

제420회 국회
(임시회)

국토교통위원회회의록

제 2 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년1월14일(화)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 2024년도 국정감사 결과보고서 채택의 건
2. 2024년도 국토교통위원회 국정감사 관련 감사원에 대한 감사요구안(위원회안)
3. 2024년도 국정감사 증인 고발의 건
4. 12.29 여객기 참사 관련 현안보고

상정된 안건

1. 2024년도 국정감사 결과보고서 채택의 건 3
2. 2024년도 국토교통위원회 국정감사 관련 감사원에 대한 감사요구안(위원회안) 3
3. 2024년도 국정감사 증인 고발의 건 4
4. 12.29 여객기 참사 관련 현안보고 4

(10시04분 개의)

○위원장 맹성규 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제420회 국회(임시회) 제2차 국토교통위원회를 개최하겠습니다.

보고사항은 단말기 자료를 참고해 주시기 바랍니다.

(보고사항은 끝에 실음)

지난해 12월 29일 제주항공 여객기가 착륙 과정에서 사고가 발생하여 승무원과 승객 179명이 안타깝게 목숨을 잃었습니다.

회의를 시작하기 전에 유명을 달리하신 모든 분들을 추모하고 애도하는 뜻에서 묵념의 시간을 갖도록 하겠습니다.

위원님들을 비롯한 회의 참석자들은 모두 자리에서 일어나 주시기 바랍니다.

(일동 기립)

일동 묵념.

(일동 묵념)

바로.

모두 자리에 앉아 주시기 바랍니다.

(일동 착석)

회의에 들어가기 전에 위원장으로서 한 말씀 드리겠습니다.

먼저 불의의 사고로 소중한 생명을 잃은 모든 분들께 깊은 애도를 표하며 피해자 가족 여러분들께 진심 어린 위로의 말씀을 전합니다.

국토교통위원회 위원장으로서 사고에 대한 진상규명과 피해자 가족 여러분들의 피해 구제와 지원을 위해 최선을 다하겠다는 말씀을 드립니다.

또한 철저한 사고 원인 규명과 철저한 진상조사를 통해 다시는 이러한 비극적인 사고가 일어나지 않도록 재발 방지를 위한 모든 조치가 이루어지도록 지원하겠습니다.

국토교통부와 관계기관은 사고 수습 과정에서 피해자 가족 여러분을 비롯한 모든 관계자분들이 불편함이 없도록 최선을 다해 주시기 바랍니다.

다음으로 회의에 들어가기 전에 우리 위원회에 위원님 사보임이 있어서 말씀을 드리겠습니다.

지난 1월 6일 자로 더불어민주당 김기표 위원님께서 우리 위원회를 사임하셨고 이견태 위원님께서 새로 보임하셨습니다.

그러면 우리 위원회에 보임하신 이견태 위원님의 인사말씀을 듣도록 하겠습니다.

○**이견태 위원** 부천시병 출신 이견태 위원입니다.

존경하는 맹성규 위원장님과 선배·동료 위원님들과 함께 국토교통위에서 일할 수 있게 돼서 영광스럽게 생각합니다.

열심히 일해서 대한민국 국토교통이 발전할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

감사합니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

다음은 인천국제공항 사장이 해외 출장 관계로 오늘 회의에 출석하지 못함을 허가해 달라는 요청이 있었고, 제1차관이 국무회의 관계로 오전 10시부터 12시까지, 행정중심복합도시건설청 청장이 국회세종 의사당 건립 관련 토론회 관계로 오후 1시 30분부터 3시까지 이석하게 됨을 허가해 달라는 요청이 있어 교섭단체 간사 위원님들과 협의하여 이를 승인하였음을 말씀드립니다.

다음은 우리 위원회에 새로 보임된 전문위원을 소개하겠습니다.

임종수 전문위원입니다.

(인사)

앞으로 위원님들의 의정활동을 잘 보좌해 주시기 바랍니다.

다음은 지난 1월 8일 임명된 기관장의 인사말씀을 듣도록 하겠습니다.

국토교통과학기술진흥원 김정희 원장 나오셔서 간략히 인사말씀해 주시기 바랍니다.

○**국토교통과학기술진흥원장 김정희** 존경하는 국토교통위원회 맹성규 위원장님 그리고 여러 위원님들!

지난 1월 8일 국토교통과학기술진흥원 원장으로 부임한 김정희입니다.

이렇게 여러 위원님들을 모시고 인사드리게 되어 영광입니다.

저희 진흥원은 국토교통부 지원하에 국토교통 분야 과학기술의 개발과 신기술 인증 그리고 관련 산업의 진흥을 통해 국가 경제에 이바지하는 것을 주요 임무로 하고 있습니다.

지난 2002년에 설립된 이후 SOC플랜트 도시건축 그리고 철도·교통 물류 항공 분야, R&D를 통해 스마트도시 기반 기술, 고강도 경량콘크리트, 고속철도차량 국산화 등 다양한 기술을 개발 보급 그리고 확산해 왔으며 앞으로도 이러한 노력을 지속하여 국민의 생활안전과 편의 그리고 국토교통 산업의 발전에 기여하겠습니다.

끝으로 무안공항 제주항공 사고로 유명을 달리하신 분들의 명복을 빌며 유가족분들에 깊은 위로의 마음을 드립니다.

감사합니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

오늘 회의는 2024년도 국정감사 결과보고서 등 국정감사와 관련한 안건을 상정하여 처리한 다음 지난해 12월 29일 여객기 참사와 관련하여 국토교통부로부터 현안보고를 듣는 순서로 진행하겠습니다.

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

의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 2024년도 국정감사 결과보고서 채택의 건

(10시09분)

○위원장 맹성규 의사일정 제1항 2024년도 국정감사 결과보고서 채택의 건을 상정합니다.

국정감사 및 조사에 관한 법률 제15조에 따르면 국정감사를 마친 위원회는 결과보고서를 작성하여 의장에게 제출해야 합니다. 국정감사 결과보고서(안)은 전체 위원님들의 의견을 받아서 간사 위원님들과 협의하여 작성되었다는 것을 말씀드립니다.

국정감사 결과보고서(안)의 주요 내용은 2024년 10월 7일부터 24일까지 모두 33개의 수감기관에 대하여 감사한 내용들을 국토교통부 등 주요 기관별 주요 감사실시내용, 시정 및 처리요구사항을 수록하였습니다.

자세한 국정감사 결과보고서(안)은 단말기 자료를 참조해 주시기 바랍니다.

이 안건에 대하여 의견이 있으신 위원님 계십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

의견이 없으시면 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제1항 2024년도 국정감사 결과보고서 채택의 건은 배부해 드린 안대로 채택하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

2. 2024년도 국토교통위원회 국정감사 관련 감사원에 대한 감사요구안(위원회안)

(10시11분)

○위원장 맹성규 의사일정 제2항 2024년도 국토교통위원회 국정감사 관련 감사원에 대한 감사요구안을 상정합니다.

이 안건은 우리 위원회가 2024년도 국정감사 과정에서 감사원 감사가 필요한 것으로 제기된 사항에 대해서 국회법 제127조의2에 따라 감사원 감사를 요구하고자 하는 것입니다.

감사요구 내용에 대한 상세한 사항은 배부해 드린 유인물을 참고해 주시기 바랍니다.

그러면 이 안건에 대하여 의견이 있으신 위원님 계십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

의견이 없으시면 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제2항 2024년도 국토교통위원회 국정감사 관련 감사원에 대한 감사요구안은 배부해 드린 유인물과 같이 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

감사요구안의 자구 정리 등에 관해서는 위원장에게 위임하여 주시기 바랍니다.

3. 2024년도 국정감사 증인 고발의 건

(10시12분)

○위원장 맹성규 의사일정 제3항 2024년도 국정감사 증인 고발의 건을 상정합니다.

이 안건은 지난해 국정감사에서 증인 출석을 요구하였음에도 불구하고 정당한 이유 없이 출석하지 않았으며 불출석에 따른 동행명령장 수령을 고의로 회피한 김태영 증인에 대해 국회에서의 증언·감정 등에 관한 법률 제12조·13조·15조의 규정에 따라 불출석 및 국회 모욕의 죄로 사법기관에 고발하기 위한 것입니다.

고발 증인에 대한 상세한 사항은 배부해 드린 유인물을 참고해 주시기 바랍니다.

의견이 있으신 위원님 계십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

의견이 없으시면 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제3항 2024년도 국정감사 증인 고발의 건은 배부해 드린 유인물과 같이 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

가결되었음을 선포합니다.

오늘 고발하기로 한 증인에 대한 고발장의 작성 등에 관해서는 위원장에게 위임하여 주시기 바랍니다.

4. 12.29 여객기 참사 관련 현안보고

(10시13분)

○위원장 맹성규 의사일정 제4항 12.29 여객기 참사 관련 현안보고를 상정합니다.

오늘 회의에는 피해자 가족 대표단에서 박한신 1기 대표, 이혁 장례위원장, 박철 광주 전남법률지원단장께서 참석해 주셨습니다. 그리고 제주항공에서 김이배 대표가 출석하여 있습니다.

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

그러면 박상우 장관 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 존경하는 맹성규 국토교통위원회 위원장님 그리고 여러 위원님!

오늘 전체회의를 통해 위원님들과 국민들께 이번 제주항공 여객기 참사 관련 현안보고를 드리게 되어 매우 무거운 마음으로 이 자리에 서게 되었습니다.

먼저 항공안전 분야의 주무부처 장관으로서 매우 참담한 심정을 느끼며 깊이 송구하다

는 말씀을 드립니다. 아울러 오늘 함께 자리해 주시고 또한 방송을 통해 지켜보고 계실 모든 유가족분들과 국민 여러분께 다시 한번 사죄와 위로의 말씀을 드립니다.

그간 사고 현장에 머물며 유가족분들께 사고 조사의 진행 상황과 정부의 지원 등에 대해 부분적으로 설명드린 바가 있었습니다만 오늘 이 자리에서 사고 발생 경위와 초동 대응, 현장에서 유가족분들을 지원하기 위한 정부의 시책, 사고 조사와 앞으로의 항공안전 강화 계획 등을 전반적으로 보고드리고자 합니다.

사고가 발생한 지 16일이 지났습니다만 아직 무안국제공항에는 소중한 가족을 떠나보낸 유가족분들이 모여 서로의 아픔을 위로하며 남은 수습 과정을 진행하고 계십니다.

먼저 정부는 전담 조직과 국회에서 논의될 특별법을 기반으로 유가족 부상자 등 피해자분들께서 이번 사고의 아픔을 딛고 일상으로 복귀하실 순간까지 모든 지원을 아끼지 않겠습니다. 아울러 사고 원인을 공정하고 투명하게 규명하고 다시는 이와 같은 사고가 발생하지 않도록 대책을 세우는 것은 희생자분들의 숭고한 념을 기리기 위해 정부가 마땅히 이행해야 할 책무라고 생각합니다.

가장 먼저 안전이 우려되는 시설에 대해서는 시설 개선을 조속히 추진하고 항공 전 분야의 안전 실태를 진단하는 한편 다양한 의견을 반영하여 항공안전 혁신 방안을 마련하겠습니다. 또한 건설 교통 철도 등 국토교통 전 분야의 안전관리 강화에도 온 노력을 다하겠습니다.

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

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

주종완 항공정책실장 나오셔서 핵심 사항 위주로 간략히 보고해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 항공정책실장입니다.

제주항공 여객기 사고 관련 현안보고드리겠습니다.

먼저 사고 개요와 피해 상황, 초동 대응에 대해 말씀드리겠습니다.

지난해 12월 29일 제주항공 2216편 항공기가 우리 시각 04시 29분에 당초 계획 대비 40분 지연되어 방콕을 출발하였습니다. 08시 54분 무안국제공항 관제탑은 사고 항공기에 게 01 방향 활주로로 착륙을 허가하였으며 이어서 08시 57분에는 조류활동 주의를 조언하였습니다. 08시 59분 조종사는 관제탑에 비상 선언 후 복행하였고 09시 00분에 반대편 19 방향 활주로로 재접근하여 동체착륙하고 09시 03분 방위각 시설과 충돌하였습니다.

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

사고 발생 이후 정부는 중앙사고수습본부와 중앙재난안전대책본부, 지역사고수습본부를 구성하였습니다. 또한 무안국제공항을 폐쇄하고 화재 진압과 응급 구조를 위해 소방 긴급구조통제단을 가동하였습니다. 사고 당일 22시 30분부터 현장 사고자 피해 지원을 위하여 통합지원센터를 설치 운영하였습니다.

2쪽입니다.

범정부 차원의 현장 사고 수습과 유가족 지원에 대해 보고드리겠습니다.

총 36개 기관을 중심으로 통합지원센터를 구성하여 사고 수습과 유가족 현장 지원 등의 임무를 수행해 오고 있습니다. 희생자 179분의 신원 확인과 유가족 인도를 1월 6일까지

진행하였고 유가족 전담 공무원이 장례식장 안치부터 장지 이동까지 함께하여 1월 9일까지 장례 절차가 진행되었습니다. 유가족분들의 심리 안정을 위해 트라우마 상담 등 심리 상담을 실시하고 유가족들이 쉴 수 있도록 쉼터(shelter)와 객실, 공항과 숙소 간 교통편을 제공하였습니다.

국가애도기간 동안 전국 지자체에서 105개의 합동분향소를 운영하였고 지난해 12월 30일부터 현재까지 31만 명의 조문객이 방문하였습니다.

오는 1월 18일에는 무안국제공항에서 유가족과 국회, 정부, 지자체 관계자 등이 참석하는 합동 추모식을 개최할 예정입니다. 또한 피해자분들에 대한 지원을 두텁게 이어 가기 위해 관계기관 합동으로 12.29 여객기 사고 피해자 지원단을 1월 20일부터 운영하고 향후 국회에서 논의될 특별법 제정을 적극 지원하겠습니다.

3쪽입니다.

이어서 항공사고 조사 현황에 대해 보고드리겠습니다.

정부는 사고 발생 즉시 조사단을 사고 현장에 급파하여 비행기록장치와 음성기록장치를 확보하였고 우리나라의 항공철도사고조사위원회와 미국의 조사팀이 합동조사팀을 구성하여 사고 조사를 진행하고 있습니다.

사고조사위원회 조사관이 비행기록장치는 미국으로 운반하여 한미 합동조사를 통해 수리와 초도 분석을 실시하고 어제 자로 귀국하였으며, 향후 비행기록장치와 음성기록장치를 연계하여 정밀분석하고 관제사 녹취록, CCTV, 엔진 잔해 등의 분석을 실시할 예정입니다.

항공철도사고조사위원회의 공정성과 투명성을 담보하기 위해 국토부 관계자의 조사 업무 배제 차원에서 위원장의 사표 처리 절차를 진행하고 있고 상임위원은 사조위 업무에서 배제 조치하였습니다.

향후 사고 조사 진행 과정과 사고조사보고서 작성 과정에서 유가족 대표와의 협의를 거쳐 정보를 투명하게 공개하겠습니다. 유가족이 사고조사위원회에 서면 의견을 제출하면 이를 면밀히 검토하고 최대한 반영하겠습니다.

이와 별도로 사고조사위원회의 독립성 보장을 위해 위원회의 조직·인적 구성 개편을 검토하는 한편 항공철도사고조사법 개정 등 다양한 방안을 강구해 나가겠습니다.

4쪽입니다.

항공사와 공항시설의 항공안전 강화 현황과 계획에 대해 보고드리겠습니다.

지난 12월 30일부터 1월 10일까지 국내의 사고 항공기와 동일한 기종에 대한 운항·정비 규정 준수 여부를 점검하였으며 일부 항공사의 규정 위반 사례를 확인하여 항공안전법에 따라 엄정 조치할 예정입니다.

또한 전국 13개 공항의 항행안전시설에 대한 특별점검도 병행하였으며 7개 공항의 방위각 시설 개선이 필요하다는 결론을 내렸습니다. 해당 공항의 방위각 시설은 연내 개선을 완료하고 조류 충돌 예방을 위한 조류탐지 레이더 도입과 함께 항공기의 활주로 이탈 위험을 낮추기 위한 방안으로 활주로 이탈방지시스템의 도입도 검토하겠습니다.

아울러 민간 전문가들이 참여하는 항공안전혁신위원회를 구성하여 안전점검 결과와 국제기준 등을 면밀히 분석하고 이를 토대로 항공 전반의 제도개선 방안을 마련하겠습니다.

추후 이번 사고의 원인이 규명되고 추가적으로 문제점이 도출될 경우에는 보완 대책을

마련하여 항공안전을 지속 관리해 나가겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

다음은 피해자 가족 대표단의 말씀을 듣도록 하겠습니다.

박한신 대표님 나오셔서 말씀해 주시기 바랍니다.

(○박한신 발언대에서 — 12.29 제주항공 여객기 참사 유족협의회 입장문을 알려 드리겠습니다.

제주항공 여객기 참사가 발생한 지 벌써 17일째입니다. 희생자의 유해조차 제대로 찾을 수 없었던 우리들의 유족들은 시간의 흐름조차 잊은 채 큰 충격과 슬픔으로 고통받고 있습니다. 특히 이번 참사는 3대에 걸친 일가족이 희생되거나 부모와 자녀가 한 번에 희생되는 등 유례를 찾아볼 수 없을 만큼 살아가는 유족들이 감내해야 할 수 없는 수준의 고통을 초래하고 있습니다.

유해를 확인하는 과정에서도 항공사고의 특성상 온전한 유해를 찾아보기 힘들어 처참하기도 하였습니다. 그럼에도 불구하고 우리 유가족들은 자신의 일처럼 한 걸음에 달려와 도움을 주신 자원봉사자분들, 추운 겨울 유해 한 점, 유실물 1개라도 더 찾기 위해 고생해 주신 경찰 군인 소방 과학수사대원들, 온전치 않은 유해를 조금이라도 정성을 다해 유족들의 마음을 덜 아프게 해 주려 했던 장례지도사님들, 유가족을 전담하며 도움을 주고 계신 전라남도과 광주시 공무원님들과 관계자 여러분, 사고 책임을 통감하고 수습을 위해 노력해 주신 정부 관계자분들, 여야 할 것 없이 최대한 도움을 주고 계신 국회 여러 의원님들께 머리 숙여 감사하다는 말씀을 먼저 전합니다.

여러분들이 계셨기에 그나마 희생자들의 유해를 비교적 빠른 시간 내에 수습하고 장례를 마칠 수 있었습니다. 그러나 우리 유가족은 아직도 왜 우리의 가족들이 그토록 비참한 죽음에 내몰렸는지 이유를 알지 못합니다. 또 살아남은 유가족들은 앞으로 어떻게 살아가야 할지 그저 막막한 현실에 놓여 있기도 합니다.

이에 국민 여러분들과 국회의원 여러분들께 부탁말씀을 드리고자 합니다.

첫째, 제주항공 여객기 참사 조사가 공정하고 투명하게 이루어지도록 모든 조치를 취해 주시기 바랍니다. 철저한 진상규명만이 희생자의 억울함을 달래고 유족의 상처를 조금이나마 치유할 수 있는 지름길입니다.

둘째, 조사 중 유가족들의 참여와 의견을 개진할 수 있는 기회를 보장해 주십시오. 유가족들에게 조사의 과정과 그 과정 중 발견된 새로운 사실은 즉시 알려 주어야 하고 조사위원회는 유가족의 의견을 적극 청취하여야만 합니다.

셋째, 여전히 온오프라인에서 지속되고 있는 희생자 유가족들에 대한 명예훼손, 모욕에 대해 강력히 처벌해 주시고 지속적으로 모니터링해 주시기를 부탁드립니다. 이 부분은 정말 중요한 부분입니다. 유가족들은 정서적으로 매우 약해져 있습니다. 이와 같은 행위는 유가족을 두 번 죽이는 것입니다. 국민 여러분들께서도 경찰이 전담 수사팀을 만들고 대응하고 있는 만큼 적극 신고해 주시기를 부탁드립니다.

넷째, 유가족들이 갑작스러운 생활고에 빠지지 않도록 적극적인 지원을 부탁드립니다. 부모님이 돌아가셔서 돌지에 소년소녀가장이 된 유족, 홀로 남겨진 나이 든

어르신, 당장 학비가 없어 대학 등록을 못 하게 된 청년, 유가족들의 비참한 현실은 너무나도 다양합니다. 배·보상 문제는 원인 조사도 끝나지 않은 현재 너무 먼 얘기입니다. 당장 설을 어찌 지내야 할지도 모르는 유족들도 다수 있습니다. 세세한 부분까지 부디 꼼꼼히 살펴 주시고 지원해 주시기를 부탁드립니다.

다섯째, 유가족협의회가 자리 잡을 수 있도록 지원해 주시고 트라우마를 극복할 수 있도록 유관기관에서 최대한 협력 부탁드립니다. 현재까지 유가족 모임은 서로를 응원하며 힘든 시간을 함께 극복하고 있습니다. 그러나 사고 원인 규명이 되기 전까지는 긴 시간이 남아 있습니다. 유가족들이 서로 의지하고 치유하고 사고 원인이 규명되는 날까지 함께 힘을 모으기 위해서는 유가족협의회에 대한 지원이 절실히 필요합니다. 더불어 트라우마를 극복할 수 있도록 장기간의 관찰과 상담을 지속적으로 할 수 있도록 해 주시기를 부탁드립니다.

여섯째, 이 사건 특위가 구성되고 진상규명과 피해자 지원을 위한 특별법을 제정하실 때 부디 유가족의 입장에서 생각하시고 지원책을 법률화해 주시기를 부탁드립니다.

마지막으로 저희 유가족을 긴 시간 도와주신 사고 현장의 여러분들도 정서적인 전이로 인해서 트라우마를 겪으실 것으로 예상됩니다. 이분들에 대한 관심과 지원도 아낌없이 맡아 주실 것을 부탁드립니다.

감사합니다.)

수고하셨습니다.

다음은 피해자 가족 여러분들께 질의하실 위원님이 계시면 먼저 질의를 한 후에 피해자 가족 대표단분들은 이석하실 수 있도록 하겠습니다.

질의하실 위원님 계십니까?

김은혜 위원님 먼저 하시지요.

○**김은혜 위원** 김은혜 위원입니다.

유족 대표분 박한신 대표님이 하실 수 있으시겠어요, 이혁 위원장님께서 하실 수 있겠어요?

(○박한신 발언대에서 — 질문을 듣고 제가 하겠습니다.)

알겠습니다.

힘겨운 시간을 견뎌내 주셔서 죄송하고 한편으로는 감사를 드립니다.

최근에 저희가 음성기록장치를 포함해서 4분의 시간을 잃어버리게 돼서 자칫 이 사고의 진실까지 잃어버리게 되지 않을까 안타깝다고 생각을 합니다.

대표님, 그러나 앞으로 유족분들께는 현재 진행 중인 조사단의 조사 결과가 단계별로 공유가 되고 또 유족분들의 의견도 반영하는 절차가 필요하다고 본 위원은 생각을 합니다. 이에 대한 입장을 들어 볼 수가 있을까요?

(○박한신 발언대에서 — 저희가 입장문을 많이 내지 않는 이유는 단 하나입니다.

저희가 많은 것을 모르고 있고, 저희가 지금 알고 있는 것은 이 사고 조사가 1단계부터 14단계 중에서 4단계에 와 있는 이제 시작점에 와 있습니다. 그런데 어떠한 정보 하나만으로서 그것에 대해서 옳다 옳다라고 말씀을 드리지는 않겠습니다.

그러나 정부나 이 사고조사위원회에서 공정하고 투명하고 객관성 있게 모든 내용의

진실을 소상히 우리 유가족들에게만 알려 주신다면 저희는 참고 기다리겠습니다. 그러나 저희가 수궁하지 못한 그런 부분에 대해서는 저희들도 나름대로 목소리를 내려고 준비하고 또 계속 모니터링을 하고 있습니다.

이 사고로 인해서 앞으로 일어날 수 있는 모든 항공사고에 대해서 재발 방지와 특별한 관심을 가져 주시기를 부탁드립니다.

이상입니다.)

대표님, 저희가 국회 차원에서 진상조사 그리고 재발 방지를 위한 특위를 가동하게 됩니다. 저도 역할을 하면서 앞으로 유족분들을 대신해서 심부름할 수 있는 것이 있으면 꼭 알려 주시기 바랍니다. 열심히 하겠습니다.

(○박한신 발언대에서 — 감사합니다.)

명복을 빕니다. 힘내십시오.

이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

다음, 복기왕 위원님.

○복기왕 위원 충남 아산갑 지역구의 복기왕입니다.

먼저 이렇게 황망한 일을 당하신 유가족 여러분께 위로의 말씀을 드리고 이 사고가 빨리 수습되고 유가족 여러분들의 마음을 치유할 수 있는 길이 빨리 열리기를 저도 위원 입장에서 최선을 다하겠습니다라는 말씀 드립니다.

먼저 이 사고가 어떻게 해서 발생된 것인지에 대한 원인 규명에 대해서 가장 궁금하게 생각하실 텐데 지금 현재 블랙박스가 4분이 사라졌다는 것 때문에 굉장히 걱정이 많이 되실 겁니다.

(○박한신 발언대에서 — 맞습니다.)

이것에 대해서 혹시 유가족 여러분들이 대화를 나누거나 한 내용들 있으시면 말씀해 주실 수 있겠습니까?

(○박한신 발언대에서 — 아직 거기에 대해서는 정확하게 저희도 잘 모릅니다, 왜 블랙박스가 4분이 사라졌는지. 그런데 저희는 정부와 여기 계신 국회의원님들을 믿고 지켜보고 있을 뿐입니다. 저희들은 기술적인 부분도 잘 몰라요.)

그래요, 저희들도 이 부분 때문에 굉장히 걱정스럽고 무엇보다도 투명하게 사고의 원인을 유가족분들에게 알리고 그리고 국민들에게 알려서 두 번 다시 이런 참사가 되풀이되지 않도록 하는 사고 점검 과정과 사고 마무리 과정이 되어야 된다는 생각을 갖고 있습니다.

아까 대표님 말씀하신 관련된 정보 공개와 더불어서 유가족의 조사위 참여 부분에 대해서도 저희 국토위에서, 저는 개인적으로 100% 동의하고 그런 제도적 장치를 마련하기 위해서 함께 노력하겠다는 말씀 드립니다.

그러면서 아까 말씀드렸던 가장 걱정스러운 부분에 대해서, 유가족들에 대한 모욕과 가짜뉴스 이런 부분 때문에 정말 마음고생을 많이 하셨다라는 말씀 들었습니다. 특히 대표님 같은 경우에도 특정 정당에 소속된 사람 아니냐 이런 비판도 듣고 말도 안 되는 비난도 듣고 그랬다고 하던데 이런 일이 두 번 다시 반복되어서는 안 될 터인데, 향후 사고 수습 과정에서 당연히 아까 말씀하신 보상의 문제도 나올 수 있을 것이고 그리고 유가족에

대한 지원 문제도 나올 수 있을 것이고 이런 것들에 뒤따라서 결국은 돈 때문에 그런 것이냐라는 모욕적인 어떤 사이버상의 공격 이런 것들이 사실 예상이 되는데 이런 부분들 들었을 때 유가족 대표로서, 죄송합니다, 다시 또 상처를 제가 헤집는 것 같아서. 대표로서 느끼는 심정이 어떨습니까?

(○박한신 발언대에서 — 저는 몇몇합니다. 제 동생을 찾으러 왔고 오늘 이 시간에도 제 동생의 2차 발인을 하고 있습니다. 잃어버렸던 일부분을 찾아서 지금 장례식장으로 가고 있습니다. 그런데 이것을 알려야 되기 때문에 제가 이 자리에 와 있는 겁니다.

정말 우리나라 사람들이 정으로 톨톨 뭉친 국민인 줄 알았으나 일부 정말 양심 없고 못된 분들 때문에 제2·제3의 피해자가 또 나옵니다. 저도 제 가족과 제 딸과 우리 가족들이 엄청 많은 고통을 겪고 그 고통에서 헤어 나오지를 못하고 있습니다. 정부 차원에서도 이런 악성 댓글, 이 부분 유튜버들, 일회성이 아니라 끝까지 좀 해주시기 바랍니다.

이제 저희가 지나간 여정을 가는 첫걸음을 떼고 있는데 이 부분이 안 나올 거면 말을 안 합니다. 여러 위원님들께서 이 부분 꼭 챙겨 주셔서 악성 댓글, 악성 유튜버, 선동하시는 분들, 특히 이것을 정치적으로 이용하시는 분들 정말 없었으면 좋겠습니다.

저는 이번에 느낀 게 있습니다. 여당 야당 필요 없이 저희를 도와주신 것에 대해서 정말 감사하게 생각하고 있습니다. 꼭 이 부분 한번 챙겨 주시기 바랍니다.)

감사합니다. 마음이 그렇게 어렵고 아픈데도 이 자리에 유족 대표로서 참석해 주신 것에 대해서 거듭 감사의 말씀 드리고.

그런 악질적인 가짜뉴스와 유가족에 대한 모욕 이런 부분들이 재발되지 않도록 이 자리에서 여야 위원들이 정치적 관계를 떠나서 함께 약속을 했으면 좋겠다는 말씀 드리면서, 아마 제가 보니까 대표님부터도 심리치료가 필요하실 것 같습니다.

(○박한신 발언대에서 — 아직은 버틸 만합니다.)

마음의 한구석 그리고 신체 한구석이 없어진거나 마찬가지로 지금 상황에서 억지로 억지로 버티고 계신 것인데 저희가 아까 말씀하신 유가족과 관련자분들의 심리 치유를 위한 트라우마센터에 대한 지원을 확대하고 그리고 또 이 과정에서 자원봉사라든지 이런 과정에 참여하면서 또 마음의 상처를 입으신 분들에 대한 심리치료 지원을 하기 위해서 저희들도 최선을 다하겠습니다라는 말씀을 유가족 대표님께 함께 약속을 드리겠습니다.

이렇게 어려운데 참석해 주신 대표님께 깊은 감사의 말씀 드립니다.

이상입니다.

(○박한신 발언대에서 — 감사합니다.)

혹시 마지막으로 저희들에게 당부를 하시거나 하실 말씀이 있으실까요?

(○박한신 발언대에서 — 도와주십시오. 그 말밖에 드릴 말이 없습니다. 정말 도와주십시오. 그래서 마지막 가는 날 이 희생자분들이 정말 편히 갈 수 있게끔, 그러지는 못할 것을 알지만 정말 편히 갈 수 있게끔 여러분들이 꼭 도와주시기를 부탁드립니다.)

예, 감사합니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

다음, 문진석 위원님.

○**문진석 위원** 문진석 위원입니다.

박한신 대표님은 저하고 개인적으로 또 잘 아는 후배의 형님으로서 정말 안타깝게 생각하고요, 우리 후배 죽음에 대해서 안타깝게 생각하고. 비극적인 사고로 유명을 달리하신 우리 희생자 여러분들의 명복을 빌면서요 그리고 또 유가족들에게도 심심한 위로를 드립니다.

또 현장에서 사고 수습과 유가족 지원에 최선을 다한 박상우 장관님, 국토부 직원들, 경찰, 소방, 광주·전남 직원분들 그리고 전국 곳곳에서 힘을 보태 주신 자원봉사자분들께도 진심으로 감사를 드립니다.

우리 국토위에서도 사고 소식을 듣자마자 맹성규 위원장님과 권영진 간사님 또 정준호·김은혜 위원님 등 여러 위원님들이 내려가 힘을 보탤했습니다. 고생하신 위원님들께도 수고하셨다는 말씀을 드립니다.

시신 수습이 어느 정도 마무리가 됐고 이제는 사고 경위 파악과 대책 마련의 시간입니다. 블랙박스와 음성기록장치에 마지막 4분의 데이터가 없어 여러 어려움은 있겠지만 국토부와 사조위는 최선을 다해서 조사에 임해 주시기를 당부드립니다. 특히 로컬라이저와 관련해 제 식구 감싸기식 결과가 있어서는 안 됩니다. 국민과 유족 모두 납득할 수 있는 객관적 조사가 이루어지기를 바랍니다.

언론에도 요청합니다. 가짜뉴스로 유족분들이 시달리고 계십니다. 고통받고 있습니다. 피해자들이 2차 가해를 받지 않도록 세심한 배려를 부탁드립니다.

마지막으로 유족 대표 박한신 대표님께, 지금까지 언론에 보도된 내용들을 다 보셨잖아요?

(○박한신 발언대에서 — 예.)

유족들이 가장 반드시 규명돼야 될 부분이 있다고 한다면 말씀 한번 해 주십시오.

(○박한신 발언대에서 — 지금 보면 저희는 책임 공방 소재를 나누는 것으로밖에 안 보입니다. 결과값이 나오지를 않았기 때문에 저도 어떠한 입장문을 그냥 선불리 발표하지는 않습니다. 계속 모니터링하고 있고 자문도 구하고 있고 여러 의원님들한테 여쭙보기도 하고 나름대로 고민고민을 하고 있습니다. 그것을 따르는 179명의 유족들은 제 어깨에 다 올라와 있습니다. 제 말 한마디 한마디가 여러분들에게 정말 이상한 단어, 이상한 양상으로 퍼지는 것을 원치 않습니다. 오로지 정확한 답과 정확한 사실 근거에 의해서 원인 규명해 주시고 차후에는 다른 부분까지 꼭꼭 챙겨 주시라 이것만 말씀드리고 싶습니다.)

국토부장관님도 들으셨지요? 책임 공방으로 흘러가는 것 같은 양상이 있다 이 말은 사실은, 국토부 조사위원회 위원장도 사퇴를 하고 또 상임위원도 사퇴를 했잖아요? 그래서 이것은 잘한 조치다 이렇게 생각을 하는데 앞으로 그런 오해를 받지 않도록 철저히 임해 주시기를 부탁드립니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 명심하겠습니다.

○**문진석 위원** 박한신 대표님, 멀리 광주에서 여기까지 오시느라 고생하셨습니다.

(○박한신 발언대에서 — 감사합니다.)

○**위원장 맹성규** 질의하실 위원님 또 계십니까?

권영진 위원님.

○권영진 위원 박한신 대표님 비롯해서 유가족 대표님들, 아직도 마음이 많이 아프실 텐데 오늘 국토교통위원회 현안질의에 와 주셔서 감사드리고요. 저희는 여러분들을 도와 드리고 위로한다고 이런 장을 만들었습니다마는 혹시 그것이 여러분들에게 또 다른 아픔을 드리는 것이 되지 않을지 걱정스럽습니다. 널리 이해해 주시기를 바라고요.

제가 12월 29일 사고 당일 날부터 현장에서 7일간 먹고 자고 하면서 저도 같은 아픔을 함께했습니다. 백일혼아홉 분이나 유명을 달리하신 대형 참사였습니다. 그 참사의 현장이 많은 고통 속에서도 그래도 질서 있고 조기에 수습되는 과정들을 지켜보면서 이렇게 되기 위해서 많은 분들의 인내와 절제, 눈물과 땀의 수고가 있었다라는 것을 옆에서 보았습니다. 수고하셨던 모든 분들께 감사드리고, 특별히 박상우 장관님 백원국 차관님 정말 밤잠 안 자고 그렇게 해 주신 것에 대해서 감사드리고 전국에서 달려와 주신 자원봉사자들께도 감사의 말씀을 드리겠습니다.

그보다 더 소중했던 것은 유가족들의 인내와 절제였습니다. 참을 수 없는 고통과 슬픔 속에서도 정말 사고 현장을 수습하기 위해서 인내하시는 모습들을 보면서 같이 눈물을 흘렸습니다. 그 중심에 박한신 대표님 이혁 장례위원장님 비롯해서 유가족협의회 대표님들이 계시다는 게 얼마나 불행 중에 다행스럽고 고마웠는지 모릅니다.

이 문제가 언제까지 해결이야 되겠습니까. 아마 평생 한으로 슬픔으로 지고 가셔야 될 텐데 그래도 앞으로 사고 원인이 규명되고 또 보상 문제와 추모사업과 관련된 것들이 끝날 때까지 포기하지 마시고 최선을 다해 주시기 바랍니다.

저희 국회에서도 국토교통위원회 맹성규 위원장님 중심으로 적극적으로 여러분들 편에서 하겠습니다. 또 저희 국회에서는 특별위원회가 구성되었습니다. 부족한 제가 위원장을 맡아서 특위를 이끌게 됐습니다. 이 특위에서 앞으로 아마 진상규명 그리고 재발 방지 대책 그리고 유가족 지원과 추모사업과 관련된 지원을 하게 될 테고 또 관련 법도 만들게 될 겁니다. 그런 과정에서도 유가족 대표님들 말씀 경청하고 유가족들의 편에 서서 하겠다는 말씀 드리고요.

현장이 수습되고 나면 유가족들은 건잡을 수 없는 외로움 또 그것으로 인한 두려움이 있을 거라고 생각합니다. 눈에 보이지 않아도 많은 국민들께서 여러분들 응원하실 거고 우리 국회에서 뒷받침할 겁니다. 눈에 보이지 않는다고 너무 외로워하시거나 그렇게 하지 마시고 용기를 가져 주실 것을 부탁말씀드리겠습니다.

한 가지 여쭙보겠습니다.

유가족협의회가 사실은 굉장히 중요합니다. 많은 유가족들이 서로 사정이 다르고 또 정말 슬픔과 실의에 빠져 있는 유가족들의 생각들을 하나로 모으고 또 그 슬픔을 달래면서 정부나 국회하고의 통로 역할을 하기 위해서는 굉장히 중요할 텐데요. 앞으로 유가족협의회 운영과 관련해서 유가족 대표로서 혹시 우리 국회에 하실 말씀이나 도움을 요청하실 말씀이 있으면 한번 해 주시기 바랍니다.

(○박한신 발언대에서 — 저희는 이번 참사의 모든 부분을 앞으로 어떻게 끌고 나가야 될지를 정확하게 잘 모릅니다. 하나하나 과제가 주어지면 그것을 해결하느라 그것에만 매달려 있지, 끝까지 종착점까지 어떻게 진행되는지를 잘 모릅니다. 이 부분은 위원님들께서 저희한테 좀 가르쳐 주시고 저희도 나름대로 판단을 하겠습니다.

더불어 저희 유가족들은 나름대로의 소통방이 따로 있습니다. 거기서 많은 대화

내용과 정보가 나가고 있습니다. 그 정보는 국회의원님들과 언론에서 나오는 정보만 저희들이 보내고 있습니다. 조사나 어떤 결과가 이루어졌을 때 저희 유가족들에게도 제일 먼저 꼭 알려 주실 것을 부탁드립니다.

그리고 사고를 수습하는 과정 이 부분에서도 유가족 중심으로 유가족들을 꼭 다시 한번 생각하셔 가지고 해 주시기 바랍니다. 특별법을 제정하실 때도 유가족들의 입장에 대해서 한 번 더 생각해 주시고 만드실 때 저희의 의견도 꼭 한번 물어봐 주시기를 부탁드립니다.

이상입니다.)

예, 잘 알겠습니다. 그렇게 하겠습니다.

이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

이연희 위원님.

○이연희 위원 삼가 희생자분들의 명복을 다시 한번 빌고요 유가족분들께도 깊은 위로의 말씀을 드립니다.

제 지역구는 청주 오송이 있는 지역구인데요. 오송 참사가 2023년에 일어났던 지역인데 제가 이번 토요일 날 그 유족분들을 만나 뵈는 일이 있습니다. 그분들이 하신 말씀 중에 제 가슴을 지금도 참 아프게 하는 말씀은, 살아도 산 것 같지 않다는 그런 말씀을 하세요. 그만큼 유족분들이 느끼는 상실감 상처 이런 게 굉장히 깊습니다.

앞으로 제주항공 사고 희생자분들과 유족분들에 정말로 힘들고 어려운 그런 많은 시간들이 남아 있는데 사고 진상규명도 해야 되고 보상도 협의를 해야 되고 그리고 트라우마 심리지원도 해야 되고 여러 가지 생활고 문제도 협의를 해야 되고 이런데, 오송 참사 유가족분들이 가장 호소하는 것이 행정, 그러니까 정부에서 자기들의 이런 여러 가지 문제를 원스톱으로 지원해 주는 전담기구 조직이 없다는 거예요. 그런 말씀들을 많이 호소하더라고요. 일정 시간이 지나면 행정부에서 나 몰라라 하면서 자기들이 필요하고 알아보고 싶은 게 있으면 유족들이 가서 공무원들을 일일이 다 만나야 되고 공무원들도 다 또 뽕뽕식으로 떠넘기기 하면서 그로 인한 상실감을 말씀하시더라고요.

그래서 이번에 많은 시간이 남아 있는데, 저는 전남 유족들을 지원할 수 있는 전담기구 이런 것들이 반드시 필요하다고 보는데.

장관님, 장관님께도 질의하겠는데 앞으로 유족분들이 힘들고 어려운 시기가 남아 있는데 그런 것들을 원스톱으로 지원할 수 있는 전담기구가 지금 있습니까?

○국토교통부장관 박상우 지금 현재 중앙정부 차원의 TF가 조직되어 있고요. 그리고 전남도와 광주시가 해당 공무원들을 유가족별로 일대일로 매칭해서 무슨 일이 있으면 그분들을 통해서……

○이연희 위원 일대일로 배치한 것은 장례식 때 그렇게 하셨다는 거지요?

○국토교통부장관 박상우 지금도 계속하고 있고요.

○이연희 위원 지금도 하고 계십니까?

○국토교통부장관 박상우 그리고 1월 20일 자로, 다음 주 월요일 자로 중앙정부 차원의 지원단 조직을 상설 조직으로 일정 기간, 한시적입니다만 만들기로 지금 준비가 돼 있습니다.

○**이연희 위원** 장관님한테도 다시 한번 당부를 드리고 싶은 것은 유족들이 원할 때까지 그런 전담기구를 운영해 주시기를 바라고.

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**이연희 위원** 유족 대표님께서도, 유족들이 많지 않습니까? 희생자들이 많으신데 그분들이 그런 원스톱 지원을 받을 수 있도록 전담기구를 정부 측에 항상 요구를 하시고 또 필요하시면 국회 쪽에도 요구를 해 주시기 바랍니다.

(○박한신 발언대에서 — 알겠습니다.)

이상 마치겠습니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

손명수 위원님.

○**손명수 위원** 희생자분들의 명복을 빌고 유가족분들에게 깊은 위로의 말씀을 드립니다. 정말 깊은 슬픔과 고통을 겪고 계시는 중에도 이렇게 절제하시면서 오늘 말씀해 주시는 박한신 대표님을 보면서 더 가슴이 미어지는 것 같습니다.

지금 박 대표님 말씀 주신 게 어떻게 보면 앞으로 우리 국토위뿐만 아니라 특위 활동에도 우리가 어떻게 해야 될 것인가를 사실 다 말씀을 주셨다고 생각이 됩니다. 공정하고 투명한 조사 그리고 그 결과를 가감 없이 유가족과 공유하고 또 지금 당장 고통을 겪고 있는 유가족분들에 대한 지원과 특히 정신적인 트라우마에 대한 지원 이런 것 꼭 필요하다고 생각이 됩니다. 장관님 다 들으셨기 때문에 또 우리 국토위 전체 위원님들 다 들으셨기 때문에 저희 꼭 명심하도록 하겠습니다.

제가 오늘 한 가지 긴급 제안을 드리고 싶습니다.

앞으로 조사와 이런 데는 또 많은 시간이 소요될 것입니다. 그리고 많은 과정이 필요할 것입니다. 그런데 오늘 당장 우리 국토위에서 해야 될 일이 있는 것 같습니다. 그게 뭐냐 하면 2차 가해입니다.

아까 유가족 대표님도 말씀하셨는데 이 엄청난 비극에 대해서 상식에 어긋나는 댓글과 모욕적인 언사 그리고 그것을 유튜브나 각종 매체에 하시는 분들이 정말 어처구니가 없습니다. 이것은 당장 해야 됩니다.

그래서 오늘 저희가 국토위 차원에서 악성 댓글이나 이런 활동에 대해서는 엄중하게 경고하고 엄벌에 처할 것을 요구하는 결의안을 채택할 것을 양당 간사님 또 위원장님이 의논하셔서 꼭 채택을 해야 된다 이런 말씀 드리고 싶고, 정부도 그 채택을 받아서 통신기관과 사법기관 다 협조를 해서 이것은 당장 오늘부터 근절시키고 엄벌에 처해야 된다고 생각합니다.

그래서 앞으로 이러한 비극적인 사회적 참사에 대해서 말도 안 되는 언동을 하는 것들은 우리 대한민국에서 다시는 없도록 그렇게 우리 국토위에서 바로 긴급 결의를 해 주실 것을 제안드립니다.

이상입니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 계십니까?

(「마무리해요」 하는 위원 있음)

피해자 가족 여러분들, 국회에 특위가 구성돼 있습니다. 특위에는 저희 국토교통위원회

에서 권영진 위원님하고 김은혜 위원님 그리고 손명수 위원님, 정준호 위원님이 참여하고 계신데요 여러분들과 소통을 하면서 최대한 지원할 수 있도록 하겠습니다.

권영진 위원님이 특위 위원장이시니까요 잘 소통해서 진행하시기 바라겠습니다.

질의할 위원님 안 계시면 피해자 가족 여러분들은 이석하셔도 좋습니다.

(○박한신 발언대에서 — 감사합니다.)

오늘 회의에 참석해 주셔서 감사합니다.

다음은 질의 순서입니다만 질의에 앞서 자료 요구를 하실 위원님 계십니까?

윤종균 위원님 자료 요구해 주십시오.

○**윤종균 위원** 자료 요청하겠습니다.

한국공항공사는 조류 충돌 예방을 위한 공항 생태환경조사 연구를 2020년 7월 또 2021년 1월에 1차·2차로 나눠서 용역을 맡았다고 합니다. 또한 2022년 8월에는 조류 퇴치 휴대용 레이저 도입을 위한 항공학적 안전성 연구용역도 실시했습니다. 해당 연구용역의 결과보고서를 제출해 주실 것을 요청드립니다. 2020년부터 3년 연속 조류 충돌 및 퇴치에 대한 연구용역을 실시했고 이에 대한 대책이 마련되었는지 확인할 필요가 있다고 봅니다. 연구용역 결과는 이미 나와 있다고 알고 있는데요 오전까지 결과를 제출해 주시면 좋겠습니다.

마지막으로 어제 국토부가 방위각 시설 특별점검 결과를 발표했는데요. 개선 조치가 필요한 공항이 일곱 군데가 나왔습니다. 무안공항이 2020년도에 맡긴 로컬라이저 개량 사업에 대한 시설 설계 업체가 안세기술이라는 회사로 알려져 있습니다. 한국공항공사가 맡긴 5개 공항, 제주·무안·광주·여수·포항은 모두 세영통신과 안세기술이라는 업체가 수주했습니다. 김해와 사천공항의 방위각 시설 설계 업체도 어디인지 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

왜 방위각을 지하로 매립하고 콘크리트 둔덕 형태의 구조가 건설되었는지에 대한 국민적 의혹이 많습니다. 모든 의혹을 해소할 수 있도록 국토부가 나서서 해당 업체의 수주 현황 또 퇴직자 및 재취업 현황 등 조사에 착수해 주실 것을 요청드리고 관련된 자료를 위원회에 제출을 해 주시기를 요청드립니다.

○**위원장 맹성규** 정부와 공항공사는 관련된 자료를 제출해 주시고요. 가능한 한 빨리 제출해 주시고 다른 위원님들에게도 같이 배포해 주시기 바랍니다.

이연희 위원님.

○**이연희 위원** 저희 의원실에서 많은 자료를 요청했는데 상당한 자료가 제출이 안 되고 있습니다. 제출 안 하는 이유가 ‘항공철도사고조사위원회 요청에 따라서’ 이렇게 말씀하시는데 사고 조사에 영향을 주지 않는 범위에 대한 기준을 명확히 해서, 제가 봤을 때는 진상조사나 공항의 안전을 위해서 반드시 필요한 상식적인 자료인데도 국토부가 지금 제출을 안 하고 있는데 이런 것은 국회를 경시하는 태도가, 이전부터 국토부가 자료제출을 요구하면 계속 제출을 하지 않는 그런 사례들이 많았는데 이번에도 마찬가지입니다.

그래서 제가 서면으로 다시 한번 자료제출 목록을 드릴 테니까 이 부분과 관련해서 오늘 중으로, 오전 중으로 자료를 신속히 제출을 해 주실 것을 요청드립니다.

○**위원장 맹성규** 자료 요구하실 위원님 안 계십니까?

안 계시면 질의에 들어가도록 하겠습니다.

질의시간은 교섭단체 간사와의 협의에 따라 주질의 7분, 보충질의 3분으로 하도록 하겠습니다.

그러면 먼저 안태준 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**안태준 위원** 경기 광주시을 국회의원 안태준입니다.

질의에 앞서 무거운 마음으로 유가족 및 생존자분들께 깊은 위로의 말씀을 전합니다. 또한 사고 현장 수습을 위해서 밤낮으로 애써 주신 공무원과 공공기관 직원분들, 특히 무안공항 남부공항서비스 노동자 여러분들과 자원봉사자분들께 진심으로 감사의 마음을 전합니다.

저는 오늘 회의가 제주항공 사고 이후 국회와 국토부, 한국공항공사와 제주항공이 희생된 승객과 유가족을 위해 앞으로 무엇을 해야 하는가를 엄숙히 고민하는 자리라고 이해하고 질의를 하고 있습니다.

앞으로 진행될 조사 기간이 유족들에게는 매우 힘든 시간이 될 것입니다. 유족과 국민에게 한 점 의혹도 남김없이 사고 원인에 대해 철저한 진상규명이 이루어지기를 바라며 사고조사위원회는 최선을 다해 신속하고 철저하게 조사해 주시기를 당부합니다. 그것만이 희생자의 억울함을 달래고 유가족의 상처를 위로할 수 있는 길임을 잊지 마시기 바랍니다.

오늘 회의가 항공안전 정책의 전반을 점검하고 보다 선진화된 항공안전 시스템을 갖춰 나가는 계기가 되기를 바라면서 질의를 시작하겠습니다.

먼저 이번 사고로 몸과 마음이 엄청 바쁘셨을, 마음도 아프셨을 장관님께 사고조사위원회와 관련해 질의하겠습니다.

이번 제주항공 사고는 항공사고조사위원회가 독립적으로 그리고 공정하고 투명하게 조사를 진행해야 합니다. 또한 조사 과정과 결과에 대한 객관성과 신뢰성을 인정받는 것이 중요합니다.

장관께서도 이에 대해서는 동의하고 계시지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그렇게 동의합니다.

○**안태준 위원** 그런데 이번 제주항공 사고를 조사하는 조사위원회는 출발부터 국토부 출신 전현직 공무원이 조사위원에 포함돼 있어서 국토부 셀프조사라는 비판을 받았습시다. 현재는 조사위원회에 국토부 출신이 배제된 상태이기는 하나 위원회에 대한 인사 예산 등의 권한이 여전히 국토부에 있기 때문에 조사 결과가 특정 방향으로 흐르는 것이 아니냐라는 외부의 우려가 완전히 해소된 상태는 아닙니다.

이에 대해 장관께서도 조사위원회 구성에 불필요한 오해가 없도록 신속하게 법령을 개정하겠다 이렇게 말씀을 해 주셨고요. 국회에서도 조사위원회의 독립성을 강화하는 법안을 발의하고는 있지만 당장은 이번 조사가 보다 객관적이고 투명하게 진행될 수 있도록 추가적인 방안이 신속히 마련될 필요가 있습니다. 더군다나 FDR, 그러니까 비행기록장치와 음성기록장치가 사고 4분 전부터 기록되지 않았기 때문에 조사위원회의 투명한 운영의 중요성이 더욱 커졌습니다.

이런 측면에서 국내에서 발생한 사회적 참사의 사례를 참조해 보니까요 조사위원회에 유가족이 추천한 위원이 실제로 참여한 경우가 있습니다. 항공사고는 아닌데 예컨대 2017년에 29명의 사망자가 발생한 충북 제천의 화재 사고의 경우 소방합동조사단의 2차

조사에 유족 측 추천 위원이 참여를 했습니다. 그리고 상당히 긍정적인 역할을 한 것으로 보고받은 바 있습니다.

그런데 이번의 제주항공 사고의 경우는 국토부는 ICAO가 권고하는 국제적 기준과 절차 등을 이유로 해서 유족 참여가 어렵다는 입장인 것 같습니다.

장관님, 맞으시지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 알고 있습니다.

○안태준 위원 장관님, 그런데 ICAO의 사고 및 준사고 조사 정책 및 절차 매뉴얼에 따르면 옵서버 자격을 갖춘 인원의 경우 조사 과정을 참관할 수 있습니다. 그래서 최근 대한민국 조종사 노동조합 연맹에서 참관자 자격을 갖춘 연맹 소속 인원을 이번 제주항공 사고 조사에 참관을 요청하는 공문을 국토부로 보낸 것으로 제가 알고 있습니다.

이처럼 현행 국내외 법을 지키면서도 전문성을 갖춘 집단을 참관자 자격으로 조사 과정에 참여시키면 조사 결과에 대한 객관성과 신뢰성을 조금이라도 높일 수 있다는 생각입니다. 무엇보다도 앞으로 얼마가 걸릴지도 모를 조사 기간이 유가족에게 고통과 불신의 시간이 아니라 조사 기관을 믿고 기다릴 수 있는 시간이 돼야 한다는 측면에서 더욱 그렇습니다.

이런 측면에서 자격을 갖춘, 물론 조종사 노동조합 연맹뿐 아니라 등 여러 기관들 그 다음에 여러 단체들이 이번 제주항공 사고 조사 과정에 참관할 수 있도록 장관께서 적극적으로 검토해 주시기를 요청합니다. 또한 조사 과정에서 유가족에게 내용을 공유하고 유가족의 서면 의견을 반영하는 절차 역시 유족과 원활한 소통을 바탕으로 잘 진행될 수 있도록 장관께서 각별히 챙겨 주시기를 바랍니다.

장관님, 혹시 그렇게 검토해 주시겠습니까?

○국토교통부장관 박상우 사고 조사와 관련해서 우선 이 건과 관련해서 기본적인 입장을 말씀드리면요. 아까 책임과 사과의 말씀은 모두에 드렸고 우리 속담에 소 잃고 외양간 고치다라는 이야기가 있지 않습니까. 그런데 많은 경우를 보면 소 잃고도 외양간도 안 고치거나 못 고치는 경우가 많이 있습니다.

그래서 이번에 저와 우리 국토부의 입장은 소는 비록 잃었지만 외양간이라도 확실히 고치자라는 그런 각오를 가지고 있다는 말씀을 모두에 드리겠습니다. 그리고 그것의 첫 번째 시발이 투명하고 객관적이고 누구나 동의해 주는 그런 사고 조사에 있다라고 생각을 합니다. 그래야 인과관계가 명확히 발견되고 어디를 고쳐야 할지 하는 것들이 진단이 되기 때문에 그러는데요.

아까 말씀하신 사항들은 저희가 사고 조사의 각각의 단계마다 투명하게 정보를 공개할 생각이 있고, 저희가 아니라 사고조사위원회가 아마 그렇게 할 것으로 생각을 합니다. 그래서 사고조사위원회에서 공개되는 정보를 아까 말씀하신 그런 분들을 비롯해서 여러 전문가들이 객관적으로 검증을 할 수 있고 그 과정에서 당사자인 유가족들이 전문가들의 직간접적인 조력도 받아서 의견을 조정할 수 있는 그런 장치를 특별법 제정 과정에서 국제기준과 절차에 어긋나지 않는 선에서 한번 잘 조율해 보도록 하겠습니다. 이게 국제기준에 어긋나게 되면요 또 다른 문제가 발생하기 때문에 그것은 분명히 해야 된다는……

○안태준 위원 감안해서 해 주시라는 말씀 드리고요.

○국토교통부장관 박상우 예.

○**안태준 위원** 보상 문제와 관련해서 몇 가지 확인을 하겠는데 몬트리올협약에 따라서 우리 현행 상법에도, 운송인의 책임한도액을 1명당 11만 3100SDR 이렇게 했는데 제가 확인해 보니까 참사 하루 전날 12월 28일에 배상한도가 상당히 올랐더라고요, 15만 1880SDR. 한화로로는 제가 말씀드리지 않겠습니다.

저도 이래서 이게 좀 문제가 있는 것 같아서 상법 개정안을 낸 상태이기는 합니지만 협약이 사실은 상법이나 민법보다 우선되기 때문에 법안이 통과되지 않더라도……

마무리 짓겠습니다.

이번 협약에 따라서 상향된 금액의 배상을 받도록 하는 것이 맞을 것으로 보이는데 국토부는 어떻게……

○**국토교통부장관 박상우** 저희도 그렇게 이해를 하고 있습니다. 혹시 그렇지 않은지는 다시 한번 따져 보겠는데요. 그 전날 개정된 규정이 당일 날 효력이 발생하는 것으로 제가 보고를 받고 있는데……

○**안태준 위원** 저도 상법 개정안을 내기는 했는데 이게 시간이 걸리는데……

○**국토교통부장관 박상우** 기우인지 모르겠지만 한 번 더 따져 보도록 하겠습니다. 저는 그렇게 지금 보고를 받고 알고 있습니다.

○**안태준 위원** 알겠습니다.

제주항공에는 그냥 제가 당부만 좀 드리겠습니다.

어쨌거나 이게 실질적 손해가 협약 금액을 거의 초과할 것으로 보이는데 조사 결과가 명확히 안 나와 가지고……

○**위원장 맹성규** 잠깐만요, 위원님.

제주항공 앞으로 나오세요.

○**안태준 위원** 그냥 당부만 드리겠습니다.

○**위원장 맹성규** 아니, 앞으로 나와서 얘기를 들어야지요.

○**안태준 위원** 기왕이면 이쪽으로 나와 주세요.

협약 금액을 초과할 가능성, 초과할 것으로 보입니다. 그런데 조사 결과가 명확히 나오지 않거나 조사에 수년이 걸릴 경우 복잡한 법적 분쟁으로 이어질 우려가 역시 있습니다.

국토부나 한국공항공사 그리고 제주항공은 법적 분쟁 과정에서 유가족들이 관련 서류를 준비하고 사실관계를 증명하는 데 어려움을 겪지 않도록 끝까지 책임 있는 자세로 지원해 주시기를 바라는데, 대표님 그렇게 해 주시겠습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 알겠습니다, 위원님.

○**안태준 위원** 하나만 더 말씀을 드리면, 아닙니다. 이것은 다른 분들이 하시도록…… 마무리하겠습니다.

○**위원장 맹성규** 들어가세요. 됐습니다.

김은혜 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**김은혜 위원** 분당을의 김은혜 위원입니다.

사고가 발생하면 대형 참사로 이어지는 항공기 사고 특성상 항공기 장비 정비는 과할 정도로 수행이 돼야 된다고 생각합니다. 이번 참사의 경우에도 예외가 아니었는데요.

김이배 대표님, 지금 제주항공 41대 기준으로 브리핑하신 것을 보면 정비사가 522명,

대당 12.7명 정도로 말씀하신 걸 들었습니다. 숫자가 맞습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 위원님. 맞습니다.

○김은혜 위원 그러면 정비 부족이라는 언론 지적에는 공감하시지 않나요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 위원님, 기존에 대당 정비사 인원이 12명으로 관리가 됐었습니다. 그런데 지금 12.7명으로 계산이 되고요.

○김은혜 위원 그러면 그중에 정비지원실과 정비통제팀 인원은 몇 명입니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 그 인원은 제가 정확하게 안 가지고 있는데요. 작년 24년 5월부터는 대당 12명 기준이 아니고 국토부 고시에 따라 가지고……

○김은혜 위원 압니다. 시간 기준으로 했지요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예.

○김은혜 위원 그런데 지금 말씀하신 정비사라고 하는 게요 실제 정비하시는 분들이 다 포함이 된 게 아니에요.

(영상자료를 보며)

즉 단순 사무직이나 아니면 단순 자격증만 갖고 계신 분들을 포함한 거지 실제 정비에 참여한 인원이 아닙니다. 국토부 고시에 따르면 이런 사무직에 계신 분들은 정비 인력에서 제외해야 되는데도 불구하고, 제가 국토부와 함께 이 점검을 해 보니까요 실제 제주항공에서 정비 인력은 307명입니다. 그러니까 12.7명이라고 발표를 하셨지만 실제 정비사는 7.5명인 거지요.

대표님, 저는 이게 결국 진실인 척 거짓을 이야기하셨다고 생각을 하는데 179명이 참사로 유명을 달리했습니다. 그런데 이런 미봉이 진정한 제주항공 대표님의 참회 방식인가요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 위원님 죄송합니다.

국토부 작년 고시에 따라서 시행되고 있는 부분은 운항 정비 인력을 얘기하게 되고요. 그 기준으로 고시가 되었고, 위원님 말씀하신 부분도 운항 정비 인력을 얘기합니다. 항공사마다 운항 정비 이외에 다른 인력이, 중정비 인력이 따로 있고요. 그래서 지금……

○김은혜 위원 대표님, 여기서 기술적인 이야기를 해서 유가족들을 두 번을 가슴 치게 하시면 안 될 것 같아요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 위원님.

○김은혜 위원 정비사가 부족해서, 실제로 저희가 접수했던 블라인드의 제보를 본다 하더라도 정비사분들이 13시간을 식사도 휴식도 취하지 못하고 일을 했었다. 그리고 사고 전에 이 항공기는 열세 차례 35시간 운행을 했습니다.

그래서 제가 조사를 해 봤어요. 제주항공에서 사고 전 이틀간 열세 차례뿐만 아니라 하루 평균 대당 가동시간을 보면 제주항공이 14시간, LCC 중에서도 가장 혹독한 수준입니다. 정비할 시간은 없고 정비사는 부족하고 그러는 사이에 승객들의 안전이 최우선이 아니라 수익 극대화의 이 효용이 결국은 이 참사를 부른 원인이라고 본 위원은 생각을 합니다.

기술적인 부분을 설명하시는 게 아니라 가슴으로 말씀하셔야 될 때 아니에요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 그렇습니다, 위원님. 이번 계기로 해서 저희 정비사 인력뿐만 아니고 전체적인 안전체계에 문제가 없는지 재점검하고, 근본적으로 점검하고

대책을 강구할 것으로 이렇게 지금 진행을 하고 있습니다.

○**김은혜 위원** 들어가십시오.

대표님은 이렇게 말씀하시지만 제가 이번에 무안공항에 있으면서 밑의 젊은 직원들, 아무 죄 없는 젊은 직원들이 참담하게 눈물을 흘리면서 봉사를 하고 밤을 새는 것을 봤습니다. 그 젊은 직원들을 위해서라도 대표님 제대로 다시 한번 정비 부분에 대한 보고를 국토부에 해 주시고요.

장관님, 이렇게 되면 정비 인력뿐만 아니라 무리한 운항까지 LCC에 대한 관리가 제대로 이행돼야 된다고 생각합니다. 규정 위반과 그리고 대처에 대해서 지금 대안을 어떻게 마련하고 계십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 법령상 요구하는 정비 인력이라든지 정비 시간이라든지 이런 것들이 혹여 요식행위로 처리되지 않았나 하는 그런 합리적인 의심을 해 볼 수가 있습니다. 저희 당국자들이 확인할 때 꼼꼼히 따져서 실제로 능력이 있는 정비사가 투입되고 또 실제로 정비해야 될 시간에 정비가 이루어졌는지 하는 것을 심층 분석하도록 하겠습니다. 혹시 체크리스트만 체크를 했거나 할 수가 있거든요. 그래서 그런 부분이 혹시 소홀할 수가 있었다는 점을 솔직히 고백을 드리고 앞으로는 그런 일이 소홀하게 다루어지지 않도록 기준도 철저하게 강화하면서 실제 점검을 하는 과정에 엄격성도 세워서 하도록 하겠습니다.

○**김은혜 위원** 1분만 당겨도 될까요?

○**위원장 맹성규** 예.

○**김은혜 위원** 장관님, 국토부 내에서도요 국토부 지침상 경력이 2년 되면 숙련 정비사로 인정을 해 주거든요. 그런데 2019년에 발주한 국토부 용역보고서를 제가 파악해 보니까 정부는 그 당시에 6년 이상 그리고 현장 정비사는 8년 이상 경력이 돼야지 제대로 된 1명 몫의 숙련 정비사가 된다고 인정을 했는데 지금 체크리스트는 국토부도 빼먹었어요. LCC가 2년을 제시하니까 국토부는 그냥 숙련 정비사 기준을 2년으로 단축해 줬습니다. 정비에 따른 금액 부담이 되니까 당연히 항공사는 최소한의 경력을 제시했겠지요. 국토부가 이것을 그대로 받아들인 이유가 뭡니까?

○**국토교통부장관 박상우** 그런 부분도 확실히 따져서 합리적인 이유가 있는지, 없다면 좀 더 엄격한 기준을 수립하는 것으로 그렇게 개선하도록 하겠습니다.

○**김은혜 위원** 오후 질의 전에 답변을 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

장관님, 지금 김은혜 위원님이 질의를 하셨는데요 명확하지가 않거든요. 김이배 사장께서 브리핑에서 발표한 자료는 항공기 1대당 정비사 인력이 12.7명이었고 지금 문제 제기하신 것은 7.5명이에요.

그러니까 유경수 국장님 명확하게 분석을 해 가지고, 지금 어느 분 말이 맞는지 확인이 안 되면 이유하고 명확하게 해서 오후에 다시 상임위가 속개될 때 이걸 명확하게 장관께 보고드려서 장관이 말씀해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 맹성규 다음, 박용갑 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박용갑 위원 박용갑입니다.

먼저 사고로 인해서 유명을 달리하신 고인들의 명복을 다시 한번 빌고요. 유가족 여러분들께 위로의 말씀을 드립니다. 또 사고 수습을 위해서 고생하시는 주무부처의 박상우 장관님을 비롯한 국토부 관계자 또 항공 관계자 여러분들께 고생하신다는 말씀을 드립니다.

또 사고조사위원회가 객관적이고 투명성 있는 조사를 해야 된다고 여러 위원님들께서 말씀하셨는데 그건 철저히 해 주시기 바라고요.

장관님께 한번 질의하겠습니다.

제주항공 참사가 일어났는데 여객기 엔진에서 깃털이 발생한 것으로 돼 있지요. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 언론 보도를 통해서 봤습니다.

○박용갑 위원 언론 보도에 보니까 깃털을 17종 발견한 걸로 이렇게 보도가 됐어요. 그러면 깃털이 사고 엔진에 끼 있다면 조류 충돌이 있었다고 볼 수 있는가요?

○국토교통부장관 박상우 그것은 사고조사단에서 확인해서……

○박용갑 위원 그렇지요. 조사단에서 깃털이 왜 거기에 들어가 있었는가, 그것도 원인 중의 하나라고 우리가 추정할 수 있는 것이지요?

○국토교통부장관 박상우 아마 심각하게 조사를 할 것으로 생각합니다.

○박용갑 위원 그렇지요.

사고 당일 8시 54분에 공항 관제탑은 사고 여객기에 공항 착륙 허가를 했고 8시 57분에 관제탑은 조류 충돌 주의보를 전달했어요. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○박용갑 위원 그런데 관제탑은 사고 여객기에 조류 충돌이 발생할 수 있다는 것을 몇 시 몇 분에 어떤 방법으로 인지를 했었나요?

○국토교통부장관 박상우 아마 그것은 기록을 확인해 봐야 되겠습니다마는 육안으로 해서, 아마 육안 발견 즉시 통보를 한 것으로 압니다. 좀 더 구체적으로 확인을 해서 다시 정리해서 보고를 드리겠습니다.

○박용갑 위원 이때 사고 여객기는 상공 어느 정도, 몇 km 정도에 떠 있었는지 이것도 아직 확인이 안 됐나요?

○국토교통부장관 박상우 그런 것들이 사고 조사의 주요 내용일 것으로 생각이 됩니다.

○박용갑 위원 그렇지요. 그런 것도 한번 확인을 하시고.

또 한국공항공사의 조류퇴치 직원이 몇 시 몇 분에 이것을 전달받았는지 이것도 사실은 필요합니다. 이런 문제, 여기에 대해서 아직 보고받은 것 없습니까?

○국토교통부장관 박상우 위원님, 사고 조사에 관한 기관은 사실은 저희하고는 독립적인 기관이라서 사고조사단이 저한테 보고를 안 합니다. 그렇게 이해를 해 주시고요. 그 구체적인 사항에 대해서 일일이 질문하시면 제가 결국은 같은 대답을 반복적으로 드릴 수밖에 없습니다. 사고조사단이 객관적인 내용이 확인되어서 브리핑을 할 때 저도 똑같이 알게 됩니다.

○박용갑 위원 우리가 흔히 보면, 그런 것은 기본적으로 국토부는 알고 있어야지요. 그런

기본적인 거지요.

○**국토교통부장관 박상우** 아까 이연희 위원님이 질문해 주신 내용하고 비슷한 케인데요. 객관적인 사실로서 사고 조사 결과에 영향이 없다면 팩트 확인 정도는 할 수 있지 않느냐 하고 제가 사고조사단에 질의는 할 텐데 그분들이 또 어떻게 판단할지는 제가 뭐라고 답변드리기가 굉장히 어렵습니다.

○**박용갑 위원** 일단은 조류 충돌사고 주의보를 전달했었잖아요. 그건 확실하지요? 그렇게 됐으면……

○**국토교통부장관 박상우** 그렇습니다. 관제탑에서 08시 57분에 조류활동을 주의를 쏘았습니다. 그것은 확인이 됩니다.

○**박용갑 위원** 그렇지요? 그러면 그것을 한국공항공사 직원한테 전달을 해서 퇴치 활동을 했어야 되는 것 아닌가……

○**국토교통부장관 박상우** 그 당시에 공항공사 직원이 어디에 있었는지는……

○**박용갑 위원** 이런 것도 아직 다 확인이 안 됐습니까? 이건 기본적인 것 아니겠어요?

○**국토교통부장관 박상우** 그런 것들이 다 사고 조사의 일련의 프로세스에 있다라고 생각을 합니다. 사고 조사를 하고 그런 부분들에 대해서 저희가……

위원님, 이게……

○**박용갑 위원** 알고는 계시지만 여기서 지금 답변을 못 하시겠다는 건가요, 아니면……

○**국토교통부장관 박상우** 아니요, 모릅니다. 모르는데 그걸 저희가 관여를 하면 또 셀프조사다 이런 의혹을 받기 때문에 엄격하게 구분해 주셔야 됩니다. 사고조사단 그분들이 국토부 소속으로 돼 있기는 하지만 법령상 독립돼 있고요. 제가 뭐라고 지시를 하거나 하면 잘못하면 제가 또 직권남용의 문제가 되기 때문에 그 부분은 저도 사실은 굉장히 궁금하기는 하나 일일이 물어보거나 또 우리 직원이 직접 조사하거나 하는 것은 향후 조사단의 활동에 해당되는 부분이라서 자제를 하고 있다는 말씀을 덧붙이겠습니다.

○**박용갑 위원** 그리고요 지금 보면 우리 공항이 15개 있지요? 15개 있는데 조류 퇴치 방법은 지금……

○**국토교통부장관 박상우** 조류 퇴치 레이더요?

○**박용갑 위원** 아니요.

지금 우리나라에 공항이 몇 개 있습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 15개입니다.

○**박용갑 위원** 15개 있지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**박용갑 위원** 그러면 조류 퇴치 방법은 어떤 방법으로 하고 있어요?

○**국토교통부장관 박상우** 우선 폭음경보기, 경보기, 열화상카메라, 음파퇴치기, 서치라이트 등등의 장비를 활용해서 사용하고 있습니다.

○**박용갑 위원** 그러면 미국이나 유럽 일본 등 여기는 어떤 방식으로 하고 있습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 아마 비슷한 방법을 쓰는 것으로 알고 있고요.

○**박용갑 위원** 장관님 보세요. 미국이나 일본 같은 경우는 2012년도에 이미 조류탐지 레이더를 이용해서 사실은 조류 퇴치를 하고 있습니다. 거기에 열화상카메라까지 해서 같이 하고 있기 때문에 조류 충돌사고가 많이 저하됐어요. 그리고 인명 피해가 그렇게

없습니다.

그런데 우리는 지금 어떻게 하고 있어요? 지금 장관님께서 말씀하셨지만 우리는 이 인원으로 총포 또는 LP가스를 통한 폭음기 이런 걸로 해서 새를 쫓고 있어요. 굉장히 재래식 방식입니다. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○박용갑 위원 그런데 늘 우리가 얘기하잖아요. 항공 선진국을 자부하는 대한민국 어떻게 됩니까? 우리가 항공 선진국이라고 말씀하시고 또 어저께 장관님이 안전한 대한민국을 만들겠다고 그렇게 기자회견도 하셨어요.

그러면 우리는 이런 재래식 방식으로 하고 있는데, 지금 열화상카메라 같은 경우는 김포나 김해나 제주 3곳밖에 없습니다. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○박용갑 위원 더군다나 음향퇴치기, 그러니까 LP 폭음기하고 함께 조류를 혼동시킬 수 있는, 퇴치할 수 있는 음향퇴치기는 인천하고 제주밖에 없어요. 두 군데밖에 없어요.

그리고 단 한 곳도 없는 게 바로 조류탐지 레이더인데 이제는 우리 15개 공항에 의무적으로 이런 레이더 탐지기를 해야 된다고 생각합니다. 그래야 우리가 안전한 항공이 됩니다. 그렇지 않겠어요?

○국토교통부장관 박상우 예, 위원님 말씀에 솔직히 저도 깊이 공감합니다.

○박용갑 위원 항공시설법 어떤 개정을 하려고 제가 발의했는데 혹시 알고 계십니까?

○국토교통부장관 박상우 예.

○박용갑 위원 발의를 해서, 그렇게 해서 다시는 항공사고가 일어나지 않도록 해 주시기 바랍니다. 동의하십니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 동의합니다. 위원님 지적하신 대로 사실 좀 더 고도화되고 선진화된 조류 관측과 탐지 그리고 퇴치시설이 필요하고 인력 보강도 필요한 것으로 판단하고 있습니다. 적극적으로 조치하도록 하겠습니다.

○박용갑 위원 그리고 또 하나 말씀드리고 싶은 것은 뭐냐 하면 지금 한국공항공사 사장님이 퇴임하신 지……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

오래됐어요. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 한 7개월째 공석입니다.

○박용갑 위원 그런데 공석이 됐기 때문에, 이렇게 오랫동안 공석이 돼 있는 이런 상태도 사실은 문제가 있다고 보지 않겠습니까?

○국토교통부장관 박상우 일정 기간 지휘부에 결격 사유가 있기 때문에 직간접적인 영향이 있었다라고 판단합니다.

○박용갑 위원 제가 제주항공 김이배 사장님께 한 가지만 질문하겠습니다.

사고 당일 마지막 4분 교신이 끊어졌는데 혹시 내부 통제센터에서 미리 보고를 받은 적 있습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 없었습니다.

○박용갑 위원 없습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예.

○박용갑 위원 알겠습니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

장관님, 보완해야 될 것 중의 하나가 지금 박용갑 위원님이 질의하신 내용 중에 현행 조류 퇴치에 관한 공항별 장비·인력 현황 그다음에 앞으로 조류 퇴치를 위해서 더 필요한 장비·인력 이러한 것이 정리가 안 돼 있을 것 같은데 정리를 하셔서 이것도 역시 자료로 제출해 주시기 바랍니다. 왜냐하면 필요하다면 이번에 개선하는 내용 중에 들어 가야 될 것으로 생각되거든요. 이것도 자료를 제출해 주세요.

○국토교통부장관 박상우 예, 당연히 시설과 또 인력 보강의 1순위가 조류 부분이라고 생각을 합니다. 그래서 위원장님이 지적하신 대로 어떤 장비가 필요하며 또 소요 예산이라든지 이런 것도 마련해서 자료로 제출하도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 좀 구체적으로 제출해 주시면 국회에서 필요한, 예를 들어서 예산이라든지 필요한 법 개정이라든지 이것으로 뒷받침하겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예.

○위원장 맹성규 다음, 복기왕 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○복기왕 위원 장관님 수고 많으십니다.

세 가지만 여쭙볼게요.

블랙박스 4분이 사라지면서 이 사고 조사가 제대로 될 것인가라는 걱정이 많이 되는데 현재 우리가 점검할 수 있는 것은 관제탑 교신기록은 남아 있는 것 아니겠습니까?

○국토교통부장관 박상우 예.

○복기왕 위원 그래서 그 4분에 대한 관제탑 교신기록은 공개할 수가 있습니까?

○국토교통부장관 박상우 한번 검토해 보겠습니다.

○복기왕 위원 이게 전 국민에게 공개하는 것이 어렵다라고 한다면 최소한 유족분들만이라도 공개가 될 수 있도록 조속하게 조치가 되기를 요청합니다.

그리고 많은 이야기가 됐던 공항의 방위각 그 둔덕 충돌한 부분 이 부분이 사고에 얼마만큼의 원인 제공이 되느냐, 중대한 요인이냐 아니냐 이런 말들이 많은데요. 이 부분에 대해서 아까 존경하는 안태준 위원께서도 질의를 해서 반복하지는 않겠습니다. 다만 이것이 2010년도에 기준이 바뀌고 나서 중간에 개선공사를 할 때 과업지시서가 제대로 반영이 안 된 부분 이런 부분은 이미 다 우리가 확인이 됐는데, 문제는 사고가 난 이후에 공항은 현재 폐쇄 상태이지 않습니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 무안공항은 지금 그렇습니다.

○복기왕 위원 재개장해야지요?

○국토교통부장관 박상우 해야지요.

○복기왕 위원 언제쯤으로 예상합니까?

○국토교통부장관 박상우 활주로 보수도 해야 되고 여러 가지 기한이 있어서 그것은 공항공사 쪽에서 답변을 하면 좋을 것 같습니다.

○복기왕 위원 그 전에, 여러 가지 가운데서 방위각 이 문제가 얼마만큼 영향을 미쳤는

지 누구도 증명해 내지는 못하고 있습니다만 이런 우려되는 문제에 대해서는 그리고 기준에 이미 안 맞기 때문에 이 부분은 빨리 교정해야 되는 것 아닌가 싶습니다. 보수해야 되는 것 아닌가 싶습니다.

거기뿐만 아니라 비슷한 형태로 돼 있는 데가 여수예요. 그래서 이런 부분에 대해서 언제쯤 가능한가 저희가 답변을 요청했더니 ‘연내 개선하겠습니다’ 이렇게 했습니다. 그런데 연내까지 갈 문제가 아니지 않습니까?

○국토교통부장관 박상우 표현을 정정하겠습니다. 즉시 교체·보수에 착수하도록 하겠습니다.

○북기왕 위원 특히 비슷한 형태로 돼 있는 여수공항 같은 경우는 즉시 교체가 돼야 됩니다.

○국토교통부장관 박상우 예.

○북기왕 위원 알겠습니다.

마지막으로 조금 아까 유가족분들이 트라우마센터와 관련된 여러 가지 지원이 필요하다고 했는데 현재 국토부에서 트라우마센터에 대한 부족한 예산이나 이런 부분 지원해 줄 수 있는 근거가 있나요?

○국토교통부장관 박상우 저희 부 쪽이 아니고요 복지부에서 지금 담당을 해서 하고 있습니다.

○북기왕 위원 그렇게 되면 그쪽의 한정된 예산 속에서만 운영되기 때문에 이 부분은 재난에 준한 예산집행으로 돼야 된다고 생각해요. 그렇게 되면……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

국토부에서도 일정 정도 가능한 것 아닌가라는 생각이 들고……

○국토교통부장관 박상우 정부 차원에서 만들 범부처 합동지원단의 유가족 지원 분야는 복지부가 주관해서 맡기로 그렇게 부처 간에 합의가 됐고요. 특위에서 필요하면 그런 부분에 대한 추가 예산 같은 것도 아마 어떤 형태든지 간에 따져서 건의를 하도록 또 노력을 시키도록 그렇게 하겠습니다.

○북기왕 위원 복지부에만 맡기지 마시고 소관 부서인 국토부에서도 이 부분에 대해서, 유가족과 그리고 사고 수습 관련된 모든 분들이 사실 심리치료가 필요합니다. 그래서 각 지자체의 가족센터나 이런 부분까지도 일정 정도 재난 부분에 대한 예산이 지원돼서 충분하게 혜택을 받을 수 있도록 국토부에서 적극적으로 나서 주시기를 부탁드립니다.

○국토교통부장관 박상우 주민들 유가족들 이야기를 들어 보면 소위 말해서 접근성이 좋았으면 좋겠다 하는 건의도 있고요. 그래서 그런 부분들 종합적으로 고려해서 지원이 되도록 노력하도록 하겠습니다.

그리고 아까 질의 주신 방위각 시설이 저희가 긴급점검을 해 보니까 유사한 구조를 가지고 있는 곳이 여수뿐만 아니고 포항도 있고 한 7군데가 있습니다. 7군데가 있어서 그것은 즉시 개선 작업에 돌입을 해서 최대한 빠른 시간 내에 개선하도록 하겠습니다. 이게 사고의 원인은 아니고요 사고를 증폭시킨 것 아니냐 하는 의혹이 지금 있기 때문에 그런 논쟁은 우선 뒤에 결론을 내도록 하더라도 국민들이 불안해하시고, 제가 생각해도

세이프티존 부근에 그런 시설이 있는 것은 맞지 않다고 생각합니다, 솔직히 말씀드려서. 그래서 되도록 빠른 시간 내에 개선이 되도록 그렇게 조치하겠습니다.

○복기왕 위원 마치겠습니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

오전 질의는 12시 반까지 진행하겠습니다. 아마 염태영 위원님까지 하게 되지 않을까 싶은데요. 오전 질의는 12시 반까지 진행합니다.

다음, 김정재 위원님.

○김정재 위원 포항 북구 국민의힘 김정재 위원입니다.

질의에 앞서 지난 연말 제주항공 여객기 사고로 희생된 사상자와 유가족 여러분께 깊은 위로의 말씀을 전해 드립니다.

사실 위로의 말씀을 드리는 것보다 저희가 죄송한 마음이 큼니다, 국회의원으로서는. 그래서 지금은 정부와 국회가 힘을 함께 모아야 될 때라고 생각합니다. 우선 당연히 이런 불상사가 되풀이되지 않기 위해서는 첫 번째는 철저한 진상조사가 필요하다고 보고요.

○국토교통부장관 박상우 예, 동의합니다.

○김정재 위원 그다음에는 확실한 재발 방지책입니다. 지난 십수 년간 저희가 많은 자료를 보면서 느낀 것은 재발 방지라고 했지만 굉장히 느슨했다는 생각이 듭니다. 그런데 이 참사를 기점으로 해서 이번에는 정말 제대로 한번 국토부가 어떤 정부, 누구 정부 이런 것을 떠나서 일의 연속선상에 있는 데가 바로 국토부이기 때문에 저는 이번에는 시간이 걸리더라도 제대로 된 것을 한번 만들어 봐 달라, 현실 가능한 것으로, 말씀을 드리고 싶고요.

그다음은 사상자와 유가족을 위해서는 지금 보험사가 하는 것 이외에도 우리 정부 차원에서 지원책을 마련해야 된다고 봅니다. 오늘 유가족분들께서 많은 요구사항을 말씀하셨는데 저는 모두 다 타당하다고 봅니다. 그래서 필요한 부분이 또 있다면 저희가 특별법을 제정해서라도 적극적으로 나서야 된다고 생각을 하고요.

특히나 아까 유가족분들 말씀하신 것 중에 저도 포항 지진을, 지금까지도 트라우마센터가 있고 한 7년간 지속이 돼 옵니다만 포항에는 다행히 사상자가 없었습니다. 1명 정도 계셨는데요. 여기는 지금 어마어마한 사상자를 냈기 때문에 트라우마센터의 중요성을 제가 꼭 얘기드리고 싶습니다. 저도 현장에 있으면서 정말 이분들, 이 현장을 직접 목격하신 분에게 십수 년 가졌구나라는 생각이 들었고 평생 갈 수가 있습니다. 그래서 보건복지부하고 얘기해서 트라우마센터를 건립한다 안 한다 이것을 떠나서 실질적으로 계속해서 치료를 받을 수 있는 시스템을 꼭 만들어 주시기 바라고요. 아까 손명수 위원님이 말하셨던 결의안 만드는 것에 대해서도 저도 적극적으로 찬성을 합니다.

이 사고 원인이 지금 원인 규명을 보면 오늘 잠깐 말씀하셨지만 항공기 문제라든지 아니면 조종사·관제사 등 인적 요인 또는 항공 시설·지형의 장애물 등등 또 기상 여건도 포함되겠지요. 여러 가지를 종합적으로 분석해 봐야 되겠지만 저는 오늘 대체로 원인이라고 나온 중심으로 된 조류 충돌에 대해서 여쭙보고 또 로컬라이저에 대해서 한번 여쭙보겠습니다.

사실 무안공항은, 저희 포항도 마찬가지로 참 반성되는 부분이 많습니다. 대한민국에

이렇게 공항이 많아져 되나 이런 생각이 들고 이렇게 조류 충돌의 가능성이 굉장히 높고 이런데도 불구하고 이런 문제를 뻔히 안고 있으면서도 출발시켰던 게 과연 옳은 건가 이런 생각을 근본적으로 해 봅니다.

왜냐하면 지금 여기가 철새도래지라는 것은 다 알고 계시지 않습니까? 그래서 공항 건설 초기에도 굉장히 문제를 많이 삼았었습니다. 여기 다 아시다시피 무안군 현경면·운남면에는 연 1만 2000여 마리의 겨울 철새가 관찰이 되고 있고요. 또 최근에, 2001년입니다. 공항 생기기 전부터 국내 최초의 연안습지보호구역으로 지정된 곳이었습니다. 그리고 2024년에, 올해지요. 올해는 무안갯벌습지보호구역 면적을 오히려 약 2.7배나 늘렸습니다. 그야말로 멸종위기 철새들의 낙원이라고 불리고 있거든요. 과연 이런 곳에 국제공항을 만드는 것이 옳은 건가라는 원천적인 질문을 저는 던져 봅니다.

그래서 이와 관련해서 유엔 산하의 ICAO 국제민간항공기구에서도 이 문제에 대해서는 공항에서 반경 13km 내에는 이런 조류보호구역을 설치하지 말 것을 아예 제시를 하고 있습니다. 그리고 국토교통부도 조류 등 야생동물 충돌위험 감소에 관한 기준이 있어요. 이 내용에 보면 공항의 중심으로부터 8km 이내에는 조류보호구역이나 사냥금지구역을 설정해서는 안 된다고 딱 명문으로 규정이 되어 있습니다.

그런데 지금 현재 무안공항 주변에, 8km 내에 보호구역이 몇 개나 있는 줄 아십니까? 9개나 있습니다, 9개나.

(영상자료를 보며)

지금 파워포인트 띄워졌는데, 9개나 있습니다.

이 안에 보면 고작 2.2km 떨어져 가지고 무안갯벌습지보호구역 이게 있고요. 이것은 지금 무안 사람들이 세계문화유산으로 올리려고 온 힘을 다하고 있는 지역입니다. 2km밖에 안 떨어져 있어요. 또 수산자원보호구역 야생생물보호구역 자연공원 해양보호구역 등등 보호구역이 9개나 있습니다. 정말 기가 막힐 노릇인데요. 지금 이런 내용을 들으면 아마 이 공항을 어떻게 해야 되나 이런 근본적인 문제를 생각을 안 할 수가 없습니다.

그래서 이런 조류 충돌 위험성에 대해서는 사전에 충분히 인지하고 있었다는 게 본 위원의 생각입니다. 왜냐하면 그 내용을 보면, 우리가 벌써 2020년에 이 무안국제공항 활주로 연장 사업을 하지 않았습니까? 그런데 여기 전략환경영향평가 보고서를 보면 이미 나와 있습니다. 항공기 이착륙할 때 조류 충돌 위험성이 크다, 저감 방안 반드시 필요하다 이렇게 했습니다. 그냥 화석화된 글이에요. 뭘 했는지 모르겠습니다. 2020년에 벌써 공사 시작할 때 이렇게 했고요.

그다음에 2024년 3월에 제출된 무안공항 활주로 사업의 사후환경영향조사 결과 통보서가 있습니다. 여기에서 보면 어떻게 할 거냐, 조류 충돌 저감 대책에 대해서 반드시 하라라고 2020년에 환경청에서 지시를 했습니다. 그런데 여기의 답을 보면, 사후환경영향조사 결과 답을 보면 조류 충돌 저감에 대해서 대답을 이행 시기가 아직 미도래했다, 왜냐하면 활주로 연장공사가 안 끝났기 때문에 아직까지 여기에 대해서는 특별히 한 것이 없다 또 할 수도 없다라고, 조류 충돌 위험성을 경고를 했는데도 이렇게 보고를 하고 있고요.

참사가 나기 열흘 전에 공항 회의를 합니다. 공항 회의를 하는데 이 내용을 보면 이 관계 회의에서, 남부공항서비스가 이 지역의 조류 퇴치를 담당하고 있는 회사입니다. 회사인데 이 조류 퇴치의 필요성에 대해서 얘기를 하니깐 오히려 2023년보다 지금 조류 충돌이

더 늘어났다 그랬는데 내용을 보면 폭음경보기 작동시간 설정을 변경했기 때문에 조류를 포획하거나 분산 실적이 오히려 더 떨어집니다. 여기 보면 14.4%, 조류는 더 늘어났는데도 2023년에 비해서 2024년의 분산 실적, 그러니까 조류를 방지하는 실적이지요. 그게 떨어져요.

이유는 뭔지 아십니까? 남부공항서비스에서 얘기하기를 퇴치 활동을 위해서 노력은 하지만 인력과 차량이 부족하다, 조류 쫓는 확성기 소리가 해변 같은 데는 잘 들리게 할 수가 없다. 이것 아까 동료 위원님께서 재래식이라고 그랬나요? 저는 거의 원시적 수준이라고 봐요. 적어도 대한민국 정도 되면 해외에서 어떻게 하는지도 살펴볼 것이고 여기에 맞춰서 충분히 저는 이 부분만큼, 조류가 이렇게 많은데 이것은 분명히 제대로 해야 된다는 생각이 들고요.

이것과 관련해서 향후가 더 걱정입니다. 앞으로 신공항 8개나 추진 중인데요. 이 중에 새만금 가덕도 백령공항 제주2공항 흑산공항 모두 다 철새도래지입니다. 조류 서식지 인근입니다. 이것 어떻게 할 겁니까? 그래서 여기에 대한 철저한, 아까 윤종균 위원님 자료 요구한 것 저도 같이 함께……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

답변을 주시고요.

이 부분에 대해서 아무 계획 없이 향후에도 이렇게 조류 서식지인 것을 뻔히 알면서도 이렇게 많이, 현재 8개 공항 중에 울릉도 빼고는 다 조류 철새도래지입니다. 여기에 대한 답변도 좀 내놓으셔야 돼요.

그리고 이번에 더 중요한 게 콘크리트 둔덕인데 시간이 초과돼서 오후에 질의드리도록 하겠습니다.

이상입니다.

○국토교통부장관 박상우 조류에 대해서 위원님들 지적사항 무겁게 받아들이겠습니다. 그래서 더 많은 예산을 투입해서 더 많은 첨단장비 그리고 더 많은 인력을 투입할 수 있도록 그렇게 하도록 하겠습니다.

사실은 지금 현재까지 인력 투입이나 이런 것들이 조류 활동에 기준하기보다는 비행편수에 기준을 한 측면이 없지 않아 있습니다. 그게 사실은 비행기가 많이 날아다니면 조류와 관계없이 인력을 많이 투입하고 비행기가 좀 적게 날아다니는 데는 조류가 많이 날아다녀도 사람이나 인력을 적게 투입하는 그런 면이 없지 않아 있었는데 앞으로는 조류 활동의 빈도에 따라서 위험성이 더 높다고 보고 더 우선적으로 활동을 강화하는, 투자를 더 강화하는 그런 기준을 세워서 만들도록 하고요.

어쨌든 아까 위원장님도 지적하시고 또 여러 위원님이 지적하셨지만 관련 장비의 보강 방안에 대해서 안을 만들어서 보고를 드리도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 다음, 손명수 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○손명수 위원 항공실장님 앞으로 좀 나와 주세요.

경기 용인을 손명수입니다.

PPT 띄워 주세요.

(영상자료를 보며)

CVR, FDR 마지막 4분이 지금 저장이 안 돼서 사고 조사가 제대로 될 것인가에 대한 우려가 굉장히 높은데 이런 사례가 있습니까? 항공기 사고 이런 큰 사고가 났는데 FDR, 소위 말하는 블랙박스에 저장이 안 돼 버린 케이스 있어요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 매우 드문 케이스로 알고 있습니다.

○손명수 위원 지금 결국은 이게 전원이 아예 없었다 이렇게 추정이 되는 것이지요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 그렇습니다. 그렇게 추정이 되고 있습니다.

○손명수 위원 엔진 둘 다 그렇게 추정을 하는 건데. 그래서 그런 경우를 방지하기 위해서 보조전력장치가 2009년부터 됐는데 우리나라 규정은 2018년 1월 1일부터……

다음 페이지 보여 주세요.

지금 101대 중 56대가 아직 미장착이에요. 이거는 바로 하실 계획인가요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 예, 18년 이전에 제작된 항공기들이 미장착된 항공기들입니다.

○손명수 위원 그런데 지금 다시 장착할 수 있잖아요, 추가로. 어떻게 계획이 있어요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 전문가들하고 기술적 검토를 곧 착수해 보겠습니다. 항공기에 되게 복잡한 시스템들이 있기 때문에 한번 검토를 거쳐 보겠습니다.

○손명수 위원 그 계획을 검토해서 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부항공정책실장 주종완 예.

○손명수 위원 지금 CVR, FDR이 마지막 4분 미씽(missing)됐다고 그래서 사고 조사가 안 되는 건 아니지요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 지금 사조위는 영상자료라든지 부품의 잔해에서 추출되는 자료들 이런 다른 여러 가지 자료들을 기반으로 해서 철저하게 조사하겠다는 입장을 가지고 있습니다.

○손명수 위원 마지막 4분 전까지는 CVR, FDR 다 있는 거고.

○국토교통부항공정책실장 주종완 그대로 있습니다.

○손명수 위원 나머지 이런 자료들을 활용해서 공정하고 투명하게 객관적으로 사고 조사가 철저하게 이루어져야 될 것이고, 지금 특히 유가족을 중심으로 거기에 대한 우려가 굉장히 크잖아요.

○국토교통부항공정책실장 주종완 예.

○손명수 위원 그러니까 지금 이게 매우 드문 케이스이기는 하지만 이 4분이 없다고 그래서 사고 원인 조사가 혹시 안 되는 거 아니냐 이런 우려가 있는데 거기에 대해서 충분히 납득이 될 수 있도록, 우려가 좀 불식이 될 수 있도록 그렇게 설명을 할 필요가 있다고 생각이 됩니다.

○국토교통부항공정책실장 주종완 예, 그렇게 하겠습니다.

○손명수 위원 좀 검토해서 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부항공정책실장 주종완 예.

○손명수 위원 그다음 PPT 띄워 주세요.

앞으로 사고 원인 조사는 정말 정밀하게 객관적으로 투명하게 이루어져야 될 것입니다.

그래서 사고 원인에 대해서 이 자리에서 제가 예단하는 것도 아니고 당연히 해서도 안 되는 그런 일인데요.

그런데 분명한 것은 왜 비상착륙을 할 수밖에 없었는가 그런 원인 조사는 이루어져야 될 것인데, 비상착륙 이후에 로컬라이저 둔덕에 충돌함으로 인하여 대형 참사가 발생했다, 여기에 대해서는 일단 다 그런 생각을 가지고 있잖아요. 그렇지요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 사고의 원인과 과정에 대해서는 조사가 이루어지고 있습니다.

○손명수 위원 그러니까 지금 내가 원인을 단정하는 건 아니에요, 당연히.

그런데 문제는 뭐냐 하면 지금 다들 이런 걱정과 우려 또 추정들을 하고 있는데 국토부에서 1월 7일 날 로컬라이저 둔덕을 적법하게 건설하였다 이렇게 발표를 하셨어요. 맞지요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 건설 단계 때를 말씀드렸던 겁니다. 그런데 그 이후.....

○손명수 위원 그러니까. 그런데 제가 이 규정을 살펴봤더니 발표를 너무 성급하게 하신 것 같아요. 그 부분을 좀 말씀드리려고 하는 거예요.

다음 보여 주세요.

이게 이착륙장 설치기준인데 여기에 보면 ‘1번. 최소한 착륙대의 종단에서부터 90m 이상 확장되어야 한다’ 이걸 기준으로 건설 단계에서 문제가 없다 이렇게 발표를 하셨잖아요.

그런데 바로 그 밑의 2번에 보면 ‘최소한 다음의 거리 이상 확장되어야 한다’고 이게 3 또는 4에 해당되기 때문에 240m란 말이에요. 그러면 이걸로 보면은 그게 204m밖에 안 되기 때문에, 어느 규정이 맞는 거예요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 위원님, 240m는 ICAO에서도 권고로 하고 있습니다. 최소 기준이 90m고 권고치가 240m입니다.

○손명수 위원 아니, 그러니까 지금 ‘최소한 하여야 한다’고 ‘가능한 하여야 한다’. 둘 다 ‘하여야 한다’예요. 그런데 앞에는 ‘최소한’이고 2번은 ‘가능한’, 이 ‘가능한’이라는 문구 때문에 적법하게 했다고 하는데 제가 한번 설명을 드릴게요.

그러니까 아까 유가족 대표도 말씀하셨고 앞으로 우리 위원회도 마찬가지로 특위도 마찬가지이고 이게 정말 신중하고 철저하게 해야 될 일이잖아요. 물론 여러 압박이 있었는데 모르겠는데 1월 7일 날 발표가 조금 성급했다는 생각이 들어요.

제가 설명을 드릴게요.

다음.

지금 계속 이렇게 240m를 얘기하고 있고.

다음.

그런데 ICAO 에어러드롬 디자인 매뉴얼(Aerodrome Design Manual)에 보면 로컬라이저용 송신기 하우스는 활주로 말단 안전구역, 말단으로부터 300m 이내 연장 구역 내에 절대 위치해서는 안 된다는 ICAO 규정이 있어요. 이거 알고 계세요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 그게 아마 공항 운영 기준 말씀하시는 거 같습니다.

○손명수 위원 아니, 이게 디자인 매뉴얼이잖아요, 설계 매뉴얼이라고. 그러니까 이거

좀 살펴보세요. 이거 모르시면 좀 살펴보세요. ICAO에 이런 규정이 있어요.

다음.

그리고 재질과 형상 문제는 또 쪽 있어요. 지금 시간이 다 돼서 그러는데, 당연히 이렇게 부러지기 쉽게 또 튀어나오지 않게 하도록 다 규정이 있어요. 이렇게 해서 300m 이내는 하면 안 되고.

다음 보여 주세요.

시간이 없어서……

조금만, 30초 더 주세요. 마무리할게요.

○위원장 맹성규 마무리하시지요.

○손명수 위원 다음 보여 줘 보세요, 죽. 이렇게 부러지기 쉬운 걸로 하게 돼 있고. 이렇게 해서 인천공항에 2016년에 비슷한 일이 있었어요. UPS 화물기가 이때는 비상 랜딩 기어가 안 나온 건 아닌데 과주, 오버런을 했던 말이에요. 그래 가지고 똑같이 로컬라이저를, 저 왼쪽을 치고 나갔어요. 그런데 부러지기 쉬운 재질이었기 때문에 그때는 아무런 인명사고가 없었던 말이에요.

그래서 1월 7일 날 발표는 좀 성급하셨고 ICAO 기준 같은 그런 매뉴얼을 다시 한번 좀 살펴보시기 바랍니다.

지금 문제는 아까 장관님이 즉시 개선하겠다고 했는데 지금 우리 국내의 7개 공항에 이러한 위험성이 굉장히 있는데 이런 사고 자체가 있어서는 안 되지만 100만 분의 하나 이런 일이 있었을 때 부딪혀서……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

큰 사고가 날 위험이 있는 시설이 활주로 종단구역에 있어서는 안 되고, 불가피하게 방위각 시설을 설치해야 되잖아요. 그것은 부러지기 쉬운 시설로 해야 되고 지상에서 튀어나오면 안 되고, 이게 ICAO 매뉴얼에 다 있다니까요. 그래서 지금 이 7개 공항에 대한 시설 개선은 즉시 이루어져야 됩니다.

특히 한 가지만 더 말씀드리면 지금 다른 공항들은 대부분 군공항을 같이 쓰는 경우예요. 그런데 무안공항은, 인천·김포·제주 몇 개는 국내 순수 민간공항이에요. 순수 민간공항으로 지어졌는데 이런 기준을 충족하지 못했어요. 유일해요. 다른 공항하고 비교해 봐도 길이도 그렇고 재질도 그렇고 순수 민간공항인데 이렇게 되는 건 무안공항이 거의 유일한 케이스란 말이에요. 그래서 조금 더 면밀하게 살펴보시고 검토해서 결과를 보고해주시기 바랍니다.

○국토교통부항공정책실장 주종완 위원님, 1월 7일 날 그때 브리핑을 했었고 그 당시에도 유사한 그런 말씀이 있으셨는데요. 여하튼 규정 위반 여부와 관계없이 강화된 운영기준이 제대로 엄격히 적용되지 못했던 점에 대해서는 사려 깊지 못했다는 점을 알고 있습니다.

위원님 아까 말씀하신 대로 위험한 시설들 이런 것들은 신속하게 즉시 개선 작업에 착수하도록 하겠습니다. 그리고 아까 말씀하신 규정도 저희가 다시 한번 살펴보도록 하겠습니다.

○**손명수 위원** 예, ICAO 기준 살펴보고, 특히 무안공항 같은 경우에는 대대적인 보수가 필요할 것 같아요. 다른 공항도 마찬가지로요.

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 알겠습니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

장관님, 지금 항공실장이 답변을 하기를 보조동력장치가 56대, 동일 기종 항공기가 56대가 미장착이 돼 있는데 검토를 하겠다고 했어요. 그런데 우리나라 국제항공 여행객 100명 중에 36명이 LCC를 이용을 합니다. 그래서 LCC하고 더불어 같이 살아가는 세상이 됐어요. 그런데 18년에 법이 개정이 되면서 그 이전에 들어온 비행기, 그 이전에 제조된 비행기, 그 이후에 운항하는 비행기가 차이가 나고 있는데 국토부는 생각을 좀 바꾸셔야 될 것 같습니다. 이것에 대해 제일 먼저 해야 될 것이 안전에 대한 보장 조치라면 비상동력장치가 구조적으로 안 돼도 만들어서 달아야 될 형편인데, 그것은 하여간 적극적으로 검토를 하셔야 될 거예요.

○**국토교통부장관 박상우** 위원장님 말씀 제가 엄중하게 받아들이겠습니다.

제가 보고받기는 기술적으로 검토를 해 보겠다는 것은 기술적인 가능성이 있는지를 따져 보겠다는 것으로 예를 들어서 항공기 안에 회로 같은 것이 복잡해서 처음부터 설계가 돼 나온 것 같으면 별문제가 없지만 뒤에 보조배터리를 다는 게 오히려 기계적으로 악영향을 미칠 수가 있다, 돈 문제를 떠나서요. 그런 것을 검토해 보겠다고 제가 보고를 받았 습니다. 그래서 그것은 그런 뜻에서 전문가들의 의견을 한번 들어보겠다는 취지이고. 안전을 소홀히 해서 그냥 장착 안 하는 것은, 물론 블랙박스까지 간다는 것 자체가 굉장히 불행한 사태인데 그랬더라도 조사를 확실히 하기 위해서는 그런 배터리가 필요할 것으로 생각이 되는데 그것을 추가로 다는 것이 기술적으로 가능하고 그게 안전한지에 대한 전문가 검증을 받아 보겠다는 취지로 제가 보고를 받았거든요.

○**위원장 맹성규** 그게 잘못 생각하신 거라니까요. 사회적인 비용이 더 들어가는 거하고 안전에 관한 문제하고가……

○**국토교통부장관 박상우** 아니, 사회적인 비용이 문제가 아니고 기술적으로 그게 별문제가 없는지……

○**위원장 맹성규** 그러면 빨리 퇴출시키는 기준이라도 만들어야 되는 것이지요.

○**국토교통부장관 박상우** 그렇게 하든지 어쨌든 그 부분은 다시 한번 따져 보겠습니다.

○**위원장 맹성규** 이것도 개선사항에 반드시 들어가야 될 항목이고 그냥 기술적으로 검토한다 이렇게 끝날 사항이 아닌 것 같습니다.

특히 유경수 국장님, 유경수 국장님이 담당을 하고 계시는 거니까 책임지고 이것에 대한 답을 주셔야 될 거예요. 그냥 없는 비행기 타고 다녀도 된다, 그 답을 주셔야 된다고요.

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예, 기술 검토해서 합리적인 방안을 찾겠습니다.

○**위원장 맹성규** 하여간 이게 결과보고서에 개선사항으로서 반드시 들어갈 수 있도록 국토부에서도 적극적으로 검토해서 조치해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예, 검토하겠습니다.

○**위원장 맹성규** 다음, 김희정 위원님.

○**김희정 위원** 안녕하세요.

부산 연제구 김희정입니다.

먼저 무안공항 항공기 사고로 희생되신 분들의 명복을 빌고 또 사고로 소중한 가족을 잃으신 유가족분들 어떻게 위로의 말씀을 드려야 될지 모르겠습니다.

아까 유가족 대표분들이 오셔서 하신 말씀 저희들 잘 새기면서 상임위에서 잘 반영했으면 하는 바람입니다. 사고 진상도 조속히 규명돼야 되지만 또 불행한 사고가 반복되지 않도록 제도 개선하는 게 굉장히 중요하다고 생각합니다.

그리고 국토부장관님하고 관계자 여러분들 성심성의껏 현장에서 열심히 노력해 주신 것에 대해서도 감사드리고 또 이 자리를 빌려서 전국의 자원봉사자분들께도 감사말씀을 드립니다.

그런데 사고 원인 중의 하나로 조류 충돌 얘기가 많이 나오고 있지 않습니까?

(영상자료를 보며)

그런데 지금 공항 사진 한번 보면, 앞서 다른 위원님들 화면에도 나왔습니다만 무안공항 조류 서식지 현황 보면 공항 주변에 이렇게 서식지가 있는 걸로만 나와 있더라고요.

그런데 이미 착륙 시점에서 이런 사고가 있어서 사실은 저희 의원실에서 자료 요청을 좀 해 봤습니다. 그러면 주변에만 이렇게 있는지, 무안공항 내부에서 활주로를 아예 가로지르면서 오가는 조류는 없는지, 이들의 이동 경로는 어떻게 되는지 자료 요청을 했습니다. 그렇게 해서 받았습시다. 그랬더니 이렇게 활주로를 두고 아예 여러 조류들이 오가는 게 나와 있더라고요.

그런데 이 자료가 조류충돌예방위원회에 한 번이라도 올라갔는지를 물었는데 한 번도 이 자료는 올라간 적이 없었다고 합니다. 그러면 조류충돌예방위원회에서는 이런 구체적인 자료를 가지지 않고서도 무슨 예방 활동을 한 건지, 장관님 이 보고 받으신 적 있습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 죄송합니다. 이 자료는 처음 봅니다.

○**김희정 위원** 그러시지요. 제가 요청했더니 이런 자료 요청 자체를 받아 본 적이 없었던 것 같더라고요. 그래서 제가 지금 다른 공항 것도 다 요청을 했는데 일단 무안공항 것부터 먼저 받았습시다.

보시다시피 앞선 조류 서식지 현황은 공항에서 떨어져서 네 군데 이렇게 나와 있습니다만 그다음 자료를 보면 정확하게 활주로 위에 이렇게 조류들이 오가는 것을 볼 수가 있습니다.

장관님, 별도의 대책 필요하다고 보지 않으세요?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 깊이 공감합니다.

○**김희정 위원** 다른 공항까지 빨리 조사해서 대책 하시기 바랍니다.

보니까 특히 공항 안에 녹지대라든지 잡목이라든지 배수로까지 잘 형성이 돼 있어서 풀씨 곤충 지렁이 해서 조류 먹이가 아예 활주로 주변에 짹 깔려 있는 그런 상황이었습니다. 그래서 조류 서식지만 볼 게 아니라 다른 자연환경까지도 같이 챙겨 봐야 되는 그런 상황임을 알 수 있었습니다.

제가 그래서 공항별로 조류충돌예방위원회 운영과 관련해서 봤는데 여기에 사고 바로 열흘 전에 회의 열렸던 것 알고 계시지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○김희정 위원 그러면 특이하게 당해에, 그러니까 작년 같은 경우는 조류 사고가 늘어나고 있다라는 보고가 있었는데 그 회의 결론에서 반영이 된 게 뭐가 있습니까?

○국토교통부장관 박상우 회의 결과에 대해서는 따로 한번 챙겨 보도록 하겠습니다.

○김희정 위원 장관님, 오늘 나오시면서 바로 열흘 전에 있었던 그리고 조류가 그렇게 문제라고 해 놓고서 무안공항 조류충돌예방위원회 회의 결과도 한번 안 보고 나오셨어요? 조류가 상당히 많이 늘어서 문제가 있다라고 얘기를 해 놓고서 결과적으로는 앞으로 대책 해서 폭음기 같은 것 늘려야 되겠다, 그런데 그것을 바로 조치하겠다는 거 아니라 그냥 검토하겠다는 거 하고 끝났어요. 그러니까 특별하게 조류 충돌 사고가 특이하게 많이 발생을 했다고 보고를 한 열흘 전 회의가 아무 소용이 없었다는 겁니다.

제주항공 사장님, 잠시만 나와 보십시오.

제주항공사도 무안공항 조류충돌예방위원회 위원으로 들어가 있는 회사인 것 알고 계십니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 그렇습니다.

○김희정 위원 24년에 회의 몇 번 있었지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 두 번 있었던 걸로 들었습니다.

○김희정 위원 제주항공에서는 몇 번 참석했습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 두 번 다 참석 못 한 것으로 파악했습니다.

○김희정 위원 왜 참석 안 하셨습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 상반기에는 회의 시간이……

○김희정 위원 꼭 대표님께서 직접 참석하지 않으셔도 다른 분이 갈 수 있는 것 아닙니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 무안공항의 직원이 참석하게 되어 있습니다.

○김희정 위원 그것 왜 참석 안 하셨지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 일정이 맞지 않았다는 보고를 받았고요. 두 번째는 승객 수화물 처리에 문제가 있어서 참석을 못 한 것으로……

○김희정 위원 그러니까 조류충돌예방위원회 운영하도록 국토부 고시에 버젓이 나와 있고 거기 멤버가 누군지까지 들어 있고, 거기 내용에 보면 이번에 있었던 그런 안타까운 사고에 대해서 그런 사고가 생기기 전에 어떤 활동을 해야 되는지, 이상 징후에 대해서 어떤 조치를 해야 되는지가 있는데 회의가 열려도 제대로 결과 반영을 하지 않은 국토부도 잘못이 있고, 이런 게 문제가 있다라고 문제 제기를 할 수 있는 당사자가 참석을 하지 않고 1년 동안 한 번도 참석을 하지 않은 것도 문제가 있습니다. 이 부분에 대해서 책임감 있는 답변을 한번 해 보십시오.

○(주)제주항공대표이사 김이배 회의 자료는 이후에 받아서 전파한 걸로 제가 알고 있고요. 다시는 그런 일이 없도록 주의하겠습니다.

○김희정 위원 그때 정말 전문가들이 참석을 해서 이렇게 이상기류가 있으면, 예를 들어서 정말 엔진에 끼어서 랜딩기어가 문제가 생길 수 있다는 등 이런 여러 가지 얘기가 미리 나왔으면 정말 얼마나 좋았을까 하는 그런 생각도 해 봅니다. 이렇게 국가에서 만든 회의체조차 아무렇지도 않게 그냥 의무방어전 또는 의무방어전조차 하지 않고 이렇게

넘어가는 게 이런 사고를 키우지 않나 생각을 하고, 국토부장관님께서서는 이런 위원회가 제대로 운영될 수 있도록 앞으로 더 신경 써 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○김희정 위원 그리고 말씀드렸듯이 아까 제가 말한 구체적인 자료, 다른 공항까지 다 하셔야 되고요.

앞서 또 다른 위원님들 질의 과정에서 위원장님이 정리를 해서 조류 충돌 인원과 장비와 관련해서 하신 말씀이 있기 때문에 제가 추가로도 드렸으면 합니다. 뭐냐 하면 탐지하는 것과 퇴치하는 것에 대한 구분을 안 하고 있어요, 국토부가. 그러면 탐지에 대한 장비는 뭐뭐가 있고, 인원은 뭐가 있고, 퇴치에 대한 장비는 뭐가 있고, 인원은 얼마만큼 필요한지를 구분하셔야 되는데 그것을 마구잡이로 섞어 뒀어요. 탐지는 되지만 퇴치가 안 되거나, 탐지가 안 되니까 아예 퇴치기구가 무용지물이거나 이렇게 되거든요.

그래서 명확하게 두 가지 분류를 하셔서 거기에 맞는 대응책을 공항별로 하셔야 됩니다. 그렇게 하시겠습니까?

○국토교통부장관 박상우 예.

○김희정 위원 예를 들면 무안공항 같은 경우는 다른 공항에 전혀 없는 정보기만 되게 많이 들어가 있고 열화상카메라라든지 이런 건 없고 이렇게 좀 특이해요, 보면. 그래서 이런 것을 바로잡아야 되고요.

두 번째 부분은 인원 부분도 김해나 대구나 청주나 광주 사천 군산 이런 데는 군부대를 병행하고 있기 때문에 공항공사에서 배정한 조류 충돌 예방 전담 인원 대비 군인들이 3~4배 정도 많이 배정이 되어 있습니다. 그러니까 마크가 되더라고요.

그런데 여수라든지 무안공항 같은 경우는 사람도 적게 배정되어 있는 데다가 군부대가 같이 있지 않다 보니 안 되어 있습니다. 그러니까 이렇게 인원 배치할 때는 군부대가 같이 있어서 군이 투입된 곳과 아닌 곳을 같이 보셔서 정원을 배정하셔야 됩니다. 이것까지 고려하시겠습니까?

○국토교통부장관 박상우 예.

○김희정 위원 그래서 아까 인원·장비 할 때 다양한 것을 해서 다시는 이런 사고가 일어나지 않도록, 지켜보는 국민들이 비행기 타는 데 안심할 수 있도록 그렇게 대책 마련해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예 위원님, 정말 적절한 지적이시고요 그런 방향으로 보완하도록 하겠습니다.

○김희정 위원 오후에 계속하겠습니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

다음은 이춘석 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이춘석 위원 전북 익산 출신의 이춘석 위원입니다.

먼저 이번 여객기 참사로 인한 희생자들과 유가족들에게 위로의 말씀을 드립니다. 아직 사고의 원인이 명확하게 밝혀지지 않았지만 우리 국토위 위원들도 한마음으로 철저한 사고 조사와 책임 규명, 재발 방지책 마련에 최선을 다하겠다는 것을 약속드립니다.

무안 사고의 원인과 대책을 마련하고 피해 대책도 굉장히 중요한데 저는 지방 출신의 국회의원으로서 염려가 굉장히 커요. 지금 나오는 원인들이, 원인은 규명이 돼야겠지만

특히 지방 공항의 열악한 환경 이런 것들이 지적되고 그러면서 자칫하면 이 논의가 지방 공항이 필요 없는 것 아니냐, 대한민국 땅에 뭘 공항이 많이 필요해서 그렇게 하느냐 하는 지방 공항 무용론으로 간다고 하면, 사실은 지역균형발전 측면에서 지역에서 앞으로 추진하는 신설되는 공항들이 다시 재검토되고 그렇게 된다고 하면 큰일이지 않겠냐.

하지만 공항이 지방에 존재하기 때문에 사고가 나는 게 아니라 지방에 설치되는 공항이 안전시설이나 이런 것들이 미비되고 활주로의 길이 같은 게 짧고 이런 부분들이 문제되기 때문에 이것을 담당하는 국토교통부는 앞으로 새로이 신설되는 공항은 정말 사고가 발생되지 않도록 철저한 계획이 이루어져서 그런 시설들이 갖추어지는 공항으로 만들어야 하지 않겠냐 하는 생각을 합니다.

국토부장관님, 그럴 의지 가지고 계십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 저는 지방 공항에 대해서 아까 어느 위원님이 질문하셨는데 제 개인의 생각 또 국토부의 지금까지 입장도 우리나라의 지역균형발전을 위해서는 지역에 거점공항이 필요하다고 생각을 합니다. 그래서 지금 우리나라가 대한민국만 가지고 경제를 유지할 수 없고 좁게는 동북아 경제권, 넓게는 동아시아 경제권을 상대로 국가발전전략을 수립해야 되기 때문에 각 지역에 지역거점을 형성하는 데 공항 시설이 필수적이라고 생각을 합니다.

그런데 문제는 그런 지역에 있는 공항에는 비행기가 좀 적게 뜨고 하니까 우선 투자가 적어져서 안전시설 부분에 미비한 것이 문제인 것이지 지방에 있는 공항이 문제는 아니라고 저는 개인적으로 생각합니다.

○**이춘석 위원** 이전에 조류 충돌 문제를 여러 위원님들께서 말씀을 하셨어요. 그런데 조류 충돌이 항공안전 장애물 중에 1위더라고요, 34%가 조류 충돌이라고. 이번의 사고 원인이 조류 충돌이냐라는 것을 단정할 수는 없지만 일반적으로 3건의 사고가 발생되면 1건은 조류 충돌이기 때문에 이번 원인 규명도 필요하지만 앞으로의 재발 방지 필요에 의해서도 조류 충돌에 대한 원인과 대책을 세우는 것은 저는 굉장히 중요하다고 생각을 합니다.

장관님, 원래 2010년도 제1차 항공정책기본계획을 수립할 때 항공기와 조류 충돌 예방 대책을 자세히 마련했었어요. 앞으로 이런 것도 해야 하고 이런 것도 해야 하고 이런 것도 해야 한다. 그런데 이 1차 계획대로 그대로 갔으면 모르는데 2차·3차 계획에서 조류 충돌에 관한 내용이 딱 사라져 버렸어요. 혹시 그 이유가 무엇인지 알고 계십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 제가 한번 정말 면밀하게 살펴보겠습니다. 어떤 로직과 어떤 이유로 그렇게 됐는지 한번 살펴보겠습니다.

○**이춘석 위원** 그 부분 한번 잘 살펴보고, 거기서 빠져나갔어요. 그런데 그 뒤에 대책을 안 세웠냐 하면 그런 건 아니에요. 사실은 대책을 많이 세웠습니다. 그래서 이 부분에 대해서도 이 계획상에도 반영해서 철저히 잘했으면 좋겠다 하는 생각을 합니다. 그 부분을 한번 잘 살펴보십시오.

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**이춘석 위원** 그리고 제주항공 사장님, 잠깐 좀 나와 보시지요.

좀 전에 존경하는 김희정 위원님께서 질의를 하셨어요. 회의에 참석하지 않았다, 이번 회의도 참석하지 않았고 전번 회의도 참석하지 않았다.

그런데 저도 회의록을 보니까 이 회의록에서 이렇게 논의가 이루어졌어요. 2023년에 비해서 조류 충돌 건수가 증가하는 위험성이 경고되고 원인 분석과 대책도 구체적으로 논의했어요. 특히 이번 사고와 같이 복행 시 조류 충돌 위험성이 있다라고 경고를 했어요, 그 회의 자체에서.

그래서 제가 생각하기는 만약 제주항공이 참석했다고 하면 무안공항에서 조류 충돌 위험에 대해서 사전 인지하고 주의를 기울일 수 있었고, 혹시 불참해서 주요 정보를 얻지 못한 게 아닌가, 혹시 제주항공이 참석해서 그것에 대한 인식을 다 공유했다고 하면 이번 사고를 사전에 예방할 수도 있는 것 아니냐라는 생각을 하는데 거기에 대해서 존경하는 김희정 위원님이 한 말씀 드려라 이렇게 얘기를 하니까 제주항공 사장님이 이렇게 말씀하셨습니다. ‘앞으로 회의에 참석하도록 하겠습니다’.

제주항공 비행기가 추락해서 179명의 안타까운 사람들이 사망했습니다. 그런데 그에 대한 책임이 있느냐라는 말에 ‘앞으로 그 회의에 참석하도록 하겠습니다’ 이렇게 말씀하시는 태도도 문제지만 정말 제주항공이 이번 사고의 책임에 대해서 통감하고 있고 앞으로 이루어질 보상 문제나 이런 부분에서 진정성이 있는가, 본 위원은 의심하지 않을 수 없습니다. 정말 저는 여기에 대해서 제주항공이 책임을 통감하고 유가족께도 백배사죄하고 그런 자세를 가져야 할 거라고 생각합니다. 그에 대해서 책임 통감하십니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예 위원님, 책임을 통감하고 있고 유가족들에게도 보상 문제까지 최대한 진행을 지금 하고 있습니다. 조류 충돌 관련해서는 허락하신다면 조금만 더 설명을 드리겠습니다. 저희 항공사 자체적으로……

○이춘석 위원 아니 그 부분은, 저도 조류 충돌 문제에 대해서 언급을 안 해요, 원인이 아니야. 그 문제에서 한 것이 아니라 저는 제주항공이 어떻게 하고 하는 태도가 중요하지 충돌 문제를 논하고 싶은 생각이 전혀 없어요.

들어가고.

시간이 다 됐으니까 마지막으로 장관님한테 한 말씀만 제가 물어보겠습니다.

조류 충돌 문제가 자꾸 발생하지 않습니까? 그래서 위원회를 열어서 이렇게 하는데 보니까 제주항공뿐만 아니라 다른 항공사들도 다 참석하지 않아요, 사실은. 그래서 제대로 이런 상황들이 전파되지 않고 대책을 수립하지 않습니다. 그런데 참석하지 않은 사람들에게 대해서 아무런 제재 방법이 없어요. 저는 이 항공사들이 조류충돌예방위원회에 불참할 경우에 정말 제재하는 방안을 마련해서 이와 같은 항공기 사고를 방지해야 되지 않겠냐는 생각을 하거든요. 그래서 그에 대해서도, 아까 계획 부분과 같이 이 부분에 대해서도 어떻게 참여를 독려하고 참여하지 않을 경우에 어떻게 할 것인가에 대한……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

근본적인 대책 마련이 필요하지 않을까 하는 생각을 합니다. 그 점에 대해서 한 말씀 해주십시오.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다. 그런데 참석 안 하시는 이유가 아마 추측을 해 보면 참석해도 회의 결과를 집행부에서 별로 이행을 안 하더라 그렇게 해서 참석 안 했을 수도 있는데요, 제가 솔직히 고백을 하면. 공항공사나 국토부에서 조류충돌

위원회에서 논의되는 사항들, 아까 위험성이 높다고 하는데 별다른 대책을 안 내놔다고 어느 위원님이 지적하셨는데 그런 일이 없도록……

○**이춘석 위원** 아니, 그런데 제가 한 말씀 추가하면……

○**국토교통부장관 박상우** 조류충돌위원회에서 논의된 결과는 반드시 이행을 하도록 그렇게 하겠습니다.

○**이춘석 위원** 제가 한 말씀만 더 드릴게요.

열흘 전에 개최된 이번 위원회에서는 경고도 했고 이게 복행 시에 가장 사고가 크고 이런 것들이 구체적으로 다 나왔어요. 그래서 만일 항공사가 거기에 참여해서 그 지침을 지켰다고 하면 저는 사고를 막을 수도 있었다고 생각하기 때문에 적어도 이 규정은 강제 규정으로 하는 게 바람직하고 강제규정이 안 된다고 하면 상당한 제재가 필요하지 않겠나라는 생각을 가지고 있는 겁니다.

○**국토교통부장관 박상우** 아주 무게 있는 결론을 내리는 그런 위원회가 되도록 저희부터 반성을 하면서 그렇게 개선해 나가도록 하겠습니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

윤종오 위원님.

○**윤종오 위원** 장관님을 비롯해서 관계 공무원께서 참사 수습 과정에 많은 노고를 기울이셨다는 것에 감사를 드리겠습니다. 아직 사고의 원인이 정확히 규명되지는 않았습니

다만 여러 원인들이 복합적으로 결합돼서 일어난 사고인 것 같습니다.

장관님, 이번 참사가 천재입니까 인재입니까? 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 저는 인재일 가능성이 많다고 생각합니다.

○**윤종오 위원** 그렇지요? 그래서 사실 산업 현장에서 노동자가 일하다가 사망 등 사고를 당하면 중대산업재해이고 또 시민이 공중이용시설이나 공중교통수단 이용 과정에서 사망 사고가 났다면 이것은 중대시민재해인데요. 정확한 사고 원인을 조사한 뒤에 결론을 내릴 문제이지는 하지만 제가 본다 치더라도 인재일 가능성이 매우 높다 이런 생각이 듭니다.

그래서 이것이 좀 제대로 적용되어서, 지금 중대산업재해와 또 중대시민재해 두 가지 다 있다는 견해들이 사실은 많거든요. 그래서 이 부분이 좀 엄격하게 법 적용이 되어서 재발 방지를 할 수 있는 대책까지 마련돼야 된다 이런 생각을 가지고 있는데 장관님의 견해에 대해서……

○**국토교통부장관 박상우** 그 법의 적용 여부는 지금 미리 예단해서 말씀드리기는 상당히 어렵습니다. 사고 원인 결과가 나와야 거기에 따라서 합리적인 결론을 내겠지만 그 법의 적용 대상 여부를 떠나서 여러 번 말씀드립니다마는 항공안전에 한 치의 빈틈도 없도록 그렇게 노력하겠습니다.

○**윤종오 위원** 어쨌든 장관님께서 인재에 가깝다 이런 말씀을 하셨기 때문에 엄중하게 중대재해처벌법이 적용돼야 된다 이런 말씀을 제가 드리겠습니다.

오늘 조류 충돌과 관련해서 여러 위원님들께서 질의를 하셨는데, 자료 한번 띄워 보시지요.

(영상자료를 보며)

이번 참사가 일어난 일차적 원인에 대해서 조류 충돌에 대한 이야기를 많이 하셨고 다른 위원님들께서도 의견을 주셨어요.

2011년도 12월 4일에 제주항공 비행기가 김포공항에서 이륙하던 도중에 조류 충돌과 관련해서 엔진에 심한 진동이 발생한 사고 혹시 알고 계십니까?

○국토교통부장관 박상우 그 사고는 잘 모릅니다.

○윤종오 위원 잘 모르십니까? 많은 상당 부분 언론에도 나고 회자되었는데. 그때도 사고가 났고요. 다행히 당시에 큰 인명 피해가 없었습니다마는 그 사고 이후에 항공철도조사위원회에서 항공기 준사고 보고서를 발간했거든요. 그게 2013년도에 발간했는데요. 그때 김포공항에 권고한 내용입니다.

지금 사고가 총 세 번 일어났습니다. 보면 아까 2011년도 제주항공 사고 외에도 2012년도도 일어났고요 2011년도 11월 달 말고 12월 달에도 일어났어요. 3번 정도 일어났는데요. 사고가 끝난 이후에 이런 준사고 보고서 발간을 하는데.

장관님 답변하기 그러시면 항공실장님이 하시겠습니까? 발간한 이유가 뭐니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 향후에 필요한 어떤 제도적인 보완을 하도록 보고서가 발간된 걸로 알고 있습니다.

○윤종오 위원 그렇지요. 그런데 문제가 사고는 세 가지인데 뒤에 권고한 내용이 세 가지가 똑같아요.

(자료를 들어 보이며)

이게 조사 보고서 세 가지인데 세 가지 앞자리에 뭐라고 적어 났냐면 ‘유사 사고 및 준사고의 재발을 방지하고자 하는 것이다’ 했는데 이것 지금 거의 복사해서 붙여넣기 수준으로 이런 자료를 만들었어요. 이러다 보니까 이런 사고가 재발되지 않나 하는 생각이 드는데 장관님은 어떻게 생각하십니까? 똑같습니다, 이것.

○국토교통부장관 박상우 이런 엄중한 사고를 겪고 다시 한번 철저한 반성과 재발 방지를 위해서 노력하겠다는 말씀으로 대답을 대신하겠습니다.

○윤종오 위원 그런 사고가 일어났는데 아무런 조치 없이 그냥 넘어가다 보니까, 그것이 반복되다 보니까 이런 큰 참사가 일어났다 이런 안일함에 대해서 지적을 드리겠습니다.

그리고 조류 충돌과 관련해서 예방 인력과 관련된 자료 있습니까? 좀 가려 있기는 한데, 지금 무안공항이 다른 공항에 비해서 규모가 작다고 해서 인원이 4명 정도밖에 안 되는데요. 지난 임단협 과정에서……

이것은 한국공항공사 사장님이 좀 답변하시면 좋을 것 같네요.

지금 이 4명이 어떻게 일하고 계신지 혹시 아십니까?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예, 아까 장관님께서 말씀하셨다시피 현재 항공기 이착륙 횟수에 따라서 저희가 4명을 확보하고 있습니다.

○윤종오 위원 4명이 어떻게 일하는지 혹시 아세요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 평일 주간에는 2명이 근무를 하고 야간과 휴일에는 1명씩 근무를 하고 있습니다.

○윤종오 위원 그러니까 이게 지금 주말에는 그냥 1명인 거잖아요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예, 현재……

○**윤종오 위원** 주말에 비행기가 적게 뜨는 것 아니잖아요?

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 그 인원 이외에 아까 말씀드린 대로 경보기나 폭음기, 기타 여러 가지 순찰 등을 활용해서 여러 가지 종합적인 방안을 같이 강구를 하고 있습니다.

○**윤종오 위원** 아니, 그러니까 어떤 일을 하더라도 최소한 2명은 해야지 안전사고가 일어났다고든지 이렇게 하면 응급한테 지도될 텐데, 어찌 보면 주말에 비행기가 더 많이 뜰 가능성도 매우 높는데 지금 부족한 것은 사실이지요?

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 현행 기준상에는 좀……

○**윤종오 위원** 여하튼 이게 조류 충돌 예방 인원에 국한된 것이 아니고, 제가 지난해 국정감사 할 때도 말씀드렸습니다마는 전체적으로 자회사의 인력이 부족하다 이런 지적을 드렸지 않습니까?

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 예.

○**윤종오 위원** 이 부분에 대해서 계속 외면하고 계시다 보니까 이런 일까지 일어났다고 저는 생각합니다. 장관님께서도 이후에 인력 충원 문제에 대해서 앞으로 관심을 많이 가지겠다는 말씀을 드렸는데, 답변 한번 해 주시지요.

사장님 하시고 국토부장관님도 좀……

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 인력에 대해서는 현행 기준상은 이렇습니다만 앞으로 정부와 협의해서 최대한 많은 인력과 장비 등을 확보해서 조류 퇴치 활동에 최대한 노력을 하도록 하겠습니다.

○**국토교통부장관 박상우** 반복적으로 말씀드립니다마는 각종 장비와 인력이 보강되도록 적극적으로 조치하겠습니다.

○**윤종오 위원** 이상입니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

민홍철 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**민홍철 위원** 경남 김해시갑 민홍철 위원입니다.

먼저 12.29 제주항공 여객기 참사로 희생되신 희생자 여러분들께 심심한 명복을 먼저 빌고요. 또 피해자 가족 여러분께도 위로의 말씀을 드립니다. 그리고 박상우 국토부장관님을 비롯한 국토부 관계자 여러분들 너무 고생을 많이 하셨는데 후속 대책 잘 좀 마련해 주시기를 바랍니다.

물론 그 내용을 봤습니다. 그래서 사실 이번에만큼은 소 잃고 외양간 고치는 그런 우를 범해서는 안 되겠다 그런 각오를 아마 갖고 계시지요? 장관님이나……

○**국토교통부장관 박상우** 소는 잃었지만 외양간은 확실히 고치자는 겁니다.

○**민홍철 위원** 그래서 여러 가지 대책이 나오고 있습니다마는 사실 사고 원인 규명 문제가 지금 언론 보도에, 또 아까 보고서에도 보니까 8시 59분부터 4분간 비행기록장치와 음성기록장치에 전혀 기록이 안 돼 있다 이런 문제 때문에 우려스러운 것은 각 책임 주체별로 책임의 소재가 어디 있는가, 이게 아마 아주 굉장히 어려움에 처해질 겁니다. 그래서 이 부분에 있어서 그러면 어떻게 정확하게 사고 원인을 규명해서 각 주체별로 책임을 분담할 거냐, 소재가 어디 있을 거냐.

왜 그러냐니까 2002년도 김해공항 옆에 뚝대산 중국 민항 사고 때 여러 가지 문제가

있어서 그 희생자 내지는 피해자 가족, 피해자들에게 완전하게 법적인 배·보상이 끝난 때가, 한 15년 걸렸어요. 그래서 이번에 이 사고에 대해서도 이렇게 정확하게 원인 규명이 잘 안 되게 되면, 기체 결함이 있느냐 또는 제주항공에 무슨 과실이 있느냐 그다음에 우리 공항에 문제가 있느냐 또 기타 여러 가지 책임 소재가 어디 있느냐에 따라서 그 관계자들 간에 법적인 분쟁이 오래가게 됩니다.

그래서 이 부분에 대해서 우리 국회에서 특별위원회 구성이 되고 또 대책 보고 후에 특별법을 제정해야 된다고 해 주셨는데, 이제는 사고 원인 규명은 철저히 돼야 되지만 피해 배상 문제가 나와 있습니다. 그래서 그 부분을 어떻게 하면 신속하게 해 주는 방향으로 할 거냐 이걸 좀 유념해야 될 것이다 이런 말씀 드립니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그래서 거기에 대해서 좀 관심을 가져 주셔야 되고요.

그다음에 또 인원 보강이라든지 또 시설 안전에 맞게 기준을 바꾸겠다라고 보고를 해주셨는데, 조류 퇴치와 관련해서 이미 보고가 됐고 또 언론에도 나와 있습니다마는 조류 관련된 전문가들이 조류 퇴치 업무에 종사하고 있지 않다라는 지적이 있었어요. 그 부분에 대해서도 각 공항별로 특히 새떼들이 많이 출현하는 무안공항뿐만 아니라 김해공항이나 이런 부분에 대해서는 조류 전문가도 최소한 한 사람 정도는 보강이 돼 줘야 되지 않느냐 이런 말씀을 좀 드리고요.

그다음에 또 하나, 우리가 공항시설법·안전법에 보면 우리 국내법을 보면 ICAO 규정 권고에 따라서 충분히 좀 할 필요가 있지 않느냐. 예를 들어서 안전구역에 300m 이상 이격을 시키라고 권고가 되면 우리 공항에서만큼은 350m 이격을 한다든지 이렇게 사고의 전환을 가져 줘야 되지 않느냐. 물론 그게 비용의 문제고 비용과 연결되겠습니다만 이제는 우리가 안전의 문제는 비용을 충분히 부담해도 되는 것 아니겠습니까? 그래서 그런 생각을 좀 가져 줘야 되지 않느냐 이런 말씀을 드리고요.

그다음에 또 하나가 제가 이번 사고를 볼 때, 조종사들하고 얘기를 해 보니까 어떤 원인에 의해서 기체 내에 이상이 오면 조종사든 부조종사든 기장이든 부기장이든 그 상황을 해결하기 위해서 굉장히, 일종의 몰두를 해 버리면 다른 외부 사안이나 이런 데 대해서는 깜빡할 수 있다라는 거지요. 공군 조종사들도 그렇거든요.

그래서 제가 생각했을 때는 관제탑에 일반적인 관제사뿐만 아니라 가능하면 조종사에서 은퇴한 분들 또는 조종 기술을 갖고 있는, 그 비행 장치를 알고 있는 분들이 한 명이라도 같이 합동 근무를 해서 착륙이나 이착륙 시에 어떤 비상 상황이 발생했을 때 실질적으로 조종사나 부기장하고 통화·교신을 하면서 밖에서, 예를 들어 랜딩기어가 안 내려왔다 그러면 어떤 연유에서 안 내려왔는지 서로 교신해 가지고 좀 알려 줄 수 있는 인원이 있었으면 안 되겠느냐라는 생각을 해 봤습니다.

물론 비용은 들겠지요. 그래서 이제는 이 대형 사고가 비용 부담의 문제가 아니라는 겁니다, 우리나라 현 상황에 있어서는. 그렇지요? 그렇다면 그런 부분까지도 고려를 해서 인력 보강을 하면 안 되겠느냐 이런 생각을 좀 해 봤습니다. 이 부분에 대해서 장관님의 생각이 어떠신지요?

○국토교통부장관 박상우 존경하는 민홍철 위원님 좋은 지적 감사드립니다.

한 두어 가지 주셨는데요. 뒤에부터 답변을 드리면 ICAO 기준에 플러스알파해서 더

추가적으로 넉넉한 시설 기준을 만든다든지 또 조류 전문가나 비행 유경험자들을 활용해서 관제탑에 배치한다든지 하는 그런 약간의 리던던시(redundancy)를 두자 그런 뜻의 질의를 주셨습니다.

사실 우리 정부가, 우리나라 사회가 비용 절감과 효율성 위주로 막 이렇게 가는 측면이 많이 있기 때문에 그런 것들을 할 수 있는 여건이 아니었고요. 이번 사건을 계기로 그런 충분한 안전 범퍼를 둘 수 있는 노력을 기울여 나가도록 하겠습니다. 그거는 저희 뿐만 아니고 국회에서도 같이 계속해서 말씀해 주시면 도움이 되지 않을까 생각을 합니다.

그리고 사후조사 과정에서는 엄청나게 객관적으로 하도록 노력을 하고요. 제일 중요한 것이 아까 유가족들을 위해서 우선적으로 생각해 달라는 말씀을 하셨는데 가능하면 지금 입장에서 보면 굉장히 신속하게 배상 절차가 이루어지는 게 제일 중요하거든요. 10년 후에 배상금이 나오면 그게 사실은 트라우마 받고 있는 사람들은 다 돌아가실 수도 있고 이미 다 망가질 대로 망가지고 나서 배상금이 나오는 부분이 있기 때문에 어떻게 하면 가능하면 신속하게 결정이 될 수 있도록, 우리가 도와줄 게 뭔가 하는 거를 같이 한번 연구를 해서 그런 쪽으로 갔으면 좋겠습니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

오전 질의는 염태영 위원님까지 진행하겠습니다.

서범수 위원님.

○서범수 위원 서범수입니다.

먼저 12.29 여객기 사고 희생자분들 명복을 빌고 가족분들께도 대단히 심심한 말씀을 드립니다.

장관님, 원인은 지금 계속 조사를 하고 있는 중일 거고, 그래서 그 사고에 대해서는 예단을 할 수 없는 거 아닙니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○서범수 위원 그럼에도 불구하고 많은 분들께서 희생을 하게 된 가장 큰 이유 중의 하나가 방위각 시설 둔덕 로컬라이저 이런 이야기들을 하거든요. 거기에 대해서는 어떻게 생각을 하십니까?

○국토교통부장관 박상우 비행기가 왜 그 상태로 그렇게 응급한 불시착을 하게 됐느냐 하는 부분이 주원인이고요. 그다음에 콘크리트 구조물이 없었으면 그렇게 많은 분이 돌아가시지는 않지 않았을까 하는 게 두 번째 의문인데 두 가지 다 제가 지금 언급하기가 굉장히 어렵습니다.

○서범수 위원 그런 의견들이 아마 대다수 의견인 것 같습니다. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 어려운데 언론의 지적이 그런 쪽에 많이 모아지고 있습니다.

○서범수 위원 그래서 그와 관련해서 간단히 좀 묻겠습니다.

장관님께서 지난 본회의 현안질의 중에 로컬라이저가 관련 규정에 맞게 설치됐다고 말씀을 하신 적이 있으시지요?

○국토교통부장관 박상우 제가 정확하게 말씀을 드리면요 설치 당시에는 시설기준에는 맞았으나 개항할 때는 운영규정이 새로 적용이 됐는데 거기에는 맞지 않은 충돌 문제가 있었다, 제가 두 가지를 이야기했는데 언론에 따라서는 앞부분만 딴 언론도 있고 또 뒤

부분만 판 언론도 있습니다. 그래서 제가 본회의 답변을 그대로……

○**서범수 위원** 그런데 그게 무안공항이 만들어질 때 로컬라이저 관련해서 설치 기준이 있었습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 있었습니다.

○**서범수 위원** 어떤 기준이 있습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 종단안전구역에 최소한 90m 이상을 띄우고……

○**서범수 위원** 아니, 그와 관련되는 게 아니고 토대라든지 부서지기 쉬운 재질을 갖춰야 된다 그런 규정이 있었습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 로컬라이저 시설에 대한 기준은 제작사의 제작 기준 말고는 따로 없었던 걸로 알고 있고요. 왜냐하면 종단구역 바깥에 설치를 했다고 간주가 돼 있기 때문에……

○**서범수 위원** 제가 말씀드리는 거는 밖이나 안이냐를 말씀드리는 게 아니고,

(자료를 들어 보이며)

혹시 항행안전시설보호업무매뉴얼 이런 거 보셨습니까? 이게 2003년 9월에 제작된 거라고 나와 있습니다. 이게 국토부 홈페이지에 나와 있거든요. 2003년 9월입니다. 그러면 무안공항이 2007년이지요, 그전에 제정이 된 겁니다. 그러면 이게 적용이 돼야 되는 거거든요. 그런데 이 매뉴얼 안에는 어떤 내용이 있느냐 하면, 한번 보여 주십시오.

(영상자료를 보며)

이 매뉴얼에 보면 ‘공항안전검사관으로 하여금 항행안전시설보호업무를 효율적으로 지도·감독 할 수 있다’ 되어 있고요. 그다음에 여기에 보면 ‘안테나 지지대로는 연약 지반을 선택하고 토대는 지표면과 같은 높이로 하여야 한다’ 되어 있습니다. 그런데 무안공항의 경우에는 안테나 지지대가 많이 올라와 있지요. 콘크리트 설치해 있었잖아요. 그러면 이 보호 매뉴얼에 입각하면 규정이 안 맞지요? 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 이 부분만 보면 일단 위원님 말씀하신 대로 맞지 않은 것 같습니다. 그런데 어떤 맥락이었는데는 다시 한번 봐야 될 것 같습니다.

○**서범수 위원** 정확하게 이걸 보셔야 된다. 특히 안전검사관, 아까 말씀드린 검사관도 그때 활동을 하고 있었고 이 시설에 대해서 점검을 하고 있어야 되는 상황입니다. 그때 무안공항이 개항이 되고 그전에 설계를 하고 개항을 하기 전에 건축을 하기 전까지는 이런 사안에 대해서 정확하게 점검을 하고 확인을 해야 되는데도 불구하고 이걸 놓쳐 버린 게 아니냐 싶은 내용이고요.

그리고 그 이후에 여러 가지 공항안전 정책이 복잡하게 얽혀 있다는 이유로 매뉴얼을 전부 통폐합을 합니다. 그러면서 22년 6월에 공항안전운영 세부지침을 새롭게 발표를 하고 22년 11월과 23년 8월에 두 번의 개정을 했는데 문제는 22년 11월 개정까지는 이 내용이 그대로 들어가 있습니다, ‘토대는 지표면과 같은 높이로 하여야 한다’. 그런데 2023년 8월 개정안은 이 내용이 빠져 버려요. 이거 한번 확인해 보십시오, 왜 빠졌는지.

○**국토교통부장관 박상우** 확인해 보겠습니다. 전체적으로 쪽 히스토리를 다 따라서 볼 텐데요.

○**서범수 위원** 한번 보셔야 됩니다.

○**국토교통부장관 박상우** 사실은 무안공항은 99년에 설계가 완료된 상태였고 위원님께서

말씀하신 그 규정은……

○**서범수 위원** 설계가 완성됐다 하더라도 이런 규정이 있으면, 공항 건축하는 중이잖아요, 개항하기 전에.

○**국토교통부장관 박상우** 그렇게 이야기할 수 있지요. 그래서 소급해서 적용을 받아야 되는지 하는 부분에 대해서는 좀 논란이 있습니다.

○**서범수 위원** 그래서 일각에서는 어떤 이야기를 하느냐 하면, 제일 앞쪽 사진을 한번 보세요.

여기에 보시면 활주로 끝에 이 밑에 로컬라이저, 전체적으로 활주로를 지나면 종단안 전구역 끝쪽으로 가면 좀 굴곡이, 밑으로 빠지는 경우도 있고 해서 이걸 전체적으로 팽팽하게 만들려면 돈이 많이 들어서 공항을 짓다 보니까 이런 부분 때문에, 오히려 비용 문제 때문에 아예 이 자체를 매뉴얼을 뺀 게 아니냐 그런 의혹도 있을 수 있습니다. 한번 챙겨 봐 주셔야 된다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 쪽 조사 차원에서 전체적으로 배경이라든지 이런 걸 살펴 보겠습니다.

○**서범수 위원** 지금 국토부에서 7개가 문제가 생겼다는 거잖아요, 전체적으로 특별점검을 해 보니. 이거 전부 매뉴얼에 문제가 있을 수 있다. 그래서 우리가 여러 가지 기준을 글로벌 기준으로 만드는 것도 중요하지만 기준을 갖고 있는 걸 정확하게 적용을 시키고 그 적용이 돼 있는지 여부를 확인을 하는 게 더 중요할 수 있다. 우리가 자꾸 기준만 글로벌 플러스, 아까도 뭐 글로벌 스탠다드, ICAO 플러스알파 이것도 좋지만 만들어진 기준이 정확하게 적용이 됐는지 안 됐는지 부분을 확인하는 게 더 중요할 수 있거든요.

○**국토교통부장관 박상우** 위원님 말씀 충분히 공감을 합니다. 아마 조사를 해 봐서 왜 규정이 들어갔다 나왔다 했는지 하는 걸 한번 확인해 보겠습니다마는 그냥 추론을 해 보면 새로 만든 규정을 소급적용은 안 했던 것으로 지금 그렇게, 비용도 많이 들고 그러기 때문에 그냥 새로운 규정은 앞으로만 적용하고 뒤에는 소급적용 안 했던 걸로 그렇게 추측이 되기도 하고, 확인을 해 보겠습니다.

○**서범수 위원** 제가 이걸 준비를 하면서 보니까 우리 항공 관련 안전기준이나 지침이나 이게 너무 많아요. 너무 잡다하게 너무나 퍼져 있어서 좀 획일화되고 단순하게 알아볼 수 있는 기준을 만들어서 운영기준 내지는 시설기준 2개를 가지고 좀 단순화시키는 작업도 필요하겠죠. 너무 분산돼 있어서 아마 진짜 담당하는 사람이 아니면 모를 정도로 분산이 돼 있습니다. 항공정책실장님도 어떤 내용이 어떤 기준이 있는지 잘 모르실 걸요. 그래서 그런 부분 이번 기회에 한번 종합적으로 단순화시킬 필요가 있을 것 같다 하는 말씀을 드립니다.

이상입니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

다음, 염태영 위원님.

○**염태영 위원** 이번 대형 참사 이것으로 인해서 큰 피해가 났고 또 많은 희생자가 났지요. 그리고 또 그로 인한 사후 대책 수습으로 고생하신 여러분들이 계시지요. 모두에게 위로와 또 애쓰셨다는 말씀을 드립니다.

(영상자료를 보며)

저는 사고를 이렇게 대형으로 만들게 된 직접적인 원인이라고 할 수 있는 로컬라이저, 콘크리트 둔덕에 대해서 좀 여쭙겠습니다. 항공기 조종사들이 이착륙을 할 때 위험한 공항 시설물이 있는지 확인하는 것으로 항공정보간행물(AIP)이라는 게 있다는데 혹시 장관님 알고 계세요?

○국토교통부장관 박상우 예, 알고 있습니다.

○염태영 위원 각 공항의 모든 정보가 담겨 있는데요. 주변의 산이라든지 고층 건물이라든지 이착륙에 방해가 되는 장애물들을 표시해 놓고 있고요. 그런데 여기 장애물 정보에 로컬라이저 표시돼 있나요?

○국토교통부장관 박상우 로컬라이저는 장애물로 간주가 안 될 거로 알고 있습니다.

○염태영 위원 예, 장애물로 보지 않기 때문에 거기에 표시가 안 돼 있습니다. 대신 항행안전무선시설에는 활주로 주변 시설물로 표시가 돼 있습니다. 그런데 어디에 있는지는 알 수가 있는데 둔덕 위에 설치돼 있고 그 둔덕이 콘크리트로 되어 있다는 사실 이것은 공개돼 있나요?

○국토교통부장관 박상우 아마 공개 안 됐을 것으로 압니다.

○염태영 위원 예, 공개 안 돼 있습니다. 결국 로컬라이저의 콘크리트 둔덕에 대해서는 AIP에 표시되지 않았고 또 추가적인 항공 정보망에도 없는 상태이기 때문에 조종사들은 특별하게 관련 설명을 듣지 않는 이상 콘크리트 둔덕이 설치되어 있는 상황에 대해서는 인지할 수가 없겠지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○염태영 위원 항공기 조종사들에게 저희가 직접 여쭙봤습니다. ‘그 흙더미 안에 콘크리트가 있는 걸 알았느냐?’ 그랬더니 조종사들은 ‘절대 그런 일을 예상도 못 했다’고 하는 게 그분들의 답변이었습니다. 아마 이 조종사가 혹시라도 그랬을 가능성은 없는지, 이게 흙더미니까 항공기를 멈춰 세우려고 여기다 갖다가 일종의 완충구역으로 생각했을 수 있다 생각하는데 그렇게 됐다면 정말 이것은 정보의 부재로 큰 사고를 만든 것이라고 할 수 있어요.

그래서 앞으로 이렇게 큰 사고를 키울 수 있는 시설에 대해서는 AIP에 포함해서 항공기 조종사들이 인지할 수 있도록 개선책 필요하지 않나, 거기에 대해서 어떻게 생각하세요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다. 이미 AIP 앞에 NOTAM이라고 항공고시보라는 걸 보내는데 그거는 지난 12일 날 조치를 했고 AIP에도 조만간 빠른 시간 내에 게시를 하도록 하겠습니다.

○염태영 위원 예, 이착륙 시뮬레이션 시스템이라든지 썬 차트(Jeppesen Chart) 이런 항공 정보망 그리고 또 지금 말씀하신 알람 NOTAM 이런 것을 통해서 꼭 좀 하시고요. AIP에 꼭 반영을 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예.

○염태영 위원 또 지금 무한공항을 보면 시점과 종점이 경사가 있지요? 5m가 넘는 경사가 있습니다. 현재 5.6m 정도로 보여지는데 그러다 보니까 평탄화 작업이 처음부터 필요하지 않나 하는 지적을 하니까 허용 경사도가 5% 이내는 기준에 속할 수 있기 때문에 여기는 2% 정도여서 안 했다고 하더라 하는 얘기 알고 계시나요?

○국토교통부장관 박상우 알고 있습니다.

○염태영 위원 그런데 이렇게 높이 차가 있다 보니까 결국은 로컬라이저를 그렇게 둔덕에 세웠고 또 둔덕에 안전하게 한다고 콘크리트로 지반을 만들고 돌출되게 한 것을 둔덕으로 또 커버를 해 놓고 그랬을 거라고요. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 그거는 아닐 거라고 생각합니다. 왜냐하면 사실은 비행기가 로컬라이저까지 오면 안 되는 거거든요. 안 되는 건데 그렇게 해 놓은 것은 이게 신호를 잡아 주는, 신호를 보내서 비행기의 각을 잡아 주는 시설인데 무안은 바람이 세니까 바람의 영향을 덜 받게 하고 튼튼하게 세워 주려고 해 놓은 거지 설계하면서 비행기가 거기까지 오리라고는 아마 전혀 생각을 못 했을 겁니다.

○염태영 위원 그런데 그다음 한번 볼까요. 우리나라 자료는 아니지만 캐나다의 오버런 자료를 한번 볼까요?

활주로를 초과하는 발생 횟수가 캐나다 공항을 보더라도, 우리나라 자료가 없어서 그런 겁니다. 연평균 9.3회가 발생하고 있어요. 실제로 활주로 끝에서 정확히 안전 착륙을 한 경우가 대부분이지만 수만 건 하다 보면 이렇게 여러 번의 오버런 사고가 있거든요. 그러니까 그것은 일상적으로 있을 수 있다는 생각하에, 한 건이라도 생기면 대형 사고가 된다는 생각 갖고 반드시 예민하게 봐야지.

지금 그렇기 때문에 90m면 됐다고 하는 그 종단안전구역이 ICAO에서는 240m 또 캐나다 교통안전위원회에서는 300m, 종단안전구역을 이렇게 다양하게 정하고 있거든요. 그 기준에 우리는 상당히 촉박하게 돼 있는데 그나마도 이 콘크리트 둔덕으로 로컬라이저를 세우고 있는 것에 대한 문제점은 반드시 개선해야 되겠다.

○국토교통부장관 박상우 예, 위원님 지적에 100% 동의합니다. 사실은 종단안전구역도 이런 사고, 오버런 사고에 대비해서 더 충분히 확보를 해야 되고 종단안전구역 바깥에 있더라도 위험한 요소가 있는 시설물은 못 하도록, 지금 종단안전구역 안에만 못 하도록 돼 있는데 제 생각에는 바깥에 있더라도 그런 안전규정은 따로 좀 적용을 해야 된다고 생각합니다.

○염태영 위원 지금 국토부가 긴급히 조사를 해서 안전구역과 또 콘크리트 둔덕의 로컬라이저를 조사했더니 7곳이라고 그랬지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○염태영 위원 우리나라 포항경주공항 잠깐 볼까요. 151m. 여수공항은 300m 정도를 확보는 하고 있어요. 그리고 제주공항……

지금 7곳의 콘크리트 둔덕이 있는 종단안전구역 여기 중에서도 포항경주공항은 제일 짧고 그리고 또 여수공항이라든지 이렇게 긴급하게 해야 될 여러 곳의 공항이 있는데 이런 곳에는 콘크리트 둔덕을 수평화 작업, 바꾸는 작업이 바로 시급히 필요하다는 것은 인정을 하지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 신속하게 조치하겠습니다.

○염태영 위원 정리를 하겠습니다. 1분만 주세요.

그런데 이런 오버런이 일상적으로 이렇게 몇 건이라도 일어나면 이것은 큰일 나기 때문에 이를 위해서 미국은 71개 공항의 활주로 종단에 EMAS라고 하는 것을 121개 설치했고 1999년부터 보니까 이미 22번의 항공기 추돌 사고를 안전하게 막았더라고요. 그래

서 430명이 넘는 승객들과 승무원들의 소중한 생명을 지킬 수 있었는데.

지금 보시는 국내 공항처럼 중단안전구역도 짧고 또 콘크리트 둔덕 같은 이런 시설이 있는 데는 바로 개선해야겠지만 적어도 충분한 안전거리가 확보되지 않은, 중단구역이 확보되지 않은 데는 빨리 EMAS 같은 즉각적이고 실효적인 대책이 필요하지 않나 하는 생각을 하는데 거기에 대해서 어떻게 생각하세요?

○국토교통부장관 박상우 위원님 말씀에 동의합니다. 그래서 EMAS를 설치해야 될 곳도 따로 조사를 하고 있습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○염태영 위원 그래서 사실은 하루아침에 모든 시설이 안전하게 확보되기는 어려울 텐데 이왕 이번에 큰 사고로 인해서 교훈이 생겼으면 이와 관련된 세밀한 그런 세부 대책을 세워서 그에 대한 안전 문제를 확실하게 담보를 해 주시기를 바란다는 말씀을 드리겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 노력하겠습니다. 그렇게 하겠습니다.

○염태영 위원 이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

지금 위원님들의 질의가 진행 중입니다마는 오전 질의는 이것으로 마치고 잠시 회의를 정회했다가 오후 2시 30분에 회의를 계속하도록 하겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 위원장님, 자료 요구에 관해서 제가 한 말씀 드리는 게 좋을 것 같습니다.

아까 요구하신 이연희 위원님이나 박용갑 위원님 계시지요. 그런데 사실은 조사와 관련하여 기본적인 팩트들에 해당되는 사항들, 아까 박 위원님이 고도가 얼마였느냐 하는 것들을 질문하셨는데 국토부가 별도로 따로 조사를 하지 않고 사고조사단이 지금 조사를 하고 있습니다. 그래서 저희가 따로 하면 오히려 오해도 받을 수 있고 해서 그렇게 하고 있는데요. 보통 국감 때나 일반 때 자료 내는 것처럼 저희가 있는 자료를 자체 판단해 주는 게 아니고 사고조사단에서 자료를 받아야 됩니다. 그래서 그 부분은 사고조사단하고 상의를 해서 가능하면 사고 조사에 장애를 안 준다는 범위를 좀 넓게 잡아서 자료를 많이 받을 수 있도록 협의는 하겠습니다마는 그것을 저희가 강제하거나 어떻게 강요하기는 어렵다는 말씀을 미리 드리도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 그 상황을 저기 하셔서 가지고 질의하신 위원님들한테 일단 구두로 설명하세요.

○국토교통부장관 박상우 구체적인 내용을 따로따로 설명을 드리도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 구두로 일단 설명하시고요, 필요한 저기는 하고.

그런데 저기는 미루면 안 돼. 아까 김은혜 위원님이 질의하신 내용이 12.5명이 맞느냐 9.7명이 맞느냐 그것은……

○국토교통부장관 박상우 그런 것은 사고조사단에서 하는 게 아니고 저희가 갖고 있는 자료입니다.

○위원장 맹성규 그것은 정확하게 해서 오후 회의 시작되면 설명을 하세요.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 맹성규 2시 30분에 회의를 계속하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시45분 회의중지)

(14시33분 계속개의)

○위원장 맹성규 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

질의를 계속하도록 하겠습니다.

윤종균 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤종균 위원 경기도 안성 국회의원 윤종균입니다.

장관님께 질문드리겠습니다.

매년 우리나라 각 공항으로부터 조류충돌 위험관리계획 보고받고 계시지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○윤종균 위원 그 목적에 보니까 ‘항공기 안전 운항의 잠재적 위험 요소인 조류의 분류, 환경 관리 및 현장 개선, 조류 분산 등 야생동물 위험관리 업무의 체계적 정립을 통하여 이착륙 항공기의 충돌사고 위험을 최소화하고 안전 운항을 확보하고자 한다’ 이렇게 명시가 되어 있더라고요.

제가 지금 한국공항공사가 국토부에 제출한 조류충돌 위험관리계획 자료를 갖고 있는데요. 여기에 보면 2023년도 주요 추진활동 평가에서 개선할 점으로 ‘운항 증가에 따른 조류 충돌 발생 건수도 함께 증가하는 추세로 충돌 예방을 위한 본연적 퇴치 활동 노력이 필요하다’ 이렇게 적혀 있습니다.

그래서 이에 대한 대책으로 그동안 어떤 방안을 마련해 오셨는지 말씀해 주시겠습니까? 답변 어려우시면 공항공사 이정기 직무대행님이 답변해 주셔도 되겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 공항공사에서 답변해 주시지요.

○윤종균 위원 23년도 위험관리계획에 따른 개선사항.

○한국공항공사사장직무대행 이정기 그것에 대해서는 자료를 추가적으로 더 확보해서 별도로 말씀을 드리도록 하겠습니다.

○윤종균 위원 아니 사장님, 지금 이게 사고 이후에 첫 번째 국회 현안질의고 어쨌든 사고의 중요한 원인 중의 하나로 조류 충돌이 얘기되고 있는 상황인데 책임 있는 공직자께서 이런 것 확인도 안 해 보셨어요?

○국토교통부장관 박상우 위원님, 제가 답변을 드리겠습니다.

저희가 알고 있는 바로는 아까 오전 시간에 말씀드렸지만 기본적으로 비행기 운항 시간, 운항 편수에 기준을 뒤서 인력하고 장비를 운영하고 있습니다. 운영하고 있는데, 아까 오전에 확인드린 것처럼 그게 사실은 굉장히 충분치 못한 것이 현실이고요.

그리고 사실은 비행기는 적게 내리더라도 조류 활동이 많은 예를 들면 무안공항 같은, 특히 남쪽 지방에 철새도래지가 많고 그래서 그런 쪽에 더 많은 시설과 인력이 배치되어야 됐음에도 불구하고 아마 주로 비행 편수 위주로 하다 보니까 그렇게 되지 못한 점이 있습니다.

그래서 그동안에 폭음경보기 또 서치라이트 이런 장비들을, 주로 수동에 입각한 수동식 장비들을 운영해 왔었는데 그런 것들을 좀 더 근대화하고 좀 더 효과적인, 조류 활동에 초점을 맞춘 쪽으로 앞으로 개선할 필요가 있다라고 생각을 합니다.

○**윤종군 위원** 뒤에서도 말씀드리겠지만 이 보고서에도, 계획서에도 부분적인 게 아니라 본연적 퇴치 활동이 필요하다 이렇게 명시가 되어 있습니다. 이런 것만 잘 운영했어도 지금과 같은 사고가 났을까 이런 생각이 듭니다.

장관님, 작년에 무안공항이 국토부에 제출한 조류 충돌 위험평가 실시 결과에서 무안공항의 조류 위험 평가가 어떻게 나왔는지는 알고 계세요? 몇 등급으로 나왔는지?

○**국토교통부장관 박상우** 그건 좀 확인해 보겠습니다.

○**윤종군 위원** 이정기 대행님 알고 계신가요? 몇 등급이었는데도 모르세요?

이게 복잡한 게 아니에요, 보니까. 위험 단계가 3등급으로 나뉘져 있습니다, 1단계 2단계 3단계. 그런데 무안공항은 까치 흰뺨검둥오리가 출몰하는 지역이라 2단계 등급이 나왔습니다. 그러면 상당한 정도로 위험이 있다라고 이미 진단이 되어 있던 공항이네요.

특히나 흰뺨검둥오리, 이번에 어떤 조류가 충돌했는지는 모르겠으나 이것이 무리 지어서 이동하는 습성이 있으며 이착륙 경로를 횡단 비행한다, 특히 서남해안을 이동 거점으로 삼는 경우에 겨울철 12월·1월에 일시적으로 출몰량이 폭증한다 이렇게 보고서에 이미 나와 있어요, 이런 상황이. 그런데 그것도 지금 사장님 파악을 못 하고 계시네.

○**위원장 맹성규** 공항공사 실무자 일어나서 대답하세요, 아시는 분.

○**윤종군 위원** 3단계 중에서 2단계 위험지역으로 분류된 건 맞지요?

○**위원장 맹성규** 아무도 몰라요?

○**윤종군 위원** 참 심각하네.

위원장님, 이게……

○**위원장 맹성규** 공항공사 담당자 누구니까? 담당 임원, 배석하신 분 이리로 나오세요. 그냥 아는 대로 대답하세요. 모르면 모른다고 하시라고.

○**윤종군 위원** 작년에 무안공항이 국토부에 제출한 자료입니다, 조류 충돌 위험평가 실시 결과 2023년도 기준. 여기서 무안공항이 조류 위험 평가에서 몇 등급 받았냐 이것 어려운 질문 아니잖아요.

○**한국공항공사안전보안본부장 박광호** 2등급 받은 걸로 알고 있습니다.

○**윤종군 위원** 맞습니까?

○**한국공항공사안전보안본부장 박광호** 예, 그렇습니다.

○**윤종군 위원** 이정기 사장님, 작년에 조류 충돌 예방 특별관리대책으로 10·11월 달에 전문가 자문을 통해서 철새 유입 저감 방안을 수립한다고 하셨는데 하셨나요? 수립 안했습니까?

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 나름대로는 각 공항에서 조류퇴치위원회를 열고 그 내용에 대해서 많이 토의도 하고……

○**윤종군 위원** 아니, 그게 아니고. 작년 조사 결과에 따른 조류 충돌 예방 특별관리대책으로 작년 10월, 11월 달에 전문가 자문을 통해서 철새 유입 저감 방안을 수립한다고 이렇게 하셨어요. 그걸 수립했냐고 묻는 겁니다. 수립했는지 안 했는지도 모르세요?

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 예, 제가 확인해 보도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 임원 말씀하세요. 담당하시는 분, 알고 계시는 대로 말씀하셔야지.

○한국공항공사안전보안본부장 박광호 조금 전에 위원님이 말씀해 주신 대로 개선할 점에 본연의 조류 충돌 예방 활동이 필요하다고 되어 있고요. 또 조류 충돌 발생 시의 보고 체계를 명확히 하라고, 그렇게 지금 알고 있습니다.

○윤종군 위원 그러면 지금 전문가 자문을 통해서 유입 저감 방안은 수립이 돼 있는 겁니까? 작년 10월, 11월 달에 돼 있어요?

○한국공항공사안전보안본부장 박광호 그 부분은 좀 더 확인을……

○윤종군 위원 알아보시고 수립돼 있으면 그 자료를 제출해 주시고요.

(영상자료를 보며)

무안공항은 인천공항을 제외한 전국 14개 공항 중에서 조류 충돌 비율이 가장 높은 곳으로 나와 있습니다. 항공기 1만 편이 오갈 때 조류 충돌이 9번 발생한다, 무안공항은. 제주공항은 1.3번, 김포공항은 1.8번 발생한다 이런 결과가 있지요?

○한국공항공사안전보안본부장 박광호 예.

○윤종군 위원 다른 어떤 공항보다 높습니다. 그런데 위험관리계획에서도 보니까 지금 무안공항 주변에 조류가 유입되는 시설로 축사 과수원 이런 위험시설들이 있지 않습니까?

○한국공항공사안전보안본부장 박광호 예.

○윤종군 위원 그런 것들이 몇 개나 지금 되어 있습니까?

○한국공항공사안전보안본부장 박광호 지금 과수원은 일곱 군데 정도……

○윤종군 위원 제가 한번 이렇게 여쭙볼게요.

위험관리시설을 몇 킬로, 몇 킬로 구간으로 나눠서 관리를 하는지는 알고 계세요?

○한국공항공사안전보안본부장 박광호 3km, 8km 구간입니다.

○윤종군 위원 3km, 8km 맞지요?

○한국공항공사안전보안본부장 박광호 예.

○윤종군 위원 그럼 무안공항은 3km 안에……

시간 조금만 더 쓰겠습니다.

○위원장 맹성규 더 드리세요.

○윤종군 위원 축사나 과수원 이런 위험시설이 몇 개 돼 있다고 나와 있습니까?

○한국공항공사안전보안본부장 박광호 총 12개로 알고 있습니다.

○윤종군 위원 12개 돼 있지요?

○한국공항공사안전보안본부장 박광호 예.

○윤종군 위원 그런데 이게 제가 알기로는 참 충격적인 사실인데 저희 안성도 축사들이 많기 때문에 축사를 옮기고 이러는 것이 얼마나 어려운지 잘 알고 있습니다. 그런데 이 위험관리계획에 뭐라고 써 있냐면 ‘3km, 8km 이내의 조류 유인 시설 및 환경 설치 제한 협조문을 발송하고 유인 시설에 대한 특별관리를 분류한다’ 그리고 ‘반기에 한 번 협조문서를 시에 발송한다’ 이렇게 돼 있어요. 이거 가지고 위험 관리가 되겠습니까?

저기 PPT에 띄워 놔지마는 양돈장 과수원 이게 3km 이내에 12개나 있어요. 지금 모든 자치단체에도 축사에서 나오는 냄새 이런 것 때문에 민원이 많이 발생해서 무창축사를 만들고 개조하고 이런 데다가 시설 투자비를 엄청나게 쓰고 있거든요, 민원이 워낙 많이

발생하기 때문에.

그런데 이것은 일반 민원도 아니고 민간시설도 아니고 공항이라고 하는 까딱 잘못하면 대규모 인명사고가 날 수밖에 없는 이런 위험시설 반경 3km에 12개나 저런 시설이 있고 8km까지 확장하면 더 어마어마하게 많을 거 아니에요. 이런 시설들이 이렇게 방치된다는 게 제가 상식적으로 이해가 되지 않습니다. 이런 시설들을 없애야 근원적인 대책이 되는 거 아니에요? 이거 맨날 시설 옮겨 달라고 협조 공문 보낸다고 옮겨지는 게 아니지 않습니까, 이게. 이런 근원적인 문제를 해결하기 위해서 무슨 자체적으로 노력한 게 있습니까?

○**한국공항공사안전보안본부장 박광호** 법적 강제 조항이 없어 가지고 지자체도 별도로 없는 것 같습니다.

○**윤종균 위원** 법적 강제 조항이 현재 없는 것 저도 잘 알고 있는데요. 지금 이렇게 대형 참사가 있을 수도 있는 항공 공항 주변에 이런 위험시설을 이렇게 방치한다는 게 저는 행정에서 엄청나게 그동안 잘못해 왔다 이렇게 생각을 합니다. 공문만 보내는 이런 소극적인 대처로 해결될 수 없다고 보고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

특별법을 만들어서라도 강제수용이나 보상 이주대책, 민원이 발생하겠지만 이런 정도의 특단의 대책을 마련해야 이런 항공 대규모 참사를 막을 수 있는 거 아닙니까?

○**한국공항공사안전보안본부장 박광호** 예, 공감합니다.

○**윤종균 위원** 앞으로 그런 것까지 포함해서 항공기 대형사고를, 참사를 예방할 수 있는 특단의 대책을 더 철저하게 좀 마련해 주시기 바랍니다.

○**한국공항공사안전보안본부장 박광호** 예, 정부와 협조하여 추진하도록 하겠습니다.

○**윤종균 위원** 대답은 하시는데 신뢰가 안 가요. 지금 가장 기초적인 사실조차도, 사고가 지난 지 하루이틀입니다, 지금? 기초적인 사실도 지금 사장님도 전혀 파악도 안 돼 있고 그러면서 유가족들을 어떻게 설득하시려고 하는지 정말 이해할 수가 없습니다. 이런 자세와 태도로 일해 가지고 이게 해결이 되겠습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 위원님, 저희가 공항공사로부터 제출받은 2024년 무안공항 조류충돌 위험관리계획이라는 게 있습니다. 아마 각 공항마다 수립을 할 텐데요. 거기에 ‘조류 충돌 예방 장비를 활주로 종단구역에 집중 배치하고 이동 무리를 발견 시에는 관제탑에 정보를 제공한다’ 등등 그리고 주변에 조류 서식지에 관련되는 사항들 체크하는 리스트도 있고 그런데 이게 계획대로 잘 이행을 했는지 하는 걸 따져 보고 다른 공항에도 마찬가지로 확대해서 잘 점검하도록 하겠습니다.

○**윤종균 위원** 장관님, 지금 사태 해결하는 데 있어서 심각한 걸 좀 알고 하셨으면 좋겠어요. 저 이런 말씀드리긴 뭐하지만 사장님 거기 왜 앉아 계신지 모르겠어요.

○**한국공항공사사장직무대행 이정기** 잘 챙겨 보도록 하겠습니다. 죄송합니다.

○**위원장 맹성규** 그 방향성이 좀 틀린 것 같아요, 장관님. 그게 아니라, 관리계획상의 그것을 잘 챙겨 본다고 해결될 문제가 아니고 지금 윤 위원님의 지적사항은 축사나 이런

시설은 임의로 옮기기가 굉장히 힘든데 그냥 권고사항으로 해서 받아본들 실효가 없을 거니까 강제하는 방안을 포함해서 이것을 적극적으로 검토해 달라 이런 취지인데, 지금 관리계획상에 있는 걸 가지고 꼼꼼하게 챙겨 보고 이걸 아무 의미가 없는 것 같거든요.

○국토교통부장관 박상우 위원님 질의의 내용을 이해했습니다. 했는데, 제가 드린 답변의 내용은 사실 장비라든지 인력을 추가로 배치하려고 그러면 거기에 선행해서 굉장히 면밀한 운영계획이라든지 현황 파악이 이루어져야 됩니다. 그래야 정부 예산을 지출할 수 있는 터전이 마련되는 것이기 때문에 그런 단계에서 필요하면 아주, 만약 크리티컬한 위치에 크리티컬한 시설이 있다 그러면 그것은 좀 옮길 수 있도록 정부나 공항공사가 사든지 그런 것들을 강구하도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 새폐가 모일 만한 시설을 국토부에서 강제적으로 이전시킬 수 있는 법안을 강구해 달라 그 얘기예요.

○국토교통부장관 박상우 그런데요 측사 같은 건 그렇지만 사실은 여기 철새 도래지로 또 다른 차원에서 보호를 하는 그런 게 있고요. 그리고 환경단체 같은 데서는 철새를 인위적으로 다른 데로 보내고 하는 것을 또 반대하는 데도 있습니다.

○윤종균 위원 철새 문제는 그렇게 대처를 하신다 하더라도 위험 철새 유인 시설이잖아요, 양돈장 측사 과수원 이런 것은. 그런 것은 손을 댈 수가 있는 거지 않습니까? 항공안전 공항안전을 위해서 필요하면 특별법을 만들어서라도 안전대책을 세울 필요가 있다 이런 말씀을 드리는 거예요.

○국토교통부장관 박상우 예, 위원님 말씀 취지에 충분히 이해를 하고 여기 보면 그런 시설들이 얼마나 있는지 체크하도록 하는 체크리스트도 있습니다. 그래서 일단 그런 걸 집행 상황을 잘 확인하고, 더 나아가서 우리가 문화재 주변에 뭘 못 들어오게 한다든지 하는 식의 그런 장치도 심도 있게 검토를 해 보도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 박용갑 위원님, 지금 말씀을 한번 해 주셔야 될 것 같습니다. 박용갑 위원님이요 지금 윤 위원님이 제기하고 장관님이 답변해 주신 것에 대해서 잠깐 말씀을 하지요.

○박용갑 위원 아니, 지금 항공시설법 56조 제5항에 보면 이것은 강제로 규제하게끔 돼 있어요. 돼 있는데 그것을 지금 못 하고 있는 거예요. 처벌규정이 없을 뿐입니다. 그래서 제가 이제 법 발의를 하는데 그것은 아까 사장님이 잘못 답변을 하신 겁니다, 강제로 할 수 없다는 것은. 56조 5항에 보면 딱 되어 있어요, 항공시설법. 한번 검토해 보세요.

○위원장 맹성규 공항공사 측 담당 직원들도 모르고 국토부도 모르고 그러면 이걸 안 되는 거지. 그렇지요? 그래서 이것도 마찬가지로 예를 들어서 환경부하고 갈등이 있거나 이런 것도 국토부가 나서서 조정을 해 줘야지 이게 다른 사람들이 할 수 있는 입장이 아닌 거잖아요. 그리고 공항공사가 환경부하고 대립해서 할 수도 없는 거고.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 맹성규 적극적으로 방향을 한번 찾아보세요.

그다음 운영석 위원님.

○윤영석 위원 먼저 12월 29일 항공사고로 희생되신 고인들의 명복을 빕니다. 그리고 유가족 여러분 모두에게 깊은 위로의 말씀을 드립니다.

국가적 차원의 슬픈 일인데요. 다시는 이러한 일이 발생하지 않도록 우리가 철저한 대

책을 세워서 추진해야 된다고 생각합니다.

지금 보면 이번 사고가 무안공항 2800m의 활주로에 항공기가 1200m의 지점에 동체착륙을 하다 보니까 그게 랜딩기어 이런 부분에서 상당히 문제가 있어 가지고 결국은 이러한 사고가 생겼는데, 지금 로컬라이저의 콘크리트 둔덕에 관한 그런 문제가 많이 지적이 되고 있잖아요. 그런데 그것도 상당히 문제가 있는 것 같고 또 그러한 부분이 아니더라도 이 공항의 어떤 구조적인 측면에서 앞으로 얼마든지 그런 부분이 발생할 수가 있거든요.

그러니까 활주로는 대개 보면 국내 공항들이 인천공항 이런 데를 빼 놓고는 좀 짧은 편이기 때문에 그런 경우에 긴급상황에서 만약에 이번 항공사고같이 중간점에 이렇게 동체착륙을 했을 때 꼭 로컬라이저의 그런 콘크리트 둔덕이 아니었어도 과연 문제가 없었겠느냐, 전체적으로 한번 점검을 해야 되지 않느냐 하는 생각을 하고 있습니다.

하고 있고, 그다음에 분명히 당초에 처음 이 콘크리트 둔덕을 설치할 때는 기준에 맞게 설치했더라도 이게 2010년도에 ICAO의 운영 규정이 개정이 됐으면 일반적인 상식으로 볼 때는 당연히 국내 전반의 그런 공항들을 다 시설을 점검해서 새로운 기준에 맞도록 하는 것이, 그것은 뭐 당연한 걸로 생각이 되는데 그렇게 안 했다는 것이 상당히 좀 안타까움이 사실 분명히 있습니다. 그래서 앞서 장관님께서도 외양간 그런 말씀도 하셨는데 정말 안타깝고요.

그래서 이 로컬라이저뿐만 아니고 전반적으로 공항의 안전 문제에 대해서 이번에 철저히 점검을 해서 가지고 다시는 이런 사고가 발생하지 않도록 해 주시라는 말씀 드리고 거기에 대해서 전반적인 안전대책에 대해서 다시 한번 말씀을 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 우리 존경하는 윤 위원님의 지적에 전적으로 동의합니다.

오전에 민홍철 위원님 질의의 ICAO 기준도 좋지만 그것보다도 좀 더 넉넉하게 기준을 만들 필요가 없느냐라는 말씀 주셨는데요. 마찬가지로 취지로 지금 콘크리트로 된 로컬라이저가 종단구역 안에 있었냐 밖에 있었냐 이것은 저는 사실 별 불필요한 논쟁이라고 생각을 합니다. 그런 비상상황에서, 이번과 같은 비상상황에서는 그게 조금 더 뒤에 있었다 하더라도 대형 참사가 났을 수 있기 때문에. 종단구역이라는 것은 비상상황에 대비해서 비행기가 활주로를 오버런해서 갔을 때를 대비하는 안전구역이거든요. 그러면 그게 오버런하는 비행기가 100m를 갈지 200m를 갈지 알 수가 없는 상황인데 100m 그 안에는 되고 100m 뒤에는 어찌 되고 이렇게 나누는 것은 별 의미가 없다고 생각합니다.

○윤영석 위원 그렇지요. 그런 긴급한 상황들을 상정하고……

○국토교통부장관 박상우 예, 긴급하고 비상적인 상황에 대비해서 그런 지역 주변에는……

○윤영석 위원 긴급한 상황을 상정하고 비상상황을 상정했을 때도 문제가 없도록 하는 그러한 시설기준을 새롭게 만들어 주시고……

○국토교통부장관 박상우 예, 그런 주변에는 위험시설이 안 들어오도록 그렇게 점검을 하고 시설기준을 만들어 가도록 하겠습니다.

○윤영석 위원 지금 당장의 문제는 콘크리트 둔덕, 지금 보니까 광주 여수 포항 경주에도 이런 게 있는데 이 부분을 바로 개선하실 거지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 즉시 조치하도록 그렇게 지금……

○윤영석 위원 언제 그게 마무리됩니까?

○국토교통부장관 박상우 정확하게 엔딩 기한은 모르겠습니다마는 빨리 바로 지금 예산을 확보해서 저희들이 쓸 수 있는 예산을……

○윤영석 위원 대략적으로 언제까지라고 하는 것을 말씀 좀 해 주시지요.

○국토교통부장관 박상우 그것은 제가 날짜 약속하기는 어렵습니다. 최대한 빠른 시간 내에 하도록 하겠습니다. 왜냐하면 또 새로 옮기려고 그러면 설계도 해야 되고 또 공사 발주도 해야 되고 하기 때문에.

○윤영석 위원 최대한 빠른 시일 내에 해 주시길 바라고요.

이번에 보면 조류 충돌도 사고 원인 중의 하나로 지금 지적이 되고 있는 사항인데 조류 분산·퇴치 실적이 재작년에 비해서 2024년도에 저하되었단 말입니다. 그런 이유가 뭘니까, 그게?

○국토교통부장관 박상우 그것은 다시 한번 따져 보겠습니다.

○윤영석 위원 국제선을 허용하게 되면 이러한 안전에 더 신경을 써야 될 텐데 그전 해에 비해서 2024년도에 조류 퇴치 실적이 더 저하되었어요. 그래서 이러한 부분에서 좀 안전에 대한 불감증이 아닌가 하는 그런 지적을 안 할 수가 없습니다. 그래서 이런 부분에 대해서 정말 사고 난 이런 것을 참 말하기 안타까운 심정입니다마는 지금이라도 철저히 그런 부분을 다 챙겨 보시길 바라고요.

그다음에 지금 국내 항공사들 특히 저가항공사들을 보면 항공기의 운항 시간이 상당히 많습니다. 제주항공만 하더라도 보니까 월평균 항공기의 운항 시간이 418시간, 그러면 하루에 한 13시간 된다는 거거든요, 이게 30일로 따지면. 그리고 이 사고기의 경우에도 이틀 동안에 13회를 운항했습니다, 13회를. 그러다 보니까 앞서 여러 위원님께서도 지적을 하셨지마는 정비를 하는 것이 한 번 운항할 때마다 최저 28분. 형식 요건에 맞춘 것이 아닌가, 과연 철저한 정비가 됐었는가. 참 그런 비행기에 우리 국민들이 타고 다녔다는 게 너무나 아쉽습니다.

그래서 이러한 부분에 있어서 운항 시간 운항 횟수 이런 것에 대한 뭔가 기준들이 필요하지 않은가 하는 그런 부분 그리고 그걸 강제적으로 규제하지 않더라도 어떤 권장 기준이라든지 이런 부분을 전반적인 점검을 통해서 제시할 필요가 있다고 생각이 들고.

그다음에 정비에 관한 부분은 지나칠 정도로 철저히 챙겨야 된다고 생각합니다. 그래서 그동안의 항공사고에 대해서 우리가 다시 한 번 더 이러한 기준들을 점검해서, 이것은 다 국토교통부에서도 해야 될 일이거든요. 그래서 정비에 대한 철저한 그런 것을 기준을 만들어 주시길 바라고 항공사들에 대해서 정비 인력 또 점검체계라든지 이런 걸 철저히 이번 기회에 한번 점검을 해 주시길 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 답변드리겠습니다.

우선 조류 충돌에 관해서는 오전 시간에 김희정 위원님이 장비의 역할 분담이 좀 필요하다는 취지의 말씀을 하셨는데요. 레이더나 열화상카메라 같은 것은 조류가 어디 있는지를 미리 파악하는 장비이고, 무슨 대포를 쏜다거나 서치라이트를 비춘다거나 하는 것은 조류들을 활주로라든지 이런 구역에서 쫓아내는 장비라서 상호 간의 역할과 기능이 분명하게 규정이 되어 가지고 서로 협업이 잘되고 있는지 하는 걸 한번 챙겨 보도록 하겠습니다.

그래서 사전에 미리 조류 활동을 인지를 하면 조종사에게 알려 줘서 조종사가 그걸 좀

피해서 다시 들어오게 할 수도 있고요, 새라는 게 가만히 서 있는 게 아니고 날아다니는 거기 때문에. 또 그리고 어쩔 수 없이 활주로 부분이나 크리티컬한 구역에서는 이런 장비들을 효율적으로 잘 운영해 가지고 그쪽에 새들이 안 다니도록 하는 그 두 가지를 잘 믹스해서.....

○**윤영석 위원** 조류 퇴치기기 중에서도 좀 첨단적인 것들 있지 않습니까. 레이저라든지 이런 부분들도 있기 때문에 그런 것을 새로 도입을 한다든지 해서 철저하게 해 주시길 바랍니다.

그리고 피해자 지원단이 1월 20일부터 운영이 되는데요. 이 부분 정말 잘 챙겨야 됩니다. 그래서 유가족들에 대한 부분 그리고 생계라든지 이런 부분이 참 막막한 분들도 많이 있고 또 갑자기 고아가 된 청소년들도 학생들도 있고요. 너무 마음이 아픈데 그런 부분을 좀 철저하게 우리 정부가 우리 가족을 챙긴다고 하는 그런 심정으로 해 주시길 바랍니다.

○**국토교통부장관 박상우** LCC들의 무리한 운항에 대해서는 현재는 저희가 정비 시간을 지켜라 혹은 또 조종사들이 너무 오버해서 장시간 근무를 못 하도록 해라 하는 두 가지를 가지고 간접적으로 규제를 하고 있습니다. 두 가지를 가지고 간접적으로 규제를 하고 있는데 그거를 더 엄격하게 해서 정비 시간을 철저히 지키게 하면 많이 뗄 수가 없거든요, 그 시간에 정비를 받아야 되니까. 그리고 조종사도 엄격하게 근무시간을 지키게 하면 많이 뗄 수 없는 그런 간접적인 규제를 계속 유지하면서 강화하는 방안이 하나 있고.

그렇지 않으면 아예 다이렉트로 비행기가 몇 시간 이상 못 달리게 하는 그런 직접적인 규제를 하는 방법이 있는데 두 가지 각각의 장단점을 좀 면밀하게 검토를 해서 정하기는 하되 어쨌든 너무 무리한 운항이 되지 않도록 실질적인 효과가 나도록 그렇게 하도록 하겠습니다.

그리고 정비 분야는 위원님 말씀에 100% 동의합니다. 이게 사실 정비했다고 체크만 하고, 제일 중요한 건 진짜 제대로 된 기술자가 현장에서 제대로 보느냐 하는 건데 저희가 하다 보면 맨날 책상에 앉아서 보고만 받다가 볼일 다 볼 때가 많거든요. 그렇지 않도록 현장을 확인하고 철저한 현장 행정이 되도록 그 부분은 그렇게 좀 지도를 해 나가도록 하겠습니다.

지원단 아까 말씀 주신 것도 나중에 특별법 다룰 때 더 구체적으로 제도화시키는 쪽으로 그렇게 노력하도록 하겠습니다.

○**윤영석 위원** 수고하셨습니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

다음 이소영 위원님.

○**이소영 위원** 항공실장님 앞으로 나와 주시겠어요?

항공실장님 고생이 많으십니다.

소 잃고 외양간 고친다는 속담이 생각나서 오늘 이 질의를 하는 마음이 매우 무겁고 아마 이 자리에 계신 분들이 모두 같은 마음일 거라 생각합니다. 다시는 이런 일이 발생하지 않도록 하기 위해서 우리 모두가 각성하고 성찰하는 기회가 될 수 있기를 바라겠습니다.

실장님, 이번 사고에 있어서 무안공항의 방위각 시설 로컬라이저의 콘크리트 둔덕이 사고 피해를 키웠다는 지적이 매우 큼니다. 실제로 항공기 기체가 동체착륙을 하다가

콘크리트 둔덕에 충돌하며 폭발을 했는데 왜 활주로와 연결된 지점에 그렇게 단단한 시설물을 두었느냐 하는 원망과 의구심이 매우 큰 상황입니다.

국토부는 이 로컬라이저 문제 관련해서 12월 31일 그리고 1월 7일 두 차례 입장을 밝힌 바 있습니다. 맞습니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 예, 맞습니다.

○이소영 위원 슬라이드 보여 주시지요.

(영상자료를 보며)

12월 31일에 국토부가 보도참고자료로 배포한 내용인데요. ‘무안공항의 로컬라이저는 관련 규정에 맞게 설치되었습니다’라고 되어 있고 내용은 ‘공항 부지에 있고 장애물로 간주되는 모든 장비나 설치물은 부스러지기 쉬운 받침대에 장착한다고 규정되어 있지만 이 규정은 종단안전구역 외에 설치되는 장비나 장애물에 대해서는 적용되지 않는다. 무안공항의 로컬라이저도 종단안전구역 바깥에 설치되어 있는 거라서 규정 위반이 없다’ 이렇게 보도자료를 내신 바 있습니다. 이게 합리적인 설명입니까, 실장님?

○국토교통부항공정책실장 주종완 건설 과정 단계를 말씀을 드렸던 겁니다. 과거에 2007년도 개항 당시의 그때 규정을 들어서 말씀을 드렸던 거고요. 그렇습니다.

○이소영 위원 이런 설명이 합리적인 설명입니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 건설 과정에 있었던 일을 말씀드렸던 겁니다. 그 이후에 또 여러 가지, 운영기준에는 240m 이내에는 부러지기 쉬운 재질로 들어와야 된다……

○이소영 위원 다음 슬라이드 보여 주시지요.

관련 규정을 보겠습니다.

‘반드시 활주로 종단안전구역에 설치되어야 하는 물체는 항공기에 대한 위험을 최소화할 수 있도록 부러지기 쉬운 재질로 하며 최소 중량 및 높이로 설치하여야 한다’. 관련 규정들에서 부러지기 쉬운 받침대에 장착해야 된다고 규정하고 있는 취지가 됩니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 문구대로 항공기에 대한 위험을 최소화하도록 하기 위해서 그렇습니다.

○이소영 위원 활주로 인근에 있는 설비의 경우에는 이번 사고와 같은 경우에 항공기와 충돌할 위험이 있기 때문에 그 충돌로 인한 충격을 최소화하기 위한 취지인 거지요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 그렇습니다.

○이소영 위원 무안공항의 로컬라이저는 항공기와 충돌할 수 있는 위치에 설치되어 있었습니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 그건 여러 가지 상황에 따라 달라질 수 있을 것 같습니다.

○이소영 위원 충돌할 수 있는 위치에 설치되어 있었습니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 비행 안전종단구역을 설정하는 이유가 항공기가 이상 어떤 착륙을 했을 때……

○이소영 위원 이번에 충돌했지요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 이번에 충돌했습니다.

○이소영 위원 충돌할 수 있는 위치에 설치되어 있었던 거지요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 다만 동체착륙이라든지 또 활주로 점점 위치에 따라

달라집니다.

○이소영 위원 실장님!

○국토교통부항공정책실장 주종완 예.

○이소영 위원 이렇게 많은 사람이 죽은 엄청난 사고에 있어서 지금 국토부가 영똥한 해명을 내놓고 정부의 신뢰를 깎아 먹고 있는 상황인 겁니다.

실장님, 보세요.

충돌할 수 있는 위치에 이 설비는 설치되어 있었고요. 부러지기 쉬운 재질은 커녕 항공기와 충돌하면 항공기가 엄청난 타격을 받는 그런 소재로 설치되어 있었습니다. 단순히 건설 과정의 문제가 아니고요.

국토부가 12월 31일에 이렇게 당당하게 보도자료를 냈어요. ‘무안공항의 로컬라이저는 관련 규정에 맞게 설치되어 있었습니다’. 아무런 문제가 없다는 취지이지요. 이게 옳습니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 위원님……

○이소영 위원 자, 문제가 없다는 국토부 입장이 발표된 이후에 많은 언론에서 말도 안 되는 변명이다 지적을 쏟아 냈습니다.

슬라이드 보여 주세요.

첫 번째 지적, 이착륙장 설치기준 21조에 방위각제공시설. 그러니까 로컬라이저가 설치된 지점까지 활주로 종단안전구역을 연장해야 된다는 거예요. 그러니까 종단안전구역 바깥에서는 상관없다라고 하는 국토부의 주장은 말도 안 되는 것이다 이런 지적이 있었습니다. 국토부 뭐라고 해명했습니까, 이 규정에 대해서?

○국토교통부항공정책실장 주종완 방위각제공시설이 설치되는 지점까지에 대한 해석에 어떤 차이가 있었습니다. 그런데 저희는……

○이소영 위원 인클루딩(including)이나 업투(up to)냐. 인클루딩인지 업투인지가 애매하다 이렇게 해명을 했습니다. 맞습니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 저희가 1월 달 초에 다시 말씀을 드릴 때는 입구까지를 봐야 된다 이렇게 말씀을 드렸습니다.

○이소영 위원 실장님, 정밀접근활주로의 경우에 이 로컬라이저 설치되는 지점까지 종단안전구역을 연장해서 그 종단안전구역 내 안전에 문제가 없게끔 해야 된다고 하는 이 규정의 취지가 됩니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 아까 말씀드렸던 것처럼 안전성 확보입니다. 그리고 위원님께서 말씀하신 저 조항에……

○이소영 위원 안전성 확보인데 이 로컬라이저까지라고 되어 있는 게 인클루딩이나 아니면 그 앞을 의미하는 업투까지냐, 그게 지금 국토부한테 중요합니까? 이게 해명입니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 위원님, 07년도 건설 단계 때 규정을 말씀드렸던 거고요. 활주로 끝단에, 그러니까 활주로 종단안전구역 외곽에 그런 구조물이 있었던 것 자체가 옳다는 말씀을 드린 건 아닙니다.

○이소영 위원 아니, 그래서 설사 업투여서 로컬라이저를 포함하지 않는다고 했을 때 그렇게 종단안전구역 바깥에 있으면 철골구조물로 단단하게 지어도 된다고 한다면 왜

김포국제공항의 로컬라이저는 종단안전구역 바깥에 있으면서도 부러지기 쉬운 재질로 지었습니까? 합리적인 설명이 안 되지 않습니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 위원님, 종단안전구역……

○이소영 위원 다음 슬라이드.

두 번째, 착륙대 종단으로부터 240m 이내의 지역에서는 부러지기 쉬운 시설로 지어야 한다는 운영기준 109조 여기에 대해서 국토부 뭐라고 해명했습니까? 이거 2003년에 생긴 규정이긴 한데 7년간의 유예기간이 있어서 2010년에 시행이 됐고 무안공항은 2010년 이전에 지어진 공항이어서 적용 안 된다 이렇게 말씀하셨지요? 맞습니까? 맞습니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 그러니까 그 당시 규정에는 적용이 되지 않았다 말씀드렸습니다.

○이소영 위원 이거 맞는 해명입니까? 경과기간은 보통 어떤 때 둥니까? 기존 시설의 경우에 새로운 규정이 생기면 개보수가 필요하기 때문에 그것을 위해서 두는 게 바로 경과기간인 거지요. 맞습니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 위원님, 규정 위반과 관련돼서 말씀해 주셨는데……

○이소영 위원 경과기간, 시행일의 법적 해석에 대해서, 아주 기본적인 법적 해석에 대해서 제가 질문드리는 겁니다.

그럼 2010년 전에 지어진 공항은 앞으로도 영원히 이런 규정 적용되지 않고 아무렇게나 튼튼한 설비 거기다 갖다 뒀다 되고 2010년 이후에 지어진 공항에만 안전기준 따르면 된다 이렇게 해석하는 게 국토부 입장 아니지요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 강화된 운영기준을 엄격히 적용했어야 한다고 생각합니다.

○이소영 위원 실장님 처음부터, 이 사고가 발생한 직후부터 국토부가 그런 자세로 말씀하셨으면 됩니다. 저도 이번에 일어난 이 거대한 사고가 현직 국토부장관님이나 항공실장님의 잘못이라고 생각하지 않아요. 그러나 지금까지 이 공항이 설계되고 지어지고 운영되는 십수 년의 기간 동안 국토부 그리고 지방항공청 한국공항공사까지 이 모든 사람들의 무관심과 안일한 공항 관리가 이 사건을 만든 것은 저는 분명해 보입니다.

그렇다고 하면 이게 무슨 경과규정이 어떻고 종단안전구역이 어떻고 인클루딩인지 엮투인지를 따지실 게 아니라 국토부가 이런 문제가 있음에도 불구하고, 2015년에 무안공항의 이런 점을 지적한 용역보고서까지 국토부가 받아 본 그런 사실이 있음에도 불구하고 이거 제대로 하지 못했다고 소명이 나와야 되는 거지. 이렇게 당당하게 ‘관련 규정에 맞게 설치되어 있습니다’ 이런 식의 해명은 이 사고를 보는 우리나라 정부의 안일한 태도를 보여 주는 것이고 우리 국민들을 불안에 더 휩싸이게 하는 거라고 생각을 합니다.

○국토교통부장관 박상우 위원님, 제가 답변을 좀 드리겠습니다.

○이소영 위원 예.

○국토교통부장관 박상우 초반에 국토부에서 실무적으로 설명자료 내고 한 것은 너무 좀 규정의 문리적인 해석을 좇았지 않았나 하는 그런 아쉬움이 있고요.

지금 현재 저희가 공식적으로 말씀드리는 건 아까 윤영석 위원님 질의에 답변하셨듯이 내외 이런 걸 불문하고 이런 비상상황에서는 10m 20m가 큰 의미가 없습니다. 그래서 어

차피 이 세이프티존이라는 것은 비상상황에 대비해서 만들어 놓은 것이기 때문에 그게 무슨 규정상 업무인지 인클루딩인지 그런 게 아니고, 제동력을 컨트롤을 잃어버린 비행기가 어디로 갈지 알 수가 없는 것 아닙니까? 그래서 그런 비상 대비 지역 부근에 이런 위험한 시설물을 둔 것은 굉장히 잘못된 일이다 하는 것이 저희들의 공식적인 입장입니다. 그래서 이유 여하를 막론하고 현재 위험이 있는 7개 시설은 즉시 시정조치에 들어가겠다라고 지금 말씀을 드리고 있고요.

예를 들어서 그때 2010년에 규정이 제정됐을 때부터 다 소급해서 했어야 되느냐 하는 문제, 그거는 사실은 정상적으로 이야기하면 새로운 규정이 만들어지면 종전의 규정에 의해서 만들어졌던 시설들은 다 업그레이드해야 되는 게 맞습니다. 그러나 현실적으로 예산 문제라든지 등등의 문제가 있기 때문에 그런 부작위가 위법한 것인지 하는 것은 나중에 따로 또 다룰 기회가 있지 않나 생각합니다. 그때 가서 또 서로 해명을 해야 될 거라고 생각합니다. 지금 현재 입장은……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○이소영 위원 이 로컬라이저 문제에 대해서 지금까지 국토부에서 나온 이런 해명과 답변들이 안일하고 엉뚱한 해명이었다는 거는 장관님 인정하시는 겁니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 인정하고 제가 수정을 해서 지금 새로운 입장으로, 본회의 때부터 그런 입장에서 답변을 하고 있습니다.

○이소영 위원 알겠습니다. 이상입니다.

○위원장 맹성규 장관님, 장관님이 지금 설명하신 게 맞으려면 2010년에 그 기준이 강화됐고 그 강화된 기준에 따라 지방 공항의 실태조사를 통해서 어디어디가 어디 부분이 부족하다는 자료를 갖고 있어야 되는 거예요. 그다음에 그 자료를 바탕으로 해서 기재부에 예산을 요청했는데 예산을 안 줬다 그러면 문제가 있는 거지만 제가 이소영 위원님 질문 과정이나 직원들 답변 과정을 들어 보면 강화된 기준에도 불구하고 실태조사나 이게 전혀 안 돼 있는데 이건 부작위가 아니지요. 안 한 것하고 부작위하고는 다른 거예요.

그다음에 이게 뭐하고 또 관련되냐면 아까 얘기했던 것처럼 2018년에 규정이 강화돼서 보조동력장치를 구비해야 될 비행기하고, 지금 이것도 마찬가지잖아요. 그러면 56대는 보조동력장치를 구비 안 하고 있으니까 이대로 그냥 가도 되는 거예요? 똑같은 논리라고.

그래서 지금 이소영 위원님이 지적한 것은 2010년에 강화된 기준이 나왔으면 그것에 근거해서 국토부 직원, 지금 직원들이 아니고 그 당시의 국토부 직원이겠지요. 그 당시의 국토부 직원을 포함해서 공항공사 직원 전체적으로 한번쯤은 다시 조사를 했거나 아니면 어떤 조치를 취했어야 된다 그 얘기를 하는 거잖아요.

○국토교통부장관 박상우 예, 그런 데 대한 일괄조사를 해서 뭘 했는지 하는 것은 지금 확인해 봐야 되겠습니다마는 아마 안 했었던 것 같고요.

무안공항의 경우에는 2007년에 개항을 할 때, 건설은 99년도에 설계를 마쳐서 그걸로 건설됐지만 2003년에 운영규정이 새로 바뀌면서 2010년부터 시행하는 걸로 7년간 유예기간을 뒀거든요. 그 중간에 개항을 했습니다, 2007년에. 그러면서 240m까지 종단구역을

좀 더 늘리는 것을 권고사항으로 한 내용이 있습니다, 공항 운영규정에. 그렇게 됐는데 사실은 조치가 안 이루어졌었던 거지요.

그런 부분에 대해서는 나중에 따로 법적인 책임을 다투거나 할 때 또 별개의 차원에서 들여다봐야 될 것으로 생각합니다.

○**위원장 맹성규** 재발 방지가 중요한 거니까요 이 사례를 참고해서……

○**국토교통부장관 박상우** 지금은 규정도 정비를 하고 또 거기에 맞춰서 전체적으로 전수조사를 해 보겠습니다.

○**위원장 맹성규** 예, 그게 이번 개선안에 포함이 돼야 된다는 얘기지요.

다음, 황운하 위원님.

○**황운하 위원** 황운하 위원입니다.

먼저 제주항공 여객기 사고로 유명을 달리하신 희생자분들 명복을 빕니다. 또 생존자와 유가족에게 깊은 위로의 말씀을 전합니다.

사고 수습을 위해서 장관님 비롯해서 저도 현장에서 몇 번 뵈었지만 불철주야 애쓰신 공무원 관계자 여러분께 감사말씀을 전합니다.

이러한 참사가 다시는 발생하지 않도록 재발 방지 대책을 세우려면 꼼꼼하게 그 규정도 살펴봐야 되겠고 어쨌든 정밀하게 진상조사를 해야 되고 또 책임 있는 사람에게 책임을 단호하게 물어야 할 것입니다.

앞서 몇몇 위원님들께서도 지적하셨지만 국토부가, 지금 장관님은 수정된 입장을 또 말씀하셨지만 초기에 규정상 문제가 없다는 면피성 발언을 좀 많이 하셔서 가지고 그래서 그 당시에는 좀 실망스러웠는데 장관님께서 바로잡아 주셔서 다행으로 생각합니다.

(영상자료를 보며)

그래서 저도 규정을 좀 살펴봤는데 로컬라이저, 물론 로컬라이저 위치가 활주로 종단에서 더 멀리 떨어져 있었다 한들 이번 사고하고 사실 무슨 관계가 있겠습니까? 이런 비상 상황에서 더 떨어져 있었다 하더라도, 그렇다 하더라도 이번 사고를 막지는 못했을 것인데.

아무튼 국토부는 264m 떨어진 것이 규정상 문제가 없다 이렇게 해명은 하셨는데 97년에 무안공항 설계할 그 당시의 항공보안무선시설의 설치 및 기술기준 등에 따르면, 이게 국토부 고시 같은데 로컬라이저가 활주로 종단에서 1000ft 떨어져 있어야 한다라고 돼 있더라고요. 1000ft는 미터로 환산하면 304m 정도 되기 때문에 264m 떨어져 있는 로컬라이저 위치는 그 당시 설계기준에 비추어 보면 40m 정도 앞서서 짧게 설치돼 있더라고요. 이 부분은 어떻게 보십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 위원님 말씀하신 게 그 당시 97년도 무선시설의 설치 및 기술기준 등에 관한 건데요.

○**황운하 위원** 예. 그 당시에 무안공항 설계할 때라고 하네요, 설계할 때.

그 당시 1000ft 떨어져 있어야 된다 이렇게 돼 있는데.

○**국토교통부장관 박상우** 위원님, 확인해서 확인되는 대로 다시 답변드리겠습니다.

○**황운하 위원** 예. 그 당시 1000ft, 97년이 설계 때랍니다. 그리고 설계기준이 로컬라이저가 1000ft는 떨어져 있어야 된다는데, 물론 안전 때문에 1000ft인지 다른 이유 때문에 1000ft인지 그건 모르겠어요. 아무튼 1000ft라고 하는데 실제로는 264m 떨어져 있는

데 그게 규정상 문제가 없다라고 해명을 하셔서 의견을 한번 여쭙본 것이고.

다음 슬라이드.

중단안전구역이 90m 이상이면 문제 없다, 우리는 199m여서 문제 없다 이런 해명들이 있었는데. 당시 공항·비행장시설 및 이착륙장 설치기준, 국토부 고시인데 그 21조 2항을 보면 분류번호 3·4, 무안공항이 분류번호 4인가에 해당이 된다고 그러더라고요. 분류번호 4 맞나요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 4입니다.

○황운하 위원 분류번호 4에 해당되는데 분류번호 4에 해당되는 공항의 경우에 240m 이상 중단안전구역이 확보돼야 되고 아니면 제동시스템이 설치된 경우는 이보다 줄일 수 있다.

다음 슬라이드 보면 제동시스템이라는 이런 게 있더라고요. 이것 아시지요, 제동시스템? ICAO가 EMAS라고 하는 제동시스템을 제안한 것이 2012년 11월이어서 가지고 벌써 한 12년 정도 지난 것 같은데. EMAS 이런 것이 우리 국내 공항에 있습니까, 없습니까?

○국토교통부장관 박상우 없습니다.

○황운하 위원 없어요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○황운하 위원 이번에도 EMAS라고 하는 제동시스템이, 여기 사진에서 보듯이 동체착륙을 한다 하더라도 이런 제동시스템이 있었더라면 급제동이 걸렸겠지요. 그러면 사고를 줄이거나 피해를 줄이거나 예방할 수 있지 않을까 하는 그런……

전체적으로 규정도 좀 꼼꼼하게 따지지 않고, 사고와 어느 정도 인과관계에 있는지는 차치하고라도 규정도 꼼꼼하게 안 따지고 또 안전에 대해서도 소홀했다라고 하는 그런 지적을 피할 수 없을 것 같습니다.

EMAS는 왜 설치를 안 하는 겁니까? 돈 들어가니까 안 하는 거지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그런……

○황운하 위원 그런 셈이지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○황운하 위원 위원장님, 저 1분만 더 쓰고……

○위원장 맹성규 예, 그렇게 하세요.

○황운하 위원 장관님께서야 여러 가지 전향적 태도를 보이셔 가지고 더 이상은 따지지 않고, 여러 위원님들도 반복해서 말씀하셨기 때문에 여기까지만 마치고.

김이배 사장님, 또 앞서 여러 위원님들께서 지적 많이 해 주셨지만 제주항공의 대주주가 애경그룹이잖아요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 그렇습니다.

○황운하 위원 애경그룹의 영업이익을 보면 AK플라자는 261억 적자고, 그런데 제주항공은 1698억 흑자더라고요. 그래서 애경그룹 내에서의 캐시 카우 역할을 제주항공이 하고 있다. 맞습니까? 맞지요? 부인할 수가 없지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 제주항공이……

○황운하 위원 애경그룹의 캐시 카우다. 캐시 카우라는 거지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 아마 애경그룹에 배당을 얼마 했느냐로 캐시 카우는 판단

할 수 있을 것 같은데요. 그렇게는 안 되는 걸로 알고 있습니다.

○**황운하 위원** 아무튼 애경그룹의 여러 사보다 월등하게 수익을 많이 냈는데 상대적으로 다른 항공사에 비해서 제주항공이 안전과 설비 투자에 소홀히 했다 이게 문제인 거지요. 돈 많이 벌어서 그룹에 기여하면 좋지요, 뭐. 그러면 돈 많이 버는 만큼 안전과 설비 투자에도 상응한 투자를 하고 했어야 되지 않느냐.

아마 듣기로는 애경에서 제주항공을 주력사로 좀 키워 보려는 그런 야심찬 계획을 갖고 있다가 이번 사고로 모든 것이 무산됐다 이런 얘기가 들리고 하던데 아무튼 안전과 설비에 투자했더라면 어땠을까 하는 그런 아쉬움이 있습니다.

앞서 위원들이 많이 지적하신 것처럼 비행 시간, 정비에 들이는 돈 등에서 다른 사에 비해서 현저하게 적게 투자한 것 같아요. 이 부분에 대해서 해명을 해 보세요.

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 제주항공이 애경그룹의 캐시 플로를 지원한다기보다는 코로나 기간에 적자가 많이 있었는데요, 오히려 애경그룹에서 제주항공에 대규모 투자를 하였습니다. 과거에 설립 초기부터 대형 투자를 했고요. 그래서 각도는 약간 다르게 해석을 할 수 있겠습니다.

아울러서 정비에 대한 투자는 저희는 열심히 많이 한다 그렇게 하지만 역시 어떤 것도 안전에 관한 한 만족할 수는 없다, 저희도 그렇게 판단을 하고 있습니다. 앞으로 부족한 부분이 있다면 어떤 부분을 더 늘릴지 잘 판단하도록 하겠습니다.

○**황운하 위원** 그런데 답변하시는 게 영 너무 마음에 안 들어요. 제 마음에 들고 안 들고의 문제가 아니라 기본 자세가 좀 그렇네요.

정비에 있어서 타사에 비해서, 다른 항공사에 비해서 정비에 들이는 시간과 노력이 현저하게 부족했다는 지적 아닙니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예, 그 부분 재점검하고 타사보다는 더 많이 집행할 수 있도록 계획을 점검하도록 그렇게 하겠습니다, 위원님.

○**황운하 위원** 여러 위원님들이 앞서 지적을 하셨어요. 정비에 들이는 예를 들어 아시아나에 비했을 때 항공기 대수에 비해서 정비에 들이는 시간, 또 아까 많은 위원님이 말씀하셨지만 블라인드에 올라온 글 보셨나요, 사장님도?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예, 봤습니다.

○**황운하 위원** 지금 블라인드에 올라온 글 보시면 좀 느끼는 바가 없으셨어요, 블라인드에 올라온 정비사의 글?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 그래서 정비…… 저희가 보완해야 될 부분들은 뭔지 사실은 지속적으로 고민해 왔고 그런 부분을 보완하도록 그렇게 하겠습니다.

○**황운하 위원** 맹성을 촉구합니다.

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예.

○**황운하 위원** 반성 많이 하셔야 될 것 같아요.

이상입니다.

○**위원장 맹성규** 다음, 이연희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**이연희 위원** 청주시흥덕구 이연희 위원입니다.

장관님, 국내에 15개 공항이 있는데 우리 국내 공항 안전합니까?

○**국토교통부장관 박상우** 안전하다고 자신을 했지만 이번 사고로 다시 한번 되돌아보

는 계기가 됐습니다.

○이연희 위원 안전하다고 자신을 하십니까?

○국토교통부장관 박상우 했었습니다마는 이번 사고……

○이연희 위원 했었어요?

○국토교통부장관 박상우 예. 이번 사고로 다시 한번 되돌아보도록 하겠습니다.

○이연희 위원 그러면 LCC가 운영하는 항공기 안전합니까?

○국토교통부장관 박상우 그것도 상당한 개선사항이 있는 것 같습니다.

○이연희 위원 제주항공 참사 이후에 국민께서 근본적으로 물어보는 질문입니다. 국내 항공, 국내 공항 안전한지 그리고 많은 국민들이 이용하는 LCC 항공 안전한지 이렇게 묻고 있습니다.

그런데 오늘 여러 위원님들 질의에 답변하는 국토부장관님의 답변 그리고 제출한 자료를 보면 제가 봤을 때는 예를 들어서 항공사고의 가장 큰 원인으로 지목되고 있는 조류 관련해서도 조류 탐지 장비나 아니면 퇴치 장비, 인력 이런 것도 부족하고 그리고 로컬 라이저 같은 경우도 설치가 기준 없이 다 제각각이고. 세 번째, 종단안전구역과 관련한 기준도 ICAO 기준보다 미흡한 이런 상황인데 전체적으로 종합해 보면 현재 국토부가 공항·항공 안전과 관련해서 최소 기준만 적용해서 공항·항공 안전 관리를 하고 있는 것 아닌가 이런 생각이 듭니다.

그렇기 때문에 이런 최소 기준만 가지고 안전 관리를 하니까 대형 참사가 반복되는 것 아니겠어요? 그래서 지금 대한민국이 재난 후진국이 되고 있다 저는 이렇게 생각을 하고 있습니다.

대형 참사가 발생할 때마다 누차 반복되는 얘기지만 재난 예방, 안전 관리는 그 철칙·원칙은 과다할 정도의 기준을 가지고 안전을 예방하는 것이 가장 철칙이라고 보여지는데 동의하십니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 위원님 말씀에 전적으로 동의합니다.

○이연희 위원 아까 존경하는 황운하 위원님도 말씀하셨는데 활주로 이탈 방지 장치요. 착륙 제동 장치인데 지금 도입을 하시겠다고는 말씀을 하셨는데 이것에 대해서 한번 검토는 해 보신 적이 있나요, 국토부에서? 검토도 전혀 안 해 보셨나요?

○국토교통부장관 박상우 종전에 저희들 공항이나 항공 관련 기본계획에 검토한 사례가 있을 겁니다. 그건 제가 갑자기 말씀 못 드리겠는데요.

○이연희 위원 그래요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○이연희 위원 검토는, 보고서에 있었는데 이것을 도입하지 않은 것은……

○국토교통부장관 박상우 무안공항에는 모르겠으나 다른 공항에, 아마 다른 공항 시설 하면서 검토 여부를, 검토한……

○이연희 위원 장관님, 그러면 이렇게 한번 가정을 해 봅시다.

이번에 제주항공 참사가 무안공항이 아니고 예를 들어서 포항이나 아니면 김해 원주 제주공항에서 이 참사가 발생했다……

슬라이드 한번 띄워 보시지요.

(영상자료 상영)

이거는 EMAS 영상인데.

다음 PPT 좀 보여 주십시오.

(영상자료를 보며)

포항공항을 보면 활주로 끝단에서 200m를 벗어나면 도로와 그다음에 민가가 있어요. 김해공항도 마찬가지로 350m를 벗어나면 민가가 있습니다. 그리고 제주공항 원주공항도, 제주공항 같은 경우에도 350m만 벗어나면 바로 바닷가예요. 만약에 제주항공 참사가 이런 공항에서 발생했으면 역시 마찬가지로 대형 참사가 발생하지 않았겠습니까?

그래서 이런 착륙제동장치, 그러니까 EMAS가 설치가 돼야 될 그런 필요가 있는 것인데 오늘 장관님 답변으로는 도입을 하겠다 이렇게 말씀하셨는데 그 구체적인 계획을 지금 얘기해 주실 수 있나요?

○**국토교통부장관 박상우** 위원님, 이번 사고를 계기로 항행안전시설에 대한 긴급점검을 지난주까지 해서 7개 공항에 대한 방위각에 대한 입장을 수립을 했고요. 그다음에 그것을 포함해서 외부 전문가와 협업을 해서 좀 더 전문적이고 혁신적인 항공안전 혁신방안을 지금부터 한 3개월 정도 작업을 해서 4월 말까지 수립할 예정으로 있습니다. 거기에 수립되는 계획에는 반드시 항공안전 혁신방안……

○**이연희 위원** 혁신방안에는 그것 수립할 계획이십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 각 공항마다 아까 방위각 문제라든지 또는 EMAS 문제라든지 또 조류 문제라든지 하는 것들을 보다 구체적이고 실질적으로 검토를 해서 결과를 내도록 하겠습니다.

○**이연희 위원** 알겠습니다.

LCC 항공 문제도 있는데 그 부분은 이따 보충질의시간에 다시 하겠습니다.

이상입니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

엄태영 위원님.

○**엄태영 위원** 충북 제천·단양 출신 엄태영 위원입니다.

국토부장관님 사고 이후부터 지금까지 불철주야 참 고생이 많으십니다. 다시 한번 제주항공 여객기 참사로 희생되신 고인들의 명복을 빌면서 유가족께 깊은 위로의 말씀 드립니다. 그분들의 충격과 고통은 이루 말할 수 없을 것입니다. 입장 바꿔 생각하면 참 가슴이 먹먹하고 참 아픕니다. 하여튼 하루빨리 어려운 시간을 이겨 낼 수 있도록 유가족들의 지원 방안에 더 최선을 다해야겠다는 생각을 합니다.

오늘의 현안질의의 초점은 두 가지지요. 이런 참사가 재발되지 않도록 예방하는 것이고 유족들의 뺏속 깊은 아픔을 치유하고 보호하는 것이라고 합니다.

앞서도 말씀드렸지만 유족들의 그 아픔을 어떻게 생각하는지, 사회가 하도 흉흉하다 보니까 정신이 이상한 사람들이 많은지, 아까 앞서도 지적이 많이 됐습니다마는 악성 댓글 이런 것으로 해서 지금 2차 피해가 심각하다고 합니다. 지금 현재까지 희생자 유가족을 대상으로 한 사이버상 명예훼손 모욕 이게 163건이 있어서 수사하고 있고 피의자 두 명도 검거되었다고 합니다. 하여튼 철저한 수사를 통해서 색출해서 사회에서 격리시키는 것까지 이번 기회에 이런 부분은 좀 엄단했으면 좋겠습니다.

장관님, 국내 대형 포털사이트에 특정 이슈, 예를 들어서 자살 이런 것이 포함된 보도

에 대해서 자체적으로 댓글을 달지 못하도록 하는 게 있지요. 알고 계시지요? 마찬가지로 국가적 재난이 발생했을 경우에 악성 게시물이나 댓글로 2차 가해가 발생하지 않도록 매뉴얼을 구축해야 된다고 봅니다. 그래서 이런 매뉴얼을 통해서라도 2차 가해가 발생하지 않도록 할 필요가 있고요.

장관님, ICAO, 국제민간항공기구지요. 여기서 유가족의 지원 중요성을 강조하면서 세분화된 지원 매뉴얼을 만들 것을 권장하고 있습니다. 들어 보셨지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○임태영 위원 그래서 유가족 지원 매뉴얼의 보완과 법제화가 필요하다고 보이고 또 국제기준에 맞게 유가족 지원 매뉴얼을 보완해 주시기 바랍니다.

아무튼 유가족들의 의견이 충분히 반영될 수 있는 채널을 마련하고 조사기구의 독립성을 강화해서 유가족과 국민들이 납득할 수 있는 조사가 잘 이루어질 수 있도록 다시 한번 당부 말씀 드리겠습니다.

앞서서 여러 위원님들이 거의 비슷한 지적을 많이 하셨는데 하여튼 방위각 시설 구역에 대한 여러 가지 거리 문제 이게 법적으로 기준이 맞고 안 맞고 2010년도 이전이 어떻고 자꾸 얘기해 봤자 반복되는 얘기 같아서 얘기는 줄이겠습니다. 아무튼 지금의 상황에서는 청주공항을 비롯해서 9개 공항이 2700m밖에 안 됩니다, 활주로가. 3000m 이상으로 늘려야 된다는 공감대도 생기고요. 일단 공항 이용률이 높은 데부터 활주로에 대한 보완을 우선적으로 시급히 할 필요가 있다고 생각합니다.

그리고 이번 참사와 비슷한 사고가 26년 전에 포항경주공항에서 일어났던 것 장관님 기억하십니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 알고 있습니다.

○임태영 위원 (영상자료를 보며)

99년 3월 서울발 포항행 항공기가 착륙 도중에 활주로를 이탈해서 로컬라이저 둔덕을 들이받는 사고를 당했습니다. 이게 제주항공 사고와 아주 흡사합니다마는 이때는 다행히 사망자가 없었습니다. 그것은 랜딩기어 및 제동장치가 정상적으로 작동했고 둔덕에 부딪힐 때 충분히 감속해서 연기는 났지만 화재 폭발로 이어지지는 않았지요.

하지만 제주항공 사건과 비교해 보면 포항공항은 무안보다 활주로가 더 짧고 둔덕 높이도 더 높습니다. 그래서 당시에는 조종사 과실이라는 사후 조사 보고서가 나왔습니다마는 26년 전의 사고를 저희가 돌이켜 볼 때 이때 조금만 저희가 보완책을 마련했으면 이런 무안공항도 콘크리트 구조물 설치에 의한, 이로 인해서 대형 참사로 이어지지 않았을 것이라는 그런 생각을 하게 됩니다.

그리고 또 앞서 이연희 위원도 말씀하셨지만 로컬라이저까지 가는 데 여러 가지 안전시설이 많이 있지요. 여기에는 EMAS에 대한 여러 가지 대책을 좀 강구해야 된다고 봅니다.

EMAS에 대해서 여러 가지 내용 알고 계시겠지만 2010년도 1월 달에 미국 웨스트버지니아주 예거공항에서 착륙하려다가 활주로 이탈한 USAir 여객기가 EMAS 턱에 속도를 줄여서 정지했습니다. 또 2016년도 뉴욕 라파디아공항에서는 마이크 펜스 부통령후보가 탄 비행기가 활주로를 이탈했으나 EMAS가 속도를 늦춰서 인명 피해가 없었던 이런 사례들이 있습니다.

그런데 국내는 지금 EMAS 설치가 돼 있는 데가 한 군데도 없습니다. 이번 기회에 좀

예산을 세워서 가지고 특별히 이중의 어떤 대책이 될 수 있도록 그렇게 좀 해 주시기를 부탁을 꼭 드리겠습니다. 그렇게 해 주시겠습니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○임태영 위원 예산 문제겠지만 하여튼 특별히 긴급착륙제동장치(EMAS)에 대한 적극적인 대책을 다시 한번 좀 당부드리겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 앞서 말씀드린 4월까지 수립할 예정으로 있는 종합대책에 포함을 해서 반영하도록 하겠습니다.

○임태영 위원 그리고 공항공사 사장 나와 계시는데 보험 관계를 보니까 안전불감증에 빠져 있지 않았나 하는 지적을 안 할 수가 없습니다. 자동차의 경우에도 배상책임보험은 대인·대물 할 것 없이 의무적으로 다 드는데요. 피해가 대형으로 예상되는 자동차 또 한 대에 가격도 1500억 1700억이 넘어가는 이런 항공기, 수백 명이 타는 이런 비행기에 배상책임보험을 들지 않는 게 말이 됩니까? 한국공항공사를 보면요 지난해 국토부를 비롯해서 각 지방공사까지 피보험자가……

1분만 더 쓰겠습니다.

뭉어서 종합보험에 가입했어요. 그런데 보장 조건을 보니까 어이가 없습니다. 시설 등 재산은 보상 한도가 9조 원이지만 인명사고는 대형 화물터미널 내 사고만 보장합니다. 그것도 대인·대물에 한해서 사고당 고작 30억이 한도입니다. 제주항공 사건을 보면 공사는 로컬라이저 외벽 등 공항시설물에 대한 보상은 보험사에서 보장을 받지만 활주로에서 발생한 인명 피해는 전혀 보장이 안 됩니다. 그렇지요?

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예, 그렇습니다.

○임태영 위원 활주로와 관련된 여러 가지 피해 결과가 나왔을 경우에 그 귀책사유가 공항공사에 있다면, 저희가 대충 보니까 한 448억에 달하는 직접 보상 대상이라고 보는데 무안공항 한 해 매출의 한 아홉 배가 되는 그런 금액입니다. 정말 빈대 잡으려다 초가삼간 태우는 것 아니겠습니까?

하여튼 보험료가 비싸서 그런 모양인데 인천공항 같은 경우는 완벽하게 다 들어져 있습니다. 하여튼 이 부분에 대해서도 공항공사에서 이번을 계기로 해서 일단은 활주로에서의 지금과 같은 사고에 대해서도 보험 대책을 인천공항같이 더 강구하시기 바랍니다.

○한국공항공사사장직무대행 이정기 예. 위원님 주신 말씀, 공사는 건축물과 주요 시설에 대해서는 가입하고 있었습니다만 인천공항 사례를 참고해서 적극적으로 검토를 하도록 하겠습니다.

○임태영 위원 이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

송기현 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○송기현 위원 이번 항공기 사고로 돌아가신 분들의 명복을 빌고 유족분들께는 다시 한번 위로의 말씀을 드립니다.

우선 제주항공 대표이사님 이쪽으로 한번 나와 주실까요?

이번 사고의 원인이 어디 있는지에 대해서 앞으로 장기간 조사가 이루어질 것 같고 그때까지는 어느 것이 원인이다 이렇게 지적하기 굉장히 부담스러운 조심스러운 부분은 확실히 있습니다. 그렇지만 여러 가지 이야기가 나오는 부분에 대해서는 말씀을 꼭 드려야

될 것 같아서 사장님 나오시라 했는데요.

제주항공의 경우에 월평균 운송 시간과 평균 기령, 법규 위반이 가장 많은 것으로 사건이 확인됐습니다.

2024년 3분기 기준으로 해서 보유 여객기 한 대당 월평균 운송 시간이 418시간으로 국내 항공사에서 가장 많고요. 특히 같은 LCC 항공이지만 진에어나 에어부산보다도 굉장히 많습니다. 티웨이가 386시간이고 진에어가 317시간, 대한항공과 아시아나가 355시간, 에어부산이 340시간 정도 순입니다. 거기에 비하면 제주항공이 굉장히 많이 운송을 했고요.

평균 기령도 제주항공이 14.4년으로 제일 많고 또 20년부터 24년 9월까지 국적 10개 항공사가 항공안전법 등 위반으로 36번의 행정처분을 받았는데 36번 중에서 제주항공이 9번으로 제일 많습니다. 그다음에 대한항공이고 그다음에 티웨이가 7번, 아시아나가 4번 이렇게 돼 있습니다.

제주항공이 23년도 운항 및 정비규정 위반으로 11일의 운항 정지 처분을 받은 바 있는데 19년부터 24년 8월까지 납부한 과징금도 제주항공이 가장 많아요. 이 내용 잘 아시지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 알고 있습니다.

○송기현 위원 확실히 제주항공의 과실인지 아닌지는 지금 따질 문제가 아니지만 제주항공이 운행하는 과정에서는 국민들이 보실 때 굉장히 불안할 것은 당연하지 않겠습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 맞습니다.

○송기현 위원 확실히 고쳐야 될 것 같아요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 알겠습니다.

○송기현 위원 대책이 있으셔야 될 것 같습니다.

아까 다른 위원님들 말씀하셨지만 블라인드에 올라온 제주항공 정비사의 근무 열악도 굉장히 좀 문제가 있을 것 같아요. 오늘 제주항공에서는 빠짐 없이 정리해 왔다고 하지만 그것은 제주항공 측의 말씀이시고 일반 국민들이 느끼실 때는 충분하지 않다는 생각을 할 수밖에 없을 것 같습니다. 이 점도 반드시 제주항공이 바꾸셔야 될 것 같다는 생각이 듭니다. 그렇지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예. 알겠습니다, 위원님.

○송기현 위원 그리고 지금 항공사업법에 보면 운송사업자가 항공기 사고의 경우에 가족 지원계획서를 내도록 돼 있는데 제주항공도 역시 내셨겠지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 다 냈을 것 같습니다.

○송기현 위원 그 내용이 어떤 게 포함돼 있나요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 사고에 따른 가족 지원은 우선 사고 수습 단계에서는, 저희 같은 경우는 가족당 두 명이 자동으로 가족 지원을 위해서 배정이 되는 게 첫 번째 단계입니다. 이번 사고의 경우에는 저희가 유가족당 두 명 또는 세 명으로 배정을 해서 첫날부터 지원을 했는데요. 그게 첫 수습 단계의 말씀이 되겠습니다. 이후로는 보상 배상까지 계속 진행이 되겠습니다.

○송기현 위원 (영상자료를 보며)

항공사업법 11조 제2항을 보면 운송사업자가 기본적으로 네 가지 항목에 대해서 가족 지원계획서를 제출하도록 되어 있고 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항을 할 수 있게 돼서 5개 항목으로 돼 있는데 그것 이상의 자세한 내용은 많이 안 하신 것 같아요. 그렇지요? 법에 규정된 정도로 해서 하신 것 같더라고요, 그 이상 안 돼 있고.

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 위원님, 확인해서 보완하도록 하겠습니다.

○**송기현 위원** 확인하셔서 보완해야 될 것 같은데 이 부분에 대해서는…… 들어가셔도 됩니다.

장관님, 고생 많이 하셨는데요.

방금 제주항공 사장님께 말씀드린 내용과 관련된 내용인데 국제민간항공조약 부속서를 보면 항공사고 피해자 가족 지원계획을 항공사가 제출하도록 돼 있고요. 우리도 제가 금방 말씀드린 것처럼 항공사업법 11조에 이렇게 5개 항목으로 되어 있는데 미국 법을 보면 굉장히 자세하게 돼 있더라고요. 그것은 장관님 잘 알고 계시지요. 그렇지요?

○**국토교통부장관 박상우** 미국 규정은 제가 잘 모릅니다마는 참고하도록 하겠습니다.

○**송기현 위원** 미국의 항공재난 가족지원법에 따르면 아주 굉장히 자세하게 돼 있어요. 이걸 사실은 정부만의 책임이 아니고 이런 경우에는 국회도 이 법을 상세하게 만들어야 될 책임이 있기 때문에 일방적으로 장관님이나 국토부 관계자한테 말씀드리는데 어떻게 보면 전부 맞지는 않은 얘기 같은데, 저희도 신경 켜야 되는 문제인데 사고가 나고 보니까 우리가 이 부분에 대해서 국제기준에도 미치지 못하는 정도의 규정을 갖고 있다는 생각이 듭니다. 미국 법은 굉장히 자세하게 되어 있어요. 현장 접근하는 방법도 거기 포함돼 있고 여러 가지 다 돼 있어요. 미국 항공사고 가족지원법 규정을 잘 보고 저희들도 같이 대응을 해야 되겠다는 생각이 듭니다.

그리고 아까 말씀드린 것처럼 항공사고 조사가 어떤 경우에는 몇 년씩도 걸리는 경우가 있습니다. 이런 경우에 가장 큰 문제는 사실은 피해자 유족분들에 대한 배려가 가장 중요한 것 중의 하나라고 생각합니다. 실제로 국제민간항공 규약을 보면 사고 조사의 경우에 가족이 참관하지 못하도록, 참여는 못 하지만 조사 과정에서 나온 내용을 상당히 소통할 수 있도록 해야 된다는 규정이 되어 있지 않습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 알고 있습니다.

○**송기현 위원** 이 부분 자세히 확실하게 우리가 대비가 돼야 될 것 같은 생각이 듭니다.

○**국토교통부장관 박상우** 여야 간에 특위가 구성이 되기로 합의가 돼 있고, 아마 조만간 특위 활동이 될 걸로 생각이 되는데요. 특위에서 아마 지원법 같은 것을 다루지 않을 까라고 생각이 됩니다. 거기에 아까 위원님이 말씀하신 사고 항공사의 가족지원 의무를 구체적으로 명시한다든지 또 유가족과 사고 조사 주체의 여러 가지 소통 문제 이런 것들을 좀 자세히 다루도록 하겠습니다.

○**송기현 위원** 항공사고 가족지원법, 미국 법에 따르면 열몇 가지 항목이 딱 자세하게 돼 있고 거기 보니까 상세하게 돼 있었어요. 이번에 다들 정말 너무 많이 노력해서 가지고 지원을 많이 해 주셨는데 저희도 이런 것을 만들어서 현장에서 바로바로 적용될 수 있도록 하는 게 필요하다는 생각이 듭니다. 부탁드립니다.

한 가지만 여쭙보겠습니다.

이게 어떤 이유 때문에서인지, 이게 가능한 건지 모르겠는데 우리 각 공항의 관제사 현원이 굉장히 부족……

잠깐만 1분만 쓰겠습니다.

○위원장 맹성규 예.

○송기현 위원 관제사 현원이 굉장히 부족하다고 그렇게 나와 있어요.

○국토교통부장관 박상우 예.

○송기현 위원 ICAO 기준 적정 인원이 인천 관제탑의 경우에는 56명인데 현재는 38명이기 때문에 67% 돼 있고 전국적으로 따져 보니까 63.8%라고 돼 있고요. 무안공항은 특히 더 적어서 35.3%라고 되어 있어요, 관제사.

관제사가 적었을 때 조종사하고 소통의 문제가 생길 수 있는 것은 당연하다고 생각되고요. 이번 사건에서도 나중에 중간중간 대화 끊겼다는 이야기도 나오고 있는데 관제사의 부족 때문에도 어려움이 있을 수 있다는 생각이 들거든요. 관제사가 이렇게 굉장히 적은 이유가 있습니까? 아니면 충족을 더 해야 되는 게 필요하지 않습니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 위원님 지적해 주신 내용대로 설명을 좀 부연해서 드리면 저희가 관제사 정원 유지를 정해 놓고 있습니다. 우리나라 공항의 장비라든지 또는 항공 여건이라든지 그런 것을 고려를 해서 정부 차원의 관제사가 이 정도는 있어야 되겠다 하는 정원을 정해 놓고 있는데 현원이 아까 지적하신 대로 정원에 비해서 약 93.6%입니다. 그러니까 한 6.6% 정도가 법정 정원에 모자라는 것이지요. 그것을 충원하기 위해서 매년 다각도로 노력하고 있는데 그렇게……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○송기현 위원 그러면 우선 우리나라 정원 기준은 ICAO 기준으로 하면 좀 적네요. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 그렇습니다. ICAO 기준은 제가 파악한 바로는 약 40년 전에 전 세계적으로 공통적으로 정해 놓은 것이고요. 지금 그때에 비하면 관제 장비라든지 이런 것들이 훨씬 많이 업그레이드됐기 때문에 모든 나라에 40년 전에 적용했던 기준을 우리가 일괄적으로 거기에 빚대어서 이야기하기는 어렵습니다. 다만 솔직히 말씀드리면 우리가 우리 실정에 맞춰서 정해 놓은 정원에도 현재는 모자란다 그런 것을 확인해 드리겠습니다.

○송기현 위원 우선 우리 기준 자체도 우리 실정에 맞추어서 하다 보니까 실제 필요보다는 적게 정한 것이 아닌지를 좀 검토해 봐야 될 것 같고요.

○국토교통부장관 박상우 그렇게 의심해 볼 수도 있습니다. 그래서 그것은 다시 한번 따져 보겠습니다.

○송기현 위원 그나마도 정한 정원에 충족이 되지 않았다고 하면 그건 완전히 충족이 돼야 되겠다……

○국토교통부장관 박상우 우리 정원 자체가 과소 책정된 것이 아닌지 하는 것을 한번 다시 따져 보겠습니다.

○송기현 위원 그것도 검토가 필요할 것 같습니다.

○국토교통부장관 박상우 아까 말씀드린 대로 ICAO 기준은 약 40년 전에 전 세계에 공통적으로 적용하는 기준이어서……

○송기현 위원 그건 이해를 했습니다.

○국토교통부장관 박상우 그것을 확일적으로 우리가 참고하기는 좀 어렵다는 말씀 드립니다.

○송기현 위원 이해했는데 이제 교통량이 많아지면 많아진 것에 따라서 다시 또 늘어나야 되기 때문에 그것도 더 가야 된다고 생각합니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

장관님, 관제 인력을 얘기를 했는데요. 관제 인력은 절대 수가 많고 적냐 하는 문제도 있지만 공항별 운행 상황에 따라서 숙련된 관제사가 얼마나 배치돼 있느냐 하는 것도 굉장히 중요한 요소인데 그것도 개선방안 논의하실 때, 그러니까 신입만 지방에 있는 비행기 적게 다니는 공항에 이렇게 보내면 안 되지 않습니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 무슨 뜻인지 알겠습니다.

○위원장 맹성규 그것도 고려를 하셔야 됩니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 정비사도 마찬가지로 관제사도 숙련된 인력이 필요한 것으로 생각이 됩니다.

○위원장 맹성규 지방에 근무하면 인센티브를 주면 아마 그게 보완이 좀 될 거예요.

다음, 윤재옥 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤재옥 위원 장관님 수고 많으시고요.

(영상자료를 보며)

오늘 로컬라이저 문제 많은 위원님들이 지적을 했는데 2010년 1월 이후에 운영규정 109조가 시행이 됐기 때문에, 무안공항은 2007년에 개항했기 때문에 무안공항 같은 경우에는 그 기준의 적용을 안 받았다 이렇게 말씀하시지 않았습니까. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○윤재옥 위원 그런데 운영규정을 안 지킨 데 대한 해명으로서 말씀하신 것 같은데 제가 좀 궁금한 것은 2020년 5월부터 작년 2024년 2월까지 무안공항 방위각 시설을 개량을 했습니다. 알고 계십니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 알고 있습니다.

○윤재옥 위원 그러면 개량할 때는 왜 이런 새로운 기준에 따른 조치를 하지 않았나요?

○국토교통부장관 박상우 그 관계는 사실은 저희가 위원님 지적하신 각도로 다시 한번 따져 보려고 생각합니다. 왜 무시를 했는지 알고 했는지 모르고 했는지……

○윤재옥 위원 왜냐하면 거기 용역을 주면서도 과업지시서에 새로운 기준에 의해서 하고 또 부서지기 쉬운 걸로 하라고 이렇게 과업지침을 줬잖아요. 그런데도 이게 2007년 최초 개항할 때 무안국제공항이 부서지기 쉬운 재질로 못 한 것에 대해서는 또 백번 양보해서 이해한다 하더라도 2020년 5월부터 작년 2월까지 개량공사를 했는데 왜 개선된 기준으로 고치지 않았느냐 이것은 저는 설명을 도대체 이해할 수가 없거든요.

○국토교통부장관 박상우 예, 저도 위원님 지적사항과 같은 생각을 가지고 있습니다. 그래서 제가 구구절절하게, 그것을 두둔하거나 그럴 생각은 없습니다. 한번 솔직히 까놓고

봐서……

○**윤재옥 위원** 그래서 오늘 장관님이 전체적으로 전향적으로 기준이 어떻고 이런 걸 떠나서 안전이라는 관점에서 새로 전부 다 전면으로 재검토하겠다고 했기 때문에 제가 더 이상 이야기하고 싶지는 않지만 아쉬워서 하는 이야기예요. 그래서 이게 무안공항……

○**국토교통부장관 박상우** 엄중하게 한번 따져 보겠습니다.

○**윤재옥 위원** 꼼꼼히 따져 보세요. 왜냐하면 무안공항뿐만 아니라 지금 광주공항 공사 새로 하고 있지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**윤재옥 위원** 진행 중에 있잖아요. 여수 2023년 2월에 새로 고쳤습니다. 또 포항경주도 2024년 2월에 고쳤고 무안 조금 전에 말씀드린 대로 2024년 2월에 고쳤고 제주도도 지금 공사 중에 있고. 그런데 이거 지금 제가 다 과업지시서를 확인하지는 않았습니까마는 2024년부터, 20년 이후에 개량한 것들을 과업지시서를 다 보니까, 여수도 마찬가지로요. 여수도 새로운 기준에 의해서 하라 그러고 또 장비 안테나, 첩탐, 기초대 등 계기착륙시설 설계 시에 부서지기 쉽도록 고려해서 설계하라 이렇게 과업지시서 다 나가 있어요.

그런데 지금 하나도 과업지시서대로 안 하고 있단 말입니다. 무슨 공사를 하는 건지도 대체 이해가 안 되는 그런 사항이니까 차제에 하여튼 7개 공항을 다 개선을 하겠다고 했으니까 이런 것을 따져 보고, 왜 이런 게 안 되는지 저는 참 이해가 안 되거든요. 국토부의 최초 발표라든지 이런 것도 보면 너무 규정에 얽매이고 안전이나 현장 여건 이런 것들을 고려를 잘, 전부 다 좀 폭넓게 봐야 되는데 그런 게 너무 아쉬운 거예요.

그리고 또 조류 관련해서 제가 말씀을 좀 드리겠습니다.

조류 충돌이 원인 중의 하나라는 지적들도 있고 해서, 2021년도 무안국제공항 활주로 연장을 위한 환경영향평가보고서에도 조류 충돌 위험성을 경고하고 있습니다. 하고 있고 다른 공항들에 비해서 여러 가지 조류 유인 시설도 많다고 지적하였고 실제 조류 충돌 발생률 또한 전국 14개 지방 공항 중에 가장 높은 것으로 나타나고 있습니다. 그래서 특별히 무안공항이 조류 충돌 방지를 위해 관심을 기울여야 될 공항이라고 생각을 합니다.

그런데 조류 감지 장비 또 조류 탐지 전용 레이더가 무안공항에 없습니다. 열화상카메라 또한 김포 김해 제주에는 있는데 역시 또 없습니다. 조류 퇴치 장비 또한 없습니다. 해외에서는 레이저 퇴치기를 비롯해서 조류 퇴치에 다양한 장비를 쓰고 있는 것으로 알려져 있습니다. 우리는 아직도 20년 전 방식 그대로입니다.

그리고 여기 조류 및 야생동물 충돌위험 감소에 관한 기준에 보면 무안공항은 규정상 최소 2인으로 돼 있어요. 그렇지요? 그런데 실제 4인이니까 기준에 충족한다 이렇게 얘기를 하고 있는데 실제 시간대별로 1명이 근무하고 있는 겁니다. 4명 중에 1명은 행정직이고 두 사람이 교대로 9시부터 18시까지 근무를 하고 있는데 사실은 이 인원 기준 2명이라는 것도 무슨 근거로 그 넓은 공항에, 조류가 2~3km 몇 km까지 퍼져 있는데 이걸 어떻게 정했기에 기준이 2인으로 되어 있는지 도대체 이해가 안 되거든요. 그것 국민들이 이해하겠습니까? 이 기준도 한번 따져 보시고요.

지금 교대 시간도 다른 공항은 중복이, 예를 들어 교대를 하면 1시간 내지 2시간 서로 인수인계도 하고 이렇게 중복 근무가 되는데 무안공항은 전혀 중복 없고 딱 9시 되면 서로

바통 터치하는 거예요.

그리고 지금 공기충으로 새를 쫓고 있는 것 같은데 총기 반출 시간도 무안공항은 아침 9시부터 저녁 6시까지, 다른 공항은 일출부터 일몰까지 다 불출이 되고 있어요, 총기가. 도둑맞으려고 하면 뭐도 안 한다 그러더니 지금 근무하는 방식이나 인력 배치하는 것 보면 근무를 하려고 하는 건지 형식적으로 배치만 한 건지, 이것은 도저히 국민들에게 설명이 안 되는 내용입니다.

그래서 앞으로 조류……

1분 더 쓰겠습니다.

○위원장 맹성규 예.

○윤재옥 위원 조류 관련해서 이번에도 많은 우려가 있었는데 이것 정말 다시 한번 검토를 해 주세요. 인력 기준도 검토하고 근무가 제대로 되고 있는 건지 사람을 많이 배치를 못 하면 장비를 배치를 하든지, 이렇게 놔두서는 또 사고 나면 그때 국민들한테 또 다른…… 이제는 설명하면 국민들이 분개하지 않겠습니까. 그렇지요? 정부를 믿을 수가 없지 않겠습니까? 그런 관점에서 검토해 주시고요.

국토부에 제가 항공 관련 규정 좀 정비를 해야 되겠다. 이번에도 규정에 맞느니 안 맞느니 해서 한참 소란이 있었는데 비행장시설 및 이착륙장 설치기준하고 또 예규인 지침하고도 숫자가 다 달라요, 용어도 다르고. 이게 지방의 무슨 시군 단위에 있는 행정기관도 이렇게 규정을 부실하게 놔두지 않을 겁니다. 이것 때문에 또 계속 사고 나면 맞느니 안 맞느니 또 시비가 되는 거예요. 왜 이렇게 이런, 더군다나 국토부라는 정말로 우리 최정예 공직자들이 근무하는 부처에서 기준들이 이렇게 안 맞고 정말로 이게 참 다른 사람이 보면…… 아니, 국토부 실무자들도 자기들도 왜 이런지 이해를 못 하겠다는 그런 말을 할 정도로 부실한 게 많아요. 차제에 항공 전체 개혁을 혁신을 한단는데 규정도 꼼꼼히 좀 들여다보시면 좋겠어요.

그렇지요, 장관님?

○국토교통부장관 박상우 예. 위원님 지적하신 사항 검허하게 받아들이고 앞으로 4월 달까지 수립할 혁신대책에 꼭 반드시 반영하도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

이건태 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이건태 위원 부천시병 출신 이건태 위원입니다.

장관님, 사고조사위원회 위원장이 사임하고 상임위원 한 분은 업무에서 배제했다고 말씀하셨잖아요.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○이건태 위원 그것은 사고 조사 업무의 객관성 공정성을 위해서 그렇게 하신 거잖아요?

○국토교통부장관 박상우 우선 할 수 있는 조치이고요. 필요하다면 저희 사고조사위원회의 설치 위치, 지금 국토부장관 산하로 돼 있는데 그거를 총리실이나 다른 데로 옮기는 방안하고 또 사고조사위원회의 전문성 강화를 위해서 위원 수를 더 확대하는 방안 등에 관한 검토를 해서 빠른 시간 내에, 아마 저희 국토위에서 법안을 처리를 해야 될 것으로 저는 그렇게 생각을 합니다.

○**이건태 위원** 그동안에 이런 항공기 참사와 관련해서 사고조사위원회를 총리실 산하로 두자 이런 법안들이 제출이 됐었고 거기에 대해서 국토부는 한사코 좀 부정적인 신중 검토 의견을 냈잖아요. 그런데 이번에는 입장이 좀 바뀌신……

○**국토교통부장관 박상우** 지금 제출한 법안들은, 지금 있는 법안들은 최근에 사고 나고 나서 나온 법안들이고요. 제가 근무한 기억으로는 없었, 다시 한번 확인해 보겠습니다.

○**이건태 위원** 아닙니다. 이학영 의원님이 오래전부터 냈다고 저는 알고 있거든요.

○**국토교통부장관 박상우** 위원님 지적사항은 다시 한번 확인해서 다시 답변드리겠습니다.

○**이건태 위원** 어쨌든 총리실로 소속을 변경하는 것도 적극 검토하겠다는 건가요?

○**국토교통부장관 박상우** 현재로서는 반대하지 않습니다. 왜냐하면 오해받을 일이 아니고 투명하게 진행하는 것이 필요하다고 생각합니다.

○**이건태 위원** 그러면 지금 시간상 현재 설치돼 있는 사고조사위원회 이외에 별도의 조사위원회를 만들 수가 있습니까, 이 사건을 조사하기 위해서?

○**국토교통부장관 박상우** 그거는 조사를 위한 위원회를 지금 있는 위원회하고 같은 기능을 두는 위원회를 만드는 것은 이미 지금 조사가 진행이 되고 있기 때문에 시간적으로도 어렵고 국제기준에도 또 혼선을 발휘할 수 있는 것으로 생각이 됩니다.

그래서 필요하다면, 이게 사고조사위원회라는 일종의 조사 결과를 의결하는 그런 기능이 있고요. 그다음에 그 안에 사고조사단이라고 아주 기술적으로 메커니컬(mechanical), 기술적인 상황을 보는 조직이 따로 있습니다. 실제로 조사를 하는 것은 조사단에서 하고, 이 조사단은 아주 전문가로 구성이 되어 있습니다. 그래서 조사가 끝이 나면 보고를 하고 그걸 접수하느냐 하는 그런 약간 법률적인 기능이 조사위원회인데, 지금 조사를 하고 있는 단은 사실은 이미 작업이 시작돼 있고 국제적인 규정들이 있기 때문에 그걸 건드리지는 것은 유가족에게도 굉장히 불리한 일이 될 겁니다.

그래서 일종의 자문위원회라든지 이런 걸 만들어 가지고 유가족하고 소통하는 위원회 또는 전문적인 내용이 토론이 될 수 있는 위원회 이런 것들은 우리가 잘 디자인을 한다 그러면 도움이 되는 쪽으로 만들 수 있지 않을까 생각합니다.

○**이건태 위원** 그런데 상임위원 두 분 항공정책실장하고 철도국장을 당연직으로 대통령령에서 정해 놔잖아요, 직제규정에서.

○**국토교통부장관 박상우** 그래서요 지금 사고가 난 항공정책실장은 직무 배제를 시켰습니다.

○**이건태 위원** 그렇다 하더라도 위원회가 돌아가려면 상임위원이 있어야 될 거 아닙니까?

○**국토교통부장관 박상우** 그래서 지금 위원회에 사고 조사 내용이 올라와서 위원회 자체가 역할을 하려고 그러면 상당한 시간이 걸립니다. 조사가 일단 어느 정도 이루어져야 그게 위원회로 오거든요.

○**이건태 위원** 알겠습니다.

○**국토교통부장관 박상우** 그래서 그 기간 동안에 위원회의 구성이라든지 위치를 얼마든지 지금 손볼 수 있는 시간적 여유가 있습니다.

○**이건태 위원** 직제규정은 대통령령이니까, 법이 아니니까 생각만 있으면 고칠 수 있을 것

같이 물어봅니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그거 얼마든지 할 수 있고요. 그리고 법도 빨리 여야 간에 합의를 해서 조속한 시일 내에 다른 법하고 다르게 빨리 좀 개정을 할 수 있지 않을까 생각합니다.

○**이건태 위원** 말씀하신 사고조사단 단장은 위원장이 임명하도록 돼 있더라고요. 그런데 위원장이 안 계시는데 임명이 가능했습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 이미 지금 임명된 분이 역할을 하고 있지요.

○**이건태 위원** 기존에 이미 임명된 분이?

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**이건태 위원** 그 조사단은 전문성과 또는 공정성 객관성이 확보되는 분들로 구성이 돼 있습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 분들로 구성이 되어 있습니다. 있고 외국 조사기관하고 같이 합동 조사를 합니다. 미국 NTSB라는 기관을 주축으로 한 외국 전문가들과 같이 조사를 합니다.

○**이건태 위원** 지금 블랙박스가 최종 4분 분량이 없다 이렇게 보도가 됐는데요. 그러면 이 블랙박스가 최종 4분이 없을 때 이를 대체할 수 있는 보완할 수 있는 증거는 따로 없습니까? 예컨대 공항 관제사하고 조종사 간의 통화 내역이라든지 통화 녹음이라든지 이런 게 있을 것 같은데 어떻습니까?

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그런 게 있습니다. 그래서 저도 위원님하고 똑같은 걱정을 해서 우리 실무 기술 파트에 문의를 했더니 조사 결과를 내기에 가능하다, 아까 말씀하신 그런 통신 기록이라든지 또 레이더 항적 기록이라든지 활주로에 있는 랜딩마크라든지 기타 기체의 위치 이런 것들을 분석하면 가능할 수 있다라는 답을 받았습시다.

○**이건태 위원** 무안공항 2020년 3월에 만들어졌던 과업내용서를 봤더니요 과업내용서에 이렇게 돼 있어요. ‘장비 안테나 및 첩탐, 기초대 등 계기착륙시설 설계 시 프랜저빌리티(frangibility)를 고려하여 설계하여야 된다’. 그러니까 기초대가 포함돼 있잖아요. 그러면 당연히 부서지기 쉬운 재질로 만들어졌어야 되는데, 과업내용서는 한마디로 이대로 설계 및 시공을 하라는 취지잖아요. 어떻게 이게 이행이 안 됐을 수 있었는지.

○**국토교통부장관 박상우** 방금 존경하는 윤재옥 위원님도 똑같은 취지의 질의를 주셔서 제가 ‘저희도 엄중하게 한번 다뤄 보겠다’라고 답변을 드렸습니다. 저희도 과업지시서하고 다르게, 어차피 돈을 들여서 개량을 하는 공사면 현행 운영 규정하고 맞춰서 공사를 했어야 될 것 같고 또 과업지시서도 그렇게 나와 있는데 그거하고 다른 결과가 나와 있어서 저희도 엄중하게 한번 조사를 해 보고 필요한 책임 소재를 가리도록 하겠습니다.

○**이건태 위원** 그리고 콘크리트 시설물로 만들었으면 그대로 두면 되지 그걸 왜 흙으로 덮었나요, 마치 위장하듯이?

○**국토교통부장관 박상우** 그거는 제가 잘 모르겠습니다마는 아마……

○**이건태 위원** 그래서 지금 언론에 나온 보도를 보면 조종사들은 거기에 콘크리트 시설물이 있는 줄 몰랐다는 거예요. 아마 이 사고 운전 조종사도 그랬을 수가 있거든요.

그리고 권고 규정이라고 해석했던 부분을 제가 보면 1항에서는 ‘종단안전구역은 90m 이상이 돼야 된다’ 이렇게 돼 있지만 2항에서는 ‘가능한 다음의 거리 이상 확장돼야 된

다’ 그래서 240m가 돼 있잖아요. 그래서 ‘가능한’이라는 의미이기 때문에 이게 권고다 이렇게 해석하신 것 같아요. 그런데 아마 이 규정이 다른 어디서 가져왔을 텐데 제 생각은 좀 다릅니다. 이게 활주로 종단을 넓힐 수 있는 땅이 있다면 이건 의무 조항이다, 240m 까지 넓힐 수 있으면 이건 의무 조항이다 저는 그렇게 해석하거든요. 이 부분도 한번 살펴보십시오.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

어쨌든 법적인 해석 여부를 떠나서 세이프티존이라고 하는 비상사태에 필요한 그런, 비상사태라는 건 비행기가 활주로를 지나서 오버런을 했을 때가 비상사태인데 그때 대비한 지역에, 그게 법률 해석을 어떻게 하는지와 관계없이 그런 위험한 구조물이 있었다는 것에 대해서는 저는 적절하지 못했다고 생각을 하고요. 거기에 대해서는 필요하면 나중에 여러 가지 법적인 책임을 다룰 때 책임질 일이 있으면 저희 부가 정한 그런 역할을 하지 못한 것에 대한 그런 부분에 대해서 겸허하게 생각을 하도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

다음, 정점식 위원님.

○정점식 위원 정점식 위원입니다.

제주항공 여객기 참사 희생자분들의 명복을 빌고 유가족분들에게 위로의 말씀을 드립니다.

장관님.

○국토교통부장관 박상우 예.

○정점식 위원 첫 번째 슬라이드 좀 넣어 주실까요?

(영상자료를 보며)

지금 많은 분들이 거의 대부분의 공항에서 소위 조류 탐지 설비·장비 또는 조류 퇴치 장비를 제대로 구비하고 있지 않다 해서 걱정을 많이 하시잖아요.

지금 앞에 보이는 PPT 자료가 사고 상황을 재구성한 건데 8시 54분에 착륙 허가를 받아서 1차 착륙을 시도하고 3분 뒤에 관제탑에서 조류 충돌 주의 경보를 발송을 하고, 추정키로는 1분 뒤에 조류 충돌한 거 아니냐. 그러면서 착륙을 포기하고 복행을 하고 그 다음에 비상착륙을 시도를 했는데 결국은 8시 57분에 조류 충돌 주의 경보를 관제탑에서 했다는 것은 구역 내에, 공항 구역 내에 조류가 들어왔다는 것을 관제탑에서 확인을 했다는 거고 그랬기 때문에 바로 1분 뒤에 조류 충돌이 있었다고 보입니다.

결국은 이런 사고들의 경우에는 조류 탐지 시설이 있었다면 사전에 공항으로 조류들이 접근하기 이전에 탐지를 해서 퇴치 요원들에게 그 상황을 전달하고 퇴치가 이루어졌으면 이런 사고를 막을 수 있지 않았나 생각하는데 장관님은 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부장관 박상우 지금 현재 레이더가 없습니다. 레이더가 없는데 레이더가 만약에 장비가 되었다면 좀 더 일찍, 8시 57분에 전달했을 조류 충돌 주의 경보를 좀 더 일찍 할 수 있지 않았을까라는 아쉬움을 가지고 있습니다.

○정점식 위원 예, 그렇습니다. 그 당시에 저도 언론 보도를 보고 확인한 건데 조류 퇴치 요원의 경우에는 이런 조류 충돌 상황에 대해서 자기들이 통보를 받지 못했다고 이야기를 하는 것으로 봐서 사전에 탐지가 거의 되지를 않았다, 공항 구역 내로 들어오기 전에는.

○국토교통부장관 박상우 제가 알기로는 관제탑에서 육안으로 확인하고 했다고……

○정점식 위원 그러니까 육안으로 확인하고 경보 발송하고 사고 나고 이렇게 됐기 때문에 결국은 이런 국민의 안전을 위한 장비들은 어떤 비싼 비용이 들더라도 전국 공항에 다 좀 갖추어야 한다라는 말씀을 드립니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 저도 그렇게 생각합니다.

○정점식 위원 다음 PPT 볼까요?

이게 제주항공 여객기 사고 전 48시간 운항 이력입니다. 48시간 동안 13회에 걸쳐서 운항을 했는데 이게 지금 공항에 착륙해서 외국 공항의 경우에는 1시간 반 정도 있다가 다시 이륙을 합니다. 그게 승객을 하기시키고 탑승시키는 그 시간이겠지요. 국내 공항의 경우는 1시간 정도.

그래서 이거를 그러면 과연 이런 식으로, 소위 제주항공의 경우에는 40대의 비행기를 운항을 하면서 월평균 418시간 그리고 일평균은 13.9시간을 운항을 하는데 정말 순수하게 하늘에 떠 있는 시간만을 가지고 이야기를 하는 것 같은데 지금 48시간 동안 거의 기체가, 승무원들은 교대 등을 통해서 휴식을 취했겠지요. 그런데 기체는 그냥 승객이 하기와 탑승하는 시간만 대기하는 정도로 이렇게 48시간 동안 계속 운항이 됩니다.

물론 이 부분에 대해서 정비를 제대로 했느냐라고 하니까 제주항공의 경우에는 경영지원본부장이 해당 항공기가 출발·도착 전 점검 그리고 24시간 점검을 완료했다라고 이야기를 하는데 사실상……

2차관님.

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○정점식 위원 출발 전 점검을 해야 되는 시간이 28분이라고 그러셨던가요?

○국토교통부제2차관 백원국 중간 점검이 28분입니다.

○정점식 위원 그러면 24시간 점검은 했다고 하는데 24시간 점검이라는 건 어떤 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 24시간 점검은 출발 전과 출발 후 점검을 매 48시간마다 하도록 되어 있습니다.

○정점식 위원 전후를 다 하는 그걸 24시간 점검이라고 그러니까?

○국토교통부제2차관 백원국 48시간……

○정점식 위원 48시간.

○국토교통부제2차관 백원국 비행 전후 48시간 이내마다 해야 됩니다.

○정점식 위원 송기현 위원님이나 윤영석 위원님께서도 지적을 하신 것처럼 제주항공의 경우에는 유별나게 다른 항공사에 비해서 월평균 운항 시간이 굉장히 깁니다. 물론 그래서 많은 수익을 올렸는지는 모르겠지만 LCC가 가장 불안해, 저 역시 지역구 같 때는 거의 매주 LCC를 이용을 하고 있습니다만. 소위 이렇게 계속 운항을 하면서, 저희들도 부산 김해 가는 항공기의 경우에는 서울에서 출발한 비행기가 김해에 도착하고 그 비행기가 다시 서울로 올라오는 경우가 거의 대부분이고 김해공항에 머무르는 시간은 삼사십 분 정도다. 이럴 정도로 LCC에서는 일평균 운항·월평균 운항 시간을 굉장히 늘리고 있는데 이렇게 된다면 사실상 정비는 소홀해질 수밖에 없는 것 아니냐.

그렇기 때문에 이런 월평균 최대 운항 시간을 규제하는 등의 방법으로 보다 더 정비에 집중할 수 있는 강력한 규제가 있어야 된다고 생각하는데 차관님 어떻게 생각하세요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 공감되는 부분입니다. 현재는 승무원의 근무 시간과 정비 시간과 같이 간접적으로 규제를 하고 있습니다. 말씀하신 대로 국제기준도 한번 살펴봐서 직접적 규제가 가능한지 적극 살펴보도록 하겠습니다.

○**정점식 위원** 장관님께서 관심 가져 주십시오.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 아까 같은 취지의 답변을 드렸고요. 직접 운항 시간 자체를 규율할지 말지는 한번 별도의 논의의 장을 가졌으면 하는 생각을 가지고 있습니다.

○**정점식 위원** 장관님, 제주항공 여객기 참사 이후에 유가족 지원 매뉴얼이 좀 더 구체화돼야 된다는 이야기들이 많이 나오고 있습니다. 송기현 위원님께서도 그런 말씀을 하셨고.

다음 PPT 볼까요?

우리는 2005년에 수립한 항공기사고 위기대응 실무 매뉴얼 이걸 토대로 해서 진행을 하고 있는데 미국의 경우에는 항공기사고 유가족 지원법이 있고 법률안 안에 우리보다 훨씬 더 많은, ‘슬픔에 대한 지원 제공’처럼 굉장히 세심한 그런 지원 방안들을 법규로 규정을 하고 있습니다. 물론 이런 법규들 같은 경우는 국회에서 법안을 마련해야겠지만, 일어나지 않아야 될 사고지만 일어날 때를 대비해서 세세한 참사 유가족 지원법을 마련해야 된다고 생각을 하는데 장관님께서 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 법령의 형태가 될지 그렇지 않으면 매뉴얼의 형태가 될지 모르겠으나 가이드라인은 필요한 것 같고요.

지금 PPT에 나와 있는 걸 제가 방금 일별을 했더니 여기 중에서 한 가지 빼고는 지금 저희가 다 시행하고 있습니다. 안 하고 있는 한 가지가 가운데쯤 있는데 ‘요청하지 않은 변호사로부터의 보호’ 이것은 미국적인 상황에서 아마 변호사들이 전화를 자주 하니까 보호하는 경우가 있는 모양인데 우리나라는 그렇지 않아서 그것 말고 나머지는 지금 저희 현지 지원 TF 조직에서, 정부 통합지원센터에서 실시를 하고 있습니다.

○**정점식 위원** 물론 그것은 매뉴얼 등에 따라서 시행을 하고 있는 것이지만 유가족 지원법에 대해서도 한번……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

공정적으로 검토해 보시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예. 지금 현재 저희 정부 차원의 중앙재해대책본부가 운영하고 있는 통합지원센터에 32개의 부처·기관에서 인력이 파견 나와서 다양한 서비스를 제공해 주고 있습니다. 그것들을 잘 정리해도 하나의 매뉴얼이 될 수가 있고요. 또 말씀하신 대로 미국이나 외국의 경우도 참조를 해서 저희들이 미처 빠뜨린 게 있으면 챙겨서 하도록 하겠습니다.

○**정점식 위원** 마지막으로 이번 사고 수습을 위해서 장관님을 비롯한 차관님 그리고 국토부 공무원들 그리고 자원봉사자분들 정말 고생 많이 하셨습니다. 감사드립니다.

이상입니다.

○**국토교통부장관 박상우** 수습을 위해 최선을 다하겠습니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

한준호 위원님 질의에 앞서서 오전에 김은혜 위원님이 지적하신 제주항공기 1대당 정비사 숫자가 제주항공에서 발표한 것과 차이가 있어서 거기에 대한 설명을 먼저 듣도록 하겠습니다.

장관님.

○국토교통부장관 박상우 김은혜 위원님께서 아까 오전에 질의하셨던 제주항공사가 보유하고 있는 정비사 수가 종전 규정은 총 정비사의 숫자를 항공기 대수로 나눈 것으로서 12.7명이었습니다. 종전 규정에는 12명 이상을 보유하도록 되어 있었는데 이 종전 규정에 따른 총 정비사는 현장에 투입되지 않는 사무실 근무하는 정비사 자격자까지 다 포함하는 숫자여서 약간의 허수가 있었던 숫자입니다.

그래서 작년 5월에 이 규정을 바꿔서 실제로 정비 작업에 투입되는 운항 정비사의 숫자를 일정 숫자 이상 유지하도록 하는 규정으로 바꿨는데 어떻게 그걸 계산했냐 그러면 각종 법적으로 정해져 있는 정비가 있습니다. A 체크 무슨 C 체크 이런 것들이 있고 또 아까 말씀드린 대로 출발 전후 체크가 있고 하는 것들이 있는데 법적으로 받아야 될 정비를 위해서 투입되는 정비사의 투입 시간을 계산해서, 맨먼스라고 그러지요. 그것들이 사람으로 하면 몇 명 이상이 돼야 된다고 바꾼 그 기준에 따르면 제주항공은 213명의 운항 정비사를 항공기 41대에 대해서 가지고 있어야 되는데 현재는 한 309명 정도를 가지고 있어서 나누면 7.5명 정도 돼서 기준은 충족하는 것으로 그렇게 나와 있습니다, 이해되시는지 모르겠지만.

그런데 이것도 사실은 서류상의 이야기고요. 제가 아까 말씀드린 것처럼 실제로 이분들이 필드에 제대로 투입되느냐 하는 것은 또 다른 문제입니다. 제가 이번에 무안에서 사고 수습하면서 느낀 게, 위원님들 다 같이 보셨습시다만 현장의 돌아가는 상황하고 상황실로 보고되는 상황하고 차이가 많이 납니다. 그래서 상황실은 되는 줄 알고 있었는데 현장은 안 돌아가고 하는 것들이 많이 있었거든요.

정비사가 서류상으로는 시간 계산하고 어떻게 해도 제대로 숫자가 갖춰진 것처럼 보이지만 이 사람들이 진짜로 실제로 정비에 투입되는 건지 등등에 대한 의문은 남아 있다고 생각하고 그런 부분에 있어서 정부 당국이나 적절한 기관에서 체크를 해야 된다고 생각하고 그렇게 하도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 김은혜 위원님, 설명 들으셨지요?

어떤 규정에 따라 그렇게 돼 있습니까? 아까 최저가 213명이라고 그러셨는데 어떤 규정이에요?

○국토교통부장관 박상우 규정 제목을 이야기하시나요?

○위원장 맹성규 예. 국장이 대답하세요. 국장이 대답하시라고, 나와서.

어떤 곳이에요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 항공안전정책관입니다.

국토교통부 항공기 등록에 필요한 정비인력 산출기준 고시이고요 24년도 5월 7일 자 제정됐습니다.

○위원장 맹성규 여기에는 213명이라고 하는데 휴식시간이나 이런 것 다 포함해서 213, 적정한가요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예. 총 정비 소요 작업시간을 다 계산하고……

○위원장 맹성규 거기에 휴식시간이나 사람들이 있잖아요.

○국토교통부항공안전정책관 유경수 다 반영이 됐습니다.

○위원장 맹성규 다 반영된 거예요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예.

○위원장 맹성규 김은혜 위원님, 이렇게 설명이 됐는데요 또 궁금하신 것 있으십니까?

○김은혜 위원 아니, 괜찮습니다. 해소됐습니다.

○위원장 맹성규 오케이, 알았습니다.

다음, 한준호 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○한준호 위원 사태 수습을 위해서 애쓰시는 공직자 여러분들께 우선 감사말씀 드리고요.

저도 역시 전문가가 아니어서, 오늘 또 많은 위원님들의 질의가 있었기 때문에 실은 전체적인 사안에 대해서는 짚어 볼 거라기보다는 당부말씀 정도 드리는 수준일 것 같습니다.

오전에 유가족 대표께서 나오셔서 한 일곱 가지 정도 요청사항을 말씀해 주셨는데 그것은 잘 인지를 하셨지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○한준호 위원 유가족 대표께서 말씀하신 사안 중에서 어쨌든 투명한 조사라든지 이런 것은 당연한 사안이고 이 조사 과정 중에 있어서 유가족들의 참여 부분이라든지 의견을 개진할 기회는 충분히 보장을 해 주시겠지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○한준호 위원 그리고 아마 지금도 온오프라인상에서의 유가족에 대한 폼훼, 왜곡, 허위 정보 이런 것들로 인해서 큰 피해를 입으시니까 담당 부처들하고 유기적으로 연계를 해서 이 부분들은 잘 대응을 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 그 부분은 사태 초기부터 정부 차원에서 강력하게 지금 대응을 하고 있고요. 그래서 7명을 입건을……

○한준호 위원 지금 현재 네 분 정도…… 일곱 분인가요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○한준호 위원 고발은 170여 분 정도 된 걸로 알고 있고.

○국토교통부장관 박상우 입건이 돼서 한 게 7명인가 지금 그런 숫자입니다.

○한준호 위원 입건이 된 게요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○한준호 위원 그런 부분들은 앞으로도 계속 적극적으로 대응을 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 경찰 방통위 등등 해서 지금 총력을 다하고 있습니다.

○한준호 위원 저는 몇 가지 궁금한 것과 그냥 당부말씀을 좀 드리고 마칠까 하는데, 어쨌든 방위각 시설에 대한 문제점과 대책에 대해서는 여러 위원님들과 의견을 나누시는 것을 잘 들었고. 여기에 대해서는 장관님께서도 말씀하신 대로 소 잃고 외양간을 고치더라도 외양간은 제대로 고치겠다 말씀하셨으니까, 방위각 시설에 대한 문제들은 향후에도 조종사들이 운항을 할 때 상당히 불안 요소로 작용할 수 있을 것 같으니까 이 부분에

대해서는 잘 대응을 해 주시기 바랍니다.

제가 여쭙보고 싶은 게 블랙박스 4분 기록 상실과 관련된 문제인데 블랙박스를 입수할 당시에 국토부에서는 어느 분이 나가 계셨습니까? 혹시 같이 참여를 하신 국토부 직원 있으신가요?

○국토교통부장관 박상우 조사단에서 나가 있고 국토부는……

○한준호 위원 조사단에서요?

○국토교통부장관 박상우 예. 그분들을 국토부라고 이야기하시면 소속은 그리돼 있으나 사고조사위원회 소속의 사고조사단에서 전문인력이 나가 있습니다.

○한준호 위원 여기에는 지금 국토부……

○국토교통부장관 박상우 통상 말하는 국토부 공무원들은 아닙니다.

○한준호 위원 여기는 안 들어가 계신가요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○한준호 위원 지원만 하시는 건가요?

○국토교통부장관 박상우 우리는 행정 지원만 하고……

○한준호 위원 그러면 실제 블랙박스를 입수할 당시에는 국토부 직원 중에 누가 나가신 분은 없으신 거네요?

○국토교통부장관 박상우 통상 말하는 국토부 직원은 없습니다.

○한준호 위원 그래요?

○국토교통부장관 박상우 그러니까 항공조사위원회가 국토부장관 소속기관으로 돼 있어서……

○한준호 위원 조사단에서는 나갔나요?

○국토교통부장관 박상우 예, 조사단분들이 나갔지요. 그분들이 공무원 중에……

○한준호 위원 그러면 만일 이 블랙박스를 입수해서 미국에 전달하고 자료를 추출하는데까지 국내에서는 누가 개입을 하시나요?

○국토교통부장관 박상우 조사단 직원들이 같이, 조사단원들이.

○한준호 위원 조사단 직원이 함께 나가서 자료 추출까지 같이 하시는 거지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 같이 하는 것으로 알고 있습니다.

○한준호 위원 그래서 이 부분에 대한 프로세스에 참여하시는 분들 명단이나 직책 같은 걸 저희가 요구를 해 봤는데 이것은 차후에 저희가 참고할 수 있도록 자료를 제출해 주시면 좋을 것 같고요.

기술적인 부분은 어느 분께 여쭙 봐야 되나요? 차관님께 여쭙 봐야 되나요, 실장님께 여쭙 봐야 되나요?

○국토교통부장관 박상우 항공안전에 관한 기술적인 부분은……

○한준호 위원 블랙박스 관련된 건 어느 분께……

○국토교통부장관 박상우 항공안전정책관이 답변을……

○한준호 위원 잠깐 자리 좀 해 주시지요. 제가 몇 가지 좀 여쭙보고 싶은 게 있습니다.

(영상자료를 보며)

블랙박스 4분 기록이 상실된 것을 상식적으로 생각을 해 보면, 블랙박스가 두 가지의

큰 기록을 남기지 않습니까? FDR이라고 해서 비행기 기체가 어떻게 자리 잡았고 당시에는 어떤 입력을 했고 착륙 당시에는 어떠한 것들이 작동을 했는지, 하다못해 조종장치의 작동 상태까지도 다 기록이 되는 FDR이 있고 이것은 우측 엔진에 연결돼 있고요.

○국토교통부항공안전정책관 유경수 맞습니다.

○한준호 위원 CVR 같은 경우에는 조종사 간의 대화라든지 아니면 관제탑과의 대화라든지 이런 것들이 다 기록돼 있고 하다못해 외부의 소리까지도 다 기록이 되지 않습니까?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 맞습니다.

○한준호 위원 이런 것들을 종합해서 여러 가지 기록들을 가지고 혹시 당시에 조종사의 실책은 없었는지 정비상의 문제가 없었는지 또는 관제와의 문제가 없었는지 기상 상태 때문인지 이게 실제 버드 스트라이크 때문인지 이런 것들을 하는데, 이것은 답변을 한번 주신 것 같은데 블랙박스의 기록이 이렇게 사라지는 경우는 매우 이례적이지요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 아주 이례적인 걸로 알고 있습니다.

○한준호 위원 저도 아무리 찾아봐도 이 기록이 많이 없어요. 그렇다고 가정을 해 본다면 전체 동력 자체가 다 없어졌기 때문에 고 어라운드를 진행하다가 추력을 잃고 3분의 1 지점에서 역으로 랜딩을 하는 방법을 택했던 거라고 생각을 하는데.

그런데 화면상에 보면, 보통 추력을 올리는 게 스러스트(thrust)이고 역추진하는 게 리버스 스러스트(reverse thrust)인데 리버스 스러스트를 작동하게 되면 엔진이 공기를 빼기 위해서 열리지 않습니까?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예.

○한준호 위원 화면상에는 그 열린 부분들이 보이는데 이게 충돌 때문인지 아니면 이 부분에 동력이 들어가서 리버스 스러스트가 작동했다라고 보시는 건지 현재 여기에 대한 판단은 혹시 있으십니까?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 나름대로 전문가들끼리 판단은 있습니다마는 지금 사조위에서 규명을 하고 있기 때문에 추정해서 말씀드리는데 좀 곤란한 것 같고요. 단지 동영상에는 한쪽은 닫혀 있고 한쪽은 열려 있고 이런 정도 알려져 있고요.

○한준호 위원 화면상에 본다면 우측 엔진이 리버스 스러스트가……

○국토교통부항공안전정책관 유경수 열려 있었습니다.

○한준호 위원 작동했다라고 본다면 FDR 기록은 남아 있을 수 있다라는 가정은 둘 수가 있는데 이런 부분들을 놓치지 않고 해 주셨으면 좋겠고요.

대개 사고가 나고 기체에서 기장이나 부기장이 아무것도 할 수 없는 상태에서 메이테이를 세 번 외치고 기종명을 알려 준 다음에 기장이나 부기장 본인이 인지한 사고에 대해서 관제탑에 알려 주게 돼 있는데, 혹시 그 당시에 메이테이를 외친 이후에 관제탑에 알려 준 내용은 버드 스트라이크 하나인가요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 저희가 초기에 기자 브리핑 때 공개를 했는데요 59분에 ‘버드 스트라이크’하고 ‘메이데이’ 세 번 외치고 그리고 ‘고 어라운드 한다, 복행한다’ 이렇게 통보를 했습니다. 그 이후에 관제사하고 비상착륙하기까지의 중간 교신 과정은 있습니다.

○한준호 위원 단순히 송수신을 할 수 있는 장치에는 보조배터리 같은 것들이 달려 있기

때문에 교신은 가능했다라는 것은 기사를 보고 알고 있는데 현재 이 기종의 블랙박스에는 그런 보조배터리가 없다는 거지요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예. 그러니까 기본적으로 기종마다 다르긴 합니다. 마는 2개 엔진에서 전원 공급을 받고요. 엔진이 다 고장 나면 보조동력장치라고 있습니다.

○한준호 위원 보통 APU가 작동하지 않습니까?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 APU가 있습니다. 그건 조종사가 스위치를 올려야 작동이 되고요.

○한준호 위원 보통 APU를 작동하는 장치가 737 기종 같은 경우는 스러스트 바로 밑에 달려 있지 않은가요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예. 약간 차이가 있습니다. 마는 보조동력장치를 가동하면 전원 공급을 받을 수 있는데 그조차도 안 됐다, 어떤 상황인지는 모르겠지만. 그러면 FDR은 중단이 되고요. CVR의 경우는 보조배터리를 통해서 10분 정도 내외의 추가 작동이 되는 형태로 돼 있습니다.

○한준호 위원 블랙박스 안에서도 CVR은 별도 보조배터리로 10분 정도 운용이 됩니까?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예, FDR은 없고요 CVR에 한해서 보조배터리 10분 정도 그 장치가 있습니다.

○한준호 위원 저는 전문가가 아니지만 왜 전체 동력이 나갔는지에 대해서 전반적으로 규명을 하는 것이 앞으로 굉장히 중요하고 그것을 위해서는 반드시 FDR이 필요한 것 같은데, 제가 볼 때는 서로 송수신한 내용만 가지고는 좀 판단하기는 어려운 부분이 있는데 이 부분에 대해서 좀 신경 써서 조사단에 의견 주시고 조사가 이루어질 수 있도록 부탁을 드리겠습니다.

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예, 충실히 사고 조사가 이루어지도록 전달하고 협조하겠습니다.

○한준호 위원 그리고 장관님께 한 말씀만 더 드리면 사태 수습 과정 중에 장관님의 역할이 매우 큼니다. 그렇기 때문에 그런 부담으로 사직을 하겠다는 말씀도 하신 것 같은데 그것보다는 사태 수습에 최선을 다해 주시고요.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

유가족에 대한 부분을 조금 더 신경을 써 달라는 마지막 부탁 말씀, 당부의 말씀 드리겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

사퇴라고 이야기한 것은 책임질 자세가 되어 있다는 그런 의지를 표명한 것이고요. 그 날도 분명히 단서는 달았습니다. 사퇴한다고 문제가 해결되는 것이 아니니까 문제 해결되는 걸 봐서 적정한 시기에 하겠다 그렇게 이야기를 했습니다. 우선 사태의 수습과 유가족 지원 또 정확한 사고 원인 또 후속 대책의 입법 또 예산 확보 이런 것들에 전력하도록 하겠습니다.

○한준호 위원 고맙습니다.

이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

정준호 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○정준호 위원 광주·전남 지역 유일한 국토교통위원 정준호입니다.

우선 박상우 장관님과 백원국 차관님, 당시 무안공항 현장에서 밤새 새벽까지 유가족 분들 민원 청취 다 해 주시고 또 백원국 차관님께서도 활주로 현장에서 줄곧 상주하시면서 현장을 지휘하셨던 그 노고를 제가 누구보다 잘 알고 있습니다. 다시 한번 수고하셨다는 말씀 먼저 드리면서 시작을 하겠습니다.

장관님, 이 사안이 특수한 부분이 좀 있습니다. 사고 초기에, 제가 참사 당일 날 오전 11시 좀 넘어서 현장을 갔었는데 무안소방서장님 브리핑 과정에서 사실상 사고 초기에 생존자가 아마 없을 것으로 파악이 된다는 얘기가 나와서 생존자 구조보다는 사체 수습 그다음에 장례 지원 단계로 곧바로 진입을 해서 유가족 지원 중심으로 현장 수습이 이루어졌던 특성이 있었지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○정준호 위원 29일 당일 유가족 지원 상황을 제가 쪽 지켜봐서 정리를 해 봤더니 탑승자 신원 확인 그다음에 사망 상태가 확인된 그 명단 확인이 초창기에 굉장히 중요한 민원이었고 그것과 관련해서 대표 유가족과 희생자 간에 매칭해서 연락체계를 구축하는 게 그다음에 있었고, 그다음에 쉼터 등 유가족 대기 장소 지원을 하는 업무가 꽤 중요했었고 실제로 그날 밤이 돼서 지원센터가 개통을 했었고요. 그다음에 심야에도 대중교통으로 유가족들이 공항에 올 수 있게 하는 그런 교통 지원 서비스가 있었습니다. 맞지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○정준호 위원 관련해서 그 당시 현장에 국토부라든지 항공청이라든지 제주항공 그다음에 지자체 이렇게 많이 있었는데 참사 당일 날 방금 말씀드린 이 유가족 지원 상황과 관련해서 초동 대처를 담당했던 해당 업무의 담당 주체는 누구로 봐야 됩니까?

○국토교통부장관 박상우 저희 국토부 세종청사에 중앙사고수습본부라는 걸 10시 반인가 9시 반에 바로 만들었고요. 그것 조금 지나서 범정부 차원의 중앙재해대책본부를 설립했습니다. 그건 법에 따라서 자동적으로 설치하도록 돼 있는데……

○정준호 위원 수습본부가 초동 대처의 주체였다고 지금 말씀을 하시는 거지요?

○국토교통부장관 박상우 그리고 통합지원단이 현장에 설치가 됐습니다. 그래서 백원국 2차관이 통합지원단 센터장의 보임을 받아서 현장에서 지휘를 했습니다.

○정준호 위원 그러면 이렇게 여쭙보겠습니다. 수습본부 얘기가 나왔으니까 중앙본부하고 지방본부로 이원화돼 있는 부분을 제가 한번 말씀을 드리겠는데요.

당일 오후에 유가족분들이 정말 분통을 터뜨리면서 저한테 항의를 했던 내용 몇 가지가 있는데요. 가장 컸던 부분이 당시에, 오후 한두 시 정도로 제가 기억을 하는데 제주항공이 서울 메이필드호텔에서 사과 기자회견을 열었는데 당시 현장의 유가족들은 ‘도대체 저 사람들이 누구를 향해서 지금 사과를 하는 거냐? 왜 현장에 찾아오질 않느냐?’라는 가장 분통이 컸던 목소리가 하나 있었고. 유가족분들이 중앙수습본부, 세종시에서

주기적으로 있었던 뉴스 브리핑을 보면서 ‘왜 무안공항 현장에는 현장 브리핑이 없는 거냐?’라는 목소리가 그다음으로 컸었고요. 그다음에 ‘이렇게 뉴스 보고 계속 그 현장 상황을 알 거면 우리가 여기에 도대체 왜 있어야 되느냐?’ 이 얘기가 가장 컸습니다.

그래서 백원국 차관님이 아마 기억하실지 모르겠는데 제가 직접 부탁을 드려 가지고 이진철 청장님이 30분마다 주기적으로 브리핑하게 됐었지요. 결국에는 장관님도 그 당일 날 세종에 계시다가 무안공항으로 오후 늦게 이동하지 않으셨습니까?

○국토교통부장관 박상우 저는 솔직히 서울의 저희 집에 있었는데요, 사고 났을 때. 그래서 그다음에 세종으로 이동을 했고 그다음에 무안으로 이동해서 5시쯤 무안 현장에 도착했습니다.

○정준호 위원 유가족 지원으로 가야 됐었던 이 사안이 특수성이 있는 사안이었는데 중앙수습본부가 오히려 현장에 있는 유가족들에게 혼선을 자초하고 제대로 된 지원을 못 해서 이원체계의 문제점이 드러났다고 보는데 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부장관 박상우 저희들 사실은 사고 수습에 관한 매뉴얼을, 백서를 지금 발간할 생각입니다. 그래서 위원님 지적하신 사항 등, 기존에도 항공사고에 대한 매뉴얼은 있습니다마는 제가 볼 때는 현장하고 많이 달랐던 것 같고요. 그래서 어떤 일을 먼저 하고 어떻게 해야 되는지 하는 것들에 대한 정리를 해서 좀 바로잡을 건 바로잡으려고……

○정준호 위원 그러면 결과적으로 현장 중심으로 대응 매뉴얼 개편을 하시겠다는 말씀이지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○정준호 위원 알겠습니다.

그러면 제가 조금 더 세부적으로 한번 여쭙보겠습니다.

제주항공 대표님 잠깐 나와 보십시오.

당시에 유가족 이동 지원 교통수단이라는 게, KTX 특별편이 오후 늦게 개편이 돼 가지고 지원이 됐었는데도 여전히 부족한 게 많았습니다. 많은 유가족분들이 그날 질의를 했던 게 왜 제주항공에서 광주공항으로 전세기 띄울 생각을 안 했냐 물어봤습니다. 검토한 적 있으십니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 검토를 했고 당시에 편성을 했는데요. 이동 시간이 저희 회사 기준으로, 현장 지원을 위해서 직원들이 출발하는데 버스로 이동하는 게 빠르다 해서 당일 날 300명 정도 이동을 했는데 자차 플러스 버스로 전체가 이동을 했던 적이 있습니다.

○정준호 위원 장관님, 이 부분 좀 문제가 있는 것 같습니다.

장관님께 한번 물어보겠습니다.

장례 지원과 관련해 가지고 전남도·광주시 공무원들이 현장에 배치가 됐었는데요. 당시에 민원과 관련해 가지고 심야 민원에, 당시 현장에 지자체 공무원들이 없어 가지고 장관님이 그 부분과 관련된 불만 되게 이야기한 적 있으시지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○정준호 위원 뭐가 문제입니까?

○국토교통부장관 박상우 도나 시에서 애를 많이 써 주셨는데요. 초반에는 위원님 방금 지적하신 것처럼 뭘 한다는 이야기가 먼저 나오고 실제 현장에는 사람이 없어요. 안 오

는 거예요. 예를 들어서 몇몇 도에서 유가족, 1인당 전담 가족을 지정했다 그러는데……

○정준호 위원 그 부분도 매뉴얼에 반영해 주십시오.

○국토교통부장관 박상우 예. 그것은 발표만 먼저 하고 실제로 공무원들이 나타난 건 한참 있다가 나타났습니다.

○정준호 위원 제가 더 말씀드리면, 국과수 원장님이 무안공항에 언제 왔지요?

○국토교통부제2차관 백원국 한 이삼 일쯤……

○정준호 위원 이삼 일 지나서 왔지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○국토교통부제2차관 백원국 그런 걸로 알고 있습니다.

○정준호 위원 문제점이 굉장히 많이 있어 가지고 국과수 원장님이 무안공항에 와야 된다고 누가 요청하신 겁니까?

○국토교통부장관 박상우 제가 행안부차관한테 꼭 집어서 이야기하진 않았지만……

○정준호 위원 왜 곧바로 국과수 원장이 현장에 못 와 가지고 이렇게 중간에 혼선이 있었을까요?

○국토교통부장관 박상우 아마 현장의 필요성을 좀 더 절실하게 깨닫지 못했었던 게 아닌가 하는 생각을 합니다.

○정준호 위원 이 부분도 문제점이 있으면 지적하시고요 대응 매뉴얼에 꼭 반영을 해주십시오.

○국토교통부장관 박상우 예.

○정준호 위원 이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

다음, 김도읍 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김도읍 위원 먼저 무안공항 제주항공 참사 피해자분들의 명복을 빕니다. 그리고 유가족들에게도 심심한 애도의 말씀을 드립니다.

장관님을 비롯한 관계 공무원들 또 오전에 박한신 회장님께서 수습 과정에서 감사의 마음을 표했던 모든 분들의 노고에 저도 감사를 드립니다.

장관님 오늘 보고 내용도 그렇고, 보면 유가족 지원체계를 빈틈없이 구축하겠다는 말씀 하셨습니다. 그 약속은 지켜져야 할 것 같고요.

○국토교통부장관 박상우 예.

○김도읍 위원 그다음에 이번에 항공사고조사위원회도 공정하고 객관성을 담보하기 위해서 여러 가지 장치를 마련했다고 보고를 했습니다. 맞습니까?

○국토교통부장관 박상우 저희가 지금 현재 할 수 있는 조치는 했습니다. 했는데, 조금 더 보완할 필요성이 있을 것 같습니다.

○김도읍 위원 참사인 만큼 사고 조사도 철저하게 이루어져야 하겠다라는 말씀을 드립니다.

이제 저희들이 피해자 또 유족 지원체계부터 해 가지고 해야 할 일들이 많습지만 이런 사고가 다시는 발생하지 않아야 된다는 것에 대해서는 이론이 없을 겁니다. 그렇지요? 그렇지요, 장관님?

○국토교통부장관 박상우 예.

○**김도읍 위원** 그래서 지금 민간 전문가로 구성된 항공안전혁신위원회를 구성하고 4월까지는 혁신안을 마련하겠다고 하셨는데요 차질 없이 잘 진행되기를 바랍니다. 여기에서 노정되는 문제들은 또 개선되어야 할 것이고요.

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**김도읍 위원** 제주항공 김이배 사장님, 블라인드라는 커뮤니티에 올라온 글들에 대해서 여러 위원님들께서도 문제 제기를 하셨는데 알고 계시지요?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예, 알고 있습니다, 위원님.

○**김도읍 위원** 여기의 글들이 다 사실입니까? 예컨대 연중 네 차례씩이나 엔진 꺼짐이 발생했다.

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 세 번이었고요 네 번은 아니었습니다.

○**김도읍 위원** 세 번은 적은 숫자입니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 적은 숫자는 아닙니다.

○**김도읍 위원** 세 번이든 네 번이든 그러면 블라인드에 올라온 이러한 운항·정비 관련 된 이 이야기들이 글들이 사실로 보면 된다는 것이겠네요? 몇 가지 글들이 대표적으로 올라와 있잖아요.

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 저희가 디테일하게 설명드리기는 좀 어렵습니다마는 허락하시면 따로 의원실게 설명을 드리는 게 나을 것 같습니다.

○**위원장 맹성규** 왜 따로 합니까?

○**김도읍 위원** 아니요, 따로 할……

○**위원장 맹성규** 김 대표님, 왜 따로 해요? 왜 따로 합니까?

설명하세요. 맞아요, 틀려요?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 저희 판단은 맞는 부분도 있고 다른 부분도 있다고 생각합니다.

○**김도읍 위원** 여러 위원님들께서 지적하셨다시피 운항 또는 정비 관련된 규정을 준수 하지 않은 적발 건수가 제주항공이 유난히 많았다. 맞지요?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예, 그렇습니다.

○**김도읍 위원** 왜 그렇지요? 결국 이 블라인드 글들하고 그러한 사실들하고 일치하지 않습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 과거 행정처분, 과징금 건수 이런 부분들이 있습니다. 그것 제일, 가장 많았던 게 사실입니다. 또 21년에 가장 많았고요. 그래서 여러 대책을 세웠고 22년부터는 조금 과징금 건수가 없었는데, 하여튼 그런 부분이 문제가 아니고 저희는 말씀 주시는 사항들을 따라서 기준은 최소한의 기준인 거고 실제로 그것보다 얼마나 더 잘할 거냐에 대한 방점이 있다고 생각합니다. 그 부분들 뼈아프게 재점검하고 문제점들을 보완하고 강화하도록 그렇게 하겠습니다.

○**김도읍 위원** 그래서 지금 이 사고 조사는 원인은 철저히 객관적이고 공정하게 치밀하게 이루어져서 결과가 최종적으로 나와야 될 겁니다. 그렇지만 지금 현재까지 노정되어 있던 제주항공의 문제 또 여타 항공사의 문제 이 부분들에 대해서는 자성을 하면서 앞으로 어떻게 자체적으로 제도 개선할 것인지 안을 만드셔야 될 겁니다. 동의하십니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예.

○**김도읍 위원** 장관님, 여기에 대해서는 다른 항공사도 마찬가지일 겁니다.

○**국토교통부장관 박상우** 그렇게 하겠습니다.

○**김도읍 위원** 자구책을 일단 먼저, 물론 정부에서 민간 자문위원들, 전문위원들을 중심으로 해서 혁신안을 만드는 것도 만들지만 일선에 있는 항공사들이 어떻게 하면 개선할 것인지 자구책을 만들라고 하십시오.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 위원님 지적 정말 귀담아들겠습니다. 정부만 만드는 대책이 아니고 플레이어들이인 항공사들도 스스로 뭔가 개선하는 노력을 기울이도록 그렇게 유도하고 지도하겠습니다.

○**김도읍 위원** 그렇지요. 그렇게 해 주십시오.

그래서 제가 제발 당부드리는데 항공사든 정부든 이와 같은 저희들이 도저히 용납할 수 없는 참사는 다시는 재발해서는 안 된다, 이번에 박상우 장관 계시면서 다시는 대한민국에 이런 어처구니없는 항공 참사는 일어나지 않을 것이다라는 계기를 잘 만들어 주시길 바랍니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**김도읍 위원** 마치겠습니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

장관님, 제주항공 안전감독관이 몇 명이에요?

유경수 국장, 대답하세요.

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 2명 배정돼 있고요 수시로 보완해서 필요할 때는 더 투입하고 있습니다.

○**위원장 맹성규** 2명 배정돼 있다는 게 그 사람들이 전담이에요?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예, 그렇습니다.

○**위원장 맹성규** 그러면 왜 2명입니까?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 11개 국적사별로 전문 분야 고려해서 배치를 하고 있습니다.

○**위원장 맹성규** 그러면 더 작은 항공사는 1명이에요?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 보통 2명 이상은 배정돼 있고요. 큰 항공사는 3명 정도 배정된 데도 있고 또 특수 분야는 추가 보충되기도 하고 이렇게 하고 있습니다.

○**위원장 맹성규** 대한항공은 몇 명이에요?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 대한항공은 3명 배정돼 있고요 추가적으로 필요한 분야는 또 보강이 됩니다.

○**위원장 맹성규** 어떻게 보강합니까?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 위험물이라든가 객실·운항 관리 이런 분야는 인력이 적기 때문에 점검 항목에 따라서 유연한 스케줄로 배정이 되고 있습니다.

○**위원장 맹성규** 들어가세요.

김 대표님 나와 보세요.

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예, 위원장님.

○**위원장 맹성규** 김 대표님, 아직까지 이게 지금 얼마나 심각한지 잘 파악을 못 하고 계신 것 같은데요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 죄송합니다, 위원장님. 심각하게 받아들이고 있습니다.

○위원장 맹성규 그런데 뭘 따로 보고합니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 설명드릴 시간이 부족할 것 같아서 말씀드렸습니다.

○위원장 맹성규 그러면 그렇게 얘기하면 되지 뭘 뭐가 있는 것처럼 얘기해 가지고 따로 보고한다고 얘기를 하세요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 죄송합니다.

○위원장 맹성규 객관적으로 명확하게 하세요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 알겠습니다.

○위원장 맹성규 그래야 나중에 개선방안 나와도, 할 수 있는 것과 할 수 없는 것을 구분을 하셔야지요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 알겠습니다.

○위원장 맹성규 됐습니다.

다음 전용기 위원님 질의하십시오.

○전용기 위원 경기도 화성정 전용기입니다.

사장님, 앞쪽으로 부탁 좀 드리겠습니다. 앞쪽으로 좀 모시겠습니다.

방금 존경하는 김도읍 위원님께서도 말씀을 해 주셨는데 최근 5년간 항공안전법 위반으로 납부한 과징금 내역에서 제주항공이 1등인 것 이것 세부내역을 좀 봐야겠다라고 해서 협력관한테 요청을 했는데 주지 않았습니다. 그 이유가 무엇이지요? 어떤 내용이 가장 많았습니까, 납부 내역 중에?

○(주)제주항공대표이사 김이배 당연히 제출을 드려야 될 부분이라고 생각합니다.

○전용기 위원 그러면 지금이라도 바로 주시겠습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예.

○전용기 위원 그러면 바로 요청을 드리겠습니다. 지금 방송 보고 계실 거니까요, 우리 직원들께서. 바로 주시면 좋을 것 같습니다.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 문제 없습니다.

○전용기 위원 그리고 대표님께서는 항공 전문가가 아니시지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 항공에 30년 이상 있었습니다.

○전용기 위원 회계 전문가 아니세요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 기획 쪽을 오래했구요.

○전용기 위원 그렇지요? 정비 내용은 잘 모르시겠네요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 일단은 평소에……

○전용기 위원 근본적인 정비 관련된 것은 잘 모르시잖아요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 모르는 부분은 모르고 보고는 계속 받고 있습니다.

○전용기 위원 상식적으로 녹화도 진행이 잘 안 됐다고 하고 여러 가지, 저도 전문가가 아니지만 기본적으로 항공기 결함이 굉장히 많이 보이는 사건 같습니다. 왜냐하면 버드 스트라이크 굉장히 많지 않습니까, 장관님? 굉장히 많고 외국이나 다양한 사례들을 봤을 때에도 이렇게까지 기계가 아무런 대처를 못 할 만큼 문제가 생기지는 않았지 않습니까. 그런데 이 부분은 제가 봤을 때는 정비 불량을 의심하지 않을 수가 없을 것 같습니다.

대표님, 어떻게 생각하세요?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 제가 추측에 의해서 말씀드릴 수는 없을 것 같고 사고 조사 결과를 저희는……

○**전용기 위원** 장관님, 질문 하나만 드리겠습니다.

버드 스트라이크가 일어나면 이렇게 항공기가 무력화되기는 합니까?

○**국토교통부장관 박상우** 버드 스트라이크는 어느 정도 자주인지는 모르지만 드문 일은 아니고 그리고……

○**전용기 위원** 저희가 국토부에 자료 요구를 해 봤더니……

○**국토교통부장관 박상우** 모든 버드 스트라이크가 이렇게 대형 참사로 이어지지는 않습니다.

○**전용기 위원** 그렇지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**전용기 위원** 그런데 이렇게 버드 스트라이크 한 방에 모든 기능이 마비가 되고 심지어 보조동력장치까지, 사실 없는 기종이기는 하나 아무런 대처를 할 수 없는 상황까지 만들어 갔던 것은 저는, 추측에 의해 답변을 못 하시겠다고 말씀하셨습니다 충분히 항공기의 결함을 의심할 수밖에 없습니다. 왜냐? 좀 전에도 위원님들께서 계속 말씀해 주셨지만 사고 여객기가 사고 직전 48시간 동안 13차례 운행했어요. 그게 국내만 왔다 갔다 한 게 아니고 중국도 왔다 갔다, 태국 말레이시아 일본 대만 무안 제주 전부 다 왔다 갔다 했거든요. 그리고 파악된 바에 의하면 공항 체류 시간도 대체로 1시간 내외로 짧았습니다. 도대체 언제 정비합니까?

대표님, 말씀 한번 해 보세요.

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 운항 중에 출발·도착하고 출발할 때까지 점검이 있고요. 그다음에 아까도 말씀이 있었습시다만 48시간마다 하는 점검이 있고요. 그다음에 A Check라는 게 있고……

○**전용기 위원** 그러면 대표님은 48시간 전에 했던 그 정비에서는 문제가 발생을 하지 않았고, 그래서 13차례 운행을 시켰고 공항 체류 시간 1시간 없었고. 공항 체류 시간, 여기 다 비행기 타 봤잖아요. 거기 가면 들어왔다 바로 나가는 경우가 허다합니다. 그런데 13차례를, 이렇게 많이 운행을 하려면 기본적으로 정비할 시간이 거의 없다고 봐도 무방하지 않겠습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 기준은 최저라고 저희가 생각하고 그 이상을 어떻게 할 것인가를 늘 고민……

○**전용기 위원** 그러니까 왜 이런 질의를 드리냐면 조금 전에 항공안전법 위반이 제주항공이 가장 많았고, LCC 운행 시간을 봤더니 제주항공이 다른 항공사에 비해서 30시간 이상 많아요.

그런데 이 사고 여객기도 직전 48시간 동안 13차례 운행했고 국내에만 있었던 것도 아니고 굉장히 먼 거리로, 코타키나발루 가는 데 한 5시간 걸리지 않아요? 갔다가 다시 와야 될 것 아니에요. 이런 것들을 봤을 때 정비할 시간이 있었냐라는 거지요. 그러니까 정비가 대체적으로 불량했고 버드 스트라이크 일어나자마자 모든 것이 무력화됐고 결국은 이 참사를 막을 수 없었다라고밖에 못 보는 겁니다.

저는 항공 지식이 잘 없어서 그런지 모르겠습니다만 항공사에 그래도 30년 있으신

대표님께서 어떻게 보세요?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 항공기 스케줄은 국내선·국제선을 같이 편성을 하게 돼 있고요. 그다음에 저희가 말씀하신 대로 운항 시간이 제일 긴 경로 나오는데요 실제로는 항공사별 비교는 국내선·국제선 비중을 다……

○**전용기 위원** 무슨 말씀인지, 제가 시간이 없어서 모든 시간을 드릴 수는 없는데 빼지 말고 모든 자료를 주셔야 됩니다.

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예, 알겠습니다.

○**전용기 위원** 모든 권한을 국토부나 조사단에 위임을 하셔야 될 거고 단 한 치의 숨김도 없어야 됩니다. 그것이 결국에는 피해자분들의 억울함을 풀 수 있을 것 같습니다. 그렇게 해 주시겠습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 물론입니다, 위원님.

○**전용기 위원** 알겠습니다.

장관님 질문 하나만 드리겠습니다.

콘크리트 둔덕 관련해서 질문을 드리려고 그러는데 그전에 보조동력장치, 아까 앞서서 위원님들 말씀을 많이 해 주셨는데 저는 보조동력장치를 의무화해야 된다고 봅니다. 그러나 당연히 실무적으로 검토해야 될 부분이 있겠지요. 그리고 리스 기간, 여러 가지가 있다고 조금 전에 답변을 주신 것 같은데 보조동력장치는 이 사건 이후로는 저는 당연히 의무화돼야 된다고 보고 있고 만약에 당장에 불가능한 기종에 대해서는 사전에 국민들께 알려야 된다, 고지를 의무화해야 된다고 봅니다. 저는 해당 법안을 준비를 하고 있거든요. 어떻게 보십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 전용기 위원님 말씀이나 아까 위원장님도 비슷한 취지의 지적을 하셨는데 기본적으로 저도 동의합니다. 동의하는데 기술적으로 불가능할 수도 있다는 뜻의 보고를 제가 받은 바가 있어서 그 부분을 한번 따져보도록 하겠다는 말씀……

○**전용기 위원** 그러니까 기술적으로 배선도 꼬이고 여러 가지 말씀을 하신 것을 들었는데 그러나 그렇게 기술적으로 불가능한 부분에 대해서는 고지를 해 줘야 된다는 거예요.

○**국토교통부장관 박상우** 지당하신 지적입니다.

○**전용기 위원** 그러니까 국민들이 알아서 보고 이 위험성에 대해서 판단을 하셔야 될 의무가 생겼다. 이제는 비행기 불안해서 못 타겠다는 국민들이 많아졌습니다. 만약에 이 법안 나오면 전면 검토해 주시길 부탁을 드리겠습니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**전용기 위원** 그리고 하나만 더 드리겠습니다.

콘크리트 둔덕 문제, 국토부에서는 계속 문제없다고 말씀을 하세요. 그런데 국제민간항공기구에서는 이것 끝에 있더라도 오버런 때문에 이렇게 가까이하는 것은 우리 규정에는 맞지 않다, 그러니까 한국 규정을 모르겠다 이런 식으로 나오고 있거든요. 이 부분에 대해서는 사실 국토부도 자유로울 수는 없을 것 같거든요. 너무 가깝게 콘크리트로 만들어 뒀기 때문에 위험성이 가중됐다고 하는 비판에 대해서는 어떻게 보십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 둔덕 관련해서는 제가 위원님 지적하신 취지로 저희 국토부 입장을 정리를 했습니다. 초반에 제가 무안에 내려가 있는 동안에 우리 실장님 중심으로

해서 규정을 엄격하게 문리 해석하는 쪽의 입장으로 해서 언론이나 이런 데서 여러 가지 질타도 받고 했는데요. 그런 규정이 맞고 안 맞고는 제가 볼 때는 크게 중요한 내용이 아니고 중요한 것은 이 위험 지역에, 세이프티존이라는 게 위험이 발생할 수 있는 개연성이 높은 지역이거든요. 그 지역 주변에 위험성을 더 증폭시킬 수 있는 구조물이 있었다는 것은 규정의 내용에 관계없이 잘못된 것이라고 생각을 하고 바로 시정 조치를 하겠다고 지금 말씀을 드렸습니다.

○전용기 위원 이 부분에 대해서만큼은 장관님께서 더 책임지고 해 주셔야 될 거라고 보고 있습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○전용기 위원 많은 어려움이 있을 거라고 보고 있습니다. 그리고 장관님께서 거취 문제도 여러 가지 이야기를 들었는데 끝까지 이 문제만큼은 해결해 주신다고 말씀 주신 부분에 대해서는 감사드린다는 말씀을 드리고 그렇기 때문에 더 장관님께서 이 문제만큼은 정말 실체적 진실을 밝히고 앞으로는 이런 사건사고들이, 우리나라가 사실 항공 규정에 대해서 되게 안일하다는 평가가 있기 때문에 반드시 바로잡아 주실 것을 요청을 드리겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그런 각오로 임하겠습니다.

○전용기 위원 이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

권영진 간사님.

○권영진 위원 장관님 이하 국토부 관련 공무원들 수고 많으십니다.

제가 재난을 대하는 데 한 세 가지 정도 얻은 교훈이 있습니다.

하나는 철저하게 피해자와 유가족 중심으로 생각하고 행동해야 됩니다. 두 번째는 원인이 나오기 전에 먼저 책임을 따지지 말라는 것입니다. 세 번째는 재난을 정치화·정쟁화하지 말라는 것인데요. 179분의 고귀한 생명이 희생되시고 두 분의 부상자도 있는 대형 참사였습니다.

사실은 제가 29일 날 현장에 갈 때는 걱정이 굉장히 많았습니다. 아, 이게 현장 수습을 하는 데 굉장히 어렵고 시간이 많이 걸릴 수도 있겠구나라고 생각했는데 그래도 한 8일 만에 현장 수습이 마무리되고 12일 만에 장례 절차를 마무리한 것은 참 다행이고 또 그 속에서 많은 분들의 수고가 있었다고 저는 생각합니다. 같이 먹고 자면서 박상우 장관님과 백원국 차관님의 헌신적이고 또 진심을 담은 그런 노력을 옆에서 보면서 저도 감명을 받았습니다. 또 여야 위원님들께서도 한마음으로 이번에 같이 나서 주셔서 현장 수습에 도움이 됐다고 저는 생각을 합니다.

앞으로도 많은 과정들이 남았습니다. 현장은 수습됐지만 그 이후의 근본적인 치유를 하기까지는 많은 시간들과 우리들의 노력이 필요합니다. 그때마다 잊지 말아야 될 것은 피해자와 유가족들을 중심으로 생각하고 행동해야 된다, 그 생각 그 원칙을 가지고 가시면 로컬라이저 문제와 같은 초기의 조금의 혼선은 없을 것이라고 생각합니다. 꼭 그렇게 해 주시길 바라고요.

오늘 유가족 대표들께서 일곱 가지를 말씀하셨는데 나머지 많은 부분들은 특위에서 해결해야 될 부분도 있는데요. 우선 국토부장관님과 그리고 제주항공에 조금은 제가 얘기를

듣고 조언도 얻고 또 다짐도 받고 싶은 것이 있습니다.

하나는 사고 조사의 공정성과 투명성, 철저한 진상규명을 요구하셨고 조사 과정에 유가족들이 참여하고 의견 개진할 수 있도록 기회를 부여해 달라는 요구였습니다. 아마 처음에는 사고조사위원회에 유가족들이 추천하는 사람이 들어갈 수 있도록 해 달라 이런 요구도 있었습니다. 그 부분들과 관련해서는 이게 국제적으로 객관성과 공정성을 담보받지 않으면 자칫하다 보면 보상 문제나 이런 문제에 있어서 유가족들에게 불이익이 돌아갈 수도 있다 이런 얘기도 있습니다.

장관님, 이 부분과 관련해서 유가족들이 추천하는 위원들을 조사위원회에 넣고 하는 부분들은 어려운 문제입니까?

○국토교통부장관 박상우 조사위원회가 위원님 아시다시피 조사위원회 본체가 있고 실제적인 기술적인 역할을 하는 조사단으로 구성이 되어 있습니다. 그래서 조사단은 그야말로 자격 있는 기술자를 미리 뽑아 가지고 한미 간의 국제적인 공조에 의해서 현재 조사가 진행되고 있고요. 총 12단계 중에서 지금 4단계까지 이미 진도가 나가 있는 단계에 있습니다. 그래서 거기에는 원초적으로 참여가 불가능하고 유가족이 추천하는 전문가가 사고조사위원회에 들어오거나 그렇지 않으면 특위에서 구성되는, 제 생각에는 전문가 자문위원회 정도에 들어와서 조사단 또는 조사위원회가 보고하는 내용을 자문위원회에서 유가족과 소통하면서 또 일반 국민이나 언론과 소통하면서 전문가들 입장에서 조사단이 조사한 내용에 대해서 객관적이고 전문적인 질문도 하고 또 토론도 하고 하는 과정은 얼마든지 필요하다고 생각이 되고요. 아마 그런 정도로 기능을 좀 디자인할 수 있지 않을까라고 생각을 합니다.

○권영진 위원 국민들과 그리고 유가족들이 신뢰하지 못하면 또 다른 갈등이 생기기 때문에 저는 유가족들이 신뢰할 수 있는 프로세스를 만드는 게 굉장히 중요하겠다는 생각을 하고요. 특위에서도 재발 방지 대책을 만들고 그리고 진상규명 및 재발방지대책 소위원회가 있습니다. 이 소위원회에 전문가위원회를 따로 뒀서 사고조사위원회와 조사단이 조사한 부분들을 다시 한번 설명을 받고 검증하는 그런 과정은 있어야 되겠다라고 생각합니다.

○국토교통부장관 박상우 그렇습니다. ICAO 규정에도 그런 퍼블릭 청문회 절차를 가지도록 돼 있는데 그게 일회성에 그쳐서는 안 될 상황이고요. 제가 보건대는 중간중간에 매듭을 지을 수 있는 단계가 되면, 그냥 유가족이나 일반 시민들을 대상으로 이걸 해도 무슨 내용인지 잘 모르기 때문에 결국 또 전문가들이 음으로 양으로 참여하게 됩니다. 그래서 그러느니 차라리 어차피 특위가 만들어지면 그 특위를 하나의 용광로 같은 장으로 만들어서 거기서 토론도 하고 또 검증도 하고 하는 프로세스를 공개적으로 가지면 깔끔하지 않을까라고 생각을 합니다.

○권영진 위원 알겠습니다. 장관님께서 그 과정에서 너무 지나치게 법규에 얽매이지 마시고 유가족들 편에 서서 이 프로세스가 진행될 수 있도록 정부에서도 협조해 주시기를 부탁말씀을 드리겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 전향적으로 하겠습니다.

○권영진 위원 그리고 지금 또 하나 유가족들이 요청한 것이 긴급생계지원입니다. 사실은 너무나 하루아침에 가장을 잃고 그리고 생계가 막막한 그런 유가족분들이 많은데요.

혹시 지금 현재까지 정부에서 긴급생계지원과 관련해서 또 다른 지원을 해 준 사례들을 소개해 줄 수 있는 게 있습니까?

○국토교통부장관 박상우 우선 정부 차원에서는, 정부라기보다도 사회복지공동모금회에서 성금을 모으기 시작했습니다. 그게 1월 말일까지 성금을 모으는 기간을 정해서 모으는데 1월 말일까지 기다리려고 그러면, 돈은 많이 모아지겠지만 돈이 다 모으려면 시간이 많이 걸리니까 우선 들어온 것으로 해서 지난 1월 10일 희생자 기준으로 사회복지공동모금회에서 300만 원씩 긴급생계지원을 드린 바가 있고요. 이것은 복지부가 주관해서 일을 처리했습니다.

그리고 제가 알기로는 제주항공에서 나중에 발생하게 될 보상·배상금하고 별도로 일종의 위로금 또는 장례비 그런 형태로 희생자당 3000만 원씩 지급하는 절차가 아마 거의 마무리되어 가고 있지 않나 생각을 합니다. 정부 차원에서는 나중에 특위에서 어떤 명목으로 어떤 예산안을 가지고 얼마만큼 위로금을 줄 건지 하는 것은 논의를 좀 해 볼 가치가 있다고 생각합니다.

○권영진 위원 지금 재난 및 안전관리 기본법에 따라서 특별재난지역으로 선포가 됐지 않습니까?

○국토교통부장관 박상우 예.

○권영진 위원 거기도 보면 피해 주민에 대한 구호를 할 수 있도록 돼 있습니다. 세제·금융 지원도 해 줄 수 있도록 우선 현행법에 따라서 지원해 줄 수 있는 부분들이 있으면 좀 급하게라도 지원해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 세금 문제라든지 하는 것들은 즉시즉시 지금 해결해 드리고 있습니다.

○권영진 위원 보다 근본적인 부족한 부분들은 특위 차원에서 특별법을 제정하도록 하겠습니다. 그리고 특별법에 어떠어떠한 것들이 담겨야 실질적인 지원이 되겠다라는 부분들도 정부에서 의견을 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○권영진 위원 그리고 제주항공 김이배 사장님, 잠깐만 나와 주시겠습니까.

사장님께서도 많이 마음도 아프시고 수고도 많으십니다. 사실은 유가족 대표들하고 문진석 간사나 여야 위원들이 많이 얘기를 했습니다. 하는 과정에서 그분들이 오히려 제주항공을 많이 걱정했습니다. 이래서 제주항공 경영이 어려워지면 어떻게 하겠냐 이런 걱정도 하셨고요.

또 하나는 지금 제주항공의 직원들 중에서도 희생되신 분들이 계시잖아요. 그렇지요? 그 가족분들을 오히려 유가족 대표가 찾아서 특별히 위로하고 저희들이 가서 위로 좀 해 달라고 요구하기도 하고 이런 분들입니다. 그러니까 제주항공에서도 이런 유가족들의 마음을 헤아리면서 좀 대책을 세워 주시고 지원해 주시기 바랍니다.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 알겠습니다.

○권영진 위원 지금 항공기사고 대책본부는 설치하셨습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 되어 있습니다.

○권영진 위원 누가 본부장을 맡고 책임자입니까? 사장님께서 본부장이십니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 그렇습니다.

○권영진 위원 사장님께서 책임지시고요. 자꾸 법률적인 걸 따지고 또 이걸 소송으로 끌고 가면 정말 유가족들이 어렵게 됩니다. 아시지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예. 그럴 일은 없습니다, 위원님.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○권영진 위원 그렇게 하지 마시고 너무 법적인 것에 얽매이지 마시고 유가족들이 빨리 이 고통으로부터 조금이라도, 그분들 평생 트라우마 치유가 안 됩니다. 우리가 조금이라도 도와주면 빨리 갈 수가 있습니다. 그런 면에서 제주항공이 자기의 역할을 좀 다해 주실 것을 부탁드립니다.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 유념하겠습니다.

○권영진 위원 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

장관님, 하나 확인할 게 있는데요.

장관님이 권영진 위원님 질의 때 답변하시면서 제주항공에서 3000만 원 돈을 준다고 그랬어요. 그게 선지급금입니까, 아니면 위로금입니까?

○국토교통부장관 박상우 그건 위로금입니다.

○위원장 맹성규 위로금요?

○국토교통부장관 박상우 예. 보상금의 선지급금이 아니고 그와 관계없이 별도의 위로금으로 제가 알고 있습니다.

○위원장 맹성규 김 대표님, 피해자분들이 법적으로 받아야 될 돈 중에 상법에 보면 선지급금을 피해자가 요청하면 주도록 돼 있어요. 그런 성격입니까, 아니면 장관이 얘기하신 위로금 성격입니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 위로금하고 장사시설비용이라는 명목으로 합쳐서 3000만 원씩이 일괄 지급됐습니다.

○위원장 맹성규 그러면 그것은 피해자분들이 받아야 될 법정, 보험회사에서 받아야 할 돈하고는 상관이 없는 거지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 관계없습니다.

○위원장 맹성규 그리고 또 하나, 위로금은 그게 다입니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 거기에 지금 장례비용이 추가로 지급이 됐고 그다음에……

○위원장 맹성규 아니, 그러니까 그게 다냐고요? 항공사에서는 추가로 더 그 이상은 생각하지 않고 그게 다예요?

제가 왜 이 말씀을 드리냐면 권영진 위원님은 법적으로 가지 않도록 잘 처리를 하라고 그랬는데 이게 결국에는 항공사도 재정적인 입장이 있으니까 어차피 소송으로 갈 수밖에 없잖아요. 그걸 아니라 그러시면 안 되지요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 보험사와 함께 배상 절차에서 가족별로 협의를 하게 되는데요. 저희로서는 그 부분이 충분하고 합리적으로 되도록 계속 보험사에 요청을 하게

되는데 만약에 유가족께서 그 부분이 충분하지 않다 이렇게 판단을 하시면 소송을 하실 걸로 생각이 됩니다마는 그런 일이 없도록……

○위원장 맹성규 대표님, 어떻게 그런 일이 없다고 그렇게 장담으로 말씀하십니까. 항공사가 과실이 있으면 법정금으로 주는 15만 SDR 외에 추가로 항공사에서 소송을 통해서 지급하도록 돼 있지 않습니까. 그걸 항공사가 소송을 안 하고 어떻게 지급을 합니까? 명확하게 얘기를 하셔야지요.

○권영진 위원 지급할 수 있습니다. 소송 없이 지급할 수 있어요.

○위원장 맹성규 항공사가 그렇게 여유 있게 할 수가 없습니다.

○권영진 위원 과거에 다 했던 예가 있습니다.

○위원장 맹성규 그것은 다른 내용이에요, 그것은 다른 내용이고.

사장님, 그러니까 명확하게 하셔야 돼요. 여기서 뭘 지급하라 하지 말라 이런 내용이 아니고, 이제 특위가 만들어지면 당연히 유가족 지원책이 논의될 것 아닙니까? 그래서 항공사 입장을 명확하게 하셔야 유가족분들도 그렇고 나중에 순리대로 되는 거지 지금 말씀하신 것처럼 소송 없이 그냥 하겠다 이렇게 단언하시면 안 되는 거예요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 무슨 말씀인지 알겠습니다. 15만 SDR은 무과실 책임으로 저희가 지불하는 거니까요……

○위원장 맹성규 그러니까 당연히 그건 항공사에서 내야 되는 돈이고.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 거기에 플러스가 돼야 되는 부분입니다. 저희가 지불……

○위원장 맹성규 그다음에 추가적으로 유가족들이 안 받아들이면, 항공사가 임의로 해가지고 원하는 걸 다 주시면 소송으로 안 가도 되지만 유가족들이 항공사가 제안하는 돈을, 예를 들어서 보상금을 만족 못 하시거나 아니면 더 필요하다고 생각을 하면 소송으로 갈 수밖에 없는 거예요. 그것 명확하게 하셔야 됩니다, 특위에서도.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 그것은 아픔이 없도록 저희가 노력하는 것이 책임이라고 생각합니다.

○위원장 맹성규 들어가세요.

문진석 위원님.

○문진석 위원 저는 이번 항공 참사 원인의 저변에 깔려 있는 것은 부주의와 혹사가 아닌가 이렇게 생각을 합니다. 부주의라고 하면 왜 그 위치에 그런 방식의 로컬라이저가 설치되었는지, 장관께서 충분히 국토부가 잘못됐다 이렇게 얘기를 하셨기 때문에 그 책임 문제를 더 이상 얘기하지는 않겠지만.

장관님, 어쨌든 현장에서 확인한 바에 의하면 로컬라이저가 피해를 키운 건 사실이잖아요?

○국토교통부장관 박상우 그럴 개연성이 굉장히 높습니다.

○문진석 위원 왜냐하면 그동안 동체착륙이 상업기가 78건 그다음에 군용기까지 포함하면 321건이 있었는데 사망 사고가 난 게 딱 1건 있었어요. 우리나라 김포공항에서 80년에 15명이 사망하는 사고가 있었는데 그 외에는 좀 다치거나 이런 사고는 있었지만 이번처럼 이렇게 대거 사망 사고를 일으킨 사고는 없었어요, 동체착륙을 했음에도 불구하고. 실제로 현장 가서 보면 느낄 수 있어요.

그다음에 이게 동체착륙했어도 로컬라이저가 그런 방식이 아니고 타고 올라갔으면 비행기가 계속 갔겠지요. 그래서 어딘가 논을 넘고 밭을 넘고, 그다음에 저수지가 있더라고요. 그러면 저수지까지 갔을 거라고 저는 예상을 하는데. 사실은 이렇게 사고를 키운 게 저는 로컬라이저다 이렇게 생각하는데 장관님도 일정 부분 동의하시는 거잖아요. 동의 못 합니까, 책임 문제가 있기 때문에?

○국토교통부장관 박상우 아닙니다. 그건 누구나 상식적으로 생각할 수 있는……

○문진석 위원 상식에 입각해서 질문을 드리는 거예요.

한 가지 더 궁금한 건 뭐냐면요 도대체 누가 이런 방식으로 축조를 하자고 했는지 저는 그게 되게 궁금해요. 아까 비용 얘기도 하셨는데 예산이라는 측면에서 봐도 이렇게 축조하는 것이 훨씬 돈이 많이 들어가는 일이거든요. 지금 인천공항에 설치된 방식으로 하면 비용이 훨씬 안 들어가요.

그런데 왜 이것을 교각을 세우고 흙을 채우고 또 거기에 상판을 얹고 이런 방식으로 했는지 도저히 이해가 안 되는 거예요, 도저히. 상식적으로 이해가 안 돼요. 그래서 반드시 이것 왜 이렇게 했는지를 국토부 차원에서 조사해서 밝혀서 좀 보고해 주시지요. 국민들이 궁금해합니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○문진석 위원 그다음에 혹사에 대해서.

김이배 사장님, 잠깐만 앞으로 나와 주십시오.

비행기가 이틀 48시간 동안에 공중에 한 38시간 정도 떠 있는 것 같아요. 이렇게 운행하는 게 일반적입니까? 사고 비행기가 48시간 동안에 13회 출항을 하면서, 제가 계산을 해 보니까 하늘에 한 38시간 정도 떠 있었던 것 같아요. 보통 이렇게 운영하는 게 맞습니까? 얘기해 보세요. 맞아요? 일반적인 일입니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 타사 상황을 저희가 판단을 못 했는데요. 그래서 저희도 유사한, 30일·31일에 한번 점검을 해 봤는데요. 사실은 저희 그 항공기보다 더 많게 19회·17회도 있는 것으로 자료가 돼 있는 걸 보면……

○문진석 위원 아니, 그러니까 그게 일반적이냐고 제가 여쭙봤잖아요. 일반적이냐는 얘기예요. 일반적이지 않지요? 저는 상식적이지 않다고 봐요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 위원님, 국내선의 경우……

○문진석 위원 비행기를 그렇게 혹사시키면 당연히 조종사도 혹사시켜야 되겠지요. 그렇지요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 조종사는 명확하게 법적 근무시간이 있기 때문에요.

○문진석 위원 조종사도 혹사시켜야 되고 조종사가 혹사되면 당연히 정비사도 혹사하겠지요. 정비사들이 13시간, 14시간씩 일을 한다는 것 아니에요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 스케줄 근무가 돼 있습니다.

○문진석 위원 항공사가 돈만 벌면 다가 아니에요. 승객들의 안전을 추구하면서 수입을 올릴 수 있어야 되는데 비행기 하나 가지고 이렇게 혹사시키고 모든 종사하는 사람들을 혹사시키면 오래가지 않습니다. 이런 대형사고 한 번씩 터지면 배보다 배꼽이 커지잖아요. 하여튼 이런 방식으로 항공사를 운영하는 것은 저는 더 이상 항공사 회사 측면에서도 바람직하지 않고 국민들 측면에서도 바람직하지 않아요, 승객 입장에서도.

장관님께서 제주항공뿐만이 아니고 전체 항공사를 좀, 정말 운행 기준에 맞는지 과도한 운행은 없는지 이런 걸 점검하고 지도해서 관리 감독 강화하고 또 실태를 조사해서 보고 좀 해 주시기 바랍니다. 그렇게 해 주시겠습니까?

○국토교통부장관 박상우 예. 아까도 답변을 드렸습시다마는 무리한 운행이 발생하지 않도록 지금 현재 시행하고 있는 정비에 관한 규제를 강화한다든지 혹은 비행사의 근무 시간에 대한 규제를 강화한다든지 하는 조치와 함께 또 가능하면 국회에서 관련 법령을 놓고 직접적으로 비행기당 몇 시간 이상 못 뜨게 한다든지 하는 그런 직접 규제하는 방안도 같이 한번 논의를 해 봤으면 하는 그런 생각입니다.

○문진석 위원 조사위원회도 두 분이 지금……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

사퇴하셨지요, 상임위원장하고 상임위원?

○국토교통부장관 박상우 예, 한 분 직무배제가 된 상황입니다.

○문진석 위원 배제됐지요. 그러면 빨리 다 완성해야 되는 것 아닙니까, 조사위원회?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○문진석 위원 조사위원회를 하루빨리 완성해서 조사에 차질이 없도록, 지금 몇 단계 정도 조사하고 있습니까?

○국토교통부장관 박상우 조사는 전체 12단계 중에 4단계 조사를 하고 있습니다.

○문진석 위원 아직 4단계입니까?

○국토교통부장관 박상우 아직이 아니고 그 정도면 상당히 정상 속도로 가는……

○문진석 위원 아니 10일 전에도 4단계였는데, 지금 12단계라고 하는데 저는 한 6단계 7단계로 예측을 했는데 4단계에 머물러 있단 애긴가요?

○국토교통부장관 박상우 아닙니다. 그렇게 빨리 가는 것 같지는 않습니다. 만약에 필요하시면 추가질문시간에 더 구체적인 조사 프로세스에 대해 답변을 드리겠습니다.

○문진석 위원 알겠습니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

추가질의하실 분이 열한 분이시거든요. 그러면 한 45분 정도 소요될 것으로 판단되는데, 지금 회의를 속개한 지 2시간 40분이 지났습니다.

그래서 잠시 회의를 정회하도록 하겠습니다. 17시 25분에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(17시10분 회의중지)

(17시23분 계속개의)

○위원장 맹성규 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하겠습니다.

김은혜 위원님 보충질의해 주십시오.

보충질의시간은 3분입니다. 이제는 시간을 칼같이 하겠습니다.

○김은혜 위원 사실 12월 29일에 견디기 힘든 순간이 모두에게 닥쳤을 때 박상우 장관님

백원국 차관님 그리고 보이지 않는 곳에서 많은 정부부처 관계자분들과 하루가 다르게 복도를 채워 주신 수천 명의 자원봉사자 여러분들께 비극 속에서도 위로하고 감사할 수 있는 기회를 마련해 주셔서 고맙다고 인사를 전합니다.

장관님, 이제 절대 사고가 일어나지 말아야 하지만 마지막 4분의 음성기록이 없기 때문에 지금 재발 방지를 위한 조종석 내부의 상황을 저희가 파악하기가 상당히 힘들고 유추할 수밖에 없는 단계에 이른 것 같습니다.

(영상자료를 보며)

특히 B737-800 항공기를 보면 101대 중에 56대가 보조배터리가 없더라고요, 비상전력을 가동하기 위한. 그런데 이게 그 조항이 문제가 있는 것 같아요. 왜냐하면 보조배터리를 장착하려면 2018년 1월 이후에 개별 감항증명을 받아야 되는데 이게 이런 난점이 있어요.

2018년 이전에 다른 나라에서 이미 운항을 하면서 감항증명을 받았다면 보조배터리 장착 의무 대상이 아닌 거지요. 따라서 지금 상당수의 LCC, 특히 이 사고 기종의 경우에는 전체 101대 중에 무려 13대 이상이 평균 기령 20년 이상을 갖고 있는 노후 항공기입니다. 그러면 2018년 이전에 만들어져서 감항증명을 받은 중고 항공기가 국내에 계속해서 들어온다면 이 항공기들은 10년이 지나든 20년이 지나든 보조배터리 부착 대상이 아닌 거예요. 노후 항공기일수록 이런 보조배터리 부착과 비상전력을 통한 기록 확보가 필요한데.

따라서 저는 이게 ICAO 규정에 맞춘 거라고 하지만 몸예다 옷을 맞춘 게 아니라 옷예다 몸을 맞춘 격이라고 생각을 합니다. 그래서 사고 진상규명과 국민 신뢰를 회복하기 위해서는 모든 항공기에 보조배터리 장착을 의무화하도록 국토부가 고시를 고치거나 ICAO 기준보다 더 발 빠르게 대처하는 결단이 필요하다고 생각을 합니다. 이에 대해서 어떻게 판단하시는지요?

○국토교통부장관 박상우 아까 여러 위원님들께서 비슷한 취지의 질의를 주셨습니다. 전향적으로 생각을 하고 검토를 하도록 하겠습니다.

○김은혜 위원 알겠습니다.

감사합니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

안태준 위원님.

○안태준 위원 항공정책실장님, 잠깐만 앞으로 나와 주실래요?

제가 과문한 탓에 우문을 하는 것을 양해해 주시기 바랍니다.

실장님, 아까 한준호 위원님하고 질의응답 과정에서 제가 헛갈리는 답변을 하셨는데, 지금 이 항공기 보잉 737에 APU가 있습니까, 없습니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 보조배터리 말씀하시는……

○안태준 위원 아까 APU(비상전원장치) 얘기를 하셨잖아요. 있는 것처럼 얘기를 하셨거든요?

○위원장 맹성규 누구 아는 사람 답변하세요.

○국토교통부항공정책실장 주종완 APU는 있고요 CVR을 돌리기 위한 보조배터리가 없다고 아까 말씀드렸던 것 같습니다.

○손명수 위원 그거는 RIPS야, RIPS.

○안태준 위원 그걸 RIPS라 그런다고요?

죄송합니다.

그런데 분명히 아까 한준호 위원님이 얘기하실 때 마지막에 ‘그것도 작동하지 못할 정도로 무슨 상황인지 모르겠다’ 이렇게 말씀을 하셨었거든요.

그래서 제가 왜 이 얘기를 하나면 59분에 메이데이를 외치고 나서부터 9시 3분까지 4분간의 기록이 둘 다 없다고 지금 얘기를 하고 있고 또 기사에 보면 왼쪽 날개가 CVR 이다 FDR이다 이런 식으로 서로 헷갈리게 나와 있기는 한데 그게 지금 중요한 건 아닌 것 같고, 동시에 이렇게 없어지기가 쉽지 않은 거라는 것은 다 똑같이 얘기는 하시고.

그러면 기내방송은 가능합니까, 전원이 안 들어오면?

○국토교통부항공정책실장 주종완 전원이 다 셧다운됐을 때 아마 기내방송도 안 되는 걸로 알고 있습니다.

○안태준 위원 제가 왜 이 얘기를 하나면 처음 언론보도에 어떤 게 나왔냐면 카톡이, 학생 글이 나왔습니다. ‘지금 새가 날개에 켜대’ 이런 카톡 글이 나왔었는데요 그 시간이 9시 1분입니다. 그런데 안에 있는 승객들이 기내방송을 통하지 않고 그 내용을 그 긴박한 상황에 알 수 있나요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 기내 상황에 대해서는 제가 잘 알지를 못하고 있습니다.

○안태준 위원 그렇기 때문에 드리는 말씀입니다, 제가 도저히 이해가 안 가서. 아까 그것까지는 이해를 하겠어요. 메이데이 메이데이, 전원이 없는데 교신이 되는 건지 그것도 잘 모르겠습니다. 교신이 다 된다면서요, 그것은 배터리가 있어서.

그런데 또 아까 어떤 말씀을 하셨냐 하면 CVR은 전원이 끊겨도 10분 정도는 작동을 한다고 말씀을 하셨어요. 그런데 보조배터리가 없는 기종이라고 지금 얘기를 하시는 거잖아요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 예.

○안태준 위원 그런데 어쨌거나 이렇게 끊겼는데 승객들이 그 상황을 알고 여러 승객들이 그 얘기를, ‘전화를 하래’ 해서 전화를 했는데 안 된다는 승객도 있었고 ‘날개에 새가 켜대’ 이런 승객도 있었어요. 그래서 제가 그것 궁금해서 물어보는 거예요.

제가 워낙 과묵한 탓에 우문하는 것은 좀 양해해 주시고.

이건 정말 잘 판단을 해야 되겠다. 4분이 느닷없이 없어졌다고 그렇게 조사 결과가 나왔다 그래서 정말……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그렇게 꼭 믿어야 하는 것인지도 잘 모르겠습니다. 그것에 대해서 정확히 좀 잘 살펴 주셨으면 하는 바람에 이런 질문을 드리는 겁니다.

○국토교통부항공정책실장 주종완 사고조사위원회에서 아마 객관적이고 과학적으로 공정하게 조사를 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○**위원장 맹성규** 유경수 국장님 나와 보세요. 그 질문 내용이, 실장님도 거기 잠깐만 계세요.

안태준 위원님 질문 내용은……

○**안태준 위원** 아까 국장님이 말씀하셨구나.

○**위원장 맹성규** 안태준 위원님 질문 내용은 이거잖아요. 4분 동안 기록이 멸실이 됐는데 이것은 동력장치 내지는, 그러니까 어떤 이유에든지 멸실이 됐어요. 그런데 그 기간 동안에 방송을 통해서 승객들은 엔진에 새가 들어가서 엔진이 다 꺼졌다 하는 것을 알게 됐고 그걸 알아서 자기 개인 카톡에 다 올리게 됐는데 그걸 알게 되려면 최소한 기내방송은 해야 되는 거고 기내방송을 할 정도면 이게 지금 동력장치가 없어서 기록이 멸실이 됐다는 설명이 안 된다 그 말씀을 하는 건데 그것 설명할 수 있어요?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 아까 기종마다 조금 차이가 있다고 말씀드렸는데요. 기본적으로 동력원이 엔진 2개에서 공급받고 2개를 못 쓰면 보조동력장치 APU라는 것을 이용하고요. 그다음에 APU가 없으면 그 상황에서는 FDR은 중단되고 CVR도 중단되는데 CVR의 경우는 RIPS라는 보조배터리를 단 기종은 한 10분 정도 저장이 더 된다는 거고요.

그다음에 거기에 추가해서 좀 혼선이 있는 것은, 그러면 관제 교신은 그 이후에 몇 분 더 진행이 됐거든요. 그건 왜 가능했냐 그러면 관제 교신하는 항공기 내 배터리가 또 다른 계통이 있습니다. 그래서 그 관제 교신 배터리는 좀 더 오래 켜고요. 그다음에 방금 말씀하신 기내방송 배터리는 또 다른 계통이 있기 때문에 그게 작동됐는지 안 됐는지는 사조위에서 규명을 해야 되고.

○**안태준 위원** 그걸 다 다른 계통으로 쓴다고요?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예, 그게 조금씩 다르기 때문에 그 당시의 상황에서 혹시 기내방송이 있었을 수도 있고 또는 객실 승무원이 그 상황을 알고 구두로 기내 승객에게 안내했을 수도 있고 여러 가지 상황이 있습니다.

○**위원장 맹성규** 알 수 있다는 거잖아요?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예, 그렇지요.

○**국토교통부장관 박상우** 위원장님, 이 건은 사후조사와 관계없이 사고 기종의 전력계통에, 지금 처음부터 계속 이야기하는 것은 블랙박스의 전원에 대해서 이야기를 하는 거고 그 외에 거기에 불 켜고 방송하고 하는 것은 제가 가진 상식으로는 다른 배터리 켜를 것 같아요. 블랙박스만 그 엔진에서 나온 것을 쓰고 보조배터리를 다는 거지. 그래서 그 것은 확인해서……

○**위원장 맹성규** 예, 알겠습니다.

○**국토교통부장관 박상우** 확인해서 자료로 같음하도록 하겠습니다. 그것은 사고 내용하고 관계없이 일반적인 제원이기 때문에.

○**위원장 맹성규** 예, 그렇지요.

그러니까 승객들이 엔진이 꺼져 있는 시간에 한 4분 동안에 상황을 전체적으로 인지하고 본인들이 하여간 카톡을 통해서 어떻게든 의사표시를 해 보려고 한 것이 지금 남아있으니까 그게 어떻게 됐는지 설명만 해 주면 되지요. 지금 유 국장님이 얘기하신 것처럼 보조배터리가 있으면 아무 문제가 없는 거고 구두로 얘기했을 수도 있는 거고. 그것

은 나중에 확인이 되면 따로 한번 안 위원님한테 얘기를 좀 해 주세요.

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예, 알겠습니다.

○위원장 맹성규 다음, 윤종오 위원님.

○윤종오 위원 장관님, 사고 조사 과정의 공정성이나 투명성 신뢰성이 담보될 수 있는 유가족과의 소통창구가 필요하다, 많은 이런 위원님들이 지적하셨는데……

○국토교통부장관 박상우 예, 아까 여러 차례 말씀을 드렸습시다마는……

○윤종오 위원 좀 구체적으로 창구를 만들어서 해 주시기를 부탁드립니다.

○국토교통부장관 박상우 예.

○윤종오 위원 그리고 ICAO 규정에 로컬라이저뿐만 아니라 안전과 관련된 다양한 규정들이 있을 것 아닙니까. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○윤종오 위원 이것을 국내에 어느 정도 적용하고 있는지 이 부분들을 나중에 자료로 분야별로 제출해 주시기를 부탁드립니다.

○국토교통부장관 박상우 예.

○윤종오 위원 아시아나 사장님 어디 계십니까?

제주항공이 지연율도 높은데 특히 정비로 인한 지연율이 다른 항공사에 비해서 매우 높습니다. 국토부에서 제출한 자료를 제가 분석을 했는데요. 2023년도, 2024년도 11월까지 정비로 인한 지연율이 제주항공 국내편이 다른 대한항공에 비해 가치고 무려 4배 정도 높습니다.

(영상자료를 보며)

저기 수치 나오니까? 저 맨 아래쪽에서 두 번째, 제주항공 1.111 되어 있지요? 지금 대한항공 국내편이나 아시아나 이런 것에 비해서 너무 높습니다. 그렇지요? 이렇게 유독 제주항공이 높은 이유가 뭔지 한번 말씀해 보세요.

○(주)제주항공대표이사 김이배 이 부분 작년에도 다른 의원님실에 설명을 드린 적이 있습니다. 지금 항공사들이 지연 분류를 할 때, 다양한 지연 원인이 있는데요 코드 분류를 하게 돼 있고 항공사별로 코드를 분류할 때 일관성이 없어서 지금은 일관성 있게 조정 작업을 하는 것으로 알고 있습니다.

당시 저희는 예를 들면 항공기가 정비에 걸렸을 때 다른 항공기로 교체해서 운행을 하는데요. 교체하면서 원래 있던 항공편도 지연이 되는데 저희는 그것을 정비 사유로 분류하고 있고 일부 항공사는 지연 연결로……

○윤종오 위원 좋습니다. 지금 분류 방법에 차이가 있다?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 그것이 당시……

○윤종오 위원 그런 거예요?

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 그렇게 해명을 드린 바 있습니다.

○윤종오 위원 그러면 이것 말이 안 되지요. 지금 국토부에서 이것을 분류할 때 항공사별로 사유를 달리 분류한다는 게 말이 안 되고, 그 부분이 맞는지 아닌지는 다시 확인을 해 봐야 될 것 같고요.

제가 봤을 때는 이렇게 높은 지연율은, 늘 쫓기듯이 정비한다는 것이지요. 왜? 수익률에 급급해서 수익을 극대화시키려고. 그래서 항공기 혹사시키고, 오늘 여러 위원님들께서

지적하셨잖아요. 나는 이게 역수로 근본적인 사고 원인이라고 생각해요, 둔덕도 문제겠지 만.

이 부분 국토부에서도, 같은 내용인데 분류를 다르게 한다는 것은 말이 안 되는 이야 기고요. 하여튼 이것 이번 사고를 계기로 아시아나항공은 좀 자성하셔야 됩니다.

○(주)제주항공대표이사 김이배 예, 알겠습니다.

○윤종오 위원 이상입니다.

○국토교통부장관 박상우 제주항공입니다.

○윤종오 위원 예, 제주항공. 좀 수정해 주세요.

○위원장 맹성규 김정재 위원님 질의해 주십시오.

○김정재 위원 포항 북구 김정재 위원입니다.

장관님, 저는 포항경주공항 안전성에 대해서 한번 질의드리도록 하겠습니다.

(영상자료를 보며)

지금 오전 내내 콘크리트 둔덕에 대해서, 이번에 직접적인 원인은 아닐지라 하더라도 여기에 대한 우려와 의심이 많이 가는 것은 사실입니다. 포항공항도 보면 표에서 보시는 바와 같이 콘크리트 둔덕으로 되어 있습니다. 콘크리트 둔덕으로 되어 있고요. 아까 장관님께서 지금 17개 공항에 대해서 이 부분은 즉시 개선을 하시겠다고 말씀을 하셨는데 그 때 개선이라고 그런 것은 첫 번째는 그것을 부서지기 쉬운 형태로 하고 또는 지하로 다 넣겠다라는 그런 뜻이지요?

○국토교통부장관 박상우 일단 최대한 종단구역을 확보하는 작업하고 또 그것을 연성 재질로 교체……

○김정재 위원 연성 재질을 하시겠다는 건데 이걸 즉각적으로 해 주시겠다는 거지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○김정재 위원 포항경주공항도 즉각 해 주시기를 바라고요.

또 특히나 포항은 왜 문제가 되냐면 99년에 동일한 사고가 났었습니다. 그때도 로컬라이저가 설치된 둔덕하고 충돌사고가 있었어요. 대한항공인데요 156명 중에 19명이 중상을 당하고 134명이 경상을 입은 이런 동일한 사고가 한 번 났었습니다. 그랬었는데 아마 이 당시에는 로컬라이저 이런 게 크게 이슈가 안 됐던 것 같습니다. 그래서 아마 다시 또 설치를 했었는데, 저는 이때라도 다시 설치했다면 연성 재질로 했었어야 된다. 그게 기준에 맞는 거니까요. 그러니까 아까 이게 인클루딩, 업투 이런 논쟁도 있던데 지금 문제는 기준에 맞춰서 하라는 거예요. 기준이 왜 있겠습니까? 지키라고 있는 것 아니겠습니까? 그걸 다시 한번 말씀을 드리고 싶고요.

두 번째 말씀드리면 포항공항은 지금 표에 보시는 바와 같이, 포항공항 모양을 보면요 원래 위엣것은 설치기준에 의한 겁니다. 착륙대가 60m고요. 그로부터 종단안전구역이 의무적으로 반드시 90은 돼야 되고, 권고사항이 240입니다. 그것 토털 300m인데요 포항경주공항은 종단안전구역이 의무적인 90보다 2m 높은 92입니다. 너무너무 짧지요. 이게 짧은 이유를 혹시 아시나요? 지금 정부 설명은 아마 처음에 군공항 목적으로 설계됐기 때 문이다 그러는데, 저는 지금 여기 활주로 확장 공사를 해야 된다고 생각을 하는데 쉽지 않을 겁니다.

쉽지 않다면 또 어떤 제안을 드리고 싶냐면 아까 오전 질의에 또 어떤 위원님이 말씀

을 하셨는데 지금 여기 비행장시설 설치기준을 보면 21조 2항 3번에 이렇게 나옵니다. 240m 또는 제동시스템이 설치된 경우에는 감소된 길이가 가능하다. 제동시스템을 설치하라는 거지요. EMAS입니다. 아까 EMAS도 적극적으로 설치를 하시겠다고 했는데 이 비용이 만만치 않을 거라고 저는 봅니다.

지금 포항의 공항 적자가요 1년에 132억입니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그런데 또 이런 시설까지 한다는 게 쉽지는 않을 거예요. 지금 이 종단안전구역을 늘리기에다 굉장히 무리입니다. 왜냐하면 조금만 지나면 민가가 있고 이러니까 힘들 거예요. 그러니까 답이 안 나오는 거예요, 답이. 그러면 제동시스템 EMAS를 해라, 이것도 예산이 만만치 않게 드는 겁니다.

그래서 포항도 적자 때문에 공항을 아주 오랫동안 문을 닫았다가 다시 또 재개를 했어요. 공항이 적자 문제가 굉장히 심각한데, 저는 오전에도 말씀드렸지만 근본적으로는 지나치게 무분별하게 많이 지어진 공항이 문제라고 봅니다. 우리 의원들도 자성을 좀 해야 되겠고요 국토부도 자성을 해야 됩니다.

그래서 기왕 지어진 비행장을 헐다운시킬 수는 없고 이걸 어떻게 합리적으로 운영할 것인가. 앞으로 KTX나 다른 교통시스템이 더 좋아질 텐데 과연 비행기가 여객기와 경쟁력이 있느냐 이것도 살펴봐야 될 것 같고요. 지금 이런 시설물을 어떻게 보강을 해야겠다고 그러면 결국은 예산 문제와 또 직결이 되고 또 지금 다른 더 큰 문제도 논하지 않을 수가 없습니다.

그래서 저는 이런 문제를 포함해서 당장 제 지역구인 포항경주공항만 해 달라고 고집은 하지 않겠습니다만 지금 92m면 너무 짧아요. 지금 다 200m가 넘거든요. 사천하고 포항인데 100m도 안 되는 것은 포항뿐입니다. 저도 이것을 알고부터는 이제 비행기를 못 탈 것 같아요. 늘 비행기를 탔었는데 이번에 이 사실을 알고는 불안해서 못 타겠습니다. 그래서 EMAS로 어떻게 할 수 있는지 가능성을 한번 살펴보고 보고를 해 주셨으면 좋겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다. 아까 말씀드린 7개 공항에 대해서는 최적의 대안을 찾아 가지고 빠른 시간 내에 조치하도록 하겠습니다.

○김정재 위원 이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

손명수 위원님.

○손명수 위원 장관님 고생 많으시고요.

사고 원인 조사는 앞으로 상당한 시간이 걸릴 거고 많은 과정이 필요한데 지금 뒤의 직원들을 포함해서 한 가지 당부드리고 싶은 것은, 중요한 것이 공개할 수 있는 것은 투명하게 공개를 하고 전문가의 조사가 끝나기 전에 추정이나 이런 걸로 공개하기 어려운 것은 분명하게 공개하기 어렵다 이걸 좀 명확하게 구분을 해서 할 필요가 있을 것 같습니다, 혼선을 방지하기 위해서.

저희가 앞으로 국회 특위에서도 진상규명에 노력을 하겠지만 전문가의 영역이 있고 저희가 도와드릴 부분이 있고 또 챙겨야 될 부분이 있을 텐데 그런 원칙을 잘 가지고 했으면 좋겠습니다.

○국토교통부장관 박상우 예.

○손명수 위원 시간이 없어서요.

그리고 사고 원인 조사 또 유가족 지원 당연히 너무 중요한 일인데 그에 못지않게 중요한 일이 재발 방지입니다. 재발 방지에서 지금 우리가 많은 공감을 이룬 규정과 관계 없이 또 규정을 보더라도 고쳐야 될 그런 로컬라이저 하부구조 문제라든가 재질 형상 문제는 당장 즉시 하기로 하셨으니까 하시고요.

또 한 가지 중요한 문제가 LCC 포비아 문제인데, 슬라이드 좀 띄워 주세요.

(영상자료를 보며)

지금 이 제주항공 여객기 참사 이후로 LCC 포비아가 엄청나게 번지고 있고.

다음 슬라이드 좀 보여 주세요.

지금 도하 여러 언론에 보도가 되고 있습니다마는, 지금 많은 여행 취소가 이루어지고 있고 이게 이제 우리 LCC 전체의 위기로 연결될 수도 있거든요.

다음 슬라이드 좀 보여 주세요.

우리 위원장님이 여러 번 말씀하셨지만 지금 LCC가 차지하는 비중이 약 35% 정도 됩니다. 그런데 이게 전 세계 항공사 비중으로 보면 우리나라가 유독 좀 높아요. 전 세계적으로 보면 한 15.8%인데 우리나라는 35% 정도니까 이례적으로 상당히 높다 그런 부분이 있습니다.

그런데 결국 이 안전성 문제는 운항률 그리고 정비사의 확보율 이 두 가지가 중요한 팩터인데 여러 위원님들이 지적하셨지만 지금 제주항공이 유독 운항률이 높습니다. 아주 특이할 정도로 높습니다.

2017년, 18년 정도로 기억이 되는데 그때 A 항공사가 굉장히 잦은 사고가 있었습니다. 인명사고는 아니었지만 지연을 포함하여 각종 정비사고가 빈발한 적이 있었습니다. 지금 진현환 차관님이 그때 국장이셨나 아마 그럴 것 같은데.

○국토교통부제1차관 진현환 예, 항공정책관이었습니다.

○손명수 위원 그때 기억이 나실 텐데.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....
(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그래서 한 조치가 뭐냐면, 자료를 분석해 봤더니 그때 A 항공사가 유독 운항률이 높았어요. 그래서 그것을 분석을 해 가지고 협의를 해서 이것을 객관적으로 봤을 때 수치가 이렇게 나오니 이 사고를 줄이기 위해서 할 수 있는 조치가 뭐냐. 그래서 10% 운항 감축을 했습니다. 그랬더니 거짓말처럼 사고가 없어졌어요. 그런 사례가 있습니다.

그래서 아까 정비사 확보율도 12명이나 7.5명이나 등등 있지만 이것은 규정에 맞다 안 맞다 이렇게 논란을 해 봐야 의미도 없고 객관적인 수치가, 특정 항공사가 지나치게 운항률이 높으면 아무래도 위험도가 높아질 수밖에 없거든요.

그런데 운항률이 높은 이유는 결국 돈을 벌기 위한 건데 그 돈 좀 더 많이 벌려고 하

다가 이렇게 대형사고가 나는 순간 끝이잖아요. 그때도 똑같은 논리로 A 항공사하고 얘기가 됐고 이 항공사가 운항본부가 있고 경영본부가 있고 정비본부가 있는데 정비본부가 약하더라구요. 그래서 수익을 올려야 되는 경영본부나 운항본부의 논리가 세고 더 입김이 세고 정비본부는 거기에 끌려갈 수밖에 없고, 그러다 보니까 항상 결과적으로 이렇게 무리한 운항이 발생하고 그러다가 보면 이런 사고가 발생하고 그런 위험성이 항상 있습니다.

지금 제가 드리고 싶은 말씀은 그때도, 진현환 차관이 기억을 하실 텐데 이것은 국토부에서 좀 중심을 잡고 당장 조치를 해야 됩니다. 이것을 분석하고 몇 달 비교해 보고 이렇게 할 시간이 없어요, 지금 이 LCC 포비아가 이렇게 번지고 있고 그런데. 제가 보기에는 이것은 즉시 항공사하고도 협의를 해서 가지고 대책을 내는 것이 LCC 전체 앞으로의 경영이나 항공산업을 위해서도 필요한 조치다 저는 그런 생각이 듭니다.

그래서 한번 살펴보고 그때 당시에 국토부에서 했던 조치도 한번 참고로 살펴보고 필요하다면 바로 즉시 조치를 하실 필요가 있다고 생각합니다.

○**국토교통부장관 박상우** 존경하는 손명수 위원님 두 가지 지적 사항 주셨는데요. 하나는 우선 조사 결과를 수시로 공개를, 오픈을 하면 여러 가지 억측을 방지할 수 있는 장점이 있다고 말씀하셔서 저도 견해를 같이합니다.

그런데 저희가 직접 하는 게 아니고 아까 누누이 말씀드리지만 사고조사위원회, 사고조사단에서 하는 거라서 저희가 좀 요청을 드리려고 그러합니다. 귀하들께서 평소에 하시던 그런 프로세스가 있지만 지금은 전 국민의 관심 사항이고 또 엄청나게 많은 인명 희생을 당했고 또 이게 아까 말씀드린 다른 연관 산업에 미치는 영향도 많기 때문에 종전에 해 오던 프로세스와 좀 다르게 중간중간에 매듭을 지어서 발표할 수 있는 내용들은 발표를 좀 자주 해 주십시오라고 요청을 드리려고 그러는데 어느 정도 가능할지는 모르겠습니다. 협의를 해 보려 그러합니다.

두 번째, LCC 포비아 분야는 아까 김도읍 위원님도 비슷한 질의를 주셨는데요. 사실은 자칫 공멸의 길로 갈 수 있기 때문에 정부 차원의 안전 혁신 대책에 덧붙여서 그와 별개로 업계 스스로 자율, 무슨 노력이라든지 이런 노력도 하는 모양새도 같이 필요하다고 생각을 합니다. 그래서 그렇게 지도도 하고 해 나가도록 하겠습니다.

○**손명수 위원** 혁신 방안이 나오기 전에 LCC 항공사들 스스로 국토부가 중심이 되어서 회의를 해서 가지고 빨리 조치를 하셔야 돼요.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그러니까요. 혁신 방안 나오기 전에 나오면 더 좋고요. 어쨌든 정부가 강제로 규제를 강화한다 이렇게 하는 모양새보다는 자율적으로, 아까 말씀하신 운항 편수를 줄인다든지 또는 정비를 강화한다든지 하는 노력과 국민 신뢰 회복을 위한 이런 조치들을 업계 스스로 먼저 할 수 있도록 그렇게 지도를 하도록 하겠습니다.

○**손명수 위원** 마지막으로, 완전 자율에 맡기면 움직이지를 않습니다. 그래서 그때 2017, 18년도의 상황을 한번 보시고요. 지도 감독 조향이 있거든요. 그래서 좀 하시면 제가 보기에는 길이 있다고 보입니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 적당한 방법을 동원해서 하도록 하겠습니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

대표님, 제주항공은 선제적으로 감축하지 않았습니까? 감축 계획을 발표했잖아요?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예, 실제로 감축을 해서 지금 운영을 하고 있습니다.

○**위원장 맹성규** 그것은 국토부하고 협의해서 발표하신 겁니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 저희가 먼저 안을 만들고 국토부의 인가를 받아서……

○**위원장 맹성규** 승인을 받으신 거지요?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예, 인가 절차가 있습니다.

○**위원장 맹성규** 어느 정도 감축하셨습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 10%에서 13% 선인데 추가로 더 계속 검토를 하고 있습니다. 이미 예약돼 있는 승객분들 처리 때문에 계속 검토를 하고 있습니다.

○**위원장 맹성규** 예, 알겠습니다.

다음은 김희정 위원님.

○**김희정 위원** 김희정입니다.

그동안도 국토부장관님을 비롯해서 관계 직원분들이 현장에서 사고 수습하느라고 고생 많으셨는데 오늘도 이렇게 국회에 나와서 최대한 긍정적으로 답변해 주셔서 감사하다는 말씀을 드립니다.

하지만 투명하게 발표를 하시겠다고 재차 말씀하시는 게 있었지만 가장 중요한 부분에서 그렇게 하지 못했던 부분을 좀 지적하고자 합니다.

(영상자료를 보며)

사실 사라진 4분 부분 관련해서인데요. 제가 국토부 보도자료를 주 봤어요. 그랬더니 1월 1일은 ‘음성기록장치에서 추출한 자료를 음성파일 형태로 전환하는 작업을 진행 중이다’라고 나왔어요. 그리고 나서 1월 5일 날은 뭐라고 했냐면 ‘음성기록장치 녹취록 작성은 완료되었다’ 그리고 추가로 ‘비행기록장치의 미국 이송을 위한 준비를 진행 중이다’라고 발표를 했습니다. 그리고 곧 이어서 1월 6일은 ‘음성기록장치 녹취록 완성됐고 조서관 2명이 비행기록장치 지참해서 미국으로 출국했다’라고까지 얘기를 했어요.

그런데 이 발표에는 어디에도 CVR이나 FDR 4분간 기록이 없다라는 얘기가 전혀 없어요. ‘완료했다’라고만 계속 발표를 합니다. 그러면 그 완료에는 당연히 풀본이 있을 거라고 생각을 하거든요? 그런데 한두 번도 아니고 이렇게 세 차례나 발표를 하는데 느닷없이 한 열흘 지난 다음에 1월 11일 날 발표를 합니다, 그제서야. 뭐라고 발표를 하냐면 ‘4분간 CVR, FDR 자료 모두가 저장에 중단된 것을 파악하였고 앞으로 사고 조사 과정에서 자료가 저장되지 않은 원인을 파악할 계획이다’. 가장 중요하게 사건을 밝힐 수 있는, 이 내용을 밝히는 데 있어서도, 이렇게 문건화된 국토부 보도자료에서도 사실상 사실을 숨긴 거잖아요. 그러면 앞으로 일어나는 모든 일에 있어서 과연 얼마만큼 신뢰를 주느냐라는 의문이 들더라고요.

장관님, 그러면 사라졌다는 것 언제 아신 겁니까?

○**국토교통부장관 박상우** 김희정 위원님 질의에 제가 답을 드리겠습니다.

제가 그 4분의 미싱 보고를 1월 10일 날, 좀 늦은 아침을 10시 반쯤 먹고 있었는데 그때 식사 중에 담당 국장으로로부터 전화를 받아서 들었습니다. 그래서 제가……

○**김희정 위원** 자, 그러면 1월 10일 날 받으셨다고요?

○**국토교통부장관 박상우** 잠깐만요.

그래 가지고 위원님이 하신 질문을 똑같이 우리 담당 국장한테 했습니다.

○**김희정 위원** 그래서 답이 됩니까?

○**국토교통부장관 박상우** 제가 이해는 했는데 설령드리기는 어렵습니다. 그래서 유경수 국장이 설명 좀 해 주세요.

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 항공안전정책관입니다.

당초에 사고조사위에서, CVR은 2시간 저장 용량이 있습니다. 그래서 2시간 추출해서 녹취록을 만들어 왔다고 확인을 해 줬고요. 그런데 2시간 분량인데 그게 어디서부터 어디까지 시간대의 2시간인지는 저희도 확인을 못 받았었습니다. 그래서 그렇게만 알고 있었고, 2시간 용량의 2시간 분량을 추출해서 녹취록을 완성했다 그렇게까지만 공식적으로 확인해서 알고 있었고요.

그런데 사조위에서는 그게 마지막 몇 분까지 녹음이 돼 있는지를 검증하려면 FDR하고 교차검증을 해야만 정확하게 공표를 할 수 있다고 합니다. 그래서 그것을 미국 측하고 상의를 해 보니까……

○**김희정 위원** 국장님, 뭐라 그랬냐면요 있는 분에 대해서 추출이 끝났다가 아니고요. ‘음성기록장치 녹취록 작성 완료되었다’, 1월 4일 날. 이렇게 여러 차례 발표를 했습니다. 녹취록 작성이 완료됐다는 말은 FDR하고 교차분석해야 된다는 것 없이 CVR 자체에서 사건에 대한 풀버전이 종료가 됐다고 누구나 듣지, 우리가 가진 부분에 대해서 완료됐다고 누가 그렇게 생각을 합니까?

국토부에서 사조위를 불러서 제대로 하도록 해야지 이런 식으로 하면 앞으로 국민들이 믿을 수 있겠습니까? 그것을 답이라고 하고 있으세요, 지금?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 공감하고요. 저희도 사조위에서 모든 내용을 공유받는 것은 아니기 때문이에요 동의하에 일정 부분……

○**김희정 위원** 그러면 앞으로는 어떤 식으로 공유받을 겁니까? 왜냐면 오히려 국토부가 간섭하는 것처럼 보이기 때문에 빠지겠다고 한 상황이지 않습니까?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예, 맞습니다.

○**김희정 위원** 그런데 중요한 이런 기록장치에서도 이런 태도를 보였는데 앞으로는 그러면 어떻게 담보할 수 있습니까?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 그래서 사조위에서 기본적인 조사 분석이 어느 정도 진행이 되면 공개할 수 있는 그런 상황이 됐을 때 사조위 측에서 직접 공개하고 공유하고 그런 방식을 취할 것으로 그렇게 생각을 하고요. 또 그렇게 협의를 해 나가겠습니다.

○**김희정 위원** 가장 중요한 부분인데 빠진 것 없이 1월 1일·5일·6일 이렇게 하고 11일 날 가서야 없어졌다? 이런 식으로 하면 믿음을 얻을 수 없습니다. 그래서 정말 확실하게 태도 견지하시기를 바라고요.

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 알겠습니다.

○**김희정 위원** 그리고 그럼에도 불구하고 장관님은 이것 없이도 진상규명 가능하다, 통신이나 항적이나 랜딩마크 등 보겠다고 했는데.

제가 잠시만 화면 하나 보여 드리겠습니다.

예를 들어서 장관님이 답변하신 것 중에서도 안 될 수 있다라고 생각하는 부분이 뭐냐면 8시 57분에는 랜딩기어 정상 작동했던 것으로 나오고, 지금 사진에도 랜딩기어 내려온

것 보이잖아요? 그런데 8시 59분에 소위 조류 충돌이 있어서 복행하고 9시 2분 착륙 시에는 랜딩기어 내려와 있지 않고 이렇게 되어 있거든요. 이런 것은 관제사 통신이나 항적 기록이나 랜딩마크에서 밝힐 수 없는 부분이에요.

○국토교통부장관 박상우 동체착륙한 부분이 있습니다, 활주로에.

○김희정 위원 아니, 제 얘기는 버드 스트라이크와 상관없이 한쪽은 내려왔었다니까요, 랜딩기어가. 그런데 다시 들어갔다가 그다음에 안 내려오는 것은 랜딩기어의 정상 작동이 한 번은 있었는데, 처음부터 안 됐던 게 아니라고요.

○국토교통부장관 박상우 그때는 아마 FDR에 그런 기록들이 저장되어 있을 것으로 생각합니다.

그 순간이 4분에 포함이 되나요?

○위원장 맹성규 당연히 4분에 포함되지.

○국토교통부항공안전정책관 유경수 맞습니다. 그 1차 착륙 시도할 때 랜딩기어가 정상적으로 내려온 상태에서 내려오다가 57분에 관제탑에서 조류 경보 주고 59분에 충돌했습니다.

○김희정 위원 저는 왜 이게 중요하다고 생각하냐면 기체 결함 부분이 있는지 아닌지, 버드스트라이크로 인한 것인지 아닌지의 굉장히 중요한 단서라고 보기 때문에 그렇습니다.

그래서 이게 맞물려야 되는데 이게 없어진 것에 대해서 마치 아무렇지도 않고 다 할 수 있다? 그러면 앞으로도 어떤 비행기에도 보조동력 달아서, 나머지 것 다 지금 안 돼 있는데 56대 달라고 할 필요가 없지 않습니까, 장관님이 이런 식으로 대답을 하면?

없어도 최선을 다하겠다고 얘기하는 것과 그걸로 충분하기 때문에 앞으로도 그러면 이런 것 날아가도 소용없다고 얘기하는 그사이에서의 입장 견지를 굉장히 잘하셔야 된다고 생각합니다.

○국토교통부장관 박상우 제가 충분하다라는 뜻의 답변을 했다면 그것은 정정을 하겠습니다. 마찬가지로 말씀드린 대로 4분이 미생돼 있다 하더라도 가능합니다라고 제가 답변을 한 것 같은데 어쨌든 4분 없어도 관계없어요 이렇게 이야기한 적은 없다고 생각을 하고요. 4분이 미생됐지만 다른 보조적인 에비던스들을 동원하면 확인이 가능하다는 보고를 받았다 이렇게 제가 답변을 드렸다고 생각을 합니다.

○김희정 위원 사고 조사 과정을 충분히 알리려고 하는 장관님의 이런 태도나 마음에 대해서……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

공감을 합니다만 앞서 말씀드렸듯이 이렇게 공식화된 서류에서도 이런 태도를 보이는 게 의문점을 주기 때문에 앞으로 더 신중해 달라는 부탁말씀을 드립니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 유의하겠습니다.

○김희정 위원 이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

김희정 위원님이 문제 제기하신 것처럼 오히려 거꾸로 사조위가 결과를 발표하고 국토부가 배석을 하는 게 더 혼선을 줄일 수 있을 것 같고요.

또 하나는 4분의 기록이 멸실이 됐는데 이것이 나중에 사고 조사에 많은 영향을 미칠 수 있다는 것이 합리적인 추론 아니겠습니까? 거기에 대해서도 사조위 결과가 나오면 국토부도 이것도 한번 잘 챙겨 봐야 될 겁니다. 이게 다 결국에는 누가 책임지는 문제하고 다 연관이 되어 있잖아요.

다음, 박용갑 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박용갑 위원 박용갑입니다.

(영상자료를 보며)

우리 15개 공항에 조류 유인 시설이 115개가 있어요.

장관님, 맞습니까?

○국토교통부장관 박상우 예.

○박용갑 위원 그런데 공항시설법 56조 제5항에 보면 이런 시설을 설치할 수 없게끔 되어 있어요, 시행규칙에도 그렇게 되어 있고. 3km, 8km 되어 있지요? 시행규칙에도 그렇게 되어 있습니다. 되어 있는데, 이런 것은 앞으로 정부에서 우리 미래를 위해서라도 이제는 이런 시설들을 우리가 공공부지하고 대체를 한다든지 정부에서 매입을 한다든지 보상을 한다든지 해서 좀 밖으로 내보내야 되는 거 아니겠습니까. 그렇지요? 이전을 시켜야 되는 거 아니겠어요?

○국토교통부장관 박상우 위원님 질의 내용 취지에 충분히 공감합니다. 가능성에 대해서 검토를 해 보도록 하겠습니다.

○박용갑 위원 그래서 이것은 제가 입법을 할 겁니다. 그래서 그렇게 참고해 주시고요.

오전에 제가 질의드린 내용 중에서 ‘조류 퇴치 레이더’를 ‘레이저’로 했는지 모르겠는데 ‘레이더’로 정정을 하고요.

열화상카메라하고 레이더는 사실 조류 떼에 대한 위치 파악을 하는 것이지요, 어디에 있는지. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○박용갑 위원 그 위치 파악을 해서 조종사와 또는 공항에 연락을 해서 그것을 퇴치하는 폭음기라든지 또는 사이렌이라든지 총포라든지 이런 것을 가지고 퇴치하는 거 아니겠습니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○박용갑 위원 그런데 그런 레이더가 우리 15개 공항에는 하나도 없다는 거지요. 그렇지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 없습니다.

○박용갑 위원 이런 것도 사실 우리가 미래를 위해서는 이제는 의무적으로 설치를 해야 된다. 그래서 이런 레이더와 열화상카메라가 퇴치하는 그런 폭음기라든지 총포라든지 이런 거와 같이 연계가 돼서 조류를 분산시키는 그런 역할을 해야 되는 거 아니겠습니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 위원님 말씀에 공감합니다.

○박용갑 위원 그렇게 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예.

○박용갑 위원 감사합니다.

이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

서범수 위원님.

○서범수 위원 서범수입니다.

간단하게 몇 가지만 좀 여쭙보겠습니다.

(영상자료를 보며)

백 차관님, 중간 점검은 언제 하는 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 중간 점검은 비행기 갈아탈 때, 비행기가 갔다가 다시 돌아오고 그사이에.

○서범수 위원 그사이에?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○서범수 위원 그다음에 비행 전후 점검은요?

○국토교통부제2차관 백원국 비행 전후 점검은 48시간마다 하는 건데요.

○서범수 위원 48시간마다?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○서범수 위원 다음.

그날 사고기의 2박 3일 이력입니다. 예를 들면 무안에서 제주까지, 두 번째에서 체류시간이 한 54분 정도 되는 걸로 지금 파악이 되는데요. 그러면 이 54분 안에 중간 점검을 해야 됩니까? 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그런 걸로 알고 있습니다.

○서범수 위원 그리되지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○서범수 위원 그다음에 그러면 2박 3일 동안, 이게 지금 48시간이 넘거든요. 그렇지 않습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○서범수 위원 그러면 조금 전에 차관님 말씀대로 48시간마다 비행 전후 점검을 해야 된다면 이걸 초과되잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 여기에서 비행 전후 점검은 어디에서 했는지 부분은 확인이 좀 필요할 것 같습니다.

○서범수 위원 확인을 안 해 보신 모양이지요.

그러면 우리 국내에는……

제주항공 사장님 잠시만 나와 보시지요.

그러면 제주공항에는 정비사가 몇 명 정도 있습니까?

○(주)제주항공대표이사 김이배 제주공항에 20명 정도 있는 것으로 알고 있습니다.

○서범수 위원 제주공항은 본거지라서 많은 모양이지요.

그러면 인천공항에는 몇 명 정도 있습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 인천공항하고 김포공항이 저희 모기지이기 때문에요 상당수가 거기에 배치돼 있습니다.

○**서범수 위원** 좋습니다. 그러면 인천에서 베이징 갔습니다. 베이징에서 중간 점검 한번 해야 되지요?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예.

○**서범수 위원** 베이징은 몇 명이 있습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 베이징에는 저희 파견 정비사가 나가 있고요.

○**서범수 위원** 그러면 예를 들면 코타키나발루도 파견 정비사가 있습니까?

○**(주)제주항공대표이사 김이배** 예.

○**서범수 위원** 이 부분을 국토부에서 정확하게 중간 점검을 한다든지 아니면 비행 전후 점검하고 있다는 사안들에 대해서 한 번이라도 점검을 해 보신 적이 있습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 점검하고 있는 걸로 알고 있습니다.

○**위원장 맹성규** 유경수 국장이 나가서 대답하세요.

○**서범수 위원** 대표님은 들어가셔도 되겠습니다.

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 이 사고기 관련해서 저희가……

○**서범수 위원** 사고기 문제가 아니고, 예를 들면 이런 부분에 대해서 베이징이든지 코타키나발루라든지 외국에 공항 있잖아요?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예.

○**서범수 위원** 그래서 각 항공사에서 거기에 파견 정비사를 몇 명으로 했다, 그래서 정비 상황을 이렇게 하고 있다라고 보고는 들어오겠지요?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예, 저희 정기감독 체계, 특별감독 체계가 있어서……

○**서범수 위원** 한 번씩이라도 나가서 스파르타식으로 점검은 한번 해 보셨습니까?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 예, 국내·국외 지점에 대해서 전부 계획에 따라서 점검을 하고 있습니다. 그래서 국내 자가 정비하고, 해외에서는 탑승 정비사가 타고 가든가 또는 파견 정비사가……

○**서범수 위원** 탑승 정비사도 같이 갈 수 있다 이거지요?

○**국토교통부항공안전정책관 유경수** 주재 정비사가 하든가 아니면 외국 업체에 위탁 정비를 합니다. 그 세 가지 방법으로 정비를 하고 있습니다.

○**서범수 위원** 그래서 아까도 제가 오전에 잠시 질의를 드리고 말씀을 장관님한테 드렸지만 우리가 지금 계획 세워진 거 보고만 받으실 게 아니고 한번 스파르타식으로 점검을 좀 해 주셔야 됩니다, 실제로 현장에서 이루어지고 있는지 없는지.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 그렇게 하겠습니다. 이번에 뼈저리게 느낀 게 현장이 중요하다 하는 겁니다.

○**서범수 위원** 알겠습니다.

그리고 유가족 관련해서 지금 제일 중요시되는 게 2차 피해를 없애야 되는 거 아닙니까. 그렇지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**서범수 위원** 여러 가지 명예훼손 부분이라든지 이런 부분, 지금 국토부에서는 어떻게 대응을 하고 계십니까? 아마 경찰청에서는 여러 가지, 12일 기준으로 173건인가 수사를

착수하고 있고……

○국토교통부장관 박상우 중앙재해대책본부 차원에서 지금 최상목 대행님이 범부처 주재를 하고 있고요.

○서범수 위원 그러면 중앙재해대책본부가 언제쯤 해체됩니까? 그것은 곧 해체될 거 아닙니까?

○국토교통부장관 박상우 현재는 해체에 대한 이야기는 없습니다. 없는데 지금 부처별로 경찰에서 적극적으로 조사를 하고 있고요. 방통위가……

○서범수 위원 그래서 제가 말씀드리고 싶은 건……

○국토교통부장관 박상우 방통위, 문화부가 이 부분들은 책임지고 있습니다.

○서범수 위원 이 부분에 대해서 경찰하고 방통위가 주관 부서이기는 부서이나……

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇습니다.

○서범수 위원 그래도 전체적으로 커버를 하는 게 국토부 아니겠습니까? 그래서 이런 부분에 대해서 경찰이나 방통위에만 맡겨둘 게 아니고, 제가 말씀드리고 싶은 것은 장관님이 한번 경찰·방통위 관계자들을 불러서 이 부분에 대해서 좀 더 강조를 해 주시라.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○서범수 위원 그렇게 잘하고 있겠지……

○국토교통부장관 박상우 그리고 중대본이 운영되는 차원에서는 중대본을 활용하고요 만약에 중대본이 해체가 되거나 회의를 더 안 하게 되면 저희가 위원님 말씀하신 역할을 하겠습니다.

○서범수 위원 그렇게 한번 회의 소집이라도 해서 한 번 더 검토해 보시라는 말씀드립니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

유경수 국장님, 지금 서범수 위원님이 질의하신 중간 정비하고 비행 전후 정비를 실제로 했는지 안 했는지 정비 이력으로 관리합니까?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예, 점검할 때 관리합니다. 정비기록 일지가 있어 가지고요, 그것은 전 세계 표준처럼 운영하고 있습니다.

○위원장 맹성규 아니, 그러니까 비행기마다 항공기마다 비행 정비 이력으로 중간 정비, 비행 전후 정비 이게 다 기록으로 관리가 되냐는 걸 말씀……

○국토교통부항공안전정책관 유경수 맞습니다. 기록으로 관리됩니다.

○위원장 맹성규 그러면 그것을 나중에 어떻게 확인합니까? 그냥 이렇게 해 가지고 서류로 할 수도 있는 거잖아요. 어떻게 확인해요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 그 서류를 기록하게 돼 있고요 전산 입력되는 자료도 있고, 두 가지를 병행해서 점검을 하고 있습니다.

○위원장 맹성규 그러면 제도적으로 문제가 없는 거예요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예, 현재 저희가 계획된 스케줄대로 하기도 하고 또 특별점검도 나가고 또 제보에 의해서 나가기도 하고 이렇게 여러 가지 채널로 체크하고 있고요. 이번에 종합점검 때 위원님들 우려하시는 바 고려해서 좀 더 면밀히 살펴보고 추후에 개선 필요사항이 있으면 좀 더 대책을 마련하겠습니다.

○위원장 맹성규 들어가세요.

염태영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○염태영 위원 늦게까지 고생하십니다.

장관님, 우리나라에 LCC가 몇 개 있는지 아시지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○염태영 위원 9개지요?

○국토교통부장관 박상우 9개 있습니다.

○염태영 위원 그리고 9개는 국토 면적이 100배가 넓은 미국과 같은 숫자라고 그러니까. 그러니까 전 세계에서 LCC가 제일 많은 나라가 미국과 한국이고, 9개 사가 있다는 거거든요. 그리고 이 많은 LCC가 수익성을 확보하기 위해서 운항 스케줄이 매우 촘촘하다는 것을 조금 전에 서범수 위원님의 질의와 자료 속에서도 확인을 하셨을 겁니다.

그리고 지금 정비시간이 몇 분이나 되는지, 이것도 현장에서 실제적인 정비사가 제대로 정비할 수 있는지, 이런 것들을 확인하겠다고 그랬으니까 그 부분은 또 넘어가도록 하겠습니다.

국토부가 항공 분야의 MRO 산업의 역량을 키우기 위해서 여러 가지 노력을 하고 있는 걸로 알고 있는데 우리나라 MRO 산업 내용을 한번 슬라이드로 볼까요?

(영상자료를 보며)

2019년 54%, 국내 항공사의 국내 정비 비중이 2019년 54.5%에서 2023년 41%로 감소했고요. 국내 정비 규모는 1조 5000억에서 1조 3000억으로 2000억 가까이 줄었습니다. 이것은 LCC의 지금 참사 원인 중의 하나로 또 볼 수 있는 내용에 포함되기 때문에 질문을 드리는데.

수익성 확보를 위해서 기재 도입 또 신규 노선 확충은 몰두하지만 자체 정비 역량을 확보하지 않고 해외 정비업체에 의존하는 것이 있다 하는 거거든요. 해외 정비 비중이 2019년 62%에서 71%로 증가했고 또 해외 정비 규모가 같은 기간 3000억대에서 5000억대로 무려 63.6%가 늘었습니다. 이런 상황을 개선해야 되지 않겠어요?

장관님, 어떻게 생각하세요?

○국토교통부장관 박상우 예, 위원님 지적에 동감합니다.

○염태영 위원 대한항공 같은 일반 항공사보다 LCC 이용객들이 더 많이 늘어나고 있는 것도 아시지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○염태영 위원 이런 상황에서 국민들이 안심하고 LCC를 이용하기 위해서는 정부가 MRO 산업을 키우기 위한 노력을 더 해야 된다, 특히 해외에서 정비하는 것의 불확실성을 상당 부분 줄이고 국내 MRO 산업의 발달을 위해서도 성장을 위해서도 꼭 필요하다 하는 말씀을 드립니다.

자체 정비 역량을 확보한 곳은 대한항공 아시아나 티웨이항공밖에 없는데 나머지 LCC 자체 정비 역량을 확보하는 과제 여전히 남아 있다는 말씀 드리고요.

장관님, 지난번에 대한항공이 아시아나항공을 인수합병하는 과정에서 국내 MRO 산업 발전을 기대하면서 공적자금 8000억 원을 투입했어요. 그것도 알고 계시지요?

○국토교통부장관 박상우 예, 알고 있습니다.

○염태영 위원 마무리할게요.

대한항공은 자사 독점적인 정비 체계 구축에만 몰두하고 이런 것이, 공적자금이 국내 LCC 항공사들의 정비 체계에도 도움이 되도록 해야 된다는 비판 지적 나오는 거 알고 계세요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○염태영 위원 실제로 국토부가 나서서 중정비에 필요한 원천기술 확보를 돕고 또 MRO 전문기업을 육성하는 이런 다양한 노력을 기울여야지 지금 이렇게 촌촌한 비행 스케줄로 LCC 항공사의 위험성을 줄이는 데도 도움이 된다, 거기에 근본적인 처방이 필요하지 않나 하는 생각을 하는데 이에 대해서 확실한 의지를 보여 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 위원님 지적하신 대로 특히 LCC 항공사의 정비 문제를 제대로 이행하고 또 정비 역량을 강화하는 문제를 국내 MRO 산업 발전과 연계시켜서 한번 같이 들여다보도록 하겠습니다. 그래서 그런 요구가 증가하는 것이 단순히 비행 안전뿐만 아니고 산업적인 측면에도 연계될 수 있도록 그렇게 복합적인 검토를 하도록 하겠습니다.

○위원장 맹성규 위원님 편하게 질의하세요. 괜찮습니다.

○염태영 위원 그래요?

유족의 피해보상과 관련해서 사실은 SDR이 지금 지급되는 것 외에 EU에서는 별도로 피해자 1인당 별도의 SDR이 지급되는 거 알고 계세요?

○국토교통부장관 박상우 EU에서요?

○염태영 위원 예, 피해자 보상과 관련해서 EU에서는 별도로……

○국토교통부장관 박상우 몬트리올 협정에 따라서 하는데 EU가 따로 기준을 갖고 있는 것은 모르겠습니다.

○염태영 위원 유럽연합이사회 규정에 의하면 ‘사망하거나 부상을 입은 것으로 확인된 15일 이내에 선불금 1만 6000SDR을 지원한다’ 이렇게 명시돼 있거든요. 그래서 가장 중요한 것은 장관님께서도 아까 말씀하셨듯이 긴급지원인데 긴급지원과 관련해서 유럽연합의 규정도 한번 살펴보시면……

○국토교통부장관 박상우 우리나라도 그 규정은 있습니다. 그러니까 한국 돈으로 3000만 원에 상당하는 돈이 미리 지급될 수 있다는 규정이 있습니다.

○염태영 위원 그런데 지금 지급된 적 있어요?

○국토교통부장관 박상우 아니요, 그것은 작동을 할 겁니다. 아직까지는 안 나왔지만……

○염태영 위원 아니, 이전의 사고 때는요?

○국토교통부장관 박상우 이전의 사고는 금액은 다르지만 아마 작동된 것으로 제가 알고 있습니다.

○염태영 위원 아마 그런 기준과 내용이 국내에 부합하는지 한번 체크를 해 보시지요.

○국토교통부장관 박상우 아마 같은, 원래 이게 몬트리올 협정이라는 협정에 가입을 해서 하는 거라서……

○염태영 위원 그 몬트리올 협정 내용 말고 별도의 얘기입니다.

○국토교통부장관 박상우 EU가 아마 그런 식으로 지급한다면 EU 자체에 먼저, 우리도 우리 상법 규정에 의해 가지고 약 3000만 원에 해당하는 돈은 미리 선금금 형태로, 아까 그래서 위원장님도 그것을 제주항공 사장님한테 확인하신 바도 있습니다.

○**염태영 위원** 그것은 위로금이고 별도 배상금이고요.

○**국토교통부장관 박상우** 그러니까 아까 그게 위로금이나 배상금의 선급금이냐를 위원장께서 확인하셨거든요. 아까 제주항공 대표께서 선급금이 아니고 위로금이다라고 분명히 이야기를 하셨고요. 우리도 그런 규정이 있기 때문에 조만간 선급금에 해당하는 돈이 지급될 것으로 그렇게 예상할 수 있습니다.

○**염태영 위원** 그건 아직까지 제가 확실히 보고를 받지 못했는데 점검해 주시고요.

마지막으로 지금 우리가 이러한 것을 하는 것이 2005년에 수립된 항공기사고 위기대응 실무매뉴얼이에요. 아시지요?

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**염태영 위원** 그것이 20년이 지나면서 현실적인 필요를 반영하지 못한다 이런 지적을 많이 받고 있거든요. 그래서 그것도 20년이 지난 지금 시점에 그 매뉴얼의 유용성이 얼마만큼 있는지 점검해 보시고.

그리고 다른 나라인 경우 항공사고 피해자 가족 지원법을 통해서 외부 비영리단체를 통한 지원과 서비스의 일원화 또 교통위원회에서 파견된 가족 지원 서비스 담당관이 피해자 가족과의 소통을 감독한다든지 이런 상당히 세밀한 체계적인 지원 내용이 포함되어 있는 항공사고 피해자 가족 지원법이 있는데, 이런 것을 저도 대표발의를 해서 꼭 이번 에 항공사고에 대응하는 체계적인 지원 시스템을 갖추는 데 도움이 되고자 하거든요. 한번 그런 것을 국토부에서 적극적으로 도와 주시기 바랍니다 말씀 드립니다.

○**국토교통부장관 박상우** 예, 알겠습니다.

위기 매뉴얼 관련해서는 아까 지적하신 20년쯤 된 그 매뉴얼에 플러스, 저도 이번에 봤는데요 잘 안 맞는 것도 많이 있습니다. 그래서 아까 정준호 위원님 지적하신 여러 가지 현장에서 발생한 사항이라든지 저도 같이 있으면서 직접 경험한 사항들 이런 것들을 잘 녹여서 일종의 백서와 매뉴얼 형태로 만들어서 업그레이드시킬 예정으로 있습니다. 그리고 지원에 대해서는 특위에서 또 논의를 하든지 국토위에서 논의를 하든지, 그것은 어쨌든 실질적인 지원이 아주 디테일하게 들어갈 수 있도록 규정을 만들고자 합니다.

○**염태영 위원** 이상입니다.

○**위원장 맹성규** 수고하셨습니다.

이연희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**이연희 위원** 먼저 제주항공 참사 사건을 수습하고 또 장례와 유가족들 지원에 노고가 많으신 국토부장관님과 관계자 여러분들께 위로의 말씀 먼저 드리겠습니다.

장관님, 이번에 제주항공 참사를 계기로 LCC를 이용하는 많은 국민들이 LCC 이용의 안전에 상당한 걱정과 우려를 하고 있다는 것 공감하십니까?

○**국토교통부장관 박상우** 예.

○**이연희 위원** 이게 저비용으로 최대 수익을 추구하는 LCC 항공의 특성상 정비인력의 부실에 따른 안전 문제를 이번 사건을 계기로 이제는 전면적으로 재검토해야 되는 것 아닌가 저는 이렇게 생각이 듭니다.

PPT를 한번 봐 주십시오.

(영상자료를 보며)

대한항공하고 LCC를 제가 비교를 좀 해 봤는데요. 전체 운행 대수는 비슷합니다. 대한

항공이 152대 그리고 LCC 전체가 8개 사, 강원은 뺐는데 한 158대 되는데. 전체 정비인력을 보면 대한항공이 2790명이고 LCC를 다 합치면 한 1904명 정도 됩니다.

그런데 표를 보시면 23년도의 운항 편수를 보면 대한항공이 14만 4930편수가 돼 있고 반대로 LCC는 35만 8618편수가 돼 있어요. 그런데 이렇게 운항 편수가 많으면 정비인력이 따라서 더 많아져야 되는데 오히려 대한항공하고 비교를 해 보면 반대로 나타나고 있어요. 운항 편수는 2.7배나 많은데 정비인력은 오히려 68%밖에 안 되는 상황입니다.

아까 서범수 위원님 질의 과정에서 보시면 사고가 난 제주항공 비행기가 48시간 동안 13회 운항을 한 것으로 나타나는데 예를 들어서 실제로 체류기간 1시간 이내에 과연 어떤 정비가 이루어졌는지, 그것은 정말로 이해하기가 쉽지 않은 것이라고 보는데. 제가 봤을 때는 실제로 가 보지는 않았지만 육안 점검 위주로 잠깐 하지 않았을까 그런 생각이 많이 듭니다.

그래서 이런 문제에 대해서는 국토부가 전면적으로 특히 LCC 항공의 정비 문제에 대해서 전체 실사를 통해서 이런 것들을 점검해 봐야 된다고 보는데, 장관님 어떻게 보십니까?

○국토교통부장관 박상우 위원님 너무나 지당하신 지적이시고요. LCC라는 게 기내식 같은 서비스를 줄인다든지 혹은 수하물의 양을 줄인다든지 하는 그런 것으로 가격 경쟁력을 확보해야지 안전을 희생해서 하는 것은 절대 있어서는 안 되고 있을 수 없다고 생각합니다. 그런 면에 유의해서 노력하겠습니다.

○이연희 위원 그래서 법령에 항공기등록에 필요한 정비인력 산출기준이라는 법령이 있지요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○이연희 위원 거기를 보면 재검토 기한이라는 조항이 있는데 매 3년 되는 시점마다 타당성, 그러니까 정비인력 산출기준의 타당성을 검토해서 개선 등의 조치를 해야 된다 이런 조항들이 있는데 지금 이 산출기준이 2024년 7월 기준으로 돼 있더라고요. 앞으로 물론 3년 있기는 하지만 이번 참사를 계기로 이런 부분에 대해서 타당성검토를 지금이라도 다시 전면적으로 해서 개선조치들을 구체적으로, 아까 4월 달에 혁신안 만든다고 하셨는데……

○국토교통부장관 박상우 그 안에 포함시켜서 하도록 하겠습니다.

○이연희 위원 그 안에 포함시켜서, 특히 국민들이 많은 걱정과 우려를 하고 있는데……
(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....
(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

이런 부분에 대해서 4월 달에 혁신안 만들 때 그 사항들이 반드시 포함될 수 있도록 조치해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 박상우 예, 반드시 담아서 보고드리도록 하겠습니다.

○이연희 위원 이상입니다.

.....
○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

정준호 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○정준호 위원 이진철 청장님 앞으로 잠깐 모실까요?

청장님, 수고 많으셨고요.

사고 당일 날 무안공항 몇 시에 도착하셨습니까?

○부산지방항공청장 이진철 부산지방항공청장 이진철입니다.

제가 기억하기로는 12시 반에서 1시 사이였습니다.

○정준호 위원 제가 갔는데 11시 반 정도에 무안소방서에서 현장브리핑하려고 하다가 국토부 관계자가 오면 같이 하겠다라고 해 가지고 12시 반으로 연기됐었는데. 그게 이진철 청장님이 늦게 오서 가지고 연기가 됐었던 건가요, 그때 그 브리핑이?

○부산지방항공청장 이진철 정확히는 모르겠습니다. 제가 9시 15분경에 전화를 받고, 세종시에서 전화를 받았습시다. 바로 이동을 했고요.

○정준호 위원 잠깐만요.

바로 이동하셨고요.

9시 23분에 상황판단회의가 최초 회의인데 거기에는 참여하셨습니까?

○부산지방항공청장 이진철 유선상으로……

○정준호 위원 유선상으로 참여하셨습니까?

○부산지방항공청장 이진철 예, 그렇습니다. 이동을 해야 했기 때문에.

○정준호 위원 조직도 한번 보겠습니다.

(영상자료를 보며)

아까 장관님도 말씀하신 것처럼 현장에서 제주항공 여객기 사고 통합지원센터가 차려졌었는데요. 조직도에 보면 국토부가 있고 공항공사가 있는데 항공청이 지금 빠져 있습니다. 센터에서의 고유한 역할이 있으셨습니까?

○부산지방항공청장 이진철 일단 지역사고수습본부가 있고요 중앙사고수습본부가 있습니다.

○정준호 위원 지원센터와 관련된 것 여쭙보는 거예요.

○부산지방항공청장 이진철 지원센터는 기본적으로는 지역사고수습본부의 본부장이 저고요, 청장이고요.

○정준호 위원 센터에서 역할 없으셨던 거지요?

○부산지방항공청장 이진철 센터를 지원하는 게 저의 역할입니다.

○정준호 위원 예?

○부산지방항공청장 이진철 센터를 지원하는 게 저의 역할입니다.

○정준호 위원 일반적인 지원 역할이셨다?

○부산지방항공청장 이진철 예, 그렇습니다.

○정준호 위원 장관님, 2024년도에 조류충돌 예방활동 이행실태 점검이라는 말 들어 보셨어요?

○국토교통부장관 박상우 예.

○정준호 위원 그것을 2024년도에 했는지를 저희가 보니까 2024년 10월 21일부터 25일까지 공항 운영 검사하고 병행해서 실시를 했다고 하고, 조류충돌 예방활동 이행 점검은 별도로 하지 않은 걸로 나와 있습니다. 이 얘기 들어 보셨어요?

○국토교통부장관 박상우 아니요, 오늘 처음 듣습니다.

○정준호 위원 무안공항의 계류장에 새집 있었던 것 혹시 아세요?

○국토교통부장관 박상우 아니요, 모릅니다.

○정준호 위원 공항 안에 새집이 있었고요. 계류장에서 발견이 됐는데 이것 제거하라고 지적을 했는데도 제때 제거가 안 돼 있었습니다. 그 부분 제가 말씀드리는 거고요.

저희가 그 지침을 보니까 지도점검 내용이 있어 가지고 국토교통부장관은 지방항공청장과 공항운영자가 시행하는 조류충돌 예방 이행실태를 확인하기 위해서 필요한 경우에는 지도점검을 실시할 수 있다라고 돼 있어서 이 부분과 관련된 지도점검이 있는지 저희가 자료제출 요구를 했는데요 부산지방항공청에서 비공개했습니다. 이 내용 알고 계십니까?

○국토교통부장관 박상우 아니요, 모릅니다.

○정준호 위원 청장님, 왜 비공개하셨어요?

○부산지방항공청장 이진철 저희가 비공개를 한 것이 아니고요. 그것을 작성하고 있었던 주체가 공항공사이기 때문에 공항공사에서 제출토록 저희가 요청을 했고 그렇게 제출이 된 것으로 오늘 아침에 확인을 했습니다.

○정준호 위원 그래요?

○부산지방항공청장 이진철 예, 제출된 걸로 제가 확인했습니다.

○정준호 위원 오늘 아침에?

○부산지방항공청장 이진철 오늘 아침에 공항공사에 제가 한번 확인을 했습니다, 제출을 했는가. 그랬더니……

○정준호 위원 그러면 지도점검된 걸로 돼 있어요, 안 된 걸로 돼 있어요, 그 내용이?

○부산지방항공청장 이진철 일단 종합회의 17일 날 기준으로 제가 말씀을 드리면 저희가 지도점검에 대해서는……

○정준호 위원 확실하지 않으시지요?

○부산지방항공청장 이진철 예, 지금 제가 확인을 다시 해 봐야 되겠습니다.

○정준호 위원 알겠습니다.

부산항공청에서 무안공항까지 얼마나 걸립니까, 오시는 데?

○부산지방항공청장 이진철 4시간에서 4시간 반 걸립니다.

○정준호 위원 차로?

○부산지방항공청장 이진철 예, 차로 그렇습니다.

○정준호 위원 장관님, 부산에 있는 항공청이 무안공항 차로 4시간 걸리는데 와 가지고 점검하는 게 문제가 좀 있지 않습니까?

○국토교통부장관 박상우 예, 지역적으로 좀 떨어져 있습니다.

○정준호 위원 저희가 21년도 국정감사에 보니까 다른 위원님이 호남지방항공청 신설 검토해야 되는 것 아니냐라고 하니까 국토부에서 검토하겠다고 답변을 하셨어요. 의견 한번 주십시오.

○국토교통부장관 박상우 그 건에 대해서 행안부 등 관계기관과 협의를 한 실적이 있는지 한번 확인해 보겠습니다. 필요성은 분명히 있을 것 같고요.

사실 국토관리청의 경우는 5개로 나뉘어서 전국을 커버하고 있는데 항공청은 제주를 제외하면 서울·부산 2개로 나누어져 있어 가지고 지역적인 접근성이나 이런 데서 좀 문제가 있을 것으로……

○정준호 위원 이번에 유가족들이, 최초 브리핑하시는 이진철 청장님이 고생을 하셨지만, 왜 부산항공청장을 우리가 기다리고 있어야 되느냐라는 지적 굉장히 많이 하셨습니다. 내용 좀 점검하셔서 가지고 관련된 내용 있으면 필요한 내용은 준비해 주십시오.

○국토교통부장관 박상우 예, 그렇게 하겠습니다.

○정준호 위원 이상입니다.

○위원장 맹성규 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 계십니까?

질의하실 위원이 안 계시므로 질의를 종료하겠습니다.

오늘 회의를 마무리하면서 제주항공 여객기 참사의 희생자와 피해자 가족 여러분들께 다시 한번 심심한 애도와 위로의 마음을 전합니다.

무엇보다 오늘 회의에서 피해자 가족 대표께서 간절히 호소하신 바와 같이 피해자 가족분들이 가짜뉴스와 악성댓글 등으로 심각한 고통과 피해를 입고 계십니다. 이러한 2차 피해가 더 이상 발생하지 않도록 범정부 차원의 엄정한 대응과 처벌이 이루어져야 할 것입니다.

또한 이번 참사와 관련하여 사고 조사의 객관성과 신뢰도 확보에 대한 우려의 목소리가 증가하고 있습니다. 국토교통부는 사고조사위원회 위원장을 교체하고 상임위원인 항공정책실장을 배제함과 아울러 사고조사위원회의 조직을 개편하고 항공안전 규정 정비 방안 마련 등 다각적으로 조치를 취하고 있으나 금번 참사의 원인 규명 절차가 객관적이고 공정하게 진행되도록 피해자 가족 여러분들께 사고 조사 과정과 결과를 투명하게 공유하고 소상하게 설명을 해 드림으로써 피해자 가족분들의 황망함과 억울함을 다소라도 풀어 드려야 합니다. 그리고 다시는 유사 사례가 발생하지 않도록 제도 보완하는 것이 무엇보다 중요합니다.

보조동력장치의 미장착 문제, 정비인력과 정비시간 적정성 문제, 조류퇴치예방위원회의 실효적 실효성 문제 그리고 조류퇴치 장비·인력 보강 문제, 운영상황 점검 문제 그리고 위험관리계획상 위험관리시설의 강제이전 문제 그리고 종단안전구역 길이·크기 문제 그 다음에 로컬라이저의 재질 문제, 긴급착륙제동장치 설치 문제 등 다양한 방법으로 제도 보완을 만들어 가기를 바랍니다.

특히 이번 여객기 참사의 여파로 국내 저비용 항공사에 대한 국민의 불안감이 증가하고 있습니다. 저비용 항공사는 국제선 항공 수요의 35.4%를 차지하고 있는 만큼 국민들이 안심하고 저비용 항공사를 이용할 수 있도록 저비용 항공사에 대한 안전감독관 순환 배치 등을 통해 철저한 실제적인 안전점검과 실효성 있는 보완대책 마련에 만전을 기해야 할 것으로 생각합니다.

우리 국회도 사고 재발 방지와 유가족 지원을 위한 특별법 제정 등을 비롯해 할 수 있는 모든 방안을 적극 강구해 나가도록 하겠습니다.

오늘 여러 위원님들로부터 서면질의가 있었습니다.

각 기관장은 서면질의에 대한 답변서를 작성하여 일주일 내에 제출하여 주시기 바랍니다. 서면질의와 답변서 내용은 오늘 회의록에 게재토록 하겠습니다.

오늘 원만한 회의 진행에 협조해 주신 여러 위원님들과 장관을 비롯한 기관장 및 정부 관계자 여러분, 국회 직원과 의원실 보좌 직원 여러분 그리고 언론인 여러분들께 진심으로

감사드립니다.

그러면 이상으로 오늘의 의사일정을 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(18시29분 산회)

○출석 위원(29인)

권영진 김도읍 김은혜 김정재 김희정 맹성규 문진석 민홍철 박용갑 복기왕
서범수 손명수 송기현 안태준 엄태영 염태영 윤영석 윤재옥 윤종균 윤종오
이건태 이소영 이연희 이춘석 전용기 정점식 정준호 한준호 황운하

○청가 위원(1인)

권영세

○출석 전문위원

수석전문위원 박재유

전문위원 임종수

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

장관 박상우

제1차관 진현환

제2차관 백원국

기획조정실장 문성요

국토도시실장 이상주

주택토지실장 김규철

교통물류실장 엄정희

항공정책실장 주종완

모빌리티자동차국장 김홍목

건설정책국장 남영우

도로국장 이우제

철도국장 윤진환

항공정책관 김영국

항공안전정책관 유경수

공항정책관 김홍락

대구경북통합신공항건설추진단

단장 신광호

대도시권광역교통위원회

위원장 강희엽

부산지방항공청

청장 이진철

행정중심복합도시건설청

청장 김형렬

새만금개발청

청장 김경안

한국토지주택공사

사장 이한준

한국도로공사

사장 함진규

한국철도공사

사장 한문희

인천국제공항공사

부사장 김범호

한국공항공사

사장직무대행 이정기

안전보안본부장 박광호

전략기획본부장 박재희

항로시설본부장 이영길

한국부동산원

원장 손태락

주택도시보증공사

사장 유병태

한국교통안전공단

이사장 정용식

국가철도공단

이사장 이성해

제주국제자유도시개발센터

이사장 양영철

국토교통과학기술진흥원

원장 김정희

한국국토정보공사

사장 어명소

국토안전관리원

원장 김일환

주식회사에스알

대표이사 이종국

(주)제주항공

대표이사 김이배

경영기획본부장 이정석

경영지원본부장 송경훈

【보고사항】

○위원 개선

사임위원	보임위원	교섭단체	연월일
김기표	이건태	더불어민주당	2025. 1. 6.

○의안 회부

철도산업발전기본법 일부개정법률안

(2024. 12. 20. 정준호 의원 대표발의)(의안번호 2206762)

공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률 일부개정법률안

(2024. 12. 20. 권영진 의원 대표발의)(의안번호 2206764)

혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법 일부개정법률안

(2024. 12. 20. 박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2206791)

이상 3건 12월 23일 회부됨

항공안전법 일부개정법률안

(2024. 12. 23. 황운하 의원 대표발의)(의안번호 2206818)

자동차관리법 일부개정법률안

(2024. 12. 23. 김용만 의원 대표발의)(의안번호 2206826)

이상 2건 12월 24일 회부됨

도로법 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2206866)

공공주택 특별법 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206867)

노후계획도시 정비 및 지원에 관한 특별법 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 김소희 의원 대표발의)(의안번호 2206877)

자동차관리법 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 문금주 의원 대표발의)(의안번호 2206880)

국가공간정보 기본법 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2206889)

공인중개사법 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206892)

국토의 계획 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 서일준 의원 대표발의)(의안번호 2206896)

국가공간정보 기본법 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2206907)

이상 8건 12월 26일 회부됨

건축법 일부개정법률안

(2024. 12. 26. 엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2206933)

공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률 일부개정법률안

(2024. 12. 26. 서범수 의원 대표발의)(의안번호 2206940)

건설기술 진흥법 일부개정법률안

(2024. 12. 26. 서범수 의원 대표발의)(의안번호 2206942)

주택법 일부개정법률안

(2024. 12. 26. 서범수 의원 대표발의)(의안번호 2206943)

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안

(2024. 12. 26. 안태준 의원 대표발의)(의안번호 2206946)

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(2024. 12. 26. 이개호 의원 대표발의)(의안번호 2206947)

이상 6건 12월 27일 회부됨

주거기본법 일부개정법률안

(2024. 12. 27. 복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2206993)

역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안

(2024. 12. 27. 김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2206996)

항공사업법 일부개정법률안

(2024. 12. 27. 김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2207001)

기업도시개발 특별법 일부개정법률안

(2024. 12. 27. 이종배 의원 대표발의)(의안번호 2207012)

항공안전법 일부개정법률안

(2024. 12. 27. 김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2207026)

주택법 일부개정법률안

(2024. 12. 27. 박덕흠 의원 대표발의)(의안번호 2207034)

인구감소지역 특정건축물 정리에 관한 특별조치법안

(2024. 12. 27. 박덕흠 의원 대표발의)(의안번호 2207037)

이상 7건 12월 30일 회부됨

건설산업기본법 일부개정법률안

(2024. 12. 30. 복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207074)

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안

(2024. 12. 30. 정준호 의원 대표발의)(의안번호 2207096)

자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안

(2024. 12. 30. 손명수 의원 대표발의)(의안번호 2207098)

주차장법 일부개정법률안

(2024. 12. 30. 조승환 의원 대표발의)(의안번호 2207080)

주택법 일부개정법률안

(2024. 12. 30. 한준호 의원 대표발의)(의안번호 2207092)

이상 5건 12월 31일 회부됨

공항시설법 일부개정법률안

(2024. 12. 31. 박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207117)

주택법 일부개정법률안

(2024. 12. 31. 윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2207123)

건설기계관리법 일부개정법률안

(2024. 12. 31. 서범수 의원 대표발의)(의안번호 2207125)

도심 복합개발 지원에 관한 법률 일부개정법률안

(2024. 12. 31. 윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2207137)

건축법 일부개정법률안

(2024. 12. 31. 윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2207138)

공공주택 특별법 일부개정법률안

(2024. 12. 31. 서범수 의원 대표발의)(의안번호 2207139)

공항시설법 일부개정법률안

(2024. 12. 31. 민형배 의원 대표발의)(의안번호 2207168)

이상 7건 2025년 1월 2일 회부됨

녹색건축물 조성 지원법 일부개정법률안

(2025. 1. 2. 박성훈 의원 대표발의)(의안번호 2207193)

택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안

(2025. 1. 2. 박성훈 의원 대표발의)(의안번호 2207194)

조경진흥법 일부개정법률안

(2025. 1. 2. 박성훈 의원 대표발의)(의안번호 2207197)

건축사법 일부개정법률안

(2025. 1. 2. 박성훈 의원 대표발의)(의안번호 2207201)

도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 일부개정법률안

(2025. 1. 2. 강득구 의원 대표발의)(의안번호 2207205)

공항시설법 일부개정법률안

(2025. 1. 2. 김예지 의원 대표발의)(의안번호 2207213)

이상 6건 1월 3일 회부됨

공항시설법 일부개정법률안

(2025. 1. 3. 이해민 의원 대표발의)(의안번호 2207223)

항공안전법 일부개정법률안

(2025. 1. 3. 이해민 의원 대표발의)(의안번호 2207227)

항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안

(2025. 1. 3. 이해민 의원 대표발의)(의안번호 2207229)

이상 3건 1월 6일 회부됨

공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률 일부개정법률안

(2025. 1. 6. 윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2207236)

공동주택관리법 일부개정법률안

(2025. 1. 6. 박덕흠 의원 대표발의)(의안번호 2207243)

이상 2건 1월 7일 회부됨

자동차관리법 일부개정법률안

(2025. 1. 7. 염태영 의원 대표발의)(의안번호 2207302)

1월 8일 회부됨

항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안

(2025. 1. 8. 김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321)

기업도시개발 특별법 일부개정법률안

(2025. 1. 8. 이종배 의원 대표발의)(의안번호 2207324)

건설산업기본법 일부개정법률안

(2025. 1. 8. 서범수 의원 대표발의)(의안번호 2207326)

건설기술 진흥법 일부개정법률안

(2025. 1. 8. 서범수 의원 대표발의)(의안번호 2207327)

항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안

(2025. 1. 8. 박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331)

건축법 일부개정법률안

(2025. 1. 8. 이광희 의원 대표발의)(의안번호 2207337)

이상 6건 1월 9일 회부됨

공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률 일부개정법률안

(2025. 1. 9. 서범수 의원 대표발의)(의안번호 2207366)

건축법 일부개정법률안

(2025. 1. 9. 권영진 의원 대표발의)(의안번호 2207372)

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안

(2025. 1. 9. 권영진 의원 대표발의)(의안번호 2207375)

민간임대주택에 관한 특별법 일부개정법률안

(2025. 1. 9. 권영진 의원 대표발의)(의안번호 2207376)

공인중개사법 일부개정법률안

(2025. 1. 9. 문진석 의원 대표발의)(의안번호 2207379)

공공주택 특별법 일부개정법률안

(2025. 1. 9. 권영진 의원 대표발의)(의안번호 2207384)

민간임대주택에 관한 특별법 일부개정법률안

(2025. 1. 9. 김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2207386)

항공보안법 일부개정법률안

(2025. 1. 9. 문진석 의원 대표발의)(의안번호 2207387)

이상 8건 1월 10일 회부됨

공항시설법 일부개정법률안

(2025. 1. 10. 박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207429)

항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안

(2025. 1. 10. 박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207431)

공공주택 특별법 일부개정법률안

(2025. 1. 10. 안태준 의원 대표발의)(의안번호 2207433)

항공안전법 일부개정법률안

(2025. 1. 10. 박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207442)

국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안

(2025. 1. 10. 이학영 의원 대표발의)(의안번호 2207444)

이상 5건 1월 13일 회부됨

○관련의안 회부

반도체산업 경쟁력 강화 및 지원에 관한 특별법안

(2024. 12. 20. 김종민 의원 대표발의)(의안번호 2206794)

12월 23일 의견제시기간을 소관위원회의 심사의결일 전일까지로 정하여 회부됨

주택임대차보호법 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206895)

주민등록법 일부개정법률안

(2024. 12. 24. 이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206893)

이상 2건 12월 26일 의견제시기간을 소관위원회의 심사의결일 전일까지로 정하여 회부됨

특례시 지원에 관한 특별법안

(2024. 12. 27. 정부 제출)(의안번호 2207020)

12월 30일 의견제시기간을 소관위원회의 심사의결일 전일까지로 정하여 회부됨

학교시설사업 촉진법 일부개정법률안

(2024. 12. 30. 김준혁 의원 대표발의)(의안번호 2207107)

12월 31일 의견제시기간을 소관위원회의 심사의결일 전일까지로 정하여 회부됨

UN 경제적 사회적 및 문화적 권리에 관한 국제규약 선택의정서 비준 촉구 결의안

(2024. 12. 31. 김예지 의원 등 47인 발의)(의안번호 2207186)

2025년 1월 2일 의견제시기간을 소관위원회의 심사의결일 전일까지로 정하여 회부됨

임도의 설치 및 관리에 관한 법률안

(2025. 1. 6. 윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2207234)

1월 7일 의견제시기간을 소관위원회의 심사의결일 전일까지로 정하여 회부됨

○행정입법 제출

행정입법명	공포번호	공포일자	비고
신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법 시행령	제35057호	2024. 12. 10.	대통령령
부동산 가격공시에 관한 법률 시행령	제35058호	2024. 12. 10.	대통령령
공공주택 특별법 시행령	제35059호	2024. 12. 10.	대통령령
대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령	제35060호	2024. 12. 10.	대통령령
녹색건축물 조성 지원법 시행령	제35081호	2024. 12. 17.	대통령령
건축법 시행령	제35082호	2024. 12. 17.	대통령령
도시 및 주거환경정비법 시행령	제35083호	2024. 12. 17.	대통령령
화물자동차 운수사업법 시행령	제35084호	2024. 12. 17.	대통령령
자동차관리법 시행령	제35085호	2024. 12. 17.	대통령령
부동산투자회사법 시행령	제35103호	2024. 12. 24.	대통령령
국토교통부와 그 소속기관 직제	제35115호	2024. 12. 30.	대통령령
주택임대차보호법 시행령	제35161호	2024. 12. 31.	대통령령
상가건물 임대차보호법 시행령	제35162호	2024. 12. 31.	대통령령
여객자동차 운수사업법 시행령	제35163호	2024. 12. 31.	대통령령

행정입법명	공포번호	공포일자	비고
도시교통정비 촉진법 시행령	제35164호	2024. 12. 31.	대통령령
유료도로법 시행령	제35165호	2024. 12. 31.	대통령령
도시철도법 시행령	제35166호	2024. 12. 31.	대통령령
건축법 시행규칙	제1419호	2024. 12. 17.	부령
건축물의 구조기준 등에 관한 규칙	제1420호	2024. 12. 17.	부령
여객자동차터미널 구조 및 설비기준에 관한 규칙	제1421호	2024. 12. 17.	부령
녹색건축물 조성 지원법 시행규칙	제1422호	2024. 12. 23.	부령
주택공급에 관한 규칙	제1423호	2024. 12. 18.	부령
화물자동차 운수사업법 시행규칙	제1424호	2024. 12. 18.	부령
제로에너지건축물 인증에 관한 규칙	제1425호	2024. 12. 23.	부령
지적측량 시행규칙	제1426호	2024. 12. 26.	부령
항공보안법 시행규칙	제1427호	2024. 12. 23.	부령
공동주택관리법 시행규칙	제1428호	2024. 12. 27.	부령
교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙	제1429호	2024. 12. 26.	부령
여객자동차 운수사업법 시행규칙	제1430호	2024. 12. 26.	부령
국토교통부와 그 소속기관 직제 시행규칙	제1431호	2024. 12. 31.	부령
유료도로법 시행규칙	제1434호	2024. 12. 31.	부령
자동차관리법 시행규칙	제1435호	2024. 12. 31.	부령
개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령	국토교통부공고 제2024-1619호	2024. 12. 9.	입법예고
생활물류서비스산업발전법 시행령	국토교통부공고 제2024-1623호	2024. 12. 3.	입법예고
택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령	국토교통부공고 제2024-1624호	2024. 12. 3.	입법예고
도로법 시행령	국토교통부공고 제2024-1652호	2024. 12. 9.	입법예고