

업무상과실치사·업무상과실치상·산업안전보건법위반

[창원지방법원 2020. 2. 21. 2019노941]



【전문】

【피 고 인】 피고인 1 외 5인

【항 소 인】 검사

【검 사】 김종근, 김지연(기소), 이홍열(공판)

【변 호 인】 법무법인 태평양 외 1인

【원심판결】 창원지방법원 통영지원 2019. 5. 7. 선고 2017고단940, 2018고단368(병합) 판결

【주문】

】

[피고인 2]

원심판결 중 피고인에 대한 부분을 파기한다.

피고인을 벌금 700만 원에 처한다.

피고인이 위 벌금을 납입하지 아니하는 경우 10만 원을 1일로 환산한 기간 피고인을 노역장에 유치한다.

위 벌금에 상당한 금액의 가납을 명한다.

[피고인 3]

원심판결 중 피고인에 대한 부분을 파기한다.

피고인을 금고 10월에 처한다.

다만, 이 판결 확정일부터 2년간 위 형의 집행을 유예한다.

[피고인 4]

원심판결 중 피고인에 대한 업무상과실치사상의 점에 관한 무죄 부분을 파기한다.

피고인을 금고 6월에 처한다.

다만, 이 판결 확정일부터 1년간 위 형의 집행을 유예한다.

검사의 나머지 항소를 기각한다.

[피고인 5]

원심판결 중 피고인에 대한 유죄 부분 및 업무상과실치사상의 점에 관한 무죄 부분을 파기한다.

피고인을 금고 1년 6월 및 벌금 300만 원에 각 처한다.

피고인이 위 벌금을 납입하지 아니하는 경우 10만 원을 1일로 환산한 기간 피고인을 노역장에 유치한다.

다만, 이 판결 확정일부터 2년간 위 금고형의 집행을 유예한다.

위 벌금에 상당한 금액의 가납을 명한다.

검사의 나머지 항소를 기각한다.

[피고인 1, 피고인 6 회사]

검사의 피고인들에 대한 항소를 모두 기각한다.

【이유】

】1. 항소이유

가. 사실오인, 법리오해(원심판결 무죄 부분)

1) 피고인 2, 피고인 3, 피고인 4(대법원 판결의 피고인 1), 피고인 5(대법원 판결의 피고인 2)에 대한 업무상과실치사상의 점

피고인들은 크레인 중첩작업에 대한 크레인 충돌 위험성 등을 알고 있었음에도 아무런 안전대책을 마련하지 않았고, 크레인 중첩작업으로 인한 낙하물의 위험성을 알고 있었음에도 출입금지구역 등을 마련하지 않았다.

위와 같은 과실로 인하여 공소사실 기재와 같은 사망 및 상해의 결과가 발생하였고, 피고인들에게 그에 대한 과실도 있으므로, 업무상과실치사상죄가 성립한다.

2) 피고인 5, 피고인 6 회사(대법원 판결의 피고인 3 회사, 이하 '피고인 6 회사'라고 한다)에 대한 안전조치의무, 산업재해예방조치의무 위반으로 인한 산업안전보건법위반의 점

사업주인 피고인 6 회사○○조선소 소장인 피고인 5는 공소사실 기재와 같은 안전조치의무 및 산업재해예방조치의무를 이행하지 않았고, 그에 대한 고의도 있다고 할 것이므로, 위 각 의무 위반으로 인한 산업안전보건법위반죄가 성립하고, 피고인 6 회사는 양벌규정에 따라 산업안전보건법위반죄가 성립한다.

3) 피고인 4에 대한 산업안전보건법위반의 점

공소외 3 회사 대표이사인 피고인은 공소사실 기재와 같은 안전조치의무를 이행하지 않았고, 그에 대한 고의도 있다고 할 것이므로, 위 의무 위반으로 인한 산업안전보건법위반죄가 성립한다.

나. 양형부당(원심판결 유죄부분)

피고인 1, 피고인 5, 피고인 6 회사에 대한 원심의 형(피고인 1: 벌금 500만 원, 피고인 5, 피고인 6 회사: 각 벌금 300만 원)은 너무 가벼워서 부당하다.

2. 검사의 사실오인, 법리오해 주장에 관한 판단(원심판결 무죄 부분)

가. 피고인 2, 피고인 3, 피고인 4, 피고인 5에 대한 업무상과실치사상의 점

1) 원심의 판단

원심은, 피고인 6 회사 측 상급관리감독자인 피고인 2, 피고인 3, 피고인 5와 공소외 3 회사 측 상급관리감독자인 피고인 4에게는 현장반장 및 반원들에 대한 구체적·직접적 주의의무가 인정되지 않고, 이들이 담당한 안전대책이나 규정에 이 사건 사고와 상당인과관계 있는 미비점이 있음이 증명되지도 않았으므로, 업무상과실치사죄 및 업무상과실치상죄가 성립하지 않는다고 판단하였다.

2) 항소심의 판단

원심과 항소심이 적법하게 채택하여 조사한 증거들에 비추어 보면, 아래에서 살펴보는 것과 같이 피고인 2, 피고인 3, 피고인 4, 피고인 5(이하 통칭할 때에는 '피고인들'이라고 한다)에 대한 업무상과실치사상의 점을 유죄로 인정할 수 있으므로, 원심이 이 부분 공소사실을 무죄로 판단한 것에는 사실오인, 법리오해의 위법이 있다.

따라서 검사의 이 부분 주장은 이유 있다.

가) 업무상과실치사상죄에서 업무란 사람의 사회생활면에서 하나의 지위로서 계속적으로 종사하는 사무를 말하고, 여기에는 수행하는 직무 자체가 위험성을 갖기 때문에 안전배려를 의무 내용으로 하는 경우는 물론 사람의 생명·신체의 위험을 방지하는 것을 의무내용으로 하는 업무도 포함되며(대법원 1988. 10. 11. 선고 88도1273 판결, 2002. 5.

31. 선고 2002도1342 판결 등 참조), 이런 의무에는 법령상 의무뿐만 아니라 조리상 의무도 포함된다(대법원 2007. 5. 31. 선고 2006도3493 판결 참조).

피고인들에게 업무상과실이 인정되려면, 피고인들이 결과발생을 예견할 수 있었음에도 불구하고 이를 예견하지 못하였는지, 그리고 결과발생을 회피할 수 있었음에도 불구하고 이를 회피하지 못하였는지가 검토되어야 하고, 그 과실의 유무를 판단함에는 같은 업무와 직무에 종사하는 일반적 보통인의 합리적이고 객관적인 주의 정도를 표준으로 하여야 하며, 통상 예견할 수 있는 범위를 넘는 이례적인 사태의 발생까지 예견하고 대비할 것까지 요구할 수는 없다(대법원 1969. 10. 23. 선고 69도1650 판결, 1971. 5. 24. 선고 71도623 판결 등 참조).

한편, 산업안전보건기준에 관한 규칙(이하 '산업안전규칙'이라고 한다)에서 요구하는 안전조치의무 위반에 해당하지 않아 산업안전보건법위반죄가 성립하지 않는 경우에도 관리·감독업무 등에 관한 주의의무 위반이 인정되는 경우 업무상과실치사상죄가 성립할 수 있다(대법원 2010. 11. 11. 선고 2009도13252 판결, 대법원 2009. 5. 28. 선고 2008도7030 판결 참조).

나) 이 부분 공소사실에 기재된 피고인들의 주의의무 위반의 내용은, ? 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 방지하기 위한 위험성 평가 및 구체적인 안전대책이나 세부적인 기준을 수립하지 않거나(피고인 3), 그에 관한 건의를 하지 않거나(피고인 2), 위 위험성 평가 및 안전대책이나 기준 수립 내지 그에 관한 지휘, 관리·감독을 하지 않은 점(피고인 4, 피고인 5), ? 직접 또는 하위 근로자 내지 관리자 등을 통하여 작업자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고 이를 지휘감독 하는지 제대로 살피지 않은 점(피고인들), ? 크레인 간 중첩작업에 따른 충돌 등으로 인하여 물체가 떨어지거나 날아올 위험이 있는 마틴링게(Martin Linge) 메인테크 동편 well bay 부근에 출입금지구역의 설정 등 위험을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취하지 않은 채 간이화장실 및 흡연장소를 설치하도록 하고 방치하거나(피고인 5), 위 부분에 출입금지구역 설정 등을 하거나 이를 피고인 6 회사에 요청하지 않은 채 피고인 6 회사에서 설치한 간이화장실 및 흡연장소를 방치한 점(피고인 4)으로 나누어 볼 수 있다.

아래에서 살펴보는 것과 같이, 상급관리감독자인 피고인들은 위 ?, ? 주의의무를 위반하였다고 볼 수 있다.

[위 ? 부분]

원심과 항소심이 적법하게 채택하여 조사한 증거들에 비추어 인정할 수 있는 아래 사실들을 종합하면, 피고인들에게는 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 방지하기 위한 위험성 평가 및 안전대책이나 기준을 마련했어야 할 주의의무가 있다.

그럼에도 피고인들은 이 사건 당시 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 방지하기 위한 위험성 평가 및 안전대책이나 기준을 수립하지 않는 등 각자 자신의 업무 권한 범위 내에서 주의의무를 다하지 않은 과실이 있다.

(1) 크레인 간 충돌 사고 발생에 대한 예견 가능성이 있었는지 여부

(가) 피고인 6 회사는 7안벽에서 진행 중인 마틴링게 프로젝트의 일부인 P모듈(이하 '이 사건 현장'이라고 한다)에 당초 T자형 타워크레인을 설치하여 작업을 지원하고 있었고, 공정의 진행 경과에 따라 모듈 높이가 상승하면서 모듈 상부 작업 지원이 필요했는데, T자형 타워크레인의 높이를 높이는 경우 골리앗 크레인(피고인 6 회사(부서명 생략)에서 관리하는 골리앗 크레인 5호기, 규격 800톤)의 거더와 간섭되는 문제가 있었다.

이에 메인지브를 낮추었을 때는 골리앗 크레인 하부 거더보다 낮게 위치하지만 메인지브를 높이면 모듈 상부 작업이 가능한 지브형 크레인을 설치하기로 하고, 2016. 6. 13. 이 사건 현장 골리앗 크레인 레일 안쪽에 지브형 크레인(공소외 3 회사 타워 2반에서 관리하는 고정식 크레인 7-3호기, 규격 32톤)을 설치하게 되었다(증거목록 2, 21권, 순번

233). 설치된 지브형 크레인 그 메인지브(붐대)가 골리앗 크레인 거더 부분보다 높이 올라올 수 있는 구조로서, 메인지브를 제외한 A프레임 시브까지의 높이가 67.5m, 골리앗 크레인 하부 거더까지의 높이가 71.3m여서 그 사이에 3.8m의 간격밖에 없었고, 지브형 크레인 메인지브의 경사각이 30°인 경우에도 전체 높이가 85.149m로 골리앗 크레인 하부 거더 높이보다 높기 때문에(11권, 순번 127), 이에 따라 골리앗 크레인이 지브형 크레인이 있는 곳을 지나가기 위해서는 지브형 크레인 메인지브가 골리앗 크레인 하부 거더와 간섭되지 않도록 충분히 내려져 있어야만 했고, 메인지브가 위와 같이 내려져 있지 않은 경우에는 크레인 간 충돌이 발생할 수 있었다.

(나) 아래 각 진술에 비추어 보면, 이 사건 관련자들은 이 사건 당시 위와 같은 지브형 크레인 설치로 인한 골리앗 크레인과의 간섭 문제 및 크레인 간 충돌 위험을 인지하였거나, 충분히 예상할 수 있었던 것으로 보인다.

① 피고인 6 회사 측 관련자들 진술

-○○조선소 소장 피고인 5: 7안벽 골리앗 작업장 내 지브형 크레인이 설치, 작업 중인 사실과 간섭 위험이 있다는 것을 알고 있었으나, 신호수와 크레인 운영지침이 있기 때문에 잘 지키면 사고가 나지 않을 것으로 생각했고, 이 사건 현장의 마틴링게 모듈 정도 높이를 갖는 모듈은 드문 경우이다(11권, 순번 125, 21권, 순번 251).

-생산2담당 상무 공소외 4: 지브형 크레인과의 간섭이 우려되는 점은 인지했으나 마틴링게 작업 현장이 높기 때문에 부득이하게 지브형 크레인을 설치했고, 조선소에서 일하는 사람이라면 육안으로 위험성을 인지할 수 있었다.

일반 모듈은 3~4층 높이인데 마틴링게 모듈은 6층으로 처음 보는 모듈이고, 대우조선소나 현대중공업에도 이 정도 높은 모듈은 생산공정이 없기 때문에 골리앗 레일 안쪽에 지브형 크레인이 설치된 곳은 없을 것이다(11권, 순번 122).

-□□□□□□ 부장 피고인 3: 7안벽에 지브형 크레인을 설치할 당시 이미 회의에서, '위험하지만 지브형 크레인 이외에는 다른 대체 크레인이 없다.

'라고 결정되었기 때문에 달리 상급자에게 위험성에 대해 건의하지 못했다.

지브형 크레인이 배치되었을 때 위험성을 인지했지만, 배치결정이 승낙되었기 때문에 다른 방도가 없었다(8권, 순번 106).

-신호수(스케줄 관리, 러그 점검 담당) 공소외 5: 7안벽 골리앗 크레인 주변에 6개의 타워크레인 중 유일하게 위 아래로 메인지브를 조절할 수 있는 것이 사고가 발생한 지브형 크레인이다.

그 외 타워크레인들 모두 수평으로 고정되어 좌우로 회전만 되는 것이고, 그 최종 높이 또한 골리앗 크레인 거더 밑이기 때문에 사고가 발생한 지브형 크레인을 유독 많이 신경 썼었다.

다른 크레인들은 골리앗 크레인과 부딪힐 염려가 적는데, 지브형 크레인은 충돌 위험이 높아 위험해 보였다(증거목록 1의 2권, 순번 39).

② 공소외 3 회사 측 관련자들 진술

-대표이사 피고인 4: 지브형 크레인과의 골리앗 크레인 혼재 작업시 간섭이 자주 생겨 위험하다는 것은 모든 직원들이 알고 있고, 직·반장 회의 때 높이가 높아 골리앗 크레인과의 문제점이 있고 작업 반경 내 작업자들도 많다는 이야기를 했다(4권, 순번 30, 7권, 순번 103).

-3직장 공소외 6: 지브형 크레인과의 골리앗 크레인 혼재 작업의 위험성을 알고 있으나 하청 입장에서는 원청의 작업 요청에 맞출 수밖에 없고, 실질적인 대처 방안이 없어 직원들 안전교육을 좀 더 실시했으며, 작은 장비가 작업하는 중에

도 큰 장비 작업이 우선으로 이루어져서 작은 장비가 작업하는 것을 확인하지 않고 큰 장비가 빼달라고 하는 것 때문에 골리앗 크레인 담당자에게 문제를 제기하였다(4권, 순번 31).

-현장반장 공소외 2: 7안벽 지브형 크레인 작업 중 골리앗 크레인과의 간섭 위험에 대해 그곳에서 일하는 사람들은 다 알고 있었고, 그런 위험에 대해 실질적인 개선이 되지 않고 있다(3권, 순번 20).

-과장 공소외 7: 7안벽 골리앗 크레인과 지브형 크레인 혼재작업이 위험하다는 것은 설치 당시부터 대표, 소장 등 모든 직원들이 알고 있었으나 장비 설치 여부에 대하여는 관여가 안되고, 운영 인력만 지원했다(증거목록 1의 4권, 순번 83).

(다) 앞에서 본 것처럼 이 사건 지브형 크레인은 골리앗 크레인보다 높은 위치에서 작업이 가능하였고, 지브형 크레인의 메인지브가 작업을 위해 올라오게 되면 골리앗 크레인의 거더 위쪽에 위치하기 때문에, 같은 업무와 직무에 종사하는 일반적 보통인이라면 골리앗 크레인의 거더와 지브형 크레인의 메인지브 간 간섭으로 인한 충돌 위험을 충분히 예견할 수 있었다고 보인다.

특히 이 사건이 발생하기 불과 2개월 전인 2017. 3. 21. ○○조선소 내 8안벽에서 골리앗 크레인이 블록 이동 작업 중(공소외 3 회사가 운영을 맡은) 크롤러크레인 보조붐을 충돌한 사고(크롤러크레인은 붐을 내리고 대기 중인 상태였다)가 발생하였으므로, 피고인들은 사고가 발생한 7안벽에 골리앗 크레인 거더 하부의 높이보다 메인지브가 높게 올라가는 지브형 크레인이 골리앗 크레인과 충돌할 가능성은 충분히 예상할 수 있었다고 보인다.

따라서 이 사건과 같은 지브형 크레인과 골리앗 크레인의 충돌 사고 발생에 대한 예견가능성을 인정할 수 있다.

(2) 크레인 간 충돌을 방지하기 위한 위험성 평가 및 구체적인 안전대책이나 세부적 기준이 마련되었더라면 위와 같은 위험을 회피할 수 있었는지 여부

(가) 앞에서 본 것과 같이 사고가 발생한 7안벽에 설치된 지브형 크레인은 그 메인지브가 골리앗 크레인의 하부 거더보다 높게 올라가 충돌 위험이 예상되는 상황이었으므로, 아래에서 보는 것처럼 그에 따른 위험성 평가 및 구체적인 안전대책이나 세부적 기준이 마련되었더라면 사고 발생의 위험을 줄일 수 있었다고 볼 수 있다.

(나) 기록에 의하면 이 사건 사고 발생 당시 다음과 같은 안전관리상의 문제점들이 있었는데, 그에 대한 대책을 마련하지 않은 것이 사고 발생의 위험을 높였다.

① 신호수 배치방법 관련하여, 골리앗 크레인 신호수들은 권상 작업 시에는 신호수들이 동서남북으로 흩어져 작업하지만, 이 사건과 같이 주행 시 신호수들의 배치방법에 대해서는 구체적으로 알지 못한다고 진술하였고, 실제로 이 때문에 이 사건 당시 신호수 3명(공소외 8, 공소외 9, 공소외 10)이 모두 엘리베이터 운반 작업이 예정된 동쪽에서 골리앗 크레인 주행 방향을 따라 걸어갔을 뿐 지브형 크레인을 관찰할 수 있는 서쪽에는 별도로 신호수가 배치되어 있지 않았던 것으로 보인다.

또한 이 사건 발생 당시 신호수 6명 중 위 3명만 지상에 있었고, 2명(공소외 11, 공소외 12)은 이동하려는 권상물인 엘리베이터 타워 위로 미리 올라가 있었으며, 1명(공소외 5)은 다른 업무를 하고 있었는데, 주신호수 공소외 8은 신호수 공소외 9에게 지브형 크레인 측에 무전 연락을 하도록 지시한 후 곧바로 골리앗 크레인 운전수 공소외 13에게 주행을 지시하였고, 지브형 크레인 운전수와 직접 무전 연락을 한 공소외 9가 지브형 크레인 메인지브가 내려간 것을 확인했을 것으로 믿었을 뿐, 공소외 9에게 지브형 크레인 메인지브가 내려간 것을 확인했는지 묻지도 않았다.

피고인 2도, 크레인신호표준은 작업시작이나 종료시에 주행 시 레일 확인을 함에 있어 동서쪽에 '레일 신호수'를 배치해야 한다는 의미이고, 골리앗 크레인 신호수들의 구체적 배치를 정한 것은 아니라고 진술하였는데(19권, 순번 198), 중첩지역 통과 시의 신호수의 배치방법에 관한 구체적인 규정이 있었다면 신호수들이 만연히 위와 같이 작업하지 않았을 것으로 보인다.

위와 같이 골리앗 크레인 신호수들이 이 사건 당시 보여준 작업방법 등에 비추어 보면, 개별 작업의 특수성으로 인하여 모든 상황을 대비한 상세한 규정을 정할 수 없다고 하더라도, 권상 작업 시 주의의무 내용을 정해둔 것처럼 권상 시가 아닌 경우에도 크레인이 주행할 때에는 신호수들을 반드시 분산 배치해야 한다거나 크레인 중첩지역을 통과해야 하는 상황에서 상대 크레인의 위치와 작업 상황을 정확히 파악할 수 있는 방향에 신호수를 반드시 배치해야 한다는 정도의 구체성을 가진 원칙을 정해두었다면 사고 발생의 위험을 상당부분 줄일 수 있었다고 볼 수 있다.

- ② 혼재작업 시 작업방법 관련하여 살펴보면, 먼저 지브형 크레인이 메인지브를 올리고 작업하고 있더라도 골리앗 크레인이 주행을 (시작)할 수 있는지에 관하여, 현장근로자들은 모두 평소에 그렇게 작업해 왔다는 취지로 진술하였고, 피고인 2도 상대편 크레인과의 거리가 있거나, 시간적 여유가 있다고 판단될 경우 주행을 먼저 시작하는 경우가 있는 것으로 알고 있다고 진술한 반면(19권, 순번 198), 피고인 3, △△△△△장 공소외 14는 골리앗 크레인 출발을 위해서는 반드시 지브형 크레인의 메인지브가 완전히 다운되고 나서 출발해야 한다고 진술하는 등(19권, 순번 201, 202), 지브형 크레인이 메인지브를 올리고 작업할 때 골리앗 크레인이 주행을 (시작)할 수 있는지에 관하여 이 사건 관련자들의 진술이 일치하지 않고, 명백하게 공유되는 기준이 있었다고 보기 어렵다.

또한 피고인 6 회사 측 관련자들은 골리앗 크레인 지브형 크레인이 혼재작업을 할 때 골리앗 크레인이 우선한다는 취지로 진술하고, 공소외 3 회사 측 관련자들은 그러한 명백한 기준은 없다고 진술하여, 그에 관한 혼선도 있었던 것으로 보인다.

피고인 2는 "골리앗, 지브형 크레인 간 간섭 발생 시에는 원칙적으로 골리앗 신호수의 신호에 양 크레인 운전수가 따르는 방침이 야드 내에 확립되어 있으나 다만 위 방침이 매뉴얼에 명시되어 있지는 않습니다.

"라고 진술하였는데(22권, 순번 262), 이러한 진술에 비추어 보더라도 혼재작업 시 작업 우선권에 대한 명백한 기준이 있었거나 공소외 3 회사 측과 공유되고 있었는지 의문이 든다.

따라서 이 사건 당시에 혼재작업 시 작업방법, 즉 지브형 크레인의 메인지브가 완전히 내려간 것을 확인한 후 골리앗 크레인의 주행을 시작해야 한다거나, 혼재작업 시 지브형 크레인의 사정에 불문하고 골리앗 크레인 신호수의 신호에 따른다는 등 작업방법에 관한 명백한 기준이 마련되어 있었다면 사고 발생의 위험을 줄일 수 있었다고 보인다.

- ③ 크레인 간 충돌 방지를 위한 신호조정 방법에 대하여 살펴보면, 이 사건 당시 피고인 6 회사 측에서 지브형 크레인 운전수에게 무전기를 지급하여 골리앗 크레인 신호수와 지브형 크레인 운전수 간 무전이 가능한 상태였고, 골리앗 크레인 운전수와 지브형 크레인 운전수 및 신호수, 골리앗 크레인 신호수와 지브형 크레인 신호수 간에는 직접적인 무전 방법이 없었다.

설령 무전을 확대할 경우 혼선이 발생하는 등의 문제가 있었다고 하더라도, 이 사건과 같이 지브형 크레인이 바닥에 고정된 상태에서 골리앗 크레인이 주행하면서 지브형 크레인을 충돌할 위험이 있는 상황에서, 지브형 크레인 신

호수가 지브형 크레인 운전수를 통해 골리앗 크레인 신호수에게 연락하여 비로소 골리앗 크레인 운전수로 하여금 진행을 중단하도록 할 수밖에 없다면, 즉각적인 위험 대처가 불가하다는 것은 쉽게 예상할 수 있다.

실제로 공소외 15는 골리앗 크레인이 접근하는 것을 보고 골리앗 크레인 신호수들에게 알리려 달려갔으나 충돌을 방지할 수 없었고, 당시 공소외 15가 직접 달려가는 것 외에 지브형 크레인 운전수 피고인 1에게 무전 연락하여 다시 피고인 1이 골리앗 크레인 신호수 측에 무전 연락하는 방법이 있었지만, 이것이 사고 예방을 위한 적절한 안전대책이었다고 보기 어렵다.

무전 확대가 불가능했다면 적어도 그에 상응하는 정도의 위험 방지 대책(예컨대 적어도 사고가 예측되는 등 비상 상황에서는 지브형 크레인과 골리앗 크레인 신호수 간에 즉각적인 연락이 가능하도록 하는 방안 등)은 마련해 두어야 하고, 그러한 대책이 마련되어 있었다면 사고 발생의 위험을 줄일 수 있었다.

- ④ 작업 일정 조정에 대하여 살펴보면, 지브형 크레인 신호수 공소외 15의 진술에 의하면, 이 사건 당시 골리앗 크레인의 작업 일정은 공소외 3 회사 측 직원이 골리앗 크레인 사무실에 가서 화이트보드에 적혀 있는 작업일정을 사진으로 찍어 온 후 단체 카카오톡으로 보내어 공소외 3 회사 직원들 간에 공유하였는데, 골리앗 크레인 측이 평소에도 그 일정대로 움직이지 않아 공소외 3 회사 측에서는 위 일정을 참고만 하였다(증거목록 1의 2권, 순번 38). 골리앗 크레인 신호수 공소외 5도, 골리앗 크레인과 지브형 크레인 간에 작업 일정에 관한 조율을 하지 않고, 소형 크레인 작업자들이 골리앗 크레인 작업 일정에 맞추는 형태로 일을 하며, 일정을 사진 찍어 간다고 진술하였다(증거목록 1의 2권, 순번 39). 공소외 15가 이 사건 당일 찍어온 일정표 사진에 의하면, 골리앗 크레인 오후 5시에 엘리베이터 운반 작업이 예정되어 있었는데, 실제로는 이 사건 사고 발생 직전인 오후 2시 42분경에 지브형 크레인 측에 무전으로 통보 후 엘리베이터 운반 작업을 위한 주행을 시작하였다.

이러한 사정에 비추어 보면, 지브형 크레인 측에서는 이 사건 당시에도 골리앗 크레인 측 작업 일정을 파악하고 이를 참고하여 작업을 하고 있었는데, 골리앗 크레인 측에서 사전 조율 없이 일정을 변경하였고, 그 변경된 일정대로 지브형 크레인 운전수 피고인 1에게 메인지브를 내리라고 지시하게 된 것으로 보인다.

피고인 1은 지브형 크레인 신호수 공소외 15에게 이를 알렸고, 그러자 공소외 15는 피고인 1에게 추가 작업을 하고 메인지브를 내리라고 하였다.

한편, 골리앗 크레인 측 주신호수 공소외 8은 신호수 공소외 9가 지브형 크레인 운전수 피고인 1에게 메인지브를 내리라고 무전을 하자마자 지브형 크레인 메인지브가 내려갔는지 확인하지도 않고 곧바로 운전수 공소외 13에게 골리앗 크레인 주행을 지시하였다.

골리앗 크레인과 지브형 크레인의 현장근로자들이 위와 같이 서로 상대방의 작업 상황을 살펴보지 않고 각자의 작업을 우선하게 된 것은, 사전에 일정 변경에 대한 충분한 정보 공유가 없었던 데 큰 원인이 있다고 보인다.

설령 현장 사정에 따라 일정이 유동적으로 변경되어 그에 대한 사전 고지가 용이하지 않은 측면이 있다고 하더라도, 두 대의 크레인이 간섭되어 충돌 위험이 예상되는 이와 같은 상황에서는 상호 간 일정 조정을 위한 원활한 의사소통은 위험 회피를 위해 반드시 필요한 부분이다.

(다) 공사사실에 의하면 피고인들의 주의의무 위반의 내용은 '크레인 간 충돌 위험에 관한 위험성 평가 및 그에 따른 구체적 안전대책이나 세부적 기준의 수립'이고, 그 중 구체적인 안전대책이나 세부적인 기준으로 '중첩지역 통과 절차 또는 신호조정 방법 마련', '충돌방지장치 설치' 등이 기재되어 있다.

이에 관하여 피고인 6 회사 측 피고인들과 변호인은 위험성 평가를 하였고, 이미 마련되어 있는 안전대책과 기준으로도 충분히 사고를 막을 수 있었다고 주장한다.

그러나 아래에서 살펴보듯이 지브형 크레인 설치에 따라 새로이 발생된 크레인 간 충돌 위험을 반영한 위험성 평가가 이루어졌거나, 크레인 충돌 사고 위험을 방지하기 위한 안전대책과 기준이 마련되어 있었다고 보기 어렵다.

① 위험성 평가

사업주는 건설물, 기계·기구, 설비 등에 의하거나 작업행동, 그밖에 업무에 기인하는 유해·위험요인을 찾아내어 위험성을 결정하고, 그 결과에 따라 조치를 하여야 한다[구 산업안전보건법(2016. 1. 27. 법률 제13906호로 개정되어 2016. 10. 28. 시행된 것, 이하 '산업안전보건법'이라고 한다) 제41조의2]. 산업안전보건법 제41조의2 제3항의 위임에 의한 고용노동부 고시 '사업장 위험성 평가에 관한 지침'(20권, 순번 232)에 의하면, 과거에 산업재해가 발생한 작업, 위험한 일이 발생한 작업 등 근로자의 근로에 관계되는 유해·위험요인에 의한 부상 또는 질병의 발생이 합리적으로 예견 가능한 것은 모두 위험성 평가의 대상이 되고(제7조 제2항), 그 위험성 평가 절차의 하나로서 위험성 감소대책은 위험한 작업 자체의 폐지·변경 등 본질적(근원적) 대책, 연동장치, 환기장치 설치 등 공학적 대책, 매뉴얼 정비, 작업절차서 정비, 교육훈련 등 관리적 대책, 개인적 보호구의 사용의 순서를 고려하여 수립·실행하여야 한다(제11조 제1항). 또한 위험성 평가는 최초평가, 수시평가, 정기평가로 구분하여 실시하여야 하는데, 기계·기구, 설비, 원재료 등의 신규 도입 또는 변경, 작업방법 또는 작업절차의 신규 도입 또는 변경 등의 경우에는 그러한 계획의 실행을 착수하기 전에 수시평가를 실시하여야 한다(제13조). 한편, 피고인 6 회사의 안전보건 관리규정에 의하면, 위험성 평가의 실시시기와 방법과 관련하여, "작업내용의 신규, 변경 시 또는 산업재해 발생 시 실시한다. ", 위험성감소 대책과 관련하여 "작업장의 위험요인을 도출하고 대책을 수립하며 표준작업기준(SWS)에 반영함으로써 작업 전 이를 사전에 인지하고 작업하여 위험성을 감소시킨다.

"라고 정하고 있다(12권, 순번 139).

지브형 크레인의 설치 배경, 기존에 설치되어 있던 타워크레인과의 차이, 골리앗 크레인과의 물리적인 간섭 가능성 등에 비추어 보면, 피고인 6 회사가 메인지브가 골리앗 크레인 거더 하부보다 높이 올라갈 수 있는 구조의 지브형 크레인을 설치한 것은, 기계·기구 등의 신규 도입 또는 변경, 작업방법 또는 작업절차의 신규 도입 또는 변경에 해당하므로, 그에 관한 위험성 평가를 요한다고 할 것이다.

지브형 크레인 설치 전에 실시된 '승강대 이동 설치 해체' 작업에 관한 2015. 1. 23.자 위험성 평가서, '서비스타워 이동설치 및 해체' 작업에 관한 2016. 5. 6.자 위험성 평가서, 'Block T/O 이동 탑재' 작업에 관한 2015. 12. 19.자 위험성 평가서 및 '장비 이동 설치' 작업에 관한 2016. 1. 14.자 위험성 평가서의 내용과 지브형 크레인이 설치된 2016. 6. 13. 이후인 2016. 11. 18.자로 개정된 '승강대 이동 설치 해체' 작업에 관한 위험성 평가서, 2016. 8. 31.자로 각 개정된 '서비스타워 이동설치 및 해체' 작업, 'Block T/O 이동 탑재' 작업 및 '장비 이동 설치' 작업에 관한 각 위험성 평가서는 그 내용이 동일하고 변경되거나 추가된 것이 없다(20권, 순번 223). 위 2015. 1. 23.자, 2016. 5. 6.자, 2015. 12. 19.자 및 2016. 1. 14.자 각 위험성 평가서에도 골리앗 크레인이 이동 중 작업 중인 타장비와 충돌할 수 있는 위험에 관한 내용이 포함되어 있기는 했으나, 위험 개선을 위한 계획은 '작업허가서 확인 및 타워크레인 신호수와 신호 철저', '고소차 운전시 운전자 외 다른 신호수가 시야확보' 등 다소 포괄적인 내용이었고, 지브형 크레인 설치 후 개정된 2016. 8. 31.자 및 2016. 11. 18.자 각 위험성 평가서의 내용도 크게 다르지 않다.

이 사건 사고 발생 두 달 전인 2017. 3. 21. 8안벽에서 골리앗 크레인과 크롤러크레인 보조봄이 충돌한 사고가 발생하여 작업 현장에 위험한 상황이 발생하고 있었는데, 그 이후에도 위험성 평가서뿐만 아니라, 크레인 간 충돌사고 재발방지를 위한 관련규정이나 매뉴얼을 개정한 사실이 없고, 다만 "작업 전 크레인 이동경로 및 간섭요인 등의 주위확인 절차 준수" 등의 내용으로 안전교육이 이루어진 것으로 보인다(14권, 순번 158, 23권, 순번 376, 24권, 순번 400, 401).

이 사건 당시 신호수와 크레인 기사가 서로 소통이 되지 않을 경우 충돌을 방지할 수 있는 다른 대비책이 마련되어 있지 않았고, 이 사건 사고 이전의 각종 안전 규정은 주로 크레인이 권상 시 하부 통제, 신호수 간 무전 소통을 철저히 하라는 것이었다는 피고인 5의 진술(16권, 순번 172), 기존에 마련된 안전지침이 있었기 때문에 지브형 크레인 설치 이후 지브형 크레인 운전실에 골리앗 크레인과 교신할 수 있는 무전기를 지급한 것 외에 다른 대책 방안을 마련한 것이 없다는 취지의 피고인 2의 진술(14권, 순번 162), 지브형 크레인 설치 후 개정된 위험성 평가서의 내용에 기존 내용과 비교하여 변경된 사항이 없는 점 등에 비추어 보면, 피고인 6 회사 측 관련자들이 지브형 크레인 설치에 따라 충분히 예상할 수 있었던 지브형 크레인과 골리앗 크레인 간섭으로 인한 위험을 방지하기 위해 수시평가 등 위험성 평가를 실시하거나 그에 따라 위험성 감소대책을 마련했다고 보기 어렵다.

공소외 3 회사 측에서도 이 사건 사고 장소에서 지브형 크레인 운영을 담당함에 따라 예상되는 골리앗 크레인의 충돌 위험에 관하여 위험성 평가를 시행하지 않은 것으로 보인다.

② 크레인 중첩지역 통과 절차 또는 신호조정 방법 마련, 충돌방지장치 설치 등 구체적인 안전대책이나 세부적인 기준 수립 여부

㉔ 아래에서 살펴보는 것과 같이 피고인 6 회사의 운반안전절차서, SHI안전규정, 작업표준, 운반작업계획서, 이 사건 골리앗 크레인과 같은 800톤 크레인에 적용되는 '운전 중의 주의사항' 등 기존 규정이나 지침 속에 크레인 중첩지역 통과 절차 또는 신호조정 방법이 포함되어 있다고 보기 어렵다.

○ 운반안전절차서(13권, 순번 143) 및 SHI안전규정(13권, 순번 142)

운반안전절차서에는 신호방법 숙지 등 일반적으로 크레인을 이용한 운반작업시 적용될 수 있는 주의의무에 관한 규정은 있으나, 크레인 중첩작업시의 주의사항은 없다.

SHI안전규정 중 운반작업 안전규정에는 '신호수/크레인 운전자간 정확한 신호체계 확립', '운반방향 전방에서 주위 간섭, 작업자 유무를 확인하면서 이동' 등의 내용이 있고, 신호수 안전규정에는 '크레인 주행통로 장애물 확인' 등의 내용이 있다.

그러나 지브형 크레인 메인지브는 고정된 장애물이 아니라 골리앗 크레인 거더보다 높게 올라와 있는지 여부에 따라 그 간섭 여부가 달라지고, 이를 확인하기 위해서는 골리앗 크레인 and 지브형 크레인의 각 신호수 및 운전자 간의 소통이 매우 중요하다고 할 것인데, 단순히 위와 같은 규정만으로는 중첩작업 시 어떠한 절차와 방법으로 크레인 간 간섭 여부를 확인하여 위험을 예방해야 하는지 알 수 없고, 위 각 규정은 1대의 크레인만으로 작업할 경우에도 적용될 수 있는 일반적인 규정일 뿐 2대의 크레인 간 중첩작업을 할 때 안전을 확보하기 위해 마련된 규정이라고 보기는 어렵다.

○ 작업표준(SWS, 13권, 순번 142)

‘승강대 이동설치 해제’, ‘서비스타워 이동 설치/해제’에 관한 각 작업표준(SWS)에는, 잠재위험 중 하나로 ‘크레인 이동 중 충돌/협착’이 기재되어 있고, 신호수 적용사항에 ‘고소차 운전시 하부 신호수는 사각지대 확인 및 인원 통제’, ‘필요한 장소에 충분한 와치맨 배치’ 등의 내용이 있다.

그러나 이것만으로는 2대의 크레인 간 중첩작업시에 발생하는 유동적인 위험을 예방하기에 부족하다.

앞에서 본 것처럼 지브형 크레인의 메인지브는 고정된 장애물이 아니므로, 단순히 골리앗 크레인 측의 입장에서 사각지대를 확인하는 것 등으로는 부족하고, 골리앗 크레인 신호수와 지브형 크레인 신호수 등 간에 원활한 소통이 이루어져야 하는데, 그에 관한 규정은 없다.

다만 ‘승강대 이동설치 해제’에 관한 작업표준 중 작업 전 점검사항으로 ‘이동/설치시 간섭이 예상되는 부분 사전 확인 및 제거’라는 내용이 있으나, 이는 권상물을 이동 및 설치하는 과정에서 간섭이 예상되는 부분에 관한 것으로 보이고, 이 사건에서와 같이 권상 전 권상물이 있는 방향으로 주행하는 상황을 예정한 규정으로 보이지 않는다.

또한 위 작업표준에는 ‘골리앗 크레인 이동경로상 방해물 확인’의 내용으로 ‘작업전 유관부서 정보공유 레일맨은 크레인 하부에서 이동경로 확인 및 인원통제’라고 되어 있는데, 피고인 2의 진술에 의하더라도 레일 신호수는 골리앗 크레인의 레일 주변의 간섭물 확인을 주로 담당하므로(19권, 순번 198), 위 규정만으로 크레인 간 간섭으로 인한 충돌 위험을 방지하기에는 부족하다.

○ 운반작업계획서(13권, 순번 144)

이 사건 당시 골리앗 크레인 운반작업계획서의 내용에는, 사전 확인 사항으로 ‘권상시 낙하 가능성이 있는 부분을 사전 확인 및 고박 또는 제거 조치하였는가?’, ‘권상물 이동시 크레인 경로상 충돌 가능한 요소를 사전에 확인하였는가?’라는 내용이, TBM 사항으로 ‘권상물 이동을 위한 사전 이동경로 공유 및 인력 통제 계획 수립하였는가?’라는 등의 내용이 포함되어 있다.

그러나 이는 ‘권상물 이동’ 상황을 예정한 주의의무 내용으로 볼 수 있고, 이 사건과 같이 골리앗 크레인에 물건이 매달려 있지 않은 채 주행하면서 지브형 크레인이 있는 곳을 지나가야 하는 상황에서 충돌을 방지하기 위한 구체적인 조치방법이나 안전대책은 포함되어 있지 않다.

골리앗 크레인 신호수를 비롯한 현장근로자들도 권상 시가 아닌 단순 주행 상황에서 적용되는 구체적인 안전규정은 없다는 취지로 진술하였고, 피고인 5도 위 운반작업계획서에 신호수가 사전 확인하는 조치 외에 구체적으로 크레인 동시작업으로 크레인 간 충돌에 대비한 내용은 포함되어 있지 않다고 진술하였다(25권, 순번 451).

한편 공소의 3 회사에서 작성한 운반계획서에도 위와 같은 안전대책 등이 포함되어 있지 않았다(24권, 순번 408, 25권, 순번 450).

○ 800톤 크레인에 적용되는 ‘운전 중의 주의사항’(13권, 순번 142)

골리앗 크레인에 적용되는 800톤 크레인에 적용되는 ‘운전 중의 주의사항’에는 “본 크레인에는 인접 크레인과의 충돌 방지장치가 없으므로 JETTY 안벽의 LLC와 충돌하지 않도록 각별히 주의하기 바라며 별도의 신호체계를 갖추어 교신할 것”이라고 규정되어 있는 점에 비추어 보면, 피고인 6 회사 측에서는 골리앗 크레인이 다른 크레인과 충돌할 가능성을 충분히 인지하고, 별도의 신호체계가 필요하다는 것도 인지하였으나, 그에 관한 구체적인 규정은 두지 않은 것으로 보인다.

㉡ 공소외 3 회사 측에서도 별도로 중첩지역 통과 절차 또는 신호조정 방법을 마련한 사실이 없는 것으로 보이고, 지브형 크레인 운반작업계획서에도 골리앗 크레인과 중첩지역 통과절차 또는 신호조정 방법에 관한 구체적인 내용이 포함되어 있지 않다(24권, 순번 408, 25권, 순번 450).

공소외 3 회사 대표이사 피고인 4의 진술에 의하더라도, 위 피고인은 피고인 6 회사 측에서 무전기를 주었으므로 무전 연락만 잘 되면 될 것이라고 생각하였고, 골리앗 크레인 측에 즉각적인 무전 연락이 불가능한 경우 어떤 방법으로 위험을 회피할 것인지에 대한 별다른 대책은 없었던 것으로 보인다.

㉢ 공소사실에 기재된 '충돌방지장치 설치'의 경우, 기록에 의하면 이 사건 당시 골리앗 크레인과 지브형 크레인의 충돌을 자동적으로 방지할 수 있는 센서 등의 장치가 설치되어 있지는 않았던 것으로 보인다.

그러나 기록에 의하면 이 사건 이전에 크레인 충돌방지를 위한 감지센서 경보시스템을 설치하여 시험 운영을 한 적이 있었으나 센서 오작동 등 안전 문제로 인해 이를 도입하지 않았던 것으로 보이고, 이 사건 당시를 기준으로 충돌 방지장치의 설치가 반드시 요구되는 안전대책이었다고 단정할 수 없다.

이는 크레인 간 충돌 방지를 위한 안전대책의 하나로 고려될 수 있었던 내용으로 보이고, 그 자체가 별도로 주의의무의 내용이 된다고 볼 수는 없다(이 부분은 구체적인 안전대책의 예로 거시된 것으로 보이므로, 아래 다시 쓰는 판결 이유 범죄사실 기재와 같이 공소사실에서 삭제하여 인정한다).

(라) 이와 같이 이 사건 당시 안전관리상의 문제점이 드러나고 있던 상황에서, 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 방지하기 위한 위험성 평가가 시행되거나 그에 관한 안전대책이나 기준이 마련되어 있지 않았는데, 피고인들은 아래에서 보는 것과 같이 이 사건 당시 각자의 지위에서 안전관리 업무를 담당하면서 크레인 간 충돌 사고의 위험을 충분히 예상하였음에도 이를 회피하기 위한 안전대책이나 기준을 마련하지 않은 과실이 있다.

① 산업안전보건법 규정, 피고인 6 회사의 안전보건 관리규정(12권, 순번 139), □□□□□□ 직제표(22권, 순번 305), 공소외 3 회사 직책별 업무분장(22권, 순번 336) 등에 의하면, 조선소장인 피고인 5는 안전보건총괄책임자이자 안전보건관리책임자, □□□□□□ 부장인 피고인 3은 라인 안전감독자이자 안전관리책임자, □□□□□□◇◇◇◇◇◇ 과장인 피고인 2는 라인 관리감독자이자 안전관리자, 협력업체 대표이사인 피고인 4는 라인 안전관리책임자이자 안전보건환경총괄책임자에 각 해당한다.

② 피고인들의 구체적인 담당 업무 및 과실의 내용은 다음과 같다.

㉦ 피고인 2

산업안전보건법 제14조 제1항에 의하면, 사업주는 사업장의 관리감독자(경영조직에서 생산과 관련되는 업무와 그 소속 직원을 직접 지휘·감독하는 부서의 장 또는 그 직위를 담당하는 자를 말한다.

이하 같다)로 하여금 직무와 관련된 안전·보건에 관한 업무로서 안전·보건점검 등 대통령령으로 정하는 업무를 수행하도록 하여야 한다.

피고인 2는 ◇◇◇◇◇의 과장으로서 위 규정에 따라 직무와 관련된 안전·보건에 관한 업무를 할 의무가 있다.

또한 피고인은 피고인 6 회사의 안전보건 관리규정에 의한 라인 관리감독자이자 안전관리자로서, 사업장 순회 안전점검, 지도 및 감독, 위험성 평가를 위한 업무에 기인하는 유해·위험요인의 파악 및 그 결과에 따른 개선조치의 시행, ◇◇◇◇◇ 안전관리계획 수립 및 시행, 안전표준작업에 관한 작성, 지도, 감독, 사원의 안전교육, 훈련 및 위험개소 출입통제, 사고 발생 위험요인의 제거, 협력회사에 대한 작업감독(일용 포함) 등 업무를 담당하였다.

피고인은 라인 안전관리자로서 매일 2회 이상 안전점검을 해야 하고, 점검내용에는 '안전관계 규정, 기준, 표준, 수칙 등의 이행 여부' 외에 '기타 안전관리상 필요한 조치가 요구되는 상태' 등이 포함되며, 정밀점검 결과를 기록유지하여 관리계획에 반영해야 하고, 해당 부서장에게 시정지시서를 통보하여 적절한 조치를 취하여야 한다.

피고인은, 골리앗 크레인 운영에 관련된 지원업무, 정기 안전보건교육, 작업에 예상되는 잠재적 위험·유해 요인을 파악하여 근로자들의 불안정한 행동을 제거하기 위한 매뉴얼을 만들고 배포, 홍보하는 업무를 담당하였고(22권 순번 262), 매주 월요일 ☆☆☆☆☆ 근로자들을 상대로 안전교육을 실시하고, 오전·오후 각 1~2회 현장 순회점검 및 작업지도, 직·반장과 함께 안전표준작업을 하여 크레인신호표준 등 작업표준서(SWS)를 작성하고, 운반작업계획서도 개정하여 만들었으며, 일일작업지시서를 이메일로, 운반작업계획서, '2차 TBM' 등은 카카오톡으로 각 보고받는다고 진술하였다(8권, 순번 111, 19권, 순번 198).

위 각 규정과 진술을 종합해 보면, 피고인은 안전·보건에 관한 업무를 맡고 있는 라인 관리감독자이자 안전관리자로서, 현장 정밀점검을 통해 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌사고 발생 위험 요인을 파악하고 개선조치를 시행하며 관련된 안전관리계획을 수립하여야 할 주의의무가 있었다.

피고인의 진술에 의하더라도 피고인은 매일 오전, 오후 현장을 순회점검 하였다고 하는데, 크레인 간 충돌 위험을 육안으로도 알 수 있었다는 취지의 이 사건 관련자들의 진술에 비추어 보면, 피고인으로서의 지브형 크레인과 골리앗 크레인의 충돌 사고 발생 위험을 충분히 인지할 수 있었던 것으로 보인다.

그럼에도 피고인은 위와 같은 위험을 방지하기 위해 작업표준서를 보완 작성하여 직속 상급자인 부장 피고인 3의 승인을 받거나 시정지시서를 통보하여 적절한 조치를 취하도록 하지 않았고, 그밖에 구체적 안전대책이나 세부적 기준을 수립하기 위해 노력하지 않았으므로, 이는 업무상 주의의무를 위반한 것으로 볼 수 있다.

㉠ 피고인 3

피고인은 □□□□□의 부장으로서, 과장인 피고인 2 등을 직접 지휘·감독하는 부서장이므로, 산업안전보건법 제14조 제1항의 규정에 따라 직무와 관련된 안전·보건에 관한 업무를 할 의무가 있다.

또한 피고인은 피고인 6 회사의 안전보건 관리규정에 의한 라인 안전감독자이자 안전관리책임자로서, 사업장 순회 안전점검, 지도 및 감독, 위험성 평가를 위한 업무에 기인하는 유해·위험요인의 파악 및 그 결과에 따른 개선조치의 시행, □□□□□ 안전관리계획 수립 및 시행, 안전작업표준의 승인 및 안전설비의 설치 감독, 정기 안전순찰 실시 및 시정, 과별 안전관리 개선, 조정, 목표부여, 관리감독 등 업무를 담당한다.

라인 안전관리책임자는 매일 2회 이상 안전점검을 해야 하고, 점검내용에는 '안전관계 규정, 기준, 표준, 수칙 등의 이행 여부' 외에 '기타 안전관리상 필요한 조치가 요구되는 상태' 등이 포함되며, 정밀점검 결과 시정지시서가 접수되면 부서장으로서 근원적인 원인을 규명하고 재발방지대책을 수립, 조속히 조치하여야 한다.

피고인은 □□□□□의 부장으로서 수행한 역할에 대해, 족장 1과, 2과, ☆☆☆☆☆를 지휘 관리감독하면서 안전하게 사고 없이 작업을 수행하도록 하는 것이 본질적 역할이라고 하면서, 안전교육을 실시하였고, 현장 TBM에도 일부 참석하였으며, 현장 TBM에 매번 참석하기가 어려워서 단체 카톡방을 통해 현장반장으로부터 운반작업계획서를 전송받아 현장 TBM 실시 여부에 관하여 보고받았고, 매일 아침 현장에 나가서 거의 현장에 상주하면서 현장순회점검 및 안전관리감독 업무를 하였으며, 순회 점검 시에는 과장, 직장, 반장, 주신호수뿐만 아니라 모든 작업자들을 상대로 지적사항이 있거나 위험요소가 있으면 지시를 내렸고, 부의 전체적인 안전관리계획서는 과장의 지시를 받아 실무진(대리, 기사)들이 초안을 작성하고 과장의 결재를 득한 후 최종 결재권자인 자신이 협의를 거쳐 승인하는 등의

업무를 했다는 취지로 진술하였다(19권, 순번 200, 201).

위 각 규정과 진술을 종합해 보면, 피고인은 안전·보건에 관한 업무를 맡고 있는 라인 안전감독자이자 안전관리책임자로서, 사업장 순회 안전점검 및 현장 정밀점검을 통해 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌사고 발생 위험요인을 파악하고 그에 대한 개선조치를 시행할 주의의무가 있었다.

앞에서 본 피고인의 진술에 비추어 보더라도, 피고인은 지브형 크레인과 골리앗 크레인의 충돌 사고 발생 위험을 인식했던 것으로 보이는데, 그럼에도 피고인은 위와 같은 위험을 방지하기 위해 피고인 2 등 하위 관리자로 하여금 작업표준서의 보완 작성·개정 등을 지시하는 등 그에 관한 안전대책이나 세부적 기준 수립을 위해 노력하지 않은 과실이 있다.

㉡ 피고인 5

피고인은 이 사건 당시 피고인 6 회사○○조선소 소장으로서, 산업안전보건법 제18조 제1항에 의한 안전보건총괄책임자로 지정되어 있었다(24권, 순번 411, 412). 위 규정에 의하면, 피고인은 피고인 6 회사 소속 근로자와 수급인이 사용하는 근로자가 같은 장소에서 작업을 할 때에 생기는 산업재해를 예방하기 위한 업무를 총괄관리할 의무가 있다. 또한 피고인 6 회사의 안전보건 관리규정에 의하면, 피고인은 안전보건총괄책임자로서 안전보건관리책임자의 직무와 함께 안전업무전반에 관한 사항을 총괄하고, 도급사업에 있어서의 안전보건 조치 및 순회점검, 연간 위험성 평가 계획 승인 및 실시에 관한 사항, 위험성 평가를 위한 업무에 기인하는 유해·위험요인의 파악 및 그 결과에 따른 개선조치의 시행, 안전보건관리규정 기준 및 수칙의 작성 및 보완, 근로자의 안전, 보건교육에 관한 사항, 기타 안전보건에 관한 중요한 사항, 산업재해의 원인조사 및 산업재해예방계획의 수립, 작업환경의 측정 등 작업환경의 점검 및 개선사항에 관한 사항 등 업무를 담당한다.

또한 기계, 설비의 신규설치 또는 작업환경 및 시설의 변경 시 위험성 평가 및 표준안전작업지침을 작성, 보완하여야 하고, 사고 발생시 해당 작업관련 위험성 평가를 실시 및 개정하고 그 내용을 표준작업기준(SWS)에 반영해야 한다.

피고인은, 안전보건총괄책임자로서 관리자들이 제대로 안전교육을 실시하는지를 점검, 관리 감독하고 있고, 위험성 평가 실시에 관한 사항을 총괄할 임무가 있다는 사실은 알고 있었고, 사고 현장에 지브형 크레인이 도입됨에 따른 위험성은 인지하였으나 크레인끼리 충돌하여 사고가 날 것까지는 예상하지 못하였다는 취지로 진술하였다(21권, 순번 251).

위 각 규정과 진술을 종합해 보면, 피고인은 안전보건총괄책임자로서 하위 관리자들을 통해 크레인 중첩작업으로 인한 충돌사고 발생 위험요인을 파악하고 그에 대한 개선조치를 시행해야 할 주의의무가 있었다.

앞에서 본 피고인의 진술에 비추어 보더라도, 피고인은 지브형 크레인과 골리앗 크레인 간 충돌 위험을 인식했던 것으로 보이는데, 그럼에도 피고인은 위와 같은 위험을 방지하기 위해 피고인 3 등 하위 관리자로 하여금 위험성 평가 실시 및 개정을 지시하는 등 위험 방지를 위한 안전대책이나 세부적 기준 수립을 위해 노력하지 않은 과실이 있다.

㉢ 피고인 4

피고인은 공소외 3 회사의 대표이사이자 사업주로서, 산업안전보건법 제5조 제1항에 따라, 산업재해 예방을 위한 기준을 지키고, 해당 사업장의 안전·보건에 관한 정보를 근로자에게 제공하는 등 근로자의 안전과 건강을 유지·증진시켜

야 하는 의무가 있다.

또한 피고인은 협력사 대표이사에게도 적용된 피고인 6 회사 안전보건 관리규정에 의한 라인 안전관리책임자이자 안전 보건환경총괄책임자로서, 위 관리규정 및 공소의 3 회사 직책별 업무분장에 정해진 대로, 사업장 순회 안전점검, 지도 및 감독, 안전작업표준의 승인 및 안전설비의 설치 감독, 정기 안전순찰 실시 및 시정, 과별 안전관리 개선, 조정, 목표부여, 관리감독 등 업무, 월 1회 이상 전사원 안전교육, 현장과의 소통을 통한 통합 작업, 안전관리, 위험등급에 따른 작업허가 승인, 주간 안전보건 회의 개최 및 실적 검토, 도급사업 합동안전점검 참석, 안전담당자 지정 및 활동 격려, 월 1회 안전협의체 회의 참석 등 업무를 수행할 의무가 있었다.

피고인의 진술에 의하더라도, 피고인은 주기적으로 근로자들을 상대로 안전교육을 실시하였고, 오전·오후에 현장을 순회하면서 직접 혹은 하위 관리자들을 통해 근로자들을 관리감독한 것으로 보인다(25권, 순번 464).

위 각 규정과 진술을 종합해 보면, 피고인은 안전보건총괄책임자로서 하위 관리자들을 통해 크레인 중첩작업으로 인한 충돌사고 발생 위험 요인을 파악하고 그에 대한 개선조치를 시행해야 할 주의의무가 있었다.

앞에서 본 것과 같이 피고인도 지브형 크레인과 골리앗 크레인의 충돌 사고 발생 위험을 인식했던 것으로 보이는데, 그럼에도 피고인은 위와 같은 위험을 방지하기 위해 직접 또는 하위 관리자로 하여금 위험성 평가 실시를 지시하는 등 위험 방지를 위한 구체적 안전대책이나 세부적 기준 수립을 위해 노력하지 않은 과실이 있다.

(마) 위에서 살펴본 것과 같이, 피고인들은 각자가 맡은 업무의 범위 내에서 크레인 충돌 위험 방지를 위해 위험성 평가 및 그에 관한 구체적 안전대책이나 세부적 기준을 마련하지 않은 데 대한 과실이 있다.

원심은 규정이나 지침이 미비한 것이 형사처벌의 대상이 되는 업무상 과실에 해당하기 위해서는, 서로 충돌할 가능성이 상존하는 복수의 크레인을 운행하는 사업장이라면 통상 해당 규정이나 지침을 마련하는 것이 당시 조선업계의 수준이라는 점이 합리적 의심의 여지없이 증명되어야 한다고 판단하였다.

그러나 증명되어야 하는 것은 '규정이나 지침을 마련하는 것이 조선업계의 수준'이라는 것이 아니라, 조선업계에 종사하는 일반적 보통인의 합리적이고 객관적인 주의 정도에 비추어 크레인 충돌 및 그로 인한 사상의 결과 발생 위험을 예견할 수 있었는지 여부 및 그에 관한 안전대책을 마련한 경우 위험을 회피할 수 있었는지 여부이다.

위와 같은 위험에 대한 예견가능성 및 회피가능성이 인정되는 경우라면, 위 위험을 방지하기 위한 안전대책을 마련하지 않은 것은 주의의무 위반에 해당한다고 보아야 한다(이렇게 보지 않는다면, 동종업계 종사자 모두가 위험을 예상할 수 있고, 그 위험을 방지하거나 회피할 수 있음에도 규정이나 지침을 마련하지 않는 경우, 어느 누구에게도 업무상 과실이 인정될 수 없는 결과가 되어 부당하다). 원심이 실시한 것처럼 안전대책이 충분히 마련되어 있더라도 현장근로자들의 과실로 사고가 발생할 수 있는 것이지만, 위험이 예견되는 상황에서 이에 대한 안전대책을 마련할 경우 위험을 회피하거나 감소시킬 수 있다면, 그러한 안전대책을 마련해야 하는 주의의무를 위반한 것이 과실이 아니라고 평가할 수 없다.

[위 ? 부분]

- (1) 업무상과실치사상죄에서 말하는 업무상의 과실은 업무와 관련한 일반적·추상적인 주의의무의 위반만으로는 부족하고 그 업무와 관련하여 다해야 할 구체적·직접적인 주의의무가 있음에도 과실로 이를 하지 아니한 경우를 뜻한다(대법원 2010. 11. 11. 선고 2010도2887 판결, 대법원 1994. 5. 24. 선고 94도660 판결 등 참조).

건설공사의 발주나 도급에 있어 공사의 시공이나 개별 작업에 관하여 구체적, 실질적으로 지시·감독할 지위에 있지 않고 일반적, 추상적으로 지시·감독할 지위와 책임만을 가진 자에게 공사상 필요한 안전조치를 취할 업무상 주의의무가 있다고 할 수 없으며, 다만 그 경우에도 법령이나 계약 등에 의하여 그 시공 및 작업에 관한 구체적인 관리·감독의무가 부여되어 있다거나 그에 관하여 구체적으로 지시·감독하였다는 등의 특별한 사정이 있는 경우에는 그 시공 및 작업 등 업무와 관련하여 사고방지에 필요한 안전조치를 취해야 할 구체적인 주의의무가 인정될 수 있다 (대법원 2002. 4. 12. 선고 2000도3295 판결, 대법원 2009. 5. 28. 선고 2008도7030 판결 등 참조).

(2) 이 사건 사고는 골리앗 크레인이 주행하는 과정에서 바닥에 고정된 상태에서 오물통 운반작업을 하던 지브형 크레인을 충격한 것이다.

피고인 6 회사는 지브형 크레인 운영은 공소외 3 회사에 도급하였으나, 골리앗 크레인은 직접 운영하였으므로, 피고인 6 회사 관리감독자들에게 그들이 관리하던 골리앗 크레인이 다른 크레인과 충돌하지 않도록 하여야 할 구체적이고 직접적인 주의의무가 있는지 여부 및 지브형 크레인 운영과 관련한 구체적이고 직접적인 주의의무가 있는지 여부를 나누어 살펴본다.

(가) 골리앗 크레인 운영과 관련된 부분

① 앞에서 본 것과 같은 피고인들의 담당 업무와 권한의 범위, 그에 관한 피고인들의 진술 등에 비추어 보면, 피고인들은 직접 현장 점검을 통해, 혹은 하위 관리자들을 통해 각자 자신의 직위에서 골리앗 크레인이 주행 중에 다른 크레인을 충돌하는 위험을 예방하여야 할 구체적이고 직접적인 주의의무가 있다고 볼 수 있다.

그럼에도 피고인 6 회사 측 관리감독자인 피고인 2, 피고인 3, 피고인 5는 직접 또는 하위 근로자 내지 관리자들을 통하여 현장근로자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고 이를 지휘감독 하는지 제대로 살피지 않은 사실을 인정할 수 있고, 이는 업무상 과실에 해당한다.

② 앞에서 살펴본 것처럼, 이 사건 당시뿐만 아니라 그 이전에도 지브형 크레인 작업 중에 골리앗 크레인이 주행을 시작하였을 뿐만 아니라 지브형 크레인과 근접한 상태에서 골리앗 크레인의 작업이 이루어지는 등 안전관리상 여러 문제점이 나타나고 있었는데, 피고인 2, 피고인 3은 이러한 문제를 제대로 인지하지 못한 것으로 보이고(다만 피고인 2는 지브형 크레인 메인지브가 내려가지 않은 상태에서 골리앗 크레인 주행을 시작하는 일이 있다는 것은 알고 있었다), 현장근로자들의 작업방법 등의 문제점을 파악하여 지도, 감독하지 않았다(19권, 순번 201).

특히 기록에 의하면, 이 사건 당시 일부 신호수들이 작업 효율을 위해 권상물(엘리베이터 타워) 위로 먼저 이동하고(원심 현장검증 결과에 의하더라도 엘리베이터 타워 위에서는 P모듈의 반대편에 위치한 지브형 크레인의 모습이 잘 보이지 않았다), 지브형 크레인을 관찰할 수 있는 서쪽 방향에는 아무도 배치되지 않는 등 신호수가 적절히 분산 배치되지 않았으며, 운전수 공소외 13은 운반작업계획서상 중요내용인 사전이동경로, 신호수별 역할 등을 제대로 알고 있지도 못했던 사실, 이 사건 당시 현장반장이 작업지휘자로 지정되어 있기는 하였으나 현실적으로는 그 업무가 과중하여 이 사건 현장에서 작업지휘를 수행하기 어려웠고, 그에 따라 이 사건 당시 현장반장 공소외 1이 현장을 이탈하여 다른 업무를 하고 있었으며, 운반작업계획서도 형식적으로 작성된 사실을 인정할 수 있고, 이러한 사실에 비추어 보면 이 사건 현장에서 작업 진행에 대한 관리감독이 제대로 이루어지지 않은 것으로 보인다.

피고인 2, 피고인 3은 골리앗 크레인의 운영을 담당하는 ◇◇◇◇◇의 과장 및 □□□□□의 부장으로서 현장근로자들의 작업 실태와 위험 요인을 파악하여 이에 관한 적절한 지도를 하였어야 할 의무가 있으므로, 위와 같이 소홀한 안전관리가 이루어진 데 대한 관리감독상 과실이 있다.

나아가 앞에서 본 것처럼 위 피고인들은 각자 자신의 업무 범위 내에서 크레인 간 충돌 위험을 방지하기 위한 위험성 평가 및 안전대책이나 기준을 마련하였어야 하는 주의의무를 위반하였는데, 그 결과 사고 발생 위험을 방지할 수 있는 적절한 안전교육이 이루어졌다고 보기도 어렵다.

③ 피고인 5는 안전보건총괄책임자로서, 비록 개별작업에 대해 일일이 지시·감독을 하는 것은 불가능하다고 하더라도 적어도 피고인 3 등 하위 관리자들을 통해 지브형 크레인 설치로 인해 새로이 발생한 위험에 대한 위험성 평가를 지시하고, 그에 따른 안전대책이 마련되도록 하며, 현장근로자들과 하위 관리자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위해 안전하게 작업하고, 충실히 지휘감독하는지 살펴야 할 주의의무는 있었다고 할 것이므로, 위 피고인의 주의의무가 추상적인 것에 그친다고 볼 수 없다.

위 피고인은 피고인 6 회사○○조선소의 소장으로서 피고인 6 회사가 직접 행하는 사업뿐만 아니라 하청업체에 도급하여 행하는 사업에 관하여 피고인 6 회사 및 하청업체 소속 근로자들의 안전보건에 관한 책임이 있고, 위 사업장에서 발생하는 산업재해를 예방하기 위한 안전보건업무를 총괄하여 담당하고 있으므로, 위 피고인으로서 위 사업장의 안전관리 시스템에 구조적인 문제는 없는지 여부를 결재라인 등을 통해 수시로 확인하고, 무엇보다 지브형 크레인 도입으로 인해 새로이 창출된 위험 요인을 파악하고 안전사고의 발생을 방지하기 위한 조치가 제대로 이루어지고 있는지 점검하는 등의 노력을 기울였어야 한다.

위 피고인의 진술에 의하더라도, 지브형 크레인의 붐대를 낮추지 않으면 골리앗 크레인이 지나갈 때 충돌이 발생한다는 사실 및 이 사건 이전에도 크레인 간 간섭으로 인한 사고가 여러 번 발생한 사실은 잘 알고 있었는데, 단순히 현장에서 신호수와 크레인 기사가 서로 소통만 잘 해준다면 사고가 발생하지 않을 것으로 생각하여 그에 대한 교육 위주로 대책을 마련하였다는 것일 뿐, 그밖에 충돌을 방지할 다른 대비책은 마련하지 않았다(16권, 순번 172, 25권, 순번 465). 이 점에 비추어 보더라도 피고인이 안전사고 발생을 방지하기 위한 주의를 게을리 하였음을 부인하기 어렵다.

(나) 지브형 크레인의 운영과 관련된 부분

한편 피고인 6 회사는 지브형 크레인의 운영에 관하여 공소외 3 회사에 도급을 하였는데, 도급인에게 법령이나 계약에 따른 수급인에 대한 지시, 감독 의무가 있는 경우 그에 관한 업무상 주의의무가 인정될 수 있다.

산업안전보건법 제29조에 따르면 도급인에게는 수급인의 작업에 관하여 산업재해예방조치의무가 있다.

한편, 피고인 6 회사의 안전보건 관리규정에는, 협력사 점검의무로서, "안전부서는 격일 1회 이상 협력사 작업지역에 대한 점검을 해야 한다.

", "협력사와 함께 1회/2개월 합동점검을 해야 한다.

", "합동점검에는 협력사 대표이사 또는 대리인이 참석해야 하며, 문제점은 협력사에 알려 개선하도록 해야 한다.

", "협력사가 작업할 공정에 대한 위험성, 주의사항 등의 정보를 사전에 제공해야 하며, 협력사 요청시 안전교육을 해야 한다.

"라는 규정을 두고 있다(12권, 순번 139).

위와 같은 관련 법령의 규정 및 피고인 6 회사의 안전보건 관리규정 등에 비추어 보면, 도급인인 피고인 6 회사의 안전 관리업무 담당자인 피고인 2, 피고인 3, 피고인 5는 수급인인 공소외 3 회사가 지브형 크레인을 운영함에 있어 발생할 수 있는 위험성, 주의사항 등의 정보를 사전에 제공하고, 합동점검을 통해 문제점의 개선 노력을 하는 등 안전관리를 하며, 수급업체인 공소외 3 회사의 근로자들에 대한 위험 발생을 회피하여야 할 의무가 있었다고 볼 수 있다.

따라서 위 피고인들에게 지브형 크레인의 운영과 관련하여 일반적, 추상적 지시 감독 의무만 있다고 할 수는 없다. 기록에 의하면, 위 피고인들은 이 사건 당시 지브형 크레인과 골리앗 크레인의 간섭으로 인한 충돌 가능성을 충분히 인지하였음에도 앞에서 살펴본 안전관리상의 문제점은 파악하지 못하였던 것으로 보이고, 그에 따라 피고인 6 회사 측 하위 관리자나 근로자들은 물론이고 수급인인 공소외 3 회사 측 근로자들의 위험 발생을 회피하기 위한 적절한 지도를 하지 못한 것으로 보이는데, 이는 그 자체로 관리감독상 과실에 해당한다.

따라서 위 피고인들에게는, 직접 또는 하위 관리자들을 통하여 공소외 3 회사 측 근로자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하는지, 안전한 작업을 어렵게 하는 구조적인 문제는 없는지 제대로 살피지 않은 과실이 있다.

(다) 한편, 기록에 의하면 공소외 3 회사 대표이사이자 안전보건총괄책임자인 피고인 4가 매일 오전, 오후에 현장을 순회하며 작업을 구체적으로 지시, 감독한 사실, 위 피고인은 지브형 크레인과 골리앗 크레인의 충돌 가능성을 인식하였으나, 그에 관하여 피고인 6 회사로부터 지급받은 무전기로 골리앗 크레인 측과 연락을 잘 하라고 지도한 것으로 보일 뿐, 직접 또는 하위 관리자들을 통하여 현장근로자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고 이를 지휘감독 하는지 제대로 살피지 않은 사실을 인정할 수 있다.

공소외 3 회사의 관리감독자로 지정되어 있던 현장반장 공소외 2는 이 사건 당시 다른 업무수행을 위해 현장을 이탈한 상태였고, 이는 인력 부족으로 업무 부담이 과중했기 때문으로 보인다.

이에 대해 피고인 4는, 7안벽에 있는 6대의 크레인을 1명이 관리감독하는 것은 불가능하나, 관리감독자는 원청인 피고인 6 회사의 승낙이 있어야 늘릴 수 있고, 피고인 6 회사측에서 7안벽을 반장 1명이 관리감독하라고 배정했기 때문에 어쩔 수가 없었다고 진술하였을 뿐(25권, 순번 464), 특별히 이에 대해 어떠한 대책을 마련하거나, 이 사건 현장에서 안전관리의 공백이 발생하지 않도록 노력한 정황은 보이지 않는다.

또한 위 피고인은, 현장소장 공소외 16이나 현장반장 공소외 2로부터 이 사건 이전부터 여러 번 골리앗 크레인 측에서 지브형 크레인과 사이에 안전거리를 두고 멈추지 않고 지브형 크레인의 메인지브를 완전히 낮추기도 전에 무전 연락도 없이 아슬아슬하게 지나가는 등의 문제가 있다는 보고를 받았음에도, 피고인 2, 피고인 3에게 커피타임 때 말한 것 외에 피고인 6 회사와의 안전협의체 회의 때 피고인 6 회사의 팀장(상무)이나 조선소장 등이 참석한 자리에서는 공식적인 안건으로 건의한 적은 없었다고 진술하였는데(25권, 순번 464), 위 진술에 의하더라도 위 피고인은 라인 안전관리책임자 내지 안전보건환경총괄책임자로서 크레인 간 충돌 위험을 명백히 인지하였음에도 그 대책 마련을 위한 노력을 게을리 하였다고 볼 수 있다.

이러한 인정 사실 및 사정에 비추어 보면 피고인 4에게는 이 사건 사고 발생에 대하여 관리감독상 과실이 있다고 볼 수 있다.

(라) 한편 원심은, 이 사건 사고 발생의 직접적인 책임은 크레인 신호수, 운전수 등 현장근로자들에게 있고, 피고인 6 회사와 공소외 3 회사의 수직적인 계층구조에 비추어 관리감독자들로 하여금 2단계 이상 아래에 위치한 인원에 대하여 구체적·직접적 주의의무를 인정하기 어려우므로, 피고인 6 회사의 경우 □□□□□□ 지원1직 3반 현장근로자들을 기준으로 2단계 위의 관리감독자인 □□□□□□◇◇◇◇◇◇ 지원1직장 공소외 17과 1단계 위의 관리감독자인 3반 반장 공소외 1에게만 3반 현장근로자들에 대한 지시·감독상 주의의무가 있고, ◇◇◇◇◇◇장 피고인 2를 포함한 그 위의 관리감독자들에게는 그에 관한 지시·감독상 주의의무를 인정할 수 없고, 마찬가지로 공소외 3 회사의 경우에도 대표이사인 피고인 4에게 현장근로자들에 대한 구체적·직접적 주의의무가 있다고 볼 수 없다고 판단하였다.

그러나 위험한 사무에 종사하는 자는 가능한 최대한의 사고방지를 하여야 할 주의의무가 있다고 할 것이므로, 산업현장의 위험을 창출한 사업주에게 그 위험을 제거하기 위한 안전대책을 마련할 법령상, 조리상 주의의무가 있고, 그러한 의무를 이행하기 위해 지정된 피고인 5와 같은 안전보건총괄책임자를 비롯한 안전관리업무 담당자들에게도 같은 주의의무가 있다.

오히려 기업의 수직적 계층구조 하에서 근본적인 안전대책을 실행에 옮길 수 있는 권한은 상급관리감독자들에게 있으므로, 산업재해 예방을 위한 안전관리 책무도 위 권한에 비례하여 무겁다고 할 것인데, 위와 같은 상급관리감독자들이 각자가 담당하는 안전관리업무를 게을리 한 사실을 인정할 수 있는 이상 이는 업무상 과실로 평가될 수 있고, 그러한 과실로 인해 발생한 결과에 대한 책임을 면할 수 없다.

[위 ? 부분]

- (1) 피고인 5는 사고가 발생한 마틴링게 메인테크 동편 well bay 부근에 출입금지구역 설정 등의 조치를 취하지 않았고, 간이화장실 및 흡연장소가 설치되어 있는 것을 알면서 이를 그대로 방치한 사실, 피고인 4는 위 부분에 관하여 출입금지구역 설정 등을 하거나 이를 피고인 6 회사에 요청하지 않은 채 피고인 6 회사에서 설치한 간이화장실 및 흡연장소를 방치한 사실은 인정할 수 있다.
- (2) 공소사실은 '출입금지구역 설정 등의 조치'라고 하여 출입금지구역 설정을 피고인이 취했어야 하는 조치의 하나로 거시하고 있고, 이는 산업안전규칙에 따라 물체의 낙하 위험이 있는 곳에서의 출입금지구역 설정 의무에 기초한 것으로 보이는데, 아래 산업안전보건법위반 부분에서 살펴보는 것과 같이 사고 발생 장소에 산업안전규칙에 따라 출입금지구역을 설정해야만 하는 의무가 있는지 불분명하다.

다만 출입금지구역 설정 여부는 위에서 살펴본 것과 같이 위험성 평가를 통한 위험성 감소대책 수립 등 안전대책을 마련하면서 그 일환으로 고려될 수 있지만, 출입금지구역 등을 설정하지 않은 것이 주의의무 위반이라고 인정하기에 부족하다.

검사는 일상적인 출입금지가 아니라 작업 시간여라도 출입을 금지시켰어야 한다는 취지로 주장하나, 이는 공소사실에 포함되지 않은 구체적 주의의무로서 공소장변경 없이 이 부분을 주의의무의 내용으로 인정하기 어렵다.

다) 상당인과관계 존부

상당인과관계는 피고인의 행위가 피해자의 사망이라는 결과를 발생케 한 유일한 원인이거나 직접적인 원인이 되어야 하는 것은 아니며, 피해자나 제3자의 과실 등이 경합하여 결과가 발생한 경우에도 이를 인정할 수 있다고 할 것이다 (대법원 2012. 3. 15. 선고 2011도17648 판결 등 참조).

이 사건에서는 앞에서 본 것과 같이 상급관리감독자인 피고인들이 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 예방하기 위한 안전대책이나 세부적인 기준을 수립하지 않았고, 하위 근로자들이나 관리자들을 통해 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고 지휘 감독하는지 살피지 않았으며, 크레인 중첩작업 등에 따른 위험을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취하지 않은 과실이 신호수, 운전수 등 현장근로자들의 과실과 경합하여 피해자들에 대한 사상의 결과가 발생하였다고 인정할 수 있으므로, 상당인과관계를 인정할 수 있다.

라) 공동정범 성립 여부

공소사실 제1항의 가.항 내지 카.항에는 각 피고인의 과실 내용이 기재되어 있고, 타.항에는, "피고인들 및 공소외 8의 위와 같은 업무상 과실이 경합하여..."라고 기재되어 있는 점, 적용법조에 형법 제30조가 포함되어 있는 점 등에 비추어 보면, 검사는 피고인들을 모두 업무상과실치사상죄의 공동정범으로 기소하였다.

형법 제30조에서의 '공동하여 죄를 범한 때'의 '죄'는 고의범인지 과실범인지를 불문하므로, 공동정범은 고의범이나 과실범을 불문하고 의사의 연락이 있는 경우는 모두 이에 해당한다(대법원 1979. 8. 21. 선고 79도1249 판결, 대법원 1982. 6. 8. 선고 82도781 판결, 대법원 1994. 3. 22. 선고 94도35 판결 등 참조). 행위자들 사이에 공동의 행위가 있고 그와 같은 행위를 공동으로 할 의사가 있는 경우, 행위자들 모두에게 업무상 과실이 인정되고 그 과실들이 합쳐져서 피해자 사망의 결과에 대한 원인이 되었다면, 업무상 과실치사상죄에 대하여 형법 제30조가 정하는 공동정범이 성립한다고 보아야 한다(대법원 1997. 11. 28. 선고 97도1740 판결 참조).

기록에 의하면 피고인 6 회사와 공소외 3 회사의 상급관리감독자인 피고인들은 현장근로자인 다른 피고인들과 더불어 ○○조선소 7안벽에서 마틴링게 프로세서 모듈 제작 작업이 안전하게 수행될 수 있도록 크레인 간 충돌의 위험을 제거·최소화하여야 할 공동의 주의의무와 인식이 있었다고 할 것이다.

피고인들은 앞에서 살펴본 것과 같이 각자의 지위에서 부담하는 업무상 주의의무를 다하지 않은 과실이 있고, 각 피고인의 과실만으로 피해 발생의 원인이 되지는 못한다고 하더라도 그러한 과실이 합쳐지면 피해가 발생할 수 있다는 점은 예상할 수 있으므로, 피고인들에게는 업무상과실치사상죄에 관하여 형법 제30조에서 정한 공동정범의 관계가 성립된다.

마) 이 사건 사고의 1차적인 원인은 골리앗 크레인의 신호수 공소외 9, 지브형 크레인 운전수 피고인 1 간에 의사소통이 제대로 이루어지지 않고, 골리앗 크레인과 지브형 크레인의 현장근로자들이 서로 상대방의 작업상황을 확인하지 않은 채 만연히 작업을 진행한 데 있다.

그러나 이 사건의 경위를 전체적으로 살펴보면, 현장근로자들뿐만 아니라 작업 현장에서 나타나는 위험을 파악하여 이를 제거하여야 할 주의의무가 있는 피고인들을 비롯한 관리자들도 또한 이 사건 사고 당시에 크레인 간 충돌로 인한 사고 발생 위험을 충분히 예견하였거나 예견할 수 있었다.

그럼에도 피고인들은 골리앗 크레인과 간섭되는 지브형 크레인이 설치됨에 따라 새로이 창출된 크레인 간 충돌 위험을 감소시키기 위한 조치를 소홀히 한 과실이 있고, 그것이 현장근로자들의 과실과 더불어 결과 발생에 본질적으로 기여했다고 할 수 있다.

따라서 그에 따라 발생한 사상의 결과에 대하여 피고인들도 공동정범으로서의 책임을 부담한다고 보아야 한다.

나. 피고인 4, 피고인 5, 피고인 6 회사에 대한 안전조치의무, 산업재해예방조치의무 위반에 따른 산업안전보건법위반의 점

1) 원심의 판단

원심은, 피고인 6 회사나 피고인 4가 산업안전보건법상 요구되는 안전조치 및 산업재해예방조치를 취하지 않았다고 볼 증거가 부족하고, 고의도 인정할 수 없어, 이 부분 공소사실은 범죄의 증명이 없는 경우에 해당한다고 판단하였다.

2) 항소심의 판단

원심과 항소심이 적법하게 채택하여 조사한 증거들에 비추어 보면, 아래에서 살펴보는 것과 같이 원심이 피고인 4, 피고인 5, 피고인 6 회사에 대한 이 부분 공소사실을 무죄로 판단한 것에는 검사가 지적하는 것과 같은 사실오인, 법리오해의 위법이 없다.

따라서 검사의 이 부분 주장은 이유 없다.

가) 사업주에 대한 산업안전보건법 제66조의2, 제23조 제3항 위반죄는, 사업주가 자신이 운영하는 사업장에서 산업안전보건법 제23조 제3항에 규정된 안전상의 위험성이 있는 작업과 관련하여 산업안전규칙이 정하고 있는 안전조치를 취하지 않은 채 작업을 지시하거나, 그와 같은 안전조치가 취해지지 않은 상태에서 위 작업이 이루어지고 있다는 사실을 알면서도 이를 방치하는 등 그 위반행위가 사업주에 의하여 이루어졌다고 인정되는 경우에 한하여 성립하는 것이고, 산업안전규칙에서 정한 안전조치 외의 다른 가능한 안전조치가 취해지지 않은 상태에서 위험성이 있는 작업이 이루어졌다는 사실만으로 위 죄가 성립하는 것은 아니다(대법원 2008. 9. 25. 선고 2008도5707 판결 등 참조). 다만, 사업주가 사업장에서 안전조치가 취해지지 않은 상태에서의 작업이 이루어지고 있고 향후 그러한 작업이 계속될 것이라는 사정을 미필적으로 인식하고서도 이를 그대로 방치하고, 이로 인하여 사업장에서 안전조치가 취해지지 않은 채로 작업이 이루어졌다면 사업주가 그러한 작업을 개별적·구체적으로 지시하지 않았더라도 위 죄는 성립한다(대법원 2010. 11. 25. 선고 2009도11906 판결 등 참조).

나) 작업계획서에 크레인 간 중첩작업으로 인한 간섭 내지 충돌을 방지하기 위한 구체적인 조치방법이나 크레인의 전도 낙하위험 등을 예방할 수 있는 안전대책을 포함하여 작성하지 않은 점(피고인 4, 피고인 5)

공소사실은, 중량물 취급작업을 하는 경우 근로자의 위험을 방지하기 위하여 추락·낙하·전도·협착·붕괴위험을 예방할 수 있는 안전대책 등을 포함한 작업계획서를 작성하고, 그 계획에 따라 작업을 하도록 하여야 하는데, 골리앗 크레인과 지브형 크레인 간 중첩작업으로 인한 간섭 내지 충돌을 방지하기 위한 구체적인 조치방법이나 크레인의 전도 낙하위험 등을 예방할 수 있는 안전대책을 작업계획서에 포함시키지 않았다는 내용이다.

이는 산업안전보건법 제23조 제2항 및 산업안전규칙제38조 제11호 및 별표 4호 '중량물 취급작업'에 관한 규정에 근거한 것으로 보인다.

기록에 의하면, 피고인 6 회사에서 이 사건 당시 엘리베이터 철거를 위해 작성한 운반작업계획서(24권, 순번 407), 공소외 3 회사에서 작성한 운반계획서(24권, 순번 408, 782쪽, 25권, 순번 450)에 크레인 자체가 전도되거나 낙하하는 위험을 방지하기 위한 안전대책이 포함되어 작성되지 않은 사실은 인정할 수 있다.

그러나 산업안전규칙 제2조에 의하면 산업안전규칙에 없는 정의는 산업안전보건법, 같은 법 시행령 및 시행규칙의 정의에 따르도록 되어 있는데, 위 각 법령의 규정에는 '중량물'이나 '중량물 취급작업'의 정의나 기준에 관한 규정이 없다

다만 산업안전보건법 제23조 제2항의 문언이나 입법취지 등을 고려하면, '중량물 취급작업'이라 함은 근로자가 불량한 작업방법 등으로 작업을 할 경우 근로자에게 위험이 발생하는 작업 중에서 '작업 대상인 물건의 무게가 주요 원인이 되어 근로자에게 위험이 발생할 수 있는 작업'을 의미한다고 해석할 여지가 있다.

이와 같이 크레인 간 충돌로 인해 크레인 자체가 전도되거나 낙하하는 경우의 위험을 방지하기 위한 안전대책까지 포함하여 작업계획서를 작성해야 한다는 명백한 규정이 없고, '중량물 취급작업'의 의미도 명백하지 않으므로, 위와 같은 안전대책을 작업계획서에 포함하여 작성하지 않았다고 하더라도 이를 들어 산업안전규칙 위반에 해당한다거나 피고인들에게 그에 관한 고의가 있다고 단정할 수 없다.

다) 관리감독자이자 작업지휘자인 공소외 1(피고인 6 회사 현장반장)이나 공소외 2(공소외 3 회사 현장반장)가 다른 업무수행을 위해 현장을 이탈하여 작업지휘 등의 업무를 수행하지 아니하게 한 점(피고인 4, 피고인 5)

공소사실은, 사업주는 관리감독자로 하여금 크레인을 사용하는 작업에는 근로자의 유해·위험 방지를 위한 작업방법과 근로자 배치를 결정하고, 그 작업을 지휘하는 일 등의 업무를 수행하게 하여야 하고, 중량물의 취급작업에 대한 작업계획서를 작성한 경우 작업지휘자를 지정하여 작업계획서에 따라 작업을 지휘하도록 하여야 하는데, 관리감독자이자 작업지휘자인 공소외 1 또는 공소외 2가 다른 업무 수행을 위하여 현장을 이탈하여 작업지휘 등의 업무를 수행하지 못하게(아니하게) 하였다는 내용이다.

이는 산업안전규칙 제35조 제1항 및 별표2 제3호, 제39조 제1항에 근거한 것으로 보인다.

기록에 의하면 피고인 6 회사와 공소외 3 회사의 현장반장 공소외 1, 공소외 2는 관리감독자 및 작업지휘자로 지정되어 있었고, 작업계획서상 공소외 2는 '책임자', 공소외 1은 '운반 관리자'로 기재된 사실, 다만 이 사건 당시에는 모두 다른 업무수행을 위해 이 사건 현장을 이탈한 상태였던 사실, 공소외 1, 공소외 2 모두 인력 부족으로 인한 업무부담으로 인해 이 사건 현장에서 직접 작업지휘 업무를 수행하지 못한 사실을 인정할 수 있다(22권, 순번 294 내지 296, 순번 298, 299, 306).

그러나 현장반장 공소외 1은 이 사건 사고 당시 작업방법 결정과 작업 지휘는 자신이 수행하였으나, 해야 할 업무가 너무 많아 신호수 배치 및 마지막 작업지휘 업무는 주신호수인 공소외 8에게 위임했다는 취지로 진술하였다(22권, 순번 303). 또한 공소외 2는 이 사건 당시 신호수 배치는 자신이 직접 하였고, 다만 인력 부족으로 인해 작업이 끝날 때까지 작업지휘를 하지는 못했다는 취지로 진술하였다(22권, 순번 320).

위 인정사실 및 각 진술 등에 비추어 보면, 피고인 6 회사와 공소외 3 회사 모두 현장반장을 관리감독자 및 작업지휘자로 지정하여 작업을 지휘하는 등의 업무를 수행하게 하였고, 그 관리감독자가 일부 작업지휘 업무를 수행하였으나, 현실적인 업무 부담으로 이 사건 사고 시점에는 작업지휘가 이루어지지 않은 것으로 보인다.

그렇다면 피고인 5, 피고인 4가 공소외 1, 공소외 2로 하여금 이 사건 당시 현장을 이탈하여 작업지휘 등 업무를 수행하지 못하게(아니하게) 하였다고 단정하기 어렵다.

작업지휘자가 지정되어 있었음에도 현실적인 업무 부담으로 인해 실제로는 작업지휘를 하지 못한 것은 안전·보건에 관한 업무를 총괄하여 담당하는 피고인 5, 피고인 4가 안전 확보를 위한 관리감독을 소홀히 한 것으로서, 이는 업무

상과실치사상의 점과 관련하여 주의의무위반의 내용이 될 수 있을 뿐, 산업안전규칙에 정해진 의무를 위반한 것이라고 평가하기는 어렵다.

라) 크레인 간 중첩작업에 따른 충돌 등으로 인하여 물체가 떨어지거나 날아올 위험이 있는 마틴링게 메인테크 동편 well bay 부근에 출입금지구역 설정 등의 조치를 하지 않은 점(피고인 5, 피고인 4)

공소사실은, 사업주는 작업으로 인하여 물체가 떨어지거나 날아올 위험이 있는 경우 출입금지구역의 설정 등 위험을 방지하기 위하여 필요한 조치를 하도록 하여야 하는데, 그럼에도 피고인들은 크레인 간 중첩작업에 따른 충돌 등으로 인하여 물체가 떨어지거나 날아올 위험이 있는 P모듈 동편 well bay 부근에 출입금지구역 설정 등의 조치를 취하지 아니하였고, 피고인 5는 피고인 6 회사에서 설치한 간이화장실 및 흡연장소를 방치하였으며, 피고인 4는 이를 피고인 6 회사에 요청하지 아니하였다는 내용이다.

이는 산업안전규칙 제14조 제2항에 근거한 것으로 보인다.

앞에서 본 것과 같이 피고인 5가 사고가 발생한 마틴링게 메인테크 동편 well bay 부근에 출입금지구역 설정 등의 조치를 취하지 않았고, 간이화장실 및 흡연장소가 설치되어 있는 것을 알면서 이를 그대로 방치한 사실(공소사실에는 피고인 5가 설치를 지시한 것처럼 되어 있으나 이를 인정할 근거는 없다), 피고인 4가 위 부분에 관하여 출입금지구역 설정 등을 하거나 이를 피고인 6 회사에 요청하지 않은 채 피고인 6 회사에서 설치한 간이화장실 및 흡연장소를 방치한 사실은 인정할 수 있다.

피고인들은 오물통이 떨어질 수 있는 반경에는 지브형 크레인 운영을 도급한 공소외 3 회사를 통해서 출입제한조치를 했고, 지브형 크레인 자체가 낙하할 수 있는 반경이 매우 넓어서 사실상 그 전부에 출입금지구역을 설정하는 것은 불가하다는 취지로 변소하고 있다.

산업안전규칙에 의하더라도 출입금지구역의 설치 반경 내지 범위에 관한 구체적인 기준이 정해져 있지 않고, 이 사건과 같이 크레인 메인지브 자체가 (권상 중이던 물건 등과 함께) 낙하하는 경우 그 낙하 반경 및 출입 금지가 필요한 범위가 명백하지 않다.

따라서 피고인들이 위 장소에 출입금지구역을 설치하는 등의 조치를 하지 않았다고 하더라도, 그에 관하여 미필적으로라도 산업안전보건법위반의 고의가 있다는 점이 합리적 의심의 여지를 배제할 만큼 충분히 증명되었다고 보기 어렵다.

검사는 일상적인 출입금지가 아니라 작업 시간이라도 출입을 금지시켰어야 한다는 취지로 주장하나, 이 부분이 산업안전보건법 제14조 제2항의 '위험을 방지하기 위하여 필요한 조치'에 포함되는지 불분명하고, 설령 그에 포함된다고 하더라도 공소사실에 명시되어 있지 않으므로 공소장변경 없이 산업안전보건법위반의 점을 유죄로 인정할 수 없다. 업무상과실치사상의 점 부분에서 살펴본 것과 같이 출입금지구역 설정 여부는 크레인 간 충돌 방지를 위한 안전대책의 일환으로 고려될 수 있는 부분으로 보이고, 그것이 산업안전규칙에 정해진 의무를 위반한 것이라고 평가하기는 어렵다.

마) 크레인 간 중첩작업에 의한 충돌 예방을 위한 신호방법을 제대로 정하지 않은 점(피고인 5, 피고인 4)

공소사실은, 사업주는 기계의 운전을 시작하는 경우 일정한 신호방법과 해당 근로자에게 신호할 사람을 정하여야 하는데, 크레인 간 중첩작업에 의한 충돌 예방을 위한 신호방법을 별도로 정하지 아니하였다는 것이다.

이는 산업안전규칙 제40조에 근거한 것으로 보인다.

기록에 의하면, 피고인 6 회사와 공소외 3 회사에서는 일반적인 크레인 신호방법을 정해 둔 사실을 인정할 수 있다.

산업안전규칙에 의하더라도 '일정한' 신호방법을 정해야 한다는 것일 뿐, 크레인 중첩작업 시 별도의 신호방법을 마련해야 한다는 구체적인 규정은 없다.

다만 크레인신호규정에 의한 일반적인 신호방법 및 골리앗 크레인의 신호수와 지브형 크레인 운전수 간에 무전 연락이 가능했던 점을 제외하고 크레인 중첩작업시의 위험을 방지하기 위한 신호조정 방법이 별도로 정해져 있지는 않았는데, 이는 업무상과실치사상의 점에서 본 것과 같이 피고인들이 크레인 간 충돌 방지를 위한 안전대책을 마련하지 않은 주의의무 위반의 내용이 될 수 있을 뿐, 산업안전규칙에 정해진 의무를 위반한 것이라고 평가하기는 어렵다.

바) 골리앗 크레인이 작업 도중 2회에 걸쳐 재시작하였으나 그 과정에서 별도의 신호수 배치나 작업방법을 정하지 않은 점(피고인 5)

공소사실은, 사업주는 신호방법에 따라 그 근로자에게 신호하도록 하여야 하는데, 골리앗 크레인이 작업 도중 2회에 걸쳐 재시작하였으나 그 과정에서 별도의 신호수 배치나 작업방법을 정하지 아니하였다는 내용이다.

이는 산업안전규칙 제89조에 근거한 것으로 보인다.

기록에 의하면, 골리앗 크레인이 남쪽에서 컨테이너 작업을 마치고, 다음 공정인 엘리베이터 운반 작업을 위해 이동하기 전 골리앗 크레인 신호수 공소외 9가 지브형 크레인 운전수 피고인 1에게 골리앗 크레인을 이동하겠다고 알린 사실, 주신호수 공소외 8은 위와 같이 피고인 1에게 이동 사실이 고지된 직후 골리앗 크레인 운전수 공소외 13에게 주행을 지시한 사실, 이에 따라 공소외 13은 골리앗 크레인을 80m 가량 레일을 따라 운행한 후 정지하였고, 이후 상부 트롤리를 이용해 서쪽에서 동쪽으로 후크를 이동시킨 후 다시 정지하였으며, 다시 레일을 따라 북쪽으로 35m 가량 주행하다가 이 사건 사고가 발생한 사실을 인정할 수 있다.

위와 같이 골리앗 크레인은 엘리베이터 운반 작업을 위해 주행하는 과정에서 상부 트롤리를 옮기기 위해 두 차례에 걸쳐 정지한 것으로서 이는 일련의 연속적인 작업 과정으로 보이고, 크레인이 정지된 후 다시 작업을 시작하는 것을 '재시작'으로 보아 산업안전규칙 제89조에 따라 별도의 신호수 배치나 작업방법을 정해야 한다고 볼만한 명백한 근거가 없다.

따라서 이 부분 공소사실은 범죄사실의 증거가 없는 경우에 해당한다.

3. 검사의 피고인 1, 피고인 6 회사에 대한 양형부당 주장에 관한 판단

원심과 비교하여 양형의 조건에 변화가 없고 원심의 양형이 재량의 합리적인 범위를 벗어나지 아니하는 경우에는 이를 존중함이 타당하다(대법원 2015. 7. 23. 선고 2015도3260 전원합의체 판결 참조).

검사가 주장하는 양형부당의 사유는 원심이 피고인들에 대한 형을 정하면서 이미 충분히 고려한 사정들로 보이고, 항소심에서 양형 조건이 변화하였다고 볼 만한 사정이 없으며, 원심에서 본 양형 조건들을 참작하면 원심의 형은 재량의 합리적인 범위 내에서 이루어진 것으로 적정하다.

따라서 원심이 선고한 형이 지나치게 가벼워서 부당하다고 할 수 없으므로, 검사의 주장은 받아들이지 않는다.

4. 결론

그렇다면 원심판결의 무죄 부분 중 피고인 2, 피고인 3, 피고인 4, 피고인 5에 대한 업무상과실치사상의 점에 관한 검사의 항소는 이유 있고, 원심판결의 피고인 4에 대한 산업안전보건법위반의 점에 관한 무죄 부분, 피고인 5에 대한 안전조치의무, 산업재해예방조치의무 위반으로 인한 산업안전보건법위반의 점에 관한 무죄 부분 및 피고인 1, 피고인 6 회사에 대한 검사의 항소는 이유 없는데, 원심판결 중 피고인 5에 대한 유죄 부분과 항소심에서 유죄로 인정하는 부분은 형법 제37조 전단의 경합범 관계에 있어 하나의 형으로 처단되어야 할 것이므로, 검사의 피고인 5에 대한 양형부당 주장에 관한 판단을 생략한 채 형사소송법 제364조 제6항에 따라 원심판결 중 피고인 2, 피고인 3에 대한 부분, 피고인 4에 대한 업무상과실치사상의 점에 관한 무죄 부분, 피고인 5에 대한 유죄 부분 및 업무상과실치사상의 점에 관한 무죄 부분을 모두 파기하여 변론을 거쳐 다시 다음과 같이 판결하고, 형사소송법 제364조 제4항에 따라 피고인 4, 피고인 5에 대한 검사의 나머지 항소를 기각한다.

[피고인 2, 피고인 3, 피고인 4, 피고인 5에 대하여 다시 쓰는 판결 이유]

범죄사실

1. 피고인들의 업무상과실치사 및 업무상과실치상

가. 피고인들의 신분

피고인 2는 피고인 6 회사○○조선소(부서명 생략) 과장이고, 피고인 3은 위 △△△△△□□□□□장이며, 피고인 5는 2014. 12. 11.부터 2017. 5. 24.까지 위 피고인 6 회사○○조선소장으로서 소속 근로자 및 협력업체 소속 근로자의 안전·보건에 관하여 사업주를 위하여 행위하는 안전·보건에 관한 사항을 총괄 관리하는 사람이고, 피고인 4는 위 조선소 내에서 선박임가공업을 행하는 피고인 6 회사 협력업체인 공소외 3 회사의 대표이자 사업주로서, 소속 근로자의 안전·보건에 관한 사항을 관리하는 사람이다.

나. 피고인 2의 업무상 과실

피고인은 관리감독자로서, 골리앗 크레인의 주행 경로 상에 지브형 크레인이 이전 설치될 당시부터 지브 크레인의 메인 지브가 골리앗 크레인의 거더보다 높아 크레인 간 중첩작업으로 인한 충돌위험이 높다는 사실을 알고 있었고, 실제로 과거 크레인 간 충돌사고가 여러 차례 있었으므로, 이러한 경우 공소외 17 등 하위 관리자 및 소속 작업자들의 안전을 관리하고, 평소 순찰 등을 통하여 작업 현장의 위험요소를 발견하고 시정하여 위험성을 감소시키고, 직접 또는 공소외 17 등 하위 관리자들을 통하여 현장 작업자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고, 공소외 1과 공소외 17이 이를 제대로 지휘감독하고 하고 있는지 관리감독하여 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 미리 방지하여야 할 업무상 주의의무가 있었다.

그럼에도 불구하고 피고인은 이를 게을리한 채 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 방지하기 위한 위험성 평가 및 중첩지역통과 절차 또는 신호조정 방법 마련 등의 구체적인 안전대책이나 세부적인 기준의 수립을 건의하지 아니하였고, 직접 또는 공소외 17 등을 통하여 작업자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고 이를 지휘감독 하는지 제대로 살피지 아니하였다.

다.

피고인 3의 업무상 과실

피고인은 □□□□□☆☆☆☆ 소속 작업자들의 안전관리를 총괄하고 작업표준서의 작성 총괄, 재·개정의 책임이 있는 사람으로서, 골리앗 크레인의 주행 경로 상에 지브형 크레인이 이전 설치될 당시부터 지브 크레인의 메인 지브가 골리앗 크레인의 거더보다 높아 크레인 간 중첩작업으로 인한 충돌위험이 높다는 사실을 알고 있었고, 실제로 과거 크레인 간 충돌사고가 여러 차례 있었으므로, 이러한 경우 위험성 평가를 실시하여 작업장의 위험요인을 도출하고 대책을 수립하여 표준작업기준(SWS)에 반영함으로써 작업 전 이를 사전에 인지하고 작업하도록 하여 위험성을 감소시키고, 직접 또는 하위 관리자들을 통하여 작업자들과 관리자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고, 지휘감독하고 하고 있는지 관리감독하여 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 미리 방지하여야 할 업무상 주의의무가 있었다.

그럼에도 불구하고 피고인은 이를 게을리한 채 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 방지하기 위한 위험성 평가 및 중첩지역통과 절차 또는 신호조정 방법 마련 등의 구체적인 안전대책이나 세부적인 기준을 수립하지 아니하였고, 직접 또는 피고인 2 등 하위 관리자들을 통하여 작업자들과 하위 관리자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고 이를 지휘감독 하는지 제대로 살피지 아니하였다.

라. 피고인 5의 업무상 과실

피고인은 조선소장이자 안전보건총괄책임자로서, 과거부터 골리앗 크레인과 다른 크레인 간 충돌사고가 수회 있었고, 이러한 골리앗 크레인과 다른 크레인 간의 충돌사고가 모두 원청과 하청 근로자들 사이에 의사소통의 문제, 신호수들의 다른 작업 수행으로 인한 시야확보의 미흡 등의 문제로 인한 것임을 알고 있었으며, 특히 골리앗 크레인의 주행경로 상에 골리앗 크레인의 거더보다 높이가 높은 지브형 크레인을 설치하여 크레인 간 중첩작업으로 인한 충돌 위험이 높다는 사실을 잘 알고 있었으므로, 피고인 3 등 하위관리자들을 통하여 위험성 평가를 실시하여 작업장의 위험요인을 도출하고 중첩지역통과 절차 또는 신호조정 방법 마련 등의 구체적인 대책을 수립하여 표준작업기준(SWS)에 반영함으로써 작업자들로 하여금 작업 전 이를 사전에 인지하고 작업하도록 하여 위험성을 감소시키고, 직접 또는 하위 관리자들을 통하여 작업자들과 관리자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 적절한 안전대책을 수립하고 해당작업 규정에 따라 제대로 조치하고 있는지 관리감독하여 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 미리 방지하여야 할 업무상 주의의무가 있었다.

그럼에도 불구하고 피고인은 이를 게을리한 채 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 방지하기 위한 위험성 평가 및 중첩지역 통과 절차 또는 신호조정 방법 마련 등의 구체적인 안전대책이나 세부적인 기준을 수립하거나 이를 지휘, 관리감독하지 아니하였고, 직접 또는 피고인 3 등 하위 관리자들을 통하여 작업자들과 하위 관리자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고, 지휘감독 하는지 제대로 살피지 아니하였다.

마. 피고인 4의 업무상 과실

피고인은 공소외 3 회사 안전보건총괄책임자로서, 위 지브형 크레인의 메인지브를 최대한 낮추지 아니하면 그 곳을 통과하려고 하는 골리앗 크레인과 충돌할 수 밖에 없어 크레인 간 중첩작업으로 인한 충돌위험이 높다는 사실과 실제로 수개월 전부터 골리앗 크레인 측에서 제대로 된 무전연락 없이 지브형 크레인 작업현장을 지나가거나 가까이 접근하여 충돌 위험성이 높다는 사실을 잘 알고 있었고, 2016. 3.경과 2017. 3.경 피고인 6 회사 내 다른 안벽에서 각 발생했던 골리앗 크레인과 다른 크레인 간의 충돌사고가 원청과 하청 근로자들 사이에 의사소통의 문제, 신호수들의 다른 작업 수행으로 인한 시야확보의 미흡 등의 문제로 인한 것임을 잘 알고 있었으며, 위 7안벽 내 설치되어 있는 총 6대의 지브형 크레인과 타워크레인들에 대한 현장 안전관리 및 감독을 반장인 공소외 2가 혼자 담당하고 있

어 사실상 제대로 된 관리감독이 이루어지지 않고 있다는 것을 잘 알고 있었으므로, 이러한 경우 하위관리자들을 통하여 위험성 평가를 실시하여 작업장의 위험요인을 도출하고 피고인 6 회사 측과의 협의 등을 통해 중첩지역통과 절차 또는 신호조정 방법 마련 등의 구체적인 대책을 수립하여 작업자들로 하여금 작업 전 이를 사전에 인지하고 작업하도록 하여 위험성을 감소시키고, 직접 또는 하위 관리자들을 통하여 작업자들과 관리자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 적절한 안전대책을 수립하고 해당작업 규정에 따라 제대로 조치하고 있는지 관리감독하여 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 미리 방지하여야 할 업무상 주의의무가 있었다.

그럼에도 불구하고 피고인은 이를 게을리한 채 크레인 중첩작업으로 인한 크레인 간 충돌을 방지하기 위한 위험성 평가 및 중첩지역 통과 절차 또는 신호조정 방법 마련 등의 구체적인 안전대책이나 세부적인 기준을 수립하거나 이를 지휘, 관리감독하지 아니하였고, 직접 또는 하위 관리자들을 통하여 작업자들과 하위 관리자들이 크레인 간 충돌을 방지하기 위하여 안전하게 작업하고, 지휘감독 하는지 제대로 살피지 아니하였다.

바. 피고인들 및 공소외 8 등의 업무상 과실로 인한 피해자들의 사망 등

피고인들 및 공소외 8, 피고인 1, 공소외 9, 공소외 10, 공소외 12, 공소외 11, 공소외 15, 공소외 2, 공소외 17의 업무상 과실이 경합하여, 같은 날 14:52경 골리앗 크레인이 이동하던 중 거더 하단 부분으로 메인지브를 세운 채(경사각 약 48°, 바닥에서 메인지브 끝단까지 높이 101.5m)로 작업 중인 지브형 크레인 메인지브의 러핑폴리블럭 등을 충돌하여 기복용 와이어 로프가 파단되게 하고, 이로 인해 메인지브와 와이어로프가 P모듈 위로 추락하게 하여 마침 그 곳에서 휴식 중이던 피해자 공소외 18을 비롯한 피해자 총 31명의 머리와 몸 등을 덮치게 하였다.

이로써 피고인들은 공소외 8 등과 공동하여 위와 같이 주의의무를 게을리 한 업무상 과실로, 피해자 공소외 18(45세)로 하여금 즉석에서 두개골함몰골절 등으로 인한 호흡연수마비로, 피해자 공소외 19(26세)로 하여금 즉석에서 두개골함몰골절 등으로 인한 호흡연수마비로, 피해자 공소외 20(54세)으로 하여금 즉석에서 두개골절에 의한 뇌출혈로, 피해자 공소외 21(43세)로 하여금 즉석에서 두개골 및 뇌손상으로, 피해자 공소외 22(43세)로 하여금 같은 날 17:29경(주소 생략)에 있는 ▽▽▽병원에서 등부위 개방창 및 척추손상으로 인한 저혈량성 쇼크로, 피해자 공소외 23(36세)으로 하여금 즉석에서 두개골 및 뇌손상으로 각각 사망에 이르게 하고, 피해자 공소외 24에게 약 17주간의 치료가 필요한 좌측 원위 대퇴골 관절 내 분쇄 개방성 골절 등의 상해를 입게 한 비롯하여 원심 별지 '상해피해자명단'과 같이 피해자 총 25명에게 각각 상해를 입게 하였다.

2. 피고인 5의 산업안전보건법위반

가. 협의체 운영의무 위반으로 인한 산업안전보건법위반

같은 장소에서 행하여지는 사업으로서 사업의 일부를 분리하여 도급을 주어 하는 사업의 사업주는 그가 사용하는 근로자와 그의 수급인이 사용하는 근로자가 같은 장소에서 작업을 할 때에 생기는 산업재해를 예방하기 위하여 도급인인 사업주 및 그의 수급인인 사업주 전원으로 안전·보건에 관한 협의체를 구성하여, 1. 작업의 시작 시간, 2. 작업 또는 작업장 간의 연락 방법, 3. 재해발생 위험 시의 대피 방법, 4. 작업장에서의 산업안전보건법 제41조의2 제1항에 따른 위험성 평가의 실시에 관한 사항, 5. 사업주와 수급인 또는 수급인 상호 간의 연락 방법 및 작업공정의 조정사항에 대하여 매월 1회 이상 정기적으로 회의를 개최하여야 한다.

그럼에도 불구하고 피고인은 2017. 3.경부터 같은 해 7.경까지 위 P모듈 내에서 작업하던 15개 수급인 회사 중 공소외 25 회사와 공소외 26 회사를 매월 1회 개최한 회의에 참여케 하지 아니하였다.

나. 안전·보건 점검의무 위반으로 인한 산업안전보건법위반

같은 장소에서 행하여지는 사업으로서 사업의 일부를 분리하여 도급을 주어 하는 사업의 사업주는 도급인인 사업주, 수급인인 사업주, 도급인 및 수급인의 근로자 각 1명을 점검반으로 구성하여 2개월에 1회 이상 정기적으로 또는 수시로 작업장에 대한 안전·보건점검을 하여야 한다.

그럼에도 불구하고 피고인은 2017. 3.경부터 2017. 4.경까지 2개월 동안 도급사업의 합동 안전·보건 정기 및 수시점검을 실시하면서 위 P모듈 내에서 작업하던 13개 수급인 회사 중 공소외 27 회사, 공소외 25 회사와 공소외 26 회사의 수급인 사업주 및 근로자를 점검반으로 구성하지 아니한 채 도급사업의 합동 안전·보건점검을 실시하였다.

증거의 요지

〈업무상과실치사상 부분〉

1. 피고인 2, 피고인 3, 피고인 4, 피고인 5에 대한 각 경찰, 검찰 피의자신문조서
1. 공소외 1, 공소외 4에 대한 각 경찰 피의자신문조서
1. 피고인 2에 대한 경찰 진술조서(피고인 6 회사, △△△△△□□□□□☆☆☆☆☆장)
1. 공소외 2에 대한 경찰 진술조서, 공소외 28에 대한 경찰 진술조서(피고인 6 회사□□□□□ 위험성 평가 작성자), 공소외 29에 대한 경찰 진술조서(안전보건파트장), 공소외 16에 대한 경찰 진술조서(공소외 3 회사 현장소장)
1. 안전보건관리규정, 수사보고(SHI안전규정 사본등 첨부), 수사보고(운반안전절차서 첨부), 수사보고(운반작업계획서 첨부), 수사보고(공소외 3 회사 2017년 안전보건관리계획 첨부), 작업표준(크레인 신호표준), 작업표준(승강대 이동설치 해제)
1. 재해조사의견서, □□□□□□ 직제표
1. 안전보건총괄책임자지정서, 안전보건총괄책임자지정서
1. 수사보고(사업장위험성 평가에 관한 지침 및 평가 실시에 관한 해설지침서 첨부), 수사보고(3. 21. 8안벽 골리앗 크레인 크롤라크레인 보조부 충돌사고 관련 문서 첨부), 수사보고서(순번 400번) 수사보고(SHI안전규정 사본 등 첨부)
1. 내사보고(피고인 6 회사○○조선소 조직도 첨부), 수사보고(피고인 6 회사◎◎◎◎팀 및 ◁◁◁◁팀 조직도 첨부), 공소외 3 회사 직책별 업무분장, 직, 반장 업무 매뉴얼, 반장 역할 수첩
1. 수사보고(골리앗과 지브크레인 설비 제원 및 지브크레인 도입배경, 과정 정리), 수사보고(골리앗과 지브크레인 충격 시뮬레이션 및 사고 현장 사진 첨부), 사고모듈, 골리앗 크레인, 지브크레인도면, 운반계획서(32톤 지브형), 운반작업 계획서(800톤 골리앗)
1. 수사협조의뢰(사고현장 동영상), 동영상 CD, 수사보고(119촬영 현장 동영상 캡처 및 사상자 현황, 위치 사진자료등 첨부), 수사보고(화장실 및 흡연장 설치 관련 자료 정리 및 P, U모듈 도면, 사진 첨부), 내사보고(현장 CCTV첨부), 각 현장사진, 사진, CD
1. 각 사체검안서, 진단서, 수사보고(중, 경상 피해자 진단서 및 소견서)

〈산업안전보건법위반 부분〉

1. 제3회 공판조서 중 피고인 5, 피고인 6 회사의 각 진술기재
1. 안전보건협의체 회의결과, 협의체 회의 참석자 명단, 협의체 참석자 현황, 합동점검 실시결과

1. 공소외 30, 공소외 31, 공소외 32에 대한 각 특별사법경찰 진술조서

법령의 적용

1. 범죄사실에 대한 해당법조

○ 피고인 2, 피고인 3, 피고인 4: 각 형법 제268조, 제30조

○ 피고인 5: 형법 제268조, 제30조(업무상과실치사상의 점), 산업안전보건법 제70조, 제29조 제1항(협업체 운영의무 위반의 점), 산업안전보건법 제70조, 제29조 제4항(안전·보건 점검의무 위반의 점)

1. 상상적 경합

○ 피고인 2, 피고인 3, 피고인 4, 피고인 5: 각 형법 제40조, 제50조(각 피고인들의 각 업무상과실치사상죄 상호간)

1. 형의 선택

○ 피고인 2 : 벌금형 선택

○ 피고인 3, 피고인 4 : 각 금고형 선택

○ 피고인 5: 금고형 선택(업무상과실치사상죄에 대하여)

1. 경합범 가중

○ 피고인 5: 형법 제37조 전단, 제38조 제1항 제2호, 제3호, 제50조

1. 노력장유치

○ 피고인 2, 피고인 5: 각 형법 제70조 제1항, 제69조 제2항

1. 집행유예

○ 피고인 3, 피고인 4, 피고인 5: 각 형법 제62조 제1항

1. 가납명령

○ 피고인 2, 피고인 5: 각 형사소송법 제334조 제1항

양형의 이유

피고인 6 회사 측에서 사망한 피해자들의 유족 모두와 합의하여 이들이 피고인들의 처벌을 원하지 않고 있고, 부상자들에게도 치료비, 생계자금을 지원하는 등으로 피해 회복을 위해 노력하고 있는 점, 피고인 3은 아무런 범죄전력이 없고, 피고인 2, 피고인 4, 피고인 5는 벌금형을 넘는 처벌전력이 없는 점 등은 피고인들에게 유리한 사정이다.

그러나 이 사건은 상급관리감독자인 피고인들이 크레인 충돌 위험 방지를 위한 안전대책 등을 마련하지 않고 관리, 감독 의무를 소홀히 한 과실이 현장근로자들이 서로 상대방 크레인의 움직임을 제대로 확인하지 않고 만연히 작업을 진행한 과실과 경합하여 발생한 사고로서, 이로 인해 6명이 사망하고 25명이 상해를 입는 중대한 결과가 발생하였으므로, 피고인들의 죄책이 무겁다.

위와 같은 사정에 더하여, 이 사건의 경위, 피고인들의 가담 정도, 그밖에 피고인들의 연령, 성행, 환경, 범행의 동기, 수단과 결과, 범행 후의 정황 등 기록과 변론에 나타난 모든 양형조건들을 종합하여 주문과 같이 형을 정한다.

무죄 부분(피고인 4, 피고인 5에 대한 업무상과실치사상의 점)

1. 공소사실

피고인들은 물체가 떨어지거나 날아올 위험이 있는 경우 출입금지구역의 설정 등 위험을 방지하기 위하여 필요한 조치를 하도록 관리감독 하여야 할 주의의무가 있었다.

그럼에도 불구하고 피고인 5는 크레인 간 중첩작업에 따른 충돌 등으로 인하여 물체가 떨어지거나 날아올 위험이 있는 마틴링게 메인테크 동편 well bay 부근에 출입금지구역 설정 등의 조치를 취하지 아니한 채 간이화장실 및 흡연장소를 설치하도록 하고 이를 방치하였고, 피고인 4는 크레인 간 중첩작업에 따른 충돌 등으로 인하여 물체가 떨어지거나 날아올 위험이 있는 마틴링게 메인테크 동편 well bay 부근에 출입금지구역 설정 등을 하거나 이를 피고인 6 회사에 요청하지 아니한 채 피고인 6 회사에서 설치한 간이화장실 및 흡연장소를 방치하였다.

이로써 피고인들은 공소외 8 등과 공동하여 범죄사실 제1의 바.항 기재와 같이 피해자들을 사망 등에 이르게 하였다.

2. 판단

위 항소이유에 대한 판단 제2의 가. 2) 나) [위 ? 부분]에서 본 것과 같이, 피고인들이 이 부분 공소사실 기재와 같이 주의 의무를 위반하였다고 할 수 없으므로 형사소송법 제325조 후단에 의하여 무죄를 선고하여야 할 것이나, 이와 일죄의 관계에 있는 피고인들에 대한 각 업무상과실치사상죄에 관하여 유죄를 선고하는 이상 이에 관하여 따로 주문에서 무죄를 선고하지 않는다.

판사 구민경(재판장) 전보경 박성규