

서울중앙지방법원

판 결

사 건 2008가단388929 손해배상(기)
원 고 조○○ (37)
서울
소송대리인 변호사 강신업

피 고 1. 메르세데스벤츠코리아 주식회사
서울 강남구 역삼동 737 강남파이낸스센터 14층
공동대표이사 말레이시아국인 간기안생, 독일국인 하랄트베렌
트
소송대리인 변호사 오관석, 김성진, 이능규, 이춘수

2. 한성자동차 주식회사
서울 서초구 방배동 935-42
대표이사 싱가포르인 림춘생
소송대리인 변호사 김종환
소송복대리인 변호사 한범석

변 론 종 결 2009. 8. 26.
판 결 선 고 2009. 9. 30.

주 문

1. 피고 한성자동차 주식회사는 원고에게 메르세데스 벤츠 승용자동차(모델 : E220CDI, 2008년식) 신차 1대를 인도하라.
2. 원고의 피고 메르세데스벤츠코리아 주식회사에 대한 청구를 기각한다.
3. 소송비용 중 원고와 피고 한성자동차 주식회사 사이에서 생긴 부분은 위 피고가 부담하고, 원고와 피고 메르세데스벤츠코리아 주식회사 사이에서 생긴 부분은 원고가 부담한다.
4. 제1항은 가집행할 수 있다.

청 구 취 지

주위적으로, 피고들은 연대하여 원고에게 메르세데스 벤츠 승용자동차(모델 : E220CDI, 2008년식) 신차 1대를 인도하라.

예비적으로, 피고 한성자동차 주식회사는 원고에게 64,900,000원 및 이에 대하여 2008.

7. 15.부터 이 사건 소장 부분 송달일까지는 연 5%의, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

이 유

1. 기초사실

갑 제1호증 내지 갑 제7호증, 을가 제2호증(각 가지번호 포함)의 각 기재와 이 법원의 현장검증결과에 변론 전체의 취지를 종합하면, 다음의 사실을 인정할 수 있다.

가. 원고는 2008. 7. 7. 피고 한성자동차 주식회사(이하 '피고 한성자동차'라고 한다)로부터 메르세데스 벤츠 승용자동차(모델 : E220CDI, 2008년식) 1대를 매매대금

64,900,000원에 매수하기로 하는 매매계약(이하 '이 사건 매매계약'이라고 한다)을 체결하고, 2008. 7. 15. 그 매매대금을 모두 지급하였으며, 2008. 7. 18. 그에 관한 차량등록(차량번호 47도3857호, 이하 '이 사건 승용차'라고 한다)을 마쳤다.

나. 피고 메르세데스벤츠코리아 주식회사(이하 '피고 메르세데스벤츠코리아'라고 한다)는 이 사건 승용차를 독일에서 수입하여 피고 한성자동차에게 판매한 회사이다.

다. 원고는 2008. 7. 26. 17:00경 원고가 거주하는 서울 강동구 상일동 178 소재 대림빌라의 지하주차장에서 이 사건 승용차를 운전하여 주차장 입구로 나온 후 대로로 나가기 위하여 우회전을 하였는데, 그 순간 이 사건 승용차가 굉음을 내며 30m가량 질주하여 화단벽을 넘어 정면에 있는 위 대림빌라의 외벽에 충돌하여 정차하였다(이하 위와 같은 사고를 '이 사건 사고'라고 한다).

라. 이 사건 사고로 인하여 이 사건 승용차의 앞면 덮개 및 엔진 부분이 파손되었고, 사고 직후 피고들이 위 승용차를 견인하여 보관하고 있으며, 사고장소 및 부근의 현황은 별지 현장도면과 같다.

2. 원고의 청구에 관한 판단

가. 원고의 주장

이 사건 사고는 이 사건 승용차에 존재하는 하자로 인한 것이고, 위와 같은 하자로 인하여 원고는 이 사건 승용차를 더 이상 사용할 수 없게 되었으므로, ① 피고들은 민법 제581조 제2항, 제1항에 기한 담보책임의 이행으로 이 사건 승용차와 동종의 승용차를 인도할 의무가 있고, ② 가사, 피고들의 완전물 급부의무가 인정되지 않는다면 원고는 이 사건 소장 부분의 송달로 이 사건 매매계약을 해제하므로, 피고 한성자동차는 그에 따른 원상회복으로 원고에게 위 매매대금 64,900,000원을 반환할 의무가 있다.

나. 피고 메르세데스벤츠코리아에 대한 청구에 관한 판단

민법 제581조 제2항, 제1항에 기한 담보책임은 매수인이 매도인에 대하여 부담하는 법정책임인데, 피고 메르세데스벤츠코리아가 이 사건 매매계약의 당사자가 아님은 앞서 본 바와 같다. 따라서 원고의 위 피고에 대한 주장은 나머지 점에 관하여 살펴볼 필요 없이 이유 없다.

다. 피고 한성자동차에 대한 청구에 관한 판단

(1) 민법 제581조 제1항의 '하자'라 함은 매매의 목적물에 물질적인 결함이 있는 것을 말하는 것으로서, 하자의 존부는 일반적으로 어떠한 종류의 물건이 통상 가지고 있어야 할 품질·성능을 표준으로 하여 판단하여야 하고, 그에 관한 입증책임은 이를 주장하는 매수인에게 있다. 다만, 고도의 기술이 집약되어 대량으로 생산되는 제품의 결함을 이유로 그 제조업자에게 손해배상책임을 지우는 경우 그 제품의 생산과정은 전문가인 제조업자만이 알 수 있어서 그 제품에 어떠한 결함이 존재하였는지, 그 결함으로 인하여 손해가 발생한 것인지 여부는 일반인으로서로는 밝힐 수 없는 특수성이 있어서 소비자 측이 제품의 결함 및 그 결함과 손해의 발생과의 사이의 인과관계를 과학적·기술적으로 입증한다는 것은 지극히 어려우므로 그 제품이 정상적으로 사용되는 상태에서 사고가 발생한 경우 소비자 측에서 그 사고가 제조업자의 배타적 지배하에 있는 영역에서 발생하였다는 점과 그 사고가 어떤 자의 과실 없이는 통상 발생하지 않는다고 하는 사정을 증명하면, 제조업자 측에서 그 사고가 제품의 결함이 아닌 다른 원인으로 말미암아 발생한 것임을 입증하지 못하는 이상 그 제품에 결함이 존재하며 그 결함으로 말미암아 사고가 발생하였다고 추정하여 손해배상책임을 지울 수 있도록 입증책임을 완화하는 것이 손해의 공평·타당한 부담을 그 지도원리로 하는 손해배상제도의 이

상에 부합한다는 점(대법원 2000. 2. 25. 선고 98다15934 판결, 대법원 2004. 3. 12. 선고 2003다16771 판결)에 비추어 보면, 자동차와 같이 고도의 기술이 집약되어 대량으로 생산되는 제품에 대해 최종 소비자인 매수인이 매도인을 상대로 담보책임을 묻는 경우에도 입증책임에 관하여 동일한 원리가 적용되어야 할 것이다.

(2) 나아가 이 사건에 관하여 보건대, 갑 제1호증 내지 갑 제7호증, 을가 제2호증(각 가지번호 포함)의 각 기재와 이 법원의 현장검증결과에 변론 전체의 취지를 종합하여 인정되는 다음과 같은 사정에 비추어 보면, 원고가 이 사건 승용차를 통상의 용법에 따라 사용하는 과정에서 이 사건 사고가 발생한 것으로 인정할 수 있다.

① 원고는 신체적, 정신적으로 건강한 상태에 있는 자로서 이 사건 사고 당시 까지 교통사고를 일으킨 전력이 없다.

② 일반적으로 승용차의 시동을 건 직후 발생하는 급발진 사고는 운전자가 브레이크 대신 액셀레이터(가속페달)를 밟는 과실로 인하여 발생하는 것으로 추정되고 있으나, 이 사건 사고는 주행중에 발생한 것으로 시동을 건 직후에 비해 운전자의 과실이 발생할 여지가 적다.

③ 이 사건 사고 직전 원고는 위 지하주차장에서 나와 우회전을 한 상태였는데, 지하주차장 입구가 오거리가 교차하는 지점이고 이 사건 승용차가 진행하는 장소가 보행자의 보행을 겸하는 지상 주차장 부근이라는 점에 비추어 보면, 원고는 당시 이 사건 승용차를 가속할 이유가 없었다.

④ 이 사건 사고 당시 이 사건 승용차가 굉음을 내며 30m가량 질주하여 화단 벽을 넘어 정면에 있는 위 대림빌라의 외벽에 충돌하였다는 점에 비추어 보면, 이 사건 승용차가 상당한 고속으로 주행하였다는 것을 추정할 수 있는데, 위 주행거리(30m

가량)는 원고가 실수로 액셀레이터를 밟았을 경우 이를 깨닫고 브레이크를 밟을 여유가 있는 거리이다. 그리고 일반적으로 승용차가 고속상태에 있다는 점만으로는 엔진에서 굉음이 발생하지 않는다.

⑤ 이 사건 사고가 원고의 운전과실로 인하여 발생하였다고 가정한다면, 원고는 위 지하주차장에서 나와 우회전한 직후 이 사건 승용차의 액셀레이터를 최대로 밟아 위 대림빌라의 벽을 향하여 돌진하였다는 것인데, 이러한 추론은 건전한 상식에 반한다.

⑥ 이 사건 사고로 인하여 이 사건 승용차의 앞면 덮개 및 엔진 부분이 파손되었음에도 사고 직후 에어백이 작동하지 않았다.

(3) 이에 대하여 피고 한성자동차는 다음과 같은 사정, 즉 ① 이 사건 승용차에는 전자가속시스템이 장착되어 있는데, 위 시스템은 운전자가 액셀레이터를 밟을 때 발생하는 전기신호로 인하여 작동하도록 되어 있으므로, 액셀레이터를 밟지 않는 이상 승용차가 가속될 수 없는 점, ② 전기신호가 정상범위를 벗어나는 경우 전자가속시스템이 작동을 중지하고 '안전모드'로 전환하게 되는데, '안전모드'에서는 가속이 일어날 수 없는 점, ③ 차량이 '안전모드'로 전환되면 해당 진단코드가 컨트롤 유닛(제어장치)에 기록되는데, 이 사건 승용차의 경우 이 사건 사고로 인하여 발생한 차량의 파손상태를 알리는 진단코드만이 기록되어 있을 뿐, 연료분사에 관한 28개의 진단코드와 가속장치에 관한 10개의 진단코드를 포함한 각종의 진단코드에 차량의 이상으로 인하여 이 사건 사고가 발생하였다는 징후가 전혀 기록되어 있지 않은 점 등에 비추어 보면, 이 사건 사고는 원고의 자동차 운전에 관한 과실에 기인한 것이고 이 사건 승용차의 하자로 인한 것이 아님이 명백하다고 주장한다. 그러나 피고들이 제출한 증거만으로는 위 진

단코드가 이 사건 승용차의 오작동에 관한 모든 이상징후를 포착할 수 있다고 인정하기 부족하고, 컴퓨터, 항공기와 같이 고도의 기술이 집약되어 있는 전자제품의 경우 때때로 용이하게 규명하게 어려운 원인으로 오작동이 발생하기도 한다는 점에 비추어 보면, 피고 한성자동차가 주장하는 위와 같은 사정만으로는 이 사건 사고가 원고의 운전 과실로 인하여 발생하였다고 인정하기 부족하다.

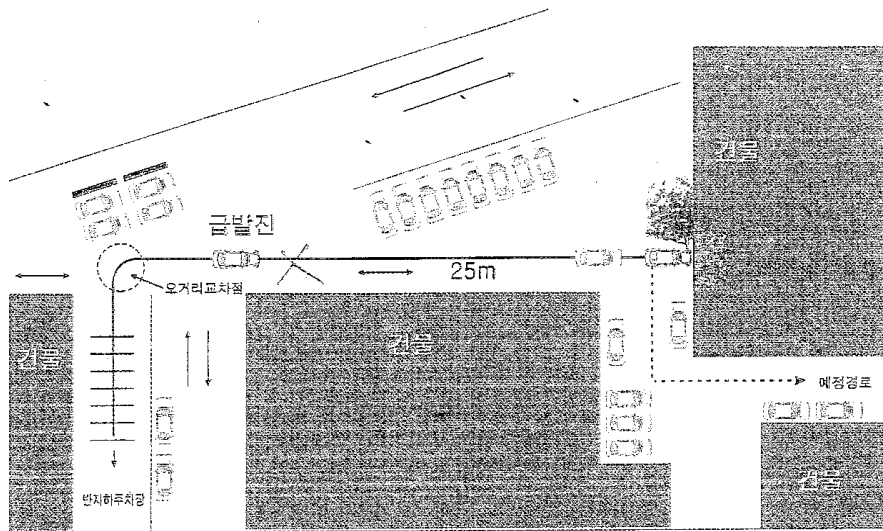
(4) 따라서 이 사건 사고는 이 사건 승용차에 존재하는 하자로 인하여 발생하였다고 추인함이 타당하다 할 것이고, 위와 같은 하자로 인하여 원고는 이 사건 매매계약의 목적을 달성할 수 없게 되었다 할 것이므로, 피고 한성자동차는 민법 제581조 제2항, 제1항에 기한 담보책임의 이행으로 원고에게 이 사건 승용차와 동종의 신차를 인도할 의무가 있다.

3. 결론

그렇다면, 원고의 피고 한성자동차에 대한 주위적 청구는 이유 있으므로 이를 인용하고, 피고 메르세데스벤츠코리아에 대한 청구는 이유 없으므로 이를 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

판사 송인권 _____

현장도면



벤츠 E-Class의 크기
 차량 폭 1.88m
 차량길이 4.80m
 총주행 거리 240Km

제성능(벤츠의 홍보틀)
 시속 100Km 도달 8.6초
 최고속도 225Km/h
 일반적으로 자동기어 "D"에서도
 5~10Km이내 정도서서히 진행