

서울중앙지방법원

제 8 민 사 부

판 결

사 건 2005나14556 보험금
원고, 피항소인 심○○
남양주시 ○○동 ○○아파트○○
피고, 항소인 ○○ 주식회사 (대표이사 하○○)
서울 종로구 ○○
소송대리인 법무법인 세창 (담당변호사 주진태, 이연주)
제1심 판결 서울중앙지방법원 2005. 6. 2. 선고 2005가소6367 판결
변 론 종 결 2005. 11. 11.
판 결 선 고 2005. 12. 16.

주 문

1. 제1심 판결 중 아래에서 지급을 명하는 금액을 초과하는 피고 패소부분을 취소하고, 위 취소부분에 해당하는 원고의 청구를 기각한다.

피고는 원고에게 3,647,559원 및 이에 대하여 2005. 2. 1.부터 2005. 12. 16.까지는 연 5%의, 2005. 12. 17.부터 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

2. 피고의 나머지 항소를 기각한다.
3. 소송총비용(제1심 포함)은 원고와 피고가 각 50%씩 부담한다.

청구취지 및 항소취지

1. 청구취지 : 피고는 원고에게 7,638,479원 및 이에 대하여 이 사건 소장 송달 다음날부터 갚는 날까지 연 20%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.
2. 항소취지 : 제1심 판결을 취소하고, 원고의 청구를 기각한다.

이 유

1. 기초사실

[인정근거 : 다툼 없는 사실, 강제1 내지 4호증, 강제9 내지 16호증, 을제1호증의 1, 을제2호증, 을제3호증, 변론 전체의 취지]

가. 보험계약의 체결

(1) 경기86바5273호 트레일러(아래에서는 ‘이 사건 트레일러’라고만 한다)의 실질적인 소유자로서 이른바 지입차주인 원고는 이 사건 트레일러를 대경티엘스 주식회사(변경전 상호 : 동서티엘에스 주식회사, 아래에서는 대경티엘스 주식회사와 동서티엘에스 주식회사를 통틀어 ‘대경티엘스’라고 부르기로 한다)에 지입하여 두고 이 사건 트레일러를 이용하여 화물운송사업을 하여 왔다.

(2) 원고는 2003. 9. 8. 피고와의 사이에서 이 사건 트레일러에 관하여 ○○ 명의의 다음과 같은 내용의 도로운송업자 배상책임보험계약(아래에서는 ‘이 사건 보험계약’이라고만 한다)을 체결하였다.

- ① 보험계약자 및 대표 피보험자 : ○○
- ② 보험기간 : 2003. 9. 8. 24:00부터 2004. 9. 8. 24:00까지
- ③ 보험료 : 1,451,800원
- ④ 보험금 지급사유 : 피보험자가 운송의 목적으로 위탁받은 화물을 이 사건 트레일러를 이용하여 운송하는 동안 발생한 사고로 망그러뜨러 법률상 배상책임을 부담함으로써 입는 손해를 보상한다(도로운송업자 배상책임보험약관 제4조).
- ⑤ 보상한도 : 사고당 2억 원을 한도로 하여, 자기부담금 100만 원을 초과하는 경우에 그 초과분을 보상한다.

나. 차량운송위탁계약의 체결

(1) 기○○ 주식회사(아래에서는 ‘기○○’라고만 한다)는 글○○주식회사(변경전 상호 : 한○○ 주식회사, 아래에서는 글○○ 주식회사와 한○○ 주식회사를 통틀어 ‘글○○’라고 부르기로 한다)로 하여금 ○○자동차의 물류운송업무를 담당하도록 하고 있는데, 글○○는 2003. 3. 1. 대○○와의 사이에서 ○○자동차의 수출용 차량을 대경티엘스로 하여금 지정된 장소까지 운송하도록 하는 내용의 차량운송위탁계약을 체결하였다.

(2) 한편, 글○○와 대○○ 사이에서 적용되는 차량운송위탁계약서에 의하면 운송차량의 파손으로 인한 손해배상에 관하여, “대○○는 글○○로부터 차량을 인수하여 글○○가 지정하는 장소의 인수인에게 인도될 때까지 운송 중 발생하는 민·형사상의 모든 사고에 대하여 책임을 진다(차량운송위탁계약서 제7조 제1항). 사고로 인한 손해는 기○○자동차에게 발생한 손해 또는 글○○에게 발생한 손해, 소송에 대한 모든 책임을 포함한다(차량운송위탁계약서 제7조 제2항). 손해배상금액과 상품차량의 하자 유무는 글○○의 객관적인 기준에 의해 결정한다(차량운송위탁계약서 제10조)”라고 규정되

어 있다.

다. 사고의 발생

(1) 원고는 2004. 5.경 글○○로부터 기○○자동차의 수출용 차량을 평택항까지 운송하라는 지시를 받고는, 김○○으로 하여금 이 사건 트레일러를 이용해 기○○자동차의 수출용 차량을 운송하도록 하였는데, 김○○이 2004. 5. 20. 17:00경 이 사건 트레일러에 기○○자동차의 수출용 차량인 쉐라토 승용차 7대(수출국 : 카○○)를 상차하여 평택항까지 운송하던 도중에, 위 상차된 승용차 중 차량번호가 C○○인 쉐라토 승용차 1대(아래에서는 ‘이 사건 사고차량’이라고만 한다)의 측면이 손상되는 사고(아래에서는 ‘이 사건 사고’라고만 한다)가 발생하였다.

(2) 이 사건 사고로 인하여 이 사건 사고차량의 우측 도어 부분 및 뒤 범퍼 부분 등이 수리비가 509,080원이 들도록 파손되었는데, 기○○자동차는 이 사건 사고차량에 대하여 수출 및 판매 부적합결정을 내린 후 2004. 7. 30. 폐각처분 하였다.

(3) 기○○자동차가 이 사건 사고차량을 폐각처분 함에 따라, 원고는 글○○로부터 이 사건 사고차량의 판매가격 전부인 8,638,479원 상당을 이 사건 사고로 인한 손해배상으로서 운송대금에서 공제당하였다.

라. 이 사건 소송경위 등

(1) 원고는 피고에게 원고가 부담한 위 손해배상금 8,638,479원에서 자기부담금 100만 원을 공제한 7,638,479원을 보험금으로 지급해 줄 것을 청구하였으나, 피고는 원고의 위 청구금액이 너무 과다하다며 원고의 청구를 거절하였고, 이에 원고는 2005. 1. 10. 피고를 상대로 이 사건 소를 제기하였다.

(2) 한편, 피고는 처음에는 대○○가 이 사건 보험계약의 피보험자이지 원고는 이

사건 보험계약의 피보험자가 아니라고 다투다가 이 법원 제1차 변론준비기일에 이르러 원고가 이 사건 보험계약의 피보험자인 사실은 더 이상 다투지 않겠다고 진술하였다 (이로써, 원고는 이 사건 보험계약의 피보험자가 아니라는 피고의 당초의 주장은 철회된 것으로 본다).

2. 원고의 청구원인에 대한 판단

위 인정사실에 의하면, 원고의 이 사건 트레일러를 이용해 기○○자동차의 수출용 차량을 운송하던 중 발생한 이 사건 사고로 인하여 기○○자동차의 이 사건 사고차량이 파손되었으므로, 원고는 차량운송위탁계약에 의해 기○○자동차 및 글○○가 입은 손해를 배상할 책임이 있다 할 것이고, 피고는 이 사건 보험계약에 따라 원고가 입은 손해를 보상할 책임이 있다 할 것이다.

3. 피고의 면책주장에 대한 판단

가. 고박의 불충분 및 과적으로 인한 면책 주장

피고는, 상차과정에서 이 사건 사고차량을 제대로 고박하지 아니한 과실 및 이 사건 트레일러의 용량을 초과하여 물건을 적재한 과실로 인하여 이 사건 사고가 발생하였으므로, 포장상태의 불충분 또는 과적으로 인하여 발생한 손해의 경우에는 보험금을 지급할 책임이 없다고 규정하고 있는 이 사건 도로운송업자 배상책임보험약관 제7조 제11항 및 제12항에 의해 피고는 면책되어야 한다고 주장한다.

살피건대, 강제9호증의 기재만으로는 이 사건 사고가 포장 불충분 또는 과적으로 인하여 발생하였다는 피고의 위 주장사실을 인정하기에 부족하고, 달리 이를 인정할 만한 증거가 없으므로, 피고의 위 면책 주장은 이유 없다.

나. 도로운송업자 배상책임보험약관 제7조 제1항에 의한 면책주장

피고는 또한, 원고와 글○○와의 사이에서 적용되는 차량운송위탁계약서 제10조에 의하면, “손해배상금액과 상품차량의 하자 유무는 글○○의 객관적인 기준에 의해 결정되나, 글○○의 결정에 대해 이의가 있는 경우에는 글○○로부터 통지를 받은 날로부터 7일 이내에 이의를 제기할 수 있다”라고 규정하고 있음에도 불구하고, 원고는 기○○자동차 또는 글○○로부터 이 사건 사고차량을 폐각시킨다는 통보를 받고서도 이에 대하여 아무런 이의를 제기하지 아니함으로써 글○○로부터 이 사건 사고차량의 판매가격 8,638,479원 상당을 이 사건 사고로 인한 손해배상으로서 운송대금에서 공제당하였는바, 이는 원고가 스스로 자초한 손해에 해당하므로, “피보험자(원고)의 고의로 생긴 손해”에 대해서는 보험금을 지급할 책임이 없다고 규정하고 있는 이 사건 도로운송업자 배상책임보험약관 제7조 제1항에 의해 피고는 면책되어야 한다는 취지로 주장한다.

살피건대, 을제1호증의 기재에 의하면, 이 사건 도로운송업자 배상책임보험약관 제7조 제1항에서 피고가 보상하지 아니하는 손해로 ‘피보험자(원고)의 고의로 생긴 손해’를 규정하고 있는 사실을 인정할 수 있으나, 이는 원고가 고의로 손해를 발생·확대시킨 경우 그 부분에 대해서 피고가 면책된다는 것을 의미할 뿐 이를 넘어서 원고가 이 사건 사고로 인해 법률상 당연히 부담해야 되는 손해까지 피고의 보험금 지급대상에서 제외되는 것으로 해석할 수는 없다고 할 것이므로, 피고의 위 주장은 이유 없다.

다. 배상자대위에 의한 면책 주장

피고는, 이 사건 사고로 인해 기○○자동차가 입은 손해를 전부 배상함에 따라 원고는 민법 제399조(배상자대위)의 규정에 의해 이 사건 사고차량의 소유권을 취득하였는데, 기○○자동차에서 임의로 이 사건 사고차량을 폐각처분 하였는바, 원고가 기○○

자동차를 상대로 소유권 침해에 따른 손해배상을 청구할 수 있음은 별론으로 하고, 피고를 상대로 이 사건 소로서 보험금의 지급을 청구할 수는 없다는 취지로 주장한다.

살피건대, 원고가 민법 제399조의 규정에 의해 이 사건 사고차량의 소유권을 취득한다 하여 원고의 피고에 대한 보험금 지급청구권이 소멸되는 것은 아니라고 할 것이고, 또한 기○○자동차가 임의로 이 사건 사고차량을 폐각처분 하였고 이로 인해 원고가 기○○자동차를 상대로 소유권 침해에 따른 손해배상을 청구할 수 있다 하여 이 사건 보험계약에 따른 피고의 보험금 지급책임이 송두리째 면책되는 것은 아니라고 할 것이므로, 피고의 위 주장은 받아들이지 아니한다.

4. 피고의 보험금 지급액수

가. 당사자들의 주장내용

원고가 피고를 상대로 7,638,479원의 보험금의 지급을 청구함에 대하여, 피고는 먼저, ① 수리비로 509,080원만이 소요될 정도로 이 사건 사고차량의 파손 정도는 매우 경미함에도 불구하고, 원고는 기○○자동차측과 체결한 차량운송위탁계약에 따라 이 사건 사고차량의 수출판매가액 전액을 손해배상금으로 배상한 다음 그 전액을 피고에게 보험금으로 청구하고 있는바, 이는 도로운송업자 배상책임보험약관 제7조 5항에서 정하고 있는 보험금지급 면책사유인 ‘피보험자(원고)가 약정에 의하여 가중된 손해배상 책임을 부담함으로써 입은 손해’에 해당하는 것은 물론이고, 위 보험약관 제19조가 정하고 있는 피보험자의 손해방지의무 즉, ‘손해배상책임의 전부 또는 일부를 승인하고자 할 때에는 미리 피고의 동의를 받아야 한다’는 규정을 위반한 것에 해당하기 때문에 피고는 이 사건 사고차량의 수리비에 상당하는 금액만을 지급할 책임이 있을 뿐이라고 주장하고, ② 가사 그렇지 않더라도, 이 사건 사고차량을 수리하여 판매가 가능한 이

상, 이 사건 사고 당시 이 사건 사고차량의 수출판매가액에서 수리 후 판매예상가액 상당을 공제하거나, 또는 수리비와 교환가치 감소액을 합산한 금액에서 원고의 자기부담금을 공제한 금액에 대해서만 보험금을 지급할 책임이 있으며, ③ 설령 피고의 위 주장이 모두 받아들여지지 않는다고 하더라도, 이 사건 사고차량의 엔진 부분, 제동장치 부분, 연료계통장치 부분, 조향장치 부분 등의 가용자재는 이를 구분하여 다른 신차 제작에 사용할 수 있었을 것이므로, 이 사건 사고차량의 가용자재에 해당하는 금액은 피고가 지급할 보험금에서 공제되어야 한다고 주장한다.

나. 판 단

(1) 이 사건 보험계약에 적용되는 도로운송업자 배상책임보험약관 제5조에 의하면, 피고가 보상하는 손해로 “피보험자가 운송의 목적으로 위탁받은 화물을 이 사건 트레일러를 이용하여 운송하는 동안 발생한 사고로 망그러뜨려 법률상 배상책임을 부담함으로써 입은 손해를 보상하여 드립니다”라고 규정하고 있고, 아울러 위 보험약관 7조 제5항에 의하면, 피고가 보상하지 아니하는 손해로 “피보험자와 타인 간에 손해배상에 관한 약정이 있는 경우 그 약정에 의하여 가중된 손해배상책임. 그러나 약정이 없었더라도 법률규정에 의하여 피보험자가 부담하게 될 배상책임은 보상합니다”라고 규정하고 있는바, 이에 의하면 원고가 기○○자동차 또는 기○○자동차와의 사이에서 법률상의 손해배상의 범위(사고와 손해 사이의 상당인과관계 있는 범위)보다 가중된 손해배상책임을 약정하고 있다고 하더라도, 이는 피고의 보험금 지급대상에서 제외된다 할 것이고, 피고는 피보험자인 원고가 기○○자동차 또는 글○○에 법률상 부담하게 되는 배상책임에 상응해서만 보험금을 지급할 의무가 있다고 할 것이다.

따라서, 아래에서는 이 사건 사고로 인하여 원고가 기○○자동차 또는 글○○

에게 법률상 부담하게 되는 손해배상의 범위에 대하여 살펴보기로 한다.

(2) 먼저, 이 사건에서와 같이 물건을 운송하다가 물건이 파손되었을 때의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비가 되고, 만일 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 그 통상의 손해액이 되는 것인바(대법원 2001. 11. 13. 선고 2001다52889 판결, 대법원 1992. 2. 11. 선고 91다28719 판결 등 참조), 이 사건 사고차량의 파손 부분은 우측 도어 부분 및 뒤 범퍼 부분 등이고, 그 수리비로 509,080원이 소요되는 사실은 앞서 인정한 바와 같고, 위 인정사실에 이 사건 사고차량의 파손 정도는 수리비로 509,080원만이 소요될 정도로 매우 경미하여 수리 후 외관상 또는 기능상의 장애가 남아 있을 가능성이 거의 없는 점을 보태어 보면, 이 사건 사고차량은 신차로는 판매할 수 없다고 하더라도 국내외 자동차시장에 중고 자동차로는 판매할 수 있을 정도로 그 수리가 가능하다 할 것이므로, 원고는 이 사건 사고로 인한 손해배상책임으로 기○○자동차 또는 글○○에게 위 수리비 509,080원을 지급할 책임이 있다 할 것이다.

한편, 사고차량의 경우 수리 후 외관상 또는 기능상의 장애가 전혀 남아 있지 않는 경우라고 하더라도 사고전력이 있는 차량이라는 이유만으로 그 교환가치가 감소하리라는 것은 경험칙상 당연히 인정되고, 이 사건 사고차량이 수출용 차량이라는 사실을 알고 원고가 운송했던 이상 이러한 교환가치의 감소로 인한 손해는 이 사건 사고에 있어서 원고가 충분히 예상할 수 있었던 손해에 해당한다고 할 것이므로, 그 교환가치의 감소액 또한 원고가 기○○자동차 또는 글○○에 법률상 부담하게 되는 배상책임에 해당한다고 할 것이다.

따라서, 이 사건 사고로 인하여 이 사건 사고차량의 교환가치가 어느 정도 감소하였는지를 살피건대, ① 이 사건 사고로 이 사건 사고차량의 우측 도어 부분 및 뒤

범퍼 부분 등이 파손되어 그 수리비로 509,080원이 소요되는 점, ② 이 사건 사고로 인한 파손의 정도가 경미하고 그 부위가 엔진, 연료계통장치, 조향장치, 제동장치 부분 등과는 무관하여 수리 후 상당한 금액을 받고 국내외에 판매할 수 있을 것으로 보이는 점, ③ 실제로 피고가 손해사정회사를 통해 중고자동차 수출을 전문으로 하는 회사인 ‘코테코’라는 회사에 문의한 바에 따르면, 이 사건 사고차량을 수리한 후 페루, 브라질, 러시아, 몽고 등의 국가에 적어도 450만 원에 판매할 수 있다고 한 점 등 이 사건 변론에 나타난 제반사정 등에 비추어 보면, 이 사건 사고로 인해 사고 당시의 가격보다 4,138,479원(이 사건 사고 당시의 판매가액 8,638,479원 - 수리 후 판매예상가액 450만 원)의 가치가 하락하는 손해가 발생하였다고 봄이 상당하다 할 것이므로, 원고는 이 사건 사고로 인한 손해배상책임으로 기○○자동차 또는 글○○에게 위 교환가치 감소액인 4,138,479원 또한 배상할 책임이 있다 할 것이다.

(3) 그렇다면, 결국 원고는 기○○자동차 또는 글○○에게 법률상 4,647,559원(수리비 509,080원 + 교환가치 감소액 4,138,479원)을 배상할 책임을 부담한다고 할 것인바, 원고의 보험계약자인 피고는 이 사건 보험계약에 따라 위 4,647,559원에서 원고의 자기부담금 100만 원을 공제한 3,647,559원을 보험금으로 지급할 의무가 있다 할 것이다.

(4) 이에 대하여 원고는, 글○○로부터 이 사건 사고차량의 사고 당시의 판매가액 전부(8,638,479원)를 이 사건 사고로 인한 손해배상으로서 운송대금에서 공제당한 이상, 수리비와 교환가치 감소액만을 이 사건 사고로 인하여 원고가 기○○자동차 또는 글○○에게 법률상 부담하게 되는 손해배상액에 해당한다고 보는 것은 매우 부당하다고 주장한다.

살피건대, 원고가 글○○로부터 이 사건 사고차량의 판매가격인 8,638,479원을

이 사건 사고로 인한 손해배상으로서 운송대금에서 공제당한 사실은 앞서 본 바와 같으나, 원고와 글○○와 사이에서 적용되는 차량운송위탁계약서 제10조에 의하면, “손해 배상금액과 상품차량의 하자 유무는 글○○의 객관적인 기준에 의해 결정한다. 글○○의 결정에 대해 이의가 있는 경우에는 글○○로부터 통지를 받은 날로부터 7일 이내에 이의를 제기할 수 있다”라고 규정하고 있음에도 불구하고, 기○○자동차 또는 글○○가 이 사건 사고차량을 폐각시킨다고 통보한 것에 대하여 원고가 아무런 이의를 제기하지 아니하고 받아들인 데서 비롯된 것으로서, 원고와 글○○ 간의 약정에 의하여 가중된 손해와 실질적으로 마찬가지로 보아야 하므로, 이 사건 보험계약에 적용되는 도로운송업자 배상책임보험약관 제7조 제5항 소정의 ‘피고가 보상하지 아니하는 손해’에 해당할 뿐만 아니라, 도로운송업자 배상책임보험약관 제19조에 의하면 피보험자(원고)의 손해방지의무로서 “피보험자(원고)가 손해배상책임의 전부 또는 일부를 승인하고자 할 때에는 미리 회사(피고)의 동의를 받아야 한다”라고 규정하고 있음에도 불구하고, 원고는 위 규정에 위반하여 아무런 조치를 취한 바가 없으므로, 도로운송업자 배상책임보험약관 제19조 제2항 제2호에 의해 원고가 법률상 부담하게 되는 손해배상액을 초과하는 금액을 피고에게 보험금으로 청구할 수는 없다고 할 것이어서, 위 인정금액을 초과하여 지급을 구하는 원고의 위 주장은 받아들이지 아니한다.

(피고가 이 사건 사고차량의 판매가격 전부를 보험으로 보상해 줄 경우, 보험자 대위에 의하여 이 사건 사고차량의 소유권을 취득하게 되는데, 피고가 이를 처분하여 회수할 수 있는 금액은 그 수리 후의 판매가격이므로, 이 점에서 보아도 원고의 청구 금액은 부당하다)

5. 결 론

그렇다면, 피고는 원고에게 3,647,559원 및 이에 대하여 2005. 2. 1.(위 손해발생일 이후로서 원고가 구하는 이 사건 소장 송달 다음날)부터 2005. 12. 16.(피고가 이행의무의 존부 및 범위에 대하여 항쟁함이 상당하다고 인정되는 이 법원의 판결선고일)까지는 민법이 정한 연 5%의, 그 다음날인 2005. 12. 17.부터 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특례법이 정한 연 20%의 각 비율로 계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있다 할 것이므로, 원고의 이 사건 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 인용하고 나머지 청구는 이유 없어 이를 기각할 것인바, 제1심 판결은 이와 결론을 일부 달리하여 부당하므로, 피고의 항소를 일부 받아들여 위 인정금액을 초과하여 지급을 명한 피고 패소부분을 취소하고, 위 취소부분에 해당하는 원고의 청구를 기각하기로 한다.

재판장 판사 신성기 _____

 판사 김창모 _____

 판사 최수진 _____