



오전 7시30분께 선박 이상...8시55분 극장 조난신고 의문

사고 신고 1시간여 전까지 도대체 무슨 일이...

어민들 “아침 일찍 멈춰있는 선박 봤다” 8시 30분 선박 기울자 뒤늦게 신고한 듯

세월호 침몰 발생 시각과 신고 시각 사이에 1시간 이상의 시간 차가 있다는 승객과 어민들의 주장이 나오고 있다.

현지 어민들 사이에서는 신고 시각 1시간여 전부터 사고 선박이 바다에 정지해 있었다는 얘기가 나오고 있다.

특히 구조자들의 대부분이 배가 급격히 기울 시각을 8시20분 또는 8시30분 등으로 답한 점을 들면 구조신고가 사고 발생 시각과는 상당히 차이가 있는 것으로 분석된다.

조난신고가 사고 발생보다 최소 30분에서 길게는 1시간 이상 늦어졌다면 그 이유가 무엇인지에 관심이 쏠리고 있다. 만일 극장 신고가 맞다면, 그로 인해 구조작업이 지체돼 인명피해를 키운 것 아니냐는 지적도 나오고 있다.

세월호 사고가 처음 접수된 것은 16일 오전 8시55분께. 선장 이모(60)씨가 제주 해상 교통관제센터에 구조를 요청했다.

또 승객으로부터 연락을 받은 가족이 목포해양경찰에 접수한 것은 오전 8시 58분.

결국 신고 시각이 오전 8시 58분이든 8시 55분이든 발생 시각은 이보다 더 이전으로 추정된다. 더욱이 신고 내용이 모두 배가 침몰하고 있다는 내용인 만큼 신고가 발생 시각에 비해 늦은 것은 확실하다.

하지만 상식적으로 사고 선박이 곧바로

해경에 조난신고를 하지 않은 점은 이해가 되지 않는 대목이어서 의문으로 남아있다.

사고 인근 해역에 거주하며 구조작업에도 출동했던 한 어민은 “바다로 미역을 따라 가는 시간이 아침 6시 30분이니 내가 바다에서 그 배를 본 것이 아마 7시에서 7시 30분쯤이었을 것이다”고 말했다. 그는 “하얀 배가 가만히 있기에 왜 그러나 싶고 이상하다 생각했지만 그의 별다른 특이점이 안보여 그냥 마을로 돌아왔는데 도착하자마자 9시 좀 넘어서 마을이장이 구조작업에 동참해달라는 방송을 했다”고 전했다.

이 어민의 말대로라면 사고선박은 현장에서 모종의 상황이 발생한 후 1시간여 동안 머물러 있었고 이 어민이 현장을 떠난 뒤인 오전 8시 30분께를 전후해 기울기 시작한 것으로 보여진다.

구조자의 가족은 “세월호가 침수중”이라고 신고했으며, 선장도 “지금 배가 많이 넘어갔습니다”라고 교신한 만큼 배가 사고를 당한 것과 신고 시각과는 상당한 차이가 있는 것은 확실하다.

해경의 한 관계자는 “조난신고도 배가 기울기 시작하면서 시작된 것으로 추정된다”며 “신고 전 사고해역의 상황에 대해서도 파악 중이다”고 전했다.

/*진도=박현영기자 hypark@kwangju.co.kr
/*백희준수습기자 bhj@kwangju.co.kr



지난 16일 진도 해안에서 침몰한 '세월호'의 이준석 선장이 17일 목포해양경찰서에 소환돼 조사를 받고 있다.

/*연합뉴스

2급 항해사 면허 선장 국내 최대 여객선 운항 적격 논란

세월호 선장과 항해사는

전남 진도해역에서 침몰한 세월호(6825t급)의 선장 이모(69)씨는 2급 항해사 면허 보유자인 것으로 나타났다.

17일 해운업계에 따르면 이씨는 2급 항해사 면허를 보유하고 5년마다 면허를 갱신해야 하는 법규에 따라 지난 2월 15일 면허를 갱신했다.

항해사·기관사 등 해기사 면허 소지자는 5년마다 면허 갱신 절차를 밟으면 면허가 유지된다. 승선 경력이 충분하다면 별도의 교육 없이 건강진단서만으로 면허 갱신이 가능하다. 이씨의 2급 면허는 법적으로는 결

속 사유가 아니다. 현행 선박직원법상 3000t급 이상 연안수역 여객선의 경우 2급 항해사 이상의 면허를 보유하면 선장이 될 수 있다.

그러나 국내 최대급 규모의 여객선 운항을 책임지는 선장이 1급 항해사가 아니라는 점 때문에 적격 논란도 일고 있다. 무엇보다도 선장 이씨에게 비난 여론이 쏟아지는 이유는 그가 290여 명의 승객이 배

안에 갇혀 위태로운 상황에 처했는데도 먼저 탈출했다는 점 때문이다. 사고 현장에서 이씨가 해경에 침수 사실을 신고한 직후 16일 오전 배에서 빠져나왔다는 목격자들의 진술이 잇따르고 있다.

해경은 업무상 과실치사 혐의를 두고 이씨를 피의자 신분으로 조사하고 있다.

또한 조타실을 맡았던 항해사는 경력 1년이 조금 넘는 박모(26) 3등 항해사였던 것으로 나타났다.

박 항해사는 세월호에 투입된 지 5개월이 안 된 것으로 알려졌다.

세월호가 한 달에 8차례 제주와 인천을 왕복하는 것을 고려했을 때 박 항해사의 세월

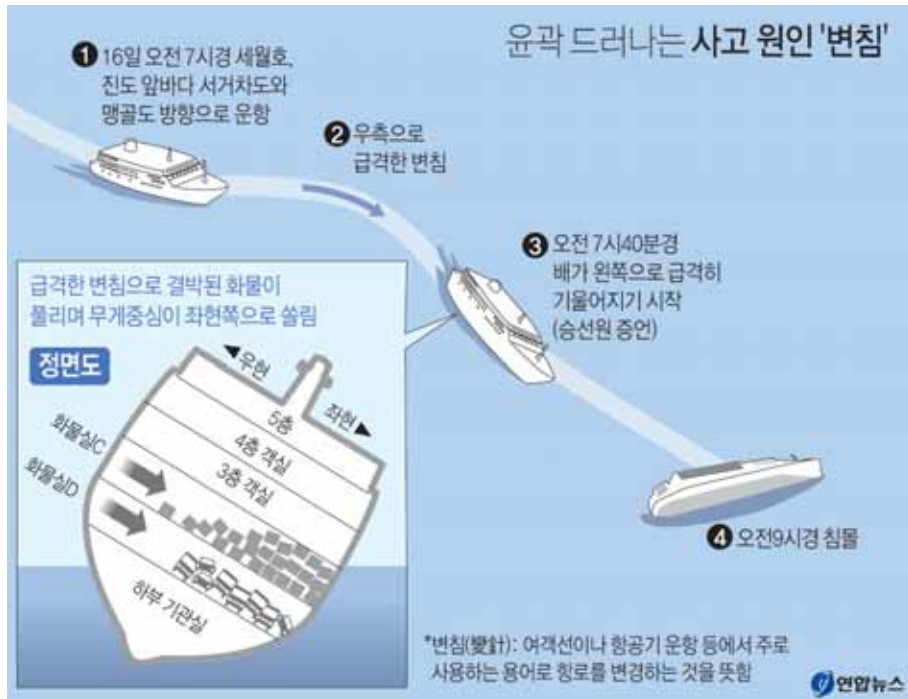
호 운항 경험은 40회 남짓하다. 항해사는 조타실에서 조타수에게 키 방향을 명령하는 역할을 한다. 항해사의 지시 없이는 조타수가 타각을 변경할 수 없다. 그만큼 배가 나아갈 방향을 결정하는 중요한 자리다.

세월호는 침몰 당시 자동운항이 아닌 수동운항을 했다. 배가 지그재그로 움직였다는 일부 승객들의 증언과 침몰 원인으로 '급격한 변침(變針)'이었다는 해경의 결론이 이를 뒷받침한다.

자동항해 때 배가 지그재그로 운항할 수는 없다. 변침은 여객선이나 항공기 운항 항로를 변경하는 것을 말한다.

항로 변경이라는 말은 타각을 변경했다는 의미로 항해사와 조타수의 역할이 중요하다.

/*임준표 수습기자 lotus@kwangju.co.kr



1차 구조선 탄 선장, 승무원엔 대피 지시...승객들엔 대기 지시

해경, 피의자 신분 전환 조사

목포해경이 진도 해상에서 침몰한 세월호 선장 이준석(60)씨를 참고인에서 피의자 신분으로 전환해 조사하고 있다.

목포해양경찰은 17일 오전 2차 소환된 이씨를 피의자 신분으로 조사를 받고 있다.

해경은 이씨에게 업무상 과실치사상, 선원법, 선박매몰죄 위반 혐의 적용을 검토하고 있다.

이씨는 전날 오후부터 다음날 새벽까지 목포해양경찰서에 참고인 신분으로 1차 소환 조사를 받았다.

해경은 이 선장을 상대로 사고 당시 상황,

항로 운항 중 급격한 회전 여부, 사고 이후 대응 매뉴얼에 따른 행동 지침 준수 및 항로 이탈 여부, 일부 목격자들이 주장하는 “선장이 1차로 도착한 해경 구조선에 올라탔다”는 내용에 대해서도 조사할 예정이다.

이씨는 최초 신고가 이뤄진 뒤 10분이 채 지나지 않은 오전 9시께 기관실에 연락해 승

무원들을 대피하도록 했다. 하지만 승객에게는 ‘객실에서 움직이지 말라’는 안내 방송만 반복한 것으로 알려졌다.

선원법 10조에는 ‘선장은 화물을 실거나 여객이 타기 시작할 때부터 화물과 승객이 모두 내릴때까지 선박을 떠나서는 안된다고 규정하고 있다.

한편, 이 선장은 조사에 앞서 “승객과 실종자 가족들에게 죄송하다. 면책이 없다”고 말했다. /*이종행기자 golee@kwangju.co.kr



절전으로, 넉넉한 세상을 만들기 위해 KEPCO가 앞장서고 있습니다

전열기 대신 방한복으로, 에어컨 대신 부채로 추위와 더위를 이겨냅니다. 엘리베이터 대신 계단은 기본이지요. 전기를 절약하면 이산화탄소가 줄게 되고 환경을 위한 비용은 절감되어 결국 세상은 조금씩 더 넉넉해집니다. 건강하고 넉넉한 세상을 위한 전기절약 - KEPCO가 앞장서고 있습니다

