



잊지말자! 책임을 묻자! 대안을 만들자!

저들이 노리는 것은 오직 국면전환뿐

면피성 대책, 그리고 망언들

세월호 참사가 자신에게 위협이 될까 봐 두려워하는 자들이 있다. 이들은 어떻게든 참사의 원인을 은폐하고, 정치의 공간에서 세월호의 문제가 사라지기를 바란다.

이것을 가장 간절히 바라는 사람 중 하나는 박근혜 대통령일 것이다. 6·4지방선거를 앞두고 지지율 최저점을 찍고 있던 박근혜 대통령은 대국민담화로 국면 전환을 꾀했다. 유가족이 호소한 내용은 온데간데없고 정부 부처와 인사 개편을 중심으로 한 면피성 대책뿐이었다.

검경은 유병언 회장에게 5억이라는 사상 초유의 현상금을 내걸었을 뿐만 아니라 유병언 일가를 추적하는 과정을 ‘숨 가쁜 추격전’이라며 시시각각 자극적인 보도를 이어가고 있다. 세월호 참사에서 드러난 수많은 쟁점을 우회하여 악의 축을 쫓는 한 편의 흥미진진한 범죄소설처럼 국면을 마무리하고 싶은 속내가 뻔히 드러난다. “미개한 국민”, “가난한 집 아이들이 제주도엔 왜 가”, “교통사고에 불과”... 하루가 멀다 하고 터

져 나오는 각종 망언 시리즈 역시 세월호 참사가 갖는 정치적 의미를 폄하하고 왜곡하기 위한 것이다.

재난 사고는 반복된다

때번 이런 식이었다. 세월호 이전에 있었던 수많은 재난 사고들이 그렇게 잊혔고, 쏟아졌던 재발 방지 대책들은 그렇게 흐지부지되었다.

사고 직후 스포트라이트를 받으며 발표된 재발 방지 대책은 추진 과정에서 여러 어려움에 부딪히기 마련이다. 정치공방과 재벌기업의 로비로 누더기처럼 변해버린 입법안들은 결국 실효성을 갖지 못했다. 혹은 법이 바뀌더라도 현장에서 관행까지 바꾸지는 못했다. 참사가 사람들의 시야에서 사라짐과 동시에 현실은 다시 원점으로 돌아와 있었다. 그리고 참사는 반복되었다.

1993년 서해 훼리호 침몰사고 이후 김영삼 정부는 노후선박 교체, 선체 및 운항 관리에 대한 점검 철저, 과적 방지, 승무원 교육 강화 등의 재발방지대책을 내놓았으나 이 문제들은 20여 년 후 고스

란히 세월호 참사의 원인으로 지적되었다. 1999년 씨랜드 청소년수련원에서 23명이 사망한 화재사고가 발생한 이후 화재에 취약한 샌드위치 패널을 숙박시설에 사용할 수 없도록 건축법을 정비했지만, 올해 초 경주 마우나오션리조트 붕괴 사고의 원인은 또다시 샌드위치 패널이었다. 원인으로 지적된 부분을 정정만 했어도 막을 수 있었을 비슷한 사고가 속수무책으로 반복되고 있는 것이다.

변화를 만드는 것은 우리가

대통령의 대국민담화도, 국회 국정조사 계획 합의도, 세월호 참사 이후 지금까지 단 하나의 조치도 알아서 취해지는 것은 없었다. 유가족들의 절규와 국민들의 분노 속에 조금씩, 아주 조금씩 앞으로 나아가고 있을 뿐이다. 그러므로 저들에게 맡겨두어서는 안 된다. 진상 규명과 대책 마련의 주체는 유가족과 그들 곁의 시민들이 되어야 한다.

안산의 중고등학생들은 한목소리로 호소했다. “잊지 말아 주세요.” 노란 리본을 달고 거리에 나온 시민들은 피켓을

들었다. “가만히 있지 않겠습니다.” 재난 사고 이후 대응, 이번에는 달라야 한다. 강력한 운동이 있을 때에 비로소 현실은 변화한다. 우리의 행동이 더 넓고 더 길게 지속되어야만 하는 이유가 여기에 있다. 세월호 침몰을 바라보며 온 국민이 함께 느낀 슬픔, 이제는 한국 사회를 뒤흔드는 새로운 힘으로 만들자.

시민의 위험을 담보로 이윤을 축적해 온 경영총책임자에게 포괄적 책임을 물리자. 사업주들의 이윤보장을 위해 규제를 완화해온 정치 권력자들에게 책임을 물리자. 유족들과 함께 진상규명 특별법 제정을 요구하면서 범국민적 서명운동을 확대해 가자. 대중교통수단에 대한 시민안전위원회를 만들고, 위험한 핵 발전을 중단시키고, 안전한 일터를 위한 노동자의 권리를 확대하자. 그렇게 세월호를 되새기자.

반복되는 대형참사 ▶ 2면
사고대책, 왜 소용이 없었나 ▶ 3면
해외사례와 교훈 ▶ 4면

언제까지 반복할텐가

면피성 대책·책임회피·비용절감... 결국엔 규제완화



서해 웨리호 침몰, 단 하나의 교훈도 얻지 못했다

1993년 발생한 서해 웨리호 침몰 사고. 292명이라는 아까운 생명을 잃고 나서도 아무것도 변하지 않았다는 것이 이번 사고에서 그대로 드러났다.

그때도 대책은 '노후 선박 교체'

당시 김영삼 정부는 재발 방지 대책 중 하나로 노후 선박 교체를 내놓았지만, 그 뒤 일곱 차례에 걸친 선령 제한 제도 개정에서 단 한 차례도 선령 제한이 강화된 적이 없다.

선령 제한이 미흡하더라도 검사가 엄격하면 위험한 배는 자연스럽게 퇴출되기 마련이다. 그러나 검사 규정은 조금씩 완화되었고, 검사 체계도 엉망인 채 전혀 개선되지 않았다. 그래서 세월호는 복원력 검사에서 한 차례 떨어졌지만 별다른 보완 없이 2차 검사에서는 그냥 통과되었던 것이다.

서해 웨리호 구난장비는 사고 보름 전에 선박안전 검사에서 모두 양호 판정을 받았지만, 사고 당시에 구명정이 2개만 작동했다. 그 후 구명정 부실수리 업자가 구속되기까지

했지만 그걸로 끝이었다. 세월호에서도 구명정은 거의 작동하지 않았다.

그때도 대책은 '과적 방지'

서해 웨리호 침몰의 가장 큰 원인은 과적이었다. 당연히 대책에도 '과적 방지'가 들어갔다. 웨리호 사고를 조사한 합동조사반은 선박 안전을 위해 과적·과승에 대한 엄격한 행정 지도가 필요하다고 제언했지만, 이후에도 현장검사는 제대로 이루어지지 않았다.

만재흡수선 기준(배의 앞뒤에 표시된 선, 이것이 잡기는 것으로 과적 여부 판단)은 웨리호 사고 이후인 1999년에 선박안전법에 명시되었다. 그러나 이러한 기술적 대책으로는 과적을 방지할 수 없었다. 웨리호 사고 이후에도 선박 검사를 이의단체인 해운조합에 그대로 맡겨두었던 때문이다.

해운조합의 대충대충 검사는 평형수를 빼서 만재흡수선을 보이게 하는 꼼수를 잡아내지 못했고, 세월호는 결국 더 위험한 상황에서 항해에 나서게 된 것이다.

성수대교·삼풍백화점 붕괴, 부실공사는 계속된다

'부실공사 추방원년'인 1994년 성수대교가 무너졌다. 당일 서울시장이 경질되었다. 이듬해 삼풍백화점도 주저앉았다. 전국은 큰 충격에 휩싸였고 부실공사와 소홀한 안전관리의 문제가 제기되었다. 정부는 각종 부실공사 방지대책을 내놓았다.

법은 제자리 맴돌기, 현실은 뒷걸음질

문제는 제도가 없어서 대참사가 빚어진 것이 아니라는 사실이다. 삼풍백화점 붕괴 이전에도 설계, 시공, 감리, 관리 전 과정에 걸쳐 문제를 검토하고 처벌할 수 있는 제도는 이미 존재했다.

그러나 이런 제도들은 단 하나도 제대로 작동하지 않았다. 부실공사 방지는 발주자와 건설업체의 수익 하락을 의미했기 때문이다. 다단계 도급구조에서 발주자와 원도급업체 뿐 아니라 하도급업체에게도 공사비를 아끼고 공사기간을 단축하는 '날림공사가 필수였다. 설계자와 감리자가 발주자 눈치를 보는 '봐주기식 감리'는 관행이었다.

붕괴사고 뒤 정부는 관련자 처벌

강화, 설계 및 감리제도 강화, 입찰제도 개선, 불법하도급 근절 등의 대책을 제시했다. 그러나 사고가 기억에서 잊힐 즈음 부실방지 대책은 경쟁력 강화 대책으로 탈바꿈했고 안전 문제는 기업의 자율에 맡기는 것이 효율적이라는 주장이 대두되면서 원안은 후퇴한다. 감리 강화는 공문구가 되었고, 전담 안전 관리자를 두어야 하는 건설사업장 범위도 대폭 축소되었다. 부실공사 사고가 나도 발주처와 원도급 업체는 아예 처벌을 받지 않거나 솜방망이 수준의 처벌에 그쳤다.

부실공사는 계속된다

2천년대 후반에도 백화점, 호텔, 병원 등의 불법 증·개축과 용도변경이 빈발하고, 안전성 위험 판정을 받은 아파트, 공공시설물 등의 사례는 끊이지 않았다. 올초 1백여 명의 사상자를 낸 경주 마우나리조트 붕괴 사고 원인도 저렴한 자재와 공법을 사용한 데 있었다. 이윤 극대화를 규제하지 않는 한 부실공사와 붕괴사고는 계속된다.



대구 지하철 참사, 사고가 나도 안전인력은 줄인다

참사의 교훈

192명의 사망자가 발생한 2003년 대구 지하철 화재 사고, 사고 원인으로 △전동차 내장재의 문제 △취약한 방재시스템 △1인 승무제를 비롯한 안전요원의 부족이 꼽혔다. 다행히 전동차 내장재 교체와 방재시스템의 개선에서는 성과가 있었다. 5월 28일 도곡역에서 일어난 전동차 방화사건이 참사로 번지지 않은 이유 중 하나는 내장재의 교체였다.

누군가는 불을 꺼야한다

하지만 불연재 교체만으로 화재가 번지지 않는 것은 아니다. 당연한 말이지만, 누군가 침착하고 빠르게 불을 꺼야 하는 것이다. 이번 도곡역 사고에서는 기관사가 관제소에 연락하고 열차 내 승객들에게 안내방송을 하는 동안, 도곡역에 불 일이 있어 화재가 난 전동차에 탑승했던 매봉역 역무원이 달려와 바로 불을 끄기 때문에 불이 번지지 않을 수 있었다. 그러나 지금 정책방향은 역사와 기관차 내의 인원을 최대한 줄이는 방향으로 가고 있다.

확산되는 무인역사·무인운전

사고 직후 대구지하철노동조합은 2인 승무를 통해 안전도를 높이자고 주장했다. 회사는 안전도 중요하지만 효율성과 비용절감도 중요하다. 설마 같은 사고가 또 나겠냐고 맞섰다. 당시 대구지하철노동조합은 재발방지 대책을 요구하며 88일 동안 파업했지만 부족인력채용 약속만 받아냈을 뿐 2인 승무는 도입되지 않았다.

역무원은 더 줄어들었다. 대구지하철 사고 당시에는 역무원이 그나마 3명이 있어 안내방송을 하고 대피시키는 역할을 나누어 할 수 있었다. 하지만 지금은 매표를 자동화하면서 역무원이 줄어들었다. 야간에는 무조건 1인 근무이다.

대구지하철은 새로 개통하는 3호선을 무인역사로 만들려 하고 있다. 현재 신분당선은 지하철 운전 자체가 자동으로 되는 무인운전시스템이다. 문제가 생기면 승객들이 알아서 대처하고 탈출도 해야 하는 상황인 것이다. 비용절감을 이유로 이런 위험한 지하철과 역이 점차 확대되고 있다.

사고 대책, 왜 소용이 없었나

실효성 없는 대책만 남발했다

서해 웨리호 사고 이후 만재흡수선 규정이 법에 명기되었지만 이를 제대로 검사할 수 있는 시스템은 만들어지지 않았다. 구명정·구명조끼와 같은 안전장비 구비는 국제여객선에만 구체적 비율이 명시되었을 뿐 국내선에는 적용되지 않았다. 삼풍백화점과 같은 건설재해 대책 역시 날림공사와 봐주기식 감리 등 관행의 배경이 되는 건설산업의 구조적 문제점까지 건드리지는 못했다. 그 결과는 '법 따로 현실 따로'였다.

안전보다 이윤을 택했다

안전대책이 유명무실해진 이유는 이윤을 우선시한 기업 및 이익단체들의 로비 때문이었다. 부실공사 방지대책에 대해 건설업계는 정치권에 로비를 했고, 건축물 안전등급 조사 발표에 대해서는 업주들이 강하게 반발했다. 선명제한 완화 역시 해운조합의 강력한 로비로 현실화된 것이다. 지하철의

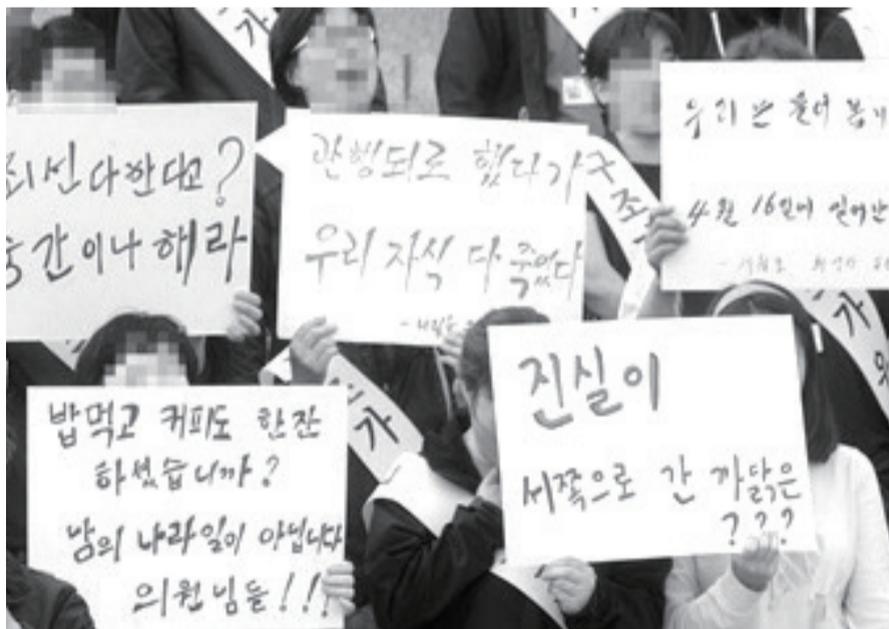
안전인력이 계속 줄어드는 것도 효율성과 비용절감 논리 때문이다. 정부는 국가경쟁력과 경기활성화를 명목으로 안전 대책과는 정반대 정책을 채택했다.

노동자·시민의 힘이 부족했다

삼풍백화점 붕괴의 조짐을 가장 먼저 알아차린 이는 시설관리노동자와 입주업체 직원들이었다. 사고 전에 세월호에서 일했던 선장, 기관사 등은 배의 문제에 대해 이미 알고 문제를 제기하기도 했다. 하지만 사고 대책을 수립하고 추진하는 과정에서 노동자·시민의 영향력은 미미했다. 안전 대책은 전문가들이 세워야 한다는 논리에 밀리고, 스스로도 안전 문제까지 우리가 어떻게 책임질 수 있겠냐고 생각했다.

이러한 3박자 속에 지난 20년간 한국사회의 재난사고 대응은 '사고 → 대책발표 → 용두사미'의 악순환을 반복한 것이다.

유가족들만 싸우게 돌진가



지난 5월 27일, 씨랜드·대구지하철화재 사고 등 대형 참사 유가족들이 모여 '재난안전가족협의회'를 결성하겠다고 밝혔다. 참사 이후에도 아무것도 변하지 않는다는 것을 경험한 당사자들이, 세월호 사고마저도 그렇게 만들지는 않겠다고 나선 것이다.

언론에 사고가 연일 보도되고, 시민들의 눈과 귀가 쏠려있을 때 정부는 빠르게 대책을 낸다. 그러나 사람들의 관심이 사그라들면 모든 약속은 사라지고,

유가족들이 가족을 잃은 고통을 견디면서 외로운 싸움을 지속해왔다. 지난해 7월 태안 해병대 캠프 사고로 자녀를 잃은 유가족들은 사고원인에 대한 재조사를 요구하며 아직도 청와대 앞에서 1인 시위를 하고 있다.

'정부의 약속만을 믿었는데...' 라는 후회가 유가족들의 후회만은 아닐 것이다. 진상을 규명하고, 책임을 묻고, 안전을 위한 조치가 실질적으로 취해질 수 있도록, 우리 모두가 나서야 한다.

잊지 않으면 할 수 있는 일

최악의 참사를 탄광 안전 개선의 계기로 만들다

1968년 11월 20일 새벽 미국 웨스트 버지니아 주 파밍턴과 매닝튼에 걸쳐 있는 제9탄광에서 대형 폭발사고가 발생했다. 당시 탄광 안에 있던 99명의 작업자 중 21명은 탈출했지만, 나머지 78명은 탈출에 실패하였고, 그 중 19인은 끝내 시신조차 수습하지 못했다.

탄광안전보건법 제정

이 사고의 결과 탄광안전보건법(Coal Mine Safety and Health Act of 1969)이 제정되었고, 이후 탄광 안전은 확연하게 개선되었다.

탄광안전보건법은 강력한 권한을 갖는 탄광안전보건청(MSHA) 설립의 근거가 되는 법으로, 모든 탄광 관련 위반 사항에 대해서 벌금을 부과하고, 고의적인 위반에 대해서는 형사책임도 부과할 권한을 갖는다. 전미탄광노조(UMWA)에 따르면 법 제정 이전 25년간 탄광 관련 사망자가 30,000명이었던데 반해 제정 이후 25년간의 사망자는 3,000명 미만으로 감소하였다고 한다.



노동자들과 유가족

이 사고 전후에도 무수히 많은 탄광 사고가 있었지만 파밍턴 제9탄광 참사 이후에 이런 의미있는 성과를 낼 수 있었던 이유는 웨스트 버지니아 주 광부들과 유가족들이 가만있지 않았기 때문이다.

당시의 전미탄광노조는 노조 내 민주

주의를 요구하는 조합원들을 폭력적으로 억압하고, 노조 위원장이 사고 직후 회사를 두둔하는 발언을 하는 등 노동자들의 목소리를 대변하지 못했다.

결국 노동자들은 노조 외곽에 흑폐증 연합(BLA)을 결성하여 약 40,000명이 참여하는 미공인 파업을 벌였고, 광산 활동을 약 3주간 정지시켰다. 이후 노조는

직선제를 도입하고, 조합원들의 의사를 반영하게 된다.

탄광 희생자 78명의 유가족들은 사고 직후 “파밍턴 유가족 위원회”를 결성하여 탄광 안전에 대한 캠페인에 나섰고, 이들의 국회 증언은 탄광안전보건법 제정에 결정적인 계기가 되었다. 시민과 노동자들은 장애광부 유가족 연합과 같은 단체를 통해 함께 연대하였다. 이들 3,000명이 참여한 대규모 행진과 집회를 벌인 결과 미국에서 처음으로 웨스트 버지니아 주에서 흑폐증이 산업재해로 인정받게 되었다.

기억된다

이들 유가족과 생존자, 희생자의 지인들은 매년 11월이 되면 미처 수습되지 못한 광부들의 묘비를 대신하여 탄광 잔해 위에 건립된 추모비 앞에 모인다. 그 날의 비극을 잊지 않겠다는 다짐을 하고, 희생의 의미를 되새기기 위해서다. 파밍턴의 희생자들은 그렇게 다시 살아난다.

경영총책임자의 포괄적 책임을 묻자

참사를 겪은 다른 나라들은 어떤 교훈을 얻었나

세월호 참사는 규제받지 않는 자본, 자본을 위한 국가, 그리고 무책임한 정권 등이 그 구조적 원인이다. 대형참사의 재발방지를 위한 제도적 대안은 무엇일까.

참사를 겪은 나라들이 얻은 교훈

대형사고 재발방지를 위해 캐나다, 호주, 영국 등에서는 ‘기업살인법’을 제정했다. 시민과 노동자에 대한 안전책임이 있는 기업이나 정부가 자신의 의무를 이행하지 않아 사고가 발생하면 그 죄를 엄중히 묻는 법안이다. 캐나다에서는 26명의 광산노동자가 사망한 웨스트레이 탄광 사고 이후 안전대책을 요구하는 광범위한 운동이 벌어졌다. 11년 간의 투쟁의 결과 2003년 기업책임법이 제정되었다. 호주에서도 1998년 에소롱퍼드 가스공장 폭발사건 이후 5년 만인 2003년 기업살인법이 제정되었다.

영국에서는 이와 유사한 제도가 2007년 제정되었다. 세월호 참사와 같은 끔찍한 사건들이 그 배경이었다. 그 중 하나는 1987년의 대형선박 사고다. 선원의 실수로 차량을 싣는 문을 제대로 닫지 않고 출항했다가 193명이 사망했다. 선원은 처벌을 받았으나, 관리 소홀 책임자를 ‘확인’하지 못했다는 이유로 법원은 기업과실치사 혐의를 인정하지 않았다.

이 사건 이후 영국 노총과 사회운동은 안전 조치를 제대로 취하지 않은 기업에게 사고책임을 물을 수 있도록 하는 방안을 꾸준히 모색하였고, 그 결과 중 하나가 기업과실치사 및 기업살인법이었다. 이 법에 따라 기업이나 정부기관이 법을 위반할 경우 통상 연간 매출액의 2.5~10% 범위에서 산업재해 벌금을 내야하고, 심각하게 위반했을 경우에는 상한선 없는 징벌적 벌금을 부과한다. 또한

유죄가 확정된 경영총책임자 이름과 기업의 범죄 사실을 언론에 공표해야 하는 제도도 시행하고 있다.

기업살인법이 필요하다

기업살인법의 취지는 안전비용을 줄여 이득을 본 실제 경영총책임자에게 포

괄적으로 그 사고에 대한 책임을 지도록 만들어 안전사고를 예방하는 것이다.

우리도 다른 나라의 기업살인법 제정 사례에서 교훈을 얻어야 한다. 안전책임을 방기함으로써 이익을 얻은 자에게 책임을 물을 수 있는 제도가 반드시 필요하다.

세월호 참사 진상규명과 책임자 처벌을 위한

천만의 약속!

세월호 가족 범국민 호소단과 함께하는 서명운동

*서명운동에 함께해주세요! ⇒ sign.sewolho416.org

*서명용지를 모아주세요!

- 매주 토요일 청계광장 촛불집회로 모아주세요

- 서울시 중구 정동길 3 경향신문사 13층 중회의실로 보내주세요