

[사법농단 ISSUE PAPER ⑩]

철도노조 파업 · KTX 승무원 재판거래 의혹

2018. 7. 20.



MINBYUN-Lawyers for a Democratic Society
민주사회를 위한 변호사모임

사법농단 진상규명과 책임자 처벌을 위한 T/F

<목 차>

1. 사안의 개요	1
가. 철도 공사·노조 관련 사건의 흐름	1
나. SR 법인 설립	2
다. 철도노조 2009년 파업 사건	3
라. KTX 승무원 불법파견 사건	4
2. 공개된 문건의 내용	6
가. 상고법원 입법 추진을 위한 BH 설득방안 [80]	6
나. 상고법원의 성공적 입법추진을 위한 BH와의 효과적 협상추진 전략 [82]	8
3. 특조단 조사보고서 내용	10
가. 조사내용의 기재	10
나. 특조단의 평가	10
4. 사법농단의 실태 및 평가	11
가. 군사작전을 방불케 한 수서고속철도 법인의 졸속 설립	12
나. 전원합의체 판결에 반하는 철도파업 업무방해죄 처벌	12
다. 철도 민영화에 발맞춘 KTX 승무원 판결	13
5. 특조단 조사의 한계 및 수사의 필요성	14
가. ‘참고자료’ 판단의 문제점	14
나. 문건의 구체적 작성·활용 경위 조사 필요성	15
다. 재판관계자에 대한 영향 조사 필요성	15
[보론] KTX 승무원 판결에 대한 2018. 6. 20.자 대법관 보도자료에 대한 반박	17

1. 사안의 개요

가. 철도 공사·노조 관련 사건의 흐름

특별조사단 조사보고서에서 언급된 사건 중 ‘철도공사’와 관련된 판결은, ① 수서고속철도주식회사(이하 ‘SR’) 법인설립등기 사건, ② 철도노조 2009년 파업 사건, ③ KTX 승무원 불법파견 사건 판결들이다. 이들 사건은 각기 다른 시기에 선고되었고, 그 쟁점도 각기 다르지만, 크게 보면 박근혜 정부의 「철도산업 발전방안」¹⁾이라는 하나의 흐름 속에 있다. 대법원이 각종 문건들을 생산하며 상고법원을 추진했던 시기²⁾는 박근혜 정부가 ‘철도산업발전방안’을 추진했던 시기와도 맞물려있다.

시기	경과
2011. 9.	양승태 대법원장 취임
2012. 8.	임종헌 법원행정처 기획조정실 실장 임명
2012. 12. 20.	121220 최종보고서 버전 2 (사법제도TF)+5(박근혜 당선자) [비공개 문건]
2013. 6. 26.	철도산업 발전방안 발표
2013. 12. 9.	철도노조 - 수서발 고속전철 자회사 설립 반대 파업
2013. 12. 27.	대전지방법원 - 주) SR 발기설립조사 인가 결정(2013비합55) 국토교통부 - 면허 발급
2014. 8. 20.	철도노조 2009년 파업 대법원 판결
2014. 12.	상고법원 입법 발의
2015. 2. 26.	KTX 승무원 불법파견 사건 대법원 판결

- 1) 2013. 6. 26. 발표 - 2013~ 2017년에 걸쳐 공공기관인 철도공사를 ‘지주회사 + 자회사’ 구조로 재편하고, 여객자회사, 화물자회사, 정비 및 시설 등 자회사를 설립하여 해당 인력을 간접고용하는 것.
- 2) 임종헌이 법원행정처 기조실장으로 임명된 2012. 8. 이후 대법원은 사법제도 TF를 운영해왔다(비공개된 문건 중 (121220)최종보고서 버전2(사법제도TF)+5(박근혜 당선자) 등). 현재까지 공개된 문건 410건 중 가장 과거 시점에 작성된 문건은 2013년까지 거슬러 올라간다((131219)통상임금 판결 선고 후 각계 동향 파악 등). 즉 대법원은 2013년부터 통상임금 판결 선고 직후 ‘민정라인’을 통하여 직접 판결 취지를 전달하고 ‘정부와 재계의 고민을 잘 고려하여주었다는 평가’를 받는 등 BH와 재판 내용에 관한 연락을 취해온 것으로 확인되며, 이러한 흐름은 2014. 12. 법안 발의를 거쳐 2015년 상고법원을 중점적으로 추진했던 시기로 이어진다.

나. SR 법인 설립

철도 분할 민영화 계획은 2011년 이명박 정부 임기 막바지에 발표되었으나, 총선과 대통령 선거 기간 동안 여론을 의식하여 전면화하지 않고 있다가, 박근혜 대통령 당선 이후 그 추진을 본격화하였다.

정부는 2013. 6. 26. '철도산업발전방안'과 그에 따른 '수서발 KTX 자회사 분리설립'을 발표하였지만, "철도 분할 민영화"에 대한 국민적 반대에 직면하였고, 여러 법률적 문제³⁾에도 불구하고 제대로 된 검토나 충분한 사회적 논의 없이 일방적으로 추진되고 있다는 지적을 받았다.

이에 철도노조는 2013. 12. 9.부터 파업에 돌입하면서 사회적 논의 및 충분한 검토의 선행과 이를 위한 면허발급 보류 등을 요구하였고, 당초 언론보도⁴⁾에 따르면, 법원의 수서발 KTX 자회사 법인설립등기는 물리적으로 연내처리는 어렵고 해를 넘겨 가능할 것으로 관측되었다. '일반적인 사업인가와 달리 1년에 한 번 나올까 말까 할 정도로 크고 광범위한 사안 ... 1천 쪽이 넘는 설립비용 관련 서류들을 아직도 검토 중'이라는 법원관계자의 전언이 보도되기도 하였다.

그런데 파업이 길어지고 청와대가 강경대응 기조를 본격화하였고,⁵⁾ 그로부터 사흘 후인 2013. 12. 27. 금요일 밤 8시 40분경 대전지방법원이 전격적으로 수서고속철도 주식회사(SR)의 법인 설립등기를 인가하였다. 20분 후인 9시, 국토교통부는 바로 면허발급을 완료하였고,⁶⁾ 10시경 대국민 브리핑을 하였다.⁷⁾

3) i) 2003년 제정된 '철도산업발전기본법'은 시설과 운영을 분리하되 공기업인 '철도공사'가 국가 소유 철도를 운영하도록 법제화하였고 민간위탁규정을 모두 삭제하였고(철도공사 법무처조차도 수서발 KTX 분리설립은 '위 기본법의 취지에 반하여 위법'하다는 의견을 밝힌 바 있음), ii) 국토교통부가 면허발급의 근거로 삼은 철도사업법 제5조는 국유철도 노선에 관한 것이 아니고 '민자철도' 등에 한시적으로 면허를 부여하기 위한 것이므로, SR 면허발급의 근거가 될 수 없으며, iii) 2004년 KTX 1단계와 2011년 KTX 2단계는 1년 이상 철저한 검사와 시험운행을 거치고 시설물이 완공된 후 면허발급이 되었던 것에 반해, 수서 KTX의 경우 전체 인력이 20명에 불과하고 전체 운영자금 800억원 중 코레일이 우선 출자한 50억 원 뿐인 상황에서 한달 만에 면허발급

4) 수서발 KTX 법인 사업면허 발급 해 넘길 듯 (2013. 12. 27. SBS 뉴스), 수서발 KTX 면허 발급, 내년이나 가능할 듯 (2013. 12. 27. 13:46 아시아경제)

5) 2013. 12. 22. 경찰 병력이 파업 지도부를 체포하기 위해 민주노총 건물을 부수고 들어간 것을 시작으로, 2013. 12. 24. 박근혜 대통령이 수석비서관 회의에서 김기춘 비서실장에게 '각 부처 장관들이 철도 파업 문제를 남의 일 보듯이 하고 있다'고 강하게 질책하자, '철도 파업 관련 정부 대책 태스크포스(TF)'가 구성되고, 청와대 비서실에서도 관련 부처별 대응실태 등을 파악하는 등 발빠르게 움직이기 시작했다 - 박대통령 "철도파업이 남의 일인가" 장관들 질책 (2013. 12. 26. 자 언론보도), 鄭총리 "철도파업' 정부대책 TF 즉시 구성" 지시(2013. 12. 24. 자 언론보도)

6) 정부, '철도운송사업 면허' 발급...한밤중 '기습' 처리 (2013. 12. 27. CBS 노컷뉴스 기사)

7) "면허발급 해 넘길 것" 예상 깨고 경쟁체제 도입 '못박기'(2013. 12. 28. 동아일보 기사)

이러한 기습적인 면허발급을 통한 상황 종식은, 수서발 KTX 자회사의 분리설립을 기정사실화함으로써 더 이상의 노사 간 교섭과 시민·사회·노동단체 및 종교계 등에 의한 중재는 물론, 국가적 현안에 대한 사회적 논의를 불가능하게 하였으며, 결국 2013. 12. 30. 철도노조 파업은 종료될 수밖에 없었다.

다. 철도노조 2009년 파업 사건

철도노조는 철도공사와 사이에 2008년부터 1년 반에 걸쳐 단체협약 갱신 및 2009년도 임금협약 체결을 위한 교섭을 진행하였으나 교섭이 계속 결렬되고 철도공사가 단체협약 해지통보를 하자, 2009. 11. 26.~12. 3. 전면파업에 돌입하였다. 철도공사는 철도노조 간부 226명을 형사고발하였고, 전국 22개 법원에서 심리가 진행되었다. 종전 대법원 판례는 평화적인 단순파업도 업무방해죄가 성립하는 것으로 보았으므로, 지도부 사건을 맡은 서울중앙지방법원은 1, 2심에서 이러한 종전 판례 입장에 따라 2010. 7.과 2010. 12. 위 파업에 대하여 유죄를 선고하였다⁸⁾.

그런데 2011. 3. 대법원은 전원합의체 판결을 통해 단순파업 업무방해죄에 관한 종전 판례를 명시적으로 변경하였다. 즉 '쟁의행위로서의 파업이 언제나 업무방해죄에 해당하는 것으로 볼 것은 아니'라고 하면서 '전후 사정과 경위 등에 비추어 사용자가 예측할 수 없는 시기에 전격적으로 이루어져 사용자의 사업운영에 심대한 혼란 내지 막대한 손해를 초래하는 등으로 사용자의 사업계속에 관한 자유의사가 제압·혼란될 수 있다고 평가할 수 있는 경우'에 한하여 예외적으로 집단적 노무제공의 거부가 위력에 해당하여 업무방해죄가 성립한다는 것이다(대법원 2011. 3. 17. 선고 2007도482 전원합의체 판결).

이러한 판례 변경에 따라 2012~2013년 사이 전국 하급심 법원에서 무죄 판결⁹⁾이 잇따랐고, 상고심에 계류 중이던 지도부 사건 역시 무죄가 선고될 확률이 높아졌고

8) 서울중앙지방법원 2010. 7. 2. 선고 2010고단12 판결, 서울중앙지방법원 2010. 12. 23. 선고 2010노2641 판결

9) 대전지방법원 2011. 1. 28. 선고 2010고단1581, 2729(병합) 판결, 대전지방법원 2012. 11. 8. 선고 2011노369 판결(대전지방법본부 간부 22명 무죄), 대구지방법원 안동지원 2012. 11. 29. 선고 2010고단285 판결(영주지방법본부 간부 9명 무죄), 대구지방법원 2012. 12. 28. 선고 2011노1074 판결(부산지방법본부 간부 10명 무죄), 청주지방법원 제천지원 2013. 2. 14. 선고 2010고단170, 2010고단335(병합) 판결(영주지방법본부 간부 10명 무죄), 청주지방법원 2013. 3. 14. 선고 2010고정654 판결(대전지방법본부 간부 1명 무죄)

귀추가 주목되었다.

그러나 대법원은 2014. 8. 이러한 하급심 판결을 배척하며 예측가능성이 없었을 것이라는 유죄 취지로 파기·환송하였다 - 대법원 2014. 8. 20. 선고 2011도468 판결, 대법원 2014. 8. 26. 선고 2012도14654 판결).¹⁰⁾ 그로 인해 약 226여명의 철도노조 조합원들이 유죄 확정판결을 받았으며, 그 가운데 16명은 징역형의 집행유예, 210여명이 벌금형을 선고받았으며, 법조계나 학계로부터 2011년 전원합의체 판결과 기본적인 논리에도 반하는 판결이라는 많은 비판을 받았다.¹¹⁾

라. KTX 승무원 불법파견 사건

KTX 개통을 앞두고 철도청은 승무 업무 전체의 외주화를 강행하고, 2003. 12. 31. '홍익회¹²⁾'와 업무위탁협약을 체결하였으며, 이후 파견근로자보호등에관한법률(이하 '파견법')에 따라 2년 이상 파견 사용시 정규직 전환 의무를 의식하여 2년마다 외주 위탁업체를 변경하였다. 그 결과 KTX 승무원들은 실질적으로는 철도공사에 노무를 제공하면서도 그 소속이 '홍익회'에서 2004. 12. '철도유통', 2006. 또다시 'KTX관광레저'로 변경될 것을 요구받았다. 승무원들이 2006. 3. 1. 'KTX관광레저'로의 이직요구를 수용하지 않고 직접고용을 요구하면서 파업에 돌입하자, 철도공사는 철도유통을 통해 이직을 거부한 승무원 280명 전원을 해고하였다.

해고된 KTX 승무원들은 철도공사를 상대로 근로자지위확인 소송 두 건(1차 소송, 2차 소송), 국가인권위원회에 대한 진정, 임금지급 가처분 등을 제기했다. 형식적으로는 하청업체인 홍익회나 철도유통(이하 '철도유통 등') 소속이었지만, 철도공사 소속 열차팀장 등 정규직과 함께 같은 열차에서 근무하며 철도공사의 지휘·감독을 받아 업무를 수행하였으므로, 실질적으로는 철도공사와 묵시적 근로관계에 있거나 근로자

10) 형식적으로 두 사건은 모두 파기환송 판결이지만, 2011도468 판결[주심 신영철 대법관]은 안전운행 투쟁 부분을 제외하고는 원심의 유죄 판결을 그대로 유지한 것이고, 2012도14654 판결[주심 이인복 대법관]은 원심의 무죄판결을 대부분(안전운행 투쟁 제외) 파기한 것이다.

11) 신수정, "파업과 업무방해죄 : 2009년 철도파업 사건에 대한 검토", 한국노동연구원 노동리뷰 2014년 10월호 ; 장승혁, "업무방해죄의 성립 제한요건으로서의 전격성의 실효성에 관한 고찰", 노동법연구 제38호(2015), 도재형, "대비했지만 예측하지 못한 파업은 범죄인가", 대한변협신문 (2014. 10. 13.) ; 심상정 의원실 등, "철도파업 관련 최근 대법원 판결에 대한 긴급토론회", 토론회 자료집 (2014. 9. 2.)

12) 철도청이 100%지분을 보유하고 주요 임원이 철도청 간부로 구성

파견관계(열차승무 업무는 파견 허용 업무가 아니므로 불법파견)에 해당하여 실제 사용자는 '철도공사'라고 주장하였다. 일련의 사건에서, 국가인권위원회와 법원은 철도공사가 위장도급의 형식으로 근로자를 사용하기 위해 자회사인 철도유통 등의 법인격을 이용하였고, 철도공사가 실질적 사용자로서 묵시적 근로계약관계가 존재한다고 판단하였다¹³⁾. 근로자지위확인 사건(민사 본안)의 하급심 1심 법원의 판단도 같았다. 1, 2차 소송의 1심 법원은 철도공사가 실질적 사용자로서 승무원들과 사이에 묵시적 근로계약관계가 존재한다고 판단하여 근로자 승소판결을 하였다.¹⁴⁾

2심 법원의 판단은 엇갈렸다. 1차 소송의 2심 법원은 묵시적 근로계약관계를 인정하여 승소판결을 하였으나,¹⁵⁾ 2차 소송의 2심 법원은 철도공사의 사용자성을 부정하는 패소판결을 하였고,¹⁶⁾ 위 사건은 최종적으로 대법원의 판단을 받게 되었다.

그러나 대법원은 2015. 2. 26. ① 묵시적 근로계약관계로서 위장도급(주위적 주장), ② 불법파견(예비적 주장) 주장을 모두 배척하고, 원고 패소 판결(1차소송 원심 파기 및 2차소송 원심 확정)을 하였다(대법원 2015. 2. 26. 선고 2011다78316 판결, 대법원 2015. 2. 26. 선고 2012다96922 판결 - 주심 고영한 대법관).

같은 날 내려진 다른 불법파견 사건 2건(현대자동차 아산공장 사건¹⁷⁾, 남해화학 사건¹⁸⁾)에서는 모든 원고에 대해서 불법파견이 인정된 것과 대조적이었고, 소송 당사자들은 물론 많은 연구자들로부터 비판을 받았고,¹⁹⁾ '2015년 최악의 판결'로 선정되는 등 그 문제점이 광범위하게 제기되었다.

13) ① 2006년 9월 11일 국가인권위원회 차별 진정 사건에 대한 결정, ② 2007년 12월 20일 당시 KTX 승무지부 지부장에게 대한 파업 등에 대한 업무방해 형사사건 (서울중앙지방법원 2007고단2912 판결), ③ 2008년 4월 8일 철도공사의 업무방해금지가처분 항고(서울고등법원 2006라1737 결정), ④ 2008년 8월 22일 철도공사가 KTX 승무지부 조합원들을 상대로 제기한 손해배상 사건 (서울서부지방법원 2006가합6256 판결), ⑤ 2008년 10월 1일 34명의 조합원들이 제기한 근로자지위보전 및 임금지급가처분 사건 (서울중앙지방법원 2008카합3449 결정)

14) 서울중앙지방법원 2010. 8. 26. 선고 2008가합118219 판결, 서울중앙지방법원 2011. 8. 30. 선고 2009가합4607 판결

15) 서울고등법원 2011. 8. 19. 선고 2010나90816 판결

16) 서울고등법원 2012. 10. 5. 선고 2011나78974 판결

17) 대법원 2015. 2. 26. 선고 2010다106436 판결 [주심 고영한 대법관]

18) 대법원 2015. 2. 26. 선고 2010다93707 판결 [주심 고영한 대법관]

19) 양승광, "철도공사는 KTX 여승무원의 사용자가 아닌가", 노동법연구 제39호(2015. 9.) ; 박제성, "KTX 승무원 사내하청 : 사실과 논리에서 의견과 신념으로", 한국노동연구원 노동리뷰 2013년 2월호 (2012. 10.) ; 김홍영·양현, "KTX 승무업무는 도급이 가능한 업무인가", 성균관법학 제25권 제2호 (2013. 8.) ; 국회 환경노동위원회, "KTX 승무업무 직접고용 및 해고승무원 문제해결 국회토론회", 토론회 자료집 (2017. 9. 18.)

2. 공개된 문건의 내용

사법행정권 남용의혹 관련 특별조사단(단장 안철상 법원행정처장, 이하 '특조단')이 2018. 5. 25. 자 조사보고서를 통해 공개한 문건 중, 철도 노조 또는 철도 노동자와 관련이 있는 것은, '(150728)상고법원 입법 추진을 위한 BH 설득방안 [80]', '(150731) 정부 운영에 대한 사법부의 협력사례[71]²⁰⁾, '(151119) 상고법원 입법추진을 위한 협상추진전략 [82]' 등 모두 3건인데, 문건 [71]은 2015. 7. 28. 작성된 '설득방안[80]' 문건을 반복하고 있다. 그리고 이 내용은, 양승태 전 대법원장과 박근혜 전 대통령 사이의 오찬회동을 앞두고 작성된 2015. 8. 6. 자 「현안말씀자료」에도 포함되었다.

가. 상고법원 입법 추진을 위한 BH 설득방안 [80]

1) SR 법인설립조사 인가결정

2015. 7. 28. 시진국 전 심의관이 임종현 전 법원행정처 차장에게 보고한 위 문서에는 '1. 정부 운영에 대한 사법부의 구체적 협력 사례 제시' 제목 아래 "사법부는 그동안 대통령의 국정 운영을 뒷받침하기 위하여 최대한 노력해왔다"고 하면서 ① 과거사정립, ② 자유민주주의 수호, ③ 국가경제 최우선 고려, ④ 4대 부문 개혁 중 노동 부문 관련, ⑤ 4대 부문 개혁 중 교육 부문 관련을 언급하였는데, 이중 '국가경제'의 대표적 협력 사례로 수서발 KTX 자회사 설립등기 사건이 구체적으로 언급되고 있다.

이에 따르면, 대법원은 스스로 박근혜 정부의 국정 운용을 뒷받침하기 위해서 '협조한 재판'의 대표적 사례로 2013년 주) 에스알 법인설립시 조사인가 결정 사건(대전지방법원 2013. 12. 27. 자 2013비합55 결정)을 내세웠을 뿐만 아니라 아예 "국가경제

20) 특조단 조사보고서 153쪽에 따르면 "임종현 기조실장은 정다주당시 서울중앙지법 판사가 자신의 지시로 작성, 보고한 문건인 '현안 관련 말씀자료'(2015. 7. 27.)[70], '정부 운영에 대한 사법부의 협력 사례'(2015. 7. 31.)[71]를 시진국 심의관에게 교부하였고, 시진국 심의관은 이를 [80]문건의 내용에 포함시켰다고 한다.

적 관점에서 설립등기를 허가함으로써 법원이 “철도노조 파업 등 분쟁·갈등 상황을 종식시킴”이라고 자평하고 있는 것이다.

<p>㉔ 국가경제발전 최우선 고려</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 경제 관련 사건의 처리 ⇨ 단순한 법리적 검토뿐만 아니라 <u>국가경제 전체에 미치는 영향을 최대한 면밀히 고려</u>
<ul style="list-style-type: none"> ● <u>한국철도공사(코레일) 자회사 법인설립등기 사건</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ 철도산업에 경쟁 체제를 도입하여 수익 구조를 개선하기 위해서 국토교통부가 발표한 ‘철도산업발전방안’에 따라 추진된 ‘수서발 KTX 자회사 법인설립등기’를 국가경제적 관점에서 허가하여 이를 둘러싼 철도노조 파업 등 분쟁·갈등 상황을 종식시킴
<p>☑ 2013. 12. 27. 대전지방법원</p> <p>▶ 한국철도공사(코레일) 자회사 법인설립등기를 경료하여 국토교통부가 이에 대한 철도운송사업면허를 발급할 수 있게 함</p>

2) 2009년 철도노조 파업

위 문건은 또한 “4대 부문 개혁 중 가장 시급한 부문은 노동 부문”이라고 하면서, 사법부가 그 동안 “노동 부문 선진화와 노동생산성 향상을 위하여 필수적인 노동시장의 유연성 확보와 바람직한 노사관계 정립을 위해 노력”해왔다고 하고, 박근혜 정부의 국정 운용을 뒷받침하기 위한 대표적인 ‘협력사례’로 2009년 철도파업이 업무방해죄에 해당한다는 판결이 “노사 갈등의 평화적 해결을 위한 파업의 법적 기준을 정리한 것”이라고 내세우고 있다.

<ul style="list-style-type: none"> ● <u>철도노조 파업 사건</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ 노사 갈등의 평화적인 해결을 위하여 파업의 법적 기준을 정립함
<p>☑ 대법원 2014. 8. 20. 선고 2011도468 판결</p> <p>▶ 철도공사는 사업장 특성상 업무 대체가 쉽지 않아 사측의 대응에 한계가 있을 수밖에 없고, 파업을 강행하리라 예측하기 어려웠다고 평가하는 것이 타당하므로 철도노조 파업은 업무방해죄에 해당</p>

한편, 특조단이 발표한 조사보고서에 첨부된 비공개 문건목록에는 '(140831) 법무비서관실과의 회식 관련'이라는 문건이 포함되어 있는바, 이 시점은 철도노조 2009년 파업 유죄판결(2014. 8. 20. 과 8. 26.) 직후로서, 그 내용과 관련성 역시 철저히 조사될 필요가 있다.

3) KTX 승무원 불법파견 사건

위 문건은 '4대 부문 개혁 중 가장 시급한 부문'이 '노동부문'이라고 한 다음, 법원이 "노동시장 유연성 확보와 바람직한 노사 관계 정립을 위해 노력"해 온 대표적인 사례로, 「KTX 승무원 사건」을 언급한다. "공공부문 민영화와 관련한 여러 쟁점이 관계된 사안에서 결국 한국철도공사가 근로계약의 당사자가 아닌 것으로 인정"하였다는 것이다.

<p>■ 4대 부문 개혁 중 노동 부문 관련</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 4대 부문 개혁 중 가장 시급한 부문은 노동 부문 ⇨ 노동 부문의 선진화와 노동 생산성의 향상을 위하여 필수적인 노동시장의 유연성 확보와 바람직한 노사 관계의 정립을 위하여 노력 ● KTX 승무원 사건 ■ 공공 부문 민영화와 관련한 여러 쟁점이 관계된 사안에서 결국 한국철도공사가 근로계약의 당사자가 아닌 것으로 인정함 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>☑ 대법원 2015. 2. 26. 선고 2012다96922 판결</p> <p>▶ KTX 승무원과 한국철도공사 사이에 묵시적인 근로계약관계의 성립을 부정하고, 근로자파견관계에도 해당하지 않음</p> </div>
--

나. 상고법원의 성공적 입법추진을 위한 BH와의 효과적 협상추진 전략 [82]

상고법원 설치에 반대하는 민정수석의 입장을 번복하기 위해서는 “합당한 명분과 계기 또는 실효적 압박카드”가 필요하다고 하면서 [압박카드]로 “BH 국정운영기조를

고려하지 않는 독립적, 독자적 사법권 행사 의지 표명”을 제시하는데, “우선 그 동안 사법부가 와 의 원활한 국정운영을 뒷받침하기 위해 권한과 재량 범위 내에서 최대한 협조해 온 사례를 상세히 설명”하고, “그러나 사법부 최대 현안이자 개혁이 절실하고 시급한 상고법원 추진이 BH의 비협조로 인해 좌절될 경우 사법부로서도 더 이상 BH와 원만한 유대관계를 유지할 명분과 이유가 없다는 점을 명확히 고지해야”한다고 한다.

■ [압박 카드] BH 국정운영기조를 고려하지 않는 독립적, 독자적 사법권 행사 의지 표명

그리고 이 때 우선 상세히 설명하겠다고 하는 ‘협조사례’에 ‘KTX 승무원’과 ‘철도노조 파업 사건’이 포함되어 있다.²¹⁾

- 우선, 그 동안 사법부가 VIP와 BH의 원활한 국정운영을 뒷받침하기 위해 권한과 재량 범위 내에서 최대한 협조해 온 사례를 상세히 설명
 - ①합리적 범위 내에서의 과거사 정립(국가배상 제한 등), ②자유민주주의 수호와 사회적 안정을 고려한 판결(이석기, 원세훈, 김기종 사건 등), ③국가경제발전을 최우선적으로 염두에 둔 판결(통상임금, 국공립대학 기성회비 반환, 키코 사건 등), ④노동개혁에 기여할 수 있는 판결(KTX 승무원, 정리해고, 철도노조 파업 사건 등), ⑤교육 개혁에 초석이 될 수 있는 판결(전교조 시국선언 사건 등) 등을 통해 직간접적으로 VIP와 BH에 힘을 보태 옴 ⇨ 협력 사례의 구체적 내용은 [별첨 자료 3]
 - 국가적·사회적 파급력이 큰 사건이나 민감한 정치적 사건 등에서 BH와 사전 교감을 통해 비공식적으로 물밑에서 예측불허의 돌출 판결이 선고되지 않도록 조율하는 역할 수행

21) 협력사례의 구체적 내용을 기재하였다는 [별첨자료 3]은 위 ‘상고법원 입법 추진을 위한 BH 설득방안 [80]’ 문건 내용을 그대로 옮긴 것이다.

3. 특조단 조사보고서 내용

가. 조사내용의 기재

특조단 조사보고서는 철도공사·노조 사건을 진실 규명 대상으로 구별하여 검토하지는 않고, 『10. 기타 재판의 독립을 침해하거나 훼손한 의혹』의 일부 내용(나. 기타 - 1) 특별조사단에서 발견한 관련 문서, 조사보고서 166쪽 이하)으로만 다루고 있다.

이 중 [80] 문건에 대해서, “시진국 심의관이 기조실 심의관들이 각각 작성한 부분을 취합하여 완성한 문서로서 작성 지시자인 임중헌 기조실장에게 2015. 7. 28. 보고”한 것이고, “임중헌 기조실장은 상고법원 입법안에 대한 청와대 내 견제·반대 분위기에 큰 변화가 없는 상황에서 청와대 설득의 최종 골든 타임이 임박한 상황이므로 청와대 내 부정적 인식 및 국면을 전환할 수 있는 타개책이 필요하다고 판단하여 보고서 작성을 지시”한 것이라고 한다(조사보고서 171쪽).

또한 [82] 문건과 관련해서는, 임중헌 차장이 2015. 11. 19. 직접 작성한 것으로, “19대 국회가 12. 9. 정기국회 종료로 사실상 활동 종료로 예상되고 청와대, 법무부의 반대 기조에 변화가 없는 상황에서 현재의 상황을 타개하고 입법 성공을 견인할 수 있는 최후의 협상 전략을 모색하되 반대 입장의 진양지인 청와대 극복을 위한 효과적 협상전략 수립을 검토”한 것이라고 기재하고 있다(조사보고서 173쪽).

나. 특조단의 평가

특조단은 [80] 문건 중 박지원·원세훈 판결 부분에 대해서는 “사법행정권 남용 의혹이 뚜렷이 있는 부분”이라고 하였지만 나머지 부분에 관해서는 특별히 언급하지 않고 있으며(조사보고서 172쪽), 임중헌 기조실장과 정다주 심의관의 진술과 거론된 대법원 판결들의 주심 대법관 및 선고 시기, 이 문건이 대법원장이나 처장에게 보고

되었다고 볼 만한 사정이 없는 점 등을 근거로 “이 문건은 임종헌 기초실장이 대국회 관계에서 당시 여당측 국회의원들과의 원만한 관계를 유지하기 위해 만든 참고자료 정도였던 것”으로 평가하고 있다(조사보고서 176쪽).

한편 [82] 문건에 대해서는 “국가적, 사회적 파급력이 큰 사건이나 민감한 정치적 사건 등에서 청와대와 사전 교감을 통해 비공식적으로 물밑에서 예측불허의 돌출 판결이 선고되지 않도록 조율하는 역할을 수행하였다는 심각한 내용이 기재되어 있음”고 하면서(조사보고서 173쪽), “2015. 11. 19.의 임종헌 전 차장 직접 작성의 [82] 문건에서는 그와 같은 조율 역할까지 수행해 왔는데 상고법원 입법안이 좌절될 경우 더 이상 청와대와 원만한 유대관계를 유지할 명분과 이유가 없고 중립적 사법권 행사 의지의 표방이라 하더라도 심리적 압박은 가할 수 있다고 분석 및 보고하고 있는 바, 이는 당시의 임종헌 전 차장이 정부에 우호적인 판결이 있도록 협력해 왔고 비우호적인 판결이 나오지 않도록 조율하였음을 스스로 인정하는 것으로 설령 그러한 협력이나 압박카드 활용이 실제로 이루어지지 않았다고 하더라도 청와대가 대법원이나 행정처가 그러한 역할을 실제로 수행하고 있음을 믿게 하고 앞으로 더욱 심한 재판 관여 내지 간섭을 일으키게 할 수 있는 내용으로 그러한 문건을 당시 상고법원 입법 추진의 컨트롤타워 역할을 하던 행정처 차장이 직접 작성하였다는 것 자체만으로도 부적절한 것”이라고 하고 있다(조사보고서 176, 177쪽).

4. 사법농단의 실태 및 평가

앞서 본 것처럼 철도공사·노조 관련 사건들은 모두 당시 집중적인 비판을 받았으며 지극히 이례적이고 상식에 반하여 이해하기 어려웠던 것들인바, 위 문건 내용을 종합하면, 문건에서 스스로 인정한 것처럼 “국가경제발전을 최우선 고려”하고 국정운용을 뒷받침하기 위해서 ‘협력한 재판’이었다는 의심을 배제하기 어려운 상황이다.

가. 군사작전을 방불케 한 수서고속철도 법인의 졸속 설립

수서고속철도 법인 설립 당시 상황을 보면, ① 대전지방법원이 2013. 12. 27. 오후 법인 발기설립 조사인가 결정을 하고, ② 같은 날 오후 8시 40분경 설립 등기를 완료하자마자, ③ 불과 20분만인 오후 9시경 국토교통부는 면허 발급을 완료하고 이어 오후 10시경 브리핑을 하였는데, 이러한 조치들은 마치 군사작전을 방불케 하듯이, 매우 이례적으로 법원과 국토교통부의 통상적 일과시간이 끝난 9시에, 그것도 20분 간격으로 순차적으로 이루어져, 많은 의혹을 샀다.

나. 전원합의체 판결에 반하는 철도파업 업무방해죄 처벌

2009년 철도파업을 업무방해죄로 의율한 대법원 판결은, 2011년 전원합의체 판결에 정면으로 배치되고, '대비할 수 있었지만 예측할 수 없었다'는, 상식에 맞지 않는 논리를 동원한 판결이다.

이 사건 하급심의 인정사실만 보더라도, 사용자가 사전에 파업을 예측할 수 있었다는 객관적 사정들이 다수 존재하는 사건이었다. 그러나 대법원은 철도공사가 이미 파업을 예측하고 있었다는 여러 자료들의 존재에도 불구하고, 특별한 근거를 제시하지 아니한 채 그 예측가능성을 부정하였다.

당시 파업에 관한 여러 하급심 판결은 전원합의체 판결이 제시한 '전격성 유무'라는 판단기준에 입각하여, 이 사건 파업과 같이 단체교섭이 진행된 결과 의견 불일치가 있어 교섭이 결렬되고 노동조합 및 노동관계조정법에 따라 쟁의조정 및 찬반투표 등 일련의 절차를 거쳐 이루어진 '통상적인 쟁의행위'는 처벌할 수 없다고 보았다.

그런데 대법원은 전원합의체 판결이 제시한 기준(전격성 유무 - 객관적인 전후 사정과 경위에 비추어 사용자가 파업을 예측할 수 있었는지 여부)에 따라 판단하지 않고, ○ 전원합의체 판결 이전 과거의 판단기준 (파업 목적의 불법성)이나 ○ 국가경제에 대한 정책적 판단(공중의 일상생활이나 국민경제에 큰 영향을 미치는 필수공익

사업장이고 대체가 용이하지 않음)을 자의적으로 적용하여 '유죄'를 선고한 것이다.

또한 대법원 전원합의체 판결이 가벌성이 없다고 본 '사용자가 사전에 예측할 수 있었던 파업'을 업무방해죄의 위력에 해당하는 것으로 보아 유죄를 선고하기 위해서는 전원합의체에 회부하여 판례변경을 하였음에도 불구하고, 전원합의체에 회부함이 없이 소부(小部)에서 전원합의체 판결에 반하는 판결을 하였다는 것도 문제이다.

결국 이 사건 대법원 판결은 법률과 판례에 근거한 것이 아니라 공공부문 파업이 억제되어야 한다는 정치적 고려를 개입시킨 것으로 전원합의체 판결을 스스로 위반한 것이자, 사법부의 재량을 일탈한 것이다.

이러한 정황은 2014. 8. 20. 판결 선고 직후 배포된 대법원 보도자료를 통해서도 엿볼 수 있다. 보도자료에서는 “이번 판결을 통하여 대법원은 국민의 일상생활과 산업경제에 큰 영향을 미칠 수 있어 노동조합 및 노동관계조정법에서 필수공익사업으로 지정한 철도 등 사업장에서의 쟁의행위는 단체교섭의 대상이 되는 사항을 주된 목적으로 하여 신중하게 진행되어야만 한다는 취지”라고 설명하고 있는데, 이는 공개된 문건에서 내세운 “국가적·사회적 파급력이 큰 사건이나 민감한 정치적 사건 등에서 BH와 사전 교감을 통해 비공식적으로 물밑에서 예측불허의 돌출 판결이 선고되지 않도록 조율하는 역할 수행”의 내용과 거의 일치하는 것이다.

다. 철도 민영화에 발맞춘 KTX 승무원 판결

공개된 위 문건에 따르면, 법원행정처는 KTX 승무원 불법파견 사건에 대해 ‘공공 부문 민영화와 관련한 여러 쟁점이 관계된 사안’이라고 표현하였다. 왜 간접고용이나 외주화가 아니라 ‘민영화’일까? 이는 대법원이 위 사건을 단순히 도급과 파견의 구분 기준에 관한 법률적 쟁점에 국한되는 사안이 아니라 박근혜 정부의 철도산업발전방안(12. 12. 19.)의 맥락 하에서 보고 있었음을 시사한다.

철도산업발전방안은 철도공사가 지주회사로서 간선철도 중심의 여객운송사업만 담당하고, 그 외의 물류, 차량정비, 시설부문 등은 자회사로 전환하는 내용의 철도공사의 구조개편을 담은 것으로 일종의 철도 분할민영화의 준비단계라는 비판을 받았다. 그에 따르면, 현재 철도공사가 직접 운영 중인 2014년~2017년에 걸쳐 물류·차량정비·시설 분야 역시도 KTX 승무원들과 같은 ‘자회사를 통한 간접고용’으로 전환될 예정이었다. 만일 KTX 승무원 업무가 묵시적 근로계약관계나 근로자 파견 관계(철도공사의 지시·감독을 받아 수행되고 분리하여 도급 위탁될 수 없는 업무)로 결론이 내려지면, 청와대가 중점사업으로 진행해온 위 철도산업발전방안의 지속적인 추진 역시도 차질을 빚을 수밖에 없었다.

결국 KTX 승무원에 관한 판결은 ‘도급과 파견의 구분’이라는 법률적 쟁점만을 놓고 내려진 것이라기보다는, 양승태가 대법원장으로 재직하던 당시 대통령이 추진 중인 이른바 ‘4대 부분 개혁(특히 노동부문 개혁)’ 내지는 ‘공공부문 민영화(철도산업발전방안을 통한 분할민영화)’를 지원하기 위하여 청와대의 의중에 맞추어 내린 판결이자 상고법원 추진을 위한 거래의 대상이었다는 사실이 이번 특조단 보고서를 통해 드러난 것이다.

5. 특조단 조사의 한계 및 수사의 필요성

가. ‘참고자료’ 판단의 문제점

앞서 본 것처럼 특조단은 위 [80] 문건을 “임종헌 기조실장이 대국회 관계에서 당시 여당 측 국회의원들과의 원만한 관계를 유지하기 위해 만든 참고자료 정도였던 것”으로 과소평가하였으나, 같은 내용이 다른 시기 다른 문건에 반복적으로 등장하고, 특히 ‘현안 관련 말씀자료’(2015. 7. 27.)에도 그대로 반영된 것을 보면, 오히려 당시 법원행정처장과 대법원장에게도 보고된 것으로 보는 것이 자연스럽다.

또한 최근 언론보도에 따르면 이들 판결이 선고된 2013년부터 2015년까지 임종헌 전 차장이 지속적으로 청와대를 방문하였다는 것인바,²²⁾ 이들 사건의 선고를 전후하

여 관련된 협의를 진행하는 것을 배제할 수 없는 상황이다.

나. 문건의 구체적 작성·활용 경위 조사 필요성

앞서 본 것처럼 특조단 조사보고서는 [82] 문건에 대하여 “임종헌 차장이 2015. 11. 19. 직접 작성하였음”이라고만 할 뿐, 구체적으로 왜 직접 그러한 문건을 작성했는지를 밝히지 않고 있다.

또한 “청와대와 사전 교감을 통해 비공식적으로 물밑에서 예측불허의 돌출 판결이 선고되지 않도록 조율하는 역할 수행해 왔고 앞으로도 그렇게 할 수 있는 가능성을 가지고 민정수석 등 청와대에 대한 설득 또는 압박의 카드로 활용하겠다는 기조 역시 유지”라고 평가하고 있으나, 그러한 ‘기조’를 유지하여 실제 어떠한 행동으로 나아갔는지에 관해서는 조사되지 않았다. ‘활용하겠다는 기조 유지’만으로는 구체적인 사례까지 반복적으로 열거하면서, 여러 문건을 만들 이유가 없음에도 불구하고, 마치 기획·예비 단계에만 거친 것으로 단정하고 조사를 마친 것이다.

따라서 향후 철저한 수사를 통해 해당 문건의 구체적 작성 경위와 실제 활용의 모습을 빠짐 없이 밝혀야 한다.

다. 재판관계자에 대한 영향 조사 필요성

특조단은 [82] 문건을 분석하면서 ‘협력이나 압박카드 활용이 실제로 이루어지지 않았다고 하더라도’라고 하여, 실제 영향력 행사(=조율)는 이루어지지 않았다는 것을 전제하고 있다. 그러나 특조단 스스로 시인하였듯이 이 문건 내용을 보면 “당시의 임종헌 전 차장이 정부에 우호적인 판결이 있도록 협력해 왔고 비우호적인 판결이 나오지 않도록 조율하였음을 스스로 인정하는 것”으로서, 그 사실 여부에 관해서는 각 재판의 관계자들에 대한 추가 조사를 통해 사실관계를 확인해 보아야 한다.

예컨대 KTX 승무원 사건의 주심은 ‘판사 사찰 및 통제 의혹’에 책임을 지고 그 직

22) JTBC 2018. 7. 19. 자 “임종헌 행정처 전 차장, 청와대 출입...질어지는 ‘유착’ 의혹” 등

을 사퇴한 고영한 대법관(2016년 2월 ~ 2017년 5월, 제22대 법원행정처 처장)으로, 같은 날(2015. 2. 26.) 동일한 쟁점에 관한 현대자동차 아산공장 사건과 남해화학 사건에서는 기존 판례 법리에 따라 불법과건 사실을 인정하면서 그보다 더 파건의 요소가 강한 KTX 승무원 사건에서 파건을 부인한 이유 등을 면밀히 검토하여 부적절한 개입 및 위법한 사법행정권의 개입이 있었는지 여부를 철저히 밝혀야 할 것이다.

또한 수서고속철도 주식회사 발기설립조사 사건에 관해서도, 여러 문건에서 “설립 등기를 허가”한 것이라고 하면서 (그 권한을 과장하여) 협력 사례로 거시하고 있는 것을 보면, 당시 연내 철도과업을 끝내고 정부 정책을 밀어붙이기 위해 설립등기와 면허발급을 서두르는 것과 관련하여 대법원과 청와대 비서실 등이 사전에 비공식적 물밑 조율을 거쳤을 가능성을 배제할 수 없다. 당시 양자 사이에 어떤 내용의 사전 연락이나 교감이 있었는지 엄정한 진상규명과 면밀한 수사가 필요하며, 그 과정에서 대법원이 법인설립등기의 진행경과나 이후 방향을 보고받아 확인하거나 모니터링하였다면, 담당 법관들로 하여금 공무상 비밀누설죄에도 해당될 수 있는 위법행위를 하도록 직권을 남용한 것으로서 그 혐의가 명백하게 밝혀져야 한다.

[보론] KTX 승무원 판결에 대한 2018. 6. 20.자 대법관 보도자료에 대한 반박

대법원은 2018. 6. 20. 홍보심의관을 통해 KTX 승무원 판결에 대한 해명자료를 배포하였는데, 그 취지는 당시 대법원은 재판연구관실의 '집단지성'에 의해 심층 연구과 여러 단계 검증을 거쳐, 도급과 파견근로관계에 관한 새로운 법리를 선언하는 판결을 하였으며(같은 날 선고된 현대자동차 사건 및 남해화학 사건), KTX 승무원 판결 역시 동일한 법리를 적용하였으나 다만 본 사안에서는 도급의 요소가 우세하다고 판단된 것일 뿐 재판거래는 없었다고 주장하였다.

그러나 관련 수사가 이미 개시된 상황에서, 수사의 대상이 되어 진상규명에 적극적으로 협조해야할 대법관들이 그와 같은 보도자료를 내는 것의 방식이 적절한지도 의문이지만, 이를 차치하고라도 내용적인 측면에서 보더라도, 대법관 보도자료는 재판 거래 의혹을 해소할만한 충분한 근거를 제시하지 못하고 있다.

앞서 살펴보았듯, 이 사안에서 의문이 제기된 대상은 위와 같이 대법원이 현대자동차 판결 등을 통해 정립한 도급과 파견의 구분법리 그 자체가 아니라 왜 동일한 '법리'의 적용에 따르면 현대자동차 판결이나 남해화학 판결과 같이 불법파견 관계로 인정되기에 충분한 KTX 승무원의 경우 결론이 다르게 내려진 것인가, 즉 '사실관계 포섭'의 문제였다.

그러나 대법원 보도자료의 내용은 '법리'의 정당성을 설명하는데 그쳤을 뿐, 정작 문제가 제기된 '사실관계 포섭'의 적절성 여부에 관하여는 아무런 근거를 제시하지 아니한 채, (다른 두 사건과는 달리) 'KTX 승무원의 경우 도급의 요소가 우세하다고 판단된 것'이라는 종전 결론만을 되풀이하고 있을 뿐이다.

재판 자체가 거래의 대상이 되었다고 '의심'받는 사실만으로도 헌법에 반하는 초유의 사건인 현 상황에서, 대법관들은 여론을 호도하고 검찰 수사에 영향을 주는 해명에 집중하기보다는, 실체적 진상규명과 수사협조, 그를 통한 사법부 독립과 신뢰회복에 나서야할 것이다.