

후속 보도 자료

수신	각 언론사 정치부, 사회부, 법조팀 기자
발신	민주사회를위한변호사모임, 민주주의법학연구회, 참여연대
제목	[보도자료] “해경, 주의의무 관련 기본적 임무 지키지 않아 세월호참사 초래했다” 법조인 법학자 해경지휘부 2심 엄벌추구 의견서 제출 기자회견
발송일	2023년 1월 18일 (수)
담당자	4.16연대 진상규명팀 현아 활동가 (070-4286-0880) (각단위 담당자로 수정하여 배포)

“해경, 주의의무 관련 기본적 임무 지키지 않아 세월호참사 초래했다”

법조인 법학자 73인, 해경지휘부 2심 엄벌추구 의견서 제출

일시: 2023년 1월 18일 수요일 오전 10시

장소: 서울중앙지방법원 앞(법원-검찰청 삼거리)

사건번호: 서울고등법원 2021노453 (피고인 김석균 외 10인)

기자회견 사진 : <https://photos.app.goo.gl/UV4tHSNOSChgFYDG8>

오늘(1월 18일) 오전 10시, 법조인·법학자 관련 시민단체 민주사회를위한변호사모임, 민주주의법학연구회, 참여연대가 서울중앙지방법원 앞에서 해경지휘부의 업무상과실치사상죄 2심 재판 선고를 앞두고, 1심 무죄 판결을 반박하고 해경지휘부 엄벌을 촉구하는 의견서를 제출하는 기자회견을 진행했다.

법조인·법학자 73인과 함께 하는 위 법률 관련 시민단체는 기자회견과 의견서를 통해, 지난 1심 판결문의 허점과 편향성을 반박하고, 2월 7일 2심 재판부에 국민과 유가족, 법률가가 납득할 수 있는 제대로 된 판결을 내려주기를 요청했다.

류하경 변호사(민변 세월호 TF장)는 “2018년까지도 해경지휘부에 대한 기소가 이뤄지지 않고 누구도 처벌되지 않은 상황이었기에 유족들과 함께 국민 고소고발인단을 꾸려 고소 고발을 진행했고, 그 취지대로 검찰 특수단이 기소를 하는 데는 이르렀으나, 1심 법원이 전원 무죄라는 문제있는 판결을 내렸다”며, “1심 재판부는 이전 123정장 피고인 김경일에 대한 광주지법, 광주고법, 대법원 판결문을 완전히 무시하고 과실의 공동정범에 대한 법리를 착각하는 판결을 내린 것”이라 밝혔다. 특히 위급성

파악 문제에 대하여 “파악하지 않고 전파하지 않은 것은 자량이 아니고, 더 가중해서 물어야 할 불법행위에 불과하다”며, “소상히 적은 의견서를 재판부가 부디 잘 살펴보아 올바른 판결을 내릴 수 있어야 한다”고 촉구했다.



이어 최정학 한국방송통신대학교 법학과 교수(민주주의법학연구회 소속 / 대독 민주법연 대외협력위원장 김소진)는 발언문을 통해, “여태의 진상규명을 위한 노력은 국가 권력의 사찰로 방해를 받았으며 관련 고위 공직자에 대한 수사 처벌은 지나치게 관대하게 이루어지기 일쑤였다”며, “해경지휘부 1심 재판 또한 역시 마찬가지이고 9년이 지나 또다시 무고한 젊은 목숨을 속절없이 앗아간 이태원참사를 보면서 참담함을 넘어 깊은 절망감을 느낀다” 호소했다. 이어 “승객들을 탈출하게 하는 것이 최선의 조치라는 것을 알지 못했다면 누구의 잘못인가” 물으며, “문제 해결은 남김없는 진상규명과 책임자들에 대한 응당한 처벌에서 시작되므로, 응당한 처벌을 통해 남겨진 가족들의 아픔을 조금이나마 위로하고 무너지 공직의 기강을 바로 세워 정의롭고 따뜻한 사회를 만들어갈 수 있다는 희망을 주기”를 재판부에 요청했다.

이강훈 변호사 (참여연대 부집행위원장)는 해경지휘부 1심 판결은 123정 김경일 정장의 징역 3년 유죄 판결과 모순”된다고 하며, 1심과 같은 판결과 같은 식이라면, “대부분의 재난참사 사건에서 구조의 방향을 결정하는 지휘부는 쏙 빠져나가고 일선 현장 지휘관만 법적 책임을 지는 일이 반복될 것”이라 외쳤다. 이와 같은 일이 이태원참사 사건의 수사와 재판에서도 똑같이 반복되지 않을까 유가족과 시민단체가 굉장히 우려하고 있다”며, “현장에서 거리가 멀어지면 멀어질수록 지휘계통상 거리가 멀수록 더 상급자일수록 업무상 과실에 대한 형사 책임은 지지 않게 되는 것”이나 묻고 “당장 구조가 되지 않으면

사람이 죽을 수 있다는 예견과 이로 인한 적절한 구난 조치를 취할 권한과 의무가 있음에도 불구하고 이행하지 않았다면 업무상 과실 책임을 인정해야 한다” 밝혔다.



대표단은 기자회견문을 통해, 사회적참사특별조사위원회의 조사결과를 인용하여, 기존 재판의 구조가능 시점이라 보았던 09:50경이 아닌 10:17경까지 퇴선유도 조치를 실시했다면, 상당수 승객의 추가적인 생존이 가능했을 것임이 새롭게 밝혀졌으며, 이를 바탕으로 10:17경까지 해경의 대응 적정성을 검토해야 한다 주장했다.

또한 당시 법률과 매뉴얼 상 해경지휘부의 역할이자 임무였던 ‘구조계획 수립’을 하지 않은 것과, ‘움직이지 말라’는 방송에 따라 선내 승객들이 기존의 위치에서 대기하고 있는 등, ‘선내 상황 파악’을 하지 않은 것은 참사를 초래한 중대한 주의의무 위반 행위라 지적했다.



기자회견을 마친 뒤, 대표단은 고등법원 형사부 종합민원실에 공동의견서를 제출했다. 관련 재판은 2023년 2월 7일 선고가 있을 예정이다. 최근 이태원참사 관련 과실의 공동정범 법이론이 적용될지 관심이 몰리고 있는 상황이다. 현대 대형 재난 참사는 국가기관 내 역할과 책임이 배분되어있는 특성을 가지고 있다. 이를 고려할 때, 세월호참사의 해경지휘부 관련 재판은 국민의 안전 관련 책임을 부담하는 자의 주의의무 위반에 대해 책임을 물어 국가의 책임을 명시할 역사적인 선례가 될 가능성이 높다. 이에 사법부가 대형재난참사에 있어 국가의 책임을 명시하고, 대형재난 예방기능을 수행할 수 있을지 기대된다.

❖ [붙임 1 기자회견 개요와 웹자보](#)

❖ [붙임 2 기자회견문](#)

❖ [붙임 3 공동의견서](#)

❖ [붙임 4 발언문1 류하경 변호사\(민변 세월호 TF장\)](#)

❖ [붙임 5 발언문2 최정화 교수 \(민주주의법학연구회, 한국방송통신대학교 법학과\)](#)

❖ [붙임 6 발언문3 이강훈 변호사\(참여연대 부집행위원장\)](#)

<기자회견 개요>

법조인·법학자 세월호참사 해경지휘부 2심 재판에 대한 엄벌 촉구 의견서 제출 기자회견

- 일시: 2023. 1. 18. (수) 10:00
- 장소: 서울중앙지방법원-검찰청 삼거리 앞
- 주관: 민주사회를위한변호사모임, 민주주의법학연구회, 참여연대
- 순서
 - 사회: 4.16연대 진상규명팀 류현아 활동가
 - 발언1 : 민주사회를위한변호사모임 류하경 변호사 (민변 세월호참사대응 TF장)
 - 발언2 : 민주주의법학연구회 최정학 법학과 교수 (민주법연 김소진 대협위원장 대독)
 - 발언3 : 참여연대 부집행위원장 이강훈 변호사
 - 공동의견서 낭독
 - 퍼포먼스: 공동의견서 고등법원 형사부 제출
- 공동의견서 제출인

민주사회를위한변호사모임
민주주의법학연구회
참여연대
및 법조인·법학자 류하경 외 72인

강빈, 권정호, 김경석, 김남주, 김대진, 김묘희, 김상현, 김세희, 김소리, 김예지, 김원규, 김은진, 김종보, 김중서, 김하나, 김현정, 노푸른, 류하경, 문병효, 박겨레, 박용대, 박정원, 박정은, 박지아, 박한희, 박현근, 박현용, 배철욱, 서성민, 서채완, 서치원, 소현민, 손준호, 송아람, 송우철, 신선아, 양창영, 엄순영, 오민애, 오지원, 오현희, 유태영, 이강훈, 이동준, 이에린, 이원호, 이윤주, 이은희, 이종훈, 이주희, 이지영, 이찬진, 임한결, 장범식, 장서연, 전가영, 정기호, 정병욱, 정연기, 정진아, 조세현, 조윤희, 조은호, 최관호, 최정규, 최정학, 최종연, 최한미, 최효재, 한주현, 한상희, 황필규, 황호준

법조인·법학자
세월호참사 해경지휘부 2심 재판에 대한
엄벌 촉구 의견서 제출 기자회견

기자회견문

2014년 4월 16일, 세월호 참사로 304명이 희생되었다. 그날 해경은 45도 이상 기운 선체 내에 450여 명의 승객이 있는 것을 알고 있음에도 단 한 번의 선내진입도, 퇴선 지시도 하지 않았다. 당시 해경이 해야 했던 것은 매뉴얼에 따라 단지 주어진 기본임무를 지키는 것이었다. 국가는 국민의 생명을 지켜야 할 가장 기본적인 의무를 저버렸다.

2021년 2월, 해경지휘부에 대한 1심 재판부(서울중앙지법 형사22부)는 ‘상황의 급박성’을 인지하기 어려웠다는 점, 구조세력으로부터 구조가 되고 있다고 오인할 만한 보고가 있었다는 점, 법률상 ‘퇴선의 일차적 책임은 선장에게 있다’는 점 등을 양형 근거로 들어 업무상과실치사상죄에 대하여 해경지휘부 전원에게 무죄를 선고했다. 그러나 이러한 법원의 판결은 다음과 같은 이유로 부당하다.

하나. 매뉴얼과 법률상, 수색·구출 계획 수립, 선내 상황 파악 및 통보 하달, 구조 계획 시행에 관한 임무는 해경지휘부의 가장 기본적인 임무였으나 해경지휘부는 이러한 기본사항을 지키지 않았으며, 이는 참사를 초래한 주의의무 위반 행위이다.

먼저, 참사 당시 각 구조본부장은 최초 구조 신고로부터 약 40분~1시간 뒤에 상황실에 입장했으며, ‘세월호 사고 관련 운영계획’문서를 결재한 본청 상황담당관과 경비과장은 구조본부가 가동되었다는 것을 몰랐다고 진술했다. 또한 구조계획을 세우기 위해 해경지휘부는 반드시 사고 선박 내부의 상황을 파악해야 하나 그러지 않았다. 당시 세월호 선내 승객들은 기존의 위치에서 퇴선 준비없이 대기하고 있었으며, 세월호는 빠른 속도로 기울고 있었다. 이를 바탕으로 최악의 가능성을 염두에 두어 승객의 긴급탈출 및 인명 구조에 관한 계획이 필요했으나, 지휘부는 구조계획을 세우거나 관련한 지시를 하지 않았다.

둘. 해경지휘부는 상황의 급박성을 인지할 수 있었으며, 급박성 인지 부족은 귀책의 사유이지, 면죄부의 근거가 아니다.

해경지휘부는 세월호의 기울기와 선내에 승객이 머무르고 있다는 것 등, ‘상황의 급박성’을 인식할 수 있는 충분한 보고를 받았다. 해경지휘부는 상황의 급박성을 인식할 수 있는 충분한 정보를 갖고도 안이하게 대처했다. 만약 충분한 정보를 보고받지 못했다 하더라도 선내상황 파악을 위해 다양한 정보를 취득할 노력을 다하는 것도 해경지휘부의 책임이다.

셋. 퇴선을 유도하지 않은 점, 훈련 미비점은 정당화될 수 없다.

123정장 김경일에 대한 재판에서 법원은 세월호가 복원성을 상실한 상황과 승객들이 선체 밖에 나와 있지 않은 상황에서 퇴선유도는 “반드시 훈련을 통해서만 습득되는 것은 아니고 당시 상황에서 해경으로서 이행해야 할 기본 조치”였음을 강조했다. 위의 재판에서 광주고등법원은 123정장 김경일의 형을 1년 감형하며, 해경지휘부 등의 해경에게 승객 구조의 공동책임이 있다고 밝혔다. 관련하여 사회적참사특별조사위원회 또한 긴급한 경우 사람을 피난시키거나 직접 위해 방지를 위한 조치를 하도록 할 수 있는 권한이 경찰에게 있음을 확인했다.

넷. 사회적참사 특별조사위원회의 조사 결과, 09:50경이 아닌 10:17경까지 해경이 초동대응 과정에서 퇴선유도 조치를 실시했다면 상당수 승객의 추가적인 생존에 유의미한 차이를 만들었을 가능성이 상당했음을 확인했다.

이를 바탕으로, 10:17경까지 적절한 구조계획을 수립하고 퇴선유도 조치를 취했는지 해경의 대응 적정성을 검토해야 할 것이다.

세월호참사는 해경지휘부가 기본적인 그들의 임무와 역할을 다하지 않았기에 발생했다.

따라서 희생된 이들의 생명의 무게만큼 해경지휘부에 죄를 묻는 것이 타당하다.

2심 재판부는 국가기관으로서 대형재난 예방의 역할을 적극적으로 수용하여 올바른 판결을 함으로써 무너진 사회정의와 공공의 신뢰를 회복하고, 국민의 안전권이 무엇인지 확인할 수 있어야 할 것이다.

2023. 1. 18.

민주사회를위한변호사모임

민주주의법학연구회

참여연대

및 법조인·법학자 73인

강빈, 권정호, 김경석, 김남주, 김대진, 김묘희, 김상현, 김세희, 김소리, 김예지, 김원규, 김은진, 김종보, 김종서, 김하나, 김현정, 노푸른, 류하경, 문병효, 박겨레, 박용대, 박정원, 박정은, 박지아, 박한희, 박현근, 박현용, 배철욱, 서성민, 서채완, 서치원, 소현민, 손준호, 송아람, 송우철, 신선아, 양창영, 엄순영, 오민애, 오지원, 오현희, 유태영, 이강훈, 이동준, 이에린, 이원호, 이윤주, 이은희, 이종훈, 이주희, 이지영, 이찬진, 임한결, 장범식, 장서연, 전가영, 정기호, 정병욱, 정연기, 정진아, 조세현, 조윤희, 조은호, 최관호, 최정규, 최정학, 최종연, 최한미, 최효재, 한주현, 한상희, 황필규, 황호준

의견서

2014년 4월 16일, 세월호 참사로 국민 304명이 희생되었다. 그날 해경은 45도 이상 기운 선체 내에 450여 명의 승객이 있는 것을 알고 있음에도 단 한 번의 선내진입도, 퇴선 지시도 하지 않았다. 우리는 왜 ‘더 잘하지 못했나?’를 해경에게 묻고 있지 않다. 당시 해경이 해야 했던 것은 매뉴얼에 따라 단지 주어진 기본임무를 지키는 것이었다. 국가는 국민의 생명을 지켜야 할 가장 기본적인 의무를 저버렸다.

2021년 2월, 해경지휘부에 대한 1심 재판부(서울중앙지법 형사22부)는 해경지휘부에게 형사책임을 묻기 위해서는 **하나**. 구체적인 과실이 인정되어야 하며 과실범의 공동정범에게 결과 전체에 대하여 각자의 주의의무 위반 행위가 결과 발생에 본질적으로 기여한 경우에 한해야 한다고 보았다. **둘**.이 사건의 쟁점은 해경지휘부가 해경의 선내 진입 등 퇴선유도에 의한 구조 가능성이 상당하였던 09:50경까지 승객들의 퇴선을 위한 조치를 취하지 않은 것이 업무상과실에 해당하는지 여부라 보았다. 이에 따라 1심 재판부는 **셋**. 해경지휘부가 구조활동 당시 피해자들의 사망 또는 상해의 결과 발생을 예견할 수 있어야 했으나 ‘상황의 급박성’을 인지하기 어려웠다는 점, **넷**. 구조세력으로부터 구조가 되고 있다고 오인할 만한 보고가 있었다는 점, **다섯**. 해경이 구조활동과 관련하여 받는 훈련내용과 관련 규정 및 매뉴얼에서 규정한 행동수칙, 구조환경, 조건, 사고의 경위와 특성, 상황의 긴급성 등을 고려해야 하나, 법률상 ‘퇴선의 일차적 책임은 선장에게 있다’는 점 등을 양형 근거로 들어 업무상과실치사상죄에 대하여 해경지휘부 전원에게 무죄를 선고했다. 그러나 이러한 법원의 판결은 다음과 같은 이유로 부당하다.

다음

하나. 매뉴얼과 법률상, 수색·구출 계획 수립, 선내 상황 파악 및 통보 하달, 구조 계획 시행에 관한 임무는 해경지휘부의 가장 기본적인 임무였으나 해경지휘부는 이러한 기본사항을 지키지 않았으며, 이는 참사를 초래한 주의의무 위반 행위이다.

해경지휘부의 책임은 경찰공무원법, 수난구조법, 해상수색구조매뉴얼, 주변해역 대형해상사고 대응매뉴얼, 대규모 인명피해 선박사고 매뉴얼 등을 통해 확인할 수 있다. 위 매뉴얼과 법률에 따르면, 선박의 침수, 전복 등 해양 사고 발생 시 해경은

1. 위험단계에 따라 구조본부를 가동하고 구조계획을 세울 의무 (수난구조법 제 17조)
2. 선내상황 파악 의무 (사고선의 선원이나 승객, 신고자 등으로부터 다양한 정보를 획득하려는 노력을 다해야 하며, 퇴선여부, 구명조끼 착용여부, 인명피해에 대한 상황을 파악하고, 구조세력이 현장에 도착한 후 사고 선박 내의 인원수와 상태 인명피해 상황을 우선순위로 두어 상황조사)
3. 구조계획 시행 의무 (현장 세력과 관련 기관에 구조 계획에 따른 적절한 지시를 내리고 이행이 되는지 확인)
4. 각급과 구조세력에게 정확한 정보를 파악하고 신속히 통보, 하달할 의무 등을 수행해야 한다.

(주 인용: 해상수색구조매뉴얼)

특히 해상수색구조매뉴얼은 세월호 사고가 해당하는 침수사고 및 전복사고의 경우 합리적인 구조계획 수립이 매우 중요하고, 최종적인 구조계획이 수립되어 있지 않아도 일시적인 구조계획을 수립하여 시행해야 한다고 강조하고 있다.

먼저 참사 당일 09:10경 구조본부가 발동되었다는 증거로 사용된 ‘세월호 관련 중앙구조본부 운영계획’문서는 참사 이틀 전 4월 14일, 그랜드포춘호 침몰관련 중앙구조본부 운영계획의 복사본이라 할 정도로 내용이 다르지 않으며, 이에 결재한 여인태 본청 경비과장은 상황대책팀 소집을 통보받았을 뿐, 중앙구조본부가 가동되었다거나 그 자신이 구성원임을 통보받지 못했다고 진술했다. 함께 결재한 임근조 상황담당관 또한 당일 중앙구조본부가 가동되었다거나 자신이 그 구성원인 사실을 통보받지 못했고, 상황반원으로서 구체적인 임무를 부여받은 사실도 없다고 진술했다. 이는 피고인들이 자신의 죄를 줄이기 위한 진술이었으나, 외려 구조본부 발동이 무근하다는 것을 반증하고 있다.

또한 09:10경 가동했다면 그즈음 구조본부로부터 있어야 할 구조 관련 지휘가 있어야 했으나, 관련 지휘가 전혀 없다. 구조본부장인 목포서장 김문홍은 3009함으로 하여금 사고해역으로 전속력 출동을 지시한 것 외에 09:59까지 아무 지시를 하지 않았으며, 중앙구조본부장 김석균은 09:27 경 입장(사참위, 09:10경이라 허위진술한 바 있음), 서해청장 김수현은 9:53경 TRS 상 첫지시를 내렸다. 구조본부장의

임장이 늦고, 상황담당관과 경비과장이 모르는 상황에서 구조본부가 가동되고 구조계획이 수립되었다고 보기 어렵다.

해경지휘부가 구조계획을 세우지 않은 것은 참사를 초래한 본질적인 주의의무 위반이다. 구조계획을 세우기 위해 해경지휘부는 반드시 사고 선박 내부의 상황을 파악해야 한다. 당시 세월호 선내 승객들은 기존의 위치에서 퇴선 준비없이 대기하고 있었으며, 세월호는 빠른 속도로 기울고 있었다. 현장에 출동한 100톤급 함정과 헬기로 450여 명의 승객을 구조하는 것이 어렵다는 것은 충분히 예상 가능했으며, 이를 바탕으로 승객의 긴급탈출 및 주변 선박 구조에 관한 계획이 필요했다. 최악의 가능성을 염두에 두고 선체의 침몰 시각을 예상하여 신속한 인명구조대책을 세우는 것도 중요했다. 현장 도착 전 이러한 선내 상황을 여러 신고자, 여객부 선원 등 다양한 방법을 통해 파악하지 않은 것, 현장 도착 후 우선순위에 맞게 인원수와 상황, 인명 피해 상황 파악을 먼저 지시하지 않은 것 등 신속한 인명 구조 계획을 세우지 않은 것은 중대한 의무 위반이며 결과에 지대한 영향을 미친 과실 행위라 할 것이다. 해경지휘부는 책임자라면 마땅히 구조계획을 세워야 했으나 구조계획은 찾아볼 수 없으며 퇴선 지시 등 어떠한 유의미한 지시도 현장 세력에게 전달하지 않았다. 현장에서 실제 구조할 수 없는 ‘지휘부’의 역할이 구조계획 수립과 지시 및 이행 확인 등이 아니라면 무엇인가? 사고 발생 시, 해경 대응 적정성의 ‘책임’을 질 게 아니라면 그들은 왜 ‘책임자’인가?

둘. 사회적참사 특별조사위원회는 조사 결과, 09:50경이 아닌 10:17경까지 해경이 초동대응 과정에서 퇴선유도 조치를 실시했다면 상당수 승객의 추가적인 생존에 유의미한 차이를 만들었을 가능성이 상당했음을 확인했다. (세월호참사 진상규명 소위원회 보고서 p.171)

이를 바탕으로, 10:17경까지 적절한 구조계획을 수립하고 퇴선유도 조치를 취했는지 해경의 대응 적정성을 검토해야 할 것이다.

셋. 해경지휘부는 상황의 급박성을 인지할 수 있었으며, 급박성 인지 부족은 귀책의 사유이지, 면죄부의 근거가 아니다.

해경지휘부는 ‘상황의 급박성’을 인식할 수 있는 충분한 보고를 받았다. 8시 54분 목포 해경 상황실에 접수된 직후부터, 300여 명 이상의 승객이 탄 세월호가 30도 이상, 40도 이상 기울어가는 시간대별 기울기 정보가 상황실을 통해 계속 전파되었다. 세월호 조타실 선원은 진도VTS와 교신하며 배가 50도 이상 기운 것, 퇴선준비를 위한 방송과 움직임이 어렵다는 것, 라이프자켓 확인도 어렵다는 것 등 주요 정보를 전파했다. 이로 상황이 위급하다는 것과 신속한 대책이 필요함을 확인할 수 있다. 09:28 현장에

도착한 헬기 P511도 현재 배 우측 40.5도 기울어져 있고 지금 인원들은 대부분 선상과 배 안에 있음'이라고 보고 했다.

그러나 해경지휘부는 급박성을 인식할 수 있는 충분한 정보를 갖고도 안이하게 대처했다.

만약 충분한 정보를 보고받지 못했다 하더라도 선내상황 파악을 위해 다양한 정보를 취득할 노력을 다하는 것도 해경지휘부의 책임이다. 당시 목포서 상황실은 직접 세월호 승객과 선원으로부터 다수의 122 신고를 접수하여, 대기하며 퇴선 준비를 제대로 하지 못하고 있다는 선내 상황을 파악했다. 하지만 목포서 상황실은 이 내용을 반복된 내용이라 취급하고 각급에 전달하지 않았다. 또한 목포서 상황실은 세월호 승무원 강혜성의 휴대전화를 파악하였다. 강혜성은 세월호 안내데스크에서 승객들에게 선내방송을 계속 시행했으며, 침몰직전까지 선내에 머물렀던 사람이었으므로, 만약 해경이 그와 교신을 유지했다더라면 선내상황을 파악하고, 퇴선준비를 돕는 데에 큰 도움을 받을 수 있었다. 하지만, 상황실은 그렇게 하지 않았다.

1심 재판부는 09:38부터 여인태-김경일의 통화로 인해 해경지휘부가 세월호의 선내 퇴선 준비가 되어있지 않은 등 상황을 인식할 수 있었다 인정한다. 09:38 통화는 해경 구조세력이 자세하게 현장상황을 최초로 보고하였던 것이므로 각급 구조본부에 가급적 신속하게 전파될 필요성이 있었다. 하지만 여인태는 본청에게만 보고하고 상황실 내부에도 이 내용을 전파하지 않았다.

넷. 퇴선 준비가 되고 있다, 구조가 되고 있다고 오인할 수 있던 가능성 또한 해경지휘부에게 책임이 있다.

해경지휘부는 유일하게 세월호와 소통한 진도VTS로부터 보고받은 기울기와 승객 인원 등의 정보를 취득하였으나 이를 123정과 헬기 구조세력에게 지속적으로 전달하지 않았다. 이로 인해 123정은 현장에 도착해서 50도 이상 기운 세월호를 마주해야 했으며, 헬기 구조 세력 또한 세월호 승객 승선 인원조차 모르고 현장에 도착해야 했다.

1심 재판부는, 09:23경 세월호의 탈출 문의를 오히려 '어느 정도의 퇴선준비가 이루어졌고, 퇴선 여부의 결정만이 남은 상태였다고 오해하였을 가능성이 있다' 보았다. 하지만 해경지휘부가 만약 실제 퇴선 준비가 완료되었다고 이해했다면, '선장이 판단하라'로 답변하는 것이 아니라, 곧 도착할 헬기와 123정, 이미 현장에 있던 둘라에이스호가 어디서 접안을 하고 승객을 구조할지 전달하기 위해, 어느 위치로 승객을 탈출시킬지 '선장의 판단'이 무엇인지 물었어야 옳다. 이미 여러 차례 움직일 수 없고 방송이

불가한 상태라 한 상황에서 탈출시키면 구조할 수 있냐는 질문을 ‘바로 탈출시키겠다’는 것으로 이해한 재판부의 판단은 편향적이다. 그보다, 수상구조법 제 12조에 따라 긴급피난을 신청하고 허가를 요청하였거나, ‘구조를 기다리는 것보다 탈출을 위해 움직여 보는 것이 좋겠느냐’는 질문으로 이해하는 것이 상식적이다. 09:28 현장에 도착한 헬기 P511도 현재 배 우측 40.5도 기울어져 있고 지금 인원들은 대부분 선상과 배 안에 있음’이라고 보고했다. ‘집결해있거나, 퇴선을 위한 대기 하고 있다고 오인할 만하다’고 재판부가 판단하는 것 또한 상식적이지 않은 판단이다.

100톤급 이하의 함정에 코스넷(해경 지휘통신망)이 설치되어있지 않음은 지휘부가 지휘를 위해 반드시 알고 있어야 했던 기본 정보이나 중앙구조본부(해경청장)와 광역구조본부장(서해청장)은 코스넷이 설치되어야 소통 가능한 KCG(해경 메신저 시스템)상으로 123정에게 지시를 내렸다. 이에 대하여 TRS의 한계를 보완하기 위해 일부러 코스넷(KCG)를 사용했다 하였지만, 본청이 내린 가장 유의미한 지시였던 KCG상 09:44경 탈출권고는 매우 시급한 상황임에도 불구하고 15분 가량(09:44~09:59) 구조세력에게 전달되지 않았으며, 이에 대하여 TRS 상 김문홍 목포서장이 제대로 전달했는지 서해청과 본청은 확인할 수 있었으나 김문홍에 의해 퇴선 유도가 지체되는 것에 대해 아무런 확인을 하지 않았다. 관련하여 09:59 경 김문홍이 구조세력에게 ‘뛰어내리라 하면 안되나?’했던 최초의 퇴선 관련 언급은 지시가 아니라 질문이었다. 이를 판결문에서는 ‘지시’하였다고 잘못 표기하고 있다. 이는 본청과 서해청의 탈출 권고를 하달한 것이라 보기 어려우며 김문홍이 코스넷 상 헛도는 지시를 123정 및 구조세력에게 전달하지 않은 것을 반증하고 있다. 09:54경 TRS 상 이미 123정장 김경일이 ‘현재 경사가 너무 심해서 본함 직원을 승선시켜서 올라갈 길이 없다’ 보고한 바가 있었으므로 적극적으로 대공 마이크 이용하여 퇴선방송을 하도록 ‘질문’하는 것이 아닌, 지시했어야 함이 옳다.

또한 123정이 승객들에게 퇴선 지시를 하고 구조 중이라고 오인할 수 있는 부분이 있었다는 판단에 대하여, 김경일이 09:44 TRS로 ‘직원 한 명을 배에 승선시켜서 안전 유도하겠다. 접안해서 승객들을 구조하고 있다’한 부분을 근거로 들었으나, 이미 450명이라는 승객 인원을 알고 있는 상황에서 ‘한 명을 승선시켜 안전유도’하겠다는 것은 퇴선조치 및 구조라 볼 수 없으며 이를 적절한 대응으로 오인함 그 자체로 ‘현장구조세력의 적정성 검토’의무를 방기한 지휘부의 과실이라 볼 수 있다. 이어 123정이 09:54경 ‘승선하려고 했으나 어렵다. 항공기가 있다’고 보고했으므로, 항공구조사를 통해 퇴선 조치하는 등 구조계획과 지시를 지휘부에 요구한 것이라 보인다.

심지어 1심 재판부는 선장 및 선원과 직접 교신하여 승객들을 비상갑판으로 이동하라고 지시하였더라도 선장 및 선원이 이를 묵살하거나 이미 탈출 방송을 실시하였다 계속 거짓말을 하였을 가능성이 높다고

전제하고 임무방기를 정당화하고 있다. 관련하여 세월호 선장 및 선원이 09:58경 진도VTS에 ‘탈출할 수 있는 사람들은 탈출 시도하라고 방송하였다고 허위 교신’하였다고 하였으나, 전원 탈출하라 방송했다고 말한 것이 아니었다는 점에서 생존자가 있다고 전제되면 모든 생존자를 구출할 의무가 있는 이상, 지휘부는 탈출할 수 있는 사람의 동선 경로가 어디인지 확인해야 했으며, 탈출할 수 없는 사람들의 위치는 어디인지 확인해야 했다.

다섯. 퇴선을 유도하지 않은 점, 훈련 미비점은 정당화될 수 없다.

123정장 김경일에 대한 재판에서, 광주지방법원과 광주고등법원, 대법원 모두 123정장이 세월호 사고 현장에 도착한 후, 세월호가 40~50도 기울어져 복원성을 상실한 상황과, 해상에 아무도 없으며 승객들이 선체 밖에 나와 있지 않은 상황에서 퇴선조치를 하지 않을 경우, 배에서 빠져나오지 못한 승객들이 생명을 잃을 수도 있다는 인식이 가능했다고 보았다. 또한 “반드시 훈련을 통해서만 습득되는 것은 아니고 당시 상황에서 해경으로서 이행해야 할 기본 조치”였음을 강조했다.

마찬가지로 09:29경 511헬기가 TRS ‘세월호가 45~50도로 기울어져 있고, 해상에 아무도 없다’라는 침몰상황의 급박성을 전파했으므로, 피고들이 급박성을 인식할 수 없었다고 보는 것은 선례를 뒤집어가며 주의의무위반을 봐주는 것이다. 여러 정보에도 현장에 있지 않았기에 급박성을 인식할 수 없다면, 현장에 없는 해경이 도대체 왜 필요한가? 현장에 간 구조세력만 처벌한다면 도대체 누가 현장에 가려 하겠는가?

위의 재판에서 광주고등법원은 123정장 김경일의 형을 1년 감형하며, 해경지휘부 등의 해경에게 승객 구조의 공동책임이 있다고 밝혔으나, 지난 1심 재판부는 이와 달리 해경지휘부에 무죄를 선고하면서도 그의 마땅한 근거를 내놓지 않았다.

관련하여 사회적참사특별조사위원회는 경찰관 직무집행법을 통해 선장의 판단을 기다리거나 존중할 수 없는 상황에서, 긴급한 경우 사람을 피난시키거나 직접 위해 방지를 위한 조치를 하도록 할 수 있는 권한을 경찰에게 부여하고 있음을 확인했다.

또한 ‘국민의 생명 보호’를 해경 존재의 첫 번째 가치로 새겨 조난 여객선 구조 훈련을 실행하고 해경 구성원에게 관련 매뉴얼을 숙지시키며 본인 또한 따를 책임까지 해경지휘부에게 있으므로 이에 관해서 면죄부가 아닌 책임을 지게 함이 타당하다.

1심 재판부는 구체적인 과실이 인정되어야 하며 과실범의 공동정범에게 결과 전체에 대하여 각자의 주의의무 위반 행위가 결과 발생에 본질적으로 기여한 경우에 한해야 한다고 보았다. 하지만 현대

사회의 대형 참사는 국가기관 내에 그 역할이 배분될 수밖에 없는 배경에서, 공직자가 각자의 자리에서 위험 경고를 무시하고 안일하게 대처하는 등 주의의무 위반을 누적하여 대형재난 참사로 이어진다. 따라서, 각자의 위치에 안전 관련 책임을 부담하는 자의 주의의무 위반에 대해 면밀히 책임을 묻지 않으면 대형재난 참사의 책임자를 처벌할 수 없고 그 결과 대형재난 예방 기능을 전혀 하지 못하게 된다.

세월호참사는 해경지휘부가 기본적인 그들의 임무와 역할을 다하지 않았기에 침몰사고에서 참사가 되었다. 따라서 해경지휘부에 업무상과실치사(상)죄를 묻는 것이 타당하다.

해경지휘부 2심 재판에서 법원은 국가기관으로서 대형재난예방의 역할을 적극적으로 수용하여 올바른 판결을 함으로써 무너진 사회정의와 공공의 신뢰를 회복하고, 국민의 안전권이 무엇인지 확인할 수 있어야 할 것이다.

2023년 1월 18일

제 출 인

민주사회를위한변호사모임

민주주의법학연구회

참여연대

및 법조인·법률가 73인

강빈, 권정호, 김경석, 김남주, 김대진, 김묘희, 김상현, 김세희, 김소리, 김예지, 김원규, 김은진, 김종보, 김종서, 김하나, 김현정, 노푸른, 류하경, 문병효, 박겨레, 박용대, 박정원, 박정은, 박지아, 박한희, 박현근, 박현용, 배철욱, 서성민, 서채완, 서치원, 소현민, 손준호, 송아람, 송우철, 신선아, 양창영, 엄순영, 오민애, 오지원, 오현희, 유태영, 이강훈, 이동준, 이에린, 이원호, 이윤주, 이은희, 이종훈, 이주희, 이지영, 이찬진, 임한결, 장범식, 장서연, 전가영, 정기호, 정병욱, 정연기, 정진아, 조세현, 조윤희, 조은호, 최관호, 최정규, 최정학, 최종연, 최한미, 최효재, 한주현, 한상희, 황필규, 황호준

민변 류하경 변호사입니다.

2018년에 국민 고소 고발인단을 모집을 해서 저희 민변과 우리 시민사회 여러 단체들이 유족들과 함께 고소 고발을 대규모로 했습니다. 그 전까지는 사실상 검찰에서 자체 수사를 했다고는 하나 누구도 기소되지 않고 주요 책임자들이 누구도 처벌되지 않은 그런 상황이었기 때문에 우리 국민들과 유족들이 참고 참다가 고소 고발을 했다는 것입니다. 그래서 그 고소고발 취지대로 검찰 특별수사단에서 수사를 했고 해경 지휘부 들을 기소까지 하는 데는 이르렀습니다.

그러나 검찰이 공소유지를 어떻게 했는지 다 평가하기는 어려우나 1심 법원에서는 대단히 문제가 있는 전원 무죄 판결을 내렸습니다. 업무상 과실치사상죄 해경 지휘부가 책임이 없다라고 한다면 누구에게 책임이 있는 것인가, 누구에게도 책임을 묻지 말라는 판결이 아닐 수가 없습니다.

법원은 "위험을 제대로 인지할 수 없었던 상황"이라고 하고 있습니다.

이건 거짓말입니다. 검찰 증거를 통해서도 다 드러나 있듯이 배가 45도 이상 기울어져 있고 선내에 탑승자들이 아직 남아 있으며 배 밖에 나와 있는 인원들은 극히 적고 구조된 사람도 선장들 이외 몇 명 말고는 없다는 점은 "이미 8시 50분부터 VTS 보고가 되고, 현장 구조세력이 도착해서도 보고가 되어서 해경 지휘부는 인지하고 있었습니다.

각급 구조본부 간, 구조세력 간 전파하지 않았다. 자량이 아니죠. 전파하지 않은 것은 가중해서 물어야 될 더 높은 수준의 불법행위 범죄 행위에 불과합니다. 근데 모르는 사람이 일부 있었다는 겁니다. 전체적인 조직으로 볼 때 이런 위험 상황이 다 전파가 됐기 때문에 해경 지휘부 책임이 있는 자리에 있는 사람들은 이 위험을 알면서도 업무에 해태해서 업무상 과실에 의해서 사람들을 죽게 하고 다치겠다라는 결론을 내려야 마땅합니다.

법원은 사실도 오인했고 공모공동정범에 대한 과실범에 대한 법리도 대단히 착각을 하고 잘못된 판결을 내렸습니다. 광주지방법원에서 확정된 123 정장 피고인 김경일에 대한 판결문을 보더라도 법원은 그렇게 이야기하고 있습니다.

법원은 이미 수 년 전에 "해경 지휘부가 공동 책임이 있는 공동정범들이다. 그렇기 때문에 김경일 개인에게만 책임을 오롯이 다 묻기는 어렵다." 판결한 바 있습니다. 같은 사실심 법원인 서울지방법원은 서울중앙지방법원은, 이 재판부는 이러한 그전에 있었던 선행 판결도 완전히 무시하고 무시하는 것을 넘어서 완전히 정반대로 해경 지휘부는 공동 책임이 있는 사람이 아니라고까지 나아갔습니다.

이는 대단히 문제가 있는 판결이기 때문에 항소심에서는 반드시 뒤집어질 것이라고 확신을 하고 있습니다. 그렇지만 법원이 사실관계와 법리를 또 오인을 할까 걱정이 되어서 우리 법조인들이 상세하게 의견서를 적어서 오늘 재판부에 제출할 예정이니까 재판부가 부디 이 의견서만 잘 살펴보신다면 올바른 판결을 내릴 수 있을 것이라고 생각합니다.

❖ 붙임 5_ 발언문2 최정학 교수 (민주주의법학연구회, 한국방송통신대학교 법학과)

2014년 3월, 생각만 해도 몸서리쳐지는 그 날, 채 피워보지도 못한 꽃다운 생명들이 영원히 우리 곁을 떠나갔습니다. '국가는, 정부는 어디에 있었는가?' 하는 절규와 함께 이제부터는 많은 것들이 변해야 하고 변할 것이라는 다짐이 이어졌지만, 그로부터 아홉 해의 시간이 다 되어가는 지금, 또다시 무고한 젊은 목숨들을 속절없이 앗아가버린 이태원 참사를 보면서 참담함을 넘어 깊은 절망감을 느끼게 됩니다. 세월호 사건에 대해서는 그 동안 여러 차례의 조사와 수사, 재판이 진행되었습니다. 그리고 그에 따라 다수의 관련자들이 응분의 책임을 지고 벌을 받기도 하였습니다. 하지만 그럼에도 불구하고 아직도 세월호 문제가 완전하게 해결되었다고 생각하는 국민은 많지 않을 듯 합니다. 침몰의 진정한 원인은 여전히 명백하게 밝혀지지 않았고 진상규명을 위한 노력은 국가권력의 사찰과 방해로 받았으며, 관련 정치인이나 고위 공직자에 대한 수사과 처벌은 지나치게 관대하게 이루어지기 일쑤였기 때문입니다. 당시 해양경찰 지휘부에 대한 이 재판 역시 마찬가지입니다. 1초가 급박했던 침몰 상황에서 현장의 구조세력과 교신을 제대로 하지 못했고 그에 따라 상황을 정확하게 판단할 수 없었으며 선장이 이미 버린 배에서 승객들을 탈출하게 하는 것이 최선의 조치라는 것을 알지 못했다면, 이것은 도대체 누구의 잘못입니까? 영상을 통해 현장을 보지 못했고 사고를 인지한 후 30분도 되지 않아 배가 침몰하였으므로 300명이 넘는 사람들을 구조하지 못한 것이 정당화된다면, 그 정부와 경찰은 도대체 무슨 이유로 존재하고 있었던 것입니까?

그 날 이후 우리 모두가 잠겼던 커다란 슬픔을 기억합니다. '잊지 않겠다'는 다짐도 여전히 생생합니다. 그러나 이 나라는, 약하고 힘없는 사람들에게는 그지 없이 냉정하면서도 부와 권력이 사건 2심 재판부에 요청합니다. 부디 당시 구조 지휘에 아무런 잘못이 없다는 해양경찰 고위 공무원들의 책임을 엄히 살펴봐 주십시오. 문제의 해결은 남김없는 진상의 규명과 책임자들에 대한 응당한 처벌에서 시작된다는 것은 누구도 부인할 수 없는 순리입니다. 이를 통해 남겨진 가족들의 아픔을 조금이나마 위로하고 무너진 공직의 기강을 바로세워 우리도 정의롭고 따뜻한 사회를 만들어 갈 수 있다는 희망을 주시기 바랍니다. 새해, 귀 재판부의 건승을 기원합니다. 감사합니다.

2014년 세월호 참사와 관련해서 현재까지 해경 지휘부 누구도 처벌을 받지 않았습니다.

업무상 과실치사상 혐의로 기소된 김석균 전 해양경찰청장과 해경 지휘부 9명은 서울중앙지방법원에서 열린 1심 재판에서 모두 무죄를 선고받았는데 이는 세월호 참사 유족들과 시민단체들 일반 시민들로서는 도저히 납득하기 어려운 결과였습니다.

해경 지휘부가 퇴선 명령을 내릴 판단을 할 수 없는 상황이라면 1심에서 일하면서 1심에서 해경 지휘부 전원에게 무죄를 선고했는데 이러한 판단이라는 이한 판단은 현장에 출동했던 목포해경 123정 김경일 청장의 징역 3년 유죄 판결과 모순됩니다. 구조 가능성 또는 예견 가능성이 전혀 없었다면 어떻게 구조 업무로 현장에 투입됐던 현장 지휘관에게는 업무상 과실치사사가 인정되었겠습니까

김경일 청장에 대한 광주지방법원 2심 판결문에서 해경 지휘부나 사고 현장에 같이 출동했던 해경들에게도 승객 구조 소홀에 대한 공동 책임이 있다고 판단을 했습니다. 그럼에도 불구하고 이번에 세월호 해경 지휘부에 대한 1심 판결은 해경 지휘부의 업무상 과실이 없다고 판단을 했는데 이런 식이라면 대부분의 구조 실패 사건에서 구조의 방향에 관해서 결정을 하는 지휘부는 쏙 빠져나가고 일선 현장 지휘관만 법적 책임을 지는 일이 반복될 것입니다.

참여연대를 비롯한 시민단체들은 해경 지휘부의 책임을 묻지 않고 일선에서 구조에 투입된 중간 책임자만 처벌하는 그런 세월호 재판의 상황이 작년 10월 29일 이태원 참사 사건의 수사와 재판에서도 똑같이 반복되지 않을까 대단히 우려하고 있습니다.

현장에서 거리가 멀어지면 멀어질수록 지휘계통상 거리가 멀수록 더 상급자일수록 업무상 과실에 대한 형사 책임은 지지 않게 되는 것입니까

당장 구조가 되지 않으면 사람이 죽을 수 있다는 예견 가능성 구조 가능성 적절한 구난 조치를 취할 권한과 의무가 있음에도 불구하고 이를 이행하지 않았다면 업무상 과실 책임을 인정해야 합니다. 현장에 없다고 지휘가 높다고 책임이 면해져서는 안 됩니다. 해경 지휘부가 제때 퇴선 명령을 했다면 다한 몇 명이라도 그 희생자들이 구조가 될 수 있지 않았겠습니까 이번 2심에서 해경 지휘부의 업무상 과실에 대한 엄정한 처벌이 이뤄지도록 할 것을 촉구합니다.