

대 법 원

제 3 부

판 결

사 건 2016다248806 손해배상(기)
원고, 상고인 주식회사 무학항공여행사
소송대리인 법무법인 다올
담당변호사 황석보 외 1인
피고, 피상고인 1. 현대해상화재보험 주식회사
소송대리인 법무법인 인앤인
담당변호사 경수근 외 4인
2. 피고 2
원 심 판 결 창원지방법원 2016. 8. 24. 선고 2015나36710 판결
판 결 선 고 2017. 5. 17.

주 문

원심판결을 파기하고, 사건을 창원지방법원에 환송한다.

이 유

상고이유를 판단한다.

1. 불법행위로 인하여 물건이 훼손되었을 때 통상의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비, 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 되고, 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다(대법원 1992. 2. 11. 선고 91다28719 판결, 대법원 2001. 11. 13. 선고 2001다52889 판결 참조).

한편 자동차가 사고로 인하여 엔진이나 차체의 주요 골격 부위 등이 파손되는 중대한 손상을 입은 경우에는, 이를 수리하여 차량의 외관이나 평소의 운행을 위한 기능적·기술적인 복구를 마친다고 하더라도, 그로써 완전한 원상회복이 되었다고 보기 어려운 경우가 생긴다. 사고의 정도와 파손 부위 등에 따라서는 수리 후에도 외부의 충격을 흡수·분산하는 안정성이나 부식에 견디는 내식성이 저하되고, 차체 강도의 약화나 수리 부위의 부식 또는 소음·진동의 생성 등으로 사용기간이 단축되거나 고장발생률이 높아지는 등 사용상의 결함이나 장애가 잔존·잠복되어 있을 개연성이 있기 때문이다. 자동차관리법에서도 자동차매매업자가 자동차를 매매 또는 매매 알선을 하는 경우에는 자동차성능·상태점검자가 해당 자동차의 구조·장치 등의 성능·상태를 점검한 내용 등을 그 자동차의 매수인에게 서면으로 고지하도록 하고 있고(제58조 제1항), 그에 따라 발급하는 중고자동차성능·상태점검기록부에는 사고 유무를 표시하되, 단순수리(후드, 프론트휀더, 도어, 트렁크리드 등 외관 부위 및 범퍼에 대한 판금, 용접수리 및 교환 포함)가 아니라 주요 골격 부위의 판금, 용접수리 및 교환이 있는 경우(쿼터패널, 루프패널, 사이드실패널 부위는 절단, 용접시에만 해당)에는 사고전력이 있다는 사실 및 그 수리 부위 등을 반드시 표시하도록 하고 있다(자동차관리법 시행규칙 제120조 제1항, 별지 제82호 서식).

그러므로 자동차의 주요 골격 부위가 파손되는 등의 사유로 중대한 손상이 있는 사고가 발생한 경우에는, 기술적으로 가능한 수리를 마치더라도 특별한 사정이 없는 한 원상회복이 안 되는 수리 불가능한 부분이 남는다고 보는 것이 경험칙에 부합하고, 그로 인한 자동차 가격 하락의 손해는 통상의 손해에 해당한다고 보아야 한다. 이 경우 이처럼 잠재적 장애가 남는 정도의 중대한 손상이 있는 사고에 해당하는지 여부는 사고의 경위 및 정도, 파손 부위 및 경중, 수리방법, 자동차의 연식 및 주행거리, 사고 당시 자동차 가액에서 수리비가 차지하는 비율, 중고자동차 성능·상태점검기록부에 사고 이력으로 기재할 대상이 되는 정도의 수리가 있었는지 여부 등의 사정을 종합적으로 고려하여, 사회일반의 거래관념과 경험칙에 따라 객관적·합리적으로 판단하여야 하고, 이는 중대한 손상이라고 주장하는 당사자가 주장·증명하여야 한다.

2. 원심판결 이유에 의하면 원심은 그 판시와 같은 이유로, 이 사건 사고로 인한 수리 후에도 원고 차량에 수리 불가능한 부분이 있거나 당연히 교환가치가 감소되었다고 할 수 없고, 수리비 이외에 교환가치 하락으로 인한 손해가 있음을 인정할 만한 증거가 없다고 판단하여, 원고의 교환가치 하락분에 대한 손해배상청구를 배척하였다.

그러나 원심판결 이유 및 기록에 의하면, ① 원고 차량은 2012. 6. 1. 신차등록이 된 후 약 2년 정도 경과한 후에 이 사건 사고가 발생하였고, 사고 당시 원고 차량의 시세는 약 145,000,000원 정도였던 사실, ② 이 사건 사고로 원고 차량은 좌우 프론트 웬더, 루프패널, 좌우 프론트 사이드멤버 등이 심하게 파손되어, 수리 후 시운전 결과 기존 부품에 하자가 생겨 새로 부품을 발주하여 수리하였고, 그 수리비로 22,000,000원이 지급된 사실, ③ 이 사건 사고로 인한 사고이력은 중고자동차 성능·상태점검기록부의 기재 대상에도 해당하는 사실 등을 알 수 있다.

이러한 사실관계를 앞에서 본 법리에 비추어 살펴보면, 원고 차량의 연식과 파손부위 및 정도, 수리에 소요된 비용의 액수 등을 고려할 때 원고 차량은 이 사건 사고로 물리적·기술적인 수리는 가능할지 몰라도 완벽하게 원상복구를 하는 것은 불가능할 정도로 중대한 손상을 입었다고 볼 여지가 있고, 이러한 복구불능의 손상으로 말미암아 교환가치 감소의 손해가 발생하였다면 이는 통상의 손해에 포함된다고 할 것이다.

그런데도 원심은 원고의 교환가치 하락분에 대한 손해배상청구를 그 판시와 같은 이유만으로 배척하였으니, 이러한 원심의 판단에는 자동차의 교환가치 하락 및 손해배상의 범위 등에 관한 법리를 오해하여 필요한 심리를 다하지 아니함으로써 판결에 영향을 미친 잘못이 있다. 이 점을 지적하는 취지의 상고이유 주장은 이유 있다.

3. 이에 나머지 상고이유에 관한 판단을 생략한 채 원심판결을 파기하고, 사건을 다시 심리·판단하도록 원심법원에 환송하기로 하여, 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

재판장 대법관 권순일

주 심 대법관 박병대

 대법관 박보영

 대법관 김재형