

서 울 지 방 법 원

판 결

사 건 98가소1000654 손해배상(기)

원 고 1. 윤

2. 정

3. 조

4. 박

5. 오

6. 김

7. 최

8. 이

9. 김

10. 김

11. 죄

12. 김

13. 강

14. 김

15. 전

16. 문

17. 조

18. 김

19. 이

피 고

서울특별시 지하철공사

서울 서초구 방배동 447의 7

대표자 사장 손 장 호

변론종결

1999. 6. 7.

주 문

1. 피고는 원고들에게 각 금 100,000원 및 각 이에 대한 1998. 12.

7.부터 1999. 6. 24.까지는 연 5%의, 그 다음날부터 완제일까지  
는 연 25%의 각 비율에 의한 금원을 각 지급하라.

2. 원고들의 나머지 청구를 모두 기각한다.

3. 소송비용은 10분하여 그 9는 원고들, 나머지는 피고의 각 부담  
으로 한다.

4. 제1항은 가집행할 수 있다.

청 구 취 지

피고는 원고들에게 각 금 100,000원 및 각 이에 대하여 1998. 12.

7.부터 이 사건 소장부본송달일까지는 연 5%의, 그 다음날부터  
완제일까지 연 25%의 비율에 의한 금원을 각 지급하라.

이 유

1. 피고가 운영하는 지하철사업은 상업적인 운송사업의 수준을 

어 국민의 일상생활에 필수적인 대중 운송수단의 중요한 부분  
을 구성하고 있다는 점에서 공익성을 띠고 있고, 이에 기초하여 일반 국민들은 상대적으로  
저렴한 운임으로 지하철을 이용하고 있다. 또한 지하철은 현대과학에 기초한 최첨단  
기술이 집약되고 유기적으로 결합되어 그 일체로서 운영되는 것으로서 피고가 그 시설  
의 관리, 보수를 충분히 이행한다고 하더라도 전체 운영체계의 일부분에서의 돌발적인  
고장으로 인한 일시적 운행 중단을 사전에 완전히 예방한다는 것은 현재의 기술 및 인  
력수준으로서는 불가능에 가깝다고 보인다. 이러한 점에 비추어 보면 단순히 전동차가  
운행중 고장으로 인하여 일시 중지하였다거나 예정시간보다 지체되었다는 사정만으로  
피고에게 그 여객들에 대한 상법상 운송인의 손해배상책임을 지울 수는 없는 것이다.

그러나, 한편 지하철의 전동열차는 지하의 선로를 따라 폐쇄된 공간이나 지상의 고가

를 운행하고 있고 그 시설이나 운행량이 제한되어 있으며, 특히 출퇴근시간에는 지하철의 전동차내 혼잡도가 승객정원의 200%를 초과하여 그 불쾌지수가 한계를 넘게 되는 바, 이러한 상황에서 전동열차가 역과 역사이의 지하구간이나 지상의 고가구간에 장시간 정차하게 될 경우에는 승객들의 불안, 불쾌감이 극한 상황에 이르게 될 뿐 아니라 나아가 승객들의 개별적인 신체구조나 건강상태 또는 돌발적인 사태의 발생에 따라 대량의 인명피해를 예상할 수 있으므로 지하철의 운행을 총괄하는 피고로서는 사전에 전동열차가 역과 역사이의 지하나 고가구간에 장시간 정차하는 일이 없도록 조치하여야 할 의무를 부담한다고 할 것이다.

2. 이 사건 기록에 의하면 다음과 같은 사실이 인정된다.

피고 소속의 지하철 2호선은 당산역에서 강남역을 경유하여 홍익대입구에 이르는 42개역으로 구성된 복선구간으로서 6량의 동력차량과 4량의 무동력차량이 1개조의 전동열차를 이루어 각 열차가 당산역에서 홍익역(외선구간) 또는 그 반대구간(내선구간) 42개역을 왕복운행하고 있는데, 출퇴근시간인 오전 07:00부터 09:30과 오후 17:30부터 20:30 사이에는 내외선구간 전체에 61개의 열차가 약 2분 30초 간격으로 운행되고, 열차 1량당 승차정원은 160명이나 위 출퇴근시간 중에는 전동차내의 혼잡도가 승차정원의 240%정도에 달하여 승객들의 불쾌지수가 극심하다.

그런데 1998. 12. 7. 08:00경 지하철 2호선 당산발 홍익대 입구행 제2105호 열차가 낙성대역에 이르러 동력차 6량 중 1량에서 전력반도체의 이상이 발생되고 그 고장이 전동력 차로 파급되어 전체 차량의 출력이 1/3로 저하되었고 그 이후 위 전동열차가 서행과 정차를 반복하다가 당일 08:20경 강남역에 이르러서는 그 정상적인 운행이 불가능하게 되어 일단 승객 전원을 강남역에 하차시키고 지하철 기지로 회송하던중 지하철 2호선 운행구간 중 최고 급경사지역인 강남역과 역삼역구간에서 출력부족으로 멈춰서게 되었고 이에 뒤따르던 제2107호 열차가 제2105호 열차를 연결하여 역삼역 방향으로 제2105호 열차를 밀

고 가는 과정에서 연결기의 완충장치가 파손되어 08:52경에는 제2105호 열차가 이동불능 상태에 빠져 이로 인하여 지하철 2호선 운행이 전면 중단되었으며, 그날 09:52이 되어서야 제2105호 전동열차의 견인을 종료하고 선로정리를 마쳐 지하철 2호선의 운행이 정상화되었다.

한편 지하철운행을 통제하는 피고 산하의 종합사령실에서는 제2105호 열차의 고장이 발생한 직후부터 위 열차가 강남역과 역삼역 사이에서 고장으로 완전히 정차하여 지하철 2호선 전구간이 운행불능상태에 이르기까지 조만간 위 열차에 대한 고장수리가 완료되어 지하철 운행이 정상화 될 것으로 믿고 위 열차를 뒤따르던 전동차들에 대하여 역구 내에서의 정차를 지시하지 않고 그 운행을 자동제어기(역과 역사이에 약 200m 간격으로 설치되어 선행차량과의 간격에 따라 전동차의 속력을 자동적으로 제어하도록 지시하는 표시등)의 표시에 따라 움직이게 함으로써 제2105호 열차를 뒤따르던 열차들로 하여금 순차적으로 그 선행열차와의 간격을 좁히도록 방치 한 결과 당일 08:52경에 제2105호 열차가 정차한 강남역 이전의 외선에는 별지 열차위치표 제3 그림과 같이 많은 열차들이 역과 역 사이의 구간에 정차하게 되었고, 피고가 열차의 운행불가 판정을 내리고 열차들을 가까운 역에 이동하여 승객을 하차할 때까지 원고들을 포함한 많은 승객들이 정차한 열차안에 30분 내지 50분간 갖하게 되었다.

당시에 정차된 지하철 2호선 전동열차내에는 많은 승객들이 밀집되어 있어서 정차시간이 길어질수록 승객들의 불안감과 불쾌감이 높아졌고 원고들이 전동열차내에서 갖혀 있었던 구간은 별지 열차위치표 제3 그림의 표시와 같다.

3. 위 인정사실에 의하면, 피고로서는 적어도 강남역에서 제2105호 열차의 정상운행 불가가 확정되어 위 열차를 견인하기로 한 상황하에서는 그 회송에 필요한 시간과 함께 돌발사태로 장시간 열차가 정차할 경우에 대비하여 위 후행열차들에 대하여 사고조치가 완

료될 때까지 가까운 역에 정차할 것을 지시하고 아울러 승객들에게 열차의 지연사정과 그 이유를 충분히 알리고 승객들의 개별적인 판단에 따라 다른 운송수단을 선택하거나 일시적인 혼잡상태를 벗어나도록 하는 등의 조치를 취하여야 함에도 만연히 제2105호 열차의 고장으로 인한 사태수습이 조기에 마무리 될 것을 믿고 후행열차의 운행을 자동제어기에 의존하도록 하여 역과 역사이의 좁은 구간에 많은 열차들이 밀집되게 하였고 그 결과 원고들을 포함한 많은 승객들의 하차를 불가능하게 함으로써 이들이 혼잡도가 심한 전동차안에서 장시간 갖혀 불쾌감과 불안감에 빠지도록 하고 대체 운송수단을 선택하게 할 기회를 상실하게 하였다.

그렇다면, 피고는 상법상의 여객운송인으로서 위와 같은 결과에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 못하는 한 원고들이 이로 인하여 받은 정신적 손해를 배상할 책임이 있다고 할 것인 바, 앞서 본 바와 같은 사정에 비추어 원고들이 입은 정신적 손해 배상액을 각 금 100,000원으로 정함이 상당하다.

1999. 6. 24.

판사 김종필

김종필

