

제423회 국회 (임시회) 12.29여객기참사진상규명과피해자및 유가족의피해구제를위한특별위원회회의록

제 4 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년3월20일(목)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 12.29 여객기 참사 피해자 지원 관련 특별법안 제정을 위한 공청회
 - 12·29여객기사고 피해자 지원 등을 위한 특별법안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2208585)
 - 12·29여객기참사 피해구제 및 지원 등을 위한 특별법안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2208613)
 - 12·29여객기참사 피해자 권리보장과 진상규명 및 재발방지를 위한 특별법안(문금주 의원 대표발의)(의안번호 2208670)
 - 12·29여객기참사 피해자 권리보장을 위한 특별법안(전진숙 의원 대표발의)(의안번호 2208672)
 - 12·29여객기참사 진상규명 및 피해자 권리보장을 위한 특별법안(서삼석 의원 대표발의)(의안번호 2208728)

상정된 안건

1. 12.29 여객기 참사 피해자 지원 관련 특별법안 제정을 위한 공청회2
 - 12·29여객기사고 피해자 지원 등을 위한 특별법안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2208585)
 - 12·29여객기참사 피해구제 및 지원 등을 위한 특별법안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2208613)
 - 12·29여객기참사 피해자 권리보장과 진상규명 및 재발방지를 위한 특별법안(문금주 의원 대표발의)(의안번호 2208670)
 - 12·29여객기참사 피해자 권리보장을 위한 특별법안(전진숙 의원 대표발의)(의안번호 2208672)
 - 12·29여객기참사 진상규명 및 피해자 권리보장을 위한 특별법안(서삼석 의원 대표발의)(의안번호 2208728)

(10시02분 개의)

○위원장 권영진 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제423회 국회(임시회) 제4차 12.29 여객기 참사 진상규명과 피해자 및 유가족의 피해구제를 위한 특별위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의는 12.29 여객기 참사 피해자 지원 관련 특별법안 5건에 대한 공청회를 실시

하도록 하겠습니다.

그리고 오늘 회의는 국회방송과 국회 유튜브 채널을 통해 생중계될 예정입니다. 위원님들께서는 질의에 참고하시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 12.29 여객기 참사 피해자 지원 관련 특별법안 제정을 위한 공청회

- 12·29여객기사고 피해자 지원 등을 위한 특별법안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2208585)
- 12·29여객기참사 피해구제 및 지원 등을 위한 특별법안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2208613)
- 12·29여객기참사 피해자 권리보장과 진상규명 및 재발방지를 위한 특별법안(문금주 의원 대표발의)(의안번호 2208670)
- 12·29여객기참사 피해자 권리보장을 위한 특별법안(전진숙 의원 대표발의)(의안번호 2208672)
- 12·29여객기참사 진상규명 및 피해자 권리보장을 위한 특별법안(서삼석 의원 대표발의)(의안번호 2208728)

○위원장 권영진 의사일정 제1항 12.29 여객기 참사 피해자 지원 관련 특별법안 제정을 위한 공청회를 상정합니다.

오늘 공청회는 우리 위원회에 회부된 5건의 12.29 여객기 참사 피해자 지원 관련 특별법안 제정을 위해 전문가로부터 의견을 청취하기 위한 것입니다.

먼저 바쁘신 가운데도 오늘 공청회에 참석해 주신 진술인 여러분들께 위원장으로서 위원회를 대표해서 감사의 말씀을 드립니다.

그러면 공청회에 참석하신 진술인 여러분들을 소개해 드리겠습니다.

소개를 받은 진술인께서는 잠시 자리에서 일어나서 인사하시고 앉아 주시기 바랍니다.

먼저 성균관대학교 이동훈 교수님 나오셨습니다.

감사합니다, 교수님.

다음은 국제교통정책연구소 모창환 소장님 나오셨습니다.

감사합니다.

다음은 박철 변호사님 나오셨습니다.

(인사)

감사합니다.

그리고 오늘 첫 번째 진술인이신 서울시립대학교 함승희 교수님은 조금 늦는다고 연락이 왔습니다. 오시는 대로 소개하도록 하겠습니다.

참고로 정부 및 기관 관계자로서 국토교통부에서 박정수 12.29여객기사고피해지원단장, 김수정 항공·철도사고조사위원회 사무국장, 이승열 항공·철도사고조사위원회 조사단장이 참여하고 있습니다. 그리고 행정안전부 조덕진 재난복구지원국장, 보건복지부 이상원 정신건강정책관, 경찰청 유재성 형사국장, 한국공항공사 박재희 전략기획본부장이 참석하고 있습니다.

그리고 유가족협의회에서 박한신 대표님, 이혁·박종권 본부장이 배석하고 있습니다.

유가족 대표님들, 멀리서 오시느라고 수고 많으셨습니다.

질의에 참고하시기 바랍니다.

다음은 공청회 진행과 관련하여 안내말씀 드리겠습니다.

공청회는 국회법 제64조제4항에 따라 위원회 회의로 진행하며 진술인들 간의 토론은 허용되지 않는다는 점을 양해해 주시기 바랍니다.

진술인들께서는 7분 이내에 주요 사항 위주로 진술해 주실 것을 부탁드립니다.

그러면 진술인들로부터 차례로 의견을 듣도록 하겠습니다.

먼저 이동훈 교수님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 이동훈 안녕하세요? 성균관대학교 외상심리건강연구소 소장을 맡고 있는 이동훈입니다.

먼저 이 자리를 빌려 유가족 여러분께 심심한 위로와 애도의 말씀을 전합니다.

저는 김은혜 의원, 이수진 의원, 문금주 의원, 전진숙 의원, 서삼석 의원님에 의하여 발의된 5개의 여객기 사고 피해자 지원에 관한 특별법안들과 관련하여 재난심리 지원 측면에서 말씀을 드리고자 합니다.

5개의 법안 모두 공통적으로 피해구제 지원, 피해자 및 피해지역 지원, 추모공원 조성 과 같은 공동체 회복 지원을 포함하고 있습니다. 또한 재난 직후 피해자들에게 요구되는 적절하고 필요한 심리 지원방안을 중요하게 잘 다루고 있다고 생각합니다. 그러나 법안에서 저희가 좀 더 고려해야 될 사항들을 말씀드리고자 합니다.

먼저 재난 대응 과정이 있습니다.

피해 최소화를 위한 정보 제공 과정입니다.

재난 발생 즉시에 재난피해자들의 피해가 최소화될 수 있는 정보 제공에 대한 지원이 필요합니다. 그 내용은 피해를 최소화하기 위해 재난피해자가 이해하고 있어야 할 재난 상황 및 피해자 심리 특성에 대한 정보, 피해 지원과 관련하여 도움을 받을 수 있는 정부 및 지원 부처의 제도, 서비스에 대한 정보 등이 될 수 있습니다. 이 부분들은 적절하게 이루어지고 있지만 좀 더 체계화되고 조직화되어서 일관된 서비스가 제공될 필요가 있다고 생각합니다.

두 번째, 개별화된 피해 지원을 위한 피해자 요구평가.

재난피해자에게 개별적인 지원이 필요한데 이는 동일한 재난의 피해자라도 개별적으로 경험한 것에 따라서 피해 양상이 모두 상이합니다. 따라서 개별적으로 재난 발생 이후 재난피해자가 직면할 수 있는 다양한 문제에 대해서 통합적이면서 개별적 지원이 필요하다고 생각합니다. 이를 위해서 피해자들 대상으로 구조화된 면담 방식의 요구평가가 먼저 이루어질 필요가 있습니다.

세 번째, 의사결정 조력입니다.

재난 과정에서 심리사회적 회복이나 피해 지원의 과정에서 매우 빈번하게 재난피해자들이 의사결정을 내리게 됩니다. 예를 들면 거처 마련 또 장례 절차, 복직 시기, 자녀 돌봄과 같은 이러한 재난이 삶에 미치는 영향이 크기 때문에 의사결정의 범위와 중요도가 큽니다. 따라서 의사결정의 과정에서 피해자 중심의 관점에서 좀 더 효과적인 의사결정을 내릴 수 있도록 조력하는 지원이 필요하다 생각합니다.

두 번째, 회복 과정에 대해서 말씀드리고자 합니다.

심리사회적 회복을 위한 자조모임 지원입니다.

이 자조모임과 관련해서는 이미 해외 선진국에서도 대부분의 재난에서 적어도 일주일 이내에는 재난피해자들이 모여서 그룹을 형성하고 자조모임의 성격을 띤 활동을 시작할 수 있도록 모임에 대한 지원을 합니다. 그 이유는 이 자조모임 자체가 똑같은 또는 비슷한 고통을 겪고 있는 구성원들에게 정보를 공유함으로써 심리적 안정감을 제공하고 궁극적으로 지속적인 자조모임의 참여가 재난 피해 회복에 매우 중요하다고 알려져 있기 때문입니다.

이와 관련해서 여러 의원님들께서 법안을 제시하셨고 앞서 함승희 교수님께서 이 법안이 특별법안에 규정되어도, 이 지원 관련된 사항이 특별법안에 규정돼도 무방한지, 그러나 한편으로 공익적 사업을 주도적으로 추진하는 점에서 공공성 강화에 매우 도움이 된다는 피드백을 앞서서 주셨는데 저는 이 부분과 관련해서 한번 저희가 고려해야 될 게 재난이 발생할 때마다 법안에서 이런 유가족을 지원하는 것을 개별적으로 다루는 게 아니라, 영국이나 프랑스나 뉴질랜드나 다양한 국가에서 현재 하고 있는 게 전체적인 어떤 다양한 재난에 대한 피해 유가족들의 모임을 지원하는 하나의 합의된 자조모임을 지원하고 있습니다. 이 모임에 대한 국가의 지원이 지금 진행이 되고 있고요. 그래서 이러한 모델들을 저희가 한번 검토할 필요가 있다고 생각합니다.

두 번째, 피해자 범위와 지원 기간의 제시입니다.

피해자와 관련해서도 여러 가지 관점에서 각 의원님들의 법안에 따라서 조금 다르게 진행이 되고 있는데 재난 심리 측면에서 그리고 트라우마의 영향이라는 측면에서 보면, 피해자와 그 유가족과 함께 전체 긴급 구조나 수습에 참여했던 분들도 트라우마 관점에서는 그 영향이 매우 큰 것으로 최근에 알려져 있습니다. 따라서 이분들에 대한 지원 또한, 저희가 이것을 간접 트라우마 노출이라고 하는데 현재까지 연구에 의하면 간접 트라우마와 직접 트라우마의 노출의 정도나 영향의 정도는 거의 비슷하다고 알려져 있습니다. 따라서 심리상담이나 회복과 관련된 부분들은 매우 지원이 필요한 것으로 말씀을 드리고 싶습니다.

세 번째, 예방 및 준비 과정입니다.

저희가 실제로 보건복지부를 중심으로 또 행정안전부를 중심으로 중앙재난심리회복지원센터가 가동이 되고 있고 그에 따라서 적절한 심리 지원을 제공하고 있는 것으로 지금 알고 있습니다.

그러나 저희가 전체 이 준비 과정에서 강조를 좀 해야 될 부분은 재난피해자를 대상으로 심리 교육 안내서를 개발하고 또 그것을 시기별로, 재난 발생 직후, 한 달 정도 이후, 몇 달 이후로 이런 시기적 단계도 구분하고 또 생존자를 또는 유가족을 세분화해서 재난 피해자들이 경험할 수 있는 다양한 반응과 증상을 기술하는, 그래서 재난이해 교육이나 이런 부분들을 제공할 필요가 있다고 말씀을 드리고 싶습니다.

저희가 현재 제공되고 있는 정보들은 매우 학술적인 정보들이고 또는 매우 어려운 용어들이어서 이런 심리 교육 정보들이 재난피해자들이 경험하고 있는 어떤 사회적 반응을 일관되고 공통적 기준으로 제시하는 게 아니라 피해자 개별의 경험을 있는 그대로 제공함으로써 심리적 어려움들을 훨씬 더 극복하는 데 도움이 된다. 그래서 이런 부분들이 정신과 전문의나 심리학자, 상담사들의 전문가 조언보다 더 유용하다는 것으로 알려져

있습니다.

재난 재발 방지 예방 캠페인입니다.

이런 부분들도 되게 전체적으로 중요하게 저희가, 진술위원들께서 공통적으로 제안하고 있어서 이 부분은 넘어가도록 하겠습니다.

네 번째, 피해자 중심의 지원체계 구축입니다.

제가 말씀드리고자 하는 대단히 강조하고 싶은 부분 중의 하나는 재난관리와 대응에서 국가 중심의 지원체계가 아닌 피해자 중심의 관점이 필요하다, 그래서 법적·제도적으로 이를 고려할 필요가 있다 이렇게 말씀드리고 싶습니다.

현재 해외 여러 선진국들이 피해자 중심의 지원체제로 가는 이유는 정부 주도의 재난 피해 지원체계를 통한 피해 지원이 실제 피해자들의 만족도가 되게 낮고 그 이유가 피해자들의 욕구가 잘 반영되지 않는다 이런 부분들이 있습니다. 그래서 앞서 말씀드린 것처럼 저희가 한번 고려해야 될, 이미 해외의 여러 나라에서 다양한 재난들을 경험하고 그 재난을 통해서 뭔가 구축된 그 시스템도 저희가 한번 참조를 해서 어떤 시행착오를 거치는 것보다는 그런 모델의 우수한 부분들은 좀 가져오고 저희가 부족한 부분들은 좀 보완을 해서 우리 사회 특성에 맞는 것들을 고려할 필요가 있을 것 같습니다.

그래서 각 의원님들께서 제시한 모든 법안들이 포괄적으로 많은 것들을 다루고 있지만 기본적인 관점과 철학이 피해자 중심의 지원체계 구축이라는 그 테두리 안에서 구성이 된다면 훨씬 더 피해자 중심으로 그리고 재난에 대한 회복이 지역사회 중심으로 회복이 될 거라고 생각합니다.

마지막으로 장기적인 관점에서의 조사 연구와 지원체계 구축입니다.

재난 연구에서, 재난과 관련된 지원에서 매우 중요하다고 생각되는데 현재 법안에도 심리적 증상이나 정신질환 등의 검사 및 치료 그리고 일상생활 돌봄 지원과 같은 지원사항들이 들어 있습니다. 그러나 재난과 관련된 여러 연구들을 검토해 보면 재난의 부정적 효과는 재난 직후보다는 재난이 발생하고 나서 상당한 시간이 흐른 뒤에 예를 들어서 3년, 5년, 심지어 10년 이후에 문제들이 발생하는 걸로 알고 있습니다. 그러한 문제는 우리가 흔히 알고 있는 PTSD나 우울 이외에도, 이런 심리적 문제나 정신의학적 문제 이외에도 이혼이나 가족의 해체, 실직이나 직장 적응의 문제, 스트레스로 인한 가정폭력이나 아동학대, 알코올 문제, 이러한 문제들을 매우 심각하게 경험하는 것으로 알려져 있습니다.

그래서 일본과 같이 이미 이런 재난들을 많이 극복한 나라의 마음케어센터 기능들을 보면 지금 언급한 이런 부분들에 대한 서비스를 매우 강화해서 장기적으로 지원을 하고 있습니다. 궁극적으로 우리가 지원하는 것은 삶의 회복이기 때문에 이러한 부분들을 지원하는 게 매우 필요하다고 생각합니다. 그래서 이미 보건복지부에서도 코호트 연구들을 통해서 장기추적 연구를 하고 있다고 생각을 하고 있습니다.

그런데 이런 의료적인 관점에서 장기 연구도 필요하지만 제가 말씀드리고 싶은 부분은 삶의 다양한 장면에서의 기능, 예를 들면 가족 문제 또는 부부 문제 또는 직장 문제 또는 가정폭력이나 아동이나 또는 중독이나 알코올 문제들을 함께 장기적인 관점에서 조사 연구를 하고 이를 통해서 지원체계를 구축한다면 우리가 지금 노력하고 있는 이런 부분들이 좀 더 효과적으로 그리고 좀 더 빠른 시간 안에 이런 것들이 전달될 수 있지 않을까

까 이런 생각이 듭니다.

여기까지 말씀을 드리도록 하겠습니다.

○위원장 권영진 이동훈 교수님 수고하셨습니다. 감사합니다.

이동훈 교수님께서 진술하시는 동안 진술인 한 분이 더 오셨습니다.

잠시 소개하고 숨을 고르시는 동안 모창환 소장님이 먼저 진술하시고 하도록 하겠습니다.

서울시립대학교 함승희 교수님 나오셨습니다.

(인사)

교수님 감사합니다.

그러면 다음은 모창환 소장님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 모창환 방금 소개받은 국제교통정책연구소 소장 모창환입니다.

우선 제주항공 여객기 참사 피해자 및 유가족분들에게 심심한 위로의 말씀 드립니다.

저는 법률안에서 진상규명 신뢰성 확보 쟁점에 초점을 맞춰서 진술을 드리겠습니다.

현재 항공·철도사고조사위원회는 국토부 산하에 있습니다. 그래서 국토부 내 항공안전 조직을 비판하고 그런 데 있어서 구조적으로 좀 어려울 수 있는 그런 상황입니다.

따라서 지금 현재 제시된 법률안에서 2인의 조사위원을 국회가 추천하는 대안 그다음에 조사위원회 전체를 국회가 새로 구성하는 대안이 제시가 되었습니다.

그런데 저는 2인의 과반수, 만약에 2인을 추천하는 경우에는 그 의사결정에 있어 가지고 과반수가 안 되기 때문에 조사 과정에서 좀 한계가 있다 이렇게 말씀을 드릴 수 있겠고요.

그렇다면 진상규명조사위 전체를 새로 선출하는 그것이 하나의 대안으로서 제시가 되어 있는데요. 현재 11인이나 9인에 대해서 조사위원회를 구성하는 것이 됐지만 11인 대안에서는 2인은 유가족분들이 참여를 하는 걸로 되어 있습니다. 그래서 유가족분들에 대해서는 현재 국제적 규칙상 이해당사자이기 때문에 조사 참여를 금지하고 있으므로 유가족분들의 참여는 제한이 되고요. 그런 차원에서 보면 9인의 특별조사위원회를 구성하는 그 대안이 어떤 독립성이라든지 공정성의 차원에서는 타당한 대안이 될 수 있다 이렇게 생각을 하고 있습니다.

그리고 유가족분들한테는 조사 참여를 금지하기 때문에 정보 공유 그다음에 의견 제시 그다음에 중간 결과보고 등을 수시로 받을 수 있는 어떤 그러한 체제를 법률안에 담을 필요가 있다 이렇게 생각을 합니다.

그렇지만 만약에 9인의 새로운 특별위원회를 구성한다면 기존의 항공조사법률하고 충돌하는 그런 문제가 있습니다. 앞서 법률의 안전성의 어떤 침해와 중복성 문제가 제기되는 거지요. 그래서 현재 이 특별법률안에서 피해구제의 긴급성과 진상규명의 신뢰성 확보의 그런 목표가 서로 상충이 되는, 그것이 상충하고 충돌하고 있다 이렇게 말씀을 드릴 수 있겠고요.

이런 상황에서 현재 항공·철도조사위를 국토부에서 분리하여 대통령실 산하로 이전하는 항공 사고조사 법률의 개정을 시급하게 시행해야 할 것 같습니다. 그래서 이런 식으로 현재 그것이 국회에서 논의가 되고 있는 걸로 아는데 항공·철도조사위를 대통령실 산하로 이전하는 것이 상당히 시급한 것이다 이렇게 말씀을 드리겠습니다.

두 번째로는 항공·철도조사위원회를 만약에 해운·도로 대형 사고까지 확대해서 중장기적으로는 국가교통재난조사위원회를 신설할 필요가 있다 이런 말씀을 드리겠습니다.

교통 참사가 몇십 년마다 발생하고 있습니다. 예를 들어서 2003년 대구 지하철, 2014년 세월호, 2024년 이번에 제주항공 재난이 발생했습니다. 그래서 이런 참사의 재발을 방지하기 위해서는 육해공 수단통합적인 국가교통재난조사위원회를 대통령실 산하에 설치할 필요가 있다고 생각합니다.

대형 사고는 작은 사고가 사전에 몇 번 발생한 후 여러 개의 불운이 겹쳐서 폭발하듯이 발생합니다. 여기서 조사위원회는 작은 사고를 심층조사하여 사고 원인을 계속 제거해 나가는 그런 역할을 해야 할 것입니다.

그래서 근본적인 안전 대책을 마련해서 시행을 하도록 해야 하고 5명의 상임위원을 대통령이 추천하면 국회가 승인하도록 하고 조사 결과에 대해서 국회 보고를 의무화한다, 그리고 조사관 규모는 약 50인 정도로 구성하는 것이 타당하다 이렇게 말씀드리겠습니다.

그리고 세 번째로는 추모사업에 대한 내용입니다.

현재 제안된 여러 추모사업들이 있는데 여기에서 항공안전 교육, 연구, 홍보에 대한 내용이 좀 더 강화될 필요가 있다 이렇게 말씀을 드리겠습니다. 또한 지원 기간을 최소 30년으로 연장해야 할 것으로 생각합니다.

일본 사례에서, 1985년 발생해서 약 500명이 사망한 일본 항공기 추락 사고에서 그 추모사업이 현재까지 이루어지고 있습니다, 현재 40년이 지났지만. 그래서 이때 이분들이 주로 많이 하시는 것들이 진상조사도 여러 번 하고요 동시에 항공안전에 대한 교육 그다음에 연구, 홍보 이런 것에 대해서 상당히 많은 활동을 하고 계십니다.

그래서 이분들이 항공안전에 대한 여러 가지 노력을 많이 하고 사회 저변으로 그것을 넓혀 가면서 일본의 교통안전 문화를 정착하는 데 크게 기여했다 이런 평가를 받고 있습니다. 동시에 피해자 및 유가족분들이 항공안전 교육과 연구의 결과를 단순히 일본 국내에서만 확산시키는 것이 아니라 국제적으로 그러한 지식을 전파하고 여러 가지 정책을 실행함으로써 국제적으로도 상당히 인정을 받고 있습니다. 그것이 지금 40년간 계속 이어지고 있고 여기에 일본항공 JAL도 계속 그러한 추모식에 매년 참석을 하고 사고가 발생한 그 산에 위령관을 건설하고 거기서 매년 그러한 행사를 하고 있습니다. 그리고 거기에 일본 항공사의 사장이 와서 항상 사과를 하고 다시는 일본에 이러한 항공 참사가 발생하지 않도록 하겠다는 그러한 각오를 매년 발표하고 있습니다.

이와 같이 추모사업은 단순히 10년이 아니고 20년 30년 장기적으로 항공안전에 대한 추모사업이 이루어져야 되고 그리고 거기에는 분명히 교육과 연구와 홍보활동이 같이 이루어져야 된다 그렇게 생각합니다.

이상입니다.

○위원장 권영진 모창환 소장님 수고 많으셨습니다.

그러면 다음은 함승희 교수님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 함승희 소개받은 서울시립대학교 함승희입니다.

우선 말씀에 앞서서 12.29 여객기 사고 피해자와 유가족분들께 심심한 위로의 말씀을 전합니다.

아울러 김은혜 의원님 대표발의 그리고 이수진 의원님 대표발의, 문금주 의원님 대표발의, 전진숙 의원님 대표발의, 서삼석 의원님의 대표발의된 여객기 사고 피해자 지원을 위한 노력에도 감사의 말씀을 드립니다.

우선 제가 검토한 쟁점을 크게 네 가지의 영역으로 나누어서 말씀을 드리겠습니다.

첫 번째로는 피해자 정의와 관련된 문제입니다.

김은혜 의원님께서 대표발의해 주신 내용하고 그다음에 이수진 의원님께서 대표발의해 주신 내용에는 피해자는 직접적인 피해자와 유가족을 범위로 한정을 하고 있습니다.

이와 비교해서 문금주 의원님께서 대표발의해 주시고 전진숙 의원님께서 대표발의해 주신 안에는 참사로 인해서 피해를 입었다고 인정받은 사람까지, 예를 들자면 참사 당시 긴급구조·수습에 참여한 사람 또는 그 밖에 신체적·정신적·경제적 피해를 입어 회복이 필요한 사람이라고 대상자를 확대해서 정의를 하셨습니다.

또한 서삼석 의원님께서 대표발의해 주신 내용에는 참사 당시 해당 구역 인근에서 사업장을 운영하거나 근로활동을 하고 있던 사람 중 참사로 피해를 입었다고 인정받은 사람까지 추가를 해서 정의를 해 주셨습니다.

이렇게 피해자의 정의가 상이할 경우에는 누구를 대상으로 할 것인지가 불분명하기 때문에 이 부분에 있어서는 피해자의 범위를 한정할 필요가 있을 것으로 보여집니다.

김은혜 의원님의 대표발의안과 이수진 의원님의 대표발의안은 세월호피해지원법상의 피해자 정의와 유사한 측면이 있습니다. 문금주 의원님 대표발의안과 전진숙 의원님의 대표발의안, 서삼석 의원님의 대표발의안은 이태원참사진상규명법상의 피해자 정의와 유사한 측면이 있습니다.

금번 사고는 여객기 이탈에 따른 사고라는 점에서 피해자의 대상을 특정하는 것이 용이합니다. 이태원 참사의 경우에는 불특정 다수의 군중이 밀집된 도심 내 공간에서 발생했기 때문에 직접적 피해의 여파가 어디까지 미쳤는지, 그 대상이 누구인지, 사고 발생 시점에 그 공간에 있었던 분들인지를 특정하는 것이 조금 불명확한 부분들이 있어서 그 대상의 범위를 조금 더 확대해서 적용한 것으로 알고 있습니다.

그래서 사고 특성을 감안할 때에는 피해자의 범위를 불특정 다수의 군중을 대상으로 간주하는 것보다는 김은혜 의원님의 대표발의안이나 이수진 의원님의 대표발의안 정의 규정에서 제시하고 있는 부상자 희생자 그리고 부상자의 가족으로 명확하게 규정을 정의하는 것이 적정하지 않을까라는 의견이 있습니다.

두 번째로는 사단 또는 유가족협의회와 관련된 내용입니다.

김은혜 의원님께서 대표발의해 주신 내용에는 국가는 12.29 여객기 사고 희생자를 추모하고 항공 안전사고 재발 방지 등에 이바지하고자 설립되는 사단 또는 재단에 대해서 설립 후 10년 동안 출연 또는 보조할 수 있다라고 규정하고 있고, 이수진 의원 대표발의안에서도 유사하지만 강행규정으로 유가족협의회 등의 운영을 위해서 필요한 재정적·행정적 지원을 하여야 한다라고 규정을 하고 있습니다.

문금주 의원님 대표발의안에서는 국가 등은 인건비 경비 등 유가족협의회 운영에 소요되는 비용을 지원하여야 한다라고 이수진 의원님의 대표발의안과 유사하게 강행규정으로 제시를 해 주셨습니다.

다음으로 전진숙 의원님 대표발의안, 서삼석 의원님 대표발의안에는 재단 운영과 관련

된 규정은 존재하지만 사단 또는 유가족협의회에 관한 규정은 마련하고 있지 않습니다.

12.29 여객기 참사와 같이 이렇게 저빈도로 발생하는 대규모 참사의 경우에는 참사의 교훈을 살려서 재난관리시스템에 다시 환류시키는 것이 매우 중요하고 피해의 복구나 수습의 과정에 참여하신 피해자분들께 이런 형태의 지원을 하는 것은 공공성 강화에도 굉장히 도움이 될 것으로 보이는 규정이기 때문에 이 부분을 좀 더 포괄적으로 지원 규정을 마련할 수 있는 방안으로 검토하는 것도 걱정할 것으로 보여집니다.

세 번째로 트라우마센터 또는 마음회복지원센터와 관련된 내용입니다.

마찬가지로 김은혜 의원님 대표발의안에서는 트라우마센터를 설치·운영할 수 있다라고 임의규정으로 제시를 해 주셨고, 전진숙 의원님 대표발의안에서는 마음회복지원센터를 설치하여야 한다라고 강행규정으로 제시를 해 주셨습니다.

그다음으로 이수진 의원님 대표발의안, 문금주 의원님의 대표발의안, 서삼석 의원님의 대표발의안에서는 종합적인 정신관리를 위한 트라우마센터나 마음회복지원센터와 관련된 규정은 마련되어 있지 않습니다.

지금 김은혜 의원님의 대표발의안과 전진숙 의원님의 대표발의안에서 나타나는 마음회복지원센터나 트라우마센터와 같은 경우에는 명칭에 차이는 있겠지만 금번 사고의 피해자의 종합적인 정신관리를 위한 기관이라는 측면에서는 본질적으로 동일하다라고 볼 수 있습니다.

다만 지금 현재 정신건강복지법에서 서울 광진구에 국가트라우마센터를 운영하고 있고 그다음에 권역별로도 충청권역 강원권역 호남권역 그리고 영남권역에 트라우마센터가 운영이 되고 있습니다. 그래서 트라우마센터를 추가적으로 강제해서 설치를 하게 할 것인가에 대한 부분에 있어서는 그 필요성에 대해서 신중한 검토가 필요할 것으로 보여집니다. 그래서 이 안에 대해서는 필요시에 설치할 수 있도록 하는 김은혜 의원님의 대표발의안이 보다 더 현실적이고 적당하지 않을까라는 의견을 제시를 드립니다.

네 번째로 지역 소상공인 등 영업손실 보상에 대한 청구 내용입니다.

이수진 의원님의 대표발의안에서는 국가는 피해지역의 경제 활성화 및 공동체 회복을 위하여 특별지원방안을 시행하여야 한다라고 규정하고 있고 그다음에 같은 조 2항에서 특별지원방안에 12.29 여객기 참사로 인한 영업활동의 제한 등으로 손실을 입은 사람에게 보상방안을 포함하여야 한다라고 규정을 하고 있습니다.

김은혜 의원님의 대표발의안 제8조, 문금주 의원님의 대표발의안 제56조, 전진숙 의원님 대표발의안 제13조제1항, 서삼석 의원님 대표발의안 제56조에서는 경제 활성화 및 공동체 회복을 위한 특별지원방안에 관한 규정은 존재하지만 영업손실 보상에 관한 규정을 마련하고 있지는 않습니다.

전라남도에서는 국가가 사고로 인해서 영업손실이 발생한 여행업 항공운송사업 등 중소기업과 피해지역 소상공인에게 손실의 전부 또는 일부를 보상하여야 한다는 조금은 더 직접적인 보상 규정을 그리고 구체적인 보상 규정을 신설해 달라는 요청이 있었습니다.

다만 항공기 사고라고 하는 것이 항공기사고조사위원회의 역할이 끝나서 피해의 원인이 되었던 사고의 메커니즘에 대해서 규명이 끝나야지 책임 관계를 규명을 할 수가 있고, 그래서 피해의 범위 즉 간접적인 피해의 범위를 어디까지 국가가 보상을 하여야 될

것인가에 대한 논의는 굉장히 시간이 오래 걸리는 논의이기도 하고 확실하게 규명하기 어려운 측면이 있기 때문에 이렇게 구체적으로 보상 규정을 마련하는 것이 유사한 어떤 재난의 상황에서 형평성을 유지할 수 있겠는가와 관련된 의문이 있습니다.

그래서 현재 김은혜 의원님 대표발의안, 이수진 의원님 대표발의안, 문금주 의원님 대표발의안, 전진숙 의원님 대표발의안, 서삼석 의원님의 대표발의안에 모두 공통적으로 포함되어 있는 특별지원방안의 어떤 시행규정을 통해서 금융 지원이라든가 관광 활성화 정책과 같이 간접 지원을 통한 활성화 대책을 적용하는 것이 적절할 것으로 보여집니다.

이상으로 진술 마치도록 하겠습니다.

○**위원장 권영진** 함승희 교수님 수고하셨습니다.

감사합니다.

끝으로 박철 변호사님 진술해 주시기 바랍니다.

○**진술인 박철** 안녕하십니까? 유가족 돕고 있는 박철 변호사입니다.

우선 권영진 위원장님과 여러 위원님들께서 참사 이후에 현장에서 밤을 새 가면서 유가족들과 소통하시고 또 국토부 등 정부의 여러 기관들이 오랜 기간 헌신해 오심에 따라서 정부나 국회에 대한 유가족들의 신뢰가 있었고 그에 따라서 유가족들이 다른 타 참사와는 달리 차분하고 냉정하게 이 참사를 대응할 수 있었다고 생각합니다.

또 그러한 신뢰의 토대 위에서 여타 다른 참사와는 달리 굉장히 빠른 시간 내에 특별법 제정 절차가 지금 이루어지고 있고 또 감사하게도 여러 의원님들께서 다양한 대표발의를 해 주셔서, 그 내용들이 신속하게 유가족들에게 지원책들을 마련할 수 있는 기회를 제공해 주신 점에 대해서 유가족을 대신해서 굉장히 깊은 감사의 말씀을 먼저 드리겠습니다.

현재 유가족협의회는 타 참사와 달리 현행 진상조사 체계인 항공·철도조사위원회나 경찰의 수사 절차 등에 대해서 신뢰하고 지켜보고자 하는 입장입니다. 이 사건 참사의 원인 규명 및 조사가 위와 같은 체계에 의해서 이루어져야만 최종적인 결과보고서에 대한 국제적인 신뢰를 얻을 수 있고 그에 기반해서 후속조치 역시 가능하다는 이해가 있기 때문입니다.

다만 이 법안은 중국적인 것이 아니어야 하고 생계가 막막해지고 큰 트라우마를 겪고 있는 유가족 등의 지원에 중점을 둔 첫 번째 법안이어야 합니다. 이후 진행될 현행 진상조사 체계와 그 내용에 따라서 유가족들이 믿을 수 없다는 판단을 하거나 또는 정당한 유가족 지원의 부족한 부분들이 차차 발견된다면 국회에서는 유가족의 의견을 들어서 전향적인 보완 입법을 해 주실 것을 요청드리고 특히 이 사건 참사에 대해서 지속적인 관심을 부탁드립니다.

대표발의안 중에 쟁점이 되는 부분에 대해서는 회의 중 질의하시면 답변드리겠습니다. 특히 진술서의 내용을 참고해 주시기 바라겠습니다.

더불어 유가족들 입장에서 부탁말씀을 드리고 싶습니다.

현재 이 특위가 2025년 6월 말까지 한시적으로 활동기간을 정하고 있는 것으로 알고 있습니다. 유가족 입장에서는 이 특위가 연장되어야 된다는 의견을 강하게 피력하고 있습니다. 그 이유는 특별법이 제정되고 취지에 따른 구체적인 내용을 담은 시행령이나 시행규칙 등이 각 정부 부서의 검토에 따라 마련될 것입니다. 그런데 그러한 내용이 법의

취지에 맞는지에 대한 점검이 필요하고, 두 번째로는 여객기 참사가 혼란한 정국으로 국민들에게 많이 잊혀져 가고 있는 데 심각한 문제가 있기 때문에 국회에서도 특위를 유지함으로써 국민들의 관심을 제고할 수 있는 그런 기회가 마련돼야 된다고 생각합니다.

이 법의 제정은 비단 유가족의 지원이나 진상규명에만 초점이 맞춰진 것이 아니라 늘어나는 항공 이용자들을 감안했을 때 항공안전에 대한 대대적인 변화와 개조를 이끌어야 할 역사적 전환점을 마련하는 기회라고 생각합니다.

따라서 이 자리를 빌려서 사고 원인 조사와 경찰 등 수사 절차에 따른 후속조치 결과를 국회, 특히 특위 위원님들 중심으로 상당 기간 지켜보셔야 되고 지속적인 관심을 가져 주실 것을 부탁드립니다.

저는 이만 마치겠습니다.

○**위원장 권영진** 박철 변호사님 수고 많으셨습니다.

네 분의 진술인 여러분 감사합니다.

다음은 위원님들께서 진술인들에게 질의하실 순서입니다.

질의는 배부해 드린 질의 순서대로 하시고 질의하고자 하는 진술인을 지명하여서 질의해 주시기 바랍니다.

질의 시간은 교섭단체 간사 위원님 간 합의에 따라서 주질의 5분, 보충질의 3분으로 하도록 하겠습니다.

그러면 먼저 김대식 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**김대식 위원** 부산 사상구에 지역구를 둔 김대식 위원입니다.

다시 한번 여객기 참사로 슬픔을 당한 우리 유가족들께 심심한 위로의 말씀을 올려 드립니다.

그리고 오늘 이 공청회의 진술인으로서 네 분 한 분 한 분께 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

저는 모창환 소장님께 한번 질문을 드리도록 하겠습니다.

소장님께서 특별조사위원회의 설치가 기존 항공·철도사고조사위원회와 좀 상충될 가능성이 있다 이렇게 언급을 하셨어요. 그렇지요? 그러나 동시에 항공·철도사고조사위원회의 독립성 문제를 지적하며 대통령실 산하의 국가교통재난조사위원회 신설을 대안으로 제시하셨지요?

○**진술인 모창환** 예, 그렇습니다.

○**김대식 위원** 그렇다면 소장님께서 보시기에 항공·철도조사위원회의 독립성을 보장하면서도 기존 법체계를 존중하는 방식으로 이 사고조사의 공정성을 강화할 현실적인 방안이 있다면 어떤 방향으로 가야 된다고 보십니까?

○**진술인 모창환** 현재 항공·철도조사 법률이 있습니다. 그래서 그 법률에 따라서 항공·철도조사위원회가 지금 구성돼 있잖아요. 그래서 이 위원회가 예를 들어서 미국의 NTSB, 그러니까 국가교통안전위원회와 같은 그러한 위상으로 가기 위해서는 그것이 대통령실 산하의, 이제 국토부로부터 분리가 되는 거지요. 분리가 돼서 거기에서 위원회로 이전을 해서 인사·예산 그다음에 동시에 현재 항공·철도조사위원회의 인원이라든지 이런 것들이 상당히 지금 적습니다. 그래서 지금 단순히 우리가 기술적인 조사만을 하는 것이 아니고 안전을 침해할 하는 조직에 대한 심층조사까지도 하려면, 현재 항공·철도조사위

원회에 한 25명 정도 있는데요 그러한 규모와 전문성을 가지고서는 상당히 어렵습니다.

그래서 그런 식으로 어떤 위상을 강화하면서 대통령 산하의 항공·철도조사위가 되고 동시에 5명의 상임위원들은 국회의 어떤 승인을 받는 그런 식으로 했을 때 예방적인 차원에서, 재발 방지라든지 이런 차원에서 상당히 중요한 역할을 할 것이고 동시에 국토부에 여러 가지 안전 행정조직들이 있습니다. 안전 관련 국도 있고 관련 여러 가지 있는데 그러한 조직들이 얼마나 항공안전에 영향을 줬는지 그다음에 거기에 어떤 문제는 없는지 그런 것들에 대해서 좀 더 객관적이고 공정하게 조사를 할 수 있다는 것이지요.

○**김대식 위원** 그런데 소장님, ICAO 기준에 따라서 항공 사고조사는 독립적으로 이루어져야 한다는 원칙이 있어요. 만약 그러면 항공조사위에서 대통령실 산하로 이전한다고 하면 국제사회에서 한국의 항공안전조사 시스템 독립성을 유지하고 있다고 평가받을 수 있다고 생각하십니까? 여기에는 상당히 국제적인 문제가 좀 있는데.

○**진술인 모창환** ICAO의 규정을 보면요 거기에는 교통부와 같은 그러한, 그러니까 항공안전에 관련된 조직으로부터 분리되는 것을 어떤 요건으로 삼고 있고요. 그것이 대통령실 산하로 간다고 그래서 독립성이 없다 이렇게 말할 수는 없습니다.

○**김대식 위원** 그래서 우선 국제적인 신뢰도를 얻는 게 중요하잖아요. 그렇지요? 그러면 소장님 말씀대로 대통령 산하로 이게 독립이 된다고 해도 국제적인 신뢰도와 ICAO의 승인받는 데는 별문제가 없는 겁니까?

왜 그러냐면 이게 우리 유가족 문제 이런 것에 대해서 이렇게 되면 상당히 길어질 가능성이 또 있는 거거든요. 그런 점을 지금 어떻게 하면, 우리 국회에서는 유가족과 함께 끝까지 동행하겠다 이런 말씀을 드렸고 유가족을 위한, 유가족 편에 서서 이야기를 해야 되기 때문에 이런 말씀을 제가 드리는 겁니다. 그 말씀에 대해서는 어떻게 동의하십니까?

○**진술인 모창환** 저는 지금 이 사안에 대해서 현재 국토부 산하에 항공·철도조사위원회가 있기 때문에 그것이 조직 구조적인 문제가 있는 거고요. 그것이 대통령실 산하로 간다고 그래서 단순히 독립성, 그러니까 우선 형식적으로 보면은 ICAO나 이런 데서 분명히 그건 독립성이 있다는 식으로 판정을 받을 거라고 저는 생각합니다. 그렇게 보고요.

그다음에 그것이 국회에 의해서 견제를 받고 또 승인을 받는 그런 절차가 들어온다면 독립성을 형식적으로나 실질적으로 충분히 받을 수 있지 않나 그리고 계속해서 진상규명에 대해서는 앞으로, 저는 이것이 단순히 이번 한 번의 조사로 끝나기는 쉽지 않다고 생각합니다.

예를 들어서 1985년에 발생한 일본 항공사 추락 참사 거기서도 정부에서도 했고 또 여러 번 그러한 조사가 있었습니다. 그런 식으로 재조사가 있었기 때문에, 그다음에 유가족이 계속 문제 제기를 했을 때 또 조사를 할 수밖에 없는 상황이 되기도 하고요. 그렇기 때문에 그런 차원에서 보면 대통령실 산하로 간다는 것이 독립성을 확보하는 데 그다음에 국회가 그걸 견제하는 어떤 장치를 같이 가져간다면 문제없이 될 수 있다 그것이 저의 판단입니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....
(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**김대식 위원** 본 위원은 어떻게 하든지 유가족 편에 서서 신속하게 원인 규명이 되고 피해 보상·복구를 해 줘야 된다는 이런 차원에서 제가 말씀드렸습니다.

다음에 추가질문하겠습니다.

수고하셨습니다.

○**위원장 권영진** 보충질의 때 이어 주시기 바랍니다.

수고하셨습니다.

다음은 정준호 위원님 질의하시겠습니다.

○**정준호 위원** 함승희 교수님께 먼저 간단히 질문 올리겠습니다.

12페이지 3번 마지막 결론 쪽에 보니까 기존 종합정신건강 관리체계와의 관계를 고려를 해야 된다 이렇게 시작을 해요. 기존 정신건강 관리체계와의 관계를 고려한다라는 말을 조금 더 구체적으로 설명을 해 주시겠습니까?

○**진술인 함승희** 그러니까 지금 시행하고 있는 마음건강 관리체계들을 가지고 있고 세월호 참사 이후에 어떤 PTSD를 겪으신 분들에 대한 지원 대책이 마련되어 있기 때문에 이것을 참사가 발생할 때마다 트라우마센터를 신설하는 방향으로 가는 것이 적정한지에 대한 말씀을 드린 것이고요.

○**정준호 위원** 어느 정도 의문점을 가지고 계시다는 거지요?

○**진술인 함승희** 예.

○**정준호 위원** 기존에 있는 체계로도 어느 정도 커버가 가능하더라는 취지로 제가 이해를 하면 되겠습니까?

○**진술인 함승희** 예, 맞습니다.

○**정준호 위원** 그러면 지금 재량규정으로 설치 근거를 두는 게 바람직하더라고 나와 있는데, 모든 특별법안과 관련해서 트라우마센터라든지 마음치유센터라든지 근거 규정이 있기 때문에 그런데 교수님 개인적인 의견으로는 기존 체계로도 어느 정도 커버가 가능하기 때문에 설치 근거가 굳이 필요하냐 이런 생각도 어느 정도 가지고 계신 건가요?

○**진술인 함승희** 그건 아니고요. 일단 사고 참사의 유형에 따라서 PTSD라고 하는 것이 어느 정도의 기간 동안 정신건강상에 영향을 줄 것인지에 대해서는 특정하기가 매우 어려운 일이기 때문에 그 상황에 따라서는 임의규정이랄도 설치할 필요는 있으되 이것을 강행규정으로 하게 되면 설치를 하지 않으면 안 되기 때문에 그 부분에 대해서는 신중하게 접근해야 된다고 생각합니다.

○**정준호 위원** 정리하자면 필요성은 있지만 자칫 새로 생긴 기관이 기존 정신건강 관리체계에 조금 혼동을 일으키거나 그런 부분이 있기 때문에 그럴 우려성을 지금 지적을 하신 걸로 제가 이해를 하면 되겠습니까?

○**진술인 함승희** 예, 맞습니다.

○**정준호 위원** 알겠습니다.

이동훈 교수님께 연결되는 질문 하나 좀 하겠습니다.

장기적인 관점에서 조사연구와 지원체계 구축을 지적을 하셨고요 말씀은 잘 들었습니다. 결국에는 장기적으로 지원하는 체계 구축과 관련해 가지고 현재 트라우마센터 관련해서 권역별 트라우마센터가 있고 아니면 또 서울에 국가트라우마센터가 있는데 현재 있

는 권역별 트라우마센터나 서울 국가트라우마센터가 강조하셨던 피해자 관점에서 장기 조사연구를 충분히 할 수 있다라고 지금 보시는지 한번 개인적인 의견을 듣고 싶습니다.

○진술인 이동훈 사실 국가적인 상황에서 재난 발생 이후 이게 피해자에게 미치는 영향 그걸 보기 시작한 사건은 대구 지하철 방화 사건 때부터였는데요. 그때부터 저희가 PTSD를 고려하기 시작하고, 그래서 사실은 이미 재난을 여러 차례 경험했던 미국이나 일본이나 유럽에 비하면 저희의 재난 지원체계는 약하기는 합니다.

그렇지만 이제 지난번 세월호 재난을 통해서 행안부를 중심으로 해서 중앙컨트롤타워가 생기고 또 재난심리를 지원하는 중앙재난심리회복지원단 법안이 통과가 되면서 그리고 법규에도 재난구호에 재난심리 지원을 해야 된다는 게 들어가면서 저희가 상당히 괄목하게 시스템이 안정화되어서 지금 가고 있습니다. 그런데 이제……

○정준호 위원 교수님, 제가 시간 부족 때문에.

지금 현재 권역별 체계로서 이번 사태의 장기적인 지원체계의 조달이 가능하다고 보시는 건지, 아니면 조금 더 세부적인 지역에 뭔가 브랜치라든지 이런 트라우마센터를 별도로 설치하는 게 도움이 된다고 보시는지?

○진술인 이동훈 그런데 광주의 경우는 국가폭력트라우마치유센터도 사실 존재하고 있고 또 광주시에서 운영하는 1229 마음센터도 존재를 하고 있어서 이걸 별도의 어떤 센터를 만들어서 할 필요가 있는지, 그것보다는 어떤 이 부분을 통합해서 그래서 장기 연구를 의학적인 관점에서 코호트 연구도 하지만 그 외에 지금의 삶의 어떤 기능이나 이런 부분들을 함께 봐 주는 그런 코호트 연구가 사실 병행될 필요가 있고요.

그다음에 또 하나 말씀드리고 싶은 부분은 우리나라에서 이런 코호트 연구가 진행이 되고 있는데 그 결과가 사실 잘 발표가 되지 않고 있어요. 왜냐하면 많은 예산과 비용을 들여서 연구가 되고 그 연구를 하는 이유는 그걸 토대로 해서 장기적인 재난 대응체계를 구축하고자 하는 건데 연구 결과가 연구가 필요하다는 선에서 끝나고, 사실 그 연구 결과가 과연 어떻게 지금 실제 피해자들을 중심으로 해서 어떻게 해서 어떤 지원을 필요로 하는지가 그 부분이 저희가 지금 사실 미흡한 편이지요.

그래서 이 부분이 같이 좀 보완이 되어서 의료 코호트뿐만 아니라 정신의학적 코호트뿐만 아니라 이런, 아까 말씀드린 실직이라든가 가정의 해체라든가 또는 가족의 문제라든가 이를 함께 봐 주는 것들을 함께 통합적으로 조사할 수 있는 그런 장기적인 조사연구가 필요하다 그렇게 좀 말씀을 드리고 싶습니다.

○정준호 위원 그러면 기왕에 제 질문에 대해서 결론 한 번만 좀 내 주십시오. 지금 이 사안을 커버하기 위해서 지역별 트라우마센터라든지 별도의 기관이 구체적으로 좀 필요한 게 맞는지 틀린지.

○진술인 이동훈 구체적으로 감당 가능하냐가 예산을 말씀하시는 건지, 전문가를 말씀하시는 건지?

○정준호 위원 기관을 별도로 지역별, 그러니까 권역별 말고 이 사건을 전담으로 커버할 수 있는 별도의 브랜치를 하나 더 만드는 게 적절하다고 보는지?

○진술인 이동훈 저는 현재 가지고 있는 기존의 센터들을 활용하는 방안이 훨씬 더 낫지 않을까 생각합니다.

○정준호 위원 알겠습니다.

박정수 단장님 잠깐만 앞으로 나와 주십시오.

전남도가 안 와서 제가 국토부에 좀 질의를 해야 될 것 같은데요.

오늘 함승희 교수님 내용에도 나와 있지만 여행업자라든지 항공업과 관련된 소상공인과 관련된 직접적인 피해 지원과 관련된 내용이 나와 있습니다. 관련해서 피해자 특정을 위해서 조사라든지 이런 피해 규모라든지 확인하는 절차가 어느 정도 진행이 됐는지 진행이 될 예정이 있는지를 좀 설명을 해 주십시오.

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 저희가 일차적으로 유가족분들을 대상으로 해서, 1차 조사를 해서 한 육백팔십 분이 유가족으로 확인이 됐고요. 소상공인분들은 저희들이 공항에 상주하고 계신 기존의 항공 취급 업체가 한 4개 업체 정도가 돼 있습니다. 그리고 기타 거기에서 상업, 영업을 하시던 업체들도 저희들이 파악은 됐는데요. 다만 이분들에 대해서 지금 공항에서는 사용료 감면을 1월 달부터 해 주고 있는 상황이고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○정준호 위원 공항 업체에 대해서만 지금 조사가 이루어지고 있고 공항 밖에 있는 소상공인 업체에 대한 피해 규모 조사는 아직까지 특별히 이루어진 게 없다라고 저희가 알고 있으면 될까요?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예, 지금 그것 조사하는 처리들이 진행 중에 있고 일부 광주라든지 이런 데 여행업계에서 얘기하시는 내용에 대해서는 저희가 문체부와 같이 함께 의견을 듣고 있습니다.

○정준호 위원 알겠습니다.

○위원장 권영진 정준호 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 문금주 위원님 질의하시겠습니다.

○문금주 위원 전남 고흥·보성·장흥·강진의 문금주 위원입니다.

우선 박철 변호사님께 질문을 시작하겠습니다.

수고 많으신데요. 참석해 주셔서 감사합니다.

○진술인 박철 감사합니다.

○문금주 위원 지금 국토부 산하에 항공·철도사고조사위원회가 있기는 한데 유가족협의회에서는 처음부터 계속해서 유가족협의회에서 추천한 2인을 포함한 특별조사위원회를 독립된 기구로 구성했으면 좋겠다는 그런 의견을 제시하시는 거지요?

○진술인 박철 조금 다른 것 같습니다. 초반에는 유족들도 그렇고 저도 그렇고 이 사건을 어떻게 조사를 해야 되는지에 대한 체계에 대한 이해가 없었습니다. 그래서 세월호나 타 참사의 경우를 저희가 생각을 했었고요 그러다 보니 국회 차원의 진상규명위원회나 진상조사위원회가 별도로 꾸려져야만 한단다는 생각을 했었습니다. 그래서 저희가 연구하고 공부를 하다 보니까 법이나 국제 규약에 따라서, 항공하고 철도 사고의 경우에는 항공철도사고조사법 그리고 또 항공 사고의 경우는 특히 ICAO 같은 국제 규정에 따라서 조사해야지만 국제적인 신뢰를 얻을 수 있는 최종 결과보고서가 나올 수 있다는 것

을 이해하게 됐습니다. 따라서 현재 저희 입장은 기존 체계에 있는 항공·철도사고조사위원회를 신뢰하고 다만 지금 항공·철도사고조사위원회의 구성원들이 너무 소수여서, 특히 항공 분야에 있어서 위원들을 대폭 보강해서 여러 사건들, 지금 이 사건 이외에도 한 30여 건 이상을 조사하고 있기 때문에 빠른 조사와 정확한 조사를 위해서는 인력이라든가 재정적인 지원이 필요하다는 입장이고요.

여러 안들이 있습니다만 지금 위원님 말씀하신 기존 항공·철도조사위원회에 유가족이 추천하는 2인이 들어갔을 때에는 결과에 대한 오염 문제가 심각하다는 것을 저희도 이해하고 있습니다. 해서 그것에 대한 보완 차원으로 위원분들께서는 국회에서 추천하는 2인을 아마 보완적으로 말씀하신 것 같은데 유족들은 이 사건에 대해서만 특별히 국회가 2인을 투입하는 체계도 혹여라도 최종 결과보고에 국제적인 인정을 받기 어려워질까에 대한 굉장한 두려움이 있습니다.

왜냐하면 지금 조사단장의 말을 빌리더라도 최소 1년 6개월, 사실상 저희는 그 이상 될 거라고 마음의 각오를 하고 있습니다마는 이게 그런 장기간의 시간에 걸친 조사가 끝났음에도 불구하고 국제적인 신뢰를 얻지 못한다면 유가족들의 고통이 크게 가중될 것이기 때문에 현재의 조사체계를 일단 믿자라는 데 유가족들의 의견이 모여져 있습니다.

○문금주 위원 입장이 좀 바뀌셨네요.

그러면 모창환 교수님께 말씀을 드려 보겠습니다.

저는 당초 유가족협의회에서 최초 특별조사위원회 구성을 운영토록 해서 법안에 담았는데 제일 중요한 게 독립적이나 그리고 또 하나가 국토부도 어떻게 보면 지금 12.29 여객기 참사의 이해관계인이거든요, 이해관계자인데. 이런 부분을 고려하면서 또 유가족 쪽에서 얘기하는 여러 가지 신뢰성 이런 부분을 감안하면 제일 중요한 게 현재 항철위가 국토부하고 독립된 별도의 기구로 돼 있으면 되는데, 현재 상황에서 이런 부분들을 해소할 수 있는 방안은 뭐라고 보십니까?

○진술인 모창환 제가 아까 진술에서도 말씀드린 것처럼 항철위가 현재 상태로 만약에 조사를 한다 그러면 국토부 내부의 조직적인 안전체계의 어떤 결함 문제라든지 이런 것에 대해서 진짜 분명하게 비판하기에는 좀 쉽지 않다, 제가 확실하게 얘기할 수는 없겠지만 그런 가능성이 있다라고 저는 생각을 좀 하고요. 그렇기 때문에 그런 상황에서는, 지금 현재 항공·철도조사위원회가 국토부에서 빠져서 대통령실 산하로 이전하는 법률개정안이 협의가 되는 걸로 알고 있습니다, 제가 알기로는. 그래서 그것이 빨리 진행이 돼서, 그러니까 제가 앞서서도 진술에서 말씀드렸지만 9인의 그러한 특별조사위원회를 하면 가장 독립적이겠지요. 그렇지만 단순히 그 9인들만 가지고서는 조사할 수가 없거든요. 상당히 전문성이 많은 조사관들도 많이 참여가 돼야 되고 그다음에 현재 항철위가 독립성이 좀 미흡하지만 그래도 계속 축적된 그러한 지식이라든지 노하우 이걸 완전히 무시할 수도 없습니다, 사실 항공이라든지 이런 것들이 상당히 전문성이 필요한 거기 때문에. 그렇기 때문에 막 단시간 내에 조직을 만들어서, 이게 쉬운 일이 아니거든요.

그렇기 때문에 저는 대통령실 산하로 이것을 이전하고 국회가 그걸 견제하는 그런 장치를 만들어서, 그 법률개정안이 빨리 돼서 그것이 재조사가 될지라도 현재의 항철위는 기술적 조사에 집중해서, 기술적인 부분에 대한 논란도 많거든요. 기술적인 조사에 집중해서 하고 그다음에 어떤 조직이라든지, 독립성 문제는 조직의 문제이기 때문에 그 법률

안이 통과돼서 독립적인 기관이면서 좀 더 조직이 전문성도 되고 인력도 확충됐을 때 조직에 대한, 안전체계에 대한 추가적 조사가 혹시 필요하지 않을까 이렇게 생각하고 있습니다.

○문금주 위원 예, 알겠습니다.

그런데 제가 파악하기로는 현재 국토부 산하의 항공·철도사고조사위원회 독립성 문제 관련해 가지고 지금 12.29 참사 외에도 여러 가지 법안들이, 특히 객관성·중립성에 대한 담보를 할 수 있는 총 7개 법안이 국회에 지금 현재 계류 중에 있는 걸로 알고 있습니다. 그래서 지금 유가족 쪽에서는 아무래도 좀 빠르게 진상규명, 피해조사가 이루어졌으면 좋겠다는 이런 상황이 있고 또 항공·철도사고조사위원회가 전문성은 있지만 독립적인 그런 부분에 있어서는 문제 제기가, 어찌 됐든 신뢰성에 문제가 될 수 있다 이런 측면에서 보면 우선 이 참사하고는 별개로 장기적으로는 독립적인 기구로……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

갔으면 좋겠다는 생각이 들고요. 항철위에서는 이런 부분에 대한 여러 가지 문제 제기를 감안해서 신뢰성 있고 객관성 있는 조사가 이루어졌으면 좋겠다는 바람을 가져 봅니다.

이상입니다.

○위원장 권영진 문금주 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 김미애 위원님 질의하시겠습니다.

○김미애 위원 오늘 진술인들 어려운 시간 내 와 주셔서 감사드리고 또 유족분들도 와 계시는데 다시 한번 위로를 전하고, 마음을 다해서 신속 정확하고 객관성을 담보할 수 있는 진상규명이 이루어지고 피해자 지원이 실질적으로 맞춤형으로 이루어질 수 있도록 우리 특위 논의가 그에 부합하도록 최선을 다하겠다는 말씀을 먼저 드립니다.

저는 지난번에 무안공항에서 박한신 유족 대표님 말씀 중에 이 사고 전의 여러 사정과 이 사고와 합쳐서 미성년 자녀만 있는 그런 아이들 꼭 챙기겠다고 제가 약속을 드렸습니다. 지금 파악해 보니까 26명의 아동이 있고 그중에 부모 모두 없는 미성년자가 4명인데 그러면 이들을 어떻게 지원할까가 저는 너무나 고민됩니다.

그래서 제가 행안부 복지부에게 현황 파악을 해 보니까 현실적으로 그렇게 디테일하게 지원이 지금 이루어지고 있지 않은 것 같습니다. 이런 파악은 했는데, 그래서 관련해서 박정수 단장께 질의 좀 하겠습니다.

여기도 피해자의 정의를 어떻게 하나 이런 문제부터 이 법안에서 확정지어야 할 피해자 정의 부분이 있습니다. 그렇지요?

○국토교통부 12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예.

○김미애 위원 그런데 피해자 중에서도 지금 가장 약자가 아이들입니다. 아이들은 당장 아무런 대책 없이, 부모님이 안 계세요. 하늘로 사라져 버린 겁니다. 그리고 생계가 막막할 수도 있고 사실상 친척이 있기는 하지만 또다시 그분들은 그분들 중심의 생활을 해야 되기 때문에 이 아이들에게 부모만큼은 손길이 못 미치거든요.

그래서 저는 어떻게 이 아이들에게 지원이 이루어지고 있나, 이 법에서도 사실은 그런

걸 다 답을 수는 없습니다. 그래서 정부와 지자체가 그런 것을 고민해서 해야 되는데 분절적인 것, 현황 파악하는 것은 행안부 또 국토부가 일부 한다고 하고 또 트라우마 치로나 생활을 지원해 주는 이런 문제. 또 법적인 것도 있지요, 미성년 후견인 지정하는 문제. 그다음에 지정하고 나서 어떻게 되느냐? 후견인도 재산관리 부분 포함해서, 앞으로 살아가는 이런 부분을 포함해서 이 아이들에게 가장 최고의 후견인을 지정해야 되잖아요.

이런 부분이 제대로 되려면 사실은 박철 진술인 박철 변호사님 같은 분들이 잘 도와줘야 되거든요. 그 부분들이 유기적으로 연계되어서 지원이 돼야 됩니다. 그리고 지원하는 부분은 복지부가 중심이 되어서 트라우마 지원 생활 지원 이런 것들이 이루어져야 되거든요. 그런데 이게 좀 안 되고 있어요. 어떻습니까, 단장님?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 지금 일부 법안에, 의원님들께서 제시하신 법안들에 보면 미성년자에 대해서는 종합 대책을 별도로 세우도록 돼 있는데요. 저희들은……

○김미애 위원 그게 있는데 보험의 적용 대상 안 되는 15세 미만 생활지원금 지급하는 문제 이런 건 돼 있지만 저는 그걸 넘어서, 우리 법이 다 답을 수 없잖아요. 그것을 정부와 지자체가 원스톱 지원으로 해 줄 수 있도록 만들어야 돼요. 그게 지금 없거든요. 그 부분은 어떻게 보십니까?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 그래서 어쨌든 법이 시행이 되기 전에라도 저희들이 그런 유가족분들의 부족한 부분을 세세히 확인하기 위해서, 현재 유가족 대표단하고 그다음에 변호사회하고 같이 그런 세심한 지원사항을 확인하기 위해서 실태조사를 지금 진행하고 있습니다.

○김미애 위원 예컨대 어떤 문제가 있냐 하면 친권자가 사망했는데, 현실적으로 친권자 한 분이 살아 계시면 그분이 회복되고 부활이 되잖아요. 아이가 원치 않을 수도 있어요. 그리고 실질적인 양육의무자가 희생이 됐을 경우에는 지원이 이루어져야 되거든요. 그런 부분까지 세심하게 살펴 줘야 됩니다.

왜냐하면 미성년 자녀가 그것까지 생각을 못 해요. 그렇지요? 그래서 이게 잘 유기적으로 지원이 될 수 있도록 원스톱 지원체계를 꼭 마련해 주십시오. 벌써 시간이 다 가 버렸네.

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예, 알겠습니다.

○김미애 위원 꼭 그렇게 해 주셔야 됩니다.

그리고 피해자 개념에 있어서 사실은 피해자 개념을 무한히 확대하기는 어렵지요. 그래서 아까 함승희 교수님께서 말씀하셨습니까, 피해자 개념에 있어서? 피해자 정의가 법적으로 저는 분명해야 되고 그래서 김은혜 의원안이나 이수진 의원안 정도로 이렇게 해야 맞고, 그러나 수습 과정에 참여한 공무원들 있지요. 이분들의 트라우마는 별도로 지원하는 규정을 마련할 필요가 있다고 봅니다, 분리해서. 그에 대해서 어떻습니까?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 저희도 동의하고 있고요. 그래서 그것은 관련된 규정에서 피해자 지원에 대한 대상을 확대하는 걸 검토할 수 있다고 보고 있습니다.

○김미애 위원 검토가 아니라 꼭 해야 됩니다, 지난번에도 제가 특위에서 말씀드렸는

데.

그리고 이 피해라는 것이 지금보다 세월이 흐를수록 더 깊고 넓습니다. 그리고 어떤 분들은 의지적으로 기억하지 않으려고 하거든요. 외면을 하는데 그러나 그것은 제대로 된 치유가 아니잖아요. 특히 소방공무원들 이런 분들에게는 트라우마센터가 있고 활동가가 몇 명이 있다가 중요한 게 아니라 이분들이 일대일로, 저는 가장 트라우마가 크다고 여겨지는 분들이 수습에 참여하신 119 대원들이나 경찰 중에서도 직접 현장에서 수습하신 분이거든요. 돌아가신 백칠십구 분……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

중에 백칠십사 분이 사실은 온전한 상태가 아닌데, 이것 고통이 너무 크다는 말이에요. 유족들도 그것만 생각하면 지금 고통이 큰데, 그래서 가만 있으면서 오길 기다리는 게 아니라 일대일로 매칭을 해서 그분들이 직접 연락하도록 해야 됩니다. 어떻습니까?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 그 사고 수습에 참여하신 분들과 관련해서는 저희들뿐만 아니라 관계 기관하고 같이 합동으로 그런 조치가 이루어질 수 있도록 노력을 하겠습니다.

○김미애 위원 꼭 그렇게 하셔야 됩니다.

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예, 알겠습니다.

○위원장 권영진 김미애 위원님 수고 많으셨습니다.

다음 백선희 위원님 질의하시겠습니다.

○백선희 위원 조국혁신당 백선희입니다.

진술인 여러분들의 진술에 대해서 감사드립니다.

먼저 모창환 소장님에게 질의를 드리겠습니다.

소장님이 오늘 진술을 하실 때 미국의 국가교통안전위원회(NTSB)처럼 독립성이 보장된 기구가 필요하다라고 말씀을 하셨고 그리고 우리나라 항공·철도사고조사위원회도 국토교통부 산하에서 분리시켜야 된다고 하는 말씀을 하셨는데 전적으로 동의합니다.

그래서 저는 이번 특별법에 특별조사위원회가 담기는 것하고는 별도로 별도의 개정법률안을 지금 준비를 하고 있고요. 그렇게 된다면 조사 결과의 신뢰도도 높일 수 있고 말씀하신 안전권고의 실효성도 높일 수 있는 방안이 되리라고 생각이 듭니다.

그런데 아시다시피 이 법을 개정하는 데도 시간이 좀 필요하지 않습니까? 그리고 조사위원회 구성을 하는 데도 좀 시간이 필요한데, 그러면 이 개정법이 나오기 이전이라도 지금 당장에 이 사고의 진상규명을 위해서 노력을 해야 되는데 그러면 지금 당장 그 법이 개정되기 이전에 할 수 있는 방법은 무엇인지 설명 좀 부탁드립니다.

○진술인 모창환 제가 질의 때도 잠깐 말씀드렸는데요. 가장 먼저 할 수 있는 일은 유가족분들이 그 단체 분들이 이 조사 과정에, 그러니까 항철위의 조사 과정에 조사위원이 아니고 조사의 어떤 자문이라든지 이런 식으로 해서 통로를 가져서 계속 정보 공유를 하고 그다음에 계속 보고를 받고 또 질문을 할 수 있는 그러한, 조사위원회 안에 들어가는 건 아니고요 외부에서 자문기구라든지 이런 식으로 해서 계속 그게 피드백이 된다면 그

다음에 정보 공유도 되고 그러면서 또 이견 좀 이상하지 않나 이런 식으로 계속 질문도 하고……

○백선희 위원 정보 공유도 하고 또 의견도 제시할 수 있는 이런 구조를 만든다고 하는 것이지요?

○진술인 모창환 예, 그렇지요. 그것이 강제적으로 하는 건 아니고 그러한 어떤 절차가 있으면 현 체제에서 그것이 독립성이라든지 그게 좀 더 강화될 수 있지 않을까요?

○백선희 위원 예, 지금 말씀하신 것이 좋은 방안이 될 것 같습니다. 감사합니다.

다음은 이동훈 교수님에게 질의를 드리도록 하겠습니다.

오늘 많은 말씀을, 좋은 말씀 해 주셨고요. 그중에서도 자조모임을 말씀해 주셨는데 저도 복지정책을 전공하고 있는지라 자조모임의 중요성을 너무도 잘 압니다.

제가 그 사고 이후에 무안공항에 가서 가장 안타까운 것 중의 하나는 유가족분들이 각각의 텐트에 앉아 계시거나 아니면 어떤 보도를 할 때, 그러니까 경위 같은 것을 설명할 때 전체적으로 앉아 계시는 것 이외에는 그분들이 만나서 이야기할 수 있는 공간이 없다고 하는 것이 굉장히 안타까웠습니다.

특히 말씀하신 대로 일주일 안에 유가족들이 만나게 했었어야 함에도 불구하고 그런 부분이 없었습니다. 매우 안타깝게 생각을 했고 그리고 저도 자조모임을 위한 공간을 좀 조속히 마련해 줬으면 좋겠다고 하는 부탁을 드린 바가 있습니다.

제가 유가족협의회 사무실을 가 봤는데요, 지금은 사무실하고 회의실만 있어 가지고 여전히 자조모임을 할 수 있는 공간이 없더라고요. 일단 공간을 마련해 주는 것이 급선무라고 생각이 들고, 그리고 공간을 마련하는 것도 중요하다는 그 자조모임을 활성화시킬 수 있는 방법이 필요하지 않겠습니까?

그래서 전문가로서 이 공간 마련 이외에 자조모임을 활성화할 수 있는 방안으로 어떤 조치들이 필요하다고 생각하는지 말씀해 주시기 바랍니다.

○진술인 이동훈 제가 생각하기에 가장 첫 번째는 사실은 비슷한 재난을 경험한 피해자들끼리의 소통 채널을 만들어 주는 겁니다. 저희가 지금 많은 법안에서 전문가들이 정신의학에서부터 시작해서 심리학 그다음에 상담사들이 참여를 해서 전문적인 지원을 하지만 대단히 이렇게 큰 재난을 경험한 상황에서는 사실 그런 전문적인 조언들이 잘 안 됩니다. 또한 이 전문가들은 시간이 부족하기 때문에, 재난 직후에는 참여가 가능해서 의무적이든 자발적이든 참여를 할 수 있지만 일정 기간이 지나면 사실 그 일을 할 수가 없는 상황이지요.

그래서 가장 심리적으로 도움이 많이 되는 것은 비슷한 상황을 겪었던 사람들이 이 문제를 경험하면서 어떤 시점에 어떤 부분이 필요했고 내가 지나가 보니까 이 부분이 나한테 필요했다는 이런 도움들이 매우 도움이 되는 걸로 알고 있습니다.

○백선희 위원 지금 교수님께서 굉장히 중요한 말씀을 해 주신 것 같습니다. 보통 자조모임이라고 하면 유가족끼리 서로 모여서 이야기를 하면 치유가 될 수 있을 걸로 생각이 듭니다만 사실은 다른 피해 재난자들의 도움이 필요하다고 하는 말씀인데요, 그 부분 유의해서 잘 준비될 수 있도록 하겠습니다.

이와 관련해서 박정수 12.29여객기사고피해자지원단장님에게 질의를 좀 드리도록 하겠습니다.

지금 자조모임을 할 수 있는 유가족을 위한 공간 마련에 노력을 하고 계시는 걸로 알고 있습니다마는 현재까지 되고 있지 않거든요. 그래서 그 공간 마련에 대한 계획과 그리고 이 자조모임을 조금 더 활성화시켜서 유가족에게 도움이 될 수 있도록 하는 방안으로 지금 무엇을 준비하고 있으신지 그 계획에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부 12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 저희들이 유가족분들과 계속 그 논의를 진행하고 있고요. 그다음에 관련 지자체 관계자분들과도 향후에 이런 자조모임을 위한 공간을 어떻게 마련할지를 지금 협의를 하고 있는 단계입니다.

○백선희 위원 예, 감사합니다.

○위원장 권영진 다 되셨습니까?

○백선희 위원 예.

○위원장 권영진 수고하셨습니다.

다음은 손명수 위원님 질의하시겠습니다.

○손명수 위원 손명수입니다.

모창환 소장님께 먼저 좀 여쭙보겠습니다.

별도의 NTSB와 같이 독립된 사고조사기구가 필요하다 이런 말씀을 주셨는데, 그러면서 5명 정도의 상근 조사위원에 대해서 국회의 승인이 필요하다 이런 말씀을 주셨어요. NTSB도 그렇게 하나요?

○진술인 모창환 예, 거기도 국회 승인, 상원의 승인을 받게 그런 식으로 되어 있습니다.

○손명수 위원 NTSB 조사위원들이?

○진술인 모창환 예, 조사위원 중에서 상임위원……

○손명수 위원 상임위원들은?

○진술인 모창환 예, 상임위원만. 거기도 5명이 상임위원입니다.

○손명수 위원 그렇군요. 그건 좀 확인을 해 봐야 될 것 같습니다. 우리가 보통 국회의 승인을 요하는 직위는 대부분 장관급 이상 이렇게 하는데, 좀 조사를 해 봐야 될 것 같고요.

지금 우리가 12.29 여객기 참사와 관련해서 대부분 당연히 이게 국가적인 참사고 너무나 엄중한 사고이기 때문에 항철위의 조사, 국토부 내에 있기 때문에 이런 문제에 대해서 문제 제기를 하면서 독립된 조사기구의 필요성을 굉장히 강조를 하고 있고 거기에 대해서 대부분 많은 분들이 공감을 하고 있습니다.

저 또한 공감을 합니다마는 특성을 좀 저희가 보면서 이걸 냉철하게 접근을 해야 되는데 모두가 그냥 다 필요하다 이렇게 지금 얘기를 하고 있어서 제가 조금 다른 얘기를 해 보려고 합니다.

미국도 NTSB가 1974년 이전에는 교통부 산하에 있었고 지금 전 세계적으로 대부분의 사고조사, 이렇게 독립된 사고조사기구를 가진 나라보다는 전문성이 있는 조직에 조사기구가 있는 나라가 대부분인 것으로 사실은 알고 있습니다.

미국은 별도의 NTSB를 만들었습니다. 그리고 이제 항공의 볼륨 자체가, 전 세계 항공의 거의 50%가 미국, 워낙 항공 시장이 크다 보니까 미국에 있고 또 NTSB가 교통안전위원회입니다마는 주로 대부분의 활동이, 특히 두드러지는 것은 대형 항공 사고가 났을

때 NTSB의 활동이 두드러지고 그러는데 이게 굉장히 전문적인 영역이거든요. 그리고 NTSB의 설립 취지 자체가 처벌보다는 전문적인 조사 또 그래서 재발 방지에 목적이 있고, 그런 취지를 좀 감안을 해서 우리도 접근을 해야 된다.

그리고 또 행정문화와 조직문화에 차이가 있습니다, 각 나라마다. 우리나라는 지금 계급제 조직구조를 가지고 있고 미국이나 영국이나 이런 영미 국가들은 직위분류제를 가지고 있고, 그래서 전문성이라는 측면에서 볼 때 어떤 것이 가장 효율적이겠느냐 하는 부분을 좀 논의를 하면서 더 효율적인 조직체계가 무엇일까를 고민을 해야 된다 이런 생각이 들고요.

박정수 단장님 잠깐만 좀 나와 보실래요.

단장님이 잘 아시려나 이승열 단장님이 아시려나 모르겠는데, 지금 우리 항철위 전문조사위원들의 평균 근무 기간이 얼마나 돼요?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 그것은 제가 잘 모르고 조사단장이.....

○손명수 위원 누가, 김수정 사무국장이 아시나?

얼마나 됩니까? 몇 년이나 됩니까?

○항공·철도사고조사위원회사무국장 김수정 최대 5년까지 근무를 할 수 있고요. 지금 계시는 분은 그냥 평균 잡으면 한 3년에서 4년 정도 됩니다.

○손명수 위원 그렇지요? 알겠습니다.

사실 이 부분이 지금 저는 핵심이라고 생각을 하거든요. 앞으로 우리가 국가적으로 사고조사의 객관성 독립성 다 좋고 그런데 사실 전문성이 굉장히 중요합니다. 그래서 이동이 없이 전문성을 가지고 이 일을 오랫동안 할 수 있는 사람들을 전문가를 뽑아서 그 사람들이 이런 대형 사고가 났을 때 객관적이고 공정하게 조사를 할 수 있는 조직체계를 갖추는 게 중요합니다. 그게 중요하지 지금 대통령실 산하에 그냥 만들면 무조건 해결이 됩니까, 이게?

그런 부분을 우리가 좀 염두에 두고 우리 전문가분들께서도 조언을 해 주시고 국토부에서도 지금 현재 담당을 하고 있기 때문에 고민을 하셔서 우리 특별법을 할 때 좋은 의견을 내 주시기 바라고, 이런 점을 염두에 두고 저희가 이번 특별법에서 특히 이 문제를 다룬다면 어떤 조직체계를 갖추는 것이 과연 적어도 10년 20년 30년을 근무하고 계속 전문성이 이렇게 전승이 되면서 앞으로 정말 국제적인.....

조금만 더 하겠습니다.

국제적인 신뢰를 얻고 객관적이고 공정한 조사를 할 수 있는 그런 효율적이고 유능하고 정말 신뢰받을 수 있는 조직체계를 구성하는 게 중요하다, 그냥 무작정 NTSB 있으니까 우리도 NTSB 만들어야 됩니다 이것은 조직문화라든가 나라의 특성을 감안하지 않은 주장일 수 있다 그런 얘기를 제가 좀 하겠습니다.

그리고 한 가지만 더 얘기를 하고 마치겠는데요.

이 법안을 할 때 우리가 지금 사고조사만 얘기를 하고 있는데 조류 충돌 예방 시스템 문제입니다. 이게 지금 공항운영자 즉 공항공사가 하고 있는데 예를 들면 산탄총 같은 경우에 그 범위가 불과 50m 40m 이내입니다. 그리고 새의 이동은 서식지 또 주변의 먹이 이런 거하고 굉장히 밀접하게 관련이 돼 있는데.....

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

지금 이것을 그냥 공항운영자에 맡겨 놓고 있습니다. 그런데 공항운영자가 할 수 있는 범위가 너무 없어요. 작아요. 그러면 그냥 단적으로 얘기해서 해수부에서는 갯벌을 보호해야 된다, 환경부에서는 철새를 보호해야 된다 또 지자체에서도 철새도래지 여기에 호수를 만들어서 보호해야 된다, 인근에 막 이런 걸 만듭니다. 그러면서 공항운영자에게는 조류 충돌 예방해라. 됩니까? 안 됩니다.

그래서 차제에 우리가 특별법을 하면서 사고 조사·예방만, 조사기구만 논의할 게 아니라 조류 충돌을 예방하기 위해서는 정말, 이거야말로 국가적으로 관계 부처 합동대책이 필요합니다. 그리고 이것은 힘 있는, 국토부가 못 합니다, 오히려 이거야말로. 그래서 이거야말로 힘 있는 대통령실이 해 줘야 될지 모릅니다.

그래서 관계 부처에서 모두 대형 참사를 막기 위해서 협조를 해서 이것만큼은, 사실 환경단체도 관계가 굉장히 많습니다. 환경부, 농림부, 해수부, 환경단체, 국방부 굉장히 많습니다, 관계 기관들이. 이런 효율적인 조류 충돌 예방기구 내지는 협조 시스템 이것 꼭 논의해서 우리 특별법에 만들었으면 좋겠습니다. 위원님들께도 제가 간곡히 말씀드리고 싶습니다.

이상입니다.

○위원장 권영진 손명수 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 서천호 위원님 질의하시겠습니다.

○서천호 위원 서천호 위원입니다.

오늘 참석하셔서 귀한 말씀 해 주신 진술인 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

이동훈 교수님, 피해자 중심 지원체계 구축이 절실하다고 말씀하셨는데, 사실 여러 위원님들께서 법안을 마련해서 제출했는데 피해자 중심으로 많은 생각을 하시면서 법안을 구성했습니다. 했는데, 법안을 보셨을 테니까 정말 법안 내용에 포함됐으면 좋겠다 아니면 해외 사례 기준으로 보면 법안 내용에서 미처 생각을 못 해서 포함이 안 된 부분이 있다 그런 부분들이 혹시 있으면 말씀을 한번 해 주실 수 있습니까?

○진술인 이동훈 구체적인 법안에 대한 말씀을 주셨는데 사실 여러 국회의원님들께서 제안한 법안에는 상당히 많은 사항들을 담고 있습니다. 그런데 이 사항들이 대단히 개별되고 분절된 거라는 게 사실 좀 문제이고.

프랑스 펜박(FENVAC) 같은 경우에 오래전에 테러를 경험하고 나서 그 이후에 상당히, 이 피해자단체가 입법까지 가능할 수 있도록 그리고 이런 재난이 생기면 국가가 지원을 하지만 사실 가장 일선에서 자체적으로, 많은 피해를 경험했던 펜박의 재난피해자들을 중심으로 위기 대응 능력들이 생겨져서 이분들이 어떤 재난이 생기면 일차적으로 작동을 하면서 피해자들하고 연결되는 부분들이 있습니다.

저는 그래서 위원님 말씀 주신 걸 고려했을 때, 사실 우리가 이런 재난이 발생했을 때 기존의 피해자들이 전부 분절된 채로 힘들게 살아가고 있는데 이분들이 뭔가 서로 연대하고 유대했을 때, 국가가 계속 예산만 지출을 해야 되는 어떤 상황들이나 지원만 해 주

야 되는 이런 상황 구조가 아니라 재난 이후에 자체적으로 연대하시면서 이 문제를 이겨 내 나갈 수 있는 자생의 힘을 피해자단체들이 제공할 수 있다. 그래서 그런 법안들, 피해자들에게 실제 자체적으로, 이분들을 만나서 어떤 어떤 재난 상황에 대한 욕구들을 가지고 있고 이런 부분들을 구체적으로 실현시키기 위해서 어떤 부분이 필요한지에 대해서 저는 조사가 좀 필요하다고 생각합니다.

○서천호 위원 그러시면 제가 조금 정리를 하자면 본 사건도 결국 진행되는 과정에서도 피해자들을 참여할 수 있도록 하고 또 그 이후에 소위 회복하는 과정에서도 피해자들의 의견이 반영될 수 있는 그런 통합적인 프로세스가 마련됐으면 좋겠다 하는 그런 취지로 이해하면 되겠습니까?

○진술인 이동훈 예.

○서천호 위원 함승희 교수님, 아까 여러 위원님들께서 말씀하셨는데, 피해자 범위 특정하는 문제를 말씀하셨는데 저는 교수님 발표 내용에 동의를 합니다.

그런데 피해자도 여러 차이가 있지 않습니까, 피해자별로 해서? 직접적인 피해 당사자도 있고 또 간접 피해자도 있고 구조, 사고 수습에 참여하시는 분들 그런 또 다른 정신적인 피해자도 있을 수가 있는데 지금 우리 교수님 말씀을 들어 보면 법률에는 직접적인 피해자 중심으로 해서 피해 회복을 하는 부분을 명시하고 그래서 피해 회복에 집중을 기하자 그리고 간접 피해자에 대해서는 정책적인 지원을 하는 게 어떻겠냐 하는 그런 취지로 말씀하신 것 같은데 제가 이해한 게 맞습니까?

○진술인 함승희 예, 정확하십니다.

○서천호 위원 혹시 이런 사례들이 있나요?

○진술인 함승희 지금 현재 세월호 피해 지원법에서도 직접적인 피해자를 대상으로 특정을 하고 있고요. 사실상 이게 피해의 형태와 지속 기간이 다르게 나타나기 때문에, 간접적으로 또는 현장에 참여하셨던 초동 대응자들이 겪은 피해의 지원도 여러 위원님들께서 말씀 주신 바와 같이 분명히 필요한 영역이기는 하지만 그 피해 지원에 대한 책임을 언제까지 누가 질 것인가에 대한 문제는 공무원이라면 공무원 소관하는 법률에서 다루어야 하는 문제이고, 간접적인 피해와 관련된 부분은 지원의 기간이나 보상의 범위를 조금 더 구체적으로 명확하게 규정을 할 수 있는 부분이라고 생각을 하기 때문에 지금 이 특별법에서 다루어야 되는 주요 대상은 직접 피해자와 유가족분들이 대상으로 한정되는 것이 적절한 것이 아닌가 생각하고 있습니다.

○서천호 위원 감사합니다.

나머지는 보충질의 때 하겠습니다.

○위원장 권영진 보충질의하시겠습니까?

○서천호 위원 예.

○위원장 권영진 이달희 위원님, 지금 이달희 위원님 질의 시간인데 권향엽 위원님께서 아주 급한 일로 이석을 하셔야 된다고 해서 양보를 좀 해 주시면 어떻겠습니까?

○이달희 위원 예.

○위원장 권영진 권향엽 위원님 먼저 하십시오.

○권향엽 위원 이달희 위원님께 특별히 감사드립니다.

오늘 진술해 주신 네 분께 진심으로 감사드립니다.

순천·광양·곡성·구례을 국회의원 권향엽입니다.

이동훈 교수님께 말씀드리겠습니다.

장기적인 관점에서 조사연구와 지원체계가 필요하다는 말씀을 주셨는데요. 저도 재난 트라우마에 대한 장기적인 접근이 매우 중요하다고 생각합니다. 그래서 지난 1월에 항공 참사 트라우마 회복과 2차 희생자 예방을 위한 토론회를 공동 주최하기도 했습니다.

교수님께서 재난피해자들이 경험하는 부정적인 효과는 상당한 시간이 흐른 뒤에 나타나는 것으로 많은 연구보고가 되었다 이렇게 말씀하셨는데 실제로 재난 발생 3년이나 5년 후에 트라우마가 나타나는 경우가 있습니까?

○진술인 이동훈 예. 가까이 근래의 사례입니다만 세월호 유가족들만 하더라도요, 물론 세월호 재난의 경우에 약간의 정치적인 상황과 관계가 되어서 이분들이 애도할 수 있는 기간이 상당히 지연되는 문제들이 발생했습니다, 왜냐하면 사회적 이슈가 되다 보니까. 그렇게 되다 보니까 이분들의 실제 문제, 가족이 해체되거나 자녀를 아예 방임하거나 이런 문제들이 상당 기간, 5년이 지나서부터 건강 문제, 심리적인 문제, 가족 문제, 직장 문제들이 실제로 발생했고요. 이런 사례들은 해외에서도 빈번하게 일어나는 걸로 알고 있습니다.

○권향엽 위원 알겠습니다.

박정수 사고피해지원단장님께 여쭙겠습니다.

미국은, 9·11 테러 아시지요?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예.

○권향엽 위원 9·11 테러로 인해서 신체적·정신적 건강에 영향을 받은 사람을 대상으로 건강 모니터링을 하는 세계무역센터 건강 프로그램을 운영하고 있습니다. 그렇지요?

치료 비용을 지원하고 매년 건강 모니터링하고 상담서비스를 제공하는데 무려 2090년까지 진행될 예정이라고 그래요. 재난피해자에 대한 장기적 신체적·정신적 건강 상태를 추적하고 관찰하고 치료하는 것이 제1 목적인다고 하는데 우리나라도 장기적인 관점에서 모니터링하고 치유해야 한다고 생각하는데 동의하시지요?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예.

○권향엽 위원 혹시 세월호 참사 유가족분들 중에서 참사 4년 후 같은 직장에 다니는 분이 몇 분이나 계신지 아세요, 프로테이지로?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 그 내용은 잘 모르겠습니다.

○권향엽 위원 (영상자료를 보며)

PT를 한번 봐 주시면 18.8%밖에 안 돼요. 그리고 직장으로 복귀하지 않은 분이 42.9%이고 복귀 후에 휴직이나 사직을 하신 분도 15.2%로 합치면 절반이 넘는 58.1%의 유가족들이 직장을 떠나고 있습니다. 거주지의 변화가 있다고 답변한 분도 61.9%나 됩니다. 장기적인 치유가 필요한 이유이기도 하겠지요.

들어가고요.

박철 변호사님, 12.29 여객기 참사와 관련, 국가적 참사에 대한 트라우마는 장기적인 치유가 필요하다는 점에서 피해자 치유휴직을 3년 이내에 신청, 1년 허용해 주는 것이 타당하다고 보는데 어떻게 생각하시나요?

○진술인 박철 전적으로 동의합니다.

○권향엽 위원 지원단장님, 제가 준비한 특별법안은 치유휴직을 3년 이내에 신청할 수 있고 1년 허용해 주도록 했습니다. 이 조항이 장기적인 관찰과 치유의 출발점의 역할이 될 수 있도록 부처에서도 긍정적으로 검토해 주시기 바랍니다.

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예, 관련 기관과 검토하겠습니다.

○권향엽 위원 하나 더 묻겠습니다.

희생자 가족 중에 미취학 아동이 29명으로 알고 있는데 맞나요?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예, 맞습니다.

○권향엽 위원 박철 변호사님, 희생자 가족 중에 미취학 아동이 29명이나 됩니다. 초·중·고등교육 입학료와 수업료에 대한 지원 부분은 있는데 형평성 차원에서 학교에 가기 전인 미취학 아동에게도 지원이 필요하다고 보는데 어떻게 생각하시나요?

○진술인 박철 예, 그렇게 되었으면 좋겠습니다.

○권향엽 위원 제가 준비한 법안에 영유아보육법상 유아교육법상 유아에게도 보육료를 지원하도록 했습니다. 유가족 중에 초등학생이 27명, 중학생이 26명, 고등학생이 24명인데 이보다 더 많은 29명이 미취학 아동입니다. 부처에서도 형평성 차원에서 긍정적으로 검토해 주시기 바랍니다.

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 그것도 관계 부처와 협의하고 있습니다.

○권향엽 위원 다음은 박재희 한국공항공사 전략기획본부장님께 말씀드리도록 하겠습니다.

한국공항공사 조류 충돌 예방활동 개선계획을 보면 조류탐지 레이더를 도입하고 3월에서 5월까지 연구용역 실시하고 올해도 시범 도입해서 내년에 본격 도입하겠다고 하였는데 맞습니까?

○한국공항공사전략기획본부장 박재희 예, 맞습니다.

○권향엽 위원 그런데 이 조치는 10년 전에 했어야 하는 겁니다. ‘조류탐지 레이더 이용 및 조류 이동의 방향과 속도 관찰할 수 있고 주야간 모두 활용할 수 있는 장점이 있다’ 이 말씀은 어디에 있느냐면 2014년 공항공사의 해외출장 결과보고서입니다. 거기에 보면 시애틀 타코마 공항 조류 충돌 예방 연구용역을 위한 출장보고서를, 당시 갔다 왔었는데도 그렇게 말씀을 하셨는데 타코마 공항 케이스에 보면 조류탐지 레이더를 설치한 후에 큰 효과를 봤다라고 돼 있어요. 3분의 1 정도 줄인 걸로 나와 있습니다. 아마 연구 보고서에 보면 나와 있으니깐 알겠고요.

제가 말씀드리고 싶은 것은 조류 충돌 예방활동 개선을 위해서 한 가지 더 검토해 달라는 부탁을 드리고 싶습니다. 같은 보고서에 들어 있는데, 뭐냐 하면 조류를 죽이기보다는 조류와의 공존을 통해 피해를 최소화하는 전략이 있습니다. 조류 퇴치를 위해 모형항공기를 이용하는 방법인데요. 모형항공기 하단에 카메라를 설치해서 조류의 종류와 개체수를 파악하는 용도로도 활용하고 있는데 사실은 그러한 것들을 실제로 긍정성은 확인을 했으면서도 갔다 와서 아무런 조치를 하지 않아서 아쉬움이 있었지요. 이런 부분에 대해서 긍정적으로 검토하시겠습니까?

○한국공항공사전략기획본부장 박재희 예, 검토해 보도록 하겠습니다.

○권향엽 위원 이때 갔다 온 두 번의 용역 결과보고서를 보면 사실은 레이더 하나를

설치하고도 남을 만한 금액이 소요되었어요. 갔다 오면 뭐 합니까? 연구보고만 하면 뭐 합니까? 실천해야지요. 검토하시겠습니까?

○**한국공항공사전략기획본부장 박재희** 예, 그렇게 하도록 하겠습니다.

○**권향엽 위원** 감사합니다.

이상입니다.

○**위원장 권영진** 권향엽 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 이달희 위원님 질의하시겠습니다.

○**이달희 위원** 네 분의 특별법안 진술인들께 감사드립니다.

저는 트라우마 치료로 유가족의 일상이 회복돼야 된다고 생각하고 또 유가족 자녀가 지금 150여 명밖에 안 됩니다. 우리 사회가 이제는 이 유가족 자녀에 대해서는 끝까지 교육의 기회를 줘야 될 정도의 사회가 되었다고 생각하고 대학 교육까지 지원이 돼야 된다고 생각하고요.

그리고 존경하는 정준호 위원님께서도 조금 아까 지적하셨는데 이 모든 실행의 주체는 유가족들 곁에 있는 지자체들이 이 모든 일을 맡아서 해야 되는데 지자체들이 지금 여기 안 나와 있어서, 이 부분에 대해서는 법률을 잘 정확하게 디테일하게 만들고 시행령에 그분들의 역할이 지속적으로 일관성 있게 꾸준히 지원될 수 있도록 담겨져야 된다고 생각합니다.

실질적으로 피부에 와닿는 지원이 중요하지 법상의, 아까 이동훈 교수님께서 서비스 제공이 체계화되고 일관성이 있고 개별적으로 통합 지원이 필요하다 하셨는데 동의합니다. 그러기 위해서는 일선에 있는 지자체 공직자들의 참여가 처음부터, 지금 이런 단계에서부터 참여가 굉장히 중요하다는 지적을 하고 싶습니다.

복지부의 이상원 정책관님 잠시 나와 주시겠습니까?

지금 트라우마 치료가 사실 안산의 세월호 사건부터 국가적인 과제로 됐습니다. 대구의 지하철 참사 때는 이런 부분이 등한시돼 있었거든요. 그래서 제가 묻고 싶은 건 그 이후에 우리 전 국민이 정신과, 유아 있고 청소년 있고 성인 있고 이런 트라우마 치료가 다양하게 이루어질 텐데 건강보험이나 이런 데서 정신과, 그러니까 트라우마센터도 중요하지만 수도권에 있는 유아들은 정말 전문가한테 치료받고 싶다 그럴 때 지원이 됩니까? 지원이 안 되면 법에 넣으면 지원이 가능하나요?

○**보건복지부정신건강정책관 이상원** 건보 쪽은 제가 잘 몰라서 죄송합니다.

○**이달희 위원** 그러면 조사해서 보고해 주시기 바랍니다.

○**보건복지부정신건강정책관 이상원** 그렇게 하겠습니다.

○**이달희 위원** 물론 그게 무상이나 아주 저렴하게 된다면, 아까 이동훈 교수가 말씀하신 개별적인 맞춤형 지원이 트라우마 치료에도 굉장히 중요할 것 같거든요. 정신과 의사한테 상담받고 싶은데 트라우마센터 만들어서, 그러면 트라우마센터에 대해서 여쭙보겠습니다.

아까 권역별로, 영남권에 있다고 하시고 전라도권에 있다, 호남권에 있다고 하셨는데 호남권에는 어디 있습니까?

○**보건복지부정신건강정책관 이상원** 광주에 있는 걸로 알고 있습니다.

○**이달희 위원** 광주? 나주에 있는 건 뭐……

○보건복지부정신건강정책관 이상원 아, 나주입니다. 광주 옆에 나주입니다. 죄송합니다.

○이달희 위원 나주에 있습니까?

○보건복지부정신건강정책관 이상원 예, 맞습니다.

○이달희 위원 나주에서는 트라우마 치료가 그동안 어떤 게, 이 트라우마센터에서는 어떤 치료, 어떤 사람들이 전국적으로 치료가 되고 어떻게 활용됐는지 좀 말씀해 주십시오.

○보건복지부정신건강정책관 이상원 지금 제가 구체적인 자료는 갖고 있지 못합니다.

○이달희 위원 정책관님 왜 나오셨어요? 오늘 우리 유족들 트라우마 치료의 지원에 대한 상황 말씀해 주시러 나오신 것 아닙니까?

○보건복지부정신건강정책관 이상원 예, 맞습니다만 제가 발령받은 지 며칠 안 됐기 때문에 죄송합니다.

○이달희 위원 그렇군요.

그러면 우리가 지금 나주에, 우리 존경하는 전진숙 위원님께서 트라우마 치료 해야 된다고 말씀하시고 다른 분들은 또 다른 진술인들도 기존에 있는 것 가지고도 가능하다 하니까 이 부분에 대해서 복지부에서 정확하게, 지금 광주에 있는 5·18 트라우마치료센터나 여러 가지 다 고려해서서 호남권 전체에 이 부분에 대해서 더 필요한지 아니면 지금 있는 인프라 가지고 가능한지 그리고 그동안 어떤 분들이 이걸 이용했고 또 그 효과가 어떤 것이 있었는지 부분에서, 우리가 얘기하는 백칠십구 분의 유가족들이 앞으로 이 치료센터에서 트라우마 치료를 다 할 수 있는지에 대해서 분석해서 보고해 주시기 바랍니다.

특히 그 지역에 있었던 참여했던 소방 경찰 또 자원봉사자 그리고 무안에 있던 주민들까지 이분들도 다 활용할 수 있는 인프라가 되는지, 이것은 우리 법안이 성안되기 전에 구체적인 연구가 좀 필요한 것 같습니다. 부탁드립니다.

○보건복지부정신건강정책관 이상원 예, 현황 파악해서 보고드리겠습니다.

○이달희 위원 이상입니다.

○위원장 권영진 이상원 정책관님, 국회 나오실 때 아무리 발령을 받아서 얼마 안 됐더라도 자료는 제대로 찾아보고 오셨어야지요.

○보건복지부정신건강정책관 이상원 질문 내용을 몰라서 준비를 못 했습니다.

○위원장 권영진 위원들이 질의하는데 ‘저는 모른다’ 그렇게만 대답하시면 되겠습니까?

○보건복지부정신건강정책관 이상원 죄송합니다.

○위원장 권영진 오늘 대답 못 한 것은 서면으로 위원님들께 꼭 다 드리십시오.

○보건복지부정신건강정책관 이상원 예, 보고드리겠습니다.

○위원장 권영진 예, 그렇게 하십시오.

이달희 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 전진숙 위원님 질의하시겠습니다.

○전진숙 위원 광주 북구을 전진숙입니다.

오늘 소중한 시간 내주신 네 분의 진술인께 진심으로 감사를 드립니다.

오늘로 여객기 참사 82일째가 되었습니다. 여전히 잘 버티고 있다고 했던 지난 3월 6일 유족 대표님의 말씀이 가슴 깊게 남아 있는 상황입니다.

제가 본격적인 질의에 앞서서 모창환 진술인께서 2003년 대구 지하철 참사, 2014년 세월호 참사 그리고 지난해 말에 있었던 여객기 참사까지 거의 대한민국에서 10년 주기로 대형 참사가 일어나고 있습니다. 정부로부터 독립적이고 전문적인 교통재난 조사체계를 구축하지 못했다고 하는 지적은 국회의원으로서 굉장히 무겁게 받아들이고 있다는 말씀을 드리면서 질의하겠습니다.

먼저 이동훈 진술인 말씀하셨던 것처럼 9·11 테러 이후에 피해자의 20% 이상이 10년이 지나도 PTSD를 앓고 있다고 하는 조사 결과, 그래서 장기적인 관점에서 조사·연구와 지원체계가 굉장히 필요하다는 말씀 주셨고요. 저도 충분히 그 부분에 대해서 알고 있어서 제 법안에도 이 부분이 들어가 있습니다.

이 내용을 아까 앞에 다른 분의 질의에 의해서 충분히 말씀하셨기 때문에 똑같은 질의는 제가 하지 않겠습니다. 다만 대한민국에서 지금 현재 코호트 연구가 어느 정도 수준에 와 있고 그 코호트 연구를 제대로 진행하기 위해서는 어떤 체계가 필요한지 그 부분에 대해서 말씀 주시기 바랍니다.

○진술인 이동훈 사실 아까 코호트 연구는 저희가 다른 관점에서 좀 더 진행될 필요가 있다고 말씀을 드린 했지만 코호트 연구는 사실 대단히 힘든 연구는 맞습니다. 왜냐하면 종단으로 계속해서 참여자들의 숫자들이 줄어들기 때문에 여기에 관여하고 있는 연구자분들이나 이런 분들이 대단히 많은 고생을 하고 계시는 건 맞습니다.

그러나 말씀 주신 것처럼 재난이 계속 일정 주기로 반복되어서 일어나고 있고 매년 저희가 이런 특별법안을 고민하고 있기 때문에 저희는 좀 더 통합적인 관점의, 아까도 프랑스 펜박을 말씀드렸지만 재난이 발생할 때마다 어떤 조항들이 들어가서 어떤 법안을 만들어야 되느냐 이걸 우리가 고민할 게 아니라 어떤 재난이 발생했을 때 전체적인 이걸 포괄적으로 통합적으로 지원해 줄 수 있는 이런 법안이 사실 필요하고, 이런 법안에서 어떤 구체적인 사안에 따라서 도움을 줄 수 있는 것을 고려했을 때 여기에 가장 크게 기여할 수 있는 게 이런 장기적인 연구라고 생각을 합니다. 그래서 이런 장기적인 연구가 의학적인 관점에서뿐만 아니라 생활 관점에서 같이 두 가지 투 트랙으로 좀 진행이 되었으면 하는 생각이 있습니다.

○전진숙 위원 맞습니다. 말씀 주셨던 것처럼 단순히 심리적인 문제나 정신의학적인 문제를 넘어서서 재난 대응을, 재난이 있고 나서 피해자들이 사회적 고립을 피할 수 있도록 하는 여러 가지 다양한 형태의 법의 지원이 동시에 이루어지지 않으면 이건 학문적 연구 결과에 멈출 수밖에 없는 구조이기 때문에 저는 충분히 동의를 하고 있고요.

이런데면 재난 및 안전관리법이나 이런 것을 통해서, 저는 충분히 개정을 통해서 이게 장기적으로 어떤 형태든 간에 진행될 수 있는 것을 불박이처럼 진행을 해야 된다고 하는 이런 의견을 가지고 있으니 추후에 조금 도움을 주셨으면 좋겠습니다.

지금 국가트라우마센터가 여러 권역별로 진행이 되고 있습니다. 그런데 국가트라우마센터를 진행하면서 지금 하고 있는 재난관리에 관련된, 재난과 관련한 심리지원체계를 진행하고 있는데 항공기 참사는 또 다른 특수한 상황이라고 생각을 합니다.

제가 지난번에 현안질의를 통해서 보건복지부가 이번 재난과 관련해서 굉장히 전문적이고 신속하고 장기적 관점을 가지고 지원할 수 있느냐라고 하는 질문을 장관께 드렸고 장관의 대답은 현재 그게 충분히 준비되어 있지 않다, 그래서 이후에 그런 것들을 만들

어 내겠다고 하는 답변을 주셨었어요. 그래서 그런 측면에서 지금 대한민국의 재난관리에 관련해서, 재난 대응 심리체계에 관련한 부분에 대해서 현재 수준이 어떻다고 판단하시고 이 이후에 이것을 강화시키려고 하면 어떤 부분이 필요한지 말씀을 좀 주셨으면 좋겠습니다.

○진술인 이동훈 저희가 세월호 참사 이후를 기점으로 해서 행정안전부에서 법안들이 구축이 되면서 재난심리지원이라는 문구가 들어가고 중앙재난심리지원단이 구축되면서 행안부를 컨트롤타워로 해서 재난이 발생할 때마다 관련 정부 부처가 현재 들어오고는 있습니다. 그래서 사실은 최근 몇 년 사이에 저희가 대단위 재난심리지원체계가 구축된 건 사실인데 이제는 좀 더 전문화되거나 좀 더 세분화된 역할들이 필요합니다.

현재 트라우마 이슈만 하더라도 트라우마와 관련해서 전문가들이 사실 많지 않은데, 그러니까 실제 트라우마 전문가를 우리가 보내서 트라우마 경험을 가지고 있는 피해자들에게 도움을 줘야 된다는데 사실 전문가도 많지 않고 전공을 가지고 있는 이런 체제로 있기 때문에 저희가 현재 재난심리지원체계를 좀 더 전문화하고 고도화할 수 있는 이런 검토가 여러 영역에서 필요한 상황입니다.

○전진숙 위원 저도 그 부분에 대해서 동의를 하고 있고 제가 제 법안에 마음회복지원센터가 필요하다고 이야기하는 것은 현재 국가트라우마센터에서 재난 대응에 대해서, 재난과 관련해서 심리 지원을 할 수 있는 사람도 각 센터에 두 사람씩 배치를 하게 되어 있는데 그것도 지금 턱없이 부족한 상황이고 이리다 보니까 항공기 참사와 관련해서 그냥 일반 트라우마센터 정신건강복지센터에서 하는 게 한계에 분명히 부딪혀서 좀 더 전문적으로 지원할 수 있는 센터가 저는 필요하다고 생각을 하고.

아까 말씀 주셨던 자조 공간으로서의 공간도 충분히 활용할 수 있다고 생각하기 때문에 전체적인 측면에서 트라우마센터가 됐든 마음회복지원센터가 됐든 저는 다시 고민을 해 줘야 된다, 특히 안산 같은 경우는 당위 규정으로 지금 되어 있어요. 당위 규정으로 넣었을 때는 그만한 필요성이 있어서, 임의적으로 판단하고 센터를 설립하든 안 하든 그건 알아서 할 문제가 아니라 반드시 국가가 책임지고 이 트라우마를 극복하는 데 있어서 전체적인 지원을 해야 된다고 하는 이런 의미로 받아 주셨으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○위원장 권영진 전진숙 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 이성권 위원님 질의하시겠습니다.

○이성권 위원 부산 사하갑의 이성권 위원입니다.

네 분의 진술인들 소중한 시간 내주셔서 감사의 말씀을 드립니다.

박철 변호사님께 조금 의견을 여쭙도록 하겠습니다.

먼저 현장에서 피해자 지원을 위해서 법률 지원을 아낌없이 해 주신 점에 대해서 감사의 말씀을 드리고요.

여객기 참사에 대한 정의 부분을 보면 기존의 법안 제출한 내용하고 달리 새롭게 좀 정의를 했더라고요, 다른 분들하고 공통점은 없고.

그런데 제가 조금 의견을 여쭙고 싶은 게 어느 의원의 경우는 착륙 중 활주로를 이탈한 사건으로 규정을 하고 있고 또 다른 분은 활주로의 외벽에 충돌한 규정을 했고 또 어떤 분은 착륙 도중 폭발 이렇게 지금 되어 있습니다.

그런데 공통점은 어쨌든 활주로 이탈이 원인이고 결과로서 외벽에 충돌했거나 폭발도 일어났는데 그랬을 때 정의를 내릴 때는 원인을 적는 게, 적시하는 게 맞지 않을까라는 게 제 개인적인 의견인데 변호사님은 또 하나의 결과물인 ‘방위각 시설물에 충돌’ 이렇게 정의를 추가했거든요. 그래서 이것도 진상조사를 해 봐야지 나올 결과물인데, 그래서 정의를 내릴 때는 원인에 대한 것만 포괄적으로 하는 게 맞지 않을까라는 게 제 개인적인 의견입니다. 그래서 한 번 좀 더 말씀을 해 주시지요.

○**진술인 박철** 저희 유가족들이 이렇게 정의되어야 된다고 생각을 하신 이유는 저희가 항공 전문가가 아니고 이 내용의 규정을 어떻게 해야 될지에 대해서 깊은 지식은 없기 때문에, 그 당시 참고한 것이 항공·철도사고조사위원회 예비보고서에서의 이 사건 규정 내용이었습니다. 이 사건 규정 내용 중에서 ‘동체 착륙 중 활주로를 초과’, 이탈이 아니라 초과라는 표현을 쓰셨더라고요. 초과했고 또 ‘방위각 시설물에 충돌’이라는 표현이 정확히 기재되어 있기 때문에 저희가 참고할 수 있는 가장 공신력 있는 자료는 항철위의 예비보고서라고 판단을 해서 그 내용을 기재한 것입니다.

○**이성권 위원** 어쨌든 나중에 사고 원인에 대한 규명이 되면 방위각 충돌이 실제 얼마만큼 영향을 미쳤는지가 파악이 될 거라고 보는데 어쨌든 법명에서는 원인과 그리고 포괄적 내용이 담겨야 되지 않을까라는 게 제 개인적인 의견이라서 여쭙본 겁니다.

○**진술인 박철** 위원님 말씀 이해합니다만 유가족들 입장에서는 가장 현상적으로 지금 확인되고 있는 것은, 물론 말씀하신 부분 이해합니다, 무슨 말씀인지. 방위각 둔덕이 없었더라도 참사가 났을 수 있지 않겠느냐라는 말씀이신데 그것은 논리적으로는 그렇습니다만 유가족들이 보기에는 어쨌든 둔덕에 부딪치면서 둔덕이 손상된 부분도 직접 눈으로 봤고 그 안에 들어 있는 콘크리트 구조물들이 얼마나 두꺼운지 그리고 그 격벽이 얼마나 부서졌는지도 육안으로 직접 확인했기 때문에 적어도 유가족들이 추정해서 하는 것은 아닌 것이고 항철위의 예비보고서에 기재돼 있는 내용이기 때문에 참고해 주셨으면 좋겠습니다.

○**이성권 위원** 잘 알겠습니다. 저희들 위원들이 잘 논의하도록 하겠고요.

그다음에 피해지역에 대한 부분과 관련해서는 어떤 의원님들은 특별재난지역으로 선포된 지역을 피해지역으로 규정을 하고 있고 또 어떤 의원님들은 광주광역시나 전라남도도 포괄적으로 잡고 있는데 어떻습니까? 제가 보기로는 특별재난지역으로 선포된 지역은 무안군만 해당이 되잖아요. 그렇지요?

○**진술인 박철** 현재 그렇습니다.

○**이성권 위원** 그런데 지금 피해자들을 보면 전남이 피해자가 77명이고 그리고 광주가 81명이거든요. 그렇게 되면 결국은 피해지역으로 한정이 되는, 지역에 대한 지원을 할 때는 무안군만 해당이 되는 모순이 발생할 수 있기 때문에 광주광역시와 전라남도도 확대하는 게 맞다고 생각을 하는데 어떻게 생각하십니까?

○**진술인 박철** 유가족들 입장에서는 말씀하신 피해지역의 범위 또 트라우마센터의 건립이라든가 이런 전반적인 정책적인 고려가 필요한 부분에 대해서 유가족이 함부로 얘기하거나 해서는 안 된다고 생각을 하고 있습니다. 어쨌든 국가의 예산이 소요되는 것이고 세금이 사용되는 것인데 이 사건 사고로 인해서 유가족들이 뭔가를 너무 많이 요구한다거나 이런 부분들에 대해서 국민들이 좋아하실 리 없다고 생각하고, 이 사건에 대해

서 국민들께서 전적인 위로의 마음을 표현해 주신 것에 대해서 도리도 아니라고 생각합니다. 그런 관점에서 지금 말씀하신 피해지역 선포의 부분도 정책적인 입장에서 국회에서 정해 주셔야 될 부분이지 저희가 왈가왈부할 문제는 아니라는 입장이고.

최근에 그 관련 법안이 아마 3월부터 개정된 것으로 알고 있는데 무안 지역이 피해지역 선포가 된다 하더라도 그 사고로 인해서 발생한 희생자의 유가족들, 피해자들에게는 피해지역 선포에 준하는 지원이 되는 그런 규정이 시행되는 것으로 알고 있습니다. 해서 유가족 입장에서는 그렇고, 다만 이 사건 사고로 인해서 피해를 입은 관광업계라든가 지역사회에 대한 지원이 필요하다고 정책적 판단이 드시면 의원님들께서 논의하셔서 법안에 담으시는 것에 대해서는 반대하지 않습니다.

○위원장 권영진 1분 더 드릴게요.

○이성권 위원 아, 더 주신다고요?

○위원장 권영진 됐습니까?

○이성권 위원 괜찮습니다.

○위원장 권영진 이성권 위원님 수고 많으셨습니다.

이제 두 분 간사님들 질의하시겠습니다.

먼저 김은혜 위원님 질의해 주시겠습니다.

○김은혜 위원 무엇보다 오늘 공청회를 통해서 특별법안에 깊이 있는 의견을 주신 진술인 여러분들께 진심으로 감사를 드립니다.

이 특별법안 외에도 또 법안이 지속적으로 저는 보완돼야 한다는 취지에서 사고조사 관련 질의부터 먼저 드리려고 하는데요.

박정수 단장님, 국토부가 TR이라고 보통 얘기하지요, 정비·점검. 보통 어떤 방법으로 정비가 잘됐는지 확인을 하십니까? 직접 하시는지 아니면 항공사로부터 자료를 받으시는지 여쭙습니다.

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 저희는 해당 사업 부서에서 아마 관리하는 걸로 알고 있습니다.

○김은혜 위원 관리라 하면 자료를 보고 판단하시는 건가요?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 그게 제가 담당하는 게 아니라 사업 담당 부서에서 하기 때문이에요, 그렇게 알고 있습니다.

○김은혜 위원 예, 제가 말씀을 드릴게요. 총괄하시는 거라서 여쭙봤는데요. 보안점검도 있을 때 보안점검은 항공사 측으로부터 점검표를 받고 확인을 하는 것으로 알고 있습니다.

지난 2월에 승무원의 기체 날개 위의 사진 촬영으로 문제가 됐던 이스타항공 사고 알고 계시지요?

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예.

○김은혜 위원 문제지요.

(영상자료를 보며)

비행 전에 보안점검이 제대로 됐는지 또 체크리스트를 사실대로 적시했는지 확인을 해 보니까, 한번 점검표를 보여 주실 수 있을까요?

이스타항공의 보안 점검표상에 내부·외부 모두 다 점검 완료라고 돼 있습니다. 그런데

실제 CCTV를 확인해 보니까 왼쪽은 아예 안 했어요. 그런데 이렇게 대충 해 놓고 나서 보안 점검표에는 철저하게 했다고 허위 작성 자료를 정부에다 제출을 한 거지요. 이 보안점검이라는 게 테러를 예방하기 위해서 기체 내에 폭발물이 있는지 또 문은 제대로 개폐가 되는지 확인하는 건데 승객 안전과 생명의 결정적인 이 부분이 이렇게 누락이 된 겁니다.

그래서 눈 가리고 아웅식으로 정부도 속았어요. 국민들이 상당히 불안해하실 수 있다는 염려가 돼서 저는 이런 눈속임을 한 항공사도 문책을 해야 하고 정부 또한 두 번 다시 당하지 않도록 시스템 개선이 필요하다고 봅니다. 입법 보완을 할 생각인데요 정부 차원에서도 협조를 요청드립니다.

○국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 예, 알겠습니다.

○김은혜 위원 그리고 이승열 단장님 나와 계시지요?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예.

○김은혜 위원 지난달 25일 김해에서 일본 오키나와로 가다가 긴급 회항한 진에어 사건 기억하실 것으로 알고 있습니다. 사고 원인을 보니까 블레이드에서 허용 범위를 초과하는 손상 발견, 즉 엔진 결함으로 판명이 났습니다. 문제가 발생한 엔진이 무안공항 또 제주항공 여객기와 동일 모델이고요 손상이 확인된 블레이드 또한 같은 모델입니다.

그래서 저는 이번 무안공항에서 특위 차원에서 엔진 현장을 단장님 그리고 저희 특위 위원들이 같이 확인을 했는데요. 프랑스로 이송이 됐지요, 엔진이?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예. 이송이 됐고 제가 오늘 아침에 메일을 받은 것에 따르면 프랑스 사프란에 도착한 걸로, 오늘 아침 메일로 확인을 했습니다.

○김은혜 위원 그러면 우리나라의 사고조사위까지 함께하는 합동조사는 언제부터 가능합니까?

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 조사가 저희 조사 당국만 하는 것이 아니고 이번에 조사에 참여하는 나라가 미국의 NTSB 그다음에 프랑스의 BEA—프랑스 사고조사 당국입니다—그리고 유럽항공안전청(EASA) 그리고 보잉, GE, 사프란 그다음에 저희까지 해 가지고 다양한 국가와 조직에서 참여를 하고 있습니다.

○김은혜 위원 알겠습니다. 아마 5월 중에 함께 합동조사하실 것으로 알고 있는데요. 제가 무안공항에 갔을 때는 가창오리의 깃털이 엔진에서 발견됐다는 얘기만 들었지 나머지 가능성을 다 열어 두고 조사하겠다는 얘기를 정확하게 듣지 못했기 때문에 이번에 유가족분들을 위해서 엔진 결함 가능성까지 철저하게 조사해 주시기를 당부드립니다.

○항공·철도사고조사위원회조사단장 이승열 예, 그렇게 하겠습니다.

○김은혜 위원 이동훈 교수님 여쭙보겠습니다.

재난피해자들의 고통이 상당히 시간이 지난 다음에 여러 문제로 나타난다는 장기적 관점에서의 연구 검토 그리고 대안 제시를 인상 깊게 들었습니다.

제가 무안공항에서 유가족분들에 대한 의사결정 노력 과정을 사고 직후에 지켜봤는데요 이게 그때그때 전담 공무원 제도, 일대일로 마크한다고 하더라도 필요한 답변을 해주지지 못하다 보니까 지자체 차원에서 책임 있는 그런 접근이 어려웠고요. 그러다 보니까 질문했던 유가족분들이 더 힘든 시간을 보내시는 걸 제가 봤습니다.

그래서 법적인 근거의 지원체계가 아니다 보니까 일선 공직자들의 역할도 한계가 분명

히 있어 보였고요. 피해자 중심의 의사결정 조력이라고 하는 것은 입법적으로 또 제도적으로 어떻게 보완을 해야 될까요?

○진술인 이동훈 그 예는 아까 말씀드린 프랑스 펜박이 될 수 있을 것 같습니다. 프랑스 펜박뿐만 아니라 영국이라든가 뉴질랜드에서도 대단히 큰 재난을 경험하고 나서 예를 들면 디재스터 액션(Disaster Action), DA라든가 또는 타임뱅크라든가 이런 프로젝트들이 활동이 되고 있습니다.

이런 프로젝트를 통해서 어떻게 하면 피해자 중심의 지원 정책으로 갈 것인가인데 결국 시간이 지나면서 여러 재난을 통하면서 첫 번째가 앞서 진행했던 피해자 개별적인 면담의 실시입니다. 그런 면담을 국가 주도의 공무원들이 하는 게 아니라 과거에 재난을 경험했던 이 피해자들이 이런 데 함께 참여를 하면서 실질적으로 정말 필요한 것들이 무엇인지를 조사하고 지원해 주는 이걸 통해서 이분들에게 무엇이 필요한지를 대단히 조금 더 포괄적으로, 이런 접근이 이제 스타트가 시작이 되었습니다.

○김은혜 위원 제가 우리 정부의 심리지원체계를 본다 하더라도 행안부는 중앙재난심리회복지원단 또 복지부는 통합심리지원단으로 이원화되다 보니까 유가족분들에게 적절하게 맞춤형으로 제공이 어렵다는 상황을 목격했습니다. 그래서 일본도 따로 피해지역에 심리 지원 총괄하는 의료 인원이 파견되고 미국의 경우에도 연방재난관리청이 재난 상황을 총괄하기 때문에 사실 개별적인 지원을 위해서는 심리 지원도 저희가 일원화하거나 효율적으로 진행해야 된다는 생각이 들거든요.

여기에 대한 입장도 제가 여쭙볼 수 있을까요?

○진술인 이동훈 예, 이 부분은 충분히 저희가 그렇게 생각할 수 있는데 한 가지 고려해야 될 게 왜 행안부가 컨트롤타워를 하고 왜 보건복지부가 재난 사안에 따라서 함께 들어와야 되냐면, 이렇게 이원화가 필요하냐면 재난의 특성 때문에 그렇습니다.

예를 들면 인명 재난에 필요한 경우에는, 분명 재난이 처음 발생한 이후에 가용한 행정 자원들을 투입하는 데는 행안부가 훨씬 더 파워를 가지고 있고 행안부가 그런 부분에 능력을 가지고 있습니다. 그런데 대개 재난이 생기고 6개월 이후부터 PTSD 증상이 생기기 시작하는데 이때부터는 행안부보다는 보건복지부의 전문가들이 투입되어서 이 보건복지부 전문가들의 역할들이 훨씬 더 커지고 있습니다. 그래서 이 시점에 따라, 재난에서 우리가 대단히 중요한 것은 시간이 흐르면서 재난심리자의 특성들이 매우 다르게 요구들이 반영되기 때문에 보건복지부와 행안부가 이원화될 필요가 있고.

또 하나는 인적 재난이나 인적 재난이 아니냐에 따라서, 인적 재난이 아닌 경우에는 결국 보건복지부가 컨트롤하지 못하기 때문에 여전히 행안부가 컨트롤타워를 맡아야지 전체적인 이 컨트롤타워로서의 역할을 수행하는 장점들이 있습니다. 그래서 원활한 어떤 소통이나 이런 부분들이 사실 더 중요한 부분일 것 같습니다.

○김은혜 위원 알겠습니다. 고맙습니다.

함승희 교수님, 모창환 소장님께도 또 박철 변호사님, 감사의 인사를 올립니다.

이상입니다.

○위원장 권영진 김은혜 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 이수진 위원님 질의하시겠습니다.

○이수진 위원 귀한 시간 내주신 우리 진술인분들께 감사드립니다.

그리고 함께해 주시는 유가족분들께는 다시 한번 위로의 말씀을 전합니다.

사고조사위원회 김수정 사무국장님 앞으로 좀 나와 주세요.

제가 지난 전체회의 때 국토부장관께 현행 사조위 구조가 ICAO 등 국제기준에 부합하는지 개선이 필요하지 않은지 잘 살펴봐 달라고 했습니다.

혹시 이에 대한 검토 좀 됐습니까?

○**항공·철도사고조사위원회사무국장 김수정** 저희 사조위 독립성 문제하고 관계가 되는 건데 지금 ICAO 쪽에서는……

○**이수진 위원** 마이크 좀 가까이 대고 말씀해 주세요.

○**항공·철도사고조사위원회사무국장 김수정** ICAO 쪽에서는 항공 당국으로부터 완전한 독립을 원칙으로 하고 있지만 만약에 항공 당국으로부터 독립을 하지 못할 경우에는 저희 기능적인 독립이라든가 아니면 조사의 자율성이라든가 해서 5개 항목을 독립을 하게끔 되어 있습니다.

그런데 검토를 해 본 결과 저희는 인사와 예산에 있어서는 아직 국토부에 소속이 되어 있고 그다음에 마지막 중요 요소의 법률안에 대해서도 인사·예산이 국토부에 소속이 되어 있기 때문에 한 두 가지 측면에서는 좀 미흡한 걸로 나타났습니다.

○**이수진 위원** 그래서 다섯 가지 기준을 지난번에도 제가 말씀을 드렸고 그래서 필요하다라면 ICAO와 함께 협의할 필요가 있다, 그래서 제대로 검토를 해야 된다고 생각합니다. 왜냐하면 이게 다 조사해 놓고 혹여라도 국내외적으로 독립성·공정성에 문제되는 일이 없도록 해야 되는 것 때문이 아니겠습니까? 잘 검토를 좀 해 봐 주시고요.

그리고 국회에서 사조위 위원을 임명 요청하는 것에 대해서 마치 결과가 정치적 영향을 받아서 오염될 수 있다, 문제가 될 수 있다는 취지로 국토부와 사조위가 의견을 냈습니다. 그런데 미국 NTSB 위원장과 상임위원도 미 의회 상원의 권고와 인준을 받도록 돼 있어요. 그리고 캐나다는 아예 조사위원회가 국회 소속으로 되어 있습니다. 해외 사례를 보면 국회가 여야 합의로 임명을 요청한다면 특별한 문제가 없다라고 저는 생각을 하고요. 오히려 지금 해외에서 볼 수 없는, 방금 말씀하셨던 인사·예산이 국토부에 종속된 유일한 현 사조위의 문제 이거를 좀 보완하는 효과가 있다라고 저는 생각을 합니다. 이에 대해서는 어떻게 생각하시는지, 사실 국토부에서 차관님이 나오셨으면 더 좋았을 것 같은데.

그래서 이 사조위에서 독립성 공정성에 대한 문제, 이번 참사 조사에서 정말 중요한 문제가 될 수 있기 때문에, 다음 주에 저희가 2소위에서 법안 심사를 진행을 할 겁니다. 그래서 그때 참고할 수 있도록, 제가 지금 무슨 말씀 드리는지 잘 아실 겁니다. 신속하게 검토해서 보고 다시 해 주시기 바랍니다.

○**항공·철도사고조사위원회사무국장 김수정** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**이수진 위원** 그리고 모창환 소장님, 현재 이 사조위 구조로 조사를 진행했을 때 조사의 독립성에 대한 국제기준 문제나 조사 결과의 공정성에 대한 문제가 있을 거라는 걱정이 있습니다. 아마 소장님도 같은 입장일 것 같은데요.

○**진술인 모창환** 예, 그렇습니다.

○**이수진 위원** 소장님, 현재 사조위 문제 말씀하시면서 지금 발의된 법안에 대해서도 문제점을 몇 가지 지적을 해 주셨습니다.

그런데 제가 이 문제들을 좀 보면서 기존의 사조위가 조사를 진행할 수밖에 없는 상황이라면 그러면 중복되지 않도록 하면서 독립성이라든지 공정성을 보완하는 방법으로, 국회가 추가적으로 추천하는 위원 수가 2명이 너무 적다라면 좀 더 늘리는 방안을 검토해 볼 필요가 있지 않을까, 이 부분에 대해서 한 번쯤 저도 생각을 해 보게 되더라고요. 한번 그 부분에 대한, 왜냐하면 현실적인 대안을 좀 내야 될 텐데 실제로 지금 지난 20년간 이 관련된 법안이 세 번 발의됐었지만 제대로 논의된 적이 없었습니다.

그리고 최근에 이번 참사 이후 그 직후에 여러 안전들이 발의되어 있습니다만, 그리고 그 안에 보면 대통령실 소속으로 둘 것인지 총리실 소속으로 할 것인지 또 그 외에 여러 안전들이 있는데 이게 법안 심사조차 아직 들어가지 못했기 때문에 신속하게 진행되는 데는 여러 가지 좀 우려가 있을 것 같습니다. 저희 특위가 그래서 더 필요한 거 아닌가 저는 생각을 합니다만, 그래서 이런 문제들까지 고려해서 그 부분도 한번 검토를 좀 해 봐 주셨으면 좋겠습니다.

어떻게 생각하십니까?

○진술인 모창환 우선 만약에 특별조사위원회에서 과반수로, 그러니까 위원회를 11명 위원으로 한다면 6인이 되겠지요. 6인인데 그렇지만 여러 가지 현재의 법률체계상 그렇게 6인을 만약에 넣는다 추가한다 그랬을 때 기존 항철위의 그런 법률하고 상충되는 문제 이런 것들이 좀 있을 것 같은데요. 그러니까 항철위와 지금 여기 특별조사위원회를 이렇게 합쳐 가지고 할 때 법률적인 그런 중복성 문제라든지 이런 것들에 대한 아주 심도 있는 검토가 좀 있어야 될 것 같아요.

왜냐하면 항공 사고에 대한 조사를 이렇게 하기로 돼 있는데 그래서 법률까지 만들어져 가지고 지금, 그것이 물론 독립성에 문제가 있지만 그렇지만 그런 상황에서 이것을 하면 좀 충돌, 그러니까 제가 말씀드린 것처럼 어떤 법률적 충돌 문제하고 중복성 문제가 또 충분히 발생할 수가 있습니다.

○이수진 위원 예, 일단 알겠습니다.

어쨌든 저희는 현실적인 대안을 만드는 게 또 저희 특위의 역할이기 때문에 그 의견은 그렇게 듣도록 하고요.

그다음에 우리 유가족협의회 지원과 관련해서 함승희 교수님, 이동훈 교수님도 자조활동 등 이 효과를 말씀하시면서 필요하다는 입장을 말씀하셨어요.

박철 변호사께서는 정말 유가족 지원에 수고가 많으신데 유가족협의회 지원 필요성과 관련해서 여러 가지 말씀도 주셨습니다. 가까이에서 보시기에 유가족협의회가 어떤 활동을 하고 있고 또 이런 활동들이 어떤 의미와 효과가 있는지 간단하게 좀 말씀을 해 주시면 오늘 저희에게 굉장히 큰 도움이 될 것 같습니다.

그리고 국토부 지원단장님, 재단법인에 대해서 세월호 등 다른 참사의 경우 10년간 지원하도록 한 사례가 있습니다. 그리고 이동훈 교수님께서 방금 영국 모델도 말씀하셨습니다. 유가족 자조모임을 적극 지원하는 방향으로 가야 한다고 생각하는데 어떻게 생각하시는지 의견 또 주시기 바랍니다.

○국토교통부 12.29여객기사고피해자지원단장 박정수 위원님 말씀하신 것처럼 과거 세월호법이라든지 그런 사례에서도 재단을 통해서 유가족분들을 지원한 사례가 있고요. 저희들도 유가족분들이 얘기하시는 것처럼 단체가 결성이 돼서 지속적으로 그분들의 자조

활동을 지원하는 방향에 공감을 하고 있습니다.

○**진술인 박철** 질의하셨던 부분 말씀드리겠습니다.

사실상 유가족협의회는 유가족들의 일차적인 민원창구라고 정의하면 될 것 같습니다. 모든 유가족들의 세세한 부분들, 민원들 그리고 요구하는 사항들을 일단 접수하고 유가족협의회에서 개별적인 유가족들을 지원할 부분들은 어떻게 지원을 모색해야 될지 고민도 하고, 또 전체적인 입장에서 내야 될 것은 개별적인 유가족의 입장을 모두 반영할 수는 없기 때문에 어떻게 보면 합목적적으로 논리에 맞는 주장을 할 것인지에 대한 입장 정리를 해서 이런 자리에 나와서 이렇게 공개적인 입장을 표명하는 것이고요.

앞으로 유가족들의 단체인 사단법인이 출범을 해야 될 텐데 긴 여정입니다. 사고조사의 원인을 밝히는 데도 한 몇 년이 걸릴 것 같고 이후의 배·보상 문제나 이런 부분에 있어서는 사실 10여 년 가까이 걸릴지 모른다는 불안감도 엄습하고 있습니다. 이런 과정에서 유가족들을 좀 다독이고 또 유가족들의, 아까 김미애 위원님이 말씀하셨던 특히 미성년 자녀들, 부모를 아예 모두 잃어버린 미성년 자녀들에 대해서 개별적으로 접촉할 수 있는 것은 사실은 유가족들밖에 없습니다. 또 몇몇 유가족들은 현재 아예 칩거 상태로 연락조차 받지 않고 유가족 대표의 전화만 간간이 받는 정도로 연락을 하고 있습니다.

결국에는 이런 심각한 상황들을 찾아가서 접촉할 수 있는 것은 사실은 공무원분들이 하기 어렵습니다. 유가족들이 해야 될 일이기 때문에 이런 소외된 유가족들을 돌보고 또 부족한 지원 부분이 무엇이었는데, 아까 모두에도 말씀드렸습니다마는 이번 특별법에 정말 빠르게 필요한 부분들을 담아 주셔서 감사합니다마는 또 부족한 부분들이 있거든요.

시간이 허용되면 조금만 더 말씀드리면 아까 근로자 치유휴직 부분에 대해서 말씀하셨었는데 사실 근로자뿐만 아니라 유가족 중에는 자영업자나 프리랜서들도 많습니다. 근로자들은 사실은 노동법이나 근로기준법에 따라서 일정 부분의 병가나 휴직을 낼 수가 있지요. 그런데 자영업자나 프리랜서는 본인들이 움직이지 않으면 사실상 생계곤란이 바로 발생합니다. 그런데 이런 부분에 대해서 사실 이번 법안에는 그 내용이 담기지 못했습니다. 저도 사실은 놓쳤고요.

그런데 참고할 만한 게 이런 적용이 꼭 똑같이 되어야 된다는 말씀은 아니지만 자영업자 프리랜서에 대해서 최근에 출산휴가 급여를 시행했습니다, 정부가. 이런 부분들도 좀 고려해 볼 만하지 않을까라는 생각을 하고 있습니다. 소득 수준에 따라서 달리 지급할 수는 없겠습니다마는 일정 부분에 대한 보조 보완을 해 주셨으면 좋겠고.

아까 위원님께서 자료를 보여 주신 것 중에 보면 세월호 참사의 경우에 직장을 계속 유지했던 경우가 20여 %밖에 안 되지 않습니까? 그러면 자영업자나 프리랜서는 어떻게 됩니까? 아마 그보다 더 낮을 겁니다. 그런 부분들에 대해서 분명히 챙겨 봐야 될 부분이더라는 생각이 듭니다.

이상입니다.

○**위원장 권영진** 이수진 위원님 수고 많으셨습니다.

이상으로 위원님들의 주질의를 모두 마치겠습니다.

마치고, 추가 보충질의하실 위원님 계십니까?

그러면 우선 제일 먼저 손을 드셨으니까 박선희 위원님 먼저 질의하십시오.

○**백선희 위원** 백선희입니다.

○위원장 권영진 아, 백선희 위원님. 죄송합니다.

○백선희 위원 이동훈 교수님한테 간단하게 세 가지를 짚짚 여쭙볼게요.

오늘 이야기 나온 것 중에 트라우마센터를 별도로 두어야 하는가 아닌가, 기존의 시설을 이용해야 되는가. 이동훈 교수님하고 함승희 교수님께서 동일한 말씀을 해 주셨습니다. 신중해야 된다고 말씀을 해 주셨고요.

세월호 참사 같은 경우에는 사실은 지역에 한정되는 특징이 있는데 이번 여객기 참사는 전남·광주 지역이 많이 있습니다마는 전국에 분포되어 있는 것이 사실이어서요. 기존의 트라우마센터 이외에도 사실은 지역에 정신건강복지센터라고 하는 전달체계가 있어서 이 기존의 광역 트라우마센터에다가 여객기 참사 전담 인력을 배치해서 각지에 있는 분들을 조금 케어할 수 있는 방안은 어떤가에 대한 의견을 교수님께 여쭙보고요.

두 번째는 코호트 연구 관련해서인데 코호트 연구가 매우 중요하다고 생각이 들고 장기적으로 진행이 되어야 하고 또 전문가가 개입을 해야 되기 때문에 비용이 많이 드는 것도 사실입니다. 그러면 이 코호트 연구가 필요하다라고 하는 전제하에 어떤 전달체계, 어떤 기구에서 이것을 할 수 있는지, 현재로서는 없기 때문에 그것에 대한 의견을 여쭙습니다.

또 하나는 이 피해라고 하는 것이, 특히 심리적인 트라우마 같은 경우에는 5년 10년 그 이상 장기적으로 나타날 수도 있는데 지금 세월호 지원법 같은 경우에는 10년이라고 하는 의료기관 심리 지원 기간이 기술이 되어 있고요. 이번 특별법에 만약에 넣는다고 하면 이런 심리 지원이나 의료 지원에 대해서 중장기적인 지원이라고 하는 표현을 넣는 것은 어떤가. 특별히 10년이라고 그렇게 구체적으로 하는 것보다는, 사실은 어떻게 그 영향이 나타날지는 아직은 모르기 때문에 중장기적이라고 하는 표현을 추구하는 것은 어떤가라는 생각을 갖고 있는데요 이에 대해서 답변을 부탁드립니다.

○진술인 이동훈 위원님께서 주신 질문과 관련해서 먼저 제가 트라우마의 부정적 효과에 대해서 3년 5년 10년까지 말씀을 드렸는데 사실 재난을 경험한 사람들이 모두 이런 트라우마를 경험한 건 아닙니다. 그러니까 트라우마를 경험한 사람들 중에 사실은 대략 10%에서 15% 정도가 결국 트라우마의 영향으로 회복을 하지 못하고 이런 장기적인 문제로 가게 되기 때문에 사실 무엇이 중요하냐 하면 초기 대응이 아주 중요합니다. 이 초기 대응이 중요한데 이 초기 대응이, 그래서 아까 국가 주도의 어떤 프로그램보다는 이미 다른 형태의 재난을 경험한 사람들이 살아오면서 필요했던 것, 내가 그 시기에 어떤 도움이 필요했는가를 너무 잘 알고 있기 때문에 이분들과의 어떤 연결을 통해서 지원을 하는 게 이분들의 관점으로 도움을 받을 수 있을 거라고 말씀을 드렸는데 트라우마센터도 마찬가지입니다. 사실은 별도의 트라우마센터마저도 아까 나온 이야기처럼 전문가의 부족이 더 큰 문제입니다. 그러니까 물리적인 게 중요한 게 아니라 소프트웨어적인 게 현재 우리나라가 지금 좀 부족한 현실입니다.

그래서 물리적인 센터보다는 이미 광주나 나주에 이런 트라우마센터가 있기 때문에 이런 소프트웨어적인 것을 또는 전문가를 충족시킬 수 있는 게 필요하고, 코호트 연구도 비용이 되게 많이 드는데 코호트 연구 결과를 적극적으로 발표하고 공유하도록 해서 이게 정책과 연계될 수 있도록, 연구가 정책과 연계돼서 그래서 실질적인 어떤 근거 기반의 개입을 할 수 있도록 이게 저희가 필요한 관점이고요.

그다음에 중장기적인 지원, 저는 어떤 게 필요하냐면 과연 안산의 국가트라우마센터의 이용률이 얼마나 되느냐? 실질적으로 세월호 유가족들이 이 트라우마센터로부터 실질적인 도움을 받는다고 생각하느냐? 그런 연구도 정기적으로 필요한데 이게 왜 그러느냐 하면 우리가 생각하는 이분들에게 필요하다는 서비스와 이분들이 살아오면서 진짜 필요하다는 서비스 간에 상당한 괴리가 있다는 거지요. 괴리가 있기 때문에 우리가 같은 예산을 집행하더라도 그 예산이 실질적으로 실효성을 발휘하기가 어렵다는 거지요.

그래서 그런 어떤 경험들을 통해서 이미 저희가 어느 정도 많은 시스템들을 구축하고 있는데 그런 부분들을 잘 활용해서 지원체계를 구축하는 게 앞으로 필요하지 않을까 그런 생각이 듭니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○백선희 위원 코호트 연구는 어디서 해야 되는 거지요? 어느 기구에서요?

○진술인 이동훈 지금 대부분의 코호트 연구는 병원에서 장면이 진행이 되고 있고요. 저는 아까 두 트랙을 이야기했는데 병원 장면이 아닌 이분들의 삶이라든가 가족이라든가 아동과 관련된 이런 부분들을 해 주는 병원 장면이 아닌 장면의 코호트 이런 것을 해 줄 수 있는 어떤 정부 산하기관이 주도를 하면 좋을 것 같다는 생각이 듭니다.

○백선희 위원 감사합니다.

○위원장 권영진 백선희 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 전진숙 위원님 질의하시겠습니다.

○전진숙 위원 박철 진술인에게 질의하겠습니다.

2차 가해 관련 처벌 규정은 현행 형법 및 법체계를 감안할 때 신중하게 검토해야 된다고 말씀 주셨습니다. 그런데 참사마다 2차 가해가 계속적으로 반복되고 있어요. 그리고 제대로 된 처벌이 정말 되고 있는지 이 부분에 대해서 상당히 의구심을 지금 가지고 있는 상황입니다.

○진술인 박철 맞습니다.

○전진숙 위원 실제로 세월호 참사 때 사회적참사특별조사위원회의 발표 자료를 보면 재판에 넘겨져서 유죄판결을 받은 사람 40명 중에 29명이 벌금형이었고요, 9명은 집행유예, 징역은 2건에 불과했습니다.

또 이태원 참사 때도 마찬가지로요. 1심 선고받은 20명 중에 18명이 벌금형이고 1명이 무죄이고 1명은 선고유예였습니다.

여객기 참사도 이와 특별히 다르지는 않을 거라고 저는 생각합니다. 지난 18일에 여객기 참사는 가짜, 유족들이 배우라고 주장했던 유튜버 2명이 기소가 된 상태이고 제가 3월 14일 기준으로 경찰청에서 자료를 받았더니 53명이 지금 검거돼 있는 상태입니다.

그런데 늘 우려는, 이들이 정말 찿값을 제대로 받고 있는가 또 누군가는 모방해서 똑같은 방식으로 2차 가해를 하지 않나라고 하는 우려를 계속 가지고 있는 상황이에요.

그래서 2차 가해 관련해서는 저는 엄중 처벌이 정말로 필요한 상황이다라고 생각을 하면서 박철 진술인에게서 이런 부분에 대한 우려를 주셨기 때문에 제가 국회 법제실의 법제

관에게 의견을 구했어요. 그랬더니 정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률 70조 제1항 벌칙 조항 관련해서 5년 이하 징역 또는 5000만 원 이하 벌금으로 상향 조정하는 것을 저한테 얘기를 하셨습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 어떻게 생각하시는지 답변 주시기 바랍니다.

○**진술인 박철** 위원님 문제의식과 해결 방법에 대해서 전적으로 동의합니다. 다만 특별법에 그런 가중처벌하는 요소를 넣는 것은 특수 사안에 대해서만 이렇게 처벌하는 것이 형법 체계에 부합하지는 않다고 유가족들도 이해하고 계시고요. 위원님 말씀하신 대로 그렇게 모범 자체를, 해당 법률 자체의 양형을 아예 높여서 그렇게 처벌하는 부분이 필요하다고 보고요.

또 나아가서 저는 특위 차원에서 나중에 사법부에도 한번 질의를 해 보실 부분이 필요하다고 생각하는 게 사법부는 매해 양형위원회라는 것을 개최해서 해당 범죄행위에 대해서 어느 정도 양형을 할 것인지에 대한 심의, 숙고를 합니다. 그런데 일반적인 모욕이나 명예훼손과 달리 국민적인 지지를 받고 위로를 받고 있는 대형 참사의 경우에 함부로 얘기를 하고 2차 가해를 하게 되면 일반적인 사건에 비교할 수 없을 정도의 심리적 충격을 유가족들이 받습니다.

2차 가해가 단순히 2차 가해가 아니라 2차 살인이라고 저는 보는데 이런 부분에 대해서는 사법부도 전향적으로 양형 기준이나 요건들에 대해서 구체적인 기준을 마련하고 해당 사건에 대해서 엄벌을 하는 사법부 내의 분위기 또 근거가 있어야 된다고 생각합니다. 물론 그 근거가 되는 모범 자체를 위원님 말씀대로 개정하는 부분도 반드시 필요하다고 봅니다.

○**위원장 권영진** 전진숙 위원님 수고 많으셨습니다.

다음 김미애 위원님 질의하시겠습니다.

○**김미애 위원** 여러 위원님들이 질의하셨는데 치유휴직 지원 기간에 차이가 좀 있습니다, 법안마다. 국토부 의견도 있는데 제가 판단하기에는 어차피 국토부도 최대 1년을 사용할 수 있게 하는데 그렇다면 굳이 번거롭게 6개월 6개월 요건을 둘 필요가 없고 유가족 요청대로 치유휴직의 신청 기한을 법 시행 후 3년 이내로 두고 그 안에 치유휴직 기간을 1년 보장해 드리는 이 방향이 맞다고 봅니다. 여기에 대해서 혹시 진술인 중에, 박철 진술인이 좀 말씀해 주십시오.

○**진술인 박철** 말씀하신 부분 제가 잠시 놓쳤습니다. 아까 치유휴직 부분 말씀하신 거지요?

○**김미애 위원** 치유휴직 기간을 법 시행 후 3년 이내로 두되 휴직 기간은 1년으로 하는 게 맞을 것 같다는 겁니다.

○**진술인 박철** 전적으로 동의합니다. 방금 진술인분 중의 한 분께서도 말씀해 주셨는데 트라우마가 언제 발현될지를 잘 모릅니다. 이걸 트라우마 전문가들로부터 저희 유족들이 들은 내용입니다. 1년 범위 내에서 뭔가 트라우마가 발현될 거라고 예측해서 법안에다 1년으로 담는 것은 사실상 실효적인 방법이 아닐 것 같습니다.

○**김미애 위원** 실질적인 면에서는 제가 말씀드린 대로 가는 게 맞겠지요?

○**진술인 박철** 맞습니다.

○**김미애 위원** 그다음에 치유휴직 재원 마련에 대해서 국토부와 고용노동부가 마치고 평

풍하는 것처럼 하고 있는데 단장님, 이에 대해서 교통정리를 해야 될 것 같습니다.

제가 말씀드릴게요.

이 부분을 국토부장관께 보고드리어서 고용노동부와 긴밀하게 재차 협의하시고 신속한 정리가 어려울 경우에는 최상목 대행과 국무조정실에 건의해서라도 치유휴직 재원 마련 및 집행 소관에 대한 조정을 마무리해 주십시오. 이것이 유족에 대한 실질적 지원입니다.

이런 걸 불안정하게 하면서 정부가 뭔가를 한다 하면 여기에서 저는 불신이 쌓여 간다고 보거든요.

○**국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수** 예, 그렇게 하도록 하겠습니다.

○**김미애 위원** 꼭 그렇게 해 주십시오.

이 정도로 마치겠습니다.

○**진술인 박철** 위원님, 방금 말씀하신 근로휴직 관련된 그 부분에 있어서 저희가 사실은 매주 화요일마다 유가족들과 또 협의해야 될 관계 부처의 사무관급, 주로 실무자들이 와서 매주 화요일마다 회의를 하고 있습니다. 그런데 고용노동부는 사실상 굉장히 미온적이고 조금, 저희가 생각하기에 말씀하신 그런 태도를 보이고 있어서 혹시 필요하다면 특위 차원에서도 고용노동부나 이런 관계자들을 좀 불러서 그 과정이나 이런 부분들을 살펴 주셨으면 고맙겠습니다.

감사합니다.

○**김미애 위원** 그렇게 하도록 위원장님께 건의드립니다. 지금 말씀하신 것, 고용노동부 관계자도 특위에 불러서 질의하도록.

○**위원장 권영진** 알겠습니다.

박 단장님, 김미애 위원님 말씀하신 대로 빨리 관계 부처 협의를 잘해서 법안을 우리가 만드는 데 이상이 없도록 그렇게 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부12.29여객기사고피해자지원단장 박정수** 예, 그렇게 조치하겠습니다.

○**위원장 권영진** 알겠습니다.

그러면 더 이상 질의하실 위원님 안 계시면 질의를 종결하도록 하겠습니다.

진술인 네 분, 오늘 상세히 답변해 주시고 또 진술 잘해 주셔서 감사합니다.

혹시 추가로 이 말씀만은 꼭 하고 마쳐야 되겠다 이런 말씀 계십니까?

○**진술인 이동훈** 제가 한마디 말씀드리겠습니다.

○**위원장 권영진** 이동훈 교수님.

○**진술인 이동훈** 마지막으로 한마디 좀 말씀드리고 싶은 건 저희가 재난이 발생할 때마다 그 재난에 대한 대응체계를 구축하는 건 국가적으로도 정말 소모적인 일이 될 수 있습니다. 그래서 국가적인 어떤 모델이 필요한데 예를 들면 어떤 거냐 하면, 미국과 같은 경우는 각 재난 관련된 교육을 상시적으로 시킵니다. 그래서 재난이 발생했을 때 필요한 다양한 분야의 어떤 능력을 가지고 있는 분들을 주기적으로 마치 예비군훈련시키듯이, 그래서 재난이 발생하면 그 지역에서 자체적으로 그 재난을 충분히 소화할 수 있도록 또한 그 지역 전체가 그 재난의 영향을 받았을 경우는 그 옆의 지역에서 지원이 가능하도록, 그래서 일차적으로 국가가 나서서 국회가 나서서 하기 전에, 재난의 초기 대응이 너무 중요한데 이 초기 대응에 이런 역할들이 되게 필요하다는 거지요. 그래서 저는 이런 법안을 만들 때 하나의 재난에 대해서만 우리가 고려할 게 아니라 국가 전체의 어떤

재난체계를 함께 이 법안에 넣어서 이것을 같이 한다면 좀 더 낫지 않을까 이런 생각이 듭니다.

이야기 들어 주셔서 감사합니다.

○위원장 권영진 좋은 말씀 감사합니다.

박철 님.

○진술인 박철 짧게 한 말씀 드리겠습니다.

여야 위원님들께서 이미 공감은 하고 계신 걸로 알고 있습니다마는 12.29 여객기 참사가 아직 100일도 안 됐는데 타 참사에 비해서 굉장히 빠르게 잊혀지는 것 같은 굉장한 불안감을 느끼고 있습니다. 여러 위원님들이 관심 가져 주시기 때문에 저희 유족들 다 믿고 기다리고 있습니다마는 12.29 참사에 상응하게 12.29 항공안전의 날을 좀 만드셔서 이날을 국가 기념일로 하고 또 이 참사가 영원히 잊혀지지 않게끔 또 향후에는 항공안전에 대한 의식이나 국민적 관심도 고취시킬 수 있게끔 해 주셨으면, 이번 특별법안에도 그 내용을 담아 주셨으면 감사하겠습니다.

또 특히 유가족 입장에서는 지금 특별법이라든가 사단법인을 만드는 데 집중을 하고 있습니다, 긴 싸움을 해야 되기 때문에. 그런데 그다음으로 유가족들이 당연히 이런 부분들이 통과가 되면 집중해야 될 부분이 아무래도 사고가 왜 발생했는지에 대한 의문일 것입니다. 지금도 여전히 그런 유족들이 많으시고요. 해서 어쨌든 정부나 아니면 국회를 믿고 유족들이 조사를 기다릴 수 있게끔 항공조사위원회의 인력이라든가, 그게 조사관뿐만 아니라 행정 인력 그리고 또 재정적 지원 이런 부분들이 잘되고 있는지, 저희들이 그 부분을 파악할 수 있는 여력은 안 되기 때문에 살펴 주셔서 되도록 빠르고 정확한 조사 결과가 나올 수 있도록 좀 애써 주시기를 간곡히 부탁드립니다.

이상입니다.

○위원장 권영진 이수진 위원님.

○이수진 위원 방금 박철 진술인께서 말씀하신 것과 관련된 의사진행발언입니다.

12.29 항공 참사 온 국민이 슬퍼하고 많이 애통했던 일들 아니었겠습니까? 그래서 제가 사실 항공안전 기본법에 12.29 항공 참사가, 다시는 이런 일이 발생하지 않도록 하기 위해서는 관련해서 이날을 항공안전의 날로 법정기념일로 지정하자 이런 법안을 발의한 바가 있습니다.

그런데 다 아시겠지만 저희 특별위원회가 가동되는 이유는 좀 빠르게 진행되기 위해서 법안 통과, 특별법을 비롯해서 관련된 법안들에 대한 논의의 속도를 좀 내자 이런 취지라고 저는 생각을 하고 그게 유가족에 대한 도리라고 생각을 하는데 저희가 특별법만 지금 빠르게 이게 우선적으로 통과가 돼야 되기는 하지만 항공안전법이라든지 또 기타 지금 사조위 구조와 관련해서도 지난 20년간 논의만 이루어졌지 실제로 통과가 안 됐지 않습니까? 논의가 제대로 진행조차도 안 됐어요. 그래서 늦었지만 이런 것들을 사실은 우리 특위에서 좀 다뤄야 될 필요가 있겠다, 그래야지 유가족들도 안심하고 또 방금 진술인들도 나와서 좀 체계적으로 봐야 된다는 의견들을 주시는데 특별법만 가지고 체계적으로 보기는 어렵지 않겠습니까?

그래서 위원장님께서 국토위 위원장님과 한 번 더 상의를 해 보셔서 필요한 법안을 마저 다룰 수 있고 또 2소위에서는…… 지난번에 저희가 말씀드렸던 대로 전문가, 자문단

이라든지 또 주기적인 보고라든지 이런 것들도 챙겨 보자, 1소위에서. 저희가 2소위에서 특별법을 다음 주부터 다루게 되니까, 그래서 그게 좀 유기적으로 잘 진행이 되면 좋겠다라는 바람을 한번 위원장님께 전해 봅니다.

○위원장 권영진 예, 감사님 잘 알겠습니다.

혹시 김은혜 감사님 하실 말씀……

○김은혜 위원 식사 시간 다 돼서 죄송해 가지고요 짧게 그냥 감사님 말씀에 대한 답변만 드리겠습니다.

저희가 자문위와 관련해서는 제가 지금 1소위 위원장으로서 자문위 구성 관련해서 유족분들하고 계속 커뮤니케이션을 하고 있습니다. 그래서 유족분들께서 납득하실 수 있는 절차와 조직 구성을 통해서 저희가 1소위 차원의 자문위 출범 그리고 공청회 이 부분을 진행하고 있습니다. 그래서 감사님하고 또 이수진 감사님, 민주당 측하고도 저희가 조율을 하고 있으니까 조속한 시일 안에 다시 뵙도록 하겠습니다.

○위원장 권영진 지금 이동훈 교수님께서 말씀하셨던 재난 대응을 위한 국가적인 모델을 만드는 문제 12.29 특위에 부여된 개별 미션 외에 이 문제와 관련된 것, 그리고 두 번째 항공안전 기본법을 개정해서 12월 29일을 항공안전의 날로 지정하자는 제안 또 항공조사위원회의 행정 인력, 재정을 확충하자는 이 부분과 관련해서는 꼭 필요한 것 같습니다.

이 부분과 관련해서는 우리 특위에서 다 다룰 수 있는 것도 있고 또 특위에서 다루지 않고 각 상임위나 국회 전체 차원에서 해야 될 부분도 있는 것 같습니다. 이 부분들은 여야 감사님들께서 우선 한번 협의를 해 주십시오. 그래서 꼭 우리 위원회로 가지고 와서 해야 될 부분들은, 우리가 다른 위원회에 우선해서 특위가 우선입니다. 그러면 다시 필요하다면 우리가 특위에서 다룰 수도 있을 것 같습니다. 그래서 감사님들께서 한번 상의를 해 주시기 바랍니다.

수고 많으셨습니다.

혹시 박한신 대표님하고 이혁 본부장님, 멀리서 오셨는데 공청회를 지켜보시면서 마지막으로 하실 말씀 없으세요?

(○박한신 발언대에서 — 저희를 신경 써 주심에 감사드리고 특별법의 제정과 동시에 저희를 돕는다는 게 또 다른 시선으로 본다면 돈 먹는 하마로 전락하는 것은 저희는 절대 원치 않습니다. 저희 유족들에게 꼭 필요한 것만, 이것만 좀 부탁드리고 싶습니다. 이게 가장 중요한 거고, 4월 7일이 되면 참사가 발생한 지 100일째 되는 날입니다. 이 부분을 다시 한번 상기시켜서 우리 유족들이 잊혀지고 있다는 것에 대한 두려움 그리고 12월 29일을 항공안전의 날로 지정해 줌으로 인해서 우리 유족들이 영원히 기억될 수 있다. 그럼으로 인해서 우리 유족들도 안심하고 정부를 믿고 특히 이번 특위를 해 주신 모든 위원님들께 평생 감사를 가지고 살아갈 수 있을 것 같습니다.

이상입니다.)

위원장으로서 박한신 대표님을 비롯해서 유가족협의회에서 보여 주고 계시는 겸손과 또 인내와 절제의 미덕을 존경합니다. 그 뜻을 저희 위원회가 잘 받들겠다 그런 말씀을 드리겠습니다.

혹시 뒤에 배석하신 공무원들 중에서 마지막으로 공청회 끝나기 전에 하실 말씀 없으십니까?

그러면 없으시면 이제 모든 얘기를 마치도록 하겠습니다.

이번 공청회를 통해서 진술인 여러분의 전문적인 의견과 그리고 유가족분들의 의견에 대해서 들을 수 있었습니다. 오늘 진술인들께서 제시해 주신 의견과 위원님들의 토론 내용은 우리 위원회가 법안을 심사함에 있어서 많은 참고가 될 것이라고 생각합니다.

소위 위원장님과 소위 위원님들께서는 오늘 제기된 의견을 잘 반영하셔서 신속하고 충실한 법안 심사가 이루어질 수 있도록 수고해 주시고 또 이번 법안에 담지 못할 내용들은 추가적으로 우리가 우리 특위나 아니면 다른 상임위, 국회 전체 차원에서 해결할 수 있는 방안들을 찾아 주실 것을 부탁드립니다.

다시 한번 오늘 공청회에 참석해 주신 진술인 여러분들께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

그러면 이것으로서 공청회를 마치도록 하겠습니다.

오늘 원만한 회의 진행에 협조해 주신 여러 위원님들과 진술인 및 정부 관계자 여러분, 국회 직원과 의원실 보좌 직원 여러분 그리고 언론인 여러분께 진심으로 감사드립니다.

그러면 이상으로 오늘의 의사일정을 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(12시35분 산회)

○출석 위원(15인)

권영진 권향엽 김대식 김미애 김은혜 문금주 백선희 서천호 손명수 위성곤
이달희 이성권 이수진 전진숙 정준호

○출석 전문위원 및 입법심의관

수석전문위원 박재유
전문위원 임종수
입법심의관 남궁인철

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부
12.29여객기사고피해자지원단
단장 박정수
항공·철도사고조사위원회
조사단장 이승열
사무국장 김수정
행정안전부
재난복구지원국장 조덕진
보건복지부
정신건강정책관 이상원
경찰청

형사국장 유재성
한국공항공사
전략기획본부장 박재희

○출석 진술인

함승희(서울시립대학교 교수)
이동훈(성균관대학교 교수)
모창환(국제교통정책연구소 소장)
박철(변호사)