

건설사업 발주자의 안전책무 합리화와 대응 방안

안홍섭 교수 / 군산대학교 건축공학과



1. 최근 도입된 건설사업 발주자의 안전책무

먼저 본 글의 제목에서 ‘건설공사’ 대신 ‘건설사업’ 이라고 한 것은 현장의 안전은 공사 이전단계부터 건설사업의 생애주기에 걸쳐 확보되어야하기 때문이며, ‘합리화’로 표현한 것은 기존에 발주자가 제외된 불합리한 건설안전관련 제도를 모든 건설사업 참여자가 의사결정에 따라 책임을 공정하게 분담하는 합리적인 제도로 바로잡는 것이기 때문이다. 이러한 용어의 취지를 이해한다면 이하의 내용에 대한 수궁이 용이할 것이며, 향후 발주자로서 안전책무를 효과적으로 이행하는 데도 크게 도움이 될 것이다.

최근에 새로 도입된 건설사업 발주자의 안전책무로는 전부 개정 산업안전보건법 중 도급사업의 안전관리에 규정한 안전대장의 작성의무와 ‘건설안전 혁신방안’에 따라 발의된 ‘건설안전특별법(안)’이 있다. 2020.1.6.부터 시행된 전부 개정 산업안전보건법은 2017년도까지의 연구를 거쳐 고 김용균씨 사망사고를 계기로 2018.12.27. 국회의 본회의를 통과하였다.

산업안전보건법의 전부 개정이 촉발된 배경은 제조업 방식의 기존 안전관리체제의 한계를 극복하기 위한 것으로서, 도급사업의 안전관리를 위한 장을 신설하여(제5장 도급 시 산업재해 예방)하고, 이 장에 건설업만을 위한 장으로서 ‘제3절 건설업 등의 산업재해 예방’을 별도로 규정한 것이다. 취지는 건설안전관리의 핵심인 안전조직차원에서 건설사업의 안전관리에 적합한 안전관리체제를 구축하는 것이었으나, 발주자로 하여금 건설공사 계획단계에서 안전보건대장을 작성토록 하고 설계 및 시공 단계에서

안전보건대장의 이행 등을 확인하는(산안법 제67조) 수준에 머물렀다. 안전관리대장은 수급인의 역할로서 기존의 유해위험방지계획서 등과 마찬가지로 건설현장에 서류업무만 가중시킬 뿐 실제 안전관리의 효율성이나 효과성측면에서 실질적인 개선을 기대하기는 어려울 것이다. 발주자 입장에서도 별도의 부담이 없이 수급인에 안전대장의 작성의무만 추가하여 받으면 되기 때문에, 수급자 입장에서 실질적인 공사수행 여건의 개선이나 기존 안전관리관행의 개선에는 미치지 못할 것으로 판단된다.

앞으로 발주자가 주목해야 할 것은 부처 합동 ‘건설안전 혁신방안(2020.4.23.)’과 이 혁신방안의 실행을 위하여 국회에 발의된 건설안전특별법안(2020.9.11)이다. 이하에서는 이 법안의 연구책임자로서 법안의 발의 배경과 필요성, 기존 제도의 한계, 특별법의 핵심 개념과 주요 기능, 발의된 법안에 보완이 필요한 사항 등을 중심으로 기술하고자 한다.

2. 건설안전특별법안의 발의 배경

2.1 최근까지 건설업의 산재사망자 감소 노력과 성과

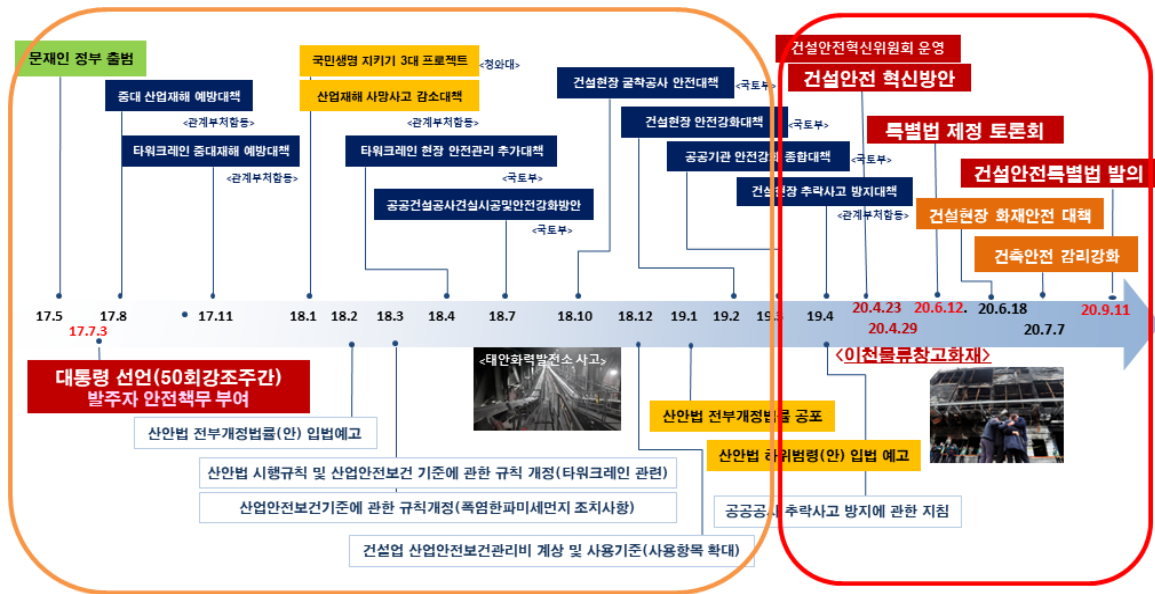
이번 정부에서는 국민생명 지키기 국정과제인 2022년까지 산업현장의 ‘사고사망자 절반으로 줄이기’ 목표를 달성하기 위하여 범부처 차원에서 지속적으로 다각적인 노력을 펼쳐왔다. 2017년 제50회 산업안전강조주간에 문재인 대통령이 동영상으로 천명한 ‘발주자와 원청책임의 강화’를 시작으로 타워크레인 사고, 철거공사 중 붕괴사고, 화재사고 등 빈발하는 사고에 대응하기 위하여 전방위적인 제도와 정책의 개선이 있었으며, 현재도 사고사망자 반감이라는 목표달성을 위해 분투하고 있다.

건설업에서도 사고사망자의 획기적인 감소를 위하여 고용노동부에는 T/F를 구성하여 운영하고 있으며, 국토교통부에서도 다양한 분야의 전문가로 구성된 건설안전 혁신위원회를 중심으로 기존 대책의 한계를 극복하기 위한 노력을 경주해 왔다. 하지만 국정목표 추진 3년째인 2019년 말까지의 성과를 보면 [표 1]과 같이 지난 30여 년간 500명대의 건설업 사고사망자수가 2019년도에 처음으로 400명대인 428명으로 감소한 것이다. 하지만 사고사망자수가 감소한 내용을 살펴보면 근로자수가 2,943,742명에서 2,487,807명으로 15.5% 정도가 감소한 결과로서, 질적인 측면에서 사고사망만 인율은 1.65에서 1.72로 7% 정도가 증가한 것이다.

[표 1] 최근 10년간 건설업의 공사금액별 사고사망자수 현황

구분	10년 평균	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
사업장수(개소)	319,965	221,617	283,861	217,136	216,320	329,061	380,944	333,201	397,405	441,758	378,343
근로자수(천명)	2,988	3,201	3,087	2,787	2,567	3,250	3,359	3,1523	3,047	2,944	2,488
사고사망인율(‰)	1.59	1.52	1.62	1.65	2.01	1.34	1.30	1.58	1.66	1.65	1.72
사고사망자수(명)	475	487	499	461	516	434	437	499	506	485	428
3억미만	158	148	171	152	170	144	146	159	176	162	151
3~20억미만	102	107	102	103	102	91	94	119	109	99	89
20~50억미만	50	46	45	47	57	51	52	48	50	62	43
50~120억미만	40	33	45	45	40	35	32	53	49	37	28
120~500억미만	49	50	51	53	74	41	44	47	34	47	51
500~1,000억미만	27	33	28	26	32	31	22	22	30	23	18
1,000억이상	37	48	34	23	28	31	38	38	47	44	42
분류불능	13	22	23	12	13	10	9	13	11	11	6

국토부에서는 지난 하반기부터 기존의 사고예방대책의 실효성에 한계가 있음을 인지하고 각 분야의 전문가로 구성된 건설안전혁신위원회를 구성하여 운영한 결과로 '건설안전 혁신방안'을 마련하였다. 이제까지의 건설사고예방 관련 주요 정책의 흐름을 정리하면 발주자 안전책무가 부재했던 2017년 이전, 발주자 책무도입을 시도한 초기 2년(2017-2018), 그리고 본격적으로 발주자 안전책무의 구현을 시작한 2019년 이후의 3단계로 구분할 수 있다. 발주자 입장에서는 발주자의 안전책무 구현을 위해 마련 중인 건설안전특별법에 주목할 필요가 있다.



[그림 1] 건설사고방지를 위한 최근 3년 정책 동향

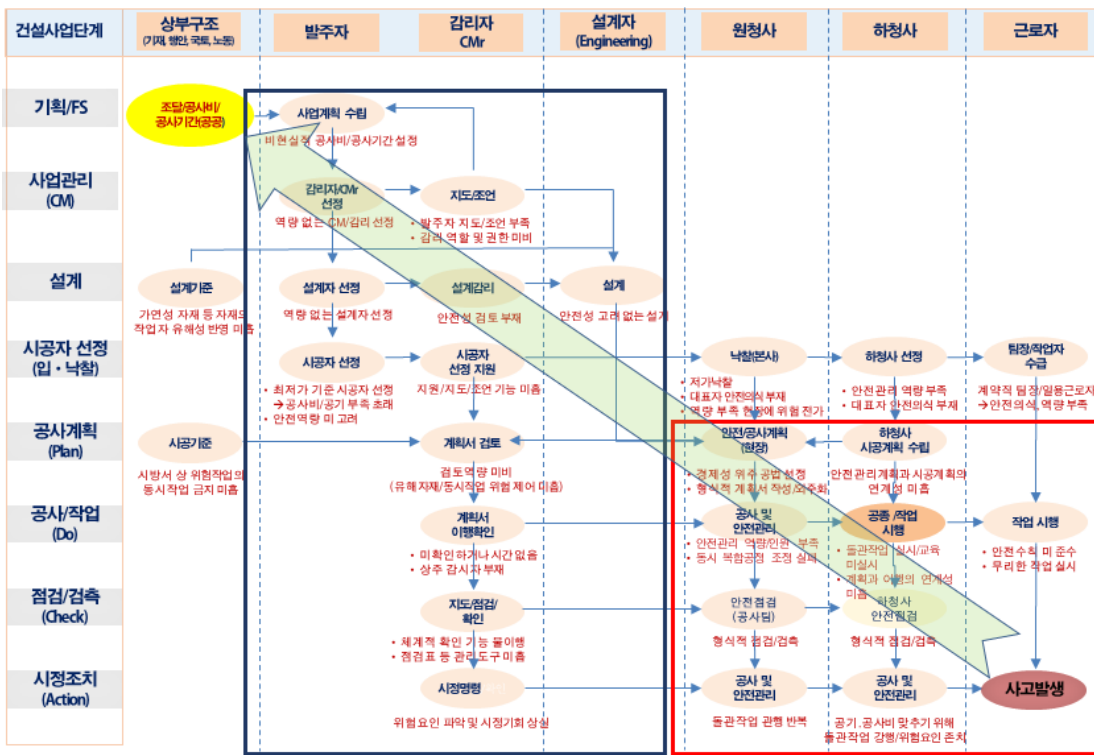
2.2 건설안전특별법안의 발의 경위

관계부처 합동 ‘건설안전 혁신방안’은 기존 건설안전 관리제도의 한계를 극복하기 위한 것으로서, 이 대책은 이제까지 사각지대에 있었던 민간 소규모 현장, 발주자와 건설기업 경영진의 무관심, 현장과 간극이 큰 복잡한 법령과 제도 등에 대한 개선을 담고 있다. 혁신방안에서 다른 사고예방대책을 포괄하는 핵심과제는 ‘현장중심의 안전관리 기반조성’ 과제 중 ‘안전관리 규제 정비’를 위한 ‘건설안전특별법 제정안 마련’에 있는 것으로 판단된다.

‘건설안전 혁신방안’이 부처합동으로 발표된 시기는 지난 4월이었지만, 골격은 각계 전문가의 토론을 통해 2019년도 말에 완성되었으며, 특별법 제정을 위한 준비는 금년 초부터 시작되었다. ‘건설안전 혁신방안’의 발표 직후 발생한 이천물류센터 화재사고(2020.4.29)는 정치적, 사회적으로 특별법 제정의 필요성과 화급성을 부각시키는 계기가 되었다. 이에 따라 국회에서는 을지로위원회가 한국건설안전학회와 공동으로 ‘이천 화재사고 및 건설사고 재발방지 제도개선 토론회’(국회의원회관, 2020.6.12.)를 개최하였으며, 지난 9월 11에는 김교흥의원이 대표의원으로 ‘건설안전특별법’을 발의 하기에 이르렀다.

2.3 건설사고예방의 관건: 건설사고의 근본원인에 대한 인식의 전환

건설안전 관련 제도는 건설사고의 예방을 위한 것으로서 제도가 실효성을 갖기 위해서는 건설사고의 근본원인에 대한 올바른 진단과 인식이 선행하여야 한다. 38명이 사망한 이천물류센터 화재사고에서도 이전에 발생한 다른 건설 사고에 내제된 사고유발 요인과 유사하다고 볼 수 있는데, 건설사업 단계별로 참여자별 사고유발 요인을 정리하면 [그림 2]¹⁾와 같다.



[그림 2] 건설사고원인 인과지도

공급 사슬망 관점에서 보면 건설사고는 ‘발주자의 무리한 수익성 추구 > 부족한 공사비 및 공기 책정 > 설계자의 안전고려 미흡 > 발주자의 최저가 부적격 수급자 선정 > 시공자의 공사비 및 공기 부족 > 감리/감시 기능 미비 또는 미작동 > 부적격/부족한 인력 투입 > 공사현장 안전관리 역량 취약 > 손실 만회(비용과 기간 단축)를 위한 무

1) 한국건설안전학회(2020.9), 건설안전특별법 제정안 마련 연구, 국토교통부

리한 작업 강행 > 안전수칙 위반 > 건설사고 발생'이라는 악순환 고리의 결과이다. 이러한 인과관계의 시발점은 발주자의 무리한 공사비와 공기 책정으로서, 여기에 역량이 부족한 시공자의 저가입찰이 맞물려 공사의 착공 이전에 사고를 야기시킬 수 있는 부적절한 공사 조건이 생성되는 구조이다. 다시 원청사의 자원 부족은 협력업체에게 전가되고, 협력업체와 소속 근로자는 손실만회를 위해 무리한 작업을 강행할 수밖에 없는 상황에 몰리게 된다. 이번에 발생한 이천물류센터 화재사고가 2008년에 이 지역 물류창고에서 발생하여 40명이 사망한 사고의 재현인 것은 노력에도 불구하고 건설사고의 근본원인은 거의 개선되지 못하였음을 증명하는 것이다. 따라서 건설사고를 효과적으로 예방하려면 그림에 나타낸 바와 같이 건설사고 예방대책은 하류단계의 현장상황 대응형에서 상류단계의 근본원인 제거형으로 패러다임의 전환이 필수적이다.

3. 현행 건설안전 관련 제도의 한계성

3.1 산업안전보건법의 건설공사에 대한 내재적 한계

최근까지 건설현장의 안전을 주도해온 산업안전보건법은 끊임없는 개정에도 불구하고 여전히 건설생산구조를 수용하지 못하고 있다. 우선 산업안전보건법은 명칭부터 노동안전(occupational, at work)을 산업안전(industrial)으로 정하여 기술안전과 작업안전의 경계를 구분 짓기 어렵게 하고 있다. 안전에서 가장 중요한 안전조직에 있어서도 산업안전보건법에서는 근로자와 사용자의 직접적인 고용관계를 전제로 한 근로기준법을 전제로 하여 건설공사에 참여하는 협력업체 이외의 다수 참여자를 규율하는데 근본적인 한계를 가지고 있다.

이러한 근본적 한계를 개선하기 위하여 산업안전보건법을 전부 개정하였음에도 불합리한 안전관리체제 등 건설사고의 근본적 원인은 해소하지 못하였다. 성과로는 도급사업을 별도의 장으로 분리한 것까지는 진전이나, 특성이 전혀 다른 건설도급을 일반도급과 동일시하여 도급이나 발주자의 정의를 도리어 혼란스럽게 만들었다. 발주자의 안전책무도 도입하였으나 수급인의 역할인 안전대장의 작성에 머무르고 있다. 발주자가 선임하는 안전조정자의 경우도 50억원 이상의 공사로서 2개 이상으로 분리도급하는 경우만 선임하게 하여 대다수 발주자에게 실질적인 영향을 미치지 못하고 있다.

3.2 건설기술진흥법 등 건설관련 법령의 한계

건설기술진흥법을 비롯한 건설관련 법령에서도 책임체제에서 발주자(건축주)의 의사결권에 합당하는 안전책무 규정이 미비하다. 따라서 발주자는 권한만 행사하고 책임은 지지않기에 가격중심의 비합리적 공사발주 관행으로 사고의 근원인 공사비와 공기부족이 해결되지 못하고 있다. 정책의 주요 대상도 산업안전보건법과 유사하게 대규모 공사, 고위험 공사, 대형 원청건설사 중심으로서, 안전수준이 취약한 중소건설사, 민간 건축공사에 대한 독려와 감시기능이 미약하다.

건설기술진흥법은 글자 그대로 생산활동을 촉진하기 위한 법이나, 여기에 안전기능을 부가함으로써 생산기능에 대한 브레이크 역할에 제약을 주고 있다. 따라서 효과적인 안전관리체제의 구축을 위해서는 안전의 원칙에 따라 안전기능만을 별도의 법으로 분리하여 미비한 안전관리기능을 보강할 필요가 있다.

4. 건설안전특별법안의 핵심 개념과 주요 내용

4.1 발주자 주도 안전관리체제의 모형

사고예방의 원리에 의하면 ‘안전조직’은 ‘사실의 발견과 분석, 시정책의 선정과 실시’에 선행한다. 건설업에서 발주자를 중심으로 한 합리적인 안전관리체제의 구축이 어려웠던 이유는 대부분의 발주자가 건설에 비전문인으로서 의사결정권에 대해 직접적으로 책임을 묻기가 어려웠기 때문이다.

EU와 영국에서는 일찍부터 기존의 공장법을 건설공사에 적용하는 것이 부적합함을 인지하고 건설업만을 위한 별도의 법령을 제정하기 시작했다. EU의 ‘한시적 유동적 건설현장의 안전보건관리지침(Directive 92/57/EEC)²⁾’과 영국의 건설설계관리법(CDM 1994)³⁾이 전형인데, 핵심 개념은 발주자에게 안전한 공사수행에 대한 포괄적인 책임을 부여하고, 자신을 보좌하는 안전전문가(safety coordinator)를 설계단계부터 직접 선임하게 하여 제반 의무를 이 안전전문가를 통하여 지원하고 감독할 수 있

2) Directive 92/57/EEC - temporary or mobile construction sites of 24 June 1992 on the implementation of minimum safety and health requirements at temporary or mobile construction sites (eighth individual Directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC)

3) The Construction (Design and Management) Regulations (1994, 2007, 2015) (<http://www.hse.gov.uk/pubns/books/l153.htm>)

게 한 것이다. 영국 CDM에서 규정하고 있는 발주자의 안전책무는 다음과 같은데, 앞으로 우리나라의 발주자도 준수해야 할 의무로 받아들여야 할 것이다.

- CDM 2007에 규정된 발주자의 안전의무-

1. 적기에 (안전에 역량이 있는) 적절한 수급자를 지명할 것
2. 건설사업을 관리하기 위한 적절한 방안을 마련하고 유지·재검토하는 것을 보장할 것
3. 적절한 공사기간을 보장할 것
4. 설계자와 시공자에게 (공사의 안전한 수행에 필요한)정보를 제공할 것
5. 설계자 및 시공자와 소통할 것
6. 현장에 적절한 복지시설이 제공되었음을 보장할 것
7. 공사계획이 작동되고 있음을 보장할 것
8. (추후의 사고예방에 필요한) 안전(보건)대장을 (기록하고) 유지할 것
9. 피고용인을 포함한 건설공사의 영향을 받는 사람을 보호할 것
10. 공사현장이 올바르게 설계되었음을 보장할 것
11. 공사를 신고할 것

우리나라는 대형 건설사와 중하위 대다수 건설사와의 안전수준의 격차가 매우 크편으로서, 현재의 건설안전수준은 영국에서 CDM을 도입한 1994년 수준인 것으로 판단된다. 우리나라의 경우 산업안전보건법으로 규정하고 있는 안전관리자나 안전조정자가 EU나 영국의 안전조정자 역할을 수행할 수 없으며, 건설기술진흥법에도 감리자의 직무에 이러한 역할은 미비한 실정이다. 다행히 최근에 발주자의 안전책무가 도입되면서 기획재정부 관리하에 있는 공공발주기관은 중대사고에 기관장의 해임이나 해임 건의까지 가능한 강력한 안전책무 제도를 시행하여 안전을 저해하는 공공발주자의 무리한 관행이 바로잡혀 가고 있다. 공공과 민간을 불문하고 발주자가 역량있는 건설안전 전문가를 배치하게 하여 유동적인 건설사업을 초기부터 밀착 감시하게 할 수 있다면 기존 제도의 한계를 해결할 수 있을 것이다.

발주자의 안전책무가 도입되면서 기획재정부에서는 중대사고 발생시 공공발주기관의 장을 해임하거나 해임 건의까지 가능한 강력한 안전책무 제도를 시행하고 있다. 이러한 조치로 공공발주기관의 무리한 관행이 신속하게 바로잡혀 가고 있는 것은 민간 발주자에 대한 안전책무 부여에도 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

4.2 건설안전특별법안의 주요 내용과 보완 과제

건설안전특별법의 필요성과 제정의 목적은 기존의 건설기술진흥법과 산업안전보건법에 미비한 기능을 구현함으로써 앞에서 제기된 기존 제도의 근본적 한계를 해소하는데 있다. 핵심은 기존 제조업 방식의 안전관리체제를 발주자 책임하에 발주자가 주도하는 건설안전관리체제로 정상화하는 것이다. 국회에 발의된 건설안전특별법안에서도 ‘성과없는 기존 대책의 한계, 건설작업의 한시적, 유동적 특성, 발주자 책임의 강화와 경영진의 역할이 강화 필요성’ 등으로 ‘제안 이유’를 밝히고 있다.

이번에 발의된 건설안전특별법안은 기존 제도의 사각지대를 해소하기 위한 여러 가지 장치를 담고 있다. 발의안에서 밝힌 건설안전특별법안의 ‘주요 내용’을 열거하면, ‘발주자 책임으로 적정한 공사비와 공사기간의 확보, 원수급인의 대표이사에 대한 책임 명시, 작업중지 등 공사에 대한 감리 기능의 강화, 근재보험의 의무화를 통한 재해보상 기능 강화, 중대사고에 대한 경제적 제재의 강화’ 등으로서, 이제까지 해결하지 못했던 건설사고의 근본원인을 해소할 수 있는 방안을 담고 있다.

발의안에 언급되지 않은 주요 내용으로는 위험통제원칙(안 제7조1항), 건설기술자의 기술윤리 보호(안 제7조2항), 감리자의 면책(안 제18조), 역량있는 수급자 선정(안 제9조), 이행을 담보할 안전참모선임(안 제10조), 안전참모를 통한 자가 안전책임 인자·확인 및 신고 의무(안 제10조2항) 등이 있다⁴⁾. 하지만 완성도를 높여 이 법의 제정 취지를 달성하기 위해서는 법의 적용대상을 모든 건설공사로 확대하고, 발주자의 안전참모(안전감리사) 선임을 자율에서 의무로, 공공공사의 경우 발주자의 권한을 제약하는 상위 예산관리제도와 입낙찰제도, 전기통신공사 등의 분리발주 의무 등이 개선되거나 폐지되어야 할 것이다.

5. 발주자 안전책임 강화에 따른 대응 방안

발주자 안전책임 강화라는 제도 변화는 영국에서도 건설산업의 지각변동으로 받아들여진 만큼 신중하고 철저하게 대비할 필요가 있다. 우선 법상 책임체제가 사고가 발생하면 발주자도 함께 책임을 져야 할 경우가 많이 생긴다. 발주자의 적정 공사비

4) 건설안전특별법(발의안), 2020.9.11.(<http://pal.assembly.go.kr/search/popupView>)

및 공사기간의 제공 의무, 안전에 역량이 있는 수급자 선정의무 등은 사고가 발생하면 바로 발주자에게도 책임이 돌아갈 수 있기 때문이다.

이제까지 공공과 민간을 불문하고 예산절감을 위하여 가격 위주의 최저가 발주만을 고집해왔는데 앞으로는 사고로 인한 손실은 궁극적으로 발주자에게 귀속됨을 인지할 필요가 있다. 부족한 공사비와 공기는 부실로 이어져 결국은 발주자의 손실로 귀결되기 때문이다.

발주자가 안전책무 불이행의 책임을 면하려면 원칙에 따라 역량있는 설계자, 원수급자 등을 선정하고, 원수급자를 선정할 경우 원수급자에게도 역량있는 협력업체를 선정하도록 하여야 하며, 이 때 역량있는 수급인을 선임하였음을 증명할 수 있어야 한다. 또한 제반 안전조치의 이행 여부도 안전전문가(법안에서는 안전자문사 또는 안전감리자)를 통하여 지속적으로 확인하여야 한다. 이러한 안전책무의 원활한 이행을 위해서는 유능한 안전자문사의 선임이 필수적이나 국내에는 설계단계부터 발주자를 보좌할 수 있는 수준이 역량이 있는 안전전문가는 아직 충분하지 않을 수 있다. 잘못된 제도로 인하여 건설기술자는 안전을 모르고, 안전관리자는 건설을 모르는 관행이 30여년 이상 지속되었기 때문이다.

우리나라에서 발주자 안전관리의 장애요인으로서는 수급자의 안전역량을 분별해주는 지표가 대부분 안전관리의 결과를 집계한 사후지표인데다가 이러한 지표가 변별력이 없다는 것과 현장에서 직접 작업을 수행하는 협력업체의 안전관리수준이 매우 열악하다는 것이다. 대표적 사후지표인 사고사망만인율의 경우 사망자수는 400명대로 1만2천여 종합건설사 중 400여사 밖에 해당되지 않으며, 4만 5천여 전문건설사의 경우에도 변별력이 없다고 보아야 한다. 나아가서 일반 재해율도 불이익이 크기 때문에 신고를 기피하여 40건 중 한건만 보고되는 실정으로 실질적인 안전관리수준이나 안전역량을 나타내는 지표로 볼 수 없다. 더욱이 안전관리수준이 상대적으로 양호한 소수 대형건설사가 투명하게 산재신고를 한 덕분에 정부의 집중감독대상이 되는 아이러니로 재해율지표의 신뢰성은 하락을 거듭하고 있는 실정이다. 따라서 이러한 요인은 발주자의 위험요인이 될 것이므로 수급인자의 안전역량을 평가할 수 있는 사전지표를 지속적으로 개발하여 활용할 필요가 있다. 나아가서 강화되고 있는 발주자의 안전책무를 효과적으로 이행하기 위해서는 발주자협의체를 구성하여 주도적이고 적극적으로 대처할 필요가 있다.

6. 기대 효과와 향후 과제

건설안전특별법이 시행에 들어가면 건설산업에 지각변동이 일어날 것이다. 언뜻 보기에는 발주자에게 부담요인이 되는 것 같지만 결과적으로는 적정한 비용으로 발주자가 원하는 수준의 품질과 안전을 확보하는데 필요한 전제조건으로 적극적으로 수용할 필요가 있다. 발주자의 의식이 가격중심에서 질중심으로 바뀌면 기존의 공사비 절감 중심의 관행과 건설산업의 불공정한 관행이 큰 폭으로 개선될 것이다. 발주자가 주도하는 건설사업 참여자의 자율적 안전활동 이행으로 기존 안전관리제도의 선순환 이행력 확보와 참여자의 지속적 안전역량 개선이 기대된다.

간접적인 효과로서 발주자로부터 안전역량을 우선하는 수급자 선정으로 건설기업 사이의 건전한 역량 경쟁 풍토를 조성하여 발주자의 무리한 요구(속칭 갑질), 원하도급 거래의 불공정성 등 기존의 제도나 정책으로 해결하지 못한 건설산업의 부조리와 불공정 관행이 정상화됨으로써 무자격 건설기업이 정비될 것이다. 고용측면에서도 비정규직과 일용직이 대부분인 건설업에 책임의 강화에 따라 정규직 비중이 증가하여 고용의 안정화와 일자리 창출에도 기여할 것으로 기대된다.

발주자가 절대가치인 생명에 대한 안전의무를 효과적으로 준수하기 위해서는 자체 건설사업관리 조직을 보유한 경우는 안전관리역량을 우선적으로 육성할 필요가 있으며, 자체 조직을 두기 어려운 경우는 외부에서 유능한 건설안전전문가를 찾는 것이 관건으로 판단된다. 국가차원에서는 수급인과 건설안전전문가(안전자문사)이 역량에 관한 정보를 개발하고 제공하여 발주자가 합리적인 의사결정을 할 수 있도록 적극적으로 지원하여야 할 것이다.