

<소장의 요지>

1. 원 고 : 총인원 390 명

원고들은 2004. 3. 5.부터 2004. 3. 6.까지 경부고속도로, 중부고속도로 등을 이용했던 국민들로서 국가와 한국도로공사의 과실로 인하여 위 고속도로에 장시간 고립되어 추위, 배고픔, 질병, 불안감 등으로 극심한 육체적, 정신적 고통을 당한 피해자들입니다.

2. 피 고 : 국가(대한민국), 한국도로공사

3. 사건의 경위

2004. 3. 5.부터 2004. 3. 6.까지 경부고속도로, 중부고속도로 등에서 교통정체로 인하여 차량 10,200여대, 고속도로 이용자 20,300여명이 최장 37시간 가량 위 고속도로에 고립되는 재해상황이 발생하였습니다.

4. 국가(대한민국)와 한국도로공사의 책임(과실) 요약

고속도로의 경우 짧은 시간에 다수의 차량이 이를 이용하기 위해 진입하는 점에 비추어 사고나 폭설 등의 비상사태로 인한 피해를 방지하려면 무엇보다도 관계당국과 한국도로공사의 유기적인 협조를 통한 신속하고 철

저한 초기 대응이 중요하다고 할 것이며, 피해상황이 발생한 이후에는 그 피해를 복구하고 최소화하기 위한 적절한 조치와 응급상황에 대한 구호조치가 필수적이라고 할 것입니다.

그런데도 국가와 한국도로공사는 위 고속도로의 유지·관리 및 재해대책 업무 등을 수행함에 있어서 재해발생 초기 단계에서부터 사태수습 및 해결과정에 이르기까지 무사안일한 대처로 일관하였습니다.

국가와 한국도로공사는 이 사건 피해를 방지하기 위해 가장 중요하고 절실하게 필요했던 교통정체 발생 초기 단계에서의 교통통제조치를 실시하지 않음으로써 초기 대응에 실패하였습니다.

또 사태수습 및 해결과정에서도 제설작업 지연, 잘못된 교통정보 제공, 구호조치 미비 등의 과실을 범함으로써 극심한 교통정체를 유발·방치하고 교통정체의 해소를 곤란하게 하여 다수의 국민들이 고속도로에 장시간 고립되는 사태를 초래하였습니다.

5. 손해배상 청구 내용

원고 1인당 정신적 피해에 대한 위자료로 2,000,000원을 청구하였습니다.

소 장

원 고 별지 목록 1 기재와 같음

원고들 소송대리인 변호사 김형남, 송병춘, 이영기, 서순성

피 고 1. 대한민국 (소관 : 건설교통부장관, 행정자치부장관, 경찰청장)

법률상 대표자 법무부장관 강 금 실

2. 한국도로공사

대표자 사장 오 점 록

손해배상(기) 청구의 소

청 구 취 지

1. 피고들은 각자 원고들에게 각 금 2,000,000원 및 각 이에 대한 2004. 3. 6. 부터 이 사건 소장부분 송달일까지는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날 까지는 연 20%의 각 비율에 의한 금원을 각 지급하라.

2. 소송비용은 피고들의 부담으로 한다.

3. 제1항은 가집행할 수 있다.

라는 판결을 구합니다.

청 구 원 인

1. 당사자들의 관계

가. 원고들은 2004. 3. 5.부터 2004. 3. 6.까지 경부고속도로, 중부고속도로 등을 이용했던 국민들로서 피고들의 과실로 인하여 위 고속도로에 장시간 고립되어 육체적, 정신적 고통을 당한 피해자들입니다.

나. 피고 한국도로공사(이하 “피고 공사”라 합니다)는 도로의 설치와 관리

기타 이에 관련된 사업을 행함으로써 도로의 정비를 촉진하고 도로교통의 발달에 목적을 두고 있는 법인으로서 위 고속도로의 유지·관리의무가 있는 자이며, 원고들과의 사이에 위 고속도로에 대한 이용계약을 체결한 상대방 당사자입니다.

다. 피고 대한민국은 위 고속도로의 신설·개축 등에 관한 공사, 그 유지·관리, 피고 공사에 대한 감독, 위 고속도로 상에서 발생한 재해에 대한 관리·구호의무 등이 있는 자입니다.

2. 사건의 경위

가. 이 사건 당시 피고 대한민국 산하의 기상청은 2004. 3. 4. 17:00 서울·경기 지역에 대하여 대설주의보(예상적설량 3 내지 10센치미터)를 발령하였고, 2004. 3. 5. 04:00 충남·충북·경상북도 북부내륙 지역에 대하여 대설주의보(예상적설량 5 내지 15센치미터)를 발령하였으며, 2004. 3. 5. 09:00 충남·충북·경상북도 북부내륙 지역에 대하여 대설경보(예상적설량 5 내지 30센치미터)를 발령하였고, 2004. 3. 5. 17:00 충남·충북 지역에 대한 대설경보를 해제하였습니다.

나. 이 사건 당시 실제로 서울·경기 지역에는 2004. 3. 4. 최고 18.5센치미

터의 눈이 내려 이 지역 내의 시내 및 고속도로의 교통상황이 매우 혼잡하였으며, 충청지역에는 2004. 3. 4. 18:00경부터 눈이 내리기 시작하여 대전의 경우 2004. 3. 5. 15:00 최고 49.0센치미터의 눈이 내렸습니다.

다. 고속도로의 경우 2004. 3. 5. 07:00경부터 경부고속도로 하행선 남이분기점 부근(대전에 위치)에서 교통정체가 시작되어 경부고속도로, 중부고속도로 등의 상당구간에서 교통정체가 발생하여 2004. 3. 6. 10:00경 교통정체가 최고에 달하였습니다. 이러한 교통정체로 인하여 차량 10,200여대, 고속도로 이용자 20,300여명이 최장 37시간 가량 위 고속도로에 고립되는 상황이 발생하였으며, 2004. 3. 6. 17:00가 되어서야 차량소통이 재개되기 시작하여 2004. 3. 6. 20:00에 가서야 위 고속도로 전 구간의 통행재개가 이루어졌습니다.

라. 피고 공사는 위 고속도로가 정체되기 시작한 2004. 3. 5. 07:00로부터 7시간이나 지난 2004. 3. 5. 14:00가 되어서야 뒤늦게 위 고속도로의 일부 구간에 대하여 차량진입금지 조치를 취하였습니다.

마. 피고 공사와 피고 대한민국 산하의 건설교통부장관은 2004. 3. 5. 15:30 “고속도로가 소통되기 시작했다. 저녁 8시에는 완전소통 될 것”이라고 언론에 발표하였으며, 이후 계속하여 “통행재개연기”를 발표하는 등 잘못된

교통정보를 국민들에게 제공하였습니다.

바. 피고 공사는 위 고속도로의 교통정체가 시작된 2004. 3. 5. 07:00로부터 한참이 지난 같은 날 밤이 되어서야 뒤늦게 위 고속도로의 중앙분리대 일부를 제거하는 등의 방법으로 차량을 반대방향으로 회차시키는 조치를 하였습니다.

3. 손해배상책임의 발생

가. 피고 공사의 채무불이행책임

(1) 고속도로이용계약의 체결

원고들은 2004. 3. 5. 피고 공사와 사이에 별지 목록 2 “나”항 기재 각 고속도로에 관하여 요금소(톨게이트) 입구에서 통행권을 받아 위 고속도로에 진입함으로써 고속도로이용계약을 각 체결하였습니다.

(2) 피고 공사의 채무불이행(불완전이행)

고속도로는 다수의 국민이 일상적으로 이용하는 중요한 대중교통수단

이라는 점에서 고속도로의 유지·관리의무가 있는 피고 공사는 평소에 국민들이 고속도로를 안전하게 이용할 수 있도록 최선의 조치를 취하고 사고나 재해 등의 위급한 상황이 발생할 경우 막대한 인적, 물적 피해가 예상되는 고속도로 이용상황의 특성상 이에 대한 철저한 대비를 통하여 피해를 방지하고 최소화해야 할 책임이 있다고 할 것입니다.

이러한 점에 비추어 피고 공사는 위 고속도로이용계약에 따라 원고들이 이용하기로 한 각 고속도로를 원고들이 예정된 시간에 안전하게 목적지에 도착할 수 있도록 유지·관리할 의무가 있음에도 아래에서 보는 것처럼 이를 제대로 이행하지 않음으로써 원고들이 위 고속도로에 장시간 고립되어 예정된 시간에 목적지에 도착할 수 없도록 하였을 뿐만 아니라 원고들로 하여금 극심한 육체적, 정신적 고통을 받게 하였습니다.

(3) 피고 공사의 과실

(가) 교통통제 지연 및 불철저

피고 공사 소속의 한국도로공사 충청지역본부(이하 “충청지역본부”라 합니다)는 2004. 3. 5. 07:00경 경부고속도로 하행선 남이분기점 부근

에서 차량이 뒤엉키는 등 교통정체가 시작되는 것을 씨씨티브이(CCTV) 등을 통해 확인하였으며, 2004. 3. 5. 09:20경에는 적설량이 19센치미터에 이르고 교통정체구간이 6킬로미터나 되는 사실을 확인하였습니다. 피고 공사의 내규인 “고속도로 교통소통관리 업무기준”과 “2004년 고속도로 방재세부집행계획”에 따르면 적설량이 10센치미터 이상으로서 차량통행이 불가능한 때에는 즉시 고속도로순찰대(경찰)와 협의하여 고속도로의 차량진입금지 및 폐쇄 등 교통통제 조치를 취하도록 되어 있으며, 현장상황을 피고 공사 소속의 본사 교통처(이하 “교통처”라 합니다)에 보고하도록 되어 있습니다.

그런데도 충청지역본부는 위 고속도로의 교통정체 사실을 확인하고도 제설작업만 완료하면 교통소통이 가능하다고 안일하게 판단하여 차량진입 차단 등 필요한 조치를 검토조차 하지 않고 있다가 교통정체 발생 후 3시간 10분이 지난 2004. 3. 5. 10:10경에 가서야 뒤늦게 피고 공사 소속의 본사 도로본부(이하 “도로본부”라 합니다)에, 같은 날 11:20경 교통처에 교통통제 필요성을 보고하였습니다. 그러나 그때는 대전지역의 적설량이 이미 20센치미터가 넘어 위 고속도로에 제설차량의 진입조차 불가능한 상황이었습니다.

도로본부는 위와 같은 교통통제의 필요성을 보고 받고도 역시 제설

작업만 완료되면 교통소통이 가능하다고 안일하게 판단하여 충청지역본부에 교통통제 지시를 하지 않고 있다가 교통처로부터 교통통제 필요성을 통보 받은 후 2004. 3. 5. 12:30경에야 비로소 충청지역본부에 교통통제 지시를 하였습니다.

충청지역본부는 도로본부로부터 교통통제 지시를 받은 뒤에도 고속도로순찰대와 교통통제 협의를 하는데 1시간 30분 가량을 더 소비한 후 2004. 3. 5. 14:00에 가서야 위 고속도로의 톨게이트 9개소 등 일부 구간의 차량진입을 차단하는 교통통제조치를 취하였습니다.

그런데 이러한 뒤늦은 차단조치마저도 제대로 시행이 되지 않아 교통통제시간 중인 2004. 3. 5. 14:00부터 2004. 3. 6. 18:00까지 사이에도 8,881대의 차량이 위 9개소의 톨게이트를 통하여 위 고속도로에 진입함으로써 교통정체가 가중되었습니다.

(나) 제설작업 지연

위에서 살펴 본 것처럼 기상청에서 2004. 3. 4. 및 2004. 3. 5.에 걸쳐 서울·경기·충청 지역 등에 대설주의보 및 대설경보를 발령하였고, 실제 이 지역에 많은 눈이 내렸으며 일부 지역의 경우 기상청의 예

상적설량을 넘는 눈이 내리기도 하였습니다. 또 서울·경기 지역의 경우 2004. 3. 4.부터 이와 같은 눈이 내림으로 인하여 교통혼잡이 발생하였습니다.

이와 같은 기상청의 예보와 서울·경기 지역의 교통혼잡상황 등에 비추어 보면 피고 공사로서는 당연히 위 고속도로의 교통정체를 예상할 수 있었으므로(이러한 교통정체의 예상이 가능하였다는 것은 감사원의 감사결과를 통하여 밝혀졌습니다, 갑 제3호증 “감사결과 처분 요구서” 참조) 이에 대비하여 제설작업에 필요한 장비와 인력의 확보 및 배치 등에 만전을 기했어야 할 것인데도 이를 소홀히 하였습니다.

또한 위에서 살펴 본 것처럼 피고 공사는 2004. 3. 5. 07:00경 위 고속도로의 교통정체 사실을 확인하였음에도 교통정체의 초기 단계에서 교통통제 조치를 적시에 실시하지 않아 제설차량이 진입할 수 없을 정도로 교통상황을 방치함으로써 신속한 제설작업을 불가능하게 하였습니다. 결국 피고 공사의 이러한 과실로 인하여 제설작업이 지연될 수밖에 없었으며 그 결과 원고들이 장시간 위 고속도로에 고립되는 사태가 초래되었던 것입니다.

(다) 회차조치 지연 및 미흡

피고 공사는 위 고속도로이용자들의 조속한 회차조치 요구에도 불구하고 교통정체가 시작된 2004. 3. 5. 07:00로부터 한참이 지난 2004. 3. 5. 밤이 되어서야 뒤늦게 위 고속도로 일부 구간의 중앙분리대를 제거하는 등의 방법으로 반대방향으로의 회차조치를 취함으로써 원고들의 피해를 확대시켰습니다.

또 이러한 뒤늦은 회차조치마저도 중앙분리대의 제거구간이 5미터 정도로 너무 짧아 회차하려던 차량들이 오히려 뒤엉키는 역효과만 내는 등 제대로 시행되지 않았습니다.

(라) 잘못된 교통정보 제공

충청지역본부는 2004. 3. 5. 15:30경 피고 공사 사장에게 당일 18:00경이면 위 고속도로의 교통소통 재개가 가능하다고 임의로 추측하여 보고하였으나, 당시에는 대전지역의 적설량이 49센치미터에 이르고 위 고속도로의 교통정체가 극심하여 제설차량이 진입할 수 없는 상황이었으므로 충청지역본부가 보고한 시간에는 교통소통 재개가 불가능하였습니다. 사정이 이러함에도 이러한 보고를 받은 피고 공사 사장은 교통소통 재개 예정시간을 보고 받은 시간에서 1시간을 더 늦추어 당일 19:00로 건설교통부장관에게 보고하였으며, 이후에도 이

와 같은 일이 계속해서 반복되었습니다.

또한 피고 공사는 당시 언론발표와 위 고속도로 이용자들의 교통상황 문의에 대한 전화답변 등을 통해 이와 같이 잘못된 교통정보를 계속하여 제공함으로써 교통정체가 발생한 이후에도 많은 차량이 위 고속도로에 진입하도록 방치하여 교통정체를 가중시키고 원고들이 다른 교통수단 등을 이용할 선택의 기회를 차단하여 원고들의 피해를 확대시켰습니다.

(마) 구호조치 미비

피고 공사는 이 사건과 같이 고속도로에서 엄청난 인원이 고립되는 피해가 발생한 경우 이에 대한 신속하고 적절한 구호조치를 취할 의무가 있다고 할 것입니다. 특히 당시 피해 인원이 20,000명을 초과하였고 이 중에는 노약자, 부녀자, 어린아이 등이 상당수 포함되어 있었으며 최장 고립시간이 37시간에 이른 점 등을 감안하면 이러한 구호조치는 매우 시급하고 절실한 상황이었습니다.

따라서 피고 공사는 당시 상황에서 위 고속도로의 제설작업이 마무리되어 교통소통이 완전하게 재개될 때까지 필요한 연료와 음식물의

제공, 임시대피소의 마련, 노약자 등에 대한 응급의료조치 등을 실시해야 할 의무가 있다고 할 것임에도 이를 소홀히 하여 원고들이 극심한 추위, 배고픔, 질병, 불안 등에 떨게 하였습니다.

(바) 소 결

고속도로의 경우 짧은 시간에 다수의 차량이 이를 이용하기 위해 진입하는 점에 비추어 사고나 폭설 등의 비상사태로 인한 피해를 방지하려면 무엇보다도 피고 공사와 관계당국의 유기적인 협조를 통한 신속하고 철저한 초기 대응이 중요하다고 할 것이며, 피해상황이 발생한 이후에는 그 피해를 복구하고 최소화하기 위한 적절한 조치와 응급상황에 대한 구호조치가 필수적이라고 할 것입니다.

그런데도 피고 공사는 위에서 살펴 본 것처럼 교통통제 지연 및 불철저, 제설작업 지연, 회차조치 지연 및 미흡, 잘못된 교통정보 제공, 구호조치 미비 등의 과실을 범함으로써 극심한 교통정체를 유발·방치하였으며 교통정체의 해소를 곤란하게 하여 다수의 국민들이 고속도로에 장시간 고립되는 사태를 초래하였습니다.

나. 피고 대한민국의 국가배상책임

(1) 피고 대한민국의 의무

피고 대한민국은 위 고속도로의 설치·관리자로서 피고 공사에 대한 감독의무가 있고 위 고속도로에서의 재해발생시 이에 대한 관리·구호의무가 있습니다.

(2) 공무원의 위법한 직무행위

피고 대한민국 소속 공무원들은 아래에서 보는 것처럼 위 고속도로의 유지·관리, 피고 공사에 대한 감독, 재해관리 및 구호업무 등을 수행함에 있어 그 의무를 위반한 위법한 직무행위를 하였습니다.

(3) 피고 대한민국 산하 경찰청의 과실

위에서 살펴 본 것처럼 고속도로의 경우 짧은 시간에 다수의 차량이 이를 이용하기 위해 진입하는 점에 비추어 사고나 폭설 등의 비상사태로 인한 피해를 방지하려면 무엇보다도 피고 공사와 관계당국의 신속하고 철저한 초기 대응이 중요하다고 할 것입니다.

그런데도 피고 대한민국 산하 경찰청 소속의 고속도로순찰대 제2지구

대는 위 고속도로에서 심각한 교통정체가 발생한 상황에서 교통통제 지점을 설정하거나 관할경찰서에 장비와 인력지원을 요청하는 등 교통통제에 필요한 조치를 신속하게 취하여야 할 것임에도 이를 전혀 검토하지 않았으며 현장상황을 제대로 보고하지도 않는 등 무사안일하게 대처함으로써 이 사건 피해를 방지하기 위해 가장 절실하고 시급한 조치였던 교통정체 초기 단계에서의 교통통제 조치를 불가능하게 하였습니다.

(4) 피고 대한민국 산하 건설교통부의 과실

(가) 잘못된 교통정보의 제공

위에서 살펴 본 것처럼 피고 대한민국 산하 건설교통부장관은 피고 공사 사장으로부터 2004. 3. 5. 19:00에 위 고속도로의 교통소통이 재개될 예정이라는 보고를 받았습니다. 건설교통부장관은 피고 공사에 대한 감독기관으로서 이와 같은 보고를 받은 경우 당시 현장상황 등을 정확히 확인해야 할 것임에도 이러한 확인을 하지 않고 막연히 위 시간에 1시간을 더하여 당일 20:00에 위 고속도로의 교통소통이 재개될 예정이라고 언론에 발표하였습니다. 건설교통부장관은 이후에도 이와 같은 발표를 반복하여 2004. 3. 5. 18:00경에는 당일 22:00까

지, 같은 날 22:00경에는 2004. 3. 6. 04:00까지, 같은 날 04:00경에는 당일 07:00까지, 같은 날 06:00경에는 당일 오전 중까지, 같은 날 09:00경에는 당일 16:00까지 위 고속도로가 완전 소통될 것이라고 발표하였습니다. 그러나 위에서 살펴 본 것처럼 위 고속도로는 2004. 3. 6. 20:00에 가서야 완전 소통이 이루어졌습니다.

결국 건설교통부장관은 이와 같은 잘못된 교통정보를 언론발표를 통해 계속하여 제공함으로써 교통정체가 발생한 이후에도 많은 차량이 위 고속도로에 진입하도록 하여 교통정체를 가중시키고 원고들이 다른 교통수단 등을 이용할 선택의 기회를 차단하여 원고들의 피해를 확대시킨 것입니다.

(나) 제설대책종합상황실 설치 지연 등 초기 대응 실패

건설교통부 내규인 “제설대책종합상황실 설치·운영계획”에 따르면 서울지역 적설량이 10센치미터 이상이면 제설대책종합상황실을 설치하도록 되어 있습니다. 따라서 건설교통부는 서울지역 적설량이 15센치미터이었던 2004. 3. 4. 21:00에는 제설대책종합상황실을 설치·운영해야 했습니다. 그런데도 소관부서인 건설교통부 소속 도로국은 2004. 3. 5. 14:00가 되어서야 제설대책종합상황실을 설치하는 등 초

기 대응을 소홀히 하였습니다.

건설교통부장관은 고속도로의 교통정체가 회복불능의 상황에 이르렀던 2004. 3. 5. 14:00까지도 현장상황을 파악하지 못한 채 고속철도 광명역에서 테러대비 비상훈련을 참관하고 있었으며 이곳에서 교통정체 사실을 처음으로 접한 후에도 사태수습을 위한 효과적인 조치를 취하지 못하였습니다.

위에서 살펴 본 것처럼 고속도로의 경우 비상상황 발생시 관계당국의 신속하고 철저한 초기 대응이 피해를 방지하는데 무엇보다도 중요한 것이라는 점에서 이와 같은 건설교통부의 무사안일한 업무처리는 이 사건의 피해가 막대하게 된 중요한 원인 중의 하나라고 할 것입니다.

(5) 피고 대한민국 산하 행정자치부의 과실

(가) 재해에 대한 초기 대응 실패

재해관리를 총괄하는 중앙재해대책본부장인 행정자치부장관은 기상청의 대설경보 발령과 고속도로에서의 교통정체 발생에도 불구하고

2004. 3. 5. 10:00 총선준비상황을 점검한다는 목적으로 대전시청을 방문하여 업무보고를 받는 등 안이하게 지방자치단체를 순시하다가 같은 날 17:30이 되어서야 서울에 도착하였습니다. 본부장이 부재했던 중앙재해대책본부는 같은 날 17:00가 되어서야 고속도로 일부구간의 교통통제 사실을 처음으로 전파하였고, 행정자치부장관은 같은 날 20:00에 가서야 뒤늦게 관할지역 소방기관에 현장 출동 및 지원 활동을 지시하는 등 실효성 있는 재해대책은 거의 이루어지지 않았습니다.

행정자치부 소속의 민방위재난통제본부는 2003. 11. “겨울철 재해대책 비상근무조 편성·운영계획”을 수립하였는데, 이에 따르면 행정자치부 훈령인 “중앙재해대책본부운영규정”에서 정한 것보다 한 직급씩 낮추어 비상근무조를 편성하도록 하고 6개 실무반을 구성하도록 되어 있는데도 실제로는 3개 실무반만을 구성하여 운영하였습니다.

또 이 사건의 경우 위 “겨울철 재해대책 비상근무조 편성·운영계획”에 따라 2004. 3. 5. 09:00에 비상근무체제가 가동되어야 함에도 같은 날 21:00까지도 그 가동이 이루어지지 않았습니다. 이러한 비상근무체제에서 책임자(통제관)로 지정되어 있는 방재관의 경우 대리자를 지정하지도 않은 채 겨울철 재해대책기간 중인 2004. 3. 2.부터 같

은 달 7.까지 시급하지도 않은 미국 출장을 감으로써 재해대책 업무를 제대로 챙길 사람이 없는 상황이었습니다. 위 방재관의 직속상관인 민방위재난통제본부장은 발령 받은 지 10일도 되지 않아 업무파악이 안된 상태였고 직속부하인 방재계획담당관은 공석 중이었습니다.

이런 연유로 행정자치부는 이 사건 당시 재해대책 소관부서인 중앙재해대책본부와 민방위재난통제본부가 제대로 가동이 되지 않아 이 사건 재해에 대한 초기 대응을 하지 못하였습니다. 위에서 살펴본 것처럼 고속도로의 경우 비상상황 발생시 관계당국의 신속하고 철저한 초기 대응이 피해를 방지하는데 무엇보다도 중요한 것이라는 점에서 이와 같은 행정자치부의 이 사건 재해에 대한 초기 대응 실패는 건설교통부의 초기 대응 실패와 함께 이 사건의 피해가 막대하게 된 중요한 원인 중의 하나라고 할 것입니다.

(나) 구호조치 미비

재해관리를 총괄하고 있는 행정자치부는 이 사건과 같이 고속도로에서 엄청난 인원이 고립되는 재해가 발생한 경우 이에 대한 신속하고 적절한 구호조치를 취할 의무가 있다고 할 것입니다. 특히 당시 피해

인원이 20,000명을 초과하였고 이중에는 노약자, 부녀자, 어린아이 등이 상당수 포함되어 있었으며 최장 고립시간이 37시간에 이른 점을 등을 감안하면 이러한 구호조치는 매우 시급하고 절실한 상황이었습니다.

따라서 행정자치부는 당시 상황에서 위 고속도로의 제설작업이 마무리되어 교통소통이 완전하게 재개될 때까지 필요한 연료와 음식물의 제공, 임시대피소의 마련, 노약자 등에 대한 응급의료조치 등을 실시해야 할 의무가 있다고 할 것임에도 이를 소홀히 하여 원고들이 극심한 추위, 배고픔, 질병, 불안 등에 떨게 하였습니다.

(6) 소 결

위에서 살펴 본 것처럼 고속도로의 경우 짧은 시간에 다수의 차량이 이를 이용하기 위해 진입하는 점에 비추어 사고나 재해 등으로 인한 피해를 방지하려면 무엇보다도 피고 공사와 관계당국의 유기적인 협조를 통한 신속하고 철저한 초기 대응이 중요하다고 할 것이며, 피해상황이 발생한 이후에는 그 피해를 복구하고 최소화하기 위한 적절한 조치와 응급상황에 대한 구호조치가 필수적이라고 할 것입니다.

그런데도 피고 대한민국 소속의 공무원들은 위 고속도로의 유지·관리, 피고 공사에 대한 감독업무 및 재해대책 업무 등을 수행함에 있어서 위에서 살펴 본 것처럼 재해발생 초기 단계에서부터 사태수습 및 해결 과정에 이르기까지 시종일관 무사안일한 대처를 함으로써 피해방지를 위해 가장 중요하고 절실하게 필요했던 교통정체 발생 초기 단계에서의 교통통제 조치 불이행 등 초기 대응에 실패하였으며, 사태수습 및 해결과정에서도 제설작업 지연, 잘못된 교통정보 제공, 구호조치 미비 등의 과실을 범함으로써 극심한 교통정체를 유발·방치하고 교통정체의 해소를 곤란하게 하여 다수의 국민들이 고속도로에 장시간 고립되는 사태를 초래하였습니다. 따라서 피고 대한민국은 국가배상법 제2조에 따라 그 소속 공무원들의 위와 같은 위법한 직무행위로 인한 원고들의 손해를 배상할 책임이 있다고 할 것입니다.

다. 원고들의 손해 및 인과관계

원고들은 별지 목록 2 “다”항 기재 각 시간부터 같은 “라”항 기재 각 시간까지 같은 “마”항 기재 각 시간동안 같은 “나”항 기재 각 장소에서 피고들의 위와 같은 과실로 인하여 고속도로에 장시간 고립되어 신체적 자유를 박탈당하였으며 추위, 배고픔, 질병, 불안감 등으로 극심한 육체적, 정신적 고통을 겪었습니다.

라. 피고들의 부진정연대책임

피고 공사와 피고 대한민국은 원고들의 손해 발생 및 손해 확대에 대하여 공동의 과실로 원인을 제공한 책임이 있다고 할 것이므로 피고들은 원고들의 손해에 대하여 부진정연대책임을 져야 할 것입니다.

4. 손해배상의 범위

원고들은 폭설과 추위로 얼어 붙어 빙판으로 변한 고속도로 위에 최장 37시간 동안을 고립되어 갇혀 있으면서 신체적 자유를 박탈당했습니다. 또 원고들은 허허벌판과 같은 고속도로에서 추위와 배고픔에 떨어야 했습니다. 특히 당시 현장에 있었던 상당수의 노약자, 부녀자, 어린아이 등의 경우 이러한 고통은 말로 표현하기 어려운 것이었습니다.

피고 공사와 피고 대한민국은 교통정체가 발생한 이후에도 원고들에게 정확한 교통정보를 제공하지 않음으로써 원고들은 언제 교통소통이 재개될 것인지도 모르는 상황에서 불안감에 시달리며 밤을 지새울 수밖에 없었습니다.

원고들 중 상당수는 재해상황에서 응급구호조치를 받지 못해 질병을 얻거나 질병이 악화되어 상당기간의 치료를 받았습니다. 원고들은 장시간의 고

립으로 인하여 유류비의 지출·차량파손 등의 물질적 손해를 입었고, 예정된 시간에 목적지에 도착하지 못하여 휴교·결근·업무처리 지연 등의 피해를 입었습니다. 심지어 원고들 중 어떤 사람은 부모님의 장례를 치루기 위해 내려 가다가 고속도로에 갇혀 장례식에 참석하지 못한 경우도 있었습니다.

이와 같이 원고들의 피해내용은 다양하지만 이 사건 소송의 경우 다수가 함께 소송을 수행하는 이유로 각자의 피해 모두에 대한 손해배상을 청구하지 못하고 통일적으로 정신적 피해로 인한 손해에 대해서만 배상을 청구하는 점을 감안한다면 원고들이 겪은 위와 같은 정신적 고통에 대해서나마 마땅히 금전으로 위자되어야 할 것입니다.

5. 결 론

따라서 피고들은 각자 원고들에게 각 금 2,000,000원 및 이에 대하여 손해배상책임 발생일인 2004. 3. 6.부터 이 사건 소장부분 송달일까지는 민법 소정의 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진등에관한특례법 소정의 연 20%의 각 비율에 의한 금원을 각 지급할 의무가 있다고 할 것입니다.

입 증 방 법

- | | |
|-----------------------------|------|
| 1. 갑 제1호증의 1 내지 (각 피해자 진술서) | 각 1통 |
| 1. 갑 제2호증의 1 내지 (각 참고인 진술서) | 각 1통 |
| 1. 갑 제3호증 (감사결과 처분요구서) | 1통 |
| 1. 갑 제4호증의 1 내지 33 (각 신문기사) | 각 1통 |

기타 입증방법은 소송의 진행 정도에 따라 추후 제출하겠습니다.

첨 부 서 류

- | | |
|--------------------|------|
| 1. 위 각 입증방법 | 각 2통 |
| 1. 소장 부분 | 2통 |
| 1. 법인등기부등본(한국도로공사) | 1통 |
| 1. 소송위임장 | 통 |
| 1. 납부서 | |

2004. 4. .

위 원고들의 소송대리인

변호사 김 형 남

변호사 송 병 춘

변호사 이 영 기

변호사 서 순 성

서울중앙지방법원

귀중