

# 자동차책임보험상 피해자의 법적지위 - 직접청구권 및 가불금청구권을 중심으로 -

김 성 완\*

<차례> \_\_\_\_\_

- |                |                  |
|----------------|------------------|
| I. 서 론         | III. 피해자의 가불금청구권 |
| II. 피해자의 직접청구권 | IV. 결 론          |
- 

주제어 : 자동차손해배상보장법, 상법, 책임보험, 자동차보험, 직접청구권, 가불금청구권, 정부보장사업

<국문초록> 본고에서는 자동차사고 피해자가 자동차책임보험에서 손해전보를 위하여 행사할 수 있는 대표적인 청구권인 직접청구권과 가불금청구권에 대한 법적지위를 살펴본다.

자동차사고가 발생하였으나 피해자(제3자)가 가해자(피보험자)로부터 손해를 배상받을 수 없게 되는 경우를 대비해서 우리 상법(제724조 제2항)과 자동차손해배상보장법(제10조 제1항)은 피해자가 직접 보험자에게 보상을 청구할 수 있도록 직접청구권을 규정하고 있으며, 사고가 발생하였으나 손해배상이 확정되지 않더라도 피해자가 가해자가 가입하고 있는 보험자에게 보상을 청구할 수 있도록 가불금청구권을 자동차손해배상보장법(제11조 제1항)에 규정하고 있다. 양 청구권 모두 법에서 피해자의 손해전보를 위해 부여한 권리이며 이들 청구권은 피해자의 보호를 위해 법이 특별히 규정한 것이라 할 수 있다.

이처럼 직접청구권과 가불금청구권이 피해자 보호를 위해 마련된 제도임에도 그 청구권 행사에 있어 여러 문제점이 야기되고 있어 본고에서는 직접청구권의 법적성질, 청구권의 행사, 직접청구권과 타청구권과의 관계 및 소멸시효에 대하여 살펴보았고 가불금청구권에 있어서는 가불금청구권의 적용범위와 손해배상책임의 유무에 따른 가불금청구에 대한 지급의 무에 대하여 살펴보고 이들 청구권과 관련한 문제점에 대한 개선방안을 제시하였다.

\* 법학박사, 자동차손해배상진흥원 전략기획부부장  
- 논문접수일(2020.05.30), 심사개시일(2020.06.11), 게재확정일(2020.06.23)

## I. 서론

오늘날 우리는 대표적인 문명의 이기인 자동차의 홍수시대에 살고 있다. 최근 자료에 따르면 우리나라에서 등록되어 운행 중인 자동차수는 약 2,368만대<sup>1)</sup>에 이르고 있으며 자동차의 운행으로 인한 편익과 더불어 자동차의 운행으로 기인한 교통사고는 7년 연속 감소세를 유지하고는 있지만, 여전히 OECD 국가에 비해서는 높은 사상자를 발생시켜 연간 사망 3,349명, 부상 341,712명<sup>2)</sup>에 이른다. 이처럼 자동차는 우리일상에 없어서는 안 될 한 일부로 자리 잡고 있으며 그로 인해 늘 상 우리는 자동차사고에 노출되어 있어 차량을 운행하는 자는 누구든지 가해자 또는 피해자가 될 수 있다.

전통적으로 자동차사고에 기인한 배상책임은 과실책임 이론을 중심으로 이행되어 왔으나 비약적인 물질문명의 발전으로 사회적 위험을 질적·양적으로 확대됨에 따라 더 이상 순수한 개인주의적 법사상하의 과실책임 이론으로는 사회정의의 실현하기 어렵게 되었고 공공복지라는 개념이 사회전반에 걸쳐 지도이념으로 부각됨에 따라 이를 실현하기 위한 장치로서 무과실책임을 비롯한 원인책임, 결과책임 등의 손해배상이론이 등장하게 되었다. 나아가 이러한 일련의 무과실책임주의가 내포한 부당성을 해소하기 위하여 무과실책임에 기한 손해를 사회 다수인에게 분산시켜 개인적 책임을 사회적 책임으로 합리적 방법에 의하여 전환시키는 역할을 담당하는 책임보험이 등장하였다.<sup>3)</sup>

우리상법 제719조에서는 책임보험을 ‘피보험자가 보험기간 중의 사고로 인하여 제3자에게 손해배상책임을 질 경우 보험자가 이로 인한 손해를 보상할 것을 목적으로 하는 손해보험계약으로 규정하고 있으며, 민법의 특별법인 자동차손해배상보장법(이하 ‘자배법’이라 한다)에서도 피해자 보호의 제도적 실효성 확보를 위하여 책임보험을 의무적으로 가입하도록 강제하고 있다.

1) 국토교통부 통계자료에 의하면 2015년 2,099만대, 2016년 2,180만대, 2017년 2,253만대, 2018년 2,320만대가 등록되어 있으며 5년 평균 증가대수는 711,800대에 이르며 평균 증가율은 2.44%에 이르고 있다(국토교통부 보도자료, “자동차등록대수 2,368만대.. 친환경차·수입차 지속 증가”, 2020.1.16.자).

2) 국토교통부 보도자료, “2019년 교통사고 사망 3,349명, 전년 대비 11.4% 감소”, 2020.3.6.자.

3) 김문재, “자동차손해배상책임보험에서의 피해자의 직접청구권”, 「상사판례연구」 제1호, 1986, 276~277쪽.

자배법상 책임보험을 강제하여 자동차운행자인 피보험자의 자동차 운행으로 발생된 제3자에 대한 배상책임을 보험자에게 전가하게 함으로써 운행자의 경제적 손실에 대응할 수 있는 자위수단의 방편이 되는 한편, 피해자인 제3자에게는 손해배상액을 확보할 수 있도록 하게 함으로써 피해자로 하여금 최소한의 생활의 안정을 도모할 수 있도록 하는 사회적 기능도 함께 할 수 있도록 하고 있다.<sup>4)</sup>

그러나 피보험자와 보험자간의 계약으로 이루어진 책임보험계약에서 제3자인 피해자와 보험자 사이에는 어떤 직접적인 권리나 의무가 상호간에 존재하지 않기 때문에 피해자 구제 및 보호 측면에서 문제가 발생할 수 있다. 즉, 배상책임을 제3자에게 부담해야하는 피보험자가 보험의 일반적 행태로서 먼저 보험회사에 보험금을 청구하여 보험금을 수령한 후 그 보험금을 제3자에 대한 배상채무를 이행하는 수단으로 사용한다면 수령한 보험금에 대하여 피보험자의 다른 일반 채권자의 보험금 압류<sup>5)</sup>나 피보험자의 보험금 유용 가능성 등으로 인하여 피해자가 제대로 손해배상을 받지 못하는 문제가 발생할 수 있다.

자배법에서는 자동차사고를 당한 제3자인 피해자가 가해자 즉 피보험자로부터 손해배상을 제대로 받지 못하는 문제점을 차단하기 위하여 제도적으로 피해자의 법적지위를 부여하고 있는데 대표적인 청구권이 바로 직접청구권(자배법 제10조<sup>6)</sup>)과 가불금청구권(같은법 제11조<sup>7)</sup>) 및 정부보장사업청구권(같은법 제30조<sup>8)</sup>)이

4) 양승규, 「보험법 제5판」, 삼지원, 2005, 352~353쪽.

5) 자동차사고를 당한 피해자 보호를 위한 장치인 피해자 직접청구권, 피해자 가불금청구권 및 자동차 손해배상보장사업청구권은 자배법 제40조에 압류 또는 양도할 수 없음을 규정하여 피해자의 보호를 제도적으로 보장하고 있다. 하지만 이와 같은 청구권의 압류 또는 양도금지 조항과 관련하여 책임보험만 한정하여 적용되는지 임의보험영역까지 확대해석해야하는지에 대한 다툼, 피해자에게 지급된 보험금도 포함하는지에 대한 논쟁 및 피해자의 적정치료를 위하여 사고당시 보험자가 의료기관에 지불보증 하여 의료기관에 직접 보험금을 지급하는 행위가 양도에 해당하는지 등 여러 논쟁이 있다 (관련 내용은 김성완, “자배법상 압류·양도 금지조항에 관한 소고”, 『보험금융연구』 제27권 제3호, 2016.8, 참조).

6) 자배법 제10조 (보험금등의 청구)에 따르면 “① 보험가입자등에게 제3조에 따른 손해배상책임이 발생하면 그 피해자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험회사등에게 「상법」 제724조제2항에 따라 보험금등을 자기에게 직접 지급할 것을 청구할 수 있다. 이 경우 피해자는 자동차보험진료수기에 해당하는 금액은 진료한 의료기관에 직접 지급하여 줄 것을 청구할 수 있다. ② 보험가입자등은 보험회사등이 보험금등을 지급하기 전에 피해자에게 손해에 대한 배상금을 지급한 경우에는 보험회사등에게 보험금등의 보상한도에서 그가 피해자에게 지급한 금액의 지급을 청구할 수 있다.”고 규정하고 있다.

7) 자배법 제11조(피해자에 대한 가불금)에 따르면 “① 보험가입자등이 자동차의 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 피해자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험회사등에게 자동차보험진료수기에 대하여는 그 전액을, 그 외의 보험금등에 대하여는 대통령령으로 정한 금

라 할 수 있다.

이 글에서는 자동차책임보험 영역에서 특히 피해자 보호를 위해 중요하게 운영되고 있는 직접청구권 및 가불금청구권에 대하여 살펴보고자 한다. 먼저 직접청구권의 도입<sup>9)</sup>은 손해배상 사고에 있어 피해자 보호에 많은 기여를 하고 있으나, 피해자의 보험자에 대한 직접청구권이 인정된 이후 직접청구권의 법적성질을 둘러싼 해석의 대립<sup>10)</sup>, 직접청구권과 타청구권과의 관계 및 소멸시효 등에 문제점과 그에 대한 개선안을 제시하고자 한다. 또한 자동차사고 피해자 보호에 있어서 직접청구권보다 더욱 강력한 가불금청구권에 대한 일반인의 인식부족에 따른 효용성 저하의 원인과 가불금 청구기준의 불명확성, 가불금 지급범위 및 가불금 산정기준의 모호성 등으로 인하여 가불금과 관련된 문제점이 꾸준히 제기되고 있어 이에 대한 검토와 개선방안에 대하여 필자의 의견을 피력하고자 한다.

## II. 피해자의 직접청구권

피해자가 직접청구권을 행사할 경우 직접청구권의 법적성질에 따라 시효가 달라지는 문제점이 있어 이에 대한 논쟁이 있었으나 상법개정을 통해 보험금청구권이 2년에서 3년으로 변경되면서 이에 대한 다툼의 여지는 없어 보이나 그 법적성질에 대한 논의와 더불어 보험금청구권과 손해배상청구권과의 관계에서의 우선순위에 대한 논의, 직접청구권의 행사범위에 대한 논의 즉 가해자가 가입한 보

- 
- 액을 제10조에 따른 보험금등을 지급하기 위한 가불금(假拂金)으로 지급할 것을 청구할 수 있다.
- ② 보험회사등은 제1항에 따른 청구를 받으면 국토교통부령으로 정하는 기간에 그 청구받은 가불금을 지급하여야 한다.”고 규정하고 있다.
- 8) 자배법 제30조(자동차손해배상 보장사업)에 따르면 “① 정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 피해자의 청구에 따라 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상한다. 다만, 정부는 피해자가 청구하지 아니한 경우에도 직권으로 조사하여 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상할 수 있다. 1. 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 사망하거나 부상한 경우 2. 보험가입자등이 아닌 자가 제3조에 따라 손해배상의 책임을 지게 되는 경우. 다만, 제5조 제4항에 따른 자동차의 운행으로 인한 경우는 제외한다.”고 규정하고 있다.
- 9) 상법에서 직접청구권이 도입된 시기는 1991년이며 자동차손해배상보장법은 1963년부터 직접청구권을 인정하였다.
- 10) 책임보험계약의 3면관계로 인해 야기되는 직접청구권과 보험금청구권과의 관계 및 직접청구권과 손해배상청구권과의 사이에서 적지 않은 법적 논쟁이 있다.

험의 종류가 의무책임보험이나 임의책임보험이냐에 따른 행사범위가 달라지는 문제에 대한 논의 및 소멸시효에 대한 논의를 중심으로 살펴보고 이에 대한 개선 방안을 제시하고자 한다.

## 1. 직접청구권의 도입

### (1) 상법개정 전의 직접청구권 인정

일반적으로 직접청구권은 상법에 그 조항이 신설되기 이전에도 일부 책임보험에서 제한적으로 피해자의 보험금 직접청구권을 인정하기도 하였으며 대표적인 예로 지배법의 강제(의무)보험을 들 수 있다. 즉 보험가입자들에게 지배법상의 운전자 책임에 따른 손해배상책임이 발생하면 그 피해자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험회사나 자동차공제조합에게 보험금등을 자기에게 직접 지급할 것을 청구할 수 있도록 규정하고 있다.<sup>11)12)</sup> 그리고 ‘산업재해보상보험법’등의 의무책임보험에서 직접청구권을 인정한 바 있고 임의책임보험인 보관자책임보험의 경우에는 상법전이가 만들어질 당시부터 직접청구권을 인정하여 왔다(상법 제725조). 또한 ‘화재로 인한 재해보상과 보험가입에 관한 법률’에서도 피해자는 대통령령이 정하는 바에 따라 손해보험회사에 대하여 보험금의 지급을 청구할 수 있다고 규정하고 있다(같은법 제9조).<sup>13)</sup> 한편 우리상법에 직접청구권이 도입되기 이전의 판례에서도 별도의 법률규정이거나 보험약관에 특별한 규정이 있는 경우<sup>14)</sup>에는 피

11) 지배법 제10조(보험금등의 청구)에 따르면 “① 보험가입자들에게 제3조에 따른 손해배상책임이 발생하면 그 피해자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험회사등에게 「상법」 제724조제2항에 따라 보험금등을 자기에게 직접 지급할 것을 청구할 수 있다. 이 경우 피해자는 자동차보험진료수가에 해당하는 금액은 진료한 의료기관에 직접 지급하여 줄 것을 청구할 수 있다. ② 보험가입자들은 보험회사등이 보험금등을 지급하기 전에 피해자에게 손해에 대한 배상금을 지급한 경우에는 보험회사등에게 보험금등의 보상한도에서 그가 피해자에게 지급한 금액의 지급을 청구할 수 있다.”고 규정하고 있다.

12) 프랑스보험법 L. 제124\_3조는 모든 책임보험에서 피해자의 직접청구권을 인정하고, 독일 의무보험법(Pflichtversicherungsgesetz) 제3조 제1호는 자동차강제책임보험의 경우 피해자의 직접청구권을 인정하고 있다(양승규, 앞의 책, 375쪽 각주 45)에서 재인용).

13) 화재로 인한 재해보상과 보험가입에 관한 법률 제9조(보험금액의 청구) “제4조제1항에 따른 손해배상책임이 발생하였을 때에는 피해자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 손해보험회사에 대하여 제8조제1항제2호에 따른 보험금의 지급을 청구할 수 있다.”로 규정하고 있다.

14) 1991년 이전 개인용자동차보험보통약관에 손해배상청구권자(피해자)의 회사에 대한 직접 보험금 지급 청구를 규정하고 있었다. 다만 손해배상액에 관한 판결의 확정, 재판상의 화해, 중재 또는 서

해자도 보험자에게 직접 손해배상을 청구할 수 있다고 하여 법률이나 약관에서 인정하는 경우에 한하여 피해자의 직접청구권을 인정하였고 그렇지 않은 경우에는 직접청구권의 존재를 인정하지 않았다.<sup>15)16)</sup>

## (2) 상법상의 직접청구권 도입

우리상법은 1991년 보험법 개정시 상법 제724조 제2항에서 “제3자는 피보험자가 책임을 질 사고로 입은 손해에 대하여 보험금액의 한도 내에서 보험자에게 직접 보상을 청구할 수 있다.”고 정함으로써 이른바 제3자의 직접청구권을 인정하였고 이를 통해 피해자 구제의 효과를 높일 수 있게 되었다. 1991년 개정을 통해 의무책임보험, 임의책임보험 등 모든 형태의 책임보험에 제3자의 직접청구권을 일시에 인정한 것이며 법률로 직접청구권을 규정함으로써 보험자와 피해자 간에 이른바 ‘보상관계’가 정식으로 형성되어 앞에서 언급한 보험관계, 배상책임관계와 함께 3면관계가 가능하게 되었다.

보험법 개정 이전에도 “보험자는 보험계약자에게 통지를 하거나 보험계약자의 청구가 있는 때에는 제3자에게 보험금액의 전부 또는 일부를 직접 지급할 수 있다.”고 규정하여 보험자의 직접지급을 인정하고 하였다(개정전 상법 제724조 제2항). 개정 전후의 조문 차이는 개정 상법에서는 피해자를 주체로 하여 피해자가 직접 보험자에게 보험금액의 한도 내에서 보상을 청구할 수 있다고 정함으로써 피해자를 직접청구권 제도의 중심에 놓고 있다는 점이다.<sup>17)</sup>

## 2. 직접청구권 관련 쟁점에 대한 논의

### (1) 직접청구권의 법적성질

우리나라는 외국<sup>18)</sup>과는 달리 직접청구권의 법적성질을 법령에서 명확히 규정

---

면에 의한 합의 성립, 피해자의 피보험자에 대한 손해배상청구포기서 제출, 피보험자의 사망, 생사 불명, 파산 등을 행사요건으로 하여 제한적이었으며 이후 상법개정에 따라 약관도 개정되었다.

15) 대판 1981.1.13, 90다874 판결; 대판 1993.5.11, 92다2530 판결; 대판 1992.11.27, 92다12681 판결.

16) 박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 『안암법학』, 2008.8, 500~501쪽.

17) 박세민, 앞의 논문, 502쪽.

18) 독일의 경우 2009년 개정 보험계약법 제115조 제1항에서 제3자는 보험자에 대하여 손해배상청구

하고 있지도 않고 직접청구권에 대한 입법의 연혁판례의 태도 및 상법 제724조 제2항의 규정 등을 통해서 볼 때 법적성질에 관하여 대법원 판례가 취하고 있는 손해배상청구권설의 주장근거가 무엇이며 그 주장의 당위성이 어디에 있는지 분명하지 않다는 문제점을 제기하는 견해<sup>19)</sup>도 있는바 직접청구권의 법적성질과 관련하여 기존 논의를 살펴보고 필자의 의견을 제시하고자 한다.

### 1) 보험금청구권설

손해배상청구권설에 의하면 예컨대 피보험자가 고의로 보험사고를 발생하게 하여 보험자가 보상책임을 면하게 되는 경우에는 피해자에 대한 관계에서는 보험금지급을 거절할 수 없게 되어 불합리하다는 점을 들어 보험금청구권설이 타당하다고 한다. 그리고 피해자인 제3자는 가해자인 보험계약자 또는 피보험자에 대한 손해배상청구권을 전제로 보험자의 책임한도액의 범위에서 보험금을 청구하는 것이라 해석하는 견해이다.

보험금청구권설의 법리구성은 계약 당사자의 의사를 추정하여 피해자의 지위를 지나치게 의제하고 있으므로 책임보험계약의 개념을 벗어난 다른 종류의 보험으로 변질되는 결과가 된다. 이를테면 보험사고가 발생하기만 하면 그 손해가 인적·물적 손해여부를 불문하고 피해자가 당연히 보험금을 받게 된다면 이는 이미 제3자를 위한 일반적인 손해보험계약으로 볼 것이지 책임보험계약으로 볼 것은 아니라고 할 것이기 때문이다.

피해자와 보험자간에는 법률상 위법행위에 의한 관계가 아니므로 손해배상청구권을 행사할 수 있는 것은 아니고 피해자는 가해자 즉 피보험자의 보험금청구권을 대위 행사하는 것으로 볼 수 있다. 그러므로 피해자가 피보험자로서의 지위

---

권을 주장할 수 있는 것으로 규정하였으며, 프랑스도 직접청구권의 법적성질에 관한 명시적인 규정은 없지만 독일과 마찬가지로 보험자에 대한 손해배상청구권으로 해석하는 것이 통설 및 판례의 태도이다(김성태, “직접청구권의 본질”, 『고시연구』 11월호, 1993, 64쪽). 미국의 경우 원칙적으로 보험계약상 피해자의 직접청구권은 인정될 수 없지만 피해자의 보호를 위하여 법정책상 인정된 것으로서, 직접청구권을 보험계약상 인정된 피보험자의 권리를 피해자가 대위행사하는 것으로 규정하고 판단하여 기본적으로 보험금청구권설을 취하고 있고, 영국 또한 직접청구권을 법정되어 있는 보험금청구권으로 규정하고 판단하여 미국과 같은 해석태도를 보이고 있다.(문병일 “보험자에 대한 직접청구권의 법적 성질 -P&I - 보험을 중심으로.” 『해상보험법연구』 제6권 제1호, 해상보험연구회, 2010, 244-247쪽).

19) 박정국, “책임보험에서의 직접청구권의 법적 성질에 관한 소고”, 『원광법학』 제28권 제2호, 2012.6, 147~148쪽.

에서 보험금을 청구하는 권리가 아니라 가해자에 대한 손해배상청구권에 기하여 가해자가 행사할 보험금청구권을 대위하여 행사하는 것으로 간주하여 직접청구권을 보험금청구권으로 파악하는 것이 타당하다는 견해가 있다.<sup>20)</sup>

## 2) 손해배상청구권설

손해배상청구권설은 직접청구권 인정의 주된 목적이 피해자보호이므로 그 법적 성질을 보험금청구권으로 보아 피해자의 가해자에 대한 손해배상청구권보다 소멸시효기간을 단축시키는 것은 직접 청구권제도의 목적에 부합하지 아니한다고 하면서, 피해자의 직접청구권은 보험자에 대한 손해배상청구권으로서 보험계약자의 피해자에 대한 채무와 보험자의 피해자에 대한 채무를 동질적인 것으로 보는 견해이다. 즉 직접청구권은 피해자를 보호하기 위해 법률 또는 약관에 의해 인정되는 것인데 그 법적 성질을 보험금청구권으로 보게 되면 불법행위청구권에 기한 손해배상청구권과 비교할 때 소멸시효기간이 단축되므로 직접청구권의 의미를 반감시키게 됨을 지적하고 있는 견해도 있다.<sup>21)</sup>

## 3) 소결

직접청구권의 법적성격은 책임보험계약에서의 보험자는 보험계약자로부터 소정의 보험료를 받고 피보험자가 제3자에게 배상책임을 질 사고로 입은 손해를 보상할 것을 약정한 것이지 제3자에 대한 채무를 인수한 것은 아니므로, 결국 직접청구권의 법적성격과 근거는 책임관계의 손해배상청구권에 있으나, 피해자가 보험자에게 청구하는 직접청구권의 보상범위는 보험관계의 보험금청구권 범위 내라고 보아야 할 것이다. 하지만 법령에 명시적 규정이 없음을 고려할 때 위와 같은 논란을 불식시키기 위해서는 결국은 개정입법이 유일한 방안이라 생각한다.

20) 양승규, 앞의 책, 376~377쪽.

21) 장덕조, “피해자 직접청구권과 피보험자 보험금청구권과의 관계 -상법 제724조 제1항 해석에 관한 판례 법리의 비판”, 『상사법연구』 제26권 제4호, 2008. 341쪽, 김동훈, “책임보험에 있어서 피해자의 직접청구권”, 『오늘의 법률』, 1998. 3748~3749쪽(박세민, 앞의 논문, 507쪽 재인용).

## (2) 직접청구권의 행사

자배법 제10조를 보면 ‘보험가입자들에게 제3조에 의한 손해배상책임이 발생한 경우 그 피해자는 보험금등의 지급청구 절차에 따라 보험사업자 등에 대하여 상법 제724조 제2항의 규정에 따라 보험금 등을 자기에게 직접 지급할 것을 청구할 수 있도록 규정하고 있어 이 규정을 문언상의 의미에서 해석하는 시도가 필요하다.

### 1) 상법

직접청구권을 보험회사(보험자)에 대하여 제3자가 행사하기 위해서는 책임보험 계약에서 보험자가 담보하는 보험사고에 의한 손해가 피보험자의 귀책에 의해 제3자에게 발생하여야 한다. 따라서 피보험자의 책임 있는 이유에 의해 사고가 발생하고 그로 인해 손해가 발생되었다고 하더라도 그 사고가 책임보험자의 담보범위에 들지 않는다면 보험자는 이에 대한 보상책임이 없는 것이다.

보험자와 피보험자 사이의 보험관계는 피해자가 가지는 직접청구권 성립의 원인을 제공하는 것으로서 양자는 밀접한 관계가 있고 후자는 전자에 대해 일종의 부종성을 가진다. 이러한 부종성은 권리의 존부 외에도 그 범위에도 영향을 미치며 결국 피해자가 가지는 직접청구권은 피보험자가 가지는 보험금청구권의 범주를 초월할 수 없다고 할 것이다.<sup>22)</sup>

보험자가 지급하게 되는 보험금의 한도는 책임보험계약에서 구체적으로 정해지게 되는데 유한배상책임보험의 경우엔 그 계약에서 정한 보험금액을 한도로 하여 제3자가 입은 손해를 보상하게 된다. 따라서 제3자의 손해가 계약에서 정한 보험금액의 한도를 초과하는 경우에는 피해자인 제3자는 초과부분에 대해서는 직접청구권을 행사할 수 없게 된다.

보험회사가 대인사고로 지급책임을 지는 금액의 한도에 관하여 원칙적으로 약관의 보험금지급기준에 의하여 산출한 금액을 기준으로 하되, 다만 소송이 제기되었을 경우에는 확정판결에 의하여 피보험자가 피해자에게 배상할 금액을 기준으로 하도록 규정하고 있는바,<sup>23)</sup> 이러한 해석은 피해자가 피보험자를 상대로 소

22) 정경영, “공동불법행위 피해자의 직접청구권”, 『보험법 연구 3』, 삼지원, 1999. 53~54쪽.

23) 개인용자동차보험 표준약관집, 제10조(지급보험금의 계산) 참조, 손해보험협회, 『자동차보험표준약관집』 2018.11. 12쪽.

송을 제기하는 경우뿐만 아니라 직접청구권을 행사하여 보험회사를 상대로 소송을 제기하는 경우에도 적용된다.<sup>24)</sup>

특히 피보험자와 피해자 사이에 확정된 손해액에 대한 지연손해금까지 직접청구권의 대상이 될 수 있는가의 문제에 대해 보험자는 피해자와 피보험자 사이의 판결에 의하여 확정된 손해액은 그것이 피보험자에게 법률상 책임이 없는 부당한 손해라는 등의 특별한 사정이 없는 한 원금이든 지연손해금이든 모두 피해자에게 지급할 의무가 있다고 해석해야 할 것이다.<sup>25)</sup>

## 2) 자동차손해배상 보장법

자배법 제10조에서 말하는 ‘보험가입자등’이란 의무보험에 가입한 자와 그 의무보험의 피보험자로 같은 법 제9조에서 정의하고 있다. 여기에서 의무보험은 같은 법 제5조 제1항부터 제3항의 규정에 의하여 자동차보유자가 가입하여야 하는 보험·공제를 말하고(제6조제1항) 같은 법 제5조 제1항은 자동차를 운행하고자 하는 자 즉 엄격하게 보면 모든 자동차보유자에 대하여 대통령령이 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험·공제에의 가입을 강제하고, 제2항에서는 사고에 따른 인적피해보상 이외에 물적피해에 대해서도 의무보험을 가입하도록 규정하고 있으며, 제3항은 배상책임 이행의 보장 정도를 강화하여야 할 필요성이 있는 사업용자동차에 대하여 추가적으로 피해자 1인당 1억원이상의 금액을 보상할 수 있는 보험·공제가입을 강제하고 있다. 제5조 1항의 규정에 따라 자동차 운행자 일반에 대하여 가입이 강제된 보험은 ‘책임보험 또는 책임공제’를 책임보험 등으로 약칭하고 있음을 알 수 있다.

자배법에서의 책임보험은 피보험자가 보험기간 중 피보험자 자동차의 소유, 사용, 관리로 인하여 다른 사람이 사망하거나 부상당하여 피해자에게 자배법 등에 의하여 손해배상책임을 진 경우에 보험자가 일정한 보험금을 지급하기로 하는 대인배상으로서 자배법에 의하여 가입이 강제되는 보험이다. 자배법은 제3조에 배상책임의 주체인 운행자에게 엄격한 책임을 지우며 실질적 무과실책임주의를 채택하여 피해자 보호를 두텁게 하고 있으나 운행자에게 배상자력이 없다면 엄격책임이 소용이 없으므로 운행자의 배상책임 이행을 확보하기 위해서 책임보험

24) 박세민, 앞의 논문, 513쪽.

25) 김성태, 「보험법 강론」, 법문사, 2001. 618~619쪽.

이 도입되었다 할 수 있다.

자배법 제3조는 '자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 인하여 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 때에는 그 손해를 배상할 책임이 있다고 하여 소위 운행자 책임을 규정하여 직접 사고 차량을 운전한 운전자가 배상책임의 주체가 되는 것이 아니고 '자기를 위하여 자동차를 운행하는 자(운행자)'가 손해배상의 책임이 있음을 규정하여 상대적으로 운전자보다 넓은 운행자에게 배상책임을 부과함으로써 피해자의 손해배상에 대한 변제자력을 높이려는 취지이다.

따라서 자배법 제10조의 규정으로 볼 때 직접청구권의 범위는 책임보험 또는 책임공제계약의 피보험자 등에게 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자가 그 운행으로 인하여 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 하여 손해배상책임이 발생한 때를 말하고 있으며 이러한 해석에 따라 자배법 제10조 제1항에서 비록 책임보험 등을 직접 언급하고 있지 않다고 하더라도 동 조항에서 말하는 손해배상책임의 범위는 책임보험 등을 포함하는 의무보험과 관련된 범위 내에서의 책임으로 해석할 수 있다.

### (3) 직접청구권과 타 청구권과의 관계

#### 1) 직접청구권과 보험금청구권과의 관계

피보험자 즉 가해자가 제3자에 대하여 손해배상책임이 있는 사고를 야기한 경우 제3자(피해자)는 보험자에 대하여 직접청구권을 행사할 수도 있고 가해자인 피보험자에 대해 손해배상청구권을 행사할 수도 있다. 이 양자의 관계는 같은 사고에 대하여 별개 독립하면서 병존하는 관계라 할 수 있다. 어떠한 청구권을 행사하는가의 문제는 제3자의 자유이다.

예를 들어 피해자가 가해자에 대해 손해배상청구권을 먼저 행사하게 되면 당연히 보험자에 대한 직접청구권은 행사할 수 없다. 이 경우 가해자는 피해자에 대해 손해배상을 먼저 이행하고 보험자에 대하여 보험금청구권을 행사하게 될 것이다. 만약 피해자가 먼저 직접청구권을 행사하고 보험자가 피해자의 청구에 따라 보험금을 지급한 경우라면 가해자인 피보험자는 피해자인 제3자에 대한 손해배상책임으로부터 벗어나게 된다.

상법 제724조 제1항<sup>26)</sup>은 양 청구권의 관계에 대하여 제3자의 직접청구권이 피보험자의 보험금청구권에 우선한다는 것을 선언하는 규정이라 할 수 있다. 이 규정은 사고로 인해 손해를 입은 피해자가 가해자로부터 배상을 받기 전에는 상법 제724조 제1항의 규정을 들어 보험자로 하여금 피보험자의 보험금 지급 청구를 거절할 권리를 부여하는 것이며, 제3자가 피보험자로부터 배상을 받기 전에는 피보험자에 대한 보험금 지급청구권에 대하여 직접청구권을 갖는 피해자에게 대항할 수 없도록 하고 있는 것이라 할 수 있다.

따라서 상법 제724조 제1항과 제2항의 규정으로 볼 때 피보험자가 가지는 보험금청구권에 우선하여 피해자의 직접청구권이 우선한다고 해석함이 타당하고, 자동차보험보통약관<sup>27)</sup>에서도 피보험자의 보험금청구권과 피해자(손해배상청구권자)의 직접청구권이 경합된 경우 보험자는 피해자에게 우선하여 보험금을 지급한다고 정하고 있으므로 피해자의 직접청구권이 피보험자의 보험금청구권에 우선한다고 할 수 있겠다.<sup>28)</sup>

## 2) 직접청구권과 손해배상청구권과의 관계

피해자는 가해자인 피보험자에 대해 손해배상청구권을 가지며 이에 터잡아 피해자는 보험자에 대해 직접청구권을 가지게 된다. 양 청구권은 별개 독립의 권리로서 피해자는 두 청구권을 각각 따로 행사할 수도 있으며 양자의 관계는 부진정연대채무 관계라고 할 수 있다. 양 청구권이 별개 독립하면서 병존한다는 것은 예를 들어 직접청구권을 포기했다고 하여 손해배상청구권에 당연히 영향을 미치는 것은 아니라는 의미로 해석될 수 있을 것이다.

그러나 직접청구권을 인정하는 주된 이유가 피해자의 손해배상을 위해 피해자 보호를 보다 구체적이고도 명확하게 하기 위함인 점을 고려할 때 피해자가 직접 청구권의 권리행사를 포기한 경우 손해배상을 반드시 가해자인 피보험자로부터

26) 상법 제724조 제1항에 따르면 “보험자는 피보험자가 책임을 질 사고로 인하여 생긴 손해에 대하여 제3자가 그 배상을 받기 전에는 보험금액의 전부 또는 일부를 피보험자에게 지급하지 못한다”고 규정하고 있다.

27) 개인용자동차보험 보통약관 제26조(청구 절차 및 유의 사항) ⑤ “피보험자의 보험금 청구가 손해배상청구권자의 직접청구와 경합하는 때에는 보험회사는 손해배상청구권자에게 우선하여 보험금을 지급합니다.”, 손해보험협회, 「자동차보험표준약관집」, 2018.5, 22쪽.

28) 박세민, 앞의 논문, 516~517쪽.

받아야할 설득력 있는 이유가 존재하지 않는 한 피해자가 가해자인 피보험자에 대해 가지는 손해배상청구권도 소멸하는 것으로 보아야 할 것이다. 또한 가해자인 피보험자가 이에 따라 손해배상채무에서 벗어나게 된다면 결국 피보험자가 가지는 보험금청구권도 소멸하는 것으로 해석함이 타당할 것이다.<sup>29)</sup> 한편 이 두 청구권은 공동의 목적이 피해자가 입은 손해를 배상해 주고자 하는 목적에 기인하고 있으므로 하나의 권리를 행사하여 손해에 대한 배상이 이루어졌으면 다른 권리를 행사하여 피해자가 이중이득을 행사하는 것은 인정될 수 없다 하겠다.<sup>30)</sup>

#### (4) 직접청구권의 소멸시효

피해자의 직접청구권의 소멸시효 문제는 직접청구권의 법적성질을 어떻게 보느냐에 따라 달라진다. 즉 피해자의 직접청구권의 법적성질이 손해배상청구권인 경우 당연히 직접청구권의 소멸시효도 손해배상청구권의 소멸시효에 따라야 하며, 직접청구권을 보험금청구권으로 볼 경우에는 보험금청구권의 소멸시효를 따르는 것이 당연하다.

그러나 일부 학설에서는 직접청구권의 인정근거를 어떻게 보느냐에 따라 법적성질, 소멸시효기간 등의 문제가 달라진다고 하나, 직접청구권의 인정근거와 법적성질은 구별되어야 한다. 즉, 직접청구권이 인정된 후 그 권리자체의 법적성질에 관한 문제와 권리인정근거에 관한 문제는 별개의 문제이다. 직접청구권의 인정근거를 정책적인 법규에 의한 효과라고 본다고 하여 이것이 직접청구권의 법적성질을 손해배상청구권으로 보는 근거는 될 수 없는 것이고 오히려 피보험자의 보험금청구권을 대위행사할 수 있도록 정책적으로 인정된 권리로 보아야 할 것이다.<sup>31)</sup>

##### 1) 우리나라의 소멸시효에 대한 태도

상법 제662조에서는 “보험금청구권은 3년간, 보험료 또는 적립금의 반환청구권은 3년간, 보험료청구권은 2년간 행사하지 아니하면 시효의 완성으로 소멸한다.”

29) 김성태, 앞의 책, 625쪽.

30) 박세민, 앞의 논문, 524쪽.

31) 정진욱, “책임보험에서 피해자의 직접청구권의 소멸시효”, 경성대학교 법학연구소, 「경성법학」 제4호, 연구논문, 1995.8. 253쪽.

고 하여 보험금청구권의 소멸시효기간을 3년으로 하고 있다. 그러나 상법 제724조 제2항에 따른 직접청구권에 관해서는 그 소멸시효기간과 기산점에 관하여 아무런 언급이 없다. 다만 특별법상으로 지배법 제41조<sup>32)</sup>에서 피해자의 직접청구권의 소멸시효를 3년으로 정하고 있을 뿐이다. 이 경우 역시 소멸시효의 기산점, 정지, 중단에 관한 특별한 규정은 없다.

## 2) 유럽국가의 소멸시효에 대한 태도

프랑스의 경우에는 보험계약법에서 “보험계약으로부터 발생하는 모든 청구권은 그 원인이 발생한 때부터 2년의 시효로 소멸한다(L 114-1조 제1항).”고 하여 2년의 단기소멸시효는 보험계약으로부터 발생한 청구권에 한하고 있다. 그리고 책임보험의 보험금청구권의 소멸시효 기산점에 관하여는 “보험자에 대한 피보험자의 청구권이 제3자의 청구를 원인으로 한 때에는 제3자가 피보험자에 대하여 제소한 날 또는 피보험자로부터 손해배상을 받은 날로부터 시효기간이 개시된다(L 114-1조 4항)”고 규정하고 있다. 이 규정과 관련하여 프랑스 대법원은 처음에는 피해자의 직접청구권을 보험계약으로부터 발생한 권리로 보고 직접청구권의 시효를 2년이라고 판시하였다. 그러나 이후에는 직접청구권이 보험자와 보험계약자간의 보험계약을 전제로 하나, 보험계약으로부터 발생하는 권리가 아니고 그 실질은 손해배상청구권이며, 단기소멸시효는 보험계약상 발생하는 권리에 한정되고 있다는 이유로, 직접청구권의 소멸시효 기간은 일반채권의 소멸시효인 30년에 따라야 한다고 판시하였다. 이리하여 30년의 시효기간이 학설, 관례상으로 일반화되었다.<sup>33)</sup>

독일의 경우 보험계약법 제12조 제1항에서 “보험계약으로부터 발생한 청구권은 2년으로 소멸시효가 완성되며, 생명보험의 경우는 5년이 경과 되면 시효가 완성된다. 소멸시효는 급부가 청구될 수 있는 년의 종료로부터 진행된다”라고 규정하고 있다. 그리고 제154조에서는 책임보험에서 보험자의 보상시효에 관하여 “보험자는 보험계약자가 제3자에게 변제하거나 제3자의 청구권이 기판력 있는 판결,

32) 지배법 제41조(시효)에 따르면 제10조(보험금등의 청구), 제11조(피해자에 대한 가불금), 제29조 제1항(추위운전에 따른 구상금 청구권) 또는 제30조제1항(보유불명 또는 무보험차량사고 피해자의 정부보상 청구권)에 따른 청구권은 3년간 행사하지 아니하면 시효로 소멸한다고 규정하고 있다.

33) 정진욱, 앞의 논문, 253~254쪽.

회해, 승소 등을 통하여 확정된 때로부터 2주 이내에 보상금을 지급하여야 한다”고 규정하고 있다.

그러나 책임보험에서 피해자의 직접청구권의 소멸시효에 관하여서는 의무보험법에서 별도의 규정을 두고 있다. 같은 법 제3조 제3호에 따르면 “ 제3자의 직접청구권은 배상의무가 있는 피보험자에 대한 손해배상청구권과 동일한 소멸시효에 걸린다”고 하여 직접청구권의 소멸시효 기간과 손해배상청구권의 소멸시효 기간을 동일시하고 있고, “소멸시효 기간은 배상의무가 있는 피보험자에 대한 손해배상청구권의 소멸시효가 개시하는 시점에서부터 기산된다”하여 직접청구권의 기산점도 손해배상청구권의 기산점과 동일시 하고 있다. 또한 “보험자에 대한 청구의 시효 중단 또는 정지는 배상의무 있는 피보험자(보험계약자)에게도 시효의 중단 또는 정지의 효력이 미치며, 그 반대의 경우에도 마찬가지다”라고 규정하고 있다. 따라서 의무보험법에서는 통일적인 시효의 원인을 천명하고 있다.<sup>34)</sup>

스위스 보험계약법 제46조 제1항에서는 “보험계약으로부터 발생한 권리는 급부 의무의 원인인 사실이 발생한 후 2년으로 소멸시효가 완성된다”고 하여 소멸시효 기간은 2년, 그 기산점은 “급부 의무를 발생시키는 사실이 발생한 때”로 보고 있다. 책임보험에서 피해자의 직접청구권과 관련하여서는 도로교통법상 자동차사고의 피해자는 보험자에 대하여 직접보험금을 청구할 수 있다고 하고 그 청구권은 손해발생 및 가해자를 안 때로부터 2년, 늦어도 손해발생시로부터 10년이 지나면 소멸한다고 규정하고 있다.<sup>35)</sup>

### 3) 시효기간에 대한 학설

직접청구권의 시효기간과 관련하여 학설이 대립되는데 그 본질은 직접청구권의 성질을 무엇으로 보는가의 문제라 하겠다. 보험금청구권설에 따르면 직접청구권은 상법 제662조가 적용되어 2년의 시효로 소멸된다고 해석되고<sup>36)</sup> 직접청구권은 보험금청구권으로서 피보험자에 대한 손해배상청구권과 별개의 권리이므로 양자의 소멸시효는 각각 독자적으로 개시되고 시효기간도 다르며 보험자 또는

34) Bruck-Muller-Sieg. Lommentar zum VVG, 8 Aufl., 1983, S. 49~50; 정진욱, 앞의 논문, 254쪽 제 인용.

35) 정진욱, 앞의 논문, 254~255쪽.

36) 상법 개정을 통하여 현재는 보험금청구권의 시효를 3년 개정하여 이에 대한 다툼은 없음.

피보험자 일방에 대한 시효정지나 중단의 효력은 타방에 미치지 않게 된다.

반면에 다수설과 판례가 취하고 있는 손해배상청구권설을 따르면 양자는 동일한 내용의 권리로서 직접청구권의 시효기간이 손해배상청구권의 시효기간과 동일하게 해석되므로 불법행위의 경우라면 상법 제662조가 아니라 민법 제766조에 따라 안 날로부터 3년 또는 그 행위가 있는 날로부터 10년의 기간으로 소멸한다고 한다. 그리고 양자의 소멸시효도 동시에 개시되고 보험자 또는 피보험자 일방에 대한 시효정지 또는 중단의 효력은 상대방에 미치게 된다는 것이다.<sup>37)</sup>

한편 직접청구권의 법적 성질에 대해 손해배상청구권설을 취하되 보험자와 직접 관계가 없는 제3자에게 직접청구권을 인정한다고 하여 보험자가 불이익을 감수해야 할 이유가 없으며 민법 제766조의 시효를 적용하는 경우에 보험관계가 지나치게 장기간 확정되지 않음을 이유로 시효기간은 보험금청구권과 마찬가지로 2년으로 보는 견해도 있다.<sup>38)</sup> 직접청구권이라도 자배법하에서는 3년간 행사하지 아니하면 소멸하는 것으로 최근에 개정하였으므로 자동차보험약관의 대인배상I에서의 직접청구권의 소멸시효는 학설의 대립 없이 3년이 된다. 제3자가 가지는 직접청구권은 제3자가 피보험자에 대한 손해배상청구권의 존재를 전제로 하는 것이므로 만약 손해배상청구권이 시효로 소멸한 경우라면 직접청구권도 소멸된 것으로 해석해야 할 것이다.<sup>39)</sup>

## 5. 개선방안

책임보험에 있어서 피해자의 직접청구권 도입이 피해자 보호에 많은 긍정적 역할을 하고 있음은 분명하다 할 것이다. 하지만 법률이 직접청구권을 부여함에 따라 야기되는 여러가지 문제점들에 대하여 현행법은 구체적인 내용을 담고 있지 못해 오로지 학계의 이론과 판례에 맡기고 있을 뿐이다. 아쉽게도 판례는 논점에 따라 해석의 일관성을 상실한 것으로 보이는 경우도 있다.<sup>40)</sup>

37) 강재철, “책임보험과 피해자인 제3자”, 『해상·보험법에 관한 제문제(하)』 법원행정처, 1991, 533쪽, 장경환 “자동차손해배상책임보험에서의 직접청구권의 성질과 손해배상청구권의 혼동”, 『경희법학』 제38권 제1호, 2003, 145~146쪽.

38) 정찬형, 『상법강의(하) 제10판』 박영사, 2008, 689쪽, 최기원, 『보험법(신정판)』, 박영사, 1998, 415쪽.

39) 박세민, 앞의 논문, 531쪽.

40) 등지, 박세민, 앞의 논문, 535쪽.

따라서 직접청구권의 인정이 피해자 보호라는 인위적인 정책적 판단에 의해 이루어진 만큼 직접청구권에 따른 직접청구권과 관련된 여러 법적 논점의 해석에 있어서도 직접청구권의 법적성질을 손해배상청구권으로 보느냐 아니면 보험금 청구권으로 보느냐의 시각에 의해 단순히 이분화하여 그에 따라 기계적으로 해석할 것은 아니라고 여겨진다. 무엇보다 직접청구권의 행사가 피해자 보호라는 측면이 강조된 정책적 입법이라면 이에 수반하는 제재조치 또한 법령에 명시하여 보다 더 강력하게 피해자를 보호할 필요가 있다 하겠다. 예컨대 가불금청구권의 경우 보험자가 피해자의 청구를 이행하지 않을 경우 최대 2000만원이하의 과태료를 처분하고 있듯이<sup>41)</sup> 직접청구권의 경우에도 보험자에 대한 제재를 강화하여 피해자 보호를 보다 두텁게 할 필요성이 있다고 본다.

### Ⅲ. 피해자의 가불금청구권

직접청구권의 경우 자동차사고로 인하여 가해자가 제3자 즉 피해자에 대하여 손해배상책임이 발생한 경우 피해자가 직접 보험자에게 보험금 또는 손해배상을 청구할 수 있는 권한인 반면, 가불금청구권의 경우 사고로 인하여 가해자의 피해자에 대한 손해배상책임 유무를 따지지 않고 피해자가 가해자 또는 일방의 당사자에게 손해배상을 청구할 수 있는 권리이다. 이는 배상책임의 유무를 가리지 않고 피해자가 가해자 또는 일방의 당사자가 가입한 보험사를 상대로 손해배상을 청구할 권리를 부여하는 것으로써 직접청구권과 비교하면 훨씬 더 자동차사고 피해자의 법적권한을 부여하는 청구권이라 하겠다. 하지만 가불금청구권과 관련하여 청구시기, 시효, 청구범위에 대한 다툼이 꾸준히 제기되고 있어 그 문제점을 살펴본 후 관련된 문제점에 대한 개선방안을 제시하고자 한다.

#### 1. 가불금청구권의 도입

41) 자배법 제48조(과태료)에 따르면 “② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 2천만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. 제11조제2항을 위반하여 피해자가 청구한 가불금의 지급을 거부한 보험회사등”으로 규정되어 있다.

가불금청구권은 자동차사고로 인하여 사고원인 및 과실 등 사고당사자에 대한 가해자 피해자 구분을 즉시에 할 수 없는 복잡하고 중대한 사고의 경우 경찰의 판단이 빠르게 이루어지지 않아 손해배상책임자의 결정이 지연됨으로써 사고를 당한 피해자가 제대로 된 치료를 받지 못해 후유장해가 발생하거나 생계유지 자체가 곤란한 피해자를 보호하기 위하여 자배법 제정 당시부터 도입되었다.<sup>42)</sup>

가불금청구권의 도입은 1963년 자배법이 제정될 당시부터이므로 그 역사는 상당히 길다고 하겠다. 하지만 초기에는 이런 청구권이 있는지에 대한 일반인 또는 사고피해자의 인식이 부족하여 거의 청구권을 행사하는 이가 없었다. 뿐만 아니라 설사 가불금청구권을 피해자 또는 일방의 당사자가 행사하더라도 보험사가 이를 이행하지 않더라도 법상 과태료 처분 등 행정제재가 없어 이 제도는 거의 유명무실하게 운영되어왔다. 이후 2003년 자배법이 개정되면서 피해자 또는 일방의 당사자가 신청한 가불금청구를 거부한 보험사에 대한 과태료 처분조항이 신설<sup>43)</sup>되면서 가불금청구권이 어느 정도 활성화되었으나, 보험회사 및 자동차공제조합의 입장에서 자배법 제3조에 따른 손해배상책임이 없음이 확정되어 가불금 청구자에게 지급한 가불금을 환수하지 못한 경우가 발생하면 정부에 청구하여 받은 수 있는 금액은 피해자에게 지급한 총금액의 70% 즉 반환 받지 못한 금액의 70%만 정부가 보전해 줌으로써 보험회사 및 공제조합은 여전히 가불금청구에 대하여 소극적으로 응대하였다.

이에 정부는 보험회사 및 공제조합의 애로점을 수용하고 피해자 보호를 더욱 두텁게 보호하기 위하여 2009년 자배법을 개정<sup>44)</sup>하여 현재는 보험회사 및 공제조합의 가불금청구와 관련 불만사항을 어느정도 해소함에 따라 이들 보험회사 등의 인식을 긍정적으로 전환시킴으로써 피해자 보호를 더욱 강화했다고 할 수 있다.

42) 이는 우리 자배법의 제정 당시 거의 대부분의 내용을 일본의 자동차손해배상보장법을 모태로 하여 제정 되었기 때문에 가불금에 대한 명확한 기준없이 해당조문이 법에 편입된 것으로 보여진다.

43) 2003년 자배법 개정내용을 보면 자배법 제40조(과태료) 제2항 제1호에 피해자가 청구한 가불금의 지급을 거부한 보험사업자등에 대하여 2천만원이하의 과태료를 처할 수 있도록 하고 있다.

44) 자배법 제10조(피해자에 대한 가불금상의 정부보전금액을 70/100에서 전액 보전하는 것으로 2009.2.6개정되었고 2010.2.7자로 시행되었다.

## 2. 가불금청구권 관련 쟁점에 대한 논의

가불금청구권은 직접청구권과는 달리 손해배상책임이 확정되지 않더라도 피해자가 가해자가 가입하고 있는 보험회사등에 보험금을 청구할 수 있는 권리로서 이는 피해자가 자동차사고로 인하여 적절한 치료를 받지 못하여 후유장애가 발생하거나, 사고조사등의 장기화로 인하여 오랜기간 동안 보상금을 수령하지 못하여 생계유지 자체가 곤란하게 되는 등 긴급을 요하는 사항에 소모되는 비용의 충당을 목적으로 마련된 제도이다. 그럼에도 불구하고 가불금청구권에 대한 보험회사등의 보상담당자의 인식부족 및 적용범위 등의 문제점으로 피해자의 가불금 청구에 대한 적절한 대처가 미흡하므로 이에 대하여 논의되는 문제점을 살펴보고 그 개선방안을 제시하고자 한다.

### (1) 가불금청구권의 범위<sup>45)</sup>

자배법 제11조 및 동법 시행령 제10조에 가불금청구권에 대하여 명시하고 있으며 그 내용은 ‘피해자는 보험회사등에게 자동차보험진료수가에 대하여는 그 전액을, 그 외의 보험금 등에 대해서는 책임보험금의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액의 100분의 50에 해당하는 금액을 가불금으로 지급할 것을 청구할 수 있도록 규정’하고 있다. 가불금청구의 범위와 관련하여 ‘자동차보험진료수가 즉 치료비에 관한 다툼으로는 사고를 야기한 타방의 보험가입자가 종합보험을 가입하고 있는 경우 치료비 청구범위를 책임보험의 범위로 제한할 것이지 아니면 임의보험의 영역까지 확대하여 적용할 것인지에 대한 논쟁이 있다. 또한 치료비를 제외한 나머지 보상액 즉 ‘그 외 보험금 등과 관련하여 자배법 시행령 제10조에서 규정하는 피해자에게 발생한 손해액에 대한 해석과 관련한 다툼이 많이 발생하고 있어 이에 대하여 살펴본다.

#### 1) 자동차보험진료수가

자배법 제11조 제1항에 따르면 “보험가입자등이 자동차의 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 피해자는 대통령령으로 정하는 비에

45) 김성환, “책임보험에서의 가불금청구권에 관한 고찰”, 『저스티스』 통권 제143호, 2014.8, 89~93쪽.

따라 보험회사등에게 자동차보험진료수가에 대하여는 그 전액을 제10조에 따른 보험금등을 지급하기 위한 가불금으로 지급할 것을 청구할 수 있다”고 규정하고 있으며, 이때 “자동차보험진료수가”란 자동차의 운행으로 인하여 사고를 당한 자가 의료법에 의한 의료기관에서 진료를 받음으로 인하여 발생하는 비용을 보험회사의 보험금 등에 의하여 변제하는 금액(자배법 제2조 제7호)을 말하므로 치료비와 같은 개념으로 볼 수 있다.

가불금청구권은 앞서도 언급하였듯이 적용범위가 책임보험으로 한정하는 것이라 할 수 있다. 하지만 자동차보험진료수가(치료비)에 대해서는 그 범위를 책임보험으로 한정하고 있지 않고 있는데 2009년 자배법이 개정되기 이전에도 치료비에 대해서는 피해자의 가불금청구권을 책임보험을 초과한 임의보험(대인배상Ⅱ)까지 확대해석하여 인정<sup>46)</sup>하였으나 법적해석의 논란 등 잡음이 끊이지 않고 발생하였다.

먼저 치료비의 가불금 적용범위를 임의보험 즉 대인Ⅱ까지 확대해야 한다는 의견을 보면, 책임보험의 적용 범위가 상대적으로 부족하고 임의보험의 적용범위가 넓은 경우 가불금의 적용 범위를 책임보험으로 한정하게 되면 피해자보호를 더 적극적으로 수행할 수 있는 기회를 놓치게 되는 문제가 발생하기 때문에 임의보험까지 확대적용 되어야 한다고 주장한다.<sup>47)</sup>

치료비에 대해 피해자의 가불금청구권을 책임보험으로 제한하여 해석하는 것이 옳다는 의견을 살펴보면, 첫째, 피해자의 가불금청구권은 자배법 제10조의 보험금 직접청구권에 그 뿌리를 둔 것이고 이러한 직접청구권은 보험가입자들에게 같은 법 제3조의 자동차손해배상책임이 발생한 경우 발생한다. 이 때 ‘보험가입자등은 책임보험에 가입한 자와 당해 책임보험계약의 당사자인 피보험자를 말하므로(같은 법 제9조) 결국 피해자의 직접청구권 또는 가불금청구권은 강제보험(책임보험)과 관련하여 발생하는 것이다.<sup>48)</sup> 둘째, 피해자의 가불금 청구권이 규정되어 있는 자배법은 우선지급금과는 달리 책임보험만을 전제로 하고 있는 것으로 치료비 즉 자동차보험진료비에 대한 가불금청구권은 책임보험의 보험금을 초과할

46) 건설교통부 업무처리지침 교안 91110-252(1999.7.1)호에 따르면 피해자의 가불금청구에 있어 자동차보험진료수가에 대해서는 책임보험을 초과하는 손해에 대해서도 보험회사등에게 지급하도록 하고 있다.

47) 이인영 외 1, 「자동차손해배상보장법상 가불금 지급제도 개선방안」, 공청회자료집, 2006, 19쪽.

48) 이인영 외 1, 앞의 책, 16쪽.

수 없고 동 규정상의 전액이란 시행령 제3조 제1항 각호에서 정한 책임보험의 보험금한도를 말한다. 셋째, 자배법 제11조 제1항이 같은 법 시행령 제3조 제1항 제2호에 대한 상위규정이므로 전자의 규정에 의한 치료비의 전액 청구를 후자의 규정에 의한 별표1 책임보험금의 한도액으로 제한할 수 없다는 결론을 내릴 수도 있으나 피해자가 책임보험금을 청구하는 경우에는 별표1 한도액 내에서 보상받게 되고 가불금을 청구하면 별표1 한도액을 초과하여 보상받게 되는 모순된 결과를 낳게 된다는 점이다. 넷째, 피해자로 하여금 가불금으로 치료비의 전액을 청구할 수 있게 한 것은 피해자로 하여금 신속하고도 충분한 진료를 받을 수 있게 함으로써 피해자의 생명과 신체를 보호하기 위한 것이다. 이러한 점에서 치료비의 전액을 가불금으로 청구할 수 있게 하는 것은 바람직한 것이기는 하지만, 대인배상I에 의하여 가불금이 지급되는 이상 그 청구는 대인배상I에 의한 책임보험금의 한도(별표1 한도액) 내에서 할 수 있는 것으로 풀이해야 할 것이다. 이는 대인배상I이 유한보험이라는 데서 오는 불가피한 결과라고 주장하고 있다.<sup>49)</sup>

이에 따라 국토부는 이와 같은 반대의견에 대하여 자동차보험진료수가의 범위를 명확히 하기 위해서 2009.2.6자로 자배법 제14조의 2(책임보험등의 보상한도를 초과하는 경우의 준용)를 다음과 같이 신설하였다. 그 내용을 보면 “자동차보유자가 책임보험등의 보상한도를 초과하는 손해를 보상하는 보험 또는 공제에 가입한 경우 피해자가 책임보험등의 보상한도 및 이를 초과하는 손해를 보상하는 보험 또는 공제의 보상한도의 범위에서 자동차보험진료수가를 청구할 경우에도 제10조부터 제13조까지, 제13조의2 및 제14조를 준용한다.”고 함으로써 가불금청구에 따른 자동차보험진료수가의 범위를 가해자가 책임보험을 초과하는 임의보험에 가입되어 있는 경우에는 그 범위를 임의보험으로 까지 확대 적용하도록 하였다.

## 2) 그 외의 보험금등

자배법에 “보험가입자등이 자동차의 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 피해자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험회사등에게

49) 장경환, “자동차손해배상보장법상의 가불금 규정의 해석”, 손해보험협회 저문집, 2004, 4~5쪽.

그 외의 보험금등에 대하여는 대통령령으로 정한 금액을 제10조에 따른 보험금등을 지급하기 위한 가불금으로 지급할 것을 청구할 수 있다.”고 규정하고 있는데(제11조 제1항) 여기에서 말하는 ‘대통령령으로 정한 금액’이 피해자에게 ‘발생한 손해액’을 말하는 것인지 아니면 ‘책임보험 한도액’을 말하는 것인지에 대한 해석이 분분하여 많은 논쟁을 낳았다. 이에 국토교통부는 이와 관련한 논쟁을 해소하기 위하여 자배법 시행령을 개정하게 되었다.

시행령 개정 전의 조항을 살펴보면 ‘대통령령으로 정하는 금액’이란 피해자 1명당 제3조 제1항 각 호에 따른 한도액의 100분의 50에 해당하는 금액으로 규정(시행령 제10조 제1항)하고 있었다. 따라서 피해자의 경우 ‘대통령령으로 정하는 금액’을 책임보험의 한도금액의 50%로 해석하여 가불금을 청구하는 경우의 예를 살펴보면, 피해자가 추간판탈출증의 병명으로 자배법상 상해등급 9급인 경우 가불금으로 청구할 수 있는 ‘그 외의 보험금등’의 금액(자동차보험진료수가 제외금액)은 9급 한도액인 240만의 50%인 120만이라고 주장하는 반면, 보험회사들은 그 외의 보험금등의 가불금청구금액은 책임보험금액의 한도액의 범위에서 ‘발생한손해액’의 50%를 말하는 것이므로 피해자의 ‘발생한손해액’이 100만원인 경우 50만원만 가불금으로 지급할 수 있다는 의견이 팽팽하게 대립되었다.

이에 대하여 자배법을 관장하는 국토교통부의 명확한 지침이나 해석이 없어 보상실무에서는 보험사별로 ‘그 외의 보험금등’에 대한 가불금청구에 있어 ‘책임보험한도액’으로 인정하는 경우와 ‘발생한손해액’으로 인정하는 경우로 양분되어 적용되어 많은 분쟁과 민원이 제기되었다. 이에 국토교통부는 2009.12.31 자배법 시행령 제10조 제1항을 “법 제11조제1항에서 “대통령령으로 정하는 금액”이란 피해자 1명당 다음 각 호의 구분에 따른 금액의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액의 100분의 50에 해당하는 금액을 말한다.”로 개정<sup>50)</sup>하여 그 해석을 명확히 규정하였다.

그러나 여전히 ‘발생한손해액’ 산정을 어떻게 할 것인가에 대한 분쟁이 지속적으로 발생되었으며 그 대표적인 사례를 보면 첫째, 과실상계와 관련된 부분으로 피해자가 주장하는 과실비율과 보험회사가 주장하는 과실비율이 다를 경우 국토부에서는 관련 지침을 통하여 피해자에게 유리한 과실을 적용하도록 지도하였으

50) 2009.12.31 개정된 자배법 시행령은 2010.2.7자로 시행.

나 실제 발생한 사고관련 판례가 없는 경우, 실제 발생한 사고와 100% 일치하는 사고가 없는 경우 관련 사례를 적용함에 따른 다툼이 많았다. 둘째, 장애율 인정과 관련한 분쟁으로 피해자가 고액의 보상금을 받을 요량으로 임의로 높은 장애율을 발급받아 장해진단서를 보험회사등에 제출하여 가불금을 청구하는 경우 보험회사등은 자배법 시행령 제7조 제4항에 의거 보험회사등이 지정하는 자가 작성한 진단서를 제출하게 할 수 있도록 피해자 측에 요청할 수 있으나, 피해자가 임의로 발급받은 장애율과 보험회사등이 지정한 자가 작성한 장애율과의 현격한 차이가 발생하는 경우 어느 것을 인정해야 하는지에 대한 다툼 등이 있다.

### 3) 소결

피해자의 가불금청구가 있는 경우 진료비 즉 자동차보험진료수가에 대해서는 국토교통부는 업무지침을 통하여 임의보험(대인Ⅱ)의 보험금 지급범위에 따라 지급하도록 지침을 통해 안내하고 있다. 지침의 내용을 살펴보면 자동차보험진료수가에 대하여는 보상한도내 전액을 지급하도록 하면서 가해자가 책임보험(대인배상Ⅰ)만 가입한 경우 피해자는 책임보험의 보상한도 내로 규정하고 가해자가 임의보험(대인배상Ⅱ)까지 가입한 경우 임의보험(대인배상Ⅱ)의 보상한도 까지 치료비를 지급할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 이와 관련된 다툼의 여지를 차단하기 위하여 관련 자배법을 개정하여 임의보험 부분까지를 포괄하는 것으로 하였다. 가불금의 제정취지를 반영한다면 가불금의 지급범위를 굳이 자동차보험진료수가만을 한정하여 임의보험영역까지 확대할 필요가 있나 하는 의문은 든다. 가불금은 피해자가 손해배상책임의 확정이 빨리 이루어지지 않아 적기에 제대로된 치료를 받지 못해 장애가 발생하는 등 사회적 문제를 해결하기 위한 방안으로 마련된 제도이므로 현재의 책임보험한도금액 범위에서 어느정도 치료는 가능할 것이기 때문이다. 또 가불금청구권은 자동차사고로 인한 인신손해 피해자를 보호하기 위하여 손해배상이행보장 수단의 하나로써 책임보험의 가입을 강제하고 있으며 그 범위내에서는 피해자가 안전하게 보호받을 수 있도록 직접청구권 및 가불금청구권 제도를 두고 있는 점을 감안한다면 가불금의 지급은 책임보험금의 한도 내에서만 지급하여야 할 것이다.

그리고 ‘그 외의 보험금등과 관련한 ‘발생한 손해액’에 관련한 다툼의 해소를

위해서는 별도의 지침을 마련하든지 아니면 시급히 가불금의 지급방법을 변경할 필요가 있다. 즉 현행 지급기준은 피해자에게 발생한 치료비와 발생한 손해액을 피해자의 과실정도, 연령의 많고적음 및 직업유형 등을 감안하여 가불금액을 산정하고 있어 이 경우 과실에 대한 다툼, 소득에 관한 다툼 및 장애율의 적정성 등에 대한 다툼 등 여러 요인으로 분쟁이 발생할 수 밖에 없는 구조이다. 이를 일본의 경우처럼 단순하게 할 필요가 있다고 본다. 일본의 경우를 살펴보면 가불금 지급기준은 사망한 자 1인에 대해 책임보험 한도액 3천만엔의 범위에서 290만엔, 부상한 자 1인에 대해 책임보험 한도액 120만엔의 범위에서 부상의 정도에 따라 각각 40만엔, 20만엔, 5만엔을 확정금액으로 지급하도록 하고 있으며 이는 보험금처럼 실제 손해에 의하여 그 이하의 전보가 행하여지는 것은 아니며 손해가 가불금 이하인 경우는 후에 반환하도록 하고 있다.<sup>51)</sup> 우리나라도 일본처럼 가불금지금액을 정액으로 지급한다면 가불금 산정에 따른 불필요한 분쟁은 자연스럽게 해소될 것으로 보인다. 하지만 이와 같이 정액금으로 지급한다면 오히려 나가지 말아야 할 금액이 더 지급될 여지가 있다고 일부 보험사의 경우 우려를 표명하는 입장도 있다.

## (2) 손해배상책임의 유무에 따른 가불금청구에 대한 지급의무

### 1) 손해배상책임이 없는 경우의 가불금 지급의무

자동차책임보험은 가해자 즉 피보험자가 차량의 운행에 기인하여 제3자에게 손해배상책임을 지는 경우 보험계약에 따른 배상책임을 지는 보험이다. 따라서 피보험자의 고의로 인한 사고가 발생될 경우 보험자의 배상책임은 발생하지 않는다. 하지만 피해자의 가불금청구권은 자동차사고로 인하여 피해자가 사상을 당한 경우 신속한 피해보상을 통해 피해자가 제대로된 치료를 받지 못해 장애가 발생하는 문제 등 사회적 피해를 최소화하고 빠른 사회복귀를 위한 취지에서 본

51) 일본 자배법 제17조(피해자에 대한 가불금) 및 시행령 제5조(보험회사의 가불금액)의 규정에 따르면 사망한 자 1인당 290만엔, 부상한 경우 ① 척추 골절로 척수를 손상당한 자, 상지골절 합병증, 하지골절, 내장파열로 복막염이 발병한 자, 14일 이상 입원을 요하는 상해로 30일 이상 의사의 치료가 필요한 자는 40만엔, ② 척추골절, 상지골절, 내장파열, 입원을 요하는 상해로 30일 이상 의사의 치료를 필요로 하는 자, 14일 이상 입원을 필요로 하는 자는 20만엔, ③ 11일 이상 의사의 치료를 요하는 상해를 입은 자는 5만엔을 지급하도록 하고 있다.

다면 보험자가 사고건의 면책사유를 들어 가불금을 지급하지 않는 것은 피해자를 고려하여 타당할 것인가라는 문제가 제기된다.

이와 관련하여 손해배상책임을 지지 않는 보험회사등이 피해자의 가불금청구에 대한 지급의무가 없다는 견해를 살펴보면, 첫째, 보험자 입장에서는 손해배상책임이 없음에도 피해자의 청구에 따라 가불금을 지급하면 지급된 보험금으로 인해 보험료가 할증됨에 따라 보험계약자의 보험료 인상에 의한 경제적 손실을 초래한다는 점, 둘째, 신호위반 또는 중앙선침범 같은 명확한 범법행위를 야기한 운전자가 오히려 가불금을 청구하여 공서양속에 반하는 행위 조장을 부추겨 차량을 운행하는 자의 법규준수 의식이 저하될 수 있다는 점, 셋째, 법령에 따라 피해자의 가불금청구로 인하여 가불금을 지급한 보험자가 배상책임이 없음이 확정되거나 초과 보험금이 지급된 경우 지급된 가불금을 환급받기 위해 소송을 제기하거나 강제집행을 수행해야 하므로 이에 따른 비용과 시간 낭비 등 보험자의 사적 재산권 침해 및 사회비용이 발생할 수 있다는 점 등을 주장하면서 손해배상책임을 없는 경우 보험자의 피해자의 청구에 따른 가불금 지급은 옳지 않다고 견해를 주장한다.<sup>52)</sup>

이와 반대로 손해배상책임을 없는 보험자가 피해자의 가불금청구에 따른 가불금 지급의무가 있다고 주장하는 견해를 보면, 첫째, 가불금 제도의 취지는 사상을 당한 피해자가 사고 후 긴급을 요하는 치료비 등 비용의 충당을 목적으로 가불금을 보험자에 직접 청구하도록 하고 있으므로 손해배상책임을 유무의 확정과 관계없이 피해자의 청구가 있을 때에는 일정액의 가불금을 지급하도록 피해자의 편의를 도모하는데 목적이 있기 때문이며, 둘째, 보험자의 면책사유가 있는지 없는지에 대한 여부는 궁극적으로 법원의 판단에 의해서 이루어지기 때문에 단지 면책사유에 해당된다는 문제 제기만으로 일정한 금액범위 내의 긴급비용을 지급하지 않을 수 없다고 주장한다.<sup>53)</sup>

## 2) 손해배상책임을 명확하지 않은 경우의 가불금 지급의무

피해자의 가불금청구에 있어서 보험자의 손해배상책임을 명확하지 않은 경우 가불금지급의무에 대하여 지급의무가 없다고 주장하는 견해를 보면, 가불금청구

52) 이인영 외1, 앞의 책, 26쪽.

53) 이인영 외1, 앞의 책, 27쪽.

권을 규정하고 있는 자배법 제11조에는 '자동차의 운행으로 다른 사람을 사망 또는 부상케 한 경우 피해자는 가불금 지급을 청구할 수 있다'로 규정하고 있을 뿐 손해배상책임이 명확하지 않더라도 가불금을 지급하라는 명시적 문구가 없으므로 피해자의 가불금청구에 대하여 보험자의 지급책임이 없다고 주장한다.

이에 반해 손해배상책임이 명확하지 않은 경우라 하더라도 가불금을 지급하여야 한다는 견해를 살펴보면, 첫째, 손해배상책임에 대한 다툼으로 소송등 분쟁시 보험자의 가불금 지급의무가 유예되어 과태료 처분대상이 안된다면 보험자는 굳이 배상책임이 확정되지 않음에도 보험금을 지급할 이유가 없어 보험금 지급해태로 인하여 피해자는 치료기회를 상실하여 장애가 발생하는 등 손해가 확대되는 것을 방지하기 위한 가불금제도 취지가 유명무실해 질 우려가 있음을 들고 있다. 둘째, 가불금은 보험금지급과 달리 사고원인 및 내용의 확정을 통한 정확한 손해액 산정에 그 취지가 있는 것이 아니라 긴급치료비, 장례비 등 신속한 피해보상을 통해 피해자의 안정을 도모하는데 있기 때문에 보험금 지급과 같이 피해의 정도, 과실의 유무 또는 정도, 배상의 정당성 등 면밀히 검토하여 지급하는 것이 아니라 피해자의 손해확대를 방지하기 위하여 신속하게 지급하여야 하는 필요성에 기인한 제도라고 보는 것이다. 셋째, 보험자는 영리를 추구하는 집단으로 지급책임이 명확하지 않은 보험사고에 대하여 보험사의 손해 가능성 때문에 배상책임의 유무 및 과실의 정도, 장애의 심도 등을 면밀히 검토하게 될 것이므로 이렇게 될 경우 신속한 가불금 지급을 어렵게 만들 것이므로 여러 제한과 형식에 구애됨이 없이 손해배상책임이 명확하지 않은 경우라 하더라도 가불금 지급하도록 한 것이라고 주장한다.<sup>54)</sup>

### 3) 소결<sup>55)</sup>

#### 가) 손해배상책임이 없는 경우의 가불금 지급의무

이 경우에는 가불금 지급의무가 발생하지 않는다고 해석하는 것이 형평에 맞는 해석이라고 생각한다. 그 근거는 다음과 같다. 첫째, 보험자가 기해자(피보험자등)의 손해배상책임이 없음에 근거하여 가불금청구에 대한 지급을 거절하여 소

54) 이인영 외1, 앞의 책, 28~29쪽.

55) 김성환, 앞의 논문, 88~89쪽.

송이 진행된 경우까지 보험회사가 가불금 지급의무를 부담한다고 보는 것은 피해자를 일방적으로 보호하고 보험회사의 권리는 간과하는 것으로 이익형량의 관점에서 부당하다고 할 수 있다. 설사 부당이득반환청구의 소를 제기하여 보험사가 피해자의 부당이득금에 대하여 승소를 하더라도 수령한 가불금을 변제할 의무가 있는 피해자가 경제적 능력이 없어 보험자에게 변제할 수 없는 때에는 보험회사는 이미 지급된 상당액의 일부는 보험회사의 손해로 귀결될 수밖에 없기 때문이다. 혹자는 반환받지 못하는 금액은 정부가 전액 보전하여 주기 때문에 문제가 되지 않는다고 주장할 수 있으나, 보험회사등이 정부로부터 지급된 가불금 원금을 전액 보전 받더라도 보험회사등이 부당이득금반환청구의 소를 위해 지급된 인지대, 송달료 등 소송비용과 채권추심비용 및 정부로부터 지급된 가불금 원금을 반환받을 때까지의 이자 등은 고스란히 보험회사가 부담해야 하기 때문이다.<sup>56)</sup> 따라서 가불금의 취지가 피해자 보호에 있다 하여도 그러한 보호가 보험회사의 일방적 불이익을 전제로 한 것은 아니므로 소송 등 분쟁이 계속되는 중에는 보험회사의 가불금 지급의무가 없다고 보는 것이 이익형량의 관점에서 타당한 해석이라 생각한다.

둘째, 소송이 진행중에는 가불금이 지급되지 아니함으로써 피해자가 입는 금전적 불이익은 금전지급가처분 및 간접강제 신청을 통하여 상당부분 전보될 수 있다고 본다. 가처분신청 시부터 결정되기까지의 소정의 기간이 소요되어 어려움이 야기되는 것은 이해가 되지만 교통사고 피해자가 참고 견디지 못할 만큼 긴 시간이 소요되는 것은 아니며 금전지급가처분결정 인용 시에 보험회사등이 인용금액의 지급을 지체하지도 않을 것이기 때문이다.

셋째, 가불금의 인정취지가 손해배상책임이 확정되기 이전이라 하더라도 피해

56) 자배법 제11조 제5항에 따라 피해자로부터 가불금을 반환받지 못한 보험회사등은 집행권원을 획득한 후 “1. 가불금을 지급받은 자의 강제집행의 대상이 되는 재산에 대하여 최초로 강제집행을 시작한 날부터 1년이 지났음에도 불구하고 반환받아야 할 금액의 전부 또는 일부를 반환받지 못한 경우, 2. 가불금을 지급받은 자의 책임재산을 알 수 없어 강제집행을 시작하지 못한 경우로서 「민사집행법」 제62조제7항에 따른 재산명시신청 각하결정이 있는 경우에는 그 각하결정이 있는 날부터 1년이 지난 경우 및 3. 가불금을 지급받은 자의 책임재산을 알 수 없어 강제집행을 시작하지 못한 경우로서 「민사집행법」 제74조에 따라 재산조회를 한 결과 가불금을 지급받은 자의 책임재산이 없는 것으로 조회된 경우에는 보험회사등이 같은 법 제77조 및 「재산조회규칙」 제13조에 따라 재산조회 결과를 출력받은 날부터 1년이 지난 경우(같은 법 시행령 제10조 제2항)”에 한하여 청구할 수 있도록 하고 있다.

자의 신속한 구제를 목적으로 도입된 제도라 하더라도 손해배상책임이 없음이 확정적인 경우에는 보험회사의 가불금 지급의무가 인정되지 않는다고 보는 것이 타당하다.<sup>57)</sup> 그런데 보험회사가 채무부존재 확인의 소 등을 제기하여 피해자의 가불금청구를 거부하는 건의 대부분은 제반 증빙자료에 의하여 보험가입자등의 손해배상책임이 없다고 판단한 것이고 그로 인하여 소송이 제기된 경우가 대부분이다. 예컨대 피해자의 가불금 청구에 대해 보험가입자등의 손해배상책임이 없음을 보험회사가 주장하여 1심판결에서 배상책임이 없음을 선고하였고 피해자가 승소할 확률이 없음에도 피해자가 보험사로부터 변제할 의사가 없음에도 미리 보험사로부터 가불금을 수령할 의도로 악의적으로 보험회사에 가불금을 청구하는 경우에도 국토부의 지침에 따르면 보험회사는 피해자의 가불금청구에 응할 수밖에 없다. 그러나 가불금 제도가 책임보험의 사회보장적 성격에 기대어 부과한 의무이기는 하나 사회보장의 한계를 분명히 하여 과잉보호를 하는 것은 적절하다고 할 수 없으며, 과잉보호를 할 경우 도덕적해이로 선의의 보험계약자에게 그 비용을 전가함으로써 법이 추구하는 정의에 반하게 됨과 동시에 책임보험이 기도하는 손해의 공평분담이라는 기본적인 원칙의 약화라는 결과를 초래할 수 있기 때문이다.<sup>58)</sup>

또 하나는 사고를 야기한 피보험자의 손해배상책임이 없음이 명확한 경우라 하더라도 가불금청구가 있을 경우 보험회사가 이에 응하여야 하는 문제가 있어 이에 대한 검토도 필요하다. 국토교통부는 가불금제도의 안정적 정착을 위하여 지침으로 피해자의 가불금청구를 거부할 수 있는 기준을 지침<sup>59)</sup>으로 두고 있는데 그 기준은 ① 중앙선 침범, ② 신호위반, ③ 후미추돌사고로 한정하고 있다. 하지만 이외에도 버스중앙차로 사고, 고속도로·자동차전용도로 무단횡단 등 여러 유형의 보험계약자의 배상책임이 발생될 여지가 거의 없는 사고의 경우에도 피해자의 가불금 청구에 보험회사등이 응해야 하는지에 대한 문제점이 있어 이에

57)鈴木潔 외 3, 註解 交通損害賠償法, 靑林書院新社, 1982. 155頁.

58) 이인영, 앞의 책, 17-18면.

59) 국토교통부 업무지침에 따르면, 손해배상책임 다툼이 있는 사고의 가불금 지급의무에 대하여 보험회사등에게 배상책임이 없다는 사실이 명백한 경우(교통사고사실확인원 상 일방과실이 명백한 경우(신호위반, 중앙선 침범, 후미추돌)로서 관련 판례가 있는 경우를 말함)에는 가불금 지급의무는 없으나, 법률상 배상책임은 인정되고 다만 손해액 다툼만 있는 경우(과실비율, 장해율, 기왕증 등)에는 가불금을 지급하여야 한다고 규정하고 있음(국토해양부, 가불금 지급 관련 업무지침 통보, 자동차생활과-642(2009. 6. 29)).

대한 명확한 기준을 제시할 필요가 있다. 물론 버스중앙차로 사고 등이 대법원의 확정판결 전까지는 보험가입자등의 손해배상책임이 없음이 명확한 경우라고 단정할 수 없다고 하더라도 국토교통부 지침에도 반영되었듯이 통상적인 기준으로 면책가능성이 아주 큰 사고에 대해서는 배상책임이 없음에 대한 지침의 기준을 수정할 필요성이 있다고 본다.

#### 나) 손해배상책임이 명확하지 않은 경우의 가불금 지급의무

가해자의 손해배상책임이 명확하지 않은 경우에 피해자가 가해자가 가입된 보험회사에 가불금을 청구한다면 일단은 가불금을 청구받은 보험회사는 이에 응하여야 한다고 본다. 그 이유는 첫째, 앞서도 언급하였듯이 자동차사고의 특수성으로 인하여 보험회사등은 본 사고에 대한 면책여부를 10일 이내에 판단할 수 있는 경우가 많지 않다. 만약 보험회사등이 면책여부 판단에 필요한 시간이라고 무한정 시간을 끈다면 피해자는 신속한 치료를 받지 못해 장애가 발생하는 등의 불상사가 발생되기 때문이다. 그래서 자배법에 근거하여 피해자의 가불금청구에 대하여 10일 이내에 지급하지 않은 경우 과태료 처분을 받도록 하고 있다. 둘째, 자배법상에는 가불금청구에 대한 보험가입자등의 손해배상책임이 없는 경우를 명시하고 있지 않고 있으나 자배법을 관장하는 국토교통부에서 지침으로 지급하지 않아도 될 사유 3가지 즉 중앙선 침범, 신호위반, 후미추돌사고를 명시하고 있다. 이 사유에 해당되지 않는 경우 보험회사등은 피해자의 가불금청구에 응해야 한다. 셋째, 가불금을 지급한 후 보험가입자등의 손해배상책임이 확정된 경우나 배상책임범위를 초과하여 지급된 가불금에 대해서는 보험회사등은 피해자에게 그 금액을 반환청구 할 수 있고 또 피해자에게 반환청구를 했음에도 원금을 반환받지 못한 경우 정부는 가불금으로 지급된 원금을 보존해주기 때문이다(자배법 제 11조 제5항).

### 3. 개선방안

가불금청구권이 피해자보호를 위하여 자배법이 제정될 당시부터 도입된 제도이나 아직까지는 그 활용범위가 높지 않은 게 현실이다. 피해자의 가불금청구권을 법제정취지에 맞게 활성화 하기 위해서는 우선 피해자의 가불금청구에 따른

보상기준을 명확히 설정할 필요가 있다. 무엇보다도 가불금액의 지급범위에 대한 명확한 규정이 필요하다. 특히 가불금청구금액 중 그 외의 보험금등에 대해서는 ‘발생한 손해액’이라는 애매모호한 기준설정으로는 두터운 피해자 보호를 할 수 없을 것이다. 비록 보험회사등이 가불금청구에 기인하여 피해자에게 정액금액으로 지급할 경우 현행보다 더 많은 금액의 가불금 지급액이 발생할 여지가 높다는 이유를 들어 정액금을 지급하는데에 대한 부정적 의견은 있으나, 부상 또는 장애등급별 지급액을 설정하여 정액금으로 지급할 필요가 있다. 개정전의 시행령 기준인 부상 또는 장애등급별 한도액의 50%가 아닌 부상 또는 장애등급별 가불금지급 한도액을 별도로 설정할 필요가 있다 하겠다. 그리하면 ‘발생한 손해액’ 산정에 따른 분쟁이 현격히 감소할 뿐만 아니라 보험회사등이 주장하는 과다보험금 지급에 따른 병폐를 예방할 수 있을 것이라 본다.

#### IV. 결 론

책임보험관계에서의 피해자는 계약의 당사자가 아닌 제3자로서 직접 보험자와 법률관계를 맺고 있는 것은 아니나, 보험자가 지급하는 보험금을 궁극적으로는 피해자에게 귀속되는 것으로 피해자를 위한 보험이라 할 수 있다. 피해자 직접청구권에 대하여는 도입되던 초기부터 그 법적 성질에 대한 논의가 꾸준히 있어 왔으나 판례와 통설적 견해는 손해배상청구권으로 보는 입장이고 그 주장의 가장 강력한 논거가 피해자보호에 있다 하겠다.

가불금청구권 또한 피해자의 빠른 치료와 기초생계 보장을 위하여 도입되어 오늘날까지 시행되고 있다. 하지만 직접청구권 만큼 일반국민에게 널리 알려지지 않았으며 학계 또한 가불금청구권에 대한 관심의 부족으로 제도가 시행 된지 50여년이 훌쩍 넘었음에도 불구하고 가불금청구권이 피해자를 보호하기 위한 제도적 장치로서의 역할은 여전히 부족한 면이 있어 보인다. 이 글을 통해 좀 더 많은 사람이 가불금청구를 활용하고 본 청구권의 이해를 통하여 이 청구권에 대한 높은 관심을 바탕으로 실질적으로 피해자를 보호하는데 필요한 청구권이 될 수 있으면 한다.

이와 더불어 피해자 보호를 위한 제도로 자동차손해배상보장사업(정부보장사업)이란 제도가 있다. 정부보장사업은 자동차사고를 야기한 자가 누구인지 알 수 없는 뺑소니 사고 즉 보유불명사고와 자배법상 강제하는 책임보험도 가입하지 않은 상태에서 인신사고를 야기한 무보험차량 사고에 대하여 정부가 책임보험금의 한도액 범위내에서 보상해주는 제도이다.<sup>60)</sup> 이 청구권 역시 직접청구권, 가불금 청구권과 더불어 자동차사고 피해자 보호를 위해 자배법에서 특별히 정하는 피해자 보호제도이다. 정부보장사업청구권 역시 배상자력이 없거나 배상책임이 있는 자가 누구인지 알 수 없을 경우 보험자에게 보상을 청구할 수 있도록 도입된 제도이나 아직도 모든 국민이 제대로 이용하지 못하는 안타까움이 있다.

이처럼 자동차사고 피해자 보호를 위해 도입된 직접청구권, 가불금청구권 및 정부보장사업청구권을 피해자가 충분히 인식하고 활용할다면 자동차사고로 인한 피해보상에 보다 원활하게 활용할 수 있을 것이며, 위 청구권에 대한 피해자의 법적지위를 더욱 확고히 함으로써 피해자 보호를 보다 더 두텁게 하는 제도로 자리매김하기를 기대한다.

60) 정부보장사업이 도입된 배경은 뺑소니 운전과 같이 가해자 또는 가해차량을 알 수 없거나 가해자를 안다고 하더라도 가해차량이 책임보험을 가입하지 않았고, 가해자에게 배상능력도 없는 경우에는 자배책보험에 의한 피해자보호가 이루어질 수 없다. 의무보험으로 피해자를 구제할 수 없는 경우에 특별히 피해자를 보호하기 위한 최소한의 정부의 정책적 배려와 적극적인 보호의 필요성이 제기됨에 따라 1978년으로 최초에는 뺑소니차량 즉 보유불명차량에 의한 사고피해자를 보상을 위한 정부보장사업이 도입되었고 이후 1985년 무보험자동차사고 피해자에게로 범위가 확대되어 오늘에 이르고 있다. 현재 정부보장사업제도는 자배법에 근거하여 12개 손해보험회사(메리츠화재, 한화손해보험, 롯데손해보험, MG손해보험, 흥국화재, 삼성화재, 현대해상화재, KB손해보험, DB손해보험, AXA손해보험, 더케이손해보험,)가 보장사업 보상업무를 정부를 대신하여 위탁수행하고 있다.

## 참고문헌

- 양승규, 「보험법 제5판」, 삼지원, 2005.
- 김성태, 「보험법 강론」, 법문사, 2001.
- 이인영 외 1, 「자동차손해배상보장법상 가불금 지급제도 개선방안」, 공청회자료집, 2006.
- 정찬형, 「상법강의(하) 제10판」, 박영사, 2008.
- 최기원, 「보험법(신정판)」, 박영사, 1998.
- 손해보험협회, 「자동차보험표준약관집」, 2018.
- 강재철, “책임보험과 피해자인 제3자”, 「해상보험법에 관한 제문제(하)」, 법원행정처, 1991.
- 김동훈, “책임보험에 있어서 피해자의 직접청구권”, 「오늘의 법률」, 1998.
- 김문재, “자동차손해보상책임보험에서의 피해자의 직접청구권”, 「상사판례연구」 제1호, 1986.
- 김성완, “자배법상 압류·양도 금지조항에 관한 소고”, 「보험금융연구」 제27권 제3호, 2016.
- \_\_\_\_\_, “책임보험에서의 가불금청구권에 관한 고찰”, 「저스티스」 통권 제143호, 2014.
- 김성태, “직접청구권의 성질과 시효”, 「상사판례연구II」, 1996.
- 문병일, “보험자에 대한 직접청구권의 법적 성질 -P&I - 보험을 중심으로-”, 「해상보험법연구」 제6권 제1호, 해상보험연구회, 2010.
- 박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 「안암법학」 2008.
- 박정국, “책임보험에서의 직접청구권의 법적 성질에 관한 소고”, 「원광법학」 제28권 제2호, 2012.
- 장경환, “자동차손해배상책임보험에서의 직접청구권의 성질과 손해배상청구권의 혼동”, 「경희법학」 제38권 제1호, 2003.
- 장덕조, “피해자 직접청구권과 피보험자 보험금청구권과의 관계 -상법 제724조 제1항 해석에 관한 판례 법리의 비판-”, 「상사법연구」 제26권 제4호, 2008.
- 정경영, “공동불법행위 피해자의 직접청구권”, 「보험법 연구 3」, 삼지원, 1999.
- 정진욱, “책임보험에서 피해자의 직접청구권의 소멸시효”, 경성대학교 법학연구소, 「경성법학」 제4호, 연구논문, 1995.8.

鈴木潔 의 3, 註解 交通損害賠償法, 青林書院新社, 1982.

Bruck-Müller-Sieg. Lommentar zum VVG, 8 Aufl., 1983.

<Abstract>

## **The legal status of automobile accident victims in auto liability insurance**

**- Focusing on the Direct right of action and the right of action for temporary payments -**

**Kim, Seong Wan\***

This article looked through the legal status of the direct right of action and the action for temporary payments. This rights is a representative rights of victims of automobile accident to make up damage in automobile insurance.

To protect automobile accident victims who couldn't have appropriate compensation from the inflictor, the direct right of action in liability insurance was established by Commercial Law(Article 724) and Act on Guarantee of Compensation for Loss Caused by Automobile(Article 10). Besides, the right of action for temporary payments was established by Act on Guarantee of Compensation for Loss Caused by Automobile(Article 11) to heighten up on the victim's right when liability of compensation or amount of indemnity aren't exactly decided from automobile accident immediately. Both rights are granted to victims of automobile accident to make up damage and especially regulated by law to protect traffic accident victims.

As such, even though the Direct right of action and the right of action for temporary payments is a system designed to protect traffic accident victims, various problems have arisen in the exercise of the claim.

Therefore, this article looked through the legal characteristics, exercise of claims, relationship between the direct right of action and other right of action and extinctive prescription of the direct right of action, and examined closely several disputes of the right of action for temporary payments such as payment obligation of insurers who

---

\* Ph. D. in Law, Head of department of Traffic Accident Compensation Supervisory Service.

don't have liability of compensation for traffic accident, range of payment about medical expenses and other indemnities and so on. And then this article suggested improvement measure for the problems related to these rights.

**Key Words** : Act on Guarantee of Compensation for Loss Caused by Automobile, Commercial law, liability insurance, automobile insurance, the direct right of action, the right of action for temporary payments, the government compensation system.

