

도로에서 발생하는 사고와 도로 설치 및 관리자의 법적 책임

이응세 | 법무법인 바른 구성원변호사

1. 도로에서 발생하는 사고에 대한 도로 설치·관리자의 책임

도로는 다수의 차량과 보행자가 통행하고 이용하는 시설이므로 사고가 자주 발생한다. 그 사고가 도로의 설치·관리상의 하자로 인하여 발생하거나 사고 발생에 도로의 설치·관리상의 하자가 일부 기여한 부분이 있다면 도로를 설치·관리하는 자는 그 사고에 대하여 책임이 있고, 사고로 인하여 손해를 입은 당사자에게 배상책임이 발생하게 된다. 사고가 발생한 도로가 국가 또는 지방자치단체가 관리하는 도로라면 국가배상법 제5조(공공시설 등의 하자로 인한 책임)가 적용될 수 있고, 한국도로공사가 관리하는 고속도로라면 민법 제758조 제1항(공작물 등의 점유소유자의 책임)이 적용될 수 있다. 두 경우에 적용 법률에 차이가 있더라도 손해배상책임을 인정하는 요건에는 사실상 차이가 없다.

2. 사고 발생의 원인에 따른 책임의 구분

도로에서 발생하는 사고는 주로 차량 운행에 따른 것이고, 그 사고는 다시 도로 설치상의 하자로 인한 사고와 관리상의 하자로 인한 사고로 나눌 수 있다. 설치상 하자인지 관리상 하자인지 명확히 구분하기 어려운 경우도 있으나, 개념상으로는 도로 자체 및 도로이용과 관련된 시설을 설치할 때 이미 잘못이 있어서 사고가 발생하였다면 설치상 하자 문제에 해당하고, 도로 등이 설치된 이후에 도로주행 환경에 영향을 미치는 다른 원인이 개입되어 사고가 발생하는 경우는 관리상 하자의 문제라고 할 것이다.

2.1 도로 관리상의 하자에 따른 책임

도로에서 발생한 사고에 대한 책임 문제는 대체로 관리상 하자 여부를 둘러싼 분쟁인 경우가 많으므로, 실무상 판례도 관리상 하자에 관한 것들이 많다. 관리상 하자는 다시 사고 발생에 개입된 원인에 따라 다양한 사례가 있게 된다. 도로에 제3자의 행위로 인하여 통행상의 안전에 결함이 발생한 경우 또는 기상악화 등 자연재해로 도로 상태가 비정상인 상태가 된 경우 등이 그것이다.

2.1.1 제3자의 행위로 인한 경우

도로에 제3자의 행위로 통행상의 안전에 결함이 생긴 경우에 관하여, 법원은 '도로의 설치 후 제3자의 행위에 의하여 통행상의 안전에 결함이 있다는 것만으로 성급하게 도로의 보존상 하자를 인정하여서는 안 되고, 당해 도로의 구조, 장소적 환경과 이용 상황 등 제반 사정을 종합하여 그와 같은 결함을 제거하여 원상으로 복구할 수 있는데도 이를 방치한 것인지 여부를 개별적구체적으로 심리하여 하자의 유무를 판단하여야 하며, 객관적으로 보아 도로의 안전상의 결함이 시간적, 장소적으로 그 점유·관리자의 관리행위가 미칠 수 없는 상황에서 생긴 경우에는 도로의 보존에 하자가 있다고 볼 수 없다.'라고 하였다.

고속도로를 주행하던 승용차가 중앙분리대 쪽 고속도로 확장공사 구간에 설치된 차선유도용 플라스틱 드럼통이 1차로에 넘어져 있었던 바람에 이것을 충격하여 사고가 발생한 사안에서, 법원은 한국도로공사 순찰원이 사고 약 14분 전에 사고지점을 순찰하였고 그 당시 드럼통이 쓰러져 있는 것을 발견하지 못하였으므로 한국도로공사가 사고 당시 쓰러져 있었던 드럼통을 안전하게 세워 놓는 것은 시간적·장소적으로 거의 불가능하다고 보아 한국도로공사에게 도로 보존상의 하자에 따른 손해배상책임이 없다고 판단하였다(대법원 2000. 11. 28. 선고 2000다41424 판결). 이와 달리 편도 1차선 도로이고 주차금지 구역인 곳에서 도로의 75% 정도를 차지한 채 불법주차되어 있던 차량을 다른 주취운전 차량이 충돌한 사안에서, 법원은 도로의 관리자인 지방자치단체가 불법주차 차량의 운전자나 관리책임 있는 자에게 그곳으로부터의 이동을 명하거나 스스로 이를 안전한 장소로 이동시키는 등으로 그로 인한 교통방해상태를 제거하여 도로의 안전성을 회복할 의무가 있고 그것이 가능함에도 불구하고 그와 같은 조치를 취하지 않은 채 5일간이나 방치함으로써 사고방지에 필요한 방호조치 의무를 다하지 아니하였으므로, 도로 관리상의 하자가 있다고 판단하였다(대법원 2002. 9. 27. 선고 2002다15917 판결).





2.1.2 자연재해로 인한 경우

도로주행 환경에 영향을 미치는 자연재해의 대표적 사례는 강설이다. 법원은, 강설이 도로교통의 안전을 해치는 위험성의 정도나 그 시기를 예측하기 어렵고 통상 광범위한 지역에 걸쳐 일시에 나타나고 일정한 시간을 경과하면 소멸되는 일과성을 띠는 경우가 많은 점에 비하여, 이로 인하여 발생하는 도로상의 위험에 대처하기 위한 완벽한 방법으로서 도로 자체에 융설 설비를 갖추는 것은 현대의 과학기술의 수준이나 재정사정에 비추어 사실상 불가능하고 인위적으로 제설작업을 하거나 제설제를 살포하는 등의 방법을 택할 수밖에 없는데, 그러한 경우에 있어도 적설지대에 속하는 지역의 도로라든가 최저속도의 제한이 있는 고속도로 등 특수 목적을 갖고 있는 도로가 아닌 일반 보통의 도로까지도 도로관리자에게 완전한 인적, 물적 설비를 갖추고 제설작업을 하여 도로통행상의 위험을 즉시 배제하여 그 안전성을 확보하도록 하는 관리의무를 부과하는 것은 도로의 안전성의 성질에 비추어 적당하지 않고, 오히려 그러한 경우의 도로통행의 안전성은 그와 같은 위험에 대면하여 도로를 이용하는 통행자 개개인의 책임으로 확보하여야 한다고 하였다. 이러한 전제하에서, 겨울철 산간지역에 위치한 국도에 강설로 생긴 빙판을 그대로

방치하고 도로상황에 대한 경고나 위험표지판을 설치하지 않았다는 사정만으로 도로관리상의 하자가 있다고 볼 수 없고, 사고 지역에 언제 어느 정도의 눈이 내렸으며 그로 인한 노면 결빙의 정도는 어떠하였는지, 눈이 내린 후 국가가 보유한 인적물적 설비를 동원하여 위험이 높은 도로 구간부터 순차적으로 제설 및 빙판제거 작업을 실시하여 온 것인지, 눈이 내린 시기와 양, 그로 인한 도로 교통상의 위험의 정도, 국가의 빙판제거 및 제설작업 능력 등에 비추어 사고 발생 이전에 사고 지점의 빙판을 제거할 수 있는 데도 이를 방치한 것은 아닌지, 사고를 전후하여 다른 많은 차량은 별다른 어려움을 겪지 않고 사고 지점을 무사히 통행하였는지, 사고 운전자의 사고 당시 운전 행위의 태양과 그 과실은 무엇인지 등에 관하여 개별적구체적으로 심리하여 본 후에 비로소 국가의 도로 관리상에 하자가 있는지 여부를 판단하여야 한다고 하였다(대법원 20900. 4. 25. 선고 99다54998 판결).

2.2 도로 설치상의 하자에 따른 책임

국가배상법 제5조 제1항에 정한 '영조물 설치·관리상의 하자'라 함은 공공의 목적에 공여된 영조물이 그 용도에 따라 통상 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 상태에 있음을 말하는데, 영조물의 설치 및 관리에 있어서 항상 완전무결한 상태를 유지할 정도의 고도의 안전성을 갖추지 아니하였다고 하여 영조물의 설치 또는 관리에 하자가 있다고 단정할 수 없다. 영조물의 설치자 또는 관리자에게 부과되는 방호 조치의무는 영조물의 위험성에 비례하여 사회 통념상 일반적으로 요구되는 정도의 것을 의미하므로 영조물인 도로의 경우도 다른 생활필수시설과의 관계나 그것을 설치하고 관리하는 주체의 재정적, 인적, 물적 제약 등을 고려하여 그것을 이용하는 자의 상식적이고 질서 있는 이용방법을 기대한 상대적인 안전성을 갖추는 것으로 족하다.

법원은, 사고 지점은 편도 1차선의 고속도로로서 도로가 진행 방향에서 보아 왼쪽으로 굽은 곳이지만 도로의 구조 및 시설기준에 정하여진 최소 평면곡선반경을 훨씬 넘는 900m의 곡선반경을 갖추고 있고, 사고 지점의 도로변에 야간에 도로의 형태를 식별할 수 있는 데리네이터(delineator)와 곡선로를 표시하는 갈매기표지판이 한국도로공사에 의해 도로의 형태를 식별할 수 있는 데리네이터(delineator)와 곡선로를 표시하는 갈매기표지판이 한국도로공사의 기준에 따라 설치되어 있었으며, 사고 차량이 진행한 사고 지점 도로의 차선은 노폭이 3.6m에 달하고 차선 밖에는 약 3m에 이르는 넓은 갓길이 형성되어 있었고, 그 이전까지 사고 지점의 도로에서 유사한 사고가 발생한 적이 없었던 사안에서, 야간에 그곳을 주행하는 운전자가 전방을 주시하는 등으로 조금만 주의를 기울여서 운전한다면 사고 지점의 도로가 왼쪽으로 굽은 도로라는 사실을 쉽게 인식하여 차선을 이탈하지 아니하고 안전하게 진행할 수 있으리라고 판단되므로 위와 같은 도로 상황에서 차량의 운전자가 사고 지점에 이르러 차선을 따라 회전하지 못하고 그대로 직진하여 차선을 벗어나 약 3m나 되는 갓길마저 지나서 방음벽을 들이받으리라고 하는 것은 도로의 관리자인 한국도로공사가 통상적으로 예측할 수 없고, 따라서 한국도로공사가 그러한 사고에 대비하여 도로변에 더 많은 데리네이터나 갈매기표지판을 설치하지 아니하고 방음벽에 충격방지시설을 갖추지 아니하였다고 하여 사고 지점 도로에 설치 또는 관리의 하자가 있다고 볼 수는 없다고 하였다(대법원 2002. 8. 23. 선고 2002다9158 판결).

또한 사고 차량이 지방도 편도 1차로를 진행하던 중 좌로 굽은 커브 길에서 중앙선을 침범하여 반대편 도로를 벗어나 도로 옆 약 24m 깊이의 계곡으로 떨어진 사고에서, 법원은, 좌로 굽은 내리막 도로를 정상적으로 진행하는 차량이 중앙선을 침범하여 반대 차로 갓길 쪽으로 미끄러지는 경우는 통상적으로 상정하기 어려우므로 그러한 때를 대비하여 방호울타리를 설치하여야 한다고 보기 어렵고, 해당 사고는 당시에 비가 많이 내려 노면이 미끄러운 상태에서 승차정원이 5명인 사고 차량에 6명이나 탑승하여 시속 60km에서 70km로 중앙선을 침범해 추월 운전하다가 발생한 이례적인 사고이며, 해당 사고 장소에서 유사한 사고가 발생한 적이 있었다는 등의 자료도 없었다는 점을 들어, 해당 도로에 통상 갖추어야 할 안전성이 결여된 설치·관리상의 하자가 있다고 보기 어렵다고 하여 지방자치단체의 책임을 부정하였다(대법원 2013. 10. 24. 선고 2013다 208074 판결).

