

서울중앙지방법원 2020. 1. 30 선고 2019나44189 판결 [구상금 청구의 소]

재판경과

서울중앙지방법원 2020. 1. 30 선고 2019나44189 판결

서울중앙지방법원 2019. 7. 9 선고 2018가단56085 판결

전 문

원고, 항소인 A연합회

소송대리인 법무법인 공도

담당변호사 이동규

피고, 피항소인 B 주식회사

소송대리인 법무법인 도원 담당변호사 김윤희

제1심판결 서울중앙지방법원 2019. 7. 9. 선고 2018가단56085 판결

변론종결 2020. 1. 16.

판결선고 2020. 1. 30.

주 문

1. 제1심판결 중 아래에서 지급을 명하는 금액에 해당하는 원고 패소부분을 취소한다.
2. 피고는 원고에게 39,206,493원 및 이에 대하여 2018. 6. 28.부터 2020. 1. 30.까지는 연 5%의, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 15%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.
3. 원고의 나머지 항소를 기각한다.
4. 소송 총비용 중 60%는 원고가, 나머지는 피고가 각 부담한다.
5. 제2항은 가집행할 수 있다.

청 구 취 지 및 항 소 취 지

1. 청구취지

피고는 원고에게 235,238,958원 및 이에 대하여 2018. 6. 28.부터 이 사건 소장 부분 송달일까지는 연 5%의, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 15%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

2. 항소취지

제1심판결 중 다음에서 지급을 명하는 금액에 해당하는 원고 패소부분을 취소한다. 피고는 원고에게 117,619,479원 및 이에 대하여 2018. 6. 28.부터 이 사건 항소장 부분 송달일까지는 연 5%의, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 15%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

이 유

1. 제1심판결의 인용

이 법원의 판결이유는 다음과 같은 수정사항 외에는 제1심판결 이유와 같으므로, 민사소송법 제420조 본분에 의하여 이를 인용한다.

- 이 사건 사고현장약도는 별지와 같다.
- 제1심판결 4면 5행~5면 3행을 아래의 내용으로 대체한다.

가. 피고의 책임발생 위 인정사실에 의하면, 피고 측 차량 운전자에게 이 사건 사고로 인하여 발생한 손해에 대한 배상책임이 인정됨은 명백하다. 그러므로 피고 측 차량의 보험자인 피고는 보험자 대위의 법리에 따라 원고에게 이 사건 사고로 인하여 원고가 지출한 돈 중 아래에서 판단하는 피고 측 차량과 원고 측 차량 운전자의 책임비율에 상응하는 부담 부분을 지급할 의무가 있다. 나. 책임비율에 관한 판단 위 인정사실에 이 사건 각 증거 및 변론 전체의 취지에 의하여 인정되는 다음과 같은 사정을 더하여 보면, 원고 측 차량 운전자의 과실과 피고 측 차량 운전자의 과실 비율은 60%:40%로 봄이 상당하다. ○ 도로교통법 시행규칙 제6조 제2항 [별표2]에 의하면, 적색 등화의 점멸 신호가 있는 경우 차마는 정지선이나 횡단보도가 있을 때에는 그 직전이나 교차로의 직전에 일시정지한 후 다른 교통에 주의하면서 진행하여야 한다. 이 사건 사고가 발생한 교차로의 원고 측 차량이 진행하는 방향에는 적색 점멸 신호가, 교차로 입구에 횡단보도가 각 설치되어 있었으므로 원고 측 차량 운전자는 교차로에 진입하기 이전에 차량을 일시정지한 후 다른 교통에 주의하면서 진행해야 할 의무가 있었음에도, 이를 위반하였다. ○ 피고 측 차량이 진행하는 방향으로 황색 점멸 신호가 설치되어 있었는데, 도로교통법 시행규칙 제6조 제2항 [별표2]에 의하면, 이러한 경우 차마는 다른 교통 또는 안전표지의 표시에 주의하면서 진행할 수 있다. 피고 측 차량 운전자는 교차로를 진행하는 다른 차량에 주의하면서 교차로를 진행하였어야 할 의무가 있음에도 이를 게을리 하였다. ○ 교통사고 분석서(갑 7-5)에 의하면, 이 사건 사고 발생 직전 원고 측 차량의 평균속도는 약 30~31km/h이고, 피고 측 차량의 평균속도는 약 33~36.6km/h로 평가되었으며, 블랙박스 영상(갑 6)에 의하면, 양측 차량 모두 교차로 진입 당시 감속하지 않았던 것으로 보인다. ○ 원고 측 차량은 시간적으로 피고 측 차량보다 교차로에 먼저 진입하였다고 볼 수는 있으나, 도로교통법 제26조 제1항이 교차로 선 진입 차량에 통행우선권을 부여하고 있는 것은 교차로에 선진입한 차량이 진입 시 일시정지 또는 서행의무를 이행하였음을 전제로 하는 것이라고 할 것이므로, 이러한 의무를 위반한 원고 측 차량으로서는 교차로 선 진입 차량으로 통행우선권이 있다고 주장할 수 없다(개인택시 기사였던 C은 적색점멸 신호의 의미를 알고 있었던 것으로 보인다). 오히려 적색점멸 신호가 있는 횡단보도에서 자전거를 탄 채 위 횡단보도를 건너는 사람이 있었음에도, 일시정지 하지 아니하고 차량의 진행 속도도 줄이지 아니한 채 교차로에 진입한 과실은 피고 측 차량 운전자인 1의 과실보다 상대적으로 무거운 것으로 평가되어야 할 것이다(원고 측 차량 운전자가 보다 직접적이고 근본적으로 이 사건 사고를 야기한 책임을 부담하여야 할 것이다). ○ 한편 1는 이 사건 사고 이후 경찰 수사 과정에서, 이 사건 사고가 발생한 교차로에 진입하기 전 택시가 오는 것을 보았지만 택시보다 먼저 교차로를 통과할 것으로 생각하고 계속 그대로 진행하였다는 취지로 진술하였는바, 교통법규를 위반하여 교차로에 진입하는 원고 측 차량을 인지한 것으로 보이는 피고 측 차량 운전자인 1로서는 교차로 진입 전 속도를 줄이고 원고 측 차량의 동태에 유의하면서 안전하게 운전하여야 할 의무가 있었다고 할 것이다[자동차 구상금분쟁심의위원회는 책임비율을 7:3으로 결정하였는데(을 2), 위와 같은 사정이 충분히 고려된 것인지 의문이다]. 그럼에도 교차로를 통과하는 원고 측 차량에 경적을 울리는 등 주의를 촉구하지 아니한 채 달려오던 속도 그대로 진행하여 원고 측 차량 우측 뒷부분을 들이받은 1의 책임 역시 가볍다고 하기 어렵다.

○ 제1심판결 5면 20행~6면 7행을 아래의 내용으로 대체한다.

앞서 본 바와 같은 이 사건 사고의 경위와 소송 진행 과정 및 결과에 더하여 변호사보수의 소송비용 산입에 관한 규칙에 의한 보수기준, 소송물가액 등에 비추어 보면, 별지 기재 지출 비용 합계 392,064,930원은 모두 구상권의 범위를 확정하기 위한 기초채권에 포함되고, 그중 피고의 부담부분은 156,825,972원(=392,064,930원×40%, 원 미만은 버림)이 된다. 따라서 피고는 원고에게 156,825,972원 및 그중 제1심 법원이 인용한 부분인 117,619,479원에 대하여는 원고가 구하는 바에 따라 원고의 최종 비용 지출일 다음 날인 2018. 6. 28.부터 피고가 그 이행의무의 존재 여부 및 범위에 관하여 항쟁함이 타당하다고 인정되는 제1심 판결 선고일인 2019. 7. 9.까지 민법이 정한 연 5%의, 이 법원이 추가로 인용하는 금액인 39,206,493원에 대하여는 위 2018. 6. 28.부터 피고가 그 이행의무의 존재 여부 및 범위에 관하여 항쟁함이 타당하다고 인정되는 이 판결 선고일인 2020. 1. 30.까지 민법이 정한 연 5%의, 각 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특례법이 정한 연 15%의 각 비율로 계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

2. 결론

- 원고의 항소를 일부 받아들여 제1심판결의 원고 패소부분 중 일부를 취소하고, 그 취소부분에 해당하는 금액의 지급을 명한다.
- 원고의 나머지 항소는 이유 없어 기각한다.

재판장 판사 이광영 판사 이성호 판사 최한돈

별지

