

---

## 보험조사분석사 자격제도의 문제점과 개선방안 (Problems and Improvement of the CIFI system)

---

유재두\* · 김명규\*\*  
Jaedoo, You Myungkyu, Kim

---

### <국문초록>

보험제도는 미래에 예상 또는 예상하지 못하는 다양한 사건과 사고에 대해 같은 의사를 가진 사람들이 일정한 금액을 미리 준비하여 경제적 위험 등을 최소화하기 위해 만들어진 제도이다. 이러한 좋은 의미에서 출발한 보험제도는 보험사기라는 범죄 때문에 국가 및 보험 계약자에게 매우 큰 손해가 발생하고 있는 실정이다.

금융감독원의 자료에 따르면 2016년 보험사기 적발금액이 3,480억 원으로 전년 동기인 3,105억 대비 12.1%(376억원)가 증가한 것으로 나타났다. 이 결과는 1인당 보험사기 금액은 869만원이라는 결과로서 보험사기는 큰 사회적 문제가 되고 있다. 보험사기 감소와 예방을 위해 관련 기관에서는 다양한 방안이 제시되고 있는데 그 중 하나가 보험조사분석사라는 자격제도이다.

현재 보험조사분석사의 업무 내용이 손해사정사와 중복되는 업무가 많고, 민영보험회사에 고용된다면 보험사기조사의 초기단계에서 선의의 보험계약자등 소비자의 피해가 발생 가능성이 있다. 또한 응시자격의 경우 보험사기 관련자도

---

\* 주저자, 목원대학교 경찰법학과 교수

\*\* 교신저자, 손해사정사, 목원대학교 금융보험부동산학과 교수

투고일:2016. 7. 31. 심사일:2016. 8. 10. 게재확정일 2016. 8. 20.

응시 가능할 수 있기 때문에 유사한 수법의 보험사기 발생이 우려된다. 따라서 이 연구에서는 보험조사분석사 제도의 문제점과 개선방안 그리고 보험사기방지 특별법의 개정 방향도 살펴보고자 한다.

※ 국문 주제어 : 보험조사분석사, 보험사기, 보험 전문가, 보험사기 예방,  
보험사기 대응방안

## I. 서론

현대사회가 다변화됨에 따라 인간에게도 미처 예상하지 못하는 분야에서 사건·사고 발생 및 위험한 요소가 증가하고 있는 실정이다. 이러한 각종 사건·사고에 대해 예방가능하면 좋겠지만 사실 그렇지 못한 경우가 매우 많기 때문에 다양한 제도, 대책 등이 제시되고 있다. 그 중 여러 사람이 미리 경제적 수요를 충족하여 일정한 금액의 공동 자산을 비축하는 제도가 보험제도이다.

우리나라의 보험산업은 2007년 말 기준 1,170억 달러로 세계 제7위의 보험대국으로서 보험제도가 그 어느 나라보다 더욱 활성화되어 있다. 경제적 급부로서 인간의 불안을 제거하려는 순기능의 보험제도이지만 그만큼 역기능이 있다. 사실 보험제도는 우연성과 사행성이라는 특성과 함께 보험료를 지불하는 실제 고객에게는 직접적인 피해가 가지 않는 비가시적 특성 내지는 자신에게도 발생할 수 있는 보험금 수령의 기회가 있는 만큼 보험사기의 심각성을 그리 체감하지 못하는 것으로 보인다.

금융감독원의 자료에 따르면 2016년 보험사기 적발금액이 3,480억 원으로 전년 동기인 3,105억 대비 12.1%(376억원)가 증가한 것으로 나타났다.<sup>1)</sup> 이 결과는 1인당 보험사기 금액은 869만원이라는 결과<sup>2)</sup>로서 보험사기가 큰 사회적 문제라고 할 수 있는데, 이에 보험사기 감소 등을 위해 보험조사분석사라는 자격제도와 보험사기방지특별법이 제정되었다. 이 연구에서는 2016년 10월 제1회 시험이 예정되어 있는 보험조사분석사 제도의 바람직한 개선방안과 법적 효율성을 담보하기 위한 보험사기방지특별법의 개정방향을 제시하고자 한다.

1) 이 결과는 적발된 통계이기 때문에 암수범죄의 보험사기까지 예상한다면 더욱 많을 것으로 보인다.

2) 금융감독원, 2016년 9월 6일 보도자료, 2016년 9월 6일 검색.

## II. 보험조사분석사 자격제도의 이론적 배경

### 1. 개요

보험조사분석사(Certificate, Insurance Fraud Investigator: CIFI)란 보험조사 분야의 전문성을 평가하기 위한 민간자격으로서 보험업무 전(全) 단계에서 보험사고의 조사, 분석 및 보험범죄의 적발, 예방 업무를 담당하는 보험조사 전문가의 인증 및 양성을 위해 보험연수원이 개발·운영하는 자격제도를 의미한다.<sup>3)</sup> 이 자격시험은 연 2회 시행하며, 시험방법은 필기시험, 선택형이며 과목은 <표 1>과 같다.

<표 1> 보험조사분석사 시험 과목

시험 과목		세부 과목	문항	배점	시간(분)
파트 I	보험관계법령 및 약관	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보험관계법(보험업법, 계약법)</li> <li>• 약관</li> </ul>	40	100	50
	형사법 및 범죄학개론	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 형사법(형법, 형사소송법)</li> <li>• 범주수사학, 범죄심리학</li> </ul>	40	100	50
파트II	보험조사론 I(이론)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보험조사 개론</li> <li>• 보험조사의 법률적 이해</li> <li>• 보험조사 관련 판례</li> </ul>	40	100	100
	보험조사론 II(실무)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보험조사 실무</li> <li>• 과학조사 실무</li> <li>• 신용·개인정보보호</li> </ul>	40	100	
합계			160	400	200

### 2. 응시자격

보험조사분석사의 응시자격은 특별한 제한은 없지만 보험조사분석사 관리기준 제15조 응시결격사유로서 <표 2>와 같이 제시하고 있다.

3) [https://www.in.or.kr/main/cifi/cifi\\_outline.asp](https://www.in.or.kr/main/cifi/cifi_outline.asp). 2016년 9월 6일 검색

〈표 2〉 보험조사분석사 관리기준 제 15조 응시 결격 사유

- 
- ① 다음 각 호의 1에 해당하는 자는 응시신청을 할 수 없다.
1. 금치산자 또는 한정치산자
  2. 파산자로서 복권되지 아니한 자
  3. 보험사기 등 보험관련 불법행위를 하여 금융당국 및 사법당국으로부터 처벌을 받은 후 2년이 경과하지 아니한 자
  4. 금융관련 법령을 위반하여 벌금형 이상의 실형을 선고받고 집행이 종료되거나 집행이 면제된 후 2년이 경과하지 아니한 자
- ② 제1항 각 호의 응시 결격사유 해당여부에 대한 결정은 당해 시험 실시일을 기준으로 한다.
- 

### 3. 윤리강령

보험조사분석사는 보험 전문자격제도로써 일반인에게 정보 유출 등 직·간접적인 피해 우려가 있어 전문인 윤리강령과 자격제도의 공정성 확보를 위해 자격관리 위원회를 두고 있는데 자세한 내용은 다음과 같다. 먼저 전문인 윤리강령의 전문은 〈표 3〉과 같다.

〈표 3〉 보험조사분석사 전문인 윤리 헌장

---

#### 보험조사분석사 윤리헌장

보험조사분석사는 높은 윤리의식과 뛰어난 전문성을 바탕으로 보험조사업무를 수행함으로써 소비자의 권익을 보호하고 보험업계의 건전한 발전을 도모하며, 전문인으로서 타의 모범이 되도록 본 실천 강령을 철저히 준수할 것임을 서약한다.

#### 실천 강령

1. 보험조사분석사는 정직과 신뢰를 바탕으로 보험업계 전문가로서의 모범을 보인다.
  2. 보험조사분석사는 정직과 신뢰를 바탕으로 보험업계 전문가로서의 모범을 보인다.
  3. 보험조사분석사는 보험조사 전문가로서의 책임과 의무를 성실하게 수행한다.
-

### 실천 강령

4. 보험조사분석사는 직무수행에 있어 사적 영리를 도모하지 않고 법규를 준수한다.
5. 보험조사분석사는 업무상 취득한 비밀정보 또는 개인정보의 취급에 있어 관련 법규를 준수하며, 이러한 정보가 불법적이거나 부적절한 방법으로 유출되지 않도록 최선의 노력을 기울인다.
6. 보험조사분석사는 동료, 회사, 보험소비자의 명예가 훼손되지 않도록 합당한 책임을 다한다.
7. 보험조사분석사는 업무관련 전문지식의 습득 및 자기계발을 위해 부단히 노력한다.
8. 보험조사분석사는 보험조사 전문가로서의 긍지와 자부심을 가지고 품위를 유지하며 명예롭게 행동한다.

또한, 보험조사분석사의 자격관리를 위해 자격관리위원회를 설치하고 있다. 이 위원회는 보험조사분석사 자격시험의 공정하고 원활한 운영 및 관리를 위해 설치하였으며, 주요 업무와 자격관리위원회의 구성은 <표 4>와 같다.

<표 4> 보험조사분석사 자격관리위원회 주요 업무 및 구성

주요 업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 시험계획 수립에 관한 사항</li> <li>• 합격자 결정에 관한 사항</li> <li>• 시험제도 개편에 관한 중요 사항</li> <li>• 등록취소 등 제재에 관한 사항</li> <li>• 기타 시험의 운영 및 관리에 관한 중요사항</li> </ul>		
구성	위원장	보험연수원 부원장	
	위촉 위원	생보(5)	한화생명, 삼성생명, 교보생명, 동양생명, 농협생명 보험조사업무 담당 위원
		손보(5)	메리츠화재, 삼성화재, 현대해상, KB손보, 동부화재 보험조사업무 담당위원
		협회(5)	생보협회, 손보협회 보험조사업무 담당위원
자문 위원	필요에 따라 감독 당국, 수사당국, 학계전문가 등으로 구성		

### Ⅲ. 보험조사분석사 자격제도의 문제점

#### 1. 자격의 불분명한 목적과 업무 중복

민간자격제도로써 보험조사분석사는 도입목적이 불분명하다고 본다. 보험조사분석사 개요에서 보듯이 보험조사 업무수행의 필수요건이 되는 것은 아니며, 수사권한을 위임 받는 것은 아니라고 되어 있다. 이는 보험업무 전(全) 단계에서 보험사고 조사, 분석 및 적발 전문가를 양성하겠다는 목적과는 부합하지도 않는다. 보험사기 예방을 위해 전문가의 양성, 윤리강령에서 보험업계 전문가라는 표현을 사용하고 있는데, 단순히 전문가라는 용어를 사용할 뿐 구체적 업무 내지 권한의 설정이 없어 자격증 취득자 및 예정자들에게 혼란의 여지를 내포하고 있다. 또한 상반기 및 하반기 연 2회 실시하도록 되어 있는데, 선발인원 제한 없이 일정한 점수 이상을 취득하면 자격증을 취득할 수 있도록 되어 있다.

우리나라에는 <표 5>의 민간자격증 등록 현황과 같이 2016년 9월 기준으로 총 4,507개의 민간자격증이 존재한다. 민간자격증은 활용도 등에 있어 문제의 소지가 있는데, 마찬가지로 보험조사분석사도 자칫 자격증 남발이 됨으로써 자격제도의 이익이 없거나, 국가 유관기관 자격증이어서 일반 시민들에게 기대를 주어 사회적 문제의 소지도 있다.

<표 5> 민간자격 등록현황

2016년 9월 8일 기준

전체등록 자격수	등록폐지 자격수	등록취소 자격수	등록 자격수	누적 자격수
4,507	25	0	4,482	22,127

출처: <https://www.pqi.or.kr/inf/qul/infQulSitRegView.do>

한편, 보험연수원에서 밝히고 있는 보험조사분석사의 자격정보는 보험 인수심사, 손해액 산정, 보험금 지급 등이다.<sup>4)</sup> 또한 관련 업무로서 손해발생사실의 확

인, 보험약관 및 관계법규 적용의 적정성 판단, 손해액 및 보험금의 사정, 제1호부터 제3호까지의 업무와 관련된 서류의 작성·제출의 대행, 제1호부터 제3호까지의 업무 수행과 관련된 보험회사에 대한 의견의 진술이 있다.<sup>5)</sup> 이는 현재 시행되고 있는 손해사정사의 업무와 중복된다.<sup>6)</sup>

## 2. 민간자격증의 한계

민간자격증 제도는 국가기관이 아닌 민간이 발행하는 자격증인데 신고·등록 그리고 주무부처의 심사의 과정을 거치게 된다. 또한 민간자격증은 공인과 비공인으로 구분하는데 정부와의 유관기관 성격을 갖는 보험연수원이라는 공신력 있는 단체에서 보험조사분석사 자격 제도를 마련하고 별다른 담당업무 내지는 혼란스러운 업무 소개는 혼란과 한계에 다다를 수밖에 없다.

보험연수원은 지난 1994년 생명보험협회, 대한손해보험협회 등 총 42개의 생명보험회사 및 손해보험회사가 세운 사단법인이다. 보험·금융 교육을 담당하는 사단법인으로서 수익을 창출하기 위한 업무는 당연할 것이다. 그러나 주의할 점은 보험연수원장의 경우 금융감독원 출신이 선출되는 등 정부와 관련성이 전혀 없는 것은 아니다. 예를 들어, <표 6>과 같이 금융위원회 소관이지만 보험연수원의 시행기관으로서 국가 공인자격증으로서 기업보험심사역과 개인보험심사역 그리고 보험계리사와 손해사정사 등 보험전문가를 양성하는 단체이다. 이와 같이 보험연수원에서 담당하는 자격제도의 경우 사회 경제와 관련된 부분이 대부분이기 때문에 자격 취득자 및 예정자에게 자격증 제도와 활용에 혼란의 여지가 있다. 또한, 보험조사분석사가 보험회사의 직원이 되었을 경우 민영보험사 중심의 편향된 조사로 인해 실질적인 피해는 보험소비자가 될 가능성이 있다.

4) <https://www.pqi.or.kr/inf/qul/infQulBasDetail.do>. 2016년 9월 11일 검색

5) [http://www.kicaa.or.kr/ab-7029-2399&OTSKIN=layout\\_ptr.php&PB\\_1400121366=1](http://www.kicaa.or.kr/ab-7029-2399&OTSKIN=layout_ptr.php&PB_1400121366=1). 2016년 9월 8일 검색

6) 상대적으로 어떤 자격증의 취득이 더 용이하다고는 개인적으로 차이가 있기 때문에 할 수 없지만, 과목 등 시험방법을 유추해 보았을 때 보험조사분석사 자격증이 수월할 것으로 보이는데, 결국에는 보험계약자, 피보험자, 보험수익자 등 보험소비자에게 질적인 문제 초래와 업무 중복이라는 문제의 소지가 있다.



〈표 6〉 금융위원회 소관 공인민간자격 증명 및 시행기관

자격명	소관부처	시행기관	교육기관
보험계리사	금융위원회	보험개발원	보험연수원
손해사정사	금융위원회	보험개발원	보험연수원

### 3. 응시자격 및 제한

응시자격은 특별한 규정은 없지만 <표 2>와 같이 응시제한 자격으로 금치산자 또는 한정치산자, 파산자로서 복권되지 아니한 자, 보험사기 등 보험관련 불법행위를 하여 금융당국 및 사법당국으로부터 처벌을 받은 후 2년이 경과하지 아니한 자, 금융관련 법령을 위반하여 벌금형 이상의 실형을 선고받고 집행이 종료되거나 집행이 면제된 후 2년이 경과하지 아니한 자로 되어 있다.

최근 범죄의 동향 중 하나가 재범 발생이며 보험사기의 특성 중 하나는 집단주의를 통한 공범이다. 만일 보험사기의 전과자가 이 자격증을 도용하여 일반인과 공모하여 보험사기를 범할 가능성이 있다. 또한, 보험사기의 경우 재범 확률이 3년 이내 10% 정도가 되며<sup>7)</sup>, 장인권(2010)의 연구에 따르면 <표 6>과 같이 보험범죄자의 전과 회수의 경우 1회는 827명, 2회 106명, 3회 27명, 4회 이상 7명이다. 보험범죄자의 동종 사기전과 횡수는 1회 153명, 2회 13명, 3회 7명, 4회 이상 7명이었으며, 보험범죄자별 범행 횡수는 1건 2,080명, 2-3건 2,425명, 4-5건 1,133명, 6건-9건 676명, 10건-19건 278명, 20건-99건 26명, 100건 이상 7명이었다.<sup>8)</sup>

7) <http://news1.kr/articles/?1784408>. 2016년 8월 30일 검색

8) 장인권, 2010. “보험범죄에 관한 실증적 연구”, 박사학위논문, 경상대학교대학원, 84-86 재구성

〈표 7〉 보험범죄자의 전과 현황

	구분	빈도(명)	비율(%)
보험범죄자의 전과 회수별 분포	전과 없음	5,658	85.4
	1회	827	12.5
	2회	106	1.6
	3회	27	0.4
	4회이상	7	0.1
보험범죄자의 동종 사기전과 횟수	동종전과 없음	6,445	97.3
	1회	153	2.3
	2회	13	0.2
	3회	7	0.1
	4회 이상	7	0.1
보험범죄자별 범행 횟수	1건	2,080	31.4
	2-3건	2,425	36.6
	4-5건	1,133	17.1
	6건 -9건	676	10.2
	10건-19건	278	4.2
	20건-99건	26	0.4
	100건 이상	7	0.1

출처 : 장인권(2010). “보험범죄에 관한 실증적 연구”, 박사학위논문, 경상대학교 대학원, 84-86 재구성.

#### 4. 형식적인 윤리강령

〈표 3〉의 윤리헌장에서 ‘업무상 취득한 비밀정보 또는 개인정보에 대해 불법적이거나 부적절한 방법으로 유출되지 않도록 최선의 노력’이라는 강령이 있다. 업무상 취득한 비밀정보와 개인정보에 있어 불법적이거나 부적절한 방법으로 유출되지 않는 노력을 할 뿐이지 단언적 표현이 아니라는 것이다. 업무상 취득한 비밀정보와 개인정보는 어떠한 경우에도 유출되어서는 안 된다. 앞에서 살

퍼 본바와 같이 윤리 강에서는 전문가라는 표현을 하고 있는데 보험조사분석사라는 자격증으로서의 별다른 권한이 없고 단순히 보험조사분석 가능성에 대한 역량정도를 심사할 뿐이지 정확한 상·하의 한계선이 없다는 것이다. 또한, 자문위원회에 대해 필요할 경우 구성할 수 있어 보험제도라는 전문성이 요구되는 영역에 대해 편향된 자격으로 흐를 수 있다.

## Ⅶ. 보험조사분석사 자격제도의 개선방안

### 1. 자격제도의 명확성과 고유 업무

보험조사분석사 제도는 보험연수원에서 주관하고 있다. 일반인들은 국가 유관 기관이라는 생각으로 자격증을 취득할 경우 혼란의 상태에 놓일 수도 있다. 따라서 이 제도를 설명 할 때 홈페이지 등에 목적과 활용 분야 등에 대해 분명한 소개뿐만 아니라 실제 보험과 관련된 업무에 대한 구체적 내용이 규정되어야 한다. 또한 보험연수원에서 제시하고 있는 업무가 손해사정사의 업무와 동일 내지는 유사하기 때문에 중복된 업무 이외에 보험사기의 감소와 예방을 위한 실질적 도움이 될 수 있는 자격증 제도가 되어야 한다. 이를 위해서는 개인의 자격증 내적 활용과 사회·경제적 외적 활용이 공통적으로 적용을 기본으로 보험조사분석의 직무수준 중심의 LEVEL 설정과 부합하는 자격 종목이 개발되어야 한다. 또한 손해사정사와의 업무가 유사하지만 중복을 피하기 위해서는 양 자격 간 호환성 비교기준 개발과 자격의 수준체계별 구분이 있어야 한다.<sup>9)</sup>

### 2. 특별 사법경찰제도 신설

보험사기의 계속 증가와 범죄의 교묘함 등을 본다면 분명 보험사기에 대비한 인력은 부족하기 때문에, 보험사기를 예방할 수 있는 전문가 양성을 당연하다.

9) 김상진·박종선·정향진. 2009. 국가공인 민간자격 활용성 강화 방안 연구, <공학교육연구, 한국공학교육학회, 12(1). pp.3-16 15.

그러나 앞에서 살펴 본바와 같이 보험조사분석사의 업무가 손해사정사와의 업무 중복성과 보험조사분석사가 민영보험회사에 고용된다면 보험금 지급에 대한 손해의 가능성은 보험소비자인 고객에게 돌아갈 가능성도 배제하지 못하며, 이는 보험사기조사과정에서 선의의 보험계약자 등의 불이익이 발생할 가능성이 매우 크다. 따라서 보험조사분석사 제도는 폐지하되 특별사법경찰제도가 신설되어야 한다. 물론, 우리나라의 형사사법 체계상 사법권한 부여에 대해 현실적 문제점이 있기는 하지만 보험사기 예방을 위한 전문가가 매우 부족하기 때문에 전문가 양성차원에서라도 제도의 필요성이 있다. 특별사법경찰제도 신설시 자격제도 운영에 대한 종합계획의 수립과 운영 그리고 자격시험의 조직적·체계적 실행은 금융감독원으로, 자격검정기관과 자격취득을 위한 학습 및 교육기관은 보험연수원이 한다면 이론과 실무를 겸비한 전문가 양성이 가능하다.<sup>10)</sup>

### 3. 엄격한 응시 자격

일반인들 누구에게나 자격 취득의 자유라는 견지에서 특별한 자격제한을 두지는 말아야겠지만, 보험조사분석사의 목적인 보험전문가 양성이라면 엄격한 응시 자격이 필요하다. 보험사기의 특성상 일반 범죄와는 다른 양상의 특성이 있다. 실제 피해를 당하는 일반인들이 인식하기 어렵다는 점과 의외로 사각지대에 놓인 범죄 유형 등은 범죄자들에게 분명 매력적이다. 특히, 보험범죄는 앞에서 살펴 본바와 같이 공범자 재범률이 높기 때문에 응시자격제한에 보험사기 관련 불법행위로 인해 처벌 받은 경우 2년이 경과하지 아니한 자에게 응시자격의 제한 보다는 응시자격의 영구적 제한 또는 기한을 연장하거나 특별 규정이 있어야 할 것이다. 즉, 보험관련 범죄자에게는 관련 자격증을 취득할 수 없는 강행규정이 있어야 한다.

### 4. 기타 효과적인 보험사기 예방

10) 박정민, 2005. 우리대학 교육과 민간자격·자격인증제의 연계방안 연구, 경북전문대학논문집, 23, 245-280.

보험사기의 감소와 예방을 위해 관련 부처 등 다양한 접근방법을 모색하고 있지만 실효성이 기대만큼은 없는 것으로 보인다. 이에 다음과 같은 방안을 제시하고자 한다.

먼저, 공정하고 투명한 보험심사를 위해 지역 거점병원을 제시한다. 금융감독원에서 제시하고 있는 보험사기의 한 유형 중 소위 ‘나이롱환자’ 내지는 병원 사무장 등의 위법한 행위이다. 신뢰성을 담보한 지역 거점 병원을 통해 정확한 보험금 산정을 한다면 필요 이상의 보험금 지급 등의 문제가 감소할 것이다.

둘째, 금융감독원에서 발표하는 자료를 보면 연령별·직업별·연도별·보험사기유형 등 단순한 분석이 대부분이다. 실제 보험사기 감소와 예방을 위해서는 정확한 진단과 처방이 있어야 한다. 보험사기 분석이 더욱 세부적이고 다양한 분석을 통해 맞춤형 보험사기 대응 방안을 모색하여야 한다.

셋째, 체계적인 전문가 양성이다. 단순히 전시행정과 같은 대응방안이 아니라 보험사기 관련된 전문가의 선발·양성·적용 및 피드백을 통해 장점의 지속적인 활용과 단점의 보완 작업이 필요하다.

넷째, 전문가 활동시 보험 관련 다양한 정보가 유출되지 못하도록 하는 법적 장치가 필요하다. 물론, 법적으로 개인정보 관련 법령이 있겠지만 만일의 경우를 대비하여 보험사기특별법에서 관련 내용의 제정 내지는 개정이 필요하다.

## V. 결론

인간의 생활 영역 그 모든 곳이 사건·사고의 가능성이 있기 때문에 경제 급부적 피해를 최소화하고 원상회복을 위해 만들어진 제도중 하나가 보험제도이다. 이러한 순기능이 있는 반면 보험사기라는 역기능은 사회적으로 문제가 되고 있다. 그러나 보험으로 인한 피해가 비가시적이다 보니 일반인들은 실제 피해에 대해 그리 느끼지 못하고 있다. 그러나 1인당 7만원 한 가구당 20만원의 보험사기에 의한 피해액은 이제 정부 등 관련기관에서 적극적인 의지를 갖고 보험사기의 감소와 예방을 해야 할 단계이다. 이러한 사회적 문제에 대응하기 위해 만들

어진 제도가 보험조사분석사이다. 그러나 보험조사분석사는 민간자격증에서 오는 한계 등에 직면해 있다.

먼저, 국가 유관기관인 보험연수원이 주 시행기관이다 보니 일반인들에게 자격증에 대한 포퓰리즘적 혼란이 있을 수 있다. 취업 등 경제적으로 어려운 상황에서 공신력 있는 단체의 자격증이 효용성이 없다면 사회적으로도 문제의 소지가 있는 것이다.

둘째, 보험금 및 손해액 산정 등 손해사정사라는 전문가와의 업무가 중복된다는 것이다. 보험조사분석사가 만일 민영보험회사 소속이 된다면 오히려 고객인 소비자의 피해가 더 커질 우려와 업무 중복에서 오는 피해 또한 소비자의 몫으로 전가될 수도 있다.

셋째, 민간자격증이다 보니 특별한 응시자격은 없지만 보험사기 관련 전과자의 경우 일정 기간이 지나면 자격증을 취득할 수 있다는 점은 규모가 더 큰 보험사기의 가능성을 연계해줄 가능성도 배제하지 못한다.

넷째, 민간자격증이다 보니 운영위원회가 형식적으로 운영될 가능성도 있으며, 보험조사분석사의 성격상 전문가로 거듭나기 위해서는 자문위원의 역할이 필수적이지만 지금까지의 운영계획에서도 나타나듯이 역시 형식적인 면이 많다.

보험사기가 암수범죄까지 포함한다면 3조원을 넘어선다는 보고도 있다. 다른 범죄와는 달리 우리 생활의 사각지대에서 얼마든지 가능하며, 심지어 인간의 생명까지 담보로 벌어지는 보험사기 문제는 큰 사회적 문제임에 틀림없다. 보험조사분석사를 포함하여 다양한 보험사기 예방 전문가와 대응방안을 통해 보험사기의 감소와 예방의 노력이 있어야 한다.

## <참고문헌>

- 권영문, “생명보험에서 피보험자의 자살과 보험자의 면책 여부”, 판례연구(제23집), 부산판례연구회, 2012.
- 김광일, “장해감정의 실제적 문제들”, 신경정신의학(제32권 제2호), 대한신경정신의학회, 1993.
- 김상진·박종선·정향진. “국가공인 민간자격 활용성 강화 방안 연구” 한국공교육학회(제12권 제1호), 2009.
- 김선정, “피보험자의 정신질환에 기한 상해사고를 면책사유로 한 약관조항의 해석”, 월간 생명보험(Vol.438), 생명보험협회, 2015.
- 박정민, “우리대학 교육과 민간자격·자격인증제의 연계방안 연구“, 경북전문대학논문집(23권), 2005.
- 송달섭, “생명보험표준약관상의 자살면책조항에 관한 소고”, 기업법연구(제21권 제2호), 한국기업법학회, 2007.
- 유관우외 1, 조문별 인보험 약관해설, 도서출판 엘림지앤피, 2006.
- 유주선, “보험자의 면책과 생명보험표준약관상 자살부책조항”, 경영법률(제18권 제1호), 한국경영법률학회, 2007.
- 임동섭, 현장에서 활용하는 손해사정실무(제3보험편), 보험연수원, 2015.
- 장덕조, 보험법(제2판), 법문사, 2015.
- 장인권, “보험범죄에 관한 실증적 연구”, 박사학위논문, 경상대학교대학원, 2010.
- 조규성, “손해보험사의 상해보험 약관에서 규정하고 있는 ‘피보험자의 정신질환’ 면책조항의 효력에 관한 판례 고찰”, 법학연구(제56권 제4호), 부산대 법학연구소, 2015.
- 한국사법행정학회, 주해민법(제3판), 2007.
- Greider & Beadles, Law and The Life Insurance Contract, 4thed., IRWIN, 1979.
- 금융감독원, 2016년 9월 6일 보도자료.  
[https://www.in.or.kr/main/cifi/cifi\\_outline.asp](https://www.in.or.kr/main/cifi/cifi_outline.asp).  
<http://news1.kr/articles/?1784408>.  
[http://www.kicaa.or.kr/ab-7029-2399&OTSKIN=layout\\_ptr.php&PB\\_1400121366=1](http://www.kicaa.or.kr/ab-7029-2399&OTSKIN=layout_ptr.php&PB_1400121366=1).  
<https://www.pqi.or.kr/inf/qul/infQulBasDetail.do>.  
<https://www.pqi.or.kr/inf/qul/infQulSitRegView.do>

## **Abstract**

Generally, in a life insurance standard policy and sickness & accident insurance standard policy, there is an indemnification clause where an insurance company is not required to pay insurance proceeds in the case where an insured commits suicide.

However, there is an exception to the above where an insured commits suicide status that ‘the insured can not be a free decision-making, such as loss of physical and mental’ resulting from his mental illness.

In this paper, I examine about the meaning of status that ‘the insured can not be a free decision-making, such as loss of physical and mental’ through judicial precedent.

**※ Key words : The Final Judgement, Insurer’s Exclusion(Exemption), an Accident Insurance, Suicide Exclusion Clause, Contingency, Insurance Policy, Mental Illness and Suicides, Loss of Physical and Mental**



---

# 자동차보험 승낙피보험자와 운전피보험자에 관한 연구\*

## - 대법원 판례를 중심으로 -

(A Study on the allowed insured & the driving insured in Automobile Insurance : Focused on The Supreme Court precedent)

---

김영길\*\*  
Youngkil, Kim

---

### <국문초록>

자동차보험의 경우 피보험자의 범위를 기명피보험자 외에도 친족피보험자, 승낙피보험자, 사용피보험자, 운전피보험자 등으로 그 범위를 확대하여 인정하고 있다. 그런데 이들 피보험자 개념이 난해하여 손해사정실무 및 소송실무에서 해석상 다툼이 빈발하고 있다. 예컨대 손해사정실무에서는 렌터카회사(기명피보험자)로부터 렌터카(피보험자동차)를 빌려간 뒤 렌터카회사(기명피보험자)의 의사에 명백히 반하여 렌터카를 제3자에게 재차 빌려주거나 운전케 한 임차인을 승낙피보험자로 보고 있으나 정작 이에 대한 관련 판례나 연구문헌은 나와 있지 않은 실정이다.

또 피보험자동차를 운전기사와 함께 임차하여 작업중 임차인 본인이 사상한 경우 그 임차인이 승낙피보험자에 해당하는지 여부, 피보험자동차를 무단으로 운전한 고용운전자가 운전피보험자에 해당하는지 여부에 대하여는 보험이론에 반하는 판례로 인해 논란이 가중되고 있다.

---

\* 본 논문은 2016년 2월 석사학위논문을 수정·보완한 것임

\*\* 국민대학교 법무대학원 법학석사 / K2손해사정(주) 대표이사 / 신체손해사정사  
투고일:2016. 7. 10. 심사일:2016. 8. 10. 게재확정일 2016. 8. 20.

이에 본 논문에서는 렌터카회사로부터 렌터카를 빌려간 뒤 렌터카회사의 의사에 명백히 반하여 그 자동차를 제3자에게 재차 빌려주거나 운전케 한 임차인과 피보험자자동차를 운전기사와 함께 임차하여 작업 중 임차인 본인이 사상한 경우 그 임차인은 승낙피보험자 해당되지 않는다는 점, 운전피보험자는 통상 기명피보험자에 고용되어 피보험자자동차를 운전하는 고용운전자(=자배법상 운전자)를 뜻하지만 반드시 고용운전자에 국한하지는 않으며 고용운전자라 하더라도 무단으로 운전한 경우에는 비록 기명피보험자 등을 위하여 운전한다는 의사로 운전하였다고 하더라도 운전피보험자에 해당하지 않는다는 점 등을 명확히 하고 승낙피보험자와 운전피보험자 조항의 바람직한 해석론 및 약관개정론을 제시해 보고자 한다.

본 연구를 계기로 향후 본 논문에서 제기한 의제에 대한 활발한 논의와 연구 및 합리적 방향으로의 약관개정이 있기를 기대해 본다.

※ 국문 주제어 : 자동차보험, 피보험자, 승낙피보험자, 운전피보험자, 무단운전자

## I. 들어가는 말

자동차보험계약은 여러 형태의 담보위험을 하나의 증권으로 결합하여 계약이 체결되기 때문에 담보종목에 따라 피보험자의 범위가 다를 뿐만 아니라 특히 배상책임담보(대인배상 I·II 및 대물배상 담보)의 경우 배상책임은 지는 자가 복수로 존재하는 경우, 예컨대 피보험자동차를 임차인, 피용자 등이 운전하다가 사고를 냈을 때 사고를 낸 배상의무자가 약관상 승낙피보험자 또는 운전피보험자에 해당하는지에 대한 문제가 발생한다.<sup>1)</sup> 그런데 이들 승낙피보험자 또는 운전피보험자의 범위 인정과 관련하여 법원의 보험이론에 반하는 판결들로 인해 약관의 객관적 해석 및 통일적 해석의 기본원칙이 훼손되는 사례가 빈발하고 있다.

예컨대, 크레인을 운전기사와 함께 임차한 피고(피해자)가 공사현장에서 자신의 업무인 공사자재(유로폼) 운반작업에 크레인을 사용하던 중 운전기사의 크레인 조작 실수로 피고를 부상케 한 사안에서 피고를 약관상 승낙피보험자(승낙조합원)로 보아 대인배상II에 대한 보험자의 면책을 수궁한 판례<sup>2)</sup>, 고용주에게 고용된 운전사가 무면허자에게 일시적으로 피보험자동차를 운전케 한 사안에서 고용운전사는 운전피보험자에 해당하는 것으로 판시한 사례<sup>3)</sup>, 기명피보험자인 소속부대가 관리하는 피보험자동차(소속부대장 승용차)의 운전병으로 근무하던 피고가 소속부대를 무단으로 벗어났다가 다시 부대로 복귀하던 중 발생한 사고에서 피고의 사고 당시 운전 경위가 어떠한지를 불문하고 운전피보험자에 해당된다고 판시한 사례<sup>4)</sup> 등이 그것이다. 이들 판결은 자동차보험 약관의 승낙피보험자 및 운전피보험자 개념에 배치되고 보험이론에도 반하는 판단을 하고 있다는 것이 필자의 생각이다.

1) 피보험자 해당 여부는 자동차사고 시 보험혜택을 받을 수 있는지 여부를 판단하는 기준이 되고 구상권 행사의 대상을 결정짓는 잣대가 되고 있기 때문에 자동차보험에서 가장 핵심적이고도 중요하게 다루어지는 영역중의 하나이다. 만약 피보험자에 해당되지 않는다면 보험자로서는 면책약관 개별적용을 통해 지급보험금에 대하여 이들을 상대로 구상권을 행사할 수 있기 때문에 임차인 및 피용자가 승낙피보험자 내지 운전피보험자에 해당되는지 여부에 대하여 연구 및 논의의 해를 실익(필요)이 있게 되는 것이다.

2) 대법원 2011. 3. 24. 선고 2010다94021 판결.

3) 대법원 1993. 6. 29. 선고 93다1770 판결.

4) 대법원 2000. 9. 29. 선고 2000다33331 판결.

또한 승낙피보험자에 해당하는지 여부가 본질적으로 문제되고 다툼이 될 수 있는 사안에서 승낙피보험자 해당 여부에 대한 유권판단을 아예 내리지 않은 사례도 발견된다. 예컨대, 렌터카 임차인이 렌터카 회사와 맺은 제3자 운전금지 조항을 위반하여 제3자에게 자동차를 운전케 한 경우 기명피보험자의 의사에 명백히 반해 운전한 그 제3자는 운전피보험자에 해당되지 않는다고 하면서도 그 제3자에게 운전을 시킨 임차인의 승낙피보험자 해당여부(승낙피보험자 지위 상실 여부)에 대하여는 전혀 언급을 하지 않은 사례<sup>5)</sup>가 그것이다. 렌터카 임차인이 렌터카 회사와 맺은 제3자 운전금지 조항을 위반하여 제3자에게 자동차를 운전케 한 경우에 사실 약정 위반을 주도한 자는 임차인이므로 그 임차인은 승낙피보험자의 지위를 갖지 못한다는(상실한다는) 것이 필자의 판단이다.

이에 본 논문에서는 자동차보험약관의 승낙피보험자 및 운전피보험자 개념에 대해 개괄해본 후 승낙피보험자 및 운전피보험자의 인정범위와 관련하여 논란이 되고 있는 대법원 판결들을 비판해보고 학계 및 손해사정실무에서 제기하고 있는 비판론적 시각의 논문들<sup>6)</sup>을 살펴본 뒤 기명피보험자로부터 피보험자동차(예 : 렌터카)를 빌려간 뒤 기명피보험자의 의사에 명백히 반하여 피보험자동차를 제3자에게 재차 빌려주거나 운전케 한 임차인과 피보험자동차를 운전기사와 함께 임차하여 작업 중 임차인 본인이 사상한 경우 그 임차인이 승낙피보험자에 해당하는지 여부, 고용운전자에 해당하면 무단으로 운전경우에까지 운전피보험자로 볼 수 있는지 여부에 대하여 검토해보고 바람직한 해석론 및 약관개정안을 제시해 보고자 한다.

5) 대법원 2013. 9. 26. 선고 2012다116123 판결.

6) 조규성, “자동차보험 대인배상Ⅱ에서 승낙피보험자의 사상(死傷)에 대한 면책약관의 타당성에 관한 판례연구 : 대법원 2011. 3. 24. 선고 2010다94021 판결”, 법학논총 제20집 제3호, 2013, 553-575면 ; 조규성, “자동차보험 약관상 운전피보험자의 범위에 관한 약관해석 고찰”, 동아법학 제63호, 2014, 159-192면 ; 이상돈, “자동차보험의 운전피보험자에 대한 소고-판례에서의 운전피보험자 판단에 대한 비판적 고찰”, 손해보험 제473호, 2008, 50-69면.

## II. 자동차보험의 피보험자

손해보험에 해당하는 자동차보험에서 있어서 피보험자란 피보험이익의 귀속 주체로서 보험사고가 발생한 경우에 보험금을 청구할 권리가 있는 자 즉, 보험혜택을 받을 수 있는 자를 의미한다. 배상책임 담보에 해당하는 대인배상 I·II 및 대물배상 담보에서는 피해자로서의 지위가 아닌 가해자로서의 지위 즉, 배상책임 주체로서의 지위를 말하는 것이고 상해보험 성격을 갖는 자기신체사고 담보 및 무보험자동차상해 담보에서는 피해자로서의 지위 즉, 보험사고의 객체를 의미한다. 어느 경우든 보험금 청구권을 행사할 수 있는 권리를 갖고 있는 자를 피보험자라 일컫는다.<sup>7)</sup>

자동차보험에서는 보험증권에 피보험자로 기재된 기명피보험자 외에도 친족피보험자, 승낙피보험자, 사용피보험자, 운전피보험자 등 기명피보험자와 일정한 신분 관계에 있는 자들에게까지 피보험자의 범위를 확대해 줌으로써 가해자 및 피해자를 동시에 보호해주고 있다.<sup>8)</sup>

이처럼 자동차보험에서 피보험자의 범위를 기명피보험자 외에도 친족, 승낙, 사용, 운전피보험자로 확대하여 인정하고 있는 이유는 통상 자동차는 기명피보험자의 가족, 친구, 사용자, 피용자 등 기명피보험자의 친인척 및 고용관계에 있는 자들이 사용하는 경우가 많은데 만약 이들을 피보험자의 범위에 포함시켜 주지 않는다면 자동차를 사용할 권리를 가지고 정당하게 사용하고도 보험보호를 받지 못하는 결과를 초래하게 되고 피해자에 대한 보호도 도모할 수 없게 되어 자동차보험의 실효성이 떨어지게 되기 때문이다.<sup>9)</sup>

자동차보험에는 기본적으로 기명피보험자, 친족피보험자, 승낙피보험자, 사용피보험자, 운전피보험자 즉, 5種(종)의 기본 피보험자가 있다. ① 기명피보험자는

7) 김영길, “자동차보험의 친족피보험자에 관한 연구 : 부모 자동차를 무단으로 운전한 미성년 자녀의 친족피보험자성을 중심으로”. 손해사정연구 제7권 제2호, 한국손해사정학회, 2015, 105-132면.

8) 자동차보험에는 이처럼 다섯 유형의 피보험자 즉, 기명피보험자, 친족피보험자, 승낙피보험자, 사용피보험자, 운전피보험자가 있다. 이하 이들 다섯 유형의 피보험자를 ‘5種(종)의 기본 피보험자’라 부르기로 한다.

9) 남원식의 6, 「조문별해석 자동차보험약관」, 한울출판사, 1998, 246면 ; 이보환, 「실무 손해배상책임법」, 박영사, 1997, 507면.

‘피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 자 중에서 보험계약자가 지정하여 보험증권의 피보험자란에 기재되어 있는 자’ ② 친족피보험자는 ‘기명피보험자와 같이 살거나 살림을 같이 하는 친족으로서 피보험자동차를 사용 또는 관리중인 자’ ③ 승낙피보험자는 ‘기명피보험자의 승낙을 얻어 피보험자동차를 사용하거나 관리중인 자’ ④ 사용피보험자는 ‘기명피보험자의 사용자 또는 계약에 따라 기명피보험자의 사용자에게 준하는 지위를 얻은 자’ (다만, 기명피보험자가 피보험자동차를 사용자의 업무에 사용하고 있는 때에 한한다) ⑤ 운전피보험자는 ‘다른 피보험자(기명피보험자, 친족피보험자, 승낙피보험자, 사용피보험자를 말함)를 위하여 피보험자동차를 운전 중인 자’ (운전보조자를 포함)를 말한다.<sup>10)</sup>

담보별 피보험자의 범위는 이 5種(종)의 기본 피보험자를 기준으로 확대되거나 축소된다. 예컨대, 대인배상 I 에서는 5種(종)의 기본 피보험자 외에도 자동차손해배상보장법상 자동차보유자에 해당하는 자가 있는 경우에는 그 자를 피보험자로 인정하고 있고<sup>11)</sup>, 자기신체사고에서는 5種(종)의 기본 피보험자 외에 이들의 부모, 배우자, 자녀를 피보험자로 인정함으로써 피보험자의 범위를 확대하고 있는 반면, 자기차량손해의 경우에는 오로지 기명피보험자만 피보험자로 인정하여 피보험자의 범위를 축소하고 있다.

다만 대인배상 I 의 경우에는 자동차취급업자가 승낙피보험자와 운전피보험자에 포함되지만, 대인배상 II 와 대물배상, 자기신체사고, 무보험차상해의 경우에는 자동차취급업자(이들의 피용자, 이들이 법인인 경우에는 그 이사와 감사 포함)는 승낙피보험자와 운전피보험자에서 제외된다. 통상 자동차 취급업자라 함은 유상, 쌍무계약에 바탕하여 자동차의 정비업, 대리운전업<sup>12)</sup>, 주차업, 급유업, 세차업, 판매업, 탁송업 등과 같이 타인의 자동차를 취급하는 것을 업무로 하고 있는 자를 의미한다.

10) 금융감독원, “자동차보험표준약관”, 2015.

11) 2013. 4. 1. 약관개정 때 신설하였다. 동 피보험자의 명칭을 무엇으로 할 것인지에 대해 명확하게 정립되어 있지 않은데 ‘기타 보유피보험자’ 라고 명명하면 좋을 듯 하다. 5種(종)의 기본 피보험자도 보유피보험자에 해당되기 때문에(운전피보험자는 견해에 따라 보유피보험자로 보는데 있어서 논란이 있을 수 있다) 동 피보험자만을 보유피보험자로 부르게 되면 명칭 및 분류상 오류가 생기기 때문이다.

12) 대리운전업은 2006.11월 보통약관 개정시 취급업자에서 제외되었다가 2015.12.01. 약관개정시 다시 취급업자에 편입되었다(금융감독원, “자동차보험표준약관”, 2015. 참조)

### Ⅲ. 승낙피보험자

#### 1. 약관규정

‘기명피보험자의 승낙을 얻어 피보험자동차를 사용하거나 관리중인 자’  
를 말한다.

#### 2. 특징 및 인정요건

승낙피보험자는 기명피보험자로부터 직접 승낙을 받은 자로서 일응 운행자성을 갖는 것으로 이해되고 있다.<sup>13)</sup> 따라서 운행자의 지위에 있지 않은 자는 승낙피보험자가 될 수 없다.<sup>14)</sup>(이 점에 대하여는 뒤에서 재차 논의하기로 한다) 배상책임 담보에서 피보험자라 함은 타인에게 손해배상책임을 부담함으로써 입은 손해를 보험자에게 청구할 지위에 있는 자, 즉 운행자(손해배상의무자)를 의미하는 것이지<sup>15)</sup> 타인(피해자)을 의미하는 것이 아니라는 점을 떠올려 보면 당연한 귀결이라 하겠다. 승낙피보험자에 해당하기 위해서는 “① 기명피보험자의 승낙을 얻은 것과 ② 피보험자동차를 사용 또는 관리 중일 것” 이라는 두 가지 요건을 충족하여야 한다.

##### 가. 기명피보험자의 승낙을 얻을 것

승낙은 반드시 기명피보험자로부터의 직접적인 승낙일 것을 요하며(=승낙의 주체는 반드시 기명피보험자이어야 한다) 법인의 승인 여부는 대표자, 대리감독

13) 대법원 2006.7.13. 선고 2005다44374 판결 ; 대법원 2005.9.15. 선고 2005다10531 판결.

14) 사고자동차가 자배법상 자동차가 아닌 경우에는(예컨대 무한궤도식굴삭기, 지게차 등) 가해자(손해배상의무자)의 지위에 있을 것을 요하는 것으로 이해하여야 할 것이다. 승낙피보험자가 되기 위해서는 운행자의 지위에 있어야 한다고 하는 판례(논리)는 당해 사고가 자배법상 자동차에 의해 발생한 사고이기 때문에 그렇게 주창되는 것에 불과하기 때문이다.

15) 박세민, 自動車保險約款中 對人賠償 Ⅱ의 被保險者와 被害者의 範圍에 관한 解釋論, 法學研究. 제11권, 2000. 165면 ; 남원식의 6, 앞의 책, 248면 ; 동부화재 법무파트, “자동차보험약관상 피보험자로 취급되는 자에 대한 구상권”, 손해보험 제469호, 2007. 68면.

자의 승인 여부에 따라 판단한다.<sup>16)</sup> 기명피보험자의 직접적인 승낙인 한 명시적·묵시적, 개별적·포괄적 여부를 불문한다.<sup>17)</sup>

승낙의 의미와 관련하여 사후적인 승낙(추인)은 도덕적 위험을 초래할 수 있으므로 보험사고 발생 이전에 행하여진 사전적 승낙만을 의미하는 것으로 해석해야 할 것이라는 견해가 있으나<sup>18)</sup> 운행경위, 운행목적, 기명피보험자와 운전자와의 관계, 기명피보험자의 묵시적·추정적 승낙 가능성 등을 종합적으로 고려했을 때 당해 운전자에게 보험혜택을 주는 것이 사전적 승낙과 차이가 없는 경우에는 이를 차별할 이유가 없으므로 사후 승낙도 승낙의 범주에 포함되는 것으로 해석함이 타당하다고 본다.<sup>19)</sup> 다만, 사후 승낙을 무분별하게 인정하는 것은 도덕적 위험과 결부될 수 있으므로 승낙의 객관적 신뢰도, 타당성 등에 대한 판단은 최대한 객관적으로, 신중하게 하여야 할 것이다.

승낙피보험자는 보험계약자나 기명피보험자에 대한 관계에 있어서 제3자로 하여금 당해 자동차를 사용, 운전케 할 권한을 갖지 못하므로<sup>20)</sup> 승낙 받은 자로부터 다시 승낙을 받은 자는 승낙피보험자에 해당하지 않는다.<sup>21)</sup> 일명 ‘승낙의 승낙’으로서 기명피보험자로부터 직접적인 승낙을 받지 않았기 때문에 전차인은 승낙피보험자의 지위를 누릴 수 없는 것이다.

다만, 자동차를 빌린 사람만이 사용하도록 승낙이 한정되어 있지 아니하고 자동차의 전대 가능성이 예상되며 기명피보험자와 자동차를 빌리는 사람과의 사이에 밀접한 인간관계나 특별한 거래관계가 있어 전대를 제한하지 아니하였을 것이라고 추인할 수 있는 등의 특별한 사정이 있는 경우에는 전대의 추정적 승낙도 인정할 수 있다.<sup>22)</sup>

통상 차주가 타인에게 자동차를 빌려 줄 때에는 운전 및 사용 주체, 사용용도, 사용기간, 임차인의 운전(면허) 적격 등을 확인하고 빌려준다는 점을 고려

16) 대법원 1994.5.10. 선고 93다20313 판결.

17) 대법원 1997. 3. 14. 선고 95다48728 판결 ; 대법원 1989.11.28. 선고 88다카26758 판결.

18) 남원식외 6, 앞의 책, 249면.

19) 이상원, “자동차보험에서 피보험자의 범위에 관한 연구”, 한양대학교 대학원(석사) 2001, 38면.

20) 대법원 1993.12.21. 선고 91다36420 판결 ; 대법원 1994.5.24. 선고 93다41211 판결.

21) 대법원 1993.2.23. 선고 92다24127 판결 ; 대법원 1995.4.28. 선고 94다43870 판결 ; 대법원 1997.3.14. 선고 95다48728 판결 ; 대법원 2010.12.9. 선고 2010다68466 판결.

22) 대법원 1993.1.19. 선고 92다32111 판결.



해보면 전대된다는 것을 알면서 빌려준 경우 외에는 전차인이 승낙피보험자에 해당되지 않는다는 결론은 당연하다 하겠다.<sup>23)</sup>

한편, 기명피보험자로부터 피보험자동차의 소유 및 처분권을 제외한 피보험자동차 사용, 관리에 대한 일체의 권한(제3자에 대한 전대 권한 포함)이 포괄적으로 일임되어 있는 자를 포괄적 승낙피보험자라고 하는데 이 자로부터 다시 사용, 승낙을 얻은 제3자는 승낙피보험자에 해당한다.<sup>24)</sup> 앞서 설명한 바와 같이 기명피보험자라 함은 피보험자동차에 대한 사용 또는 관리를 허락할 권한을 가진 자, 바꾸어 말하면 피보험자동차에 대한 운행지배와 운행이익을 향수하는 자를 말한다고 할 것이므로 운행지배 및 운행이익을 상실한 자로부터 승낙받은 자는 승낙피보험자라 할 수 없다.<sup>25)</sup>

또한 피보험자동차의 사용 또는 관리에 대하여 아무런 권한이 없이 단지 보험계약서에 피보험자로 기재되어 있음에 불과한 자로부터 피보험자동차의 사용을 승낙 받은 자도 약관이 정하는 승낙피보험자에 해당하지 않는다.<sup>26)</sup> 자동차 양도 양수와 관련하여 차량 인도, 잔대금 완제, 명의이전에 필요한 서류 교부 등이 모두 이루어진 경우에 양도인은 피보험자동차에 대한 운행지배나 운행이익을 상실하였다고 할 것이므로 이 자로부터 자동차를 양수받아 자동차를 운행한 양수인은 승낙피보험자에 해당하지 않는다.<sup>27)</sup>

운행지배 및 운행이익이 없는 자는 기명피보험자라 할 수 없으므로<sup>28)</sup> 차량 인도, 잔대금 완제, 명의이전에 필요한 서류 교부가 전부 이행된 경우에 양도인은

23) 대법원 1993.1.19. 선고 92다32111 판결.

24) 대법원 1993.1.19. 선고 92다32111 판결.

25) 대법원 2010.4.15. 선고 2009다100616 판결.

26) 부산지법 2008.8.29. 선고 2007나13913 판결 ; 대법원 1997.6.24. 선고 96다52120 판결(사채업자가 중고차를 구입하면서 소유권이전등록에 필요한 서류와 함께 차량을 인도받았으나 자기 앞으로 이전등록을 하지 아니한 채 주로 직원들의 출·퇴근과 업무용으로 차량을 사용하여 오던 중 보험료 절감을 위해 소속 직원 앞으로 보험가입을 한 사안에서(그 직원은 면허가 없으며 자기 앞으로 보험가입된 사실을 모르고 있었음) 해당 직원은 사고차량을 운행할 가능성이 없기때문에 운행지배와 운행이익을 가진다고 할 수 없고 피보험자동차의 사용 또는 관리에 대하여 아무런 권한이 없이 단지 보험계약서에 피보험자로 기재되어 있음에 불과하므로 이러한 자로부터 피보험자동차의 사용을 승낙받은 자는 승낙피보험자에 해당하지 않는다)

27) 대법원 1991.8.9. 선고. 91다1158 판결 ; 대법원 2010.4.15. 선고 2009다100616 판결.

28) 대법원 1992.12.22. 선고 92다30221 판결 ; 대법원 2010.4.15. 선고 2009다100616 판결 ; 부산지방법원 2008.8.29. 선고 2007나13913 판결.

기명피보험자의 지위를 갖지 못한다. 따라서 이 자로부터 사용, 승낙을 받은 양수인은 승낙피보험자에 해당되지 않는 것이다. 다만, 잔금이 남아 있거나, 명의 이전에 필요한 서류가 교부되지 않아 매도인이 차량에 대한 운행지배를 상실하였다고 볼 수 있는 단계에까지 이르지 아니한 경우에는 매도인을 기명피보험자, 매수인을 승낙피보험자로 인정하고 있다.<sup>29)</sup>

#### 나. 피보험자동차를 사용 또는 관리 중일 것

승낙피보험자는 법률상 손해배상책임을 지는 지위에 있는 자를 말한다 할 것이므로 여기에서 피보험자동차를 사용, 관리한다고 함은 반드시 현실적으로 피보험자동차를 사용 또는 관리하는 경우만을 의미하는 것이 아니고 사회 통념상 피보험자동차에 대한 지배가 있다고 볼 수 있는 경우도 포함하는 의미이다.<sup>30)</sup> 사용, 관리의 개념은 정당한 사용, 관리를 의미한다.

따라서 무단운전자나 절취운전자가 사용한 것을 가지고 본 조항에서 말하는 피보험자동차의 사용 또는 관리라고 할 수는 없다.

### 3. 승낙피보험자 범위관련 쟁점 판례 분석

자동차보험약관 피보험자 규정에서 승낙피보험자의 인정범위와 관련하여 보험이론에 반하는 판례들이 엮보이는 바, 본 항에서는 이들 판례들을 비판해보고 올바른 해석론을 제시해보고자 한다.

#### 가. 대법원 2013.9.26. 선고 2012다116123 판결

##### ① 사건개요

렌터카 회사로부터 자동차를 임차한 임차인이 제3자 운전금지 약정을 어기고 제3자로 하여금 운전케 하다가 발생한 사고

29) 대법원 1994.6.14 선고 94다15264 판결.

30) 대법원 97.8.29. 선고 97다12884 판결.

## ② 판결내용

제3자 운전금지 약정을 위반한 채 제3자에게 자동차를 운전케 한 임차인을 승낙피보험자에 해당하는 것으로 전제<sup>31)</sup>하였다.

## ③ 비판적 검토

기명피보험자의 의사에 반하여 피보험자동차를 운전한 자(=무단운전자)가 승낙피보험자에 해당하지 않는다는 점에 대하여는 이론(異論)이 없을 것이다. 그런데 기명피보험자로부터 피보험자동차를 빌려간 뒤 기명피보험자의 의사에 명백히 반하여 피보험자동차를 제3자에게 재차 빌려주거나 운전케 한 임차인의 승낙피보험자 해당 여부와 관련해서는 지금까지 손해사정실무나 학계에서 논의된 적도 없고<sup>32)</sup>, 이에 대해 구체적인 설시 이유를 제시한 판례도 발견하지 못하였다.

대상판결은 기명피보험자의 의사에 명백히 반하여 피보험자동차를 제3자에게 운전케 한 임차인이 승낙피보험자 해당하는 것으로 전제하고 있기는 하지만 변론 과정에서 그 임차인이 승낙피보험자에 해당하는지 여부가 쟁점화된 것은 아니어서 실제 본 논제가 쟁점화 되는 경우 그 결론은 장담할 수 없는 상황이다. 그렇다면 기명피보험자의 의사에 명백히 반하여 피보험자동차를 제3자에게 빌려주거나 운전케 한 임차인(최초의 승낙피보험자)의 승낙피보험자성에 아무런 문제가 없는 것일까?

자동차보험 약관의 수많은 쟁점 약관 조항들이 수정해석 되고 정비가 되어 오는 과정에서도 본 논제는 비판의 대상이 되거나 소송에서 쟁점으로 부각된 적이 없었다. 그러나 이제는 본 논제에 대하여도 심도 있는 논의와 비판을 통해 합리적 해석을 도출해야할 필요가 있다고 본다.

- 31) 임차인의 승낙피보험자성에 대해 쌍방 다툼이 되지 않다보니 재판부도 그 임차인이 승낙피보험자에 해당하는지 여부에 대한 구체적인 언급없이 승낙피보험자에 해당하는 것으로 전제하였다. 변론을 통해 승낙피보험자 해당 여부에 대한 법리 다툼을 벌였다면 실제 승낙피보험자로 인정받았을지는 의문이다.
- 32) 이 부분에 대해 구체적인 논의가 이루어지거나 관련 연구자료가 제시된 바는 없지만 기명피보험자의 명시적 의사에 반하여 제3자에게 운전케 한 자의 승낙피보험자성을 긍정하고 있는 것으로 보여지는데 그 구체적인 이론적 근거는 확인되지 않는다.

이에 필자는 기명피보험자의 의사에 명백히 반하여 피보험자동차를 제3자에게 빌려주거나 운전케 한 자는 승낙피보험자성을 상실한다는 새로운 해석론을 제기하는 바이다. 기명피보험자가 임차인에게 피보험자동차를 빌려주면서 본인 외 제3자의 운전(사용)을 금지한다는 의사를 명확히 표명하였음에도 기명피보험자의 의사에 반하여 피보험자동차를 제3자에게 빌려주거나 운전케 한 자는 그 때부터는 승낙피보험자의 지위를 상실하는 것으로 보는 것이 피보험자 제도의 운용취지와 승낙피보험자 규정취지에 부합한다고 본다.

최초 피보험자동차를 빌려갈 당시에는 기명피보험자의 승낙을 득한 상태였으므로 승낙피보험자의 지위에 있었다고 하겠지만 기명피보험자의 의사에 명백히 반하여 제3자에게 운전케 한(빌려준) 경우에는 그 순간 피보험자동차 사용에 대한 정당성 내지 권한은 상실되고(박탈되고) 무단운전자의 지위로 전락하는 것으로 봄이 타당하다.

무단운전이라 함은 보유자(기명피보험자)와 친인척, 고용관계 등 일정한 신분관계에 있는 자가 보유자의 승낙을 받지 않거나 보유자의 의사에 명백히 반하여(승낙의 범위를 현저히 벗어나) 피보험자동차를 사용(운전)한 경우를 말하므로 기명피보험자가 임차인에게 피보험자동차를 빌려주면서 본인 외 제3자의 운전(사용)을 금지한다는 의사를 명확히 표명하였음에도 이를 어기고 피보험자동차를 제3자에게 빌려주었다면(운전케 하였다면) 그 임차인은 더 이상 피보험자의 지위를 갖지 못한다고 보아야 한다.

약관의 승낙피보험자 요건 규정을 보더라도 승낙피보험자에 해당되기 위해서는 '기명피보험자의 승낙을 얻어 피보험자동차를 사용하거나 관리중인 자'로 규정하고 있으므로 기명피보험자의 의사에 명백히 반해(승낙을 얻지 않거나 승낙을 어기고) 제3자에게 차량을 사용(운전)케 한 경우는 승낙피보험자 요건 규정(기명피보험자의 승낙을 얻어 피보험자동차를 사용할 것)을 충족하였다고 볼 수 없다.

특이한 점은 대상판결의 경우 제3자 운전금지 약정에 위배하여 임차인으로부터 자동차를 넘겨받은 제3자의 운전피보험자성은 부인하였다는 점이다. 즉, “승낙피보험자(임차인)로부터 구체적·개별적인 승낙을 받고 그 승낙피보험자를 위하여 자동차 운전을 하였다고 하더라도 그것이 기명피보험자(렌터카

회사)의 의사에 명백히 반하는 것으로 볼 수 있는 경우에는 그 운전자를 운전피보험자로 볼 수 없다.” 고 판시한 것이다. 제3자 운전금지 약정에 위배하여(기명피보험자의 의사에 명백히 반하여) 피보험자자동차를 운전한 제3자의 피보험자성은 부인하면서 제3자 운전금지 약정에 위배하여(기명피보험자의 의사에 명백히 반하여) 그 제3자에게 피보험자자동차를 넘겨준 임차인의 피보험자성은 긍정하는(적극적으로 긍정했다기 보다는 부인하지 않았다고 하는 것이 정확하다) 모순된 논리를 보이고 있는 것이다.

생각건대 제3자 운전금지 약정에 위배하여(기명피보험자의 의사에 명백히 반하여) 운전한 자가 피보험자의 지위를 갖지 못한다면 제3자 운전금지 약정에 위배하여(기명피보험자의 의사에 명백히 반하여) 운전을 하게한 자도 역시 피보험자의 지위를 갖지 못하는 것으로 보는 것이 합당하다 할 것이다. 사회통념 또는 기명피보험자 관점에서 보았을 때 약속을 위반하여 운전한 사람에 대한 비난가능성이 높은가? 약속을 어기고 제3자에게 운전케 한 사람에 대한 비난가능성이 높은가? 후자의 비난가능성이 더 높지 않은가? 우열을 가리기가 어렵다면 적어도 둘 다 비난받아 마땅한 것 아니겠는가?

대상판결의 소송 과정에서 운전피보험자성 여부만 따질게 아니라 승낙피보험자성 여부도 같이 따져봤더라면 어땠을까 하는 아쉬움이 남는 대목이다. 결론적으로 임차인이 기명피보험자의 명시적 의사에 반하여 피보험자자동차를 제3자에게 빌려주거나 운전케 한 경우에는 그 임차인은 승낙피보험자의 지위를 상실하는 것으로 봄이 타당하다는 의견이다. 최초 피보험자자동차를 빌려갈 때에는 승낙피보험자의 지위를 갖고 있었지만 기명피보험자의 명시적 의사에 반해 제3자에게 자동차를 빌려주거나 운전케 한 순간 승낙피보험자의 지위를 상실하는 것으로 이해하고 해석하는 것이 타당하다.

다만, 제3자에게 차량을 운전(사용)케 한 모든 경우에 일률적으로 적용할 것은 아니고 전대에 대한 기명피보험자의 금지 의사의 정도, 운행경위 및 기명피보험자의 추정적 승낙, 사후 승낙가능성 등을 종합적으로 고려하여 개별적인 사안에 따라 피보험자성 상실 여부를 신중히 판단하여야 할 것이다. 렌터카 임대차의 제3자 운전금지 약정에 준하는 정도로 기명피보험자의 금지 의사가 명확한 경우에 한해 적용해야 할 것이다.

나. 대법원 2011. 3. 24. 선고 2010다94021 판결<sup>33)</sup>

① 사건개요

공사자재(유로폼) 운반작업을 위해 피보험자동차(크레인)를 운전기사와 함께 임차한 피고가 유로폼에 줄을 묶어 크레인 고리에 걸어주면 운전자가 크레인을 조작하여 유로폼을 적재하는 작업을 하던 중 크레인에 걸린 줄로 피고를 충격한 사고.

② 판결내용

피고는 약관상 기명피보험자로부터 승낙을 얻어 피보험자동차를 사용, 관리하는 승낙피보험자에 해당되므로 대인배상Ⅱ의 보험금 지급책임이 없다. 또한 동 면책조항은 승낙피보험자에 해당하면 그로써 면책이지 승낙피보험자가 다른 사람을 죽거나 다치게 하여 법률상 손해배상책임을 지는 경우에 한하여 제한적으로 적용되는 것은 아니다 라고 판시함.

③ 비판적 검토

대상판결은 판결 선고 이후 손해사정실무, 학계, 법조계 등으로부터 피보험자동차를 운전기사와 함께 임차한 경우 그 법률관계의 법적 성격, 임차인의 타인성 여부, 임차인의 승낙피보험자 해당여부, 승낙피보험자 면책조항의 적용범위 등과 관련하여 숱한 논쟁을 불러일으켜 왔다.<sup>34)</sup> 본 논문에서는 다음

33) 대상판결은 보험계약 사건이 아닌 공제계약 사건이다. 즉, 대상판결에서 원고(전국화물자동차운수사업연합회)는 “운수회사와의 사이에 대인배상Ⅰ·Ⅱ를 담보하는 자동차공제계약을 체결하였고 동 공제약관 제13조에는 ‘기명조합원으로부터 허락을 얻어 공제계약자동차를 운행하는 자가 죽거나 다친 경우 대인배상Ⅱ에서 정한 공제조합의 보상금지급의무가 면책된다’ 고 규정하고 있다. 그러나 화물자동차운수사업법에 의하여 설립된 운수사업연합회가 영위하는 자동차공제계약은 자동차보험계약과 그 실체가 동일하다. 따라서 자동차보험의 범리가 그대로 적용된다. 이에 본 논문에서는 공제를 보험, 공제사업자를 보험자, 기명피공제자(조합원)를 기명피보험자, 승낙피공제자를 승낙피보험자로 바꿔서 쓰기로 한다.

34) 조규성, “자동차보험 대인배상Ⅱ에서 승낙피보험자의 사상(死傷)에 대한 면책약관의 타당성에 관한 판례연구 : 대법원 2011. 3. 24. 선고 2010다94021 판결”, 법학논총 제20집 제3호, 2013, 553-575면; 윤강열, “승낙피보험자에 대한 대인배상Ⅱ 면책약관의 적용범위”, 대법원판례해설 제87호 2011년 상, 245-261면; 양승규, “공제사업자의 승낙피공제자에 대한 대인배상Ⅱ의 책임”, 손해보험 제519호, 2012, 61-63면; 박찬호, “승낙피보험자에 대한 면책약관의 효력”, 판례연구 제25집 2014, 1-25면.

사항에 대해 문제제기를 해보고 파생된 의문점들을 하나씩 풀어보면서 타당한 해석론을 제시해보기로 한다.

첫째, 기명피보험자로부터 운전기사를 포함하여 피보험자동차를 빌려온 경우 이들의 법률관계는 어떻게 되는지 여부(민법상 임대차에 해당하는지, 도급에 해당하는지?) 둘째, 기명피보험자로부터 운전기사를 포함하여 피보험자동차를 빌려온 자의 지배법상 지위는 어떻게 되는지 여부(피보험자동차만 임차한 임대차의 경우와 동일한지?) 셋째, 타인이 약관상 승낙피보험자가 될 수 있는지 여부 넷째, 승낙피보험자에 해당하기만 하면 대인배상II가 제한 없이 면책이 되는지 여부에 대해 살펴보고자 한다.

우선, 기명피보험자로부터 운전기사를 포함하여 피보험자동차를 빌려온 경우 이들의 법률관계가 민법상 임대차<sup>35)</sup>에 해당하는지, 도급<sup>36)</sup>에 해당하는지와 관련하여 대법원은 피보험자동차만 단독으로 임차한 경우와 마찬가지로 임대차 관계에 있다는 것이 일관된 입장이다.<sup>37)</sup>

도급으로 본 하급심 판결이 있었으나<sup>38)</sup> 당해 상고심에서 파기되었다.<sup>39)</sup> 도급

- 
- 35) 민법 제618조 (임대차의 의의) 임대차는 당사자 일방이 상대방에게 목적물을 사용, 수익하게 할 것을 약정하고 상대방이 이에 대하여 차임을 지급할 것을 약정함으로써 그 효력이 생긴다.
- 36) 민법 제664조 (도급의 의의) 도급은 당사자 일방이 어느 일을 완성할 것을 약정하고 상대방이 그 일의 결과에 대하여 보수를 지급할 것을 약정함으로써 그 효력이 생긴다.  
민법 제757조 (도급인의 책임) 도급인은 수급인이 그 일에 관하여 제삼자에게 가한 손해를 배상할 책임이 없다. 그러나 도급 또는 지시에 관하여 도급인에게 중대한 과실이 있는 때에는 그러하지 아니하다.
- 37) 대법원 2000.4.25. 선고 99다68027 판결 ; 대법원 1995.04.28. 선고 94다56791 판결 ; 대법원 1992.2.11. 선고 91다42388,42395(병합) 판결 ; 대법원 1993.4.23. 선고 93다1879 판결 ; 대법원 1997.8.29. 선고 97다12884 판결 ; 대법원 1997.7.25. 선고 96다46613 판결 외 다수.
- 38) 서울민사지방법원 1994.10.26. 선고 94나16648 판결(기중기를 대여함에 있어서는 기중기와 함께 그 기사가 파견되며 그 작업에 있어서도 고도의 기술이 필요하고 상당한 위험성이 있으므로 목적물을 들어 올려서 목적지까지 옮기는 것이 가능한지의 여부 및 그 작업을 위한 발판의 설치, 붐대의 고정 등을 전적으로 그 기사의 책임으로 행하고, 기중기를 대여받은 자가 하는 일은 작업할 목적물과 목적지를 알려주고 기사의 지시에 따라 목적물을 밧줄로 묶는다거나 목적물을 기중기의 갈퀴리에 묶는 정도에 불과하다. 따라서 이와 같은 기중기 작업을 의뢰하고 의뢰받는 관계는 흔히 그 관계가 임대차라고 표현되어 있기는 하나 그 실제관계는 법률상 엄격한 의미의 임대차와는 달리 기중기의 임차를 요청하는 측이 그 기중기를 현실적으로 지배관리하면서 사용수익하는 것이 아니라 일정한 작업을 의뢰하는 데 불과한 것이어서, 오히려 법률상의 의미에서 도급에 가까운 관계이므로 소외 회사를 위 보험약관 제11조 제3호 소정의 승낙피보험자에 해당한다고 볼 수 없다고 판시하였다)
- 39) 대법원 1995.04.28. 선고 94다56791 판결(직접 현장에서 기중기를 운전하고 작업을 한 \*\*\*는 자신이 작업장소에 도착하여 보니 고공설치작업을 담당하는 도비공들이 자신에게 크레인을 설치

적 성격이 전혀 없지는 않으나 도급계약 보다는 임대차계약에 가까우므로 대법원 판례의 태도는 옳다고 본다. 도급 관계인지 임대차 관계인지에 대한 구별실익은 만약 도급에 해당한다고 한다면 도급인은 수급인이 제삼자에게 가한 손해에 대하여 배상할 책임이 없을뿐더러 도급인 자신이 입은 손해에 대해 수급인을 상대로 책임을 물을 수 있게 된다. 만약 임대차 관계에 있다고 한다면 임차인은 임대인을 상대로 운행자 책임을 물을 수가 없게 된다(다만 본 사안은 뒤에서 보듯이 예외적으로 임차인이 임대인을 상대로 타인임을 주장할 수 있다).

한편, 건설전문차량을 그 운전기사와 함께 임차한 경우 그 법률관계는 일의 완성을 주된 목적으로 한다고 보기는 어려우므로 도급계약보다는 임대차계약에 가까운 무명계약으로 보는 것이 바람직하다는 견해가 있다.<sup>40)</sup> 건설전문차량에 대해서는 임대차계약의 성질이 분명하지만 운전기사에 대한 관계에서는 일시적 고용과 유사한 법률관계가 형성된다고 볼 수 있고 이와 같은 성격이 혼합된 성질의 계약으로 보아야 한다는 입장이다. 다만 이렇게 되면 도급계약임이 명백한 이사 용역계약과 비교했을 때 본질적으로 큰 차이가 없게 된다는 의문을 제기하고 있다.

둘째, 기명피보험자로부터 운전기사를 포함하여 피보험자동차를 빌려온 자의 자배법상 지위가 어떻게 되는지(피보험자동차만 단독으로 임차한 경우와 동일한지)와 관련하여 그 임차인은 운행자에 해당한다는 일부 판례<sup>41)</sup>가 있기는 하

할 장소를 지정하고 크레인 붐대를 신장하게 한 후 크레인의 와이어에 포장화물을 걸어 올리라고 지시하여 \*\*\*는 그 지시에 따라 크레인 조작업무만을 담당하였을 뿐 크레인에 화물을 달아내는 일 등에는 전혀 개입한 바가 없다고 진술하고 있는바, 이에 의하면 소외 회사는 위 기계에 대한 화물하차운반작업을 원고에게 도급한 것이 아니고 원고로부터 기중기를 임대받아 이를 사용하여 그 관리와 책임 아래 기계하차작업을 한 것으로 볼 수 있으므로 소외 회사는 위 사고 당시 기명피보험자인 원고의 승낙을 얻어 기중기를 사용 또는 관리 중인 자로 보아야 할 것이라고 하면서 원심을 파기하였다)

40) 박찬호, 앞의 논문, 13면.

41) 대법원 2000.7.6. 선고 2000다560 판결(지입차주 \*\*\*가 경명학숙에 지입한 버스를 피고(북대구 농업협동조합)가 버스 및 운전수(\*\*\*)를 같이 임차한 사안에서 임차인(피고)의 운행자 책임을 인정한 사례) ; 대법원 1997.11.28. 선고 95다29390 판결(회사의 현장소장이 자동차 소유자와의 사이에 자동차 임대차 및 운전용역제공계약을 체결하고, 자동차 소유자를 자신의 공사 현장에 배치하여 사고시까지 1년 이상 자신의 지시·감독하에 자동차를 이용하여 자재 및 잔토 운반 등의 업무에 종사하게 하고 일과 후에는 공사 현장에서 사용하는 작업 장비와 연료를 자동차에 실어 보관하게 하였으며, 자동차 소유자는 자동차를 회사의 공사 현장에만 전속적으로 사용하여 회사로부터 연료비, 엔진오일, 소모품비 등 관리비를 지급받아 왔고, 당해 사고 당시



나(이들 판례는 임차인이 개인이 아니라 법인 내지 조합이었다) 다수 판례는 피보험자자동차만 단독으로 빌려온 경우와 다르게 타인에 해당한다고 보고 있다.

예컨대 기명피보험자로부터 지게차와 그 운전사를 임대받아 사용한 임차인을 타인으로 인정하고 동승금액 30% 적용한 사례<sup>42)</sup>, 렌터카를 운전기사와 함께 임차하여 운행 중 탑승한 임차인이 사망한 사고에서 임차인의 타인성을 인정하고 동승금액 40% 적용한 사례<sup>43)</sup>, 지입차주로부터 운전수와 차량을 같이 임차후 그 차량에 탑승한 임차인에 대해 타인성을 인정하고 동승금액 40% 적용한 사례<sup>44)</sup>, 지입차주로부터 운전수와 함께 차량을 임차후 그 차량에 의해 사고를 당한 임차인에 대해 타인성을 인정한 사례<sup>45)</sup>, 중기회사로부터 굴삭기와 운전사를 임차한 임차인이 굴삭기 작업도중 사망한 경우 임차인은 차주에 대해 타인임을 주장할 수 있다고 한 사례<sup>46)</sup> 등에서 운전기사를 포함해 임차한 임차인의 타인성을 긍정하였다.

임대차 관계에서 임차인은 원래 그 자신이 직접 운전을 하다가 사고가 났건 다른 사람에게 운전을 맡긴 채 탑승하여 가다가 사고가 났건 운행자일 뿐이지 자배법상 타인에 해당하지 않는 것이 원칙이지만 운전기사를 포함해서 임차한 경우에는 예외적으로 타인에 해당하는 것으로 파악한 것이다.

운전기사를 포함하여 피보험자자동차를 임차한 자의 타인성을 인정한 근거를 살펴보면, 첫 번째로 기명피보험자(소유자)는 운전자를 통하여 피보험자자동차 운행관계에 대한 지식이 없는 임차인에 비하여 피보험자자동차 운행에 보다 주도적으로 또는 직접적·구체적으로 관여하였다고 보아야 하는 점, 피보험자자동차의 운행경위 및 운행목적 등에 비추어 임차인의 운행지배 및 운행이익에 비하여 기명피보험자의 운행지배 및 운행이익이 보다 주도적이거나 직접적이고 구체적이라 할 수 있어 기명피보험자가 용이하게 사고 발생을 방지할 수 있다는 점이다.

에도 그 자동차에 회사의 발전기 등의 화물이 적재되어 있었다면, 회사는 당해 사고 당시에도 자동차의 운행이익을 향수하고 그 운행을 지배하는 자의 지위에 있었다고 한 사례)

42) 서울고등법원 2010. 10. 14. 선고, 2010나43575 판결.

43) 대법원 1992.2.11. 선고 91다42388,42395(병합) 판결.

44) 대법원 1993.4.23. 선고 93다1879 판결.

45) 대법원 1997.8.29. 선고 97다12884 판결.

46) 대법원 1997.7.25. 선고 96다46613 판결.

두 번째로 사고차량의 보유자인 기명피보험자(지입회사)와 임차인이 그들 내부관계에 있어서는 비록 임차인이 피보험자동차에 대한 현실적 지배를 하고 있었다 하더라도 사고차량의 운행경위, 운행의 목적, 임차인이 운전수가 딸린 차량을 임차한 사정, 사고차량의 운행에 기명피보험자가 관여한 정도 등을 종합적으로 고려하여 당해 자동차의 구체적인 운행관계에 있어 그 운행 지배 및 운행이익이 임차인에게 완전히 이전된 관계가 아니라 이를 서로 공유하는 관계에 있고 기명피보험자는 여전히 지입차주 및 운전수를 통하여 피보험자동차를 직접적으로 지배하고 있다는 점이다. 충분히 수공이 가는 타당한 논리 흐름을 보이고 있으므로 다수 대법원 판례의 태도는 옳다고 본다.

셋째, 타인이 대인배상의 약관상 승낙피보험자가 될 수 있는가와 관련하여 대법원은 승낙피보험자는 운행자의 지위를 갖기 때문에 타인은 승낙보험자가 될 수 없다는 입장이다.<sup>47)</sup>

대상판결이 간과한 부분이 바로 이 지점이 아닌가 한다. 즉, 운전기사를 포함하여 피보험자동차를 빌려온 임차인은 피보험자동차만 단독으로 빌려온 임대차 관계에서의 임차인과 달리 자배법상 운행자가 아닌 타인에 해당함에도 타인에 불과한 자를 약관상 승낙피보험자로 본 대목이다.

본질적으로 타인은 승낙피보험자의 지위를 갖지 못함에도 타인을 승낙피보험자로 본 대목에서 논리적 모순이 생긴 것이다. 배상책임 담보에서 피보험자라 함은 타인에게 손해배상책임을 부담함으로써 입은 손해를 보험자에게 청구할 지위에 있는 자, 즉 운행자(손해배상의무자)를 의미하는 것이지 타인을 의미하는 것이 아니라는 점을 떠올려 보면 넉넉히 수공이 가는 부분이다.

한편, 운전기사를 포함하여 피보험자동차를 빌려온 임차인을 승낙피보험자라고 본 대법원 판결은 대상 판결 외에도 존재한다. 대법원 2000. 4. 25. 선고 99다68027 판결<sup>48)</sup>과 대법원 1995. 4. 28. 선고 94다56791 판결<sup>49)</sup>이 바로 그것

47) 대법원 2006. 7. 13. 선고 2005다44374 판결 ; 대법원 2005. 9. 15. 선고 2005다10531 판결.

48) 기명피보험자로부터 피보험 중기를 그 소속 기사와 함께 임차하여 원고의 작업에 사용하던 중, 원고의 피용자가 다친 사고에서 원고는 자동차종합보험약관상 승낙피보험자에 해당하므로 원고의 피용자인 \*\*\*는 산재면책조항에 해당되어 면책된다고 한 사례. → 피보험자동차를 기사와 함께 임차한 자의 승낙피보험자 해당 여부가 쟁점이 되었던 판결로서 임차인이 타인인지 여부와 승낙피보험자가 면책되는지 여부는 다툼의 대상이 아니었다.

인데 이들 판결 역시 이 부분 즉, 타인은 승낙피보험자가 될 수 없다는 대전제를 간과한 것이다.

대상판결에서는 피해자의 타인성을 긍정하였고(이에 대인배상 I 은 부책으로 결론지었다) 대법원 2000. 4. 25. 선고 99다68027 판결 및 대법원 1995. 4. 28. 선고 94다56791 판결에서는 타인성 여부는 애당초 다툼의 대상이 되지 않았는데 타인성을 인정하면서도 타인을 승낙피보험자라고 판단한 것이나 타인성 해당 여부조차 가리지 않고 곧바로 승낙피보험자성을 인정한 것은 논리적 모순이라 하겠다.

주지하다시피 배상책임담보에서 피보험자는 손해배상의무자(가해자)의 지위에 있다할 것이므로 타인이 승낙피보험자가 될 수 없음은 의문의 여지가 없다. 그럼에도 대상판결은 타인에 불과한 자(대상 판결도 피해자가 타인에 해당한다는 점에 대하여는 수긍하였다)를 승낙피보험자로 보아 대인배상 II 를 면책하는 논리적 오류를 범하고 말았다.

넷째, 승낙피보험자에 해당하면 대인배상 II 가 제한 없이 면책되는가와 관련하여서는 피해유형(사고유형) 및 약관규정의 변경과정을 같이 결부시켜서 검토해보아야 하는데 먼저 승낙피보험자만 사상한 경우와 승낙피보험자와 제 3자가 같이 사상한 경우 등으로 구분하여 알아보기로 한다.

첫 번째로 승낙피보험자만 사상한 경우인데 예컨대, 기명피보험자로부터 자동차를 빌려서 자신이 운전하거나 또 다른 친구(=운전피보험자)로 하여금 운전케하고 탑승하여 가다가<sup>50)</sup> 승낙피보험자 본인만 사상한 경우에 있어서는 1996. 8. 1. 개정 이전의 승낙피보험자 면책약관에 따르면 '배상책임의무가 있는 피보험자'로 규정하고 있었으므로 면책이 불가하다는 해석론도 가능하다.

대법원도 “자동차종합보험 보통약관에 의거 면책되는 피보험자라 함은 죽

- 
- 49) 기명피보험자(원고)로부터 기중기와 함께 운전기사를 임차하여 소외 회사 소유의 기계를 들어 올리던 중 리프트줄이 풀리는 바람에 기계상자가 땅으로 떨어져 파손된 사고에서 소외 회사는 승낙피보험자에 해당되므로 보험자의 대물배상책임이 없다고 한 사례. → 피보험자동차를 기사와 함께 임차한 자의 승낙피보험자 해당 여부가 쟁점이 되었던 판결로서 임차인이 타인인지 여부와 승낙피보험자가 면책되는지 여부는 다툼의 대상이 아니었다.
- 50) 기명피보험자로부터 자동차를 빌려 자신이 직접 운전하든 또 다른 친구로 하여금 운전케하고 탑승하여 가든 자동차를 빌려온 자가 자매법상 운행자에 해당함은 대법원 판례상 다툼이 없다. 따라서 승낙피보험자에 해당한다는 점도 다툼이 없다.

거나 다친 승낙피보험자가 사고자동차에 대한 자배법상의 운행자이거나 사고에 관한 귀책사유가 있어 동일한 사고로 인한 다른 피해자가 있을 경우 그 피해자에 대하여 손해배상책임을 지게 되는 경우를 말한다고 할 것이고, 보험자로서는 피해자가 승낙피보험자라는 사유만으로 면책을 주장할 수는 없는 것인 바, 사고로 인하여 승낙피보험자만이 다쳤을 뿐 다른 피해자는 없었다면 승낙피보험자는 면책약관 소정의 '배상책임의무가 있는 피보험자'에 해당하지 않는다 할 것이니, 보험자는 승낙피보험자의 손해에 대하여 면책약관을 들어 면책을 주장할 수 없다" 라고 판시함으로써 동 면책조항을 제한적으로 해석하였던 것인데<sup>51)</sup> 당시 약관규정 체제하에서는 얼마든지 이와 같은 해석이 가능했던 것이다.

그러나 1996. 8. 1. 개정된 승낙피보험자 면책약관(대상판결의 근거가 된 면책약관이다)에 따르면 '기명피보험자로부터 허락을 얻어 피보험자동차를 운행하는 자가 죽거나 다친 경우'로 규정하고 있었으므로 다른 피해자가 없는 경우에도 승낙피보험자라는 사유만으로 면책이 가능하다는 해석이 나오고 그러한 해석에 논리적 오류도 없다고 본다.

따라서 기명피보험자로부터 자동차를 빌려서 자신이 운전하거나 또 다른 친구(=운전피보험자)로 하여금 운전하게 하고 탑승하여 가다가 사상한 승낙피보험자는 제한 없이 면책이 되는 것이다. 대상판결도 그러한 취지에서 면책을 제한 없이 인정한 것으로 보여지는데 앞서 살펴보았다시피 운전기사를 포함하여 피보험자동차를 빌려온 임차인은 타인에 해당하고 타인에 해당하는 자는 승낙피보험자가 될 수 없으므로 승낙피보험자에 해당하면 대인배상Ⅱ가 제한 없이 면책되는지 여부는 나아가 판단할 필요가 없었음에도 타인에 해당하는 자를 승낙피보험자로 인정하고 면책을 수궁하는 오류를 범하고 만 것이다.

둘째, 승낙피보험자와 제3자가 사상한 경우 예컨대, 기명피보험자로부터 자동차를 빌려서 자신이 운전하거나 또 다른 친구로 하여금 운전케 하고 탑승하여 가다가 승낙피보험자 본인도 다치고 보행인 등 제3자도 다친 경우에 있어서는 1996. 8. 1. 개정 이전 승낙피보험자 면책약관에 따르면 1996. 8. 1. 개

51) 대법원 1994.12.27. 선고 94다31860 판결 ; 대법원 1997.8.29. 선고 97다12884 판결 ; 대법원 1997.7.25. 선고 96다46613 판결.

정 승낙피보험자 면책약관(대상판결의 근거가 된 면책약관)에 따르든 면책이 가능하다는 해석이 나온다.

결국 대상판결의 근거가 된 1996. 8. 1. 개정약관의 승낙피보험자 면책약관에 따르면 승낙피보험자에 해당하는 한 제한 없이 면책이 가능한 것으로 해석할 수 있다는 의견이지만(현행약관<sup>52)</sup>에 의하더라도 제한 없이 면책가능하다) 대상판결의 경우 승낙피보험자에 해당하지 않는 자를 승낙피보험자로 인정하였다는 점에서 동의가 안 되는 부분임을 지적하는 것이다.

한편, 승낙피보험자의 사상에 대한 면책 조항은 기명피보험자가 승낙피보험자에게 배상책임을 지지 않는 경우에 한정해서 적용해야 한다는 견해(승낙피보험자에 비하여 기명피보험자의 운행지배와 운행이익이 더 직접적이고 주도적, 구체적이어서 기명피보험자가 승낙피보험자에게 배상책임을 지는 경우에는 승낙피보험자 면책조항을 적용할 수 없는 것으로 제한 해석해야 한다는 견해)가 있는데<sup>53)</sup> 기명피보험자가 일용 승낙피보험자라고 일컫는 자에게 배상책임을 지는 경우라고 한다면 앞서 살펴본 바와 같이 그 자는 이미 승낙피보험자가 아니므로 제한해석이라는 방법까지 동원할 필요도 없이 면책은 불가하다고 본다.

그럼에도 불구하고 만약, 기명피보험자가 승낙피보험자에게 배상책임을 지는 경우에 있어서도 그 자를 승낙피보험자로 볼 수 있는 경우라고 한다면(타인을 승낙피보험자로 인정할 수 있는 경우가 어떤 경우가 있을 수 있는지 의문이지만 대상판결에서 그렇게 본 것이다) 이러한 경우에는 위의 제한해석론을 적용하여야 할 것이다.

결론적으로 운전기사를 포함하여 피보험자동차를 빌려온 임차인은 타인에 해당하지 않기 때문에 승낙피보험자에 해당되지 않지만 만약 타인을 승낙피보험자로 볼 경우가 있다고 한다면 이때는 승낙피보험자 면책조항을 적용해서는 안 된다는 의견이다.(제한해석)

52) 2013.4.1. ' 피보험자가 죽거나 다친 경우' 로 개정된 이후 현재에 이르고 있다.

53) 윤강열, 앞의 논문, 255면 ; 조규성, “자동차보험 대인배상Ⅱ에서 승낙피보험자의 사상(死傷)에 대한 면책약관의 타당성에 관한 판례연구 : 대법원 2011. 3. 24. 선고 2010다94021 판결” , 법학논총 제20집 제3호, 2013, 572면.

#### 4. 검토한 쟁점 판례의 바람직한 약관해석론

기명피보험자의 명시적 의사에 명백히 반하여 피보험자동차를 제3자에게 빌려 주거나 운전케 한 경우 그 임차인은 승낙피보험자의 지위를 갖지 못하는 것으로 해석하는 것이 타당하다. 승낙피보험자 면책조항은 제한 없이 면책할 수 있는 것으로 해석하는 것이 타당하지만 운전기사를 포함하여 피보험자동차를 빌려온 임차인과 같이 손해배상 객체의 지위에 있는 자(타인)는 승낙피보험자가 될 수 없으므로 면책조항을 적용할 수 없고 가사, 승낙피보험자에 해당하는 것으로 보더라도 면책조항을 제한 없이 적용해서는 안 된다는 의견이다. 이상의 주장은 현행 약관 체제하에서도 유효하며 현행 승낙피보험자 조항 및 피보험자 면책조항의 개정 없이 약관의 합리적, 객관적 해석을 통해 해결할 수 있는 영역이라고 본다.

한편, 필자는 현행 친족피보험자 조항은 해석상 논란만 야기할 뿐 승낙피보험자 조항과 별도로 존치시킬 실익이 전혀 없다는 의견이므로<sup>54)</sup> 친족피보험자 조항을 삭제하고 승낙피보험자 조항의 단서에 '다만 기명피보험자와 같이 살거나 살림 또는 생계를 같이하거나 부양관계에 있는 친족은 무단운전이 아닌 한 기명피보험자의 승낙을 요하지 않는다' 는 문구를 삽입하는 방향으로 약관을 개정할 것을 주장하는 바이다.

## Ⅵ. 운전피보험자

### 1. 약관규정

“다른 피보험자(기명피보험자, 친족피보험자, 승낙피보험자, 사용피보험자를 말함)를 위하여 피보험자동차를 운전 중인 자(운전보조자를 포함)를 말한다.”

54) 김영길, 앞의 논문, 128면.



고용운전자가 운전피보험자에 해당함은 의문의 여지가 없지만 무단으로 운전한 경우에는 비록 기명피보험자 등을 위하여 운전한다는 의사로 운전하였다고 하더라도 운전피보험자에 해당하지 않는다. 무단운전자는 운전피보험자뿐만 아니라 여타의 다른 어떤 피보험자群(군)에도 포함될 수 없기 때문이다.

따라서 운전업무 외의 업무를 위하여 고용되었을 뿐만 아니라 자동차 운전면허를 갖고 있지 못하여 그 피용자가 피보험자동차를 운전하는 것이 기명피보험자의 의사에 명백히 반하는 것으로 보이는 경우에 무면허인 피용자가 기명피보험자인 사용자 등의 개별적 또는 포괄적, 명시적 또는 묵시적 승낙 없이 무단으로 자동차를 운전하였다면 설사 그 피용자가 기명피보험자 등을 위하여 운전한다는 의사로 그 자동차를 운전하였다고 하더라도 그 피용자는 운전피보험자에 해당하지 않는다.<sup>57)</sup>

또 렌터카 임차인이 렌터카 회사와 맺은 제3자 운전금지 조항을 위반하여 제3자에게 차량을 운전케 한 사례에서 임차인으로부터 구체적·개별적인 승낙을 받고 그 임차인을 위하여 자동차 운전을 하였다고 하더라도 그것이 기명피보험자의 의사에 명백히 반하는 경우에는 그 운전자를 운전피보험자로 볼 수 없다.<sup>58)</sup>

### 3. 운전피보험자 범위관련 쟁점 판례 분석

대법원 판결 중 몇몇 판결들은 고용운전자의 경우에는 당해 운행에 있어서 기명피보험자의 구체적이고 개별적인 승낙 유무에 관계없이 무단운전에 해당하는 경우에까지 운전피보험자에 해당한다고 판단하고 있는 바, 운전피보험자의 범위를 무단운전자에게까지 무분별하게 확대하여 인정하는 것은 보험이론에 반할뿐만 아니라 보험자의 정당한 권리(구상권 행사)를 심각하게 제한한다는 근거 있는 비판론이 제기되고 있는 실정이다.<sup>59)</sup>

본 항에서는 약관제정 취지와 보험법리에 반하는 판결들의 문제점에 대하여 비판해보고 운전피보험자 조항의 올바른 해석론 및 개정안을 제시해 보기로 한다.

57) 대법원 2002. 3. 26. 선고 2001다78430 판결.

58) 대법원 2013. 9. 26. 선고 2012다116123 판결.

59) 이상돈, 앞의 논문, 50-69면 ; 동부화재 법무파트, 앞의 논문, 65-76면.



## 가. 대상판결

### ① 대법원 2013.5.9. 선고 2012다42727 판결

사고운전자(무면허)는 운전업무와 무관한 업무를 위하여 고용된 자가 아니라 운전업무가 당연히 수반되는 영업직원이었던 점 등을 들어 비록 자신의 아내를 병원에 데려가기 위해 가해차량을 운전하기는 하였지만 당해 운행에 있어서 구체적이고 개별적인 승낙의 유무에 관계없이 운전피보험자에 해당한다고 한 사례.

### ② 대법원 2006.2.24. 선고 2005다31637 판결

회사의 배달업무 및 운전자 본인의 출·퇴근 용도로 피보험차량을 사용해오던 자(면허를 소지한 상태에서 배달 업무를 위하여 운전기사로서 채용됨)가 동료 직원들과 술을 마신 후 회사의 매장에 들러 계산대 열쇠걸이에 보관 중이던 차량 열쇠를 가지고 나와 음주·무면허(음주운전으로 면허가 취소되었으나 해고될 것이 두려워 면허취소 사실을 회사에 알리지 않음) 상태로 운전하여 귀가하던 도중 사고를 낸 사안에서 사고운전자는 기명피보험자인 회사를 위하여 피보험차량을 운전하는 운전피보험자에 해당한다고 한 사례(운전피보험자에 해당하는 이상 승낙피보험자에 해당하는지 여부 또는 무면허운전을 하였는지 여부에 관계없이 상법 제682조에서 말하는 제3자에 해당하지 않는다고 판시함)

### ③ 대법원 2005.9.15. 선고 2005다10531 판결

기명피보험자(은행)가 근로자 파견계약에 의하여 근로자 파견회사로부터 근로자를 파견받아 피보험자동차의 운전업무에 종사하도록 하였는데 파견 근로자가 야간에 사적으로 음주 후 친구를 데려다 주다가 발생한 사고에서 기명피보험자의 구체적이고 개별적인 승낙을 얻었는지를 불문하고 그 운전자는 운전피보험자에 해당한다고 한 사례.

**④ 대법원 2000.9.29. 선고 2000다33331 판결**

기명피보험자인 소속부대가 관리하는 피보험자동차(소속부대장 승용차)의 운전병으로 근무하던 피고가 소속부대를 무단으로 벗어났다가 다시 부대로 복귀하던 중 발생한 사고에서 운전자의 경우, 사고 당시 운전 경위가 어떠한지를 불문하고 당해 운행에 있어서의 구체적이고 개별적인 승낙의 유무에 관계없이 운전피보험자에 해당한다고 한 사례.

**⑤ 대법원 1993.6.29. 선고 93다1770 판결**

사고차량인 봉고트럭은 소외 ○○용달의 소유이고, 그 운전사는 위 ○○용달의 피용자인 피고 \*\*\*인데, \*\*\*가 1985.3.20. 운전면허가 없는 피고 1에게 일시 위 차량을 운전하게 하여 피고 1이 이를 운전하다가 이 사건 사고를 일으켰고 대인배상에서의 피보험자는 보험증권에 기재된 기명피보험자, 기명피보험자와 같이 살거나 살림을 같이 하는 친족으로서 자동차를 사용 또는 관리중인 자, 기명피보험자의 승낙을 얻어 자동차를 사용 또는 관리중인 자, 기명피보험자의 고용주(다만 기명피보험자가 자동차를 고용주의 업무에 사용하고 있는 때에 한함), 위 각 피보험자를 위하여 자동차를 운전 중인 자(운전보조자 포함)인 이 사건 보험계약관계에 있어서 피고 \*\*\*은 기명피보험자인 위 ○○용달의 피용 운전사로서 “피보험자를 위하여 자동차를 운전 중인 자”에 해당되는 “피보험자” 일 뿐, 상법 제682조에서 말하는 “제3자”에 포함되는 자라고 볼 수 없다고 한 사례.

**⑥ 대법원 1991.11.26. 선고 90다10063 판결**

회사소유 화물자동차를 고용 운전자인 피고가 운전하여 물품을 배달한 후 돌아오는 길에 여자 친구를 조수석에 태워 놀러 갔다 오다가 운전부주의로 노외로 추락하여 탑승자가 사망한 사고에서 운전자인 피고는 차주(회사)의 고용운전자로서 자동차보험 대인배상에 있어서의 피보험자에 관한 규정인 보통약관 제11조 제5호 소정의 ‘피보험자를 위하여 자동차를 운전 중인 자’에 해당하는 피보험자이지 상법 제682조에서 말하는 제3자에 포함되지 않는다고 한 사례.

## 나. 비판적 검토

이상 살펴본 대법원 판결들은 운전피보험자 조항의 약관해석과 관련하여 고용운전자의 경우에는 당해 운행에 있어서 구체적이고 개별적인 승낙 유무에 관계없이 즉, 무단운전으로 볼 수 있는 경우까지 운전피보험자에 해당하는 것으로 보고 있다.

그러나 이처럼 운전피보험자의 범위를 무단운전의 경우에까지 무분별하게 확대하여 인정하는 해석 태도는 건전한 보험제도의 발전을 저해하고 자동차종합보험에서 운전자피보험자를 별도로 운용함으로써 보험자의 책임범위를 넓혀 선량한 피보험자 및 피해자를 보호하기 위한 취지를 무색하게 할뿐 아니라 무단운전과 정당한 운전의 개념구분조차 모호하게 만들어 버림으로써 고용운전자의 경우에는 무단운전이 성립될 수 없다는 부당한 결론이 도출된다.<sup>60)</sup> 나아가 고용운전자의 경우에도 무단운전이 성립되는 것으로 판단한 기존 다수의 대법원 판결<sup>61)</sup>의 논지와도 배치된다.

따라서 당해 약관조항에 규정한 대로 ‘다른 피보험자(기명피보험자, 친족피보험자, 승낙피보험자, 사용피보험자)를 위하여’ 피보험자동차를 운전하였는지 여부를 따져서 판단하되 애당초 피보험자의 지위를 누릴 수 없는 무단운전자는 고용운전자라고 하더라도 운전피보험자에 해당되지 않는 것으로 해석하는 것이 보험의 법리에도 부합하고 피보험자 제도의 기본취지에도 부합한다 할 것이다.

다만, 당해 사고의 경위, 운행의 시간 및 목적, 고용운전자의 직책 및 직무, 당해 운행과 업무(직무)와의 연관성, 당해 운행에 대한 다른 피보험자의 사후승낙 가능성 등을 종합하여 당해 운행에 대해 다른 피보험자의 구체적이고 개별적인 승낙이 없다고 하더라도 다른 피보험자를 위하여 운전했다고 선해할만한 사정이 있는 경우에는 운전피보험자에 해당하는 것으로 보아야 할 것이다.

60) 이상돈, 앞의 논문, 50-69면 ; 조규성, “자동차보험 약관상 운전피보험자의 범위에 관한 약관 해석 고찰”, 동아법학 제63호, 2014, 170면.

61) 대법원 2002.03.26. 선고 2001다78430 판결 ; 대법원 1996.7.26. 선고 96다13194 판결 ; 대법원 1994.9.23. 선고 94다9085 판결 ; 대법원 1992.11.10. 선고 92다30849 판결 ; 대법원 1989.11.14. 선고 88다카26536 판결.

## 다. 약관개정론

살펴본 바와 같이 현행 운전피보험자 조항은 운전피보험자의 개념이 자배법상 운전자 개념과 동일한지, 무단으로 운전한 고용운전자가 운전피보험자에 해당하는지 등에 대한 논란과 소모성 논쟁이 비등하므로 차제에 동 조항을 삭제하고 승낙피보험자 조항으로 단일화하여 운용해도 무방하다고 본다.

운전피보험자도 궁극적으로는 기명피보험자의 승낙을 염두에 두고 제정된 조항이므로 구태여 운전피보험자를 별도로 운용할 실익은 없어 보이며 동 조항 삭제로 인한 약관해석상의 혼란이나 보험보호의 공백도 예상되지 않을 것으로 판단된다.

## V. 맺는 말

이상 자동차보험의 승낙피보험자 및 운전피보험자 개념과 몇몇 쟁점 판례의 해석상의 문제점, 올바른 해석방법, 약관 개정안 등에 대하여 살펴보았다.

승낙피보험자 조항에서 승낙이란 반드시 기명피보험자의 직접적인 승낙이어야 하고 기명피보험자의 직접적인 승낙인 한 명시적·묵시적, 사전·사후, 개별적·포괄적 여부를 불문한다. 배상책임 담보에서 피보험자라 함은 타인에게 손해배상책임을 부담함으로써 입은 손해를 보험자에게 청구할 지위에 있는 자, 즉 운전자(손해배상 주체)를 의미하므로 운전기사와 함께 피보험자동차를 빌려온 임차인이 사상한 경우 그 임차인은 타인에 해당되고 타인(손해배상 객체)은 승낙피보험자가 될 수 없다. 가사 승낙피보험자에 해당하는 것으로 보더라도 승낙피보험자 면책조항을 적용해서는 안 된다.

또한 기명피보험자로부터 피보험자동차를 빌려간 뒤 기명피보험자의 명시적 의사에 명백히 반하여 피보험자동차를 제3자에게 재차 빌려주거나 운전계 한 임차인은 승낙피보험자 해당되지 않는다. 이는 약관개정이 아닌 약관해석론으로서 접근가능한 부분이다.(다만, 친족피보험자 인정 범위와 관련한 불필요한 논쟁을

해소한다는 측면에서 본다면 친족피보험자 조항을 삭제하고 승낙피보험자 조항의 단서에 ‘다만 기명피보험자와 같이 살거나 살림 또는 생계를 같이 하거나 부양관계에 있는 친족은 무단운전이 아닌 한 기명피보험자의 승낙을 요하지 않는다’는 문구를 신설하는 방향으로의 약관개정을 촉구한다)

운전피보험자의 경우 통상 기명피보험자에 고용되어 피보험자동차를 운전하는 고용운전자(=자배법상 운전자)가 여기에 해당하겠지만 반드시 고용운전자에 국한하지는 않는다. 고용운전자가 운전피보험자에 해당함은 의문의 여지가 없지만 무단으로 운전경우에는 비록 기명피보험자 등을 위하여 운전한다는 의사로 운전하였다고 하더라도 운전피보험자에 해당하지 않는다. 무단운전자는 운전피보험자뿐만 아니라 여타의 다른 어떤 피보험자群(군)에도 포함될 수 없기 때문이다. 운전피보험자 인정범위와 관련하여 불필요한 해석 논쟁을 불식시키기 위해서는 운전피보험자 조항을 삭제하는 것이 궁극적인 해결책이라는 의견이다.

향후 본 논문에서 제기한 약관해석론 및 개정론에 대한 논의와 연구가 활발하게 전개되기를 기대해본다.

## <참고문헌>

- 금융감독원, 「자동차보험표준약관」, 2012.
- 금융감독원, 「자동차보험표준약관」, 2015.
- 김광국, “책임보험계약상 제3자의 지위에 관한 연구”, 보험학회지, 1998.
- 김광국, “자동차책임보험약관상 보상책임조항의 문제점”, 企業法研究.  
제20권 제1호 통권 제24호, 소셜인슈런스·韓國企業法學會, 2006.
- 김영길, 「자동차보험이론과 실무」, 로이즈출판사, 2014.
- 김영길, “자동차보험의 친족피보험자에 관한 연구 : 부모 자동차를 무단으로 운전한 미성년 자녀의 친족피보험자성을 중심으로”. 손해사정연구 제 7권 제2호, 한국손해사정학회, 2015.
- 김영길, “자동차보험 피보험자에 관한 연구”, 국민대학교 법무대학원(석사), 2016.
- 김유중, “판례로 본 허락피보험자”, 손해보험, 1990.
- 남원식 외6, 「조문별해석 자동차보험약관」, 한울출판사, 1998.
- 동부화재 법무파트, “자동차보험약관상 피보험자로 취급되는 자에 대한 구상권”, 손해보험 제469호, 2007.
- 박세민, “自動車保險約款中 對人賠償 II 의 被保險者와 被害者의 範圍에 관한 解釋論”, 法學研究. 제11권, 2000.
- 박찬호, “승낙피보험자에 대한 면책약관의 효력”, 판례연구 제25집 2014.
- 백주민, “자동차보험 피보험자에 관한 연구”, 전주대학교 경영대학원(석사), 2009.
- 양승규, “공제사업자의 승낙피공제자에 대한 대인배상II의 책임”, 손해보험 제519호, 손해보험협회, 2012.
- 윤강열, “승낙피보험자에 대한 대인배상II 면책약관의 적용범위”. 대법원판례해설 제87호, 2011.
- 이상돈, “자동차보험의 운전피보험자에 대한 소고 : 판례에서의 운전피보험자 판단에 대한 비판적 고찰”, 손해보험 제473호, 손해보험협회, 2008.
- 이상원, “자동차보험에서 피보험자 범위에 관한 연구”, 한양대학교, 2002.
- 이시행, “자동차책임보험에서 자동차취급업자의 피보험자 적격여부”, 損害保險. 통권제395호, 대한손해보험협회, 2001.

- 조규성, “대법원판례를 통해본 무단운전과 운행자책임에 관한 비판적 고찰”, 손해사정연구 제3권 제1호, 2010.
- 조규성, “자동차보험 대인배상 II 에서 승낙피보험자의 사상(死傷)에 대한 면책 약관의 타당성에 관한 판례연구 : 대법원 2011. 3. 24. 선고 2010다 94021 판결”, 법학논총 제20집 제3호, 2013.
- 조규성, “자동차보험 약관상 운전피보험자의 범위에 관한 약관해석 고찰”, 동아법학 제63호, 2014.

## Abstract

In case of automobile insurance, it expands the range of the insured other than named insured to relative insured, allowed insured, employer insured, driving insured. However, the concept of the insured is unexpectedly too complicated to be generally acceptable, so many disputes occur for interpretation of the insured on claim adjustment field and lawsuit field.

For example, in case of claim adjustment field recognizes the lessee who let a third party to drive or re-lease the insured car that lessee rented from the rental car company be allowed insured, however, there is not any judicial precedent or research case. Additionally, the dispute continues to rise due to opposing verdicts in relation to a lessee should be recognized as allowed insured when the lessee was hurt or killed by a driver rented along with insured car and the employee driver who drove insured car without the named insured's permission is the driving insured or not.

This thesis will establish the lessee who let a third party to drive or re-lease the insured car that lessee rented from the rental car or the lessee was hurt or killed by a driver rented along with the insured car company should not be recognized as allowed insured; though the driving insured generally describes the employee driver who drives the insured car hired by named insured, does not always limit the employee driver, and even the employee driver is recognized as the driving insured, he or she should not be recognized as driving insured even the purpose of driving was for named insured, if the driving was unauthorized.

This will be discussed based on verdicts of precedents and references and it will guide to set the desirable theory of interpretation and Revision of clause. With this as the research, it expects to lead active discussion and rational Revision of clause for the proposed subject on this thesis.

**※ Key words : automobile insurance, insured, allowed insured, driving insured, unauthorized driver**