3월 27일부터 8월 23일까지 약 5개월 동안 전문적인 조사를 추가적으로 진행할 계획을 가지고 있습니다.

향후 사고조사 계획입니다.

저희가 조사를 하고 있는 총 기간은 1년 6개월 완결 목표로 현재까지 계속 진행을 하고 있으며 특히 블랙박스 중단에 대한 내용은 공항 CCTV, 목격자 진술, 엔진 조사를 통한 타임라인, 기타 여러 가지 각종 구성품 검사를 통해서 중단 원인을 조사하고 있습니다.

그리고 엔진 정밀 분해검사에 관한 사항입니다.

엔진 분해검사는 5월 12일부터 28일까지, 물론 일정은 유동적으로 될 수 있으나 이때 계획을 하고 있으며 장소는 엔진 제작사인 프랑스 사프란, 참여는 사조위 조사관 및 전문가 2명을 포함하여 총 8명이 되겠으며, 여기에는 미국의 NTSB·FAA·보잉·GE 그리고 프랑스에서는 BEA·사프란 그리고 유럽항공안전청(EASA), 3개국 총 약 25명이 합동조사를 진행할 계획을 가지고 있습니다.

계속적인 향후 조사계획입니다.

저희가 지속적으로 국립과학수사연구원과 협업을 해서 방위각 시설물 및 영상자료 분석을 하고 있습니다. 그리고 저희 조사관들은 그룹별로 구성돼 있는 각각 그룹에 대해서 운항, 정비, 관제, 객실, 생존, 조직진단 등 각 분야에 대해서 조사 진행을 계속하고 있습니다. 그리고 현재 미국의 NTSB·FAA, 프랑스의 BEA, 유럽항공안전청(EASA)과 함께 지속적으로 갖가지 방식으로 해서 조사를 진행하고 있습니다.

안전권고에 관한 사항입니다.

저희가 안전권고를 일반적으로는 최종보고서가 나갈 때 발행을 하도록 하고 있으나 이번 상황 같은 경우는 조사기간이 1년 이상 진행될 것으로 판단되어 저희가 긴급히 필요하다는 사항에 대해서는 안전권고를 발행할 것이고, 발행하는 시기는 저희가 예상하기로는 엔진분해검사 이후에 조사가 어느 정도 윤곽이 있는 부분에 대해서는 명확한 부분에

서는 안전권고를 발행할 계획을 가지고 있으며, 발행에 대한 대상은 조사에 관련돼 있는 중요한 범위에 대한 전체가 포함이 되겠습니다.

유가족 대상 정보공개에 대한 사항입니다.

저희는 지금까지 총 8회 유가족에 정보를 전달해 드렸고 이 내용에서는 이벤트 상황 시, 중간보고서 발행 시 그다음에 기타 공청회 등을 통해서 언론 발표 이전에 유가족분 들께 사전에 공유를 해 드리고 있습니다. 이에 따라서 관제기록은 지난 4월 5일 날 공개 하였습니다.

사고조사 중간발표에 대한 사항입니다.

현재 저희가 조사한 내용은 많이 있지만 이 조사한 내용의 정보가 정확한 근거가 되고 확신이 된다 그러면 저희가 엔진조사를 완료한 이후에 현재까지 조사한 내용에 대해서 공개를 하고 이 부분에 대해서 중간보고서를 발표할 계획을 가지고 있습니다.

따라서 저희 항공철도사고조사위는 명확한 사고 규명을 위해서 최선의 노력을 다하고 있으며, 지금까지 저희가 최선을 다해서 조사를 할 수 있도록 도와주신 국민 여러분 그리고 위원님들께 진심으로 감사의 말씀을 드리겠습니다.

이상 보고 마치겠습니다.

○소위원장 김은혜 수고하셨습니다.

다음은 질의 순서에 들어가도록 하겠습니다.

질의하실 위원님이 계신지요? 계시면 손을 들어서 말씀 주시면……

먼저 권향엽 위원님 손 들어 주셔서, 질의해 주시기 바랍니다.

○권향엽 위원 질의하겠습니다.

백원국 국토교통부2차관님을 비롯한 국토부 관계자 여러분 그리고 사고조사위원회 위원장님과 조사위원 여러분, 대단히 수고 많으십니다.

질문에 들어가도록 하겠습니다.

2차관님, 국토교통부 예규 중에 보면 항공장애물 관리 세부지침이 있지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○권향엽 위원 이 지침 23조제3항에 따르면 공항부지에 있는 장애물로 간주되는 모든 장비나 설치물은 부러지기 쉬운 받침대에 장착해야 한다고 규정하고 있습니다. 맞지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○권향엽 위원 그런데 국토부는 작년 12월 31일에 무안공항의 로컬라이저는 관련된 규정에 맞게 설치되었다는 보도자료를 배포했구요. 언론이 반론을 내니까 1월 7일 날 재차 문제없다는 입장을 냈습니다.

국토부 지침에 따르면 종단안전구역에 위치하는 경우에만 적용되고 무안공항의 로컬라이저와 같은 종단안전구역 외에 설치되는 장애물에는 적용되지 않는다는 입장을 밝혔습니다.

국토부의 이 해석 맞습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 설치기준상 지금 현재 여러 기준들이 있습니다. 공항 설치기준이 있고 또 운영기준이 있고 장애물기준이 있는데 지금 이 무안공항 같은 경우에는 설치기준에는 부합되게 설치되었다고 판단이 됩니다. 그렇지만 다른 규정, 아까 말씀하신 장애물 규정하고는 약간 제도적으로 부합성이 맞지 않는 측면이 있는 것 같습니다.

다.

○권향엽 위원 국토부 고시의 공항·비행장시설 및 이착륙장 설치기준을 보면 이 고시 21조제4항에 ‘정밀접근활주로로 경우에는 로컬라이저가 설치되는 지점까지 활주로 종단 안전구역을 연장하여야 한다’고 명시하고 있습니다. 이 조항은 유엔사나 국제민간항공기구인 ICAO 부속서 제14조제9장에서 제시된 국제기준을 반영한 것입니다. 해당 규정에는 정밀접근활주로에서는 로컬라이저가 장애물로 간주되며 종단안전구역은 이 시설까지 연장되어야 한다고 규정하고 있습니다.

즉 국내기준은 ICAO 기준을 그대로 번역해서 적용한 것입니다. 결국 국내 규정으로도 국제기준으로도 로컬라이저까지 종단안전구역에 포함되고 종단안전구역에서 장애물은 부러지기 쉬운 물질로 설계되어야 합니다. 무안공항의 시설 현황을 보면 항행안전시설은 CAT-I 이라고 적혀 있습니다.

다시 국토부 고시 공항·비행장시설 및 이착륙장 설치기준을 보겠습니다.

고시 제2조의제6호에 따르면 CAT-I 은 정밀접근활주로라고 정의되어 있습니다. 이 고시는 언제 제정되었습니까? 2022년 6월 21일에 제정된 걸로 저는 알고 있습니다.

무안공항 로컬라이저 개량공사는 언제 되었지요? 혹시 아시나요?

○국토교통부제2차관 백원국 2020년에 설계를 해서 2024년도 초반에 사업이 마무리된 걸로 알고 있습니다.

○권향엽 위원 2023년 9월부터 시작해 가지고 2024년 2월에 마무리가 되었습니다. 그러니까 국토부 고시가 제정된 이후에 실시된 공사입니다. 한국공항공사는 규정에 위반되는 콘크리트 둔덕 설치를 거르지 못한 책임이 있습니다. 국토부는 ICAO 규정을 적용해서 고시까지 제정해 놓고 규정 위반에 대한 관리 감독에 실패했습니다. 그럼에도 불구하고 국토부 자신들이 만든 규정을 자의적으로 해석해서 규정에 적합하다는 잘못된 해석을 하신 거지요. 이 부분은 잘못이라고 봅니다.

조사단장님, 무안공항 로컬라이저가 국토부 고시와 ICAO 규정에 맞게 설치됐는지 반드시 조사되어야 된다고 봅니다. 그리고 국토부의 허위 해석까지 조사 범위에 포함시켜 주시기 바랍니다.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 알겠습니다.

○권향엽 위원 그리고 2차관님, 국토교통부가 조류충돌 예방활동 개선계획을 발표하면서 조류탐지레이더를 도입하겠다고 했습니다. 3월에서 5월까지 연구용역을 진행하고 올해 시범 도입, 내년 본격 도입 계획이라고 보고받았습니다. 맞지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○권향엽 위원 오늘 항공안전 혁신 방안에서 AI 기반 드론 개발도 추진한다고 하셨는데 연구용역을 시작하셨나요?

○국토교통부제2차관 백원국 이 부분은 지금 용역 없이 추진할 계획에 있습니다.

○권향엽 위원 용역 없어요? 지금 여기에는 용역이 있는 것으로 나와 있는 것 같은데.

그러면 언제부터 개발 착수하실 계획인가요?

○국토교통부제2차관 백원국 금년에 개발해서요 26년에 실증을 거쳐 가지고 추진할 계획에 있습니다.

○권향엽 위원 그렇지요. 그런데 이런 조치는 이미 10년 전에 시행되었어야 합니다. 제

가 지난번에도 한번 말씀을 했습니다만 조류탐지레이더는 조류의 이동과 방향, 속도를 관찰할 수 있고 주야간 모두 활용할 수 있다는 장점이 있습니다. 이 분석이 어디에서 나온 내용인지 아시지요? 제가 지난번에도 말씀을 드렸는데 2014년에 한국공항공사에서 작성한 미국 시애틀 및 캐나다 밴쿠버 출장보고서에 이 내용이 들어 있습니다. 해당 보고서는 조류탐지레이더의 장점과 필요성을 충분히 설명하고 있습니다. 터코마공항은 2012년에 레이더를 도입했는데 설치 전후를 비교해 보면 조류충돌 건수는 약 3분의 1 수준으로 감소했다고 그 보고서에 나와 있고요.

그런데 AI 기반 드론 개발을 추진한다고 하니까 한 가지 더 검토해 달라는 말씀을 드리겠습니다. 조류 퇴치 방법 중에 조류를 죽이기보다는 조류와의 공존을 통해 피해를 최소화하는 전략이 있습니다. 모형항공기를 이용하여 조류 퇴치를 하는 방법인데요. 이때 모형항공기 하단에 카메라를 장착해 조류의 종류와 개체 수를 파악하는 용도로 활용하고 있습니다.

차관님, 이 사례는 역시 2014년도 공사가 캐나다 밴쿠버공항에 방문해 수집한 자료에 포함이 되어 있는 내용입니다. 지난번에 무안공항 현장시찰을 갔을 때 제가 구두로 말씀 드린 사항이기도 합니다. 공사가 미국 터코마공항의 조류탐지레이더, 캐나다 밴쿠버공항의 조류와의 공존 사례를 잘 분석해 놓고도 10년간 아무런 조치를 하지 않았습시다. 사실은 그런 조치를 바로 했었다라면 예방할 수도 있는 그런 사고였지 않나 저는 그렇게 생각합니다. AI 기반 드론 개발 사업을 추진하실 때 공사가 이미 분석한 밴쿠버공항의 사례도 잘 검토해서 제도개선과 실효성 확보에 적극 참고해 주시면 고맙겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 유념하겠습니다.

○권향엽 위원 이상입니다.

○소위원장 김은혜 수고하셨습니다.

다음은 국민의힘 서천호 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○서천호 위원 조사단장님, 이 보고서에 보니까 사고조사가 완료되는 시점이 통상 이삼 년까지도 소요가 되는데 1년 6개월로 최대한 단축시켜 보겠다고 말씀하셨는데 거기에 보면 또 사고 상황 재구성을 다음 달까지 해 보겠다고 말씀하셨어요.

그렇다면, 제가 이제 여쭙어보는 겁니다. 사고 상황을 재구성한다는 얘기는 모든 원인이 확인되고 또 엔진 부분, CVR, FDR, 많은 부분이 다 조사가 완료되는 시점에 상황을 재구성하는 것이 맞을 것 같은데 중간에 우리가 지금 취득한 자료만 가지고 상황을 재구성해서 발표를 하게 되면 많은 오해의 소지를 남길 수 있지 않겠나 하는 생각이 듭니다. 어떻습니까?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 발표를 하는 기준이 저희가 명확하게, 지금도 많은 정보는 가지고 있지만 이 정보가 다가 아니고 이게 사실로 증명이 돼야 되는 사항입니다. 그래서 위원님 말씀하신 대로 이게 어느 정도 증명이 되고 사고 재구성에 대한 증명이 된 상태에서 저희가 공개를 하는 목표를 가지고 있는데 그게 최대한, 그런데 분야마다 다 다릅니다. 엔진에 관련돼 있는, 블랙박스 관련돼 있는 부분에 대해서는 6월 말까지는 저희가 해서 공표할 계획을 가지고 있다는 말씀입니다.

○서천호 위원 부분 부분 공개는 그렇게 하시더라도 전체적 상황에 대한 재구성 부분을 방금 말씀하신 대로 팩트가 확인이 되지 않은 상태에서 하게 되면 나중에 최종보고서

를 작성하고 발표할 때 여러 가지 궁금증이나 또 논란이 생길 수 있다는 얘기입니다.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예, 맞습니다.

○**서천호 위원** 그래서 시기를 빨리 당기고 싶은 부분은 유족 측이나 저희나 다 마찬가지인데 이게 부실한 상태로 상황이 재구성된다면 여러 가지 문제가 내포될 수 있다 하는 부분에서, 그래서 시간을 데드라인을 정해 놓을 게 아니라 그 상황에 맞게끔 해서 진행되는 게 어떻겠나 하는 생각이 듭니다.

○**항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열** 예, 저희도 염두해 가지고 그렇게 하도록 하겠습니다.

○**서천호 위원** 차관님, 항공안전혁신위원회가 지금 23명으로 구성이 돼 있는데 제가 명단을 보니까 대체로 항공 관련된 전문가들로 구성이 돼 있습니다. 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**서천호 위원** 보니까 대체로 그런데. 그런데 이게 그럴 여지가 있는지는 모르겠는데 공항 소재지 지자체가 참여할 수 있는 그런 포션을 줬으면 좋겠어요. 왜냐하면 전문가들이 바라보는 관점과 또 실제로 그 공항을 이용하는 소위 고객들, 주민들 입장에서 보는 관점이 조금 차이가 있을 수가 있습니다. 그분들 의견도 수렴하는 통로를 열어 줬으면 좋겠다 하는 생각입니다. 지금까지 여러 차례 회의를 개최하고 토론회도 했는데 앞으로 이런 과정이 있다면 공항을 관할하는 소재지 지자체에서도 참여할 수 있는 그런 길을 열어 줬으면 좋겠습니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 예. 지금 현재 조류충돌예방위원회는 이번에 대책을 강구해서 지자체가 전원 참석이 돼서 운영이 되고 있습니다. 말씀하신 대로 공항 운영 부분과 관련해서도 지자체가 참여하는 방안을 적극 검토해 보겠습니다.

○**서천호 위원** 하나만 더 질문하겠습니다.

민간전문가 자문단 구성과 관련해서 간단하게 이야기하면, 사고조사 과정에서 유가족들의 이해도를 제고하기 위해서 자문단을 운영한다고 돼 있습니다. 그런데 사조위 조사 과정에 직접 개입을 할 수는 없지만 유가족들께서 궁금해하는 부분이 또 있어요. 이 부분을 사고조사를 하고 있는지 또 한다면 이런 부분이, 물론 사조위에서 발표는 안 하지만 하고 있는 부분에 대해서도 유가족들께서 궁금해하는 그런 부분들은 전달할 수 있는 기능을 또 그 역할을 자문단에서 하면 어떻겠나 하는 생각이 듭니다. 지금 그런 기능은 없는 것 같아요, 보니까. 여러 가지 설명하는 부분 또 유가족들의 이해를 돕기 위해서 추가 정보를 공유하는 부분 이렇게 돼 있는데, 많지는 않겠지만 실제로 사조위에 이러이러한 부분이 조사가 됐으면 좋겠다, 그런 기회가 있으면 자문단에서도 그 역할을 할 수 있도록 해 주면 어떻겠나 하는 생각이 듭니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님, 보고서 3페이지에 보시면 자문단의 역할 부분이 있습니다. 유인물 5쪽 두 번째 쪽지, 주요 역할에 조사과정 설명도 하고 또 유가족 질의 사항에 대해서 검토를 해 가지고 사조위 측에 전달하고 그 답변 나온 것에 대한 해설도 해서 유가족이 이해하기 쉽게끔 전달하는……

○**서천호 위원** 아, 그 역할이 지금 포함이 돼 있다는 얘기지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 포함이 되어 있습니다. 양방향으로 다 소통의 가교 역할을 하는 걸로 지금 역할을 주고 있습니다.

○서천호 위원 예, 알겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 김은혜 수고하셨습니다.

정부 측 갖고 계신 자료와 저희에게 배포된 게 페이지상 착오가 있는 것 같기는 한데 감안해서 위원님들께서 검토해 주시면 감사하겠습니다.

다음은 더불어민주당의 문금주 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○문금주 위원 문금주입니다.

존경하는 권향엽 위원님 말씀 주신 방위각 시설에 대한 연장선상에서 한번 여쭙보겠습니다.

차관님, 방위각 시설에 대한 공사가 어떻게 이루어졌고 하는 그런 부분에 대한 조사나 수사기관의 수사가 현재 지금 진행이 되고 있는 게 있나요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 둘 다 진행 중에 있습니다.

○문금주 위원 진행이 되고 있어요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○문금주 위원 그래서 저는 어찌 됐든 최대한 빠른 시간 내에 항철위에서 조사하는 것은 둘째 치고라도 우선 많은 희생자를 낸 가장 큰 주요한 원인이 콘크리트 방위각 시설이라는 그런 부분이기 때문에 그 부분에 제일 먼저 조사나 수사가 이루어져서 명확하게 해소되는 게 우선이다 이런 말씀을 드립니다.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 경찰에서 수사 중인 걸로 얘기가 됐습니다.

○문금주 위원 차관님, 지금 항철위의 사고조사 기간을 1년 6개월 내 완료를 목표로 하고 있다고 말씀을 주셨는데 현재 전문조사관은 9명뿐이잖아요. 그래서 지금 자체적으로 항공사고조사관 증원도 추진하고 있는 것으로 알고 있는데 어떻게 잘 진행이 되고 있나요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 6명 증원하는 걸로 행안부 기재부하고 협의가 다 됐고 지금 선발 과정 절차를 밟아서 가급적 상반기 중에 6월까지 해서 증원할 계획에 있습니다.

○문금주 위원 12월 29일 사고 이후에 그 뒤로도 사고 건수가 34건에 달하는 걸로 나타나서 현재 인원으로는 집중적으로 해서 1년 6개월 내에 마치는 게 상당히 어려울 것으로 보여지기 때문에 최대한 빨리 추가 인원을 확충하는 게 맞을 것 같고.

저는 한 가지 제안을 드리는 게 항구적으로 전문가 풀 구성을 몇십 명 단위나 몇백 명 단위로 해 가지고 이런 사고가 나면 그때그때 맞춰서 거기에 맞는 전문가들을 비정기적으로 차출, 도시계획위원회 같은 경우도 그런 식으로 많이 하거든요. 그래서 전문가 풀을 뒀 가지고 몇 명씩 필요할 때 선임을 해서 투입을 시키는 그런 방법도 한번 고려를 해 보시면 좋을 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님 말씀하신 조사관은 거기에 상시근무를 하면서 하는 거고요. 그 조사 결과에 대해서 필요하면 자문을 받을 수 있는 자문그룹이 별도로 있습니다. 그런데 그 풀이 어느 정도인지는 저는 잘 모르겠고……

○문금주 위원 자문보다는 전문적인 조사까지도 담당할 수 있는 그런 부분들을, 왜냐하면 대형 사고가 항시적으로 일어나고 있는 건 아니니까 그때그때 그분들을 차출해서 활

용하시고 또 그분들 생업에 종사하고, 그때그때 할 수 있는 그런 풀을 구성하는 것도 좋지 않냐 해서 제안을 드리는 거니까요.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 전문가집단도 있답니다. 그런데 그게 얼마나 충분한지는 다시 한번 검토를 해 보도록 하겠습니다.

○문금주 위원 예, 이상입니다.

○소위원장 김은혜 문금주 위원님 수고하셨습니다.

다음은 더불어민주당 손명수 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○손명수 위원 손명수입니다.

최근 사고가 잇따르고 있어서 차관님 이하 국토부 공직자들 고생이 많습시다.

사고를 보면 대부분의 경우, 사실 이렇게 어려울 때일수록 기본으로 돌아가야 되는데 기본을 지키지 않아 가지고 사고가 나는 경우가 너무 많아요. 그래서 지금 굉장히 어렵고 모두가 힘든 시기인데 이럴 때일수록 기본으로 돌아갔으면 좋겠다 그런 말씀을 드리고요.

먼저 사고 원인조사와 관련해서는 저희가 애초부터 사고조사는 전문가들이 해야 되기 때문에 저희 특위에서도 철저히 해 달라는 그런 당부를 여러 번 드리고 있습니다. 특히 유가족들 입장에서 한 치의 의혹이나 미진함이 없도록 그리고 충분히 납득이 가도록 사고 원인조사가 이루어져야 되겠다. 그리고 적절한 시점에는 반드시 그걸 공개를 해 주시고, 미리 공개할 수는 없겠지만 당부를 드리고요.

이제 이런 사고를 예방하는 게 중요하잖아요. 다시는 이런 일이 없어야 되는데 항공기 안전은 여러 가지 고려해야 될 점이 너무 많습니다. 운항도 있고 시설도 있고 정비 등등 많이 있는데 모든 걸 제가 말씀드릴 수는 없고.

두 가지를 말씀드리고 싶은데, 하나가 여기 오늘 혁신 방안에도 나와 있는데 제가 오늘 말씀드릴 부분은 하나는 정비 부분이고 하나는 조류충돌 예방 부분인데, 먼저 정비를 말씀드리면 보고자료에도 정비 역량을 강화하겠다, MRO 경쟁력을 강화하겠다, 안전 투자를 확대하겠다, 너무 다 좋은 말만 써 있는데 문제는 이것을 어떻게 실효성을 확보하느냐가 문제예요.

그래서 특히 지금 정비 역량 강화 부분은 대한항공처럼 대규모 항공사의 경우에는 자체적인 역량이 꽤 되고 거기에 중정비도 어느 정도 할 수 있는 역량이 되잖아요, 정비사도 많고. 물론 그럼에도 불구하고 그걸 감독을 잘하셔야 되는데 문제는 지금 LCC, 저비용 항공사들이예요. 저비용 항공사들 같은 경우에는 숙련된 정비사 확보 자체가 어렵습니다, 구조적으로. 그러면 중정비는 외주를 줘서 외국 가서 하더라도 실제로 매번 'A 체크' 뭐 이렇게 하듯이 운항할 때마다 체크하고 그다음에 필요하면 경정비를 하고 이렇게 하는데 그것을 하기 위해서는 그 정도 역량이 있어야 되는데 그 역량은 결국 경험이잖아요. 이 부분이 정비사는 실제로 정비사 자격증을 따는 데도 시간이 걸리고 한 번 자격을 뒀다 그래서 그 사람이 숙련된 정비사가 아니잖아요. 경험이 필요하단 말이에요. 이 저비용 항공사들에게 숙련된 정비사 확보를 어떻게 하게 할 것인가.

지금 여기에는 그런 구체적인 내용이 전혀 없어요. 그냥 좋은 얘기만 써 있다는 말이에요. 그런데 이것을 국토부는 반드시 하셔야 돼요. 그냥 감독으로 되는 게 아니고 양성부터 그다음에 경험을 쌓고, 그 직원들이 계속 실제로 공항에서 체크를 하고, 필요한 경

우에 어느 정도 조치까지 할 수 있는. 중정비까지는 아니더라도 그걸 어떻게 확보할 것인가, 물론 운항 시간도 중요하지만. 그래서 그 정비인력을 어떻게, 특히 저비용 항공사들에게 확보하게 할 것인가 실효성 있는 방안을 마련해야 되겠다 그 말씀을 좀 드리고 싶고요.

이것 굉장히 어려운 문제예요. 그러니까 그냥 이렇게 막연하게 강화하겠다 이래서 끝나면 안 돼요. 그러면 이건 하나하나 한 소리예요. 나중에 ‘뭘 하셨어요?’ 그러면 전혀 결과가 없어요. 그러니까 아주 구체적으로 그 계획을 마련하셔야 되겠다 그 말씀을 드리고, 꼭 이걸 당부를 드리는 거예요. 여기서 답변은 못 하시겠지만 그렇게 주종완 실장님도 밑의 직원들하고 다 같이 의논을 해서 가지고 아주 구체적으로 만들어야 돼요. 그리고 지금 아시아나하고 대한항공하고 합병되잖아요. 나머지 LCC들하고 좀 구별해서 볼 필요가 있어요, 대책도. 그 말씀을 좀 드리겠습니다.

그다음에 두 번째는 조류충돌 문제인데 이번에도 결국 사고조사 결과가 나와 봐야 알겠지만 일단 표면적으로 드러난 게 크게 두 가지잖아요, 버드 스트라이크하고 그다음에 방위각 시설에 충돌을 했다. 이 두 가지는 일단 우리가 육안으로 또는 이미 확인이 된 사항이잖아요, 어떻게 어느 정도의 원인이 되고 그런 것은 충분히 조사를 하겠지만.

그런데 존경하는 권향엽 위원님이나 문금주 위원님도 말씀하셨지만 조류탐지레이더를 도입한다든가, 거기서 지금은 그냥 총 정도로 하는데 음파라든가 여러 가지 첨단장비를 더 활용해서 탐지하고 발견했을 때 그걸 쫓아내는 것도 중요한데 근본적으로 중요한 것은 조류유인을 막아야 되잖아요. 이미 그렇게 많이 들어오면 이런 첨단장비가 무슨 소용이 있어요? 그러면 결국 비행기 운항을 피해야 되는, 이착륙을 못 하는 그런 상황이 되면 그건 의미가 없거든요.

그러니까 근본적으로 조류충돌 예방을 위해서는 공항 주변으로 조류가 가급적 안 오도록 하는 게 진짜 대책인데 지금 우리 국토부의 조류충돌예방위원회는 지방항공청 차원에서 운영을 하고 있고 사실 바운더리도 굉장히 좁고, 그런데 새가 그 좁은 바운더리에서만 움직이는 게 아니잖아요. 이건 굉장히 긴 경로를 봐야 되고 그 주변 지역을 같이 봐야 되는데, 그래서 지금 전 세계 항공산업을 사실 리드하고 있는 미국의 경우에도 2009년도에 영화로도 나왔는데 허드슨강의 기적이라는 그게 결국 조류충돌 때문에 엔진이 셋 다운되어 가지고 허드슨강에 비상착륙을 한 그런 사례잖아요, 뉴욕에서 시애틀을 가다가. 그때 이후로 NTSB 권고로 미국은 국가야생동물위원회라는 것을 만들었어요. 연방정부, 주정부 그리고 당연히 공항 운영자, NTSB도 참여하고 조종사협회, 조류·야생동물 전문가, 항공협회, 항공사, 심지어는 엔진 제조업체, MRO 업체까지 다 포괄하는 이런 실질적인, 그리고 단순히 그냥 자문을 하는 게 아니라 실질적으로 협의를 하고 조정을 하는, 그래서 원천적으로 공항 주변으로 조류의 이동이 가급적 일어나지 않도록 원천 방지하기 위한 실질적인 거버넌스 체제를 구축했던 말이에요.

그런데 우리는 지금 전혀 그렇지 못하잖아요. 우리가 지금 환경부라든가 지자체라든가 농림부라든가 여러 관련 기관들이 있는데 국토부 지방항공청에서 그 기관들과 협조가 됩니까? 사실상 안 되잖아요.

그리고 이번에 우리 사고 난 것만 봐도 해수부는 사고 발생 바로 19일 전에 무안 갯벌 습지보호지역 확대 지정을 했어요. 습지가 많으면 당연히 그건, 새가 가장 좋아하는 게

습지하고 먹이 있는 곳 아니에요? 이런 문제가 있었고. 또 영암호가 바로 주변에 있어서 거기가 오리류의 유인시설인데, 그래서 어쨌든 국토부에서 보고하신 ‘공항 주변 관리를 위해서 CCTV를 뭐 하겠다. 관리구역 제도를……’ 이것은 실질적인 대책이 아니에요.

그래서 제가 법안도 하나 준비를 하고 있거든요. 지난번 상임위 때도 제가 말씀을 드렸지만 이것은 좀 더 실질적인 부처 간 또 관계기관 간 환경운동이나 조류 전문가들까지 다 포괄해서 의논을 하고 실질적으로 조정을 할 수 있는 그런 기구를 만들어야 될 것 같아요. 그래서 제가 법안을 준비하고 있으니 국토부도 같이 의논을 하셔서, 이번 일을 기회로 우리도 앞으로 이런 일이 다시는 발생하지 않도록 실질적인 대책을 만들어 봅시다. 이것은 국토부 혼자 힘으로 안 돼요. 더더구나 지방항공청에 맡겨 가지고 어떻게 조류 그것을 막을 수 있습니까?

그래서 지금 현재 있는 조류충돌예방위원회 그건 지방항공청 차원에 있는데 격상을 시키고 범부처와 관계자들이 다 참여하도록 하고, 미국의 것을 참고해서 제가 법안을 만들 테니까 거기에 정부 차원에서 더 보태거나 실질적인 우리나라 현실에 맞게 필요한 사항 있으면 말씀을 주세요. 그렇게 해서 발의를 할 테니까 이번 기회에 꼭 이 법을 만들어서 그렇게 해야 될 것 같아요.

이상입니다.

뭐 하실 말씀 있으면 하시지요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 손명수 위원님 좋은 말씀 주셨는데요. 무엇보다도 지금 안전이 좀 취약한 LCC에 대한 정비 문제, 그래서 숙련자들을 어떻게 확보할 것인가에 대한 부분을 남은 혁신안전 대책에 지금 검토를 하고 있는데 그런 부분이 반영될 수 있도록 노력하겠습니다.

말씀하신 조류유인시설에 대한 실효적인 대책도 지금 여러 법안들이 사실 발의가 되어 있는데 법안에 조금 더 검토할 내용들이 있습니다. 말씀하신 실질적으로 작동할 수 있는 법안을 준비하신다면 저희들도 적극 위원님 도와서 좋은 법안 발의되는 데 협조하겠습니다.

○**소위원장 김은혜** 수고하셨습니다.

다음은 국민의힘 이성권 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**이성권 위원** 5페이지 자문단 역할 관련해 가지고 질문을 좀 드리도록 하겠습니다.

유가족이 직접 사조위에 참여 내지 개입할 수 없기 때문에 유가족들의 궁금증도 해소하고 또 질의에 대한 조력을 할 수 있도록 자문단 두는 제도는 아주 잘 두었다고 생각을 하고요. 서천호 위원님 질문을 하셨습니다마는 저는 조금 비슷한 문제의식이긴 한데 이게 전달체계를 보면 상당히 드라이하고 무미건조할 것 같다는 생각을 합니다. 여기 보면 유가족이 사고조사 등 관련 질의를 하면 자문단이 질의사항을 검토 보완을 해서 사조위에다가 넘기면 공식답변 작성이라고 돼 있는데 이건 답변서가 되는 거지요. 그렇지요? 그러니까 결국은 종이에 의해 가지고 답변을 하고 자문단에 회신하고, 거기에 대해서 다시 자문단이 종이에 의해서 보강하는 식으로 설명을 덧붙이게 되는데 이렇게 되면 유가족이 궁금해하는 내용, 실제 조사위원회에서 어떻게 돌아가는지 자세히 알기도 좀 어렵고 또 이게 문서화된 형태로 되다 보면 상당히 생생한 것들이 빠지게 될 우려가 있다고 생각을 합니다. 그래서 이 2개가 서로 침해하지 않는 범위 내에서 조금 더 생생한 방법

을 찾을 수 있지 않을까.

예를 들면 자문단 중에 1명 정도라도 사조위에 옵서버 자격으로, 그러니까 조사에 관여할 수는 없지만 옵서버 자격으로 참여할 수 있는지 이게 제가 좀 궁금하고요. 역으로 사조위의 위원이지만 자문단에, 지금 18명으로 구성돼 있지 않습니까? 20명으로 구성되기로 돼 있는데 18명인데 다 과거 경력자들 위주로 되어 있습니다, 전문성을 다 가지고 있긴 합니다만. 혹시 사조위의 위원 중에 한 분이라도 자문단에 같이 참여를 해서 조금 더 생생하게 유가족한테 전달할 수 있는 방법을 구사하면 어떨까 하는 생각이 조금 듭니다. 그래서 살아 있는 전달체계를 만들면 좋겠다는 의견인데요. 이 부분도 나중에 한번 얘기를 해 주시고.

그다음에 20페이지입니다.

20페이지 항공안전 기반의 항공운항 확대에 보면 대국민 항공안전교육·항공안전캠페인 이런 게 있습니다. 국민들한테 이번 사고를 계기로 해서 여객기 안전에 대한 중요성을 확산하겠다는 그런 취지로 생각을 하고 방향성이 맞는데, 어제가 세월호 참사 11주기인데 제가 방송을 보다 보니까 세월호에 희생된 부모님들이 방송에 나와서 얼마만큼 선박 안전이 중요한가에 대한 얘기들을 쭉 하더라고요. 그래서 그게 정식으로 어떤 체계에서 된지 모르겠는데 이번에 우리 희생자들의 유가족분들이 다른 어떤 국민보다도 더 여객기 안전에 대한 중요성을 생각하고 있을 거기 때문에 캠페인이나 교육과 관련해서도 유가족이 참여해서, 희생을 당한 분들이잖아요. 그렇지요? 국민들한테 전달력이 높을 거라고 생각을 합니다. 그래서 그 방법을 조금 더 디테일하게 방안을 마련해 주면 좋겠다. 사고 날 때마다 그 희생된 가족들, 유가족들이 누구보다 절실하지 않습니까. 그렇지요? 그래서 전달력이 커질 거기 때문에 그 부분에 대해 유가족협의회하고 같이 한번 논의를 해 주셔서 담아 주셨으면 좋겠다는 생각을 했고요.

그다음 세 번째는 공항시설 안전성 강화 부분이 있습니다. 여기 보면 방위각과 관련된 것은 경량철골 구조로 다 연내 교체를 하겠다고 이렇게 명확하게 시간을 못 박아 뒀습니다. 그런데 두 번째 중단안전구역과 관련해서는 중단안전구역 권고사항과 또 EMAS를 설치하겠다고 했는데 이 부분에 대한 예산계획과 시점이 없습니다.

예를 들면 특히 제가 부산 출신이다 보니까 김해공항을 자주 이용하는데 김해공항의 공간 구조를 잘 압니다. 240m가 미달되고 있는데 이것을 확장시켜야 될 거잖아요. 그러면 어떤 방식으로 확장을 시킬 건지. 그다음에 EMAS를 하려면 새로 또 공사를 해야 될 거잖아요. 그렇지요? 이 부분과 관련된 계획이 언제까지, 다른 공항도 지금 마찬가지로인데. 그다음에 예산을 어떻게 할 건지에 대한 계획이 없어서 방향만 정해 놓고 나중에 가면 또 공염불이 되지 않을까 이런 우려가 됩니다. 그래서 그 부분에 대해서 좀 구체성을 최종적으로 담아 주실 것을 부탁드립니다.

그다음에 네 번째로는 이것은 이번 사고하고는 조금 관계없는데 에어부산 사태를 말씀드리고 싶은데, 상당히 충격이었습니다. 이륙 직전이었기 다행이지 기내의 선반에 있던, 지금 현재 조사 결과에 의하면 이차전지지요. 리튬이온 배터리 여기서 화재가 발생을 했는데 만일에 만에 하나 이륙 직전이 아니고 항공 운행 중에 사고 났으면 전원 사망이라고 봐야 되겠지요. 다행입니다. 그래서 국토부에서 권고사항으로 이차 배터리 같은 경우는 선반에 올리지 못하도록 권고한 걸로 알고 있는데 이게 지금 강제조항이 아니지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○이성권 위원 제가 비행기를 타면 에어부산은 탑승 전에 아예 이차전지는 전부 비닐 백에 넣어서 본인이 가지도록 하고 나머지만 선반에 올리도록 돼 있는데 다른 항공사는 그러지 않고 있습니다. 만일에 유사한 사고가 났을 때 그러면 과연 어떻게 될까라는 걱정이 되게 되거든요.

그리고 아시다시피 리튬배터리는 지금 현재 우리의 산업기술로 봤을 때 완전한 소화기가 없습니다. 물론 차량용 배터리에 한정됩니다만 마찬가지로입니다. 소형 배터리라 하더라도 완전한 소화 기능이 일반 소화기로는 불가능합니다. 전 세계적으로 표준이 존재하지 않고 있거든요.

그러면 지금 매뉴얼이 어떻게 돼 있는지 모르겠습니다만 항공기 안에서 그런 리튬 사고가 났을 때 이런 것들을 보면 피해를 최소화한다는 측면에서 봤을 때는 어쨌든 다른 항공사들도 강제를 하든지, 강제가 안 되지만 결과론적인 도입이 되든지, 권고를 강화해서 유사 사고가 났을 때 위험한 일이 닥치지 않도록 해 달라는 부탁을 드리고요.

그다음에 손명수 위원님이 좋은 질의를 하셨는데 조류와 관련해서 예방책이 중요한 것은 이미 우리가 여러 차례 논의를 통해서 다 알게 되었습니다. 그런데 정부 부처 간의 입장이 정반대가 있습니다. 이것은 진짜 진지하게 범정부적으로 접근을 해야 되는 게, 대부분의 공항들은 국제 공항이든 국내 공항이든 우리 한국은 해안가나 강가에 평지이기 때문에 공항이 조성이 되어 있습니다. 그런데 대부분이 철새들의 도래지입니다. 부산만 하더라도 37개국에서 철새들이 몇십만 마리가 날아옵니다. 그런데 항공으로 봤을 때는 항공 안전을 위해서 철새를 회피해야 되는 문제가 있고요.

환경부는 철새 보호가 목적이 되어서 철새 서식지를 조성하고 있고 철새들에게 먹이를 주고 있는 상황입니다. 그래서 부산의 경우는 강서구가 팽창을 하기 때문에 도시로 진입하는 기존의 도로가 다리가 너무 적어서 이걸 개수를 늘리려고 해도 환경부가 반대해서 이때까지 안 되고 있습니다. 왜? 철새들의 문제가, 지장이 된다고 해서 안 되고 있었거든요. 마찬가지로입니다. 그래서 환경부도 지향하는 가치가 맞고 국토부도 지향하는 가치가 맞습니다. 이걸 좀 범정부적으로 생각을 해서 공항이 있는 주변의 철새 도래지를 어떻게 할 것인지에 대한 합의된 표준을 만들어 내셔야 됩니다. 이게 없는 상태에서는 계속 충돌해 나가는 거지요, 부처끼리. 그 작업도 이 안에다가 담아 뒀으면 좋겠다, 4월 달에 혁신 방안을 발표한다고 하셨는데 디테일하게 접근을 해 주시면 좋겠다는 부탁의 말씀을 드리고.

제가 다섯 가지를 말씀드렸는데 그 부분에 대해서 답변할 수 있는 부분이 있으면 해주시면 감사하겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 존경하는 이성권 위원님께서 정말 좋은 지적을 많이 해주셨습니다. 말씀하신 대로 자문단 운영 전달체계에 대해서는 저희들도 상당히 세심하게 디테일한 계획을 잡고 있는데요. 말씀하신 대로 생생하게 내용이 전달될 수 있도록 유가족 입장에서 전달될 수 있도록 그렇게 살피겠습니다.

아마 오늘인가 자문단과 첫 미팅이 있는 걸로 알고 있습니다. 유가족 대표도 참석하고 국토부의 지원단장도 참석을 해서 그런 부분에 대해서 어떤 방식을 통해서 할 것인가에 대한 구체적 방안도 같이 논의될 수 있도록 하겠습니다.

두 번째, 항공 안전에 대해서 유가족이 참여하는 예방 활동하는 게 효과적일 것이라는 지적에 대해서는 저는 충분히 공감을 하고 있고 그런 부분에 대해서 아마 오늘 상정될 피해 지원 특별법에도 그런 내용들이 지금 반영이 되어 있습니다. 그 부분에 대해서 구체적으로 유가족협의회하고 협의를 해 나가도록 하겠습니다.

그리고 방위각 시설은 일정이 있는데 종단안전구역에 대해서는 지금 일정이 없다라고 말씀하셨는데 사실 오늘 보고드린 것은 방향성에 대한 겁니다. 그래서 세부적인 내용은 별도로 저희가 검토를 하고 있고 관계기관하고 협의하고 있는데 아직 확정되지 않아서 답지를 못했습니다. 그래서 김해공항 같은 경우에는 금년에 그 부분에 대해서 연장하는 걸로 작업을 일정을 갖고 있고 그런 내용들은 혁신 대책의 마지막에 포함해서 발표되도록 하겠습니다.

그리고 에어부산 보조배터리 화재사고와 관련해서 지난 3월 1일부터 전 항공사에 지금 적용하고 있습니다. 그래서 비닐백을 나눠 준다든지, 또 기내에 반입해서 보유하고 들어갈 수 있는 개수의 조정이라든지, 또 기내에 갔을 때는 선반 위에 놓지 않고 개별 소지해야 된다는 그런 부분까지 다 지금 공유가 돼 있고 저희가 홍보를 열심히 하고 있는데 아직도 좀 미흡한 부분이 있는 것 같습니다. 적극 더 홍보를 해서 권고사항입니다만 이게 문화로 정착될 수 있도록 노력하도록 하겠습니다.

다섯 번째, 조류 예방책에 대해서는 말씀 주신 대로 환경부하고 협의가 돼야 될 사항이고 지금 환경부하고는 조류충돌예방위원회를 구성하는 데 조류 전문가들을 추천받고 같이 해서 구성을 했습니다. 그 위원회의 구성뿐만이 아니고 앞으로 공항 개개에 대해서 조류유인시설에 대해서는 어떻게 처리할 것인가에 대해서도 좀 더 협의를 폭넓게 해 나가도록 하겠습니다.

감사합니다.

○소위원장 김은혜 수고하셨습니다.

마지막으로 윤종군 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤종군 위원 앞서서 존경하는 권향엽 손명수 위원님께서도 질의하신 내용들인데요 차관님이나 잘 아시는 분이 답변해 주시면 좋을 것 같습니다.

조류유인시설에 대해서 제가 지난번에 국토위에서도 얘기를 좀 했었는데 먼저 항공 사고에서 조류충돌이 되는데 그 종류가 두 가지지 않습니까.

예를 들어서 자연적으로 있는 것이라서 어떻게 하기 힘든 철새 도래지랄까 습지 이런 것은 우리가 인공적으로 조정을 할 수 없지 않습니까? 그러나 과수원 양돈장 식품가공 공장 이런, 사람이 조성한 조류유인시설들 있잖아요. 항공 사고에서 사람이 어떻게 할 수 없는 자연적인 조건으로 인해서 발생한 사고 비율과 사람이 만든 조류유인시설 이런 것이 차지하는 비중 이런 게 조사 연구된 게 혹시 있나요, 국내외 다 통틀어서?

○국토교통부항공정책실장 주종완 항공실장이 말씀드리겠습니다.

전체적으로 조류충돌 발생 건수와 같은 이런 통계들은 나와 있는데 위원님 말씀하신 세부적으로 어떤 원인으로 발생했는지 이런 것들은 자료를 확인해 봐야 될 것 같습니다.

○윤종군 위원 그러니까 자연적인 것과 사람들이 조성한 시설, 이전할 수 있는, 통제 가능한, 이게 궁금한 거거든요.

○국토교통부항공정책실장 주종완 그 구분을 해서 어떤 사고가 났는지 그런 현황들에

대한 자료를 지금 저희가 갖고 있지는 않습니다. 그런데 한번 다른 연구를 통해서 그런 자료들이 있는지 확인을 좀 해 보겠습니다.

○**윤종균 위원** 우리 국내뿐만 아니라 해외에도 있을 수 있을 것 같아서 그 자료 좀 한번 요청을 드리고.

제가 전에도 얘기를 했던 건데 어쨌든 간에 통계는 없지만 사람이 조성한 과수원, 양돈장, 식품가공공장, 잔디 재배 뭐 이런 것들 있지 않습니까. 이런 조류유인시설이라고 통칭하는 이것이 좀 심각한 위협이 되고 있다, 그래서 이전에 대해서 구체적인 방안을 제가 지난번에도 국토위에서도 질의를 했는데 아직까지 구체적으로 어떤 방안을 추진하고 있다 이렇게 정확히 답을 들은 게 없어요. 그래서 혹시 이것과 관련해서 사고조사위나 국토부 차원에서 뭔가 검토되고 있는 게 있는지, 있으면 말씀 좀 부탁드립니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 먼저 공항시설법 개정안들이 여러 건이 지금 발의가 되어 있습니다. 그래서 그 속에는 말씀하신 조류유인시설에 대한 금지행위에 대해서 어떻게 하면 실효성을 확보할 수 있겠느냐 하는 부분에 있어서 과태료 규정을 넣든지 벌칙 규정을 넣어야 된다는 게 하나 있고요.

○**윤종균 위원** 그건 원래 있던 거고. 하여튼 6개월마다 협조공문만 지금 보내고 있다, 제가 그런 걸 좀 지적을 했었는데 그렇지 않은, 지금까지 있지 않은 실효적인 대책이 좀 필요하지 않냐 이런 문제 제기를 전에 했었거든요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그런 금지행위의 실효성 확보 차원에서 벌칙 조항을 넣는 게 지금 하나 있고요. 두 번째는 기존 조류유인시설에 대해서, 그건 앞으로에 대한 거고 지금 있는 조류유인시설은 어떻게 할 것인가에 대한 문제를 두고 협의매수를 할 수 있는 방안 또 심각한 유인시설이면 그 부분에 대해서는 시정명령이나 이전명령을 통해서 하는 방안 이런 부분이 지금 법안이 발의돼서 앞으로 소위에서 논의될 예정에 있습니다. 제일 최적의 방안을 찾는 데 힘을 모으겠습니다.

○**윤종균 위원** 그러니까 저도 그런 주장을 그때도 말씀을 했었는데 제가 앞서서 그런 데이터나 통계가 있냐 여쭙본 게 사실 현실적으로 사고 발생 비율상 조류유인시설이 아무 영향이 없다 그러면 사실 우리가 애써서 이렇게, 민원도 많이 발생하는 영역이지 않습니까? 이런 일을 추진할 필요가 없지요. 그런데 여러 가지 연구를 하고 조사를 해 보니까 사람이 조성한 조류유인시설도 항공조류충돌 사고에 상당한 정도로 영향을 미치더라라는 것이 객관적으로 확인이 되면 상당한 돈이 들더라도 재정이 투입되더라도 해내야 될 일이잖아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**윤종균 위원** 저도 그냥 일반적인 관점에서 이렇게 문제 제기를 지난번에 했었는데 생각을 해 보니까 그것이 사고에 차지하는 비중이나 이런 것들이 보다 근본적인 것이 검토가 된 다음에 추진을 해야 되겠다 이런 생각이 들어서 앞서서 먼저 말씀드린 거거든요. 그래서 그 연관성에 대해서 한 번 더 꼼꼼하게 들여다보셨으면 좋겠고요.

그다음에 이전에도 항공 사고가 발생했을 때, 이번에도 항공안전혁신위원회를 꾸려서 재발 방지책 이런 것을 만들고 있지 않습니까? 그런데 항공 사고가 이번에 처음 발생한 게 아니고 예전에도 이런 게 있었을 것 같은데 예전에도 지금 구성하고 있는 항공안전혁신위원회식 기구가 구성된 적이 있는지, 그래서 거기에서 재발 방지책 이런 것들이 마련

된 적이 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 있는 걸로 알고 있습니다.

○윤종균 위원 제가 이 말씀을 왜 드리냐면 얼마 전에도 저희 안성에서도 고속도로 교각 붕괴 사고가 있었지 않습니까? 그래서 그것을 하다 보니까 불과 1년 전에 시흥에서 거의 똑같은 유사한 사고가 있어서 거기서도 재발방지위원회를 꾸려 가지고 이미 상당한 재정을 투입해서 아주 좋은 연구 결과들이 다 나왔어요.

그래서 이런 사고를 예방하기 위해서는 네 가지인가 다섯 가지 재발방지 대책 이러한 조치가 필요하다고 아주 잘 정리돼서 이미 좋은 대안이 나와 있는데 문제는 그것을 이행하는 강제 의무조항 이런 것들이 없다 보니까 그냥 서류만 만들어 놓고 끝난 거예요. 물론 국토부에서 개선하기 위해서 노력을 많이 하셨겠지요. 그러나 어떤 혁신위원회가 됐든 사고재발방지대책위원회가 됐든 이런 사고조사를 하고 사고방지 대책을 마련한 결과물을 이행을 강제하는 법적·제도적인 장치가 없다 보니까 아무 실효성이 없는 거지요, 현장에서.

그래서 저희 의원실에서도 지금 건설기술진흥법 개정안을 내서 사고 재발방지 대책이, 이런 국가기관을 통해서 만들어진 것은 시한을 뒤서 몇 개월 안에 의무적으로 이행을 해야 된다 이런 조항을 만드는 그런 법을 준비하고 있거든요.

그러니까 이번에도 보면 항공안전혁신위원회를 꾸려서 상당한 재정도 투입되고 이렇게 진행되는 건 좋은데 중요한 것은 거기서 어떤 안을 만들어 낸다는 것이 제가 봤을 때는 예전에도 그런 비슷한 유사한 기구가 있었으면 거기서 크게 달라지지 않을 것 같아요. 재발방지책이라는 게 대략의 비슷한 영역들이 있지 않습니까.

그래서 그걸 찾아내는 것보다도 더 중요한 것은 여기서 합의돼서 나온 대책들을 어떻게 하면 의무적으로 현장에서 강제하도록, 항공사는 무엇을 해야 되고 국토부는 무엇을 해야 되고 이런 것들을 이행을 강제할 수 있는 그런 대책들에 더 관점을 두고 준비를 해주십사 하는 부탁을 드리려고 그러합니다. 그런 영역까지 같이 지금 검토를 하고 계신가요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 존경하는 윤종균 위원님 두 가지 말씀 주셨는데요 참 와닿는 얘기입니다. 그래서 첫 번째, 조류와 충돌해서 발생한 사고를 분석해서 그 인과관계를 잘 규명을 해야 앞으로 향후 대책 마련하는 데도 힘을 받는다 이런 말씀이지 않습니까. 사실 저희가 고민하는 것도 지금 현재 있는 조류유인시설에 대해서 이걸 이전을 하려고 그러면 상당한 돈이 들어갑니다. 그러면 재원을 어떻게 조달할 것이냐에 대한 고민도 있어야 되고요. 그래서 말씀해 주신 대로 그 인과관계 데이터 분석에 기반해서, 이게 정말 돈이 들어가도 해야 되는지 여부를 판단해야 되기 때문에 그러한 접근 방식을 한번 검토해 보도록 하겠습니다.

그리고 두 번째, 사고조사 결과에 대해서 재발 방지를 위한 후속조치 좀 더 만전을 기하도록 하겠습니다.

○윤종균 위원 그냥 후속조치가 아니라 이행을 하지 않았을 때의 어떤 처벌이 됐든 여기 이 부분이 너무 약한 것 같아요, 보니까 전반적으로.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 사실 우리가 뭔가 나오면 한다고 하는데 지난번에 말씀하셨듯이 고속도로 사고 같은 경우에는 시차도 좀 있는 것 같고요 그런 부분에 대해

서 속도를 내서 보완하도록 하겠습니다.

말씀하신 개정안 내면 아마 그 부분에 대해서 충분한 논의가 있어야 될 것 같은데요. 법 개정 전이라도 지금 발표되는 사고 대책에 대해서는 충분히 충실히 이행될 수 있도록 챙기도록 하겠습니다.

○소위원장 김은혜 윤종군 위원님 질의가 마무리되었습니다.

○윤종군 위원 예.

○소위원장 김은혜 추가로 혹시 질의하실 위원님 안 계신지요?

정부 측에서도 오늘 김수정 사무국장님 나오셨는데 정부 측에서 특별히 더 하실 말씀이 있으시면 듣도록 하겠습니다.

유가족 대표분들께도 여쭙았는데 추가로 말씀 주실 부분이 없다고 그래서 그러면 오늘 회의는 여기서 마무리가 돼야 될 것 같습니다.

원활한 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분 그리고 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 위원회 직원 여러분 그리고 보좌 직원 여러분, 모두 수고하셨습니다.

진상규명 및 재발방지 소위원회 1차 회의 산회를 선포합니다.

(11시24분 산회)

○출석 위원(7인)

권향엽 김은혜 문금주 서천호 손명수 윤종군 이성권

○출석 전문위원 및 입법심의관

수석전문위원 박재유

전문위원 임종수

입법심의관 남궁인철

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 백원국

항공정책실장 주종완

항공정책관 김영국

항공안전정책관 유경수

공항정책관 김홍락

12.29여객기사고피해자지원단

단장 박정수

항공·철도사고조사위원회

사무국장 김수정

조사단장 이승열