

철도안전사고 관련 판결의 동향



박성준
법무법인 조율 변호사
T.02.597.9800
naksi65@hanmail.net

최근 신문기사화 된 사건이 있다. 기사에 따르면, 원고는 2008년 4월 11일 오전 6시 20분경 4.5톤 화물차에 굴삭기 1대를 싣고 제천시에서 출발하여 주행하던 중, 철도교량 보호를 위해 설치된 ‘ Γ ’ 모양의 철제 구조물을 통과하다가, 굴삭기의 조종석 부분이 구조물의 상단에 충돌하여 굴삭기가 화물차에서 떨어지는 사고를 당했다. 이 사고로 A씨가 등뼈 압박골절 등의 상해를 입고, 굴삭기의 조종석 부분이 파손되자 한국철도시설공단을 상대로 소송을 냈다. 당시 구조물에는 통과제한높이가 표시되어 있지 않았다.

그러나 1심 재판부는 지방자치단체에 ‘차 높이가 제한 표지판’을 설치할 의무가 있는데, 손배 책임을 공단 측에 지우는 것은 불합리하다는 취지로 원고 패소 판결했다. 도로교통법상 안전표지의 일종인 차 높이가 제한 표지의 설치·관리 의무는 지자체에 있다는 점을 근거로 들었다.

그러나 항소심 재판부의 판단은 한국철도시설공단에게 손해배상 책임을 인정했다. 재판부는 “이 사건 구조물은 철도교량을 보호할 목적으로 통과 차량들의 높이를 제한하기 위하여 그 전방에 설치한 구조물로서 그 설치목적 및 구조상 통과제한높이를 미리 표시하여 두지 아니하면 이를 통과하는 차량의 운전자들이 통과 가능한 높이를 제대로 파악할 수 없어서 구조물의 상단과 충돌하는 사고가 발생할 위험성이 높은데도, 피고는 사고 당시 이 사건 구조물에 아무런 통과 제한높이 표시도 하지 아니함으로써 사회통념상 일반적으로 요구되는 정도의 방호조치 의무를 다하지 못한 잘못이 있다”고 지적하고, “이러한 관리상의 하자가 사고의 발생 및 손해 확대에 한 원인이 되었다고 봄이

상당하다”고 판시했다. 그러나 원고도 주의의무를 소홀히 한 채 만연히 이 사건 구조물을 통과하려 하다가 사고가 났다며 피고의 책임을 20%로 제한했다.

철도사고는 자동차사고에 비하여 많은 특수성이 인정된다. 과거 판례의 경향은 열차기관사나 견널목 관리원 등 철도직원의 과실여부에 따른 사용자 회사의 손해배상책임에 관하여는 일정한 궤도 위를 운행하는 열차운행의 특수성과 비상제동을 하더라도 바로 제동되지 않는 열차의 제동거리 특성상 면책이 되는 경우가 많았다.

그러나 최근에는 철도사업자에게 그 직원에 대한 사용자로서 책임을 지우거나 혹은 위험원인 궤도설비의 소유자로서 공작물책임을 부담시키는 등 철도사업자의 책임을 폭넓게 인정하고 있는 경향이 있다.

예를 들면, 과거 판례는 전철운영자는 전철을 이용하는 승객이 승강장이 혼잡하여 다른 승객에 의해 떠밀리거나 또는 실족하여 선로 밖으로 떨어져 사상사고가 발생할 수도 있음을 충분히 예견할 수 있다 하겠으므로, 전철운영자로서는 응당 그와 같은 안전사고가 발생하지 않도록 승강장에 안전설비를 갖추어야 할 주의의무가 있다 하겠으나 우리나라 재정상태를 감안하면 승강장에 열차진입을 알리는 경고시설 및 안전선 설치 등 이외에 완결무결할 정도의 추락방지시설을 설비할 것을 기대할 수 없으므로 그와 같은 과실은 사고자의 과실에 비추어 보아 면책된다라고 판시하였으나, 최근 판례 경향은 사고발생시 예산부족 등 재정적 제약을 이유로 철도사업자의 면책을 인정하지 않는 추세이다.

2006년 1월 서울고등법원 민사7부는, 술에 만취해 지하철 8호선 단대오거리역에서 전동차를 기다리다 몸을 가누지 못하고 선로로 떨어졌고 막 진입한 전동차에 치여 숨진 사안에서 그 유족이 서울도시철도공사를 상대로 낸 손해배상 청구소송에서 “지하철공사는 추락방지용 시설을 설치해 승객의 안전을 배려할 의무를 다하지 않았으므로 원고측 손해를 배상할 의무가 있다”고 밝히면서, “승강장에 안전선이 표시돼 있기는 하나 주의를 환기시키는 정도의 간접적 수단에 불과하다”며 “추락사고의 위험성을 고려할 때 스크린 도어 등 직접적인 추락방지 시설을 설치해야 한다”고 강조했다. 이 사건 1심 재판부는 술에 취한 채 실족한 망인에게 100% 과실(망인 유족 패소)을 물었으나, 항소심 재판부는 지하철공사에도 15% 책임을 물었다.

또한 과거 철도청 당시에서는 철도운송과 관련된 법령으로 철도법, 철도운송법, 국유철도운영에관한특례법, 철도운송규정 등이 있었고, 철도사고에 대한 손해배상 책임법리로 민법, 상법 및 국가배상법이 적용되었다. 철도사업을 국가에서 직접 담당함에 따라 그 피해에 대하여 국가의 배상책임과 절차를 규정한 국가배상법에 의한 배상심의절차와 ‘국가를 당사자로 하는 소송에 관한 법률’에 의하여 국가소송을 제기하여 사법적 구제를 받았다¹⁾.

그러나 철도산업구조개혁에 따라 철도 운영에 대하여는 한국철도공사가 관장하고 철도시설의 건설 및 관리에 관하여는 한국철도시설공단이 관장하게 됨에 따라 철도사고에 대한 책임의 법적 근거와 주체가 달라지게 되었다. 여객과 화물에 대하여 발생한 손해에 대하여는 한국철도공사가 부담하고, 건널목 입체화, 사안에서와 같은 구조물 등 철도시설의 하자로 인하여 발생한 손해는 한국철도시설공단이 부담하게 되었다. 그런데 건널목 등 철도시설에 관한 관리가 한국철도시설공단으로부터 한국철도고사로 위탁

되는 경우도 많기 때문에 이로 인하여 철도사고 발생시 사고원인 규명 과정에서 분쟁이 야기될 수 있다.

또한 선로사용의 주체인 한국철도공사와 선로의 소유권자 또는 관리권자인 한국철도시설공단 상호간에 적절한 선로유지 보수 수준과 비용 등에 이견이 생길 수 있게 되었으며, 또한 철도산업 및 운영과 관련하여 심각한 안전문제를 야기할 수 있게 되었다.

위 사안에서 한국철도시설공단에 대하여 손해배상책임을 부과한 것은 해당 철도교량은 철도시설로서 한국철도시설공단이 관리를 하기 때문이다²⁾.

그렇다면 이 사건 사고에 대한 한국철도시설공단의 책임의 근거는 무엇인가? 한국철도는 철도사업법의 제정으로 기존의 철도법이 폐지되었으며 철도산업발전기본법에 따라 철도사업에 대하여는 철도사업법이 적용되고, 철도 안전에 관하여는 철도안전법이 적용되게 되었다. 철도안전법은 “철도사고”를 철도운영 또는 철도시설관리와 관련하여 발생한 사람의 사상 또는 물건의 손괴를 말한다고 한다(제2조 제10호). 그리고 철도사고는 크게 철도교통사고 및 안전사고로 구분되는데, ‘철도교통사고’라 함은 열차 또는 차량의 운전으로 발생한 사고로서 열차사고, 건널목 사고, 사상사고를 말하며, ‘안전사고’라 함은 열차 또는 차량의 운전과 관련 없이 철도작업(건설) 현장에서 철도운영 및 철도시설관리와 관련하여 인명의 사상이나 물건의 손괴가 발생한 사고로서 화재사고, 설비사고, 건설사고, 사상사고 등을 말한다.

이 사건 구조물은 철도교량을 보호할 목적으로 통과 차량들의 높이를 제한하기 위하여 그 전방에 설치한 구조물로서 그 설치목적 및 구조상 통과제한높이를 미리 표시하여 두지 아니하였고 이를 통과하는 차량의 운전자가 통과 가능한 높이를 제대로 파악하지 못하여 구조물의 상단과

1) 대법원은 “국가 또는 지방자치단체라 할지라도 공권력의 행사가 아니고 단순한 사경제의 주체로 활동하였을 경우에는 그 손해배상책임에 국가배상법이 적용될 수 없고 민법상의 사용자책임 등이 인정되는 것이고 국가의 철도운행사업은 국가가 공권력의 행사로서 하는 것이 아니고 사경제적 작용이라 할 것이므로, 이로 인한 사고에 공무원이 간여하였다 하더라도 국가배상법을 적용할 것이 아니고 일반 민법의 규정에 따라야 하므로, 국가배상법상의 배상전치절차를 거칠 필요가 없으나, 공공의 영조물인 철도시설물의 설치 또는 관리의 하자로 인한 불법행위를 원인으로 하여 국가에 대하여 손해배상청구를 하는 경우에는 국가배상법이 적용되므로 배상전치절차를 거처야 한다[대법원 1999.06.22. 선고 99다7008 판결 손해배상(자)].”라고 판시하고 있다.

2) 그런데 1심 재판부는 지방자치단체에 ‘차 높이 제한 표시판’을 설치할 의무가 있는데, 손해 책임을 공단 측에 지우는 것은 불합리하다는 취지로 원고 패소 판결했고, 2심 판결에 대하여는 상고가 제기되어 있으므로 대법원의 판결을 기다려보아야 하겠으나, 이 부분은 논외로 한다.

충돌하는 사고가 발생한 것이므로 철도안전법 제2조 제10호에 있어 철도교통사고에 해당된다.

그러나 철도안전법은 철도사고로 인한 손해에 대하여 어떠한 규정도 두고 있지 않고, 철도사업법도 여객·수화물의 운송과 관련하여서만 상법 135조에 규정된 운송인의 규정이 준용되도록 규정하고 있을 뿐 사안과 같은 구조물의 설치 관리상 하자에 관하여는 아무런 규정을 두고 있지 않다. 따라서 민법의 일반 원칙인 계약책임 또는 불법행위 책임이 적용되어야 할 것이다.

여객이나 화물의 운송 중에 일어날 수 있는 생명, 신체의 손상 또는 화물의 멸실 지연 등으로 인한 손해배상의 요건과 효과는 민법상 일반 계약상 채무불이행으로 인한 손해배상책임과 다른 특별한 점이 거의 없어 결국 채무불이행 책임의 일반적인 요건과 효과와 다를 바 없다³⁾. 그런데 사안에서는 피해자와 한국철도시설공단 사이에 계약관계가 없으므로 계약책임을 묻기 어렵고 불법행위 책임을 물어 야 한다.

불법행위 책임에 있어서는 주로 사용자책임⁴⁾ 또는 공작물책임⁵⁾을 묻게 된다. 사용자책임은 종업원의 과실을 기초로 사용자에게 책임을 묻는 것으로 과거에는 건물목 등의 사고에 있어서 철도종업원의 과실을 기초로 철도사업자에게 사용자책임을 추구한 사례가 많았으나, 최근에는 건물목의 지하화, 입체화, 교차화, 차단기나 경보기 등의 안전설비 보완이 시급한 시설여건이 반영되어 위험물 책임인 공작물책임을 부담시키는 판례경향이 나타나고 있다.

공작물책임은 가해자의 위법한 가해행위를 매개로 하지 않는다는 점에서 과실을 요건으로 하는 일반불법행위와는 구별된다. 공작물책임의 귀책근거는 손해발생의 위험성

을 지닌 하자있는 공작물을 방치하였다는 데에 있다. 공작물책임은 1차적으로 점유자가 책임을 부담한다. 1차 책임자인 점유자는 손해의 방지에 필요한 주의를 다하였음을 증명하여 책임을 면할 수 있다. 점유자가 면책된 경우에는 피해자는 2차 책임자인 소유자에게 배상을 구할 수 있는데 하자 있는 공작물의 소유자에게는 면책가능성이 없다(민법 제758조 제1항).

공작물책임에 있어 “공작물”이라 함은 인공적 작업에 의하여 제작된 물건을 말한다. 사안에서와 같은 철도교량 보호를 위해 설치된 ‘ㄱ’ 모양의 철제 구조물은 공작물에 해당된다.

또한 “설치 또는 보존의 하자”라 함은 그 물건이 본래 갖추어야 할 성질이나 설비를 결하고 있는 것을 나타낸다. 사안에서는 교량 전방에 설치한 구조물로서 그 설치목적 및 구조상 통과제한높이를 미리 표시하여 두지 아니하면 이를 통과하는 차량의 운전자들이 통과 가능한 높이를 제대로 파악할 수 없어서 구조물의 상단과 충돌하는 사고가 발생할 위험성이 높은데도, 철도시설공단이 사고 당시 이 사건 구조물에 아무런 통과 제한높이 표시도 하지 아니한 것이 하자에 해당한다. 하자가 존재한다고 판단되는 경우에는 이미 손해발생의 가능성이 인정된다. 안정성의 결여는 점유자 또는 소유자의 과실에 기인한 것으로 공작물에 하자가 있다는 것이 인정되면 안과관계는 추정된다.

이와 같이 최근의 판결에 의해 생각나는 점들을 정리해 보면, 첫째, 과거에는 건물목 등의 사고에 있어서 철도종업원의 과실을 기초로 철도사업자에게 사용자책임을 추구한 사례가 많았으나, 최근에는 건물목의 지하화, 입체화, 교차화, 차단기나 경보기 등의 안전설비 보완이 시급한 시설

3) 철도사고로 인하여 여객이나 화주가 손해를 입었을 경우 철도사업자는 상법상의 운송인의 지위를 가지므로 자사 또는 철도운수종사자가 운송에 관하여 주의를 기울이지 않았음을 증명하지 못하면 손해배상책임을 진다(상법 제135조, 제148조, 제149조). 화폐·유가증권 기타의 고가물에 대하여는 송하인이 운송을 위탁할 때 그 종류와 가액을 명시한 경우에 한하여 운송인이 손해를 배상할 책임이 있다(상법 제136조). 이러한 규정들은 특약·약관 또는 특별법규에 의하여 보충되기도 하는데 이 것으로도 부족할 때에는 민법의 일반원칙에 의해서 결정한다.

4) 민법 제756조 제1항은 ‘타인을 사용하여 어느 사무에 종사하게 한 자는 피용자가 그 사무집행에 관하여 제삼자에게 가한 손해를 배상할 책임이 있다. 그러나 사용자가 피용자의 선임 및 그 사무감독에 상당한 주의를 한 때 또는 상당한 주의를 하여도 손해가 있을 경우에는 그러하지 아니하다.’고 규정하고 있다.

5) 공작물책임에 관하여 민법 제758조 제1항은 ‘공작물의 설치 또는 보존의 하자로 인하여 타인에게 손해를 가한 때에는 공작물점유자가 손해를 배상할 책임이 있다. 그러나 점유자가 손해의 방지에 필요한 주의를 해태하지 아니한 때에는 그 소유자가 손해를 배상할 책임이 있다.’고 규정하고 있다.

여건이 반영되어 위험물 책임인 공작물 책임을 부담시키는 판례경향이 나타나고 있고, 사고발생시 예산부족 등 재정적 제약을 이유로 철도사업자의 면책을 인정하지 않는 추세이므로 과거보다 시설의 안전성을 강구할 필요성이 증대되었고 이는 최근 지하철에 스크린도어를 설치하는 등의 안전장비를 설치하는 데에서도 잘 나타난다.

둘째, 과거 철도청 당시에는 철도사업을 국가에서 직접 담당함에 따라 그 피해에 대하여 국가소송을 제기하여 사법적 구제를 받았으나, 철도산업구조개혁에 따라 철도 운영이 한국철도공사로 철도시설의 건설 및 관리가 한국철도시설공단으로 나뉘는 데 따라 철도사고에 대한 책임의 법적 근거와 주체가 달라지게 되었고, 이로 인하여 철도사고

발생시 사고원인 규명 과정에서 분쟁이 야기될 수 있고, 또한 선로사용의 주체인 한국철도공사와 선로의 소유권자 또는 관리권자인 한국철도시설공단 상호간에 적절한 선로 유지 보수 수준과 비용 등에 이견이 생길 수 있게 되었으며, 또한 철도산업 및 운영과 관련하여 심각한 안전문제를 야기할 수 있게 되었다.

셋째, 철도안전법은 철도사고로 인한 손해에 대하여 어떠한 규정도 두고 있지 않고, 철도사업법도 여객·수화물의 운송과 관련하여서만 상법 135조에 규정된 운송인의 규정이 준용되도록 규정하고 있을 뿐 사안과 같은 구조물의 설치 관리상 하자에 관하여는 아무런 규정을 두고 있지 않으므로 입법적인 고려가 필요할 것이다. S