

이 보도자료는 배포 즉시 보도하여 주시고, 공개되는 범죄사실은 재판에 의하여 확정된 사실이 아님을 유의하여 주시기 바랍니다.



춘천지방검찰청 강릉지청

보도자료 2020. 7. 1.(수)

전문공보담당자 검사 주은혜

전화 033-660-4587/ 팩스 033-660-4345

제 목 **강릉선 KTX열차 탈선 사건 수사결과**

공소제기 후 공개의 요건 및 범위

- 피고인, 죄명, 공소사실 요지, 공소제기 일시, 공소제기 방식, 수사경위, 수사상황 등 (제11조 제1항),
- 관련사건을 공소제기 하면서 수사결과를 발표하는 경우의 불기소사건(제10조 제1항 제3호)
 - 피의자, 처분일시, 죄명, 처분주문, 혐의사실 요지, 불기소이유 요지(제10조 제2항)
- 제8조의 공개금지정보 중 형사사건공개심의위원회가 공개 의결한 내용(제12조 제1항)

■ 금일(7. 1.) 춘천지방검찰청 강릉지청은 '18. 12. 8. 07:35경 강릉발 서울행 강릉선 KTX열차가 강릉시 청량동 소재 청량신호소 구내 21B선로전환기 부근을 통과하는 과정에서 탈선하여 58명에게 상해를 입힌 사건에 대해 수사한 결과,

- 강릉선 KTX철도건설공사 과정에서 ① 선로전환기 시공자는 선로전환기 신호 케이블을 반대로 연결하고, ② 감리자는 시공 과정을 제대로 관리·감독하지 아니하였으며, ③ 연동검사자는 연동검사¹⁾를 제대로 실시하지 아니한 과실로,
- 청량신호소와 21A선로전환기 및 21B선로전환기 사이를 잇는 신호케이블이 반대로 연결되어, 강릉역 신호조작판에 장애가 발생한 21B선로전환기가 정상으로 표시되고 정상인 21A선로전환기에 장애가 발생한 것처럼 표시되어,
- 정상으로 표시된 21B선로전환기 쪽으로 KTX열차를 진행시켜 장애지점을 통과하던 KTX열차가 탈선한 것으로, 장애가 발생한 21B선로전환기의 상태가 신호조작판에 정확히 현시되지 아니하여 발생한 인재(人災)임을 규명하고,
- 사고의 주요 원인을 제공한 시공자, 감리자, 연동검사자 등 피고인 6명 및 한국철도시설공단을 업무상과실치상죄 등으로 불구속 기소하고, 사고의 발생과 관련이 없는 유지보수자 등 피의자 4명 및 한국철도공사를 불기소처분(혐의 없음)하였음

1) 선로전환기 등의 신호제어설비를 기계 또는 전기적으로 상호 연동하여 동작하도록 하게 하는 연동장치의 종합기능을 확인하는 검사로, 연동검사에 포함된 선로전환기 정·반위 불일치시험은 신호케이블 연결이 올바르게 되었는지 확인하기 위한 시험임

1

피고인 및 공소사실 요지

1] 피고인

- A○○[44세, 21B선로전환기 관련 신호설비 시공업체 ㄱ社 현장대리인]
- B○○[79세, 21A선로전환기 관련 신호설비 시공업체 ㄴ社 현장대리인]
- C○○[70세, 위 ㄱ社에 대한 감리업체 ㄷ社 책임감리자]
- D○○[60세, 위 ㄴ社에 대한 감리업체 ㄹ社 책임감리자]
- E○○[55세, 한국철도시설공단 소속 청량신호소 책임연동검사자]
- F○○[50세, 한국철도시설공단 소속 강릉차량기지 책임연동검사자]
- 한국철도시설공단[철도시설 관리자]

2] 공소사실 요지

- A○○(시공단계 현장대리인)
 - A○○은 청량신호소의 21B 케이블 단자에서부터 21B선로전환기 사이의 신호케이블을 연결하는 공사를 담당함
 - A○○은 공사 도중 설계도면이 변경된 경우 바뀐 설계도면에 따라 시공하고, 청량신호소 21B 케이블 단자와 21B선로전환기 사이의 신호케이블을 올바르게 연결하여 21B선로전환기의 상태가 신호조작판에 정확하게 표시되도록 할 업무상 주의의무가 있었음에도,
 - 2017. 4.경 청량신호소의 21A 케이블 단자에서부터 J230접속함 및 J210 접속함을 경유하여 21B선로전환기까지 신호케이블을 연결하여 잘못 결선함²⁾

2) 시공업체 ㄱ社의 시공범위는 청량신호소에서 본선(서울방향) 선로전환기 사이의 신호케이블을 연결하는 것이었음. 변경 전 설계도면(연동도표)에는 본선(서울방향)에 설치될 선로전환기의 명칭이 21A로 기재되어 있었으나, 변경 후 설계도면(연동도표)에는 본선 선로전환기의 명칭이 21B로 변경되어, A○○에게는 청량신호소 21B 케이블 단자에서부터 본선 선로전환기인 21B선로전환기 사이의 신호케이블을 연결할 의무가 있었음

● B○○(시공단계 현장대리인)

- B○○은 청량신호소의 21A 케이블 단자와 연결된 J230접속함 21A 케이블 단자에서부터 21A선로전환기 사이의 신호케이블을 연결하는 공사를 담당함
- B○○은 J230접속함의 21A 케이블 단자와 21A선로전환기 사이의 신호케이블을 올바르게 연결하여 21A선로전환기의 상태가 신호조작판에 정확하게 표시 되도록 할 업무상 주의의무가 있었음에도,
- 2017. 7.경 청량신호소의 21B 케이블 단자와 연결된 J230접속함 21B 케이블 단자에서부터 21A선로전환기까지 신호케이블을 연결하여 잘못 결선한 다음, 시공업체 ㄱ社가 부착한 케이블 선명찰을 임의로 변경(21A→21B, 21B→21A)

● C○○, D○○(감리단계 책임감리자)

- C○○은 시공업체 ㄱ社의 감리업체인 ㄷ社의 책임감리자로서, D○○은 시공업체 ㄴ社의 감리업체인 ㄹ社 책임감리자로서, 시공업체들이 공사도면에 따라 올바르게 신호케이블을 결선하는지 관리·감독할 주의의무가 있었음에도,
- C○○은 케이블 시공 및 시공검측 시 올바르게 시공이 되었는지 관리·감독하지 아니하였고 시공검측 일자를 허위로 작성하였으며, D○○은 케이블 연결 시공 시 전혀 입회하지 않고, 이후 시공검측 자체를 실시하지 아니함

● E○○, F○○, 한국철도시설공단(연동검사 단계 책임연동검사자)

- E○○, F○○는 책임연동검사자로 연동검사를 규정에 따라 실시하여 21A/B 선로전환기의 상태가 신호조작판에 정확하게 표시되는지 확인하여야 할 업무상 주의의무가 있었음에도,
- 연동검사 과정에서 체크리스트 없이 검사를 진행하고, 위 21A선로전환기 및 21B선로전환기에 대한 정·반위 불일치 시험³⁾을 실시하지 아니함

※ 이는 철도안전법위반에도 해당하여 양벌규정에 따라 위 공단도 함께 기소함

3) 의도적으로 텅레일(하나의 선로를 두 방향으로 나누는 분기기)과 기본레일 사이에 철편 등을 삽입하여 선로 불일치를 발생시킨 다음, 각 선로전환기의 선로 불일치 상태를 신호조작판에 표시되게 하는 시험으로 본건 케이블 오결선을 발견할 수 있는 검사

- 위와 같은 공동의 업무상 과실로, 선로전환기 전동기 콘덴서 고장으로 밀착되지 않은 레일 사이로 KTX열차를 지나가게 하여 위 열차가 탈선하면서 승객 등 **58명이 상해(전치 2~4주)**를 입고, 차량 수리비 약 215억 원 등 **합계 227억 원 상당의 재산피해가 발생**하였으며, **약 46시간 동안 열차 운행이 중단**되어 열차 약 103대의 운행을 방해하여 **업무상과실치상, 업무상과실기차교통방해, 철도안전법위반**

2 수사 경과

- '18. 12. 8. 07:35경 사고발생
- '18. 12. ~ '20. 6. 특사경(영주지방철도경찰대)과 긴밀한 협조체계 구축하여 수사 진행
- '19. 7. ~ 10. 당청, 피의자 12명 및 참고인 16명에 대한 1차 조사
- '19. 12. 23. 항공·철도사고조사위원회 조사결과 발표
- '20. 1. ~ 6. 당청, 피의자 6명에 대한 2차 조사 및 현장검증
- '20. 7. 1. 피의자 7명 불구속 기소, 피의자 5명 불기소처분

3 수사 결과

① 사고원인

- 21B선로전환기 전동기 콘덴서(레일 전환 장치) 고장으로 인한 전환력(밀고 당기는 힘) 부족으로 텅레일⁴⁾ 끝부분이 기본레일에 밀착되지 않아, 강릉역 신호 조작판에 선로가 밀착되지 않은 사실이 표시되어야 함에도,
- 청량신호소와 21A선로전환기 및 21B선로전환기 사이를 잇는 케이블이 반대로 연결되어, 장애가 발생한 21B선로전환기가 신호조작판에 정상으로 표시되고 정상인 21A선로전환기에 장애가 발생한 것처럼 표시됨

4) 텅레일(tongue rail) : 하나의 선로를 두 방향으로 나누는 분기기

- 초기대응팀은 장애가 표시된 21A선로전환기 쪽으로 출동하였으나, 사실 그곳은 정상이었고 강릉역에서는 정상으로 표시된 21B선로전환기 쪽으로 KTX열차를 진행시켜 장애지점을 통과하던 열차가 탈선함

② 시공, 감리, 연동검사 각 단계별 과실 확인

- 당청 수사결과, 이 사건 선로전환기 신호설비 공사를 진행한 시공업체 현장대리인 2명, 위 시공사들에 대한 감리업체 책임감리자 2명, 시공 후 연동 검사를 진행한 한국철도시설공단 책임연동검사자 2명 등 모든 단계의 관계자들에게 위 공소사실 요지와 같은 과실이 확인되었고, 피고인들의 위와 같은 과실과 본건 탈선사고 발생 사이에 인과관계 인정됨⁵⁾

불기소 처분 요지

① 피의자

- G○○[59세, 한국철도공사 소속 평창신호제어사업소 소장]
- H○○[54세, 한국철도공사 소속 평창신호제어사업소 선임전기장]
- I○○[47세, 한국철도공사 소속 평창신호제어사업소 선임전기장]
- J○○[42세, 한국철도공사 소속 평창신호제어사업소 선임전기장]
- 한국철도공사[철도운영자]

② 혐의사실 요지

- 유지보수 업무를 담당한 피의자들은 선로전환기 ‘밀착검지기 검사’, ‘슬립전류 검사’, ‘배선 정비 검사’ 등 점검업무를 이행하여, 케이블 오결선 등 신호설비 장애로 인한 사고를 미리 예방하여야 할 업무상 주의의무가 있었음에도,

5) 항공·철도사고조사위원회 조사결과도 당청 수사결과와 동일

- 유지보수 규정에 따라 제대로 유지보수 업무를 실시하지 않아 신호 케이블 오결선을 발견하지 못하고 장애가 발생한 21B선로전환기의 상태를 신호조작판에 정상으로 표시되게 하여, KTX열차가 장애지점을 통과하던 중 탈선시켜 58명에게 상해를 입히고, 열차 운행을 방해하여 **업무상과실치상, 업무상과실 기차교통방해, 철도안전법위반**

③ 불기소이유 요지

- 당청 수사결과, ① 본건 케이블 오결선 사실을 확인할 수 있는 검사는 연동 검사이나 사건 당시 그 검사기한이 도래하지 아니하여 실시되지 아니한 점⁶⁾, ② 위 검사들은 본건 케이블 오결선 사실을 확인하기 위한 목적의 검사가 아닌 점⁷⁾, ③ 유지보수 규정에 따라 위 검사들을 실시하였다고 하더라도 본건 오시공을 발견하기 어려운 점 등을 종합하면,
- 유지보수 담당자들에게 위 검사들을 통해 본건 오시공을 발견하여 필요한 조치를 취했어야 할 주의의무가 있다고 보기 어렵고, 위 각 검사를 제대로 실시하지 아니한 유지보수 담당자들의 과실과 본건 사고 발생 사이에 인과관계가 인정되지 아니하여 혐의없음 처분

4

향후 계획

- 본건 KTX열차 탈선사고는 다수의 공사관계자들이 단계별로 참여하는 철도 건설공사의 구조적인 특성 및 공사관계자들의 안전불감증이 결합하여 발생한 인재(人災)로서,
- 시공-감리-연동검사 단계에서 본건 케이블 오결선을 발견할 수 있는 기회가 수차례 있었음에도 철도건설공사 관계자들에게 요구되는 최소한의 필요 조치가 전혀 이루어지지 아니하는 등 피고인들의 과실이 중하고,

6) 한국철도공사의 유지보수 규정인 '신호제어설비 유지보수 세칙'에 연동검사는 2년에 1회 실시하도록 규정되어 있음. 개통일(17. 12. 22.)로부터 1년이 지나지 아니한 사건 발생 당시(18. 12. 8.)에는 그 검사기한이 도래하지 아니하여 연동검사가 실시되지 아니함

7) '밀착검지기 검사'는 선로가 밀착되었는지 확인하는 장치인 밀착검지기가 정상적으로 작동하는지 여부를 확인하기 위한 것이고, '슬립전류 검사'는 전동기 공회전 시 전동기에 흐르는 전류를 측정하여 전동기가 정상 작동하는지 확인하기 위한 것이며, '배선 정비 검사'는 케이블 단자 이완 및 접속 적정 여부 등을 확인하기 위한 것임

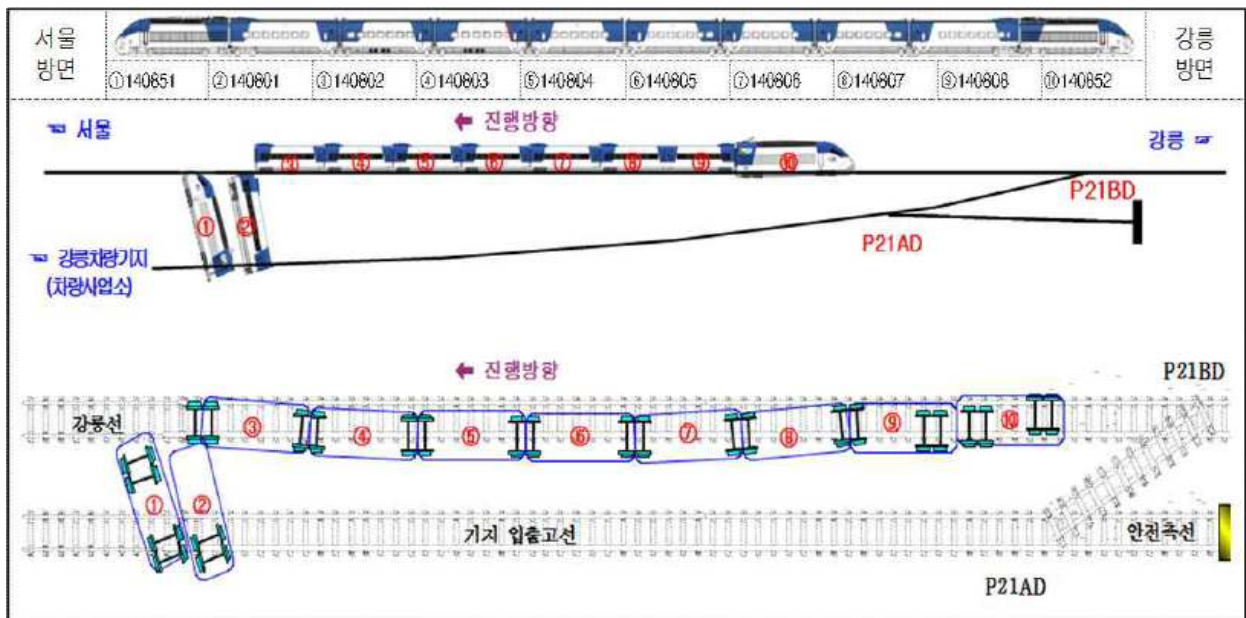
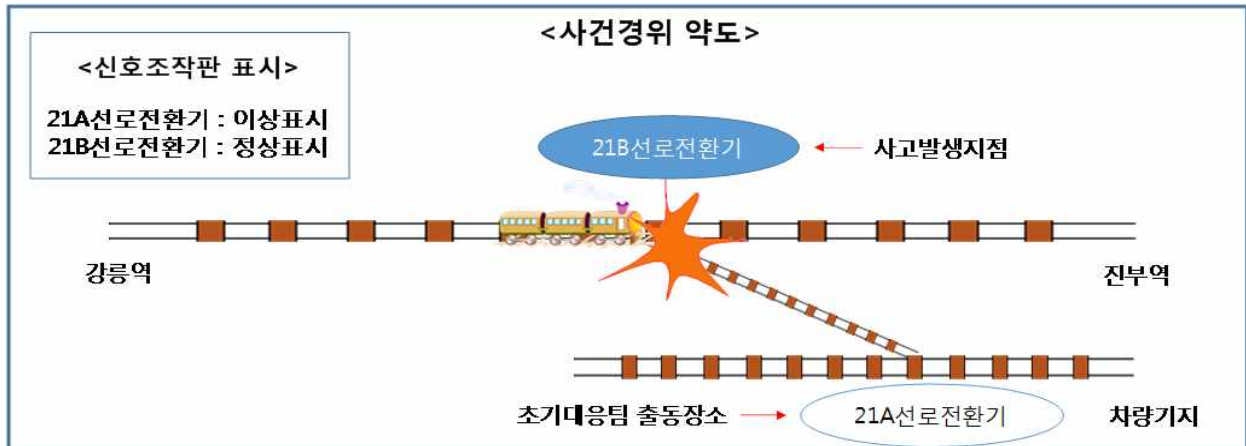
- 이 사건의 경우 탈선 당시 KTX열차 시속 100km로 운행하던 KTX열차가 전복되지 아니하여 다행히 대규모 인명 피해가 발생하지 아니하였으나, 강릉선 KTX열차의 최대 시속은 250km인 점, 강릉~서울 구간에 터널 및 교량이 다수 존재하는 점에 비추어 볼 때, 자칫 대규모 참사가 발생할 가능성이 매우 높았던 점을 고려하여, 책임자들에게 책임에 상응하는 엄중한 형이 선고될 수 있도록 공소유지에 만전을 기할 예정 ☒

5 참고 자료

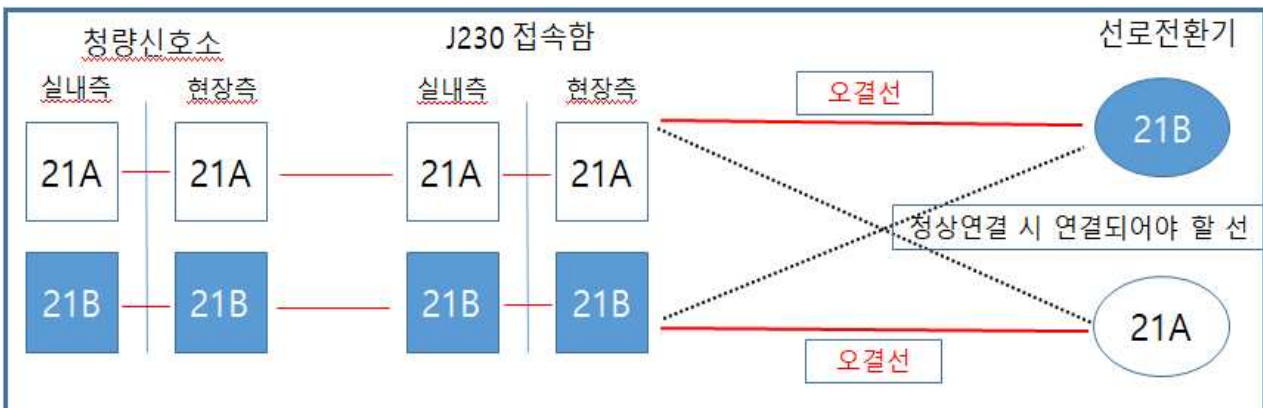
□ 사고 현장



□ 사건 경위 약도



□ 케이블 오결선 상황



※ 사진자료 출처

- 항공·철도사고조사위원회, 철도사고 조사보고서('19. 12. 23.), 한국교통안전공단, 한국 철도공사 및 한국철도시설공단 철도안전관리체계 수시검사 결과('19. 1. 28.) ☒