
제주해군기지(민군복합항) 2013년 예산 삭감 의견서

■ 제주해군기지 예산 삭감 8대 이유(요지)

1. 타당성이 결여된 제주해군기지 사업 목적
2. 15만톤 크루즈 2척 접·이안 및 입·출항 안전성 검증 안돼
3. 국회 예결산특위 권고 사항 위배
4. 균형으로서의 기능에도 심각한 문제
5. 제주해군기지는 미 해군기지라는 의혹
6. 제주도와 도민·주민 반대-제주도의 검증요구와 공사 중단 가능성
7. 항만공사(케이슨)부실 시공 의혹 진상 밝혀야
8. 예산 집행 가능성 저조

강정마을회·군사기지 저지와 평화의 섬 실현을 위한 범도민 대책위원회
제주 해군기지 건설 저지를 위한 전국대책회의

**15만톤 크루즈 선 접·이안과 입·출항의 안전성을
위해서는 설계 변경과 공사 중단이 불가피하며
2013년도 예산도 전면 동결, 삭감해야 합니다.**

제주해군기지 예산을 전면 삭감해야 할 이유는 너무나 많습니다. 애초 국회 부대조건에 위배될 뿐 아니라 국방부 스스로가 내세운 사업목표에도 역행하고 있습니다. 제주해군기지가 사실상 미 해군기지라는 근거들도 속속 드러나고 있습니다. 제주도와 주민 반대로 또 다시 공사가 중단 또는 지연될 수 있어 예산 집행 가능성도 낮습니다.

무엇보다도 제주도가 제기한 “15만톤 크루즈 선 입·출항 및 접·이안 안전성 문제를 제3의 기관을 통해 객관적으로 검증할 것”을 요구한 국회 예결위 권고 사항이 철저히 무시되었습니다. 그 결과 제주해군기지는 선회장, 항로 등 항만 설계오류에서부터 검증 부실, 케이스 부실시공에 이르기까지 4대장 사업을 능가하는 총체적 부실이라는 국민적 의혹이 커지고 있습니다.

15만톤 크루즈선의 입·출항과 접·이안 안전 문제는 비단 크루즈선박이나 승객의 안전 문제로 끝나지 않고 해군 함정의 안전에도 커다란 영향을 주며, 작전 수행에도 막대한 지장을 초래한다는 점에서 제주해군기지(민·군복합항)의 민·군항 두 가지 기능을 좌우하는 중차대한 문제로 어떤 이유에서도 이에 대한 검증을 외면해서는 안 되며 검증이 완료될 때까지 공사는 전면 중단되어야 마땅합니다.

특히 국회는 제주해군기지(민군복합형 기항지)사업 조사소위원회의 결정에 대한 책임을 끝까지 이행해야 합니다. 국회 권고로 총리실 산하에 구성된 기술검증위 회의록이 공개되면서 15만톤 크루즈선 운항의 안전성을 담보하려면 설계 변경과 공사 중단이 불가피하다는 사실이 다시 한 번 확인되었습니다.

이에 국회는 2013년 제주해군기지 예산 2009.66억원을 전액 삭감하여 공사를 중단시키고 잘못된 설계를 변경하도록 정부를 압박, 견인하는 한편 제3의 전문 기관을 통한 제주해군기지(민군복합항)의 안전성을 검증하는데 책임 있게 나서야 할 것입니다.

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 육지기지에서도 발진하더라도 중국이나 일본 해·공군에 비해 시공간적으로 유리한 작전환경에서 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

식감 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 2척이 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·이안할 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 기술검증위원회'(2012. 1. 26~2. 14)에서도 선회장 규모의 적법·적합성 문제는 최대 쟁점이었음.

○ 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(기본계획 보고서, 411쪽). 항공모함(L : 345m)의 선회장은 '국방·군사시설기준'(1.5L)에 따

라 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 주장임

- 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 군락지에 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 않는데도 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, 따라

서 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 남방과제에 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 서방과제에 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 침범하는 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 점·사용 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 기술 검토는 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 기술 검증위는 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 이루어

질 수 있도록 보완방안이 마련되었으므로 준설 등 공사 본격 추진하겠다”

□ 기술검증위 최종합의는 공사 중단과 설계변경 없이 공사를 강행하려는 총리실과 해군의 의중에 꿰맞춘 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 앓힌 것은 총리실-기술검증위원장과의 해군기지 공사 강행에 관한 이번 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 회의 중 발언도 설계변경과 시뮬레이션 실시를 막기 위한 의도에서 총리실이 기술검증위원들의 발언을 유도·강압한 사례들임

□ 일부 기술 검증위원들은 객관성을 담보할 수 있는 제3의 기관에서 새로운 시뮬레이션을 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
오후)되기 전에 기술검증위 회의에 보고(2012. 2. 14 오전)까지 하고도 대외적으
로는 2012년 2월 23일자로 2차 시뮬레이션 결과를 발표하는 얇은 수를 썼음. 해
군의 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·법적 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 돌체부두와 중앙 부두에 배치하도록 되어 있음. 만약 서쪽 돌체부두를 가변식으로 변경한 조건에서 15만톤 크루즈선의 입출항과 접·이안을 을 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 시뮬레이션까지 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 요약 보고서, 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 케이스 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 케이스 정거치와 방파제 공사를 본격화한다는 것은 선회장 규모가 법적 기준에 미달되어 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 종용한 데 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 시나리오나, 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 남방과제에 크루즈선이 정박해 조건에서 서방과제에 우현 접안하는 시나리오를 시현해 보는 시뮬레이션을 수행해야 할 것임. 물론 이는 해군이 임의로 수행한 2차 시뮬레이션을 재현하는 것이 아니라 27노트 이상의 풍속 값과 (정·황)풍압면적 등을 적정하게 입력한 새로운 시뮬레이션을 제3의 전문기관에서 제주도가 추천한 도선사와 전문가가 함께 참여하는 시뮬레이션 수행을 전제로 하는 것임.

○ 이런 측면에서 볼 때 제주도도 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 불라벤 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 불라벤 태풍 때 완파 됨.

○ 제주 화순 케이슨 제작장에서 근무하던 유윤선씨 등 4인은 강정마을회에 케이슨 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 케이슨 7개함이 모두 훼손된 것은 우연이 아닌 부실 공사가 낳은 필연이라는 의혹을 제기함

○ 유윤선 씨 등이 밝힌 케이슨 부실시공 사례

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

- H형 철제빔부분에 철근 시공 설계상 문제(→외부 충격시 콘크리트 균열) : 케이슨은 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 30cm

이고 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 것처럼 기포가 생겼다는 것임

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

○ 케이슨 부실시공 의혹은 이번 일이 아님. 지난 5월에는 케이슨 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.jejuori.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 부실 공사 여부에 대한 진상을 규명하는 일이 우선임. 또한 부실 시공으로 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 군관사 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 설계VE 49백만원도 같은 이유에서 삭감되어 함

□ 시설 공사비 1843억원 중 항만공사비 1568억원, 육상공사비219억원, 진입도로 공사비 19억원 등은 집행가능성이 저조하므로 전면 삭감되어야 함

■ 항만공사비의 경우

○ 해군은 2012년 9월 현재 1공구 항만공사에 쓰일 케이스 7함을 제작했으며 12월까지 케이스 20함을 제작·정거치를 통한 방파제 공사를 본격적으로 추진하고 2공구는 케이스 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 시뮬레이

선 재현과 검증완료때까지 케이스 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, 남방과 제에 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 서방과제 A 구간에 쓰일 케이스가 모두 완파되어 1공구 시공업체인 삼성물산이 2012. 6. 2에 제출한 08-301-1 시설공사 수정예상 공정표에서 제시한 공기 보다 훨씬 지연될 것이 분명함

○ 2공구 항만공사를 위한 케이스 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 제주해군기지 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)