

2013년 국방예산 중
평통사가 선정한
최우선 삭감대상 사업과 그 이유

■ 철매-Ⅱ 성능개량 사업	2쪽
■ 현무 2차 성능개량 사업	7쪽
■ 차세대 전투기 도입사업	17쪽
■ 다목적 정밀유도 확산탄(CBU-105)	29쪽
■ 환경조사 및 치유	32쪽
■ 방위비 분담금 중 군사시설개선	36쪽
■ 방위비 분담금 중 연합방위력 증강	39쪽
■ 평택미군기지 이전사업	41쪽
■ 제주해군기지	43쪽



Solidarity for Peace and Reunification of Korea ('SPARK')

서울시 서대문구 총정로 3가 3-47 2층 (전화) 02-711-7292, (Fax) 712-8443

<http://www.spark946.org> E-mail: spark946@hanmail.net

상임대표: 김정구 문규현 ·배종열

철매-Ⅱ 성능개량 사업 (1934-308)

1. 개요

(단위 : 백만원)

소관	사업 성격	2012년 예산(A)	2013년 예산안(B)	증감 (B-A)	삭감 요구액
방사청	계속사업	3,696	27,510	23,814	27,510

2. 국방부가 주장하는 사업 목적

- ① 북한 탄도미사일 공격위협 지속 증가에 따른 대응전력 보강 필요
- ② 철매-Ⅱ를 성능개량하여 탄도미사일 하층 방어전력으로 운용
- ③ 체계 개발 간 확보한 기술과 인프라를 활용하여 L-SAM 개발기간 단축 및 경제적 파급효과 달성

3. 국방부 주장의 문제점

- ① 북한 탄도미사일의 공격위협이 지속적으로 증가하고 있다는 방사청 주장은 사실이 아니다.

우선 탄도미사일전력에서 남한이 북보다 수량과 성능(정확도)에서 월등히 앞서 있기 때문에 북한 탄도미사일의 공격위협 주장 자체가 잘못이다.(이 자료 중 ‘현무2차 성능개량사업’ 12쪽 참조)

또 북한의 탄도미사일 위협에 대한 방위사업청의 이런 평가는 2012년 10월 8일 국방부가 <미사일지침(NMG) 개정 브리핑> 때 한 말과 전혀 다르다. 그 때

국방부의 WMD대응과장 강병철 대령은 “지금도 질과 양 면에서는, 결코 우리 국민들이 우려할 만큼 우리 대한민국이 열위에 있는 것은 아니지만, 이 NMG 개정을 통해서 확실한 우위를 점함으로써 북한이 ‘더 이상 무모한 WMD 개발을 하지 말고, 그 돈으로 자기 백성이나 편안히 먹여 살려라’ 는 확실한 메시지를 주” 기 위해서 미사일지침을 개정하는 것이라고 말한 바 있다.

국방부의 위 WMD담당자는 “우리의 모든 미사일이 이동형인데, 북한의 미사일은 100%다 액체 폭약을 씁니다. 그러면 액체폭약 넣는데 몇 시간 걸립니다. 그 몇 시간 동안 우리가 돌아다니는데 그것 맞추기는 거의 불가능합니다. 그 다음에 북한은 우리 미사일의 이동을 실시간 탐지-식별-결심-타격할 수 있는 (자동화)시스템이 전혀 없습니다. 솔직하게 말씀드리면 북한의 스커드한테 우리 이동형 미사일 발사대가 맞을 확률은 사실은 거의 없습니다.” 라고 말하고 있다.

위 국방부 실무책임자의 북한 미사일 위협에 대한 평가에 비추어 보면 **북한 탄도미사일의 공격위협이 지속적으로 증가하고 있다는 방사청의 설명은 전혀 사실이 아니며 철매-Ⅱ 개량사업을 정당화하기 위한 허위의 명분**이라 할 수 있다.

② 철매-Ⅱ를 성능 개량하여 탄도미사일 하층 방어전력으로 운용하겠다는 주장의 문제점

미사일방어(MD)체제는 한반도의 중심이 짧아 군사적 효용성이 없다는 것을 누구보다도 잘 알고 있는 것이 군 당국 자신이다. 북의 탄도미사일이 남쪽으로 오는데 걸리는 시간은 불과 3~4밖에 걸리지 않기 때문에 요격하는 것은 기술적으로나 시간적으로 불가능하다. 또 요행히 요격에 성공하더라도 고도 20km 내외에서 요격하는 것이므로 피해방지 범위는 반경 2~3km에 불과해 사실상 군사적 효용성이 없다. 2001년 김대중 전 대통령은 바로 이런 이유로 미국의 MD참여 요청을 공식으로 거절한 바 있다. **세계에서 가장 기술력이 앞선 미국이 추진하는 미사일방어체제도 군사적 효용성이 의심스러운데 한국 MD가 군사적인 효용성을 갖출 수 있다고 보기 어렵다, 따라서 미사일요격 용으로 철매-Ⅱ를 개량한다는 것은 예산을 헛되이 낭비하는 것일 뿐이다.**

한국은 이미 PAC-2 2개 대대를 운용 중이다. 더구나 국방부는 PAC-3를 미국에서 도입한다는 방침까지 밝혔다.(KBS TV 저녁뉴스, 2012. 11. 3) 따라서

철매-Ⅱ를 성능 개량하여 탄도미사일 하층 방어전력으로 운용하는 것은 사업의 중복이다.

③ “체계 개발 간 확보한 기술과 인프라를 활용하여 L-SAM 개발기간 단축 및 경제적 파급효과 달성” 이라는 목적의 문제점

(1) 고고도지역방어를 추진하지 않는다는 국방부 공식 입장에 대한 부정

장거리 지대공미사일사업(L-SAM)은 고고도 장거리 요격체제(이른바 한국형 THADD)를 위한 사업이다. “L-SAM은 고도 60km 이상을 비행하는 북한의 탄도탄을 요격하는 것을 목표로 하는 것으로 우리 군은 개발되는 L-SAM을 고고도 탄도탄 요격에 이용하고, 기존 PAC-2와 철매-Ⅱ는 중고도(15km) 이상의 탄도탄을 요격하는 3중 탄도탄 방어체계를 갖춘다는 계획이다.” (〈문화일보〉, 2011. 9. 23)

그러나 이런 고고도탄도탄요격미사일은 ‘한국형 MD는 하층저고도방어에 국한하기 때문에 미국 MD와 다르다’ 는 국방부의 공식 입장을 뒤집는 것이다. 김관진 국방장관은 2012년 6월 14일 열린 한미 외교국방장관 회담 뒤 기자회견에서 우리가 미국 주도의 MD(미사일 방어) 시스템에 참여하거나 편입되는 게 아니냐는 질문에 대해 “한국은 '하층방어'(고도 수십km 이하를 비행하는 탄도미사일을 요격) 체계로 미국 MD와 다르다” (〈조선일보〉, 2012. 6. 16)고 말했다.

2012년 10월 8일 미사일지침 개정 브리핑 때 국방부는 “한반도는 작전중심이 짧기 때문에 아무리 기술이 발달해도 한반도를 향해서 날아오는 미사일을 고고도나 중고도에서 맞출 수 없습니다. 속도 때문에도 그렇고, 여러 가지 여건 때문에 그렇습니다” 라고 하면서 종말고고도지역방어(THADD)가 불가능해 이를 추진하지 않을 것임을 분명히 밝혔다.

방사청의 철매-Ⅱ 성능개량사업의 목적은 THADD를 추진하지 않는다는 이런 국방부의 공식입장에 정면으로 위배되는 것이다.

(2) 사업목적의 임의성과 과대성

또 하층저고도방어와 고고도지역방어는 다른 무기체계고 엄연히 구분되어야 할 사업이다. L-SAM사업은 철매Ⅱ 개량사업과는 성격이 다르고 또 한국이 고고도지역방어를 추진하기 위한 것이기 때문에 별도의 타당성 검토가 있어야 하고 국회 등 국민적 동의도 얻어야 한다. 철매Ⅱ 성능개량의 목적을 L-SAM의 기반기술 개발과 연계시키는 것은 L-SAM사업을 기정사실화하는 것이며 철매Ⅱ 사업의 목적을 과대하게 확장시킴으로써 소요예산을 임의로 확장시키는 것이 된다. 이 점에서 철매Ⅱ의 성능개량은 그 목적의 임의성과 과대성으로 인한 예산의 과다책정 문제를 안고 있다.

4. 삭감 이유와 삭감 요구액

① 철매-Ⅱ 성능개량은 군사적 효용성을 전혀 기대할 수 없는 낭비사업임

탄도미사일 요격능력을 갖추도록 하겠다는 철매-Ⅱ 성능개량은 한반도 작전중심이 짧아 미사일 요격이 불가능하다는 점에서 예산만 낭비될 뿐 무용한 사업이다.

MD는 한국형이든 미국형이든 기술적으로 실현되기 어렵고, 막대한 재정적 부담만 안겨준다는 점에서는 차이가 없다. MD는 확장되어야 할 국방사업이 아니라 실현가능성이 없는, 폐기되어야 할 사업이다.

북한의 핵미사일에 대해 한국군은 이미 충분한 억지력을 확보하고 있어 그 실현가능성 자체가 의심스러운 북 미사일 요격 능력을 갖추어야 할 이유가 없다. 한국군은 주한미군이 없더라도 북한의 공격을 격퇴할 수 있는 전력을 확보하고 있다.

② 철매Ⅱ는 남북 간 군비경쟁과 군사적 대결을 격화시킨다.

남한이 미사일전력은 물론이고 전반적인 군사력에서 북을 훨씬 앞서고 있는 조건에서 북의 미사일을 무력화하는 MD전력을 추구한다면 북으로서는 이를 자신에 대한 공격위협으로 받아들일 것은 당연하다.

북한은 이런 남한의 MD능력을 상쇄하기 위해 비대칭전력을 어떻게든 늘릴 것이며 이는 남북한을 지금까지처럼 군비경쟁의 악순환 속에 몰아넣는 것이다. 그 결과로 빚어지는 것은 한반도에서 군사적 대결의 격화와 남북 민중의 복지희생일 뿐이다.

무모한 군비경쟁의 악순환을 끊기 위해서도 MD체제 구축과 관련된 2013년도 국방예산은 전액 삭감되어야 한다.

③ 미국 MD참여를 막기 위해서도 철매 II 성능개량 사업은 중단되어야 한다.

철매 II 개량사업은 그 목적이 고고도지역방어(THADD) 개발로 가기 위한 수순이기도 하다.

우리 정부는 한국형 MD가 고고도지역방어는 추진하지 않고 하층저고도방어에 국한된다고 누누히 밝혀왔다. 그런데 이런 입장을 180도 바꿔 이제 공공연히 한국형 THADD를 거론하고 있다.

한국형 THADD는 하층저고도 방어와는 또 다른 것으로 중장거리탄도미사일을 대기권 밖이나 대기권 안에서 요격하는 체제다. 북한의 중장거리 탄도미사일을 한반도에서 요격하는 것은 불가능하므로 이는 중국의 중장거리 미사일이 주한미군기지나 주일미군기지, 하와이, 괌 등을 향해 발사된 경우 이를 요격하는 것을 목적으로 한다고 볼 수 있다.

미국은 한미일을 단일전장권으로 하는 이른바 맞춤형 지역MD를 추진하고 있는데 한국이 북 미사일요격과는 무관한 THADD를 갖추게 된다는 것은 곧 미국의 지역MD에서 역할을 맡기 위한 것이라고 볼 수밖에 없다.

미 국제전략문제연구소(CSIS)가 2012년 7월 미 의회에 제출한 보고서는 한반도 등에 PAC-3와 고고도방어체계(THADD) 등 첨단 요격미사일시스템을 배치해야 한다고 권고하였다. 그리고 미 국방부는 이를 정식으로 검토할 것임을 밝혔다. 한국 국방부는 PAC-3도입 방침을 분명히 하였다.(KBS TV 9시 뉴스, 2012. 11. 3) 또 한미당국은 그에 앞서 한국은 기존 PAC-2 시스템을 개량해 PAC-3 발사체계를 갖추는 동시에 미국은 전용 미사일(PAC-3)을 제공하여 북탄도탄에 대한 요격능력을 대폭 강화하기로 합의하였다.(〈내일신문〉, 2012. 9. 6) 이런 사실은 미국 MD에의 한국 참여가 착착 진행되고 있음을 보여준다. 한

국의 철매-Ⅱ 성능개량사업도 이런 미국의 MD체제 구축에 보조를 같이하는 것이라 할 수 있다.

또 한국이 하층고고도방어를 MD영역으로 추가하게 되면 그에 필요한 감시레이더와 정보체제가 당장 필요하게 되며 그렇게 되면 고고도지역방어용인 X-밴드 레이더를 구매하거나 아니면 미군 X-밴드레이더의 한반도 배치를 받아들여야 할 것이다. 이는 곧바로 미국 MD의 전면적 참여로 되며 중국, 러시아, 북한 등의 반발을 불러오지 않을 수 없으며 한국은 대중국 봉쇄의 최전진기지로 더욱 더 전략하게 되는 것이다.

현무 2차 성능개량 사업 : (1934-313)

1. 개요

(단위 : 백만원)

소관	사업 성격	2012년 예산(A)	2013년 예산안(B)	증감 (B-A)	삭감 요구액
방사청	신규		215,800		215,800

〈2013~2017년 국방중기계획〉에 현무성능개량사업비(현무 900기 증강비)로 2조 4천억원이 계획되어 있음.

국방부는 2012년 4월 2일 방위사업추진위에서 의결된 〈2013~2017년 국방중기계획〉을 2012년 9월 11일 방위사업추진위원회에서 다시 수정 심의해 2조 4000억원의 현무성능개량사업을 끼워 넣었음. 이렇게 수정된 중기계획을 근거로 2013년 국방예산(안)에 현무2차 성능개량 사업을 포함시킴.

2. 국방부가 주장하는 사업 목적

① 현무2차 개량사업은 ‘한미 미사일지침 개정’ 에 따른 것

현무2차 개량사업은 한미 미사일지침 개정에 따른 것으로 사거리 300km, 탄두중량 500Kg로 제한되어 있는 탄도미사일의 성능(사거리와 탄두 중량)을 늘리기 위한 사업이다.

② 미사일 사거리와 탄두 중량을 늘린 이유

(1) 북의 핵·미사일 위협 대비 위한 것

한미 미사일 지침을 개정한 이유에 대해서 우리 국방부는 “북의 핵·미사일 위협에 완벽하게 대비하기 위해 포괄적인 군사적 대응능력을 갖” (2012년 10월 7일 국방부의 ‘미사일지침 개정’ 보도자료)추기 위한 것으로 설명하였다.

(2) 사거리와 탄두중량 늘린 것은 북한 전지역 타격 능력 갖기 위한 것

위 ‘보도자료’ 는 ‘포괄적인 군사적 대응능력’ 의 구체적인 내용으로 “북한 전지역을 타격” 하는 능력을 들고 있으며 이를 위해 800km로 사거리 연장이 필요하다고 말한다. 탄두중량과 관련해서는 “사거리 550km인 경우에는 (사거리와 탄두중량의 트레이드 오프 규정에 의해) 최소한 1,000Kg이상의 탄두중량을 가진 미사일도 보유할 수 있” 게 되었다고 하면서 “우리의 중부지역을 기준으로 할 경우에 ‘북한의 전지역은 사거리 550km이내에 위치하고 있기 때문’ 에 북한 전지역을 이전보다 훨씬 높은 강도로 타격할 수 있는 능력을 보유하게 되었다고 설명하고 있다.

(3) 미사일 사거리 연장은 (한국형) MD사업의 일환으로 추진된다

국방부는 위 ‘보도자료’ 에서 이런 성능향상된 미사일능력이 실시간 발휘될 수 있게 “탐지-식별-결심-타격이 즉각 가능한 일련의 체계(Kill Chain)를 구축할 것” 이라고 밝히고 있다.

아울러 “북의 모든 미사일에 대해 발사하기 이전에 타격할 수는 없기 때문에 (우리의 선제공격에서 살아남은) 일부(가) 발사되어 아측으로 향해오는 미사일에 대해서는 지상에 도달하기 전에 요격할 수 있는 한국형 미사일 방어체계를 발전시킬 것” 이라고 밝히고 있다.

미사일 사거리연장이 MD의 공격작전(적 미사일관련 시설에 대한 선제타격)과 적극방어(발사된 미사일의 요격)를 실행하기 위한 차원에서 이뤄진 것임을 보여 준다.

3. 국방부 주장의 문제점

① 북한의 핵미사일이 남한에 위협이라는 국방부 주장의 문제점

국방부는 북한의 핵·미사일이 남한에 위협이 된다고 주장하지만 이는 사실이 아니다.

군사적 위협(적)이란 어느 나라가 우리나라를 공격할 의사와 능력을 다 가지고 있을 때 성립되는 개념이다.(강정구·박기학, 『G2시대 한반도 평화의 길』, 2012, 248쪽 참조) 그렇지만 북은 ‘의사’는 둘째치고라도 남한을 상대로 공격을 해서 승리할 군사력을 갖고 있지 못하다. 남한은 북의 공격을 충분히 방어할 수 있는 능력을 갖추고 있다. 따라서 북의 의사와 상관없이 북은 남한에 군사적 위협이 되지 않는다. 북의 비대칭전력(핵과 미사일)은 남한을 공격해서 승리하기 위한 군사력이 아니라 대남 군사력 열세를 만회하기 위한 시도로 보아야 한다. 사실 미사일 전력에서 남은 북보다 훨씬 우위에 있다. 따라서 미사일로 북이 남을 제압한다는 것은 불가능하다. 또 북이 핵을 보유하고는 있으나 미국의 핵전력과 비교가 되지 않으며 만약 북이 핵을 먼저 사용한다면 한미동맹군의 반격으로 궤멸을 면치 못할 것임은 누구보다 북 자신이 잘 알고 있다. 따라서 북의 비대칭전력인 핵·미사일 전력은 남을 공격해 승리하기 위한 무력이라기보다는 혹시 있을 수 있는 남측(한미연합군)의 공격을 억지하는 지렛대 특히 핵은 미국의 핵공격을 억지하기 위한 ‘보복적 억지력’ 차원으로 보는 것이 더 타당하다. 남측에 북이 군사적 위협이 되는 경우는 남측이 먼저 북을 공격했을 때라고 할 수 있다. 그러나 이런 선제공격은 무력사용을 금지한 유엔헌장에 어긋나며 침략전쟁을 부인하는 우리 헌법도 위배하는 것이다.

② 북한 전지역 타격능력을 갖겠다는 국방부 방침의 문제점

탄도 미사일 사거리와 중량의 증대가 북한 전지역을 타격하기 위한 것이라는 국방부의 설명은 대북 국방정책(군사전략)이 자위의 원칙을 뛰어넘어 북을 공격하고 붕괴, 점령하는 것을 목표로 한다는 것을 말해준다.

자위(방어)의 원칙은 상대가 공격을 해올 경우 이를 방어(격퇴)하고 작전의 영

역도 상대의 공격을 아축 영역에서 몰아내는 것이다. 즉 방어작전의 영역은 아축 영역이거나 경계선 부근이 된다. 만약 작전영역이 상대의 전지역으로 된다면 이는 전쟁을 한반도 전역으로 확장시키는 것이고 남쪽의 전영역도 전장화를 피할 수 없다. 또 전쟁이 장기전화될 것이고 남쪽과 북쪽을 각각 지원하는 외국의 참전도 뒤따를 것이기 때문에 한반도 전쟁은 국제전화될 것이 분명하다. **그야말로 북한 전역을 타격하겠다는 것은 우리 국민과 민족을 공멸의 전화로 밀어 넣는 위험천만한 모험주의이고 도발적 발상이라고 하지 않을 수 없다.**

또 북한 전지역을 타격한다는 것은 군사력의 규모가 방어를 원칙으로 할 때에 비해 훨씬 더 커야한다는 것을 의미한다. 북한의 군사력보다 최소한 3배 이상이 되어야 북한을 완전히 제압할 수 있게 될 것이기 때문이다. 이는 우리 국민에게 막대한 희생을 강요하는 것이고 다른 한편으로는 북한에 대해서 무한 군비경쟁을 강요하는 것이 된다.

북한 전지역 타격은 ‘외부의 군사적 위협과 침략으로부터 국가 보위’, ‘평화통일을 뒷받침’, ‘지역의 안정과 세계평화에 기여’ 라고 하는 현 정권의 ‘국방목표’ 에도 어긋난다.

또 북한 전지역 타격은 침략전쟁을 부인하고 평화통일을 규정한 우리 헌법을 위배한 것이 된다.

또 국방부는 미사일의 탄두중량을 500kg에서 1톤 이상으로 늘린 이유에 대해서 ‘북한을 심리적으로 압박할 수 있는 전략표적들을 타격할 수 있다’ 거나 ‘다탄두도 만들어 굉장히 큰 지역을 타격할 수 있는 융통성을 갖게 된다’ 고 설명하고 있다. 이는 **미사일 사거리 및 중량 증대가 압도적인 힘의 우위를 확보해 북을 심리적으로 압박해 과도한 군비경쟁을 유도하고 이를 통해서 북 붕괴를 유도하려는 목적도 있음을 보여주는 것이다.**

힘의 우위를 통한 군비경쟁 유도 전략은 도덕적으로 옳지 않을 뿐만 아니라 남쪽의 군부를 비대하게 하여 민주주의를 위협하는 것이자 귀중한 자원을 헛되이 낭비하여 남쪽 민중들의 삶과 국가경제를 피폐케 한다는 점에서 배격되어야 할 전략이다.

③ MD의 공격작전용으로 사용하기 위해서 미사일 성능 향상을 하겠다는 국방부 주장의 문제점

국방부는 미사일 성능 향상과 함께 Kill Chain 구축을 병행해 나갈 것임을 분명히 하고 있다. Kill Chain(탐지-식별-결심-타격)이란 MD의 공격작전과 적극 방어 작전이 각각 이뤄지는 단계를 지칭하는 것으로서 ‘성능 향상된 미사일 능력이 발휘되도록’ Kill Chain을 구축한다는 것은 MD의 마지막 작전단계인 ‘타격’의 수단으로 성능 향상된 탄도미사일을 사용할 것임을 분명히 밝히는 것이다.

MD는 발사된 미사일을 요격하기에 앞서 상대의 미사일 관련 시설 가령 미사일 발사대, 미사일 지휘통제부, 미사일 생산 시설, 미사일 군수지원시설에 선제공격을 가해 파괴하는 공격작전을 실시한다. 바로 이런 MD의 공격작전을 수행하기 위한 데 미사일 성능향상의 목적이 있는 것이다.

선제공격은 국제법상 허용되지 않는 불법이며 침략을 부인하는 우리 헌법의 위반이기도 하다.

4. 삭감 이유와 삭감 요구액

① 현무2차 성능개량사업은 방위사업법을 위반한 불법적 예산편성이다

현무2차 개량사업 등은 애초에 2012년 4월 2일 방위사업추진위에서 의결된 <2013~2017 국방중기계획>에는 없었던 것이다. 그런데 국방부 장관이 뒤늦게 북 핵시설·미사일과 장사정포 대비 전력소요를 방위사업추진위원회의 재의결 없이 임의로 수정하여 이를 8월 29일 이명박 대통령에게 보고하였다. **방위사업추진위의 사전 심의의결 없는 채 이루어진 대통령에 대한 국방장관의 수정된 <국방중기계획>의 보고는 법적인 효력이 없다.** 2012년 9월 11일 방위사업추진위원회에서 수정된 <2013~2017 국방중기계획>을 재의결했는데 이는 대통령에게 보고된 것을 사후에 의결한 것이어서 방위사업추진위원회의 설치 취지를 정면으로 위배한 것이며 방위사업추진위를 한낱 거수기로 전락시킨 행위다.

국방부장관이 방위사업추진위원회의 재의결 없이 대통령의 승인을 받은 것은 방위사업추진위원회의 의결을 거치도록 규정한 방위사업법 13조(국방중기계획

등)를 어긴 것이다.

또 방위사업청법 제17조(방위력개선사업의 추진방법 등)는 방위력개선사업을 위한 무기체계의 소요가 결정된 경우 당해 무기체계에 대한 선행연구를 거친 후 방위력개선사업의 추진방법을 결정하여야 한다고 규정하고 있다. 그러나 현무2차 성능개량 사업은 이런 선행연구가 없이 곧바로 연구개발사업비를 2013년 국방예산안에 포함시켰다. 이는 방위사업청법 제17조를 명백히 어긴 것이다. 철매-Ⅱ 성능개량사업도 선행연구를 거쳤다.

방위사업청법 제22조(성능개량)②항은 “무기체계의 운용환경이 현저히 변경되거나 무기체계의 중대한 운용성능이 변경되는 경우에는 제15조(소요결정)의 규정에 의한 소요결정절차에 따라 추진한다” 라고 규정하고 있다. 제15조①항은 “국방부장관은 방위력개선사업을 위한 무기체계 등의 소요에 대하여 합참의장이 합참회의의 심의를 거쳐 제기한 바에 따라 결정한다” 고 하고 있으며 동조②항은 제1항의 규정에 의한 소요결정의 절차 등은 대통령령으로 정한다고 되어있다.

현무2차 성능개량은 방위사업청법 22조 2항에 해당하는 사업으로 15조에서 규정한 절차를 따랐는지에 대한 국회의 확인이 요청된다. 만약 이런 절차를 따르지 않았다면 이 역시 방위사업청법 위반이다.

② 미사일 전력에서 남한은 양질 양면에서 대북 우위에 있어 탄도미사일 성능향상 사업은 불필요한 낭비사업이다

남한은 단거리탄도미사일을 1,170기(고영대, “전시작전통제권 환수 연기의 부당성과 대안”, 평화·통일연구소, 2010. 7)를 가진데 반해 북한은 총 탄도미사일이 800~900기며 이중 남한을 사정권으로 하는 스킨미사일은 400기(한국추정) 또는 600기(미국 추정)에 불과하다. 스킨미사일에 북한의 단거리지대지미사일 KN-02 64기를 합쳐도 남한보다 훨씬 숫적 열위다.(한국국방연구원, 『2010동북아 군사력과 전략동향』, 2011년, 264 및 266쪽)

미사일 성능면에서 남한의 우위는 더욱 확연하다. ‘미사일지침’ 개정 브리핑(2012. 10. 8) 때의 국방부의 다음과 같은 발언, 즉 “북한의 탄도미사일은 정확도와 탄두의 파괴력 면에서 우리와 전혀 비교가 안 됩니다. 우리는 세계 최고

수준입니다”, “스커드급 이상의 북한의 중장거리 미사일은 …… 아무 군사적 효과가 없습니다”, “북한은 우리 미사일의 이동을 실시간 탐지-결심-타격할 수 있는 시스템이 전혀 없습니다. 따라서 솔직하게 말씀드리면 북한의 스커드한테 우리 이동형 미사일 발사대가 맞을 확률은 거의 없다” 는 발언에 의해서도 남한 미사일 성능의 대북 우위는 확인된다.

탄착정밀도를 보면 남한의 K2(현무)와 나이키허큘리스가 각각 50m와 100m로 스커드 B 미사일의 800m~1.3km에 비해 사거리를 감안하더라도 최소 8배 이상의 정확도를 보인다.

더욱이 북한은 보유하고 있는 미사일 전력을 운용하는 데서도 여러 가지 취약성을 면치 못하고 있다. 한국국방연구원은 “북한은 C4ISR 능력, 정비능력, 품질관리 능력, 미사일 부대의 실전적 훈련 수준 등의 취약성으로 인해 실질적으로는 보유하고 있는 탄도미사일의 50~75%정도만 효과적으로 운용가능할 것” (한국국방연구원, 『2010동북아 군사력과 전략동향』, 2011년, 263쪽)으로 평가하고 있다.

남한은 북한에는 없는 순항미사일도 갖고 있어 이것까지를 감안하면 미사일전력에서 남한의 대북 우위는 가히 압도적이라 할 수 있다.

③ 한국군은 지금 현재도 북한 전역을 타격할 수 있는 전력을 갖추고 있어 북한 전역 타격을 위한 현무2차 개량사업은 불필요한 중복사업임

한국군은 사거리가 각각 500km, 1000km, 1500km에 달하는 순항미사일 현무3A, 현무3B, 현무3C를 2008년부터 양산해 이미 전력화하고 있다.

한국공군의 F15-K는 공대지 전투 시 공격행동반경은 1,200km에 달하며 사정거리가 270km인 공대지 순항미사일 SLAM-ER(AGM-84개량형)을 운용할 수 있다.

또 한국공군의 KF16C/D블록32전투기는 공대지 공격 시 전투행동반경이 546km에 달한다. KF16C/D블록52전투기는 전투행동반경이 925km에 달하며 중거리 공대지 순항미사일인 AGM-84(사정거리 270km)를 운용할 수 있다.

④ 미국 MD참여를 막기 위해서는 현무 2차 성능개량 사업이 철회되어야 한

다.

(1) ‘맞춤형 지역MD’ 참여의 길을 트는 현무2차 개량사업

현무2차 성능개량사업은 그 일차적 목적이 북의 미사일기지에 대한 선제공격에 있는 바 이는 미국의 맞춤형 지역MD(북의 비대칭위협에 대한 맞춤형 억제전략의 핵심 내용)에서 한국군의 MD공격작전을 보장하기 위한 것이다.

미국이 미사일사거리 연장에 동의하였던 의도는 미국이 한국에 제안한 ‘맞춤형 지역MD’에서 한국군이 MD공격작전을 수행할 수 있는 능력을 갖추게 하기 위한 데 있다.

미국은 한국과 ‘확장억제정책위원회’ 논의를 거쳐서 2012년 10월 44차 한미 안보협의회의(SCM)에서 북의 비대칭위협에 대한 ‘맞춤형 억제전략’의 개념, 적용범위, 수단, 위협대상, 정보공유 강화방안 등의 이행 원칙에 대해 합의하였다. 여기서 ‘맞춤형 지역MD’는 SCM에서 합의한 북의 비대칭위협에 대한 맞춤형 억제전략의 핵심 내용을 이룬다.

또 2012년 10월 SCM에서는 북이 항공기나 잠수함, 탄도미사일을 각각 이용한 핵무기 발사 사례를 가상해 그에 맞는 억제전략을 마련하기로 합의하였다. 여기에는 북이 이들 운반수단에 의해 공격하기 전에 선제타격하는 방안이 포함되어 있을 것이며 이런 역할을 수행할 수 있는 능력을 갖추는 것이 바로 탄도미사일 사거리 연장이고 현무2의 성능개량 사업이다.

“미국의 MD에 참여하면서 미사일 사정거리 연장을 부수적으로 확보” (2009년 청와대에 제출된 한국국방연구원의 비밀보고서)한다는 대미협상전략은 미사일 사거리연장이 미국 MD의 한 부분으로서, 즉 미국이 제공하는 ‘확장억제’의 한 역할을 한국이 맡는 방안으로서 추진되었음을 시사한다.

한국군은 한국형 MD를 추진하고 있는데 이 역시 MD 공격작전을 포함하고 있다. 하지만 미사일 사정거리의 제한 때문에 북의 무수단리나 동창리 등의 로켓 발사기지나 북 국경근처의 미사일발사대 등에 대한 선제공격에는 한계가 있었다. 미국이 이번 미사일지침 개정을 통해서 이런 한계를 풀도록 한 것은 미국 MD에 한국형 MD를 편입시켜 미국의 맞춤형 지역MD를 짜기 위한 것이라고 할 수 있다.

(2) 한국형 MD의 미국 MD 편입

국민의 정부 때 한반도의 중심이 쏠려 효용성이 없고 주변국의 반발만 사기 때문에 한국은 미국의 MD 참여요구를 정식으로 거절하였다. 이런 불참 이유는 MD가 한국형이 됐든 미국형이 됐든 MD를 추진해서는 안 되는 이유다. 따라서 한국형 MD를 시작했다는 것은 우리 스스로 이런 불참여 논리를 뒤엎는 것이다.

더구나 한국형 MD는 추진 과정에서 애초 국방부가 표방한 개념의 한국형 MD와는 완전히 판판인 MD가 되게 되었으며 이제는 2006년 합참이 표방했던 이른바 ‘한국형 MD’란 말을 쓸 수 없을 정도로 변형되었다.

‘한국형 MD’의 개념은 PAC-2는 독일에서 도입하고 탄도탄 조기경보레이더와 전술지휘통제는 한국이 독자적으로 개발하는 것이었으나 조기경보레이더는 이스라엘 그린파인 레이더를 도입하는 것으로 되었고 독자적인 작전통제소 개발은 사실상 실패하였으며, 요격미사일은 PAC-2발사대를 개량해 미국의 PAC-3를 사용하는 것으로 되었다.

2012년 6월 14일 열린 한미외교국방장관 회담에서 ‘포괄적인 연합방위태세 강화’에 합의하면서 한미가 사실상 한국형 MD와 미국 MD를 통합해 운영하기로 하였다. 한국형 MD는 미국 MD의 부속물로 전락되었으며 한국의 미국 MD참여는 이제 부인할 수 없는 사실로 되었다.

우선 한국의 미국 MD참여는 미국의 MD공격작전 수행 때 한국이 타격수단을 제공하는 것, 한국이 미국의 PAC-3 등 미국의 요격체제를 갖추는 것에서 시작되고 있으며 앞으로 PAC-3를 한국이 도입하게 되면 그에 따라 THADD용 레이더인 X-Band 레이더 도입이 뒤따르게 될 것이 분명하다.

⑤ 한반도에서 첨예한 군사적 긴장과 대결을 불러오며 다음 정권의 대북관계 개선을 가로막고 북한 핵문제의 평화적 해결을 어렵게 만든다

현무 2차 성능개량 사업은 국방부의 주장을 종합해 보면 그 목적이 북한 전지역을 타격하며, 북한의 미사일기지를 선제공격하고, 압도적인 전력우위를 확보하기 위한 것이다. 여기에는 북을 과도한 군비경쟁으로 몰아 붕괴를 유도하려는

전략이 포함되었을 수 있다.

북에 대한 공격성이 노골적인 이 같은 사업은 한반도에서 첨예한 군사적 긴장과 대결을 불러오고, 다음 정권의 대북관계 개선에도 제약을 가하여 북한 핵문제의 평화적 해결에 중대한 난관을 조성하게 된다.

북한 국방위원회는 미사일사거리 연장에 대해서 “조선(한)반도의 정세를 극한계선으로 중단함이 없이 몰아가면서 임의의 시각에 북침전쟁의 도화선에 불을 지르려는” (<통일뉴스>, 2012. 10. 9)것이라며 강력히 반발하고 있다.

⑥ 동북아시아에서 군사적 긴장을 높이고 국제적인 군축노력에 역행하기 때문이다.

미사일 사거리 연장에 대해서 주변국들은 한반도와 동북아시아 평화와 안정을 해치는 것으로 한결같이 비판하고 있으며 국제군축단체 또한 평화군축에 역행하는 처사로 비판하고 있다.

미사일 사거리를 800km로 연장한 것은 사거리 300km와 탄두중량 500kg을 초과하는 미사일기술의 수출을 통제하는 ‘미사일기술통제체제(MTCR)’의 취지를 정면으로 거스르는 것이다. 또 이는 “국제평화와 안전을 위하여 모든 국가가 미사일 보유 수를 줄이는 한편 탄도미사일 개발·시험·배치를 최대한 자제할 것을 촉구하고 있는 ‘탄도미사일확산방지 헤이그 행동지침’(HCOC)에도 어긋난다.

알렉산드로 루카세비치 러시아 외무부 대변인은 2012년 10월 9일 “우리는 지속적으로 한반도 군사정치 상황의 추가적 악화와 새로운 군비 경쟁을 초래할 수 있는 한국 지도부의 이 같은(사거리 연장) 의도에 대해 부정적인 입장을 확인해왔다”면서 “미국 파트너들에게도 같은 신호가 여러 차례 전달됐다”고 밝혔다.

중국 역시 “한반도의 평화와 안정을 수호하고 한반도 비핵화를 실현하며 대규모살상무기 확산을 방지하는 것은 각측의 이익에 부합하는 것이자 각측이 지켜야 할 의무 및 책임”이라며 한국의 탄도미사일 사거리 연장에 반대하는 입장을 밝혔다.

⑦ 현무2차 성능개량사업은 한국을 중국 봉쇄를 위한 최전선기지로 하려는 미국의 의도와 무관치 않다.

미국이 아시아 복귀를 천명하면서 대중국 포위를 본격적으로 가동하기 시작했음은 주지의 사실이다. 미국은 한국을 대중국 MD망의 최전선기지로 삼기 위해 한국에 MD참여를 집요하게 강요하여 왔다.

미국이 한일정보보호협정 체결을 한국에 강요하는 것도 한미일을 단일전장권으로 하는 MD구축을 위한 제도적 장치를 마련하기 위해서다. **미일 외교국방장관 회담 공동발표문(2011. 6. 21)**은 **미일이 공동개발 중인 차세대 요격기인 SM-3블록2를 제3국(한국 등)에 이전할 수 있다고 적고 있으며** 그런 조건으로 제3국의 정책(군사비밀보호협정)이 구비되어 있을 것을 들고 있다. 즉 한일군사비밀정보보호협정은 미국이 일본과 공동 개발한 SM-3를 한국에 이전할 수 있는 제도적 조건을 갖추도록 하기 위한 것이다.

사거리를 800km로 연장하게 되면 중국의 동북부 연안에 있는 상하이만이 아니라 중국의 중거리미사일기지들인 당샤허, 퉁화, 이두가 사정권에 들어간다. 이는 한미연합 MD의 작전범위가 이제 한반도를 넘어 중국으로까지 확대된다는 것을 의미한다. 중국의 한 전문가는 “이번 지침 개정이 우연이 아니라 미국의 아시아태평양 ‘재균형’ 전략의 적용이며 이로써 동북아시아의 군사력배치를 강화하는 효과와 함께 동맹국의 군사투입을 늘리고 미국의 군사 부담을 줄이는, 일거삼득이다” 라고 지적한다.

차세대 전투기 도입사업 (1331-307)

1. 개요

(단위 : 백만원)

소관	사업 성격	2012년 예산(A)	2013년 예산안(B)	증감 (B-A)	삭감 요구액
방사청	계속	54,342	467,800	413,458	467,800

2. 국방부 주장 사업 목적

- ① 북한 비대칭 전력 대비
- ② 적극적인 억제능력 구비
- ③ 구형 전투기 도태에 따른 대체 전력 확보

3. 국방부 주장의 문제점

① 북한의 비대칭전력에 대비하기 위해 차세대 고성능 전투기가 도입되어야 한다는 주장은 북한의 비대칭전력 위협을 과장한 근거 없는 주장이다.

국방부는 북한의 비대칭 위협을 수도권 위협 장사정포, 탄도미사일, 잠수함, 핵 위협 등으로 꼽고 있다.

북한이 보유하고 있는 수도권을 위협하는 장사정포는 170mm자주포와 240mm 방사포로 700~1000문을 보유하고 있는 것으로 추정되며 군사분계선 인근에는 170mm 자주포 100여문, 240mm 방사포 140여문을 배치하고 있다. 이에 반하여

남한의 K-9 자주포는 1990년대부터 6차에 걸친 양산사업으로 2006년말 기준약 300여문이 실전 배치됐다. 이후 9차에 걸친 양산사업을 진행하고 있으며 언론 보도에 따르면 현재 700여대가 백령도와 연평도 등 서해 5도를 비롯한 최전방 부대에 집중 배치되었다고 한다.(〈조선일보〉, 2012. 10. 5, ‘北 장사정포 맞설 軍핵심전력 ‘K-9’ 만성 고장’) MLRS 역시 2006년말 기준으로 60여문이 실전 배치되었으며 추가도입을 통해 현재는 60여문보다 많이 배치되었을 것으로 보인다.

K-9자주포가 가지고 있는 전차에 버금가는 기동력, 자동사격통제장치, 우수한 방호력은 수동사격체제와 미흡한 기동력 및 방호력을 가지고 있는 북의 170mm 자주포에 비하여 질적으로 우수하다. 한국군이 보유하고 있는 MLRS는 북의 240mm 방사포에 비하여 기동력이 우수하며 자탄에 의한 화력 범위도 넓다. 특히 MLRS는 재장전 시간이 3분인데 반하여 북의 240mm 방사포는 22분으로 현격한 차이를 가지고 있다. 하기에 양적이나 질적으로 북의 장사정포에 충분히 대응할 수 있는 전력을 확보하고 있다.

북 장사정포 대응 무기

	병커버스터	정밀유도폭탄	무유도폭탄
공군	합동정밀직격탄(LDAM) 레이저유도폭탄(GBU-24)	중거리 GPS유도깃 폭탄(KGGB) 다목적정밀유도확산탄	
육군	차기 전술유도무기	차기다연장 유도탄	K-9 자주포 다연장, 차기다연장 로켓탄
미군		엑스칼리버	

(〈내일신문〉, 2012. 10. 4, ‘북 장사정포 타격 무기만 10종 “과잉전력” ’)

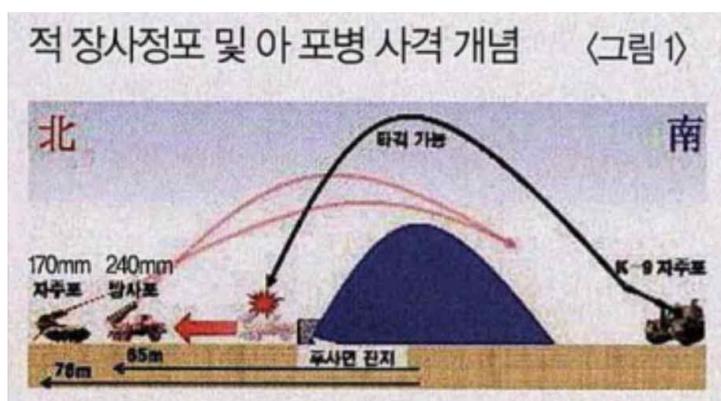
또한 남측은 K-9자주포와 MLRS를 포함하여 북 장사정포 대응 무기만 10여종을 확보하고 있고 확보할 계획으로 충분한 대응전력을 확보하고 있는 상황이다.

이상희 전 국방장관은 북한의 장사정포가 수도권에 대한 위협이 된다고 걱정하는 국민이 많은데 이에 대한 대책은 어떻습니까? 라는 질문에 대하여 “적의 진지를 평시에 조준하고 있고 전시에도 연합전력으로 이를 철저히 감시해서 보유하고 있는 타격자산으로 타격할 수 있습니다. 단순히 지상 다연장 로켓시스

템, K-9자주포 뿐만 아니라 한,미 공군전투력을 활용해 격멸하게 됩니다.” 라며 북한 장사정포의 수도권 위협은 현 전력으로 방어가 가능하다고 밝힌바 있다. (〈국방저널〉 2009. 8 ‘국방정책 대담 급변 안보환경에 대비하는 군’)

한편 박종헌 전 공군참모총장은 "수도권에 직접 위협을 줄 수 있는 북한 장사정포는 340여문으로 이 중 50% 정도가 산 뒤편에 숨겨져 있어 육군의 대장사정포 전력(戰力)이 타격하기 어렵다"고 밝히며 공군전력을 보강해야 한다고 주장하고 있다. (〈조선일보〉, 2011. 4. 9 ‘수도권 위협 北 장사정포 340여문 중 절반이 산 너머 북쪽에… 육군 곡사화기로는 즉각 대응 파괴 못한다.’)

하지만 육군 포병학교 김진원 교수부장은 “포병에 의한 적 장사정포 타격이 제한 된다는 것은 사실이 아니다.” 라며 “그림과 같이 적 장사정포가 사격하기 위해서는 대피호 밖으로 나와야 한다. 이때 장애물에 걸리지 않도록 사격하기 위해서는 170mm 자주포는 최대사각이 52도 이므로 100m, 240mm방사포는 최대 사각이 57도 이므로 65m 이상 이동해야 한다.” 고 밝히며 “K-9자주포 등 우리의 화포는 최대 사각이 더 크므로 고사계(45도 이상의 각도로 사격하는 방식으로 낙각이 커짐)로 사격시 후사면에 위치한 적 장사정포를 충분히 타격할 수 있다.” 고 밝히고 있다. (〈국방저널 2011. 6. 경제적·효과적인 전력화 방안 모색중요〉)



〈국방저널 2011. 6. 경제적·효과적인 전력화 방안 모색중요〉

또한 김진원 부장은 “북한군은 아군 대비 8배 이상의 대공포를 보유하고 있으며 전 세계적으로 가장 조밀하고 강력한 방공 전력을 운용하고 있다.” 며

“아 항공기가 후사면 진지를 타격하기 위해서는 적지에서 선회 공격을 해야 하므로 적 대공포와 단, 중거리 SAM의 공격으로부터 생존성이 더욱 취약해 질 수밖에 없다.” 며 전투기를 통한 장사정포 공격에 대하여 비판하기도 하였다.

국방부가 내세우는 탄도미사일 위협도 흔히 알려진 것과는 달리 북한 우위의 비대칭전력이 아니라 남한 우위의 비대칭전력이다.(자세한 내용은 이 자료 ‘현무 2차 성능개량사업 12쪽 참조)

따라서 장사정포를 무력화하고 탄도미사일 비대칭위협에 대처하기 위해 스텔스 기능을 갖춘 차세대 고성능 전투기를 도입해야 한다는 국방부의 주장은 근거 없는 주장이다.

② ‘적극적 억제전략’ 이라는 개념이 차세대 고성능 전투기 도입의 근거일 수 없고, 근거로 되어서도 안 된다.

국방부는 천안함 사건과 연평도 포격전을 거치면서 북한의 위협에 대처한다는 명분으로 ‘적극적 억제전략’ 을 채택했다. 김관진 국방장관은 "과거에는 적도 발할 경우 교전규칙에 너무 얽매인 나머지 수세적이고 소극적으로 대응한 측면이 있었다."며 "이번에 적극적 억제전략을 시행함으로써 더욱 과단성 있는 대응이 가능할 것" 이라고 밝히며 "도발원점 뿐만 아니라 그것을 지원하는 세력까지 (대응타격에) 포함할 수 있다"고 밝혔다.

그러나 국지전 하에서 휴전선 너머 북한의 도발 원점을 타격한다는 것은 전면전을 불러올 위험천만한 발상일 뿐만 아니라 국제법상으로도 ‘필요 최소한의 원칙’ 이나 ‘비례성 원칙’ 등과 같은 자위권 발동의 기본 요건을 위배하는 위법적 주장이다. 또한 이러한 공세적 전략은 방어 목적의 한미상호방위조약(2, 3 조)이나 침략전쟁을 부인한 헌법(5조 1항)에도 위배된다. 하기에 한반도에서 전면전을 불러올 수 있는 적극적 억제전략은 차세대 전투기 도입의 근거가 될 수 없으며 근거로 되어서도 안 된다.

또한 적극적 억제전략은 천안함 침몰사건과 연평도 포격전을 계기로 서둘러

도입한 전략으로 이를 뒷받침 하는 군사교리나 작전개념이 정립되어 있지도 않다. 이를 근거로 향후 30~40년을 운용할 고액의 무기를 도입하는 것은 앞뒤가 뒤바뀐 무책임한 행정으로 차세대 전투기 도입 사업에 대한 예비타당성 조사는 그 전제부터 잘못된 것이다.

국방개혁에 논의에 정통한 한 인사도 언론 인터뷰를 통해 “적극적 억제라는 개념이 나왔으면 그에 부합하는 교리와 작전계획을 구상한 뒤 필요한 무기체계가 무엇인지 검토해야 할 텐데, 말만 앞세우고 구체적인 지침이 없다보니 이왕이면 최고급 기종을 갖고 싶어 하는 공군의 요구와 맞물려 스텔스기 도입으로 타협한 결과다.” 라는 해석을 내놓기도 하였다.(<신동아>, 2011. 5월호, ‘FX사업 스텔스기 도입논란 그 허구와 진실’)

하기에 ‘적극적 억제전략’ 이라는 개념이 차세대 고성능 전투기 도입의 근거일 수 없으며 근거로 되어서도 안 된다.

③ 현재 보유하고 있는 노후 전투기의 도태로 전투기의 전력 공백이 심화된다는 국방부의 주장도 매우 과장된 주장이다.

〈남북한 전투임무기 수량 비교〉

구분	북한		한국	
4세대	Mig-29A/S	35	F-15K	39 (2012년 현재 60)
	Su-25	34	KF-16	164
3세대	Mig-23ML	46	F-4E	70
	Mig-21Bis	30		
2세대	Mig-21B/F	160	F-5E/F	174
	Mig-19S	100		
	Su-7	18		
1세대	Mig-17	107		
	IL-28	80		
계		610		447

한국국방안보포럼 『북한 무기체계 양적, 질적평가』 The Military Balance 2010

대북 전력 비교에서 남한이 우위를 인정하는 분야가 유일하게 공군전력이다. 표에서 보는 바와 같이 북의 전투기가 전체 수량에서 앞서고 있지만 남한은 3세대 이상의 전투기가 전체의 60% 이상을 차지하고 있는 반면 북한의 전투기는 75% 이상이 2세대 이하로 1950~60년대 만들어진 구형 전투기로 이루어져 있다.

또한 북한 전투기 중에서 남한 전투기와 공중전을 벌일 수 있는 4세대 전투기는 MIG 29 30여대뿐이다. 하지만 MIG-29는 F-15K에 비하여 표적 탐색능력, 무장운용능력, 전천후 정밀공격능력, 전자전 능력에서 모든 부분에서 현격한 열세를 보이고 있다. MIG 29와 KF-16과의 비교에서도 공대공 교전능력에서 KF-16이 압도적으로 우세하다. (한국국방안보포럼, 2010. 10 『북한 무기체계 양적, 질적평가』 17~18p)

2008년 10월 합참은 국회 국방위 문희상 의원에게 제출한 국정감사 자료를 통해 한국 육·해·공군의 재래식 무기 전력이 북한군에 비해 우세하다는 분석 결과를 제출했으며 공군력의 대북 우위는 4년째 계속됐다고 밝혔다.(<국민일보>, 2008. 10. 6, ‘합참, 남한 재래식 무기 전력 북한에 우세’ >)

따라서 F-15K가 60대로 보강되고 꾸준한 성능개량 사업으로 인해 **현 시점에서 남의 공군전력은 북에 비하여 압도적으로 우세하다.** 또한 국방부는 기 도태된 A-37 및 도태 예정인 F-5E/F를 대체하기 위한 사업으로 FA-50사업을 추진하고 있으며 KF-X 사업을 통해 한국형 전투기를 자체 개발하기 위한 사업도 추진하고 있다.

일본이나 중국 등 주변국과의 공군전력 비교에서도 남한은 방위충분성을 갖추고 있다. 미 국방부장관이 의회에 보고한 보고서에 따르면 한국은 27개의 미 동맹국(미국 포함) 중 2위의 지상 전력, 7위의 해군전력, 8위의 공군 전력을 보유하고 있다.(미국 국방장관, Report on Allied Contributions To The Common Defense, 2003.7, C-3쪽). 이 보고서를 따르면 일본은 6위의 지상전력, 2위의 해상전력, 5위의 공군전력을 보유하고 있다. 이런 한일 간 전력을 종합적으로 비교해 보면 한국은 일본의 공격을 충분히 막을 수 있는 전력을 갖추고 있다. 또한 일본의 군사력은 방어위주로 편성되어 있어 침공을 위한 공세무기 도입과

병력 훈련에는 많은 시간이 소요된다.

중국은 전폭기를 포함하여 전투기 대수가 약 1500여 대로 남한의 2.7배에 달하나 대만, 인도 등과의 대치로 남한과의 전면전 시 실제 가용 공군전력은 이에 훨씬 미치지 못하게 됨으로써 남한은 방위충분성을 누릴 수 있다. 따라서 주변국에 대한 방위충분성을 내세워 공군전력이 부족하다는 주장도 사실과 다르다.

결국 현재 보유하고 있는 노후 전투기의 도태로 인한 전투기의 전력 공백 심화로 인해 차세대 전투기를 도입해야 한다는 국방부의 주장은 매우 과장된 주장이다.

4. 삭감 이유와 삭감 요구액

① 불요불급한 스텔스 기능이 차세대 전투기 도입에 절대적인 조건이 될 수 없다.

국방부는 차세대 전투기의 기종 선정에 있어 스텔스 기능을 강조하며 스텔스 전투기의 도입을 고집하고 있다. 하지만 스텔스 전투기는 많은 단점을 가지고 있다. 전투기의 경우 적진 침투만을 목적으로 하는 것이 아니라 공대공, 공대지, 공대함, 정찰 등 여러 가지 임무를 수행해야 한다. 하지만 **스텔스 전투기의 경우 스텔스 기능을 유지하기 위해 폭탄과 미사일 등을 내부 무장창안에 넣고 비행을 해야 하기 때문에 화력이 떨어지며 작전능력에 제약을 받을 수 밖에 없다.**

F-15K의 경우 최대 무기 장착량이 11.1톤인데 비하여 스텔스 전투기인 F-35의 경우 약 8톤 밖에 되지 않으며 작전반경도 F-15K의 경우 1,800km인데 비해 F-35의 경우는 1,100km이다. 또한 스텔스 기능을 갖추기 위해서는 기체 자체에 많은 장치가 필요하며 외부에 많은 도료를 칠하기 때문에 기체가 무거워져 다른 전투기에 비해 기동능력이 떨어져 효율적인 전투를 수행하기 어렵다.

차세대 전투기 도입사업에 참여한 3개 기종 중에도 F-35의 최대속도는 마하 1.8로 F-15SE 마하 2.5 유로 파이터 타이푼 마하2.0으로 F-15K 최대속도 마하 2.5에 비해 최대속도가 떨어진다.

미국의 외교전문지 포린 폴리시는 스텔스 전투기 F-35의 성능에 대하여 “공대공과 폭격기 임무를 동시에 수행하는 '다목적기', 스텔스 성능, 무장창 추가 등을 모두 쫓다 보니 기체가 터무니없이 무거워져 항력이 커졌다” 며 “가상 비행 테스트 결과 F-35는 공대공 모드에서 F-16의 기동성에도 못 미치는 성능을 나타냈으며, 폭격 임무 상황에서는 작전 반경과 적재중량에서 F-15에 뒤지는 전투기임이 드러났다. 저고도 근접 육상 부대 지원 작전에서는 A-10기에도 못 미치는 한심한 결과가 나타났다.” 며 F-35 스텔스 전투기의 한계를 비판하였다.

방사청 관계자도 언론 인터뷰를 통해 “스텔스기는 은밀한 적진 침투로 목표물 파괴에 유효하지만 만능은 아니다. 우리 공군이 최근 도입한 공중조기경보통제기(AEW&C)의 MESA 레이더나 이지스 구축함의 전방위 SPY-1D 레이더에도 포착된다” 면서 “F-22 10여대가 텀벼도 이지스함을 침몰시킬 수 없다는 점에 비추어보면 우리에게 알려진 스텔스 전투기 성능은 부풀려진 측면이 없지 않다” 고 밝혔다.(〈세계일보〉, 2011. 11. 15, ‘FX 3차 사업 어떻게 되어나?’)

따라서 남북 또는 주변국과의 공군전력 비교로 볼 때 불요불급한 스텔스 기능 등을 갖춘 고성능 기종의 도입에 집착하지 않고 기존 전투기의 성능개량으로 질적 변화와 FA-50 양산 사업을 통해 전력을 수급해 나간다면 F-X사업을 폐기해도 방위충분성을 충분히 확보할 수 있다.

최근 대만도 중국을 의식한 미국의 정치군사적 고려에서 차세대 전투기가 아닌 F-16C/D 개량형을 제공받을 예정이며 일본 역시 F-35A에 대한 도입 방안보다 기존 F-15J 전투기를 성능 개량하여 30년 더 운용할 계획을 세운 것으로 전해지고 있다.

② 그런데도 스텔스 기능에 초점이 두어지면 이 기능에서 앞서 있는 F-35가 F-X 사업에서 유리한 입장을 차지할 수밖에 없으며, 불공정한 계약과 시험평가로 인해 예산 낭비가 우려되며 검증되지 않은 부실한 전투기 도입 가능성이 높아진다.

차기전투기(FX)의 후보기종 중 록히드마틴의 F-35A는 FMS 계약 방식을 제시했다.

‘현행 국외 무기체계 구매사업의 법적 문제점과 개선방향’이라는 국방부 내 부문서에 따르면 “미 FMS 관련 규범(SAMM)은 개발 중인 무기체계에 대해서는 미 정부가 품질을 보증하지 않는다는 규정이 있어 F-35의 경우 품질보증을 받지 못한다.”고 밝히고 있다. 또한 현행 미 FMS에 따라 기종을 선정하면 ‘상한가 없는 개산(概算) 계약’으로 계약하게 돼 F-35 제작사인 미국 록히드마틴이 가격을 올려도 이를 제재할 수 없게 된다. 록히드마틴이 F-35 첫 인도 이후 2차 인도분부터 전투기 가격을 임의로 올려도 한국 정부가 받아들일 수밖에 없다는 것이다. 또한 사업 진행이 늦춰질 때 물리는 지체상금의 부과가 불가능하고 선급환급보증금의 예치도 요구할 수가 없다.

이에 지난 9월 국방부가 F-X 3차 사업 협상 과정에서 미국 정부에 FMS 거래 방식의 변경 여부를 질의했지만 미국 정부는 현재 진행 중인 한국과의 F-X 협상회의에서 공식적으로 FMS 표준 계약조건을 변경하는 특별한 합의(note)는 인정할 수 없다고 통보했다.

결국 F-35를 도입할 경우 불공정한 계약방식으로 인해 계약 후 가격상승에 대하여 우리정부는 속수무책이며 품질보증도 받지 못하는 상황에 처할 수 밖에 없다.

또한 F-35의 경우 다른 기종과 달리 실제 비행을 통한 시험평가가 아닌 시뮬레이터를 통한 평가와 원격계측 평가를 진행하여 불공정한 시험평가 방식이라는

비판이 일고 있다.

“F-35의 조종석 시현장비는 3D 게임기와 별반 다르지 않았다. 조종간을 당기니 전면 스크린의 화면이 바뀌었다. 이륙이다. 터치스크린 방식의 단순한 계기판은 스마트폰처럼 손으로 확대할 수도 있다. 그게 전부였다.” 지난 6월 28일 서울 장충동에서 진행된 F-35 전투기 시뮬레이터를 체험한 한 일간지 기자의 느낌을 적은 기사의 일부분이다.

기사에서 볼 수 있듯이 3D 게임기와 별반 다르지 않은 시뮬레이터를 통해 전투기 성능과 운용능력을 제대로 검증하는 것은 사실상 불가능하다. 이것은 많은 군사전문가들의 증언을 통해서도 알 수 있다.

8년간 T-50 개발에 참여했던 이희우 충남대 종합군수체계 연구소장은 “시뮬레이터는 지상에서 작동되므로 공중에서와는 다른 -50도에서 +80도를 넘나드는 온도의 변화, 지표면에서 5만피트 상공에 이르기까지의 공기밀도 변화, 저속에서 초음속에 이르기까지 공기마찰로 인한 진동과 소음환경을 구현할 수 없기 때문에 실제 항공기의 모든 부품이 이렇게 다양한 환경에서도 제대로 작동하는지는 전혀 확인할 수 없다.” 고 밝혔다.

따라서 충분한 검증을 거치지 않고 우리가 서둘러 도입할 경우 버전이 낮고 결함 많은 시험기 수준의 기종을 도입할 위험성이 크다.

③ F-35의 경우 개발비의 상승으로 인한 도입가격 상승이 우려되며 운용유지비의 폭증으로 인한 예산 낭비가 우려된다.

국방부는 2012년도 차세대 전투기 도입사업 예산을 제출하면서 대당 1400억 원, 총 사업비 8조3000억 원을 책정했다. 하지만 국방기술품질원이 지난 2012년 7월 18일 발간한 '미국 방위산업정책 이슈와 국방예산'에 따르면 2013회계연도에 미 공군은 F-35A 19대를 구매하기 위해 35억6500만 달러의 국방예산을 요구했다. 1대당 1억8800만 달러 꼴로 약 2139억원이 소요 된다. 록히드 마틴사는 생

산량이 늘어날수록 전투기 가격이 급속히 떨어질 것이라는 주장하고 있지만 미 공군은 F-35A를 2011년에 1억7200만 달러, 2012년에 1억9500만 달러로 구입 시간이 지나도 하락추세를 보이고 있지 않다.

F-X 3차 사업과 관련한 국방부 내부 자료('현행 국외 무기체계 구매사업의 법적 문제점과 개선방향')에 따르면 “미 공군성이 제안한 기종(F-35)의 경우 현재 개발 중인 무기체계로, 아직 개발이 완료되지 않은 상태여서 미 정부조차 해당 비용을 정확히 추산할 수 없으며 한국과 확정가, 또는 상한가 계약을 맺는 것이 사실상 불가능하다.” 고 밝히고 있어 향후 도입가격이 얼마나 폭증 할지 예측할 수 없는 상황이다.

F-35 전투기의 개발지연에 따른 도입가격의 상승으로 인하여 호주뿐만 아니라 이탈리아 캐나다 등이 주문량을 축소하거나 도입 시기를 연기하고 있다. 스티븐 스미스 호주 국방장관은 지난 2012년 1월 30일 “호주 정부는 계약상 오직 2대의 전투기에 대해서만 인수할 의무가 있다. 나머지 12대의 전투기는 2015~17년으로 구매 시기를 재조정할 계획이다.” 라고 밝혔다. 이탈리아도 당초 도입 수량보다 축소할 계획이며 캐나다 역시 구매계획을 수정할 뜻을 밝혔다. 일본의 다나카 나오키 방위상 역시 납품지연이나 가격 상승이 있으면 구매를 취소할 수 있다고 밝힌 바 있다.

미 회계감사원 보고서 역시 F-35 전투기당 단가가 2001년 개발을 시작했을 때보다 두 배로 증가했으며 풀가동 생산이 가능한 시기는 2019년으로 예정보다 6년이 지연되었다고 밝히고 있다. 또한 이 보고서는 “전투기 프로그램의 계속되는 불확실성은 미국이나 해외 파트너들이 미래 예산과 획득 스케줄을 공약하는 것을 어렵게 만든다.” 고 지적하기도 하였다.

이런 상황에서 차세대 전투기로 F-35를 도입한다면 총사업비 8조 3000억 원의 차세대 전투기 도입사업의 예산은 증가될 가능성이 매우 높다. 국가재정법 시행령 22조에 따르면이라도 총사업비가 전년도보다 20% 또는 최초 계획안보다 30% 이상 증가한 사업은 타당성을 재조사하도록 되어 있다.

또한 스텔스 기능을 가진 전투기의 경우 유지 관리비용이 구입비의 3배 이상이 소요되며 정비시간 역시 기존 전투기에 비해 많이 소요 되어 실제로 작전에 사용되는 가동률은 현저히 떨어진다. 저명한 군사 컨설팅 업체 IHS Jane's 에 따르면 F-35의 경우 비행시간당 최고 3500만원이 운용 유지비가 소요되며 F-15SE는 3200만원, 유로 파이터의 경우 2000만원이 소요된다고 밝혔다.(<세계일보>, 2012. 7. 22, '영공방어 책임질 차기 전투기 배보다 배꼽이 더 큰 운용유지비')

특히 F-35의 경우 미국의 군사전문가 윈슬로우는 “F-35는 다목적 설계에 단거리 이륙 수직 착륙 성능과 통신시스템도 훨씬 복잡하다” 며 “센서류와 디스플레이 장치 때문에 F-22보다 세배 많은 2400만 라인이 들어가는 통합 장치들이 있어 오히려 유지보수 비용이 더 들 수 있다” 고 지적하기도 하였다.

따라서 도입가격 상승과 운용유지비 폭증으로 인한 예산낭비가 우려되고 있는 만큼 여타 다른 나라들처럼 차세대 전투기 도입사업에 대한 전면 재검토가 필요하다.

④ 무리한 일정으로 인한 졸속적인 사업 추진이 우려된다.

방위사업청과 공군은 지난 8월 5일부터 F-15SE를 시작으로 유로파이터, F-35 등 3개 기종에 대한 현지 평가를 지난 20일까지 모두 마무리했다.

“현지 평가는 F-35의 경우 겨우 20% 가량만 개발된 데다 F-15SE는 아예 개발조차 되지 않아 ‘실체 없는 전투기’ 를 대상으로 제대로 된 평가 목록조차 없이 진행됐는가 하면 각 기종에 대한 평가보고서조차 작성하지 못한 채 미국과 유럽을 오가면서 평가가 이뤄져 한바탕 논란이 일었다. 1차 사업 당시 8개월 동안 평가목록 작성과 현지평가, 그리고 현지 평가 결과 보고서를 꾸며 이를 바탕으로 협상을 시작한 것과 비교하면 3차 사업은 초스피드로 진행됐다.” (<문화일보>, 2012. 10. 29, ‘F-X 3차 사업’ 제안에서 평가까지 3개월 ‘날림’ 의

혹)라며 졸속적인 사업추진을 비판하는 보도가 있다.

무리한 일정 속에서 도입가격만 8조 3천억이 소요되는 대규모 국책사업을 추진하는 것은 적절치 않다. 사업 전면 재검토를 통해 투명하고 합리적으로 사업을 진행할 필요가 있다.

다목적 정밀유도 확산탄 : CBU-105(1635-307)

1. 개요

(단위: 백만원)

소관	사업성격	2012년 예산(A)	2013년 예산안(B)	증감(B-A)	삭감요구액
방사청	계속	2,739	38,009	35,270	38,009

2. 국방부 주장 사업 목적

- ① 북한 지상군 위협에 따른 북한의 전차/장갑차 조기 무력화
- ③ 재래식 확산탄(MK-20/CBU-87) 사용 제한에 따른 전력 공백방지

3. 국방부 주장의 문제점

① 확산탄은 구형이든 신형이든 모두 국제법에서 금지된 무기임. 따라서 구형 미 확산탄 사용제한에 따른 전력 공백을 메우기 위해 신형 확산탄을 도입하겠다는 주장은 어불성설로 국제적 비난을 자초하는 것이다.

② 북한의 전차/장갑차 조기 무력화 주장은 남한의 전차/장갑차 전력이 대북 우위를 점하고 있다는 점에서 근거 없는 것이다.

표에서 보듯이 북의 주력 전차는 1960년대 소련에서 수입한 T-62와 구형 T-54/55다. 최근의 T-62를 개량한 폭풍호는 전차전력의 주력이 될 만큼 생산

을 하지 못하고 있다. 이에 반하여 남한은 1000여대의 K1 전차, 북한이 보유조차 하지 못한 80대의 소련제 T-80, 최신예 K1A1 500여대, 차기 전차 K-2 등이 주종을 이루고 있어 신형탱크 보유에서 북을 압도하고 있다.

〈남북 전차 수량 비교〉

분류	북한		한국	
3세대	M-2000	100~200	K1/K1A1	1,420
	(폭풍호)		T-80	80
2세대	T-62	1,800	M-48A5K	597
1세대	T-59	175	M-48	253
	T-55/54	1,000	M-47	400
	T-34	525		
계		3,500		2,750

〈MILITARY BALANCE 2010〉

“한국군은 북한이 많이 보유하고 있지 못한 3세대 전차인 K1계열의 전차를 1,400여대 이상을 보유하고 있으며 러시아로부터 현물로 상환받은 T-80 또한 북한의 어느 전차에 비해서도 우수한 성능을 보이고 있다. 따라서 기동무기에서 가장 중요한 전차는 한 세대를 앞서있는 한국군이 북한에 비해 우세하다고 볼 수 있다.” (『한국국방안보포럼, ‘북한무기체계 양적 질적 평가’ 54~55p)

남북 장갑차 수량 비교

생산연대	북한		남한	
1990			BMP-3	40
1980	BTR-80	30	KIFV(K-200)	1,700
			BTR-80A	20
1970	VTT-323	500	Bv-206	300
			km-900/901	200
1960	BTR-60	1,200	M-577	140
	Type-531	미상	M-113	420
1950	BTR-50	미상		
	BTR-152			
1940	BTR-40	미상		
계		2,500		2,820

〈MILITARY BALANCE 2010〉

장갑차 전력은 표에서 보듯이 양적으로나 질적으로 남한이 북을 압도하고 있다. 이렇듯 남한의 기갑전력은 북한의 기갑전력에 절대 우위를 점하고 있다.

4. 삭감 이유와 삭감 요구액

① **확산탄으로 인한 사상자의 98%가 민간인이며 그 중 1/3이 어린이(〈한겨레 21〉, 통권 714호, 2008. 6. 17, pp.60-61)일 정도로 확산탄은 국제법에 반하는 반인도적 무기임.**

가능한 넓은 지역에, 무수한 파편으로, 모든 것을 무차별적으로 파괴할 것을 목적으로 사용되는 확산탄은 그 자체로 국제법 위반임. 제네바 협약 전시의 민간인의 보호에 관한 규정에 따르면 모든 군사적 공격은 민간인을 대상으로 할 수 없고, 민간인을 보호해야할 의무가 있으며 무차별 공격을 금지하고 있음.

② **한국이 확산탄 금지조약에 가입하지 않았다고 해서 확산탄 생산, 수출, 수입 및 저장, 사용이 합법이라 할 수 없음. 국제 인도법의 관습은 불법한 현상의 규정은 비가입 당사국의 행위에도 규정력을 갖는 것으로 해석하고 있음.**(이재승, 「확산탄 금지협약의 발효와 한국의 과제」, 2010. 10.)

③ 이에 2012년 신규 편성된 CBU-105 확산탄 예산 380억 9백만 원을 전액 삭감하는 한편 전투 예비탄 중 2.75 MPMS, 육군과 해군의 155밀리 BB DP-ICM, 차기 대구경 다련장 사업중 분산탄, K-9자주포 탄약 중 DP-1CM탄, 단거리 함대지 유도탄 등 구형 확산탄 예산 삭감 및 기 보유한 확산탄에 대한 전량 폐기에 나서야 마땅함.

환경조사 및 치유(4232-302)

1. 개요

(단위 : 백만원, %)

소관	사업성격	2012년 예산 (A)	2013년 예산안(B)	증감(B-A)	삭감요구액
국방부	계속	2,647	2,510	△137	2,510

2. 국방부가 주장하는 사업 목적 또는 필요성

① 주한미군 반환 및 공여지에 대한 환경오염조사(문화재 조사 포함) 및 치유

3. 삭감 이유와 근거

① 반환미군기지 오염치유 비용을 주한미군기지이전특별회계 예산에 편성하는 것은, 이 예산을 규율하고 있는 「주한미군기지이전에 따른 평택시 등의 지원에 관한 특별법」의 규정상 특별회계 세출대상 요건에 해당되지 않음. 이 법의 세출대상 요건에 “소음 등 환경피해에 대한 조사, 복구 및 방지대책에 필요한 자금(제9조제4항 8호)”이라는 규정을 두고 있지만 이는 평택시 등 새롭게 제공되는 공여구역에서 시행되는 부대시설사업, 주택건설사업 등의 설치에 관한 사업을 시행함에 있어서 발생하는 소음 등 환경피해 관련 자금을 특별회계의 세출로 충당한다는 뜻이지 공여해제 반환재산의 환경오염 치유를 이 특별회계의 세출로 부담한다는 뜻이 아님.(국방위원회 수석전문위원, 『국방부 소관 2011년도 예산안 및 기금운용계획안 검토보고서』, 2010. 11. 311쪽) 따라서 반환미군기지 환경오염 치유비용을 주한미군특별회계로 충당하는 것은 아무런 법적 근거가 없

음.

② 뿐만 아니라 국방부가 환경오염 및 치유사업의 근거로 든 ‘주한미군 공여 구역 주변지역 등 지원특별법 및 동법시행령’ 도 반환미군기지 오염치유부담에 관한 한미당국 사이의 책임을 규정한 법이 아니라 반환미군기지 양수인 또는 매수인과 국방부 장관 사이의 오염제거 책임을 규정한 법임. 따라서 이 법규를 근거로 예산을 편성한 것 역시 억지요 불법임.

③ 한국 정부 비용으로 반환 미군기지 환경오염을 치유하기로 합의한 한미 간 협정도 없음. 당시 노무현 정부는 한미SOFA의 환경조항 개선을 이유로 오히려 미측이 환경오염 치유비용을 부담토록 한 것은 한미 간 기지이전협상의 큰 성과라고 자랑한 바 있음. 따라서 한미 간 협정에도, 국내법에도 아무런 근거가 없는 반환 미군기지 환경오염 조사 및 치유 사업에 25억 원의 예산을 편성한 것은 명백한 불법임.

④ 미측은 ‘KISE’ 즉, “주한미군에 의해 야기되는 인간건강에 대한 공지(known)의 급박하고(imminent) 실질적인(substantial) 위험을 초래하는(endanger) 오염” 에 한해 자신의 치유 책임을 인정하고 있음. 미측은 이를 근거로 거의 모든 환경오염 치유를 거부하고 한측은 굴욕적으로 치유 책임을 떠안고 있음. 그러나 KISE는 정화 우선순위 중 최우선 정화 대상이라는 의미이지 복구 여부를 결정하는 절대적 기준이 아님. 이는 미 국방부의 내부지침에 불과하고 또 그 구체적인 개념이나 실제적 내용도 불명확하며 주한미군사령관의 자의적 판단에 따라 KISE에 해당하는 오염기준이 고무줄처럼 달라질 수 있는 기준임.

⑤ 반면 독일보충협정은 환경치유에 있어서 오염원인자 부담원칙을 분명히 하고 있음. 1993년 신설된 독일보충협정 제54조 A에는 “이 협정에 따라 독일법을 존중하고 적용” 한다고 명시하고 있음. 1993년에 개정된 제63조8②(b)는 “외국군대 및 군속기관은 자신이 야기하고 또 그 시점에 적용되는 법적 기준을 초과하는 유해물질 오염에 대해서 그것을 확인·평가·치유하는데 소요되는 비

용을 이 조항에 따라 부담한다.” 고 규정하고 있음.

⑥ 캐나다의 경우 미국의 법적인 의무가 없음에도 불구하고 미국 부담(약 1억 달러)으로 문제된 미군기지의 토양오염을 회복하는 조치를 취하고 있음.

⑦ 독일이나 캐나다의 사례는 KISE가 미군기지 환경오염 치유의 절대적 기준이 아님을 보여줌. 이 사례들처럼 반환 미군기지의 오염 치유 비용은 국제법적으로 인정되고 있는 ‘오염 원인자 부담 원칙’ 따라 미국이 부담해야 함. 이 비용을 우리 국민혈세로 부담하는 것은 주권을 포기하는 행위이자 어떻게든 오염치유비용을 한국 정부에게 전가하려는 미국의 횡포에 대한 굴복임.

⑧ 2009년 국방위의 예비심사검토보고서도 “환경치유는 오염된 토양과 지하수 정화사업이므로 원인자인 주한미군측이 부담하는 것이 원칙임에도 한미 간의 협상 결과 한측이 부담하고 있는 실정이므로 관련부처와 협의하여 이를 개선하는 방안을 모색할 필요” (『2010년도 국방부소관 예비심사검토보고서』, 232쪽)가 있다고 지적한 바 있음.

⑨ 한편, 하야리아 기지의 경우 미국이 환경오염 치유를 거부하여 기지 반환이 4년이나 지체되면서 한측이 울며 겨자먹기로 치유를 담당하기로 하고 기지를 반환받음. 2012년 3월 현재 87%의 정화율을 보이고 있음. 정부는 이것이 다른 반환 미군기지 협상의 선례가 되지 않도록 미국과 합의했다고 함. 그러나 이전에 반환받은 매향리 폭격장 등의 경우 미국이 오염 치유를 거의 하지 않은 채 일방적으로 반환함에 따라 한국이 이를 감당하고 있는 사례에 비추어 볼 때 이를 그대로 믿을 근거가 없음.

⑩ 이런 가운데 하야리아 기지 치유 비용이 당초 정부 발표 3억원보다 43배나 많은 130억원에 이른다고 함.<한겨레>, 2011. 10. 2) 이런 어처구니없는 결과가 발생한 것에 대해 정부는 책임을 지고 전면 재협상을 통해 치유 비용을 미국이 부담토록 해야 함.

⑪ ‘반환기지 환경오염 치유비용을 우리가 부담하는 것은 잘못된 일이지만 한미동맹을 유지하기 위해서는 어쩔 수 없다’ 는 김장수 전 국방장관의 발언은 동맹을 유지하기 위해서는 한미SOFA와 국내 환경관련법을 무시하는 미군을 용인할 수밖에 없고, 우리 국민의 혈세로 환경오염 치유비용을 부담할 수밖에 없는 현실, 곧 한미동맹이 국방예산 증액의 중대한 요인이 되고 있음을 보여줌.

⑫ 결론적으로 **불법적 예산 편성의 전형인 환경오염 조사 및 치유비용은 모두 삭감해야 함.**

방위비분담금 군사시설개선(5131-302)

1. 개요

(단위 : 백만원, %)

소관	사업성격	2012년 예산 (A)	2013년 예산안(B)	증감(B-A)	삭감요구액
국방부	계속	225,164	235,462	10,298	235,462

2. 국방부가 주장하는 사업 목적 또는 필요성

① 주한미군 주둔에 필요한 일부시설을 방위비분담금으로 지원, 주한미군의 안정적 주둔여건을 조성함으로써 확고한 한 미 연합방위태세 유지에 기여

3. 삭감 이유와 근거

① 방위비분담금의 미2사단이전비용 전용이 논란이 되자 한미당국은 8차 방위비분담특별협정을 맺으면서 군사건설비 현물지원에 관한 교환각서(이하 교환각서)를 체결함. 이에 따르면 현물지원 비율을 2009년 30%, 2010년 60%, 2011~2013년 88%로 하기로 함.

2013년 예산의 경우 현금지원분은 46,200백만원으로 순수 군사시설 개선비 235,457억원의 19.6%로 교환각서의 2013년 현금지원분 기준 12%를 훨씬 넘어섬. 이에 대해 국방부는 현금지원분 46,200백만원은 원래 미국이 요구한 군사건설비 잠정합의액 385,000백만원의 12%로서 교환각서를 준수하고 있다고 말함. 그러나 군사건설비 잠정합의액과 다른 항목의 방위비분담금을 합산하면 한미양국이 2013년도에 원래 지급하기로 합의한 869,500백만원을 16,038백만원 초과

함. 이는 현금지원분 12% 규정을 꺾어맞추기 위해 군사건설비 잠정합의액을 과다 산정한 것으로 보임.

국방부는 2012년 예산 편성 시에도 부당하게 연합방위력증강사업비 250억원을 끌어들이며 현금지원분 12%기준을 억지로 맞춘 바 있음.

이는 군사건설비 현물지원 교환각서를 위반하여 미국에 군사건설비 현금지원분을 늘려주기 위한 꼼수임.

② 국방부는 “ ‘08. 10월 이후 미집행 군사건설비 집행규모 등과 관련하여 (미측으로부터) 통보된 것이 없” 다고 주장함. 미측이 2002년부터 현금으로 지급된 군사건설비를 추적해왔고 지금도 추적하고 있음을 알면서도 이를 파악하지 못했다고 하는 것은 국방부의 직무유기이자 국회의 예산심의권을 훼손하는 것임.

③ 국방부가 이 같이 방위비분담금을 통제하지 못한 결과 주한미군사령부가 방위비분담금을 엉뚱한 데 사용하고 있다는 사실이 밝혀짐. 주한미군사령부가 한미양국의 법령을 모두 위반하여 방위비분담금 중 군사건설비 일부를 용산기지 내의 영리호텔인 드래곤 힐 호텔 직원 인건비로 불법 부당하게 사용하여 미 국방부 감찰관으로부터 시정 요구를 받음. 이는 주한미군사령부가 방위비분담금을 미2사단이전비용으로 충당하겠다고면서 불법적으로 빼돌리고 추적한 데로부터 비롯된 일임. **한국민 혈세인 방위비분담금이 주한미군의 쌈짓돈처럼 쓰이는 것에 대해 국방부와 주한미군사령부에 책임을 물어야 함.**

④ 국회 예산정책처에 따르면 방위비분담금이 2010년에는 예산액의 25.0%인 1,976억원을 다음연도로 이월하였고, 2011년에는 예산액 대비 27.4%인 2,010억 원을 다음연도로 이월함. 이는 국가재정법 상 회계연도 독립원칙을 위배하는 것임. 또한 2011년부터 2013년까지 총 3,035억원이 미지급금으로 남음. 방위비분담특별협정에 의해 한국의 지불 의무가 부여되어 있기 때문에 미국이 이 금액을 일시적으로 요구할 때 국방재정에 큰 부담이 될 수 있음.

⑤ 방위비분담금 중 군사건설비(5131-302)는 주한미군기지이전 특별회계 중

연합토지관리계획(4231-302)와 지출항목이 서로 다름. 이는 예산의 목적외 사용을 금지한 국가재정법 제45조 위반임. 군사건설비가 별개의 항목인 연합토지관리계획 비용으로 전용되는 것은 7차 방위비분담특별협정 비준동의 시 국회가 부대의견으로 지적한 것처럼 국민정서상 불합리하므로 시정조치 되어야 함.

⑥ 군사건설비가 현물로 지원된다 해도 그것이 미2사단이전비용으로 전용되는 한 그 용도가 현금지원과 다르지 않기 때문에 여전히 불법 부당한 것임. 방위비 분담금 이월과 미지급금이 계속 발생하고 누적되는 이유도 미2사단이전에 투입되는 군사건설비 현물지원분에 대한 집행이 지연되고 있기 때문임. 따라서 **복마전과 같은 군사건설비 문제를 해결하기 위해서는 본래 목적과 달리 불법 전용되고 있는 군사건설비 예산을 전액 삭감하는 것이 가장 확실한 방안임.** 정부는 지급이라도 8차 방위비분담특별협정 제7조에 보장된 대로 미국과의 재협상을 통해 군사시설개선비를 완전히 삭감해야 함.

방위비분담금 연합방위력 증강(5131-303)

1. 개요

(단위 : 백만원, %)

소관	사업성격	2012년 예산 (A)	2013년 예산안 (B)	증감(B-A)	삭감요구액
국방부	계속	25,000	26,000	1,000	26,000

2. 국방부가 주장하는 사업 목적 또는 필요성

① 주한미군 주둔에 필요한 일부시설을 방위비분담금으로 지원, 주한미군의 안정적 주둔여건을 조성함으로써 확고한 한·미 연합방위태세 유지에 기여

3. 삭감 이유와 근거

① 국방부는 연합방위력증강(CDIP) 사업의 법적 근거로 ‘8차 방위비분담특별협정’을 들고 있음. 그러나 정작 이 협정에는 CDIP 항목이 제외되어 있음.

② 이 협정은 “대한민국의 지원분은 인건비분담, 군수비용분담 및 대한민국이 지원하는 건설항목으로 구성된다” (제1조)고 명시하여 CDIP를 제외하고 있음. 이와 관련하여 정부도 "1974년도부터 지원되어온 CDIP는... 지난 30년간 시행을 통해 최근 더 이상의 소요 제기가 없는 상황" 이라고 설명.(외교통상부, 「제8차 한미 방위비분담 특별협정 국회 외통위 소속 보좌관 대상 설명자료」, 2009. 2월, 5쪽) 따라서 CDIP는 법적 근거가 없는 예산 편성임.

③ 국방부는 법적 근거가 없는 예산 편성에 대해 "한미 간 기 합의된 잔여사업의 종료 시까지는 예산이 집행될 것"이라고 밝히고 있음. 그러나 잔여사업이라고 해서 예산 지출의 법적 근거가 없어도 된다는 것은 성립할 수 없음. 더욱이 중기재정계획 상 연도별 투자계획에는 '11년도부터 '15년도까지 CDIP 예산 편성이 예정되어 있음. 뿐만 아니라 잔여사업인 오산 활주로 공사는 8차 방위비분담협정이 마무리되는 2013년까지 진행된다고 함. 그렇다면 당연히 8차 방위비분담협정에 CDIP 항목을 포함시켜야 했음. 그럼에도 불구하고 한미당국은 8차 방위비분담협정에서 CDIP 항목을 제외했음. 이는 방위비분담협정이 얼마나 자의적이고 편의적으로 맺어지고 운용되는지를 보여주는 사례임. 이는 국회를 철저히 무시하는 행태이자 국회의 예산심의권을 침해하는 것임.

④ 따라서 예산 편성의 법적 근거가 없을 뿐만 아니라 국회의 예산심의권을 무시하는 CDIP사업 예산은 전액 삭감해야 함.

평택기지이전사업(4141-301)

1. 개요

(단위 : 백만원, %)

소관	사업성격	2012년예산 (A)	2013년예산안 (B)	증감(B-A)	삭감요구액
국방부	계속	209,545	316,184	106,636	316,184

2. 국방부가 주장하는 사업 목적 또는 필요성

① 산재되어 있는 미군기지를 통·폐합하여 평택 등의 이전을 통해 국토의 균형적 발전과 주한미군의 안정적 주둔을 통한 한미 동맹 강화

3. 삭감 이유와 근거

① 용산미군기지이전협정은 “모든 이전이 2008년 12월 31일까지 완료될 것”이라고 명시하고 있음.(제2조 3) 그러나 국방부는 2012년 예산 설명자료에서조차 “정확한 사업기간은 PMC 검토 및 검증을 거쳐 현재 한미 간에 협의 중”이라고 밝히면서 향후 추진방향 및 추진계획으로 “2015년에 시설공사 완료, 2016년까지 부대이전 완료”를 제시하고 있음. **협정에 명시된 이전 완료시기로부터 8년이나 지연되고 있는 것임. 이는 명백한 협정 위반임.**

② 국방부는 용산미군기지이전협정과 한미연합토지관리계획(LPP)개정협정 국회 비준동의 시 국회에 제출한 자료에서 한측 부담이 5조4,703억원이 될 것이라고 밝혔음. 그러나 ‘YRP(용산기지이전계획) 최종 시설종합계획(MP) 한미합의’ (2007년 9월 서명)에 따르면 한국측의 공식적 부담액은 8조8,679억원이고,

미측 부담은 7.1조원으로 되어 있음. 하지만 2007년 4월 버시바우 당시 주한미국대사가 미측 부담분의 대부분을 한측이 방위비분담금 등으로 충당하여 실제 한측 부담이 93%에 이를 것이라고 본국에 보고한 사실이 폭로 전문사이트 위키리크스에 의해 폭로됨. 2008년 10월 9일자 미 의회조사국(CRS) 보고서는 미국이 미군기지이전비용으로 7억5천만 달러만을 부담하고, 대부분의 비용은 한국이 부담할 것이라고 명시함. 이런 사태는 이전을 요구한 측이 비용을 부담하는 것이 국제관례여서 결국 한미양측이 기지이전비용을 절반씩 부담할 것이라는 정부의 보고를 믿고 기지이전 협정안을 비준동의 해 준 국회를 기만한 것임.

③ LH공사의 재정난으로 미군기지이전사업이 기부대양여사업(1단계사업)과 재정사업(2단계사업)으로 나뉘고 사업 간 조정이 이뤄지면서 재정사업비는 상승하는 반면 세입재원이 되는 반환기지 매각이 원활하지 못하여 재원조달이 어려운 상태임. 여기에 사업기간이 늘어나고 소요가 추가되면서 사업비가 계속 늘고 있어서 재정 부담이 더욱 가중되고 있는 실정임.

④ 최근 주한미군 미2사단 일부 부대의 한강 이북 잔류, 한미지상군혼성부대 창설 방안이 검토되고 있다고 함. 이미 동두천에서는 미군부대 잔류 움직임에 대한 항의운동이 본격화하고 있음. 이는 ‘아시아로의 귀환’을 내세우는 미국의 중국 포위전략과 국방예산 삭감 등과 관련된 것으로 보임. 만약 이런 논의가 구체화될 경우 미2사단 이전을 전제로 한 평택미군기지 건설에도 중대한 영향을 미칠 수 있음.

⑤ 결론적으로 현재의 미군기지이전사업은 사업 기간과 예산 측면에서 협정을 위반하여 진행되고 있음. 뿐만 아니라 한미양국의 사정도 미군기지이전사업을 예정대로 지속하기 어려운 상태임. 따라서 국방부는 위법한 사업집행을 중단하고 미군기지이전사업에 대한 전면적인 재검토에 들어가야 할 것임. 이를 위해 2012년 예산을 전액 삭감해야 함.

제주해군기지 (1234-301)

1. 개요

(단위 : 백만원, %)

소관	사업성격	2012년예산 (A)	2013년예산안 (B)	증감(B-A)	삭감요구액
방사청	계속	4,930	200,966	196,036	200,966

2. 삭감 이유와 근거

삭감 이유 1 타당성이 결여된 해군기지 사업 목적

□ 국방부는 북한 도발 억제, 이어도 남방해역과 해양교통로에 대한 감시 및 보호를 제주해군기지 사업목적으로 제기함. 그러나 국방부 주장 사업목적은 허구임

○ 북한도발 억제 주장은 허구 : 제주 해군기지는 휴전선과 NLL로부터 500Km 정도 떨어져 있어 해상, 수중, 상륙, 중심 공격 등 해군의 어떤 성분작전에 대해서도 효용성을 기대할 수 없음. 제주해군기지가 북한 도발을 억제하기 위한 기지라는 주장은 남방 해역과 해상수송로를 보호하기 위해서 육지기지보다 가까운 곳에 위치한 제주해군기지가 한층 유리하다는 국방부 자신의 주장에도 모순됨

○ 이어도 해양 주권 보호 주장의 허구 : 이어도는 수중 암초여서 영토, 영해 분쟁 대상이 될 수 없음. EEZ 문제는 유엔 해양법에 의거 외교적으로 해결해야 할 문제이며 이미 한중간에 오랜 기간에 걸쳐 협상 중에 있음

○ 남방해역 보호의 허구성 : 남방해역은 제주해군기지를 건설하지 않아도, 즉 육지

기지에서 발진하더라도 중국이나 일본 해·공군에 비해 시공간적으로 유리한 작전 환경에서 작전할 수 있음

- 목포→이어도 340Km, 15.5시간 : 중국 영파→이어도 398Km 18시간 : 일본 사세보항→이어도 450km, 21시간 : 진해→이어도, 중국 영파와 비슷

○ 해양수송로 보호의 허구성 : 국가에 의한 해양교통로 위협은 대응이 불가능함. 중국, 일본 등이 해양교통로를 군사적으로 봉쇄하는 것은 그들의 국가이익에 반하는 결과를 야기하기 때문에 있을 수 없는 전제임. 설령 중국 등이 해양교통로를 봉쇄한다고 해도 우리 해군력으로는 이를 돌파할 수 없음

- 중국은 해군력에서 우리에게 앞서 있을 뿐만 아니라 동중국해나 남중국해가 근해여서 해상작전에 대한 공군 등의 지원과 군수지원이 용이한 반면 우리는 결정적으로 불리함. 이들 해역에 대한 중국의 전력 및 작전 환경의 우위는 앞으로도 바뀌기 어려울 것임

- 해적 대응을 위해서는 굳이 제주해군기지가 필요하지 않음. 이 경우 해경의 임무로 되며, 말라카 해협이나 호르무즈 해협에서의 해적에 대한 대응은 제주에서 출동하나 부산에서 출동하나 그 차이는 무의미함

삭감 이유 2 15만톤 크루즈 선 운항안전성 검증 안돼

□ 국방부는 제주 강정에 기동전단 전력 및 크루즈 함(2척) 수용 가능한 접안 부두 건설 및 지휘/지원 시설을 건설한다는 계획임. 그러나 제주해군기지 공사는 법적 기준에 미달하는 선회장, 항로 설계와 이에 따른 항만 안전성 등의 문제로 정부가 내세운 사업 계획을 달성할 수 없음.

○ 2007. 12. 28 제주해군기지 예산에 대한 국회 부대조건은 제주해군기지의 성격과 기능을 ‘민군복합형 기항지’로 규정함

○ 이명박 정부는 국회 부대조건을 무시하고 2008. 9. 11 국가정책조정회의, 2009. 4. 27 <국방부·국토부·제주도간 기본협약서(MOU)>를 거쳐 15만톤 크루즈선 2척

이 동시 접안할 수 있는 규모의 민군복합형 관광미항 건설을 공약함

□ 2010. 10. 4 제주도의회는 행정사무조사 결과, 제주해군기지(민·군복합항)의 선회장은 규모가 작아 15만톤 크루즈선이 안전하게 입·출항과 접·이안을 할 수 없다는 문제를 제기 함. 이와 함께 항로가 직각에 가까운 77° 로 설계되어 안전운항을 현저히 위협하는 문제점을 규명할 것을 요구함

□ 제주도의 문제제기를 반영하여 국회 예결위 산하 제주해군기지(민·군복합항)사업 조사소위원회 권고로 올해 초 총리실 산하에 구성된 ‘크루즈선박 입·출항 기술검증 위원회’ (2012. 1. 26~2. 14)에서도 선회장 규모의 적법·적합성 문제는 최대 쟁점 이었음.

○ 일부 기술검증위원은 제주해군기지의 선회장은 <항만 및 어항 설계기준>(2L 또는 3L)이 제시하고 있는 15만톤 크루즈선박의 입·출항과 접·이안에 요구되는 규모에 크게 미달하며, 따라서 설계를 변경해 <항만 및 어항 설계 기준>에 맞게 확장되어야 한다고 제안함

- 해군이 제주해군기지의 선회장을 지름 520m로 설계한 것은 애초부터 15만톤 크루즈선이 아닌 항공모함과 8만톤 크루즈선에 맞춰 설계했기 때문임(기본계획보고서, 411쪽). 항공모함(L : 345m)의 선회장은 ‘국방·군사시설기준’ (1.5L)에 따라 지름 517.5m이며, 8만톤 크루즈선박(L : 260m)의 선회장은 ‘항만 및 어항 설계기준’에 따라 지름 520m(2L)임. 반면 15만톤 크루즈선박(L : 345m)의 선회장은 지름 690m(2L)임. 따라서 지름 520m 선회장에서는 15만톤 크루즈선박이 안전하게 입출항과 접·이안을 할 수 없음

○ 총리실은 선회장 확장 제안을 일축함. 해군도 520m 선회장 규모는 <항만 및 어항 설계기준>에 의거해 1.5L을 적용한 것으로 설계기준을 충족시키고 있다는 주장 임

- 그러나 1.5L은 <국방·군사시설기준>의 항공모함의 선회장 기준일 뿐, <항만 및 어항 설계기준> 어디에도 1.5L이라는 명시적 규정이 없음. 이에 해군은 <항만 및 어항 설계 기준>(6편, 1-5-2, 선회장 규모)의 ‘해설 (4)’ 와 ‘참고 (1)’ 를 근거로 들고 있으나 ‘해설 (4)’ 는 “지형상의 제약 등으로 표준 값의 규모를 확보할 수 없는 경우 … 등 안전상 지장이 없다고 판단되면 선회장의 규모를 표준 값보다

작게 할 수 있다.” 는 것으로 제주해군기지(민·군복합항)가 여기에 해당된다고 볼 수 없음

- 제주해군기지(민·군복합항)는 서쪽으로는 강정항, 동쪽으로는 강정천, 남쪽으로는 연산호 준락지에 가로막혀 더 이상 확장할 수 없는 지형 상의 제약을 안고 있는 것은 사실임. 그러나 한편으로는 구럼비 바위 육상 쪽을 굴착하거나 남방파제를 남쪽 수역(-30m 수심)으로 조금 밀어낸다면 2L을 충족시킬 수도 있음. 따라서 지형상의 제약을 이유로 1.5L을 적용할 수는 없음. 실제로 총리실은 선회장을 2L로 확장할 경우에 대비해 추가 소요 비용을 산정해 보았으며, 약 1,500억 원 정도로 알려지고 있음

- 또한 선회장 규모를 1.5L로 할 경우 안전상의 지장이 없다고 판단할 수 있는 근거가 없는 한 ‘해설 (4)’ 를 적용해서는 안 됨. 예를 들어 2L보다 작은 1.5~1.9L을 적용해 안전이 담보된다면 이들 값을 적용할 수 있겠지만 안전이 담보되지 않는 데도 지형 상의 제약이 있다고 해서 1.5L을 적용하게 된다면 안전을 위해 2L 또는 3L이라는 강제규정을 두는 취지는 사라지게 됨

- 한편 ‘참고 (1)’ 은 “대상 선박의 구체적인 제원이나 운동 성능 등의 특성을 명확하게 알고 안전상 지장이 없다고 판단될 경우에는 그 규모를 표준 값보다 작게 할 수 있다” 는 내용으로 이는 선장 1인이 동일 선박을 가지고 동일 항구에 계속 입출항하는 경우에 해당한다고 볼 수 있음. 따라서 크루즈 선박처럼 제원이나 운동 성능이 다양한 선박에 대해서는 ‘참고 (1)’ 를 적용할 수 없으며, 따라서 제주해군기지(민·군복합항)에 2L 이하, 곧 1.5L을 적용할 경우 “안전상 지장이 없다고 판단” 할 수 없어 설계 기준에 위배된다고 볼 수 있음

□ 정부는 해군의 일방적인 과업지시에 따라 시공사(삼성물산)가 한국해양대학교 교수에게 의뢰해 실시한 선박조종 시뮬레이션 결과를 들어 1.5L(현 선회장)에서도 15만톤 크루즈선박의 입·출항과 접·이안이 안전하다고 주장하고 있음

○ 그러나 이 시뮬레이션은 시뮬레이션 조건 설정에 중대한 결함이 있으며, 무엇보다도 제3의 전문기관에서 시뮬레이션을 수행하도록 한 국회 예결위 권고에 위배되어 신뢰하기 어려움

- 특히 이 시뮬레이션은 남방파제에 15만톤 크루즈 선박이 계류하고 있지 않는 조건에서 시뮬레이션을 수행함으로써 15만톤 크루즈선박 2척의 동시 입출항 및 접·이안이라는 기본 전제를 충족시키지 못했다는 결정적인 결함을 지니고 있음. 또한 서

방과제에 우현접안이라고 최고 난이도의 시나리오를 시뮬레이션에서 배제했으며, 풍속 27노트를 한계풍속이 아닌 최대풍속으로 적용하였고, 항에 계류하고 있는 해군 함정도 대형수송함(L : 199m)이나 KDX-3 대형함(L : 160m)과 같이 길이와 폭이 큰 함정은 배제하고 KDX-2(L : 150m)와 같은 하급 함정들을 상정해 시뮬레이션을 수행하는 등 시뮬레이션 결과를 좌우할 조건들이 배제된 채 수행되었다는 점에서 신뢰성을 갖기 어려움

□ 따라서 15만톤 크루즈선의 입출항 안전을 보장하려면 제주도와 일부 기술검증위원들의 제안대로 현 선회장을 ‘항만 및 어항 설계기준’에 맞게 확대해야 하며, 이에 따른 설계변경과 공사 중단은 불가피함. 그런데도 총리실은 안전을 도모할 방안을 찾기 보다는 공사 강행에만 혈안이 되어 있음

□ 항로 변경은 애초 실시설계가 잘못되었으며 공사 중단과 설계 변경 필요성을 보여주는 또 하나의 사례임. 2012. 2. 29 국가정책조정회의에서 정부는 15만톤 크루즈 선박의 안전한 입·출항을 위해서 기존 항로의 교각을 77°에서 30°로 변경하기로 결정함. 기존 항로(77°)는 <항만 및 어항 설계 기준>의 항로 법선 설계 기준에 부합하지 않아 15만 톤 크루즈선박 뿐 아니라 대형 수송함이나 대형함도 항로 이탈, 남·동방과제와 충돌할 가능성이 많은 매우 위험한 항로로 이는 당연한 조치임.

□ 그런데 변경 항로 역시 지형적 조건과 천연기념물 보호구역 등에 따른 법규 제약으로 <항만 및 어항 설계기준>이나 <국방·군사시설기준>이 규정하고 있는 항로 법선의 기준을 충족시킬 수 없으며(기본계획보고서, 409쪽) 따라서 항로로 운영될 수 없다는 문제가 있음.

○ 우선 변경항로가 제주해군기지(민·군복합항)의 항로로 기능하기 위해서는 -15m의 수심(기본계획 보고서, 18쪽, 218쪽 등)이 확보되어야 하는데, 변경항로는 -10m의 저수심대를 통과하게 되어 15만톤 크루즈선박이나 항공모함이 안전하게 통항할 수 없다는 것임. 뿐만 아니라 -10m의 저수심 항로에서는 대형수송함(-13m 이상)이나 대형함(-10m)(기본계획 보고서, 408쪽)도 안전하게 통항하기 어려움

○ 또 변경항로는 범선 인근의 생물권 보호 핵심지역과 천연기념물 421호를 침범하

는 결과로 이어짐. 해군이 장하나 민주당 의원실에 제출한 ‘전체계획 평면도’ 는 변경항로(30°)가 천연기념물 421호와 생물권보호 핵심지역을 침범한다는 사실을 보여줌

○ 15만톤 크루즈선박은 물론 대형 군함의 안전한 입출항을 위해서는 변경항로(저수심대)의 준설 및 암굴착은 필수 요건임

- 나아가 강풍과 강조류로 인한 대형 군함과 선박의 항로 이탈에 대비해 항로 주변 수역에 대한 준설 및 암굴착도 이루어져야 함. 특히 항로폭 250m(8만톤 크루즈선 길이 260m와 유사, 해군은 기동함대의 특성을 고려해 빈번히 교차하는 경우로 1.5L 적용했다고 함, 기본계획 보고서, 404쪽)는 <항만 및 어항 설계기준>에 따른 15만톤 크루즈선박의 항로폭 345m(1L)에 훨씬 못 미치기 때문에, 특히 기상 악화와 교행 시 항로 이탈 가능성에 대비한 항로 주변 수역의 준설 및 암굴착은 필수 요건임

○ 변경항로의 준설 및 암굴착을 위해서는 <공유수면 관리 및 매립에 관한 법률>에 따라 기존 매립 실시계획의 변경 승인(38조 4항)을 받거나 잠사용 허가(8조 3호, 6호, 8호)를 받아야 하고 이에 따른 환경영향평가도 실시해야함

○ 변경항로를 준설 및 굴착할 경우에는 <문화재보호법 13조> 및 동 시행규칙 2조에 따라 지정 문화재 보존에 영향을 줄 우려가 있는 행위에 해당하는지 여부를 검토, 결정해야 함

- 그런데 변경항로와 주변 해역에 대한 준설 및 암굴착은 범섬의 생태계를 근본적으로 교란하게 됨으로써 문화재 보호법 36조 1호(“문화재의 보존과 관리에 영향을 미치지 아니할 것”), 동 36조 2호(“문화재의 역사문화환경을 훼손하지 아니할 것”), 동 시행령 34조 2항(“문화재의 기본적인 양식, 구조 및 특성에 영향을 미치지 아니한 경우에만 허가하여야 한다.”)에 저촉되기 때문에 기본적으로 허가 대상이 될 수 없음

- 현상변경대상이 되지 못한다는 것은 변경항로에 대한 준설 및 암굴착이 불가능하다는 것을 의미하며, 따라서 변경항로는 항로로 지정될 수 없다는 것을 뜻함

□ 변경항로가 제주해군기지의 항로로 기능할 수 없게 되면 변경항로를 전제로 한 해군의 15만톤 크루즈선박 입출항 안전성 주장도 설 자리를 잃게 됨. 이에 정부는

해군이 그 동안 기본계획, 실시계획 등을 통해 항로로 운영될 수 없다고 밝혀 온 변경항로를 더 이상 고집하지 말고 한 시 바빠 공사 중단과 설계변경을 통해 제주해군기지의 안전성을 도모해야 할 것임

삭감 이유 3. 국회 예결위 권고사항 위배

□ 2011. 11. 7 국회 예결위는 “15만톤 크루즈 선박의 입항 가능성에 대한 기술검토는 국무총리실 주관 하에 국방부와 제주도간에 협의하여 실시할 것, 필요시 제3의 전문기관을 통해 객관적으로 검증하고 그 결과를 국회에 보고할 것” 을 권고함. 그러나 “정치적인 사안을 다루지 않고 기술검증만 중립적으로 할 것” 을 표방했던 기술검증위의 위원장(전준수 서강대학교 교수)이 박근혜 후보의 싱크탱크인 ‘국가미래연구원’ 소속인 것으로 드러나, 기술검증위는 사실상 해군기지 공사 강행의 근거 마련을 위해 설치된 것임을 확인. 이러한 총리실의 행태는 국회 예결위 권고를 정면으로 위배한 것임

○ 2012. 1. 26~2.14 총리실 산하에 15만톤 크루즈 선 입출항 기술검증위원회를 구성하여 4차례 회의를 운영한 결과 2012. 2. 14 기술검증위는 결과보고서 채택하여 ① “선회장 설계가 15만톤 크루즈선의 입출항이 적합한 지 여부에 관하여 판단하지 않” 고, ② “현 항만설계를 크게 변경하지 않는 범위 내에서 크루즈선 입출항 안전성을 확인하기 위해 선박 시뮬레이션이 필요” 하며, ③ “세계적인 선회장 규모 축소 추세에 맞추어 우리나라 항만설계 기준을 변경 운용할 필요가 있음” 이라는 3개항에 합의함.

○ 2012. 2. 23 총리실, 해군의 일방적 지시에 따라 시공업체인 삼성물산이 발주하고 한국해양대 이윤석 교수가 수행한 시뮬레이션 결과 연구 용역 보고서 발표

○ 2012. 2. 27 해군 시뮬레이션에 대한 제주도 입장 : “총리실에서 제시한 시뮬레이션 자료는...검증위원회의 최종 결과가 반영되었다고 인정할 수 없음”

○ 2012. 2. 27 크루즈 입출항 기술 검증보고서 관련 제주도 의회 결의문 : “공정성과 객관성이 담보되지 않은 국방부의 시뮬레이션 결과를 인정할 수 없다”

□ 2012. 2. 29 총리실, 국가정책조정회의 결과(공사 추진) 발표 : “크루즈선의 안전하고 원활한 입출항을 보장하기 위해 항로를 변경(항로법선 77° → 30°)하고 항만내 서측 돌제부두를 가변식으로 조정” 하고 “크루즈선 입출항이 원활히 이루어질 수 있도록 보완방안이 마련되었으므로 준설 등 공사 본격 추진하겠다”

□ 기술검증위 최종합의는 공사 중단과 설계변경 없이 공사를 강행하려는 총리실과 해군의 의중에 꺾맞춘 것으로, 15만톤 크루즈선의 입출항 안전 문제를 은폐·호도하는 것임 이에 당시 일부 검증위원들이 기술검증위 최종 합의에 대해서 “뭘 하자는 것인지 모르겠” 다고 자조하거나 “(제주도와 해군 사이에) 싸움을 더 크게 붙였다.” 라고 개탄하는 것도 기술 검증위 합의 내용이 15만톤 크루즈선의 안전한 입출항을 보장하기는커녕 문제를 은폐·호도하거나 오히려 더 키우고 있기 때문임

□ 더욱 심각한 것은 총리실이 일부 기술검증위원들의 발언을 회의록에 왜곡 기술하거나 기술검증위 회의 과정에서 기술검증위원들에게 노골적으로 총리실의 의도에 맞는 발언을 유도, 강압했다는 사실임. 특히 기술검증위원장을 ‘박근혜 사람’ 으로 앉힌 것은 총리실-기술검증위원장과의 해군기지 공사 강행에 관한 이면 합의 있었던 것으로 풀이될 수밖에 없음.

○ 당시 일부 기술검증위원이 회의 과정에서 전차 회의록이 “객관성이 결여되어 있” 다거나 “왜곡되어 있” 다거나 “회의록 요약이 잘못되었다” 며 회의록을 작성한 간사(총리실 제주해군기지 정책관)에게 항의했던 것은 총리실이 기술검증위원들의 발언을 자신의 뜻에 맞게 왜곡한 생생한 사례임

○ 또한 “설계변경이 일어나지 않는 방법에서 기술적 대안을 찾아주” 라고 하거나 “간사의 의견이니까 ... 향후 시뮬레이션에서 향후를 좀 뺏으면 좋겠다.” 는 회의중 발언도 설계변경과 시뮬레이션 실시를 막기 위한 의도에서 총리실이 기술검증위원들의 발언을 유도·강압한 사례들임

□ 일부 기술 검증위원들은 객관성을 담보할 수 있는 제3의 기관에서 새로운 시뮬

레이션을 수행할 것을 요구함. 정·획풍압면적 등을 실제보다 작게 입력해 나온 해군의 1차 시뮬레이션(2009. 4~6) 결과를 신뢰할 수 없었기 때문임. 그러나 총리실은 새로운 시뮬레이션 수행을 가로막았음

□ 또한 총리실은 해군의 일방적인 과업지시에 따라 시공사(삼성물산)가 수행한 2차 시뮬레이션(2011. 12~2012. 2) 결과를 기술검증위 보고서가 채택(2012. 2. 14 이후)되기 전에 기술검증위 회의에 보고(2012. 2. 14 오전)까지 하고도 대외적으로는 2012년 2월 23일자로 2차 시뮬레이션 결과를 발표하는 얇은 수를 썼음. 해군의 2차 시뮬레이션이 마치 기술검증위 보고서의 합의 내용을 반영해 수행한 것인 양 결과 조작을 한 것임

삭감 이유 4. 군항기능에도 심각한 문제

□ 제주해군기지(민·군복합항)의 건설을 강행하는 것은 제주해군기지를 건설하여 자신의 몸통을 불리거나 휴양지로나 활용할 해군의 자군 이기주의에 영합하는 것일 뿐 아니라 국민과 국가에 안보적, 재정적으로 큰 부담을 지우는 것이 될 것임

○ 해군의 <조사 및 실험보고서>(2010. 1)에 따르면 대형 수송함은 40노트 바람이 불 경우 방파제와 충돌하거나 항로를 이탈할 가능성이 많아 입출항 자체가 불가능함. 30노트에서는 입출항이 가능했으나 풍하 측으로 압류현상이 발생합니다. 이에 가능한 양호한 기상 조건에서 입출항할 것과 진입 항로 구간에서 타 선박과 조우하지 않도록 권유하고 있음

- 대형 수송함이 30노트 이하에서만 입출항 할 수 있다는 것은 기동전단의 기함으로서의 대형 수송함이 기상 악화에 따른 작전 수행에 제약이 주어진다는 것을 의미함

○ 또한 기존 항로에서는 40노트(20m/sec) 하의 대형함과 30노트 하의 대형 수송함은 모두 입출항 시 항로 이탈과 중앙선 침범, 방파제와의 충돌 위험이 있음. 대형 수송함과 대형함의 입출항 위험성은 변경항로가 항로로 운영되기 어려운 지형적·법

적 제약 때문에 여전히 문제로 됨

- 그런데 대형 수송함이나 대형함의 시뮬레이션은 모두 예인선 2척을 사용해 입출항 안전성을 확보한 것으로, 따라서 자력에 의한 입출항의 안전성은 그보다 훨씬 낮은 풍속에서나 확보될 것으로 보여 자력으로 입출항 경우 작전 수행에 큰 제약이 따를 것으로 보임.

- 또한 예인선을 사용해서 30~40노트에서 안전하게 입출항 할 수 있다고 해도 예인선을 사용하는 것은 유사 시 신속한 작전 수행을 지연시키게 된다는 점에서 문제로 됨.

○ 한편 해군기지 실시설계보고서 접안시설 평면배치계획을 보면 대형함 8척을 서쪽 돌제부두와 중앙 부두에 배치하도록 되어 있음. 만약 서쪽 돌제부두를 가변식으로 변경한 조건에서 15만톤 크루즈선의 입출항과 접·이안을 위해 서측 끝단으로 이동시키면 2개의 선석의 사라져 대형 수송함(LPX)1척과 KDX-3 1척이 계류할 곳이 없는 결과를 가져옴

- 물론 중앙 부두에 접안할 수 있겠지만 이 경우 병렬접안한 함정이 선회장을 침범하는 문제와 다른 함정의 선석이 줄어들어 대형 군함 20여 척이 동시에 계류할 수 있는 기동전단 전개 기지를 건설한다는 당초 사업목적은 달성할 수 없게 됨

○ 이렇듯 대형 수송함과 대형함은 제주해군기지를 모항으로 이용할 기동전단의 주력함이라는 점에서 사소한 기상 악화에도 이들 대형 수송함과 대형함의 입출항 자체가 아예 불가능하거나, 자력으로 입출항하지도 못하고 예인선을 사용해야 한다면 신속하고 안전한 작전수행을 뒷받침해야 할 군항으로서그 만큼 큰 결함을 안게 되는 것임

- 지금까지 살펴본 것처럼 제주해군기지(민·군복합항)는 민항으로서도, 군항으로서도 안전성이 확보될 수 없는 위험한 항으로 건설되고 있음. 이를 피해보려고 항로를 변경하고 가변식 돌제부두를 도입했지만 해결책이 될 수 없다는 사실이 분명히 밝혀지고 있음

삭감 이유 5. 미 해군기지라는 의혹

□ 제주해군기지는 핵 항공모함(CVN 65급)이나 크루즈선이 계류할 방파제 내측 수심, 잠수함 계류부두 수심, 선회장 등 주요 시설이 미군의 요구에 따라 미군이 보유하고 있는 함정의 제원에 맞춰 설계, 공사되고 있다는 점에서 미군기지라고 보는 것이 마땅함. 국민혈세로 해군기지를 지어 미군에게 공짜로 사용하게 할 수는 없는 일임

○ 제주해군기지는 방파제 내측 수심이 17.40m로 설계되어 있는데, 이는 주한미군 해군사령관(CNFK)의 요구 기준(15.20m)에 따른 것으로서 미국 핵 항공모함의 안정적인 계류를 보장하기 위한 것임(대한민국 해군, 08-301-1 시설공사, 07 조사 및 실험보고서, 3편 1장 기본설계, 1·7·3 계류시설 계획, 1 부두 계획수심, 180쪽)

○ 한국 해군이 미 항공모함(CVN-65급)을 대상 선박으로 접·이안 및 입·출항 시 물레이션까지 실시함. 또한 비행갑판이 돌출되어 있는 항공모함의 접·이안이 용이하도록 계류바지를 갖추도록 지시하고 있으며, 그 설계도까지 상세하게 제시하고 있음(대한민국 해군, 08-301-1 시설공사, 09 실시설계 요약보고서, 5장 부대시설, 5·1·2 계류바지, 2 항공모함 접안 방법, 52쪽)

○ 제주해군기지는 대형선 부두의 수심이 11.5m인 데 반해 중·소형 부두 및 잠수함 부두의 수심은 12m로 더 깊게 설계되어 있음. 한국 해군이 보유하고 있는 잠수함의 흘수는 209급(1200톤)이 5.5m, 214급(1800톤)이 6m이다. 앞으로 3000톤급 중형 잠수함을 도입하더라도 그 흘수는 7m 정도로, '국방시설 설계기준'에 따라 최소 여유수심(1.2m)과 여유 안정수심(1.2m)을 더해 9m의 수심이면 안전하게 계류할 수 있음

- 그런데도 무려 12m의 수심을 확보하려는 것은 미 대형 핵잠수함(흘수 9.5m 안팎)이 안정적으로 계류할 수 있도록 보장해 주기 위한 것으로 추정됨

- 제주해군기지 '기본계획 보고서'(2009. 1)에 "12m의 수심 확보가 발주처(해군)의 요구"로 명시되어 있다는 점에서 잠수함 계류부두의 수심도 항공모함과 마찬가지로 주한미군 해군사령관의 요구에 따라 한국 해군이 설계업체에 과업지시를 했을 것으로 추정됨

삭감 이유 6. 제주도의 검증요구와 공사 중단 가능성

□ 2012. 10. 30 제주도는 검증 관련 최종 의견서를 총리실에 제출하면서 “최근 기술 검증위 회의록 공개에 따라 도민이 이해할 만한 수준의 검증이 이뤄져야 하며” ... “시뮬레이션 검증이 완료될 때까지 케이슨 정거치 공사를 중단해줄 것” 을 요구함. 총리실은 지난 2월 이래 지금까지도 새로운 시뮬레이션은 물론 제주도가 제안하는 시나리오를 포함한 시뮬레이션 재현을 받아들이지 않고 있음. 이런 상태에서 케이슨 정거치와 방파제 공사를 본격화한다는 것은 선회장 규모가 법적 기준에 미달 되어 민항기능을 제대로 수행할 수 없다는 제주도의 문제제기를 정면으로 무시하는 일로 제주도와 도민, 주민들의 강력한 반발로 인한 공사 중단 또는 지연 가능성이 높음

○ 제주도가 제기한 시뮬레이션 조건은 2012. 2. 23 해군의 2차 시뮬레이션 결과에서 2가지 시나리오를 재현할 것, 시나리오별 재현 횟수는 주간과 야간 각 4회씩, 총 8회로 하고 2차 시뮬레이션 시현을 주도한 이윤석 한국해양대 책임연구원을 교체할 것, 시현 현장에 제주도 민항 시설 검증 TF팀 위원 및 공무원 등이 참여할 수 있도록 할 것 등임

- 제주도는 애초 5가지 시나리오를 재현할 것을 요구했다가 2가지 시나리오 재현으로 양보했는데 이는 해군의 2차 시뮬레이션 결과를 기정사실로 만들려는 총리실이 제주도의 양보(?)를 종용한데 따른 것임

○ 지난 5월 16일, 국방부는 제주도가 요구한 3가지 시뮬레이션 시나리오를 자체 수행해 본 결과 15만톤 크루즈 입출항의 안전성에 문제가 없다고 전격 발표함. 만약 국방부가 자체 수행한 시뮬레이션 결과가 사실이라면 총리실은 제주도의 요구를 받아들이지 못할 이유가 없음

○ 항을 건설하는 데서 안전보다 우선하는 것은 없음. 따라서 입출항의 안전성을 검증하기 위한 시뮬레이션은 최악의 조건에서 수행되어야 함. 그러나 총리실은 남방파제에 크루즈선박이 계류해 있지 않는 조건에서 서방파제에 좌현 접안하는 시나리오

나, 남방파제에 크루즈선이 계류해 있는 경우에는 돌제부두가 없는 조건에서 서방파제에 좌현 접안하는 시나리오 재현만 고집함으로써 15만톤 크루즈선박 2척 동시 접안이라는 전제도, 또한 최악의 조건 하에서 시뮬레이션을 수행해야 한다는 전제 또한 무시하고 있음

○ 이에 총리실은 지금이라도 남방파제에 크루즈선이 정박해 조건에서 서방파제에 우현 접안하는 시나리오를 시현해 보는 시뮬레이션을 수행해야 할 것임. 물론 이는 해군이 임의로 수행한 2차 시뮬레이션을 재현하는 것이 아니라 27노트 이상의 풍속 값과 (정·횡)풍압면적 등을 적정하게 입력한 새로운 시뮬레이션을 제3의 전문기관에서 제주도가 추천한 도선사와 전문가가 함께 참여하는 시뮬레이션 수행을 전제로 하는 것임.

○ 이런 측면에서 볼 때 제주도가 제주도가 제안한 2가지 시나리오를 총리실이 받아들인다고 해서 해군의 2차 시뮬레이션 결과를 재현해 보는 수준의 시뮬레이션 수행에 동의해서는 안 될 것임

삭감 이유 7. 항만공사(케이슨)부실 시공 의혹 진상 밝혀야

□ 항만공사의 골격을 이루는 케이슨 부실시공 의혹이 끊이지 않고 있어 이에 대한 진상을 규명해야 함. 지난 8월 볼라벤 태풍 때 1공구 서방파제 공사에 쓰일 케이슨이 완파된 것도 공사 중단 또는 지연 가능성을 높이는 요소임

○ 케이슨은 길이 38m, 너비 25m, 높이 20.5m에 무게가 8,800톤에 이르는 대형 상자 형태의 콘크리트 구조물로, 방파제의 기본 골격에 해당함. 1공구 항만공사는 제주해군기지(민군복합항)서·남방파제 공사로 약 1.5Km의 구간에 대형 케이슨을 투하시켜 파도를 막고 크루즈선 및 대형함정 접안 시설로 활용한다는 계획에 따라 진행되고 있음

○ 1공구 방파제 공사에 쓰일 예정이었던 케이슨 7함은 지난 8월 볼라벤 태풍 때

완과 됨.

○ 제주 화순 케이스 제작장에서 근무하던 유윤선씨 등 4인은 강정마을회에 케이스 부실시공 의혹을 제기하면서 “철근 간 간격과 콘크리트 타설 등이 부실해 태풍 등 충격에 약하거나 콘크리트에 균열이 생긴다” (한겨레 2012. 10. 31)며 불라벤 태풍 때 케이스 7개함이 모두 훼손된 것은 우연이 아닌 부실 공사가 낳은 필연이라는 의혹을 제기함

○ 유윤선 씨 등이 밝힌 케이스 부실시공 사례

- 철근간 간격이 규격보다 벌어진 상태에서 연결(→콘크리트 균열) : 철근과 철근 사이의 간격에 대한 시방서상 규정은 20cm인데 케이스 제작 과정에서 세로로 세워진 철근 사이로 직원들이 지나다다보면 철근 사이가 30~40cm로 벌어지는데 이런 상태에서 가로 철근을 연결시켜 그대로 시공한 사례

- H형 철제빔부분에 철근 시공 설계상 문제(→외부 충격시 콘크리트 균열) : 케이스는 여러 개의 공간으로 나뉘어 있고, 공간마다 에이치(H)형 철제 빔들이 2개 이상씩 들어 있으나 빔이 있는 곳은 철근을 설치하지 않도록 설계되어 있어 철근이 연결되지 않은 상태에서 콘크리트 타설하게 됨. 이 때문에 콘크리트가 외부 충격을 받을 때 제일 먼저 균열이 발생할 수 있다는 것임. 또 철근 간 간격은 시방서상 20cm임. 그런데 H빔이 있는 곳은 H빔 폭 30cm이고 그 양쪽의 최초 철근이 각각 15cm로 떨어져 있어 50cm 간격으로 철근 설치

- 콘크리트 타설시 지연제와 떨판 시공 문제(→콘크리트 단면에 기포 발생) : 콘크리트가 단단하게 채워지도록 하기 위해서는 지연제를 써서 먼저 타설한 콘크리트가 굳어지는 현상을 지연시키고 나중에 부은 콘크리트와 잘 섞이도록 하는 동시에 떨판(vibrator)을 작동시켜 콘크리트 입자간 간격을 줄여 밀도를 높여 콘크리트 안 기포가 생기지 않도록 해야 하는데 vibration이 덜돼서 양생이 끝난 콘크리트 단면에 골다공증 생긴 뼈처럼 기포가 생겼다는 것임

- 감리 부실 : 유윤선씨는 감리가 매일 한번씩 와서 케이스 콘크리트 사각 벽 밖에서 한 바퀴 훑어보고 가는데, 이렇게 해서는 케이스 바깥쪽 철근 이음새는 보이지만 케이스 안쪽의 철근과 콘크리트 시공은 전혀 볼 수 없다며 6개월 근무기간 중 감리가 공사장 내부에 들어와서 점검한 사례는 단 한번도 본적이 없다고 증언

○ 케이스 부실시공 의혹은 이번 일이 아님. 지난 5월에는 케이스 3번함 부실시공

의혹이 제기된 바 있음

- 케이슨 콘크리트 타설을 위한 철골 구조물 설치작업 과정에서 80cm로 겹쳐 연결해야 할 철근을 기준과 달리 20cm로 짧게 해 공사를 진행하고 있다는 의혹이 제기된바 있음. 제주의 소리에 따르면 익명의 제보자는 “철근 연결시 (케이슨) 철골 아랫부분은 정상적으로 80cm의 철근을 겹쳐 연결한 반면, 윗부분은 20cm만 연결했다. 공사 과정에서 이를 목격했다. 이는 명백한 부실공사” 라는 의혹을 제기함

제주의 소리 2012. 11. 2 검색

<http://www.jejusori.net/news/articleView.html?idxno=115267>

○ 따라서 현재 화순항에 떠 있는 케이슨에 대한 비파괴검사, 강정 앞바다에 가거치되었다가 태풍으로 훼손된 케이슨에 대해서는 파괴검사 등의 현장조사를 거쳐 부실공사 여부에 대한 진상을 규명하는 일이 우선임. 또한 부실시공으로 드러날 경우 기술관리법 등에 따라 시공업체인 삼성물산과 감리단(대영)에 대한 영업 취소 등의 법적 조치를 취해야 할 것임

삭감 이유 8. 예산 집행 가능성 저조

□ 해군은 2013년 제주해군기지 예산 2009.66억원 중 토지매입비 (영외 군 관사 건설)로 89.5억원을 요구했으나 주민 반대로 이월이 불가피하므로 전액 삭감되어야 함

○ 군 관사 설립을 위한 설명회(1차 2012. 5. 29, 2차 2012. 6. 15)는 주민들의 강력한 반발에 부딪쳐 무산됐으며 해군이 가장 유력한 곳으로 꼽고 있는 부지의 주민들 90%가 해군의 토지매입과 수용에 반대한다는 의견서를 관할청에 제출한 상태임

○ 해군이 주민들의 의사에 반해 토지를 강매할 경우 또 다른 충돌이 예상되며 예산의 집행가능성도 그만큼 떨어짐. 이에 해군도 주민들과의 협의 지연가능성에 대비하여 아예 명시이월(방사청, 『2013년 예산안 및 기금운용계획안 사업설명자료 II

-1』 414쪽, 2012. 10)을 요청하고 있으므로 예산의 효율적 집행을 위해 전액 삭감해야 마땅함

○ 기본조사 설계비 중 군 관사 공사 기본설계비 10. 9억원, 군관사 공사 기본 설계 VE 49백만원도 같은 이유에서 삭감되어 함

□ 시설 공사비 1843억원 중 항만공사비 1568억원, 육상공사비 219억원, 진입도로 공사비 19억원 등은 집행가능성이 저조하므로 전면 삭감되어야 함

■ 항만공사비의 경우

○ 해군은 2012년 9월 현재 1공구 항만공사에 쓰일 케이슨 7함을 제작했으며 12월 까지 케이슨 20함을 제작·정거치를 통한 방파제 공사를 본격적으로 추진하고 2공구는 케이슨 9함을 제작·정거치하여 계류부두를 조성하겠다는 계획임. 이에 따라 해군은 1공구 항만공사비 1083억원, 2공구 항만공사비 485억원로 1568억원을 요구한 것임

○ 그러나 1공구 항만공사는 15만톤 크루즈선 입·출항 및 접·이안 시뮬레이션 재현과 검증완료때까지 케이슨 정거치 공사를 중단해달라는 제주도의 요구, 서측 돌제부두를 가변식으로 변경하는데 따른 실시설계 변경협의 절차 미비 등으로 공사가 중단 또는 지연될 가능성이 높음. 또 서측 돌제부두를 가변식으로 변경할 때 중앙 계류부두에 대형함이 병렬 접안한 조건, 남방파제에 크루즈 선박이 접안한 조건에서도 15만톤 크루즈 선이 안전하게 접·이안 및 입·출항 할 수 있는지도 검증해야하므로 공사 지연은 불가피함

○ 또 8월 블라벤 태풍 때 서방파제 A 구간에 쓰일 케이슨이 모두 완파되어 1공구 시공업체인 삼성물산이 2012. 6. 2에 제출한 08-301-1 시설공사 수정 예상 공정표에서 제시한 공기 보다 훨씬 지연될 것이 분명함

○ 2공구 항만공사를 위한 케이슨 제작도 주민들의 강력한 저항에 직면해 있음. 2공구 시공업체인 대림은 외국인 노동자들을 동원해 24시간 공사를 추진하고 있으나

주민들 역시 밤샘 농성 투쟁으로 맞서고 있어 해군의 계획대로 추진될 가능성이 희박함

○ 감리비 중 항만공사 감리비 25억원 역시 현장 노동자들이 감리 부실 의혹을 제기하고 있는 만큼 이에 대한 진상 조사가 선행되어야 하므로 전면 삭감이 요구됨

■ 육상 공사비

○ 육상시설 공사비 역시 집행가능성이 낮으므로 전면 삭감되어야 함. 2013년 제주 해군기지 예산에서 육상시설 공사비는 모두 219억원임

○ 제주해군기지 건설 공사는 항만공사, 육상시설 공사, 영외 건축 공사 및 진입도로 개설 등으로 구분할 수 있음. 그런데 육상공사는 항만공사 부지 조성이 완료된 이후에 추진이 가능하므로 동시 사업 추진이 어렵고 순차적으로 진행할 수밖에 없음. (국회 국방위, 「방위사업청 소관 2012년도 예산안 검토보고서」 103쪽)

- 현재 제주해군기지 사업 부지 터에는 항만공사에 쓰일 TTP, 블록 등이 거치되어 있어 육상시설 부지 공사를 시작할 수 없는 상태임

○ 앞서 살펴본 바와 같이 제주도의 반대, 케이스 파손과 부실공사 등으로 항만공사의 중단 또는 지연될 가능성이 높으며 육상공사 또한 중단 또는 지연도 불가피함. 따라서 2012. 11~12월 육상 시설 기본설계→ 2013년 실시설계 및 계약 체결→ 착공한다는 해군의 계획은 현실성이 없는 것임

■ 진입도로 공사비 19억원 역시 재원 분배와 집행의 효율성 측면에서 전액 삭감해야 함. 항만공사, 육상공사 공정이 예정보다도 훨씬 늦어지는 상황을 고려한다면 진입도로 공사를 서두를 이유가 없음(끝)