

대법원 2013. 10. 24. 선고 2013다208074 판결 [구상금]

[1] 국가배상법 제5조 제1항에 규정된 '영조물 설치·관리상의 하자'의 의미 및 영조물이 도로인 경우 도로 설치·관리상의 하자 판단 기준

[2] 갑이 차량을 운전하여 지방도 편도 1차로를 진행하던 중 커브길에서 중앙선을 침범하여 반대편 도로를 벗어나 도로 옆 계곡으로 떨어져 동승자인 을이 사망한 사안에서, 도로에 통상 갖추어야 할 안전성이 결여된 설치·관리상의 하자가 있다고 보기 어려운데도, 이와 달리 본 원심판결에 법리오해의 위법이 있다고 한 사례

[1] 국가배상법 제5조 제1항에 규정된 '영조물 설치·관리상의 하자'는 공공의 목적에 공여된 영조물이 그 용도에 따라 통상 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 상태에 있음을 말한다. 그리고 위와 같은 안전성의 구비 여부는 영조물의 설치자 또는 관리자가 그 영조물의 위험성에 비례하여 사회통념상 일반적으로 요구되는 정도의 방호조치의무를 다하였는지를 기준으로 판단하여야 하고, 아울러 그 설치자 또는 관리자의 재정적·인적·물적 제약 등도 고려하여야 한다. 따라서 영조물인 도로의 경우도 그 설치 및 관리에 있어 완전무결한 상태를 유지할 정도의 고도의 안전성을 갖추지 아니하였다고 하여 하자가 있다고 단정할 수는 없고, 그것을 이용하는 자의 상식적이고 질서 있는 이용 방법을 기대한 상대적인 안전성을 갖추는 것으로 족하다.

[2] 갑이 차량을 운전하여 지방도 편도 1차로를 진행하던 중 커브길에서 중앙선을 침범하여 반대편 도로를 벗어나 도로 옆 계곡으로 떨어져 동승자인 을이 사망한 사안에서, 좌로 굽은 도로에서 운전자가 무리하게 앞지르기를 시도하여 중앙선을 침범하여 반대편 도로로

미끄러질 경우까지 대비하여 도로 관리자인 지방자치단체가 차량용 방호울타리를 설치하지 않았다고 하여 도로에 통상 갖추어야 할 안전성이 결여된 설치·관리상의 하자가 있다고 보기 어려운데도, 이와 달리 본 원심판결에 법리오해의 위법이 있다고 한 사례.

대 법 원 판 결

사건	2013다208074 구상금
원고,피상고인	메리츠화재해상보험 주식회사 (소송대리인 변호사 류명건)
피고,상고인	강원도
원심판결	서울중앙지법 2013. 6. 13. 선고 2012나58011 판결

주 문

원심판결 중 피고 패소 부분을 파기하고, 이 부분 사건을 서울중앙지방법원 합의부에 환송한다.

이 유

상고이유를 살펴본다.

1. 국가배상법 제5조 제1항에 규정된 '영조물 설치·관리상의 하자'는 공공의 목적에 공여

된 영조물이 그 용도에 따라 통상 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 상태에 있음을 말한다. 그리고 위와 같은 안전성의 구비 여부는 영조물의 설치자 또는 관리자가 그 영조물의 위험성에 비례하여 사회통념상 일반적으로 요구되는 정도의 방호조치의무를 다하였는지를 기준으로 판단하여야 하고, 아울러 그 설치자 또는 관리자의 재정적·인적·물적 제약 등도 고려하여야 한다. 따라서 영조물인 도로의 경우도 그 설치 및 관리에 있어 완전무결한 상태를 유지할 정도의 고도의 안전성을 갖추지 아니하였다고 하여 하자가 있다고 단정할 수는 없고, 그것을 이용하는 자의 상식적이고 질서 있는 이용 방법을 기대한 상대적인 안전성을 갖추는 것으로 족하다고 할 것이다(대법원 2002. 8. 23. 선고 2002다9158 판결 등 참조).

2. 원심은 그 채용 증거를 종합하여, 소외 1이 2009. 7. 9. 14:00경 사고 차량을 운전하여 강원도 철원군 갈말읍 부근 463 지방도 편도 1차로를 서면 자등리 방면에서 신철원 방면으로 진행하던 중 좌로 굽은 커브길에서 중앙선을 침범하여 반대편 도로를 벗어나 도로 옆 약 24m 깊이의 계곡으로 떨어져 동승자이던 소외 2가 사망하는 사고(이하 '이 사건 사고'라고 한다)가 발생한 사실을 인정한 다음, ① 이 사건 사고지점은 사고 차량 진행 방향으로 좌로 굽은 내리막 도로이고, 도로 폭이 좁은 편도 1차로의 도로여서 비나 눈이 많이 오는 경우 그 지점을 같은 방향으로 진행하는 차량은 그대로 미끄러지면서 중앙선을 침범하여 반대편으로 진입할 가능성이 큰 점, ② 이 사건 사고가 발생한 도로 옆에는 약 24m 깊이의 계곡이 있어 차량이 도로를 벗어나는 경우 계곡으로 추락하여 대형 사고가 발생할 가능성이 큰 점, ③ 이 사건 사고가 발생한 도로에는 미끄럼방지포장이 되어 있지 않았던 점, ④ 이 사건 사고지점 부근에는 가드레일이 설치되어 있었으나, 사고 차량이 추락한 지점에는 가드레일이 설치되지 않았고, 위와 같은 시설을 설치하는 데 드는 비용이 피고가 감당할 수 있는 범위를 넘는 것으로 보기 어려운 점, ⑤ 국토해양부령인 '도로안전 시설설치 및 관리지침'은 노측 높이에 비하여 비탈면 경사가 심한 구간, 도로가 바다·호수

·하천·늪지·수로 등에 인접한 구간, 곡선 반경이 300m 미만인 도로에서 전후 선형을 고려하여 필요하다고 인정되는 구간 등에는 원칙적으로 방호울타리를 설치하도록 규정하고 있는 점, ⑥ 방호울타리의 필요성은 그 방호울타리를 따라 정상적인 방향으로 진행하는 차량의 도로이탈 및 사고방지에만 국한하여 인정되는 것이 아니고, 반대방향에서 주행하는 차량이 중앙선을 넘어와 도로를 이탈하려는 경우에도 마찬가지로 인정된다고 보아야 하는 점 등을 종합하여 보면, 이 사건 사고지점의 도로는 그 관리자인 피고가 가드레일 등의 방호울타리를 설치하지 않음으로써 사회통념상 일반적으로 요구되는 정도의 방호조치를 다하지 아니한 하자가 있고, 이러한 도로 설치·관리상의 하자가 이 사건 사고의 발생 및 손해 확대의 한 원인이 되었다고 봄이 상당하다고 판단하였다.

3. 그러나 앞서 본 법리에 비추어 볼 때, 원심의 위와 같은 판단은 다음과 같은 이유에서 그대로 수긍하기 어렵다.

① 이 사건 사고지점은 도로와 농로진입로가 만나는 부분으로서 사고 당시에는 그 진입로 위쪽 도로 구간으로는 차량용 방호울타리가 설치되어 있지 않았지만 진입로 아래쪽 도로 구간에는 설치되어 있었고 그 진입로 뒤쪽 농로 부분은 도로와 높이 차이가 별로 없는 평지여서 사고 차량 반대 오르막 차로에서 정상적으로 주행하는 차량이 방호울타리가 설치되지 않은 지점으로 이탈하더라도 평지로 된 농로 부분에 정지할 수 있어 큰 사고로 이어질 가능성이 커 보이지 않는다.

② 좌로 굽은 내리막 도로를 정상적으로 진행하는 차량이 중앙선을 침범하여 반대 차로 갓길 쪽으로 미끄러지는 경우는 통상적으로 상정하기 어려운데, 도로안전시설설치 및 관리지침이 그러한 경우에 대비하여서까지 방호울타리를 설치하도록 규정하고 있다고는 보기 어렵다.

③ 이 사건 사고 차량 진행 방향 내리막 차로에는 미끄럼방지 포장에 설치되어 있는데, 내리막 차로를 진행하는 차량이 중앙선을 침범 운전하는 경우에만까지 대비하여 그 반대 차

로에도 미끄럼방지 포장을 설치해야 한다고는 볼 수 없다.

④ 이 사건 사고는 당시에 비가 많이 내려 노면이 미끄러운 상태에서 승차정원이 5명인 사고 차량에 6명이나 탑승하여 시속 60km에서 70km로 중앙선을 침범해 추월 운전하다가 발생하였는바, 차량의 중량, 수막현상, 중앙선 침범, 과속 등이 복합적으로 작용하여 발생한 이례적인 사고이다.

⑤ 이 사건 사고 장소에서 이 사건 사고와 유사한 사고가 발생한 적이 있었다는 등의 자료도 제출되지 아니하였다.

위와 같은 점들을 고려하면 좌로 굽은 도로에서 운전자가 무리하게 앞지르기를 시도하여 중앙선을 침범하여 반대편 도로로 미끄러질 경우까지 대비하여 피고가 차량용 방호울타리를 설치하지 않았다고 하여 이 사건 사고가 난 위 도로에 통상 갖추어야 할 안전성이 결여된 설치·관리상의 하자가 있다고 보기 어렵다.

그럼에도 원심은 그 판시와 같은 이유만으로 이 사건 사고가 난 도로의 설치·관리상의 하자가 있다고 보아 피고의 손해배상책임을 인정하였는바, 이는 영조물의 설치·관리상의 하자에 관한 법리를 오해하여 판단을 그르친 것이다.

4. 그러므로 원심판결 중 피고 패소 부분을 파기하고, 이 부분 사건을 다시 심리·판단하도록 원심법원에 환송하기로 하여, 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

대법관 박보영(재판장) 민일영(주심) 이인복 김신