마을주민에 활동비 月 5만원 주고 '입·출항 안전' 맡겼다

제주 추자도 인근 해역에서 낚시어선 '돌고래호'(9.77t·해남 선적)가 침몰한 지 만 하루가 지났지만 해경은 정확한 승선인원조차 제대로 파악하지 못하고 있다. 낚시 어선을 비롯한 소형 선박의 탑승객 관리 규정이 부실한 탓으로 지난해 세월호 사고 이후에도 여전히 해양안전관리 대책이 겉돌고 있는 것이다. 특히 정부는 지난해 세월호 사고 이후 여객선과 유람선의 탑승객 관리 문제가 대두되고 나서야 부랴부랴 새로운 대책을 만드는 등 예방보다는 땜질식 처방을 하느라 급급해 하고 있는 실정이다.

119구조대가 6일 오후 해남군 해남공설운동장에서 해경 헬리콥터로 운구된 돌고래호 침몰사고 희생자 시신을 옮기고 있다. /연합뉴스

소형선박 탑승객 관리 부실

해경, 북평출장소 인력 축소
'상주' 아닌 순찰지로 바꾸고
어촌계장 등 민간인에
선박 입출항·관리 등 위탁
정확한 승선인원 파악 어려워

◇승선인 명부 관리 허술…해경 출장소 없애고 대행소에 맡겨=이번 사건을 수사 중인 제주해양경비안전본부는 6일 오후 "현재까지 확인된 돌고래호 탑승자는 생존자 3명, 사망자 10명, 실종자 8명 등 모두 21명으로 추정된다"고 밝혔다.

'확인했다'가 아닌 '추정된다'고 밝힌 이유는 돌고래호가 승선인 명부를 정확하게 작성하지 않았기 때문에 이날 오후까지 정확한 탑승자 명단을 단정하기 힘들어서다.

돌고래호는 지난 5일 새벽 해남군 북평면 남성항을 떠날 당시 선장을 포함해 모두 22명의 인적사항이 적힌 승선인 명부를 남성항 대행신고소에 제출했다.

하지만 해경이 확인한 결과 명부상에 있었던 4명은 실제 배를 타지 않았고, 반대로 생존자 1명을 포함해 명부에 없던 3명이 탑승한 것으로 조사됐다.

실제 명부에 이름이 올라 있지만 배에 탑승하지 않은 이모(47·광주시 북구)씨는 광주일보와의 통화에서 "낚시를 가려고 선장에게 말해뒀는데 갑자기 사정이 생겨 가지 않았다"며 "평소 돌고래호 선장과 친분이 있어서 자주 연락도 하고 추자도도 이따금 갔는데 이런 일이 생겨 착잡하다"고 말했다.

해남군청 대책본부 관계자도 "승선자 명부만 정확했어도 이런 혼선을 없었을텐데 안타깝다"고 밝혔다.

이 같은 문제는 세월호 침몰 당시 승선인원을 파악하지 못해 우왕좌왕했던 모습을 연상시킨다.

'낚시 관리 및 육성법'에 따르면 낚시 어선 업자는 출입항 신고서와 승선인 명부를 해경 안전센터, 출장소, 대행신고소 등 출입항 신고기관장에게 제출해야 한다.

하지만 소규모 항인 북평면 남성항의 경우는 지난 1월부터 해경을 대신해 민간인이 입출항 신고를 받고 있다. 전남에서 추자도로 낚시 선박이 출항하는 4곳의 항구 중 해남 땅끝항과 어란진항, 진도 서망항을 해경이 직접 관리하는 것과는 대조적이다.

이는 지난 2월26일 남성항 인근에 있던 북평출장소가 인력이 '상주'하는 출장소에서 '순찰용' 출장소로 바뀌었기 때문이다. 완도해경은 "치안 수요가 많은 구역에 인력을 더 배치하기 위해 북평출장소를 순찰지역으로 바꿨다"라고 밝혔다.

대행신고소는 대부분 어촌계장 등 민간인이 매달 활동비 5만원을 받고 신고장 접수를 대신한다. 특히 해경 안전센터나 상주 출장소가 낚싯배 출항 전 인원점검을 실시하는 것과 달리 대부분 혼자서 신고와 관리·감독을 하기 때문에 절차가 허술할 수밖에 없다.

남성항 대행신고소의 경우도 마을 주민인 어선 선주가 신고를 받고 있지만 돌고래호 출항 당시 소장은 광주에 머물렀던 것으로 알려졌다. 제대로 된 신고 및 확인 절차가 이뤄질 수 없었던 셈이다.

결국 해경이 인력을 줄이고 매달 '5만원'에 '안전'을 맡긴 꼴이 됐다. 실제 완도해경 관할에는 안전센터 5곳, 출장소 19곳이 운영중이며, 출장소 8곳이 '순찰용 출장소'로 사실상 제 기능을 하지 못하고 있다.

북평면 남성리 한 어촌계장은 "출장소가 있을 당시에는 낚시어선을 해경이 관리하면서 입출항 때마다 인원을 파악하는 것은 물론 수시로 그 어선의 위치를 파악했다"며 "출장소가 없어진 뒤부터는 CCTV도 없어지고, 배가 들어와도 보고도 하지 않는 걸로 알고 있다"고 전했다.

한편 서해해경안전본부 관할에는 안전센터 21곳, 출장소 64개소, 대행신고소 358곳이 있다.

◇상당수 구명조끼 착용 안해…안전불감증 여전=생존자 증언에 따르면 승객 대부분이 구명조끼를 착용하지 않는 등 선장과 승객의 안전불감증이 피해를 키웠다는 지적이다.

생존자 이모(49·부산)씨는 "전복된 배에 선장을 포함해 구명조끼가 없는 사람 6명이 매달려 있었다"면서 "출항 당시 비가 내려서 구명조끼가 젖어 있어 상당수가 입지 않고 옆에 놔두고만 있었다"고 말했다.

다른 생존자 박모(38·경남)씨는 "(사고 후) 나머지 낚시꾼들이 구명조끼를 허겁지겁 입거나 꺼내든 채 바다에 뛰어들었다"고 증언했다.

당시 사고 해역에는 시간당 54㎜의 거센 장대비가 쏟아졌고 물결은 최고 2.1m, 풍속은 나무가 흔들릴 정도의 초당 11m였다. 특히 생존자들이 "너울성 파도가 상당했다"고 증언한 상황에서 일부 탑승객들이 구명조끼를 착용하지 않은 것은 안전불감증 때문이라는 주장이다.

해경은 "구명조끼는 부력으로 사람을 띄우는 역할을 할 뿐만 아니라 간이 구조요청 장비가 들어 있기 때문에 착용을 했더라면 생존자가 더 많았을 것"이라고 말했다.

'낚시 관리 및 육성법'에는 '낚시어선의 선장은 필요한 경우에 승선자 전원에게 구명조끼를 착용시켜야 한다'고 규정돼 있다. 선장이 필요하지 않다고 판단하면 구명조끼를 입힐 필요가 없다는 의미다.

한편 낚시어선 승객의 구명조끼 착용을 의무화하는 내용의 '낚시 관리 및 육성법 개정안'이 지난해 12월부터 국회 상임위원회에 계류 중이다.

/해남=김형호기자 khh@kwangju.co.kr
/김경인기자 kki@kwangju.co.kr

돌고래호, 8년간 안전점검 안 받아

낚시어선 관리 주체 '선원'…지자체, 서류 점검 그쳐

전복된 돌고래호는 지난 2008년 낚시어선업에 이용된 이후 8년여간 안전점검을 제대로 받지 않은 것으로 드러났다. 안전관리의 주체가 선주나 선원으로 규정된데다, 해당 지자체는 서류와 구두 점검에 그쳤기 때문이다. 정부와 전남도도 지난달 돌고래호 등 등록된 낚시어선에 대한 승선명부 성실 작성 등 합동안전점검을 벌였지만 불법사항은 적발하지 못한 것으로 알려졌다.

6일 해남군에 따르면 돌고래호는 지난해 11월11일 선박안전기술공단으로부터 낚시어선 안전성 검사를 구비해 1년 유효기간의 낚시어선업 신고확인증을 연장했다. 2005년 건조되고 2008년부터 낚시어선업에 이용된 돌고래호는 매년 해남군으로부터 확인증을 발급받았다.

낚시어선어법에 따라 낚시어선업을 하려면 선적항을 관할하는 지방자치단체에 신고하고 확인증을 발급받아야 한다. 확인증 발급에 필요한 서류는 어선임을 증명하는 어업허가증, 선박안전기술공단에서 발급하는 안전성 확인증이 있어야 한다. 또 낚시어선의 승객과 선원의 피해보상을 위해 보험 또는 공제에 가입해야 한다.

낚시어선업자는 해기사 면허증을 소유한 선장과 선원을 고용해 승선시켜야 한다. 돌고래호에는 김모(46)씨와 정모(40)씨가 선원으로 등록됐으며 이들은 모두 해기사 자격증을 소지한 것으로 확인됐다.

그러나 문제는 낚시어선업이 단지 신고사항으로 안전 관리 등의 권한이 법에 명확히 규정돼있지 않다는데 있다. 낚시어선어법에는 관리 주체를 지자체 등이 아닌 어선 업자나 선원이 직접 하도록 규정하고 있다. 돌고래호도 낚시어선업으로 신고하고 확인증을 발급받았지만 안전 관리는 선주나 선원이 직접 해온 것으로 확인됐다.

해당 지자체인 해남군은 서류와 구두로만 점검했을 뿐 현장에서 직접 안전 점검을 실시하지 않은 것으로 드러났다.

해양수산부, 국민안전처, 해수부, 선박안전기술공단 등은 낚시어선 사고가 빈발하자 휴가철을 앞두고 지난달 합동 안전점검을 실시했다.

전남도도 당시 관내 낚시어선으로 등록된 777척에 대해 일제 점검을 벌였지만 불법 사항을 적발하지 못한 것으로 알려졌다. 전남지역에 등록된 낚시어선은 여수가 205척으로 가장 많고, 이어 완도 115척, 고흥 95척, 장흥 76척, 영암 46척 등이다.

법에 관리 주체가 명확히 규정되지 않은데다 지자체나 관계 기관의 점검도 형식적이었다는 지적이 나올 수 있는 대목이다. 세월호 이후 여객선 관리는 종전보다 강화됐지만, 낚시어선은 관리 사각지대에 놓여있던 셈이다.

/해남=김형호기자 khh@kwangju.co.kr

사고원인은

너울이냐 … 암초냐

시간당 54㎜ 장대비
초속 11m 바람 불어
어망에 걸렸을 수도

기상 악화로 인한 너울이냐?, 암초 또는 양식장 밧줄 등에 의한 사고냐? 제주 추자도 인근 해상에서 전복된 9.77t급 낚시어선 돌고래호의 사고 원인을 놓고 의견이 분분하다.

돌고래호는 지난 5일 새벽 2시께 해남군 북평면 남성항을 출항해 추자도에서 낚시를 한 다음 다시 해남으로 돌아오려고 이날 오후 7시께 추자도 신양항을 출발했다가 사고를 당했다.

기상청에 따르면 당시 사고 해역에는 시간당 최대 54㎜의 거센 장대비가 쏟아졌고, 물결은 최고 2.1m, 나무가 흔들릴 정도의 초당 11m의 바람이 불었다. 기상청이 풍랑주의보를 내리지 않았지만 너울성 파도가 상당했다고 생존자는 전했다.

돌고래호 위에서 사투를 벌이다 구조된 박모(38)씨는 "너울이 많이 쳐서 배가 순식간에 뒤집혔다"고 말했다. 박씨와 함께 구조된 이모(49)씨도 "당시 파도가 높았고 '쿵'하는 소리와 함께 배가 기울었다"고 밝혔다.

9.77t 규모의 돌고래호는 길이 10여m의 소형 낚싯배로 갯바위 접안이 용이하고 비교적 빠른 속도를 낸다. 하지만 목선이 아닌 유리섬유강화플라스틱(FRP) 재질이라 선박 복원력이 약해 측면 너울성 파도에 취약하다는 것이 낚시업계의 전언이다.

"'쿵'하는 소리와 함께 배가 기울었다"는 생존자의 진술 탓에 시야 확보가 어려운 야간 운항에 양식장 밧줄이나 암초 등에 배가 걸려 전복됐을 가능성도 제기됐다.

이평현 제주해양경비안전본부장은 6일 브리핑에서 "배에 뭔가 밧줄 같은 것이 걸린 거 같다는 생존자 증언이 있었다"며 "정확한 사고 원인은 잘라 말할 수 없다"고 밝혔다.

추자도 전문 낚시 가이드는 "추자도 인근 해역은 물 속에 숨은 암초가 많고, 어망도 많아 배가 이동할 때 추자도 본섬에서 상당히 벗어나서 항해를 하는 것이 원칙"이라며 "선박이 침몰한 지점으로 봤을 때 비바람 속에서 시야가 없던 탓에 너무 해안가 쪽으로 운항을 한 것으로 보인다"고 말했다.

/김경인기자 kki@kwangju.co.kr