

# 전남소방본부, 관할 떠넘기다 골든타임 21분 날렸다

### 전남부지사 헬기에 태우려다 출동 시간 지체 목포해경, 선내대기 방송 알고도 중단 안시켜

감사원의 ‘세월호 침몰사고 대응 실태’ 감사 결과는 정부 당국의 부실한 안전검사와 운항 승인, 침몰 과정에서 보여준 정부 기관의 ‘부실 대응’이 맞물려 293명의 사망자를 낸 참사로 이어졌다는 것이다. 정부의 공식 발표는 점에서 의미가 있다.

◇‘대중대중’ 근무에 책임은 떠넘기고 = 감사원은 세월호 침몰 사실을 가장 먼저 감지했어야 할 진도 해상교통관제센터(VTS)의 근무 태만을 지적했다. 사고 당시 2명이 아닌 1명만 근무한 탓에 사고가 일어나고 16분이 지난 9시6분 목포해경의 통지를 받고 나서야 알게 됐다는 것으로 광주지검은 이같은 점을 확인, 진도VTS 센터장 등에 대한 구속영장을 청구했다.

진도VTS는 또 9시7분부터 37분까지 30분간 세월호와 단독으로 교신하는 동안 배안에서 승객이동이 곤란한 점 등 긴박한 상황을 실시간으로 파악했음에도, 현장 구조 요원이나 구조본부 등에 제대로 전달하지 않는 등 업무 처리도 미흡했다. 사고 발생(오전 8시50분)부터 교신 종료까지 회색을 최소화할 수 있는 47분의 ‘소중환’ 시간을 날려버렸다는 지적이 나오는 이유다.

최초 사고 신고 접수 기관들의 부실 대응도 감사원 감사를 통해 드러났다.

전남소방본부의 경우 사고발생 직후인 오전 8시52분 단원고 학생으로부터 최초로 사고 발생신고를 받은 뒤 ‘해상사고는 해경

소관’이라는 이유로 21분을 흘려보낸 후에야 소방헬기 출동지시를 내렸던 것으로 확인됐다. <광주일보 5월 1일자 1면>

전남소방본부장은 또 전남도 행정부지사 헬기에 태우기 위해 시간을 지체하는 바람에 10시 37분에야 헬기가 현장에 도착한 것으로 밝혀졌다. <광주일보 4월 30일자 1면>

감사원은 이의 목포122구조대가 오전 9시가 조금 넘은 시각, 출동하고도 바로 옆 해경 전용부두에 정박 중인 513함(상황대 기함) 대신 버스와 어선을 타고 가느라 세월호가 상당 부분 가리웠을 탓 12시13분에야 현장에 도착한 사실을 확인했다.

이들이 513함에 탰다면 1시간을 더 망쳐 오전 11시10분에 현장 도착이 가능했다는 게 감사원 설명이다.

◇무능함 드러낸 구조활동 = 감사원은 세월호 침몰 과정에서 각종 함정, 관제센터, 정부기관 등이 세월호나 승객 등과 통신을 주고받았지만 누구도 구조에 도움이 되지 못했다고 밝혔다.

목포해경의 ‘부실 대응’은 다시 한번 확인됐다. 목포해경 123정은 세월호와의 교신에 실패했음에도 재교신을 시도하지 않았고, 목포 해경은 오전 9시10분경 이준석 선장과 휴대전화 통화 2차례를 한 게 전부였다.

123정은 또 오전 9시3분 현장 도착 당시에서 40분이 지난 43분에야 “승객이 안에



정길영 감사원 제2사무차장이 8일 오전 감사원 별관 대회의실에서 열린 세월호 참사 감사진행상황 기자회견에서 취재진의 질문에 답하고 있다. /연합뉴스

있는데 배가 기울어 못나오고 있다”고 처음 상황보고를 한 것으로 드러났다.

감사원은 “123정이 ‘세월호 400m 전방에서 승객 탈출안내 방송을 했다’고 하지만 헬기 소음 등으로 승객들에게 전달됐을 가능성은 희박하다”고 밝혔다.

목포해경은 이 외 세월호 객실 승무원으로부터 사고 신고를 받은 뒤 ‘선내 대기 방송’ 중이라는 사실을 듣고도 방송중단을 요구하지 않고 통신도 끝까지 유지하지 않았던 것으로 확인됐다.

서해해경청과 해경청의 미숙한 조종 대처 및 오프도 곳곳에서 드러났다. 서해해경청은 오전 9시24분 세월호에서 진도VTS

를 통해 승객 비상탈출 여부를 문의했음에도, 적절한 구조조치를 지시하는 대신 “선장이 현장상황을 판단해서 결정하라”고만 대응한 것으로 드러났다.

해경본청은 또 오전 9시47분 123정의 “갑판과 바다에 사람이 하나도 없다”는 보고를 받고도 즉각적인 선실진입·승객퇴선 유도 등 기본적 지시조차 하지 않았고 세월호가 100도 이상 기울어 좌현이 완전히 침수된 후인 오전 10시 17분까지도 “여객선 자체부력이 있으니 차분하게 구조할 것”이라는 어처구니없는 지시를 내린 것으로 밝혀졌다.

/김지을기자 dok2000@kwangju.co.kr

### ■ 사고 당일 시간대별 부실대응

시간	내용	문제점
08:50	세월호 급변침(08:48) 후 표류 사실을 진도VTS 관제모니터상 포착 가능	모니터링에 소홀해 인지못하다 16분 후(09:06)에야 목포해경 통보받고 사고 발생 인지
08:55~09:27	세월호와 교신	직접 교신에 실패해 선장 등을 통한 갑판 점검, 승객 퇴선 지시 기회 무산
사고발생~9:50	세월호 내부 방송	7차례에 걸쳐 승객에게 “움직이지 말고 선내 대기” 방송 지속
08:58	제주해경, 제주VTS로부터 사고사실 신고접수	12분이 지난 오전 9시10분 함정 등 출동 지시
08:52	전남소방본부, 단원고 학생으로부터 최초 신고접수	해상사고는 ‘해경소관’이라는 이유로 오전 9시13분에야 소방헬기 출동 지시. 이후 이 헬기를 전남도청으로 경유하도록 지시(10:03)하고 전남 행정부지사와 동승(10:11)해 현장에 오전 10시37분 현장 도착
09:03	목포해경 연안경비정 123 교신 실패	교신 실패하자 재교신 시도하지 않아 조난통신망으로 세월호가 2차례(09:26~09:28) 호출했는데도 청취 못함
09:04	목포해경 승무원 신고 접수	선내상황 인지하고도 이를 방치, 승객 갑판 점검, 퇴선 유도 지시 등 조종조치 기회 날려
09:10	목포해경, 선장과 통화	선장과 휴대전화 통화만 2차례 시도하고 직접 교신 방안 강구 미비
09:07~09:37	진도VTS, 세월호와 직접 교신	단독으로 교신하면서 승객 이동 곤란 등 선내 긴박한 상황 파악하면서도 구조인력 및 구조본부 등에 전달 소홀
09:16~11:19	목포해경 연안경비정 123 정 현장지휘 함정 지령	실질 구조인력 9명에 불과하고 위성통신장비 없어 사고 현장 영상상신 불가능 등 사고 대응능력 취약
09:24	서해해경청의 승객 비상탈출 여부 문의에 대한 대응	세월호에서 진도VTS를 통해 문의하자 서해해경청은 “선장이 현장 상황 판단해 결정하라”고만 대응하고 선장 조치상황 파악이나 적절한 구조조치 지시 미비
09:13	목포 122구조대 출동	해경 전용 부두의 513함 대신 버스로 팽목항으로 이동 후 어선에 탑승해 낮 12시19분 현장 도착→513함 탑승했으면 오전 11시10분 도착 가능
09:30	123정 현장도착	갑판·해상에 승객 보이지 않아 승객 즉각 퇴선 필요하다고 판단하고도 선실 진입이나 승객 퇴선 유도 등 조치 없이 스킵대응. 이후 오전 9시37분에야 해경본청에 상황보고
09:35	서해해경청 특공대 출동명령 접수	출동 명령 받고 목포항 이동했으나 가용선박 없어 오전 10시25분 전남경찰청 헬기로 출동해 오전 11시28분 현장도착→출동명령 직후 전남경찰청 헬기 탰으면 오전 10시45분 도착가능
09:37	해경본청, 대다수 승객 선내 대기 상황 파악	선실 내부진입, 승객 퇴선유도 등 지시하지 않음
09:43	서해해경청, 목포해경, 대다수 승객 선내 대기 상황 파악	선실 내부진입, 승객 퇴선유도 등 지시하지 않음
09:48	123정 선장 및 선원 구조	구조 선원 중 2등 항해사가 소지한 무전기로 승객 퇴선 유도 방송이 가능했지만 활용하지 않음
10:17	세월호 100도 이상 전복	해경본청은 “여객선 자체 부력 있으니 차분하게 구조할 것”이라고 현장상황과 동떨어진 지시 시달

(자료제공: 감사원)

## 뜯 수 없는 배, 서류 조작... 항만청은 운항 허가

### 40명 문책·11명 수사 요청

세월호 참사는 청해진해운 및 세월호 선원들의 무리한 선박운항 및 무책임뿐만 아니라 정부의 ‘주먹구구식’ 허술한 대응도 상당부분 작용했다. 이번 감사는 특히 그동안 언론에서 제기된 여러 의혹과 문제점들을 감사원이 다시 한번 확인했다는 의미가 있다.

◇안전 핵심요소 조작된 채 운항승인 = 우선 세월호는 애초 사고가 발생한 인천-제주 항로에 투입될 수 없는 배였던 것이 이번 감사결과 확인됐다. 운항 승인 자체가 인천지방해양항만청의 부실업무 때문에 이뤄진 것이 감사결과 밝혀진 것.

감사원에 따르면 선박 증선은 해당 항로의 평균운송수입률이 25% 이상 유지될 때에만 인가가 가능하지만 인천항만청은 세월호 선사인 청해진 해운이 정원과 재화중량을 변조해 제출한 계약서에 근거해 2011년 9월 증선계획을 가(假)인가 했다.

세월호의 본래 여객정원은 804명에 재화중량이 3981t이어서 평균 운송수입률이

24.3%밖에 되지 않았는데 여객정원 750명에 재화중량 3000t(평균운송수입률 26.9%)으로 위조해 제출한 서류를 그대로 받아들였다가 감사원은 지적했다. 이후 2012년 9월에서 이듬해 2월 사이 증축으로 인해 여객정원이 921명으로 늘고 재화중량도 3794t으로 변동돼 운송수입률이 24.2%로 더욱 떨어졌는데도 인천항만청은 이를 제대로 확인하지 않고 지난 해 3월 증선을 최종인가했다.

◇한국선급 복원성 등 선박검사·해경 운항관리규정 승인도 부절적 = 한국선급의 복원성 검사 등도 부실 덩어리였다. 지난해 1월 한국선급은 복원성 계산의 기초가 되는 선박의 경하중량(선박 자체 무게) 및 무게중심을 산출하기 위한 경사시험(선박의 잠김 깊이와 중량물 위치에 따른 기울기를 측정하는 실험)을 하면서 증축 설계업체가 경하중량을 100t이나 적게 산정했는데도 이를 파악하지 못한 채 경사시험 결과보고서를 승인했다.

특히 경사시험에서 배의 무게중심이 당초 추정치보다 높게 측정되는 등 복원성이

나쁘게 나오자 설계업체가 컨테이너 단위 무게를 조정해 화물무게를 줄였는데도 한국선급은 이를 그대로 승인한 것으로 드러났다. 감사원은 이러한 오류나 부당한 부분을 반영해 재계산을 해보니 풍압검사(초속 26m 풍속에서 최대한 옆으로 기울어지는 각도)이나 선외경사각(최고속력으로 선외할 때 옆으로 기울어지는 각도)이 복원성 기준을 초과한 것으로 드러났다.

해경의 세월호 운항관리규정 심사도 항구에 얼룩져 있었다. 감사결과 인천해경 직원 3명은 운항관리규정 심사위원회 개최 나흘 전 세월호의 ‘쌍둥이배’인 오하마 나호를 무상으로 타고 제주도도 건너간 뒤 사흘간 현지에서 청해진해운 측으로부터 교통편의, 식대, 주류, 관광 등의 향응을 받은 것으로 밝혀졌다.

이후 이들은 청해진해운이 심사 필수서류인 선박복원성 계산서를 제출하지 않고 심사위원에서 요구한 사항을 보완하지 않았음에도 그대로 운항관리규정을 승인해줬다. 그 결과 세월호는 화물적재중량과 차량적재대수가 승인치보다 각각 16%, 51t

을 초과한 운항관리규정으로 운항을 하게 됐다고 감사원은 지적했다.

해운조합 역시 세월호가 사고 당일 출항하기 전 화물중량, 적정 차량대수, 고박상태 등을 점검·확인하지 않았고, 적재화물량은 승무원의 말만 믿은 채 실제 적재량(검찰추정치) 2142t의 3분의 1수준인 657t으로 서류를 작성했다. 또 최대 12대를 적재할 수 있는 세월호 중갑판에 차량 30대가 실리고, 컨테이너는 전용고박장치 없이 바깥로만 묶어 있었는데도 제대로 점검하지 않은 채 출항허가를 내렸다고 감사원은 밝혔다.

◇감사원 “관련자 40여명 징계 등 조치 검토” = 감사원은 사고 발생시 초동대응 미숙과 상황전파 혼선 등 정부 불신을 초래한 해수부, 해경, 안행부 등 관련자 40여명에 대해서는 책임을 철저히 규명해 엄중 문책하기로 했다.

이와 별도로 항응수수 등 비리 사안에 대해서는 관련 공무원 11명을 이미 수사 요청했고, 수사 참고자료도 검찰에 제공했다. /연합뉴스



**특허방수**  
특허 제10-1097784호  
특허 제10-0562035호  
특허 제10-0548189호

**대한건축사협회**  
KORIA INSTITUTE OF BUILDING ARCHITECTS  
우수건축사재 추천제품 단열복합시트

**방수가 2~3년만 가면 된다고요? 20년은 가는데!!**  
**트라이슈머® 단열복합시트방수**

시공전 / 단열베이스카펫시공 / 단열베이스카펫 / 트라이슈머시트시공 / 트라이슈머 타포팅 시공 / 옥상 시공 후

**결로·곰팡이 단열까지 한번에~!**  
**아트패션시트® 곰팡이 결로 단열시스템**

완벽한 3중 단열로 결로, 곰팡이 방지는 기본!  
겨울에는 따뜻~ 여름에는 시원~ 탁월한 냉,난방비 절감효과 (20~30%)  
새집증후군 예방효과, 명품디자인으로 바꿔주는 리모델링 효과까지!

이파엘지의 특허공법!!

배란다 시공전 시공후

본사 전속모델 밸런스 이영후

(주)이파엘지종합특수방수는 환경과 소비자를 위한  
저탄소 녹색(Green)환경 을 추구합니다.

**[주]이파엘지종합특수방수**

**IPALG® 광주전남대리점**  
**(062) 511-0444**  
H.P 010-6603-0405

목포대리점 T.(061) 284-0485  
여수대리점 T.(061) 683-0485  
순천대리점 T.(061) 726-0482  
광양대리점 T.(061) 795-0485

**www.IPALG.co.kr**  
또는 **이파엘지.kr**