

대인배상Ⅱ 약관에서 승낙피보험자 사상 면책조항의 효력에 관한 고찰

—대법원 2020. 8. 20. 선고 2016다278692 판결을 중심으로—

A Study on the Effectiveness of the Exclusion Clause on Death and Injury of the Approved Insured under Bodily Injury Liability Insurance Ⅱ

—On the Basis of Korean Supreme Court of
Justice 20 Aug. 2020, 2016Da278692—

조 규 성*

Cho, Gyu Seong

목 차

I. 들어가는 글
II. 판결의 내용

III. 판례 평석
IV. 맺는 글

자동차보험 대인배상Ⅱ 약관의 면책사유에는 “피보험자 또는 그 부모, 배우자, 자녀”가 사상당한 경우를 규정하고 있다. 해당 면책약관의 취지는 원칙적으로 ‘자동차손해배상보장법’상 ‘타인’은 피보험자의 입장에서 보면 자기 이외의 모든 사람을 의미하지만 법률상 타인에 해당되면서도 피보험자 또는 운전자와의 일정한 인적 신분관계로 인하여 타인성이 희박하다고 하여 피해자의 범위에서 제외시키고자 함이다.

자동차 사고로 인해 사상당한 피해자가 약관상 피보험자에 해당할 경우 보험실무와 법원의 판결에서는 대인배상Ⅱ 약관에서 면책사유로 규정한 조항의 효력과 관련해 많은 다

<https://doi.org/10.35148/ilsilr.2021..48.357>

투고일: 2021. 1. 30. / 심사외일: 2021. 2. 4. / 게재확정일: 2021. 2. 15.

* 협성대학교 글로벌경영대학 금융세무학과 교수, 법학박사

Doctor of Law, Professor, Dept. of Finance & Tax, HyupSung University

툼이 생기고 있다. 대상판결 역시 승낙피보험자가 사상된 경우 보험자의 보상책임 인정여부에 대한 판단이 쟁점이 된 사안이다. 하지만 대상판결은 피해자가 승낙피보험자이지만 타인성이 인정되는 경우에는 보험자가 대인배상Ⅱ약관의 인적 면책조항을 주장할 수 없다고 판시해 승낙피보험자의 사상에 대한 면책조항의 효력을 인정한 기존의 대법원 2010다94021 판결과 상반된 판단을 하면서도 전원합의체를 통한 판례 변경절차를 거치지 않음으로써 보험실무에 혼선을 가중시키고 있다.

하지만 현행 약관상 피보험자 본인의 사상에 대한 면책조항은 일본 자동차보험 약관과 같이 ① 기명피보험자와 ② 운전피보험자 본인의 사상에 한해서 면책이 되는 것으로 제한 해석하여야 한다. 특히 자동차사고로 인한 피해자 보호의 측면에서도 이러한 약관해석과 관련된 다툼의 문제는 반드시 해결되어야 하며 이를 위해 향후 해당 면책약관에 대한 개정이 필요하다.

끝으로 법원은 법령과 약관의 최종적 해석 권한을 가진 기관으로 국회와 행정부가 제정한 법률과 시행령, 그리고 개별 약관을 구체적인 사안에 해석·적용함으로써 현실화시키고 있다. 따라서 판결의 내용은 정치하면서도 구체적이고 타당한 법리가 녹여져 있어야 된다. 그러한 점에서 대상판결의 판시내용은 결론에 있어서는 타당하지만, 그 결론에 이르는 과정에서의 빈약한 법리구성에 있어서는 아쉬움이 남는다.

[주제어] 자동차보험, 대인배상Ⅱ, 면책사유, 피보험자, 대법원판결, 피해자의 사상(死傷), 면책약관의 해석

I. 들어가는 글

손해보험에서 피보험자란 당해 보험계약의 피보험이익의 귀속주체로서 보험사고가 발생한 경우에 보험자에게 보험금의 지급을 청구할 수 있는 자이다.¹⁾ 자동차보험의 경우에는 자동차의 소유자뿐만 아니라 가족, 친구 또는 종업원 등 다수의 사람에 의해 피보험자동차가 운행되는 일이 많으며 사고발생시 이들이 야기한 제3자의 사상(死傷)에 대한 배상책임의 주체가 될 수 있다. 따라서 자동차 소유자 이외에 실제로 피보험자동차를 사용하거나 관리하는 자들의 배상책임도 자동차보험의 보상범위에 포함시킬 필요가 있다. 이러한 이유에서 다른 종류의 손해보험에 비해 자동차보험의 경우 피보험자의 범위를 상대적으로 확대해서 규정하고 있다.²⁾ 자동차보험 약관에는 구체적으로 “기명, 친족, 승낙, 사용, 운전피보험자”로 유형화해서 규정하고 있다.

1) 박세민, 보험법 제5판, 박영사, 2019, 134쪽; 한기정, 보험법 제2판, 박영사, 2018, 40쪽.

2) 박세민, “자동차보험약관 중 대인배상Ⅱ의 피보험자와 피해자의 범위에 관한 해석론”, 법학연구 제11권, 충북대 법학연구소, 2000, 163-164쪽.

대인배상Ⅰ과는 달리 대인배상Ⅱ 약관의 면책사유에는 “피보험자 또는 그 부모, 배우자, 자녀”가 사상당한 경우를 규정하고 있다. 해당 면책약관의 취지는 원래 ‘자동차손해배상보장법’(이하, ‘자동차손배법’이라 약함)상 ‘타인’은 피보험자의 입장에서 보면 자기 이외의 모든 사람을 의미하지만 법률상 타인에 해당되면서도 피보험자 또는 운전자와의 일정한 인적 신분관계로 인하여 타인성이 희박하다고 하여 피해자의 범위에서 제외시키고자 함이다.³⁾

보험실무와 법원의 판결에서는 피보험자 본인이 사소한 경우 대인배상Ⅱ 약관에서 면책사유로 규정한 조항의 효력과 관련해 많은 다툼이 생기고 있다. 대상판결 역시 승낙 피보험자가 사상된 경우 보험자의 보상책임 인정여부에 대한 판단이 쟁점이 된 사안이다.

우선 보험실무에서는 자동차사고의 피해자가 타인성이 부정될 경우 대인배상Ⅰ(자동차손배법상의 운행자책임)까지 애당초 부인되므로 따라서 타인성 인정여부는 대인배상Ⅰ의 보상에 관한 쟁점이고, 이를 넘어선 손해를 보상하는 임의보험 영역인 대인배상Ⅱ의 경우 타인성 여부와는 별개로(타인성은 인정된다는 전제하에) 사상당한 피해자가 약관상 면책사유인 피보험자에 해당하는지를 규명하는 식으로 2단계로 구분해서 판단하고 있다. 즉 타인성 인정 문제와 (승낙)피보험자성 인정 문제는 별개인 것으로 해석하고 있다.

반면 법원은 자동차손배법상 공동운행자들 상호 간의 운행자책임(대인배상Ⅰ의 책임)과 관련된 타인성 인정과 자동차보험약관의 대인배상Ⅱ 면책요건인 ‘피보험자성’ 인정을 혼동하여 ‘타인성’이 인정되면 대인배상Ⅱ의 면책대상인 피보험자성도 부인되는지 여부에 대한 판결이 일관되지 못해 문제가 되고 있다.

대상판결은 피해자가 승낙피보험자이지만 타인성이 인정되는 경우에는 보험자가 대인배상Ⅱ약관의 인적 면책조항을 주장할 수 없다고 판시해 승낙피보험자의 사상에 대한 면책조항의 효력을 인정한 기존의 대법원 2010다94021 판결⁴⁾, 2000다32840 판결 등과 상반된 판단을 하면서도 전원합의체를 통한 판례변경 절차를 거치지 않음으로써 보험실무에 혼선을 가중시키고 있다. 대상판결에 대한 평석을 통해 승낙피보험자 사상에 대한 면책을 규정한 약관조항의 효력과 올바른 해석방향(기준)에 대해 살펴보려고 한다.

3) 박세민, 위의 책, 776쪽.

4) 동 판결에 대한 평석은 조규성, “자동차보험 대인배상Ⅱ에서 승낙피보험자의 사상에 대한 면책약관의 타당성에 관한 판례연구”, 법학논총 제20집 제3호, 조선대학교 법학연구원, 2013, 553-576쪽 참조.

II. 판결의 내용

1. 사실관계

해당 건은 구상금 청구사건으로 원고는 KB손보이고, 피고는 삼성이다. 피고는 사다리차에 대해 기명피보험자 A와 자동차보험을 가입하였고, B는 A로부터 사다리차를 임차하여 사용·수익(수익의 50%를 A에게 지급하고 자동차보험료는 공동으로 부담)하는 상태였다. 피해자 C는 B와 사다리차를 함께 빌린 후 아파트 샷시의 유리교체작업을 위하여 사다리차 적재함에 유리와 함께 탑승해 올라가던 중 유리가 넘어지면서 추락해 중상을 입었다. 피고 삼성은 피해자 C에 대해 대인배상Ⅱ의 면책조항 중 승낙피보험자에 해당된다고 판단해 면책을 통보하자 이에 C와 무보험자동차상해담보를 가입한 원고 KB손보가 선보상처리 후 소유자 A와 운전자 B, 삼성을 공동피고로 하는 구상금청구소송을 제기한 사안이다.

쟁점은 피고 삼성이 피해자 C에 대해 대인배상Ⅱ 약관의 면책사유인 승낙피보험자에 해당됨을 이유로 보험금지급을 거절한 것이 타당한지 여부에 대한 판단이다.

2. 제1심 법원의 판단⁵⁾

피해자 C는 기명피보험자 A로부터 승낙을 받아 사다리차를 사용한 자로서 승낙피보험자에 해당되고, 따라서 대인배상Ⅱ 약관의 면책조항에 따라 보험금 지급책임이 없다고 판단하였다. 구체적으로 피해자 C는 사다리차에 대해 현실적으로 운행을 지배하여 그 운행이익을 누린 공동운행자이지만 특수차량인 사다리차의 운전자 B가 피해자 C보다 주도적으로 또는 직접적이고 구체적으로 사다리차의 운행에 관여했다고 보이므로 자동차손배법 제3조가 규정하는 ‘타인’에 해당된다고 보았다.⁶⁾ 다만 추락사고가 전적으로 피해자 C의 과실로 인한 것이므로 운전자 B의 과실을 전제로 하는 구상금청구 주장은

5) 서울중앙지법 2015. 10. 14. 선고 2014가단5333697 판결.

6) 대법원 2002. 12. 10. 선고 2002다51654 판결에 의하면, 자동차손배법 제3조에서 말하는 ‘다른 사람’이란 ‘자기를 위하여 자동차를 운행하는 자 및 당해 자동차의 운전자를 제외한 그 이외의 자’를 지칭하는 것이므로 동일한 자동차에 대하여 복수로 존재하는 운행자 중 1인이 당해 자동차의 사고로 피해를 입은 경우에도 사고를 당한 그 운행자는 다른 운행자에 대하여 자신이 동법 제3조 소정의 타인임을 주장할 수 없는 것이 원칙이고, 다만 사고를 당한 운행자의 운행지배 및 운행이익에 비하여 상대방의 그것이 보다 주도적이거나 직접적이고 구체적으로 나타나 있어 상대방이 용이하게 사고의 발생을 방지할 수 있었다고 보여지는 경우에 한해서 비로소 자신이 타인임을 주장할 수 있기 때문이다.

이유 없다고 판시하였다.⁷⁾

3. 항소심 법원의 판단⁸⁾

원고가 항소하였고, 항소심에서는 승낙피보험자인 피해자 C의 자동차손배법상의 타인성이 인정되는 경우 보험자가 대인배상Ⅱ의 인적면책조항을 주장할 수 없다고 판시하였다. 구체적으로는 동일한 자동차사고로 인하여 손해배상책임을 지는 피보험자가 복수로 존재하고 그 중 1인이 그 자동차사고로 스스로 피해를 입어 다른 피보험자를 상대로 손해배상청구를 하는 경우 사고를 당한 피보험자의 운행지배 및 운행이익에 비하여 상대방 피보험자의 그것이 보다 주도적이거나 직접적이고 구체적으로 나타나 있어 상대방 피보험자가 용이하게 사고의 발생을 방지할 수 있었다고 보인다면 사고를 당한 피보험자는 그 상대방 피보험자에 대하여 자동차손배법 제3조 소정의 타인임을 주장할 수 있다고 전제한 뒤에, 피해자 C가 사다리차의 보험자인 피고 회사를 상대로 A와 B가 배상책임을 지게 됨으로써 입은 손해의 보상을 직접 청구함에 있어서 피해자 C는 피고 회사의 대인배상Ⅱ 책임이 면제되는 것으로 규정한 ‘피보험자’에 해당하지 않고 이 경우에는 대인배상Ⅱ 책임을 규정한 약관 제6조 제1항(보험자의 보상책임)의 ‘타인’임을 주장할 수 있다고 판시하였다.⁹⁾

4. 대법원의 판단¹⁰⁾

피고가 상고하였고, 다양한 상고이유 중 ① 대법원 2011. 3. 24. 선고 2010다94021 판

7) 사고경위와 관련해 피해자 C는 사다리차에 탈부착이 가능한 안전벨트를 착용하지 않은 상태에서 적재함이 올라가는 도중 유리 하단에 부착된 보호필름을 떼려고 하다가 유리가 넘어지자 이를 붙잡으려다가 유리 무게를 견디지 못하고 추락한 것으로 판단해 운전자 B가 사다리차 조작을 잘못된 과실이 없다고 판단했다.

8) 서울중앙지법 2016. 12. 2. 선고 2015나60459 판결.

9) 항소심의 판결이유는 자동차사고 피해자의 자동차손배법의 타인성 인정여부와 자동차보험약관의 면책사유인 피보험자성의 인정과 관련된 법리를 오해하고 혼동한 판결이라 할 수 있다. 즉 승낙피보험자 자신이 피보험자동차로 인한 교통사고로 피해를 입은 경우 다른 피보험자(기명피보험자)에 대하여 자동차종합보험 보통약관 소정의 타인임을 주장할 수 있는 기준에 대해 판단한 대법원 1997. 7. 25. 선고 96다46613 판결의 내용을 잘못 해석해 “마치 타인성이 인정되면 대인배상Ⅱ의 면책사유인 ‘피보험자’에도 해당되지 않을 수 있다”는 명백한 오류를 범하고 있다. 이 점은 대법원의 판결에서도 원심의 이유 설시에 다소 부적절한 점이 있다고 지적하고 있는 부분에서 잘 나타나고 있다.

10) 대상판결인 대법원 2020. 8. 20. 선고 2016다278692 판결. 처음에 전원합의체에 회부되어 판례변경이 기대되었다가 나중에 소부(小部)로 넘겨져 심리가 진행되었다.

결의 “갑이 자동차공제계약의 기명조합원에게서 운전기사와 함께 공제계약 자동차를 임차하여 작업을 하던 중 상해를 입은 사안에서 갑은 자동차공제약관의 승낙조합원에 해당하므로 공제조합은 위 약관에서 정한 면책조항에 따라 대인배상Ⅱ에 의한 보상금을 지급할 의무가 없다”고 한 사례와 ② 대법원 2000. 10. 6. 선고 2000다32840 판결의 “기명피보험자로부터 허락을 얻어 피보험자동차를 운행하는 자가 입은 손해에 대하여는 대인배상Ⅱ에 의한 보상책임이 면책되는 것으로 규정하고 있으므로 대인배상Ⅱ에 의한 보험자의 보상책임을 부정한 원심의 조치는 그 결론에 있어서는 정당하다”고 판시한 기존의 대법원 판결과도 상치된다는 주장에 대해서는 위 판결들의 경우 사안이나 쟁점이 달라 이 사건에 적용될 수 없다고 피고의 주장을 배척하였다.

대법원은 대상판결과 유사한 사안에서 상해를 입은 승낙피보험자(공제계약의 승낙조합원)가 약관상 면책조항인 승낙피보험자에 해당한다고 보아 공제조합의 보상금 지급의무를 부정한 기존의 판결(2010다94021 판결)과 정반대의 결론을 도출한 것이다. 추정컨대 대상판결에서는 상해를 입은 자가 사다리차의 ‘전차인’이었던 반면, 2010다94021 판결에서는 상해를 입은 자가 차량의 ‘공동임차인’이었다는 점에서 과실 있는 운전자와 상해를 입은 자와 상해를 입은 피해자 간의 관계가 다소 상이한 것으로 판단해 이와 같은 사정 및 기타 사실관계의 차이점을 들어 유사한 두 사안에 대해서 정반대의 결론을 도출한 것으로 보여진다.

III. 판례 평석

1. 자동차보험 약관의 피보험자 범위 확대

자동차보유자가 자동차손배법 제5조 제1항에 의하여 강제(의무)보험인 대인배상Ⅰ에 가입하게 되면 자동차보험약관에서 정하는 바에 따라 보유자인 기명피보험자뿐만 아니라 보유자와 일정한 관계에 있는 확대된 범위의 사람들도 보험자에게 보험금의 지급을 청구할 수 있게 된다. 기명피보험자 이외의 피보험자는 모두 기명피보험자와 친족, 승낙, 사용자관계, 운전 등 일정한 관계가 있기 때문에 비로소 피보험자에 속하게 된 사람들로써 자동차사고의 내용에 따라서 누구든지 피보험자로 될 수 있다. 이와같이 피보험자를 복수로 정하게 된 이유는 하나의 자동차사고에 있어서 배상책임을 지는 사람이 복수인

경우가 있고, 그와 같은 경우 만일 기명피보험자 이외에 배상책임을 지는 사람을 피보험자로 규정하지 않으면 사실상 보험의 목적을 달성할 수 없기 때문이다.¹¹⁾¹²⁾

이와 같이 복수의 피보험자를 열거하고 있는 이상 보험자로서는 피보험자동차의 운전자가 누구이든지 간에 약관 소정의 복수의 피보험자 중에서 한 사람이라도 자동차손배법 등에 의한 자동차 운행자로서 손해배상책임을 지게 되는 자가 있으면 그 피보험자의 손해를 보상해야 하는 것이다.¹³⁾ 그리고 자동차종합보험 약관에 의하여 보험자가 보상할 피보험자의 ‘법률상 손해배상책임’에는 가입이 강제된 의무보험(대인배상 I)과는 달리 자동차손배법상의 자동차보유자의 손해배상책임에 한정되는 것이 아니라, 민법상의 일반불법행위책임, 사용자책임 등을 포함하는 것으로 본다.¹⁴⁾ 따라서 하나의 자동차사고에 배상책임을 지는 피보험자가 복수로 존재하는 경우 다수의 피보험자를 분리하여 보상책임에 관한 규정(즉 손해배상책임을 발생요건 및 면책규정 등)을 적용하여 각각의 피보험자마다 개별적으로 보상책임을 유무를 판단해야 하며, 이를 ‘피보험자 개별적용의 원칙’이라고 한다.¹⁵⁾ 이는 피보험이익도 피보험자마다 개별로 독립하여 존재한다는 이론에 근거하고 있다.¹⁶⁾

2. 대인배상Ⅱ 약관상 피해자(타인)의 범위 축소¹⁷⁾

원래 자동차손배법상의 타인이란 피보험자의 입장에서 볼 때 자기 이외의 모든 사람을 의미한다. 그런데 자동차종합보험과 관련하여 타인의 의미는 자동차에 의한 사고로 인해 사상당한 자 또는 이들의 상속인으로서 피보험자에게 손해배상을 청구할 수 있는

11) 김교창, “자동차종합보험의 피보험자”, 대한변호사협회지 147호, 대한변호사회, 1988, 10-11쪽.

12) 예컨대 자동차 소유자가 자신의 자동차를 소속 운전기사로 하여금 운전하게 하다가 제3자를 다치게 한 경우 소유자는 자동차손배법상 운행자 겸 사용자로서 운전자는 민법상 불법행위자로서 모두 배상책임을 지게 되는데, 만일 운전자가 제3자로 부터 손해배상청구를 당하여 이를 모두 배상하였다면 그로 인하여 소유자도 제3자에 대한 책임을 면하게 되고, 이때 보험회사가 피보험자인 소유자가 더 이상 배상책임이 없다고 하여 보험금 지급책임을 면한다고 본다면 자동차보험의 취지에 반하는 결과가 되기 때문이다. 결국 복수의 피보험자를 인정한 것은 보험사고의 발생 시 보험자의 책임 범위를 넓혀 피보험자 및 피해자를 보호하기 위한 것이다(대법원 1998. 2. 27. 선고 96다41144 판결).

13) 대법원 1997. 3. 14. 선고 95다48728 판결.

14) 대법원 1997. 6. 10. 선고 95다22740 판결.

15) 김철영, “피보험자 개별적용 조항의 의미와 그 범위”, 보험조사월보 19권 10호(통권 224호), 1996, 47쪽.

16) 대법원 1998. 2. 27. 선고 96다41144 판결, 대법원 1997. 7. 11. 선고 95다56859 판결 등 다수.

17) 송성열, 교통사고 보험처리의 법률지식, 청림출판, 1998, 169-172쪽.

자를 의미하며, 이를 위해서는 법률상의 타인의 범위에 포함되어야 한다. 여기에서 법률상의 타인이란 자동차손배법에서의 보유자와 운전자(운전보조자 포함) 이외의 자, 민법 제750조에서 불법행위자 이외의 자 그리고 민법 제756조에서 사용자와 가해 피용자 이외의 자를 말한다. 경우에 따라서는 법률상 타인에 해당되면서도 피보험자와의 일정한 신분관계로 인하여 보험자가 면책되기도 하여 타인의 범위를 실제로 제한하고 있다. 현행 대인배상Ⅱ 약관에서는 “피보험자 또는 그 부모, 배우자, 자녀”가 사상당한 경우를 면책사유로 규정하고 있는 것이 대표적이다.

일정 범위의 친족간의 사고에 대하여 보험자의 면책을 인정한 것은 친족간에 손해배상청구의 문제가 쉽지 않으며 도덕적 위험(해이)의 문제와도 연계되기 때문이다. 즉 피보험자 또는 다음에 설명하는 운전자의 가족 등이 피보험자동차에 의해 죽거나 다친 경우에 피해자의 범위에서 제외되는 이유는 이들이 사고로 손해를 입은 경우에는 그 가정 내에서 처리함이 보통이고 피보험자에 대하여 손해배상을 청구하지 않음이 사회통념에 속한다고 할 수 있고 이들의 보호는 종합보험에서 별도의 보험상품인 자기신체사고(또는 자동차상해)담보에 의해 보상받도록 하고 또한 이들은 피해자로서의 중요한 기준인 타인성을 인정하기 어렵기 때문이다.¹⁸⁾ 또한 실무적으로도 손해액을 산정하기 어렵고 도덕적 위험(moral hazard)의 방지를 위해서도 타인의 범위에서 제외하고 있다.

3. 약관상 인적관계에 따른 면책조항의 변천 과정

3.1 1996. 8. 개정 이전의 면책약관

구 분	보상하지 않는 경우
제10조(보상하지 아니하는 손해)	제2항 다음에 열거하는 사람이 죽거나 다친 경우에는 보상하지 아니한다. ① 보험증권에 기재된 피보험자 또는 그 부모, 배우자 및 자녀 ② 피보험자동차를 운전 중인 자 또는 그 부모, 배우자 및 자녀 ③ 배상책임의무가 있는 피보험자 또는 그 부모, 배우자 및 자녀 ¹⁹⁾

약관의 ① 기명피보험자나, ② 피보험자동차를 운전 중인 자에 대해서는 그 의미가 명확하여 해석상 별 어려움이 없었으나, ‘배상책임의무가 있는 피보험자’는 약관 문언상

18) 대법원 1993. 9. 14. 선고 93다10774 판결. 이기수, 보험법·해상법, 박영사, 2000, 239쪽. 최기원, 보험법, 박영사, 1998, 459쪽.

19) ‘배상책임의무가 있는 피보험자’의 의미에 대해 보험실무와 법원의 해석이 상이해 혼란이 많았다.

추상적이고 면책조항의 제한적 해석원칙에 따라 어떠한 피보험자를 의미하는지에 대해 논란이 있어 왔다. 이러한 해석상의 논란을 해소하기 위해 해당 문언을 삭제하고 자동차 손배법상의 ‘운행자’ 개념과 유사하게 개정하게 되었다.²⁰⁾

3.2 1996. 8. 개정 이후의 면책약관

구 분	보상하지 않는 경우
대인배상Ⅱ	⑨다음에 해당하는 사람이 죽거나 다친 경우 가. 기명피보험자 또는 그 부모, 배우자 및 자녀 나. 피보험자동차를 운전중인 자(운전보조자 포함) 또는 그 부모, 배우자 및 자녀 다. 기명피보험자로부터 허락을 얻어 피보험자동차를 운행하는 자 또는 그 부모, 배우자 및 자녀

이러한 내용으로 개정이 된 경위는 위에서 언급한 바와 같이 ‘배상책임의무가 있는 피보험자’의 의미에 대한 해석이 불분명해 다툼이 생기자 이를 정비하기 위하여 ‘기명피보험자로부터 허락을 얻어 피보험자동차를 운행하는 자’로 규정하게 되었던 것이다.²¹⁾ 즉 사고발생시 승낙피보험자가 현실적으로 배상책임을 부담하는지 여부와 관계없이 또 동일한 사고로 인한 다른 피해자가 있든 없든 승낙피보험자 자신 및 그 부모, 배우자, 자녀의 사상에 대해서는 면책이 되는 것으로 규정하였다. 물론 여기서 승낙피보험자는 운행자성이 있는 피보험자로 자기를 위해 피보험차량을 임차해 사용하는 등 운행지배와 운행이익의 귀속주체로서 운행자성이 있는 피보험자를 의미한다.²²⁾ 위 면책조항을 문자 그대로 해석하면 피해자가 약관상의 ‘기명, 운전, 승낙피보험자’ 또는 ‘그 부모, 배우자 및 자녀’에 해당하기만 하면 대인배상Ⅱ의 담보대상에서 제외된다. 하지만 이는 개정 전 대법원 판례²³⁾에서 피해자가 승낙피보험자라 하더라도 제3자에 대한 현실적인 손해

20) 남원식 외 6인 공저, 개정 중보 조문별 해석 자동차보험약관, 한울출판사, 1998, 220-221쪽.

21) 즉 ‘배상책임의무가 있는 피보험자’가 어떠한 피보험자를 의미하는지에 대해서 ① 배상책임의무가 있는 피보험자는 사고가 발생하였을 경우 현실적·구체적으로 배상책임의무가 있는 피보험자를 의미하는지, ② 아니면 일반적·추상적으로 배상책임의무를 부담할 지위에 있는 자를 가리키는 것인지 여부에 대해 해석상 논란이 있는 것을 감안해 개정하였다. 그런데 약관 개정의 의도와는 달리 본 호 규정은 ‘피보험자 개별적용’을 한다 하더라도 배상책임의무가 있는 피보험자 모두에게도 적용되어 결국 동 조항 제1호 및 제2호와 동일하게 절대적 면책이 된다. 이는 배상책임조항에서 약관 규정의 형식에 구애됨이 없이 피보험자의 보호를 위해 약관해석의 원칙으로서 자리잡은 피보험자 개별적용의 원칙을 부당하게 축소한 결과를 초래하여 약관규제법 소정의 신의성실의 원칙에 위배되어 법원에 의해 수정해석될 여지가 많다는 주장이 제기되었다. 최병수, 자동차보험 손해사정 이론과 실무, 현대정보문화사, 2000, 228쪽.

22) 남원식 외 6인 공저, 위의 책, 222-223쪽.

23) 대법원 1997. 8. 29. 선고 97다12884 판결 등.

배상책임이 없으면 보험자가 면책을 주장할 수 없다는 내용과도 상치된다. 따라서 승낙 피보험자가 피해자인 경우 보험자로서는 그가 제3자에 대하여 현실적으로 손해배상책임을 부담하는지 여부를 묻지 않고 언제나 대인배상Ⅱ에서 면책을 주장할 수 있게 된 것은 문제가 있다.

이는 승낙피보험자 외에 친족피보험자, 사용피보험자 등이 다친 경우에도 마찬가지라고 할 수 있다. 친족·사용피보험자가 피해자인 경우 보험자로서는 그들이 피보험자라 하더라도 개정 전 3호(배상책임의무가 있는 피보험자 또는 그 부모, 배우자 및 자녀)를 들어 면책을 주장할 수 없게 되었다. 이 점에서 보험자의 면책범위가 좁아진 것으로 볼 수도 있지만 실제로는 친족피보험자의 경우는 대부분 개정 후 면책약관 ‘가’호가 정하는 ‘기명피보험자의 부모, 배우자 또는 그 자녀’에 해당하여 면책될 것이고, 그 외의 친족피보험자라 해도 대부분 기명피보험자로부터 명시적 또는 묵시적 승낙²⁴⁾이 있는 경우가 대부분일 것이기 때문에 개정된 위 ‘다’호에 따라 면책될 것이다. 이점은 사용피보험자의 경우도 마찬가지이다. 만일 친족피보험자나 사용피보험자가 기명피보험자의 명시적 또는 묵시적 승낙 없이 무단으로 피보험자동차를 운전하다가 스스로 다친 경우는 대부분 기명피보험자에 대하여 자동차손배법상 운행자로서의 책임을 물을 수 없을 것이기 때문에 처음부터 대인배상의 대상이 되지 아니할 것이다. 따라서 위 96. 8. 이후의 면책약관 개정은 결과적으로 보험자의 면책범위를 확장한 것이 되었다.

3.3 2003. 1. 개정 이후의 면책약관

구 분	보상하지 않는 경우
대인배상Ⅱ	⑨다음에 해당하는 사람이 죽거나 다친 경우 나. 피보험자동차를 운전중인 자(운전보조자 포함) 또는 그 부모, 배우자 및 자녀 다. 기명피보험자로부터 허락을 얻어 피보험자동차를 운행하는 자 또는 그 부모, 배우자 및 자녀 라. 위 ‘나.’ 및 ‘다.’의 ‘그 부모, 배우자 및 자녀’에 대해서는 이들에 대한 기명피보험자의 법률상 손해배상책임이 성립하는 경우에는 그 손해를 보상합니다.

개정 전 약관에서는 승낙피보험자 또는 운전자의 부모, 배우자 및 자녀의 사상에 대해서는 일률적으로 배상책임이 없는 것으로 규정해서 면책하고 있었으나 이들도 기명 피보험자(차량보유자)와의 관계에서 볼 때 타인성이 인정되어 배상책임이 인정되는 경우에는 보상하는 것이 타당하기 때문에 개정하게 되었다. 특히 법원의 판결에서도 승낙

24) 기명피보험자의 승낙은 반드시 명시적이거나 개별적일 필요는 없고 묵시적 또는 포괄적 승낙도 가능하다. 대법원 1997.3.14. 선고 95다48728 판결.

피보험자 및 운전자의 부모, 배우자 자녀의 사상에 대해서 타인성이 인정되어 배상책임을 인정하였기 때문에 이를 보험약관에 반영한 것이다.²⁵⁾

3.4 2013. 4. 1. 이후의 면책약관 개정

구 분	보상하지 않는 경우
제8조(보상하지 아니하는 손해)	제2항. 다음 중 어느 하나에 해당하는 사람이 죽거나 다친 경우에는 「대인배상Ⅱ」에서 보상하지 않는다. ① 피보험자 또는 그 부모, 배우자 및 자녀

약관 개정으로 면책범위를 피보험자 전원과 가족 전반으로 확대함으로써 약관상 피보험자 중 1인이 사소한 경우에 배상의무자가 누구이든지 상관없이 대인배상Ⅱ에서는 보상책임이 발생하지 않게 되었다.²⁶⁾ 약관의 내용이 이렇게 변경이 된 사유는 확인이 되지 않는다, 추정컨대 소비자의 이해가능성 및 활용도를 제고하는 방향으로 자동차보험 약관의 체계 및 약관 표기방법의 단순화(명확화) 차원에서 약관조문을 정리하면서 일부 개별 피보험자별(기명, 운전, 승낙)로 규정했던 구 약관의 조항을 ‘피보험자’로 통일해 모든 피보험자 본인의 사상에 대해 면책으로 하면서 보험자의 면책범위가 더 넓어진 것으로 보인다. 여기에는 피보험자는 자동차손배법상 당연히 운전자성을 띄므로 타인성이 배척된다는 전제도 깔려있다고 보여지고, 나아가 피보험자의 가족들에 대한 사상에 대해서도 함께 면책사유로 규정하면서 타인성이 인정되는 경우 보험자의 책임을 인정하고자 약관에 별도로 ‘피보험자 개별적용’조항을 명시적으로 두어 약관의 해석과 관련된 다툼을 해결하고자 했던 것으로 추정된다.

이에 대해 법원은 ‘피보험자의 부모, 배우자 및 자녀’를 보호의 대상에서 제외하는 이유는 피보험자의 배우자 등이 사고로 손해를 입은 경우에는 그 가정 내에서 처리함이 보통이고 손해배상을 청구하지 않는 것이 사회통념에 속한다고 보이며, 이러한 경우의 보호는 별도의 보험인 자기신체사고(자동차상해)담보에 의하도록 하고 있는 점 등에 미루어 보면, 위 약관규정이 약관의 규제에 관한 법률 제7조 제2호에 위반된다거나 경제적 강자인 보험자에게 일방적으로 유리한 규정에 해당하여 무효라고 할 수는 없다고

25) 대법원 1997. 1. 27. 선고 96다40844 판결(운전기사가 회사의 허락을 받거나 신고를 하지 않고 무상으로 처와 아들을 태우고 운행 중 사고로 처가 사망한 경우 단순히 운전자의 가족으로서 무상동승 하였다는 사정만으로는 타인이 아니라고 할 수 없다).

26) 조규성, 자동차보험의 이론과 실무, 동방문화사, 2017, 181쪽.

판시한 바 있다.²⁷⁾

4. 승낙피보험자 본인 사상에 대한 면책조항의 효력에 대하여

4.1 면책약관 유효설²⁸⁾

피해자가 승낙피보험자인 경우(=혹은 현행 약관상 ‘피보험자’에 해당되면) 예외 없이 위 면책약관이 적용된다는 견해로서 그 근거는 다음과 같다.²⁹⁾

첫째, 자동차보험의 대인배상Ⅱ 책임은 피해자 보호를 목적으로 하는 자동차손배법상의 책임(의무·강제)보험과는 달리 피보험자가 대인배상Ⅰ을 초과해서 부담하게 될 법률상 손해배상책임을 전보하고자 함에 그 목적이 있고, 그 가입이 강제되어 있지도 않기 때문에 면책요건을 엄격하게 해석할 필요가 없다는 것이다. 따라서 보험자로서는 기명 피보험자가 그 운행을 허락한 승낙피보험자에 대해 그 손해의 전부가 아닌 일부(대인배상Ⅱ)의 책임을 면할 수 있도록 규정하는 것도 계약자유 원칙에 비추어 허용될 수 있으므로 위 면책약관이 약관규제법에 위반되지는 않는다고 본다.³⁰⁾

둘째, 약관의 해석은 평균적 고객의 이해가능성을 기준으로 객관적·확일적으로 해석해야 하므로³¹⁾ 위 면책조항의 해석은 약관 개정 경위와 문언에 비추어 볼 때 승낙피보험자에 해당되지만 하면 대인배상Ⅱ에서 정한 보험금 지급의무가 면책되는 것으로 이해해

27) 서울중앙지방법원, 손해배상소송실무(교통·산재), 사법발전재단, 2017, 493쪽. 대법원 1993. 9. 14. 선고 93다 10774 판결.

28) 대표적으로 박세민, 자동차보험법의 이론과 실무, 세창출판사, 2007, 369-371쪽. 박찬호, “승낙피보험자에 대한 면책약관의 효력”, 판례연구 25집, 부산판례연구회, 2014, 15-16쪽.

29) 따라서 약관에서 열거하고 있는 자, 가령 기명피보험자는 피보험자동차를 타인이 운전하는 동안에 일어난 사고로 사상한 경우에도 보험자에 대한 보상청구를 할 수 없게 된다는 것이다. 양승규, 보험법 제5판, 삼지원, 2005, 412쪽.

30) 구체적으로는 대인배상Ⅱ의 경우 그 가입 여부가 대인배상Ⅰ과는 달리 자동차보유자의 자유의사에 맡겨져 있는 임의보험인 사실(사적 자치의 원칙/계약자유 원칙이 적용됨), 따라서 보험약관에서 피보험자를 제외한 순수한 제3자를 대상으로 하여 보험자가 보험금지급책임을 부담하는 조건, 즉 피해자가 제3자가 아닌 ‘승낙피보험자’에 해당될 경우에는 보험자의 면책대상에 해당된다는 조건으로 보험계약이 이루어진 사실에 비추어 볼 때, 위 약관의 면책조항이 약관규제법 및 상법 등의 강행규정에 따라 무효에 해당되지 아니함이 분명한 이상 피해자가 ‘타인’에 해당되는지 여부 및 기타 기명피보험자 내지 복수의 피보험자가 피해자에 대해 자동차손배법 또는 민법상의 손해배상책임을 부담하는지 여부와는 상관없이 대인배상Ⅱ의 면책조항에 따라 보험금 지급책임을 부담하지 않는다는 것이다.

31) 대법원 1998. 10. 23. 선고 98다20752 판결 등.

아지 특별히 이를 제한적으로 해석할 법률상의 근거가 없다는 것이다. 아울러 이들은 피보험자인 가해자에 대하여 손해배상을 청구할 수 있는 지위에 있다고 할 수 없어 피해자로서의 타인성이 희박하다고 본다.³²⁾

셋째, 대인배상Ⅱ에 의해 보상받지 못하는 공백은 자기신체사고(자동차상해)담보로도 충분히 보충할 수 있기 때문에³³⁾ 굳이 보상의 공백을 보완하기 위해 개정된 위 면책약관의 해석을 문언 그대로 해석하지 않고 제한적으로 해석할 근거가 없다는 것이다.³⁴⁾³⁵⁾

이 견해는 보험자가 면책약관의 유효성을 인정하는 주요 근거가 되고 있다. 자동차사고로 인한 인신사고 발생시 보험자의 책임은 자동차손배법에 의한 요건(대인배상Ⅰ)과 대인배상Ⅱ의 요건을 구분해서 판단해야 하고, 대인배상Ⅰ에서의 책임은 자동차손배법에 의한 운행자책임과 타인성이 인정(특히 공동운행자 간의 타인성 인정 문제)되어야 하고, 대인배상Ⅱ에서의 면책사유에 해당하지 않아야 한다는 점을 강조한다. 따라서 대인배상Ⅰ에서의 운행자 성이 인정된다고 해서 대인배상Ⅱ에서의 피보험자 성이 당연히 인정된다고 해석해서는 안되고(물론 운행자성이 인정되면 거의 대부분 피보험자성이 인정되는 경우가 많겠지만), 타인성 인정 여부와 대인배상Ⅱ 약관상의 면책사유를 구분해서 판단해야 한다는 것이다. 결론적으로 타인성 인정여부는 대인배상Ⅰ에서의 보상책임 발생여부에 대한 쟁점이고, 그 초과손해를 담보하는 대인배상Ⅱ의 경우는 타인성 여부와는 별개로(당연히 타인성이 인정된다는 전제하에) 약관에서 정한 면책사유에 해당하는지를 가지고 보험자의 책임여부를 판단해야 한다는 것이다.

32) 김성태, 보험법강론, 법문사, 2002, 697쪽.

33) 사법연수원, 보험법연구, 한양당, 2009, 175쪽.

34) 특히 대법원은 96. 8.의 면책약관이 개정된 후에 선고된 ① 대법원 2000. 10. 6. 선고 2000다32840 판결에서 피해자가 렌트카 임차인의 경우 타인성이 부정되어 대인배상Ⅰ 책임(자동차손배법상의 책임)이 인정되지 않고, 승낙피보험자에게 위 면책약관이 적용되어 대인배상Ⅱ 역시 면책된다고 판시한 점, ② 대법원 2003. 7. 11. 선고 2001다14894 판결에서 피해자가 동생 명의로 차량을 등록하고 보험에 가입하였으나 자신의 이익을 위하여 운행한 경우 피해자의 운행지배와 운행이익이 주도적이어서 타인성이 부정되어 대인배상Ⅰ 책임이 인정되지 않고, 위 면책약관이 적용되어 대인배상Ⅱ 역시 면책된다고 판시한 점, ③ 대법원 2008. 1. 17. 선고 2007다71783 판결(파기환송 판결), 대법원 2010. 7. 22. 선고 2010다38144 판결(심리불속행 판결)에서 피해자가 운전기사와 함께 크레인을 임차한 경우 피해자는 승낙피보험자로서 위 면책약관이 적용되어 대인배상Ⅱ는 면책된다는 것을 점, ④ 대법원 2011. 3. 24. 선고 2010다94021 판결에서 갑이 자동차공제계약의 기명조합원에게서 운전기사와 함께 공제계약 자동차를 임차하여 작업을 하던 중 상해를 입은 사안에서 갑은 자동차공제계약의 승낙조합원에 해당하므로 공제조합원으로서의 죽거나 다친 피해자가 위 면책조항에서 정한 승낙조합원에 해당한다는 사유가 있으면 대인배상Ⅱ에서 정한 보험금 지급의무의 면책을 주장할 수 있다고 판시한 점에 주목한다. 아울러 대다수의 하급심 판결 역시 ‘면책약관 유효설’의 입장을 취하고 있다.

35) 같은 의견, 박찬호, 앞의 논문, 16-17쪽.

그리고 통상적으로 보험상품의 설계는 보험자가 인수할 위험을 우선 특정하고, 그 한도에서 특유한 사정을 다시 보험자의 면책사유로 규정하는 방식을 취하고 있고, 면책 조항 역시 보험상품의 내용을 이루기 때문에 해당 면책약관의 효력을 인정할 수 있다는 것이다. 특히 최근 개정된 면책약관에서는 “피보험자가 피해자인 경우에는 보상하지 않는다”는 내용으로만 규정하고 있고, 약관상 피보험자는 자동차손배법상의 운행자성이 있는 피보험자를 의미하므로 이를 충족시키기 위해서는 피보험자가 자신을 위해 피보험 자동차를 사용하는 등 운행지배와 운행이익의 귀속 주체가 되어야 한다. 따라서 피보험자가 사고발생시 피해자에게 현실적으로 배상책임을 부담하는지의 여부와 관계없이 운행자성이 있는 피보험자 본인의 사상에 대해서는 당연히 보험자는 면책이라는 점을 강조한다.

물론 피보험자가 피해자인 경우 보험자가 무조건 면책된다고 해석한다면, 기명피보험자가 피해자인 피보험자에 대하여 자동차손배법상 또는 민법상 손해배상책임이 있음에도 불구하고 대인배상Ⅱ의 보상을 전보받지 못하게 되는 문제점이 있는 것은 사실이다. 그러나 대인배상Ⅱ에 의하여 보상받지 못하는 공백은 별도의 보험인 ‘자기신체사고담보(자동차상해) 등’으로 보완할 수 있을 것이므로 약관규제법 제7조 제2호에 위반된다거나 경제적 강자인 보험자에게 일방적으로 유리한 규정에 해당하여 무효라고 할 수 없어 위 면책약관의 문언을 제한적으로 해석할 필요가 없다는 것이다.³⁶⁾

4.2 면책약관 무효설³⁷⁾

승낙피보험자에게 타인성이 인정되는 경우, 예컨대 “피보험차량에 대한 운행지배 및 운행이익이 기명피보험자에게 주도적으로 있어 사고를 당한 승낙피보험자가 피보험자동차의 운행으로 인한 사고에 관하여 자동차손배법 제3조 및 자동차보험약관이 정한 타인임을 주장할 수 있는 때”에도 위 면책약관의 적용을 인정하는 것은 약관규제법에 위반되므로 이를 제한하는 것이 옳다는 견해로서 구체적인 근거는 다음과 같다.

첫째, 기명피보험자에게 자동차손배법상 타인에 해당하는 승낙피보험자에 대한 민사상의 손해배상책임이 잔존하고 있음에도 불구하고 보험자의 책임을 면하게 하는 것은

36) 서울중앙지방법원, 손해배상소송실무(교통·산재), 사법발전재단, 2017, 492쪽. 대법원 1993. 9. 14. 선고 93다 10774 판결.

37) 부산고등법원 2010. 4. 29. 선고 2009나16704 판결(피고 삼성화재)이 취하고 있는 입장이다. 위 사건은 상고되지 않아 확정되었다. 박찬호, 앞의 논문, 18-19쪽.

결국 기명피보험자로 하여금 실질적으로 그 손해배상책임을 부담하게 하므로 이는 피보험자동차의 사고로 인하여 피보험자가 ‘타인’에 대하여 부담하는 손해배상책임을 담보하기 위한 자동차보험의 취지에 어긋나는 것이다. 따라서 약관규제법 제6조 제1항, 제2항 제1호 및 제7조 제2호가 정한 “고객인 보험계약자 및 피보험자에게 부당하게 불리할 뿐만 아니라 사업자인 보험자가 부담해야 할 위험을 부당하게 고객에게 이전시키는 것”으로서 그 효력이 없다고 보는 것이 옳고 이는 대인배상Ⅱ가 임의보험의 성격을 가진다고 해서 달리 볼 것은 아니라는 것이다.

둘째, 위 면책약관이 규정된 이유는 기명피보험자로부터 허락을 얻어 피보험자동차를 운행하는 승낙피보험자의 경우 일반적으로 피보험자동차에 관하여 주도적인 운행지배 및 운행이익을 가지므로 그러한 경우 승낙피보험자를 사실상 기명피보험자와 동일한 지위에 있는 것으로 보아 그를 제3자에 대한 배상책임을 전보하는 것을 목적으로 하는 자동차보험 대인배상의 범위에서 제외하려는 것이라 할 수 있다. 그러한 취지에서 2003년의 개정약관은 ‘기명피보험자의 부모, 배우자, 자녀’의 경우는 대인배상Ⅱ 면책대상에 포함시키고 있으나, ‘승낙피보험자의 부모, 배우자, 자녀’에 대하여 기명피보험자의 법률상 손해배상책임이 성립하는 경우는 대인배상Ⅱ 면책대상에서 제외하고 있다. 따라서 승낙피보험자보다 기명피보험자의 운행지배 및 운행이익이 주도적인 경우로서 자동차손해법상 타인성이 인정되는 경우까지 대인배상Ⅱ의 면책대상에 포함시키는 것으로 해석하는 것은 위 면책약관을 두게 된 취지는 물론 제3자에 대한 배상책임을 전보하는 것을 목적으로 하는 대인배상 담보의 취지에도 반한다는 것이다.

셋째, 면책약관 유효설은 피해자인 승낙피보험자에 대한 부당한 보상공백 부분은 자기신체사고(자동차상해)담보에 의해 전보될 수 있다고 주장하지만, 동 담보 역시 임의보험에 불과하므로 대인배상에 의하여 전보되어야 할 부분이 기명피보험자가 다른 임의보험에 가입하였는지 여부에 의해 좌우될 수 있다는 논리적 모순이 있고, 설령 동 담보에 가입하였더라도 담보별 보험금 산정방법이 다르고, 또 한도액이 정해져 있기 때문에 실질적인 손해를 전보해 줄 수 없다는 것이다.

최근 하급심에서 위 견해를 지지하는 유의미한 판결이 선고되어 소개하고자 한다.³⁸⁾ 자동차손해법 제3조는 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사상케한 경우 그 손해를 배상할 책임을 진다고 규정하고 있고, 자동차보험약관 제6조 제1항도 피보험자가 피보험자동차를 소유·사용·관리하는 동안에 생긴 피보험자동차

38) 서울중앙지법 2020. 8. 21. 선고 2018가단5193231 판결(현재 항소심이 2020나64998로 진행 중).

의 사고로 인하여 다른 사람을 사상케하여 법률상 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해를 대인배상Ⅱ에서 보상하는 것으로 규정하고 있다. 자동차사고의 피해자가 사용피보험자에 해당되어 위 법률 및 약관에 의한 타인에 해당하지 않을 여지가 있지만 동일한 자동차 사고로 스스로 피해를 입어 다른 피보험자를 상대로 손해배상을 청구하는 경우 사고를 당한 피보험자의 운행지배 및 운행이익에 비하여 상대방 피보험자의 그것이 보다 주도적이거나 직접적이고 구체적으로 나타나 있어 상대방 피보험자가 용이하게 사고의 발생을 방지할 수 있었다고 보여진다면 사고를 당한 피보험자는 그 상대방 피보험자에 대하여 자동차손배법 제3조 소정의 다른 사람임을 주장할 수 있고, 그와 같은 경우 상대방 피보험자가 보험자를 상대로 사고를 당한 피보험자에 대해 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해의 보상을 구함에 있어서는 보험약관 소정의 ‘다른 사람’임을 주장할 수 있다.³⁹⁾

다만 위 면책조항은 기명피보험자의 사용자로서 피보험자동차를 사용·관리하는 사용피보험자를 대인배상Ⅱ의 범위에서 제외하고 있는데 이는 사용피보험자가 기명피보험자보다 피보험자동차에 대해 우월한 운행지배 및 운행이익을 가지는 경우가 있고 그러한 경우 사용피보험자를 기명피보험자와 동일한 지위에 있다고 보아 제3자에 대한 배상책임을 전보하는 것을 목적으로 하는 자동차보험 대인배상Ⅱ의 범위에서 제외하려는데 있다. 즉 위 면책조항은 사용피보험자의 운행지배와 운행이익이 기명피보험자의 그것보다 큰 경우에는 사용피보험자의 타인성이 부정되어 손해배상청구를 할 수 없다는 것을 확인하는 규정이라고 봄이 상당하다. 만일 그렇지 않고 피보험자동차에 대한 운행지배 및 운행이익이 기명피보험자에게 주도적으로 있어 사고를 당한 사용피보험자가 피보험자동차의 운행으로 인한 사고에 관하여 자동차손배법 제3조 및 자동차보험약관이 정한 타인임을 주장할 수 있는 경우에도 위 면책조항에 의해 보험자가 면책된다고 해석한다면, 이는 면책조항의 취지에 반할 뿐만 아니라 자동차손배법 제3조 및 보험약관이 그 손해배상의 대상으로 정한 타인 ‘에 해당하는 자인 사용피보험자에 대한 기명피보험자의 손해배상책임을 인정됨에도 불구하고 보험자가 면책되어 기명피보험자가 실질적으로 그 손해배상책임을 부담하는 결과를 초래하는바, 이는 피보험자동차의 사고로 인하여 피보험자가 타인에 대하여 부담하는 손해배상책임을 담보하기 위한 자동차보험의 취지에 어긋나는 것으로서 약관규제법 제6조 제1항, 제2항 제1호 및 제7조 제2호에서 정한 고객인 보험계약자 및 피보험자에게 부당하게 불리할 뿐만 아니라 사업자인 보험자가 부담해야 할 위험을 고객에게 이전시키는 것으로서 그 효력이 없다고 보아야 한다.

39) 대법원 1997. 8. 29. 선고 97다12884 판결.

4.3 기타 견해-제한적 면책설

기명피보험자가 승낙피보험자에게 손해배상책임을 지는 한 보험자는 위 면책약관을 근거로 면책을 주장할 수 없다는 견해이다. 기명피보험자가 자동차종합보험에 가입되어 있음에도 단지 피해자가 승낙피보험자라는 이유만으로 보험자의 책임이 면책되어 기명피보험자가 개별적으로 손해배상책임을 부담하는 것은 부당하므로 기명피보험자가 승낙피보험자에 대해 손해배상책임을 지는 경우는 피보험자를 두텁게 보호하기 위하여 위 면책약관의 적용을 제한하여야 한다는 것이다. 이는 결국 대인배상Ⅱ는 기명피보험자 등이 자동차손배법상의 손해배상책임뿐만 아니라 민법상의 불법행위책임을 짐으로써 입은 손해를 전보하기 위한 것이므로 승낙피보험자가 피해자로서 기명피보험자에 대해 자동차손배법상 또는 민법상의 손해배상청구를 할 수 있는 경우는 보험자가 면책을 주장할 수 없다는 것이다.⁴⁰⁾

5. 일본 자동차보험 약관의 인적면책조항⁴¹⁾

제5조(보험금을 지급하지 않는 경우 - 그 2, 대인배상)⁴²⁾

당사는 대인사고에 의해 다음의 어느 하나에 해당하는 사람의 생명 또는 신체가 손상되었을 경우에 피보험자가 입은 손해에 대해서는 보험금을 지급하지 않는다.

- ① 기명피보험자
- ② 피보험자동차를 운전 중인 자 또는 그 부모, 배우자 또는 자녀
- ③ 피보험자의 부모, 배우자 또는 자녀

5.1 기명피보험자의 사상

기명피보험자 본인의 생명 또는 신체가 침해되었을 경우 즉, 기명피보험자가 피해자가 된 경우에는 다른 피보험자가 기명피보험자 또는 그 상속인 등에 대한 배상책임을

40) 윤강열, “승낙피보험자에 대한 대인배상Ⅱ 면책약관의 적용 범위”, 대법원 판례해설 제87호, 법원도서관, 2011, 255쪽.

41) 保険毎日新聞社 編集委員会, 自動車保険の解説 2017, 保険毎日新聞社, 2017, 36-38頁.

42) 第5条 (保険金を支払わない場合 - その2, 対人賠償)

当会社は、対人事故により次のいずれかに該当する者の生命または身体が害された場合には、それによって被保険者が被る損害に対しては、保険金を支払いません。

- ① 記名被保険者
- ② 被保険自動車運転中の者またはその父母, 配偶者もしくは子
- ③ 被保険者の父母, 配偶者または子

부담해도 손해에 대해서는 보험금을 지급되지 않는다(본조 ①).

피해자의 구제라는 보험의 효용을 높이기 위해서 피보험자의 범위는 확대되고 있지만 대인배상보험은 본래 기명피보험자가 배상책임을 부담함으로써 입은 손해에 대해서 보험금을 지급하는 것을 목적으로 한 것이므로 기명피보험자 자신이 피해자인 경우에는 자기손해사고보험, 탑승자 상해보험 및 다른 상해보험에 맡기는 입장을 취하고 있다. 또한, 기명피보험자가 법인인 경우에는 법인 자체가 기명피보험자로서 그 법인의 이사, 이사 등의 임원은 기명피보험자가 아니므로 이들이 피해자가 되어도 이 조항에 의한 면책에는 해당하지 않는다.

기명피보험자의 근친자의 생명 또는 신체가 손상됨으로써 손해배상 청구권을 취득한 기명피보험자에 대해 다른 피보험자(허락피보험자 등)가 배상책임을 부담한 경우에는 기명피보험자 자신의 생명 또는 신체가 손상된 것은 아니므로 면책되지 않는다.

5.2 피보험자동차를 운전 중인 자

운전자는 가해자로서 배상책임을 부담하는 입장에 있는 자로 자동차손배법에서도 ‘타인’으로 간주되지 않으므로 대인사고에 의해 운전자 자신의 생명 또는 신체가 손상된 사고에 대해서 피보험자가 배상책임을 부담함으로써 입은 손해에 대해서는 손해배상 청구권자가 누구여도 보험금은 지급되지 않는다(본 조 ②).

만일 정비 불량이라는 것을 모르고 빌린 피보험자동차를 운전 중에 정비 불량을 원인으로 한 사고가 발생하여 운전자가 사망한 경우로 기명피보험자인 소유자가 운전자 유족에 대해 배상책임을 부담했다고 해도 피해자가 운전자 자신이므로 이 규정에 의해 면책이 된다. 이러한 경우의 운전자에 대한 보상으로서의 자손사고보험 및 탑승자 상해보험이 있다.

5.3 피보험자동차를 운전 중인 자의 부모, 배우자, 자녀⁴³⁾

피보험자동차를 운전 중인 자와 피해자가 부모와 자식, 부부의 관계에 있는 때에는

43) 본 조 ② 및 ③에서 규정한 ‘부모, 배우자 또는 자녀’의 범위는 다음과 같다.

(가) 부모에는 친부모 외에 양부모를 포함하며, 시부모(배우자의 부모)는 포함하지 아니한다.

(나) 배우자는 법률상의 배우자 외에 내연의 남편 또는 처(사실상의 혼인관계에 있으나 호적상의 신고를 하지 아니하여 법률상의 배우자로 간주되지 아니하는 자)를 포함한다.

(다) 자(子)에는 친자(親子)외 양자를 포함한다.

이로 인해 피보험자가 입는 손해에 대해서는 보험금이 지급되지 않는다(본조 ②). 예컨대 기명피보험자 A로부터 자동차를 빌린 B가, B의 자녀 b와 드라이브 중, b를 부상시켰을 경우, b에게 발생하는 손해는 B 및 b의 가정 내에서 처리되어야 할 문제이며, 사회통념상 이러한 경우에는 b는 A에 대해 손해배상청구를 하지 않는 것이 통례이므로 보험이 있기 때문에 이루어지는 손해배상청구를 방지하고자 하는 취지의 면책 규정이다.

5.4 피보험자의 부모 배우자 자녀

피보험자와 피해자가 부모, 자녀, 부부라는 밀접한 관계에 있는 경우 그 피보험자가 배상책임을 부담함으로써 입은 손해에 대해서는 보험금이 지급되지 않는다. 배상책임보험은 피보험자가 배상책임을 부담함으로써 발생한 손해에 대해서 보험금을 지급하는 것이지만, 부자(父子), 부부라는 밀접한 관계에 있는 경우 경제적 공동체 내부에서는 일반적으로 손해배상청구는 이루어지지 않는다는 것이 사회통념이기 때문에 약관은 이것에 맞추어 면책이라고 규정한 것이다.⁴⁴⁾

특히 동일 사고에 대해 복수의 피보험자가 존재하는 경우 배상책임 조항의 규정은 각 피보험자별로 개별적으로 적용된다. 면책조항의 규정도 당연히 개별적으로 적용되므로 동일 사고에 대해 손해에 대해 보험금이 지급되는 피보험자와 보험금이 지급되지 않는 피보험자가 존재하는 경우가 있다. 예를 들면, 기명피보험자 A, 허락피보험자 B의 복수의 피보험자가 있으며, A의 아버지 C가 피해자가 된 사고를 가정하면, A가 배상책임을 부담함으로써 입은 손해에 대해서는 보험금이 지급되지 않지만(본조 ③), C는 B의 부(父)가 아니므로 B가 배상책임을 부담함으로써 입은 손해에 대해서는 본조 ③에 해당하지 않고 보험금이 지급된다.

5.5 소결

위에서 살펴본 바와 같이 일본에서는 “기명피보험자와 피보험자동차를 운전 중인 자 또는 그 부모, 배우자나 자녀의 사상”에 대해서는 절대적 면책사유로 규정하고 있

44) 피보험자가 운전 중에 자신의 부모·배우자 또는 자녀를 사상시킨 경우는 본 조 ③에서도 본 조 ②에서도 면책된다. 이에 반해, 제3자가 운전 중에 기명피보험자의 부모·배우자 또는 자녀를 사상케 한 경우 기명피보험자에게도 공동운행자(운행공용자) 책임 등 법률상의 손해배상책임이 인정되는 경우에는 본 조 ③에 의해 기명피보험자의 손해는 면책이 된다.

다.⁴⁵⁾ 특이한 점은 기명피보험자의 부모, 배우자, 자녀 등은 피보험자 개별적용을 하여 운전자가 따로 있으면, 대인배상Ⅱ에서 보상된다는 것인데 이는 우리 약관에서 기명피보험자의 가족에 대한 사상(死傷)을 절대적 면책사유로 규정하고 있는 것과는 비교되는 부분이다.

아울러 일본 약관에서는 기명피보험자와 운전피보험자 이외에 나머지 피보험자의 사상에 대해서는 면책사유로 규정하고 있지 않다. 따라서 기명피보험자가 승낙피보험자에 대하여 배상책임을 지게 되면 대인배상Ⅱ에서의 보상책임이 발생하게 된다는 점은 우리 자동차보험 약관과 차이가 있는 부분이라 할 수 있다.

6. 피보험자 본인 사상 면책조항의 올바른 해석

자동차보험약관에서 대인배상의 보상내용으로 “보험회사는 피보험자가 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 생긴 피보험자동차의 사고로 인하여 남을 사상케 한때 법률상 손해배상을 짐으로써 입은 손해를 보상”하는 것으로 규정하고 있다. 따라서 ‘면책약관 유효설’에 입각해서 승낙피보험자의 사상에 대한 보험자의 면책을 인정한다면 다수의 판결들은 위 면책약관의 문언적 해석, 약관해석의 원칙, 개정 경과, 사적자치의 원칙, 대인배상Ⅱ의 임의보험성 등에 근거한 것이기는 하지만 아래와 같은 문제점이 있다고 본다.

첫째, 통상 기명피보험자는 보험회사와 자동차보험계약을 체결하면서 약관에서 보상내용으로 규정하고 있는 “피보험자동차의 사고로 인하여 타인을 사상케 한때”에는 자동차종합보험에 의하여 그 손해가 전보된다고 믿고 있다. 물론 자신이나 자신의 부모, 배우자 및 자녀와 같이 특수한 인적 관계에 있는 자 또는 운전자의 경우에는 자동차보험의 대인배상이 담보하는 ‘남(타인)’에 해당하지 않을 수 있다고 예측할 수 있고 해당 면책조항에 대한 설명을 듣고 그와 같은 사실을 인지할 수도 있다. 그러나 보험실무에서 다툼이 많은 case인 건설전문차량(중기, 덤프, 굴삭기 등)을 전문운전기술을 가진 운전기사와 함께 임차한 자가 동 차량에 의해 사상당한 경우 피해자는 승낙피보험자의 지위에 있지만, 실제 사고차량의 운행에 대하여 가지는 운행지배와 운행이익이 기명피보험자에게 더 주도적으로 있다고 할 것이므로 보험가입자인 기명피보험자는 임차인(피해자)이 단지 승낙피보험자에 해당한다는 이유만으로 운행지배나 이익의 정도를 고려하지 않고

45) 保険毎日新聞社 編集委員会, 前掲書, 57-59頁.

대인배상Ⅱ에서 보험금이 지급되지 않는다고는 예상하기 어렵다.⁴⁶⁾ 또한 타인성 인정과 관련한 대법원판결 역시 피해자를 두텁게 보호하기 위해서 비록 피해자가 공동운행자에 해당할지라도 운행지배 및 운행이익이 주도적이지 않은 경우에는 ‘타인’에 해당한다고 판시하고 있어 일반적인 사회통념상 중거나 트럭을 임차한 자 역시 타인에 해당하고 따라서 대인배상에서 담보하는 보험금지급의 대상이 된다고 생각할 것이다.

그런데 위 면책조항을 문언적으로만 파악해 단지 승낙피보험자에 해당하기만 하면 비록 타인성이 인정될지라도 대인배상Ⅱ에서 면책이 된다고 해석하게 되면, 이는 고객이 예상하기 어려운 조항으로 고객에게 예기치 못한 손해를 입게 하고, 나아가 타인성이 인정되는 피해자인 승낙피보험자의 손해를 담보하기 위한 자동차보험 대인배상의 취지에도 반하는 결과를 초래하게 된다. 그렇게 되면 위 면책약관은 사업자의 손해배상범위를 제한하는 조항에 해당하는 것이 되어 약관규제법 제7조 제2호에 의하여 ‘상당한 이유’가 있는 경우에만 그 효력을 인정할 수 있다.⁴⁷⁾

위 면책약관이 규정된 근본적인 이유는 앞에서 살펴본 바와 같이 승낙피보험자의 경우 사실상 기명피보험자와 같은 지위에 있다는 것을 전제로 제3자에 대한 배상책임을 전보하는 것을 목적으로 하는 대인배상의 범위에서 제외하기 위한 것인데, 운행지배와 운행이익이 기명피보험자 또는 기명피보험자에게 더 주도적이고, 구체적·직접적으로 남아있어 승낙피보험자에게 자동차손배법 및 자동차 종합보험약관이 정한 ‘타인성’이 인정되는 경우는 승낙피보험자가 사실상 기명피보험자와 같은 지위에 있다고 볼 수 없다. 따라서 승낙피보험자에게 타인성이 인정되는 경우임에도 위 면책약관이 적용되는 것으로 해석하게 된다면, 이는 위 면책약관의 효력의 근거가 되는 상당한 이유가 결여된 경우로서 약관규제법 제7조 제2호 위반으로 무효에 해당한다고 보아야 할 것이다.⁴⁸⁾

46) 사실상 법률전문가조차 표준약관에 대한 이해와 연구 없이 약관만을 문언적으로 해석할 때 그와 같은 결론에 이르는 쉽지 않을 것이다.

47) 약관규제법 제1조는 ‘사업자가 그 거래상의 지위를 남용하여 불공정한 내용의 약관을 작성하여 거래에 사용하는 것을 방지하고 불공정한 내용의 약관을 규제함으로써 건전한 거래질서를 확립하고, 이를 통해 소비자를 보호하고 국민생활을 균형 있게 향상시키는 것을 그 목적으로 한다’고 정하고 있고, 구체적으로 같은 법 제6조(일반원칙) 제1항, 제2항 제1호, 제2호는 신의성실의 원칙을 위반하여 공정성을 잃은 약관조항은 무효이고, 고객에게 부당하게 불리한 조항, 고객이 계약의 거래형태 등 관련된 모든 사정에 비추어 예상하기 어려운 조항을 공정성을 잃은 것으로 추정하며, 같은 법 제7조(면책조항의 금지) 제2호는 상당한 이유 없이 사업자의 손해배상 범위를 제한하거나 사업자가 부담하여야 할 위험을 고객에게 떠넘기는 조항을 무효로 한다고 정하고 있다.

48) 같은 의견, 박찬호, 앞의 논문, 23쪽. 위에서 언급한 바와 같이 보험실무상 승낙피보험자에 해당되는지 여부가 가장 많이 문제되는 것이 건설현장에서 작업지시를 하던 임차인이 건설전문차량의 운행으로 인하여 사상되는

둘째, ‘면책약관 유효설’은 사적자치의 원칙, 임의보험성을 그 근거로 제시하고 있으나 사적자치의 원칙도 약관규제법의 제한을 받는 것은 법리상 자명하고, 대인배상Ⅱ가 임의보험이라고 하여 이에 관한 면책조항의 적용 범위를 제한하는 것이 부당하다고 할 수는 없다. 자동차사고 피해자가 타인성이 인정될 경우 보상의 대상이 됨은 약관에 명확히 규정되어 있고, 단지 승낙피보험자를 대인배상Ⅱ의 면책대상으로 규정하게 된 것은 교통사고 피해자를 두텁게 보호하기 위하여 피보험자의 범위를 확대하는 과정에서 승낙피보험자를 기명피보험자와 동일하게 피보험자에 포함시키면서 발생한 결과에 불과하다.⁴⁹⁾

기명피보험자의 경우 피해자가 그 부모, 배우자 및 자녀라면 그 관계의 특수성에 비추어 대인배상Ⅱ 부분이 면책되는 것에 반하여, 승낙피보험자의 경우에는 ‘기명피보험자가 승낙피보험자의 부모, 배우자 및 자녀에 대하여 법률상 손해배상책임을 지는 경우’ 승낙피보험자의 부모, 배우자 및 자녀는 기명피보험자와의 관계에서 타인성이 인정됨은 명확하고 배상책임에 있어서도 특수성을 인정할 합리적인 이유가 없으므로 면책조항이 적용되지 않는다는 점에 대해서는 앞서 언급한 바와 같다. 이러한 사실에 비추어 보더라도 ‘기명피보험자가 타인성이 인정되는 승낙피보험자에 대하여 법률상 손해배상책임을 지는 경우’를 위 면책약관의 적용범위에 포함시키는 것은 지나치게 문언해석에 치우친 해석으로 문제의 소지가 있다. 대법원이 위 면책약관이 개정되기 전 ‘배상책임 의무가 있는 승낙피보험자’에 대해서만 면책약관이 적용되는 것으로 제한적으로 해석한 것도 면책약관의 적용범위를 합리적으로 제한하려는 의도가 있었을 것이라 생각된다. 따라서 면책약관 유효설에 따라 타인성이 인정되는 승낙피보험자가 피해자인 경우까지만 보험자의 면책을 인정하는 것은 자동차보험의 목적과 위 면책약관의 취지는 물론 약관규제법에 명시적으로 반하는 해석이다.⁵⁰⁾

셋째, ‘제한적 면책설’ 역시 보험계약자인 기명피보험자를 두텁게 보호하는 장점이 있기는 하지만 타인성이 인정되지 않는 승낙피보험자의 경우까지 위 면책약관의 효력을 부정하는 것은 법적 근거가 미약하다는 점이 문제라고 생각한다.⁵¹⁾

사고인테 단지 이들이 약관상 승낙피보험자에 해당된다는 이유로 타인성이 인정되는 피해자에 대한 보험자의 손해배상책임을 면제되는 것으로 해석하게 된다면, 보험자는 건설전문차량이 가입한 자동차종합보험이 담보하는 위험 중 상당 부분을 고객인 기명피보험자에게 떠넘기고 있다고 볼 여지가 있다.

49) 같은 의견, 박찬호, 앞의 논문, 23쪽.

50) 다만 ‘면책약관 무효설’에 의하여 대인배상Ⅱ에서 면책되지 않는다고 하더라도 승낙피보험자의 과실은 물론 승낙피보험자가 공동운행자로서 어느 정도의 운행지배 및 운행이익을 가지고 있는 사실에 기초하여 신의칙상 책임감경은 가능함은 물론이다.

결론적으로 타인성이 인정되는 승낙피보험자의 경우까지 위 면책약관이 무조건적으로 적용되는 것으로 해석한다면 이는 약관해석에 있어서 지나치게 객관적, 획일적 해석의 원칙과 문언적 해석에 치우친 것으로 약관규제법의 취지를 제대로 반영하지 못하여 합리적인 이유 없이 사업자의 책임을 감면한 약관규정의 효력을 인정하는 결과를 초래한다는 비판의 여지가 있다.⁵²⁾

IV. 맺는 글

대상판결에서 대법원은 복수의 승낙피보험자 중 일부 피보험자가 사상한 경우 일률적으로 보험자의 대인배상Ⅱ 책임을 면제시키는 피보험자에 해당하지 않는다고 본 것은 아니고, “다른 승낙피보험자의 운행지배 및 운행이익이 사상의 피해를 입은 승낙피보험자의 그것보다 주도적이거나 직접적이거나 구체적이어서 그가 보다 쉽게 사고발생을 방지하였을 가능성이 있는지”를 검토하여 보험자의 책임면제여부를 판단한 것으로 해석할 수도 있다. 즉 면책조항의 승낙피보험자성의 판단에 대한 고정된 기준을 설정하기보다는 사안별로 운행지배 및 운행이익의 주도성, 직접성, 구체성을 판단하여 결론의 구체

51) 같은 의견, 박찬호, 앞의 논문, 24쪽.

52) 위 면책조항의 효력과 관련해 합리적 해석방법을 검토함에 있어 참고가 될 만한 대법원 판결이 있다. 대법원은 2005. 3. 17. 선고 2003다2802 전원합의체 판결에서 “중전 자동차보험 표준약관 중 대인배상Ⅱ 면책약관에서 ‘배상책임 있는 피보험자의 피용자로서 산업재해보상보험법(이하 산재보험법이라 함)에 의한 재해보상을 받을 수 있는 사람에 대해서는 보상하지 않는다. 또한 산재보험법에 의한 보상범위를 넘어서는 손해가 발생한 경우에도 마찬가지로’라고 규정되어 있던 약관조항에 대하여, 위 면책조항을 규정한 취지는 ~ (중략) ~ 이처럼 산재보험에 의한 전보가 가능한 범위에서는 제3자에 대한 배상책임을 전보하는 것을 목적으로 하는 자동차보험의 대인배상 범위에서 이를 제외하려는데 있는 것으로 해석함이 상당하다. 그렇지 아니하고 업무상 자동차사고에 의한 피해 근로자의 손해가 산재보험법에 의한 보상범위를 넘어서는 경우에도 위 면책조항에 의하여 보험자가 면책된다고 한다면 자동차보험의 피보험자인 사업주의 피해 근로자에 대한 ‘자동차손배법’ 또는 ‘민법’ 등에 의한 손해배상책임이 남아있음에도 불구하고 보험자의 면책을 인정하여 피보험자에게 실질적으로 손해배상책임을 부담하게 하는 것이 되는데, 이는 피보험자자동차의 사고로 인하여 피보험자가 타인에 대하여 부담하는 손해배상책임을 담보하기 위한 자동차보험의 취지에 어긋나는 것으로서 약관규제법 제6조 제1항, 제2항 제1호 및 제7조 제2호 소정의 고객인 보험계약자 및 피보험자에게 부당하게 불리할 뿐만 아니라 사업자인 보험자가 부담하여야 할 위험을 고객에게 이전시키는 것이 된다. 따라서 산재보험법에 의한 보상범위를 넘어서는 손해가 발생한 경우에도 보상하지 아니한다는 위 면책조항의 괄호 안 기재부분은 약관규제법에 의하여 효력이 없다.”라고 판시하면서 기존의 판례를 변경한 바 있다. 위 전원합의체 판결로 인하여 대인배상Ⅱ 면책조항의 해당 부분은 “다만 그 사람이 입은 손해가 산재보험법에 의한 보상범위를 넘어서는 경우에는 그 초과손해를 보상한다.”라고 개정되었다.

적 타당성을 기하겠다는 의지를 가지고 있는 것으로 추정된다.

하지만 현행 약관상 피보험자 본인의 사상에 대한 면책조항은 일본 자동차보험 약관과 같이 ① 기명피보험자와 ② 운전피보험자 본인의 사상에 한해서 면책이 되는 것으로 제한 해석하여야 한다. 특히 자동차사고로 인한 피해자 보호의 측면에서도 이러한 약관 해석과 관련된 다툼의 문제는 반드시 해결되어야 하며 이를 위해 향후 해당 면책약관에 대한 개정이 필요하다. 끝으로 위 면책조항의 올바른 해석기준을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 자동차보험은 본래 기명피보험자가 배상책임을 부담함으로써 입은 손해에 대해서 보험금을 지급하는 것을 목적으로 한 것이다. 특히 기명피보험자는 피보험자동차를 사용·관리 중인지 여부를 불문하고 항상 피보험자로서 배상책임을 부담하는 위험으로부터 보호되고 있고, 보험보호의 주된 대상이 되는 자로 피보험자군의 중심이 되는 자이다. 따라서 ‘기명피보험자 또는 그 부모, 배우자, 자녀’의 사상에 대해 면책사유로 규정한 것은 이들이 배상책임의 주체가 된 경우뿐만 아니라 다른 피보험자가 피보험자동차를 사용하다가 기명피보험자를 사상케하여 손해배상책임을 지더라도 그로 인하여 피보험자가 입은 손해도 보험자는 보상하지 않는다(절대적 면책사유에 해당).

둘째, 운전피보험자(자동차를 운전 중인 자)의 사상에 대해 면책사유로 규정한 것은 자동차를 운전 중인 자는 직접 가해자로서 그 가해 사고로 인한 손해배상책임을 지는 입장에 있기 때문에 자동차손배법에서도 타인에 속하지 않고 언제나 면책이다. 또한 운전 중인 자의 부모, 배우자, 자녀는 가족 간의 처리문제로 사회통념상 손해배상청구를 할 수 없다는 것이 통례이기 때문에 면책사항으로 규정되어 있다.⁵³⁾

셋째, 그 외 나머지 피보험자 본인(친족, 승낙, 사용) 및 그 가족의 사상에 대해서는 앞에서 밝힌 견해 중 ‘면책약관 무효설’에 따라 제한적으로 해석해야 하며, 설령 그렇지 않더라도 ‘피보험자 개별적용’⁵⁴⁾의 법리에 의해 보험자의 책임을 인정해야 할 것이다. 우리 자동차보험 약관은 이미 자동차보험의 보장기능을 강화하기 위해 제한적으로 인정되고 있던 ‘피보험자 개별적용’의 법리를 확대하는 방향으로 개정(2013. 4. 1. 시행)한바

53) 임충희, “자동차보험자의 면책사유에 대한 고찰”, 보험금융연구 제5권, 보험연구원, 1992, 167쪽.

54) 일반적으로 자동차보험에 있어서 동일 자동차사고로 인하여 피해자에게 배상책임을 지는 피보험자가 복수로 존재하는 경우 그 피보험자마다 피보험자마다 개별로 독립하여 존재하므로 각각의 피보험자마다 손해배상책임의 발생요건이나 면책조항의 적용 여부 등을 개별적으로 가려서 배상책임의 유무를 결정하는 것이 원칙이므로 특별한 사정이 없는 한 약관에 피보험자 개별적용 조항을 별도로 규정하고 있지 않더라도 각 피보험자별로 위 면책조항의 적용 여부를 가려 보험자의 면책 여부를 결정하여야 하고, 그 약관의 규정 형식만으로 배상책임이 있는 복수의 피보험자 중 어느 한 사람이라도 피해자와의 사이에 면책조항 소정의 인적관계가 있거나 하면 모든 피보험자에 대한 배상책임을 면하는 것으로 해석할 것은 아니다.

있어 동 법리에 의해 배상책임담보의 면책사유 등을 피보험자별로 판단하게 되면, 현재 보다 보상범위가 확대(=면책범위는 축소)되어 자동차보험에 의한 피해자 구제 기능을 제고하고 있기 때문이다.⁵⁵⁾ 궁극적으로는 약관의 개정을 통해 약관해석과 관련된 분쟁을 사전에 방지할 필요성이 있다는 점에 대해서는 앞서 언급한 바와 같다.

개정 전(2013. 4. 1. 이전)	개정 후(2013. 4. 1. 이후)
-원칙 : 피보험자 개별적용을 하지 않음 : 여러 명의 피보험자 중 특정한 피보험자 1인에게 면책 사유가 적용되면, 다른 피보험자들에 대해서도 면책	-원칙 : 피보험자 개별적용 : 여러 명의 피보험자 중 특정한 피보험자 1인에게 면책 사유가 적용되어도 다른 피보험자에 대한 면책 여부는 별개로 판단
-예외 : 면책사유 중 일부(예 : 업무상 재해관련 면책사유)에 한해 개별적용을 인정	-예외 : 면책사유 중 일부(①고의사고, ②유상운송, ③시험용·경기용 사용)에 한해 개별적용을 하지 않음

끝으로 법원은 법령과 약관의 최종 해석권한을 가진 기관으로 국회와 행정부가 제정한 법률과 시행령, 그리고 개별 약관을 구체적인 사안에 해석·적용함으로써 현실화시키고 있다. 따라서 판결의 내용은 정치하면서도 구체적이고 타당한 법리가 녹여져 있어야 된다. 그러한 점에서 대상판결의 판시내용은 결론에 있어서는 타당하지만, 그 결론에 이르는 과정에서의 빈약한 법리구성에 있어서는 아쉬움이 남는다.

55) 대법원 1998. 4. 23. 선고 97다19403 전원합의체 판결에서도 “자동차보험약관에 정한 보험자 면책조항의 적용여부를 판단함에 있어 특별한 사정이 없는 한 그 약관에 피보험자 개별적용조항을 별도로 규정하고 있지 않더라도 각 피보험자별로 보험자 면책조항의 적용 여부를 가려 그 면책 여부를 결정하여야 하고 …” 라고 판시하고 있다.

참고문헌

1. 단행본

- 김성태, 보험법강론, 법문사, 2002.
- 남원식 외 6인 공저, 개정 증보 조문별 해석 자동차보험약관, 한울출판사, 1998.
- 박세민, 보험법 제5판, 박영사, 2019.
- _____, 자동차보험법의 이론과 실무, 세창출판사, 2007.
- 사법연수원, 보험법연구, 한양당, 2009.
- 서울중앙지방법원, 손해배상소송실무(교통·산재), 사법발전재단, 2017.
- 송성열, 교통사고 보험처리의 법률지식, 청림출판, 1998
- 양승규, 보험법 제5판, 삼지원, 2005.
- 이기수, 보험법·해상법, 박영사, 2000.
- 조규성, 자동차보험의 이론과 실무, 동방문화사, 2017.
- 최기원, 보험법, 박영사, 1998.
- 최병수, 자동차보험 손해사정 이론과 실무, 현대정보문화사, 2000.
- 한기정, 보험법 제2판, 박영사, 2018.
- 保険毎日新聞社 編集委員会, 自動車保険の解説 2017, 保険毎日新聞社, 2017.

2. 학술지

- 김교창, “자동차종합보험의 피보험자”, 대한변호사협회지 147호, 대한변호사회, 1988, 8-16쪽.
- 김철영, “피보험자 개별적용 조항의 의미와 그 범위”, 보험조사월보 19권 10호(통권 224호), 1996, 45-57쪽.
- 박세민, “자동차보험약관중 대인배상Ⅱ의 피보험자와 피해자의 범위에 관한 해석론”, 법학연구 제11권, 충북대 법학연구소, 2000, 159-191쪽.
- 박찬호, “승낙피보험자에 대한 면책약관의 효력”, 판례연구 25집, 부산판례연구회, 2014, 1-25쪽.

윤강열, “승낙피보험자에 대한 대인배상Ⅱ 면책약관의 적용 범위”, 대법원 판례해설 제87호, 법원도서관, 2011, 245-261쪽.

임충희, “자동차보험자의 면책사유에 대한 고찰”, 보험금융연구 제5권, 보험연구원, 1992, 152-171쪽.

조규성, “자동차보험 대인배상Ⅱ에서 승낙피보험자의 사상에 대한 면책약관의 타당성에 관한 판례연구”, 법학논총 제20집 제3호, 조선대학교 법학연구원, 2013, 553-575쪽.

[Abstract]

A Study on the Effectiveness of the Exclusion Clause on Death and Injury of the Approved Insured under Bodily Injury Liability Insurance Ⅱ

—On the basis of Korean Supreme Court of Justice 20 Aug. 2020, 2016Da278692—

Cho, Gyu Seong*

In case of automobile insurance, the insured car is operated by a number of persons including the owner of automobile, family, employee or friends of the owner. These persons can be the main agent of liability of compensation against a victim. Therefore, the automobile insurance has a relatively wider range of insured in comparison to other kinds of non-life insurance.

Meanwhile, in the bodily injury liability insurance Ⅱ of automobile insurance, the insurer is exempted from liability in case one of the following is deceased or injured: the insured(=named insured, relative insured, approved insured, employer of named insured, driver for the above insured) or parents, spouse and children.

Originally, under the Automobile Accident Compensation Security Law(AACSLaw), a Third Party means the person who claims for compensation of damage in AACSLaw and everyone other than yourself from the perspective of the insured. But although it's a Third Party by AACSLaw, it is intended to be excluded from the scope of the victim because it is said that a Third Party is sparse due to a certain human identity relationship with the insured or driver.

If the victim who is deceased or injured by car accident is the insured, there are many disputes in the court's ruling and insurance practice over whether the insurer is exempted from liability. The ruling is an issue where the judgment on whether the insurer's compensation liability is recognized if the approved insured is deceased or injured.

* Doctor of Law, Professor, Dept. of Finance & Tax, HyupSung University

The Supreme Court ruled that if the victim is a approved insured, but a Third Party is recognized, the insurer cannot apply the exclusion clause of bodily injury liability insurance Ⅱ. This judgment is a completely different conclusion from the previous Supreme Court rulings. The Supreme Court is adding confusion to insurance practices by not going through the case change process. However, the exclusion clause of death or injury for the insured's own should be limited to those of the named insured and the driving insured, as in the Japanese auto insurance policy. In particular, in terms of protecting victims from car accidents, the problem of disputes related to the interpretation of the exclusion clause must be resolved, to this end, amendments to the relevant exclusion clause are needed in the future. I agree with the conclusion of this ruling, but I regret the poor legal composition in the process of reaching the conclusion.

[Key Words] Automobile Insurance, Bodily injury Liability Insurance Ⅱ, Exclusion Clause, An Approved Insured, Korean Supreme Court of Justice, A Victim of Death and Injury, Interpretation of the Exclusion Clause