



무용지물 구명장비·한심한 안내방송... '매뉴얼 없는 사회' 탄식

대형참사 벌써 잇었나...부실한 안전관리 도마위에

당국, 승선 인원조차 파악 못해 '우왕좌왕'

진도 앞바다 세월호 침몰 사건을 지켜보는 국민이 격한 분노로 들끓고 있다.

승선 인원조차 제대로 파악하지 못해 가족 분노만 키우는 당국의 '우왕좌왕'식 대응에, 구명조끼 공급 및 구명정 등 응급 구조장비 작동이 제대로 이뤄지지 않았다는 부실한 안전 관리에 대한 생존자들의 증언이 잇따르면서다.

배가 기울어지는데도 "자리를 지켜라"는 안내방송만 반복하고 승객보다 먼저 탈출하는 등 대응도 부적절해 '매뉴얼 없는 사회'에 대한 탄식도 커지고 있다.

◇구명조끼 있었나? = 세월호에서 구조된 최재영(49·화물운송업체기사)씨는 병원에서 "선실 안에서 학생들과 아주머니, 아이들부터 입히고 나니 구명조끼가 모자라서 입지 못했다"고 말했다. 그는 또 "배가 45도 이상 기울어 움직일 수 없어 구명조끼를 더 꺼낼 수도 없었다"고 했다.

17일 목포해경에 따르면 세월호가 갖춘 구명장비는 대인용 967개, 소아용 102개 등

1069개의 구명 조끼와 25인승 구명뗏목 46개, 도넛형 구명부환 8개다. 여객선 후미 선실에 구명조끼가 있었는데, 배가 기울면서 공급하지 못했다는 증언 등을 종합하면 구명조끼가 제대로 공급되지 못했다는 의혹이 적지 않다.

◇'구명 뗏목'은 장식용? = 지난 16일 오후 6시10분께 사고 해역인 진도군 조도면 병풍도 북방 3km 해상에서는 구명뗏목을 찾아보기 힘들었다. 심해 잠수 작업에 나선 해병대 전우회 수난구조대원들은 구명정을 보지 못했다고 입을 모았다.

이들이 도착할 때만 해도 사고 해역 주변에는 해군 초계함·목포 해경 경비함·11급 보트 등 50척 이상이 실종자 수색 및 구조 작업을 벌이고 있었다. 승객들이 먹은 듯한 커피 등 부유물이 떠다니는데도, 구명뗏목이 보이지 않았다는 게 이들 증언이다.

구명뗏목은 평소 동근 통안에 보관돼 있다가 침몰 시 수압에 의해 잠금장치가 풀리면서 이용할 수 있다는 점에서 배가 절반 이

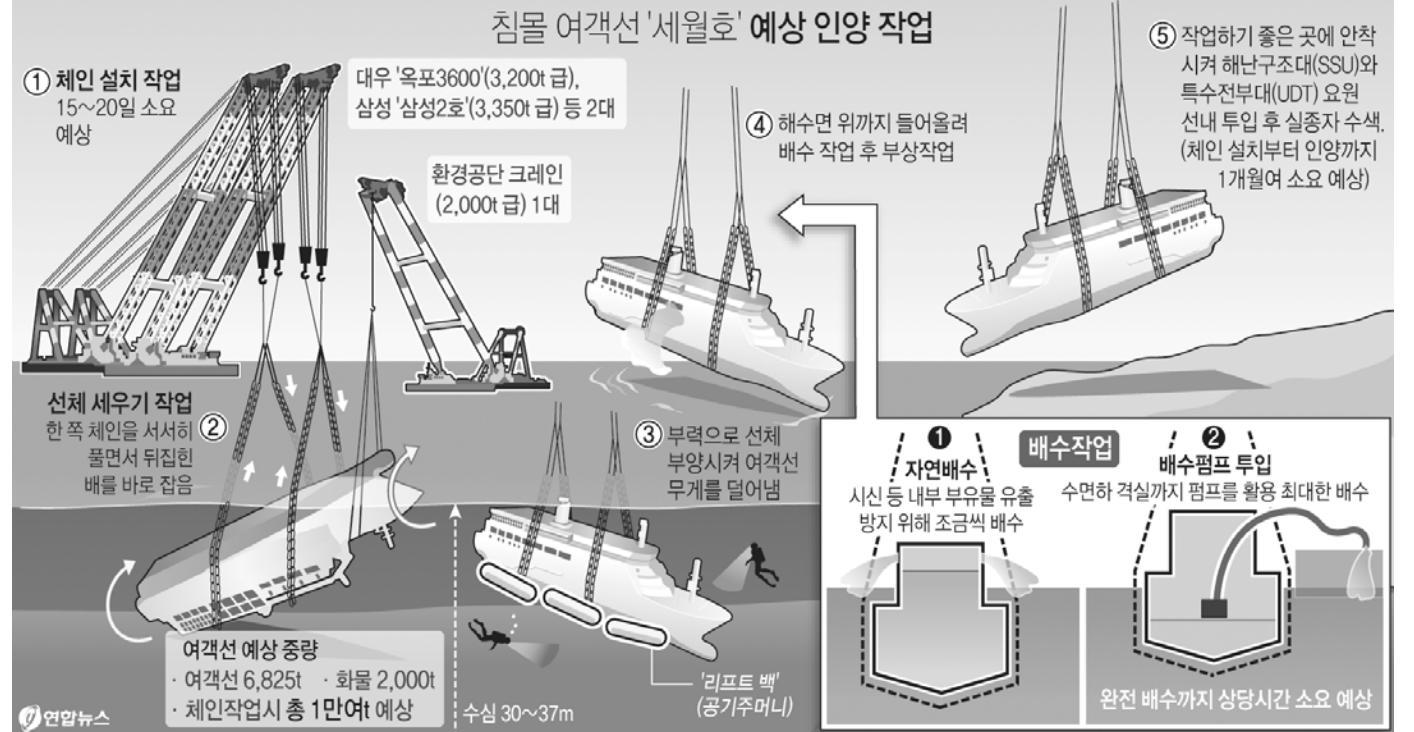
상 물에 잠긴 상태에서 작동하지 않았다는 게 이해되지 않는다는 의혹이 나온다. 한국선급(KR)은 지난 2월 10일부터 19일까지 선박 점검을 벌여 이상 유무를 발견하지 못했다.

◇선사측 방송만 듣고 앉았다가 빠져나오지 못했다? = 허영기(47·경기 성남시 중원구)씨는 "사고가 나자 승무원들이 움직이지 말라고 해, 객실안에 있던 중 물이 차는 것을 보고 탈출했다"고 말했다. 그는 "객실에 있었나"는 안내 방송 때문에 더 많은 사람들이 빨리 탈출하지 못했다고 안타까워했다.

광주일보 취재진이 확보한 침몰 당시 선내 촬영 영상에도 90도가량 기울어져 서서히 침몰하는 선체에서 승객들이 구명조끼를 입은 채, 구조를 기다리는 상황에서도 '배 안에서 움직이면 위험하니 이동하지 말라'는 방송이 반복됐다.

배가 화재나 좌초, 침몰 등의 비상상황을 만나면 승객이나 선원들을 선실에 머물게 하기보다 데크(갑판)로 나오도록 하는 게 구조시 응급처치에 있어 부적절한 대응이라는 지적이 나온다.

일반 승객들이 다 대피하지 못한 상황에서 선장이 먼저 탈출한 데 따른 논란도 많다. /김지을기자 dok2000@kwangju.co.kr



대형 크레인 오늘 투입...유속 등 난관 1~2개월 걸릴 듯

선체인양 어떻게

진도 병풍도 앞바다에 가라앉아있는 사고 여객선 세월호 선체인양작업은 상당한 기술 수준과 경험을 요구하는 어려운 일이다. 당국은 18일 오전부터 인양 작업에 나설 예정이지만 사고여객선 선체가 대부분 가라앉아 있는데다, 조류도 강해 선체 완전 인양까지는 상당 시일이 걸릴 것이라는 게 관계전문가들의 설명이다.

17일 해양경찰청에 따르면 대우조선해양 대우3600호(3600t급), 삼성중공업 삼성2호(3600t급), 해양환경관리공단 설악호(2000t급) 등 해상 크레인 3척은 지난 16일 오후 8시를 전후해 경남 거제와 진해에서 출항했다. 대우3600호는 2010년 천안함 인양작업에도 투입된 바 있다.

해상 크레인들은 18일 오전 8시께 사고 해역인 진도 해역에 차례로 도착, 인양 준비작업에 착수할 예정이다.

세월호 인양작업은 쉽지만은 않을 전망이다. 세월호는 국내 운항 중인 여객선 가운데 최대 규모인 6825t급 여객선으로, 2010년 침몰한 천안함이 1200t급이었던 것과 비교하면 5배 이상 규모다.

천안함은 당시 선체가 두동강이 나 인양작업 때 중량 부담도 절반으로 감소했지만 세월호는 선체가 온전한 상태여서 인양작업에 더욱 어려움이 예상된다.

구난인양업체는 세월호 내 화물·자동차 무게와 선박 내 들어찬 물의 무게까지 합하면 중량이 1만t 이상이 될 것으로 추정하고 있다. 3000t급 크레인 4척 이상이 균등한 힘으로 세월호를 들어올려야 하는 상황이다. 아울러 침몰 지점의 수심이 깊고 물살이 빠른 점도 인양작업에 커다란 난관이 될 전망이다.

천안함 침몰 지점 수심은 25m였지만 세월호의 침몰 지점 수심은 최고 37m에 이른 다. 세월호가 침몰한 진도 해역은 천안함이

침몰한 백령도 해역보다 물살도 빠른 것으로 알려졌다. 세월호가 180도 가까이 뒤집힌 채 침몰한 것도 인양작업을 더욱 어렵게 만드는 한 요인이다.

V자 형태의 선박 구조 때문에 선박을 거꾸로 들어 올렸다가는 인양과정에서 추락할 가능성이 크기 때문에 인양을 위해서는 배의 위치를 바로잡아야 한다.

세월호가 완전 인양되기까지는 1~2개월이 걸릴 것이라는 전망이 지배적이다. 천안함 사건 때 한미 인양이 사건 발생 21일만에, 합수 인양이 30일만에 성공했다.

임대호(53) 여수 구인업체 경성해양개발이사는 "우선 뒤집어진 배를 빠르게 돌려 세우고 크레인으로 인양해 가면서 배 안 바닷물을 빼야 한다"면서 "사고해역이 조류가 너무 센 지역이라 체인 걸기 작업 등을 하는데 어려움이 있을 것"이라고 말했다.

/김창희기자 chkim@kwangju.co.kr /임준표 수습기자 lotus@kwangju.co.kr

'탐색줄' 연결 구조 작업 최대 관건

구조 활동은

본격적인 수색을 위해 가장 필요한 것은 여객선의 머리와 꼬리를 잇는 '탐색줄' 연결이다. 이 줄이 있어야 잠수부들이 배 안에서 안전하게 이동할 수 있다.

탐색줄이 연결되고 선체 진입로가 확보되면 그때부터 잠수부가 집중적으로 투입되

고, 배 설계를 바탕으로 선실을 일일이 확 인하게 된다.

구조 활동을 벌이기 가장 좋은 시간은 밀물과 썰물이 없는 정조시간이다.

중앙재난안전대책본부(중대본)는 정조시간인 오전 7시, 낮 12시 45분, 저녁 7시 전후에 잠수부들이 집중적으로 수색을 벌일 것이라고 설명했다.

또한 구멍을 내면 공기가 빠지면서 배가 급격히 가라앉을 가능성이 커 현재로서는 이 방법을 고려하지 않고 있다. 생존자의 생존 확률을 높이기 위해 배 안으로 공기를 공급하려는 시도도 병행되고 있다. 선박이 뒤집혔을 때 미처 빠져나가지 못한 공기가 선내에 갇혀 있는 것을 '에어포켓'(Air Pocket)이라고 하는데, 이 공간에 생존자가 있을 가능성이 있는 만큼 공기를 선내로 밀어 넣어 보겠다는 것이다.

/이종행기자 golee@kwangju.co.kr



악천후 속 필사의 수색

17일 오후 여객선 '세월호'가 침몰한 진도군 조도면 병풍도 북방 3km 앞 해상에서 해경과 중앙119, 민간업체 수중다이빙들이 악천후를 뚫고 사고 선박 내 진입을 위한 탐색줄 설치 작업을 하고 있다.

/연합뉴스

창사 62주년

월지금액 인상

가입비 폐지

이자율 인하

www.fplove.or.kr

농림축산식품부 **KRF** 한국농어촌공사

농지연금을 받으면서 경작도 할 수 있고 임대하여 추가소득도 올릴 수 있습니다.

소유농지를 담보로 부부 모두가 **평생연금보장**

2014년부터 농지연금제도가 고령 농업인의 실질적인 노후보장을 위해 **확~ 달라집니다!**

상담문의 **1577-7770**