



제언



안전사고가 산업보건에 주는 교훈



가천대학교 의과대학
직업환경의학과 교수
강성규

산업안전과 산업보건: 산업보건을 하는 누구에게나 너무 쉬운 말이지만, 일반인들은 무엇이 다른지 모른다. '안전사고를 예방하기 위해 공학적 개선을 하는 것이 산업안전이고, 직업병을 예방하기 위해 환경을 개선하고 건강진단을 실시하는 것이 산업보건이다' 라고 해도 고개를 가우뚱거린다.

근로자의 입장에서 보면 결국 산재보상을 받는 사고나 질병을 예방해 준다는 것이다. 그래서 근로자들에게 설명한다. '산업안전은 소낙비에 옷이 젖는 것을, 산업보건은 안개비에 옷이 젖는 것을 예방하는 것이다' 라고.

산업보건은 안개비처럼 모호하다. 옷이 젖었는데 여러 곳을 왔다 갔다 해서 어디에서 젖었는지 모른다. 심지어 옷이 젖었는지 젖지 않았는지도 모른다. 옷이 젖었다고 생각하는 수준이 사람마다 다르기 때문이다. 어디서 이슬비가 많이 내렸는지 조사해야 하고(측정, 위생), 옷이 젖었는지를 판단(검진과 진단)해야 한다. 당연히 뭘 해야 옷이 젖지 않는지를 아는 것도 쉽지 않다.

산업안전은 소낙비처럼 뚜렷하다. 옷이 젖은 이유가 소낙비 때문이니 그 소낙비를 피할 방법을 강구하여 알려주면 된다. 현실적으로 불가능하겠지만 소낙비 내리는 지역과 시간을 정확히 알려줄 수 있다면 누구나 소낙비를 맞지 않을 수 있다. 소낙비가 갑자기 내리더라도 쉼터가 있다면 쉽게 소낙비를 맞지 않을 수 있다. 물론 우산을 항상 휴대해도 비를 맞지 않을 수 있다. 그러나 멀쩡한 하늘에 항상 우산을 들고 다닐 수는 없는 노릇이다.

산업안전이건 산업보건이건 사업주나 근로자를 교육할 때 근로자의 주의나 보호구 착용을 강조한다. '소낙비를 맞지 않기 위해 우산을 항상 지참하라'거나 '안개비에 젖지 않기 위해 항상 우비를 쓰고 다녀라'라고 하는 것은 아닌지 새겨봐야 한다. 우산이나 우비가 없어도 옷이 젖지 않는 상황은 어떻게 만들 것인가? 그것이 산업안전과 산업보건을 하는 전문가들이 항상 염두에 뒀어야 할 명제이다.

지난 5월 말에(5월 27일) 서울시 지하철 구의역에서 스크린도어를 수리하던 작업자가 달려오는 열차에 치어 목숨을 잃었다. 2013년 필자가 안전보건공단 서울지역본부장일 때 발생한 성수역 사고 이후 강남역에 이은, 서울메트로에서 발생한 세 번째 사고이다.

사고의 유형이 똑같다. 서울메트로에서 시설관리를 외주를 주고, 외주사에서는 스크린도어 정비보수를 다시 외주로 준다. 스크린도어 관리자는 열차 운행의 책임이 없으면서 스크린도어를 수리하게 되고, 수리 과정에서 필연적으로 스크린도어를 열고 안에서 수리를 하다가 들어오는 열차를 피하지 못하고 사고를 당하게 된다.

사고를 당하게 되면 사업주에게 안전보건조치를 못 한 책임을 물어 법적 책임을 묻게 되는데 여기서 사업주는 사고를 당한 근로자의 고용주가 된다. 외주업체 또는 2차 외주업체가 법적 책임 당사자가 되는 것이다.

근로자가 사망했으니 사고의 원인도 단순하다. '근로자가 역무실에 보고하지 않고 수리를 하다가 열차가 들어오는 것을 미처 보지 못하고 사고를 당했다.' '사전에 안전교육을 충분히 했으나 근로자가 안전불감증에 의한 과실이 사고를 불렀다.' '외주업체에게 안전교육을 충분히 하라고 했는데 소홀히 한 것 같다.' 등등. 안전보건공단에서는 외주업체보다 서울메트로의 역무실의 책임이 더 크다는 중대재해보고서를 제출했다. 그러나 성수역 사건은 서울메트로는 무혐의 처리되고 외주업체에게만 과태료 30만원이 부과됐다. 손해배상청구소송에서도 서울메트로는 빠져 나갔다. 안전보건공단은 강남역 사고 조사보고서에도 강남역의 책임을 명확히 했다. 그런데 9개월이 지난 지금에도 아직 기소 여부를 결정하지 못하고 '수사 중'이라고 한다.

사실 이러한 사건의 원인은 아주 단순하다. 근로자가 사망한 이유는 열차에 치였기 때문이고, 사망한

근로자는 열차를 세울 권한이 없다. 그러므로 이 사건의 책임의 핵심은 열차의 운행을 관리하는 사람, 즉 열차를 세울 수 있는 사람이다. 열차를 세울 수 있는 사람은 열차를 운행 중에는 어떠한 경우에도 스크린도어 안쪽으로 사람을 들어가지 말게 해야 하고, 불가피하게 사람이 들어가야 한다면 열차 운행을 정지시켜야 한다.

스크린도어 안으로 들어가기 위해서는 열쇠로 열어야 한다. 이 열쇠는 열차의 운행을 책임지고 있는 사람이 가지고 있어야 한다. 역무실에 보관되어 있다. 첫 번째 사고 때는 외주업체 직원이 들고 다니면서 수시로 스크린도어 문을 열었다. 열차 운행을 정지시킬 수 있는 권한이 없는 사람에게 열쇠를 준 것이 잘못이다. 이번 사건에서는 열쇠를 역무실에서 가져갔다고 한다. 외주업체 직원(혹은 정비작업자)이 역무실에서 열쇠를 가져가서는 안 된다. 열차운행을 관리하는 사람이 정비작업자에게 '열쇠를 주어야 한다'.

강남역 사고 이후 '2인1조 정비' 규정을 만들었다. 이번 구의역 사고에서는 "2인 1조 정비" 규정을 어겼다"고 했다. 그러나 '2인 1조 정비'는 사고 해결책이 아니다. 작업자가 열차를 세울 수 있는 권한이 없는 한 '2인 1조 정비'를 하더라도 사고는 또 발생한다. 작업에 집중하다가 들어오는 열차를 인지하고 피할 시간이 없기 때문이다. 설사 피할 수 있는 시간이 있다 하더라도 모든 근로자들이 똑같이 피할 수 있는 것은 아니다. 인간이기 때문에 열 명이 피하더라도 피하지 못하는 한 명은 나오게 돼 있다.

그러므로 사고를 예방하기 위해서는 고용관계와 상관없이 위험을 통제할 수 있는 사람이 책임지도록 해야 한다. 열차를 세울 수 있는 사람에게 책임을 물어야만 다음에는 열차 운행 중에 스크린도어 내부의 정비를 허용하지 않고, 허용한다면 열차를 세울 것이다. 물론 더 나아가서는 선로 내에 사람이 있으면 센서가 작동해서 열차가 정지하는 시스템을 구축해야 한다. 비용은 들지만, 기술적으로는 어려운 일이 아니다.

산업보건에서도 이와 비슷한 일이 벌어지고 있지 않나 다시 돌아보자. 직업병 문제는 안개비에 옷 젖는 것처럼 모호해서 발생 원인이나 책임 소재를 특정하기가 안전사고보다 훨씬 어렵다. 외려 보호구를 착용했으면 발생하지 않았을 것처럼 보이는 경우가 많다. 그러나 안전사고의 교훈에서 배우는 것처럼 위험의 근원을 통제하지 않고, 근로자가 정신을 차리지 않고 (안전불감증) 보호구를 착용하지 않아서 직업병이 발생했다고 생각해서는 곤란하다.

산업보건의 궁극적인 목표도 보호구를 착용하지 않아도, 정신을 차리지 않아도, 유해환경이나 물질에 노출되는 일이 없는 작업환경을 만드는 것이기 때문이다. ☺