

October 27, 2026

현장 관리감독자의 업무상과실치상죄 등 '무죄' 확정

- 대형 자동차 운반선 내 추락 사고 관련

수도권 소재 자동차전용부두에 정박 중인 대형 자동차 운반선에서 수출용 차량의 선적 작업 중, A회사 소속 셔틀카 운전자 B가 선박 내 램프 조정으로 형성된 데크 단부(낭떠러지)로 진입하여 동승하였던 피해자 4명과 함께 수 미터 아래로 추락한 사건(이하 "이 사건 사고")에서, 수원지방법원 항소부는 선내 선적 작업을 총괄 관리·감독하는 C의 업무상과실치상 및 업무상과실자동차추락죄(형법 제189조 제2항, 제187조)에 대하여 무죄 판결을 선고하였고, 해당 판결은 최근 확정되었습니다.

I. 검사의 공소사실 및 법원의 판단 요지

검사는 선적 작업의 계획 수립 및 안전관리 업무를 담당하는 C가 사고발생 장소에 '차량유도원'을 배치하거나 '경고등', '안전콘' 등 출입을 금지하는 시설물을 설치하였어야 할 업무상 주의의무가 있었음에도 이를 게을리하였다는 사실을 이유로 기소하였습니다.

그러나 1심법원은 C에게 운전자가 단부로 진입하지 않도록 해야 할 업무상 주의의무는 분명히 있고 C의 추락방지 조치가 결과적으로 보아 다소 미흡하다고는 볼 수 있으나, C의 주의의무 태만과 결과 사이의 인과관계를 단정하기 어렵다고 보아 무죄를 선고하였고, 이 판결은 2심에서 그대로 유지되었고, 이후 검사의 상고미제기로 확정되었습니다.

II. 명시적인 안전조치 기준이 없는 상황에서, 관련 문건 및 평소의 실무관행을 토대로 주의의무의 내용을 특정하고 의무위반이 없음을 소명

이 사건 사고는 선박 내 가변식 램프를 하강 조정함에 따라 형성된 차량 이동경로의 단부에서 발생하였습니다. 선내 단부에 출입 금지 설비를 설치하는 업무는 일차적으로 선주사의 소관이고, A회사의 선내 관리자인 C는 그 설치 상태를 점검할 의무를 부담하는 구조였습니다. A회사의 운영절차서는 단부에 취하여야 할 안전조치를 명시적으로 정하고 있지는 아니하였으나, 예시 사진상 단부에 안전대와 타이거 마크 세이프 로프를 설치하고 꼭짓점에 안전콘을 배치하여 이동경로를 안내하고 있었고, 실무상으로도 이러한 조치와 함께 운전자에게 단부 형성사실을 무전으로 고지함으로써 위험을 예방하고 있었습니다.

사후적으로 볼 때, A회사가 이 사건 사고를 예방하기 위하여 고려할 수 있었던 조치로는 ① 위험장소를 구조적으로 제거하는 방안(이 사건 사고 이후 회사가 채택한 조치), ② 추락을 방지하는 벽을 설치하는 방안, ③ 추가적인 시설물을 설치하는 방안, ④ 안전요원을 배치하는 방안, ⑤ 운전자에게 주의를 주는 방안 등을 상정할 수 있었습니다. 검사는 이 중 ③, ④번, 즉 C가 시설물 또는 차량유도원을 통하여 운전자가 단부로 진입하지 않도록 하여야 할 주의의무를 부담한다고 공소사실을 특정하였습니다.

이에 BKL은, 업무상과실치상죄가 성립하기 위해서는 구체적이고 직접적인 주의의무가 존재하여야 하고, 명문의 법령이나 규정이 없는 경우에는 해당 안전조치가 관습이나 경험칙상 명확히 요구되는 수준이어야 한다는 법리를 강조하였습니다. 또한 A회사의 운영절차서와 관련 계약을 분석하고 실제 작업현장에서의 안전조치 관행을 조사한 뒤, 사고 직후 현장 사진, 블랙박스 영상, 해양경찰의 조사보고 및 동료 근로자들에 대한 증인신문을 통하여 공소사실과 달리 사고 장소에는 안전콘, 안전대 및 세이프 로프가 모두 설치되어 있었고 D관리자가 작업 전 그 설치 상태를 점검하는 등 당시 기준에서 요구되는 주의의무를 다하였음을 입증하였습니다.

아울러 검사가 제시한 각각의 안전조치가 구체적·현실적 타당성을 결여한 채 막연하게 주의의무를 부과하고 결과책임을 묻고 있는 것임을 지적하였습니다. 특히 '경고등(방향지시등, LED 점멸등)은 교차로 안내나 기동 충돌 방지용 장비로서 단부를 안내하는 설비가 아니고, '차량유도원'은 차량이 교행하는 구간에 배치되는 인력이며 단부 근처에 사람을 배치하는 것은 오히려 2차 사고를 유발할 수 있어 적절한 안전조치로 보기 어렵다는 점을 소명하였습니다. 나아가 공판 과정에서 검사가 안전콘의 '위치'를 새로이 문제 삼은 데 대하여는, 공소사실과 기본적 사실관계가 달라 허용될 수 없고 안전콘이 꼭짓점에 설치된 것은 운영절차서에 부합하는 적절한 위치라는 점도 주장하였습니다.

III. A회사의 과거 사고 사례, 평소의 안전관리 실태, 그리고 이 사건에서 운전자의 과실 등을 고려하였을 때, 안전관리 담당자의 주의의무 위반과 상해의 결과발생 사이에 상당인과관계가 없음을 소명

설령 D관리자에게 일부 업무상 과실이 존재하더라도, 그 과실이 상해의 결과를 초래하였다는 점은 합리적인 의심의 여지가 없을 정도로 증명되어야 합니다. BKL은 A회사가 설립 이래 17년간 유사한 추락 사고를 경험한 바 없고, 정기적인 위험성평가와 산업안전보건위원회 등 다양한 경로로 위험 요소를 점검·관리해왔으며, 해당 장소에 대한 추가적인 조치 필요성이 제기된 적도 없었고, 사고 당일 아침에도 램프 하강 시 저속 운행 및 제한속도 준수 등에 관한 안전보건교육을 실시하고 램프 하강조정 사실을 무전으로 고지하였다는 점을 강조하여 D관리자가 이 사건 사고를 예견할 수 없었음을

입증하였습니다.

또한 블랙박스 영상과 해양경찰 수사자료, 피해자들의 진술 등을 종합 분석하여, B운전자가 사고 7분 전까지 하강조정된 데크에서 작업하여 단부 형성 사실을 인식하고 있었음에도 이를 착오하여 경로를 이탈하였고, 제한속도를 초과하여 주행하며 전방주시를 해태한 것이 사고의 직접적인 원인임을 밝혀냄으로써, 법원으로부터 인과관계를 단정할 수 없다는 판단을 이끌어 냈습니다.

IV. 업무상과실자동차추락죄의 보호법익상 선박 내부 작업공간에서의 추락에 대하여는 적용될 수 없음을 주장

BKL은 업무상과실자동차추락죄가 형법 제14장 '교통방해의 죄'에 규정된 공공위험죄로서 그 보호법익이 '공중'의 교통안전에 있으므로(대법원 1983. 9. 27. 선고 82도671 판결), 이 사건 사고와 같이 특정 관계자들의 출입만 허용된 선박 내부의 제한된 작업 공간에서 발생한 추락 사고에는 해당 죄명이 적용될 수 없음을 주장하였습니다.

V. 수사 기관의 반응에 따른 전략적 대응 필요성

이 사건은 구조적으로 위험요소가 많은 작업장에서, 작업 중에 다수의 피해자가 척추·흉추 골절 등 상해를 입은 사안으로서, 회사 및 현장 책임자의 형사책임을 피하기 어려울 것으로 예상되었습니다. BKL은 수사단계에서부터 C의 변호인으로서 기소 이후 법정에서 무죄를 다룰 가능성까지 고려하여 전략적으로 수사에 대응하였고, 결과적으로 무죄를 선고받을 수 있었습니다.

* * *

법무법인(유한) 태평양은 업계 최초로 산업안전 TFT 를 운영하며 다양한 업무 경험과 노하우를 축적하였으며, 산업안전사고 대응 및 Compliance 자문 분야의 탁월한 전문성과 풍부한 실무경험을 가지고 있습니다.

법무법인(유한) 태평양은 중대재해처벌법 시행 이후 기존의 산업안전 TFT 를 중대재해예방·대응 TFT 로 확대 개편하여 중대재해처벌법령 내용 분석, Compliance 시스템 구축 및 점검, 중대재해사건 수사대응 등에 대한 종합 자문을 제공하고 많은 실적을 보유하고 있으므로, 이와 관련한 문의사항이 있으시면 언제든지 연락 주시기 바랍니다.

관련 구성원

장상균

변호사

T 02.3404.0198

E sangkyun.jang@bkl.co.kr

조홍선

변호사

T 02.3404.7472

E hongsun.jo@bkl.co.kr

법무법인(유한) 태평양의 뉴스레터에 게재된 내용 및 의견은 일반적인 정보제공만을 목적으로 발행된 것이며, 법무법인(유한) 태평양의 공식적인 견해나 어떤 구체적 사안에 대한 법률적 의견을 드리는 것이 아님을 알려드립니다. 뉴스레터와 관련된 문의사항이 있을 경우 위 연락처로 문의주시기 바랍니다.