

- 일시 2020년 7월 2일(목) 19시 30분
- 장소 민주노총 부산본부 2층 대강당
- 사회 정상래 (민주노총 부산지역본부 노동안전국장)
- 발제 김혜진 (중대재해기업처벌법제정운동본부 조직팀, 전국불안정노동철폐연대 상임활동가)
- 토론 조애진 (민주사회를 위한 변호사모임 부산지부 부지부장) 주우열 (건설노조 부울경본부 조직국장)
정흥형 (금속노조 부양지부 수석부지부장) 강성규 (철도노조 부산지방본부 본부장)
- 공동주최 가톨릭노동상담소, 노동사회과학연구소부산지회, 노동인권연대, 민주노총부산지역본부, 민주사회를 위한 변호사모임 부산지부, 부산경남울산열사정신계승사업회, 부산지역일반노동조합, 부산지하철노동조합, 부산참여연대, 부산귀어문화축제, 사회변혁노동자당부산시당, 전국건설노동조합부울경본부, 전국금속노동조합부산양산지부, 전국교직원노동조합부산지부, 전국철도노동조합부산지방본부, 진보당부산시당, 한국노동안전보건연구소
- 주관 민주노총부산지역본부, 한국노동안전보건연구소, 사회변혁노동자당부산시당

중대재해기업처벌법제정 부산지역 토론회 자료집 순서

발제 중대재해기업처벌법 제정으로 기업에게 책임을!	3
김혜진 (중대재해기업처벌법제정운동본부 조직팀, 전국불안정노동철폐연대 상임활동가)	
토론1. 중대재해기업처벌법의 법률적 의미와 현장제언	16
조애진 (민주사회를 위한 변호사모임 부산지부 부지부장)	
토론2. 죽음의 건설현장과 중대재해기업처벌법	20
주우열 (건설노조 부울경본부 조직국장)	
토론3. 중대재해 현안에 대한 실질적인 지역 대응체계를 구축하자	24
정홍형 (금속노조 부양지부 수석부지부장)	
토론4. 중대재해기업처벌법 현장투쟁으로 제정하자!	30
강성규 (철도노조 부산지방본부 본부장)	

중대재해기업처벌법 제정으로 기업에게 책임을! 1)

김혜진 (중대재해기업처벌법제정운동본부 조직팀, 전국불안정노동철폐연대 상임활동가)

1. 중대재해기업처벌법의 필요성

중대재해기업처벌법은 왜 필요한가?

한해에 2,400명의 노동자가 산재와 직업병으로 죽는다. 왜 이런 죽음이 반복되는가? 실질적인 사용자, 안전관리에 책임이 있는 자들이 제대로 처벌되지 않고 있기 때문이다. 사람이 죽는 것이 안전관리에 들이는 비용보다 훨씬 싸다고 생각하면 기업들은 노동자를 죽게 놔둔다.

2008년 이전의 냉동창고 건설현장에서 불이 나서 무려 40명이 사망하는 참사가 있었다. 이 때 원청이 받은 벌금은 2,000만원으로서 1인의 목숨값이 50만원에 불과하다. 이처럼 제대로 처벌이 되지 않았기 때문에 2020년 4월 30일 이전의 한익스프레스 냉동창고 건설현장에서 똑같은 화재가 또다시 발생했고, 무려 38명이 목숨을 잃었다. 제대로 처벌하지 않으니 기업들은 노동재해를 방치하거나 조장하고, 노동재해는 반복된다. 강력한 처벌을 담은 법안을 요구한 것도 이 때문이다.

그런데 이 법안이 꼭 ‘처벌’의 내용만 담고 있는 것은 아니다. 물론 처벌을 강화하여 예방적 효과를 높이자는 취지도 있다. 하지만 중대재해기업처벌법을 만들고자 하는 핵심 취지는 ‘처벌강화’에 있다기보다는 그 동안 사법기관의 재량에 의해 처벌이 되거나 안 되는 원청과 최고경영책임자의 책임을 법제화한다는 데에 있다. 그리고 기업 그 자체에 대한 처벌을 통해, 사람을 죽음에 이르게 함으로써 이윤을 얻는 일을 이제는 막아보자는 의미를 담고 있다.

한국사회 노동자와 시민의 죽음은 ‘과실’ 때문에 발생하는 것이 아니다. 하청구조를 만들어서 위험한 업무를 외주화하며 노동자들 사이에 안전을 위한 소통을 단절시키고, 안전에 대해 말할 노동자의 권리를 빼앗는 기업의 구조, 이윤을 더 중요하게 여겨 안전관리를 소홀하게 만

1) 이 발제문은 중대재해기업처벌법 제정 운동본부에서 만드는 ‘중대재해기업처벌법 설명자료’ 초안입니다.

드는 기업문화, 권한은 위에 있지만 책임은 아래로만 쏠이도록 해서 하위직만 징계되도록 하는 만드는 제도와 관행이 위험을 만들어내고 이 안에서 사람이 죽는다. 그러므로 우리의 운동은 이런 조직문화를 바꾸고, 노동자들이 권리를 갖게 하며, 책임을 져야 할 자들이 제대로 책임을 지게 하는 운동이어야 한다.

산업안전보건법에서 처벌을 강화하면 되는 것 아닌가?

중대재해기업처벌법은, 산업재해사고뿐만 아니라 대형재난으로 인한 참사를 포함한다. 가슴기 살균제 피해 등 기업에 의한 시민들의 사망도 많이 벌어지는데 산안법만으로는 인간의 생명과 안전에 관한 기업의 책임을 묻기 어렵다. 그리고 산안법은 '고용관계'를 전체로 하기 때문에 사업주의 산안법 위반이 확인되어도, 고용관계가 확인되지 않으면 처벌이 어렵다. 최근 건설현장에서 장비에 의한 사고가 많이 발생하는데 그 노동자들이 특수고용 형태로 되어 있기 때문에 책임자들이 처벌받지 않는 경우가 많다.

그리고 산안법 위반죄는 안전조치, 보건조치의무 위반이라는 범죄가 있어야 하고, 그 때문에 심각한 피해가 발생해야 한다. 그리고 기업 그 자체에 대한 처벌도 잘못을 저지른 행위자가 처벌을 받을 때에만 가능하다. 그런데 많은 죽음은 사람의 생명을 가볍게 여기는 조직문화, 책임을 회피하고 분산하는 구조들 때문에도 벌어진다. 따라서 이런 기업 그 자체를 처벌하는 데에는 한계가 있을 수밖에 없다.

또 산안법 위반에 대한 고의, 그리고 산안법 위반사실과 이로 인한 결과발생(사망, 상해)의 인과관계를 입증하기가 매우 어렵다. 사업주에게 의무가 있어야 하고, 노동자의 죽음에 대한 고의와 인과관계가 모두 밝혀져야 책임자에 대한 처벌이 가능한데 대부분 그 책임자는 '안전보건관리자' 일 뿐이다. 현재 산안법의 체계상 경영책임자를 처벌대상으로 삼기는 어렵다.

중대재해기업처벌법을 제정하기 위해 어떤 노력을 기울여왔나?

2006년 '최악의 살인기업 선정'과 영국의 기업살인법이 소개된 이후 법 제정에 대한 논의가 시작되었다. 2012년에도 '산재사망 처벌강화 특별법' 입법 발의 및 서명운동을 진행해왔다. 대구지하철 참사 피해가족들은 기업살인법을 요구하기 시작했고, 2014년 세월호 참사 이후 4.16연대가 '준엄과 안전위원회'를 구성하여 노동자와 시민들을 죽음에 이르게 한 데에 대한 책임을 엄격하게 물어야 한다는 논의를 시작하였다.

이에 노동자와 시민, 유가족 및 피해자 단위가 함께 산재사망과 재난안전에 대한 기업과 정부의 책임을 묻자는 문제의식 아래 '중대재해기업처벌법 제정연대'를 구성하여 '중대재해기업처벌법' 안을 마련했고, 19대 국회 입법 청원운동에 이어, 20대 국회 입법발의까지 이어왔다. 대형 참사가 터질 때마다 여야 정치권은 '기업처벌법 제정'을 주장해왔으나 정작 이 법안은 단 한번의 심의도 없이 폐기되었다.

이에 여러 단위들은 2020년 5월 27일 '중대재해기업처벌법 제정 운동본부'를 구성 발족하였고, 2020년 노동자, 시민이 직접 중대재해기업처벌법의 입법 발의자가 되어 중대재해기업처벌법 제정 원년을 선언하고, 21대 국회 입법 쟁취를 하자고 결의하였다.

2. 중대재해기업처벌법의 핵심적인 내용

노동자만이 아니라 시민들의 죽음에도 책임을 묻다

중대재해기업처벌법은 규율의 대상으로 사업장만이 아니라 공중이용시설과 공중교통수단도 포함한다. 기업의 잘못으로 노동자만이 아니라 시민들도 죽는다. 노동자들을 죽게 만드는 안전관리 체계의 부실은 시민들의 죽음으로도 이어진다. 특히 가슴기살균제 참사나 불산 누출사고, 대구지하철 참사 등을 거치면서 이런 사회적 참사에서 기업의 책임을 물어야 한다는 목소리도 컸다.

사회가 점점 복잡해질수록 재해의 가능성은 높아진다. 하지만 기업들은 책임을 분산시키면서 자신들의 책임을 회피해왔다. 그것이 결국 안전관리의 사각지대로 이어진다. 노동자들의 죽음에 대해서는 노동자들이 현장에서 책임을 묻고 투쟁하기도 하지만 시민들은 위험에 대해 알권리조차 없다는 점에서, 시민들의 죽음에 대해서도 기업의 책임을 물어야 할 필요성도 강하게 대두되고 있다.

기업의 최고책임자, 원청책임자를 처벌하다

노동재해나 사회적 참사가 발생했을 때 기업의 경영책임자가 제대로 처벌을 받아야 효과적인 안전조치가 실행될 수 있다. 지금도 기업의 임직원에게는 주로 형법의 업무상과실치사상죄와 산업안전보건법 제66조의 2가 적용된다. 최고경영진의 과실이 입증될 수만 있다면 업무상 과실치사상죄를 적용하여 책임을 물을 수는 있는 것이다. 하지만 형량도 매우 낮을 뿐 아니라 과실을 입증하기가 매우 어렵다. 기업들은 책임을 분산시키고 경영책임자의 과실을 증명하기 어렵게 만들어놓는다.

이 법에서는 사업주와 경영책임자에게 안전보건에 대한 포괄적인 의무를 규정함으로써 이것의 위반으로 인한 책임을 지도록 만들었다. 그리고 그동안 형식적인 책임자가 있음으로 인해 실질적인 경영책임자는 법망에서 빠져나가는 경우가 많았다. 이 법에서는 '경영책임자'를 '결정에 영향을 미치는 자'로 정함으로써 실질적인 책임주체가 책임을 지도록 만들었다. 또한 실제 위험의 외주화가 단계적으로 이루어지는 도급, 위탁의 경우에도 그 형식을 불문하고 실질적인 사용자가 처벌받을 수 있도록 원청의 책임을 포함했다.

기업 자체를 처벌하다.

‘기업’ 자체에 대한 처벌도 중요하다. 한국 사회에서는 기업의 범죄능력은 인정되지 않고, 산업안전보건법이나 기타 법률에서 ‘양벌규정’이 있는 경우에만 처벌이 된다. 그런데 이 때에도 법인의 대표자나 노동자가 법을 위반했고, 그에 대해 제대로 감독하지 않았다는 것이 확인되어야 한다. 그러나 안전조치가 미흡하여 위험이 생길 경우 그 위험에 대해 책임을 져야 하는 것이 특정한 개인이 아닐 때가 많다. 대부분은 기업의 조직문화로 형성된 규칙이나 관행 등에 따라 행동하기 때문이다. 따라서 관리감독을 제대로 못했다는 것을 넘어 기업의 정책, 행동 규칙, 관행의 문제점을 찾아내어 이를 처벌함으로써 이런 조직문화가 바뀌도록 만들어야 한다. 그런데 아직 법인의 처벌을 독립적으로 만들지는 못했고, 법인의 처벌에 대해서는 안전보건에 관한 의무를 위반했을 때와 법인의 경영책임자와 대리인, 사용자, 종업원이 업무상 과실과 중대한 과실로 사람을 사상에 이르게 한 때뿐 아니라, 다음의 경우에도 법인을 가중 처벌할 수 있도록 규정하였다. 중대재해기업처벌법 논의 과정에서 양벌규정을 넘어 기업의 형사책임을 가능하게 하자는 논의가 있었다. 지금은 개인의 처벌과 연계된 기업의 처벌이지만, 적극적으로 기업을 독립적으로 처벌하는 방안에 대해 논의를 해야 할 필요가 있다.

공무원의 관리감독 책임을 묻다.

1999년 씨랜드 화재참사가 있었다. 유치원생 19명과 인솔교사 및 강사 4명이 숨진 사고였다. 인허가가 나서는 안 되는 곳에 공무원이 인허가를 해줌으로써 사고를 불렀음을 알 수 있었다. 춘천에 봉사활동을 갔던 인하대 봉사단도 산사태로 사망에 이르렀지만 결국 허가가 날 수 없는 곳에 펜션 허가를 내준 공무원의 잘못을 제대로 묻지는 못했다. 고용노동부가 제대로 관리감독을 했다면 노동자가 사망에 이르는 사고가 발생하지 않았을 경우도 많다. 하지만 공무원들은 관리감독을 해태함으로써 위험을 방조하기도 하며 그것이 죽음으로 이어진다.

이에 대해 중대재해기업처벌법에서는 기업의 안전보건에 대한 감독의 책임을 지는 공무원이 감독의무를 소홀히 한 과실에 대해 책임을 분명하게 해야 한다고 판단했다. 이러한 문제의식을 법안에 담았다.

징벌적 손해배상의 내용을 담다

형사처벌만으로 예방효과를 내기 어려운 경우가 많다. 그래서 기업 및 경영책임자에 대한 형사처벌이 이루어진 경우 기업에 대한 '행정상의 제재'로서 영업정지나 허가취소 등의 제재가 동시에 이루어질 수 있도록 근거를 마련했다. 다만, 이 법에서 직접 제재를 하기는 어려우므로 해당 기관에 요청하는 방식으로 제재 방안을 마련하였다. 또한 기업에 대한 형사처벌이 있는 경우 법무부장관이 의무적으로 처벌사실을 공표하도록 규정함으로써 기업의 문제를 사회적으로 드러내고자 했다.

그리고 징벌적 손해배상을 다루었다. 엄중한 손해배상 책임이 예방에서도 핵심이기 때문이다. 배상액의 산정에는 고의나 손해발생의 우려에 대한 인식정도, 위반행위로 인한 피해 규모, 위반행위에 대한 처벌 수준, 위반행위 기간과 횟수, 가해자의 재산상태 등으로 고려하여 결정하도록 규정했다.

3. 어떻게 싸워나갈까?

기업에 의한 죽음을 바라보는 관점을 바꾸자

법이 만들어진다고 노동자와 시민이 바로 안전해지지는 않을 것이다. 법이 만들어지는 과정도 험난하겠지만 법이 만들어져도 법망을 피해가려는 시도는 계속 있을 것이다. 이미 기업살인법이 만들어진 영국에서도 이 법으로 처벌을 받은 기업은 대기업도 아닌 중소기업이며 적용 사례도 많지 않음을 알 수 있다. 그렇지만 영국은 이미 산재사망에 대해 전혀 관대하지 않고 이미 처벌이 제대로 이루어지는 데도 중대재해기업처벌법이 그보다 더 가중처벌을 하는 방식으로 제정되어 있다. 그런데 한국은 대다수가 법을 위반하고 있고, 그에 대해서도 매우 관대하다.

우리가 이 법을 만들려고 하는 이유는 노동자와 시민의 죽음을 바라보는 관점을 바꾸기 위해서이다. 우리사회는 기업의 이윤을 우선에 둔다. 노동자의 죽음이나 시민의 죽음은 기업이 이윤활동을 하는데 부수적으로 따라오는 ‘문제’로만 간주되었기에 이것을 범죄로 여겨 처벌하지 않았다. 하지만 안전조치를 충분히 하면 막을 수 있는 죽음인데도 비용을 이유로 안전조치를 하지 않아 죽음에 이르게 했다면 이것은 ‘살인’이고 범죄라는 사실을 사회적으로 알려야 한다. 그럴 때 우리 사회가 기업에 의한 죽음에 관대해지지 않고 이런 죽음을 막을 수 있다.

따라서 법률을 논리적으로 잘 만들어서 입법을 하는 것이 이 운동의 핵심이 아니다. 노동자와 시민의 죽음을 아무 것도 아닌 것으로 만들고 보상으로 해결하려고 하는 태도에 대해 문제제기하고 이제 시민들과 노동자들은 이런 죽음에 대해 결코 그냥 넘어가지 않는다는 것을 기업에 보여주는 과정이 더 중요한 것이다. 이런 불행한 일이 벌어져서는 안 되지만 죽음을 당한 이들의 유가족과 동료들이 그대로 결과를 수용하지 않고 문제제기하고 함께 싸울 수 있게 하는 것이다. 그렇게 법이 만들어질 때 이 법도 실효를 갖게 된다. 그래서 우리는 중대재해기업처벌법 제정 ‘운동’이라고 부른다.

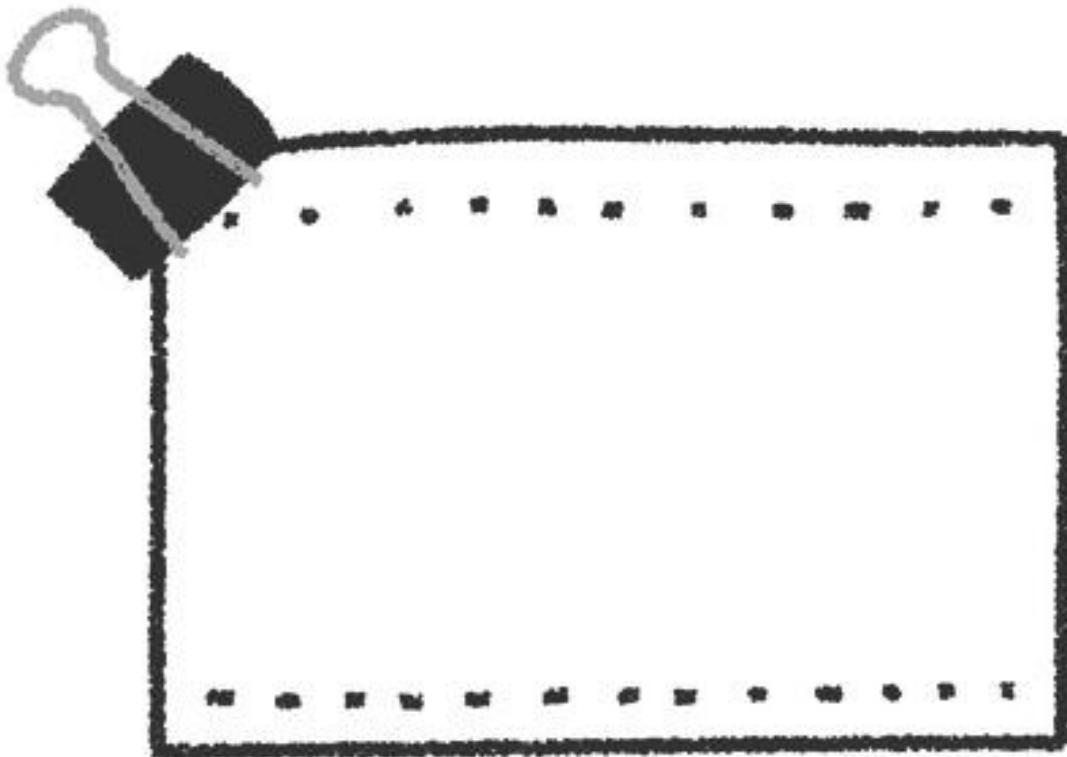
더 많은 노동자, 시민들과 함께

코로나19라는 감염병이 어떻게 노동자와 지역 사회 전체에 큰 영향을 미치고 있다. 현대사회는 위험사회이며, 노동자와 시민들이 예방을 위한 계획이 참여하고 위험에 대해서 제대로 알지 못하면 이 위험에 능동적으로 대처할 수 없다. 노동자는 평소에 위험에 대해 제기하고 예방할

수 있는 권한이 있어야 하며, 위험이 닦쳤을 때 작업을 중단할 수 있어야 하고 이후에 재발방지대책을 마련하는 데에도 참여할 수 있어야 한다. 그러려면 조직문화를 바꾸고 노동자들의 권리를 보장하도록 해야 한다. 시민들도 위험에 대해 알 권리가 있어야 하며, 위험의 예방과 재난참사에 대한 대응, 이후 재발방지대책에 이르기까지 참여할 권리를 가져야 한다. 그를 위해서 기업에 대한 사회적 통제를 함께 할 수 있어야 한다.

중대재해기업처벌법 제정, 즉 처벌을 강화하는 것은 하나의 수단일 뿐, 노동자의 안전을 위한 모든 수단은 아니다. 다만 ‘중대재해기업처벌법 제정운동’ 이 우리 사회 노동자와 시민들이 건강과 안전에 대해 다시 생각하고 ‘기업에 책임’ 을 제대로 물음으로써 노동자와 시민의 권리를 위한 싸움의 출발선이 되기를 바라는 것이다.

또한 노동안전을 위해 싸워왔던 노동조합이 ‘기업이 생명과 안전을 지키도록’ 하기 위해 알 권리와 통제권을 위해 지역의 시민사회와 함께 싸울 수 있어야 한다. 지역사회에서 ‘알 권리 조례제정운동’ 이 많이 진행되었는데, 현장과 지역 시민단체가 만나 기업에 대한 통제력을 강화하는 방향으로 발전하지는 못했다. 이제는 중대재해기업처벌법 제정운동을 통해 기업에 대한 감시와 공동대응이 가능하도록 전형을 만들어보자.



중대재해에 대한 기업 및 정부 책임자 처벌법 법률안

제1조(목적) 이 법은 사업 또는 사업장, 공중이용시설 및 대중교통수단을 운영하거나 인체에 해로운 원료나 제조물을 취급하면서 안전조치의무 및 보건조치의무를 위반하여 인명피해를 발생하게 한 법인, 사업주, 경영책임자 및 공무원의 처벌을 규정함으로써 시민과 노동자의 생명과 신체를 보호하고 공중의 안전을 확보함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “중대재해”란 사망 등 재해 정도가 심하거나 다수의 재해자가 발생한 경우로서 다음 각 호의 결과를 야기하는 것을 말한다.

- 가. 사망자가 1명 이상 발생한 재해
- 나. 3개월 이상의 요양이 필요한 부상자가 1명 이상 발생한 재해
- 다. 부상자 또는 질병자가 동시에 10명 이상 발생한 재해

2. “공중이용시설”이란 불특정다수인이 이용하는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설을 말한다.

- 가. 「실내공기질 관리법」 제3조제1항의 시설
- 나. 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」 제2조제1호의 시설물
- 다. 「다중이용업소의 안전관리에 관한 특별법」 제2조제1호에 따른 영업을 하는 영업장
- 라. 그 밖에 공중을 상대로 교육·강연·공연 등이 행하여지는 장소

3. “대중교통수단”이라 함은 불특정다수인이 이용하는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설을 말한다.

- 가. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도의 운행에 사용되는 도시철도차량
- 나. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량
- 다. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호라목에 따른 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차
- 라. 「선박안전법」 제2조제1호의 선박
- 마. 「항공안전법」 제2조제1항의 항공기

4. “제조물”이라 함은 제조되거나 가공된 동산(다른 동산이나 부동산의 일부를 구성하는 경우를 포함한다)을 말한다.

5. “종사자”란 다음 각 목의 자를 말한다.

가. 「근로기준법」 상의 근로자

나. 임대, 용역, 도급 등 계약의 형식에 관계없이 그 사업의 수행을 위해 노무를 제공하는 자

다. 사업이 여러 차례의 도급에 따라 행하여지는 경우에는 각 단계의 수급인 및 수급인과
나목의 관계가 있는 자

6. “사업주”란 자신의 사업을 영위하는 자, 타인의 노무를 제공받아 사업을 하는 자를 말한다.

7. “발주”란 다음 각 목의 행위를 말한다.

가. 건설공사의 경우 「산업안전보건법」 제2조 제11호에서 정하는 "건설공사"에 관하여, 같은 법 제2조 제10호에서 정하는 “건설공사발주자”가 하는 발주

나. 조선사업의 경우, 「선박안전법」 제2조 제1호에서 정하는 "선박"(고정식 해양플랜트를 포함한다. 이하 같다.)의 건조, 개조, 정비, 변경 등에 관하여, 가목의 “건설공사 발주자”와 동일하거나 유사한 지위있는 자가 하는 발주

8. “경영책임자 등”이란 다음 각 목에 해당하는 자를 말한다.

가. 법인의 대표이사 및 이사

나. 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 「지방공기업법」에 따른 지방공기업의 장, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조부터 제6조까지에 의하여 지정된 공공기관의 장

다. 법인의 대표이사나 이사가 아닌 자로서, 해당 법인의 사업상의 결정에 상당한 영향을 미치거나 그러한 결정에 실질적으로 관여하는 지위에 있는 자

제3조(사업주와 경영책임자 등의 안전조치 및 보건조치의무)

① 사업주(개인사업주에 한한다. 이하 같다), 법인 또는 기관의 경영책임자 등은 사업주나 법인 또는 기관이 소유·운영·관리하거나 발주한 사업 또는 사업장, 공중이용시설 또는 공중교통수단에서 종사자, 이용자 또는 그 밖의 사람이 생명·신체의 안전 또는 보건 상의 위해를 입지 않도록 위험을 방지할 의무가 있다.

② 제1항에 따른 사업주 및 경영책임자 등의 위험방지의무는 「산업안전보건법」 제38조제1항부터 제3항까지, 제39조제1항, 제51조, 제58조제1항, 제59조 제1항, 제60조, 제63조, 제64조 제1항부터 제2항까지, 제65조 제1항, 제69조 제1항, 제2항, 제80조 제1항부터 제3항까지, 제117조제1항, 제118조제1항, 「근로기준법」 제76조의2에 따른 의무를 포함한다.

③ 사업주 및 경영책임자 등은 사업주나 법인이 소유·운영·관리하는 사업 또는 사업장에서 취급하거나 생산·제조·판매·유통 중인 원료나 제조물로 인해 종사자, 이용자 또는 그 밖의 사람이 생명·신체의 안전 또는 보건 상의 위해를 입지 않도록 위험을 방지할 의무가 있다.

제4조(도급 및 위탁관계에서 안전조치 및 보건조치의무의 귀속)

① 사업주나 법인 또는 기관이 제3자에게 임대, 용역, 도급 등을 행한 경우에는 제3자와 사업주나 경영책임자 등이 공동으로 제3조의 의무를 부담한다.

② 법령에 따라 해당 시설이나 설비 등이 위탁되어 수탁자가 그 운영·관리책임을 지게 된 경우에는 수탁자와 사업주나 경영책임자 등이 공동으로 제3조의 의무를 부담한다.

제5조(사업주와 경영책임자 등의 처벌)

① 사업주 및 경영책임자 등이 제3조의 의무를 위반하여 사람을 사망에 이르게 한 경우에는 3년 이상의 유기징역 또는 5억원 이하의 벌금에 처한다.

② 제1항의 경우 사업주 및 경영책임자 등이 사업주, 법인 또는 기관의 종사자에게 사람의 생명·신체의 안전 또는 보건위생상의 유해·위험방지의무를 소홀히 하도록 지시한 때에는 7년 이상의 유기징역에 처한다.

③ 사업주 및 경영책임자 등이 제1항의 행위로 사망을 제외한 중대재해에 이르게 한 경우에는 5년 이하의 유기징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다.

④ 사업주 및 경영책임자 등이 동시에 또는 순차로 제3조의 의무를 위반하여 사람을 2명 이상에 대하여 사망 또는 3개월 이상의 요양이 필요한 상해를 발생시킨 경우에는 「형법」 제38조에도 불구하고 각 죄에 정한 형의 장기(長期) 또는 다액(多額)을 합산하여 가중한다.

제6조(법인의 처벌)

① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 법인에게 1억원 이상 20억원 이하의 벌금을 부과한다. 다만, 법인이 그 중대재해를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리 하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 사업주 및 법인의 경영책임자 등이 제5조의 위반행위를 한 때
2. 법인이 소유·운영·관리 또는 발주하는 사업 또는 사업장, 공중이용시설 또는 대중교통수단에서 그 법인의 경영책임자 등, 대리인, 사용인, 종사자가 업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 중대재해를 발생시킨 때
3. 법인의 경영책임자 등, 대리인, 사용인, 종사자가 업무상 과실 또는 중대한 과실로 원료를 취급하거나 결함이 있는 제조물을 제조하여 중대재해를 발생시킨 때

② 법인을 제1항에 따라 처벌할 때 법인에게 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있을 때에는 해당 법인의 전년도 연 매출액 또는 해당 기관의 전년도 수입액의 10분의 1의 범위에서 벌금을 가중할 수 있다.

1. 법인의 경영책임자 등이 명시적 또는 묵시적으로 사람의 생명·신체의 안전 또는 보건 상의 위험 방지 의무를 소홀히 하도록 지시한 경우
2. 법인 내부에 사람의 생명·신체의 안전 또는 보건 상의 위험 방지 의무를 소홀히 하는 것을 조장·용인·방치하는 조직문화가 존재하는 경우

③ 제1항 또는 제2항의 경우에 법원은 다음 각 호의 제재를 병과할 수 있다.

1. 영업허가의 취소
2. 5년 이내의 영업의 일부 또는 전부에 대한 영업정지
3. 5년 이하의 이행관찰
4. 국가 또는 지방자치단체를 당사자로 하는 계약에서 무기 또는 1년 이상의 입찰자격 제한

④ 법원이 제3항 제3호의 이행관찰을 병과할 경우 다음 각 호의 준수사항을 정하고 이를 불이행할 경우 제3항 제1, 2, 4호 중 어느 하나의 제재를 가할 것을 판결에 명시하여야 한다.

1. 중대재해로 인하여 피해를 입은 사람의 피해 회복
2. 관련 종사자의 정기적인 교육
3. 재발방지 및 예방을 위한 점검 및 개선조치
4. 공익적 급부제공
5. 공무원의 정기적인 시설점검 및 현장감독
6. 개선사항의 공개

제7조(인과관계의 추정) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 사업주, 법인, 기관의 경영책임자 등이 제3조에서 정한 위험방지의무를 위반한 행위로 인하여 중대재해가 발생한 것으로 추정한다.

1. 당해 사고 이전 5년간 사업주, 법인, 기관의 경영책임자 등이 제3조가 정하고 있는 의무와 관련된 법을 위반한 사실이 수사기관 또는 관련 행정청에 의해 3회 이상 확인된 경우
2. 사업주, 경영책임자 등이 당해 사고에 관한 증거를 인멸하거나 현장을 훼손하는 등 사고 원인 규명, 진상조사, 수사 등을 방해한 사실이 확인되거나 다른 사람으로 하여금 이러한 행위를 하도록 지시 또는 방조한 사실이 확인되는 경우

제8조(공무원의 처벌) 공무원(중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장을 포함한다. 이하 같다.)이 다음 각 호의 권한과 관련된 주의의무를 위반하여 중대재해를 야기한 때에는 1년 이상의 징역 또는 3천만원 이상 3억원 이하의 벌금에 처한다.

1. 사업 또는 사업장이나 공중이용시설 및 공중교통수단에 대한 위험의 예방 및 안전관리와 보건관리 의무의 준수 여부의 감독
2. 사업 또는 사업장이나 공중이용시설 및 공중교통수단의 건축 및 사용에 대한 인·허가
3. 사업 또는 사업장에서 취급하거나 생산·제조·판매·유통 중인 원료나 제조물의 안전·보건조치의무와 관련된 감독·인허가

제9조(양형절차에 관한 특례)

- ① 제5조, 제6조 또는 제8조의 형사재판에서 범죄의 증거가 있는 때에는 「형사소송법」 제321조에도 불구하고 판결로써 유죄를 선고한 뒤 따로 형의 선고를 위한 선고기일을 지정하여야 한다.
- ② 제1항의 경우 법원은 양형심리를 위한 심문기일을 지정하고 전문가위원회의 심사에 회부하거나 피해자 등의 진술을 청취하여야 한다.
- ③ 제2항의 전문가위원회의 구성은 「형사소송법」의 양형절차에 관한 특례에 따른다. 다만 국민양형위원회에 당해 사건의 피해자가 추천하는 전문가가 3분의 1 이상 포함되도록 한다.

④ 재판장은 형의 선고 시 제2항에 따라 확인된 심사결과, 피해자 등의 의견을 고지하여야 한다.

⑤ 제2항의 전문가위원회 심사 결과나 피해자 등의 진술은 소송기록에 편철한다.

제10조(허가취소 등)

① 법무부장관은 제5조 또는 제6조에 따른 범죄의 형이 확정되면 지체 없이 그 범죄사실을 관계 행정기관의 장에게 통보하고, 관련 법령에 따라 필요한 제재를 가할 것을 요청하여야 한다.

② 제1항에 따라 요청을 받은 관계 행정기관의 장 또는 공공기관의 장은 소관 법령에 따라 필요한 조치를 한 후 그 사실을 법무부장관에게 통보하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항의 통보의 구체적인 내용, 방법 및 절차는 대통령령으로 정한다.

④ 제1항 및 제2항에 따라 영업이 취소된 자는 취소된 날부터 3년간 해당 업무에 종사하지 못한다.

제11조(처벌사실 등의 공표)

① 법무부장관은 제5조, 제6조 또는 제8조에 따른 처벌의 결과 및 제10조에 따른 조치 결과를 공표하여야 한다.

② 제1항에 따른 공표의 방법, 기준 및 절차 등은 대통령령으로 정한다.

제12조(손해배상의 책임)

① 사업주나 법인 또는 기관의 경영책임자 등, 대리인, 사용인 또는 종사자가 고의 또는 중대한 과실로 생명·신체의 안전 또는 보건위생상의 유해·위험방지의무를 위반하여 중대재해를 야기하여 해당 법인 또는 기관이 손해배상의 책임을 지는 경우 그 손해액의 10배를 넘지 아니하는 범위에서 배상할 책임을 진다. 다만, 사업주나 법인 또는 기관이 고의 또는 중대한 과실이 없음을 증명한 경우에는 그러하지 아니하다.

② 법원은 제1항의 배상액을 정할 때에는 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다.

1. 고의 또는 손해 발생의 우려를 인식한 정도

2. 위반행위로 인하여 입은 피해 규모
3. 위반행위로 인하여 취득한 가해자의 경제적 이익
4. 위반행위에 따른 처벌 수준
5. 위반행위의 기간·횟수 등
6. 가해자의 재산상태
7. 가해자의 피해구제 및 재발방지 노력의 정도

제13조(다른 법률과의 관계) 사업 또는 사업장, 공중이용시설 또는 대중교통수단에서 일어난 중대재해와 관련한 사업주, 법인, 기관 또는 경영책임자 등의 처벌에 대해서는 다른 법률에 우선하여 이 법을 적용한다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

토 론 문

중대재해기업처벌법의 법률적 의미와 현장제언

조애진 (민주사회를 위한 변호사모임 부산지부 부지부장)

산업안전보건법, 일반형법의 처벌규정으로 왜 부족한가.

과실범을 다루는 사건 중 교통사고 관련 형사사건들은 비교적 양형에 관한 데이터가 많이 축적되어 있다. 주로 민간 보험사가 자본의 들여 다양한 연구용역을 발주해 왔기 때문일 것이다.

반면에 같은 과실범을 다루지만, 산업안전보건법 위반사건(업무상과실치사상)에 대해서는 2018년 12월에 비교형사법학회에서 발간한 ‘산업안전보건법 위반사건 판결 분석 연구’ 이외에는 이렇다 할 연구결과를 찾아보기 힘들었다. 해당 연구보고는 현행 산업안전 보건법의 처벌규정 강화와 중대재해기업처벌법 제정에 정당성을 부여하는데 상당히 유의미한 결과를 보여 주었다.

위 연구는 대법원 양형위원회의 양형기준이 시행되기 전 후의 하급심 판결을 서로 비교분석하였는데, 피해자가 사망한 경우, 그 수의 다소와 거의 무관하게, 배상, 합의, 반성, 처벌불원이 라는 양형인자는 피고인에게 유리한 형벌을 정당화 하는 요인으로 작용했음을 밝히고 있다.

수사와 재판과정에서 산업안전보건법 제66조의 2를 위반하여 사망을 사망케 한 행위를 일률적으로 과실범으로 취급하고 있다는 점도 연구결과를 통해 드러났다(기소의 문제가 더 크지 않을까). 이 점이 특히 중대재해 다수 인명참사 사건임에도 처벌수위가 낮은 이유 중 하나가 아닐까 생각된다. 예컨대, 행위자가 약3년 전에 동일·유사한 산안법 위반사건으로 유죄를 선고받고, 그 이후 또다시 동일한 의무 위반으로 사람을 사망케 한데 대해서도 ‘미필적 고의’를 인정하지는 않는다. 또한 명시적으로 안전조치를 이행할 것을 공무원으로부터 명령 받고 지키지 않은 행위도 과실, 중과실로 평가받는다. 이러한 처벌행태가 재범률 97%라는 놀라운 통계수치를 만드는데 기여했다고 본다.

현행법은 사업주가 안전·보건조치 의무를 위반하여 근로자를 사망에 이르게 한 경우 7년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다. 이는 형법의 업무상 과실, 중과실 치사상의 경우 5년 이하 금고 또는 2천만원 이하의 벌금형에 비해 가중된 법정형을 규정하고 있는 것이다. 타 과실범 규정에 비해 법정형 자체가 낮게 설정되어 있는 것이라고 보기는 어렵다.

그러나 실제 재판결과는 법제 66조의 2를 위반한 사업주나 행위자에게 법정형과 비교해 지나치게 낮은 형을 선고하고 있는데, 각 사건을 들여다보면, 수사과정과 재판과정에서 사고가 어떻게 촉발되었고, 사고의 원인이 무엇이며, 드러난 사고의 이면에는 어떤 구조적 문제가 있는지에 대해서 수사기관도 법관도 깊게 살피지 않는다는 점을 알 수 있다.

따라서 이러한 형사사법 구조나 관행 하에서는 징역형 하한을 둔다거나 처벌기준을 강화한다고 획기적으로 달라진 결과를 기대할 수 없을 것이다. 사고의 이면에 어떠한 구조적 문제가 있는지를 수사하여, 과실로 기소할 것은 과실로, 교사, 방조, 부작위 등 고의로 기소할 사건을 고의로 기소할 필요가 있다. 특히 공모관계 파악에 대해서도 적극성을 보일 필요가 있다(이 공모관계가 범죄단체 수괴, 노동조합 간부에 적용될 때는 전혀 다른 양상을 보인다).

이른바 '기업살인법' 제정은 왜 필요한가.

앞서 살펴본 바와 같이 오늘날 대부분의 중대재해 사건은 특정 노동자 개인의 위법행위 결과라고 하기보다, 위험작업의 외주화, 비용절감으로 인한 위험관리시스템 도입 미비, 안전불감 조직문화 등이 복합적으로 작용한 결과이다. 현대 기업의 특성상 안전관리는 직급에 따른 분업을 통해 이루어지기 때문에 재해발생에 대한 책임은 기업의 운영을 통제하는 경영주체가 아닌, 중간관리자나 하위 업무분담자가 지기 마련이다. 또 법인의 경우 상안법 등에 과태료나 벌금 부과 규정이 존재하기는 하지만 벌금액이 재해의 정도, 즉, 피해의 정도에 비해 매우 낮으므로, 기업이 자율적으로 안전을 위해 비용을 지출하도록 견인하지 못한다.

이로 인해 기업은 시민이 이용하는 시설에 대한 안전관리 조치를 위반하거나, 제조물을 제조하면서 위험한 원료를 사용하여 안전비용을 절감하고 이윤을 얻는 반면 그에 상응하는 사회적 책임은 지지 않기 때문에, 중대재해 사고를 사전에 방지할만한 위하력을 가진 법률 제정이 필요한 것이다.

영국의 기업살인법도 유사한 문제의식에서 출발했다. 판례를 통해 기업의 구성을 '두뇌에 해당하는 자'와 '수족에 해당하는 자'로 구분하고, '두뇌에 해당하는 자, 즉, 기업의 경영진

은 독자적 판단에 따라 행위하는 자이므로, 이들의 행위는 곧바로 기업의 행위로 간주되어 해당 기업에 대한 형사처벌이 가능하다는 논리를 구성했다. 이 역시도 경영진의 범죄행위가 있는 경우 해당 기업을 처벌할 수 있는 토대를 확보하였으나, 대기업은 기업의 활동이 고도로 분업화 되어 있고, 경영진은 주로 거시적 의사결정에만 참여하기 때문에, 중간간부에게 전결권이 있거나 중간간부가 범죄를 행했을 때는 기업에 형사책임을 물을 수 없는 한계가 있었다.

그러다가 2007년에 기업살인법이 제정되었는데, 기업처벌의 요건으로 운영실패를 규정했다. 운영실패란, 기업 내부에 적절한 안전관리 시스템이 마련되어 있는지 여부, 또는 기업이 사업수행 상 발생할 수 있는 위험을 적절히 관리할 수 있도록 운영되고 있는지 여부를 문제 삼는 것이다. 이 법은 특정한 경영자 개인에게 중과실치사죄가 인정되는가 여부와 무관하게, 기업의 경영방식 실패로 인해 중대한 주의의무 위반이 발생하였고, 그로 인해 사망의 결과가 발생하였다는 점을 요건으로 하여 곧바로 기업에 형사책임을 물을 수 있도록 하였는데 의미가 있다. 벌금 상한은 규정되어 있지 않으나, 무제한적 확대를 막기 위해 양형위원회에서 구체적 가이드 라인을 제시하고 있다.

우리도 2019년 산안법이 전면개정 되었고, 기업처벌면에 있어서 현행법에 비해 진일보한 측면이 있다. 그리고 실제, 이 흐름을 반영하듯, 산안법 위반 하급심에서 종래에 비해서는 무거운 형이 선고되는 경우들을 종종 본다(이는 판사 개인의 성향을 반영한 것일 수도 있다). 우리가 진정 바라는 바는 S모 기업이나 H모 기업처럼 대기업에 합당한 책임을 묻는 것이다. 그러나 대규모 기업일수록 그 의사결정구조가 복잡하여 행위에 대한 책임을 기업총수에게 묻거나 경영진에게 묻는 것은 여전히 어렵고, 그 개인이 처벌되지 않는 이상 양벌규정에 근거하여 법인에 형사책임을 묻기는 더욱 용이하지 않다. 현행법을 전제로는 말이다.

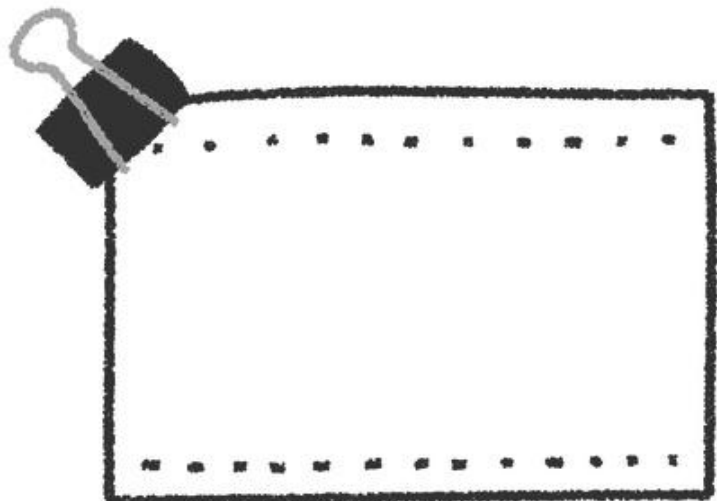
따라서 이러한 상황을 타개하는 방법으로 형법전에 법인의 범죄능력을 별도로 인정하는 포괄 규정을 둘 필요가 있다. 그리고 법인기업의 중과실로 인한 중대재해에 대해서는 고의 과실 여부를 제대로 평가하여 그에 상응하는 법정형을 규정해야 한다.

이러한 전격적인 형사법제의 변화를 위해서는 형법학자를 비롯하여 법학 연구자들의 적극적인 개입과 이론의 개발이 필요할 것으로 생각된다. 앞서 도입부에서 언급했던 연구보고도 노동부 용역사업이었는데, 노동계에서도 노동계만의 입법논리를 개발할 필요가 있다. 현재는 일부 관심 있는 연구자들에 의해 비교법 연구 중심으로 기업살인법이 논의되고 있는데, 현행 형법체계와 크게 상충하지 않으면서도 목적인 바를 달성할 수 있는 입법기술적 고민이 있어야 한다.

형행법 개정 또는 새로운 법의 도입으로 충분인가.

기업처벌법이 기업에 의한 중대재해 유발을 억제할 수단이 될 수 있을 것임은 분명하다. 다만, 범죄 수사, 기소, 법조항의 해석 적용은 수사기관과 사법부의 소관이다. 예를 하나 들고 마무리를 하려한다. 대기업 통신사 하청업체 소속 송전활선공인 노동자가 통신케이블 송전탑해체작업 중 10미터 아래로 추락하여 사망한 사고가 있었다. 지금 이 사건 유가족들의 손해배상 소송을 대리하고 있는 중이고, 산안법 위반 형사사건도 별도로 진행 중이다. 노동청의 중대재해 조사결과 추락방호망 미설치만이 사업주 과실로 밝혀졌다. 그러나 기소 후 재판 과정에서 안전대를 걸 수 있는 마땅한 장치가 없어다는 점도 사업주의 과실로 밝혀졌고, 악천후에 작업중지를 하지 않는 점 역시 드러났다. 안전조치의무위반이 1년 이상의 형사재판 과정에서 산업안전보건공단 등 기관에 사실조회를 통해 비로소 하나 둘 밝혀졌다. 그만큼 근로감독관도, 검사도 판사도 이 분야의 완벽한 전문가가 아니라는 것이다. 수사나 재판 결과를 신뢰하기 어려운 이유다.

물론 사법기관이 모든 분야에서 전문성을 가지기는 어렵고 그렇기 때문에 외부 자문기관이나 감정, 검증 제도가 있다. 특히나 산업안전보건 분야는 의학, 환경 등과 같이 전문가가 개입되어야 하고, 충분한 자문이 이루어져야 하는 분야임에도 이것이 원활히 이루어지는지는 미지수다. 검사의 역할도 크다고 본다. 그러나 산안법위반의 중대재해 사건을 제대로 기소하는 것에 동기를 부여할만한 인센티브가 없는 탓인지 아동학대 사건에서 학대치사(결과적 가중범)를 고의 살인죄로 공소장변경을 하는 것과 같은 적극성을 발휘하는 검사는 드문 것 같다. 산안법 위반사건을 비롯하여, 부당노동행위 등 노동관련 범죄에 있어서 사법부가 적극성을 보이지 않는 데는 우리 모두가 생각하는 이유가 있을 거라고 본다. 이 근본적인 문제가 해결되는 것이 더욱 시급한 일이라고 생각한다.



토 론 문

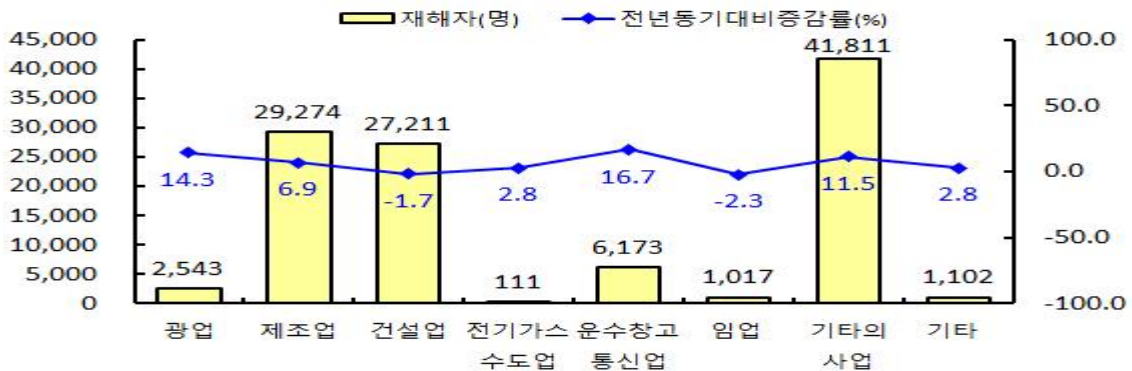
죽음의 건설현장과 중대재해기업처벌법

주우열 (건설노조 부울경본부 조직국장)

■ 2019년 전체 산업재해 발생현황

자료출처 : 고용노동부

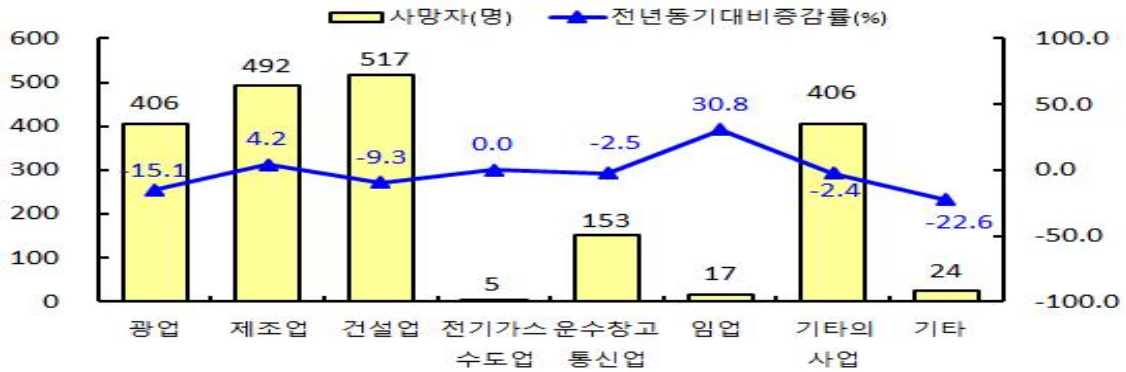
1) 재해자



※ 기타의 사업은 통상 서비스업으로 지칭되는 도·소매업, 보건 및 사회복지사업, 음식·숙박업 등이 포함되어 있음

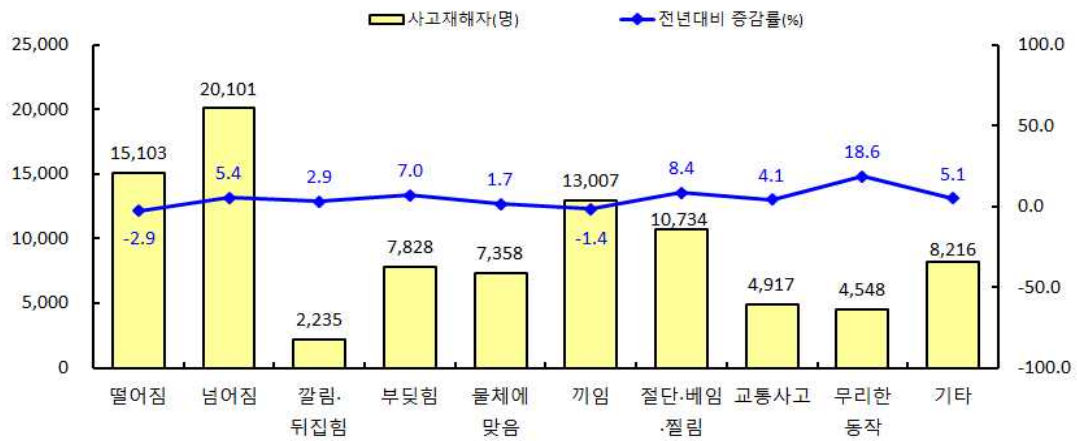
※ 기타는 어업, 농업, 금융보험업임

2) 사망자



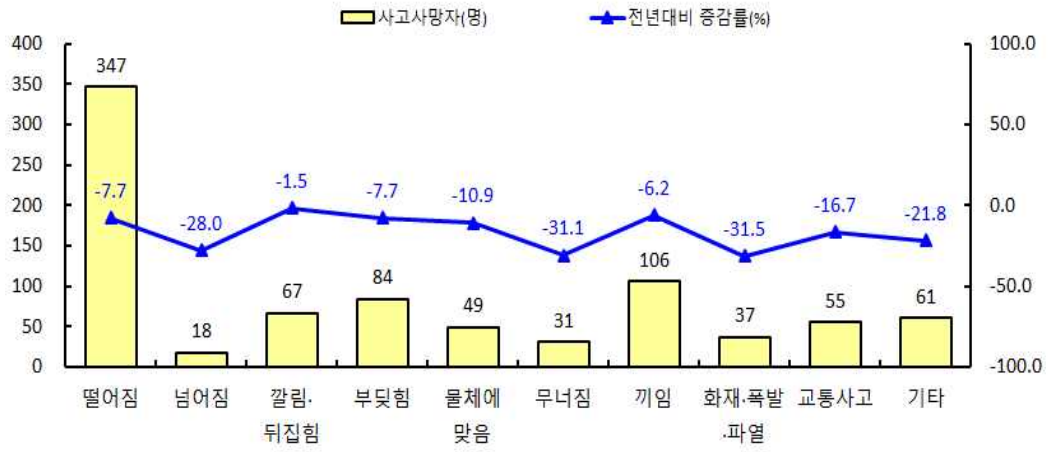
■ 2019년 재해 유형별 산업재해 현황

1) 재해자



※ 기타는 무너짐, 감전, 폭발·파열, 화재, 이상온도접촉, 빠짐·익사, 화학물질누출, 체육행사 등임

2) 사망자



※ 기타는 절단·베임·찢림, 감전, 이상온도접촉, 빠짐·익사, 화학물질 누출, 산소결핍, 동물상해 등임

■ 2019년 업종별 산업재해 현황

(명, %, ‰, %p, ‰p)

구 분	2019. 1~12월			전년 동기			증 감		증 감 율	
	근로자수	재해자수 (사망자)	재해율 (사망 만인율)	근로자수	재해자수 (사망자)	재해율 (사망 만인율)	재해자수 (사망자)	재해율 (사망 만인율)	재해자수 (사망자)	재해율 (사망 만인율)
총 계	18,725,160	109,242	0.58	19,073,438	102,305	0.54	6,937	0.04	6.8	7.4
		2,020	1.08		2,142	1.12	-122	-0.04	-5.7	-3.6
광 업	11,108	2,543	22.89	11,697	2,225	19.02	318	3.87	14.3	20.3
		406	365.50		478	408.65	-72	-43.15	-15.1	-10.6
제 조 업	4,045,048	29,274	0.72	4,152,058	27,377	0.66	1,897	0.06	6.9	9.1
		492	1.22		472	1.14	20	0.08	4.2	7.0
건 설 업	2,487,807	27,211	1.09	2,943,742	27,686	0.94	-475	0.15	-1.7	16.0
		517	2.08		570	1.94	-53	0.14	-9.3	7.2
전기·가스 수 도 업	76,687	111	0.14	76,967	108	0.14	3	0.00	2.8	0.0
		5	0.65		5	0.65	0	0.00	0.0	0.0
운수·창고 통 신 업	910,585	6,173	0.68	873,232	5,291	0.61	882	0.07	16.7	11.5
		153	1.68		157	1.80	-4	-0.12	-2.5	-6.7
임 업	91,682	1,017	1.11	89,751	1,041	1.16	-24	-0.05	-2.3	-4.3
		17	1.85		13	1.45	4	0.40	30.8	27.6
기타의 사업	10,239,876	41,811	0.41	10,058,930	37,505	0.37	4,306	0.04	11.5	10.8
		406	0.40		416	0.41	-10	-0.01	-2.4	-2.4
기 타	862,367	1,102	0.13	867,061	1,072	0.12	30	0.01	2.8	8.3
		24	0.28		31	0.36	-7	-0.08	-22.6	-22.2

※ 기타는 어업, 농업, 금융보험업임

- 문재인 정부의 산재사망 50% 줄이기
 - 국토교통부 ‘찾아가는 현장간담회’
- 현장에 대한 노동조합의 개입력 높이기
 - 노동·안전·소통 상담소
- 모든 건설기계에 대한 원청 책임
 - 건설현장 사망사고의 32%는 기계·장로 인함
 - 현재 타워크레인, 건설용리프트, 항타기, 항발기만 원청 책임
- 7.4 건설노조 총파업·총력투쟁

토 론 문

중대재해 현안에 대한 실질적인 지역 대응체계를 구축하자

정홍형 (금속노조 부양지부 수석부지부장)

1. 중대재해 상황(현대중공업, 현대제철을 중심으로)

■ 현대중공업

○ 2019년 9월 ~ 2020년 5월 중대재해 현황

<p>2019년 9월 20일</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 단고테 프로젝트 공사 중 가스 압력 테스트를 끝낸 가스 탱크 기압헤드 제거 작업을 하던 하청노동자 협착 사망. ● 당시 18톤 규모의 철판을 제거하는 위험작업이었음에도 기본적인 안전조치를 실시하지 않고, 위험의 외주화로 인해 하청업체로 떠넘겨진 공사 과정에서 표준작업지도서 상의 안전조치가 하나도 지켜지지 않은 상태에서 발생한 사고였음. ● 당시 현대중공업 내에 동일한 방식의 다른 공사 작업이 진행되고 있었지만, 고용노동부의 작업중지 명령 등 행정조치는 사고가 발생한 ‘단고테 프로젝트’에만 진행됐고, 해당 공정에 대한 형식적인 점검만이 진행됨.
<p>2020년 2월 22일</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● LNG선 탱크 내 트러스 설치 작업(작업용 발판 구조물 제작)을 하던 고 김태균 노동자(하청노동자)가 추락해 사망. ● 21미터 높이에서 트러스를 조립하는 작업을 진행중이었지만 안전난간대가 설치돼있지 않고 최소한의 보호구인 생명선을 걸 안전대조차 제대로 설치되지 않은 상태였음. ● 현대중공업 내에는 트러스 조립외에도 트러스에서의 작업, 트러스 해체 작업

	<p>등이 동일하게 위험한 상태에서 진행되고 있었지만 이에 대한 점검과 개선도 진행되지 않음.</p> <p>* 중대재해가 발생한 지 나흘만인 2월 26일 하루 사이 세 건의 산재사고가 발생하는 등 노동자 사망사고 이후에도 제대로 된 제재와 처벌 없이 위험작업을 강행함.</p>
2020년 4월 16일	<ul style="list-style-type: none"> ● 특수선 잠수함 유압도어에서 작업하던 노동자가 유압도어 사이에 협착돼 경추가 부러지는 사고가 발생함. ● 사고 발생 10일만인 4월 27일 사망.
2020년 4월 21일	<ul style="list-style-type: none"> ● 도장 7공장에서 작업하던 고 정경환 노동자가 운행중이던 도장공장 빅도어 사이에 협착돼 두개골 파열로 사망. ● 4월 21일 중대재해 이후 노동부에서는 5월 11일~20일 8일간 특별근로감독을 진행함. 하지만 특별근로감독 다음날 또 다른 사망사고 발생함.
2020년 5월 21일	<ul style="list-style-type: none"> ● LNG선 아르곤가스 용접작업 중 가스질식사고로 김OO 노동자 사망.

○ 현대중공업은 1974년 창사 이래(1980년 이후 자료를 확인한 결과) 2020년 6월 현재까지 467명의 노동자가 사망함. 하지만 법인과 대표이사가 처벌을 받은 사례는 단 한 차례도 없었음.

■ 현대제철

첨부) 현 현대제철 당진공장 산재사고 현황 (2007년~2019년)

: 사망자 수 총 34명 부상자 수 총 12명

연번	사업장명(현장명)	발주자(도급인)	시공업체(건설공사)	하청	재해형태	재해발생일	비고
1	현대제철(주)당진공장	-	-	-	폭발	07.02.09	사망1
2	현대제철 당진공장 원료 및 제품부두 축조공사	현대제철(주)	(주)엠코	웅진개발(주)	비래	08.06.17	사망1 부상1

3	현대제철 일관제철소 후판 공장 배관제작 설치공사	현대제철(주)	(주)두형 엔지니어링	-	전도	09.01.10	사망1
4	배수종말 잡철물 제작 설치공사	현대제철(주)	현대로템(주)	(주)청록환경 엔지니어링	추락	09.03.15	사망1
5	일관제철소건설공사 원료 처리설비 부속시설 신축공사	현대제철(주)	(주)엠코	(주)남경 엔지니어링토 건	추락	09.06.22	사망1
6	일관제철소 원료설비 BC1기 수입라인 설치	현대제철(주)	현대로템(주)	(주)동원중량	추락	09.08.26	사망1
7	현대제철(주) 자원화 설비공사	현대제철(주)	코오롱건설 (주)	이조기초 산업(주)	비래	09.11.09	사망1
8	현대제철가스설비공사	현대제철(주)	삼성 엔지니어링(주)	-	가스중 독	10.02.09	사망1 부상2
9	원료처리부문의 이송작업, 소수리 및 설비관리 등	현대제철(주)	-	(주)이스타 이엔엠	추락	10.05.30	사망1
10	현대제철(주)당진공장	-	-	-	화상	10.05.31	사망1 부상1
11	고로설비건설공사 중 기계설치공사	현대제철(주)	SK건설(주)	(주)세일 엔지니어링	추락	10.10.21	사망1
12	현대제철(주)당진공장	-	-	-	감전	11.03.17	사망1
13	전로제강부 슬러그포트 유지보수	현대제철(주)	-	대신메탈 라이징(주)	화상	11.05.16	사망1
14	3기 소결배가스 청정설비 중 흡착탑 제작, 설치	현대제철(주)	현대위아(주)	반도기계(주)	협착	12.09.05	사망1
15	전로제강 슬러그야드 기중기 전원 개선공사	현대제철(주)	영일전설	-	감전	12.10.09	사망1
16	기계설치작업				추락	12.10.25	사망1
17	서당교 신설 및 서현교 보강공사	현대제철(주)	현대엠코(주)	웅진개발	추락	12.11.02	사망1
18	제강공장 슬래그야드장 풍쇄설비 설치공사	유진에코씨 엘	(주)에코 마이스타	센이엔지	추락	12.11.08	사망1

19	현대하이스코 신축현장 기계설치 작업				협착	12.11.0 9	사망1
20	당진공장 3고로 건설현장	현대제철(주)			과로사	13.03.0 4	사망1
21	전로제강공장 3전로 내부에서 보수공사	현대제철(주)		한국내화(주)	가스 질식	13.05.1 0	사망5
22	당진공장 3고로 건설현장	현대제철(주)				13.10.2 9	사망1
23	신축공사현장 제7호기 보 일러 하자보수작업 후 내부점검	현대제철(주)	(주)대우건설	현대그린파워	가스 질식	13.11.2 6	사망1 부상8
24	철근제강공장 안전진단작업	현대제철(주)		현대종합설계	추락	13.12.0 2	사망1
25	고로 풍구 정기보수 작업	현대제철(주)		유젯(주)	과로사	13.12.0 6	사망1
26	냉각수 수위 확인작업	현대제철(주)		네비앤(주)	추락	14.01.2 3	사망1
27	원료를 이송하는 TT-49타 워 내 벨트컨베이어의 슈트 점검 작업	현대제철(주)		이스타이앤엠(주)	협착	16.11.2 8	사망1
28	크레인 운전실 이동 중 추락	현대제철(주)			추락	16.12.0 5	사망1
29	설비 정기 보수작업 중 기계장치에 협착	현대제철(주)			협착	17.12.1 3	사망1
30	컨베이어벨트 정비작업	현대제철(주)		광양(주)	협착	19.02.2 0	사망1

○ 현대제철 당진공장에서는 2007년부터 2019년까지 34명의 노동자가 사망했음. 수많은 노동자들의 사망사고에도 현대제철 원청 사업주에 대한 구속 처벌은 한 차례도 없었음. 중대재해가 발생할 때마다 정기근로감독, 특별근로감독이 진행됐지만 과태료와 시정조치 이상의 처벌이 진행되지 않음.

○ 2017년 문재인정권이 중대재해 예방 대책을 발표하고 ‘중대재해 발생 시 전면 작업중지와 노동부 의견을 수렴해 작업 재개’ 방침을 밝힌 이후에도, 고용노동부는 사고 발생 공정에

한정된 협소한 작업중지명령과 조속한 제철소 가동을 위한 형식적인 회의만을 거친 상태에서 작업중지 명령을 해제하고, 과태료 처분 등으로 사건을 수습하는데 만 급급해왔음.

○ 이러한 솜방망이 처벌과 형식적 대응이 현대제철에서의 중대재해가 반복되는 주요 원인임. 2020년 상반기에도 세 차례의 가스누출 사고와 고온·고열작업에 의한 사망사고가 발생하는 등 재해가 반복되고 있음.

- 3월 30일 : 당진공장 2고로 정비작업 중 가스질식 사고 발생
- 4월 24일 : 당진공장 냉연공장 가스 누출로 인해 13명 병원 후송
- 5월 : 아르곤 가스 누출 사고 발생
- 6월 9일 : 연주공장 크레인 상부 운전실 냉방설비 정비작업 중 고온·고열로 인한 사망 사고 발생

※ 6월 9일 중대재해에 대해 노동부 천안지청은 사업주측의 주장만을 토대로 ‘개인질환 일 수 있다’ 는 이유로 중대재해로 규정하지 않고 작업중지 명령을 하지 않음. 노동자 사망 당시 현장 작업장 온도가 43도였고, 탈수로 인한 재해라고 인정했음에도 사업주 주장을 토대로 산재를 은폐하고, 고온·고열작업 노동자들에 대한 보호조치 및 사업주에 대한 행정명령을 일체 진행하지 않음. 이후 노조의 기자회견, 항의면담 등이 있는 뒤에 6월 12일 중대재해로 규정하고 작업중지 명령을 진행, 6월 18일야 해당 작업을 고온·고열작업으로 인정함.

2. 의견

첫째 중대재해 현안에 대한 실질적인 지역 대응체계를 구축하자.

지역에서 발생하는 중대재해 현안에 실질적인 지역 대응이 돼야 한다는 게 요즘 금속노조가 가장 주되게 주장한다. 지금 광주에서 조선우드 김재순 노동자 사망사고에 대해 작은 사업장 미조직 노동자였지만, 금속노조 광전지부가 중심에서 지역 단체들 모아서 대책위 구성하고 진상조사해서 개인 과실사로 치부될 수 있었던 건에 대해 진상 밝히고, 사업주 처벌 요구하면서 투쟁하고 있는 것 모범적인 사례다.

노조가 있는 곳이든 아닌 곳이든, 실제 중대재해가 발생하는 사안들에 대해 지역 공동 실천 단위를 꾸리고 그 현안들이 제대로 원인규명 되고 해당 사업주에 대한 처벌로 이어지도록 투쟁이 배치돼야 한다는 게 가장 필요하다고 생각한다.

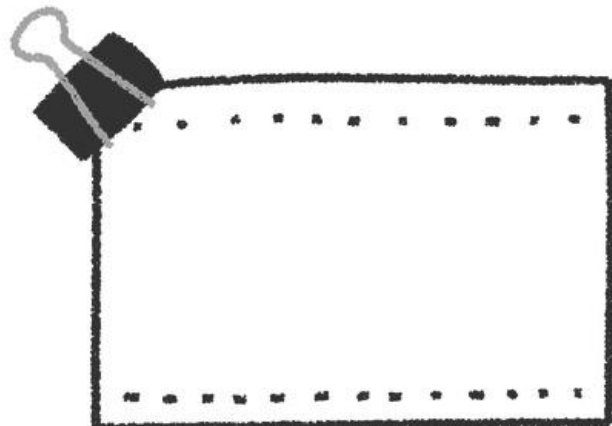
사실 그냥 중대재해기업처벌법이 필요하다, 중요하다 이렇게 내용만 알리는 것으로 조합원이든 시민들의 공감대와 여론을 만든다는 건 기본적으로 전개해야 할 활동이다.

지역의 현안을 가지고 실제 투쟁을 하고 대응해야 사업주 처벌까지 이어지게 할 수도 있고, 그런 공분을 모아낼 때 고용 노동부가 얼마나 형식적으로 중대재해를 수습하고 마는지, 사업주들이 제대로 처벌도 받지 않고 끝나는지 드러내고 여론도 더욱 확장해갈 수 있겠다.

둘째 중대재해기업처벌법 제정 투쟁만이 아니라 산업안전보건법 전면 개정, 위험의 외주화 금지, 노동자 참여권 확보 등의 생명안전 과제를 결합시켜 통일적인 의제로 제기해야 함.

중대재해기업처벌법 제정 투쟁은 제대로 된 안전조치를 하지 않고 법을 위반한 사업주를 엄중히 처벌하게 하고, 그것을 통해서 더 이상 중대재해를 발생하지 않도록 하기 위함이기 때문에 산업안전보건법 전면개정, 위험의 외주화 금지, 노동자 참여권 확보 등의 생명안전 과제를 결합시켜 통일적인 의제로 제기해야 한다.

그냥 법만 제정하라고 요구할 것이 아니라 문재인 정권 들어서 중대재해 대책 내겠다고 했지만 실제로 오히려 중대재해 시 작업중지 지침 등이 개악되고 노동부에서 실제 사고가 나도 정말 엉망으로 대응하는 상황에서 제대로 된 처벌로 이어지거나 실제 산재를 막을 수 없는 상황이기 때문에, 산업안전보건법상 작업중지 명령 기준, 중대재해가 발생했을 때 실질적인 감독과 처벌이 이어지도록 노동부의 감독 및 재해조사 과정에 노동자의 참여를 온전히 보장하는 것 등도 함께 요구하면서 싸워야 한다.



중대재해기업처벌법 현장투쟁으로 제정하자!

강성규 (철도노조 부산지방본부 본부장)

경부선 이원역 근처에 철도 순직자들의 위패를 모신 곳이 있다. ‘철도 이원성역’ 이라 한다. 2500여 순직철도원들이 잠들어 있는 곳이다. 단순계산해도 철도개통이후 한해에 21명꼴로 목숨을 잃은 셈이다. 하지만 실제 산재 사망자 수는 이보다 더 많다. 과거 사고의 경우 산재 공식 통계 등을 이용할 수 없어 철도 순직자들의 위패가 모셔진 ‘이원성역’ 의 위패 수가 2546명이다. 그나마도 1899년부터 1945년까지 현장에서 사망한 철도 순직자는 6명만 위패가 남아 있다. 그리고 공사전환 이후 현장인력 부족 등으로 정규직의 업무가 외주화 되면서 외주 하청 철도노동자들의 사고는 공사통계에서 집계조차 안 되고 있는 실정이니 철도현장에서 목숨을 잃은 노동자들이 얼마나 많겠는가?

이원성역 외에도 한국철도에는 “홍익회” 라는 국토부 산하 재단법인이 있었다. 홍익회는 철도 공상자 및 순직자, 그 유족에 생활보조를 목적으로 설립되었고 전국 철도 역사내에 매점 등을 운영하고 그 수익으로 철도에서 돌아가신 분들에 대한 원호사업을 목적으로 하는 단체이다. 원호사업을 하는 홍익회 외에도 철도공상회란 단체도 있다. 이처럼 철도에 이원성역, 공상회, 홍익회 등의 단체가 존재하는 이유는 그만큼 철도노동자들은 철도에서 목숨을 잃는 안타까운 일이 많음을 말해준다.

철도노동자들이 민주노조를 건설하고 중심적인 사업이 ‘죽지 않고 일할 수 있는 철도현장’ 을 만드는 것이었다. 20년 전만해도 한해에 30명이 넘는 철도노동자들이 일터에서 목숨을 잃었고 철도노동자들의 왼쪽 가슴에 근조리본을 365일 달고 다니던 시절이 있었다.(한해 30여 명의 철도노동자가 일터에서 돌아가셨는데 보통 철도노동자 한분의 추모 기간이 2주니까 60주가 추모 기간인 셈이다)

철도청이 공사로 바뀌고 15년이 지났다. 공사로 바뀌면서 좀 바뀌긴 했다. 공무원법 대신 각

중 법률의 적용을 받다보니 공무원시절 보다 산재사망 사고가 줄었다. 하지만 아직도 공사로 바뀐 15년 동안 45명의 노동자가 일터에서 목숨을 잃었으니 한해에 3명 꼴이다.

돌아가신 분들 중 대다수는 열차에 접촉한 사고다. 현장에서는 반복되는 열차접촉사고와 관련하여 푸념하듯 ‘열차가 안다니거나 일을 안 하면 죽지 않을 거다’ 라고 말한다. 맞는 말이다. ‘한국철도’ 는 열차의 정기성과 정시성만을 강조한다. 열차가 다니는 선로에서 열차와 열차 사이에 점점 보수 하다 보니 끊이지 않고 열차 접촉으로 사망하는 것이다.

이렇듯 많은 사망자를 발생시킨 한국철도의 전 현직 임원중에 직무사망사고와 관련하여 형사 처벌을 받은 사람은 단 한사람도 없다. 다만 현장의 말단의 작업책임자들에 대한 처벌이 이루어진다. 한국철도의 대표자가 바뀔 때 마다 되풀이 되는 말이 ‘안전’ 이라면서 정작 철도종사자의 안전을 위한 대책은 ‘교육철저’ 뿐이다.

비슷한 유형의 사고가 빈발하고 있음에도 근본적인 대처에 실패해 사망사고가 근절되지 않고 있다. 2017년 열차 운행 시간대에 작업을 하던 노동자가 열차에 접촉하여 사망한 노량진역 사고 이후, 정부는 원칙적으로 열차를 운행하지 않는 시간대에만 선로 작업을 승인하겠다고 밝혔다. 하지만 낮 시간대 작업에 따른 사망사고는 이후에도 온수역, 금천구청역, 밀양역 등에서 반복됐다. 열차가 운행하지 않는 밤 시간대에 모든 작업을 처리하기가 쉽지 않다는 현실론에 정부 원칙이 무용화됐기 때문이다.

특히 지난해 10월 밀양역 인근에서 선로 유지보수 작업을 하던 밀양시설반 소속의 3명의 노동자들이 부산행 새마을호 열차와 접촉하여 1명이 사망하고 2명이 중상을 당하는 사고가 있었다. 밀양역 사고는 한국철도의 안전과 관련된 총체적 부실이 만들어낸 인재이다. 한국철도 시설분야 작업규정에 따르면 급 곡선부 작업의 경우 열차감시자(열차접근을 작업자에게 알려 작업자를 보호하는 임무를 하는 사람) 2명을 배치하여야 하나 사고당일은 작업자 부족을 이유로 열차감시자 1명을 배치한 채 무전기에만 의존하여 작업이 이루어졌다 한다. 작업 중 ‘소음발생작업’ 으로 인해 열차접근을 알리는 무전을 듣지 못해 열차접근을 인지하지 못한 채 열차와 작업자들이 접촉하였다.

이런 열차접촉 사고는 열차접촉 우려 있는 지역의 작업은 열차가 없는 시간대 작업(차단작업)으로 감소되거나 없게 만들 수 있다. 열차감시자는 차단작업 임에도 만일의 사태를 대비하기 위해 존재하여야 하나 실상은 열차감시자에 의존하여 작업이 이루어지고 현장에서는 인력부족으로 열차감시자의 적정인원 배치 없이 작업이 감행되는 일이 허다하다.

작업자 부족과 더불어 사후 처벌 위지의 대책도 문제다. 대부분의 열차 접촉사고는 열차 진입을 감시하는 전담 인력이 없거나 숫자가 부족했다. “사고가 나면 안전조치를 지키지 않았다면서 처벌을 현장책임자만 처벌하는데 사람이 모자라 안전조치를 못 지킨 구조적인 문제는 보려 하지 않는다.

이런 사고의 재발방지를 위해서는 기업책임을 물어야 한다. 공공부문인 철도에서도 동종의 사망사고가 줄을 있는데 민간 기업은 오죽하겠는가? 외주 하청은 더 심각하다. 중대재해에 대한 최종책임자에 대한 처벌이 되어야 안전대책이든 안전시설투자든 확대 될 수 있고 동종의 안타까운 사고를 방지할 수 있다. 중대재해기업처벌법제정 운동이 지역적 과제로 설정되고 투쟁이 기획되어야 한다. 자본의 반발은 만만치 않을 것이다. 제정운동의 과정이 나와 시민의 생명을 지키는 길이라는 신념으로 현장을 조직하고 투쟁하자.

