

제326회 국회
(임시회)

세월호침몰사고의진상규명을위한 국정조사특별위원회조사록 (임시회의록)

국회사무처

피조사기관 해양수산부 · 한국해운조합 · 한국선급

일 시 2014년7월1일(화)

장 소 제3회의장(245호)

(10시00분 조사개시)

○위원장 심재철 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.
지금부터 헌법 제61조, 국회법 제127조와 국정감사 및 조사에 관한 법률에 따라 세월호 침몰사고의 진상규명을 위한 국정조사를 실시할 것을 선언합니다.

오늘은 어제에 이어 해수부 등 3개 기관으로부터 세월호 침몰사고와 관련한 보고를 받도록 하겠습니다.

조사를 시작하기에 앞서 안내말씀 드리겠습니다.

오늘 출석 요구한 증인 가운데 한국해운조합의 고덕진, 김상철 상무이사 등 5인과 한국선급의 김규섭 정부대행검사본부장은 구속 중인 상태라서 오늘 기관보고에 참석할 수 없다는 불출석사유서를 제출했습니다.

또한 오늘 기관보고는 국회방송에서 생중계 예정이니 참고하시기 바랍니다.

그러면 먼저 증인 선서를 받도록 하겠습니다.

유인물에서 보시는 바와 같이 오늘 출석 요구한 증인한 40명이고 출석한 증인은 34명입니다.

증인 선서를 받기에 앞서 선서의 취지와 처벌 규정 등에 대해 말씀드리겠습니다.

선서를 받는 이유는 국회가 국정조사를 실시함에 있어서 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실 그대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다. 만약 증인이 정당한 이유 없이 선서를 거부하거나 허위의 증언을 한 때 또는 증언 중 모욕적 언행 등으로 국회의 권위를 훼손한 때에는 국회에서의 증언·감정 등에 관한 법률에 따라 고발될 수 있음을 알려 드립니다.

선서는 증인들을 대표해 이주영 해양수산부장관께서 발언대에 나와 해 주시고 다른 증인들께서는 제자리에서 일어나 오른손을 들어 주시면

되겠습니다.

그러면 해양수산부장관께서는 발언대로 나와 선서를 하시고 선서가 끝난 다음에는 선서문을 위원장에게 제출해 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 “선서, 본인은 국회가 헌법 제61조, 국회법 제127조, 국정감사 및 조사에 관한 법률 제10조에 따라 해양수산부 소관 업무에 대한 세월호 침몰사고의 진상규명을 위한 국정조사를 실시함에 있어 기관장으로서 성실하게 조사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언함에 있어서는 국회에서의 증언·감정 등에 관한 법률 제7조에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 진술이나 서면답변에 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 맹서합니다.”

2014년 7월 1일

해양수산부

장	관	이주영
기획조정실장	우예종	
해양정책실장	문해남	
수산정책실장	강준석	
해운물류국장	전기정	
해사안전국장	임현철	
항만국장	박준권	
감사관	장황호	
대변인	박승기	
해양환경정책관	남형기	
국립해양조사원장	박경철	
인천지방해양항만청장	지희진	
인천지방해양항만청검사관	한승일	
중앙해양안전심판원장	윤학배	
중앙해양안전심판원수석조사관	이용	

중앙해양안전심판원 조사관	양진영
중앙해양안전심판원 조사관	김희곤
인천지방해양안전심판원 수석조사관	장세익
목포지방해양안전심판원 수석조사관	홍종해
목포지방해양안전심판원 조사관	백진수
목포지방해양안전심판원 조사관	김민기
제주해양관리단장	양영진
제주해양관리단 제주해상교통관제센터장	강상보
제주해양관리단 제주해상교통관제센터 선박해양플랜트연구소장	김진
선박해양플랜트연구소 미래선박연구부장	서상현
이동곤	이동곤
한국해운조합	
이사장직무대행	한홍교
목포지부장	박중열
보상팀장	이양호
목포지부운항관리실장	강병곤
한국선급	
회장직무대행	정영준
기술지원본부장	김창욱
검사지원팀장	손용현
인천지부선입검사원	유상진

○위원장 심재철 모두 자리에 앉아 주시기 바랍니다.

오늘 기관보고는 3개 기관으로부터 간단한 인사말씀과 함께 현황보고를 받고 3개 기관에 대해 위원님들께서 일괄 질의하는 순서로 진행하겠습니다.

그리고 기관장들께서는 효율적인 조사 진행을 위해 핵심 위주로 간략히 보고해 주시기 바랍니다.

그리고 참고로 어제 위원님들께서 말씀하신 중계방송 요청 건은 이미 각 방송사에 요청을 했음을 참고로 말씀드립니다.

그러면 먼저 이주영 해수부장관께서 보고하시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 세월호 침몰사고의 진상 규명을 위한 국정조사특별위원회의 존경하는 심재철 위원장님 그리고 위원님 여러분!

먼저 이 자리를 빌려 이번 참사로 희생되신 분들의 명복을 빌며, 생존하신 분들과 피해자 가족분들의 몸과 마음이 조속히 쾌유되기를 진심으로

기원합니다.

여객선 세월호 침몰 사고와 관련하여 해양수산부장관으로서 책임을 통감하며, 이번 사고의 피해자와 그 가족 그리고 국민 여러분께 깊이 사죄드립니다.

아울러 저를 비롯한 해양수산부 전 직원은 국정조사에 성실히 임하여 이번 사고의 진상을 철저히 규명하고 각종 개선책을 마련하는 데 한치의 소홀함이 없도록 하겠습니다.

잘 아시는 바와 같이 지난 4월 16일 인천에서 제주로 향해하던 여객선 세월호가 진도군 병풍도 인근에서 침몰하여 총 476명의 승선자 중 172명이 구조되고 304명이 희생되거나 실종되었습니다.

사고 직후 정부는 신속하고 효율적인 현장 대응을 위해 해양수산부장관을 본부장으로 하는 범정부사고대책본부를 진도에 설치하고 수색·구조활동, 실종자 가족 지원 등 사고 현장에서의 수습 활동을 진행해 왔습니다.

하지만 아직도 열한 분의 실종자가 가족의 품으로 돌아오지 못하고 있어 매우 죄송스럽게 생각하며 마지막 한 분까지 찾을 수 있도록 수색에 모든 역량을 집중하고 있습니다.

더불어 실종자 유실 방지를 위해서도 민·관·군 협조하에 다각적인 대책을 마련하여 추진 중에 있습니다.

그리고 이번 사고로 인해 고통을 겪고 계시는 피해자와 가족분들을 위해 심리 안정 등 다양한 의료 지원을 실시하는 한편, 경제적인 어려움을 덜어 드리기 위한 조치들도 관계 기관과 함께 시행하고 있습니다.

또한 피해자와 그 가족에 대한 배상과 보상을 비롯한 각종 지원책도 현재 국회에서 심의 중인 특별법을 통해 원활하게 진행되도록 노력하고 있습니다.

특별재난지역으로 선포된 진도와 안산 지역에 대한 지원 방안도 관계 부처와 협의하여 추진하겠습니다.

나아가 이번 참사를 계기로 바다에서 다시는 이런 비극이 발생하지 않도록 연안여객선을 비롯하여 바다와 관련된 모든 영역에서 혁신적인 안전 대책을 수립하여 차질 없이 이행해 나가겠습니다.

사고 직후부터 저희 해양수산부에서는 막중한 책임감을 가지고 수습하기 위해 최선을 다하고 있습니다만 부족한 점이 많아 매우 송구스럽습니

다.

이번 국정조사를 통해서 위원님들께서 지적해 주시는 잘못된 부분은 바로잡고 부족한 부분은 보완해 나가도록 하겠습니다.

감사합니다.

보고를 바로 이어서……

○**위원장 심재철** 아닙니다, 다음 기관 얘기하고 하겠습니다.

수고하셨습니다.

보고로 그냥 갈까요?

예, 죄송합니다.

보고해 주시기 바랍니다.

○**해양수산부장관 이주영** 배부해 드린 자료를 보시면서 참고하시면서 제가 보고를 올리도록 하겠습니다.

보고 순서는 사고 개요, 사고 수습 현황, 사고 피해 지원, 향후 사고 수습 및 재발 방지대책 순서입니다.

1쪽입니다.

사고 개요에 대해서 보고드리겠습니다.

먼저 사고 내용은 이미 잘 알려진 사실들로서 위원님들께서 잘 아시는 사항으로 서면으로 대신하고 생략하겠습니다.

2쪽입니다.

사고 원인에 대해 4월 16일부터 중앙해양안전심판원에서 특별조사부를 구성하여 조사해 온 결과, 과적 및 평형수 부족으로 복원성이 불량한 상태에서 조타기 조작 실수로 선수가 오른쪽으로 급전회 되었고 원심력에 의해 선체가 왼쪽으로 기울면서 제대로 고박되지 않은 화물이 쏠려 선체 경사가 심화됨에 따라 개방된 화물 구역으로 해수가 일시에 유입되면서 짧은 시간에 전복된 것으로 추정하고 있습니다.

향후 선원 등 추가 조사, 민간 전문가 자문, 모의시험 등을 통해 정확한 사고 원인을 규명하도록 하겠습니다.

3쪽입니다.

사고 수습 현황입니다.

먼저 사고 수습 체계로, 해양수산부는 해양경찰청에서 사고 보고를 받은 직후 긴급 상황대책회의를 09시 30분에 개최하였고 위기관리 매뉴얼에 따라 09시 40분에 중앙사고수습본부를 설치하고 위기대응 ‘심각’ 경보를 발령했습니다.

4쪽입니다.

현장 지휘체계를 일원화하기 위해 국무총리 지

시에 따라 4월 17일부터 현장에 범정부사고대책본부를 설치하여 관계기관 간 역할 조정 및 협의, 인적·물적 자원의 적기 동원을 통해 수색구조, 가족 지원 등을 수행해 왔습니다.

특히 수색구조 현안에 대한 체계적 대응을 위해 범대본 내에 유실 방지, 잠수사 안전관리, 수색구조 기술 등을 집중 검토하는 태스크포스를 구성하여 운영 중입니다.

5쪽입니다.

해양경찰청 주관으로 실종자 수색구조 및 유실 방지 활동을 추진해 왔으며, 범정부사고대책본부는 관계기관 협조와 자원 동원 등을 지원해 왔습니다.

수색구조는 민·관·군 합동구조팀이 다섯 개조를 구성하여 작업 중이며 실종자 유실 방지를 위해서는 선박 및 항공 수색과 함께 군·경·소방 인력과 지역 어민을 동원하여 해안·도서 수색을 병행하여 실시하고 있습니다.

6쪽, 희생자 수습 절차 등 현장 지원 상황입니다.

희생자 수습 후에는 신원 확인에서부터 이송, 안치까지 신속한 조치를 지원하고 있으며, 안산시 화랑유원지에 합동분향소를 운영 중에 있습니다.

한편 현장에 체류하는 가족의 건강을 위하여 응급 진료, 물리치료, 심리 상담 등을 시행하고 있으며, 거주 불편도 덜어 드릴 수 있도록 노력하고 있습니다.

7쪽, 유류오염 방제입니다.

사고선박 및 탑승차량에 적재된 연료유 등의 유출에 따른 양식장 등 피해 예방을 위해 방제작업을 지속 실시하고 있으며, 관련 매뉴얼에 따라 위기경보를 발령한 바 있습니다. 추가적인 해양오염 예방을 위해 선박 잔존유 및 차량연료유 처리방안도 강구해 나가겠습니다. 선박 침몰지점의 열악한 여건을 감안하여 잠수사가 천공장비를 활용하여 잔존유를 회수하고 유출부위를 밀폐하는 방안을 검토 중에 있습니다.

8쪽, 사고피해 지원에 대해서 보고드리겠습니다.

지난 4월 20일 안산시·진도군을 특별재난지역으로 선포하여 사고수습과 피해자 및 가족에 대한 각종 지원 대책이 원활히 추진되도록 지원하고 있습니다. 먼저 피해가족의 경제적 어려움을 완화하기 위해 생활안정자금, 휴업·휴직 지원, 조세감면 등을 시행하고 있으며 응급치료, 심리상담, 학교복귀 프로그램 등 의료지원도 실시하고 있습니다.

9쪽, 피해지역 주민 지원입니다.

수색에 참여하는 어선에 대해서는 실비 및 영업손실비를 지급하고 있습니다. 또한 집중 수색 구역에서 어업활동이 제한된 도서의 어가에 대해서는 생활안정자금을 지원하고 있습니다.

다음, 특별재난지역의 경제회복을 위하여 우선 직접 피해규모가 큰 진도지역에 대하여 해수부 차원의 지원 대책을 추진하고 또 범정부 차원에서 여러 가지 조치들을 취하고 있습니다. 향후 안산지역을 포함한 정부 종합대책을 관계부처 합동으로 지속적으로 추진해 나가겠습니다.

10쪽, 향후 사고수습 및 재발방지 대책에 대해서 보고드리겠습니다.

먼저 수색·구조 및 유실방지 대책입니다.

실종자 수색은 사고수습의 최우선 과제입니다. 해경청 지휘하에 보다 효과적인 수색활동을 전개하고 범대본을 통해 필요한 지원을 하겠습니다. 특히 잠수사 안전은 철저히 보장하면서 수색효과를 높일 수 있는 다양한 방법을 모색토록 하겠습니다. 또한 현장지휘부와 전문가의 의견을 지속 수렴하고 적용 가능한 대안을 검토하여 현장에 신속히 적용토록 하겠습니다. 이외에도 실종자 유실방지를 위해 항공·해상수색을 지속하는 등 치밀한 유실방지선을 구축해 나가겠습니다.

11쪽, 피해보상 지원 대책입니다.

해수부 내에 관계부처 합동으로 구성된 피해보상지원단을 중심으로 신속한 피해보상을 지원해 나가겠습니다. 피해보상은 보험금 지급소송 등 장기간이 소요되는 점을 감안하여 구상권을 전제로 정부에서 먼저 보상하도록 하겠습니다. 또한 피해 보상의 법적 근거를 마련하기 위해 관련 특별법이 조속히 제정될 수 있도록 지원 노력하는 한편, 특별법 제정 전이라도 피해보상 관련 절차와 법적 쟁점 검토, 피해사정업체 계약 등을 준비해 나가겠습니다.

12쪽, 연안여객선 안전관리 혁신대책안입니다.

세월호 참사의 직·간접 원인으로 제기된 안전관리체계, 선박 안전성 미흡 등을 철저히 개선하겠습니다. 먼저 해운조합에서 운항관리업무를 분리하고 전산발권제도를 도입하겠습니다. 여객선 운항관리업무는 해사안전감독관을 두어 정부에서 직접 관리하고 승객·화물 전산발권, 신분확인 절차 강화 등을 추진하겠습니다.

다음, 노후 중고선 도입과 무리한 개조 등을 엄격히 관리할 수 있도록 카페리의 선령제한을

강화하고 구명설비 점검, 선박용 블랙박스 도입 등도 시행하겠습니다.

13쪽입니다.

선원의 소명의식을 강화할 수 있도록 교육훈련 및 근무여건을 개선하겠습니다. 이를 위해서 대형여객선 선장의 승무기준을 2급에서 1급 향해서로 상향시키고 선장 적성심사 강화, 제복착용 의무화 등을 추진하겠습니다. 또한 선내 비상훈련의 실효성을 높일 수 있는 방안도 추진하여 비상 대응 능력을 제고하겠습니다.

다음, 선사의 안전관리 향상을 위해 안전관리 불이행에 대한 처벌을 강화하고 여객선 현대화를 위한 각종 지원 대책도 시행하겠습니다.

14쪽, 마지막으로 정부·민간 관계의 재정립입니다.

업계와 감독기관 간의 잘못된 관행이 사고 원인의 하나로 지적되는 점에 대하여 근본적인 개선방안을 마련하여 철저히 이행해 나가겠습니다. 특히 산하 공공기관, 단체의 부정부패를 방지할 수 있도록 취약분야를 집중적으로 감독하고 퇴직공직자의 산하기관 재취업 관행도 투명하게 개선해 나가겠습니다.

이상으로 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

○부좌현 위원 위원장님, 의사진행발언 하겠습니다.

○위원장 심재철 계속 보고를 받고 다음에 했으면 좋겠습니다.

○부좌현 위원 보고와 관련해서입니다.

○위원장 심재철 예.

○부좌현 위원 부좌현 위원입니다.

보고하시느라 수고하셨고요. 그 동안 수습하느라 수고하셨습니다, 장관님.

그런데 지금 저희 국조특위가 오늘 기관보고를 받음에 있어서는 사실은 이 엄청난 참사와 관련해서 사후대책, 여러 가지 수습책을 말씀하셨는데 주무부서로서 사고 초기의 상황을 접수하고, 어떻게 조치를 했고 또 그 동안 많은 국민들이 또 저희 특위 위원들, 모든 분들이 컨트롤타워의 기능에 대해서 심각한 문제의식과 의문을 가지고 있는데요. 대한민국 정부 각 부처가, 관련된 부처가 어떻게 유기적으로 서로 협력을 해서 초기대응을 했는가 하는 점에 사실은 가장 관심과 또 그 규명에 내용이 집중되어 있습니다.

그런데 그거를 우리 특위 위원들이 다 안다는 것을 전제로 하고 간략하게 보고하고 넘어가시는 것은 저는 적절치 않다고 생각을 해서요, 마침 오늘 보고서 자료 중에는 참고자료로 1·2항에 세월호 사고 관련 해수부 상황접수 및 조치사항, 그리고 관계 대책본부별 기능 및 역할 등의 내용으로 제가, 본 위원이 지적하고 또 요구하는 내용들이 지금 담겨져 있습니다.

이것을 특위위원들께서 질의 과정에 이런 것들을 확인할 수는 있겠으나 질의시간도 제한되어 있고 해서 저는 기본적으로 해수부장관께서 주무부 장관으로서 상황접수와 조치사항 그리고 유관기관들의 대책, 협조사항 등을 주무장관 입장에서 어떻게 그것을 마주하고 다루어 오셨는지에 대해서 설명을 듣고 나중에 특위위원들의 질의가 이루어지는 것이 효율적인 특위 운영에 필요하다고 생각을 해서 이 제안을 드리니까 위원장께서는 받아주시면 감사하겠습니다.

○위원장 심재철 이 내용은 기본적으로 우리 위원들이 알 수 있는 내용들일 것이고요. 그리고 중대본이나 중수본이나 범대본이나 해서 특히 중대본 같은 경우는 안행부 소관이고 중수본과 범대본의 경우에는 실제 내용들을 알고 있는 상황에다가 조금 이따가 질의에서 충분히 이 부분들이 지적이 될 거라고 생각을 합니다.

○부좌현 위원 아니지요.

○위원장 심재철 그래서 이 부분을 따로, 지금 대책 본부별 기능 및 역할에 대해서 설명을 하는 게 꼭 필요하겠느냐라고 생각이 되는데요.

○부좌현 위원 아니, 그런데……

○위원장 심재철 이미 알고 있는 내용들 아닙니까?

○김현미 위원 아니, 아니요.

○부좌현 위원 사실관계도 잘 확인도 안 되고요.

○김현미 위원 위원장님, 잠깐만 발언 좀 하겠습니다.

○위원장 심재철 예.

○김현미 위원 의사진행발언 좀 하겠습니다.

해수부장관님!

○해양수산부장관 이주영 예.

○김현미 위원 이 보고서가 좀 문제가 있습니다.

해수부장관님, 4월 16일 이후에 국회에 처음 오시지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○김현미 위원 그러면 해수부가 사고의 수습과

관련해서, 사고 발생 직후에 했었던 일들에 대해서 자세하게 보고하는 것이 맞습니다.

그런데 이 자료를 지금 보면, 향후 대책 중심으로 이게 이루어졌습니다. 그러면 우리가 지금 세월호 사건에 대한 진상규명을 위한 국정조사 특위입니다. 그러면 이 사고에 대한 진상규명을 하기 위해서는 사고가 발생하기까지, 발생하고 난 이후 해수부는 무엇을 했는가? 이것이 보고의 중점이 되어야 되지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○김현미 위원 제가 계속해서 지금 뒤적여 봤어요, 처음에. 그런데 거의 향후 대책이지, 사고의 수습에 대한 것들은 잊으셨다는 건지, 잊고 싶으시다는 건지 모르겠는데, 이렇게 하시면 안 되지요.

그래서 저는, 별첨으로 나와 있는 거지만 사고가 발생한 이후에 해수부는 무엇을 했는가, 이걸 보고하셔야지요.

○해양수산부장관 이주영 예, 위원장님께서 명해 주시면 보고하겠습니다.

○위원장 심재철 예.

○해양수산부장관 이주영 그거 참고로, 김현미 간사님께서 말씀하시는 그런 사항들은 뒤에 자세한 설명이 필요한 사항들이기 때문에 참고자료로 그렇게……

○김현미 위원 설명을 해 주셔야지요. 참고가 아니고, 이게 메인이 되어야 되는 겁니다. 보고서 잘못되어 있어요, 지금.

○해양수산부장관 이주영 내용이 많기 때문에 이렇게 뒤에 뺐다고 이렇게 좀 이해해 주시면……

○김현미 위원 아니, 그거 보고하셔야 돼요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○위원장 심재철 예, 말씀해 주세요.

○해양수산부장관 이주영 그러면 또 나가서 보고를 드리도록……

○김현미 위원 보고해 주십시오. 이게 제일 중요한 거지요.

○해양수산부장관 이주영 그러면 자료 15쪽, 참고자료 쪽으로 가서서 보시면 되겠습니다.

해양수산부는 제주 VTS(해상교통관제센터)가 세월호로부터 상황을 타전받았습니다.

그래서 사고를 접수한 제주 관제센터는 제주 해경으로 바로 긴급구조를 요청하고, 세월호에는 퇴선 준비를 권고를 했습니다.

그리고 해수부 종합상황실은 사고 인근 해역에서 통항하고 있는 화물선, 관공선, 어선 및 해군에 수색·구조 참여를 요청하였습니다.

그 초동조치한 내용들은 박스에 정리를 해 놓았습니다.

그리고 해양경찰청에서 사고상황을 보고받은 직후인 4월 16일 09시 30분에 위기 평가 및 수습 대책을 논의하기 위한 긴급 상황대책회의를 개최하고, 상황의 긴박성을 감안해서 09시 40분에 구두로 심각(Red) 경보를 발령하고, 즉시 매뉴얼에 따른 중앙사고수습본부 운영을 개시했습니다.

당시에 회의는 세종시에 있는 해양수산부 종합상황실에서 해양수산부 기조실장, 해양정책실장, 수산정책실장, 중앙해양안전심판원장 등이 참석을 했습니다.

당시에 장관은 오전 8시부터 서울 정부청사에서 있었던 경제장관회의에 참석하고, 9시 20분쯤 넘어서 회의가 끝난 직후 9시 29분 해양수산부에 나와 있는 해경에서 파견된 치안정책관으로부터 이 사고 내용 첫 보고를 받았습니다.

그리고 곧 이어서 저희 비서관 등을 통해서 사고 내용을 보고받고 장관은 해경 본청이 있는 인천으로 바로 갔습니다. 그날 있었던 모든 스케줄을 다 취소 조치를 취하고 인천 해경청 상황실로 바로 갔습니다. 그래서 10시 45분경 상황실에 도착해서 당시 상황실을 관장하고 있던 해경 차장등으로부터 사고 상황 또 구조 상황에 대한 보고를 받았습니다.

그리고 사고가 매우 심각한 상황이고, 장관이 직접 현장에 내려가서 수습하는 지휘를 할 필요가 있다고 판단해서 바로 김포공항으로 가서 12시에 해경 비행기를 타고 무안공항에 12시 44분경 도착하고, 해경 헬기는 당시에 구조 임무를 다 마치고 급유를 위해서 목포항공대에 왔다가 3009함에 다른 임무를 위해서 대기 중이던 헬기가 와서 장관을 사고 현장으로 이송했습니다.

사고 현장 3009함에 헬기 착함 이후 고속단정으로 바로 선수가 뒤집혀 있는 상태의 현장에 접근해서 당시 현장에서 지휘하고 있는 해경청장과 구조요원들하고 같이 상황에 대한 보고와 의논을 하면서 철저히 수색·구조 활동에 임할 것을 독려하고 다시 헬기로 진도 현장으로 와서 팽목항 또 실내체육관 등을 순회하면서 상황 청취, 또 피해자와 피해자 가족들과 상황에 대한 설명 또 향후 대책 등을 설명하고 논의를 하는 그런 과정

들을 거쳤다 하는 보고를 드립니다.

○**김현미 위원** 잠깐만요, 30초만 얘기할게요.

○**위원장 심재철** 그 뒤에 중수본과 범대본, 해수부장관 산하에 있는 이 부분들을 잠깐 또 설명해 주시지요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

잘 아시는 바와 같이 중앙재난안전대책본부는 재난 및 안전관리 기본법에 의해서 안행부장관을 본부장으로 해서 설치되는 재난대책기구가 되겠습니다. 그게 가동되어 있었고요. 그다음에 그 법에 따라서 주무 부처인 해양수산부에는 해양수산부장관으로 하는 중앙사고수습본부가 구성되어서 당시에 가동이 되었습니다.

그런데 그날 저녁에 국무총리께서 관계부처 간의 협조 또 업무 조정 또 각종 부처의 효율적인 지원을 위해서 현장에 범정부사고대책본부를 설치하도록 지시를 하시고, 본부장에 해양수산부장관을 임명하셨습니다.

그래서 4월 17일 0시부터 진도군청에 범정부사고대책본부를 세우고, 거기에 본부장 해양수산부장관, 각 부처의 실·국장급으로 부처 파견관을 보내서 범대본을 구성하고 대책 수립 및 지원에 나섰다 하는 보고를 드립니다.

지휘체계의 일원화 문제가, 이런 현장에서의 범정부사고대책본부와 중앙에서의 중대본하고 사이의 관계들 논의가 그 뒤에 좀 됐습니다마는, 당시는 현장이 매우 많은 관계자들, 피해자 가족, 각 언론사, 또 여러 지원 부처들의 공직자 등등 해서 상당히 혼란스러웠습니다. 그래서 현장의 원활한 지휘체계를 확립하기 위해서 현장은 범대본 중심으로 하고, 그다음에 여러 가지 법률적인 지원, 또 의결이 필요한 부분들에 대해서는 중대본에서 처리하는 방식으로 협의를 진행해 왔습니다.

그리고 피해자 가족분들과의 협의도 주로 사건 초기에는 팽목항을 비롯해서 진도 실내체육관 등의 현장에 많이 계셨기 때문에 범대본에서 가족들하고 각종 필요한 협의들을 해 왔다 이렇게 보고를 드리고, 중앙정부 차원에서 의결이 필요한 사항들에 대해서는 중대본에 보내서 필요한 의결 절차들을 거쳐 왔다 이렇게 말씀드릴 수 있고.

그다음에 희생자들이 수습되면서 안산 지역을 비롯해서 진도 지역을 떠나시는 가족들이 자연스럽게 많아지게 되었습니다. 그래서 그 이후부터의 가족 지원 상황도 이제 양쪽으로 나누어져 가

지고 희생자 유가족 쪽은 중대본 쪽에서 주로 맡아서 처리를 하고, 실종자 가족과의 협의가 필요한 부분들은 현장의 범대본 중심으로 이루어져 왔다 이렇게 보고를 드릴 수 있겠습니다.

그리고 현장에서 실종자 수색·구조 활동 또 유실 방지 조치들이 이루어져 왔기 때문에 그날 그날의 수색·구조 또 유실 방지 대책, 실시 상황에 대해서는 현장에서 범정부대책본부 차원에서 가족들에게 설명을 하고 또 효율적인 수색·구조 기술장비 동원 방안 등에 대해서는 범대본 중심으로 협의를 진행해 왔다 그렇게 말씀드릴 수 있고, 중대본은 그 이후에 희생자 가족의 전반적인 지원 대책들을 마련해 왔다 이렇게 보고를 드릴 수 있겠습니다.

이상입니다.

○**김현미 위원** 위원장님, 제가 30초만 이야기하겠습니다.

○**위원장 심재철** 예.

○**김현미 위원** 잠깐만요.

지금 장관님께서 아까 제가 말씀드린 것처럼 이런 식으로 보고서를 해 오시게 되면……

해수부는 이번 사고의 주무 부처이지요?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**김현미 위원** 이 사고가 발생하게 되기까지 그리고 사고가 일어난 이후에 수습본부를 책임지고 있는 부처인데 마치 사후대책 주무부처인 것처럼 보고서가 지금 만들어져 있습니다. 그래서 저희들이 다시 요구를 해서 사고 접수부터 이후 상황에 대해서 브리핑을 해 주셨는데요.

지금 말씀하신 자료 중에서 참고자료 1번에서 보면 해수부가 상황을 접수하고 어떻게 초동 대처를 했는지에 대해서 반 페이지로 되어 있는데요. 제주 VTS가 사고를 접수한 이후 어떻게 했는지에 대해서 소상한 자료 다시 주시고요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 제출해 드리겠습니다.

○**김현미 위원** 그날, 방금 장관님께서 장관님의 동선에 대해서 즉 말씀하셨습니다. 그것도 자료로 주십시오.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 제가 이미……

○**김현미 위원** 그런 것들이 사실상 이 보고자료 앞면에 소상히 들어가야 되는 겁니다. 지금 해수부장관님께서 착각하고 계시는데 이 사고가 발생하게 된 원인과 초기 대처의 주무부처가 바로 해수부입니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김현미 위원** 지금 그것을 잊게 하고 싶으신 겁니까, 아니면 잊으신 겁니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그런 뜻은 없습니다.

○**김현미 위원** 그래서 자료 다시 해 주시기 바랍니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

위원님께서 사실은 요청하신 자료에 지금 말씀하신 내용들이 다 포함되어 있어 가지고 자료로 제출드린 바 있습니다마는 또 김현미 간사님께서 요청하시니까 별도로 또 드리도록 하겠습니다.

○**김현미 위원** 아니, 이것은 공식자료로 주셔야 된다는 겁니다. 개인적인 것이 아니지요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 알겠습니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

이번에는 한홍교 한국해운조합 이사장직무대행 보고하시기 바랍니다.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 먼저 공식 중인 이사장님을 대신하여 제가 국정조사 기관보고를 드리게 되어 송구스럽게 생각합니다.

존경하는 심재철 위원장님, 그리고 여러 위원님!

한국해운조합을 대표하여 위원님과 국민 여러분께 심려를 끼쳐 드린 데 대해 매우 죄송스럽게 생각합니다.

무엇보다도 이번 세월호 사고로 희생되신 분들에게 깊은 애도를 표하며 또한 가족, 친지, 친구를 잃고 말로 표현할 수 없는 비통한 슬픔에 잠겨 있는 모든 분들께도 진심으로 위로의 말씀을 드립니다.

저희 해운조합 임직원들은 정부의 사고 재발방지 대책을 철저히 이행함으로써 여객선 안전운행이 확보될 수 있도록 최선을 다하고 있습니다.

먼저 동승자 등 선원을 제외한 모든 승선자는 전산승선권 발급을 받도록 하고 승선권 발급 시 인적사항을 입력하여 전산관리를 하도록 하는 등 정확한 승선 인원 확인이 가능하도록 하고 있습니다.

또한 7월부터는 차량에 대하여도 전산 매표권 발급을 의무화하여 화물 관리에도 철저를 기할 수 있도록 추진하고 있습니다.

아울러 여객선 출항 전 점검사항 이행 여부를 철저히 이행하여 국민들이 마음 놓고 여객선을 이용할 수 있도록 최선의 노력을 다하고 있습니다.

다시 한번 세월호 사고로 희생되신 분들께 깊

은 애도를 표하며 위원님들과 국민 여러분께 사죄의 말씀을 올립니다.

저희 조합은 뼈를 깎는 반성과 성찰을 통하여 연안해운 발전과 국민경제 활성화에 기여하고 신뢰받는 조직으로 거듭날 수 있도록 최선을 다할 것을 다짐합니다.

이어서 기관보고 자료를 보고드리겠습니다.

보고 순서는 일반현황은 생략하고, 5쪽 여객선 운항관리 및 세월호 출항 상황과 세월호 보험 가입 및 처리대책 순으로 보고드리겠습니다.

5쪽입니다.

연안여객선 운항관리 사항입니다.

여객선 운항관리를 위한 조직을 먼저 말씀드리면 본부에 1실, 지부에 25개소를 운영하고 운항관리자 정원은 74명이며 현원은 73명입니다. 소속별 정·현원은 표를 참고해 주시기 바랍니다.

다음 페이지가 되겠습니다.

운항관리자의 직무입니다.

운항관리자의 직무는 해운법 시행규칙 제15조의8에 규정되어 있으며, 주요 내용을 말씀드리면 내항여객선운송사업자, 안전관리담당자 및 선원에 대한 안전교육을 실시하고 선장이 제출한 출항 전 점검보고서의 서면 확인을 하며 여객선 정원 초과여부 및 화물 적재한도 초과 여부의 확인 등 13개 사항으로 되어 있습니다.

연안여객선 출항지 현황입니다.

여객선터미널이 있는 11곳에는 41개 항로에 79척이 취항하고 있으며, 운항관리자가 파견되어 있는 14개소에는 24개 항로에 45척이, 운항관리자가 배치되어 있지 않은 29개소에는 34개 항로에 49척이 취항하고 있으며, 운항관리자가 없는 지역에 운항하는 선박에 대하여는 통신망을 통하여 출항 전 안전점검을 보고받고 있으며 월 1회 현장점검을 실시하고 있는 실정입니다.

다음 페이지가 되겠습니다.

운항여객선 관리 현황입니다.

출항 전에는 항로별 기상 상황을 파악한 후 여객선 운항 여부를 결정하고 선박에 방문하여 항해 및 구명설비 등을 점검하며 선장이 제출한 출항 전 안전점검보고서를 서면 확인합니다.

운항 중 여객선에 대하여는 여객선과 교신을 유지하며 선박모니터링시스템으로 운항 상황을 파악하고 있습니다.

여객선 입항 시에는 접안 장소에 대한 정보를 선장에게 제공하고 과승·과적이 없는지 확인하

고 있습니다.

과승 및 화물적재 초과 여부 확인은 전산발권매수 등을 통하여 과승 여부를 확인하고 있습니다.

참고로 전산매표시스템은 여객정원 내에서만 발급이 되도록 되어 있으며 터미널 운영주체와 선사에서 개찰 및 탑승 시에 승선권 소지 여부를 확인하고 있습니다.

화물의 적재한도 초과 여부는 만재흡수선을 육안으로 확인하여 판단하고 있습니다.

다음 쪽입니다.

세월호 출항 상황에 대하여 보고드리겠습니다.

선박 제원 및 승선 인원은 자료를 참고해 주시고, 하단 부분부터 보고를 드리겠습니다.

4월 15일 인천항에서 세월호 출항 경위를 보고드리겠습니다.

16시 30분 세월호 항해사가 출항 전 안전점검 보고서를 운항관리실에 제출하였습니다. 17시 35분경 인천항 해상교통관제센터에서 시정주의보가 발효되었습니다. 따라서 18시 30분에 출항 예정이던 세월호는 대기 상태에 있었습니다. 18시부터 18시 20분경 약 20분간 인천항 운항관리자가 현장을 점검을 하였고 20시 35분 시정주의보가 해제됨에 따라 인천 운항관리실에서 인천 해양경찰서와 협의를 거쳐 21시 정각경 세월호는 인천항을 출발하였습니다.

다음 쪽입니다.

세월호 사고 이후 운항관리 및 승선절차 강화 내용입니다.

세월호 사고 이후 정부의 안전관리 강화 방침에 따라 운항관리 및 승선절차를 강화하여 시행하고 있습니다.

먼저 4월 23일부터 5월 17일까지 관련기관 합동으로 여객선 안전점검을 일제히 실시한 바 있습니다.

출항 전 점검사항을 강화하여 이행하고 있습니다. 선장 또는 선원과 합동으로 출항 전 점검을 실시하고 출항 직전에 승선 인원 및 화물 과적 여부를 최종 확인 후 출항 전 점검보고서를 서면 확인하도록 하였습니다.

아울러 6월 1일부터 승선권 발급 시 신분증 확인 및 인적사항의 전산입력을 의무화하고 7월 1일부터는 차량 승선권 전산발권을 의무화하는 등 승선 절차를 강화하여 시행하고 있습니다.

다음 쪽입니다.

세월호 보험가입 현황 및 보상처리 대책입니다. 사고 개요는 생략하겠습니다.

보험가입 현황입니다.

여객공제 즉 여객보험은 1인당 3억 5000만 원을 한도액으로 가입되어 있으며 현재 보험금은 1033억 원으로 추정하고 있으며 재보험사는 삼성화재로 되어 있습니다.

선원공제는 선원법에 규정하고 있는 보상액을 한도액으로 가입하고 있으며 보험금은 6억 2000만 원이 될 것으로 추정하고 있습니다.

선박공제는 가입금은 113억이며 이 중 저회 조합에는 36억, 메리츠화재에 77억 원이 가입되어 있습니다.

오염 손해 및 잔존물 제거 등을 담보하기 위한 선주배상책임공제는 1000만 불이 가입되어 있으며 재보험사는 역시 삼성화재로 되어 있습니다.

다음 쪽입니다.

보상 및 수습 대책입니다.

먼저 기본방향을 말씀드리면, 저회 조합은 보험자로서 책무를 다할 수 있도록 사전준비를 철저히 추진하며 정부의 보상방침이 원활히 추진될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

보상 절차는 크게 재해조사 및 보상금액을 산정하고 합의 및 청구를 거쳐 공제금을 지급하게 되겠습니다.

조치사항 및 향후 계획입니다.

사고 당일인 4월 16일부터 보상지원반을 편성·운영하고 있으며 재해조사 및 보상금액 산정을 위한 손해사정인을 선임하였습니다.

참고로 인명손해는 솔로몬, 오염손해는 코모스, 재보험 관련 부분은 맥클라렌스를 선임하였습니다.

여객공제 부분입니다.

고려대학교 안산병원 등 66개 의료기관에 대하여 의료비 지불보증을 하여 치료를 받는 데 어려움이 없도록 하였습니다. 재해자 172명 중 현재 치료 인원은 139명이며 이 중 입원 16명, 통원 123명입니다.

다음 쪽입니다.

이와 더불어 금융감독원에서 운영하고 있는 현장금융지원반에 직원을 파견하여 보험 관련 사항을 안내하고 있습니다. 또한 사고원인 규명 후 신속히 보험금이 지불될 수 있도록 국내 및 해외 재보험사 등과도 긴밀한 협조체계를 구축하고 있습니다.

선주배상책임공제 부분입니다.

우선 방제비용은 해양경찰청에서 선 지급 후 보험금을 구상·청구하는 형식으로 진행될 것으로 예상되며 어업 손해 부분에 대하여는 합리적인 보상이 이루어질 수 있도록 검정업체를 통해 피해규모 등에 대하여 현장 모니터링을 실시하고 있습니다. 이 부분도 사고원인에 따른 신속한 공제금이 지급될 수 있도록 재보험사와 협조체계를 철저히 하고 있습니다.

선박공제는 주 보험사인 메리츠화재에서 보상관계를 주관하여 진행하게 되겠습니다.

결론적으로 보험금 지급 문제는 사고원인이 규명되어야 본격적인 진행이 가능하며 저회 조합에서는 원인이 규명되면 신속한 추진이 될 수 있도록 최선을 다할 계획입니다.

다시 한번 세월호 참사로 희생된 분들에게 머리 숙여 애도의 뜻을 표하며 이만 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

다음 정영준 한국선급회장직무대행 보고하시기 바랍니다.

○한국선급회장직무대행 정영준 존경하는 위원장님 그리고 특위 위원 여러분!

안녕하십니까?

한국선급회장직무대행을 맡고 있는 감사지원반 부장 정영준입니다.

먼저 세월호 참사 희생자분들의 명복을 빌며 유가족과 실종자 가족 여러분께 깊은 위로의 말씀을 드립니다.

저희 한국선급은 이번 세월호의 선박검사를 수행한 기관으로서 사고를 미연에 방지하지 못한 점에 대해 마음 깊이 사죄의 말씀을 드립니다.

현재 사고수습 지원 및 재발방지를 위한 대책 마련을 위해 뼈를 깎는 고통으로 심혈을 기울이고 있으며 신뢰받는 선급으로 거듭날 수 있도록 최선을 다해 노력하고 있습니다.

다시 한번 세월호 참사 희생자분들의 명복을 빌며 유가족과 실종자 가족 여러분께 깊은 위로의 말씀을 올립니다.

아직까지는 부족한 점이 많지만 현재까지 식별된 한국선급의 개선 방향을 포함하여 간략하게 기관보고를 드리도록 하겠습니다.

보고는 세월호와 관련된 한국선급이 수행한 주요 검사내용과 피해수습 및 재발방지를 위한 항

후 제도개선의 두 가지 방향을 중심으로 해서 보고를 드리도록 하겠습니다.

먼저 세월호 증축과 관련하여 저희 한국선급의 조치사항에 대해 보고드리도록 하겠습니다.

유인물 2쪽입니다.

세월호 증축과 관련하여 도면 승인은 지난 2012년 9월 17일부터 2013년 2월 5일까지 142일간 이루어졌으며 현장검사는 2012년 10월 12일부터 2013년 2월 12일까지 124일 간 이루어졌습니다.

현장검사 시에는 관련 법률 및 규정에 따라 세월호를 육상에 완전히 들어올린 상가 상태에서 선박 안전설비 전반에 대해 검사를 실시하였습니다.

또한 복원성 시험 및 선체 두께 측측 및 수밀 구역에 대한 수압시험을 실시하였으며 해상 시운전 시험까지 완료하였습니다.

다음은 세월호 증축 내용입니다.

3층 B갑판 선미부에 여객실이 증설되었고 4층 A갑판 선미부 여객실은 기존 전시설을 철거하고 갑판을 신설하였습니다. 5층 항해선교갑판 선미부에는 전시설을 증설하였습니다.

이와 같은 증축에 따라 최대 승선인원은 956명으로 기존 840명 대비 116명이 증원되었습니다.

그리고 선수 우현 선측의 램프가 철거되었습니다. 이에 따라 약 25t이 감소되었으며 복원성에 미치는 영향은 거의 없었다고 볼 수 있습니다.

다음으로 증축 관련 복원성에 대해 보고드리겠습니다.

배부해 드린 자료의 4쪽입니다.

복원성 시험을 실시하는 요건은 주요치수의 변경이 없이 증설 전·후의 경하중량 차이가 2% 이상 발생하는 경우 등으로 세월호는 경하중량이 2% 이상 증가되어 복원성 시험을 실시하였습니다.

이와 관련된 복원성 자료의 작성은 설계사에서 실시되며 동 자료 작성 시 설계사는 여객실 증축에 따른 복원력 감소를 고려하여 화물량, 평형수량 변경 등 적재 상태를 선주와 협의하여 결정하게 됩니다.

이러한 과정을 거쳐 작성된 복원성 자료는 설계사에서 승인 신청을 하고, 한국선급은 해양수산부에서 고시한 선박 복원성 기준에 따라 검토하여 승인하였습니다. 이렇게 승인된 복원성 자료는 선장이 숙지하고 유지하여야 되는 자료입니다.

다음은 차량 및 화물고박과 관련하여 보고드리겠습니다.

해양수산부 고시인 카페리선박의 구조 및 설비 등에 관한 기준에 따라 차량 및 화물의 적재 위치, 배치 간격을 검토하였으며 고박강도의 적합성, 갑판 구조강도, 복원성 자료와 일치하는지 여부를 확인하였습니다.

한편 해운법 시행규칙에 따라 해상여객 운송사업의 여객선 선령은 20년으로 제한되어 있습니다만 선령의 추가 정밀검사를 통하여 매년 1년 단위로 25년, 25년 초과선박은 30년까지 운항을 할 수 있도록 되어 있습니다.

마지막으로 구멍뗂목에 대하여 보고드리겠습니다.

선박안전법 제20조 및 선박안전법 시행규칙 제47조에 따라 목포지방해양항만청으로부터 우수정비사업장으로 지정된 목포 소재 한국해양안전설비에서 구멍뗂목의 정비와 성능시험을 하고 규정에 따른 탑재작업까지 시행을 하였습니다.

저희 한국선급 검사원은 정기적 선박검사 시 우수정비사업장에서 정비한 구멍 뗂목의 본선 탑재 수량을 확인하고 있습니다. 물론 정비기록을 열람·확인하고 탑재 상태, 탑재 비치상태를 확인하고 있습니다.

다음은 제도개선 보고드리겠습니다.

제도개선 부분은 재발방지 대책 등 향후 지금까지 식별된 여러 가지 문제점을 반영해서 개선할 수 있는 부분들을 보고드리겠습니다.

배부해 드린 자료 8쪽입니다.

첫 번째 제도개선 사항은 국내여객선 사고 재발방지 대책입니다.

이에 대해서는 하드웨어적인 측면과 소프트웨어적인 측면, 업계 지원강화 방안 및 검사강화 방안으로 나누어 말씀드리겠습니다.

○**최민희 위원** 위원장님, 이 부분은 사실은 자료로 대체해도 될 것 같습니다.

○**조원진 위원** 아니요, 좀 들어 보세요.

○**최민희 위원** 재발방지대책은 이루어진 것도 아니고……

○**조원진 위원** 아니, 좀 들어 보세요. 시작도 안 했는데 한번 들어 보다가 얘기를 하세요.

○**위원장 심재철** 간략하게 해 주십시오.

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예, 알겠습니다.

○**최민희 위원** 아니, 여기까지는 다 보고를 받았잖아요.

○**조원진 위원** 들어 보세요, 일단.

○**한국선급회장직무대행 정영준** 그러면 간단하게 보고드리겠습니다.

우선 하드웨어적인 측면입니다.

개조공사 허가 대상 범위를 확대하는 선박안전법 개정을 해양수산부에 건의하도록 하겠습니다. 총 톤수 증가, 여객 증원 또는 화물용량이 증가 되는 경우에도 허가를 받도록 저희 선급에서는 해양수산부에 건의를 드리도록 하겠습니다.

또한 내항 여객선의 설비 관련 규정 역시 국제 수준으로 향상시키도록 건의하겠습니다. 구체적으로는 선박의 블랙박스라고 할 수 있는 항해자료기록(VDR)의 설치를 의무화하고, 선내에 설치되는 가구나 기타 설비들에 대해서는 고정을 강제화할 수 있도록 하겠습니다.

다음은 소프트웨어 측면인데요.

실제 적재 상황에 대한 복원성을 한눈에 볼 수 있도록 적하지침기기>Loading Computer) 시스템을 도입하도록 하겠습니다. 이 로딩 컴퓨터가 설치되면 복원성 기준에 위반되는 과적·과승 모든 상황이 식별이 되며, 이로써 안전한 항해를 할 수 있도록 됩니다.

다음은 업계 지원 강화 방안입니다.

○우원식 위원 좀 짧게 합시다.

○한국선급회장직무대행 정영준 선장 및 선원들에 대한 복원성 부분을 이해할 수 있도록 무료 정기교육을 실시하겠습니다. 또한 외항선에 적용되는 안전운항 국제규정 ISM 코드를 내항선에도 적용하도록 무상으로 교육하겠습니다.

끝으로 저희 회사의 제도개선 사항으로 향후 한국선급이 보다 더 투명하고 또 윤리경영을 할 수 있도록 최선을 다하여 개선하도록 하겠습니다.

이상으로 한국선급 기관보고를 마치며, 다시 한 번 세월호 참사 희생자 분들의 명복을 빌며, 유가족과 실종자 가족 여러분들께 깊은 위로의 말씀을 드립니다.

감사합니다.

보고 마쳤습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

○최민희 위원 위원장님, 의사진행발언 있습니다.

위원장님께서 지금, 어제 운영하시는 것을 보면 위원들이 의사진행발언을 하거나 그런 것에 대해서 굉장히 엄격하십니다.

그런데 예를 들면 앞으로도 계속 기관보고가 있을 텐데요. 저는 향후 재발방지대책이나 대책에 관한 것은 들어 보았습시다만 사실은 별로 내

용이 충실하지 않습니다. 그래서 이런 부분은 얼마든지 자료로 대체할 수 있다고 생각하고요. 이것이 진상 규명을 위한 국정조사이기 때문에 진상 규명에 대한 부분을 자세히 들었으면 좋겠습니다.

그리고 새누리당 위원님들께도 말씀드리는데요. 야당 위원이 문제 제기했다고 무조건 그렇게 반대하지 마시고요.

○조원진 위원 말을 그런 식으로 하세요?

○최민희 위원 사실 맞는 내용은 받아들여 주시기 바랍니다.

○조원진 위원 말을 그런 식으로 하세요?

○최민희 위원 지금 제가 말하고 있잖아요.

○조원진 위원 말 같은 말을 해야지!

○김현미 위원 왜 말을 그렇게 하세요, 지금?

○최민희 위원 잠깐만요, 잠깐만요!

○조원진 위원 말을 해도 말이야. 뭘 잘났다고 그런 말을 해요?

○우원식 위원 무슨 소리를 하는 거야, 지금?

○김현미 위원 무슨 말을 그렇게 함부로 하세요?

○최민희 위원 앞으로 재발방지대책……

○김현미 위원 위원님이 지금 말을 함부로 하시는 거지.

○우원식 위원 왜 말을 그렇게 함부로 해?

○위원장 심재철 자, 그만하십시다.

○최민희 위원 위원장님, 앞으로 재발방지대책에 대한 부분은 꼭 들어야 하는 경우가 아니면 서면으로 대체할 수 있도록 운영해 주시기 바랍니다.

○조원진 위원 그 말만 하면 되지, 그 말만.

○위원장 심재철 자, 됐고요.

○이완영 위원 최민희 위원님, 우리가 단지 했다고 그런 식으로 발언하면 안 되지요.

○우원식 위원 조원진 위원이 말을 함부로 하잖아요.

○조원진 위원 야당 위원이 그렇게 잘났어? 뭐가 그렇게 잘났어?

○김현미 위원 말을 그렇게 함부로 하세요?

○위원장 심재철 양쪽 다 중지해 주시고요.

회의를 계속 진행하도록……

○권성동 위원 저도 의사진행발언 하겠습니다.

○김현미 위원 말 같은 소리라니!

○우원식 위원 말 같은 소리요?

○김현미 위원 무슨 말을 함부로 하셔!

○권성동 위원 의사진행발언 좀 하겠습니다.

○위원장 심재철 발언들을 좀 자제해 주시기 바랍니다.

○권성동 위원 위원장님, 의사진행발언 하겠습니다.

○위원장 심재철 예.

○권성동 위원 권성동 위원입니다.

이번 국정조사의 목적은 사고원인을 규명하는 것 하나 하고 그다음에 그 원인을 바탕으로 두고 앞으로 재발 방지를 위한 제도적인 개선책을 만드는 것이 이번 국정조사의 목적입니다.

그렇기 때문에 사고원인에 관한 보고도 받아야 되고 그다음에 해당 기관이 이러한 사건의 재발 방지를 위해서 어떠한 제도적 개선책을 마련했는지에 대한 부분도 청취를 하고 그러한 제도적 개선책이 과연 타당한 것인가 현실성이 있는 것인가, 그리고 우리 국회의원들이 생각하는 제도적 개선책은 무엇인가에 대한 질의 답변을 통해서 완벽한 제도적 개선책을 만드는 것이 목적이기 때문에 업무보고 과정에서 사고원인뿐만 아니라 제도개선 부분도 청취해야 된다는 것이 제 생각입니다.

○우원식 위원 저도 한 말씀 드리겠습니다, 위원장님.

○위원장 심재철 다만 의사진행발언을 적게 하시면……

○우원식 위원 아니, 우리 권성동 위원도 얘기했으니까 저도 한번……

○권성동 위원 아니, 저기도 했으니까 우리도 했으니까 한 번씩 하면 됐지.

○우원식 위원 사고원인도 듣고 재발방지 대책 듣는 것도 좋습니다. 그거 다 해야지요. 그렇지만 시간을 효율적으로 활용하기 위해서 서면으로 제출할 수도 있고, 그래서 위원들 안에서는 여러 가지 견해가 있기 때문에 그런 의사 표현을 할 수 있습니다.

지금은 진상규명이 더 중요하기 때문에 이런 재발방지 대책에 대해서는 서면으로 주시면 서면으로 자세히 보겠다, 이렇게 이야기할 수 있지요. 그렇게 이야기하는 것에 대해서 같은 위원들끼리 편견을 주거나 말도 안 되는 소리라고 이렇게 이야기해서는 절대로 안 된다고 봅니다.

국회에서 위원들끼리 서로 존중하지 않고 말을 함부로 하면 위원회가 제대로 운영이 되겠습니까? 그런 점에서 조원진 간사께서는 얘기하면 자

꾸 편견을 주시고 중간에 이러저러한 말씀을 하시는데 그렇게 운영하시면 절대로 안 됩니다.

위원장님께서 그것은 분명하게 위원회의 원활한 운영을 위해서 조원진 간사에게 그렇게 하지 말 것을, 그렇게 주의해 주시기를 부탁드립니다.

○조원진 위원 제 얘기가 나왔으니까 제가 한마디 해야 되겠네요.

여기 있는 정치인들이 뭐가 그리 잘났습니까? 잘못된 죄인의 심정에서 국정조사 해야 되는 것 아닙니까? 가장 문제가 있는 해양수산부를 불러 놓고 여당 위원이 이렇게 한다고 질타부터 시작을 해야 되겠습니까? 꼭 그렇게 해야지 야당이 다 하는 도리입니까? 이제 차분하게 좀 하세요.

그리고 절대로 실명 거론하지 마세요. 실명 거론 함부로 하는 그런 버릇 좀 고치세요. 우원식 위원님!

○우원식 위원 버릇이라니!

○김현 위원 그만하세요.

○조원진 위원 그런 버릇 좀 고치시라고요.

○위원장 심재철 자, 이제 자중하시기 바랍니다. 본론으로 해서……

○조원진 위원 좀 차분하게 해 주세요.

○김현미 위원 지금 정부여당이 책임지는 자세입니까?

말 같은 소리라고 하다니, 버릇이라고 하다니!

○위원장 심재철 자, 실제 내용으로 들어가도록 하겠습니다.

불필요한 이야기들은 서로 자제해 주시기 바랍니다.

다음은 위원님들께서 질의를 하실 순서입니다.

질의 전에 한 가지 안내 말씀 드리면 오늘 보기에 해양경찰청 고명석 장비기술국장이 배석하고 있으니 위원님들께서는 참고하시기 바랍니다. 질의는 일문일답을 원칙으로 하고 첫 질의시간은 간사 간에 합의한 대로 10분으로 하겠습니다.

그러면 먼저 권성동 위원께서 질의해 주시기 바랍니다.

○권성동 위원 강원도 강릉 출신 새누리당 권성동 위원입니다.

사고발생 직후부터 현재까지 실종자 수색과 사고 수습을 위해서 매진하고 계시는—특히 진도 현장에서—해양수산부장관님께 수고하신다는 말씀을 먼저 드리겠습니다.

하지만 오늘 업무보고 과정에서 드러난 바와 같이 이번 세월호 침몰사건의 가장 주된 책임자

는 해양수산부와 해양수산부의 유관기관이다, 이렇게 저는 보고 있습니다. 그 점에 대해서 장관님께서 동의하시지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 동의합니다.

○권성동 위원 아직까지 11명의 실종자를 수색 완료를 못하고 있어서 가족들의 마음을 아주 애틋하게 하고 있습니다. 나름대로 노력하고 있는 것으로 보입니다만 아직까지 찾지 못하는 원인, 그리고 앞으로 실종자 수색을 완료할 계획에 대해서 간단하게 말씀해 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 아직까지 열한 분의 실종자를 완전히 찾지 못한 점에 대해서는 매우 송구스럽게 생각하고, 저희들이 일단 6월 말까지 어제까지를 1차 목표로 해 가지고 전 격실을 수색하도록 했습니다만 아직 4층 선미 부분에 워낙 많은 장애물들이 쌓여 있는데 그쪽 부분은 현재 선채 바깥으로 그 장애물들을 배출하는 작업을 하고 있습니다.

그 장애물 속에 실종자가 매몰되어 있을 가능성이 높다고 저희들은 보고 그 작업을 하고 있는데 그 작업이 마쳐지면……

또 여러 가지 방안들을 지금 강구는 하고 있습니다만 그중의 하나로 일차적으로는 수색 담당 구역을 바꾸어 가지고 중앙을 책임지고 있던 해군은 선미로 보내고 선미 쪽에서 책임지고 있는 민간 88수중개발 쪽은 선수 쪽으로, 또 선수 쪽을 맡고 있는 언딘과 해경은 중앙으로, 이런 등등으로 교체해서 하면 좀 더 새로운 시각에서 수색이 이루어질 수 있지 않을까 이런 방안 등등 지금 연구를 하고 있습니다.

○권성동 위원 여하튼 피로도가 아주 가중되고 있는 잠수사들의 건강을 잘 살피면서 또 그분들을 잘 설득해서 하루빨리 수습이 될 수 있도록 더욱더 배전의 노력을 해 주시기를 부탁드립니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○권성동 위원 검찰 공소장을 죽 읽어 보면 이번 세월호 침몰 사건의 원인이 자세하게 나타나 있습니다.

첫 번째가 여객실 증축입니다. 116명 정원을 증가시키고, 배의 선수 오른쪽에 있는 차량 출입문 40t을 철거함으로 인해서 좌우 균형에 심각한 손상이 오면서 배의 무게중심이 52cm가 상승됨으로 인해서 복원력이 저하됐다, 이것이 첫 번째 원인이고요.

두 번째는…… 사실은 세월호하고 비슷한 오하나호에 저희들이 현장방문을 했습니다만, 이게 여객선이라기보다는 저희들은 화물선에 더 가깝다는 인상을 받았습니다.

그래서 화물이 주(主)이고 여객이 보충적인, 종인 이것을 전체적으로 여객선으로 보고 있는데 아마 화객선이라는—화물과 여객선을, 화객선이라는 표현이 아마 적절한 것 같습니다만—여기에 화물인 컨테이너하고 차량의 고정 장치가 부실했다. 그리고 화물을 배의 복원력에 지장이 없이, 적재 화물량보다 2배 이상을 과적을 했다.

그리고 세 번째로서는 조타수하고 항해사의 무리한 변칙 이것이 급격히 배의 쓸림현상을 만들면서 사고가 발생했고, 사고 발생 이후에 초동조치 미흡으로 많은 피해를 봤다 이렇게 지적을 하고 있습니다.

그런데 저희들이 인천 해운협회에 가서 운항관리자들의 현장검증을 했는데, 이 운항관리자들을 보니까 무슨 화물이 과적이 됐는지 승객이 과다 승선했는지 그다음에 화물이 고정기 제대로 됐는지 이 부분에 대한 검사를 전혀 하지 않았어요.

그 이유는 한국해운 소속의 운항관리자가…… 결국은 해운조합이라는 게 뭐니까? 선사 등 2000개의 결사체 아니겠습니까? 이익단체잖아요. 이익단체인데, 이익단체 소속의 운항관리자가 선사를 어떻게, 선박 관리를 제대로 할 수 있겠느냐? 다시 말씀드리어서 해수부에서 설계를 잘못했다 저는 이렇게 생각하거든요, 시스템 설계를.

결국은 선사들의 이익을 위한 해운조합 소속의 운항관리자가 선박의 안전 항해에 관한 감독을 하게끔 맡긴 것은 ‘고양이한테 생선을 맡긴 격이다’ 이렇게 저는 생각이 들었는데 마침 오늘 업무보고에 보니까 개선방안에 분리를 시켜서 별도의 해사안전감독관이 그것을 감독하겠다 이렇게 제시를 했어요. 이 부분은 아주 잘된 부분이라 생각합니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○권성동 위원 그 부분에 관해서 뭐……

잘못된 것 분명하지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 이익단체에서 그렇게 운항 안전관리를 책임지고 있다고 한다면 유착 관계가 있을 수 있기 때문에 부적절한 감시·감독이 될 수 있다, 그렇게 적절하게 보신 것 같습니다.

○권성동 위원 그런데 오늘 업무보고에서 누락

된 부분이 하나 있습니다.

세월호 여객선 증축할 때 한국선급에서, KR에서 선박검사를 했습니다. 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**권성동 위원** 선박검사를 했는데 그 선박검사를 하면서 복원력에 문제가 있으니까 평형수를 좀 늘려야 되고, 여러 가지 지적을 합니다. 그다음에 화물 적재량도 줄여야 된다, 절반 정도로 줄여야 된다 이렇게 조건을 붙여 가지고 선박검사 승인을 해 줍니다.

그런데 그 선박검사 승인서를 선사한테만 제출해요. 해수부나 그 감독기관인 운항관리자나 또 운항관리자의 더 상급기관은 해양경찰청에 통보를 해야 되는데 여기 통보하는 규정이 없어요, 법에, 선박안전법에.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**권성동 위원** 그래서 선박안전법을 개정을 해야 되고요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**권성동 위원** 또 그러한 선박검사서를 관련기관인 해수부·해경·운항관리자한테 통보하는 제도를 만들어야 됩니다. 이 점에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 이번 사고를 계기로 해서 이런 운항 안전에 관계되는 그런 부분들에 대해서는, 과거에는 이게 선박소유자의 책임영역이다 이렇게 봐 왔던 것 같습니다. 그래서 그렇게 해서는 안 되겠다 하는 반성적 고려에서 공적영역으로 끌어올려서 모든 정보를 이런 공기관들이 공유하는 것이 옳다 그렇게 보기 때문에 지금 위원님께서 말씀하신 개선책대로 해야 된다고 봅니다.

○**권성동 위원** 그것만 아마, 한국선급의 선박검사서를, 조건부 선박검사서를 해수부라든가 해경에 통보하는 그런 장치만 있었으면 저는 이번 사건은 미연에 방지할 수 있었다 그렇게 보고요.

그다음에 과연 화물이 제대로 적재가 됐느냐, 고정기 됐느냐 하는 것도 확인하기 위해서는…… 이런 세월호와 같이 화물과 여객을 동시에 수송하는 화객선의 경우에는 복원성이 원천적으로 취약하거든요. 그래서 화물배치도 또 화물고박 배치도를 선박에 비치하게 해 가지고 선박 운항관리자가 그것을 보고 감독할 수 있게끔 해야 된다는 점도 하나 제안을 드리고요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**권성동 위원** 두 번째는 이번에 인천해양경찰서에 가서 선박 운항관리자를 감독하는 해경에게 물어 봤더니 선박의 복원성에 대해서도 잘 모르고 평형수의 용도·기능·측정방법 여기에 대해서 전혀 모르고 있었어요. 그런 사람들한테, 선박관리자에 대한 감독을 그런 해경한테 맡겨 두니까 해경이 현장에 나간들 뭘 감독하겠습니까?

그래서 앞으로 이 체제를 유지한다 그런다면, 해경에 계속해서 맡긴다 그런다면 그러한 부분에 대해서 철저히 선박안전에 관한 부분에 대한 교육을 제대로 받은 사람, 받은 해양경찰에게 그러한 권한을 주는 것이 맞다 이렇게 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 좀 전문영역이기 때문에 공무원 직렬 중에 선박직이라고 있습니다. 이 선박직이 그런 부분들에 대한 전문가라고 할 수 있는데 그런 선박직들이 선박운항 안전에 관계되는 그런 부분들에 대해서 감독하도록 하는 체제 구축이 필요하다고 봅니다.

○**권성동 위원** 시간이 다 돼서 나머지 한국선급의 문제점에 대해서는 오후 질의에 하도록 하겠습니다.

이상입니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

이어서 김현 위원께서 질의하시기 바랍니다.

○**김현 위원** 새정치민주연합의 김현입니다.

오늘도 아직도 차가운 바다에 있는 11명의 실종자와 지금 진도체육관에서 해수부장관을 오늘이 자리에 오게끔 해 주신 가족 분들께 감사의 말씀을 드리겠습니다.

해수부장관 이하 오늘 이 사건 발생 후 처음 국민들 앞에 있는 자리인 만큼 솔직하고 그리고 이 사건의 진상규명을 위해서 최선을 다해서 말씀해 주시기 바랍니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**김현 위원** 이번 사건은 사고로 시작했다가 참사로 이어지는 사건입니다. 그리고 국가가 국민을 살리지 못했던 사상 초유의 전대미문의 사건입니다.

이 사건에 대한 장관의 책임은 어느 정도라고 생각하십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 책임은 매우 큼니다. 무한책임을 제가 져야 된다고 생각합니다.

○**김현 위원** 해수부가 상황이 발생하고 나서 처

리하는 과정이 안행부와 아주 유사합니다. 안행 부장관이 기존의 일정을 소화하는 시간에 해수부 장관도 기존의 일을 소화했습니다. 그리고 배가 침몰하는 그 시간에 가야 될지 말아야 될지 판단 조차도 하지 않았습니다.

10시 17분까지 아이들은 카톡을 통해서 살려달 라고 부모한테 또는 친구들한테 구조요청을 했습니다.

장관께서는 알고 계셨습니까, 그 상황을?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇게 카톡이 오고 가는 그런 상황들은 알지 못했고 제가 기존 일정을 갖고 있던 것을 다 취소했습니다. 9시 20분쯤 지나서 경제장관회의가……

○**김현 위원** 제가 얘기하는 것은요, 사건이 시작된 시간은 이미 8시 52분입니다. 그렇지만 이 사건의 시작은 그 시간이 아닙니다. 07시 30분입니다.

알고 계시지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김현 위원** 07시 30분에 이미 배에 이상 징후가 발견이 됐고 청해진해운 측과 이준석 선장은 수차례의 통화를 했기 때문에, 이것은 갖고 있는 증거입니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그 점은……

○**김현 위원** 그런데 해수부 주무장관, 주무부처에서는 YTN에 보도가 난 것 그 시간에도 몰랐습니다. 그 시간 지나서 안 겁니다. 보고체계가 엉망인 것이지요. 세월호 사건이 발생되고 나서 침몰까지 국가는 존재하지 않았던 겁니다.

○**해양수산부장관 이주영** 저희 해수부는 제주 VTS센터로부터 보고를 받고 해수부 본부에서는 9시 6분부터 상황 관리를 해 왔다고 제가 알고 있습니다.

○**김현 위원** 그렇지요. 관리를 해 왔는데 왜 장관한테는 언론에 보도되고 나서 보고가 됐는지에 대한 얘기를 하는 겁니다. 이 상황은 아까 말씀드렸던 것처럼 심각한 단계에 돌입해서야 장관이 알게 된 것이지요. 그러니까 무능하고 국가가 없는 것이고 국가가 국민을 죽였다고 하는 겁니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그런 부분은 잘못을 충분히 인정하겠습니다.

○**김현 위원** 지금 해수부에서 침수·전복 사고 보고에 따르면 4월 16일 날 ‘20시 30분 현재 기상 양호, 수온 12.6도, 2시간 생존 예상’ 이렇게 되어 있습니다. 그러면 이 배 안에 타고 있는 탑

승원들의 생존의 여부는 어떻게 판단해야 되는 것이지요?

○**해양수산부장관 이주영** 그 당시……

○**김현 위원** 아니요. 그러니까 이 보고서를 보셨을 것 아닙니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김현 위원** 해양수산부 종합상황실에서 낸 이 보고서에 따르면 2시간밖에 생존을 못 한다고 되어 있습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김현 위원** 그러면 이 배 안에 생존 가능성이 어느 정도 있는지에 대한 판단을 내리고 수습을 해야 되는 것 아니었습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 맞습니다.

○**김현 위원** 그런데 해수부는 72시간 동안 범대본이 할 건지 수습본부가 할 건지 범정부부처가 할 건지에 대해서 오락가락, 갈팡질팡하다가 겨우 4월 18일 날에야 사고체계가 일원화됐습니다. 수습이. 그 과정에는 아무것도 없었습니다. 사고 당일 날 국가가 존재하지 않았고 72시간 동안 국가가 제대로 사건을 수습할 능력이 없었던 거였습니다. 그리고 에어포켓이 있느니 없느니 갖고 소위 말하는 희망고문을 한 겁니다, 국민에 대해서, 실종자 가족과 생존자 가족과, 오락가락하는 발표로 인해서.

어떻게 생각하십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 지금 지적하신 미흡한 부분들은 제가 다 시인하겠습니다.

○**김현 위원** 미흡한 부분이 아닙니다. 그 정도 차원이 아닙니다, 지금.

구조 관련해서 PPT 좀 띄워 주시지요.

(영상자료를 보며)

참으로 이상합니다. 5월 21일부터 6월 5일까지 구조가 안 돼요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김현 위원** 물론 이러저러한 이유가 있겠지요. 어떻게 단 1명도 구조를 못 했습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그때가 아마 실종자 16명 정도 남아 있을 때가 아닌가 생각이 되는데…… 예, 그런 기간이 있었습니다, 한 보름.

○**김현 위원** 그러니까요.

○**해양수산부장관 이주영** 저희들도 안타깝게 그 기간을 보냈습니다.

○**김현 위원** 제가 보기에는 전반적으로 이 구조와 관련해서 또한 무능함을 여실히 드러내지 않

왔다 그렇게 보고요.

어저께도 저희가 국방부를 상대로 구조와 관련된 얘기를 했는데 가족들이 가장 비참하고 가족들이 가장 고통스러웠던 때가 언제냐고 하면 가족들이 답을 줘라, 가족들이 판단해서 알려 달라……

애가 저 물 속에 있는데 가족들이 무슨 경황이 있었습니까? 책임져야 될 사고를 수습해야 될 정부가, 돈과 모든 장비를 갖고 있는 정부가 가족에게 책임을 전가시키는 것 정말 무책임한 거라고 저는 보는데요, 그 과정이 지금까지 줄곧 이어져 오고 있습니다. 지금 사실은 가족들이 원하는 것 중에 하나가……

지금 아직 상황은 진행 중이지요, 장관님?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○김현 위원 그러면 이것이 국민들이 소상히 알아야 될 과정이겠지요?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○김현 위원 그런데 지금 정부에서는 이것이 국민들한테 알려지기를 원하지 않는 것 같습니다.

○해양수산부장관 이주영 그렇지는 않습니다.

○김현 위원 만약에 충격 상쇄 아이템 개발의 일환으로 이 안에 정부한테 좋은 아이템이 있다면 앞장서서 생중계를 요청했겠지요?

장관님은 왜 이것이 생중계 되는 것을 요청하지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 아니, 저는 뭐……

○김현 위원 수습본부에서 그러면 공식적으로 요청할 의향 있습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 저는 그것 반대하지 않습니다.

○김현 위원 아니요, 제가 얘기하는 적극적으로……

○해양수산부장관 이주영 예, 요청도 필요하면 하겠습니다.

○김현 위원 적극적으로……

이것은 또다시 있어서는 안 될 기록입니다.

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○김현 위원 그리고 국민들이 이 기록의 현장에 두 눈 부릅뜨고 이 상황을 봐야 됩니다. 국가가 나서서……

그리고 재난방송의 키(key)사인 KBS는 책임으로부터 자유스럽지 않지 않습니까? 그러면 그 방송이 생중계를 안 하는 이유가 있을 것 아닙니까? 왜 안 할까요, 장관님?

○해양수산부장관 이주영 이 모든 정보는 다 공유하는 것이 바람직하다고 생각하기 때문에 가능하면……

○김현 위원 정부가 나서서 이것이 생중계가 될 수 있도록 다각적인 노력을 기울여 주실 것을 요청드립니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○김현 위원 그리고 오후부터 장관님의 그 70일 넘는 동안의 희생과 헌신을 또 보여 주는 계기가 될 거라고 저는 보고요.

4월 20일 날 청와대 수석비서관 회의 때 대통령이 지시를 하셨습니다. 해수부는 희생자와 실종자에 대한 지원을 하고 그다음에 근본적인 개혁을 하고 그뿐만 아니라 전 부처에 대한 지침을 내렸습니다. 그 일환의 하나로 지금 국가안전처라는 것이 만들어지면서 해경을 해체하겠다는 폭탄선언이 나왔습니다. 동의하십니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그 수습책의 하나로 제시된 것이기 때문에 저로서는 일단은 수용을 하면서 또 국회 논의 과정에서 많은 토론이 있을 것으로 그렇게 생각이 됩니다.

○김현 위원 제가 볼 때는 해경조직의 문제가 아니라 조직을 운영하는 사람의 문제이겠지요. 국정운영을 하는 사람의 철학의 문제이겠지요.

사고가……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

나면 폐지하고 없애고 그것이 능사가 아닙니다. 물론 경황이 없으시기 때문에 장관님께서 또 대통령의 지시니까 어찌할 수 없다라는 것도 한편으로 이해를 하지만 현장에서의 해경의 고초나 고생이나 그런 노력들을 감안해서 진상규명된 후에 조직에 대한 얘기가 돼도 늦지 않는다는 얘기를 충언을 해 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 해경들이 정말 헌신적으로 그렇게 노력들을 많이 해 온 부분들이 사실은 많이 조명되지 못한 그런 점도 있습니다. 그런 점들도 함께 균형 되게 고려되어야 될 것으로 생각이 되고 앞으로 조직개편을 한다고 하더라도 발전적으로 해나가야 된다 그렇게 생각합니다.

……

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이번에는 김명연 위원께서 질의하실 차례입니다.

○**김명연 위원** 안산 단원구갑의 김명연 위원입니다.

장관님, 오늘 여기 올라오시는 준비를 하면서 현장의 수색 작업에 전혀 지장이 없게끔 만반의 조치를 해 놓고 오셨습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 했습니다.

○**김명연 위원** 질의하겠습니다.

범대본 회의를 매일 아침 9시에 하지 않습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김명연 위원** 보통 요즘은 한 20분 정도에서 30분 정도를 하고 있는데 대체적으로 장관님이 주재를 하시면서 특정 부서가 이렇게 유실방지, 수색, 날씨 이거 외에 다른 부처들이 어떤 역할이 없어서 그러는 겁니까? 제가 계속 참여를 해 봐도 도대체 대안이라고 나오는 게 없어요, 관계 부처에서.

이것에 대해서 어떻게 생각하시는지 답변해 주십시오.

○**해양수산부장관 이주영** 이제 범정부대책본부에서 그 대책을 마련해 가는 과정에서 중요한 부분이라고 생각되는 그런 사항들에 대해서는 TF 팀을 구성을 했습니다. 거기에는 정부 전 부처의 관계기관들이 다 참여를 하도록 돼 있습니다.

그중에는 유실방지TF가 있고 또 잠수사 사고가 난 때로부터는 잠수사 안전 또 건강관리를 위한 그런 TF 또 수색에 좀 한계가 드러나면서부터는 장비기술을 좀 더 심도 있게 연구를 해 보자 해서 장비기술TF 등등 이렇게 구성을 해서 거기 관계기관들이 다 참여하고 그 부분이 가장 중요합니다.

그리고 이제 나머지는 가족 지원 사항들이고 하기 때문에 대체로 이제 장기간, 이렇게 장기화되면서 대부분들이 세팅이 돼 가지고 그 보고서 항목들이 새롭게 있는 경우만 특별히 보고를 하고 그렇지 않으면 그냥 지나가기 때문에 그 중요 사항들 위주로 회의가 진행되기 때문에 그렇습니다.

○**김명연 위원** 지금 각 부처에서 나온 사람들, 관계부처 사람들이 계속 상주를 하는 것입니까 아니면 교대로 교대로 합니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그 안에는 상주하는……

○**김명연 위원** 팀도 있고 교대도 하고 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 팀도 있고 교대하는 팀도 있습니다.

○**김명연 위원** 내용을 보면 안이 안 나와도 너무 안 나와요. 그래서 이것은 ‘야 너무 무책임하다, 열정이 식었다’ 온도 차이를 느끼겠더라고요, 제가.

그래서 보면 그 원인 중의 하나가 이분들이 이렇게 계속 있으면 분명히 내가 여성가족부다 그러면 이 가족을 위해서 뭘 해야 되는지 찾아 가지고 막 아이디어가 나와야 되고, 복지부다 그러면 안전사고가 나오기 전에 잠수사 문제 가족 문제 심리지원 문제 등등 해서 먼저 선제적으로 나와야 되는데, 그 자리에서 가족들 앞에서 그 얘기를 해야 되는데 전혀 안 나오고 있어요.

그것은 대부분의 부처들이 2박 3일이나 이 정도로 이렇게 로테이션 되다 보니까 오며 가며 하루 그리고 인수인계 하나질 하고, 하다 보면 적당히 있다 보면 끝나고 가는 거예요. 그런데 이분들이 체류하면서 계속 그 수색 상황을 지켜보고 회의를 또 지켜보고 가족들하고 지내면서 내가 해야 될 일 우리 부처에서 해야 될 일을 찾아서 여기 적용을 시켜야 되는데 그런 여건이 안 된다는 것이지요.

이래서 아직도 11명의 실종자가 있지만, 인원은 많이 줄었지만 얼마나 장기적으로 갈지는 모릅니다, 지금은 찾기 어려운 상태에서 찾아야 되니까. 이 상황이 언제까지 갈지 모르기 때문에 그 관계부처에서 나온 사람들을 갖다가 각 부처에서 정식으로 파견을 해서 고정화시키는 게 앞으로 아이디어를 창출하는 데 나올 것 같습니다.

동의하시는지요?

○**해양수산부장관 이주영** 보통 3, 4일 또는 일주일 이렇게 교체하는 부처들도 있어서 제가 계속 좀 장기적으로 그렇게 해 달라, 부처의 사정들도 있겠지만 적어도 한 2주 정도씩은 와서 근무할 수 있도록 해 달라 이렇게 지금 요청해서 조금 그런 방향으로 가고 있는데 더 노력하겠습니다.

○**김명연 위원** 본 위원이 생각하기에는 이 사고는 각 부처에서 연간 하는 각종 사업 중에서 전 부처를 망라해서 최고로 이것은 중요하다고 생각을 해요.

그렇기 때문에 전담 직원이 붙어서 여기에만

매달리고 상황이 끝날 때 모든 부처 직원들이 같이 올라가게끔 이런 특단의 조치를 정부 차원에서 해야지 이 가족들한테, 실종자 가족들한테 정부의 의지를 보여주는 수단이다 이렇게 생각을 하고요.

그다음에 장비기술연구TF 회의를 보면 제가, 본 위원이 보좌관을 들여보내서 이렇게 모니터링을 합니다. 그런데 거기에 처음에는 잠수 명장들이 와 가지고 굉장히 잠수사 안전관리라든지 또 이런 기술자문을 한다고 들어왔는데 이분들 의견이, 실력이 없어서 묵살되는 것인지 아니면 처음에는 와 가지고 업체를 갖다가 이렇게 끌고 들어오는 역할을 해서 그 수명이 다했는지 그 사람들의 의견이 실력이 없어서 안 나오는 것인지 반영이 안 되고 말도 못 하고 묵살당하고 이런 의견들이 있어요.

그래서 이것이 정작 그 TF에서 열어 놓고 편안하게 대화할 수 있는 그런 분위기가 되어 있는지 이것을 좀 장관님께서 다시 한번 들여다보시면 좋겠습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 장비기술TF는 해경청장이 단장이 되어 가지고 회의 주재를 합니다. 다마는 장관도 거의 회의에는 빠지지 않고 참관을 해서 지금 말씀하신 대로 좋은 아이디어들이 적극 개진이 되고 또 채용이 될 수 있도록 저도 적극 지원하고 있습니다. 다마는 그런 장비와 기술에 대해서는 또 장단점들이 있고 또 전문가들 사이에 견해 차이도 좀 있는 부분들이 있습니다.

또 현장에서 직접 잠수하는 요원들이 실제 적용하기 어렵다 하는 그런 애로사항을 호소하는 경우들도 있어서 밖에서 보면 이게 전문가의 의견들이 제대로 현장 적용이 잘 안 되는 그런 사례들이 비치는 하는데 그 나름대로 안에서는 치열한 토론 과정들을 거쳐서 채택이 되고 적용되고 있다 이렇게 이해해 주시면 좋겠습니다.

○**김명연 위원** 어제 회의를 들어 보니까 거기에 참여했던 보좌관이 보고를 했는데 1차 회의를 가족들이 거부를 한 내용들은 지금까지 그 TF에서 나온 안들 이런 것들이 미답지 못하다는 거지요. 거기에서 가족들이 이제 2차 정밀수색에 들어갔을 때에는 좀 더 적극적인 방법이 나오지 않을까 기대했는데 그 기대에 못 미쳤다……

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김명연 위원** 이런 평가를 받았기 때문에 다시 하고 그런 사연이 발생했는데 이것을 좀 강

화해 주시고요.

○**해양수산부장관 이주영** 강화하겠습니다.

○**김명연 위원** 다음 질의하겠습니다.

한국해운조합이사장 직무대행 나오셨지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예.

○**김명연 위원** 이것 보고할 때 승선 인원, 화물 같은 것 적재한 내용을 보고를 했는데 거기 허위보고서에 있는 내용을 국회에서 보고한 거예요, 아니면 검찰의 공소장에 나와 있는 사실을 보고한 겁니까? 어떤 것을 기준으로 보고했습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 저희들이 공소장을 아직까지 정확하게 보지는 못했습니다. 여러 가지 현황을 말씀드렸습니다.

○**김명연 위원** 출항 전 점검보고서 그게 누가 하는 거지요?

짧게 짧게 답하세요.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 선장이 하는 걸로 되어 있습니다.

○**김명연 위원** 기입하게 되어 있지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예.

○**김명연 위원** 그리고 출항 전에 하고 출항 전에 제출하게 되어 있지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 그렇습니다.

○**김명연 위원** 이 배는 어떻게 했습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 화물량과 승객 인원은 기재되지 않은 상황에서 제출되었습니다.

○**김명연 위원** 이것 빈 양식을 갖다가 사인만 해서 제출하고 ‘출항하세요’ 그래서 출항하고 그다음에 지금 구속되어 있는 선원이 전화로, VHF로 연락을 해서 받아 가지고 그것을 나중에 기입했지요? 그리고 선장 이준석이 이것을 한 걸로 이렇게 되어 있는 거예요. 이게 사실로 드러나서 관계자들이 전부 구속되어 있는데 이사장은 여기 국회에 와서 그 내용, 이것을 파악을 못했으면 그것을 파악해서 하든지 아니면 보고를 하지를 말았어야지 가짜로 보고한 점검보고서를 갖다가 국회에서 보고를 하세요?

이것 보고하기 전에 증인선서 했어요, 안 했어요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 위원님, 그 부분은 말입니다. 제가 보고를 드린 것은 세월호의 화물량과 인원을 갖다가 기입되어 가지

고 제출했다는 말씀을 드린 것이 아니고 일반적인 점검사항과 사고 이후에 강화된 내용을 말씀 드린 겁니다.

○**김명연 위원** 여기 8페이지에 일반화물, 자동차 150대, 화물 657t, 이렇게 보고했어요. 물론 '점검보고서 기준' 이렇게 했습니다마는 이것 점검보고서는 허위로 밝혀져 가지고 지금 관계자들이 구속되어 있는 상태인데 지금 여기 국회 국정조사 하는데 위증을 했어요. 이런 보고를 합니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 위원님, 저희들이 철저히 못 한 부분에 대해서는 책임을 공감하지만……

○**김명연 위원** 지금 읍소할 게 아니라 이게 사고의 원인이 됐잖아요. 과적, 고박불량, 이것 때문에 사고 나서 이 참사가 일어났는데 이것을 갖다가 허위보고를, 운항관리자가 허위보고한 것을 갖다가 국회에 와서까지 그대로 이것을 보고 합니까? 직무대행도 같이 들어갈래요?

다시 추가……

○**조원진 위원** 자료요청 좀……

○**위원장 심재철** 예.

○**조원진 위원** 지금 김명연 위원 말씀이 무슨 말씀인지 아시지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 알겠습니다.

○**조원진 위원** 이것은 지금 승객 부분의 숫자도 그렇고 차량 숫자도 그렇고 화물 숫자도 거의…… 화물 같은 것은 배를 과적을 한단 말이에요.

왜 그 현황을 여기에다 기재를 안 하지요? 지금 우리가 듣고 싶은 게 그 기준을 듣고 싶은 게 아니잖아요? 세월호가 당시에 얼마의 과적을 하고 얼마의 양을 싣고 사람을 얼마 실어서, 그런 게 나와야 되는데 왜 그런 부분의 자료를…… 아니, 자료를 오전 질의 끝나는, 오후 질의 시작 전까지 세부적인 현황 사항을 좀 주세요.

○**최민희 위원** 위원장님, 지금 제기되고 있는 문제는 위원장님께서 정식으로 요청해서 받아 주십시오. 저게 아주 중요한 포인트여서요, 이 보고서에 나온 이 내용들을…… 이렇게 하면 안 되는 겁니다. 이것을 어떻게, 거짓말을 저렇게……

○**조원진 위원** 아니, 지금 제가 자료 신청을 하고 있는데, 내가 한번 물어볼게요.

지금 모르는 겁니까?

○**최민희 위원** 지금 못 알아들으신……

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 위원님, 과거의 어떤 관행이 화물량을 갖다가 저희 운항 관리자가 톤수 체크를 할 수 없는 그런 체계가 돼 있었습니다. 화물량은 홀수선을 통해 가지고 작성하도록 돼 있고, 확인하도록 돼 있고 화물 과적 문제는 아직까지 명확하게 저희들이, 지금 현재 저희들이 조사를 할 수 있는 그런 기능도 없고 그 부분에 대해서 명확한 것이 없기 때문에, 추정만 하고 있기 때문에 저희들이 그거를 인용해서 쓰지 않았다는 점을 좀 양해해 주시기 바랍니다.

○**위원장 심재철** 요청한 자료들 가능한 대로, 작성을 할 수 있는 데까지 최대한 작성을 해서 제출을 좀 해 주세요.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 알겠습니다. 한번 작성을 하도록 하겠습니다.

○**위원장 심재철** 이런 부분들이, 과적 부분이 굉장히 중요한 요인으로 작용되고 있는 만큼 이런 부분들에 대해서 충실히 자료 다시 작성해서 해 주시기 바랍니다.

계속해서 민홍철 위원께서 질의해 주시기 바랍니다.

○**민홍철 위원** 새정치민주연합 김해갑 출신 민홍철 위원입니다.

우리 장관님, 아까 70여 일 동안 현장에서 유가족들과 또 실종자 가족들과 사고 수습을 위해서 참 노력하시는 그런 모습, 저는 개인적으로 이 사고 이후에 이 정부 관료 중에 그래도 좀 더 진실과 또 사고를 수습하려는 그런 모습을 보여주신 데 대해서는 국민의 한 사람으로서도 감사를 드립니다.

아까 장관님께서 말씀하셨듯이 이 사고의 원인은 정말 참 먼 원인과 가까운 원인 그리고 직접적인 원인과 간접적인 원인이 다 있겠지요. 그중에서도 해양수산부의 어떤 책임, 아까 말씀하셨듯이 무한책임이라고 하셨는데 그 부분은 분명하지 않습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 그걸 전제로 해서 제가 사고 원인에 대해서, 오늘 업무보고에서는 검찰에서 공소 사실, 결과 발표했던 것과 같이 여러 가지, 화물 과적과 그다음에 운항 과실, 급변침으로 인한 운항 과실과 그다음에 선원들의 승객 보호 조치의 미흡, 이런 부분과 같이 이렇게 적시를 해 놓

으셨는데요.

그러나 사고 시간과 관련해서, 또 한편 선박 자체의 어떤 이상 문제 이런 부분에 대해서는 지금 현재 정확하게 규명이 안 되고 있지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○민홍철 위원 그러나 일부 그 증언에 의하면, 여러 가지 증언이 나옵니다. 그래서 이미 이 세월호 자체의 AIS 항적기록이 꺼진 시각이 8시 48분 37초, 26초 동안 꺼져 있었다 이런 증언도 나오고.

그다음에 생존자들의 증언들이 나옵니다. 생존자 어떤 분은 이미 7시 30분부터, 그 시간이 식사시간이었는데 선실에 누워 있었는데 갑자기, TV를 보는데 갑자기 배가 기울더라, 구체적인 진술이고 증언이고 또 자기 친구하고도 통화를 한 기록이 나와요.

그다음에, 그렇다면 또 통화를 받은 사람은 그 시간을 8시 43분이라고 하거든요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○민홍철 위원 그러면 정부, 검찰에서 발표한 8시 48분하고는 또 6분 차이가 납니다, 5분 차이가.

그리고 7시 40분경에 보일러실에 있었던 승선원 전 모씨라는 사람은 ‘업무일지를 쓰고 있는데 갑자기 배에 충격이 와서 흔들렸다’ 이런 진술도 나오고요.

물론 또 이렇다면 일부 언론에도 보도가 됐습니다마는 기관실에 있는 승선원이 그 정도의 충격을 받은 결과라면 외부에도 충격이 있지 않았겠느냐, 그래서 언론에 보도된 내용을 찾아보니까 스크루 자체가 다소 손상된 이런 모습도 얼핏 나온다는 말이지요.

그리고 그 시각에 특히 이준석 선장이 오하마나호 선장에게 전화를 한단 말이지요. 왜 그랬을까, 이런 부분……

그래서 지금 현재 또 한 가지, 생존자 서 모씨라는 분도 마찬가지지요. ‘군산, 변산 앞바다에서 이미 배가 한 번 15도 정도 기울어서 운항하는 것을 느꼈다’ 이런 증언들이 나오고요.

또 전남도청 상황실, 진도군청이 전남도청 상황실로 보낸 세월호 여객선 침몰 상황 보고 여기에는 또 8시 25분에, 이렇게 돼 있어요. 또 일부 어민도 ‘일하러 나가다가 이 선박을 봤는데 한 8시 이전이다’ 이런 증언들이 있습니다.

그래서 침몰의 원인, 이 부분에 대해서 과연 현재 검경 합동수사본부가 공소장에서 밝힌, 그 원인이야 여러 가지 다각도로 있겠지요.

그러나 그 시각과 직접적인 배의 어떤, 물론 복원력이 부족했다라는 것도 검찰 수사 결과로 나오니다마는 그 이전부터 배가 이상이 있었느냐 없었느냐, 이런 부분에 대해서 조사가 필요하지 않겠느냐 이렇게 생각이 듭니다.

장관님께서서는 이 부분에 대해서도 한번 생각해 보셨는지?

○해양수산부장관 이주영 사고 원인 규명에 대해서는 지금 말씀하신 대로 검경 합동수사본부는 형사 책임 측면에서의 조사를 했던 거고요.

○민홍철 위원 예, 알겠습니다.

장관님 잠깐……

중앙해양심판원장, 제가 직접 한번 물어보겠습니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 중앙 거기에서 지금 하고 있습니다.

○민홍철 위원 이 부분에 대해서 심판원장께서는 어떻게 판단, 지금 현재 특별조사부가 구성해서 조사를 하고 있지요?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그런데 해난심……

나오서 가지고 답변 좀 해 주십시오.

해난심판 관련법에 의하면 해양사고, 선박사고가 날 때 그 원인 규명은 중앙해양심판원이 우선적으로 하게 돼 있지요?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 그렇습니다.

○민홍철 위원 그런데 지금 현재 특별조사부까지 구성해서 조사를 하고 있습니다마는 사실상 지금 중단돼 있는 상태지요?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 중단은 아니고 지금 현재 조사가 가능한 범위 내에서 지속적으로 하고 있습니다.

○민홍철 위원 그러면 아까 제가 말씀드린 그런 부분에 대해서는 어떻게 지금 해양심판원에서는 판단을 하고 계시지요? 이런 부분도 다 지금 현재 조사를 하고 있습니까?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 예, 지금 말씀하신 AIS 문제라든지 외형, 선박 자체의 손상 문제라든지 그다음에 중간에 기울어졌다고 하는 그런 상황, 그다음에 말씀하신 그런, 일부 어민들이 또 중간에, 8시경에 정박했다고 하는 그런 상황에 대해서는 저희가 VTS라든지 AIS 항적을 조

사해서 일부는 확인을 하고 있고요, 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 그런데 저희도 항적을 다, 군용 항적과 VTS도 봤습니다마는 선박이 운항하는 항적과 선박이 운항하면서 흔들리면서 기울어진 이런 증언들의 문제점을 발견할 수가 없더라고요. 그 항적, 운항한 항적으로 봐 가지고는 그 이전에 선박 이상이 있었다, 또 기울어졌다, 기울었다가 다시 복원이 됐다 이런 부분에 대해서는 지금 항적 가지고는 안 나오지 않습니까?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 선원 진술을 가지고 확인을 해야 되는 사항입니다.

○**민홍철 위원** 그렇지요? 그래서 그런 부분에 대해서는 심판원에서는 지금 현재 면밀히 조사 중이겠지요?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 그리고 현재 대전에 있는 해양플랜트연구소, 그렇지요?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 예, 있습니다.

○**민홍철 위원** 검찰에서 시물레이션을 갖다가 해 가지고 지금 검찰에 가 있지 않습니까?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 그 해양플랜트연구소에서 실시한 사고 선박의 사고 시점의 원인에 대한 시물레이션 결과, 이 부분에 대해서 해양심판원에서는 지금 그 자료를 입수하고 있습니까, 아니면 검찰과 공유를 하고 있나요?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 지금 입수를 하지 못하고 있고요. 발주 자체를 검경 합수부에서 했기 때문에 검경 합수부에서 입수가 되어서 최종적으로 결과가 나오면 저희하고 공유하도록 그렇게 지금 되어 있습니다.

○**민홍철 위원** 그러면 이게 지금 벌써 공소장이 나왔고 수사 결과가 발표됐고 사고 원인을 이제 검찰 발표대로 이렇게, 해양심판원하고의 정보 공유도 없이 이렇게 발표를 하면 다음에 해양심판원에서는 어떤 사실을 새롭게 밝히더라도 일종의 가이드라인이 되지 않느냐 그런 우려가 있는 데요.

해양심판원의 견해는 어떻습니까?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 검경 합수부의 조사 결과와 그리고 저희 해양심판원의 조사 내용이 같은 부분도 있고요. 그다음에 일정 부분 또 다른 부분들이 있습니다. 특히 해양심판원에서는 직접적인 사고 원인, 특히 구조적인 문제 쪽에 관심을 가지고 집중해서 지금 조사를 하고

있습니다.

○**민홍철 위원** 그렇겠지요. 그리고 검찰은 수사 또 처벌의 문제이기 때문에……

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 선원이나 선박 운영사들의 어떤 행위, 고의적인 행위나 과실에 대한 어떤 행위적인 측면에서의 수사가 되어야 되잖아요.

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 직접적인 선박의 안전 문제나 원인에 대해서는 궁극적으로는 중앙해양심판원에서 결론을 낼 일이다 그렇게 보는데 어떻습니까?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 예, 그렇게 노력하겠습니다.

○**민홍철 위원** 알겠습니다.

이상입니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

그러면 오전 마지막 질의 위원으로 신의진 위원께서 하시기 바랍니다.

○**신의진 위원** 지금 해양수산부장관께서는 세월호 사건 이후에 실제로 현장에서 정말 다 수사 지휘를 하시면서 굉장히 애쓰는 모습을 제가 보고 있습니다.

하지만 연안여객선의 안전 관리를 담당하는 주무 부서로서의 책임에서 이번 세월호 사건은 절대 저는 벗어날 수 없다고 생각을 합니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**신의진 위원** 우선 질의를 드리겠는데요. 세월호 침몰 당시 선박에 설치된 구명뗏목 44개 중에 수동으로 작동시킨 1개를 제외하고 모두 작동이 되지 않은 것을 알고 계십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 알고 있습니다.

○**신의진 위원** 참으로 국민들이 정말 놀랄 사건이었습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**신의진 위원** 그리고 이후에 검경 합동수사본부 수사 결과에서 구명 뗏목을 검사했던 한국해양안전설비가 부실 검사와 인력 허위신고를 한 사실이 적발되었습니다. 이것 알고 계십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**신의진 위원** 그런데 저희가 이것을 자세히 보니 이미 사고 이전에도 해수부가 미리 세월호 구명 뗏목 부실 검사 문제를 적발할 수 있는 기회가 있었더랬습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**신의진 위원** 그것은 나중에 말씀을 드리겠고

요.

보고서 12페이지에 보면, 장관님께서 연안여객선 안전관리 혁신 대책을 내겠다. 그중에 하나가 구명설비 정기 작동검사, 또 정비 사업장에 대한 특별 점검을 실시하겠다고 말씀을 하셨습니다.

두 줄 들어가 있지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○신의진 위원 이것에 대한 걱정을 하셔서 쓰시는 하셨는데, 이런 것을 작성을 할 때 지금 이런 수사에서 적발된 사실조차도 제대로 받아 가지고 개선을 못 했던 사실을 알고 쓰신 겁니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그런 점들을 알고……

○신의진 위원 왜냐하면 제가 말씀을 드리겠지만 수사기관의 지적에도 느장 대응을 하고 있습니다. 제가 지금 하나하나 말씀을 드릴 텐데, 이번 세월호사건의 대책이나 또 방지 대책을 자세히 보면서 제가 안타까운 것은 정부는 항상 하겠다, 하겠다고 이 종이상에는 많이 써놔요. 그런데 그 쓰신 글들이 실제로 현장에 나가보면 안 됩니다.

그래서 어떤 분들은 이것을 제도의 문제가 아니라 인재다라고까지 하시는 분들도 계신데, 오늘도 역시 이 두 줄이 들어간 것이 지금 되지 않는 데 대해서 제가 말씀을 드릴 수밖에 없습니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○신의진 위원 아마 장관님 임명 전이신 것 같은데 해수부가 작년 11월 구명뗏목 우수 사업장에 대한 일체 점검을 실시하면서 한국해양안전설비에 지도점검 나간 사실을 혹시 알고 계십니까?

너무 자세한 사항이면…… 해사안전국에 계신 임현철 국장님!

○해양수산부장관 이주영 예, 거기가 더 자세하게 알려드리겠습니다.

○신의진 위원 제가 이것을 자세히 여쭙 보고……

○해양수산부장관 이주영 나가서 실제로 검사를 했던 분이니까……

○신의진 위원 지금 말씀을 좀……

○해양수산부장관 이주영 예.

해사안전국장 나와서…… 저쪽으로 나오세요.

○신의진 위원 지도점검 나간 거 아시지요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예.

○신의진 위원 당시의 한국해양안전설비에 대한 점검표를 살펴보니 별문제 없이 대부분 적합 판

정으로 받은 것으로 드러났었습니다. 단지 조금 문제가 된다고 하는 것은 자체 정비기준 최신화가 미비가 되어 있다, 정비 기록지 작성에 서명 아닌, 서명 안 하고 스탬프를 사용했다, 이거 2개만 지적이 됐지 전반적으로 다 문제가 없다고 했습니다. 하지만 여기서 점검한 구명뗏목, 기능 안 했습니다.

이거 해수부가 그렇게 판단하신 것 아닙니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예.

○신의진 위원 이게 지금 우수사업자로 된 거지요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예, 그렇습니다.

○신의진 위원 그러면 이게 어떻게 된 겁니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 명칭은 우수사업자로 되어 있는데, 정부가 지정을 해서 거기서 만들어서 올리면 그게 이대로 인정이 되는 것이고요, 저희들이 말씀하신 대로 제대로 점검을 하고 만들도록 했는지 지도점검을 확실히 하고 또 정기 작동검사도 했어야 되는데 그런 부분은 미흡했다고 봅니다.

○신의진 위원 왜 미흡하게 됐습니까? 그런 것이 여기에 왜 안 됐는지가 나오고 그것을 방지할 수 있는 제도가 나와야지, 심지어 이것은 지금 수사과정에서 지적이 된 부분인데, 그런 것도 전혀 반영되지 않고 종이에 글자만 있는 게 무슨 의미가 있겠습니까? 저는 정말 왜 그때 점검에서 안 걸렸는지를……

국장님은 또 실무자시니까 이것을, 굉장히 고민해서 올려야 될 글이라고 생각을 하는데, 그때 정말 왜 안 됐는가, 그래서 저도 정말 너무 궁금해서, 왜 수사본부 결과는 문제가 있다고 했는데 해수부는 점검을 했는데 문제가 없다고 했나라고 제가 해수부에 이유를 질문했더니 지방해양항만청은 행정기관일 뿐 수사기관이 아니기 때문에 지도점검을 나가도 서류와 사업주의 말만 믿고 검사할 수밖에 없다, 그래서 문제 적발이 어렵다라고 답변을 했습니다.

이거 사실입니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예, 수사 관련해서는 저희들이 할 수 없습니다.

○신의진 위원 아니, 수사가 문제가 아니라 문제를 적발하는 데 있어서 우리는 행정기관이라서 사업주 말 듣고, 서류 보고 지금 할 수밖에 없다, 그래서 이거 발견이 안 됐다라고 지금 답변이 왔

는데, 이 말에 동의하십니까?

장관님, 이게 지금 해수부의 답변입니까?

○**해양수산부장관 이주영** 점검을 나갔으면 실험을 직접 해 보고 해야 되는 것이 아닌가 생각이 드는데……

○**신의진 위원** 그런데 그게 안 됐거든요.

○**해양수산부장관 이주영** 서류하고 그쪽 말만 듣고 검사했다, 그것은 좀 잘못된 것 같습니다.

○**신의진 위원** 심지어 저희가 더 자세하게 보니까, 제대로 하려면 이 검사가 통상 6일 정도가 걸린대요. 그런데 여기에서는 이틀밖에 안 걸렸습니다. 이 서류로도 보입니다.

그러면 그것을 제대로 보지 않고 이 정도로 하는 것으로 해 가지고, 여기 보면 특별점검을 하시겠다고 그러는데, 이런 식으로는 해수부에서 특별점검을 하면 똑같은 결과가 또 나오지 않겠습니까?

국장님, 어떻게 생각하십니까?

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 저희들이 정비사업장을 지정해 놓고 제대로 점검을 할 수 있는 그런 시스템을 갖추지 못했다는 점을 인정하고요, 앞으로 잘될 수 있도록 하겠습니다.

○**신의진 위원** 어떻게요? 그래서 만약에, 여기에다가 특별점검만 시행한다고 하셨는데 이 제도를 계속 유지해서 특별점검 하시겠다는 것인지, 그러면 요식행위에 불과할 텐데, 아니면 이것을 더 제대로 실효성을 담보하기 위한 방안은 무엇인지 국장님께 직접 한번 듣고 싶습니다.

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 그래서 지난번에 서면심사, 이런 형식적인 것에 그쳤는데 실제 나가서, 아까 장관님께서 말씀하신 대로 작동을 해 보고 실지심사를 할 수 있도록 그렇게 제도개선 하려고 합니다.

○**신의진 위원** 그리고 문제는 이것뿐만 아닙니다. 이런 형식적인 검사 외에도 해수부는 합동수사본부 수사결과 발표된 후에도 우수사업장 지정을 즉각 취소하지 않았습니까.

혹시 그것도 알고 계십니까?

합동수사본부가 부산청에 공문을 보냈어요. 한국해양안전설비가 정비인력 자격요건을 허위로 신고했다고까지 지금 나왔어요.

이것은 사실 해수부에 전혀, 물론 이 사고와 직접적인 관련은 아니지만 정비인력 허위신고, 너 왜 여태껏 발견을 못 했느냐, 그리고 이런 문제를 가지고 있는 설비업체의 우수업체 지정을

왜 취소하지 않았느냐, 사실 부산청은 공문을 받고 한 달이 지난 6월 24일에야 지정을 취소했습니다.

아니, 행정처분 의뢰를 받고 즉각 지정 취소 안 한 것은 또 무슨 이유입니까?

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 그렇게 즉각 못 한 부분에 대해서는 저도 파악을 못 하고 있습니다.

죄송합니다.

○**신의진 위원** 그렇지요. 국장님이 못 하셨는데, 우리도 너무 이상해서 봤더니 답변이 당시 우수사업장 지정 취소 업무를 담당했던 직원이 해외출장을 갔었기 때문에 업무를 대신할 사람이 없어서 즉각 조치를 할 수 없었다고 합니다.

아니, 지금 이 사고가 나서 모든 행정력을 총동원해서 장관님은 지금 사고 있는 지역 벗어나지도 못하고 일을 하고 계시고 수습을 하고 있는 정부가, 그것도 구명뗏목 부실검사 문제로 온 국민의 분노가 극에 달해 있는데 해당 업무를 담당하는 직원을 해외로 출장 보냈다는 사실이 저는 정말 납득이 안 갑니다. 정말 이것은 어떻게 보면 제도의 문제라기보다 인재 아닙니까, 이 정도 되면?

이것 어떻게 생각하십니까, 국장님?

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 그 부분은 좀 적절하지 못했다고 생각합니다.

○**신의진 위원** 그러면 이런 것을 없애기 위해서 해수부가 무엇을 할 것인지가 여기 안전관리혁신대책에 들어가 있어야 되는 것 아니겠습니까? 이렇게 글자 두 개로 특별점검 시행하겠다 나오는 것, 이것을 누가 믿겠습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 제가 보기에는 좀 미흡하게 돼 있고요. 이게 전수 실험조사가 어렵다고 하면 랜덤 실험조사라도 해서 문제가 있는 그런 경우에는 전수조사로 이렇게 확대한다든지 좀 더 구체적인 특별대책을 내놓도록 하겠습니다.

그리고 즉각 취소조치를 안 한 부분에 대해서는 감사를 즉각 시행하도록 하겠습니다.

○**신의진 위원** 만약에 이렇게 국가적으로 세월호 사건을 해수부가 지금 장관님부터 다 모두 고생을 하고 있는데 이 상황에서 해당 업무 담당하는 직원이 해외로 가 있다, 그래서 지금 수사에서 결과가 나온 것을 지적을 해도 그것을 시행하지 못했다, 이거야말로 정말 우리 국민이 정부에 대한 신뢰를 잃을 수 있는 단초가 될 수 있다고

생각하는 아주 심각한 문제입니다.

일은 사소한 것 같지만 이런 식으로 구멍이 살살 나니까 결국 세월호 같은 엄청난 일이 벌어졌고, 벌어지고 나서도 수습이 안 되는 것 아니겠습니까? 국민들이 정말 정부를 신뢰할 수 있도록 하려면 여기 글자가 중요한 게 아니라 이것이 시행이 되는지 안 되는지를 봐야 되는데, 저는 사실 이런 정성도 문제겠지만 또 이런 것을 할 수 있는 정도의 전문성도 지금 해수부에 확보가 돼 있는지 정말 걱정이 됩니다.

그래서 어쨌든 이런 문제에 대해서 자세하고 고민하셔서 저는 안전관리혁신대책에 대해서 다시 마련해 줄 것을 강력히 요청드립니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○신의진 위원 이상입니다.

○위원장 심재철 담당 국장께서는 책임을 통감하십니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예, 통감합니다.

○위원장 심재철 효율적인 조사 진행을 위해……

○조원진 위원 잠깐만, 의사진행발언 하겠습니다.

○위원장 심재철 예.

○조원진 위원 오늘 회의 전에 사실은 공영 3개 방송사에 생방송 요청을 했습니다. 우리 행정실에서 오찬시간 중이라도 생방송 다시 요청해서 생방송이 될 수 있도록 위원장께서 좀 갖춰 주시고요.

해양수산부장관께서 지금 자료가 너무 미흡합니다. 제일 중요한 것은 현재 지금 우리가, 국민들이 알고 싶어 하는 부분이 너무 많지 않습니까? 지금 한국선급이나 해운조합같이 그 상황, 그 당시의 기준만 알고 싶은 게 아니겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○조원진 위원 그러면 오늘 여기에 나오려면 기존적인 자료들, 서류들을 다 체크해 봐야 되잖아요.

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○조원진 위원 지금 서류들도 제출이 잘 안 돼 있고 ‘잘 모르겠습니다’ 이렇게 얘기를 하니까 지금 답변을 물어도, 오후질의에 물어도 ‘우리는 내용을 모르고 있습니다’ 이 답변으로 끝날 것 같

아요.

그래서 좀 협의들 하셔서 할 수 있는 자료들을 오후 시작 전에 준비를 해서 제출해 주세요.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○김현미 위원 위원장님!

○위원장 심재철 예.

○김현미 위원 장관님, 제가 아까 업무보고 할 때 해수부는 사고 직후에 수습을 총괄하는 부처이니만큼 사고 수습에 어떤 노력을 했는지에 대해서 자료를 달라고 말씀을 드렸습니다. 그래서 2시에 아마 회의를 시작할 것 같은데 1시까지 저희 사무실로 정리해서 자료를 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 정리해서 보내드리겠습니다.

○김현미 위원 모든 위원님들에게 다 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○정진후 위원 위원장님, 자료와 관련해서……

○위원장 심재철 예.

○정진후 위원 제가 국정조사 시작을 하면서부터 지금까지 위원장님께 아까 금방 이야기를 했습니다만 선박해양플랜트연구소에서 했던 컴퓨터 시뮬레이션 자료, 이게 사실 한 10억…… 제가 알기로는 한 10억 넘게 세금이 들어간 돈인데 수사 중이라는 이유만으로 제출이 안 되고 있고 우리 국정조사 위원들이 아직 그것을 보고 있지도 못합니다, 검찰에서만 가져갔고요.

이후에 검찰의 수사 결과가 어떤 형태로 나올지 모르겠습니다마는 제가 그동안에 파악한 것에 의하면 화물의 배치도랄지 그다음에 화물량이랄지 이게 정확하게 계산돼서 이행된 시뮬레이션인지 이 부분이 굉장히 의문스럽고, 그런 점에서 이 컴퓨터 시뮬레이션 자료를 조사위원들께서 모두가 다 한번 보시고 이후에 진실 규명에 좀 다가가야 되지 않을까 하는 점에서 말씀을 드렸는데, 이것을 정말 법무부에다가라도 요청을 좀 하셔서 이 자료가 수사 중인 이유 하나만으로 이렇게 국정조사위원들에게 제출되지 않는 것에 대해서 조치를 좀 취해 주시기를 다시 한번 요청드리겠습니다.

○위원장 심재철 각 기관에 대해서 저희들은 지금 두 번에 걸쳐서 자료 제출에 성실히 응해 달라고 요청을 했었는데 이런 부분들 다시 한번 또

수사기관에 대해서 점심 중에 요청을 좀 해 보겠습니다.

○조원진 위원 저 한마디 더 할게요.

지금 법무부도 그렇고 정부기관도 판단을 잘못하시는 것 같아요. 분명하게 국조특위에서는 성역이 없습니다. 성역이 없고, 그 성역에 누구도 관계할 수 없다, 자료에도 성역이 없는 겁니다.

만약에 이게 수사 중인 자료라 그러면 특위 위원들끼리라도 비공개로 보겠습니다. 그래서 법무부에서 판단도 수사 중이라는 내용 때문에 특위 활동을 저해하는 방법은 안 된다, 그래서 이 부분에 대해서도 우리 위원장님께서 법무부하고 긴밀히 협의를 하셔서 꼭 필요한 자료, 모든 자료를 달라는 게 아닙니다. 꼭 특위 활동에 필요한 자료는 제출을 해 주고, 만약이라도 검찰이나 법무부에서 이게 공개적으로 해서는 안 좋겠다 그런 단서를 달면 우리 특위 위원들끼리 비공개라도 볼 수 있다 이런 부분을 말씀드리고요.

또 지금 범대위 위원장이시니까 이 부분에 대해서도 정부기관에다가 분명히 전달을 해 주셔야 됩니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○최민희 위원 KBS도 언급해 주시지요, KBS.

○김현미 위원 위원장님, 그러면 저희 위원회에서, 지금 수사 중이라는 이유로 공개하지 않고 있는 자료들이 있습니다. 방금 우리 정진후 위원님 말씀하신 것을 포함해서 이런 서류들에 대해서는 저희 위원회 의결로 비공개 열람할 수 있도록 해 주시고, 그다음에 날짜를 잡아서 저희 위원님들이 전체가 다 가시기에는 어렵다면 최소한 이 자료가 꼭 필요하신 위원님들을 뽑아서, 선정을 해서 비공개 열람할 수 있도록 위원회 차원에서 결정을 해 주시기를 바랍니다.

○우원식 위원 저도 누차례 말씀드렸습니다마는 검찰에 압수되어 있는 압수물품들 저희가 꼭 자료로 봐야 되는 부분들이 있습니다. 그래서 그것도 함께 포함시켜서 해 주시면…… KBS도 마찬가지로요.

○위원장 심재철 이 부분들 점심 때 법무부와 한번 협의를 하겠습니다.

효율적인 조사 진행을 위해 잠시 조사를 중지했다가 오후 2시에 계속하도록 하겠습니다.

조사 중지를 선언합니다.

(12시07분 조사중지)

(14시02분 조사계속)

○위원장 심재철 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

조사를 계속하겠습니다.

질의를 계속합니다.

먼저 박민수 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박민수 위원 전북 무주·진안·장수·임실의 박민수 위원입니다.

장관님 수고 많이 하셨는데, 일단 우리 국조특위는 사고 원인 그리고 초기대응이 적절했는지 그리고 그 이후의 대책 이것을 전반적으로 논하게 되는데 지금 약간 규명이 되지 못한 부분이 초기대응이 적절하지 못해서 많은 사람들이 구조되지 못하고 결국은 수습되게 됐다라는 그런 문제점이 아직 규명이 되지 않은 게 많이 있어서 그 부분을 중심으로 질의하겠습니다.

처음에 해수부에서 상황보고를 할 때 제1보가 10시 6분, 제2보가 11시 12분, 제3보가 11시 20분, 이때까지 인명 피해가 없다라고 상황보고를 했었는데 이때 방송 보도를 보면 11시 10분 정도까지는 대부분의 언론에서 ‘학생 전원 구조’ 이렇게 자막이 떴다가 SBS에서 11시 16분에 최초로 그게 오보인 것 같고 다시 한번 확인해야 된다는 내용으로 나왔는데. 이렇게 11시 20분까지, 해수부 상황보고 제3보까지 ‘인명 피해 없음’이라고 나오게 된 이유가 됩니까?

○해양수산부장관 이주영 이게 오해를 좀 불러 일으켰었는데, 거기 문안에 보면 ‘현재까지 인명 피해 없음’이라고 돼 있는데 이게 공식적인 사망 확인이라든지 이런 것을 표현한다고 한 것이 현재까지 인명 피해 없음이라고 이렇게 표현돼 가지고 이게 구조로까지 바로 연결될 수 있는 문맥은 아님에도 불구하고 다소 그렇게 오해가 있을 수 있었던 부분으로서 적절한 표현이 못됐다고 지금 저희들은 보고 있습니다.

○박민수 위원 그래서 이 부분이 어제 중대본 안행부장관님 질의에도 대단히 중요하게 논의가 된 것인데 안행부 중대본 공식적인 발표로는 오후 4시 반 이전에는 학생들 전원이 구조가 됐다는 식으로 전부 알려져 있었거든요. 그래서 그때까지 과연, 오전에 배가 침몰해서 뒤집혀지고 그리고 결국은 그 이후에 점점 더 상황이 악화됐는데.

그런데 가장 중요한 게 이런 표현들이 우리 장관님을 비롯한 해수부 직원들이나 해경이나 그리

고 중대본이나 그리고 그 이후에 범대본도 17일 날 오전에 꾸려졌는데, 이게 초기대응이 적절하지 못했다는 가장 중요한 문제점이 있다고 제기가 되는 겁니다.

○**해양수산부장관 이주영** 11시 좀 넘어서 진행되고 있는 그 상황을 저도 당시에 인천에 있는 해경 본청 상황실에서 방송 보도를 봤습니다. 보면서 ‘아, 저것은 완전히 오보다’ 바로 보도를 보면서 저희 해경 차장하고 거기 상황실 임장하고 있는 관계관들이 일치해서 얘기하면서 ‘이 보도 시정시켜라’ 이렇게 얘기했던 사실이 있습니다만, 해수부의 상황 보고도 표현이 ‘전원 구조’ 이런 표현은 아닐지라도 ‘공식적인 인명 피해가 없다’ 이게 표현이 좀 잘못된 것이라고 생각합니다.

○**박민수 위원** 그런데 그게 단순히 오보이고, ‘인명 피해 없음’ 이라고 한 것이 단순히 그것으로 끝나고 그 뒤에 ‘해프닝이다’ 또는 ‘오보다’라고 정리가 됐으면 문제가 없는데 그 이후에 해경이나 해수부나 해군이나 모든 적절하게 구조할 수 있는 시스템을 가진 기관이 초동 대처에, 16일 17일 18일에, ‘인명 피해 없음’ 또는 ‘학생 전원 구조’라는 그 문맥 속에서 움직여진 것 같은 결론이 난 겁니다, 구체적으로.

처음에 보시지요. 구조 선박하고 헬기가 도착했어도, 헬기도 방송 장비도 없는 헬기들이 다 오고 그리고 대부분의, 우리가 제3함대나 진도 VTS에 가서 확인한 내용인데, 학생들이 전부 다 구명조끼를 입고 밖으로 나와 있다는 것을 전제로 해서 구조활동을 벌이려고 시작을 했다는 겁니다, 해군도 그렇고 해경도 그렇고 다 그랬어요.

장관님 그것 인정하시지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**박민수 위원** 그래서 결국은 16일 날 오전에 그 오보라든지 오해를 불러일으킬 수 있는 표현 자체가 대부분 가장 급박하고 가장 실질적인 권한을 행사할 수 있고 그리고 가장 물적·인적 투여를 실질적으로 할 수 있는 모든 권한을 가진 기관들이 그 말에 스스로 속아 가지고 ‘아, 이것은 바다에 떠 있는 학생들만 구하면 되는구나’라고 오해를 하고 있다가 급기야 16일 날 오후, 17일, 18일…… 19일 날 저녁 11시 50분에 처음으로 학생들 3명을 수습하지 않습니까? 그렇지요, 장관님?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**박민수 위원** 그 이전까지는 대부분의 사람들

이 그냥 학생들은 대부분 다 구조된 것으로 국민들도 알고 있고, 사실상 그것 때문에 실질적인 구조가 이루어지지 못했다. 물론 그 이후에 19일, 20일부터 여러 가지 방법으로 해서 최소한의 생존자라도 구조해야 된다는 것 때문에 여러 가지 논의가 있었고 그 논의 과정에 해수부나 해경이나, 장관님이나 해경청장님께서 얼마나 적절하게 기술적인 부분을 포함해서 현명한 선택을 했는지는 차치해 두고라도 이게 가장 문제점이 있는 단초였다는 것이지요.

제가 가장 안타깝게 생각하는 것이 이 부분이고……

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그런 점이 있습니다.

구조 숫자에 대해서도 350여 명 이렇게 보고가 나왔었는데, 그 당시 구조에 나섰던 해경함정 기타 상선, 어선 또 해군함정 등등 모든 함정들이 구조한 인원을 또 옮겨 신고 하는 그런 과정들에서 중복 카운트가 됨으로 해서 그런 상황들이 발생했습니다.

○**박민수 위원** 장관님 그래서 해군함정, 모든 헬기, 모든 해경정들이 잠수장비 없이 현장으로 온 겁니다. 처음에 16일 날 오전에 그런 오보하고 그런 잘못된 정보, 이런 것들 때문에 현장에 전부 다…… 적어도 20~30m 잠수할 수 있는 시스템을 가지고 온 헬기나 함정이 하나도 없었던 거예요.

그리고 해경정 1·2·3정이 처음에 접근했을 때도 조타실에 가서 퇴선 명령도 못 내릴 정도로, 그리고 뺨스 입은 선장을 구할 정도로, 그냥 전부 다 학생들은 구명복 입고 다 뚱뚱뚱 떠 있는 줄 알고 현장에 출동한 것입니다.

그리고 목포해경하고 진도 VTS에서 1·2·3정 현장에 도착할 때 한 30~40분 거리가 있었는데 그때도 현장상황을 아무도 파악하지 않고, 그리고 학생들은 그저 밖에서 그냥 건지기만 하면 되는 줄 알고 출동했다가 그게 자리 잡힐 때는 현실적으로 20일 정도에 자리가 잡힌 것 같아요. 그 20일이면 얼마입니까? 20일이면 90시간이 지나간 때잖아요, 그렇지요? 16일 날 아침 8시를 기준으로 보면?

○**해양수산부장관 이주영** 그래도 배 안에 상당수 실종자가 있다는 사실은 20일까지는 아니고요 16일 오후에는 다 정리가 된 상황……

○**박민수 위원** 16일 오후 4시 반에는 정리가 됐

지요. 왜? 안행부장관이 중대본 그때 6차 브리핑에서 4시 반에 실종자가 293명이라고 발표를 합니다, 구조된 사람은 161명이요. 그때는 알았지요.

그런데 그때 대부분 물적·인적 방법들이 전부 다 세월호 주변, 팽목항하고 세월호 주변에, 맹골수로에 다 도착을 했는데 그 사람들은 현실적으로 직접 구조할 수 있는 시스템을 갖추지 않은 상태로 모이기만 했지…… 중대본에서 함정 몇십척, 헬기 11대, 많이 왔지만 그 사람들이 잠수해서 구조할 수 있는 준비를 갖추고 오지 못했잖아요. 그 원인이 여기 있다고 봅니다.

그리고 시간이 거의 다 됐는데 보충질의를 제가 드릴 텐데 처음에 상황인식은 제가 말씀드렸고, 그리고 16일 날 오후 4시 반부터 학생들이 그 배 안에 293명이 있다라는 것을 안 때부터 여러 가지 구조방법이라든지 구호조치라든지 그런 데서 장관님께서 생각하시기에 어떤 방법을 고민해 보고 실행을 했으면, 좀 학생들을 한 명이라도 또는 일반인들을, 선원들을 한 명이라도 구할 수 있었을 것이라고 아쉽게 생각하는 점이 있으면 몇 가지 답변 좀…… 장관님, 수없이 생각하셨을 것 아닙니까, 몇 달 동안?

과연 처음에 16일, 17일, 18일, 19일 날 우리 해수부가, 해경이 ‘아, 어떤 방법을 택했으면 적어도 단 한 명이라도 구할 수 있었겠다’라는 생각, 좀 아쉬운 점이 있으면 구체적으로 몇 가지만 말씀 좀 해 주세요.

○해양수산부장관 이주영 세월호 선박 내에서 퇴선조치가 됐었어야 했는데 그게 안 된 게 가장 잘못된 그런 상황이다, 이렇게 저희들은 평가하고 있고요. 그 과정에서 물론 선장을 비롯한 선원들이 적극 조치를 취해야 되지만 그렇게 못했다고 하면 출동했던 해경·해군·소방 등등 모든 구조요원들이 거기 착안을 해서 퇴선유도를 해내고 또 갇혀 있던 승선자들을 다 구출해 내는 활동을 적극적으로 펼쳤어야 되는데 그런 점이 좀 아쉬웠다, 그렇게 생각을 하고 있습니다.

○박민수 위원 추가질의 하겠습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이어서 윤재옥 위원께서 질의하시겠습니다.

○윤재옥 위원 장관님 수고 많으십니다.

세월호 사건 이후에 모 언론 보도에 의하면 ‘세월호는 배가 아니라 떠다니는 관이었다’ 이런 지적을 한 보도를 제가 봤습니다. 장관님, 이 지적에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○해양수산부장관 이주영 지금 와서 이렇게 되 돌아보면서 평가해 보면 복원성에 문제가 있는 그런 배에 과적을 하고 또 고막장치도 제대로 못하고 또 배의 운항도 여러 가지 부적절한 그런 선원들에 의해서 움직여지고, 또 사고가 발생한 이후에도 선원으로서, 선장과 선원으로서의 책무에 전연 맞지 않는 그런 행동들을 했기 때문에 그런 평가를 받는 것도 싸다 그렇게 생각을 합니다.

○윤재옥 위원 (영상자료를 보며)

그래서 역시 언론에 의하면 ‘세월호’라는 이 배의 이름을 유병언 회장이 지었다라는데 저는 초기에는 시간을 이야기하는 세월인 줄 알았는데 세상을 초월한다는 뜻의 세월호 명칭을 지었다고요. 그래서 제가 가만히 생각해 보니까 ‘세상의 법과 상식을 초월한 배다’ 이런 생각이 듭니다.

그래서 정말 다시는 이런 법과 상식을 초월한 배가, 특히 이 무지막지한 배가 요행을 바라고 다니는 일이 없도록 우리 장관님께서 정말 하나부터 열까지 다 챙기셔야 되겠다 이런 생각을 합니다.

이미 언론보도 또 검찰의 공소장에서 여러 가지 문제점을 지적을 했지만 우선 총괄적으로 제가 지적을 하고 추가질의 때 각론을 중심으로 집중적으로 좀 질문을 드리겠습니다.

우선 세월호는 처음에 증선 허가부터 잘못됐습니다. 장관님, 알고 계시지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○윤재옥 위원 증선 허가를 받으려면 새롭게 면허를 신청하면 지금 운행하고 있는 해상여객운송사업의 여객선을 포함해서 평균 운송수입률이 25% 이상이라야 허가를 해 줄 수 있습니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○윤재옥 위원 그런데 재화 총량이 늘어나면 평균 운송률이 줄어들기 때문에 청해진해운에서 사업계획서를 제출하면서 재화 총량을 3000t으로 줄여서 사업계획을 제출합니다. 그래서 실제 재화 총량은 3900t 정도 됩니다. 이게 검찰의 공소장하고 또 해수부에서 보내온 기본적인 재원과 관련된 자료가 조금 차이는 있습니다마는 3900t 정도 됩니다. 그래서 이걸 3000t으로 하면 평균 운송수입률이 26% 되어서 인가조건을 충족을 합니다.

그런데 실제 재화 총량인 3981t을 적용해서 계산하면 이게 24% 되어서 인가조건을 충족할 수 없어서 인가가 나지 않습니다. 그런데 해수부

담당 공무원이 뇌물을 받고 재화 총량을 확인하지 않고 운송 허가를 내 줍니다. 알고 계시지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○윤재옥 위원 그래서 구속 기소됐지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○윤재옥 위원 그리고 한국선급에서 이 배에 대한 증개축 공사에 대한 선박검사를 제대로 안 했습니다. 복원성과 관련된 경사시험을 하면서 탱크에 들어있는 기초적인 용량 데이터도 확인하지 않고 또 강하식 탑승장치 검사업체에 대한 우수 정비사업자 여부 확인도 누락하고, 선미 램프의 밀폐성도 미확인하고 또 설계도면하고 안 맞는 4층 여객실 출입문, 5층 중앙 전시설 구조물 공사를 묵인해서 이 검사보고서를 정확하게 작성하지 않고 제출해서 업무방해로 역시 한국선급의 검사원도 구속이 됩니다.

그리고 상습적으로 과적을 합니다. 사고 난 당일도 보면 많은 위원님들께서 지적을 하셨습니다. 두 배 이상 과적을 했는데 특히 차량 적재를 보면 승용차 124대, 화물차 57대, 중장비 4대, 컨테이너는 별론으로 하고요. 한국선급이 승인한 차량 및 화물 고박도를 보면 승용차만 실으면 199대 그리고 트럭을 같이 실으면 승용차 77대, 화물차 8대를 적재 가능하다고 고박도에 이렇게 기재가 되어서 승인이 돼 있습니다.

그럼에도 불구하고 청해진해운이 사업계획서를 제출하면서 경차를 포함해서 220대로 차량 적재할 수 있도록 사업계획서를 제출합니다. 그런데 이 부분에 대해서 해수부가 선박의 차량이나 화물의 고박도와 관련된 것을 확인도 하지 않고 면허 신청한 대로 사업면허증을 내 줍니다. 그래서 상습적으로 화물을 과적합니다.

그리고 화물 과적으로 인한 복원성에 대해서 해양심판원에서 선원들을 다 조사를 했지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○윤재옥 위원 그런데 한 사람도 복원성의 개념도 잘 몰라요, 조사한 선원들 전체가.

사고 난 이후에 장관님도 사고현장에서 선장을 비롯한 선원들의 행태가 이해가 안 되지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 이해가 안 됐습니다.

○윤재옥 위원 전혀 이해가 안 되지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○윤재옥 위원 그래서 제가 이게 하도 이상해서 정신과 전문의들을 몇 분 만나 봤습니다, 국정조

사 하기 전에. 그랬더니 전문의들이 하시는 말씀이 뇌의 어떤 위험경보시스템이 작동이 되면 씽킹 브레인(thinking brain)이라 해 가지고 정상적인 사고가 안 된다는 것입니다. 그래서 사고가 났을 때 경보시스템보다 정상적인 사고가 되도록 하기 위해서는 어제든 우리 존경하는 권성동 위원님께서 지적을 하셨습니다. 매뉴얼대로 반복된 훈련을 해야 되는 겁니다, 교육을. 그런데 선원들의 교육이 해수부에서 앞으로 정말 제대로 해야 될 부분인데 잘 안 된 것 같아요.

청해진해운의 작년도 선원들에 대한 교육훈련 지출비가 총 54만 원에 불과합니다. 이것 검찰의 공소장 내용에 의한 것입니다. 그런데 세월호에 대해서는 어떤 데 썼는지 모르지만 작년 한 해 동안 교육훈련 지출비를 2000원만 썼다고 이렇게 공소장에 나와 있습니다. 그러니까 실제 교육을 한 번도 안 했다는 거지요.

이 부분은 존경하는 신의진 위원께서 지적을 하셨어요. 구멍뚫목도 전혀 작동을 하지 않고 우수 검사장 자격도 안 되는 검사 사업장을 우수 검사장으로 지정을 해 가지고 그 검사장에서 실제 현장에 나가서 제대로 검사를 하나도 안 했어요. 그럼에도 불구하고……

해경에서도 점검을 했는데 구멍뚫목이 양호한 것으로, 특별안전점검에서도 사고 나기 두 달여 전에 점검해서 양호한 것으로 이렇게 판정을 합니다.

그래서 우수 사업장에 필요한 인원조건도 맞지 않고, 이것도 앞으로 제도개선을 해야 되는 게 우수 사업장으로 지정하려고 하면 일정한 자격요건이 있는 사람을 해야 되는데 저게 앤드(and)가 아니라 하나만 충족하면 되기 때문에 자격은 없어도 일정한 경력만 있으면 되도록 지금 제도가 돼 있습니다. 이 제도도 저는 고쳐야 된다고 생각하고요.

지금 사람을 6명 정도 필수요원을 채워야 우수 사업장이 되는데 목포에 있는 해양안전설비 본점에 등재된 인원이 김해에도 등재가 돼 있습니다. 이런데도 지금 우수 사업장으로 돼 있는 겁니다.

그래서 저는 장관님께서 물론 고생도 하시고 또 사고 수습을 위해 지금 최선을 다하고 계시지만 수습이 된 후에 여객선 안전 시스템을 선진화하는 과제를 꼭 좀 해결해 주시고 정말 이번 세월호 참사가 헛되지 않도록 해 줬으면 좋겠다는 부탁의 말씀을 드립니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 옳은 말씀이십니다. 최선을 다해야 될 것 같습니다.

○**윤재옥 위원** 이상입니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

계속해서 부좌현 위원께서 질의하겠습니다.

○**부좌현 위원** 부좌현 위원입니다.

장관님, 진도에서 자주 뵈는데 정말 수고 많이 하셨습니다. 죽 하고 계시고요.

지금 국정조사 때문에 서울 오시느라고 현장이 비워졌는데 아까 확인이 됐습니다만 다시 저도 좀 다짐드리고 확인하고 싶습니다.

장관님 자리 비우시더라도 지금 구조·수색 작업에 정말 아무런 차질이 없는 거지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 꼭 그렇게 해 주시고요.

그리고 특별히, 인사말에서도 ‘마지막 한 분까지 찾을 수 있도록 수색에 모든 역량을 집중하고 있습니다’ 이렇게 말씀하셨어요.

이것 뭐 장관님 개인의 역량이 아니고, 지금 대한민국의 모든 역량이 투입돼야 되는 그런 상황이라고 생각하는데, 오랫동안 정말 열한 분이 수습되지 않는 상황을 보면서 그런 소회를 갖게 됩니다. 정말 대한민국의 모든 역량이 총동원돼서 지금 수습에 임하고 있는지 이런 점에 대해서 의구심을 갖는 것도 또 솔직한 심정입니다.

특히 이번 사고가 초동단계의 대응 부실로 인해서 엄청난 참사로 발전했고 또 그것이 원인이 돼 가지고 지금까지 수색작업이 원활치 않게, 뜻대로 마무리되지 않는 그 근본적 원인도 거기에 있지 않은가 하는 그런 문제의식 때문입니다.

어제 이 수색작업, 그동안의 모든 과정을 전체 정리해서 평가하고 이후, 특히 장마철 등 여름철에 대비한 수색 방향을 정하는 그런 회의를 하기로 했는데, 이것이 연기가 됐더군요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 됐습니다.

○**부좌현 위원** 제가 국조 준비 때문에 올라와서 현장 상황을 정확히 파악을 못 해서 그렇습니다만, 왜 연기가 된 겁니까?

○**해양수산부장관 이주영** 당초에 6월 말까지 모든 격실에 대한, 여러 가지 장애물들을 제거하고 수색을 하는 그런 기한으로 정하고 그때까지의 모든 활동을 평가하면서, 남아 있는 실종자 수색을 위한 새로운 단계의 구조활동 계획을 수립하기 위한 것이었는데……

○**부좌현 위원** 예, 그 과정은 알고 있으니까요

안 된 이유만 좀……

○**해양수산부장관 이주영** 실종자 가족들께서 저희들이 제시한 계획이 미흡하다……

○**부좌현 위원** 그러니까 연기를 요청한 것 때문에 그렇습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 미흡하다, 그래서 좀 보완이 필요하다…… 그래서 연기를 요청했습니다.

○**부좌현 위원** 그러니까 가족들 요구 때문에 연기가 된 것이군요, 준비는 다 돼 있는데?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 그런데 가족들 요구가, 일단 언론을 통해서 보니까, 우선 철저한 평가를 전제로 해서 수중재호흡기, 리브리더입니까?

○**해양수산부장관 이주영** 리브리더……

○**부좌현 위원** 리브리더 장비를 채택해서…… 이것이 장시간 잠수도 하고, 또 지금 유속 때문에 작업이 잘 안 되고 있는 상황을 타개하기 위해서 이 장비를 도입하고, 또 잠수인력도 구체적 충원계획을 세우고, 또 장마 때도 수색할 수 있는 이런 체제를 유지할 방안을 더 강구해서 이야기를 하자, 이렇게 된 것 같아요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 지금 가족들의 이 요구사항에 대해서는 어떻게 평가하시고, 또 그것을 실현할 수 있는 구체적 방안이 지금 마련된 겁니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그래서 어제 그런 요청을 받고 저희 범대본 차원에서 보완할 수 있는 방안들을 지금……

○**부좌현 위원** 그러면 언제, 미루어진 평가작업과 새로운 방향을……

○**해양수산부장관 이주영** 아직 날짜는 잡지 못했는데, 지금 4층 선미 부분에 대해서 장애물 제거작업을 아직 마치지를 못했습니다. 그것을 마치는 무렵 해서 또 새로운 국면으로 전환……

○**부좌현 위원** 그렇지 않아도 늦어졌는데 빨리 그걸, 필요한 요소들을 갖춰 가지고 빨리 평가하고 이후에, 지금 계속 어려운 날씨 상황이 도래가 되는데, 빨리 해야 되지 않겠습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다. 빨리 하도록 하겠습니다.

○**부좌현 위원** 수색 관련해서 또 하나만 지적을 하고, 여쭙고 싶습니다.

지금 장기간이 되다 보니까 실종자 가족들이 사실은 유실 문제를 굉장히 걱정하고 있지 않습

니까?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○부좌현 위원 나름대로 유실 대비책을 세워서 해 오시는데, 저도 현장을 한번 돌아봤습니다마는, 상공에서, 그 넓은 바다를 어떻게 커버할 수 있을까 하는 걱정이 우선 드는 것이거든요.

그리고, 상공이라는 한계가 있지만 지금 제대로 필요한 지점에…… 다 커버는 안 되더라도 필요한 지점에 정확하게, 유실을 막을 수 있는 장치가 확실히 준비돼 있는지 이 점에 대해서 사실 걱정이 되더라고요.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○부좌현 위원 그리고 또 이 관련해서 현장에서 듣는 이야기가 사실은 실효성 없는 그런 방식이 계속 실행되면서, 그것도 예산이 들어가는 문제인데, 예산이 낭비되고 있는…… 예컨대 저인망 관련 유실 방지책이 해저의 지형상 그물 자체가 커버할 수 없는, 해저에서 커버할 수 없는 그런 실정인데 그것이 지금 계속 실행이 되면서 사실은 예산만 나가는 이런 현실이 있다, 제가 이런 제보 내지는 이야기를 들었던 말이지요.

그러니까 그 현장을 좀 제대로, 당초 계획대로 집행·실행되는지에 대한 점검도 수시로 하실 필요가 있고 또 안 했다면 지금 해야 된다고 보는데, 어떻게 생각하십니까? 하신 적 있으세요?

○해양수산부장관 이주영 지적하신 대로 그런 허점이 있다고 하면 보완을 해 나가도록 그렇게 하겠습니다.

○부좌현 위원 아니, 이런 얘기가 나온 것이 있다는 겁니다. 그러니까 한번 현장 실태 점검을 꼭 해서, 지금 유실을 걱정할 때니까 그 점을 좀 대비해 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 유념하겠습니다.

○부좌현 위원 초두에 말씀드렸지만 초기 대응 문제는 정말 모든 국민들이 도대체 이런 일이 일어날 수 있을까, 대한민국이 과연 이 문제…… 눈을 멀쩡히 뜨고 그 많은 생명들을 되돌리지 못하고, ‘사실은 국가가 생명을 죽였다’ 이런 표현까지, 생각까지 들 정도의 엄청난 충격을 준 일인데요, 이 점에 대해서는 이제 국정조사특위 과정을 통해서 좀 잘 짚어져야 될 것같이 보이는데요.

이 문제는 사실 초기 대응의 컨트롤타워 문제가 계속 제기되고 있지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 우선 현행법상, 제가 어저께도

안행부장관을 통해서 따졌습시다만 중대본이 구성돼서, 이게 대규모 재난으로 규정이 된 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○부좌현 위원 그렇지요? 그러면 중대본이 가동돼서 모든 국가적 총력을 동원해서 이걸 수습을 했어야 되는데 이게 가동이, 구성은 됐지만 실질적 활동을 하지 못하고 이른바 범대본으로 넘어갔단 말이지요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 중간에 총리를 총책임자로 하는, 총리 지시로 하고 본인이 책임자를 맡아서 범대본을 꾸렸는데, 그게 17일 00시입니까, 그게 그렇게 된 게?

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 그런데 언제 해수부장관님이…… 그때는 해수부장관이 부위원장, 안행부장관과 두 분이 부위원장으로 꾸렸지요, 범대본을?

○해양수산부장관 이주영 그게 좀 오해가 있었던 것 같습니다.

○부좌현 위원 아니, 오해가 아니라 그건 보도도 되고 보도자료로도 냈는데요, 총리실에서?

○해양수산부장관 이주영 예, 총리실에서 보도자료가 그렇게 나왔었습니다. 나왔는데, 그게 상황 파악이 제대로 안 된 상태에서 나온……

○부좌현 위원 어쨌든 총리실이 공식적으로 냈으니까, 그렇게 구성이 된 것 아닙니까, 실제 가동은 안 됐다 하더라도?

○해양수산부장관 이주영 그 뒤에 긴급현안질의 과정에서 그 부분이 질의가 됐는데 그때 답변이 지금 말씀하신, 처음에는 그런 의도로 구성할 계획을 세운 건 맞습니다.

○부좌현 위원 계획만 세웠다 실행은 안고?

○해양수산부장관 이주영 실행은 안고, 해수부 장관을 본부장으로 해서……

○부좌현 위원 그러면 바로 해수부장관 중심의 범대본으로 넘어갔습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 됐었습니다.

○부좌현 위원 그때가 언제예요, 그걸 결정한 때가 언제입니까?

○해양수산부장관 이주영 그게, 그날 저녁 9시 20분경에 서해지방해양경찰에서 국무총리 주재의 관계장관 회의가 있었습니다. 그 자리에서 결정이……

○부좌현 위원 그 자리에서 결정이 됐습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 됐었습니다.

○부좌현 위원 그러면 그때……

지금 시간이 다 돼서 또 추가질의하겠습니다.

그때 회의에서 나온 모든 이야기가 정리돼 있겠지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○부좌현 위원 회의록 수준은 아니더라도 그때 나온 의제 또 그때 결정한 사항 또 나온 제안, 이런 내용들을 다 지금 자료로 제출해 줄 수 있으시지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 제가 찾아보겠습니다.

○부좌현 위원 찾아보는 게 아니라, 기록이 당연히 됐을 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 그러면 다음 추가질의 전에, 지금 바로 지시해서 가지고 이때 회의 자료를 바로 좀 저한테 주십시오. 그래 주시겠지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○부좌현 위원 이따 추가질의하겠습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이어서 이완영 위원께서 질의하겠습니다.

○이완영 위원 예, 이완영 위원입니다.

장관님께서 77일째 현장에, 우리 유가족들과 함께하시면서 고생하고 계십니다. 아직도, 끝까지 진력하시려면 건강도 좋으셔야 되는데, 건강하십니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그런대로……

○이완영 위원 예, 유념하시기 바랍니다.

해양안전, 쉽게 말해서 배의 안전의 3요소가 있다는데, 장관님 혹시 들어 보셨어요?

○해양수산부장관 이주영 3요소, 그렇게는 또 구체적으로……

○이완영 위원 우리는 공부를 좀 했습니다.

(자료를 들어 보이며)

해양 안전의 기본 3요소가 쉽게 말해서 사람, 그다음 배, 그다음 해상교통환경입니다.

이걸 보면서, 사람은 뭐냐? 종사자의 교육, 훈련, 자격, 비상훈련, 배는 배의 안전, 검사, 해상교통은 항로 설정, 선박통행 관제, 이렇게…… 이것만 잘……

정말 딱 정리가 잘되어 있지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○이완영 위원 이것만 잘되어 있다면 이런 사고가 안 났을 겁니다.

제가 이걸 보고 세월호의 사고를 보면서, 배가 아니다, 언론에 어떻게 났는지는 모르지만 저는 배가 아닌 것이 배로 운행이 되어 왔다 이렇게 잠정적으로 결론을 냈습니다. 제 생각에 대해서 동의하십니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 세월호는 선박 복원성에서부터 문제가 있는 선박이었기 때문에 지적이 옳으시다고 생각합니다.

○이완영 위원 세부적으로 보면……

(자료를 들어 보이며)

우리 사람에 관해서도 한번 보십시오.

누가, 선원 중 한 사람이 비상벨만 한번 눌렀어도 되는 겁니다, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 선장이 잘못했더라도, 여러 사람이 있지만……

우리가 타이타닉호하고 이번에 세월호 비교를 해 보면요, 선장 에드워드 스미스는 지금 영국에서 이렇게 동상까지 서 있지요. 실제로 죽은 사람은 1500명입니다, 이때 타이타닉. 이것도 100년 전에.

그런데 이준석 선장은 살인죄로 지금 기소가 되어 있는 참…… 100년 전에 이렇게 수많은 희생자가 났음에도 불구하고 우상이 되어 있고 영웅이 되어 있는 사람……

이게 사람의 문제 아니겠습니까, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 선박에 대해서도 여러 위원님 말씀 주셨지만 2배 이상의 과적, 고박 할 것이 너무 문제가 많습니다, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 이준석 선장이 배가 비울어진 상황에서 계속, 비상은 1등 항해사가 하고 본인은 안 했지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그런 걸로 알고 있습니다.

○이완영 위원 이준석 선장은 그때 뭐 했다고 지금 장관님은 확인하고 계세요?

○해양수산부장관 이주영 그게 수사상황에 나와 있는 것으로만 알고 있는데, 침실에 있었다 그렇게만 제가 알고 있습니다.

○이완영 위원 누구와 통화했다 이런 게 언론

에 나왔지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그런 보도는 봤는데 제가 확인한 사항이 아니기 때문에……

○이완영 위원 직접 확인을 못 했다 이 말씀이지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 그러면 저희들은 이 세 가지, 해양 안전의 세 가지를 꼼꼼히 챙겨 보면 대안이 나오겠다 이런 인식을 할 수 있겠습니까. 그렇지요, 장관님?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○이완영 위원 제가 현지에도 가 보면 유가족들 몇 분은 왜 정부가 이렇게 구조작업을 하면서 유가족과 협의를 해 가면서 하느냐, 정부가 전문성을 가지고 예산을 하고 해서 독자적으로 하지 아니하고 왜 그렇게 하는지 모르겠다 이런 말씀이 계셨어요.

먼저 제가 여쭙어 볼 것은, 그러면 구조작업 개시 때부터 처음부터 유가족하고 협의하면서 했습니까? 언제부터 했습니까?

○해양수산부장관 이주영 가족들의 그 상황에 대한 설명 요구는 사고 직후부터 있었습니다. 그리고……

○이완영 위원 설명 말고요, 구조작업을 어떻게 할 건지 뭐를 할 건지, 이걸 지금 여쭙는 겁니다.

○해양수산부장관 이주영 구조작업에 대해서도 설명을 하면 또 가족 측에서 이런 방법 이런 방법 제시도……

○이완영 위원 그다음 날부터 바로 그렇게 했나요? 17일……

○해양수산부장관 이주영 예, 그 의견들 제시는 다방면에서 있었습니다. 가족들……

○이완영 위원 아니야, 다른 전문가하고 협의하는 것은 관계없고요. 유가족하고 협의한 게 그다음 날부터 바로바로 그렇게 진행되어 왔느냐는 걸 여쭙어 보는 겁니다.

○해양수산부장관 이주영 어떤 정보를 공유하는 차원에서 협의는 계속 있었다 이렇게 보고를 들었습니다.

○이완영 위원 그러면 유가족이 이런 방법에 대해서 반대하면 안 하고, 이런 방법이 좋다 하면 유가족의 뜻을 많이 반영하면서 해 왔다?

○해양수산부장관 이주영 예, 그런 상황이 있었습니다.

○이완영 위원 자, 지금 와서는 그게 오히

려…… 유가족분들하고 잘 협의한다고 했는데, 오히려 이게 지금 유가족에게 책임을 떠넘기거나 오히려 공무원들이 책임을 회피하기 위해서 이렇게 한 것 아닌가라는 의구심까지 하고 있거든요. 이 점에 대해서는 어떻게 생각하세요?

○해양수산부장관 이주영 책임은 가족에게 넘길 수가 없습니다. 모든 책임은 저희 범대본 공직자, 총괄적으로는 제가 책임을 져야 되는 사항이고요. 의견 수렴 과정이다 그렇게 봐 주시면 되겠습니다.

○이완영 위원 어제 안행부 기관보고 할 때 혹시 보셨습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 일부 봤습니다.

○이완영 위원 일부 보셨습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 분명한 것은 제가 어제 안행부장관님께 ‘사고 이후 골든타임의 정부 초기 대응 미흡으로 생존자를 더 구할 수 있음에도 불구하고 더 못 구한 것은 정부의 책임이다’ 이렇게 제가 어제 확답을 받았습니까. 동의하십니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 동의합니다.

○이완영 위원 지금 저는 이 세월호 조사 특위를 하면서 여러 일반 국민들, 이렇게 한번 물어 봅니다. ‘제가 가서 무엇을 우리 해수부장관님께 여쭙 봐야 됩니까?’ 이렇게 여쭙 보면 제일 많이 나오는 질문이 이겁니다. 즉시 사고 났을 때 해경의, 해군의 헬기가 뜨고 또 123 함정이 가 있고, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 또 어선도 가 있고 이게 엄청나게, 우리가 국민들이 화면을 보면서 어떻게 우리 공무원들이 군인이나 경찰이 직접 들어가서 구하는 사람이 하나 없었는가 여기에 대해서 엄청난 분노와 실망과 공무원에 대한 불신이 생겼다, 그런 국민의 정서는 이해를 하시지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 이해하고 있습니다.

○이완영 위원 장관님도 같은 생각이 그러면……

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 왜 그랬을까요? 한마디로 답변을 하시면, 왜 그렇게 들어가는 사람이 없었을까요?

사실 조타수 쪽으로 들어가면 바로 디스트레스라는…… 우리 오바마나호에서 봤지 않습니까? 누구 하나 경찰이나 군인이 들어가서 그것 하나

늘렸어도요, 오바마나…… 오하마나호, 죄송합니다, 오하마나호. 그것을 우리가 지금 직접 보고 나니까 너무 오히려 경찰이나 군인이 원망이 가는 겁니다. 거기까지만 들어가도 그것을 누를 수가 있는데 그렇게 한 우리 구조요원이 없었다는 점, 어떻게 생각하세요?

○**해양수산부장관 이주영** 해경요원 한 사람이 진입 시도를 했습니다마는 조타실 안에까지 진입 성공을 못 하고 미끄러져 내려온 사례가 있었습니다. 저도 아쉽게 생각을 합니다.

○**이완영 위원** 정말 참 그 화면을 보면서 저 역시도 똑같은 그런 생각을 했는데요.

희생자 유실 방지 TF 하시면서 지금 오늘 보고에도 이렇게 여러 가지, 그물장치도 하고 하지 않습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**이완영 위원** 그런데 멀리 떨어져서 수습한 사례도 있지 않습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**이완영 위원** 그렇게 보면 우리 실종자 유실 방지는 실패한 것 아닌가 하는 생각이 들어요.

장관님, 어떻게 보십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 이제 저희들 유실 방지 조치 내용들은 대강 아실 것 같아서 제가 길게 설명은 안 드리겠습니다.

○**이완영 위원** 알지요. 제가 압니다. 아는데, 유실 방지해서 이렇게 수습한 것은 또 없고, 그렇지요? 오히려 멀리서 수습되고 이렇게 때문에 제가 질문을 드리는 겁니다.

○**해양수산부장관 이주영** 주변 해역에서 가까운 해역에서 수습한 사례는 있었습니다, 그 때 바깥으로 나온 희생자에 대해서.

그런데 이제 6월 5일에 북서 방향 한 40km 지점 매물도 부근에서 나온 것……

○**이완영 위원** 지금 제가 시간이 없기 때문에, 그렇다면 지금 이게 성과가 있는 것보다는 오히려 실패한 것 아니냐 이런 지적이 나오고 있는데, 앞으로 이 유실 방지에 대한 보완책이 더 필요한 건지……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

아니면 더 멀리서 외곽에서 더 찾는 작업이 필요한 건지 그것에 대한 답변을 듣고 싶습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 바다의 특성이 워낙

넓은 해역이기 때문에 완벽하게 다 차단하기는 사실은 어렵습니다. 그래서 저희들이 하는 게 항공 또 해상 각종 선박 또 그물망 배치, 그물망의 종류가 여러 가지 있습니다마는, 그런데 좀 더 보강하는 그런 조치들을 취할 수 있고, 선박 자체에도 창문들이 많이 깨져 있습니다.

그 부분에 유실 방지를 위해서 처음에는 그물망을 좀 쳤다가 그물망이 잠수사들 안전도에 문제가 있기 때문에 또 봉으로 이렇게 바꿨습니다. 그러다 보니까 틈도 좀 많이 있고 그런데, 더 좀 완벽하게 해 나가도록 보완을 계속하겠습니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

계속해서 우원식 위원께서 질의하시겠습니다.

○**우원식 위원** 해수부장관, 해심원장에게 묻습니다.

양이 많아서 제가 일괄 질의할 테니까 일괄 답변해 주시기 바랍니다.

(영상자료를 보며)

항적도가 4개의 버전이 있습니다.

4월 16일 세월호 사고가 발생하고 항적을 확인하기 위해서 원래 항적 기록이 있어야 할 대전 정부통합센터의 거기를 뒤져 봤더니 이상이 생겨서 없었습니다. 그래서 해수부는 진도VTS센터에 저장된 원본 데이터를 긴급 입수해서 16시에 세월호 항적도를 복원했지만 3분 36초가 그 위치가 누락됐습니다.

저것입니다. 3분 36초 동안 세월호 위치 정보가 누락됐고, 110도가 급변침이 가능한가라고 하는 의문이 사회적으로 제기되자 해수부는 목포 VTS센터가 보관 중인 4개 기지국 수신 정보 32개 메시지를, 세월호 위치 정보의 원본 문자 데이터를 추가로 입수해서 2차 복원을 실시해서 4월 21일 추가 항적도를 공개했습니다.

저것입니다. 저게 36초가 비어 있습니다. 이 2차 항적도에도 36초 위치 정보가 누락됐고 그 원인은 당시 세월호에 정전이 됐을 것이라라고 사람들이 추측했습니다.

중앙해양안전심판원은 선원들을 대상으로 사고 원인을 조사하면서 선장을 비롯한 모든 선원에게 정전 여부를 물어봤지만 선원들은 정전된 사실이 없다고 진술했습니다.

그러나 해양수산부는 이때까지 세월호 사고 해역의 관제 주체인 진도VTS센터의 세월호 위치 정보를 입수하지 않고 항적도를 복원한 것으로

제가 확인했습니다. 그래서 해수부는 4월 25일 가서야 진도VTS에서 세월호 위치 정보를 추가로 입수해서 사고 후 10일이 지난 4월 26일 최종 항적도를 복원합니다. 저것입니다.

그런데 이 항적도 역시 29초간 위치 기록이 누락돼 있습니다. 이것은 국회에 제출했지만 대외적으로 공개는 하지 않았습니다.

그 후에 해수부 산하의 해심원이 5월 13일 날 세월호 주변에 향해 중이던 두우 패밀리호 향해 기록 장치를 입수해서 세월호 3분 36초간의 위치 정보를 분석해서 그동안 없었던 2개의 위치 정보를 더 확인해서 네 번째 항적도가 작성됐습니다. 이것도 언론에 공개되지 않았습니다.

이렇게 복잡한 복원 과정을 거쳐서 세월호의 항적도가 10일 만에 확정된 것은 선박위치정보 저장장치가 고장 났기 때문인데 해수부는 이 사실도 역시 제대로 공개하지 않았습니다.

해수부장관은 왜 이런 것들을 공개하지 않았는지, 4월 26일 항적도, 5월 13일 심판원 항적도도 왜 공개하지 않았는지 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 4월 16일 3시 37분부터 정부통합전산센터의 선박자동식별장치가 고장이 나 있어서 그날 9시 30분까지 세월호의 위치 정보를 실시간으로 저장하지 못했습니다. 그것도 세월호 사고가 발생해서 세월호의 항적 확인을 위해서 데이터베이스를 접촉한 결과 확인한 것입니다.

선박위치정보 저장장치의 고장으로 평상시에는 10분 동안 선박 3000척의 정보를 저장하던 기능이 시스템 이상이 발생한 그 기간 동안, 5시간 57분인데, 단 150척의 정보만 입력되는 등 전체 항적의 5%만 입력이 됐습니다.

왜 고장이 있었는지, 무슨 원인이고 어떻게 고장이 났는지, 왜 하필 이 시간에 고장이 났는지 알 수가 없습니다.

해심원은 이것에 대해서 조사한 바가 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

이것에 대해서 해수부는 6월 21일 날 ‘정부통합전산센터에 위치한 별도의 저장 장치 항적 기록은 다소 지연되었고 원본 데이터의 저장 관리는 정상적으로 이루어졌다’ 이렇게 저에게 답변해 줬습니다.

다소 지연된 것이라고 한다면 왜 여기서 항적도를 복원하지 않고 네 가지나 다른 버전으로 항적도가 있는지 그것에 대해서 답변해 주시기 바랍니다.

이게 무려 132억 원을 들여서 구축한 장비인데 이렇게 고장 나서야 되겠습니까?

AIS 기록 저장 시스템의 고장으로 10일 걸려서 항적도가 나왔기 때문에 사고 당일 복원해서 공개한 세월호의 항적도가 무려 110도 급변침했다, 그래서 세월호가 110도 급변침했다는 게 사회적으로 퍼지고 굉장한 오해를 불러 왔다는 점.

두 번째, 4월 21일 2차 복원 항적도 역시 36초 정진 등이 제기되어서 불필요하고 사실과 다른 내용, 엄청난 혼란이 사회적으로 제기되어졌는데 이것에 대해서 해수부장관은 어떤 책임감을 갖고 있는지 답변해 주시기 바랍니다.

한편 해수부의 주장대로 시스템 이상에도 원본 데이터 저장 관리가 제대로 됐는지도 이것도 아주 의심스럽습니다. 왜 그러냐면 4월 26일 3차 최종 항적도에 따르면 세월호는 8시 49분 44초, 저기 보이는 저 아래쪽 동그라미가 변침인데, 199도에서 1초 후에, 45초에는 213도로 14도를 변침하고, 2초 후에는 191도로 22초가 변침하는 지그재그 변침 기록이 보입니다. 시스템 유지보수 관계 업자한테 물어봤더니 잘 모르겠다고 그러합니다.

해심원의 질문 조서를 보면 ‘검찰 조사 시 항적 자료를 봤는데 갑자기 좌회도, 우회도 한 것을 봤다’ 이런 기관장의 답변이 나옵니다. 역시 이것 가지고 검찰에서 조사까지 했습니다.

1차 공개한 항적도는 3분 36초간 위치 기록이 없고, 그리고 이렇게 저렇게 해서 36초가 2차에서 누락됐는데 결국 검찰 발표에서 제시하는 사고 시점인 145도 변침당시의 시점인 8시 48분 44초부터 29초간의 위치 기록이 나타나 있지 않습니다.

왜 29초간의 기록은 안 나타나는지 그것에 대해서도 답변해 주시기 바랍니다.

최종 본은 정말 정확한가 하는 문제가 있습니다. 최종 복구한 세월호 항적도가 저는 근본적인 한계가 있는 것으로 보입니다.

4월 16일 처음 공개한 항적도에서 누락된 3분 36초 위치 정보를 확인하기 위해서 진도VTS센터 데이터를 확인했는데, 저 자료에도 보시듯이 송신 시간과 수신 시간이 저렇게 다릅니다. 최대 5분 30초가 늦게 들어오는 것도 있고 3분 2초가 늦게 들어오는 게 있어서, 먼저 수신한 것이 나중에 수신한 것보다 진도VTS에 더 늦게 들어오는, 수신될 수 있다는 것입니다.

송신 시간과 수신 시간의 차이가 불규칙적으로 발생하는 위치 정보를 제대로 반영해서 제대로 복구할 수 있는 것인지 이것에 대해서도 알 수 없고요, 그래서 세월호 위치 정보가 제대로 복원된 것인가 하는 의문이 있습니다.

다시 돌아가서 세 번째, 동그라미 있는 것을 보여 주세요.

29초 동안 10도 변침, 이번 사고에 대해서 검찰은 세월호의 사고 원인을 화물 과적과 고박 불량, 평형수 부족, 운항 과실에 따른 급속한 변침으로 화물 쏠림, 이렇게 했는데 지금 검찰이 이야기하는 2차 변침인 140도에서 145도의 변침에 보면, 저기에 140도 변침 기록은 있지만 140도에서 145도로 변침하는 과정은 기록이 없고, 140도로 변침하고 다시 29초 후에 150도로 변침하는 것으로 나왔습니다. 즉, 29초 사이에 10도가 변침하는 건데 초당 0.5도가 안 되는 수준으로 그동안 급변침이 발생했다는 것은 사리에 맞지 않는다……

물론 정보가 누락된 29초 사이에도 급속한 변침이 있을 수는 있지만 항적도 상으로는 140도에서 145도 변침 과정에 급속한 변침이 이루어졌다는 결론을 내릴 수 없습니다.

그래서 평형수 부족, 과적, 이렇게 검찰이 이야기했던 이 부분에 대해서 29초 동안 10도 변침이 복원성 회복이 불가능할 정도로 외방경사가 발생할 수 있는지, 이것은 추가적인 조사가 필요하고 이것은 해양심판원장이 이 부분에 대해서 어떻게 생각하는지, 조사할 의향이 있는지를 밝혀 주시기 바랍니다.

제가 보기에는 변침 때문에 발생한 문제가 아니라 사고 이후에 변침이 발생했다 이렇게 보여 집니다. 지금 급속한 변침으로 사고가 발생했다 라고 하는 증거가 아무 데도 없습니다.

저 사진을 보더라도, 이게 뚜렷하게 보이지 않는데 저것은 타입니다, 타. 조타기가 확 돌아갔다고 하는데 타가 아주 정상적으로, 곧장 가는 방향으로 놓여져 있습니다.

그렇게 볼 때 이게 변침에 의해서 사고가 일어난 것이다라고 보기에는 아무 증거가 없기 때문에 어떤 사고가 난 것인지 다시 봐야 된다, 검찰에서 밝혔듯이 세월호의 화물과적과 허술한 고박, 평형수 부족은 일상적이었습니다. 그렇다면 왜 4월 16일 그 시간에 사고가 발생했는지, 급속한 변침이 중요한데 그 일차적 근거는 항적도라

고 할 수 있습니다. 그런데 급속한 변침 역시 복원한 항적도를 통해서 알 수가 없습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그런 것이 명백하게 드러나 있습니다.

따라서 화물과적과 평형수 부족, 불량한 고박과 급속한 변침에 의한 화물쏠림 현상이라는 기존의 세월호 침몰 원인 역시 근본적인 재검토가 필요한 게 아닌가 저는 그렇게 생각하는데, 이 부분에 대해서 해양심판원장의 답변을 바라겠습니다.

○해양수산부장관 **이주영** 해수부장관 부분에 대해서 먼저 답변 올리겠습니다.

○우원식 위원 예.

○해양수산부장관 **이주영** 제가…… 그 자료를 복원하고 나서 장관한테 보고를 했습니다. 그래서 저는 이런 자료들은 절대 숨겨서는 안 된다, 바로 공표를 하도록 그렇게 지시해서 그게 밝혀져 왔던 것이다 그렇게 말씀드리고요.

저희 해수부에서 항적자료와 관련해서는 일체 모든 자료를 다 공개하도록 그렇게 해 왔다 하는 그 점을 말씀드리고, 이런 보고를 받았습니다. 그 중간 부분이 이렇게 비는 것이 세월호가 인천을 출항한 이후 사고 지점까지 가는 동안에 레이다 자료이기 때문에 여러 가지 장애요인에 의해서, 산이 중간에 있다든지 이런 등등에 의해서 좀 끊기는 그런 일들이 자주 발생한다고 합니다. 상당히 긴 시간도 끊기기도 하고 하는데 거기 와서도 그런 장애가 있지 않았는가. 조사는 더 해 봐야 될 것으로 안다, 이런 보고를 제가 받았고요.

그 차이가 나는 부분이라든지 이런 기술적인 부분은 해양심판원장이 답변하도록 하겠습니다.

○중앙해양안전심판원장 **윤학배** 지금 위원님께서 말씀하신 사항이 두 가지 사항인 것 같습니다, 크게 보면. 한 가지는 기계적인 측면에서의 어떤 그런 말씀을 하신 게 하나 있고, 그다음에 한 가지는 실제 결과에 대해서 말씀을 하신 사항이 있는 것 같습니다. 그래서 큰 틀에서는 저희가 언론에는 두 차례 공개를 했다고 하는 말씀을 먼저 드리고요.

그다음에 장관님이 조금 전에 설명드린 대로 기계적인 결함에 의해서, 저희가 인천을 출발해서 사고 당시까지의 항적을 조사해 보니까 30초 이상 끊겼던 부분이 마흔세 차례나 발견이 됐습

니다, AIS가. 그거는 기계적인 어떤 특성이라든지 또는 자연적인 특성에 의해서 그렇게 된 것이 아닌가 이렇게 생각을 하고 있습니다.

그래서 조금 전에 말씀하신 항적자료 복원 문제, 그것은 제 뒤에 담당하는 과장이 따로 있습니다. 그래서 설명을 드리면 어떨까 생각을 하고요. 그다음에 그 결과물에 대한 해석문제는 또 옆에 있는 해양안전심판원의 조사관이 있습니다. 그래서 상세하게 설명을 드리면 어떨까 하는 그런 말씀을 먼저 드립니다.

○**위원식 위원** 답변해 보세요.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

계속 있습니까?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 그래서 설명을 드린 다음에 필요한 사항에 대해서는 서면으로 다시 한번 상세하게 적어서 보고를 드리겠습니다.

○**위원장 심재철** 간략히 설명해 주십시오, 압축적으로.

○**위원식 위원** 제가 지금 발언권이 없기 때문에 얘기는 들어요.

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 해양수산부항해지원과장 최명범입니다.

먼저 복원 과정에서 심려를 끼쳐 대단히 죄송합니다.

저희가 복원 문제가 발생한 것은 4월 1일에, 정부통합전산센터로부터 저희 시스템에 대해서 이중화 작업을 4월 1일에 실시를 했습니다. 그래서 4월 15일까지 시스템의 기계…… 시스템의 특성상 4월 15일까지 이상이 없다가 4월 16일에 03시 37분부터 09시 30분까지 세월호 사고 즈음해서 저희가 항적을 조사를 해 보니 지나온 뱃길 항적에 대해서 DB가 저장이 지연됐습니다.

그런데 실시간 항적은 그때까지도 아무런 이상 없이 표시가 되어서 저희가 구조·구난작업하는데는 제공을 했습니다. 그래서 저희가 이때…… 이 시스템이 저장되는 과정을 보면 AIS기지국이 저희가 목포운영국 관내에 네 군데가 있습니다. 네 군데에 있는 원본 데이터는 목포운영국센터에 그대로 저장이 되어 있습니다. 그게 유실된 것은 아닙니다. 전국에서 14개의 AIS센터를 갖다 운영하고 있는데 그게 각 센터별로 모아져서 대전 통전으로 취합이 되어서 저희 상황실까지 오게 되는 과정이 되겠습니다. 그래서 저희가 목포운영국에 있는 원본 데이터는 그대로 있다는 말씀을 드리겠습니다.

그래서 저희가 긴급하게 위탁운영업체로 하여금 복구를 하게 해서 그날 16시경에 일단 복원을 다 했습니다. 복원을 다 한 상태에서 나중에 다시 체크를 해 보니까 다시 3분 36초간의 항적기록이 누락된 것을 확인하고 관련 위탁업체로 하여금 빨리 신속하게, 정밀하게 분석을 하라는 지시를 해서 다시 복원을 한 결과 최종적으로 36초간은 아직 복원이 안 됐습니다. 그래서 저희가 아까 위원님께서 말씀하신 대로 진도VTS센터에도 동일한 항적자료가 있기 때문에 이 두 항적자료를 갖다가 비교를 해서 정확하게 분석한 결과 진도VTS센터 자료는 29초, 우리 부에서 관리하는 VTS센터의 항적자료는 36초가 비어 있었습니다.

비어 있는 이유는 목포운영국에 있는 센터는 거기에서부터 진도까지는 거리가 상당히 멍니다. 그래서 오는 과정에서 수신 과정에 문제가 있고, 또 하나 진도는 바로 그 옆에서 수신을 했기 때문에 큰 차이가 없었습니다. 그래서 진도VTS 자료하고 저희 목포운영국 자료하고 약 7초 차이가 있었습니다. 그런데 이런 것은 일반적으로 나타나는 현상이라고 보통 저희가 기술적으로 얘기하고 있습니다.

그래서 ITU(국제전기통신연합)에서는 이 AIS 신호가 가는 과정에서 통상적으로 30초에서 크게는 1초까지도 신호를 보내는 과정이 복잡하다는 말을 저희가 들었습니다. 그래서 이런 거를 해서…… 저희가 조금 더 나중에 전체 취합을 위해서 복원결과보고서를 받았습시다.

일반적으로 보면 아까 장관님께서 말씀하셨지만 저희는 항적기록이나 복원에 대해서는 한 치의 숨김이나 오류가 있어서는 안 되는 과정을 갖춰서 특별하게 계속 저희가 하나의 데이터라도 복원을 해서 완벽한 항적자료를 갖다가 복원하려고 노력했습니다.

그래서 복원된 자료들은 실시간으로 언론에 말씀을 드리고 또 장관님께 보고를 드리고 또 더 요구하시는 위원님들의 자료에 성실하게 제공한 바가 있습니다.

○**위원식 위원** 내가 질문한 것에 대해서 전혀 답변이 아니에요, 그거는.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

10분이라는 것은 답변을 포함해서 10분이 주어져 있다는 것들을 유념해 주시기 바랍니다.

○**우원식 위원** 시간을 굉장히 잘 관리하고 하도록 하겠습니다. 마저 답변 들어 봤으면 좋겠습니다.

○**위원장 심재철** 계속해서……

○**권성동 위원** 됐어요, 그거 나중에 답변하세요.

○**우원식 위원** 아니, 답변을 들어야지요.

○**권성동 위원** 질의시간 포함해서 다 10분 하는데 거기만 특별하십니까, 20분씩 하시게요?

○**우원식 위원** 아니, 자기가 발언하는 시간 10분 아니에요?

○**권성동 위원** 아니지요, 답변 포함해서 10분이지요.

○**우원식 위원** 그거를 잘 관리하면 이렇게 쓸 수 있는 거지요.

○**위원장 심재철** 답변 포함해서 10분입니다.

○**권성동 위원** 처음 국회의원 하십니까?

○**우원식 위원** 진상규명하자고 하는데 왜 그렇게, 답변 듣고…… 이게 중요한 얘기를 듣고 있는데 그렇게 하십니까?

○**권성동 위원** 다 중요합니다, 모든 위원들이 다 자기 질문에 대해서.

○**우원식 위원** 권성동 위원, 그러지 마세요.

○**권성동 위원** 우원식 위원, 그러지 마세요.

○**위원장 심재철** 그 부분에 대해서는 서면으로 답변을 해도 됩니까?

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 예, 가능합니다.

○**위원장 심재철** 그러면 서면으로 답변을 해 주시고요.

○**우원식 위원** 바로 주세요.

○**위원장 심재철** 곧바로 지금 해서 서면으로 제출해 주시기 바랍니다.

계속해서 이재영 위원께서 질문하겠습니다.

○**李宰榮 委員** 새누리당 이재영 위원입니다.

장관님, 앞서 여러 위원님들 말씀하셨지만 77일째 현장을 지키면서 그동안 고생 많으셨습니다.

하지만 앞으로 실종자 11명, 마지막 한 명까지도 찾을 때까지 자리를 지켜주시고 모든 수색작업이 원활하게 진행될 수 있도록 긴장 늦추지 마시고 철저하게 조사해 주셨으면 합니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**李宰榮 委員** 정영준 본부장님!

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**李宰榮 委員** 지금 한국선급회장 직무대행으로 나와 계시지요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**李宰榮 委員** 왜 지금 직무대행이지요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 한국선급 최초로 내부 회장이 작년 4월에……

○**李宰榮 委員** 좀 크게 말씀해 주세요. 안 들립니다.

그것은 조정할 필요 없고요, 그냥 마이크를 좀 가까이 대시면 됩니다.

○**한국선급회장직무대행 정영준** 한국선급 최초로 내부에서 회장이 작년 4월 달에 선출이 되었습니다. 이번 세월호 사건과 관련해서 여러 가지 안전검사기관으로서의 책임감을 통감하시면서 사임을 하셨고요. 그래서 제가……

○**李宰榮 委員** 우리 본부장님은 그러면 한국선급에서 혹시 일하신 지 얼마나 되셨습니까?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 제가 한 30년 정도 됩니다.

○**李宰榮 委員** 30년이요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**李宰榮 委員** 한 85~86년도에 들어오셨……

○**한국선급회장직무대행 정영준** 85년도에 입사했습니다.

○**李宰榮 委員** 85년도에 입사하셨나요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**李宰榮 委員** 한국선급에 대해서 그 누구보다 잘 알고 계시겠네요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예, 뭐……

○**李宰榮 委員** 한국선급에서 세월호 침몰사고 이후 5월 22일과 6월 16일 두 차례 자사 홈페이지에 ‘세월호 침몰사고에 대한 한국선급의 입장’이라는 글을 게재했습니다. 세월호 사고에 대한 한국선급과 관련된 언론보도에 대해 정확한 사실을 밝히고 또 그 내용을 표현하기 위해서, 그렇지요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**李宰榮 委員** ‘안전진단에 관한한 한국선급 검사는 타협이 없다’ 이렇게 단호하게 해명하셨습니다.

뿐만 아니라 ‘선급이나 선주 모두 검사와 관련해 유착할 필요가 없으며, 선급 자체적으로도 임직원이 직무규정을 잘 지키고 있는지 일상감사를 하고 있다’, ‘한국선급 임직원은 선박검사와 관련하여 선주로부터 어떤 향응이나 금품도 받지 않고 있다’ 이렇게 언급하였습니다.

그런데 6월 20일 한국선급 검사원이 해군 함정

검사에서 대행업체에 현금 1000만 원을 요구해 받은 것이 검찰수사로 드러났습니다.

그리고 오공균—한국선급 전 회장이지요—이분은 언제부터 언제까지 회장을 하셨지요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 2007년부터 2013년 4월 2일까지 했습니다.

○**李宰榮 委員** 6년간……

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예, 6년간 하셨습니다.

○**李宰榮 委員** 6년간 하셨네요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**李宰榮 委員** 이분 같은 경우에는 지금 현재 뇌물공여, 배임수재 등으로 구속된 상태입니다.

아까 말씀드렸듯이 검사원이 먼저 금품을 요구했고요, 전 회장은 심각한 비리 문제로 구속된 상태입니다. 그리고 심지어 이 구속된 오 전 회장은 지난해 10월 해경으로부터 압수수색을 받은 적도 있습니다.

그런데도 한국선급은 ‘왜곡된 정보로 피해를 보고 있다’면서 임직원들의 도덕성을 강조했고요.

두 번째, 6월 16일 게재한 두 번째 글에서도 ‘선급인 행동강령을 통해 윤리지침 준수를 엄격하게 관리하고 있기 때문에 임직원들이 직무능력과 윤리성에서 높은 평가를 받아 왔다’ 이렇게 주장하고 있습니다.

해수부에서 제가 받은 다른 자료에 의하면, 한국선급 본부장 등이 2011년 추석 때 국토부 공무원에게 760만 원 상당의 상품권 및 식사 향응을 제공했고요. 올해 4월에도 해수부 직원에게 한국선급 법인카드를 직원 회식에 사용하도록 넘겨준 적이 있습니다. 이 사실 알고 있으십니까?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예, 나중에 검찰 수사 과정에서 알게 되었습니다.

○**李宰榮 委員** 13년 해수부 직원이 한국해양과학기술원의 선박 평형수 처리설비 연구자료를 넘겨 달라고 강요해서 이것을 받은 후에 한국선급에 넘겨주고 700여 만 원의 뇌물을 수수했습니다.

선박 평형수 관련 행사 대행업체로부터는 편의를 봐 주는 대가로 3000만 원의 금품수수를 한 혐의도 있습니다. 이것은 지금 현재 검찰 수사 중에 있습니다.

지금까지 드러난 비리만 보더라도 한국선급 임직원들이 과연 제대로 된 사람들인가? 도덕성에 아주 큰 문제가 있다고 저는 생각을 하는데, 5월 22일, 6월 16일 이런 글을 올리고, 책임을 회피하

고…… 지금 이 글을 올린 지 2주밖에 지나지 않았습니다.

지금 본부장님께서 아침에 인사말로 ‘세월호의 선박검사를 수행한 기관으로서 저희 한국선급 임직원은 매우 송구스럽게 생각합니다. 잘못된 관행과 절연하고 투명한 윤리경영을 실행하겠습니다’ 이런 말씀을 해 주셨는데, 30년간 거기서 일을 하신 분으로서, 이거 과연 저희가 믿을 수 있습니까? 어떻게 생각하세요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 답변드리겠습니다.

지금 여러 가지 사회적 물의를 끼친 점에 대해서는 먼저 송구스럽고 또 죄송하다는 말씀을 드리겠습니다.

처음 한국선급의 입장이 발표된 주 내용은 이번 세월호 사건과 관련된 여러 가지 기술적 사항에 대해서 언론이나 사회에서 충분한 정보 전달이 되지 않았던 부분이 대부분이었습니다. 그래서 그러한 정보 전달을 정확하게 저희들이 말씀드렸고요.

그다음에 두 번째 부분에서는, 저희들 기술집단으로서 그러한 강한 윤리의식과 프라이드로서 여태까지 저희들은 전 세계 선급과 대응을 하고 개척을 해 나왔던 프라이드를……

○**李宰榮 委員** 본부장님, 본부장님!

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**李宰榮 委員** 본부장님, 그런 윤리의식 가지고 계신 거 좋은데요, 그럼 그게 지켜졌습니까? 온갖 비리로 난무하는 이 선박…… 이게 지금 말이 돼요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 지금 여러 가지 수사를 통해서 나온 부분에 대해서는……

○**李宰榮 委員** 본부장님, 제가 6월 25일 인천에 갔더니 세월호 관련해서도 평형수에 문제 있다고 지적한 적 있다고 합니다.

그냥 KR이라고 할게요. 그런데 2월 19일 운항관리규정 심사에서 KR이 이게 문제가 있다고 분명히 세월호 선주한테 얘기를 했었고, 이거 아까 권성동 위원님이 처음에 질의하셨던 내용입니다. 그런데 KR 인천지부가 운항관리규정 심사에 같이 참석을 했어요. 작년 2월 19일입니다. 평형수에 문제가 있다고 스스로 지적을 해 놓고 그다음에 19일 날 있었던 심사에서는 아무 소리도 안했기 때문에 불과 6일 후인 25일 날 심사증명서가 발급되어서 세월호가 운행을 시작했습니다.

스스로 문제 있는 부분에 대해서 언급이라도 해 줘더라면 이런 참사 피할 수 있는 것 아니었습니까?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예, 그 부분 역시 정보 전달 부분이……

○**李宰榮 委員** 이거 보고서 4페이지 보면 증축 관련 복원성에 대해서 ‘일본의 기준보다 한국의 선박 복원성 기준이 강화되어 증축이 없더라도 화물량은 약 700t 감소했다’, 기준 강화하면 뭐 합니까, 지켜지지 않는데?

말씀 좀 해 보세요.

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예, 잘못된 부분……

○**李宰榮 委員** 그래 놓고 뭘 잘하셨다고 홈페이지에 그렇게 변명만 늘어놓고 계시냐고요.

○**한국선급회장직무대행 정영준** 글썽, 잘못된 부분에 대해서는 저희들이 향후에 모든……

○**李宰榮 委員** 2주 전까지만 해도 우리는 잘못된 거 하나 없다고 얘기하셨던 분들이 지금 나와서 잘못했다 그러면 우리가 믿어야 됩니까?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예, 최선을 다해서 식별된 문제점에 대해서는 개선을 하고, 다시 한번 신뢰받는 선급으로 나아갈 수 있도록 최대한 노력을 하겠습니다.

○**李宰榮 委員** 장관님!

○**해양수산부장관 이주영** 예.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**李宰榮 委員** 지금 해수부에도 문제가 있지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 많이 있습니다.

○**李宰榮 委員** 다음에 추가질의 하겠습니다.

.....

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

이어서 최민희 위원께서 질의하시겠습니다.

○**최민희 위원** 장관님, 고생 많으십니다. 그리고 외모도 많이 바뀌신 것 같고, 무한 책임지신다는 말에 가족들도 그렇고 국민들도 위로를 받을 것 같습니다.

그런데 2013년 6월에 해수부가 위기관리 실무 매뉴얼 만든 적 있지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**최민희 위원** 거기 보면 위기 단계별 커뮤니케이션 계획안이 있어요.

(영상자료를 보며)

저기 PPT 봐 주십시오.

여기 보면 ‘충격 상쇄용 기사 아이템을 개발하라’, 이런 부분 있다는 거 알고 계시지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 알고 있습니다.

○**최민희 위원** 이게 국회 현안 질의 때도 나왔었고요.

그다음에 ‘선박 사고 발생 및 대응에 대한 비난 여론 확산에 대비하자’, 이것도 있었어요.

그다음에 마지막 ‘종결 후 활동’에 ‘대외 이미지 회복 프로그램 준비해서 실행하자’ 이런 부분도 있더라고요.

제가 언론 보도를 지금 계속 보고 있습니다만, 이 충격 상쇄 아이템이 대표적인 게 구원파하고 유병언 일가 같았습니다. 왜냐하면 세월호 사고와 직접적인 연관이 없음에도 KBS, MBC가 정말 많이 보도를 했어요, 그 시기에 집중적으로.

그런데 혹시 해수부장관님 차원에서 충격 상쇄 아이템, 다른 것 개발한 것 있으십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그런 것은 없고요, ‘충격 상쇄용 기사 아이템 개발’ 저게 왜 그렇게 들어가 있는가 저도 의문이 들어 가지고 물었습니다. 그랬더니 표현상 오해의 소지는 큰데, 유류오염 피해 같은 경우에 그 지역의 산물에 대해서 판매 기피 현상들이 일어날 수 있기 때문에 그런 것들을 완화시키는 조치들이 필요하지 않느냐, 이런 차원에서 저렇게 들어가 있었던 건데……

○**최민희 위원** 그랬다면 그것은 국어 공부를 다시 해야 될 것 같고요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 저 표현 자체는 오해의 소지가 크게 있습니다.

○**최민희 위원** 그리고 대외 이미지 개선을 위한 무엇인가를 해라, 이게 그런 식으로 공사를 처리하면 안 될 것 같습니다. 그래서 다시 한번 살펴보고, 이런 일은 없어야 될 것 같아요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 세월호 사고하고 이렇게 대비해 보면 저것은 맞지 않습니다.

○**최민희 위원** 그다음에 이것은 해수부장관님과 해운조합 같이 한번 들어 보실래요?

여객선이 출항하기 전에 점검 보고서 작성해서 제출하지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**최민희 위원** 그것 누가 합니까? 해운조합, 짧게…… 누가 합니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 선장이 제출합니다.

○**최민희 위원** 그리고 그것을 최종적으로 확인 해 주는 것은 누가 합니까? 운항관리자……

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 그렇습니다.

○**최민희 위원** 어디 소속이지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 해운조합 소속입니다.

○**최민희 위원** (영상자료를 보며)

세월호 1월 2일, 4월 15일 출항 전 안전점검 보고서입니다.

컨테이너 부분에 어떻게 되어 있는지 보실래요?

읽어 보세요. 컨테이너 몇 개 있다고 되어 있습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 잘 안 보이는데……

○**최민희 위원** 없어요.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 기체가 누락되어 있는 것으로 알고 있습니다.

○**최민희 위원** 기체 누락이 아니고요, 컨테이너 하고 여객 명부는 없어요. 그리고 컨테이너가 하나도 실리지 않은 것으로, 체크 자체가 안 되고 있습니다.

그래서 이것 저희가 물었더니 이때만 어떻게 실수한 것처럼 그래서 자료를 다 봤더니 컨테이너는 늘 이렇게 없는 것으로 작성되고 있었습니 다. 그런데 실제로 컨테이너가 있었습니 다.

그리고 여객 명부도 마찬가지로입니다.

이번에 세월호 참사 과정에서 정확한 여객 명 부가 나온 시간이 언제입니까, 해수부장관님?

○**해양수산부장관 이주영** 사고 직후에 그게 좀 혼선이 있어 가지고, 지금 최종적으로는 476명의 승선자로 밝혀져 있습니다마는 당시에는 475명으 로 이렇게 나오고 했는데, 완전하게 승선자들이 정확하게 관리되지 않는 그런 체제였기 때문에 명단에 다소간에 혼선이 좀 있었습니 다.

○**최민희 위원** 명단에 혼선이 왜 있었을까요? 제가 지금 그것 보여 드리는 거예요. 애초에 제 대로 여객 관리가 안 되니까 사고가 난 결정적 시기에 우리는 정확한 승객 숫자도 모르고 있었 던 거거든요. 그 말씀 드리려고 합니다.

○**해양수산부장관 이주영** 저기 보시면 450명하 고 선원 24명 해서 474명으로 되어 있는데, 저것 도 2명이 누락된 겁니다.

○**최민희 위원** 그렇지요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**최민희 위원** 그리고 그것뿐만이 아니고요, 평 상시에 선박 안전검사를 하는데 이것 다 형식적 으로 하고 있더라고요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**최민희 위원** 그것 넘겨 주실래요?

선박 안전검사 하는데, 안전점검 보고서에 보 면 지금 저희가 가서 봤을 때 구명동의 이런 것 다 엉망으로 관리가 되고 있는데, 보면 다 양호 하다고 동그라미 쳐져 있습니다. 평소에도 제대로 안 했다는 거고요.

그다음에 차량 고박 문제 한번 볼까요?

차량 고박이 원래 승용차의 경우 두 줄로 묶게 되어 있습니다. 그런데 오하마나호 안에 보면 승 용차 고박 밴드 수량을 지워 버렸어요. 이것 지 운 거 이상한 거지요? 왜 지웠을까요? 안 지키려 고요. 그래서 어떻게 했느냐, 고박을 1개만 했습 니다. 승용차 고박 1개 했고요. 안 한 것도 있었 습니다. 그래서 제가 이것 혹시 수출용에도 이러 게 하면 어떻게 하나, 그리고 수출용 차량 고박 도 이 따위로 하나 해서 찾아봤습니 다.

그랬더니 수출용 고박밴드는 이렇게 되어 있습 니다. 지금 잘 안 보이지요? 수출용은 이렇게 두 줄로 딱 묶고 바닥이 달라요, 배가. 바닥이 달라 서 구멍이 많이 뚫려 있고 요철이 되어 있어서 수출용은 이렇게 고박되어 있더라고요.

저는 국내 여객선이나 국내 화물선도 다 이러 게 바뀌어야 한다고 생각합니다. 동의하시지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 앞으로 더 강화해 나가야 되겠습니다.

○**최민희 위원** 그런데 이날 더 저로서는 참 이 해가 안 되는 게 있었습니 다. 제가 너무 이상했 던 게 고박한 줄이 너무 새것인 거예요, 오하마 나호 갔을 때. ‘어머, 이렇게 새것인가’ 하고 창고 를 뒤졌습니다. 그랬더니 이게 발견되었어요. 이 게 숨겨놓은 고박밴드였습니다. 낡은 고박밴드 묶어 가지고 숨겨 놓고 국회의원들 간다고 하니 까 새것으로 한 줄 딱 해 놓은 겁니다.

그런데 이것은 이미 저희 야당 국조위원들이 ‘평소에 고박하지 않았다, 뽁뽁하게 실어서 고박 필요 없다’ 이렇게 얘기했다고 증언 확보해서 밝 혔습니 다.

게다가 교육을 했다고 하는데요.

교육명단 보여 주실래요?

2013년 6월 25일 교육 명단입니다. 보시면요, 22 명 채우려고 임병모라는 사람이 2명 들어 있어요.

뿐만 아닙니다. 사인 들어 있는 자료 보여 주십시오.

사인 보시면 한 사람이 여러 명의 사인을 대신 하고요, 이게 교육도 제대로 하지 않은 겁니다.

그래서 여러 가지 지금 자료가 나와 있는데 국회가 정말 이런 것 이렇게 보고 그대로 있었느냐, 그래서 누가 입법 발의라도 하지 않았나 제가 찾아봤습니다.

그랬더니 2011년 8월에 최규성 의원이 대표발의해서 안전을 높이는 법안이 발의되어 있었어요. 핵심이 뭐냐, 여객선 안전운항관리자를 해운조합 소속은 안 되겠다, 그래서 해경에 넘기자 하는 안을 발의했습니다.

해운조합 쪽 알고 계시지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한흥교** 예, 알고 있습니다.

○**최민희 위원** 그때 해운조합 의견이 뭐였습니까? 의견 어떻게 제시하셨습니까? 당연히 반대했겠지요?

아니, 반대했어요, 찬성했어요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한흥교** ……

○**최민희 위원** 왜 답변 못 하십니까? 반대했어요, 찬성했어요? 반대했어요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한흥교** 그 당시에 제가 재직하지 않았고요. 제가 사실상 안전업무 담당이 아니어서 정확하게……

○**최민희 위원** 잠깐만요. 반대했어요, 찬성했어요? 모르겠어요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한흥교** 정확하게 보고를 못 받았습시다, 지나간 일이라서.

○**최민희 위원** 반대했습니다. 반대 이유가 뭔지 아세요? 해운조합 조직의 일부인 운항관리자를 해경에 넘기는 게 재산권 침해다, 그리고 현재의 시스템이 최적의 시스템이다…… 이게 최적의 시스템이어서 사고 났습니까, 최적의 시스템대로 해서?

그런데 더 실망스러운 게 있었어요. 해수부 전신이 국토해양부지요? 국토해양부에 일부 해수부 조직이 있었지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**최민희 위원** 국토해양부는 찬성했을 것 같아요, 반대했을 것 같아요? 불수용이었습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 불수용, 예.

○**최민희 위원** 이런 겁니다. 저는 정말 유가족께 죄송스러워서 열심히 국조를 하려고 여기저기

자료 요청을 했습니다. 그런데 자료를 안 주셔서 구석구석 살펴보자, 그래서 유가족들 좀 위로해보자, 그래서 이렇게 구석구석 살펴본 겁니다.

그리고 국민들께도 죄송해서 저는 구석구석 국정조사 하겠습니다. 자료를 안 주니까 큰 것을 폭로할 수가 없습니다.

이상입니다.

○**위원장 심재철** 계속해서 정진후 위원께서 질의하시겠습니다.

○**정진후 위원** 정진후입니다.

2014년 아시다시피 4월 16일 이후에 우리 사회에 두 괴물이 출현을 했습니다.

하나는 세월호라는 괴물이고 또 하나 유병언이라는 괴물입니다.

그런데 오늘 여기 앉아 계신 기관의 세 분 증인들께서는 정말 묘하게도 이 ‘세월호’라는 괴물이 태어나게 된 배경과 아주 밀접한 관련을 가지고 있습니다.

먼저 한국선급, 제가 이 기관보고 자료를 보니까, 증축과 검사에 대해서 다른 위원님들이 부분적으로 지적을 하셨습시다라는 증축한 부분에 대해서 승인을 하신 기관이잖아요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**정진후 위원** 그렇지요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예

○**정진후 위원** “복원성 이행 책임은 선장한테 있다.” 이렇게 말씀하셨지요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**정진후 위원** 그리고 자료도 이렇게 내놓고……

실제 지키지 못할 내용을 승인해 주면서 “법적으로 모든 책임은 선장한테 있다.” 이렇게 자료에 명시해서 내놓는 게 그리고 보고를 하는 게 지금 타당한지 모르겠어요.

봤더니 차량·화물 고박, 그다음에 구명뗏목, 이 구명뗏목은 이렇게 되어 있습니다, “우수정비사업장을 지정해서 정비와 성능시험 후 탑재작업까지 시행했다.”

다른 배들도 그렇게 하셨을 것 아니에요, 그렇지요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○**정진후 위원** (사진을 들어 보이며)

자, 이게 인천에 지금 정박해 있는 오하마나호의 구명벌 일부입니다.

○**한국선급회장직무대행 정영준** 예.

○정진후 위원 굉장히 우수한 장비지요, 보니까? 그러세요? 보니까 구조들이 다 조금씩 틀려요. 그래서 봤더니 어떤 구명벌 밑에는 이런 게 달려 있었어요. 이게 무엇인지 아시지요?

○한국선급회장직무대행 정영준 예.

○정진후 위원 뭐니까?

○한국선급회장직무대행 정영준 자동이탈장치입니다.

○정진후 위원 그렇지요?

○한국선급회장직무대행 정영준 예.

○정진후 위원 이게 있어야지요?

○한국선급회장직무대행 정영준 예.

○정진후 위원 제가 오하마나호를 둘러보니까 이게 붙어 있는 구명벌이 3분의 1밖에 안 돼요. 이렇게 해 놓고, 세월호도 똑같이 그러셨을 것 아니에요, 이런 것 없는 것? 그 구명벌을 해경이 올라가서 발로 찼단 말이지요. 나머지 구명벌은 전부 다 이런 상태였어요.

“정기검사하면서 사진 찍어 놓고 검사했던 근거 내놔라.” 그랬더니 없다고 그래요. 검사하면서 사진 같은 것 촬영 안 합니까, 지금? 어느 부분이 어떻게 됐고 하는 것을 무엇으로 입증해요? 저렇게 서류 허위 작성 해 가지고 입증합니까? 정말 할 말이 없어요.

해운조합, 인천항 출항 경위에 대해서 기관보고 이 자료의 7페이지에 “운항관리자가 18시부터 18시 20분 사이에 세월호의 현장점검을 했다.”, 무슨 현장점검을 했어요? 무슨 현장점검을 하셨느냐고요? 현장점검했으면 승객 상태, 인원수, 화물량, 화물 배치도에 따른 선적 여부, 고박 상태, 구명장비, 이런 것 전부 다 점검했을 것 아니에요?

18시부터 18시 20분까지 운항관리자가 세월호에서 현장점검했다고 이렇게 보고서에 써 났어요. 이게 국회에 와서 하는 보고입니까, 지금? 이런 현장보고가 됐으면 ‘세월호’라는 피물이 바다에서 이런 참사를 일으킬 수 있어요? 국회를 도대체 어떻게 보고 이 따위 보고서를 내놓고 보고를 하시는 거예요, 지금?

화물이나 인원 명부에 대해서 공란으로 내놓은 것 이것까지는 제가 언급하지 않겠어요. 그런데 이렇게 버젓이 현장점검을 했다고 해 놓을 수가 있어요, 지금 여기 와서?

장관님, 사고 이후에 장관님이 수습 과정에서 보여 주시는 여러 자세들에 대해서 참 고개를 끄

덕이는 국민들이 있다는 것을 알고 있고 저도 그 부분에 대해서 부분적으로 동의를 합니다. 제가 진도 내려가서 모습을 봐 왔기 때문이지요.

그렇지만 그런 사고수습 태도와 그다음에 책임 문제는 다른 것이지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○정진후 위원 말씀을 드리겠습니다.

(영상자료를 보며)

저 자료를 한번 보시겠습니까?

해양수산부가 종합상황실에서 사고 접수해서 전파·대응한 현황입니다.

장관님이 10시 45분에 인천 해경청 상황실에 도착하셨다고 아까 그랬지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○정진후 위원 저희들도 파악한 것도 그런데…… 이런 상황에 대해서 죽 지금 9시 3분부터 9시 30분, 40분, 이렇게 있어요.

넘겨 주세요.

그런데 아까 나왔습니다만 목포, 인천-제주 운항 여객선 세월호 침수사고 1보, 9시 30분에 배포된 것이지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 여기에 아까 이야기가 나왔습니다마는 ‘인명과 오염피해 없음’ 이렇게 나와 있지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 그다음 2보는 이게 11시에 작성된 것인데 실제적으로는 11시 12분에 배포된 것입니다.

그런데 여기에는 ‘현재 인명피해 없음’ 해 놓고 선박에 가서 밑에 ‘선체 침수로 인해서 전복되어 선수부만 해상 노출’ 이렇게 되어 있어요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 저는 지금까지 단원고의 ‘학생 전원구조’ 이런 문자가 사실상 오보로 모든 부분의 혼란을 초래시킨 줄 알았어요.

그런데 이게 보니까 경기도교육청에서는 11시 6분에 발송이 됐습니다. 11시 6분에 발송했는데 MBC에서는 11시 1분에 전원구조 오보를 처음으로 냈습니다. 알고 계시지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 그런 점에서 본다면, 장관님이 10시 45분에 서해청에 도착해서서 이와 같은 오보 보도 문자를 보셨다고 그랬지요?

○해양수산부장관 이주영 문자를 본 게 아니고……

○정진후 위원 그 화면을 보셨다고 그랬지요?
 ○해양수산부장관 이주영 예, 방송 화면을……
 ○정진후 위원 그러면 즉시 조치를 취하셨어야 되지 않습니까? 어떤 조치를 취하셨습니까?
 이미 그 상황에서는 전체 모든 언론에 사실상 그런 잘못된 문자가 기록되어서 전부 다 시청자들에게 보여졌어요. 어떻게 하셨습니까?
 ○해양수산부장관 이주영 제가 그 해경 차장에게 “저것은 오보니까 방송국에 전화해서 시정조치 시켜라.” 이렇게 했습니다.
 ○정진후 위원 차장은 그렇게 했습니까?
 ○해양수산부장관 이주영 예, 했다고 보고받았습니다.
 ○정진후 위원 그런데 11시 1분에 그렇게 됩니까, 장관님이 10시 45분에 도착해서 그런 조치를 취했는데? 언제까지 이 오보 문자가 나온지 아십니까?
 ○해양수산부장관 이주영 시간은 제가 정확하게 잘 모릅니다마는 하여간 그런 상황이 있었습니다.
 ○정진후 위원 그래서 저는 이 초기 대응에 실패해서 허둥지둥하게 만들었던 게 사실상 이 해수부의 큰 잘못 중의 하나다 이렇게 보고 있어요.
 ○해양수산부장관 이주영 예, 책임을 통감합니다.
 ○정진후 위원 두 번째 보겠습니다.
 이 해수부는 사고수습본부로서 매뉴얼을 가지고 있습니다. 그래서 사고가 나면 상황을 전파하고 관련된 내용들에 대해서 상황을 취합하고 하는 역할들을 하지요, 그렇지요?
 ○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.
 ○정진후 위원 그런데 이 표를 보시면 아시겠습니까마는 이 상황전파표에 ‘인근 VTS 연결’ 해가지고 이쪽 네모 칸에 쳐진 게 있습니다.
 만약에 제주VTS에서 상황을 접수하면 이게 어디로 나가느냐가 이렇게 나와 있는 것인데 분명하게 진도VTS로 표시가 되어 있거든요. 그런데 진도VTS로 제주VTS에서 상황 전파를 언제 하셨는지 아십니까?
 ○해양수산부장관 이주영 제주VTS는 세월호로부터 사고 신고를 받고 제주해경으로 먼저 구호 조치를 취하라고 연락을 한 것으로 그렇게……
 ○정진후 위원 8시 56분에 제주VTS에서 제주해경으로 했고요, 제주VTS에서 세월호로도 했습니다. 그러나 세월호 쪽에서 응답이 없었어요.

○해양수산부장관 이주영 예.
 ○정진후 위원 그래서 제주해경에서 또 제주VTS로 하고, 제주VTS에서 해수부 상황실로도 하고, 제주VTS에서 완도VTS로 9시 6분에도 했습니다.
 ○해양수산부장관 이주영 예.
 ○정진후 위원 그런데 제주VTS에서 해운조합 제주까지 했어요. 이게 9시 10분입니다.
 ○해양수산부장관 이주영 예.
 ○정진후 위원 그리고 해경에도 했어요.
 ○해양수산부장관 이주영 예.
 ○정진후 위원 그리고 해양수산부에도 했고요.
 ○해양수산부장관 이주영 예.
 ○정진후 위원 그런데 왜 관할구역에 있는 진도VTS로는 안 했습니까? 파악하셨어요?
 ○해양수산부장관 이주영 예, 진도VTS에도 시도를 했는데 그 교신이 잘 안 됐다……
 ○정진후 위원 시도하지 않았습니까.
 ○해양수산부장관 이주영 그리고 지금 말씀하신 조치들을 취하고 좀 늦게 이렇게 교신이 됐다 이렇게 알고 있습니다.
 ○정진후 위원 아니, 상식적으로 보면 제주VTS에서 이 상황을 접수받아서 세월호하고 교신한 것도 문제지만 제주VTS에서 그 상황을 받았으면 관제구역 내에 있는 진도VTS로 연락을 해줘야 되는 것 아니겠어요? 이게 가장 먼저 해야 될 상황 전파 아닙니까?
 ○해양수산부장관 이주영 예, 지금에 와서……
 ○정진후 위원 그리고 진도VTS 상황을 알고 있어야지 조치를 취하는 거지요, 그렇지요?
 ○해양수산부장관 이주영 예, 지금에 와서 보면 그렇습니다.
 ○정진후 위원 그런데 왜 그런가 봤더니 17개 VTS 중에서 2개만 해경에서 관할하고 나머지 15개를 해수부에서 관할하지요, 그렇지요?
 ○해양수산부장관 이주영 예, 이 VTS가……
 ○정진후 위원 이렇게 부처 간 칸막이가 이런 상황, 심각한 상황을 야기하고 있다는 거예요.
 ○해양수산부장관 이주영 예, 문제점이 있습니다.
 ○정진후 위원 아니, 해수부장관님이 관할하시는 제주VTS는 이와 같이……
 (발언시간 초과로 마이크 중단)
 ……………
 (마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

상황 전과를 늦게 했고 이런 부분에 대해서 어떻게 책임을 물으실 것입니까? 조치를 취하셨습니다까?

○해양수산부장관 이주영 예, 필요하다면 책임을 다 묻도록 하겠습니다.

○정진후 위원 아니, ‘필요하면’이 아니라 상황이 이미 확인되고 있는 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 조치를 취해 주십시오.

○해양수산부장관 이주영 예, 제주 VTS로서는 아까 말씀하신, 언급하신 그런 조치들을 다 취하고 진도 VTS에 늦게 상황 전과한 것이 잘못이 있으면 조치하도록 하겠습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이어서 조원진 위원께서 질의하시겠습니다.

○조원진 위원 정진후 위원께서 두 개의 피물이 있다, 하나는 유병언의 피물하고 그다음에 세월호의 피물이다, 한번 죽 훑어볼게요. 이 피물들이 어떤 짓을 했는지 한번 훑어보겠습니다.

세모는 97년도에 부도가 납니다. 그런데 그 앞에 어떤 사건이 터지느냐, 정말 어마어마한 오대양 사건이 터지는데 32명이 천장에서 자살 혹은 타살에 의해서 발견됩니다. 이때부터 세모가 기울기 시작을 해요. 대법원은 “합리적인 의심스러운 사건이다” 이래서 기각을 합니다, 청구에 대해서.

그래서 그 문제가 터지면서 97년도에 부도가 납니다. 그런데 공교롭게도 2007년 12월 달에 2000억을 탕감해 주면서 유병언의 아들 등 세모와 관련된 사람들이 만든 페이퍼컴퍼니 새무리에다가 이 회사를 넘깁니다, 2000억을 탕감해 주면서. 이것이 청해진해운의 시작입니다. 이 청해진해운이 시작되면서 이제 유병언이라는 사람은 뒤로 물러나고 바로 뒤에서 조종하는 그런 사건입니다.

이 중간에 어떤 사건이 벌어지느냐, 96년도에 우리 정부 정책이 큰 실수를 합니다. 선령 20년을 25년으로 늘려 주고요, 2009년도에 선령 25년을 30년으로 늘려줍니다. 정책적인 실수지요.

여기에 있는 한국해운조합에서 지속적으로 선령 연한기간 연장을 요청합니다, 2002년도부터 정부에 엄청난 로비를 하고 선사에 로비를 합니다. 그래서 정치인들이 할 말이 없다는 겁니다.

중·개축을 합니다, 중·개축을. 중·개축을 하는데 상식적으로 여객선에 여객이, 손님이 많아

야지 여객선을 늘리는 것 아닙니까? 세월호의 평균 승객은 25%입니다. 성수기 때 46% 정도 갑니다. 그런데 중·개축을 하면서 숫자를 50%도 성수기에 채우지 못하는 여객선을 늘립니다. 뭔가 문제가 있지요. 돈은 화물에서 오는데……

제가 어제 질의에서 얘기했습니다. 이것은 화물선이지 여객선이 아니다, 화물에다가 사람을 그냥 끼워 넣은 거다, 그런데 돈은 화물에서 오는데 여객을 늘린다, 상식적으로 이상하지 않습니까? 동남아에 팔기 위해서 개조를 한 겁니다.

이 개조 작업에 국책은행이라는 산업은행이 100억을 대출해 줍니다. 여기에 있는 국가기관에서 이 중·개축을 합니다. 상식적으로 맞지 않습니까?

기다리고 있는데, 제주하고 인천항로가 황금항로입니다. 이제 복수항로를 만들어야 되니까 급하게, 처음에는 오하마나호에 대신으로 하려다가 급하게 세월호를 투입시킵니다. 왜? 복수항로에 다른 선사가 들어오는 걸 막기 위해서.

결국은 승객은 적게 탈 수밖에 없는 구조인데, 구조는 키워 놓았는데 승객은 적게 타지 않습니까? 화물을 때려 실어야지요. 그래서 청운해운 물류팀에서 화물 간격을 좁혀서 화물을 실을 수 있는 만큼 실어라, 이것이 오더가 내려옵니다. 유병언 회장의 지시에 의해서 오더가 오는 겁니다. 그래서 이 피물이 생기는 겁니다.

문제는 2층에 컨테이너 박스를 싣는데 박스의 고박장치는 10피트입니다. 그런데 화물들은 주로 8피트짜리 화물입니다. 고박을 할 수 있는 시스템이 아닙니다. 왜 8피트냐, 10피트는 돈이 비싸요. 인천-제주 항로에 공간이 비게 돼 있습니다. 그러니까 8피트짜리를 쓰는데 고박장치는 10피트입니다. 지금도 그렇습니다.

오하마나호에 한번 가 보십시오. 그래서 때려 실습니다. 어떻게 하느냐, 고박을…… 밑을 채워 주면, 밑이 안정돼야지 2층을 세우지 않습니까? 밑을 채우지 못하니까 그냥 쇠줄로 묶습니다. 밑의 탱크도 마찬가지입니다. 그냥 고박을 하는 장치, 자동차 고박은 네 줄로 들어가야 되는데 한 줄밖에 형식적으로 안 합니다. 일반 컨테이너 제로로 할 수밖에 없습니다. 왜? 컨테이너 선적의 조사를 하면 다 다르기 때문에 고박 자체가 안 되기 때문에 그렇습니다.

문제는 안전검사 전부 다 가라로 합니다.

(자료를 들어 보이며)

이준석 선장, 그전에 신보식 선장이 사인을 했는데 두 사람 사인이 똑같습니다. 안 하는 것입니다. 여성 글씨로 여직원이 그냥 사인해서 형식적으로 넘어갑니다.

아까 최민희 위원이 말씀하셨다시피 여기에는 컨테이너 선적이 이준석 선장 때도 그렇고, 신보식 선장 때도 제로로 나와 있습니다. 근본 문제가 시작된 것입니다.

그런데 동남아에 팔아야 될 배를 무리하게 끌고 가다가 전체적으로 약 52% 정도의 과적을 계속합니다. 그래서 신보식 선장은 뭐라고 하느냐? “야, 이거 변침할 때 5도 각도 이상 하면 위험하다.” 이렇게 조타수 조 모 씨에게 얘기를 합니다. 그런데 조 모 씨가 조타를 하는데 이 사건 터지기 전에 사고가 터집니다. 각도를 돌렸는데 너무 많이 돌려서 그때부터 조타수에 대한 임무를 굉장히 강하게 얘기를 합니다.

그리고 신보식 선장은 겁이 나서 배에서 내려요. 그리고 들어온 사람이 이준석 선장입니다. 조타를 했어요. 그런데 그 항해사가 누구냐? 맹골수도를 가 보지 않은 3등 항해사만 남겨 놓고, 그전에 운항에서 조타에 실수를 한 조타수하고—이준석 선장은 무슨 일 때문인지 침실로 내려가고—돌아서 조타를 합니다.

조타는 5도 각도를 돌리고 그냥 놔두면 25도, 30도 그냥 자동으로 가 버립니다. 조타를 시작해서 5도 각도를 돌려놓고 배가 약간 각을 잡으면 바로 제로로 돌려놔야 됩니다. 그래야지 이 5도 각도로 그냥 가는 것입니다. 그런데 이 잘 모르는 조타수 조 모 씨는 3등 항해사 박 모 여인의 얘기를 듣고 시작을 합니다. 엉겁결에 배가 돌아가니까 획 반대로 돌려 버립니다. 이것이 변침입니다.

그러면 어떤 문제가 생기겠습니까? 컨테이너, 차량 고박장치 안 되어 있으니까 한쪽으로 다 몰려 버리지요. 상부에 있는 45개 컨테이너 중에서 25개가 바닥으로 내려갑니다. 이제 더 이상 복원할 수 있는……

왜? 평형수를 거의 반 이상을 빼 버려요. 지금 여기서 사람들이 얘기합니다, 만재흡수선을 분다. 만재흡수선을 맞추려니까 화물을 많이 실으니까 화물 외에 나머지 평형수부터 시작해서 실어야 될 청수 이런 것을 줄일 수밖에 없는 구조를 만들어 놨어요. 사건은 여기서부터 시작되는 것입니다, 문제는.

그래서 60도 각도까지 넘어갈 때 8시 32분에 맹골수도에 들어가서 8시 48분에 첫 신고를 하고, 9시 5분부터 전개되는 상황이 지금 전개되는데 문제는 그때부터 정부의 대책이 뭐냐? 컨트롤 타워도 없고, 중앙대책본부장이라는 존경스러운 안행부장관은 이 사실을, 10시 17분에 배가 108도로 뒤집어져서 침몰하는데 2시 되어 가지고 해경의 보고를 받아서 ‘아, 안에 사람들이 있구나.’…… 그때야 안에 사람들이 있는 것을 안 거예요. 그 시간 동안에 과연 뭘 했느냐?

또 하나는 진도 VTS는 그 시간에 놓았습니다. 진도 VTS는 레이더를 보지 않았어요. 왜? 저녁 6시부터 아침 9시까지가 근무시간입니다. 2교대인데—아침 9시부터 저녁 6시까지, 저녁 6시부터 아침 9시까지가 근무시간인데—이 근무시간에 양쪽 교대시간이 되면서 레이더를 안 쏩니다. 그때 레이더를 봤으면 역방향으로 가고 있었고…… 문제가 되었으면 세월호를 불러서 그때부터 선장을 다잡아야 되는 것입니다. 그런데 전혀 그렇지 않았어요.

그런데 세월호는 비상벨—아까 이완영 위원이 얘기했지만—배 안에 3개의 비상벨이 있습니다, 빨간색으로 해서. 그 비상벨을 누르면 해경·군·선박·VTS·중앙 VTS 모든 관계센터에 다 연결이 됩니다, 침몰 중이다……

그런데 이준석 선장을 비롯해서 조타실에 있었던 6명은 이 작업을 하지 않습니다. 그리고 5m 밖에 안 되는 옆으로 내려가서 해경 배를 타고 도망을 갑니다.

우리가 오하마나 배에 가 봤더니 사람 두 사람이 등목을 하고 서면 조타실 진입이 가능합니다.

제가 시간은 여기까지 하고, 7분 질의할 때 그 다음에 다시 얘기하겠습니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

이어서 김현미 위원께서 질의하겠습니다.

○**김현미 위원** 저는 해수부장관님이 지금 사고 이후에 수습을 하는 책임자는 아니라고 생각합니다. 정부에서 어떻게 해서 내려가셨는지는 모르겠지만 해수부장관은 정부의 해양사고 위기대응 매뉴얼에 보게 되면 수습본부장이십니다.

그래서 해양수산부장관님은 과연 사고 수습을 얼마나 제대로 잘했느냐, 이 관점에서 저는 평가 받고 진퇴의 문제가 결정되어야 된다고 생각합니다. 어떻게 생각하십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 재난관리법상으로 중

양수습본부장이 맞습니다.

그런데 당시에 국무총리 지시로 현장에서의 대응이 필요하다 해서 중앙수습본부를 확장하는 개념으로, 그 법에 보면 중앙수습본부도 타 부처의 협조를 받을 수 있도록 그렇게 되어 있습니다. 그런 차원에서 범정부대책본부를 세우면서 거기 본부장으로 명 받아서 현장 지휘를 하도록……

○**김현미 위원** 지금 하고 있는 총리께서 위원장으로 있는 범대본이라고 하는 것은 법적 기구는 아니지요. 지금 현재 우리나라 법에 있는 건 아니지요.

○**해양수산부장관 이주영** 총리가 본부장은 아니지요, 해양수산부장관이 본부장으로 있고 법적 기구는 아닙니다.

○**김현미 위원** 법적 기구 아니지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김현미 위원** 임의 기구이고 수산부장관은 중앙사고수습본부의 법적 책임자이십니까.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김현미 위원** 그렇기 때문에 과연 위기 수습을 얼마나 제대로 했는가, 이 문제가 해수부장관의 활동을 평가하는 기준이 되어야 된다고 생각합니다.

물론 우리나라의 다른 공직자들에 비해서 이후의 대처에 있어서 진정성을 보여주는 면에 있어서는 저희들이 평가를 해 줄 수 있지만 그것이 사고수습 과정에 있어서의 불미한 점을 덮고 갈 수는 없다, 이렇게 생각을 합니다.

(영상자료를 보며)

이것은 그 그림이고요.

이 사고와 관련해서 안행부·국방부·해수부가 사고 수습에 뛰어들었지요, 사고 직후에?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김현미 위원** 그런데 수습본부장을 맡고 있는 해수부장관에 대한 보고시간이 가장 늦습니다. 알고 계시지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 9시 29분에 최초 보고를 받았습니다.

○**김현미 위원** 그렇지요, 어제 저희가 안행부장관이 이른바 범대본의 위원장이신데, 이분도 전혀 현장과 관계없이 YTN 속보 본 비서에 의해서 9시 26분, 국방부장관은 9시 27분, 수습본부장인 해수부장관은 9시 29분, 세 분 다 늦었지만 저는 해수부장관이 이렇게 늦어야 됐던 이유라도무지 이해가 되지 않습니다.

그래서 제가 아침에 장관님의 그날 하루의 동선을 달라고 그랬고, 당일 해수부가 조치한 상황을 달라고 그랬습니다. 그랬더니 8시 55분부터 해수부에 구조요청이 사실상 들어옵니다. 그러나 8시 55분에 들어왔는데 이후에 죽 진행이 됩니다. VTS도 왔다 갔다 하고 상황실장 전부 왔다 갔다 하는데 왜 장관님에 대한 보고는 무려 34분 동안, 35분 동안 아무도 안 하나요? 장관님이 이 위기를 수습할 만한 능력이 안 된다고 생각하시는 건지, 아니면 해수부가 이 사고가 그렇게 위중하다고 생각하지 않아서 그런 건지 왜 그랬다고 생각을 하십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 당시에 장관은 세종시에 위치해 있지 않고 광화문에 있는 정부서울청사에서 경제장관회의에 참석하고 있었습니다.

○**김현미 위원** 경제장관회의에 참석했었던 멤버들은 누구누구입니까?

기재부장관이 주재하는 회의였습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김현미 위원** 그런데요, 그 회의가 얼마나 우리나라 경제를 획기적으로 바꿔놓는 회의였는지는 모르겠지만 이미 8시 56분부터 주고받았던 통화내역에는 500명 가까운 사람들이 탄 배가 침몰하고 있다고 들어오는 내역들이 다 있습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김현미 위원** 그런데 그 상황 보고가 경제장관회의에 있는 장관님께 이런 상황을 전달하지 않아야 될 만큼 가벼웠었던 것인가요?

○**해양수산부장관 이주영** 그런 것은 아닌 것 같고, 늦은 것은 잘못된 것 같습니다.

○**김현미 위원** 저는 해수부의 이런 인식 자체가 화를 키웠다고 생각합니다. 이런 안이함이……

아까 정진후 위원님께서도 말씀하셨지만 제주 VTS가 처음으로 신호를 받은 것은 8시 55분입니다. 그런데 진도 VTS에 전화를 해 준 것은 한 시간이 지나서였습니다. ‘왜 안 했느냐?’ 그랬더니 해경이나 이런 데 다 얘기했기 때문에 진도 VTS에 연락이 갔을 것이라고 생각을 했었습니다.

그래서 저는 이런 위기의식을 가지고 계신 부처가 이런 위기관리를 책임지는 수습본부가 된다는 것 자체가 잘못됐다고 생각을 합니다. 그래서 이번에 정부조직 개편하면 해수부는 이것을 맡을 자격이 없다고 생각합니다.

어떻게 생각하십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 책임을 통감합니다.

○**김현미 위원** 그러면 여기에 이 보고라인에 계셨던 분들에 대해서는 어떠한 조치를 취하실 겁니까?

○**해양수산부장관 이주영** 평가해서 합당한 조치를 취하겠습니다.

○**김현미 위원** 느슨한 이런 것들이 결국에 이런 사고를 불러왔습니다.

저희들이 현장에 가서 다 보고 확인했는데 다 대충대충, 안 하는 것은 아니고 하는 척, 안 하는데도 있었어요. 그러다 보니까 이게 모여서 이런 사고를 만든 거지요.

사고의 원인에 대해서 여러 가지 이야기가 있지만 그중의 하나가 과적의 문제입니다.

세월호의 출항 전 안전점검 보고서를 보게 되면 이게 운항관리규정에서 정하고 있는 화물의 양을 넘어서고 있다 이렇게 되어 있습니다.

그런데 이런 화물의 양을, 과적 상태를 점검해야 될 책임자는 누구라고 아까 그러셨지요?

○**해양수산부장관 이주영** 점검 책임자 말씀인가요?

○**김현미 위원** 예, 과적 상태를 책임져야 될 부처가 어디라 그랬지요?

○**해양수산부장관 이주영** 운항관리자가 있고요, 해운조합에 있습니다.

○**김현미 위원** 해운조합에서 답변을 하셔야지요.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 기본적으로 과적 문제는 일차적으로는 선장이 하고 이차적으로 운항관리자가 확인하도록 되어 있습니다.

○**김현미 위원** 선장이 짐을 싣는 책임자고, 이것이 과적인지 아닌지를 점검해야 될 책임자는 운항관리자이지요, 해운조합이지요.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예.

○**김현미 위원** 그러니까 점검해야 될 책임은 운항관리실에 있는 거지요.

최송하지만 한국선급하고 해운조합을 보고 있으면 지금 여기가 법정인지 아니면 국정조사장인지 제가 혼돈스럽습니다. 정확하게 대답해 주십시오.

운항관리규정이라고 하는 것은 누가 만듭니까?

운항관리심사위원회에서 여객선 안전관리지침에 따라서 만드는데요. 여기에 참여하는 사람들이 해양경찰서장, 해경, 해운조합 운항관리실장, 한국선급의 검사원이 참여합니다.

한국선급에서는 누가 참여했는지 그다음에 해운조합 운항관리실장은 당시 누구였는지 그다음에 해양경찰서장은 누구였는지 거기에 참석한 해경은 누구였는지 명단을 주셨으면 좋겠습니다.

(영상자료를 보며)

그런데 이 여객선 안전관리지침이 선박안전법에 따라서 세월호의 기술·안전적 기준을 세워주는 한국선급이 정한 복원성 자료하고 완전히 다릅니다.

이것 다 아시는 거예요. 신문에 다 났어요.

그래도 일단 보겠습니다.

인천해양경찰서장이 내 준 화물적재량을 보게 되면 3963t을 실으라고 허가를 해 줬습니다. 그런데 이 배에 있어서 복원성이라든가 이런 것들을 기술적으로 공학적으로 검증해서 내는 게 한국선급입니다. 알고 계시지요?

한국선급에서 낸 재화중량 총수는 3794t이 됩니다. 그러니까 2개의 차이가 얼마나 납니까?

약 169t이 맞지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김현미 위원** 그런데 이게 문제가 되는 게 뭐냐 하면, 선박안전법에 따라서 한국선급이 정해 준 것을 운항관리규정 심사위원회가 이것이 다름에도 불구하고 허가를 해 줍니다.

어떻게 이런 일이 가능하지요? 그러면 선박안전법 자체가 별 의미가 없는 건가요?

특히 한국선급, 한국선급에서 이것을 해 줬잖아요. 그러면 한국선급의 검사원이 가 가지고 훨씬 더 많은 재화중량을 싣겠다고 한 운항관리규정을 어떻게 승인해 줄 수가 있어요?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 그 절차적 부분에 대해서 검토를 하는 것으로 참석 검사원이 얘기를 해서 저는 그렇게 알았는데요. 일단은 정보 전달에 대한 제도와 검토 과정에 대한 시스템적 개선할 부분이 있다고 생각을 합니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**김현미 위원** 그렇게 말씀하시면 곤란한 게 뭐냐 하면, 물론 이 규정보다 세월호는 짐을 2배 이상 실었지요. 그렇지만 자기들이 만든 규정을 자기들이 여기는, 자기들이 만든 규정과 훨씬 다른 규정을 자기 손으로 허가해 주면 뭐하러 그런 법에 따라서 선급이 이런 것을 만듭니까?

제가 그래서 선급을 보는 심정이 여기가 법정

같다는 느낌이 든다니까요. 여기에 대해서는 처벌이 있어야 된다고 생각합니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이어서 경대수 위원 질의하시겠습니다.

○경대수 위원 경대수 위원입니다.

장관님께 질의하겠습니다.

먼저 한국선급 기관보고 자료를 장관님께 한번 읽어 보겠습니다.

기관보고서에 보면 2페이지에 세월호 증축과 관련해서 선미부 여객실 증축 내용이 나오는데요. B갑판 3층 선미부 여객실 증설하고 A갑판 4층 선미부 여객실은 기존 전시설을 철거해서 갑판을 신설하고 항해 선교 갑판은 선미부에 전시설을 증설했다 이렇게 지금 나와 있습니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○경대수 위원 이 부분이 복원력과 어떤 관련이 있는지 전혀 설명이 없고, 그다음 페이지에 보면 선수 우현 선측 램프 철거, 25t 감소 이렇게 해서 복원성 영향은 거의 없다, 거꾸로 이 부분은. 그러면서 기존 선측 램프의 무게중심 높이는 14.5m 인데 증축 전 선박 무게중심보다 높으므로 선박의 무게중심이 낮아져서 오히려 복원력에 도움이 됐다 뭐 이런 취지 같아요. 이렇게 써 봤어요.

그런데 지금 이 부분과 관련해서 검찰에서 기소된 피고인들의 내용을 보면 이렇게 되어 있습니다.

세월호가 총톤수가 239t이 증가해서 경하중량이 선박 자체 무게지요. 경하중량이 187t이 증가하고 재화중량은 187t이 감소했다. 승선인원은 116명이 증가하면서 무게중심이 51cm 올라갔다, 바로 앞에서 말씀드린 그와 같은 증축 수리 부분 때문에.

그래서 세월호가 무게중심을 낮춰 복원성을 유지하면서 안전 항해를 하기 위해서는 기존보다 적재 가능 화물을 1450t 감소해야 된다. 말하자면 2527t에서 1077t으로 줄여야 된다는 얘기입니다. 그리고 평형수는 1333t을 증가시킬 수밖에 없게 되어 결국 1077t의 화물만 실을 수밖에 없다. 평형수는 그전에 697t이었는데 2030t으로 늘려야 된다는 얘지요.

그런데 실질적으로 이 선박을 운행한, 검찰의 조사내용을 보면 139회에 걸쳐서, 2013년 3월 15일부터 이 증축 후에 2014년 금년 4월 15일까지, 바로 사고 나기 전까지 139회에 걸쳐 이 톤수를

오버한, 초과한 화물 적재해서 불법 운행을 했다 이렇게 기소되어 있습니다.

그런데 지금 한국선급은 그 부분에 관해서 철저한 자기반성은 없이 앞으로 잘못된 관행을 근절하고 연안여객선 안전운행을 하겠다 이렇게 지금 하고 있습니다. 이 부분을 장관님께서 염두에 두시고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○경대수 위원 또 하나 말씀드릴 것은 지금 해운조합과 관련해서 좀 말씀을 드리겠는데, 지금 운항관리사가 다 해서 몇 명입니까, 해운조합?

○한국해운조합이사장직무대행 한흥교 74명입니다.

○경대수 위원 그중에 몇 명이 지금 구속되거나 수사받고 있지요?

○한국해운조합이사장직무대행 한흥교 지금 13명이 구속되고요, 전체적으로는 13명이 구속되고 39명이 총……

○경대수 위원 39명이 구속기소되거나 지금 수사받고 있지요?

○한국해운조합이사장직무대행 한흥교 피의자……예, 그렇습니다.

○경대수 위원 그래서 지금 운항관리사 역할을 못 하고 있지요?

○한국해운조합이사장직무대행 한흥교 최대한 최선을 다하고 있습니다.

○경대수 위원 일선에서, 제가 제주해운조합에 가 보니까요 장관님, 이 운항관리사가 지금 해경하고 같이 업무협조를 해서 여객선 안전운항을 점검을 하고 있는데 1시간 안에 이것 해결하는 게 도저히 불가능합니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○경대수 위원 장관님께서 임명되신 후에 유조선 사고 연달아서 터지고 지금 이제 세월호 때문에 이렇게 온 국민들이 근심하는 가운데 지금 여기까지 나오신 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○경대수 위원 이 체제를 지금 언제까지 끌고 갈 수가 없지 않습니까, 이제?

○해양수산부장관 이주영 예.

○경대수 위원 이 부분에 관해서 정말로 답답해서 제가 말씀을 드리는데요. 제가 작년 5월 3일 농해수위 상임위에서도 이 문제를 지적을 했습니다. 어제도 여러 차례 언급이 됐습니다만 서해훼리호를 언급하면서 해수부에서 ‘사고 없는 안전한 바다를 이룩하겠다’ 그러면서 어선과 상선 부

분만 언급을 하길래 ‘왜 여객선이 빠졌냐? 선박의 노후화가 심한 게 그 당시 서해훼리호 때 원인이었고 입·출항 등 안전운항 관리가 엉망이었다. 또 선박검사 부분도 이것이 문제였는데 2011년도에도 선박안전 검사원들이 비리로 구속된 전력이 있으니 이 점을 좀 철저히 해 달라’ 이렇게 당시 장관님한테 당부를 했거든요.

그 당시에 해사안전국장이 담당 아니었습니까, 맞지요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예, 맞습니다.

○경대수 위원 그다음에 제도개선이 전혀 이루어지지 않은 것 같아요, 장관님.

○해양수산부장관 이주영 예.

○경대수 위원 지금 이와 같은 상황에서 현재 운항관리자를, 지금 하루빨리 제도를 개선해야 될 것 같은데 장관님 그 복안이 무엇인가요?

○해양수산부장관 이주영 운항관리자가 지금 해운조합 소속으로 되어 있고 이것은 선사들의 이익단체이기 때문에 여기에 맡겨서는 안 된다 그렇게 보고 독립기관에 맡길 그런 개선안을 내놓고 있습니다.

○경대수 위원 앞에서 최민희 위원님도 말씀하셨는데 이 부분에 관해서 최규성 의원께서 2011년에 이미 개정안을 냈는데 당시에 국토교통부나 뭐 이런 데서 다 반대했거든요. 운항관리자 스스로도 그 당시에 공공성을 원했다고 지금 되어 있습니다. 이 부분 하루빨리 제도개선해야 된다고 봅니다. 장관님 어떠신가요?

○해양수산부장관 이주영 예, 동의합니다.

○경대수 위원 또 평형수 부분과 관련해서요. 지난번에 저희들이 현장검증을 갔었는데 인천과 제주해경, 해운조합 이렇게 현장조사를 갔을 때 ‘운항관리자가 출항선박 점검 시에 평형수 체크하느냐?’ 이렇게 물어봤더니 ‘체크리스트에 그렇게 없어서 그 점검 자체를 안 한다’ 이렇게 되어 있습니다.

지금 서해훼리호도 고정 평형수로 그렇게 해놔요면 사고를 미연에 막을 수 있지 않았느냐 이런 전문가 의견도 있는데 이 부분도 좀 개선해야 되는 것 아닌가요?

○해양수산부장관 이주영 예, 점검해야 옳다고 생각합니다.

○경대수 위원 앞으로 어떻게 하셔야 되나요? 실제 현장검증 가서 보니까 이 부분에 관해서 운항관리자는 물론이고 해경조차 평형수에 대한 개

념 자체가 없어요, 지금 물어 보니까.

장관님 어떠신가요?

○해양수산부장관 이주영 평형수는 선박 복원에 아주 가장 핵심적인 요소이기 때문에 그 규정에 맞는 평형수를 반드시 채우고 다녀야 되고, 이게 흘수 맞추느라고 화물을 과적했을 경우에 평형수를 줄일 수가 있습니다. 그것을 감독을 해야 된다고 생각합니다.

○경대수 위원 앞에서 말씀하셨지만 선박검사와 관련해서 한국선급(KR) 이 부분은 개선책이 지금 구체적으로…… 그러면 어떻게 경쟁체제로 끌고 가실 건가요, 어떻게 하실 건가요?

○해양수산부장관 이주영 선급에 대해서는 이미 이제 경쟁체제 도입은 기정사실화시켜 놓고 있는데 이게 외국의 선급 회사들을 우리 국내에 받아들일 때는 상호주의 원칙이 적용이 되어야 된다 이런 점이 있고 또 외국 선급사가 들어올 경우에 수수료를 높게 받는다든지 이런 문제점들이 있기 때문에 그런 문제점들을 점검해 가면서, 기본 방향은 개방하는 것입니다.

○경대수 위원 전임 장관님도 그런 말씀을 상임위에서 주셨는데요. ‘해결책은, 모든 문제는 현장에 답이 있다’ 이런 말씀을 주셨습니까.

앞에서도 말씀드렸지만 그 현장이라는 게 가공된 현장이면 진실을 찾을 수가 없잖아요, 장관님?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○경대수 위원 이 세월호도 제가 보기에는 제가 작년에 지적한 이후에라도 선박에 대한 약간의 전문지식이 있는 사람만이라도 거기 항만에 한번 보내서 화물차를 한번 그 배에 실어본다든지 여객이 돼서 한번 타본다든지 그래 가지고 직보를 한번 받으셨으면 세월호나 오하마나호 같은 게 이렇게 불법 운항을 하고 이러는 것 금방 찾을 수 있지 않았겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 찾을 수 있다고 봅니다.

○경대수 위원 뒤에 앉아 계신 해수부 간부님들 그 부분에 관해서 반성하셔야 된다고 저는 생각하고요.

장관님께서 이 세월호 일어나기 전에 간부님들한테 사표받았다는 게 기사가 났었습니다. 그것 그다음에 조치를 못하고 이 세월호 때문에 지금까지 끌고 오시는 거지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○경대수 위원 세월호 정말 막중한 지금 상황에 있습니다만 해수부의 또 역할도 계속 기능을 해야 될 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 맞습니다.

○경대수 위원 또 앞으로 이런 사고가 다시 일어나서는 안 되겠지만 예방을 위해서라도 지금 현장에 대한 또 철저한 안전점검이 이루어져야 되는데 이와 같은 것을 장관님이 혼자 하시기는 정말 어렵거든요. 같이 있는 해수부 간부님들이 그와 같은 현장을 철저히 파악을 하고 안전점검을 해야 된다고 보는데 장관님, 그 부분을 정말로 잘 이끄셔야 된다고 봅니다. 어떻습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 전적으로 동감입니다.

○경대수 위원 마치겠습니다.

○한국해운조합이사장직무대행 한홍교 위원장님, 수정해서 1개 보고드리겠습니다.

운항관리자 수사 상황은 12명이 구속되고 9명이 불구속, 18명이 피의자 신분으로 돼 가지고 전체가 39명 맞습니다.

13명은 저희들이 구속된 인원을 보완하기 위해서 급하게 지금 채용하고 있는 인원입니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○경대수 위원 39명이 구속기소 또는 수사 중에 있지요?

○한국해운조합이사장직무대행 한홍교 예, 그렇습니다.

13명은 지금 인원 부족을 갖다가 충원하고 있는 중입니다.

○위원장 심재철 계속해서 김광진 위원께서 질의하시겠습니다.

○김광진 위원 새정치민주연합의 김광진 위원입니다.

앞서서 다 한 번씩 기본적인 것을 말씀해 주셨으니깐요, 귀한 시간이어서 겹치지 않는 범위에서 질문드리도록 하겠습니다.

저희 국조특위가 6월 5일 날 진도를 그때 방문했을 때 40km 떨어진 곳에서 한 분의 시신이 발견됐습니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○김광진 위원 그러면서 이분이 그 당시에 비바람이 좀 불어서 전날에 이때 유실된 것인지 아니

면 그전부터 유실됐다고 판단됐는지 당시는 당일이라 확인이 안 됐다, 그러니 추후에 좀 확인해서 보고를 하겠다 하셨는데요. 뭔가 좀 확인이 되셨습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 보고서를 만들었는데 해양조사원의 표류 부위에 의한 물체의, 인체와 유사한 물체를 띄워서 이동하는 경로조사를 했는데 그 역추적을 해 본 결과 비바람이 치던 6월 1일경……

○김광진 위원 그날 나간 것으로 확인이 됐습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 나간 것으로 그렇게 추정이 됩니다.

○김광진 위원 제가 질문을 드리는 건 지금 오늘 뉴스에도 하나 나왔습니다만 오늘 11시 40분 쯤에 남성 시신의 한 분이 4km 정도 떨어진 해상에서 또 발견된 것으로 나와 있습니다.

아마도 전체적인 상황이나 형상을 봤을 때 세월호의 가족분 중에 한 분이 아니겠느냐, 실종자가 아니겠느냐 판단이 된다고 하셨는데요. 그러면 결국 그동안 해 왔던 유실방지 시스템이나……

지금은 비바람이 쳤던 이런 상황도 아니었기 때문에 유실방지 시스템이나 뭐 이런 것들이 그리고 나머지 이분을 빼고 한다면 열 분이 배안에 있다고 한다는 보장을 지금 하실 수가 있는 건가요?

○해양수산부장관 이주영 100% 보장은 하기는 어려운 상황입니다.

○김광진 위원 제가 지금 좀 드리고 싶은 말씀이 이런 것 있는데요. 지금 세월호와 관련해서 정말 많은 의혹과 또 인터넷이나 여러 가지 상황들에 보면 말도 안 될 것 같은 소셜들의 이야기들도 많이 있습니다. 이것이 국민들의 의혹이나 궁금중의 유발일수도 있고 혹은 어찌 보면 충격상쇄 아이템의 일환으로 정말 이런 것들이 가공되는 것이 아닌가라고 하는 판단이 드는 것들이 많은데요. 저는 이런 것도 범대본이든 혹은 다른 기관에서든지 간에 국민들에게 제대로 이 상황은 이렇다 저렇다라고 하는 것들을 알려주는 것도 필요하다고 생각합니다.

그래서 한두 가지만 좀 말씀드리겠습니다.

승선 인원과 관련해서 계속적으로 국민들이 궁금해 하시는 것 중의 하나가 지금 뭐 차량이 185대가 타 있었다라고 하는데 그중에 제가 확인해 보니까 물류탁송으로 제주도로 보내지는 게 83대여서 실제 개인소유 차량은 102대인 것으로 확인

이 됐습니다. 그런데 그중에 화물기사가 승선하신 것으로 확인된 것은 102대 중에 서른한 분이신데요, 서른한 분이 생존자와 실종자가 구별돼서는 지금 나오지 않습니다.

그런데 여하튼 이걸 제외하면 일흔한 분이 배에는 타지 않고 배만 보낸 것으로 확인이 되는데, 차만 보낸 것으로, 일흔한 분에 대해서는 신원들이 다 확인이 됐고 더 이상의 추가 승선자나 이런 것들은 문제가 없습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그동안 승선자에 대해서 조금 수정들이 있어 왔는데 지금도 뭐 완벽하게 100%는 아니지만……

○**김광진 위원** 아니, 뭐 하나 들의 차이는 있을 수 있지만 제가 질문드린 것……

○**해양수산부장관 이주영** 예, 지금 현재로서 실종자 가족들이 다 나와 있기 때문에 476명 승선자가 거의 확실하다 그렇게 보고 있습니다.

○**김광진 위원** 그러니까 그 일흔한 명의 차량 소유주는 확인이 됐습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 다 확인한 것으로 알고 있습니다.

○**김광진 위원** 알겠습니다.

그리고 앞서서도 계속 말씀이 됐습니다만 결국은 해양수산부가 사건 초기에 이 상황을 어떻게 제대로 인지할 수 있었느냐 그리고 국가기관의, 이 문제를 책임지고 있는 기관으로서 상황 인식이 잘 됐느냐의 문제인 것 같은데요.

아시는 것처럼 11시 50분 정도면 상황이 어느 정도였다고 보십니까, 11시 50분?

○**해양수산부장관 이주영** 10시 한 31분경에 이제……

○**김광진 위원** 배가……

○**해양수산부장관 이주영** 배가 바다에 이렇게 선수만 나오고 뒤집어진……

○**김광진 위원** 그렇지요?

해수부의 종합상황실장님 혹시 오셨습니까?

오늘 안 오셨습니까?

(영상자료를 보며)

지금 이게 해양수산부가 종합상황실에서 11시 50분의 상황을 정부 부처로 보낸 4보의 상황실 보고입니다.

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 예, 그렇습니다.

○**김광진 위원** 그런데 여기에 보면 화면에 보시는 것처럼 ‘현지 기상은 양호하다’ 그리고 가장

중요한 것은 ‘2시간 동안 생존이 예상된다’ 이런 글을 11시 50분에 상황 보고서에 작성을 해서 전 부처에 발송을 하셨어요. 맞지요?

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 그렇습니다.

○**김광진 위원** 이 2시간 생……

11시 50분이면 장관님 뭐하고 계셨습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 11시 50분이면 제가……

○**김광진 위원** 비행기 타고 오고 계시는 동안, 비행기 안이시지요?

○**해양수산부장관 이주영** 김포공항으로 이동하던 시간입니다.

○**김광진 위원** 어느 정도나 심각한 상황이라는 것을 다 인지하셔서 장관님이 모든 일정을 취소하고 진도로 내려오고 있는 상황인데 그럼에도 불구하고 지금 해수부의 상황에서는 2시간 생존이 가능하다라고 하는 것은, 여기 쓰여지기는 해양수산연구원이라고 되어 있는데 누구의 판단입니까?

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 그 부분은 저희가 확인해서 따로 보고드리도록 하겠습니다.

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 담당 국장이 바로 보고드리겠습니다.

○**김광진 위원** 예, 보고하십시오.

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 거기서 말하는 표현은 저 온도에서 구명조끼를 입고 바다에 떨어졌을 때 생존 가능 시간을 표시해 준 것입니다. 그리고 그 연구원한테 물어서 표기를 한 것입니다.

○**김광진 위원** 배 안에 있는 것에 대해서는, 지금 사실은 이 상황이면 배 안과 밖에 있는 사람들의 숫자가 어느 정도나 달라지는 것인지, 구조할 수 있는 사람과 배 안으로 갇혀서 침몰된 사람의 상황들이 뻔히 보이는 것인데 그러면 배 안에 있는 분들의 상황이 어떻다는 것에 대해서는 한 번도 고민하지 않았습니까?

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 고민은 물론 계속하고 있었는데 그때 그 현지의 그 배 안의 상황을 정확히 전달을 받지 못하고 있었습니다.

○**김광진 위원** 그 정확히 파악하지 못했다고 하는 그 안이한 문제, 세계일보의 어떤 기사에 이렇게 나왔습니다. ‘해양수산부 상황실은 TV로 배의 침몰 상황을 지켜보면서도 사안을 가볍게 여기고 오전 9시 30분쯤 세월호가 50도 정도 좌현으로 기울어 침몰 직전의 상황이었지만 상황실

근무자들은 배는 전복되지 않는다고 판단하고 이를 워선에도 보고했다'라고 하는 기사가 그대로 났는데요.

과연 해양수산부가 어떤 생각들을 가지고 상황실을 유지했는가가 여실하게 보여지는 모습이라고 생각합니다.

들어가셔도 됩니다.

장관님이 보고해 주신 자료에 보면 뒷장에, 별첨 1번에 초동 조치했던 상황들을 기술해 주셨습니다, 박스로 하셔 가지고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 그중에 9시 41분에 합참 지통실에 수색요청을 했다, 구조요청을 했다라고 하는 것을 하나 딱 기술하셨는데 다른 어떤 부처도 빼고 합참을 넣으셨어요. 그런데 사실 저는 이것을 왜 넣으셨는지에 대해서도 납득하기가 어렵고……

합참은, 정확하게 합참이 보고를 받아서 확인하고 있었던 게 9시 15분의 상황이었고 실제 9시 41분이라고 하는, 구조요청을 하셨다고 하는데요. 지금 그러면 지통실에 누가 구조요청을, 장관님이 하셨다는 겁니까?

○해양수산부장관 이주영 장관은 그때……

○김광진 위원 그것은 아니시지요?

○해양수산부장관 이주영 아닙니다.

○김광진 위원 그러면 사실 실무적으로 교류가, 상황보고서나 이런 게 왔다고 하는 것들은 이미 그 전부터 있어 왔는데 9시 41분에 뭔가를 군에게 요구했다라고 하는 것에 대해서 어떤 의미인지 다시 한번 보고해 주시면 좋겠고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 사실 이 상황이면, 9시 41분이면 고속정과 유도탄 고속함, 구조함, 링스헬기까지 다 발진한 상황이거든요. 그런데 어떤 의미에서 이런 것들이 지금 현재까지의 보고서류에서 나오고 있는 것인지 그리고 다른 어떤 부처에도 맡은 안했는데 군에 대한 이야기만 쓰신 건지에 대해서도 말씀해 주시면 좋겠고.

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 장관님께서도 9시 29분에 그러면 보고를 받으시고 또 본인의 결정으로 하실 것이 있는 것뿐만 아니라 더 상급기관이든 다른 어떤 곳의 또 지시나 지시를 받으셔야 될 것 아니겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 어떤 통화와 어디에 연락을 하셨

습니까?

○해양수산부장관 이주영 제가 해경청장에게 전화를 했습니다.

○김광진 위원 하급기관 말고요.

○해양수산부장관 이주영 하급기관 말고는 안행부장관하고 통화한 게 있습니다.

○김광진 위원 그러면 청와대와는 아무런 연락을, 청와대 안보실이든 위기관리실이든 뭐 어디든 아무 곳과도 연락하지 않으셨습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그쪽하고는 제가 연락하지 않았습니다.

○김광진 위원 장관님이 직접 하지 않으셨더라도 관련한……

○해양수산부장관 이주영 상황실에서는 상황보고가 다 가도록 되어 있습니다.

○김광진 위원 아니요, 상황실 안에서 기본적으로 갔던 것 말고 직접적으로 장관님이 옆에 있는 누군가에게 뭔가를 지시하거나 하지는 않으셨습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 청와대하고는 제가 특별히 한 게 없습니다.

○김광진 위원 청와대에서도 합참에서 9시 15분 정도에 정확히 국방부장관과 안보실장 등에게 보고를 했다고 했는데 청와대에서는 인지를 하고 나서 한 15분 정도의 기간 동안 주무장관이 될 해수부장관에게 어떠한 연락도 하지 않았습니까?

○해양수산부장관 이주영 저는 연락 받은 것은 없습니다, 청와대로부터.

○김광진 위원 특별히……

○해양수산부장관 이주영 아마 상황실……

○김광진 위원 지금 이 시간까지도 직원이 연락을 받았는데 보고를 못 받았든지 혹은 어떠한 것도 연락을 안 받았다고 하는 것도 확인할 수 있는 겁니까?

○해양수산부장관 이주영 그것은 제가 상황실에 어떤 연락이 있었는지 파악해 보고 보고를 드리도록 하겠습니다.

○김광진 위원 알겠습니다.

잠깐만 시계 멈춰 주시고요. 상황실장님 다시 한번만 나와 주세요.

두 가지 질문입니다.

상황실장님은 청와대나 혹은 상급기관으로부터 어떤 연락을 받으셨는지와……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

9시 20분에 상황대책회의를 구성하셨는데 20분에 대책회의를 하면서도 10분이 넘도록 장관에게 보고가 연락되지 않은 이유 두 가지를 말씀해 주시기 바랍니다.

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 저희 상황실장은 지금 따로 있습니다만 제가 상황을 관리하는 과장 입장으로서 말씀드리겠습니다.

저희 상황회의는 9시 30분에 개시를 했습니다. 9시 30분부터 10시 40분까지 1시간 40분 동안 하면서 논의를 했습니다. 그리고 그 과정에서 저희가 종합적인, 해경 상황보고를 포함해서 종합적인 상황보고를 만들어서 10시 6분에 제1보를 전파를 했습니다. 그 외에 다른 기관으로부터 저희가 통보를 받은 것은 없습니다.

○**김광진 위원** 추가질의 하겠습니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

장관께 하나 좀 여쭙겠습니다.

인천의 일반인 희생자 한 분께서 물어 오신 건데요. 기존에는 승선표에 이름을 적지 않는 상황이었고 또 승선 인원도 세 번씩 변경이 되어 있는 이런 상황인데 과연 승선 인원 476명이라는 게 정확한 숫자이나, 시신 확인을 하지 못한 불명자는 없는지, 이런 부분들에 대해서는 어떻습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 지금 현재도 공식적으로는 476명을 추정하고 있습니다. 왜냐하면 지금 언급하신 것처럼 정확하게 비행기처럼 승선자가 대조 확인해서 이렇게 하는 것이 아니기 때문에 그래서 추정하고 있는데 지금 현재까지 실종자 가족으로 신고된 분들하고 이렇게 대조해 보면 476명이 거의 확실한 것으로 그렇게 보고 있습니다.

○**위원장 심재철** 지금까지 시신 미확인은 없습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 시신 미확인 없습니다.

○**위원장 심재철** 알겠습니다.

○**최민희 위원** 위원장님, 자료요청하겠습니다.

○**위원장 심재철** 예.

○**최민희 위원** 조금 아까 해수부장관께서 71대의 차량과 관련해서 신원 확인이 다 되었다고 말씀하셨잖아요?

그런데 이 부분과 관련해서는 제가 사실은 사

고 초기부터 계속 자료를 달라고 요청을 했었는데 저는 아직 못 받았습니다. 그래서 혹시 자료 있으시면 기초 신원 다 지우시고 저에게 좀 주시면 좋겠습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 이 부분은 해수부가 한 거는 아니고 해양경찰에서 한 거고 합수부에서도 같이 한 걸로 알고 있습니다. 제가 자료를 받아 가지고 제출하도록 하겠습니다.

○**부좌현 위원** 위원장님, 저도 자료……

○**위원장 심재철** 예.

○**부좌현 위원** 장관님, 아까 제 질의 가운데 사고 당일 날 국무총리 주재 회의 당시에 나왔던 이야기, 자료……

○**해양수산부장관 이주영** 예……

○**부좌현 위원** 준비됐어요?

신의진……

준비되었는가만 확인해 주세요.

○**해양수산부기획조정실장 우예종** 다 됐습니다.

○**부좌현 위원** 예, 주세요.

○**조원진 위원** 잠깐……

○**위원장 심재철** 예.

○**조원진 위원** 세월호가 당일 날 인천에서 출항을 할 때 오전도 안개가 많이 끼고 저녁에도 안개가 끼어 가지고 2시간 반을 출항을 늦추거든요. 그 사이에 엄청난 화물이 실렸다는 얘기가 있어요, 그 사이에.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**조원진 위원** 그리고 기상 상태에서 인천항을 출항한 배가 유일하게 세월호 하나입니다. 이거 좀 따져 봐야 되는 사항이라서, 각 부서마다 기상 상태, 안개 정보가 달라요. 그래서 다르더라도 기상 상태에 대한 정보를 제출 좀 해 주세요.

○**해양수산부장관 이주영** 4월 16일 출항할 무렵의 기상 상황……

○**조원진 위원** 아니요, 출항하기 전에……

○**해양수산부장관 이주영** 전에……

○**조원진 위원** 5시 반에……

○**위원장 심재철** 15일.

○**해양수산부장관 이주영** 5시 반부터……

○**조원진 위원** 15일 날……

○**해양수산부장관 이주영** 4월 15일……

○**조원진 위원** 15일 오후 안개경보가 내려서 출항을 못 하거든요. 그래서 그날 전체의 일기에 관계된 상황, 그다음에 출항한 배들이 있는지, 그다음에 각 부서마다 안개경보가 다릅니다, 안개

해제에 대한 기준 정보가. 그래서 왜 무리하게 출항을 했는지, 이 자료를 좀 제출해 주세요.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 심재철 효율적인 조사 진행을 위해 잠시 조사를 중지했다가 오후 4시 40분에 계속하도록 하겠습니다.

조사중지를 선언합니다.

(16시22분 조사중지)

(16시41분 조사계속)

○위원장 심재철 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

조사를 계속하겠습니다.

위원님들께서 첫 질의를 마치셨습니다. 그러면 이어서 2차 질의에 들어가도록 하겠습니다.

질의시간은 7분입니다.

먼저 권성동 위원님께서 질의해 주시기 바랍니다.

○권성동 위원 권성동 위원입니다.

장관님, 수고가 많으십니다.

한국선급(KR)에 대해서 질의를 하도록 하겠습니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○권성동 위원 선박 안전검사를 한국선급하고 소형 배인 경우에는 선박안전기술공단, 이렇게 나눠서 하고 있지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 그렇게 하고 있습니다.

○권성동 위원 그런데 선박 결함으로 인한 특히 여객선 사고 비율이 2011년도에 6.6%에서 2012년도에는 12.1%로 이렇게 2배가량 증가를 했습니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○권성동 위원 그런데 양 기관의 선박 안전검사 합격률은 99.9%입니다.

무슨 말씀이나 하면, 합격률은 거의 100% 합격을 시켜 주는데 선박 결함으로 인한 사고는 비율이 증가하고 있습니다. 결국은 이 양 기관이, 한국선급하고 선박안전기술공단이 과연 철저하게 선박 안전검사를 하고 있느냐 이건 의문이다라는 그런 말씀을 드리는 것입니다.

그 부분 알고 계십니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 지금 말씀하신 대로인 것 같습니다.

○권성동 위원 이번 세월호사건이 나자마자 언

론에도 보도됐습니다마는 해양경찰의 정보담당 형사가 한국선급에 검찰의 압수수색 사실을 알려줘 가지고 한국선급에서 그 자료 다 은닉하고 그 다음에 검찰 수사에 대비해서 대응요령 같은 것을 다 전파시키는 바람에…… 그게 결국 적발된 사실 알고 있지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 봤습니다.

○권성동 위원 그리고 오늘 직무대행이 나와 계십니다마는 한국선급 오공균 회장이 부하 직원들로부터 약 5000만 원 뇌물수수 등으로 인해서 지금 구속되어 있지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○권성동 위원 그리고 또 다른 전무 하나가 비리로 구속되어 있고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○권성동 위원 방만 경영이 아주 도를 넘었다 이렇게 생각을 하고 있습니다.

이번 세월호사건 같은 경우에도 결국은 객실을 증축함으로 인해 가지고 화물 적재량을 더 줄여 버렸습니다. 절반 이하로 줄었어요. 그러면 이익이 나지 않는 구조임에도 불구하고 결국은 선실은 선실대로 증축해서 많은 승객을 태우고 또 화물은 법을 위반해서 과적을 해서 돈을 벌겠다는 그런 심사였던 말이에요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○권성동 위원 그러면 설계회사도 이것을 분명히 청해진해운에다가 이러이러한 부분을 보고했을 것이고 청해진해운도 알고 있었을 것이고, 또 한국선급도 그러한 부정과 불법이 자행되리라는 것을 알고 있으면서도 그냥 도면심사를 하고 합격을 시켜 줬단 말입니다.

결국 이러한 것이 한국선급과 선사 간의 유착관계 때문에 합격률이 99.9%가 나왔다, 저는 이렇게 보고 있습니다.

이 부분에 대해서 앞으로 검찰 수사를 통해서 더 밝혀질 것이고 감사원 감사나 해수부 감사를 통해서도 밝혀지리라 이렇게 생각을 하는데……

그래서 이거 한국선급에 대해서…… 지금은 선박의 길이, 넓이, 높이, 용도 변경하는 경우에만 해수부의 승인 사항으로 되어 있고 객실 증개축 같은 경우에는 한국선급의 승인만 있으면 허용이 되게끔 되어 있지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 되어 있습니다.

○권성동 위원 이런 부분에 있어서는 규제를 더

강화해서 선실 증개축 부분도, 리모델링도 모두 해수부에서 승인 사항으로 규제를 더 강화할 필요가 있다고 생각하는데 어떻습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 강화할 필요가 있다고 생각합니다.

지금 말씀하신 대로 지금 선박 개조 부분에 있어서는 길이, 넓이 또 깊이만 허가를 받도록 되어 있고 높이 부분은 안 되어 있는데 그것도 규제를 해야 된다고 봅니다.

○**권성동 위원** 그리고 한국선급이 지금 비영리 사단법인으로 되어 있지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**권성동 위원** 그런데 사실은 한국선급의 수입의 거의 90%는 우리 대한민국 정부에서 허용한 선박안전검사 수수료를 통해서 이루어지고 있습니다.

그 부분 보고받아서 알고 계십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 알고 있습니다.

○**권성동 위원** 그런데 한국선급이 지금까지는 해수부 출신들이 전부 가서 회장 하고 임원 하면서 해수부와 소위 말해서 한국선급의 유착관계가 이루어지고, 그 바람에 해양수산부 마피아라는 말이 나올 정도로 해양수산부에서 한국선급에 대한 감독이 철저하게 이루어지지 않았다고 저는 이렇게 생각을 하고 있습니다.

그리고 정부의 권한, 즉 선박 검사 권한을 대행함으로써 한국선급이 그 수입으로 운영되는 그런 구조입니다.

그런데 한국선급 임원들의 봉급 수준은 굉장히 높습니다. 그리고 오공균 회장의 비리에서 밝혀진 바와 같이 해외에 나갈 때 일등석을 타고 다녀요. 일등석을 타고 다니고 부인도 동부인을 여러 차례 했고요.

이번 기회에 한국선급의 이런 방만한 경영, 비리, 이거 발본색원해야 됩니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**권성동 위원** 그러면 여태까지…… 공공기관으로 지정하면, 저는 공공기관의 운영에 관한 법률에 의해서 공공기관 지정이 가능하다고 보고 있거든요. 왜? 수입의 80~90%가 정부 때문에 이루어지고 있기 때문에.

그런데 지금까지도 공공기관 지정을 안 했어요. 안 한 이유는 저는 해수부의 묵인, 협조가 있다고 생각합니다. 왜? 공공기관으로 지정이 되면 감사원 감사 받아야 되지요. 기획재정부 감사를

받아야 되지요. 여러 가지 제재를 많이 받고 있고 감시·감독을 받게 됩니다. 하지만 민간기관으로 놔두게 되면 해양수산부에서만 눈감아 주면 아무 문제가 없는 거예요.

이거 공공기관 지정할 의사 있으십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그 문제에 대해서는 해수부 출신들이 한국선급의 임직원이 되는 것을 금지하도록 하는 공직자윤리법 개정이라든지 이런 것을 해야 될 것으로 그렇게 보고 있습니다.

○**권성동 위원** 그런데 이게 지금 보니까 연간 수입이 1100억 원인데요, 약 900억 원 정도가 해군 함정이라든가 또 우리 한국적 선박에 대한 검사 수수료 또 한국적이 아니라 하더라도 한국인들이 선주인 외국적 선박에 대한 수수료의 수입입니다.

이 정도 되면 이것은 공공기관이지요. 굳이 직원을 파견 안 한다고 하더라도 해수부의 감독 이외에 감사원의 감독 또 기획재정부의 감독이라는 이중, 삼중의 감독 장치를 만들어 놔야 저는 부정과 비리가 줄어든다고 생각하거든요.

그 부분에 대해서 장관님께서 다시 한 번 검토해 주시고 적극적인 방향으로 결론을 내 주시고 말씀드리겠습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 적극 검토하도록 하겠습니다.

○**권성동 위원** 이번 기회에 해피아라는 소리는 더 이상 들어서도 안 되고 사라져야 된다고 저는 생각합니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 특히 안전과 관계되기 때문에 적극적인 정부의 개입이 필요하다고 봅니다.

○**권성동 위원** 이상입니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

이어서 김현 위원께서 질의하시겠습니다.

○**김현 위원** 해사안전국장님 나오셨나요? 그다음에 고명석 대변인 그리고 제주VTS센터장님, 세 분 나오시지요.

○**위원장 심재철** 마이크 저쪽에도 있지 않습니까?

○**김현 위원** 고생 많으십니다.

제주VTS 교신내역 작성을 센터장님이 하셨나요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예, 그렇습니다.

○**김현 위원** 그러면 처음부터 이것을 조작하고

은폐하려고 하는 의도가 있었던 겁니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 아
닙니다. 저희들은 참고하려고 녹취록을 이렇게
작성하고 있습니다.

○**김현 위원** 그런데 진도VTS랑은 교신을 안
하고 왜 했다고 기록을 제출했습니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 진
도VTS랑 저희들은 교신한 게 아니고요, 저희들
은 긴급상황을 조난선박으로서 조난사실을 접수
받고는 바로 해경……

○**김현 위원** 아니요, 그러니까 진도VTS랑은 당
시에 09시 6분에 교신한 내용은 교신하지 않으셨
지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 저
희들 교신하지 않았습니니다.

○**김현 위원** 그런데 교신한 것으로 지금 ‘진도
VTS랑 완도VTS에 통화 중에 있으니까요 잠시
만 대기하시기 바랍니다’ 이렇게 해서 제출을 하
셨지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 그
것은 그런 뜻으로 말한 게 아니고요……

○**김현 위원** 어쨌든 제출하신 거고 사실이 없는
거고요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 그
것은 그런 뜻으로 말한 게 아니……

○**김현 위원** 예, 됐습니다.

고명석 대변인 나오시지요.

이 내용 언제 아셨습니까? 제주VTS에서 진도
VTS랑 통화하지 않았는데도 불구하고 통화한
것으로 되어 있는 내용 언제 발견하셨습니까?

○**해양경찰청장비기술국장 고명석** 그 부분은 제
가 특별히 아는 바가 없습니다.

○**김현 위원** 그러면 진도VTS의 내용을 없다고
하다가, 교신 내용이 없다고 하다가 언론에서 확
보했다고 해서 배포를 했던 거지요? 진도VTS
교신 내용요.

○**해양경찰청장비기술국장 고명석** 예.

○**김현 위원** 그러면 진도VTS에서 교신했던 내
용 중에 제주도랑 이 통화했던 내용 있는지 없는
지 확인 안 하셨습니까?

○**해양경찰청장비기술국장 고명석** 제주VTS와
는 교신한 적이 없습니다.

○**김현 위원** 그러니까 진도VTS에서 제주VTS
랑 교신한 내용이 없다는 것을 진도VTS에서
확인했지요?

○**해양경찰청장비기술국장 고명석** 예.

○**김현 위원** 언제 확인했습니까?

○**해양경찰청장비기술국장 고명석** 정확한 날짜
는 좀 알아봐야겠습니다.

○**김현 위원** 초기지요?

○**해양경찰청장비기술국장 고명석** 그렇습니다.

○**김현 위원** 4월 20일경.

○**해양경찰청장비기술국장 고명석** 예, 초기입니
다.

○**김현 위원** 진도VTS에서 제주VTS로부터 어
떠한 통화를 하지 못했다, 9시 47분 이전에는. 이
내용 알고 계셨지요?

○**해양경찰청장비기술국장 고명석** 예, 그렇습니
다.

○**김현 위원** 그런데 왜 감추었습니까?

○**해양경찰청장비기술국장 고명석** 그 부분은 해
경 측에서는 별도로……

○**김현 위원** 아니, 지금 범정부부처 대변인이시
잖아요. 알고 계신 내용이라면 바로잡으셨어야지
요. 그런데 왜 감추었습니까?

이것을 6월 18일에 해사안전국에서 발표된 자
료 이전에는 까마득히 몰랐던 내용 아닙니까? 제
주VTS에서 적절하게 초기대응을 한 것으로 야
심차게 내놓은 교신 내용에서 있었던 내용이 제
주VTS에서는 전혀 초기 상황을 몰랐다는 것 아
닙니까? 그런데 알고 있을 거라고 예단하고 예측
하고 생각하고 상상한 것, 이것이 이번 사건에
많은 사람을 죽음으로 몰아넣었던 시작이자 끝입
니다. 그런데 대변인은 알고 계셨음에도 불구하
고 왜 사실관계를 밝히지 않았는지 궁금한 내용
이에요.

그다음에 해사안전국에서는 이 내용 언제 아셨
습니까? 진도VTS하고 제주VTS하고 통화하지
않았는데 통화된 것으로 조작되어 있는 이 자료
의 존재를 언제 아셨습니까, 해사국에서는?

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 저는 처음부
터 그렇게 알고 있었습니다.

○**김현 위원** 그러면 국민을 속인 거잖아요. 처
음부터 그렇게 알고 있었던 것을, 제주VTS에서
진도VTS랑 통화를 했고 대기토록 했다, 처음부
터 아니라는 것 알고 있었다는 것 아닙니까, 그
러니까? 그러면 아니라고 얘기하셔야지요.

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 9시 47분에
진도VTS하고……

○**김현 위원** 그러니까 9시 5분에 삼자 통화한

것으로 지금 나와 있는 이 내용을 해사국에서는 처음부터 알고 있었던 거고, 대변인도 알고 있었던 거고, 제주도는 조작했고, 진도VTS에서는 가슴앓이하고 있으면서 아무 얘기 못 하고 있었던 거고, 저희들은 6월 18일 날 알게 된 거고, 가족들은 증거를 확인하는 과정에서 뭔가 조작이 있었다는 것을 알았던 것 아닙니까. 이래도 되는 겁니까?

됩니다, 이렇게 알고 계셨던 것을 두 달 가까이 은폐해도 되는 겁니까? 아무 문제가 없는 겁니까, 지금 이게?

○해양수산부해사안전국장 임현철 위원님께서 허락해 주시면 제주VTS 상황을 말씀드리면……

○김현 위원 아니요, 그러니까 제 얘기는 상황에 대해서 얘기한 게 아니고요. 알고 있었던 내용을 뒤늦게 발견된 거잖아요, 국민들 입장에서.

문제없습니까? 그래도 됩니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 저는 죄송하지만 위원님께서 어떤 자료를 가지고 저희들이 덮었다가 나중에 발견했다고 말씀하는지 잘 모르겠습니다.

저는 초기부터 제주와 진도VTS가 통화가 된 것은 9시 47분경에 통화가 된 것으로 알고 있습니다, 국장으로서 이미.

○김현 위원 그러니까 알고 계신 것이랑, 그러면 국민들이 알고 있는 것하고 불일치하고 있는 것 아닙니까, 지금.

지금 무슨 내용인지 모르세요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예, 정확히 무슨 자료를 가지고 말씀하시는지 모르겠습니다.

○김현 위원 장관님, 이게 무슨 내용인지 모르십니까?

○해양수산부장관 이주영 저도 지금…… 정확하게 뭘 가지고 지금 말씀하시는지 제가 이해를 잘못하고 있습니다.

○김현 위원 다 들어가세요.

지금 뒤에 해수부에서 알고 계신 분 혹시 있으세요?

다 들어가시고요.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 제가 말씀드리겠습니다. 저희들은……

○김현 위원 아니, 잠깐만. 이 내용을 해수부 안에서 제가 무슨 내용으로 지적하는지 알고 계시는 분 누구십니까?

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 제주해양관리단장입니다. 제가 좀 보고를……

○김현 위원 이 내용을 알고 계시고 나오시는 겁니까?

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 제주해양관리단장 양영진입니다.

그 부분은 조금 오해가 있는 부분이 있는데, 당시 김진이라는 관제사가 얘기를 할 때 진도랑 통화를 시도 중에 있다는 의미로 얘기를 했고요. 그런데 저희들이 처음 녹취록 말씀하는 부분은, 첫날부터 녹취록 부분은, 진도와 교신을 하지 않은 내용을 언론사부터 모두에게 공개를 했습니다. 그래서 조금……

그러니까 관제사가 ‘통화 시도하는 중입니다’라는 게 방송에 나갔고 그런데 실제적으로……

○김현 위원 잠깐만요.

이 내용으로, ‘통화 중에 있으니까 잠시만 대기하십시오’

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 그 의미가 통화를 했다는……

○김현 위원 아니, 이것이 의미 해석하자는 게 아니잖아요?

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 아니, 실제로 그런 의미로 통화를 하고 있으니까 잠시 대기하라는 의미로 관제사가 얘기를 했고요.

그다음에 저희들이 자료를 감춘 게 아니고 바로 그날, 다음날부터 녹취록상에 진도와 교신을 하지 않은 내용을 언론사부터 모두에게 공개를 했습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○김현 위원 완도VTS하고는 교신을 하셨지요?

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 예, 맞습니다.

○김현 위원 진도와 완도가 관할권이 다른 것이지요? 해수부하고 해경이 하는 것?

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 예, 관할권이 다른 것 맞습니다.

○김현 위원 그런데 정말 사고가 난 지역인 진도VTS를 배제시키고 완도랑은 교신을 한 겁니까. 그런 것이잖아요, 문제의 본질이? 그런데 이것을……

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 그 부분은 저희들이……

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 교신한 게 아니고요. 전화를 했습니다, 그쪽으로 나중에.

○김현 위원 전화를 9시 47분에 하신 것이잖아요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 그것은 저희들이 구조상황을……

○김현 위원 그런데 마치 9시 5분에 한 것처럼 지금 보도……

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 아니, 그게 저희들은 구조상황을 파악하기 위해서 현재 교신이 어떻게 진행되고 있는가 그것을 알아보기 위해서 전화한 겁니다.

○김현 위원 추가질의하겠습니다.
.....

○위원장 심재철 관제사 이름이 뭐라고요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 강상보입니다.

○위원장 심재철 아니요, 현장에서 통화했던……

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 김진 관제사입니다.

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 방송에 나왔던 김진 관제사입니다.

○위원장 심재철 강……

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 그때 방송했던 관제사는 김진이고요.

○김현 위원 본인 이름요.

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 저는 제주해양관리단장 양영진……

○위원장 심재철 아니 아니, 본인 이름이 문제가 아니고.

김진?

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 예, 맞습니다.

○위원장 심재철 김진 관제사하고 누구하고 통화를 했다는 것이지요?

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 그 부분은 세월호하고 교신한……

○위원장 심재철 알겠습니다.

관제사, 진도관제사……

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 아니, 제주관제사.

○위원장 심재철 제주관제사 김진 씨라는 것이지요? 맞습니까?

○해양수산부제주해양관리단장 양영진 예, 맞습니다.

○위원장 심재철 알겠습니다.
성함이 어떻게 되시지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 센터장 강상보입니다.

○위원장 심재철 어디 센터장이지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 제주센터장입니다.

○위원장 심재철 진……

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 제주입니다.

○위원장 심재철 제주센터장? 김……

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 강상보입니다.

○위원장 심재철 강상구 씨?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 보요.

○위원장 심재철 예, 알겠습니다. 감사합니다.

계속해서 김명연 위원께서 질의하시겠습니다.

○김명연 위원 장관님, 출항 허가를 하는 데 있어서 치명적인 비리가 많이 나왔지 않습니까? 관계자들은 모두 구속이 됐고요. 이런 것들은 사실 정부의 의지만 있으면 별문제 없이 원칙만 지키면 되는 겁니다. 그리고 구조적으로 인천항의 구조가 계근대가 안 되어 있으니까 화물의 중량을 정확히 파악해서 사전에 검열할 수 있는 그런 시스템을 만들어 놓고요.

그런 것들이 있는데, 지금 보면 운항관리자가 미리 보고를 받고 통제를 해야 되는데 아까 제가 처음 질의 때 얘기한 것처럼 3등 항해사 박한결 씨가 가면서 VHF로다가 통보를 하지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 했습니다.

○김명연 위원 사전에 사인돼 있는 용지에다가 받아 적고 이런 것들은 다시는 있어서는 안 되는데 구조적으로 이런 것들이 비일비재하게, 이 배뿐이었겠어요? 이 배가 전에도 그랬을 것이고, 그 연안에 모든 나머지 배들이 다 이런 식으로 했을 것이라고 본 위원은 알고 있어요, 믿고 있고. 이게 왜 이런 것들이 가능했다고 보십니까?

○해양수산부장관 이주영 화물의 수량 또 무게 이런 게 제대로 계측이 안 되고 또 출항에 임박해서 선적되는 그런 경우들도 많고 해서, 이게 사전에 충분히 계측 또 선적 여부가 확인이 되는 시스템이 돼야 되는데 그런 시스템이 부재했기

때문에 이런 문제가 발생했다고 봅니다.

○**김명연 위원** 그런 구조적인 것도 있지만 내면적으로 한번 보자고요.

해운조합이 이익을 추구하는 선사들의 조합 아닙니까? 거기에 해수부 출신들, 관료들이 그 이익을 창출해 주는 기계적인 역할을 하기 위해서 거기 다 들어갑니다.

그 현황을 보면 회장 1명, 부회장 3명, 이사 6명, 감사 2명 거기에 이사장 및 본부장 3명 이렇게 임원진이 구성돼 있는데 거기에 통상 이사장하고 경영본부장 이런 분들이 해양수산부 또는 해양항만청 고위공무원 출신들로 포진이 되고요. 또 사업본부장이 해양경찰 고위간부 출신들이 임명이 됩니다.

그러니 보고서를 받고 출항 아니면 대기 명령을 내릴 수 있는 해경이 이것을 통제할 수 있겠어요, 시설적으로 안 돼 있는 것은 둘째로 치고?

○**해양수산부장관 이주영** 구조적으로 유착관계가 있다고 하면 어려울 것으로 봅니다.

○**김명연 위원** 그렇기 때문에 그 관계자들이 지금 다 구속되어 있고 이것이 사실로 드러난 것입니다.

1978년도 이후 현재까지 36년간 이사장이 9명 있었습니다. 이 사람들 9명이 전부 해수부 출신들이에요. 이러니 사고가 예고가 됐던 것이지요.

이런 조직적인 구조적인 문제 이것은 당장, 지금 사고 나고 나서 벌써부터 이것을 조정을 해놔야 되는데 뒤에 계신 간부님들, 장관님이 3월 7일 날 여기 취임했잖아요. 그러니까 이런 문제들에 대해서 이미 노출이 됐으면 지금 뒤에 앉아 계신 간부님들이 이 조직을 어떻게 구조조정을 할 것인지 이미 안이 나오고 치고 나왔어야 되는 거예요. 사고 77일이 됐는데도 아직까지도 해수부에서 이것을 어떻게 하겠다 조치가 안 되고 있지 않습니까?

해수부의 중요 조직들, 장관님은 지금 사고 수습과 관련돼 있지만 전원 다 내려가 있는 게 아니기 때문에 이쪽에 인사 부서에서는 이 조직을 어떻게 할 것인지 그것을 얼마나 계획을 했는지 간단하게 말씀해 보세요.

○**해양수산부장관 이주영** 앞으로 국민 안전과 관계되는 이런 단체 또 기관에 해수부 공직자들이 재취업하는 것은 금지시켜야 된다고 봅니다. 그렇게 해서 대책을 마련하겠습니다.

○**김명연 위원** 인천항 그리고 진도 그리고 제주

각각 소속은 해경하고 해수부가 다르지만 VTS 센터가 있지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김명연 위원** 관제센터인데, 해양교통이 엄청나게 위험하기 때문에 이게 있는 거예요. 그 사무공간에 CCTV가 두 군데는 없고, 진도는 있었는데 없다고 거짓말시켰다가 엇그저께 들통이 났고요.

보통 일반적인 파출소나 모든 조그마한 관공서, 사무실 이런 데 다 CCTV가 있는 게 기본인데, 길에도 있는데 그런 해상관제센터에 그게 없었다는 것이, 이것 국민들이 그 자체를 알고 놀라지 않겠어요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 맞습니다.

○**김명연 위원** 이것은 설마 했는데 세 군데를 다 찾아보니까 셋 다 없어요. 한 군데는 국조특위 위원들이 가서 ‘없다’고 그랬더니 하나가 있었대요. ‘있었는데 오작동을 해서 뜯었습니다.’ 이런 답변을 했습니다. 결정적인 위증을 또 했습니다.

오작동을 해서 뎀 게 아니라, 본 위원이 그렇게 물어봤습니다. “오작동을 했으면 이것을 빨리 고쳐서 계속 써야지 이 중요한 업무현장의 기록을 왜 남기지를 않느냐?” 했더니 그냥 떼었대요. 그래서 자료 요청을 했더니 이미 검찰에 발각이 돼서 삭제된 부분들이 들통이 나서, 또 이제 잡혀가겠지요.

이렇게 상식을 초월하는 일들이 대한민국정부 기구에서 있었어요. 이것은 장관님 어떻게 생각하세요, 인식을?

○**해양수산부장관 이주영** 그런 은폐 조작 행위가 있었다 그러면 엄중한 처벌을 받아야 된다고 생각하고 있고요. 위원님께서 말씀하신 그 부분에 대해서는 지금 수사가 이루어지고 있는 것으로 알고 있습니다.

○**김명연 위원** 한 가지, 이 사고 현장에 지금 77일째 이렇게 사고 때문에 온 나라가 들쭉하는데도 맹골수도 그 해역에 조도나 동거차도, 서거차도 또 관매도 등등 해서 여러 연안 섬들이 있지 않습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김명연 위원** 거기에 크고 작은 연안 여객선들이 지금도 계속 다니고 있는데, 본 위원이 그 선박의 건조 연령을 봤어요. 그랬더니 다행히 그렇게, 본 위원이 국정조사 차 다니면서 배의 상태를 봤을 때는 굉장히 위험하다 싶은 느낌이 있어

가지고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 발언한 부분)

조사를 해 봤더니 다행히 연도를 넘는 것은 없었는데 그래도 배의 상태가 상당히 위태로웠어요. 그럼에도 불구하고 출항 직전에 관리를 하는 것으로 봤을 때는, 그런데도 아직도 허술해요.

그래서 이 사고를 수습하는 과정에서 전국에 이런 유형의 사고가 나지 않게끔 모든 연안 여객선에 대한 통제, 관리 이것을 좀 박차를 가해 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 **이주영** 위험 요소들이 있는 부분들에 대해서는 점검을 철저히 해서 시정하고 통제를 더 강화하도록 하겠습니다.

○김명연 위원 이상입니다.

○위원장 **심재철** 이어서 민홍철 위원께서 질의 하시겠습니다.

○민홍철 위원 장관님 한국선급에 대한 감사를 2011년도에 실시하셨잖아요?

○해양수산부장관 **이주영** 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 거기 중점 감사가 보면 선박 검사 그 부분에 대해서도 감사를 했는데 결과는 선박 안전성에 대한 부분에 대해서는 일체 어떤 처리가 없고요. 다른 어떤 선급의 행정상의 시정조치나 그다음에 신분상, 그러니까 어떤 비리나 관련해 가지고만 조치를 취했던 말이지요.

앞으로 한국선급에 대한 전면적인 개편…… 감사관이 보니까 해수부에서 나간 감사관이 행정직 감사관이 아닌가 싶어요. 어떤 기술적인 또 선박 안전에 대한 전문적인 지식을 갖고 있는 감사관들이 나가서 해야만 되겠다라는 그런 측면을 지금 제기를 좀 하고 싶습니다. 그 부분에 대해서 한번 고려를 해 주시고요.

그다음에 한국선급에 제가 질의를 하겠는데요. 지금 현재 한국선급이 세계 7위네요, 선박 등록 현황을 기준으로 했을 때? 그렇지요?

○한국선급회장직무대행 **정영준** 예.

○민홍철 위원 그런데 오늘 보고된 국내 여객선 사고 재발방지 대책, 정말 이대로만 했으면 과연 세월호 침몰이 있었겠느냐, 정말 이게 사후약방문이요, 소 잃고 외양간을 고치는…… 이것 왜 진작 이렇게 하지 못했느냐, 정말 아쉽습니다.

한번 보세요. 여기 제도개선에 보면 이것도 또

잘못된 거예요. 여객선만 돼 있어요. 화물선은 왜 뺐습니까? 화물선도 안전검사 철저히 해야지요.

그런데 보면 ‘총톤수 증가나 여객 증원 또 화물용량이 증가되는 경우에는 앞으로 개조 허가내용과 개조 결과 일치 여부를 기술적으로 철저히 검증하겠다’ 이것 세월호 검증할 때 했으면 이런 일이 없지 않습니까? 너무 안타까워요.

그리고 세월호 검사를 할 때 한번 보시지요. 복원성 시험과 관련해 가지고, 거듭 여러 위원님들께서 지적을 하셨습니다마는, ‘복원력 시험을 위해서 해상 시운전 시험을 했다’ 그러면 이번 사고와 같이 급변침, 일정한 우현전다 이런 시험을 했습니까?

답변 좀 해 보세요, 한국선급.

○한국선급회장직무대행 **정영준** 저희들 행정선·여객선에 대한 해상 시운전은 모든 운전 각부가 정상적인 항행 상태의 컨디션을, 그 조건을 유지하는 상태로 해서 스피드 테스트와 기타 작동 검사를 합니다.

○민홍철 위원 그러니까 그 타를 5도 이상, 15도, 이런 어떤 시험을 하는 기준이 있잖아요? 거기에 따라서 했느냐 이거지요.

○한국선급회장직무대행 **정영준** 조타장치의 테스트도 물론 한 것으로 알고 있습니다.

○민홍철 위원 이 세월호에 대해서요.

그다음에 그렇게 해 놓고 예를 들어서 우현 선측, 램프 측의 25t을 감소시켰다. 전문가 얘기는 25t을 감소시키면 좌우 불균형이 되어 가지고 좌현에다 또 같이 균형을 잡아 줘야 된다는 거예요. 그것은 검사 누락됐지 않습니까?

○한국선급회장직무대행 **정영준** 저희 기술진이 검토를 한바 오히려 램프가 있을 때 반대편에 평형수로서 밸런스를 맞춰 준 것으로 그렇게 되어 있습니다.

○민홍철 위원 그다음에 또 하나 이해가 안 되는 게요 복원성 자료 작성할 때 적재 선택, 화물량이나 평형수량 변경을 할 때 이와 관련된 사항에 대해서 선주와 협의해서 결정을 한다, 이렇게 되어 있어요. 이게 이해가 됩니까?

○한국선급회장직무대행 **정영준** 제가 좀 말씀드리면, 순서가 선주가 중고선을 도입할 때 먼저 선박을 확인한 후에 자기네들이 사업계획을 세워서 이 선박을 어떻게 운영을 해서 어떠한 항로에 투입을 하겠다, 그러면 그 항로의 특수성이라든지 화물량, 여객의 특성, 이런 것들을 전부 검토

를 해서 그 선박을 고려하고 선택을 해서 저희들한테 검사 신청을 하게 됩니다. 그런데 그 과정에……

○민홍철 위원 자, 좋습니다. 그리고 아까 여러번 구명뗏목이라든지 여러 가지 이 부분에 대해서도 한번 보세요.

직접 한국선급 검사원이 본선에 탑승해 가지고 검사를 실시했던 말이지요. 그런데 이번에 세월호는 하나도 펼쳐지지 않았어요. 이 부분을 어떻게 설명을 합니까? 그것도 최우수업체와 같이 했다는 겁니다. 누구입니까? 직접 검사한 검사원이 실질적으로 선박에 탑승해 본 기술, 전문적인 어떤 지식이 있는 사람이었습니까? 목포지부에서 했지요?

○한국선급회장직무대행 정영준 예.

○민홍철 위원 그 검사원이 실질적으로 선박에 대한 어떤 전문지식이 있고, 안전검사를 할 수 있는 그런 요원이 했는지 한번 말씀을 해 보세요. 이해가 안 가지 않습니까?

○한국선급회장직무대행 정영준 검사원은 충분한 경력과 스킬을 가졌습니다. 다만 저희들이 진행을 하면서 우수사업장이라는 부분으로 조금 간과를 했지요. 그래서 이번 세월호 사건이 있은 후 바로 저희들 전 검사원들한테 우수사업장에서 나온 정비된 구명 설비, 구명별—구명뗏목—이라도 반드시 우리 검사원이 직접 가서 확인을 해라라고 지시를 한 바 있습니다.

○민홍철 위원 그리고 장관님, 이게 한국선급에서 검사하고요 그다음에 해경에서 운항관리 규정을 승인해 주고, 또 이렇게 서로 업무가 분산되어 있지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○민홍철 위원 크로스 체크가 안 되고 IT 강국이라는 우리나라에서 정보 공유가 안 되었기 때문에 이번에 이런 사고가 나지 않았는가? 물론 한국선급에서도 앞으로 제도개선을 하겠다고 되어 있는데 이 부분이 정말 진작 이렇게 되었으면 진짜 이번에 세월호라는, 아까 여러 위원님께서도 말씀하셨듯이 피물이 탄생하지 않았을 것 아니냐…… 정말 참 아쉬움이 있는데 이 부분에 대해서 철저히 좀 해 주셔야 될 것 같고요.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○민홍철 위원 그리고 한국선급에 다시 한번 제가, 이게 지금 ‘업계 지원 강화’ 이래 가지고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

국민과 학생을 대상으로 한 선박안전 프로그램 개발·운영하겠다. 여기 학생이 왜 들어갑니까? 이번에 수학여행 학생 희생 때문에 그러나요?

○한국선급회장직무대행 정영준 저희들이 많이 고민을 해 봤습니다마는 해상에서의 안전을 어린 시절부터 조금 인식을 시켜 주겠다라는 그런 차원에서……

○민홍철 위원 교과서에나 넣을 수는 있겠지요. 그러나 이것도 보면 즉흥적인 것 아닌가, 깊은 고민 없이. 이런 부분이 조금 더 깊이 고려되어야 된다, 그런 말씀을 드리는 겁니다.

○한국선급회장직무대행 정영준 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이어서 신의진 위원께서 질의하겠습니다.

○신의진 위원 장관님, 이번 세월호 사건에 정말 아쉬운 점이 있다면 선장이 퇴선 명령만 제대로 남겼더라도 많은 인명을 구할 수가 있었습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○신의진 위원 또 선장이 잘못했다면 해경이라도 그것을 제대로 퇴선명령을 내려서 대처를 했더라면 여기에 계신 우리 유가족들, 국민들의 아픈 마음이 저는 분명히 안 생길 수 있다고 생각합니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 맞습니다.

○신의진 위원 이런 마음에서 본다면 오늘 장관님께서, 해수부가 제출한 ‘세월호 침몰사고 수습 현황 및 향후대책 업무보고’ 15페이지를 보면요. 제일 초기에 ‘세월호 구조를 위해 취한 초동조치’라고 해서 ‘8시 56분에 해경에 긴급 구조요청 및 세월호에 퇴선 준비를 권고했다, 제주관제센터에서’ 그렇게 처음에 나오니까.

이것만 보면 이미 8시 56분부터 제주관제센터에서 세월호에다가 퇴선 준비를 제대로 권고를 해서 꼭 그것이 먹힌 것처럼 되어 있습니다. 이것만 보면 그렇지 않겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○신의진 위원 물론 장관님께서 직접 실무사항이 아니니까 모를 수 있다고 생각을 하는데, 일단 제주관제센터장님 나오셨습니까? 아니면 그

밑에 있는 직원이라도……

그리고 저것 좀 띄워 주십시오, 녹취록 제가 낸 것.

(영상자료를 보며)

저기 보시면 저는 이 부분은 상당히 지금 오해가 있을 수 있는 것을 지금 내셨기 때문에 말씀을 드립니다.

초기에 8시 56분예요, 채널 12로 제주관제센터에다가 세월호가 지금 요청이 왔어요. ‘넘어졌다 배가’. 그래서 해경에 긴급 구조요청을 했습니다, VTS에서. 그러다가 채널 21번에, 그 보고서에 나와 있는 것처럼 퇴선이 나왔지요. ‘네, 알겠습니다. 인명들 구명조끼 착용하시고 퇴선할지도 모르니까 준비 좀 해 주십시오’라고 해서 퇴선을 조금 유도까지는 했다고 볼 수가 있지요.

그래서 제가 이것을 ‘그러면 녹취록을 좀 달라’, 녹취록은 이게 있고 ‘그러면 음성파일은 있느냐? 녹음파일은 없느냐?’ 그랬더니 다른 것은 있는데 21번 채널은 녹음파일이 없다고 합니다. 맞습니까?

○해양수산부제주해상교통관제센터 김진 예, 맞습니다.

○신의진 위원 왜 다른 것은 있는데 이것은 없습니까?

○해양수산부제주해상교통관제센터 김진 저희 제주VTS에서는 전 채널을 상대로 다 녹음을 하고 있었는데요, 저희가 12번, 16번을 자주 통상 녹음을 하기 때문에……

○신의진 위원 그러면 일단은 어쨌든 그런 이유로 21번이 녹음이 안 되어 있기 때문에 이게 정말 진실인지 아닌지는 확실치가 못합니다. 이것은 지금 기억에 의해서 쓴 것입니다, 다른 채널은 다 녹음파일이 있는데.

저는 이것이 퇴선을 유도했다고 보기가 곤란한 게 나중에, 제가 내일 해경에 질문도 하고 진도 VTS에 질문하겠지만 진도VTS에서 뭐가 나오느냐 하면 세월호가 연락을 해서 ‘인명 탈출시키는 것은 선장님께서 직접 판단하셔서 빨리 지금 결정하십시오’라고 진도연안VTS에서 다시 한번 얘기를 합니다. 그랬더니 세월호에서 ‘그게 아니고 지금 탈출을 하면 바로 구조를 할 수 있느냐?’고 자꾸 묻습니다.

쉽게 얘기하면 지금 세월호에서는 제주에서 얘기한 것도 지금 다 기억도 못하고 퇴선에 대한 생각 전혀 안 하고 있었습니다.

결국 무슨 얘기냐 하면, 이 보고서에 이렇게 쓰시려면 최소한 제주관제센터에서 퇴선명령을 만약에 좀 유도를 했다면 그것이 먹히고 있어야 되는 것인데 전혀 그렇지 않았습니다. 그리고 실제로 이게 벌어졌는지 안 벌어졌는지도 녹음파일이 없기 때문에 정확하게 확인할 수가 없는 상태입니다.

그래서 이것은 어떻게 보면 지금 수사를 해야 될 내용입니다. 이게 진위여부가 확실치가 않은데, 그런데 그게 지금 보고사항에 올라와 있습니다. 저는 그것은 분명히 문제가 있다고 생각을 하고 이것은 바꾸어야 된다고 생각을 합니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 알겠습니다.

김진 관제사가 지금 나와 있는 본인입니다. 본인의 진술에 의해서 본인이 직접 그런 통화를, 교신을 했다고 증언을 해서 이게 올라와 있습니다.

○신의진 위원 그런데 실제로 진도VTS에서 또 다시 비슷한 얘기가 나왔을 때 전혀 세월호에서는 감도 못 잡고 있었고 자꾸 ‘지금 현재 퇴선시키면 구조를 할 수 있느냐?’ 질문밖에 안 했거든요. 그래서 제가 볼 때는 이것을 제대로 소통이 안 됐다고 생각할 수밖에 없습니다.

그래서 이것은 녹음파일을 확인을 해야 되는데 없으니까 이것에 대한 것은 아직까지 진위여부가 확실되지 않았으니 여기 보고서에 이렇게 쓰는 것은 굉장히 잘못, 문제가 있다고 생각을 합니다.

그래서 제가 실제로 제주VTS에서……

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 잠깐만, 제가 말씀드리겠습니다.

저희 직원들이, 그때 당시에 옆에서 관제하시는 분들이 다 들었기 때문에 저희 직원들이 다 보고 있었습니다, 옆에서.

○신의진 위원 그다음에 제가 실제로 제주VTS 현장을 방문했지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 예, 그렇습니다.

○신의진 위원 가지고 여러분께 질문을 했는데 제가 그때 궁금했던 게 ‘제주VTS에서 현재 세월호가 가라앉고 있다는 사실을 접하고 후속조치를 뒀느냐?’ 물어봤더니 ‘제주해경에다가 연락을 했습니다. 왜냐하면 해상의 구조는 제주해경의 책임이니까’ 그래서 제가 궁금해서 물었습니다. ‘아니, 그래도 세월호하고 교신을 하고 있는 곳은 VTS인데 VTS는 구조행위를 하지 않습니까?’라

고 했더니 ‘그것은 우리의 책임과 권한이 아닙니다. 해경에 넘겼습니다’ 그래서 제가 또 물었어요. ‘그러면 구조에 대해서는 훈련을 받거나 매뉴얼 같은 것 없습니까?’ 했더니 ‘우리는 그런 것 없습니다’라고 얘기를 하셨고요.

심지어 제가 ‘그러면 진도VTS에는 연락하셨습니까?’라고 얘기를 했더니 ‘제주VTS는 해수부 관할이고 진도VTS는 해경 관할이므로 우리는 평소에 별로 연락을 하지 않는다. 하지만 이번 상황에서는 우리가 유선으로 두 번 전화를 했는데 통화가 되지 않았다’라고 제가 그렇게 들었습니다.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 지금 뭔가 오해가 있는 것 같습니다. 물론 그때 당시에 유선으로 전화…… 진도로 안 했습니다. 진도는 나중에 했습니다. 왜냐하면 저희들이……

○신의진 위원 했다고 그랬었어요.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 사고 상황을, 우리도 구조 상황을 파악해야 되기 때문에 한 9시 47분 전으로 해 가지고 두 차례인가 저희들이 전화를 했었습니다. 왜냐하면 우리가 사고를 접수받은 기관이기 때문에 최소한도 구조 상황이 어떻게 되고 있는지……

○신의진 위원 그렇지요. 그래서 제가 지금 그 말을 뒤에 말씀…… 그렇게 해서 안 됐다고 저는 얘기 들었고요.

그다음에 또 하나는, 제가 궁금한 게 뭐냐 하면요. VTS의 구조에 있어서의 책임과 권한은 어디까지입니까? 이것은 장관님께서 대답해 주셔야 될 것 같습니다.

○해양수산부장관 이주영 항만관제센터는 통항의 안전을 위해서 관제를 하고 있는 것이기 때문에 사고 예방과 또 사고 발생 이후의 구조에 대해서도 현장에 가서 구조하는 것은 아니지만 구조에 필요한 적절한 조치를 취해야 되는 기관입니다.

○신의진 위원 그렇지요? 그런 면에서 더욱더 중요한 게 유일하게 세월호와 교신이 잘되는 곳이 VTS였습니다, 진도나 또 제주처럼.

그러면 실제로 이번에 제주VTS에서 이렇게 하신 것이 적절한 정도의 일이었다고 생각하십니까?

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

어떠십니까?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 제가 설명을 좀 드리겠습니다.

저희들이 사고 접수를 받자마자 122로 신고를 했습니다. 122는 뭐냐 하면 해양긴급신고 전화번호 호입니다. 이쪽으로 전화를 하면 전국망으로 해서 순식간에 해경 파출소든 뭐든 관련 기관에 다 전파되는 것으로 알았기 때문에 사실은 그 이상으로 또다시 한다는 것은 저희들도 할 필요성을 조금은 적게 느꼈고요.

그래서 완도 쪽으로도 저희들 직원이 전화를 하려고 하는데 마침 세월호에서 불러 가지고 ‘지금 어떻게 되고 있느냐?’ 하니까, ‘우리가 진도랑 완도랑 이렇게 통화 중에 있습니다’ 하는 것은 바로 수화기를 들어 가지고 완도에 통화를 하려고 하는 중이기 때문에 ‘통화 중에 있습니다’라는 표현을 썼었습니다. 그것 참고하시고요.

저희들이 그 시간대로 모든 게 끝난 게 아닙니다. 그 이후로도 저희들이 9시 09분에 그 지역을 항행하는 선박을 불러 가지고 구조 협조 요청하려고 호출을 하였으나 거리가 멀어서 교신이 안 됐습니다. 그리고 9시 12분부터 18분 사이에도 그 지역을 항행하는 선박이 있어 가지고 호출해서 그쪽으로 보내려고 했는데 안 돼서 유선전화로도 대리점을 통해서 찾고 해서 연락을 취했습니다. 하다 보니까 좀 늦게 됐지만 두라 에이스(Doola Ace)인가 그 선박은 나중에 연결이 돼서 그쪽으로 항행해서 구조 요청에 참여를 했고요.

저희들이 또 그 중간에 뭘 했느냐 하면 제일 중요한 것은 비상주파수 채널 16에서 조난 사실을 알렸습니다. 그 지역을 항행하는 선박들에게는 적극적으로 가서 조난 구조 협조 요청에 임해 달라고 해서 9시 16분, 22분, 23분 3회에 걸쳐서 비상주파수로 조난 방송을, 구조 협조 요청을 했습니다.

○신의진 위원 이따 다시 또 질문하겠습니다.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 감사합니다.

○위원장 심재철 계속해서 박민수 위원께서 질의하겠습니다.

○박민수 위원 박민수 위원입니다.

장관님, 또 여쭙겠습니다.

지금 실종자 가족들 그리고 여러 유족들께서 안타깝게 생각하고 있는 부분을 한번 정리를 해

봤습니다. 결국 아까 오전질의 할 때 제가 질의 했던 것처럼 초기 구조단계에 있어서 과연 범대본에서 적절히 대응했는지에 관련해서 묻겠습니다.

지금 혹시 이런 말씀 들어 보셨지요? ‘해수부 장관님은 힘은 있지만 실력은 없고 그리고 진짜 초기 구조·구호를 할 수 있는 능력을 가진 사람들은 능력은 있지만 힘이 없고’ 그런 말 혹시 들어 보셨지요?

○**해양수산부장관 이주영** ……

○**박민수 위원** 결국은, 이제 우리 장관님께서 범대본 본부장으로서 전반적인 상황을 장악하셨는데, 그때 과연 객관적인 판단을 하기는 어려웠을 거라고 여겨집니다. 왜냐하면 실종자 가족들 계시고 유족들 계시고 그리고 해경 있고 그다음에 언딘 있고 청해진해운 있고, 여럿 있어서 과연 그때 어떤 방법으로 적절하게 구조 방법을 택해야만이 적절했는지에 대해서 판단하기가 어려웠을 텐데, 그것에 관해서 한번 짚고 넘어가는 질의를 하겠습니다.

구조작업의 실무적 책임은 해경에게 있지만 구조 방향이라든지 중요한 흐름을 결정하는 것은 결국 범대본, 우리 장관님께서 가지고 계시지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**박민수 위원** 그런데 민간 잠수사의 현장 접근 통제를 했다는 게 지금 어느 정도 정리가 되어가고 있지만, 가장 중요한 이유를 짧게 말씀해 보십시오.

○**해양수산부장관 이주영** 사고 초기에 민간 잠수사들이 자원 구조활동을 하겠다고 많이 찾아온 것은 사실입니다.

그런데 그 사고해역이 조류가 엄청 센 곳이고 또 시야가 잘 확보되지 않는 그런 곳이기 때문에, 그리고 배가 상당히 깊은 바다에, 수심 50m 가까운 그런 바다에 있기 때문에 여러 가지 악조건들을…… 심해잠수를 해야 되는 능력을 꼭 갖추었느냐 이런 부분들에 대해서 엄격한 통제도 필요했다 그렇게 말씀드릴 수 있고요.

당시에, 그렇게 많이 찾아오는 잠수사들 뜻은 고맙지만 모든 분들을 다 그렇게 원하는 대로 현장에 투입하기는 어려운 것이 현실이었습니다.

○**박민수 위원** 그런데 장관님 말씀도 일부 이해는 하지만, 그러면 민간 잠수사는 투입을 못 했더라도 골든타임 내지는 한 90시간 안쪽에, 전문 해경이라든지 해군이라든지 전문 잠수사들을 적

극적으로 투입하려고 하는 노력이 있었다라는 게 여러 가지 자료를 봐도 그렇게 설득력 있지 않아서 제가 질의하는 겁니다.

그다음에 다음 질의는요, 지금 해경은…… 언딘하고 유착이 있다 없다, 그다음에 문화재청의 특수장비 보유한 선박 지원을 거부했다, 그리고 서울시 소방본부 구조대 초기 투입을 거부했다, 그다음에 다이빙벨 관련해서 며칠 동안 논란이 있었다, 이런 부분에 대해서 논란이 있을 때 범대본 본부장님이신 장관님께서 딱 정리를 해주셨어야 되는 것 아닌가요?

○**해양수산부장관 이주영** 현장에서의…… 지금 말씀하신 어디, 구조활동 오겠다는 것을 거부했다, 막았다 이런 부분들은 조금 사실과 다르게 잘못 알려진 부분들이 있습니다.

당시에, 사고 초기에 배 안으로 진입하기 위해서는 무작정 투입해 가지고 들어갈 수 있는 게 아니고, 일단 가이드라인을 설치해야 됩니다. 가이드라인을 설치하는 데는 상당한 실력을 갖춘 사람들이 해야 되고, 그렇다고 거기에 동시에 많은 사람들이 투입될 수도 없는 겁니다.

그래서 당시의 현장 실무적인 지휘는 해경청장이 하는 것입니다. 그래서 경우에 따라서는 ‘우리도 할 수 있는데’ 이렇게 왔다가 해경이 ‘그건 자체가 필요합니다’ 이렇게 해서 요청한 그런 상황들이 거기에 포함될 수 있다 그렇게 생각하고.

또 범대본 본부장으로서 다이빙벨 이런 논란들을 빨리 잠재웠으면 좋기는 한데, 다이빙벨에 대해서는 처음부터, 현장에서의 평가는 별로, ‘유속이 빠른 이런 곳에는 유용성이 없다’라고 판단을 내렸는데 당시에 일부 언론과 또 실종자 가족 여러분들께서 거세게 투입을 요구하는 그런 상황이 있었습니다. 그래서 투입을 결정했습니다.

○**박민수 위원** 그래서 그런 상황이 있었던 이유가…… 저도 잠수 자격이 있거든요. 지금도 훈련을 하고 있는데, 시야가 확보 안 되고 속의 조류가 세면 자세 잡는 데도 산소를 반절 정도 쓰잖아요.

그런데 그런 상황이면 초기에 유도줄이라든지, 해군이 어제 가이드라인을 하루에 하나 설치했는데, 그 부분에 관심을 좀더 가지셨어야 되고, 그리고 그것에 관해서 실종자 가족들이나 유족들한테 객관적으로, ‘상황이 이러니까 우리가 최선을 다해서 이런 방법으로 한다’라는, 처음부터 장관님께서 주도적으로 상황을 장악하셔서 했으면

불필요한 논란이 없이 좀더 집중할 수 있었다는 거지요.

물론 장관님께서도……

○**해양수산부장관 이주영** 뭐 그런 점에 미흡한 점은 있었습니다.

○**박민수 위원** 그렇지요, 장관님께서도 전문가가 아니시기 때문에.

그래서 해수부도 구조·구조 전문가가 없고 해경도 구조·구조 전문가가 없고, 그리고 밑에 있는 잠수부들이나 해군이나 이런 사람들은 잘못하면 또 문제가 될 것 같으니까 책임감 때문에 적극적으로 하지 못하고, 그게 이번에 여러 가지 적극적인 조치가 없게 된 원인이라고 봅니다.

그래서 지금 정부는 조직개편, 그런 여러 가지를 고민하고 있는데……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

아무튼 차제에 좀더 체계적으로, 중대본 시스템이 원래 시스템 아납니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**박민수 위원** 그래서 해난사고에 대한 중대본 시스템을 좀 확충하든지, 전문가들을 확보하든지 이렇게 해야 될 것으로 보입니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 앞으로 그렇게 해야 된다고 보고, 해 나가도록 하겠습니다.

○**박민수 위원** 보충질의하겠습니다.

.....

○**위원장 심재철** 예, 수고하셨습니다.

윤재옥 위원, 계속해서 질의해 주십시오.

○**윤재옥 위원** 장관님, 산발적으로 위원들께서 질문을, 오전 질의를 통해서 또 오후 질의를 통해서 했습니다마는 VTS하고 해경 상황실하고, 실제 상황이 발생했을 때 업무 정리가 안 돼 있는 것 같아요. 무선교신을 보면 VTS는 무슨 일을 하고 해경 상황실은 무슨 일을 해야 되는지 구분이 안 돼 있는 것 같아요.

그래서 해경에서 지시한 걸 똑같이 VTS에서 지시하고, 이게 매뉴얼이 마련돼 있는지를 한번 점검해 보시고, 차제에 이거 명확하게…… 상황이 일어났을 때 중구난방으로 지시하면 혼선만 가져오지 현장에서 일이 안 되잖아요, 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**윤재옥 위원** 이 부분을 명확하게 좀 정리를 해 주셔야 된다고……

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**윤재옥 위원** 그러니까 지금 VTS 자체에도 해수부 소속이 있고 해경 소속이 있어서 산만한 데다가 VTS하고 해경, 직접 구조를 지휘해야 될 해경 상황실하고도 업무 구분이 잘 안 되어 있으니까 상당히 혼선이 있는 것 같단 말입니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그런 점이 있습니다.

○**윤재옥 위원** 좀 정리해 주시고요.

해운조합에서도 오셨습니까마는 운항관리자 사실은 여객선 안전에서 핵심적인 역할을 하는 조직인데, 이게 소속은 해운조합이고 또 업무에 대한 감독은 해경이 하고 있어요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**윤재옥 위원** 이게 지금 사각지대가 생겨 가지고, 검찰의 공소사실을 보면 운항관리자가 출항 전 점검보고서라든지 여객선 방문 결과라든지, 전부 허위로 사문서를 작성합니다, 그렇지요? 사문서 위조해요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**윤재옥 위원** 그리고 이거를 제대로 작성을 안 해서, 해경이 석 달에 한 번씩 정기점검을 하도록 돼 있는데 이 점검 행위 자체가 안 되도록 공무집행을 방해했다 이렇게 검찰에서 운항관리자를, 아까 해운조합에서도 말씀을 하셨는데 12명이나 구속되고 39명이 불구속수사 중 해 가지고 지금 73명이 근무하고 있는 걸로 알고 있는데……

해운조합의 이사장 대행께 질문을 드리겠는데, 직무가 지금 현장에 제대로 됩니까? 39명이 구속되고 수사 중인데?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 그래서 13명을 저희들이 긴급 채용을 해 가지고……

○**윤재옥 위원** 채용을 하고 있습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예.

○**윤재옥 위원** 그런데 해운조합에서는, 앞으로 해운조합에서 운항관리자를 운영할지에 대해 아직까지 결정이 안 됐기 때문에 채용을 상당히 미루고 있다는 그런 이야기도 들리는데, 지금 채용 공고를 했습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 그래서 계약직으로 했습니다.

○**윤재옥 위원** 그러니까 문제는 지금 사고 났는데, 앞으로 이제 휴가철이고 또 방학이 되면 이동이 많을 텐데 여객선, 지금 현장의 안전관리에

공백이나 사각지대가 생겨서 또 사고 나면 어떻게 할 겁니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 위원님이 걱정하시는 것처럼, 해운항만청하고 해경하고 협조를 해 가지고 그런 미비한 점이 없도록 철저를 기하도록 하겠습니다.

○**윤재옥 위원** 그러니까 이런 거를 해 주셔야 된다……

장관님이 지금 수습한다고 정신이 없는데, 현장에 계속 계시다 보니까, 주무국장이 하든지 차관이 챙기든지 해 가지고……

국민들이 지금 완전히, 여객선 타려는 데 상당히 지금, 전부 다 여객선에 대한 어떤 공포 또 공황 상태 이런 게 돼 가지고 승객도 줄어들고 선사들도 어렵고, 또 실제 불가피하게 배를 탈 수밖에 없는 우리 국민들 입장에서는 얼마나 불안하겠습니까, 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 위원님 말씀이 옳다고 생각합니다.

○**윤재옥 위원** 그래서 이런 것 빨리 좀 조치해 주시고요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**윤재옥 위원** 세월호가 사고 나기 전에 크게 두 차례 정도 사고가 있었어요. 이게 해수부에 보고가 됐습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 보고가 된 걸로 알고 있습니다.

○**윤재옥 위원** 보고됐습니까?

선적을 잘못해 가지고 화물이 떨어져 가지고 파손 사고가 나고, 또 너무 많이 실어 가지고 예 인선 가지고 당기고 해도 출항이 안 돼 가지고 애를 먹고 이런 사고가 있었는데 보고를 받았나요, 해수부에서?

○**해양수산부장관 이주영** 제가 정확하게 인지를……

○**윤재옥 위원** 아니, 해수부에서 이게 출항이 잘못됐든지 해상 사고가 나면 보고를 당연히 받아야 될 것 아닙니까?

○**해양수산부장관 이주영** 지금 해사안전국장 얘기에 의하면 그런 보고를 받은 일이 없다고 합니다.

○**윤재옥 위원** 그러니까요. 이게 해수부까지 보고가 안 됐다는 게 문제 아닙니까, 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**윤재옥 위원** 해경에서 사고가 체크됐다 하더

라도 해수부에 보고가 되어야 될 사항이에요, 여객선이기 때문에.

그러면 육지 경찰 같으면 특별관리를 하거든요. 이 선박은 사고가 있었고 또 사고가 앞으로 있을 개연성이 있기 때문에 특별관리를 합니다, 이 선박에 대해서는. 그러니까 해수부에서도 이 상황을 알아서 특별관리를 했어야 됐고 해경에서도 특별관리를 했어야 되는데 우선 해수부에는 보고도 안 됐고, 내일 해경 국조 할 때 제가 알아보겠습니다. 해경에서 알았는데 특별관리를 안 했다면 해경에 또 잘못이 있는 겁니다.

그러니까 이런 것들이 뭔가 해수부가 독립 기관이 됐, 소속도 바뀌고 이런 과정에서 제가 보 건대는 상당히 체계적으로 부처의 역할이 지금 수행되지 않고 있다는 걱정이 되거든요. 그래서 장관님이 차제에 아주 치밀하시고 또 상당히 여러 가지 경험도 다양하시고, 이런 일을 장관님이 저는 잘할 수 있다고 생각합니다. 그래서 장관님께서 한번 종합적으로 현장이 정리되는 대로 챙겨 주시면 좋겠습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**윤재옥 위원** 그리고 VTS의 시설도 지금 진도에 가 보니까 도메인 위치 기능이, 충돌했을 경우에 경보음이 울리도록 되어 있어요. 그러니까 항로를 이탈하거나 다른 데로 갈 경우에는 전혀 도메인 위치 기능이 작동을 안 해요.

우리나라가 세계 최고의 IT 강국 아닙니까, 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**윤재옥 위원** 그렇다면, 지금 VTS가 해수부가 관할하는 VTS하고 또 해경이 관할하는 VTS의 기술이나 성능이 차이가 나요.

그래서 이런 것을 종합적으로, 국무총리실에서 2008년도에 이것 통합관리를 하라 그랬는데 지금 무슨 이유인지는 모르지만 해수부하고 해경하고 분리해서 관리를 하는 것도 저는 문제라고 봅니다. VTS의 관리 문제 또 성능을 최신형으로, 지능형으로 바꾸는 문제 이런 것들도 차제에 검토를 해 주시기를 부탁드립니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 해 나가겠습니다.

○**윤재옥 위원** 이상입니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

이어서 부좌현 위원께서 질의하시겠습니다.

○**부좌현 위원** 오전에 이어서 질의하겠습니다.

장관님, 우리 특위가 여러 가지 과제가 있지만 무엇보다도 정말 왜 국가가 구할 수 있는 사람을 다 못 구했나, 다 못 구하더라도 한 사람이라도 못 구했나, 더 나아가서는 이 오랜 시기 동안 이게 수습 안 되고 이렇게 지지부진하고 있나, 이런 데 대해서 묻고 있습니다. 이 물음에 답하는 일이 참으로 중요하다고 생각을 합니다.

그래서 이 일을 감당해야 될 정부 내에, 정부가 총력적으로 대응해야 되겠지만 그중에서도 이를 감당해야 될 주된 책임자분들께서 과연 어떻게 대처했는지에 대해서 짚어져야 되는데요.

일단은 안행부장관이 법적 수습의 총책임자이기 때문에 제가 어제 주로 그런 부분에 대해서 여쭙았는데 우선 안행부장관이 한 역할이 실제 없었고, 또 아까 확인된 대로 주된 과정이, 이것도 이 급한 시기에 이런 컨트롤타워를 이렇게 바뀌어야 되는지도 참으로 문제입니다만 어쨌든 그런 혼선과 과정을 거쳐서 장관께서 이걸 담당하고 있는데요.

그러면 총괄하지 않더라도 이 사고의 현장수습의 책임으로서, 중앙수습본부장으로서의 책임과 임무가 있지 않습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 거기와 관련해 가지고 우선 중앙사고수습본부장으로서 이 세월호 관련 다른 게 있습니다만 초동조치 및 지휘, 오늘 보고자료에 있습니다, 이게 장관님의 책무란 말이지요.

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 그러면 초동조치와 그 지휘, 초동조치의 모든 총괄 지휘 책임을 갖고 있는 것 아닙니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 그러면 이 급박하게 돌아가는 초동상황에 대해서 당연히 인지를 하고 또 보고가 빨리 되어 가지고 상황을 인식했다면 아마 초동대응이 잘 됐을 거라고 짐작할 수 있는데, 말씀하신 대로 보고 자체가 이미 배가 거의 잠긴 상태로 보고를 받았기 때문에 그 급박한 시기는 제대로 장관님 입장에서는 그것을 대처할 수 없었을 것 같아요, 현실적으로.

그러면 그 상황에서 장관님이 대처를 못 하면 바로 밑에 있는 누가 그것을 대처했어야 됩니까? 해경청장입니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 현장에서의 구조

는 해경청장 책임하에 이루어지고 있습니다.

○**부좌현 위원** 좋습니다.

그러니까 우선 지금 잠수사가 동원되어서 구조작업을 하고 있는데요. 초기에는 잠수사 없이 전원 내지는 상당한 사람을 구할 수 있는 시간대가 있었잖아요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**부좌현 위원** 사고시각 발생 8시 48분부터 길게는 배가 전복될 것으로 판단되는 시간 10시 17분까지 90분가량 있었고요. 그렇지 않다 하더라도 최소 해경상황실에서 마이크로 뛰어내리게 조치하라는 지시가 있던 10시경 기준으로 하면 70분, 그리고 왼편에서 배가 차오르는 9시 50분을 기준으로 한다면 60분 정도, 이 시간 동안에 뭔가 초동조치가 적극적으로 됐다면 모든 사람을 구할 수도 있었던 이런 상황이었다 말이지요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 하여튼 이것은 놓쳤습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**부좌현 위원** 그다음에 그러면 이후의 상황은 장관님이 보고도 받으셨고 상황 관리를 하셨을 것 같은데, 죽 오늘 그 자료를 보니까 구조현장에 1시 25분에 가서서 현장점검을 하셨어요, 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 이때는 이미 배가 꼭지만 남기고 물에 잠긴 상태 아닙니까?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 그러면 배가 가라앉고 그 안에 상당수의 지금 구조를 기다리는 사람이 있다라고 상황 판단을 하신 거겠지요?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 그러면 저 사람들 어떻게 구조해야 될까에 대해서 대응 책임자로서 당연히 고민을 하고 방안을 찾았어야 되는데요, 그것 고민하셨어요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그 당시에 여러 가지 고민을 했습니다.

○**부좌현 위원** 그러면 그때 그 현장에서 보시고 그런 조치에 대해서 어떤 일을 하셨어요?

○**해양수산부장관 이주영** 그때 고속단정으로 바로 그 배 근처에 가서 거기 지휘하고 있던 해경청장 만나고 또 거기에 잠수특공대원들이 있었습니다. 그때 제가 간 시각에 잠수특공대원이 잠수를 시도를 했지만 강한 유속에 바로 퇴수를 한

그런 상황이었습니다.

○부좌현 위원 장관님, 좀 짧게……

○해양수산부장관 이주영 그런 것을 비롯해서……

○부좌현 위원 그러면 현장에서 진행되고 있는 것을 보시고 상황을 파악했다는 것이지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○부좌현 위원 그러면 그 현장에서 진행되고 있는 그 구조작업 자체가 과연 이 상태를 적절하게 대응하는 그런 시스템 내지는 방안인지에 대해서 고민을 안 하셨어요?

○해양수산부장관 이주영 예, 여러 가지 고민을 했습니다.

○부좌현 위원 그 점을 지적하거나 또 확인하거나 이게 적절한 방법이나 이런 것을 해경청장에게 따졌습니까, 안 따졌습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 논의를 계속 해 왔었습니다.

○부좌현 위원 논의를 계속 해 오다니요?

○해양수산부장관 이주영 그러니까 선수를 들어 올린다는지 그 당시 크레인을 동원하도록……

○부좌현 위원 아니, 그러니까 일단 그때 현장에 가서 가지고 구조작업을 보시고 처음에 이 구조작업이 적절하게 지금 구조에 적합한 것인지에 대해서, 어차피 장관님은 잘 모르실 것 아니에요, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○부좌현 위원 그러면 청장이나 누구한테, 현장 관계자한테 그 점을 확인하고 따져 보셨느냐 이 말이에요. 그 이후에 여러 가지 하신 것 또 제가 여쭙겠습니다만.

○해양수산부장관 이주영 그런 상황에 대해서는 제가 해경청장으로부터 보고도 받고……

○부좌현 위원 그랬더니 해경청장이 뭐라고 답했습니까?

○해양수산부장관 이주영 그 당시로서는 배의 상태를 살피는 게 우선 당면한 과제였습니다. 잠수사가 들어가서 어떻게 그 배 안으로 들어갈 것인지 그 상황을, 그리고 배의 상태를 살피는 그게 필요했는데……

○부좌현 위원 진입 장비를 가지고……

○해양수산부장관 이주영 그게 이제 어려운 상황이다……

○부좌현 위원 배의 상황을 살펴봐야 될 단계다……

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 그러면 당장 구조할 수 없는 상황이였다 이 말이네요?

○해양수산부장관 이주영 예, 잠수사의 입수와 또 그 잠수사가 내려가서 배 안으로 빨려 들어가는 그 물들의 와류 이런 게 상당히 위험하다는 그런 상황을 인지하고 있었다는……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○부좌현 위원 잠수할 수 있는 여건이 되는지 여부를 판단하는 상황이였다……

○해양수산부장관 이주영 예, 그런 상황이었습니다.

○부좌현 위원 거기까지 하겠습니다.

……

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

계속해서 이완영 위원께서 질의하시겠습니다.

○이완영 위원 이완영 위원입니다.

장관님, 사고 원인 한번 정리해 보면 지금 오늘 보고에는 추정만 얘기했고 향후 규명해 나가겠다 이렇게 되어 있습니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○이완영 위원 그 규명은 중앙해난심판원에서 이렇게 규명을 하고 있다……

○해양수산부장관 이주영 예, 지금 현재도 진행 중입니다.

○이완영 위원 언제쯤 나올 것 같습니까?

○해양수산부장관 이주영 10월경으로……

○이완영 위원 10월경에 나올 것 같다……

○해양수산부장관 이주영 예, 제가 그렇게 보고를 받고 있습니다.

○이완영 위원 그러면 구원파가, 사고 원인을 알면…… 5억 원 포상금 내놨지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그런 보도를 봤습니다.

○이완영 위원 장관님, 그런…… 어떤 생각이 드십니까, 그렇게 한 것에 대해서?

○해양수산부장관 이주영 거기에 대해서는 저희들 전혀 개념치 않습니다.

○이완영 위원 저는 몹시 기분이 안 좋다는 거지요, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 그러면 오전에 ‘생존자를 많이 못 구한 정부에 책임이 있다’ 이렇게 하셨는데

제가 법적으로, 지금 법적으로는 재난 및 안전관리 기본법하고 수난구호법인 것 같은데요. 궁극적으로 직위로 책임을 져야 된다면 누가 책임을 져야 됩니까?

○해양수산부장관 이주영 총체적으로는 해수부장관이 책임을 져야 된다고 봅니다.

○이완영 위원 법으로 따지면 그렇지 않아요. 지금 아직 정확지가 않은데요, 한번 나중에 검토해서 서면으로 좀 해 주십시오.

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 제가 안전교육에 대해서 조금 말씀드리고 싶은데요.

(패널을 들어 보이며)

요즘 안전 문제가 매우 중요한데 제가 사업장, 회사의 안전교육하고 비교를 한번 해 봤습니다.

지금 해수부의, 우리 선장부터 우리 승무원까지는 5일 정도 받으면 5년의 유효기간, 쉽게 말해서 이 짧은 기간을 한 번 교육받으면 5년 동안 안 받아도 돼요.

제가 노동부에서 산업안전교육을 어떻게 하나 봤더니만 정말 잘 교육이 돼 있어요, 수시로 특화해서. 한번 비교를 해 보면 너무나 차이가 나요. 여기는 분기마다 시간도 정해 놓고요.

이번에 좀 바뀌야 되겠다는 생각이 드시지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 선박 항행에 관계되는 안전교육이 매우 부실했다 그렇게 저도 보고, 이 부분은 위원님 지적대로 강화해야 된다 그렇게 판단하고 있습니다.

○이완영 위원 제도하고 우리가 현장하고는 일치가 돼야 되는데요, 기본적으로 제도가 또 잘못되면 현장이 안 되니까.

그 유사한 예를 또 한번 보겠습니다.

육·해·공 교통안전 관리에 대한 법을 한번 보겠습니다. 한번 보십시오. 육상교통에는 경찰청의 도로교통법 하나뿐입니다. 항공교통에 국토교통부의 항공법 하나뿐입니다. 해상교통은 12개 법안입니다, 12개 법안. 이름도 비슷해요, 선원법이 있고 선박직원법이 있고 선박안전법이 있고. 놀랍지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 여기에 또 다 이렇게 따로따로 안전교육을, 안전에 대해서 정리하고 지도 감독 기관도 다르고.

어떤 생각 드세요?

○해양수산부장관 이주영 위원님 지적대로 좀

단순화시켜 가는 그런 작업도 필요하다라고 생각합니다.

○이완영 위원 이제는 법을 통합할 필요가 있겠다……

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 장관님 아마 국회에 계실 때 우리가 대한민국은 법률이 너무 많다, 통합하는 데도 또 일몰법도 생각을 하자라는 게, 아마 장관님도 그런 생각을 하고 계셨을 것 같은데……

○해양수산부장관 이주영 예, 그랬었습니다.

○이완영 위원 제가 볼 때 이게 너무 심한 거예요, 12개 법안을 갖고 해상 안전을 다루고 있다는 것.

법이 많다고 반드시 좋은 것은 아니라고 봅니다, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○이완영 위원 아울러서 제가…… 잠수사들이 정말 고생 많은 것은 국민들도 다 알지 않습니까, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 제가 잠수사에 대해서도 조금 공부를 해 봤어요.

이게 다이버의 국제공인자격제도입니다, 3급부터 2급, 1급, 다이빙 의사까지. 심해에 어느 만큼 들어가느냐? 40m, 지금 세월호가 40m인데 100m까지 들어가는 자격증을 갖고 있습니다.

있습니까, 이 자격제도?

○해양수산부장관 이주영 우리나라는 지금 자격제도가 산업잠수사 등등 아주 빈약한 것으로 알고 있고 체계화되어 있지 못한 것으로……

○이완영 위원 체계화도 안 되어 있고 국제공인자격사도 없습니다, 장관님.

○해양수산부장관 이주영 예, 없습니다.

○이완영 위원 이 다이버 자격증이 왜 유용하냐? 지금 지하 해양에서의 자원, 천연가스부터 해서 다양한 자원, 그것 때문에 외국에서 운영을 합니다.

우리가 해양강국, 왜 해양강국이라고 얘기를 합니까? 해양에서 우리가 부를 창출할 게 많기 때문에 그렇습니다.

이번에 이런 사람들을 해 놓으면…… 해난구조는 당연히 또 이런 사람들이 앞장서서 정확하게 할 수 있다는 거지요. 그래서 일자리도 생긴다는 겁니다. 또 사람도 덜 죽인다는 거지요.

어떻습니까, 장관님 빨리 이 다이버 자격제도

를 뒤, 제도 놔두고 이것만이라도 빨리 해서 우리가 해양산업도 발전시키고 해야 되겠다는 생각이 드세요?

○해양수산부장관 이주영 심해잠수사 양성 또 자격 부여에 관한 제도 마련이 필요하다고 이번에 뼈저리게 느끼고 있습니다.

○이완영 위원 추가질문 하겠습니다.

○위원장 심재철 장관님, 국내에 있는 다이버 자격들이 국제적으로 공인이 되고 있습니까?

○해양수산부장관 이주영 그렇게 안 되고 있는 것으로 알고 있습니다.

○위원장 심재철 한국의 자격이 국제적으로는 통용이 안 되고 있는 그 상황 잘 알고 계실 거라 믿습니다.

계속해서 우원식 위원 질의하겠습니다.

○우원식 위원 해심원장 나와 보시지요.

장관님, 중앙사고수습본부에서 여객선 세월호 침몰사고 조치사항 및 계획이라고 하는 문서를 매일 만들어서 발표를 하지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 상황보고 식으로……

○우원식 위원 그 문서는 공공기록물이지요?

○해양수산부장관 이주영 그 기록이…… 예, 공공기록물로 봐야 될 것 같습니다.

○우원식 위원 예, 그렇습니다.

그런데 어제도 제가 얘기를 했습니다만 이런 조치사항 및 계획, 이게 나와서 전파가 되는데 그것은 그 기관, 특히 중수본이 어떤 생각을 가지고 이것을 하는지, 무슨 일을 했는지 이런 걸 보는 거란 말이에요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○우원식 위원 (영상자료를 보며)

그런데 죽 보고서가 만들어지는데 28일 날 회의가 하나 있었더라고요.

○해양수산부장관 이주영 28일?

○우원식 위원 예, 해심원장이 중앙사고수습본부 총괄반장 주제로 해서 회의를 했는데 여기에 관련 기록 사항을 삭제하기로 결정을 했어요, 그렇지요, 해심원장?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 ……

○우원식 위원 기억 안 나요?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 예, 지금 정확하게 기억을 못 하고 있습니다.

○우원식 위원 그래서 저기 보면 총 열아홉 번에 걸쳐서 고쳐잡니다. 그런데 뭐가 고쳐지나면

이주영 장관이 어떻게 움직였는지가 다 없어지고요, 차관 회의 내용도 다 삭제되고, 그리고 제가 참 놀라운 것은, 다음 장 넘겨 보세요.

이게 17일 날 24시에 한 건데, 저기 두 번째 줄 한번 보면 저게 중수본에서 만든 거예요.

두 번째 줄 보면 뭐라고 되어 있느냐 하면 ‘보고서를 만들어서 사고선박 선체 개조가 적법하게 증설되었음을 언론설명 및 관계기관에 전파해라, 4월 17일 6시’ 이렇게 되어 있어요.

지금 저것 때문에 난리가 났는데 ‘적법하게 되어 있음을 언론전파’ 이거 곤란하니까 나중에 삭제한 거지요? 그것뿐 아니라 구난업체 언딘, 이거 관련해서 다 삭제했는데 이거 왜 삭제한 겁니까? 이때가 언딘과 유착관계 이런 것들이 언론에 한참 나올 때거든요? 저런 거 다 삭제해 버렸어요.

이렇게 그때 활동한 보고서에서 곤란한 거를 다 삭제하는 이것은 공공기록물을 훼손하는 겁니다. 공공기록물을 훼손하면 어떻게 되느냐 하면요, 기록물을 무단으로 은닉하거나 유출한 자, 기록물을 중과실로 멸실한 자, 이거는 3년 이하의 징역 또는 2000만 원 이하의 벌금입니다.

너무나 놀라운 것은 그 17일 24시 해양수산부가…… 정말 장관께서 지금 말씀하신 대로 정말 이게 대오각성하고 정말 수습해야 될 때 그때 뭘 했냐면 ‘사고선박 선체 개조가 적법하게 증설되었음을 언론 설명하고 관계기관에 전파해라’ 이렇게 지시하고 있어요. 장관, 어떻게 생각하세요?

○해양수산부장관 이주영 저는…… 제가 지시하거나 그런 일은……

○우원식 위원 그런 거는 아닌데 해수부가 어떤 생각을 가지고 이 사고에 임했는지, 사람 구조보다는 책임회피를 먼저 하고…… 이게 도대체 있을 수 있는 일입니까?

○해양수산부장관 이주영 아니요, 그런 일이 있었다고 그러면……

○우원식 위원 여기 있어요, 있어요!

○해양수산부장관 이주영 그거는 대단히 잘못된 겁니다.

○우원식 위원 17일 24시에 만든 보고서에 있다고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○우원식 위원 그리고 그렇게 많은 거를 고치고 말이지……

○중앙해양안전심판원장 윤학배 상황실장이 지

금 옆에 와 있습니다. 자세한 내용을……

○**우원식 위원** 됐어요, 보고서에 있는 것이기 때문에 더 얘기할 것 없고.

○**조원진 위원** 답변을 한번 들어 봅시다.

○**우원식 위원** 이따가 듣지요, 하나 더 할 게 있어서.

○**우원식 위원** 12페이지, 오늘 보고서 12페이지 하나 더 묻겠습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**우원식 위원** 화물전산, 오늘 우리가 계속 오하마나호도 가 보고 그러니까 과적 때문에 ‘화물전산발권을 도입한다’ 이렇게 해서 대책으로 내놓고 있잖아요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**우원식 위원** 그거 꼭 필요한 일입니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**우원식 위원** 그래서 제가 보니까 해양수산부가 5월 29일에 연안해운과에서 카페리여객선 선적화물, 화물운송 등의 발권 관련 등등 이렇게 해서 ‘7월 1일부터 카페리여객선에 선적할 화물은 중량증명업소에서 발행하는 계근표 또는 검량원이 발행하는 중량증명서를 붙여서 한국해운조합 전산매표 시스템을 통해서 차량승선권 및 화물운송을 발권받는 차량용 화물에 한해서 선적조치한다’ 이렇게 구체적인 조치를 했어요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**우원식 위원** 그리고 그것은 그다음에 6월 19일에도 또 공문을 발송했습니다. 그래서 7월 1일부터 시행되는 것으로 되어 있거든요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**우원식 위원** (영상자료를 보며) CJ대한통운 목포지사에서 각 회사로 보낸 문서입니다. ‘2014년 6월 25일 정부세종청사 해양수산부……’ 저기 있습니다. ‘해양수산부에서 카페리여객선 화물 등등 해서 이런 회의를 하고 중요 정책사항을 알려드리니 양지하십시오’ 이렇게 해서 공문을 보냈어요.

다음 장 넘겨봐요.

뭐라고 되어 있느냐 하면 ‘7월 1일부터 시행계획이던 계근표 및 중량증명서 제출이 무기한 연기되었음을 알려 드리오니 이 점을 양해하십시오’, 우리한테 오늘 이렇게 보고하고 문서도 보내고 기껏 한다는 게 회의를 열어서 7월 1일부터는 안 되니까 무기한 연기하자 이렇게 하고 있으면서 도대체 오늘 이런 보고는 왜 합니까? 무슨 혁

신대책을 내놓고…… 그런 지시공문 내린 지가 며칠이나 됐다고 6월 19일에 보내고 6월 25일에 다시 회의를 소집해서 7월 1일부터 하는 거는 무기한 연기다, 이게 혁신입니까?

○**해양수산부장관 이주영** 죄송합니다.

○**우원식 위원** 해수부가 왜 이렇습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 여객에 대해서는 그 앞에 시행이 지금 되고 있는데 화물 부분은 당초에 7월 1일부터 시행할 계획을 가지고 진행을 했습니다마는 여러 가지 준비사항이 미비해서 연기 조치한 것으로 그렇게……

○**우원식 위원** 아니, 준비사항이 미비하면 6월 19일에 보낸 거를 6월 25일에 바꿨습니까? 이게 정부가 지금 이 세월호 문제를 바라보는…… 대책을 세우는 정부입니까, 아니면 그때그때 보고용 혁신방안이라고 내놓는 겁니까? 혁신대책을 너무 빨리 내놓는 게 문제예요. 제대로 검토해서 해야지요.

이상입니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

아까 “상황실장이 보고하겠습니다”라고 하다가 못 한 건데, 그거는 무슨 얘기예요? 말씀하십시오.

○**해양수산부종합상황실장 이인수** 상황실장 이인수입니다.

아까 말씀하신 사항은 저희가 해양수산부 홈페이지에 게재된 상황보고서입니다. 저희가 대외적으로 전파하는 하드 카피(hard copy) 상황보고서가 있고, 그다음에 홈페이지에 게재하는 상황보고서가 있습니다. 그 상황보고서에 초기에 가감없이 그대로 저희가 게재를 했습니다. 그렇지만 이것이 가족들이나 이런 분들이 보시게 될 경우에 마음에 상처를 받기 때문에 그래서……

○**우원식 위원** 그러니까 있다는 것 아니에요?

○**김현미 위원** 지금 이게 상황이 있었느냐가 중요한 거지요, 지금 다른 얘기 하시네. 그런 상황이 있었어요, 없었어요?

○**해양수산부종합상황실장 이인수** 예, 삭제했습니다.

○**김현미 위원** 아니, 그런 상황이 있었냐고요, 삭제했느냐는 거는 다 아는 거고?

○**우원식 위원** 삭제한 것도 잘못일 뿐 아니라 그런 상황이 있었던 것도 잘못이지요?

○**위원장 심재철** 알겠습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 잘못되었습니다.

○위원장 심재철 알겠습니다.

그리고 장관께서는요, 우리나라 다이버 자격이 현재 국제공인이 안 되고 있는데 아까 앞으로 발전시키겠다고 했는데 그렇다면 무엇을 어떻게 준비하고 개선을 해야 될 것인지, 그래서 한국의 잠수 이런 부분들이 어떻게 되어야 될 건지 방안들을 나중에 서면으로 제출을 해 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 심재철 그리고 해수부장관께서 그 동안에 ‘제 탓입니다’라고 답변하시는 자세는 평가할 만하지만 오늘 이 자리는 무엇이 잘못됐는지를 정확하게 짚어 가지고 시스템을 개선해서 재발을 방지하고자 하는 것입니다. 그런 만큼 업무영역을 정확히 구분을 해 주시고 잘잘못도 엄격하게 우선은 평가를 해 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 심재철 그러면 효율적인 조사 진행을 위해 조사를 잠시 중지했다가 8시에 계속하도록……

○김현미 위원 위원장님, 7시 반으로 당기면 안 돼요? 너무 길어요, 두 시간씩이나 쉬면. 한 시간 반만 해요. 늦게 끝나기 때문에 7시 반으로 해요.

○위원장 심재철 7시 50분에 계속하도록 하겠습니다.

조사중지를 선언합니다.

(18시02분 조사중지)

(19시53분 조사계속)

○위원장 심재철 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

조사를 계속하겠습니다.

계속해서 질의를 이어가도록 하겠습니다.

먼저 이재영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○李宰榮 委員 이재영입니다.

장관님!

○해양수산부장관 이주영 예.

○李宰榮 委員 운영관리 업무 중에서 출항전 여객선 안전점검 보고서가 있지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○李宰榮 委員 올해 3월 13일부터 4월 20일까지 세월호, 오하마나, 데모크라시 5호 여기에 대해서 제가 자료를 받아 봤더니 불량·미비 기재 건수가 0입니다. 다 통과를 했다는 거지요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○李宰榮 委員 여기에서 고박 불량과 평형수 불량 징후, 승객 인원수 체크 이런 걸 원래 하기로 되어 있는 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○李宰榮 委員 이것이 만약 제대로 보고서가 작성이 되었다면 이런 사태를 막을 수도 있었겠지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 봐야 될 것 같습니다.

○李宰榮 委員 앞서 여러 위원님들도 질의를, 지적을 해 주셨지만 안전점검 보고서가 제대로 이루어질 수 없는 데는 크게 두 가지 이유가 있는 것 같습니다.

첫째는, 일단은 운항관리자가 해운조합으로 되어 있다는 것, 해운조합으로 되어 있기 때문에 결국에는 영업자들을 대변하는 조합이 관리자 역할을 한다면 이게 과연 제대로 이루어질 수 있을까 여기에 대해서 질의를 하였고.

또 두 번째 이유는, 제가 보니까 이분들이 이 업무를 제대로 할 필요가 없어요. 일단은 현행 법령상 보면 운항관리자 직무해태가 300만 원 이하의 벌금이 있습니다. 그런데 처벌과 관련된 규정은 아예 없어요. 제가 알기로는 2012년 해운법 개정 시 아예 이게 누락된 것으로 되어 있는데, 왜 이렇지요?

○해양수산부장관 이주영 그 당시에 아마 실수가 있어 가지고 그게 누락이 됐는데, 그 뒤에 개정안이 제출되어 가지고 지금 소관 상임위원회에서 심의 중인 것으로 알고 있고, 곧……

○李宰榮 委員 언제부터 이게 심의가 됐습니까?

○해양수산부장관 이주영 법안이 지난 4월에 제출되어서 심의 중인 것으로 알고 있습니다.

○李宰榮 委員 그러니까 이분들이 이걸 잘 못 해도 벌금도 얼마 안 내고, 벌금 낸다 해도 상관 없고, 그리고 처벌규정이 없으니 잘 할 필요가 없지요.

○해양수산부장관 이주영 예, 그거 잘못되어 있습니다.

○李宰榮 委員 그 부분에 대해서 꼭 시정 조치하시고, 이 부분에 대해서는 장관님께서 챙겨 주시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○李宰榮 委員 장관님께서 지금 현장에 계속 계

시잖아요.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○李宰榮 委員 그리고 상당 부분을 지금은 구조에 몰입하고 계신데, 이런 내용들, 이런 개정 사항들, 이런 것에 대해서는 지금 누가 맡고 있지요?

○해양수산부장관 이주영 현장 거기에 있어도 총괄적으로 장관이 다 책임은 지고 있습니다마는, 실제로 활동을……

○李宰榮 委員 그런데 이런 사항을 제대로 보고 받고 고치고 이런 부분에 있어서 시간이 충분하십니까?

○해양수산부장관 이주영 지금 현재는 차관이 국회라든지 다른 정부 간 회의에 장관 대신 참석하고 있습니다.

○李宰榮 委員 그리고 우리나라 선박관리체계도 보면 배의 종류에 따라서 안전관리 담당을 하는 곳이 상이합니다. 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○李宰榮 委員 여객선은 해경, 화물선은 해수부, 또 어선은 해수부의 위임을 받아서 지자체에서 하고 있습니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○李宰榮 委員 그것은 선박이라는 교통수단을 안전이라는 측면에서 보는 게 아니고 순전히 선박 종류라는 관점에서만 보는 거거든요. 참 관료적인 발상이라고 생각하는데, 여기에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

○해양수산부장관 이주영 그런 문제점이 그전부터 제기되어 왔고, 위원님 말씀처럼 일원화할 필요가 있다고 봅니다.

○李宰榮 委員 그리고 세월호처럼 승객하고 차량을 함께 싣는 것을 로로선이라고 그러지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○李宰榮 委員 97년부터 국제해사기구에서는 이것을 점차 없애자라고 얘기가 나왔는데, 우리나라에서는 없애기는커녕 오히려 이것을 불법 개조를 했어요. 그래서 계속 사용하고 있고, 또 20년이었던 수명을 25년, 30년으로 늘려 주고…… 이 부분에 대해서는 어떤 의견을 가지고 계십니까?

○해양수산부장관 이주영 카페리 등등 로로선의 여러 가지 안전상 문제가 제기되어 오고 있기 때문에 특별히 안전 체크를 더 해야 되는 그런 문제가 있고, 선령 제한에 있어서 노후 로로선의 경우에 더 문제가 있기 때문에 선령 제한을 더

강화하는 조치 이런 것들이 좀……

○李宰榮 委員 어떻게 강화할 생각이시지요?

○해양수산부장관 이주영 지금 로로선의 경우에는 선령 제한 30년을 25년으로 단축하는 안을 일단……

○李宰榮 委員 국제사회에서는 거의 20년으로 하고 있지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 지금 30년으로 되어 있기 때문에……

○李宰榮 委員 그런데 우리나라는 왜 지금 이런 사태가 있는 후에도 25년으로 생각하고 계신 거지요?

○해양수산부장관 이주영 좀 단계적으로 줄여 가는 방안으로 그렇게……

○李宰榮 委員 단계적으로 줄여 간다는 게 무슨 말씀이세요?

○해양수산부장관 이주영 그러니까 너무 급격하게 줄이면 또 여러 가지 운영상의 문제가 있을 수 있기 때문에……

○李宰榮 委員 아니, 그것은……

○해양수산부장관 이주영 30년을 25년……

○李宰榮 委員 잠시만요, 그것은 말이 안 되지요. 무슨 운영상의 문제가…… 운영상의 문제가 있어서 또 사고가 날 수 있는 기간을 벌여 주는 겁니까? 그것은 말이 안 되잖아요.

○해양수산부장관 이주영 그것은 해운물류국장이 정확하게 설명을 드리는 게 좋을 것 같습니다.

○해양수산부해운물류국장 전기정 해운물류국장입니다.

현재 카페리 선령은 법적으로는 20년까지만 허용되고 있습니다. 다만 선령 검사를 통해서 최대 30년까지 연장할 수 있도록 되어 있고요. 이번 세월호 사고를 계기로 해서 로로선박의 안전성을 감안해서, 특히 아까 위원님 말씀처럼 IMO의 로로선에 대한 안전 권고사항까지 같이 반영을 해서 저희들이 25년으로 단축하는 안을 마련했습니다.

○李宰榮 委員 아니, 권고안이 20년으로 되어 있는데 왜 이것을 25년으로 하시냐고요.

○해양수산부해운물류국장 전기정 IMO에서는 선령에 대해서 권고한 적은 없습니다.

○李宰榮 委員 지금 국제사회에서는 20년으로 되어 있다고 제가 자료를 받아 본 게 몇 개나 되는데……

○**해양수산부해운물류국장 전기정** 국제 항해하는 선박들 같은 경우에 선령을 인위적으로 제한하는 나라는 없고요, 다만 중국하고 한국 정도만 선령에 대한 제한을 두고 있는 상황입니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....
(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**李宰榮 委員** 지금 세월호 사태 때문에, 아까 장관님 말씀하신 부분에 있어서 답변이 저는 잘못 나왔으면 하는 생각이 드는 게, ‘운영의 미상 지금 20년으로 안 하고 25년으로 줄이겠다’, 만약 그런 생각이 뒤에 깔려 있다면 그것은 저는 잘못됐다고 생각을 합니다.

○**해양수산부해운물류국장 전기정** 25년으로 줄이겠다는 의미는 그겁니다. 일단 현재 20년까지만 법적으로 허용하되, 엄격한 검사를 통해서 1년 단위로 25년까지 연장할 수 있다는 뜻입니다.

○**李宰榮 委員** 세월호는 엄격한 검사가 없었나요?

○**해양수산부해운물류국장 전기정** 세월호 같은 경우는 20년이 안 넘었기 때문에 강화된 검사를 아직 적용하지는 않았었습니다.

○**李宰榮 委員** 알겠습니다.

.....
○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

계속해서 최민희 위원께서 질의하겠습니다.

○**최민희 위원** 장관님!

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**최민희 위원** 제가 녹취록들을 죽 보면서 이런 얘기를 하게 됐습니다. ‘공용채널 16번에 대한 기피가 골든타임 7분을 놓치게 만들었다’, 이런 결론을 내리게 되었습니다.

왜냐하면 세월호도, 제주 VTS도, 진도 VTS도 16번을 기피합니다. 그래서 제주 VTS는 8시 58분에 세월호를 호출할 때 심지어 ‘채널 21을 켜나라’ 이렇게 부탁을 해요. 그때 ‘채널 16을 켜라’ 이렇게 말하지 않습니다. 게다가 진도 VTS는 ‘채널 67로 세월호와 계속 소통하자’ 이렇게 또 67번을 등장시켜요.

8시 55분 10초에 세월호가 제주 VTS에 연결할 때 공용 16번을 썼다면 그때 해경이 알게 되었겠지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**최민희 위원** 공용 16번이 등장하는 것은 9시 2분 44초, 목포 해경이 세월호를 부를 때입니다.

이때 세월호가 무응답합니다.

공용채널 16번을 왜 그렇게 기피할까요?

○**해양수산부장관 이주영** 제가 제주 VTS에서 채널 21로 변경 요청을 한 경위를 한번 들어 봤더니 16 채널이 너무 많은 통화가 있어 가지고 뚜렷하게 의사전달이 안 되기 때문에 소용량이 적은 21로 해서 정확하게 의사.....

○**최민희 위원** 잠깐만요.

○**해양수산부장관 이주영** 그렇게 제가 보고를 받았습시다.

○**최민희 위원** 세월호 전직 항해사가 한 언론사와의 인터뷰에서 “16번을 쓰면 문제가 많이 발생 합니다. 해양수산부 연락 오고, 해경 연락 오고, 회사 연락 오고, 이렇다 보면 선박 직원도 머리 아프고 다 머리 아프니까 12번 불러서.....”, 이 거라고 생각합니다. 이것 살펴보시겠습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 살펴보겠습니다.

○**최민희 위원** 무조건 문제가 생기면 공용채널 16번은 의무적으로 쓰도록, 그렇게 해서 빨리 사건이 모두에게 알려지도록, 이것 지키지 않으면 엄격한 제재 가하도록 저희도 입법 하겠습니까. 도와주실 거지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 잘 살펴보겠습니다.

○**최민희 위원** 그리고 해운조합과 세월호 간 교신 관련해서 질문드리겠습니다.

한홍교 이사님!

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예.

○**최민희 위원** 세월호 운항관리규정에 의하면 세월호가 인천항에서 출항해 제주도에 도착하기 까지 해운조합하고 몇 번 연락하게 되어 있습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 열한 번으로 기억하고 있습니다.

○**최민희 위원** 저는 열세 번이라고 자료를 받았는데요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 사고지점까지가 열한 번으로.....

○**최민희 위원** 그러니까 이게 다.....

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 전체적으로는 열세 번이고, 진도까지가 열한 번으로 그렇게 이해하시면 되겠습니다.

○**최민희 위원** 우리가 이 답변하는 사이 사고났다고 생각해 보세요. 그 잘못된 답변이 어떤 결과를 가져오겠습니까?

열세 번입니다.

○한국해운조합이사장직무대행 **한홍교** 예.

○**최민희** 위원 그런데 열세 번 교신했습니까? 해운조합하고 인천지부, 제주지부가 세월호하고 당일 열세 번 교신했냐고요? 했습니까, 안 했습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 위원님의 자료 요구를 보고 확인했는데 다 교신이 안 된 것으로 확인이 됐습니다.

○**최민희** 위원 몇 번 교신했습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 제가 기억하기로는 두 번으로 기억이 됩니다.

○**최민희** 위원 만약에 열세 번 다 교신했다면 어떻게 되었을까요? 교신 지점도 알고 계시지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** ……

○**최민희** 위원 지금 망설이다가 3초가 지났습니다. 왜 답변 안 하십니까?

(영상자료를 보며)

어느어느 지점, 저기 떠 있잖아요.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 확인했습니다.

○**최민희** 위원 만약에 교신을 제대로 했다면 저희들이 계산해 보니까 골든타임이 7분 더 확보됩니다, 7분요.

저는 이번 세월호 참사가 어떤 한 부분이 아주 잘못해서 난 참사 같지 않습니다. 조금씩조금씩 다 잘못해서, 단 한 부분에서도 제대로 한 게 없기 때문에……

제주해운조합이 열세 번 소통했다면, 통신했다면 골든타임이 확보될 수도 있었고요. 사실은 지금 사고 시간과 관련한 여러 의혹이 있는데 배가 많이 기울었던 7시 언저리에 제대로 제주해운조합에 보고가 됐다면…… 그런 지점이 너무 많습니다. ‘이렇게 했다면’, ‘아, 그때 이것만 됐다면’……

게다가 사고가 나고 제주해운조합하고 세월호가 소통을 해요. 통신을 합니다.

그것 띄워 주세요.

제주해운조합이 9시 13분에 세월호가 “최대한 빨리 구조 협조 바랍니다” 이렇게 얘기를 하니깐 답한 것 한번 직접 보시겠습니까? 9시 13분 제주해운조합이 뭐라고 답했는지 직접 읽어보실래요?

“혹시 화물이나 이런 게 해수로 떨어졌나요?” 이게 최초의 질문이었습니다. 이것 어떻게 생각하십니까? “지금 배가 사람이 움직일 수 없을 정

도로 문제다” 그러니까 “수리가 가능하냐?”, “수리 불가능하다”, “해경에 구조 요청하셨습니까?”, “진도 VTS에 했다”, “최대한 빨리 구조해 달라”, 그러니까 말한 게 “혹시 화물이나 이런 게 해수로 떨어졌나요?”라고 물어요.

이사님 같으면 그때 뭐 물으시겠어요? 뭐 물으시겠어요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 이 상황에서는 제가 지금 현재 생각해 보면 빨리 인명 구조라든지 이런 부분을 갖다가 우선적으로 처리해야 된다고 생각하고 있습니다.

○**최민희** 위원 저는 사실 제주 VTS 기록을 보니까 그 시간에 제주 VTS는 제일 먼저 물은 게 “인명 피해는 없습니까?”였어요. 그래 가지고 제가 ‘아, 그래도 공무원 마인드가 조금 다른가?’ 그래서 좀 위안을 받고 있었는데 다른 위원님들 질문 들어 보니까 그게 조작됐을 가능성이 있다고 해서 혼자 무지 실망하고 있는데, 이게 말이 됩니까?

“지금 인명 피해는 없습니까?” 이렇게 물어야지 “혹시 화물이나 이런 게 해수로 떨어졌나요?”, 바로 이 마인드가 저는 세월호 참사의 큰 원인이라고 생각합니다. 어떻게 생각하세요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 적절하지 못했다고 생각하고 있습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

………

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**최민희** 위원 적절하지 못한 정도입니까? 기어코 그런 관료적 답변 하셔야 되겠습니까, 이 시점에서? 사람들 목숨이 화물보다 더 하찮은 거냐고요, 해운조합 사람들에게는?

………

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

이어서 정진후 위원께서 질의하시겠습니다.

○**정진후** 위원 정진후 위원입니다.

장관님, 4월 29일 날 유실방지TF팀 구성해서 활동하고 계시지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**정진후** 위원 별도로 구성해서 활동하시는 이유는 당연히 시신 유실 가능성에 대비한 것이지요?

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**정진후** 위원 그런데 이 유실방지TF팀에서 표류추적시스템 이것 이용하고 계시지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 표류부이……

○**정진후 위원** 또 해저영상 탐사도 동시에 진행하는 것으로 알고 있습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 하고 있습니다.

○**정진후 위원** 그런데 4월 30일 날 그 사고 현장에서 2km 떨어진 지점에서 발견된 시신 이것은 TF팀에 의해서 발견된 게 아니라 기름방제작업에 나섰던 어민에 의해서 발견됐지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 맞습니다.

○**정진후 위원** 6월 5일자 사고지점에서 44km 떨어진 지점에서 또 발견됐을 때 이때 역시 TF팀이 아니지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**정진후 위원** 이 부분도 유성호 선장에 의해서 발견이 됐지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**정진후 위원** 유실방지TF팀은 도대체 뭘 하는가 봤더니 과학적인 장비들을 동원해서, 최대한 표류예측시스템 이것을 가지고 사용하는데 보니까 수색은 굉장히 엉뚱한 데에서 하고 있었어요, 아시나요? 점검을 해 보셨습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 수색을…… 갈 수 있는 곳이라고 예상되는 곳은 다 커버를 해야 된다고 해서 하고 있습니다.

○**정진후 위원** (영상자료를 보며)
저기 저 지도를 보시면 ‘6월 5일자 수색계획, 표류예측시스템으로 예상하는 방향’ 이게 저 노란색 원 안에 들어 있는 지역이거든요.

그런데 그다음 장면을 보여 주세요.

실제로 배들이 배치된 것을 보면 이 사고 지점에서 서북방향으로 표류예측이 되었거든요. 그런데 선박 수색배치는, 저 맨 좌측 상단에 있는 1구역과 2구역 이쪽에는 사실상 선박이 4척 이렇게 배치되어 있고요, 동남방향 밑에 있는 5구역과 8구역 여기에는 9척이나 이렇게 배치가 되어 있었어요. 표류예측시스템과는 전혀 상관없는 배치였거든요. 이것을 한번 점검을 해 보셔야 될 것 같아요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 점검해야 될 것으로 생각합니다마는 표류예측시스템에서 나온 것이상으로 이렇게 갈 수 있기 때문에……

○**정진후 위원** 물론 그렇습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 그 범위를 확대하고 있습니다.

○**정진후 위원** 그런데 장관님 말씀이 타당성을

가지시려면 이 ‘표류예측시스템’과 ‘일자별 표류수색계획도’ 사실상 이것이 일정하게 좀 감안이 되어서 이 수색계획도가 작성되어야 되는데 유실방지TF팀에서 만드는 보고서에는 표류예측시스템에 나와 있는 것들이 전혀 반영이 되어 있거나 붙어 있지 않습니다. 그냥 자체적으로 알아서 시행하는 거예요, 계획이.

○**해양수산부장관 이주영** 표류예측시스템이라는 것은 대체로 어느 방향으로 흘러갈 가능성이 높은가 이것을 관측하기 위해서 표류부이를 띄웠던 것입니다.

○**정진후 위원** 지금도 열한 분이 아직 물속에 계시고 그러는데 이분들에게 조금이라도 빨리, 빠른 구조를 해 드리려면, 이런 과학적 장비를 동원하셨으면 그것을 최대한 활용해서 신뢰를 줄 수 있는 계획이 수립되어서 제시되어야 되지 않겠습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 맞습니다.

○**정진후 위원** 적극적인 점검을 하셔야 될 것 같아요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**정진후 위원** 관매도 근방에서 오늘 발견된 시신 이것 어떻게 보십니까? 유실된 시신이 맞습니까, 아니면 다른 것입니까?

○**해양수산부장관 이주영** 중국 어선에서 4월 26일경 선원의 실종 신고가 있었다고 하는데……

○**정진후 위원** 4월 26일입니까?

○**해양수산부장관 이주영** 26일경으로 제가 얘기 들었습니다마는 그 시신일 가능성이 높다고 지금 그래서……

○**정진후 위원** 저희들이 지난주에 진도VTS에 가서 관제소에 갔을 때 관제소에서 역시 중국의 어선에서 사망 사건이 발생해서 관제소에 계속 문자, 상황정보시스템으로 교류하는 것을 봤어요. 그게 아니라 4월 26일경이라는 거지요?

○**해양수산부장관 이주영** 제가 지금 날짜는 정확하지 않습니다, 제가 아까 구두로 보고를 받은 사항이 되어 가지고……

○**정진후 위원** 왜냐하면 지난주 사건이면, 지난주에 사망했던 시신의 상태와 이미 70일 전에 사망한 시신의 상태는 분명하게 다를 것이고 DNA 검사하기 이전에라도 그런 상황이 예측될 수 있지 않나 해서 여쭙 봤습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 지금 치아를 가지고 분별하기로는 은이빨을 이렇게 해 놓고 있다고

그러는데 그 조선족 중국인 그쪽에 신고된 사람의 은이빨하고 일치한다고 하기 때문에 그쪽일 개연성이 높다고 합니다.

○정진후 위원 하나만 더 질문드리겠습니다.

영국 TMC라는 업체 아시지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 압니다.

○정진후 위원 TMC라는 업체는 무엇을 하는 업체입니까?

○해양수산부장관 이주영 구조·구난 전문업체로서 세계적인 명성을 가지고 있는……

○정진후 위원 구조입니까, 인양입니까?

○해양수산부장관 이주영 구난 그러니까 인양까지 포함하는……

○정진후 위원 구난이지요? 인양까지 포함하는 것이지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○정진후 위원 컨설팅 계약 하셨지요?

○해양수산부장관 이주영 했습니다.

○정진후 위원 하루에 자문료 한화 280만 원, 최근까지 한 2억 원 정도의 자문료 지급하셨지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○정진후 위원 이 TMC에서 총 7개 업체에다가 인양 관련한 입찰 진행했던 것 아시지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 공고를 해서 5월 5일 날 발송했고 5월 16일까지 해서 ‘입찰결정 후에 늦어도 14일 내에 인양 착수’ 이런 조건을 붙여서 입찰했습니다.

○해양수산부장관 이주영 그렇지는 않습니다.

○정진후 위원 아니, 제가 가지고 있어요, 입찰 제안(안)을.

○해양수산부장관 이주영 아니, 14일 이내는 아니고요.

○정진후 위원 ‘입찰결정 후 늦어도 14일 이내에 인양에 착수한다’……

○해양수산부장관 이주영 아직 결정한 바가 없기 때문에……

○정진후 위원 아니, 그렇게 제안서 요구사항에 있는데요, 입찰제안(안)에?

○해양수산부장관 이주영 그러니까 입찰제안서만 받았지 아직 무슨……

○정진후 위원 아니, 이런 조건으로 계약을 했던 것 아닙니까, 장관님?

○해양수산부장관 이주영 아니요, 지금 7개 업체로부터는 제안만 받아 봤지 계약을 한 것은 전

혀 없습니다.

○정진후 위원 계약을 하기 위해서 입찰안을 제시했는데 이 조건 중에……

그러면 이렇게 말씀을 드리겠습니다.

입찰결정 후 늦어도 14일 이내에 인양에 착수한다는 조건이 들어 있지요?

○해양수산부장관 이주영 이게 어느 업체로 할 것인지 결정이 되고 나서 한다는 얘기입니다.

○정진후 위원 그런데 조건이 입찰제안 조건으로 들어가 있다니까요, 장관님.

○해양수산부장관 이주영 아니, 그러니까 그 취지가 어느 업체로 정하면 그 정한 업체가 14일 이내에 인양에 착수한다는 그런 내용으로 이해하시면 될 것 같습니다.

○정진후 위원 다음 질문에서 더 말씀드리겠습니다.

○위원장 심재철 계속해서 조원진 위원께서 질문하겠습니다.

○조원진 위원 제가 지난 질문에 인간의 탐욕, 유병언 일가의 탐욕에 대해서 얘기했습니다, 괴물입니다.

유병언 일가가 세모에서 청해진까지 가는 과정에 ‘온바다’라는 회사가 또 있어요.

데모크라시 2호·3호가 갑자기 화재가 나서, 50일 사이에…… 그것 알고 계시지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○조원진 위원 지난번 인천 현장검증을 갔는데 데모크라시 5호가 정박해 있더라고요. 출항은 못하고 그냥 강제구인시켜 놓은 상태다……

○해양수산부장관 이주영 예.

○조원진 위원 유병언 일가가 보유하고 있는 회사가 이러한 오대양 사건 그다음에 데모크라시 2호·3호 화재 사건, 세월호 이전의 여러 가지 사건들이 우리 생각을 뛰어넘는, 상상을 초월하는 사건들이 터집니다.

그 주변에 항상 권력이 있고 냄새가 너무 많이 났어요. 지금도 여기 있는 해운조합 그다음에 해양수산부 관련 부서들, 그렇지요? 보면 냄새가 너무 많이 납니다, 더럽잖아요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○조원진 위원 아니, 해수부를 보면 해피아가 나오고 원전을 보면 원전피아가 나오고 철도청을 보면 철도피아가 나오고, 온 대한민국이 관피아들의 부정부패의 도시, 나라가 되어 버렸다 이런 말씀을 좀 드리고요.

그날 기상 상태가 굉장히 좋지 않았는데 유일하게 여객선 중에서 세월호만 두 시간 반 이후에 출항을 합니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○조원진 위원 이 부분도 의견이 엇갈립니다. 시야 1000m의 거리 측정방법도 다릅니다. 그런데 유일하게 출항을 하는 배가 세월호입니다, 연안여객선에서.

○해양수산부장관 이주영 여객선은 그것 하나였고 기타 화물선들은 또 좀 있었다고 합니다.

○조원진 위원 화물선은 예인선을 비롯해서 여러 가지 배가 있지만 유일한 여객선인 세월호 1대가 출항을 합니다.

문제는 8시 53분부터 죽 과정을 보면 한 9시 6분 되는 과정에서 배에서 어떤 일이 생기느냐? 배가 한 52도 정도 기울기 시작했을 때예요, 그때 이준석 선장이 “야, 기관실 직원들이 3층에 있는데 박 모 씨보고 3층에 가서 빨리 올라오라고 그래라, 대피해라.”, 그다음에 기관실보고는 연락을 해서 너희…… 기관실이 제일 밑의 하층에 있는 것입니다. “올라오라고 그래라.” 이래서 3층에서 기관실 숙소에 있는 사람들하고 기관실 제일 밑바닥에 있는 사람들이 도망을 합니다.

그러면 기관실 제일 밑바닥에 있는 선원들은 학생들이 있는 방을 다 지나서 와요. 지금 승객들이 있는 방을 다 지나서 옵니다. 그리고 3층에 있는 기관실 숙소에 있는 사람들을 데리러 갔던 박 모 씨도 같이 올라갑니다.

그 상황에서 애들은 어떤 과정을 겪고 있느냐, 09시 41분에 문자에 “진짜 보고 싶다, 엄마”라는 문자를 보냅니다. 그리고 많은 문자들이 그 관계에 들어갑니다. 그 문자가 마지막으로 10시 17분에 “지금 배가 기울고 있다” 그 10시 17분이 바로 배가 108.9도로 완전히 돌아서서 이제 침몰하는 시점입니다.

그런데 그 기관실에 있던 사람들, 이준석 선장을 비롯한 사람들은 무슨 이유인지 모르지만 자기 기관사들을 살렸어요. 그래서 처음에 어떻게 제일 밑에 있는 기관사들이 살았느냐 이런 의문이 있었는데 의문이 다 풀렸습니다. 자기들끼리 도망을 가 버린 거예요.

그런데 해경이 왔을 때는, 1·2·3정이 붙었지 않습니까? 붙여서 기관사들하고 선원들 데리고 나갑니다. 그때도 안에 있는 승객들은 살 수 있는 조건이 돼 있었다는 겁니다.

이러한 있을 수 없는 이상한 괴물집단들에 의해서 희생이 시작됩니다. 그런데 그 괴물집단이 왜 생겼느냐, 모든 주변들이 부정부패, 모든 것이 전부 다 비원칙입니다. 원칙이 없습니다. 하나도, 제대로 된 게 하나도 없습니다.

지금 세월호 사건의 백여 가지 조건 중에서 하나만 지켜졌어도 살 수 있는데 하나도 지켜지지 않아서 세월호 침몰이 이루어지는 겁니다.

이제 해수부 장관님!

○해양수산부장관 이주영 예.

○조원진 위원 국회의원도 하셨고 장관 되셨는데 가장 큰 위기를 맞으시고 힘들어 하실 겁니다. 이번을 계기로 우리 대한민국이 머리부터 발끝까지 완전히 한번 바꾸겠다, 이 생각을 좀 해보자 그런 생각을 많이 가집니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 해야 된다고 저도 생각하고 있습니다.

○조원진 위원 해경을 왜 해체해야 되느냐, 저는 구조가 제로라고 봅니다. 지금 우리가 구조가 172명이다, 그것은 구조한 게 아닙니다. 배 밖에, 배 옆에 나와 있던 사람들 그냥 건진 겁니다. 배 안에 있던 사람들을 그 시간을 체크해서 10시 17분까지, 8시 58분에서 10시 17분까지 1시간 19분 동안을 그냥 방치해 버린 겁니다.

대한민국 해경은 이제 더 이상 국민들로부터 신뢰를 받을 수 없다, 그래서 해경을 해체해야 되는 겁니다. 해경이 바로 옆에 손만 뻗어서 한 사람만 받쳐 주면 올라갈 수 있는 조타실 장악을 못했습니다. 그때 장악을 했어도 주변에 있었던 사람들은 전부 다 뛰어내렸을 겁니다.

결국 해경은 가장 비겁한 모습을 보인 게 이 배가 60도, 50도, 62도 정도로 굽으면서 ‘아, 이게 곧 침몰하겠구나’라는 생각을 가지면서 자기들이 그 배에 달려가지 않기 위해서 도망을 쳤습니다. 도망치는 모습이 보입니다. 알기 때문에 도망을 친 겁니다. 그러면 불을 끄러 가는 소방대원들은 그 불이 나는데 무섭지 않아서 도망을 안 잡니까?

그래서 해경의 기한은 이제는 이걸로 끝이다, 국민들의 무고한 생명을 그냥 놓고 도망간 그 죄가 너무나 크기 때문에……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

장관님께서 이 부분에 대해서 한번 겪어 봤던 지금까지의 소회를 한번 듣고 싶습니다.

○**해양수산부장관 이주영** 위원님께서 지적하신 대로 구조를 위해서 출동한 해경들이 선내에 적극적으로 진입을 해서, 특히 조타실 쪽으로 진입을 해서 선내방송이든지 비상버튼을 누르는 그런 적극적인 조치들을 못 취한 것은 매우 아쉽게 생각하고 이런 부분들에 대해서는 해경들의 책임도 있다고 생각합니다.

그러나 한편 또 적극적인 구조노력을 한 부분들도 있습니다. 그 1·2·3정 쪽은 그랬는데 또 고속단정을 타고 헬기에서 내린 구조사들의 구조 활동 이런 부분들은 좀 적극적으로 조명이 안 된 그런 측면도 또 있었다고 생각합니다.

그러나 해경이 잘했다 이런 평가를 받기는 어려운 상황으로 저도 이해하고 있습니다. 앞으로 해양 경비와 구조를 더 책임지는 그런 발전 형태로 해경이 거듭나야 된다고 생각을 하고 있습니다.

○**조원진 위원** 한 가지만 더 말씀드릴게요.

해경이 9시 38분에 좌현에 붙었습니다. 9시 38분부터 배가 완전 침몰하는 10시 17분까지 정확하게 39분이라는 시간이 있었어요. 39분이라는 시간이 있었습니다.

우리가 쌍둥이 배에 갔더니 올라가는 시간이 불과 20초만 하면 조타실 장악이 되더라고요. 그것이 가장 큰 문제라는 것입니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그것을 못 한 것은 지금도 아주 뼈가 아픈 부분인데 당시에 그 조타실 쪽에 들어가기 위해서 시도한 해경대원이 있었는데 들어가다가 미끄러져 내렸다, 이런 상황이었다 그렇게 알고 있습니다.

○**위원장 심재철** 저희들이 배를 보니까 배 끝에서 조타실까지 거리가 굉장히 짧았고, 경사가 저 있다 하더라도 배 구조상 배 옆의 난간을 잡고는 충분히 기동할 수가 있었던 상황이었습니다. 그랬기 때문에 이런 얘기들이 나오고 있습니다.

계속해서 김현미 위원께서 질의하겠습니다.

○**김현미 위원** 해수부 상황실장님 나와 주시기 바랍니다.

그 사이에, 지금 뒤에 해수부 공무원들 계시는데 지금 국정조사 모니터단이 와 계시요. 그러니까 그렇게 자꾸 조시면, 뒤에 계신 해수부 공무원들 자꾸 조시면 안 됩니다. 줄지 마세요.

오실 동안 제가……

아까 제가 세월호 운항관리규정에 대해서 물어

보면서 “한국선급이 기술적으로 작성해 냈었던 재화중량을 운항관리규정을 통해서 무력화시키는 이런 일들을 운항관리규정 심사위원들이 했다.” 이렇게 얘기를 했는데 제가 명단을 받아 봤어요. 그랬더니 일곱 분이 심사위원이셨는데 현재 3명이 구속되었습니다. 그러니까 이분들이 역시나 이 과정에 말이 안 되는 일들을 하는 데는 뭔가 이유가 있었던 것이지요.

제가 오늘 죽 질문을 들으면서 더 이상 질문할 필요를 못 느끼면서 해운조합하고 한국선급에 묻겠습니다.

아까 해운조합 얘기하시던데 해운조합 정원이 몇 명이고, 현재 구속·불구속·조사 어떻게 됩니까?

선급도 똑같이 좀 얘기해 주십시오.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 저희 정원은 306명입니다. 그중에 현재 구속이 20명이고, 불구속이 11명이고 그다음에 지금 현재 피의자 신분으로 조사를 받고 있는 사람이 18명 해 가지고……

○**김현미 위원** 그분들 대부분이 운항관리자들이 십니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 운항관리자가 39명입니다.

○**김현미 위원** 그러니까 운항관리자가 이런 것 감독하는 역할 하시는 분들이지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 그렇습니다.

○**김현미 위원** 그다음에 한국선급은 몇 명인데 몇 명이나 조사받고 구속되고 있습니까?

○**한국선급회장직무대행 정영준** 저희 총 직원 수가 875명입니다. 현재 구속된 분들은 세월호 검사를 담당했던 검사원 한 분 하고요, 나머지 네 분, 전부 다섯 분 되겠습니다. 그리고 현재 불구속으로 해서 수사를 받고 있는 분이 한 분 됩니다.

○**김현미 위원** 아주 훌륭하십니다.

상황실장님, 나오셨지요?

○**해양수산부항해지원과 이인수** 예.

○**김현미 위원** 아까 장관님께서 말씀하실 때 “이상황보고서를 청와대에 보내느냐? 혹시 거기에 대해서 보내고 난 이후에 무슨 답을 받느냐?” 이런 얘기 하셨는데 답을 분명하게 안 하셨습니다.

어떻습니까? 보냈니까?

○**해양수산부항해지원과 이인수** 저희는 상황보

고서 제1보가 10시 6분에……

○**김현미 위원** 아니, 청와대로 보냈느냐고요?

○**해양수산부항해지원과 이인수** 예, 보냈습니다. 10시 6분에……

○**김현미 위원** 그러니까 상황보고서는 전부 다 청와대로 보낸 거지요?

○**해양수산부항해지원과 이인수** 그렇습니다.

○**김현미 위원** 위기관리 대응매뉴얼에 보면 청와대·국정원·총리실에 보내도록 되어 있었습니까. 그러면 보냈으면 답도 왔겠지요?

조치가 왔습니까? 상황실로 안 왔을 수는 있겠지만 조치가 왔습니까?

○**해양수산부항해지원과 이인수** 저희 쪽에서 받은 바 없습니다.

○**김현미 위원** 받은 바 없습니까?

그런데 정진후 위원님이 얼마 전에 공개한 수신수습 과정에서 언딘과 해경 관계자들이 서로 논의하는 전화 그룹 안에 청와대 비서관이 있었습니다. 행정관인지 있었습니다. 그렇기 때문에 받고서 아무 일도 안 했다고 하면 직무유기고 뭐가는 했지요. 무엇을 했느냐? 자료를 내놓으라니까 안 내놓고 있습니다.

그래서 이건 제가 나중에 청와대 할 때 하겠습니다.

제가 상황보고서를 보니까 저는 우리나라 오보 내지는 엉터리 보도가 굉장히 많이 난 것의 진원지가 종합상황실의 보고가 아닌가 이런 생각이 듭니다.

아까 김광진 위원님께서 전원구조 얘기는 하셨습니다.

그런데 세월호 사건이 나고 난 이후에 국민들, 특히 피해자들이 굉장히 화가 났었던 보도가 뭐가 있느냐 하면 사고 첫날부터 ‘보험 얼마 들어서 얼마 보험 받을 것이다’ 그 진원지를 몰랐는데 해수부 종합상황실에서 만든 상황보고 일지에는 2보부터 그냥 계속 나옵니다. 1인당 얼마 받을 것이고 그다음에 선박보험 얼마 들었고, 여객보험 얼마 들었고, 계속 이 이야기가 나옵니다.

○**해양수산부항해지원과 이인수** 그것은 저희가 상황보고서를 작성할 때 그 양식이 있습니다. 그 양식에 해양사고가 발생하면 제일 먼저 보험 현황을 파악하고 있습니다.

○**김현미 위원** 보험은 굉장히 열심히 체크를 하셨는데, 아까도 말씀드렸지만 사람이 어떻게 되어 있는가는 자꾸 틀리지요. 11시까지 전원 구조

했다가 삼백 몇 명 했다가……

그래서 여전히 해수부의 상황 파악도 사람을 중심으로 보는 게 아니라 돈을 중심으로 보고 있는 사고를 그대로 드러내고 있습니다. 그래서 이 문제는 제가 꼭 지적하고 싶었어요. MBC가 왜 그렇게 했나 그랬더니 해수부가 진원지였습니다. 이상이고 들어가십시오.

다음에 해수부에서 아까 보고할 때 선박의 연령을 20년으로 하겠다, 이주영 위원님이 말씀하셨는데 20년으로 하겠습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 로로선의 경우에 지금 현재 20년이고, 선박검사를 통해서 더 사용할 수 있는지 여부를 판단해서 1년씩 연장해서 25년까지 하겠다는……

○**김현미 위원** 그러면 세월호하고 오하마나호 이런 배는 계속 다니는 겁니까? 물론 지금은 법적으로 안 되게 되어 있지만 그 정도의 선령이 된 배는 계속 떠다닐 수 있겠네요, 지금 해수부 방침대로 하면?

○**해양수산부장관 이주영** 앞으로 그 부분에 대해서 더 깊이 검토를 하도록 하겠습니다.

○**김현미 위원** 아니, 검토가 아니라 지금 검토하신다는 얘기는 지금 해수부 방침으로 하면 세월호처럼 오하마나호처럼 낡고 그런 배도 다닐 수 있다는 것 아닙니까?

그리고 안전규정 같은 것들은 심사하신다고 했는데 해운조합이나 선급 이런 분들이 지금 하시는 것 보면 제대로 될 리 없고, 그러면 계속 다닌다는 얘기 아닙니까?

○**해양수산부장관 이주영** 앞으로 노후 선박에 대해서는 전반적으로 현대화계획을 통해서 좀 바꿔나가야 된다……

○**김현미 위원** 아니, 그게 아니고 선령의 연한을 지금 25년까지 하시겠다는 건데……

○**해양수산부장관 이주영** 그런데 선령 제한에 관해서는 선령 제한을 하고 있는 나라가 중국과 한국 정도라고 합니다. 기타 나라에서는 선령 제한보다는 선박 안전검사를 통해서 운항 여부를 결정해 나가기 때문에 그 연령이 더 많아도 운항하는 경우가 있고, 그렇게 연령이 높지 않아도 운항을 못하는 경우도 있고 그렇게 규제를 하는 나라가 대부분이라고 합니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**김현미 위원** 장관님, 지금 방금 하신 말씀이 2009년에 선령을 30년까지 연장할 때 똑같은 논리를 그때 정부에서 내세웠던 겁니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김현미 위원** 그런데 다른 나라는 안 한다고 하지만 우리나라는 안전검사를 강화한다고 했지만 안전검사를 강화하는 규정 자체도 규제완화로 풀어버렸지요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김현미 위원** 아무 장치가 없는 거예요. 다른 나라는 연령 제한을 안 한다고 하지만 안전검사를 강화하는 규제를 유지·강화시키면서 가니까 그 말이 설득력이 있지만 우리는 다 풀어줬잖아요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김현미 위원** 그리고 선급이나 해운조합처럼 또 거기서 함께 다 한통속이 돼서 가는 것 아닙니까?

그러면 지금 장관님이 말씀하신 논리는 30년으로 연장했을 때하고 비교했을 때 아무런 조건의 변화가 없는 겁니다. 그러면 세월호와 오하마나 같은 이런 배들을 계속 떠다니게 하는 겁니다. 그게 무슨 개혁적이고 혁신적인 조치가 되는 겁니까?

저는 그런 논리와 그런 발상을 바꿔야 된다고 생각합니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 위원님께서 지적하시는 부분까지 포함해서 보다 더 입체적으로 이 문제에 대해서 노후 선박 규제를 해 나가는 방안을 더 검토해 나가도록 하겠습니다.

○**김현미 위원** 연령 줄이는 것으로 확실하게 방향을 정하시기 바랍니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

핵심은 안전인데 그 안전을 헛수로써 규제를 할 것이냐, 아니면 안전성 검사라는 방식으로 규제를 할 것이냐, 어떻게 접근할 것이냐, 아마 이 문제인 것 같은데요. 그 부분에 대해서는 깊이 있게 검토해서 나중에 자료로 제출하든지……

○**김현미 위원** 아닙니다. 저는 그런 취지로 얘기한 게 아니고요. 다릅니다.

○**위원장 심재철** 아니, 그러니까요.

○**김현미 위원** 그러니까 다른 위원님이 얘기한 것을 위원장님이 정리하지 마십시오.

○**위원장 심재철** 아닙니다. 정리가 아닙니다.

그러니까 그 부분과 관련해서……

○**김현미 위원** 제가 말씀드린 것은 연령 제한에 대해서 분명한 입장을 취하라, 이게 제 입장입니다.

○**위원장 심재철** 그러니까 저는 지금 두 가지 방식이 있을 텐데 그 두 부분에 대해서 보다 더 심도 있게 깊이 있게 검토해서 서면으로 제출해 주시라 이런 얘기입니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**위원장 심재철** 계속해서 경대수 위원께서 질의하겠습니다.

○**경대수 위원** 한국해운조합이사장직무대행님, 좀 물어보겠습니다.

제주지부에서 그날 9시 13분에 세월호하고 통화된 내용이 ‘최대한 빨리 구조 바랍니다’ 세월호에서 이럴 때 제주해운조합에서 ‘혹시 화물이나 이런 게 해수로 떨어졌나요?’ 그러니까 세월호에서 ‘아직은 확인된 바 없습니다’라고 한 부분이 있거든요. 아까 그 부분이 분명 ‘잘못됐습니다’ 이렇게 답을 하셨어요.

여기 좀 보세요.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예.

○**경대수 위원** 아까 다른 위원님이 말씀하실 때 그렇게 답하셨지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예.

○**경대수 위원** 그러면 그때 어떤 답이 나와야 옳은 겁니까?

아, 빨리 그냥 그것을……

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 생명 구조 관계를 확인하고 협조요청을 하는 게 더 바람직했다고 생각합니다.

○**경대수 위원** 저도 제주해운조합의 현장에 가서 똑같은 의문을 갖고 이렇게 물었을 때, 제주해운조합지부장인가요? ‘그 배의 기울기가, 화물이 떨어지면 그게 다시 복원될 가능성이 없어서 위험도를 알기 위해서 그렇게 얘기했습니다. 모르겠습니다’ 이렇게 답했는데……

제주에서 나오신 분 있어요, 제주해운조합?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 없습니다.

○**한국해운조합목포지부장 박종열** 제주 운항관리실장이 했습니다.

○**위원장 심재철** 앞에 마이크 사용하십시오.

○**경대수 위원** 마이크로 나오세요.

지금 이사장 역할 하시는 분이 그렇게 답을 했는데 그때 왜 거짓말했어요?

○**한국해운조합목포지부장 박중열** 저는 그 당시에 위원님들 오셨을 때는 제주에 근무를 안 하고요.

○**경대수 위원** 아니, 그러니까 거기에 제주 책임자 없습니까?

○**한국해운조합목포지부장 박중열** 현재는 아니고요. 그 당시에는 제가……

○**경대수 위원** 아니, 저하고 신의진 위원이 제주도 갔을 때 똑같은 질문을 제가 하니깐 그렇게 얘기를 했단 말이에요. ‘화물이 거기서 떨어지면 배의 복원력이 이미 상실된 것으로 판단하기 위해서 물어봤습니다’ 이렇게 얘기했단 말이에요.

○**한국해운조합목포지부장 박중열** 운항관리실장이 한 것으로 알고 있습니다.

○**경대수 위원** 그것 왜 그렇게 거짓말하는 거예요, 뒤를 숨기려고?

이 부분에 관해서 확인해서 다시 자료로 제출해 주세요.

○**한국해운조합이사장직무대행 한흥교** 예, 알겠습니다.

○**위원장 심재철** 운항관리실장은 이 자리에는 없습니까?

○**경대수 위원** 안 나왔습니다.

장관님이 이번 세월호와 관련해서 현지에서 이렇게 장기간에 재난수습 책임자로서 활동하신 게 대한민국 역사상 아마 장관님으로서 처음이신 것 같아요, 제가 일견 보기에는.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**경대수 위원** 세월호의 구난 경험이, 지금까지 77일 동안 겪으신 과정이 때로는 성공하신 부분도 지엽적으로 있고 또 크게 실패하신 부분도 있고 그렇지만 이와 같은 경험 자체가 앞으로 세월호 사건이 일어나기 전과 후를 구별 짓는 아주 큰 자산일 수도 있겠다 저는 그런 생각을 합니다.

그래서 장관님께서 앞으로 재난구조대책을 정부에서 이렇게 세울 때 그 경험이 많이 활용이 돼야 된다 저는 그런 생각을 갖고 있습니다.

지금 정부에서, 앞에서 조 간사님도 말씀하셨지만 해경 해체 부분도 언급을 하시고 그랬는데 아무튼 여러 가지 조직개편 부분도 정부에서 발표를 했지 않습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**경대수 위원** 그런데 그것과 관련해서 언론에서 보니까 안행부 처음에 개편하겠다는 부분이 갑자기 또 중간에 변경이 되고 이렇게 되는 과정이, 끝까지 사실 확인은 안 해 봤지만 보도가 된

적이 있어요.

그래서 이번에는야말로 이것이 어떤 사건이 일어났다 그래서 빨리빨리 어떤 대책을 세웠다가 또 나중에 뜯어고치고 이런 과정이 되풀이되어서는 절대 안 되겠다. 해경의 기능, 해경이 해체되는 것을 제가 반대하는 것은 아니지만, 해경이 맡고 있던 지금까지의 역할 그것을 앞으로는 어디서 맡든 지금과 같은 실패가 반복되지 않는 그와 같은 안전한 체제로 완벽하게 갖춰야 되지 않을까.

또 중대본 같은, 앞으로 이와 같은 재난구조본부를 세울 때도 지금처럼 그렇게 우왕좌왕하는 경험 없는 사람들로 꾸려서는 안 되겠는데 그와 같은 것을 꾸려 갈 때 장관님의 지금까지의 직접 몸으로 겪으신 그와 같은 경험을 정말로 저는 정부에다가 또 조직개편을 추진하는 쪽에다가 가감 없이 전달을 해서 또 그 실패의 반복이 안 되게 되어야 되겠다 저는 그런 생각을 갖고 있습니다.

장관님 각오 한번 말씀 주시지요.

○**해양수산부장관 이주영** 소중한 경험을 하고 있는 것은 위원님 지적하신 바와 같다고 생각합니다. 앞으로 제가 겪으면서 이 조직개편을 비롯해서 바다에서의 구조·구난 문제 초동 대처서부터 필요한 여러 가지 조치들을 취해 나가는 데 있어서 제 경험이 필요하다고 하면 어느 위치에 있든지 보탬이 되도록 최대한의 노력을 하겠습니다.

그러기 위해서 지금 저희 범대본에서 그동안 해 왔던 조치들을 다 자료들을 모아 가지고, 서해훼리호 사건 때 백서도 있었습니다마는 그것보다는 보다 더 입체적으로 국가 발전에 도움될 수 있는 백서도 만들어야 되겠다라고 생각을 해서 준비하고 있습니다.

○**경대수 위원** 이번……

○**해양수산부장관 이주영** 그리고 저는 지난번 개각 발표 때 제 입장을 말씀드린 바 있습니다마는 우선 수습에 책임을 다하라는 그런 뜻에서 지난번 개각 대상에서 제외됐던 것이고 수습이 끝나면 해양수산부장관으로서의 책임에 걸맞은 합당한 처신을 하겠다 이렇게 밝힌 데 따라서 처신을 하겠습니다.

○**경대수 위원** 세월호 구조 과정에서 겪은 시행착오 부분도 몇 가지 말씀을 드려야 되겠는데 그것은 나중에 추가질의하겠습니다.

마치겠습니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

이어서 마지막으로 김광진 위원께서 질의하시

했습니다.

○**김광진 위원** 진도 VTS의 담당자 분 나와 주세요.

아, 아까 해경…… 제주, 제주. 오전에 김현 위원님 질문할 때 답변하셨던 분.

○**위원장 심재철** 강상보 센터장이시지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예.

○**김광진 위원** 제주 VTS에서 진도로 연결해줬느냐 안 해줬느냐 이게 별것이 아닌 것 같지만 전체적으로 많은 것을 다시 생각할 수 있는 것으로 생각하기 때문에 명확하게 다시 한번 확인하겠습니다.

(영상자료를 보며)

교신상에서, 저희한테 주신 녹취록이라고 풀어서 주신 것에 보면 9시 5분이에요, ‘예, 지금 해경한테 통보했고요. 또 저희도 이제 진도 VTS랑 완도 VTS도 통화 중에 있으니까 잠시만 대기하여 주시기 바랍니다’ 이 말이 들어 있습니다.

이때 진도 VTS랑 통화를 하셨습니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 저희들은 122로 8시 55분에 접수……

○**김광진 위원** 아니요, 진도로 하셨느냐고요, 122 말고.

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 55분에 접수를 받고 56분에 122로 신고를 했습니다. 그리고 09시경에 또 제주 해경에서 전화가와 가지고……

○**김광진 위원** 진도 VTS랑 통화를 하셨느냐고요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 아니, 글썸 그렇게 통보를 또 했습니다. 그러니까 그다음에는 09시 05분에……

○**김광진 위원** 여기에 해경한테는 통보를 했고요, 진도랑 완도랑 통화 중에 있다고 하셨잖아요.

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예.

○**김광진 위원** 그러니까 해경은 별건이고, 진도랑 완도랑 통화를 하셨습니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 직접 진도하고는 안 했습니다.

○**김광진 위원** 안 하셨지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예.

○**김광진 위원** 안 하셨지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예, 맞습니다.

○**김광진 위원** 그동안 계속 안 하셨는데 한 것

처럼 언론에 냈고 기사가 다 돼서 진도 VTS가 업무현황표를 하면서 저희한테, 국회에 제출했습니다. ‘너무 억울하다. 사실관계 바로잡아 달라. 목포 해경에서 상황실로 9시 6분에 상황을 접수했고 제주 VTS로부터는 9시 47분에 유선전화로 세월호 상황을 접수했다’ 이게 진도 VTS가 문서로 저희한테 준 겁니다. 9시 6분이 아니라 9시 47분입니다. 그런데 지금까지 ‘9시 6분에 했다’라고 얘기를 하고 있지요.

그런데 한 것도 다시 한번 꼼꼼히 봅시다.

채널 12번은 녹음이 되는가요, 안 되는가요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예, 됐습니다.

○**김광진 위원** 됩니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예.

○**김광진 위원** 21번은요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 21번은 저희들 보조채널로 사용하는 것으로 지금 녹음이 안 된 것으로……

○**김광진 위원** 21번은 녹음이 안 되고 있지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예, 맞습니다.

○**김광진 위원** 그런데 세월호가 연락을 하니깐 12번을 쓰다가 갑자기 21번으로 바꾸세요. 이유는 ‘감도가 다른 배들하고 섞이면 안 되니까 감도가 좋은 것으로 하기 위해서 그랬다’라고 하셨지요? 그 이유가 맞지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예, 신속·명확하게 그 자료를 파악해서 우선적으로 구난기관에 통보하기 위해서 21번으로 바꿨습니다.

○**김광진 위원** 그렇지요?

그런데 그게 상식으로 맞으려면요 그렇게 세월호와 계속적으로 교신하셨어야지요. 그런데 지금 교신을 21번으로 했다라고 하는 것은 1분간 했다고 하는 것이거든요.

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 약 1분 이내 했습니다.

○**김광진 위원** 그렇지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예, 맞습니다.

○**김광진 위원** 1분, 1분간만 그렇게 했다라고 하는 이유는 여기에 있습니다.

보십시오.

(영상자료를 보며)

21번으로 바꿨다고 하는 것이 지금 저 표에서 보시면 여섯 번째 줄입니다. ‘세월호’라고 되어 있는 부분요. 저 부분만 좀 확대해서 보시면……

저 화면을 다시 한번 보시고, 앞으로 한 번만 다시 넘겨 주세요.

기본적으로는 다 한 줄씩을 작성을 하지요, 그때그때 연락받은 것을. 상황일지라고 하는 것을, 여기 군생활 해 보신 분도 있고 다 상식적으로 생각을 해 보시면, 작성을 하면서 그 줄에 그 줄에 명기를 하지요. 그리고 특히나 세월호는 위기 상황이 발생했다고 해서 정말 일반적인 상황이 아니라 긴급한 상황에서 지금 속기를 하고 있는 것인데 여기서만 갑자기 위에 작은 글씨, 아래 작은 글씨, 옆 글씨가 막 신규로 생성이 돼서 나타납니다. 신규로 생성이 돼서요. 일반적인 글씨체로 보면 ‘좌현으로 기울어서 컨테이너 추락’ 이 정도까지가 기본적으로 작성했던 기록인 것 같습니다.

그런데 여기 21번 채널이라고 공개한 것, 녹음 파일도 없고 속기록도 없고 다만 기억만이 있을 뿐이다, 옆의 동료가 들었다, 녹음된 건 없다, 이 내용에 들어 있는 게 뭐냐면, 아까 최민희 위원님 말씀하실 때 ‘그래도 제주는 나은 것 같습니다’라고 말했던 ‘인명 피해는 없습니까?’라고 하는 질문 그리고 ‘퇴선할지 모르니까 준비를 해 달라’고 하는 말 이런 것들입니다.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 그 게 저희들이……

○김광진 위원 결국……

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 잠시 제가 한 말씀 드려도 되겠습니까?

○김광진 위원 예.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 지난 광주지법에서 첫 변론 시에 2등 항해사 변호인께서 1등 항해사와 저희 관제사 간에 통화하는 내용 ‘구명조끼를 입고 퇴선할지 모르니까 사전에 준비하라’는 그런 말을 2등 항해사 변론인이 진술한 내용이 있습니다. 참고를 해 주십시오.

○김광진 위원 이후에 계속 밝혀지겠습니까마는, 시간이 많지 않아서 저 화면을……

장관님!

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 장관님께서도, 제가 국회에 계실 때 항상 존경해서 잘 모셨고 국회에 오시기 전에 판사로 생활하셨는데요. 저 상황을 보셨을 때 저

상황일지를 쓰는 화면 안에서 저렇게 아래위로 붙여져 있는 저 글씨들이 과연 정상적으로 저 시기에 작성됐을 것이라고 판사시라면 판단이 들겠는지 한번 잘 보시고요. 장관님께서 명확하게 이 부분을 확인해 주십시오.

○해양수산부장관 이주영 예, 제가 저기에 쓰여져 있는 상태만 가지고 판단하기는 좀 어려울 것으로……

○김광진 위원 아니, 지금 당장 말씀 주라는 건 아니고.

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 알겠습니다.

이것이 사실 제주 VTS의 상황도 그렇습니다만 진도 VTS도 지금 근무일지 조작이나 CCTV 문제 때문에 여러 사람들이 문제가 있는 것 알고 계시지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 알고 있습니다.

○김광진 위원 관련해서 지금 제주 VTS의 근무일지와 CCTV도 저희한테 좀 제공을 해 주시면 좋겠습니다.

결국 국회에 계셔서 잘 아시겠지만 국회라고 하는 것은 정부가 자료를 주지 않으면 저희들이 알 수 있는 방법이 없습니다. 그런데 지금 보면 그냥 원래 없었다라고 해 버리면 저희들이 강제적으로 할 수 있는 방법이 없지요.

출동했던 배들이 통상적으로 다 촬영을 하는 장비들을 갖추고 있습니다, 함정들이요. 그런데 지금 공개되고 있는 것은 123함정 하나만 공개를 하셨잖아요, 그것도 끊고 끊어서.

그런데 이것도 상식적으로 한번 생각을 해 보시면 123함정이 가장 먼저 갔던 배입니다. 가장 위급하고 가장 바쁜 배였어요. 그런데 그 배는 여러 가지 화면들을 촬영을 했지요. 그런데 그 이후에 주위에서 서포팅(supporting)을 하기 위해서 갔던 배들은 아무런 촬영을 하지 않았다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

우리 촬영장비는 다 있지만 아무 촬영하지 않았다, 헬기 3대도 떴지만 기본적으로 다 촬영을 하지만 여기서는 촬영하지 않았다고 하는 말만 그대로 믿고 이후에 수사 결과에서 그런 자료들 나오시면 장관님이 더 힘들어지시고 국회에 대한 모독이 됩니다.

그래서 장관님 선에서 확인이 가능하신 자료

들, 정보들, CCTV 영상들 이 모든 것들 다시 한번 확인하셔서 제출해 주시면 좋겠습니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 제가 더 있는지 한번 확인해 보겠습니다.

○위원장 심재철 당시에 배에서 아르바이트하고 있었던 사람들은 선원으로 분류가 됩니까, 아니면 승객으로 분류가 됩니까?

○해양수산부장관 이주영 선원공제조합에 가입이 돼 있는 사람과 아닌 사람이 있는 것으로 알고 있습니다. 가입이 안 돼 있는 사람은 아르바이트 하는 경우에 신분은 선원은 아닌 것으로 그렇게 알고 있고요. 선원공제조합에 가입된 사람의 경우에는 선원법이 적용되는 선원으로 그렇게 분류하는 것으로 알고 있습니다.

○위원장 심재철 희생자 관련자께서 이 부분 궁금해 해서 또 좀 여쭙었던 거고요.

그다음에 우리나라 업체들의 인양 능력은 어느 정도라고 판단하고 계십니까?

○해양수산부장관 이주영 선박 인양?

○위원장 심재철 예.

○해양수산부장관 이주영 우리나라는 아직까지 세월호 규모의 선박 인양 경험을 가진 업체가 없는 것으로 그렇게 알고 있고요. 그래서 만약 인양을 한다고 하면 세계적으로 그런 경험을 가지고 있는 인양 업체도 참여해서 국내 업체들과 컨소시엄을 구성하든지 하는 그런 방법으로 할 수 있을 것이다 그렇게 그냥 생각만 하고 있습니다. 그러나 아직 인양에 대해서는 저희들이 그렇게 내부 검토만 하고 있지 아무 결정을 한 사항이 없습니다.

○위원장 심재철 예, 저도 지금 아직은 빠른 얘기라고는 알고 있습니다만 아까 인양이라는 단어가 나왔길래 그리고 또 국내 업체 얘기가 나왔길래 지금 여쭙어 봤던 겁니다.

자, 이것으로 위원님들의 2차 질의가 모두 끝났습니다.

이어서 3차 질의를 시작할까 하는데 다 하시겠습니까, 아니면……

(「예」 하는 위원 있음)

다 하시겠습니까?

3차 질의를 시작하겠습니다. 질의시간은 5분입니다.

그러면 권성동 위원께서 질의해 주시기 바랍니다.

○권성동 위원 장관님, 수고 많으십니다.

제가 2차 질의에서 ‘한국선급을 기타 공공기관으로 지정을 해야 된다. 그래서 감독을 강화할 필요 있다’라는 그런 제언을 했습니다.

공공기관의 운영에 관한 법률 제4조1항제2호에 보면요, 정부지원액이 총수입액의 2분의 1을 초과하는 기관은 기타 공공기관으로 지정할 수 있다 이렇게 규정이 돼 있습니다.

여기 정부지원액이라 하면은 “법령에 따라 직접 정부의 업무를 위탁받거나 독점적 사업권을 부여받은 기관의 경우에는 그 위탁 업무나 독점적 사업으로 인한 수입액을 포함한다.” 이렇게 규정이 되어 있습니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

(심재철 위원장, 조원진 간사와 사회교대)

○권성동 위원 그래서 이 규정을 적용하면 한국선급은 충분히 저는 해당이 된다고 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○해양수산부장관 이주영 앞으로 검토를 한번 해 보겠습니다.

○권성동 위원 예, 한번 검토를 잘 해 주시고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○권성동 위원 한국선급 임원들의 방만 경영에 대해서 보면 뭐 자문위원·고문으로 해경 출신 영입하고 또 선급 업무와 전혀 상관이 없는 언론인 출신들을 영입해 가지고 자문위원으로 활용하면서 거액 봉급을 지급하고 또 지난 오공균 회장 있을 때……

지금 나와 계시는 분이 정영준 본부장인가요?

○한국선급회장직무대행 정영준 예, 맞습니다.

○권성동 위원 정영준 본부장이지요?

○한국선급회장직무대행 정영준 예.

○권성동 위원 정 본부장도 검찰에서 최근에 수사 한 번 받은 적 있지요?

○한국선급회장직무대행 정영준 예, 있습니다.

○권성동 위원 해수부 직원한테 저거 준 거지요, 백화점상품권? 그런 부분들 조사받았지요?

○한국선급회장직무대행 정영준 예, 뭐 참고인으로 했습니다.

○권성동 위원 그래서 보시면 직원 860명에 보직자가 107명이네요. 직원 8명당 보직자가 1명이고 또 부채도 있음에도 불구하고 이런 식으로 문어발, 이런 식으로 방만 경영을 해 가지고 있고 또 임원들의 판공비 및 성과급도 과지급하고 있습니다.

이런 부분을 다 보고받으셨는지 모르겠어요.

오공군 전 회장 같은 경우에 4년 임기 동안 70회 해외출장 갔습니다. 그중에 13회를 동부인했어. 그것도 1등급을 타고 말입니다.

그래서 이 부분도 한번, 과연 이 부분이 출장을 나가서 출장비를 갖고 활동을 한 것인지 현지에서의 활동은 해외 현지사무소로 하여금 비용을 지급하고 본인 하루 일당 및 식비 또 숙박비 700불을 착복한 것이 아닌지 이 부분도 저는 감사를 할 필요가 있다 이런 생각이 듭니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○한국선급회장직무대행 정영준 위원님 기회를 주시면 조금 말씀을……

○권성동 위원 말씀하세요.

○한국선급회장직무대행 정영준 저희 여러 가지……

○권성동 위원 본인 문제 아니면, 본인 문제 아니면 좀 나중에 말씀하세요, 본인 문제 아니면.

○한국선급회장직무대행 정영준 예, 알겠습니다.

○권성동 위원 그리고 중국 지역본부 건물 구입 과정에서 비리가 있다는 제보가 저한테 왔었고요.

또 문제가 뭐냐 하면 외국 선급회사들은 전체를 담당하는 사람들 즉, 조선공학과 출신들이 한 70% 되고 해기사 면허를 가진 사람들이 한 30% 정도 됩니다, 검사원의 비율이. 그런데 우리나라는 거의 해기사 비율이 높아. 그러다 보니까 선박 안전도 검사가 과연 제대로 이루어지겠느냐 하는 데 대한 의문이 생기거든요.

조선과 출신이 많아야 되는데, 조선공학과 출신이 많아야 되는데 해기사 면허를 가지고 있는 해양대 출신이 다수를 차지하고 있습니다. 그러다 보니까 검사 기술력에 문제가 발생한 것이 아닌가 그런 의견도 있습니다.

그 부분도 한번 외국 사례와 비교해서 적정하게 운영되고 있는지 살펴봐 주시고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○권성동 위원 또 한국선급 국제연수센터 수의 계약과 관련된 여러 가지 의혹에 관한 제보도 또 들어와 있습니다.

그래서 이러한 문제점에 대해서, 오늘 또 조선일보에 보도된 바와 같이 한국선급 자회사인 IKR 간부가 뇌물 받아 가지고 또 구속된 사례도 있고요.

그래서 우리는 이제, 사고 원인은 검찰 공소장을 자세히 읽어보면 다섯 가지 이유로 해 가지고 자세히 기재가 되어 있습니다. 그러한 원인이 발

생하지 않도록 노력해야 되고요.

이제는 대통령께서 오늘도 말씀하신 바와 같이 관피아 척결, 관피아 해소를 위해서 어떻게 할 것인지에 대해서 해수부 차원에서 나름대로 준비를 착실하게 해야 될 것이라고 생각합니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○권성동 위원 그중에 제일 문제가 이 한국선급하고 해운조합 문제입니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○권성동 위원 이것이 이번 사고의 저는 직접적 간접적 원인이었다고 생각합니다.

이 부분의 개혁을 위해서 장관님께서 앞장서 주시기를 부탁드립니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장대리 조원진 수고하셨습니다.

김현 위원님 질의해 주십시오.

○김현 위원 해수부 종합상황실……

(종이를 들어 보이며)

이거 작성하신 분이요.

○해양수산부장관 이주영 종합상황실장……

○김현 위원 시간이 가네요.

350명 구조, 4월 16일 1시 현재, 이렇게 내셨지요?

○해양수산부상황실장 이인수 예, 그렇습니다.

○김현 위원 그다음에 오후 3시에 정정하셨지요, 164명으로?

○해양수산부상황실장 이인수 예, 그렇습니다.

○김현 위원 이 350명 구조는 어디서 나온 수치인가요?

○해양수산부상황실장 이인수 저희가 언론, 방송을 보고 있는데 전원구조 얘기도 나오고 계속 여러 명이 구조됐다는 상황이 나왔습니다. 그래서 해경에 전화를 하였습니다. 해경 상황담당관—총경입니다—과장급인데 그분하고 통화를 해서 ‘지금 인원이 이렇게 구조됐다고 하는데 맞니’ 했더니 350여 명 구조됐습니다라는 확인을 받았습니다. 그래서……

○김현 위원 해경인가요? 목포해경도 아니고 해경?

○해양수산부상황실장 이인수 해경 본청 상황실 상황담당관입니다.

○김현 위원 그러면 이때 당시는 중앙사고수습본부가 구성이 됐고 장관께서는 현지로 이미 내려가서 도착했을 시간이지요, 1시면?

○해양수산부상황실장 이인수 예, 거의 도착할

때쯤 됐을 겁니다.

○김현 위원 그런데 지금 말씀하신 것처럼 해경 으로부터 보고를 받았다는 거지요?

○해양수산부상황실장 이인수 예, 그렇습니다.

○김현 위원 목포해경이 상황을 가장 잘, 빨리 접수하는 곳이라는 것은 모르시고 계시나요?

○해양수산부상황실장 이인수 물론 알고는 있습니다만 최종적으로 상황을 받는 곳은 저희는……

○김현 위원 목포해경에서는 이 숫자가 단 한번도 나온 적이 없습니다, 350명이. 제가 알기로는 보고서를 작성해야 되니까 ‘빨리 숫자를 대’, 재촉해서 나온 숫자 아닙니까?

○해양수산부상황실장 이인수 신속하게 보고해야 될 의무가 있었기 때문에……

○김현 위원 그러니까 ‘빨리 대’ 이거지요. 정확하게 알려 줘야 아니라 ‘빨리 내놔, 몇 명이야’ 이렇게 해 가지고 나온 숫자가 350명인 걸로 저희는 확인하고 있습니다. 맞지요?

○해양수산부상황실장 이인수 그렇지는 않습니다.

○김현 위원 1시 상황이면…… 제가 다시 한번 확인하는데요, 목포해경은 어디에도 생존자 숫자가 350명이 없습니다. 1보를 때린 곳이 목포해경입니다. 그것을 받아서 가공·각색한 것이 해경이고 또 그것을 가공·각색한 것이 해수부입니다. 왜 목포해경은 확인 안 하셨습니까?

○해양수산부상황실장 이인수 해경 본청은 지방청으로부터 다 연락을 받기 때문에 해경 본청을 확인하면 지방청까지도 다 확인되는 사항이기 때문에 그랬습니다.

○김현 위원 틀렸기 때문에 얘기하는 겁니다, 틀렸기 때문에.

○해양수산부상황실장 이인수 그 부분은……

○김현 위원 그 부분은 뭐요? 고개 까딱까딱 하면 뭘니까, 그게 무슨 의미입니까?

○해양수산부상황실장 이인수 좀 더……

○김현 위원 그러니까 신속한 것이 중요한 때가 아니었지 않습니까? 정확하게 얼마나 사람들이 구조됐고 사상자가 어떻게 된 것을 확인해서 수습본부의 역할을 다 해야 되는 것이지요.

○해양수산부상황실장 이인수 신속하고 정확한 것 두 것이 다 중요하다고 생각합니다.

○김현 위원 여전히 잘못된 게 없네요, 그러면? 이것 때문에, 대통령도 이 보고 때문에 오후 5시 20분까지, 왜 그렇게 숫자가 틀렸느냐 이것 때문

에 중대본부도 혼선 빚고 언론도 혼선 빚고 유언 비어가 난무하게 된 그 자료입니다. 그렇지요?

그리고요, 아까……

됐습니다. 들어가시고요.

제주VTS에서 말씀하셨는데요, 9시에 제주 VTS로부터 인명들 구명조끼 착용하시고 퇴선할 지 모르니까 준비하십시오라는 얘기를 듣고 했다 그래서 근거다라고 얘기하셨는데요, 제주VTS센터장님?

그런데 이준석 선장은 8시 58분에 이와 같은 방송을 합니다. ‘선내에 대기하라’ 그래서 생존자들이 십여 차례 대기하라는 방송을 들었다라는 증언이 있습니다. 그래서 제주VTS에서 구명조끼 착용하라는 얘기를 듣고 구명조끼를 착용하고 대기한 것은 아니다. 공소장을 다시 한번 꼼꼼히 보고……

지금 말씀드렸던 제주VTS에서 하지도 않은 일을 가공·각색했던 측면이 또 이후에도 더 나올 겁니다. 공소장 저희가, 법무부 때 할 것이지만 제가 얘기하는 것은 시인할 것은 시인하시고 또 반복적으로 오류가 발생하지 않도록 하는 것이 좋겠다라는 취지로 말씀을 드리는 겁니다.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 아까 2등 항해사 변호인에게서 그렇게 변론을 하셔 가지고 그 내용도 있을 겁니다. 참고로 봐 주십시오.

○김현 위원 그러니까 그 시간이 09시는 맞는데요, 배 안에 대기하라는 명령은 08시 58분에 이미 하고 있습니다. 그렇기 때문에 제가 VTS로부터 이것이 촉발된 것은 아니라는……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

말씀을 드리는 겁니다.

그래서 제가 얘기하는 강조점은 제주VTS에서 진도VTS랑 교신하지 않았는데 교신했다라는 이 4월 17일 날 보고서가 두 달이 지나도록 조정되지 않고 국민들 사이에 회자됐다라는 점에 대해서 누군가는 정확치 않은 보고서다라는 것을 확인해 줘야 된다는 점을 지적하는 겁니다.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 그때 저희 직원이 목포해경에서 세월호 호출하는 걸 09시 02분에 들은 거는 사실입니다. 그래서 그때 이미 목포해경에서 각 관할관서, 진도까지 해서 전부 다 연락을 취하고 있다라고 판단했기

때문에 지금 저희들은, 당시에 또 옆의 관제사 한 분은 완도에다 연락하는 중이기 때문에 뭘 말을 하고 있다라고 이렇게 표현을 한 겁니다.

○**김현 위원** 끼워팔기하신 거예요. 완도VTS에다 한 거를 진도까지 넣어 가지고, 그냥 생각한 거를 거기에다 집어넣은 거예요. 그런 거를 사문서 위조합니다.

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 그러니까 저희들이 신고를 122로 했고 또 제주해경에서도 와서 연락도 해 줬고 최선을 다해서 했다고 볼 수가 있고……

○**김현 위원** 아니, 그러니까 센터장님, 아까 안했다고 얘기하셔 놓고 또 지금 와 가지고 번복하시면 어떻게 합니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 아니, 그러니까 진도VTS에는 직접적으로 저희가 연락은 안 취했습니다마는 그래도 저희들이, 목포해경에서 이미 세월호를 부르고 있기 때문에 저희 관제사들은 전부 다 ‘아, 연락이 전부 다 전파가 되었구나’라고 생각을 한 거지요.

○**김현 위원** 그러니까 생각한 거하고 실제하고 다르기 때문에 다시는 이런 일을 하지 마십시오라는 취지로 얘기를 하는데 왜 자꾸 변명하십니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예, 알겠습니다.

○**김현 위원** 왜 자꾸 거짓말로 눈덩이처럼 일을 키우려고 하십니까?

○**김광진 위원** 녹음파일도 없는 걸 상상으로 녹취록이라고 제출하시니까 문제가 되는 거지요.

.....

○**김현 위원** 위원장님, 의사진행발언……

○**위원장대리 조원진** 예, 말씀하십시오.

○**김현 위원** 지금 증인으로 나오신 분들은 이 자리가 그냥 생각나는 대로 답변하는 자리가 아니다라는 점을 다시 한번 위원장님이 지적을 해주셔야 되는 게 좀 전에는 안 했다고 얘기하고 또 다시 질문이 들어가니까 다른 방식으로 책임을 모면하려고 하고, 이런 증인들의 답변 태도로는 정확한 진상규명을 할 수 없다라는 점을 말씀드리고, 앞서 제가 해수부 상황실에 질문할 때도 답변하는 태도에 대해서 사실은 조금 지적을 하지 않을 수가 없습니다.

그러니까 엄중합니다, 이 상황은. 그리고 가장 책임으로부터 심각하게 제기되고 있는 해수부가

아닙니까? 이거는, 대통령도 누차에 걸쳐서 이 부분에 대해서 말씀을 하셨기 때문에 답변하는 분들이 좀 더 심사숙고할 수 있도록 주의를 촉구합니다.

○**이완영 위원** 위원장님, 자료 요청 때문에 의사진행발언 좀 하겠습니다.

○**위원장대리 조원진** 잠깐만요. 지금 김현 위원께서 말씀하신 부분은 굉장히 엄중한 말씀이시거든요. 여러분이 기관보고 및 증인입니다. 거짓을 할 경우에 고발당할 수 있다는 것을 여러분 인지해 주시고 진실에 입각한 그러한 말씀을 해 주시기를 부탁드립니다.

이완영 위원님 말씀하십시오.

○**이완영 위원** 자료 요청……

○**위원장대리 조원진** 들어가십시오.

○**이완영 위원** 장관님께서 선제 인양에 대한 한국의 실정을 얘기하셨는데 제가 알고 있는 거하고는 좀 다르거든요. 경험은 없다 하더라도 능력은 충분히 보유하고 있다 저는 이렇게 알고 있고요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그럴 수 있습니다. 저도 그렇게 생각합니다.

○**이완영 위원** 아니, 그러니까 외국 업체가 굳이 와야 된다는 취지로 말씀하셨기 때문에, 그러면 지금 해수부에서 파악하고 있는 우리 업체의 능력 그리고 우리 업체를 쓰느냐 외국 업체를 불러들이느냐 하는 것은 장단점이 있습니다, 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**이완영 위원** 외국 업체를 부르면 어떤 문제점이 있느냐, 시간과 비용이 엄청나게 듭니다. 그러니까 그런 국내외 업체를 능력과 장단점을, 자료가 지금 정리된 거 있으면 미리 좀 주시고 아니면 추후라도 주시기 바랍니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장대리 조원진** 김명연 위원님 질의해 주십시오.

○**김명연 위원** 해사안전국장 앞으로 나오세요. 해수부에서 하는 역할이 뭐니까? 짧게 말씀하세요.

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 말 그대로 바다 해자, 일 사자 안전국장, 바다에서……

○**김명연 위원** 안전에 관한 총괄책임을 지고 있는 사람이지요.

이 사태의 가장 아쉬운 점이 뭐니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 ……

○김명연 위원 한 명도 구조를 못 했지요? 그 원인이 어디 있다고 생각하세요? 구조하려면 뭐가 제일 필요합니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 ……

○김명연 위원 물속에 들어가니까 잠수사…… 그러니까 들어가서 구해 와야 되는데 그 당시에 해사안전국장이 평소에 이런 해난에 대비해서 얼마나 잠수사들에 대한 정보를 갖고 있는지 파악하는 자리입니다.

잠수사에 대해서 좀 알고 있는 지식이 있으면 현황에 대해서 간단하게 얘기해 보세요.

○해양수산부해사안전국장 임현철 ……

○김명연 위원 모르세요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 저는 수색 구조에 대해서는 잠수사 이런 부분까지는 제 업무……

○김명연 위원 그러면 그 자리에 왜 있어요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 제가 하는 것은 사고 예방·대비……

○김명연 위원 예방하고 대비하고 사건이 터지면 찾고 이게 하나로 가야지, 무능한 사람이 그 자리에 있으니까 이렇게 국민들이 고통을 받는 거예요.

적어도, 제가 비교해서 안됐지만 해수부장관 3월 7일 날 장관 되셨어요. 그 자리에 가서 구조하다 보니까 많은 공부해서 지금 위원들 질문 거의 다 받아내고 있지 않습니까?

그 자리에 언제 계셨어요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 작년 4월 22일부터 했습니다.

○김명연 위원 딱 1년 됐는데 그렇게 무관심하게, 가장 중요한 건 정책은 누가 내도 돼요. 사건이 터지면 구할 수 있는 잠수사들 정도는 안전국장이 현황을 파악하고 있어야지요.

자, 내가 얘기할게요.

민간 잠수사들 이분들이, 심해 잠수가 가능한 사람들이 산업현장에 또는 프리랜서로 일을 하고 있지요. 그다음에 해군의 SSU, UDT가 있습니다. UDT는 폭파부대 위주이기 때문에 심해 잠수는 아직 무리예요.

그러면 SSU하고 이렇게 하는데 그 당시에 많은 자원봉사자들이 와서 잠수를 하겠다고 했어요. 혼란스러웠지요. 초기 대응 중에 가장 중요한 것은 이 사람들을 자를 걸 과감하게 정부가 딱딱

자르고 정말 관리돼 있는 정예부대가 들어가서 다 막아 주고 직접 할 수 있게끔 그런 소신을 갖고 자신감 있게 했어야지 한 명이라도 건져 오는데 이 사람이 잘하는지 이 사람이 잘하는지 모르니까, 막으면 막는다고 언론 나오지…… 우왕좌왕하다 다 버린 거예요.

그 당시에 해사안전국장은 어디 있었습니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 본부에서 상황반장을 맡고 있었습니다. 세종시의 해수부 상황반장을 맡았습니다.

○김명연 위원 보고해서, 위로 보고하려고, 보고 받아 가지고 보고하려고 거기 앉아 있었어요, 아니면……

본인이 장관보다 이거에 대해서 지식이 더 많이 있어야 되고 그 자리에 지금, 그날 문해남 실장 오셨고 나중에 우예종 실장이 오셨는데 해사안전국장이 이런 걸 총괄을 해서 다 했어야 되는데 오죽 무능하면 거기 못 오고 상황실에 있었습니까? 책임감 못 느끼세요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 사고 전반에 대한 책임감은 느끼지만……

○김명연 위원 본 위원은……

○해양수산부해사안전국장 임현철 정확히 업무분장은 돼 있습니다.

○김명연 위원 대한민국이 쇠빙선도 만들고 삼면이 바다고 조선 강국인 줄 알았어요. 그래서 이 정도 배가 빠지면 충분히 배를 갖다 대고 잠수사들이 들어가서 다 건져 오는 줄 알았어요.

그런데 이 정도로, 이게 설마설마…… 본 위원도 4월 16일 날 현장 오후 2시, 3시 정도에 도착해 갖고 이제까지 있으면서 이게 아직도 꿈꾸고 있는 것 같아요. 이게 진짜 진실인가, 이게 현실인가 꿈을 꾸는 것 같았어요.

대한민국 해수부의 해사안전국장이 이런 내용을 이렇게 모르고 저 자리에 앉아 있으니까……

맹골수도에 대해서는 알고 있어요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예.

○김명연 위원 거기 특징이 뭐예요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 우리나라에서 세 번째로 조류가 빠른 곳으로 알고 있습니다.

○김명연 위원 세 번째인지 두 번째인지도 몰라요?

그다음에 안개가 많지요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예, 그렇게 상황 보고를 받았습니다.

○**김명연 위원** 상황 보고?

본인이 그 업무를 맡았으면 공부해서 지식을 가져야지 매번 보고, 보고…… 그 보고하다가 지금 위원님들한테 질의받는 게 ‘보고하는 거 몇 분에 했냐, 몇 분에 했냐’ 이거 갖고 시간 다 보내고 있잖아요.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

다시 질의하겠습니다.

들어가세요.

○**위원장대리 조원진** 해사안전국의 이 담당 업무를 맡고 있는 부서가 어디입니까? 아까 업무분장이 돼 있다고 그러던데.

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 해사안전국에 4개 과가 있는데요. 마지막 과부터 말씀드리면 항로표지, 해사안전시설과라고 그래서 등대와 항로 안내하는 시설과가 하나 있고요. 세 번째 과는 항해지원과라고 그래서 사고가 났을 때 상황을 유지하는 상황실, 그다음에 VTS, 이런 업무를 하는 과가 있고요. 또 하나는 해사안전기술과라고 그래서, 해사산업기술과라고 그래서 한국선급 지도 감독, 그래서 세계적으로 해운·조선에 관한 규정을 영국에 있는 IMO에서 만드는데 그것을 국내 입법화 하고 또 우리 선박들이 다니는 각종 구조나 설비에 관한 기준을 만들고 또 평형수 산업화도 하고 또 e-네비게이션이라고 사고를 예방하기 위한 전자항법도 만들고 그런 겁니다.

○**위원장대리 조원진** 그러면 이 사고가, 세월호 같은 이런 참사, 대형사고가 터지면 그것은 어느 부서에서 하는 겁니까?

없습니까? 책임 부서가 없어요?

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 사고 초기 대응, 수색구조는 명확히 해경이 먼저 나서야 되는 그런 상황입니다.

○**위원장대리 조원진** 아니, 그러니까 해경이 나서는데 그것을 총괄하는 부서는 국장이 하는 것 아닙니까?

○**김명연 위원** 해경이 해수부 관할이니까 해수부에 해경을 총괄시키는 그런 담당이 있어야 될 것 아니에요. 해경이 해수부 관할 부처 아니에요!

○**해양수산부해사안전국장 임현철** 예, 외청입니다.

○**위원장대리 조원진** 들어가십시오.

민홍철 위원님 질의해 주십시오.

○**민홍철 위원** 다시 제주VTS 센터장……

제주VTS하고 세월호하고 통화를 했지요, 12번

으로?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예, 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 56분에 컨택이 되어서 통화를 하다가 조난이 됐다는 것을 알고 해경 112에 신고를 하잖아요.

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 맞습니다.

○**민홍철 위원** 유선으로 끊고, 그렇지요?

그러면 통상 상식적으로 다시 12번 그 번호로 교신을 하든지 아니면 조난이 있다는 사실을 알고 있기 때문에 조금 더 전파를 하고 하기 위해서는 16번을 써야 되잖아요. 그런데 왜……

아까 답변은 감도가 안 좋았기 때문에 다시 21번으로 교신을 하자, 그렇게 답변을 하셨지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예, 맞습니다.

○**민홍철 위원** 그것 이해가 됩니까? 관제 업무를 하고 있고 또 조난을 당했다고 112까지 신고를 했는데 그 주변에 전파를 할 수 있는 채널은 16번 아닙니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 저희들 21번에서 신속히 파악한 다음에 그다음 9시 09분부터 시작해서 주변에 있는 선박도 호출해 봤습니다. 그런데 거리가 멀어 가지고 연결이 안 됐고 그 대신……

○**민홍철 위원** 아니, 이미 12번 채널로 해서 통화할 때 세월호가 배가 넘어가고 있다, 위치까지, 병풍도 옆이다까지 파악을 했고 파악을 한 다음에 112 해경에 신고도 했고, 그러면 제주VTS 입장에서는, 또 지금까지 관제하는 그런 어떤 입장에서는 가능하면 주위에 있는 선박에게 빨리 전파할 수 있는 방법이 공용 채널인 16번 아닙니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 맞습니다. 그래서 16번에서 저희들 조난방송을 3회 실시했습니다.

○**민홍철 위원** 어느 채널로요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 채널 16번 비상 주파수로 저희들이 09시……

○**민홍철 위원** 그러면 세월호하고는 교신을 안 했네요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 세월호하고는 12번에서 교신을 했고요. 그 조난방송은 비상 주파수인 채널 16번에서 별도로 방송

을 했습니다. 그래서 그 주변 선박들에게 항행하는 데 협조할 수 있도록 항행안전방송을 3회에 걸쳐 가지고 실시를 했습니다.

○**민홍철 위원** 센터장님, 그 전에 이준석 선장하고 한번 핸드폰 통화한 적 있습니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 저희는 없습니다.

○**민홍철 위원** 없어요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 예.

○**민홍철 위원** 전직 항해사들 얘기는요, 16번 채널을 쓰면 조난을 당한 선박이 조난 사실이 알려지면 선사에서 골치가 아파지고 또 해수부나 해경에서 연락이 오고 해서 그 사실이 알려지면 여러 가지 사건 처리에 있어서 좀 문제가 발생하고 있다. 그래서 가능하면 16번을 안 쓴다는 거거든요. 그래서 제주VTS에서 세월호의 그 사정을 알고 12번으로 하다가 21번으로 별도로 교신한 것 아닙니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 그렇지는 않습니다. 처음에 12번으로 저희들한테 신고 들어올 적에도 해경에다가 연락해 달라고 했습니다. 그렇기 때문에 뭐 골치 아프고 한 것은……

조난 상황이기 때문에 당연히 해경에다 저희들이 연락하고……

○**민홍철 위원** 그 전에 1월 20일 날 세월호가 제주항에서 상당히 강풍으로 인해서 인천으로 출발하느냐 못 하느냐 관계해 가지고 VTS에서도 그 관제를 했었지요, 그때?

내용을 알고 있지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 좀 늦었던 것은 기억합니다만 자세한 것은 저도 모르겠습니다.

여객선 관련해 가지고는 운항 통제 관련 이 분야는 저희가 하는 게 아니고 지금 해경에서 하고 있습니다.

○**민홍철 위원** 그래서 이게 12번 채널로 계속 교신을 하다가 21번으로 바꾸고, 그것도 녹음이 안 되고, 메모를 가지고 녹취록을 만들고, 지금 상당히 의혹이 있는 그런 어떤 교신이 된 것이란 말이에요.

그 부분을 지금 해명을 못 하지 않습니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 메모가 아니고 저희들은 무선통신……

○**민홍철 위원** 또 진도VTS하고 통화를 했다

안 했다 가지고 이제 와서 한 적이 없다라고까지 얘기하고 있고요.

그런 부분에 대해서 지금 제주VTS가 명확하게 해명을 못 하고 있으니까 이게 지금 규명이 안 되지 않습니까?

장관님, 이것은 확실하게 규명을 해 줄 필요가 있겠습니다.

해 주시기를 바랍니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장대리 조원진** 수고하셨습니다.

신의진 위원님 질의해 주십시오.

○**신의진 위원** 제가 지금 한국해운조합 회장님께 질의를 좀 하겠습니다.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예.

○**신의진 위원** 이번 세월호 사건 통해서 여객선의 출항 안전 문제 점검해야 될 운항관리자들이 의무를 소홀히 할 때 얼마나 끔찍한 일이 벌어지는지를 잘 알고 계실 겁니다.

이번 수사를 보면 해운조합 운항관리자들이 본인의 의무를 다하지 못해서 많이 구속이 되고 있지요?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 예, 그렇습니다.

○**신의진 위원** 왜냐하면 그 직원이 부실점검에 관여가 되었기 때문인데요.

저는 걱정이 되는 부분이, 다행히 해수부에서는 이 부분에 대해서 심각하게 생각을 하고 앞으로 연안 여객선 안전관리 혁신대책으로 아예 해운조합에서 운항관리업무를 분리하겠다고까지 개선안을 냈는데, 그럼에도 불구하고 저는 정말 걱정이 되는 부분이 이런 부실점검이 관행처럼 이어져 왔다는 겁니다.

이런 관행이 한번 또 생기면 계속 문제를 낳듯이 우리가 새로운 제도를 만든다 하더라도 그 제도 내에서 또 관행이 굳어지면 또 문제가 생기는 겁니다.

저는 이 관행에 대한 부분을 좀 볼 것인데요. 지난 6월 27일 운항관리자에 대한 첫 공판에서 당시 운항관리자 측 변호인은 여객선이 출항하고 난 뒤 선장의 보고를 듣고 보고서를 대신 작성하고 서명하는 것은 관행이라고 사실상 부실점검을 시인했습니다.

혹시 회장님은 그동안 출항 전에 이런 점검에 대해서 허위보고 작성이 관행처럼 이어져 온 사

실을 파악을 미리 하셨습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 죄송합니다. 제가 사실상, 저는 경영본부장을 맡고 있고 안전본부장을 맡는 분이 별도로 있어 가지고, 그 분이 지난주에 구속이 됐습니다. 사실상 그 이후에 제가 이 업무를 해 가지고 그 전의 관행 관계는 제가 잘 인지를 못했습니다.

죄송합니다.

○**신의진 위원** 그렇다면 이 질문에는 답은 못 하지만 이 질문에는 답이 된 것 같기는 하네요. 그렇지요? 부실점검이 계속되는 부분에 대해서 결국 이분들이 계속……

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 보셨지만 세월호 사고 이후에는 많은 사람들이 구속되고 이랬기 때문에 이 관행 현상이 완전히 저는 깨졌다고 생각하고 있습니다.

○**신의진 위원** 제 말씀은 이 관행이, 이거 한번 깨진다고, 갑자기 또…… 지금 반짝 잘하다가—그렇지요?—또 굳어질 수 있다고 생각하기 때문에 제가 지금 걱정을 하는 겁니다.

이런 부실점검 문제가……

이번에 제가 제주조합 운항관리실이라든가 인천 운항관리실을 가 봤는데요. 세월호 사건 끝나고 나서도 열심히 한다고는 하지만 여전히 걱정되는 부분이 많았습니다.

자, 하나 보면, 대형 페리호 여객선은 출항 전 점검을 실시해야 되는 15가지 항목이 있는데요. 이것을 꼼꼼히 하려면 두 명의 운항관리사가 투입이 되어도 1시간 가까이 소요된다는 사실을 제가 들었습니다.

그러나 현장에서는 아직도 출항 전 1시간 전부터 15분 전까지 총 45분 동안 선장이 제출한 출항 전 점검보고서 확인을 실시하고 답변하고, 이거 다 한 명이 하고 있었어요. 두 명이 해도 꼼꼼하게 하면 1시간 가까이 갈 수 있는 것을 한 명이 40분 동안 또 하면, 세월호가 지금 이 사건 나고 나서 부실점검에 대한 것을 개선하겠다고 하는 그 상황에서도 현장에서 이게 지금 벌어지고 있는 거예요. 시간이 부족하고 사람도 부족하고, 이게 계속되고 있었어요.

혹시 이런 문제는 세월호 이후의 문제니까 조금 알고는 계셨습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 세월호 이후에는 하여튼 주어진 환경여건 하에서는 최선을 다하고 있는 것으로……

○**신의진 위원** 최선은 다하고 있지만 이 최선이라는 것이 이렇게 턱없이 사람이 부족하고, 또 어떻게 보면 한 시간 전부터 하기보다 더 일찍부터 시작해야 된다는 것도 지금 제가 보니까 보이는데, 이것은 알고 계셨습니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 물론 완벽이라고 할 수는 없을 것 같습니다.

○**신의진 위원** 저는 완벽이 아니고 지금 기본을 얘기하는 겁니다.

이렇기 때문에 지금, 지금 얘기 들으니까 더 답답해지는데요. 또 세월호 같은 사건 생길 수 있는 빌미가 되는 것 아니겠습니까?

(영상자료를 보며)

특히나 제가 걱정하는 게 95년도와 2013년도 여행수송인원과 운항관리자 수를 비교해 보니까 여행수송인원은 계속 늘어나요, 67%나. 그러면 운항관리자도 오히려 늘어나야 되는데 17% 감소했습니다. 여객이 늘어나면 수입이 증가하고 그래서 오히려 운항관리자를 더 많이 늘리는 그런 비용도 되는 것인데 이게 왜 감소가 됐다고 생각하십니까?

물론 본인이 오시기 이전이겠지만 이것은 상식으로도 얘기할 수 있는 것이고.

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 제가 개인적인 어떤 추측으로 말씀드리면 아마 저희 정부나 모든 조직들이 조직의 축소, 작은 조직 그것이 어떤 지향하는 바가 많은 그런 부분에 영향이 있지 않았나 그런 것으로 지금 생각해 보면 그렇게 추정을 할 수 있을 것 같습니다.

○**신의진 위원** 그런데 이것이 지금도 계속, 또 사고가 날 수 있는 빌미가 또 계속 되고 있기 때문에 아까 해수부에서 또 안전대책을 다시 강화를 시킨다 하고 운항관리업무를 뺀다고는 하지만 이런 부분이 계속 굳지 않도록 저는 다시 대책을 마련해야 된다고 봅니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 저 도표를 보니까 수요와 또 관리자의 숫자 감소가 거꾸로 가고 있기 때문에 한번 깊이 있게 살펴보도록 하겠습니다.

○**위원장대리 조원진** 박민수 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**박민수 위원** 박민수 위원입니다.

저는 계속 장관님한테만 질의해서, 장관님 기관 보고 향후대책 10페이지 한번 보시지요, 10페이지.

이제 결국은 지금 남아 계시는 실종자 수색과 결국은 그 수색이 종료가 되면, 전부 다 수습이

되면 이제 인양하는 문제가 남아 있는데 지금 현안은 지금 남아 있는 열한 분 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○박민수 위원 그것과 관련해서 업무보고 10페이지 하단에 보면 ‘현장 지휘부와 잠수사, 전문가 의견을 지속적으로 수렴하는 한편, 국내외 적용 가능한 대안을 열린 자세로 검토하여 현장에 신속히 적용·지원한다’ 그리고 ‘수색·구조 장비기술연구TF를 중심으로 보다 효과적인 수색 방안을 지속적으로 모색한다’, 결국 ‘민간평가단을 구성해서 지금까지 수색방법, 투입 인원 등 평가를 7월 3일 날 한다’, 내일모레잖아요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○박민수 위원 이거 하실 겁니까?

○해양수산부장관 이주영 사실은 이제……

○박민수 위원 이것에 대해서 좀 구체적으로 설명을 해 주시지요. 지금까지 진행돼…… 7월 3일을 대비해서 예정하고 있거나 또는 상정하고 있는 방법이라거나 또는 개략적인, 시간적인, 시스템이나 그런 것 한번 설명해 주시지요.

○해양수산부장관 이주영 거기 나와 있는 실종자가족이 주관하는 수색·구조민간평가단, 이 구성을 위해서 가족들께서 전문가그룹을 명단을 주면 자기들이 선정하겠다 이렇게 해서 그 선정 작업이 되고 있습니다.

본래 어제 6월 30일 날 향후 계획이 나오면, 7월 중 수색계획이 나오면 거기에 대한 평가를 하기로 했는데 이게 조금 늦어지기 때문에 날짜는 조금 변경될 가능성이 있겠습니다.

○박민수 위원 이게 지금 수색·구조 장비기술연구TF는 언제 공식적으로 구성됐었지요?

○해양수산부장관 이주영 이 날짜가, 제가 이 날짜를 좀 자료를 봐야……

○박민수 위원 최근입니까, 대략?

○해양수산부장관 이주영 최근이 아니고 한 한 달 이상……

○박민수 위원 유실방지TF 말고.

○해양수산부장관 이주영 유실방지TF는 초창기부터 만들어졌고요. 장비기술연구TF는 5월 달에 구성이 됐던 것으로……

○박민수 위원 제가 볼 때는, 장관님? 제가 생각할 때는 물론 전문가들을 우리 범대본에서 풀을 쥘서 실종자가족들이 선정하는 것도 중요하지만 제가 오전부터 계속 말씀드렸잖아요. 어떤 방법이 합리적일 것인지를, 범대본이면 전체 52개

정부부처를 포괄해서 범대본 작성한 것 아닙니까, 만든 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○박민수 위원 그러면 물리적으로 그리고 과학적으로 가장 이상적이고 실질 방안은 지금 장관님은 가지고 계셔야 된다 하는 것이지요. 그것을 이행하는데……

○해양수산부장관 이주영 물론 그렇게 합니다.

○박민수 위원 그러니까 그것을 지금 주체적으로 그 부분에 관해서 좀 공개도 하고 그다음에 실종자 가족들, 유족들하고 서로 공유해서 그 방법에 대해서 빨리 승인을 얻어야지, 전문가가 누가 위촉되느냐에 따라서 방법이 달라질 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 그래서 나름대로 가장 객관적이고 공정하게 평가할 수 있는 분들로 구성을 그렇게 하고 있는 것입니다.

○박민수 위원 내부적으로라도 빨리 방향을 잡으세요.

오늘도 몇 km 떨어진 데서 또 수습을 했다는데 그분이 여기 세월호 관련된 분인지 아닌지는 모르겠지만 점점 더, 40km 떨어진 데서 발견되고 어디서 발견되고 하면 늦어질수록…… 원래 전문가들이 얘기하는 기간이 있지 않습니까? 바닷물속에서는 60일이면 육탈이 된다는 것 아닙니까, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○박민수 위원 그런데 계속 우리가 주면 유족들이 전문가들을 선정하면 그 사람들 얘기를 듣고 방법을 정하겠다고 하는 것은 합리적이지 못한 것 같아요.

○해양수산부장관 이주영 범대본 차원에서 그 방법 제시는 있는 것이고요. 그렇게 실행하는 데 대해서, 지금까지 작업해 온 것에 대해서 또 나름대로 객관적이고 공정하고 또 좀 더 혁신적인 방안이 있을지에 대해서 또 가족들의 어떤 의견이 반영될 수 있는 평가 이것을 하겠다고 하는 것입니다.

○박민수 위원 장관님께서 범대본 대장이잖아요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○박민수 위원 그러니까 책임 있게……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

의미 있는 방법을 제시를 하고 그것을 실종자 가

족들로 하여금 이해할 수 있게 과학적으로 실질적으로 설득시키는 작업이 필요하다는 것이지요. 안 그러면 한 달 뒤에도 똑같은 이 상황이 그대로 유지되면 어떻게 하실 겁니까? 그것을 좀 유념하셨으면 좋겠습니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하도록 하겠습니다.

○위원장대리 조원진 박민수 위원님 수고하셨습니다.

윤재옥 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤재옥 위원 (영상자료를 보며)

한국선급 회장님 직무대행께 여쭙겠습니다.

오늘 보고한 업무보고에 따르면 우리나라의 복원성 기준이 일본보다 엄격합니까?

○한국선급회장직무대행 정영준 예, 그렇게 알고 있습니다.

○윤재옥 위원 그렇게 돼 있습니까?

○한국선급회장직무대행 정영준 예.

○윤재옥 위원 그런데 문제는 기준을 엄격하게 하는 것도 중요하지만 이게 지켜지도록 하는 게 더 중요하지 않습니까, 그렇지요?

○한국선급회장직무대행 정영준 예.

○윤재옥 위원 기준을 강화하는 그것이 능사는 아니잖아요? 실제 이번 사고에서도 복원성이 뭔지를 선원들이 다 모르고 있고 심지어 해경까지도 잘 이해를 못 하고 있는 이런 상황이라면.

(조원진 간사, 심재철 위원장과 사회교대)

오늘 대책을 보니까 ‘복원성에 대한 무료교육을 강화하겠다’ 그러는데, 보고에 그치지 않고 실제 모든 선원들 또 해수부, 해경 관련된 모든 공직자들이 복원성에 대해서 명확하게 이해하고 또 지키지 않을 경우에는 기준을 강화하기보다는 처벌의 확실성을 강화해야 복원성이라는 게 현장에서 지켜질 수 있다 그것을 인식을 좀 해 주시면 좋겠어요.

○한국선급회장직무대행 정영준 위원님 말씀처럼 반드시 그렇게 시행하도록 하겠습니다.

○윤재옥 위원 그렇게 해 주시고.

장관님, 사고 이후에 지금 여객선 안전관리 대책을 강구하고 있는 것으로 알고 있습니다. 그래서 4월 22일부터 5월 11일까지 유관기관 합동으로 전 연안여객선과 개조 선박에 대한 전수조사를 통한 점검을 한번 하셨지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 했습니다.

○윤재옥 위원 그리고 또 6월부터는 수시로 불시에 점검해 가지고 무관용 원칙으로 대책을 강구하겠다고 이렇게 발표를 했습니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○윤재옥 위원 그런데 현장의 이야기는 아직까지도 체크리스트가 예전의 체크리스트 가지고 뭐 화재경보장치가 울렸는지 그런 것만 보고 있다는 것입니다. 복원성이라든지 이번 사고와 관련해서 놓쳤던 것들을 이렇게 점검하는 게 아니고 기존의 점검 방식하고 다를 바 없다, 이런 이야기가 나오고 있거든요. 한번 챙겨 봐 주시고요.

○해양수산부장관 이주영 그렇게 하겠습니다.

○윤재옥 위원 그리고 아까 해운조합의 운항관리자 문제는 지적을 했고 또 신의진 위원님께서 지적하신 대로 수요를 정확하게 파악해서 만약에 현재 인력으로 도저히 할 수 없는 일을 시키면 포기해 버리거든요. 징계를 먹든지 사법처리를 감수하고라도 일 안 하잖아요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○윤재옥 위원 도저히 할 수 없는 일을 한 시간 전에 전부 점검하라고 하면, 18개 항목을 점검하라고 하면 점검하겠습니까? 못 하잖아요?

○해양수산부장관 이주영 그럴 수 있습니다.

○윤재옥 위원 그래서 그런 것들을 이번 사후 대책을 세우면서 좀 챙겨 주시고.

지금 해경 해체 이런 발표가 나고 하니까 유관기관의 협업도 잘 안 되고 있고요, 지금 현장에 문제가 많이 있습니다.

그래서 협업, 정부조직법이라는 게 여야 간에 합의가 돼서 법이 통과돼야 되는데 그 전까지 얼마나 시간이 걸릴지도 사실 의문 아닙니까, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○윤재옥 위원 그래서 현장에서 이런 일이 안 생기도록 해 주시고.

또 6월 1일부터 인천에 여객터미널에 가 보니까 전부 다, 승객들 화물들 이런 것들 체크를 제대로 하기 위해서 절차를 많이 개선했더라고요. 그런데 그 과정에서 국민들은, 우리 국민들이 기다리는 데 좀 익숙지 않지 않습니까? 아시겠지만 외국을 가 보시면 신발 다 벗고 옷을 거의 다 벗다시피 하고 비행기 출발시간이 두세 시간 늦어져도 안전에 관한 데 대해서는 불만을 안 하잖아요. 그게 문화로 정착돼 있던 말입니다.

특히 9·11 이후에 미국이나 유럽이나 이런 선

진 공항을 여러분 한번 다녀와 보시면 아무리 불편해도 안전 앞에서는 다 이해를 하고 참는다 말입니다. 그런데 아직까지 우리는 그런 문화가 안 돼 있으니까 여객터미널이 공항 수준으로 되도록 만들어야 될 것 아닙니까, 장관님?

○해양수산부장관 **이주영** 예, 그렇습니다.

○윤재옥 위원 그러니까 그 전 단계에서 국민들이 충분히 인내하고 참을 수 있도록 홍보를 좀 제대로 해 주시면 좋겠습니다.

○해양수산부장관 **이주영** 앞으로 그렇게 해 나가겠습니다.

○윤재옥 위원 부탁드립니다.

○해양수산부장관 **이주영** 예.

○윤재옥 위원 이상입니다.

○위원장 **심재철** 수고 많으셨습니다.

이어서 부좌현 위원께서 질의하시겠습니다.

○부좌현 위원 늦게까지 수고하십니다.

장관님 저는 초동대응이 왜 이렇게 터무니없이 부족하고 엉터리였는가 하는 점에 대해서 계속 좀 관심을 가지고 보고 있는데요. 제주VTS센터 장하고 직원 잠깐 앞에 나오실래요.

시간이 자꾸 갑니까? 시간 다시 빼고 가십시오. 8초 플러스.

그래서 제주VTS가 세월호 사고를 국가기관으로서 최초로 접한 곳입니다. 최초로 접한 이곳의 상황이 이후에 영향을 미치는 단초가 되지 않았나 이런 생각을 하면서요.

센터장님 오늘 제주VTS 상황과 관련해서 상당히 말씀을 많이 하셨는데, 지금 생각해서도 그때 당시 최초 접수를 받고 최선을 다해서 이 사고를 전파하거나, 하여튼 임무를 다했다고 지금도 그렇게 생각하세요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 **강상보** 열심히 한다고 했습니다.

○부좌현 위원 나름대로는 열심히 한다고 했습니까?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 **강상보** 예, 그렇습니다.

○부좌현 위원 이것 좀 띄워 보시지요.

(영상자료를 보며)

처음 접할 때 상황을 한번 보십시오. 세월호에서 연락을 해 와 가지고 ‘본선 위험합니다. 지금 넘어갑니다. 많이 넘어갔습니다. 움직일 수 없습니다. 빨리 와 주십시오. 해경에 연락……’ 이렇게 굉장히 급박한 상황을 전달했어요. 그런데 그

때 VTS에서는 바로 이것을 듣고 해경에 전달했어요. 그런데 전달된 내용은 어쩡습니까? 위치와 ‘기울어져 멈춰 있습니다. 구조 요청 바랍니다’ 이렇게 간단하게 전달하고 말았던 말이지요. 이게 최선을 다했는가 하는 게 우선 의문이고요.

장관님, 지금 이 전달이 어쩡습니까? 급박한 현장에서의 당사자가 보내온 그 상황을 이렇게 공식적으로 전달하는 전달자로서 너무 이게 차분하지 않습니까, 느낌이?

○해양수산부장관 **이주영** 지금에 와서 보면 그렇게 평가할 수도 있겠습니다.

○부좌현 위원 이것이 처음 해경을 비롯한, 해경이 다 전파하고 대응을 갖췄겠지요, 사고도 알아보고. 그 대응을 안이하게 하고 적극적으로 하지 않은 그 단초가 됐다 이렇게 제가 보는데 장관님 생각은 어떠세요?

○해양수산부장관 **이주영** 당시로서는 최선을 다한다고 했을 것으로 생각이 됩니다마는 사후에 이렇게 사고 내용들을……

○부좌현 위원 아니, 이것을 들으시고도 최선을 다한 당사자의 자세라고 보신단 말이에요?

○해양수산부장관 **이주영** 사후에 이렇게 평가해 보면……

○부좌현 위원 사후가 아니라 지금 사고 상황과 결부해서 생각해 보면 이게 어떻게 잘 했다고 할 수 있어요?

○해양수산부장관 **이주영** 그래서 제가 많이 부족했다, 그렇게 말씀을 드리는 것입니다.

○부좌현 위원 기획조정실장님, 잠깐 좀 나와 주십시오.

사고 당일 날 장관님은 현지에서 여러 활동을 하고 계셨고요 실장님은 본사에 계셨지요?

○해양수산부기획조정실장 **우예종** 예.

○부좌현 위원 그날 3시 보고서를 보니까 중앙사고수습본부 특별운영팀을 구성하셨어요. 누구 지시로 했습니까?

○해양수산부기획조정실장 **우예종** 저희들끼리 논의해서 정했습니다.

○부좌현 위원 그렇습니까? 실장님이 주도했습니까?

○해양수산부기획조정실장 **우예종** 예, 같이 우리 다른 실장들이랑 논의를 계속 상황실에서 했습니다.

○부좌현 위원 이것을 왜 했어요? 급박한 구조 상황을 뒷받침하기 위해서 간부들이 모였습니까?

○해양수산부기획조정실장 우예종 모였고 바로……

○부좌현 위원 제가 급박하다는 것은 지금 현장에 배에 갇힌 사람들을 어떻게 구조해야 될지가 초미의 관심이 되어 있는, 장관님이 그 현장에 계셨어요. 그러면 본부에서는 그것을 뒷받침하기 위해서 이것 꾸렸어요? 왜 꾸렸어요, 이거?

○해양수산부기획조정실장 우예종 일단 기동 대처할 사항은 기동 대처를 하고요 그다음에 역할 분담할 것을 제대로 하기 위해서 이렇게 했습니다.

○부좌현 위원 보니까 운영위 총괄팀—우리 실장님이 팀장이고—상황반, 언론반, 인양반, 현장팀, 해양정책실장 응급조치반…… 응급조치반이 그거예요? 그걸 뒷받침하기 위한 겁니까?

○해양수산부기획조정실장 우예종 포괄적인 기능을 맡을 것을 전제로 그렇게 조치를 했습니다.

○부좌현 위원 그다음에 지원팀 중앙해심원장, 원인조사반, 사후수습반, 이렇게 세 팀을 꾸렸네요?

○해양수산부기획조정실장 우예종 예.

○부좌현 위원 그리고 그중에 유일한 일이 심판원 빼고 선체 인양 대형 크레인 출동 조치, 이것 실행한 것입니까?

○해양수산부기획조정실장 우예종 그때는 상황을 모르는데 구조를 하려면 크레인이 필요한 것이 기본이라는 얘기를……

○부좌현 위원 ‘상황을 모르는데’가 무슨 말이에요? 현장 상황을 파악을 못 했다는 말입니까?

○해양수산부기획조정실장 우예종 그 논의를 할 때는 아침……

○부좌현 위원 오후 3시라니까.

○해양수산부기획조정실장 우예종 9시 반, 40분부터 그때까지 계속했던 논의사항인데요 크레인이 필요할지도 모르겠다는 의견을 많이 내서 크레인을 동원하는 그런 조치를 하자, 그렇게 얘기를 했던 겁니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○부좌현 위원 그러니까 선체 인양 대형 크레인.

○해양수산부기획조정실장 우예종 인양을 전제로 한 것은 아니고……

○부좌현 위원 선체 인양이라고 되어 있잖아요.

○해양수산부기획조정실장 우예종 인양을 전제

로 한 것은 아니지만 인양에 대비해서 크레인을 미리 갖다 놔야 되지 않느냐, 그런 논의를 했던 겁니다.

○부좌현 위원 예, 이따 다시 하겠습니다.
.....

○위원장 심재철 예, 수고하셨습니다.
강상보 센터장님, 배한테서 무전이 오기를 ‘위험합니다. 넘어갑니다. 빨리 와 주십시오’ 하면 ‘아, 굉장히 급하구나. 이것 침몰 중이구나’라고 판단 당연히 했겠지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 저희 그 정도까지는 판단을 못 했습니다. 조난 신고 들어오니까 빨리 일단은 해경에 구조요청을 해야 되겠다 해서 신고를 한 것은 사실입니다.

○위원장 심재철 상식적으로 ‘위험합니다. 넘어갑니다. 빨리 와 주십시오’ 그러면 ‘야, 이거 큰일났구나. 침몰 중이구나’라고 누구나 상식적으로 생각할 것 아니에요? 그런데 그 판단을 왜 안 했었는지? 아니, 그것은 판단이 아니지요, 그런 느낌이 왜 안 들었는지 도대체 이해가 안 되는 거고요.

‘아, 굉장히 급하구나’ 그렇다면 상식적으로 대번에 튀어 나오는 얘기가 뭐겠어요? ‘그렇게 급해요?’라든지 아니면 ‘구조가 필요합니까?’라든지 또는 여객선이라면 ‘승객 안전은 어떻습니까?’라든지 그런 것들이 제일성으로 나왔어야 되는 상황이잖아요. 그런데 그런 것들이 안 나왔잖아요. 그렇지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 추후에 9시경에 교신할 적에 그런 내용들을 물어봤습니다.

○위원장 심재철 그리고 그렇게 급하다면 가장 먼저 퇴선 조치에 대한 것들을 어떻게 하고 있는지 했어야 되는 것인데, 이 모든 것들이 잘못되었다는 것들 이제는 인정되지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 글썄, 저희가 생각하건대는 퇴선 같은 명령을 저희들이 그렇게 함부로 할 수가 없습니다, 선장님의 고유 권한이기 때문에.

○위원장 심재철 퇴선까지는 아니다 하더라도 급하다, 그리고 그에 따른 이런저런 질문과 준비, 점검했어야 마땅하지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 좀 더 적극적인 노력이 더 필요할 것 같습니다.

○위원장 심재철 장관께서는 제가 죽 지금 물어

본 게 부당하다고 판단하십니까?

○해양수산부장관 이주영 아닙니다.

○위원장 심재철 계속해서 이완영 위원께서 질의하시겠습니다.

○이완영 위원 이완영 위원입니다.

장관님, 제가 특위 위원으로서 교과서 같은 애기인데요. 대형사고에서는 지금부터 시간통제 관리가 매우 중요합니다. 다시 말해서 실종자·피해자 지원 이런 것을 말씀하게 최종 처리하기까지 시간통제가 매우 중요합니다. 예를 들면 지금 피해자가족은 생계가 매우 곤란할 수 있습니다. 자영업자도 있고 부채에 시달릴 수도 있고.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○이완영 위원 그렇다면 손해배상금 수령일시 이런 것도 빨리 알려 줘야 될 필요가, 미리 예고를 해 줘야 됩니다. 그렇게 하시겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 되도록이면 빨리 하도록 하겠습니다.

○이완영 위원 국민들이 매우 궁금한 것 하나 여쭙 보겠습니다.

안전조치요령인데 구명조끼를 객실에서부터 입습니까, 그냥 갑판 위에 나와서 입습니까?

누가 아는 분 있으면 답해 보세요, 장관님까지는 아니더라도.

아는 분 있습니까, 우리 운전조치요령으로?

자신 있는 분 아무도 없네요.

○한국선급회장직무대행 정영준 갑판에서 입어야 됩니다.

○이완영 위원 그렇지요.

그러면 지금 그 안에서부터 입는 사진이 나왔지 않습니까, 우리 학생들이? 그것부터 잘못된 것 아세요? 기본도 안 되어 있다는 것 아세요?

해경, 해수부가 독자적으로 매뉴얼로 전문성을 갖고 독자적으로 일을 했어야 된다고 지적을 앞서 했는데요, 궁금한 게 있어요. 에어포켓 얘기가 그러면 정부대책에서 나온 얘기입니까, 아니면 언론사에서 나온 얘기입니까?

○해양수산부장관 이주영 여러 군데에서……

○이완영 위원 정부대책에서 나왔으면 장관님 아실 것 아니에요?

○해양수산부장관 이주영 예, 여러 군데에서 그 얘기는……

○이완영 위원 정부대책에서 에어포켓이 있다고 해 가지고 대처해야 된다는 게 나왔느냐고요?

○해양수산부장관 이주영 정부 안에서도 얘기는

있었습니다.

○이완영 위원 그러면 그게 몇 시간 생존 가능성이 있습니까, 에어포켓이 있다면?

○해양수산부장관 이주영 가능성은 상당히 낮게 봤고요.

○이완영 위원 몇 시간 동안 생존 가능성이 있는지 그것도 아직 측정도 안 했지요? 수온이 12℃, 10℃면요 길어도 세 시간입니다.

크레인 왜 가지고 왔습니까, 옥포에서?

○해양수산부장관 이주영 크레인은 당시에 어떤 상황의 구조가 필요할지 포괄적으로 대비하기 위해서 크레인도 동원이 됐던 것으로 알고 있습니다.

○이완영 위원 국민들이 그렇게 멀리서 그 대형 크레인 갖고 왔는데 한 번도 못 써 먹으니까 왜 가지고 왔는지 모르겠다 이런 의문이지요, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 사후적으로는 그렇게 됐습니다.

○이완영 위원 세월호 보험이 인정됩니까?

○해양수산부장관 이주영 보험……

○이완영 위원 제가 배가 아니라고 했습니다, 제가 배가 아니라고. 복원력을 인정받지 아니하면 배로서 취급도 못 받고 보험도 저는 안 되는 것으로 알고 있는데, 장관님 어떻게 알고 계세요?

○해양수산부장관 이주영 보험사의 면책사유에 해당될지 모른다 하는 그런 점들도 쟁점화되고 있는 것으로 알고 있습니다.

○이완영 위원 서해 웨리호 사건 나고 나서 정부대책 중에 하나가요, 여객선운행관리공사를 설치하겠다고 나왔습니다. 들으셨어요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 그런데 그때 왜 못 했는지 아세요? 해운조합이사장이 강력 반대해 가지고 못 했어요. 과거를 알아야 지금 새로운 대책을 마련할 것 아니에요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 알고 있습니다.

○이완영 위원 자, 그러면 지금이라도 제가 제안을 드리는데 그 운항관리를 어떻게 선주들이 있는 해운조합에 맡기느냐, 정말 공무원 한 사람으로서 정말 납득이 안 됩니다. 안전을 지키는 것은 정부가 해야 되는데 그것을 선사에 맡긴다, 장관님 납득이 안 되지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 납득이 안 됩니다.

○이완영 위원 그래서 운항관리공사를 설치하면

어떨까, 과거에도 검토했으니까.

두 번째로 긴급구조센터를 만들어야 되겠다, 헬기 있고 전문 구조인력이 있는. 이게 예산이 많이 들어갑니다. 그래서 해군에 두는 것이, 이게 전문가들의 얘기입니다. 한번 검토해 보시고.

○해양수산부장관 **이주영** 예.

○**이완영** 위원 끝으로 해난구조훈련센터, 아까 제가 심해에서 우리가 부를 창출한다 그랬잖습니까? 그리고 구조도 하고.

이게 우리 전문가가 2년 전부터 해수부 고위층에 엄청 얘기했어요. 그때 아마 말 들었으면 이런 것도 예방이 됐을 것 같아요.

해난구조훈련센터입니다, 장관님.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 있어야 될 것으로 생각됩니다.

○**이완영** 위원 이 세 가지 기구를……

○**해양수산부장관 이주영** 이번에 저도 뼈저리게 그 필요성을 절감하고 있습니다.

○**이완영** 위원 그러시지요? 예산 타령 하시지 말고 이번에 이 3개 꼭 하십시오.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**이완영** 위원 이상입니다.

○**위원장 심재철** 긴급구조센터가 필요하다는 것에는 동의하십니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 동의합니다.

○**위원장 심재철** 동·서·남, 제주 이쪽이 있고 헬기를 사용해야 될 것이기 때문에 해군과 협조하는 이런 방안들에 대해서 신중하게 검토하시기 바랍니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**위원장 심재철** 계속해서 우원식 위원께서 질의하시겠습니다.

○**우원식** 위원 해심원장 나오시지요.

제가 잘 이해가 안 되는데요. 해심원은 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률에 의해 설치돼서 해양에서 발생하는 선박 관련 사고에 대한 전문적인 조사와 심판을 하는 기구지요?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 그렇습니다.

○**우원식** 위원 그런데 중수본의 총괄반장 하는 게 맞습니까, 역할이? 거기서 공공기록물 관리에 관한 법을 위반하셨는데, 아까 그런 주재하는 회의에서 그런 결정을 하시서.

그런데 제가 잘 이해가 안 되는데 이런 역할을 하는 게 맞는 역할입니까? 어디 규정에 있나요?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 그렇지 않습니

다. 조금 전에 말씀하신 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률에 의해서 제가 아까 포괄적으로 말씀을 드렸습시다마는 조사는 특별조사부가 구성이 돼서……

○**우원식** 위원 아니, 짧게.

규정에 있습니까, 이런 역할을 하는 게?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 그렇지 않습니다. 차관 지시에 의해서 이렇게 지금 맡고 있습니다.

○**우원식** 위원 조사해야 될 분이 이렇게 법을 위반하면 되겠습니까?

(영상자료를 보며)

제가 아까 항적도 가지고 변침이 사고의 원인이 아닌 것 같다, 사고 난 이후의 변침인 것 같다는 이야기는 지금 항적기록이 없는데 29초가 저 위에 동그라미 있는 데거든요. 저게 145도에서 29초 동안 150도가 됩니다. 그래서 29초 동안 10도를 옮겨 가는 것은 급격하게 변침한 것으로 보여지지 않는데 저기서 무슨 변침이 있는 것인가, 오히려 변침이 있다면 저 아래 쪽에, 저기 이렇게 꺾어지는 데 있잖아요? 저기가 좌측으로 14도 꺾어졌다가 우측으로 22도가 꺾여져요. 그러니까 배가 지그재그 하기 때문에 저기서 변침이 있다. 그러니까 사고는 저 위에서 나고 변침은 아래서 난 것 아니냐 이렇게 문제 제기를 한 거예요.

그랬더니 답변을 가져온 게 뭐냐 하면 저 위에는 29초 동안 10도 변침을 했는데 여기서 변침이 일어난 것 같지는 않다는 그런 이야기인 것 같고, 오른쪽 급선회 30초간 49도 이게 급변침이라고 해심원에서 저한테 자료를 줬거든요. 그렇게 답변하신 거지요?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 예, 저희 조서관이 그렇게 답변을 했습니다.

○**우원식** 위원 그러면 30초간 49도 옮겨진 것은 150도에서부터 199도로 옮겨진 항적을 찾을 수 없는 그 바로 직후의 30초간입니다. 그러니까 그 아래 변침이라는 이야기지요. 그런 이야기지요?

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 그렇습니다.

○**우원식** 위원 그러니까 변침은…… 그런데 그것은 검찰 조사하고 좀 달라요. 검찰 조사는 이렇게 돼 있거든요. ‘145도로의 변침을 일임한 잘못을 범하고 피고인 조00는 그 지시에 따라 우현 변침을 시도하던 중 원하는 대로 변침이 이루어지지 않자 당황해서 임의로 조타기를 우측으로

대각도로 돌리는 바람에 변침이 일어났다' 이런 것인데, 그래서 제가 140도에서 145도로 돌릴 때 그때 일어난 29초의 문제라고 생각했는데 그다음 것이라는 거예요.

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 위원님, 지금 특별조사부 부장이……

○**우원식 위원** 아니, 제 얘기를 좀 들으세요.

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 지금 조사한 부장이 있습니다. 그래서 설명을 직접 드리는 게 좋을 것 같아서……

○**우원식 위원** 얼른 나오세요.

제가 설명한 게 해심원의 이야기지요?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 예.

○**우원식 위원** 그러면 저기서 31초에 49도가 돌아갔으면 1초에 한 1.6도쯤 되거든요. 이것을 급격한 변침이라고 보기가 어렵습니다. 그렇잖아요?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 그것은 급격한 변침입니다. 그것은 굉장히 희귀한 경우이고요. 그러한 변침은 정상적으로 일어나지 않습니다.

○**우원식 위원** 1초에 1.6도 돌아가는 게?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 예.

○**우원식 위원** 제가 물어본 학자들은 그렇지 않고, 그다음에는 1초에 22도도 있어요.

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 제가 잠깐만 설명을……

○**우원식 위원** 그래서, 그렇다고 한다면 여기서 원심력에 의해서 선체 횡경사가 좌현 20도로 돌아가서 횡경사가 발생했고, 두 번째는 고박 불량한 화물들이 왼쪽으로 쏠렸다 이렇게 말씀을…… 이것이 사고라고 얘기하셨는데, 그렇게 하면 마찰계수나, 마찰계수에 따라서 컨테이너가 어떻게 움직였는지에 대한 시물레이션이나 조사가 돼 있습니까?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 아직은 안 되어 있습니다.

○**우원식 위원** 아니, 안 돼 있으면 어떻게 해요?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 그 시물레이션은, 그 수조실험은 8월경에 할 걸로 알고 있습니다.

○**우원식 위원** 그러면 D테크에 있는 게 컨테이너잖아요?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 예.

○**우원식 위원** 컨테이너가 어떤 상태로 놓여 있는지 다 확인했어요?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 제가 직접 확인할 수는 없고요.

○**우원식 위원** 아니, 조사기구 아니에요?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 아니, 그러니까 제가 실물을 본 것은 아니고, 진술로는 확인했습니다.

○**우원식 위원** 과학적 근거를 가지고, 마찰계수도 조사하고……

지금 국과수가 오하마나호에 가서 컨테이너를 끄는 실험도 하고, 마찰계수에 따라서……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

컨테이너가 어떻게 움직여서 문제가 됐다 이렇게 과학적으로 설명해야지……

이 얘기는 누구한테 들은 얘기입니까? 그런 과학적인 근거를 갖고 있는 설명은 아니지요?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 저희들은 선원들의 진술을 토대로 해서 항적도를 가지고 과학적으로 전문가들의 자문을 구하고 저희들의 판단으로 추정을 한 건데요. 실제적으로 수조 모의실험은 금년 8월에 선박해양플랜트연구소에서, 방금 말씀하신 마찰계수 등을 고려해서 별도의 수조실험을 할 계획으로 있기 때문에 명확한, 좀 더……

○**우원식 위원** 여기가 전문적인 조사와 심판을 하는 기구인데, 해심원이 이런 정도의 판단을 하려면 뭔가 과학적인 근거가 있어야 하는데, 과학적인 근거가 하나도 없어요.

그렇게 하고, '횡경사가 좌현 20도 이상 발생했고 곧 이어서 고박 불량 화물이 왼쪽으로 쏠리면서 횡경사가 30도 이상 가중됐다' 이렇게 과학적인 답변을 했습니다만 과학적 근거가 하나도 없이 진술에 의존했다는 것이예요.

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 아닙니다. 진술에 의존해서 하고, 지금 화면에 나와 있는 항적도를 가지고 저희들이 분석을 해서……

○**우원식 위원** 저희 사무실에 와서 직원들은, '검찰 자문위 회의에서 이런 얘기를 들었다' 이렇게 와서 이야기를 했어요.

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 아닙니다. 검찰 자문위원회에서도 그런 이야기가 나왔고요, 지금 이 화면을 가지고 판단하는 것은……

○우원식 위원 그러니까 문제는……

○위원장 심재철 정리해 주시지요.

○우원식 위원 예.

해심원이 독자적인, 그러니까 해심원이 조사하면 해경도 조사를 못 하잖아요, 법적으로 그렇잖아요?

그러니까 해심원이 전문적인 조사와 심판을 통해서 과학적 근거를 가지고 이 문제를 밝혀야 되는데 들은 이야기, 검찰에 가서 자문위원회에서 들은 이야기 가지고 검찰의 가이드라인, 검찰이 이미 조사한 것에 따라서 그대로 조사하고 있고……

○중앙해양안전심판원수석조사관 이용 아닙니다, 검찰의 가이드라인이 아니고요.

○위원장 심재철 정리를 해 주시지요.

○중앙해양안전심판원수석조사관 이용 예.

이번에 검경 합수부에서도 대한민국 최고의 전문가들 십여 분을 모셔 가지고 자문단 회의에서 분석을 한 거고요. 선박에 대한 어느 정도의 전문지식이 있는 사람들은 이 항적도와 이것을 보고는……

○우원식 위원 마지막, 하나만……

○위원장 심재철 추가로 해 주십시오. 나중에 추가에 하십시오.

들어가기 전에……

○권성동 위원 답변 들어 보세요.

○위원장 심재철 그러니까 답변하려던 것은 하시고요.

○중앙해양안전심판원수석조사관 이용 급격한 선회에 의해서 그렇게 넘어졌다는 것은 선박 운항에 대해 어느 정도의 지식이 있는 사람들은 거의 일관되게 판단을 할 것으로 그렇게 믿고 있습니다.

○위원장 심재철 급격한 변침이라는 것을 무엇을 말하는 겁니까?

○중앙해양안전심판원수석조사관 이용 대부분의 선박들은 본선의 경우처럼 이렇게, 세월호 경우처럼 변침을 한다 하더라도 전복이 되는 것은 아닙니다.

세월호가 전복을 했던 근본적인 이유는 복원성이 극히 불량했기 때문에 저 정도의 급선회에서 전복이 된 것이지, 정상적인 선박은 급박한 상황에 충격을 피하기 위해서 이보다 더 큰 궤적을 그리는 급박한 선회를 할 수도 있는 겁니다. 그

런데 세월호의 경우에는 복원성이 극히 불량했기 때문에 이 정도의 선회에서 좌현 횡경사가 발생하면서 아울러 고박이 덜 된 화물들이 넘어지고 함으로 해서 초기 횡경사가 30도를 넘어가면서 배가 넘어간 것으로 그렇게 분석을 하고 있습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

계속해서 이재영 위원께서 질의하시겠습니다.

○李宰榮 委員 장관님, 제가 어제 세월호 국정특위 시작을 하면서 ‘세월호 참사는 몇 가지가 지켜지지 않았기 때문에 일어났다’고 말씀을 드렸습니다. 일단은 기본이 지켜지지 않았고요, 탐욕에 빠져 있었습니다.

오늘 기관보고를 통해서 다시 한번 느꼈지만 기본적으로 해운조합에서 안전점검을 제대로 했다면 이런 사태 일어나지 않았습니다.

그런데 구조적으로 제대로 할 수가 없었다는 것도 말씀드렸습니다. 탐욕에 빠져서…… 지난 이사장 12명 중에 10명이 해수부 출신입니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○李宰榮 委員 한국선급에 대해서도 제가 말씀을 드렸는데요, 첫 질의에서. 본부장님한테 좀 죄송하지만, 또 800명이라는 인원들이 다 그렇지 않겠지만, 제가 생각할 수 있는 여러 가지 온갖 비리가 아주 고스란히 담겨져 있는 곳이 지금 한국선급의 현실입니다.

이런 상황에서 우리가 특단의 조치가 필요하기 때문에, 내일 해경에 대한 기관보고도 있겠지만, 해경 해체라는 극단 처방을 하는 겁니다. 극약 처방을 하는 겁니다.

아까 제가 말씀드렸던 선령에 대해서도요, 주신 자료 잘 봤습니다, 해외에는 선령 제한 제도가 없다고 하네요. 하지만 이런 나라에서는 세월호 사태가 없었습니다. 대한민국의 시계를 멈추고, 그렇지요? 국정조사까지 필요로 한 이런 사건이 없었습니다.

그렇다면 지금 우리가 필요한 거는 이 부분에 있어서도, 운용의 묘를 논하는 게 아니고 이것도 극약 처방이 필요합니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○李宰榮 委員 아까 25년이라고 말씀하셨지만 저는 그보다 더 줄여서, 기존에 20년으로 하지 않았습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○李宰榮 委員 지금 세월호는, 아까 윤 위원님

께서도 그러셨지만 이거는 ‘떠다니는 배가 아니고 떠다니는 관’이라는 표현까지 썼습니다. 아마 수두룩할 겁니다, 지금도.

그걸 왜 그냥 방치해 둥니까? 왜 그런 또 다른 사고의 가능성을 요만큼이라도 남겨 둥니까?

저는 선령에 대해서도 장관님께서 다시 한번 생각을 해 주셨으면 좋겠고요.

○해양수산부장관 이주영 예, 더 검토하겠습니다.

○李宰榮 委員 그리고 관피아……

장관님께서서는 4선 국회의원이시고, 지금 이 경험을 통해서 많은 것을 느끼셨으리라고 생각을 합니다. 관피아, 척결해야 됩니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○李宰榮 委員 이것도 아까 말씀드렸던 특단의 조치가 필요한 것입니다.

이 부분에 있어서도 국회에서 많은 논의가 될 것이고, 앞으로 이거와 관련된 여러 가지 법안이 나올 거라고, 저도 거기에 참여를 하겠지만 장관님도 그 부분에 있어서 신경 써 주시고요.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○李宰榮 委員 꼭 될 수 있도록 해 주십시오.

○해양수산부장관 이주영 예.

○李宰榮 委員 저는 이것으로 마치겠습니다.

○위원장 심재철 예, 수고하셨습니다.

이어서 최민희 위원께서 질의하시겠습니다.

○최민희 위원 장관님, 지금 제가 드리는 말씀은 질문이 아니고 요청입니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○최민희 위원 하나씩 정리를 해 가야 될 것 같아요.

그런데 지금 세월호도 기피했고 VTS들이 기피한 16번 공용채널, 이유는 1 통화질 불량, 2 해경·해수부 등 기피, 두 가지가 나왔습니다.

그래서 다음에 우리가 종합질의를 하기 전까지 16번 공용채널의 통화 질을 획기적으로 좋게 만들 수 있는 방안을 검토해서 가져 오십시오. 그 전에 저희 의원실에 보고해 주십시오. 그래서 다시는 ‘16번이 통화 질이 나빠서 안 썼다’ 이런 얘기 안 나오게 하나씩 좀 없애 갔으면 합니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○최민희 위원 그리고 지금 기관별 사고 발생 최초 보고시간이 다 다릅니다. 사실 이 부분도 국조가 밝혀야 될 중요한 포인트인데요, 자료를 안 주니까 밝힐 수가 없습니다.

특히 이준석 선장이 오전 7시부터 오전 10시까지

지 했던 통화내역이 나와야 최초 사고 발생시간을 알 수 있습니다. 그것 검찰이 안 주고 있어요.

(영상자료를 보며)

지금 보시면요, 국립해양조사원 8시 30분, 진도군청 상황실 8시 25분, 안행부, 최초에 8시, 해수부 보고서 8시 55분, 검찰 공소장 8시 48분입니다. 이것도 여쭙지 않겠습니다. 지금 답변 못 하시거든요. 정리하셔서 저희 의원실에 보고해 주시고, 확인해서 확인 기관보고 때 얘기 나뉘으면 좋겠습니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 잘 알겠습니다.

○최민희 위원 그다음에 시신 유실 방지대책 세우셨지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○최민희 위원 그 자료 2페이지에 보면 어선을 동원한 수색을 강화하겠다 이런 대책 있으셨던 것 기억나지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○최민희 위원 거기에 보완 1, 보완 2, 말하자면 저인망어선을 추가로 동원해서 수중 수색을 강화하겠다는 겁니다. 맞습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○최민희 위원 이것 실제로 하고 계십니까?

○해양수산부장관 이주영 기선망, 쌍끌이 어선인데요, 더 동원…… 예, 지금 조치를 하고 있습니다.

○최민희 위원 조치하고 있습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○최민희 위원 그 효과 있습니까?

○해양수산부장관 이주영 그 효과라는 것은 방지를 위한 것이기 때문에, 만일에 있을 수 있는 유실에 대비해서 하는 것이기 때문에, 아직까지 유실된 희생자가 거기에 의해서 나온 건 없었습니다.

○최민희 위원 없지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○최민희 위원 저는 오늘 저녁에 아주 충격적인 보도를 접했습니다. 그래서 이 보도가 사실이 아니기를 바라는 마음입니다. 이게 사실이면 저도 상처받고 많은 분이 상처받을 것 같아요.

떡위 주십시오.

(영상자료를 보며)

지금 현재 시신 유실 방지를 위한 그물 설치된 것 맞지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그물 설치되어 있

습니다.

○최민희 위원 예, 맞습니다.

그다음에 현재 쌍끌이 어선을 이용해서 시신 유실 방지하고 있는 사진……

저거 맞지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

거기에 저 위쪽으로, 그러니까 지난번 발견된 매물도 쪽으로 쌍끌이 어선이 보충이 되어야 될 것 같습니다.

○최민희 위원 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○최민희 위원 이미 말하셨는데요.

넘어가 주세요.

지금 그물들이 해수면 위를 떠다니고 있습니다. 지금 해수면 위를 소위 그물들이 떠다니고 있는데요, 그 밑의 해저면을 보니까 이게 모래해저면이에요. 그리고 암반해저면입니다. 그래서 사실은 저기에서 저인망어선이 작업을 하거나 무엇인가를 하기가 어렵다는 주장이 오늘 나왔습니다.

어떻게 생각하십니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 일부 암반해저면이 있기 때문에 그 지역의 경우에는 쌍끌이 어선이 바닥부터 해수면까지 높이 한 50m 정도를 끌고 있기 때문에 바닥이 암반인 경우에는 어망에 손상이 오는 경우가 많다고 합니다.

○최민희 위원 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○최민희 위원 그리고 사실은 쌍끌이 어선 그물망이 해저면 바닥에 촘촘히 깔려 있어야 돼요. 맞지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○최민희 위원 그런데 지금 깔려 있지 않은 걸제가 보여 드린 겁니다.

그래서 이 부분은요, 저는 너무 충격적이어서 오늘 말씀드리고요. 좀 검토해 보시겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 검토해 보도록 하겠습니다.

○최민희 위원 이상입니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이어서 정진후 위원께서 질의하시겠습니다.

○정진후 위원 장관님, 아까 드리던 말씀을 이어서 한 세 가지만 빨리빨리 제가 말씀을 드리겠습니다.

4월 20일 날 해경 3009함에서 인양 관련한 회의가 있었고요. 4월 22일 날 서해해양경찰청에서

두 번째 회의가 있었고, 4월 24일 날 3함대 중회의실에서 한국선급 관계자 2명이 참여한 가운데 인양 관련 회의가 5시간에 걸쳐 있었습니다.

그 결과, 해수부가 그 결과를 받아서 인양 컨설팅 업체인 TMC와 4월 30일 계약을 했고요. 그리고 그 당시는 실종자가 90명이 있었던 상황입니다. 그다음에 5월 5일 날 희생자 존재 상태에서 인양하겠다는 계획이 담긴 공지를 내고요. 그리고 입찰이 마감된 게 5월 16일입니다. 그 당시 실종자가 20명이 있었습니다.

그런데 제가 이 인양업체들로부터 받은 견적서를 보니까 인양과 관련된 견적 비용이 1000억 원에 달해요. 물론 거기에는 구난 업체들이 사용할 것으로 예상되는 예선, 작업부선, 선박, 크레인 2500t·3600t·8000t 및 육상 필수 장비는 이미 한국에 준비되어 있다 이런 내용이 포함되어 있거든요.

그리고 인양 기간도 최대 1년 이렇게 되어 있는데, 백번을 양보해서 정부가 미리 대책을 준비했다 이렇게 한다 하더라도 당시 실종자들이 굉장히 많이 있었던 상황에서 이 1년이 넘는 인양기간 이런 이야기가 실종자들에게 미칠 수 있는 영향이 무엇이었는지 다시 한번 생각을 좀 해 보셔야 될 것 같고, 이후 실종자에 대한 수색계획을 세우실 때 꼭 참고를 하셔야 되겠습니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 두 번째 말씀 드리겠습니다.

한국선급과 관련해서 지금 저는 호들갑스럽게 대책을 이야기해야 할 시점은 아니라고 생각합니다. 자꾸 여기저기서 호들갑스럽게 한국선급이나 이런 부분을 놓고 이런 기관들을 놓고 이후 대책과 관련해서 말씀을 하고 언론에도 나오고 그러기 때문에 말씀을 드리겠습니다.

이 한국선급에서 영리자회사인 이노베이션케이알(iKR) 설립했던 것 아시지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 2013년에 해양수산부에서 이 부분 관련해 갖고 감사했지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 주무관청의 승인도 받지 않고 영리자회사 설립했던 문제, 그래서 그 이후에 추진했던 것들에 대해서는 중지가 좀 부분적으로는 됐습니다. 아까 이 감사결과를 해양수산부에서 놓고, 사실상 감사를 해 놓고 한국선급에 대해서는 ‘시정, 기관 경고’ 이렇게만 하고 그쳤어요.

그런데 이 영리자회사 설립에 대한 이면을 살펴보면은요, 당시 회장이 자기 임기만료 한두 달 전에 이 영리자회사 설립해 놓고 자기가 그쪽으로 가기 위해서 그랬던 것 아니겠습니까?

이런 기관에게 국민의 생명과 선박의 안전을 책임 맡긴다는 것은 저는 불가능하다고 생각해요, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 문제가 있습니다.

○정진후 위원 그래서 지금이라도 관련 업무, 당시 이러한 한국선급에 있어서 관련 업무를 추진했던 관계자 그리고 관리·감독에 소홀했던 공무원 적발하셔서 조치하셔야 되겠습니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 검토하겠습니다.

○정진후 위원 또 하나만 더 하겠습니다.

제가 다른 자료들을 보니까, 한국선급의 10년 동안 결산 내역을 제가 살펴봤어요.

2013년 임원 4명에 1인당 평균 임금 1억 8700입니다. 직원 861명인데 평균 임금 5140만 원이에요, 연봉. 2012년 상여금 임원 1인당 1억 4400…… 아, 3610만원…… 그리고 직원 1인당 상여금 1인 평균 580만 원, 복지비, 복지비가 왜 필요한지는 모르겠습니다만 상여금 있고…… 복지비, 직원 1인당 750만 원……

비영리기관이지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○정진후 위원 수익과 재산은 전액 기술 개발이나 이런 데 재투자해야 되지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 맞습니다.

○정진후 위원 그런데 이런 행태뿐만 아니라 본 부장과 팀장, 해수부 공무원한테 술과 골프 접대했고 상품권 제공했고 법인카드 해수부 공무원에게 썼습니다. 9월 말까지 사용한 법인카드 사용내역 이것을 보면 6개 팀에서 총 14건 932만 원을 노래방 등에서 유흥비로 사용했습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

저는 이런, 다시 한번 말씀드리지만 이런 기관에게 정말 안전의 책임을 맡겨야 되는 것인가, 대수술이 필요하다면 해경에 대한 해체 이야기보다도 먼저 이 부분에 대해서 말씀을 하셨어야 되는 게 아닌가 이런 생각을 합니다. 어떻게 생각하십니까?

○해양수산부장관 이주영 위원님 지적에 상당히 공감하고, 한국선급의 여러 가지 문제에 대해

서 분석하고 또 경쟁체제 도입 등 여러 가지 제도 개선책도 마련하도록 하겠습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이어서 조원진 위원께서 질의하시겠습니다.

○조원진 위원 문제는 배가 복원력이 있으면 이렇게 급속하게 침몰되지 않는 거지 않습니까, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○조원진 위원 실질적으로 화물은 기존의 배를 실었어요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○조원진 위원 그다음에 평형수는 기준의 반도 안 실었습니다, 평형수를. 화물을 배를 실으니까 평형수부터 죽 다 줄여놓은 겁니다. 그래서 복원력에 심각한 문제가 있었다는 것이고요.

그다음에 조타수라든지 3등 항해사가 굉장히 위험한, 전혀 센 조류라든지 좁은 공간을 빠져나갈 수 있는 그런 기술을 가진 사람이 못 된다는 겁니다.

그래서 급변침을 갑자기 이렇게…… 오하마나호의 선장 얘기가 그 얘기입니다. 자기는 죽기 싫어서 화물을 철 로프로 묶었다는 거예요, 죽기 싫어서. 그분 얘기입니다, 그분.

그래서 지금 급변침을 했는데, 기술적으로 돌리고 난 다음에…… 이 사람이 시범을 보였어요, 우리가 현장검증 갔을 때. 5도를 돌리면 눈으로 보인답니다. 그리고 각을 잡아 들어가면 바로 제로로 돌려놔야 된답니다. 그래야지 5도 각도로 죽 간답니다. 그것을 놔두면 급속도로 10도로 돌고 20도로 돌고 30도로 확 돌아간답니다. 여기에 문제가 생긴 거지요, 사실은. 그래서 갑자기 돌아가니까 반대로 꺾으면서 꺾는 방향 쪽의 반대쪽이 확 기울어진 것입니다. 그래서 지금 좀 더 조사를 해 봐야 되겠지만 그런 문제점이 있었다는 것하고요.

그리고 선급 문제라든지 그다음에 해운조합 문제는, 이것 말고도 지금 해운 관련해서 여러 가지 기관들이 있습니다. 이것 전체적으로 좀 보셔야 될 것 같아요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○조원진 위원 왜냐하면 이게 사실은 독점이거든요. 독점 체제이기 때문에 마음대로 하는 것입니다. 경쟁이 없는 것입니다.

지금 선급 같은 경우는 아까 윤재옥 위원 얘기

대로 합격률이 99.9%예요. 그다음에 큰 배 하나 점검하는 데 13분 걸립니다, 13분. 도저히…… 13분 만에 그 큰 배를 다 검사를 하는 것입니다. 있을 수 없는 상황이잖아요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**조원진 위원** 그래서 부실을 할 수밖에 없는 사항이다 이렇게 보시고요.

현장의 초동 대응 문제 이것은 심각하다는, 컨트롤타워 부재도 있지만 각 해경 해군 또는 여러 부서들의 협력이 거의 이루어지지 않았다, 그런 초동 대응에 대한 컨트롤타워를 어떻게 가져갈 거냐 하는 부분도 우리 장관님께서 여러 가지 생각을 좀 하셔야 될 것 같다는 말씀을 드리고요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**조원진 위원** 그다음에 우리 유가족분들이나 또 지금 실종자 가족분들에 대한 이제는 대책에 대한 부분들을 좀 더 신속하게, 우리 국회에서도 하겠습니다. 저희들도 여러 가지 공동선언도 했고 해서 책임감을 많이 갖고 있습니다.

그래서 그런 부분에 대해서 좀 빨리 진행을 할 필요가 있겠다, 같이 가자, 뭐냐 하면 수색은 그 대로 가지만 또 거기에 대한 대책도 같이 좀 진행을 하는 게 좋겠다 이런 말씀을 드리겠습니다. 그렇게 하실 수 있지 않습니까, 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 할 수 있습니다.

○**조원진 위원** 그리고 문제는 지금 위난 사고가 딱 나면 이게 서로 간에 눈치 보는 거예요. 예를 들어서 세월호 같으면 해경이 주관 부서인데 이 부서에 관여하기가 싫지 않습니까?

그래서 이런 위기 상황에서는 육상도 마찬가지로 해상도 마찬가지인데 이 부분에 대한 면책이 있어야 됩니다. 어떤 상황에서 투입이 되더라도 그 부서가 책임이 아니더라도 면책을 줘야지 거기에 대해서 행동을 할 것 아닙니까? 그 부분도 굉장히 중요한 사항인 것 같아요.

○**해양수산부장관 이주영** 그런 것으로 생각이 됩니다.

○**조원진 위원** 범대본이 4월 17일 날 생겼는데, 안타까운 것은 그전에 사건들이 많이 벌어져 버렸어요, 사건들이. 그래서 그런 부분들을 잘 이제 좀 정리를 해 주셔서 다시는 이런 어처구니없는 사고…… 모든 부서가 이렇게까지 부패하리라고 대한민국 국민이 몰랐을 것 같아요. 우리가 손을 대는 데마다 전부 관피아들이 다 나옵니다.

그래서 이런 부분들도 새롭게 바꿀 수 있는 그

런 계기를 우리 범대본 본부장님께서도 또 담당 책임자로서 물을 만들어 가는 것이 굉장히 중요 하겠다 이런 생각을 가집니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 공감한다는 말씀을 드립니다.

○**위원장 심재철** 이번에는 김현미 위원께서 질 의하시겠습니다.

○**김현미 위원** 아까 장관님께서 선령 제한을 25년까지 이야기를 하셨는데 그러면서 ‘다른 나라에는 이런 일이 없다’ 이런 얘기 말씀하셨고요.

이런 이야기를 한 적이 있습니다. ‘내항여객선의 선령 규제는 여객의 안전도, 수리비, 운항 비용의 발생 등을 종합적으로 검토해야 한다’ ‘해양 선진국 등에서도 선령을 제한하는 국가는 없다’ ‘연안 여객선 해난사고는 여객선의 선령과 관계 없고 선원의 운항 과실에 의한 것이 대부분이다’, 아까 장관님이 말씀하시던 논리하고 거의 비슷하지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김현미 위원** 이게 2009년 국민권익위원회가 국무회의에 보고한 자료이고 이 자료를 토대로 선령 제한이 완화되었습니다.

그 당시의 해운조합장님이 누구신지 혹시 아십니까, 해운조합에서 오신 분? 2009년 해운조합장님?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 정유섭 이사장으로 기억이 됩니다.

○**김현미 위원** 그분 요즘 뭐 하십니까?

○**한국해운조합이사장직무대행 한홍교** 지금 특별하게 뭘 하시는지 잘 모르겠습니다.

○**김현미 위원** 당시 해수부장관은 정종환 국장님이셨고 국민권익위원장님은 양건 위원장이셨습니다.

이명박정부 때 이와 같은 규제완화가 많이 있었고요, 저는 지금 논의가 결국에 가면 규제완화를 어떻게 바라볼 것인가라고 하는 논쟁으로 갈 것이라고 봅니다. 이것은 경제사회적인 문제이고 이 관점이 이제 문제로 갈 건데, 이명박정부 때 이와 같은 규제완화가 광범위하게 이루어졌고 이번 사고의 원인 중의 하나인 과적과 고박에 문제가 있습니다. 그런데 고박에 대한 규제완화도 2009년에 이명박정부 때 이루어졌습니다. 2009년 11월 18일, 당시 장관은 정종환 장관이었습니다.

단서조항으로 고박에 대해서 ‘선박의 해상 상태가 평온하고 항해 중 썰기의 요철 갑판에 고정된 사각 바 등으로 차량의 미끄러짐을 방지할 수

있는 적절한 조치를 한 경우에는 차량을 묶어 매지 아니할 수 있다' 이렇게 해 줬지요.

이러한 규제완화의 광풍은 여전히 계속되고 있습니다.

2011년에 아까 말씀드렸던 노후 선박 특별점검 대상을 15년에서 20년으로 완화해 줬고요, 올해 1월에도 대통령은 '규제는 암 덩어리다' 이런 발언을 하고 난 이후에 사업자 부담을 이유로 컨테이너 현장 안전점검 대신에 서류제출로 대신하도록 했습니다.

그리고 올해 1월에, 내년 1월에 예상되는 거지요, 해양수산 관련 규제완화 정책 62건 중에서 10건을 현재 처리한 상태였기 때문에 저는 이 규제완화의 문제는 정부의 기본적인 철학이 바뀌지 않는 한 앞으로도 계속 안전에 대한 위협으로 남아 있을 것이다 이런 생각이 듭니다.

아까 우리 해수부장관님께서 이후의 대책들을 말씀하셨습니다. 혁신에 대한 대책들을 말씀하셨는데, 저는 이것이 뭐 자잘하게 하나하나를 따지기 전에 규제완화를 어떻게 바라볼 것인가 하는 정부의 철학적 입장이 바뀌지 않는 한 이런 자잘한 것 몇 개 바뀌어 봤자 저는 별 의미가 없이 다시 도로아미타불이 될 것이다 이런 생각이 듭니다.

아까 제가 고박에 대해서 얘기를 했는데, 이것 지금 해운조합에서 관리하시지요? 고박 문제에 대해서 현장에 가서 점검하시지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 운항 관리 차원에서……

○김현미 위원 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○김현미 위원 그러면 세월호의 하역 작업은 누가 합니까? 누가 해 왔지요?

○한국해운조합이사장직무대행 한홍교 하역 업체가 하고 있습니다.

○김현미 위원 하역 업체가 어디지요?

○한국해운조합이사장직무대행 한홍교 ……

○김현미 위원 우련통운이라는 회사입니다.

그런데 이 업체가 하역과 고박을 같이 계약해 가고 있다라는 걸 알고 계십니까?

○한국해운조합이사장직무대행 한홍교 예, 그렇게 기억하고 있습니다.

○김현미 위원 그러면 우련통운이 고박에 대한 면허가 있다라고 생각하십니까, 없다라고 생각하십니까?

○한국해운조합이사장직무대행 한홍교 그것까지는 제가 파악 못 했습니다.

○김현미 위원 그렇지요. 그러니까 이게 문제입니다.

제가 인천지방해양심판원에서 조사한 것을 보니까 세월호의 고박을 담당하고 있는……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

………

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

우련통운은 고박 면허가 없습니다. 그래서 고박을 누가 하나면 원광공사라는 데가 고박 면허가 있어서 원광공사하고 재계약을 하는 방식으로 합니다. 그런데 이 원광공사는 실질적인 계약 관계가 아니라 면허만 빌려 주는 그런 관계입니다.

이런 시스템 자체가 함께 바뀌지 않으면, 하청과 재하청의 시스템이 바뀌지 않으면 지금 하시는 것 안 됩니다. 해수부장관께서 규제완화를 재점검하시고 안전에 대한 규제를 강화하는 식으로 가려면 이런 노동의 문제까지 보지 않으면 이거는 도로아미타불이 될 수 있습니다. 같이 보시기 바랍니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 면허를 빌려가고 한다든지 그런 것은 엄격하게 통제해야 된다고 생각합니다.

………

○위원장 심재철 계속해서 경대수 위원께서 질의하겠습니다.

○경대수 위원 장관님!

○해양수산부장관 이주영 예.

○경대수 위원 지금 세월호 때문에 우리 해수부 간부님들도 다 고생이 많으시지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○경대수 위원 그래서 말씀드리기는 그렇습니다만 해사안전국장께서 아까 답변하시는 모습을 보고 제가 생각이 나서 말씀을 드릴까 합니다.

제가 앞서서도 말씀드렸지만 서해 훼리호 사건, 1993년 10월에 발생했는데 제가 당시에 수사를 책임졌었던 사람입니다. 그래서 기소를 했는데 그 당시에 법무부의 담당과장이 저한테 전화를 해서 이 공소장…… 그러니까 법무부로 보고가 되지 않습니까? 그랬더니 '공소장 내용대로 하는 바람에 정부가 책임을 법적으로 져야 되게 생겼다' 이런 취지의 전화를 받은 기억이 납니다. 그래서 떠오른 게 지금 기소된 세월호와 관련된 피고인들은 공무원은 아니지요, 아직 다? 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○경대수 위원 공무원은 없지 않습니까, 사고원인이나 그와 같은 과정에서? 그런데 앞서도 말씀드렸지만 작년 5월 3일에도 서해 웨리호 사건을 언급하면서 바다의 안전을 지키기 위해서는 여객선 사고를 막아야 되고 그러기 위해서는 선박검사 절차라든지, 입·출항 등 운항관리라든지, 노후선박 과적 또 승객초과 이런 것을 막아야 된다고 분명히 언급을 했고 그게 우리……

모르겠습니다. 해수부에서는 업무분장이 어떻게 되어 있는지 몰라도 어찌 되었든 지금 구속된, 관련된 사람들이 있는 기관 감독책임이 해수부에 전체적으로 있는 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 그렇습니다.

○경대수 위원 따라서 293명의 사망피해자하고 11명의 실종자와 관련된 정부의 책임은 저는…… 모르겠습니다. 정확히 따져 보지는 않았지만 정치적 책임이나 정부가 시혜적으로 책임져야 될게 아니라 법적인 책임을 져야 된다 이렇게…… 가능성이 높다 이렇게 판단을 하는데요.

그 과정에서 지금 해수부가 담당…… 됩니까? 실·국이나 이런 데서의 책임소재라든지 이런 것을 또 따져 봐야 되니까 쉽지는 않겠지만 책임 있는 것은 지금 솔직하게 다 있는 대로 밝혀야 된다고 봅니다. 또 중대본이나 범대본이나 이와 같은 대책본부의 판단착오로 비롯된 책임이라든지 또 거기에 있는…… 장관님도 거기에서 자유롭지 못하다고 보는데, 판단착오로 피해가 더 커졌다면 그 부분에 대한 책임 이런 것도 검찰에서 꼭 기소되고 안 되고를 떠나서 명명백백히 밝혀서 앞에서 장관님께서 말씀하신 백서에도 실어 놓아야만 앞으로 이와 같은 사건이 재발하지 않겠다 저는 그렇게 생각을 합니다.

또 그 과정에 피해자 가족이나 이런 분들은 글자 그대로 문의한이고 판단이 제대로 안 되니까 그때그때 의견이 바뀔 수 있지만 중대본이나 범대본을 책임진 분들은 판단착오를 하면 안 되는 상황에서 판단착오가 있을 수 있었을 겁니다. 판단이 어떻게 될지는 몰라도 예를 들어서 다이빙벨 투입이라든지 또 크레인으로 배를 들어 올리냐 마냐, 어제 해군 쪽에서는 들어 올릴 수 없었다고 얘기하는데 또 다른 전문가는 그것으로 들어 올렸으면 피해를 작게 할 수도 있었을 것이다라고 얘기하는 분도 있더라고요.

이런 부분과 관련된 것 또 에어포켓과 관련된

중대본이나 범대본의 판단과정에 오류는 없었는지 이런 부분도 다 있는 그대로, 민낯으로 다 밝혀내야만 정부의 책임을 희생자나 실종자 가족들한테 솔직하게 인정하는 자세가 아닐까 이렇게 생각을 하고요. 앞으로도 그와 같은 자세로 나아가야만 사고가 재발하지 않는…… 제도도 마련할 수 있고 또 기구개편도 이루어질 수 있다 저는 그렇게 생각을 합니다. 장관님, 어떻게 판단하십니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 지적하신 대로 저도 공감합니다.

○경대수 위원 마치겠습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

마지막으로 김광진 위원께서 질의하시겠습니다.

○김광진 위원 장관님!

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 장관으로 취임되시고 나서 세월호 사건이 벌어진 지가 얼마 되지 않아서 여러 가지 상황들을 다 할지 모르겠습니다만 장관 취임하시고 초도순시를 이렇게 다니셨을 것 아니겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 그때 VTS라고 하는 곳을 한 번 이라고 가셨습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 인천항 VTS를……

○김광진 위원 인천항 VTS를 가 보셨습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 가 봤습니다.

○김광진 위원 가서 교신하는 내용이나 이런 것들을 한번 들어 보셨습니까, 현장에서? 어디랑 하든지 간에, 상황들을 브리핑할 때?

○해양수산부장관 이주영 교신하는 내용까지는 들은 기억이 없었습니다.

○김광진 위원 장관님, 그러면 지금 이 사건과 관련해서 세월호의 교신 녹음 내용들을 하나라도 들어 본 게 있으신가요?

○해양수산부장관 이주영 직접 들어 본 거는 없고 그냥 언론에 보도된 정도만 지금 보고 있습니다.

○김광진 위원 예, 알겠습니다.

제가 이 질문을 드리는 거는 아까 최민희 위원님께서도 그렇고 여기 보시는 많은 분들이 음성을 실제로 듣지 않고 계셔서 16번 채널로 하면, 혹은 일반적으로 공용으로 쓰고 있는 채널들로 하면 정말 음성이 잘 안 들려서 문제가 있는가라고 하는 오해를 하실 것 같아서 제가 짧게 들려

드리겠습니다. 이 음성은……

(음성녹음파일 재생)

이 음성은 세월호가 인천에서 출항을 할 때 출항보고를 한 음성입니다. 그런데 음성파일의 원음은 아니고 음성이 나오고 있는 것을 제가 핸드폰으로 녹음을 한 상황에 있는 거고요. 아주 또렷하게 잘 들리고 실제로 원 파일 그대로를 들으시면 바로 옆에서 얘기를 하는 것 같은 그런 목소리로 들게 됩니다.

그런데 제가 지금 들려 드리려고 하는 거는요, 조금 다른 겁니다.

(음성녹음파일 재생)

이거는 제주VTS에서 세월호랑 나뉘었다고 하는 교신인데요. VTS라고 하는 것은 쉽게 생각하시면 무전기인데 무전기라고 하는 것은 다른 사람하고 동시에 말을 할 수가 없는 거지요. 한 사람이 말을 하면 누르는 순간 다른 사람은 말을 할 수가 없는 거고 한 사람만 얘기를 합니다.

아까 처음에 인천에서의 상황은 여실하게 그 모습을 그대로 보여 주지만 저희한테 제출해 주신 음성들은 그런 느낌의 상황들이 아닙니다. 그러다 보니 실제 이 음성들이 어떻게 잘 쓰여지고…… 저희가 생각하는 음성들이 맞는지 헷갈립니다. 혹시 오해하시는 분이 있을 것 같아서 이 음성이라고 하는 것이 쉽게 생각하시면 마이크로 말하는 이 음성이 그대로 컴퓨터 서버에 저장이 되는 것이지 혹시 바다에서 VTS 대화를 나누는 거니까 바다 어디에서 누가 레이더로 잡아 가지고 녹음을 하고 있는 게 아니거든요. 그렇기 때문에 음질이 문제가 생기거나 하지는 않을 거라고 판단합니다. 저희가 여기 저기 다니면서 다 들어 봤었고요. 그래서 다시 한번 제주VTS에 당시 한 30분 정도 시간의 통으로 편집하지 않은 음성을 제출해 주시면 좋겠다 말씀을 드리려고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 시간이 없어서…… 아까 제주 VTS에서 말씀하실 때 그러면 21번 채널로 바꿨다는 것을 인정하고 그대로, 주신 녹취록을 그대로 인정한다손 치면 제 의문은 이겁니다. 21번으로 바뀌어서 1분간의 대화를 나누니까. 그리고 나서는 바로 12번 채널로 대화를 나누거든요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 그러면 채널이라는 것을 바꾸기 위한 '21번으로 바꾸세요'라고 하는 말은 남아있다손 치는데 1분 후에 12번 채널로 대화를 시도

를 합니다. 대화가 진행이 됩니다, 이 녹취록 상 그대로. 그러면 21번에서 12번으로 넘어갈 때 누군가가 12번으로 다시 바꾸자는 말이 있어야지요. 그래야 12번으로 채널이 바뀔 것 아니겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 그런데 여기에는 어떠한 말에도 다시 1분 만에 12번으로 바꾸자는 녹취는 없습니다. 기억해서 썼던 글까지 모두 그대로 인정한다 하더라도 그 내용은 없습니다.

그래서 그 부분에 대해서도 납득하기가 어렵다라고 하는 말씀 드리고요.

아까 최민희 위원님 말씀하신 쌍끌이어선 문제, 이것도 지금 국민들이 많이 생각하고 계시고, 실제 지금 이 쌍끌이가, 그 지역에서는 저인망이 실제로 이루어지는 바다가 아니지 않습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○김광진 위원 그래서 배도 진도배들을 쓰시는 게 아니지요? 외지에서 온 배지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 쌍끌이어선은 좀 먼 데서 들어왔습니다.

○김광진 위원 하나만 확인하겠습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

내일 더 얘기 나오겠습니다마는 첫날부터 실종자들이 발견될 때 그게 사체로, 시신으로 발견되든 아니면 어떤 방식으로 발견되었든지 간에 그때그때 바로 모든 시신들을, 실종자들을 가족들에게 보내 주신 게 맞으신 거지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○김광진 위원 알겠습니다.

.....

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이것으로 위원님들의 질의가 모두 끝났는데, 더 질의하실 위원님들 계십니까?

3분씩 드리고……

○부좌현 위원 그거로 안 되니까 5분씩 주세요.

○위원장 심재철 3분씩 드리겠습니다.

○김현 위원 추가질의 하지요. 또 하면 되지요.

○위원장 심재철 3분씩 드리겠습니다. 시간을 좀 잘 지켜 주시기 바랍니다.

○부좌현 위원 5분씩 주세요.

○위원장 심재철 김현 위원 질문 있습니까?

○김현미 위원 저요? 저는 안 합니다. 할 사람들……

○위원장 심재철 아니요, 순서대로 죽 넘어가게요. 다시 한번 손들어 보십시오. 누구누구십니까? 김현 위원부터……

○김현 위원 안행부 상황실장님 나오시고요, 그리고 준비 좀 하고 있고……
아, 해수부. 죄송합니다.

제주VTS센터장님이 아까 올해 있었던 1월 달 사건에 대해서 내용을 모르신다고 말씀을 하셨는데요. 그것부터 먼저 다시 한번 확인하겠습니다. 1월 22일 세월호 관련 기록 가지고 있습니까?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 현재 저는 안 갖고 있습니다.

○김현 위원 아니요, 그러니까 제주VTS에서 이 기록을 가지고 있지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 확인해 보면 있을 겁니다.

○김현 위원 확인하시고 끝날 때까지…… 다시 제가 추가질의 할 때 답변 주십시오.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 예, 알겠습니다.

○김현 위원 여기 분명하게 출항통제를 통보했고, 그다음에 두 시간 후에 출항을 한 기록이 있으니까요, 제주VTS에서.

그러니까 상황을 잘 모르시면 ‘모른다’, ‘확인해서 답변하겠다’고 하시는 게 맞습니다.

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 알겠습니다.

○김현 위원 예, 들어가시고요.
아까 해수부 상황실장이 ‘정확하고 신속하게 하는 것이 중요하다’라고 얘기하셨지요? 그러면 이번에 세월호 사건 때 해수부는 정확하고 신속하게 상황을 전파했습니까?

○해양수산부상황실장 이인수 하려고 노력한 부분이 있습니다.

○김현 위원 아니요. 했습니까, 아닙니까? 말장난하지 마시……

○해양수산부상황실장 이인수 하려고 노력했습니다.

○김현 위원 예, 노력한 것 한번 보시지요, 그러면. 목포해경이 09시 05분에 상황 1보를 때리고요, 09시 42분에 2보, 11시에 3보가 나갑니다.

수습본부로 된 해양수산부가 1보가 10시에 나가고요, 2보가 11시에 나가고, 3보가 11시 20분에 나갑니다. 중요한 건 이 상황보고 2보가 12시에 전달이 됩니다, 1시간 뒤에.

제가 아까 말씀드렸던 오후 1시의 ‘생존자 숫자 350명’ 그것은 해수부장관이 현장에 도착할 시간에 맞추어서 만들어낸 졸속 보고서예요.

자, 상황보고를 신속하게, 정확하게 하신 겁니까, 상황실장님? 노력하신 게 그러면 목포해양경찰서…… 외청인 목포해양경찰서에서 1보가 09시 05분에 나오고, 그다음에 YTN 생중계로 09시 19분에 나오고, 장관한테는 09시 29분에 보고하고, 상황보고 2보는 11시 12분에 나오는데, 이게 신속하고 정확한 상황관리입니까?

○해양수산부상황실장 이인수 예, 저희가……

○김현 위원 아니요, 그런 겁니까? 아니지요?

자, 공무원법 징계사유에 해당되는 일입니다. 그다음에 미필적 고의에 의한 살인죄까지 적용될 수 있음을 경고한 것이 국민들의 지적이에요, 이번 세월호 사건에 대해서.

그런데 상황을 총괄하는 상황실장이 전 국민을 분노하게 한 그 중요한 오보를……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....
(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)
‘신속하고 정확하게 했다. 노력했다’, 그런 말씀들이 자리에서 하실 수 있는 겁니까?

장관님!

○해양수산부장관 이주영 예, 제가 판단하기에는 잘못되었습니다.

○김현 위원 이것은 적절한 조치를 해 주셔야 될 상황입니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○김현 위원 지금 저희가 기관보고 이틀째 접어든 날이고요, 종합질의까지 있습니다. 그리고 앞으로 가야 될 길이 멍니다.

해수부의 주무, 굉장히 핵심적인 활동을 했던 상황실장이 이 자리에서 두 차례를 재차 질문했음에도 불구하고 이런 답변이 나오는 것은 적절하지가 않아요. 엄중 경고와 주의 조치를 해야 된다고 봅니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○김현 위원 추가질의 하겠습니다.

.....
○위원장 심재철 시간 관리를 잘 해 주시면 고맙겠습니다.

김명연 위원님 질의해 주십시오.

○김명연 위원 해사안전국장 나오세요.

아까 본 위원이 맹골수도 질의하다가 말았지요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예.

○김명연 위원 여기가 사고 해역이었고, 국내에서 첫 번째 두 번째 가는 위험한 곳인데 국내 연안의 위험지역에 대한 인식을 못 하고 있었던 겁니다. 중요한 관련 직책의 수장으로서, 그렇지요? 인정하시지요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예.

○김명연 위원 더군다나 거기는 안개도 많아요, 서해안의 찬물하고 남해안의 따뜻한 물이 섞이면서. 그래서 모든 면에 위험요소가 있는데, 경우에 따라서는 거기 해무가 셀 때는 등대도 안 보여요. 그런데 해수부가 어떤 조치를 했냐 하면, 4명이 근무하던 맹골수도 해역의 등대를 2009년도에 무인화시켰어요. 그런 사실이 있지요, 지금도?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예.

○김명연 위원 그래서 거기 어촌계장이라든지 여객선 선장들, 동네 이장님, 이런 분들이 이것을 유인화시켜 달라 요구했는데, 그 당시에 해수부에서 어떻게 조치했습니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 ……

○김명연 위원 등대지기가 출퇴근하기가 힘들고 예산이 없어 가지고 묵살됐어요. 그게 해수부의 공식 입장이었습니다.

2002년부터 10년간 맹골수도 그 해역에서 해난 사고가 얼마나 발생했는지 죽 찾아보니까 58번이예요. 두 달에 한 번씩 이렇게 사고가 난 겁니다.

이런 맹골수도처럼 지리적으로 좁은 협로의 경우에 유속이 빠르고 그럴 때, 일본 같은 데는 그런 유역 같은 경우는 1973년도부터 12노트 이상 못 달리게끔, 속력을 못 내게끔 법으로 제한하고 있어요. 국내 기준은 어떻습니까?

○해양수산부해사안전국장 임현철 ……

○김명연 위원 그런 제도가 있어요, 없어요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 ……

○김명연 위원 안전정책 하신다면서요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 예.

○김명연 위원 그런 제도가 있어요, 없어요?

○해양수산부해사안전국장 임현철 다시 한번 말씀해 주시겠습니까?

○김명연 위원 유속이 빠른 협로를 갈 때 여객선들한테 제한속도를 두잖아요, 제한속도. 몇 노트 이상은 달리지 못 하게끔 법으로 금지하고 있습니다. 일본은 그 기준이 12노트예요. 한국은 몇 이냐 이거예요.

○해양수산부해사안전국장 임현철 제가 죄송하

지만……

○김명연 위원 제한 기준도 없는 나라입니다.

○해양수산부해사안전국장 임현철 기억이 잘 안 납니다.

○김명연 위원 정책국장이 정책 안 해 갖고 그런 기준도 없단 얘기예요.

이렇기 때문에 항만업계에서 자율적으로, 국가에서 정해진 기준이 없으니까 이런 데를 지날 때는 선장이 반드시 회사에 보고를 하고, 그다음에 선장은 선교에서 당직 항해사하고 항상 함께 근무를 하고, 회사는 CCTV를 통해서 확인을 하고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

………

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

스스로 이렇게 엄격하게 하고 있습니다.

이렇게 국가가 법에 제한을 안 해 주니까 법규에 스스로 하고 있는 거예요. 해수부 안전정책부에서 이런 것에 대한 기준도 안 만들고 저기 알아 있는 겁니다.

다시 추가질의 하겠습니다.

들어가세요.

………

○위원장 심재철 추가 질의를 또 하신다는 분들이……

○부좌현 위원 5분 주시라니까.

○위원장 심재철 5분 줘도 또 하실 건데요, 아마? 5분 줘도 또 달라고 그러실 것 같은데……

○김광진 위원 5분 하고 마무리 하시면……

○박민수 위원 아니, 일단 3분씩 해 보고……

○위원장 심재철 그러면 또 추가질의를 줄지 안 줄지는 좀 고민해 보겠습니다.

다음, 또 어느 분……

민홍철 위원님 질의하십시오.

○민홍철 위원 중앙해난심판원장님!

2007년부터 2013년까지 여객선 해양사고가 총 100건이 발생했습니다, 통계에 보니까요. 그런데 주로 보면 정비 불량이라든지 운항 부주의가 가장 높게 나타나고 있는데요.

아마 통계에는 이게 분류가 되어 있는지는 모르겠습니다마는 이번에 세월호 사고처럼 복원성 불량으로 선박이 전복된, 침몰한 통계가 있습니까? 그런 사례가 있나요?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 그렇게 세부적인 것은 저희가 지금 파악을 못 하고 있습니다.

파악을 하겠습니다.

○**민홍철 위원** 지금까지 해난 심판을 많이 해 오셨고, 상당히 해난사고에 있어서는 가장 최종적인 원인에 대한 재결을 하는 기관인데, 복원성 불량으로 인한 선박사고, 특히 여객선……

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 여객선……

○**민홍철 위원** 그 자료……

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 특별하게 현재까지는 제가 없는 것으로 알고 있는데요……

○**민홍철 위원** 그 사례를……

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 다시 한번 정확하게 보고를 드리겠습니다.

○**민홍철 위원** 그러면 사례를 우리나라 사례라고요……

원장님!

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 예.

○**민홍철 위원** 그러면 우리나라 사례하고 외국 사례를 제출 좀 해 주십시오.

○**중앙해양안전심판원장 윤학배** 알겠습니다.

○**민홍철 위원** 됐습니다.

그리고 장관님께 간단하게 여쭙겠습니다.

사실 전속고발권, 해운법에 의해서 영업행위 위반이라든지 여러 가지 그게 있는데, 지금까지 12년 동안 해수부에서 한 번도 이게 행사된 바가 없습니다. 이 내용을 아마 장관님께서도 알고 계시 겠니다마는, 이게 행정기관과 해운업계의 유착과 감독 부실, 이게 세월호 사고의 또 하나의 원인이다 저는 그렇게 봅니다.

해운법에 보시면 전속고발권이 1983년도 12월 31일 날 제정이 됐고요. 그리고 해상운송사업법이 해운법으로 전부 개정되는 과정에서 전속고발권, 해수부가 고발을 하지 않으면 검찰이 공소를 제기할 수 없는 그런 제도가 도입이 됐습니다. 이게 선사들의 이해가, 선사들이 요구해서 이렇게 된 것으로 보입니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**민홍철 위원** 여러 가지 영업행위나 위반행위 중에서 전속고발권 행사를 안 해도 될 게 유일하게 세 가지밖에 없어요. 재정 지원을, 정부 보조금 등을 부정한 방법으로 사용하는 경우라든지, 그다음에 선박 매매와 용대선의 경우에 어떤 위반행위를 했을 경우라든지, 그 세 가지 외에는 선사들의, 여객운송업체의 영업행위……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

위반이라든가 과징금을 매길 때 전속고발권을 행사할 수 있도록 되어 있습니다.

세월호, 아마 청해진도 이것을 피해 간 거예요. 한번 살펴보고요, 반드시 고쳐져야 됩니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 전속고발권 이 부분은 저도 봤습니다마는 이것은 폐지되어야 된다고 생각하고 있습니다.

○**위원장 심재철** 다음 질의하실 위원님이……

박민수 위원님!

○**박민수 위원** 제가 먼저 할까요?

○**위원장 심재철** 하시겠습니까?

○**신의진 위원** 예.

○**위원장 심재철** 신의진 위원님!

○**신의진 위원** 저는 지금 좀 궁금한 게, 평상시에 해수부 소속의 VTS와 해경 소속의 VTS 사이에 업무가 어떻게 됩니까?

○**해양수산부장관 이주영** 해수부가 하고 있는 VTS는 항만 VTS로서 항만에서의 선박 운항 안전과 또 항만의 효율적인 운영을 위한 질서 유지, 이게 설립 운영 목적이구요. 해경에서 운영하는 VTS는 연안 선박, 항행이 빈번한 연안에서의 안전을 위해서 하고 있습니다.

그래서 해수부 소관의 항만 VTS는 전국에 15개 있고, 해경이 관장하는 연안 VTS는 진도 VTS와 여수 쪽에 있는 VTS, 두 군데 운영되고 있습니다.

○**신의진 위원** 그래서 제가 좀 궁금한 게 또 하나는 사실 VTS에는 관제업무가 주니까 이런 위기상황에서 해난 구조라든가 이런 것을 직접적인 어떤 투어를 하는 것은 아니니까 위기상황에서 실전에 대비한 훈련을 하거나 그러지는 않을 것 같습니다.

하지만 이렇게 해난사고가 갑작스럽게—모든 사고라는 것은 예고 없이 오는 거니까요—왔을 때 어떻게 할 것인가를 혹시 제주VTS나 또 진도VTS, 둘은 소속은 좀 다르지만 어쨌든 VTS에서도 하고 있습니까, 어떻습니까?

장관님, 곤란하시면 제주VTS센터……

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 항해지원과장입니다.

평상시 VTS 구역에서 재난훈련은 저희가 해경 주관으로 해서 실제 훈련을 하고 있습니다. 또한 저희 해양수산부에서는 도상훈련을 통해서

메시지 전달 훈련이라든지 적극적으로 참여를 하고 있습니다.

○**신의진 위원** 해경이 만약에 한다면 이번 제주 처럼 해경 소속이 아닌 해수부 소속의 제주VTS에서는 그런 것을 안 할 가능성도 많지 않습니까?

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 해양수산부 소속 기관들도 같이 참여를 해서 합동훈련을 하고 있습니다.

○**신의진 위원** 그렇다면 훈련도 하셨는데 이번 같은 경우에 위급한 것을 잘 몰랐다 하더라도 VTS와 VTS 간에도 서로 연락하고 하는 것도 같이 훈련에 포함되지는 않습니까?

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 위원님께서 지적하신 게 지당하십니다. 그런데 저희가 볼 때 해양수산부에서, 아까 장관님께서 말씀하셨듯이 항만 VTS는 일단은 항만구역의 사고 처리를 우선으로 하고 항만구역 밖에서 사고가 올 때는 그것을 수난구호법에 의한 수색·구조를 전담하고 있는 해경에 가장 신속하게 빨리 전달해서 초동조치가 이루어지게 하는 게……

○**신의진 위원** 그렇지요. 해경도 하지만 제 말은 훈련할 때도 각 VTS끼리 연결하거나 그런 훈련을 하시느냐 이거지요.

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 거기까지는 아직 안 됐습니다.

○**신의진 위원** 그게 조금 이해가 안 가세요. 그렇게 해야 되는 것 아닌가요?

○**해양수산부항해지원과장 최명범** 앞으로 그 점은 보완해 나갈 예정입니다.

○**위원장 심재철** 다음은 박민수 위원 질의해 주십시오.

○**박민수 위원** 장관님, 제가 간략하게 몇 가지 말씀드리겠습니다.

지금 해운법 19조 위반을 하면 면허를 취소하거나 인가 취소할 수 있고 6개월 이내 영업정지도 시킬 수 있고 3000만 원 이하의 과태료를 매길 수 있는데 대통령령 25조에 따르면 대부분 300만~1000만 원 과태료로 또 제한되어 있거든요. 그래서 사실상 면허·인가 취소 규정이 대통령령으로 막혀 있습니다. 그래서 대통령령을 개정해야 될 필요성이 있고.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**박민수 위원** 그리고 좀 전에 민홍철 위원님이 얘기했던 해운법 60조 1항 전속고발권 밑의 2항

에 보면 어떤 조항이 있느냐 하면 원래 행정벌하고 형벌하고는 병과할 수 있는데……

○**해양수산부장관 이주영** 그렇습니다.

○**박민수 위원** 그렇지요? 행정벌을 받으면 형벌을 처벌할 수 없도록 되어 있는 조항이 2항입니다. 그것은 제가 개정안을 낼 거거든요. 그렇기 때문에 그때 같이 한번 검토를 해 주시고.

○**해양수산부장관 이주영** 그렇게 하겠습니다.

○**박민수 위원** 그리고 해양사고를 대비해서 우리 해수부 주관한 훈련이 최근에 2010년부터 9건 훈련을 했는데 대부분 도상훈련이고 그리고 상황전파훈련에 불과하고 실제 해상훈련을 한 적이 한 번도 없어요. 해상훈련 계획도 보장해야 될 것 같습니다.

그다음에 해수부가 지금 운항관리사에 대해서 해운조합에 1년에 약 한 13조~15조 정도 보조금을 주고 있지 않아요.

○**해양수산부장관 이주영** 15억.

○**박민수 위원** 예, 13억, 15억 주고 있는데 그러면 해수부가 운항관리사에 대해서도 꼭 이렇게 해운조합에 맡길 게 아니라 예산을 보조하기 때문에 직접적으로 관리감독도 할 수 있는 시스템도 갖춰야 될 것으로 보입니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 해야……

○**박민수 위원** 그 세 가지 부탁드립니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**박민수 위원** 그리고 민간 잠수사에 대한 부분이 계속 논란이 되어 왔는데 지금은 괜찮습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 지금 뭐 그렇게 큰 이슈화되어 있는 것은 없습니다.

○**박민수 위원** 아무튼 관심 가지고 계속, 힘 안 떨어지게 관심 가져 주시기 바랍니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 계속 지원을 강화하겠습니다.

○**박민수 위원** 이상입니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

조원진 위원 질의해 주십시오.

○**조원진 위원** 제주VTS의 김진 씨 좀 나와 보세요.

주간 근무자입니까, 야간 근무자입니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터 김진** 세월호 당시에는 주간 근무자였습니다.

○**조원진 위원** 주간근무인데 제주VTS에서 8시 56분에 ‘해경 원 투투’ 부르지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터 김진** 예.

○**조원진 위원** 그때는 근무자가 아니네요? 09시부터 주간근무자인데 본인이 8시 56분에는 근무자가 아니네요? 그러면 그때 근무자가 누구입니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터 김진** 저희가 해상교통관제센터 복무규정에 의거해서 20분 전부터 인수인계를 받습니다. 그래서 제가 그날 08시 30분경에 출근해서 40분부터 전 출근자로부터……

○**조원진 위원** 야간근무자는 어디 갔어요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터 김진** 야간근무자는 같은 관제실 내에 있었습니다.

○**조원진 위원** 누구지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터 김진** 최신철 주임입니다.

○**조원진 위원** 그러면 두 사람이 같이 근무 셧습니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터 김진** 아닙니다. 제가 인수인계를 받고 그때, 40분 이후로 제가 담당해서 당직을 셧습니다.

○**조원진 위원** 그러면 근무시간은 본인 근무시간이 아니네요, 그렇지요? 인수인계를 받지만 두 사람이 동시에 근무를 서는 시간에 지금 사고가 터진 거잖아요.

들어가지지요.

지금 최신철 씨는 와 있습니까?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 안 왔습니다.

○**조원진 위원** 그때 CCTV에 두 사람이 다 근무하는 게 나오니까? CCTV 없지요?

○**해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보** 저희들은 내부에는 CCTV가 없습니다.

○**조원진 위원** 센터장님, 잠깐 나와 보세요.

지금 진도VTS하고 제주VTS하고, 이 사고시간이 딱 근무교대시간이에요. 진도도 지금 거짓말하고 있거든. 진도도 근무교대시간에 서로 간에 근무태만을 해 가지고 아예 모니터도 안 보고 있었던 말이에요. 지금 진도하고 제주하고 연락했다고 하는데 양쪽이 근무교대시간으로 인해서 뭔가 굉장히 혼선이 생기게 되었던 말입니다.

들어가지지요.

이것은 다시……

장관님, 무슨 말인지 아시겠지요, 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**조원진 위원** 두 사람 근무자가 딱 교대하는

시간인데 56분에 김진 씨가 해경을 찾거든요. 그전부터 김진 씨가 다 받았다는 것 아닙니까, 40분부터 받았으니까?

○**해양수산부장관 이주영** 40분부터 본인이 한 것 같습니다, 얘기 들어 보니까.

○**조원진 위원** 근무시간 인수인계는 했지만 시작한 9시부터거든요. 그럼 모든 상황에 대한 책임은 전임자에게 있는 것 아닙니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 엄격하게 보면 그럴 것 같습니다.

○**조원진 위원** 인수인계를 받으면 같이 20분은 있어야 되니까 책임자는 전임자가 되는 것입니다, 그렇지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**조원진 위원** 이 문제에 대해서 조금 조사를 해 주십시오.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

다음은 부좌현 위원 질의해 주십시오.

○**부좌현 위원** 장관님께 여쭙겠습니다. 시간이 없으니까 제가 사실관계를 죽 말씀드릴 테니까 나중에 질문에 답해 주십시오.

아까 고속단정 현장 가신 것, 가서 현장 상황 파악하셨고 나오셔서 죽 일정을 소화하셨어요. 진도실내체육관 구조자 위로 등등 죽 하셨는데…… 제가 볼 때 그 구조 현장의 어떤 구조 방법이랄까, 어떻게 하면 지금 선내 생존자를 구출할 수 있을 것인가 하는 그 방안을 강구하는, 예컨대 초동조치 및 지휘와 관련해서요.

일정 중에 5시부터 50분까지 관계관 대책회의를 서방향 위판장에서 했고요. 그다음에 7시 50분부터 역시 관계관 대책회의를 같은 장소에서 했습니다. 그리고 죽 간담회 하시고, 10시 20분부터 국무총리 주재 관계장관회의를 해서 범대본 구성하는 회의를 했어요.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**부좌현 위원** 최소한 이 날만큼은 정말 선내 생존자 구조에 총력을 다하고 최선의 방법을 강구해야 될 시점이란 말이지요.

이 대책회의 과정에서 이 구조 방법에 관해서 최소한 장관님 주재가 됐든 또는 참여가 됐든 이것을 적극적으로 구체적으로 논의하고 방안을 도출한 과정이 있습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 제가 그 현장에

가서 해경청장과……

○부좌현 위원 아니, 그렇게 말씀하시면 시간이 다 가니까요.

하여튼 다른 기회면 다른 기회, 이 대책회의면 대책회의, 어디 대책회의에서 어떤 제안을 통해서 또는 직접 제안을 해서 그런 것을 다 논의했다, 내용은 좀 빼고요.

○해양수산부장관 이주영 모일 때마다 의논을 했습니다.

○부좌현 위원 이 방법을 어떻게 할 것인가?

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 그러면 혹시 표면공급식 잠수장비 동원에 관해서 논의했습니까?

○해양수산부장관 이주영 그때 시점에서는 표면공급은……

○부좌현 위원 없었습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그 시점에서는 그런 논의는 없었습니다.

○부좌현 위원 그런데 이날 4시 해경청 보고에 따르면 이 선체를 인양해서 가는 것과 인양하지 못한 상태에서 가라앉은 상태 두 경우를 상정하고 인양을 못 할 경우에 방금 제가 말한 그런 잠수 방식을—지금 하고 있는 잠수 방식이에요—방안으로 제안을 했어요, 그 제안이 어떻게 통용됐는지는 제가 확인이 안 됐습니다만.

그러면 그 현장에서 작업을 하고 있는 해경 책임자가 그 문제에 관해서, 구체적인 잠수 방법에 관해서 제안을 했는데 지금 장관님이 모르시면 저한테 거짓말하시는 것입니까?

○해양수산부장관 이주영 그런 구체적인 사항은 해경청장과 해군이 구체적으로 의논을 했습니다.

○부좌현 위원 청장이 제안했다니까요.

○해양수산부장관 이주영 예, 심해 잠수에 관한 것이기 때문에 그렇게 됐습니다.

○부좌현 위원 추가해야 되겠습니다.

○위원장 심재철 다음 우원식 위원 해 주십시오.

○우원식 위원 해심원장님 나와 보시지요. 이제 해심원장님이 답변하시지요, 나오세요.

검찰 조사는 140도에서 145도를 꺾다가 이게 확 변침이 됐다고 그래서 지금 안 나온 29초 안의 일일 것이다 이렇게 생각했는데 그렇지 않는 거예요, 29초 지나고 나서 변침이라고 그러는데.

제가 “전문가들한테 들으면 2.7도 정도 되면

급격한 변침인데 1.6도 정도가 되어서 이것을 급격한 변침이라고 볼 수 있나?” 그랬더니 급격한 변침이라고 아까 이야기하시던데요. 아까 답변을 하면서 “일반적인 배는 이런 변침에도 넘어지지 않을 수 있는데 세월호처럼 복원력이 부족한 배는 이런 변침에는 넘어진다, 다 안다.” 이렇게 이야기하시더라고요.

그릴 수 있지요, 그것은 그럴 수 있기도 하고 그게 복원력이 얼마나 안 되는지, 복원력이 안 되는 것은 분명한 것 같은데 복원력이 얼마나 안 되는지는 제가 잘 모르겠어요. 그런데 그렇다고 한다면, 이런 결론을 내려면 해심원에서는 무슨 과학적인 근거가 있어야 될 것 아니에요? 무슨 과학적으로 실험한 것이나 뭐 이런 게 있습니까?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 지금 현재까지는 과학적인 그런 실험을 통하지는 않았습니다.

○우원식 위원 해심원은 전문적인 조사와 심판기구잖아요. 지금 77일 지나서 이게 왜 무너졌는지 그것이 굉장히 궁금하고 일부에서는 변침이라고 하기도 하고 어떤 때는 그것 갖고 넘어갈까 하는 전문가들도 있어요.

그럼 77일이나 지났으면 해심원에서는 과학적인 조사를 했어야 되는 것 아니에요? 과학적으로 조사하지 않고 아까도 물어 보니까 A테크, B테크, C테크, D테크에 물건이 어떻게 놓여져 있는지, 차가 굉장히 바짝 붙어 있었다고 하는데 거기에 진짜 충돌이, 바짝 붙어 있으면 한 뼘 간격으로 있었다는 것인데 그러면 충격이 별로 없을 수도 있단 말이에요. 컨테이너가 바로 놓여져 있는 것과 대각선으로 놓여져 있을 때는 완전히 다를 것이란 말이에요.

그런 것에 대한 시뮬레이션이나 이런 것 안 해 보셨잖아요? 과학적 근거 없이 이렇게 할 수 있습니까?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 그런 것들을 규명하기 위해서 저희가 특별조사부를 구성해서…… 뒤에 있는 특별조사부장이 지금 책임을 지고 규명을 하고 있습니다.

○우원식 위원 아니, 그러면 “그렇게 조사를 해 봐야 알겠습니다.” 이렇게 대답해야지, 결론을 딱 내놓고……

○중앙해양안전심판원장 윤학배 그래서 저희가 ‘추정’이라고 말씀……

○우원식 위원 결론을 딱 내놔잖아요. 그리고 저한테 보낸 것은 ‘등등’ 이렇게 해서 “검찰이 한

것과 마찬가지로 그런 등등의 조타 실수로 급선회한 것이 일차적 원인으로 추정합니다.” 이렇게 답변을 보내왔어요. 해심원이 77일 됐는데 이렇게 추정한다고 답변을 내놓으면 됩니까?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 추가적인 조사도 필요하고……

○우원식 위원 추가적인 조사가 필요하면 결론을 내지 말고 해야지 우선 결정을 하고 후에 과학적 분석을 한다는 것 아니에요?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 그렇지 않습니다. 저희가 추정을 했기 때문에……

○우원식 위원 아니, 지금 결론냈잖아요. 저한테 아까 “그런 정도의 복원력 갖고 있는 배는 넘어 집니다.”……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그렇게 결론을 냈지 않습니까?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 특별조사부장으로 의견을 말씀을 드렸다고 생각을 하고 있습니다.

○우원식 위원 해심원장 생각은 어떠세요?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 저도 그렇게 생각을 하고 있습니다.

○위원장 심재철 정리해 주십시오.

○우원식 위원 그러면 추정으로 결정하고 과학적 조사는 다음에 하겠다?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 계속적으로 그런 원인 규명을 해 가면서 그다음에 전문가의 자문도 듣고 그다음에 또 필요하면 추가적인 시물레이션도 하고 그렇게 할 예정으로 있습니다.

.....

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이완영 위원 질의해 주십시오.

○이완영 위원 장관님, 오늘 정리하는 마당에 제가 거듭 향후 시간 통제를 당부드렸는데, 로드맵이면 로드맵이고 시나리오면 시나리오인데 예상되는 문제점까지 해서 해야 될 일 그리고 예산 투입, 이런 걸 한번 추정해서, 할 계획과 예산을 한번 좀 뽑아 쥐 보십시오.

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○이완영 위원 선원 근로감독 제도가…… 이번엔 선장부터 다 열악한 임금도 문제제기가 됐는데……

노동부가 이런 에피소드가 있었어요. 세월호 관련해서 권익위에 임금 등에 관한 민원 제기가 있었는데 노동부로 이첩을 했었어요. 그런데 해수부하고 노동부 담당 과장이 상호 합의서를 써가지고 노동부에서 하기로 했다, 그런데 법은 해수부가 그대로 갖고 있다, 이래 가지고 처리가 제대로 안 된…… 이런 얘기 들어보셨어요?

○해양수산부장관 이주영 제가……

○이완영 위원 한번 확인해 보십시오, 안에서.

○해양수산부장관 이주영 예, 한번 확인해 보겠습니다.

○이완영 위원 이때 이것만 제대로 처리됐어도 선장이나 선원이 제대로 탔을 것 아닌가 하는 제보가 저한테 있거든요.

사실 노동부 근로감독하고 선원감독하고 똑같은 거거든요. 선원의, 선장의 권한·책임, 임금·수당 이런 것을 관리하는 건데요.

최종 실종자를 어느 시점에서는 실종자로 처리할 수도 있지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 어떤 사고든 그런 경우가 나오지 않습니까, 그렇지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○이완영 위원 제가 팽목항 갔을 때에 어쨌거나 한 명도 없이 다 찾겠다고 하지만, 그럴 수도 있는데 그랬을 때 실종자 가족은 그 책임을 묻고 싶어 했습니다, 그렇지요?

이런 부분에 대해서도 우리가 정말 안타까운 마음으로 대처를…… 실종자 가족에 대한 대처도 제대로 해야 되고 그런 것이 반드시 필요하겠다는 측면을 좀 강조드리면서 저는 위원장님께도 부탁드립니다.

위원장님, 지금 기관보고 하실 때 하루 전날 정도는 이메일이라도 위원들한테 좀 넣어 주도록 해 주셨으면 좋겠어요.

○위원장 심재철 기관보고 자료를요?

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○이완영 위원 예, 자료를…… 우리가 당일 날 여기에 와서 보지 않습니까?

(「다 있어요」 하는 위원 있음)

다 있어요?

위원장님, 그리고 저희들이 질의 중에 자료요청하는 게 있지 않습니까? 이것은 반드시 좀 챙

겨 주도록 부처에 얘기를 좀 해 주시지요.

○위원장 심재철 예.

○이완영 위원 이상입니다.

○위원장 심재철 다음에는 최민희 위원 질의하십시오.

○최민희 위원 저는 나머지 긴 질의내용은 서면 질의 하겠습니다.

이건 너무나 걱정이 돼서 해수부장관님께 부탁을 드리고자 합니다.

소형 어선이나 여객선의 복원성 검사는 어디서 합니까?

○해양수산부장관 이주영 소형 선박들은 대개 선박안전기술공단에서 취급하고 있는 것으로……

○최민희 위원 선박안전기술공단에서 하지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 맞습니다.

○최민희 위원 그런데 여기서 하는 일이 한국선급이 했던 행위하고 비슷하더라고요. 그것 점검이 필요한 것 같은데 불려드릴게요.

여수 거북선, 2010년 건조했는데 정원이 200명에서 300명으로, 300명에서 494명으로, 남해 엔젤—목포—홍도입니다—1993년 건조했는데 303명에서 356명으로, 아시아 슬로시티 1호는 청산이 여행지로 각광받으면서 200명에서 308명으로, 노화 카페리 2호는 1998년 건조인데 12명에서 72명으로, 신한 페리호는 2004년 건조인데 12명에서 무려 162명으로, 오렌지 1호는 1996년 건조인데 처음에 560명에서 720명이 됐다가 825명으로 정원이 늘어났습니다.

우리가 지금 만재흡수선 얘기를 계속하고 있는데요. 결국은 한국선급이 세월호에 대해서 2차 복원성 검사를 통과시킬 때 2개의 조건을 달았었잖아요, 화물은 줄이고 평형수는 늘려라. 그런데 거꾸로 해서 이번에 사고 난 것 아닙니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○최민희 위원 그런데 지금 이렇게 소형 어선이나 여객선이, 말하자면 마티즈를 고속버스로 개조한 이런 배들이 다니고 있는 거예요. 불안하지요? 점검하셔야 되겠지요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 해야 되겠습니다.

○최민희 위원 점검해야 되고요. 저는 세월호가 승객 좀 더 싣고 싶어서 그리고 지금 이 작은 소형 어선들이 승객 좀 더 싣어서 돈 벌고 싶어서, 이 무한질주의 탐욕 그리고 이것을 방치하는 관

료사회, 이것 진짜 안 될 것 같습니다.

그래서 불안해서…… 먼저 선박안전기술공단 이쪽도 점검하시고요. 그리고 이 대책을 빨리 세워 주셔야 될 것 같아요. 곧 사고가 또 일어날 것만 같은 불안 때문에 걱정이 많이 됩니다. 그렇게 하시겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○최민희 위원 우선 계획서라도 저에게 내주시겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게 하겠습니다.

○최민희 위원 빨리 내주십시오.

○해양수산부장관 이주영 예.

○최민희 위원 이상입니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

정진후 위원 말씀해 주십시오.

○정진후 위원 장관님, 세월호에 대해서……

6800t이 넘는 이 여객선이 순식간에 그냥 뒤집어져서 침몰해 버렸지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 상식에 어긋나거든요, 종이배도 아니고. 그럼에도 불구하고 그 원인은 쉽게 제시되거나 밝혀지지 않고 있기 때문에 갖가지 의문이 이렇게 생길 수밖에 없는 것입니다. 거기다가 유병언과 같은 또 다른 괴물이 나타나기 때문에 이것이 더욱 혼란스러운 것이거든요. 그런 점에서……

장관님, 축구경기 아시지요, 심판이 있고 선수들이 뛰는?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 심판으로도 뛰었다가 선수로도 뛰었다가 선수가 심판을 겸할 수 있습니까? 없지요?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 해운조합이 저는 그런 형태라고 생각합니다. 이것은 비상식적인 것이거든요. 바로 잡아 주시고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 그다음에 해양심판원, 2012년에 징계집행유예제도 실시했지요?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 예.

○정진후 위원 지금도 실시하고 있지요?

○중앙해양안전심판원장 윤학배 그렇습니다.

○정진후 위원 앉으세요.

장관님, 이것이 뭐냐 하면 한 달 정도의 업무 정지 이런 것을 받았을 때 하루 8시간 교육받으면 면제해 주는 제도입니다. 제가 8시간 교육 내용을 살펴봤더니 6시간이 시청각교육이고 2시간 정도가 거의 교양교육 정도의 수준이에요. 이것만 받으면 한 달 업무정지를 해제해 주는 거예요. 집행을 유예해 주는 제도입니다, 면제가 아니라.

이래서 사실상 징계 대상자의 73%가 이 혜택을 받았어요. 교육도 교육이지만 선원 관리를 이렇게 하기 때문에 책임감이 없어졌다 저는 이렇게 보거든요. 검토를 하셔서……

○해양수산부장관 이주영 예, 검토하겠습니다.

○정진후 위원 필요한 규제를 없애는 것은 사실상 사고를 조장하는 것입니다.

그다음에 왜 중대분을 유지하지 않고 범정부사고대책본부를 만들었느냐 하는 것은 제가 굳이 언급하지 않겠습니다. 사실상 초동 대처에 실패했기 때문 아니겠습니까?

그런데 이 범정부대책기구에서 수많은 보도자료를 냈거든요. 그런데 4월 16일부터 5월 26일까지 40일간 낸 256건을 제가 분석해 봤더니 해명 보도자료가 114건이었어요. 해수부는 더 합니다. 78건 중에 64건이 해명 보도자료여서 82%입니다.

이런 현상 자체가 정부 대처에 많은 문제가 있다 하는 것을 고스란히 드러내 주는 것 아니겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 예.

○정진후 위원 해명에 급급하기보다는 믿음을 줄 수 있는 단 하나의 실행이라도 해 주셔야만 되지 않을까 싶어서 제가 이 통계를 말씀드렸던 겁니다. 이런 해명 보도자료는 국민의 걱정을 덜어줄 수 없거든요. 그렇지 않겠습니까?

○해양수산부장관 이주영 오해가 있을 수 있는 보도나 이런 데 대해서……

○정진후 위원 바로잡는 것은 중요하지만 오히려 책임과 잘못에 대해서 스스로 드러내고 책임 지려고 하는 자세가 먼저 필요하다는 그런 말씀입니다.

○해양수산부장관 이주영 예, 공감합니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

경대수 위원 질의해 주십시오.

○경대수 위원 제주VTS 잠깐 나와 주시지요.

제주 갔을 때요, 그때 답변하실 때 채널 12번

에서 통화하다가 채널을 바꾸자고 그래 갖고 바뀌서 한 1분 정도 하셨지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 예, 그렇습니다.

○경대수 위원 그리고 아까 다른 위원님이 말씀하실 때 다시 채널 12번으로 복귀해서 세월호하고 또 통화한 적이 있나요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 저희들은 통화가 끝나면 자동적으로 12번으로 돌아옵니다. ‘돌아가자, 말자’ 그런 얘기를 꼭 하지는 않습니다. 또 필요하다면 다른 채널로 바꾸고 싶을 때는 ‘몇 번으로 이동하자’라든가 이런 말은 합니다. 몇 번으로 바꾸자고 하는데 그때 당시는 자동으로 넘어왔습니다.

○경대수 위원 세월호하고 다시 12번으로 통화한 적이 또 있나요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 예, 그 이후에 있습니다.

○경대수 위원 자동으로 돌아가서?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 예, 그렇습니다.

○경대수 위원 아까 왜 그 얘기는 안 했어요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 ……

○경대수 위원 됐습니다.

장관님, 지금 VTS 관리가 해경하고 항만청하고 이원화되어 있잖아요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○경대수 위원 해경에서 하는 것은 안에 CCTV가 설치가 되어 있고 항만청은 그게 없고, 다른 관리상의 문제점도 있고 서로 교류가 잘 안 되는 부분이 있는데, 이거 통일하셔야 될 고려가 없을까요?

○해양수산부장관 이주영 지난번에 대통령 담화에 일원화해서 국가안전처로 이관하는 것으로 그렇게……

○경대수 위원 전체를 다?

○해양수산부장관 이주영 예.

○경대수 위원 마치겠습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이제 마지막으로 김광진 위원께서 질의하시겠습니다.

○김광진 위원 짧게 하나만 확인하겠습니다.

김진 선생님, 잠깐만 나오세요.

새로운 것은 아니고요, 아까 조원진 간사님 말씀하실 때 제가 조금 잘못 들은 것 같아서 재확인

인만 하려고 뵙자고 했습니다.

8시 반 정도부터 출근을 하셨다고 하신 거잖아요, 그렇지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터 김진 예, 맞습니다.

○김광진 위원 그리고 원래 근무하셨던 분 성함이?

○해양수산부제주해상교통관제센터 김진 최신철입니다.

○김광진 위원 최신철 선생님.

그러면 최 선생님은 9시가 되기 전에 퇴근을 하신 거지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터 김진 아니요, 같이 있었었습니다.

○김광진 위원 얼마 정도까지 같이 계신 거지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터 김진 최신철 주무관님은 그날 출장이 예정되어 있어서 같이 센터에 대기 중에 있다가 세월호 사고를 접수하고 같이 초동조치를 했던 것입니다.

○김광진 위원 그러면 9시 퇴근하시고 나서 근무시간이 지나도 계속 같이 계셨네요?

○해양수산부제주해상교통관제센터 김진 예, 그렇습니다. 사고 수습을 같이 지원했습니다.

○김광진 위원 알겠습니다.

○위원장 심재철 수고하셨습니다.

이것으로 위원님들의 질의가 모두 끝났습니다.

○부좌현 위원 아까 확인 못한 것 좀 확인……

○김현 위원 확인을 해야 될 부분이 있어 가지고요.

○최민희 위원 2분만 주세요.

○위원장 심재철 누구누구 하실 건대요?

잠깐만요, 최민희 위원 하시고요?

○정진후 위원 저는 서면질의로 대체하겠습니다.

○최민희 위원 저도 서면으로 대체하겠습니다.

○위원장 심재철 그러면 부좌현 위원하고 김현 위원하고 두 분입니까?

○부좌현 위원 저는 서면으로 대체하고요, 짧게만 질의하겠습니다.

○우원식 위원 저도 서면질의 하겠습니다.

○위원장 심재철 2분씩 드리겠습니다. 시간 관리도 중요한 요소입니다.

먼저 김현 위원 해 주십시오.

○김현 위원 해양심판원의 조사관 대표되시는

분 나오시고요.

아까 제주VTS 자료 가져 오셨나요? 있지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 예, 찾았습니다.

○김현 위원 그러면 아까 잘못 얘기하신 거지요?

○해양수산부제주해상교통관제센터장 강상보 질의요지를 다시 한 번 말씀해 주세요.

○김현 위원 앓으세요.

심판원에서 죽 조사를 했는데요, 지금 검찰에서 수사한 내용과 심판원에서 조사한 내용에 상이한 점이 몇 가지가 있지요?

○중앙해양안전심판원수석조사관 이용 뭐 큰 틀에서는……

○김현 위원 사건 발생시간을 얘기하는 겁니다.

예를 들어서 지금 변호인 진술에 의한 피의자들이 새벽녘부터 배가 기울어서 입이 찢어지고 앞니가 나가고, 그다음에 배가 기운 사실을 알게 돼서 침실에서 나와서 조타실로 갔습니다. 이런 것들은 사실은 변칙 이전의 상황이거든요.

심판원에서 조사한 내용이 맞지요?

○중앙해양안전심판원수석조사관 이용 아니, 저희들은 그런 조사를 한 적은 없습니다마는……

○김현 위원 예?

○중앙해양안전심판원수석조사관 이용 저희들이 그런 조사를 한 적은 없는데요.

○김현 위원 해양심판원 조서……

아, 이것은…… 죄송합니다.

지금 해양심판원에서 조사할 때 이런 내용이 들어가…… 그러니까 이것은 검찰이 조사할 때 변호인들의 진술이지만 해양심판원 조사 때 상이한 점들이 존재합니다.

예를 들어서 ‘배가, 나오고 있다’ 또는 ‘무슨 이상한 물체가 있다’ 이런 조사 내용이 있었지요?

○중앙해양안전심판원수석조사관 이용 없었습니다. 저희들 조서 내용에는 어떤 충돌의 위험이 있었다 할지 또는 다른 물체……

○김현 위원 이상한 물체가 있었다……

○중앙해양안전심판원수석조사관 이용 그런 이야기는 없었습니다, 저희 조서에는.

○김현 위원 지금 이것 조사한 분 계시지요? 지금 제가 말하는 것, 박한결과 그다음에 강원식, 이런 내용 조사하신 분 계시지요?

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

이런 내용 있지요, 제가 지금 말씀드렸던 내용? ‘뭔가 걸렸다. 무언가 걸쳐 있는 것 같다’는 이야기가 있다가 통화가 끊어졌다.

○**목포지방해양안전심판원수석조사관 홍종해** 없었습니다.

○**김현 위원** 예?

○**목포지방해양안전심판원수석조사관 홍종해** 그런 충돌이나, 제가 3항사하고 조타수……

○**김현 위원** 잠깐만, 제가 얘기하는 것은, 이것 조사한 분은…… 장세익 질문자, 조사관……

제가 2분으로는 안 되고, 부실한 추가질의…… 왜냐하면 진술이 엇갈리기 때문에……

○**인천지방해양안전심판원수석조사관 장세익** 아니요, 제가 3항사를 조사하지는 않았습니다.

○**김현 위원** 아니, 그러니까 제가 얘기하는 것은, 조사하지 않은 사람 나오지 마시고요.

장세익 질문자, 홍영기 조사한 사람 이 자리에 계십니까?

○**인천지방해양안전심판원수석조사관 장세익** 예, 그것은 하역회사 관련입니다, 고박하고.

○**김현 위원** 아니, 그러니까 ‘여기에 배는 침몰이 진행되고 있지 않고 무언가에 걸쳐 있는 것 같다’는 얘기를 하다가 통화가 끊어졌습니다.’ 조사한 것 맞지요?

○**인천지방해양안전심판원수석조사관 장세익** 예, 그것은 조사했습니다. 3항사가 아닙니다, 그분은.

○**김현 위원** 제가 얘기하는 것은, 3항사의 조서도 있고……

그러니까 일일이 다 읽을 수가 없지 않습니까? 제가 얘기하는 것은……

○**위원장 심재철** 자, 마무리해 주십시오.

○**김현 위원** 지금 이 상황이 어떤 상황인지 아시겠지요, 위원장님?

○**위원장 심재철** 정확하게 확인을 하시고 말씀을 하시면 훨씬 더 시간이 단축이 되겠습니다.

○**김현 위원** 그다음에 강원식 조사한 분 계시지요?

○**목포지방해양안전심판원수석조사관 홍종해** 예, 목포해양안전심판원의 홍종해 수석조사관입니다.

저희가 나중에 교도소에 가서 조사했습니다.

○**김현 위원** 조사했던 내용이 검찰에서 충분히 다 수사가 됐나요?

○**중앙해양안전심판원수석조사관 이용** 검찰의 수사하고 저희들 조사하고는 별건으로 그렇게 이

해를 해 주시면 되겠습니다.

○**김현 위원** 들어가시지요.

○**위원장 심재철** 자, 마무리하시고요.

시간 관리들을 잘해 주시면 대단히 고맙겠습니다.

이제……

○**김현 위원** 답변이 엇갈리는데 시간 관리가 됩니까?

○**위원장 심재철** 그러니까 시간 배치를, 선후를, 아침부터 10분, 7분, 5분 이렇게 죽 했는데 그런 부분들을 잘 배치를 하십시오. 잘 배치를 하시면 훨씬 더 좋을 것 같습니다.

이어서 권성동 위원께서 하시겠습니다.

○**권성동 위원** 장관님, 해양사고 방지를 위한 안전정책 수립은 해양수산부에서 관장하고 있잖아요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**권성동 위원** 그런데 현장 안전관리 및 구난·구조 업무는 해양경찰청에서 합니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇다고 볼 수 있습니다.

○**권성동 위원** 그래서 해양안전에 관해서 정책 수립은 해수부, 현장관리는 해양경찰청 이렇게 이원화가 돼 있어요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**권성동 위원** 그런데 해양경찰청이 해양수산부의 산하기관으로 되어 있지만 사실상 독립기관 아닙니까?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 거의 독립기관입니다.

○**권성동 위원** 두 기관이 안전에 관해서 긴밀한 협조체제를 구축해야 되는데 해양경찰청, 외청이고 조직도 독립돼 있고 인사도 독립돼 있고 예산도 독립돼 있고 그러다 보니 해양수산부가 효율적으로 해양경찰을 지휘하고 협조체제를 이끌어내는 것이 그렇게 쉽지 않은 것 같아요. 어떻습니까?

○**해양수산부장관 이주영** 지금 말씀하신 대로 조직의 측면에서는 그렇습니다마는 그럼에도 불구하고 협조하기 위해서 노력은 많이 하고 있습니다.

○**권성동 위원** 노력은…… 업무협의……

○**해양수산부장관 이주영** 그리고 법률상으로는 해수부장관이 외청이지만 지휘 감독을 하는 그런

관계에 있습니다.

○권성동 위원 그래서 이번에 해경을 해체한다는 얘기가 그렇게 거기서 나온 것 같아요. 미국이나 일본은 일원화되어 있거든요. 그런 부분 때문에 나온 것으로 보이기 때문에 이 부분에 대해서도 한번 연구가 필요하다 이런 생각이 듭니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○위원장 심재철 이제 마지막으로 부좌현 위원께서 질의하시겠습니까.

○부좌현 위원 장관님.

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 그러니까 아까 이어서 말씀드리면 구조와 관련된 여러 가지 논의는 했지만 표면 공급식 잠수장비 동원과 관련한 논의는 하지 않았다, 아까 그……

○해양수산부장관 이주영 제가 직접 논의는 안했습니다.

○부좌현 위원 참여하거나 직접 주재하신 바는 없다 이렇게 제가 이해하면 되고요.

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 그런데 이제 그 뒷날 그야말로 범대본, 공식 범대본 1차 회의에서 각 부처 지원 상황을 점검하면서 장시간 잠수 지원 장비—이것은 스쿠버예요—이것을……

○해양수산부장관 이주영 장시간 잠수……

○부좌현 위원 그게 스쿠버입니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 이것을 국방부가 지원하는 것으로 결론을 냈었던데요. 그러니까 아까 표면식하고는 다른, 그러니까 이게……

○해양수산부장관 이주영 예, UDT 잠수입니다.

○부좌현 위원 그러니까 자료상으로 보면 해경이 구조와 관련해서 아까와 같은 방식을 일종의 상황보고를 하고 제안을 했는데 그다음 날에는 우리 장관님께서 주재하는 회의에서는 다른 방식을 지원하는 것으로 결론이 나 있다 이겁니다, 자료상으로는.

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 해경에서 들어오는 상황보고서는 직접 실시간으로 장관님한테 보고됩니까?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇습니다.

○부좌현 위원 그러면 실시간으로 거의 보시는 거예요?

○해양수산부장관 이주영 예, 그렇게……

○부좌현 위원 정확하게 말씀하셔야 됩니다.

○해양수산부장관 이주영 예.

○부좌현 위원 우 실장님.

○해양수산부기획조정실장 우예종 예.

○부좌현 위원 전체 총괄하셨지요, 본청에서?

○해양수산부기획조정실장 우예종 예, 그렇습니다.

○부좌현 위원 그러면 특히 해경에서는 오는 보고서는 지금 직접 접수를 하시나요, 아까 상황실장이 접수합니까? 장관님한테 어떻게 전달이 됩니까?

○해양수산부기획조정실장 우예종 해경청 본청에서 오는 상황보고는 우리 중앙수습본부 상황실에서 취합해서 보고가 되고요. 범대본 것은 직접 보고를 하고 있습니다.

○부좌현 위원 아니 아니, 산하기관의, 해경에서 온 상황보고를 본사에서…… 지금 장관께서 현장에 가 계시잖아요.

○해양수산부기획조정실장 우예종 예.

○부좌현 위원 그런데 지금 보고서는, 상황보고는 본부로 되잖아요.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……………
(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그것을 장관께 전달해야 될 것 아닙니까?

전달 시스템이 어떻게 되어 있는냐고요.

○해양수산부기획조정실장 우예종 그 내용이 범대본 상황……

○부좌현 위원 보고를 계속 받으신다니까 전달 시스템이 어떻게 되어 있는냐고요.

○해양수산부기획조정실장 우예종 범대본 상황 보고를 통해서 받고 있습니다. 오전 9시……

○부좌현 위원 그전에는 범대본 꾸러지지도 않았어요.

그러니까 통상 어떻게 하는지 그것 자료로 정확하게 프로세스를, 장관님한테 전달되는 프로세스를 정확하게 자료로 저한테 주세요.

○해양수산부기획조정실장 우예종 예, 알겠습니다.

○부좌현 위원 그리고 나머지는 서면질의하겠습니다.

……………
○위원장 심재철 이제 마지막으로 한 분이 더 들어오셨는데, 김명연 위원께서 하시겠습니까.

○김명연 위원 장관님.

○해양수산부장관 이주영 예.

○**김명연 위원** 사고 직후에 현장에서 가장 필요한 게 수색을 해야 되는데 도면이 필요했겠지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 그렇습니다.

○**김명연 위원** 그 도면을 누가 어디서 받았는지요?

○**해양수산부장관 이주영** 세월호 선사……

○**김명연 위원** 예, 그것 받았는데, 이 구조팀에서 이것을 요청하지 않고 방재과 직원이 이것 있어야겠다 생각해서 받았습시다. 이 구조팀들이 아주 결정적인, 그때부터 실수를, 놓치기 시작하고요. 그다음에 3시간 지나서 건네서, 메일로 받아 가지고 왔는데 도면하고 실제 배 구조상에 차이가 있었지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 차이가 있었고 도면은 여러 차례에 걸쳐서 좀 다른……

○**김명연 위원** 부분이 발견됐지요?

○**해양수산부장관 이주영** 예, 도면도 제공이 되었습니다.

○**김명연 위원** 국내에 2013년도 12월 기준 9360대 선박이 있습니다. 그중에 중축된 것, 개축을 한 것도 있고 안 한 것도 있지만 이것들이 한국 선급하고 선박관리공단에 보유하고 있는 도면들하고 실제의 상황이 같을까 하는 의구심이 들어요.

이것을 사실 증·개축할 때, 서류 허가 들어갈 때는 이 서류대로 되는데 실제 다르게 개축해 놓고 또 이 선급에서 이것을 준공할 때 허가를 해주는 것이지요. 묵인해 주는 것이지요.

○**해양수산부장관 이주영** 예.

○**김명연 위원** 이것에 대한 전체적인 전수조사가 필요하다고 생각합니다, 예방차원에서. 꼭 좀 해 주시기 바랍니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 검토하겠습니다.

○**김명연 위원** 이상입니다.

○**위원장 심재철** 수고하셨습니다.

이것으로 오늘의 질의를 모두 마치도록 하겠습니다.

오늘 기관보고와 관련해 박민수 위원, 이완영 위원, 정진후 위원, 최민희 위원, 부좌현 위원, 경대수 위원, 우원식 위원께서 서면질의를 하셨습니다.

기관 측에서는 서면질문에 대해 성실하게 답변서를 작성해 일주일 내로 우리 위원회와 해당 위원님께 제출해 주시기 바랍니다. 서면질의 및 답변서 내용은 모두 국정조사 회의록에 게재토록

하겠습니다.

마무리를 하기 전에 장관님께 한마디 당부를 드리겠습니다.

오늘 언급이 되기도 했었는데 긴급구조센터 5분기동타격대 같은 형태가 동·남·서해, 제주 이쪽에 필요하다는 얘기가 나왔습니다. 헬기가 필요할 텐데 기동력 때문에 그러나 현재 해경이 해체된다는 언급이 되고 있기 때문에, 아무래도 5분기동타격대는 해경이 상당히 중심이 될 텐데 해경에서 해체라는 얘기 때문에 쉽사리 얘기를 꺼내지 못할 수도 있습니다, 굉장히 중요한 대책인데도. 그래서 말을 못 꺼낼 수도 있으니까 주무부처로서 해수부에서 긴급구조센터 5분기동타격대 조성 방안은 적극적으로 요구를 해서 꼭 관철시키시기를 당부드립니다.

○**해양수산부장관 이주영** 예, 꼭 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 심재철** 오늘 늦은 시간까지 내실 있는 국정조사를 위해 협조해 주신 여러 위원님들과 성실히 조사에 임해 주신 이주영 해양수산부장을 비롯한 3개 기관장 및 직원 여러분께 감사드립니다.

이상으로 해수부 등에 대한 기관보고를 마치도록 하겠습니다.

내일 공중파 중계방송과 관련해 안내 말씀 드리겠습니다.

해경에 대한 기관보고는 SBS에서 촬영해 방송 3사에서 오후에 각각 녹화 중계할 예정입니다. 참고하시기 바랍니다.

(「시간 알려 주세요」 하는 위원 있음)

방송 3사부터 1시부터 시작하는 데가 있고, 1시에 시작하는 방송사가 있고 2시에 시작하는 방송사가 있고 각각 좀 차이가 나는데 내일 또 말씀드리도록 하겠습니다.

내일은 이곳 245호에서 10시부터 해양경찰청으로부터 기관보고를 받도록 하겠습니다.

조사종료를 선언합니다.

(23시32분 조사종료)

○**출석 위원(16인)**

경대수	김광진	김정록	김현
김현미	민홍철	박인숙	부좌현
신의진	심재철	우원식	이재영
정진후	조원진	최민희	황인자

○**출석 전문위원**

수 석 전 문 위 원	문	강	주
전 문 위 원	박	수	철
전 문 위 원	최	진	호
○피조사기관 참석자			
해양수산부			
장 관	이	주	영
기 획 조 정 실 장	우	예	종
해 양 정 책 실 장	문	해	남
수 산 정 책 실 장	강	준	석
해 운 물 류 국 장	전	기	정
해 사 안 전 국 장	임	현	철
항 만 국 장	박	준	권
감 사 관	장	황	호
대 변 인	박	승	기
해 양 환 경 정 책 관	남	형	기
중앙해양안전심판원장	윤	학	배
국립해양조사원장	박	경	철
인천지방해양항만청	지	희	진
청 장	한	승	일
검 사 관			
목포지방해양안전심판원	홍	종	해
수 석 조 사 관	백	진	수
조 사 관	김	민	기
중앙해양안전심판원			
수 석 조 사 관	이		용
조 사 관	양	진	영
조 사 관	김	희	곤
인 천 지 방 해 양	장	세	익
안전심판원수석조사관			
제 주 해 양 관 리 단	양	영	진
단 장	강	상	보
제 주 V T S 센 터 장	김		진
제 주 V T S 직 원			
선박해양플랜트연구소	서	상	현
소 장	이	동	곤
미래선박연구부장			
한국해운조합	한	홍	교
이사장직무대행	박	중	열
목 포 지 부 장	이	양	호
보 상 팀 장	강	병	곤
목 포 지 부 운 항			
관 리 실 장			
한국선급			
회 장 직 무 대 행	정	영	준
기술지원본부장	김	창	욱
검 사 지 원 팀 장	손	용	현
인천지부선임검사원	유	상	진