

하도급사 직원 추락사도 도급사 책임

서울행정법원은 “동일한 장소에서 벌어지는 공사의 ‘일부’ 를 도급으로 시행한 도급사는 하도급사 근로자의 산업재해 예방에 대한 책임이 있다”고 판결했다.

서울행정법원 행정3부는 최근 모(某) 건설사가 “과징금 2,000만원 부과 처분을 취소해달라”며 서울시를 상대로 제기한 소송에서 원고 패소 판결했다. 이 업체는 2007년 4월 모 국가산업단지 항만건설 및 조성사업을 진행하면서 5개 업체에 각각 다른 일부 공사를 하도급했다. 이 가운데 한 하도급업체가 해상공사를 시행하면서 거푸집이 붕괴돼 근로자 5명이 추락, 사망하는 사고가 발생했다.

이에 대해 노동부는 이 2개사에 대해 영업정지 처분을 내릴 것을 서울시에 요청했고, 서울시는 도급사에 2,000만원의 과징금을 부과했다.

이에 도급사는 “하도급사 소속 근로자와는 실질적인

고용관계에 있지 않을 뿐 아니라 관계규정상 사업주의 지위에 있지 않다”며 소송을 냈으나 결국 패소했다.

재판부는 “동일한 장소에서 행해지는 사업의 ‘일부’ 를 도급으로 시행하는 사업주는 하도급 근로자가 산업재해 발생위험이 있는 장소에서 작업을 할 때 산업재해 예방 의무가 있다”고 밝혔다. 사업의 ‘전부’ 를 도급에 의해 진행할 경우 도급사와 하도급사 직원은 직접적인 사용자 관계가 아니라고 봤지만 사업의 ‘일부’ 를 도급으로 공사를 진행했을 경우 하도급사 직원의 사고 책임자는 도급사라는 설명이다.

재판부는 “도급사 직원 12명이 상시 근무하며 하도급사에 대한 공사 전반을 관리감독하는 등 사실을 인정할 수 있다”며 “이는 사업주의 ‘일부’ 를 도급에 의해 행하고 있는 사업주에 해당, 서울시가 부과한 과징금 처분은 정당하다”고 밝혔다. ☉



지하철 전동차에서 일시적 단전 현상

평소에 지하철을 자주 이용하는 사람이라면 전동차를 타고 가다 갑자기 일부 조명이 꺼지는 것을 경험한 적이 있을 것입니다. 이런 현상은 고장이나 사고 때문에 발생하는 게 아닙니다.

이런 현상이 일어나는 곳은 지하철 1호선과 국철이 만나는 남영역~서울역 사이, 청량리역~회기역 사이, 지하철 4호선 남태령역~선바위역 사이 등이 있습니다.

왜 이런 일이 일어나는 것일까요? 사용하는 전기의 성질 차이 때문입니다. 과거 철도청에서 건설하고 운영하던 철도 구간(국철 구간)의 경우 25,000V 교류전압을 사용하고, 서울지하철공사에서 건설하고 운영하는 지하철(1~4호선)은 3,000V 직류전압을 각각 사용합니다.

25,000V 교류전압이나 3,000V 직류전압은 서로 다른 장단점을

가지고 있습니다. 25,000V 전압의 교류방식은 전기를 공급하기 위한 변전소의 개수가 적어 유지관리비 면에서 유리하지만, 전자기파에 의한 통신장애에 대한 대책이 필요한 단점도 있습니다.

아무튼 중요한 것은 서울지하철 구간과 국철구간이 서로 다른 전기 방식을 사용하다 보니, 교류와 직류를 모두 사용할 수 있는 겸용차량이 필요하게 됐고, 이 차량이 국철과 지하철 구간 사이에서 전기방식을 전환하기 위해 일시적으로 전기공급을 끊는 구간이 생기게 됐습니다.

이 구간을 교직류 절연구간 또는 사구간이라고 합니다. 이 구간에서 전동차는 전기의 힘으로 달리는게 아니라 달려오던 탄력과 관성에 의한 속도에 의지해 달리게 되며, 조명이 일시적으로 꺼지는 것이지요.