法學碩士 學位論文

個人用 自動車保險 標準約款의
諸問題에 관한 研究

2006年 2月 24日

釜慶大學校 大學院

法 學 科

曹 圭 成

法學碩士 學位論文

個人用 自動車保險 標準約款의
諸問題에 관한 研究

指導教授 金 洸 祿

이 論文을 法學碩士學位 論文으로 提出함

2006年 2月 24日

釜慶大學校 大學院

法 學 科

曹 圭 成

曹 圭 成의 法學碩士 學位論文을
認准함

2006年 2月 24日

主審 法學博士 高明植 (印)

委員 法學博士 崔明龜 (印)

委員 法學博士 金洸祿 (印)

[目 次]

第1章 序論

第1節 研究의 目的	1
第2節 研究의 範圍 및 研究方法	5
第3節 論文의 構成	6

第2章 自動車保險의 理論的 考察

第1節 自動車保險 一般論	7
1. 자동차보험의 의의	7
가. 일반적 의의	7
나. 구체적 의의	7
2. 자동차보험의 법적 성질	11
3. 자동차보험의 기능	12
가. 사회보장적 기능	12
나. 자동차소유자의 경제적 구제기능	12
다. 피해자 보호 기능	12
라. 사고예방적 기능	13
마. 투자의 기능	13

第2節 우리나라 自動車保險 現況 13

- 1. 자동차보험의 발전 13
 - 가. 자동차보험의 연혁 13
 - 나. 자동차보험 종목의 변천과 발전 14
- 2. 자동차보험의 종류 16
 - 가. 개인용(個人用)자동차보험 16
 - 나. 업무용(業務用)자동차보험 18
 - 다. 영업용(營業用)자동차보험 19
 - 라. 운전자보험 19
 - 마. 의화표시자동차보험 20
 - 바. 자동차취급업자종합보험 20
- 3. 자동차보험의 현황 22

第3節 普通保險約款과 規制 24

- 1. 보통보험약관 일반론 24
 - 가. 의의 24
 - 나. 기능과 한계 24
 - 다. 약관의 구속력(拘束力)의 근거 25
 - 라. 보험약관의 해석 27
 - 마. 약관에 대한 규제 29
- 2. 보험약관 작성자의 의무 32
 - 가. 약관의 교부·설명의무 32
 - 나. 약관규제법과 상법과의 관계 33

第4節 個人用 自動車保險 標準約款 34

1. 약관의 변천 34
가. 다원화 이전의 자동차보험 34
나. 다원화 이후의 자동차보험 35
2. 약관의 체계 38

第3章 自動車保險 標準約款의 問題點과 改善方案

第1節 序論 40

第2節 約款의 形式과 體系 41

1. 현황 및 문제점 41
2. 외국의 사례 43
가. 미국 43
나. 프랑스 43
다. 영국 44
라. 기타 44
3. 개선방안 45

第3節 人的事故에 관한 補償制度 47

1. 배상책임(대인배상I·II) 약관 일반 47

가. 서설	47
나. 보험금의 현실화와 지급기준의 구체화	49
다. 보상한도액 인상과 임의보험과의 통합	53
라. 상해·후유장해등급 폐지	54
마. 친족의 타인성	56
바. 형사합의금	58
사. 한시장해	60
2. 대인배상I·II 개별약관조항	61
가. 보험금 지급기준 중 현실소득액의 산정방법	61
나. 유상운송 면책	62
다. 가정간호비	64
라. 선택진료비	64
마. 기왕증 손익공제	67
바. 중간이자 공제방법	69
사. 외국인의 소득인정 및 취업가능월수	70
아. 군복무의무자의 취업가능시기	72
자. 동승자 유형별 감액비율	72
차. 위자료 지급기준 현실화	73
카. 사망사고시 생계비공제	75
타. 맥브라이드 후유장해 평가방법	79
파. 휴업손해액	79
3. 자기신체사고 개별약관조항	81
가. 보험금 계산식(대인배상 I·II 공제 지급)	81
나. 안전띠 미착용 감액	82

4. 무보험차상해 개별약관조항	83
가. 중복보상시 보험금분담 조항	83
나. 무면허운전 면책약관	84
第4節 物的事故에 관한 補償制度	87
1. 대물배상 개별약관조항	87
가. 차량시세 하락손해	87
나. 원격지 견인비용	89
다. 대차료·휴차료	90
2. 자기차량손해 개별약관조항	91
가. 수리비	91
나. 도난의 범위	92
다. 사기 또는 횡령의 주체 및 범위	92
第5節 一般事項 約款	94
1. 중고자동차의 보험계약의 성립 및 보험기간	94
2. 보험약관의 설명·교부의무	94
3. 계약전 알릴의무	97
4. 피보험자동차의 양도	98
5. 보험계약의 해지 또는 해제	100
6. 가지급보험금 지급기준의 명확화	100
7. 실손보상원칙의 명확화	102

第6節 特別約款	103
1. 보험료 분할납입 특약	103
2. 대인배상I 일시담보특약	106
3. 다른자동차 운전담보특약	107
第7節 其他約款	108
1. 보험금청구권의 소멸시효	108
2. 피해자의 직접청구권의 소멸시효	110
3. 피보험자의 보험금청구권의 소멸시효	113
4. 손해방지경감비용	114
5. 인터넷에 의한 보험계약	116
6. 집단소송제	117
7. 무과실책임보험(No-Fault) 도입	117

第4章 結論

第4章	120
-----------	-----

※ 參考文獻

Abstract

A Study on General Issues of the Individual Automobile Insurance Standard Clauses

Seong Gyu Cho

Department of Law, The Graduate School,
Pukyong National University

Even though automobile insurance has developed astonishingly with the improvement of automobile insurance systems and standard clauses for the victims of automobile accidents, the victims rarely get enough salvation because minimum compensation has been preferred to positive compensation in Korea where high automobile-accident rate has been reported. Besides, the status of clause is absolute in automobile insurance policies, and important standards for interpreting the contract and the amount of damages play a crucial role in compensating the loss of life and property.

Even though the usefulness and the necessity of automobile insurance clauses have been proved to be indispensable in automobile insurance, the contractor cannot be protected by automobile insurance unless he or she accepts the whole clauses because a typical "Adhesion contract" is only made one-sidedly by insurance companies who are equipped with expertise and experience.

Furthermore, insurance consumers have had a hard time understanding the clauses, and insurance companies have caused a lot of problems interpreting the clauses one-sidedly and arbitrarily. That's why consumers are dissatisfied with insurance money estimated by the clauses.

This research focuses on coordinating the interests of both parties and minimizing the problems related with the interpretation of clauses and, at the same time, protecting the rights of insurance consumers.

An overall and systematic improvement can be achieved by the investigation of current automobile insurance clauses which still have a variety of problems in spite of a steady revision of clauses in order to expand the range of compensation and standard of payment.

In this research, my detailed investigation aims to improve related laws and clauses (which are mentioned in this paper) in order to optimize automobile insurance clauses and defend the rights of insurance consumers. This will be done on the basis of an investigation of unreasonable clauses that need to be modified. It will especially focus on clauses that evoke complaints from insurance consumers and insurance companies which inquire into the problems, with regard to the related laws, through research.

In addition, tougher competition for developing automobile insurance policy has been expected to arise because of a complete liberalization of the premium rate of automobile insurance that came into effect on August 1st 2001. Therefore there has been an expansion in the variety of channels of insurance sales and a rapid change of price-competitive systems. As a result, the clauses are supposed to be revised in favor of the customer's convenience with priority given to the six basic requisites, such as (1) The security of fairness; (2) Clauses that leave no gap interpretation; (3) The assurance of trade and agreement; (4) Regulations which are easy to understand; (5) The appropriate compensation; and (6) The reflection of the consumer's opinion and the security of transparency in clauses.

[Key Words] Automobile insurance, Automobile Insurance Standard Clauses, Adhesion contract, Automobile insurance policy

第1章 序 論

第1節 研究의 目的

현대 생활에서 자동차는 필수 불가결한 존재로 자리 잡은 반면에 또 한편으로 자동차는 “달리는 흉기”라고 할 정도로 위험성이 매우 크고, 또한 자동차사고는 엄청난 직·간접적인 사회적·경제적 손실을 초래하고 있다.

우리나라의 자동차 등록대수는 2005년 5월 기준으로 16,826,984대가 등록되어 있으며,¹⁾ 이러한 추세로는 2005년말에는 1,700만대를 돌파할 것으로 보여, 이제 자동차는 육상운송의 중추로서의 자리 매김을 확고히 하고 있다고 할 것이다. 그러나 교통사고로 인한 인적·물적·사회적 손실의 폭발적 증가는 우려할 만한 사회적 문제로 확대되고 있다. 도로교통안전관리공단의 “교통사고 사상자 현황” 자료에 의하면, 최근 5년간 교통사고 발생건수는 2000년 총290,481건(사망 10,236명, 부상 426,984명), 2001년 총260,579건(사망 8,097명, 부상 386,539명), 2002년 230,953건(사망 7,224명, 부상 348,184명), 2003년 240,832건(사망 7,212명, 부상 376,503명), 2004년 총 220,755건 (사망 6,563명, 부상 346,987명)에 달하는 것으로 나타났다. 2004년도만을 놓고 보더라도 교통사고 건수는 총22만여 건이고 이중 사망사고는 6,563명으로 1일 평균 17.98명이 사망한 것으로 되어 있다.²⁾ 결국 그동안 교통사고 감소를 위한 꾸준한 정부정책과 노력에도 불구하고 자동차 1만대당 사망자수가 3.9명으로³⁾ 여전히 OECD 가입국 중 최하위 수준을 벗어나

1) 통계청, 차종별로는 승용차가 10,799,303대를 기록하여 전체의 64.1%, 화물차가 3,078,114대로 18.4%, 승합차가 1,176,037대로 7.1%, 이륜차(50cc 이상)가 1,726,169대로 10.1%, 특수차가 47,361대로 0.3%를 차지하고 있다.

2) 도로교통안전관리공단(<http://www.rtsa.or.kr/stat/stat021.jsp?tb=2>), ‘교통사고 사상자 현황’, 2005년 12월 20일자 확인.

3) 앞의 인터넷 자료, ‘교통사고 사상자 현황’, 2004년말 차량대수기준임.

지 못하고 있으며, 다만 2001년까지 보유하였던 OECD 가입국 중 교통사고 최다 다발국이라는 오명에서 벗어난 것으로 만족할 뿐이다. 교통사고 사상자를 기준으로 계산한 사회적 손실비용은 사망자 1인당 3억7천만원, 부상자 1인당 760만원에 이르고 있다.⁴⁾

자동차보험제도는 이러한 교통사고로 인한 피해자를 구제하기 위한 제도로 “피보험자가 자동차를 소유·사용 또는 관리하는 동안에 발생한 사고로 인하여 생긴 손해를 보험자가 보상하는 손해보험계약”이다.⁵⁾ 다시 말하면, “보험기간 중 자동차사고로 피보험자가 법률상 손해배상책임을 부담하면서 야기되는 재산상의 손해를 보험자가 보상하는 손해보험”의 일종이라 할 수 있다. 이러한 자동차보험제도는 피해자나 가해자 개인에게는 개인과 가정생활의 안정을 보장해주고, 아울러 기업에게도 경영의 안정을 가능하게 하여 결과적으로 사회 전체가 자동차보험제도의 수혜자가 되도록 하는 매우 유용한 제도이지만, 가해자와 피해자들의 이해관계가 첨예하게 대립되고 전문성과 기술성으로 인해 대부분의 국가에서는 보험분야 중 자동차보험을 가장 심각하고 어려운 문제로 인식하고 있는 것 또한 사실이다. 우리나라의 자동차보험은 그동안 비약적으로 발전하여 왔으며, 이와 함께 자동차사고로 인한 피해자를 구제하기 위하여 자동차보험제도와 자동차보험 표준약관을 꾸준히 개선하여 왔지만, 교통사고 발생율이 높은 우리나라의 사회 경제적 현실 때문에 적극적인 보상제도 보다는 최소한의 보상 제도를 유지하는 형태로 제도 및 약관을 운영하여 왔기 때문에 교통사고로 인한 피해자의 구제는 아직 미흡한 부분이 많은 것이 현실 실정이다.

자동차보험의 법원(法源)으로 “상법 제4편 보험편”(제1장 통칙, 제2장 손해보험 제1절 통칙, 제5절 책임보험, 제6절 자동차보험, 제3장 인보험 제3절 상해보험 등), “보험업법”, “자동차손해배상보장법” 등의 법률이 있으나, 상법상 자동차보험 조항은 3개 조항에 불과하다. 따라서 자동차보험

4) 도로교통안전관리공단, 푸른신호등, 2003년 3월호, 56면.

5) 김성태, 保險法講論, 법문사, 2001, 648면.

에서는 자동차보험 표준약관이 계약 내용의 결정과 해석에 있어 가장 중요한 기준이 되고 있다.

우리나라의 자동차보험은 크게 개인용자동차보험, 업무용자동차보험, 영업용자동차보험으로 나눌 수 있으며, 개인용자동차보험의 경우 보험료 자율화 조치⁶⁾ 이전에는 손해보험회사의 공통상품이었고, 개인용자동차보험약관 또한 각사 공통의 인가약관이 있었다.

2000년 4월 자동차보험 부가보험료의 자율화 조치 이후 각 손해보험사별로 고보장자동차보험이 등장하기 시작하였고, 2002년 8월 자동차보험요율의 완전한 자율화 조치 이후 각 손해보험사마다 특색 있고 다양한 내용의 고보장 상품을 개발하여 판매하고 있으며, 현재는 상품의 브랜드화 및 다양한 고보장내용의 상품이 등장함으로써 소비자들의 선택의 폭이 크게 넓어지고 있다.⁷⁾

이러한 현상은 자동차보험상품 가운데 가장 큰 비중을 차지하고 있는 개인용자동차보험에서 특히 두드러지고 있는데, 이러한 고보장 상품과 다양한 특약이 부가된 새로운 자동차보험상품도 대인배상담보에 있어서는 기존의 틀을 그대로 유지하고 있는 것이 문제점으로 지적되고 있다. 자동차보험제도에 큰 변화가 있었던 2001년⁸⁾ 이후에도 거의 매년 자동차보험약관이 개정되어 왔지만 아직까지 그 동안 지적되어 온 문제점을 완전히 개선하였다고 보기에는 미흡하며, 일부 약관조항의 보완수준에 그치고 만

6) 자동차보험은 부가보험료의 자율자율화가 가장 늦게 진행되어 2000년 4월에 부가보험료 자율화에 이어 2001년 8월부터 순보험료의 자율화가 시행됨으로서 보험요율의 완전 자율화가 이루어졌다.

7) 국내 최대보험사인 삼성화재의 경우 **anycar**라는 브랜드로 가속화 되고 있는 자동차보험환경변화에 대응하고 다양한 보장을 요구하는 소비자들의 Needs를 충족시키기 위해 Plan형 맞춤 자동차보험을 만들어 판매하고 있다. 동 상품의 내용을 살펴보면 가입자의 성별, 연령별 특성을 고려하여 5가지 플랜으로 운영을 하고 있는데, **anycar**기본형(청·중년층을 상대로 한 기본플랜), **anycar power**(고보장 선호층), **anycar slim**(청년층 26~29세), **anycar lady**(여성), **anycar sliver**(장년층 60세 이상) 으로 구분하여 소비자들의 Needs를 충족시키고 있다.

8) 가장 대표적인 변화가 위에서도 언급되었던 “보험료의 완전자율화” 이며, 이외에 자동차손해배상보장법 시행령이 개정되어 책임보험의 보상한도가 획기적으로 확대되고, 자동차보험약관도 2001년의 경우 4월1일과 8월1일 두 차례에 걸쳐 개정 후 시행되었다.

아쉬움이 있어 왔다. 그동안 자동차보험 표준약관에 대해서는 다음과 같은 문제점이 지적되어 왔다.

첫째, 자동차보험약관상의 지급기준에 의한 보험금이 법원의 판결금액에 비해 적기 때문에 상당수의 교통사고 피해자들이 손해배상청구소송을 제기하고 있고,⁹⁾ 제소하는 경우에 법원은 피해자에게 유리한 방향으로 판결을 내리고 있어 사실상 교통사고로 인한 손해배상금산정기준의 이원화를 초래하고 있다. 이와 함께 소송제기에 따른 사회적 비용의 증가와 시간 등의 낭비문제가 발생하게 된다.¹⁰⁾

둘째, 자동차보험약관의 체계와 관련하여 과거 약관이 보험회사의 편의를 우선 고려한 체계로 되어 있었기 때문에 보험소비자들이 약관의 내용을 어떻게 적용하여야 하는지를 알기가 어렵고, 또한 교통사고 피해자들이 보험회사의 보상처리에 불만을 가지고 있더라도 약관의 내용을 정확하게 이해하고 이의를 제기하는 것이 어렵다는 지적이 있어, 2003년 1월 약관 개정시에 알기 쉬운 형태로 바꾸었으나, 그 규정의 형식이 “항”과 “호”가 분명치 않고 지나치게 산문으로 쓰여 있어서 읽기 불편하고 오히려 혼동을 야기할 가능성이 높아 이에 대한 개선이 필요하다는 점이다.

셋째, 자동차보험약관은 다양하게 발생하는 자동차사고의 모든 경우를 망라할 수가 없기 때문에 추상적으로 규정될 수밖에 없는 한계를 지니고 있다. 이에 따라 보험회사에서 약관조항을 일방적, 자의적으로 자신들에게 유리하게 해석할 여지가 있으며, 동일한 피해를 당한 피해자 사이에도 적극적으로 보상을 요구하는 피해자와 그렇지 않은 피해자 사이에 보상의 형평성이 문제될 수가 있다는 점이다.

자동차보험약관은 자동차보험계약에서 필수 불가결한 수단으로서 그 유용성과 필요성이 인정되고 있다. 그러나 자동차보험약관은 보험의 전문성

9) 삼성화재 송무팀 2004년, 신년 업무보고서 : 보험금청구건수대비 소송건수의 비율은 0.7% 미만이지만, 총보험금 지급액에서 판결로 인한 보험금 지급비율은 20% 정도로 높은 비중을 차지하고 있다.

10) 최영홍, 자동차종합보험에 있어서 손해액과 보험금 지급기준에 관한 연구: 대인배상을 중심으로, 석사학위논문, 계명대 무역대학원, 1995, 109면.

과 기술성으로 인하여 보험자에 의하여 일방적으로 작성된 전형적인 부합 계약(附合契約)이다. 또한 자동차보험 계약자는 이 약관을 포괄적으로 승인하지 않으면 자동차보험에 의한 보호를 받을 수 없는 것이 현실이다.

이에 본 논문은 그 동안의 꾸준한 약관개정작업을 통해 그 보상범위 및 지급기준을 확대해 왔지만 여전히 여러 가지 문제를 내포하고 있는 현행 개인용 자동차보험표준약관의 문제점을 검토하여 종합적이고 체계적인 개선방안을 마련함으로써, 보험소비자들의 권익을 보호함과 동시에 보험자와의 상충되는 이해관계를 슬기롭게 극복해갈 수 있는 제도적 개선방안을 마련함으로써 양자의 이해관계를 조율하고 약관해석과 관련한 분쟁을 최소화 하고자 하는데 있다.

第2節 研究의 範圍 및 研究方法

약관은 통상 보통약관과 특별약관으로 구성되며, 자동차보험약관도 마찬가지이다. 2001년 8월 자동차보험요율의 자율화 조치 이전에는 개인용 자동차보험 약관의 경우에는 금융감독원의 심사를 거쳐 금융감독위원회의 인가를 받은 자동차보험약관을 국내 손해보험회사에서 공통적으로 사용하고 있다.

보험요율의 완전자율화 조치 이후에는 개인용자동차보험도 각 손해보험 회사별로 특유의 특약을 부가한 자동차보험상품을 판매하고 있으며, 보통약관은 각사의 약관내용이 동일하다. 본 논문에서는 2004년 8월 보험감독 기관에 의해 발표된 개인용자동차보험 표준약관¹¹⁾을 연구대상으로 한다.

11) 보통약관에는 대인배상I(책임보험), 대인배상II(책임보험 초과손해), 대물배상, 자기신체 사고, 무보험자동차에 의한 상해, 자기차량손해로 구성되어 있으며, 목적차는 1. 일반사항, 2. 담보종목별 보상내용, 3. 기타사항, 4. 보험금 지급기준으로 구성되어 있다. 특별약관에는 1. 보험료 분할납입 특약, 2. 가족운전자 한정운전 특약, 3. 신용카드이용 보험료 납입 특약, 4. 운전자 연령 만21세 이상 한정운전 특약, 5. 운전자 연령 만26세 이상 한정운전 특약, 6. 다른 자동차운전담보 특약, 7. 대인배상I 일시담보 특약, 8. 보

우선 보통약관을 중심으로 하고, 특별약관의 경우에는 각 손해보험회사에서 공통으로 취급하고 있는 특별약관 가운데 문제가 있는 부분을 중심으로 문제점을 분석하고 개선방안을 제시하고자 한다.

아울러 본 논문에서는 약관전체 내용 중, 약관의 내용이 불합리하여 개선이 필요한 조항을 중심으로 살펴보되 특히 보험소비자들과 보험회사의 불만이 많은 조항도 함께 다루어 보고자 한다.

또한 본 논문은 문헌 연구를 통하여 법적 측면에서의 문제점을 중심으로 검토하고, 이를 바탕으로 약관 적용상의 문제점도 아울러 검토해보고자 한다.

第3節 論文의 構成

위와 같은 목적과 범위 내에서 수행될 이 논문의 구성은 다음과 같다.

제2장은 자동차보험의 이론적 고찰을 통해 자동차보험 일반론 및 그 발전과정에 대해 살펴본다. 여기에서는 자동차보험의 의의와 법적성질, 그 기능을 알아보고, 현재 우리나라 자동차보험의 현황과 종류 및 발전과정을 알아본다. 또한 자동차보험약관에 관한 법리를 검토하면서 보통보험약관의 의의와 규제에 관하여 살펴보고, 아울러 자동차보험 표준약관의 법률관계와 체계에 대해 살펴본다.

제3장에서는 자동차보험표준약관의 문제점과 개선방안을 고찰한다. 약관의 형식과 체계, 또 각 담보종목별로 나누어 문제점을 검토하고 이에 대한 개선방안을 제시한다.

그리고 제4장에서는 이상의 논의를 바탕으로 개인용 자동차보험 약관의 모범안 정립 방향에 관한 맺음말과 그를 위하여 우리가 노력하여야 할 사항을 담고 있다.

협료 자동이체납입 및 자동갱신 특약, 9. 플러스 특약, 10. 보험료 자동납입 특약으로 이루어져 있다.

第2章 自動車保險의 理論的 考察

第1節 自動車保險 一般論

1. 자동차보험의 개념

가. 일반적 의의

자동차를 운행하는 사람들은 장래 언제 어떠한 형태로 일어날지 모르는 자동차사고에 대하여 항상 불안감을 가지지 않을 수 없다. 이러한 불안을 경제적 측면에서 해소시켜 주기 위해 보험회사에 일정한 액수의 보험료를 내고 사고가 났을 경우 인적·물적 손해를 보상받는 제도가 바로 자동차보험이다.¹²⁾

상법상으로 보면 자동차보험은 “피보험자가 자동차를 소유·사용 또는 관리하는 동안에 발생한 사고로 인하여 생긴 손해를 보험자가 보상하는 손해보험계약”이다(상법 제762조의2).

자동차보험은 자동차의 운행과 관련하여 생길 수 있는 각종의 위험에 대비하기 위한 제도이며, 특히 그 중심을 차지하는 대인배상책임보험은 피보험자의 잠재적 피해자에 대한 배상자력을 담보하는 역할을 하고 있다. 이하에서는 자동차보험의 의의가 되는 구성요소들 구체적으로 살펴보고자 한다.

나. 구체적 의의

(1) 손해보험의 일종

12) 남원식의 6인, 조문별 해석 自動車保險約款(개정증보), 1998년, 한울출판사, 3면.

자동차보험은 원칙적으로 피보험자의 재산상의 손해를 보험자가 보상할 것을 약정한 손해보험이며, 그 중에서도 보험기간 중에 생긴 사고로 피보험자가 제3자에 대하여 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해를 보상하는 책임보험이다. 하지만 구체적으로 살펴보면 물건보험인 자기차량보험, 상해보험인 자기신체사고보험, 무보험자동차 상해담보보험, 대인·대물배상 책임보험 등 여러 가지 성질의 보험으로 구성된 종합보험이다.

(2) 자동차의 소유·사용·관리 중 생긴 사고에 관한 보험

“자동차의 소유·사용·관리하는 동안”이란 피보험자가 피보험자동차를 지배 상태에 두고 있음을 의미하는 것으로서 이것은 자동차사고에 있어서 손해배상책임을 귀속주체를 정하는 기준이 된다. 즉 피보험자동차에 대한 실질적 지배관계를 판단하는 기준이 되는 것이다.¹³⁾

자동차 손해배상보장법 제1조에 의하면 자동차의 “운행”에 기인한 손해를 배상하도록 하고 있는 반면, 상법 제726조의 2와 자동차종합보험약관 대인배상 I, II 와 대물배상에는 “피보험자동차의 소유·사용·관리하는 동안”에 생긴 손해라고 규정하고 있어 이와 같이 달리 규정한 의도가 무엇인지 그리고 그 의미는 서로 어떻게 다른 것인지에 대해 의문이 제기되고 있다.

그 의미가 단순히 소유·사용·관리하는 동안이라는 지배 가능한 시간, 즉 시간적 개념에 그치는 것인지, 아니면 소유·사용·관리가 사고에 대한 원인으로 작용한 것에 중점을 둔 것인지도 의문이라 하겠다. 다만 이 개념은 “운행”이라는 행위적 측면 보다는 자동차의 “소유·사용·관리”라는 행위적 측면과 “그러한 동안”이라는 시간적 개념도 함께 내포할 것이다. 따라서 중요한 논점은 자동차사고의 개념에 두어지게 되며, “소유·사용·관리하는 동안”이라는 개념은 자동차사고로 인한 책임귀속의 주체를 정하는 기준으로서 기능한다고 하겠다. 그리고 여기서 말하는

13) 박세민 편저, 自動車保險法論, 2003년, 세창출판사, 183면.

자동차사고란 자동차로 인하여 발생한 사고라고 할 것인데, 이는 자동차와 사고의 인과관계의 범위를 어떻게 정하는가에 따라서 달라질 수 있다. 자동차의 개념은 각종의 법률 규정에 따라 다르지만, 자동차보험에서의 자동차는 피보험자동차를 말한다. 피보험자동차로 될 수 있는 자동차는 자동차 손해배상보장법, 보통보험약관, 특별보험약관에서 구체적으로 나타나고 있다.

사고란 일정한 손해, 즉 인적·물적 손해를 야기 시키는 외부적 현상이나 사태(事態)를 말한다. 따라서 자동차보험에서의 자동차사고란 피보험자동차에 의한 인적·물적 손해가 야기되는 것이라고 말할 수 있다. 아울러 수동적으로 피보험자동차에 가해진 사고도 포함된다고 할 것이다.

자동차사고의 유형을 주체에 따라 분류하면 “차대차 사고”, “차대인 사고”로 나누어지며, 피해 객체에 따라 인신사고, 재물사고로 나누어 볼 수 있다.

인신사고는 자동차사고로 인해 사람의 생명, 신체가 사상(死傷)된 경우를 말하며, 이에 는 자기 자신이 사상된 경우인 “자기신체사고”와 타인(他人)이 사상된 경우인 “대인사고”로 분류된다.

재물사고는 자동차사고로 인하여 자기 또는 타인의 물건이나 차량 등의 재물이 손괴된 경우를 말하며, 이에 는 다시 자기 자신의 차량이 손괴되는 사고인 “자기차량사고”와 타인의 차량을 포함한 타인의 재물이 손괴되는 “대물사고”로 분류된다.

(3) 피보험자의 재산적 손해보상을 위한 보험¹⁴⁾

자동차보험은 자동차의 소유, 사용, 관리 중에 발생한 사고로 인해 생긴 피보험자의 손해를 보상하는 보험으로서 그 외의 사고손해는 제외하고 있다. 자동차사고로 인해 발생하는 피보험자의 재산적 손해는 크게 두가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째는, 타인에 대해 손해배상을 짐으로써 생기는

14) 남원식의 6, 앞의 책, 13면~14면.

손해고, 둘째는, 자기 자신이나 자기물건에 직접 입게 되는 손해다.

먼저 타인에 대해 손해배상을 지는 경우의 손해는 피보험자가 민법 제 750조의 일반 불법행위책임을 질수도 있으며, 자동차 손해배상보장법상의 운행자¹⁵⁾ 책임도 질 수가 있다. 이때 피보험자가 제3자에게 지는 배상책임의 범위, 즉 손해액의 범위는 적극적 손해, 소극적 손해, 정신적 손해의 세가지로 나뉜다. "적극적 손해"는 피해자가 사고로 인해 사망 또는 부상한 경우 장례비, 치료비 등의 각종 비용이 출연된 손해고, "소극적 손해"는 일실소득, 휴업손해액이며, "정신적 손해"란 피보험자 본인이나 가족들의 위자료를 말한다. 피보험자는 가해자측으로서 피해자측의 이러한 손해를 배상해야 하는 것이다. 이러한 경우 피보험자도 예기치 않은 재산적 감소를 초래할 수 밖에 없고 이것이 곧 피보험자의 재산적 손해인 것이다. 자동차보험은 피보험자의 이러한 손해를 전보하는 역할을 한다.

다음으로 피보험자는 자기자동차의 파손에 대한 수리비의 지출손해나 자기신체손상에 대한 치료비의 지출로 손해를 입을 수가 있다. 이상과 같은 피보험자의 손해에 대하여 보상을 해 줌으로써 그의 경제적 손실을 전보하는 것이 바로 자동차보험인 것이다.

또한 원래 자동차보험은 대인·대물사고시 피보험자가 이러한 배상책임을 이행한 후 보험자에 대해 보험계약에 기한 보상을 청구하는 법적구조이다. 물론 그 보상금액은 계약시의 보험종목에 따라 달라질 수 있다. 그런데 제3자는 피보험자를 거치지 않고 직접 보험자에게 그의 손해를 보상 청구할 수 있는 권리도 가지고 있다(상법 제752조).

한편, 자기차량손해와 자기신체사고의 경우에는 제3자의 관계가 존재하지 않고, 피보험자가 그의 차량에 입은 손해나 자기신체에 입은 부상으로 인한 손해를 보험회사에 청구하는 것이어서 각각 대인사고, 대물사고와는 다른 구조를 지닌다.

15) 운행자란, 사회통념상 당해 자동차에 대한 운행을 지배하여 그 이익을 향수하는 책임 주체로서의 지위에 있다고 할 수 있는 자로 자배법상 '자기를 위하여 자동차를 운행하는 자'라 정의되고 있고 배상책임의 주체가 되는 자이다.

2. 자동차보험의 법적 성질

자동차보험은 통상 가입의 강제성 여부에 따라 강제보험(책임보험)과 임의보험(종합보험)으로 구분한다. 강제보험(책임보험)은 자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 남을 죽게 하거나 다치게 하여 법률상 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해를 보상해주는 보험(약관상 대인배상 I)으로 “자동차손해배상보장법”(이하 ‘자배법’이라 함)에 의해 가입이 강제되어 있다.

임의보험(종합보험)은 자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 생긴 사고로서 책임보험 금액을 초과하는 손해를 보상하는 대인배상 II, 대물배상, 자기신체사고(플러스자동차보험의 경우에는 ‘자동차상해’), 자기차량손해(이하 ‘차량보험’이라 함), 무보험자동차에 의한 상해(이하 ‘무보험차 상해’라고 함) 등의 여러 가지 담보로 구성되어 있다.

자동차보험 개별 담보의 법적성질은 각각 다르다. 대인배상과 대물배상은 책임보험, 자기신체사고는 상해보험, 차량보험은 물건보험이다. 그러나 무보험차상해의 법적성질에 대해서는 견해가 대립하고 있으나 대법원은 이를 상해보험으로 보고 있다.¹⁶⁾

이와 같이 자동차보험은 여러 가지 담보로 구성되어 있기 때문에 상법상의 적용규정에 차이가 있다. 즉, 책임보험인 대인배상 I 과 대인배상 II, 대물배상에 대해서는 상법 제4편 제2장 손해보험 제5절 책임보험 규정(상법 제719조~726조)이 적용되고, 상해보험인 자기신체사고에 대해서는 상법 제4편 제3장 인보험에 관한 규정이 적용된다. 무보험차상해의 경우에는 견해가 대립하고 있으나 상해보험으로 볼 경우에는 자기신체사고와 마찬가지로 제3장 인보험에 관한 규정이 적용된다.

16) 일부 하급심에서는 손해보험이라고 판시한 판례(서울지법 96가합57274호 판결, 서울고법 97나60588호 판결)가 있었으나, 대법원 1999.2.12. 선고 98다26910호 판결에서 ‘무보험자동차에 의한 상해는 상해보험의 일종으로 본 원심판단이 옳다고 여겨진다.’고 판시하여 상해보험으로 보고 있으며, 무보험차상해의 법적성질을 어떻게 보느냐에 따라 상법상의 적용법규가 달라짐은 물론 무면허, 음주운전 면책조항의 해석이 달라지게 된다.

3. 자동차보험의 기능

가. 사회보장적 기능

자동차보험은 피보험자의 배상책임, 차량손해, 피보험자의 상해 등의 여러 가지 위험을 보험으로 인수하여 개인적으로 생활의 안정을 주고, 마음 놓고 사회활동이나 경제활동을 할 수 있게 하는 기능을 가지며 기업에 대해서도 경영의 안정을 지켜주는 중요한 사회보장적 기능을 갖는다.

나. 자동차소유자의 경제적 구제기능

자동차보험은 자동차소유자 등의 피보험자가 자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 일어나는 사고로 인한 여러 가지 손해를 보험회사에서 부담함으로써 피보험자의 경제적 파탄을 방지하고 개별 경제의 안정을 지켜주는 구체적 기능이 있다. 특히 배상책임의 경우 배상책임액의 고액화 경향으로 상당한 금전이 필요하게 되는데 보험회사가 이를 대신하여 부담함으로써 경제적 구제 역할을 한다.

다. 피해자 보호기능

자동차보험은 자동차 사고로 정신적, 물질적 손해를 입은 피해자를 구제하는 보호기능을 가지고 있다. 즉 사망시의 위자료, 재산손해, 장례비 등과 부상시의 치료비, 휴업손해, 위자료 등, 후유장해가 생겼을 때의 손해 등에 대한 배상을 자동차소유자가 할 수 없을 경우(무자력이거나 자력이 부족한 경우 등)에 가해자를 대신하여 보험에 의해 보상받는 것이다.

특히 무보험차나 뺑소니차량에 의하여 손해를 입은 피해자는 보상을 받을 길이 없어 많은 고통을 겪고 있는 것을 우리 주위에서 볼 수 있다. 이러한 현실에서 자배법에 의한 강제보험인 대인배상I(책임보험)에서는 피해

자의 직접청구제도를 입법화하여 피해자 구제에 역점을 두고 있다.¹⁷⁾

라. 사고예방적 기능

자동차보험은 자동차사고가 발생한 후에 피해자를 구제하는 소극적 사후구제기능에서 벗어나 적극적 기능으로서 자동차사고 예방에도 여러 가지 역할을 하고 있다. 즉, 무사고인 자동차나 우량피보험자에 대한 보험료 할인제도는 안전운전 자동차에 대하여 혜택을 주어 포상하고, 불량피보험자에 대하여는 할증제도를 통한 경고를 주어 교통사고의 방지를 촉진함으로써 사고방지의 기능을 하고 있다.

마. 투자의 기능

자동차보험은 타 손해보험과 마찬가지로 많은 보험가입자가 소액의 보험료를 납입하게 되므로 이것을 합치면 큰 기금의 적립이 가능하다. 보험회사는 이 적립된 기금으로써 각종 기업에 직접·간접으로 투자를 하는 금융기관의 역할을 담당하게 되므로 국민경제 발전에 큰 기여를 한다.

第2節 우리나라 自動車保險 現況

1. 자동차보험의 발전

가. 자동차보험의 연혁

17) 자배법의 개정으로 유자녀 생계비도 지원하고 있다. 자배법 제26조 및 동법 시행령 제17조 내지 제19조 참조.

우리나라 최초의 자동차보험회사는 1924년 삼정물산 경성지점으로 서울에서 동경해상화재보험주식회사의 자동차보험 대리점업을 개시하였다. 1936년 조선화재해상보험주식회사가 자동차보험 인가(認可)를 받아 영업을 시작하여 우리나라 최초의 원보험회사가 되었다.

1952년에서 1954년 사이에 조선화재 외에 제일화재, 신동아화재, 대한화재, 국제화재, 고려화재 등 10개사가 경쟁체제에 돌입하였고, 1957년 한국교통보험주식회사가 설립되었다. 1962년 12개 손해보험회사가 공동운영체를 조직하여 운영(한국자동차보험공영사)하다가 1968년 10개 손해보험회사의 공동출자에 의하여 한국자동차보험공영사를 한국자동차보험주식회사(동부화재해상보험 주식회사의 전신)로 개편하였다. 1983년 3월 25일 자동차보험의 다원화조치로 국내 11개 손보사와 외국 손보사 1개 등, 총12개 회사의 경쟁시대에 돌입하였다.

이후 2001년 10월 단종보험회사인 교보자동차보험주식회사가 자동차보험영업을 개시하고, 리젠트화재가 퇴출되고, 2003년 12월 교원공제회에서 교원나라자동차보험주식회사를 설립 운영하고 2004년 1월에는 다음다이렉트가 출범함으로써 현재 14개사의 경쟁체제가 유지되고 있다.

나. 자동차보험종목의 변천과 발전

1962년 3월 2일 자동차보험은 차량보험, 차외대인손해배상책임보험, 차외대물배상책임보험, 차내승객손해배상책임보험, 승무원상해보험의 5개의 담보로 구성되었다.

1962년 12월 31일 의화표시자동차보험이 도입(손해배상책임보험, 차량손해보험, 의료비담보)되었다.

1964년 4월 4일 자배법이 제정, 공포되어 대인배상에 획기적 전기를 마련하였다. 동법은 사망의 경우 연령별로 5개 유형으로 1인당 보상금액을 정하고, 부상의 경우 6등급으로 나누어 1인당 보상금액을 차별화 하였다.

1965년 7월 16일 차량, 재물, 운전자 상해보험의 종목이 추가되었다. 동

년 10월 1일 자동차손해배상 책임보험지급기준을 개정하여 1인당 사망보험금을 2가지 유형으로 나누고 휴업보상기준을 제정하였다.

1967년 5월 신체배상책임보험 포괄담보특약보험(책임포괄보험)을 두었다가 1969년 8월 자동차손해배상책임보험 포괄담보특약보험(책임포괄보험)으로 보험금액을 부상의 경우 책임보험금액의 2배, 사망의 경우 3배 이상 보상하도록 규정하였다.

1971년 6월 자배법을 개정하여 사망보험금을 단일화하여 1인당 50만원으로 증액하였으며, 부상등급도 14등급으로 세분하여 1인당 보상금도 증액하였다.

1971년에는 각종 특약으로 사망증액보험, 부상증액보험, 후유장해증액보험 등의 담보종목을 신설하였다.

1975년 5월 자배법을 개정하여 종전의 보상금액을 사망, 부상 모두 2배로 증액하였으며, 동년 8월 후유장해보상금을 추가하고 부상보험금도 증액하였다.

1976년 5월 차주배상책임보험을 두어 사망, 부상, 후유장해 모두 무한으로 정하였다가 대인배상(무한보상), 대물배상(한도액), 차량손해(보험증권기재금액) 종목이 신설되어 자동차종합보험시대가 도래하였다.

1979년 1월 종합보험에 자손(自損)보험이 추가되고, 1981년 1월 자동차대인배상정액보험이 신설되었다.

1989년 7월 1일 자동차종합보험을 운전자 중심의 요율체계로 전환하였고, 위험집단의 성질에 따라 상품의 체계를 재편성하였다. 이로써 종합보험은 개인소유의 자가용자동차를 대상으로 하는 개인용자동차종합보험과 개인소유 자가용승용차를 제외한 비사업용자동차의 전 차종을 대상으로 한 업무용자동차보험과 영업용자동차를 대상으로 하는 영업용자동차종합보험으로 분류되었다.

2. 자동차보험의 종류

우리나라에서 판매중인 자동차보험 상품은 크게 개인용자동차보험, 업무용자동차보험, 영업용자동차보험으로 나누어지며, 이외에 이륜자동차보험, 자동차취급업자종합보험, 외화표시자동차보험, 농기계보험, 운전자보험 등이 있다. 그리고 개인용자동차보험의 자기신체담보를 강화한 플러스개인용자동차보험, 플러스업무용자동차보험이 있으며, 자동차보험요율의 가격자유화 조치와 함께 자동차보험 회사별로 다양한 고보장성 상품(고급형 상품)을 개발, 판매하고 있다.

가. 개인용(個人用)자동차보험

(1) 가입대상

개인소유 자가용승용차만 가입될 수 있다. 자가용승용차 중 개인소유의 자동차가 가입대상이다. 쉽게 말하면 가정에서 개인이 소유하는 승용차를 생각하면 된다. 등록원부상 개인소유로 되어 있어야 하므로 법인이나 단체소유이면 안된다. 법인이나 단체소유의 승용차는 업무용자동차보험의 가입대상이 된다. 개인소유라도 영업용(개인택시 등)은 영업용자동차보험의 가입대상이 됨에 주의해야 한다. 만약 법인소유자동차를 개인용자동차보험에 가입하였다가 보험기간 중에 사고가 발생하였다면 보험회사의 보상책임은 어떻게 될 것인가? 결론부터 말하자면 보험회사의 보상책임은 발생한다. 이런 계약은 다음과 같은 두가지 형태로 발생될 수 있다.

첫째는, 기명피보험자를 법인명의로 기재하였음에도 보험회사에서 착오로 인하여 개인용자동차보험으로 인수한 경우다. 이 경우는 보험회사의 과실로 잘못 계약된 것이므로 보험회사는 개인용자동차보험의 보상내용에 따라 보상하여야 할 것이다.

둘째는, 보험가입자측의 착오로 기명피보험자를 법인의 대표이사명의로

기재함에 따라 보험회사에서 개인용자동차보험으로 인수한 경우이다. 이 경우도 보험계약은 유효하게 성립될 수 있다. 그 이유는 자동차보험의 피보험이익을 반드시 소유이익에 한정하지 아니하고 관리 또는 사용하던 중의 자동차사고로 인한 손해도 자동차보험의 담보대상이 되기 때문이다.

그렇다면 대표이사가 개인용무로 사용 또는 관리 할 수도 있으므로 대표이사는 개인자격으로서도 피보험자가 못 될 바는 아니다. 따라서 법인 소유 자동차를 대표이사 개인명의로 가입하였다 하더라도 그 개인용자동차보험은 유효하게 성립되며 법인업무에 사용 중 사고가 일어났다면 법인은 허락피보험자¹⁸⁾의 위치에 설 수 있다.

(2) 담보종목

대인배상 I, 대인배상 II, 대물배상, 자기신체사고, 무보험자동차에 의한 상해 및 자기차량손해 등의 담보종목이 있다.

대인배상 I은 자배법에 의하여 그 가입이 강제된 보험으로서 “자배책임보험” 또는 “책임보험”이라 부르기도 하며, 피보험자동차의 대인사고로 피보험자가 제3자(피해자)에게 법률상손해배상책임을 짐으로써 입은 손해를 보상할 것을 목적으로 하는 보험이다.

대인배상 II도 대인배상 I 과 같이 피보험자동차의 대인사고로 피보험자가 제3자(피해자)에게 법률상손해배상책임을 짐으로써 입은 손해를 보상할 것을 목적으로 하는 보험이다. 다만 대인배상 II는 대인배상 I의 보

18) 손해보험계약에서 피보험자는 피보험이익의 주체로서 보험사고 발생시 보험자에 대하여 손해배상청구권(보험금청구권)을 갖는 자이다. 자동차의 경우 통상 소유주만 사용하는 것이 아니라 그의 가족이나 친지 등 밀접한 관계에 있는 자도 사용하는 일이 많으므로, 손해배상책임을 부담하게 되는 자도 기명피보험자(통상 소유주가 해당됨)만 아니고 실제로 자동차를 사용하거나 관리하는 자에게 미치는 경우가 많다. 따라서 배상책임 조항에서는 보험기능을 강화하기 위하여 기명피보험자와 자동차의 사용, 관리에 기인하는 밀접한 관계에 있는 자는 피보험자로 정하고 있다.

자동차보험에서는 기명피보험자, 친족피보험자, 승낙피보험자, 기명피보험자의 사용자, 운전피보험자 등 5개 군으로 구분하고 있으며, 이중 승낙피보험자란 기명피보험자의 승낙을 얻어 피보험자동차를 사용 또는 관리중인 자를 말하며 통상 사용대차 또는 임대차의 차주가 여기에 해당된다.

상금액을 초과한 손해만 보상하기 때문에 양자는 중복되지 않는다.

대물배상은 피보험자동차의 대물사고로 피보험자가 제3자(피해자)에게 법률상손해배상책임을 짐으로써 입은 손해를 보상할 것을 목적으로 하는 보험이다.

자기신체사고 담보는 피보험자동차의 사고로 피보험자가 상해를 입은 결과로 부상 또는 사망하였을 때에 보험금을 지급하는 보험이다.

무보험자동차에 의한 상해담보는 가해자동차가 자동차대인배상책임보험(대인배상 I, II)에 가입되어 있지 아니하거나, 가입되어 있기는 하지만 보험회사가 보험금을 지급하지 아니할 사유에 해당되거나 또는 가해자동차가 사고 후 도주함으로써 가해자를 알 수 없거나 하는 등의 이유로 피해를 당한 피보험자가 가해자동차의 보험에서 보상받을 수 없을 경우에 피보험자의 손해를 보상하는 보험이다. 보험금 계산방법이 통상의 손해배상액 산정방식이 아닌, 약관상 대인배상 II의 보험금 지급기준에 의한다는 점이 자기신체사고나 다른 상해보험과 비교되는 점이라 할 수 있다.

자기차량손해 담보는 피보험자동차의 차체의 손상이나 도난(盜難) 등에 의한 손해를 보상하는 보험으로 일반손해보험의 일종인 물보험에 속한다.

나. 업무용(業務用)자동차보험

(1) 가입대상

개인소유자가용승용차와 이륜차를 제외한 모든 비사업용자동차를 가입 대상으로 한다. 법인소유 승용차, 관용승용차, 모든 비사업용 승합자동차와 화물자동차 등이 모두 업무용자동차보험의 가입대상이다.

(2) 담보종목

대인배상 I, 대인배상 II, 대물배상, 자기신체사고, 무보험자동차에 의한

상해 및 자기차량손해 등의 담보종목이 있으며 개인용자동차보험의 담보종목과 동일하다.

다. 영업용(營業用)자동차보험

(1) 가입대상

모든 영업용자동차를 가입대상으로 한다.

(2) 담보종목

대인배상 I, 대인배상 II, 대물배상, 자기신체사고, 자기차량손해 등의 담보종목이 있으며 무보험자동차에 의한 상해 담보 조항은 없다. 각 담보종목별 담보내용은 개인용자동차보험 및 업무용자동차보험 등과 같다.

라. 운전자보험

(1) 가입대상

보험가입대상이 자동차가 아니며 자동차운전면허 또는 건설기계조정면허를 가진 사람을 대상으로 하는 보험이다. 자동차의 소유여부에 불문하며 운전(조정)면허가 있는 사람이면 운전자보험에 가입하여 여러 가지의 보상을 받을 수 있다

(2) 보상내용

운전자가 자동차의 운행 중 생긴 우연한 자동차사고로 남을 죽게 하거

나 다치게 하여 운전자가 구속되었을 때에는, ① 구속기간동안 생계비를 보상하고, ② 형사상 벌금을 보상하며, ③ 형사문제처리를 위하여 지출되는 방어비용(변호사보수)을 보상한다. 또 자동차사고로 운전자가 부상하여 입원하였을 때에는, ① 생계비를 보상하고, ② 사망시에는 사망보험금을, ③ 치료 후에 장애가 남을 경우에는 후유장해보험금을 지급한다. 운전자의 부상에 따른 치료비는 의료비담보특약에 가입된 경우만 보상되도록 되어 있다.

마. 외화표시자동차보험

(1) 가입대상

보험약관이 영문과 미국달러(\$)로 표시되며 주한미군당국이나 특정의 국기관에 출입하는 자동차가 사고발생시 가해자와 피해자간의 분쟁을 막고 피해보상을 해주기 위한 자동차보험으로 국내거주의 외국인 및 외국기관과 관련하고 있는 국내업체내지 개인의 소유자동차에 대해서만 가입이 허용되어 있다.

(2) 보상내용

신체상해배상책임보험(Bodily Liability Coverage), 재물손해배상책임(Property Damage Liability Coverage), 차량손해(Physical Damage Coverage), 포괄손해담보(Comprehensive Coverage)와 충돌손해담보(Collision)로 분류, 의료비 담보(Medical Payment) 등이 있다.

바. 자동차취급업자종합보험

(1) 가입대상

자동차소유자가 아닌 자동차탁송업자, 자동차판매업자 및 자동차정비업자 등 자동차를 취급하는 것을 업(業)으로 하는 자를 대상으로 하는 보험이다. 즉 자동차취급업자가 자동차의 탁송, 중고자동차판매 또는 정비 등을 의뢰받은 경우 그 위탁받은 고객의 자동차를 사용 또는 관리하던 중 발생한 사고로 인한 대인, 대물배상책임손해, 차량손해 등을 보상하는 보험이다.

자동차를 위탁한 고객이 그 자동차에 이미 자동차보험(개인용, 업무용 또는 영업용자동차보험)을 가입하고 있어도 위탁받은 기간동안 자동차 취급업자가 일으킨 자동차사고에 대하여는 그 고객의 자동차보험에서는 보상받을 수 없도록 규정되어 있어서 자동차취급업자를 위하여 1986년 2월 24일부터 개발 판매된 보험이 자동차취급업자종합보험이다.

(2) 담보종목

자동차취급업자종합보험 보통약관의 담보종목은 배상책임, 자기차량손해 등이 있다. 배상책임에서는 “특약에서 정한 피보험자동차의 사고로 타인에게 법률상 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해를 보상”하게 되며, 대인배상과 대물배상으로 다시 분류된다. 구체적인 담보내용은 각 특별약관의 보상책임규정에 정하고 있는 것이 특징이다.

현재 우리나라 손해보험회사에서 판매중인 자동차취급업자종합보험의 특별약관에는 ① 탁송자동차포괄계약특별약관, ② 판매용자동차특별약관, ③ 임시운전자동차포괄계약특별약관, ④ 정비수탁자동차특별약관, ⑤ 판매용중고자동차포괄계약특별약관, ⑥ 제작중자동차임시은행담보포괄계약특별약관, ⑦ 검사용역대행업자특별약관 등이 있다.

이상의 내용을 도표로 일목요연하게 표시하면 다음과 같다.

표2-1. 우리나라의 자동차보험 상품현황

구 분	가입대상	담보 종목	비 고
개인용자동차보험 플러스	승용자동차	대인배상(I,II),대물배상, 자기신체사고,자기차량 손해, 무보험자동차에 의한 손해	<ul style="list-style-type: none"> • 플러스 개인용 및 업 무용에서는 자기신체사 고를 자동차상해로 명 칭 변경 •영업용자동차보험에서 무보험자동차에의한 상 해 담보는 일부보험회 사가 판매하고 있으며 가입대상차종을 제한하 고 있음.
개인용자동차보험			
업무용자동차보험	비사업용자동 차		
플러스 업무용자동차보험	개인소유 승합자동차 1톤이하 개인화물차		
영업용자동차보험	사업용자동차		
이륜자동차보험	이륜차	영업용자동차보험과 동일	
자동차취급업자 종합보험	자동차취급을 전문으로하는 업자	대인배상II,대물배상,차 량손해	자동차의 판매,수탁 등 자동차의 취급을 업으 로하는자
외화표시 자동차보험	외국인소유자 동차, UN군, 외국기관출입 자동차	신체상해,재물손해,차량 손해,의료비담보	
농기계보험	경운기, 트랙 터,콤바인	대인배상,대물배상,자기 신체사고,농기계손해	
운전자보험	제한없음	사망,장해보험금,생계 비,벌금,치료비등	

3. 자동차보험의 현황

2005년 7월 현재 국내에서 자동차보험을 영업으로 하고 있는 손해보험 회사는 단종보험회사(교보, 다음다이렉트, 교원나라 등)을 포함하여 국내 14개사, 외국사 국내지점 1개(A.H.A) 등 총15개사에 이르고 있다. 영업용

자동차보험의 경우에는 손해보험회사 외에 5개 공제조합(개인택시, 일반택시, 버스, 화물, 전세버스공제조합)에서도 자동차공제를 취급하고 있다.

2003년 3월말 기준으로 현재 우리나라의 자동차 종합보험가입차량은 12,475천대이며, 이는 자동차 등록대수 14,173대와 대비하여 가입율은 88%에 해당되며 가입율은 매년 증가추세에 있다.¹⁹⁾

2004년 회계연도(2004. 4. 1.~ 2005. 3. 31.)의 자동차보험의 원수보험료는 8,872,564백만원으로 손해보험회사의 전체 거수보험료(화재, 해상, 특종, 장기, 개인연금 등 포함) 21,359,865백만원의 41.53%의 비중을 차지하고 있다²⁰⁾

표2-2. 자동차보험 가입현황²¹⁾

(단위: 천대)

구분	등록대수	책임보험		종합보험	
		가입대수	가입율	가입대수	가입율
99년	10,552	10,084	95.6%	8,622	81.7%
2000년	11,378	10,998	96.7%	9,676	85.1%
2001년	12,242	11,751	96%	10,555	86.3%
2002년 11월	13,868	13,519	97.5%	11,877	87%
2003년 3월	14,173	13,692	96.6%	12,475	88%

19) 김기선, 자동차손해배상보장법령(법령해설 및 심의경과), 법제, 2004. 9. 59면.

20) 대한손해보험협회, 월간손해보험, '손해보험통계', 2005년 4월호, 통권 제437호.

21) 김기선, 앞의 자료, 59면.

第3節 普通保險約款과 規制

1. 보통보험약관 일반론

가. 의의

보험약관은 일반적으로 보험자가 인수하는 위험의 범위 또는 조건에 따라 보통보험약관과 특별보험약관으로 구분된다.

보통보험약관은 보통거래약관의 일종으로서 보험자가 동질의 위험에 대하여 많은 보험계약을 체결하기 위하여 미리 작성한 보험계약의 내용을 이루는 정형적인 계약조항으로서 당사자 사이에 다른 약정이 없는 한 계약당사자를 구속하는 중요한 의미를 가지고 있다.²²⁾

특별보험약관(또는 부가약관)은 보통보험약관이 보험계약의 일반적, 보편적, 표준적인 계약조항이므로 특수한 계약자들에게는 보통보험약관만으로는 불충분하여 보다 개별적으로 특별한 약정을 하는 내용의 약관조항을 말하며 보통보험약관의 일부를 구성하고 있다.

나. 기능과 한계

보험계약은 통상 보험자가 미리 작성해 둔 약관에 의하여 그 내용이 사전에 확정되고 계약도 이를 기초로 체결된다. 따라서 자동차보험계약도 대량의 거래를 처리하기 위해 부합계약성(contract if adhesion)을 띠는 것은 불가피하다고 할 수 있으나, 이로 인한 문제점이 적지 않다.

보험에 있어서 보험약관은 피수 불가결한 수단으로서 그 유용성 내지 필요성이 있는 반면 병리적 현상이 발생할 위험성이 상존하고 있다. 약관은 보험자에 의하여 일방적으로 작성되고, 이로 인하여 보험자에게 유리

22) 약관의 구속력의 근거에 대하여 견해가 나뉘며, 법원(法源)은 아니라고 하는 것이 현재의 다수설이다.

한 내용이 될 우려가 있음에도 불구하고 보험계약자는 사실상 보험약관을 포괄적으로 승인하지 않을 수 없는 것이 현실이다.

현재 보험약관에 대한 인가 등의 행정적 규제가 이루어지고 있고, 업계의 자율적 판단에 의한 보험약관의 개선권유도 이루어지고 있다. 그러므로 과거의 보험약관에 비해 현저하게 부당하다고 할 만한 약관조항은 드물다고 할 수 있다. 그러나 보험약관의 작성에 있어서 보험회사가 분쟁의 발생시에 자기의 우월한 지위를 유지할 것을 목적으로 하거나, 악질적인 보험계약자 등에게 대처할 의도로 과잉 방어적이거나, 보험계약자에게 부당하게 불리한 조항을 끼워 넣을 가능성도 전혀 없는 것은 아니다. 더 나아가 보험이라는 제도의 복잡성 때문에 약관 그 자체가 난해 할 뿐만 아니라 보험의 기술적 측면에서는 합리적인 것이라고 하더라도 일반소비자의 상식에 합치하지 않는 조항도 있다.

따라서 자동차보험약관에 대해서도 다른 일반약관과 마찬가지로 고객의 이익이 충분히 지켜지고 있는가 여부를 개별조항마다 구체적으로 검토하고, 또 구체적인 판단기준을 마련하는 것이 필요하다.

다. 약관의 구속력(拘束力)의 근거

보험계약을 체결함에 있어서 당사자간에 약관의 조항을 계약내용으로 한다는 합의가 있으면 약관은 계약내용으로서 당사자를 구속한다. 그러나 실제로 당사자간에 그러한 구체적인 합의가 없는 경우가 적지 않다. 보험자의 의사는 약관에 의해 명확하지만 보험가입자의 경우에는 반드시 약관 내용을 알고서 의사를 표시하였다고 볼 수 없기 때문이다. 이에 따라 약관의 효력, 즉 약관의 구속력(拘束力)의 문제가 제기된다.

이 문제는 보험약관에서만 문제되는 것이 아니고 약관에 의한 모든 거래에 적용되는 문제이다. 약관이 계약당사자에 대하여 효력을 갖는 근거가 무엇인가에 대하여 견해가 대립하고 있다.

의사설(계약설)은 전통적 법률행위론에 입각하여 약관에 의한 계약은

통상의 계약과 같으며, 당사자가 약관의 내용을 알고 합의하였기 때문에 당사자를 구속하는 것으로 보아 약관의 구속력의 근거를 당사자의 합의에 두고 있다. 그러나 이를 엄격히 운용하면 구체적인 경우에 약관에 따르지 않겠다는 특별한 의사표시가 없는 한 약관상의 조건에 따르기로 하는 합의가 있었다고 보는 의사추정설이 현재의 다수설²³⁾과 판례²⁴⁾ 및 약관규제법(동법 제3조 제3항)의 입장이다.

이에 대하여 규범설은 보통거래약관 자체에 법규성을 인정하여 이를 당사자치법 또는 상관습법의 한 형태로 보아 보통거래약관은 규범으로서 당연히 당사자를 구속한다는 견해이다.²⁵⁾

약관에 대한 인가와 약관의 구속력과 관련하여 보험약관의 제정·개정 은 금융감독위원회의 심사와 인가를 거치도록 되어 있으나, 무인가약관과 보험계약의 효력에 대하여 약관에 대한 인가유무가 보험계약의 사법상의 효력에는 영향이 없다고 보는 것이 다수설²⁶⁾과 판례²⁷⁾의 입장이다.

23) 김성태, 앞의 책, 142면.

24) 대법원 1985.11.26.선고, 84다카2543 판결(같은 취지 대법원 1986.10.14.선고 84다카112 판결, 대법원 1989.3.28.선고, 88다4645 판결 등) : “.....보험약관이 계약당사자에 대하여 구속력을 갖는 것은 그 자체가 범규범적 성질을 가진 약관이기 때문이 아니라 보험계약 당사자 사이에서 계약내용에 포함시키기로 합의하였기 때문이다.”

25) 양승규, 保險法, 삼지원, 2000, 72면; “약관의 법적 성격은 계약에 해당하지만, 그것이 거래계에서 수행하는 규범과 유사한 기능으로 인해 ‘규범적 요소가 가미된 계약’으로 변형되었다.”고 보면서 절충적인 견해를 취하는 분도 있다. 이은영, 약관규제법, 박영사, 1994, 104면.

26) 김성태, 앞의 책, 145면; 약관의 구속력에 대하여 제한적 계약설의 입장에서는 사법상의 효력을 부인하고 있고, 규범설의 입장을 취하시는 분들도 사법상의 효력을 긍정하는 견해와 부정하는 견해로 나누어 진다. 일본최고재판소에서 인가를 받은해상 보험약관상의 인수위험의 범위(해적행위로 인한 손해)를 보험사업자가 임의로 삭제하고 계약을 체결한 경우, 당해 보험계약 자체는 유효하다고 본 판례가 있다(일본 최고재판소 1970.12.24. 판결).

27) 대법원 1990. 5.25.선고, 89다카8290 판결; “약관의 용어풀이란도 본문과 결합하여 전체로서 약관의 내용을 구성하고, 용어풀이는 어디까지만 본문에서 사용된 용어 중 그 의미가 불명확한 것을 명확하게 한다든지 그 풀이에 혼란이 없도록 하는데 그쳐야 할 것이고, 용어풀이라는 이름으로 본문의 의미를 임의로 제한하거나 본문과 모순되는 내용을 규정할 수는 없는 것이다. 그렇다면 법률상의 손해배상액에 관한 용어풀이 중 문제가 된 이 사건 ‘식물인간’ 등의 경우에는 ‘자동차종합보험 대인배상보험금 지급기

라. 보험약관의 해석²⁸⁾

(1) 개별약정 우선의 원칙

“사업자와 고객이 약관의 내용과 다르게 합의한 사항이 있을 때에는 당해 합의 사항이 우선한다(약관규제법 제4조)”고 규정하고 있으며, 보험자와 계약자 사이의 개별합의가 보통보험약관에 모순되는 경우 약관조항의 효력이 부정되는 것을 말한다. 약관규제법이 제정되기 전에도 판례²⁹⁾는 위 원칙을 인정하고 있었는데, 약관규제법에서 이 원칙을 명시하고 있다.

(2) 신의성실에 따른 해석 원칙

“약관은 신의성실에 따라 공정하게 해석하여야 한다(약관규제법 제5조 1항 전단)”고 규정하고 있으며, 보험약관을 신의성실의 원칙에 따라 공정하게 해석하여야 한다는 원칙이다.

(3) 객관적·통일적 해석 원칙

“약관은 그 조항의 객관적 문언에 제한적으로 해석되어야 하고, 당사자의 주관적 의도나 의사에 의해 조항의 문구를 벗어난 사정을 고려해서는 안되며, 약관은 고객에 따라 다르게 해석되어서는 안된다(약관규제법 제5조 1항 후단)”고 규정하고 있으며, 보험약관을 계약자에 따라 다르게 해

준에 의하여 산출한 금액을 법률상의 손해액으로 본다’는 규정은 결국 식물인간의 경우 법률상의 손해배상액을 제한하겠다는 취지이므로 앞서 본 바와 같은 약관본문의 규정에 반하거나 모순되어 효력이 없다.” 또한 위 판결은 약관에 대하여 감독관청의 인가가 있었다던가, 당사자가 약관의 내용을 계약내용의 일부로 하기로 합의하였다던가 하는 사정은 위의 결론에 영향을 줄 수 없다고 판시하였다.

28) 이기수외2 共著, 保險·海商法, 박영사, 2005, 26면~28면.

29) 대법원 1985. 11. 26. 선고 84다카2543 판결.

석해서는 안된다는 원칙이다.

(4) 작성자불이익의 원칙

“약관의 뜻이 명백하지 아니한 경우에는 고객에게 유리하게 해석하여야 한다.(약관규제법 제5조 2항 :이른바 ‘**contra preferentem**’ 원칙)³⁰⁾”고 규정하고 있으며, 약관조항의 의미가 명확하지 않은 경우에는 그 작성자인 보험자에게 불리하게 해석한다는 원칙이다.

(5) 전체적 해석 · 통상적 의미의 해석 원칙

“약관은 전체적으로 체계적이고 일관된 해석을 하여야 하고, 약관상의 용어는 그 단어가 지닌 통상의 의미로(**in its ordinary meaning**) 해석하여야 한다”는 원칙이다.

(6) 유효해석의 원칙

약관을 해석함에 있어서 가급적 계약이 무효가 되지 않도록 해석하여야 한다는 원칙이다.

(7) 동종제한해석의 원칙

“일반용어가 구체적인 특수용어와 결합하여 사용되는 경우에, 그 일반용어는 특수용어와 같은 종류의 의미로 제한적으로 해석되어야 한다³¹⁾”는

30) 대법원 1996.6.25.선고, 96다12009 판결 : “보통거래 약관의 내용은 개개 계약체결자의 의사나 구체적인 사정을 고려함이 없이 평균적 고객의 이해가능성을 기준으로 하되, 보험단체 전체의 이해관계를 고려하여 객관적, 확일적으로 해석하여야 하고, 고객보호의 측면에서 약관내용이 명백하지 못하거나 의심스러운 때에는 약관작성자에게 불리하게 제한 해석하여야 한다.”

31) 대법원 1984.1.17.선고, 83다카1940 판결 : “피보험자에게 보험금을 받도록 하기 의하

원칙이다.

(8) 축소해석의 원칙(확장해석금지의 원칙)

약관의 면책조항과 같이 실정법상의 임의규정을 일방적으로 변경하는 조항을 해석함에 있어서는 문언에서 명백히 열거한 사유 이외에 확장해석은 안된다는 원칙이다.

마. 보험약관에 대한 규제

(1) 규제의 필요성과 규제방법

보험자가 일방적으로 작성하는 보험약관은 보험계약상의 기술적, 법률적 지식이 없는 보험계약자의 이익을 해할 우려가 크기 때문에 보험계약의 내용을 잘 이해하지 못하는 소비자를 보호하고 건전한 보험계약관계를 유지하도록 하기 위해서 보험약관에 대한 공·사법적 규제가 필요하다. 보통보험약관의 규제방법으로는 통상 규제의 주체에 따라 입법적 규제, 행정적 규제, 사법적 규제로 구분한다.

입법적 규제는 상법에 의한 규제, 보험업법에 의한 규제, 약관규제법에 의한 규제로 나누고, 행정적 규제는 감독관청의 감독, 공정거래위원회의 약관심사로 나누며, 사법적 규제는 재판에 의한 규제를 말한다.

여 ‘피보험자와 세대를 같이하는 친족 또는 고용인이 고의로 사고를 일으킨 손해에 대해서는 보험자가 보상하지 않는다’는 내용의 면책조항을 일정한 경우에 피보험자의 고의, 중과실이 기재된 것으로 추정하여 보험자를 면책하고자 한 취지에 불과하다고 해석함이 상당하고, 이렇게 보는 이상 상법 제663조의 강행규정에 저촉될 수 없다.”고 판시함과 아울러, “...위 면책조항을 추상규정이라고 본 이상, 그에 열거된 친족 또는 고용인이라 함은 그들의 행위가 피보험자의 고의 또는 중대한 과실에 기인한 것이라고 추정케 할 만큼 피보험자와 밀접한 생활관계를 가진 자에 국한된다고 보아야 하므로 고용인도 세대를 같이하는 자임을 요한다.”라고 판시하였다.

(2) 입법적 규제

입법적 규제는 사업자가 불공정한 약관을 작성, 통용시키는 것을 방지하고 건전한 거래질서를 확립하기 위하여 법률의 규정에 의해 약관을 규제하는 것으로 사전적, 예방적 기능을 하며, 구체적 쟁송에서의 법적 기준이 될 수 있다는 점에서 가장 효과적인 규제수단이다.

1) 상법상의 규제

상법 제663조에 “이 편(보험편)의 규정은 당사자간의 특약으로 보험계약자 또는 피보험자나 보험수익자의 불이익으로 변경하지 못한다.”라고 규정하여 보험자가 보험약관에 상법의 규정보다 보험계약자에게 불이익한 조항을 두더라도 그 한도내에서는 약관조항은 무효라는 불이익변경금지의 원칙을 규정하고 있다. 다만, 보험자와 대등한 계약정보를 가지고 교섭할 수 있는 소위 기업보험의 경우에는 불이익변경금지의 원칙은 그 적용이 없다.

아울러 상법 제638조의 3에 보험자의 약관의 고지(교부·설명)의무를 규정하고 있다. 즉, 약관의 교부·설명의무를 보험자에게 부과함으로써 보통보험약관을 간접적으로 규제하는 역할을 하고 있으며, 약관규제법과는 달리 보험약관의 교부·설명의무 위반에 대해서 보험계약 취소제도를 두고 있다.³²⁾

2) 보험업법상의 규제

32) 그러나 약관의 교부·설명의무위반을 이유로 한 계약의 취소는 계약이 성립한 날로부터 1월내로 제한되고 있어서(상법 제638조의 3 제2항), 교부·설명의무에 위반한 약관은 사업자가 계약내용에 편입하지 못하도록 한 약관규제법 제3조 제1항보다 소비자보호에 미흡하다는 지적을 받아왔다.

여기서 우리 대법원은 1992.3.10. 91다31883호 판결이래 일관하여 상법 제638조의 3 이외에 약관규제법 제3조를 동시에 적용해오고 있다.(同旨 1996.4.12. 선고 96다4893호 판결, 1998.11.27. 선고 98다32564호 판결)

보험사업의 허가를 받고자 하는 자는 신청서에 보험약관을 첨부하여 금융감독위원회에 제출해야 하고(보험업법 제5조), 변경할 경우에도 금융감독위원회의 인가를 얻어야 한다(보험업법 제7조). 아울러 보험계약의 체결 또는 모집에 종사하는 자는 보험계약자 또는 피보험자에 대하여 보험계약의 계약서상 중요한 사항을 알리도록 하고 있다(보험업법 제156조 제1항 1호).

또한 보험약관에 기재해야 할 사항은 ① 보험사업자가 보험금을 지급하여야 할 사유, ② 보험계약의 무효의 원인, ③ 보험사업자의 면책사유, ④ 보험사업자의 의무의 범위를 정하는 방법과 그 의무이행의 시기, ⑤ 보험계약자 또는 피보험자가 그 의무를 이행하지 아니한 경우에 받은 손실, ⑥ 보험계약의 전부 또는 일부의 해지원인과 해지한 경우에 당사자의 권리·의무, ⑦ 보험계약자, 피보험자 또는 보험금액을 취소할 자가 이익이나 잉여금의 배당을 받을 권리가 있는 경우에 그 범위 등이다(보험업법 시행규칙 제7조).

3) 약관규제법에 의한 규제

약관규제법은 약관에 대하여 3가지 관점에서 통제하고 있다. 즉, ① 당해 약관이 계약에 편입되었느냐를 심사하는 편입통제(동법 제3조: 약관의 교부·설명 의무, 제4조: 개별약정의 우선), ② 약관에 대한 해석에 의해 그 의미를 확정하는 해석통제(동법 제5조: 약관의 해석), ③ 약관의 불공정성(부당성) 여부를 심사하여 그 유효·무효를 결정하는 불공정통제(동법 제6조: 일반원칙, 제7조 내지 제14조: 개별금지조항)이다.

(3) 행정적 규제

행정적 규제로는 보험업법에 의한 규제와 독점규제 및 공정거래에 관한 법률에 의한 규제를 들 수 있다. 보험업법에서는 보험사업의 허가, 보험약

관의 인가 등에 대하여 감독기관(금융감독위원회)이 규제하고 있다.³³⁾

독점규제 및 공정거래에 관한 법률에 의하여 공정거래위원회에서 약관을 규제하고 있다. 공정거래위원회에서는 불공정한 약관에 대한 행정명령 및 행정권고를 통하여 불공정 약관을 삭제 또는 수정하고, 표준약관의 심사 및 심사를 위한 행정조사권이 부여되어 있다.³⁴⁾

(4) 사법적 규제

법원은 법률의 해석과 적용을 담당하는 기관으로서 보험약관의 해석, 적용에 있어서 최종적으로 사법적인 규제를 하고 있다.

2. 보험약관 작성자의 의무

가. 약관내용의 고지(약관의 교부·설명 의무)

보험계약은 보험자와 보험계약자의 합의로 이루어지는 것이므로 보험계약자가 보험계약을 체결함에 있어 그 계약의 내용을 알 수 있도록 하기 위하여 보험자로 하여금 보험계약자에게 약관의 내용을 알릴 법적의무를 부과하고 있다. 즉 상법 제638조의 3 제1항은 “보험자는 보험계약을 체결할 때에 보험계약자에게 보험약관을 교부하고 그 약관의 중요한 내용을 알려주어야 한다” 라고 규정하고 있다. 그리고 약관의 규제에 관한 법률(이하 ‘약관규제법’이라 함) 제3조 제3항은 “당사자가 약관의 명시, 설명의무를 위반하여 계약을 체결한 때에는 그 약관의 내용을 계약내용으로 주장 할 수 없다” 라고 규정하고 있다.

33) 보험업법 제5조 3항 3호 : 동법 제7조 1항 1호 : 동법 제16조 1항.

34) 약관규제법상 공정거래위원회의 시정조치 등(제17조의 2, 제18조), 약관의 심사청구(제19조)를 통해서도 행정적 통제를 하게 된다.

나. 약관규제법과 상법과의 관계

약관규제법과 상법이 동일한 사항에 관하여 규정을 둔 경우 양 법률조항은 어떠한 관계를 가지는가에 대하여 견해가 대립되고 있다. 이 문제는 약관의 교부·설명의무와 관련하여 상법 제638조의 3 제2항과 약관규제법 제3조 제3항을 어떻게 적용할 것인가에 대하여 주로 문제되고 있다.

이에 대해서는 ①상법 규정만 적용된다는 견해와³⁵⁾, ②상법과 약관규제법이 중첩적으로 적용된다는 견해가 대립하고 있다.

대법원 판례³⁶⁾는 상법 제 638조의 3 제2항이 약관규제법 제3조 제3항의 적용을 배제하는 특별규정이 아니라는 입장에서 보험계약자는 상법의 규정에 의하여 1월내에 계약을 취소하지 않았더라도 다시 약관규제법을 근거로 설명을 듣지 아니한 약관의 효력을 다룰 수 있다고 보아 후자의 입장을 취하고 있다.

현재 학설의 주류적 입장은 보험약관의 설명의무를 특별히 규정한 상법의 취지를 존중하여 보험계약자의 취소권은 1월의 경과로 소멸하고 보험계약관계는 계속 유지된다고 보며, 따라서 보험자의 설명의무 위반에 대하여 보험계약자가 1월내에 취소권을 행사하지 않으면 “약관내용에 따른” 계약이 존속한다고 보고 있다.³⁷⁾

35) 김성태, 앞의 책, 190면; 손주찬, ‘보험약관 명시 의무위반과 고지의무위반을 이유로 하는 계약해지’, 판례월보 제313호(1996.10), 20면; 장경환, ‘보험약관의 교부, 설명의무 - 입법취지와 성격을 중심으로’, 보험학회지 제46집(1995.10), 103면 이하; 정호열, ‘약관의 명시설명의무와 고지의무와의 관계’, 정동운 교수 화갑논문집, 법문사, 1999, 89면 등.

36) 대법원 1996.4.12. 선고 96다4893호 판결, 대법원1998.11.27. 선고 98다32564호 판결 등.

37) 상법 제638조의 3 제2항은 보험자의 설명의무 위반의 효과를 보험계약의 효력과 관련하여 보험계약자에게 계약의 취소권을 부여하고 있는 것으로 규정하고 있으나, 나아가 보험계약자가 그 취소권을 행사하지 아니한 경우에 설명의무를 다하지 아니한 약관이 계약의 내용으로 되는지 여부에 관하여는 아무런 규정도 하지 않고 있을 뿐만 아니라 일반적으로 계약의 취소권을 행사하지 아니하였다고 바로 계약의 내용으로 되지 아니한 약관 내지 약관조항의 적용을 추인 또는 승인하였다고 볼 근거는 없다고 할 것이므로 상법 제638조의 3 제2항은 약관규제법 제3조 제3항과의 사이에는 아무런 모순·저촉이 없다 할 것임.

그러나 보험계약의 실태를 볼 때 보험계약자가 보험계약 체결 후 1월내에 보험자에게 약관의 교부·설명을 할 의무가 있다는 점과 당해 보험자가 그 의무에 위반하였다는 사실을 알게 되고 계약을 취소할 수 있는 경우는 그리 많지 않을 것이다. 이 점에서 다수설보다 대법원의 태도가 소비자 보호에 기운 것이라 할 수 있겠다.

第4節 個人用 自動車保險 標準約款

1. 약관의 변천

가. 다원화 이전의 자동차보험

1962년 10월 개정 자동차보험(‘자동차손해배상보장법’이하 ‘자배법’이라 약함, 개정 전)은 차량보험, 차외대인손해배상책임보험, 차외대물손해배상책임보험, 차내 승객손해배상책임보험으로 구성되어 있었다.

자배법 시행 후의 자동차보험은 자동차손해배상책임보험의 시행으로 자동차운행으로 인한 다른 사람의 생명과 신체에 대한 사고위험을 담보하게 됨에 따라 자동차보험(임의보험)에서는 차량손해보험, 재물배상책임보험과 특약으로 취급하는 승무원상해보험만을 담보대상으로 하게 되었다.

1965년 7월 약관개정(약관의 체계를 차량조항, 배상책임조항, 일반조항으로 구분, 대인배상면책규정 신설), 1968년 11월 약관개정, 1974년 4월 약관이 개정되었다.

1976년 5월 차주배상책임보험이 시행되었고, 1977년 5월 자동차종합보험이 시행되었으며, 1978년 10월 약관개정(1차 개정), 1980년 10월 약관개정(2차 개정)이 이루어 졌다.

나. 다원화 이후의 자동차보험

1983년 4월에 개정된 약관은 자동차보험이 다원화된 이후의 최초의 개정으로 주요 개정내용으로는 약관상 면책사유를 구체화하고 피보험자가 지출한 비용은 약관상 인정되는 한 보험가입금액을 초과하더라도 지급한다는 내용을 신설하였고, 이후 1999년 8월까지 26차에 걸쳐 약관이 개정되었다.

2000년 4월 1일 약관개정(27차 개정)에는 자기신체사고에 음주·무면허 면책조항을 삭제하는 등 부분개정이 이루어졌다.

이외에 개정된 주요 내용으로는, ① 가족운전자 한정운전특별약관에서 사위와 장인, 장모의 가족인정 동거조건 폐지; ② 무보험상해담보의 피보험자 범위에 허락피보험자(기명피보험자의 승낙을 얻어 자동차를 사용 또는 관리중인 자) 포함; ③ 무보험차 상해담보의 무보험차 범위 명확화; ④ 중고차로 최초 보험가입시 책임개시시기 변경; ⑤ 교통사고 피해자에 대한 치료비 지급보증 명문화; ⑥ 가해자의 음주운전부담금 미납시 보험회사 우선지급 명문화; ⑦ 자기신체사고시 1사고당 보상한도액 폐지 등이다.

또한, 2001년 8월 1일 자동차보험요율의 완전자유화 조치와 함께 자동차보험 약관의 개정이 이루어 졌다.

개정된 주요내용은, ① 피해자(부상)의 위자료 지급액 최고 2배 인상; ② 출고후 1년 이내 차량 파손시 차량시세하락가격(격락손해)보상; ③ 수리비 지급시 열처리 도장료 인정범위 확대; ④ 개호비(가정간호비) 인정기준 완화; ⑤ 차량상속시 보험계약 승계 명문화; ⑥ 자기신체사고의 안전벨트 미착용사고 과실비율 조정; ⑦ 자동차보험의 사이버 거래시 청약서 전달 의무 폐지; ⑧ 회사가 제작한 보험안내장 효력 명문화; ⑨ 자동차보험 가입거절시 거절사유 서면안내 의무화(제도개선) 등이다.

이후 2003년 1월에 약관의 기술형태를 보험소비자가 편하게 이해할 수 있는 방식 즉 소비자 편익위주로 기술하는 형태로 대폭개정이 이루어져, 본 논문에서 검토하고자 하는 표준약관의 기본틀을 갖추게 되었다.

개정된 주요내용은,

① 약관체계를 도표 및 예시를 활용하여 간결하고 쉽게 표현함은 물론 보험소비자들이 계약시 알아야 할 주요사항을 도입부에 요약, 정리하여 기술을 함으로써 영·미 약관에서 사용하는 방식으로 채택하였다.(조문식 약관체계에서 설명식 약관으로 체계변경)

② 각 담보별로 보상범위를 확대하였는데 이를 구체적으로 살펴보면, i) 대인배상 II에서의 면책대상을 축소하였고, ii) 대물배상에서 소지품 보상범위를 확대하여, 지금까지 보상되지 않았던 탑승자 및 통행자의 소지품(노트북, 휴대폰, 캠코더, 골프채) 손해를 피해자 1인당 200만원 한도 내에서 보상하도록 하였으며, iii) 자기신체사고에서 자연재해 피해도 보상범위에 포함시켜 자동차 운행 중 태풍, 홍수 등의 자연재해에 의한 인명피해에 대해서도 자기신체사고 담보로 보상받을 수 있도록 하고, 아울러 자기신체사고에서 보상범위도 보상한도 상향조정하여 확대하였다. iv) 무보험자동차에 의한 상해의 피보험자 범위 확대하였고, v) 무보험자동차에 의한 상해에서 음주운전 면책조항을 삭제하고, vi) 자기차량손해에서 풍력손해까지도 보상하도록 보상범위를 확대하였으며, vii) 자동차보험에 처음 가입하는 자동차의 범위에 중고자동차도 포함되도록 하였고, viii) 가족운전자 한정운전 특약의 “도난 중 사고”의 보상범위를 자기신체사고 까지도 보상이 되도록 확대하였다.

③ 보험금 지급기준을 상향조정하여 i) 대인배상 사망자 및 유족의 위자료 금액을 현재 법원 판결금액의 90% 수준까지 상향하였고, ii) 상실수익액 산정방법을 개선하여 노동능력상실율의 판정주체를 명확히 하였고, iii) 선택진료비 보상근거를 신설하였으며, iv) 대물보상에서의 대차요금 보상범위를 확대하였다.

④ 기타사항으로 i) 가지급보험금 지급규정을 개선하였고, ii) 자기신체사고의 안전벨트 미착용시 공제범위를 조정하는 등 많은 개선이 이루어졌다.

본 논문에서 검토대상이 되는 표준약관은 2004년 8월에 개정된 개인용

자동차보험약관으로, 개정된 주요내용을 살펴보면 다음과 같다.

2003년 개정약관에서 처음으로 도입된 설명식 약관체계(=기존의 조문식 약관체계에서 탈피)에서 노출된 서술방법 및 문구를 전반적으로 손질하였고, 개조식의 딱딱한 표현을 서술식으로 바꾸고, 유사단어 또는 잘못 표현된 자구를 통일성 있게 개정하였다.

또한 보험소비자가 쉽게 계약내용을 파악할 수 있도록 항목별 내용을 체계화 하고, 보험회사의 면책사항을 담보별로 기술하는 등 보험소비자가 관련 약관내용을 찾고자 하는 경우 해당 항목만을 보면 내용을 모두 알 수 있도록 하였다.

아울러 항목별 일련번호 및 소제목을 명기함으로써 처음 도입된 설명식 약관의 인용상 단점을 보완하였으며, 관련 상법 규정과 상이한 약관 내용 및 문구를 상법 규정을 준용하여 개정함으로써 관련 규정간의 통일성을 제고하고 적용상의 혼란을 방지하였다.

다음으로 보험금 지급기준과 관련한 개정내용을 살펴보면, ① 후유장해에 따른 상실수익액 지급대상을 확대했고; ② 후유장해에 따른 위자료 금액도 상향조정했다; ③ 사망에 따른 장례비, 위자료 금액을 상향조정하였다.

각 담보별 보상기준의 개선이 있었는데 그 내용은, ① 대물배상담보에서의 휴차료 및 대차료 인정기준 개선하였고; ② 대인, 대물, 무보험차 상해에서의 피보험자의 범위를 명확히 하였고; ③ 자기신체사고에서의 피보험자의 범위, 보상내용 및 계산방식을 명확히 하였으며; ④ 대물배상, 자기차량손해 담보에서의 수리비 보상기준을 상당부분 개선하였으며; ⑤ 대인배상, 무보험차 상해에서의 부상에 따른 휴업손해액 산정시 가사 대체인력 비용의 보상 기준을 개선하였고; ⑥ 가지급보험금의 지급기준을 명확히 하였고; ⑦ 동일 보험사고에 대한 다수 보험회사의 보상책임 중복시 보험금 분담기준에 대해 명확히 하였고; ⑧ 기왕증에 대한 보상기준을 명확히 하였고; ⑨ 자기차량손해 담보에서의 전부 손해시 보험계약 종료기준시점을 개선하였고, ⑩ 보험회사가 보상하지 아니하는 사항(면책사항)을

개정하였고; ⑪ 일부 “용어정의”의 항목을 신설하였다. 아울러 ⑫ 보험처리결과에 통보를 약관에 의무화하였으며; ⑬ 자동차손해배상보장법의 개정내용을 반영하여 대물배상의무가입 내용과 음주운전사고 등 자기부담금 내용 등을 반영하였으며; ⑭ 소득세법 시행령 개정내용을 반영하여 사업소득자의 현실소득액 산정방법을 개선하였다.

2. 약관의 체계

현행 개인용자동차보험약관이 보통약관과 특별약관으로 구성되어 있음은 전술한 바 있다. 보통약관이 보험계약에 있어 일반적이고 보편적인 계약조항으로 구성되어 있는 표준적인 약관을 말하는 것으로 보험회사의 보상책임, 보상의 한도와 범위, 보상하지 아니하는 손해, 피보험자의 범위, 보험금의 청구와 지급절차 등을 정하고 있고, 특별약관은 보통약관 이외에 개별적으로 약정하는 조항으로 2001년 자동차보험요율 자유화조치 이후 특별약관은 손해보험회사에서 공통으로 사용하고 있는 특별약관과 각사 특유의 특별약관으로 나눌 수 있다.

자동차보험약관은 보험회사가 일방적으로 작성하기 때문에 보험계약 내용에 대한 기술적, 법률적 지식이 없는 보험계약자를 보호하기 위하여 상법, 보험업법 등에 의하여 보험약관의 기재사항을 명시하고 표준약관을 제정하여 이를 이용하도록 하고 있다. 또한 보험회사가 자동차보험상품별 특성에 따라 표준약관을 수정하여 사용하는 경우에는 감독당국의 인가를 받도록 하고 있다. 현재의 자동차보험 표준약관의 체계를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

즉 첫째, 자동차보험 일반사항으로서 ① 가입대상; ② 자동차보험의 구성; ③ 보험계약의 성립; ④ 청약철회; ⑤ 보험회사의 책임기간; ⑥ 보험계약자 등의 의무사항; ⑦ 자동차 보험료의 계산방법; ⑧ 자동차 사고 시 보상처리 흐름도; 그리고 ⑨ 분쟁, 합의, 관할법원이 있다.

둘째, 담보종목별 보상내용으로 ① 배상책임(대인배상 I, 대인배상 II, 대물배상); ② 자기신체사고; ③ 무보험자동차에 의한 상해; ④ 자기차량손해; ⑤ 보험회사가 보상하지 않는 사항(면책사항); ⑥ 보험금의 청구와 지급; ⑦ 용어정리 가 있다.

셋째, 기타사항으로는 ① 보험계약의 무효, 해제, 효력 상실, 해지; ② 보험계약의 승계; ③ 보험금의 분담, 대위; ④ 보험약관 등의 교부; ⑤ 보험안내장 등의 효력; ⑥ 보험계약 정보의 제공; ⑦ 기타사항 이 있으며, 마지막으로 보험금 지급기준에는 ① 대인배상, 무보험자동차에 의한 상해 지급기준; ② 대물배상 지급기준; ③ 자기신체사고 지급기준; ④ 과실상계 등이 있다.

第3章 自動車保險 標準約款의 問題點과 改善方案

第1節 序論

보통약관은 대인배상I, II와 대물배상, 자기신체사고, 자기차량손해, 무보험차 상해 등 총5개의 담보종목으로 구성되어 있으며, 특별약관은 손해보험사에서 공통으로 사용하는 특별약관과 각 사 특유의 특별약관이 있다.

손해보험회사가 공통으로 사용하고 있는 특별약관으로는, ① 보험료 분할납입 특별약관, ② 가족운전자 한정운전 특별약관, ③ 운전자연령 만21세 이상 한정운전 특별약관, ④ 운전자연령 만26세 이상 한정운전 특별약관, ⑤ 다른 자동차 운전담보 특별약관, ⑥ 대인배상I 일시담보 특별약관, ⑦ 보험료 자동이체납입 및 자동갱신 특별약관, ⑧ 플러스 특별약관, ⑨ 신용카드이용 보험료납입 특별약관, ⑩ 보험료 자동납입 특별약관이 있다. 보통약관의 담보종목 및 내용은 다음 [표3-1]과 같다.

표3-1 자동차보험의 담보종목 및 내용

보상종목	보상 내용
대인배상I	*남을 사망, 부상케 하여 자배법에 의한 배상책임손해 보상 -1인당: 사망1억원/부상:2천만원/후유장해:1억원(2005년2월22일부터 시행) -1사고당: 무한배상
대인배상II	*피보험자가 피보험자동차의 대인사고로 인하여 제3자에게 법률상손해배상 책임을 짐으로써 입은 책임보험초과손해 보상 -피해자 1인당 보험가입금액:5천만원/1억/2억/3억/무한
대물배상	*피보험자가 피보험자동차의 대물사고로 인하여 제3자에게 법률상손해배상 책임을 짐으로써 입은 손해 보상 -1사고당 보험가입금액:2천만원/3천만원/5천만원/1억/2억/무한
자기신체사고	*피보험자가 피보험자동차의 사고로 인하여 입은 상해 보상 -1인당 사망기준 보험가입금액:1,500만원/3,000만원/5,000만원/1억원
자기차량손해	*피보험자동차의 차체 손상이나 도난 등에 의한 손해배상 -자기차량손해의 보험가입금액은 별도로 정한 차량가액(보험증권에 기재된 보험가입금액)
무보험차상해	*피보험자가 무보험, 뺑소니자동차에 의하여 입은 손해 보상 -피보험자 1인당 2억원을 한도로 보상 ※무보험차상해는 대인배상 I, 대물배상, 자기신체사고에 가입한 경우에 한하여 가입할 수 있음.

우리나라 자동차보험약관은 앞에서 살펴본바와 같이 그간 여러 차례에 걸쳐 개선되어 왔으나, 아직까지 그 체계와 내용에 있어 개선되어야 할 부분이 많으며, 개별 담보종목에서도 교통사고에 의한 피해자의 구제에는 아직 미흡한 부분이 적지 않다.

이하에서는 자동차보험약관의 문제점을 “약관의 형식과 체계”, “인적사고에 관한 각 담보종목별”, “물적 사고에 관한 각 담보종목별”, “일반사항 부분”, “특별약관부분”, 마지막으로 “기타 약관부분” 으로 나누어서 살펴보기로 한다.

第2節 約款의 形式과 體系

1. 현황 및 문제점

현행 자동차보험약관(2004년 8월에 개정된 약관을 지칭함)은 보험소비자의 편의를 고려하여 과거(2003년 1월 이전 약관)의 약관이 조문식 약관 체계로 되어있어 보험전문가집단에서조차도 이해하기 어려운 구조되어 있던 것을 설명식 약관체제로 개정하여 보험소비자들도 누구나 알기 쉬운 형태로 표현하고 있는 등, 획기적인 개선이 이루어졌지만, 아직도 그 형식과 체계, 내용의 구성에 대하여 개선할 부분이 적지 않다.

우선 자동차보험계약 체결 후 통상 보험계약자 등에게 교부되는 약관은 가로 9.5센티, 세로 18.5센티의 크기로 휴대하기 편리한 점은 있다. 그러나 이 약관은 작은 글자로³⁸⁾되어 있어 자동차보험은 어렵다는 선입견을 가지

38) 우리나라 자동차보험약관에 대해서는 보험업법에 법정 기재사항에 대한 규정이 있을 뿐 활자의 크기나 표현형식 등에 대해서는 규정이 없다. 이에 따라 각 손해보험회사마다 구성, 활자의 크기, 글자의 색 및 표기 등에 조금씩 차이가 있다. 각사에서 사용하고 있는 활자의 크기를 보면, 대체적으로 담보종목의 표기는 12포인트 내외, 본문내용은 8포인트 내외이다. 적색글자로 표시되는 부분은 주로 ‘보상하지 아니하는 손해’ 등으로 되어 있다.

고 있는 보험소비자들의 약관에 대한 접근을 더욱 어렵게 하고 있는 것은 아닌가 생각된다.

실제 우리나라 자동차보험약관은 아직도 그 내용이 어렵기 때문에 일반 보험소비자들이 이해하기 쉽지 않고, 이로 인하여 자동차보험가입들은 약관의 내용을 꼼꼼히 따지기 보다는 보험가입권유자(보험대리점, 보험설계사, 기타 보험회사 보상직원 등)의 설명만을 신뢰하고 보험을 가입하는 경우가 많은 것으로 나타났다.

좀 오래된 조사기관의 통계이기는 하지만 대한손해보험협회가 1994년 한국궐련연구소에 의뢰하여 실시한 여론조사결과(전국의 18~59세의 일반 국민 1,582명 대상)에 의하면, 보험가입차량 소유가구 응답자(763명)의 자동차보험약관 및 계약내용 인지도는, (매우 + 어느 정도) “알고 있다” 가 43.1%, (거의 + 그다지) “모르고 있다” 가 56.9% 로 비인지자의 비율이 더 많았다.

비인지자(434명)의 비인지 원인으로 “보험약관/계약내용을 읽어보지 않아서” 가 60.9%로 가장 많았고, “보험약관/계약내용”이 어려워서가 13.3%로 나타났으며, 자동차 운전자들의 인지율은 57.8%로 운전자의 과반수 가량이 약관과 계약내용에 관심이 없음을 보여주고 있다.

“보험약관/계약내용”의 확인방법으로는 “보험약관/내용 검토 후 가입”이 31.5%, “보험가입 권유자의 설명만 신뢰”가 5.4%, “보험약관/내용에 관심이 없음”이 5.4%로 나타났다.

현행 자동차보험약관에는 이해의 편의를 위해 “용어정리” 항목을 따로 두고 있다. 대법원은 약관의 본문과 뒤에 나오는 용어해설에 대하여 우열 관계를 인정하고 있다.³⁹⁾

39) 대법원 1990.5.25.선고 89다카8290 판결; “약관의 용어풀이란도 본문과 결합하여 전체로서 약관의 내용을 구성하고, ... 용어풀이는 어디까지나 본문에서 사용된 용어 중 그 의미가 불명확한 것을 명확하게 한다든지 그 풀이에 혼란이 없도록 하는데 그쳐야 할 것이고, 용어풀이라는 이름으로 본문의 의미를 임의로 제한하거나 본문과 모순되는 내용을 규정할 수는 없는 것이다. 그렇다면 법률상의 손해배상액에 관한 용어풀이 중 문제가 된 이 사건 ‘식물인간 등의 경우에는 자동차종합보험 대인배상지급기준에 의하여 산출한 금액을 법률상의 손해액으로 본다’는 규정은 결국 식물인간의 경우 법률상

학설은 약관조항간에 상호모순이 있어 그 의미가 모호하다면 작성자불이익의 원칙에 따라 해석하면 될 것이고, 뒤의 조항이 선행 조항의 내용을 단지 보충·상세화하는 것이라면 양자간에 우열관계가 있다고 볼 근거는 존재하지 않는다는 이유로 이러한 판례의 태도에 의문을 제기하고 있다.⁴⁰⁾

2. 외국의 사례

주요 외국의 경우 보험소비자들을 고려하여 자동차보험약관을 쉽고 평이하게 작성하기 위하여 지속적으로 노력하고 있으며, 1994년 호주 시드니에서 개최된 국제보험법협회 제9차 대회에서도 이 문제가 중요한 의제로 다루어진 바 있을 정도로 최근 각국에서 이 문제가 관심의 대상으로 논의되고 있다.

가. 미국⁴¹⁾

미국 보험정보서비스국(Insurance Service Office : ISO)의 표준약관(1988년판 Personal Auto Policy)은 계약자로 하여금 이해하기 쉽도록 하기 위해서 법률전문용어의 사용을 되도록 피하고 있다는 특색을 지니고 있다. 예를 들면, 보험회사는 “우리들(we)”, 기명피보험자는 “you”, 로 표기하고, 법률전문용어의 사용을 자제하였다.

나. 프랑스

의 손해배상액을 제한하겠다는 취지이므로 앞서 본 바와 같은 약관 본문의 규정에 반하거나 모순되어 효력이 없다.”

40) 김성태, 앞의 책, 147면

41) 自動車保險料率算定會, 米國自動車保險約款, 1993, 25면.

프랑스는 다른 나라에 비해 보험약관내용의 평이화와 보험계약자를 위하여 특별한 배려를 하고 있다. 1985년 이후의 모든 보험약관이⁴²⁾ 약관의 형식면에서 일신된 모습을 보여주고 있다.

약관의 표현면에서는 전통적인 법조문의 기술방식에서 탈피하여 소비자가 이해하기 쉽도록 평범하고 명백한 어조를 채용하였다. 약관의 구성면에서도 법체계에 따른 이론적이고 연역적인 논리 정연한 구성을 지양하고, 소비자인 보험계약자나 피보험자의 입장에서 보아 필요한 항목을 쉽게 찾을 수 있도록 하는 새로운 구성을 시도하고 있다.⁴³⁾

아울러 프랑스에서는 보험업법상에 “보험약관은 분명한 활자체의 프랑스어로 서면으로 작성하여야 한다”고 규정(보험법 L.112-3조)하여 약관에서 사용하는 언어에 대한 규제도 실시하고 있다.⁴⁴⁾

다. 영국⁴⁵⁾

영국에서는 1979년에 대표적인 자동차보험회사 등이 Rudolf Flesh 가 쓴 “평이한 작문법” (The Art of Readable Writing) 의 Flesh 양식에 의하여 문장을 읽기 쉽게 마련하는 등 지속적인 노력을 기울이고 있다.

라. 기타

외국에서는 형식과 체계, 그리고 용어의 평이화를 위한 노력뿐만 아니

42) 1985년 2월 6일 및 1986년 11월 27일 보험감독국 인가의 UAP사의 자동차보험약관, 1987년 9월 18일 보험감독국 인가의 AGF사의 자동차보험약관, 1987년 11월 4일 보험감독국 인가의 PFA사의 자동차보험약관 등.

43) 1985년 2월 6일 및 1986년 11월 27일 보험감독국 인가의 UAP사의 자동차보험약관에는 “당신이 찾는 것은 어디에 있습니까?”라는 색인의 목차를 이용하는 등 문답형식을 채용하고 있다.

44) 김성태, 앞의 책, 145면; 이 규정은 강행규정(dispositioins imperative)이며, 이 규정에 근거하여 독일어로 된 면책조항의 적용을 거부한 판례가 있다.

45) 自動車保險料率算定會, 英國自動車保險約款, 1993, 34면.

라 가입자에게 불리한 사항(면책, 책임제한사항 등)은 반드시 다른 색깔로 표시하고, 활자크기를 규제하는 예(일정크기 이상의 활자사용)도 있다.

사업자가 작성한 약관상 중요한 내용을 별도의 활자 크기, 색상으로 표시하도록 하는 예로서 1966년 몬트리올 협정(Montreal Agreement)은 항공여객운송인이 항공권에 책임제한에 관하여 반드시 10포인트 이상의 활자로 인쇄함과 아울러 그 색깔도 다른 것과 대비되도록(contrasting ink) 인쇄하여야 한다고 규정하였다. 이 규정에 위반한 경우 책임제한을 주장하지 못하는가 하는 논란이 있었으나 1999년 몬트리올 협약(Montreal Convention)에서는 책임제한주장을 할 수 있다고 규정하여 이 문제를 명문으로 해결하였다.

3. 개선방안

약관은 이용자를 고려하여 쉽고, 평이하게 작성되어야 할 것이다. 우리나라의 경우 보험약관의 내용을 합리화하기 위한 노력의 일환으로 보험업법에서 보험약관의 기재사항을 정하고 있다(보험업법 시행규칙 제7조). 그러나 약관의 작성에 대해서는 규정이 없다. 이 때문에 자동차보험계약자에게 교부되는 약관은 고령자들은 읽어보기 힘들 정도로 작은 활자로 되어 있으며, 이것은 자동차보험약관에 대한 접근을 더욱 어렵게 하는 한 요인이 아닌가 생각된다.

보험회사에서 약관의 내용 일부를 적색이나 기타 칼라로 표시하고 있으나 보험약관의 내용에 친숙하지 못한 일반 보험가입자를 위하여 보험약관의 인쇄 내지 표시방법에 대해서도 적절한 규제가 필요하다고 본다.

우선적으로 보험계약자의 이해의 편의를 도모하기 위해 보험계약자에게 교부하는 약관의 활자크기를 확대하여야 할 것이다.⁴⁶⁾ 이는 추후 설명될 보험회사의 약관의 교부·설명 의무 이행에 대한 입증 책임을 다했는지

46) 활자의 크기를 확대하면 추가비용이 발생하게 되고, 이는 결국 보험계약자의 부담으로 돌아갈 것이라는 반론이 있을 수 있지만, 자동차보험의 완전경쟁시대를 맞아 보험계약자서비스 차원에서 이를 적극적으로 검토하여야 할 것이다.

여부에 대한 규명을 함에 있어서도 보험회사에게 꼭 필요한 방안이라 생각된다.

아울러 약관 전체를 간결하게 하기 위해 불필요한 조문을 삭제하고, 표·기호 등을 활용하며, 분량이 많아질 경우 별도의 팜플렛의 이용을 고려할 필요가 있다. 아울러 약관 조항의 배열도 고려하고 목차내 색인을 붙이며, 소비자의 주의가 필요한 조항은 고딕이나 색도 인쇄, 기타 눈에 띄는 표현 등을 하여 주의를 환기시킬 필요가 있다고 본다.

다음으로 약관의 내용도 이용자 편의 위주의 배려가 필요하다. 약관에 적절한 제목을 부여하고, 약관 1개 조문의 단어 수를 제한하는 방안도 검토할 필요가 있다. 아울러 전문적인 법률용어의 사용을 자제하고 필요한 경우에는 “용어해설”란을 적극 활용하여 보험계약자들의 이해를 도와야 할 것이다.

예컨데, 이해의 편의를 위하여 약관 1개 조문의 단어 수를 제한하거나, 적절한 제목을 달아 규정하거나, 프랑스 AGF사 약관과 같이 색인의 목차를 이용한 문답형식의 채용도 적극적으로 검토할 필요가 있다고 본다.

그러나 보험수리의 기술성과 전문성에 기인한 복잡한 계약내용을 알기 쉽게 규정하게 되면 간결함을 희생시키지 않을 수가 없게 되고, 이해의 편의만을 고려하면 조항을 늘리거나 한 개의 조항의 양이 늘어날 것이므로 이를 조화시키기 위한 노력이 필요하다.

이와 아울러 보험계약자측도 약관의 내용을 알려고 하는 노력과 어느 정도의 지식을 구비할 필요가 있다.⁴⁷⁾

또한 약관의 투명성을 확보하기 위하여 거래 상대방인 소비자측의 의견을 반영할 수 있는 기회를 제공하여야 할 것이다. 그 구체적인 방안으로 약관의 개정시 소비자측의 의견을 대변할 수 있는 대표를 참여시키는 방법 등을 적극 고려하여야 할 것이다.⁴⁸⁾

47) 소비자보호법 제4조(소비자의 역할) “소비자는 스스로 안전과 권익을 향상시키기 위하여 필요한 지식을 습득하는 동시에 자주적이고 성실한 행동과 환경친화적인 소비생활을 함으로써 소비생활의 향상과 합리화에 적극적인 역할을 다하여야 한다.”

48) 김성태, 앞의 책, 145면; 보험계약에서 약과의 교부, 설명의무가 중요하므로 소비자대

第3節 人的事故에 관한 補償制度

1. 배상책임(대인배상I·II) 약관 일반

가. 서설

대인배상담보는 자동차보험에서 가장 중요한 위치를 차지하고 있으며, 우리나라 대인배상은 자배법에 의한 책임보험과 임의보험의 이원적 구조로 되어 있다.

책임보험(약관상 '대인배상 I')은 자배법에 의해 자동차 운행자에게 가입이 강제되어 있다.(자배법 제5조). 임의보험인 대인배상 II는 “피보험자가 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 생긴 피보험자동차의 사고로 인하여 남을 죽게 하거나 다치게 하여(대인사고) 법률상 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해 중 대인배상 I으로 지급되는 금액 또는 피보험자동차가 대인배상 I으로 지급되는 금액 또는 피보험자동차가 대인배상I에 가입되어 있지 아니한 경우에는 대인배상 I으로 지급될 수 있는 금액을 넘는 손해를 이 약관에서 정한 바에 따라 보상한다(약관 제10조 제1항 2호의 3).

이처럼 우리나라 자동차 대인배상책임보험은 이원적 구조⁴⁹⁾를 취하고 있는데, 문제는 각 보험의 보상요건이 동일하지 아니하여 여러 가지 어려운 문제를 제기하고 있다.

우선 보상책임을 전제가 되는 민사책임의 범위가 동일하지 아니하다.⁵⁰⁾

표 등이 참석하여 설명하여야 할 “중요한 내용”의 범위를 약관의 작성 시에 명확히 함으로써 설명의무에 관한 불필요한 분쟁을 줄일 수 있을 것이다.

49) 황윤성, 자동차보험대인배상증권체계 단일화 방안 연구, 석사학위논문, 성균관대 경영대학원, 1997, 81면.

50) 대법원 1997.6.10.선고, 95다22740호 판결 ; 피보험자동차의 관리소홀로 성명불상의 제3자에 의하여 차내에 폭발물이 설치되고 그 폭발물의 폭발로 승객이 다친 경우, 보험자의 보상책임을 인정한 사례.

“...보험약관 제9조 제1항 제1호는 ‘회사는 피보험자가 피보험자동차의 사고로 남을

그리고 보험사고의 범위도 “피보험자동차의 운행으로 인하여”(자배법 제3조), “피보험자가 자동차를 소유, 사용 또는 관리하는 동안에 발생한 사고”(상법 제726조의 2)로 각각 다르다. 그 밖에도 이원적 운영에서 오는 불편한 점이 적지 않으므로, 향후 양자를 단일보험으로 통합하는 것이 바람직하다고 하겠다.

그리고 보험소비자들은 약관에 의한 보험금에 가장 많은 불만을 가지고 있다. 이는 수지상등의 원칙이라는 보험의 원리와 보험료를 재원으로 하는 보험의 구조상 불가피하다고 할 수도 있다. 그러나 교통사고에 의해 인신사고를 당한 피해자는 원상회복이 사실상 불가능한 손해를 입게 되고, 부상을 당한 경우에는 여생을 사고로 인한 후유증을 감수하며 살아야 한다.

불법행위에 의한 손해배상은 금전배상이 원칙이다.⁵¹⁾ 따라서 자신의 잘못이나 조금의 과실도 없이 인신사고를 당한 피해자에 대해서는 충분한 금전적 보상이 이루어져야 할 것이다.

교통사고에 의한 피해자의 구제라는 자동차보험의 목적, 자동차보험의 사회보험성에 비추어 볼 때 피해자의 구제에 최우선적인 배려를 하여야 할 것으로 생각된다.

현행 약관에 의한 보상금액에 불만을 가지고 있는 소비자는 소송을 제기하는 수밖에 달리 방법이 없으며, 현행 약관상에는 보험금 지급기준을 ① 약관상 지급기준에 의해 산출한 금액, ② 소송이 제기되었을 경우에는 판결금액으로 하여 이원적 운영을 하고 있다.⁵²⁾

죽게 하거나 다치게 하여 법률상 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해를 보상한다.’ 고 규정하고, 같은 항 제2호는 위 보상의 범위를 자동차손해배상책임보험(이하 강제책임보험이라 한다)으로 지급되는 범위를 넘는 손해로 규정하고 있으므로, 위 약관에 의하여 보험자가 보상할 피보험자의 ‘법률상손해배상책임’의 범위는 강제책임보험과는 달리 자배법상의 자동차보유자의 손해배상책임에 한정되는 것이 아니라, 민법상의 일반불법행위책임, 사용자책임 등을 포함한다고 보는 것이 상당하다.” 고 판시함.

51) 민법 제764조 참조. 교통사고에 의한 피해자의 경우에도 결국에는 금전으로 손해를 보상받는 방법 이외에는 달리 방법이 없다.

52) 약관 제10조 제1항 제2호의 1 참조.

이 약관조항은 교통사고 피해자가 보험자를 상대로 소를 제기한 경우 법원 판결금을 지급하겠다는 취지의 조항이다. 이를 달리 해석하면 보험금 지급에 불만이 있는 경우에는 적은 금액이라 할지라도 소송을 통하지 않으면 지급할 수 없다는 것이다. 따라서 보험회사의 보험금에 불만이 있다고 하더라도 대부분의 경미한 교통사고 피해자들은 소송의 실익이 없기 때문에 소송 제기를 포기하고 있는 실정이다. 이와 같이 교통사고로 인한 손해배상금 산정기준의 이원적 운영에 따른 문제점도 적지 않다.

나. 보험금의 현실화와 지급기준의 구체화

(1) 문제점

대인배상은 자동차에 의한 인신사고를 당한 피해자를 구제하는 중요한 역할을 수행하고 있다. 그러나 보험회사의 보상금 결정에 불만을 갖는 보험소비자(교통사고 피해자)에 의한 분쟁이 다발하고 있다.

특히 사망사고나 중상사고에 있어서는 현재의 보험금 지급기준이 제 역할을 다하지 못하고 있으며, 소송을 하는 경우에는 약관상의 지급기준 보다 훨씬 고액의 보험금을 받을 수 있는 것이 현실이다.⁵³⁾

또한 적극적으로 보상을 요구하는 피해자에 대해서는 어느 정도의 보상이 이루어지지만, 그렇지 않은 피해자에게는 불합리한 보상이 이루어지는 경우도 있기 때문에 보상의 형평성 문제도 야기되고 있다. 이와 관련하여 문제가 되고 있는 것은 자동차보험회사에서 운영하고 있는 “특인(特認)제도”이다.⁵⁴⁾

53) 특히 유아 사망의 경우 약관상 지급기준과 법원의 판결액간에는 약2.5배이상의 금액 차이가 나며, 연령이 어릴수록, 기술직 종사자의 경우 등에서 차이가 많이 나고 있다.

54) 특인(特認)제도는 자동차보험에서 정하고 있는 보험금산정기준에 따라 산정된 금액으로 합의하지 않고 일반의 민사소송을 통해 청구해 올 것이 예상되는 피해자 혹은 보험가입자 등에게 민사소송시 예상되는 판결금액에 일정한 소송비용(변호사비용, 인지, 송달료, 신체감정비용 등)을 공제한 금액에서 보상금을 결정, 지급하는 제도이다. 통상 법원 예상판결액의 70%~90% 선에서 금액결정이 이루어지고, 명칭은 “준재심제도”,

(2) 개선방안

1) 보험금지급기준의 현실화⁵⁵⁾

자동차보험약관상 대인배상 보험금은 “이 약관의 보험금 지급기준에 의해 산출한 금액”과 “비용”을 합한 액수에서 “공제액”을 공제한 후 보험금으로 지급하며, 소송이 제기되었을 경우에는 대한민국 법원의 확정판결에 의하여 피보험자가 손해배상 청구권자에게 배상하여야 할 금액(지연배상금을 포함합니다)을 위 “보험금 지급기준에 의해 산출한 금액”으로 봅니다.(약관 제10조 제1항 제2호의 1)

이 규정은 약관상 보험금 지급기준에 의하여 산출한 금액이나 법원의 확정판결에 의한 금액이 대동소이함을 전제로 한 규정이라고 할 것이다. 그렇지 않다면 이는 피해자의 대응에 따라 이중적 기준에 의해 보상을 하겠다는 대표적 불공정 조항이라고 할 수 밖에 없다. 그리고 보험회사가 미리부터 피해자간 보상에 형평성을 기하지 않겠다는 것을 공공연하게 표현하였다고 볼 여지도 있다. 또 현실적으로 소송을 제기하지 아니한 경우에도 “특인(特認)제도”를 법원 판결액 기준으로 보상을 하고 있는 현실에 비추어 보더라도 비현실적인 보험금 지급기준을 자동차보험제도 본래의 취지에 맞게 현실화할 필요가 있다. 현행 약관상의 지급기준과 법원의 판결기준과의 주요한 차이⁵⁶⁾는 [표3-2]와 같다.

“지급조정제도”등으로 사용되기도 한다. 이 제도가 목소리 큰 소비자, 든든한 배경을 가진 소비자 등을 위해 운영된다면 선량한 다수의 보험계약자의 부담으로 돌아가게 된다.

55) 최영홍, 앞의 논문, 193면.

56) 김희택, 자동차보험 대인배상제도의 개선방안, 석사학위논문, 경희대 행정대학원, 1997, 48면-54면.

[표3-2] 약관상 지급기준과 법원 판결기준의 주요 차이

구분		약관 지급기준	법원 판결기준
위자료		①사망자 본인 및 유족의 위자료 *사망자 20세이상 - 60세미만 : 4,500만원 *사망자 20세미만 - 60세이상 : 4,000만원 ②청구권자의 범위 및 청구권자별 지급기준 설정	서울중앙지방법원 교통사고전담재판부의 기준 : 기준금액 5,000만원에다 과실비율을 공제하고 청구권자의 제한 없이 인정 * 산 식 : 5,000 만 × 장 해 율 (사 망 : 100%) × (100 - 과 실 비 율 × 3/5)
동승자감액		동승유형에 따라 50%까지 감액 -무상동승, 강요동승의 경우 100% 감액	동승자감액을 거의 인정하지 않고 있으며, 공동운행자성의 비율에 따라 일부 감액 인정
소득 인정	소득 입증 곤란자	정부노임단가(기술직), 일용근로자임금(사업자 및 기타)	통계소득 또는 입증에 의한 소득 인정
	무직자, 주부 등	건설+제조부분일용임금/2×25일 2005년 7월 현재:1,048,675원	건설부분 일용임금만 인정(가동일수 22일) 단 농촌은 25일 인정
	세액	공제후 소득인정	공제전 소득인정
가정 간호비		극히 제한적 인정	감정결과를 참조하여 법원재량인정
중간이자공제		라이프니프식	호프만식
가동 년한		60세	기본:60세 특수직업의 경우 60세 이상도 인정

2) 보험금지급기준의 구체화

현행 자동차보험약관상의 보험금지급기준은 일부 항목의 경우 금액을 구체적으로 명기하여 정형화한 경우도 있다. 그러나 대개의 경우 원칙론적인 언급(예컨대 차아보철비의 경우 ‘얼마’라는 표현보다 ‘금주조관보철에 소요되는 비용’이라고 표현)에 불과하여 실제의 적용에 있어 임의적, 자의적인 적용을 하게 되고 이로 인하여 보상을 둘러싼 분쟁이 발생하고 있다. 따라서 분쟁발생의 여지가 있는 보험금지급기준을 보다 구체적으로 마련해야 한다. 필요한 경우에는 약관 외에 별도의 책자화 하는 방안도 검토할 필요가 있다.

3) 후유장해 인정방법의 객관적 기준 마련

후유장해 인정 여부와 그 정도는 장애가 남는 교통사고 피해자의 손해 보상에 있어 상당히 큰 비중을 차지하고 있다. 장애로 인한 상실수익의 발생 여부와 그 정도에 따라 보상액에 있어 많은 차이를 가져오기 때문에 자동차보험 보상금과 관련된 분쟁의 상당수를 차지하고 있다. 실제 자동차보험관련 분쟁의 처리내용을 살펴보면 보험회사에서는 피해자의 치료를 담당한 의사로부터 발급받은 후유장해 진단서를 인정하지 않으려는 경향이 있는 것 같다.⁵⁷⁾ 그리고 각 회사가 위촉한 자문의사 소견(실제 환자의 상태를 확인하지는 못하고 사진이나 진료기록 방사선필름 등의 검사 결과만에 의존하여 판단하고 있음)에 따라 일방적 결정을 하고, 피해자측이 이에 따를 것을 유도하거나 심지어는 종용하는 경우도 있어 분쟁이 야기되고 있다.

따라서 보험회사의 임의적, 자의적, 소극적 후유장해의 인정을 방지하고 객관적이고 합리적인 후유장해의 인정을 위해서는 후유장해 인정 방법에 대한 구체적인 기준을 마련하여 약관에 규정할 필요가 있다.

그 구체적인 내용으로는,

① 교통사고 피해자의 후유장해 진단은 피해자를 치료한 의사에게 의뢰하여 그 결과에 따르고,⁵⁸⁾ ② 피해자의 치료 병, 의원 및 치료의사가 장애 진단을 하는 것이 불합리하다고 판단되거나 장애진단 결과에 공평성 및

57) 이는 의사들이 배상의학적 지식이 부족한데 기인한 측면도 있고, 피해자와의 인간적인 유대로 인해 온정적 입장에서 장애를 과잉발급하려는 경향에서 비롯된 것으로 보인다.

58) 2003년 1월 약관 개정시에 이 부분에 대한 기준을 명확히 하였으나, 아직 보험실무에서는 잘 지켜지지 않고 있다. ; “맥브라이드식 장애평가방법에 따라 일반의 옥내 또는 옥외 근로자를 기준으로 실질적으로 부상 치료 진단을 실시한 의사 또는 해당과목 전문의가 진단, 판정한 타당한 노동능력상실율을 적용하며, 동 판정과 관련하여 다툼이 있을 경우 보험금 청구권자와 보험회사가 협의하여 정한 제3의 전문 의료기관의 전문 의에게 판정을 의뢰할 수 있음”이라고 규정함.
물론 이와 아울러 문제되고 있는 허위진단서, 과잉 장애진단서의 발급을 최소화 할 수 있는 근본적인 대책을 강구하여야 할 것이다.

형평성이 결여되었다고 판단될 경우 양 당사자가 합의한 제3의 병·의원에 보험회사의 비용으로 장해진단을 의뢰하며, ③ 위의 장해진단은 보험회사 또는 피해자(또는 그 대리인이나 손해사정사 등)양측이 필히 참석하고, 각자는 장해진단에 참고할 자료를 제출할 수 있도록 하는 등 객관성과 공정성을 확보할 수 있도록 하여야 할 것이다.

나. 보상한도액 인상과 임의보험과의 통합⁵⁹⁾

(1) 문제점

대인배상I(책임보험)의 보상한도액은 계속적으로 인상되어 왔고, 2001년도에는 사망 및 후유장해의 보상한도액을 8,000만원으로 상향조정 하였다.

그리고 2003년 8월 21일 법률 제6969호로 개정된 자배법에서는 사망 및 후유장해의 보상한도액을 1억원으로 확대하여, 2005년 2월 22일부터 시행하고 있다.⁶⁰⁾

그러나 현재의 보상한도액으로는 교통사고 피해자에 대한 충분한 보상이 이루어지지 않고 있어 책임보험의 본래의 취지에 부합하지 못하고 있다. 건설교통부에서 조사한 보고 자료에 의하더라도 ‘자배법’상 책임보험만 가입한 자동차에 의한 사고의 피해자 중 약 40%는 보상을 제대로 받지 못하고 있는 것으로 나타난 바 있다. 예를 들면, 만20세에 이른 자가 과실 없이 사망했을 경우 현재의 도시일용근로자 임금으로 산정한 손해배상금액이 법원 판결액 기준시 약2억3천만원이 넘는데 책임보험한도액이 1억원에 불과하기 때문에 나머지 1억3천만원은 보상받을 수가 없는 문제

59) 황윤성, 앞의 논문, 83면.

60) 자배법상 책임보험에 의하여 피해자에게 지급하는 보험금등의 금액은 법률 제5조 제1항에서 대통령령에 위임하고 있는 바, 동법 시행령의 개정으로 보상한도액을 8천만원에서 1억원으로 확대하였다.

당초 건설교통부는 1억2천만원으로 개정령안을 입법예고하고 법제처에 심사요청을 하였으나, 심사과정에서 재정경제부가 반대하여 차관 회의시 토의과제로 상정할 예정이었다가 막판에 1억원으로 양 부처가 합의하여 시행하고 있다.

가 발생하게 된다.

표2-2에서 나타난 것처럼 종합보험 미가입율이 2003년 3월 말 기준으로 12%를 넘고 있고, 책임보험조차도 가입하지 않은 비율이 3.4%로 약48만 대 이상이 완전 무보험차량이다. 이와 같은 현실에서 책임보험만을 가입한 가해차량에 의한 피해자의 경우에는 현재의 보상한도액만으로는 턱없이 부족하다.

(2) 개선방안

자동차사고에 의한 인신사고 피해자의 구제를 위하여 책임보험의 보상한도액을 지금보다 최소 2배이상은 인상하여야 한다. 일본의 경우 자배책보험의 보상한도액은 3,000만엔이며, 자배책보험은 자동차보험요율산정회가 조사를 담당하고 있고, 임의보험은 자동차보험회사가 조사를 담당하고 있다.⁶¹⁾ 영국과 프랑스 등 EU국가의 경우에는 1인당 10억원 이상(10만 EU)으로 사실상 무제한으로 운용되고 있다.

다. 상해·후유장해등급 폐지

(1) 문제점

현행 대인배상I 약관은 자배법 시행령 제3조 제1항에 따라 상해 14등급, 후유장해 14등급으로 나누어 급별 보상한도액을 설정하고 있다. 2001년 8월부터 약관이 개정되어 상해의 경우 등급은 14등급이나 한도금액은 7등급으로 통합하였다.

61) 2001년 12월 26일 일본 국토교통성과 금융청에서 2001년 6월 개정된 자배법에 근거하여 재단법인 자배책 보험. 공제분쟁처리기구의 설립을 허가하였다. 이 기구는 자배책보험, 공제 지불에 관한 분쟁에 대한 공정하고 중립적이며 전문적인 지식을 가진 제3자 기관으로서 분쟁처리(조정)을 함으로써 통상의 재판에 의한 구제에 비해 신속한 해결을 도모하는 것을 목적으로 설립되었고, 2004년 4월부터 업무를 개시하였다.

현재 상해 및 후유장해 등급의 판정은 맥브라이드식 노동능력상실을 평가방법에 따라 장해율을 판정한 다음, 운동 및 기능장해 사항을 근거로 장해등급표에 따른 장해등급을 결정하는 방식을 취하고 있다. 이에 따라 보상의 형평성 문제의 야기와 보상액 산정방식이 복잡하여 오류나 임의적, 자의적 변경 내지 변칙적 적용이 가능하게 되는 여러 가지 문제점을 노출하고 있다. 실제 이와 관련한 분쟁 중에서 보험회사가 각자의 회사가 위촉한 자문의사의 소견에 따라 일방적으로 결정을 하고, 이에 피해자가 따를 것을 종용하는 경우도 있다. 아울러 등급표상의 진단명 가운데는 다분히 의사의 주관에 개입할 여지가 있다. 예를 들어 뇌좌상(상해등급구분표상의 1급 6항, 3급 13항, 8급 10항), 뇌진탕(11급 6항) 또는 염좌(9급 11항, 9급 9항, 10급 4항, 11급 2항) 등과 같은 진단명은 일반인이 그 진위를 확인할 객관적인 증거가 없으며 의사의 판단에 따라 달라질 수 있으므로 그 등급도 달라지게 된다. 아울러 후유장해등급도 애매하기는 마찬가지이다.⁶²⁾ 결국 의사의 주관에 따라 상해 및 장해등급의 차이가 발생할

62) 두부 손상에 따른 후유장해등급을 예로 들어보면 총 7개항으로 구분되며, 그 내용은 다음과 같다

- ① 1급 3항: 신경계통의 기능 또는 정신기능에 뚜렷한 장애가 남아 항상 보호를 받아야 하는 사람
- ② 1급 5항: 반신마비가 된 사람
- ③ 2급 5항: 신경계통의 기능 또는 정신기능에 뚜렷한 장애가 남아 수시로 보호를 받아야 하는 사람
- ④ 3급 3항: 신경계통의 기능 또는 정신기능에 뚜렷한 장애가 남아 일생동안 노무에 종사할 수 없는 사람
- ⑤ 5급 8항: 신경계통의 기능 또는 정신기능에 뚜렷한 장애가 남아 특별히 손쉬운 노무 외에는 종사할 수 없는 사람
- ⑥ 7급 4항: 신경계통의 기능 또는 정신기능에 장애가 남아 손쉬운 노무 외에는 종사하지 못하는 사람.
- ⑦ 9급 15항: 신경계통의 기능 또는 정신기능에 장애가 남아 노무가 상당한 정도로 제한된 사람.

결국 어느 항목에 장애가 해당되는지 여부는 감정의의 주관과 피해자의 자의적인 해석에 따를 수 밖에 없는 것이다.

여지가 있어 피해자간의 형평성 문제와 등급의 결정과정에서 피해자와의 분쟁이 다발하고 있다.

(2) 개선방안

현재의 상해, 장애등급구분제도는 생명보험과 같은 정액보험에서 필요한 제도라고 보여 지고 실손보상(實損報償)을 원칙으로 하는 손해보험(자동차보험)에서는 인정할 필요성이 있는가는 의문이 아닐 수 없다.

따라서 현재의 등급별 한도액을 폐지하고 최고보상한도액 내에서 실제 손해를 보상하는 것이 책임보험의 취지에도 부합한다고 생각한다. 이를 위해서는 '자배법'과 자동차보험약관의 개정이 선행되어야 할 것이다.

마. 친족의 타인성

(1) 문제점

자동차 운행으로 사고가 발생하여 운전자(피보험자)와 생계를 같이하는 가족(부모, 배우자, 자녀 등)이 사망 또는 부상을 당한 경우 보험회사에서는 자손보험금만을 지급하고 가족은 남(타인)이 아니라는 이유로 책임보험금은 지급하지 않는다.

자배법 제3조에 의하면 운전자(피보험자)가 피보험자동차의 운행으로 인하여 다른 사람(타인)이 사망하거나 부상을 당한 경우에 있어서 그것이 승객의 고의 또는 자살행위로 말미암은 것인 경우가 아니면 그 손해를 배상할 책임이 있다.

또한 대인배상 I 약관 제1조에서는 피보험자가 보험증권에 기재된 피보험자동차의 운행으로 인하여 남을 죽게 하거나 다치게 하여 자배법 등에 의한 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해는 보상하도록 되어 있다.

대인배상II(임의보험)에서는 배우자 등 운전자와 일정한 신분관계에 있

는 자를 피보험자로 보호하는 대신 친족에게 발생한 손해에 대해서는 보상책임이 없는 것으로 정하고 있기 때문에 친족이 사망하거나 부상한 경우에 보상책임과 관련된 문제가 발생하지 않는다.⁶³⁾

그러나 책임보험(대인배상I)의 경우에는 타인(남)의 범위에 대한 명확한 규정이 없기 때문에 보험자의 책임문제와 관련하여 문제되어 왔다.

그동안 보험회사에서는 대법원 판례⁶⁴⁾와 금융감독원(과거 보험감독원)의 분쟁조정결정례⁶⁵⁾ 등에서 친족간 사고라도 친족이 운전자로 인정되지 않는 한 타인으로 인정하여 책임보험금을 지급하도록 하였음에도 불구하고, 가족공동체라는 관념에서 피보험자와 생계를 같이하는 가족(피보험자의 부모, 배우자, 자녀)을 타인(남)으로 보는 것은 무리가 있다는 입장에서 2000년 7월 이전까지는 책임보험금을 지급하지 않다가, 최근에 와서는 금융감독원의 감독강화와 소비자단체의 문제 제기가 계속되자 동승한 친족에 대하여 자손보험금 외에 책임보험금을 지급하고 있다. 그러나 아직 이에 대한 보상안내는 소극적인 자세를 보이고 있다.

(2) 개선방안

사고 자동차에 동승한 친족인 피해자가 사고당시 고의 또는 자살행위가 없건, 사고차량에 대해서 운행지배 및 운행이익이 없으면 책임보험금을

63) 대법원 1993.9.14. 선고, 93다10774 판결; “임의보험인 자동차종합보험의 대인배상보험은 강제보험인 자동차손해배상책임보험과는 달리 그 목적이 피해자의 보호에 있다기 보다는 피보험자의 손해배상책임을 보상하고자 함에 있을 뿐만 아니라 그 가입여부 또한 자유로우므로 일반적으로 사적자치의 원칙이 적용되는 영역에 속하고, 피보험자나 운전자의 배우자 등이 사고로 손해를 입은 경우에는 그 가정 내에서 처리함이 보통이고 손해배상을 청구하지 않는 것이 사회 통념에 속한다고 보이며, 이러한 경우의 보호는 별도의 보험인 자손사고보험에 의하도록 하고 있는 점 등으로 미루어 보면, 피보험자나 운전자의 배우자 등이 사고로 손해를 입은 경우를 자동차종합보험의 대인배상보험에서 제외하고 있는 약관규정이 약관의 규제에 관한 법률 제7조 제2호에 위반되거나 경제적인 강자인 보험자에게 일방적으로 유리한 규정에 해당하여 무효라고 할 수 없다”고 판시하고 있다.

64) 대법원 1995.7.14. 선고 95다36698호 판결, 대법원 1995.5.12. 선고 93다48373호 판결.

65) 사건번호 97-100(1999년 2월) 등.

받을 수 있다. 즉 친족인 피해자가 진정 공동운행자가 아닌 한 타인이기 때문에 책임보험금을 지급받을 수 있다.

이때 공동운행자는 운행자와 그 운행의 목적, 운행경비, 이익의 분담관계 등의 차이에 따라 여러 가지 형태가 있으므로 공동운행자 여부는 사고 당시의 운행경위, 운행목적 등 구체적인 사실관계를 통해 종합적으로 결정하여야 한다.

아직까지 소극적인 자세를 취하고 있는 보험회사의 이행강제를 위해서는 약관규정에 이에 대한 규정을 삽입토록 하고, 아울러 친족간 보험사고 처리 후의 처리결과 통지의무를 명시하도록 상법 또는 약관의 개정을 적극 검토하여야 한다고 본다.

바. 형사합의금

(1) 문제점

보험자는 피보험자의 법률상 손해배상액뿐만 아니라 각종 비용도 보상하고 있다. 보상하는 비용과 관련하여 당사자간에 분쟁이 다발하고 있는 것중의 하나가 형사합의금이다.⁶⁶⁾ 대법원 판례는 위자료임을 명시하지 않고 지급한 형사합의금의 법적성질을 보험자의 보상범위에 포함되는 손해배상금으로 보고 있다.⁶⁷⁾

66) 형사합의금이란 교통사고처리특별법상의 10대 중과실사고를 야기한 경우 가해자는 피해자에게 손해배상을 하더라도 형사처벌을 받게 되지만, 이러한 형사처벌을 감경 받을 목적으로 피해자와 합의하고 지급하는 금원을 말한다.

67) 대법원 1996.9.20.선고, 95다53942 판결(동지: 대법원 1988.5.24.선고, 87다카3133 판결, 대법원 1991.8.13.선고, 91다18712호 판결, 대법원 1994.10.14.선고, 94다14018호 판결, 대법원 1995.7.11.선고, 95다8850호 판결 등)에서는 “1. 불법행위의 가해자에 대한 수사나 형사재판 과정에서 피해자가 가해자로부터 합의금 명목의 금원을 지급받고 가해자에 대한 처벌을 원치 않는다는 내용의 합의를 한 경우에, 그 합의 당시에 지급받은 금원을 특히 위자료 명목으로 지급받는 것임을 명시하였다는 등의 사정이 없는 한 그 금원은 손해배상금(재산상 손해금)의 일부로 지급되었다고 봄이 상당하다. 2. 재산상 손해금의 성격을 띤 형사합의금은 자동차종합보험약관에서 정한 ‘사고차의 운행으로 남을 죽게

피해자에게 형사합의금을 지급한 가해자(피보험자)의 보험금 지급청구에 대하여 보험회사에서 지급을 거절하거나, 형사합의금을 가해자에게 지급한 후 피해자의 손해배상금에서 이를 공제함으로써 분쟁이 발생하고 있다. 특히 후자의 경우에는 보험회사로서는 실제 손해(별도의 추가부담)는 없게 되지만 사고로 인하여 감정이 격해져 있는 피해자측과의 분쟁이 불가피하게 된다. 또한 극단적인 경우로 피해자로부터 공제한 형사합의금을 가해자에게 지급하지 않음으로써 보험회사가 부당이득을 취하는 경우도 많이 생기게 될 가능성도 높다. 아울러 형사합의금 지급시 위자료 명목으로 지급하였다고 명기하거나, 보험금과는 별도로라는 문구를 사용하는 경우에 형사합의금의 지급 여부를 둘러싸고 다툼이 발생한다.

(2) 개선방안

형사합의금은 당사자간의 이해가 첨예하게 대립되는 문제의 하나이다. 실제 보험실무에서도 피해자측에서 가해자에게 합의를 빙자하여 과도한 형사합의금을 요구하는 경우도 있고, 또 합의를 하는 과정에서도 보험금 문제와 관련하여 합의서 문구 등에 관하여 다툼이 생긴다. 따라서 약관에 형사합의금의 지급기준을 규정하는 것을 검토할 필요가 있다. 다만, 무제한적으로 인정할 수는 없을 것이므로 객관적이고 타당한 범위 내로 한정하여야 할 것이다.

결국 형사합의금은 말 그대로 가해자측이 형사적 처벌을 감면받기 위해 피해자에게 지급한 합의금으로 이해하여 가해자도 보험회사에 대해 보험

하거나 다치게 하여 법률상 손해배상 책임을 짐으로써 입은 손해'에 대한 배상으로 지급된 것이고, 그 지급목적이 형사상 처벌을 원하지 않는다는 의사표시를 얻어내기 위한 형사상 합의에 있었다고 하더라도 사정이 달라진다고 할 수 없으므로, 보험자는 그 보험계약에 따라 보험금으로 형사합의금으로 지급한 금액 상당을 피보험자에게 지급할 의무가 있다."고 판결하였다. 또 대법원 1999.1.5.선고, 98다43922호 판결에서는 "교통사고의 가해자측이 피해자의 유족들을 피공탁자로 하여 위로금 명목으로 공탁한 돈을 위 유족들이 출금한 경우, 위 공탁금은 위자료의 성질을 가지고 자동차종합보험계약에 의한 보험자의 보상범위에 속한다."고 판시하였다.

금으로 청구를 못하게 규정하고, 보험회사에서도 피해자에게 손해배상금을 지급할 때 동 형사합의금을 보험금에서 공제하지 않도록 하는 것이 타당하다고 보여 진다. 이것이 형사합의금에 대한 일반 국민의 법감정과 일치한다고 보여 진다.⁶⁸⁾ 그렇게 할려면 형사합의금을 손해배상금의 일부로 보고 있는 현재의 대법원 판례의 변경이 선행되어야 할 것이다.

사. 한시장해

(1) 문제점

현행 약관에는 한시장해에서⁶⁹⁾ 평가받은 장해기간이 종료되었음에도 불구하고 실제 장해가 잔존하는 경우 손해배상청구권을 추가로 인정할 것인가에 대해서는 규정이 없다. 또한 현행 약관상 장해율 기준으로 장해 위자료를 인정하면서 최저 장해율을 5~8%로 정한 후 80만원의 위자료를 인정하고 있다. 그러나 한시장해의 경우 실제 가동년한에 비례한 영구장해율로 환산해⁷⁰⁾ 보면 5~8%이하의 장해로 산정되는 경우가 많지만 현행 약관상 위자료 지급에 대한 규정은 없다

(2) 개선방안

한시장해기간이 종료된 후에도 장해가 잔존하는 경우에 대한 추가 청구

68) 가해자는 형사합의금의 지급으로 본인이 의도한 형사적 처벌의 감면이라는 목적을 달성했고, 피해자의 입장에서는 특례법 위반의 교통사고를 당한데 대한 억울함을 보험회사로부터 지급받는 손해배상금 외에 소정의 형사합의금의 수수료로 그 감정을 누그러뜨리고 금전적 이득도 얻게 되는 목적을 달성하게 되어 양자의 이해관계가 조화된다.

69) 영구장해에 대비되는 개념으로, 장해감정 시점으로부터 향후 일정한 기간에 한정하여 장해가 잔존한다고 평가되는 경우를 말한다.

70) 실무상 환산장해율을 한시장해기간을 총취업가능월수로 나누어 장해율을 곱하는 방식으로 장해율을 계산한다. 예컨대 14%, 3년 한시장해가 나온 피해자의 총취업가능월수가 200개월이라면 $14\% \times 36\text{월} / 200\text{월} = 2.52\%$ 가 환산장해율이 된다.

권 유보와 장해재평가에 관한 내용을 약관상 규제할 필요가 있다.⁷¹⁾ 아울러 한시장해에 해당하는 위자료 지급에 관한 규정(예를 들면, 최저장해율에 해당하는 위자료를 지급한다는 내용 등)을 두어야 할 것이다.

2. 대인배상I, II 개별약관조항의 문제

가. 보험금 지급기준 중 현실소득액의 산정방법⁷²⁾

(1) 문제점

현행 약관에서는 “이 보험에서 일용근로자 임금이라 함은 통계법 제3조에 의한 통계작성승인기관(공사부분: 대한건설협회, 제조부분: 중소기업협동중앙회)이 조사, 공표한 노임 중 보통인부의 임금을 말함” 이라고 규정하면서 통계작성승인기관을 2개 기관으로 한정하고 있으나, 이는 대법원의 판단과는 정면으로 배치되고 아울러 법원의 재판실무와도 동떨어진 규정이다.

대법원은 “...위 약관에서 들고 있는 통계작성승인기관은 예시적으로 열거된 것으로 보이고, 따라서 역시 통계작성승인기관인 농업협동조합 중앙회에서 발행하는 농협조사월보에 의한 보통인부 노임도 이에 포함된다고 함이 상당하다.”고 판시하면서 일용근로자 임금에 농촌일용노임도 포함되는 것으로 해석하고 있다.⁷³⁾

또한 기술직종사자들에 대한 소득인정도 법원의 재판실무에서는 노동부에서 발행하는 ‘임금구조 기본통계조사보고서’가 주로 사용되고 있는 현

71) 대법원 판례의 경향 및 보상실무상으로는 합의시 권리포기서를 작성한 경우는 추가장해 청구가 불가능하다.

72) 김종한, 우리나라 자동차보험 대인배상제도의 개선방안에 관한 연구, 석사학위논문, 한양대 경영대학원, 1997, 73면~74면.

73) 대법원 2001.12.14.선고 2001다9915,9922호 판결.

실로 미루어 보아서도 약관문제의 개정이 꼭 필요한 상황이다

(2) 개선방안

보험소비자들과의 사이에서 불필요한 분쟁을 억제하고 피해자 보호차원에서 통계작성승인기관의 범위를 노동부, 농업협동조합중앙회 등으로 확대하여 약관을 적용하는 것이 타당하다.

나. 유상운송면책

(1) 약관규정(제14조 제1항 제2호의 5)

현행 약관에는 “보험회사가 보상하지 않는 사항” 중 일반면책사항에 “요금이나 대가를 목적으로 반복적으로 피보험자동차를 사용하거나 대여한 때에 생긴 손해(다만, 1개월 이상의 기간을 정한 임대차계약에 의하여 임차인이 피보험자동차를 전속적으로 사용하는 경우는 보상합니다. 그러나, 임차인이 피보험자동차를 요금이나 대가를 목적으로 반복적으로 사용하는 경우에는 보상하지 아니합니다)”를 규정하고 있다.

자동차는 사용용도에 따라 사고의 위험이 달라진다. 예컨대 출퇴근용, 업무용 또는 영업용에 있어서 운행의 빈도, 주행거리, 속도 또는 운행지역이 다르므로 위험도는 동일하지 않다. 이에 따라 현행 약관에는 출퇴근 등 개인적인 용도로 자동차보험에 가입한 후 용도변경을 할 경우에 대비하여 유상운송면책조항을 두고 있으며, 학설과 판례는 그 효력을 인정하고 있다.⁷⁴⁾

74) 대법원 1999.9.3.선고, 99다10349 판결 ; “업무용자동차보험 보통약관이 요금이나 대가를 목적으로 반복적으로 피보험자동차를 사용하거나 대여하는 이른바 유상운송중의 사고에 관하여 보험자의 면책을 규정하고 있는 것은, 유상운송의 경우가 그렇지 않은 경우보다 보험사고의 위험이 훨씬 큰 만큼 별도의 위험담보 특약에 의하여 보험료를 추가로 납부하지 않는 한 그로 인한 위험을 인수하지 않겠다는데 그 주된 취지가 있는 만큼, 피보험자동차의 운행이 위 약관에서 말하는 유상운송에 해당된다면 단순히 운행과 관련하여 반복적

(2) 문제점

현행 약관에는 유상운송행위를 하는 주체에 관한 제한규정이 없다. 따라서 피보험자가 직접 유상운송행위를 한 경우뿐만 아니라 어느 누가 피보험차량을 운행했던 간에 피보험차량이 유상운송행위에 제공되었다는 사실만으로 면책시킬 수 있다고 해석할 수 있다.

그러나 절취 또는 무단운전자가 유상운송을 하였을 경우 피보험자가 여전히 법률상 손해배상책임을 지게 된다면 유상운송면책조항의 유효성의 재검토 내지 면책범위의 제한이 가해져야 할 것이다.

(3) 개선방안

면책의 대상이 되는 유상운송의 주체를 약관상 명확히 규정하는 것이 필요하다. 또한 이 문제는 “피보험자 개별적용이론”으로 해결할 수도 있다.

대법원은 약관에 피보험자 개별적용조항을 별도로 규정하고 있지 않더라도 피보험자 개별적용을 하여 보험자의 면책여부를 판단하여야 한다고 보고 있다.⁷⁵⁾

그러나 실제 약관상에 규정이 없으면 제대로 지켜지지 않을 우려가 있으므로 약관에 피보험자 개별적용조항을 두는 것이 바람직할 것이다.

으로 금원을 지급받았다는 것만으로는 부족하고, 그 운행의 형태가 당초 예정한 것과 달라져 위험이 보험자가 예상한 것 이상으로 커지는 정도에 이르러야 한다.”고 판시하였다.

75) 대법원 1996.5.14.선고, 96다4305호 판결.; “자동차종합보험에 있어서 동일 자동차사고로 인하여 피보험자가 복수로 존재하는 경우에는 그 피보험이익도 피보험자마다 개별로 독립하여 존재하는 것이므로 각각의 피보험자마다 손해배상의 발생요건이나 면책조항의 적용 여부 등을 개별적으로 가려서 보상책임의 유무를 결정하는 것이 원칙이므로 특별한 사정이 없는 한 약관에 피보험자 개별적용 조항을 별도로 규정하고 있지 않더라도 각 피보험자별로 그 면책조항의 적용 여부를 가려 보험자의 면책여부를 결정하여야 할 것이고, 그 약관의 규정형식만으로 배상책임이 있는 복수의 피보험자 중 어느 한 사람이라도 피해자와의 사이에 위 조항 소정의 인적관계가 있거나 하면 모든 피보험자에 대한 보상책임을 면하는 것으로 해석할 것은 아니다.”

다. 가정간호비

(1) 약관규정 및 문제점

현행 약관에는 가정간호비 지급기준이 마련되어 있다. 그러나 그 인정대상을 “치료가 종결되어 더 이상의 치료효과를 기대할 수 없게 된 때에 1인 이상의 해당 전문의로부터 노동능력상실을 100%의 후유장해 판정을 받은 자로서 “식물인간상태의 환자“ 또는 “척수손상으로 인한 사지완전마비 환자“로 “생명유지에 필요한 일상생활의 처리동작에 있어 항상 다른 사람의 간호를 요하는 자“로 지나치게 제한하고 있다.⁷⁶⁾

(2) 개선방안

경미한 교통사고를 제외하고는 대부분 가족들이 교통사고 피해자의 간병에 임하는 것이 대부분이다. 피해자 가족의 입장에서는 이러한 경우에 간병비 등이 지급되는 것으로 생각하고 비용을 청구하지만, 약관상의 인정대상에 해당되지 않는다는 이유로 지급이 거절되어 다툼이 발생한다.

모든 교통사고의 경우에 가정간호비를 지급하기에는 한계가 있을 수밖에 없다. 그러나 법원의 판례 등을 참작하여 합리적인 범위 내에서 가정간호비의 지급을 검토하여야 할 것이다. 즉 간병대상 결정절차를 구체화(전문이의 소견에 따라 객관적이고 타당한 범위 내 등)하고, 대상범위를 확대하는 방안을 검토할 필요가 있다.

라. 선택진료비

(1) 약관규정 및 관련법규

76) 법원은 가정간호비를 의사의 감정결과를 참조하여 재량으로 상당히 광범위하게 인정.

보험금지급기준의 “치료관계비”항에 의하면, “의사의 진단기간내에서 치료에 소요되는 다음의 비용으로 하되, 관련법규에서 환자의 진료비로 인정되는 선택진료비를 포함함”이라고 규정하면서 2003년 1월1일 이전에는 전혀 인정되지 않던 선택진료비의 보상근거를 마련하고 있다.

자동차보험진료수가와 선택진료비와 관련된 분쟁이 다발하자 건설교통부에서 1995년 6월 12일 건설교통부 고시 제1995-199호로 “교통사고 피해자에게 적용하는 의료보수”를 고시하였고, 1999년 9월 8일 건설교통부 고시 제1999-274호로 “자동차보험 진료수가에 관한 기준”을 제정, 고시하였고, 2001년 1월 22일 이 기준을 개정·고시하였다(2001.1.22.건설교통부 고시 제2001-13호).

동 기준 제5조(진료수가의 인정범위) 제2항3호에 의하면, “교통사고환자가 의료법 제37조의 2의 규정에 의한 ‘선택진료에 관한 규칙’(보건복지부령)에 의하여 선택진료를 받은 경우에 산정하는 선택진료비는 진료비로 인정하지 않고 교통사고환자가 부담하는 것”으로 규정하고, 동 단서에 “다만, 당해 환자의 상태 또는 상병이 선택진료가 불가피한 경우(동 규칙 제4조 규정에 의한 선택진료를 담당하는 의사로서의 자격을 갖춘 전문의가 아니면 진료가 곤란한 경우를 말한다.)”에는 진료비로 인정하여 보험회사가 지급책임을 지도록 하고 있다.

(2) 문제점

선택진료비 문제는 교통사고 피해자뿐만 아니라 손해보험회사, 병원 등이 관련되어 첨예한 대립양상을 보이고 있는 문제의 하나이다. 현실적으로 대부분의 병원에서 교통사고 환자에 대하여 선택진료(특진)를 실시하고 있기 때문에 이와 관련된 분쟁이 계속 발생하고 있다.

2003년 1월의 약관개정으로 선택진료비의 지급근거를 약관상 마련하여 보상실무에서는 당해 환자의 상태 또는 상병이 선택진료가 불가피한 경우라는 주치의 소견서가 발급된 경우에는 치료병원에 진료비 지불보증(7)을

하고 있지만, 병원측에서는 향후 진료비 삭감등의 문제를 우려하여 피해자에게 일단 자비로 부담케 하고 있어 본 제도의 약관에의 규정취지가 무색해지고 있다.

결국 피해자는 일단 자비로 선택진료비를 지급하고 영수증과 증빙자료를 첨부하여 보험회사에 청구해야 하는 불편을 겪고 있고, 또한 병원측에서는 보험회사에 다른 치료비와 선택진료비를 일괄 청구하는 경우에도 보험사에서 지급을 지연하거나 삭감 지급하는 등의 불이익을 받는 경우도 있기 때문에 병원에서는 피해자로부터 선택진료비를 받는 것을 선호함에 따라 피해자에게 경제적 부담이 되는 경우도 있다.

보험회사 입장에서도 피해자가 자비로 지급한 선택진료비의 타당성과 적정성에 대한 사후 심사로 인해 병원과 피해자 모두를 상대로 불필요한 분쟁을 야기하게 될 가능성이 높다.

(3) 개선방안

약관에 선택진료비의 지급기준을 구체적으로 규정하여 당사자간에 다툼을 사전에 예방하여야 할 것이다. 이와 아울러 보험회사에서는 선택진료비와 관련된 분쟁에 대하여 이의를 제기할 수 있는 절차⁷⁸⁾ 대해서도 안내하고 궁극적으로는 치료비의 적정성에 대해 명확한 심사 결정을 할 수 있는 법적기구를 설치하는 등의 적극적인 대응방안을 강구하여야 할 것이다.

77) 진료비 지불보증이란, 의료기관과 보험회사와의 협약에 의해 교통사고 피해자의 진료비를 보험회사가 부담한다는 내용의 의사표시(=주로 공문을 보냄)함으로써 피해자의 진료가 개시되는 보험회사의 행위를 말한다.

78) 현재 이러한 분쟁을 해결하기 위한 기구로 “자동차보험 진료수가분쟁심의회”를 설치하여 운영하고 있으나, 대부분 보험소비자들은 이러한 기구가 설치되어 있는지도 잘 모르고, 또한 동 기구의 설립근거가 고시에 의하고 있어 법적기구로서의 성격 규정에 다툼이 있어 법원과 병원, 보험회사 모두로부터 환영받지 못하는 기구로 전락되고 있다.

마. 기왕증 손익공제

(1) 약관규정 및 문제점

피해자가 사고 전부터 가지고 있었던 질병, 기왕증 등의 소인(素因)이 가해행위와 경합하여 손해의 발생, 확대에 기여하고 있다고 인정되는 경우 손해배상액을 산정함에 있어서 피해자의 소인(素因)⁷⁹⁾을 고려할 것인가 여부가 문제되고 있다.

평소 질환이 있음에도 불구하고 대수롭지 않아 평소 치료를 할 필요성을 느끼지 않았거나, 교통사고를 통해 질환이 있음을 알게되는 경우도 있다. 그리고 기존질환이 교통사고로 인하여 악화되거나(기왕증의 악화) 또는 교통사고로 인한 치료과정에서 약물의 부작용 등으로 인하여 새로운 질환이 생기는 경우(합병증)도 있다.

그간 보험회사에서는 보상 실무적으로 자동차보험진료수가에 관한 기준 및 법원 판결례를 준용하여 기왕증에 관해서는 보상하지 않았었다. 즉, 자동차보험에서 지급하는 치료비는 교통사고에 직접적으로 기인한 직접진료비만을 지급하고 있었음에도 정작 자동차보험약관에는 동 내용이 명문화되어 있지 않아 다수 분쟁을 야기하여 오다가, 2004년 8월 1일 약관개정으로 보험금 지급기준의 과실상계 항에 “이 약관의 보험금지급기준에 의해 ‘대인배상 I·II, 자기신체사고, 무보험자동차 상해’에 대한 보험금 산출시, 당해 자동차사고가 있기 전에 이미 가지고 있던 증상에 대해서는 보상하지 아니함. 다만, 이미 가지고 있던 증상이라도 당해 사고로 인해 추가된 부분에 대해서는 보상함” 이라고 기왕증 손익공제를 명문화하였다.

79) 가해행위와 경합하여 손해의 발생, 확대에 관여하는 피해자의 속성으로 기왕증, 질병, 성격, 기질, 체격 등 모두를 포괄하는 개념으로 소인(素因)이라는 용어를 사용하고 있다. 소인에 포함되는 ‘기왕증’과 ‘소인’에 원칙적으로 포함되지 않는 ‘기왕의 장애’와는 구분하여야 한다.

(2) 학설 및 판례

피해자의 소인(素因)을 고려할 것인가에 대하여 우리나라의 학설은 ① 사실적 인과관계 단계에서 비율적 판단을 하여야 한다는 견해, ② 심증도의 단계에서 확률적 판단을 하여야 한다는 견해, ③ 과실상계를 유추적용 하여야 한다는 견해가 대립하고 있다.

대법원 판례의 입장은 과실상계의 법리를 유추 적용하여야 함을 명확히 밝히고 있다.⁸⁰⁾ 아울러 기왕증 등 피해자의 소인의 기여도 확정의 고려요소는 “반드시 의학적으로 정확하게 판정하여야 하는 것은 아니고, 변론에 나타난 기왕증의 원인과 정도, 기왕증과 전체 상해와의 상관관계, 치료경과, 피해자의 연령과 직업 및 건강상태 등 제반사정을 고려하여 합리적으로 판단해야 한다”고 보고 있다.⁸¹⁾

또한 기왕증 등 피해자 소인을 참작하여야 할 손해배상의 범위에 대해서는, “피해자의 특정상해에 대한 기여도가 아니라, 상해전체에 대한 기여도에 따라 개별손해가 아닌 전 손해(기왕치료비, 향후치료비, 보조구대, 개호비 등 적극적 손해뿐만 아니라 입원기간 중 일실수입, 후유장애로 인한 일실수입 등 소극적 손해 및 위자료를 포함한 모든 손해)에 대하여 참작하여야 하고, 다만 피해자의 소인과 관련 없는 손해(예:성형수술비)에 대해서는 참작할 필요가 없다”고 보고 있다.⁸²⁾

(3) 개선방안

일부에서는 현행 약관에 기왕증에 대해 보상하지 않는다는 규정을 명시함으로써 보험회사가 기왕증을 핑계로 보험금 지급을 지연하거나 보험금 삭감을 기도할 것이라고 우려하는 의견도 있다. 또 피해자의 소인(素因)과

80) 대법원 1998.7.24.선고 98다12270호 판결.

81) 대법원 1998.5.15.선고 96다24668호 판결, 1996.9.10.선고, 94다59677호 판결.

82) 대법원 2000.5.12.선고 99다68577호 판결(동지:대법원 94다59677호 판결, 대법원 99다7091호 판결)

관련된 문제는 당사자간에 이해가 첨예하게 대립되는 문제의 하나인데 이렇게 복잡하고 어려운 문제를, 현행 약관처럼 간단하게 규정하게 되면 해석의 단계에서 많은 문제를 야기하게 될 가능성도 배제할 수 없는 바, 좀더 구체적인 운용기준 및 적용 지침을 마련하는 제도적 보완이 요청된다고 보여 진다.⁸³⁾

즉 기왕증 여부 및 사고 기여도 판정은 해당분야 전문의 진단서나 소견서 등 객관적인 증빙에 근거하여 결정하도록 해야 할 것이며, 이러한 증빙 없이 보험회사에서 심증만으로 기왕증이라는 판정을 내려 보험금 지급을 지연하려 하는 사태를 막을 수 있는 객관적인 장해판정기관의 설립 등이 요구되어 진다 할 것이다.

바. 중간이자 공제방법⁸⁴⁾

(1) 약관규정 및 문제점

보험금지급기준의 상실수익액 산정방법에 의하면 “월평균현실소득액에서 취업가능월수에 해당하는 라이프니즈 계수⁸⁵⁾를 곱하여 산정”하도록 규정하고 있다.

이는 법원의 판결례에서 호프만 계수를 적용하고 있는 현실과 비추어볼 때 피해자에게 너무나 불리한 규정이다.

이는 소송을 제기한 건이나 소송제기 가능성이 있어서 보험회사에서 특인(特認)을 하는 건에 대해서는 호프만 계수를 적용하고 그렇지 않은 피해자들에 대해서는 라이프니즈 계수를 적용하는 것은 형평에도 어긋난다.

83) 일부병원 및 의사들의 경우 피해자에 대한 기왕증 판단을 하지 아니한 채 피해자측의 요구에 따라 입원치료를 계속해주고 있어 보상성 피해자들의 확산을 돕고 있으며, 이러한 보상성 피해자들로 인하여 보험금이 누수 되고 선의의 보험가입자들의 보험료 부담을 가중시키는 부작용이 생기게 된다.

84) 이동원, 앞의 논문, 47면.

85) 중간이자 공제를 복리로 하는 계산법으로 피해자에게 불리하다.

(2) 개선방안

법원의 판결례⁸⁶⁾대로 호프만 계수로 통일하여 적용하도록 약관을 개정해야 할 것이다.

사. 외국인의 소득인정 및 취업가능월수

(1) 약관규정 및 문제점

보험금지급기준 중 외국인의 월현실소득액 산정방법에 의하면, “국내에서 소득을 받고 있는 자로서 월현실소득액의 입증이 가능한 자는 그 입증되는 소득을, 입증이 불가능한 불법체류자 등은 일용근로자 임금”으로 적용되게 되어, 합법적인 정상적 외국근로자에 비하여 불법체류자들에게 과잉배상을 하게 되는 불합리와 모순이 생기게 된다.⁸⁷⁾

취업가능월수도 마찬가지이다. 우리나라보다 경제발전이 낙후된 저소득 국가 즉, 동남아나 중국, 몽골 등의 외국인 근로자의 경우 자국의 일용근로자 임금이 우리나라 일용근로자 임금의 4분의 1 내지 10분의 1 수준에 못 미치는 경우가 대부분인데, 이에 대해 약관상 가동년한인 60세까지를 취업가능월수로 인정하여 손해배상금을 산정하면 과잉배상의 문제를 초래하게 된다.

(2) 학설 및 판례

86) 현재 실무의 주류는 호프만식 계산법을 취하고 있으며, 국가배상법에서도 1998. 2. 19. 시행령(영 15635호) 제6조 제3항이 개정되어 현재 호프만식 계산법을 채택하고 있다.

87) 2005년 9월 현재 일용근로자 임금이 월1,167,980원인데 비하여 합법적 외국인 근로자의 경우 100만원 미만의 적은 급여를 받고 소위 말하는 3D 업종에서 근무하고 있어, 오히려 불법 체류자를 더 보호하게 되는 문제가 발생하여 불법체류자의 양산을 초래할 수 있다.

저소득 국가의 노동자들의 일실회익 산정시 그 기초가 되는 소득을 우리나라 국민과 동일한 기준에 의할 것인가 아니면 우리나라와 외국인 노동자의 본국 사이의 임금의 격차, 물가수준 등 경제적 사정을 고려하여 당해 외국인이 본국으로 돌아가서 얻을 소득을 기준으로 할 것인가 하는 문제가 있을 수 있다. 우리나라의 임금수준이나 물가수준이 낮은 저소득 국가의 외국인이 우리나라 국민과 동일한 기준에 따라 일실회익을 산정한다면, 당해 외국인이 본국으로 돌아갈 경우 우리나라의 물가수준의 차이만큼의 큰 상품구매력을 가지게 되어 우리 국민보다 과잉배상을 받는 불공평한 결과가 생기게 되기 때문이다.

학설은 현실적으로 불법체류가 가능할 만한 기간동안(보통 1년 내지 2년 정도의 비교적 단기간)은 우리나라에서 실제 얻고 있었던 임금 또는 통계소득을, 그 후에는 자국(自國)에서의 수입을 기준으로 하여야 한다는 절충설이 대부분이고, 판례 역시 절충설을 취하고 있어 국내에서의 취업가능기간에 대해서는 입국목적과 경위, 사고시점에서 본인의 의사, 체류자격의 유무 및 내용, 체류기간, 체류기간의 연장의 실적 내지 개연성, 취업의 현황 등의 사실적 규범적 제 요소를 고려하여 인정하도록 하는데 대부분 국내취업가능기간을 2년으로 인정하고 있다.

(3) 개선방안

대법원 판례⁸⁸⁾를 근거로 하여 국내 체류예정기간 까지만 일용근로자 임금을 인정하고, 이후는 본국의 최저임금이나 일용근로자 임금을 인정하는 내용으로 약관의 개정이 필요하다.

88) 대법원 1998.9.18. 선고, 98다25825호 판결, 하급심판례로는 서울지법 1995.4.7. 선고 93가단88805호 판결, 서울지법 1997.12.10. 선고 96나57032호 판결 참조.

아. 군복무 의무자의 취업가능시기

(1) 약관규정 및 문제점

보험금지급기준 중 취업가능월수를 산정함에 있어 “무직자의 경우 남자 군복무 의무자의 취업가능 시기는 23세, 남자 군복무 면제자와 여자의 취업 가능시기는 20세로 함”으로 규정하고 있어 현 병역법상 남자의 군복무 기간이 26개월(2년2개월)이고 계속하여 단축되어가는 추세와 맞지 않다. 물론 법원에서도 26개월로 인정하고 있다.

(2) 개선방안

병역법 및 법원의 판결례를 따라 남자 군복무의무자의 취업가능시기를 22세 2개월로 해야 할 것이다.

자. 동승자 유형별 감액비율

(1) 약관규정 및 문제점

보험금지급기준 중 동승자 유형별 감액비율표를 보면 전반적으로 너무 비율이 높다는 것을 알 수 있다. 즉 동승의 유형이 운전자(운행자)의 승낙이 없는 무단·강요동승의 경우 감액비율이 100%로, 이는 보상을 전혀 받지 못한다는 결론에 귀착되는 바, 일반인의 법감정과 상식과는 전혀 맞지 않고, 또 동승의 유형이 운전자의 승낙이 있고, 동승자의 요청이 있는 경우(운행목적이 거의 동승자에게) 감액비율이 50%로 지나치게 높다.

반면 수정요소 비율이 “+10 ~ 20%”로 되어 있는 것은 지나치게 낮다. 예를 들면 음주운전 동승자에 대한 과실비율이 매우 높게 나타나는데, 기준요소에 의한 감액비율이 10%인 때를 가정하면 수정요소에 의한 비율이

음주운전 동승으로 +20%를 하게 되면 30%가 되지만, 실제 소송에서는 최소 40~50% 이상이 되어 수정요소의 비율이 너무 낮다는 것을 알 수 있다.

(2) 개선방안

동승의 유형이 “운전자의 승낙이 있는 경우”의 감액비율을 법원의 판결 경향에 맞추어 최대 30%를 넘지 않도록 하향 조정할 필요가 있고, 반면 수정요소의 비율은 “+10 ~ 40%”정도로 상향조정할 필요가 있다.

차. 위자료 지급기준 현실화⁸⁹⁾

(1) 약관규정 및 문제점

부상의 경우 위자료는 책임보험 상해구분에 따라 1급일 때, 200만원과 14급의 경우 9만원의 범위(range)내에서 정액으로 지급이 되고, 후유장애의 경우 청구권자의 범위를 “피해자 본인”으로 한정하고, 노동능력상실율이 50% 이상이면, 장애자의 연령에 따라 ① 20세 이상 60세 미만이면, 4,500만원 × 장애율 × 70%를, ② 20세미만 60세 이상이면 4,000만원 × 장애율 × 70%를 지급하고, 노동능력상실율이 50% 미만이면 각 노동능력상실율의 범위에 따라 최고 400만원에서 최저 80만원까지 인정하고 있다.

사망의 경우 청구권자의 범위를 “사망자 본인 및 유족”으로 규정하면서 유족으로 청구권자가 되는 자들을 “피해자의 부모, 배우자, 자녀, 형제자매, 시부모, 장인장모”까지 확대하고 있으며, 위자료 금액은 사망자의 연령에 따라 ① 20세 이상 60세 미만이면, 4,500만원을, ② 20세 미만 60세 이상이면 4,000만원을 기준금액으로 지급한다. 하지만 부상의 경우 최고

89) 박삼수, 우리나라 자동차보험 대인배상제도의 개선방안에 관한 연구, 석사학위논문, 대구대 사회개발대학원, 1996, 50면.

위자료액 200만원은 법원의 판결과 비교해 볼 때 지나치게 소액이고, 후유장해의 경우도 2004년 8월1일자 약관개정⁹⁰⁾으로 피해자에게 유리하게 개정되었지만, 소송에서 인정되는 가족위자료의 폐지로 보험회사가 피해자 본인과는 원만히 합의를 하였는데 향후 합의에 참여하지 못한 나머지 가족들이 위자료 지급을 구하면서 추가로 소송을 제기할 경우, 보험회사는 이중 지급의 위험에 빠지게 된다.

사망의 경우는 위자료 인정금액은 현행 법원의 판결례와 큰 차이가 없다. 다만, 사망사고의 위자료 청구권자의 범위와 관련하여 “형제자매, 시부모, 처부모” 등은 통상 상속권자가 되지 않는 것이 보통이고, 소송을 제기할 경우 이들은 제외되는 것이 보통인 바, 만일 이들을 제외한 나머지 유족들이 소송을 제기하여 손해배상금을 수령한 후, 이들 형제자매, 처부모, 시부모 등이 보험금지급기준을 들어 위자료를 추가로 청구하게 되면 보험회사는 위자료를 지급하지 않을 수가 없다.

(2) 개선방안

서울중앙지방법원 교통사고전담재판부에서는 2002년부터 위자료 인정기준액⁹¹⁾의 상향조정을 검토해오고 있다. 그렇다면 현재의 지급기준상 위자료 금액은 부상, 후유장해, 사망 모두 법원 판결례와 비추어 볼 때 지나치게 소액이므로 상향조정이 필요하다 할 것이다. 특히 사망의 경우 상속인

90) 약관개정 전에는 가족(여기에는 배우자, 부모, 자녀, 형제자매, 동거중인 시부모, 장인, 장모까지 포함하는 개념임)의 위자료도 인정하였으며, 피해자 본인의 위자료는 노동능력상실율별로 최고 1,000만원에서 최저 40만원까지 14단계로 구분하여 지급하였으며, 가족 위자료는 ‘피해자 본인 위자료액 × 가족1인당 인정율’로 산출하여 본인 위자료에 합산하여 지급하였는데, 위자료 금액이 법원판결례보다 소액이고 가족위자료의 지급과정에서 실제 청구권자인 피해자 본인과 일부 가족간에 다툼이 있는 등 문제가 많아 현 약관형태로 개정하였다.

91) 현재 기준금액인 5,000만원은 1998년도부터 기준으로 삼은 금액으로 그간의 물가상승을 및 소득증가를 고려해 볼 때 최소, 7,000만원 이상은 되어야 한다는 내부이야기가 있어왔고, 실제 일부 하급심에서는 위자료 기준금액을 6,000만원으로 하여 인정한 조정 결정 사례도 있었던 바, 어떤 형태로던 위자료 기준금액의 상향 조정은 불가피한 시대적 요구라고 보여 진다.

들이 손해배상청구소송을 제기할 경우에는, 형제자매, 시부모, 처부모 등은 이 지급기준에 의한 위자료청구를 따로 할 수 없다는 규정을 둘 필요가 있다.

카. 사망사고시 생계비공제⁹²⁾

(1) 약관규정 및 문제점

사망사고시 생계비의 공제는 생활비율을 3분의 1로 보아 기초수입액에서 정율로 3분의 1 해당액을 공제하고 있고 이는 법원 실무에서도 마찬가지이다. 생계비 공제의 근거는, ① 피해자의 생활비는 사고로 인하여 지출을 면하게 된 이익이므로 공제되어야 한다는 입장(손익상계설)과, ② 생활비는 수익을 올리기 위한 필요경비로서 기업의 순수익은 총수익에서 손금을 공제하여야 하는 것과 마찬가지로 공제되어야 한다는 입장(노동력재생산비설 혹은 필요경비설)이 있다.⁹³⁾ 하지만 일실수입 산정시에 생계비를 공제하는 것은 부당하다고 생각된다. 공제의 부당성에 대해 그 논리적 근거를 설명하자면, 우선

① 생계비란, 사회생활을 영위하는데 필요한 비용을 의미하는 것⁹⁴⁾이고, 불법행위로 인한 손해배상에 있어서 “일실수입” 이라함은 피해자가 그 불법행위를 당하지 아니하였더라면 얻을 수 있는 소득을 말하는 것으로서, 위와 같은 의미의 일실수입을 산정함에 있어서 생계비를 공제하여야 할 아무런 이유가 없다고 본다.

만일 일실 수입의 의미가 장래의 기대소득에서 생계비를 공제한 금액이라고 한다면 불법행위로 인하여 피해자가 사망한 경우 뿐만 아니라, 상해를 입을 경

92) 생계비란 생활비라고도 하며 ‘사람이 사회생활을 영위하는데 필요한 비용(단순한 식생활에 드는 비용뿐만 아니라 피복비, 주택비, 교통비, 문화비 등)을 가리킨다.

93) 이동원, 앞의 논문, 53면.

94) 대법원 1994. 4.12. 선고 93다30648 판결.

우에도 당연히 생계비를 공제하여야 할 것인데, 피해자가 상해를 입은 경우에는 일실수입을 산정함에 있어서 장래의 기대소득에서 생계비를 공제하지 않는다는 점을 고려하면 일실수입의 의미가 위와 같다고 할 수 없을 것이며, 또한 피해자가 상해를 입은 경우에는 생계비를 공제하지 아니하면서, 피해자가 사망한 경우에만 일실수입의 산정에 있어서 생계비를 공제하는 것은 균형을 잃은 것이라 아니할 수 없다.

② 피해자가 사망한 경우에는, 그 사회생활을 영위하는데 필요한 비용을 지출하지 아니함으로 인하여 그 비용 상당의 금액을 이익으로 얻는다고 할 수도 있으므로 일실 수입의 산정 단계에서가 아니라 손익상계의 단계에서 생계비를 공제하여야 한다고 볼 수도 있을 것이다.

한편 손익상계를 함에 있어서 생계비를 공제한다고 하면 피해자가 사회생활을 영위하는데 필요한 비용을 지출하면서 얻을 수 있었던 정신적인 만족을 향유하지 못하게 됨으로 인하여 발생하는 정신적인 손해를 위자료로서 지급받아야 한다고 봄이 마땅하고, 생계비를 지출함으로 인하여 얻을 수 있었던 정신적인 만족을 금전으로 환산한다면 그 생계비 상당액이라고 봄이 마땅하고 손익상계에 있어서 생계비를 공제한 경우라고 하면 다시 그 상당의 금액을 위자료로서 지급하여야 할 것이다.

만일 생계비를 지출하지 아니함으로 인하여 얻을 이익을 손익상계로서 공제하여야 한다는 주장을 하지 아니한 경우라면, 변론주의 원칙상 그 비용을 공제할 수 없음은 당연하고, 그러한 경우라고 한다면 생계비를 공제하지 아니한 사정을 고려하여 위자료를 정하여야 할 것이다.

따라서, 생계비를 일실수입의 산정 단계에서 공제를 하는 현재의 관행상 이를 손익상계로서 공제하여야 한다는 주장을 하는 경우를 거의 찾기 어려운 점, 손익상계로서 공제를 한다고 하여도 다시 동액 상당의 금원을 위자료로서 가산하여야 하므로 계산의 과정만 복잡하여질 뿐이고, 손익상계로서 공제하지 아니하고 그러한 점을 고려하여 위자료를 산정하는 것과 그 결과에 있어서 상이하지 않다는 점을 고려하면, 논리적으로 비록 생계비를 손익상계의 단계에서 공제함이 마땅하다고 하더라도 이를 손익상계로서 공제하지 아니하고, 그

대신에 생계비를 공제하지 아니한 사정을 고려하여 위자료를 정하는 것이 보다 간명한 방법이 될 것이다.

③ 물론 위자료는, 생계비를 공제하지 아니한 사정을 포함하여 피해자의 나이, 가족, 관계, 재산 및 교육 정도, 사고의 경위 및 결과, 과실정도 등 사건의 모든 경위를 종합 고려하여 법원이 상당하다고 인정하는 금액으로 결정하는 것이므로, 생계비를 손익상계로서 공제하고 난 후 그러한 사정을 포함한 모든 사정을 포함하여 위자료를 정하는 것이 마땅하다고 할 수도 있으나, 생계비를 제외한 기대소득이 1억5천만원 이상 이라고 한다면 그 생계비로서 기대소득의 3분의 1을 공제한다고 하면 공제되는 금액만도 5,000만원 이상 이라고 할 것인데, 현재의 실무 관행상 피해자가 아무런 과실 없이 사망한 경우 그 일가족에 5,000만원의 위자료를 지급하는 것을 그 기준으로 삼고 있는 점을 고려하면, 현재의 실무 관행은 생계비를 공제한 사정을 고려하지 아니하고 그 점을 제외한 나머지의 기타 사정을 고려하여 위자료를 정하고 있다고 할 것이어서, 위에서 본 바와 같이 처음부터 생계비를 공제하지 아니하고 손해배상액을 계산함이 보다 간명하고 공정한 계산 방법이라고 할 것이다.

④ 또한 과실상계를 하는 경우, 생계비를 일실수입의 산정단계에서 공제하는 방법은 이를 손익상계의 단계에서 공제하는 것과 비교하여 아래에서 보는 바와 같이 피해자에게 불리한 계산방법인데, 위에서 본 바와 같이 마땅히 손익상계로서 공제할 금액을 아무런 이유 없이 일실수입의 산정 단계에서 공제함으로써 인하여 피해자에게 손해를 입히는 계산 방법은 부당하다고 하지 않을 수 없다.

즉 생계비로 기대소득의 3분의 1을 공제한다면, (가) 과실상계를 10%로 하는 경우에는, i) 일실수입 산정 단계에서 생계비를 공제하여 재산상 손해를 계산하면 재산상 손해가 기대소득의 $18/30\{=(1 - 1/3) \times (1 - 10/100)\}$ 이 됨에 반하여, ii) 손익상계에서 공제를 한다면 재산상 손해는 기대소득의 $17/30\{=(1 - 10/100) \times 1/3\}$ 이 되어, 결국 기대소득의 30분의 1 만큼의 차이가 발생하게 되고, (나) 과실상계를 20%로 하는 경우에는 기대소득의 30분의 2 만큼의 차이가 발생하게 된다. 이러한 차이는 기대소득이 크면 클수록, 과실비율 비율이

높으면 높을수록 그 차이가 크게 되는 것으로서, 특별한 이유 없이 생계비를 일실수입의 산정 단계에서 먼저 공제하는 것은 비록 그 금원이 공제하여야 할 성질의 것이라고 하여도 피해자에게 불리한 계산 방법으로서 받아들일 수 없다.

⑤ 한편 생계비를 일실수입의 산정 단계에서 공제를 하든, 손익상계의 단계에서 공제를 하든 그 상당의 금원을 위자료로서 보전하지 않는다고 한다면, 기대소득의 3분의 1을 생계비로서 공제하는 경우 가해자의 입장에서 본다면 피해자가 66.6% 이상의 노동능력이 상실되는 상해를 입은 경우보다 피해자가 사망한 경우에 보다 적은 금액을 지급할 의무가 발생한다는 결론에 도달하게 되는데, 이러한 결론이 불합리함은 두 말할 나위가 없고 이는 결국 생계비를 공제함으로써 인하여 나타나는 현상이다(물론 사망한 경우에 보다 많은 위자료가 지급된다고 볼 수 있으나 위에서 본 바와 같이 생계비를 공제한 사정을 감안하여 다시 위자료를 정하는 절차를 거치지 않는다면 불공정한 결론이 발생하는 것을 피할 수 없을 것이다).

⑥ 마지막으로 생계비라고 함은 사람이 사회생활을 영위하는 데 필요한 비용을 말하는 것으로서 이는 수입의 다과에 따라 각기 소요액이 다른 비용인데, 자신의 소득 수준에 따른 비용을 지출하면서 영위할 수 있는 삶의 행복을 누릴 권리가 피해자가 상해를 입은 경우와는 달리 생계비를 공제하는 것은 그러한 행복을 누릴 권리가 박탈된다고 하는 결과 또는 그러한 행복을 누리지 못하게 됨으로 인하여 발생한 손해를 금전으로라도 보상받을 수 있는 권리가 박탈된다고 하는 결과가 되므로 심히 부당하다고 하지 않을 수 없다.

(2) 개선방안

원래 생계비는 수입의 다과에 따라 각기 소요액이 다른 것으로 보아야 하므로 현재의 경험칙에 의한 획일적 공제비율인 3분의 1은 폐지되어야 할 것으로 본다. 따라서 위에서 본 바와 같은 부당한 결과를 피하기 위하여 생계비를 일실수입의 산정 단계에서나 손익상계 단계에서 고려하지 아니하는 것이 타당하다고 본다.

타. 맥브라이드 후유장해 평가방법

(1) 약관규정 및 문제점

노동능력상실율을 평가하는 방법에는 “자배법 시행령에 의한 후유장해 평가방법”과 “A.M.A (미국의학협회: **American Medical Association**)방법”, “맥브라이드 장해평가법” 등이 사용되고 있는데, 현 약관은 후유장해로 인한 상실수익액 산정시 노동능력상실율은 “맥브라이드식 장해평가방법에 따라 일반의 옥내 또는 옥외 근로자를 기준”으로만 평가하도록 하고 있다.

맥브라이드 장해 평가법은 직업을 279종으로 나누고 연령을 고려하고 중복장해의 경우 장해율을 병합하는 방법이 합리적인 평가법이나, 정형외과 영역에 속하지 않는 부분의 장해는 너무 간단하다는 비판과 추상 장해를 인정하지 않는다는 문제가 있다. 특히 약관은 맥브라이드 장해평가시 원전(原典)을 사용하지 않고 원전의 장해평가법을 단순화한 약식 평가서를 사용하고 있어, 실제 소송에서는 직업을 고려하여 노동능력상실율을 평가하는 것과 비교해볼 때 피해자에게 불리하다.

(2) 개선방안

맥브라이드 장해평가법은 많은 문제를 내포하고 있는 바, 이외에도 법원의 판결례를 따라 A.M.A 평가법 및 자배법 시행령에 의한 후유장해 평가방법도 약관에 규정할 필요가 있다. 궁극적으로는 한국적 특성에 맞는 새로운 장해평가법을 도입해야 할 것이다.

파. 휴업손해액

(1) 약관규정 및 문제점

현행 약관의 보험금 지급기준 중 휴업손해액 산정방법은 “부상으로 인하여 휴업함으로써 수입의 감소가 있는 경우에 한하여 휴업기간 중 피해자의 실제 수입 감소액의 80% 해당액을 지급”하도록 규정하고 있다.

교통사고를 당해 입원하거나 후유장해가 남았을 때 일실수익액을 어떻게 계산 할 것이냐에 대하여, 사고 이전과 비교하여 소득의 감소가 생기면 그것을 배상하고 사고 이전이나 이후나 소득이 줄지 않고 그대로 일 때는 손해가 없다고 보아 일실수입을 인정하지 않겠다는 것이 차액설(差額說)의 입장이고, 사고 이전과 이후를 비교하여 소득이 줄었느냐로 따지지 않고 노동능력상실이 있을 경우 그 만큼 손해를 인정하도록 하는 것이 평가설(評價說)의 입장이다. 동 약관조항은 차액설의 입장에 선 것으로 실제 수입 감소액 전액을 인정하지 않고 80%를 인정하는 것은, 20% 상당액은 사고가 없더라도 기본적으로 지출이 예상되는 필요경비라고 보기 때문이다. 하지만 동 규정은 법원의 판결례와는 너무 다르기 때문에(즉, 피해자에게 너무나 불리한 조항임) 분쟁이 많고 불필요한 소송을 유발하는 원인이 되기도 한다.

(2) 법원 판결의 태도

치료를 위한 입원기간 중의 휴업손해는 노동능력상실이 100%로 보아 실제로 수입의 감소가 있는지 유무를 묻지 않고 월평균수입액 전부를 인정해주고 있다.⁹⁵⁾

(3) 개선방안

95) 대법원2002.9.4.선고, 2001다80778 판결 ; “... 원고의 입원기간 동안의 노동능력상실을 100%로 평가하여 입원기간동안의 일실수입을 계산하고 입원기간 동안 직장에서 받은 급여가 공제되어야 한다는 피고의 주장을 배척하였는 바, 위 법리와 기록에 비추어 보면 원심의 위와 같은 판단은 정당하고 거기에 상고이유와 주장과 같은 입원기간동안의 일실수입에 관한 법리오해의 위법이 없다.” 고 판시함.

법원의 판결례에 맞춰 휴업손해액은 실제 수입 감소가 있는지 여부를 따지지 말고 월현실소득액 전부를 100% 인정하여 지급하는 것이 불필요한 소송을 억제하고 피해자 보호에도 부합된다고 본다.

3. 자기신체사고 개별약관조항

가. 보험금 계산식(대인배상 I·II 공제 지급)

(1) 약관규정 및 문제점

자기신체사고의 지급보험금 계산방식과 관련하여 동 약관문제는 자기신체사고의 법적성질(상해보험)과 관련하여 “상법 제729조 및 약관규제에 관한 법률 제6조” 등에 의하여 약관의 효력이 부인되어야 한다는 주장도 제기되었으나, 대법원에 의하여 유효라고 인정 받았다.⁹⁶⁾ 하지만 그 계산방식이 복잡하여 실제 각 보험회사의 보상직원들도 지급보험금을 계산하기가 어려운 상황이며, 또 실제 운영에 있어서도 “대인배상 I(정부보장사업 포함) 및 II에 의하여 보상받을 수 있는 금액”을 공제하면 자기신체사고에서는 보상할 금액이 거의 없는 경우가 대부분이라 자기신체사고 담보를 가입할 필요가 없어지는 문제도 발생하게 된다.

예를 들어 다른 자동차의 사고로 자기신체사고의 피보험자가 사망을 하였는데, 사망 보험금액이 1,500만원인 경우에는 타차의 대인배상으로 보상받을 수 있는 사망최저보상금액이 2,000만원이므로, 이 경우에는 자기신체사고에서 보상받을 금액이 없게 된다. 그리고 공제가 되는 “대인배상 I과 II에 의하여 보상받을 수 있는 금액”에 치료비 외에 합의금까지 포함하느냐, 아니면 치료비만 계산하느냐에 따라 전혀 다른 결과가 나오게 되는데, 이 부분에 대한 명확한 개

96) 대법원 2001. 9. 7. 선고 2000다21833 판결.

념 정의가 안 되어 있어 보험회사의 자의적인 해석에 따라 피해자에게 불이익을 줄 수 있는 여지가 많다.

(2) 개선방안

일반 교통상해보험도 자동차보험의 보상과는 별도로 보상하고 있는 것에 비추어 보면, 자기신체사고도 상해보험으로서 타차의 대인배상으로 보상받을 수 있는 것과는 별도로 보상하는 것이 상해보험제도의 본래의 목적에 부합한다고 본다.

따라서 자기신체사고에 대한 보험금의 계산은 “대인배상 I과 II에 의하여 보상받을 수 있는 경우라 하더라도 손해 보험적 성격인 치료비에 한하여 공제하도록 약관상 명백히 하여야 할 것이다.

나. 안전띠 미착용 감액

(1) 약관규정 및 문제점

2001년 8월 1일부터 안전띠 미착용의 경우 자기신체사고 보험금을 10%~20%로 감액⁹⁷⁾하여 지급하도록 감액비율을 상향 조정하였다. 이는 교통 사고시 부상의 악화 방지 등 여러 가지 정책적 고려에서 나온 것이라 판단된다.

그러나 안전띠 착용여부와 관련된 분쟁이 다발(주로 입증문제)하였는데, 이는 피보험자 및 보험회사 모두에게 부정적인 제도로 인식되고 있다.

즉, 피보험자의 입장에서 보면 지급보험금이 감액되므로 손해보상을 전액 받을 수가 없어서 불만이고, 보험회사의 입장에서 보면 우선 피보험자에게 지급보험금을 감액하는 과정에서 피보험자의 기분을 상하게 하므로

97) 운전석 및 그 옆좌석은 20%, 뒷좌석은 10%에 해당하는 금액을 공제하도록 규정하고 있다.

보상서비스 측면에서 보아 불만이며, 나아가 보험금감액제도를 두는 것은 자동차보험 시장의 축소를 가져오게 된다는 점이다. 왜냐하면 감액된 부분만큼 감독당국 및 소비자 단체의 보험료 감액 요청 압력이 증가 할 것이기 때문이다.

따라서 이런 보험금 감액형태로 운영하는 약관문제를 폐지하고 오히려 안전띠를 착용하는 자에게 20%의 금액을 보너스로 지급하는 형태로 운영하게 되면 보험료의 인상효과⁹⁸⁾도 있게 되고, 피해자 입장에서도 보험에 대한 긍정적 이미지를 제고할 수 있을 것이다

(2) 개선방안

의무불이행에 따른 책임추궁의 방식보다는 의무 이행시 보너스 지급의 방식이 사고를 당한 피보험자와의 분쟁을 방지하고 보험에 대한 긍정적 이미지를 제고할 수 있을 것으로 본다.

4. 무보험차상해 개별약관조항

가. 중복보상시 보험금분담조항

(1) 약관규정 및 문제점

현행 개정약관 이전에는 동일 보험사고에 대한 보험회사의 보상책임 중복시 보험금을 분담하는 담보종목에 무보험차 상해담보는 빠져 있었다. 그래서 피보험자동차가 2대 이상인 경우 중복보상의 문제가 있어 왔고 일

98) 자동차문화의 발전과 자동차대수의 증가에 따라 장기적으로 보면 해당 자동차 보험료는 인하될 것이 분명해 보이는데, 그렇다면 보험회사로서는 손해율이 많이 떨어지게 되고 결국 보험료 인하가 불가피하게 된다. 이때 보험료를 인하할 것이 아니라 보상범위를 확대해 나감으로써 자동차보험시장이 확대 발전해 갈 수 있도록 할 필요가 있다.

부 하급심 판례⁹⁹⁾에서는 중복보상을 인정한 사례도 있었다. 즉 개인사업을 하는 사람의 자동차가 2대가 있고, 기명피보험자가 무보험자동차에 사망하여 5억원의 손해배상을 청구할 수 있는 상황이라고 가정한다면, 이 경우 대인배상 I 또는 정부보장사업보상금 1억원을 공제한 4억원 중 무보험자동차상해 한도액인 2억원을 청구할 수 있는데, 피보험자동차가 2대라면 4억이 된다.

이에 대해 무보험자동차에 의한 손해가 손해보험으로서의 성질과 함께 상해보험으로서의 성질도 갖고 있는 손해보험형 상해보험이므로 실손보상(實損報償)의 취지에 맞게 중복보험일 경우 보험금을 분담하여 지급함이 타당하고 하여, 2004년 8월 1일의 개정약관에서는 보험금 분담조항을 삽입하여 소비자에게 불리한 형태로 약관이 개정되었다.

(2) 개선방안

무보험자동차상해 담보의 법적성질이 상해보험이라고 대법원이 명확히 개념 규정을 한 상황¹⁰⁰⁾에서는 현행 약관처럼 중복 보험시 보험금을 분담해서는 안 된다고 본다. 본 약관조항은 상법 및 약관규제법에 위배되어 무효로 될 가능성이 높은 조항이다. 따라서 보험소비자는 무보험자동차상해의 보험료를 각 보험계약마다 이미 지불한 상태이므로 마땅히 일반 상해보험처럼 중복보상이 되어야 할 것이다.

나. 무면허운전 면책약관¹⁰¹⁾

(1) 관련법규 및 문제점

99) 서울지방법원 2003.2.4.선고 2000가단186929 판결.

100) 대법원 2003.12.26.선고 2002다61958 판결 등.

101) 박영준, 보험계약상의 무면허·음주운전 면책조항에 관한 연구, 석사학위논문, 고려대 대학원, 2000, 35면~38면.

상법 제659조는 보험사고가 보험계약자 등의 고의 또는 중과실로 생긴 경우에 보험회사가 면책되는 것으로 규정하고, 상법 제732조의 2(상법 제739조에 의해 상해보험에도 준용)는 인보험(생명보험과 상해보험)에서는 보험사고가 보험계약자 등의 중과실로 생긴 경우에도 보험회사가 책임져야 하는 것으로 규정하고 있다.

손해보험은 고의사고는 물론 중과실사고의 경우에도 보험회사가 면책될 수 있지만, 인보험에서는 고의사고의 경우에만 보험회사가 면책되고, 과실사고의 경우에는 중과실, 경과실을 불문하고 보험회사가 책임져야 하는 것으로 규정하고 있으며, 이 규정은 상법 제663조에 의해 상대적 강행규정으로 되어 있다.

여기서 무면허·음주운전중의 사고를 보험회사의 면책사유로 한 상해보험약관 규정의 효력이 문제되었고, 대법원의 입장은 피보험자가 무면허운전과 음주운전을 하는 데에 대해서는 고의가 있을지 몰라도 그 자신이 상해를 입게 된 데에 대해서는 고의가 없을 수도 있는데, 그러한 운전을 했다는 것만으로 보험회사를 면책시키는 것은 상법 제732조의 2에 반하여 무효가 된다는 것이었다.

1999년 상법 제732조의 2에 대하여 제청된 위헌심판에 대하여 같은 해 12월 헌법재판소에서는 상법 제732조의 2를 합헌으로 봄으로써, 이 규정과 상법 제663조를 이유로 상해보험약관상의 무면허, 음주운전 면책조항의 효력을 부인해 온 대법원 판례의 입장의 정당성을 확인하였다.¹⁰²⁾

이에 대하여 무면허운전과 음주운전은 법규위반의 반사회적 행위로서 보험보호를 해 줄 가치가 없으며 처음부터 담보위험에서 제외한 것이므로, 이들을 면책사유로 한 약관조항은 상법 제732조의 2와 제663조의 규정과는 무관하게 유지되어야 한다는 것이 보험업계측의 반론이었다.

보험업계측에서 무면허, 음주 운전자를 보험보호에서 배제해야 하는 이유로, ① 무면허 음주운전의 반사회성, 범죄성, ② 무면허 음주운전의 고

102) 헌법재판소, 1999.12.23.선고 98헌가12 결정 등.

도의 위험성, ③ 보험법 원리의 훼손(도덕적 위험 방지를 통한 다수의 선량한 가입자 보호), ④ 상해보험약관상의 다른 면책사유와의 형평성, ⑤ 선의(善意)의 보험계약자에게 보험료 부담이 전가되는 불합리성 등을 이유로 상법을 개정하여야 한다고 주장하고 있다.¹⁰³⁾

(2) 무보험자동차상해의 법적 성질

이 문제의 본질은 무보험차상해의 법적성질을 상해보험으로 보느냐, 아니면 손해보험으로 보느냐에 있다.

무보험차 상해를 손해보험으로 볼 경우에는 상법 제659조에 의하여 손해보험회사는 보험금을 지급할 책임이 없지만, 상해보험으로 볼 경우에는 상법 제732조의2 및 729조의 규정에 의해, 무면허·음주운전 중의 사고도 고의사고가 아닌 중과실인 경우에는 보험회사의 지급책임이 발생하기 때문이다.

대법원에서는 무보험차 상해에 대한 음주·무면허운전 면책약관에 대하여 이 보험이 상해보험의 일종이므로 고의사고가 아닌 중과실 사고인 경우 보험회사는 보험금을 지급해야 한다고 판결¹⁰⁴⁾한 바 있으며, 무보험차 상해가 손해보험으로서의 성질과 함께 상해보험으로서의 성질도 갖고 있는 손해보험형 상해보험¹⁰⁵⁾으로 정의하여 이 보험계약의 성질을 상해보험으로 보고 있다.

그리하여 2003년 1월1일 약관개정시에는 음주운전에 대해서는 약관상 면책사유에서 제외하였으나, 무면허 운전에는 여전히 면책사유로 규정하고 있어 대법원판례와 정면으로 배치되고 있어 분쟁의 소지를 남겨

103) 상법개정안으로 ① 상법 제732조의2의 상대적 강행규정성을 제거, ② 상해보험절에 무면허 음주운전 등 면책 문제 신설, ③ 상법 보험편에 무면허 음주운전 등 반사회적인 위험행위에 대한 면책문제 신설, ④ 상해보험에 준용하지 않는 생명보험에 관한 규정의 추가 방안을 제시하고 있다. 서울대 법학연구소, 보험판례의 동향과 문제, 대한손해보험협회, 1999, 109면~117면.

104) 대법원 1999.2.12. 선고 98다26910호 판결.

105) 대법원 2000.2.11. 선고 99다50699호 판결.

두고 있다. 따라서 피해자는 무면허 운전의 경우에는 소송을 제기하여 보
험금을 지급받아야 하는 불합리가 상존하고 있다.

(3) 개선방안

무면허운전의 경우 자신뿐만 아니라 타인에게까지 큰 피해를 끼치는 반
사회적인 범죄 행위 임에는 분명하나 상법 제732조의2가 개정되지 않는
한 무보험자동차상해의 무면허·운전면책조항은 무효라고 볼 수밖에 없
다.

무면허 및 음주운전의 반사회성에 비추어 불때 상법문제의 개정을 통하
여 무면허·음주운전의 경우에는 보상범위에서 제외되도록 하는 것이 타
당하다고 판단된다.

第4節 物的事故에 관한 補償制度

1. 대물배상 개별약관조항

가. 차량시세 하락손해¹⁰⁶⁾

(1) 약관규정

2001년 8월 1일부터 출고 후 1년 이내인 차량 파손시 차량시세 하락가
격을 보상하도록 약관이 개정·시행되었으며, 동 약관에는 “사고로 인한
자동차(출고 후 1년 이내인 자동차에 한함)의 수리비용이 사고 직전 자동

106) 한도현, 우리나라 자동차보험의 문제점과 제도개선방안, 석사학위논문, 한양대 경
영대학원, 1996, 44면.

차가액의 30%를 초과하는 경우 수리비용의 10%를 지급한다”고 규정하고 있다.

(2) 문제점

보험회사에서는, ① 일반적으로 기능부품의 집합체인 자동차에 대하여는 현재의 발달된 기술로서 복원이 가능하고, ② 관념적으로 가치가 감소하는 일은 있을 수 있지만 구체적, 객관적으로 생기는 것은 극히 드물며(사용가치로 판단), ③ 사용후 상당기간이 경과된 중고차는 차의 소모가 많아 사고로 인한 교환가치의 감소인지, 차의 사용자체 의한 가치감소인지 여부의 입증에 곤란하다는 등의 이유로 이를 인정하지 않고 있었다. 대법원에서도 처음에는 격락(激落)손해는 특별손해라 하여 배상하지 않는 손해로 보았다.¹⁰⁷⁾

그 이후 수리를 한 후에는 일부수리가 불가능한 부분이 남는 경우에는 수리비 외에 불능에 의한 교환가치액도 통상손해라는 판결과¹⁰⁸⁾ 심한 정도의 사고로 인해 차량가격의 하락이 예상될 때에는 가해자가 이 부분에 대해서도 배상하여야 한다는 판결¹⁰⁹⁾ 등에 의하여 법원에 소를 제기하는 경우 객관적으로 확정된 격락손해는 배상을 받을 수 있었다.

자동차사고에 의한 격락손해가 객관적으로 확정되는 경우에는 상당인과 관계가 있는 손해로서 인정하여야 한다. 그러나 현행 약관의 지급기준(수리비용의 10%)은 지나치게 제한적이기 때문에 보다 합리적인 범위 내로 확대할 필요가 있다고 본다.

(3) 개선방안

107) 대법원 1979.2.27.선고, 78다1820호 판결, 대법원 1982.6.22.선고, 81다8호 판결.

108) 대법원 1992.2.11.선고 91다28719호 판결.

109) 대법원 1992.3.10.선고 91다42883호 판결.

사용 년도의 구별 없이 객관적으로 입증된 격락손해는 배상하도록 개정되어야 한다. 그러나 이를 무제한적으로 인정할 수는 없으므로 사고경험이 없는 차량에 한해 출고 후(자동차등록증 기재일) 3년 이내(우리나라의 차량교환주기)의 차량정도까지 확대하고 실제 가격하락손해(조사에 의하여 결정)의 일정비율상당액을 지급하는 것이 필요하다고 본다.

나. 원격지 견인비용

(1) 약관규정 및 문제점

현행 약관상 차량사고시 피해차량을 수리공장까지 견인하는 비용(견인비용)은 보상받을 수 있는 수리비에 포함된다. 그러나 아직까지 견인비용의 인정기준이 사고발생지역에서 가장 가까운 정비공장이 있는 지점까지로 한정되어 있다.

예를 들면 차량의 소유자가 자신의 주거지에서 멀리 떨어진 곳에서 사고가 발생한 경우(여행 또는 출장 중)에는 실제 거주지역의 정비공장까지 견인하여 수리할 수 있도록 하는 것이 적절한 경우도 있고, 오히려 수리비용 등의 비용을 절감할 수 있는 경우도 있다.

(2) 개선방안

원격지 견인비용은 통상의 손해라 할 수 있으므로 객관적으로 그 필요성이 인정되는 경우에는 실제 거주지역의 정비공장까지 견인하는 비용까지 보상하도록 약관에 명문화할 필요가 있다. 물론 실제 거주지역의 확인과 관련하여 일부 도덕적 해이 문제가 발생할 수도 있으나, 이는 보험회사의 철저한 초동조사로 해결하면 될 것으로 보인다.

다. 대차료 · 휴차료

(1) 약관규정 및 문제점

현행 2004년 8월1일 개정약관 이전에는 대차료를 인정하는 기준이 “수리가 완료될때 까지로 하되, 외국산 자동차로서 부품조달에 소요되는 기간과 합의지연, 또는 수리지연으로 연장되는 기간은 제외”하고 있어, 피해자의 과실이나 귀책사유가 전혀 없는 합의지연 또는 수리지연(예를 들면 수리공장의 수리적체로 인하여 수리가 지연되는 등의 비의도적이고 부당하지 않은 수리지연 등)의 경우에까지 대차료를 지급하지 않은 것은 많은 분쟁을 야기 시켜왔다.

아울러 사업용자동차의 휴업에 따른 손실을 입증할 수 없는 경우나 비사업용자동차의 대체사용 차종이 없는 경우, 각 보험회사별로 자체 기준에 의해 휴차료 및 대차료를 산정, 지급하였으나, 당사자간 휴업에 따른 손실금액 산정에 따른 이견 및 보험회사 간 산정금액의 차이 등으로 많은 분쟁 및 혼란을 야기하는 문제점이 있어 왔다.

하지만 금번 약관개정을 통해 별도로 정한 “휴차료 일람표”에 의해 보험금을 지급하도록 하였으나 이를 약관에 포함하지 않아서 일반 소비자들은 잘 알 수가 없는 문제가 있고, 동 일람표의 작성주체 및 기관이 명확하지 않아 결국 보험회사가 일방적으로 만들어 보험소비자들에게 그 적용을 강요할 수 밖에 없어 약관개정전과 동일한 문제가 재발될 가능성이 높다.

(2) 개선방안

우선 피해자의 과실이나 귀책사유가 전혀 없는 합의지연이나 수리지연의 경우에도 대차료를 지급할 수 있도록 약관에 명문화 할 필요가 있고, 또 “휴차료 일람표”를 약관에 포함시키고, 작성주체 및 기관까지 명시하

여 동 “일람표”가 현실성이 떨어지지 않도록 감독기관의 지속적인 관리 감독하에 두도록 해야 할 것이다.

2. 자기차량손해 개별약관조항

가. 수리비

(1) 약관규정 및 문제점

현행 약관 제13조 제1항 제2호의 ①의 나에 의하면 “피보험자동차의 손상을 고칠 수 있는 경우에는 사고가 생기기 바로 전의 상태로 만드는데 드는 수리비를 손해액으로 하고, 이 경우 잔존물이 있을 때에는 그 값을 공제하도록 규정하고 있다” 이때 수리비가 피보험자동차의 교환가격을 넘는 경우에 피해자가 수리를 고집하고, 수리비 전액을 보험회사가 책임을 지도록 요구하여 분쟁이 야기되는 경우가 있다. 그러나 그러한 소망을 들어 주어야 할 특별한 사정이 없는 한 수리비 가운데 교환가격을 넘는 부분은 피보험자에게 부담시켜야 한다.¹¹⁰⁾

문제는 동 약관조항의 후단이다. 예컨대 차량가격(중고차 매매가격)이 500만원인 자동차가 사고로 인하여 중요부품의 손상 때문에 수리비가 700만원이라고 가정할 경우 초과수리비 200만원은 피보험자가 부담하여야 한다. 그러나 피보험자가 수리를 포기하고 폐차처리를 원할 때 그 차량의 잔존가액이 150만원이라고 한다면 보험회사에서는 위 약관조항 단서를 이유로 잔존물의 교환가격 150만원을 공제하고 나머지 350만원을 지급함으

110) 대법원 1990.8.14.선고 90다카7569호 판결; “... 피해차량의 교환가격을 현저하게 웃도는 수리비용을 지출하였다 하더라도 사고당시의 교환가격으로부터 고철대금을 뺀 나머지만을 손해배상으로 청구 할수 있다고 보는 것이 손해배상제도의 이상인 공평의 관념에 합치되는 것이므로, 교환가격보다 높은 수리비를 요하는 경우에 굳이 수리를 고집하는 피해자가 있을 때에 그 소망을 들어주어야 할 특별한 사정이 없는 한 그 수리비 가운데 교환가격을 넘는 부분은 그에게 부담시켜야 한다.”고 판시하고 있다.

로써 분쟁이 발생하고 있다.

(2) 개선방안

동 약관조항은 정당한 근거 없이 보험소비자에게 불이익을 주는 규정으로 삭제되어야 할 것이다. 이와 관련된 문제로 자기차량담보에 가입하는 소비자들은 가입 당시에는 보험개발원에서 공표한 차량가액표에 근거하여 보험료를 부담하지만, 실제 사고시에는 사고당시 차량가액표에 근거하여 보상을 받게 되는 불합리가 있다. 이는 명백히 보험회사에게만 유리한 보험제도의 운용이므로 반드시 개선되어야 할 것이다.

보상도 가입당시 차량가액을 기준으로 하는 것이 타당하다 할 것이며, 아니면 자기차량손해의 보험료산정시 경과월수에 따른 차량감가액을 감안하여 보험요율을 책정하는 것이 타당하다 할 것이다.

나. 도난의 범위

자기차량손해의 보상내용에는 “피보험자동차 전부의 도난으로 인한 손해”를 포함하고 있으나, 도난의 범위, 예컨대 도난의 주체가 누구냐에 상관없이 도난의 경우에는 보상을 해주고 있어 도덕적 해이를 조장할 가능성이 높다. 따라서 도난의 행위 주체를 명확히 할 필요가 있고, 도덕적 해이를 막기위해서 가족의 절취에 대해서는 도난에서 제외토록 하여야 할 것이다.

다. 사기 또는 횡령의 주체 및 범위

(1) 약관규정 및 문제점

약관에는 “사기 또는 횡령으로 인한 손해”는 보상하지 아니하는 면책사

유로 규정하고 있다. 사기 또는 횡령으로 인한 손해란, 타인의 기망에 의해 피보험자동차를 교부하거나, 피보험자동차를 보관하는 자가 그 자동차를 영득(領得)함으로써 생긴 손해를 말한다. 동 면책약관조항의 취지는 피보험차량의 점유 또는 지배를 상실하는 과정에 피보험자의 의사가 개재한 점, 피보험자동차의 피용인이 행한 횡령행위에 의한 신용리스크를 수반하는 사고를 담보범위에 포함하는 것은 보험요율에 영향을 미친다는 점에서 이를 면책사유로 규정한 것이다.¹¹¹⁾

문제는 현행 약관대로라면 사기·횡령에 의한 손해는 모두 면책이고, 사기·횡령을 행하였던 자가 누구이든지, 또는 누구에 대하여 행하여 졌는지를 불문하고 면책이고, 나아가 사기 또는 횡령으로 피보험자동차를 상실한 후 피보험자동차를 다시 찾은 경우 상실기간 중에 생긴 파손등의 손해도 면책에 해당되어 면책범위가 지나치게 광범위하다는 문제가 있다. 나아가 아울러 사기·횡령행위의 주체도 불명확하다.

(2) 개선방안

“사기·횡령으로 인한 손해”는 광범위하므로 그 주체를 명확히 하고 면책범위도 한정하는 형태로 명확히 하여야 할 것이다.

111) 최병수 편저, '자동차보험 손해사정 이론과 실무', 현대정보문화사, 259면

第5節 一般事項 約款

1. 중고자동차의 보험계약의 성립 및 보험기간

(1) 약관규정 및 문제점

보험회사가 피보험자에 대해 보상책임을 지는 보험기간에 대해 약관은 “보험증권에 기재된 보험기간의 첫날 24시부터 마지막 날 24시까지”로 정하면서, 예외적으로 자동차보험에 처음 가입하는 자동차¹¹²⁾에 대해서는 “보험료를 받은 때부터 마지막 날 24시까지”로 정하고 있다. 이 조항은 중고자동차에 대한 보험회사의 책임개시시기와 관련된 불합리를 시정하기 위하여 2000년 4월 1일부터 개정·시행하였다. 그러나 그 대상을 모든 중고자동차가 아니라 중고자동차의 구입으로 인해 처음으로 자동차보험에 가입하는 사람만으로 한정하고 있다.

(2) 개선방안

중고자동차 구입 후 처음으로 보험 또는 공제에 가입하는 경우에 한정할 것이 아니라 중고자동차에 대한 일시적 무보험상태를 방지하기 위하여 동 제한의 삭제 검토할 필요가 있다고 본다.

2. 보험약관의 설명·교부의무

(1) 약관규정 및 문제점

112) 약관 용어정의 편에 의하면, ‘자동차판매업자 또는 기타 양도인 등으로부터 매수인 또는 양수인에게 인도된 날로부터 10일 이내에 처음으로 매수인 또는 양수인을 기명피보험자로 하는 자동차보험에 가입하는 신차 또는 중고차’를 말한다 고 정의하고 있음.

약관의 설명·교부의무에 대해서는 상법 제638조의 3과 약관규제법 제3조가 규정하고 있으며, 이에 따라 약관에서도 제20조에 규정하고 있다. 보험자는 약관을 보험가입자에게 교부하고, 약관상 중요한 내용을 설명하여야 하는 법적의무를 지고 있다. 그러나 보험가입자측에서 설명을 들은 적이 없다고 부인하거나, 설명의 대상이 되는 “중요한 내용”에 대하여 설명을 들은 바 없다고 주장하는 분쟁이 발생하고 있다. 이와 관련하여 대법원은 보험자가 설명의무를 다하지 못하면 고지의무위반도 주장할 수 없다는 엄격한 입장을 취하고 있다.¹¹³⁾

(2) 개선방안

설명 의무에 대한 근본적인 문제로 약관조항은 “어떤 것이든” 당사자간에 다툼의 대상이 될 수 있고, 이를 인정한다면 “모든 약관조항은 중요하다”고 할 수 있다.¹¹⁴⁾ 사전에 범위를 특정하지도 않고, “중요한 내용”이라는 추상적인 범위를 설정한 다음, 설명하였는지 여부로 약관이 효력을 달리 하도록 하는 것은 법적 안정성 면에서 당사자 쌍방에 있어서 매우 비효율적인 접근방법이라고 생각된다.¹¹⁵⁾ 따라서 약관 중 어떤 내용을 설명하도록 할 것인지 사전에 명확한 기준을 마련하는 것이 필요하다. 그 기준은 대법원 판결례를 중심으로 하면 될 것이라고 본다.

우선 대법원은 “중요한 내용”에 대해 “당해 고객의 이해관계에 중요한 영향을 미치기 때문에 계약 체결시 반드시 알아 두어야 할 사항으로서 사

113) 대법원 1998.4.10.선고, 97다47255 판결 등.

114) 이에 대하여는 ① 약관조항은 그 중요도에 있어서 차이가 있고, ② 보험계약자도 계약의 한 쪽 당사자인 만큼 계약내용에 대하여 스스로 알아야 할 의무가 있으며, ③ 보험자의 설명의무는 보험계약자측의 고지의무에 대응하는 개시의무(duty of disclosure)로 볼 수 있는데, 보험계약자측의 고지의무가 “중요한 사항”만 고지하면 되는 것과 균형이 맞지 않을 뿐 아니라, ④ 중요사항은 보험계약의 종류에 따라 달라지기 때문에 이를 확정하는 것은 쉽지 않으며, ⑤ 대량계약의 특성상 모든 계약조항을 설명하는 것은 실무적으로 어렵다는 문제가 있다.

115) 김성태, 앞의 책, 202면.

회통념상 당해 사항의 지(知)·부지(不知)가 계약체결의 여부에 영향을 미칠 수 있는 사항을 말한다”고 정의하면서, 그러나 위와 같은 사항에 관한 것도 “당해 거래에 있어서 일반적이고 공통된 것이어서 고객이 별도의 설명 없이도 충분히 예상 할 수 있는 사항이거나, 이미 법령에 의하여 정하여진 것을 되풀이하거나 부연하는 정도에 불과한 사항이라면 보험자의 명시·설명의무가 인정된다고 할 수 없다”고 판시¹¹⁶⁾하고 있다.

판례상 “중요한 내용”에 해당된다고 본 사례로는, ① 업무용자동차보험에 있어서의 주운전자에 관한 사항(주운전자 제도가 도입되면서 요율체계 등이 변경)¹¹⁷⁾, ② 26세이상 한정운전특별약관¹¹⁸⁾, ③ 자동차종합보험계약의 승계절차(서면에 의한 양도통지와 보험증권상 승인매서를 보험계약 승계의 조건으로 한 조항)¹¹⁹⁾, ④ 자기신체사고의 지급보험금 계산방법¹²⁰⁾ 등이 있고

판례상 “중요한 내용”에 해당하지 않는다고 본 사례로는, ① 자동차보험에 있어서의 산재보험 수혜자 면책조항¹²¹⁾, ② 유상운송행위 면책조항¹²²⁾, 위 판례와는 반대로 유상운송면책조항이 명시·설명의무의 대상이 된다고 한 판례도 있다.¹²³⁾ 또 ③ 사실혼 배우자가 피해자일 경우의 면책조항¹²⁴⁾과 ④ 무보험자동차상해의 지급보험금 산정기준¹²⁵⁾ 등이 있다.

아울러 감독관청이 약관을 인가할 때 충분한 법리적 검토를 하고 약관 내용 중 설명을 요하는 부분(중요한 내용)을 식별이 용이하도록 별도의

116) 대법원 1999.9.7.선고 98다19240호 판결 등.

117) 대법원 1997. 10. 28.선고 97다24969호 판결 등.

118) 대법원 1998.6.23.선고 98다14191호. 대법원 1997.8.29.선고,97다16343호 판결.

119) 대법원 1994.10.14.선고 94다17970호 판결.

120) 대법원 2004.12.16.선고 2004다28245호 판결.

121) 대법원 1990.4.27.선고 89다카24070호 판결.

122) 대법원 1992.5.22.선고 91다36642호 판결.

123) 대법원 1999.5.11.선고 98다59842호 판결.

124) 대법원 1994.10.25.선고 93다39942호 판결.

125) 대법원 2004. 4.27.선고 2003다7302호 판결.

방법(활자의 크기나 색깔, 도표나 그림 등)으로 표시하도록 하고, 보험모집종사자들에게 그 의미를 정확히 교육하여 설명의무가 보험모집 일선에서 입법취지대로 이행되도록 함이 바람직하다. 또한 “중요한 내용”의 결정에 소비자측의 의견을 반영할 수 있는 기회를 제공하여야 투명성을 확보할 수 있을 것이다.

3. 계약전 알릴 의무

(1) 약관규정 및 문제점

보험계약을 맺을 때에 보험계약자, 피보험자 또는 이들의 대리인이 고의 또는 중대한 과실로 인하여 약관에 규정된 사항에 대하여 알고 있는 사실을 알리지 아니하거나(不告知), 사실과 다르게 알린 때에는 보험회사는 보험증권에 기재된 보험계약자의 주소지에 서면으로 통지함으로써 계약을 해지할 수 있다(약관 제17조 제1항 4호의 1 참조).

계약전 알릴의무(告知義務)라 함은 “보험계약자 또는 피보험자가 보험계약을 체결함에 있어서, 중요한 사항을 알리고 부실하게 알리지 아니할 의무”를 말한다. 여기서 “중요한 사항(material facts)”이란 만약 보험자가 이를 알았더라면 보험계약의 체결을 거절하였거나, 적어도 동일한 조건(보험료, 기타 담보)으로는 보험계약을 체결하지 않았으리라고 인정되는 사실을 가리킨다고 보아야 할 것이다. 특히 고지의무자(보험계약자 또는 피보험자)가 보험모집인에게 고지했다고 하는 분쟁이 많이 발생하고 있으며, 보험모집인의 고지수령권이 문제되고 있다.

(2) 개선방안

보험모집인은 고지수령권이 없다는 것이 통설과 판례¹²⁶⁾의 입장이다.

¹²⁶⁾ 김선정, 보험모집인의 고지수령권, 최기원교수 화갑기념 상사판례연구II, 1996, 42면;

보험가입자 보호를 위하여 보험모집인에게 고지수령권을 인정하는 것이 바람직하지만 이를 인정하기 위해서는 모집제도의 대폭적인 정비개선이 선행되어야 할 것이므로 현재로서는 다소 무리가 있다고 판단된다.

이에 대하여 학설 중에는 보험모집인의 고지수령권을 인정하는 견해도 있고, 민법상의 표현대리(表見代理)이론을 적용하자는 견해, 또 사용자책임의 법리를 적용하자는 견해도 있으나 입법론으로 신중히 검토할 필요가 있다고 생각된다.

이 조항과 관련하여 일본에서도 논의가 이루어져 약관조항이 일부 개정되었다. 논의가 된 주요한 내용은 고지사항에서 “다른 보험계약”과 같은 것은 일반소비자들이 알기 어렵고, 고지사항 변경의 경우에 보험회사가 이를 승인하는 기준, 그리고 위험측정과 관계없는 사항의 내용이 명확하지 않다는 문제가 지적되었다(SAP 일반조항 3조 2항 3호). 이에 따라 변경의 기준에 관해서만 개정을 하고 고지사항은 안내서 등에서 명시하도록 제도를 개선한 바 있다.¹²⁷⁾

4. 피보험자동차의 양도

(1) 약관규정 및 문제점

현행 약관에는 보험회사는 피보험자동차가 양도된 후(보험회사의 승인이 있는 후는 제외)에 발생한 사고에 대하여는 보험금을 지급하지 아니하

대법원 1979.10.30.선고. 79다1234호 판결; ‘...보험가입청약서에 기왕병력을 기재하지 아니하고 보험회사의 의무사원에게 이를 말한 것만으로는 보험회사에 대하여 고지하였다고 볼 수 없다.’

127) 일본 SAP一般조항 3조 2항 3호; ‘보험계약자, 기명피보험자 또는 이들의 대리인이 당회사가 보험금을 지불하여야 할 사고의 발생 전에 보험청약서의 기재사항에 대하여 서면으로 변경을 신청하고, 당회사가 이를 승인한 경우. 그리고 당회사는 변경의 신청을 받은 경우에는 그 변경을 신청한 사실이 보험계약 체결시에 당회사에 고지되더라도 당회사가 보험계약을 체결하였을 것이라고 인정될 때에 한해 이것을 승인하는 것으로 합니다.’

는 것으로 규정하고 있다(약관 제18조 제1항 4호). 현행 약관에서 양도 후 무보험상태가 발생할 수 있는 경우가 있다. 양도 후 무보험상태가 될 수 있는 경우로는 ① 양도 후 보험자의 양도 승인 전에 양수인이 일으킨 사고의 경우(양수인이 무보험상태), ② 자동차 매매 후 양도인은 새로 구입한 자동차에 보험을 이전시켰는데 양수인이 일으킨 사고에 대하여 피해자에게 배상책임을 지는 경우(판례의 의할 경우 운행지배권이 양도인에게 잔존하는 상태로, 아직 매매대금이 완납되지 않고, 명의이전에 필요한 서류가 교부되지 않은 경우), ③ 피보험자동차를 매도하였으나 명의가 잔존하고 매매대금이 완납되기 전에 양수인이 일으킨 사고에 대하여 양도인이 배상책임을 지는 경우 이때 피보험자동차가 가족한정특약, 혹은 연령한정특약에 가입되어 있으면 보험계약은 유효하나 피해자가 보상을 받지 못하는 문제가 발생하는 경우가 있다. 위 ②의 경우에는 양도인은 이미 보험을 다른 자동차에 이전한 후이므로 피해자에게 손해배상책임을 지면서도 보상받을 보험이 없게 되어 양도인과 양수인 모두 무보험상태가 된다. 이와같이 양도인이나 양수인이 무보험상태가 되면 결국 그로 인한 피해는 피해자에게 미치게 된다.

(2) 개선방안

자동차에 체결되어 있는 자동차보험(임의보험)은 당해 자동차가 양도된 경우 그 자동차를 따라 양수인에게 자동으로 이전되도록 개선하는 것이 무보험상태의 발생을 방지하여 피해자를 보호할 수 있다고 본다.¹²⁸⁾ 다만 보험계약이 자동 이전될 경우 양도인이 새 자동차를 구입하여 그 자동차에 보험계약을 승계하지 못하는 문제점이 제기될 수 있으므로, 이에 대한 보완책을 마련하여야 할 것이다. 아니면 보다 현실적인 대안으로 양도 후 기명피보험자의 배상책임손해를 일정기간 담보해주는 특약이 있으면 자동차 소유자는 마음 놓고 매매계약을 체결 할 수 있을 것으로 본다.

¹²⁸⁾ 다만 이 경우에는 보험계약자에 따른 보험료의 차이가 문제될 수 있다.

5. 보험계약의 해지 또는 해제

현 약관에는 보험회사가 보험계약을 해지할 수 있는 경우를 규정하고 있다(약관 제18조 제1항 4호). 보험계약해지사유 중 “보험계약자가 계약 후 알릴의무”를 위반한 경우에도 보험회사는 보험증권에 기재된 보험계약자의 주소지에 서면으로 통지함으로써 계약을 해지할 수 있다(약관 제17조 제1항 4호의 2 참조).

일본 SAP약관에서는 이와 같은 내용의 조항에 대하여 통지의무의 대상이 되는 위반사실이 발생한 경우 보험회사의 계약해제권이 약관상 무제한으로 인정되는 것은 문제가 있다는 인식하에 이를 제한할 필요가 있다는 논의가 이루어져 현재는 부분적인 개정에 그치고 있으나,¹²⁹⁾ 합리적인 범위 내에서의 제한을 검토할 필요가 있다는 논의가 계속 이루어지고 있다. 이러한 일본에서의 논의는 우리나라의 약관개정에도 검토할 필요가 있다고 본다.

6. 가지급보험금 지급기준의 명확화

(1) 약관규정 및 문제점

자동차보험약관상 가지급보험금은 자배법 제10조 제1항 및 교통사고처리특례법 제4조 제2항을 준용하고 있으며, 치료비에 관하여는 통상비용 전액을, 그 외의 보험금 등에 대하여는 해당법의 대통령령이 정하는 금액(50% 수준)을 지급하도록 정하고 있다.[표3-3 참조]

129) 일본 SAP약관 제10조(해제0 제1항 1호 단서; ①당회사는 다음의 경우에는 보험증권 기재의 보험계약자의 주소에 서면에 의한 통지로서 이 보험계약을 해제할 수 있습니다. (1)제4조(통지의무) 제1항 내지는 제6조(피보험자동차의 대체) 제1항의 사실이 발생한 경우(이들 사실이 없었던 경우를 제외), 또는 제4조 제1항, 제5조(피보험자동차의 양도) 제1항 내지는 제6조 제1항의 규정에 의해 승인배서의 청구가 있었던 경우. 단 제4조 제1항 제1호(피보험자동차의 양도, 차종 또는 등록번호를 변경하는 것)에 대해서는 위험의 증가가 생긴 경우에 한합니다.

이처럼 가지급보험금 제도를 관련 법령에서 강행규정으로 두고 있는 이유는, 피해자와 보험회사간 후유장해 보상등과 관련하여 다툼이 발생할 경우 당사자간 합의 또는 소송에 의한 보험금 확정시까지 관련 보험금 지급이 지연되는 사례가 발생 할 수 있어 해당 보험금 지급한도 및 기한 등을 별도로 정하여 보험금이 신속히 지급될 수 있도록 유도하고 자동차사고 피해자를 보다 두텁게 보호하려는 취지로서 가지급보험금은 관련 보험금 확정 전 선지급 받을 수 있도록 한 전도금 성격으로 볼 수 있다. 그러나 그간 가지급보험금 제도는 지급조건 및 범위와 관련한 해당법령의 해석 적용과 이해관계자간 불평등한 법률적용 등의 문제로 다수의 논란 및 분쟁을 초래하여 왔으며, 이에 따라 건전한 제도정착이 이루어지지 못했다.¹³⁰⁾

[표3-3]

구분	가불금	우선지급금	가지급보험금
근거법령	자배법	교통사고처리특례법	보험금감독업무시행세칙
청구권자	피해자	피해자	피보험자,손해배상청구권자
보험금 지급한도	*진료수가:전액 *기타:책임보험한도금액의 50%	*치료비,위자료:전액 *휴업손해(부상),상실수익액(후유장해),대물:50%	*자배법 및 교특법준용(단 자손 및 자차손해는 50%한도)
청구절차	없음	약관 또는 자배법 준용	일반보험금청구절차와 동일
지급기한	청구후10일 이내	청구후7일이내	청구후7일이내(교특법준용)
재제규정	보험회사의 미지급시 과태료(2,000만원 이내)	없음	없음
기타	미회수 가불금정부보상(70%이내)		

130) 자동차사고에 따른 보험금은 피보험자의 피해자에 대한 손해배상책임 또는 보험회사의 보험금 지급책임이 발생하는 경우 지급하는 것이 원칙이나, 손해배상책임의 발생과 관련 없이 피해자에게 가지급보험금을 무조건 지급하도록 강제할 경우 부당하게 지급된 보험금의 원활한 반환이 현실적으로 불가능하고, 자배법에서도 미회수 가불금의 일부분(70%)만을 정부에서 보상한다고 정하고 있을 뿐 아니라 그 청구절차도 지나치게 제한적이어서 현실성이 떨어진다는 비판이 있다. 개별 피보험자 입장에서는 손해배상책임이 없음에도 보험회사에서 보험금을 지급함으로써 할증에 따른 보험료 부담이 가중되고, 전체 보험계약자 입장에서는 보험회사에서 가불금으로 지급한 후 반환받지 못한 금액 중 정부에서 보상해주지 아니한 부분에 대해서도 보험료를 부담해야 하는 불이익을 당할 수 밖에 없다.

(2) 개선방안

현재 가지급보험금과 관련한 약관문제는 너무 포괄적으로 규정되어 있어 제도로서 효율성을 기하기 어렵다는 근본적인 문제를 안고 있다. 본 약관문제가 제대로 운용되기 위해서는 약관에 “보험회사가 가지급보험금을 지급하지 아니할 수 있는 경우”를 명시할 필요가 있다. 즉 “피보험자의 손해배상책임이 없거나 보험회사의 보험금지급책임이 없음이 객관적으로 명백한 경우”라는 표현으로 약관에 명시하면 좋을 것이다.¹³¹⁾ 하지만 궁극적으로는 자배법 시행령의 개정을 통하여 가지급보험금의 예외적 지급거절사유를 명확히 하는 것이 법적·제도적 안정성 및 명확성 측면에서 바람직할 것으로 판단된다.

7. 실손보상원칙의 명확화

(1) 약관규정 및 문제점

현 약관상의 보험금지급기준 중에는 실손보상원칙에 반하거나 불필요한 보험금 누수를 초래하는 조항들이 있다. 예를 들면, ① 과실 있는 피해자의 경우 과실상계 후의 금액이 치료관계비 해당액에 미달하는 경우에도 치료관계비 해당액(입원환자 식대포함)을 보상하도록 규정하고 있는 조항(약관 제27조: 과실상계)이라든지, ② 대인배상I의 경우 약관상 보험금지급기준에 의하여 산출한 사망 보험금액이 2,000만원 미만일 경우에도 최저보험금으로 2,000만원을 지급한다든지, ③ 또한 56세 이상의 취업가능월수를 산정할 때, 각 연령별로 획일적으로 일정 취업가능월수를 적용하는 것(59세 이상~67세 미만의 경우 36월, 67세 이상~76세 미만의 경우 24월,

¹³¹⁾ 이렇게 약관에 지급거절 사유를 명시할 경우, 자칫 보험회사에서 동 제도의 취지를 도외시키고 자의적으로 해석하여 가지급보험금을 부당하게 지급하지 아니할 가능성도 많으므로 감독당국의 철저한 관리감독이 필요하다.

76세 이상자도 12월)은 법원의 판결례와 맞지 않고 보험회사의 보험금 지급부담만을 늘리는 조항들이다.

(2) 개선방안

손해보험 이론의 핵심이라고 할 수 있는 실손보상의 원리에 충실하도록 위 약관조항들은 폐지되어야 할 것으로 본다.

第6節 特別約款

1. 보험료 분할납입 특약

(1) 약관규정 및 상법

보험약관에서 실효조항(또는 실효약관)은 보험계약자가 계속보험료(제2회 이후의 보험료)를 약정한 지급기일까지 지급하지 않는 경우에 그 지급기일로부터 일정기간(납입유예기간) 당해 보험료의 지급을 유예해주고, 그 유예기간이 경과할 때까지도 지급이 없으면 보험자의 별도의 최고(催告)나 해지의 의사표시 없이 곧바로 보험계약의 효력이 상실된다는 내용의 조항을 말한다.

상법 제650조 제2항은 “계속보험료가 약정한 시기에 지급되지 아니한 때에는 보험자는 상당한 기간을 정하여 보험계약자에게 최고하고, 그 기간 내에 지급되지 아니한 때에는 보험계약을 해지할 수 있다”라고 규정하여 계속보험료의 지급지체에 대해 “최고” 및 “해지”의 2가지 절차를 규정하고 있다. 그러나 과거 약관상의 실효조항은 최고와 해지의 절차를 생략

하고 단지 유예기간의 경과만으로 보험계약을 실효시키도록 하고 있었는데, 동 약관조항이 상법 제663조(보험계약자 등의 불이익변경금지)에 반하여 무효가 아닌가 하는 문제가 제기되어 오다가, 1995년 11월에 자동차보험 분납약관상의 실효조항을 무효로 본 대법원 전원합의체 판결¹³²⁾이 내려졌고, 대한손해보험협회를 중심으로 동 약관개정작업이 이루어져 현행 약관의 형태를 갖추게 되었다.¹³³⁾

현행 약관에는 보험계약자가 약정한 납입일자까지 제2회 이후의 분할 보험료를 납입하지 아니한 때에는 약정한 납입일자로부터 30일간의 납입 최고기간을 두며, 납입 최고기간 안에 생긴 사고는 보상을 받을 수 있고 (실효약관 제3조 제1항), 납입 최고기간 안에 분할 보험료를 납입하지 아니하는 때에는 납입최고기간이 끝나는 날의 24시부터 보험계약은 해지되며(동조 제2항), 보험계약자가 약정한 납입일자까지 분할 보험료를 납입하지 아니한 경우 보험회사는 보험계약자 및 피보험자에게 납입최고기간이 끝나는 날 이전에 위 제1항 및 제2항의 내용을 서면으로 최고하도록 규정하고 있다(동조 제3항).

(2) 문제점

약관조항의 개정이 이루어 졌으나 상법 제650조 제2항에 비추어볼 때 다음과 같은 문제점이 지적되고 있다.¹³⁴⁾

① 실효약관 제3조 제1항은 “약정한 납입일자로부터 30일간의 납입최고기간을 둡니다”라고 규정하고 있으나, 최고기간은 실제로 보험계약자에게 도달된 때로부터 기산하여야 하며 그 기산점을 약관에서 미리 납입기일로

132) 대법원 1995.11.16.선고 94다56852호 전원합의체 판결.

133) 자동차보험 실무상 최고기간을 정하여 보험료의 지급을 최고하면서 동시에 “그 기간 내에 보험료를 지급하지 않으면 그 기간 경과시에 계약을 해지한다”는 뜻을 미리 덧붙이는데, 이와 같은 해지 예고부 납입최고는 해석론상 허용되며, 독일보험계약법 제39조 제3항 제2문은 이를 명문으로 규정하고 있다.

134) 장경환, 보험약관상의 실효조항의 효력 재론, 보험법의 쟁점, 법문사, 2000. 102면~103면.

고정시킬 수는 없다고 본다. ② 실효약관 제3조 제3항에서는 “납입최고기간이 끝나는 날 이전에 제1항 및 제2항의 내용을 서면으로 알려드립니다”고 규정하고 있는데 납입기일 이후의 통지만을 최고로 보아야 한다면 이 조항에 의한 서면통지가 최고에 해당되어 이때부터 최고기간을 기산해야 한다는 불합리한 결과가 도출된다.

이와 같은 실효약관의 개정에 따라 보험회사는 최고절차를 엄격하게 밟도록 하고 있으나 시간과 비용 등의 부담이 매우 크고, 또한 통지가 도달되었는지 여부를 둘러싸고 분쟁이 빈번하게 발생하고 있으며, 도달에 대한 입증책임을 지고 있는 보험회사는 입증의 어려움으로 대부분의 경우 보험계약자의 주장을 그대로 받아들이고 있는 실정이다.

또한 일부 보험계약자들은 보험회사의 통지를 무조건 받지 못했다고 주장하는 경우도 많이 있기 때문에 보험회사뿐만 아니라 보험 분쟁을 처리하는 입장에서도 처리에 어려움을 겪고 있으며, 보험회사의 객관적 입증이 사실상 어렵기 때문에 보험계약자들의 손을 들어주는 경우도 있다.

일부 보험회사에서는 상법 제650조 제2항과 약관에 의한 엄격한 최고절차를 아예 포기하고 이의를 제기하는 보험계약자에게는 보험금을 지급하는 경우도 있는 실정이다. 그러나 이로 인해 발생한 비용은 결국 보험료로 전가되어 전체 보험계약자의 불이익을 초래하고, 보험의 정상적인 운영을 어렵게 하고 있다.

(3) 외국의 입법례

독일의 경우에는 실효조항을 무효로 보면서도 보험계약자에 의한 주소변경의 불통지의 경우에는 도달의제(到達擬制)를 인정함으로써 보험자의 최고에 대한 입증 부담을 덜어주고 있다(독일보험계약법 VVG 제10조).

영국은 우리나라의 실효조항과 같은 계약실효(**forfeiture of the policy**)가 인정되고 있다(대부분의 보험약관에서 인정).

일본은 우리나라 상법 제650조 제2항과 같은 규정이 없기 때문에 실효

조항이 논란 없이 사용되고 있다.

(4) 개선방안

실효약관과 관련된 문제의 해결방안은 법적 형식이론에 치중할 것인지, 아니면 보험의 특성 및 실무상의 경제논리를 중시할 것인지에 있다고 보여 진다. 현재 이 문제에 대한 해결방안으로 상법을 개정하여야 한다는 논의가 이루어지고 있으며, 현 상황을 감안하여 볼 때 상법의 개정을 검토할 필요가 있다고 본다.

개정을 위한 입법례로서는 프랑스보험법전의 태도가 참고할 만 하다. 프랑스 보험법전에 따르면 보험료 지급기간에서 10일이 경과하면 최고가 가능하고, 그로부터 30일이 지나면 담보가 정지되며 그로부터 10일이 경과하면 보험계약이 해지되는 것으로 한다.

또한 상법 제650조 제2항에 “단 계속보험료의 지급을 약정한 시기로부터 3주 이상의 기간을 정하여 그 기간 내에 지급되지 아니하면 실효되는 것으로 약정할 수 있다. 이 경우에는 이러한 뜻을 계속보험료의 지급을 약정한 시기 1주전까지 보험계약자에게 통지해야 한다”는 단서를 두자는 의견도 있다.¹³⁵⁾

2. 대인배상I 일시담보 특약

(1) 약관규정 및 문제점

동 특별약관 제2조에는 “보험회사는 보통약관 제18조(보험계약의 승계) 제1항의 규정에 불구하고 보험증권에 기재된 피보험자자동차가 양도된 날로부터 15일째 되는 날의 24시까지의 기간동안은 그 자동차를 보통약관 제

135) 장경환, 앞의 논문, 104면.

10조(배상책임; 대인배상 I)의 피보험자동차로 간주하고 양수인을 보험계약자 및 기명피보험자로 봅니다.”라고 규정하고 있다.

동 특약은 피보험자동차의 양도 후 일시적 무보험 상태를 담보하기 위해 도입된 것인데, 문제는 “15일”의 기간이 자동차 등록령 제26조(이전등록신청)의 기간과 일치하지 않아 분쟁의 소지가 남아 있다. 즉 위 자동차 등록령 제26조(이전등록신청)에 의하면, “이전등록은 다음 각호의 기간 내에 등록관청에 신청하여야 한다.”고 규정하면서 ① 매매의 경우는 매수한 날로부터 15일 이내, ② 증여의 경우는 증여를 받은 날로부터 20일 이내, ③ 상속의 경우 상속개시일로부터 3월 이내, ④ 기타사유로 인한 소유권이전의 경우 사유가 발생한 날로부터 15일 이내로 하도록 규정하고 있다. 하지만 동 특약에서는 “15일” 한가지로 고정해 두고 있어서 증여의 경우에도 20일이 아닌 15일을 적용해야 하는 문제가 발생된다. 이 경우 자배법 제22조를 적용하면 증여의 경우는 20일로 해석될 수도 있다.

자배법 제22조 제1항에서는 “...당해 자동차의 양도일(양수인이 매매대금을 지급하고 현실적으로 자동차의 점유를 이전 받은 날을 말한다.)부터 자동차관리법 제12조의 규정에 의한 자동차소유권 이전등록신청기간이 만료되는 날(자동차 소유권 이전등록신청기간 만료 전에 양수인이 새로운 책임보험 등의 계약을 체결한 경우에는 그 계약체결일)까지의 기간 동안은” 이라고 규정하고 있는 바, 이에 의하면 매매를 예를 들어 규정하고 있는데 그 기간은 명시하고 있지 않다. 이때 명의이전등록신청기간은 자동차 등록령에 따라야 할 것인데, 자배법에 의하면 증여의 경우 대인배상 I 일시담보의 기간은 20일이 될 수 있다.

(2) 개선방안

동 특약상의 “15일”을 자배법과 같이 “양도일로부터 명의이전 등록신청기간만료일까지”로 변경하여 해석의 혼란을 없앨 필요가 있다.

3. 다른 자동차운전담보 특별약관

이 특약은 보통약관의 무보험차 상해에 가입한 자에 대하여 자동적으로 적용된다. 이 특약에서 “다른 자동차”를 정의하면서 용어풀이란에 “자가용자동차로서 피보험자동차와 동일한 차종(개인용의 경우 승용자동차, 경승합자동차 및 경·4종 화물자동차간에, 다목적 1·2종 승용자동차 및 3종 승합자동차간에, 업무용의 경우 승용자동차, 경승합자동차 및 경·4종 화물자동차간에, 다목적 1·2종 승용자동차 및 3종 승합자동차간에, 경·3종 승합자동차간에는 동일한 차종으로 본다.)고 규정하고 있으나, 동일한 차종으로 한정할 합리적인 이유가 없기 때문에 다른 자동차의 인정범위를 보다 확대할 필요가 있다고 본다. 이것이 일반 소비자들의 합리적 관념에 부합하는 방향이라 생각된다.

第7節 其他 約款

1. 보험금청구권의 소멸시효

(1) 현행법규

상법상 보험금 청구권의 소멸시효는 2년으로 되어 있다(상법 제662조). 특히 책임보험의 경우 피해자의 직접청구권의 법적성질을 어떻게 보느냐에 따라 소멸시효기간에 대한 논의가 있게 된다. 소멸시효는 권리를 행사할 수 있는 때로부터 진행하기 때문에(민법 제166조 제1항) 통상 보험금 청구권의 소멸시효에 대한 기산점은 보험사고발생시이다.¹³⁶⁾

136) 대법원 1997.2.13.선고, 96다19666호 판결(보험금청구권의 소멸시효 기산점); “우리 상법은 보험금액의 청구권은 2년간 행사하지 않으면 소멸시효가 완성한다는 취지를 규정하고 있을 뿐(제662조), 보험금액청구권의 소멸시효 기산점에 관하여는 아무것도 규정하고 있지 않으므로, ‘소멸시효는 권리를 행사할 수 있는 때로부터 진행한다.’고 소

다만 객관적으로 보험사고가 발생한 사실을 확인 할 수 없는 경우에는 “보험사고의 발생을 알았거나 알 수 있었던 때”로 부터 기산한다.

(2) 문제점

실제로는 보험금청구권은 있는 데도 보험금청구권이 없는 것으로 알고 있다가 소멸시효기간이 지난 경우가 발생할 수 있으며, 그러한 가능성이 있는 경우로는 ① 자기신체사고와 무보험차 상해에서 무면허 또는 음주운전사고의 경우, ② 책임보험에서 가족이 사상한 경우, ③ 반복적이 아닌 자가용 영업행위로 인한 사고의 경우, ④ 기타 보험회사에서 면책사고로 안내받은 경우 등을 들 수 있다.

소멸시효는 권리를 행사 할 수 있을 때로부터 진행하고, 권리를 행사할 수 없는 때에는 소멸시효는 진행하지 아니한다. 이 때 “권리를 행사할 수 없을 때”란 판례에서는 “사실상의 장애”는 포함되지 않으며 “법률상의 장애”만을 의미한다고 하고 있으므로, 피보험자는 보험금 청구권이 없는 것으로 알고 있었다는 이유만으로 소멸시효가 아직 진행하지 아니하였다고 주장할 수 없다.

(3) 개선방안

소멸시효는 법률적인 부분이므로 보험회사가 법률 규정의 준수를 고집한다면 어쩔 수 없는 일이다. 그러나 보험회사가 면책으로 주장하고 있던 어떤 사실이 법원의 판결에 의하여 보험회사의 책임이 인정되는 것으로 된 경우 등에는 소멸시효가 이미 지난 경우에도 보험회사가 보험금을 지

멸시효의 기산점에 관하여 규정한 민법 제166조 제1항에 따를 수 밖에 없는 바, 보험금청구권은 보험사고가 발생하기 전에는 추상적인 권리에 지나지 아니할 뿐, 보험사고의 발생으로 인하여 구체적인 권리로 확정되어 그 때부터 그 권리를 행사할 수 있게 되는 것이므로, 특별한 사정이 없는 한 원칙적으로 보험사고가 발생한 때로부터 진행한다고 해석함이 상당하다.”

급하는 적극적인 자세를 보일 필요가 있다고 본다. 아울러 현행 소멸시효의 기간이 너무 짧은 감이 있기 때문에 보험금 청구권의 소멸시효기간의 확대를 검토해 볼 필요가 있다고 생각된다.

구체적으로는 상법 제662조의 “보험금액”의 해석을 “지급여부 및 범위에 관하여 보험회사가 확정 통지한 보험금”(상법 제658조)이라고 파악하여, 상법 제662조의 “보험금액청구권”은 구체적 보험금청구권이 아니라, “보험회사가 지급여부 및 범위에 관하여 지급 확정통지한 보험금을 보험가입자가 지급 청구할 수 있는 권리”, 다시 말하면 “지급 확정통지된 보험금을 보험가입자가 수령할 수 있는 권리”라고 해석¹³⁷⁾하면 피해자 보호에도 도움이 될 것으로 본다.

입법론적으로는 상법에 보험금청구권의 소멸시효에 관한 규정을 둘 필요가 있다고 본다. 그 내용은 상법 제4편 보험편 제1장 통칙에 “보험금액의 청구권 소멸시효”라는 규정을 명시하고, “① 보험금액청구권은 피보험자가 또는 보험수익자가 보험사고의 발생을 알았거나 알 수 있었을 때로부터 2년간 이를 행사하지 아니하면 시효로 인하여 소멸한다. ② 보험사고가 발생한 때로부터 5년을 경과한 때도 전항과 같다”는 형태의 입법시안을 제시해 본다.

2. 피해자의 직접청구권의 소멸시효

(1) 약관규정 및 관련법규

피해자의 직접청구권에 대해서는 상법, 자배법, 약관에 규정이 있다.¹³⁸⁾

137) 최한준, 보험금청구권의 소멸시효의 기산점, 안암법학, 제13호, 2001.11.3. 381면~382면.

138) 상법 제724조 제2항(피해자 직접청구권): 피보험자가 책임을 질 사고로 입은 손해에 대하여 제3자는 ... 보험금액의 한도 내에서 보험자에게 직접 보상을 청구할 수 있다.
상법 제662조(소멸시효): 보험금액의 청구권과 보험료 또는 적립금의 반환청구권은 2년간 행사하지 아니하면 소멸시효가 완성한다.
자배법 제9조(보험금 등의 청구) 제1항; 피해자에게 상법 제724조 제2항에 의하여 직

(2) 법적성질

피해자의 직접청구권에 대해서는 소멸시효 기간과 관련된 분쟁이 많이 발생하고 있으며, 직접청구권의 법적성질을 어떻게 보느냐에 따라 소멸시효 기간에 대한 차이가 발생한다.

이에 대한 학설로 ㉠ 손해배상청구권설이 있는데, 이는 “보험자는 피보험자의 손해배상채무를 중첩적으로 인수한 것으로 보고, 보험자와 피보험자는 연대책무관계에 있으며 직접청구권의 본질을 손해배상청구권으로 보는 견해”로 우리나라의 다수설이다.¹³⁹⁾ 또 ㉡ 보험금청구권설이 있는데, 이는 “책임보험계약의 구조를 제3자를 위한 보험계약으로 보아 피해자가 피보험자고, 가해자는 보험계약자기 때문에 피해자가 보험자에 대하여 가지는 직접청구권을 피보험자로서 가지는 보험금청구권으로 파악하는 견해”¹⁴⁰⁾이다. 이밖에 ㉢ 절충설이 있는데, 이는 “피해자 직접청구권은 손해배상청구권에 해당되지만 보험청구권의 성질도 일부 내포하고 있다고 보는 것¹⁴¹⁾으로, 판례는 초기에는 보험금청구권¹⁴²⁾으로 보다가, 그 후 견해를 변경하여 현재는 손해배상청구권¹⁴³⁾으로 보고 있다.

접청구권 인정.

자배법 제33조(시효); 제9조 제1항에 의한 청구권은 2년간 이를 행사하지 않으면 시효로 인하여 소멸한다.

약관 제15조 제2항 1호; 피보험자가 손해배상 청구권자에게 법률상의 손해배상책임을 지는 사고가 생긴 때에는 손해배상청구권자는 보험회사에 직접 보험금을 청구할 수 있습니다.

139) 이광범, 책임보험에서의 제3자의 직접청구권, 보험법의 쟁점, 법문사, 2000, 179면.

140) 이주홍, 實務損害賠償責任論, 박영사, 1996, 497면.

141) 김광국, 자동차보험론, 전주대학교출판부, 2000, 116면.

142) 대법원 1993.4.13.선고 96다3622호 판결

143) 대법원 1993.5.11.선고 92다2530호 판결, 대법원 1994.5.27.선고 96다6819호 판결, 대법원 1998.7.10.선고 97다17544호 판결, 대법원 1999.11.26.선고 99다34499호 판결, 대법원 2000.12.8.선고 99다37856호 판결 등.

(3) 문제점

다수설과 판례는 직접청구권의 성질을 손해배상청구권으로 보고 있으나, 직접청구권의 소멸시효 기간에 대해서는, ㉠ 상법 제662조 적용설(피보험자와 피해자인 제3자 사이에 채무가 확정된 때로부터 2년),¹⁴⁴⁾ ㉡ 민법 제766조 적용설(손해를 안 때로부터 3년, 불법행위일로부터 10년: 다수설),¹⁴⁵⁾ ㉢ 상법 제662조 유추적용설(피해자가 보험자에게 배상을 청구한 때로부터 2년)¹⁴⁶⁾ 이 대립하고 있으며, 이 외에 보험계약을 상행위로 보아 상사채무의 단기소멸시효기간(5년)으로 보려는 견해¹⁴⁷⁾도 있다.

보험회사에서는 피해자가 보험금을 직접 청구하는 경우 상법 제662조를 근거로, “사고발생일로부터 2년”으로 처리하고 있기 때문에 피해자와의 사이에 소멸시효 기간과 관련된 분쟁이 발생되고 있다.

특히 대인배상 I 의 경우 자배법에 의한 의무보험이므로 직접청구권의 소멸시효기간이 2년이고, 대인배상 II 의 경우 임의보험이므로 일반 손해배상청구권의 소멸시효기간인 3년(민법 제766조 제1항)이라고 할 것인 바, 만일 피해자가 2년이 경과하여 보험자에게 손해배상을 청구할 경우, 대인배상 I 금액은 소멸시효의 완성으로 보상을 받지 못한다는 결론에 이르게 된다. 이는 상법 및 약관에 직접청구권의 소멸시효에 대하여 규정이 없기 때문에 이와 같이 해석상 논란이 발생하고 있는 것이다.

(4) 개선방안

상법 제724조에 직접청구권의 소멸시효기간에 대하여 명확하게 규정할 필요가 있으며, 상법 제724조 제5항을 신설하여, “제2항의 청구권의 소멸

144) 양승규, 保險法, 삼지원, 1998, 366면.

145) 김성태, 직접청구권의 성질과 시효, 상사판례연구II, 193면.

146) 최기원, 保險法(신정판), 박영사, 372면.

147) 이광범, 앞의 논문, 191면.

시효기간은 민법 제766조를 준용한다”라고 규정할 필요가 있다고 본다.

3. 피보험자의 보험금청구권의 소멸시효

약관상 보험금청구권자는 피보험자와 손해배상청구권자(피해자)가 되는데, 이 때 피보험자가 보험자에 대하여 보험금을 청구하는 것을 “보험금청구권”이라 하고, 손해배상청구권자가 보험자에 대하여 보험금을 청구하는 것을 직접청구권이라고 한다.

(1) 피보험자의 보험금청구권의 소멸시효와 기산점

피보험자(가해자)가 대인배상 I 과 II, 대물배상의 보험금을 청구할 수 있는 것은 “대한민국 법원에 의한 판결의 확정, 재판상의 화해, 중재 또는 서면에 의한 합의로 배상액이 확정되었을 때”이고(약관 제15조 제1항 제1호), 이로부터 2년 이내에 그 권리를 행사하지 않으면 소멸시효가 완성된다(상법 제662조).

(2) 문제점

자동차보험은 책임보험의 일종이기 때문에 원칙적으로 피보험자에 의한 보험금청구가 기본적인 것이고, 다만 피해자의 보호를 위해 상법상 직접청구권이 인정되고 있을 뿐이다.

약관 제15조 제1항의 규정에도 불구하고 보험회사에서는 상법 제662조를 원용하여 피보험자의 보험금청구권도 사고 발생일로부터 2년을 적용함으로써 분쟁이 야기될 소지가 크다.

그러나 피해자가 직접청구권을 행사하지 아니하는 경우에는 가해자인 피보험자는 민법 제766조에 의거 “피해자나 그 법정대리인이 그 손해 및 가해자를 안 날로부터 3년, 또는 불법행위일로부터 10년간” 피해자에게

손해배상책임을 부담하여야 하므로(실제 피해자는 가해자를 알고 있기 때문에 손해 및 가해자를 안날로부터 3년간이 적용될 것이다), 피보험자의 보험금청구권의 소멸시효를 상법 제662조에 의해 사고일로부터 2년을 적용하게 되면 가해자인 피보험자에게 불리한 결과가 발생하게 된다. 즉 가해자는 피해자의 자신에 대한 손해배상청구권의 소멸시효기간(3년) 전에 이미 보험금청구권의 소멸시효가 완성되므로 피해자에게 손해배상금을 지급한 경우 보험회사에 보험금을 청구할 수 없는 불합리한 결과가 발생하게 되는 것이다.

(3) 개선방안

현행 약관상 피보험자가 보험자에게 보험금의 지급을 청구하면, 보험자는 “대한민국 법원에 의한 판결의 확정, 재판상의 화해, 중재 또는 서면에 의한 합의로 배상액이 확정되었을 때”로부터 보험금을 지급하여야 하는데, 가·피해자간에는 아무런 합의가 없는 경우는 소멸시효는 아직 진행하지 않았다고 해석하여야 한다. 따라서 약관문제에 의거 가·피해자간에 손해액이 확정된 때로부터 피보험자의 보험금청구권의 소멸시효가 진행된다고 보아야 할 것이다.

피보험자의 보험금청구권의 소멸시효를 둘러싼 분쟁을 방지하기 위하여 소멸시효에 관한 상법규정(제662조)을 개정하여 보험금청구권에 대한 소멸시효를 세분하여 규정하던가, 그렇지 않으면 약관조항에 소멸시효에 관한 내용을 명기하여야 할 것이다.

4. 손해방지경감비용

(1) 약관규정 및 문제점

현 약관에서는 손해의 방지와 경감을 위하여 지출한 비용(긴급조치비용

포함)은 보험가입금액과 관계없이 보상하도록 규정하고 있다(약관 제10조 제1항 2호의 2). 또 우리 상법 제680조 제1항은 보험자의 지시 유무 및 그 준수여부와 상관없이 손해방지비용은 그것이 손해보상액과 합하여 보험금액을 초과하더라도 언제나 그 전부를 보험자가 부담하도록 규정하고 있으며 동 조항은 상대적 강행규정으로 하고 있다.

따라서 재보험, 해상보험 기타 전형적인 기업보험의 경우를 제외하고는, 보험자가 손해방지비용을 보험금액의 한도 내에서 부담한다든가, 손해방지비용을 보험자의 지시에 따라서 지출한 경우에만 손해보상액과의 합계액이 보험금액을 초과하더라도 그 비용 전부를 부담한다는 등의 약관문제는, 상법 제680조 제1항을 보험계약자와 피보험자에게 불이익하게 변경한 것이 되어, 상법 제663조 본문에 대한 위반으로 무효가 된다는 것이 다수설이자, 대법원 판례의 입장 이기도 하다.

그런데, 자동차보험과 같은 책임보험 등에서 피보험자가 제3자의 손해복구를 위하여 지출한 비용을 손해방지비용으로 인정하여 보험자로 하여금 보험금액의 수배에서 수십 배에 달하는 비용 전액을 부담하게 하는 것은, 보험금액에 의하여 보험금부의 한도를 정해 놓는 보험계약의 기본구조를 와해시킨다는 점에서 문제의 심각성이 있게 된다.

(2) 개선방안

독일 보험계약법(VVG) 제63조 제1항¹⁴⁸⁾에 의하면, 손해방지비용은 보험자의 지시에 따라서 지출된 경우에만, 손해보상액과 이 비용을 합한 금액이 보험금액을 초과하더라도 이 비용의 전부를 보험자가 부담하도록 규정하고 있다. 즉, 보험자의 지시를 받지 않거나, 그 지시에 따르지 않는 손해방지비용의 지출

148) 독일보험계약법 제63조(손해방지비용: Rettungskosten), 제1항 보험계약자가 제62조(손해방지의무: Rettungspflicht)에 의하여 지출한 비용은, 효과를 거두지 못한 경우라도, 보험계약자가 사정에 비추어 이를 필요한 것으로 볼 수 있었던 것인 한, 보험자가 부담한다. 보험자는 그의 지시에 따라 지출한 비용이 그 밖의 손해보상액과 합하여 보험금액을 초과하더라도 이를 보상하여야 한다. 보험자는 그 지출이 요구되는 금액을 보험자의 청구에 따라 선급해야 한다.

에 대해서는 보험자는 손해보상액과 이 비용의 합계액을 보험금액의 한도 내에서만 지급한다.

우리나라도 손해방지비용에 대해서는 보험자의 지시를 받지 않거나 그 지시에 따르지 않는 손해방지비용의 지출에 대해서는 보험자는 손해배상액과 이 비용의 합계액을 보험금액의 한도 내에서만 지급할 수 있도록 상법의 개정 추진과 약관상 제한 규정을 두어야 한다고 본다.

5. 인터넷에 의한 보험계약

2001년 8월 1일 개정약관 이후부터는 “사이버몰을 이용하여 보험계약을 체결한 때에는 청약서 부분을 교부하지 아니할 수 있게 하였다”(약관 제20조 제1항 단서).

앞으로 다른 분야와 마찬가지로 통신판매(telemarketing, DM 등), 인터넷 보험거래(전자상거래)가 크게 늘어날 것이 예상되므로 이와 관련된 약관조항이 추가·보완될 필요가 있다. 보험자가 전자상거래를 이용하는 경우에도 약관의 교부·설명 의무는 당연히 면제되는 것은 아니다. 보험가입을 원하는 고객이 인터넷으로 접속하여, 보험에 가입하는 경우에도 약관을 교부하여야 한다. 그러나 이 경우에 무엇을 약관의 교부로 볼 것인가에 대한 적절한 기준이 마련되어야 할 것이다. 또한 인터넷 등에 의한 보험계약에서 보험자의 설명의무를 면제할 특별한 이유는 없으며, 인터넷을 통하여 보험에 가입하는 경우를 약관규제법 제3조가 예정하는 “계약의 실질상 설명이 현저히 곤란한 경우”로 보기는 어렵기 때문에 설명의무의 이행방법에 대한 방안도 마련되어야 할 것이다. 앞으로 점점 증가할 것이 예상되는 인터넷 등을 이용한 보험거래에 관하여 적절한 입법과 약관의 보완이 필요하다고 본다.

6. 집단소송제

(1) 문제점

집단소송제에 대비한 약관조항 자체가 없다. 집단소송제는 피해자 중 1인이 소송을 제기해 승소하면 다른 피해자들도 별도의 소송을 거치지 않고서 보상을 받을 수 있도록 하는 제도로 우리나라에서는 증권관련 집단소송제가 자산규모가 2조원 미만인 경우 2005년 7월부터 시행이 되고 있으나, 자동차보상과 관련한 집단소송제는 아직 검토되지 않고 있다.

그러나 법제화 가능성뿐만 아니라 동일사고 유사 피해자의 민원성 보상 청구에 대한 약관상 항변을 위해서라도 검토가 필요한 시점이다.

(2) 개선방안

집단소송제가 시행되고 있는 외국의 보험상품과 약관을 연구하여 관련 조항을 신설할 필요가 있다.

7. 무과실책임보험(No-Fault) 도입¹⁴⁹⁾

자동차보험의 No-Fault 제도는 과실과 관계없이 사고 당사자에게 무조건적으로 보상하는 무과실책임제도이며, 1970년대에 미국에서는 이미 무과실책임보험(No-Fault Insurance)을 판매하기 시작했다. 이것은 일종의 제1당사자의 보험인 무과실책임 보험으로서, 교통사고가 발생하였을 때, 본인의 보험회사가 본인의 과실에 대한 책임여부를 따지지 아니하고, 본

149) 권택연, 자동차사고로 인한 인적 손해보상제도의 보상성과 및 개선방안에 관한 연구: No-Fault보험제도 도입을 중심으로, 박사학위논문, 서강대 대학원, 2001, 115면~117면.

인의 진료비와 상실수익(소득)에 대하여 무조건적으로 보험금을 지급하는 제도로써, 당사자 과실의 소재를 규명하기 위하여 소모되는 시간 및 소송과 관련된 변호사 비용(법률비용)을 줄이고, 신속하고 충분한 보상 등을 위하여 도입된 제도이다. 즉 불법행위제도와 책임보험에 의한 자동차사고 보상제도에 있어서의 문제를 비판하면서 그 해결책으로 대체 도입된 제도인 바, 이제는 우리나라 자동차보험에도 도입을 검토해야 할 단계라고 보여진다. 왜냐하면 현행 우리나라 자동차손해배상책임보험은 타인을 위한 보험으로서 실제 사고당사자를 위해서는 아무런 제도를 마련하고 있지 않아 사고를 야기한 당사자뿐 아니라 가족까지도 막대한 손실이 초래됨으로 사회적인 문제가 커지고 있어 사고당사자와 피해자를 함께 구제 및 보호할 수 있는 새로운 제도를 마련해야할 필요성이 대두되고 있기 때문이다.

그 도입의 방법에 있어서는 미국의 순수형 No-Fault 제도¹⁵⁰⁾를 채택하여 우리나라 실정에 맞게 적용하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 즉 현행 우리나라 대인배상 I의 보험료 수준에서 No-Fault를 강제책임보험으로 도입할 경우 자동차로 인한 사고발생 시에는 제1당사자 보험으로 우선 처리하고, 한도액을 초과하는 부분에 대하여는 가해자가 현행처럼 불법행위로 인한 과실책임을 지게 하여, 대인배상II의 보험에 선택적으로 가입함으로써 피해자를 보호하는 방법으로 운영이 되면 좋을 것을 판단된다.

즉 차대차 사고일 경우에 가해자는 자신의 보험자로부터 제1당사자로서 보험금을 수령하고, 피해자 역시 제1당사자 자격으로 자신의 보험자로부터 보험금을 지급받은 후, 초과되는 금액에 한하여 가해자에게 손해배상 청구권을 갖도록 하고, 제3당사자(보행인 등)에 대하여는 가해운전자의 보험자가 보험금을 지급하며, 가해자는 자신의 과실에 대해 책임을 지도록 한다면, 사고당사자 자신이 보험금을 청구하고 수령함으로써 보험자는 사고에 대한 인수(Underwriting)를 엄격하게 할 수 있고, 사고를 야기한 자는 보험료의 할증으로 경제적 부담을 지게 됨으로써 운전자는 사고 위험

150) J.David Cummins, Richard D.Phillips, Mary A. Weiss, 'THE INCENTIVE EFFECTS OF NO-FAULT AUTOMOBILE INSURANCE', *Journal of Law and Economics*, 2001, October, 430면.

에 대한 인식이 고조되어 교통사고의 감소 및 당사자의 최소한의 경제적 생활을 보장할 수 있게 될 것이다. 그리고 위자료 청구권에 대하여 소송을 제기할 경우에는 부상 및 후유장해가 현행의 우리나라 자동차보험약관 및 국가배상법에 의한 일정한 급수에 달할 경우(사망사고는 제외)에 인정되도록 명문화 하는 것이 소송의 난립을 막을 수 있으므로 바람직하다고 본다.

第4章 結 論

1. 우리나라는 2004년말 현재 1,493만대를 돌파하여 1가구 1차량을 초과하는 시대를 맞이하였다. 그렇지만 자동차 보유가 늘어남에 따라 교통사고도 해마다 증가하고 있으며, 2004년의 경우 교통사고로 인신(人身)사고를 당한 피해자는 총220,755건(사망 6,563명, 부상 346,987명)에 달하는 것으로 나타났다.

자동차보험제도는 교통사고로 인한 인적·물적 손해를 보상하는 제도로서 매우 중요한 역할을 담당하고 있다. 자동차보험에서 약관이 차지하는 비중은 절대적이라고 할 수 있으며, 약관은 계약내용의 해석과 손해액의 산정 등에 가장 중요한 기준이 되고 있다. 그러나 소비자들이 약관을 이해하기 어렵고, 보험회사에서 일방적, 자의적으로 약관을 해석함으로써 분쟁이 발생하고 있으며, 특히 소비자들은 약관에 의해 산정된 보험금에 불만이 많은 것으로 나타나고 있다.

이에 따라 소비자 보호차원에서 자동차보험약관을 검토할 필요성이 제기되어 와서 본 논문을 시작하게 되었으며, 특히 2001년 8월 자동차보험요율이 전면 자유화된 이후 다양한 자동차보험상품이 개발, 판매되고, 2003년부터 도입된 방카슈랑스로 판매채널이 다양화됨으로 인해 자동차보험 약관은 소비자들이 자동차보험을 선택하는 중요한 기준이 될 것이다.

본 논문에서는 자동차보험약관의 문제를 크게 약관의 형식과 체계상의 문제와 개별 담보종목별 문제로 나누어 검토하였다.

자동차보험의 형식과 체계에서는 작은 글씨로 인쇄되어 자동차보험계약자에게 전달되고 있는 약관의 활자의 크기에 대하여 검토하였다. 이 문제는 자동차보험은 법률문제 등이 얽혀 있어 어렵다고 생각하고 있는 보험소비자들의 자동차보험약관에 대한 접근을 막는 한 요인이 되고 있기 때문에 활자의 크기 등 체계를 개선할 필요가 있다. 또한 보험소비자들이 이해하기 어려운 전문용어를 사용하는 등 자동차보험약관의 내용이 어려워 보험소비자들이 불만이 있더라도 약관을 정확하게 이해하고 이의를 제

기하기가 쉽지 않은 것이 현실이다. 따라서 보험소비자들이 이해하기 쉽고, 용이하게 접근할 수 있는 약관을 만들기 위한 지속적인 노력이 필요하다.

개별 담보종목별로는 대인배상에서는 보험금의 현실화 및 지급기준의 구체화, 책임보험 보상한도 및 상해·후유장해등급의 폐지, 친족간 사고 타인성 인정문제, 형사합의금 등의 문제들을, 대물배상에서는 차량시세 하락손해(격락손해) 문제를, 자기신체사고에서는 대인배상 I, 대인배상 II 공제 지급문제 및 안전띠 미착용 감액 등의 문제를 중점적으로 다루었다. 그리고 무보험차 상해에서의 무면허 면책약관의 유효성 문제와 중복보험시 보험금 분담문제를, 일반사항 약관에서는 개정 자배법에 도입된 우선지급금(가지급금) 조항의 문제를 검토하였다.

이와 아울러 보험금청구권과 관련된 소멸시효 문제를 소멸시효기간의 적정성, 피해자의 직접청구권, 피보험자의 보험금청구권으로 나누어 검토하였다.

2001년 8월 1일 자동차보험요율의 완전자유화와 앞으로 다양한 보험판매채널의 확대 및 극심한 가격경쟁체제로의 전환으로 자동차보험상품의 개발경쟁은 치열해질 것이고, 이에 따라 약관도 소비자들의 편의를 우선적으로 고려하는 방향으로 개선될 것으로 생각된다.

자동차보험약관의 적정화를 도모하고 보험소비자들의 권익을 옹호하기 위하여 이 논문에서 검토한 관련 약관조항과 법률의 개선방안이 보다 심층적인 검토를 통해 결실이 맺어질 수있기를 기대한다.

특히 형사합의금 문제와 무보험차상해의 중복보험시 보험금 분담문제, 무면허 면책약관의 폐지, 우선지급금 지급기준 명확화 등의 문제는 조속히 개선방안을 마련하여야 할 것이며, 끝으로 무과실책임보험(No-Fault) 제도의 도입도 적극적으로 검토되어야 할 것으로 보여진다.

2. 끝으로 소비자들의 중요한 선택기준이 될 자동차보험약관이 갖추어야 할 몇가지 기본요건을 제시한다.

(1) 공평성의 확보

약관은 거래에 관한 능력이나 경험에서 소비자와 사업자의 격차, 거래의 실태 등 제반사정을 감안하여 사업자와 소비자간의 책임의 공평한 분배가 필요하다.

특히 약관개정시에는 자동차보험약관의 공공성을 감안하여 지금까지 보험회사에서 일방적으로 검토하여 금감위의 인가를 받는 형태로 개정작업이 진행되어서는 곤란하고 보험소비자 단체와 정부 관련기관과의 공청회를 사전에 거쳐 개정작업이 이루어져야 할 것으로 판단된다.

(2) 해석에 폭이 생기지 않는 약관

해석의 방법에 따라 대폭적인 차이가 생기는 조항은 거래 룰(Rule)의 구체화라는 약관의 목적에 반할 뿐만 아니라 분쟁이 생긴 경우에 사업자에게 유리하게 이용되기 쉽게 된다.

또한 상대 소비자에 따라 사업자의 대응이 다르게 되어 소비자의 평등한 대우라는 약관의 또 하나의 목적에도 반하게 되므로 가능한 한 해석의 폭이 적은 명확한 형태로 약관조항을 규정할 필요가 있다.

(3) 거래의 실태와 일치

약관은 실제로 거래되고 있는 실태를 반영하여야 한다. 기업이 계약상의 의무로서가 아니라 상대방에 대한 서비스로서 특정조항을 규정하고 있는 경우에도 상대방은 기업의 행위는 기업의 계약상의 의무라고 받아들일 가능성이 높기 때문에 약관의 규정과 거래의 실태와의 차이를 제거하기 위해 거래의 실태와 약관의 문제를 합치시키는 것이 필요하다.

(4) 이해하기 쉬운 문체

전문적인 법률용어의 사용을 피하여야 하고, 어쩔수 없이 사용하는 경우에는 이해하기 쉬운 해설을 붙여야 한다. 또한 활자의 적절한 크기를 확보하고, 용지와 활자의 대비에 배려하며, 용지의 두께에 대해서도 지나치게 얇아 이면의 활자가 보이지 않도록 하여야 한다. 그리고 약관전체를 간결하게 하여야 한다. 그다지 활용되지 않는 일방적인 조항을 적극적으로 삭제하고, 표 및 조목별로 쓰기를 도모하며, 소비자에게 충분히 이해시키기 위하여 분량이 많아질 경우에는 팜플렛 등의 이용을 고려할 필요가 있다.

아울러 약관조항 가운데 그 중요정도를 소비자가 이해 할 수 있도록 배려하여야 한다. 이를 위하여 약관조항의 배열을 고려하고 목차내 색인을 붙이며, 또한 소비자가 주의를 요하는 조항에 대해서는 고딕, 색도 인쇄 등을 이용하여 이것을 강조하여야 한다.

약관은 계약당사자 사이에 분쟁이 발생하였을 때 해석기준이 되므로 여러 가지 의미로 해석할 수 있거나 애매해서는 안되며, 알기 쉬운 표현이라 하더라도 계약상·법률상 “명확함”이 결여되어서는 약관으로서는 의미가 없는 것이다. 그러나 실제 이해하기 쉬우면서도 간결하게 약관을 만든다는 것은 결코 쉬운일은 아니다. 보험수리의 기술성이나 복잡한 계약내용을 알기 쉽게 규정하게 되면 간결함을 희생시키지 않을 수 없게 되고, 알기 쉽게 하기 위해서는 조항을 늘리거나 한 개의 조항의 양이 늘어날 것이므로 이를 조화시키기 위한 노력이 필요하다.

(5) 적절한 개시(開示)

소비자로 하여금 권리·의무관계를 알게 하기 위하여 약관의 적절한 개시가 필요하다. 계약내용이 복잡·난해하거나, 부득이 소비자의 일반통념과 괴리되는 규정을 두는 경우에는 계약시에 팜플렛이나 안내서 등에 의

해 충분한 설명을 하여 분쟁의 발생을 예방하여야 한다.

(6) 소비자측 의견의 반영과 약관의 투명성 확보

보험계약자측도 약관의 내용을 알고자 하는 노력과 어느 정도의 지식을 구비할 필요가 있다. 또한 거래 상대방인 소비자측의 의견을 반영 할 수 있는 기회를 제공하여 약관의 투명성을 확보하여야 할 것이다.

아울러 자동차보험은 국민생활에 지대한 영향을 미치고 있으며, 국민들의 관심 또한 크다고 할 수 있으나, 그렇다고 약관의 내용을 자동차사고 피해자에 대한 충분한 보상을 함으로써 보험계약자나 피해자의 권익 보호에 지나치게 주안점을 두게되면 오히려 더 많은 사회적 문제를 야기할 수가 있다.

즉, 수지상등의 원칙을 근간으로 만들어진 보험계약 내용인 보험약관상 지급기준을 일시에 대폭 올려 법원판결금 수준으로 맞추게되면 그만큼 보험계약자의 보험료가 인상될 수밖에 없으며 보험료 부담이 너무 커 자동차보유자가 보험가입을 기피하고 무보험인 상태로 운행하다 사고가 발생하면 오히려 그로 인하여 대다수의 국민들이 더많은 피해를 받게 되므로 약관상 보상범위를 넓히는 데에는 한계가 있을 수 밖에 없다. 이러한 사회적 혼란을 최소화시키면서 소비자의 편익을 제고하고 불필요한 분쟁을 해소할 수 있도록 보험회사와 소비자단체는 끊임없이 노력해야 할 것으로 판단된다.

[參考文獻]

■ 국내문헌

1. 단행본

김광국, 자동차보험론, 전주대학교 출판부, 2000.

김광록, 商法要論(上), 법원사, 2005.

_____, 간추린 商法原論(I), 부경대학교 출판부, 2004.

김동훈, 보험론, 학현사, 2000.

김성근, 교통사고와 손해배상, 문지사, 2001.

김성태, 保險法講論, 법문사, 2001.

김정열외¹, 自動車損害賠償制度 解説, 청화, 2001.

남원식의 외 2인, 실무자들이 쓴 自動車保險理論, 한울출판사, 2005.

남원식의 외 6인, 自動車保險約款; 조문별 해석, 한울출판사, 1998.

대한손해보험협회, 자동차보험 소송사례집, 8집 ~ 15집.

박세민, 自動車保險法論, 세창출판사, 2003.

보험연수원 편저, 자동차보험대인손해사정실무, 형설출판사, 1998.

사법연수원, 손해배상소송, 2002.

_____, 보험법연구, 2002.

삼성화재, 자동차보험 실무참고서, 2001.

서울중앙지방법원, 손해배상소송실무, 한국사법행정학회, 2005.

양승규, 保險法, 삼지원, 1998.

양승규·장덕조, 保險法の 쟁점, 법문사, 2000.

이기수외² 共著, 保險·海商法, 박영사, 2005.

이보환, 自動車保險損害賠償訴訟, 육법사, 1993.

이은영, 約款規制法, 박영사, 1994.

이주홍, 實務損害賠償責任論, 박영사, 1996.

정찬형, 商法講義(下), 박영사, 2003.

최기원, 保險法(신정판), 박영사, 1998.

최병수 편저, 판례로 본 자동차사고 손해론, 현대정보문화사, 2000.

_____, 자동차보험 손해사정 이론과 실무, 현대정보문화사, 2000.

최준서, 保險法·海商法, 삼영사, 2005.

2. 논 문

도로교통안전관리공단, 푸른신호등, 2003년 3월호.

대한손해보험협회, 월간손해보험, 2005년 4월호, 통권 제437호.

김기선, 자동차손해배상보장법령(법령해설 및 심의경과), 법제, 2004, 9.

김선정, 보험모집인의 고지수령권, 최기원교수 화갑기념, 상사판례연구II, 1996.

김성태, 직접청구권의 성질과 시효, 상사판례연구II, 1996.

손주찬, 보험약관 명시 의무반과 고지 의무반을 이유로 하는 계약해지, 판례월보, 제313호(1996.10).

장경환, 보험약관의 교부, 설명의무 - 입법취지와 성격을 중심으로, 보험학회지 제46집(1995.10).

정호열, 약관의 명시·설명 의무와 고지 의무와의 관계, 정동윤교수 화갑논문집, 법문사, 1999.

최한준, 보험금 청구권의 소멸시효의 기산점, 안암법학, 제13호, 2001. 11.

이광범, 책임보험에서의 제3자의 직접 청구권, 보험법의 쟁점, 법문사, 2000.

김시호, 자동차사고에 있어서 민사상 책임, 석사학위논문, 부산대 대학원, 2004.

- 안 근, 자동차사고로 인한 민사책임에 관한 연구: 자동차손해배상보장법을 중심으로, 석사학위논문, 군산대 경영행정대학원, 2005.
- 김인홍, 자동차대인배상책임보험제도에 관한 연구, 석사학위논문, 전북대 대학원, 2004.
- 전병하, 자동차사고의 손해배상책임에 관한 연구, 석사학위논문, 대전대 대학원, 2003.
- 김세돈, 자동차사고의 인적보상제도에 관한 연구, 박사학위논문, 대구카톨릭대 대학원, 2003.
- 최충신, 자동차 사고의 민사책임 법리에 관한 연구, 박사학위논문, 전주대 대학원, 2001.
- 권택연, 자동차사고로 인한 인적손해보상제도의 보상성과 및 개선방안에 관한 연구: No-Fault 보험제도 도입을 중심으로, 박사학위논문, 서강대 대학원, 2001.
- 박영준, 보험계약상의 무면허·음주운전 면책조항에 관한 연구, 석사학위논문, 고려대 대학원, 2000.
- 마승렬, 자동차사고 손해배상액 산정방법에 관한 연구: 상실수익액 산정방법을 중심으로, 박사학위논문, 대구대 대학원, 2000.
- 김성호, 우리나라 자동차보험 대인보상기준에 관한 연구, 석사학위논문, 전주대 대학원, 2000.
- 류화신, 자동차사고로 인한 손해배상의 범위, 석사학위논문, 경북대 대학원, 1998.
- 윤석환, 자동차책임보험제도의 개선에 관한 연구: 대인배상을 중심으로, 석사학위논문, 동아대 대학원, 1998.
- 이동원, 자동차보험의 보험금 지급기준 현실화 방안에 관한 연구, 석사학위논문, 성균관대 경영대학원, 1997.
- 강균섭, 근로자의 업무상 자동차사고에 대한 자동차 보통보험약관상의 면책조항에 관한 고찰, 석사학위논문, 경남대 대학원, 1997.

- 김중환, 우리나라 자동차보험 대인배상제도의 개선방안에 관한 연구, 석사학위논문, 한양대 경영대학원, 1997.
- 김희택, 자동차보험 대인배상제도의 개선방안, 석사학위논문, 경희대 행정대학원, 1997.
- 홍중철, 자동차보험 약관상 지급기준의 문제점에 대한 개선방안 연구: 가동년한을 중심으로, 석사학위논문, 연세대 경영대학원, 1996.
- 박윤철, 자동차보험 근로재해면책약관에 관한 연구, 석사학위논문, 한양대 경영대학원, 1996.
- 한도현, 우리나라 자동차보험의 문제점과 제도개선방안, 석사학위논문, 한양대 경영대학원, 1996.
- 박삼수, 우리나라 자동차보험 대인배상제도의 개선방안에 관한 연구, 석사학위논문, 대구대 사회개발대학원, 1996.
- 최영홍, 자동차종합보험에 있어서 손해액과 보험금 지급기준에 관한 연구: 대인배상을 중심으로, 석사학위논문, 계명대 무역대학원, 1995.
- 고경환, 자동차보험 대인보상제도 개선방안, 석사학위논문, 연세대 경영대학원, 1995.
- 강 권, 자동차사고로 인한 대인손해배상책임에 관한 연구, 석사학위논문, 숭실대대학원, 1994.
- 박일승, 자동차사고로 인한 인적손해배상제도 연구: 현행 제도의 문제점과 개선방향을 중심으로, 석사학위논문, 인하대 대학원, 1993.
- 조경영, 자동차보험 대인보상제도의 개선방안에 관한 연구, 석사학위논문, 연세대 경영대학원, 1993.
- 황윤성, 자동차보험대인배상증권체계 단일화 방안 연구, 석사학위논문, 성균관대 경영대학원, 1997.
- 김광국, 한국의 자동차종합보험 면책범위에 관한 연구, 박사학위논문, 국민대 대학원, 1995.

■ 외국문헌

1. 단행본

自動車保險料率算定會, 英國自動車保險約款, 1993.

_____, 米國自動車保險約款, 1993.

_____, 自動車保險論, 2000.

保險毎日新聞社, 自家用自動車總合보험의解說, 1998.

運輸省自動車交通局 保障課, 自動車損害賠償保障法の解説, ぎょうせい,
1998.

鴻 常夫, 註釋, 自動車保險約款(上), 有斐閣, 1995.

川井 健外 4人編, 註解 交通損害賠償法, 青林書院, 1996.

American Insurance Association, Automobile Insurance Laws,
Washington D. C. : AIA Law Publications, 2001.

Margaret C. Jasper, The Law of No-Fault Insurance, N.Y. : Oceana
Publications, Inc.,1996.

Robert E. Keeton/ Alan I. Widiss, Insurance Law, West Publishing
co.,1988.

All-Industry Research Advisory Council: Automobile Injuries and their
Compensation in the U.S. 2 Volumes, Oak Brook III: IRAC 1979.

Robert L. Rabin: Perspectives on Tort Law, Boston and Toronto, Little,
Brown and Company.

2. 논문

Norman J. Fine, "THE STANDARD MASSACHUSETTS AUTOMOBILE
INSURANCE POLICY", Massachusetts Continuing Legal Education,
Inc, 2003.

J.David Cummins, Richard D.Phillips, Mary A. Weiss, "THE INCENTIVE EFFECTS OF NO-FAULT AUTOMOBILE INSURANCE", *Journal of Law and Economics*, 2001, October.

Dragomir Cosanici, "EXCLUSIONARY CLAUSES INAUTOMOBILE INSURANCE POLICY: A CALL FOR FEDERAL REGULATION", *the Kansas Journal of Law and Public Policy*, 1999.

Megan K. Gajewski, "AUTOMOBILE INSURANCE REFORM IN NEW JERSEY: OULD A PURE NO-FAULT SYSTEM PROVIDE A FINAL SOLUTION?", *Seton Hall Law Review*, 1995.

Knoeber, C : Penalties and Compensation For Auto Accidents, *The Journal of Legal Studies* : 1978.

■ 참조 판례

서울지법 1995.4.7.선고 93가단88805호 판결.

서울지법 1997.12.10.선고 96나57032호 판결.

서울지법 1996.11.28.선고 96가합57274호 판결.

서울지법 2003.2.4.선고 2000가단186929호 판결.

서울고법 1998.6.11.선고 97나60588호 판결.

대법원 1999.2.12.선고 98다26910호 판결.

대법원 1985.11.26.선고 84다카2543호 판결.

대법원 1986.10.14.선고 84다카112호 판결.

대법원 1989.3.28.선고 88다4645호 판결.

대법원 1990.5.25.선고 89다카8290호 판결.

대법원 1985.11.26.선고 84다카2543호 판결.

대법원 1996.6.25.선고 96다12009호 판결.

대법원 1984.1.17.선고 83다카1940호 판결.

대법원 1992.3.10.선고 91다31883호 판결.
대법원 1996.4.12.선고 96다4893호 판결.
대법원 1998.11.27.선고 98다32564호 판결.
대법원 1996.4.12.선고 96다4893호 판결.
대법원 1998.11.27.선고 98다32564호 판결.
대법원 1990.5.25.선고 89다카8290호 판결.
대법원 1997.6.10.선고 95다22740호 판결.
대법원 1993.9.14.선고 93다10774호 판결.
대법원 1995.7.14.선고 95다36698호 판결.
대법원 1995.5.12.선고 93다48373호 판결.
대법원 1996.9.20.선고 95다53942호 판결.
대법원 1988.5.24.선고 87다카3133호 판결.
대법원 1991.8.13.선고 91다18712호 판결.
대법원 1994.10.14.선고 94다14018호 판결.
대법원 1995.7.11.선고 95다8850호 판결.
대법원 1999.1.5.선고 98다43922호 판결.
대법원 2001.12.14.선고 2001다9915호·9922호 판결.
대법원 1999.9.3.선고 99다10349호 판결.
대법원 1996.5.14.선고 96다4305호 판결.
대법원 1998.7.24.선고 98다12270호 판결.
대법원 1998.5.15.선고 96다24668호 판결.
대법원 1996.9.10.선고 94다59677호 판결.
대법원 2000.5.12.선고 99다68577호 판결.
대법원 1996.9.10.선고 94다59677호 판결.
대법원 1999.6.11.선고 99다7091호 판결.
대법원 1998.9.18.선고 98다25825호 판결.
대법원 2002.9.4.선고 2001다80778호 판결.
대법원 2003.12.26.선고 2002다61958호 판결.

대법원 1999.2.12.선고 98다26910호 판결.
대법원 1979.2.27.선고 78다1820호 판결.
대법원 1982.6.22.선고 81다8호 판결.
대법원 1992.2.11.선고 91다28719호 판결.
대법원 1992.3.10.선고 91다42883호 판결.
대법원 1990.8.14.선고 90다카7569호 판결.
대법원 1998.4.10.선고 97다47255호 판결.
대법원 1999.9.7.선고 98다19240호 판결.
대법원 1997.10.28.선고 97다24969호 판결.
대법원 1998.6.23.선고 98다14191호 판결.
대법원 1997.8.29.선고 97다16343호 판결.
대법원 1994.10.14.선고 94다17970호 판결.
대법원 2004.12.16.선고 2004다28245호 판결.
대법원 1990.4.27.선고 89다카24070호 판결.
대법원 1992.5.22.선고 91다36642호 판결.
대법원 1999.5.11.선고 98다59842호 판결.
대법원 1994.10.25.선고 93다39942호 판결.
대법원 2004. 4.27.선고 2003다7302호 판결.
대법원 1995.11.16.선고 94다56852호 전원합의체 판결.
대법원 1997.2.13.선고 96다19666호 판결.
대법원 1993.4.13.선고 96다3622호 판결.
대법원 1993.5.11.선고 92다2530호 판결.
대법원 1994.5.27.선고 96다6819호 판결.
대법원 1998.7.10.선고 97다17544호 판결.
대법원 1999.11.26.선고 99다34499호 판결.
대법원 2000.12.8.선고 99다37856호 판결.
헌법재판소 1999.12.23.선고 98헌가12호 결정.

■ 사이트

통계청 <http://www.nso.go.kr/>

금융감독원 <http://www.fss.or.kr/>

대한손해보험협회 <http://www.knia.or.kr/>

한국보험학회 <http://www.knisurance.or.kr/>

도로교통안전관리공단 <http://www.rtsa.or.kr/>