



수 신 각 언론사 노동부 · 사회부

발 신 참여연대 노동사회위원회 (담당 : 최재혁 팀장 02-723-5036 labor@pspd.org)

제 목 [논평]서울특별시 서울지하철 스크린도어 운영과 관련한 유진메트로컴, 은성PSD와의 계약내용 공개하라

날 짜 2016. 6. 01. (총 7 쪽)

논 평

서울특별시는 서울지하철 스크린도어 운영과 관련한 유진메트로컴, 은성PSD와의 계약내용 공개하라

1. CBS 노컷뉴스, 한겨레 등의 언론은 5월 31일자 기사에서 서울지하철 스크린도어 유지관리와 관련한 용역비가 매월 6억 원대(5년간 350억 원 규모)에 이룸에도 불구하고, 지난 5월 28일 서울지하철 2호선 구의역에서 사망한 정비노동자의 인건비는 월급 144만 원 수준이며, 용역비의 상당 부분은 서울메트로를 퇴직한 뒤 은성PSD로 자리를 옮긴, 정비관련 자격증이 없는 전직 서울메트로 출신 임직원의 임금으로 사용된 것으로 보인다 고 보도했다. 이러한 은성PSD의 인력 구조는 2인 1조로 작업에 나서야 하는 정비노동자가 왜 혼자 작업할 수밖에 없었는지에 대한 이유를 드러내주고 있다. 서울특별시는 유진메트로컴, 은성PSD 등 현재 지하철 스크린도어와 관련한 업체와의 계약 내용을 투명하게 공개하고 젊은 정비노동자를 죽음에 이르게 한 구조적인 원인에 대해 설명해야 할 것이다.
2. 서울지하철 스크린도어의 운영실태는 외주화의 이유와 그 비효율, 외주화된 업무를 수행하는 노동자의 노동조건이 어떻게 결정되고 얼마나 열악해 질 수 있는지 보여주는 전형적인 사례이다. 여러 보도에 따르면, 외주 업체는 스크린도어를 유지·관리하는 핵심인력은 과중한 업무를 부과하고 열악한 처우에 내모는 반면, 정비와 무관한 업무의 서울메트로 출신 임직원들에게는 서울메트로 재직 시에 상당하는 대우를 하였다고 한다.

스크린도어 유지·관리 업체의 가장 중요한 목적이 시민의 안전을 위한 스크린도어의 유지·관리였는지, 서울메트로 출신 임직원들의 퇴직 후 일자리 제공이였는지 의문이 드는 지점이다. 또한, 정비노동자의 임금이 최저임금법 위반은 아니었는가 하는 의심도 든다. 여러 보도에 따르면, 사망한 정비노동자의 임금은 144만 원 수준이고 소속 업체의 다른 정비노동자는 주간A, B반으로 나눠 모두 14명이 전체 98개 역의 스크린도어 정비·관리 업무를 수행했다고 한다. 2016년 적용 최저임금은 월급 기준 126만 원이므로, 사망한 정비노동자의 임금은 근무시간과 휴게시간, 수당 지급 여부와 최저임금 산입범위 등에 따라 최저임금법 위반도 배제할 수 없는 상황이다. 고용노동부는 6월 7일부터 진행될 근로감독을 통해 서울 지하철 정비노동자의 전반적인 노동조건에 대해 확인해야 할 것이다.

3. 2015년 8월, 강남역 정비노동자 사망사건 이후 참여연대는 서울특별시와 서울메트로에 외주화된 스크린도어 유지·관리와 관련한 협약, 계약내용의 공개를 요구했으나 ‘비밀유지 관련 협약서 조항’이라는 이유로 거절당했다(별첨자료 참조). 문제를 숨기고 진실을 가리는 행정이 문제 해결을 막고 있는 것이다. 강남역에서 정비노동자가 사망한 이후 서울특별시는 재발 방지 대책을 발표했지만, 무엇이 어떻게 바뀌었는지 알기 어렵고 그 사이, 또 한 명의 젊은 노동자가 우리 곁을 떠났다. 서울특별시가 19살 비정규직 청년 노동자의 애절한 죽음에 진정으로 책임을 져야 한다고 생각한다면, 규제완화, 비용절감, 경영효율이라는 미명 하에 무분별하게 진행된 외주화와, 저임금·비정규직 노동자의 고용, 충분치 못한 정비인력 운용 등 노동자와 시민의 생명과 안전과 관련한 비용까지 줄인 지하철 스크린도어 유지·관리 업무 운영실태 전반에 대해 공개해야 한다.

서울특별시는 지하철 스크린도어 운영과 관련하여 유진메트로컴, 은성PSD와 체결한 계약 내용을 공개하고 서울지하철 스크린도어와 관련하여 지적되고 있는 의혹과 드러난 문제에 대해 숨김없이 시민에게 공개해야 할 것이다. 이것은 시민과 노동자의 생명과 안전에 대한 요구이자 권리이다. 참

여연대는 어제(5/30) 스크린도어 유지관리 인력 현황과 노동조건, 스크린도어와 관련한 민자사업 현황, 2015년 강남역 정비노동자 사망사건 이후 발표한 대책의 이행 여부와 수준에 대해 정보공개청구했다. 신속하고 성실한 답변을 요구한다. 끝.

삼가 고인의 명복을 빕니다.

▣ 별첨자료

1. 참여연대의 ‘강남역 정비노동자 사망관련’ 정보공개청구(2015.09.03.)에 대한 서울특별시의 답변자료(2015.09.18.)

▣ 별첨자료: 참여연대의 ‘강남역 정비노동자 사망 관련’ 질의서(2015.09.03.)
에 대한 서울특별시의 답변자료(2015.09.18.)

서울시 답변자료

(참여연대노동사회위원회)

강남역 정비노동자 사망사건 관련

1. 업무협약 내용 공개
2. 업무매뉴얼 준수 및 관리·감독 방법과 그 결과
3. 안전매뉴얼이 잘 지켜지지 않는 이유와 개선방안
4. 향후 대책 방안

※ 강남역 사고와 관련 책임운영기관인 서울메트로 및 유지·보수 업체인 (주) 유진메트로 등과 지하철 승강장 안전문 사고 재발방지 및 안전대책에 대한 방안마련 및 검토과정에서 답변이 늦어진 점 양해바랍니다.

1. 서울메트로와 강남역 승강장안전문을 유지·관리하는 민간 업체 간에 맺어진 업무협약 내용(업무범위, 안전관리, 고장처리, 노무·인력 관리 등) 일체를 공개해주시기 바랍니다.

⇒ 서울메트로와 (주)유진메트로컴과 맺어진 협약 내용은 ‘정보공개법 제9조 제1항 제7조’와 ‘협약서’에 의거 공개하기 어려운 내용을 양해하여 주시기 바랍니다.

※ 비밀유지 관련 협약서 조항

- 서울특별시 지하철 2호선 승강장 스크린도어 제작·설치 및 운영사업 실시협약서 제62조 (비밀유지)
- 지하철 서울역(1)등 12개역 승강장 스크린도어 제작·설치 및 운영사업 실시협약서 제63조 (비밀유지)

협약당사자들은 본 협약의 해지나 종료이후 2년이 지날 때까지 본 협약의 조건과 본 협약을 수행하면서 얻어진 정보를 보관하며, 법에 의하여 그 공개가 요구되어지거나 협약 당사자의 법률자문, 보험회사 또는 금융기관 등에 대하여 정보를 제공하는 경우를 제외하고 어떠한 자에게도 협약 당사자로부터 직, 간접적으로 획득한 정보를 제공하지 아니한다.

2. 2인1조 작업과 선로측 진입 시 보고 등 승강장안전문 유지보수 관련 안전매뉴얼의 이행 여부는 서울메트로에서 반드시 확인하고 협조·보장해야하는 것으로 판단됩니다. 안전매뉴얼을 정비업체가 모든 점검과정에서 반드시 준수·이행하도록 서울특별시가 직접 혹은 서울메τρό를 통해 관리·감독한 방법과 결과를 공개해주시기 바랍니다.

⇒ 서울메트로에서는 승강장안전문 유지보수 작업 중 발생할 수 있는 안전사고를 예방하기 위해 특별 안전대책을 세워 유지관리 업체에 대한 안전교육(연 2회)·기술협의회개최(분기 4회)·이행실태 점검(월 1회) 등을 주기적으로 실시해 작업자 안전과 관련된 교육을 정기적으로 실시하였으며,

또한 공문서를 통해 선로작업 시 안전수칙 준수 및 교육 실시 등을 거듭 요청하였고, 교육실시 결과도 확인하는 등 관리·감독을 해왔습니다.

3. 정비원 부족, 승강장안전문의 잦은 고장과 과도한 업무량, 빠른 처리를 최우선시하는 관행 등으로 인해 현장에서는 안

전매뉴얼을 지키기 어렵다는 증언이 보도되고 있습니다. 안전매뉴얼이 잘 지켜지고 있지 않은 이유와 개선방안에 대한 서울특별시의 구체적인 입장과 계획을 밝혀주시기 바랍니다.

⇒ 안전매뉴얼이 제대로 지켜지지 않는 이유는 지하철 지연운행에 대한 민원 우려로 인한 조급한 보수, 보수 과정의 안전불감증, 안전수칙 준수여부를 철저히 감독하지 않은 지하철운영사의 책임 등이 복합적으로 작용한 결과라고 생각합니다.

서울메트로는 문서를 통해 (주)유진메트로컴에 안전수칙 준수를 거듭 요구했으며, 정기적인 교육과 이행실태 점검 등을 통해 작업안전교육 실시 여부를 지속적으로 확인한 바 있습니다.

서울메트로에서는 승강장안전문 정비원이 안전수칙을 준수하지 않는 작업을 발견할 경우 작업을 중지시키도록 관리를 강화할 예정이며, 2인 1조 정비 미이행, 사고·장애 유발, 안전수칙 미준수 시 페널티를 부과할 수 있도록 법률자문 후 유지·보수업체와의 협약서 변경 등을 추진할 예정입니다.

4. 이외 지하철 승강장안전문을 유지·보수하는 노동자의 생명과 안전을 위해 서울특별시가 마련한 대책과 서울메τρό를 통해 마련한 방안은 무엇입니까?

⇒ 서울시에서는 금번 사고가 천만 서울시민의 안전에 관한 문제임을 엄중히 인식하여 승강장 안전문 사고의 보다 근원적인 부분에 대하여 고민하고 대안을 마련하고자 합니다.

먼저, 최소한 안전과 관련된 분야만큼은 중·장기적으로 외주용역을 지하철 운송기관이 직영 또는 자회사 방식으로 수행하는 방안을 검토하고,

또한, 양공사의 통합과 연계하여 통합관제센터를 구축하는 경우

승강장 안전문을 관제시스템과 연계하는 시스템을 구축하여 안전 점검·보수시 관제시스템에서 승강장을 실시간 통제할 수 있도록 하겠습니다.

아울러, 양공사로 하여금 유지보수에 대한 전문기술인력을 양성하여 근본적인 예방점검 및 유지보수를 통해 안전문의 고장 발생과 보수시간을 줄여나가도록 하겠습니다.

이와 함께 승강장 비상문중 고정문을 개폐식으로 교체하되, 예산 사정을 감안 순차적으로 교체해 나감으로써 불의의 안전사고 발생시 이용승객의 피난이 용이하도록 추진해나갈 예정입니다.

서울메트로에서는 승강장안전문 유지보수 작업 수행 시 정비원의 안전에 영향을 주는 작업은 열차 운행 종료 후 작업을 시행하도록 하되, 부득이 가동문·비상문·선로출입문 등을 개방해 선로측 작업을 할 경우 종합관제신고와 열차감시원 배치 등을 확행하도록 매뉴얼을 재정비할 예정입니다.

또한, 승강장에서도 장애물검지센서 청소가 가능하도록 레이저스캐너타입을 설치할 예정이며, 주요부품 내구연한 설정해 주기적 교체, 소모성 자재 내구연한 도래 부품 교체 등을 통해 시스템을 개선할 예정입니다.

지금까지 1~4호선 지하철 및 시설물의 책임운영기관인 서울메트로의 원인규명 및 처리대책 등 의견 중심으로 정리를 하였습니다.

서울시에서는 원칙적으로 지하철 책임경영기관인 양공사에서 자율성을 가지고 이용시민의 편의증진 및 제반 문제들을 해결해 나가도록 할 예정이며, 다만 이용시민들과 지하철 근로자들의 안전을 위협하는 근본적 문제들에 대하여는 제도적, 종합적 정책대안들을 마련하여 문제가 해결될 수 있도록 노력 하겠습니다.