

대리운전 사고로 인한 손해배상

김 동 민*

目 次

I. 서 언	V. 보상 범위에 관한 보험 약관
II. 대리운전 개괄	VI. 대리운전 사고에 따른 보험 관계
III. 외국례	VII. 결 언
IV. 대리운전 사고에서 손해배상책임	

I. 서 언

자동차를 운행하면 운행으로 이익을 얻음과 동시에 사고로 인한 손해배상책임을 부담할 위험에 처하게 되는데, 자동차 보유자는 손해배상책임을 담보하기 위하여 자동차보험¹⁾을 가입한다.

자동차 사고로 사람의 생명, 신체를 침해하거나 재물을 손괴할 경우 사고가 중대하여 자동차 운행자가 부담하는 손해배상책임이 운행자의 변제 능력을 훨씬 상회하는 경우가 있다.

자동차보험은 자동차 사고로 인한 손해배상책임을 담보하여 장래에 발생할 수 있는

■ 투고일자 : 2019년 11월 12일, 심사일자 : 2019년 12월 9일, 게재확정일자 : 2019년 12월 23일.

* 부산대학교 법학전문대학원 박사과정, 부산지방법원 국선전담변호사

1) 앞으로 편의상 자동차 보유자가 가입하는 자동차보험은 단순히 “자동차보험”이라고 하고, 대리운전업자(대리운전 업체와 대리운전 기사를 포함한다)가 가입하는 자동차취급업자 자동차보험은 “대리운전보험”으로 지칭한다.

사고의 위험으로부터 자동차 운행자를 보호하는 역할을 함과 동시에 손해배상책임의 범위가 운행자의 변제 자력을 상회하는 경우 피해자에게 원활한 손해배상이 가능하도록 하여 피해자를 보호하는 역할도 한다.

대부분 대리운전은 운행자가 음주로 인해 직접 자동차를 운전하여 귀가할 수 없는 때 자신을 대신하여 자동차를 운전하여 줄 사람을 구하기 위하여 이루어진다. 대리운전 기사가 대리운전계약에 따라 자동차를 운전하던 중에 대리운전 기사의 과실로 교통사고가 발생한 경우 이에 대한 손해배상책임을 누가 부담할 것인가가 문제가 된다.

통상 대리운전 이용자는 자신의 과실로 발생한 사고가 아니므로 손해배상책임을 지지 않는다고 착각하기 쉽다. 그러나 대리운전 이용자는 자동차손해배상 보장법 등에 따라 공동운행자로서 책임을 져야 한다. 이때 대리운전 기사가 대리운전보험에 가입하지 않는 경우 대리운전 이용자는 대리운전을 요청할 당시 예상하지 못하였던 손해배상책임으로 손실을 부담하게 된다.

대리운전 중에 발생한 사고에 관하여 누가, 어느 범위까지 손해배상책임을 보장하는 것이 타당한지에 관하여, 우선 대리운전 실태에 관하여 개괄하고 외국의 경우와 비교하여 본 다음, 대리운전 사고로 인한 손해배상책임을 부담하는 자와 대리운전보험, 자동차보험의 각 보상 범위를 검토하도록 하겠다.

II. 대리운전 개괄

1. 대리운전 실태

가. 대리운전 시장 분석

대리운전은 주점에 고용된 종업원, 주차관리원 또는 일부 택시운전사들이 취객을 대신하여 운전을 해주는 서비스에서 시작된 것으로 1981년부터 휴대용 음주측정기가 도입되면서 점차 대형화되었다고 한다.²⁾ 현재에도 대리운전 이용자들 대부분은 음주 후

2) 교통안전공단, "자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책 연구 - 최종보고서 -", 연구책임 김명희 선임연구 (2014.3) 제7쪽; 김남현, "자동차대리운전업의 문제점 및 적정관리방안에 관한 연구", 「경찰법연구」 제2호(2004.2.) 제2쪽.

귀가를 목적으로 대리운전을 이용하고 있다.³⁾

대리운전은 현재 신고만으로 영업을 할 수 있는 자유업으로 2007년 '관계부처 합동 자율규제사업' 이후로는 별다른 정부 규제가 없는 상황이다.⁴⁾ 2013년 기준으로 대리운전 기사는 8만 명 이상, 하루 평균 대리운전 이용자는 47만 명이고, 대리운전 시장 규모는 최소 1조원에서 최대 3조원으로 추정된다고 한다.⁵⁾⁶⁾ 현재를 기준으로 대리운전 기사는 약 20만 명, 카카오톡 대리에 승인된 기사는 12만 명을 넘었다는 기사도 있다.⁷⁾ 대리운전에 종사하는 기사들 중 약 64%가 대리운전을 전업으로 수행한다고 한다.⁸⁾⁹⁾

대리운전에 관여하는 자들은 콜센터를 운영하는 대리운전 업체, 대리운전 업체에 소속되어 실제 대리운전을 담당하는 대리운전 기사, 대리운전 업체와 대리운전 기사에게 대리운전 프로그램을 제공하는 대리운전 프로그램 업체가 있다. 수도권, 대도시에서는 주로 대리운전 프로그램을 통하여 대리운전이 이루어지고 있는 반면, 지방, 소도시에서는 아직까지 대리운전 업체가 직접 대리운전 기사에게 고객을 배당하는 방식으로 대리운전이 이루어진다고 하고, 이외에도 법인대리, 탁송대리 등 다양한 형태의 방식이 있다.¹⁰⁾

대리운전 이용자가 대리운전 업체에 전화를 하여 대리운전 이용을 희망하면, 대리운전 업체는 대리운전 프로그램에 주문 정보를 올리고, 같은 대리운전 프로그램을 이용하는 대리운전 기사는 누구든지 주문 정보를 확인하고 배차를 신청할 수 있다. 경우에 따라서는 주문 정보를 올린 대리운전 업체 소속이 아닌 대리운전 기사가 배차를 받을 수 있는데, 이때 발생한 사고에 관하여는 실제 대리운전을 수행한 기사가 소속된 대리운전 업체의 대리운전보험으로 손해배상을 해결한다.¹¹⁾

3) 전계 최종보고서 제9쪽에 의하면, 대리운전 이용자의 97%는 대리운전을 이용하는 이유를 음주라고 한다.

4) 제16대 국회에서부터 계속 대리운전에 관한 법안이 발의되었으나 국회 본회의에서 의결되지 못하였고, 현재에도 대리운전법안이 국회에 계류 중에 있다.

5) 전계 최종보고서 제5쪽.

6) 모창환, "자가용자동차 대리운전의 정책방향", 「교통정책브리프」(2007) 제5쪽에 의하면, 2005년 11월 기준으로 대리운전 기사는 82,949명으로 추정된다고 한다.

7) 2019. 7. 28.자 디지털 타임스 "카카오톡, 대리가사 확보 상황...매출·점유율 끌어올리기 올인".

8) 전계 최종보고서 제5쪽.

9) 다만 정확한 통계 자료를 확보하기 어려워 위 추정치들의 정확도는 높지 않다.

10) 전계 최종보고서 제7쪽.

11) 전계 최종보고서 제9쪽.

나. 보험 가입 상황

한국소비자원, 국민 신문고, 국토교통부 소관 민원에서 가장 높은 비율을 차지하는 민원은 교통사고로 인한 배상문제¹²⁾일 만큼 대리운전 기사의 보험 가입 여부는 대리운전 이용자에게 중요한 문제이다.

현재 대리운전 기사의 보험 가입은 강제되지 않고 행정 지도로 보험 가입이 권유되고 있는 실정인데, 대리운전 프로그램을 통하여 배차를 받기 위해서는 보험 가입이 사실상 강제되는 것으로 보인다.¹³⁾

대리운전 이용자는 대리운전 업체로부터 제공받는 정보 외에는 대리운전 기사가 실제 대리운전보험에 가입한 상태인지를 확인할 방법은 없다.

보험개발원은 2006년 3월을 기준으로 대리운전 기사 중 보험에 가입한 수는 51,766명으로 추정되어 가입률은 62.4%라고 한다.¹⁴⁾

2013년을 기준으로, 대리운전 업체는 소속 대리운전 기사의 보험 가입률이 92.4%라고 응답하였고¹⁵⁾, 대리운전 기사는 보험 가입률이 97.4%라고 응답하였다¹⁶⁾. 그런데 중복 보험가입을 고려하면 실제 보험 가입률은 약 70%로 추정된다고 한다.¹⁷⁾

대리운전 기사는 손해배상을 대리운전보험으로 처리한 경우가 75.1%, 대리운전보험과 자동차보험으로 함께 처리한 경우가 6.6%, 자동차보험으로 처리한 경우가 2%라고 응답한 반면¹⁸⁾, 대리운전 이용자는 대리운전보험으로 처리한 경우가 30.8%, 대리운전보험과 자동차보험으로 함께 처리한 경우가 30.8%, 자동차보험으로 처리한 경우가 23.1%라고 응답하였다¹⁹⁾. 아직까지도 자동차보험으로 손해배상을 해결하는 경우가 많다는 사실을 알 수 있다.

12) 전계 최종보고서 제11쪽; 모창환, 전계 논문 제5쪽에 의하면, 한국소비자보호원의 대리운전 관련 상담 내용을 보면 2003년에는 상담 합계 40건 중 보험문제가 30건(75%), 2004년 상담 합계 122건 중 보험문제가 70건(57%), 2005년 상담 합계 183건 중 보험 문제가 74건(40%)으로 가장 높은 비율을 차지한다.

13) 전계 최종보고서.

14) 모창환, 전계 논문 제5쪽.

15) 전계 최종보고서 제60쪽.

16) 전계 최종보고서 제92쪽.

17) 전계 최종보고서 제169쪽.

18) 전계 최종보고서 제112쪽.

19) 전계 최종보고서 제156쪽.

2. 대리운전계약 법적 성질

대리운전계약의 법적 성질에 관하여는 그다지 논의가 많지 않은데, 대리운전계약을 일시적인 고용 계약으로 보는 견해²⁰⁾ 또는 하나의 유형으로 단정하기는 어렵고 일시적인 고용, 위임계약에 가깝다고 보는 견해²¹⁾가 있다. 한편 일본에서는 대리운전계약을 도급계약으로 보는 견해가 있다.²²⁾ 대리운전 이용자가 대리운전 기사에게 경로 등을 지시할 수 있다는 측면에서 고용 계약으로 볼 여지도 있으나, 대리운전 이용자에게 대리운전 기사를 고용한다는 의사를 인정하기 어려우므로 대리운전계약을 고용계약으로 보기는 어렵다. 대리운전계약에 따른 보수는 자동차를 목적지로 운전하여야 지급되는 것으로 일의 완성을 필요로 하므로 위임계약 보다는 도급계약으로 보는 것이 적절하다.²³⁾

Ⅲ. 외국례

일본은 1975년부터 교통 여건이 열악한 지방 도시에서 대리운전이 발달하였는데, 이러한 영향으로 대리운전 기사의 복귀를 위하여 수반자동차가 동행하는 방식으로 대리운전이 이루어지고 있다.²⁴⁾ 일본은 2002년부터 대리운전에 관하여 법령이 제정되었고, 대리운전 업체는 대리운전보험 또는 공제 가입이 강제된다.²⁵⁾

미국에서는 음주운전을 근절하기 위한 대책으로 지명운전자 프로그램, 제3자가 태워주기 프로그램이 시행되고 있는데 위 프로그램은 대체로 무료로 운영되고 있다.²⁶⁾ 유사 대리운전 업체에서 대리운전에 종사하기 위해서는 보험증명서를 소지하여야 한다.²⁷⁾ 영

20) 오지용, “대리운전과 관련한 법률관계 분석 - 대리운전 중의 사고로 인해 사상자가 발생한 경우를 중심으로 -”, 『충북법조』 통권 제5호(2010) 제8쪽.

21) 조규성, “교통사고 차량에 동승 중 사상당한 대리운전의뢰인의 공동운행자성에 관한 판례연구 - 대법원 2009. 12. 24. 선고 2009다80170 판결 -”, 상사판례연구 23집 2권(2010.6).

22) 김선정, “대리운전의 법적 문제점 - 보험보호문제를 중심으로 -”, 『법과 정책연구』 제9집 제1호(2009.6) 제7쪽.

23) 다만 대리운전 이용자가 구체적인 경로 등을 지시할 수 있으므로 일종의 노무도급으로 볼 수 있다.

24) 전계 최종보고서 제26쪽.

25) 전계 최종보고서 제29쪽.

26) 전계 최종보고서 제41쪽.

27) 전계 최종보고서 제43쪽.

국은 대도시를 중심으로 대리운전 체인망이 형성되어 있는데, 대리운전 기사의 보험가입은 의무이다.²⁸⁾

중국은 음주운전에 대한 단속이 강화되면서 대리운전 시장이 폭발적으로 증가하는 추세에 있는데, 중국에서도 교통사고에 관한 배상 책임이 가장 중요한 문제라고 한다.²⁹⁾

IV. 대리운전 사고에서 손해배상책임

1. 쟁점

교통사고로 인하여 손해배상책임에 관하여 생명, 신체에 관한 손해에는 특별법인 자동차손해배상 보장법이 우선 적용된다.³⁰⁾ 대리운전 기사의 과실로 교통사고가 발생한 경우에도 마찬가지로 자동차손해배상 보장법이 우선 적용되는데, 자동차손해배상 보장법 제3조의 손해배상책임이 인정되기 위한 요건인 운행자, 타인에 관하여 살펴보도록 하겠다.

2. 운행자 여부

가. 일반적인 운행자 판단 기준

운행자를 결정하는 중요한 요소로 운행지배와 운행이익이 있는데, 운행이익은 운행으로부터 직접 얻어지는 경제적인 이익은 물론이고 간접적인 의미의 경제적 이익, 정신적 이익까지 포함하는 개념이고, 운행지배는 자동차를 자신의 지배 아래 두고 현실적으로 자동차를 관리 운영하는 것을 뜻한다.

운행자를 결정하는 기준에 관하여 학설로는 종래 일원설과 이원설이 있는데, 이원설은 위 두 요소를 모두 운행자를 결정하는 기준으로 보자는 견해이고, 일원설은 운행이

28) 전계 최종보고서 제36쪽.

29) 전계 최종보고서 제39, 45쪽.

30) 자동차손해배상 보장법 제3조의 요건에 해당하지 않는 경우 민법에 의한 손해배상책임이 인정될 수 있다.

익을 별도의 요소로 보지 않고 단지 운행지배를 판단하는 징표로 파악하자는 견해이다. 판례의 입장은 이원설이다.³¹⁾

한편 운행이익과 운행지배라는 기준은 불명확하다고 하면서 자동차 운행으로 인해 발생하는 손해에 대하여 책임을 지겠다는 내용의 '운행책임의식'을 운전자 결정의 기준으로 하되, 운전자책임의식 여부는 객관적으로 판단하여야 한다는 견해도 있다.³²⁾ 운행책임의식을 기준으로 한다고 하여 운항자를 쉽게 구분할 수 있는지는 의문이다.

나. 대리운전에서 운전자

1) 판례

판례는 대리운전의 운항자를 판단함에 있어 내부적인 관계와 외부적인 관계를 나누고 있다. 판례는 피해자가 제3자인 경우 대리운전 이용자와 대리운전업자를 공동운행자로 본다.³³⁾ 한편 피해자가 대리운전 이용자인 경우 대리운전 이용자는 대리운전업자와 관계에서 단순한 동승자에 불과하다고 본다.³⁴⁾

판례는 다른 자동차취급업자인 세차업자, 수리업자의 경우 자동차 보유자와 법률관계를 도급계약으로 보고 특별한 사정이 없는 이상 일이 완성될 때까지 자동차의 지배권은 세차업자, 수리업자인 수급인에게 있다고 보아 자동차 보유자를 운전자로 보지 않는다.³⁵⁾ 다만 차주가 수리를 맡기고서도 자리를 뜨지 않고 부품 교체작업을 보조·간섭하는 등 수리에 참여한 사안에서는 자동차 보유자와 수리업자를 공동운행자로 보았다.³⁶⁾

2) 학설

외부적인 관계에서는 피해자 보호를 위하여 대리운전 이용자의 운전자성을 긍정하는 견해가 대부분인데, 대리운전 기사는 단순히 아르바이트 학생으로 운전을 의뢰받은 것은 아니라는 측면에서 대리운전 이용자의 운전자성을 부정하는 견해도 있다.³⁷⁾

한편 외부적인 관계와 내부적인 관계를 구분하지 않고 대리운전 이용자는 공동운행

31) 대법원 1995. 10. 13. 선고 94다17253 판결, 대법원 2002. 11. 26. 선고 2002다47181 판결 등.

32) 오지용, 전계 논문 제5쪽.

33) 대법원 1994. 4. 15. 선고 94다5502 판결.

34) 대법원 2005. 9. 29. 선고 2005다25755 판결.

35) 대법원 1976. 10. 26. 선고 76다517 판결.

36) 대법원 2000. 4. 11. 선고 98다56645 판결.

37) 김선정, 전계 논문 제7쪽.

자에 해당한다는 견해가 있다.³⁸⁾

운행책임의식에 따라 판단하는 견해에 의하면,³⁹⁾ 대리운전 기사는 운행자로 볼 수 있고, 대리운전 이용자는 구체적인 지시를 할 수 없는 경우에도 대리운전 기사를 고용하는 관계로 보아 운행자로 인정할 수 있으나 사안에 따라서는 운행자로 볼 수 없는 경우도 있다고 한다.

3) 소결론

위험원인 자동차를 자신의 이익을 위하여 운행하는 경우 운행에 따른 책임을 지는 것이 합당한데, 후술할 대리운전보험의 보장 범위가 협소한 점을 고려할 때 피해자인 제3자의 관계에서는 대리운전 이용자와 대리운전업자를 공동운행자로 보아야 한다.

외부적인 관계와 내부적인 관계를 구분하는 판례의 입장에 대하여 비판적인 견해가 있지만, 과거부터 판례는 피보험자의 관계에 따라 운행자성을 달리 판단하여 왔다. 판례는 구체적으로 타당한 결론에 이르기 위하여 위와 같은 해석론을 펼치고 있는데⁴⁰⁾, 이러한 해석론이 전적으로 부당하다고 보이지 않는다. 대리운전 이용자와 대리운전업자의 관계에서는 대리운전 이용자가 운행에 있어 부당한 지시를 하였다는 등의 특별한 사정이 없는 이상 대리운전업자만을 운행자로 보아야 한다.

3. 타인 여부

가. 공동운행자의 타인성

자동차손해배상 보장법 제3조에서 손해배상 청구권을 가지는 “타인”은 자동차 운전자, 운전자, 운전보조자를 제외한 제3자를 의미한다.

동일한 자동차의 공동운행자 중 1인이 자동차 사고로 피해를 입은 경우 피해자인 운행자는 다른 운행자에게 자신을 자동차손해배상 보장법 제3조의 타인이라고 주장할 수 없는 것이 원칙이다. 다만 피해자인 운행자의 운행자성에 비하여 상대방 운행자의 운행자성이 보다 주도적, 직접적, 구체적으로 나타나 상대방 운행자가 쉽게 사고의 발생을

38) 조규성, 전계 논문 제19쪽.

39) 오지용, 전계 논문 제8쪽.

40) 내부적으로도 대리운전 이용자의 운행자성을 인정하면 결과적으로 대리운전 보험이 가입되지 않은 사안에서 자동차보험의 보장을 받지 못하게 된다.

방지할 수 있었던 경우에 피해자인 운행자는 타인이라고 주장할 수 있다.⁴¹⁾

나. 대리운전 이용자의 타인성

보험 실무에서는 통상 대리운전 이용자를 자동차손해배상 보장법 제3조의 타인이 아니라고 보고 자동차보험의 대인배상 I 보장에서 제외하여 왔다.⁴²⁾

판례는 대리운전 이용자와 대리운전업자와 관계에서는 대리운전 이용자를 단순한 동승자라고 보고 자동차손해배상 보장법 제3조의 타인임을 인정하였다.⁴³⁾

그런데 판례는 기명피보험자, 승낙피보험자(대리운전 이용자), 대리운전업자의 관계에 대해서는, 자동차손해배상 보장법 제3조의 타인에 해당하지는 여부는 각 관계에 따라 별도로 판단하여야 한다면서, 승낙피보험자는 기명피보험자보다 더 직접적으로 자동차를 지배하고 있으므로 타인에 해당하지 않는다고 판단하였다.⁴⁴⁾

다. 소결론

대리운전 이용자는 통상 음주로 인하여 운전을 하지 못하는 상황이고, 대리운전 기사가 사고를 방지할 직접적인 주의의무를 부담한다. 따라서 대리운전 이용자와 대리운전 기사의 관계에서는 대리운전 이용자를 자동차손해배상 보장법 제3조의 타인으로 볼 수 있다.

대리운전 이용자의 운행자성에 관하여 내부적인 관계와 외부적인 관계를 구분하여 파악하는 취지를 고려하면, 판례의 입장과 같이 대리운전 이용자의 타인성에 관하여도 각 관계별로 구분하여 판단할 수 있을 것이다.

41) 대법원 2004. 4. 28. 선고 2004다10633 판결.

42) 조규성, 전게 논문 제11쪽.

43) 대법원 2005. 9. 29. 선고 2005다25755 판결.

44) 대법원 2009. 5. 28. 선고 2007다87221 판결.

V. 보상 범위에 관한 보험 약관

1. 자동차보험 표준약관 보상 규정

자동차보험 표준약관 중 대인배상Ⅰ, 대인배상Ⅱ, 대물배상의 보상 범위 등에 관한 약관 규정은 다음과 같다.

가. 대인배상Ⅰ

대인배상Ⅰ에서 보상하는 손해는 “보험회사는 피보험자가 피보험자동차의 운행으로 인하여 다른 사람을 죽거나 다치게 하여 「자동차손해배상보장법」 제3조에 의한 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해”이다.

대인배상Ⅰ에서 피보험자는 기명피보험자, 친족피보험자, 승낙피보험자(자동차취급업자를 배제하지 않는다), 사용피보험자, 운전피보험자이다.

보험계약자 또는 피보험자의 고의로 인한 손해는 대인배상Ⅰ에서 보상하지 않지만, 피보험자에 대한 면책을 인정하지는 않는다.

나. 대인배상Ⅱ와 대물배상

대인배상Ⅱ에서 보상하는 손해는 “보험회사는 피보험자가 피보험자동차를 소유·사용·관리하는 동안에 생긴 피보험자동차의 사고로 인하여 다른 사람을 죽게 하거나 다치게 하여 법률상 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해(「대인배상Ⅰ」에서 보상하는 손해를 초과하는 손해에 한함)”이다.

대물배상에서 보상하는 손해는 객체만 다른 사람의 재물을 없애거나 훼손하는 것으로 다를 뿐 나머지 요건은 대인배상Ⅱ와 같다.

대인배상Ⅱ와 대물배상에서 피보험자는 기명피보험자, 친족피보험자, 승낙피보험자, 사용피보험자, 운전피보험자인데, 승낙피보험자와 운전피보험자에 관하여 자동차취급업자는 업무상 위탁받은 피보험자동차를 사용하거나 관리하는 경우에 피보험자로 보지 않는다.

대인배상Ⅱ와 대물배상에서 피보험자 또는 그 부모, 배우자 및 자녀가 죽거나 다친 경우와 위 사람들이 소유·사용·관리하는 재물에 생긴 손해는 보상하지 않는다.

다. 한정운전 특별약관이 적용되는 경우

대인배상Ⅰ에 관하여는 특별약관의 내용과 관계없이 보통약관의 규정에 따라 손해를 보상한다.

대인배상Ⅱ와 대물보상에 관하여는 피보험자가 피보험자동차에 대하여 운전할 자를 한정하는 경우에는 특별약관이 정하는 바에 따라 보상한다.

대인배상Ⅱ와 대물보상에 관하여 보상하지 아니하는 손해에 관하여는 특별약관에서 운전이 허용되는 범위를 넘어서 사람이 운전하던 중에 발생한 사고에 대하여는 보험금을 지급하지 않는다는 규정이 있다. 다만 예외적으로 관련법규에 의해 사업자등록을 한 자동차취급업자가 업무상 위탁받은 피보험자동차를 사용하거나 관리하던 중 발생한 피보험자동차의 사고로 인한 손해 중에서 보통약관에서 보상하는 대인배상Ⅱ와 대물배상에 관한 손해는 배상한다(단 자동차취급업자의 사용, 관리에 대하여 기명피보험자의 법률상 손해배상책임이 있는 경우에 한한다). 손해를 배상하는 경우에도 자동차취급업자가 가입한 보험계약에서 보험금이 지급될 수 있는 경우에는 그 보험금을 초과하는 손해를 보상하고, 대물배상의 경우 자동차손해배상 보장법 제5조, 같은 법 시행령 제3조에서 정하는 금액을 한도로 한다.

라. 대리운전 중 사고 보상 특별약관⁴⁵⁾

보험회사는 위 특별약관의 피보험자가 당해자동차의 피보험자의 요청에 의하여 당해자동차를 운전 중(주차 또는 정차 중은 제외) 발생한 사고에 대하여 보통약관 자기신체 사고, 무보험자동차에 의한 상해, 자기차량손해와 특별약관 자동차상해, 차량단독사고 손해배상 특별약관에 대해서도 약관이 정하는 바에 따라 보상한다(이 경우에는 운전자 연령 한정운전 특별약관 및 운전자 한정운전 특별약관을 적용하지 않는다).

위 사고로 발생한 손해에 대해 자동차취급업자 종합보험 또는 대리운전업자보험 등의 다른 보험계약에 의하여 보험금이 지급될 수 있는 경우에는, 회사는 발생한 손해가 위 다른 보험계약에 의하여 지급될 수 있는 금액을 초과하는 때에 한하여 그 초과액만을 위 특별약관에 따라 보상한다.

피보험자는 자동차를 취급하는 자이다.

45) 삼성화재 주식회사 2019. 7. 3. 개정 개인용 다이렉트 자동차보험 약관.

2. 대리운전보험 약관 보상 규정

현재 대리운전보험은 약 90%가 대리운전 업체 명의로 가입하는 단체보험이다.⁴⁶⁾

대리운전업자 특별약관⁴⁷⁾은 대인배상에 관하여 자동차손해배상 보장법에 의한 책임보험 또는 책임공제(정부보장사업을 포함)로 지급되는 금액이 있을 경우에는 그 금액을 넘는 손해를 보상한다고 규정하고 있는데⁴⁸⁾, 책임보험을 초과하는 손해에 관하여는 무한으로 보장을 한다.

다만 대인배상 I 지원금 추가 특약에 가입할 경우 차주의 보험에서 보장하는 위 책임보험 부분도 대리운전보험에서 보장하게 된다.

대물배상, 자기차량손해에 관하여는 가입 금액에 따라 한도가 나뉘어져 있고, 자기신체손해, 법률비용지원금에 관하여도 특별약관으로 보장을 받을 수 있다.

이전에는 전인 비용, 대차 비용은 보상에서 제외되었는데⁴⁹⁾, 현재는 전인 비용은 정당하다고 인정되는 부분은 보상이 가능하고, 대물배상 지급 기준에 대차료도 포함되어 있다.

대리운전업자 특별약관의 피보험자는 기명피보험자, 기명피보험자를 위하여 피보험자동차를 운전하는 자로서 보험증권 또는 운전자 명세서에 기재된 운전자(보험회사가 지정한 업체를 위하여 대리운전을 하는 경우를 제외한 자동차정비, 주차, 급유, 세차, 자동차판매, 자동차탁송 등의 업무를 위하여 피보험자동차를 위탁받아 사용 또는 관리하는 경우에는 피보험자로 보지 않는다)이다.

46) 전계 최종보고서 제16쪽.

47) 삼성화재 주식회사 2019. 11. 1. 개정 자동차취급업자 자동차보험 약관.

48) 김성대, “대리운전보험자의 배상책임의 범위와 자동차손해배상보장법 제3조에서 말하는 ‘다른 사람’ 개념의 상대성 - 대법원 2009. 5. 28. 선고 2007다87221 판결 -”, 『민사재판의 제문제』 19권 (2010.12) 제10쪽에 의하면, 대리운전 보험 가입이 강제되지 않으므로 대인배상 I 까지는 자동차 보유자의 보험으로 배상을 담보하고, 초과 부분에 대해서만 담보하여 대리운전보험 보험료를 최소화하여 보험 가입을 독려하려는 측면이 있었다고 한다.

49) 전계 최종보고서 제12쪽.

VI. 대리운전 사고에 따른 보험 관계

1. 쟁 점

대리운전 기사의 과실로 사고가 발생하여 사람이 죽거나 다친 경우에는 자동차손해배상 보장법 제3조가 특별법으로 우선 적용되는데, 피해자가 제3자인 경우 대리운전 이용자와 대리운전업자가 손해배상책임을 부담하고, 피해자가 대리운전 이용자인 경우 대리운전업자가 손해배상책임을 부담한다.

대리운전 기사의 과실로 사고가 발생하여 재산상 손해가 발생한 경우에는 대리운전 기사는 민법 제750조 일반불법행위, 대리운전 이용자, 대리운전 업체는 민법 제756조 사용자책임 규정에 따라 손해배상책임을 부담할 수 있다.

대리운전 이용자와 대리운전업자가 손해배상책임을 진다고 하여 자동차보험, 대리운전보험에서 손해배상책임을 전부 보장하여 주는 것은 아니다. 각 보험의 약관 규정에 따라 구체적인 보장 범위와 구상 관계에 관하여 살펴보도록 하겠다.

2. 제3자에 대한 손해배상

가. 보험 보장 범위

1) 대인배상 I

대리운전 이용자와 대리운전업자는 공동운행자로서 자동차손해배상 보장법 제3조에 따른 손해배상책임을 지는데, 자동차보험의 대인배상 I 에 관하여 대리운전 이용자는 기명피보험자 또는 승낙피보험자, 대리운전업자는 승낙피보험자에 해당하므로, 자동차보험의 보험자는 대인배상 I 에 관하여 손해배상책임을 보장한다.

대리운전보험의 특별약관에는 자동차손해배상 보장법에 의한 책임보험이 지급되는 금액이 있을 경우에는 그 금액을 넘는 손해를 보상한다고 규정하고 있다.⁵⁰⁾ 따라서 자동차보험의 보험자가 대인배상 I 의 보험금을 지급하는 이상, 대리운전보험의 보험자는 대인배상 I 에 관하여는 손해배상책임을 보장하지 않는다. 대리운전보험에 대인배상 I

50) 오지용, 전제 논문 제11쪽에 의하면, 대리운전보험에서 대인배상 I 을 보상하지 않는 것은 부당하므로 약관이 개정되어야 한다고 주장한다.

지원금 추가 특별약관을 가입한 경우에는 대리운전보험에서 대인배상 I 부분까지 보장하게 된다.

자동차보험의 피보험자가 자동차손해배상 보장법 제3조에 따른 손해배상책임을 지지 않는 경우에는 대리운전보험의 보험자는 대인배상 I 에 관하여 손해배상책임을 보장하여야 한다.⁵¹⁾

2) 대인배상Ⅱ, 대물배상

보험실무상 자동차보험에는 대인배상Ⅱ, 대물배상의 피보험자로 대리운전업자는 제외되어 있으므로, 자동차보험의 보험자는 대리운전 기사로 인한 사고에 관하여 대인배상Ⅱ, 대물배상에 관한 손해배상책임을 보장하지 않는다고 본다.⁵²⁾

그런데 대리운전 이용자도 공동운행자로 제3자에게 손해배상책임을 부담하는 이상, 자동차보험의 보험자는 대리운전 이용자를 피보험자로 하여 대인배상Ⅱ, 대물배상에 관한 손해배상책임을 보장하는 것이 타당하다.⁵³⁾⁵⁴⁾

실무와 같이 보장 범위를 제한하게 되면, 대리운전 기사가 대리운전 보험에 가입하지 않은 경우에는 대리운전 이용자는 대인배상Ⅱ, 대물배상에 관하여 자신의 자력으로 손해를 배상하여야 하는데 이는 대리운전 이용자에게 가혹한 처사가 된다. 또한 대리운전 이용자가 직접 음주운전을 한 경우에도 자기부담금을 부담하면 대인배상Ⅱ, 대물배상 등의 배상을 받을 수 있는데, 대리운전 기사를 통하여 운전을 하였다고 하여 배상을 제한하는 것은 타당하지 못하다. 한정운전 특별약관이 적용되는 경우에도 일정한 요건 아래 대리운전 기사의 사고로 인한 대인배상Ⅱ, 대물배상에 관하여 손해배상책임을 보장하도록 되어 있는데, 연령, 범위를 한정하지 않는 보통약관에서 대인배상Ⅱ, 대물배상이 아예 가능하지 않다고 보는 것은 위 특별약관의 규정과 조화되지 않는 해석이다. 대리운전 중 사고 보상 특별약관에 가입할 경우 추가로 보장되는 범위에 대인배상Ⅱ, 대물

51) 대법원 2000. 10. 6. 선고 2000다32840 판결.

52) 이원석, "자동차보험 '의무보험 일시담보 특별약관'의 적용 범위", 「대법원판례해설」 제105호(2015년 하)(2016) 제275쪽.

53) 같은 견해로 남원식 외 6인, "조문별해석 자동차보험약관", 한울출판사(1995) 제206쪽; 이원석, 전제 논문 제275쪽.

54) 오지용, 전제 논문에 의하면, 현행 자동차보험 표준약관에 따른 경우 대인배상 I, 대물배상의 피보험자에서 대리운전업자가 제외되어 있으므로, 자동차보험으로 대인배상Ⅱ, 대물배상이 보장되지 않는다는 결론에 이르게 된다.

배상은 포함되어 있지 않은데, 이 역시 대인배상Ⅱ, 대물배상은 보통약관으로 보장이 된다는 의미이다.

대리운전보험은 대인배상의 경우 대인배상Ⅰ을 초과하는 부분에 한하여 손해배상책임을 보장하고, 대물배상의 경우 한도액 범위 내에서 손해배상책임을 보장한다.

나. 구상관계

대리운전 기사의 과실로 타인에게 손해가 발생한 경우 직접적인 책임은 과실로 사고를 야기한 대리운전 기사에게 있으므로, 대리운전업자가 최종적으로 손해배상책임을 부담하여야 한다는 점에는 이론이 없다.

그런데 각 보험자가 손해를 배상한 경우에 있어 보상 범위와 관련하여 구상관계가 문제가 된다. 특히 대리운전보험의 보험자가 대인배상Ⅰ에 해당하는 손해까지 전부 보상한 경우에 자동차보험의 보험자에게 대인배상Ⅰ에 해당하는 손해에 관하여 구상을 할 수 있는지가 문제이다.

대리운전보험의 보험자가 피해자에게 대인배상Ⅰ을 포함한 손해를 배상한 경우 대인배상Ⅰ에 해당하는 손해는 자동차보험의 보험자가 보장하여야 하므로, 대리운전보험의 보험자는 자동차보험의 보험자에게 대인배상Ⅰ에 해당하는 보험금에 관하여 사무관리⁵⁵⁾ 또는 부당이득⁵⁶⁾으로 지급을 구할 수 있다.⁵⁷⁾

한편 대리운전보험의 보험자가 대인배상Ⅰ에 대하여도 최종적으로 책임을 부담하여야 한다는 견해도 있는데⁵⁸⁾, 대리운전보험의 약관 규정이 개정되지 않는 이상 대리운전보험의 보험자가 대인배상Ⅰ에 해당하는 손해까지 보장한다고 볼 수는 없다. 다만 대리운전보험에 대인배상Ⅰ 지원금 추가 특별약관을 가입한 경우에는 대리운전보험의 보험자가 대인배상Ⅰ에 해당하는 손해를 책임진다고 보아야 할 것이다.⁵⁹⁾

55) 대법원 2010. 2. 11. 선고 2009다71558 판결; 다만 대법원 2008. 3. 27. 선고 2008다2616 판결은 사무관리를 부정한 원심 판결에 대하여 소액사건심판법 제3조에 해당하는 적법한 상고이유의 주장이 없다고 보고 원고의 상고를 기각하였다.

56) 김성대, 전계 논문 제13쪽에 의하면, 구상권, 사무관리는 인정될 수 없고, 부당이득이 인정될 여지가 있다고 한다.

57) 이원석, 전계 논문에 의하면, 사무관리와 부당이득 양자를 전부 인정할 여지가 있다고 본다.

58) 김선정, 전계 논문 제8쪽.

59) 오지용, 전계 논문 제14쪽.

3. 대리운전 이용자에 대한 손해배상

가. 대인배상 I 에 관한 보험 보장 범위

판례는 기명피보험자, 승낙피보험자(대리운전 이용자), 대리운전업자의 3면 관계가 문제된 사안에서, 승낙피보험자는 기명피보험자에 대하여 자신을 자동차손해배상 보장법 제3조의 타인으로 주장할 수 없으므로, 자동차보험의 보험자는 승낙피보험자에게 대인배상 I 에 해당하는 손해를 보장할 의무가 없다고 판단하였다.⁶⁰⁾

위 판례가 선고될 당시에는 자동차보험 약관 대인배상 I 의 피보험자에 대리운전업자가 제외되어 있었다. 따라서 대리운전업자는 자동차보험 대인배상 I 의 피보험자가 아니므로, 대리운전 이용자가 기명피보험자와의 관계에서 자동차손해배상 보장법 제3조의 타인이 아닌 이상 자동차보험의 보험자는 대리운전 이용자에게 대인배상 I 의 손해를 책임지지 않아도 된다.

그런데 현행 자동차보험 표준약관에 의하면 대인배상 I 의 피보험자는 대인배상 II, 대물배상과는 달리 자동차취급업자를 피보험자에서 제외하고 있지 않다.⁶¹⁾ 대리운전업자를 자동차보험 대인배상 I 의 승낙피보험자로 볼 수 있다면, 대리운전 이용자는 대리운전업자와 관계에서는 타인성이 인정되므로, 자동차보험의 보험자는 대리운전업자가 부담하는 자동차손해배상 보장법 제3조의 손해배상책임에 관하여 대인배상 I 까지는 보장하여 할 것이다.⁶²⁾

위와 같이 자동차보험의 보험자가 대인배상 I 에 해당하는 손해배상책임을 보장하는 이상 대리운전보험의 보험자는 위 부분을 초과한 부분에 해당하는 손해배상책임만을 보장하면 된다.⁶³⁾

나. 대인배상 II, 대물배상에 관한 보험 보장 범위

대인배상 II, 대물배상의 경우 대리운전업자는 승낙피보험자에서 제외되고, 위 사안에서 대리운전 이용자는 기명피보험자에게 타인이 아니므로 자동차보험에서 보장을 받을

60) 대법원 2009. 5. 28. 선고 2007다87221 판결.

61) 박세민, “자동차보험법론”, 세창출판사(2003)에 의하면, 약관 규정에도 불구하고 대인배상 I 의 피보험자는 대인배상 II, 대물배상과 마찬가지로 자동차취급업자를 제외하는 것으로 해석하여야 한다고 주장한다.

62) 이는 대리운전 이용자가 기명피보험자의 경우에도 마찬가지로 보아야 한다.

63) 구상 관계는 앞서 살펴 본 바와 같다.

수는 없다.

대리운전보험의 보험자로부터 대인배상Ⅱ, 대물배상에 관한 보상을 받을 수 있는데, 대물배상의 경우 한도를 초과하면 자기차량손해로 보상을 받을 수 있을 것이다.

Ⅶ. 결 언

현재 국회에 계류 중인 대리운전법안의 주요 내용은 대리운전업자의 등록, 대리운전 기사의 자격 제한, 의무 교육, 대리운전약관 신고, 대리운전보험의 가입 의무화 등이다.

대리운전법이 제정되어 앞으로 대리운전보험의 가입이 의무화되는 것은 환영할만한 일인데, 위 대리운전법안에 대한 검토보고서에서도 대리운전보험의 보장 범위에 관한 논의는 없는 실정이다.⁶⁴⁾

지금까지는 대리운전보험의 가입을 독려하기 위한 목적 등으로 대리운전보험의 보장 범위에 대인배상 I 부분이 빠져 있는데, 책임주의 원칙에 따라 사고를 유발한 대리운전 기사가 대인배상 I에 대해서 궁극적으로 책임을 지는 것이 타당하다는 측면에서 앞으로 대리운전보험의 보장 범위가 확대되어야 할 것이다.

향후 대리운전보험에 관하여 표준약관이 제정되고 합리적으로 자동차보험과 대리운전보험의 보장 범위가 조율될 수 있기를 희망한다.

64) 국토교통위원회 전문위원 고상근, “대리운전법안 【원혜영의원 대표발의(1735)】 검토보고” (2016.11.).

참 고 문 헌

- 고상근, “대리운전업법안 【원혜영의원 대표발의(1735)】 검토보고”(2016.11.)
- 교통안전공단, “자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책 연구 - 최종보고서 -”, 연구책임 김명희 선임연구(2014.3)
- 김남현, “자동차대리운전업의 문제점 및 적정관리방안에 관한 연구”, 「경찰법연구」 제2호(2004.5).
- 김선정, “대리운전의 법적 문제점 - 보험보호문제를 중심으로 -”, 「법과 정책연구」 제9집 제1호(2009.6).
- 김성대, “대리운전보험자의 배상책임의 범위와 자동차손해배상보장법 제3조에서 말하는 ‘다른 사람’ 개념의 상대성 - 대법원 2009. 5. 28. 선고 2007다87221 판결 -”, 「민사재판의 제문제」 19권(2010.12)
- 남원식 외 6인, “조문별해석 자동차보험약관”, 한울출판사(1995)
- 모창환, “자가용자동차 대리운전의 정책방향”, 「교통정책브리프」(2007)
- 박세민, “자동차보험법론”, 세창출판사(2003)
- 사법연수원, “보험법 연구”(2010)
- 오지용, “대리운전과 관련한 법률관계 분석 - 대리운전 중의 사고로 인해 사상자가 발생한 경우를 중심으로 -”, 「충북법조」 통권 제5호(2010)
- 이원석, “자동차보험 ‘의무보험 일시담보 특별약관’의 적용 범위”, 「대법원판례해설」 제105호(2015년 하)(2016)
- 조규성, “교통사고 차량에 동승 중 사상당한 대리운전의뢰인의 공동운행자성에 관한 판례연구 - 대법원 2009. 12. 24. 선고 2009다80170 판결 -”, 「상사판례연구」 23집 2권(2010.6)

<국문초록>

대리운전업계는 음주운전 단속을 계기로 발달하기 시작하여 현재 다수의 대리운전 기사와 대리운전 업체가 종사하는 사업 분야가 되었다. 대리운전업은 신고만 하면 되는 자유업으로 운영되고 있는데, 주무관청의 감독은 물론 실태 조사도 정확히 이루어지기 어려운 상황이다.

아직까지 상당한 수의 대리운전 기사가 대리운전보험에 가입하지 않고 영업을 하는 것으로 파악되고 있다. 외국에서도 대리운전 기사의 보험 가입 여부는 중요한 문제로 다뤄지고 있다.

대리운전 이용자는 대리운전 기사와 공동으로 타인에 대하여 손해배상책임을 부담하게 되는데, 대리운전보험은 손해 전부를 보장하지는 못한다. 이러한 경우 종종 실제 사고에 대한 과실이 없는 대리운전 이용자가 사고에 대한 책임을 지고 손실을 입게 된다.

향후 대리운전법이 제정되어 대리운전보험의 가입이 의무화되고, 각 보험의 보장 범위에 관하여 합리적인 조율이 이루어질 것을 기대한다.

주제어 : 대리운전, 자동차보험, 자동차손해배상 보장법, 손해배상책임, 보험 보장 범위

<Abst !"t>

Legal Issues on the Compensation for Automobile Accident caused by Designated Driver

#\$, &'() *\$(

+t,()t-, (' . t-, /!0 ,(' ", %, (t '(1 2(3 1 \$\$() -!s /, !1 t-, , /!t, 1 1, \$\$(!t, 1 1 \$4, b2s\$(, ss t' !5 1/6 1, 4, /'5, !(1 ('0 t-, b2s\$(, ss \$s , ()!), 1 0\$t- ! /!), (2%b, ' . 1 \$4, s !(1 !), (" \$, s. A/t-'2)- t-, 1, \$\$(!t, 1 1 \$4, b2s\$(, ss \$s) '0\$() .!st, t-, \$ st!t2s !, ('t 0, // 2(1, st''1 b6 t-, , /!t, 1 !2t-' \$t\$, s !s t-, b2s\$(, ss \$s '5, !t, 1 !s ! . ., \$(12st 6 t-!t '(/6 (, , 1s t' b, , 5' t, 1 0\$t-'2t !(6 !55 '4! / . '% , /!t, 1)'4, (% , (t !), (" \$, s.

7t -!s b,, (, 4, /!, 1 t-!t ! ""(s\$1, !b/, (2%b, ' . 1, \$\$(!t, 1 1 \$4, s !, st\$// '5, !t\$() t-, b2s\$(, ss 0\$t-'2t , /!t, 1 \$(s2 !(" , s, 0-\$"- \$s b, \$() ! s, \$'2s \$ss2, \$(. ' , \$)(''2(t \$, s !s 0, //.

8't- t-, !2t'%b\$, '0(, !(1 t-, 1, \$\$(!t, 1 1 \$4, !, /\$!b/, . ' t-, 1!%) , s . '% !(!""\$1, (t. 82t t-, 1, \$\$(!t, 1 1 \$4, \$(s2 !(" , !(('t ""4, !// t-, 1!%) , s 2(1, "2 , (t \$(s2 !(" , t, %s. 9(. ' t2(!t, /6, t-, 1, \$\$(!t, 1 1 \$4, \$(s2 !(" , 't, (!(('t ""4, t-, !// 1!%) , s, , s2/t\$() \$(/'ss t' !2t'%b\$, '0(, s 0-' !, ('t !"t2!//6 , s5'(s\$b/, . ' t-, !""\$1, (t.

: , , ;5, "t , !s'(!b/, !1<2st9, (t '(1!%) , ""4, !(), !(b, ""' 1\$(!t, 1 \$. b\$// t-!t , =2\$, s !// 1, \$\$(!t, 1 1 \$4, s t' b26 t-, \$(s2 !(" , \$s , (!"t, 1.

#, 60' 1s : 1, \$\$(!t, 1 1 \$4, , !2t'%b\$, \$(s2 !(" , , !2t'%b\$, 1!%) ,)2! !(t, , !"t,

""%5, (s!t\$(. ' !2t'%b\$, !""\$1, (t, 7(s2 !(" , ""4, !),