

· 부주의와 사고로부터 귀중한 생명을 !!

“부주의와 사고로부터 귀중한 생명을 보호하자”(1)

WHO의 통계에 따르면, 매년 350만여명의 지구촌 사람들이 질병이 아닌 불의의 사고, 폭력 등으로 인해 사망한다. 그 비율은 요즘 건강상의 큰 문제인 성인병의 다음을 차지하고 있다. 이 문제는 선진국보다도 개발도상국에서 더욱 심각하게 나타나고 있다. 진정한 의미의 건강을 위해 이 “사고”의 문제도 결코 간과할 수 없다고 판단한 WHO는 올해 보건의 날 주제를 “부상”으로 선정하고 이의 예방을 위해 나섰다. 본 내용은 WHO가 발표한 자료를 요약한 것으로, 앞으로 약 4회에 걸쳐 연재할 계획이다.

부상에 의해 매년 350만명 사망

세계보건기구의 집계에 의하면 매년 약 350만명이 질병이 아닌 사고와 폭력에 의한 부상으로 사망한다. 애석하게도 팔다리나 시력의 손실 등으로, 같은 수의 사람이 완전 불구가 되며 그 10배가 부분적으로 불구가 된다. 부상과 관련된 사망 중 약 백만 건이 고의적인 것으로 추산된다. 이는 자살과 타살 외에도, 배우자와 아동에 대한 폭력, 강간, 범죄집단과의 싸움, 그리고 범죄에 의한 것이다.

나머지 250만의 사망은 우연한

사고에 의한 것으로, 노상(路上), 가정, 직장이나 놀이터에서의 사고, 그리고 자연재해에 의한 것이다.

세계보건기구의 부상예방부장인 Dr.Claude Romer는 다음과 같이 말한다; “사고는 마치 도박처럼 운에 의한 것이고, 따라서 피할 수 없다고 인식되고 있다. 그러나 사실은 그렇지 않다. 사고는 예측할 수 있는 것이다. 그렇지만 사고를 방지하려는 노력은 극히 미미하다.”

사고에 의해 발생한 사망과 불구에 대한 경각심을 높이고, 그에 대한 대응을 촉구하고자, 세계보건기구는 4월 7일 세계보건의 날 주

보건의 달 특집 · 부주의와 사고로부터 귀중한 생명을 ! !

제를 “부상”으로 선정했다.

어린이와 노인

어린이와 노인은 부상과 관련된 사망의 가장 흔한 희생자이다.

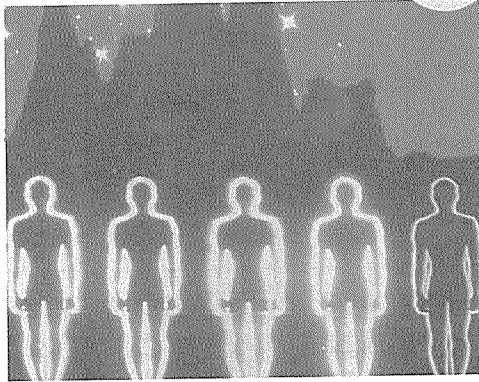
선진국의 경우 사망원인으로서 부상은 심장질환과 암의 바로 다음 순위를 차지하며, 감염성·기생충성 질환보다 훨씬 앞 순위를 차지하고 있다. 이는 44세 이하의 남성, 34세 이하의 여성에서 주요한 사망원인이다.

일례로, 미국 국립 보건통계센터에 따르면, 미국에서는 15세에서 24세 사이 사망의 63%, 25세에서 44세 사이 사망의 40%가 부상에 의한 것이라고 한다.

게다가 10~14세 미국 어린이 사망중에 교통사고가 45%, 익사가 12%, 타살이 8%를 차지한다.

부상의 증가

개발도상국에서는 부상에 의한 사망은 아직 전체 사망의 작은 부분을 차지하지만 계속 증가하고 있다. 감염성 질환이 관리됨에 따라, 부상에 의한 사망은 이미 사망원인의 5위권 내에 들기 시작했다.



인구 약 6,300명 정도인 네팔의 한 마을을 대상으로 실시한 조사에 따르면, 경미한 상처는 설사만큼 흔하다. 화상은 이질과 기생충성 질환만큼 흔하며, 감염성 질환과 영양실조 보다는 더 많다.

매년 350만명의 지구촌 사람들이 사고와 폭력에 의한 부상으로 사망한다.

네팔 카트만두의 사고 예방 프로그램 책임자인 Dr. Narayan Thapa는 다음과 같이 말한다. “개인 수준에서 많은 조치를 취할 수 있지만, 그들에게 방법을 제시할 필요가 있다.” 주부들에게 전통적인 개방식 조리용 화로를 “폐쇄용 조리 난로”로 교체하도록 설득한 결과 화상이 70% 감소했다.

우간다의 수도인 캄팔라의 한 보건소를 대상으로 조사한 결과 부상이 말라리아와 호흡기 감염 다음으로 세번째로 많이 보고된 것으로 나타났다.

캄팔라의 직업병 전문가인 Dr. D.K. Sekimpi는 다음과 같이 말한다. “매년 교통사고에 의해서는 수천 명이, 작업 중 사고에 의해 수십 만이, 그리고 너무 흔해서 당연한 것으로 여겨지는 가정내 사고에 의해 수백만이 다친다.”

태국에서는 사고로 인한 부상 때문에 발생하는 치료비와 생산성

감소로 매년 7억 달러의 손실을 입는다.

동남아시아 국가들에서, 전체 입원의 12%~22%는 부상과 관련이 있다. 인도의 보건 관계 공무원에 의하면 부상에 의한 여명의 손실이 암에 의한 것보다 네 배나 많다.

독일의 국제 생명 구조 연맹의 추산에 의하면, 세계적으로 매년 약 25만 명이 익사한다.

과거 소련의 보고에 의하면 1990년 사고에 의한 익사가 세계에서 가장 많았는데, 인구 10만 명당 남성 13, 여성 3명이었다. 이는 영국보다 약 20배 많은 숫자이다.

교통사고로 매년 70만명의 세계인이 사망

세계보건기구에 따르면, 오토바이, 승용차, 버스, 트럭 등의 교통사고에 의해 매년 70만 명이 사망한다. 또한, 천만 명에서 천 오백만 명 정도가 부상을 당하는 것으로 추산된다. 이는 세계적으로 50초마다 사망자 1명, 2초마다 부상자 1명이 생긴다는 것을 의미한다.

한 전문가에 의하면, 개발도상국들이 가장 피해가 심각해서 매년



전체 사망자의 2/3인 약 50만 명을 차지한다고 한다. 그러나 더욱 심각한 것은 사망 경향이 증가 추세에 있다는 사실이다. 한 조사에 의하면, 최근 10년간 18개 개발도상국가의 교통사고에 의한 사망이

잘 개선된 도로사정, 잘 개선된 자동차, 낮아진 제한속도, 안전벨트 착용 등으로 선진국에서는 교통사고로 인한 사망율이 감소하고 있다.

13%인 26,000건 이상 증가했다. 선진국에서는, 매년 교통사고로 약 20만이 사망하는 것으로 추산된다. 여전히 높기는 하지만 점차 감소하는 경향을 보이고 있다.

공중보건 전문가들은 이 경향이 더 개선된 도로사정, 잘 설계된 자동차, 낮아진 제한속도, 안전벨트 착용, 음주운전의 감소, 느리기는 하지만 점차 나아지고 있는 노상(路上) 예절에 대한 인식 등의 결과로 보고 있다. 원형 교차로나 속도 제한 장치 설치 등의 “조용한 도로 만들기(traffic calming)”라고 표현되는 방법들도 도움이 되었다.

이러한 방법들을 사용함으로써 보행자 사망을 덴마크에서는 70%, 프랑스와 미국에서는 60% 까지 감소시킬 수 있었다. 만일 이러한 방법들은 세계적으로 사용한다면, 매년 약 10만 건의 사망을 줄일 수 있다고 전문가들은 예측하고 있다.

교통사고는 외부원인 - 부상, 중

보건의 달 특집 · 부주의와 사고로부터 귀중한 생명을 !!

독, 폭력-에 의한 남녀 사망의 약 20%를 차지한다.

전체적으로는 교통사고로 사망할 가능성은 개발도상국에서 가장 낮은데 그 이유는 이들 나라에는 자동차가 적기 때문이다. 그러나,

교통안전기준의 미비로 인해, 자동차 한 대당 사망률은 선진국의 그것보다 20%~50% 정도 높다.

대부분 젊은 보행자가 희생된다

교통사고에 의한 사망은 대부분 젊은 층에게 발생한다.

독일에 위치한 국제 도로교통과 사고 자료은행에 따르면, 선진국인 호주, 프랑스, 독일, 일본, 영국, 그리고 미국의 15~44세 연령군의 사망률이 나머지 21개국의 어느 연령군보다도 2배 이상 높다.

개발도상국에서는, 15세 이하 연령군의 교통사고사망이 전체 교통사고 사망의 약 20%를 차지하는데, 이는 선진국보다 2배나 높은 수치이다.

교통사고에 의한 부상도 젊은 연령군에서 가장 심각하다.



1989년 18개 유럽 국가의 통계에 의하면 15~24세 연령군의 부상률이 다른 어떤 연령군보다도 3배 이상 높은 수치를 보인다.

교통사고의 희생

높은 사망율, 특히 젊은 연령 운전자 사망을 중 많은 부분이 음주운전에 의한 것이다.

자는 대부분이 보행자.

선진국에서는, 교통사고로 죽은 사람의 약 20%가 보행자이다. 개발도상국에서는 더 많은 보행자가 죽는다. 동남아시아와 라틴 아메리카에서는 교통사고 사망의 약 30%를 차지한다. 서태평양과 아프리카 지역에서는 약 40%이다. 카리브해 연안지역에서는 약 45%이다. 그리고 동부 지중해 지역은 약 50%에 이른다.

영국 운송연구소의 해외 도로 안전부 책임자인 Mr. Andrew Downing은 이렇게 말한다. “도로의 계획과 설계시에 보행자를 우선으로 하지 않는 것과, 자동차들의 빠른 주행속도가 보행자 사망의 중요한 원인의 하나이다.”

높은 사망률, 특히 젊은 연령 운전자 사망률 중 많은 부분이 음주운전에 의한 것이다. 그리고 개발도상국에서 더욱 많은데, 이들 국가에서는 음주가 얼마나 운전애 위

험한가에 대한 인식이 거의 없기 때문이다.

호주의 Adelaide 대학의 Dr. Anthony Ryan에 따르면, 호주는 운전자를 대상으로 “눈에 잘 띄게” 무작위 음주 검사를 실시함으로써 음주운전을 억제한다고 한다. 그는 말한다. “그 목적은 음주운전시 적발될 가능성을 높여서 운전자가 그러한 위험을 무릅쓰지 않도록 하는 것이다.”



운전자의 실수 외에도 제한속도 이상의 속력을 낼 수 있는 차의 생산, 함정도로 등도 교통사고의 주요 원인이다.

운전자의 실수만이 원인은 아니다.

과속, 불법 추월, 도로 표지판의 무시 등의 운전자의 실수가 자주 교통사고의 원인으로 지목된다. 그러나 잘못은 다른 곳에도 있다. 일례로, 트럭 운전사가 배달 시간에 쫓겨 휴식없이 지나치게 장시간 운전을 하는 것 등이다.

전문가들은 설계가 잘못되거나, 어둡고 표지판이 잘못된 소위 “함정 도로”도 문제라고 지적한다. 그리고 생산자들은 비록 더욱 안전하다고는 하지만, 점점 더 빠른 고속도로의 제한 속도인 시속 110에서 130킬로미터 이상 낼 수 있는 차를

생산해 왔다.

일례로, 1967년에 프랑스에서 생산된 차의 단 10%만이 시속 150킬로미터를 낼 수 있었으나 1987년에는 75%로 늘어났으며 이들 차의 속도와 엔진출력은 광고를 통해서

널리 선전되었다.

세계보건기구의 전문가들에 의하면, 안전벨트는 생명을 지키는 가장 효과적이고 유일한 방법이라고 한다. 영국에서 1983년에 안전벨트 의무착용을 입법화한 이후 운전자중 90%가 안전벨트를 착용하여 그 결과로, 사망률이 25% 감소했다.

다른 나라의 전문가들이 권고하는 또 다른 방법은 도로상의 난폭운전을 줄이는데 목적을 두고 있다. 현재까지 이들 국가는 프랑스, 핀란드, 일본, 케냐, 말레시아, 네덜란드, 영국, 그리고 미국이다. 목표는 10년 동안 사고의 원인을 25%에서 50%로 줄이는 것이다.

영국 브링햄 대학의 도로안전공학 교수인 Murray Mackay 교수는 다음과 같이 말한다. “60년대에는 소위 ‘운전대를 잡은 멍청이’가 지탄의 대상이었다. 지금은 그때와 전혀 상황이 달라졌다.” <계속>