

퍼스널 모빌리티의 사용과 위험변경증가 통지의무

김 상 일*

<차례> _____

- | | |
|--------------------------|---------------------------------------|
| I. 머리말 | IV. 퍼스널 모빌리티의 사용과 위험변경증가
통지의무와의 관계 |
| II. 퍼스널 모빌리티에 대한 법적 규율 | V. 맺음말 |
| III. 위험변경증가 통지의무의 의의와 내용 | |
-

주제어 : 퍼스널 모빌리티, 개인형 이동수단, 약관설명, 약관의 계약편입, 위험변경증가, 통지의무, 이륜자전거운전

<국문초록> 퍼스널 모빌리티(Personal Mobility)는 주로 전기를 동력으로 하는 1인 또는 2인이 이용하는 교통수단을 총칭하는 것으로서 전동 휠, 전동 킥보드, 전기 자전거, 전동 스쿠터 등을 포함하는 개념이다. 전 세계적으로 친환경 근거리 교통수단으로 각광받고 있고, 우리나라에서도 빠르게 대중화되고 있는데, 그에 따라 관련 교통사고도 증가하고 있는 실정이다. 그에 비해, 현재 우리나라의 법제는 도로교통법 및 자동차관리법에서 그에 관한 규율을 하고 있기는 하나, 아직은 미비한 실정이다. 이에 대해서는 변화하는 법현실에 부응할 수 있도록 차제에 입법개선이 절실하며, 그러한 관점에서 우선 퍼스널 모빌리티에 관해서도 책임보험 가입을 의무로 할 필요성이 있어 보인다.

한편, 퍼스널 모빌리티를 계속적으로 운행할 경우 그 운행자의 경우 그로 인한 일반 상해 사고의 위험이 현저하게 증가할 수 있다는 점은 오토바이의 경우와 마찬가지로 사회통념상 시인될 수 있다 할 것이므로, 그 운행자가 보험계약자이자 피보험자인 경우, 또는 보험계약자가 피보험자의 그러한 운행사실을 알고 있었던 경우에는, 보험계약자 등은 지체없이 보험자에게 그러한 사실을 통지하여야 할 것이고, 만약 이를 해태한 때에는 보험자는 그 사실을 안 날로부터 1월 내에 통지의무 위반을 이유로 보험계약을 해지할 수 있다고 보아야 할 것이다. 그 근거되는 법조항에 대해서는 상법 제653조라고 보는 견해가 다수설이나, 대법원에서는 상법 제652조로 보고 있는 듯하다. 또한 이러한 통지의무를 규정한 약관 조항에 대하여 보험자의 설명의무가 인정되는지에 대해서도 견해의 대립이 있다. 대법원은 이륜자전거

* 법무법인 세창 변호사

- 논문접수일(2018.05.31), 심사개시일(2018.06.17), 게재확정일(2018.06.25)

또는 원동기장치 자전거 사용시 통지의무를 부과한 약관조항에 대해 원칙적으로 설명의무가 있다고 보는 입장이지만, 보험청약서상의 질문 내용, 면허취득 여부, 사고 발생 여부 등 구체적인 사정에 따라서는 그것이 보험사고 발생 위험의 현저한 증가에 해당된다는 것을 알았다고 볼만한 사정이 인정된다고 보아, 보험자는 상법 제652조 제1항에 따라 보험계약을 해지할 수 있다고 보고, 설명의무 위반은 이러한 결과에 영향을 줄 수 없다고 판시한 바도 있다. 설명의무의 이행 여부에 따른 계약의 편입통제에 대해서는 좀더 깊은 검토를 요하나, 보험의 선의성, 단체성이라는 상법 제652조 제1항 위험증가 통지의무제도의 취지에 비추어 볼 때 애초 보험계약 체결 당시의 기초가 달라진 사정을 보험계약자측이 알았다면, 그러한 정보의 지배관리자에게 이에 대한 통지의무를 지움은 법에서 인정(상법 제652조 제1항)되는 것이고 거래관념상으로도 용인될 수 있으며, 별도로 그 조항에 대해 다시 보험자의 설명을 요한다고 보는 것은 보험자에게 가혹할 수 있으므로, 보험자의 해당 약관조항에 관한 설명의무는 부정하는 것이 보다 타당할 것으로 생각한다.

I. 머리말

개인형 이동 수단(Personal Mobility) 이른바 퍼스널 모빌리티라 함은 주로 전기를 동력으로 하는 1인 또는 2인이 이용하는 교통수단을 총칭하는 것으로서¹⁾, 전동 휠, 전동 킥보드, 전기 자전거, 전동 스쿠터 등을 포함하는 개념인데, 최근 도시 내에서의 이동성 문제를 해소할 수 있는 새로운 대안으로서 크게 각광을 받고 있으며²⁾, 요즘 주변에 심심치 않게 볼 수 있다. 기존에 단순한 레저용 수단으로 주목받았던 개인형 이동수단은 전 세계적으로 친환경 근거리 교통수단에 대한 관심과 수요가 늘어남에 따라 출퇴근용의 일상형 이동수단으로까지 그 영역을 확장해 나가면서 빠르게 대중화되어 가고 있으며³⁾, 소음이 적고 매연이 없어 친환경 이동수단으로 그 이용 인구가 늘고 있다. 이에 따라 관련 교통사고도 늘어 한국소비자원에 따르면 퍼스널 모빌리티에 의해 접수된 사고건수는 2013년과 2014년에 각각 3건, 2건에 머무르던 것이 2015년 26건, 2016년 174건, 2017년

1) 명묘희/송수연 외, “새로운 교통수단 이용에 대한 안전대책 연구-개인형 이동수단(Personal Mobility)을 중심으로-”, 도로교통공단 교통과학연구원 연구보고서, 2016, 5면.

2) 박종준, “개인형 이동수단(Personal Mobility) 관련 법제에 대한 고찰”, 법과 정책 제23집 제2호, 2017, 79면.

3) 감하영/황성걸, “개인용 전기 이동수단 ‘EPM(Electronic Personal Mobility)’의 시장분석과 향후 방향 제시”, 조형미디어학 Vol.18 No.2, 2015, 96면.

상반기에만 92건이 발생해 꾸준히 증가하는 추세에 있다.

만약 도로상에서 전동 킥보드를 타고 통행하던 사람(피보험자)이 다른 차량과 충돌하여 외상성 뇌출혈로 사망한 경우 보험회사는 일반상해사망보험금의 지급의무를 질 것인지 여부에 대한 사례 분석을 통해 개인형 이동 수단의 사용과 보험계약 후 알릴 의무 및 약관의 설명의무와의 관계에 대해 논해 보기로 한다.

이에 대한 검토를 위해 현재 퍼스널 모빌리티에 관한 우리나라 법제 특히 도로교통법과 자동차관리법상의 규율내용을 살펴보고, 그 문제점 및 개선방안에 대해 살펴보기로 한다. 아울러 퍼스널 모빌리티를 계속적으로 운행할 경우 그 운행자에게 보험계약 후 알릴 의무를 부과할 수 있을 것인지, 그러한 통지의무의 상법상의 근거 규정을 무엇으로 볼 것인지를 논한다. 나아가 그러한 통지의무를 규정한 약관 조항에 대하여 보험자의 설명의무가 인정되는지에 관한 견해 대립 및 대법원 판례의 태도에 대해 검토하고, 설명의무가 불이행 되었을 경우 해당 약관 내용의 계약 내용으로의 편입통제를 할 수 있을지 여부에 대해 아울러 검토해 보기로 한다. 또한 보험자가 실제 소송에서 위와 같은 사례에 있어 보험금 지급 책임을 면하기 위해서는 구체적으로 어떻게 해야할 지에 관해서도 구체적으로 언급해 보기로 한다.

II. 퍼스널 모빌리티에 대한 법적 규율

1. 개설

퍼스널 모빌리티의 종류를 좀더 자세히 보면, 외발형 전동휠, 양발형 전동휠인 세그웨이(segway), 전동 킥보드, 전기 자전거, 전동스쿠터 등을 포괄하고 있는데 (아래 사진 참조), 현행 도로교통법, 자동차관리법에서 관련 기본 규정을 두고 있다. 또한 그 중 전기 자전거와 관련해서는 ‘자전거 이용 활성화에 관한 법률’에서 최근 전기 자전거에 관한 법적 정의를 신설한 바 있으며⁴⁾, ‘전기용품 및 생활용

4) 동법 제2조 1의2호 “전기자전거”란 자전거로서 사람의 힘을 보충하기 위하여 전동기를 장착하고 다음 각 목의 요건을 모두 충족하는 것을 말한다.

가. 페달손페달을 포함한다
나. 전동기의 동시 동력으로 움직이며, 전동기만으로는 움직이지 아니할 것
다. 시속 25킬로미터 이상으로 움직일 경우 전동기가 작동하지 아니할 것

품 안전관리법⁵⁾은 개인형 이동수단 중에서도 전동 킥보드에 관한 안전기준의 상위법적 근거를 제시하고 있는데⁶⁾, 각각 전기 자전거와 전동 킥보드에 대한 규정만을 두고 있어, 다른 개인형 이동 수단에 대해서는 적용되지 않는 한계점이 있다. 이하 도로교통법 및 자동차관리법의 관련 규정을 간략히 살펴기로 한다.

자이로 타입		전동 스케이드보드		전동킥보드	전기자전거	전동스쿠터 ⁷⁾
1월	2월	2월	4월			

퍼스널 모빌리티 종류. (사진=한국교통연구원 블로그)

2. 도로교통법령 상의 관련 규정 및 이에 대한 검토

(1) 도로교통법령 상의 관련 규정

도로교통법(법률 제15364호 일부개정 2018. 02. 09.)

제2조

17. “차마”란 다음 각 목의 차와 우마를 말한다.

가. “차”란 다음의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

1) 자동차

2) 건설기계

다. 부착된 장치의 무게를 포함한 자전거의 전체 중량이 30킬로그램 미만일 것
5) 박종준, 전개논문, 83면.

3) 원동기장치자전거

4) 자전거

5) 사람 또는 가축의 힘이나 그 밖의 동력(動力)으로 도로에서 운전되는 것. 다만, 철길이나 가설(架設)된 선을 이용하여 운전되는 것, 유모차와 행정안전부령으로 정하는 보행보조용 의자차는 제외한다.

나. “우마”란 교통이나 운수(運輸)에 사용되는 가축을 말한다.

18. “**자동차**”란 철길이나 가설된 선을 이용하지 아니하고 원동기를 사용하여 운전되는 차(견인되는 자동차도 자동차의 일부로 본다)로서 다음 각 목의 차를 말한다.

가. 「**자동차관리법**」 제3조에 따른 다음의 자동차. 다만, 원동기장치자전거는 제외한다.

1) 승용자동차

2) 승합자동차

3) 화물자동차

4) 특수자동차

5) 이륜자동차

나. 「건설기계관리법」 제26조제1항 단서에 따른 건설기계

19. “**원동기장치자전거**”란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 차를 말한다.

가. 「자동차관리법」 제3조에 따른 이륜자동차 가운데 배기량 125cc 이하의 이륜자동차

나. 배기량 50cc 미만(전기를 동력으로 하는 경우에는 정격출력 0.59킬로와트 미만)의 원동기를 단 차

20. “자전거”란 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 자전거⁶⁾를 말한다.

#법령내의 굵은 글씨와 밑줄은 작성자가 한 것이며 이하 같습니다.

(2) 관련 규정에 대한 검토

도로교통법 제2조제17호에서는 ‘차마’에 관한 정의 규정을 두면서, 다시 동가목에 ‘차’에 관해 규정을 두고, 다시 차에는 ‘자동차’, ‘원동기장치자전거’, ‘자전거’ 등이 포함되는 것으로 규정을 두고 있다. 이러한 자동차에 대해서는 동 제18호에서 정의 규정을 두고 있는데, 자동차관리법 제3조에 따른 승용, 승합, 화물, 특수,

6) “자전거”란 사람의 힘으로 페달이나 손페달을 사용하여 움직이는 구동장치(驅動裝置)와 조향장치(操向裝置) 및 제동장치(制動裝置)가 있는 바퀴가 둘 이상인 차로써 행정안전부령으로 정하는 크기와 구조를 갖춘 것을 말한다.

이륜자동차를 자동차로 보되, 원동기장치자전거는 제외하고 있으며, 원동기장치자전거에 대해서는 다시 동 제19호에서 별도로 정의규정을 두고 있다. 아래 자동차관리법령에서 다시 살펴겠지만, 퍼스널 모빌리티와 관련해서는 정격출력 0.59킬로와트 미만인 경우에는 도로교통법령상 원동기장치자전거로 분류되고, 그 이상인 경우에는 이륜자동차로 분류된다고 보아야 할 것이다.

그렇다면, 일단 퍼스널 모빌리티도 ‘차’에 해당하게 됨으로써, 보도와 차도가 구분된 도로에서의 차도로의 통행의무(도로교통법 제13조 제1항), 속도 준수(동법 제17조), 횡단 등의 금지(동법 제18조), 보행자 보호(동법 제27조) 등과 같은 차마의 통행과 관련된 규율이 적용되고, 운전자의 의무로서 무면허운전 등의 금지(동법 제43조), 술에 취한 상태에서의 운전 금지(동법 제44조) 등의 규정이 적용된다. 또한 이륜자동차와 원동기장치자전거의 운전자는 행정안전부령으로 정하는 인명보호 장구를 착용하고 운행하여야 하며, 동승자에게도 착용하도록 하여야 할 의무를 진다(동법 제50조제3항),

개인형 이동 수단의 경우 앞서 보았듯이 도로교통법상 이륜자동차 또는 원동기장치자전거로 분류되어 보도가 아닌 차도로 운행해야 하고 운전면허도 구비해야 된다는 규율을 받게 되는데, 위 하급심 재판례에서도 지적하고 있는 것처럼 저속의 교통수단이면서 다른 일반적인 자동차에 비하여 도로교통상의 위험의 정도가 비교적 크지 않은 개인형 이동 수단의 경우 그 운전자가 막상 차도를 이용하는 것은 현실상 상정하기 어려운 측면이 있다는 점에서 법과 현실 간의 괴리라는 규제불일치의 문제를 지적하는 견해도 존재한다⁷⁾.

(3) 참고할 만한 하급심 재판례

최근 인천지방법원 2017. 11. 30. 선고 2017고단7690호 판결에서는 나노킥 전동킥보드를 음주상태에서 무면허로 운전한 피고인에 대하여 도로교통법상의 처벌조항을 적용하여 벌금형을 선고한 사실이 있다. 동 판결문에서는 해당 나노킥 전동킥보드를 원동기장치자전거로 인정하고 있으며, 이러한 전동킥보드를 무면허로 운전할 경우 그리고 주취상태에서 운전할 경우 처벌을 받을 수도 있다는 점에 대해 “비록 법률의 부지에 불과하기는 하나, 금지 여부를 제대로 인식하지 못하

7) 박종준, 전개논문, 82면.

고 있었을 가능성도 있어 보이는 점"이라고 판시하면서 이를 양형에 있어 유리한 정상으로 고려(이 사건 범행이 동종 범죄의 집행유예 기간 중에 이루어졌음에도 불구하고 벌금형이 선고됨)한 것은 특이할 만하다 하겠다.

3. 자동차관리법령 상의 관련 규정 및 이에 대한 검토

(1) 자동차관리법령 상의 관련 규정

자동차관리법

제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

[개정 2011.5.24, 2012.12.18, 2013.3.23 제11690호(정부조직법), 2014.1.7, 2015.8.11, 2015.12.29, 2016.1.28] [[시행일 2016.12.30]]

1. **“자동차”**란 원동기에 의하여 육상에서 이동할 목적으로 제작한 용구 또는 이에 견인되어 육상을 이동할 목적으로 제작한 용구(이하 “**피견인자동차**”라 한다)를 말한다. 다만, **대통령령으로 정하는 것은 제외한다.**

1의2. **“원동기”**란 자동차의 구동을 주목적으로 하는 내연기관이나 전동기 등 동력발생장치를 말한다.

제3조 (자동차의 종류) ① 자동차는 다음 각 호와 같이 구분한다.[개정 2011.5.24, 2013.3.23 제11690호(정부조직법)]

1. 승용자동차: 10인 이하를 운송하기에 적합하게 제작된 자동차
2. 승합자동차: 11인 이상을 운송하기에 적합하게 제작된 자동차. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자동차는 승차인원에 관계없이 이를 승합자동차로 본다.

가. 내부의 특수한 설비로 인하여 승차인원이 10인 이하로 된 자동차

나. 국토교통부령으로 정하는 경형자동차로서 승차인원이 10인 이하인 전방조종 자동차

다. 캠핑용자동차 또는 캠핑용트레일러

3. 화물자동차: 화물을 운송하기에 적합한 화물적재공간을 갖추고, 화물적재공간의 총적재화물의 무게가 운전자를 제외한 승객이 승차공간에 모두 탑승했을 때의 승객의 무게보다 많은 자동차

4. 특수자동차: 다른 자동차를 견인하거나 구난작업 또는 특수한 작업을 수행하기에 적합하게 제작된 자동차로서 승용자동차·승합자동차 또는 화물자동차가 아닌 자동차

5. **이륜자동차: 총배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이** 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어

있는 자동차

② 제1항에 따른 구분의 세부기준은 자동차의 크기·구조, 원동기의 종류, 총배기량 또는 정격출력 등에 따라 국토교통부령으로 정한다.[신설 2011.5.24, 2013.3.23 제11690호(정부조직법)]

③ 제1항에 따른 자동차의 종류는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.[개정 2011.5.24, 2013.3.23 제11690호(정부조직법)]

[전문개정 2009.2.6] [시행일 2010.2.7]

자동차관리법시행령

대통령령 제28033호 일부개정 2017. 05. 08.

제2조 (적용이 제외되는 자동차) 「자동차관리법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호단서에서 “대통령령으로 정하는 것”이라 함은 다음 각호의 것을 말한다. [개정 2008.9.25, 2010.2.5, 2011.11.25]

1. 「건설기계관리법」에 따른 건설기계
2. 「농업기계화 촉진법」에 따른 농업기계
3. 「군수품관리법」에 따른 차량
4. 궤도 또는 공중선에 의하여 운행되는 차량
5. 「의료기기법」에 따른 의료기기

자동차관리법시행규칙

국토교통부령 제482호 일부개정 2018. 01. 18.

제2조 (자동차의 종별 구분) 법 제3조제2항 및 제3항에 따른 자동차의 종류는 그 규모별 세부기준 및 유형별 세부기준에 따라 별표 1과 같이 구분한다. [개정 2015.7.7, 2017.1.6][전문개정 2011.12.15]

[별표 1] <개정 2014.8.18.>

자동차의 종류(제2조관련)

1. 규모별 세부기준

종류	경형	소형	중형	대형
승용 자동차	배기량이 1000cc 미만으로서 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	배기량이 1,600cc미만인 것으로서 길이 4.7미터·너비 1.7미터·높이 2.0미터 이하인 것	배기량이 1,600cc이상 2,000cc미만이거나 길이·너비·높이 중 어느 하나라도 소형을 초과하는 것	배기량이 2,000cc이상이거나, 길이·너비·높이 모두 소형을 초과 하는 것
승합 자동차	배기량이 1000cc 미만으로서 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	승차정원이 15인 이하인 것으로서 길이 4.7미터·너비 1.7미터·높이 2.0미터 이하인 것	승차정원이 16인 이상 35인 이하이거나, 길이· 너비·높이 중 어느 하나라도 소형을 초과하여 길이가 9미터 미만인 것	승차정원이 36인 이상이거나, 길이·너비·높이 모두가 소형을 초과하여 길이가 9미터 이상인 것
화물 자동차	배기량이 1000cc 미만으로서 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	최대적재량이 1톤 이하인 것으로서, 총중량이 3.5톤 이하인 것	최대적재량이 1톤 초과 5톤 미만이거나, 총중량이 3.5톤 초과 10톤 미만인 것	최대적재량이 5톤 이상이거나, 총중량이 10톤 이상인 것
특수 자동차	배기량이 1,000cc 미만으로서 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	총중량이 3.5톤 이하인 것	총중량이 3.5톤 초과 10톤 미만인 것	총중량이 10톤 이상인 것
이륜 자동차	배기량이 50cc미만(최고정격 출력 4킬로와트 이하인 것	배기량이 100cc 이하 (최고정격출력 11킬로와트 이하인 것으로 최대적재량 (기타형에만 해당한다)이 60킬로 그램 이하인 것	배기량이 100cc 초과 260cc 이하 (최고정격출력 11킬로와트 초과 15킬로와트 이하인 것으로 최대 적재량이 60킬로 그램 초과 100킬로 그램 이하인 것	배기량이 260cc (최고정격출력 15킬로와트)를 초과하는 것

2. 유형별 세부기준

종류	유형별	세부기준
승용 자동차	일반형	2개 내지 4개의 문이 있고, 전후 2열 또는 3열의 좌석을 구비한 유선형인 것
	승용겸화물형	차실안에 화물을 적재하도록 장치된 것
	다목적형	후레임형이거나 4륜구동장치 또는 차동제한장치를 갖추는 등 험로운행이 용이한 구조로 설계된 자동차로서 일반형 및 승용겸화물형이 아닌 것
	기타형	위 어느 형에도 속하지 아니하는 승용자동차인 것
승합 자동차	일반형	주목적이 여객운송용인 것
	특수형	특정한 용도(장의·현열·구급·보도·캠핑 등)를 가진 것
화물 자동차	일반형	보통의 화물운송용인 것
	덤프형	적재함을 원동기의 힘으로 기울여 적재물을 중력에 의하여 쉽게 미끄러뜨리는 구조의 화물운송용인 것
	밴형	지붕구조의 덮개가 있는 화물운송용인 것
	특수용도형	특정한 용도를 위하여 특수한 구조로 하거나, 기구를 장치한 것으로서 위 어느 형에도 속하지 아니하는 화물운송용인 것
특수 자동차	견인형	피견인차의 견인을 전용으로 하는 구조인 것
	구난형	고장·사고 등으로 운행이 곤란한 자동차를 구난·견인 할 수 있는 구조인 것
	특수작업형	위 어느 형에도 속하지 아니하는 특수작업용인 것
이륜 자동차	일반형	자전거로부터 진화한 구조로서 사람 또는 소량의 화물을 운 송하기 위한 것
	특수형	경주·오락 또는 운전을 즐기기를 위한 경쾌한 구조인 것
	기타형	3륜 이상인 것으로서 최대적재량이 100kg 이하인 것

※ 비고

1. 위 표 제1호 및 제2호에 따른 화물자동차 및 이륜자동차의 범위는 다음 각 목의 기준에 따른다.
 - 가. 화물자동차 : 화물을 운송하기 적합하게 바닥 면적이 최소 2제곱미터 이상(소형·경형화물자동차로서 이동용 음식판매 용도인 경우에는 0.5제곱미터 이상, 그 밖에 특수용도형의 경형화물자동차는 1제곱미터 이상을 말한다)인 화물적재공간을 갖춘 자동차로서 다음 각 호의 1에 해당하는 자동차
 - 1) 승차공간과 화물적재공간이 분리되어 있는 자동차로서 화물적재공간의 윗부분이 개방된 구조의 자동차, 유류·가스 등을 운반하기 위한 적재함을 설치한 자동차 및 화물을 싣고 내리는 문을 갖춘 적재함이 설치된 자동차(구조·장치의 변경을 통하여 화물적재공간에 덮개가 설치된 자동차를 포함한다)
 - 2) 승차공간과 화물적재공간이 동일 차실내에 있으면서 화물의 이동을 방지하기 위해 격벽을 설치한 자동차로서 화물적재공간의 바닥면적이 승차공간의 바닥면적(운전석이 있는 열의 바

- 단면적을 포함한다)보다 넓은 자동차
- 3) 화물을 운송하는 기능을 갖추고 자체적하 기타 작업을 수행할 수 있는 설비를 함께 갖춘 자동차
- 나. 이륜자동차(법 제3조제1항 제5호의 “그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차” : 다음 각 호의 1에 해당하는 자동차를 포함한다.
- 1) 이륜인 자동차에 측차를 붙인 자동차
 - 2) 조향장치의 조작방식, 동력전달방식 또는 원동기 냉각방식 등이 이륜의 자동차와 유사한 구조로 되어 있는 삼륜 또는 사륜의 자동차로서 승용자동차에 해당하지 아니하는 자동차
2. 위 표 제1호에 따른 규모별 세부기준에 대하여는 다음 각 목의 기준을 적용한다.
- 가. 사용연료의 종류가 전기인 자동차의 경우에는 복수 기준 중 길이·너비·높이에 따라 규모를 구분하고, 「환경친화적자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 하이브리드 자동차는 복수 기준 중 배기량과 길이·너비·높이에 따라 규모를 구분한다.
 - 나. 복수의 기준중 하나가 작은 규모에 해당되고 다른 하나가 큰 규모에 해당되면 큰 규모로 구분한다.
 - 다. 이륜자동차의 최고정격출력(maximum continuous rated power)은 구동전동기의 최대의 부하(負荷, load)상태에서 측정된 출력을 말한다.

(2) 관련 규정에 대한 검토

자동차관리법은 자동차의 종류에 관한 전반적인 규정을 두고 있고, 특히 동법 시행규칙 [별표1]에서는 규모별, 유형별 세부기준을 두고 있다. 이륜자동차에 대하여 총배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차(동법 제3조제1항5호)라고 규정하고 있는 바, 퍼스널 모빌리티는 일단 이륜자동차로 분류되고, 최고정격출력 와트 규모에 따라, 경형, 소형, 중형, 대형으로 구분될 수 있으며, 유형에 따라서는 일반형 또는 특수형으로 구분될 수 있을 것이다.

자동차관리법 제48조 제1항은 “국토교통부령으로 정하는 이륜자동차(이하 “이륜자동차”라 한다)를 취득하여 사용하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장에게 사용 신고를 하고 이륜자동차 번호의 지정을 받아야 한다.”라고 규정하고 있는데, 여기서의 ‘국토교통부령으로 정하는 이륜자동차’란 최고속도가 매시 25킬로미터 이상인 이륜자동차를 말하는 것으로서, <산악지형이나 비포장도로에서 주로 사용할 목적으로 제작된 이륜자동차 중 차동장치 없는 이륜자동차> 또는 <그 밖에 주된 용도가 도로 운행 목적이 아닌 것으로서 조향장치 및 제동장치 등을 손으로 조작할 수 없거나 자동차의 주요한 구조적 장치의 설치 또는 장착 등이 현저히 곤란한 이륜자동차>로서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 이륜자동차는 여기에서 제외하고 있다. 여기서 제외되는 이

륜자동차는 자동차관리법상의 이륜자동차에 대한 관리 규정 번호판 부착의무(동법 제49조), 구조 및 장치의 범위와 안전기준(동법 제50조), 다른 자동차에 대해 적용되는 행정상 관리에 관한 조항들의 준용(동법 제52조) 등에 관한 규정이 적용되지 않게 된다.

(3) 규제의 공백상태

결국, 개인형 이동 수단 중에서 최고속도가 매시 25킬로미터 미만인 퍼스널 모빌리티는 자동차관리법의 규율대상에서 처음부터 제외되게 되고, 아래 국토교통부고시에서 보듯이 퍼스널 모빌리티는 동 고시 제2조 2호 또는 4호에 해당하게 되므로 자동차관리법상의 법적 규율을 현재 받지 않고 있다. 나아가 자동차손해배상보장법은 자동차관리법의 적용을 받는 자동차를 대상으로 적용되므로(동법 제2조 제1호), 퍼스널 모빌리티는 이의 규율도 받지 않고 있으며, 따라서 책임보험 의무가입에 대한 규율(동법 제5조)도 현재 공백상태이다⁸⁾9).

사용신고 대상에서 제외되는 이륜자동차에 대한 고시

[시행 2016.3.23.] [국토교통부고시 제2016-129호, 2016.3.23., 일부개정]
국토교통부(자동차운영보험과), 044-201-3861

제1조(목적)

이 고시는 「자동차관리법」 제48조제1항 및 같은 법 시행규칙 제98조의2에 따른 사용신고 대상에서 제외되는 이륜자동차에 대한 세부 사항을 정함을 목적으로 한다.

제2조(사용신고 제외 대상 이륜자동차)

「자동차관리법」 시행규칙 제98조의2 단서의 ‘국토교통부장관이 정하여 고시하는 이륜자동차는 다음 각 호와 같다.

1. 삼륜이상의 이륜자동차 중 차동장치가 없는 이륜자동차
2. 운행방향을 조작할 수 있는 조향핸들이 없는 이륜자동차
3. 주행 중인 이륜자동차를 제동하기 위해 모든 바퀴를 독립적으로 제동하는 제

8) 박종준, 전계논문, 83면.

9) 다만, 현대해상화재보험주식회사에서는 ‘퍼스널모빌리티상해보험’을, 메리츠화재해상보험주식회사에서는 ‘미니모터스 스마트 전동보험’이라는 보험상품을 판매하고 있는 상황이다.

동장치가 없는 이륜자동차

4. 야간운행, 정차 및 운행 방향을 변경하는 경우에 필요한 등화장치의 설치 또는 장치가 곤란한 자동차

제3조(기 운행 중인 50cc 미만 이륜자동차의 소유권 확인)

이륜자동차 소유자가「자동차관리법」시행규칙 제99조제1항제1호에 따라 소유권을 증명하는 서류를 제출하여야 하나 소유권을 증명하는 서류가 없는 경우에는 별지 제1호 서식을 작성하여 제출하여야 한다.

제4조(재검토 기한) 국토교통부장관은 이 고시에 대하여 2016년 1월 1일을 기준으로 매 3년이 되는 시점(매 3년째의 12월 31일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

위 고시 제4조에서도 규정하고 있는 것처럼, 국토교통부장관은 앞서 본 퍼스널 모빌리티에 대한 규제상의 공백상황에 대해 충분히 인식하고, 그 타당성을 검토하여 차제에 그 개선 등의 조치를 취하여야 할 것으로 보인다.

III. 위험변경증가 통지의무의 의의와 내용

1. 관련 상법 및 약관 규정의 내용

상법

제652조(위험변경증가의 통지와 계약해지)

①보험기간중에 보험계약자 또는 피보험자가 사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 사실을 안 때에는 지체없이 보험자에게 통지하여야 한다. 이를 해태한 때에는 보험자는 그 사실을 안 날로부터 1월내에 한하여 계약을 해지할 수 있다.

②보험자가 제1항의 위험변경증가의 통지를 받은 때에는 1월내에 보험료의 증액을 청구하거나 계약을 해지할 수 있다. [신설 1991.12.31]

제653조(보험계약자등의 고의나 중과실로 인한 위험증가와 계약해지)

보험기간중에 보험계약자, 피보험자 또는 보험수익자의 고의 또는 중대한 과실로

인하여 사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 때에는 보험자는 그 사실을 안 날부터 1월내에 보험료의 증액을 청구하거나 계약을 해지할 수 있다. [개정 1991.12.31]

제655조(계약해지와 보험금청구권)

보험사고가 발생한 후라도 보험자가 제650조, 제651조, 제652조 및 제653조에 따라 계약을 해지하였을 때에는 보험금을 지급할 책임이 없고 이미 지급한 보험금의 반환을 청구할 수 있다. 다만, 고지의무(告知義務)를 위반한 사실 또는 위험이 현저하게 변경되거나 증가된 사실이 보험사고 발생에 영향을 미치지 아니하였음이 증명된 경우에는 보험금을 지급할 책임이 있다.

[전문개정 2014.3.11] [[시행일 2015.3.12.]]

***관련 약관 규정 발췌**

제25조(계약 전 알릴 의무)

계약자 또는 피보험자(보험대상자)는 청약 시(진단계약의 경우에는 건강진단 시를 말합니다)청약서에서 질문한 사항에 대하여 알고 있는 사실을 반드시 사실대로 알려야(이하 '계약 전 알릴 의무'라 하며, 상법상 '고지의무'와 같습니다)합니다.

<계약 전 알릴 의무>

상법 제651조 에서 정하고 있는 의무,보험계약자나 피보험자는 청약 시에 보험회사가 서면으로 질문한 중요한 사항에 대해 사실대로 알려야 하며, 위반 시 보험계약의 해지 또는 보험금 부지급 등 불이익을 당할 수 있습니다.

제26조 (계약 후 알릴 의무)

① 계약자 또는 피보험자(보험대상자)는 계약을 맺은 후 피보험자(보험대상자)가 그 직업 또는 직무를 변경(자가용 운전자가 영업용 운전자로 직업 또는 직무를 변경하는 등의 경우를 포함합니다)하거나 이륜자동차 또는 원동기장치 자전거를 계속하여 사용하게 된 경우에는 지체 없이 서면으로 회사에 알리고 보험가입증서(보험증권)에 확인을 받아야 합니다.

② 회사는 제1항에 따라 위험이 감소된 경우에는 그 차액보험료를 돌려드리며, 위험이 증가된 경우에는 통지를 받은 날부터 1개월 이내에 보험료의 증액을 청구하거나 계약을 해지할 수 있습니다.

③ 회사는 제1항의 통지에 따라 보험료를 더 내야 할 경우 회사의 청구에 대해 계약자가 그 납입을 게을리 했을 때, 회사는 직업 또는 직무가 변경되기 전에 적용된 보험료율(이하 '변경 전 요율'이라 합니다)의 직업 또는 직무가 변경된 후에 적용해야 할 보험료율(이하 '변경 후 요율'이라 합니다)에 대한 비율에 따라 보험금을 삭감하여 지급합니다. 다만 변경된 직업 또는 직무와 관계없이 발생한 보험금 지급사유에 관해서는 그러하지 아니합니다.

④ 계약자 또는 피보험자(보험대상자)가 고의 또는 중과실로 직업 또는 직무의

변경사실을 회사에 알리지 아니하였을 경우 변경 후 요율이 변경 전 요율보다 높을 때에는 회사는 동 사실을 안 날부터 1개월 이내에 계약자 또는 피보험자(보험대상자)에게 제3항에 의해 보장됨을 서면으로 통보하고 이에 따라 보험금을 지급합니다.

제27조 (알릴 의무 위반의 효과)

① 회사는 아래와 같은 사실이 있을 경우에는 손해의 발생 여부에 관계없이 이 계약을 해지할 수 있습니다.

1. 계약자 또는 피보험자(보험대상자)가 고의 또는 중대한 과실로 제24조 (계약 전 알릴 의무)를 위반하고 그 의무가 중요한 사항에 해당하는 경우

2. **뚜렷한 위험의 증가와 관련된 제25조 (상해보험계약 후 알릴 의무)제1항에서 정한 계약 후 알릴 의무를 이행하지 아니하였을 때**

② 제1항 제1호의 경우에도 불구하고 다음 중 하나에 해당하는 경우에는 회사는 계약을 해지할 수 없습니다.

1. 회사가 계약 당시에 그 사실을 알았거나 중대한 과실로 인하여 알지 못하였을 때

2. 회사가 그 사실을 안 날부터 1개월 이상 지났거나 또는 제1회 보험료를 받은 때부터 보험금 지급사유가 발생하지 아니하고 2년(건강진단을 받은 피보험자(보험대상자)의 경우에는 1년)이 지났을 때

3. 계약체결일로부터 3년이 지났을 때

③ 제1항에 의하여 계약을 해지하였을 때에는 제19조 (해지환급금)제1항에 의한 해지환급금을 계약자에게 지급하여 드립니다.

④ 제1항 제1호에 의한 계약의 해지가 보험금 지급사유 발생 후에 이루어진 경우에 회사는 보험금을 드리지 아니하며, 계약 전 알릴 의무 위반사실뿐만 아니라 계약전 알릴 의무사항이 중요한 사항에 해당되는 사유를 '반대증거가 있는 경우' 이의를 제기할 수 있습니다라는 문구와 함께 계약자에게 서면으로 알려 드립니다. 또한 이 경우에는 해약환급금 또는 이미 납입한 보험료 중 많은 금액을 지급합니다.

⑤ **제1항 제2호에 의한 계약의 해지가 손해 발생 후에 이루어진 경우에는 그 손해를 제26조 (계약 후 알릴 의무)제3항 또는 제4항에 따라 보상하여 드립니다.**

⑥ 제1항에도 불구하고 알릴 의무를 위반한 사실이 보험금 지급사유 발생에 영향을 미치지 아니하였음을 계약자, 피보험자(보험대상자) 또는 보험수익자(보험금을 받는 자)가 증명한 경우에는 제4항 및 제5항에 관계없이 약정한 보험금을 지급하여 드립니다.

위 약관의 규정들은 상법 제652조(위험변경증가의 통지와 계약해지), 제653조(보험계약자들의 고의나 중과실로 인한 위험증가와 계약해지) 및 제655조(계약해지와 보험금청구권) 규정을 보다 자세히 규율하고 있는 것으로 볼 수 있다.

2. 위험변경증가 통지의무의 의의 및 취지

보험기간 중에 보험계약자 또는 피보험자가 사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 사실을 안 때에는 지체없이 보험자에게 통지하여야 한다(상법 제652조 제1항). 위험의 변경 또는 증가가 보험계약자 또는 피보험자의 고의나 중과실에 의하지 아니하고 발생한 경우를 대상으로 하며, 사고발생에 영향을 미치지 않는 경미한 위험의 변경이나 증가는 통지의 대상이 아니다¹⁰⁾.

동조항을 둔 취지는 “보험사고발생의 위험을 측정하여 계약을 체결할 것인지 또는 어떤 조건으로 체결할 것인지 판단할 수 있는 자료를 제공하기 위한 것”이라고 할 수 있을 것이다(대법원 2003. 11. 13. 선고 2001다49630 판결 참조), 즉 보험계약을 체결하기 전에 보험자는 위험의 크기를 산정한 후, 위험의 인수 여부 및 인수할 경우의 보험료를 결정하게 되는데, 이렇게 산정된 위험이 보험기간 중에 현저하게 변경 또는 증가되었다면 종래의 보험계약을 그대로 유지하는 것은 보험계약의 단체성에 반할 수 있게 되어, 보험자로서는 변경 또는 증가된 위험, 즉 사고발생의 가능성을 새롭게 산정하여 보험료를 재조정하거나 재보험에 가입하는 등의 대처방안이 요구된다. 그런데 이에 대한 정보는 보험의 목적을 지배하거나 관리하는 보험계약자나 피보험자가 가지고 있게 되므로 보험계약자 등에게 본 통지의무를 부과함으로써 보험자로 하여금 새롭게 변한 위험에 적극적으로 대처하도록 하려는 것이 본 의무의 취지이다¹¹⁾.

3. 위험변경증가 통지의무(상법 제652조)와 위험의 현저한 변경증가 금지의무(상법 제653조)의 관계

이에 대해 다수설¹²⁾은 상법 제653조의 의무를 위험유지의무라고 부르면서 상법 제652조는 객관적 위험변경증가를, 제653조는 주관적 위험변경증가를 규정한 것으로서 양자는 위험증가의 동인이 어디로부터 작용하는가에 따라 구별된다고 본다. 반면 소수설¹³⁾은 상법 제653조에서 귀책사유가 있는 보험계약자, 피보험자

10) 박세민, 「보험법」 (제4판), 2017, 322면.

11) 박세민, 전게서, 322~323면.

12) 김성태, 「보험법강론」, 2001, 313면; 양승규, 「보험법」 (제5판), 2004, 165면; 장덕조, 「보험법」 (제3판), 2015, 182면.

또는 보험수익자는 이러한 위험의 변경이나 증가 사실을 당연히 알았을 것이고, 이 점에서 볼 때, 적용요건의 면에서 그 변경증가의 원인을 묻고 있지 않고 있는 제652조는 제653조의 내용을 포함할 수 있고, 두 조문의 법률효과가 동일한 것을 고려해 볼 때 제653조의 존재의의는 상대적으로 약하다고 본다.

4. 위험변경증가 통지의무의 발생요건

우선 위험의 현저한 변경 또는 증가가 보험계약이 체결된 이후에 발생 또는 변경되어야 한다. 즉 보험계약이 체결(성립)되기 전에 존재하던 위험에 대해서는 상법 제651조의 고지의무의 대상이 되며, 상법 제652조 조문상으로는 ‘보험기간 중에’라고 되어 있지만, 보험계약 체결 이후에 바뀔 것이 보다 정확한 표현이라 할 수 있다¹⁴⁾.

5. 위험의 현저한 변경 및 증가의 의미

여기서의 위험은 일반적으로 사고발생의 가능성(개연성)을 의미하는데, 이러한 위험의 현저한 변경이나 증가의 의미에 대해서는 고지의무(보험계약 체결 전 알릴 의무)에 있어서의 중요한 사항의 개념으로 이해해도 무방할 것이다¹⁵⁾. 대법원 2014. 7. 24 선고 2012다62318 판결 또한 “상법 제652조 제1항에서 ‘사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 사실’이라 함은 그 변경 또는 증가된 위험이 보험계약의 체결 당시에 존재하고 있었다면 보험자가 계약을 체결하지 않았거나 적어도 그 보험료로는 보험을 인수하지 않았을 것으로 인정되는 사실을 말하고 (대법원1997. 9. 5. 선고 95다25268 판결, 대법원 2004. 6. 11. 선고 2003다18494 판결 등 참조), ‘사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 사실을 안 때’라고 함은 특정한 상태의 변경이 있음을 아는 것만으로는 부족하고 그 상태의 변경이 사고발생 위험의 현저한 변경·증가에 해당된다는 것까지 안 때를 의미한다.”라고 판시한 바 있다.

13) 박세민, 전게서, 340~341면; 최준선, 「보험법·해상법」 (제3판), 2008, 141~142면.

14) 보다 자세한 내용은 김성태, 전게서, 2001, 315~316면; 박세민, 전게서, 325면 참조.

15) 장덕조, 전게서, 2015, 179면; 박세민, 전게서, 326면.

또한, 적어도 동일한 조건으로는 보험자가 계약을 체결하지 아니하였으리라고 생각되는 정도의 위험의 증가에, 어떠한 상태의 발생이나 변경이 여기에 해당하느냐에 관하여는, “구체적인 여러 사정을 종합하여 인정·판단하여야 할 문제이므로, 평균적 고객의 입장에서 예상하기 어려운 사유를 현저한 위험 증가 사유로 약관에 규정하고 있다는 등의 특별한 사정이 없는 한, 무엇이 여기에 해당되는지를 보험자가 보험계약 체결 시 보험계약자에게 미리 설명하기는 곤란하므로 보험자에게 이에 관한 설명의무가 있다고 볼 수 없다.”고 대법원은 판시한 바 있으며, ‘위험이 뚜렷이 증가할 경우를 보험계약자 등의 통지의무 대상으로 규정하고 있는 약관 규정에 대하여 상법 제652조 제1항에서 이미 정하여 놓은 통지의무를 화재보험에서 구체적으로 부연한 정도의 규정에 해당하므로 보험자에게 별도의 설명의무가 인정되지 않는다고 판시한 바 있다¹⁶⁾.

그리고 일시적인 위험의 변경 및 증가가 이에 해당하는지 여부와 관련하여 대법원은 “공제분담료를 산정기준으로서의 위험의 개념은 일정 상태의 계속적존재를 전제로 하는 것으로 여겨지므로 일시적으로 위험이 증가되는 경우는 위 약관에서 말하는 위험의 현저한 증가에 포함되지 않는다고 해석된다.”라고 판시하여 1회성 또는 일시적인 위험 변경이나 증가는 상법 제652조의 통지의무의 대상이 아니라고 보고 있는 것으로 생각된다¹⁷⁾.

6. 위험변경증가 통지의무 위반의 효과

현저한 위험변경증가 사실을 알면서도 보험계약자 등이 지체없이 보험자에게 통지하지 않은 때에는 보험자는 그 사실을 안 날로부터 1월 내에 한하여 계약을 해지할 수 있다(상법 제652조 제1항), 1월의 기간은 제척기간¹⁸⁾으로서 동기간이

16) 대법원 2011. 7. 28 선고 2011다23743 판결; 다만, 대법원 2014. 7. 24 선고 2013다217108 판결에서는 “보험계약을 체결한 후 피보험자가 그 직업 또는 직무를 변경하게 된 때”와 관련하여 통지의무를 규정한 약관조항은 보험료율의 체계 및 보험청약서상 기재사항의 변동사항에 관한 것으로서 보험자가 명시·설명하여야 하는 보험계약의 중요한 내용에 해당되는 것으로 보면서, “상법 제652조 제1항 및 제653조가 규정한 ‘사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된’ 경우에 해당하는 사유들을 개별적으로 규정하고 있는 것이므로 상법 제652조 제1항이나 제653조의 규정을 단순히 되풀이하거나 부연한 정도의 조항이라고 할 수 없다.”라고 판시한 바 있다.

17) 대법원 1992. 7. 24 선고 91다32503 판결.

18) 해지권의 행사기간과 관련하여 유의미한 판결례로는 대법원 2011. 7. 28 선고 2011다23743 판결이 있다.

자나면 보험자가 증가된 위험을 전과 동일한 조건으로 인수한 것으로 의제된다¹⁹⁾. 보험자가 중대한 과실로 위험이 변경 내지 증가된 사실을 알지 못한 때에는 계약을 해지할 수 없다²⁰⁾. 보험계약자 등의 본 의무 해태를 이유로 보험자가 보험계약을 해지하려면 그 위험의 변경이나 증가가 현저한 것이었음을 보험자가 입증해야 한다²¹⁾.

보험자가 보험계약자 등으로부터 위험변경증가의 통지를 받은 때에는 1월내에 보험료의 증액을 청구하거나 계약을 해지할 수 있다(상법 제652조 제2항). 통지를 수령한 후 1월의 제척기간 내에 아직 보험자가 보험계약을 해지하거나 보험료를 증액청구하기 전에 보험사고가 발생한 경우에도 보험자는 여전히 해지권을 행사할 수 있다²²⁾.

보험사고가 발생한 후라도 보험자가 제652조에 따라 계약을 해지하였을 때에는 보험금을 지급할 책임이 없고 이미 지급한 보험금의 반환을 청구할 수 있다. 다만, 위험이 현저하게 변경되거나 증가된 사실이 보험사고 발생에 영향을 미치지 아니하였음이 증명된 경우에는 보험금을 지급할 책임이 있다(상법 제655조). 즉 보험자가 계약을 해지하게 되면, 보험계약을 장래를 향하여 그 효력을 상실하게 되며, 이로써 보험계약관계는 종료되게 되는데, 다만, 보험금 지급과 관련해서는 보험사고가 발생한 후에도 보험계약자 등의 위험변경증가 통지의무 해태를 이유로 하여 보험자가 보험계약을 해지한 경우에는 보험자는 보험금 지급의무가 없게 되고, 기 지급 보험금의 반환을 청구할 수 있게 된다. 다만, 보험계약자 등이 위험변경이나 증가된 사실과 보험사고 발생 사이의 인과관계 부존재를 증명하게 된다면, 발생한 보험사고에 대한 보험금을 청구할 수 있고, 이미 수령한 보험금의 반환도 거절할 수 있게 된다²³⁾.

한편, 이 경우 보험자는 비록 보험금을 지급하더라도 본 의무 위반을 이유로 보험계약을 해지할 수 있다고 해석해야 할 것이다²⁴⁾. 왜냐하면 계약해지를 허용

19) 정동윤, 「상법(하)」(제3판, 2008, 547면; 김은경, 「보험계약법」, 2016, 271면; 박세민, 전게서, 332면.

20) 대법원 2000. 7. 4 선고 98다62909 판결.

21) 양승규, 전게서, 163면; 박세민, 전게서, 333면.

22) 同旨: 임용수, 「보험법」, 2006, 193면; 정찬형, 「상법강의(하)」(제11판, 2009, 581면; 김은경, 전게서, 270면; 박세민, 전게서, 335면.

23) 대법원 1997. 9. 5 선고 95다25268 판결 참조; 양승규, 전게서, 164면; 박세민, 전게서, 336면.

24) 박세민, 전게서, 336면, 보험연수원(편), 「보험심사역 공통 1 교재」, 2016, 161면.

하지 않는다면, 보험사고가 발생하기 전에는 상법 제652조에 따라 통지의무 위반을 이유로 계약을 해지할 수 있는 반면, 보험사고가 발생한 후에는 사후적으로 인과관계가 없음을 이유로 보험금을 지급한 후에도 보험계약을 해지할 수 없어, 인과관계가 인정되지 않는 한 계속하여 보험금액을 지급하여야 하는 불합리한 결과가 발생하게 되고, 통지의무를 해태한 경우 그러한 사실과 보험사고 발생 사이의 인과관계를 불문하고 보험자가 동 보험계약을 해지할 수 있다고 해석하는 것이 보험계약의 선의성 및 단체성에서 부합하기 때문이다²⁵⁾.

IV. 퍼스널 모빌리티의 사용과 위험변경증가 통지의무와의 관계

1. 퍼스널 모빌리티의 법적 취급

앞서 보았듯이 퍼스널 모빌리티는 도로교통법상의 이륜자동차(정격출력 0.59킬로와트 이상인 경우) 또는 원동기장치자전거(정격출력 0.59킬로와트 미만인 경우)에 해당하게 되고, 보험계약 성립 후, 이를 계속하여 사용하게 되는 경우에는 사회통념상 사고발생의 가능성(개연성)이 현저히 높아진다고 볼 수 있으므로 상법 제652조 제1항 소정의 위험의 현저한 증가에 따른 통지의무를 부담한다고 볼 수 있을 것이다. 이는 보험약관에서도 반영되어 약관 제26조 제1항에서는 계약자 또는 피보험자(보험대상자)는 계약을 맺은 후 이륜자동차 또는 원동기장치 자전거를 계속하여 사용하게 된 경우에는 지체 없이 서면으로 회사에 알리고 보험가입증서(보험증권)에 확인을 받아야 한다고 규정하고 있는 것이다.

다만, 퍼스널 모빌리티를 직접 사용하는 사람들의 경우는 자신의 이동 수단이 도로교통법상의 이륜자동차 또는 원동기장치자전거에 해당한다는 사실 자체를 인식하지 못하는 경우가 많을 것이지만, 이는 법적으로 ‘법률의 부지’에 불과한 것이고, 적어도 그러한 이동 수단을 계속적으로 사용하게 되면, 교통사고 발생의 개연성이 현저히 높아질 수 있음은 충분히 인식이 가능하다는 점에 주목할 필요가 있다. 그렇다면, 종래 많이 문제가 되었던 오토바이 사용자의 경우와 마찬가지로

25) 고지의무에 관한 대법원 2010. 7. 22 선고 2010다25353 판결의 설사내용은 통지의무 해태의 경우에도 적용될 수 있을 것이다.

지로 상법상의 위험 증가에 따른 통지의무를 부과하더라도 크게 불합리하다고 보기는 어려울 것이다. 이는 새로운 교통수단의 사용자로서 조금만 관심을 가지고 신문관련 기사를 보거나, 인터넷 검색을 해보았다면, 도로교통법상의 제재를 받을 수 있다는 사실을 알 수 있었다는 점에서도 그러하다.

2. 위험 증가 통지의무 위반의 효과

이러한 퍼스널 모빌리티의 사용이 사고발생 위험의 현저한 증가에 해당된다는 것을 알면서도 보험계약자 등이 지체없이 보험자에게 그러한 사실을 통지하지 않은 때에는 보험자는 그 사실을 안 날로부터 1월 내에 퍼스널 모빌리티의 계속적 사용 사실을 입증하여 계약을 해지할 수 있게 된다. 이에 따라 보험회사가 적법하게 보험계약을 해지하게 되면, 이미 보험사고가 발생(퍼스널 모빌리티를 타고 통행하던 사람(일반상해 보험의 피보험자)이 다른 차량과 충돌하여 외상성 뇌출혈로 사망한 경우 등)하였다 하더라도, 보험자는 보험금을 지급할 책임을 면하게 되고, 만약 이미 보험금을 지급하였다면, 기지급 보험금의 반환을 청구할 수 있게 된다.

다만, 보험계약자 등이 이러한 사고 위험이 증가된 사실과 보험사고 발생 사이의 인과관계 부존재를 증명하게 된다면, 발생한 보험사고에 대한 보험금을 청구할 수 있고, 이미 수령한 보험금의 반환도 거절할 수 있게 되는데, 통상적으로 퍼스널 모빌리티를 운행하다가 교통사고로 상해를 입거나 사망하게 되는 경우에는 개인형 이동 수단의 사용과 교통사고의 발생으로 인한 상해 내지 사망(보험사고) 사이에 상당인과관계는 사실상 추정되게 되므로²⁶⁾, 보험계약자측에서 보험금을 받을 수 있는 가능성은 거의 없다고 봐도 과언이 아니다.

한편, 이와 관련하여 보험약관에서는 “통지의무 위반에 의한 계약의 해지가 손해 발생 후에 이루어진 경우에는 그 손해를 제26조 (계약 후 알릴 의무)제3항 또는 제4항에 따라 보상하여 드립니다.”라고 규정(약관 제27조 제5항)하고 있는데, 이에 근거하여 약관 제26조 제4항에 따른 비례감액지급²⁷⁾을 청구한 경우에 대하

26) 대법원 1992. 10. 23 선고 92다28259 판결에서는 “그 인과관계의 존재를 조금이라도 규지할 수 있는 여지가 있으면 상법 제655조 단서는 적용되어서는 안될 것이다.”라고 판시한 바 있다.

27) 직업 또는 직무가 변경되기 전에 적용된 보험료율(이하 ‘변경 전 요율’이라 합니다)의 직업 또는 직무가 변경된 후에 적용해야 할 보험료율(이하 ‘변경 후 요율’이라 합니다)에 대한 비율에 따라 보험

여, 광주고등법원 2016. 4. 8. 선고 2015나13309 판결(확정)²⁸⁾에서는 아래와 같이 실시한 바 있다.

보험자인 피고가 피보험자인 망인의 통지의무 위반을 이유로 보험계약을 해지한 경우라도 그 해지가 보험금 지급사유 발생 후에 이루어진 경우에 변경 후 요율이 변경 전 요율보다 높을 때에는 변경 전 요율의 변경 후 요율에 대한 비율에 따라 보험금을 삭감하여 지급하도록 규정하고 있기는 하나, 위 규정은 이 사건 보험약관에서 명시적으로 규정하고 있는 바와 같이 ‘직업 또는 직무가 변경되었을 경우에 해당하는 것일 뿐, 이륜자동차 또는 원동기장치 자전거를 계속적으로 사용하게 된 경우에는 해당되지 않는다고 봄이 타당하므로, 원고의 이 부분 주장도 이유 없다.

즉 약관상의 비례보상 규정은 ‘직업 또는 직무가 변경되었을 경우에 적용되는 것일 뿐이고, ‘이륜자동차 또는 원동기장치 자전거를 계속적으로 사용하게 된 경우에는 적용되지 않는 것이 약관의 문리해석상 명백하므로, 그 경우에는 상법규정으로 돌아가 결국 보험자는 보험금 지급의무를 면한다고 보아야 한다는 것이다²⁹⁾. 이러한 판시는 서울고등법원 2012. 6. 15 선고 2012나7924 판결에서도 확인되고, 상고심인 대법원 2014. 7. 24 선고 2012다62318 판결에서 이러한 원심의 판단은 정당하다고 실시한 바 있다.

3. 설명의무와의 관계

(1) 견해의 대립

약관에 대한 설명의무를 보험자가 이행하지 않은 경우에는 해당 약관 조항은

금을 삭감하여 지급하는 방식임.

28) 이 판결에 대한 평석으로는, 김선정, “원동기장치 자전거의 계속적 사용 사실을 통지하지 아니한 경우”, 월간 생명보험 제450호, 2016년 8월호, 62면 이하 참조.

29) 김선정, 전게논문(각주 28))에서는 이러한 내용의 약관은 위험변경증가사실의 통지의무의 불이행과 계약해지만을 규정할 뿐이고 통지에 따른 보험료증액청구에 대한 불이행을 규정하고 있지 않고 직업 또는 직무의 변경과 이륜자동차 또는 원동기장치 자전거의 계속사용을 나란히 규정하면서 그 위반의 효과는 다르게 규정하고 있어서 만일 직업이나 직무변경에 따라 이륜자동차 또는 원동기장치 자전거를 계속 사용하게 된 피보험자가 직업이나 직무변경을 알리지 아니하고 원동기장치 자전거의 계속사용만 알린 경우에 어떻게 처리할지 의문이 생길 수 있음을 지적하고 있다.

보험계약의 내용이 되지 아니하므로, 만약 통지의무와 관련한 약관 조항을 보험자가 설명하지 않았을 경우에는 그에 따른 해지권을 보험자가 행사할 수 없게 되는데, ‘이륜자동차 또는 원동기장치 자전거를 계속적으로 사용하게 된 경우’ 사고발생의 위험이 사회통념상 “위험이 현저하게 증가하는 경우”의 대표적인 예에 해당하므로, 만약 보험 약관에 ‘위험의 현저한 증가를 보험계약자 등의 통지의무 대상으로 규정하고 있다면, 이러한 약관 규정은 상법 제652조 제1항에서 이미 정하여 놓은 통지의무를 일반상해보험에서 구체적으로 부연한 정도의 규정에 해당하므로 보험자에게 별도의 설명의무가 인정되지 않는다는 입론이 가능할 것으로 보인다³⁰⁾.

그러나, 이에 대해서는 “보험계약을 체결한 후 피보험자가 그 직업 또는 직무를 변경하게 된 때”와 관련하여 통지의무를 규정한 약관조항은 보험료율의 체계 및 보험청약서상 기재사항의 변동사항에 관한 것으로서 보험자가 명시·설명하여야 하는 보험계약의 중요한 내용에 해당되고, 상법 제652조 제1항 및 제653조가 규정한 ‘사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된’ 경우에 해당하는 사유들을 개별적으로 규정하고 있는 것이므로 상법 제652조 제1항이나 제653조의 규정을 단순히 되풀이하거나 부연한 정도의 조항이라고 할 수 없다고 판시한 대법원 판례³¹⁾에 비추어 볼 때, ‘이륜자동차 또는 원동기장치 자전거를 계속적으로 사용하게 된 경우’ 또한 사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 경우에 해당하는 사유들을 개별적으로 규정하고 있는 것에 불과하므로, 보험자는 여전히 설명의무를 진다고 보는 견해³²⁾가 오히려 유력하다.

(2) 기본적인 대법원 판례의 태도(설명 의무 긍정)

대법원 2010. 3. 25 선고 2009다91316 판결³³⁾은 원심³⁴⁾에서 “이 사건 약관조

30) 비록 화재보험에 관한 실시이기는 하나 대법원 2011. 7. 28 선고 2011다23743 판결 참조

31) 대법원 2014. 7. 24 선고 2013다217108 판결, 이 판결에 대한 평석으로는 김선정, “보험자는 고객의 직업변경을 자신에게 알리도록 설명하여야 하는지 여부”, 월간생명보험 제427호, 2014년 9월호, 38면 이하 참조, 동논문 44면에서는 주부나 대학생이 직업직무 변경에 대한 통지의무를 충분히 예상할 수 있다는 것은 경험칙에도 맞지 않으므로 설명의무가 인정되어야 한다고 보고 있다.

32) 김선정, 전게논문(각주 31)) 45면에서 이 경우 설명의무가 인정된다는 대법원의 판시 내용에 대하여 찬동하고 있다.

33) 이 판결에 대한 평석으로는 최병규, “약관설명 의무의 대상과 이륜자동차운전”, 경제법연구 제16권 제2호, 2017, 95면 이하; 장덕조, “2009년도 보험법 판례의 동향과 그 연구”, 상사판례연구 제23집

항에서 규정하고 있는 “이륜자동차를 직접 사용하게 된 경우”는 보험거래상 그러한 사항이 보험계약의 체결 당시에 존재하고 있었다면 보험자가 보험계약을 체결하지 않았거나 적어도 그 보험료로는 보험을 인수하지 않았을 것으로 인정되는 사실에 해당하여 「상법」 제652조에 정한 통지의무의 대상이 된다 할 것이고, 보험계약자나 피보험자가 이를 해태할 경우 보험자는 바로 상법 규정에 의하여 보험계약을 해지할 수 있다고 할 것이므로, 이 사건 약관조항에서 보험계약 체결 후 이륜자동차를 사용하게 된 경우에 보험계약자 또는 피보험자는 지체 없이 이를 원고에게 알릴 의무를 규정하고 있다고 하더라도 이는 「상법」 제652조에서 이미 정하여 놓은 통지의무를 구체적으로 부연한 정도의 규정에 해당하여 이 사건 약관조항에 대하여는 보험자인 원고(반소피고, 이하 ‘원고’라고 한다)에게 별도의 명시·설명의무가 인정된다고 볼 수 없고, 따라서 이 사건 약관조항은 원고가 그에 관한 명시·설명을 하였는지 여부와 무관하게 이 사건 보험계약의 내용으로 편입되었다 할 것이므로, 망 이성재가 이륜자동차를 구입하여 운전하게 된 사실을 망인 또는 피고(반소원고, 이하 ‘피고’라고 한다)가 원고에게 통지하였음을 인정할 아무런 증거도 없는 이 사건에 있어서, 원고가 통지의무 위반을 이유로 이 사건 보험계약을 해지함에 따라 이 사건 보험계약은 이 사건 약관조항 또는 「상법」 제652조 제1항에 기하여 적법하게 해지되었다.”라고 판시한 부분을 파기하면서, 보험자의 설명의무를 인정한 바 있다.

즉, 우선 보험약관의 명시·설명의무에 대한 일반론³⁵⁾을 실시하면서, “기록에

제3권, 2010, 408면 이하; 장덕조, “약관설명의무와 법령에 규정된 사항”, 상사판례연구 제26집 제1권, 2013, 47면 이하 참조

34) 서울고등법원 2009. 10. 8 선고 2009나32074, 2009나32081 판결

35) 일반적으로 보험자 및 보험계약의 체결 또는 모집에 종사하는 자는 보험계약의 체결에 있어서 보험계약자 또는 피보험자에게 보험약관에 기재되어 있는 보험상품의 내용, 보험료율의 체계 및 보험청약서상 기재사항의 변동사항 등 보험계약의 중요한 내용에 대하여 구체적이고 상세한 명시·설명의무를 진다 할 것인데, 다만 이러한 명시·설명의무가 인정되는 것은 어디까지나 보험계약자가 알지 못하는 가운데 약관의 중요한 사항이 계약내용으로 되어 보험계약자가 예측하지 못한 불이익을 받게 되는 것을 피하고자 하는 데에 그 근거가 있으므로, 약관에 정하여진 사항이라고 하더라도 거래상 일반적이고 공통된 것이어서 보험계약자가 이미 잘 알고 있는 내용이거나 별도의 설명 없이도 충분히 예상할 수 있었던 사항이거나 이미 법령에 의하여 정하여진 것을 되풀이하거나 부연하는 정도에 불과한 사항이라면, 그러한 사항에 대해서까지 보험자에게 명시·설명의무가 인정되는 것은 아니지만, 이와 같이 보험자에게 명시·설명의무가 면제되는 경우가 아니라면 보험자가 이러한 보험약관의 명시·설명의무에 위반하여 보험계약을 체결한 때에는 그 약관의 내용을 보험계약의 내용으로 주장할 수 없다 할 것이다(대법원 2007. 4. 27. 선고 2006다87453 판결 등 참조).

의하면, 보험계약자이자 피보험자인 망인이 이 사건 약관조항의 내용을 충분히 잘 알고 있었다고 단정하기 어렵고, 이 사건 보험계약 체결 당시 망인에 대하여 이륜자동차 운전을 제외한 직업 또는 직무에 해당하는 상해급수가 적용되었기에 그 후 망인이 이륜자동차를 직접 사용하게 된 경우에는 사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 경우에 해당하여 원고에게 지체 없이 통지하여야 한다는 점은 원고가 보험계약 체결 당시 이를 명시하여 설명하지 않는다면 망인으로서 이를 예상하기 어려웠을 것으로 보이므로, 이 사건 약관조항의 내용이 단순히 법령에 의하여 정하여진 것을 되풀이하거나 부연하는 정도에 불과하다고 볼 수도 없고, 따라서 이 사건 약관조항에 대한 원고의 명시·설명의무가 면제된다고 볼 수 없다.”라고 판시한 것이다.

대법원 2014. 1. 29 선고 2013다215850 판결³⁶⁾은 이륜자동차(오토바이) 관련 한 통지의무 조항에 대한 설명이, 보험계약의 직접 상대방 보험회사(보험대리점이나 그 소속 보험설계사)가 아닌 다른 보험회사 소속 보험설계사 의해 이루어진 경우 보험약관의 명시·설명의무가 이행되지 않은 것으로 보고, 동 보험약관 조항을 보험계약의 내용으로 주장할 수 없다고 판시한 바 있다.

그 외에 대법원 2005. 10. 28. 선고 2005다38713, 38720 판결 또한 설명의무를 인정하여, 관련 통지의무 약관 조항의 계약내용에의 편입을 통제한 바 있다.

(3) 설명의무 자체는 긍정하되, 보험자의 보험금 지급의무를 부정한 판례

한편, 대법원 2014. 7. 24 선고 2012다62318 판결에서는 통지의무 위반의 점과 관련하여 “먼저 이 사건 각 보험계약의 보험청약서에 오토바이 소유 또는 운전 여부를 묻는 질문이 있었던 점 등에 비추어 보면 이 사건 각 보험계약 체결 당시 원고가 오토바이 운전을 하였다면 피고는 보험계약을 체결하지 않았거나 적어도 그 보험료로는 보험을 인수하지 않았을 것으로 추정된다. 그리고 원고가 이륜자동차 운전면허를 취득한 점, 원고가 면허취득 이후 단기간 내에 2회의 오토바이 사고를 당한 점 등에 비추어 보면 피보험자인 원고는 오토바이를 계속적으로 운전할 의사로 이륜자동차 운전면허를 취득하고 이후 오토바이를 계속하여

36) 이 판결에 대한 평석으로는, 김선정, “보험약관에 대한 명시·설명의무의 이행주체”, 월간 생명보험 제421호, 2014년 3월호, 36면 이하 참조.

운전한 것으로 보인다. 나아가 원고가 이 사건 사고 이전에 이미 오토바이 사고를 당한 적이 있는 점, 소외인은 이 사건 각 보험계약 체결 당시 보험청약서의 오토바이 소유 또는 운전 여부를 묻는 질문에 ‘아니오’라고 대답하였으므로 이로써 소외인은 오토바이 운전이 보험인수 내지 보험료결정에 영향을 미친다는 점을 알게 되었다고 볼 것인 점 등의 사정에 비추어 보면, 보험계약자인 소외인은 원고의 오토바이 운전 사실 및 그것이 보험사고 발생 위험의 현저한 변경·증가에 해당된다는 것을 알았다고 봄이 상당하다. 그럼에도 불구하고 소외인은 원고의 오토바이운전 사실을 피고에게 통지하지 아니하였으니 이로써 소외인은 상법 제652조 제1항에 정한통지의무를 위반하였다고 할 것이다.” 라고 판시하여 보험계약 해지가 적법한 것으로 보면서, 상고인의 설명의무 위반 주장에 대해서는 “원고의 이 부분 상고이유는 이 사건 제2보험계약 보통약관의 계약 후 알릴 의무조항은 피고의 설명의무 위반으로 위 보험계약의 내용이 되지 아니하므로 위 약관조항에 정한 알릴 의무 위반은 인정될 수 없다는 취지이나, 위 약관조항은 상법 제652조 제1항의 통지의무를 구체화하여 규정한 것으로 앞서 본 바와 같이 이 사건 제2보험계약에 있어서 상법 제652조 제1항에 정한 통지의무 위반이 인정되는 이상, 실령 원심의 이 부분 판단³⁷⁾에 그 주장과 같은 잘못이 있다고 하더라도, 이는 판결 결과에 아무런 영향을 줄 수 없으므로, 이 부분 상고이유는 더 나아가 살펴 볼 필요 없이 이유 없다.”고 판시한 바 있다.

이 판례의 해석에 대해서는 이견이 있을 수 있으나, 판례의 문면만 보면, 우선 통지의무 관련 해당 약관조항에 대한 설명의무는 인정된다고 보아 이를 이행하지 않았다면, 계약 내용으로의 편입은 인정되지 않지만, 보험계약체결 당시, 보험계약자(이 사건에 있어서는 피보험자의 모)가 피보험자(이 사건에 있어서는 보험계약자의 미성년 자녀)의 오토바이 운전 사실 및 그것이 보험사고 발생 위험의 현저한 변경·증가에 해당된다는 것을 알았다고 볼만한 사정³⁸⁾이 인정된다면, 이

37) 판결문 원문에는 각주가 없으며, 작성자가 추가한 것임, 원심인 서울고등법원 2012. 6. 15 선고 2012나7924 판결에서는 “이 사건 제1보험계약은 피보험자가 비운전자임을 전제로 체결되었고, 자동차 특히 이륜자동차인 오토바이 운전행위의 위험성은 상식에 속하므로 이 사건 각 보험계약의 보통약관에서 보험계약을 체결한 후 뚜렷한 위험의 증가와 관련하여 보험계약자 또는 피보험자에게 지체 없이 이를 보험자에게 알릴 의무를 규정하고 있다고 하더라도 이는 상법 제652조 제1항에서 이미 정하여 놓은 통지의무를 구체적으로 부연한 정도의 규정에 해당하여 그에 대하여는 보험자에게 별도의 설명의무가 인정된다고 볼 수가 없으므로, 원고의 위 주장은 더 나아가 살펴 볼 필요 없이 이유 없다.”라고 판시하였다.

는 상법 제652조 제1항 소정의 통지의무 위반이 (곧바로) 인정³⁹⁾되므로, 제척기간 내에 적법하게 보험계약을 해지했다는 전제하에, 보험자로서는 보험금 지급의무를 면하게 된다는 취지로 읽힌다.

이후에 나온 창원지방법원 2017. 2. 7. 선고 2016나53620 판결⁴⁰⁾의 실시내용을 살펴보면, “이 사건 보험계약의 보험청약서나 부활청약서에 오토바이 운전 여부⁴¹⁾에 대한 질문이 있었던 점 등에 비추어 보면, 이 사건 보험계약 체결 또는 부활 당시 피고(피보험자)가 오토바이 운전을 하였다면 원고(보험자)는 보험계약을 체결하지 않았거나 적어도 그 보험료로는 보험을 인수하지 않았을 것”(각주 및 판결 안의 내용은 작성자가 한 것임)이라고 판시하면서, 그 외에 보험계약자가 자신의 자녀인 피보험자의 취업 동의를 하면서 오토바이는 타지 않게 하고 주방보조 업무만 시키라고 당부한 점을 통해 오토바이 운전의 위험성을 인식하고 있었으면서도 출퇴근하거나 기타 필요할 때마다 배달용 오토바이를 운전하는 것에 대해 어느 정도 용인해온 사정 등을 종합하여, 보험계약자가 피보험자의 오토바이 운전 사실 및 그것이 보험사고 발생 위험의 현저한 변경·증가에 해당된다는 것을 알았다고 보는 것이 타당하다고 보고 보험계약자측의 통지의무 위반을 인정한 바 있는데, 이는 위 대법원 2014. 7. 24 선고 2012다62318 판결의 내용에 따른 실시로 보인다.

(4) 퍼스널 모빌리티의 경우 설명의무 인정여부

이러한 일련의 오토바이와 관련된 통지의무 위반 사건에 대한 법원의 태도⁴²⁾

38) 보험계약 체결 당시 보험청약서의 오토바이 소유 또는 운전 여부를 묻는 질문에 ‘아니오’라고 대답한 사정, 대법원은 이로써 보험계약자가 오토바이 운전이 보험인수 내지 보험료결정에 영향을 미친다는 점을 알게 되었다고 인정하고 있다.

39) 이 경우 적법한 제척기간·현저한 위험변경증가 사실을 안 날로부터 1월) 내에 보험계약을 해지해야만 한다.

40) 동 판결에 대하여 피보험자측이 상고하였으나, 대법원은 2017. 5. 31. 선고 2017다215537 판결로 심리불속행 기각한 바 있다. 이 판결에 대한 보다 자세한 평가로는, 최병규, 전제논문, 95면 이하 참조.

41) 보다 구체적으로는 오토바이 소유여부 및 탑승여부에 관한 질문이 존재한다.

42) 이에 대해 최병규, 전제논문, 115면에서는 대법원의 태도에 대하여 “기본적으로 이륜자동차 운전에 대한 통지의무를 규정한 약관조항에 대하여 보험자에게 설명의무가 인정된다고 보면서도, 다만, 구체적으로는 이륜자동차 운전의 위험성, 중요성 등을 이미 보험계약자(피보험자)가 알고 있는 경우에는, 해당 약관에 대한 설명을 보험자가 하지 아니한 상황에서 통지를 하지 아니한 경우 계약해지의 불이익을 가할 수 있다고 보고 있다.”고 평가하고 있다.

는 퍼스널 모빌리티의 경우에도 같은 맥락에서 적용될 것으로 보인다. 사건으로
는, 좀더 검토를 요하나 퍼스널 모빌리티를 계속적으로 운행⁴³⁾할 경우 사회통념
상 “특히 교통사고의 위험이 현저하게 증가하는 경우”에 해당될 수 있다는 점은
합리적으로 수긍⁴⁴⁾되는 바이고, 새로운 이동수단의 사용자로서는 그 사용으로 인
한 사고 발생 위험을 스스로 책임지게 하는 것이 자기책임의 원칙에 부합된다는
점에 비추어 볼 때, 약관에서 보험계약을 체결한 후 뚜렷한 위험의 증가와 관련
하여 “이륜자동차 또는 원동기장치 자전거를 계속하여 사용하게 된 경우”, 보험
계약자 또는 피보험자에게 지체 없이 이를 보험자에게 알릴 의무를 규정하고 있
다고 하더라도 이는 상법 제652조 제1항에서 이미 정하여 놓은 통지의무를 구체
적으로 부연한 정도의 규정에 해당하여 그에 대하여는 보험자에게 별도의 설명
의무가 인정되지 않는다고 보는 것이 보다 타당하다고 생각된다⁴⁵⁾. 그렇게 해석
하는 것이, 퍼스널 모빌리티 사용자와 이를 사용하지 않는 다수의 보험계약자들
과의 형평의 관점에서도 타당하며, 이는 상법 제652조 제1항의 규정 취지에도
부합된다고 사료된다.

다만, 이륜자동차 내지 원동기장치자전거와 관련(특히 오토바이)한 일련의 대법
원 판례의 태도에 비추어 볼 때, 퍼스널 모빌리티의 경우에 있어서도 그 계속 사
용시 통지의무에 관한 약관조항의 설명의무가 전면적으로 면제된다는 판단이 법
원에서 나오기는 사실상 어려울 것으로 생각된다. 따라서 보험자로서는 피보험자
측의 통지의무 위반을 이유로 보험금 지급책임을 면하기 위해서는 해당 약관조
항의 내용에 대한 설명의무를 충실히 이행⁴⁶⁾하여, 계약내용으로 편입시키든지,

43) 이 점에 대한 증명책임은 보험자에게 있다.

44) 앞서 본 서울고등법원 2012. 6. 15 선고 2012나7924 판결에서는 “자동차 특히 이륜자동차인 오토바이 운전행위의 위험성은 상식에 속하므로”라고 판시하기까지 하였다.

45) 이에 대하여는 김선정, 전게논문(각주 31)), 44면에서는 상법규정에 대해서 약관에 옮겨 적었다고 해서 설명할 필요가 없다고 한다면 설명할 중요한 내용으로는 무엇이 남는지 생각해 볼 일이라고 하면서 판례의 태도에 강한 의문을 제기하고 있다. 또한, 최병규, “보험법상 위험변경증가와 최근 판례 동향”, 재산법 연구 제31권 제3호, 2014, 332면에서는 법령에 정하여진 것이라고 하여 다 설명의무의 대상에서 제외된다는 것은 국민들이 법에 있는 내용 가운데에서도 모르는 내용이 다수 있을 수 있으므로 일반화할 수는 없고, 설명의무의 대상인지 여부의 판단 기준은 일반 국민들이 그 내용을 실제로 잘 아는지 여부를 토대로 선별해야 한다는 입장을 제시한 바 있다.

46) 그 증명책임은 보험자에게 있는데, 보험 실무상 일일이 이러한 내용을 모두 설명하는 게 쉽지 않은 게 현실이며, 가령 설명을 했다 하더라도 이를 입증하는 것은 더욱 어렵다. 따라서, 보험상품설명서 내지 보험계약청약서에 그와 관련한 질문(이륜테면 기존 오토바이 부분에 전동킥보드 등 퍼스널 모빌리티도 포함이라고 명시하는 등의 방법으로)을 두어 보험계약자로 하여금 환기케 할 필요

설령 그러하지 않더라도, 사실관계에 비추어 볼 때, 보험계약 체결 당시 녹취 내용이나 보험청약서 등에서 퍼스널 모빌리티의 소유 또는 운전 여부를 묻는 질문을 두는 등의 방법⁴⁷⁾을 통해 그러한 개인형 이동 수단의 사용이 보험사고 발생 위험의 현저한 변경·증가에 해당된다는 것을 피보험자측에서 알았다는 점을 증명해야 할 것이다. 그러한 사실관계가 제반 사정을 통해서도 인정되지 않는다면, 보험자로서는 퍼스널 모빌리티 사용에 관한 통지의무 위반을 이유로 계약 해지권을 행사하기는 어려워 보인다.

4. 적용법조(상법 제652조, 제653조)의 문제

상법 제652조는 위험상황의 변화가 보험계약자 또는 피보험자와 무관한 외부의 객관적 사정에 기인한 것으로서 자연적인 사건으로 생긴 것이거나 보험계약자 또는 피보험자가 개입할 수 없는 제3자의 행위로 인한 것을 말하고 제653조는 보험계약자측의 고의 또는 중과실있는 행위로 인하여 위험의 변경증가가 초래된 경우를 말하는 것으로 보는 견해(다수설)에 따라, 상기 약관에서 규정하고 있는 직업 또는 직종의 변경 및 이륜자동차 또는 원동기장치 자전거의 계속적 사용을 상법 제653조의 문제로 보면서, 앞서 본 판례들에서 제653조를 적용하지 않고 제652조를 적용한 것은 적용법조를 잘못 선택한 것이라는 견해⁴⁸⁾가 유력하다.

상법 제652조는 제653조의 내용을 포함할 수 있다고 보는 소수설에 따르면, 상법 제652조를 적용한 판례들은 잘못이라고 보지는 않을 것이다.

상법 제652조 제1항의 ‘사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 사실을 안 때’라고 함은 특정한 상태의 변경이 있음을 아는 것만으로는 부족하고 그 상태의 변경이 사고발생 위험의 현저한 변경·증가에 해당된다는 것까지 안 때를 의미⁴⁹⁾하고, 이는 상법 제653조의 고의의 내용과 같다고 보아야 할 것이다. 다만, 상법 제652조는 위험 변경증가의 원인이 외부적인 것인지 내부적인 것인지를 묻

성이 크다. 이는 피보험자측의 예견가능성을 높이고, 미래의 보험분쟁을 예방한다는 측면에서 볼 때 바람직하다고 생각된다.

47) 설명의무의 이행에 대한 입증에 대해서는 김선정, 전개논문(각주 31), 45~46면에서 보다 자세히 다루고 있다.

48) 김선정, 전개논문(각주 28), 72면.

49) 대법원 2014. 7. 24 선고 2012다62318 판결

지 않고 있으므로, 문리해석상 제653조의 내용 중 보험계약자 또는 피보험자의 고의에 의한 위험의 변경증가가 있는 경우는 제652조 또는 제653조 모두가 적용될 수 있다고 봄이 타당하다고 생각된다.

따라서, 피보험자의 직업직무가 변경되었고, 그러한 직업직무의 변경이 사고발생 위험의 현저한 변경증가에 해당됨을 피보험자가 안 경우에는 보험자는 상법 제652조 또는 제653조에 의해 보험계약을 해지할 수 있다고 보아야 할 것이고, 마찬가지로 이륜자동차 또는 원동기장치 자전거, 퍼스널 모빌리티를 피보험자가 계속하여 사용하게 된 경우 그러한 계속 사용이 사고 발생 위험의 현저한 증가에 해당됨을 피보험자가 안 경우 역시, 보험자는 상법 제652조 또는 제653조에 의해 보험계약을 해지할 수 있을 것이다. 다만, 피보험자의 특정한 상태의 변경(직업의 변경 또는 전동킥보드의 사용 등)자체가 있음을 아는 주체는 보험계약자 또는 피보험자임은 분명하고, 그 상태의 변경이 사고발생 위험의 현저한 변경증가에 해당됨을 피보험자가 알고 있다고 시인하는 경우⁵⁰⁾는 큰 문제가 없다.

그러나, 통지의무 위반이 아님을 주장하는 피보험자측 입장에서는 어떠한 상태의 변경 자체는 인식했지만, 그것이 위험의 현저한 변경증가에 해당됨을 몰랐다고 주장하게 될 것인데, 그 경우 통지의무가 없다고 볼 것인지에 대해서는 의문이 있다. 이 부분 역시 좀더 검토를 요하나, 사회통념상 어떠한 상태의 변경 자체가 보험계약 체결 당시에 존재하고 있었다면, 보험자가 보험계약을 체결하지 않았거나 적어도 동일한 조건 또는 그 보험료로는 보험을 인수하지 않았을 것으로 객관적으로 인정⁵¹⁾된다면, 피보험자측이 어떠한 상태의 변경(이를테면 오토바이 또는 퍼스널 모빌리티의 사용)을 위험의 현저한 변경증가에 해당됨을 인식하지 못했다고 주장하더라도, 사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 사실을 보험계약자 또는 피보험자가 안 때에 해당한다고 평가하고 통지의무를 부과하는 것이 타당하다고 생각된다.

50) 실제상 상정하기 곤란할 것이다.

51) 오토바이나 퍼스널 모빌리티를 계속적으로 사용하는 경우에는 사회통념상 위험의 현저한 증가가 있다고 객관적으로 평가할 수 있지 않을까 한다.

5. 소결

그렇다면, 맨 처음 본 사례로 돌아가서 만약 도로상에서 전동 킥보드를 타고 통행하던 사람(피보험자)이 다른 차량과 충돌하여 외상성 뇌출혈로 사망한 경우 보험회사는 보험계약자 등의 위험증가에 관한 통지의무 위반(전동 킥보드의 계속적 사용이 있었음을 보험회사측에 입증해야 함)을 이유로 그 사실을 안 날로부터 1월내에 보험계약을 해지할 수 있고, 적절한 해지가 이루어진 경우에 보험자는 일반상해사망보험금 지급의무를 면하게 되고, 비례감액지급 규정에 따른 감액된 보험금의 지급의무 또한 면한다고 보게 될 것이다. 다만, 법원에서는 계약체결과 정에서 그러한 내용이 설명된 사정이 있거나, 적어도 전동 킥보드의 사용이 사고 발생위험의 현저한 증가에 해당된다는 것을 피보험자측에서 알 수 있었다는 점에 대한 단초를 제공할 만한 어떠한 사정이 있었는지 여부를 살펴 보험자의 면책여부를 판단하게 될 것으로 보인다.

V. 맺음말

이상에서 최근 그 사용이 급격히 증가⁵²⁾하고 있는 퍼스널 모빌리티에 대한 현행법상의 법적 규율에 대해 살펴 보았고, 그 사용과 위험변경증가 통지의무와의 관계에 대해 검토해 보았다. 우선 개인형 이동 수단과 관련한 국내 법제로는 도로교통법, 자동차관리법, 자전거 이용 활성화에 관한 법률, 전기용품 및 생활용품 안전관리법 등의 법률들이 존재하지만, 현행법은 개인형 이동수단의 특성이 정확히 반영되지 못하고 있고, 이에 따른 규제상의 공백 내지 사각지대가 나타나고 있다⁵³⁾. 특히 자동차손해배상보장법에 의한 규율도 받지 않아, 책임보험 의무가입 규정이 적용되지 않으므로, 개인형 이동 수단 사용자의 자발적인 의사에 따른 임의보험 가입만이 가능한 상황이다. 이에 대해서는 변화하는 법현실에 부응할 수 있도록 차제에 입법개선이 절실하며, 그러한 관점에서 우선 개인형 이동수단

52) 2017년 9월 한국교통연구원 발표에 따르면 2016년 국내 퍼스널 모빌리티의 시장규모는 6만~6만 5000대 수준이고 2018년에는 이보다 약 20% 늘어난 7만~8만대 수준으로 예상하고 있으며, 관련업계에서는 2022년에는 20만~30만대 수준까지 커질 것으로 보고 있다.

53) 박종준, 전제논문, 102면

에 관해서도 책임보험 가입을 의무로 할 필요성이 있어 보인다.

한편, 퍼스널 모빌리티를 계속적으로 운행할 경우 그 운행자의 경우 그로 인한 일반 상해사고의 위험이 현저하게 증가할 수 있다는 점은 오토바이의 경우와 마찬가지로 사회통념상 시인될 수 있다 할 것이므로, 그 운행자가 보험계약자이자 피보험자인 경우, 또는 보험계약자가 피보험자의 그러한 운행사실을 알고 있었던 경우에는, 보험계약자 등은 지체없이 보험자에게 그러한 사실을 통지하여야 할 것이고, 만약 이를 해태한 때에는 보험자는 그 사실을 안 날로부터 1월 내에 통지의무 위반을 이유로 보험계약을 해지할 수 있다고 보아야 할 것이다. 이러한 통지의무 약관 조항에 대한 보험자의 설명의무 이행 여부에 따른 계약의 편입통제에 대해서는 좀더 깊은 검토를 요하나, 보험의 선의성, 단체성이라는 상법 제 652조 제1항 위험증가 통지의무제도의 취지에 비추어 볼 때 애초 보험계약 체결 당시의 기초가 달라진 사정을 보험계약자측이 알았다면, 그러한 정보의 지배관리자에게 이에 대한 통지의무를 지움은 법에서 인정(상법 제652조 제1항)되는 것이고, 거래관념상으로도 용인될 수 있으며, 별도로 그 조항에 대해 다시 보험자의 설명을 요한다고 보는 것은 보험자에게 가혹할 수 있으므로, 보험자의 해당 약관 조항에 관한 설명의무는 부정⁵⁴⁾하는 것이 보다 타당할 것으로 생각한다. 이는 퍼스널 모빌리티의 계속적 사용을 위험의 현저한 증가사유로 규정하고 그에 대한 통지의무를 보험계약자측에 부과하였다고 하여, 이러한 약관조항을 평균적 고객의 입장에서 예상하기 어려운 사유를 현저한 위험 증가 사유로 약관에 규정하고 있다고 보기 어렵다는 측면에서도 수긍할 수 있으며, 퍼스널 모빌리티를 사용하는 피보험자군의 위험을 이러한 개인적 이동 수단을 사용하지 않는 다른 더 많은 피보험자군에게 전가시켜서는 안된다는 형평과 구체적 타당성의 관점에서도 설득력을 가진다고 볼 수 있다.

다만, 오토바이 관련 대법원 판례의 태도에 비추어 볼 때, 보험자가 실제 소송에서 그와 관련하여 보험금 지급책임을 면하기 위해서는 계약체결과정에서 퍼스널 모빌리티 사용시 이를 고지 내지 통지할 것을 요구한 점이 관련 녹취상 또는 보험상품설명서나 보험계약청약서 등에 현출되어 있을 것을 요한다고 보아도 큰

54) 통지의무 조항에 대해 설명의무를 인정한 대법원 2010. 3. 25 선고 2009다91316 판결 및 대법원 2014. 7. 24 선고 2012다62318 판결의 각 원심인 서울고등법원 2009. 10. 8 선고 2009나32074, 2009나32081 판결 및 서울고등법원 2012. 6. 15 선고 2012나7924 판결이 취하고 있는 태도이다.

무리는 없을 것이므로, 보험회사로서는 퍼스널 모빌리티에 대한 질문 등을 일반 상해 등과 관련한 보험계약청약서에 추가할 필요성이 요구된다 할 것이고, 그렇게 보험실무를 개선하는 것이 보험계약자측의 예견가능성을 보다 충실히 보장하고, 보험분쟁을 미리 예방한다는 차원에서도 바람직하다 하겠다.

참고문헌

단행본

- 김성태, 「보험법강론」, 2001.
- 김은경, 「보험계약법」, 2016.
- 박세민, 「보험법」 (제4판), 2017.
- 양승규, 「보험법」 (제5판), 2004.
- 임용수, 「보험법」, 2006.
- 장덕조, 「보험법」 (제3판), 2011.
- 정동윤, 「상법(하)」 (제3판), 2008.
- 정찬형, 「상법강의(하)」 (제11판), 2009.
- 최준선, 「보험법·해상법」 (제3판), 2008.

논문

- 감하영/황성걸, “개인용 전기 이동수단 ‘EPM(Electronic Personal Mobility)’의 시장분석과 향후 방향 제시”, 조형미디어학 Vol.18 No.2, 2015.
- 김선정, “보험약관에 대한 명시·설명 의무의 이행주체”, 월간 생명보험 제421호, 2014년 3월호
- 김선정, “보험자는 고객의 직업변경을 자신에게 알리도록 설명하여야 하는지 여부”, 월간생명보험 제427호, 2014년 9월호
- 김선정, “원동기장치 자전거의 계속적 사용 사실을 통지하지 아니한 경우”, 월간 생명보험 제450호, 2016년 8월호
- 명묘희/송수연 외, “새로운 교통수단 이용에 대한 안전대책 연구-개인형 이동수단(Personal Mobility)을 중심으로-”, 도로교통공단 교통과학연구원 연구보고서, 2016.
- 박종준, “개인형 이동수단(Personal Mobility) 관련 법제에 대한 고찰”, 법과 정책 제23집 제2호, 2017.
- 장덕조, “2009년도 보험법 판례의 동향과 그 연구”, 상사판례연구 제23집 제3권, 2010,

장덕조, “약관설명의무와 법령에 규정된 사항”, 상사판례연구 제26집 제1권, 2013.

최병규, “보험법상 위험변경증가와 최근 판례 동향”, 재산법 연구 제31권 제3호, 2014.

최병규, “약관설명의무의 대상과 이륜자동차운전”, 경제법연구 제16권 제2호, 2017.

<Abstract>

The use of personal mobilities and the duty to notify the alteration and increase of risk

Kim, Sang Il

Personal mobilities are recently invented personal vehicles operated by electricity such as a wheel, quick-board, bicycle, scooter, and other similar ones. It is widely recognized as an eco-friendly short distance transportation tool in the world and rapidly popularized in Korea. As use of personal mobilities has increased, the risk to traffic accidents has also increased accordingly. In this regard, while the Road Traffic Act and the Automobile Management Act are in force to govern the matters it seems the Acts could not cover the new technology. In this regard, it is necessary to improve the legislative system to cover the new invention of personal mobilities. On the other hand, it is necessary to consider how the use of personal mobilities could affect to personal insurance contracts.

If personal mobilities are continuously operated, the risk of the casualty accidents can also significantly increase. Therefore, as in case of the use of motorcycle, if the insured person does not notify the use of motorcycle, the insurance contract can be terminated within a month because of the breach of notification duty. There are a number of opinions on this that are based on the Article 653 of the Commercial Act, but the Supreme Court seems to be referring to Article 652 of the Commercial Act. There are also conflicted opinions as to whether the insurer's obligation to explain the terms of the provision stipulating such notification obligation is recognized. Although the Supreme Court considered that there is a principal obligation to explain the provisions of the conditions that imposed the obligation to notify in the case of the use of motorcycles depending on specific details such as questions on the insurance subscription. The insurer would be able to terminate the insurance contract pursuant to Article 652, Paragraph 1 of the Commercial Act, and that the violation of the explanation obligation could not affect such a result. There is also a bar. In view of the fact

that the incorporation of the contract according to the fulfillment of the obligation to observe is subject to a deeper examination, in view of the intention of the obligation to notify the increase of risk under the Article 652 (1). If the policyholder knows the circumstances under which the foundation changed at the time, it is recognized in the law that the obligation of notification to the manager of such information is recognized (Article 652, Paragraph 1 of the Commercial Act).

Key Words : Personal Mobility, Inclusion of the Standard Terms into a Contract, Alteration and Increase of Risk, Duty of Notification, Drive of Two-Wheeled Motor Vehicles