

세계사관

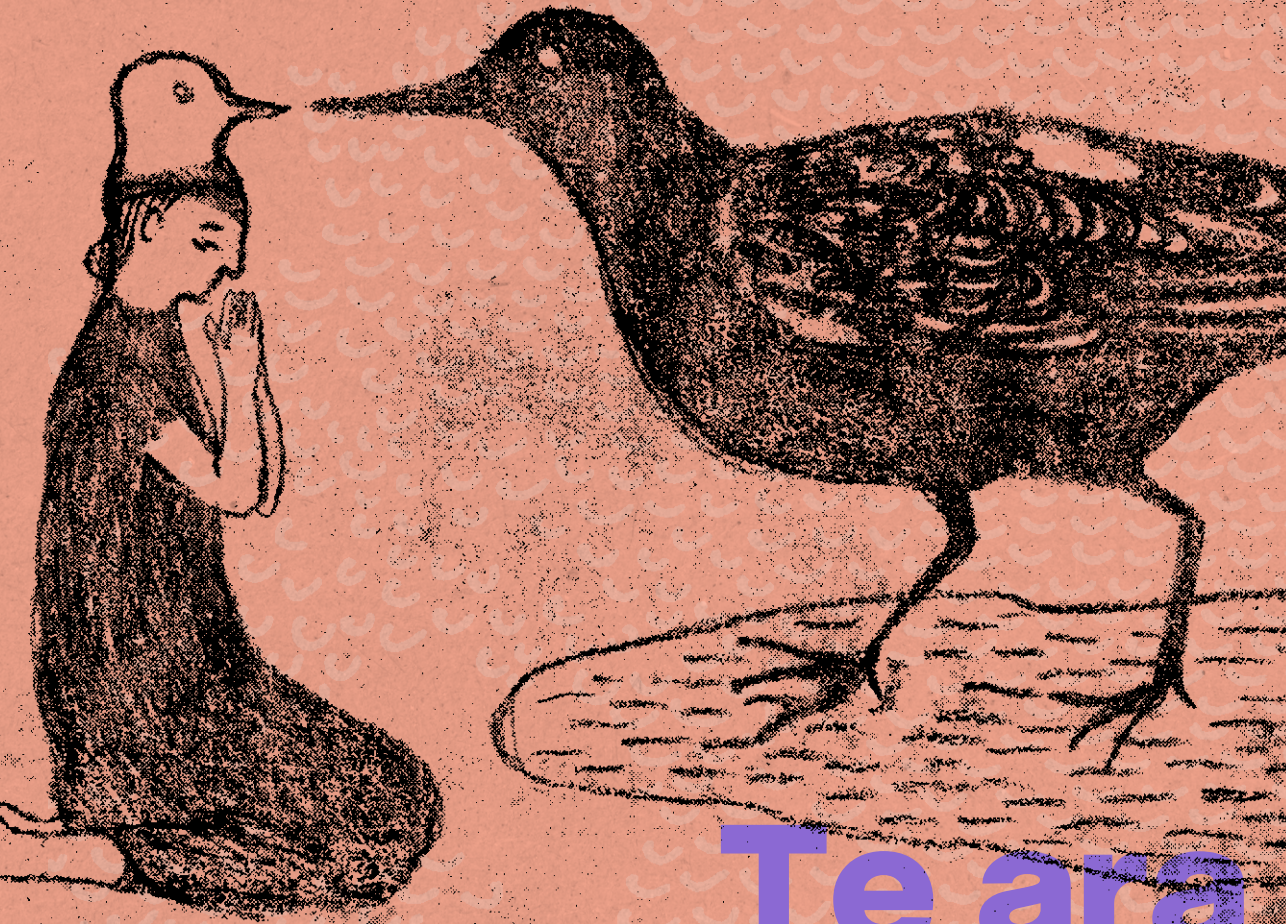
WEEKLY

no.04

part.02

세계사관
세계사관

미디어
칼럼나라



Te ara
whānui a Tāne



5주차 행진 경로



2025.9.11 목

오후 1시 40분

새만금신공항 기본계획 취소소송 선고

9.10 수

미디어로 행동하라
- 새, 사람행진단 영상 상영회
저녁 7시 30분
@비정규노동자의 집 끝집



알래스카에서 뉴질랜드까지 먹지도 자지도 않고
13000km를 비행하는 큰뒷부리도요와 함께하는

일만삼천 번의 릴레이기도

13000걸 2025.9.8(월)~10(수)
서울행정법원 앞

2025.9.8(월) ~9.10(수) 3일간 8:00/ 12:00/ 17:30 행정법원 앞 1인 시위
15:00 새만금 신공항 백지화를 촉구하는 3일 미사

2025.9.9(화) 14:00 새만금 신공항 취소판결 촉구 종교인 기도회

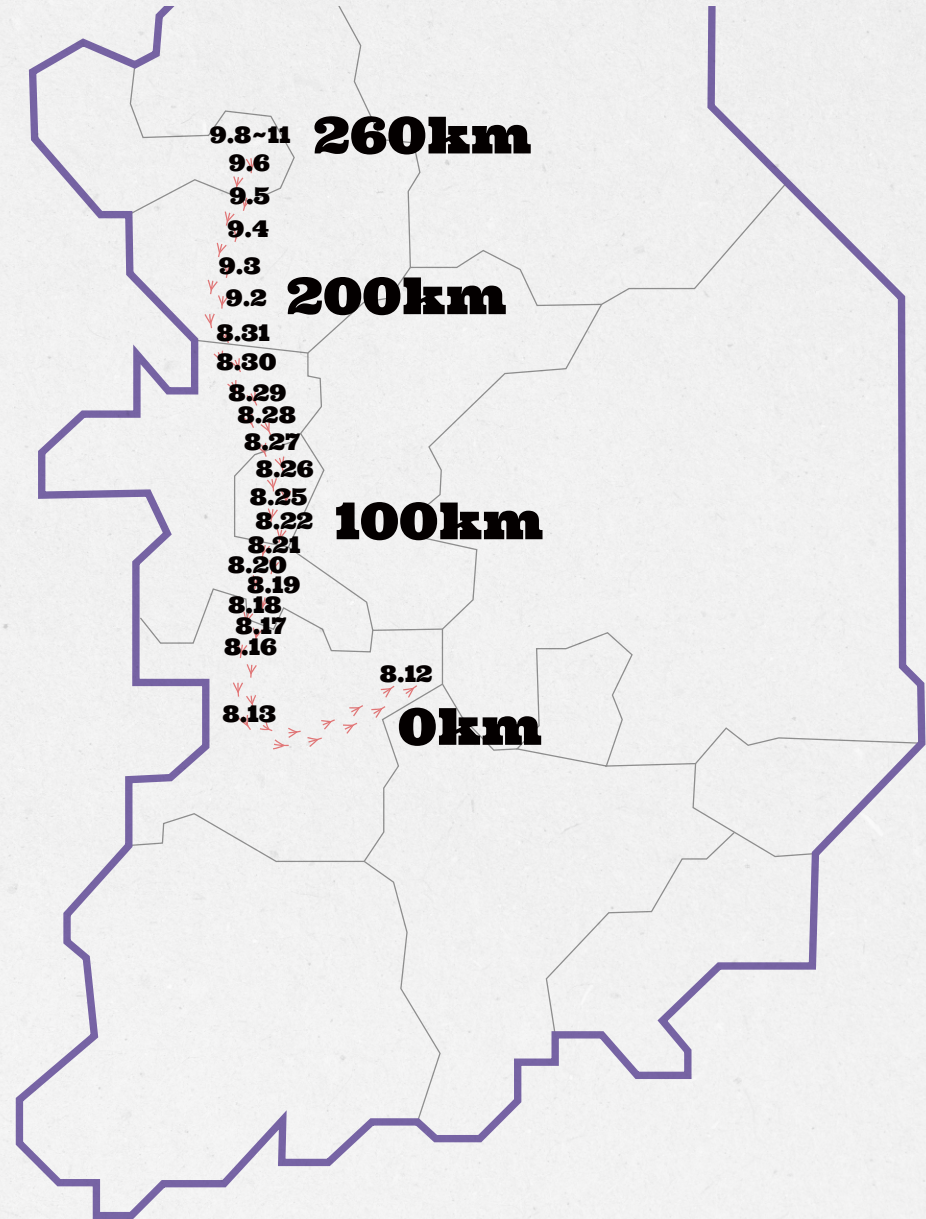


9.8 월

상괭이의 날
사당역 2호선 1번출구-서울행정법원(5.3km)

사당역2호선 1번 출구 - 예술의전당 - 서울행정법원

11:30 + 새만금신공항 기본계획 취소소송 인용촉구 기자회견+



8 들어가는 글 _ 박영길
나에게 던지는 질문들 5 - 응답

16 일곱째별의 새, 사람행진 4
이제 다시 사람을 사랑할 수 있을까?

250908 상괭이의 날

62 수라의 외침 _ 딸기

64 새만금신공항 기본계획 취소소송 인용 촉구 기자회견문
새만금신공항 기본계획 취소소송 인용 촉구 기자회견 발언

72 _ 문정현(신부)

74 _ 고재승(12.29 무안공항-제주항공 여객기 참사 유가족)

76 _ 김형우(새, 사람행진단 안전팀)

78 오마이뉴스 기사 _ 조혜진
상괭이의 날, 28일간 264km 걸어 드디어 서울행정법원 도착

80 한겨레기사 _ 김혜윤기자
새와 사람 공생 향한 264.2km의 행진

250908-11 릴레이 일만삼천배

92 새만금 신공항 백지화를 촉구하는 3일 미사 인사말 _ 김희인(신부)

96 새만금 신공항 백지화를 촉구하는 3일 미사 발언 _ 딸기(평화바람 활동가)

98 오마이뉴스 기사 [주장] _ 딸기(평화바람 활동가)

102 과학자들이 행정법원 판사들에게 보낸 편지

250910 미디어로 행동하라 영상상영회

128 쿠아카의 편지 _ 우리의 문화유산은 '살아 있는 새'입니다.

130 알알이의 답장 _ 황아누이 쿠아카 공동체에게

134 오마이뉴스 기사 _ 조혜진
행진 30일차, 서울행정법원 생명과 평화의 공간으로 물들다

250911 새만금신공항 기본계획 취소소송 판결의 날

142 새만금신공항 기본계획 취소소송 인용판결 성명서

144 재판정 현장 _ 무밍 (기록 및 정리)

148 국제연대단체에게 보내는 영문 서신

162 입장문 _ 체제전환전북네트워크

164 성명서 _ 가덕도신공항반대시민행동

166 성명서 _ 수원 군공항 폐쇄를 위한 생명·평화회의

168 논평 _ 제주제2공항강행저지비상도민회의

169 논평 _ 강정친구들

170 성명서 _ 핫핑크돌핀스

178 오마이뉴스 기사 _ 류승연 기자
법원 "새만금 신공항 계획 취소", 시민들 "믿기지 않는다" 환호

180 오마이뉴스 기사 _ 김나희
"의도적 축소" "부당" 역사에 남을
새만금신공항 취소 판결문 속 촛철살인

186 한겨레 애니멀피플 기사 _ 김지숙 기자
'공항 건설' 취소 그다음은?... "수문 열어 새만금 되살려야"

190 오마이뉴스 기사 _ 윤성효 기자
새만금신공항 취소 판결에 "가덕도신공항도 제동 걸어야"

194 헤드라인제주 기사 _ 함광렬 기자
비상도민회의 "새만금 신공항 취소 판결 환영...제2공항도 백지화해야"

198 경기신문 기사 _ 최순철 기자
화성시민단체 "수원 군공항 및 국제공항 '전면 백지화'" 요구

200 오마이뉴스 기사 _ 박은영
수장될 각오로... 우리의 싸움은 계속된다

206 REFLECTION_ Tony Can the Godwit Speak?

210 화보 _ New Zealand - Sura Tidal Flat - Alaska

220 노순택의 풍경동물 _ 새사람, 새, 사람



나에게 던지는 질문들 5 - 응답

현재 한국사회는 자본에 의한 광기의 족쇄 풀린 폭력이 민생이란 허울을 쓰고 인간과 비인간 모두를 압도하고 있다. 그 속에서 우리들은 사회의 변화 가능성에 대해 매우 무기력한 상황에 내몰리고 있다.

오래도록 우리 사회를 이끌어 온 기본적인 진보적 가치들은 단순 소박함하다. 그러나 우리 사회가 점점 무더짐에 따라, 또한 한국사회의 구조적 문제들의 해결 전망에 대한 인내가 결여됨에 따라, 기존의 진보적 정치세력과 사회운동세력들의 행위를 통해 무언가가 만들어지고 무언가 체험할 수 있다는 성과를 거두지 못함에 따라 오히려 진보적 사회운동의 길이 멀시당하는 지경까지 이르렀는지도 모른다.

따라서 우리에게 들이닥친 근본적인 물음들, 우리 사회는 어떻게 변화해야 하며 우리는 어떻게 변화를 만들어 낼 것인가? 하는 물음들이 결국에는 우리 자신에게로 되돌아오게 되었다. 그로 인해 매 순간 우리는 반성하게 되는 상황에 놓여 있다.

만약 우리들이 이러한 근본적인 물음에 반성적 자세를 취하지 않고 단지 기존에 해왔던 관성에 따라 그저 자신이 속한 부분으로서의 가치들에만 몰두한다면 결국엔 우리의 활동에서 함께 해야 할 사람을 떼어내고 앙상한 가치만 남을 것이다. 뿐만 아니라 그로 인한 활동과 발생하는 사회적 변화를 약화시키게 되는 게 아닐까? 우리의 행위와 그 행위로 인한 작용이 이상하리만치 상반된 방향으로 흩어지는 지금의 상황은 결국 우리 활동의 올바름이 행위의 실행에서 경험되지 못하고, 그 경험이 변화의 동력을 깨워 사회적 변화로 나아가도록 작용하지 못하기 때문일지도 모른다.

그렇다면 이렇게 은폐된 채로 우리 사회에 강요되고 있는 자본과 권력에서 벗어나 진정한 해방을 맞이하기 위한 우리들의 투쟁은 어떠해야 하는 것일까?

새만금이라는 장소는 지금 이 순간 대지와 세계의 투쟁의 생생한 현장이다. 인간과 비인간의 생존의 문제, 전쟁을 막고자 하는 평화의 문제, 모든 것을 관통해버리는 자본축적의 문제 등등 한국사회가 겪고 있는 근본적인 체제의 문제들이 그 실체를 드러내고 있는 현장이다. 그렇기에 이번 새,사람행진은 어쩌면 무기력하고 관성에 젖은 우리의 활동에 대한 반성적 물음이자 올바름의 행위에 대한 경험의 장이자 앞으로 우리가 맞이할 투쟁을 점화하는 행위가 아닐까 싶다.

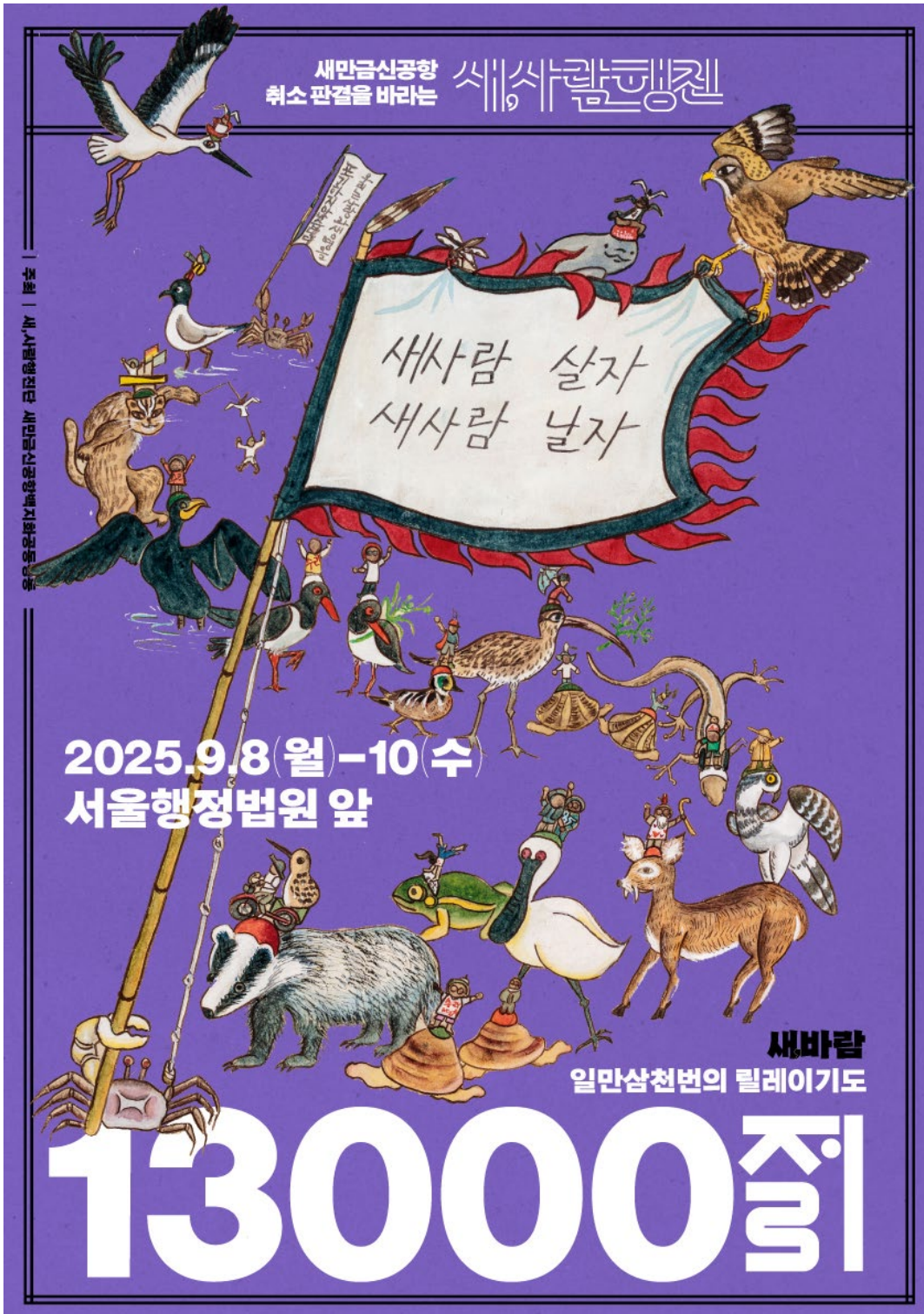
우리가 회구해 왔던 본질적 사유는 아직 실행되지 않았으며 지금 이 상태라면 결코 실행될 수 없을지도 모른다는 회의감을 떨쳐내고, 이제 진정한 투쟁의 길이 무엇인지, 우리는 누구와 함께 어떻게 변화를 만들어 낼 것인지에 대한 진지한 질문을 던지는 행진이 아니었을까?

이제, 우리는 어쩌면 좀 더 고단한 투쟁의 길로 나아갈 수밖에 없을지도 모른다. 하지만 그러한 고난 속에서도 우리는 걷고 웃고 손잡고 소리치며 결국에는 나아갈 수밖에 없다는 것을 우리들 스스로 경험으로 증명하고 있다. 그러니 주저함 없이 나아가 보자.



큰뒷부리도요가

법을 구했다



새만금신공항 취소 판결을 바라는 ‘새,사람행진’

**법이 큰뒷부리도요를 구할 수 있을까
우리는 사랑을 포기하지 않습니다. 우리는 생명을 포기하지 않습니다.**

수라갯벌을 파괴하고, 군산미군기지 확장이 될 새만금신공항의 환경영향평가서에 대한 전북지방법원청의 협의 통보가 가까워졌습니다. 9월 11일에는 새만금신공항 취소소송에 대한 선고 재판이 열립니다.

새와 사람 모두에게 위험한 공항, 군산미군기지의 제2활주로 건설 사업인 새만금신공항의 환경영향평가서에 전북지방법원청은 마땅히 부동의해야 하고, 법원은 새만금신공항 취소 판결을 해야 합니다.

수라갯벌을 지키기 위해 수라갯벌에서 서울행정법원까지 큰뒷부리도요새와 행진을 시작합니다. 새만금신공항 취소 판결을 촉구하는 행진에 함께해주세요.

| 일시 : 8월 12일(화)부터 9월11일(목)까지

| 행진 경로 : 전북지방법원청-수라갯벌-서천갯벌-부여-공주-국토교통부
-천안-평택-화성-수원-안양-용산-서울행정법원

[주요 일정에 함께해주세요]

- 8/12(화) 오전 9시30분 전북지방법원청 새,사람행진 출발 기자회견
- 8/13(수) 오전 9시 수라갯벌 행진단 선언
- 8/25(월) 오후4시 국토교통부 앞 새만금신공항 강행 규탄 집회
- 8/31(일) 오후3시 진위역 앞 세계 연대의 날 남반구와 북반구를 가로지르는 행진과 집회
- 9/5(금) 오후 1시 30분 새 세상을 여는 <새,사람행진> 기자회견 및 오후 2시 남태령고개 행진
- 9/6(토) 오후 3시 경복궁역 4번출구 국립고궁박물관 네거리 생명지킴이대회
- 9/8(월) 오전 11시 서울행정법원 새만금신공항 취소 인용 촉구 기자회견과 행진 마무리
- 9/8(월)-10(수) 서울행정법원 앞 문정현 신부의 서각기도
- 9/11(목) 오후 1시 55분 새만금신공항 취소 소송 선고 재판

| 후원계좌 : 농협 351-0390-7008-93 문정현

| 문의 010-2612-2322(오이), 010-6795-1202(덕이)

| 주최 : 새,사람행진단/새만금신공항백지화공동행동



이제 다시 사람을 사랑할 수 있을까?

그리고 문정현 신부님이 마이크를 잡으셨다.
전주에서 서울까지 맨발에 지팡이로
그날 함성의 주인공인 못생명을 새기며 오신 분.
그 발에 물질이 잡혀 있었다.

호통을 치시다 사정을 하시다, 장애인이 되셨던 인혁당 사진을 말씀하시던
신부님이 갑자기 지팡이를 던지시더니 무릎을 꿇으셨다.
관사님께였다. 아니 하느님께였다.
절절해서 차마 두 눈으로 볼 수 없는 광경이었다.

- 20250908 월요일 상괭이의 날 기록 중

20250902 화요일 바지락의 날 진위역~병점성당 12.3km (누적거리 206.6km)

진위역 - 갈곶삼거리 우측길 - 주유소 - 수청근린공원 (6km) - 유엔초전기념관 (3.3km / 점심) - 병점성당 (3km)



9월이 되고 서울이 가까워지자 출발 시각을 9시로 늦추었다. 도심 출근 시간의 혼잡을 피해 주기 위해서였다. 평택시 진위역 맞은편 진위파출소 앞에서 40여 명이 간단히 몸을 풀고 출발했다. 이날 민주노총공공운수노조 화물연대본부 서울경기지역본부에서 방송 차량으로 연대했다. 까만 승합차가 앞에 가고 그 뒤에 민주노총 동지가 더덕과 함께 길 안내하니 한결 든든했다. 그동안 자그마한 앰프로 의존하던 딸기는 훨씬 안정감 있게 지역주민에게 군산공항의 현재와 새만금 신공항의 위험성을 방송했다. 우리를 호위하는 듯 오토바이를 두 대나 동원한 경찰들의 위용 덕분인지 길에 서 있던 어른들도 우리를 유심히 쳐다봤고 어린이선교원의 유아들도 창에 붙어 우리를 향해 손을 흔들어주었다.

첫 쉬는 시간에 방송 차량 운전자 동지가 차량 위에 새, 사람 새만금신공항백지화 그림을 걸어주었다. 예쁘게 단장한 말쑥한 차량 뒤로 걷는 40여 명에게 흥이 충만했다. 유일하게 나만 전날 직장 동료들과 외식한 게 탈이 나서 맥을 못 추고 있었다. 그래서 걷다가 마침 병이 나서 불참한 다래(이다운) 대신 후방 차량을 운전했다.



그간 점심때 주로 길바닥에서 김밥을 먹던 행진단은 민주노총 경기지역본부 수원용인오산화성지부에서 예약해 둔 식당에서 냉면과 국밥 등을 먹었다. 식사 후 인의협 박지영 의료진이 완두를 치료해주었다. 실은 행진 중에 완두의 왼손 검지가 벌침에 쓰였다. 미색과 분홍빛 완두꽃이 얼마나 소담하고 예쁘지 아는가. 그렇게 깃발을 휘날리며 땀 흘리며 걷던 완두는 잠시 부상 행진을 하게 되었다.



출발 전에 여럿이 큰뿔부리도요를 모신 자전거를 타보았다. 민주노총 경기도본부의 승리 기원 경기도 전역 지원 약속으로 즐거운 분위기 속에서 오후 2시 15분, 병점성당에 도착했다. 곳곳에서 근육통 등 환자 속출. 곧이어 양방과 한방 총동원 의술이 펼쳐졌다.

이렇게 든든한 행진단이 또 있을까.

오후 세 시 간단한 스태프 회의 후 마무리. 행진단은 병점성당에서 합숙하는데, 인디와 나는 웹디자인과 원고 및 사진 때문에 출퇴근하고 있었다. 천안까지 동행하는 차 안에서 인디가 바지락처럼 줄무늬 티셔츠를 입고 바지락 배지를 모자에 달고 왔음을 알았다. 도무지 바지락처럼 꾸밀 게 없어서 그냥 행진한 나는 이날로 인디의 패션 감각을 따라갈 수 없음을 인정해 버렸다.



20250903 수요일 금개구리의 날 병점역~수원 울전동성당 13.9km (누적거리 220.5km)

병점역 - SK행복충전 황계충전소 (2.9km) - 세류역 (2.2km) - 수원역 (3.3km) -
서호공원 또는 화서1동행정복지센터 (2km / 점심) - 수원 울전동성당 (3.5km)

오전 9시, 금개구리의 날이니 노란 윷옷을 입고 화성시 병점역에서 출발해 수원시 세류역으로 향했다. 지난 2월, 희망 뚜벅이 때도 체험했지만 하늘에 비행운을 남기며 뽀얗뽀얗 가로지르는 전투기 굉음이 어찌나 크던지 지역민 건강이 걱정되었다. 행진단 64명 중 함께 걷던 흥은화 수원환경운동센터 대표는 사람뿐만 아니라 비인간의 청력과 정서에 미치는 악영향에 대해 누가 연구 좀 해 주면 좋겠다고 했다.

10시 반 직전에 도착한 세류역에는 영길 샘이 준비해준 수박과 사과가행진단을 기다리고 있었다. 10시 30분, 수원 공항 폐쇄 기자회견을 했다. 자리 잡을 때부터 마찰을 빚은 군인들과 경찰들은 회견 중에도 계속 방해를 했다.



하지만 안은정 다산인권센터 상임활동가의 사회로 이인신 수원환경운동연합 사무국장이자 수원 군공항 폐쇄를 위한 생명평화회의실행위원장과 김현정 경기환경운동연합 사무처장이자 기후위기경기비상행동 운영위원장, 김연태 새만금신공항백지화공동행동 공동상임대표이자 새,사람행진단 공동단장이 곳곳하게 발언했다. 기자회견문 낭독은 윤혜화 희망샘도서관 활동가와 홍은화 수원환경운동센터 대표가 해주었다.

기자회견문을 요약해 본다.

수원 군공항은 폐쇄만이 답이다.

도심지에 있는 군공항의 소음이 시민들의 일상을 핼킨다. 하늘을 나는 전투기는 온실가스와 비행운으로 지구를 뜨겁게 달군다. 전쟁의 위기는 시민들을 불안에 떨게 만든다. 이는 군공항이 수원이 아니라 다른 곳에 있어도 마찬가지다. 특히, 이전 후보지로 유력한 화성습지는 국제 철새이동경로 파트너십에 등재된 경로 중 하나다. 국가와 지자체가 달성하기로 한 탄소중립을 위해 반드시 필요한 습지다. 그리고 아직 지워지지 않은 매항리 폭격장의 상흔이 남아있는 전쟁의 현장이다. 수원 군공항을 화성으로 이전하지는 주장은 시민들의 이익과도 배치된다. 이제 정치는 해묵은 정치 의제로 수원 군공항을 바라볼 것이 아니라 시민들에 새로운 의제를 던져야 한다. 수원 군공항 폐쇄가 바로 그 해답이다.

평택시까지만 해도 큰 마찰 없이 우호적이던 경찰은 수원시에서부터 대놓고 비디오카메라 채증을 하며 노골적으로 적대적이었다. 그래도 큰뿔부리도요의 눈은 깜빡임도 없이 맑기만 했다.



12시 20분, 분홍꽃 핀 배롱나무 한 그루 있는 공원에서 민주노총 경기도본부에서 배달해 준 비빔밥과 냉국으로 점심식사를 했다. 비건 브라우니를 만들어 온 동아시아에코토피아 광대가 큰뿔부리도요 판화도 찍어주었다. 건기만 하면 먹을 것과 선물이 주어지니 이렇게 즐거운 행진이 어디 있을까.

오후 2시 5분, 70여 명이 성균관대역 울전성당 도착으로 이날 행진을 마무리했다. 30분 후 약 한 시간 동안 수원군공항폐쇄 관련 간담회를 했다. 새만금 수라갯벌에 쇠제비갈매기, 황새, 좀도요, 민물도요 등이 있듯이 화성 습지에도 흰목물떼새, 대모잠자리, 맹꽁이 등 지켜야 할 생명이 있다. 인간의 탐욕으로 인한 개발이라는 이름의 파괴에도 가까스로 살아남은 생태계를 보존해야 한다. 그리고 더는 몰살하지 말아야 한다.



20250904 목요일 고라니의 날 고용노동부경기지청-인덕원역 13.2km (누적거리 233.7km)

고용노동부경기지청 - 북수원 효행공원 (3.4km) - 의왕우체국 옆 공원 (3.3km) -
구도일주유소평촌 (3.3km) - 내손양지공원 (1.2km / 점심) - 인덕원역 1번 출구 (2km)

2학기 개강을 해서 강의 오리엔테이션 후 기차 타고 의왕시에서 합류했다. 12시 반 경
행진단원들은 민주노총 경기도지부에서 제공한 두 군데 식당에서 점심 식사 중이었다.
하지만 나흘째 배탈로 끓인 물과 밥물만 먹는 내가 먹을 수 있는 메뉴는 없었다. 병원도
약국도 갈 시간 없이 새벽에 기차 타고 세 시간 이동해서 행진하고, 다시 서너 시간
걸러 귀가 후 사진 정리하고 카메라 배터리 충전하며 두어 시간 자고 밤샘 집필하는
생활이었다. 시작이 있으면 끝이 있겠지. 병이든 행진이든.

능소화 핀 길을 다시 걸었다. 이날 외침의 주인공 고라니는 자꾸 뒤를 돌아보아서
사람에게 잡힌다고 한다. 나도 고라니처럼 자주 과거를 돌아본다. 이제는 고라니 흉내
대신 앞만 봐야지.

그렇게 13시 40분부터 원피스 자락 휘날리며 2km 걸어 14시 25분 인덕원역에서
60여 명과 함께 행진을 마무리했다.

20250905 금요일 알락꼬리마도요의 날 인덕원역-이수역 11.1km (누적거리 244.8km)

인덕원역 1번 출구 - 에어트리공원 (2.2km) - 과천중앙공원 (1.9km / 점심) -
남태령고개 (3.4km) - 남태령어린이공원 (1.1km) - 이수역 4번 출구 (2.5km)

새사람행진 25일 차 대망의 남태령 넘는 날.

전북 참가단 25명이 버스를 대절해서 서울로 향하는 동안, 출근과 강의 오리엔테이션
후 기차와 지하철과 버스 타고 남태령 고개에 도착하니 13시 15분. 8차선 건너에
문정현 신부님과 문규현 신부님과 영길 샘과 마후라가 보였다.

길을 건너가 하염없이 남쪽을 바라보시는 문정현 신부님께 내려갔다가 오겠다고는
내리막을 뛰어갔다. 저만치 혼자 걸어오는 완두가 보였다. 달려가 그이를 안은 게
시작이었다. 잠시 후 인덕원에서 출발해 과천에서 꿀잠의 점심밥을 먹고 경사로를
올라오는 300여 명의 행진단이 보였다. 경찰 차 뒤 방송 트럭 앞에 오이가 보였다.
힘차게 내달려 오이를 그리고 그 옆의 더덕을 안았다. 트럭 뒤에 바짝 업힐 페달을 밟는
큰뿔부리도요 집사 알알이 손에 깍지를 꺾다 풀었다. 그리고는 만나는 행진단원들마다
손바닥을 마주쳤다. 며칠 아프던 다래가 다시 후방차랑 운전대를 잡고 있었다. 그곳은
남태령이었다.





지난해인 2024년 12월 21일, 전국농민회총연맹 전봉준 투쟁단이 윤석열 대통령 구속 등을 촉구하며 트랙터 상경 시위에 나섰다. 20시간 이상 대치했을 때, 청년 여성층이 순식간에 집결 연대해 함께 밤을 새워 서울로 넘어온 남태령. 그 고개에 새와 사람 새, 새사람행진단이 전주에서부터 걸어서 도착했다. 그 고개를 넘는 건 민의로 민주주의를 실현하는 상징이었다. 그래서 우리는 그곳을 그냥 지나치지 않았다. 새, 새사람행진단 선언 기자회견을 했다. 먼저 새, 새사람행진단 공동단장인 완두가 새, 새사람행진 취지와 경과를 발언했다.

우리는 새만금 신공항 백지화를 촉구하며 큰뒷부리도요와 함께 걷고 있는 새, 새사람행진단입니다.

(중략)

법원은 새만금신공항 취소 판결하라!

(주간<새, 사람 4-1호 80P 전문 게재>)

힘차게 팔뚝을 치켜든 완두에게서 2010년 <용산 남일당 이야기>와 2014년 <스와니-1989 아세아스와니 원정투쟁의 기록>의 오두희 감독, 아니 그 이전에 제주 강정에서 평화활동가로 10년 이상 살았던 오두독과 경기도 평택 대추리를 지키던 모습, 그보다 훨씬 어렸던 전북 익산 태양전지 공장취업자로 수배 생활했던 이십 대의 그 모습이 겹쳤다. 징하게 살아와 어느덧 사오십 년이 된 내공이 그 팔뚝에 새겨있었다.

이어서 인권운동사랑방 상임활동가 미류가 극심한 두통을 참으며 연대 발언하는 사이,



아래 있던 청명, 가지가지, 알알이 중 알알이는 새, 새사람행진단 선언문을 작게 소리 내어 읽고 또 읽고 있었다. 발음이 정확하게 들리도록 연습하는 거였다. 마침내 우리 새, 새사람행진단의 대표 세 사람이 방송 트랙에 올랐다.

새 세상을 여는 새, 새사람행진

우리 시대의 법은 수라갯벌을 지켜야 합니다

(중략)

하나. 정부는 조류충돌 참사와 미군기지 확장으로 이어질 새만금신공항을 중단하라.

하나. 법원은 새만금신공항 취소 판결로 개발중심 사회의 종식을 선포하라.

하나. 자본의 이윤이 최우선 되는 시대를 넘어 생명과 사랑의 새 세상을 만들자.

하나. 지구 공동체의 모든 존재들과 공존과 평화의 시대로 나아가자.

(주간<새, 사람 4-1호 86P 전문 게재>)

완두의 발언 때부터였을까? 세 사람이 새, 새사람행진단 선언문을 낭독하는 중에도 내내 눈물이 줄줄 흘렀다. 전주부터 남태령까지 새와 기타 생물이 되어 걸어온 245km의 고단한 비장함 때문이었는지 방금 발언한 이들의 순수한 마음과 한마음이어서인지 눈물이 의미를 해석할 새 없이 흘러내렸다.

그러는 사이 부산에서 김진숙 민주노총 부산지역본부 지도위원과 차해도 동지와 장영식 사진가가 도착했다. 서로를 앞다퉈 인사하는데 어쩐지 발언문을 끝까지 듣고 싶었다. 잠시 후 구미에서 한국유타칼하이테크 조합원들도 도착했다. 행진 대오는



무럭무럭 300여 명이 훌쩍 넘었다. 선두에 선 이들이 네덜란드 작가 요나스 스탈의 멸종 생물 그림 50점을 들고 400미터 행진했다.

함께 남자 남태령
함께 열자 새, 세상

이수역에 도착하니 재빨리 식혜와 스포츠음료와 생수가 준비되었다. 경기도지부의 지원이 서울까지 이어져 갈증을 해소하면서 남태령을 넘은 기쁨을 나누었다. 특히 새만금신공항과 마찬가지로 현재 15개 공항이 있는데도 10개 더 짓는 신공항 중 제주제2공항과 가덕도신공항을 반대하는 이들의 목소리를 들었다. 그리고 행진하며 매일 들었던 꽃다지 4집 <노래의 꿈>(2011) 수록곡 중 '시화호 방조제에 갇혀 썩어가면서 바다가 되지 못한 갯벌의 아픔과 희망'을 담은 <난 바다야>의 홍소영 가수가 남편과 함께 급조한 부부밴드의 노래를 들었다. 청아한 목소리가 주말 오후 서울 시내에 쩡하니 뽀아 올랐다.

하지만 썩어가면서도 난 포기하지 않았지
난 바다야 난 바다야 난 바다야
죽음마저 이겨낸 난 자유로운 바다야

그 옛날 2002년 10월 경인방송 창사특집 다큐멘터리 <2002 시화호>를 제작했던 나는 2025년 9월에 새만금 수라갯벌을 살리기 위해 이수역에서 있었다.

그사이 오이와 작두와 해초가 현수막 위에 펼친 깜짝 장터의 큰뿔부리도요 티셔츠가 완판 되고 와사비 스튜디오에서 만든 새 배지도 팔려나가 행진단의 기금이 되었다. 그날 저녁 식사와 잠자리도 꿀잠에서 제공해 주었다.

나는 탈이 난 몸속에 조심조심 나물 반찬과 소량의 밥을 꼭꼭 씹어 삼키고는 용산으로 향했다.

유티칼 고용승계! 세종호텔 해고자 복직!

이재명 정부 해결축구 공동투쟁문화제를 하고 있었다.

말벌 동지들이 깃발을 흔들고 낮에 함께 남태령을 넘은 한국유티칼하이테크 조합원들이 앞줄에 앉아있었다. 꿀잠에서 우리를 먹일 음식을 준비했던 부산 서면시장 변영희지회 조합원은 전날 당한 구타를 토로하며 원직복직 실시, 단체협약 체결, 체불임금 지급을 주장했다. 후원주점도 연다고 했다.

집회 제한 시각인 밤 여덟 시, 그들에게 저녁이 있는 시간은 언제쯤 올까?



20250906 토요일 물수리의 날 동작대교 전망쉼터-광화문광장 10km (누적거리 254.8km)

동작대교 전망쉼터 - 서빙고역 (2.2km) - 용산 전쟁기념관 (2.7km / 점심) -
서울역(2.6km) - 광화문광장(2.5km)

수리가 아니라 물수리의 날이라서였을까? 서울엔 비가 쏟아졌다. 그것도 폭우가. 비 오는 날 촬영하려면 우산을 들 수 없다. 우산도 없이 물수리 OSPREY 크로스백을 메고 지하철 4호선 동작대교역에서 내려 전망쉼터 육교로 올라가는데 막막했다. 그런데 출발지에 삼척의 톰(성원기 교수)이 계셨다. 6년 반 동안 전국 핵발전소에서 서울 광화문까지 탈핵희망국토도보순례를 이끌었던 톰. 그중 2018년과 2019년에 함께 걸었던, 내 탈핵도보순례의 이끄미. 지금은 삼척석탄화력발전소 반대를 위해 평일 매일 삼척우체국 앞에서 1인 시위를 하고 톰툰이 탈(핵)탈(석탄)탈(송전탑) 순례를 하고 계신 톰. 그를 보자 반짝 기운이 났다. 이날 출발시간은 원래보다 두 시간 늦춘 오전 10시였다. 톰은 변경 시각을 모르고 8시부터 그곳에서 기다리고 계셨다고 했다. 그렇게 그 빗속에도 전국에서 많은 사람이 행진하러 모여들었다. 비가 어찌나 퍼붓는지 출발도 전에 내 카메라의 뷰파인더에는 습기가 차 있었다. 앞이 잘 보이지 않는 빗속, 220여 명이 한강을 건너기 시작했다. 동작대교 위 가로등에는 갈매기들이 앉아있었다. 그동안 우리가 머리에 쓰고 온 새 모자처럼. 다리를 건너자 비가 멎었다. 서빙고역을 지나 좌회전, 녹사평 쪽으로 향했다. 토요일 오전에도 서울엔 차량 통행량이 많아서 한 차선을 차지하고 행진하는 게 쉽지 않았다. 그 와중에도 흥진단의 열기는 식지 않았다.

용산 대통령 집무실 앞에 도착했다. 그곳에서 가덕도신공항반대시민행동 김현욱 집행위원과 제주제2공항항행저지비상도민회의 박찬식 집행위원장 그리고 작년 12월 29일 무안공항 참사 유족이 발언을 했다. 슬픔을 가눌 새도 없이 진상규명을 위해 바깥으로 나와야 하는 유가족의 비통함을 그 누가 알랴.

꿈장에서 80인분의 점심밥을 준비했다기에 톰과 청명과 니키와 나는 인디와 함께 근처 식당으로 향했다. 오랜만에 탈핵 벗들이 모였다. 식후 서울역 앞에서 잠시 쉬고 광화문으로 향했다. 경기도에서는 쉬는 곳곳에 준비돼 있던 물과 간식이 서울에는 없었다. 인구도 참가자도 가장 많은 서울 행진에 마실 물과 더불어 나눔의 인정은 찾아보기 어려웠다. 행진 25일 내내 일찌감치 휴식할 자리를 잡고 과일을 챙겨놓던 영길 샘과 문정현 신부님 서각을 가지러 군산에 간 완두의 빈자리가 티 나는 날이었다.



©일곱째별



모두 지쳐 쉬는 시간에도 딸기는 지나가는 시민들을 향해 새만금신공항의 부당함과 수라갯벌의 생명의 중요성에 대해 알리기 위해 외쳤다. 행진하던 25일 내내 시종일관 마이크를 잡고 음악 사이사이 방송하며 걷던 딸기, 주로 맨 앞에서 때론 차들이 출몰하는 길 사이사이와 행진 뒷자락까지 종횡무진하던 딸기. 오후 세 시에 맞춰 광화문 경복궁역 앞 생명지킴이대회에 무사히 도착한 딸기의 목은 오래전에 쉬어 있었고 진통제로 버티고 있었다. 그곳에서 김연태 단장님은 행진단을 대표해 무대에 올라가셨는데, 단장님은 발언을 통해 기후위기로 인한 가슴 아픈 개인사도 털어놓으셨다.

“(상략)

전 세계가 기후위기로 몸살을 앓고 있는데도, 자본가들의 탐욕은 전쟁을 돈벌이의 수단으로 삼아, 이 땅 한반도가 외세의 침략의 도구로 전락하고 있습니다.

(중략)

우리가 걷는 이 길은 갈증을 채우기 위해 바닷물을 퍼마시는 외세와 자본가, 정치권의 파괴와 폭력, 전쟁을 추구하는 저들의 탐욕을 멈추게 하고, 대자연의 모든 생명들과 공존을 위하여, 평화와 평등의 새 세상의 희망을 꿈꾸고 노래와 춤을 추며 함께 걷고 있습니다.

(하략)”

새사람행진단은 다시 국지성 호우를 맞으며 끝까지 ‘생명지킴이 대회’의 자리를 지켜 함께했다.







20250908 월요일 상괩이의 날
사당역-서울행정법원 5.3km (누적거리 260.1km)

사당역 1번 출구 - 예술의 전당 (3km)- 서울행정법원 (2.3km)

서울의 월요일 아침은 그야말로 시민 스트레스가 가장 높은 날이다. 그래서 출근 시간을 비껴 9시에 새,사람행진단 85명 내외가 사당역에서 출발했다. 인도로 걷는 건 처음이었다. 경찰기동대 1개 제대 약 20명이 우리 뒤에 있었다.

예술의 전당 국립국악원 담벼락에서 문정현 신부님의'평화란 무엇이야'에 맞춰 작곡한 조약돌이 제 노래에 맞춰 춤을 추자 행진단은 흥이 넘쳤다.

오전 11시 10분 서울행정법원 100미터 앞이었다. 새,사람행진단은 경찰이 미리 쳐놓은 철책 안으로 들어갔다. 법원 앞 100미터 내에선 집회 시위를 할 수 없다는 규정이었다. 거기서부터 한 사람씩 행진하려는데 그걸 막았다. 갑자기 딸기의 울부짖는 소리가 들렸다. 왜 협조 다 했는데 약속을 지키지 않느냐는 항의였다. 내 눈에서 파바박 불꽃이 일어남을 느꼈다. 우리 딸기를 건드리면 가만있지 않을 작정이었다. 일촉즉발의 위기였다. 그때 완두가 나섰다.

“자, 우리는 평화 시위를 합니다. 수라풀 타령을 부릅시다. 가지가지 어디 있어?” 의연한 단장의 판단과 제안에 어느새 자리한 가지가지가 수라풀 타령을 불렀다. 앞에 있던 완두와 알알이 등이 울동을 하며 노래를 불렀다. 그동안 그들의 타령과 울동을 보기만 하던 나도 최초로 그들을 따라했다.



도요새가 왔구나 으으으으
 저어새가 왔구나 으으으으
 수라갯벌 살아있다 신공항이 웬말이나

철책이 풀렸다. 우리는 당당히 서울행정법원 앞으로 행진했다. 그리고 예정대로 11시 30분에 서울행정법원 앞에서 기자회견을 했다. 가지가지와 무안공항 참사 유가족이 발언했다. 김지는 공동대표가 눈물을 흘리며 발언을 했다.

그리고 문정현 신부님이 마이크를 잡으셨다. 전주에서 서울까지 맨발에 지팡이로 그날 함성의 주인공인 못생명을 새기며 오신 분. 그 발에 물집이 잡혀 있었다. 호통을 치시다 사정을 하시다, 장애인인 되셨던 인혁당 사건을 말씀하시던 신부님이 갑자기 지팡이를 던지시더니 무릎을 꿇으셨다. 판사님께였다. 아니 하느님께였다. 절절해서 차마 두 눈으로 볼 수 없는 광경이었다.

애절한 기자회견 후 녹색당 나무와 꿀잠의 비건 카레가 제공되었다. 색과 맛이 일품이었다. 오후 세 시에 행정법원 앞 첫 미사를 드렸다. 미사 후 딸기의 외침이 있었다.

“(상략) 12만 마리 도요물떼새들이 수백수천 마리가 되는 동안 그들이 쟁쟁이라는 별명으로 불리며 동네 참새같이 취급 받던 새에서 멸종위기종이 되는 동안 이 법원이 도대체 무슨 판결을 내린 것인가. 계화도 갯벌에 어렸을 때 가서 보았던 그 풍경을



아직도 잊을 수가 없습니다.

너무나 마음이 아프고 너무나 가슴이 찢어질 것 같습니다. 그때의 법원과 지금의 법원은 다르다고 260km를 걸어 오늘 이 자리에 도착했습니다. 그런데 여기서 할 수 있는 것이라곤 기도하고 절하고 호소하고 간절히 요청하는 것밖에 없습니다.”

그때 앰프가 고장났다. 그러자 딸기의 외침은 절규가 되었다.

“(중략) 20년 전의 판결이 잘못되었다는 것을 모든 죽어가는 생명들이 증언하고 있음에도 오늘 새만금신공항 취소하지 못한다면 왜 살아가야 할지 모르겠습니다. 이 세상에 무슨 희망을 갖고 누구한테 기대서 억울함을 호소하고 말 못하는 생명들의





이야기를 어디에 가서 전한단 말입니까. 그래서 너무 마음이 아픕니다. (……) 이제 마지막 희망을 걸어보고자 합니다. 살아있는 못 생명들과 함께 하겠습니다.”

전주에서 서울까지 260km를 걸어온 우리가 이제 9월 11일 목요일 판결을 위해 할 수 있는 건 미사와 1인 시위와 절뿐이었다. 큰뒷부리도요가 뉴질랜드에서 새만금 거쳐 알래스카까지 가는 거리 13,000km의 상징으로 13,000배를 하기로 했다.

1회 차 72배 28명, 미사 후 2회 차 72배 37명, 3회 차 72배 27명, 4회 차 30명.

이날 새만금신공항 환경영향평가서 재보완서가 전북지방환경청에 접수되었다. 전북지방환경청은 접수되자마자 한국환경연구원과 국가유산청에 재보완서를 보내고 검토의견을 의뢰했다. 이번 주나 다음 주에 검토의견이 오면 전북지방환경청이 바로 협의를 할 듯했다. 판결을 코앞에 두고 상황은 위기일발이었다. 우리가 이 날 올린 절은 8,784회. 언제 채우나 했던 13,000배는 다음 날인 이틀 만에 거뜬히 달성할 수 있어 보였다.

20250909 화요일 서각 전시 및 삼일 기도 이틀날

오전 8시부터 9시까지 1인 시위를 했다. 그런데 아침부터 고성이 서울행정법원 뜰에 치솟았다. 경찰이 신부님께 자리 이동을 요구한 것이었다. 시민들이 앉을 수 있게 의자도 있는 곳이었다. 법원 땅과 시민 땅, 공유지를 놓고 땅따먹기를 하는 것도 아니고 평화시위하는 새,사람행진단을 경찰이 자꾸만 자극했다.

학내성폭력 공익제보교사 지혜복의 부당해임 철회를 촉구하는 기자회견과 용산까지 도보행진이 있었다. 전날 다친 다리로 꿀잠에서 우리에게 식사 준비를 해 주던 태백 교사도 함께 있었다.

큰뒷부리도요를 만들어 준 신유아 문화예술활동가가 왔다. 그이가 땅바닥에 놓인 신부님 서각들을 철제망에 가지런히 걸어주니 어느새 법원 앞은 야외갤러리가 되었다. 갤러리가 꾸며지는 사이에 절이 시작되었다. 2003년 3월 28일부터 5월 31일까지





새만금 해상갯벌부터 서울까지 65일간 322km 삼보일배하셨던 문규현 신부님은 22년 후인 이젠 앉아서 고개만 숙이셨다.

삼일기도 이틀 쉰 9월 9일, 우리의 절은 1회차 15명, 2회차 15명, 3회차 16명. 오후 회차 25명.

오후 두 시, 생명 평화를 기도하는 종교환경회의에서 하는 새만금 신공항 취소 판결 촉구 종교인 기도회가 열렸다. 천주교, 개신교, 불교, 원불교, 천도교. 각기 다른 방식의 기도가 올려졌다.

곧이어 세 시 미사가 시작되었다. 새,사람행진단 김희인 신부님이 미사 인사말을 하셨다.

“전북지방환경청에서 환경영향평가 재보완을 요구한 지 얼마나 되었다고, 불과 한 달도 채 지나지 않아 어제 새만금 신공항 환경영향평가 재보완서가 전북지방환경청에 접수되었다는 소식을 들었습니다. 접수되자마자 곧바로 ‘한국환경연구원’과 ‘국가유산청’으로 보내어 검토 의견을 의뢰했다고 하지요.

(중략)

새만금 신공항 취소판결하라!

(중략)”

그리고 미사 안에서, 미사 지향이라는 표현으로 신자이든 신자가 아니든, 누구나 사랑하는 이의 이름을 불러 지향을 봉헌하곤 합니다.

오늘 특별히 미사의 지향으로 우리가 걸어온 길에서 함께 울고 웃으며 살아온 생명,

그러기에 ‘사람’일 수밖에 없는 이름을 불러 기억합니다.

(주간<새,사람 4-2호 93P 전문 게재)



인사말 안에 그간의 모든 사실과 새,사람행진단의 의견이 들어있었다. 강론은 다음과 같았다.

(상략)

우리가 이 자리에 모인 것은 정치적 압력을 넣으려는 것이 아닙니다.

다만, “당연한 것을 당연하게” 판결해 달라.

법과 정의의 이름으로 바른 판단을 내려 달라 청하는 것입니다.

우리가 원하는 것 무엇입니까?

저분들이 듣도록 목소리를 모아 함께 외칩시다.

새만금 신공항 취소판결하라!

사실 사법부가 제 일을 제대로 했다면야 이렇게 보통 사람들 군상들이 모일 이유가 없겠지요. 법원 앞에는 흔히 ‘정의의 여신’이라 불리는, 눈을 가린 채 천칭을 든 여인의 상징이 서 있습니다. 어느 쪽에도 치우치지 않고 공정하게 판결하라는 뜻입니다.

그러나 지난 새만금 역사를 돌아보면, 사법부의 천칭이 권력과 자본의 논리에 기울어진 경우가 있었습니다. 대표적인 예가 2003년 새만금 방조제 공사와 관련된 가처분 신청이었습니다.

법원은 일정 기간 공사중단 결정을 내렸습니다. 그러나 이미 공정이 상당히 진행된 뒤라 사실상 물막이는 대부분 이루어졌습니다. 결국 “이미 공사가 진척되어 어쩔 수 없다”는 이유로 신청은 기각되었고, 사법부의 판단은 무력화되었습니다. 법의 권위가 스스로 무너진 사건이었습니다.

오늘의 재판은 과거의 잘못을 끊고, 사법부가 본래의 정체성과 권위를 회복할 절호의 기회입니다.

지금, 정권의 이인자인 국무총리가 움직이고, 재판과 직접 관련이 있는 환경부 장관까지 움직이며 정치적 압력이 가시적으로 드러나고 있습니다. 이런 상황에서야말로, 정부와 기업의 압력에 굴하지 않고 공정한 천칭을 손에 들어야 합니다.

이성적이고 합리적인 판단에 따라, 이 자리에 모인 이들과 이들의 여정에 마음을 쓴 모든 이들의 목소리를 고려하여, 행정적 절차에 오류가 있었음을 선언할 때— 사법부는 비로소 본래의 정체성을 회복할 것입니다.

우리는 정치권의 행보처럼 사법부를 압박하기 위해 모인 것이 아닙니다. 오히려 사법부가 본래의 정체성을 다시금 회복하기를 간절히 바라며 모인 것입니다. 이 오만 잡것 군중의 목소리에 응답하는 판사님이 되시기를, 간절히 바랍니다. 세상 못 생명들의 바람, 생명 중심의 객관적 판단을 전합니다. 새만금 신공항 취소판결하라!

(중략)

분명 공정의 하느님께서 세상의 역사 안에서 당신의 정의를 드러내실 것입니다. 때로는 더디게 보이고, 때로는 실패와 좌절처럼 느껴질지라도, 하느님께서 함께 걸으시는 이 길은 결국 생명과 평화로 열릴 것입니다. 우리는 그 희망의 증인이며, 오늘 이 법원 앞에서 드리는 우리의 기도와 외침이 훗날 역사의 증언이 될 것입니다. 그러니 두려워하지 맙시다. 우리가 함께 걷는 이 길 위에 하느님의 정의와 평화가 반드시 빛으로 드러나리라 믿습니다. 아멘.”

5회차 20명. 둘째 날 총 8,172배. 도합 16,956회.

13,000배를 너끈히 넘었다. 초과 달성 이후에는 계산이 필요 없지만 그래도 우리와 해당화는 쉬지 않았다.

20250910 수요일 서각 전시 및 삼일 기도 사흘날

오전 8시부터 한 시간 1인 시위 후 9시 반에 13명 60배씩, 10시에 5명 108배씩, 11시에 14명이 60배씩 절을 올렸다.

해남의 나무가 새로 작곡한 노래에 맞춰 가슴이 울고 무릎이 꿇리는 절이었다.



한국작가회의 송경동 시인이 와서 길동무 이름으로 점심 김밥을 사주었다. 익천문화재단 길동무 김판수 이사장님과 공선옥 소설가 등도 방문하셨다.

오후 한 시에 25명이 108배씩, 두 시에 24명이 108배씩 두 번 절을 올리니 하루 만에 444배. 사흘간 나는 732배를 했는데, 인디는 한 번도 빠지지 않고 매번 절을 올렸다고 했다. 분발해야겠다.

미사 후 뉴질랜드 오클랜드 공과대학교에서 기후위기 관련 예술가 재닌 랜더슨 Janine Randerson 교수와 사운드 레코딩 아티스트 및 건축학과 레이첼 새어러 Rachel Shearer 강사, 미술과 신지나 Jeena Shin 강사가 오셨다. 그동안 세계 여러나라의 응원 메시지를 모아준 독일 베를린의 고사리(김윤하)가 통역을 맡아줬다. 뉴질랜드에서 오신 세 분이 불러준 마오리 노래는 '비, 햇살 등 자연으로 영혼이 정화되어 새처럼 날아갈 수 있다는 내용이라고 한다. 불, 물, 공기 같은 세상의 근본 물질에 관한 내용도 있다고 했다. 굳이 가사를 몰라도 멜로디와 분위기만으로 원초적인 본성에 관한 노래임을 알 수 있었다. 다른 나라에서도 이리 간절히 염원하는 갯벌의 못 생명 살리기를 어찌 이 땅의 사람들이 모른단 말인가. 그 안타까움에 가슴이 미어졌다.





미사 후 넬켄라인 댄스가 이어졌다. 법원 가까이에 가지 못하게 막는 경찰과 비폭력으로 요리조리 피해 가는 민경의 댄스가 절묘했다.

동기와 차를 마시고 돌아오니 마지막 절이 올려졌고 짐을 정리하고 있었다.

이날 서울과 전주에서 올린 절은 모두 11,292배. 이제까지와 합치면 28,248배. 3일 동안 우리는 정했던 13,000배의 두 배를 넘게 했다.

모두 꿀잠으로 향했다. 그날 밤 7시 30분부터 <미디어로 행동하라>의 새사람행진단 영상 상영회가 있었다. 그러나 서울 퇴근 시간 정체는 대단했다. 세현의 자동차로 16km를 가는 데 두 시간여 걸렸다.

꿀잠에서는 여섯 편의 움니버스 영화제를 했다. 그 짧은 시간에 촬영과 편집을 해내다니 대단한 <미디어로 행동하라>팀이었다. 감동 중간에 휴식시간이 있었다. 물 마시고 화장실에 갔다가 양치하고 나온 나는 맥없이 꿀잠 건물 계단 위 데크에서 발을 헛디더 고꾸라졌다. 손과 무릎과 팔꿈치에 찰과상을 입었고 일어날 기운이 하나도 없었다. 해초가 달려와 부축해 일으켜주었고 마침 오춘상 원장이 있었다. 그가 인도해서 1층 방에 누웠다. 닷새간 굶다시피 행진하고 잠 못 자고 집필할 상황을 말하니 여기저기 진맥이 시작됐다. 장염인 줄 알았던 증세는 급성 위염이었을 진단이 나왔다. 무릎과 팔꿈치를 소독하고 밴드를 붙이고 배와 어깨에 주사침을 맞았다. 다 와서 긴장이 풀린 건가? 돌아켜 보면 중요한 일을 앞두고 번번이 발을 헛디더 발목 부상을 당했었다. 그런데 이번엔 찰과상에 그쳤다. 감사하지 않은가.

20250911 목요일 새만금신공항 기본계획 취소소송 선고일

선고일 새벽 6시 반, 꿀잠에서 아침을 먹는데 다들 패소를 예상하고 있었다. 그러면서 향후 어떤 식으로 싸울 것인지를 논의하고 있었다. 당장 그날 아침에 절을 할 건지 말 건지도.

“어떻게 될지 모르잖아요. 끝까지 절해야죠.”

그렇게 맑은 해 놓고 기차를 타고 학교로 갔다. 지난주에 양해를 구하고 미리 수업해두었으므로 강의를 단축하고 택시와 기차와 지하철로 약 두 시간 만인 오후 1시 10분에 서울행정법원 앞에 도착했다. 선고 시각이 13시 55분에서 40분으로 앞당겨졌고 허용 방청객이 30명에서 20명으로 줄어있었다. 그런데 20명 명단에 나는 없었다. 하지만 법정에 들어가고 싶었다. 그때 방청객으로 선발된 인디가 “별님이 대신 들어가 주면 고맙겠어요.”라고 말했다. 어쩔 편집디자인과 옷 입는 센스와 더불어 말도 그리 이쁘게 할까? 잠시 후 가지가지도 내게 못 들어가면 자기가 바꿔주겠다고 했다. 누군들 역사의 현장을 보고 싶지 않을까? 이렇게 착한 사람들과 함께 행진했더니, 새삼 고마웠다. 인디의 선한 양보로 방청권을 얻어 B220호에 들어가 앉았다.

법정에는 캠코더 두 대가 방청객을 향해 설치돼 있었다. 패소 후 폭동을 우려한 것일까? 오동필 시민생태조사단장이 판사에게 양쪽을 촬영하는 게 어떠냐는 건의를 했지만 꺼도 된다는 답변이 돌아왔다. 재판장 이주영 판사가 판결문을 낭독하기 시작했다.

“(상략)

결국 피고는 충분한 검토와 조사, 합리적인 이익형량을 통해 이 사건 사업을 통해 달성하려는 공익(지역균형 발전)이 이 사건 사업으로 인해 침해되는 공익 또는 사익보다 우월하다는 결론에 이르렀다고 주장하나, 이는 이 사건 사업부지의 조류충돌 위험의 근거 없는 축소 평가, 평가된 위험요소의 입지 선정 절차에의 미반영, 이 사건 사업이 서천갯벌 및 서식 조류 등에 미치게 될 영향의 부실 검토, 환경 훼손 정도를 저감할 수 있는 방안을 마련할 수 있을 것이라는 막연한 단정으로 인해 이 사건 사업을 추진하더라도 항공안전성에 문제가 없고 생태계 등에 별다른 악영향을 미치지 않으며 일부 악영향이 있더라도 저감방안을 통해 이를 충분히 해결할 수 있다는 잘못된 결론에 이른 뒤 그와 같은 결론을 전제로 이익형량을 수행한 데서 비롯된 것이므로, 객관성과 합리성을 결여하여 부당하다고 평가할 수밖에 없습니다.

따라서 이 사건 계획은 계획재량의 범위를 벗어나 위법하므로 취소되어야 한다고 판단합니다.

(하략)

아악~ 정숙해야 할 법정에서 숨죽인 탄성과 울음소리가 들렸다. 이주영, 문지용, 고철만 판사는 퇴장했고 법정은 울음바다가 되었다. 법정에서부터 그리고 밖으로 나온 우리는 서로를 얼싸안았다.

전주에서부터 서울까지 큰뒷부리도요를 앞세워 새와 조개와 밤과 잠자리와 풀과 고라니와 상괘이가 되어 260km를 걸었다. 그날 아침까지 3만 배 넘는 절을 했다.

신부님은 하루도 빠지지 않고 서각을 하셨다. 그리고 그 작품을 전시하셨다. 그분 곁의 영길 샘은 색색 과일과 음료와 식사 준비로 먼 길 걸어온 우리의 피로를 회복시켜 주셨다. 큰뒷부리도요를 모시고 자전거를 타며 각종 발언하던 알알이의 알록달록 바지는 급기가 찢어졌고, 종일 방송하며 행진단을 인솔하고 매일 수라의 외침을 쓰던 딸기의 목은 쉬어버렸고, 맨 앞에서 경찰과 대화하며 우리를 이끌던 더덕의 얼굴도

거칠어졌다. 안전과 노래와 아재 개그와 팽수까지 담당하던 가지가지와 합숙하는 매일 아침 누룽지를 끓여주신 김연태 단장과 소리 없이 차량 이동과 구석구석 온갖 준비를 해 준 완두 단장의 얼굴과 팔은 새까맣졌고, 안전을 담당하고 매일 행진단을 계수하던 니키의 얼굴도 붉다 못해 검어졌다. 어디선가 쏠살같이 나타나 열에서 벗어나 촬영하는 나를 보호해주며 행진단을 호위하던 망기와 맨 뒤의 민주, 그 뒤의 차량 운전자 다운, 고프로 카메라로 종일 촬영하며 급한 연락 친절히 받아주던 오이, 행진단이 잠사라도 심심할까 봐 쉬지 않고 흥을 돋우던 해당화와 청명과 작두와 흑미, 엄마께 드렸던 선물이었던 자전거를 빌려줘 큰뒷부리도요를 모시게 해 주고 오마이뉴스에 기사로 도배하던 샘, 밤낮없이 세계 연대와 의료진을 조합해 준 리건, 변론을 담당했던 최재홍 변호사와 함께 후방에서 언론조직과 보도자료를 담당한 핑귄과 행진단 희진, 구미 한국유평테크에서 연대하면서도 문화제와 삼일 기도에 연주와 노래를 한 해남의 나무, 세계 연대를 이끌어낸 고사리와 마리아, 무거운 카메라 들고 샌들로도 마라톤처럼 뛰어나고 행진 끝남과 동시에 영상을 만들어내는 불철주야 공룡 설해 감독, 안전과 촬영을 담당해 매일 행진 후 그의 사진이 궁금했던 토니와 혜운, 행진 끝나면 종아리가 얼마만큼 검어지나 궁금했던 인디. 우리 모두는 가마우지 친구라고 해도 좋을 만큼 까맣졌다. 특히 인디는 매일 행진과 매번의 절과 더불어 매일 밤 수라의



외침과 오늘의 정리 등 웹자보와 주간새,사람호 1, 2, 3, 4호를 발행하는 괴력의 소유자였다. 아마 그는 일 년 치 에너지를 이번 새,사람행진 한 달에 다 쏟아부었을 것이다.

어디 그뿐이라. 안동에서 장비 들고 와 나무와 강을 배경으로 사진관을 차려주던 재깍재깍, 서울에서 오간 세현, 무밍, 백구와 캄캄밴드, 전주에서 오가며 툼툼이 행진한 오디와 콩알과 팽수들. 그리고 우리가 한 달 내내 입은 '수라살다' 앞치마를 17벌이나 재단하고 바느질하고 쪽물 들인 마후라와 와사비스튜디오 등등 그 외 일일이 거론하지 못하는 모든 행진단원들. 이번 새,사람행진에 참여한 누구인들 나중을 위한 기운을 남겨두었으랴. 그리고도 경광봉이 그리는 호와 직선이 예술이던 해초는 가자지구의 평화를 위해 배를 타고 간다고 했다.

마지막으로 나. 나는 수라갯벌에서 말했던 대로 260km 넘어 이번 행진에 300km

이상 걸었으며 그것으로 도보순례 8년 만에 3,000km를 넘겼다. 3천km 걸으면 걷기 관련 책을 내도 될 듯했는데, 정말 책을 출간하게 되었다. 그러나 이번 새,사람행진이 내 도보순례 기록을 위한 순례는 아니었다. 대추리에서, 강정에서 항상 지는 싸움만 했다고 말씀하시던 문정현 신부님. 그분께 꼭 한 번은 이기게 해 드리고 싶었던 게 내 소망이었다. 2019년 10월에 평화바람을 만나 6년 만에 그 소원을 이루게 되었다. 그것으로 족하다.

수라갯벌의 못생명이 되어 그들을 살리겠다고 300여km를 걷고는 다시 인간 이야기를 하는 게 어울리는지 모르겠지만 이번 새,사람행진은 인간애에 대해 다시 생각해 보는 시간이었다. 내 고향 서울과 사람을 떠나 산 지 5년, 내 발로 걸어 점점 서울과 가까워지면서 30년 전 교회 찬양예배 때 치던 탬버린을 다시 치면서 지나온 삶을 돌아볼 수밖에 없었다. 이제 다시 사람을 사랑할 수 있을까? 새,사람행진을 마치며 자신에게 하는 질문이다.

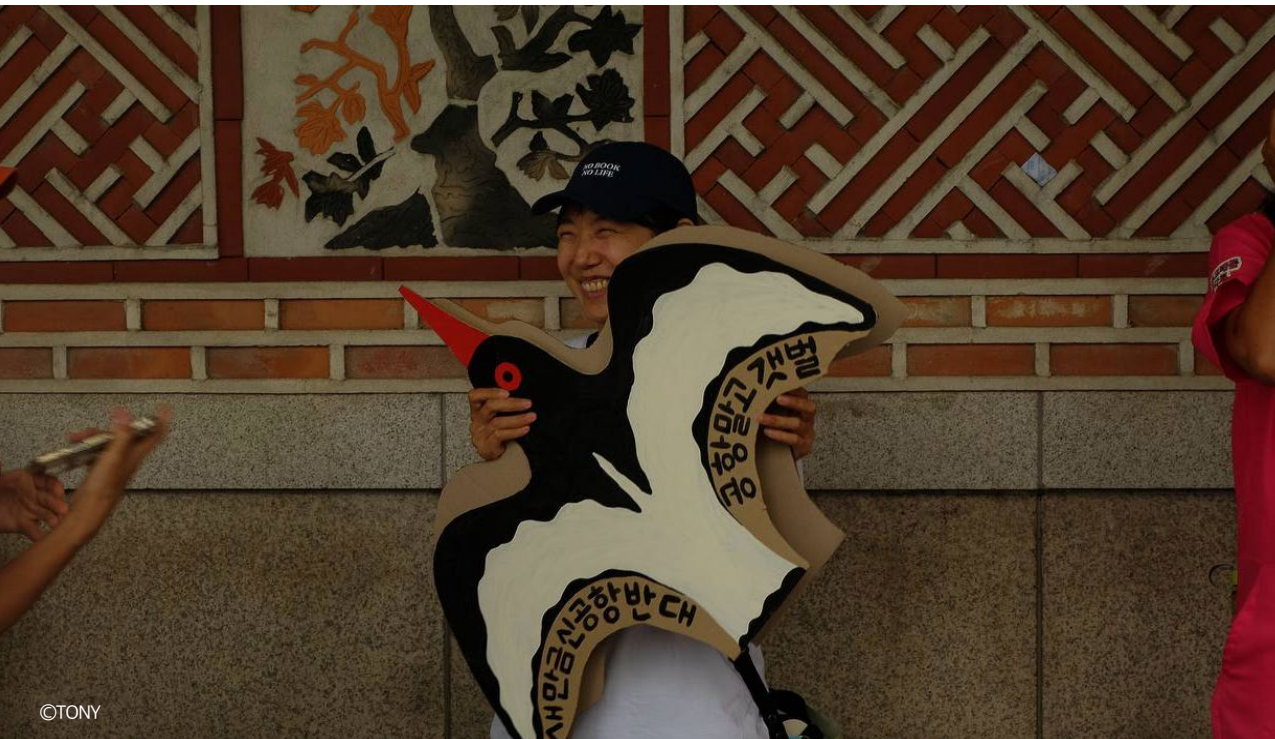






250908

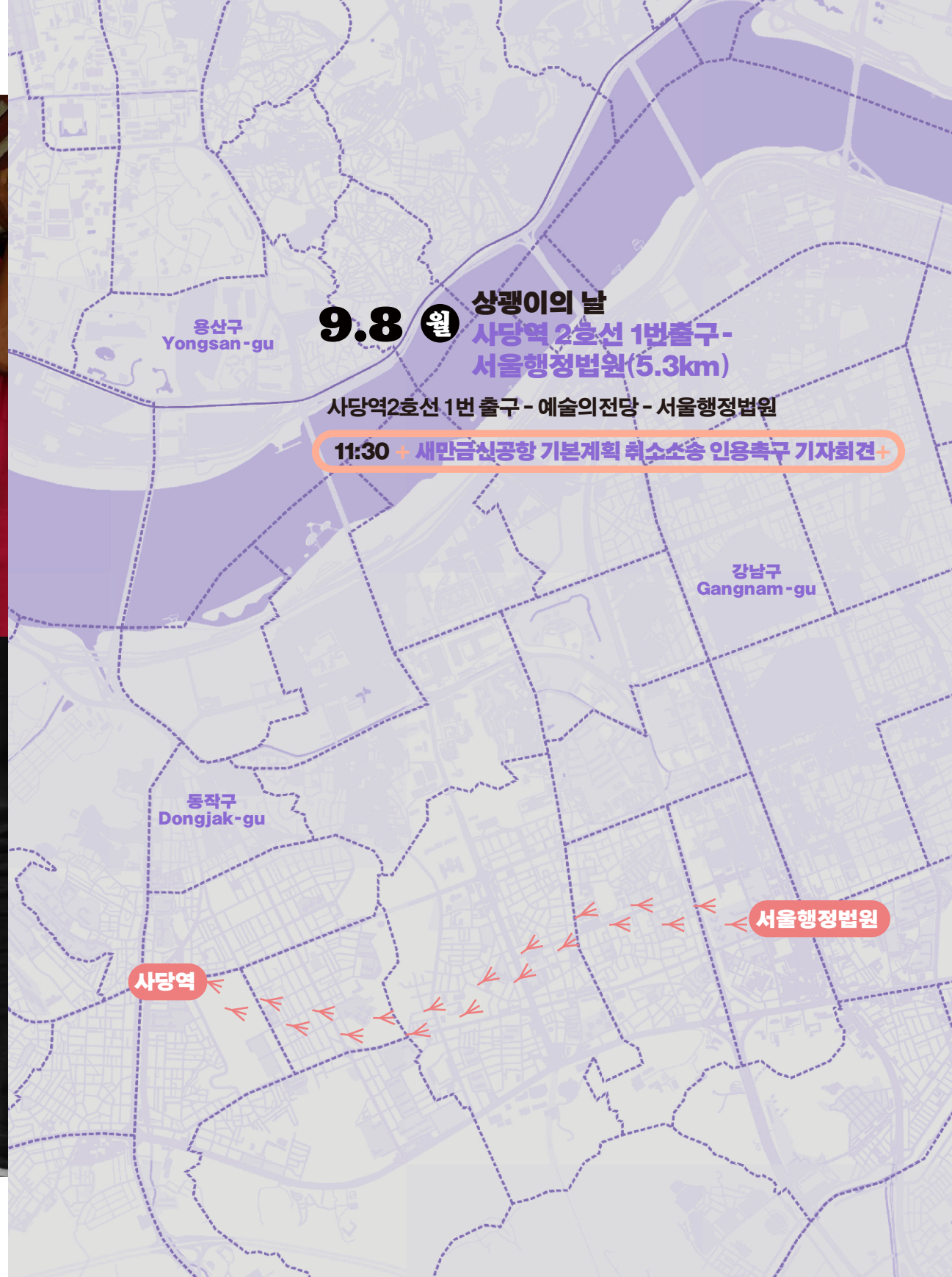
상괘이의 날



©TONY



©TONY



9.8 9월
상괘이의 날
사당역 2호선 1번출구 - 서울행정법원 (5.3km)
 사당역2호선 1번 출구 - 예술의전당 - 서울행정법원
11:30 + 새만금신공항 기본계획 취소소송 인용촉구 기자회견+

사당역

서울행정법원

동작구
Dongjak-gu

강남구
Gangnam-gu

용산구
Yongsan-gu

상괭이의 날

우리는 전북지방환경청을 출발해 서울까지 향하는 발걸음 앞에 수라의 못
생명을 기억하고 그들이 끝내 사라지지 않기를 바라는 소망을 담아 <수라의
외침>을 전합니다. 오늘은 상괭이의 날입니다.

상괭이는 쇠돌고래과로 웃는 듯한 인상을 주는 얼굴로 많이 알려져 있고
등지느러미가 없는 것이 특징입니다. 몸은 전체적으로 회색을 띠고 있습니다.
하천과 바다를 오가며 살아가는 상괭이는 옛 문헌에도 등장할 만큼 한국의
연안 바다에서 쉽게 목격됐습니다. 상괭이가 멸종위기종이 된 까닭은 그물에
다른 물고기들과 함께 걸리는 혼획이 가장 큰 문제로 지적되고 있습니다.

새만금지역에 상괭이가 살고 있다는 것은 그들이 죽은 후에나 밝혀졌습니다.
2011년 방조제 완공 후 상괭이 200여 개체가 집단으로 죽은채 떠올랐습니다.
그 후 내부 매립 공사가 진행되는 과정에서 또 한번 상괭이들은 죽은 채
떠올랐습니다. 상괭이들이 죽고 나서야 그곳에 상괭이들이 살고 있다는
것을 알게 되었으니 그들을 보호할 만한 대책을 세우지 못한 것은 당연한
결과입니다.

20년전 새만금사업에 대한 행정법원과 대법원의 판단이 있었습니다.
환경영향평가가 다소 부실하다고 하여도 그것이 사업을 중단할 만큼의
사유는 되지 않는다고 판결했습니다. 그렇다면 환경영향평가로 보호되어야
할 야생동식물은 어떻게 무슨 방법으로 지킬 수 있을까요. 상괭이처럼 죽은
후에나 알게 되는 일이 반복되어야 할까요.

개발과 보존의 균형을 맞춰야 한다고 합니다. 그러나 이미 우리사회는 개발의
편으로 기울어진 운동장이나 다름이 없습니다. 부실하거나 아예 누락된
야생동식물, 법정보호종이 있어도 법은 개발의 손을 들어 줬습니다. 경제적
이익이 생명보다 더 중요시 여겨졌던 것입니다.

우리는 행정법원이 더이상 같은 잘못을 범하지 않기를 바랍니다. 개발의
이익을 우선에 두고 생명의 가치와 존엄이 자본의 이윤보다 그 가치가 낮다고
판단하는 일이 없기를 바랍니다. 그 무엇보다 생명의 존엄이 우선되는 사회가
되어야 한다고 재판부의 정의로운 판결로 선포해 주시기 바랍니다.



생명과 죽음 가운데 중립은 없다. 재판부는 생명의 편에서 새만금신공항 취소판결하라!

지난 7월 10일 재개되었던 새만금신공항 기본계획 취소소송 변론의 쟁점은 공항의 입지타당성을 검토하는 전략환경영향평가 절차에서 조류충돌위험 평가의 중대한 하자가 있었다는 점입니다. 신공항 예정부지의 입지타당성을 판단할 때 국토교통부(이하 국토부)가 준용하고 있는 국제민간항공기구의 조류충돌위험 평가 규정에 따르면 항공기-조류충돌 사고의 99%가 발생하는 13km 이내의 조류를 조사하고, 확인된 조류를 대상으로 심각도 평가와 발생 가능성 평가하고 그 결과를 반영해야 합니다.

국토부는 전략환경영향평가에서 신규공항입지모델을 통한 공항반경 13km와 5km 범위의 조류충돌 위험도와 운영중인 공항의 충돌위험도를 평가하는 한국공항공사모델을 통한 5km 범위의 조류충돌위험도를 각각 평가했습니다. 그런데 신규공항 입지모델 평가결과 새만금신공항의 조류충돌 위험도가 심각하게 높게 나오자 아무런 타당한 근거도 없이 13km 기준의 신규공항입지모델 평가결과를 폐기하고, 5km 기준의 한국공항공사모델 평가결과를 반영하여 새만금신공항의 조류충돌 위험도를 군산공항의 조류충돌 위험도로 대신 결론짓는 위법을 저질렀습니다.

신규공항입지모델은 13km 이내를 대상으로 한

현지조사에서 확인된 조류가 159종이었으나, 한국공항공사모델은 5km 이내를 대상으로 한 현지조사에서 109종으로서 3분의 1에 해당하는 50종의 조류에 대한 조류충돌위험을 누락시킨 결과를 초래하였습니다. 즉 국토부는 공간적으로는 대부분의 조류충돌사고가 발생하는 공항 반경 5~13km 지역의 조류에 대한 조류충돌위험평가를 반영하지 않았고, 평가대상으로는 50종의 조류에 대한 평가를 실시하지 않은 것입니다. 따라서 공항입지 확정단계에서 반드시 평가되었어야 할 조류충돌위험도 평가를 사실상 하지 않은 것과 동일한 정도의 위법이 있습니다. 이러한 위법은 항공 안전이라는 공항입지평가 단계에서 반드시 확정되어야 할 평가항목에 대한 평가를 하지 않은 것에 해당합니다.

지난 변론에서 이주영 재판장은 국토부가 13km 기준의 신규공항입지모델을 반영하지 않고, 5km 기준의 한국공항공사모델을 반영한 사실에 대해 “국토부의 재량인 것이죠?”라고 물었습니다. 그런데 국토부는 신규공항입지모델을 폐기하고 한국공항공사모델을 반영하는 과정에서 허위를 근거로 잘못된 재량권을 행사했습니다. 국토부가 신규공항모델이 아니라 한국공항공사모델을 반영한 이유로 제시한 내용은 아래와 같습니다.

- ① 신규공항모델이 공항이 건설되지 않아 조류의 비행에 지장을 주지 않는 환경이고, 조류충돌 위험 관리가 이루어지지 않았을 때를 가정한 평가이기 때문에 평가결과를 절대적인 수치로 보기 어려우므로, 새만금 국제공항의 조류충돌 위험도는 새만금 국제공항과 인접해서 (1.35km 이격) 기 운영중인 군산공항의 조류충돌 위험도를 비교·분석하여 검토할 필요가 있다.
- ② 운영 중인 공항을 근거로 충돌을 반영한 것이 아니기 때문에 조류충돌 위험도가 높게 나올 수밖에 없으므로 신규공항모델 결과를 반영하는 것은 적절치 않다.
- ③ 신규공항모델은 전파사고를 전제한 모델인데, 아직 한국에서는 전파사고가 발생하지 않아 반영하기에 적합치 않은 모델이다.
- ④ 군산공항과 새만금신공항의 영향권이 90% 이상 중첩되어 있고, 군산공항과 새만금신공항이 인접해있기 때문에 추가적인 영향은 미미하므로 군산공항의 위험도로 검토하는 게 타당하다.

그런데 국토부가 재량으로 신규공항모델 결과를 제척하고, 한국공항공사모델 결과를 반영한 이유들은 아래와 같은 이유로 모두 아무런 타당한 근거가 없으며, 거짓이자 날조입니다.

- ① 국토부가 사용한 신규공항모델은 영국 클리프 신공항의 조류충돌 위험도를 평가하기 위해 제시된 평가방법론입니다. 이 영국 신규공항모델은 “광범위한 서식지 관리”가 이루어지고 있다는 것을 전제한 평가방법론입니다. 즉 광범위한 서식지 관리로 인해 국토부가 언급한 것처럼 조류의 비행에 지장을 주지 않는 환경이 아닌 것입니다.

- ② 이 모델은 기 운영중인 대형 공항에서 이루어지고 있는 수준의 고도의 집중적인 조류충돌 위험 관리가 이루어지고 있다는 것을 전제하고 있습니다.
- ③ 또한 운영 중인 공항의 위험평가 기법을 기반으로 하고 있습니다.

따라서 신규공항모델에 따른 새만금신공항의 조류충돌 위험도 평가 결과는 공항이 없어 관리가 되지 않은 환경을 전제한 것이 아니라, 광범위한 서식지 관리와 고도의 집중적인 조류충돌 위험 관리가 이루어지고 있다는 것을 전제하고, 기존에 운영 중인 공항을 전제한 평가결과인 것입니다.

- ④ 국내에서 아직까지 전파사고가 발생하지 않았다는 사실 자체가 곧 전파사고를 전제한 평가방법론을 제척할 타당한 근거가 될 수 없습니다. 무안공항-제주항공 여객기 참사가 발생하기 2년 전에 이루어진 활주로연장사업에 관한 환경영향평가 보완단계에서 조류충돌위험에 대한 평가가 이루어졌습니다. 그런데 조류충돌위험평가는 한국공항공사모델이 적용되어 무안국제공항 반경 5km 이내의 조류에 대해서만 조사가 이루어졌고, 그 결과 제주항공 참사의 충돌조류인 가창오리는 5km 밖에 서식지가 있었기에 누락되었습니다. 한국공항공사모델이 충돌위험도를 반영하기에 매우 부적합한 모델이라는 증거입니다.

- ⑤ 국토부는 군산공항과 새만금신공항이 90% 이상 중첩되어 인접해있기 때문에 추가적인 영향이 “미미하다” 라고 확정하여 판단할 어떤 근거도 제시하지 않았습니다. 오히려 새만

금신공항이 군산공항과 인접해 있으면서 해안
가로부터 1.35km 더 가까워지고, 조류서식지
그 자체에 공항을 짓는 것으로 인해 발생할 추
가적인 영향에 대한 누적영향 평가를 해야 하
는 것인데, 아무런 근거도 없이 그저 인접해 있
기 때문에 추가적인 영향이 미미하다라는 결
론을 맹목적으로 주장하고 있는 것입니다.

국토부는 신규공항모델 결과를 제척하고, 한국공
항공사모델 결과로 반영한 이유로 제시한 전제들
을 신규공항모델에 제시되어 있는 전제들과 정 반
대로 해석하는 오류를 범하고 있습니다. 즉 국토부
가 신규공항모델에 따른 새만금신공항의 조류총
돌 위험도 평가결과가 공항 건설이 되지 않아 조
류의 비행에 지장을 주지 않는 환경이고, 조류총돌
위험 관리가 안되었다는 것을 가정한 평가 결과이
며, 운영 중인 공항을 근거로 한 평가가 아니므로
반영하기에 적절치 않다라고 재량권을 행사한 근
거는 명백히 허위인 것입니다.

따라서 국토부가 신규공항모델 평가결과를 제척
하고, 한국공항공사모델 평가결과를 반영한 것은
상술한 바와 같은 신규공항모델 평가방법론이 가
정하고 있는 전제들을 모두 허위로 해석하여 재량
권을 잘못 행사한 명백한 위법입니다. 국토부가 새
만금신공항의 조류총돌 위험도를 도출할 때 자의
적으로 신규공항모델 평가결과를 제척하고, 한국
공항공사모델 평가결과에 따른 군산공항의 총돌
위험도로 반영한 것은 거짓이고 날조이며 그 어떤
타당한 근거도 없습니다.

그런데 영국 신규공항모델도 역시 조류총돌 위험
도를 정확도 높게, 보수적으로 평가할 수 있는 방

법론이 아닙니다. 이 모델은 기존 운영 중인 공항
에서 총돌이 확인된 조류의 종만을 반영한다는 한
계로 인해 공항이 지어졌을 때의 실제 총돌 위험이
과소평가될 가능성이 높습니다. 이러한 사실을 뒷
받침하는 사고가 바로 무안공항-제주항공 여객기
사고입니다. 신규공항모델로 평가된 무안공항의
전파사고는 12,221년에 한 번 일어날 것으로 예
측되었으나, 실제 개항 17년 만에 이러한 사고가
발생하였습니다.

영국 클리프 신공항의 경우 이 신규공항모델에 따
른 평가 결과 기 운영중인 영국의 10개 공항들보
다 조류총돌 위험도가 높게 나타났는데, 전파사고
가 최대 102년에서 최소 297년에 한 번 발생할
것으로 평가되었습니다. 따라서 광범위한 서식지
관리와 적극적인 조류 방재에도 불구하고 기존 영
국에 운영 중인 모든 공항보다 더 위험할 것으로
판단되어, 공항에 주요한 안전 문제가 있으며 허용
가능한 낮은 위험 수준으로 관리할 수 없음을 확
인하였다면서 클리프 신공항 계획을 폐기하였습
니다. 그런데 같은 평가방법론으로 평가된 새만금
신공항의 전파사고는 최대 19년에서 최소 84년
에 한 번 일어날 것으로 평가되었습니다. 제한적이
고 과소평가 가능성이 높은 평가모델로도 허용 가
능한 낮은 위험 수준으로 관리될 수 없는 조류총돌
위험 때문에 계획이 폐기된 클리프 신공항보다 새
만금신공항이 훨씬 총돌 위험이 높은 것입니다. 이
러한 사실은 새만금신공항의 조류총돌 위험은 도
저히 예방되고 관리될 수 없는 허용 불가능한 수준
이므로 반드시 폐기되어야 한다는 것을 보여주고
있습니다.

국토부는 신규공항모델로 새만금신공항의 조류

총돌 위험도를 평가해놓고 위험도가 치명적으로
높게 나타나자, 허위의 이유를 들어 스스로 적용
한 방법론조차 부정하며 신규공항모델 평가결과
를 제척하였습니다. 그리고는 아무런 과학적이고
타당한 근거도 없는 5km 기준의 운영중인 공항의
총돌 위험도를 평가하는 한국공항공사모델 결과
를 반영하여, 군산공항의 위험도를 어떤 타당한 근
거도 없이 새만금신공항의 위험도로 대신했습니
다. 이는 허위이고, 날조이며 신규공항인 새만금신
공항의 조류총돌 위험도 평가를 하지 않은 것과 같
은 명백한 절차적 하자입니다. 국토부가 만일 전략
환경영향평가에서 신규공항입지모델 평가를 반영
했었다면 치명적 전파사고가 최대 19년에 1회
발생할 것으로 평가되어 총돌 위험이 매우 높아 허
용가능한 수준의 위험도가 아니라는 판단 아래 공
항입지로 부적합하다는 결론을 내릴 수밖에 없었
을 것입니다. 그랬다면 새만금신공항 기본계획이
고시될 수 없었을 것입니다. 따라서 잘못된 재량권
행사로 군산공항의 조류총돌 위험도가 낮으므로
새만금신공항의 위험도도 낮다는 날조된 결론을
도출하여 처분된 새만금신공항 기본계획은 취소
되어야 마땅합니다.

새만금신공항은 사업의 목적인 지역경제활성화는
커녕 지역경제에 부담만 가중시키고, 미국의 대중
국 전쟁기지 확장으로 직결되어 한반도를 미국-중
국-대만 전쟁의 포화 속에 내모는 위험천만한 화약
고가 될 것입니다. 새만금신공항은 결코 환경과 경
제의 갈등, 보존과 개발의 딜레마가 아닙니다. 환
경적으로도 경제적으로도 아무 이득이 없고, 돌이
킬 수 없는 훼손과 손해만 가중시킬 뿐입니다. 모
든 증거들이 새만금신공항 기본계획은 반드시 취
소되어야 함을 가리키고 있습니다. 재판부는 계획

의 적정성과 입지의 타당성 모두 확보되지 않은 영
터리 전략환경영향평가서로 졸속 협의된 새만금
신공항 기본계획을 취소하지 않을 이유가 그 어디
에도 없습니다.

제주항공-무안공항의 고통스러운 참사는 새만금
신공항 계획은 반드시 취소되어야만 하는 사업임
을 경고하고 있습니다. 재판부는 이 엄중한 경고를
무겁게 직시하시길 바랍니다. 수많은 생명들이 살
아가고, 조류총돌 위험도가 치명적으로 높은 수라
갯벌에 공항을 짓게 된다면 또 하나의 조류총돌 대
참사를 예고하는 일이며, 기후붕괴와 생물대절멸
을 가속하는 재앙으로 돌아올 것입니다.

2006년 새만금사업에 대한 대법원 판결 당시 우
리의 법원은 살릴 수 있었던 생명들을 지키지 못하
고, 세계 최악의 생태학살 공범이 되었습니다. 20
년이 흐른 지금 우리의 법은 다시 한 번 심판대 위
에 섰습니다. 서울행정법원 이주영·문지용·고철판
판사는 한국 사법역사뿐만 아니라 지구의 시간에서
매우 엄중한 판결을 앞두고 있습니다. 판사님들의
인용판결은 전지구적으로 반드시 보존해야 할
책임이 있는 소중한 생명들과 그들의 삶을 지켜
내고, 새만금신공항을 포함한 10개의 신공항 사업
들을 비롯하여 기후붕괴와 생물대절멸을 가속화
는 전국 곳곳의 생태학살 범죄들을 멈춰 세울 수
있는 너무나도 중요한 분기점이 될 것입니다.

우리는 재판부가 민중의 귀한 고혈을 소수 토건자
본에게 갖다바치며 필요도 없는 적자공항-미군의
대중국 전쟁공항을 짓기 위해 무엇으로도 만들 수
없고, 무엇으로도 대체할 수 없는 수라갯벌과 그곳
에 깃들어 사는 수많은 목숨들을 죽이는 생태학살·

기후붕괴의 공범으로 기록되지 않길 바랍니다. 우리는 재판부가 정부의 잘못된 권한행사를 견제하는 독립적인 주체로서 제 역할을 하는 사법부로 당당히 역사에 기록되기를 간절히 염원합니다.

새만금신공항 기본계획 취소판결을 촉구하며 큰 뒷부리도요와 함께 8월 12일 전주 전북지방환경청을 출발하여 뜨거운 아스팔트 위를 더 뜨거운 마음으로 한 달여를 걸은 새,사람행진이 드디어 오늘 서울행정법원에 도착했습니다. 세계 곳곳의 수많은 사람들이 하나같이 입을 모아 온통 수라갯벌을 지켜달라고, 소중한 생명들을 살려달라고 간절히 호소하고 있습니다. 생명의 목소리들은 더할 나위 없이 정확하고, 간명합니다. 그동안 자본의 이윤과 정치적 목적을 위해 너무도 많은 생명들이 아무 죄 없이, 참혹하게 죽임을 당했습니다. 국책사업이라는 이름으로 둔갑되는 생태학살, 지역경제 활성화라는 허구로 강요되는 무자비한 폭력과 학

살을 이제는 멈춰야 할 때입니다. 이주영 재판장님, 문지용 판사님, 고철만 판사님! 이 절실한 생명과 사랑의 호소에 인용판결로 응답 해주시길 바랍니다. 법이 있어야 할 엄중한 이유를 증명해주시시오. 우리들이 법을 포기하지 않도록 확인시켜주시시오. 생명이 옳습니다. 생명의 편에서 주십시오. 생명과 죽음 가운데 중립은 없습니다. 죽이는 일에 대안과 보완이란 없습니다. 유일한 대안은 공항을 짓지 않는 것뿐입니다. 거짓을 두고 망설이지 마십시오. 새만금신공항이라는 허구와 망상을 주저없이 취소해주시시오. 너무도 명백한 진실을 부디 외면하지 말아주시시오. 자본과 학살과 착취의 편이 아니라 생명과 정의와 평화의 편에서 주십시오. 하나밖에 없는 공동의 생존토대가 급격히 무너져내리고, 세계대전의 위기가 고조되고 있는 이 절망과 우울의 시대에 우리의 희망이 되어 주시길 간곡히 바라고, 강력히 촉구합니다.

새만금신공항은 위법이다. 재판부는 새만금신공항 취소청구 인용하라!
 생명과 죽음 가운데 중립은 없다. 이주영·문지용·고철만 판사는 생명의 편에서 새만금신공항 취소판결하라!
 생태학살·조류총몰·기후붕괴·전쟁위협·혈세착취 새만금신공항 취소하라!
 미군의 대중국 전쟁기지 새만금신공항 필요없다. 수라갯벌 보존하라!

2025년 9월 8일

새만금신공항 기본계획 취소소송인단·새만금신공항 백지화공동행동·새,사람행진단





새만금 수라갯벌 못생명을 죽인다면 영원한 나쁜 판결로 남을 것

이 수라갯벌에 신공항을 짓겠다는 자체가 거짓말이야. 활주로 하나 더 만들어서 미군 기지의 기존 활주로와 연결시켜서 관제탑도 그곳으로 옮기는 일이야. 단지 미군기지 확장일 뿐이에요. 새만금 신공항 말짱 거짓말이야, 말짱 거짓말.

나는 역대 정권들이 모두 거짓말로 국민들을 속여온 걸 이 나이 먹도록 지켜보았습니다. 여러분 1975년 50년 전 4월 9일의 인민혁명당 재건위 사건을 기억하십니까? 나 인혁당 이분들의 억울함을 풀어주기 위해서 지금 평생 지팡이를 짚고 살고 있는데 8명의 죄 없는 사람들을 대법원에서 4월8일 판결하고 4월 9일 처형을 했습니다. 여기 김용현 열사의 따님이 여기 와 계십니다. 지금 50이 넘도록 고아로 살아왔습니다. 그런데 그 기라성 같은 판사 단 한 사람도 자기 잘못을 고백한 사람 없습니다. 아직도 억울한 죽음으로 남아 있다 이 얘기입니다. 견딜 수 없어요.

새만금의 수라갯벌을 단지 갯벌로만 알고 있는데 알면 알수록 사람이 함부로 하면 안 된다는 그런 땅이더라고요.

좀 길지만 거기에 살고 있는 생명들 한번 들어보십시오.

나도 적었어. 하도 많아서 외울 수가 없어. 큰뒷부리도요, 저어새, 가창오리 검은머리물떼새, 백합, 황새, 통통마디, 흰발농게, 샬, 대모잠자리, 검은머리 갈매기, 칠게, 줄장지뱀, 가마우지, 양뿔사초, 황조롱이, 바지락, 금개구리, 알락꼬리마도요, 물수리, 상괘이... 여러분 몇 가지나 알고 계셨습니까? 이 생명들이 우글우글하는 곳을 메꿔 거기다 활주로를 만들어서 미군 기지 확장을 시킨다. 용납할 수 있습니까? 아닙니다.

인혁당 인사들을 그렇게 죽여 놓고도 단 하나도 용서를 청하는 판사가 없었듯이 오는 9월 11일 수라갯벌의 생명을 죽이는 그런 판결을 내리는 일은 뻔뻔스럽기 그지 없는 일입니다. 1975년 4월 9일 재판 대법원 판사들처럼 그렇게 뻔뻔한 재판관이 되지 않기를 간절히 바라는 것입니다. 이 못생명들을 살리는 판결을 내려달라고 호소하는 것입니다.

저요, 지난 3월 31일부터 전주에 전북 지방환경청에서 아침 6시 반에 출근해서 저녁 7시까지 날마다 그 퇴약벌을 견뎌왔는데 집 안(전북지방환경청)에 있는 사람들 단 한 사람도 물어보지 않더라 이 얘기입니다. 내가 섭섭하지 않겠어요? 공무원들이, 그 많은 사람들이 에어컨 바람 쐬가며 일할텐데 무더위의 길바닥에서 그렇게 여러 달을, 몇 달을 보내도 단 한 사람도 여기에 왜 있느냐고조차도 묻지 않았습니다. 이게 우리나라의 공무원입니까?

금년 여름 얼마나 더웠어요? 전주에서 여기까지 한 달 동안 걸어왔습니다. 어느 누구도 왜 이렇게 걷는지 묻지 않았습시다. 김민석 총리는 우리가 이렇게 걷기 시작하자마자 얼른 전주에 내려가서 환경청장을 만나고 전북도지사를 만나고... 이 지랄을 하더라고요. 참 나쁘죠. 정말로 나쁩니다.

그러니까 우리 이렇게 모인 거 아닙니까?

(경찰이 우리에게) 오늘 하는 거 보시오. 우리가 한 달 내내 길을 걸었는데 단 하나라도 문제가 있었는지 경찰은 대 바. 그런데 왜 그 지랄을 하는 거야? 어 이 못된 경찰들이 좀 달라져야 할 거 아니야. (우리는) 지금까지 한 번도 문제 일으킨 적이 없죠. 이것(폴리스라인) 좀 치워. 제발. 우리 이렇게 정당성을 갖추고 사는데 그렇게 함부로 대하지 말라 이 얘기입니다.

판사들이 영원히 범죄자로 남아 있던 인혁당 사건처럼 새만금 수라갯벌 못생명을 죽인다면 영원한 영원한 나쁜 판결로 남아 있을 것입니다.

판사님, 제발 이 늙은이 당신께 간구합니다.

새만금 갯벌 살려주세요, 갯벌 살려주세요.

또 몇 명의 희생자와 수천 명의 유가족이 생겨야 멈추시겠습니까?

저는 지난 2024년 12월 29일 무안공항-제주항공 여객기 참사로 부모님 두 분을 떠나보낸 아들 고재승입니다. 저는 아들과 며느리를 떠나보낸 남영래입니다. 네, 저희는 현재 용산에서 1인 시위를 유가족들끼리 릴레이로 이어가고 있습니다.

오늘로서 참사 발생 254일째입니다. 많은 국민들께서는 무안 공항-제주항공 여객기 참사는 끝났다라고 잘못 알고 계십니다. 우리 유가족은 여전히 공항을 떠나지 못하고 텐트에서 지내고 있습니다. 그리고 용산에서, 전남 경찰청에서, 전남도청에서, 광주시청에서 1인 시위를 이어가고 있습니다.

항공철도조사위원회는 민간 항공기를 조사할 능력과 시스템 자체가 없으며, 전남경찰청은 눈치만 보며 수사를 지연시키고 있습니다.

우리 유가족이 떠나지 못하는 이유는 단 하나입니다. 진상 규명이 제대로 이루어지지 않고 있기 때문입니다.

참사는 끝나지 않았습니다. 이제 시작입니다. 179명이 희생된 무안공항-제주항공 여객기 참사의 주요 원인 중 하나는 조류 충돌입니다. 무안 공항 주변으로는 철새 서식지가 4곳이나 있습니다. 다시 말씀드리면 잘못된 곳에 잘못 지어진 공항입니다.

새만금 신공항 예정지는 어떻습니까? 새만금 신공항 예정지는 수라 갯벌이라는 새만금 지역의 마지막 갯벌이자 귀중한 생태적 터전을 파괴하고 건설 예정인 공항입니다. 수라 갯벌은 수천 수만 번을 말해도 모자란 생물

다양성의 보고입니다. 특히 저어새 등 멸종 위기종인 새와 다양한 해양 생물이 서식하고 있습니다.

또한 기후 붕괴 시대에 탄소 흡수, 산소 공급 등 중요한 환경적 역할에 기여하고 있습니다. 이런 곳에 신공항을 입지하는 게 적합할까요? 새만금 신공항의 조류 충돌 위험도는 앞서 말씀드린 바와 같이 무안공항의 최대 650배에 달한다고 경고하고 있습니다. 이러한 위험성은 공항 설계, 비행 경로 조정, 조류 감지 시스템, 조류 서식지 관리 등 사람이 할 수 있는 대책으로는 절대 해결할 수 없습니다.

12.29 무안공항-제주항공 여객기 참사는 언론에 보도된 바와 같이 막을 기회가 여러 번 있었습니다. 지난 정부가 그 소중한 기회를 활용하지 못하고 바로잡지 못해 179명의 소중한 생명이 희생되었습니다.

우리 유가족은 참사의 깊은 침습으로 늪에 빠지고 있습니다.

트라우마에 시달리고 정신 상담받으며 병원에 입원하고, 또 누군가는 자해를 하고 있습니다. 세상과 스스로 차단하고 수면제를 복용하고도 깊은 잠에 들지 못해 아직도 거리를 서성이고 있습니다. 또 몇 명의 희생자와 수천 명의 유가족이 생겨야 멈추시겠습니까?

수라 갯벌의 존재는 자체만으로도 환경적·해양·수산적으로 경제성도 없는 신공항보다 압도적으로 높이는 가치를 지니고 있습니다. 항공업계, 이와 결탁한 정치권 등의 황폐화에 맞서 바로잡을 기회는 지금입니다. 지금 서울행정법원은 현명한 판단을 하시기를 바랍니다. 지금 바로 잡지 못한다면 대한민국 국민은 또 다른 참사의 예비 유가족이 되는 길입니다.

12.29 무안공항-제주항공 여객기 참사 유가족은 바랍니다. 다시는 어떠한 공항에서도 이런 끔찍한 참사가 일어나지 않기를 간절히 바랍니다.

이 길은 생명여지도

저는 전주에서 온 김형우라고 합니다. 제가 60년을 넘게 살면서 이렇게 감동적인 행진을 해보기는 처음인 것 같습니다.

홍익생명의 마음으로 걸어왔어요. 저는 바닷가에 살지 않았기 때문에 새나 조개를 잘 모릅니다. 그런데 이번에 어마어마한 공부를 했어요. 올라오면서 또 각 시민단체들이 연대해 주고 또 우리 행진단원들 너나 할 것 없이 서로 손 걸어붙이고 하는 모습들, 오면 올수록 더 힘이 나고 지치기보다는 더 힘이 나는 그런 행진을 했습니다.

우리가 걸어온 길은 생명여지도입니다. 우리는 생명을 위해서 걸어왔습니다.

저는 인간들만 사는 세상은 결코 오래가지 않는다고 생각합니다. 이 엄청난 못생명들이 죽어가고 그런 것들 우리가 그냥 볼 수는 없지 않습니까?

이미 새만금은 독으로 막혀서 엄청난 생명들이 죽어 갔습니다.

그런데 또다시 공항이라네요. 정말 있을 수 없는 일입니다.

저는요. 제가 전라북도 사는데 사실은 지금 정부 이재명 정부, 민주당이 오히려 가해자입니다. 새만금 신공항을 비롯한 전국의 신공항을 조기 착공한다고,

그런 공약을 했다네요. 이게 민주 정부고 국민 주권 정부입니까?

용서할 수가 없습니다. 여기까지 쫓 걸어오면서 저는 분노, 슬픔, 기쁨, 이 세 가지 감정이 뒤엉키면서 어떨 때는 울고 어떨 때는 웃고 어떨 때는 분노하면서 걸어왔습니다.

행정법원 정말 제대로 판결하십시오. 이것은 그냥 판결하는 것이 아닙니다.

생명이 걸려 있는 정말 엄청난 생명이 걸려 있는 판결입니다.

우리는 지켜볼 것입니다. 그리고 반드시 전국에 있는 신공항들 전부 막아낼 것입니다.



상괭이의 날, 28일간 264Km 걸어 드디어 서울행정법원 도착

생명과 죽음 앞에 중립은 없다.

새만금신공항백지화를 위한 1만3천배 릴레이기도 시작

서울행정법원 도착 날, 행진 28일 차, 상괭이의 날, 8월 12일 전주에서 출발해 9월 5일 남태령고개를 넘은 새,사람행진단은 9월 8일 행진단의 목적지 서울행정법원에 도착했다.

죽은 후에나 존재가 밝혀졌던 작은 토종 고래, 멸종위기의 새만금 상괭이를 회상하며 죽음의 새만금 갯벌이 다시 생명으로 요동치는 상상을 더해 오늘의 행진을 시작했다. 월요일임에도 전국 각지에서 많은 사람들이 기꺼이 행진단에 몸을 실었다. 법원까지 가는 행진의 마지막 날이라 그런지 발걸음 가볍게 마지막 쉬어가는 쉼터에서조차 춤을 멈추지 않았다. 각각의 새와 갯벌의 행진이 서울 도심을 가르며 예술의 전당을 거쳐 드디어 11시 20분 서울행정법원에 도착했다. 도착지에는 이미 100여 명의 종교인을 비롯한 많은 연대 단체들과 취재진이 행진단을 맞이했다.

새,사람행진단과 새만금신공항백지화공동행동은 11시30분에 기자회견을 진행했다. 28일의 모든 일정에 참여한 행진단의 김형우님은 “이렇게 감동적인 행진은 처음이었다. 흥익생명의 정신으로 걸어왔다. 우리는 생명을 위해 걸어왔다.”며 “전국의 신공항 조기착공이라는 정략적 정책을 즉각 철회할

것”을 촉구했다. 또 무안공항 여객기 참사 유가족 고재승님은 “무안공항 참사의 주원인은 조류충돌이며 무안공항 근처에 철새 서식지 4곳이 있었다. 잘못 지어진 공항이었던 것, 새만금신공항 예정지는 철새와 수많은 생명이 더 많이 서식하는 곳으로 무안공항의 650배 조류충돌 위험이 있는 곳, 사람이 할 수 있는 대책으로 절대 해결될 수 없다. 바로 잡을 기회는 지금”이라며 “법원의 현명한 판단을 바란다”고 말했다.

28일 서각기도를 하며 행진단을 이끈 문정현 신부는 “새만금신공항은 결국 미군기지 확장 전략”이라며 강력 규탄하고, 수라갯벌의 못 생명들을 함께 외치며 “새만금 갯벌을 살려달라”며 간절히 엎드려 호소했다.

기자회견 이후 오후 1시 30분부터 새만금 신공항 취소 판결 촉구를 위한 13,000절 릴레이 기도가 시작되었다. 1만3천배는 큰뒷부리도요새가 알래스카에서부터 뉴질랜드까지 비행하는 13,000km 이동거리를 기리는 것. 오후 3시에는 천주교정의구현사제단에서 새만금신공항 백지화를 촉구하는 미사를 진행했다.

서울행정법원은 9월 11일 새만금신공항 기본계획 취소소송 판결을 선고한다. 행진단은 오늘부터 법원 앞 새만금신공항 백지화를 위한 1만3천배와 문정현 신부의 서각전시를 9월 10일까지 진행할 예정이다.



새만금
신공항
백지화!!

새와 사람 공생 향한 264.2km의 행진

이 순간 “새만금 신공항 취소 선고 촉구” 28일간의 발걸음

“법원은 새만금 신공항 취소 판결하라! 새, 사람 함께 살자!”

지난달 26일 아침 8시 정부세종청사 국토교통부와 환경부 건물 앞에 ‘새’와 사람이 모여들었다. 황조롱이·큰고니·민물도요·검은머리물떼새 등 새 모형 모자를 쓴 ‘새,사람행진단’이다. 가벼운 몸풀기를 한 이들은 자전거를 탄 큰뒷부리도요새를 따라 행진을 시작했다. 새만금 신공항 부지인 전북 군산의 수라갯벌에서 생을 보내는 생명을 기억하고 그들이 세상에서 사라지지 않기를 바라는 마음을 담은 ‘수라의 외침’이 국토부와 환경부 앞에 울려 퍼졌다.

‘새,사람행진’은 ‘새만금 신공항 기본계획’에 대해 재판부가 취소 판결을 내릴 것을 촉구하기 위해 지난달 12일 전북 전주시 전북지방환경청을 출발해 서울로 향하고 있다. 8일 양재동 서울행정법원에 도착할 예정이다. 오는 11일 그곳에서 ‘새만금 신공항 기본계획 취소 소송’ 선고가 예정돼 있다.

문제가 된 새만금 신공항은 2028년 완공을 목표로 새만금 지역 340만㎡ 부지에 활주로와 여객터미널, 화물터미널 등을 짓는 사업이다. 하지만 이곳은 매년 24만마리 철새가 머무는 수라갯벌 위다. 저어새와 큰기러기, 잿빛개구리매 등 멸종위기종 59종이 이곳을 번식지와 쉼터로 삼고 있다. 국토부가 제출한 전략환경영향평가서는 우려를 확인시켜준다. 공항이 들어서면 새와 비행기의 충돌이 연간 최소 9.5회, 최대 45.9회 발생할 수 있다. 지난해 조류 충돌 사고가



있었던 전남 무안공항(0.07회)과 비교하면 최대 656배에 이른다. 인근에는 지난해 38억 원 적자를 낸 군산공항이 있다. 새,사람, 누구에게 새만금신공항은 필요한 것일까.

“수라갯벌에 서면 다양한 생명이 조화를 이루며 살아가는 모습을 봅니다. 우리도 서로를 알아가고 또 차이를 배우며 우리의 연대를 가꿔 나갑니다. 그리고 이 발걸음들이 모여 자본의 이윤보다 생명의 존엄을 지키는 것이 더 중요하다고 말하는 정의로운 판결이 내려지도록 만들어 갑시다.”(‘수라의 외침’ 중) 도요새, 저어새, 검은머리갈매기, 기러기 등 수라갯벌에 살고 있는 새들이 날지 않고 걸어서 264.2km의 발자국을 남기는 이유다.

출처 : 한겨레
https://www.hani.co.kr/arti/society/society_general/1217455.html



전투기 말고
도사
날자

미군
부지환

미군
부지환

미군
부지환

미군
부지환

미군
부지환

미군
부지환

미군
부지환



1300年



250908-11

릴레이 일만삼천배

©일곱째별



새만금신공항 취소판결을 바라는 **세계사랑행진 @서울행정법원**

알래스카에서 뉴질랜드까지 먹지도 자지도 않고
13000km를 비행하는 큰뒷부리도요와 함께하는
일만삼천번의 릴레이기도

13000절

2025.9.8. (월) ~ 9.10. (수)
9:00~17:00

새만금신공항 취소판결을 바라는 **세계사랑행진 @서울행정법원**

알래스카에서 뉴질랜드까지 먹지도 자지도 않고
13000km를 비행하는 큰뒷부리도요와 함께하는
일만삼천번의 릴레이기도

13000절

2025.9.8. (월) ~ 9.10. (수)
9:00~17:00

2025. 9.9(화) ~ 9.10(수) 3일간
08:00/ 12:00/ 17:30 행정법원 앞 1인 시위
15:00 새만금 신공항 백지화를 촉구하는 3일 미사

2025. 9.9(화)
14:00 새만금 신공항 취소판결 촉구 종교인 기도회

13000회 QR코드

문의 : 02-010-2812-2522 팩스 010-6798-1022
후원계좌 : 농협 351-0390-7008-93 문정현

2025. 9.8(월)~9.10(수) 3일간 8:00/ 12:00/ 17:30 행정법원 앞 1인 시위
15:00 새만금 신공항 백지화를 촉구하는 3일 미사

2025. 9.9(화) 14:00 새만금 신공항 취소판결 촉구 종교인 기도회

사랑하는 이의 이름을 불러 봉헌합니다

전북지방환경청에서 환경영향평가 재보완을 요구한 지 얼마나 되었다고, 불과 한 달도 채 지나지 않아 어제 새만금 신공항 환경영향평가 재보완서가 전북지방환경청에 접수되었다는 소식을 들었습니다.

접수되자마자 곧바로 ‘한국환경연구원’과 ‘국가유산청’으로 보내어 검토 의견을 의뢰했다고 하지요.

지난주 국무총리가 전라북도를 다녀가고, 이어 환경부 장관이 새만금청을 찾은 일과 더불어 이렇게 차례차례 밟아가는 걸음을 보니 누구라도 ‘이미 정해놓은 일정을, 착착 진행해 나가는 것 아닌가’라는 의구심을 갖게 됩니다.

게다가 이 자리에서 새만금 사업을 적극 추진할 수 있도록 돕겠다며 조력발전 이야기를 꺼내 놓았습니다. 마치 새만금 사업으로 인해 발생하는 문제의 모든 해결책이라도 되는 양, “조력발전을 수용했으니 나머지 논란은 통치자”는 식의, 장사꾼 흥정 같은 카드를 꺼내 든 것입니다.

그러나 여기에는 생명의 문제가 걸려 있습니다. 이런 흥정은 대단히 잘못된 행보입니다. 상시 해수유통을 요구한 근본 요인을 해결하지 못한 채, 관리 수위를 고집하며 추진되는 조력발전을 두고 “제대로 된 해법”이라고 내놓는 것도 문제지만, 조력발전으로 타협했으니 새만금 신공항 문제까지 다 정리된 것처럼 얼버무리는 것은 도저히 용납할 수 없습니다.

물론, 새만금의 수질 문제와 신공항문제는 같은 장소에서 벌어지는 현안이기도 합니다.



©TONY

그러나 두 사안은 엄연히 다른 결을 가지고 있습니다. 그런데도 이를 한데 묶어
정해진 일정을 그대로 밀어붙이려는 모습을 보이고 있는 것입니다.

그리고 그 시기가 누가 봐도 유추 가능합니다.

9월 11일 서울 행정법원의 판사들을 압박하겠다는 뜻 아니겠습니까?

그러다 문득 떠오릅니다.

예전, 물막이 공사가 한창이던 때, 새만금 사업의 타당성에 수많은 이들이
의문을 제기하였지만 공유수역 매립면허와 사업시행인가 취소소송의 판결이
나오기도 전에 기업과 정부는 아랑곳하지 않고 삽을 들었습니다.

바다의 숨을 막아 세우던 그 날, 누구보다 공정해야 할 사법부의 법과 정의의
천칭은 너무나도 무력하게 그들 뒤편으로 기울어져 있었습니다.

(저만 그런 기억이 떠오르는 건 아니겠지요?)

바로 이러한 현실에서 오늘 우리가 드리는 이 미사의 지향은 분명합니다.

어제 문정현 신부님께서 무릎을 꿇고 간절히 청하셨듯, 서울행정법원
판사님들이 과거와 같은 잘못, 아니 그 이상의 과오를 반복하지 않기를
기도합니다.

정치권에 눈치를 보느라 사법부의 권위를 스스로 허물던 바에서 벗어나
이번만큼은, 그리고 앞으로 줄곧 못 생명을 죽음으로 내모는 죄의 고리를
끊어내고 정의롭고 바르게 판결하기를 청합니다.

실은 이러한 우리 모두의 지향, 걸어오며, 이곳에서 기도회를 시작하며 줄곧
외쳤던 바입니다.

이 순간 함께 지향을 드러냅시다.

새만금 신공항 취소판결하라!

그리고 미사 안에서, 미사 지향이라는 표현으로 신자든 신자가 아니든, 누구나
사랑하는 이의 이름을 불러 지향을 봉헌하곤 합니다.

오늘 특별히 미사의 지향으로 우리가 걸어온 길에서 함께 울고 웃으며 살아온
생명, 그러기에 '사람'일 수밖에 없는 이름을 불러 기억합니다.

상괭이 사람, 물수리 사람, 알락꼬리마도요 사람, 고라니 사람, 금개구리 사람,
바지락 사람, 황조롱이 사람, 양뿔사초 사람, 가마우지 사람, 줄장지뻐 사람,
칠게 사람, 검은머리갈매기 사람, 대모잠자리 사람, 샅 사람, 흰발농게 사람,
통통마디 사람, 황새 사람, 백합 사람, 검은머리물떼새 사람, 가창오리 사람,
저어새 사람, 큰뒷부리도요 사람,
그리고 지금도 여전히 인간의 욕망에 밀려 삶의 터전을 잃고 힘겹게 살아가는
모든 생명, 모든 '사람'을 위하여 오늘 미사를 봉헌합니다.



포기하지 않고 끝까지 현장을 지키겠습니다

행진을 마치고 이 법원 앞에 서니까 너무 마음이 아픕니다.
어제 하루 행진 쉬는 날 20년 전 대법원 판결문을 천천히 읽어보았습니다.
부실하고 누락된 많은 이야기들을 그곳에 다 적시해 두고 있었습니다.
부실한 환경영향평가, 부실한 경제 계획과 관련된 정부의 부실함을 법원에서 모두 지적하고 있었습니다.
그런데 정부는 그 모든 일에 대해서 해낼 수 있다고 계획을 세웠고, 법원은 그런 정부의 계획에 손을 들어주었습니다.

그리고 20년이 지난 오늘 우리가 다시 법원의 판단을 물으려고 이 자리에 서 있는데, 12만 마리 도요 물떼새들이 수백 수천 마리가 되는 동안,
그들이 종쟁이라는 별명으로 불리며 동네 참새같이 취급받던 새에서 멸종위기종이 되는 동안, 이 법원이 도대체 무슨 판결을 내린 것인가.

제가 어렸을 적 계화도 갯벌에 가서 보았던 그 풍경을 아직도 잊을 수가 없었습니다. 그 풍요롭던 어민 공동체가 다 파괴되고 그 수많은 어부들이 삼촌들이 고향을 떠날 때 이 법원의 판결은 과연 어디에 있었는가 너무나 마음이 아프고 너무나 가슴이 찢어질 것 같습니다.
그럼에도 불구하고 우리는 그때의 법원과 지금의 법원은 다르다고 그렇게 이야기하면서 260km를 걸어 오늘 이 자리에 도착을 했습니다.
그런데 여기서 할 수 있는 것이라고는 기도하고 절하고 호소하고 간절히 요청하는 것밖에 없습니다.



딸기의외침
평화바람 유튜브 채널
<https://www.youtube.com/watch?v=lgXpHZrb3Y>

파괴되고 있는 지금 새만금 갯벌이 20년 전 판결이 잘못되었다고, 그 때의 법원이 정부의 대책을 믿고 판결을 했지만, 그때의 판결이 잘못되었다는 것은 모든 죽어가는 생명들이 증언하고 있습니다.

오는 11일 새만금 신공항 취소하지 못한다면 왜 살아가야 하는지 모르겠습니다. 이 세상에 무슨 희망을 갖고 누구한테 기대 억울함을 호소하고, 말 못하는 사람들의 이야기는 어디에 가서 들어줘야 한단 말입니까? 그래서 너무 마음이 아픕니다.

그러나 저희들은 시민의 한사람으로서 판결날까지 이 자리를 지키면서 죽어간 못생명들을 기억하고 우리가 흔하게 만나서 귀중한 줄 몰랐던 그 모든 생명을 생각하면서 마지막 희망을 걸어보고자 합니다.

매일 이곳에서 큰뒷부리도요의 여정을 따라 13,000배를 올릴 것입니다. 저들이 무엇을 결정하든 끝까지 현장을 지키며 남아서 살아 있는 못생명들과 함께 하겠습니다.

가장 두려운 것은 재판을 지는 것보다 현장이 잊혀지고 그곳에 아무도 찾지 않는 것입니다. 끝까지 포기하지 않고 현장을 지키고 이 법 안에서 정의로운 판결을 내릴 수 있도록 끝까지 이곳을 지키겠습니다.

조류충돌 위험 존재... 새만금 신공항 취소 판결하라 9월 11일 새만금신공항 취소소송 판결을 앞두고

9월 11일 서울행정법원에서 새만금 신공항 취소소송 판결을 앞두고 있다.

국토교통부는 신공항의 입지 타당성 평가 시 국제민간항공기구(ICAO)의 조류충돌 위험 평가 규정을 준용하고 있다. 이에 따르면 조류충돌 사고의 99%가 발생하는 공항반경 13km 이내의 조류조사 및 조류충돌 위험도를 평가하도록 규정하고 있다.

국토부는 새만금 신공항 전략환경영향평가에서 국제민간항공기구의 모델을 반영해 조류충돌 위험도를 평가했다. 그리고 운영 중인 공항의 조류충돌 위험을 평가하는 한국공항공사 모델을 반영해 공항반경 5km 이내의 조류충돌위험도 역시 평가했다.

그러나 시민단체 등은 '국토부가 두 가지 평가 모두를 진행하고도, 조류충돌 위험도가 매우 높게 나오자 신규공항입지모델을 타당한 이유 없이 폐기하고 조류충돌 위험이 상대적으로 낮게 평가된 한국공항공사 모델을 채택했다'고 지적하고 있다.

이 과정에서 조류의 종류도 159종에서 109종으로 줄고, 조류충돌 위험 평가 면적은 85.2%가 줄어들었다는 것이다. 공항 건설에서 가장 핵심적인 조류충돌 위험을 평가해야 할 국토부는 한국공항공사 모델을 적용함으로써 조류충돌



© 일곱째별



© 일곱째별

위험에 대한 평가를 사실상 누락시킨 것이나 다름없다는 게 시민단체들의 주장이다.

그리고 이러한 전략환경영향평가서를 전제로 기본계획을 수립했다. '현재 정부가 주장하고 있는 새만금 신공항 입지선정의 적절성, 공항 설계 모두 잘못된 기준으로 수립되었고 이는 국토부 스스로 절차적 정당성을 훼손했을 뿐 아니라 시민의 안전을 무시한 것'이라는 지적이 나오는 이유다.

국토교통부는 신규공항모델을 폐기한 것에 대해 이 모델은 집중적인 조류충돌 관리가 이뤄지기 전, 즉 수라갯벌이 자연 상태로 존재할 때를 기준으로 조류충돌위험을 평가한 것이기 때문에 실제보다 높게 나올 수 밖에 없다고 주장한다. 또한 한국에서는 전파사고(비행기 전체가 파손되는 사고)가 발생하지 않았으며, 새만금 신공항은 군산 공항과 인접해 있어 군산공항의 조류충돌 위험도로 검토해도 문제가 없다는 주장이다.

그러나 국토부가 사용한 신규공항모델은 "집중적 조류충돌 위험 관리가 이뤄진 상태"를 전제로 삼고 있어 자연상태의 조류충돌 위험도에 대한 평가라는 주장은 틀렸다고 생각한다. 그리고 군산공항으로부터 1.35km 떨어져 있는 현재의 새만금 신공항계획은 조류서식지 그 자체에 공항을 짓게 되는 것이다. 그럼에도 국토부는 추가적인 영향이 미비하다며 군산공항 조류충돌 위험도로 새만금 신공항의 위험도를 평가했다. 필자는 이것이 행정부의 안전불감증을 그대로 드러낸다고 생각한다.

또한 새만금 신공항에 대한 조류충돌 위험평가는 12.29 무안공항 제주항공 참사가 일어나기 3년 전 진행된 것이다. 한국공항공사 모델을 적용해 조류충돌 위험을 평가한 무안공항에서 제주항공참사가 일어난 만큼 조류충돌 위험을 공항반경 5km 이내에서 평가하는 것이 타당한지를 재검토해야 한다.

이재명 정부는 스스로를 국민 주권 정부라 말하며 시민의 안전을 최우선으로 하겠다고 한다. 그럼에도 김민석 국무총리는 지난 3일 전복을 찾아 새만금 신공항의 조기착공을 공언했다. 정부는 시민단체 등이 '국토부가 공항개발을 강행하기 위해 조류충돌 위험을 의도적으로 축소하고 있다'고 주장하는 것을 알면서도 새만금 신공항을 강행하려는가. 몰랐다면 무책임한 것이고 알고 있다면 이재명 정부 스스로 자신들의 정책 기조를 정면으로 위배하는 것이라고 생각한다.

새만금 신공항 취소 소송에 대한 판결이 9월 11일 오후 1시 40분 서울 행정법원에서 열린다. 국토부의 환경영향평가서에 환경부의 부동의의를 촉구하던 시민들은 전북지방환경청을 출발해 260km의 대장정 끝에 서울 행정법원에 도착했다. 그리고 9월 8일부터 간절한 마음을 모아 수라갯벌을 찾는 큰뒷부리도요의 여정을 따라 릴레이 1만3000배와 천주교정의구현전국사제단의 미사를 통해 새만금 신공항 취소 판결을 염원하는 마음을 모으고 있다.

간절한 마음으로 위험천만한 새만금 신공항 사업의 취소를 촉구하는 시민들의 요구에 이제는 법원이 답할 차례다. 법은 정부가 시민의 안전을 최우선으로 두지 않는 정책 결정에 제동을 걸어야 한다. 새만금 신공항 사업을 단호히 취소 판결하고 시민의 안전을 최우선에 둔 판단을 내려야 한다.

새만금 신공항은 개발과 환경의 대립이 아니다. 공항개발과 미군기지 확장을 위해 시민의 안전과 수라갯벌에 살아가는 못생명을 인질로 삼는 것이나 다름이 없다고 생각한다. 사법적 정의는 시민안전, 생명존중에 있다고 해도 과언이 아니다. 시민의 안전과 수라의 못생명들을 지켜달라는 시대적 요구에 응답하는 행정법원의 정의로운 판결이 있기를 기대한다.

Letter to judges of administrative court from scientists

To the Honorable Chief Judge Lee Juyoung, Judge Moon Jiyong, and Judge Ko Chulman,

We are experts from a range of fields including ecology, ornithology, environmental science, and geography. We wish to express our deep concern regarding the severe environmental and safety risks posed by the proposed Saemangeum International Airport project.

The planned airport site is located adjacent to the “Getbol, Korean Tidal Flats,” a UNESCO World Natural Heritage Site that includes the Seocheon and Gochang tidal flats. This area bears significant international responsibility for the conservation of ecologically important ecosystems. In particular, the Saemangeum region maintains ecological continuity with the Seocheon tidal flats, including Yubudo Island. As such, it is not merely a surrounding area but plays an essential role in sustaining the value and integrity of the World Heritage site.

UNESCO currently regards strengthening the integrity of Korea’s World Natural Heritage tidal flats as a key objective. Within this context, the Saemangeum region must be recognized as a core ecological space that upholds the value and integrity of the

heritage site. Damage to the ecosystem in Saemangeum could seriously undermine the integrity of the entire heritage area, including the Seocheon tidal flats. Such degradation would erode international trust in Korea’s commitment to World Heritage conservation and could ultimately lead to the endangered status of the site being reviewed—or even revoked—by the UNESCO World Heritage Committee.

Furthermore, the Sura tidal flat, designated as the proposed airport site, is the last remaining natural tidal flat in the Saemangeum area. It provides habitat for at least 59 legally protected species in Korea and 27 internationally endangered species. It also serves as a critical stopover and breeding site for internationally important migratory birds. As a “blue carbon” ecosystem, the tidal flat plays a vital role in mitigating climate change. Preserving such ecosystems is essential for Korea to fulfill its international obligations to conserve biodiversity.

However, the Strategic Environmental Impact Assessment (SEIA) for this project has revealed serious procedural and substantive flaws. The SEIA report lacked adequate investigation into the local biodiversity, and even the ecological significance that was identified was not properly reflected in the assessment process. Despite confirming habitats of threatened species, no concrete avoidance or mitigation plans were established. The project is being pushed forward without clear explanations or remedial measures for the associated risks.

Moreover, this flawed SEIA has served as the foundation for the broader Saemangeum Development Master Plan, raising the risk of widespread and irreversible damage to the entire ecosystem of the Saemangeum region. This is a grave issue that violates the fundamental purpose of environmental assessments and the state’s duty to ensure procedural rationality and legality. Notably, the proposed airport site is in a bird-concentrated area. According to internal government evaluations, the risk of bird strikes in this area is up to 636 times higher than at Muan Airport. Building an airport in a region

where fatal bird strikes are projected to occur once every 19 to 84 years poses a significant threat to aviation safety.

The Saemangeum region is not simply a tidal flat; it is a critical ecological axis that supports the ecological foundation of the "Getbol, Korean Tidal Flats" World Heritage system.

Therefore, the construction of the Saemangeum International Airport is not merely a local development issue—it directly concerns the integrity of a World Heritage site and Korea's credibility in the international community.

We respectfully urge the court to fully recognize the seriousness of this matter. If a judgment is made based on procedural legitimacy and sound scientific evidence, the Saemangeum International Airport project should not proceed as currently planned.

We earnestly appeal for a prudent decision by the court—one that protects the tidal flat ecosystems of the Saemangeum area, honors Korea's international commitments, and ensures the safety of both people and nature.

Thank you.

Experts from Korea and around the world

최재천

이화여자대학교 에코과학부 교수 & 생물다양성재단 이사장

많은 한국 갯벌이 매우 가치있는 생물다양성을 부양하고 있어 유네스코 세계자연유산으로 지정되어 있습니다. 전세계적 멸종 위기에 처한 27종의 조류를 부양하고 있는 수라갯벌은 유네스코 세계유산에서 불과 7km 떨어져 있으며, 세계유산과 동등한 가치가 있습니다. 한국 정부가 유네스코 세계유산을 자랑하는 동시에 바로 그 곳의 생물다양성을 파괴하려는 것은 순전히 모순입니다. 공항 계획은 처음부터 잘못된 기획이었지만 지금은 무책임한 정책입니다. 우리는 최근 무안공항에서 조류충돌로 인한 끔찍한 항공기 참사를 목격했습니다. 정부가 이 프로젝트를 중단하고 새로운 일련의 철저한 환경 및 경제적 영향 평가를 실시해야 한다는 것은 당연한 일입니다. 수라에서 또다른 항공기 추락 사고가 발생해서는 안 됩니다. 만약에 그런 일이 발생한다면 수많은 전세계 전문가들이 이미 강력히 경고했음을 분명히 알아주시기 바랍니다.

Much of South Korea's tidal flats support highly valuable biodiversity and thus are designated as UNESCO World Heritage sites. Sura flat is only 7 km away from the heritage site and equally valuable, supporting 27 globally threatened species of migratory birds. It is a sheer antinomy that the government is boastful of UNESCO World Heritage and on the other hand willing to destroy biodiversity at the site. The airport plan was a bad idea to begin with and now is an irresponsible policy. We have recently witnessed a terrible aircraft tragedy at Muan Airport caused in part by bird strike. It makes every sense that the government must halt the project and conduct a new series of thorough environmental and economic impact assessments. God forbid that another air crash should ever happen in Sura. If it happens, however, let it be known that many world experts have loudly warned.

Ding Li Yong

Regional Flyway Coordinator (Asia), BirdLife International

최근 수년간 대한민국이 황해 연안의 습지 보호를 위해 보여준 실질적인 진전을 높이 평가합니다. 그러나 BirdLife는 현재 추진 중인 새만금 신공항 건설 계획이 동아시아-대양주 철새이동경로(EAAF)상 가장 중요한 철새 서식지 중 일부에 미칠 잠재적 영향에 대해 심각한 우려를 표명합니다. 신공항이 건설될 경우, 유네스코 세계자연유산으로 등재된 서천갯벌에 중대한 생태적 악영향이 발생할 것으로 우려됩니다. 해당 지역은 불과 3년 전 철새를 위한 ‘탁월한 보편적 가치(Outstanding Universal Value, OUV)’를 근거로 세계유산으로 등재된 바 있으며, 가용한 과학적 자료는 이 지역의 생물다양성 가치를 명백히 입증하고 있습니다. 조사 결과에 따르면, 서천갯벌은 정기적으로 8만 마리 이상의 물새를 부양하며, 이 중 23종은 IUCN 적색목록에 등재된 위기종입니다. 제안된 새만금 공항 부지는 서천갯벌과 매우 인접해 있어, 서천과 수라 갯벌 모두를 이용하는 철새 개체군에 심각한 영향을 미칠 뿐 아니라, 항공 안전 측면에서도 위험 요소가 큼니다. 특히 수라 갯벌은 새만금 만경 지역에 남아 있는 마지막 자연 상태의 갯벌로, 국제적으로도 중요한 생태계를 유지하고 있습니다. 최근 조사에 따르면 수라는 개꿩(Grey Plover)과 같은 조류들에게 핵심적인 만조 서식지를 제공하며, 큰기러기(Tundra Bean Goose)의 대규모 군집도 이곳을 이용하고 있습니다. 아울러 위기종 및 준위기종인 붉은어깨도요(Great Knot, EN), 검은머리갈매기(Saunders’s Gull, VU), 큰뒷부리도요(Bar-tailed Godwit, NT), 동아시아 고유 아종인 검은머리물떼새(Eurasian Oystercatcher ssp. osculans) 등도 이 지역을 이용하고 있는 것으로 나타났습니다. 현재 유네스코 세계유산의 제1단계에 등재된 지 얼마 되지 않은 시점이며, 제2단계 등재를 위한 준비가 진행 중임에도 불구하고, 서천갯벌이 ‘위험에 처한 세계유산(In Danger)’ 목록에 등재될 가능성이 제기되고 있습니다. 동시에 수라 갯벌이라는 생태적으로 소중한 지역이 돌이킬 수 없는 훼손을 겪고, 동아시아-대양주 철새이동경로에서 영구히 사라질 가능성 역시 배제할 수 없습니다. 이러한 사태는 국제사회에서 대한민국의 자연유산 보전의지에 대한 신뢰를 저해할 뿐 아니라, 생물다양성 보전에 대한 국제적 의무 이행에도 부정적 영향을 미칠 것입니다.

Recognising the strong progress that the Republic of Korea has made in protecting coastal wetlands in the Yellow/West Sea of Korea in the recent years, BirdLife is deeply concerned about the potential construction of the Saemangeum New Airport and its impacts of some of the most important congregations of migratory waterbirds in East Asia. If built, the new airport will have severe ecological impacts on Seocheon Getbol, a UNESCO World Heritage property that was inscribed less than three years ago and recognised on the basis of its Outstanding Universal Value for migratory birds. The available data is unequivocal in demonstrating this biodiversity value, and surveys show that the site regularly supports more than 80,000 waterbirds, including 23 species on the IUCN Red List. The proximity of the proposed Saemangeum Airport to the wetlands of Seocheon Getbol will have major negative consequences for populations of migratory waterbirds dependent on both Seocheon and the mudflats at Sura, and for air safety. The Sura intertidal flats on their own are also globally important. Recent data shows that Saemangeum’s remaining wetlands at Sura provide critical high tide roosts for shorebird species such as the Grey Plover, and roosts for large flocks of the Tundra Bean Goose. Very large congregations of shorebirds continue to use these wetlands, including threatened and near threatened waterbirds such as the Great Knot (EN), Saunders’s Gull (VU), Bar-tailed Godwit (NT), and the unique, east Asian subspecies of the Eurasian Oystercatcher ssp. Osculans. It would be unfortunate if, soon after the inscription of Phase I and during the process of nomination of Phase II, Seocheon Getbol, one of the finest wetlands in East Asia, may be considered for the UNESCO World Heritage in Danger List, while the ecologically precious wetlands of Sura, what remains of Saemangeum, may be irreversibly damaged and loss from the EAAF forever.

최영래

플로리다국제대학교 부교수

한국의 갯벌은 850종 이상의 대형저서동물, 150종 이상의 해조류, 370종 이상의 저서규조류의 서식지이자 국제적 철새도래지로 그 희소가치를 인정받아 지난 2021년 신안·서천·고창·보성·순천 4개소 갯벌(유산구역 1,284 km², 완충구역 746km²)이 국제보호구역 중 최고의 권위를 지닌 유네스코 세계자연유산으로 등록되었습니다. 새만금 신공항 예정지역에서 불과 7km 반경 내에 위치한 서천갯벌은 이 중에서 가장 많은 철새 개체 수가 관찰되는 지역으로 연간 90만여 마리의 개체를 부양하고 있습니다. 서천갯벌을 방문하는 110여 종의 물새 중에는 국제자연보전연맹(IUCN)이 멸종우려종(Red List)으로 지정한 23종이 포함되어 있으며, 특히 넓적부리도요는 멸종위급종(Critically Endangered)으로 분류됩니다. 넓적부리도요는 2025년 현재 전세계 약 500-1000 개체 정도밖에 존재하지 않는 것으로 추정되며 IUCN 멸종우려 범주에서 멸종위급 단계 이후로는 야생절멸(Extinct in the Wild)와 절멸(Extinct)밖에 없습니다. 유부도를 포함하는 서천갯벌이 새만금신공항의 건설로 영향을 받게 되면, 넓적부리도요가 지구상에서 절멸, 곧 멸종될 수 있습니다. 이처럼 세계유산으로서의 서천갯벌은 전지구적으로 탁월한 보편적 가치(Outstanding Universal Value)를 지닌, 어떠한 방법으로도 대체가 불가능한 서식지입니다.

국토교통부의 새만금신공항건설사업 전략영향평가는 대체서식지를 조성하는 방법을 통해 철새들을 비롯한 생물들에 미치는 영향을 최소화할 수 있다고 주장하나, 이는 여전히 개체 수가 많고 변화하는 환경에 비교적 잘 적응하는 생물들에 해당되는 방안입니다. 넓적부리도요처럼 생태적 조건에 예민하고 이미 멸종위기에 처한 생물들에게는 기존의 서식지를 대체할 수 있는 대안적 장소와 시간적 여유가 존재하지 않습니다. 참고로, 넓적부리도요가 멸종위급 단계로 격하하게 된 가장 큰 원인은 새만금 방조제 건설입니다. 방조제 건설 완료 이전인 1999년 새만금 지역에서 200마리가 발견되기도 했던 넓적부리도요는 새만금 갯벌의 소실로 급격한 개체 수 감소를 겪고 절멸 직전의 위기에 처하게 되었습니다. 새만금 신공항은 그나마 남아있는 이들의 서식지를 훼손하고 지구상에 유일하게 존재하는 대체불가능한 생물종의 멸종에 기여한 오명을 남길 것입니다. 과연 그만큼의 댓가를 지불할 만큼 신공항의 가치가 중대한지에 대해 현명하게 판단해 주시기를 부탁드립니다.

The tidal flats of Korea are home to over 850 species of large benthic invertebrates, more than 150 species of marine algae, and over 370 species of benthic diatoms. Recognized for their ecological rarity and international significance as stopover sites for migratory birds, four tidal flat areas—Shinan, Seocheon, Gochang, and Boseong—Suncheon (1,284 km² of heritage area and 746 km² of buffer zone)—were inscribed as UNESCO World Natural Heritage sites in 2021. Among them, the Seocheon tidal flat, located within a 7 km radius of the planned Saemangeum New Airport site, is the area with the highest number of migratory birds observed, supporting around 900,000 individual birds annually. Of the approximately 110 species of waterbirds that visit Seocheon, 23 are listed as threatened species on the International Union for Conservation of Nature (IUCN) Red List. Notably, the Spoon-billed Sandpiper is classified as Critically Endangered. As of 2025, the global population of the Spoon-billed Sandpiper is estimated to be only about 500 to 1,000 individuals. After the Critically Endangered category on the IUCN scale, the next levels are Extinct in the Wild and Extinct. If the Seocheon tidal flat, including Yubudo, is impacted by the construction of the Saemangeum New Airport, the Spoon-billed Sandpipers may go extinct from the Earth. As a World Heritage Site, the Seocheon tidal flat possesses Outstanding Universal Value (OUV), meaning it is an irreplaceable habitat on a global scale.

The strategic environmental impact assessment for the Saemangeum New Airport project, published by the Ministry of Land, Infrastructure and Transport, claims that the impact on migratory birds and other wildlife can be minimized through the creation of alternative habitats. However, this approach may only be effective for species with large populations and relatively high adaptability to changing environments. For species like the Spoon-billed Sandpiper, which are ecologically sensitive and already critically endangered, there is neither time nor an alternative place to substitute their existing habitat. It is important to note that the primary cause for the downgrade of the spoon-billed sandpiper to Critically Endangered status was the construction of the Saemangeum seawall. In 1999, before the seawall was completed, up to 200 individuals were observed in the Saemangeum area,

but the loss of tidal flats due to the project caused a rapid population decline, bringing the species to the brink of extinction. The Saemangeum New Airport will damage the remaining critical habitat for these birds and bear the infamous responsibility of contributing to the extinction of an irreplaceable species on Earth. I urge you to consider wisely whether the benefits of the new airport truly outweigh such an irreversible cost.

Sayam U. Chowdhury

PhD Candidate of Zoology, University of Cambridge & Spoon-billed Sandpiper Task Force Coordinator, East Asian-Australasian Flyway Partnership (EAAFP)

황해 전역에서 광범위한 갯벌 서식지 손실이 발생함에 따라, 대한민국 서해안의 서천-유부도 갯벌은 동아시아-대양주 철새 이동 경로상에서 세계적으로 멸종 위기에 처한 물새들에게 매우 중요한 피난처가 되었습니다. 이 지역은 매년 이동하는 물새들이 다수 관찰되는 주요 서식지로서, 멸종 위험이 높은 여러 종을 꾸준히 부양하고 있습니다.

그중에서도 특히 주목할 만한 종은 넓적부리도요(Calidris pygmaea)로, 이 새는 이동 시기에 유부도와 그 주변 갯벌을 이용하고 있습니다. 이 지역은 특히 가을철에 남하하는 첫해(어린) 개체들에게 매우 중요한 장소로 여겨집니다. 최근 자료에 따르면, 9월과 10월 사이에 한국에서 관찰된 어린 넓적부리도요의 수가, 관찰 빈도가 더 높은 황해의 여러 다른 지역들보다 많아지고 있어 유부도를 비롯한 서천갯벌이 이 종의 초기 생애 단계에서 차지하는 중요성이 더욱 부각되고 있습니다. 이 새들은 황해를 건너 중국 남부 및 그 너머로 이동하기 전에, 에너지를 비축하기 위해 유부도의 풍족한 갯벌에 크게 의존하는 것으로 보입니다. 따라서 유부도와 인근 갯벌 서식지의 보전은 도요물떼새 전반은 물론, 이 종이 생애에서 가장 취약한 시기를 성공적으로 통과하는 데 있어서도 매우 중요합니다.

최근 몇 년간 이 지역에서 관찰된 다른 세계적 멸종 위기 물새들로는 황새(Ciconia boyciana), 저어새(Platalea minor), 붉은어깨도요(Calidris tenuirostris), 청다리도요사촌(Tringa guttifer),

알락꼬리마도요(Numenius madagascariensis) 등의 위기종이 있습니다. 또한, 개리(Anser cygnoides), 노랑부리백로(Egretta eulophotes), 검은머리갈매기(Chroicocephalus saundersi)와 같은 취약종도 이 시기 동안 정기적으로 관찰되고 있습니다.

이러한 반복적인 관찰 결과는 유부도와 그 주변 갯벌이 국제적으로 매우 중요한 보전 지역임을 분명히 보여주고 있습니다. 동시에, 이 지역이 수많은 멸종 위기 도요물떼새 종들의 번식지와 월동지를 연결하는 중요한 철새 중간 기착지 역할을 하고 있다는 점에서, 생태적 건전성을 유지하기 위한 보호 조치의 강화가 시급함을 강조하고 있습니다.

Following widespread intertidal habitat loss across the Yellow Sea, the intertidal island of Seocheon-Yubu-do on Korea's west coast has become a vital refuge for globally threatened waterbirds along the East Asian-Australasian Flyway. The site regularly supports significant numbers of migratory waterbirds, including several species facing a high risk of extinction.

Among the most notable is the Critically Endangered Spoon-billed Sandpiper Calidris pygmaea, which uses Yubu-do and its surrounding mudflats during migration. The area appears to be particularly important for first-year (juvenile) birds on southward migration in autumn. Recent data indicate that more juvenile Spoon-billed Sandpipers are recorded in the Seocheon tidal flat, including Yubu-do, during September and October than in parts of the Yellow Sea with higher observer effort, highlighting the area's significance in the early life cycle of this species. These birds likely depend on Yubu-do's productive intertidal flats to build energy reserves before their onward flight across the Yellow Sea to southern China and beyond. The conservation of Yubu-do and surrounding tidal habitats is therefore essential not only for shorebirds more broadly, but also for facilitating successful migration during the most vulnerable stage of life for this species.

Other globally threatened waterbirds recorded at the site in recent years include Endangered species such as the Oriental Stork Ciconia boyciana, Black-faced Spoonbill

Platalea minor, Great Knot Calidris tenuirostris, Nordmann's Greenshank Tringa guttifer, and Far Eastern Curlew Numenius madagascariensis. Vulnerable species such as the Swan Goose Anser cygnoides, Chinese Egret Egretta eulophotes, and Saunders's Gull Chroicocephalus saundersi have also been observed regularly during this period.

These repeated observations underscore the international conservation significance of Yubu-do and surrounding tidal flats. They also highlight the urgent need for strengthened protection to maintain the ecological integrity of this key migratory stopover, which forms an essential link between breeding and wintering sites for numerous threatened shorebird species.

박태진

베이환경연구소 연구원

새만금 신공항 건설 계획은 람사르 습지인 서천갯벌(Ramsar Site No. 1925)의 생태적 특성(ecological character)에 중대한 변화를 초래할 수 있는 실질적 위협을 내포하고 있습니다. 해당 공항 예정지는 서천갯벌로부터 직선거리 약 6km 이내에 위치하며, 항공기 이착륙 경로가 서천갯벌 상공을 저고도로 통과하게 됩니다. 이는 국제적으로 보호받는 멸종위기 철새들의 서식지 및 이동경로에 지속적이고 반복적인 교란을 유발하며, 개체군 감소 및 서식지 질 저하로 이어질 가능성이 큼니다. 더불어 공항 운영을 위한 조류 충돌 방지 대책으로 조류 퇴치, 번식지 파괴, 서식지 관리 등이 추진될 경우, 해당 조치는 서천갯벌의 람사르 및 세계유산 지위와 정면으로 충돌하게 됩니다. 이러한 요소들은 람사르 협약 제3.2조에서 규정한 '인위적인 생태 특성 변화의 가능성'에 해당하며, 이와 같은 우려를 국제사회와 공유하기 위해 저희는 람사르 사무국에 공식 서한을 제출하고, 사태의 심각성을 알렸습니다. 아울러 공항 예정지인 수라갯벌 자체도 람사르 협약의 기준 제5조 및 제6조를 충족하는 국제적 중요 습지로 평가됩니다. 최근 조사에 따르면, 수라는 개꿩(Grey Plover), 큰기러기(Tundra Bean Goose), 검은머리갈매기(Saunders's Gull), 검은머리물떼새(Eurasian Oystercatcher ssp.

osculans) 등 멸종위기 및 보전 우선종들이 의존하는 만조 서식지 및 번식지로 기능하고 있으며, 여전히 다수의 도요·물떼새가 이 지역을 이용하고 있습니다. 이러한 생태계가 훼손될 경우, 단순한 국지적 손실에 그치지 않고, 람사르 습지 체계의 연결성과 동아시아-대양주 철새이동경로(EAAF) 상의 조류 보호 전략 전반에 치명적인 영향을 미칠 수 있습니다. 이는 대한민국이 국제사회에 약속한 생물다양성 보전 및 습지 보호 의무에 정면으로 위배되며, 국제적 보호 체계의 신뢰를 위협하는 중대한 사안입니다. 이에 저는 재판부께서 이 사안의 국제적 중대성과 과학적 사실에 깊이 주목하시어, 생태계 보전과 국제적 책무 이행이라는 가치에 부합하는 신중하고 책임 있는 판단을 내려주시기를 간곡히 요청드립니다.

Sharon Macdonald

Alexander von Humboldt Professor of Social Anthropology, Director of the Hermann von Helmholtz Centre for Cultural Techniques, & Co-Director of inherit - heritage in transformation (Centre for Advanced Study) at the Humboldt University, Berlin

전 세계적으로 수라 갯벌과 같은 장소들이 여러 이유로 인해, 특히 세계적으로 중요한 자연유산으로서의 역할 때문에 얼마나 중요한지에 대한 인식이 점점 높아지고 있습니다. 이 갯벌이 서천 갯벌과 가까이 위치해 있다는 점은, 헤리티지 전문가로서 저의 판단에 따라 볼 때, 서천 갯벌이 유네스코에서 인정받은 '탁월한 보편적 가치'의 지위를 위협할 수 있습니다. 이는 곧 대한민국이 유네스코 세계유산 등재가 철회된 몇 안 되는 불명예스러운 사례 중 하나가 될 수 있음을 의미합니다. 이러한 이유뿐만 아니라, 이 지역이 자연적으로도 얼마나 소중한지를 고려할 때, 저는 이 장소가 미래 세대를 위해 반드시 보존되어야 한다고 강력히 촉구합니다.

Across the world, it is increasingly being recognised how vitally important places such as the Sura tidal flat are for numerous reasons, including their role as natural heritage of global significance. The proximity of this tidal flat to the neighbouring Seocheon tidal flat, listed by UNESCO as of Outstanding Universal Value, would, according to my own judgement as a heritage expert, surely bring the latter's UNESCO status into question. This would mean



수라 갯벌 상공에서 F16 전투기와 민물가마우지 충돌
Collision Between F-16 Fighter Jet and Great Cormorant Over
Sura Tidal Flats
오동필 Oh Dongpil
2021

that South Korea would join one of only a few ignominious instances of countries which have had UNESCO world heritage listings revoked. For this reason, as well as for the the simple fact of the the preciousness of this site for nature, I urge that the site is preserved for future generations.

Matt Kondolf

Professor of Environmental Planning, University of California Berkeley

한국이 환경 목표와 녹색 미래를 지향하고 있다는 점을 고려할 때, 멸종위기 철새 27종의 핵심 서식지인 갯벌에 또 다른 공항을 건설하겠다는 제안은 당혹스럽기까지 합니다. 수라갯벌에 제안된 신공항은 이미 인접한 군산공항과 기능이 중복되며, 현재 군산공항의 저조한 이용률만 보더라도 동일 권역을 대상으로 한 새로운 공항에 실질적인 수요가 없다는 것은 명백합니다. 공항 기능은 중복되지만, 파괴될 서식지는 대체 불가능합니다. 수라갯벌은 중요한 조류 종들이 의존하는 마지막 남은 자연 상태의 갯벌 중 하나입니다. 이 사업은 단지 잘못된 계획일 뿐 아니라, 일부 유력 투자자들에게는 이익을 안겨주겠지만 결국 수천 킬로미터에 걸쳐 이어진 동아시아 철새이동경로(East Asian Flyway)에 존재하면서 수만 마리의 철새들을 부양해온 수라갯벌과 같은 핵심 생태계에 심각한 피해를 초래할 것입니다.

Given Korea's embrace of environmental goals and a green future, it's more than a bit jarring to see the proposal for yet another airport to be built on tidal flats that provide critical habitat for 27 species of globally threatened migratory birds. The proposed airport on Sura Tidal Flat duplicates the functions of the adjacent Gunsan airport, whose underused runways show that there is no real demand for a new airport serving the same market. While the airport functions are duplicative, the habitat that will be destroyed is unique, constituting one of the last undisturbed areas of tidal flats suitable for important bird species. This project is simply a bad idea, a scheme that will profit some well-connected investors while doing severe damage to a critical ecosystem – an ecosystem that extends

hundreds of kilometers along the East Asian Flyway, supporting thousands of birds, and which depends on key habitats such as Sura Tidal Flat.

Randolf T. Hester

Professor Emeritus, University of California Berkeley

수라갯벌에 계획된 공항은 제가 지난 50년간 평가해온 수많은 공항들 중에서도 가장 부실하게 기획되고 파괴적인 사례 중 하나입니다. 저는 미국, 대만, 한국에서 환경 및 경제적 영향 평가를 수행해 왔습니다. 한국 정부가 스스로 설정한 환경 목표를 고려할 때, 이 사업이 어떻게 정당화될 수 있는지 이해할 수 없습니다. 대부분의 연안 국가들과 마찬가지로, 한국도 지난 100년 동안 상당수의 습지를 매립해 왔습니다. 하지만 기후 대응을 위해 습지의 가치를 인식하고 복원에 나서고 있는 다른 선진국들과 달리, 한국은 여전히 시대에 뒤떨어진 방식을 고수하고 있습니다. 한국은 지속가능한 미래에 기여하겠다고 말하지만, 실제 행동은 그 말과 모순됩니다. 한국이 지속가능한 미래를 위한 전 세계적 노력에 동참하는 파트너로 인식되기를 바란다면, 수라갯벌 공항 건설 계획은 반드시 중단되어야 합니다.

The airport proposed in the Sura Tidal Flat is among the most ill-conceived and destructive airports that I have ever been asked to evaluate in 50 years of such work. I have done environmental and economic impact assessments in the United States, Taiwan and Korea. Given Korea's own stated environmental goals I can not imagine how this project can be justified. Like most coastal nations Korea filled much of its wetlands in the past 100 years. But unlike other powerful leading nations which have recognized the value of wetlands for climate action and are restoring their wetlands, Korea continues outdated practices. Korea talks a good game about contributing to a sustainable future, but its actions speak louder than words. The airport in the Sura Tidal Flat must be stopped if Korea wants to be considered a partner in the worldwide effort to create a sustainable future.

고예강

오레곤 대학교 부교수

환경계획 분야의 학자로서, 저는 새만금 신공항 계획이 초래할 심각한 생태적·안전적 위험성에 대해 깊은 우려를 표합니다. 해당 부지는 유네스코 세계자연유산으로 등재된 갯벌과 인접해 있으며, 그 생태적 온전성을 유지하는 데 핵심적인 역할을 합니다. 새만금에서 마지막으로 남은 자연 갯벌인 수라갯벌은 최소 59종의 국내 보호종과 27종의 국제 멸종위기 조류의 서식지이자, 동아시아-대양주 철새 이동 경로상 중요한 중간 기착지입니다. 블루카본 생태계로서 기후변화 완화에도 기여하는 이 지역을 개발하는 것은 생물다양성을 위협할 뿐 아니라, 한국의 국제적 보전 약속과 세계유산의 가치를 훼손하는 행위입니다.

본 사업의 전략환경영향평가는 생물종 조사와 회피·저감 대책이 매우 부족한 등 심각한 결함이 있습니다. 정부 내부 자료에 따르면 이 지역은 무안공항 대비 최대 636배에 달하는 조류충돌 위험이 있는 것으로 나타났으며, 항공 안전에도 심각한 위험이 됩니다. 새만금은 단순한 개발 대상이 아닌, 한국의 환경적 신뢰를 상징하는 핵심 지역입니다. 철저한 재평가 없이 사업을 강행하는 것은 생태계에 돌이킬 수 없는 피해를 초래하고 국제적 신뢰를 잃는 결과로 이어질 것입니다.

As an environmental planning scholar, I express strong concern about the serious ecological and safety risks of the proposed Saemangeum Airport. The site borders UNESCO-listed tidal flats and plays a vital role in maintaining their ecological integrity. Sura Tidal Flat, the last natural wetland in Saemangeum, is habitat to 59 nationally protected and 27 globally endangered bird species, and serves as a key stopover on the East Asian-Australasian Flyway. As a blue carbon ecosystem, its preservation is also critical for climate mitigation. Developing this area would not only threaten biodiversity but also undermine Korea's global conservation commitments and risk the integrity of its World Heritage sites.

The project's Strategic Environmental Assessment is critically flawed—lacking adequate species surveys and mitigation plans despite known risks. Government data suggests the

likelihood of bird strikes is up to 636 times higher than at Muan Airport, posing a serious threat to aviation safety. Saemangeum is not just a development site, but a cornerstone of Korea's environmental credibility. Moving forward without a thorough reassessment risks irreparable ecological damage and loss of international trust.

김윤하

독일 훔볼트 대학교 헤리티지 연구원

헤리티지는 단순한 과거의 보존이 아니라, 우리가 어떤 미래를 만들고 어떤 가치를 선택할 것인지에 대한 질문입니다. 수라갯벌은 8천 년에 걸쳐 형성된 생명의 터전으로, 인공적으로 결코 복원할 수 없는 자연유산입니다. 멸종위기종을 보기 위해 아이들이 일부러 찾아오는 곳입니다. 수라갯벌은 인근 서천갯벌과 생태적으로 이어져 있으며, 서천갯벌이 유네스코 세계유산으로서의 가치를 유지하는데 중요한 역할을 합니다. 새만금 신공항 사업은 단지 하나의 지역 개발이 아닙니다. 이는 한국이 국제사회에 밝힌 환경보전 약속과 정면으로 충돌합니다. 국가의 신뢰와 명예가 걸린 국제적 사안입니다. 재판부의 이번 판결은 단순히 행정행위의 타당성을 판단하는 수준을 넘어섭니다. 한국이 생명의 가치를 존중하는 국가로서 어떤 방향으로 나아가야 할 것인지에 대한 선언이 될 것입니다. 수라갯벌을 지키는 것은 과학의 요구이자 윤리의 명령입니다. 이번 판결은, 수요조차 불분명한 적자 공항개발을 위해, 수천년에 걸쳐 형성된 자연유산을 파괴할 것인지 혹은 그 가치를 지켜 미래 세대에 물려 줄 것인지를 결정하는 중대한 판단이 될 것입니다. 그 역사적 책임은 오롯이 재판부의 손에 달려 있습니다.

Heritage is not merely the preservation of the past; it is a matter of determining the kind of future to be shaped and the values to be upheld. Sura tidal flat is a cradle of life formed over 8000 years, a heritage that cannot be artificially restored. It is a place visited by children seeking to witness endangered species with their own eyes. Sura tidal flat maintains ecological continuity with the neighboring Seocheon tidal flat, contributing directly to the integrity of this UNESCO World Heritage site. The Saemangeum New Airport project is not

a simple case of regional development; it stands in direct contradiction to Korea's stated environmental commitments to the international community. This is an issue of national credibility and honour on a global scale. The court's ruling will extend beyond the scope of administrative validity. It will serve as a defining statement of whether Korea chooses to respect the value of life. Preserving the sura tidal flat is both a scientific imperative and an ethical obligation. This ruling will determine whether a heritage formed over millennia will be sacrificed for an economically unviable airport project or whether its value will be protected for future generations. The full weight of this historic responsibility now lies with the court.

황아누이 쿠아카 공동체 The Whanganui Kūaka Collective

(Dr. Billy van Uitregt, Cecelia Kumeroa, and Tania Te Huna)

철새, 특히 쿠아카(큰뒷부리도요)와 같은 종들의 놀라운 생태와 삶의 역사는, 인간이 국가 중심의 사회정치 체계에서 구성한 지리적 경계 및 공간 인식 방식의 한계를 드러냅니다.

쿠아카는 인류의 역사 이전부터 멀리 떨어진 장소들과 사람들을 연결해 왔으며, 이는 인간 담론이나 정치 체계 속에서 충분히 인식되지 못한 오래된 유산입니다. 이러한 연결은 현재 심각한 위협에 직면해 있으며, 다양한 국가 행위자들의 결정이 이러한 위협을 완화하는 데 핵심적인 역할을 합니다. 마오리 이위(iwi, 부족)들에게 쿠아카는 부족 전통과 정체성의 핵심이며, 지역사회 및 공동체의 문화유산에 필수적인 존재입니다. 따라서 쿠아카의 서식지와 종으로서의 생존 가능성을 위협하는 결정은 곧 마오리의 문화유산을 위협하는 것입니다. 저희 황아누이 후손 기반 연구 공동체에 있어, 지역의 쿠아카는 지역사회와 세계를 연결하는 상징(토후, tohu)이자, 그 연결의 불안정성을 일깨워주는 존재입니다. 이에, 동아시아-대양주 철새 이동 경로(EAAF)를 따라 연결된 모든 공동체들이 쿠아카의 서식지를 훼손하지 않도록, 최선을 다해 신중하고 적극적인 조치를 취해 주실 것을 간곡히 요청드립니다. 수라 갯벌의 경우, 쿠아카 서식지와 생태적 삶의 방식이 보호받을 수 있도록 책임 있는 당국이 현명하고 신중한 결정을 내려주시기를 요청드립니다. 저희 황아누이 쿠아카 공동체 또한 동일한 목표를 가지고 활동하고 있음을 이 자리를 빌어 확실히 말씀드립니다.

The amazing ecology and life-history of Migratory species such as Kūaka (bar-tailed godwits) exposes the limitations of prevailing human geographies embedded in state-centric sociopolitical systems. They have connected distant places and peoples since before human history, establishing an antiquity that is poorly recognised in human discourse and politics. Those connections have become threatened, and the decisions of diverse state actors are foundational to ameliorating those threats. For Māori iwi (tribes), the Kūaka are fundamental to tribal traditions and identity, and integral part of local and collective cultural heritage. As such, any decision made that may threaten Kūaka habitats and their ability to survive as a species, threatens Māori cultural heritage. For our uri-based research group in Whanganui, our local kūaka have become tohu (symbols) of the connectedness of our local community to the rest of the world, and of the fragility of those connections. We implore diligence and absolute asurity that all of our connected communities along the East Asian Australasian Flyway to take every caution and action to avoid damaging Kūaka habitat. In the case of the Sura tidal flats, we ask relevant authorities to make decisions that ensure that Kūaka habitat and lifeways are protected. Rest assured that our uri-based Whanganui Kūaka Collective is working to do the same here.

오래전 세워진 마오리 장승 옆에 새 장승을 세우는 모습

A new jangseung is being erected beside the old,
weathered Māori jangseung that was set up long ago.

정희정 CHUNG Hee Jung

2023





©김설혜

250910

미디어로행동하라 영상상영회



©TONY



©TONY

**새만금 신공항을 멈추기 위한
미디어로 행동하라 in 새만금
<새,사람행진단> 영상 상영회**



2025.09.10
수요일
저녁 7시30분
@비정규노동자의 집 꿀잡

생각관 미디어
평화바람 팸플릿하라

문의 | 김설혜 010-8528-9470 윤가현 010-8586-6663

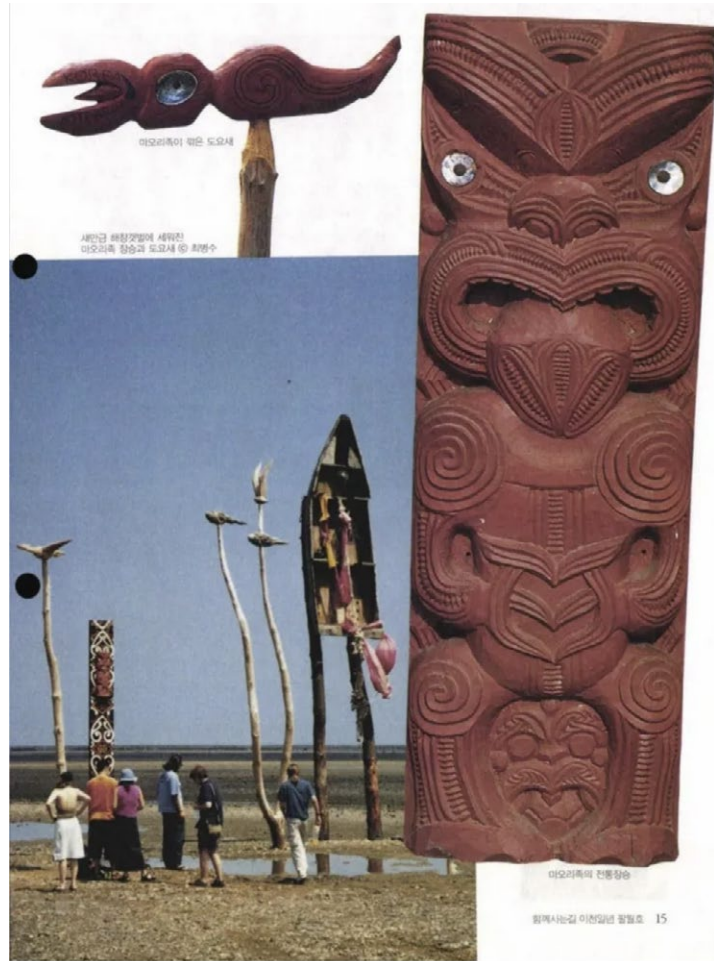
9.10 수 미디어로 행동하라-새,사람행진단 영상 상영회
저녁 7시 30분 @비정규노동자의 집 꿀잡



새,사람행진 티저영상 - 검은머리갈매기의 대책회의 Saunders gull bird committee!
평화바람 유튜브 채널
<https://www.youtube.com/watch?v=UPMg5VaFBQc>

제작 _ 미디어로 행동하라 영상팀

우리의 문화유산은 '살아 있는 새' 입니다.



마오리 황아누이 이위는 2001년부터 새만금 간척사업 중단과 갯벌 보존을 지속해서 촉구해왔다. 같은 해 뉴질랜드 웰링턴에서 열린 '환경과 예술 국제심포지엄'에서는 마오리 장승과 솟대를 제작해 새만금 해양갯벌에 세우는 국제 연대 활동도 진행됐다. 사진은 함께사는길 2001년 8월호

안녕하세요.

저희는 황아누이 쿠아카 공동체입니다.

우리의 문화유산은 머물러 있지 않고 스스로 이동합니다.

아마 지금쯤 한국을 떠나, 우리가 살고 있는 땅의 갯벌을 향해 긴 여정을 이어가고 있을 겁니다.

우리의 문화유산은 '살아 있는 새' 입니다. 그 새의 이름은 쿠아카.

거기선 '큰뿔부리도요'라고 부른다 하더군요.

이 새는 한국에선 잘 알려지지 않았을지 모르겠지만, 우리에게엔 조상님과도 같은 존재입니다. 이 새가 뉴질랜드를 떠나 저 먼 북쪽 알래스카로 출발할 때 우리는 이들에게 인사하는 의식을 치릅니다. 세상에서 가장 먼 거리를 나는 새들이 잘 도착하기를 바라면서요.

그 새가 먼 여정 속에 꼭 머무는 곳 가운데 하나가 바로 한국의 갯벌이에요. 한국의 수라 갯벌은 많은 철새들의 쉼 곳이 되어주고 있다고 알고 있습니다. 그 곳이 있어 우리는 지금까지 한국과 연결되어 있었습니다.

그런데 그 갯벌이 사라질 위험에 처했다는 이야길 듣고 놀랐습니다. 마오리의 공동체에서 한국의 사람들에게 이 편지를 보냅니다. 우리의 살아있는 연결을 끊지 않았으면 합니다. 이것은 하나의 국제적인 공동체입니다. 큰뿔부리도요로 이어진 공동체요. 마오리족의 정신이 머무는 한국의 아름다운 갯벌을 보존해주세요

황아누이 쿠아카 공동체 편지는 2003년 마오리족이 한국을 방문했을 때 했던 발언과 2025년 전북지방환경청에 보내온 편지를 각색하였습니다.

황아누이 쿠아카 공동체에게

반갑습니다, 한국 새사람행진단의 알알이입니다.

저는 뉴질랜드에 한번도 못 가봤어요.

한국은 외국으로 가려면 보통은 비행기를 타야 해요.

그래서 외국에 나가는 것은 약간 다른 차원의 일로 느껴지기도 합니다.

나와는 아주 다른 세계에 있는 줄 알았던 여러분을 만날 수 있어서,

우리는 사실 쿠아카를 통해서도 연결되어 있다는 것을 알게 되어서 정말 기뻐요.

도시에서 살아온 제게 새는 그저 배경에 있는 사물이었어요.

비둘기가 날면 피했고, 참새가 사라진다는 소식에 그러려니 했고,

그래서 쿠아카가 부족 전통이자 정체성의 핵심이라고 하셨던 게 참 인상 깊었어요.

도시에 사는 저희는 땅과의 연결을 잃고, 혼자가 편해졌고,

쉬는 시간에는 유튜브를 봅니다.

모든 것을 혼자서 헤쳐가야 하는 인생에서, 미래는 언제나 막막해요.

미래를 위해 좀 더 모아둬야지, 좀 더 올라가야지, 그러려면

이 빨리빨리 가는 흐름에서 뒤처지지 않아야 해요.

그러기 위해 저는 누군가를 밀치고, 때론 밟아왔어요.

제가 그러고 있다는 것도 모른 채.

혹은 그렇게 밀쳐지고 밟히는 이들을 모른 척했어요.

아니, 그들이 있는지조차 몰랐던 때가 많아요.

쿠아카의 이야기를 들으면서, 나의 시공간이 순간 지구를 덮을 정도로 넓게 확장되는 것을 느꼈어요.

그리고 여러분은 쿠아카의 안내를 따라 지금의 자리에 정착했고,

죽으면 쿠아카를 따라 저승으로 돌아간다고 믿고 있다고 했지요.

여러분에 대해 알면서 우리가 잃고 있던 비인간과의 연결, 삶과 죽음의 연결을 깨달을 수 있었어요.

한국에 사는 우리가 느꼈던 그 경외감이

지금 쿠아카를 따라 걷는 새사람행진의 여정으로 이어지지 않았나 싶어요.

이 행진에서 저는 조금은 여러분처럼

쿠아카를 통해 연결되어 감을 느낍니다.

쿠아카를 태우고 자전거를 타는

제 앞과 옆과 뒤에는

폭염 속에서도 웃음을 잃지 않고 행진하는 이들이 있어요.

즐겁게 길을 갈 수 있게 뺨스가 젖도록 몸을 흔드는 사람들이,

같이 가는 사람들이 다치지 않게 이리저리 뛰는 사람들이,

뒤에서 사람들의 보폭에 맞춰 차를 운전하는 사람들이 있습니다.

집을 바리바리 싸와 거리의 만찬을 대접해주는 이들이

음으로 양으로 움직이는 이들이 있습니다.

이들과 함께 간다는 것은 든든한 느낌이에요.

쿠아카의 집사로서, 어쩐지 이들에 둘러싸여 보호받는 느낌도 들어요.

법이 쿠아카를 구할 수 있어야 한다고 주장하는 이들에게요.

그 모두 덕분에, 힘든 상황에서도 자신처럼 힘들 다른 이들을 생각하는 이들 덕분에,

즐겁게 길을 올 수 있었습니다.

사람만이 아니었어요.

제 위에는 갈매기와 황새가 때론 열심히 때론 유유히 날았어요.

강변 갯벌에서는 엄청난 게들과 짱뚱어의 세계를 보았어요.

논밭을 지날 때는 큰 집을 지어놓은 거미를 보며 감탄하기도 했어요.

도로변 나무와 풀들이 있어서 우리는 더욱 시원한 바람에 이따금 행복할 수 있었어요.

죽어있는 생명들, 죽어가는 생명들도 많이 보았어요.

아스팔트에 말라붙은 지렁이와 고양이들, 새를 보았어요.

후투티와 고라니를, 잠자리를 보았어요.

포크레인에 바수어지던 나무들을 보았어요.

인간이 더 빨리 가기 위해서, 더 많이 갖기 위해서 밀쳐지고 밟혀지는 생명들을 보았습니다.

남태평양을 넘으면서, 사람들은 멸종되거나 멸종 위기에 있는 동물들의 판넬을 들었어요.

동물들 아래에는 각국의 언어로, '동지'라고 새겨져 있었어요.

그들은 우리가 지켜줄 대상이라기보다는, 동지라는 것.

세상을 함께 만들어가고 지어가는, 우리의 동지라는 것.

아주 다양한 것들을 할 수 있는,

그래서 인간이 길을 찾지 못할 때 이정표를 안내할 수 있는...

우리의 아주 낯선 동지들이라는 것.

새만금 사업과 같은 개발과 간척으로 삶의 자리를 빼앗겼던 이들의 역사가 마음 아팠습니다.

지쳐 쓰러져 죽어간 무수한 이들의 고통을 이제야 짐작하며 미안해졌습니다.

늦게나마 여기 왔습니다.

이들의 남은 삶의 자리인 수라갯벌이나마 보전하자고

우리 사회 최후의 보루인 법은 이들을 살릴 수 있다고 외치는 여정을 걷고 있어요.

새만금신공항 취소 판결이 되지 않으면, 환경영향평가가 부동인지 않는다면

이들의 제가 아직 미처 다 모르는 수많은 낯선 동지들의 보금자리가 또다시 사라지게 된다면

그런 걸 생각하면 너무 아득해져요. 화가 나기도 해요.

그래운 결과로 지금 우리는 매일같이 폭염과 폭우

산불 같은 재난 경보 문자를 받게 되었는데 말이죠.

우리의 시야가

'일단 내가 잘 살아야 한다'는 논리로 더더욱 좁아지게 되고 있는데 말이죠.

이제 우리 인간은 어디로 가야 할지 알 수 없는 때에 온 것 같아요.

아이러니하게 인간이 초래했다는 인류세라고 불리는 이 시기에

길이 보이지 않는 이 때에 여러분이 그랬듯이 쿠아카를 따라가보려 합니다.

우리 낯선 동지들과 또 어느새 낯익은 동지들과 함께 느리게 가보려고요.

수라갯벌을 쿠아카의 삶을 그리고 쿠아카와 여러분을 포함한 우리의 땅과 삶을 지켜나가고 싶어요.

잘 살아가고 싶어요.

천천히 앞만 보지 않고 옆과 뒤와 아래와 위에 함께 있는 것들을 보면서

더 굳게 손잡고 더 많이 사랑하며 최선을 즐겁게 새를 따라 걸어갈게요.

행진 30일차, 서울행정법원 생명과 평화의 공간으로 물들다

새만금신공항 취소소송 판결 하루 앞둔 서울행정법원
전국 각지 1만3천배 릴레이 기도, 천주교 3일간 미사,
문정현 신부의 평화서각 전시이어져.

〈새만금신공항 취소판결을 위한 새,사람행진단〉은 9월 11일 새만금신공항
취소소송 판결일에 맞춰 8월 12일 전주에서 출발, 서울행정법원까지 28일에
걸쳐 264.2km를 걸어 9월 8일 목적지에 도착했다. 수많은 단체와 시민들의
응원과 지지로 새,사람행진단은 더 커지고 단단해지며 서울까지 온 것.
9월 11일 판결일까지 3일 동안 행정법원 앞은 아침부터 1만3천배 릴레이 기도가
이어지고, 오후 3시에는 미사가 진행됐다. 서울에서 몸을 보태지 못한 이들은
전북지역을 비롯 전국 각지에서 1만3천배 기도에 함께 했고, 9월 10일 오늘
이미 3만배를 넘어섰다. 광주에서는 1만3천 걸음으로 연대했다.
전주에서부터 행진하는 내내 새만금신공항백지화를 기도하며 새겨 온 문정현
신부의 ‘길위의 서각’이 전시되고 있다.
이제 판결 하루 전, 새사람 함께 살기 위한 평화행진단의 간절한 몸짓으로 물든
서울행정법원의 풍경을 전한다.







기본계획 취소소송 인용판결 당일
이대를 끝내고 생명의 시대로 나가자

250911

새만금신공항 기본계획 취소소송 판결의 날

©신유아



©TONY



©TONY

2025.9.11 목

오후 1시 40분

새만금신공항 기본계획 취소소송 선고



<p>새만금신공항 취소판결을 촉구하는 새생명 31일차</p> <p>9.11 목요일</p> <p>큰뒷부리도요가 범을 살렸다!</p> <p>오늘의 수아봉경 꽃생명이 우글우글</p>	<p>새만금신공항 기본계획 취소 판결 이겼다!</p> <p>오늘의 수아봉경 꽃생명이 우글우글</p>	<p>학살의 시대를 끝내고 생명의 시대로</p> <p>오늘의 수아봉경 꽃생명이 우글우글</p>
--	---	---

새만금신공항 기본계획 취소청구 인용판결 당연하다. 학살의 시대를 끝내고 생명의 시대로 나가자!

오늘 서울행정법원은 20년 전 대법원의 과오를 반복하지 않았다.
새만금신공항은 전북경제활성화라는 사업 목적을 실현시킬 수 없는 허구이고, 기후생태붕괴를 가속하는 생태학살 범죄이며, 또 다른 조류충돌 대참사를 예고하는 재앙이자, 한반도를 미·중 패권다툼의 화약고로 내모는 위험천만한 군사시설이다. 모든 증거들이 새만금신공항 기본계획 취소를 가리키고 있었고, 거짓으로 점철된 학살의 계획을 취소하지 않을 이유는 그 어디에도 없었다. 그러므로 서울행정법원 이주영·문지용·고철만 판사의 새만금신공항 기본계획 취소청구 인용은 당연한 판결이다. 정부의 잘못된 권한행사를 견제하고, 제동을 거는 사법부 본연의 책무를 저버리지 않았다. 법이 있어야 할 엄중한 이유를 증명한 판결이다.

2025년 9월 11일은 한국 사법 역사와 지구의 시간에서 매우 중요한 순간으로 기록될 것이다. 그동안 한국의 사법부는 많은 부분 정부의 부당하고 잘못된 권한행사를 견제하기는커녕 권력과 자본에 편에서 힘없고 가난한 노동자민중을 착취하고 억압하며, 소중한 생명들을 학살하는 공범자를 자처했다.

기후붕괴와 생물다양성 붕괴라는 절체절명의 위기 속에서도 정부와 자본은 지역경제발전이라는 허구를 명분으로 깃발을 매립하고, 산을 깎고, 바다를 메우고, 숲을 도려내고, 농지를 덮고, 습지를 없애고, 습골을 막고,

국립공원까지 해제하면서 10개의 공항을 더 짓겠다는 도무지 납득할 수 없는 계획을 추진하고 있다. 이제는 국책사업이라는 이름으로 자행되는 국가폭력과 생태학살을 멈춰야 할 때이다. 새만금신공항 기본계획 취소판결은 기후생태붕괴를 가속하는 정부의 생태학살 사업들을 중단시킬 매우 중요한 분기점이 될 것이다.

국토교통부에게 강력히 촉구한다. 항소하지 말라. 더 이상 귀한 민중의 고혈과 행정력을 낭비하지 말고, 기후생태붕괴를 직시하라. 국토를 파괴하고, 소중한 생명들을 죽이는 폭력과 야만을 멈춰라. 가덕도신공항, 제주제2공항 등 모든 공항사업과 생태학살 사업들을 멈춰라. 절체절명의 위기 속에 정부가 지켜야 할 것은 자본의 이윤과 무책임한 정치인들의 표심이 아니라 소중한 생명과 안전과 평화이다.

하나밖에 없는 공동의 생존토대가 무너져내리고 있는 이 암울한 시대를 단념하지 말고, 서로의 희망이 되자. 기후생태붕괴로 더 가혹해질 세상에서, 말 없는 가장 작은 목숨을 살리는 일이 서로를 살리고 결국 모두를 살리는 일이 될 것이다.

자본의 이윤과 정치적 이득을 위해 자연을 무한정 착취하고, 학살하는 이 참혹한 시대를 끝내자. “고작 새 한 마리, 흰발농게 한 마리 죽는 게 뭐가 대수냐”며 학살을 당연한 것처럼 용인하고, 강요하는 야만과 자본의 세상을 끝내고 생명과 존엄이 중심이 되는 새로운 세상으로 나아가자.

2025년 9월 11일

새만금신공항 기본계획 취소소송인단 · 새만금신공항 백지화공동행동 · 새,사람행진단

2022구합80664 새만금국제공항 개발사업 기본계획 취소소송

네 그럼 지금 착석하신 걸로 조사를 안내해 드리겠습니다.

이 사건 선고에 앞서 간략하게 판결의 이유와 취지를 간략하게 설명하겠습니다.

이 사건은 새만금 사업지 인근 군산을 비롯하여 전국 각지에 거주하는 원고들이 1,297명이 피고를 상대로 2022년 6월 30일 국토교통부 고시 제2022-372호로 한 새만금국제공항 개발사업 기본 계획의 취소를 구하는 소송입니다.

이 사건 공항 개발 기본 계획은 공항 시설법 제4조에 따른 것으로 새만금 사업지 내 현 군산공항 활주로에서 서쪽으로 1.35km 떨어진 340만여 m² 부지에 활주로나 여객 터미널, 화물터미널을 갖춘 국제공항을 신설하고자 하는 것입니다.

피고는 계획 타당성 평가 단계 그리고 전략 영향 평가 단계를 거쳐 위 위치의 공항을 건설하기로 하는 이 사건 공항 개발 기본 계획을 수립하였습니다.

원고들은 이 사건 기본 계획이 해당 부지의 조류 충돌 위험성을 지나치게 축소하거나 반영하지 아니하여서 결정된 것이고, 공항 건설로 초래될 치명적인 환경 파괴의 결과를 제대로 형량하지 아니하여 계획 재량을 남용한 것이라는 이유로 그 취소를 구하고 있습니다.

먼저 피고는 원고들이 공항시설법에 따라 보호되는 직접적 구체적인 법률상 이익이 없어서 이 사건 기본 계획을 다들 원고 적격이 없다고 주장합니다.

처분을 다들 원고 자격을 인정하기 위하여 필요한 권리 또는 이익은 당일 처분의 근거 법률뿐 아니라 관련 법규에 의하여 보호되는 경우에도 인정이 되는데 이 사건 원고 중 3인이 이 사건 사업의 관련 법규 중 칼라인 공항소음 방지 소음 대책 지역 지원에 관한 법률상 소음 대책 지역에 해당하는 가중등가소음도[LdendB(A)] 57 이상 지역 내에 거주하고 있음이 인정되어 그러한 권리와 이익의 존재를 인정할 수 있습니다.

다만 나머지 원고들의 경우에는 그와 같은 구체적 법률적 권리 또는 이익이 있다고 볼 만한 근거를 찾을 수 없어 원고 적격을 인정하지 아니합니다.

이에 원고 적격이 인정되는 원고들에 대하여 나아가 본안 판단을 합니다.

공항 개발 기본 계획은 행정 계획입니다.

행정 계획은 전문적인 기술적인 판단의 기초로 행정 목표를 달성하기 위해 행정 수단을 종합·조정함으로써 장래의 일정한 시점에 일정한 질서를 실현하기 위한 것이므로 원칙적으로 행정 주체는 행정계획의 위반 결정에 관하여 비교적 광범위한 형성의 자유를 가집니다.

그러나 이와 같은 자유가 무제한인 것은 아닙니다.

행정 주체는 행정 계획을 위반 결정할 때에 반드시 관련되는 여러 공익 상호간은 물론 관련된 사익을 정당하게 비교, 교량하여야 하고, 이때 마땅히 포함시켜야 할 사항을 누락하거나 그 이익형량 과정에서 정당성과 객관성을 갖추지 못한 경우에는 이익형량의 하자가 있는 것으로서 계획 재량을 일탈 남용한 것에 해당합니다.

이 사건 새만금 국제공항 건설은 현재의 긴급한 수요에 부응한 것이 아니고 비용 편익비(Benefit/Cost) 역시 0.479 정도에 불과하여 사실상 경제성이 있다고 보기는 어렵지만, 지역 균형 발전을 위하여 예비 타당성 조사를 면제한 상태에서 추진하는 것입니다.

따라서 정당한 이익형량을 통해 그와 같은 목적이 이 사업으로 인하여 침해될 것이 예상되는 공익 또는 사익보다 상당한 정도로 우위에 있고, 또 침해될 공익 또는 사익이 그에 비해 확실한 우위에 있다고 평가할 수 있어야만 그 수준이 정당화될 수 있을 것입니다.

그런데 우선 이 사건 기본 계획은 계획 타당성 평가 단계에서 입지를 선정하면서 각 후보지들의 조류 충돌 위험성, 즉 운항 안정성을 비교 검토하지 않았습니다.

관계 규정 및 국제민간항공기구가 제시한 기준에 따르면 피고는 각 후보지들의 조류 충돌 위험성을 면밀히 평가한 뒤 이를 반영하여 공항 입지를 선정하였어야 합니다.

피고는 전략 영향평가 보완 및 환경부 요구에 따른 보완 단계에서 이 사건 사업 부지에 조류 충돌 위험을 평가하였는데, 그 결과 운영 공항 모델이나 신규 공항 입지 검토 모델 모두에서 그 위험성이 국내 어느 공항보다도 높은 것으로 나타났음에도 평가 모델을 일관성 없이 적용하거나 평가 대상 지역을 축소하는 등으로 그 위험도를 의도적으로 축소하고, 그마저도 입지 대한 비교에 제대로 반영하지 아니한 채 그대로 이 사건 사업 부지를 공항 입지로 선정하였습니다.

피고가 전략 영향평가 본안에서 이 사건 사업 부지와 주 서식 환경과 규모가 유사하지만 사고 가능성이 매우 낮다고 인정하였던 무안국제공항에서 실제로 2024년 12월 29일 조류 충돌에 기인한 여객기 참사가 발생하였습니다.

이 사건 기본 계획 수립 다음 단계인 환경 영향평가 단계에서는 저항 방안의 검토 정도만 가능할 뿐 입지를 변경하는 것이 불가능한 점, 조류를 보호하면서 동시에 실효성 있는 조류 충돌 위험 저감 방안을 마련하는 것이 사실상 불가능하다는 점을 함께 고려한다면 운항 안전성에 대한 검토 및 그와 관련한 이익형량이 제대로 이루어지지 않았다는 평가는 불가피합니다.

더하여 이 사건 사업 부지는 과거 해안이고 현재는 염습지 상태로서 풍부한 생태계를 가지고 있고, 붉은어깨도요, 검은머리갈매기 등 다수의 멸종 위기 법정 보호종은 물론 민물가마우지, 기러기류, 오리류 등 다양한 개체들이 풍부하게 발견됩니다.

불과 7km 이내에 2021년 유네스코 세계자연유산으로 지정된 서천 갯벌이 존재하며 함께 동아시아 대양주 철새 이동 경로의 주요 거점 서식지 역할도 하고 있습니다.

이 사건 사업의 추진이 새들의 서식 환경을 파괴하고 생물 다양성을 해치며 생태계를 훼손하는 결과를 초래할 수 있다는 것은 여론 조사 결과 및 출석한 전문 증인들의 증언에 의하여 충분히 사실로 인정이 되고, 피고 역시 이를 완전히 부인하지는 않고 있습니다.

그럼에도 피고는 이 사건 기본 계획에 이르기까지 이에 대한 충분한 검토 조사를 하였다고 보기 어렵고 구체적인 대안도 제시하지 못하였습니다.

향후 환경영향평가 단계에서도 새삼 효과적인 대책이 제시되기도 어려울 것으로 보입니다.

결국 피고는 이 사건 사업을 통해 달성하고자 하는 지역 균형 발전이라는 공익이 침해될 수 있는 공익(항공운항의 안정성 확보, 생태계 보존)보다 우월하다는 결론에 이르렀다고 주장하지만, 이는 이 사건 사업 부지 조류 충돌 위험의 근거 없는 축소 평가, 평가된 위험 요소의 공항 입지 선정 절차 미반영, 이 사건 사업이 환경 파괴에 미치는 영향의 축소 부실 검토, 멸종 위기종이나 생태계 훼손 정도를 저감할 수 있는 방안을 마련할 수 있다는 근거 없는 단정 등의 잘못된 전제에서 이익형량을 수행한 데에서 비롯된 것이므로 이는 객관성과 합리성을 결여하여 부당하다고 평가할 수밖에 없습니다.

따라서 이 사건 기본 계획은 계획 재량을 일탈한 것으로서 위법하여 취소되어야 한다고 판단합니다.

이 사건 소 중 원고 등 .000을 제외한 나머지 원고들에 대한 부분은 각하합니다.

피고가 2016년 6월 30일 국토교통부 고시 제2022 372호로 하는 새만금 국제공역 개발 사업 기본 계획을 취소한다.

원고 보증서 000, 000과 피고 사이에 생긴 부분은 피고가 나머지 원고들과 피고 자리에 생긴 부분은 원고들이 각 보상한다 선고를 마치겠습니다.

그동안 고생 많으셨습니다.



©신유아



Historic Court Victory against Saemangeum New Airport – Thank You for Your Solidarity with Sura

Dear friends,

On September 11, 2025, the Seoul Administrative Court ruled to cancel the Master Plan for the Saemangeum New Airport — a truly historic decision. The Court found that the Ministry of Land, Infrastructure and Transport had failed to properly assess the risk of bird strikes and the ecological impact on tidal flats and migratory species, and therefore declared the plan unlawful. While government agencies are afforded a degree of discretion in formulating administrative plans, the Court determined that the Ministry had exceeded those bounds. This decision represents a meaningful step in placing the value of public interest and life above narrow development logic. In a world where environmental lawsuits so often fail in the face of development, we asked if the law could save the kūaka. What has emerged is the opposite: the kūaka have saved the law, opening a new path for justice.



We have prevailed at the first-instance trial. However, should the government appeal, the plaintiffs will be required to undertake additional preparations. We therefore ask you to remain attentive and closely engaged as this case progresses. This ruling goes beyond halting a single project. It stands as a significant milestone that shows what choices societies must make in an age of climate and ecological crisis.

This victory was made possible not only by the struggles here in Korea, but also by the solidarity of friends around the world. The messages, videos, statements, and articles of solidarity you shared were an enormous source of strength. Your voices gave us courage and hope, and they played an important role in making this judgment possible.

We urge the Korean government to respect this ruling and take it as an opportunity to reconsider development projects planned in ecologically fragile areas — including Gadeokdo and Jeju 2nd airports. Now is the time to move away from short-term economic gains and instead safeguard what truly matters: the lives of people and all living beings, the safety of communities, and the future we all share.

This judgment is a signal of hope. Protecting the smallest forms of life is, in truth, protecting the survival of us all. Together with friends across the world, we will continue to march with all living beings, on the path of life and peace.

With deep gratitude and solidarity,

Birds and People's March

Joint Action for Cancellation of Saemangeum New Airport











정부는 새만금 신공항 취소 판결 수용하고 즉각 사업을 중단하라!

오늘(9.11) 서울행정법원 재판부는 새만금 신공항 기본계획을 취소해야한다고 판결했다. 재판부는 새만금 신공항 부지의 조류 충돌 가능성이 높음에도 국토교통부가 이를 반영하지 않은 채 사업계획을 추진한 점을 인정했다. 또한 수라갯벌에 멸종 위기종이 서식하고 철새 이동 서식지 역할도 하여 보존 가치가 높다는 것을 정부가 인정했음에도 정부가 사업을 추진한 문제점도 받아들여졌다. 우리는 졸속적으로 추진되던 새만금 신공항 기본계획 취소 판결을 환영한다!

그동안 전북도를 비롯한 정치권은 “국제공항 없는 잼버리 대회는 세계적 망신”이라는 말을 앞세우며 새만금 신공항 띄우기에 나섰고, 문재인 정부는 예비타당성조사 면제로 화답했다. 그러나 새만금 신공항의 경제성은커녕 적자공항이 예상되었으며, 계획과 설계에서 국제공항에 부합하는 면모는 찾을 수가 없었다. 또한 수라갯벌의 중요성, 제주항공 여객기 참사가 발생한 무안공항보다 높은 조류 충돌 위험도를 국토부 역시 확인했음에도 사업을 강행했다. 무엇보다 새만금신공항 부지가 미군이 요구해왔던 군산미군기지 제2활주로였음도 드러났다.

그럼에도 불구하고 정부, 전북도, 민주당 일색의 지역 국회의원 등 누구 하나 이런 점을 제대로 짚어내거나 밝히지 않았다. 오랜 시간 지역사회의

생태적·경제적 가치를 만들어내던 갯벌을 매립해 만든 잼버리 대회의 땅과 건물이 방치되는 것처럼 누구도 제대로 책임지지 않는 일이 또 다시 발생해선 안 된다. 무엇보다 기후위기 시대에 역행하는 공항건설 사업을 강행하고, 그 결과가 평화를 위협하는 미군기지의 확장이라는 참혹한 결과로 이어져선 안된다. 이재명 정부는 지금이라도 위험한 새만금 신공항이라는 사업을 멈춰야 한다. 기후위기가 가속화되는 시대에 전북에 필요한 것은 새로 만드는 땅과 공항이 아니다. 이번 판결을 계기로 수라갯벌을 비롯한 새만금의 남은 갯벌과 생태계를 보전하는 방안을 비롯해 다른 미래를 구상해야 한다. 정부는 재판 결과를 수용하여 즉각 새만금 신공항 사업을 중단하라!

2025. 9. 11.

체제전환전북네트워크

(공공운수노조전북본부, 노동당전북도당, 아래로부터전북노동연대, 전북녹색당, 전북녹색연합, 전북장애인차별철폐연대, 전북참교육동지회, 전북청소년인권모임 마그마, 전북평화와인권연대, 정의당전북특별자치도당, 차별없는노동사회네트워크, 책방토닥토닥, 현대자동차전주공장노동전선)

새만금신공항 기본계획 취소 판결 환영한다! 예견된 중대재해, 가덕도신공항 건설 사업 역시 즉각 중단하라!

가덕도신공항반대시민행동은 9월 11일 서울행정법원이 내린 새만금신공항 기본계획 취소 판결을 깊이 환영한다.

이번 판결은 생명 안전과 생태계를 외면하고 추진되는 무분별한 토건 사업에 제동을 건 지극히 당연하고 정의로운 판결이다. 특히 우리는 이번 판결의 주요 근거가 조류충돌 위험이었음에 주목한다.

법원은 새만금신공항 부지가 조류충돌 위험 평가를 제대로 거치지 않았고, 위험성을 의도적으로 낮게 평가했으며, 입지 선정 과정에 이를 반영하지 않은 점을 지적했다. 이는 단순히 행정 절차상의 오류를 넘어, 국민의 안전을 경시하고 생태계를 파괴하려는 무책임한 행위였다는 것을 명백히 보여준 것이다.

가덕도신공항 조류충돌 위험, 김해공항의 8배! 무안공항의 353배!

이번 판결의 취지는 가덕도신공항의 경우에도 동일하게 적용되어야 한다.

가덕도 역시 새만금과 마찬가지로 심각한 조류충돌 위험을 안고 있다.

가덕도는 국제적 철새 이동 경로이며 낙동강하구 철새도래지로부터 불과 3.3km 거리에 위치한 핵심 서식지이다. 새만금신공항의 사례와 마찬가지로, 가덕도신공항 사업 전략환경영향평가 보고서 역시 심각하게 축소된 조류충돌 위험 횡수(TPDS) 통계를 제시하고 있다. 하지만 이를 기준으로 한다 해도 TPDS는 김해공항의 최대 8배, 무안공항의 최대 353배가 예측된다. 부실한 평가조차 극도로 높은 조류충돌의 위험을 감추지 못했다는 의미다.

이뿐만이 아니다. 가덕도신공항 예정지는 태풍의 길목에 있을 뿐 아니라, 두부처럼 무른 초연약지반 상부의 바다를 메워 이를 육지와 잇는 거대한 실험과도 같은 계획 하에 진행되고 있다. 예견된 중대재해가 아닐 수 없다. 이러한 위험에도 불구하고, 가덕도신공항 사업은 국정과제로 채택되어 강행되고 있다.

예견된 중대재해, 미필적 고의에 의한 살인과 다르지 않다

가덕도신공항 건설은 단순한 경제성 논리를 넘어 시민의 생명과 안전이 걸린 문제이다. 이미 여러 차례 전문가들의 경고에도 정부가 가덕도신공항 건설을 강행하는 것은, 명백히 '예견된 중대재해'를 초래하는 것이다.

이런 상황에서 공항을 짓는 것은 대통령이 포스코이엔시가 계속된 중대재해를 일컫어 '미필적 고의에 의한 살인'이라고 경고한 것과 다르지 않다. 무분별한 개발 논리 앞에 시민의 안전과 생태계를 희생되도록 할 수는 없다. 우리는 이번 새만금신공항 판결이 기후·생태 위기 시대, 무분별한 개발주의를 경고하는 사법부의 준엄한 경고라고 믿는다.

정부는 이번 판결을 겸허히 수용하고, 즉각 가덕도신공항, 제주 제2공항 등 무분별한 신공항 계획을 백지화해야 한다. 더불어 무모한 토건 사업으로 점철된 개발만능주의에서 벗어나, 생명과 안전을 최우선으로 하는 새로운 국정 철학과 정책을 수립할 것을 강력히 촉구한다.

가덕도신공항반대시민행동은 모든 생명의 삶을 지키고, 시민의 안전을 위협하는 가덕도신공항 건설을 저지하기 위한 투쟁을 멈추지 않을 것이다.

2025년 9월 12일

가덕도신공항반대시민행동

수원 군공항을 폐쇄하고 경기국제공항 백지화하라! 새만금 신공항 취소 판결, 공항 시대의 종언 선언!

오늘(9월 11일) 서울행정법원 행정7부(재판장 이주영)는 새만금신공항 백지화 공동행동 등 국민소송인단 1,297명이 국토교통부 장관을 상대로 제기한 새만금 국제공항 개발사업 기본계획 취소소송에서 원고 승소 판결을 내렸다. 수원 군공항 폐쇄를 위한 생명·평화회의는 이번 판결을 환영하며, 이를 공항 시대 종언의 선언으로 받아들인다. 우리는 이번 판결의 의미를 새기며, 경기도와 수원시가 추진 중인 수원 군공항 이전과 화성 화옹지구 경기국제공항 건설의 즉각적인 백지화를 강력히 촉구한다.

화성습지, 공항이 결코 들어설 수 없는 국제적 생태 보고

화성습지는 단순한 습지가 아니다. 이곳은 멸종위기 철새들이 의존하는 매항리갯벌 습지보호지역과 더불어 화옹지구, 화성호 등 ‘동아시아-대양주 철새이동경로 파트너십’(EAAFP)이 공식 등재한 ‘철새이동경로 네트워크 서식지’(EAAF142)로서, 한국을 넘어 전 지구적 생태계 건강과 직결된 공간이다. 더욱이 유네스코 세계유산위원회가 한국의 갯벌로 등재를 직접 권고한 갯벌로서 국제적 보호 가치가 인정받은 곳이다.

법원은 이번 새만금 판결에서 핵심적인 판단 기준을 제시했다. "이 사건 사업부지는 현재 염습지 상태로 천연기념물, 멸종위기 생물이 다수 서식하고 있고, 부지에서 약 7km 떨어진 서천갯벌은 유네스코 세계자연유산으로 지정되어 있다"며 "야생생물을 보호하도록 규정한 각종 법령과 유네스코 세계유산위원회의 권고 내용 등을 보면 피고는 이 사업이 부지와 갯벌에 미치는 영향을 더 면밀히 검토했어야 한다"고 판시했다.

또한 법원은 국토교통부가 조류충돌 위험을 의도적으로 축소·누락했다고 지적했다. 실제로 새만금 공항 계획 대상지는 무안공항보다 656배나 높은 조류충돌 위험을 안고 있다. 이는 2023년 12월 조류충돌로 179명이 사망한 무안 제주항공 참사를 상기시킨다.

화성습지 역시 사정은 동일하다. 매년 수만 마리의 도요·물떼새가 이곳을 찾고, 넓적부리도요·청다리도요사촌·붉은어깨도요·알락꼬리마도요·큰뒷부리도요 등 35종 이상의 멸종위기 도요물떼새와 노랑부리백로가 생존을 위해 의존하는 몇 안 되는 중간기착지다. 이처럼 국제적으로 보호받아야 할 생태 보고에 공항을 건설한다는 발상은 곧 국제적 약속의 파기이며, 인명과 생태를 동시에 위협하는 무모한 정책이다.

시민의 행진이 이끌어낸 역사적 판결

이번 승리는 우연이 아니다. 전국 각지에서 모인 시민들이 전북지방환경청에서 서울행정법원까지 260km 행진을 이어갔다. 경기지역 시민만 100여 명이 5일간 동참하여 수원 군공항 폐쇄와 경기국제공항 백지화를 외쳤다. 시민들의 발걸음과 의지가 모여 오늘의 역사적 판결을 이끌어낸 것이다.

우리의 요구

경기도와 수원시는 이제 시민과 법원의 뜻을 겸허히 받아들여야 한다.

우리는 다시 한 번 요구한다.

1. 수원 군공항 이전사업을 전면 중단하라.
2. 경기국제공항 건설계획을 즉각 백지화하라.
3. 수원 군공항 종전부지는 생태녹지로 전환하라.

이것이야말로 인명과 자연을 지키고, 미래세대에 부끄럽지 않은 길이다.

2025년 9월 11일

수원 군공항 폐쇄를 위한 생명·평화회의

새만금 신공항 기본계획 취소 판결 환영한다! 조류충돌 위험 높은 제주 제2공항 계획도 즉각 백지화하라!

오늘 서울행정법원 행정법원은 새만금 신공항 기본계획을 취소하라고 판결했다. 그동안 새만금 신공항 백지화를 위한 투쟁을 지지하고 연대해 온 우리는 이번 판결이 진실과 시대정신에 부합하는 지극히 당연한 판결이라고 평가하며 적극 환영한다.

사실 새만금에 신공항을 건설하는 것은 최소한의 상식에 비추어도 있을 수 없는 일이었다. 새만금 신공항 부지는 수요가 거의 없어 적자상태인 군산공항과 불과 1.3km 떨어져 있고 무안공항과도 1시간 반 이내에 있다. 아울러 부지 주변에 철새도래지가 산재하여 조류충돌 위험성이 매우 높은데다 세계자연유산인 서곶갯벌 등과의 생태적 연관성도 높다. 이런 곳에 신공항을 건설하겠다고 나선 것이 황당할 따름이다.

우리는 특히 새만금 신공항 계획을 취소하라고 판결한 가장 큰 이유로 조류충돌 위험을 든 점을 주목한다. 서울지방법정법원이 낸 설명자료에 따르면, 사업부지를 선정하는 과정에서 후보지들의 조류충돌 위험성을 평가하지 않았고 그 결과 조류충돌 위험이 입지선정에 전혀 반영되지 않은 점과 전략환경영향평가 단계에서 조류충돌의 위험 정도를 지나치게 낮게 평가하였을 뿐 아니라 이를 입지 대안 비교검토 과정에서 반영하지 않은 점이 이번 취소 판결의 근거가 되었다. 또한 공항이 건설될 경우 조류들의 취식지휴식지 파괴 및 축소, 개체수 감소 등의 악영향이 불가피하고, 조류충돌 위험을 저감하면서 동시에 조류 등을 보호하는 실효성 있는 대책을 마련하는 것이 현실적으로 불가능하다고 판단했다.

이번 판결의 취지는 제주 제2공항의 경우에도 동일하게 적용되어야 한다. 제주 제2공항 역시 사전타당성 용역에서 입지를 선정하는 과정에서 조류충돌 위험에 대한 평가는 아예 항목에도 없었다. 또한 전략환경영향평가에서도 제2공항 후보지 인근에서 발견된 172개 종 가운데 겨우 39종만 평가에 반영하였고, 위험성이 높은 종들의 위험성을 낮게 평가하여 전체적으로 조류충돌 위험성을 대폭 축소 조작했다. 그렇게 평가했음에도 불구하고 제2공항의 조류충돌 위험성은 제주공항의 최대 8배에 이르는 것으로 평가되었다. 평가가 제대로 이루어졌다면 그 위험성은 제주공항에 비해 수십 배 높을 수밖에 없다. 또한 당시 한국환경연구원 등 전문가들은 조류충돌 위험 방지와 조류서식지 보호 간의 상충 문제가 해결되지 않아 입지로 부적합하다는 의견을 거듭해서 낸 바 있다. 모두 이번 판결에서 지적되었던 문제들이다.

이처럼 조류충돌 위험성 문제가 새만금 신공항 취소 판결의 주요한 근거가 된 데에는 무안공항에서 발생한 제주항공 참사가 작용했다고 볼 수 있다. 무안공항 참사 이후 항공안전, 특히 조류충돌 위험에 대한 경각심과 우려에 사법부도 귀를 기울이고, 안전에 대한 의식이 낮았던 과거에 건설된 공항보다 더 위험한 곳에 신공항을 건설하는 것은 있을 수 없음을 확인한 것이다. 따라서 국토교통부는 이번 판결에 승복하고, 항소를 포기해야 한다. 아울러 제주 최대의 철새도래지 벨트 한 가운데 추진되는 제주 제2공항도 즉각 철회해야 한다.

사법부는 그동안 개발사업 등에 대한 소송에서 행정행위의 재량권을 지나치게 관대하에 인정하면서 보수적인 판결을 내려왔다. 그런 사법부조차 이제 국민의 안전과 심화되어가는 기후·생태위기를 더 이상 외면할 수 없게 된 것이다. 이번 판결은 지역경제 활성화, 지역균형 등 그럴 듯한 명분 하에 추진되는 토건사업에 제동을 걸었다는 점에서도 의미가 크다. 이제 개발만능주의 시대가 가고 있음을 말해주는 것이다. 제2공항에 대한 여론에서 보여주듯 우리 제주도민들은 이미 과잉개발을 거부하고 있다. 정부와 제주도정은 이번 판결에서 나타난 시대정신과 도민들의 뜻을 받아들여 제2공항을 백지화해야 한다.

2025. 09. 11. 제주제2공항강행저지비상도민회의

새들이 이겼다! 생명이 이겼다! 새만금 신공항 기본계획 취소 판결을 환영하며 제주제2공항 백지화하라!

오늘 서울행정법원은 새만금 신공항 기본계획을 취소하라는 판결을 내렸다. 이 사업은 생태계 파괴, 조류 충돌 위험, 멸종위기 조류들의 서식지 파괴, 미공군기지 확장 등 다양한 우려를 낳아 왔다. 이번 판결은 단순한 행정적 승리가 아니다. 이번 승리는 연대와 투쟁이 승리한 순간이며, 생명과 자연이 진정으로 존중받는 사회로 나아가는 중대한 이정표다. “법은 큰뒷부리도요를 구할 수 있을까?”라는 질문에, 큰뒷부리도요새가 법을, 사람을, 자연을 구했다는 답이다. 새,사람행진단이 전주에서 서울까지 행진하며 외친 ‘새만금 신공항 백지화’의 외침에, 국민소송인단 1,300여 명의 목소리에, 그리고 무엇보다 생명과 자연을 지키려는 시민들의 연대를 통한 발걸음으로 만들어낸 승리이다.

강정친구들은 이 기쁨을 함께 나누며, 제주제2공항 건설 계획의 철회를 강력히 촉구한다. 제주제2공항은 습골과 오름, 동굴 등 제주의 자연생태계를 파괴하고, 철새도래지 밀집 지역에 위치하여 항공기 사고 위험을 높이는 등 여러 문제점을 안고 있다. 강정친구들은 제주 제2공항을 포함한 전국의 신공항 사업이 백지화 될때까지 연대하고 함께 투쟁할 것이다.

국토교통부는 항소를 포기하라!

새, 사람 함께 살자!

2025년 9월 11일

강정친구들

새만금신공항 취소 판결 환영한다! 가덕도신공항, 제주제2공항도 백지화하라

오늘 서울행정법원이 국토교통부의 새만금 신공항 기본계획을 취소하라는 판결을 내렸다. 핫핑크돌핀스는 법원의 이번 판결을 환영한다.

새만금신공항은 조류충돌 위험이 무안공항보다 무려 650배 높다. 재판부가 새만금신공항 취소를 판결한 이유 중 하나도 조류충돌 위험을 입지 선정에 반영하지 않았기 때문이다. 또한 큰뒷부리도요 등 법정보호종 조류 및 인근 서천갯벌의 보존에 미치는 영향도 부실하게 조사했다는 것이 밝혀졌다.

이번 서울행정법원의 새만금신공항 취소 판결에 대해 정부는 항소를 포기하고, 잘못된 이 사업을 완전히 백지화해야 할 것이다. 또한 해수를 상시 유통시켜 새만금 일대에 남아 있는 수라갯벌을 살리고, 나아가 잘못된 개발 사업의 전형 새만금 방조제를 완전히 터야 할 것이다.

핫핑크돌핀스는 새만금신공항 취소 판결을 환영하며, 환경파괴 난개발 사업인 가덕도신공항과 제주제2공항 사업도 백지화할 것을 촉구한다.

2025년 9월 11일

핫핑크돌핀스







법원 "새만금 신공항 계획 취소", 시민들 "믿기지 않는다" 환호

"우리가 이겼다!", "우리가 지켰다!"

11일 윤석열 정부 당시 국토교통부가 확정된 새만금 신공항 개발 계획을 취소해야 한다는 법원 판결이 나왔다. 법원이 환경과 개발이 맞붙은 소송전에서 '환경'의 손을 들어준 것이다. 재판부는 국토부가 조류 충돌 위험성을 사업에 제대로 반영하지 않았고 환경 파괴 가능성을 알고도 대안을 마련하지 못했다고 판단했다. 환경단체 관계자들은 "감사하다"라며 재판부를 향해 머리를 숙였고 서로 얼싸안고 감격의 눈물을 흘렸다.

재판부 "조류 충돌 위험·환경 파괴 간과... 취소돼야"

서울행정법원 행정7부(이주영 재판장)는 11일 오후 1시 40분 새만금 신공항 기본계획을 취소하라고 판결했다. 재판부는 신공항을 건설할 만큼 긴급한 수요가 없었고 비용-편익 분석 결과도 낮았지만, 지역 균형 발전 목적으로 예비타당성조사를 면제받은 만큼 사업 추진을 정당화하기 위해 신공항 건설의 혜택이 침해될 공익·사익보다 상당한 우위에 있어야 한다고 봤다.

그런데 재판부는 국토부가 ① 조류 충돌 위험성을 제대로 비교하지 않고 부지를 확정했다고 판단했다. "입지 선정 단계에서 각 후보지의 조류 충돌 위험성, 즉 항공 안전성을 제대로 비교·검토하지 않았다"며 "평가 모델을 일관성 없이 적용하거나 평가 대상 지역을 축소하는 등의 방식으로 위험도를 의도적으로 축소, 그마저도 입지 선정에 반영하지 않고 부지를 확정했다"라고 했다.

실제 국토부는 스스로 수행한 전략환경영향평가에서 신공항 내 조류 충돌 위험이 전남 무안공항보다 650배 크다고 결론지었지만, 기본 계획을 계속 추진했다. 재판부는 "환경영향평가 단계에서 입지 변경이 불가능하고, 조류를

보호하면서 실효성 있는 충돌 위험 저감 방안을 마련하기도 어렵다는 점을 고려할 때 운항 안전성에 대한 검토와 이익 형량이 제대로 이뤄지지 않았다는 평가는 불가피하다"라고 지적했다.

아울러 ②환경 파괴 가능성에 대해서도 "사업 부지는 과거 해안이자 현재는 습지화된 지역으로 생태계가 풍부하다"라며 "사업 추진이 생태계를 파괴하는 결과를 초래할 수 있다"라고 경고했다. 재판부는 붉은어개도요, 노랑부리백로, 달맞이꽃부전나비 등 멸종위기종·법적보호종 이름을 직접 언급했다. 이어 "피고(국토부)는 기본계획 수립 과정에서 이를 충분히 검토하지 않았고, 구체적인 대안도 제시하지 못했다"라고 지적했다.

재판부는 결국 "이 사건 기본계획은 이익 형량에 하자가 있고 계획 재량을 일탈한 것으로서 위법해 취소돼야 한다"라는 결론에 이르렀다.

환호한 시민들... "이재명 정부, 항소는 꿈도 꾸지 말아야"

선고가 끝나자, 법정은 탄성과 흐느낌으로 가득 찼다. 환경단체·시민들은 "감사합니다"라며 재판부를 향해 고개를 숙였다.

김지은 새만금신공항 백지화 공동행동 공동집행위원장은 법원 앞 기자회견에서 "안 믿긴다, 꿈을 꾸고 있는 것 같다"고 환호했다. 그는 이 재판장을 향해 "생명의 편에 서 주셨다"라며 "어쩌면 그렇게 필요할 말만 쏙쏙 골라 하시는지, 속이 다 시원했다"라고 말했다. 권영국 정의당 대표 역시 "이런 일도 있네요"라며 활짝 웃어보였다.

이번 사건 법정대리인을 맡았던 최재홍 법무법인 자연 파트너 변호사는 "과거 무안공항을 짓기 위해 많은 생명들을 보내고 서식지를 파괴했다"라며 "무분별한 공항 설치 행위에 제동을 건 획기적인 판결이었다"라고 평가했다. 그러면서 "이게 끝이 아니다. 가덕도, 제주 제2공항, 백령도, 흑산도 공항 건설도 아직 안 끝났다"라며 "무분별한 난개발로 죽어가는 갯벌들을 살릴 수 있는 그날까지 함께하겠다"라고 목소리를 높였다. 참가자들은 "이재명 정부는 항소는 꿈도 꾸지 말라"고도 외쳤다.

출처: 오마이뉴스
https://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0003164799&CMPT_CD=SEARCH

"의도적 축소" "부당" 역사에 남을 새만금신공항 취소 판결문 속 촌철살인

내용상으로 국민소송인단의 압승...

국토교통부의 부실과 누락이 법적으로 확인돼

지난 11일, 서울행정법원 제7부(재판장 수석부장판사 이주영, 판사 문지용, 판사 고철만)는 새만금신공항 기본계획 취소소송 1심에서 역사적인 '인용' 판결을 내렸다. 대한민국 역사상 사법부가 국가 정책 사업에 제동을 건 일은 극히 이례적이다.

이번 판결에서 재판부는 1308명의 국민소송인단과 녹색법률센터, 새만금신공항백지화공동행동 측의 주장을 대부분 인정했다. 원고들은 '국토교통부장관(피고)이 새만금신공항 계획을 수립하면서 사업으로 생겨날 이익과 침해될 이익을 비교하고 평가하여 순위를 정하지 않았다(이익형량의 부존재)'고 주장했다. 또한 마땅히 포함시켜야 할 사항인 조류충돌 위험, 생태계 가치 등을 누락했고(이익형량의 누락), 이익형량을 했더라도 정당성과 객관성이 결여(이익형량의 결함)되었으므로, 형량의 흠결(하자)로 인해 위법하다고 주장했다.

재판부는 "새만금신공항의 비용편익비(B/C, 1이 넘어야 비용보다 이익이 많아짐)가 0.479에 불과하여 경제성이 없음에도 지역균형발전을 위해 예비타당성조사까지 면제받은 채 추진되고 있으므로, 건설을 통해 달성하려는 공익이 '침해될 공익' 또는 '사익'보다 상당한 우위에 있어야만 그 추진이 정당화될 수 있다"고 전제하였다.

그리고 "피고가 새만금신공항 기본계획을 수립하면서 조류충돌위험을 부실하게 평가하였을 뿐 아니라 해당 평가 결과를 공항입지 선정과정에 제대로 반영하지 않았고, 사업지 내 서식하는 법정보호종 조류 및 인근 서천갯벌(2021.7.31.유네스코 세계자연유산 지정)의 보존에 미치는 영향도 부실하게 조사, 평가함으로써 이익형량의 고려 대상에 포함시켜야 할 사항을 누락하고 이익형량의 정당성과 객관성을 갖추지 못하였다고 판단하였다. 따라서 계획재량을 일탈하였기에 새만금신공항 계획이 위법하다"고 판시하였다.

법원, 10여 가지 쟁점에 대해 원고 주장 대부분 채택

재량은 허용 범위 안에서 자율적으로 선택이나 판단의 권한을 가지는 것이고, 계획재량은 계획을 수립함에 있어서 갖게 되는 재량으로서 예를 들어 여러 타당한 조사방법 중 어느 방법을 택할지에 대한 결정 같은 것이다. 웬만큼은 재량으로 봐줄 수 있지만, 도를 넘어서면 재량 일탈이 되어 위법이 된다. 그러나 중요한 법익에 대한 현저한 위험이 존재하는 경우, 즉 생명 또는 건강에 대한 위험에 대할 때 재량은 축소된다. 조류충돌로 인명피해가 발생할 수 있을 때가 그러하다.

법원은 "새만금신공항 사업이 ▲이익형량을 아예 안 했거나 ▲누락된 부분이 있거나 ▲정당성과 객관성이 결여되어 있는데, 이 형량의 하자가 도를 넘어서서 '재량 일탈'이라고 판결하였다. 법원은 10여 가지의 쟁점에 대해 원고 주장을 대부분 채택했는데, 표로 정리하면 다음페이지 표와 같다.

재판부는 판결문에서 "피고는 타당성평가에서 공항 입지 선정 절차를 거쳐 이 사건 사업부지를 입지로 선정하였다. 그런데 그 과정에서 후보지들의 조류충돌위험을 평가하지 않았고, 그 결과 조류충돌위험이 입지 선정에 전혀 반영되지 않았다.

그러나 관계 규정 및 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization, ICAO)가 제시한 기준 등에 따르면, 후보지들의 조류충돌위험을 면밀히 평가한 뒤 이를 고려하여 입지를 선정하였어야 한다.

원고 주장	판결문상 법원의 판단	부합성
형량의 하자 (이의형량의 하자)	이 사건 계획은 형량의 하자로 위법함.	완전 채택
사전타당성 조사에서 조류충돌 평가 부재	조류충돌위험이 입지 선정에 전혀 반영되지 않음.	완전 채택
전략환경영향평가에서 조류충돌 부실 평가	피고의 평가는 '부실'했고, 근거 없이 위험도를 '축소'함.	완전 채택
입지 타당성 없는 상태에서 후속 절차로 미룬 판단 해태	계획 수립 이후의 단계에서는 입지 변경이나 조류충돌 저감 대책으로 조류충돌 예방이 불가능함.	완전 채택
수라갯벌·서천갯벌의 생태적 훼손	피고의 영향 평가는 '부실'했고, 저감 방안은 실효성 없음.	완전 채택
경제적 타당성 부족 (낮은 B/C 비율)	사업의 이익이 의심스러우며, 침해되는 이익을 상쇄할 만큼 우월하지 않음.	완전 채택
조류의 '이동 장애물' 법리	판결문에 언급되지 않음.	미채택
ICAO 지침의 법적 구속력	일부는 국내법에 포함, 일부는 준용하여 합리성 판단의 기준으로 활용.	원칙으로 부분 채택
수라갯벌의 가치	법적 갯벌 지위는 아니나, 염생식물이 자라고 서천갯벌과 함께 생물종 다양 인정. 해수유동확대로 인한 미래 기능 확대는 언급 없음.	일부 채택
서천갯벌의 가치	유네스코 세계유산의 탁월한 보편적 가치를 훼손할 수 있음에도 원고는 평가나 대책 없이 단지 추상적인 계획만 밝히고 있음.	완전 채택
조류충돌 예방대책의 실효성 없음	피고의 방안은 효과 불분명함.	완전 채택
조류충돌 저감이 보호조치와 충돌	조류충돌 예방책은 서식지 파괴로 이어지며 법적보호종 등을 보호하는 관계 규정과 정면 충돌.	완전 채택
생물다양성 보전 책무 위반	제5차 국가환경종합계획, 제3차 자연환경보전 기본계획, 제4차 국가생물다양성전략, 자연유산의 보존 및 활용에 관한 법률, 유네스코 권고 등에 부합할 필요성.	완전 채택
생물다양성 보전조치의 실효성 없음	13km 떨어진 환경생태용지로 이동한다고 단정할 수 없음, 추상적인 제안에 불과하여 실효성 불분명, 포획·이주는 현행법에 반하며 비현실적.	완전 채택

피고는 전략환경영향평가 단계에서 조류충돌위험을 평가하기는 하였으나, 역시 위험 정도를 지나치게 낮게 평가하였을뿐더러 이를 입지 대안 비교·검토 과정에 반영하지 않았다. 즉 조류충돌위험 평가 모델(운영 중인 공항 모델, '신규공항 입지 검토 모델')상 수라갯벌의 조류충돌위험이 국내 어느 공항보다도 높은 것으로 나타났음에도, 아래 표에서 보듯 평가 모델의 일관성 없는 적용, 평가 대상 지역 축소 등을 통해 그 정도를 의도적으로 축소하였다. 더불어 그마저도 입지 대안 비교에 제대로 반영하지 않은 채 타당성평가에서의 입지 선정결과에 근거하여 수라갯벌을 공항 입지로 선정"하였다고 밝혔다.

전략환경영향평가 본안에서는 '운영 중인 공항 모델'로 평가했다가, 조류충돌 위험성이 높게 평가되자 '신규공항 입지 검토 모델'로 바꿨다. 그런데 '신규공항 입지 검토 모델'도 역시 위험도가 매우 높게 나오자, 또다시 기준을 바꿔버렸다. 새만금신공항과 군산공항, 무안공항이 비슷한 조건이라며 군산/무안공항 평가결과로 대신 갈음해버린 것이다.

보완서 단계에서는 다시 '신규공항 입지 검토 모델'을 썼더니 조류충돌 위험성이 높게 나오고 (한국에서는 항공기 완파 사고도 없었다며) 완파 사고 가능성 반영한 이 모델은 적절하지 않다면서 '운영 중인 공항 모델'로 바꾸기로 한다.

결국 13km 반경을 5km 반경으로 대폭 줄인 최종 결론을 냈지만, 그렇게 줄였는데도 여전히 위험도가 높다. 조류충돌 위험도가 높은 새들 중 다섯 좋은

구분	평가 내용	
전략환경영향평가서(본안)	운영 중인 공항 모델	'운영 중인 공항 모델'에 따른 평가 결과를 제시한 뒤, 해당 모델의 경우 몸무게와 개체수의 정도에 따라 위험성이 높게 평가되는 경향이 있다는 이유로 신규공항 입지 검토 모델에 따라 위험성을 평가함.
	신규공항 입지 검토 모델	영국의 기체손실가능성을 적용하여 '신규공항 입지 검토 모델'에 따라 평가한 결과 사업부지의 위험도가 매우 높은 것(최대 19년에 한 번 치명적인 기체손실 사고 발생)으로 나타나자, 새만금국제공항과 동일 항로를 이용하는 군산공항의 위험도를 비교·검토할 필요가 있다며 인접한 군산공항 및 이 사건 사업 부지와 유사한 조류 서식환경·규모를 가진 무안공항의 평가 결과(18,222년, 12,221년에 한 번 치명적인 기체손실 사고가 발생)를 제시함.
보완서	신규공항 입지 검토 모델	환경부장관으로부터 신규공항 입지 검토 모델 평가 결과의 타당성을 확인하라는 보완 요청을 받고, 신규공항 입지 검토 모델은 조류비행에 지장을 주지 않는 환경에서 조류가 이 사건 사업지구를 가로지르는 경우 조류충돌 위험성이 높은 것으로 평가될 가능성이 있고, 국내에는 영국과 같은 항공기 완파 규모의 사고가 발생한 사례가 없어 영국의 기체손실가능성이 적용된 모델은 적절하지 않다는 이유로 운영 중인 공항 모델을 적용함.
	운영 중인 공항 모델	전략환경영향평가서(본안)에서 159종의 조류를 대상으로 하여 반경 13km 지역의 위험성을 평가하였던 것과 달리, 109종의 조류를 대상으로 하여 반경 5km 지역의 위험성만을 평가하여 2종의 조류만 3단계 위험수준을, 11종의 조류만 2단계 위험 수준을 각각 보였다는 축소된 결론을 제시함.

▲새만금신공항 취소 판결문 중 조류충돌위험도 축소 부분 서울행정법원에서 보도자료를 발표하여 국토교통부에서 조류충돌 위험도를 축소, 누락해온 과정을 소상히 설명하였다. 서울행정법원

법정보호종이기도 하다. 위험도가 높게 나오면 안전한 부지를 새로 찾거나 사업을 재검토해야 마땅한데, 계속 조사 모델만 바뀌간 것이다.

새만금신공항 취소 판결문 중 조류충돌위험도 축소 부분 서울행정법원에서 보도자료를 발표하여 국토교통부에서 조류충돌 위험도를 축소, 누락해온 과정을 소상히 설명하였다.

7km 떨어진 거리엔 유네스코 세계자연유산 서천갯벌 있어

"피고는 인접한 군산공항 및 무안국제공항의 평가 결과가 양호함을 제시하였으나, 총 위험도 평가에서 나타난 새만금신공항 사업부지의 조류충돌 위험도는 다른 공항보다 훨씬 높다(연간 예상 조류충돌횟수가 사업부지 반경 13km 기준 최대 45.92930회로서 인천공항 2.9971회, 군산 0.04846회, 무안국제공항 0.07225회에 비하여 수십 배에서 수백 배에 달함). 더구나 피고가 수라갯벌과 조류 서식환경·규모가 유사하다고 주장한 무안국제공항에서 지난해 12월 29일 여객기 참사가 일어났다.

다음 단계인 환경영향평가에서는, 사업이 환경에 미치는 영향의 저감방안 검토만 가능하고 입지를 변경하는 것이 불가능하다. 더구나 조류충돌위험 저감방안은 사업부지로부터 일정 거리 안에 새들이 유인되지 않도록 하는 것이어서 조류의 서식지 파괴로 이어질 수밖에 없으므로, '인근 조류를 보호하면서 동시에 실효성 있는 조류충돌위험 저감방안을 수립하는 것에는 더더욱 한계가 있다.

새만금신공항 부지인 수라갯벌은 현재 염습지 상태로서 법정보호종(천연기념물, 멸종위기 야생생물) 조류 등이 다수 서식하고 있고, 이 사건 사업부지로부터 약 7km 떨어진 서천갯벌은 습지보호지역·유네스코 세계자연유산으로 지정되어 있다. 천연기념물, 멸종위기 야생생물을 보호하도록 규정한 각종 법령, 유네스코 세계유산위원회의 권고 내용 등을 더하여 보면, 피고는 새만금신공항 사업이 해당

부지 및 서천갯벌에 서식하는 법정보호종 조류 등에 미치는 영향을 더 면밀히 검토하였어야 한다.

새만금신공항 사업으로 해당 부지에 서식하는 조류들의 취식지·휴식지 파괴 및 축소, 개체수 감소 등의 악영향은 불가피하다. 조류충돌위험으로 인해 수라갯벌 바로 인근에는 대체서식지를 만들 수 없다는 근본적 한계가 있고, 피고도 인정했듯 조류충돌위험을 저감함과 동시에 조류 등을 보호하는 실효성 있는 대책을 마련하는 것 역시 현실적으로 불가능하다.

새만금신공항 사업은 수라갯벌과 생태적으로 상당한 연관성을 가진 서천갯벌의 자연환경 및 조류 서식환경에도 상당한 악영향을 미칠 것으로 보임에도, 피고는 이 사업이 서천갯벌에 미치는 영향을 자세히 검토하지 않았고, 구체적인 대책도 제시하지 않았다.

그럼에도 피고가 달성하려는 공익이 침해될 공익보다 우월하다는 결론에 이른 것은, ▲조류충돌위험의 근거 없는 축소 평가 ▲평가된 위험요소의 입지 선정 절차에의 미반영 ▲조류 생태계 등 환경 파괴에 미치는 영향의 부실 검토 ▲환경 훼손 정도를 저감할 수 있는 방안을 마련할 수 있을 것이라는 막연한 단정 등을 바탕으로 한 잘못된 전제에서 출발했기에, 객관성과 합리성을 결여됐고 부당하다고 평가할 수밖에 없다."

재판부는 거의 모든 쟁점에서 원고의 손을 들어주었고, 이 쟁점들을 모두 뒤집기는 어려워 보인다. 새만금신공항백지화공동행동은 국토교통부에서 또다시 세금으로 변호사 비용을 충당하며 2심 재판을 가서는 안 된다며 항소 중단을 촉구하고 있다.

출처 : 오마이뉴스
https://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0003165498

‘공항 건설’ 취소 그다음은?... “수문 열어 새만금 되살려야”

오동필 새만금시민생태조사단장 인터뷰

“이 대통령, 새만금서 며칠 머물러주길”

“자연을 업신여기고 마을 공동체를 무너뜨린 이들의 광기를 막는데 같이 해주시길 바랍니다.”

오동필 새만금시민생태조사단 공동단장은 지난 11일 오전 서울 서초구 서울행정법원 앞에서 이렇게 기도했다. “만경강·동진강 물의 신과, 생명을 키우는 바다의 신, 생명을 품은 갯벌의 신, 땅의 숨통을 여는 계의 신”에게였다.

그의 간절한 마음이 전해진 걸까. 서울행정법원 행정7부(재판장 이주영)는 이날 국토교통부가 전북 군산 수라갯벌에 추진하던 새만금국제공항 건설 기본계획을 취소하라고 판결했다. 오 단장과, 지난 30여일간 전북 전주에서부터 서울까지 264km를 걸은 300명의 ‘새, 사람 행진단’, 그리고 공항 건설을 막으려 4년간 투쟁해온 ‘새만금신공항백지화공동행동’(공동행동)에 함께한 이들은 환호했다. 새만금의 마지막 갯벌인 수라만은 지켜야 한다는 수많은 시민도 함께 기뻐했다.

10여년 전 군산 옥서면 남수라마을 앞 갯벌에 ‘수라’(秀羅·비단에 놓은 수)라는 이름을 붙이고, 지난 20년간 새만금과 수라갯벌을 조사·기록해온 오 단장에게 이번 판결은 어떤 의미일까. 지난 11~12일 한겨레와의 통화에서 그는 “과거 개발 논리가 더는 통하지 않는다는 시대적 정서와 부실한 환경영향평가를 과학적으로 검증한 데이터가 빛은 결과”라고 했다.

그가 1심 승소를 “환경에 대한 시대적 상황을 반영한 판결”이라 본 이유는, 이날 행정법원의 판단이 과거 2006년 ‘새만금 간척사업 무효소송’에서 정부의 손을 들어준 대법원과 달랐기 때문이다. 재판부는 “이 사업이 행정계획 수립의 재량 범위를 벗어나 위법하므로 취소돼야 한다”면서 그 사유로 피고인 국토교통부가 새만금국제공항 건설의 입지선정·환경영향평가 과정에서 조류충돌 위험을 부실 평가했던 점을 들었다. 오 단장도 재판의 핵심 쟁점을 ‘조류충돌 위험성 평가 축소·왜곡’으로 꼽았다. 재판 과정에서 공동행동 측은 국토부가 조류충돌 위험 평가를 국제 기준(공항 반경 13km)에 못 미치게 적용(반경 5km)한 점을 찾아낸 바 있다.

재판부는 또 유네스코 세계자연유산인 서천갯벌의 자연환경과 조류 서식환경에 신공항이 상당한 악영향을 미칠 것이라고 봤다. 오 단장은 “재판부의 생태적 견해가 과거와 달라진 점”이라고 짚었다. 새만금신공항 건설 취소를 외치며 행진한 ‘새, 사람 행진’ 등 시민직접행동이 여론과 재판에 긍정적으로 작용했을 것이라고 했다. 그는 “지난 20년간 우리 모두 새만금에서 생태계, 수산업, 지역공동체가 붕괴하는 모습을 지켜보지 않았느냐”면서 “마주하지 않았다면 좋았을 이런 결과들을 지켜본 뒤 나온



새만금신공항 기본계획 취소소송 인용판결이 내려진 11일 오후 서울 서초구 서울행정법원 앞에서 열린 기자회견에서 오동필 새만금시민생태조사단장이 발언하고 있다.

판결이라 더 뜻깊다”고 했다.

이 판결로, 새만금을 둘러싼 ‘개발 일변도’ 패러다임에 균열이 날 수 있을까. 이재명 대통령은 대선 후보 시절 새만금을 “대한민국 미래산업의 전략 거점”으로 탈바꿈시키겠다고 하며, 알이(RE)100 기반 국가산업단지 조성 과 해수유통 확대 및 조력발전 검토 등을 공약으로 내세운 바 있다. 지난 4일 새만금개발청도 새만금에 조력발전기 14기를 건설하는 시나리오를 검토 중이라고 밝혔다.

이에 대해 오 단장은 “새만금의 미래 가치를 이야기하려면, 근본적인 문제를 해결하고 가야 하는데 지금은 ‘암으로 다 죽어가는 환자에게 피부병 치료를 하겠다’는 모양새”라고 말했다.

그가 말하는 근본적 문제란 바로 새만금 방조제 내 수질 문제다.

새만금시민생태조사단은 지난 2003년부터 새만금 지역을 모니터링 하고 있는데, 이들 조사 결과 수질 악화 원인은 수중산소(용존산소) 부족으로 인한 해양생물 폐사였다. 방조제가 들어서 해수 유통이 제한된 새만금호의 물이 염분에 따라 여러 층으로 나뉘자 산소가 부족해진 저층 해양생물이 죽어 나간 것이다. 오 단장은 “새만금이 만경강과 동진강의 하구라는 점을 잊어선 안 된다”며 “서울 면적 3분의 1에 달하는 어마어마한 수역을 이렇게 ‘죽음의 바다’로 만드는 것이 옳은가 되물어야 한다”고 말했다. 현재 하루 2번 방조제 수문을 열어 해수를 유통하지만, 이것만으로는 역부족이란 것이다.

오 단장은 “행정당국이 새만금호 관리수위를 (외부 해수면보다) 1.5m 낮게 유지하려 상시 수문 개방을 안 하고 있다”면서 “30년 전 농어촌공사가 갯벌 매립을 위해 설정해 놓은 관리수위를 기후위기·생태파괴 시대에도 별다른 고려 없이 고수하는 것”이라 비판했다. 그러면서 조력발전이 수질 개선에 조금은 긍정적 영향을 미칠 수도 있겠지만 “새만금을 살리기 위해서 가장 쉽고 빠르게, 예산 수조원을 절약하는 방법이 바로 상시 수문 개방”이라고 강조했다.



새만금신공항 기본계획 취소소송 인용판결이 내려진 지난 11일 오후 서울 양재동 서울행정법원 앞에서 새만금신공항 기본계획 취소 소송인단과 새만금신공항백지화공동행동, 새 사람행진단 단원들이 기뻐하고 있다. 김태형 기자.xogud555@hani.co.kr

마지막으로, 오 단장은 이번 새만금신공항 건설 취소 판결이 “수라갯벌뿐 아니라 새만금 전체를 생태적 관점에서 되짚는 계기가 되어야 한다”고 촉구했다. 그는 “수라갯벌 뿐 아니라 해창갯벌·거전갯벌도 철새도래지로 굉장히 중요하고 생태적 가치가 뛰어나다”면서 “지난 20~30년간 정치·개발 논리로 ‘우려먹은’ 새만금 정책의 방향을 생태복원으로 전환할 필요가 있다”고 강조했다. 특히 그는 “역대 대통령 중 누구도 새만금에 단 하루를 머문 적이 없다. 22조원이 들어간 국책사업에 며칠은 투자할 수 있는 것 아니냐”면서 “이재명 대통령만큼은 꼭 며칠이라도 새만금에 머물러주길 부탁드립니다”고 했다.

한편 정부는 이번 판결에 상고할 뜻을 밝혔고, 공동행동은 15일 오전 11시 국토부 앞에서 ‘항소하지 마’ 기자회견을 열어 정부에 판결 수용과 사업 전면 재검토를 촉구할 예정이다.

출처 : 한겨레
https://www.hani.co.kr/arti/animalpeople/human_animal/1218618.html

새만금신공항 취소 판결에 "가덕도신공항도 제동 걸어야"

법원이 새만금신공항 건설 계획을 취소하라는 판결을 내린 가운데, 같은 환경 문제로 논란인 가덕도신공항도 제동을 걸어야 한다는 목소리가 나오고 있다. 서울행정법원은 11일 국토교통부의 새만금 신공항 기본 계획을 취소하라는 판결을 내렸다. 조류 충돌 위험을 부실하게 평가했고, 법정보호종과 서천갯벌 보존에 미치는 영향을 제대로 조사하지 않았다는 이유에서다.

이런 가운데 가덕도신공항 건설 계획도 멈춰야 한다는 목소리가 나오고 있다. 가덕도신공항반대시민행동은 서울 용산 대통령실 앞에서 1인 시위를 계속하고 있으며, 진보정당에서도 같은 지적이 나오고 있다. 정의당 경남도당은 12일 낸 입장문을 통해 "새만금신공항 건설 계획 취소 판결을 환영하며, 가덕도신공항도 제동이 필요하다"라며 "(새만금신공항) 판결문이 지적한 내용은 단순히 새만금만의 문제가 아니다"라고 지적했다.

이들은 "역대 정부와 양당은 같은 잘못을 되풀이하며 가덕도 신공항 건설을 각자의 계산에 따라 밀어붙이고 있다"라며 "가덕도는 연약지반 위에 자리한 데다, 멸종위기종을 포함한 다양한 생태계의 보고이자, 철새들의 핵심 이동 경로이다. 조류 충돌 위험은 기존 공항의 수 배에 이를 것이라는 전문가들의 우려가 이미 제기되었다. 새만금만큼의 생태 학살과 안전 문제가 가덕도에서 반복될 수 있다는 경고를 무겁게 받아들여야 할 것이다"라고 설명했다.

"공항으로 지역을 살리겠다"라는 발상은 시대착오적"이라고 한 이들은 "이미 여러 사례에서 알 수 있듯, 대규모 토건 사업은 결코 지역을 살리지 못한다. 오히려 생태 학살이 자행되고, 막대한 사회적 비용을 남기며, 지역 주민들을 소외시킬 것이다"라고 지적했다.

정의당 경남도당은 "역사로 기록될 새만금 판결을 계기로, 가덕도 신공항 추진을 즉각 재검토하고 더 나아가 백지화할 것을 강력히 촉구한다"라며 "생태 학살을 막아내고, 기후정의를 실현하는 과제으로써 가덕도 신공항 백지화 운동에 더욱 가까이에서 연대하며 지역공동체 대안 모색을 위해 경남도민과 함께 여론을 모아내는 데 앞장설 것이다"라고 강조했다.

환경·시민단체로 구성된 '가덕도신공항반대시민행동'도 새만금신공항 취소 판결을 환영하며 가덕도신공항 건설 계획 백지화를 요구하고 있다. 김현욱 집행위원은 "새만금신공항 건설에 반대하는 활동을 함께해 오고 있다"라며 "가덕도신공항 백지화를 위한 활동을 멈추지 않을 것"이라고 말했다.

시민행동은 서울행정법원에 가덕도신공항 기본계획 취소 소송을 냈고, 4차 공판이 오는 11월 26일 열릴 예정이다.

시민행동은 그동안 여러 활동과 자료를 통해 "가덕도신공항은 조류충돌의 위험, 태풍과 안개로 인한 항공 안전의 위협은 물론이고 활주로 부등침하(불균등한 땅 꺼짐)로 인한 심대한 위험을 안고 있다"라고 밝혀 왔다.

이들은 "가덕도신공항이 중차대한 위험을 갖고 있다는 것이 수많은 자료와 보도로 밝혀졌음에도 이 사업을 밀어붙일 수 있는 근거는 가덕도신공항 특별법에 있다"라며 "가덕도신공항 특별법 폐지 운동을 벌여 나가고 있다"라고 밝혔다.

정혜경 의원 논평 "갑시다. 생명과 평화의 나라로"

진보당 정혜경 국회의원(비례)은 논평을 통해, 새만금신공항 관련해 "무엇보다 지난 수년간 새만금과 수라갯벌을 지키기 위해 싸워온 시민들의 끈질긴 노력이 오늘의 승리를 만들어냈다"라며 "정치가 개발 논리만을 앞세울 때, 미국의 대중 전쟁 전초 기지화를 막고, 갯벌과 철새 그리고 평화를 지켜낸 것은 바로 시민들이었다. 진짜 대한민국의 진짜 미래를 만들어온 시민들께 깊이 감사드린다"라고 밝혔다.

정 의원은 "또다시 참사가 일어나고 수많은 희생자와 유가족이 생겨야 멈출 것이냐는 무안공항-제주항공 여객기 참사 유가족들의 절절한 호소처럼, 이제 국토교통부와 환경부는 더 이상 책임을 회피하지 말고, 새만금 신공항을 '백지화'해야 한다"라고 제시했다.

그러면서 정 의원은 "여전히 새만금 신공항, 제주 제2공항, 설악산 케이블카 등의 과도한 토건 사업이 이어지고 있다"라며 "저는 시민들과 함께 이러한 사업을 막아내고, 생명과 평화의 나라, 지속 가능한 대한민국을 만드는 길에 끝까지 함께하겠다"라고 다짐했다.

가덕도신공항반대시민행동 "가덕도 역시 심각한 조류 충돌 위험"

가덕도신공항반대시민행동은 12일 오후 "새만금신공항 기본계획 취소 판결 환영한다. 예견된 중대재해, 가덕도신공항 건설 사업 역시 즉각 중단하라"라는 제목의 성명을 냈다.

새만금신공항 선고 내용을 언급한 이들은 "판결의 취지는 가덕도신공항의 경우에도 동일하게 적용되어야 한다"라며 "가덕도 역시 새만금과 마찬가지로 심각한 조류충돌 위험을 안고 있다"라고 지적했다..

철새 관련해 이들은 "가덕도는 국제적 철새 이동 경로이며 낙동강하구 철새도래지로부터 불과 3.3km 거리에 위치한 핵심 서식지이다"라며 "새만금신공항의 사례와 마찬가지로, 가덕도신공항 사업 전략환경영향평가 보고서 역시 심각하게 축소된 조류충돌 위험 횡수(TPDS) 통계를 제시하고 있다. 하지만 이를 기준으로 한다 해도 TPDS는 김해공항의 최대 8배, 무안공항의 최대 353배가 예측된다. 부실한 평가조차 극도로 높은 조류충돌의 위험을 감추지 못했다는 의미다"라고 밝혔다.

이어 "가덕도신공항 예정지는 태풍의 길목에 있을 뿐 아니라, 두부처럼 무른 초연약지반 상부의 바다를 메워 이를 육지와 잇는 거대한 실험과도 같은 계획 하에 진행되고 있다. 예견된 중대재해가 아닐 수 없다. 이러한 위험에도 불구하고, 가덕도신공항 사업은 국정과제로 채택되어 강행되고 있다"라고 덧붙였다.

시민행동은 "정부는 이번 판결을 겸허히 수용하고, 즉각 가덕도신공항, 제주 제2공항 등 무분별한 신공항 계획을 백지화해야 한다. 더불어 무모한 토건 사업으로 점철된 개발만능주의에서 벗어나, 생명과 안전을 최우선으로 하는 새로운 국정 철학과 정책을 수립할 것을 강력히 촉구한다"라고 밝혔다.

출처 : 오마이뉴스
(https://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0003165067&CMPT_CD=SEARCH)



비상도민회의 "새만금 신공항 취소 판결 환영...제2공항도 백지화해야"

서울행정법원이 11일 새만금 신공항 기본계획을 취소하라고 판결한 가운데, 제주 제2공항 반대단체가 이 판결에 환영의 뜻을 밝히며 제2공항 역시 백지화해야한다고 주장했다.

제주제2공항강행저지비상도민회의는 11일 성명을 내고 "새만금 신공항 기본계획 취소 판결을 환영한다"며 "제주 제2공항 역시 백지화되어야 한다"고 밝혔다.

비상도민회의는 "오늘 서울행정법원은 새만금 신공항 기본계획을 취소하라고 판결했다"며 "그동안 새만금 신공항 백지화를 위한 투쟁을 지지하고 연대해 온 우리는 이번 판결이 진실과 시대정신에 부합하는 지극히 당연한 판결이라고 평가하며 적극 환영한다"고 했다.

이어 "새만금에 신공항을 건설하는 것은 최소한의 상식에 비추어도 있을 수 없는 일이었다"며 "새만금 신공항 부지는 수요가 거의 없어 적자상태인 군산공항과 불과 1.3km 떨어져 있고 무안공항과도 1시간 반 이내에 있다"고 지적했다.

또 "아울러 부지 주변에 철새도래지가 산재하여 조류충돌 위험성이 매우 높은데다 세계자연유산인 서릿갯벌 등과의 생태적 연관성도 높다"며 "이런 곳에 신공항을 건설하겠다고 나선 것이 황당할 따름이다"라고 주장했다.

비상도민회의는 "새만금 신공항 계획을 취소하라고 판결한 가장 큰 이유로 조류충돌 위험을 든 점을 주목한다"며 "서울지방법정법원이 낸 설명자료에 따르면, 사업부지를 선정하는 과정에서 후보지들의 조류충돌 위험성을 평가하지 않았고 그 결과 조류충돌 위험이 입지선정에 전혀 반영되지 않은 점과 전략환경영향평가 단계에서 조류충돌의 위험 정도를 지나치게 낮게 평가하였을 뿐 아니라 이를 입지 대안 비교검토 과정에서 반영하지 않은 점이 이번 취소 판결의 근거가 되었다"고 강조했다.

이어 "법원은 또 공항이 건설될 경우 조류들의 취식지휴식지 파괴 및 축소, 개체수 감소 등의 악영향이 불가피하고, 조류충돌 위험을 저감하면서 동시에 조류 등을 보호하는 실효성 있는 대책을 마련하는 것이 현실적으로 불가능하다고 판단했다"며 "이번 판결의 취지는 제주 제2공항의 경우에도 동일하게 적용되어야 한다"고 주장했다.

비상도민회의는 "제주 제2공항 역시 사전타당성 용역에서 입지를 선정하는 과정에서 조류충돌 위험에 대한 평가는 아예 항목에도 없었다"며 "전략환경영향평가에서도 제2공항 후보지 인근에서 발견된 172개 중 가운데 겨우 39종만 평가에 반영하였고, 위험성이 높은 종들의 위험성을 낮게 평가하여 전체적으로 조류충돌 위험성을 대폭 축소 조작했다"고 지적했다.

이어 "그렇게 평가했음에도 불구하고 제2공항의 조류충돌 위험성은 제주공항의 최대 8배에 이르는 것으로 평가되었다. 평가가 제대로 이루어졌다면 그 위험성은 제주공항에 비해 수십 배 높을 수밖에 없다"며 "또한 당시 한국환경연구원 등 전문가들은 조류충돌 위험 방지와 조류서식지 보호 간의 상충 문제가 해결되지 않아 입지로 부적합하다는 의견을 거듭해서 낸 바 있다. 모두 이번 판결에서 지적되었던 문제들이다"라고 덧붙였다.

또 "이처럼 조류충돌 위험성 문제가 새만금 신공항 취소 판결의 주요한 근거가 된 데에는 무안공항에서 발생한 제주항공 참사가 작용했다고 볼 수 있다"며 "무안공항 참사 이후 항공안전, 특히 조류충돌 위험에 대한 경각심과 우려에 사법부도 귀를 기울이고, 안전에 대한 의식이 낮았던 과거에 건설된 공항보다 더 위험한 곳에 신공항을 건설하는 것은 있을 수 없음을 확인한 것이다"라고 주장했다.

그러면서 국토교통부를 향해 "이번 판결에 승복하고, 항소를 포기해야 한다"며 "아울러 제주 최대의 철새도래지 벨트 한 가운데 추진되는 제주 제2공항도 즉각 철회하라"고 촉구했다.

비상도민회의는 "사법부는 그동안 개발사업 등에 대한 소송에서 행정행위의 재량권을 지나치게 관대하에 인정하면서 보수적인 판결을 내려왔다"며 "그런 사법부조차 이제 국민의 안전과 심화되어가는 기후·생태위기를 더 이상 외면할 수 없게 된 것이다"라고 주장했다.

이어 "이번 판결은 지역경제 활성화, 지역균형 등 그럴 듯한 명분 하에 추진되는 토건사업에 제동을 걸었다는 점에서도 의미가 크다"며 "이제 개발만능주의 시대가 가고 있음을 말해주는 것이다"라고 강조했다.

또 "제2공항에 대한 여론에서 보여주듯 우리 제주도민들은 이미 과잉개발을 거부하고 있다"며 "정부와 제주도정은 이번 판결에서 나타난 시대정신과 도민들의 뜻을 받아들여 제2공항을 백지화해야 한다"고 했다.

출처 : 헤드라인제주(<http://www.headlinejeju.co.kr>)



법원, 새만금국제공항 건설사업에 제동...

화성시민단체 “수원 군공항및 국제공항 원점 재검토가 아닌‘전면 백지화’ 요구

경기도와 수원특례시가 일방적으로 추진 중이던 수원 군공항 이전 및 경기국제공항 건설 사업에 제동이 걸릴 전망이다.

최근 법원이 새만금국제공항 해당 사업과 관련된 주요 절차에 대해 집행정지 결정을 내리면서, 수원 군공항 이전 및 경기국제공항 건설 사업 추진에 차질이 불가피해졌기 때문이다.

법원은 판결문에서 새만금공항계획 사업부지가 갯벌 및 천연기념물·멸종위기 생물 서식지 등에 미치는 영향을 면밀히 검토했어야 했고, 조류충돌 위험 축소·누락했다고 지적했다.

이에 화성시민사회단체는 일제히 환영의 뜻을 전했다.

수원전투비행장 화성이전 반대 범시민대책위원회 이상환 상임위원장(사진)은"이번 법원의 판결을 통해 공항입지의 중요성과 생태계 보존의 가치가 더욱 극명해졌고, 무분별한 공항건설에 경종을 울렸다"고 주장했다.

이어 "화옹지구는 새만금 일대에 버금가는 전국 최대규모의 철새도래지로 조류충돌의 위험성이 상당하고 35종 이상의 멸종위기가 서식하는 천혜자원의 보고로서 공항입지가 절대 될 수 없다"며 원점 재검토가 아닌'전면 백지화'를 요구했다.



화성·수원 종교시민단체 100여개가 함께하는 ‘수원군공항 폐쇄를 위한 생명·평화회’도 이날 입장문을 통해 "화옹지구에 공항을 건설한다는 발상은 소중한 생명과 생태를 동시에 위협하는 무모한 정책"이라며 "경기도와 수원시에 수원군공항 이전사업 및 경기국제공항 사업 ‘전면 철회’"를 촉구했다.

수원군공항 이전 및 신공항 건설 사업은 지난 수년간 환경, 안전, 지역 주민 갈등 문제 등으로 논란이 이어져 왔다.

이번 새만금국제공항 법원의 결정이 해당 사업의 향방에 어떤 영향을 미칠지 주목된다.

출처 : 경기신문 (<https://www.kgnews.co.kr>)

수장될 각오로... 우리의 싸움은 계속된다

[세종보 천막 소식 500일-501일] 천막농성 500일 맞아...
물정책 원상회복 될 때까지 끝까지 싸운다

'와, 가마우지다!'

강에 거대한 가마우지 무리가 내려앉더니 고개만 내민 채 강 하류를 향해 헤엄치다가 다시 우르르 일어나 날기 시작했다. 강변에 앉아서 그 모습을 한참 지켜보았다. 가마우지 무리는 쉽 없이 흐르는 강 줄기에 자연스럽게 몸을 맡기고, 마치 강물처럼 흘러 날아갔다. 삶이나 생명에 대한 어떤 장면을 떠올린다면 단연코 오늘 본 이 가마우지의 수많은 날갯짓을 떠올릴 것이다. 강은 살아있다. 힘차게 흐르며 그대로 존재하고 있었다. 가마우지를 비롯한 강의 생명들은 그 존재의 어깨에 기대 살아가고 있다. 이 경험은 멀리서 바라보는 것이나 글로 읽고 누군가의 경험을 들어서는 절대 알 수 없을 것이다. 강이라는 공간을 모든 감각을 열고 받아들여려면 이 걸음으로 와 봐야 한다. 멀리서 누구의 것이냐 운운하는 것은 어리석은 일이다. 강은 누구의 소유가 아니라 스스로 존재하는 생명이다.

천막농성 500일... 농성은 계속 될 것이다

지난 11일은 세종보 재가동 중단과 물정책 정상화를 요구하는 천막농성 500일을 맞은 날이었다. 이날 보철거를위한금강낙동강영산강시민행동은 세종보 천막농성장에서 기자회견을 진행했다. 이들은 지난 500일간 세종보 재가동을 시작으로 신규댐 건설, 대규모 하천 준설 등 4대강의 부활을 획책한 윤석열의 물내란에 맞서 강을 지켜왔음을 강조하며 이재명 정부의 국정과제인 4대강 재자연화를 조속 추진할 것을 요구했다.

이날 김성환 환경부 장관이 농성장을 찾아 함께 천막농성의 종료를 선언하고자 했으나 여전한 입장차이를 확인해 결국 불발되었다. 김 장관은 세종보 재가동 중단에는 동의하면서도 금강 영산강 보 처리 방안과 국가물관리기본계획 원상회복에 대해 "이전 정부의 결론을 번복하기 어렵다", "문재인 정부 첫 결정 그대로 돌아가기는 어렵다"는 답변을 했다. 또 '공론화가 필요하다'는 입장 또한 반복했다. 물정책 정상화는 4대강 재자연화의 다음 걸음을 이어가기 위한 중요한 절차이자 의지다. 이재명 정부의 의지를 확인할 수 있을 때까지 농성을 멈출 수는 없다.

세종보 재가동 중단은 약속했으니 한 보 진전했다. 하지만 두 번째 조건인 '윤석열 정부의 잘못을 인정하고, 이재명 정부가 지난 문재인 정부의 보 처리 방안을 토대로 연속성 있게 추진할 것'에 대해서는 여전히 이후의 설득과 투쟁이 필요한 상황이다. 잘못된 절차였다고 선언하고 빠르게 4대강 재자연화를 위한 걸음을 걸어갈 것이라는 이야기를 듣기란 여전히 어려운 것일까. 물정책 정상화가 제대로 이행될 때까지 농성을 멈추지 않고 끝까지 싸워나갈 것이다.

새만금 신공항 기본계획 취소 소송 승리... 국토교통부는 항소하지 말라

"이겼다!"

지난 11일은 새만금 신공항 기본계획 취소소송이 인용된 날이기도 했다. 이날 열린 재판에서 서울행정법원 제7부는 새만금신공항 기본계획 취소청구를 인용했다.

재판부는 판결문을 통해 '사업부지의 조류충돌 위협의 근거 없는 축소 평가, 평가된 위협요소의 입지 선정 절차에의 미반영, 이 사건사업이 서천갯벌 및 서식조류 등에 미치게 될 영향의 부실 검토, 환경 훼손 정도를 저감할 수 있는 방안이 막연한 단정으로 마련되었음'을 지적했다. 단정으로 이른 잘못된 결론으로

계획재량 범위를 벗어난 위법임을 이유로 취소되어야 한다고 결론지었다. 1300여일을 투쟁해온 새만금신공항백지화공동행동은 이날 성명을 통해 "기본계획 취소청구 인용은 당연한 판결"이라며 "새만금 신공항은 전북경제활성화라는 사업 목적을 실현시킬 수 없는 허구이고, 기후생태붕괴를 가속하는 생태학살 범죄이며, 또 다른 조류충돌 대참사를 예고하는 재앙이자, 한반도를 미·중 패권다툼의 화약고로 내모는 위험천만한 군사시설"임을 다시 한 번 강조했다.

국토부는 항소해서는 안된다. 항소할 것이 아니라 지금까지 세워온 신공항 계획을 돌아보길 바란다. 새만금신공항을 비롯한 조류서식지에서의 공항건설들을 멈추고 무안공항-제주항공 참사가 일어나지 않도록 모든 계획을 재검토 해야한다. 그것이 목숨을 잃은 이들의 죽음이 헛되지 않게 하는 것이고 그 간 공항건설로 죽어간 새들의 죽음에 참회하는 길이다.

"비가 많이 오는데 괜찮으신가요?"

간 밤에 비가 많이 내렸다. 농성장을 지키고 있을 이가 걱정되어 전화를 해보고 괜찮다는 이야기를 듣고야 마음이 놓인다. 이런 밤이 벌써 몇 번째던가. 천막을 몇 개씩 잃으며 세찬 비를 견뎌온 500일. 앞으로 맞을 비도 적지 않을 것이다. 공주시가 백제문화제를 하겠다고 또 공주보 수문을 닫아달라고 했단다. 축제기간 내내 닫고, 고마나루에 펄이 생기면 자원봉사자를 투입해 펄을 걷어내는 것이 대책이라고 한다. 이 말도 안되는 요구와 대책을, 문재인 정부 때부터 윤석열 정부까지의 환경부는 그 말을 다 들어주었던 것을 기억한다. 협의체에서 토의하고 결정한 것을 모두 뒤집고 환경부는 공주시 손을 들어주었고, 공주시는 '다음엔 수문 열고 하겠다'는 약속을 매번 어겼다. 과연 이재명 정부는 어떤 선택을 할까. 이재명 정부의 4대강 재자연화 의지는 바로 여기에서 판명될 것이다. 분명한 것은 어떤 선택을 하든, 공주보 수문을 닫는다면 우리는 2023년 9월 그 때와 같이 물에 수장될 각오로 싸울 것이다.

환경부가 4대강 재자연화 국정과제를 엉망진창으로 만들 것인지, 잘 만들어 갈 것인지 우리는 똑바로 지켜볼 것이다.

출처: 오마이뉴스

www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0003165346&CMPT_CD=SEARCH



© 이재각



Can the Godwit Speak?



On September 11th 2025, the lawsuit for the cancellation of the Saemangeum Airport Development project prevailed against the Ministry of Land, Infrastructure and Transport's desire to build a new airport onto Sura - one of the last remaining tidal flat areas in Gunsan. In the process Gunsan's remaining wet ecology remains alive for the time being. Before the two hundred and sixty kilometer trek from the Jeonbuk Regional Environmental Office, members of the Bird and People's March asked the question, 'Can the law save the Bar-Tailed Godwit?' This shorebird, as it was discovered in 2008, can travel up to thirteen thousand kilometers in one flight. Sura and the Bar-Tailed Godwit are entangled with one another - as it is a vital resting place for the Godwit who crosses from New Zealand to Alaska. This knowledge was only known two years after the plans of the new airport development were paraded both by the state and media as a massive development plan. If anything encapsulates the characteristics of the dark anthropocene it is the logic in which 'human' development has towered over the desire for other knowledge and ways of being. Buildings over trees, dams over rivers, airports over tidal flats. Can the law which is fixated on protecting the 'human' - and by this I mean the idea of the human really protect the Bar-Tailed Godwit?

It was revealed at the last moments, that while we marched asking the question of whether the law can save this Bar-Tailed Godwit, that it was

indeed the Godwit which may have saved us from inching closer to an even darker anthropocene. While we as humans, who desired to save Sura, may have walked together with each other it was the non-human comrades which had already paved the way for our lawsuit. Jonas Staal's artwork and the instrumentalization of the artwork in Nam Tae Ryeong is a reminder and intervention of such a statement. It is a reminder that their extinction need not exclusively signal their being as victims of global capitalism rather that perhaps they are part of the missing masses of revolutions past. If invoking the spectres of revolutions past was part of the march - from the battle of Ugeumti, to recent events in Nam Tae Ryeong, we must also recognize how crucial the nameless and unknowable birds were to the lawsuit as they sacrificed their lives by falling to bird strikes. From this vantage point, the sentiment that the non-human comrades have saved us from the law exceeds the realm of metaphor into historical reading of humanity over the course of centuries past.

If indeed the Godwit saved the law, the question still remains whether the law or the institution of law as it is, is worth saving in a time of climate disaster. Can the law liberate Sura from the enclosure that is the seawall? Will we be able to recognize the speech of other migratory birds and non-human subjects in time for Sura's survival?





© @the_wanderer_photographer

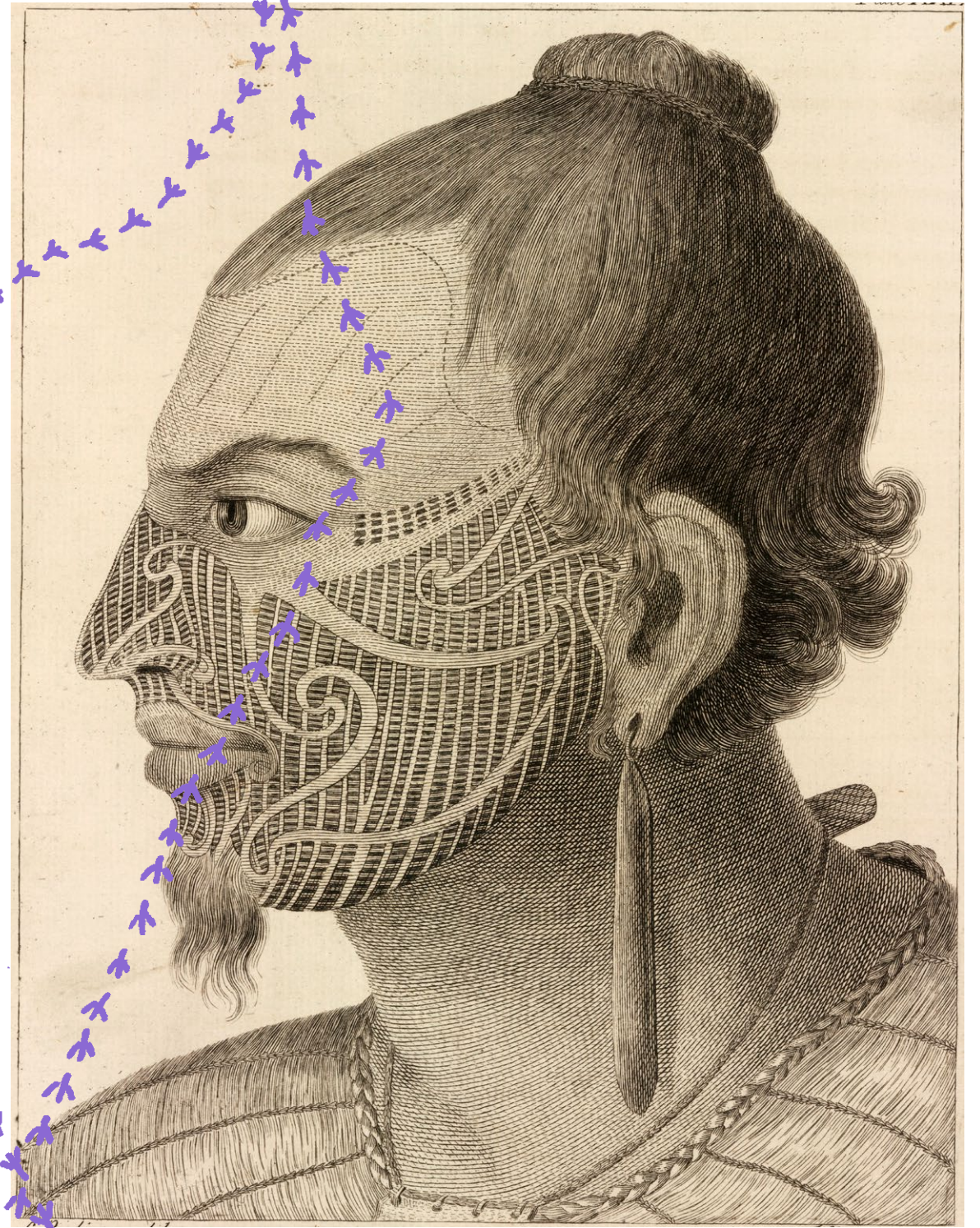
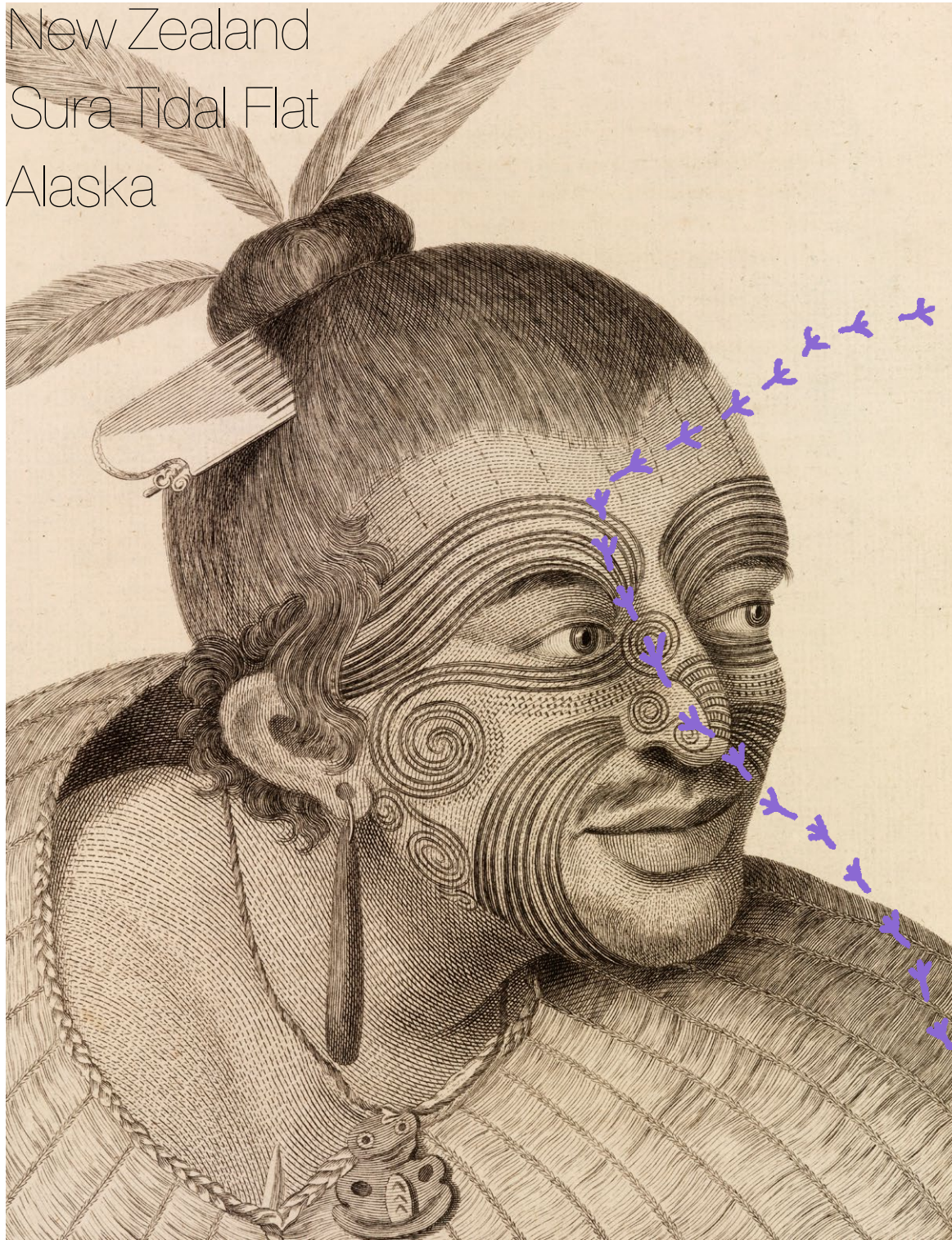


New Zealand

Sura Tidal Flat

Alaska

New Zealand
Sura Tidal Flat
Alaska



New Zealand

Sura Tidal Flat

Alaska



New Zealand
Sura Tidal Flat
Alaska





신부님, 길 위의 신부님. 아흔 살 가까이 되도록 쉬지 않고 걷는 까닭이 무엇입니까. 날지 못해 걷고 계신가요. 어찌 저어새를 머리에 이고 계십니까. 새의 안위가 공황보다 소중한가요. 저어새처럼 고개 저으시네요. 아니라고, 민간공황이 아니라 군사기지를 확장하는 거라고. 관광미항이 될 거라던 제주 강정포구가 해군기지가 된 것처럼. 누구도 아닌 미군을 위한 군사기지가 된 것처럼. 2025년 새만금 수라갯벌.

새와 사람이 걷는다.

새는 날고 사람은 걸어야 할 텐데, 새와 사람이 함께 걷는다. 새들이 사람 머리 위에 앉아서 걷는다. 큰뒷부리도요가 맨 앞에 섰다. 저어새와 가창오리, 검은머리물떼새, 황새, 검은머리갈매기, 가마우지, 황조롱이, 알락꼬리마도요, 물수리가 뒤를 따른다. 통통마디와 흰발농게, 삼과 고라니, 줄장지뱀과 금개구리, 대모잠자리와 백합도 함께 길을 나섰다. 갯벌에서 살아왔고, 갯벌에서 살아가고픈 못 생명. 내버려둔다면 얼마든 스스로 살아갈 수 있지만, 사람 손아귀에서 목숨이 위태로운 강인하고 가련한 존재들.

전북 군산 수라갯벌에서 서울행정법원까지, 200km 머나먼 길을 걸었다. 꼬박 한 달이 걸렸다. 기상관측 신기록을 갈아치운 무더위라 했던가, 걷는 내내 띄약별, 고단하고 땀내 나는 행진이었다. 하지만 큰뒷부리도요는 피식 웃었는지 모른다. 뉴질랜드에서 출발해 쉽 없이 8일을 날아 새만금에 닿고서야 기력을 보충하고 번식지 알래스카까지 1만7천km를 날아가는 하늘의 마라토너가 아닌가. 200km쯤이야 식은 죽 아니 떨어진 모이 먹기였을 테니.

아흔을 바라보는 문정현 원로 신부는 지팡이 든 손을 휘저으며 외쳤다. 울음이었는지 모른다. 새가 울 듯이.

“여기 수라갯벌은 새만금이 폭력적으로 난개발되는 가운데, 아직까지 살아남은 유일한 갯벌입니다. 흰발농게가 기어다니고, 도요새들이 무리 지어 먹이를 찾는 생명의 터전이다, 그 말입니다. 여기에 시멘트를 부어 공항을 짓겠다고요? 이미 공항이 있는데 더 크게 확장하겠다고요? 왜 그럴까요. 누가 가장 원하는 걸까요. 미군입니다. 군산공항은 이미 오래전부터 미 공군기지가 마찬가지였고, 미국은 언제나 더 큰 군사기지를 원했어요. 말로는 새만금 신공항이라지만, 제주 강정마을이

어땠습니까. 크루즈 관광미항 짓겠다고 떠벌려놓고는 결국 해군기지 지은 거잖아요. 미군 맘대로 통제할 수 있는 전쟁기지 세운 거잖아요. 내가 대추리 미군기지 확장할 때도 피눈물을 흘렸어요. 여기 갯벌에서 살아가는 수많은 생명들, 갯벌을 터전으로 삶을 일구던 주민들 죄다 내쫓고 또 전쟁기지 짓겠다는 것 아닙니까. 바다 건너 코앞에 라이벌 중국이 있잖아요. 여기가 요충지라고 하네요. 갯벌 갈아엎고 군사기지 짓는 것 우두커니 바라만 봐야 합니까. 그 꼴은 차마 못 보겠어요. 나, 늙었지만 서울까지 걸어갈 겁니다. 행정법원에서 취소판결 내리라고 목청껏 외칠 겁니다!”

늙은 신부의 머리에 커다란 저어새가 앉아 있었다. 어느 날은 황조롱이였고, 다른 날은 검은머리갈매기였다. 새를 머리에 이고 서울로 걸어가는 할아버지의 모습은 멋진 슬픔이었다. 슬픈 멧짐이었을까.

‘새,사람행진단’이 무더위를 뚫고 서울로 걷는 와중에도 수라갯벌 하늘 위엔 새와 전투기가 아랑곳 않고 날아다녔다. 물 고인 갯벌에서 주걱 같은 부리를 휘저으며 먹이를 찾는 저어새를 보다가 슬며시 눈을 들어 미군기지로 착륙하는 최첨단 스텔스 전투기 F-35를 바라보는 기분을 뭐라 설명할 수 있을까. 날 수 없을지라도, 새가 될 수 없을지라도, 새사람이 될 수는 없을까.

출처: 한겨레21
사진:글 노순택 사진사

*노순택의 풍경동물: 어릴 적부터 동물 보는 걸 좋아했습니다. 동물을 키우려고 부모님 숙을 썩인 적도 많았지요. 책임의 무게를 알고부터 키우는 건 멀리했습니다. 대신 동물책을 많이 읽었지요. 시골로 내려와 살기 시작하면서 개와 닭과 제가 한 마당에서 늙니다. 작업을 위해서, 또는 다른 일로 국내의 여러 곳을 오갈 때면 자주 동물원에 들립니다. 편안한 마음과 불편한 마음이, 마치 거울을 보는 것처럼 스며들거든요. (격주로 연재합니다.)

250908 상괭이

250908-10 기도

250911 새사람

타네가 이끄는 넓은 길