

# 파손·균열 방치 가능성...“안전불감증이 부른 참사”

전문가들이 본 신안 '정보호' 전복사고 원인과 대책

선체 손상 확인 못해...바닷물 끌어오는 '씨 체스트' 손상됐을 수도  
금지구역 조업 위해 브이패스 꺼 두는 어선 많아...구조작업 지체  
5년 정기검사 외 결합·손상 바로 확인할 수 있는 시스템 보완 필요

지난 4일 신안군 입자도 해상에서 '정보호'가 전복된 사고와 관련해 원인과 대책에 대한 관심이 커지고 있다.

전문가와 업계 관계자들은 외부 충격에 의해 선체가 파손됐을 것이라 설을 가장 유력하게 보고 있다. 사고 당시 침수 신고 10분여만에 전복까지 이뤄질 만큼 선내로 물이 빠르게 차올랐다는 점에서다.

김광수 목포해양대 해양학부 교수는 “사고가 발생하기 전 외부 충격으로 선체에 작은 금이나 파공이 생겼을 가능성이 높다”며 “처음에는 조그만 손상으로 시작돼 파손 여부를 알지 못했다가, 향해 도중 서서히 균열이 커졌을 수 있다”고 설명했다.

이번 배가 FRP(섬유강화플라스틱) 재질로 만들어진 것도 이 주장에 힘을 실어 준다. FRP는 유리섬유나 탄소섬유 등을 플라스틱과 합성한 것으로, 철·나무에 비해 제작 단가가 저렴하지만 외부 충격에 취약해 파공이 생기기 쉽다는 단점이 있다.

생존자와 해경이 선체 내·외부에서 뚜렷한 손상 흔적을 발견하지 못했다는 점에서 선내에서 문제가 발생했을 가능성도 제기됐다. 외부에서 바닷물을 끌어오는 장치 '씨 체스트(Sea Chest)'가 손상됐을 수 있다는 것이다. 씨 체스트는 바닷물을 청소용수, 엔진 냉각수 등으로 쓰기 위해 내부로 끌어오는 장치로, 흡입구와 파이프, 밸브, 펌프 등으로 구성돼 있다. 이 중 밸브나 파이프 등에 누수가 생겨 바닷물이 새어나왔을 수 있다는 것이 김 교수 설명이다.

배를 진수하기 전에는 바닷물이 새지는 않는지 검사를 진행하는데, 이 과정에서 면밀한 조사가 이뤄지지 않았을 가능성도 배제할 수 없다고 김 교수는 지적했다.

김 교수는 “선체가 건조한 지 1년도 안돼 사고를 당했다는 것은 선체 문제 발생 여부를 즉각 확인하고 신고하는 시스템에 구멍이 있다는 것”이라며

“5년에 한번씩 받는 정기 검사뿐 아니라도, 결합과 손상을 바로바로 확인할 수 있게끔 주기적으로 점검하는 시스템이 보완돼야 한다”고 말했다.

임남균 목포해양대 항해학부 교수는 “이번 사고를 계기로 안전불감증에 대한 경각심을 가져야 한다”는 지적을 내놨다.

건조한 지 얼마 안 된 새 배라도 평소 수리·정비를 소홀히 해 파손, 균열 등을 방치했고, 이것이 사고까지 이어졌을 가능성이 높다는 것이다. 안전 관리가 느슨해지지 않도록 관련 법과 제도를 더 촘촘하게 갖춰야 한다고 김 교수는 설명했다.

김 교수는 또 “정보호 내 구명보트가 제 때 작동하지 않는 등 이미 설치해 둔 장비마저 제대로 작동하지 않는 경우도 많다”며 “무작정 안전장비를 쌓아두기만 할 것이 아니라, 장비 점검과 안전교육 등에도 지속적인 투자와 관심이 이어져야 한다”고 말했다.

사고 당시 어선위치발신장치 겸 자동 입·출항 신고 장치인 '브이패스(V-pass)'가 작동하지 않았다는 점도 김 교수의 주장을 뒷받침하고 있다.

브이패스는 선체에 충돌이 감지되거나 일정 각도 이상 배가 기울면 인근 해경과 어업관리단 등에 경보와 함께 현재 위치 정보를 보내는 기능을 갖고 있다. 다만 해경과 어업관리단은 이번 사고 관련 경보를 접수한 기록이 없는 것으로 확인됐다.

생존자 또한 휴대전화로 112에 전화해 사고 신고를 했으며, 신고자가 전화로 통화하면서 일일이 좌표를 불러 가며 구조 요청을 했다는 진술을 내놨다.

업계 관계자는 “조업금지 지역에서 조업하기 위해 일부러 브이패스를 꺼 두고 운항하는 경우가 많은데, 그 탓에 구조 작업이 다소 지체됐을 것이다”며 “안전불감증이 불러온 참사라고 볼 수 있다”고 지적했다. 또 평소 정보호에서 침수가 반복됐고, 출항 당시에도 배에 기우는 이상 현상이 있었다는 등



정보호 전복사고 사흘째인 6일 오후 목포해경전용부두에서 선원 가족들이 사고현장으로 가는 해경선에 오르고 있다. /목포=김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr

생존자 진술도 '안전 불감증'의 증거라는 것이 업계 관계자 설명이다.

사고 당시 선원들이 대부분 선미에 몰려 있었다는 점에서 안전 교육에 대한 필요성도 대두됐다.

일반적으로 배는 선미 쪽에 엔진 등 기관이 몰려 있어 선수 쪽보다 무게인데, 사고 당시 선원들은 선미 쪽에 6명가량이 몰려 있던 것으로 전해졌다.

김 교수는 “선원들이 사고 대처요령 등 안전교육을 충분히 받았다면 대처가 더 빨랐을 것”이라며 “승선에 앞서 충분히 안전 교육이 이뤄질 수 있도록 제도적 변화가 필요하다”고 말했다.

한편 서해해경청에 따르면 지난 3년동안 목포, 완도, 여수 등 서해해경 관할 바다에서는 2020년 575건, 2021년 570건, 2022년 602건의 어선 사고가 발생했으며, 이 중 전복사고는 2020년 14건, 2021년 17건, 2022년 20건으로 다소 증가하고 있는 것으로 확인됐다. 사망, 실종, 부상 등 인명피해도 2020년 47건, 2021년 60건, 2022년 39건 발생한 것으로 드러났다. /유연재 기자 yjyou@kwangju.co.kr

## 무안공항 전세기 입국 태국인 23명 연락 두절

태국에서 전세기를 타고 무안국제공항으로 입국한 관광객 일부가 귀국 항공편을 타지 않고 있따라 행방이 묘연해졌다.

6일 법무부 등에 따르면 태국 방콕과 무안공항을 오가는 전세기를 탑승한 관광객 23명이 공항에서 이탈, 연락이 두절됐다.

6일 오전에는 전세기 단체관광객 중 10명이 공항에서 대기하던 단체 관광버스에 타지 않은 것으로 알려졌다.

앞서 지난달 30일에도 단체관광객 174명 중 13명이 무리에서 이탈해, 지난 5일 귀국 항공편에 타지 않은 것으로 전해졌다.

무안공항은 지난달 30일부터 태국행 전세기를 운항하기 시작했는데, 1, 2차 운항에서 모두 23

명의 무단이탈 사례가 발생한 것이다.

이에 일각에서는 오는 3월 말까지 예정된 2400여명 규모의 방콕 전세기 입항까지 차질이 생기는 것 아니냐는 우려가 나온다.

오는 3월부터 시행될 예정인 베트남-필리핀-인도네시아 단체관광객에 대한 무사증(무비자) 입국 제도에도 제동이 걸릴지 모른다는 우려 목소리도 나오고 있다.

다만 법무부는 태국인 무단 이탈 관광객들에게 법적 문제는 없다는 입장이다. 태국은 우리나라와 사증면제협정을 맺고 있어 태국인들은 비자 없이 최장 90일 동안 체류할 수 있다는 것이 법무부 관계자 설명이다. /유연재 기자 yjyou@kwangju.co.kr

## '정보호' 기관실 CCTV...사고 원인 밝혀줄까

해경 선체 육상 육진뒤 정밀감식

'정보호'의 사고 원인을 둘러싸고 의구심이 커지고 있는 가운데 침수 경위를 밝힐 단서로 기관실 내 설치된 CCTV가 주목받고 있다.

목포해경은 6일 오전 정보호 전복사고 관련 브리핑을 갖고 "기관실 내부에 CCTV가 설치됐다는 생존 선원들의 진술을 확보했다"고 밝혔다.

해경은 CCTV는 총 4곳을 비추고 있으며 사고 당시의 상황이 담겨있을 것으로 짐작하고 있다.

정보호는 선체 밑바닥에 위치한 기관실부터 침수된 것으로 보인다는 게 해경의 설명이다.

생존 선원 A씨는 구조 당국에 "기관실에 먼저 물

이 차기 시작했다"고 증언하기도 했다.

문제는 침수의 원인이다.

현재까지 바닷물이 유입될 만한 구멍이나 균열 여부 등 선체 파손 정황은 파악된 바 없다.

정보호는 지난해 3월 강도가 센 FRP(섬유강화플라스틱)로 건조돼 바다로 나간 지 1년도 안된 신형 어선인만큼 노후화나 누수 등의 가능성은 낮다.

사고 당시 주변 바다의 파고 또한 0.5-1m로 낮았고, 바람도 초속 1m 안팎으로 불어 풍랑 또한 거세지 않았다.

하지만 생존 선원들은 "기관실을 포함한 2-3명이 기관실에 잔 물을 퍼냈으나 10분도 채 안돼 선체가 급격히 기울었다"고 증언하고 있다.

특히 정보호는 충돌과 좌초 등 해상사고가 발생할 경우를 대비해 침수와 유출 속도를 늦추고자 바다와 측면을 두 겹의 강판으로 설계해 빈 공간을 남겨둔 '이중 선체' 구조임에도 침수 속도가 빨랐다. 이에 '선박이 출항할 때부터 문제가 있었다', '평소에도 기관실이 가끔씩 침수됐다' 등 여러 의혹들이 제기되고 있으나 정확히 규명된 원인은 없다.

이와 관련, 정보호를 건조한 전남의 한 조선소측은 "도색은 배 밑바닥에 따개비 등이 달라붙지 못하도록 한 것으로 기관실에 물이 반쯤 잠겼다든 생존 선원들의 진술을 믿을 수 없다"며 선체 이상설을 부인하고 있어 사고 원인 규명이 더욱 관심사로 떠오르고 있다.

해경은 인양 선체를 육상으로 옮긴 뒤 선내 CCTV 영상 복원 등 합동 정밀 감식을 벌여 정확한 사고 경위를 조사할 방침이다. /신안=민현기 기자 hyunki@

## 소상공인 지원금 대출받아 땅 산 前 담양군의원 징역형

임기중에 소상공인 지원 대출금으로 토지를 매수하고 농지로 사용할 의사가 없음에도 농지취득 자격증명을 받은 전직 담양군의원에게 징역형이 내려졌다.

광주지법 형사4단독(부장판사 박상현)은 사기, 농지법위반 등의 혐의로 기소된 전 담양군 A(59)의 원에게 징역 6월에 집행유예 2년을 선고했다.

A씨는 지난 2018년 11월 자신이 운영하는 슈퍼마켓의 경영개선 목적으로 사용할 것처럼 꾸며 '소상공인 이자차액 보전금'으로 7000만원을 대출받아 이중 5500만원을 토지 매입에 사용한 혐의를 받고 있다.

같은 해 12월에는 농지를 매수하면서 주말체험 영농 부지로 사용할 것처럼 거짓으로 서류를 꾸며 농지취득자격증명을 발급받은 혐의도 받고

있다.

2018년 7월부터 담양군의원으로 활동한 A씨는 임기중에 범행을 저지른 것으로 조사됐다.

A씨는 대출금을 소상공인 지원금 목적에 따라 사용할 계획이었으나 통장에 보관하던 중 일시적으로 토지 매수자금으로 사용했다고 해명했으나 재판부는 여유 자금이 없었던 점과 슈퍼마켓 운영자금 용도로 사용하기에는 7000만원을 대출받을 필요가 없었다는 점을 들어 A씨의 주장을 받아들이지 않았다.

재판부는 "A씨는 담양군의원이자 담양군 소상공인지원심의위원회 위원으로 높은 도덕성과 청렴성을 유지해야 함에도 범행을 저질렀다는 점에서 죄책이 가볍지 않다"고 판시했다. /정병호 기자 jusbh@kwangju.co.kr

## 상가매매 (상무지구.유형적합) (임대가능)

- ▶ 중심 상업지구
- ▶ 유흥가능 (전용 100평)
- ▶ 시세 - 10억
- ▶ 급매 - 7억 (용4억)

(보4천, 월수익 400만)

010-6670-9800

### 경매교육 [특수 전문반]

기초반, 중급반

\* 특수 전문반 모집 (10명)

- 1) 기초반 (기초부터 실전)
- 2) 중급반 (실전부터 ~)
- 3) 특수반 (유치권, 법지, 지분)
- 4) 투자반 (투자가능한 분)

▶ 경매 물건 추천 ◀

북구 두암동 (상가주택) ▶	감정가 3억9천 → 최저가 2억7천
광산구 하남동 (근린상가) ▶	감정가 62억 → 최저가 35억
동구 금남로 (주택) ▶	감정가 2억5천만 → 최저가 1억1천
광산구 박오동 (주택) ▶	감정가 4억4천 → 최저가 3억
광산구 하남동 (공장) ▶	감정가 36억 → 최저가 16억
장성 동화면 (과수원) ▶	감정가 8억2천 → 최저가 4억6천
서구 풍암동 (근린주택) ▶	감정가 6억5천 → 최저가 4억5천
북구 오서동 (주택) ▶	감정가 2억1천 → 최저가 2억1천

010-2614-9801