

대법원 2012. 9. 27 선고 2012다37978(본소), 2012다37985(반소) 판결

[부당이득금반환 · 부당이득금반환]

재판경과

대법원 2012. 9. 27 선고 2012다37978, 2012다37985 판결

서울고등법원 2012. 4. 18 선고 2011나2406, 2011나2413 판결

춘천지방법원 원주지원 2011. 12. 1 선고 2010가합2028, 2011가합2001 판결

전문

원고(반소피고), 피상고인 M화재해상보험 주식회사

피고(반소원고), 상고인 L손해보험 주식회사

원심판결 서울고등법원 2012. 4. 18. 선고 (춘천)2011나2406(본소), (춘천)2011나2413(반소)

판결

판결선고 2012. 9. 27.

주문

원심판결을 파기하고, 사건을 서울고등법원에 환송한다.

이 유

상고이유(상고이유서 제출기간이 지나서 제출된 상고이유보충서의 기재는 상고이유를 보충하는 범위 내에서)를 판단한다.

1. 구 도로교통법(2011. 6. 8. 법률 제10790호로 개정되기 전의 것, 이하 같다) 제64조에 의하면 고속도로에서 정차 또는 주차할 수 있도록 안전표지를 설치한 곳이나 정류장에서 정차 또는 주차시키는 경우(제2호), 고장이나 그 밖의 부득이한 사유로 길 가장자리구역(갓길을 포함한다)에 정차 또는 주차하는 경우(제3호), 교통이 밀리거나 그밖의 부득이한 사유로 움직일 수 없는 때에 고속도로의 차로에 일시 정차 또는 주차시키는 경우(제7호) 등 특별한 사정이 있는 경우를 제외하고는 차를 정차 또는 주차하여서는 아니 되고, 구 도로교통법 제66조, 도로교통법 시행규칙 제40조에 의하면 자동차의 운전자는 고장이나 그 밖의 사유로 고속도로에서 자동차를 운행할 수 없게 된 때에는 도로교통법 시행규칙이 정하는 '고장자동차의 표지'를 그 자동차로부터 100m 이상의 뒤쪽 도로상에 설치하여야 하며, 그 자동차를 고속도로 외의 곳으로 이동하는 등의 필요한 조치(이하 '안전조치'라 한다)를 하여야 한다(대법원 2004. 2. 27. 선고 2003다6873 판결, 대법원 2008. 5. 29. 선고 2008다17359 판결 등 참조).

선행차량이 사고 등의 사유로 고속도로에서 안전조치를 취하지 아니한 채 주행차로에 정지해 있는 사이에 뒤따라온 자동차에 의하여 추돌사고가 발생한 경우에, 안전조치를 취하지 아니한 정차로 인하여 후행차량이 선행차량을 충돌하고 나아가 그 주변의 다른 차량이나 사람들을 충돌할 수도 있다는 것을 충분히 예상할 수 있으므로, 선행차량 운전자가 정지 후 안전조치를 취할 수 있었음에도 과실로 이를 게을리 하였거나, 또는 정지 후 시간적 여유 부족이나 부상 등의 사유로 안전조치를 취할 수 없었다고 하더라도 그 정지가 선행차량 운전자의 과실로 발생한 선행사고로 인한 경우 등과 같이 그의 과실에 의하여 비롯된 것이라면, 그 안전조치 미이행 또는 선행사고의 발생 등으로 인한 정지와 후행 추돌사고 사이에는 특별한 사정이 없는 한 인과관계가 있다고 할 것이며, 손해의 공평한 분담이라는 손해배상 제도의 이념에 비추어 볼 때에 선행차량 운전자의 과실은 후행사고로 인한 손해배상책임에 관한 분담범위를 정할 때에 참작되어야 한다(대법원 2009. 12. 10. 선고

2009다64925판결, 2012. 3. 29. 선고 2011다110692 판결 등 참조).

2. 원심이 인정한 사실관계를 적법하게 채택된 증거들에 비추어 살펴보면, 원고는 A 라노스 차량(이하 '원고 차량'이라 한다)의 소유자인 B과, 피고는 C 누비라 차량(이하 '피고 차량'이라 한다)의 소유자인 D와 각각 자동차보험계약을 체결한 보험자인 사실, B은 2008. 3. 16. 15:00경 원고 차량을 운전하여 영동고속도로 인천방면 진부터널(강원 평창군 진부면 소재) 내의 1차로를 진행하던 중 안전거리를 확보하지 아니하고 전방주시의무를 게을리한 과실로 당시 전방에서 차량 정체로 인하여 서행하던 E 무쏘 차량을 추돌하였고, 그 충격으로 무쏘 차량이 선행하던 F 액티언 차량을 추돌한 사실(이하 '이 사건 선행 사고'라 한다), B은 원고 차량을 1차로에 정차시켜 둔 채 '고장자동차의 표지'를 설치하는 등의 안전조치를 취하지 않은 사실, 그 후 원고 차량 바로 뒤에 오던 G 운전의 H 싼타페 차량(이하 '싼타페 차량'이라 한다)은 추돌 없이 정상적으로 정차한 사실, 그 후 바로 싼타페 차량 뒤에 오던 D 운전의 피고 차량은 싼타페 차량을 추돌한 사실(이하 '이 사건 후행 사고'라 한다), 이 사건 후행 사고로 인하여 피고 차량에 동승하였던 I은 경추부 손상, 강직성 사지마비 등의 상해를 입었고, 이로 인하여 피고는 보험자로서 그 무렵부터 2010. 6. 9.경까지 I에게 치료비 등 총 1,030,086,920원을 지급한 사실을 알 수 있다.

3. 이러한 사실관계를 앞에서 본 법리에 비추어 살펴본다.

가. 원고 차량의 운전자인 B은 전방주시의무위반 등의 과실로 이 사건 후행 사고의 최초의 원인이 된 이 사건 선행 사고를 일으켰고, 사고 후 안전조치를 취하지 아니한 채 주행차로에 정지해 있는 사이에 뒤따라온 차량에 의해 후행 추돌사고가 발생하였다. 따라서 설사 B이 사고 후 고장자동차의 표지를 설치하는 등의 안전조치를 취할 시간적 여유가 없었다고 하더라도 원고 차량의 정지가 B의 전방주시의무위반 등의 과실로 발생한 것인 이상, 이 사건 선행 사고로 인하여 원고 차량이 고속도로 위에 정차한 것과 이 사건 후행 사고 사이의 상당인과관계를 부정할 수 없다.

그리고 비록 원고 차량 바로 뒤에서 주행하던 G이 운전하는 차량이 이 사건 선행사고를 발견하고

추돌 없이 정차하였다고 하더라도, 그 후의 추돌사고가 발생한 데에는 G이 고속도로에 정차한 것이 원인이 되었다고 할 것이고, G으로서는 B 등의 차량이 이 사건 선행 사고 후 주행차로에 정지해 있는 탓에 부득이하게 고속도로 위에 정차할 수밖에 없었고 정차한 직후에 후행 차량이 G의 차량을 추돌하였기에 안전조치 등을 취할 시간적 여유도 없었던 이상, G의 위 정차나 안전조치를 취할 수 없었던 사정은 이 사건 선행 사고에 의하여 비롯된 것으로서, 그 후의 추돌사고에 관하여 G의 과실이 부정될 수 있는지 여부는 별론으로 하고, 그로 인하여 B의 위 과실과 G의 정차 이후에 발생한 이 사건 후행 사고 사이의 인과관계가 단절된다고 볼 수는 없다.

나. 공동불법행위의 성립에는 공동불법행위자 상호간에 의사의 공통이나 공동의 인식이 필요하지 아니하고 객관적으로 각 그 행위에 관련공동성이 있으면 되며, 그 관련공동성 있는 행위에 의하여 손해가 발생하였다면 그 손해배상책임을 면할 수 없다(대법원 1988. 4. 12. 선고 87다카2951 판결, 대법원 2008. 6. 26. 선고 2008다22481 판결 등 참조).

앞서 본 사실관계를 위 법리에 비추어 살펴보면, 이 사건 후행 사고는 이 사건 선행사고를 일으키고 사고 후 필요한 조치를 다하지 않은 원고 차량 운전자인 B의 과실과 전방주시의무와 안전거리 유지의무 등을 게을리하여 이 사건 후행 사고를 일으킨 피고차량 운전자인 D의 과실 등이 경합하여 발생하였다고 할 것이고, 이 사건 선행 사고와 이 사건 후행 사고는 시간적으로나 장소적으로 근접하여 발생한 일련의 연쇄추돌 사고들 중의 일부로서, 객관적으로 보아 그 행위에 관련공동성이 있다고 할 것이므로, B과 D은 공동불법행위자로서 이 사건 후행 사고로 인한 손해에 대하여 연대배상책임을 부담한다고 할 것이다.

다. 그런데도 원심은 그 판시와 같은 이유만으로 이 사건 후행 사고가 이 사건 선행 사고와는 무관하게 피고 차량 운전자인 D의 안전거리 미확보 내지 전방주시의무위반이라는 잘못이 전적인 원인이 되어 발생하였다고 판단하였으니, 이러한 원심의 판단에는 상당인과관계와 공동불법행위의 성립에 관한 법리를 오해하여 판결에 영향을 미친 위법이 있다.

4. 결론

그러므로 원심판결을 파기하고, 사건을 다시 심리·판단하게 하기 위하여 원심법원에 환송하기로 하여, 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

재판장 대법관 박병대 대법관 양창수 대법관 고영한 주심 대법관 김창석