

## ‘세월호 참사’, 국정조사도 미봉책! 국회를 넘어 사회적조사로 가자

세월호 참사로 전국민은 힘겨운 4월을 보냈다. 그리고 이제 다시는 세월호 참사와 같은 인재를 막기위해 전국민의 지혜와 힘을 모아야 한다는 여론이 비등하다. 때마침 국회에서 개각이니 국정조사니 하는 방안이 나오는 것도 이런 여론을 반영한 것이다. 하지만 지난 4월 29일 ‘사회를 다시 만들자’라는 대국민 제안을 내놓은 노동당 입장에서는 국회 내의 감사나 협의기구로는 세월호 참사와 같은 재난을 막을 수 없다고 본다. 따라서 국회와 정부를 넘어서는 범사회적 조사기구를 새롭게 구성할 것을 제안한다.

이유는 다음과 같다. 최근 언론에서 언급되는 국회의원연구단체인 ‘바다와경제국회포럼’의 사례를 보면, 국회가 그간 해상사고에 대한 조치보다는 해운업 사업체에 대해 특혜적 입법을 지속해왔음을 확인할 수 있다. 노동당이 국회 홈페이지, 국회도서관 등 공개되어 있는 자료를 통해서 확인한 내용이다.

(1) 바다와경제국회포럼은 다양한 해양자원의 개발 및 선박산업에 대한 지원방안 등을 다룬 연구단체로, 2008년 박상은(당시 한나라당), 강창일(당시 민주당)의원이 공동대표이고 황우여, 강기정, 유선호, 김성곤, 조배숙, 장세환 의원등이 참여했다. 2012년 국회의원 선거 이후에도 재구성되어 박상은 의원이 단독 대표의원이고 새정치민주연합의 강창일, 박남춘 의원과 새누리당의 안덕수, 김성찬, 강길부, 원유철 등의 의원들이 참여하고 있다(참고 1).

(2) 이 연구모임의 성격은 지난 2008년 8월에 개최한 ‘차세대 해양선박산업 진흥을 위하여’라는 정책세미나에서 잘 드러난다. 이 정책세미나는 크루즈와 위그선 등 해양관광자원의 진흥을 위해 관련 법제도 개선을 위해 열렸다. 주 발제는 정부연구기관인 한국해양수산개발원의 전형진 연구위원이 발제했는데, 여기서 크루즈 도입을 위한 법제도 개선방안으로 다양한 제안들이 나왔다. 그중에 당시 선원법 상 승무원은 일정기간의 선원교육을 받고 선원수첩을 소지해야 하나 크루즈 선의 경우에는 식음료 및 숙박에 관련된 서비스직원 등이 많아 선원법 제척이 필요하다는 사항이 있다. 이대로라면 세월호 참사에서 확인할 수 있는 비정규직 선원들의 대량 고용과 아르바이트 등 비전문 인력의 고용이 다양하게 추진되었음을 확인할 수 있다.(참고 2)

(3) 또한 이 포럼에 참여한 의원들이 대표발의한 법안 역시 이 포럼의 성격을 보여주는데, 대표적으로 연구포럼의 대표의원인 박상은 의원이 2009년에 발의한 ‘선박투자법 일부개정안’과 2010년에 발의한 ‘해운법 일부개정안’은 눈여겨 볼 필요가 있다. 최근

검찰 등은 청해진에 금융지원을 한 관련 은행 등에 강도 높은 조사를 펼치겠다고 했지만, 실제로 은행 등 금융권이 선반회사에 묻지마 투자를 하게끔 부추긴 것은 2009년 ‘선박투자법 일부개정안’ 덕분이다. 박상은 의원의 대표발의안은 사실상 페이퍼컴퍼니인 선박투자회사의 존립기간 제한을 없애고, 은행 및 보험사 등 금융기관의 선박투자 참여를 용이하게 하기 위해 타 법 상의 ‘연결재무제표 작성 의무’를 면제하였다. 그리고 관련 회의록을 보면, 정부가 적극적으로 호응하고 심의 의원들 중 일부는 아예 페이퍼컴퍼니의 존속기한을 두고 흥정하는 듯 한 표현들이 나온다. 노동당의 입장에서, 검찰이 은행 등 금융회사를 조사한다면 당연히 이들 국회의원들도 조사대상이 되어야 한다고 본다.

더 심각한 것은 여객선 운항에 대한 국가의 상시적인 지도감독 체제를 강화할 목적으로 도입된 여객선 운항관리제도의 업무를 사업자단체인 ‘한국해운조합’에 위탁하도록 하는 내용이 반영된 2010년도 ‘해운법 일부개정안’이다. 이 법은 사업자단체에게 지도감독 권한을 주는 개정취지를 그대로 반영하고, 또한 이 운영에 지원금(2010년 당시 10억원)을 줄수 있는 근거를 담았다.(참고 3)

이 외에 정관계 인사들이 세월호 침몰과 직간접으로 얽혀 있는 이익단체 등에 깊숙이 관여함으로써 정부는 물론 정치권에 대한 국민 일반의 신뢰가 현저히 상실되었다.(참고 4)

노동당은 이상의 내용을 통해서, 세월호 참사의 재발 방지를 위해 정부도, 국회도 온전한 주체가 되지 못한다는 것을 명확하게 지적하고자 한다. 조사 주체라고 말하는 정부와 국회는 조사 대상일 뿐, 스스로 누구를 조사할 수 있는 권한은 없다.

다시금 강조한다.

세월호 참사를 막기 위해 사회를 다시 만들어야 한다. 그리고 그것은 정부나 국회의 울타리를 넘어야 한다. 그 과정에서 각계의 민간이 자발적으로 참여하는 사회적 조사기구를 만들어야 한다. 이를 통해서 그간 당연한 듯 이루어져왔던 ‘돈을 위한 정치, 돈을 위한 행정’을 낱낱이 밝혀내야 한다.

사회가, 국민만이, 광범위한 사회적 조사와 합의로 또 다른 세월호 참사를 막을 수 있다. 이미 드러난 사태들의 면면만으로도 이는 부정할 수 없는 사실이다.

2014년 5월 7일

노동당정책위원회

「참고 1」 2008년부터 현재까지 참여의원 명단

연도	대표의원	간사	명수	구성원
2008	박상은(한) 강창일(민주)	유기준(한) 장세환(민)	<b>14</b> 한(5) 민주(8) 무(1)	한: 김학송, 박상은, 원유철, 황우여, 유기준 민주: 강창일, 강기정, 김성곤, 문학진 유선호, 정세균, 조배숙, 장세환 무: 최연희
2009	박상은(한) 강창일(민주)	유기준(한) 장세환(민주)	<b>13</b> 한(5) 민주(7) 무(1)	한: 김학송, 박상은, 원유철, 황우여, 유기준 민주: 강창일, 강기정, 김성곤 유선호, 정세균, 조배숙, 장세환 무: 최연희
2010	박상은(한) 강창일(민주)	유기준(한) 장세환(민주)	<b>14</b> 한(5) 민주(7) 미래(1) 무(1)	한: 김학송, 박상은, 원유철, 황우여, 유기준 민주: 강창일, 강기정, 김성곤 유선호, 정세균, 조배숙, 장세환 미래: 윤상일 무: 최연희
2011	박상은(한) 강창일(민주)	유기준(한) 장세환(민주)	<b>15</b> 한(5) 민주(8) 미래(1) 무(1)	한: 김학송, 박상은, 원유철, 황우여, 유기준 민주: 강창일, 강기정, 김성곤, 유선호, 전혜숙, 정세균, 조배숙, 장세환 미래: 윤상일 무: 최연희
2012 (전반기)	박상은(새) 강창일(민주)	유기준(새) 장세환(민주)	<b>15</b> 새(6) 민주(7) 무(2)	새: 김학송, 박상은, 원유철, 황우여, 유기준, 윤상일 민주: 강창일, 강기정, 김성곤, 유선호, 전혜숙, 정세균, 장세환 무: 최연희, 조배숙
2012 (하반기)	박상은(새)	이재균(새)	<b>10</b> 새 (8) 민주(2)	새 : 박상은, 이재균, 안덕수, 김성찬, 강길부, 원유철, 심윤조, 최봉홍 민주: 강창일, 박남춘
2013	박상은(새)		<b>10</b> 새 (8) 민주 (2)	새 : 박상은, 안덕수, 김성찬, 강길부, 원유철, 심윤조, 최봉홍, 손인춘 민주: 강창일, 박남춘

「참고 2」 2008년부터 주요연구실적

2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해운산업 위기극복을 위한 정책제안</li> <li>• 위그선을 이용한 도서지역 연륙교통 혁신 방안 연구</li> </ul>
2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 바다와 경제 정책연구보고서</li> </ul>
2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양문화자원 활용을 위한 연구</li> </ul>
2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 저탄소 녹색성장형 국가 물류체계 구축 방안</li> </ul>
2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 살기좋은 섬 만들기를 위한 도서지역 정주여건 개선과제</li> </ul>

「참고 3」 해당 포럼의 주요 입법결과

법률명	발의날짜	현황	주요내용
선박투자회사법 일부개정법률 (박상은)	2009/1/30	대안폐기	<p>선박투자회사법 일부개정법률안(1803669)</p> <p>제안이유 세계 금융위기와 경기침체로 해운운임이 급락함에 따라 해운업체들의 재무상황이 급속히 악화되고 일부 업체의 경우 도산 우려도 제기되고 있음. 이러한 여건에서 해운업체들의 재무개선 노력과 부실기업의 신속한 정리 등이 긴요함. 해운업체 재무개선이나 부실기업 정리는 주로 핵심자산인 선박의 매각을 통해 이루어지게 되는데, 이 과정에서 호황기에 고가로 매입했던 선박이 저가에 처분될 개연성이 높음. 특히 현재 어려움에 처해 있는 국내 해운업체들의 선박 매수 여력이 부족한 상황을 감안시, 다수의 선박이 해외로 헐값에 매각되어 국부 유출을 유발할 수 있음.</p> <p>따라서 국내 투자자를 중심으로 이들 선박에 대한 매수를 촉진할 필요가 있으며, 이를 위하여 금융기관과 일반투자자들이 적극적으로 선박투자에 참여할 수 있도록 투자금 모집에 관한 선박투자회사법상의 규제를 완화함.</p> <p>주요내용 가. 총자산의 100분의 70 이상을 해운기업의 채무상환 등 재무구조개선을 위해 매각되는 선박에 투자하는 선박투자회사에 대하여 신속한 투자자금 모집과 회수가 용이하도록 존립기간을 적용하지 않으며, 현물출자 및 주식 추가발행 등을 허용함(안 제55조의3제1항 신설).</p> <p>나. 은행, 보험사 등 금융기관의 선박투자 참여를 용이하게 하기 위하여 「은행법」 제37조제1항 및 제2항과 「보험업법」 제106조, 제108조 및 제109조에 의한 금융기관의 타 회사 주식보유비율 제한과 「주식회사의 외부감사에 관한 법률」 제2조에 의한 연결재무제표 작성 의무를 면제함(안 제55조의3제2항 신설).</p>

	<p><b>국토해양위원회 법안심사소위원회(제282회국회 정기회, 2009년 4월 20일)</b>  <b>회의록 중</b></p> <p>○소위원장 박기춘 다음 의사일정 제2항과 3항, 이상 2건의 선박투자회사법 일부개정법률안을 일괄해서 상정합니다.</p> <p>먼저 전문위원께서 일괄해서 보고해 주시기 바랍니다.</p> <p>○전문위원 임진대 전문위원입니다.</p> <p>자료 11페이지가 되겠습니다.</p> <p>정부안은 선박투자회사의 주주총회 시 자본시장통합법상 연기주주총회를 준용하도록 하고 <u>투자자문위원회를 폐지하고 형벌을 과태료로 전환하고 양벌규정을 개선하는 것으로 타당한 조치</u>로 보았습니다.</p> <p>그리고 박상은 의원님께서 대표발의하신 안은 해운기업의 채무상환, 구조조정 등으로 매각되는 선박으로 자산을 구성하는 선박투자회사에 대해서는 3년 이상의 존립 의무화, 현물출자 제한, 주식추가발행 금지, 자금차입 및 사채발행 한도 제한 등의 <u>적용을 배제하고 은행이나 보험사가 선박투자회사의 주식을 보유하는 경우 그 보유한도를 적용하지 않도록 하고 선박투자회사의 주식을 30% 이상 소유하더라도 연결재무제표 작성의무를 면제시켜 주어서 적극적으로 선박투자를 유인하려는 것으로서 현재 해운기업의 어려운 사정을 감안할 때 필요한 것으로</u> 봅니다.</p> <p>다만 이러한 특례는 필요한 최소한의 기간만 운용되도록 할 필요가 있겠다는 차원에서 그 존속기간을 2012년 말까지로 효력을 갖도록 하는 수정의견을 냈습니다.</p> <p>그리고 이 자료 20페이지에 있습니다마는 특례 대상 선박의 매각 주체를 해운기업으로 한정하지 않고 규정할 필요가 있다는 수정의견을 냈습니다.</p> <p>이상 보고를 마치겠습니다.</p> <p>○소위원장 박기춘 정부 측 의견 먼저 듣겠습니다.</p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 먼저 연기주주총회 이것은 선박투자회사가 사실상 페이퍼 컴퍼니인 점을 감안해서 자본시장법상의 연기주주총회 제도를 도입하는 것이 상당히 긴요하다고 봤고요.</p> <p>그다음에 14페이지 선박투자회사의 존립기간문제는 해운기업뿐만 아니고 조선사나 은행 등이 소유한 선박에 대해서 매각되는 경우에도 이게 존재할 수 있음을 감안해서 매각 대상 선박의 주체와 대상을 유연하게 조정할 필요가 있습니다. <u>다만 언제까지 시한을 둘 것인가의 문제는 지금 전문위원 검토보고에는 앞으로 한 3년 두기로 했는데 현재 불황이 4, 5년 동안 지속될 가능성에도 대비를 해야 되기 때문에 최소한도 2014년 말까지 5년 동안의 적용기간 확대가 필요하다고 저희들은 생각을 합니다.</u></p> <p>다만 박상은 의원님 안 제시 중에서 은행법 감독규정, 또 보험업법 규정에 의해서 저희들이 은행법 또는 보험업법 규정을 배제하는 조항을 넣었는데 <u>그것은 관계부처에서 이 규정을 개정해 주기로 했기 때문에 굳이 여기에 넣지 않아도 될 것 같습니다.</u></p> <p>다만 연결재무제표 작성에 관련해서는 관계부처에서 이것은 선박투자회사법</p>
--	---

	<p>에 넣는 게 적합하지 아니하다는 의견을 저희들이 받아들여서 연결 재무제표 작성에 관한 것은 여기서 삭제해도 좋을 것 같습니다. 이상입니다.</p> <p>&lt;중간생략&gt;</p> <p>○소위원장 박기춘 운영 위원 말씀하세요.</p> <p>○운영 위원 지금 특례 적용 기간을 2014년 정도까지 가야 된다 이런 말씀이 시지요, 차관님?</p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 예.</p> <p>○운영 위원 지금 현재 우리 조선·해운사들의 부채가 한 28조 된다고 합니다. 굉장히 심하고 그래서 이런 사람들에게 경제적 위기를 극복하는 데 시간을 주려고 하면 제 생각 같아서는 2014년도 부족한 것 같습니다. 그래서 1년 정도 더 늘려서 2015년 정도까지 줘야 되지 않겠나 그런 생각입니다. 어때요, 차관님?</p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 저희들도 불황이 언제까지 갈지 모르고 해운업 구조조정이 지금 1, 2년 안에 끝날 문제가 아니기 때문에 상당히 기간을 충분히 가지는 게 좋다 이런 생각을 가지고 있습니다.</p> <p>&lt;중간생략&gt;</p> <p>○소위원장 박기춘 다른 위원님들 의견 있으면 말씀해 주십시오. 이것 정부 하고 사전에 조율이 많이 되었지요?</p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 예.</p> <p>○소위원장 박기춘 그러면 이것 전문위원회에서 심사한 결과를 간단하게 정리 하고 넘어가지요.</p> <p>○유정복 위원 몇 년으로 하느냐를 정해야지요. 15년이나 14년이나 이것에 대한 문제네요.</p> <p>○전문위원 임진대 저희들은 정부에서 원하는 대로 해 주시는 것도……</p> <p>○소위원장 박기춘 그게 얼마냐고?</p> <p>○전문위원 임진대 2014년 말까지로……</p> <p>○유정복 위원 부칙에 이 법 시행시기가 언제로 되어 있지요?</p> <p>○국토해양부해운정책관 박종록 시행시기는 공포 후 바로입니다.</p> <p>○유정복 위원 그러면 지금부터 해서 2015년까지 하면 5년 반 되는 거네요.</p> <p>○운영 위원 원래 박상은 의원의 안은 특례 적용 제한이 없습니다. 없는데, 줘야 되는 게 맞다, 그러면서도 특례 적용 제한하는 효과를 제대로 발휘하기 위해서는 시기를 늦춰야 되지 않겠느냐 하는 게 제 생각입니다.</p> <p>○이시종 위원 그러면 그게 지금부터 15년까지면 몇 년이야?</p> <p>○유정복 위원 5년 반.</p> <p>○이용섭 위원 6년 반이지.</p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 그런데 실상 이게 가동되는 게 금년 한 8월부터</p>
--	---

			<p>는 실질적으로 가동될 거거든요.그러니까 지금부터 세면 한 6년 정도인 것 같습니다.</p> <p><u>○이시종 위원 6년 반, 햇수로 7년. 그러면 아주 한시 기간을 한 20년 뒤 버리지, 30년.</u></p> <p><u>○강창일 위원 한시적인 의미가 너무 저기 되는 것 아닌가, 7년이면?</u></p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 위원님, 아까 제가 말씀드린 대로 이게 선박 구조 프로그램에 의해서 해당되는 선박만 하기 때문에 시한을 오래 두셔도 사실은 여기의 대상 되는 것은 되고 안 되는 것은 안 됩니다. 그래서 그것은 여유있게 주신다고 그래 가지고 특별히 문제가 생기는 게 아닙니다.</p> <p>○이용섭 위원 내가 볼 때는 14년을 하든 15년을 하든 별 상관은 없는데요, 그런데 정부에서 12년 가져온 것을……</p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 아닙니다. 저희들이 가져온 것이 아닙니다.</p> <p>○이용섭 위원 정부에서 가져온 것 아니에요?</p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 아니고 원래 박상은 의원님은 기한은 없는데 전문위원은 3년 하자는 것을 정부는 최소한 5년으로 하자는 것이고 운영 위원님은 1년 좀 늘려서 잡자……</p> <p>○소위원장 박기춘 결과적으로 운영 위원님 하자는 대로 하자는 것이에요, 지금?</p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 예, 그렇습니다.</p> <p>○소위원장 박기춘 그러면 운영 위원님이 결정하면 다 되는 거예요?</p> <p>○국토해양부제2차관 최장현 감사합니다.</p> <p>○소위원장 박기춘 그러면 6년 동안으로 하지요, 우리. 다소 이견이 있을 수 있습니다마는 전문위원께서 정리하신 대로, 의사일정 2항·3항 2건입니다. 선박투자회사법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지의 심사 결과를 반영한 대안을 마련해서 전체회의에 보고하고자 합니다. 이의 없으십니까?</p> <p>(「없습니다」 하는 위원 있음)</p> <p>각각 가결되었음을 선포합니다.</p>
<p>해운법 일부개정법 (박상은)</p>	<p>2010/10/28</p>	<p>대안폐기</p>	<p>해운법 일부개정법률안(1809694)</p> <p>제안이유 기존의 여객선 운항관리제도는 여객선 운항에 대한 국가의 상시적인 지도·감독 체제를 강화할 목적으로 1973. 12월 법제화된 규정에 근거, 현재 주요 여객터미널 22개 지역에 배치된 여객선 운항관리자들로 하여금 관계 법령이 규정한 사항의 준수여부를 확인하고, 안전운항의 기반을 조성하여 여객선 이용객의 생명과 재산을 보호 하도록 하는 등 사실상 국가의 업무를 위탁하여 수행토록 하고 있음. 따라서 국가는 이와 같은 업무를 수행함에 있어</p>



			<p>소요되는 비용, 즉 운항관리비용의 일부를 부담하여야 함에도 불구하고, 현행 법령에 아직까지 그 지원 근거가 명시되어 있지 않아, 그 지원 근거를 마련하기 위한 최소한의 법적인 정비가 요구되고 있음.</p> <p>또한 근래에 들어 관광·휴양 등의 목적으로 도서를 찾는 연안여객선 이용객 수가 매년 지속적으로 증가하고 있음에도 불구하고 여객선 기항지의 접안(계류)시설 등이 미비하여 승·하선시 여객선 이용객의 안전을 심히 위협하고 있어 이에 대한 개선이 시급히 요구되고 있을 뿐만 아니라, 연안을 운항하는 선박의 노후도가 심하여 신조선 투입의 필요성이 절실함에도 불구하고 사업의 영세성과 재정의 한계로 인하여 신조선 투입이 사실상 불가능한 현실을 감안하여, 보조항로를 운항하는 선박 및 접경지역 도서 또는 국가 전략항만(특정항)을 운항하는 선박 등에 한하여 국고지원의 근거를 마련하고자 함.</p> <p>주요내용</p> <p>가. 국가는 보조항로를 운항하는 선박 및 접경지역 도서 또는 국가 전략항만을 운항하는 선박을 건조하는 데 소요되는 비용을 지원할 수 있다(안 제15조의2 신설).</p> <p>나. 국토해양부장관은 여객선의 안전운항 확보를 위하여 내항여객선 운송사업자의 안전운항관리에 관한 사항을 지도·감독하도록 함(안 제22조제1항).</p> <p>다. 국토해양부장관은 제1항에 따른 여객선 안전운항관리를 위하여 「한국해운조합법」에 따라 설립된 한국해운조합(이하 “한국해운조합”이라 한다)에 선박운항관리자(이하 “운항관리자”라 한다)를 두고 여객선 안전운항관리를 한국해운조합회장에게 위탁할 수 있도록 함(안 제22조제2항 신설).</p> <p>라. 국가는 운항관리자를 둬으로써 소요되는 비용을 지원할 수 있으며, 내항여객운송사업자도 운항관리자를 둬으로써 소요되는 비용을 일부 부담할 수 있도록 함(안 제22조제6항).</p> <p>마. 국토해양부장관은 여객선 등의 이용객의 안</p>
--	--	--	--

			전과 편의증진을 위하여 여객선 등의 기항지의 접안시설을 축조하거나 여객선 항로에 대한 준 설사업 등을 할 수 있도록 함(안 제44조의2).
<p><b>국토해양위원회 법안심사소위원회(제303회국회 정기회, 2011년 11월 8일)</b> <b>회의록 중</b></p> <p>○전문위원 박수철 그건 제가 아까 수정의견으로, 65쪽 봐 주시면……</p> <p>○현기환 위원 말씀을 하세요.</p> <p>○전문위원 박수철 일단은 국가의 관여 정도를 지도·감독 정도에는 이르지 않더라도 적어도 시책을 수립할 수 있을 정도까지는 정부의 책임이 있다고 봐서 국토해양부장관이 시책을 수립해서 시행할 수 있도록 하는 규정 을 담으면서 이렇게 국가의 관여가 있기 때문에 아울러서 7항에서 국가가 운 항관리자를 둬으로써 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있는 근거를 마련하 는 그러한 내용으로 수정의견을 담았습니다.</p> <p>그리고 그 의견에 대해서 차관님께서 수용하신답니다.</p> <p>○현기환 위원 그렇게 검토의견이면 나는 반대예요.</p> <p>이게 여객선하고 선박안전관리 업무라는 게 IMO(International Maritime Organization)라고 아시지요? 그건 주로 국토해양부 고유 업무인데 이걸 해경에서 하겠다는 말이에요?</p> <p>○국토해양부제2차관 김희국 아닙니다. 그 조항은 아닙니다.</p> <p>○김진애 위원 아니지, 수정의견으로 간다니까.</p> <p>○최구식 위원 안 하는 걸로 정리가 된 거예요.</p> <p>○현기환 위원 정리가 됐어요?</p> <p>○최구식 위원 다 된 거예요.</p> <p>○현기환 위원 <u>해운조합이 그대로 하는 걸로?</u></p> <p>○소위원장 최규성 됐어요?</p>			

「참고 4」 한국해양구조협회 고문 중 정관계 인사 명단

직책	성명	직위
고문	이병석	국회부의장
고문	주승용	국회의원
고문	강창일	국회의원
고문	주영순	국회의원
고문	이재균	국회의원
고문	송영길	인천시장
고문	오거돈	전 해양수산부 장관