세월호 참사 국민대책회의

수　　신　각 언론사 사회부

발　　신　**세월호 참사 국민대책회의** (담당 : 공동상황실장 미류 010-3667-2256)

제　　목　세월호 참사에 대한 기업책임, 확실히 물어야 한다

날　　짜　2015. 3. 4. (총 2 쪽)

성　명

세월호 참사에 대한 기업책임, 확실히 물어야 한다
청해진 해운 임원진 항소심 재판에 부쳐

3월 3일 청해진 해운 임원에 대한 항소심 공판이 시작되었다. 청해진 해운 임원에 대한 재판은 선장·선원과 해경에 대한 재판에 비해 여론의 주목을 받지 못했지만, 대형참사에서의 기업책임에 대한 중요한 판례가 될 것이라는 점에서 매우 중요하다.

김한식 청해진 해운 대표 및 상무, 해무이사, 물류팀장, 해무팀장 등 임직원은 세월호가 복원력이 악화를 충분히 알고 있었음에도 과적을 지시하고, 무리한 출항을 강행하게 한 책임이 있다. 또한 사고 당시 선박직 선원과 몇 차례나 통화를 했음에도 불구하고 승객 구조를 최우선으로 지시하지 않은 의혹을 받고 있다. 이들이 바로 생명보다 돈벌이를 우선시한 기업을 운영한 당사자들인 것이다.

그러나 1심에서 김 대표가 횡령·배임 혐의 유죄로 인해 징역 10년을 선고받은 것을 제외하고, 다른 임원들은 모두 금고 5년형 이하를 선고받았을 뿐이다. 이를 세월호 침몰의 구조적 원인을 제공한 이들에 대한 제대로 된 처벌이라고 볼 수는 없을 것이다. 그럼에도 불구하고 이들은 항소심에서 억울함을 호소하고 있다. 유명 로펌에서 온 변호인들은 청해진 해운 임원들이 업무상 주의의무를 위반한 과실이 없고, 과실이 있다고 하더라도 침몰사고에 따른 사망은 선장과 선원들의 책임이지 임원들의 책임이 아니라고 주장하고 있다.

그러나 이미 드러난 세월호 침몰의 원인을 살펴보면 위 주장이 말도 안된다는 사실을 알 수 있다. 사망한 유병언의 일정한 개입이 있었다 하더라도 노후한 선박 도입과 불법개조 지시가 가능한 이들은 청해진 해운의 임원진이다. 선장과 선원은 이 과정에 아무런 개입을 할 수 없다. 또 선장과 선원이 자발적으로 화물을 많이 실은 것도 아니고, 항해를 너무 사랑해서 안

개 속에 출항한 것이 아니다. 임원진은 화물실적을 매주 확인하며 과적을 독려했고 출항이 금지되는 경우 항상 무리해서 출항허가를 받아냈다. 이들은 침몰을 예방할 수 있는 조치를 취할 수 있는 권한을 가진 이들이었고 기업의 안전정책 전반에 대한 결정권을 쥐고 있는 이들이었다.

그럼에도 변호인들이 임원진의 행위와 침몰로 인한 사망의 인과관계 단절을 주장할 수 있는 이유는, 이러한 논리로 책임을 경감한 사례가 수도 없이 많기 때문이다. 현재의 법제도에서 기업 임원들은 자신은 현장상황을 몰랐다고 발뺌하고, 이렇게까지 될 줄은 몰랐다며 현장책임자들보다 적은 책임을 지고 있다. 한국 뿐 아니라 세계 여러 나라가 대형참사에서 기업책임을 제대로 묻지 못했다. 그러나 이대로라면 참사가 반복되리라는 점을 깨달은 세계 많은 나라가 기업의 책임을 강화하는 방향으로 가고 있다. 영국, 호주, 캐나다, 스위스와 같은 나라들은 이미 사망사고에 대한 기업의 책임을 더 강력히 묻기 위해 새로운 법을 마련하거나 기존 법을 수정하였다. 일본에서도 기업 책임을 묻는 법을 제정하자는 운동이 시작되고 있다. 한국 역시 기업이 누리는 막강한 권력과 기업의 무책임한 행태 때문에 발생할 수 있는 엄청난 피해에 대해 기업에 책임을 지울 수 있는 법제도를 만들어야 한다.

3월 3일 항소심 공판을 시작으로 앞으로 4차례의 공판이 이루어질 예정이다. 4월 21일에는 결심공판이, 5월 12일에는 판결이 선고된다. 지금까지 기업 고위책임자들은 유능한 변호팀을 구성하고 책임을 다른 곳으로 돌려가며 형량을 줄이고 끝끝내 무죄를 받아내기도 했다. 우리는 대구지하철참사의 책임을 졌어야 할 대구지하철공사 사장은 1심에서 징역 3년을 받았지만 대법원에서 무죄를 받았다는 점을 기억하고 있다. 세월호 참사에서도 이러한 일이 반복되지 않도록 이번 항소심 재판을 지켜볼 것이다. 재판부가 기업에 대한 책임을 확실히 물을 수 있는 방향으로 판단할 것을 기대한다. 끝.