

# 장애인차별금지법 시행령과 정책과제

*Disability Discrimination Act: Code of Practice and Its Policy Issues*



강민희 한국보건사회연구원 부연구위원

최근 장애인의 인권향상에 대한 공감대가 광범위하게 형성되고 있으며 특히 장애인차별을 없애기 위한 구체적인 방안이 검토되고 있다. 이러한 사회적 요구에 맞추어 2007년 3월, 국회에서 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」(이하 장차법)이 통과되었으며 시행령 등의 하위법령 마련이 필요한 시점에 있다. 이를 위하여 본 연구에서는 유사한 외국법령을 충분히 조사하여 시사점을 도출하고 관련국내법령을 검토하여 일관적인 법시행을 위해 고려되어야 할 점들을 지적하였으며 또한 하위법령제정과정에서 생겨나는 법준수에 있어 다양한 주체들 간의 입장차와 관점의 차이를 살펴보고 시행령 제정시 깊이 고려해야 할 점을 정리하였다. 연구를 통하여 도출할 수 있었던 결론은 합리적이고 균형적인 하위법령제정이 필요하다는 것인데 이를 정리해 보면 첫째로, 내용과 이념 등에서 장차법과 충돌하는 관련국내법들을 신속히 개정할 필요가 있고 둘째로, 장차법 전반에 대한 법령마련의 취지와 배경, 그리고 법전반에 걸쳐 적용되는 벌칙조항 마련의 근거와 내용에 대해 범사회적 이해를 높일 수 있도록 노력하여야 하며 셋째로, 서비스제공 주체들의 과도한 부담 등 편의제공의 여러 불가피한 측면을 고려하여 서로 다른 시각에 대한 합의점을 찾아야 한다는 것이다.

## 1. 장애인차별금지 및 권리구제에 관한 법률(이하 장차법) 시행령 제정의 의미와 중요성

장애인은 인간으로서 가져야 할 기본적 권리와 참여의 기회를 다른 사람들과 동등한 위치에 누려야 함에도 불구하고 많은 부분 그 기회가 박탈되는 상황에서 살아가고 있다. 2005년도 장애인실태조사<sup>1)</sup>에 의하면, 장애인은 가장 가까운 가족에서부터 초등학교 입학 시, 취업

시 등 거의 모든 생활영역에서 차별을 받고 있는 것으로 나타났다.

그러나 이러한 상황이 유지되어 옴과 동시에 지난 몇 십년간의 다양한 사회운동의 성과로 인하여 차별에 대한 사회적 인식이 높아지고 이에 따라 차별 문제가 사회의 주요 이슈가 되어온 것 또한 사실이며 특히 장애인에 대한 차별은 다른 문제보다 잘 드러나지 않았던 사회문제라는 점은 많은 사람들이 공감하고 있는 것이 사실이기도 하다. 여러 연구들이 지적하듯이 장애

인차별은 특정사유나 영역에 한정되어 있지 않고 광범위하게 발생하고 있으며 연속적이고 복합적인 문제이지만 최근까지 이 문제에 대한 해결의 의지는 미약했다. 이에 장애인 당사자들과 학계를 비롯한 여러 분야에서 장애인차별에 대한 범사회적 해결책을 마련해야 함을 주장하고 있으며 특히 장애인차별을 법적으로 금지하는 방안마련을 위해 큰 노력을 기울여왔다. 이러한 사회적 요구에 맞추어 2007년 3월 국회에서 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」이 통과되었으며 시행령 등의 하위법령 마련이 필요한 시점에 있다.

이 글에서는 장차법 하위법령 마련에 필요한 관련 외국법령과 국내법령을 검토하여 시사점을 이끌어 내고 또한 정부와 학계, 그리고 장애계 등이 장차법의 구체적인 하위법령 마련을 위하여 다양한 입장과 관점을 재고·검토하는 과정에서 드러난 주요쟁점들을 살펴보고 장차법 하위법령 제정에 대한 몇 가지 제언을 하고자 한다.

## 2. 장차법 시행령 제정을 위한 현황분석

### 1) 관련 외국법령의 시사점

#### (1) 균형적인 내용의 하위법령 제정 필요

미국과 영국, 호주, 독일, 그리고 홍콩의 장애인차별금지 관련법을 살펴보면 장애인에 대한 권리를 최대한 보장하면서 동시에 사용자, 시설

주, 사업자 등의 과도한 부담 등 불가피한 측면을 고려하여, 장애인의 권리보장이라는 적극적 측면과 사용자, 시설주, 사업자 등에 대한 의무 부여라는 소극적 측면사이에서의 적절한 균형을 모색하고 있다. 우리나라의 장차법도 이러한 균형점을 모색하고 있다는 점에서는 같으나, 고용, 공공기관의 서비스제공, 민간의 일부 시설과 서비스 그리고 전기통신망을 대상으로 하여 적용 범위를 한정하는 형식과는 달리, 문화·예술 활동, 모·부성권, 그리고 건강권 등의 거의 모든 생활영역을 규율대상 영역으로 하고 있다는 점에서는 커다란 차이가 있다. 이러한 우리나라 장차법의 특징은 장애인과 시설주, 사업자 등 한정된 주체와 관련된 적절한 균형모색과 함께, 전 국민을 대상으로 하여 규제가 이루어 질 경우 실행의무의 정도를 낮추는 등의 균형이 찾아져야 한다는 것을 의미하고 있다. 이러한 점에서, 우리나라의 경우 적절한 균형점 모색에 있어서의 엄밀성이 한층 더 요구된다고 말할 수 있다.

#### (2) 벌칙조항 적용의 현실성과 합리성 고려

우리나라의 장차법에서는 제49조(차별행위)에서 “금지한 차별행위를 행하고 그 행위가 악의적인 것으로 인정되는 경우 법원은 차별을 한 자에 대하여 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처할 수 있다”고 규정하고 있다. 이는 차별에 대한 벌칙조항이 전 조항에 걸쳐 매우 광범위하게 적용되고 있음을 시사한다. 그러나 외국의 사례를 찾아보면 영국의 경우, 철도 차량에 한하여 차별행위에 대한 시정명령을 지

1) 변용찬 외(2006) 「2005년도 장애인 실태조사」, 보건복지부, 한국보건사회연구원

속적으로 거부할 때 철도차량 운영자 총수익의 10%를 넘지 않는 액수에서 벌금을 구형할 수 있으며 호주의 경우, 보복성 행위와 범죄행위의 선동, 또 차별적 광고에 한하여 각각 징역 6개월과 1,000달러의 벌금을 구형할 수 있다. 이 같은 선별적 처벌조항 이외의 차별행위에 대해서는 차별을 당한이의 고소로 담당 시정기관의 시정 명령을 거친 이후 법정의 판결을 중심으로 다양한 형태의 처벌을 구형하고 있다. 이에 비해 한국의 장차법은 위에서 언급한 벌칙조항의 적용이 모든 편의제공 조항에 적용되므로 그 범위가 넓고 강도 또한 높은 법이라 할 수 있다.

이러한 조항들은, 편의제공에 관련한 법조항에 대한 부담감과 거부감을 동반할 수도 있으며 또한 그런 이유로 인해 법시행에 있어 다양한 계층과 다양한 직무에 소속되어 있는 사회구성원들의 법준수에 대한 동의를 이끌어내기 어렵게 만드는 결과를 가져올 수도 있다. 차별금지에 대한 법규정의 필요성에 대한 범국민적 공감대와 법준수에 대한 사회적 동의를 형성하기 위해서는 이러한 부담과 거부를 최소화할 수 있어야 할 것이다.

이를 위해서는 미국과 영국, 그리고 호주의 경우처럼 차별시정의 단계를 다양화해서 시정을 위한 충분한 시간을 제공하고 또한 시정이행이 되지 않을 경우 차별을 행한 이로 하여금 여러 단계를 거쳐 합리적인 경고와 통보를 제공받게 하여야 할 것이다. 시정명령과 이행의 단계가 처벌을 위한 단계가 아닌 장애차별을 없애는 과정이라는 인식을 공유하게 하여 자발적 법준수가 가능토록 하는 것이 장차법의 제정의의와 목적에 부합할 것이기 때문이다.

## 2) 장차법과 국내법령간의 관계

장차법 하위법령 마련에 있어 중요하게 고려되어야 할 점 중 하나는 관련된 국내법들이 동일한 사항에 대해 어떻게 정의하고 규정하는가를 면밀히 살피고 정리해야 한다는 것이다. 이러한 유사한 법규정들이 일관성 있고 상호보완적으로 기능할 수 있어야 하기 때문이다. 이를 위하여 장차법의 명시사항이나 규정 사항들과 충돌하는 국내법의 조항들과 충돌하는 내용 등을 살펴보고자 한다.

### (1) 생명보험의 계약금지

장차법 제15조(재화·용역 등의 제공에 있어 차별금지), 제17조(금융상품 및 서비스제공에 있어서의 차별금지), 제37조(정신적 장애를 가진 사람에 대한 차별금지)는 생명보험이 장애인에게 차별적으로 제공되는 것을 금지하고 있으며, 이와 관련하여 「상법」 제732조는 심신상실자 또는 심신박약자의 사망을 보험사고로 한 보험계약은 무효라고 규정하고 있다. 따라서 「상법」에서 규정하고 있는 심신상실자 또는 심신박약자의 불분명한 개념으로 인하여, 실질적으로 보험계약에서 특히, 정신장애인을 이에 해당한다고 보아 보험가입이 거절되고 있는 실정이다.

상법 제732조는 심신상실자 또는 심신박약자의 사망을 보험사고로 하는 보험계약에서 심신상실자 등이 피보험자가 될 경우 발생할 수 있는 살해위험성을 제거하여 이들을 보호하기 위한 목적으로 제정된 것이라 하나 '심신상실·심신박약'은 추상적 개념으로 현실에서는

보험자의 판단에 좌우되어 정신적 장애인들은 피보험자로서 가능한지 고려될 여지도 없이 보험에의 접근 자체가 원천적으로 배제되고 있으며, 또한 이는 그 보호 취지를 감안할지라도 결국 국정신적 장애인의 생명보험 활용을 통한 사후 가정안정이나 미래설계 기회마저 박탈하는 것이다. 따라서 「상법」 제732조는 장차법 제15조(재화·용역 등의 제공에 있어 차별금지), 제17조(금융상품 및 서비스제공에 있어서의 차별금지), 제37조(정신적 장애를 가진 사람에 대한 차별금지)와 충돌되므로 위 규정을 개정할 필요가 있다.

### (2) 정신장애인에 대한 인공임신중절의 허용

장차법 제28조는 “누구든지 장애인의 임신, 출산, 양육 등 모·부성권에 있어 장애를 이유로 제한·배제·분리·거부하여서는 아니된다.”라고 규정하고 있다. 그러나 모자보건법 제14조(인공임신중절수술의 허용한계)는 “의사는 우생학적 또는 유전학적 정신장애나 신체질환이 있는 경우 본인과 배우자의 동의를 얻어 인공임신중절수술을 할 수 있다.”라고 규정하고 있으며, 모자보건법 시행령 제15조(인공임신중절수술의 허용한계)는 “법 제14조 제1항 제1호의 규정에 의하여 인공임신중절수술을 할 수 있는 우생학적 또는 유전학적 정신장애나 신체질환을 ① 유전성 정신분열증 ② 유전성 조울증 ③ 유전성 간질증 ④ 유전성 정신박약 ⑤ 유전성 운동성경원 질환 ⑥ 혈우병 ⑦ 현저한 범죄 경향이 있는 유전성 정신장애 ⑧ 기타 유전성 질환으로서 그 질환이 태아에 미치는 위험성이

현저한 질환”이라고 규정하고 있어 정신장애를 이유로 임신중절이 허용됨으로 두 법령간의 충돌이 있을 수 있다.

모자보건법상 본인 또는 배우자가 유전적인 정신장애가 있는 경우 본인과 배우자의 동의를 얻어 임신중절수술을 할 수 있다는 규정은 본인들의 판단에 의한 결정을 근거로 한다는 점에서 문제가 없어 보이나 유전성질환자에 대한 인공임신중절수술이 필요한가는 다각적으로 검토되어야 할 문제이다. 그리고 실제로 본인과 배우자의 동의 없이 이러한 수술이 행해지는 경우가 발생한다면, 이것은 인권침해나 장애를 이유로 한 불리한 대우에 해당한다. 따라서 유전적인 정신장애의 경우 의학적 소견이나 자녀양육의 가능성 등을 고려하여 수술의 필요성을 정하는 등의 엄격한 기준이 적용되어야 할 것이다.

### (3) 정신장애인의 시설물 출입제한

장차법 제18조는 “시설물의 소유·관리자는 장애인이 당해 시설물을 접근·이용하거나 비상시에 대피함에 있어서 장애인을 제한·배제·분리·거부하여서는 아니된다.”고 규정하고 있다. 그러나 장애인에 대한 편견에 근거하여 기존의 여러 법령들이 정신장애인의 시설물 출입을 제한하고 있다.

관련 법령들을 살펴보면 국립박물관전시품 관람규칙 제8조(관람의 금지)는 “정신이상자에 대하여는 관람을 금지한다.”고 규정하고 있으며, 국립중앙도서관이용규칙 제7조(질서유지)는 “도서관장은 정신이상자, 술을 마신 사람 기타 도서관의 질서를 문란하게 할 우려가 있는

사람에 대하여는 도서관에 들어오지 못하게 할 수 있다.”고 규정하고 있으며, 이외에도 이와 유사한 주장을 명시하고 있는 다수의 법률<sup>2)</sup>들이 존재하고 있다. 이 법률들은 출입국관리법상 입국금지, 국립박물관의 관람금지, 국립중앙도서관 출입금지, 민주평화통일자문회의 방청금지, 선원으로 승무금지, 유람선 등에서의 승선금지의 대상으로 정신장애인, 정신이상자, 정신병자를 포함시키고 있다. 박물관, 도서관 등에 정신장애인이 출입하는 것을 금지하는 취지가 공공장소에서의 다수인의 안전을 목적으로 하는 것이라면, 장애인과 비장애인에 상관없이 질서유지를 문란하게 할 우려가 있는 사람에 대해서 출입을 금지한다는 규정을 두면 되는 것이다. 그리고 정신장애인을 공공장소 출입이나 승선 금지시킨다고 할 때, 정신장애인임을 어떻게 확인할 수 있는지도 의문이다. 이와 같이 정신장애인을 출입금지의 대상으로 규정하는 이유를 알 수 없으며, 이것은 일반적으로 정신장애인은 위험하다고 하는 선입견에 근거한 발상이라고 밖에 생각할 수 없다. 따라서 이러한 정신장애인에 대한 편견에 근거한 위의 법 조항들은 정신장애인에 대한 합리적 이유 없는 차별 법령이며, 따라서 장차법 제18조와 충돌된다. 또한 법에서 정신장애인을 표현하는 용어로서 정신이상자, 정신질환자, 정신병자 등 여러 가지로 사용되고 있는데 이들 용어는 정신장애인에 대한 부정적 이미지 또는 회복이 불가능하다는 의미에 근거한 것으로 정신장애인에 대한 인권보호

의 차원에서 보다 중립적인 용어선택이 이루어져야 할 것이다.

(4) 사회복지시설에서의 자유로운 입·퇴소

장차법 제30조에서는 복지시설에서의 장애인 배제나 입소와 퇴소 등의 자유제한 금지를 명시하고 있으며 이는 입·퇴소에 있어서 장애인의 선택권을 강조하는 것으로 해석할 수 있다. 이는 퇴소를 원하는 장애인의 선택권이 존중받아야 함을 의미하는 조항으로서, 이 경우 정신과의사의 진단에 따라 퇴소가 결정되는 정신보건법과 충돌된다 할 수 있다. 또한 의사소통권과 관련하여 외부의 편지나 변론 등 변호사와의 접촉 등을 모두 포함하는 것으로 해석되며, 이에 대한 거부는 차별로 간주된다. 자유로운 입·퇴소와 관련하여, 지역사회에서 생활하기를 희망하지만 지역사회 내에서의 서비스의 부족과 시설에서의 퇴소가 자유롭지 못한 점 등으로 인해 어쩔 수 없이 시설에 머물고 있는 장애인이 많다. 장차법이 시행되고, 장애인이 퇴소를 요구할 경우 장차법에 따라 퇴소를 시켜야 하는데, 중증장애인이 지역사회에서 생활할 수 있는 각종 서비스가 미비한 상태에서 지역사회 내에서의 생활이 가능할지 우려되는 점도 있다. 이러한 점을 고려하여 사회복지시설에 대한 일제 조사를 통하여 인권의 관점에서 시설의 입·퇴소 조항, 시설의 설치 기준 등에 대한 재검토, 지역사회 서비스와의 연계 강화 방안 등 시설의

운영과 관련한 개선방안이 조속히 마련되어야 한다.

### 3. 장차법 하위법령 제정과정에서 나타난 주요쟁점

정부와 장애계, 그리고 학계는 장차법 하위법령의 제정을 위하여 여러 차례의 간담회와 마지막 단계의 공청회의 질충단계를 거쳐 시행령안을 마련하였다. 그러나 정부와 장애계, 그리고 관련 단체의 입장은 서로 다를 수밖에 없어 장차법의 시행령에 위임된 몇 가지 사항을 두고 서로 대립하기도 하였다. 여기에서는 장차법 시행령제정에 있어 특히 고민해야 할 부분인 쟁점 사항과 이에 대한 대립된 입장과 관점의 차이들을 알아본다.

1) 법 제3조 제1항 제6호(정당한 편의제공 교육기관)

□ 쟁점사항: 정당한 편의제공 교육기관의 범위

정당한 편의를 제공해야 할 교육기관과 관련하여 가장 큰 쟁점사항은 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」(이하 학원설립법)에 의한 일반교습학원의 포함여부이다. 장애인차별금지법 제정추진연대(이하 장추련)측은 교육기관의 범위에 사립학원과 사이버 교육기관을 포함시켜야 한다고 주장했다. 사교육기관은 공교육만큼이나 큰 비중을 차지하는 우리나라의 교육실정을 감안할 때 사설학원에서 편의를 제

공받지 못하는 교육의 많은 부분을 포기해야 함을 의미한다는 것이다. 또한 교육기관의 범위에 영재학교와 영재교육원, 자동차운전학원 등도 함께 포함시키기를 주장하였다.

학원설립법에 의한 일반교습학원까지도 포함시켜야 하는지에 대해 정부 측은, 모든 장애인이 이용가능한 편의시설로의 전환은 국가기관이 아닌 민간기업에 과도한 경제적 부담을 줄 수 있음을 지적하고 학원은 공공성이 약하여 강제조항으로 적용시키기에 무리가 따름을 주장하였다. 또한 유사한 민간시설임에도 불구하고 일부 사설학원은 포함되지 않을 가능성이 있어 운전학원을 포함시킬 때 형평성의 문제가 제기될 수 있음을 지적하였으며 자동차학원의 교육기관으로의 포함은 무리이지만 면허 취득 시 편의를 제공하여야 할 것을 시행령의 내용으로 제안했다.

2) 법 제10조 제3항(사용자가 제공해야 할 정당한 편의의 구체적 내용 및 적용대상 사업장의 단계적 범위)

□ 쟁점사항 1. 적용대상사업장의 규모

장추련 측은, 취업한 대다수의 장애인이 영세 사업장에 고용되어 있다는 사실을 감안하면 편의제공의 의의를 제대로 살려 적용하기 위해서 최소 5년 이내에 적용사업장의 최소규모를 상시 50인 이하의 전 사업장으로 확대하는 것이 옳음을 주장했다. 간담회에서는 시행시기의 첫 단계를 1000인 이상에서 300인 이상으로 하향 조정하고 법 시행 후 1년이 경과한 날부터 단계

2) 선원법 제76조(안전 및 위생), 유선 및 도선사업법 제12조(유선사업자들의 안전운행의무), 유선 및 도선사업법 제18조(승선 또는 선적의 제한 등)

적으로 적용해야 함과, 비정규직 노동자는 상시 노동자 인원에서 제외되는 이유로 사업장의 포함규모가 작아질 수 있기 때문에 '상시'라는 문구를 법조문에 넣지 않는 것을 요구했다.

이에 대한 정부의 입장은 기업의 지불능력 및 수혜를 포괄적으로 규정하여 적용사업장의 최소 규모를 상시 50인 이상부터 적용하며, 시행 시기는 상시 1000인 이상부터 법 시행 후 2년이 경과한 날부터 단계적으로 실시하기를 제시하였으며 사업장의 규모를 낮추었을 경우 예상치 못한 효과에 대한 신중한 검토가 필요하다고 지적 하였다. 그러나 30인 이하 사업장에서는 편의시설과 관련한 비용용자사업이나 지원사업을 강화할 계획이라고 밝히고 보조기기 설치 및 개 보수비, 훈련제공, 그리고 매뉴얼의 보급 등을 위한 노력을 기울일 것을 밝혔다. 그러나 정부 측은 세 차례의 간담회를 거치면서 적용 사업장의 규모를 30인 이상으로 하향 조정하는 것이 장치법의 취지에 부합하다는 것에 동의하였다.

이에 대해, 경영계 또한 그들의 입장을 분명히 했다. 2009년부터 300인 이상 사업장에 편의 제공 의무를 즉각 적용토록 하고 있지만 사업장의 현실을 심도 있게 고민할 필요가 있다고 지적하였다. 1000인 이상 사업장 중에도 영세한 사업장이 많고 2013년부터는 30인 이상 사업장 적용을 규정하고 있으나 30인 이상의 사업장은 영세 사업장으로 분류되고 있으므로 적용대상에서 제외검토가 필요하다는 의견도 내 놓았다. 영세한 사업장일수록 장애인의 비율이 높은 것이 사실이나 이러한 사업장이 부담을 감수하고 사업을 이행할 수 있을지 의문이라는 것이다. 또한 민간사업 장에의 적용 시 적어도 2년에서 3

년간의 시범사업을 통해 사업장의 문제점과 예상외의 비용부담 상황 등을 신중히 검토하여 해당되는 전 작업장으로 확대하는 것이 바람직할 것이며 300인 미만의 작업장 적용여부는 재검토가 필요하다는 신중론을 폈다. 장애인 고용을 촉진시키기 위한 법이 오히려 역효과를 불러일으킬 가능성에 관한 우려를 표한 것이다.

□ 쟁점사항 2. 의학적 검사의 비용부담 방식

의학적 검사의 비용부담 방식에 대해 정부 측은 장애인 근로자의 의학적 검사 시 사용자가 지정한 병원과 지정하지 않는 병원 모두에서 진료 받을 수 있다는 것과 검사비용에 대한 국가 지원여부에 대해서는 원칙적으로 사용자가 부담하도록 현행법에 정해져 있어 시행령에서는 현행법대로 부과의 주체를 명확히 규정할 것을 제의했다. 또한 사용자가 지정하는 의료기관이 아닌 기관에서 검사를 받을 경우 그 검사에 소요되는 비용과 결과를 사용자에게 제출할 경우에 한하여 사용자는 지정한 의료기관에서 검사를 받을 경우 통상적으로 소요되는 금액을 근로자에게 지급하여야 한다는 내용과 의학적 검사를 받는데 소요되는 시간을 근로시간으로 인정하거나 작업일정 변경 등을 통하여 의학적 검사를 받는데 불이익이 없도록 지원하여야 한다는 내용을 제안했다.

이에 대해 장추련 측은, 사용자가 지정한 병원에서 검사를 받을 경우 장애인의 능력을 제대로 검증받을 수 있을지에 대해 의문을 제기하고 이에 대한 검토를 요구하였다. 또한 검사비용에 대해서는 국가의 지원 방안을 적극적으로 검토

할 것을 요구하였다. 장추련 측은, 정당한 편의 제공에 따른 구체적 기준 및 설치, 지원방법을 노동부 및 보건복지부령으로 정하여 공표하고, 의학적 검사를 실시할 경우 비용은 사용자가 전액 부담하는 원칙으로 하나 장애로 인한 특성으로 인해 장애인이 아닌 자보다 과도한 의학적 비용이 소요되거나 새로운 의료기기 및 의료기술이 필요할 경우, 또는 의학적 검사표준 매뉴얼 연구 및 보급이 필요한 경우 국가가 고용보 험기금에서 이를 일부 지원할 수 있다는 내용을 제안하였다.

3) 법 제18조 제4항(시설물의 단계적 범위 및 정당한 편의의 내용)

□ 쟁점사항: 정당한 편의의 범위와 내용

정부 측은 정당한 편의제공의 적용대상 시설물을 원칙적으로 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률」(이하 편의증진법) 제7조 각 호의 1에 해당하는 대상시설 중 2009년 4월 11일 이후 신축, 증축 및 개축하는 시설물로, 또 제공해야 할 편의의 내용은 편의증진법 시행령 제4조에 의하는 것으로 제안하였다. 이에 장치법의 취지에 맞게 편의증진법의 내용을 보강하기로 하였으며 이 후 편의증진법 개정 에 대한 장추련의 건의사항을 비교. 검토하여 개정을 추진하자고 제안하였다.

장추련 측은 시설물의 단계적 적용범위와 정당한 편의의 내용에 대하여, 모든 시설물에 대한 접근성을 확보하고 건물 등에 대한 물리적 접근 외에도 현금인출기의 설치 등과 같이 시설

용도에 맞는 내부시설과 서비스의 확충을 통해 다양한 장애를 가진 사람들의 접근을 가능하도록 하는 것이 장치법 제정의 목적이라 밝히고, 시설물 뿐 아니라 설비, 장소변경 등의 조정, 인적서비스의 제공 등이 정당한 편의제공에 포함 되어야 함을 주장하였다.

장추련 측은 현행법인 편의증진법이 존재함에도 불구하고 장치법 제정이 필요한 이유는 편의증진법에서 보장할 수 없는 적합한 서비스의 제공 등 편의의 내용이 장애인의 일상생활 영위에 필요한 사항이기 때문이라는 주장을 초창기 부터 꾸준히 개진해왔다. 그러나 장추련이 요구 하는 적용대상 시설물의 대부분이 민간부문의 영세한 서비스업이라는 점 또한 사실이어서 정부 측이 우려하듯 현실성 없는 법으로 남게 될 소지가 있다는 사실도 주지해야 할 사실이다. 이 후 어떠한 방식으로 편의증진법을 개정할 것인가에 대해서는 여전히 이슈로 남아 있다.

4) 법 제19조 제8항 (이동 및 교통수단에서의 정당한 편의의 내용)

□ 쟁점사항 1. 정당한 편의제공 대상시설

정부는 교통수단과 관련한 장애인의 이동권 확보를 위한 편의제공의 적용대상을 「교통약자의 이동편의증진법」(이하 교통약자법) 시행령 제11조 별표1에 따라 대상시설을 교통수단, 여객시설, 도로로 규정했다.

장추련 측은 이동 및 교통수단에서의 정당한 편의의 내용 또한 기존의 교통약자법을 준용함으로써 제18조의 시설물과 같이 정당한 편의의

내용을 시설물의 설치 수준으로 축소하였으며 기존의 교통약자법에서 제공하는 시설물로 편의제공을 한정함으로써 장애인들의 이동에 필요한 서비스 등을 받을 수 있는 법적 근거를 없애버린 결과를 가져왔다고 주장하며, 도로의 바닥재와 유효폭 등 보행보장, 여객시설과 선박 등의 승하차 지원, 장애인이 이해하기 쉬운 방법으로서의 교통정보 제공 등 서비스관련 편의의 내용을 장차법에 명시하기를 주장했다. 또한 교통약자법과 장차법의 동일한 위법사항의 상이한 절차와 벌칙을 언급하며 장차법 수준으로 벌칙조항을 통일할 것을 제안했다.

이에 대해 교통사업체 측은, 운수산업 자체가 신체적 요건을 필수적으로 고려해야 하는 특수 직종이므로 장애인의 취업과 근무를 원활히 하기 위해 만들어진 것이므로 특정수의 상시근로자 이상의 사업체가 적용되는 이행의무규정에서 제외시키는 것이 바람직하다고 의견을 피력했다. 특히 택시업계는 이직률이 최고 80%에 이르는 것을 감안하면 「근로기준법」상의 상시근로자의 개념을 그대로 적용하기에는 어려움이 따른다는 점을 지적하며 만약 그대로 적용할 경우 운수업계 측에 과중한 부담으로 작용하여 불법을 양산하는 결과를 초래할 우려가 있다고 주장하였다.

공청회를 통하여 이 같은 특수 업종에 대한 법적응용은 신중한 검토를 거친 후에 단계적 적용을 고려해야 할 것이라는 점이 중요한 이슈로 부각되어 정부와 장추련, 그리고 서비스제공주체들 모두의 입장을 좀 더 현실성 있게 고민해야 한다는 주장이 설득력을 얻고 있다.

□ 쟁점사항 2. 장애인의 운전면허 취득 시 요구되는 운동능력 측정시험 실시

역시 장차법의 정당한 편의의 내용과 직접적 관련은 없으나, 장추련 측은 장애인 운전면허 취득 시 요구되는 운동능력 측정시험 실시와 관련하여 현재 실시되고 있는 운동능력 측정시험은 기능시험 역할 밖의 규정이며 현행법이 따르고 있는 운동능력평가 기준은 운동가능성과 관계없이 실시되는 불합리한 제도라고 주장했다. 또한 운동능력평가는 면허시험을 마치고 난 이후 운전기능향상을 위해 실시되어야 하며 이를 요구하는 것은 공평한 기회부여에 어긋날 뿐 아니라 이는 시험과정에 있어 차별적 요소로 고려되어야 한다고 주장했다. 이에 대해 경찰청은 운동능력평가의 타당성을 충분히 고려할 것이며 그 과정에 장애인당사자의 의견을 충분히 반영할 것이라 답하였다.

5) 법 제43조 제4항(시정명령)

□ 쟁점사항: 장애인차별시정위원회의 장애인 당사자 수 명시

정부 측은 시행령안에 시정명령과 관련하여 시정명령의 신청방법, 시정명령기간, 장애인차별시정심의회위원회 등에 관한 내용을 규정했다. 특히, 장애인차별에 대한 시정명령에 관한 사항을 심의하기 위하여 법무부에 '장애인차별시정심의회위원회'(이하 심의회)를 두고, 심의회위원회는 위원장 1인과 위원 9인으로 구성한다는 내용과 위원장은 법무부 차관, 위원은 법무부의 법

무실장, 인권국장, 인권 및 장애인차별문제에 관한 학식과 경험이 풍부한 관계전문가 중 법무부장관이 임명 또는 위촉한다는 내용을 명시했다.

장추련 측은 정부 측이 제안한 심의회위원회의 설치·운영방식과 관련하여, 장애인에 대한 차별시정을 심의하는 기구인 만큼, 장애에 대한 감수성과 장애인에 대한 보다 깊은 이해를 가지고 비장애중심의 사회가 가지는 협소한 통념이나 상식을 넘어서서 장애의 문제를 바라보고 장애인이 처한 현실을 이해할 수 있는 장애인 당사자가 위원의 1/3을 차지할 것을 요구하였다. 장애인 1/3은 과반수가 넘지 않는 수이기 때문에 위원회의 결정에 절대적인 영향을 미칠 수 없을 뿐 아니라 2/3가 비장애계의 위원들로 구성된 관계로 장애인들의 의견이 견제를 받을 수 있는 충분한 여지가 있음을 강조하며 1/3을 주장하는 것은 위원회의 결정을 번복하기 위해서가 아니라 위원회에 장애인차별에 대한 판단에 중요한 이해요소를 더하지는 이유라고 설득했다.

그러나 정부 측은 시행령의 요건은, 법에 규정된 대로 인권위의 권고불이행, 권고불이행에 대한 정당한 사유의 부재, 피해자가 다수인 반복적 차별행위, 피해의 심각성, 중대한 공익성인데 이 중 피해자가 다수인 반복적 차별행위, 피해의 심각성은 피해당사자가 의견을 개진해야 하는 부분이며 다른 부분은 차별한 자와 차별을 판별해야 하는 자가 의견을 개진하거나 판단해야 하는 부분이라고 언급하며, 피해의 심각성 한 부분만을 위해 장애인 당사자 1/3의 할당을 수용하는 데는 무리가 있을 뿐 아니라 이럴 경우 차별을 행할 수 있는 입장의 대표 또한 정당한 사유의 부재부분을 위해 1/3을 구성해야 형

평성에 맞을 것이라는 주장을 펼쳤다. 이에 더하여, 위원회의 운영과정에서 장애인단체의 의견을 충분히 수렴하기 위하여 9인의 위원에 장애인당사자가 포함될 수 있을 가능성을 강조하고 실제구성에 있어서가 아닌 시행령 규정사항으로 1/3 장애인당사자 할당을 명시하는 것은 부적절할 것이라는 입장을 밝혔다. 정부 측은 주장에 따르면, 심의회위원회는 법적 근거에 의해서 만들어 지는 것이 아니라 심의를 합리적으로 진행하기 위해 시행령에 한정하여 언급하는 것이기 때문에 오히려 심의과정에서 당사자를 적극적으로 참석하게 하여 피해의 심각성을 고려하는 것이 더욱 합리적이라는 것이다.

장애계가 요구하는 장애인당사자할당제는, 국제장애인권리조약에도 명시되어 있을 정도로 국제사회의 큰 흐름이기도 하여 형평성을 강조하는 정부 측과 의견이 팽팽히 맞서고 있는 것이 사실이다. 다른 안들과 마찬가지로 이는 정부와 장애계간의 설득과 조율이 반드시 필요한 부분이라 할 수 있을 것이다.

4. 정책제언

외국관련 법령 및 국내법령 검토, 그리고 장차법의 다양한 주체들 간 쟁점사항에 대한 검토를 통하여 도출할 수 있었던 시사점은 결론적으로 합리적이고 균형적인 하위법령제정이 필요하다는 것이다. 이를 좀 더 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 내용과 이념 등에서 장차법과 충돌하는 관련법들을 신속히 개정할 필요가 있다. 앞서

설명했듯이 생명보험의 계약과 관련하여 장차 법과 달리 상법은 심신상실자 또는 심신박약자라는 불분명한 개념을 사용하여 전적으로 보험자의 판단에 따라 이 개념의 대상자가 정해지는 결과를 빚게 된다. 또한 정신장애인의 인공임신 중절과 시설물 출입제한, 시설 입·퇴소의 문제 등은 대한민국의 시민으로서 가질 수 있는 모든 권리를 가질 수 있다고 명시하는 장차법과 충돌할 수밖에 없다. 장애인의 권리보호와 구제, 그리고 인권향상이라는 목적을 고려해서라도 이러한 법률의 개정은 장차법의 시행과 함께 반드시 행해져야 할 과제이다.

둘째, 광범위한 별칙조항의 적용문제를 고민해볼 필요가 있다. 우리나라의 장차법은 특수조항에 대한 선별적 처벌형태가 아닌 법령의 일괄적 적용을 위한 별칙조항의 형태를 띠고 있다. 이는 편의제공을 명시한 모든 조항에 별칙조항이 적용되므로 위법행위의 범위가 넓을 뿐 아니라 위법을 행할 수 있는 가능성 또한 높다고 볼 수 있다. 이로 인하여 서비스제공주체들은 장애인을 위한 편의제공에 대해 거부감과 부담감을 가질 수 있으며, 서비스제공주체가 되는 다양한 직업군의 법준수에 대한 동의를 이끌어내기 어렵게 만드는 결과를 가져올 수도 있다.

이러한 결과를 초래하지 않기 위해서는 장차법 전반에 대한 법령마련의 취지와 배경, 그리고 법 전반에 걸쳐 적용되는 별칙조항 마련의 근거와 내용에 대해 범사회적 이해를 높일 수 있도록 노력하여야 한다.

셋째, 서비스제공 주체들의 과도한 부담 등 편의제공의 여러 불가피한 측면을 고려할 필요가 있다. 장차법에는 거의 모든 분야에서 정당한 편의를 제공하도록 명시하고 있는데 이는 불가피하게 편의제공의 주체인 시설주와 사업자에게 큰 부담을 줄 수 있다. 따라서 미국과 영국 등 장애차별금지법을 시행하고 있는 국가들처럼, 장애인에 대한 권리를 최대한 보장하면서 동시에 사용자, 시설주, 사업자 등의 이해관계를 고려하여, 장애인의 권리보장이라는 측면과 서비스제공의 의무부여라는 측면사이에서의 적절한 균형을 모색하는 것이 옳을 것이다. 앞서 살펴본 것과 같이, 이는 몇 가지 사안들과 관련하여 장애계와 정부, 그리고 관련업체 등이 대립을 보이는 것으로도 드러나는데 이 같은 권리주체와 서비스제공주체 간 서로 다른 시각에 대한 합의점을 찾는 것이 장차법의 순조로운 시행의 전제일 것이다. **법원**