

자동차보험의 유형별 보상사례

신호등이 있는 횡단보도를 이용하여 횡단하다가 신호등을 무시하고 질주한 자동차에 의해 사고를 당했거나 영업용택시를 타고가던 승객이 택시 운전자의 잘못으로 부상을 입었거나, 고속도로에서 자동차를 운전하고 가던 중 중앙선을 넘어온 다른 자동차에 의해 피해를 받은 경우와 같이 피해자에게 잘못이 없는 경우에는 자동차종합보험의 지급기준에 의하여 산출한 보험금을 전액 보상받을 수 있다.

그러나, 통상 자동차사고는 쌍방의 부주의가 결합하여 발생하는 것이 일반적이다. 따라서 이때는 피해자의 과실에 해당하는 비율만큼 보험금이 감액 지급된다.

자동차사고로 인하여 어떤 손해(예컨대 치료비 등)가 발생해 그 손해를 가해자에게 전액 부담케 하는 것은 사회정의나 형평의 관념상 타당하지 않은 경우, 즉 피해자의 행위도 교통법규를 위반했거나 공동생활상 요구되는 주의를 하지 않아 사고의 발생이나 손해의 확대에 원인을 준 경우에는 자기의 잘못을 타인에게 전가시켜서는 안된다는 공평의 관념상 가해자의 손해배상책임을 감액 또는 면제하는 것이 과실상계제도이다(민법제763조). 가해자의 법률상 손해배상책임을 담보하는 것을 주된 내용으로 하는 자동차종합보험에도 당연히 위의 과실상계제도가

수용되고 있다.

그러나 과실상계의 원칙을 적용한다 하더라도 자동차사고는 도로의 여건이나 가·피해자의 행동이 각각의 사고마다 동일하지 않고 그 형태가 각각각색이어서 어떤 사고의 경우에 어느 정도로 과실상계라는 것이 타당하느냐 하는 것을 결정하는 것은 매우 어려운 문제이다. 특히 자동차사고의 피해자에게는 과실비율에 따라 손해배상액이 큰 영향을 받게 되므로 그 비율에 관하여 가·피해자간 분쟁이 야기되는 경우가 많다. 따라서 자동차사고의 유형에 따른 과실상계산정기준을 설정하는 작업이 필요하게되며 종래 재판실무에 종사한 판사들에 의하여 시안이 만들어져 왔다. 이러한 시안을 기초로 보험실무에서도 일정한 기준을 설정하기에 이르렀다. 이것은 구체적인 사고에 임하여 과실비율을 적용하는 재판관이나, 보험실무자들의 개인차를 어느 정도

배제하여 공평한 과실비율을 정하기 위하여 필요한 것이다. 이번 호에는 과실비율 인정기준에 대한 재판례 보험실무에 적용되는 몇가지 사례를 유형별로 설명하기로 한다.

사례 1. 반대방향에서 진행해 오던 차량이 중앙선을 침범한 경우, 마주오던 차량의 과실이 인정된 경우. (예외적인 경우)

고속도로는 물론, 일반도로에서도 운전자는 차선을 지켜 운전할 의무가 있으며 더욱이 중앙선을 넘어 진행해서는 안된다.

대법원판례는 「자동차의 운전자가 반대방향에서 오는 다른 자동차와 지나치는 경우, 일반적으로는 상대방 자동차가 정상적인 방법에 따라 그 차선을 지켜 운행하리라는 신뢰를 갖는 것이므로 특별한 사정이 없는 한 미리 상대방 자동차가 중앙선을 넘어 자기 차선 앞으로 들어올 것까지도 예견하여 운전하여야 할 의무는 없다」(대법 81. 12.22선고 81다955, 85. 12. 24선고 85다카562)고 판시하고 있다.

또한 보험실무상으로도 마찬가지이다. 자동차 대수의 증가, 교통량의 폭주 등 교통환경이 급변함에 따라 「특별한 사정이 없는 한 모든 교통관여자는 다른 관여자가 교통질서를 준수할것이라고 믿어



손 병 돈
 <한국자보 자동차보상부 부장>



사례 2. 고속도로상에서 다른 차량을 추월한 차량이 다시 주행선으로 진입하는 과정에서 추월당한 차량과 충돌한 경우 양 차량의 과실비율.

이 경우는 경부고속도로상을 운행하던 2.5t 화물자동차가 같은 방향으로 진행중이던 7.5t 화물자동차를 발견하고, 추월선으로 진입하여 추월한 뒤 추월당한 차량과의 안정거리를 두지 않고 급히 주행선으로 다시 진입하다가 추월당한 차량의 전면과 추월한 차량의 우측 적재함부분이 충돌하여 추월당한 차량이 주행선 우측도로면으로 전복된 사고이다.

경부고속도로와 같이 주행선과 추월선이 명백히 구분되어 있고, 차량의 고속운행이 허용되고 있는 고속도로상에서는 도로상황 및 차량운행의 특수성에 비추어 앞뒤로 진행하는 차량 상호간에 충돌사고를 예방하기 위하여 뒷차량과의 거리를 일정한 간격으로 유지할 의무가 있다. 또 고속도로상에서 추월할 경우에는 추월하는 차량은 추월당한 차량의 속도까지도 감안하여 추월선에서 안전거리를 벗어난 후에 비로소 다시 주행선에 진입하여야할 주의의무가 있으므로 특별한 사정이 예견되지 않는 이상, 추월당한 차량에게 추월하는 차량이 안전거리를 무시한 채 조급하게 주행선으로 진입할

도 좋고, 따라서 타인이 교통질서에 위반하는 태도를 취할 것은 염두에 둘 필요가 없다」라는 「신뢰의 원칙」이 재판실무상 확립되어 있어, 중앙선을 침범한 차량에 의해 피해를 당한 차량에게는 원칙적으로 과실이 인정될 수 없다. 그러나 「신의 원칙」은 상대방에 대한 신뢰로부터 출발하는 것이기 때문에 신뢰를 허용할 수 없는 「특별한 사정」이 있는 경우에는 이 원칙이 배제될 수 있다.

「신뢰의 원칙」이 배제되는 사정을 인정한 경우로서 사고지점은 황색 중앙선이 그어져 있는 2차선 아스팔트 포장도로로서 약 200미터 정도 직선도로이고 앞선차나 다른 장애물이 없어 중앙선을 넘어 들어 올 필요가 전혀 없는 곳인데도 아무 까닭없이 약 48킬로미터의 시속으로 중앙선을 넘어 승용자동차가 진행하여 온 경우이

다. 이때 교행차량의 운전사가 위 승용차량을 처음 발견하였을 때에는 충돌을 피하여 안전하게 로변에 붙여 정차할 충분한 거리를 유지하고 있었는데 교행차량의 운전사는 위 승용차량이 자기차선으로 돌아갈 것이라고만 믿고 경적을 울려 상대방에게 주의를 환기시키거나 스스로 감속함이 없이 시속 71킬로미터로 계속 달리다가(제한시속 50킬로미터), 거리가 근접할 때까지도 위 승용차량이 자기차선으로 되돌아가지 않자 비로소 급정차하고자 하였으나 미치지 못하여 충돌하게 된 경우에 있어서 교행 차량의 과실을 인정한 판례가 있다. (대법 1981. 12. 22선고, 81다955) 이와 같은 사고유형의 경우 보험실무상으로도 교행차량에게 과속 등의 잘못이 있다면 그 정도에 따라 10% ~ 30%의 과실이 인정될 수 있다.

지도 모른다는 가능성을 미리 예견하여 속도를 줄이는 등 이에 대응한 조치를 취할 주의의무까지 있다고 보기는 어려우므로, 추월당한 차량의 운전사에게 과실을 인정할 수 없으며, 추월한 차량측에서 전액 손해배상할 책임이 있다(서울고법 76. 12. 24판결 76아 1681).

사례 3. 승객이나 탑승자가 안전벨트를 매지 아니한 경우의 과실인정.

자동차의 전복사고나 충돌사고의 경우 승객이나 탑승자가 안전벨트를 맨 경우와 매지 않은 경우의 손해의 정도는 현격한 차이가 있다. 승객이나 탑승자의 피해를 최소한으로 줄이기 위하여 안전벨트의 착용이 법규에 의하여 강제되고 있다. 과실상계제도는 피해자의 부주의로 사고가 발생한 경우 뿐만 아니라 손해가 확대된 경우 그 확대에 기여한 부분에 대해서도 적용되는 것이므로 안전벨트를 착용하지 않음으로써 손해가 확대된 것으로 인정될 경우에는 재판실무상이나 보험실무상으로 과실상계를 하고 있다. 자동차종합보험 실무상으로는 안전벨트를 매지 않은 경우 피해자의 과실을 20%~30%로 적용하고 있으며, 판결예에서도 승객이 안전벨트를 착용하지 아니한 경우 피해자의



평의 원칙」에 비추어 매우 불합리한 것으로 인정되는 경우에는 피해자의 배상액을 감액할 수 있다. (대법 87. 12.22선고, 86다카2994) 판결예에서는 친목회원들이 휴식겸 식사를 위하여 울진군 소재 백암온천에 가고자 ○○은행 지점장이 ○○은행의 승용차를 운전, 회원들을 태우고 온천에 가서 일박하고, 다음날

과실을 인정하는 원칙이 확립되어 있다.(대법 84. 3. 27선고, 83다타 954, 대법 87. 7.7선고 87다카69, 대법 88.4.25선고 87다카2892.)

사례 4. 친목회 회원들이 자가용차량을 빌려 단체로 관광을 가던중 동승한 회원이 부상을 입은 경우, 손해배상액의 감액인정.

영업용택시에 탑승한 승객이 부상한 경우 피해자는 전액 손해배상을 받을 수 있으나, 대가를 지불하지 않고 자가용차량에 탑승한 동승자가 부상한 경우에는 그 사정이 다르다. 사고차량의 운행목적, 호의동승자와 차주(또는 운전자)와의 인적관계, 피해자가 차량에 동승하게 된 경위 등 제반사정에 비추어 가해자에게 일반의 자동차사고와 같은 배상책임을 부담시키는 것이 「신의원칙」이나 「형

아침 다시 위 차량에 회원들을 태우고 귀가 하던 중, 운전부주의로 중앙선을 넘어 교행하던 버스와 충돌해 동승한 회원이 부상당했다. 피해자는 사고차량에 같은 회원으로서 호의로 동승하였다는 것 등의 사정을 참작한다면…… 그 감액의 정도에 있어 3할(30%)은 피해자 스스로 부담하는 것이 상당하다고 판시한 사례가 있다. 보험실무상으로는 일본의 福永판사가 발표한 「福永試案」을 일부 수정하여, 동승의 유형 및 운행 목적에 따라 구체적인 감액비율을 정하고 있으며, 이 기준을 구체적인 동승의 형태에 따라 적용하고 있다. ㉞