

“콘크리트 둔덕 잘못됐다” 국토부 1년만에 첫 인정



지난달 29일 오후 유가족들이 사고 현장인 무안공항 활주로에 설치된 로컬라이저 둔덕을 찾아 희생자들을 추모하고 있다.

“무안공항 안전 규정 미충족…2020년 개량사업 때 개선했어야”

“보강 됐다면 탑승객 전원 생존 가능”…부실 관리 책임론 커져

국토교통부가 12·29 제주항공 여객기 참사와 관련해 무안국제공항에 설치된 로컬라이저(방위각 시설) 콘크리트 둔덕이 항공 안전 규정을 충족하지 못했다고 처음으로 인정했다.

국토부가 사고 직후 둔덕과 관련해 “규정상 문제가 없다”고 입장을 냈던 것을 뒤집고, 과거 개량 사업 당시 개선이 이뤄졌어야 했다는 취지의 의견을 국회에 제출한 것이다.

더불어 해당 시설이 안전 기준에 맞게 개선돼 있다면 탑승객 전원이 생존할 수 있었을 것이라는 조사 결과도 나와, 국토교통부의 부실 관리에 대한

책임론이 커지고 있다.

8일 광주일보가 입수한 국토부의 ‘무안국제공항 방위각제공시설 구조물 개선 연구용역 보고서’에는 “무안공항 내 로컬라이저 시설이 공항안전 운영기준에 부합하지 않았으며, 2020년 공항 개량 사업 당시 규정에 따라 정밀접근활주로 착륙대 중단에서 240m 이내에는 부리지기 쉬운 소재로 개선해야 했다”는 내용이 담겼다.

국토부는 최근 이같은 내용을 담은 용역보고서를 국회에 제출한 것으로 파악됐다. 이에 국토부가 무안공항 내 방위각시설을 설치하면서 설치 규정을

위반했다는 취지의 입장은 최초로 시인했다는 해석이 나오고 있다.

보고서에는 방위각 시설 관련 안전 규정은 2003년 제정됐으며 2010년부터 적용됐다는 점이 명시됐다. 2020년 무안공항 로컬라이저 시설 개량사업 당시에는 규정이 유효했던 만큼, 국토부가 규정을 충족하도록 안전 확보를 위한 시설 개선 조치를 했어야 한다는 점도 보고서에 담겼다.

아울러 2020년 무안공항 방위각시설 개량·교체 공사 설계용역 입찰 공고에 ‘Frangibility(부서지기 쉬움) 확보 방안 검토’를 명시해 뒀지만, 실제 공사 과정에서는 해당 내용이 반영되지 않았다는 분석 결과도 나왔다. 국토교통부의 겸증 과정이 부실했다는 지적이 나오는 지점이다.

정작 시공사는 착수보고회와 중간보고회에서 방

위각 시설을 기존 콘크리트 구조물 위치에 그대로 유지하고 기초대도 재활용하는 방식으로 공사를 추진하겠다고 밝혔는데, 보고회에 참석한 국토부와 한국공항공사 관계자 누구도 안전 규정 미비 사항에 대해 문제를 제기하지 않은 것으로 드러났다.

보고서에는 콘크리트 둔덕이 안전 기준에 맞게 개선돼 있다면 사고 당시 피해 양상이 크게 달라졌을 것이라는 분석도 나왔다.

슈퍼컴퓨터를 활용한 시뮬레이션 결과와 사고 당시 활주 과정에 발생한 충격으로 중상자 이상의 상해는 거의 발생하지 않았을 것으로 판단됐다. 또 장애물이 없는 평지였다면 항공기는 770여m가량(로컬라이저 둔덕에서 630여m) 미끄러진 뒤 정지했을 것으로 분석됐다.

방위각 제공시설이 콘크리트 둔덕 없이 부리지기

쉬운 구조물로 지지돼 있었다면 항공기는 10m 높이의 보안 담장을 뚫고 지나갔을 것으로 추정됐다. 이 경우 좌석 위치에서의 충격량은 기체에 의해 상당 부분 흡수돼 중상자가 발생하지 않을 정도로, 항공기 손상 역시 크지 않았을 것이라는 분석이 제시됐다.

고재승 12·29 제주항공 여객기 참사 유가족협의회 이사는 “사고 초기부터 둔덕에 대한 문제를 제기해 왔지만, 이제야 조사 결과가 나온 점은 유감”이라며 “참사의 원인이 둔덕에만 있는 것은 아니다. 세부적인 내용들은 국정조사에서 보다 자세히 다뤄지기를 바란다”고 밝혔다.

한편 보고서는 항공·철도사고조사위원회의 최종 조사 결과 보고서가 아니며 항후 조사 과정에서 보완, 조정될 수 있다. /윤준영 기자 yoon@

“건설현장 공사 기한 압박이 중대재해 불러”

‘도서관 붕괴’ 계기 민노총 등 토론회…발주자 책임 강화 등 주장

광주대표도서관 붕괴 사고를 계기로 안전 문제에 대한 책임 소재가 불공정해 공기(공사 기한) 압박이 심해지고, 중대재해로 이어지고 있다는 지적이 나왔다.

광주대표도서관 신축 현장에서 광주시 종합건설 본부가 한 달여 사이 다섯 차례 ‘공정관리 철저’와 ‘준공 기한 준수’ 압박(광주일보 2025년 12월 18일 6면)을 해 사고를 자초했다는 비판과 맥을 같이 하는 주장이다.

8일 오후 광주 전일빌딩245에서 이같은 내용을 다룬 ‘건설현장 중대재해 근절과 안전문화 정착을 위한 토론회’가 열렸다. 토론회는 민주노총 전국건설노동조합, 광주전남노동안전보건진지킴이, 정의당 광주시당, 광주녹색당 등이 공동 주최했다.

토론회에서 이승철 민주노총 건설노동조합광주전남건설지부 형틀1분회장은 “공기 단축과 비용 절감 압박이 안전 조치를 무력화시키고 있다”며 “공사 기간과 공사비를 줄 발주자의 책임을 강화하지 않으면 중대재해는 반복될 수밖에 없다”고 말했다.

안홍섭 한국건설안전학회 회장도 “중대재해처벌법을 비롯한 건설 산업 관련 법령이 수십 가지 있지

만, 하나같이 책임 체계의 불공정이라는 오류를 갖고 있다”며 “건축주와 발주자가 책임을 져야하는데, 모든 법에서 발주자는 빠져있다. 시공사 입장에서는 공사비나 공기 맞추다보니 무리수를 두게 돼 중대재해가 반복되고 있다”고 꼬집었다.

강한수 민주노총 건설노조 노동안전보건위원장은 대안으로 ‘건설안전특별법(안)’ 제정을 서둘러야 한다고 강조했다.

건설안전특별법은 건설공사 발주자와 설계자, 시공자, 감리자 등에 권한에 상응하는 안전관리 책임을 부여하는 것을 골자로 한다. 안전관리 의무를 소홀히 해 시망사고가 난 경우 건설사업자·설계자·감리자·건축사에게 영업정지와 과징금을 부여하고, 발주·설계·시공·감리자에게 7년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처하는 등 내용을 포함하고 있다.

강 위원장은 “특히 발주자에게 설계 단계부터 적정 공사기간과 비용을 확보해 안전을 고려하게 하고 감리의 권한 강화, 불이익 금지 등 조항을 법으로 못박아야 한다”고 말했다. /김진아 기자 jinggi@/양재희 기자 heestory@kwangju.co.kr

도심 속 아름드리 나무 이렇게 잘라도 됩니까



광주 동구 계림4구역 주택재개발정비사업 현장에 나무가 베어져있다. (광주환경운동연합 제공)

광주 자치구, 대형 나무 수십그루 제거…대체 부지비 반영 시급

전남대가 공사를 이유로 학교 내 수십년된 나무를 무더기로 잘라낸 것을 계기로 지역 자치단체의 가로수 관리 실태를 살펴본 결과, 자치단체들의 별목 행위도 무분별하게 이뤄지고 있는 것으로 나타났다.

8일 광주환경운동연합이 이날 발표한 ‘5개 자치구 가로수 조사 결과’에 따르면 서구는 최근 중앙고린공원 2지구 개발 과정에서 전문가의 이식 권고를 무시하고 베른나무 57그루, 느티나무 8그루 등 대형 가로수를 잘라낸 것으로 드러났다.

동구는 계립4구역 주택재개발 현장의 메타세콰이어 41그루, 은행나무 17그루를 잘라낼 것을 지시했고 광주시 종합건설본부도 동구청~조대사거리 간 은행나무 39그루를 잘라냈다.

환경운동연합은 가로수에 20년간 축적된 나무의 탄소 흡수 미세먼지 저감 등 생태적 가치와 사라진 녹지를 대체할 부지 확보 비용이 반영돼 있지 않아 사업자 입장에서는 보존이나 이식보다 별목 후 묘목 값 차별’이 더 경제적인 선택지가 되고 있다는 것이다. /양재희 기자 heestory@



피어나다 낙원

지리산 허브밸리 2026 겨울방학 특별기획전

나개와 낭기 겨울 속 봄을 미룬다

2025년 12월 25일 ~ 2026년 2월 22일

지리산 허브밸리 복합토피아관

2월 9일(월요일), 2월 19일(목요일) 휴관 / 문의 : 063-620-5752~4

주최 · 주관 : 낙원시