

대 법 원

제 2 부

판 결

사 건 2014다236830 손해배상(자)
2014다236847(독립당사자참가의소) 손해배상(자)

원고, 상고인 원고 1 외 6인
원고들 소송대리인 변호사 황영기

피고, 피상고인 동부화재해상보험 주식회사
소송대리인 법무법인 범어
담당변호사 권창호 외 4인

독립당사자참가인 독립당사자참가인

원 심 판 결 대구지방법원 2014. 12. 3. 선고 2014나302292, 2014나304434(참
가) 판결

판 결 선 고 2016. 4. 28.

주 문

원심판결을 파기하고, 사건을 대구지방법원 본원 합의부에 환송한다.

이 유

상고이유를 판단한다.

1. 상고이유 제1점에 대하여

원심은, 주식회사 원우정보통신(이하 '원우정보통신'이라고만 한다)이 하도급받은 통신기지국 시설공사의 수행을 위하여 2011. 12. 6. 전기배선공인 소외 1(이하 '망인'이라고 한다)과 근로계약을 체결하였고, 같은 날 카고크레인 4.5t 트럭(이하 '이 사건 차량'이라고 한다)의 소유자인 소외 2와 근로계약을 체결한 사실, 소외 2는 원우정보통신의 지시를 받고 2011. 12. 29. 소외 3으로 하여금 이 사건 차량의 적재함에 전선드럼 1개를 싣고 이 사건 차량을 운전하여 작업 장소로 가도록 하였고, 소외 3은 다른 근로자들을 이 사건 차량에 태우고 경사진 도로인 작업 장소에 도착하여 이 사건 차량의 앞부분을 내리막 방향으로 향하게 한 상태에서 정차한 사실, 그런데 이 사건 차량에 설치된 붐대를 펴 전선드럼을 하역하는 과정에서 이 사건 차량의 앞부분이 들리면서 미끄러지기 시작하였고, 위 작업 장소에 있던 망인이 이 사건 차량과 옹벽 사이에 끼어 넘어지면서 머리가 이 사건 차량의 뒷바퀴에 눌러 함몰되어 사망한 사실(이하 '이 사건 사고'라고 한다) 등을 인정한 다음, 그 판시 증거들을 종합하여 위 하역 과정에서 이 사건 차량의 아우트리거를 조작하여 이 사건 차량을 지면에 고정시킨 후 크레인 레버를 조작하여 붐대를 편 사람이 망인이라고 판단하였다.

원심판결 이유를 기록에 비추어 살펴보면 원심의 위와 같은 판단은 정당하고, 거기에 상고이유 주장과 같이 논리와 경험의 법칙을 위반하여 자유심증주의의 한계를 벗어나거나 필요한 심리를 다하지 아니한 위법이 없다.

2. 상고이유 제2점에 대하여

가. 자동차손해배상 보장법(이하 '자동차손배법'이라고 한다) 제3조 본문은 "자기를

위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 인하여 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다."라고 규정하고 있다. 위 규정의 '다른 사람'이란 '자기를 위하여 자동차를 운행하는 자 및 해당 자동차의 운전자를 제외한 그 이외의 자'를 지칭하므로, 해당 자동차를 운전하거나 그 운전의 보조에 종사한 자는 자동차손배법 제3조에 규정된 '다른 사람'에 해당하지 않는다.

그런데 사고 당시 현실적으로 운전을 하지 않았더라도 해당 자동차를 운전하여야 할 지위에 있는 자가 법령상 또는 직무상의 임무에 위배하여 타인에게 운전을 위탁하였고 그 타인이 운전무자격자나 운전미숙자인 경우에는 그와 같이 운전을 위탁한 자는 여전히 운전자로서 위에서 말하는 '다른 사람'에 해당하지 않고(대법원 2000. 3. 28. 선고 99다53827 판결), 이때 위 타인이 해당 자동차의 용법에 따른 사용 행위를 실제 하였다고 하더라도 그는 특별한 사정이 없는 한 운전보조자에 해당할 수는 있으나 운전자에는 해당하지 않는다고 보아야 한다.

나아가 운전의 보조에 종사한 자에 해당하는지를 판단함에 있어서는, 업무로서 운전자의 운전행위에 참여한 것인지 여부, 운전자와의 관계, 운전행위에 대한 구체적인 참여 내용, 정도 및 시간, 사고 당시의 상황, 운전자의 권유 또는 자발적 의사에 따른 참여인지 여부, 참여에 따른 대가의 지급 여부 등 여러 사정을 종합적으로 고려하여야 하는데(대법원 2010. 5. 27. 선고 2010다5175 판결), 자신의 업무와 관계 없이, 별도의 대가를 받지 않고 운전행위를 도운 것에 불과한 자는 특별한 사정이 없는 한 운전의 보조에 종사한 자에 해당하지 않는다.

나. 원심이 적법하게 채택한 증거들에 의하면, 다음과 같은 사실 등을 알 수 있다.

(1) 이 사건 차량은 4.5t 화물트럭을 구조변경하여 카고크레인으로 등록한 것으

로서 적재함과 크레인이 장착되어 있고, 이 사건 차량의 운전석에 있는 동력전달장치의 스위치를 눌러 놓으면 차량의 동력이 크레인 쪽으로 전달되며, 크레인 쪽에서 별도의 레버를 통하여 아우트리거와 붐대를 조작할 수 있고, 이 사건 차량의 아우트리거를 지면에 고정하여 차량이 고정된 후 차량에 설치된 크레인 붐대의 케이블 고리를 화물에 연결하고 붐대를 적정한 길이까지 펴서 화물을 지면에 내리는 방법으로 하역작업이 이루어진다.

(2) 소외 2는 2011. 12. 6. 원우정보통신과 1일 50만 원에 근로계약을 체결하면서 자기 소유인 이 사건 차량을 원우정보통신에 임대하였는데, 위 50만 원은 이 사건 차량의 사용료 및 유류비 25만 원과 이 사건 차량을 이용한 화물 운반 및 하역에 대한 일당 25만 원을 합한 금액이다.

(3) 원우정보통신으로부터 인력 채용 업무를 위임받은 소외 2는 2011. 12. 중순경 자신의 조카인 소외 3으로 하여금 이 사건 작업 장소에서 일하도록 하였고, 소외 3은 원우정보통신과 고용계약서를 작성하지 않은 채 일용직 근로자로서 원우정보통신으로부터 1일 13만 원의 일당을 지급받았는데, 위 일당의 액수는 소외 2와 상의하여 정한 것이다.

(4) 이 사건 작업 장소에서 소외 3은 소외 2의 보조작업자로서 원우정보통신의 임직원이 아닌 소외 2의 지시만을 받고 일을 하였고, 한편 평소 이 사건 차량을 이용하여 화물을 운송하거나 하역하는 작업을 수행할 때 이 사건 차량의 운전과 크레인 조작은 소외 2가, 화물을 들어 주는 등의 보조작업은 소외 3이 각 담당하였으며, 소외 2가 자리를 비우는 경우 소외 3이 이 사건 차량의 운전과 크레인 조작을 담당하였다.

(5) 이 사건 사고 당일인 2011. 12. 29. 소외 2는 원우정보통신으로부터 전선드

럼을 운반하라는 지시를 받고 소외 3으로 하여금 이 사건 차량의 적재함에 전선드럼을 싣고 이 사건 차량을 운전하여 이 사건 작업 장소에 가도록 하였고, 이 사건 사고 당시 소외 2는 현장에 도착하기 이전이었다.

(6) 망인은 배전기능 자격증을 보유한 자로서, 화물의 운반 및 하역 작업을 수행할 인력이 아닌 전기배선공으로서 2011. 12. 6. 원우정보통신과 근로계약을 체결하였고, 근로계약서상으로도 직종(업무내용) 부분에 '전기배전활선전공'이라고만 기재되어 있으며, 평소 전선을 전봇대에 설치하는 이른바 활선작업을 담당하였고, 이 사건 사고 당시에도 망인은 소외 2나 소외 3이 운반 및 하역해 주는 전선을 전봇대에 설치하는 작업을 수행하기 위하여 소외 2와 소외 3과는 별도로 이 사건 작업 장소에 먼저 도착하여 기다리고 있었다.

(7) 소외 3이 이 사건 작업 장소에 도착하여 운전석에서 동력전달장치를 조작하고 이 사건 차량에서 내릴 무렵 망인이 아우트리거를 조작하였고, 망인이 붐대 작동을 위하여 크레인 레버를 조작할 때 소외 3은 크레인에 전선드럼을 걸기 위하여 이 사건 차량의 적재함에 올라가 있었다.

(8) 한편, 소외 2는 원우정보통신이 하도급받은 통신기지국 시설공사 현장의 작업반장이자 안전책임자의 지위를 겸하고 있었다.

(9) 이 사건 사고 이전에 이 사건 작업 장소에서 전선드럼을 운반하고 하역하는데 이 사건 차량이 사용된 적은 없다.

(10) 소외 2와 소외 3은 이 사건 사고 이전에도 주식회사 명광이엔지의 작업 현장에서 일용직 직원으로서 함께 전기 배선작업 등을 수행하는 등 약 2~3년 전부터 여러 작업 장소에 함께 다니며 크레인 작업과 전선 설비 작업을 수행하였다.

다. 이러한 사실관계를 앞서 본 법리에 비추어 살펴보면, 이 사건 차량을 이용한 운반 및 하역 작업은 이 사건 차량의 소유자이자 공사현장의 안전책임자의 지위를 겸 하던 소외 2와 그를 보조하는 소외 3이 담당하던 업무이고, 이 사건 당시는 소외 2가 현장에 도착하기 이전이었으므로, 소외 3이 이 사건 차량을 이용한 전선드럼 하역 업무를 총괄하면서 아우트리거와 크레인 등 특수장치를 포함하여 이 사건 차량 전체를 운전하여야 할 지위에 있었다. 따라서 소외 3은 이 사건 당시 이 사건 차량을 안전한 곳에 주차하고 그 작업장의 지형 특성에 맞게 아우트리거를 설치하여 이 사건 차량을 지면에 견고하게 고정한 후 바퀴고임목을 사용하여 차량의 미끄러짐을 방지하는 조치를 취하는 등 사고를 미연에 방지할 의무를 부담하고 있었음에도 위와 같은 조치를 취하지 않고 이 사건 차량의 아우트리거와 크레인 작동에 능숙하지 않은 망인이 이를 조작하는 것을 묵인한 채 이 사건 차량 적재함 위에서 하역 작업에 관여하여 망인의 작동미숙으로 이 사건 사고가 발생하게 되었다고 할 것이므로, 소외 3이 여전히 운전자의 지위에 있고 망인은 운전자에 해당하지 않는다고 보아야 한다.

나아가, 이 사건 사고 당시 망인은 전기배선공으로서의 자신의 업무와 관계없이, 별도의 대가도 받지 않고 소외 3의 전선드럼 하역 업무를 도운 것에 불과하다고 보아야 하므로, 망인은 운전의 보조에 종사한 자에 해당하지도 않는다고 할 것이다.

라. 그럼에도 원심은 망인이 이 사건 사고 당시 이 사건 차량을 운전하거나 그 운전의 보조에 종사한 자에 해당한다고 보아 자동차손배법 제3조가 정하는 다른 사람으로 볼 수 없다고 판단하였으니, 이러한 원심의 판단에는 자동차손배법상 타인성이 부정되는 운전자 및 운전보조자에 관한 법리를 오해하여 판결에 영향을 미친 잘못이 있다.

3. 결론

그러므로 원심판결을 파기하고, 사건을 다시 심리·판단하도록 원심법원에 환송하기로 하여, 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

재판장 대법관 박상욱

 대법관 이상훈

주 심 대법관 김창석

 대법관 조희대