

일반논문

세월호 대참사의 원인과 과제*
- 정부 비리의 개혁을 위해 -

홍성태(상지대학교)

2014년 4월 16일에 발생한 세월호의 침몰 사고는 세계를 놀라게 한 대참사였다. 선원들이 승객들에게 '가만히 있으라'고 방송하고 도망치고 해경들이 전혀 올바른 구조 활동을 하지 않아 배 안에 있던 304명의 승객들이 한 명도 구조되지 못했기 때문이었다. 이 사고는 이명박 정부의 선박안전 규제완화로 시작되어 박근혜 정부의 구조 실패로 이어져서 빚어졌다. 이 점에서 세월호 대참사는 '정부 실패'에 의한 '비리 사고'의 대표적인 사례로 역사에 남을 것이다. 이와 같은 사고가 다시 일어나지 않게 하기 위해서는 무엇보다 비리의 척결을 올바로 이루어야 하며, 또한 이를 위해서는 비리 세력의 발호를 막을 수 있는 정치 개혁이 절실히 요청된다.

주제어: 세월호, 참사, 비리, 부패, 위험사회, 사고사회, 정치 개혁, 이명박, 박근혜

* 이 논문은 2014년 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2014S1A3A2044381).

1. 머리말

세월호 대참사는 너무나 슬프고 무서운 사건이다. 이 사건은 인간성의 바닥을 보여준 사건이며, 비리와 무능에 의한 ‘정부 실패’의 바닥을 보여준 사건이기 때문이다. 정부의 비리와 무능으로 세월호 안에 있던 304명의 승객들이 단 한 명도 구조되지 못하고 모두 목숨을 잃었다. 그리고 구조·수색 작업을 하던 잠수사, 유가족 지원 활동을 하던 시민 등 11명의 사람들이 목숨을 잃었다. 선박 사고는 세계 어디에서나 자주 일어나는 것이지만 세월호 대참사와 같은 사고는 세계적으로 초유의 것이다. 선원들이 승객들에게 배 안에 가만히 있으라고 방송하고 도주했을 뿐만 아니라 해경이 배 안에 있는 승객들을 구할 시간이 충분했는데도 단 한 명도 구하지 않았기 때문이다. 이 때문에 사람들은 세월호 대참사를 ‘세월호 대참살’이라고 부르기도 한다.

우리는 세월호 대참사에서 말할 수 없이 큰 비애와 공포를 느낀다. 배 안에서 당연히 구조될 것으로 알고 있다가 무참히 죽어간 304명의 승객들을 생각하면, 즐겁게 수학여행을 가고 있던 250명의 단원과 2학년 학생들을 생각하면, 자신도 모르게 눈물이 흐르고 가슴이 오그라든다. 그들과 가족들이 느끼고 겪었을 공포와 고통은 상상하기도 어렵다. 그러나 세월호 대참사에서 우리가 느끼는 것은 비애만이 아니다. 그와 함께 대체 어떻게 이런 일이 일어날 수 있었는가 하는 깊은 무력감을 느끼고, 또한 이런 일이 정말 일어났다는 것에 대한 깊은 공포감을 갖게 된다. 우리가 살아가는 이 사회는 대체 어떤 사회인가? 이 사회는 대체 얼마나 엉망이기에 이렇듯 초유의 무참한 사고가 일어났는가? 이런 사고가 일어나지 않도록 하기 위해 우리는 과연 무엇을 반성하고 개선해야 하는가?

세월호 대참사에 관해서 여러 분야에서 이미 많은 연구들이 발표되

었다. 여러 연구들에서 중요하게 제기된 것은 비인간적인 신자유주의의 문제(지주형, 2014; 이병천·박태현, 2015; 강수돌, 2015), 왜곡된 대의제와 국가 실패의 문제(박명립, 2015), 정부와 관료의 책임성 문제(김병섭·김정인, 2014; 유현중, 2015), 자발적인 시민참여의 중요성(주성수, 2015) 등으로 사회를 이해하기 위한 기본적인 요건인 구조, 제도, 주체의 면에서 다양한 연구가 이루어졌다. 이 글은 정부 비리의 문제에 초점을 맞춰서 세월호 대참사에 대해 살펴본다. 정부는 합법적 강제력의 집행자라는 점에서 현대 사회의 가장 강력한 주체이다. 정부 비리가 만연하면 제도가 올바르게 작동하지 않고 사고가 빈발하기 쉽다. 한국은 이명박·박근혜 정부에서 정부 비리가 계속 심해졌고(윤태범 외, 2012; 현대경제연구원, 2014ㄱ, 2014ㄴ), 그 극단의 결과가 바로 세월호 대참사라고 할 수 있다.

울리히 벡의 위험사회론은 현대 사회가 과학기술의 이용으로 풍요를 이루는 동시에 위험을 체계적으로 생산한다고 제시했다(Beck, 1992). 그런데 이 점에서 독일과 한국은 크게 다르다. 독일이 사고가 예방되는 위험사회(risk society)라면, 한국은 사고가 촉발되는 사고사회(accident society)이다. 그 차이는 정부 비리와 크게 연관되어 있다. 세월호 대참사는 제도가 없어서 일어난 사고가 아니라 정부 비리에 의해 제도가 제대로 작동하지 않아서 일어난 사고였다. 요컨대 세월호 대참사는 정부 비리에 의한 사고, 즉 ‘비리 사고’였다. 한국은 정부가 비리를 제대로 막지 못해 안전 제도들이 제대로 운영되지 않고 일어나지 않아야 할 사고가 빈발하는 ‘비리-사고사회’이다(홍성태, 2007, 2014).

큰 사고가 일어날 때마다 늘 나오는 ‘모두의 잘못’이라는 주장이 세월호 대참사에서도 또 제기되었다. 그러나 ‘모두의 잘못’이라는 주장은 실제 책임을 져야 할 정부, 기업, 개인 등의 책임을 은폐하고 왜곡하는

문제를 안고 있다. 세월호 대참사의 재발을 막기 위해서는 무엇보다 먼저 정부 비리를 막아야 하고, 이를 위해서는 그 책임자들을 엄정히 처벌하는 것이 가장 중요하다. ‘무임승차’를 막고 협조를 추동하기 위해 ‘엄벌’(의 가능성)에 의해 상호성을 실현하는 것이 가장 중요한 것과 마찬가지로이다(최정규, 2004: 114~121). 그리고 이렇게 하기 위해서는 민주주의의 강화를 위한 정치의 개혁이 이루어져야 할 것이다.

2. 세월호 대참사의 비극

2014년 4월 16일 오전 8시 48분 전라남도 진도 부근 바다에서 세월호가 침몰하기 시작했다. 그로부터 152분이 지난 오전 11시 20분에 세월호는 뒤집어진 채 완전히 침몰해서 바다로 가라앉았다. 극히 어렵게 2015년 1월 1일 ‘4·16세월호참사 진상규명 및 안전사회 건설 등을 위한 특별법’이 시행됐고, 역시 극히 어렵게 2015년 3월 5일 ‘4·16세월호참사 특별조사위원회’가 활동을 시작했다. 11월 12일 대법원은 이준석 선장에 대해 살인죄를 확정했으나 사고 원인에 대해서는 세월호의 결함을 확인해야 하는 것으로 결론지었다. 9명의 시신을 찾고 사고 원인을 밝히기 위해서 세월호의 인양은 필수적인 과제이지만 박근혜-새누리 정권은 계속 거부하다가 2016년 4월에나 실시할 것으로 밝혔다(‘세월호 참사 1주기 다큐-참혹한 세월, 국가의 거짓말’, <뉴스타파> 2015년 4월 15일).

〈표 1〉 세월호의 침몰과정1)

<p>4월 15일</p> <ul style="list-style-type: none"> - 21시 세월호, 476명의 승무원과 승객을 태우고 제주항을 향해 인천항을 출발. 짙은 안개로 모든 배들이 출항을 포기했지만 세월호만 2시간 30분 늦게 출항을 강행. <p>4월 16일</p> <ul style="list-style-type: none"> - 8시 48분 세월호, 진도 부근 바다에서 넘어져서 침몰하기 시작. - 8시 49분 기관장, 조타실 직통전화로 기관실에 탈출을 지시. 선장과 항해사 등 8명은 조타실에, 기관부 선원 7명은 기관실에 모여서 해경을 기다리고 있다가 사복으로 같이 입고 전용통로로 빠져 나와 9시 35분에 도착한 해경 123정과 고무단정으로 도망. - 8시 52분 단원과 학생이 자신의 휴대전화로 '전남 소방본부'에 최초의 신고전화. - 8시 55분 세월호, '제주 해상교통관제센터'에 조난신고. 선원들은 제주 VTS에 "지금 배가 많이 넘어졌습시다. 빨리 좀 와주세요"라고 말했으나, 선내 방송으로는 "현재 위치에서 절대 이동하지 마시고 대기해 주시기 바랍니다"라고 방송. - 9시 4분 여객선 침몰사고 중앙재난안전대책본부(본부장 강병규 안행부 장관) 가동. - 9시 25분 진도 VTS에서 "선장이 판단해서 인명 탈출을 지시하라"고 통보했으나, 선원들은 "그게 아니고 지금 탈출하면 바로 구조할 수 있는냐고 물었습니다"라고 답신. - 9시 30분 해경 항공구조단 소속 특공대원들이 탑승한 소형 헬기가 제일 먼저 사고해역에 도착. 5분 뒤에 목포 해경의 경비정 123정(110t)이 도착. 배 안에 있던 승객들은 선원들의 '가만히 있으라'는 선내 방송에 따라 배 안에 있었음. 김경 합동수사본부 관계자는 "해경이 처음 도착한 9시 30분에 세월호는 45도 가량 기울어져 있었을 뿐"이라며 "해경이 진입해 구조했으면 전원이 생존할 수 있었을 것"이라고 밝혔다. - 9시 46분 속옷 차림의 이준석 선장을 비롯해서 선박직 선원 15명이 해경 123정으로 옮겨 타서 구조됐음. - 9시 48분 서해 해경지방청 상황실, 해경 124정의 김경일 정장에게 세월호 진입 명령. 그러나 그는 이 명령을 실행하지 않았고, 승객들에게 퇴선 방송도 하지 않았음. - 10시 박근혜, 세월호의 구조에 최선을 다하라고 지시하고 사라져서 오후 5시 10분에야 다시 모습을 나타냄. 세월호의 구조 작업이 진행되던 절박한 7시간 동안 박근혜의 행적이 묘연한 상태임. - 11시 20분 세월호 완전히 침몰.

세월호 대참사의 비극은 놀랍게도 구조의 사명을 갖고 있는 두 주체에 의해 만들어졌다. 첫째, 세월호의 선장을 비롯한 15명의 선박직 선원들이다. 이들은 자신들은 도망치면서 승객들에게 선실에 “가만히 있으라”고 거듭해서 방송했다. 그것은 사실 죽음의 지시였다. 둘째, 해경 123정의 해경들이다. 김경일 정장은 당연히 해야 하는 선실 진입을

1) 자료: '세월호 침몰에서 참사 키운 부실 대응까지...비극의 재구성'(<경향신문> 2014/5/7), '세월호 참사 100일 일지'(<연합뉴스> 2014/7/23) 등.

명령하지 않았고, 서해 해경지방청의 선실 진입 명령도 실행하지 않았고, 세월호 안에서 구조를 기다리고 있던 승객들에게 퇴선 방송도 하지 않았다. 세월호 대참사의 비극을 보면서 도저히 이해할 수 없는 것은 완전히 침몰하기까지 152분이 걸렸으나 배 안에 있던 단 한 명도 구조되지 못했다는 사실이다. 선원들과 해경들이 너무나 큰 비극을 빚었으므로 무서운 추측들이 계속 제기되었다.²⁾ 해경이 세월호에 도착한 시간으로부터 배 안에 있던 단원고 학생이 마지막 카톡을 보낸 시간까지만 보더라도 47분의 시간이 있었다. 해경이 배 안에 있던 모든 사람들을 구하기에 충분한 시간이 있었던 것이다.³⁾

세월호 대참사의 비극은 한때의 무서운 사건으로 기억될 수 없다. 이런 사건을 막기 위해 가장 중요한 것은 사회가 피해자들과 유족들의 극심한 고통을 공감하는 것이다. 그 공감을 통해 이런 사건을 막기 위한 사회의 약속이 확립될 수 있다. 학생들이 휴대전화를 이용해서 최후의 순간까지 남긴 문자, 음성, 동영상 등의 자료들을 통해 우리는 세월호 대참사의 비극을 참으로 생생히 알 수 있다. 그 자료들은 사회가 피해자들과 유족들의 고통을 공감하게 하기 위한 가장 중요한 자료이다. 이런 자료들이 보여주는 비극에도 불구하고 세월호 대참사의 피해자들과 유족들을 모욕하고 공격하는 자들은 세계 10위권을 자랑하는 이 사회의 부후성과 취약성을 아프게 입증했다.

2) 해경의 이해할 수 없는 행태에 대해 유경근 유가족협의회 집행위원장은 해경이 일부러 구조하지 않은 것은 아닌가 하는 의구심을 밝혔다. “일부러 구조 안한 게 아닐까, 의심을 떨칠 수 없어요” - [인터뷰] 유경근 416 가족협의회 집행위원장의 한숨, <미디어오늘> 2016.3.9.

3) 2014년 9월 24일 광주지법에서 열린 세월호 선원들의 공판에서 탈출 시뮬레이션 전문가인 박형주 가천대 교수는 빠른 경우 불과 5분만에 세월호에 있던 476명이 모두 밖으로 나올 수 있었을 것이라는 시뮬레이션 결과를 발표했다.

3. 세월호 대참사의 책임

세월호 대참사의 책임은 선박직 선원들과 해경 123정의 해경들이라 는 두 직접 주체를 넘어서 훨씬 크고 많은 주체들이 연관되어 있다. 이 사실을 정확히 밝히는 것이 세월호 대참사의 진상을 밝히고 안전 사회를 이루기 위한 핵심적인 과제일 것이다. 여기서 우리는 안전과 관련된 직접적인 ‘행위의 책임’을 넘어서 그것이 올바르게 이루어지도록 하기 위한 ‘관리의 책임’에 주의하지 않으면 안 된다. 선박의 안전은 선장과 선원들의 책임에 그치지 않는다. 선장과 선원들이 책임을 올바르게 다하도록 하는 것은 선박을 소유한 기업의 책임이며, 기업이 책임을 올바르게 다하도록 하는 것은 정부의 책임이다. 직접적인 행위에만 초점을 맞추는 것은 진상을 은폐하고 사고를 조장하는 ‘꼬리 자르기’가 되기 십상이다.⁴⁾

1) 기업

세월호 대참사는 선장을 비롯한 15명의 선박직 선원들이 승객들을 배 안에 있게 해 놓고 도망친 것으로 시작되었다. 그러나 세월호 대참사를 올바르게 이해하기 위해서는 세월호의 운항에 대해 살펴봐야 한다. 2014년 10월 6일에 검찰은 세월호 대참사의 수사결과를 발표하며 세월호의 증개축, 과적, 운항 실수를 세월호 침몰의 직접적인 원인으로 제시했다. 이 세 가지 원인들에서 증개축과 과적은 선원들이 아니라 선주·선사의 책임에 해당되는 것이고, 운항 실수도 무리한 운항과 선

⁴⁾ ‘꼬리 자르기는 ‘선진국’에서도 흔히 나타나는 문제였다(Perrow, 1984). 이에 대응해서 ‘선진국’은 직접적인 행위자를 넘어서 소유자/발주자 등의 책임을 강력히 따져서 사고의 발생을 막고자 했다. 소유자/발주자 등에게 경제적 무한책임을 요구하는 미국의 ‘징벌적 손해배상제’는 그 좋은 예이다(박희주, 2014).

원들의 낮은 처우로 보았을 때 선주-선사의 책임이 대단히 크다. 사고가 나기 전날인 4월 15일에 안개가 너무 짙어서 인천항의 모든 여객선들이 결항했으나 세월호만 2시간 30분 늦게 출항을 강행했다(‘세월호 참사 100일 일지’, <연합뉴스> 2014/7/23).

사실 증개축과 과적의 면에서 세월호의 침몰은 그야말로 필연적인 것이었다(‘수직증축으로 복원력 낮아져…언젠가는 사고 났을 배’, <한겨레> 2014/4/20). 세월호는 국내 최대 연안 여객선으로서 주요 제원은 총톤수 6825톤, 길이 146m, 너비 22m, 높이 26m, 총정원 956명, 화물량 987톤이었다. 그런데 사실 이 깨끗한 외양의 커다란 배는 일본에서 1994년 6월에 건조되어 2012년 9월까지 일본 큐슈에서 18년 동안 운항된 뒤 폐선된 낡은 배였다. 청해진 해운은 이 낡은 배를 구입해서 2012년 10월부터 2013년 1월까지 크게 증개축했고 2월 말에 국가정보원의 점검을 받아서 3월 15일에 운항을 시작했다. 청해진 해운은 세월호를 증개축해서 무게중심을 51cm나 높였고, 이익을 늘리기 위해 평형수를 줄이고 화물의 과적을 일삼았다.

세월호에 대해 올바르게 알기 위해서는 청해진 해운의 실제 사주였던 유병언에 대해 알아야 한다. 유병언은 ‘구원파’라는 기독교 이단파의 실제 대표였다. 대구 출신인 그는 박정희 독재 시대에 ‘구원파’를 기반으로 돈을 벌었고, 전두환 독재 시대에 ‘세모’라는 기업을 급조해서 전두환의 동생인 전경환과의 친분을 통해 한강 유람선업에 참여했다. ‘세모’는 선박 건조의 무리한 단축, 선박의 불법 개조, 승선 인원의 과다 책정 등 비리로 점철되었으며, 결국 1991년 7월 유병언은 ‘오대양’과 관련해서 거액 사기로 구속되어 징역 4년형을 받았다. 그 뒤 유병언은 공식석상에서 사라졌지만 1997년 ‘세모’가 부도로 문을 닫은 뒤 1999년에 청해진 해운을 설립해서 비리를 일삼다가 결국 세월호 대참사를 일으켰다(박세열, 2014; 고재규, 2014). 유병언은 정경유착을 기반

으로 작동하는 비리-사고사회 한국의 실상을 아주 잘 보여주는 중요한 사례이다.

세월호의 침몰 이후 민간의 구조작업을 총괄한 (주)언딘에 대해서도 크게 주의해야 한다. 해경은 청해진 해운에게 이 회사가 실종자의 구조와 세월호의 인양을 모두 독점하도록 하는 계약을 맺게 했다. 수백명의 목숨이 달린 너무나 급박한 상황에서 해경은 민간 잠수사와 해군의 수색작업까지 제한하며 선체 인양업체에게 구조작업까지 모두 독점하도록 해서 구조작업에 심각한 문제를 초래했다.⁵⁾ 논란이 계속 이어지며 언딘과 해경의 유착 의혹이 강력히 제기되었는데, 결국 이 의혹은 검찰의 수사에 의해 사실로 밝혀졌으며, 언딘이 이 유착을 통해 처음부터 과다 비용 청구로 막대한 이익을 챙기려 했다는 사실도 밝혀졌다.⁶⁾

2) 단체

세월호의 증개축과 과적 운항은 결코 청해진 해운만의 잘못으로 빚어진 것이 아니었다. 기업의 문제는 기업에만 초점을 맞춰서는 결코 올바르게 이해될 수 없다. 기업들은 다양한 이익단체들을 운영하고 전문가 조직들을 동원해서 최대한 공익의 형태를 취해서 최대한 사익을 취하고자 한다. 이 과정에서 ‘과학 사기’의 비리들이 저질러진다(Broad & Wade, 1983; Beck, 1992). 따라서 기업의 무분별한 이익 추구를 적절히 제어하기 위해서는 기업의 외연으로 작동하는 이익단체들과 전문가 조직들에 크게 주의해야 한다. 세월호 대참사도 이런 이익단체들과

5) ‘해경, 실종자 구조.선체 인양 모두 언딘에게 몰아줘’, <노컷뉴스> 2014/5/2

6) ‘해경-한국해양구조협회-언딘, 독점 체제 양산 고리’, <참세상> 2014/4/28; ‘언딘, 세월호 구조비용 ‘뺑튀기 청구’, <한겨레> 2014/10/6

전문가 조직들의 문제가 크게 작용했다.

세월호 대참사의 제도적 발단은 2008년과 2009년에 이명박 정부와 한나라당이 선박연령 규제를 20년에서 30년으로 크게 완화한 것이다. 여기에는 선주와 선사 이익단체인 한국선주협회의 로비가 크게 작용한 것으로 드러났다.⁷⁾ 이에 따라 청해진 해운이 일본에서 퇴역하는 낡은 배를 구입해서 새 배인 것처럼 꾸며서 운항할 수 있었던 것이다. 사단법인 한국선급은 정부를 대신해서 선박의 안전도를 검사하는 국내 유일의 선박 검사 인증기관으로서 2013년 1월 24일 증개축을 마친 세월호에 대한 복원성 검사를 했는데, 승무원을 제외한 승객 수를 804명에서 921명으로 늘리게 했으면서 여객 중량을 88톤에서 83톤으로 줄이게 하는 모순된 결론을 제시했다.⁸⁾ 한국선급은 법적으로 선박의 검사와 인증을 독점한 민간기관이고, 한국해운조합은 법적으로 선박의 안전관리를 독점한 민간기관이다. 한국해운조합의 인천항 운항관리실은 세월호의 최대 화물량도 모른 채 엉터리 단속을 했고, 세월호가 출항하기 전 안전점검 보고서를 허위로 적은 것을 묵인하고 조작했다.⁹⁾

언딘과 관련해서 알려지게 된 한국해양구조협회에 대해서도 크게 주의해야 한다. 언딘은 언딘에 속하지 않은 민간 잠수사들을 구조작업에서 배제했다는 의혹을 받았는데 언딘이 이렇게 세월호 실종자의 구조작업에서 비정상적 독점을 행할 수 있었던 이유는 한국해양구조협회를 매개로 한 해경과 언딘의 유착 때문이라는 지적이 제기되었다. 한국해양구조협회는 2012년 11월 새누리당의 주도로 ‘수난구조법’이 전부개정되면서 설립되었으며, 이미 2013년 10월의 국정감사에서

7) ‘의원들, 선주협회 로비 받고 대가성 입법활동’, <뉴스1> 2014/5/27; ‘규제완화 광풍 속에 세월호가 침몰했다’, <경향> 2014/5/15.

8) ‘한국선급, 세월호 복원성 검사는 "과주기식 통과의례"’, <뉴스1> 2014/4/24.

9) ‘세월호 최대 화물적재량, 단속당국은 몰라’, <연합뉴스> 2014/4/24

‘해경 퇴직자들의 셀프재취업 출구’라는 비판을 받았다. 세월호 대참사 당시 김윤상 언딘 대표이사, 김용환 전 남해지방해양경찰청장, 최상환 해양경찰청 경비안전국장 등이 한국해양구조협회의 부총재였고, 4명의 사무국장이 모두 2013년에 해경에서 퇴직하고 바로 이 협회에 재취업했다(‘해경-한국해양구조협회-언딘, 독점 체제 양산 고리’, <참세상> 2014/4/28).

3) 정부

세월호 대참사에서 핵심은 결국 구조의 실패이다. 2014년 4월 28일에 김경일 경장은 기자회견을 열어서 배 안에 있던 승객들에게 퇴선 방송을 했다고 말했으나 검찰 수사에서 그의 말은 거짓말로 밝혀졌다. 김경일 경장은 선실 진입을 하지 않았을 뿐더러 퇴선 방송도 하지 않았고, 심지어 자신의 잘못을 감추기 위해 항해일지를 찢어서 허위로 작성했다. 그러나 해경의 문제는 여기서 그치지 않았다. 해경은 인양업체 언딘과 유착해서 긴급한 구조 활동을 강력히 방해했고 언딘에게 특혜를 줬다. 2014년 4월 21일에 언딘의 바지선인 리베로 호가 투입되었다. 그런데 당시 리베로 호는 건조 중이어서 출항금지대상이었으나 해경이 언딘의 리베로 호 이용을 위해 이미 현장에 있던 현대보령 호의 투입을 막아서 초기의 귀하디 귀한 ‘30시간’을 날려 버렸다는 참담한 사실이 검찰 수사에서 밝혀졌다. 또한 2013년에 해경의 여객선 긴급 안전 점검은 불과 10분 정도밖에 걸리지 않아서 완전히 요식에 불과했다(‘지난해 정부의 여객선 점검 시간, 1척에 13분’, <정보공개센터> 2014/5/13). 해경은 세월호의 최대 화물량도 모르면서 엉터리 단속을 했다(‘세월호 최대 화물적재량, 단속당국은 몰라’, <연합뉴스> 2014/4/24). 해경 123정만이 아니라 해경 전체가 참으로 심각한 비리와

무능의 상태에 있었다.

세월호의 침몰 과정은 이 나라가 얼마나 심각한 비리의 상태에 처해 있는가를 잘 보여주었다. 그러나 세월호의 구조 실패는 이 나라가 아예 참혹한 ‘비리의 바다’에 빠져 있다는 것을 잘 보여주었다. 이 사실을 올바르게 인식하고 개혁하기 위해 해경 123정을 넘어서 정부 전체의 상태를 살펴봐야 한다. 이명박 정부는 2009년 1월에 기존의 20년을 30년으로 무려 10년이나 연장해서 세월호 대참사가 일어나게 했다(‘재앙의 씨앗...선령 규제 완화’, <뉴스타파> 2014/4/24). 2010년에 국토해양부는 <대형해양사고 예방을 위한 안전관리체제 운영개선연구>를 발주해서 문제와 대안을 모두 파악해 놓고도 전혀 시행하지 않아서 세월호 대참사를 빚고 말았다.¹⁰⁾ 박근혜 정부는 이명박 정부의 문제를 더욱 악화시켰다. 박근혜는 아예 ‘규제는 암’이라고 선언하고 잘못된 규제 완화 정책을 극단화하고 있다. 미국의 역사가 잘 보여주듯이 기업의 자유를 방임하면 나라는 비리의 아수라장이 되고 만다.¹¹⁾ 정부의 적절한 규제가 이루어지지 않는다면 나라는 아비규환이 되어 버린다. 기업과 개인에 대한 보호, 지원과 함께 규제는 정부의 존재이유이다. ‘규제는 암’이라고 선언하는 것은 정부의 존재이유를 내버리는 것이다.

참여정부는 대통령이 의장인 국가안전보장회의(NSC)에서 재난도 다루도록 했고, 위험사회의 상황에 맞추어 자연 재난과 사회 재난을 통합해서 대응하도록 했다. 참여정부는 대통령이 모든 대형 재난의 ‘콘트

10) ‘해양재난사고 안전관리체제 문제점 알고 있었던 정부, 왜 세월호 참사 막지 못했나?’, <정보공개센터>, 2014/4/18; ‘국민권익위원회 2008년에 선령제한 규제완화 주장 보도자료’, <정보공개센터> 2014/5/22.

11) 마크 트웨인이 ‘도금 자본주의’로 불렀던 1870~1910년대의 미국 경제에서 기업들은 강도와 같은 행태를 보였다. 이에 따라 미국 정부와 의회는 기업의 자유를 악용하지 못하도록 강력한 독점금지법, 비리척결법 등을 시행하게 됐다.

를 타워'로서 작동하도록 했던 것이다. 이것은 대통령제와 위험사회의 면에서 당연한 조치였다. 그런데 이명박 정부는 사실상 NSC를 폐지했고 재난 대응의 직접적인 책임은 국무총리와 행정안전부 장관에게 맡겼다. 이어서 박근혜 정부는 행정안전부를 안전행정부로 바꾸었을 뿐이었고 재난 대응을 자연 재난과 사회 재난으로 다시 이원화했다. 세월호 대참사에서 박근혜 정부가 현황도 제대로 파악하지 못하고 터무니없이 갈팡질팡한 것은 당연한 결과였다. 안전행정부 장관이 본부장인 중앙재난안전대책본부가 너무나 엉망이어서 국무총리의 지시로 법적 근거가 없는 '범정부대책본부'를 조직해서 대응했을 정도였다.¹²⁾

심지어 세월호가 침몰하고 있던 2014년 4월 16일 8시 30분~9시 30분에 청와대에서 NSC가 열렸지만 그 사실을 파악하지 못해서 전혀 논의하지 못한 채로 NSC가 끝나는 참으로 황당한 일도 벌어졌다('청와대, '세월호 침몰 당시 NSC 회의' 사실 숨겨', <프레시안> 2014/7/10). 국정원과 NSC는 9시 19분 YTN 뉴스를 보고 세월호의 침몰을 처음 인지했다. 박근혜는 10시에나 서면으로 보고받고 사라져서 7시간 뒤인 17시가 넘어서 다시 모습을 나타냈다.¹³⁾ 청와대는 중앙재난대책본부의 본부장이 안전행정부 장관이기 때문에 세월호 대참사 대응의 직접적인 책임이 안전행정부 장관에게 있고 대통령에게는 없다고 계속 주장했다. 그러나 실제로는 청와대 비서실과 국가안보실이 대통령에

12) “기형적 재난대응시스템”, 국가적 수치 초래; <뉴스타파> 2014/4/25; ‘이명박-박근혜의 ‘노무현 지우기’ 위기관리 매뉴얼까지 지웠다’, <한겨레> 2014/4/29; “인터뷰 ① 김대중-노무현 정부 국가 위기관리시스템 만든 류희인의 대안”, <오마이> 2014/5/12

13) 2015년 11월 18일 세월호 특조위는 세월호 대참사 당시 밝혀지지 않은 박근혜의 7시간 행적에 대해 조사하기로 결정했다. 드러나지 않은 박근혜의 7시간 행적은 정부의 적정 대응을 평가하기 위해 반드시 조사해서 진상을 밝혀야 하는 사안이다. 11월 19일 해양수산부가 작성한 것으로 추정되는 ‘세월호 특조위 현안 대응방안’이라는 문건이 드러났는데 이 문건에는 박근혜의 7시간 의혹에 대해 조사할 경우 여당 추천 위원들이 사퇴하는 등의 세월호 특조위를 무력화하는 방안이 제시되어 있다.

계 상황을 보고하고 지시를 받게 되어 있으며, 또한 헌법에 따르더라도 대통령은 정부의 최고 수장으로서 정부의 활동에 대한 최종적인 책임을 지는 것이 당연하다. 결국 2014년 5월 19일 박근혜는 최종적인 책임은 대통령인 자신에게 있다고 국민에게 사과했다. 그리고 정부조직 개편, 공직사회 개혁(김영란법=비리척결법 제정), 부도덕한 기업 일벌백계, 세월호 특검 시행과 특별법 제정 등을 국민에게 약속했다. 그러나 이 약속들은 제대로 지켜지지 않았다(‘취임선서 위반한 대통령 세월호 유족 약속도 파기’, <팟빵직설> 2014/8/24).

4. 세월호 대참사와 비리-사고사회

세월호 대참사와 같은 참담한 사고의 재발을 막고 안전사회로 나아가기 위해서는 어떻게 해야 할까? 사실 그 답은 박근혜의 2014년 5월 19일 기자회견에서 이미 거의 제시되었다. 그 핵심은 정경유착/민관유착을 뿌리 뽑고, 탐욕적인 기업을 엄벌하고, 모든 진상을 낱알이 밝히는 것 등이다. 2014년 5월 19일 박근혜가 기자회견에서 국민들에게 한 약속은 우리 자신과 가족들의 생명이 달린 중차대한 것이다. 이 중대한 과제는 결국 세월호 대참사의 진상규명과 비리-사고사회의 개혁으로 제시될 수 있다. 요컨대 세월호 대참사의 진상규명을 이루어서 비리-사고사회를 혁파해야 비로소 안전사회의 길이 열릴 수 있는 것이다.

1) 세월호 대참사의 진상규명

2014년 7월 14일 세월호 피해 학생들의 유가족들은 진상조사위원회에 수사권과 기소권을 부여하는 세월호 특별법의 제정을 요구하며 광화문 광장에서 농성을 시작했다. ‘유민 아빠’ 김영오는 46일 동안 목숨

을 건 단식을 하며 제대로 된 세월호 특별법의 제정을 촉구했다. 그러나 박근혜-새누리 정권은 이 당연한 요구를 강력히 거부했다. 그리고 ‘보수’ 언론들의 격렬한 비방과 비난이 몰아쳤고, ‘어버이연합’, ‘엄마부대’ 등의 ‘보수’ 단체들이 격렬히 공격했다.

특별검사법은 특별검사를 대통령이 임명하도록 규정하고 있다. 따라서 이미 정부의 잘못이 큰 것으로 드러난 세월호 대참사의 진상을 밝히기 위해서는 특별검사만으로는 문제가 있을 것으로 예상되었기 때문에 독립적인 수사권과 기소권을 갖는 진상조사위원회를 설치하는 세월호 특별법이 제시됐던 것이다. 박근혜-새누리 정권이 정말 세월호 대참사의 진상규명과 안전사회의 형성에 찬성한다면 당연히 세월호 피해자들의 유가족들이 원하는 세월호 특별법을 제정해야 했을 것이다. 다시 말해서 세월호 특별법에 관한 논의는 세월호 대참사의 진상규명을 위한 실제적 방법을 찾는다는 견지에서 이루어져야 했다.

박근혜-새누리 정권은 감사원 감사, 검찰 수사, 그리고 특별검사의 수사로 모든 진상이 밝혀질 것이라고 생각하는 것으로 보였다. 그러나 2014년 10월 10일에 결과가 발표된 감사원 감사는 청와대와 국방부에 대해 단순히 서면조사와 자료 검토로 끝냈으며, 그에 앞서 10월 6일에 결과가 발표된 검찰 수사도 김경일 123정 정장과 최상환 해경차장을 기소하는 것으로 끝났다. 더욱이 검찰은 김경일과 최상환의 죄가 엄중한 데도 불구하고 불구속으로 기소했는데 이것은 검찰이 세월호 대참사의 진상을 파헤치는 것이 아니라 적당히 무마하는 쪽으로 수사했다는 것을 방증했다. 이에 대해 세월호 대참사의 유가족들은 “검찰의 이번 수사결과 설명은 그 동안의 의혹을 해소하기보다는 검찰이 얼마나 진상규명에 무능한지 혹은 의지가 없는지에 대한 의혹만 가지게 하였습니다”고 평가했다(‘검찰 수사결과 발표에 대한 세월호 가족대책위의 입장 및 요청사항’, 2014/10/7).

검찰의 ‘꼬리자르기’ 수사 논란은 사실 예고된 것이었다. 이와 관련해서 가장 큰 문제는 이른바 ‘박근혜의 사라진 7시간’이다. 대체 박근혜는 세월호가 침몰하고 있던 그 절박한 7시간 동안 어디서 누구와 무엇을 했는가? 일본 총리는 분 단위로 일정을 밝히고, 미국 대통령도 비슷한 수준으로 일정을 밝힌다. 국가 재난 상황에서 대통령이 7시간이나 행적을 감추고 그것을 밝히지 않는 것은, 세월호의 선장과 선박 선원들이 승객들에게 배 안에 가만히 있으라고 하고 도망친 것처럼, 결코 있어서는 안 되는 일이다. 박근혜의 사라진 7시간은 국가 재난이 발생한 상황에서 정부가 제대로 작동하고 있는가와 직결되어 있는 중대한 사안이다. 그러나 박근혜-새누리 정권은 합당한 비판에 대해 신경질적으로 반응하며 해야 할 일을 하지 않아서 여러 부정적인 의혹과 추측을 더욱 더 키웠다.

2) 비리-사고사회의 개혁

세월호 대참사가 벌어지고 다시 ‘위험사회’가 여기저기서 운위되었다. 그런데 독일의 사회학자 울리히 벡의 ‘위험사회’론은 사실 그 자체로 한계를 갖고 있기 때문에 이 점을 잘 이해하고 한국 사회에 적용해야 한다(홍성태, 2014). 무엇보다 독일과 한국의 사회적 차이에 주의해야 한다. 사회 질을 규정하는 비리도에서 독일과 한국의 사회적 차이는 명확하게 드러난다(국제투명성기구, 2014). 우리는 과학기술의 위험도와 사회체계의 정비도를 기준으로 현대 사회를 유형화할 수 있다. 이렇게 보면, 독일은 고위험 과학기술과 저위험 사회체계가 결합된 ‘일반 위험사회’이고, 한국은 고위험 과학기술과 고위험 사회체계가 결합된 ‘악성 위험사회’이다. 일반 위험사회에서는 위험이 사고로 약화되는 것을 막는 제도가 잘 작동하지만, 악성 위험사회에서는 비리

때문에 위험이 사고로 악화되는 것을 막는 제도가 잘 작동하지 않는다.¹⁴⁾ 악성 위험사회에서는 사고를 막기 위한 제도가 있어도 비리 때문에 작동하지 않아서 사고가 빈발한다. 이런 점에서 악성 위험사회는 ‘사고사회(accident society)’라고 할 수 있다.

비리-사고사회의 문제는 각종 안전사고에서 잘 드러난다. 2014년도 한국에서는 2월 17일 경주 코오롱 마우나 리조트 체육관 붕괴사고(10명 사망), 4월 16일 세월호 대참사(304명+11명 사망), 5월 26일 CJ의 고양 터미널 화재(9명 사망), 10월 17일 포스코의 판교 환풍구 붕괴사고(16명 사망), 12월 16일 제2 롯데월드 콘서트홀 공사장에서 노동자 추락사 등 안전사고가 그치지 않았다. 이 사고들은 1970년 4월 8일 와우아파트 붕괴(33명 사망), 1970년 12월 15일 남영호 침몰(319명 사망), 1971년 12월 25일 대연각 호텔 화재(163명 사망), 1993년 10월 10일 서해 페리호 침몰(292명 사망), 1994년 10월 21일 성수대교 붕괴(32명 사망), 삼풍백화점 붕괴(502명 사망)¹⁵⁾ 등과 마찬가지로 비리가 그 기본적인 원인인 ‘비리 사고’이다.

미국의 사회학자 찰스 페로우는 고위험 기술의 사고를 그 위험도와 복잡도에 의한 필연적인 것으로 파악하고, 이런 점에서 그것을 설명하기 위해 ‘정상 사고(normal accident)’라는 역설적인 개념¹⁶⁾을 제시했다. 요컨대 페로우는 ‘정상 사고’는 고위험 과학기술과 고정비 사회체계가

14) 심지어 절대적인 위험시설인 핵발전소의 건설과 운영에서도 허다한 비리가 당연한 듯 저질러지는 무서운 상태이다. 뉴스타파의 ‘원전 목시록 2014’를 참고.

15) 세월호 대참사는 삼풍백화점 붕괴 사고가 재현된 것으로 평가되기도 했는데 사실 두 사건은 세 가지 점에서 크게 달랐다. 첫째, 삼풍 사고 때는 최고 책임자가 현장에 즉각 나타나서 지휘했으나 세월호 사고 때는 최고 책임자가 7시간이나 잠적했다. 둘째, 삼풍 사고 때는 구조대가 최선을 다해서 구조했으나 세월호 사고 때는 그렇게 하지 않았다. 셋째, 삼풍 사고 때는 모든 사실이 상세히 조사되고 자료가 공개되었으나 세월호 사고 때는 그렇게 되지 않았다.

16) 영어 accident의 뜻이 잘 보여주듯이 사고는 필연적인 것이 아닌 우발적인 것으로, 즉 정상적인 것이 아닌 비정상적인 것으로 여겨졌다. 이런 점에서 normal accident는 형용모순의 개념이다.

결합된 일반 위험사회에서 발생하는 사고이다. 대표적인 예는 핵발전소 폭발 사고이다. 페로우의 ‘정상 사고’론에 따르면, 핵발전소는 너무나 위험하고 복잡해서 그 폭발 사고를 완전히 회피할 수 있는 길은 없다. 우리가 진정 안전을 원한다면 핵발전소를 하루빨리 폐기해야 한다. 이에 비해 ‘사고사회’의 사고는 대체로 비리에 의해 발생하는 ‘비리 사고’로서 고위험 기술이 아니라 저위험 기술의 이용에서 발생한다. 또한 ‘사고사회’에서는 ‘정상 사고’로 파악된 고위험 기술의 문제도 비리에 의해 당연히 더욱 더 악화된다.

현대 과학기술의 위험에 대해서는 이미 오래 전부터 많은 사람들에게 의해 여러 비판과 우려가 제기되었다. 철학에서는 독일의 마르틴 하이데거가 그 대표적인 인물이다. 그런데 하이데거는 기술과 예술이 하나로 섞여 있던 고대 그리스 시대의 예술에서 구원을 찾고자 했다(Heidegger, 1953). 그러나 위험사회는 물론이고 사고사회를 개혁하기 위해서는 예술이 아니라 정치를 통하지 않으면 안 된다. 울리히 벡이 적절히 지적했듯이 민주주의를 사회의 모든 영역으로 확대하는 정치의 개혁이 중요하다. 합법적 강제력을 행사해서 사회를 구성하고 운영하는 정치가 엉망인 곳에서는 우리의 생존 자체가 위태로워지기 때문이다.

한국과 같은 비리-사고사회에서는 정치가 더욱 더 중요하다. 비리-사고사회는 비리 세력이 오랫동안 지배한 잘못된 정치의 역사-구조적 결과이다. 한국은 위험사회가 아닌 사고사회이며, 그 원천은 비리 세력의 권력 비리이다. 기업과 개인은 탐욕에 사로잡혀 비리를 추구할 수 있다. 이것을 제어해서 사회를 보호하는 것이 정부의 책임이다. 그러나 정부가 무능할 수 있으며, 기업과 개인에게 매수될 수 있고, 아예 정부 자체가 탐욕의 주체가 될 수 있다. 막스 베버는 정부를 기계로 보았지만 그것은 틀린 생각이었다(Weber, 1922: 347). 정부는, 자기 이익을 갖고 기업이나 이익단체처럼 작동할 수 있을 뿐만 아니라 ‘관피

아, ‘정피아’, ‘법피아’가 잘 보여주듯이 사실상의 범죄조직이 될 수도 있다. 정치 개혁으로 정부를 바로 세우는 것이 비리사회를 개혁하기 위한, 따라서 사고사회를 개혁하기 위한 가장 근본적인 과제이다.

‘비리-사고사회’ 한국은 18년에 걸친 박정희 군사-개발독재 시절에 형성되어 12년에 걸친 전두환과 노태우의 군사-개발독재 시절에 크게 확대됐다. 이렇듯 비리-사고사회 한국은 30년에 걸친 군사-개발독재를 통해 형성-확대되어 강력한 체계를 이루었기 때문에 민주화에도 제대로 개혁되지 않았다. 여기에는 세 가지 원인이 있다. 첫째, 오랜 세월 에 걸쳐 형성되고 유지된 체계는 나쁜 체계라고 해도 많은 사람들이 익숙하게 여기고 살아가는 데서 비롯되는 잠금효과와 경로의존에 의해 쉽게 개혁되지 않는다. 둘째, 한국의 민주화는 비리 세력의 지배 속에 진행된 ‘포위된 민주화’, ‘취약한 민주화’였기 때문에 군사-개발독재의 문제를 개혁하는 것이 대단히 어려웠다. 셋째, 민주화 세력이 내부의 부패와 분열 등의 문제 때문에 해결해야 하는 과제를 올바르게 확정하고 강력히 추진하는 데서 큰 한계를 가졌다(홍성태, 2009).

5. 맺음말

한국 사회에 대한 가장 일반적인 분석틀은 ‘보수와 진보의 틀’이다. 세월호 대참사의 경우에도 이 틀이 많이 적용되었다. 그러나 계속 발생하는 커다란 비리 사고들에 비추어 보면, 한국 사회를 올바르게 살펴볼 수 있는 기본적인 틀은 ‘비리와 합리의 틀’인 것 같다(김정훈, 2010). 요컨대 ‘보수 연합’이 아니라 ‘비리 연합’이 이 사회를 지배하고 있는 것이 문제의 근원이다.¹⁷⁾ ‘비리 연합’은 매수와 세뇌로 사람들을 포섭

17) 일찍이 김진균은 한국 사회의 실제 운영은 ‘연줄결속체’에 의해 이루어지고 있으며, 친일과 독재의 비리 세력이 넓은 ‘연줄결속체’를 형성해서 한국 사회를 지배하고 있다고 지적했다(김진균, 1983, 1988). 박근혜-새누리 정권이 잘 보여주듯이, 한국 사회

해서 합법적으로 권력을 전횡할 수 있다. 오랜 역사에 의해 비리 세력이 지배적인 곳에서는 ‘민주주의의 역설’¹⁸⁾이 대단히 심각하게 나타날 수 있다. 세월호 대참사는 이런 역사-구조적 상황의 산물이다.

우리가 이런 민주화는 비리 세력의 포위 속에 이루어진 ‘포위된 민주화’였으며, 제대로 공고화되지 못하고 쉽게 무너질 수 있는 ‘취약한 민주화’였다. 세월호 대참사의 진상을 밝히고 안전사회를 이루기 위해 ‘실질적 민주화’가 올바르게 추구되어야 한다. 그 출발은 시민정치의 활성화로 비리 세력이 주도하는 제도정치를 혁파해서 진정으로 민주적인 제도정치를 이루는 것이다. 안전사회를 이루기 위해서는 무엇보다 비리의 척결을 위한 제도의 개혁이 올바르게 이루어져야 한다. 그렇게 해서 비리의 대가가 비리의 이익보다 훨씬 커져야 비로소 비리가 사라질 수 있게 된다. 이런 점에서 ‘김영란 법’=부패척결법은 대단히 중요하다. 또한 기업 활동의 인명피해에 대해 영국식 기업살인죄를 적용하고, 경제적 피해에 대해 강력한 미국식 징벌적 손해배상을 시행해야 한다.

2015년 3월 3일 ‘김영란법’¹⁹⁾이 어렵사리 제정됐다. 그러나 원래의 법안에 있던 ‘이해충돌 방지’ 부분은 빠졌으며, 비리 세력의 공격이 거세서 축소된 법이 더욱 축소될 우려가 크다. 한편 2014년 11월 7일 ‘세월호 특별법’(4·16세월호참사 진상규명 및 안전사회 건설 등을 위한 특별법)이 제정됐고, 이에 따라 2015년 1월 1일자로 ‘세월호 특조위’(4·16세월호참사 특별조사위원회, 실제로는 3월 5일 임명장 발부)가 발족했다. 그런데 박근혜 정부와 새누리당은 ‘세월호 특별법’ 제정에서 유가족들의

의 현실은 여전히 이런 상태에 머물러 있다.

18) 로버트 달은 민주주의는 정치 제도를 넘어서 이상사회를 뜻한다고 주장했다(Dahl, 1983). 민주주의 제도와 민주주의 사회는 구분되어야 한다. 현실에서는 다수의 민주적 결정으로 비리 세력의 전횡이 결정되는 일이 왕왕 일어난다. ‘민주주의의 역설’은 이것을 가리킨다. 일찍이 콩도르세는 ‘투표의 역설’로 이 문제를 지적했다.

19) 이 법의 정식 명칭은 ‘부정청탁 및 금품 등 수수의 금지에 관한 법률’이다. 이 법은 사실 미국의 ‘뇌물 및 이해충돌 방지법’을 크게 참고한 것이다.

요구를 축소하고 세월호 유가족들을 모욕했던 자를 위원으로 임명했을 뿐만 아니라 ‘세월호 특조위’의 예산과 규모를 대폭 축소하는 ‘세월호 특별법 시행령’을 제정했다. 이에 따라 유가족들과 시민들은 다시 거리로 나서서 이 시행령안의 폐기를 요구하며 항거해야 했다.²⁰⁾

이렇듯 당연한 법과 제도에 대해 비리 세력의 격렬한 공격이 가해지며 저지되는 것을 보면 비리 세력의 위력과 민주화의 중요성에 대해 더욱 깊이 생각하게 된다.²¹⁾ 민주화는 정치의 민주화를 넘어 사회의 합리화를 통해 나라의 선진화를 이루는 역사적 과정이다. 이 보편적 발전의 과정이 올바르게 이루어지기 위해서는 역사적으로 형성된 사회의 특성을 올바르게 이해해야 한다. 무엇보다 비리 세력의 지배가 계속되고 세월호 대참사와 같은 참담한 사고마저 일어나는 역사-구조적 상황을 올바르게 인식해야 할 것이다. 로버트 퍼트남의 이탈리아 연구가 잘 입증했듯이 비리가 만연한 곳에서는 어떤 좋은 제도도 제대로 작동하지 않는다(Putnam, 1990). 한국은 오랫동안 정부가 올바르게 역할하지 못해서 ‘비리-사고사회’가 되었으며, 이 문제를 해결하기 위해서는 비리의 척결에 초점을 두고 정부와 정치의 개혁을 추구해야 할 것이다.

(2016년 3월 10일 접수, 4월 25일 심사완료, 5월 13일 게재확정)

20) 유가족들과 시민들은 ‘세월호 특조위’를 무력화하기 위한 이 시행령을 ‘악마의 시행령’으로 부르며 박근혜 정부를 무능한 정권이 아니라 잔인한 정권이라고 비판했다.

21) 2016년 4월 11일의 총선을 통해 새누리당은 2당이 되었고 더민주당이 1당이 되었다. 이 변화를 통해 5월 국회에서 세월호 특조위의 활동을 연장하는 세월호 특별법의 개정이 이루어질 것으로 기대되었으나 역시 새누리당의 반대에 의해 무산되고 말았다. 이렇듯 새누리당이 세월호 특조위의 활동을 계속 방해하는 것과 관련해서 세월호의 침몰 원인과 박근혜의 ‘7시간 잠적’에 대한 심각한 의혹이 계속 제기되고 있다.

참고문헌

- 강수돌(2015), '세월호 참사에 드러난 기업·정부의 사회적 무책임', 서울대 인문학연구원, <인문논총> 72권 2호.
- 고제규(2014), '유병언 구원과 설립부터 청해진 해운까지', <시사IN> 2014/5/2.
- 김병섭·김정인(2014), '관료 (무)책임성의 재해석: 세월호 사고를 중심으로', 『한국 행정학보』 48권 3호.
- 김정훈(2010), 『87년 체제를 넘어서』, 한울.
- 김진균(1983), 『비판과 변동의 사회학』, 한울.
- _____ (1988), 『사회과학과 민족현실』, 한길사.
- 뉴스타파(2015), '세월호 참사 1주기 다큐-참혹한 세월, 국가의 거짓말', <뉴스타파> 2015년 4월 15일.
- 민주화를 위한 변호사 모임(2014), 『416 세월호 민변의 기록』, 생각의 길.
- 박명림(2015), '세월호 정치의 표층과 심부', 『역사비평』 110호.
- 박세열(2014), '일그러진 대한민국 성공 신화, 유병언 세월호 소유주', <프레시안> 2014/4/23.
- 박희주(2014), <외국의 징벌배상법제 및 사례 연구>, 한국소비자원.
- 세월호 참사 국민대책회의, '세월호 특별법, 오해와 진실', <http://sewolho416.org/2287>
- 오준호(2015), 『세월호를 기록하다-침몰·구조·출항·선원, 150일간의 세월호 재판 기록』, 미지북스.
- 유현중(2015), '국가적 재난관리의 책임성과 확보방안', 『한국 행정학보』 49권 4호.
- 윤태범 외(2012), <부패방지 추진정책 성과 및 과제>, 한국행정학회.
- 이병천·박태현(2015), '세월호 참사, 국가를 묻다-불량국가의 정치경제', 『지역과 전망』 33호.
- 주성수(2015), '세월호 참사 관련 시민 참여와 자원봉사', 『시민사회와 NGO』 13권 1호.
- 지주형(2014), '세월호 참사의 정치사회학', 『경제와 사회』 104호.
- 진실의 힘 세월호 기록팀(2016), 『세월호, 그날의 기록』, 진실의 힘.

- 최정규(2004), 『이타적 인간의 출현』, 뿌리와 이파리.
- 현대경제연구원(2014ㄱ), <OECD 비교를 통해 본 한국 사회자본의 현황 및 시사점>, 2014/5/26.
- _____ (2014ㄴ), <한국 사회자본, 나를 넘어 공동체로>, 2014/7/30
- 홍성태(2007), 『대한민국 위험사회』, 당대.
- _____ (2009), 『민주화의 민주화』, 현실문화.
- _____ (2014), 『위험사회를 진단한다』, 아로파.
- Beck, Ulrich(1992), 홍성태 옮김(1997), 『위험사회』, 새물결.
- Broad and Wade(1983), 박익수 옮김(1989), 『배신의 과학자들』, 겹지사.
- Dahl, Robert(1983), 이만희 옮김(1990), 『다원 민주주의의 딜레마』, 인간사랑.
- Heidegger, Martin(1927), 전양범 옮김(1992), 『존재와 시간』, 동서문화사.
- _____ (1953), 이기상 옮김(2008), 『기술에 대한 물음』, 이기상·신상희·박찬국 옮김(2008), 『강연과 논문』, 이학사.
- Kant, Immanuel(1781), 정명오 옮김(1978), 『순수이성비판』, 동서문화사.
- Perrow, Charles(1984), Normal Accidents: Living with High Risk Technologies, Princeton Univ. Press.
- Putnam, Robert(1994), 안청시 외 옮김(2000), 『사회적 자본과 민주주의』, 박영사.
- Transparency International(2014), CORRUPTION PERCEPTIONS INDEX 2014.
- Weber, Max(1922), 금중우·전남석 공역(1981), 『지배의 사회학』, 한길사.

Causes and Tasks of the Sewol Ferry Disaster

Hong, Seongtae

The sinking accident of the Sewol ferry at 16 April 2014 was a big disaster surprised the world. Because the crews escaped with announcing "hold still in the place" to the 304 passengers in the ship, and the maritime police did not any right rescue, and so the 304 passengers in the ship were all dead. This accident happened beginning with Yimyunbak government's lessening the vessel age regulation connecting on Bakguenhye's government's rescue failure. In this point, the Sewol ferry disaster is a representative example of corruption accident by government failure. To prevent this kind of accident, first of all we must swipe corruption in the right manner, and to do this, we must seriously pursue political reform to keep away the corruption groups domination.

Keyword : Sewol ferry, disaster, rescue, irrationality, corruption, risk society, accident society, political reform, Yimyunbak, Bakguenhye