

“김영란法 10년전에만 시행 됐으면 세월호 참사 막았을 것”

광주 초청강연 김영란 前 대법관



김영란 전 대법관은 26일 “현재 국회에 1년여 동안 계류중인 소위 ‘김영란법’(부정청탁 금지법)이 10년전부터 효력을 가졌다면 세월호 참사를 막을 수 있었을 것”이라고 밝혔다.

이날 김 전 대법관은 광주일보와의 인터뷰에서 자신이 국민권익위원장 시절 입법을 추진했던 이른바 ‘김영란법’과 관련해 이같이 밝혔다. 그는 “‘김영란법’은 부정 청탁이 만연한 공직 사회 문화를 점진적으로 바꿔야 한다는 취지에서 만든 것”이라고 말했다. 다음은 일문일답.

-‘김영란 법’이 국회에 상정돼 1년 동안 잠자고 있다.

▲아직 진척은 없지만, 논란이 일면서 국민적 공감대는 충분히 형성됐다고 본다. 사실 국민과 국회의원들이 충분히 토론을 한 뒤 이 법이 정말 필요하다고 했을 때 만들어졌으면 좋겠다는 생각을 했다. 이 때문에 그동안 법에 대한 의문들이 많이 제기됐지만, 나서서 이야기하지 않았다. 지금까지 국회에서 나온 이야기나 국민들의 반응에서 답이 있다는 확신을 갖고 있다.

이러한 과정 속에서 지금 우리사회는 필요한 법이라는 국민적 공감대가 형성되고 있다. 꼭 필요한 법이라면 국민들이 힘을 실어줄 것으로 믿는다.

-법에 대해서도 아직도 상당한 의문들이 있는데.

▲법안에는 큰 문제가 없다고 본다. 부칙에 보면 입법예고를 할 때부터 공표된 1년 뒤부터 시행되고, 처벌은 2년부터 효력이 발생할 수 있도록 했다. 이는 우리 사회가 준비할 시간을 가

져야하고, 공무원들도 청탁이 들어올 경우 충분히 설명할 수 있는 시간이 있어야 하기 때문이다. 1년 동안 공무원들이 주변에 충분히 법안에 대해 설명을 한다면 이후 청탁문화는 사라질 수 있다. 처벌보다는 점진적인 사회변화를 위해 만든 법안으로 보면 된다.

-‘김영란 법’의 핵심인 공무원들이 직무에 관계없이 100만원 이상을 받으면 형사처벌을 한

직무관련성 정부안은 과태료 처분이다. 안 하는 것보다 하는 것이 낫다고 본다. 앞서 말했듯이 우리 사회가 준비하고, 부정 청탁 문화를 점진적으로 바꾸는 게 취지이기 때문이다.

-이 법에 포함되는 직업군을 놓고도 논란이 많다.

▲원래 법의 취지는 공직윤리법 적용 대상으로 삼고, 공공기관 등을 대상으로 한 것이다. 그

런해서도 마찬가지다. 민감한 시기여서 발언을 자제한다.

-만약, ‘김영란 법’이 이전에 발효됐다면 세월호 참사를 막을 수 있었을 것이라고 생각하나.

▲세월호 참사 이후 관피아, 정피아 문제가 나왔다. 이러한 문제는 이 법안이 10년 전 국회에서 통과됐더라면 세월호 참사를 막을 수 있었을 것이다. 우리나라 법은 대부분 양적인 규제를 하고 있지만, 이 법은 규제 자체의 개별성을 존중해 공무원 개개인의 행위에 대해 일일이 규제할 수 있게 돼 있다. 10년 정도 축적이 되면 공무원 개개인 규제를 할 수 있다. 따라서 국민이 공무원들에 대해 신뢰를 할 수 있게 된다면 그러한 참사는 막을 수 있지 않았을까 생각한다.

-법조계 인사로서 세월호 특별법 제정과 관련, 수사권·기소권 부여 여부에 대해서는 어떻게 생각하나.

▲개인적인 입장은 있지만, 밝히지 않는 것이 좋겠다고 생각한다.

-최근 언론을 통해 국무총리 제의가 오더라도 하지 않겠다고 했는데.

▲제가 적임자가 아니라고 생각해서다. 총리의 역할은 대통령과 긴밀히 소통하고, 국정 조정을 잘 해야 한다. 또한, 정치권과의 소통도 필요하다. 그런데 그런 역할은 저에게 없다.

한편, 김영란 전 대법관은 이날 광주 김대중컨벤션센터에서 열린 한반도미래연구원(원장 이윤섭 전 국회의원) 창립기념 초청강연 참석차 광주를 방문했다. /최권일기자 cki@kwangju.co.kr

처벌보다 부정 청탁문화 점진적 개선이 취지 직무관련성 처벌 정부안이라도 통과되어야

다는 기준을 정한 이유는.

▲100만원 이상을 받으면 형사처벌 대상이고, 이하는 과태료로 규정돼 있다. 이는 기준이 필요해서다.

공직선거법상 100만원 이상의 형을 선고받으면 당선 무효형에 해당된다는 기준을 적용했다.

하지만, 이 법을 적용할 때는 직무 관련성이 가장 중요하다. 직무 관련성과 대가성을 요리조리 피할 수 있기 때문에 공직자들의 지속적인 스폰서 형성을 막고자 하는 취지가 컸다. 공직자와 지속적인 스폰서 관계를 형성해오다 브로커로 변해 청탁을 해오는 경우가 많기 때문이다.

-정부안과 원안을 놓고 논란이 심한데.

▲정부안대로 통과되더라도 나쁘지 않다고 생각한다. 그렇게라도 통과시켜주면 좋겠다.

런데 공익관련 범위에 있는 모든 직업군을 대상으로 한다면 우리나라에서 공적인 업무를 포함한 모든 직종을 대상으로 해야 한다는 문제가 생긴다. 예를 들어 국고 보조금으로 운영되는 기관의 경우도 보조금 몇% 이상을 지원받는 기관이라고 기준을 정해야 한다.

공공기관 운용에 관한 법률을 개정해서 대상을 확장하는 것이 맞다고 생각한다.

-‘김영란 법’ 논란이 많은데 개인 의견을 왜 밝히지 않나?

▲어떠한 발언을 하던 언론과 정치권에서 편을 가르기 때문에 법안 통과될 때까지는 최대한 중립을 지키려고 노력하고 있다. 자칫 발언 하나 때문에 법안이 통과되더라도 원래 입법 취지가 훼손될 수 있기 때문이다. 세월호법과 관

무안군 ‘행복택시’·신안군 ‘버스 완전공영제’ 교통복지 시행 현장

‘1200원 택시’ 19개 마을로 확대 예산 부족 늘어나는 수요 충당에 한계 버스 22대 인수 초기 자금 부담 7년만에 정착...20억 들여 68만명 이용

교통복지의 대표 공약인 100원 택시와 버스공영제는 산촌오지 주민의 삶의 질 향상이라는 근본 취지에 맞고 지자체 재정 투입을 최소화할 수 있는 방안 마련이 시급한 실정이다. 이에 따라 이미 ‘행복택시’와 버스 완전공영제를 시행하고 있는 무안과 신안이 주목을 받고 있다.

◇택시 타는 사람은 ‘행복’...군은 재정 고민=무안군은 올 초 농식품부의 공모사업에 선정돼 보조금 8720만원에, 군비 6500만원 등을 합해 ‘행복택시’를 운영중이다. ‘행복택시’는 버스가 다니지 않는 오지마을 주민이 택시를 호출하면 가까운 버스정류장이나 면 소재지까지 데려다 주는 서비스다.

마을별 특성에 맞게 1주일 또는 한 달 간격의 시간표를 주민과 택시 사업자가 사전에 합의하도록 해 주민 편의를 최대한 반영하고 있다. 택시미터기 요금이 적용되며 해당 마을회관 및 지정 탑승지역에서 근거리의 읍면 소재지까지 운행한 뒤 택시 1대당 버스요금(택시 1대당 1200원, 4명이 탈 경우 1인당 300원)만 내면 그 이상의 요금은 군비로 지원하는 시스템이다.

지난 3월17일 9개 마을에서 시범운행을 시작한 뒤 반응이 좋아 지난 11일부터 19개 마을에 확대하고 운행 횟수도 1일 4회에서 6회로 늘렸다. 무안군은 행복택시 운영을 확대함으로써 군내 버스의 소모적인 운영을 줄여 버스회사에 지급하는 보조금을 아낄 수 있을 것으로 보고 있다.

군은 매년 손실보전금, 할인 보조금, 환승 보조금, 유가보조금 등으로 지난 2011년 14억2000만원, 2012년 14억3000만원, 2013년에는 16억6000만원을 버스 운영업체에 지원한 바 있다. 군은 농식품부 지원이 내년까지로 예정돼 있어 고민이 깊어지고 있다.

열악한 재정을 감안할 때 ‘행복택시’를 운영하면서 동시에 버스에 막대한 예산을 지원하기는 어렵기 때문이다. 이에 따라 버스 완전공영제 도입을 검토하고 있으나 문제는 매년 추가될 것으로 예상되는 7억원의 예산에, 수십억원에 이를 것으로 예상되는 버스 구입 등 초기 자금이다. 전남도의 지원을 받고 있으나, 도는 ‘지원 불가’라며 선을 긋고 있다.

군 관계자는 “처음에는 지역주민과 택시회사에서 협조가 잘 안 돼 문제가 발생했으나 점차 정착되고 있다”며 “예산의 한계로 인해 수요를 모두 충족시킬 수 없기 때문에 이를 조율하는 것이 관건”이라고 설명했다.

◇완전시행까지 7년~초기 자금 부담 클 듯=버스공영제는 ‘100원 택시’보다 소요예산 측면에서 부담이 더 크다. 일단 민간 버스업체들이 소유하고 있는 버스를 모두 구입해야만 사업 추진이 가능하기 때문이다. 전남도가 용역을 거쳐 완전공영제와 일부 지원금을 민간업체에 주고 지자체가 관리·감독하는 준공영제 가운데 어떠한 제도가 타당할지를 살펴보겠다고 한 것도 이 같은 초기 자금 부담 때문이다.

신안군의 경우 오랜 준비와 민간 버스업체, 택시업체 등과의 조정 과정을 거쳐 7년째 완전공영제를 비교적 문제 없이 시행중이다. 1004개의 섬으로 구성된 신안의 경우 여객선 야간 운항, 연육·연도교 개통 등으로 대중교통체계 개선이 절실했고, 매년 버스업체에 지급되는 재정지원보조금이 급증했으며, 이용객 감소에 따른 버스업체의 경영이 악화일로에 있었다는 배경도 작용했다.

군은 지난 2007년 버스공영제 연구용역을 발주한 뒤 우선 임자도에서 공영버스 시범운행에 들어갔다. 이후 연구용역 결과를 토대로 같은 해 버스공영제 운영조례를 공포했으며, 2008년 11개 읍·면 확대 시행을 거쳐 지난해 마지막 남은 압해읍까지 추가 시행했다. 14개 업체로부터 22대의 버스를 8억6300만원에 인수하는데 성공했으며, 완전공영제가 정착된 지난해 38대의 버스에 20억원의 예산을 투입, 68만5000명의 주민이 이용한 것으로 분석하고 있다. 이용자 가운데 77.4%인 53만명이 65세 이상으로 ‘무료’ 혜택을 입었다.

시행이후 2006년 20만명에 머물렀던 이용객이 7년만에 3.5배 가량 급증했으나 8억원에 불과했던 지원금은 20억원으로 증가했다. 또 수익이 감소하게 된 택시업계의 반발을 최소화하기 위해 ‘택시쿠폰제’를 도입하면서 2억2000만원의 예산이 추가됐으며, 올해는 노후 버스 교체 등으로 지원규모가 더 늘어날 전망이다.

신안군 관계자는 “대중교통수단은 주민들을 위해 존재하는 것으로 수익이 아닌 공익을 위한 투자의 대상”이라며 “현재 각 지자체가 버스업체에 주는 각종 지원·보조금이 상당히 완전공영제를 고민할 필요가 있다”고 강조했다. 다만 그는 “민간운송업체로부터 버스를 구입하고 시스템을 정착시키는 초기 자금은 부담이 될 것”이라고 지적했다.

/윤현석기자 chadod@kwangju.co.kr
/신안=이상선기자 sslee@kwangju.co.kr
/무안=김민준기자 jun@kwangju.co.kr

www.koreanair.com

어떤 버스를 타시겠습니까?
세계에서 가장 적은 좌석 407석의 대한항공 A380이
당신을 더 편안하고 편리하게 모시겠습니다.

더 넓고, 더 편안하게,
대한항공 A380이 모시겠습니다.

2층 좌석 프레스티지 클래스, 1인터 더 넓은 이코노미석
하루에 2번 LA, 뉴욕부터 매일 애틀랜타, 파리까지
대한항공 A380이 세계의 하늘을 곳곳으로 날아옵니다.

Excellence in Flight
KOREAN AIR