

서울중앙지방법원 2016. 9. 8 선고 2015가합553506 판결 [보증금 청구의 소]

재판경과

서울고등법원 2017. 10. 13 선고 2016나2073703 판결

서울중앙지방법원 2016. 9. 8 선고 2015가합553506 판결

전문

원고 한국철도시설공단

피고 1. 건설공제조합

2. 서울보증보험 주식회사

피고보조참가인 대림산업 주식회사

변론 종결 2016. 7. 21.

판결 선고 2016. 9. 8.

주문

1. 원고의 피고들에 대한 각 청구를 모두 기각한다.

2. 소송비용은 원고가 부담한다.

N

청구 취지

피고들은 원고에게 각 500,000,000원 및 이에 대하여 이 사건 소장 부분 송달 다음날부터 다 갚는

날까지 연 20%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.

이 유

1. 기초사실

가. 이 사건 공사의 입찰공고 및 이 사건 1차 공사계약의 체결

1) 원고는 2011. 1. 14. 공항철도 연계시설 확충사업 건설공사(이하 '이 사건 공사'라 한다)'에 관한 입찰공고를 하였는데, 그 주요내용은 아래와 같다.

○ 공사명 : 공항철도 연계시설 확충사업 건설공사(긴급)

○ 공사규모 : 300,645,000,000원(추정가격 : 273,314,000,000원)

○ 공사내용 : 신경의선 수색역 ~ 공항철도 고양역(장래) 연결선 신설, 서울역 지하 연결통로 신설, 공항철도 개량(고속화 및 검암역, 인천공항역 개량)

- 노반(토공, 교량, 터널), 건축, 궤도, 시스템(전력, 신호, 통신) 분야

○ 국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령 제6장에 의한 설계·시공일괄입찰(T/K) 공사입니다.

○ 본 공사의 시급성 등으로 인하여 설계·시공 병행방식(우선시공)으로 시행되는 공사입니다.

2) 피고 보조참가인을 대표자로 하는 공동수급체(이하 '이 사건 공동수급체'라 한다)는 2011. 4. 22. 이 사건 공사의 실시설계적격자로 선정되었다.

3) 원고와 이 사건 공동수급체는 2011. 6. 13. 계약금액을 9,150,900,000원, 총공사부기금액을 284,680,000,000원, 계약보증금을 113,872,000,000원, 착공일자를 2011. 6. 14., 준공일자를 2011. 12. 31., 총 착공일자를 2011. 6. 14., 총 준공일자를 2012. 12. 31.로 하는 '공항철도 연계시설 확충사업 건설공사(제1차)'(이하 위 1차 공사계약을 '이 사건 1차 공사계약'이라 하고, 총 공사계약을 '이 사건 공사계약'이라 한다)를 체결하였다.

나. 열차운행계획의 변경 및 이 사건 2차 공사계약의 체결

- 1) 이 사건 공사는 당초 인천공항을 이용하는 KTX 차량 탑승자의 환승불편 해소 및 접근시간 단축 등을 위하여 공항철도 노선에서 운행 중인 공항철도(AREX, 설계속도 110km/h, 이하 'AREX'라 한다)를 EMU(Electric Multiple Unit, 설계속도 180km/h, 이하 'EMU'라 한다)로 변경하고, 인천공항까지 직결운행하는 KTX(설계속도 230km/h)를 투입하는 방안을 주요 내용으로 하였다.
- 2) 한편, KTX에 적용되어 있던 신호시스템은 자동열차보호시스템(Automatic Train Protection System, ERTMS/ETCS Level 1이 적용된다. 이하 'ATP 시스템'이라 한다)이고, 새로 투입될 EMU에도 ATP 시스템이 적용될 예정이었으므로, 이 사건 공사에서 열차 신호시스템에 관한 기본설계는 EMU와 KTX에 ATP 시스템을 적용하는 것으로 되어 있었다.
- 3) 그런데 이 사건 1차 공사계약 체결 이후인 2011. 12. 21.경 국토해양부가 EMU 차량의 제작이 어렵다는 이유로 공항철도 노선에서 운행할 열차를 EMU로 변경하지 않고 AREX로 유지하기로 열차운행계획을 변경하였고, 원고는 2012. 1. 2. 피고 보조참가인에게 열차운행계획이 위와 같이 변경되었음을 알리면서, 이를 실시설계에 반영할 것을 요구하였다.
- 4) 저속열차인 AREX에는 ATC(Automatic Train Control)/ATO(Automatic Train Operation), 자동열차정지시스템(Automatic Train Stop System)(이하 편의상 AREX에 적용되는 신호시스템을 'ATS 시스템'이라 한다)이 적용되고 있었기 때문에 열차운행계획이 위와 같이 변경됨에 따라 고속열차인 KTX와 저속열차인 AREX를 혼용 운행할 수 있는 신호시스템이 필요하게 되었다.
- 5) 원고와 이 사건 공동수급체는 아직 KTX와 AREX를 혼용 운행할 수 있는 신호시스템에 관한 실시설계가 완성되지 않은 상황에서 2012. 6. 22. '공항철도 연계시설 확충사업 건설공사(제2차)'(이하 '이 사건 2차 공사계약'이라 한다)를 체결하였고, 이 사건 2차 공사계약에는 아래와 같은 내용의 공사계약 특수조건이 부가되었다.
공사계약 특수조건(III)
 1. 열차운행 변경에 따른 신호 회자재 및 관련 시스템 분야는 시스템 설계완료 후 계약금액 내에서 설계변경한다.
 2. 위와 같은 조정사항을 인지하고도 우선 계약함은 공항철도 연계시설 확충사업 건설공사 일정의 시급성을 감안하여 계약하는 것임
- 6) 피고 보조참가인은 2012. 12. 7. 원고에게 아래와 같은 내용의 '계약이행 확약서'를 제출하였다.

- 이 사건 공사 입찰시 입찰공고에 따라 열차투입을 KTX + EMU로 기본설계를 제출하였으나 2012. 1. 2. KTX + AREX로 변경된 계획에 따라 차량투입을 면밀히 검토하여 실시설계에 반영하라는 지시를 받았으며,
- 2012. 6. 22. 신호분야 설계가 완료되지 않은 상태에서 본 계약 체결시 공사일정의 시급성을 감안 '설계 완료 후 계약금액 범위 내에서 설계변경한다'라는 특수조건(III)을 명시하여 계약 체결한 사실이 있음
- 계약절차에 따라 2013년도말 KTX 투입을 위한 신호분야 수정공정표 및 시행안을 2012. 12. 20.까지 제출하고, 상세설계도서중 관제설비는 2013. 2. 15., ERTMS/ETCS 폐색분할 설계는 2. 28., 신호기계실(연동장치 외) 개수 설계는 3. 31.까지 납품하고 사업기한 내에 마치도록 하겠습니다.

다. ATS 시스템에 의한 공항철도 KTX 개통

- 1) 이 사건 공동수급체는 ATP 시스템으로 AREX와 KTX를 혼용 운행 하기 위해 AREX의 신호체계를 개발한 알스톰에게 기술분석을 의뢰하였다. 그런데 알스톰은 2013. 4. 8.경 AREX와 KTX의 신호체계가 서로 상대방의 차상장치에 영향을 주는 문제로 혼용 운행이 어렵다는 취지의 기술보고서를 제출하였다.
- 2) 원고가 2013. 4.경 이 사건 공동수급체에게 신호시스템 구축을 촉구하자, 이 사건 공동수급체는 2013. 5. 23.경, "일단 1단계로 ATS 시스템을 도입하여 2013년 말까지 KTX를 우선 개통하고, 그 이후 2단계로 ATP 시스템을 구축하겠다"는 내용의 '신호시스템 단계별 건설방안'을 수립하여 제출하고, 2013. 6. 17. 이에 관한 '신호분야 현장 설계변경 심의요청'을 하였다.
- 3) 원고는 심의를 거쳐 2013. 6. 28. '운영기관(코레일공항철도, 철도공사)과의 협의'를 조건으로 하여 위 설계변경 내용을 승인하였다.
- 4) 2014. 6. 30. 공항철도 KTX가 ATS 시스템을 이용하여 개통되었고, 국토교통부장관은 2014. 8. 20. 공항철도 연계시설 확충사업이 완료되었다는 내용의 준공고시를 하였다.

라. 2단계 ATP 시스템 구축 경과

그 후 원고는 이 사건 공동수급체에게 공항철도 고속화구간 2단계 ATP 시스템 구축을 촉구하였으나,

이 사건 공동수급체는 2014. 10. 30. "2단계 ATP 시스템 구축과 관련하여 유일하게 R&D가 가능한 알스툼이 신규보드의 개발을 할 수 없다는 입장을 제시함에 따라 건설시공 전문업체인 당사로서는 공항철도 2단계 ATP 시스템을 구축할 수 없으므로, 설계변경을 통해 현재 운행되고 있는 ATS 시스템으로 건설사업을 종료토록 검토하여 주시기 바랍니다"라는 내용의 공문을 보냈다.

마. 이 사건 공동수급체와 피고들 사이의 공사이행보증보험계약 체결

1) 한편 이 사건 1차 공사계약 체결 무렵, 이 사건 공동수급체의 구성원 중 피고 보조참가인, 고려개발 주식회사, 동우개발 주식회사, 쌍용건설 주식회사, 경남기업 주식회사는 피고 건설공제조합과, 주식회사 케이씨씨건설은 피고 서울보증보험 주식회사(이하 '피고 서울보증보험'이라 한다)와 각 공사이행보증보험계약(이하 '이 사건 각 공사이행보증보험계약'이라 한다)을 체결하였다. 각 공사이행보증보험계약의 구체적 체결내역은 별지 '공사이행보증증권 현황' 기재와 같다.

2) 피고 건설공제조합과 피고 보조참가인, 고려개발 주식회사, 동우개발 주식회사, 쌍용건설 주식회사, 경남기업 주식회사가 체결한 공사이행보증보험계약의 공사이행보증약관 중 이 사건과 관련된 내용은 아래와 같다.

제1조(보증책임) ① 건설공제조합(이하 '조합'이라 한다)은 계약자(이하 '채무자'라 한다)가 앞면 기재공사의 도급계약(이하 '주계약'이라 한다)상의 의무를 이행하지 아니할 경우(이하 '보증사고'라 한다) 그 상대방(이하 '보증채권자'라 한다)에게 계약상의 의무를 대신 이행하거나 해당 보증금의 지급(이하 '보증채무'라 한다)을 이 보증서에 기재된 사항과 약관에 따라 이행하여 드립니다.

3) 피고 서울보증보험과 주식회사 케이씨씨건설이 체결한 공사이행보증보험계약의 보통약관 중 이 사건과 관련된 부분은 아래와 같다.

제1조(보상하는 손해) (1) 우리회사(이하 '회사'라 합니다)는 채무자인 보험계약자가 보험증권에 기재된 계약(이하 '주계약'이라 합니다)에서 정한 의무 또는 채무(이하 '주채무'라 합니다)를 이행하지 아니한 경우(이하 '채무불이행'이라 합니다) 채권자인 피보험자에게 보험증권에 기재된 사항과 이 약관에 따라 보험계약자를 대신하여 주채무를 이행하거나 보험금을 지급(이하 '보증채무'라 한다)하여 드립니다.

제5조(주계약의 해지) (1) 피보험자는 회사가 보증채무의 이행방법을 결정하기 전에는 주계약을 해지

또는 해제하여서는 아니됩니다. 다만, 회사의 동의를 받은 경우에는 그러하지 아니합니다.

(2) 회사가 보험금의 지급으로 보증채무를 이행하고자 결정한 때에는 피보험자는 주계약을 해지 또는 해제하여야 합니다.

(3) 피보험자가 제2항의 해지 또는 해제를 하지 아니한 때에는 회사는 손해를 보상하여 드리지 아니합니다.

[인정근거] 다툼 없는 사실, 갑 제1호증 갑 제2호증의 1 내지 7, 갑 제3호증의 1, 2, 갑 제4 내지 9호증, 갑 제11 내지 15호증, 갑 제17호증의 1, 2, 갑 제18호증의 1 내지 6, 을 제1 내지 4호증, 을 제7호증, 을 제15호증의 1 내지 5의 각 기재, 변론 전체의 취지

2. 당사자의 주장

가. 원고의 주장

공항철도 노선에 적용되는 ATP 시스템을 구축하는 것은 이 사건 공사계약의 내용에 포함되어 있음에도, 이 사건 공동수급체는 ATP 시스템 구축이 불가능하다며 이를 이행할 의사가 없음을 밝혔고, 원고는 이 사건 각 공사이행보증보험계약에서 정한 바에 따라 피고들에게 미이행 부분의 이행을 청구하였으나 피고들이 이를 이행하지 않았으므로, 피고들은 원고에게 이 사건 각 공사이행보증보험계약에서 정한 보증금을 지급하는 방식으로 보증채무를 이행할 의무가 있다. 그런데 이 사건 공사계약의 '공사계약 일반조건' 제8조, 국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령 제51조 제1항, 제52조 제1항 제3호 등에 의하면, 피고들 명의의 공사이행보증서는 계약상대방의 채무불이행시 물취되는 계약보증금의 지급에 갈음하여 제출된 것인 바, 결국 피고들은 이 사건 각 공사이행보증계약에 따른 계약이행보증금액을 위약벌 또는 손해배상액의 예정으로서 원고에게 지급할 의무가 있다.

따라서 피고 건설공제조합은 피고 보조참가인, 고려개발 주식회사, 동우개발 주식회사, 쌍용건설 주식회사, 경남기업 주식회사에 대한 보증금액 합계인 107,083,080,000원, 피고 서울보증보험은 주식회사 케이씨씨건설에 대한 보증금액인 11,898,120,000원을 지급할 의무가 있고, 다만 원고는 이 사건에서 피고들에 대하여 위 보증금액의 일부인 각 500,000,000원을 청구한다.

나. 피고의 주장

1) 이 사건 공사계약은 설계·시공일괄계약으로서 수급인이 공사목적에 맞추어 기본설계부터 시운전까지 모든 과정을 책임지고 시공하는 방식으로 되어 있는데, 이 사건 공사의 목적은 '공항철도 연계시설 확충'이고, 비록 이 사건 공동수급체가 ATP 시스템을 구축하지 못하였더라도 현재의 기술로 가능한 ATS 시스템에 기반하여 KTX와 AREX의 운행이 가능하도록 함으로써 '공항철도 연계시설 확충'이라는 이 사건 공사의 목적을 달성하였으므로 이 사건 공사는 완공되었다.

2) 설령 ATP 시스템 구축이 이 사건 공사계약의 내용에 포함되어 있고, ATP 시스템 구축의무가 이행불능이 되었다고 보더라도, 고속열차인 KTX와 저속열차인 AREX 혼용 운행하는 것은 위험성이 매우 높고, 그 혼용 운행 상황에 적용될 수 있는 신호시스템은 세계적으로도 유례가 없으며, ATS 시스템의 원천기술을 보유한 알스톰조차 개발이 사실상 불가능하다는 의견을 밝힌 점, 원고는 이 사건 공사 구간에 투입되는 열차의 종류를 일방적으로 변경하면서도 신호시스템에 대한 검토 및 실시설계도 마쳐지지 않은 상태에서 도급계약 체결을 강행한 점 등을 고려하면, ATP 신호시스템 구축의무가 이행불능이 된 것은 이 사건 공동수급체에게 책임 있는 사유로 인한 것이 아니다.

3) 국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령 제75조 제1항 및 이 사건 각 공사이행보증보험계약의 약관에 따르면 공사이행보증금 내지 계약보증금을 국고에 귀속시키기 위해서는 이 사건 공사계약을 해제 또는 해지하여야 하는데, 원고는 이 사건 공사계약을 해제 또는 해지한 바 없으므로 피고들에게 이를 청구할 수 없다.

4) 피고들이 부담하는 계약이행보증금의 성질은 손해배상액의 예정에 해당하는데, 이 사건의 제반 사정을 고려하면 그 금액이 부당히 과다하므로 대폭 감액되어야 한다.

3. 판단

가. 이 사건 공사가 완공되었는지 여부

1) 공사가 도중에 중단되어 예정된 최후의 공정을 종료하지 못한 경우에는 공사가 미완성된 것으로 볼 것이지만, 공사가 당초 예정된 최후의 공정까지 일응 종료되고 그 주요 구조 부분이 약정된 대로 시공되어 사회통념상 일이 완성되었고 다만 그것이 불완전하여 보수를 하여야 할 경우에는 공사가 완성되었으나 목적물에 하자가 있는 것에 지나지 아니한다고 해석함이 상당하고, 예정된 최후의 공정을 종료하였는지 여부는 수급인의 주장이나 도급인이 실시하는 준공검사 여부에 구애됨이 없이

당해 공사 도급계약의 구체적 내용과 신의성실의 원칙에 비추어 객관적으로 판단할 수밖에 없다(대법원 1997. 10. 10. 선고 97다23150 판결 참조).

2) 살피건대, 이 사건 공사계약이 설계·시공일괄계약 방식으로 체결되어 설계와 시공에 관하여 원고가 공사목적에 적합한 방식을 선택할 수 있도록 되어있는 사실, 이 사건 2차 공사계약은 공항철도 노선에 적용될 신호시스템이 구체적으로 특정되지 않은 상태에서 체결된 사실, 2014. 6. 30.경 공항철도 KTX가 ATS 시스템으로 개통되어 정상적으로 운행되고 있는 사실, 국토해양부장관이 2014. 8. 20. 공항철도 연계시설 확충사업에 대한 준공고시를 한 사실 등은 앞서 본 바와 같다. 그러나 한편, 갑 제4, 7, 8, 9, 11, 12호증의 각 기재 및 변론 전체의 취지에 의하면, 이 사건 공동수급체가 이 사건 2차 공사계약 체결 후 2012. 12. 7. 원고에게 제출한 확약서에 "ERTMS/ETCS 폐색분할 설계는 2013. 2. 28.까지 납품하고 사업기한 내에 마치겠다"는 내용, 즉 ATP 시스템을 구축하고 이를 설계에 반영하겠다는 내용이 기재되어 있는 사실, 그 이후로 이 사건 공동수급체는 ATP 시스템 구축을 위해 알스톰과 지속적인 논의를 하면서 원고에게 진척 상황을 보고해 온 사실, 이 사건 공동수급체는 2013. 5. 23.경에도 "1단계로 ATS 시스템을 도입하여 KTX를 우선 개통하고 2단계로 ATP 시스템을 구축한 후 최후 개통한다"는 계획을 수립하여 원고에게 제출하였고, 원고가 그러한 내용의 실시설계변경을 승인한 사실이 인정된다.

위 인정사실에 의하면, 공항철도 노선에 ATP 시스템을 구축하여 KTX와 AREX의 혼용 운행이 가능하게 하도록 할 의무는 이 사건 공사계약의 내용에 포함되었다고 할 것이고, ATP 시스템과 ATS 시스템은 작동방식 및 수신장치가 서로 다른 신호시스템이고, 현재 ATS 시스템으로 운행되고 있는 공항철도를 ATP 시스템으로 전환하는 작업은 아래 나.항에서 보는 바와 같이 현재 상황에서는 불가능에 가까워 보이며, 장기간에 걸쳐 연구개발이 이루어져야만 가능한 작업인 점에 비추어 보면, 이 사건 공동수급체가 ATP 시스템이 아닌 ATS 시스템으로 공항철도 노선에 열차운행이 가능하도록 한 것을 두고 이 사건 공사가 사실상 완공되었다거나 이 사건 공사가 완공되었음에도 그것이 불완전하여 보수를 하여야 할 경우, 즉 목적물에 하자가 있는 것에 지나지 않는 경우에 해당한다고 볼 수는 없다.

3) 따라서 이 사건 공사가 완공되었다는 피고의 이 부분 주장은 이유 없다.

나. ATP 시스템 구축의무에 관한 이 사건 공동수급체의 채무불이행 여부

1) 채무의 이행이 불능이라는 것은 단순히 절대적·물리적으로 불능인 경우가 아니라 사회생활에 있어서의 경험법칙 또는 거래상의 관념에 비추어 볼 때 채권자가 채무자의 이행의 실현을 기대할 수 없는 경우를 말한다(대법원 2003. 1. 24. 선고 2000다22850 판결 참조).

2) 이 사건 각 공사이행보증보험계약의 약관에 의하면, 피고들은 보험계약자가 주계약상의 채무를 불이행할 경우 그 채무의 이행을 보증하게 되는바, 을 제2, 4, 5, 6호증, 을 제9호증의 1 내지 12호증, 을 제13호증, 을 제14호증의 1, 2, 을 제15호증의 1 내지 5의 각 기재 및 변론 전체의 취지에 의하여 인정되는 다음과 같은 사정을 종합하면, 이 사건 공동수급체가 ATP 시스템을 적용하여 KTX와 AREX의 혼용 운행이 가능하도록 할 의무는 사회생활에 있어서의 경험법칙 또는 거래상의 관념에 비추어 원고가 이 사건 공동수급체의 이행의 실현을 기대할 수 없는 경우에 해당하여 이행불능이 되었다고 봄이 상당하다.

가) 이 사건 공동수급체는 토목건설사들로서 열차 신호시스템을 자체적으로 개발할 수 있는 능력이 없고, 공항철도 노선에 KTX를 추가로 투입하는 경우 기존에 공항철도 노선에서 운행 중인 AREX에 ATS 시스템을 구축한 회사이자 신호시스템 분야에 높은 기술력을 가진 회사인 알스톰을 통해 연구개발 및 안전검증을 할 수밖에 없었다.

나) 이 사건 공동수급체는 2012. 2.경 알스톰에게 KTX/AREX 혼용운행에 관한 기술분석을 요청하였는데, 알스톰은 2012. 7. 11. 기술적인 전제조건이 맞지 않는 경우 제안을 철회할 수 있음을 밝히면서 '정식견적 및 기술제안서'를 제출하였다.

알스톰은 이후 기술적 검토 및 현장 시험 등을 거친 후, 2013. 4.경 KTX와 AREX의 혼용 운행을 위한 방안으로 ① AREX가 ATS와 ATP의 혼합메세지를 처리하도록 하는 방안(예상 사업기간 30개월), ② AREX의 차상장치 전용주파수를 변경하는 안(예상 사업기간 36개월), ③ AREX의 차상장치의 수신보드를 변경하는 방안(예상 사업기간 30개월), ④ KTX에 AREX의 차상장치를 설치하는 방안(예상 사업기간 18개월)을 제시하였으나, 그 중 ①안은 AREX의 운행 최고속도를 80km/h로 줄여야 하는 문제, ②안은 차상·지상간 송수신 장치를 신규로 개발하고 안전검증을 하는 데 장기간이 소요되고 비용이 많이 드는 문제, ④안은 KTX의 운행 최고속도가 120km/h로 저하되고 차상장치를 설치할 KTX를 특정하기가 어렵다는 문제 등을 이유로 배제되었다.

다) 알스통은 이후 위 ③안(AREX의 차량 수신보드 변경안)에 관한 추가 연구를 수행하였으나, 2014. 10. 23. 원고에게 "새로운 수신보드 연구개발 및 제작에 많은 인력이 필요하고, 개발에 성공한다고 하더라도 이를 전세계에서 유일하게 공항철도 노선에만 사용할 수 있어 사용용도가 제한되며, 알스통의 내부 사정상 2017년까지 신규 수신보드 개발을 마치기 위해 투입할 수 있는 인력이 없어, 신규 수신보드 개발 업무를 수행할 수 없다"는 내용의 통보를 하였다.

라) 이 사건 공동수급체는 ATP 시스템 구축 실적이 있는 국내업체들에게도 공항철도 노선의 ATP 신호시스템 구축 가능여부에 관하여 확인을 하였으나, "ATP 시스템 건설을 위해서는 알스통에서 보드를 신규로 개발하고 개발된 보드의 성능검증과 안전성 분석을 시행하기 위하여 3년 이상의 기간과 많은 비용이 요구됨, 기존 시스템에 ATP 시스템을 단순히 추가하는 것이 아닌 전체 시스템의 관점에서 안전성을 검토하고 시스템간의 상호 간섭을 사전 예방할 수 있도록 시스템 엔지니어링을 시행하여야 함, 위와 같은 설비의 연구개발 및 안전검증은 공항철도에 신호시스템을 공급한 알스통만이 가능하고, 연구개발 안전검증이 완료된 후에 시공이 가능할 것"이라는 취지로 답변하였다.

3) 그러나 앞서 본 인정사실에 의하여 인정되는 아래와 같은 사정에 비추어 보면, 이 사건 공사계약의 이행불능은 이 사건 공동수급체에게 책임 없는 사유로 인하여 발생하였다고 인정되므로, 피고들의 원고에 대한 보증채무는 발생하지 않는다.

가) 이 사건 공동수급체가 이 사건 공사의 입찰하여 실시설계적격자로 선정될 당시에는 공항철도에는 ATP 시스템을 공통적으로 사용할 수 있는 KTX와 EMU가 투입될 예정이었으므로 이 사건 공동수급체가 신호시스템을 구축하는데 별다른 문제가 없었다. 그러나 국토해양부는 이 사건 1차 공사계약이 체결되고 실시설계가 이루어진 이후인 2011. 12.경 열차운행계획을 KTX와 AREX의 혼용 운행으로 변경하였고, 이로 인하여 고속열차와 저속열차 사이의 신호시스템 구축 문제가 발생하게 되었다.

나) 고속열차인 KTX와 저속열차인 AREX와 같이 속도가 서로 다른 열차를 별도의 선로를 증설하여 운행하지 않고 한 선로에서 운행하는 방식은 사고위험이 매우 높고, 외국에서도 거의 선례를 찾아보기 어려운 운행방식이다.

다) 그럼에도 이 사건 공사의 시급성으로 인하여 노선의 열차운행계획에 맞는 신호시스템의 구축가능성, 안정성, 비용 문제 등에 관하여 충분한 검토가 이루어질 시간적 여유가 없이 신호시스템이 구체적으로 특정되지 않은 상태에서 이 사건 2차 공사계약이 체결되었다. 원고와 이 사건 공동수급체는 이와 같은 상황을 서로 인식하여 이 사건 2차 공사계약 당시 공사계약 특수조건(Ⅲ)으로 "신호 시스템 분야는 시스템 설계 완료 후 계약금액 내에서 설계변경하고, 공사의 시급성을 위하여 위와 같은 조정사항을 인지하고도 우선 계약한다"는 내용을 포함시킨 것으로 보인다.

라) 이 사건 공동수급체는 토목건설사들이므로, 원고도 이 사건 공동수급체들이 신호시스템을 자체적으로 개발하는 것을 예상하지 않았을 것으로 보인다. 그런데 앞서 위 나의 2)항에서 본 바와 같이 공항철도 노선에 운행되는 열차에 APT 시스템을 구축하는 것에 관하여 알스통이 연구개발이 불가능하다는 의견을 낸 점 및 현재의 국·내외의 기술력을 감안하면 사회생활에 있어서의 경험법칙 또는 거래상의 관념에 비추어 이 사건 공동수급체가 이를 이행할 수 있을 것을 기대하기 어렵다.

4) 따라서 원고의 주장은 이유 없다.

4. 결론

그렇다면 원고의 피고들에 대한 각 청구는 이유 없으므로 이를 모두 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장판사함종식

판사도정원

판사김신영

별지