

# 스크린도어가 없는 전철승강장에서 발생한 사고에 대한 책임



**박성준**  
법무법인 조율 변호사, 변리사  
T.02.597.9800  
psjun@harmonylaw.co.kr

## 1. 사건의 개요 및 법원의 판단

최근 신문기사에 스크린도어가 없는 전철역에서 추락사가 발생했다면 한국철도공사에도 책임이 있다는 법원 판결이 나왔다. A씨는 2012년 12월 경기 양평군의 중앙선 양수역 승강장에서 술에 취한 상태로 지인들과 전화 통화를 하다가 발을 헛디뎠다. A씨는 승강장 위로 올라오려고 수차례 시도했지만 결국 양수역을 통과하던 무궁화 열차에 치여 숨졌다.

재판부는 “다중이 이용하는 전철 승강장을 관리하는 철도공사는 승객 사고를 방지하기 위한 가장 효율적인 물적 서비스를 갖추도록 노력해야 한다.”면서 “하지만 양수역에는 사고 예방에 가장 효과적이라고 할 수 있는 스크린도어가 설치돼 있지 않았다”고 지적했다. 이어 “철도공사는 스크린도어가 설치된 다른 역에 비해 양수역에서 사고 예방 조치에 더 주의를 기울일 필요가 있는데도 이를 게을리해 사고가 발생했다”고 판단했다<sup>1)</sup>.

위 사안에서 한국철도공사의 책임 근거는 스크린도어를 설치하지 않은 점과 스크린도어를 설치하지 않은 양수역

에서는 사고예방조치에 더 주의를 기울여야 하는데 이를 게을리 했다(안전요원배치, 주기적인 순찰근무 또는 CCTV화면 지속적인 주시 등 감시기능 미흡)는 점이다.

## 2. 민법상 불법행위책임의 동향

가. 과거 철도청 당시에는 철도사업을 국가에서 직접 담당함에 따라 그 피해에 대하여 국가의 배상책임과 절차를 규정한 국가배상법<sup>2)</sup>에 의한 배상심의절차와 국가소송을 제기하여 사법적 구제를 받았다. 그러나 철도산업구조개혁에 따라 철도시설의 건설 및 관리에 관하여는 한국철도시설공단이 관장하고, 철도 운영에 대하여는 한국철도공사가 관장함에 따라 철도사고에 대한 책임의 법적 근거와 주체가 달라졌다. 그런데 철도사업법은 인신사고에 대하여는 별도의 책임규정<sup>3)</sup>을 두고 있지 않으며, 철도안전법도 철도운영 또는 철도시설과 관련하여 발생할 수 있는 사고의 책임에 대하여 아무런 규정도 두지 않고 있다.

나. 판례는 철도사고의 민법상 불법행위책임에 대해서

1) 철도운송인에서 여객운송 중에 발생하는 생명, 신체의 손상으로 인한 손해배상책임은 계약책임과 불법행위 책임으로 나누어진다. 사안에서는 원고들이 한국철도공사에게 불법행위에 따른 책임만을 물었으므로 계약책임은 판단 대상에서 제외되었는데, 이는 소송법상 법원은 당사자의 신청 없이 소송을 시작하거나 신청범위를 넘어서 재판할 수 없다는 처분권주의에 따른 것이다.  
2) 철도운송과 관련된 법령으로 철도법, 철도운송법, 국유철도운영에관한특례법, 철도운송규정 등이 있었고, 철도사고에 대한 손해배상 책임법리로 민법, 상법 및 국가배상법이 적용되었다.  
3) 화물의 멸실·훼손 또는 인도의 지연에 대한 손해에 관하여만 상법 제135조의 규정을 준용하도록 하고 있다.

종래 철도종업원의 과실을 기초로 철도사업자에게 사용자 책임을 추구하는 사례들이 있었으나 최근에는 안전설비 보완이 시급한 시설여건이 반영되어 위험물책임인 공작물 책임을 부담시키는 경향이다. 또한 과거 판례는 안전사고가 발생하지 않도록 승강장에 안전설비를 갖추어야 할 주의의무가 있다 하겠으나 우리나라 재정상태를 감안하면 승강장에 열차진입을 알리는 경고시설 및 안전선 설치 등 이외에 완전무결할 정도의 추락방지시설을 설비할 것을 기대할 수 없으므로 그와 같은 과실은 사고자의 과실에 비추어 보아 면책된다고 판시하였으나, 최근 하급심 판례 경향은 스크린도어가 설치되지 않은 승강장에서 사고에 대하여 예산부족 등 재정적 제약을 이유로 철도사업자의 면책을 인정하지 않는 추세이다<sup>4)</sup>.

### 3. 공작물 점유자 또는 소유자의 책임

가. 이와 같이 공작물 등의 설치 또는 보존의 하자로 인하여 타인이 손해를 입은 경우에 그 공작물의 점유자 및 소유자가 지는 책임을 공작물책임이라 한다. 즉 민법 제758조 제1항은 “공작물의 설치 또는 보존의 하자로 인하여 타인에게 손해를 가한 때에는 공작물 점유자가 손해를 배상할 책임이 있다. 그러나 점유자가 손해의 방지에 필요한 주의를 해태하지 아니한 때에는 그 소유자가 손해를 배상할 책임이 있다.”고 규정하고 있다. 따라서 공작물책임에 있어

서 그 배상책임자는 공작물의 점유자 또는 소유자이다.

이에 관하여 우리 민법은 점유자·소유자가 공작물책임을 부담함에 있어서 그 책임부담 순서에 우열이 있는 단계적 책임귀속구조를 취하고 있다. 즉 1차적으로 점유자가 책임을 부담하나 점유자의 면책항변이 인정되면 2차적으로 소유자가 책임을 부담한다. 공작물책임에 있어서 공작물 소유자의 면책사유를 인정하지 않으며, 이를 일반적으로 소유자의 무과실책임이라고 설명한다. 따라서 공작물의 하자로 인하여 손해가 발생한 경우 그 공작물의 소유자는 과실무유에 불구하고 손해배상책임이 있다고 설명한다.

나. 이 사건에 있어서 공작물의 점유자 또는 소유자

한국철도시설공단은 철도산업발전기본법(2003. 7. 29. 법률 제6955호로 제정), 한국철도시설공단법(2003. 7. 29. 법률 제6956호로 제정)이 제정됨에 따라 2004. 1. 1. 철도시설의 건설 및 관리 등을 목적으로 설립된 법인으로서, 한국철도시설공단법 부칙 제6조에 따라 그 설립과 동시에 철도청과 한국고속철도건설공단이 취득한 재산, 시설, 사업 등을 포괄승계하였다<sup>5)</sup>. 한편, 철도자산은 철도산업발전기본법 제22조 제1항<sup>6)</sup>에 따라 운영자산, 시설자산, 기타자산으로 구분되는데 선로와 불가분의 관계에 있는 역사 승강장은 시설자산으로 분류되어 승강장의 설치 및 관리자는 모두 한국철도시설공단이다<sup>7)</sup>. 다만, 철도시설유지관련 위수탁 협약서가 체결되어 있는 경우도 있어 양자 사이의 이견이 있을 수 있다.

4) 대법원 1981. 4. 14. 선고 80다3100 판결 철도청의 내부규정인 건물목 설치 및 설비기준규정은 철도건물목의 설치 및 보존상의 하자의 유무를 판단하는 일종의 참작기준이 될 수 있을 뿐이고 그것이 절대적인 것은 아니라고 판단하였고, 최근의 판례들은 스크린도어 미설치에 따른 책임을 인정한다. 서울남부지방법원 2013. 11. 1. 2013가합10667 판결, 서울북부지방법원 2013. 11. 6. 2013가합20995판결, 서울고등법원 2012. 8. 29. 2011나38594 판결 등

5) 제6조 (자산과 권리의 승계 등) ① 이 법 시행당시 철도청 및 고속철도건설공단이 취득하였거나 관계 법령 및 계약 등에 의하여 취득하기로 한 재산·시설·사업 및 그에 관한 권리(건설 중인 자산을 포함한다)중 기본법 제23조제5항의 규정에 의한 철도자산은 공단의 설립과 동시에 공단이 이를 포괄승계한다.

6) 철도산업발전기본법 제22조(철도자산의 구분 등) ① 국토교통부장관은 철도산업의 구조개혁을 추진함에 있어서 철도청과 고속철도건설공단의 철도자산을 다음 각 호와 같이 구분하여야 한다. <개정 2008. 2. 29, 2013. 3. 23>

1. 운영자산 : 철도청과 고속철도건설공단이 철도운영 등을 주된 목적으로 취득하였거나 관련 법령 및 계약 등에 의하여 취득하기로 한 재산·시설 및 그에 관한 권리
2. 시설자산 : 철도청과 고속철도건설공단이 철도의 기반이 되는 시설의 건설 및 관리를 주된 목적으로 취득하였거나 관련 법령 및 계약 등에 의하여 취득하기로 한 재산·시설 및 그에 관한 권리
3. 기타자산 : 제1호 및 제2호의 철도자산을 제외한 자산

7) 서울고등법원 2012. 8. 29. 2011나38594 판결은, 한국철도시설공단의 소유의 이 사건 승강장에는 이 사건 사고 당시 추락사고의 예방에 가장 효과적인 스크린도어가 설치되어 있지 않았고(다만 현재는 스크린도어가 설치되어 있다.) 이 사건 안전보호대만 설치되어 있다고 판단하고, 한국철도시설공단으로부터 인양역 승강장의 관리를 위탁받은 피고로서는 한국철도시설공단에 스크린도어를 설치하도록 주의를 촉구하는 등의 방법으로 안전사고 예방을 위한 물적설비를 갖추도록 노력하거나, 그와 같은 노력에도 예산상의 문제로 물적설비를 갖추기 어렵다면 스스로 CCTV를 여러 대 설치하여 승객의 동향을 점검하고 아울러 위험이 예상되는 시간에는 안전요원을 배치하여 안전사고를 방지하여야 할 주의의무가 있다고 판단하였다.

#### 다. 소송현실 및 법원 판례 경향

이와 같이 스크린도어가 설치되지 않은 전철승강장에서 추락하여 사망사고가 발생하면 한국철도공사는 공작물의 점유자로서 1차적으로 책임을 부담하나 점유자의 면책항변이 인정되면 2차적으로 소유자인 한국철도시설공단이 책임을 부담하는 것이 민법의 법리이다. 또한 현재 한국철도공사는 한국철도시설공단으로부터 국토교통부의 예산 범위 내에서 스크린도어 설치비를 받아 스크린도어를 설치하고 있다.

그런데 사고의 피해자들은 대부분 철도의 운영기관인 한국철도공사에 대하여 손해배상을 청구하고 있는데, 이는 일반인들로서는 승강장의 설치 및 관리자에 대하여 알기 어렵기 때문일 것이다. 다수의 판례는 이 사건 판결과 마찬가지로 전철역 승강장 사고에 관하여 ‘승객의 추락사고를 방지하기 위하여 가장 효율적인 물적 설비를 갖추도록 노력하거나 그것이 곤란한 사정이 있는 경우에는 적절하게 인력을 배치하는 등 승객의 안전사고를 방지할 일반적인 주의의무가 있다는 이유로 한국철도공사에 손해배상 책임을 부과 한다<sup>8)</sup>. 이 사건에서도 구체적인 책임근거로 양수역에 스크린도어를 설치하지 않은 점과 스크린도어를 설치하지 않은 역에서 사고예방조치에 더 주의를 기울여야 하는데 이를 게을리 했다는 점(안전요원배치, 주기적인 순찰근무 또는 CCTV화면 지속적인 주시 등 감시기능 미흡)점을 들고 있다.

한편, 최근 대법원은 제1종 철도건널목에 지장물검지장치를 설치할 것인지 여부 및 관리원을 둘 것인지, 무인건널목으로 관리할 것인지 여부는 철도건널목 관리 주체가 재량으로 판단할 사항이라는 이유 등으로 건물목안전설비의 설치 관리상 하자가 존재한다고 할 수 없다고 판단한바 있다<sup>9)</sup>. 스크린도어가 아닌 철도건널목에 관한 판결이기는 하나 스크린도어 없는 승강장에서의 사고에 관하여도 참작할만하다.

#### 라. 주의의무 부과 및 구체적 판단에서 고려할 사항

스크린도어를 설치하기 위해서는 승강장 하나 마다 약 25억 원 정도의 시설비가 소요된다, 역 하나 마다 상·하행선에 2개소 이상에 설치하여야 하는 것을 고려하면 한 역에 적어도 약 50억 원이나 되는 투자비가 소요된다. 반면, 양수역의 경우 2013년도 전철승차인원이 683,688명, 전철하차인원이 686,084명이고, 이로 인한 전철수입은 688,488,217원이라고 한다. 이와 같은 수입은 승차권을 판매하여 얻은 총수입을 말하는 것으로, 매출 과정에 소요되는 운영비 및 유지·관리비 등을 제외하면 오히려 손해일 수도 있고, 손해가 아니라 하더라도 50억 원이나 되는 투자비를 회수하기에는 턱없이 부족한 수입이 될 것이다. 또한 한국철도시설공단도 양수역 승강장 시설자산의 소유자라고는 하나 양수역에서 50억 원이나 되는 스크린도어를 설치할 수 있을 정도의 수입이 발생하지 않는 것은 마찬가지이다. 이런 이유로 스크린도어는 국가에서 예산을 지원받지 않고서는 설치하기 어렵다. 실제로도 한국철도공사는 한국철도시설공단으로부터 국토교통부의 예산범위 내에서 스크린도어 설치비용을 받아 스크린도어를 설치하고 있다. 결국 양수역과 같은 곳에 스크린도어를 설치하기 위해서는 막대한 국민의 세금이 투자될 수밖에 없다.

그러나 해당역의 수입이 적다고하여 역을 임의로 폐쇄할 수 없다. 철도산업발전기본법 제5조 제4항에 따라 역의 폐쇄는 국토교통부의 철도산업위원회의 심의를 거쳐야 하고, 현실적으로도 역의 폐쇄여부는 해당 지역의 주민들의 통행에 직접적인 영향을 미치므로 해당 지방자치단체 및 지역주민들의 반대가 심하며, 철도는 사회간접자본으로서 공공성이 큰 것이니 만큼 수익이 나지 않는다고 하여 경제논리만으로 역을 폐쇄할 수 없는 것이다.

철도의 공공성에 따른 사회적 책임에 따라 역시설 및 인력 기타 운영비에 비해 승객이 적어 적자를 내면서도 운영하고 있는 역에 막대한 투자비가 소요되는 스크린도어를 설치하지 못하였다거나 추가인력을 투입하여야 하는 안전요원 등을 두지 않았다는 등의 이유로 설치·관리상 하자 또는 과실에 따른 손해배상책임을 부과한다면, 준정부가

8) 서울남부지방법원 2013. 11. 1. 2013가합10667 판결, 서울북부지방법원 2013. 11. 6. 2013가합20995판결, 서울고등법원 2012. 8. 29. 2011나38594 판결 등

9) 2012다204761, 2013다200384, 2012나100966, 2012나101778 판결

관인 한국철도시설공단 및 공기법인 한국철도공사의 사회적 책무로 인하여 적자가 나면서도 운영하고 있는 역에 대하여 적자가 더 늘어나게 하는 것으로 너무 가혹한 것은 아닐까, 심지어는 물에 빠진 사람 구해주니까 보따리 내놓으라고 하는 것과 같은 결과가 될 수도 있는 것이 아닐까?

#### 4. 결론

이와 같이 한국철도공사 및 한국철도시설공단은 공작물의 점유자 또는 소유자로서 역에서 발생하는 수입으로는 스크린도어를 설치비용을 회수하기 어려운 점과 철도역사 중에는 철도의 공공적 성격에 따른 사회적 의무의 수행하는 과정에서 해당 역의 수입이 적자인 상황에서도 운영을 계속할 수밖에 없는 점, 이와 같은 이유로 스크린도어 설치에 국가 예산에 의존할 수밖에 없어 스크린도어를 설치하기 위해서는 막대한 국민의 세금이 투입되어야 하는 점 등을 고려하면, 일률적으로 역에 승객의 추락사고를 방지하

기 위하여 스크린도어를 갖추도록 노력하거나 그것이 곤란한 사정이 있는 경우에는 적절하게 인력을 배치하는 등 승객의 안전사고를 방지할 주의의무를 부과할 수 있을지 의문이다.

스크린도어 없는 승강장에 대한 점유자 또는 소유자의 주의의무 위반을 판단함에 있어서는 구체적 타당성을 고려할 필요가 있다. 철도건설목에 관한 최근의 대법원 판결과 같이 스크린도어의 설치 여부 및 안전요원 배치 여부는 승강장 관리 주체가 재량으로 판단할 사항이라고 판단하거나, 과거 하급심 판결과 같이 우리나라 재정상태를 감안하면 승강장에 열차진입을 알리는 경고시설 및 안전대, 안전선 설치 등 이외에 완결무결할 정도의 추락방지시설을 설비할 것을 기대할 수 없으므로 그와 같은 과실은 사고자의 과실에 비추어 보아 면책가능성을 판단해야 할 것이다. 민사소송은 당사자주의가 적용되어 당사자의 주장 입증에 판단에 중요한 영향을 미치므로 소송대리인으로서 적극적인 공격방어를 다하여야 하겠다. S