

대법원 1995.10.12. 선고 95다28700 판결[구상금]

【판시사항】

중앙선을 넘어 달리던 갑 차량이 반대 차선에서 과속운행하던 을 차량과 충돌한 경우, 을 차량 운전자의 과실 인정 여부

【판결요지】

중앙선이 설치된 도로를 자기 차선을 따라 운행하는 자동차 운전자로서는 마주 오는 자동차도 자기 차선을 지켜 운행하리라고 신뢰하는 것이 보통이므로, 상대방 자동차의 비정상적인 운행을 예견할 수 있는 특별한 사정이 없다면 상대방 자동차가 중앙선을 침범해 들어올 경우까지 예상하여 운전하여야 할 주의의무는 없으며, 또한 운전자가 제한속도를 초과하여 운전하였다는 사정만을 들어 그에게 과실이 있다고 탓할 수는 없고, 다만 그와 같이 과속운행을 하지 아니하였더라면 상대방 자동차의 중앙선 침범을 발견하는 즉시 정차 또는 감속으로 충돌을 피할 수 있었다는 사정이 있었던 경우에 한하여 과속 운행을 과실로 볼 수 있다.

【참조조문】

민법 제396조, 제750조, 제763조

【참조판례】

대법원 1992.4.10. 선고 91다44469 판결(공1992,1542)1992.12.22. 선고 92다34650 판결(공1993상,580)1994.9.9. 선고 94다18003 판결(공1994하,2618)

【전 문】

【원고, 피상고인】 동양화재해상보험 주식회사

【피고, 상고인】 피고

【원심판결】 대전고등법원 1995.5.30. 선고 94나 2105 판결

【주 문】

원심판결을 파기하여 사건을 대전고등법원에 환송한다.

【이 유】

상고이유를 본다.

원심은, 소외 1은 자기 소유인 프레스토 승용차를 운전하고 대전과 천안 사이의 편도 1차선의 국도를 천안에서 대전 방면으로 진행하다가 약 7.7도의 경사를 이루는 오르막 도로(포장된 노폭 약 6.9m, 갓길을 포함한 노폭 약 9.2m)를 주행하게 되었을 때, 전방에서 같은 방향으로 시속 50Km의 속도로 진행하던 길이 약 16.5m의 트레일러 차량을 앞지르기 위하여 황색 중앙선을 침범하여 반대편 차선으로 진행하게 된 사실, 한편 피고는 르망승용차를 운전하고 위 도로 고개 정상 너머의 약간 오르막 경사진 도로를 대전에서 천안 방면으로(소외 1쪽을 향하여) 제한속도 시속 60Km를 약 17Km 초과한 77Km의 속도로 주행하다가 고개정상에서 내리막길로 막 들어서는 순간, 소외 1이 위와 같이 트레일러를 앞지르기 위하여 중앙선을 침범하여 피고의 진행 차선을 따라 오르막길을 올라오고 있는 것을 충돌지점 약 50m 전방에서 발견하고 급제동조치를 취하였으나 급제동으로 인하여 차량이 중앙선쪽으로 쏠려 31.1m 가량 미끄러지면서, 중앙선을 침범하였다가 미처 자기 차선으로 완전히 복귀하지 못한 위 프레스토 차량을 중앙선 부근에 차체가 반쯤 걸린 상태에서 충격하고, 그로 인하여 프레스토 차량이 뒤에서 올라오던 트레일러 차량에게 다시 들이받혀 그 충격으로 프레스토 차량의 조수석에 타고 있던 소외 임항철이 사망한 사실 등을 인정한 다음, 위 사고의 주된 원인은 소외 1 운전의 프레스토 승용차가 중앙선을 침범한 데 있다고 할 것이지만, 위 르망승용차의 운전자인 피고가 도로 바깥쪽으로 피하지 못하고 오히려 급제동시 반대차선쪽으로 차가 밀려 위 프레스토 승용차와 충돌하게 된 것은 피고의 과속이 그 원인이 되었다고 할 것이어서 피고에게도 이 사건 사고의 발생에 대하여 과실이 있다는 이유로, 피고의 면책주장을 배척하였다. 그러나, 중앙선이 설치된 도로를 자기 차선을 따라 운행하는 자동차 운전자로서는 마주 오는 자동차도 자기 차선을 지켜 운행하리라고 신뢰하는 것이 보통이므로, 상대방 자동차의 비정상적인 운행을 예견할 수 있는 특별한 사정이 없다면, 상대방 자동차가 중앙선을 침범해 들어올 경우까지 예상하여 운전하여야 할 주의의무는 없으며, 또한 위 운전자가 제한속도를 초과하여 운전하였다는 사정만을 들어

그에게 과실이 있다고 탓할 수는 없고, 다만 그와 같이 과속운행을 하지 아니하였더라면 상대방 자동차의 중앙선 침범을 발견하는 즉시 정차 또는 감속으로 충돌을 피할 수 있었다는 사정이 있었던 경우에 한하여 과속 운행을 과실로 볼 수 있다 할 것이다(당원 1992.4.10.선고 91다44469 판결, 1994.9.9.선고 94다18003 판결 등 참조).

그런데 원심이 인정한 사실관계에 의하면, 피고가 고개 정상을 막 넘어서는 순간 소외 1 운전의 프레스토 승용차가 트레일러 차량을 추월하기 위하여 중앙선을 침범하여 오르막길을 올라오는 것을 발견하였는데 그 발견지점과 사고지점의 거리는 약 50m라는 것이고, 그후 충돌당시까지도 위 프레스토 승용차가 자기 차선으로 완전히 복귀하지 못하여 중앙선에 차체가 반쯤 걸려있는 상태에서 피고인의 차량과 충돌하게 되었다는 것인바, 위 도로가 포장되지 않은 갓길을 포함하여 노폭이 불과 9.2m 밖에 되지 않는 좁은 도로인데도 당시 반대편 차선은 대형 트레일러가 차지하고 있고 피고인의 진행 차선은 프레스토 차량이 길이가 16.2m나 되는 트레일러를 앞지르기 위하여 질주하여 오고 있는 상황이었다면, 피고가 충돌을 피하기 위하여 취할 수 있는 조치는 급제동 외에 달리 다른 방도가 없었다고 할 것이고, 한편 위와 같은 상황에서 르망 승용차의 운전자인 피고가 고개 정상을 넘어 아래쪽에서 올라오는 위 프레스토 승용차를 발견하고 충돌 위험을 느껴 그에 필요한 대응조치를 취하는데는 어느 정도의 시간이 필요할 것이고, 위와 같은 내리막 도로에서는 피고가 제한시속 60Km로 주행하였다고 가정하더라도 급제동 후 차량이 정지하기까지는 상당한 거리가 필요할 것이며, 위와 같은 내리막 도로에서는 피고가 시속 60Km의 제한속도로 주행하였다고 하여 급제동시에 차량이 중앙선쪽으로 쏠리지 않았을 것이라고 단정할 수 없으므로, 피고가 제한속도로 주행하였다고 하더라도 위 프레스토 차량을 발견한 시점에서는 위 충돌사고를 피하기는 거의 어려웠다고 보여진다.

그렇다면, 피고의 과속이 사고발생의 한 원인이 되었다는 이유로 피고의 면책 항변을 배척한 원심판결에는 자동차 운전자의 과실에 관한 판단을 그르친 위법이 있고, 그와 같은 위법은 판결에 영향을 미쳤다고 할 것이므로, 이 점을 지적하는 논지는 이유가 있다.

그러므로 원심판결을 파기하고 사건을 원심법원에 환송하기로 하여 관여 법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.