

한국사회의 위험에 대한 심리학적 접근과 제언: 세월호 참사를 중심으로

이 순 열[†]

도로교통공단

본 연구는 한국사회에서 위험에 대해 이루어져온 심리학적 연구들을 살펴보고, 향후 위험을 감소시키고 안전을 획득하기 위한 보다 효과적인 방법을 모색하기 위해 실시되었다. 이를 위해 한국심리학회를 중심으로 발표된 위험과 안전 및 사고와 재난에 대한 심리학적 연구결과들을 소개하고 그 속에 포함되어 있는 함의와 생각해 보아야 할 점들을 제시하였다. 구체적으로 세월호 참사를 중심으로 한국사회에서 발생한 사고와 직면하고 있는 위험상황을 바라보는 심리학적 의문을 제시하였다. 또한, 위험과 안전에 대한 개념적 차이를 살펴보았다. 다음으로 객관적 위험과 주관적 위험에 대한 주관적 평가로써 주관적 위험의 개념을 정립하였다. 나아가 위험에 대한 주관적 평가에 영향을 미치는 4가지 요소인 경험적 측면(사고경험 유무 및 사고발생에 대한 처리 경험 등), 인지적 측면(환경 및 인간, 도구에 대한 지식의 정도 등), 지각적 측면(위험의 통제소재, 사고에 대한 귀인, 통제 및 책임져야하는 위험에 대한 지각정도 등), 정서적 측면(위험에 대한 정서적 반응 및 태도, 불안 및 동기수준 등)에 대해서 살펴보았다. 마지막으로 본 연구에서 소개된 연구결과들과 위험을 줄이고 안전을 향상시키기 위한 심리학적 제언 및 제한점들에 대해서 기술하였다.

주요어 : 안전, 위험, 사고, 세월호

[†] 교신저자: 이순열, 도로교통공단, 경북 포항시 남구 오천읍 철강로 685

E-mail: yeolsun@hanmail.net

2003년 대구지하철 화재사건 이후 한국사회는 안전에 대한 다각적인 대책을 내놓고 연구를 실시하였다. 거기에는 위험을 줄이고 사고를 피하기 위한 심리학적 접근과 연구들도 포함되어 있다(이종한, 2003; 한덕웅, 2003). 그러나 애석하게도 2014년 다시 세월호 참사가 발생하면서 안전을 향상시키기 위한 심리학적 노력들이 빛을 바라게 되었다. 세월호 참사의 책임이 비단 심리학자들에게만 있는 것은 아닐지라도 안전을 추구하고 연구하는 심리학자로서의 책임을 통감하게 된다.

이에 본 논문을 통해서 한국사회에서 심리학이 위험과 안전의 영역에서 어떠한 형태로 연구를 진행해 왔으며, 위험을 보다 효과적으로 극복하고 안전을 향상시키기 위해 어떠한 방향의 심리학적 노력들이 더해져야 할지에 대해 논의해 보고자 한다.

과학과 사회체계의 발달은 현대사회를 보다 안전하게 만들어가는 것 같았고 일견 보다 안전하게 되었다고 낙관하였을 때도 있었다. 하지만 Ulrich(2014)가 지적한 것처럼 현대사회는 테러와 전쟁과 같은 위험이 전 지구적 영역으로 확대되고 있으며, 신자유주의에 의해 양질의 일자리는 줄고 고용의 형태도 불안해지면서 일상을 안정적으로 영유할 수 있을지에 대한 불안이 증가되고 있는 실정이다. 사스(SARS)나 메르스(MERS) 같은 신종질병에 대한 공포와 러시아 체르노빌과 일본 후쿠시마 원자력발전소 사고는 과학기술을 인류가 과연 제대로 제어할 수 있을지에 대한 의문을 가지게 한다. 비단 다른 나라의 예를 들지 않더라도 1995년 삼풍백화점 붕괴사고와 2003년 대구지하철 화재사건, 2014년 세월호 참사와 같이 대한민국에서 반복적으로 발생하고 있는 인재형 대형 참사들 앞에서는 안전을 획득하

고자 하는 인간의 기본적인 욕구(Maslow, 1943)를 과연 한국사회가 제대로 충족시켜줄 수 있을지에 대한 의문을 가지게 한다(대한변호사협회, 2003).

현대사회와 대한민국이 직면하고 있는 현실은 불투명한 미래와 잠재된 위험이 증가되고 있는 실정이다. 한국사회의 성취되지 못하는 안전과 시시각각 증가되고 변화하는 위험 앞에 “심리학이 어떠한 역할을 해왔고, 또 앞으로 어떠한 역할을 할 수 있을까?” 하는 것은 안전과 위험을 연구하는 심리학 분야의 주요한 질문이 아닐 수 없다.

본 논문에서는 한국심리학지에 출판된 안전과 위험, 사고와 재난에 관한 주요 논문들을 중심으로하여 관련한 연구들을 살펴보고자 한다. 이를 통해서 세월호 참사의 원인을 심리학적으로 분석하여 보고, 향후 한국사회의 안전향상을 위해서 심리학적인 접근과 연구가 어떠한 방향으로 진행되어야 할지를 제안해 보고자 한다.

한국사회의 반복적 참사에 대한 의문과 심리학적 연구방향에 대한 제언

2014년 4월 16일 진도 앞바다에 세월호가 침몰하였다. 승객 304명은 아직 배 밖으로 빠져나오지 못한 상태였다. 세월호 좌초 후 몇 십 분의 시간이 있었지만 승무원들은 ‘가만히 있으라!’는 방송으로 승객들이 배 밖으로 나올 수 있는 기회를 놓치게 하였으며, 출동한 해경도 제대로 된 승객 구조 활동을 하지 못하였다. 광주지방법원 형사합의 11부 재판부는 2014년 11월 11일 이준석 선장 등 세월호 선원들의 1심에서 ‘복원력이 매우 안 좋은 배에

지나치게 많은 화물을 부실하게 실었는데, 사고 당일 변침을 시도하던 과정에서 조타 실수가 있었다'고 세월호 참사의 원인을 조타실수와 화물 부실 결박 등으로 규정지었다(김창훈 JTBC 8시 뉴스, 2014). 정부는 세월호 사건을 해상 교통사고로 규정하고 있는데 이는 정부 대처나 승무원 대응의 문제로 발생한 세월호 참사를 예기치 못한 뜻밖의 실수로 인식하려는 의도가 있음을 나타낸다.

세월호 사건이 우연히 발생하기도 하고 피해갈 수도 있는 사고였다면 왜 한국에서는 이처럼 비극적인 사고가 반복되는 것일까? 세월호 참사 발생 11년 전, 2003년 2월 18일 대구 지하철 1호선 중앙로역에서는 방화로 인한 화재로 192명의 사망자가 발생하였다. 위 사건 또한 불이 번지고 있는 지하철 역사로 진입한 반대편 열차 기관사가 승객들의 대피와 안전을 제대로 확인하지 않은 채 차량 마스터 키를 빼내 탈출하면서 피해가 더욱 증가되었다. 대구지하철 화재 사고 발생 8년 전인 1995년 6월 29일에는 삼풍백화점 붕괴사고로 502명이 사망하였다. 계속되는 건물의 이상조짐에 문제를 느끼고는 있었지만 백화점 측은 완전폐쇄 결정을 내리지 않았고, 붕괴 몇 십 분전 손님들에 대한 대피조치 없이 경영진만 백화점을 빠져나왔다.

계속되는 사고와 재난 앞에 한국사회는 극심한 혼란과 고통을 공유하고 있으며, 한순간에 사랑하는 가족을 잃은 사람들의 트라우마는 온 사회를 관통하고 있다. 참사의 직·간접적인 피해당사자들과 또한 그들과 관계를 가지고 있는 이들은 불안과 분노, 위기의 정서를 공유하고 있으며 이것은 또 다른 위험의 불씨가 되어 한국 사회를 위기로 몰아가고 있다(국무총리실 안전관리기획단, 2000).

한국사회에서 반복되는 대형 참사와 재난은 과연 우연히 발생하는 사고일뿐일까? 참사가 발생할 때마다 다각적인 대책을 내놓고 정부 예산이 투자되지만 왜 유독 한국사회에는 비슷한 형태의 인재형 참사가 반복되는 것일까? 한국사회의 위험과 사고에 대한 심리학적 접근이 한계를 가지는 이유는 무엇 때문인가?

위험과 사고의 원인에 대한 연구는 산업조직체 차원에서 이루어진 Heinrich, Petersen과 Roos(1980)의 도미노를 활용한 설명이 가장 대표적이다. 도미노 이론(Theory of Domino)은 사고로 나아가는 일렬로 세워진 도미노 중 불안전상태와 불안전행동을 어떻게 제어 하는가에 따라 사고발생 유무가 결정된다는 것이 핵심 내용이다. 주목해 보아야 할 것은 위험이나 사고발생 요인 중 불안전상태라는 환경적 요소와 불안전행동이라는 인간적 요인을 관리하여야 할 중심 키(Key)로 지목하였다는 것이다. Heinrich 등(1980)을 필두로 한 위험과 사고 원인에 대한 분석과 모형개발은 이후 심리학이 안전과 사고, 위험의 분야에 다각적으로 기여할 수 있음을 보여주었다.

Geller(2001; 2005)는 인간요인 중 행동에 기반한 안전관리(Behavior Based Safety: BBS)를 강조하면서 많은 조직과 기업에서 작업자들의 행동관리와 교육 및 훈련을 체계적으로 조직하고 관리할 수 있도록 하였다. 위험과 사고의 원인을 밝히고자 하는 심리학적 접근들은 인간을 기반으로 하는 이론(People Based Safety: PBS)들과 행동주의 심리학에 기반하고 있는 ABC(Activator-Behavior-Consequence) 모델 그리고 인간공학(Human Factors Engineering)과 안전문화(Safe Culture) 등의 접근으로 확장되어 갔다(Guastello, 1993; Tuncel, Lotlikar, Salem, & Daraiseh, 2006).

위험측정에 관한 분야에서도 시뮬레이션 이론이나 Fuzzy이론 등을 통합적으로 고려하려는 시도들이 이루어지고 있는데, 이는 사고의 원인을 개인의 행동이나 선택에만 국한시켜서는 만족스러운 설명을 해낼 수 없기 때문이다 (Arunraj, Mandal, & Maiti, 2013). 위험상황에 대한 사고 발생과 사고 회피 단계의 시계열적 사고모델(Ramsey, 1985)을 보더라도 위험상황에 대한 인지적, 지각적, 성격적 측면에 대한 순차적이면서 동시에 종합적인 설명이 가능한 모델을 도출하기 위해 노력하고 있다. 이처럼 위험과 사고가 발생하는 메커니즘을 설명하려는 다양한 모델의 개발과 다각적인 접근은 위험감소와 사고예방에 대한 심리학적 접근 또한 전체적이고 포괄적인 방향으로 이루어져야 함을 시사하고 있다.

하지만 한국사회에서 실제로 발생한 사고에 대한 심리학적 연구들은 참사 당사자의 성격적 사고경향성이나 직접 관련자들의 실수, 지각적 오류나 착오, 규정위반 혹은 개인적 일탈행위의 문제점을 지적하는 방향으로 접근하려는 경향이 강하게 나타난다(이순철, 2004; 이종환, 2003; 한덕웅, 2003). 또한, 사고당사자의 실수나 위반행위를 바탕으로 문제 행위 당사자에 대한 비난과 사고결과에 대한 금전적 보상에 치중하는 형태를 보여 왔다(이종환, 2003). 물론, 사고발생의 직접적 원인은 인적 오류의 형태를 띠게 되겠지만 한국에서 이루어져 온 심리학적 접근은 인적오류의 본질적인 원인 규명보다는 가시적 행동실수나 정보처리적 접근에 중점을 두는 경향을 보인다. 그러나 위반, 착오, 실수 등도 시스템과 인간의 상호작용 혹은 안전문화와 풍토, 사회적 관례 등의 영향을 받게 되는 것이며 사회의 일상적인 묵인과 위험과 안전에 대한 관습화

된 반응인 경우가 많다.

여러 연구들(Neal & Griffin, 2006; Von Thaden, Kessel, & Ruengvisesh, 2008)에 의하면 인간의 위험행동은 행동관리의 취약성만으로 발생하는 것이 아니라 오랜 동안 만연된 시스템 및 문화와 같은 외적 요인들로부터 시작될 수 있음을 지적하고 있다. 즉, 심리학적 접근이라고 해서 문제행위 당사자의 오류 행동이나 실수 행동에 대한 문제제기, 개인적 각성을 촉구하는 형태로의 접근에만 치중되기 보다는 위험과 안전의 메커니즘에 작용하는 사회적인 접근, 심리요인 전체에 대한 보다 심층적인 탐구가 요구된다는 것이다. 또한 위험을 다루는 영역이 개인적 차원이나 산업조직체 차원에만 국한될 것이 아니라 국가와 같은 전체 사회공동체를 포함하여 직장이나 지역조직체 그리고 개인으로 연결되는 광범위한 상호체계 안에서 살펴보아야지만 제대로 된 심리학적 접근과 위험감소 및 안전향상의 효과를 발휘할 수 있을 것이다.

위험연구의 필요성과 연구방향에 대한 제언

‘안전’에 대한 사전적 의미를 살펴보면 ‘위험하지 않거나 위험이 없음’으로 정의된다. 즉, 안전은 위험하지 않은 상태라는 것이다. 따라서, ‘안전’이라고 말할 때 정지된 사진과 같은 이미지 이상의 구체적인 행위나 상태를 떠올리기 힘들다. 왜냐하면, 안전은 아직 일어나지 않은 미래적 추상성을 함의하고 있기 때문이다. 사실 완전한 안전은 어떠한 상태인지 규정하기도 어렵고 실현되기도 불가능하다. 궁극적으로 자연계에서는 완전한 안전은 존재

할 수 없다. 생활 속에서 안전이라는 것은 수용될 수 있는 위험수준, 위험이 낮은 상태를 지칭하는 경우가 많다.

반면에 ‘위험(Hazard, Risk, Danger)’은 여러 가지 형태로 정의되어 진다. Hazard는 사고발생에 기여할 가능성이 있는 상황을 의미한다. 즉 조건이나 상황적 위험이라고 정의할 수 있다. Risk도 사고 발생 가능성으로서의 위험이기는 하지만 위험을 결정하는 행동주체의 판단이 잘못되어 나타나는 위험으로 규정된다. 마지막으로 Danger는 Hazard와 Risk에 의해 발생하는 실제적 위험, 현상적으로 발생한 위험을 의미한다(이순철, 2000). 안전에 대한 정의나 개념이 모호한 것에 반해 위험에 대한 정의와 규정이 이처럼 정밀한 것은 위험이 실제적이며, 현재적이고 정보적인 성격을 가지고 있음을 나타내 주는 것이다. 즉, 위험은 정보를 가지고 있으며 신호를 통해 구별할 수 있고, 직면하여 대처할 수 있다. 안전은 규정되기 어려운 모호성을 내포하고 있지만 위험은 정보의 형태로 현재하는 우리의 일상에 실제로 나타난다.

일상적인 현실세계는 위험할 수밖에 없고 계속 위험하겠지만 위험을 알려주고 나타내는 정보들도 많다. 따라서, 안전향상을 위한 심리학적 접근은 모호한 안전에 초점을 맞추기보다 현재적으로 정보를 통해 파악되고 신호로 받아들여 질 수 있는 위험에 대한 접근으로 방향을 잡는 것이 보다 효과적일 수 있다. 막연한 구호로서 안전을 외치기보다 현재 환경 속에서 발견되는 신호로서의 위험을 제대로 파악하여 개선해나가는 방향으로 심리학적 접근이 이루어지는 것이 보다 효과적이고 안전향상을 위한 적절한 방향이 될 수 있다.

의미적 안전의 추상성과 현실적 안전의 제

한으로 인해서 안전에 대한 추구는 한국사회의 경우, 사고 이후의 보고서나 관련자 처벌 등의 조치로 끝나는 경우가 많았다. 위험이 없는 상태를 안전으로 파악하게 되면 안전에 대한 행동이나 사고가 구체적일 수 없다. ‘안전운전 하자’라는 불명확한 구호보다는 ‘정지선을 지키자’, ‘신호를 지키자’하는 식의 구체적인 메시지를 통해서 위험을 줄이는 형태의 접근이 보다 효과적이다(한덕웅, 2003). 한국사회가 보다 안전해지기 위해서는 추상적이고 모호한 안전에 목표를 세우기보다는 구체적으로 정보적 성질을 가지고 있는 위험을 파악하고 줄이려는 접근이 보다 필요할 것이다(이순열, 2015a).

위험에 대한 심리학적 접근은 인간이 위험을 어떻게 받아들이고 평가하는 가를 파악하는 것이 관건이 된다. 위험을 인식하지 못한다면 위험에 대한 대비나 대책을 세울 수 없다. 위험을 올바르게 평가하기 위해서 심리학자들은 위험에 대한 정보를 인지하는 것, 위험에 대한 과소나 과대평가 없이 제대로 된 평가를 내리는 것, 위험에 대해 적절히 반응하는 것이 어떻게 구성되어 있고 무엇이 영향을 주고받는지 밝혀낼 필요가 있다. 나아가 위험에 대한 평가가 보다 바람직한 방향으로 일어나기 위해서 심리학이 어떠한 형태로 기여할 수 있을지를 고민하여야 한다. 실제하는 위험을 올바르게 인식할 수 있어야지만 위험을 효과적으로 감소시키기 위한 심리학적 접근이 제대로 된 성과를 낼 수 있을 것이다.

위험은 정보의 형태로 우리 주변의 사고 가능성을 알려준다. 때문에, 위험이 사고나 사건으로 이어지는 것은 위험신호에 대한 제대로 된 평가가 이루어지지 않았기 때문일 가능성이 높다. 결국 위험을 파악하고 대비하고 대

쳐하여 사고로 이어지지 않게 막는 것은 사람이며, 이러한 것에 기여할 수 있는 것은 심리학적 접근이다. 위험이 사고로 이어지는 것에 대한 심리학적 접근이 보다 심층적이고 다각적인 방향으로 이루어질 필요가 있는 이유 여기에 있다.

객관적 위험과 주관적 위험

인간이 위험을 인식하는 것은 객관적 위험 상황의 발생과 함께 발생한 위험을 어떻게 인식하고 느끼는가와 같은 주관적 평가에 의해서이다. 따라서 위험에 대한 올바른 접근은 객관적인 위험을 줄이기 위한 물리적·공학적인 접근과 함께 개인이 위험에 대해서 정확하게 느끼고 받아들이며, 평가하도록 하는 주관적 위험 평가가 적절성을 획득함으로써 가능하게 된다. 다시 말해 객관적 위험과 주관적 위험 평가가 일치하는 것, 위험한 상황을 위험하게 받아들이고 안전한 상황에 대해서 안전하게 인식하는 것을 통해서 인간은 위험에 적절히 반응하고 안전을 온전히 누릴 수 있다. 객관적 위험에 대한 주관적 위험 평가가 어긋나게 될 때 인간은 위험을 올바르게 파악할 수도 없으며 안전을 온전히 누릴 수도 없다.

환경이 가지고 있는 실제적 위험을 ‘객관적 위험’이라고 정의한다면, 실제적 위험에 대한 평가를 통해 개인이 인식하는 위험을 ‘주관적 위험’이라고 정의할 수 있을 것이다. 객관적 위험의 감소를 위해서는 기술개발과 안전투자, 행동관리 등의 방법을 사용할 수 있다. 반면에 객관적 위험에 대한 평가로서 주관적 위험은 개인적이고 심리적인 작용을 통해서 발생하므로 적절한 조절이 어렵다. 실제로, 객관적

위험이 높은 환경인데도 발생한 위험을 제대로 느끼지 못해 주관적 위험을 낮게 평가하고 이로 인해 위험행동을 감행하여 사고를 발생시키는 경우가 있다. 또한 객관적 위험이 낮은데도 불구하고 과도하게 위험을 크게 느껴서 불안과 공포에 휩싸인 나머지 적절하지 못한 대처와 행동을 하기도 한다. 때문에, 위험에 대한 심리학적 접근이 보다 효과적이기 위해서는 객관적 위험을 낮추려는 접근과 함께 객관적 위험과 주관적 위험의 차이가 왜 발생하게 되는 것인지, 객관적 위험과 주관적 위험의 평가에 차이가 발생하도록 영향을 미치는 요인들은 무엇인지를 탐구하려는 노력이 필요할 것이다.

앞서서 위험은 정보의 형태로 신호를 보낸다고 기술하였다. 위험이 주는 정보와 신호를 인간은 경험, 인지적 지식, 지각적 평가, 정서적 반응을 통해서 수용하고 평가하게 된다(이순열, 2015a). 구체적으로 인간이 위험을 느끼고 인식하는 것은 과거의 위험신호와 사고 경험, 사고발생에 대한 처리경험 등을 현재상황과 비교함으로써 일어나게 된다(경험적 형태). 또한, 과학적·기술적 지식을 획득함으로써 얻을 수 있는 위험에 대한 주관적 평가가 있다(인지적 형태). 다음으로 위험의 크기가 어떠하며, 통제할 수 있는가, 위험과 사고의 원인을 어떻게 지각하는가, 자신이 통제해야 하는 위험의 양이 어느 정도인가, 타인 혹은 조직이나 사회체계가 조절해야 하는 위험의 범위와 크기가 어떠한가를 지각함으로써 위험을 평가하게 된다(지각적 형태). 마지막으로 위험에 대한 삶의 자세, 위험에 반응하는 심리적 정서, 위험을 극복하기 위한 동기수준이 어떠한가 등을 통해서 위험을 주관적으로 인식하고 평가를 내리게 된다(정서적 형태).

주관적 위험 평가

객관적 위험은 정보의 형태로 나타난다. 객관적 위험이 보내는 신호는 경험, 인지, 지각, 정서라는 4가지 형태의 접근을 통해 개인의 주관적 위험평가에 영향을 주게 된다. 개인이 대응하는 위험은 자신이 주관적으로 인식한 위험에 대해서만 일어날 것이기 때문에 주관적 위험 평가가 어떠한 측면에서 어떠한 과정으로 일어나는지에 주목하는 것은 객관적 위험을 적절하게 줄이기 위한 심리학적 연구의 선행조건이 될 것이다.

주관적 위험 평가와 평가된 주관적 위험수준에 대응하는 행동 결정과정을 비가 오는 날의 자동차 운전상황을 예로 들어 설명하면 다음과 같다. 개인은 자동차를 운전하면서 겪어왔던 과거의 위험과 교통사고에 대한 직·간접적인 경험 등을 통해서 현재 자신이 처한 빗길 교통상황이 주는 위험을 평가하게 된다. 다음으로 자동차 운전이 가지고 있는 물리적·공학적 지식을 통해서 빗길 운전이 마른 노면의 운전보다 위험할 수 있음을 인지하게 된다. 그리고 자신의 운전능력과 자동차의 제동능력 등을 평가해서 자신이 운전하는 차량의 속도가 빗길에서 어느 정도 위험한 것인지를 평가하게 된다. 마지막으로 빗길 운전이 가져다주는 불안과 같은 정서적 반응 혹은 빗길이지만 속도를 줄일 수 없는 압력 등에 대해서 운전자가 어떠한 자세를 취하는지에 따라서 위험에 대한 평가가 달라지게 될 것이다(이순열, 2015a). 이상의 과정을 통해서 운전자는 인식한 주관적 위험수준에 따라 빗속을 달리는 자신의 차량속도를 그대로 유지할 것인가, 더욱 증가시킬 것인가 혹은 감소시킬 것인가를 결정하게 된다.

이처럼 위험에 대한 대응은 객관적 위험에 대한 주관적 평가가 필수적인 과제이며, 주관적 위험 평가는 경험적 측면과 지식적 측면, 지각적 측면과 정서적 측면을 통해서 이루어지게 된다.

주관적 위험 평가에 영향을 미치는 경험적 측면

객관적 위험을 평가하게 될 때, 인간은 과거에 자신이 직·간접적으로 경험했던 사고에 대한 경험과 발생한 사고를 어떻게 처리했는지에 대한 경험 등을 준거로 사용하게 된다. 바로 위험에 대해서 경험적 측면의 주관적 평가가 일어나는 것이다.

사고를 경험하거나 목격한 사람은 자신의 경험을 바탕으로 현재 발생하고 있는 위험을 평가하게 된다. Daalmans(2013)는 위험 평가에 있어서 위험상황에서의 인간행동을 3가지 학습모델로 제시하였다. 첫번째는 고전적 조건형성으로 사고라는 자극에 대한 공포반응으로서의 학습모델이다. 두번째는 조작적 조건형성으로 위험과 공포를 어떻게 다루었는가에 대한 학습모델이다. 세번째 학습모델은 다른 사람들이 위험과 공포에 어떻게 반응하는가를 관찰함으로써 학습하게 되는 사회적 학습모델이다. 이상의 3가지 학습모델을 통해 직접적 사고경험과 사고 처리경험 그리고 조직이나 사회구성원들이 위험과 사고를 어떻게 다루는가를 관찰함으로써 위험에 대한 평가를 다르게 인식할 수 있다고 하였다. 이순열과 이순철(2010)이 실시한 위험 평가에 관한 연구에서도 사고경험이 있는 운전자가 그렇지 않은 운전자들보다 위험을 높게 평가하는 경향을 보

였다. 김기식과 박영석(2002)의 연구에서도 산업근로자의 경우 직무 중 사고를 경험한 사람들의 안전행동과 안전 동기 등이 긍정적으로 변화되었다고 보고하였다. 이것은 사고경험이 안전 동기를 강화시키고 위험에 대한 평가를 변화시켰음을 나타내는 것이다.

사고경험을 통한 주관적 위험 평가는 언론매체에서 사고 소식을 접하는 것과 같은 간접적 관찰의 형태로도 영향을 받을 수 있다. 대표적으로, 대구지하철 사고와 비슷한 지하철 방화사건이나 실화사고가 미연에 방지되거나 작은 규모의 피해로 끝이 난 사례들을 들 수 있다. 이것은 사람들이 대구 지하철 사고 보도를 접하면서 지하철 화재발생의 위험성을 높게 평가하게 되었고 안전행동과 동기가 강화된 결과라고 볼 수 있을 것이다.

최인철과 김범준(2007)은 안전체감에 대한 연구를 실시하였다. 연구에서 안전에 대한 평가는 사고가 발생하더라도 그 충격을 여러 가지 사회관계망이 흡수할 것이라는 기대를 얼마만큼 할 수 있는가, 위험상황에 관계기관이 얼마나 효율적으로 대응할 역량을 가지고 있는가를 인식하는 정도에 따라 영향을 받는다는 하였다. 즉, 발생한 위험과 사고를 개인과 사회조직이 어떻게 처리하는가가 위험 평가의 준거가 될 수 있다는 것이다.

사고자체와 사고처리 경험을 통한 위험 평가에 관련한 사례로 2010년 칠레의 산호세 광산사고와 2015년 대한민국의 메르스(MERS) 사태를 들 수 있다. 2010년 8월 5일 칠레 산호세 광산에서 33명의 광부가 700미터 갱도에 매몰되는 사고가 발생하였다. 칠레정부는 발빠른 대처와 대내외적인 원조를 받으며 69일만에 전원구조의 성과를 이루었다. 산호세 광산사고를 통해 칠레국민들은 광산 붕괴사고에 대

한 경각심을 높이는 계기가 되었고, 더불어 대통령을 비롯한 칠레정부에 대한 긍정적 신뢰감이 증가하면서 향후 어떠한 위기도 극복할 수 있을 것이라는 국민적 자긍심이 고양되는 계기가 되었다(예영준, 중앙일보 2010). 이와는 반대로 2015년 5월 20일 대한민국의 첫 메르스(MERS) 감염자 발생은 몇 달 동안 한국 사회 전체에 전염병에 대한 공포와 정부 위기 관리에 대한 불신, 사회경제적 불안을 가중시키는 진통을 겪게 했다.

칠레의 광산사고와 대한민국의 메르스(MERS) 사태는 현대사회의 위험이 단순히 물리적 사고나 병원체의 전염력에 국한되는 것이 아님을 보여주었다. 발생한 위험과 사고에 대해서 개인과 사회가 어떻게 대처했는가를 경험함으로써 위험에 대한 주관적 평가는 달라질 수 있다. 따라서, 객관적 위험에 대한 주관적 위험 평가가 적절성을 획득하기 위해서는 사고발생의 유·무 및 발생한 사고와 위험을 어떻게 처리했는지에 대한 경험적 측면에 대한 심리학적 접근도 필요함을 알 수 있다. 사고와 사건, 재난에 대한 사회적 대처나 처리가 사회공동체와 개인의 주관적 위험평가에 어떠한 영향을 미치는지에 대해 더욱 활발한 연구가 필요할 것이다.

Hsee와 Weber(1999)는 공적으로 뿐만이 아니라 여러 가지 형태로 사적관계망을 가지고 있는 동양권의 중국 사람들이 국가제도와 같은 공적관계망 중심적인 서양 사람들보다 위험에 대한 평가가 더 낮을 것이라는 가설을 세웠다. 이러한 가설은 투자와 의료, 학업의 세 분야에 걸쳐서 검토되었는데 투자와 같은 경제적 분야에서는 실제로 위험에 대한 평가가 중국 사람들이 서양 사람들보다 낮았다. 반면 의료와 학업의 영역에서는 위험에 대한 평가가 큰

차이가 없었다. 이러한 이유에 대해서 Hsee와 Weber(1999)는 투자실패나 실업과 같은 경제적 위험은 가족, 친척, 친구 등의 사적관계망 영역이 작동할 여지가 있기 때문에 중국 사람들이 서양 사람들보다 위험을 더 낮게 평가한다고 설명하였다. 반면에 의료나 학업의 영역은 사적관계망보다는 공적관계망이 작용하는 영역으로 위험에 대한 평가에서 차이가 발생하지 않는다고 보았다. Hsee와 Weber(1999)의 연구는 위험이나 사고에 대해 사회관계망이 어떻게 작동하는지를 경험함으로써 위험에 대한 평가가 달라질 수 있음을 시사하고 있다.

투자손실이나 파산과 같이 경제적 사고는 사적 부조의 형태로 회복이 가능한 영역으로 공적관계망을 대신하여 위험 평가를 낮추는 기능을 담당할 수 있다. 그러나 생명이나 신체안전을 위협하는 사고나 재난의 경우 어떠한 사회안전망도 완벽하게 가치를 회복시켜 줄 수 없음을 사람들은 안다. 이러한 영역의 경우 공적관계망의 붕괴는 사회 전체적으로 위험에 대한 평가를 높일 수밖에 없다. 사회관계망의 붕괴로 인해 위험 평가가 높아지게 되면 오히려 위험에 대해 적절히 반응하는 것을 방해할 수 있다.

김의철, 박영신과 박동현(2001)은 아동청소년기와 대학생들의 안전효능감에 대한 연구에서 대학생들이 신체구조나 위험대처능력이 아동청소년기보다 발달하였음에도 불구하고 유년기보다 더욱 위험해졌다고 느낀다고 보고하였다. 이러한 연구결과에 대해서 김의철 등(2001)은 향후 연구를 통해 적절한 대담을 찾아야 한다고 논의하였다. 한국의 반복된 인재형 참사와 그 처리과정을 살펴보면 김의철 등(2001)이 논의해보자고 남겨두었던 연령의 증가와 함께 안전효능감이 낮아지는 현상을 설

명할 수 있을 것이다. 연령이 증가되어 개인의 물리적 안전행위 실행 능력은 강화되었겠지만 위험감소를 위해 제대로 작동하지 못하는 사회관계망을 인식하게 되면서 오히려 안전효능감이 낮아지게 되는 것이 아닌가 생각해 볼 수 있다. 국무총리실 산하 안전관리기획단(2000)이 조사한 바에 따르면 한국 국민들은 정부의 안전관리에 대해서 80.8%가 제대로 이루어지지 않는다고 불만을 가지고 있었다. 나아가 한국 사람들의 경우 법규를 지키는 것이 손해라는 의식이 강하다고 지적하였는데 이는 재난과 사고의 원인이 결국 부조리한 사회관계망에 연결되어 있음을 반복적으로 경험해 왔기 때문일 수 있다(최상진, 김정인, 박정열과 손영미, 2001).

한국사회의 경우 참사가 발생하게 되면 직접적 조작자나 현장관리자에 국한된 비난과 처벌로 마무리되는 경우가 많았다. 사고가 발생하게 된 배경과 관행, 위험을 방조하는 악습이나 사회문화적 병폐현상과 그렇게 될 수밖에 없는 구조적 문제에 대해서는 제대로 된 변화를 주지 못했다. 이것은 한국사회를 살아가는 사람들에게 객관적 위험에 대한 올바른 평가를 가로막고 오히려 ‘어차피 일어날 사고는 못 피하는 것’, ‘사고는 운명이며, 어쩔 수 없는 것’이라는 체념이나 운명론을 강화시켜 위험에 적절히 대응하지 못하게 만든다(이영애, 2005). 즉, 위험을 느끼지만 어떻게 할 수 없는 불가항력으로 인식하여서 ‘가만히 있을 수’밖에 없는 무기력한 상태를 만들어 버리거나 ‘가만히 있다가는 큰일 나겠다’는 과도한 불안반응이 나타나 혼란이 조장될 수 있다는 것이다.

이번 세월호 참사는 한국사회의 공적관계망이 철저히 붕괴된 뼈아픈 경험이 아닐 수 없

다. 승객들의 안전을 가장 먼저 챙겨야 할 선장과 기관사 등 핵심 선원들은 “가만히 있으라!”는 선내방송을 하고 몰래 배를 빠져 나왔다. 출동한 해경은 스스로 빠져나온 승객들만 구조할 뿐, 가만히 있으라는 말만 믿고 대기하고 있던 승객들이 제대로 대피하도록 돕지 못했다.

세월호 참사는 한국사회의 공적관계망이 그동안 얼마나 허술했고 문제투성이었는지를 여과 없이 보여준 참혹한 결과이다. 한국 국민들은 세월호 참사를 통해 어떠한 공적관계망도 신뢰할 수 없고 믿을 수 없다는 경험을 다시 한번 확인하게 되었다. 세월호 참사는 가장 믿고 신뢰할 수 있어야 하는 국가적 차원의 공적관계망이 철저히 붕괴되어 간 경험이며 이로 인해 공적관계망을 기준으로 한 한국사회의 위험 평가는 더욱 부정적으로 변화될 것이 예상된다. 공적관계망에 대한 불신은 사회구성원들로 하여금 위험에 대한 평가를 불필요하게 고조시킬 것이고 이는 위험에 대한 사회적 반응의 문제로까지 나타날 수 있다.

한국사회의 경우 반복되는 참사경험과 정부부처의 책임회피, 주먹구구식 대처, 금전적 보상에 집중된 사후처리 등을 경험하면서 공적관계망에 대한 불신은 왜곡된 사적관계망이라는 사회병리현상으로 나타나고 있다고 생각된다. 한국사회가 여타 선진국들에 비해서 학연이나 지연, 혈연과 같은 사적관계망이 유독 큰 힘을 발휘하는 이유가 바로 이러한 공적관계망의 제대로 된 기능을 상실하였기 때문일 수 있다(한성열, 2005). 만성적인 부패구조와 갑·을의 부당한 관행, 규정에 대한 편의, 관피아로 일컬어지는 정부와 이익집단의 부패한 연결고리 등 서로의 사적 인연에 기초해서 편의를 봐주고 이득을 담보해주는 문화가 형

성된 것이 제대로 된 공적관계망의 작동을 경험하지 못했기 때문일 수 있다. ‘우리가 남이가’라는 말로 대표되는 사적 인연에 근거한 패거리문화는 결국 믿을 것은 나와 인간적으로 친한 사람, 사적인 연결고리를 가진 사람 밖에 없다는 경험에 근거한다고 볼 수 있다. 사적인연에 대한 비정상적 기대와 의존은 다시 사익을 쫓아 공적의무를 소홀히 하거나 사적관계의 보존을 위해서 공공의 안녕을 해치는 방향의 결정을 내리게 하는 악순환의 고리가 될 수 있다.

사고와 사건을 극복한 경험은 현재 위험을 평가하는 강력한 준거가 될 수 있다. 위험이 사고로 이어지는 경험을 하더라도 이를 제대로 극복한 경험을 통해서 위험에 대해 적절한 평가를 내릴 수 있고 이를 통해 위험에 대한 제대로 된 대응과 대책을 마련할 수 있는 것이다. 사고를 겪을 수는 있지만 사고와 위험에 어떻게 대처할 것인가는 개인 및 사회적 경험이 영향을 줄 수 있다.

따라서, 위험에 대한 심리학적 접근이 제대로 이루어지기 위해서는 사고와 사고처리 경험 등이 한국사회와 개인의 주관적 위험 평가에 어떠한 영향을 미치는지를 살펴보려는 경험적 측면의 연구가 진행될 필요성이 있다. 사고처리 경험이 개인과 사회의 위험평가와 대처에 어떠한 변화를 주는지에 대한 심리학적 연구가 보다 활발히 진행되어야 할 것이다.

주관적 위험 평가에 영향을 미치는 인지적 측면

사고에 대해서 어떠한 경험을 하였는가와 함께 위험에 대한 지식을 가지고 있어야지만

객관적 위험에 대해 제대로 된 평가를 내릴 수 있다. 현대 산업사회에서 위험은 지식 없이는 인식 자체가 불가능한 경우가 많다. Slovic(1987)은 기술의 발전에 의해서 알지 못하는 위험은 제대로 된 평가를 내릴 수 없다고 했다. 과학기술 분야에 대한 지식 없이는 위험 자체를 제대로 파악할 수 없다.

김기식과 박영석(2002)은 산업체의 경우 안전에 대한 지식이 많을수록 안전에 관련된 활동에 보다 참여적이고, 안전에 관련된 활동에 보다 순응한다고 보고하였다. 반면에 사람들이 위험에 대한 제대로 된 지식을 가지고 있지 못하거나 위험에 대한 인식이 피상적인 경우 위험에 대한 평가와 대처에 있어서도 효과적이지 못하였다. 이것은 안전에 대한 지식이 위험에 대한 평가에 영향을 미치고 위험 감소 행동이나 안전행동의 증가를 불러일으킬 수 있음을 나타내는 것이다.

위험에 대한 평가에서 인지적 접근이란 위험에 대한 지식을 말하며, 인간에 대한 지식(인간 심·신기능의 특성 및 한계)과 환경에 대한 지식(도구, 재료, 기계장치, 구조물, 과학법칙 등)이라는 두 가지 형태의 지식체계로 구성된다(이순열, 2015a).

위험과 사고를 감소시키기 위한 인지적 접근의 경우 위험을 감소시키기 위해서 제어해야 할 행동이 무엇인지를 다루는 행동기반안전(Behavior Based Safety: BBS)을 대표적인 사례로 들 수 있다. 산업체와 조직별로 많이 발생하는 사고유형이 무엇인지, 작업자의 주된 불안행동이 무엇인지를 파악하고 관리하려는 행동기반안전(BBS)은 행동주의 심리학에 기초하여 위험에 대한 지식을 바탕으로 안전에 대한 교육과 훈련을 통해서 위험행동을 관리하려는 시도이다(Guastello, 1993).

인간과 환경적 지식을 기반으로 한 위험관리에서 인간에 대한 지식은 주로 심신기능의 특성 및 한계, 감각기관의 오류나 생리·생물학적 특성에 관한 이론들이다. 인간의 심·신기능에 대한 연구는 전통적인 심리학의 연구 영역이기도 하다. Reason(1990)은 사고로 이어지는 실수 행동에 대한 연구에서 주의와 기억 실패에 대한 인간의 인지적 요인을 주된 원인으로 꼽았다. 사람들이 완료해야 하는 행위에 대한 정보가 제대로 수집되지 못할 때 실수가 발생할 수 있는데 자신의 신체적 능력의 한계, 시각능력의 한계를 제대로 인식하여야지만 적절한 주의와 정보량을 투자할 수 있게 된다. 주의능력과 기억과 같은 심리적 능력의 한계를 인식하지 못하면 착오를 발생시키고 사고로 이어지는 원인이 될 수 있다.

인지적, 지각적 한계 및 특성과 함께 각성상태와 같은 의식수준도 위험과 사고의 원인으로 지목될 수 있다. 수면과 교통사고에 관한 이스라엘의 연구에서 1984년부터 1989년 사이의 교통사고 발생 시간대가 오전 1시부터 4시까지가 가장 높았고 다음으로 오후 1시부터 4시까지가 높게 나타났다. 이같은 현상은 교통량 감소로 인한 각성상태 둔화가 원인으로 지목된다. 따라서, 교통사고 예방을 위해서는 인간의 각성상태가 어떻게 변화되고, 시간대에 따라 이완과 긴장이 반복될 수 있음을 아는 지식이 있을 때 위험에 적절히 대비할 수 있을 것이다.

Reason(1984)은 인지체계 내의 문제로 발생하는 사고에 대해서 오작동과 실수와 같은 지각적 혹은 감각적 영역의 문제가 61%, 해석과 이해에서 발생하는 문제가 27%, 지식의 부정확함으로 인해 발생하는 문제가 11%의 비율을 차지한다고 보고하였다. 작업자가 위험을

인식함에 있어서는 지각과 감각의 문제가 가장 잘 탐지되었고, 해석과 이해의 문제, 지식의 부정확함에 대한 문제가 다음의 순서로 탐지된다고 보고하였다. 이것은 위험에 대한 평가가 인간의 감각기능과 의식기능의 불안정한 특성에 대한 지식이 있을 때 제대로 이루어질 수 있음을 나타내는 것이다. 또한, 해석과 이해에서 발생할 수 있는 문제와 더불어 산업재료나 구조물, 기계나 도구가 가지고 있는 위험요소에 대한 정확한 지식이 있어야지만 올바른 위험 평가가 가능할 것이다.

세월호 참사의 경우 당시 배가 기울어져 가는 것이 어떤 의미를 가지는지에 대한 기계적·물리적 이해에서부터 문제가 있었다. 나아가, 일반 승객이 가지고 있는 해상사고에 대한 지식체계에서는 “가만히 있으라!”는 선내방송이 타당한 조치인지에 대한 평가는 할 수 없는 수준의 문제였다. 해상사고의 핵심 전문가인 해경들마저 배 밖으로 승객들이 나오도록 하는 조치를 제대로 취하지 않았다는 것은 그야말로 위험에 대한 무지의 결정판인 것이다.

지식을 기반으로 한 위험 평가는 인지적 틀이 제공되어야 한다는 점에서 항상 오랜 시간과 노력을 필요로 한다. 따라서, 산업조직체 차원에서 지식을 기반으로 한 행동관리를 위해 많은 투자가 이루어지고 있는 것처럼 전체 사회공동체 차원에서도 위험에 대한 지식향상을 이루기 위해서 정책적 목표점을 가지고 지속적인 접근이 이루어져야 할 것이다. 또한, 위험에 대한 해석과 지식을 기반으로 한 평가는 이를 교육받고 훈련받는 구성원들의 노력이 동반되어야 한다는 특징이 있다. 따라서, 구성원들이 위험에 대한 올바른 해석과 지식 함양의 필요성을 인식할 수 있도록 하는 캠페

인이나 홍보활동을 통한 지속적이고 일관성 있는 메시지 제공이 요구된다.

위험에 대한 지식체계 또한 위험물(Objection)과 같은 불안전(위험)환경이나 위험행동(Behavior)과 같은 불안전(위험)행동이라는 전통적인 주제를 확장하여 위험이 주는 정보(Sign) 및 신호(Signal)에 대한 범위로까지 확대되어야 한다.

인지적 측면에서 일어나는 위험에 대한 주관적 평가는 학습과 훈련, 체계적인 관리를 통해서만 갖출 수 있는 것이다. 경험만으로는 위험에 대한 제대로 된 평가를 내리는데 한계가 있다. 소형선박의 좌초와 침몰에서 해경들의 구조 활동은 효과가 있었겠지만 대형 선박 사고를 겪어 보는 경우는 흔하지 않다. 구체적인 위기관리 행동 매뉴얼에 의존하지 않고 주먹구구식 경험에 의존한 구조 활동이 세월호 참사를 불러 일으켰다는데 전문가들은 의견을 같이하고 있다. 또, 침몰 이후 구조업체의 선정과 관계 기관들 간의 유착 등 구조적 병폐는 그야말로 아무런 매뉴얼이나 지식 및 행동 관리 체계, 구조 시스템도 갖추고 있지 못한 후진국의 모습을 여실히 보여 주었다.

위험에 대한 무지로 인한 사고는 현재도 안전에 대한 학습과 훈련을 개인적 차원으로 돌릴 뿐 국가나 사회 조직, 교육 체계에서 제대로 된 접근을 하지 않고 있음을 볼 때 또다시 재현 될 여지가 다분하다. 한국사회에서 수많은 참사가 반복되어 왔지만 학교에서조차 정규적인 안전교육 커리큘럼이나 위험상황 별 구체적인 행동 관리 매뉴얼이 마련되어 있지 않다. 참사 당시에만 이벤트성 활동이 진행될 뿐, 이내 다시 안전교육이나 훈련은 귀찮은 시간낭비, 비용소모로 취급되는 경우가 많다. 안전교육이나 홍보, 캠페인에 쓰여 지는 비용은 현재 대한민국의 경제규모에 비추어 충분

히 감당할 수 있는 수준이다. 위험에 대한 지식과 체계를 제대로 교육하고 위험상황별 구체적인 행동 지침을 훈련할 수 있도록 정책적 접근이 이루어져야 할 것이다. 또한, 위험상황에 대한 지식을 적절히 제공할 수 있는 효과적인 교육, 훈련 프로그램 및 위험상황 별 구체적인 행동관리 기법들을 개발하는데 심리학자들의 기여가 필요하다.

주관적 위험 평가에 영향을 미치는 지각적 측면

위험에 대한 평가에 있어서 사고에 대한 귀인과 통제감을 기반으로 한 평가는 지각적 측면의 접근이다(이영애, 2005). 위험에 대한 지각은 위험이 작용하는 환경적 정보를 평가하고 분석하여 처리하는 것이다. 즉, 현재 처한 위험상황에 대해 어느 정도 통제하고 관리, 조절할 수 있는지를 지각함으로써 위험을 평가하게 된다. 위험에 대한 지각정도는 실제하는 위험이 얼마나 강력한 피해를 줄 수 있는지와 함께 그것을 자신이 얼마나 적절히 통제할 수 있는가 그리고 위험의 발생과 사고의 예방 및 처리의 책임소재가 어떠한가에 영향을 받는다(Slovic, Kunreuther, & White, 1974).

구체적으로, 위험을 지각적으로 평가하는 경우 사고로 이어지느냐 아니냐를 운명에 맡기는 세계관이냐 아니냐에 따라서도 영향을 받을 수 있다(Slovic, 1986). 앞서서 살펴본 주관적 위험 평가에 영향을 미치는 경험적 측면과 위험에 대한 지식적 측면이 위험에 대한 세계관에 영향을 미치게 되고, 위험에 대한 지각적 평가에 영향을 주는 관계를 예상해 볼 수 있을 것이다.

Wuebker, Jones와 Bois(1985)는 버스운전사와 호텔 종업원들에 대한 연구에서 사고발생을 자신이 통제할 수 있다고 여기는 사람들과 운명이나 재수에 달렸다고 생각하는 사람들의 안전행동에서 차이가 났다고 보고하였다. 사고를 스스로의 조치와 대처로 조절할 수 있다고 여기는 사람들은 사고를 운명이라고 여기는 사람들보다 더 많이 안전행동을 하였다. 이것은 위험이 사고로 이어지는 것에 무엇이 결정적으로 관여하는지를 지각하는가에 따라서 행동이 영향을 받을 수 있음을 시사한다.

사고에 대해서 확률론적으로 받아들이는 문화의 경우 사고의 확률이 낮음에도 발생가능성이나 본인이 연루될 수 있다는 의식을 높게 가진다. 확률론적 사고는 위험을 낮추는 쪽으로 작용함을 알 수 있다. 그러나 운명론적 사고를 하는 사람들의 경우 사고는 ‘운이 없어서 나는 것’이고, ‘위험한 상황에도 재수가 좋으면 피해갈 수 있다’는 의식을 가지게 된다(송동빈, 2002; Kim, 2003).

사람들은 자신이 위험을 얼마나 잘 통제할 수 있는가를 평가하여 위험을 지각할 수도 있다. 김의철 등(2001)의 연구에 의하면 한국 사람들의 경우 익숙한 위험요소에 대해서는 통제력을 과도하게 높이 설정하는 경향이 있었다. 이로 인해 과속운전과 같은 위험행동이 증가하게 된다고 지적하고 있다. 즉, 위험에 대한 평가가 익숙한 상황이나 아니냐에 의해서 과도한 통제력을 지각하게 되는 것이 사고의 원인이 될 수 있음을 보여주는 것이다. Wasielewski(1984)는 고속도로에서의 안전운전을 위해서는 최소한의 차간거리가 2초인데 반해 실제 고속도로 상의 평균 차간거리가 1.32초였다고 보고하였다. 차간거리의 축소로 인한 사고위험의 증가는 실제 운전속도에 대한

과소평가와 차량을 정지시킬 수 있다는 자신감 등과 같은 속도통제력에 대한 과대평가가 혼합된 결과이다.

위험 평가에 있어서 지각적 편파는 Eberts와 MacMillan(1985)의 연구에서도 나타났는데, 운전자들이 크기가 작게 지각되는 차량의 경우 실제보다 훨씬 먼 거리에 있다고 판단하는 경향이 있다는 것이다. 이러한 위험에 대한 지각적 평가의 오류는 과속이나 법규위반과 같은 위험행동을 증가시키는 주요한 원인이 된다. Katila, Keskinen과 Hatakka(1996)는 차량 미끄러짐 사고 방지 교육을 받은 사람들이 미끄러짐 사고를 받지 않은 사람들보다 더 많이 눈길 미끄러짐 사고를 야기한 사례를 보고하였다. 이는 위험한 상황을 기술적 측면에서 제어한 경험을 가지게 되면 위험에 대한 과소평가와 통제력에 대한 과대평가가 일어나고 위험행동이 증가하여 사고로 이어지게 되는 과정을 설명해 주는 것이다. 즉, 위험을 기술적으로만 제어하려는 접근이 오히려 위험 통제력의 과대평가로 이어져 위험에 대한 지각적 평가가 왜곡될 수 있음을 나타내는 것이다.

심리학자들은 지각적 위험 평가의 문제를 제어하기 위해서 여러 가지 공학 심리학적 접근을 해오고 있다(이재식, 2005). 가장 대표적인 접근은 운전자가 차량 속도감을 제대로 평가할 수 있도록 방호 울타리 구조물의 결을 보다 촘촘히 만든다든지, 전기자동차에 의도적으로 엔진소음을 강화시켜 주행 중 속도감에 영향을 주려하는 것 등이다. 그러나 이러한 공학심리학적 접근을 통해 위험 평가를 향상시키려는 노력은 태도와 행동 변화라는 직접적 접근이 병행될 때 효과가 극대화 될 수 있다고 보고된다. Evans(1996)는 사고방지와 개선을 위한 장치개발로 인해 줄어드는 교통사

고 위험보다 운전자의 태도 변화에 초점을 맞춘 접근이 더욱 효과적이라고 밝히고 있다. 과속방지턱이나 속도감 증가를 위한 시각적 접근과 함께 과속사고로 인해 발생할 수 있는 유·무형의 비용과 고통을 강조함으로써 운전자 스스로 내면화된 의식변화가 일어나도록 하는 것이 보다 효과적인 위험 감소 방법이라는 것이다.

위험 통제능력에 대한 과도한 긍정적 평가를 조절하기 위해서는 획일화된 주입식 교육이 아니라 시뮬레이션 장치를 활용한 교육이나 실제 훈련장을 이용한 체험식 교육이 필요함을 여러 관련 연구결과들이 뒷받침 해주고 있다(Pires, 2005; Sime, 2001). 이순열(2015b)은 운전자들을 대상으로 한 연구에서 차량 시뮬레이션을 활용하여 과속운전 상황에서 속도제어의 어려움과 사고로 이어지는 경험을 체험하도록 하는 교육이 강의식 교육에 비해 위험에 대한 통제지각력을 보다 긍정적으로 변화시켰다고 보고하였다. 위험에 대한 과소평가가 과대한 위험 통제 지각력으로 인해 발생하는 것이라면 위험감소와 안전향상을 위한 시뮬레이션 교육 등 위험이나 사고를 실제로 체험하도록 하는 교육과 훈련이 더욱 확대될 필요성이 제기되는 바이다.

또한, 위험의 원인 및 사고의 책임이 어디에 있는가를 지각함으로써 위험에 대한 주관적 평가가 달라지기도 한다. 박영신, 박동현과 김의철(1998)의 연구를 통해 보면 안전행동에 대해서 자신이 개입할 여지가 많다고 지각하는 사람의 경우 안전행동이 증가하였다. 문제는 위험제거가 주의나 조심과 같은 개인적 차원에서의 노력에 집중되면 제도나 시스템에 대한 변화요구나 개선노력이 부족해진다는 것이다. 한국 사람들의 경우 위험에 대한 통제

를 개인적 차원에서 주로 다루고 조직이나 제도적 측면에서는 개선의 노력이 부족하다는 특징이 있다. 관리주체나 정부 역시 사고발생 자체에 대한 제도적·행정적 개선노력보다는 일단은 개인적 차원의 문제로 돌리려는 태도를 취하는 경우가 많다. 이처럼 개인과 조직 차원에서 사고발생에 대해서는 운으로 돌리고 위험에 대한 통제의 정도를 제대로 평가내리지 못하며, 위험에 대한 통제의 책임주체를 개인으로 집중시키는 경향을 보이는 것은 위험에 대한 올바른 지각적 판단에 문제를 발생시킬 수 있다(이원영, 2006).

사고와 위험에 대한 지각의 문제는 위험에 대한 올바른 평가를 방해하고, 위험행동을 증가시켜 사고의 발생확률을 높게 만든다. 또, 발생한 사고에 대해서 운으로 돌리는 잘못된 지각적 평가가 반복되면서 사고발생 경험을 통해 적절한 위험감수성을 획득할 수 있는 기회를 놓치게 만들 수 있다. 위험과 사고 관리의 책임이 모호해 질 때, 위험에 대한 평가가 안일해 지고 적절한 대응에 문제가 발생할 수 있다. 따라서, 위험에 대한 평가와 책임소재를 소비자와 제공자, 관리자 등의 행위 주체별로 차등화 시키고, 책임영역이 분명히 규정되도록 하여서 위험에 대한 책임 있는 평가가 이루어지게 하여야 한다. 사고처리와 대처수준, 대응주체를 명확히 규정할 수 있도록 심리학적 연구가 이루어질 필요가 있다는 것이다.

세월호 참사의 경우, 승객들의 위험에 대한 통제감은 전적으로 선원과 출동한 해경에 의존할 수밖에 없었다. 그런 의미에서 선원들이 승객들에게 ‘가만히 있으라!’고 방송을 한 부분은 승객들의 구조를 해경에 미루어 버린 것이라고 생각할 수 있다. 선원들은 승객들의 구조책임이 해경에게 있다고 여긴 것이다. 그

러나 출동한 해경은 세월호 좌초와 배 안의 상황에 대해 제대로 인지하지 못했고 대형선박의 좌초와 구조에 대한 적절한 대응 행동 매뉴얼이 없었다. 국민안전을 최종적으로 책임지고 있는 대통령조차 승객들이 구명조끼를 입고 바다에 나와 있는 것이 아니냐는 뉴앙스의 발언을 한 것으로 미루어 보면, 구조를 책임져야 할 선원과 해경 및 담당 관료들이 사태의 심각성을 제대로 지각하지 못하고 있었음을 알 수 있다. 즉, 위험이 사고를 발생시켰고, 발생한 사고가 참사로 이어질 수 있는 급박한 상황임을 제대로 인식하지 못한 안일한 지각적 평가가 세월호 좌초 사고를 사건으로 변화시키고, 구조실패라는 참사로 결론나게 한 중대한 원인이라는 것이다.

세월호 참사와 같이 안일한 위험 평가로 인해 발생하는 사건을 막기 위해서는 다양한 환경(산업환경, 교육환경, 교통환경, 생활환경, 의료환경, 건설환경 등)에 따른 정밀하고 세분화된 위험에 대한 평가 및 대응 정보가 제공되어야 할 것이다. 또한, 행위 주체별(개인, 조직, 국가)로 구체적인 책임수준을 설정하여 각 주체가 담당해야 하는 위험 정보를 숙지하고 적절한 위험지각을 통해 대처방법과 책임 있는 위험처리가 가능하도록 세부적인 행동 및 관리 매뉴얼이 개발될 필요성이 제기된다.

세월호 좌초가 참사로 이어진데는 발생한 위험에 대해 주체별(승객, 선원, 해경)로 얼마만큼의 책임을 가지고 있으며, 어디까지 대응해야 하는지가 모호하였기 때문일 수 있다. 나아가 구조의 핵심주체인 선원과 해경이 서로 간에 책임을 미루어버리고 대응주체로서의 위험지각을 안일하게 인식하고 있었던 것이 주요한 원인일 수 있다.

시설이나 재화, 서비스를 이용하는 사람과

시설이나 재화, 서비스를 제공하고 관리하는 제공자 그리고 사회 및 국가 시스템을 관리하고 발생한 사고를 수습하고 구조와 구출을 담당하는 최종 책임자의 위험 지각과 책임은 차이가 있을 수밖에 없다. 행위주체별로 위험에 대한 지각이 어떠한 형태로 이루어지는지, 어디까지 책임 있는 행위를 하여야 하는지에 대해 심리학적 연구가 진행되어야 할 것이다. 다양한 환경에 따라 각기 다른 위험수준을 알려주는 정보와 함께 행위주체별로 각각의 책임 수준에 따라서 어떻게 위험에 대처해야 하는지를 알려주는 매뉴얼과 교육 및 훈련 프로그램이 개발되는데 심리학자들이 기여할 수 있어야 할 것이다.

주관적 위험 평가에 영향을 미치는 정서적 측면

위험이 반드시 사고로 이어지는 것은 아니기 때문에 불확실한 상황 및 갑작스런 위험발상 상황에 대한 평가는 느낌과 같은 즉각적 반응인 정서적 측면이 시간을 필요로 하는 인지적, 지각적 측면보다 훨씬 더 큰 영향을 미칠 수 있다(Loewenstein, Weber, Hsee, & Welch, 2001; Finucane, Alhakami, Slovic, & Johnson, 2000). 위험에 대한 평가에서 정서적 측면에 관심을 가지는 것은 인간의 위험행동과 사고의 저변에 단순히 실수나 오류에 기인하는 것이 아닌 무의식적 위험의 반로, 위법하고 위험한 행동, 불합리하고 문제를 일으키는 행위에 도달하도록 촉진하는 심리적 기제가 있다고 보기 때문이다.

아무리 사회나 개인차원에서 위험을 감소시키고 사고를 예방하기 위해서 노력하더라도

이익을 위해서 백화점 건물의 붕괴조짐을 느끼면서도 손님들을 대피시키지 않는 경영진이 존재하는 한, 지하철에서 불을 지르는 사람과 승객들의 안전한 대피에 관심이 없는 승무원이 존재하는 한, 자신의 안위를 위해서 승객들이 가만히 있도록 지시하는 선원들과 승객들의 구조와 구출에 실패할 뿐만 아니라 자신들의 무능을 은폐하기 위해 증거조작까지 일삼는 사람들이 있는 한, 국민의 안위를 위하기보다는 자신의 경제적·정치적 이익을 우선시 하는 세력이 있는 한, 위험을 제거하고 안전해지고자 하는 우리들의 노력은 다시금 참사의 슬픔으로 귀결될 수밖에 없을 것이다.

따라서, 심리학적 연구를 통해서 위험을 논의할 때 행동적 측면에만 집중한다든지, 경험이나 인지, 지각적인 접근 어느 한쪽에만 몰입하여서는 안 된다. 개인과 산업조직체 및 국가공동체가 위험을 바라보는 태도나 정서적 반응이 무엇인지, 사회저변에 흐르는 위험에 반응하는 정서적 태도가가 어떠한지를 살펴보는 접근이 필요할 것이다. 위험을 인식하는 주관적 평가는 위험에 대한 태도나 자세, 안전해지려는 동기의 방향과 강도가 어떠한지 혹은 위험에 대한 정서적 반응이 무엇이며 강도가 어떠한지에 의해서도 영향을 받게 된다(이순열, 2015a, 2015b)

위험과 사고에 대한 인적요인 및 심리학적 연구는 Greenwood와 Woods(1919)의 사고다발 경향성 즉, 사고를 내는 사람들의 성격적 특성에 관한 연구에서 출발되었다고 보는 견해가 많다. 사고를 내는 사람들은 그렇지 않은 사람들과 차이가 있을 것이라고 심리학자들은 생각한다. 이것은 사고나 위험을 바라보는 주요한 심리학적 주제이다. 관련한 연구는 사고경향성이 높은 사람들이 성격측정 도구인

MMPI(Minnesota Multiphasic Personality Inventory) 척도 중 반사회성(Psychopathic deviated: Pd) 점수와 경조증(Mania: Ma) 점수가 높으며, 외향적인 성향과 정서적 불안이 높은 사람들이 그렇지 않은 사람들보다 사고와 관련이 더 많음을 밝히고 있다(Brown & Berdie, 1960; O’Gorman & Kunkle, 1947; 박영호, 1989; Craske, 1968; Harris, 1949; Spielberg, 1972).

Kunce와 Reeder(1974)의 연구에 의하면 성격 특성과 같은 내적인 요인은 영구적 사고경향성의 기초가 되며 슬픔이나 분노, 스트레스와 같은 요인들은 일시적 사고경향성의 기초가 된다고 하였다. Hansen(1988)의 연구에서도 신경증적인 경향성이나 정서적 불안정성이 위험행동의 유발가능성을 높인다고 보고하고 있다.

위험과 관계가 깊은 정서로는 두려움, 공포, 분노, 불안과 같은 부정적 정서들이 대부분이다. 특히 위험에 대한 정서적 접근이 이루어질 때, 기본적인 정서로 분류되는 불안을 눈여겨 볼 필요가 있다. 사회조직 차원과 개인적 차원에서 불안이 어떻게 작용하고 있는지, 불안이 어떠한 형태로 사회와 개인의 삶에 나타나는가에 따라서 위험을 평가하고 인식하는 것이 달라질 수 있다. 불안은 위험을 느낄 때 발생하는 가장 기본적이고 근본적인 반응이다. 인간은 위험을 인식하면서 자동적으로 불안을 느끼게 되고, 이를 극복하려는 강력한 동인이 작동하게 된다. 정신분석 심리학에서는 불안을 인간 내면의 가장 근원적이고 강력한 에너지로 파악한다. 심리학적으로 불안에 대해 개념적인 체계를 갖춘 접근이 시도된 것은 실존주의 철학을 기반으로 하는 실존 심리학적 접근을 들 수 있다. 실존 심리학에서는 인간의 주요한 내재적 동인으로 불안을 지목한다.

실존주의 심리학과 대표적 학자인 Maslow

(1943)는 욕구위계 이론(needs hierarchy theory)을 통해 인간의 내재된 불안을 극복하기 위한 동인으로써 욕구를 설명하고 있다. 생존의 욕구는 생존의 불안을 극복하기 위해 동기화되는 것이며, 안전의 욕구는 불안전의 불안을 극복하기 위해서 동기화되는 것이다. 소속과 인정의 욕구는 홀로 남는 것과 배척받는 것에 대한 불안을 극복하기 위해 동기화되는 것이며, 자아실현의 욕구는 실존적 피투성(被投性)의 불안, 끊임없이 중첩되는 존재적 변화에 대한 불안을 극복하기 위해 동기화되는 것이다(안상혁, 2015). 욕구위계 이론에 따르면 인간은 가장 기본적인 욕구인 생존에서 불안을 경험하게 되면 다음 단계인 안전의 욕구나 소속의 욕구를 추구하기 보다는 생존의 욕구에만 몰입하게 된다. 생존의 위협을 느끼는 인간에게 안전에 대한 투자나 위험을 줄이기 위한 노력은 뒷전이 될 수밖에 없다는 것이다.

Spielberger(1972)도 불안정서에 관한 연구를 통해 인간의 불안정서가 위험 평가에 영향을 미칠 수 있음을 보고하였다. 연구에 따르면 불안수준이 높은 사람들은 불안수준이 낮은 사람들보다 위험 평가가 둔감해지고, 의도치 않게 위험을 추구하려는 성향이 강하게 나타난다고 하였다. 이것은 위험을 인식하고 받아들이는 메커니즘에 있어서 불안이 주요한 원인으로 영향을 줄 수 있음을 나타내는 것이다. Morgan, Jones 그리고 Harris(2013)는 불안과 행복감 등의 정서들이 위험결정 과정에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보는 연구를 실시하였다. 연구결과 불안을 경험하는 작업자는 불안의 증가가 피로도의 증가로 이어지게 되고 동시에 보다 더 위험한 결정을 하도록 직·간접적으로 영향을 미치게 된다고 보고하였다. 이것은 불안이 사람들로 하여금 위험한 선택을 하

도록 유도하는 동인으로 작용할 수 있음을 시사하는 것이다.

불안의 대표적인 증상은 속도를 높여서 불안상황을 회피하려는 것이다. 불안은 불안상황을 피하도록 동기화시키는데 이러한 행동의 가장 대표적인 것이 서두름이다(박선진, 이순철, 2009). 자동차 운전 상황에서는 차량 속도를 높여 목적지에 신속히 도착함으로써 운전을 통해 느끼는 불안을 종료시키고자 하는 것으로 설명할 수 있다. 음주운전이나 법규위반이 사고위험을 높이는 것 또한 동일한 메커니즘으로 설명할 수 있다. 음주운전이나 법규위반 상황이 발생하게 되면 운전자는 자신의 행위가 교통사고나 단속이라는 부정적 결과로 이어지지 않을까에 대한 불안이 증가하게 된다. 증가된 불안은 빨리 목적지에 도착해서 운전상황을 종료시킴으로써 불안상황을 회피하도록 하는데 이 때문에 차량속도가 높아지게 되고 동시에 적절한 확인이나 안전조치를 생략하면서 교통사고 위험을 고조시키게 된다(Hansen, 1988; 김동우, 박선진, 이순철, 2009; 이순열, 이순철, 2007).

위험에 대한 정서적 평가에 있어서 불안을 기본적 정서로 파악하고 살펴보는 것은 성격심리학적 요소를 포함하고 있는 것과 동시에 안전에 관련한 심리학적인 연구에서도 중요한 작업이 될 수 있다. 인간은 자신의 내면에 의식적 혹은 무의식적으로 익숙한 불안수준을 설정하고 있다. 개인은 자신이 설정한 익숙한 불안수준까지 전체적인 삶의 불안수준을 맞추어 가게 동기화 된다. 익숙한 불안수준을 추구하려는 성향으로 인해 개인은 삶의 일부분에서 불안이 낮아지게 되면 또 다른 삶의 영역에서 불안을 의식적·무의식적으로 고조시켜서라고 전체적인 불안수준을 익숙한 수준으로

유지하려고 한다(최광현, 2013; 이순열, 2015a). 이같은 불안수준의 일정성은 위험수준이 삶의 영역에서 일정한 양을 유지하는 것과 비슷한 형태를 취하게 되는데 불안과 위험이 유사한 구조로 파악될 수 있음을 보여주는 사례라고 생각된다. 불안이 일정수준의 보존성을 나타내는 것과 이로 인해 발생하는 위험평가의 왜곡은 위험수준의 일정성을 설명하는 ‘위험항상성 이론(Risk Homeostasis Theory)’을 적용해서 설명해 볼 수 있을 것이다.

Wilde(1982)는 운전행위와 안전대책, 구조물 안전 등을 종합한 위험이 항상 동일한 수준이 되도록 변화를 주는 운전자의 선택을 ‘위험항상성 이론(Risk Homeostasis Theory)’으로 설명하였다. 사람들은 자신이 의식적 혹은 무의식적으로 설정한 위험수준에 대한 목표치가 있다는 것이 기본 전제이다. 개인이 허용하는 위험수준이 정해져 있기 때문에 객관적 상황에서의 환경이나 도구의 위험이 감소되면 조작행위에서의 위험을 증가시켜 목표한 위험수준까지 도달하게 된다. 반면에 환경이나 도구의 위험이 증가하면 조작행위의 위험을 감소시키게 되는데 결국 환경이나 도구, 개인이 결정한 행위 등을 종합적으로 평가해 보면 자신에게 적용되는 위험수준은 대체로 동일하다는 것이 ‘위험항상성 이론’의 핵심이다.

‘위험항상성 이론’을 불안의 영역으로 적용하여 생각해보면 객관적 위험을 감소시키려는 노력은 개인 및 사회가 설정한 위험수준 즉, 불안수준의 감소 없이는 제대로 된 효과를 발생시킬 수 없음을 짐작케 한다. 아무리 객관적으로 안전한 환경이나 도구, 구조물이나 사회 및 행동 관리 시스템을 개발하더라도 개인과 사회의 불안수준 및 용인하는 위험수준이 높다면 의도적 범죄나 위험행동 혹은 이기적

인 일탈행동을 선택함으로써 개인 및 사회적 차원에서의 안전 확보를 불가능하게 만들 수 있다.

한국사회 나아가 현대사회가 사회체계가 기술의 발전에도 불구하고 안전을 획득하기 어려운 이유가 바로 이러한 개인과 사회 차원의 불안수준 감소에 실패하였기 때문이 아닌가 생각해 볼 필요가 있다. 대한민국을 비롯한 현대사회가 과거에 비해서는 객관적 위험을 감소시켰고 위험을 관리하기 위한 여러 가지 기술적 방법을 발달시켰음에도 불구하고 정작 사건과 사고, 참사의 발생이 끊이지 않는 이유가 정서적 불안수준을 제대로 낮추지 못하였기 때문일 수 있다는 것이다. 현상적인 행동관리나 기술체계에 대한 관리만으로 위험을 낮출 수 있다는 것은 인간에 대한 기계적 관점을 고수하는 행동주의 심리학의 한계로 늘상 지적되어 오고 있는 것이다. 사고가 일어나기 직전의 위험행동에만 초점을 맞추어 살펴보게 되면 행동적 차원에서는 위험을 낮출 수는 있을 것이다. 하지만, 정서적 분노로 인해 발생하는 공멸적 행위나 인간성 소외로 인한 불안과 슬픔으로 발생하는 자해적 행위에 대한 대응은 불가능하다. 이것은 또 다른 차원에서의 위험증가를 불러오게 될 것이다. 즉, 위험행동에만 집중된 기계적 위험관리는 분노와 불안을 내포하고 있는 인간정서의 촉발에는 무관심하게 되는데 이것은 예러와 실수는 감소시킬 수 있겠지만 소외와 분노, 불안에 기인한 위험행동, 의도적 범죄나 테러, 이기적 일탈행동은 막을 수 없다는 것이다.

현대사회를 살아가는 사람들은 신체적 위협뿐만 아니라 고용과 경제적 측면, 자연재해나 테러 등 여러 방면에서 시시각각 불안을 경험하고 있다. 위험과 불안을 비슷한 발현 양상

으로 인식할 때 익숙한 불안수준과 같이 고조된 불안은 객관적인 위험수준이 낮아졌음에도 불구하고 이기적인 선택이나 범죄행동 및 일탈적 행위 등으로 자신이 설정한 불안과 위험수준까지 고조되도록 추동할 수 있다. 이순열(2015a, 2015b)은 불안수준이 높아지면 위험을 제대로 평가하지 못하고 오히려 자신에게 익숙한 위험을 수용해 버릴 수 있다고 지적하였다. 자신에게 익숙한 위험수준까지 불안을 수용함으로써 자기도 모르게 위험한 행동을 선택하거나 자기 파괴적 상황이 진행되도록 만들어 버릴 수 있다.

객관적 위험을 적절히 평가해서 발생한 불안은 객관적 위험에 대비하여 사고발생 확률을 낮추도록 기여하겠지만, 지나치게 고조된 불안은 위험에 대한 평가에 문제를 발생시키고 잘못된 선택을 하도록 하여 사고나 위험행동을 높이도록 작용하게 된다. 따라서, 개인과 사회가 용인하고 묵인하는 위험수준, 내적으로 잠재되어 있는 불안수준을 낮추기 위해서 사회나 구성원들이 공유하고 있는 위험으로써의 불안이 어떠한 단계에 머물러 있는지를 파악하려는 심리학적 연구가 필요하다.

한국 사회에서 잦은 사고와 인재형 참사가 반복적으로 발생하는 이유를 구성원들이 높은 불안수준을 용인하고 있으며, 생존과 같은 기본적이고 낮은 차원의 욕구에 동기화가 되어 있기 때문이 아닌가 생각해 볼 필요가 있다. 한국 사회 구성원들이 안전을 적절히 추구하지 못하는 것이 개개인의 사고경향성이나 행동관리의 빈틈 때문만이 아니라 사회풍토나 조직 문화적으로 생존에 지나치게 고착되어 몰입하도록 하는 분위기를 조성하고 있기 때문이 아닌지를 살펴보는 심리학적 접근이 필요하다.

생존과 경쟁에서 승리하는 것에만 고착되면 당장의 이익을 위한 이기적인 선택을 할 수밖에 없다. 비양심적인 행위를 통해서라도 살아 남는 것에만 급급하게 된다. 사회차원과 개인 차원에서 불안수준이 생존단계에 고착되어 버리면 상위단계인 안전욕구를 수행할 수 없다.

불안수준의 감소는 해당되는 욕구수준에 대해서 적절히 반응하고 정보를 제공하는 것을 통해서 이루어질 수 있다(이현주, 이영애, 2011). 최인철과 김범준(2007)은 원자력에 대한 주민 안전체감지수에 관한 연구에서 원자력 안전에 대한 커뮤니케이션에 주민들은 신뢰를 보내지 않고 있으며 이로 인해 위험을 느끼는 정도가 높아졌다고 보고하였다. 김형수, 오세진, 양병화와 김형일(2002)의 연구에서도 위험과 재난에 관련한 솔직하고 긍정적인 의사소통이 안전에 대한 몰입에 정적인 영향을 주는 것으로 나타났다. 이는 안전에 관련해 당사자들 간의 지지와 격려, 활발한 상호 의사소통을 통해 정보 제공이 이루어지게 될 때 불안이 줄어들고 안전행동과 같은 조직 친화적 행동이 증가할 수 있음을 나타내는 것이다.

불안의 감소는 정확하고 올바른 정보의 제공과 신뢰관계를 형성함으로써 가능하다. 사회적 불안수준의 감소는 사회적 신뢰수준을 높이고 예측 가능한 조직풍토를 만들어 가는 것이 관건이 된다. 그런 의미에서 한국 사회에서 사고나 재난에 대해서 제대로 된 조치나 사고원인에 대한 실체 규명, 신뢰할 수 있는 의사소통 등이 제대로 이루어지지 못하여 왔음을 지적하지 않을 수 없다. 신뢰가 낮은 조직과 사회는 그 자체로 여러 가지 위험요소를 발생시키게 된다(한성열, 2005).

임성만, 김명언(2000)의 연구에 의하면 목표나 결과중심적인 사회나 선의를 신뢰할 수 없

는 조직풍토가 위험을 높이고 사고를 증가시킬 수 있다고 하였다. 위험에 대한 정보, 사고에 대한 의사소통이 제대로 이루어지지 않는 조직에서는 조직시민행동이 감소하고 당장의 위험만 제거하려는 임기응변식 행위가 만연하게 된다. 이로 인해 근본적으로 위험을 적절히 다루지 못하는 악순환에 빠지게 되는데 이는 사회나 조직의 커다란 손실이 아닐 수 없다. 신뢰 감소는 조직과 사회의 붕괴로 이어지는 가장 치명적인 사고이자 사건의 씨앗이 된다. 신뢰를 경험하지 못하면 불안이 줄어들 수 없고 잠재적 위험행동을 감행함으로써 자신과 사회조직에 자해적 선택을 하게 된다. 조직분위기가 생존과 경쟁에 고착되어 버리면 당장의 생존을 위한 선택에 급급할 뿐 미래의 안전은 무시되기 십상이다(Slovic, Layman, Kraus, Flynn, Chalmers, & Gesell, 1991).

따라서, 심리학자들이 안전에 대한 심리적 서비스를 제대로 제공하기 위해서는 낮은 수준에 고착되어 있는 불안수준을 해소하고 한 단계 높은 성숙된 안전문화(Safety Culture)를 만들기 위한 노력을 보다 활발히 기울일 필요가 있다. 사건이나 재난에 의해서 발생한 현상적 불안, 트라우마 극복을 위한 임상적, 상담적, 정신의학적 접근과 함께 사회적 부분에 있어서도 낮은 수준에 고착된 삶의 동기를 높이고, 불안수준을 낮추기 위한 심리학적 접근이 이루어질 필요가 있는 것이다.

한국사회가 급속도로 경제적 발전을 이룩하였고 안전에 대한 투자나 시설의 증가를 보였음에도 불구하고 온전히 안전을 누리지 못하는 이유는 위험의 불씨인 개인 및 사회공동체의 불안수준을 제대로 낮추지 못하였기 때문이 아닌가 생각된다. 또한, 사회와 구성원들이 추구하는 동기수준이 낮은 단계에 고착되어

있고 상위단계로 향상될 수 있도록 적절한 동기부여가 이루어지지 않았기 때문이 아닌가 여겨진다. 한국 사람들이 경제성장과 발전을 가져왔음에도 불구하고 사회를 불안하게 인식하고 과도하게 생존에 몰입하는 이유도 바로 사회나 조직이 상대적 우월감이나 경제적 성취에만 몰입할 뿐 생명과 인간 자아의 실존적 의미를 획득하는 것에 가치를 두지 않는다는 불신에 기초하고 있을 수 있다. 사회문화나 조직풍토가 경쟁에서의 승리만을 추구하고 경제적 이득이 주는 가치에만 집중하고 있다고 느끼는 순간 안전이나 위험감소는 형식적 구호로 그칠 수밖에 없다(박진영, 최혜원, 서은국, 2012).

한국사회가 가지고 있는 불안과 불신의 씨앗을 그대로 두고 안전을 추구한다는 것은 기둥 없이 지붕을 세우려는 행위가 될 수밖에 없을 것이다. 개인과 사회내부에 잠재되어 있는 불신의 트라우마를 회복시키는 가장 강력한 방법은 개인과 사회가 신뢰를 새롭게 경험하도록 하는 교정적 정서경험을 체화시키는 것이다(Kellermann & Hudgins, 2008). 사회적 불안을 다루는 것은 조직의 구조를 강화시키고, 감독체계를 수정하는 것만으로는 부족하다. 조직문화와 사회전반에 걸친 신뢰풍토 조성은 명령체계의 확립이나 조직계통의 변화로 이룩할 수 있는 수준의 문제가 아니다. Harlow와 Zimmerman(1958)의 애착 실험이 말해 주듯이 불안수준을 낮추고 신뢰를 획득해 나가는 것은 생존을 위한 자원의 쟁취나 투쟁에서의 승리가 아니라 불안해하는 개체가 보내는 요구에 부응하려는 선의의 노력과 결핍에 적절히 반응하려는 진실된 애정을 통해서이다.

세월호 참사는 생존에 고착된 한국사회의 불신과 불안이 얼마나 큰 사건을 일으킬 수

있는지를 보여주는 것임과 동시에 다시금 그 불안과 불신을 회복할 수 있는 기회를 주었다고 볼 수 있다. 세월호 참사 이후, 안전을 향상시키기 위한 조치로 정부는 ‘해양경찰청’을 해체하고 ‘국민안전처’를 신설하는 등 조직쇄신을 중심으로 대책을 수립하고 있다. 정작 세월호 참사 당사자들이나 피해자인 세월호 희생자 가족들의 요구에 부응하거나 그들의 결핍을 어떻게 충족시켜줄 지에 대한 고민은 부족해 보인다. 명령계통의 정비나 조직구조 변화 등 안전해지기 위해 알아서 조치를 취해 줄테니 ‘가만히 있어라!’는 식의 하향식 접근을 하고 있는 것이다. 명령과 규제, ‘해주는 것만 받으라!’는 식의 접근으로는 개인과 사회의 불안수준을 제대로 감소시킬 수 없다. ‘가만히 있으라!’는 명령이나 ‘보상 해주면 끝난 것 아니냐!’는 논리로 세월호 참사 당사자들의 요구를 묵살하고 결핍을 무시해버린다면 한국사회는 다시한번 불안수준을 감소시킬 수 있는 기회를 놓치게 되는 것이다.

한국사회가 진정으로 안전해지기 위해서는 구성원들이 무엇을 요구하는지, 어떤 것에 결핍을 느끼고 있는지를 파악하고 요구를 충족시켜주고 사회적 갈등을 해소시키려는 노력이 병행되어야 할 것이다. 심리학적 연구도 행동관리나 조직개발 및 체계정비, 효과적인 조직구조 확립과 같은 환경을 개선하고 행동을 관리하려는 산업조직적 접근, 행동심리학적 접근, 기계성능이나 구조물, 재료의 안전성을 확보하기 위한 공학적 접근과 함께 사회적 신뢰를 형성하고 불안수준을 감소시키기 위해서 어떠한 작업이 필요한지 살펴보는 정서적 접근도 병행되어야 할 것이다. 사회와 구성원들의 요구와 결핍이 무엇인지를 제대로 파악하는데 심리학적 관심을 기울일 필요가 있다.

세월호 참사 1년이 지나가고 있는 현시점에도 세월호 좌초와 구조실패의 책임을 명명백백히 가려내는데 있어서 여러 가지 정치적 이해관계가 얽혀서 진통을 겪고 있음을 본다. 한국 사회의 안전풍토를 높이고 개인과 사회차원의 불안수준을 낮추기 위해서는 투명하고 공정한 사회, 공적관계망의 올바른 작동, 정직한 책임규명과 제도적 정비가 이루어질 수 있다는 신호를 사회 구성원들에게 보내줄 필요가 있다. 정부와 책임 있는 당사자들이 사회 구성원들의 요구와 결핍에 제대로 반응하는 모습을 통해서 한국사회와 국민들이 익숙하게 여기고 있는 위험수준을 낮추고, 낮은 수준에 머물러 있는 동기수준을 향상시킬 수 있을 것이다. 금전적 보상으로 참사의 상처를 덮으려 한다든지 보여주기식 미봉책으로 세월호 사건에 접근해선 안 되는 이유가 여기에 있다.

안타까운 희생자들의 죽음을 헛되이 하지 않기 위해서도 세월호 참사의 원인과 진실을 한국사회가 제대로 온전히 규명하고 구성원들에게 올바른 정보를 주어야 할 것이다. 한국사회와 개개인이 가지고 있는 생존에 고착되어 응어리진 불안수준을 해소하고 위험수준을 낮추기 위해서 어떠한 심리학적 작업이 필요한지를 연구하여야 할 것이다. 세월호 참사가 가져다준 현상적 불안과 함께 한국 사회와 문화 저변에서 감지되는 불안과 불신의 침전물들을 해소해 내기 위한 정서적 측면의 심리학적 접근이 절실히 요구되는 바이다.

논 의

‘위험(Risk)’은 17세기 스페인의 항해술 용어에서 나온 말로 ‘위험을 감수한다’, ‘암초를

뚫고 나간다’는 의미를 가지고 있다(Ulrich, 2014). 즉, 위험은 이득이나 전진을 위해서 돌파하고 극복해야 하는 난관이라는 의미를 포함하고 있다. 근대사회는 극복의 대상으로 위험을 바라보아 왔고, 현재도 기업의 이득이나 조직의 안녕을 위해서 체계적으로 관리할 수 있는 ‘행동적 관점’으로 바라보는 경향이 있다. 이러한 관리 대상으로서 위험을 바라보는 견해는 현대 산업사회의 객관적 위험을 감소시키는데 많은 기여를 하여온 것이 사실이다.

그러나 세월호를 비롯한 한국사회의 참사와 재난, 사고를 개인에 대한 행동관리나 산업조직체의 위험관리 매뉴얼의 문제에서만 원인을 찾으려 한다면 현재 대한민국이 가지고 있는 경제적·제도적 위상은 무색해지게 된다. 즉, 현재 한국 사회가 겪고 있는 위험과 재난, 사고의 발생원인은 행동관리의 부재나 조직체계의 허술함 이상의 문제점들이 발현된 안타까운 현상이라는 것이다.

세월호 참사는 ‘승객구조’라는 명약관화(明若觀火)한 황금물이 무시되고 핵심선원과 선주, 구호당국의 책임면피 등에 우선권을 빼앗겨 버린 결과물이다. 행동관리의 문제뿐만 아니라 승객들을 가만히 있도록 만든 선원들과 승객들을 제대로 구해내지 못한 해당기관의 무능과 부패 또 가만히 있을 수밖에 없었던 승객들의 선택 등이 혼재된 결과물인 것이다. 따라서, 세월호 참사를 통해본 위험에 대한 심리학적 접근은 개별적 인간에만 기반하거나 행동관리에만 집중할 것이 아니라 승객과 선원, 국가조직이 위험을 어떻게 인식하였는지부터 살펴보아야 한다. 세월호가 좌초되고 구조실패라는 참사로 이어지는데 개인과 사회조직이 위험에 어떻게 반응했고 대처했는지 또, 위험에 대한 개인과 사회조직의 대처에 영

향을 미친 것들이 무엇이었는지를 살펴보는 것이 필요하다. 이를 위해 위협을 바라보는 관점을 위협물(Objection) 관리나 위협행동(Behavior)에만 국한시키지 말고 위협을 수용하는 정보와 신호(Signal and Sign)의 관점으로 확장시켜 볼 필요성이 제기된다.

세월호 참사가 재발되지 않도록 하기 위해서 본 연구는 위협을 바라보는 견해를 보다 새롭게 하고 다양화할 필요가 있음을 제언하는 바이다. ‘위험’이 가지는 정보성, 신호로써 위협을 어떻게 인식하고 제대로 평가할 수 있을지에 대해서 심리학이 기여할 수 있어야 한다고 생각한다. 일상에서 발생하는 ‘위험’ 신호에 우리가 어떻게 반응하고 있는가에 대한 연구와 객관적 위협에 대한 올바른 주관적 판단이 이루어질 수 있도록 하는데 보다 많은 심리학적 연구와 노력이 기울여져야 할 것이다.

이를 위해 본 논문에서는 현재까지 한국심리학회를 통해서 발표되어온 안전과 위험 및 사고와 재난에 관한 연구를 토대로 세월호 좌초와 구조실패라는 참사가 발생한 심리학적 원인을 살펴보았다. 나아가 향후 세월호와 같은 인재형 참사를 예방하기 위해서 어떠한 형태로 심리학적 연구와 노력이 이루어져야 할지를 살펴보았다. 구체적으로, 위협이 보내는 신호와 정보에 대한 평가가 개인적, 산업조직적 그리고 사회국가적 3주체에서 경험적, 인지적, 지각적, 정서적 4축의 방향으로 어떻게 이루어져야하는지를 살펴보았다. 또한 향후 주관적 위협평가가 객관적 위협과 일치하는 적절성을 획득하기 위해서 심리학적 접근과 연구가 나아가야할 방향에 대해서 제언하였다.

세월호 참사 1년 후인 2015년 5월 한국사회

를 강타한 메르스(MERS) 사태는 안전해지기 위한 노력이 병원체 감소라는 객관적인 위협 관리뿐만 아니라 ‘심리적 방역’과 같은 주관적이고 정서적인 영역에까지 확대되어져야 함을 보여주었다. 메르스(MERS)가 한국사회를 몇 달간 공포와 위협으로 몰고 가게 된 것은 전염력이나 치사율 때문만은 아니었다. 정부와 관계기관이 메르스(MERS)라는 경험해보지 못한 생소한 전염병에 대해서 국민들이 어떠한 요구를 가지고 있는지에 대한 관심이 부족하였기 때문이었다. 메르스(MERS)라는 경험해보지 못했고, 지식체계가 부족하며, 통제할 수 있는지에 대한 확신이 부족한 병원체에 대해서 국민들이 나타내는 불안이라는 정서적 반응이 얼마나 강력할 수 있는지에 대해서 제대로 인식하지 못하였기 때문이었다. 메르스(MERS)가 가져다준 한국 사회의 위협을 심리학적 관점에서 살펴본다면, 국가방역 당국이 병원체라는 현상에 매여 국민들이 위협을 받아들이고 평가하는 경험적, 인지적, 지각적, 정서적 측면을 소홀히 하면서 불신과 불안이 과대하게 증가된 때문이라는 것이다. 메르스(MERS)가 한국사회에 몰고 온 혼란은 객관적 위협에 대한 주관적 위협 평가가 과도하게 높아지게 되면서 개인과 사회가 안전을 온전히 누리지 못하고, 오히려 위협이 증폭될 수 있음을 보여준 단적이 사례라고 할 수 있다.

2014년 세월호 참사와 2015년 메르스(MERS) 사태는 한국 사회의 위협 나아가 현대사회의 위협이 실제 사건에만 국한되는 것이 아니라 지극히 심리적인 영역에서 발생하는 것임을 보여주었다. 따라서, 위협에 대한 심리학적 접근은 개인의 행동에 국한되어 사건에만 집중할 것이 아니라 개인과 조직, 사회라는 3가지 주체가 어떻게 서로 영향을 주고받고 있는지

를 거시적인 관점에서 살펴보면서 접근할 필요가 있다. 또한 위험을 감소시키기 위한 심리적 접근에 있어서도 인지적이고 지각적인 정보에만 집중하지 말고 위험을 어떻게 처리하는 것이 향후 위험에 대한 인식과 대응능력을 건강하게 향상시킬 수 있을 것인지를 함께 고민하는 전체적인 고려가 이루어져야 할 것이다.

이를 위해서 본 논문에서는 위험을 실재성, 현실성, 구체성의 개념으로 파악하여 ‘안전추구’라는 모호한 접근보다 ‘위험감소’라는 구체적인 방향을 설정하는 것이 보다 적절하고 효과적일 수 있음을 밝히고 있다. 즉, 위험을 낮추는 것이 안전을 획득하는 것이며, 안전은 유지함으로써 일상의 안위를 획득할 수 있다는 것이다. 객관적 위험이 주는 정보와 신호를 제대로 파악하는 주관적 위험 평가의 적절성 획득이 위험을 감소시키고 사고를 예방하기 위한 가장 기초적이고 중요한 작업이라고 주장하였다. 메르스(MERS) 사태와 같이 낮은 전문력과 높은 의료수준에도 불구하고 과도한 위험 평가로 인해 일상에서 안전을 제대로 누리지 못하거나, 세월호 좌초와 같이 객관적 위험에 대해 과소평가함으로써 구조실패라는 안타까운 참사로 이어지는 것을 막기 위해서는 객관적 위험에 대한 적절한 주관적 위험 평가가 무엇보다도 중요하다.

본 연구에서는 주관적 위험 평가에 영향을 미치는 요인들로 위험과 사고에 대한 경험유무와 위험과 사고를 어떻게 처리하였는지에 의해 나타나는 경험적 측면, 위험과 사고에 대한 지식의 정도에 의해서 나타나는 인지적 측면, 위험과 사고의 원인을 해석하는 방식, 위험을 다루는 책임소재, 위험을 어느 정도 어떻게 통제할 수 있는가에 대한 평가 등으로

구성되는 지각적 측면, 마지막으로 위험에 대한 태도와 위험을 추구하도록 추동하는 정서적 측면, 이상의 4축(4 Axis: 경험적, 인지적, 지각적, 정서적)을 들고 있다.

위험에 대한 접근이 개인과 산업 및 조직체, 국가사회의 3주체(3 Objective)와 4축(4 Axis: 경험적, 인지적, 지각적, 정서적)에 대해서 통합적으로 연구되어야지만 제대로 된 위험감소와 사고예방을 위한 심리학적 대책을 수립할 수 있음을 제안하는 바이다.

경험적 측면의 위험 평가에 있어서 개인이 경험한 사고발생 자체와 사고이후 개인과 사회가 그것을 어떻게 처리하였는지가 중요한 요인으로 작용할 수 있음을 지적하였다. 기존의 위험이나 사고에 대한 경험적 접근들은 사고 통계나 빅데이터를 활용한 사고원인 분석이 주를 이루어 왔다(Kuznar, 2002). 사고에 대한 경험과 사고처리에 대한 경험은 당사자나 조직, 사회공동체에 위험이나 사고에 대한 반응을 학습시킨다. 따라서 적절한 사고처리 경험과 위험을 바라보는 올바른 조건화를 통해서 주관적인 위험 평가를 조절할 수 있다. 즉, 위험이나 사고는 발생할 수 있지만 이를 어떠한 형태로 극복하고 경험해 나가는가를 통해서 긍정적 형태로 주관적 위험 평가를 조절해갈 수 있다는 것이다. 향후 심리학적 접근은 이러한 경험적 측면이 개인과 조직, 사회의 주관적 위험 평가에 구체적으로 어떠한 조절적 영향을 주는지에 대한 연구가 진행되어야 할 것이다.

다음으로, 인지적 측면에 있어서 산업사회에서의 위험은 지식이 없이는 인식할 수 없음을 지적하였다. 인간의 감각능력, 인지능력, 의식의 특성 등을 아는 지식과 함께 산업재해의 특성을 아는 지식이 필요함을 지적하였다.

이를 위해, 산업사회의 위험에 대한 정보를 교육과 훈련의 형태로 어떻게 적절히 제공할 수 있을지를 심리학자들이 연구하여야 한다. 더불어, 정보습득에 있어서는 정보수용 당사자들의 노력이 담보되어야 하기 때문에 안전을 소중히 여기는 문화풍토 조성을 위한 지속적인이고 일관성 있는 캠페인과 홍보가 필요할 것이다. 위험과 사고에 대한 인지적 접근은 지식습득의 필요성을 개인과 사회공동체가 모두 인식함으로써 가능해진다. 이를 위해 위험이 주는 정보를 보다 심층적으로 파악하고 효과적으로 전달하는 방법과 위험에 대한 지식을 통해 위험을 적절히 조절할 수 있음을 알리는 효과적인 메시지 전달에 심리학적 기여가 있어야 할 것이다.

세번째 지각적 접근은 위험관리 책임소재를 주체별로 분명히 해주어야 한다는 것이 주요한 과제이다. 위험에 대한 지각에 있어서 위험이 사고로 이어지는 것에 대한 세계관의 차이와 위험을 통제할 수 있다는 통제소제의 과잉, 위험과 사고를 다루는 책임여부 설정 등이 위험에 대한 평가에 영향을 미치게 된다. 위험에 대한 올바른 지각적 평가를 위해서 사고나 재난을 운명론적으로 인식하는 한국사회의 문제를 극복하기 위한 방안이 필요하다. 또한, 위험에 대한 과도한 통제감을 감소시키기 위해서 체험식 교육과 훈련이 필요할 것이다. 더불어, 위험에 대한 단일한 접근이 일어나는 이유가 이용자와 서비스 제공자, 행정관리자 등의 위험 통제에 대한 책임수준 모호성이 원인일 수 있다. 통제와 책임의 모호성을 극복하기 위해서 각 행위주체별, 책임수준별 위험에 대한 정보와 대응수준을 맞춤형 매뉴얼로 개발할 필요성이 제기된다. 이를 위해 심리학자들이 행위수준 별, 대응주체 별 위험

을 지각하는 올바른 수준과 대응해야 하는 구체적인 행동에 대해서 연구를 진행하여야 할 것이다. 안전 선진국에서는 행동기반안전(Behavior Based Safety: BBS) 모델을 통해서 조직차원과 개인차원의 위험행동 관리를 위한 노력이 진행되고 있다. 한국에서도 심리학자들에 의해서 대응주체 별로 구체적인 행동규범을 정해주고 교육하며 관리하는 영역이 여러 가지 환경별(교육환경, 근로환경, 방역 및 구호환경, 교통환경, 안보환경, 통신환경, 문화환경, 여가환경, 경제환경 등)로 확대되어져야 할 것이다. 또한 위험정보의 수준을 규정해주고, 적절한 체험식 교육이나 훈련을 진행할 수 있도록 하는 안전관리 프로그램과 다양한 커리큘럼의 개발이 필요하다.

마지막으로 위험 평가의 정서적 측면에 대해서 살펴보는 것은 위험과 사고에 대한 연구에서 심리학만이 할 수 있는 주요한 접근방향이다. 위험에 대한 정서적 측면의 접근은 불안을 바라보는 심리학적 접근과 유사할 수 있다. 불안의 개념으로 위험을 인식하여 설명한다면 인간 내면의 주요한 동인을 불안의 감소로 규정할 수 있듯이 위험의 감소로 생각해 볼 수 있을 것이다.

그런 의미에서 생존과 같은 낮은 수준의 욕구에 고착되어 있는 사회는 안전을 제대로 추구하지 못할 수 있다. 또한, 개인과 사회가 공유하고 있는 위험수준은 항상 동일하다는 ‘위험항상성 이론’을 토대로 환경적 위험을 개선하고, 명령체계의 개편과 함께 사회전체적인 불안수준, 위험수준의 감소를 위해서 힘써야 함을 지적할 수 있다. 생존과 같은 낮은 수준에 고착되어 있는 불안수준을 감소시키고 안전과 같은 보다 상위 단계로 향상시키기 위해서는 위험과 사고에 대한 정확한 정보 제공을

통해 사회적 신뢰를 구성원들이 느껴야 하는데 이것은 요구에 대한 적절한 반응과 결핍에 부응하려는 선의의 노력을 통해서 가능할 수 있을 것이다.

이를 위해 심리학자들이 사회적 신뢰회복, 정확한 메시지 전달의 중요성과 이를 이끌어 낼 수 있는 심리학적 방법 등을 연구할 필요성이 있다. 사회문화 전체를 관통하는 불안수준을 감소시키고 위험수준을 낮추는데 심리학적 연구들이 기여할 수 있을 때 위험에 대한 올바른 평가와 극복이 가능할 수 있을 것이다.

개인 및 사회적 차원에서 불안이라는 강력한 근원적 에너지를 제대로 제어하지 못하면 현대사회의 위험을 줄이기 위한 접근은 ‘폭탄 돌리기 식’ 처방에 머물 수밖에 없을 것이다. 당장은 눈앞의 위험이 줄어든 것처럼 보이지만 이내 위험은 다른 방향에서 다른 모습으로 나타나게 된다. 위험에 영향을 주는 정서적 측면에 대한 심리적 접근과 개인과 사회적 불안을 극복하기 위한 정서적 측면의 심리학적 연구가 더욱 활발히 진행되어야 하는 이유가 여기에 있다.

이상과 같이 본 연구를 통해서 한국심리학회에서 출판된 위험과 안전, 사고에 관련한 논문들을 토대로 한국사회의 안전과 위험에 관한 접근들을 살펴보았다. 구체적으로 세월호 참사의 심리학적 원인을 살펴보면서 향후 위험에 관한 심리학적 연구가 나아가야 할 방향에 대한 제언들을 기술하였다. 따라서, 본 논문은 한국에서 일어난 사고나 사건들에 국한된 접근과 세월호 참사의 원인으로 지목될 수 있는 심리학적 요소들을 토대로 기술된 제한점을 가지고 있음을 밝혀둔다. 또한, 세월호 참사라는 사건에 초점을 맞춰서 기술하다 보니 심리학적 측면뿐만 아니라 사회제도적 측

면까지 관점이 확대되면서 논의가 모호해지는 지점이 있을 것이라고 생각된다. 위험을 논의할 때 살펴볼 수 있는 여러 가지 요소들 중 주관적 위험 평가에 국한된 범위의 제한점 또한 가지고 있다.

향후 연구들을 통해서 교통이나 화재, 재난, 경제 등의 제한된 환경의 사건중심에 국한된 위험모델이 아니라 인간이 영위하는 삶 전체에서 나타나는 위험을 포괄적으로 설명할 수 있는 종합적인 위험모델이 도출될 수 있기를 바란다. 본 연구에서 가설로 제시한 위험에 대한 주관적 평가에 영향을 줄 수 있는 3주체와 4축에 대해서 후속 연구를 통한 검증은 기대해 보는 바이다.

부족하나마 본 논문을 통해서 제시한 여러 가지 다양한 제언들이 한국사회의 안전을 향상시키기 위한 심리학적인 노력을 보다 효과적으로 만드는데 조금이나마 도움이 되기를 바라는 마음이다.

마지막으로 세월호 참사 희생자들의 명복을 빌며, 유가족들에게 위로가 있기를 바란다.

참고문헌

- 국무총리실 안전관리기획단 (2000). 안전관리 종합대책.
- 김기식, 박영석 (2002). 안전 분위기가 안전 행동 및 사고에 미치는 효과, 한국심리학회지: 산업 및 조직, 15(1), 19-39.
- 김동우, 박선진, 이순철 (2009). 서두름 행동이 운전일탈행동에 미치는 영향, 한국심리학회지: 사회문제, 15(4), 487-505.
- 김의철, 박영신, 박동현 (2001). 청소년의 안전 사고에 대한 표상과 안전효능감. 한국심리

- 학회지: 사회문제, 7(2), 39-63.
- 김창훈, "JTBC 8시 뉴스", 서울: JTBC TV, 2014.
- 김형수, 오세진, 양병화, 김형일 (2002). 사회적 교환관계가 안전사고에 미치는 경로효과 모델검증, 한국심리학회지: 산업 및 조직, 15(2), 47-66.
- 대한변호사협회 (2003). 인권보고서 제18집, 서울: 대한변호사협회
- 박선진, 이순철 (2009). 서두름 행동이 과čet행의 속도와 정확성에 미치는 영향, 한국심리학회지: 산업 및 조직, 22(3), 469-485.
- 박영신, 박동현, 김의철 (1998). 산업재해 감소를 위한 효율적 안전교육의 방향 탐색: 작업자, 안전관리자, 공무원의 안전효능감을 중심으로, 한국사회교육학회: 사회교육학연구, 4(1), 277-307.
- 박영호 (1989). 인적요인에 의한 산업재해분석. 중앙대학교 대학원 박사학위 논문.
- 박진영, 최혜원, 서은국 (2012). 물질주의 인간관계 경시의 심리적 원인: 낮은 일반적 신뢰, 한국심리학회지: 사회 및 성격, 26(1), 23-36.
- 송동빈 (2002). 산업의학분야에서 심리학적 이론의 도입 필요성: 산업예방 프로그램을 중심으로. 연차학술발표대회 논문집. (사)한국심리학회, 78-80.
- 안상혁 (2015). 불안, 키에르케고어의 실험적 심리학, 서울: 성균관대학교출판부
- 예영준 (2010, 10, 14). 칠레고아부 69일만에 생환. 중앙일보, 6면.
- 이순열 (2015a). 위험감수성(Risk Sensitivity) 측정문항 개발과 그 적용의 타당성: 불안정서와 위험지각을 중심으로, 교통연구, 22, 1, 61-74.
- 이순열 (2015b). 위험감수성 향상을 위한 운전자 교육프로그램 개발 및 효과, 한국심리학회지: 산업 및 조직, 28(1), 61-74.
- 이순열, 이순철 (2007). 음주 운전자들의 운전확신수준 특성이 교통사고에 미치는 영향: 경로분석을 이용한 연구, 한국심리학회지: 산업 및 조직, 20(1), 43-55.
- 이순열, 이순철 (2010). 교통사고 위험지수에 대한 확인적 요인분석과 타당화 연구, 한국심리학회지: 산업 및 조직, 23(1), 75-87.
- 이순철 (2000). 교통심리학, 학지사: 서울.
- 이순철 (2004). 교통행동 연구의 경향성 분석을 위한 문헌고찰: 1990년 이후 한국 교통심리학의 연구경향분석, 한국심리학회지: 사회문제, 10(3), 1-18.
- 이영애 (2005). 위험지각 연구의 최신 동향, 한국심리학회지: 실험, 17(3), 265-277.
- 이원영 (2006). 안전행동 및 사고에 대한 성실설, 인지실패 및 직무스트레스의 상호작용, 한국심리학회지: 산업 및 조직, 19(3), 475-497.
- 이종한 (2003). 사고공화국에 대한 심리학적 제의: 안전사고의 심리적 기제와 대안 모색에 관한 여덟 편의 논문을 안내하면서, 한국심리학회지: 사회문제, 9(특집호), 1-14.
- 이재식 (2005). 교통안전에 대한 공학심리학적 접근, 한국심리학회지: 실험, 17(3), 279-297.
- 이현주, 이영애 (2011). 원자력 발전소와 방폐장 낙인의 심리적 모형: 신뢰와 감정, 지식을 중심으로, 한국심리학회지: 일반, 30(3), 831-851.
- 임성만, 김명언 (2000). 조직에서의 신뢰: 개관, 한국심리학회지: 산업 및 조직, 13(2), 1-19.
- 최광현 (2013). 인형치료-트라우마 가족치료에 대

- 한 적용. 학지사: 서울
- 최인철, 김범준 (2007). 원자력 발전소 안전체감에 관한 연구: 안전체감지수 개발과 안전체감 수준, 한국심리학회지: 사회문제, 13, 3, 1-21.
- 최상진, 김정인, 박정열, 손영미 (2001). 주차위반 유발에 관여되는 위반상황 해석양식과 위반자들의 심리적 특성, 한국심리학회지: 사회문제, 7(1), 91-117.
- 한덕웅 (2003). 한국사회에서 안전에 관한 심리학 연구의 과제, 한국심리학회지: 사회문제, 9, 특집호, 35-55.
- 한성열 (2005). 한국사회의 신뢰와 불신에 관한 심리학 연구의 과제 및 제언, 한국심리학회지: 사회문제, 11, 특집호, 163-174.
- Arunraj, N. S., Mandal, S., Maiti, J. (2013). Modeling uncertainty in risk assessment: An integrated approach with fuzzy set theory and Monte Carlo simulation. *Accident Analysis and Prevention*, 55, 242-255.
- Brown, P. L., & Berdie, R. F. (1960). Driver behavior and scores on the MMPI. *Journal of Applied Psychology*, 44(1), 18-21.
- Craske, S. (1968). A Study of the relation between personality and accident history. *British Journal of Medical Psychology*, 41, 399-404.
- Daalmans, J. (2013). Risk sensitivity: The perception of risks. *Human behavior in hazardous situations*, 43-62.
- Eberts, R. E., and MacMillan, A. G. (1985). Misperception of small cars. In R. E. Eberts and C. G. Eberts(eds.). *Trends in Ergonomics Human Factors II* (pp. 33-39). North Holland, The Netherlands: Elsevier Science Publishers, B. V.
- Evans, I. (1996). A crash course in traffic safety. 1997 *Medical and Health Annal*, Chicago: Encyclopedia Britannica.
- Finucane, M. I., Alhakami, A., Slovic, P., & Johnson, S. M. (2000). The affective heuristic in judgements of risks and benefits. *Journal of Behavioral Decision Making*, 13, 1-17.
- Geller, E. S. (2005). *People based safety: The source*. Virginia Beach, VA: Coastal Training Technologies Corp.
- Geller, E. S. (2001). *The psychology of safety handbook*. Boca Raton, FL: CRC Press LLC.
- Guastello, S. J. (1993). Do we really know how well our occupational accident prevention programs work? *Safety Science*, 16, 445-463.
- Greenwood, M., & Woods, H. M. (1919). The incidence of industrial accidents upon individuals with specific reference to multiple accidents. *Industrial Fatigue Research Board Report*, 4, London: HMSO.
- Hansen, C. (1988). Personality characteristics of the accident involved employee. *Journal of Business and Psychology*, 2, 346-365.
- Harlow, H. F. & Zimmermann, R. R. (1958). The development of affective responsiveness in infant monkeys. *Proceedings of the American Philosophical Society*, 102, 501-509.
- Harris, F. J. (1949). A Comparison of the personality characteristics of accident and non-accident industrial populations. *American Psychology*, 4, 79.
- Heinrich H. W., Petersen, D., & Roos, N. (1980). *Industrial accident prevention*. New York: McGraw Hill, Inc.
- Hsee, C. K., & Weber, E. U. (1999).

- Cross-national differences in risk preference and lay predictions. *Journal of Behavioral Decision Making*, 12, 165-179.
- Katila, A., Keskinen, E., Hatakka, M. (1996). Conflicting goals of Skid Training. *Accident Analysis and Prevention*, 28, 785-789.
- Kellermann, P. F., & Hudgins, M. K. (2008). 트라우마 생존자들과의 심리극 [Psychodrama with Trauma Survivors: Acting Out Your Plan]. (최대현, 조성희, 이미숙 역). 서울: 학지사, (원전은 2000년에 출판).
- Kim, U. (2003). Interface among psychology, technology, and environment: Indigenous and cultural analysis of probabilistic versus the deterministic view of industrial accidents and occupational safety. *한국심리학회지: 사회문제*, 9(특집호), 123-147.
- Kunce, J. & Reeder, C. (1974). SVIB scores and accident proneness. *Measurement & Evaluation in Guidance*, 17, 118-121.
- Kuznar, L., A. (2002). Evolutionary applications of risk sensitivity models to socially stratified species comparison of sigmoid, concave, and linear functions. *Evolution and Human Behavior*, 23, 265-280.
- Loewenstein, G. F., Weber, E. U., Hsee, C. K., & Welch, N. (2001). Risk as feelings. *Psychological Bulletin*, 127, 267-286.
- Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. *Psychological review*, 50, 370-396.
- Morgan, J. I., Jones, F. A., & Harris, P. R. (2013). Direct and indirect effects of mood on risk decision making in safety-critical workers. *Accident Analysis and Prevention*, 50, 472-282.
- Neal, A. & Griffin, M. A. (2006). A study of the lagged relationships among safety climate, safety motivation, safety behavior, and accidents at the individual and group levels. *Journal of Applied Psychology*, 91, 946-953.
- O'Gorman, W. D., & Kunkle, E. C. (1947). Study of thhe relation between MMPI scores and pilot error in aircraft accidents, *Journal of Aviation Medicine*, 18, 31-38.
- Pires, T. T. (2005). An approach for modeling human cognitive behavior in evacuation motels. *Fire Safety Journal*, 40, 177-189.
- Ramsey, J. (1985). Ergonomic factors in task analysis for consumer product safety. *Journal of Occupational accidents*, 7, pp.113-123.
- Reason, J. (1984). Lapses of attention in everyday life. In R. Parasuraman & D. R. Davies(Eds.), *Varieties of attention*. (pp. 515-549). New York: Academic Press.
- Reason, J. (1990). *Human error*. New York: Cambridge University Press.
- Sime, J. D. (2001). An occupant response shelter escape time (ORSET) model. *Safety Science*, 38, 109-125.
- Slovic, P. (1986). Informing and educating the public about risk. *Risk Analysis*, 6, 403-415.
- Slovic, P. (1987). Perception of risk. *Science*, 236, 280-285.
- Slovic, P., Kunreuther, H., White, G. F. (1974). In G. F. White (ed), *Natural Hazards Local, national, and global*, New York: Oxford University Press.
- Slovic, P., Layman, M., Kraus, N., Flynn, J., Chalmers, J., Gesell, G. (1991). Perceived risk, stigma, and potential economic impacts of a high-level nuclear waste repository in Nevada.

- Risk Analysis*, 11, 683-696.
- Spielberger, C. D. (1972). Anxiety and Emotional State: In Anxiety; *Current Trend in Theory and Research*. New York: Academic Press.
- Tuncel, S., Lotlikar, H., Salem, S., & Daraiseh, N. (2006). Effectiveness of behavior based safety interventions to reduce accidents and injuries in workplace: Critical appraisal and meta-analysis. *Theoretical Issues in Ergonomics Science*, 38, 391-398.
- Ulrich, B. (2014). 위험사회-새로운 근대성을 향하여. (홍성태 역). 서울: 새물결 (원전은 1986년에 출판).
- Von Thaden, T. L., Kessel, J., & Ruengvisesh, D. (2008). Measuring indicators of safety culture in a major european airline's flight operations department. *The Proceedings of the 8th International symposium of the Australian Psychology Association*. Movotel Brighton Beach, Sydney, 8-11 April.
- Wasielewski, P. (1984). Speed as a measure of driver risk: Observed speeds versus driver and vehicle characteristics, *Accident Analysis and Prevention*, 16, 89-103.
- Wilde, G. J. S. (1982). The theory of risk homeostasis: Implication for safety and health. *Risk Analysis*, 2, pp. 209-225.
- Wuebker, L., Jones, J., & Du Bois, D. (1985). Safety locus of control as a predictor of industrial accidents. *Technical Report*. The St. Paul Co, St. Paul, MN.
- 1차원고접수 : 2015. 00. 00.
수정원고접수 : 2015. 00. 00.
최종게재결정 : 2015. 00. 00.

Psychological approaches and suggestions about the risks of Korea: Focusing on the Sewolho ferry disaster

Soon yeol Lee

Road Traffic Authority

This study examines the approach that has so far recognized the psychological tendency for the safety and reduce the risk. For this purpose, introduce the domestic and international risk and psychological research on safe, I suggest that you should think and implications contained therein. Specifically, it proposed a psychological question facing the dangerous situation facing the incident that occurred in Korea. The following risk and safety, examined the concept of an accident. Had established the concept of objective and subjective risk, empirical assessment in the evaluation of risk(accident experience and experience in handling incidents), assessment of cognitive(knowledge of the tools, environment and humans), perceptual evaluation(risk control material, attributed to the accident, perception of the risk to be controlled and responsible), looked for the emotional evaluation(emotional reactions and attitudes to risk, anxiety and motivation levels). Finally, the research results and reduce the risk introduced in this study describes the psychological suggestions.

Key words : Safety, Risk, Accident, The Sewolho ferry