

선박증축 경험 전무 업체…폭발사고로 11명 사상자 내기도

2012년 대형선박 개조 경험 없이 세월호 증축

여객선 등 해마다 30~40척 정기검사 도맡아

세월호 침몰과 관련해 무리한 객실 증설이 주요 원인으로 거론되고 있는 가운데 세월호 객실 증축을 맡은 영암대불산단내 C선박 수리업체의 전문성이 의심을 받고 있다.

해당 업체는 사실상 증·개축 보다 정기 검사 전문 업체인데다, 2년 전 대형 안전사고까지 발생해 11명의 사상자가 발생하는 등 크고 작은 안전 사고가 잇따랐던 것으로 밝혀져 논란이 일고 있다.

세월호 증설 작업을 맡은 이 업체는 지난 2009년부터 해마다 30~40척의 여객선·화물선·화확선 등을 대상으로 정기검사를 도맡다시피 한 전문업체다.

정기검사에서 문제점이 나오면 한국선급의 매뉴얼에 따라 수리를 해주는 업체로, D페리·O여객선·R여객선·Q여객선 등도 이 업체에서 정기검사를 받은 것으로 알려졌다. 지난

해만 이 업체를 통해 정기검사를 받은 6000t~8000t급 여객선·화물선·화확선은 모두 54척에 이른다.

이 업체 전 직원 B씨는 23일 “(내가) 근무하는 동안 2년 간 2~3척의 선박 증·개축을 추진했다”고 주장했다.

하지만 이 업체는 전문성도 없는 상황에서 세월호 증·개축에 손을 뻗었다. 한 해 30~40척이 가람 검사 업무를 맡았던 것에 비하면 2년간 2~3차례에 불과한 만큼 증설 분야에서는 사실상 ‘초보’라는 지적이 나올만하다.

또 이 업체는 지난 2012년 8월 일본에서 들여온 6580t급 세월호 증축을 맡기 전인 같은 달 29일까지 5000t급 이상의 대형 선박을 개조한 경험이 없었던 것으로 알려졌다.

증·개축 업체 선정이 해운사 권한이라는 점에서 세월호 선사측이 증축

전문 업체가 아닌 이 업체에 증설을 맡긴 이유에 대한 의문이 제기될 수밖에 없는 형편이다.

검·경 합동수사본부가 해당 업체와 세월호 해운사, 한국선급 등에 대해 압수수색을 실시한 것도 이와 무관치 않다는 게 업계의 분석이다.

수사본부 안팎에서는 해당 업체가 증·개축을 제대로 했는지, 설계 도면이 적법했는지, 대형 여객선에 대한 증·개축 경험이 없는 업체가 수리를 맡은 점 등을 따져보고 이 과정에서 불법성 여부를 수사하기 위한 것이라는 분석이 적지 않다.

해당 업체의 안전성도 도마에 오르 고 있다. 이 업체에서는 지난 2012년 10월 31일 공장 내 160t급 모래 운반선에서 LP가스가 폭발하는 사고가 발생, 전체 내부에서 용접작업을 하던 오모(여·47)씨 등 2명이 숨지고 박모(35)씨 등 9명이 크고 작은 부상을 입었다. 같은 해 11월 22일에도 크레인의 금속 와이어가 끊어지면서 매달려 있던 바지선이 추락하는 사고가 난 바 있다.

/이종형기자 golee@/목포=김준석기자 kjs0533@



‘세월호’ 침몰 8일째인 23일, 150여명이 넘는 시신들이 수습되면서 진도 팽목항에 많은 구급차들이 대기해 있다.

/김진수기자 jeans@kwangju.co.kr

제주행 전남 여객선 땡골수도 안 거친다

목포항만청 문의전화 폭주
팽목항-조도 사이 운항
사고지점 멀고 조류 느려

“목포~제주 여객선은 땡골수도를 지갑니까?” “목포~제주 여객선 선령은 얼마나 됐습니까?”

세월호 침몰사고로 인해 목포~제주 간 여객선을 운항하고 있는 여객선사를 관리·감독하고 있는 목포지방해양항만청에는 세월호 참사 이후 매일 50~100통의 문의전화 가 걸려오고 있다.

세월호 항로는 목포 앞 먼바다를 지나 조도와 땡골도 사이 땡골수도를 거쳐 병풍도 앞을 지나 추자도쪽으로 향한다.

지도상에 나타나는 항로는 병풍도 바깥 서해 먼바다로 다니는 항로가 표시돼 있지만, 세월호는 목포 앞 먼 바다 우이도 근방에서 땡골도 방향 내해로 들어와 사고가 났다.

이 때문에 목포항에서 출발하는 여객선도 비슷한 항로를 이용하는 것 아니냐는 문의가 쇄도하는 것이다.



목포지방해양항만청은 그러나 “목포~제주 여객선은 세월호와선 전혀 달라 하조도와 땡골 사이를 지난다”고 밝혔다.

목포항을 출발해 안좌도와 장산도 동쪽 바다를 지나 진도 북쪽과 서쪽 바다를 거쳐 팽목항과 조도 사이 바다를 이용해 제주도로 향한다는 것이다.

목포지방해양항만청 관계자는 “여객을 앞둔 분들이 걱정이 돼 선사에 문의한 뒤 이를 받지 못하고 다시 항만청으로 물어오는 것 같다”며 “사고

해역과는 거리도 멀고 조류도 심하지 않은 항로이며 땡골도 쪽으로 가면 가까운 길을 놔두고 오히려 돌아가는 꼴이어서 이용하지 않는다”고 설명했다.

한편 전남지역에서 제주로 가는 항로는 목포~제주항(4시간20분), 완도~제주항(1시간40분), 장흥 노력항~성산포항(2시간20분), 고흥 녹동신항~제주·서귀포항(3시간30분), 해남 우수영항~제주항(2시간30분) 등 모두 6개 항로다.

/유현석기자 chadol@kwangju.co.kr

목포해경 간부
직위해제 조치

“승객 80명 구조 대단” 막말

“승객 80명 구했으면 대단한 것 아니냐”라는 막말로 국민의 공분을 산 목포해양경찰서 간부 안모씨가 직위 해제됐다.

해양경찰청은 22일 목포해경 소속 간부 안모씨를 직위 해제했다.

이 간부는 지난 17일 세월호 침몰 사고에 대해 해경의 초기 대응이 미진하지 않았느냐는 취재진의 질문에 “해경이 못 한 게 뭐가 있느냐, 80명 구했으면 대단한 것 아니냐”며 강하게 항의했다.

그는 또 지난 21일 오후 3시께 목포해경 홍보실에 들어와 직원 3명에게 “왜 전화를 안 받느냐”며 직원들을 심하게 나무랐다.

당시 홍보실 직원들은 검경합동수사본부에 물려든 취재진의 취재와 업무지원을 하고 있었다.

해경의 한 관계자는 “A씨가 말한 발언은 세월호 희생자 유족들에게 상처를 주는 만큼 직위 해제하기로 결정했다”고 직위해제 이유를 밝혔다.

/이종형기자 golee@kwangju.co.kr

이창희 교수 “선박 무게중심 분명히 문제”

〈목포해양대·사고조사 참여〉

“사고 직후 선원 행동 이해하기 어렵다”

“사고 원인은 상당히 복합적으로, 좀 더 수사를 지켜봐야 할 것 같지만, 선박의 무게 중심 문제는 분명히 있는 것으로 보입니다.”

이번 세월호 참사와 관련 검·경 합동수사본부의 자문위원으로 참여하고 있는 이창희(53) 목포해양대교수는 사고 원인에 대해 신중론을 폈다. 한 가지 문제로 이 같은 대형 해난사고가 발생하지는 않는다는 의미다.

“인적 과실을 막기 위한 노력은 이미 국제해사기구(IMO)가 20여년 전부터 연구해오고 있으며 우리나라에서도 마찬가지”라는 이 교수는 “이번 사고를 하나하나 되짚어 개선책을 내놓아야 할 것 같다”고 말했다.

항해학을 전공한 뒤 항해사와 선장을 거쳐 해사법 및 해상법을

전공한 그는 해난사고 원인조사의 베테랑으로, 이번 참사의 원인 조사에도 참여할 것으로 보인다.

이 교수는 자신이 가장 궁금한 것으로 ‘사고 직후 선원들의 행동배경’을 꼽았다. 보통 해난구조 시 구조에 나섰다가 중도포기하고 이탈하거나 최후를 맞이하는데, 이번 경우처럼 사고 초기 예견된 것처럼 집단이탈행동을 보인 것은 쉽게 이해하기 어렵다는 것이다.

“직원 대우 문제도 있겠으나 외국선사의 경우도 대개 1년 계약을 통해 선장이나 선원을 고용하고 있습니다. 대기업이 아니라면 다 마찬가지라는 것이죠. 승객을 우려하고 조치를 취하지 않은 이유는 수사에서 분명히 드러나야 할 것 같습니다.”

진도 해상교통관제센터(VTS)

와 관련해서는 “세월호의 문제를 사전에 파악하고 지시하기에는 역부족이었을 것”이라고 진단했다. 센터 내에 두 개의 화면으로 진도해역을 파악하는데, 수많은 선박들이 오가는 만큼 특정한 선박만을 주시하고 있기 어렵다는 이유다.

지금까지 계속 반복되는 해난사고의 원인이 과적, 무리한 운항, 관리·감독 부실이었다는 지적에 대해서는 “안전성을 강화하는 쪽으로 규정은 계속 만들었으나 그것이 실효가 있는지 여부를 이번 참사를 계기로 분석해봤으면 한다”고 설명했다.

이 교수는 항공기의 블랙박스과 같은 항해자료기록장치(VDR)가 세월호에는 없어 사고 원인 판명까지는 상당한 시일이 걸릴 것으로 내다봤다.

/유현석기자 chadol@kwangju.co.kr/목포=김준석기자 kjs0533@

창사 62주년

www.krb.co.kr

16년 연속 (1999~2014)가정용보일러 브랜드 파워 1위

집이 다르면 보일러도 달라야 한다 보일러는 역시 귀뚜라미보일러

도시 아파트에는..에너지효율 1등급으로가스비를 절감하는거꾸로 콘덴싱 가스보일러



거꾸로 콘덴싱 가스보일러

농어촌 주택에는..화목연료의 고효율을 실현하여화목을 아껴쓸 수 있는거꾸로 타는 화목보일러



거꾸로 타는 화목보일러

화목보일러(실내형)

대형 빌라나 주택에는..옥실 3곳에서 풍부한 온수 사용이가능한 미국으로 수출하는온수탱크 내장형 거꾸로 콘덴싱 가스보일러



온수탱크 내장형 거꾸로 콘덴싱 보일러

전원주택, 펜션에는..신재생에너지로 연료비 절약과환경까지 생각하는귀뚜라미 펠릿 보일러



가정용 펠릿 보일러

제품구입 및 문의 : 1588-9000

Kiturami