

대 구 고 등 법 원

제 3 민 사 부

판 결

사 건 2008나8615 손해배상(기)

원고, 항소인겸피항소인

한국도로공사

성남시 수정구 금토동 293-1

대표자 사장 손학래

소송대리인 변호사 이원창

소송복대리인 변호사 성명호

피고, 피항소인겸항소인

1. 권●●

2. 주식회사 경북●●서비스

제 1 심 판 결 대구지방법원 2008. 9. 16. 선고 2007가합7052 판결

변 론 종 결 2009. 7. 1.

판 결 선 고 2009. 8. 12.

주 문

1. 제1심 판결 중 피고들에 대하여 연대하여 원고에게 33,408,231원 및 이에 대하여

2007. 1. 20.부터 2009. 8. 12.까지는 연 5%, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율에 의한 금원을 초과하여 지급을 명한 피고들 패소 부분을 취소하고, 그 취소부분에 해당하는 원고의 청구를 기각한다.

2. 원고의 항소 및 피고들의 나머지 항소를 각 기각한다.

3. 소송총비용은 이를 2분하여 그 1은 원고가, 나머지는 피고들이 각 부담한다.

청구취지 및 항소취지

1. 청구취지

피고들은 각자 원고에게 112,063,870원 및 이에 대하여 2007. 1. 20.부터 이 사건 소장부분 송달일까지 연 5%, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

2. 항소취지

가. 원고

제1심 판결 중 아래에서 추가로 지급을 명하는 부분에 해당하는 원고 패소 부분을 취소한다. 피고들은 연대하여 원고에게 39,679,370원과 이에 대하여 이에 대하여 2007. 1. 20.부터 이 사건 소장부분 송달일까지 연 5%, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

나. 피고들

제1심 판결 중 피고들 패소부분을 취소하고, 원고의 청구를 기각한다.

이 유

1. 기초사실

가. 피고 권●●은 2007. 1. 20. 07:30경 피고 주식회사 경북●●서비스(이하 '피고 회사'라 한다) 소유의 경북 ●●아12●●호 28인승 대우로얄 고속버스(이하 '이 사건 버스'라 한다)를 운전하여 중앙고속도로 하행선을 동대구 쪽에서 안동 쪽으로 진행하던 중 경북 칠곡군 동명면 가천리 소재 다부터널 내 800m 지점에서 갑자기 버스의 후방 엔진룸에서 불이 나는 바람에 이 사건 버스의 전면, 실내 및 엔진룸 등이 전소되는 사고(이하 '이 사건 화재'라 한다)를 당하였다.

나. 이 사건 화재로 인하여 다부터널에 설치되어 있던 터널 타일, 라디오 방송시설, 조명시설로 불이 옮겨 붙는 바람에 위 시설들도 전소되었다.

다. 원고는 이 사건 화재 당시 사고 처리를 위하여 동원된 원고 소속 직원들에 대한 특별근무비로 1,400,000원, 유지보수차, 살수차, 도로교통차 등의 장비 투입 비용으로 374,660원을, 그 후 위와 같이 연소된 시설들을 보수하기 위하여, 라디오 방송시설 보수 공사비용으로 30,830,910원, 터널 타일 보수 공사비용으로 28,500,000원, 터널 조명 시설 보수 공사비용으로 50,255,200원을 각 지급하였다.

라. 원고는 한국도로공사법에 의하여 고속도로의 설치, 관리 등을 업무로 하고 있는 공법인으로서 이 사건 화재가 발생한 다부터널을 관리하고 있고, 피고 회사는 고속버스 등의 여객운수사업을 하는 회사이며, 피고 권●●은 위 회사에 고용되어 근무하는 운전기사이다.

[인정근거] 다툼 없는 사실, 강제1 내지 9호증, 을제3호증의 각 기재 및 영상, 변론 전

체의 취지

2. 손해배상책임의 발생

가. 피고들의 과실 여부

(1) 당사자들의 주장

(가) 원고는, 이 사건 화재는 이 사건 버스의 소유자인 피고 회사 및 그 운전자인 피고 권●●이 차량점검의무를 철저히 하지 아니하고 정비 불량인 채 위 버스를 운행한 과실로 인하여 발생한 것이므로, 피고 권●●은 위 버스의 운전자로서, 피고 회사는 위 버스의 소유자 및 피고 권●●의 사용자로서 원고에게 위와 같이 발생한 합계 112,063,870원 상당의 손해를 배상할 의무가 있다고 주장한다.

(나) 이에 대하여 피고들은, 피고 회사 소속 정비사들이 매일 이 사건 버스를 정비하였고, 피고 회사 소속 운전기사들 역시 운행 전 직접 차량을 점검한 후 운행하여 왔으며, 운행 전날인 2007. 1. 19.에도 정비사들이 이 사건 버스의 엔진 등을 점검하였고, 피고 권●● 또한 이 사건 화재 발생 당일 일상적인 점검을 마친 후 위 버스를 운행하였으며, 국립과학수사연구소에서도 발화원 불명이라고 조사하였으므로, 이 사건 화재가 피고들의 정비불량 과실에 의하여 발생하였다고 볼 수 없다고 주장한다.

(2) 판단

도로운송차량법 제43조, 같은 법시행규칙 제44조 제1항 및 그 별표 9에 의하면, 자동차를 운행하는 자는 매일 그 운행개시 전에 일상 점검의 하나로 시동이 쉽게 되고, 연료류, 윤활유 또는 냉각수의 누설개소가 없는지, 배기색이 깨끗한 지 등을 점검하여야 하고, 별표 10에 의하면 기관인 엔진 본체와 냉각장치에 대하여 정기점검을 하도록 규정하고 있는바, 이러한 규정들에 비추어 보면 불특정 다수의 승객이 이용하는 교통수단인 이 사건 버스를 운행하는 피고 권●●으로서의 그 운행 전 이 사건 버

스의 엔진과 냉각장치에 대하여 미리 점검하고 결함을 발견할 경우 필요한 정비를 다하여 운행할 의무가 있다.

그런데, 갑 제1 내지 3호증, 을제3호증(각 가지번호 포함)의 각 기재 및 영상에 변론 전체의 취지를 종합하여 인정되는 다음과 같은 사정, 즉 ① 이 사건 버스는 경유를 사용하는 디젤엔진으로 구동되는 승합 자동차인데 인화점이 높은 경유의 특성상 디젤엔진으로 운행되는 차량의 엔진 부위에서 불이 나는 사례는 희박한 점, ② 이 사건 버스는 2000년에 제조되어 이 사건 화재 당시 8년째 운행 중인 노후한 차량이었던 점, ③ 피고 권●●은 이 사건 화재 발생시각으로부터 약 30분 전인 07:05경부터 이 사건 버스를 운행하기 시작하였던 점, ④ 이 사건 버스에는 피고 권●●을 제외하고 2명의 승객만이 탑승하고 있어서 정상적인 엔진이라면 과열될 요소가 없었던 점, ⑤ 국립과학수사연구소 중부분소에서 이 사건 화재 발생 후 10일 뒤에 이 사건 버스를 감정할 당시 발전기와 연결되는 주 배선은 인접 배선과 함께 일정구간이 인위적으로 절단되어 있었던 점, ⑥ 피고 권●● 스스로도 엔진 쪽 배선의 이상으로 화재가 발생하였다고 경찰 조사에서 진술한 점, ⑦ 화재 현장을 조사한 칠곡소방서 소속 소방관은 '이 사건 버스의 엔진 부분에서 열이 발생하여 버스 내의 전선 및 가연성 물질로 착화된 엔진과 열에 의한 화재로 추정되며, 차량 정비 점검시 안전 수칙을 위반한 인적 부주의 등이 화재의 원인이 되었을 것'이라고 보고한 점, ⑧ 엔진과열의 원인이 정비상의 과실이 아닌 엔진 자체의 기계구조적 결함이나 기타 다른 외부의 원인에 기인한 것이라고 볼 사정이 없는 점 등을 종합하여 보면, 이 사건 화재는 약 8년 동안의 계속된 운행에 따라 노후한 이 사건 버스의 엔진 부위 및 엔진 부분의 배선을 제대로 점검하고 수리하지 아니한 과실로 인하여 발생한 것이라고 봄이 상당하므로, 피고 권●●과 그의 사용자

인 피고 회사는 연대하여 이 사건 화재로 인하여 원고가 입은 손해를 배상할 책임이 있다.

나. 개정 전 실화책임에 관한 법률(2009. 5. 8. 법률 제9648호로 전부 개정되기 전의 것, 이하 '구 실화책임법'이라 한다)에 따라 면책되는지 여부

(1) 피고들의 주장

2007. 8. 30. 헌법재판소는 2004헌가25호 구 실화책임법 위헌제청사건에서 구 실화책임법에 대하여 헌법불합치 결정을 하였고, 그 후 위 헌법재판소 결정에 따라 2009. 5. 8. 법률 제9648호로 개정된 실화책임에 관한 법률(이하 '실화책임법'이라고만 한다)은 2007. 8. 31. 이후 발생한 실화에 대하여만 개정 법률을 적용하도록 규정하였다. 하지만, 위 2004헌가25호 위헌결정에는 소급효가 없고, 실화책임법은 2007. 8. 31. 이전에 발생한 화재에만 적용되므로 위 위헌결정 이전인 2007. 1. 20. 발생한 이 사건 화재에 대하여는 구 실화책임법이 그대로 적용되어야 한다. 따라서, 피고들에게 이 사건 버스를 제대로 점검하여 수리하지 아니한 과실이 있다 하더라도, 그러한 과실은 중과실이 아니므로 피고들은 구 실화책임법에 따라 면책되어야 한다.

(2) 판단

(가) 헌법재판소 2004헌가25호 결정에 따라 개정된 실화책임법은 민법 제765조의 특례로 실화자에게 중대한 과실이 없는 한 실화자는 연소로 인한 부분에 대한 손해배상액의 경감을 청구할 수 있고, 법원은 그러한 경우에 화재의 원인과 규모, 피해의 대상과 정도, 연소 및 피해 확대의 원인, 피해 확대를 방지하기 위한 실화자의 노력 등을 고려하여 그 손해배상액을 경감할 수 있다고 규정하였으나, 실화책임법은 부칙 제1

항, 제2항에서 2007. 8. 31. 이후 발생한 실화에 대하여만 개정 법률을 적용하도록 규정하고 있으므로, 2007. 1. 20. 발생한 이 사건 화재에 대하여는 일응 실화책임법이 적용될 수 없는 것으로 보인다.

(나) 하지만, 어떠한 법률조항이나 법률에 대하여 헌법재판소가 헌법불합치 결정을 하여 입법자에게 그 법률조항이나 법률을 합헌적으로 개정 또는 폐지하는 임무를 입법자의 형성 재량에 맡긴 이상, 그 개선입법의 소급적용 여부와 소급적용의 범위는 원칙적으로 입법자의 재량에 달린 것이기는 하나, 위 2004헌가25호 결정이 구 실화책임법이 헌법 제23조 제1항, 제37조 제2항에 위반된다는 위헌 선언을 피할 수 없다고 결정한 취지나, 위 결정이 헌법불합치를 선고하여 개선입법을 촉구하면서도 구 실화책임법을 계속 적용할 경우에는 경과실로 인한 실화피해자로서는 아무런 보상을 받지 못하게 되는 위헌적인 상태가 계속되므로, 입법자가 구 실화책임법의 위헌성을 제거하는 개선 입법을 하기 전에도 구 실화책임법의 적용을 중지시키기로 결정한 취지 및 위헌 심판에서의 구체적 규범통제의 실효성 보장이라는 측면을 고려할 때 적어도 위 헌법불합치 결정을 하게 된 당해 사건 및 위 헌법불합치 결정 당시에 구 실화책임법의 위헌 여부가 쟁점이 되어 법원에 계속중인 사건에 대하여는 위 헌법불합치 결정의 소급효가 미친다고 하여야 할 것이므로, 비록 실화책임법 부칙 제1, 2항의 경과조치의 적용 범위에 이들 사건이 포함되어 있지 않더라도 이들 사건에 대하여는 종전의 법률조항을 그대로 적용할 수는 없고 위헌성이 제거된 실화책임법의 규정이 적용되는 것으로 보아야 한다(대법원 2008. 2. 1. 선고 2007다9009 판결, 대법원 2003. 5. 16. 선고 2003다11172 판결 참고).

(다) 따라서, 위 2004헌가25호 헌법불합치 결정 당시에 구 실화책임법의 위

현 여부가 쟁점이 되어 제1심 법원에 소송이 계속 중이었던 이 사건 소송에 대하여는 실화책임법의 규정이 적용되어야 할 것이므로, 피고들로서는 실화책임법 제3조에 따라 그 손해배상액의 경감을 청구할 수 있을 뿐 그 손해배상의 면책을 주장할 수는 없다.

3. 손해배상책임의 범위

가. 이 사건 화재 처리비용 및 연소시설 보수비용

앞서 본 바와 같이 원고는 이 사건 화재로 인하여 이 사건 화재 처리비용 조로 1,774,660원(인원투입비용 1,400,000원 + 장비투입비용 374,660원)을, 이 사건 화재로 인한 연소시설 보수비용 조로 109,586,110원(라디오 방송시설 30,830,910원 + 터널 타일 28,500,000원 + 터널 조명시설 50,255,200원)을 지급하였으므로, 피고들은 특별한 사정이 없는 한 111,360,770원(1,774,660원 + 109,586,110원)을 원고에게 지급할 의무가 있다.

나. 국도로 회차시킨 차량에 대한 영업손실비용

원고는 이 사건 화재 발생으로 인하여 중앙고속도로의 춘천방향 진행 차량 491대의 칠곡 IC로의 진입을 통제하고 칠곡 요금소 입구에서 국도로 회차시켰고, 이에 따라 이들 차량으로부터 지급받을 수 있는 칠곡요금소부터 다부요금소 구간 사이의 통행요금 합계 703,100원 상당액을 지급받지 못하는 영업손실을 입었다면서 위 금액에 대하여도 손해배상을 구하므로, 살피건대 원고가 임의로 작성한 강제4호증의 기재만으로는 원고가 491대의 차량을 국도로 회차시켜 원고 주장과 같은 손해가 발생하였다는 사실을 인정하기에 부족하고, 달리 이를 인정할 증거가 없으며, 설사 원고가 위와 같이 이 사건 화재 당시 중앙고속도로 구간에 대한 차량들의 진입을 전면 통제하고 위 차량들을 회차시켰다 하더라도 이로 인하여 발생한 손해는 특별손해로서 피고들이 이 사건

화재 당시 원고가 중앙고속도로 칠곡 IC를 전면통제하고 차량들을 회차시키리라는 특별한 사정을 알았거나 알 수 있었다고 볼 증거도 없으므로, 원고의 위 부분 청구는 결국 이유 없다.

다. 손해배상액의 경감

피고들은 손해배상 책임을 부담한다 하더라도 실화책임법 제3조에 따라 손해배상 책임을 대폭 감경하여야 한다고 주장하므로 살피건대, 앞서 본 법리에 의하면 피고들로서는 실화책임법 제3조 제1항에 따라 그 손해배상액의 경감을 청구할 수 있고, 앞서 본 증거들에 변론 전체의 취지를 종합하여 보면, ① 이 사건 화재가 발생한 다부터널은 총 길이(연장) 1,041m의 중대형터널임에도 터널 내부 도로에는 갓길이 존재하지 아니하는 사실, ② 위 터널에 가장 빨리 접근 가능한 소방서 또는 119 안전센터는 약 22km의 원거리에 위치하고 있음에도 다부터널 내부의 소화 시설은 소화기와 옥내소화전 설비가 전부이고, 대형 화재의 신속한 진압에 필요한 스프링클러 설비 등 물분무 설비는 설치되어 있지 아니한 사실, ③ 원고는 이 사건 화재 당일 07:31경 폐쇄회로 텔레비전(CCTV)을 통해 이 사건 화재 발생을 인지하였음에도 그로부터 약 15분 뒤인 07:45경에야 비로소 위 화재사실을 도로전광표지에 표출을 하는 바람에 이 사건 화재 현장으로 통하는 도로의 교통 혼잡을 적절히 막지 못하여 소방차량 진입이 지체됨에 따라 이 사건 화재의 연소가 확대된 사실, ④ 피고 권●●은 이 사건 화재를 발견한 이후 즉시 버스 내의 승객들을 대피시키고, 버스 및 터널 내의 소화기 등으로 화재 진압을 시도하고 119로 화재신고를 한 사실, ⑤ 이 사건 화재로 인하여 소실된 라디오 방송시설, 터널 타일, 터널 조명시설 등은 그 설치 후 약 12년이 경과된 사실, ⑥ 칠곡 소방서장이 작성한 화재피해조사서에는 신축단가와 소실면적, 소실정도를 고려한 다부

터널의 부동산 피해액을 16,480,000원으로, 재조달가액과 경과년수 등을 감안한 전선, 통신선로, 나트륨 등, 전등지지물 등의 동산 피해액을 28,800,000원으로 산정하고 있는 사실을 각 인정할 수 있는바, 위 인정사실에 나타난 연소 및 피해확대의 원인과 피해확대를 방지하기 위한 실화자의 노력과 피해의 대상과 정도 및 앞서 본 이 사건 화재의 원인과 규모를 고려하면, 피고들이 배상하여야 할 손해액은 실화책임법 제3조에 따라 원고가 입은 손해액의 30%로 경감함이 상당하다고 할 것이다.

라. 소결

따라서 피고들은 연대하여 원고에게 원고가 이 사건 화재로 인하여 지급한 위 111,360,770원 중 앞서 본 바와 같이 실화책임법에 따라 경감된 33,408,231원(= 111,360,770원 × 30%) 및 이에 대하여 이 사건 화재발생일인 2007. 1. 20.부터 피고들이 위 채무의 존부 및 범위에 관하여 항쟁함이 상당하다고 인정되는 당시 판결선고일인 2009. 8. 12.까지는 민법에서 정한 연 5%, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지 소송촉진 등에 관한 특례법에서 정한 연 20%의 각 비율로 계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

4. 결론

그렇다면, 원고의 피고들에 대한 이 사건 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 인용하고 나머지 청구는 이유 없어 기각할 것인 바, 이와 결론을 일부 달리한 제1심 판결 중 위 인정 금원을 초과하여 지급을 명한 피고들 패소부분은 부당하므로 이를 취소하고, 그 취소 부분에 해당하는 원고의 청구를 기각하며, 피고들의 나머지 항소와 원고의 피고들에 대한 항소는 모두 이유 없어 이를 전부 기각하기로 하여, 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 김찬돈 _____

 판사 박영호 _____

 판사 허용구 _____