

---

## 대리운전 사고의 정부보장사업 적용에 관한 연구

(A Study on the Application of the Guarantee of Automobile Accident Compensation Business in case of Designated Drive Accident)

---

김성완\*  
Seongwan, Kim

---

### <국문요약>

뺑소니 또는 무보험자동차사고로 인하여 피해자가 다른 수단으로는 전혀 보상을 받을 수 없는 경우 피해자에 대한 최소한의 구제를 목적으로 자배법 제30조에 의거하여 정부가 시행하는 정부보장사업제도가 있다. 이 제도의 적용과 관련하여 최근 대리운전이 활성화 되면서 대리운전에 의한 자동차 사고 발생 시 대리운전자보험을 가입하지 않은 경우 대리운전의뢰자, 대리운전자 및 제3의 피해자에 대한 보상처리와 관련하여 많은 분쟁이 야기되고 있다.

따라서 본 연구에서는 대리운전 사고로 인해 인적손해를 입은 피해자가 대리운전(업)자로부터 제대로 보상을 받을 수 없는 경우 정부보장사업의 청구대상에 해당되는지 대하여 각 유형별로 분석하여 그 적용가능성에 대하여 살펴보았다. 또 정부보장사업으로 보상한 금액에 대한 구상권 행사에 대해서 검토하였고 대리운전자보험의 담보범위를 책임보험까지 포괄하여 담보할 필요성이 있음을 제안하였다.

※ 국문색인어 : 정부보장사업, 대리운전, 책임보험, 자동차손해배상보장법

---

\* 법학박사, 손해보험협회 과장·영남대학교 강사.

## I. 서언

우리나라의 자동차 등록대수는 2000년 1,200만대를 넘어선 후 꾸준히 증가하여 금년 상반기에는 1,900만대를 넘어서 차량대수 2,000만대를 바라보고 있다. 이는 2013년 상반기 우리나라 주민등록인구수를 기준으로 할 때 자동차 1대당 인구수는 2.66명<sup>1)</sup>으로 이 통계치를 보더라도 자동차가 얼마나 우리생활에 밀접하게 연관되어 있는지를 잘 보여준다. 자동차의 대중화로 인하여 우리 일상생활의 편의성은 증대된 반면에, 자동차의 운행으로 인한 교통사고로 매년 많은 인명피해 및 경제적 손실을 야기하고 있는 실정이다.<sup>2)</sup> 이에 인구 3명당 한 대꼴로 운행되는 자동차로 인한 교통사고 피해자를 보호하기 위하여 우리정부는 자동차 손해배상 보장법(이하 “자배법”이라 한다) 제5조(보험 등의 가입 의무)에 자동차 보유자로 하여금 자동차의 운행으로 인하여 다른 사람을 사상케 한 경우 피해자에게 사망·장해의 경우 최고 1억원, 부상의 경우 최고 2,000만원의 금액을 지급할 수 있는 책임보험 및 책임공제를 가입하도록 강제하고 있으며, 자배법 제8조(운행의 금지)에 의거하여 책임보험 등을 가입하지 않은 자동차는 도로에서 운행하지 못하도록 규정하고 있다.

원칙적으로 자동차사고로 인한 피해보상은 자배법이 정하는 기준에 의거하여 최소한의 보상을 받을 수 있으나, 교통사고를 야기한 자동차가 책임보험에 가입하지 않았거나 뺑소니사고를 일으킨 경우에는 피해자는 제대로 된 보상을 받을 방법이 없다. 이에 자배법은 이러한 무보험 또는 뺑소니 교통사고로 인하여 보상을 받을 수 없는 피해자를 보호하기 위하여 자배법 제30조에 근거한 자동차손해배상 보장사업<sup>3)</sup>(이하 “정부보장사업”이라 한다)제도를 운영하고 있다.

최근 차량의 증가와 함께 자동차 운전이 생활의 일부가 되면서 음주운전의 폐

1) 국토교통부 자동차정책과, “자동차 등록대수 2,000만 돌파가 눈앞에”, 2013.7.11자 보도자료.

2) 경찰청 교통사고 통계에 따르면, 2012년 기준 사망자 5,392명, 부상자 344,565명이 교통사고로 사상을 당하고 있다(경찰청, 「2013년판(2012년 통계) 교통사고통계」, 2013.6, 6면).

3) 자동차손해배상 보장사업은 무보험 또는 뺑소니 사고로 사망하거나 부상한 피해자에 대하여 책임보험의 범위에서 피해를 보상해주는 ‘정부보장사업’과 교통사고로 사망하거나 중증후유장해를 가진 유자녀 및 피부양가족의 경제적 지원 및 중증후유장해인의 재활을 지원하는 ‘교통사고 유자녀 지원 사업’을 말하나 이 글에서는 편의상 자동차손해배상 보장사업을 정부보장사업으로 한정하여 기술하고자 한다.

해) 또한 심각한 사회문제로 대두되면서 경찰의 음주운전 단속 강화로 자연스럽게 자동차 소유자의 대리운전 서비스를 이용하는 횟수가 늘어남에 따라 대리운전자 보험을 가입하지 아니하고 운행한 차량에 사고를 당한 피해자에 대한 정부보장사업 적용여부에 대한 다툼이 있어 왔다. 즉 대리운전자보험을 가입하지 않은 상태에서 차량소유자의 의뢰에 따라 차량을 운행하던 중 대리운전의뢰자(차량소유자)가 탑승한 차량의 일방과실로 차량에 탑승 중이던 대리운전의뢰자가 사상을 당한 경우 대리운전의뢰자를 정부보장사업의 대상으로 간주하여 보상할 수 있는지 여부 등 정부보장사업 적용과 관련한 논쟁이 있어왔다.

따라서 이 글에서는 먼저 정부보장사업과 대리운전의 도입배경, 의의 및 법적성질 등을 살펴보고 대리운전으로 인한 사고의 보상 및 구상관계를 정부보장사업의 입장에서 살펴보고 사안별 쟁점들을 검토한 후 그 개선방안을 제시하고자 한다.

## II. 정부보장사업 및 대리운전 개관

### 1. 정부보장사업

#### (1) 도입배경

자동차사고로 인한 피해자가 늘어나자 이들에 대한 구제문제가 사회적 관심사가 되었으며, 과거에는 피해자가 가해자의 책임소재를 명확히 가려 그것을 입증하여야만 손해배상을 청구할 수 있었으며, 또한 배상청구를 하더라도 가해자의 경제적 변제능력이 불충분하거나 변제능력이 있다하더라도 피해배상금의 지급에 이르기까지는 사실상 많은 시간과 어려움을 겪어야 하는 문제점이 대두되었다. 이 같은 문제를 해결하기 위한 특별법 제정이 필요함에 따라 자배법이 1963년에

4) 최근 5년간의 음주운전 교통사고 현황을 보면, 2008년 26,873건(사망969명, 부상48,497명), 2009년 28,207건(사망898명, 부상50,797명), 2010년 28,641건(사망781명, 부상51,364명), 2011년 28,461건(사망733명, 부상51,135명) 2012년 29,093건(사망815명, 부상52,345명)이 발생하고 있으며, 이는 1990년(7,303건)에 비해 4배 증가한 수치이며, 사망자도 1990년(379명)에 비해 2012년(733명)에는 2.2배 증가한 수치이다(도로교통공단. 「2011 교통사고 통계 분석」, 2012. 88면; 경찰청, 앞의 책, 63면).

제정되었다.

자배법이 제정된 이후 무보험 또는 뺑소니 자동차사고로 인한 피해자에 대한 최소한의 구제를 목적으로 1978년에 뺑소니사고에 대한 정부보장사업이 최초 시행되었고, 그 후 1985년에 무보험자동차사고로 확대 시행하게 되었다.

## (2) 의의

정부보장사업이란 뺑소니 또는 무보험자동차사고로 인하여 피해자가 다른 수단으로는 전혀 보상을 받을 수 없는 경우 피해자에 대한 최소한의 구제를 목적으로 자배법 제30조에 의거하여 정부(국토교통부)가 시행하는 일종의 사회보장 제도이다. 즉 정부보장사업은 책임보험을 가입하지 아니한 자동차(자배법 제30조 제1항 제1호) 및 보유자를 알 수 없는 자동차(자배법 제30조 제1항 제2호)에 의한 교통사고로 인하여 가해자로부터 보상을 받을 수 없는 경우 책임보험의 보험금 한도에서 피해자가 입은 피해를 보상하는 제도이며, 사망의 경우 최고 1억원, 부상의 경우 최고 2,000만원 그리고 장애의 경우 최고 1억원까지 피해자가 입은 치료비 등을 보상해주는 제도이다.

정부보장사업의 재원은 자배법 제37조에 규정된 분담금이며, 자동차보유자가 납부하는 분담금을 그 재원으로 활용하고 있으며 같은 법 시행령 제31조에 의거 분담금은 책임보험 등의 보험료에 해당하는 금액의 5/100를 넘지 않는 범위에서 정하도록 하고 있으며, 같은 법 시행규칙 제11조에 따라 책임보험 등의 보험료의 10/1000을 분담금액으로 하고 있다. 정부보장사업의 주체는 정부(국토교통부)이며, 정부는 사업의 주체로서 사업시행 전반에 대한 감독 및 지도를 전담하고 분담금관리는 손해보험협회, 보상 및 구상 업무는 13개 손해보험회사에 위탁하여 운영되고 있다.

## (3) 법적성질

정부보장사업의 목적은 자동차사고 피해자 보호 및 책임보험제도 보완에 있으나 그 법적성격에 대하여는 공법상의 권리로 보는 견해와 사법상의 청구권으로 보는 견해가 있다. 공법상의 권리로 보는 견해에 의하면, 보장청구권은 그 전제

인 손해배상청구권과는 달리 손해에 대하여 귀책사유가 없는 정부에게 손해전보 책임을 인정하는 것이기 때문에 통상의 사업상의 채권과는 발생의 기초가 다르므로 자동차손해배상 보장사업(자배법 제30조)에 의해서 새롭게 발생한 공법상의 권리로 해석하고 있다.<sup>5)</sup>

이에 반하여 사법상의 청구권으로 인정하는 견해는, 보장청구권도 위험책임사상을 배경으로 하는 책임제도이고 책임보험의 연장선상에 위치하는 것이므로 사법상의 청구권으로 보아야 한다는 것이다.<sup>6)</sup>

정부보장사업의 법적성질에 대하여 필자의 의견은 사법상의 청구권보다는 공법상의 권리로 보는 것이 타당하다고 생각한다. 자배법은 자동차사고로 인한 피해 구제 문제를 단순히 가해자와 피해자간의 문제로만 간주하지 않고 위험원리와 보상원리에 따른 사회문제로 보아 국가가 일정부분 관여하여 이에 대한 입법을 한 것으로<sup>7)</sup> 자배법에서 규정하는 보장사업 제도가 책임보험의 연장선상에서 책임보험의 지급기준 및 보상범위에서 피해자에 대한 보상을 하고는 있으나 엄밀히 말하면 그 배상책임자인 가해자를 대신하여 손해에 대한 귀책사유가 없는 정부가 손해전보책임을 지는 것이므로 이를 사법상의 청구권으로 보는 것은 무리가 있기 때문이다. 또 보장사업에서 피해자의 보장청구권은 그 전제인 손해배상청구권과는 달리 공법상의 채권으로 이해하는 것이 피해자 보호에 유리하고 보장사업을 운영하는 취지에도 부합한다고 본다.<sup>8)</sup>

#### (4) 외국의 정부보장사업

##### (가) 미국

- 
- 5) 木宮高彦의 3, 註釋自動車損害賠償保障法(新版), 有斐閣, 2003, 276頁(조규성, “가해자가 피해자의 동거가족인 경우 자동차손해배상보장법상 보장사업자의 청구권대위 행사여부에 관한 판례 연구 - 대법원 2009.8.20. 선고 2009다27452판결-”, 부산대학교 법학연구 제50권제2호·통권제62호, 2009.10, 438면 재인용).
- 6) 金澤理, 西島梅治, 倉澤康一郎編, 新種自動車保險講座, 日本評論社, 1976, 129頁(조규성, 앞의 논문, 438면 재인용).
- 7) 박세민, “자동차손해배상보장사업의 적용범위 등에 관한 소고”, 한국보험학회, 보험학회지 제82집, 2009.4, 104면.
- 8) 같은 의견; 조규성, 앞의 논문, 438면.

미국 뉴욕주의 경우 보장사업 업무를 수행하는 자동차사고구제협회(Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation-MVAIC)는 뉴욕주 보험법 17-A 항(현재는 52항으로 변경) 제정에 의하여 1958년에 설립되었으며, 1959년 1월로 효력을 미치는 이 법령을 통하여 MVAIC는 뺑소니, 도난, 무단, 무보험차량 사고 등에 대한 인적피해 보상만을 수행하고 있다.

보장사업의 재원은 우리나라와 마찬가지로 분담금(Levy) 징수를 통하여 이루어지며 뉴욕주 보험법 5207절에 의한 자동차책임보험을 취급하는 보험회사를 통하여 분담을 징수하고 있다. 분담금은 7명의 위원회 임원(모든 회원사의 투표로 결정)이 결정하며 분담금 산출방법은 최근 2년 전의 보험료를 근거로 분담금을 산정, 보험사의 시장점유율에 비례하여 분담금을 부과하고 있다.

보험사업자로부터 징수된 분담금은 무보험, 도난 및 보유불명차량에 의한 피해보상의 재원으로 사용되고 있다. 무보험 및 보유불명 차량사고는 물론 No-Fault 차량에 대한 피해보상을 MVAIC에서 총괄하고 있으며 보유불명, 무보험 등의 불법행위의 경우 대인보상은 부상 1인당 25,000 USD / 1사고당 50,000 USD, 사망시에는 50,000 USD / 1사고당 100,000 USD까지 보상하고 있으며, No-Fault의 경우 50,000 USD까지, 대물피해에 대하여는 보상하지 않고 있다.<sup>9)</sup>

#### (나) 캐나다

캐나다의 정부보상사업은 1947년 법무부 산하의 기금으로 설립되었다가 그 후 교통부로 이관되었으며 현재의 온타리오금융서비스위원회(Financial Service Commission of Ontario-FSCO)의 부속기구인 자동차사고보상기금(Motor Vehicle Accident Claims Fund-MVACF)에서 뺑소니, 도난, 무단, 무보험차량 사고 등에 대한 피해보상을 수행 중에 있으며 MVACF는 자동차사고보상법(Motor Vehicle Accident Claims ACT)과 규정에 따른 자동차사고보상기금에 의해 운영되는 정부산하 독립기구이다.

캐나다의 정부보상사업 운영에 필요한 재원은 자동차사고보상법 R.S.O. 1990,

9) 손해보험협회, “국가별 보장사업 운영실태”, 2007.1, 참조.

M.41장의 개정에 의하여 교통부는 차량운전자로 하여금 운전면허 신규 및 갱신에 대한 수수료명목으로 분담금을 징수하며, MVACF에서 분담금을 관리하고 있으며, 보험회사로부터 별도의 분담금을 징수하지는 않는다. 차량운전자의 운전면허 취득금으로 부터 징수된 분담금은 무보험, 도난 및 보유불명차량에 의한 피해보상의 재원으로 사용되고 있다.

MVACF에서 무보험 및 보유불명 차량사고에 대한 피해보상을 수행하고 있으며, 인적피해는 물론 일부 물적피해도 보상하고 있다. 무보험 및 보유불명의 경우 MVACF의 보상한도는 인적사고는 최고 200,000 CAD, 물적피해는 최고 3,000 CAD의 보상금액을 인정하고 있으나 사실상 물적피해의 경우 개인 차량에게 보상하는 경우는 거의 없으며 교통부 소관 등 국가 차량의 경우 일부 지급하고 있으나 극히 미비한 수준이며 No-Fault의 경우 보험사의 지급기준에 따르고 있다.

#### (다) 영국

영국에서는 무보험 및 보유불명에 의한 피해자 보상 및 구상환입 업무는 자동차보험국(Motor Insurer's Bureau-MIB)에서 수행하고 있으며, MIB는 1946년에 설립되었으며 이후부터 영국에서 Guarantee Fund(보증기금)을 운영하고 있다. 이 기금(MIB)은 정부의 두 가지 협약에 근거하여 운영되고 있으며, 그 중 하나는 1999년 제정된 무보험차량 운전자협약이고 다른 하나는 2003년 제정된 뺑소니차량 협약이다. 위 협약은 현재 The Second EU Directive(84/3/EEC)아래 유럽법(European Law)의 필요조건이다. 그리고 MIB는 도로교통법(The Road Traffic Act 1988)의해 강제된 조직의 회원인 자동차보험가입자에 의한 기금과 보증에 의해 운영되는 민간회사이다.

보장사업 재원으로 활용되는 분담금은 매년 MIB가 익년의 시장흐름에 따라 예상 분담금액을 산정하고 전년에 걸쳐 회원들(자동차소유자)로부터 분담금을 거두며, 분담금 징수 방법은 자동차보험을 사업종목으로 채택하고 있는 보험사에서 보험료로 징수한 총 보험료의 일부를 MIB기금으로 납부하고 있다.<sup>10)</sup>

10) 개별 자동차보험자의 각출금(분담금징수액)은 그들의 제3자 책임보험 시장점유율에 기초하여 징수하며, 분담금의 산정은 12명의 Board(위원)에 의하여 년 5회에 걸친 회의를 통하여 결정되어지며

영국의 Guarantee Fund는 무보험차량, 보유불명 차량에 의한 교통사고 피해를 보상하며 보상범위는 대인보상에 대한 한도는 없으며 대물보상에 한하여 250,000 GBP를 한도로 정하고 있다.<sup>11)</sup>

(라) 아일랜드

아일랜드의 경우 "The Agreement of 1955"에 근거하여 아일랜드 교통국은 아일랜드 자동차보험국(Motor Insurers' Bureau of Ireland-MIBI)과 협정(Agreement)함으로써 최초로 무보험 및 보유불명 자동차사고의 피해자를 구제 사업을 시작하였다. 협정은 총 5차례의 개정을 거쳐 최종적으로 "MIBI Agreement 2004"를 통하여 무보험, 도난차량, 무단운전 또는 보유불명차량의 사고피해자에 대한 피해를 보상하고 있다. MIBI는 도로교통법(The Road Traffic Act 1961)에 의해 강제된 조직의 회원인 자동차보험가입자에 의한 기금과 보증에 의해 운영되고 있다. 아일랜드는 보장사업 재원인 분담금 징수에 대하여 엔진이 장착된 모든 차량의 소유자로 하여금 분담금 납부의무를 지우고 있으며 MIBI는 아일랜드에서 보험업을 영위하는 총33개 보험회사를 통하여 1인당 45 EUR(2006년기준)를 분담금으로 징수, 피해자 구제활동에 사용하고 있다.

또한 무보험 및 보유불명 차량 사고의 피해보상은 MIBI에서 총괄하고 있으며 MIBI는 보험사(시장점유율이 높은 5개사)에 위탁하여 보상업무를 수행하고 있다. 보상범위는 대인보상에 대한 한도는 없으며 대물보상에 한하여 114,000 EUR를 한도로 정하고 있으며 대물보상을 받기 위해서는 무보험차량인 경우 440 EUR, 도난차량인 경우 220 EUR을 지불해야 보상이 가능하며 보유불명건에 대하여는 대물피해에 대한 보상을 신청할 수 없다.<sup>12)</sup>

(마) 일본

일본의 자동차손해배상보장제도는 피해자의 구제를 목적으로 1955년에 제정

---

위원의 구성은 전체 보험회사중 시장점유율에 따라 대형사, 중형사, 소형사의 대표들로 구성되어진다(대한손해보험협회, 「자동차손해배상보장사업 분담금 제도개선 연구용역」, 2006.7, 58-59면).

11) 대한손해보험협회, 앞의 책, 66면.

12) 손해보험협회, "국가별 보장사업 운영실태", 2007.1, 참조.



된 자동차손해배상보장법에 의거하고 있으며, 동 법에서 규정하고 있는 가해자의 배상책임 강화, 자동차손해배상 책임보험, 정부의 보장사업과 이를 보완하는 자동차 사고대책 사업, 임의 자동차보험 등의 사업을 수행하고 있다.

보험금의 적정한 지불을 확보하기 위해 보상금의 결정, 손해보상금의 구상 및 감독 등 보장사업 업무는 정부(국토교통성 자동차교통국 보장과)가 주관하며, 보험계약과 보상금 결정과 지급 등의 기본적인 업무는 보험회사와 공제조합 등에 위탁하여 운영하고 있다. 무보험 및 보유불명 차량 사고의 피해보상은 사망의 경우 30,000,000 JPY, 상해 1,200,000 JPY 그리고 후유장애의 경우 750,000 JPY에서 40,000,000 JPY까지 지급하고 있다.<sup>13)</sup>

## 2. 대리운전업과 대리운전자보험<sup>14)</sup>

### (1) 대리운전업

#### (가) 도입배경

우리나라에서 대리운전업이 나타나게 된 직접적인 배경은 1981년 경찰청에서 처음으로 휴대형 음주측정기를 도입하여 노상에서 음주운전 일체단속을 시작하면서 연유한다. 음주측정기 도입 초창기는 각 경찰서별로 배치된 측정기가 많지 않아서 음주운전자들이 단속의 부담을 느끼지 않았지만, 88올림픽을 전후하여 음주측정기를 대량으로 도입하고 전국적으로 단속이 강화되자 경찰의 음주단속을 피할 목적으로 유흥업소에서 자체직원, 주차관리원, 대리운전 부업 근무자를 이용하여 고객보호차원의 대리운전을 시작하게 되었다.<sup>15)</sup>

그 후 1990년대에 들어 보급되기 시작한 휴대폰으로 인해 소규모 대리운전업체가 하나둘 생겨나기 시작했고, 때마침 국내에 불어 닥친 IMF 경제한파로 많은 실업자가 발생하여 이들이 창업비용이 거의 들지 않고 쉽게 부업으로 할 수 있는 대리운전 사업자로 또는 운전자로 급속히 몰려들기 시작하였다. 그리고 경제

13) 대한손해보험협회, 앞의 책, 38~66면.

14) 김성완, “대리운전자보험에 관한 고찰”, 한국보험학회, 보험학회지 제94집, 2013.4, 81~87면.

15) 한국대리운전협회, 자료실, “대리운전현황”, 2010.10.

가 어느 정도 회복된 뒤인 2003년 후반부터 전국적으로 급속히 활성화되어 전국 체인을 가지고 있는 대형화·조직화된 대리운전 업체들도 등장하기 시작했다.<sup>16)</sup>

#### (나) 의의 및 법적성질

자동차 대리운전은 주로 야간취객 등을 대상으로 자가용자동차를 대리운전이 용자를 대신하여 운전하는 서비스를 제공하는 업을 말하는 것으로 상법에서 규정하는 운송업<sup>17)</sup>의 한 범주로 볼 수 있다 하겠다. 그러나 운송업과 관련한 여객자동차 운수사업법<sup>18)</sup> 및 화물자동차 운수사업법<sup>19)</sup>과는 구별된다고 볼 수 있다.

대리운전업은 자유업으로 분류되어 있어 정부의 관리나 규제를 받지 않고 있으며 관할세무서에 사업자등록만 하면 대리운전사업소를 운영할 수 있다. 반면, 택시나 버스운송업의 경우 여객자동차운수사업법에 근거하여 면허를 취득하여야만 운송업을 할 수 있도록 되어 있고 화물운송업을 하기 위해서는 화물자동차운수사업법에 따른 허가를 받아야 가능하다.

일본의 경우는 2002년 「자동차운전대행업 업무의 적정화에 관한 법률<sup>20)</sup>」을 제정하여 대리운전업을 법규제화 하고 있으나, 아직 우리나라는 일본의 경우처럼 대리운전업에 대한 법제가 마련되어 있지 않고 있지만 18대 국회에 3개(임기만료 폐기), 19대 국회에 1개의 대리운전 관련 법안이 국회에 계류 중에 있어<sup>21)</sup> 머지않은 기간 내에 우리나라도 대리운전업의 법제화가 예상된다.

## (2) 대리운전자보험

16) 모창환, “자가용자동차 대리운전의 정책방향”, 한국교통연구원, 2007.3, 3면.

17) 상법 제125조(의의)에 따르면 “육상 또는 호천, 항만에서 물건 또는 여객의 운송을 영업으로 하는 자를 운송인이라 한다.”라고 규정하고 있다.

18) 여객자동차 운수사업법 제2조 제3호에 따르면 “여객자동차운송사업이란 다른 사람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하는 사업을 말한다.”고 정의하고 있다.

19) 화물자동차 운수사업법 제2조 제3호 의하면 “화물자동차 운송사업이란 다른 사람의 요구에 응하여 화물자동차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하는 사업을 말한다.”고 정의하고 있다.

20) 주요내용으로 ①자동차운전대행업은 반드시 공안위원회의 인정을 받아야 함, ②운전대행보험 가입 필수, ③안전운전관리자 선임 필수, ④이용자에게 사전 운행요금 설명 의무 등이 있다(한국교통연구원, 「대리운전 실태분석과 개선방안 연구」, 2006.1, 86~87면).

21) 18대 국회에 송영길의원이 2008년 대표발의한 “대리운전업 및 운전자관리에 관한 법률”과 손숙미의원과 정의화위원이 2009년 대표발의한 “대리운전업법”이 있었으며, 19대 국회에 강기운의원이 2012년 대표발의한 “대리운전업법안”이 국회에 계류중에 있다(국회의안정보시스템, <http://likms.assembly.go.kr> 2013년 1월 25일).

(가) 도입배경 및 변화와 발전

1998년부터 소규모로 시작된 대리운전 영업행위가 2003년부터 전국에 걸쳐 대형화·조직화 되면서 보험에 가입되어 있지 않은 대리운전자가 대리운전 중 야기한 사고에 있어 제3의 피해자는 대리운전 의뢰자가 가입하고 있는 책임보험 외에는 보상을 받지 못하여 책임보험을 초과하는 손해에 대하여는 대리운전자와 대리운전의뢰자를 상대로 별도의 손해배상을 청구하여야 하는 문제점 등이 발생하였다.

이에 대리운전에 의한 교통사고 시 피해자 보호를 위한 제도적 보완이 필요함에 따라 금융감독원은 대리운전에 의한 사고 발생 시 보상범위를 확대하도록 자동차보험 약관을 개선<sup>22)</sup>함과 더불어 대리운전 사고위험을 담보하는 보험상품(대리운전 위험담보 특별약관, 대리운전자 특별약관)의 가입을 활성화하는 등 대리운전 사고로 인한 소비자의 피해방지를 위해 자동차보험제도 개선방안을 마련하여 시행중에 있다.<sup>23)</sup>

(나) 상품종류 및 보상내용

① 대리운전 위험담보 특별약관

대리운전 위험담보 특별약관(이하 ‘대리운전 위험담보 특약보험’이라 한다)은 자동차보험<sup>24)</sup>의 특약의 형식으로 개발된 상품이며 대리운전 의뢰자가 가입하는 보험으로 대리운전자<sup>25)</sup>가 보험에 가입하지 않아 발생한 손해를 보상해

22) 2006년 11월 개정된 자동차보험 약관의 주요내용을 보면 대인Ⅱ의 피보험자의 범위에 대리운전업(대리운전자)을 피보험자의 범위에서 제외하는 조항을 삭제하였다(자동차보험표준약관집, “개인용자동차보험 2. 담보종목별 보상내용. ⑩배상책임(대인배상Ⅰ, 대인배상Ⅱ, 대물배상) 2. 피보험자의 범위”, 손해보험협회, 2011.6 15면.

23) 동부화재, “자동차보험과 대리운전자보험과의 상관관계 검토”, 손해보험협회, 「월간손해보험」, 2007.9월호 70면.

24) 개인용자동차보험은 보통약관과 특별약관으로 구성되어 있으며 보통약관에는 배상책임(대인배상Ⅰ, 대인배상Ⅱ, 대물배상), 자기신체사고, 무보험자동차에의한 상해, 자기차량손해로 구성되어 있으며, 특별약관으로는 운전자 연령제한(만21세이상 한정운전 특별약관등), 운전자 범위제한(가족운전자 한정운전 특별약관등) 및 운전자 범위확대(대리운전 위험담보 특별약관)으로 구성되어 있다(현대해상, 개인용 자동차보험약관, 2013.1).

25) 통상 대리운전업체에 소속된 대리운전자에 한하나 보험사에 따라 자동차취급업자 및 보험설계사나 보험대리점도 포함하는 경우가 있다.

주는 상품이다. 대리운전 위험담보 특약보험의 보상내용은 다음과 같다.

- (a) 자동차보험 보통약관의 배상책임(대인배상 I·II, 대물배상)
- (b) 자동차보험 보통약관의 자기신체사고
- (c) 자동차보험 보통약관의 무보험자동차에 의한 상해
- (d) 자동차보험 보통약관의 자기차량손해

또한 이 경우에는 '운전자연령 한정운전 특별약관' 또는 '운전자범위 한정운전 특별약관'을 적용하지 않고 있으며, 이 사고로 발생한 손해에 대해 자동차취급업자 종합보험 또는 대리운전업자보험 등의 다른 보험계약에 의하여 보험금이 지급될 수 있는 경우에는 다른 계약에서 지급될 수 있는 금액을 초과하는 때에 한하여 그 초과액만을 보상한다.

② 대리운전업자 특별약관<sup>26)</sup>

대리운전업자 특별약관(이하 '대리운전업자 특약보험'이라 한다)은 대리운전 중 발생한 사고로 생긴 손해를 보상하는 보험으로 대리운전업체가 가입하며, 자동차취급업자 종합보험<sup>27)</sup>의 특약 형태로 운영되고 있다. 보상내용으로는 대인배상II, 대물배상, 자기신체손해 및 자기차량손해에 대하여 보상하고 있다. 대리운전 위험담보 특약보험과의 차이점은 대인배상 I 을 초과하는 손해를 보상한다는 것이다.

### III. 대리운전 사고 시 정부보장사업 보상·구상관계

#### 1. 정부보장사업 청구 요건

- 26) 일부 보험사의 경우 대리운전업자가 가입하는 대리운전자보험의 명칭을 '대리운전자자동차 위험담보 특별약관'으로 정하고 있으나 대부분의 보험사는 '대리운전업자 특별약관'으로 정하고 있어 이하에서는 편의상 대리운전업자가 가입하는 대리운전자보험의 명칭을 '대리운전업자 특약보험'으로 칭한다.
- 27) 자동차취급업자종합보험은 자동차취급을 업으로 하는 자가 업무로서 자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 발생한 사고에 대하여 보상하는 보험으로 보통약관(대인배상, 대물배상, 자기차량손해)과 특별약관(정비수탁자동차 특약, 검사용역대행업자 특약, 자동차판매업자 특약, 대리운전업자 특약(대리운전자자동차 위험담보 특약) 등으로 구성되어 있다.

## (1) 일반적 요건

### (가) 자동차의 운행

정부보장사업을 청구하기 위한 일반요건으로 자배법 제30조는 자동차의 운행을 들고 있는데 여기서 말하는 자동차는 자동차관리법의 적용을 받는 자동차로 원동기에 의하여 이동할 목적으로 제작된 용구 또는 이에 견인되어 육상을 이동할 목적으로 제작된 용구와 같은 법 시행령 제2조에서 정한 건설기계<sup>28)</sup>에 의한 운행이 전제되어야 한다.

운행이란 사람 또는 물건의 운송 여부와 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용하거나 관리하는 것을 말하는 것(자배법 제2조 제2호)으로 여기에서 용법이란 자동차의 여러 고유장치(당해장치)의 용법을 말하며 당해장치란 자동차의 구조상 설비되어 있는 장치로서 기관, 조향, 전동, 제동, 전기, 배기 등의 장치 이외에 크레인차의 크레인, 덤프차의 덤프, 화물자동차의 측판 및 후판 등 자동차 고유의 장치도 포함된다. 사용이란 운전하는 동안을 포함하는 것은 물론이며 주정차하는 동안 및 화물차가 적재하는 동안의 경우까지도 포함되는 것으로 해석되며, 관리는 자동차를 유지·수선하고 보관하는 것을 뜻하므로 차고에 주차된 상태까지도 관리의 범위에 포함시키며 넓게는 수리하는 동안도 관리에 포함시켜 해석하는 경우도 있다.<sup>29)</sup>

### (나) 인적손해의 발생

정부보장사업을 청구하기 위한 또 다른 요건으로 자배법은 피해자가 자동차의 운행으로 인하여 인적손해 즉 사망이나 부상을 입은 경우에 한하도록 하고 있다. 이는 앞서 살펴본 바와 같이 대물손해에 까지 보상해주는 영국, 캐나다, 아일랜드 등과는 차이가 있다.

### (다) 자동차운행자의 손해배상책임의 발생

28) 자배법 시행령 제2조(건설기계의 범위)에서 정한 건설기계는 덤프트럭, 타이어식 기중기, 콘크리트믹서트럭, 트럭적재식 콘크리트펌프, 트럭적재식 아스팔트살포기, 타이어식 굴삭기이다.

29) 김광국, 「자동차보험 대인 손해사정론」, 보험연수원, 2006. 46면

피해자는 자동차운행에 기한 인적 사고에 대하여 운전자인 가해자 또는 자동차보유자에 대하여 법률적으로 근거 있는 손해배상청구권을 기본적으로 가지고 있어야 한다. 즉 불법행위법에 근거하여 가해자에게 배상책임이 있는 경우라야 한다. 일반적으로 위에 제시한 자에게 손해배상청구권을 행사할 수 있는 청구권자는 상법 제724조(보험자와 제3자와의 관계) 제2항과 자배법 제10조(보험금 등의 청구)에서 말하는 자동차책임 보험자에게 보험금의 지급을 청구할 수 있는 직접청구권자와 동일한 자이다.<sup>30)</sup>

## (2) 구체적 요건

### (가) 자동차보유자를 알 수 없는 자동차에 의한 사고

정부보장사업을 청구하기 위한 구체적인 요건으로 자배법 제30조 제1항 제1호에서는 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 사망하거나 부상한 경우를 들고 있다. 여기에서 말하는 보유자를 알 수 없는 자동차라 함은 자동차 사고를 일으켜 사람을 죽거나 다치게 한 후 도주함으로써 피해자의 입장에서 볼 때 가해자동차의 보유자 및 가해차량의 등록번호를 전혀 알 수 없는 이른바 뺑소니자동차를 말한다. 보유불명 자동차에 의해 야기된 사고의 손해배상은 자배법 제3조에서 정하고 있는 운행자책임 인정 여부에 관계없이 관할경찰서로부터 뺑소니 사고임을 확인만 받으면 가능한데, 그 이유는 뺑소니 사고인 관계로 자배법 제3조 단서에서 규정하고 있는 운행자의 면책사유를 입증할 수 없기 때문이다.<sup>31)</sup> 그러나 보유불명사고라 해서 반드시 정부보장사업을 청구할 수 있는 것은 아니다. 공동불법행위로 인한 사고인 경우 그 손해배상책임에 따라 보장사업 청구가 불가능한 경우가 있다. 예컨대 A라는 차량이 도로에서 정상주행 중 B차량이 중앙선을 넘어 A차량을 치어 A차량이 도로에 전복된 상황에서 뒤따라오던 C차량이 안전거리미확보로 A차량을 추돌한 사고에서 B차량은 피해자의 구호조치 없이 도주한 경우 B와 C차량 모두가 이 사고에 대한 손해배상책임이

30) 김은경, “자동차책임보험법상 피해자의 법적 지위-피해자의 직접청구권과 자동차손해배상보장 기금에 대한 청구권에 관하여-”, 한국상사법학회, 상사법연구 제19권 제1호, 2000.6, 114면.

31) 박세민, 앞의 논문, 106면.

발생한 경우, 가해자의 일방이 도주함으로써 보유불명이 되어도 다른 일방의 가해자가 명확하여 그가 가입하고 있는 보험(공제)으로 피해자가 손해배상을 받을 수 있는 경우에는 최종적 구제를 목적으로 운용되는 정부보장사업의 청구 대상에 해당될 수 없다. 이에 대하여 C차량을 담보하고 있는 보험회사(공제조합)측에서 부당하다는 의견을 제시할 수 있으나 이는 피해자의 입장에서는 피보험자 개별청구권에 의거 B차량과 C차량 모두에게 손해배상청구권을 행사할 수 있으며 B차량이 누군지 알 수 없는 상황에서 C차량의 차주에게 청구하는 것은 당연한 일이므로 C차량의 보험사는 A차량의 피해자에게 전액 보상하고 B차량이 검거된 경우 그 과실만큼을 구상하는 것이 옳다고 본다.

#### (나) 무보험 자동차에 의한 사고

보장사업 청구의 다른 한 요건은 자배법 제30조 제1항 제2호에서 규정하는 보험가입자 등이 아닌 자가 제3조에 따라 손해배상의 책임을 지게 되는 경우이다. 다만 보험 등예의 가입의무가 없는 자동차와 도로가 아닌 장소에서만 운행하는 자동차의 운행으로 인한 경우는 제외하고 있다.

이는 자배법 제5조에서 강제하는 책임보험(공제)을 가입하지 않은 자가 손해배상책임을 지게 되는 경우 및 책임보험에 가입된 경우라도 사고가 그 보험계약에서 보상되지 않는 경우에 해당함으로써 궁극적으로 사고에 대한 손해배상책임을 있는 자가 보험회사에 보험금의 지급을 청구할 수 없고 자동차 보유자에게는 손해배상책임을 발생되지 않는 사고를 의미한다.<sup>32)</sup> 자배법 제30조 제1항 제2호의 구체적 예로는 자배법 소정의 자동차로서 자배법 상 강제되는 책임보험을 미가입한 자동차에 의한 사고, 도난 자동차사고 시 운전자가 차량을 사고지점에 방치한 채 도주한 경우 및 무단운전사고의 경우 등 사고차량의 보유자가 피해자에 대한 손해배상책임을 면한 경우 등이 있다.<sup>33)</sup> 무보험자동차에 의한 정부보장사업의 보상은 배상자력이 없는 가해자로부터 피해를 입은 피해자가 치료비가 없어 제대로 된 치료를 받지 못하여 장애 등이 발생되지 않도록 하기 위함과 위자료, 휴업손해 보상 등 경제적 지원을 통하여 빠른 사회복귀를

32) 박세민, 앞의 논문, 106~170면.

33) 박세민, 「자동차보험법의 이론과 실무」, 2007. 세창출판사, 256면.

지원하기 위함이라 볼 수 있다.

(다) 다른 방법으로 손해배상을 받지 않는 경우

정부보장사업은 자배법 제36조 제1항에 의거 보장사업의 적용이 되는 피해자라 하더라도 「국가배상법」, 「산업재해보상보험법」, 「공무원연금법<sup>34)</sup>」, 「군인연금법<sup>35)</sup>」, 「근로기준법」, 「국민건강보험법」 등에 의하여 배상 또는 보상을 받는 경우가 아니어야 한다.

이는 다른 법령에 의한 급부와 본 사업에 의한 급부가 경합하면 다른 법령에 따른 급부가 우선하며, 만약 본 사업의 보상액 한도가 다른 법령에 따른 급부액을 초과하는 경우 피해자는 그 차액부분을 본 사업으로부터 보상받을 수 있음을 의미한다. 즉 사회보험급여를 지급하는 다른 법령에 의한 급부 금액이 피해자의 손해를 전부 전보할 수 없는 경우에 피해자의 손해액 범위 안에서 자배법에서 정한 보험금액에서 피해자가 다른 법령에 의해 이미 수령한 급부액을 공제한 나머지 금액을 정부보장사업자<sup>36)</sup>에게 청구할 수 있다는 것이다.<sup>37)</sup>

또한 동조 제2항에 따라 자배법 제5조에 따른 책임보험(공제)을 가입하지 아니한 차량에 의한 사고일지라도 손해배상 책임이 있는 운전자나 차량보유자 등으로부터 손해배상을 받은 경우에는 정부보장사업의 청구대상이 되지 아니한다. 동항의 의미와 관련하여 대법원 판례<sup>38)</sup>는 ‘보장사업의 취지와 자배법 제39조 제1항과의 관계 등에 비추어 볼 때, 자배법 제36조 제2항은 피해자가 보장사업에 의한 보상금을 지급받기 전에 가해자로부터 보상금에 해당하는 손해에 대하여 배상을 받은 때에 정부가 피해자가 배상받은 금액의 범위 안에서 보상 책임을 면한다.’는 의미로 제한적으로 해석하고 있다. 예컨대 피해자가 입은 실제 손해액이 5,000만원이라고 가정했을 때 피해자가 정부보장사업으로 2,000만

34) 같은 법 제34조에 따른 단기급여 및 같은 법 제42조 제2호에 따른 장애급여만 해당된다.

35) 같은 법 제6조 제13호·제14호 및 제17호에 따른 재해보조금, 사망조위금 및 공무상요양비만 해당된다.

36) 정부로부터 정부보장사업의 보상 및 구상 업무를 위탁받은 13개 손해보험회사(삼성화재, 현대해상, 동부화재 등)를 말한다.

37) 박세민, 앞의 논문, 107면.

38) 대법원 2005.4.15. 선고 2004다35113 판결.



원(부상1급 한도금액)을 수령한 후 가해자와 1,000만원에 형사합의를 하였다면 이는 피해자가 입은 실 손해액을 초과하지 않았으므로 보장사업자가 자배법 제 39조에 의거하여 피해자에게 반환청구를 할 수 없다는 것이다.

## 2. 대리운전 사고 시 정부보장사업 보상관계

### (1) 서

앞서 정부보장사업 청구요건에 대하여 살펴본 바와 같이 정부보장사업으로 청구하기 위해서는 자동차의 운행으로 인적피해가 발생하여야 하며 자동차운행자의 손해배상책임이 발생되어야 하며 그 사고내용이 무보험자동차 또는 뺑소니 자동차 사고로 기인한 것을 전제로 하고 있다.

최근 차량등록대수의 증가와 더불어 대리운전 사업의 활성화로 대리운전과 관련한 사고가 많이 발생되며 대리운전은 일반적인 자동차사고와는 달리 대리운전(업)자라는 이해관계자가 추가됨으로써 사고발생 시 손해배상책임에 있어 다양한 유형이 상존하며 특히 책임보험을 미가입한 무보험자동차에 의한 사고 시 정부보장사업 적용에 있어 보장사업 청구대상 가부에 대한 다툼이 많다. 따라서 대리운전 시 발생하는 다양한 유형을 통하여 정부보장사업의 적용여부에 대하여 살펴보고자 한다.

### (2) 대리운전의뢰자(차주)가 사상한 경우

대리운전과 관련된 대리운전의뢰자(차주)가 사상한 경우에는 첫째, 대리운전을 의뢰한 대리운전의뢰자의 차량이 무보험상태에서 대리운전자의 과실로 단독사고가 발생하여 대리운전의뢰자가 사상한 경우, 둘째, 대리운전의뢰자의 차량과 상대차량의 쌍방과실로 인하여 대리운전의뢰자가 사상한 경우로 대리운전의뢰자의 차량과 상대차량 어느 한쪽이 무보험상태이거나 양쪽차량 모두 무보험상태인 경우, 셋째, 대리운전의뢰자의 차량이 상대차량의 일방과실로 인하여 대리운전의뢰자가 사상한 경우로 나누어 검토할 필요가 있다.

첫째, 대리운전의뢰자의 차량이 무보험상태에서 대리운전자의 과실로 대리운전의뢰자가 사상한 경우, 대리운전의뢰자는 대리운전자가 가입한 대리운전자보험<sup>39)</sup>에 의하여 보상청구가 가능하다. 하지만 대리운전자보험은 책임보험을 초과한 부분에 한하여 보상책임을 담보하고 있으므로 결과적으로 대리운전의뢰자는 본인차량의 책임보험으로 선보상이 되어야 하나 본인차량이 무보험이기 때문에 이 경우 대리운전의뢰자를 자배법상 타인으로 보아 보장사업으로 보상이 가능한가에 대한 의문이 있다. 대법원 판례는 대리운전 사고와 관련하여 대리운전의뢰자와 대리운전업자 사이의 '내부관계'에서는 대리운전업자가 유상계약인 대리운전계약에 따라 그 직원인 대리운전자를 통하여 차량을 운행한 것이라고 해석한 다음, 대리운전을 의뢰한 자는 차량에 대한 운행지배와 운행이익을 공유하고 있다고 할 수 없고, 또한 자동차의 단순한 동승자에게는 운전자가 현저하게 난폭한 운전을 한다든가 그 밖의 사유로 인하여 사고발생의 위험이 상당한 정도로 우려된다는 것을 동승자가 인식할 수 있었다는 특별한 사정이 없는 한 운전자에게 안전운전을 촉구할 의무가 없다고 판시한 바 있다.<sup>40)</sup> 따라서 판례의 취지를 볼 때 제3의 피해자가 있는 외부관계에서는 대리운전의뢰자는 대리운전업자와 함께 공동운행자로서의 지위를 갖는다고 볼 수 있으며, 내부관계에서는 대리운전의뢰자는 대리운전업자에 대하여 자배법상 타인임을 주장하여 손해배상을 청구할 수 있다 할 것이다. 즉 자배법 제3조는 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자가 다른 사람을 사상케 한 경우 그 손해배상책임을 지도록 하고 있으므로 대리운전의뢰자는 이 사고에서 다른사람에 해당되므로 자배법 제30조 제1항 제2호에 따라 보장사업 대상이 된다고 볼 수 있다.

그러나 대리운전차량<sup>41)</sup>이 보험에 가입된 경우 동일한 사안에서 대리운전의뢰자가 자신이 가입하고 있는 책임보험으로 보상받을 수 있는가에 대해 의문이다. 대법원 판례<sup>42)</sup>에 따르면 “자동차책임보험계약의 기명피보험자로부터 피보험차량

39) 대리운전과 관련한 보험은 앞서 언급하였듯이 대리운전의뢰자가 가입하는 대리운전 위험담보 특약보험과 대리운전(업)자가 가입하는 대리운전업자 특별약관보험이 있으나, 이하에서는 대리운전업자 특별약관을 대리운전자보험이라 한다.

40) 대법원 2005.9.29. 선고 2005다25755 판결.

41) 차량소유자가 대리운전자에게 대리운전을 맡긴 대리운전의뢰자의 차량을 이하에서는 '대리운전차량'으로 칭한다.

을 빌려 운행하던 자가 대리운전자에게 차량을 운전하게 하고 자신은 동승하였다가 교통사고가 발생하여 상해를 입은 사안에서, 그 운행자는 공동운행자인 대리운전자와의 내부관계에서는 단순한 동승자에 불과하여 자동차손해배상 보장법 제3조에 정한 '다른 사람'에 해당하지만, 기명피보험자와의 관계에서는 '다른 사람'에 해당한다고 볼 수 없어, 피보험차량의 책임보험자가 그 운행자에 대하여 책임보험금 지급의무를 부담하지 않는다."고 판시하고 있다. 이 판례에 따르면 대리운전의뢰자가 기명피보험자가 아닌 경우로 대리운전의뢰자와 기명피보험자와의 운행자성 검토에 있어 대리운전자와 같이 내부관계로 파악하지 않고 외부관계로 파악하여 대리운전의뢰자와 기명피보험자 모두에게 운행자성을 부여한 것으로 보인다. 따라서 기명피보험자가 대리운전의뢰자인 경우의 운행자성 판단은 내부관계에 따라 판단해야 할 것이며 그렇다면 대리운전자와의 관계에서 타인성이 인정된다 할 것이므로 책임보험에서 보상청구가 가능하다고 보여 지나, 책임보험은 피보험자가 보험기간 중의 사고로 인하여 제3자에게 손해배상책임을 질 경우 보험자가 이로 인한 손해를 보상할 것을 목적으로 하는 손해보험계약(상법 제719조)이다. 즉 책임보험은 피보험자에게는 제3자에 대한 배상책임을 보험자에게 돌림으로써 자신의 경제적 손실을 막을 수 있는 자위수단이 되는 동시에 피해자인 제3자에게는 손해배상액을 확보함으로써 최소한 생활의 안정을 도모할 수 있도록 하는 사회적 기능도 함께 하고 있다고 볼 때<sup>42)</sup> 피보험자인 대리운전의뢰자가 대리운전으로 사상한 경우까지를 담보한다고 보기는 어려울 것으로 보인다.

둘째, 대리운전차량과 상대차량의 쌍방과실로 인하여 대리운전의뢰자가 사상한 경우 먼저 대리운전의뢰자의 차량이 무보험상태라면 대리운전의뢰자는 상대차량의 책임보험으로 보상을 받을 수 있다. 그리고 상대차량이 무보험이라면 대리운전자가 가입한 대리운전자보험으로 보상을 청구하면 되나, 대리운전자보험이 책임보험을 초과하는 부분만 담보하고 있다면 책임보험 보상에 관해서는 앞에서 서술한 바와 같이 본인차량의 책임보험으로 청구하면 된다. 하지만 쌍방이 모두 무보험인 경우 대리운전의뢰자는 앞서 기술한 바와 같이 보장사업으로만

42) 대법원 2009.5.28. 선고 2007다87221판결.

43) 양승규, 「보험법 제5판」, 삼지원, 2005.9, 352~353면.

청구가 가능할 것으로 보인다.

셋째, 대리운전차량이 상대차량의 일방과실로 인하여 대리운전의뢰자가 사상한 경우 대리운전의뢰자는 대리운전자보험의 유·무에 관계없이 상대차량의 책임보험으로 보상을 청구하면 될 것이다. 만약 상대차량이 책임보험에 가입되어 있지 않다면 당연히 정부보장사업의 청구 대상이 된다.

### (3) 대리운전자가 사상한 경우

대리운전과 관련된 대리운전자가 사상한 경우의 수도 대리운전의뢰자의 경우의 수와 마찬가지로 나누어 검토할 필요가 있다.

첫째, 대리운전을 의뢰한 대리운전차량이 무보험상태에서 대리운전자의 과실로 단독사고가 발생하여 대리운전자가 사상한 경우 대리운전자는 자배법 상 운행자의 지위에 있기 때문에 타인성이 부정되며 따라서 정부보장사업으로 청구할 수 없다.

둘째, 대리운전차량과 상대차량의 쌍방과실로 인하여 대리운전자가 사상한 경우로 먼저 대리운전의뢰자의 차량이 무보험상태라면 대리운전자는 상대차량의 책임보험으로 보상을 받을 수 있고 상대차량이 무보험이라면 정부보장사업으로 청구할 수 있다. 또 쌍방이 모두 무보험인 경우 대리운전자는 보장사업으로 청구가 가능하다.

셋째, 대리운전차량이 상대차량의 일방과실로 인하여 대리운전자가 사상한 경우 대리운전자는 상대차량의 책임보험으로 보상을 청구하면 될 것이다. 만약 상대차량이 책임보험에 가입되어 있지 않다면 당연히 정부보장사업의 청구 대상이 된다.

### (4) 제3자가 사상을 당한 경우

대리운전과 관련된 제3자가 사상을 당한 경우의 수는 첫째, 대리운전차량의 책임보험이 가입되지 않은 상태에서 대리운전자가 대리운전자보험을 가입하지 않고 운행하다가 사고를 야기한 경우, 둘째, 대리운전차량은 보험에 가입되어 있

으나 대리운전자보험을 가입하지 않은 상태에서 사고를 야기한 경우, 셋째, 대리운전차량의 책임보험이 가입되지 않은 상태에서 대리운전자가 대리운전자보험을 가입한 상태에서 운행하다가 사고를 야기한 경우로 구분된다. 이하에서는 그 내용을 살펴본다.

첫째, 제3자가 책임보험 및 대리운전자보험을 가입하지 않은 차량에 의해서 사상을 당한 경우 제3자는 대리운전의뢰자와 대리운전자 모두에게 손해배상책임을 물을 수 있다. 이는 대리운전의뢰자가 대리운전자와의 내부관계에서는 타인성이 인정되나 외부관계에서는 대리운전의뢰자 역시 운행자에 해당하므로 제3의 피해자는 양쪽 모두에게 손해배상을 청구할 수 있다. 그러나 대리운전차량이 무보험이고 대리운전자보험도 가입하지 않았으므로 제3의 피해자는 정부보장사업으로 보상받을 수 있다.

둘째, 대리운전차량은 보험에 가입되어 있으나 대리운전자보험을 가입하지 않은 상태에서 제3자가 사상을 당한 경우 제3의 피해자는 대리운전차량의 책임보험으로 보상받을 수 있으며, 정부보장사업의 청구 대상은 될 수 없다.

셋째, 대리운전차량의 책임보험이 가입되지 않은 상태에서 대리운전자가 대리운전자보험을 가입한 상태에서 운행하다가 사고를 야기한 경우 외부관계에 있어서는 대리운전자와 대리운전의뢰자 모두 운행자책임이 있고 대리운전자가 대리운전자보험에 가입하였으므로 대리운전자보험으로 보상받을 수 있고 보장사업으로 청구는 불가하다. 다만 대리운전자보험에서 책임보험 보상부분을 보상하지 않는 것으로 명시적으로 규정한 경우 보장사업으로 보상이 가능하고 지급한 보상금에 대해서는 대리운전의뢰자 및 대리운전자에게 구상을 청구 할 수 있다.

### 3. 대리운전 사고 시 정부보장사업 구상관계

#### (1) 서

상법 제682조(제삼자에 대한 보험대위)에 따르면 손해가 제3자의 행위로 생긴 경우에는 보험금액을 지급한 보험자는 그 지급한 한도에서 제3자에 대한 보험계약자 또는 피보험자의 권리를 취득하도록 규정하고 있으며 정부보장사업의 경우

도 자배법 제39조(청구권 등의 대위)에 따라 정부가 보장사업으로 피해를 보상한 경우에는 그 보상금액 한도에서 같은 법 제3조에 따른 손해배상책임이 있는 자에 대한 피해자의 손해배상청구권을 대위행사 할 수 있도록 규정하고 있다. 대리운전과 관련한 정부보장사업 구상 관계에 있어서 문제되는 사안은 첫째, 대리운전차량이 무보험상태에서 대리운전자보험을 가입하고 있는 대리운전자의 일방과실로 인하여 대리운전의뢰자가 사상을 당하여 대리운전의뢰자가 정부보장사업으로 보상을 받은 경우 정부보장사업을 수행한 보장사업자가 대리운전자보험의 보험사를 상대로 구상권 청구를 행사할 수 있는지 여부, 둘째, 대리운전차량이 책임보험을 가입하지 않은 상태에서 대리운전자가 제3자를 사상케 하여 대리운전자보험으로 책임보험금을 포함하여 선보상한 경우 대리운전자보험 보험사가 정부를 상대로 구상권 청구를 행사할 수 있는가이다. 이하에서는 이에 대하여 살펴본다.

## (2) 보장사업자가 선보상 후 대리운전자보험 보험사에 대한 구상권

정부는 자배법 제30조 제1항에 따라 피해를 보상한 경우에는 그 보상금액의 한도에서 제3조에 따른 손해배상책임이 있는 자에 대한 피해자의 손해배상 청구권을 대위행사 할 수 있다. 즉 보장사업자가 피해자의 손해액을 보상금으로 지급한 후에 원래 피해자에 대한 배상책임을 지는 자로부터 그 금액을 회수하는 법정대위의 하나로서 피해자가 가해자에게 가지는 손해배상청구권이 동일성을 유지한 채 보장사업자에게 이전되는 것이다.<sup>44)</sup> 따라서 보장사업자는 당해사고에 대하여 피해자에게 손해배상책임이 있는 대리운전자에게 구상권을 청구하는 것은 타당할 것이다. 하지만 대리운전자보험의 보험사의 경우 대리운전자보험을 가입한 대리운전자를 대신하여 그 손해의 전보를 책임져야할 책임은 있으나 통상의 대리운전자보험은 책임보험을 초과하는 금액에 한하여 담보할 것을 약정하고 있으므로 대리운전자보험의 보험사로서는 책임보험금에 대한 담보책임이 없다. 따라서 보장사업자가 대리운전자보험의 보험사를 상대로 구상권 청구행사를 하는 것은 어려울 것으로 보인다.

---

44) 박세민, 앞의 논문, 110면.

### (3) 대리운전자보험 보험사가 선보상후 정부를 상대로 한 구상권

대리운전자가 대리운전의뢰자의 요청에 의하여 유상으로 대리운전을 하던 중 선행차량을 추돌하여 대리운전자보험에서 피해자의 손해를 선보상하고 대리운전의뢰자가 가입한 책임보험 보험사에 대인배상 I의 지급을 요청하였으나 지급 거절된 사례에 대한 법원의 판단을 보면, 대리운전자가 차주인 기명피보험자의 승낙을 얻어 승용차를 운전하던 중 발생한 사고로 피해자가 입은 손해는 대리운전자보험의 보험사가 아니라 차주보험사가 보험금을 지급하기로 한 손해라 할 것이고, 대리운전자 보험사가 의무 없이 보험금 상당액을 지급한 것은 차주보험사의 사무를 관리<sup>45)</sup>한 것이라 할 것이므로 차주보험사는 그 비용의 상환으로 보험금 및 이에 대한 지연이자를 지급할 의무가 있다고 판결<sup>46)</sup>하고 있다. 하지만 이 사안에서는 대리운전차량이 책임보험을 가입하지 않은 경우이므로 당 사고에 대하여 손해배상책임이 없는 정부가 피해자 구제차원에서 수행되는 보장사업에 대하여 그 구상권을 행사하는 것은 불가하며 당해사고에 대한 손해배상책임을 지고 있는 대리운전의뢰자나 대리운전자에게 구상권을 행사하여야 할 것이다.

## IV. 결어

이상으로 보장사업의 도입배경, 의의 및 법적성질, 대리운전업의 개괄과 대리운전자보험의 종류에 대하여 알아보았다. 그리고 대리운전 사고 시 정부보장사업 보상 및 구상관계에 관하여 일반적 청구요건과 구체적 청구요건을 대리운전의 사고유형별 보장사업 적용여부에 대하여 검토하였다.

45) 사무관리가 성립하기 위해서는 우선 그 사무가 타인의 사무이고 타인을 위하여 사무를 처리하는 의사, 즉 관리의 사실상의 이익을 타인에게 귀속시키려는 의사가 있어야 함은 물론 나아가 그 사무의 처리가 본인에게 불리하거나 본인의 의사에 반한다는 것이 명하지 아니할 것을 요한다(대법원 1994.12.22. 선고 94다41072; 94다41089(반소); 대법원 1997.10.10. 선고 97다26326 판결 등).

46) 대법원 2010.2.11. 선고 2009다71558 판결.

그 내용을 요약하면, 첫째, 대리운전차량 단독 사고에서 대리운전차량이 책임보험에 가입하지 아니하고 대리운전자보험 미가입인 상태에서 대리운전의뢰자가 사상한 경우, 보장사업 청구대상이 되며 둘째, 대리운전차량 단독 사고에서 대리운전차량이 책임보험에 가입하지 아니하고 대리운전자보험 미가입인 상태에서 대리운전자가 사상한 경우에는 대리운전자는 자배법 상 운행자의 지위에 있기 때문에 타인성이 부정되며 따라서 보장사업의 청구대상이 될 수 없다. 셋째, 제3자가 책임보험 및 대리운전자보험에 가입하지 않은 차량에 의해서 사상을 당한 경우 제3의 피해자는 정부보장사업의 청구대상이 됨을 살펴보았다.

대리운전과 관련한 교통사고에서 대리운전자보험이 가입되어 있지 않다고 해서 피해자가 입은 손해를 보상받을 길이 전혀 없는 것은 아니다. 앞서 살펴본 바와 같이 피해자가 입은 손해를 전보할 수 있는 정부보장사업 제도가 있다. 정부보장사업은 무보험자동차나 뺑소니 차량의 사고로 인하여 가해자로부터 일체의 손해를 보상받을 수 없는 경우 정부는 책임보험금의 범위에서 그 피해자가 입은 손해를 보상해주는 제도로 우리 국민에게 매우 유용한 제도임에도 아직 많은 사람이 보장사업 제도를 모르고 있다는 것은 참으로 안타까운 일이라 생각한다.<sup>47)</sup> 그리고 보험사의 경우 대리운전자보험이 책임보험을 초과하는 손해를 담보하고 있으므로 하여 발생하는 여러 문제점을 감안하여 대리운전자보험이 책임보험 부분까지 담보할 수 있는 상품개발에 관심을 기울여 주었으면 하는 바람이다.

---

47) 2012년 리서치 기관을 통하여 보장사업 인지도를 조사한 결과 대한민국 성인남녀의 45.2%만이 보장사업제도를 알고 있고 54.8% 즉 과반수가 넘는 국민이 아직 보장사업제도를 제도로 인식하지 못하고 있는 것으로 조사되었다(커뮤니케이션 신화, 「2012 손해보험협회 정부보장사업 홍보 결과보고서」, 2012.12, 50면).



## <참고문헌>

- 경찰청, 「2013년판 교통사고통계」, 2013.
- 김광국, 「자동차보험 대인 손해사정론」, 보험연수원, 2006.
- 대한손해보험협회, 「자동차손해배상보장사업 분담금 제도개선 연구용역」, 2006.
- 도로교통공단. 「2011 교통사고 통계 분석」, 2012.
- 박세민, 「자동차보험법의 이론과 실무」, 2007.
- 손해보험협회, 「자동차보험표준약관집」, 2011.6 15면.
- 양승규, 「보험법 제5판」, 삼지원, 2005.
- 김성완, “대리운전자보험에 관한 고찰”, 한국보험학회, 보험학회지 제94집, 2013.
- 김은경, “자동차책임보험법상 피해자의 법적 지위-피해자의 직접청구권과 자동차 손해배상보장기금에 대한 청구권에 관하여-”, 한국상사법학회, 상사법연구 제19권 제1호, 2000.
- 동부화재, “자동차보험과 대리운전자보험과의 상관관계 검토”, 손해보험협회, 「월간손해보험」, 2007.
- 모창환, “자가용자동차 대리운전의 정책방향”, 한국교통연구원, 2007.
- 박세민, “자동차손해배상보장사업의 적용범위 등에 관한 소고”, 한국보험학회, 보험학회지 제82집, 2009.
- 손해보험협회, “국가별 보장사업 운영실태”, 2007.
- 조규성, “가해자가 피해자의 동거가족인 경우 자동차손해배상보장법상 보장사업자의 청구권대위 행사여부에 관한 판례 연구 - 대법원 2009.8.20. 선고 2009다27452판결-”, 부산대학교 법학연구 제50권제2호·통권 제62호, 2009.
- 한국대리운전협회, “대리운전현황”, 2010.
- 木宮高彦외 3, 註釋自動車損害賠償保障法(新版), 有斐閣, 2003.
- 金澤理, 西島梅治、倉澤康一郎編, 新種自動車保險講座, 日本評論社, 1976.