

「자동차손해배상보장법」상의 ‘운행’ 및 ‘운행기인성’ 개념에 대한 소고

- 대법원 판례에 대한 분석과 비판 -

The legal analysis on the concept of ‘operation of the car’ and ‘causation between the accidents & operation of the car’ under 「the Guarantee of Compensation for Damages by Car Accident Act」

박 세 민*
Park Se-Min

「자배법」상 자동차를 운행하는 자는 운행 중에 일어난 모든 사고에 대하여 책임을 지는 것이 아니라 그 중에서 운행으로 인하여 일어난 사고의 피해자에 대하여만 책임을 지는 것이라는 합리적 제한이 필요하다. ‘차고출입설’이 피해자보호라는 측면만을 고려할 때는 가장 폭넓은 보호를 제공하는 것이 사실이지만, 이 설에 의하면 경우에 따라 사고와 운행 사이의 인과관계 문제에 불합리한 결과를 야기할 수도 있다. 현재 운행개념에 대한 대법원의 입장이라 할 수 있는 ‘고유장치설’은 개정 전 「자배법」에 그 뿌리를 두고 있는 것이므로, 일견 확대된 것으로 보이는 운행개념을 정의한 현행 「자배법」하에서는 ‘차고출입설’로 대체해야 한다는 주장이 나름대로의 설득력을 가지고는 있다. 그러나 이 설에 내재하고 있는 운행개념에 대한 무한정한 확대 가능성과 「자배법」의 (숨어있는) 목적 등을 고려할 때 실무상 ‘차고출입설’의 적용은 보다 많은 신중을 기해야 할 문제라고 판단된다. 결국 현행 「자배법」상 운행개념의 해석에 있어서도 ‘고유장치설’은 여전히 유효하며, 사고와 운행사이에 존재해야 하는 인과관계의 유무를 판단함에 있어서도 ‘고유장치설’이 보다 합리적인 기준을 제시하는 것으로 판단된다.

※ Key Word : 자동차손해배상보장법, 운행, 고유장치설, 차고출입설, 운행중의 사고, 인과관계, 운행기인성,

* 충북대학교 법학과 교수(e-mail : sm0823@chungbuk.ac.kr)

I. 서론

현행 「자동차손해배상보장법」(이하 「자배법」이라 한다) 제3조는 “자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 인하여 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 때에 그 손해를 배상할 책임을 진다”고 규정하고 있으며, 동법 제2조 제2호에서 운행의 개념에 대하여 “운행이라 함은 사람 또는 물건의 운송여부에 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용 또는 관리하는 것을 말한다”고 정의하고 있다. 이러한 정의는 개정 전 「자배법」 제2조 제2호에서 운행은 사람 또는 물건의 운송여부에 관계없이 자동차를 당해장치의 용법에 따라 사용하는 것이라고 규정했던 것과 그 표현에 있어 차이가 있다. 「자동차관리법」 제2조 제2호에서도 현행 「자배법」과 동일하게 운행의 개념에 대하여 정의를 내리고 있다. 한편 개정 전의 자동차보험보통약관에 의하면 대인배상I과 대인배상II에서의 보험사고에 대한 정의를 달리 하였는데, 대인배상I에서는 “... 피보험자동차의 소유, 사용, 관리로 인하여 ...” 라고 정의하였고, 대인배상II에서는 “... 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 ...” 라고 보험자의 보상책임을 각각 표현하였다. 그러다가 2003년 1월부터 적용되고 있는 개정 자동차보험보통약관에서는 대인배상I 및 대인배상II의 배상책임과 관련하여 “보험회사는 피보험자가 보험증권에 기재된 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안 생긴 피보험자동차의 사고로 인하여 남을 죽게 하거나 다치게 한 경우 법률상 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해를 보상합니다”라고 함께 묶어서 규정하고 있다.

이러한 「자배법」상의 ‘운행’의 개념은 국어사전상의 운행의 개념 또는 우리가 일상생활에서 이해하고 있는 그것과는 상당한 차이가 있기 때문에 「자배법」 또는 자동차보험약관의 해석과 관련하여 보험자와 피보험자 및 피해자 사이에 여러 문제를 야기하고 있다. 자동차가 관련되어 대인사고가 발생하였더라도 그 사고가 「자배법」의 대상이 되는 자동차의 ‘운행’에 의하여 발생한 대인사고가 아니라면 그 사고에 대하여 「자배법」이 적용되지 아니하고 그 결과 가해자는 자신의 보험회사에 대하여 「자배법」상의 보험금의 지급을 청구할 수 없을 뿐만 아니라 피해자의 입장에서도 만일 가해자측의 자력이 충분하지 않은 경우에는 자신이 당한 손해의 전부 또는 일

부에 대하여 배상을 받지 못할 수도 있게 된다. 따라서 「자배법」의 적용대상이 되는 자동차의 ‘운행’에 대한 정확한 이해가 요구된다.

일반적으로 자동차보험보통약관에서 정하고 있는 사고, 즉 ‘피보험자동차를 소유·사용·관리하는 동안 생긴 피보험자동차의 사고’는 「자배법」상의 ‘운행으로 인하여’ 보다 넓은 개념으로 이해되고 있으나 얼마나 그 개념이 넓은 것인가에 대하여는 논란이 있다. 그런데 대법원의 입장 및 실무의 경향은 이를 특별히 구별하지 않고 있는 것으로 보인다.¹⁾ 또한 「자배법」의 개정 이후에 내려진 ‘운행’ 개념에 대한 대법원의 판례를 보면 개정 전 「자배법」하에서의 해석법과 커다란 차이를 발견할 수 없다.²⁾

대법원은 ‘운행’의 개념에 대한 많은 판결을 내리고 있으나 이에 대한 명확한 기준을 제시하지 못하는 경우도 적지 않아 그 해석에 있어서 혼란스러움이 여전히 남아있는 것이 현실이다. 한편 「자배법」상의 책임을 묻기 위해서는 자동차의 운행과 타인의 생명 또는 신체의 부상사이에 상당인과관계의 존재가 또한 요구되는데, 이는 「자배법」 제3조가 「자배법」상의 사고란 ‘운행으로 인하여’ 발생하여야 한다고 규정하는데서 비롯되며 이러한 인과관계의 문제를 ‘운행기인성’이라 한다. 즉 운행기인성의 문제는 운행의 개념의 문제와 함께 「자배법」상의 책임을 자동차의 보유자에게 묻기 위해 요구되는 핵심적인 두 가지 요소 중의 하나이다. 실무상으로 운행기인성의 문제는 불법주·정차와 추돌사고 사이 및 차량에서의 하차시 발생한 사고를 해석함에 있어 많이 야기되는데, 이에 대한 대법원의 판례가 운행기인성 유무를 판단할 수 있는 명쾌한 기준을 아직 제공하지 못하는 것으로 판단된다.

본 논문에서는 운행의 개념과 운행기인성 유무에 대한 대법원 판례들을 비판적 시각으로 재분석하여 추론 가능한 기준을 제시하고자 함을 목적으로 하고 있다.

1) 남원식 외 6인(1998), p.162; 송성열(1998), p.154; 이병석(2000), p.34.

2) 대판 2000.1.21. 99다41824. 대법원은 이 판례에서 운행의 개념과 관련하여 ‘당해장치의 용법’에 따른 해석을 하였는데, 이러한 해석법은 개정전의 「자배법」 제2조 제2호에서 정의하는 운행의 개념이다.

II. ‘운행’ 개념 정의에 대한 학설

1. 전통적인 학설에 대한 개관

현행 「자배법」은 자동차의 운행을 사람 또는 물건의 운송 여부에 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용·관리하는 것이라고 규정하고 있다. 그런데 개정 전의 「자배법」 제2조 제2호에서는 자동차의 운행이란 사람 또는 물건의 운송 여부에 관계없이 자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용하는 것을 말한다고 규정했고, 이에 따라 무엇이 ‘당해 장치’를 의미하는가에 대해서 의견이 나뉘어져 있었다. 이에 대한 해석을 위해 여러 학설이 존재하였다. 이러한 학설은 현행 「자배법」의 해석에 있어서도 필요하다고 할 수 있다. 그 이유는 현행 「자배법」이 규정하는 ‘용법에 따라 사용·관리하는 것’이란 표현이 개정 전의 「자배법」상의 ‘당해 장치’에 관한 학설 중 후술하는 ‘고유장치설’ 또는 ‘차고출입설’에 따라 해석되는 운행의 인정범위를 포괄적으로 표현한 것으로 볼 수 있기 때문이다. 따라서 표면적으로는 현행 「자배법」상의 운행개념이 구 개념인 ‘당해 장치의 용법에 따른 자동차의 사용’보다 확대된 것으로 보이지만, 개정 전의 「자배법」하에서 운행의 개념에 대한 통설 또는 유력설인 ‘고유장치설’ 및 ‘차고출입설’에 기초한 운행의 개념과 비교하여 볼 때 대체적으로 유사한 것으로 판단된다. 이러한 이유로 당해 장치가 무엇인가에 대한 대표적인 학설의 이해는 여전히 필요하다고 판단된다.

당해 장치를 규명하려는 대표적인 학설로는 ‘원동기설’, ‘주행장치설’, ‘고유장치설’ 및 ‘차고출입설’ 등이 있다.³⁾ 당해 장치를 원동기장치로 보아 당해 장치인 원동기의 용법에 의하여 육상을 이동하는 것, 즉 기계력에 의한 발전에서 정지까지의 주행을 운행으로 보는 ‘원동기설’이 처음에 등장하였다. 이것은 순수 기계공학적인 입장에서 운행을 해석한 것으로서 이에 따르면 주차·정차하고 있는 자동차는 운행

3) 최기원(2002), pp.463~468; 양승규(2002), pp.400~401; 정찬형(2003), p.669; 이기수(2000), pp.228~229.

하는 것이 아니므로, 설령 위법하게 자동차를 주·정차하여 다른 자동차와 충돌사고를 야기했다고 하더라도 이는 운행으로 인한 사고가 아니라는 것이다. 또한 자동차가 주유소에서 급유를 끝내고 발동을 끈 후 고장난 부분을 수리하는 중에 발생한 사고 역시 운행중의 사고가 아니라고 본다. 또한 기름을 절약하기 위하여 내리막길에서 엔진을 끄고 가다가 사고를 일으킨 경우 또는 정차직후 문을 열었는데 후속차량이 그 문에 접촉되어 사고가 일어난 경우 운행으로 인한 사고로 볼 수 없게 된다.⁴⁾ 그러나 이 설은 운행과 운전을 같은 의미로 해석하는 오류를 범하고 있으며, 자동차의 장치를 원동기만으로 한정하는 등 그 범위가 지나치게 좁아 피해자보호를 최우선으로 하는 「자배법」의 목적에 부합하지 않는다는 비판이 제기되었다.⁵⁾

그후 당해 장치를 원동기 이외에 제동장치 또는 조향장치 같은 주행장치까지 포함하는 것으로 보아 원동기 뿐만 아니라 이러한 주행장치의 조종에 의해 이동하는 것을 운행으로 보는 '주행장치설'이 등장하였다. 이 설에 의하면 피견인차인 고장차라도 피견인차에 운전자가 탑승하여 핸들조작이나 브레이크 등에 의하여 그 조종을 할 수 있는 경우에는 자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용하는 경우에 해당한다고 해석한다.⁶⁾ 이를 반대로 해석하면 고장으로 시동이 걸리지 아니하는 피견인차량을 시동이 걸리게 하기 위하여 피견인차량에 운전자도 탑승하지 아니한 상태에서 견인차량과 견인줄에 연결되어 단순히 견인차량의 견인에 의하여 피견인차량이 끌려가는 경우에는 핸들이나 브레이크 등에 대한 조종이 전혀 없는 것이므로 오로지 견인차량의 운행만이 있다고 보아야 할 것이다. 그런데 주행장치설 역시 운행의 개념을 주행으로 인한 위험성만으로 제한하고 있어 불합리하다는 지적이 있으며, 자동차가 정지상태에서 사고를 야기한 경우에는 운행으로 볼 수 없다는 점에서 여전히 운행의 인정범위가 협소하다는 비판이 제기되었다.

이에 따라 당해 장치란 원동기 또는 주행장치 이외에 자동차의 용도에 따라 그 구조상 설비되어 있는 각종의 고유의 고정장치 - 기관, 조향, 전동, 제동, 전기, 연료, 냉각, 윤활, 배기, 기타 장치 외에 자동차의 문, 크레인차의 크레인, 덤프카의 덤프,

4) 이보환(1993), p.79.

5) 최기원(2002), p.465.

6) 김주동·마승렬(1999), p.53; 최기원(2002), p.467.

화물자동차 적재함의 측판 및 후판 - 의 전부 또는 일부를 각각의 목적(용법)에 따라 사용하는 것을 운행 중이라고 해석하는 '고유장치설'이 지지를 받았다. 이 설에 의하면, 예를 들어 사고를 낸 크레인차가 사고당시 정지상태에 있었다더라도 이 차에 설치되어 있는 크레인 장치를 그 목적인 화물운반에 쓰려고 조종하다가 과실로 사고를 일으켰다면 이는 「자배법」상의 책임을 진다.⁷⁾ 이 고유장치설은 본격적인 운행 개념의 확대를 가져왔으며 위의 두 학설에 따른 운행의 범주보다 넓은 개념의 운행을 인정할 수 있게 되었다. 이 설에 따르면 주행 중 선반에서 짐이 떨어져서 생긴 사고도 운행 중의 사고로 볼 수 있으며, 일시정차중의 사고라 하더라도 운행기인성이 인정되면 운행중의 사고로 해석될 수도 있다.

다만 이 설은 고유장치만을 대상으로 한 것이지 결코 자동차에 존재하는 모든 장치를 고려하는 것이 아니라는 점을 유의해야 한다. 예를 들어 피보험차량에 적재된 콤파인을 살피다가 동 차량이 한쪽으로 기울어진 것을 발견하고 콤파인의 위치 교정을 위해 동 차량에 적재된 콤파인을 조작하다가 피보험자가 콤파인과 함께 마당으로 추락하여 부상을 당한 사고에서 적재함 내에서 적재물인 콤파인을 옮기는 행위가 차량의 고유장치를 그 사용목적에 따라 사용한 것에 해당하는지의 여부가 문제가 된 분쟁조정사건이 있다. 피보험자동차의 사고에 대하여 대법원은 피보험자동차를 당해장치의 용법에 따라 사용 중 그 자동차에 기인하여 피보험자가 상해를 입거나 사망한 사고를 말하며 여기에서 당해장치란 “운전자나 동승자 및 화물과는 구별되는 당해 자동차에 계속적으로 고정되어 있는 장치로서 자동차의 구조상 설비되어 있는 당해 자동차 고유의 장치를 말하는 것이며 이와 같은 각종 장치의 전부 또는 일부를 각각의 사용목적에 따라 사용하는 경우에는 운행중에 있다”고 판시한 바 있다.⁸⁾ 이를 바탕으로 하여 금융분쟁조정위원회는 본 사건에서 피보험자동차에 적재되어 있는 콤파인의 경우 당해장치에 포함되지 않으며 이 사고는 피보험자동차를 당해장치의 용법에 따라 사용중 발생한 사고가 아니라 피보험자가 피보험차량에 적재된 콤파인을 조작하던 중 조작 부주의로 인하여 발생한 사고(일종의 안전사고)라고 해석하였다.

7) 이보환(1993), pp.80~81.

8) 대판 1993.4.27, 92다8101.

2. 차고출입설(車庫出入說) 등에 대한 해설

피해자보호의 문제가 중대한 사회적 과제로 떠오르자 운행개념의 지속적인 확대가 요구되었으며 이에 대한 해결책으로서 ‘고유장치설’에서 한 단계 더 나아가 자동차가 차고에서 나와 차고로 다시 돌아갈 때까지 도로에 있는 동안을 주행·주차·정차·적하물의 적재 및 하차를 불문하고 모두 운행으로 보는 ‘차고출입설’이 등장하였다. 차고출입설에 따르면 기존의 고유장치설이 「자배법」 소정의 법문(法文)에 너무 집착하고 있어 그 한계를 스스로 잉태하고 있다고 비판하면서, 운전의 개시로부터 운전의 종결까지 또는 긴 시간의 운전중지(완전주차)까지도 모두 운행 중에 있는 것으로 해석할 것을 주장하고 있다.⁹⁾ 따라서 이 설은 주차도 운행의 개념에 포함시킨 것이며 자동차의 일시적인 주·정차 중에 생긴 사고를 ‘운행중의 사고’로 보는 데에는 더더욱 문제가 없다. 그러므로 자의로 일시적인 운전중단을 하고 있는 동안에도 그 자동차는 운행 중에 있는 것으로 볼 수 있을 것이므로 운전자가 일시 차를 세워두고 차 밖에서 전화를 걸고 있는 동안에 자동차 상태의 불량으로 전복하였을 때에는 운행 중의 사고로 된다.¹⁰⁾ 이러한 차고출입설은 독일의 「자동차 강제보험법」 제1조와 자동차책임보험약관 제10조의 영향을 받은 것으로 보인다.¹¹⁾

「자배법」의 입법취지가 자동차 그 자체를 하나의 위험물로 파악하여 그것에 의해 야기되는 위험책임을 규율하는 것이라고 해석하면서, 자동차의 ‘사용’이라는 측면을 부각시키는 해석법이 차고출입설이다. 따라서 위에서 언급했듯이 자동차가 주차의 형태든, 정차의 형태든 아니면 주행의 형태든 도로상에 있는 것 자체가 운행상의 위험이며 정지상태의 시간적 장단(長短)을 고려할 필요가 없다고 보고 있다. 따라서 자동차가 도로에 있으면서 자동차 자체가 가지는 위험상태가 지속되는 한 운행 상태에 있는 것으로 보아야 하며, 이러한 운행은 도로로부터 자동차를 움직여 차고

9) 이병석(2000), pp.29~30.

10) 양승규(2000), p.401; 이기수(2000), p.229.

11) 최기원(2002), pp.467~468 「자배법」 제3조에서 말하는 ‘운행’이란 자동차의 사용의 의미로 해석해야 하며 이러한 취지에서 피견인차에 의한 사고도 운전사의 탑승여부와 관계없이 자동차의 사용으로 인한 사고로 보아 보험자의 책임이 인정되어야 한다고 주장하고 있다. 이러한 주장은 ‘차고출입설’을 지지하는 것으로 이해될 수 있다.

내지 도로 이외의 장소에 들 때에 종료되는 것이라고 한다. 차고출입설을 주장하는 입장에서는 「자배법」의 제정 당시에는 기계공학적으로 파악한 운행 개념을 바탕으로 하였다고 하더라도, 현재 상황에서 「자배법」 제2조 및 제3조를 해석함에 있어서는 교통기술적인 측면에서 운행의 개념을 파악하여야 한다고 주장하고 있다.¹²⁾

대법원이 운행의 해석과 관련하여 '고유장치설'의 입장에서 판결을 내린 것은 그동안 「자배법」의 관련 규정이 '당해장치의 용법에 따라 사용하는 것'이라는 문구에 영향을 받은 것이 사실이다. 현행 「자배법」 제2조 제2호는 "운행이라 함은 사람 또는 물건의 운송 여부에 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용 또는 관리하는 것을 말한다"고 규정하고 있는데, 이는 손해배상의 범위를 「상법」 제726조의 2의 규정에 의한 자동차보험자의 배상책임 범위 및 자동차보험약관에서의 보험자의 전보책임 범위와 일치시킨 것으로서, 과거 '당해장치의 용법에 따라 사용하는 것'이라고 운행의 개념을 정의했던 것 보다 확대하려는 의도가 있는 것으로 짐작된다. 이제 「자배법」의 개정으로 '당해장치의 용법'은 '자동차의 용법'으로, 또 '사용'이라는 문구에서 '사용 또는 관리'로 바뀌었다. 개정된 「자배법」 제2조 제2호의 '자동차의 용법'을 해석할 때 자동차에는 고유장치의 작동에 의한 장소의 이동이라는 본질적인 기능 외에도 사람의 거주장소(存居場所)로서의 공간적 장소제공의 기능이 있다고 하면서 과거 '당해장치의 용법'의 해석보다 훨씬 광범위하게 해석할 수 있는 여지가 있는 것이 사실이다. 즉 '자동차의 용법'에는 당해장치의 조작행위는 물론이고 자동차가 사람에게 제공하는 모든 기능에 따른 사용 및 관리도 포함하기 때문에 자동차의 용법이란 해석하기에 따라 운행의 범위가 대단히 확대될 수도 있는 것이다. 이렇게 보면 운행의 개념에 대한 기존의 '고유장치설'이 '차고출입설'에 의해 대체될 가능성이 농후하며, 한 걸음 더 나아가 차고 내에서나 도로 밖에서의 자동차 사고도 운행에 해당될 수도 있다는 의미가 포함되었음을 고려할 때, 「자배법」상의 자동차로 있는 동안에는 항상 운행에 해당되기 때문에 자동차 그 자체의 존재가 곧 운행에 해당된다고 해석할 수 있는 여지를 남기고 있다는 견해도 있다(차자체존재설(車自體存在說)).¹³⁾

12) 이보환(1993), pp.88~90; 최기원(2002), pp.457~468.

3. 차고출입설 등에 대한 비판

자동차의 용법에는 위에서 언급한 대로 장소의 이동 이외에 여러 보조적 기능이 물론 존재한다. 그런데 이러한 용법은 자동차라는 기계의 용도에 대한 해석이며, 운행과 관련한 해석에 있어서는 장소의 이동이라는 본질적 기능과 밀접한 관계가 있는 용법만을 고려대상으로 하여야 할 것이다. 자동차의 본질적 기능이 사용될 가능성이 전혀 없는 장기간의 완전주차까지도 운행의 개념에 쉽게 포함시킬 수 있는 차고출입설 또는 차차체존재설은 지나치게 운행의 개념을 확대하게 되는 결과를 초래할 수 있다. 생각건대 차고출입설은 피해자보호라는 공공의 목적에 너무 집착하여 운행의 개념이 합리적인 범위를 넘어설 정도로 확대될 가능성이 있고 이는 관련 법조문의 형식화를 가져올 우려가 있다. 물론 현행 「자배법」 제2조 제2호가 ‘사람 또는 물건의 운송여부에 관계없이’ 라는 표현을 사용하고 있으므로 본질적 기능만을 강조해서는 안된다고 반박할 수 있겠으나, 동법 제1조 및 제3조의 입법취지 등을 고려할 때 본질적 기능과 부수적 기능을 똑같이 평가하고 동등하게 다루어서는 안된다고 판단된다. 즉 차고출입설에 따른 자동차의 용법에 대한 해석에 있어서도 운행과 관련하여서는 본질적인 기능측면에 보다 많은 무게의 중심을 두어야 한다. 이러한 해석은 「상법」 제726조의 2 및 자동차보험보통약관에서의 ‘피보험자동차를 소유·사용·관리하는 동안’ 이라는 문구를 해석함에도 적용되어야 할 것이다.

13) 이병석(2000), pp.31~37.

III. ‘운행’ 개념에 대한 대법원판례의 경향 및 비판

대법원은 당해장치란 운전자나 동승자 및 화물과는 구별되는 당해 자동차에 계속적으로 고정되어 있는 장치로서 자동차의 구조상 설비되어 있는 당해 자동차 고유의 장치를 말하며, 이와 같은 각종 장치의 전부 또는 일부를 각각의 사용목적에 따라 사용하는 경우에는 운행 중에 있는 것이라고 하였다.¹⁴⁾ 예를 들어 보험자 Y는 A 회사와 사이에 A 소유의 지게차에 관하여 피보험자를 A로 하는 자동차종합보험계약을 체결하였다. B는 지게차를 운전하여 작업장에서 C가 운전하는 다른 지게차와 함께 작업장에 하역되어 있던 1t 단위로 묶여진 각재다발을 들어올려 D가 운전하는 트럭 적재함에 적재하는 작업을 하게 되었는데 이 사건 지게차는 트럭의 우측에서, C운전의 지게차는 트럭의 좌측에서 각기 적재작업을 하였다. B와 C는 트럭의 적재함 위에 각재다발을 3줄로 2단씩 쌓은 다음, 3단계 각재다발을 쌓기 위하여 B가 적재함 우측에서 2단씩 쌓인 각재다발 위에 3단계 각재다발 1개를 올려놓고 나머지 2개의 각재다발을 더 쌓기 위하여 이 사건 지게차를 운전하여 각재다발이 하역되어 있는 곳까지 가서 다시 각재다발 2개를 싣고 돌아오는 중에 3단계로 적재된 각재다발 1개가 균형을 잃고 지면에 떨어지면서 때마침 그 밑에서 있던 D를 덮쳐 D가 현장에서 사망하게 하였다. 이에 D의 상속인들인 X는 A의 보험자인 Y에 대하여 보험금을 청구하였다.

이 사건에서 대법원은 지게차라고 하는 것은 화물을 운반하거나 적재 또는 하역 작업을 하는 특수기능을 하는 건설기계이므로 지게차가 그 당해장치인 지게발을 이용하여 화물을 화물차에 적재하는 것은 지게차의 고유장치를 그 목적에 따라 사용하는 것으로서 운행에 해당한다 할 것이며, 그 적재된 화물이 떨어진 사고가 지게차의 운행으로 말미암은 사고인지의 여부는 그 적재행위와 화물의 추락 사이에 상당인과관계를 인정할 수 있는지의 여부에 따라서 결정될 문제라고 할 것인바, 사고가 지게차 운전자가 다른 각재다발을 적재하기 위하여 계속 작업을 하던 중에 일어난

14) 대판 1997.1.21, 96다42314; 대판 1996.5.28, 96다7359; 대판 1993.4.27, 92다 8101; 대판 1988.9.27, 86다카2270; 대판 1980.8.12, 80다904.

것이어서 시간적, 장소적으로 서로 근접되어 있을 뿐만 아니라 적재된 각재다발에 다른 외부의 힘이 작용하여 떨어졌다고는 보이지 않는 경우에는 그 사고는 지게차의 운행으로 인하여 발생한 것이라 할 수 있다고 해석하였다.¹⁵⁾

반면에 X의 운전자가 공제에 가입되어 있는 트랙터에 X 소유의 곡물수송용 트레일러를 견인하여 운행하여 보니 트레일러의 적재함 좌·우측에 부착된 쇠파이프 2개의 용접부분이 떨어져 덜거덕거려 이를 아예 떼어버리기로 하고, 자동차정비업소 마당에서 트랙터와 그에 견인된 트레일러를 주차시키고 정비업소의 종업원으로부터 쇠파이프를 분리시키는 수리를 받은 다음, 다른 사람과 함께 쇠파이프를 적재함에서 지렛대를 이용하여 정비업소의 마당으로 밀어내다가 쇠파이프가 마침 트레일러 옆을 지나가던 피해자의 왼쪽다리를 충격하여 동인에게 좌대퇴골 분쇄골절상 등을 입힌 사고에서, 사고가 트레일러로 견인되는 적재함에 부착되어 있는 쇠파이프를 그 사용목적에 따라 사용하다가 발생한 것이 아니고 그 철구조물을 철거하는 수리작업 과정에서 발생한 경우, 이는 자동차의 운행 중 일어난 사고로 볼 수 없다고 하였다.¹⁶⁾

또 예를 들어 X회사 소속 운전자인 A는 편도 4차선 도로의 4차선 상에 자동차를 정차시켜 놓은 채 적재함 중간쯤 도로 쪽에 서서 적재함에 적재된 통조림박스 300개의 하차작업을 하던 중 적재함 위 인도쪽으로 풀린 화물고정용 밧줄을 너무 힘껏 잡아당긴 나머지 밧줄을 자신의 등 뒤 도로 쪽으로까지 넘어가게 하여 때마침 100cc오토바이를 운전하고 그 곳을 지나가던 피해자 B의 몸에 걸리게 함으로써 사고가 발생하였고, 이에 X가 보험자인 Y에게 보험금을 청구한 사건에서, 화물의 하차 작업중 화물고정용 밧줄에 오토바이가 걸려 넘어져 사고가 발생한 경우 화물고정용 밧줄은 적재함 위에 짐을 실을 때에 사용되는 것이기는 하나 물건을 운송할 때 일반적·계속적으로 사용되는 장치가 아니고 또한 적재함과 일체가 되어 설비된 고유장치라고도 할 수 없으므로 본 사고는 자동차의 운행중의 사고로 볼 수 없다고 해석하였다.¹⁷⁾

15) 대판 1997.4.8, 95다26995.

16) 대판 1996.5.28, 96다7359.

17) 대판 1996.5.31, 95다19232.

이러한 해석은 대법원이 '고유장치설'의 입장을 취하고 있음을 보여주는 것이다. '고유장치설'에 의하면 자동차의 운행 중에 발생한 사고뿐만 아니라 일시정차 중에 사고가 발생하더라도 '운행기인성'이 인정되는 때에는 일시정차중의 사고로 인한 손해배상책임도 「자배법」 제3조상의 책임의 범위에 포함됨을 어렵지 않게 설명할 수 있다. 따라서 승객이 자동차에서 하차하던 중 자동차의 문에 신체의 일부가 끼어 부상을 입거나 정차중인 화물차의 적재함 측문을 여는 순간 적재된 화물이 떨어져 아래에 있던 사람이 부상을 입은 경우 운행 중의 사고로 볼 수 있을 것이다.¹⁸⁾ 또한 주행 중 차량의 바닥에 넘어져서 승객이 부상당한 경우나 정차한 차량의 출입문을 닫다가 승객이 다친 경우에도 이를 모두 운행 중의 사고로 해석할 수 있다.

반면에 자동차에 타고 있다가 사망하였다고 하여도 그 사고가 자동차의 운송수단으로의 본질이나 위험과 전혀 무관하게 사용되었을 경우까지 자동차의 운행 중의 사고라고 보기는 어렵다. 그러므로 망인이 승용차를 운행하기 위하여 시동 및 히터를 켜놓고 대기하고 있었던 것이 아니라, 승용차를 잠을 자기 위한 공간으로 이용하면서 다만 추위에 대비하여 방한 목적으로 시동과 히터를 이용하다가 산소결핍으로 질식사한 것이라면 이를 가지고 승용차의 각종 장치의 전부 또는 일부를 사용목적에 따라 사용하는 경우에 해당하거나 망인의 사망이 이 승용차의 운송수단으로서의 본질이나 위험과 관련하여 일어난 것으로서 볼 수 없으므로 자동차의 운행 중의 사고라고 할 수 없다.¹⁹⁾ 또한 교통사고만의 담보특약부 상해보험계약의 피보험자가 자동차의 운행중 수면부족으로 졸음이 오자 자동차를 ○○천 방조제 도로 옆의 잔디밭에 주차시키고 시동을 끈 후 사이드 브레이크를 잠그지 않고 변속기도 중립상태에 두고 잠을 자다가 자동차가 미끄러져 내려가 물에 빠져 사망한 사고에 대하여, 대법원은 이를 피보험자가 운행 중의 자동차에 탑승하고 있을 때의 사고라고 볼 수 없고 또한 이를 운행으로 인하여 발생한 사고로 볼 수 없다고 판시²⁰⁾하였는데 이러한 결론의 근거는 자동차를 주차한 곳이 잔디밭으로서 「도로교통법 및 도로법」에 의한 도로가 아니기 때문이라고 여겨진다. 최근 판례로서 심야에 LPG 승용차를 운

18) 김주동 외(1999), p.53.

19) 대판 2000.1.21, 99다41824.

20) 대판 1994.4.29, 93다55180.

전하여 목적지로 향하여 운행하던 중 눈이 내려 도로가 결빙되어 있어 도로상태가 좋아질 때까지 휴식을 취할 목적으로 도로변에 승용차를 주차한 후 시동을 켜 채 승용차 안에서 잠을 자다가 차내에 누출된 LPG 가스 폭발로 화재가 발생하여 운전자가 사망한 경우 대법원은 이 사건을 자동차의 운행 중의 사고라고 판시하였다.²¹⁾

한편 약관에서 교통재해를 직접적인 원인으로 하여 사망하면 교통재해사망보험금을 지급한다는 내용 및 교통사고의 정의를 '운행중인 교통기관에 탑승' 하고 있는 동안 피보험자가 입은 불의의 사고라 규정하고 있는 '○○암보험계약'의 피보험자가 노상에서 시동을 켜 채(히터를 켜고) 주차한 후 잠을 자다가 원인불명의 화재로 인하여 화상을 입고 치료 중에 화상을 선행사고로 하여 사망한 인보험분쟁조정사건에서, 보험금지급신청인은 동 사고가 약관상의 교통재해에 해당하므로 교통재해사망보험금이 지급되어야지 일반재해보상보험금만 지급되는 것은 부당하다고 주장한 반면에, 피신청인은 피보험자가 차량운행이 거의 없는 장소에 주차중인 차량에서 히터를 작동시키기 위해 시동을 켜 채 취침 중 발생한 화재로 인하여 사망한 것으로 피보험자에게는 차량운행에 대한 의사가 있었다고 보기 어려우며 따라서 사고차량이 도로에 주차해 있었고 시동이 걸려 있었다는 상태만으로는 운행중의 사고라고 볼 수 없으므로 교통재해로 인정할 수 없다고 항변하였다. 분쟁조정위는 운행의 개념에 대하여 고유장치설에 바탕을 두고 주·정차시의 사고도 운행의 범주에서 배제하지 않고 있음을 볼 때 난방장치가 작동중인 주차상태의 자동차를 '운행중의 교통기관'으로 보아야 하며 따라서 보험회사는 교통재해사망보험금을 지급하도록 결정하였다.²²⁾

생각건대 동 약관이 교통사고를 운행중인 교통기관에 탑승하고 있는 동안 피보험자가 입은 불의의 사고라고 정의하고 있는 바, 분쟁위는 이 중 '탑승'이라는 사실에 더 많은 무게를 두고 있는 듯하다. 분쟁위는 고유장치설에 의할 때 주·정차시의 사고도 운행의 범주에서 배제되지 않는다고 하였으나 여기에는 합리적인 범위 내에서의 제한이 필요하다고 여겨진다. 즉 일시정차와 같은 경우에는 당연히 운행의 범주에 포함되지만, 일시정차가 아니라 운행의 의사를 인정하기 어려운 완전주차의 경우

21) 대판 2000.9.8, 2000다89.

22) 인보험분쟁 94-43(해바라기암보험분쟁).

까지 '운행중'의 교통기관이라고 인정하기는 어려우며 또한 본 사고에 있어서 '운행기인성'을 인정하기 어렵다. 결론적으로 운행의 개념에 대하여 고유장치설에 의하는 경우에 본 사고를 교통사고로 인정하는 것은 합리성이 결여된다고 판단된다.

또한 비록 「자배법」상의 책임이 아니라 자기신체사고보험(과거 자손사고보험)에 관한 것이긴 하지만 차내질식사와 관련하여 운행중의 사고여부가 논란이 된 분쟁조정사건이 있었다. 개인용자동차보험계약의 피보험자 아들이 피보험차량의 시동을 켜 채 주차된 동 차량의 운전석에서 사망하였는데 부검결과 탄산가스중독에 의한 질식사로 판명되었다. 자기신체사고보험금의 지급을 청구한 피보험자(분쟁신청인)에 대하여 보험회사는 동 차량이 도로가 아닌 주택가 노상 가장자리에 주차시킨 점, 시동이 걸려있었지만 자동차 본래의 목적과는 무관하게 동 차량을 수면을 위한 장소로 사용하던 중에 발생한 사고인 점 등을 이유로 본 사고는 운행중의 사고가 될 수 없고 설령 운행중의 사고라고 하더라도 망인의 사망이 동 차량의 운행과 상당인 과관계(운행기인성)가 있다고 볼 수 없으므로 자기신체사고보험금을 지급할 수 없다고 항변하였다.

분쟁조정위는 피보험자동차 사고를 해석함에 있어서 운행중이라 함은 피보험자동차의 각 장치를 고유한 목적에 따라 사용하는 것을 말한다고 하면서 망인이 다른 질병에 의하여 사망하였다거나 자살하였다고 볼 만한 사정이 없는 이상 본 사고는 피보험자동차의 운행중에 발생한 사고로 봄이 상당하다고 결정하였다.²³⁾ 그러나 본 결정에 찬동하기 어렵다. 분쟁위가 밝힌 바와 같이 운행의 개념과 관련하여 피보험자동차의 각 장치를 고유한 목적에 따라 사용해야 하는 것이 고유장치설의 내용인데 본 사건은 시동이 걸려있기는 하지만 자동차가 자동차 본래의 목적과는 다른 목적으로 사용되었음을 부인하기 어렵다. 만약 시동을 켜고 엔진을 가열하기 위해 기다리다가 배기구가 막혀 배기가스가 차내로 유입되어 질식사한 것이라면 운행의 의사가 분명한 운행중의 사고라 해석할 수 있겠으나, 차량을 잠을 자기 위한 공간으로 사용하면서 차내를 따뜻하게 하기 위한 목적으로 시동을 켜 채 잠을 자다가 질식사한 것이라면 운행의 의사가 존재한다고 보기 어려우며 따라서 본 사고는 운행중의

23) 대한손해보험협회(1997), pp.102~106.

사고라 할 수 없으며 또한 운행에 기인한 사고라고 할 수도 없다.

근래 다양한 레저용 차량이 출시되고 있으며 그 중에는 차량 운행중 운전자나 동승자가 차안에서 잠을 잘 수 있도록 처음부터 차량 내부의 구조가 만들어진 것도 있다. 이러한 내부구조는 차량의 고유장치로 해석될 수 있으며 만일 가족들과 여행중 야간에 잠을 자기 위한 공간으로 차량을 이용하면서 방한 목적으로 히터 등을 켜놓고 자다가 질식사한 경우에 이러한 행위는 고유장치의 전부 또는 일부를 각각의 목적에 따라 사용하는 것으로서 고유장치설에 의하더라도 이를 운행 중의 사고로 인정할 여지가 있다. 물론 차량 내부 구조를 잠을 자기 위한 공간으로 불법개조한 것이라면 이는 고유장치의 사용으로 인정할 수는 없을 것이다.

한편 다른 사례에서 가해자가 화물차량의 적재함에 철근을 싣고 목적지인 공사장으로 운전하여 가서 골목길 도로 상에 차량을 정차시키고 적재함에 올라가 철근다발을 화물차량 우측편 도로 상으로 밀어 떨어뜨리는 방법으로 하역작업을 하던 중 그 철근다발을 화물차량의 뒤편에서 다가오던 피해자의 등 위로 떨어지게 함으로써 그를 사망에 이르게 한 경우, 그 사고는 가해자가 주위를 잘 살피지 아니하고 철근다발을 밀어 떨어뜨린 행위로 인하여 일어난 것이고 차량의 적재함이나 기타 차량의 고유장치의 사용으로 인하여 일어난 것이 아니므로, 차량의 운행으로 말미암아 일어난 것으로 볼 수 없다고 대법원은 판시하였다.²⁴⁾

그런데 이 판례는 그 해석에 있어서 오류를 범하고 있다고 여겨진다. 먼저 화물차량의 적재함에 실려있던 화물을 밀어 떨어뜨린 행위는 차량의 적재함이나 기타 차량의 고유장치의 사용으로 인하여 일어난 것이 아니라고 해석하고 있으나, 화물차량에 특유한 고유장치란 화물차량 적재함의 측판 또는 후판의 전부 또는 일부를 그 사용목적에 따라 사용하는 것을 말하므로 본 사건에서 적재함에 있던 화물을 적재함의 측판이나 후판을 열고 밀어 떨어뜨리는 행위는 화물차량의 고유장치를 사용한 것으로 보아야 한다. 만약 대법원이 인력이나 기계를 이용하여 화물을 적재함으로부터 내려놓지 않고 그대로 밀어 떨어뜨린 사실을 기초로 하여 이와 같은 판결을 내린 것이라면 이는 화물의 적재와 하역에 관한 실무상의 관행을 무시한 것이라 할 것

24) 대판 1996.9.20, 96다24675.

이다. 또한 판결문은 본 사건이 고유장치의 사용으로 인하여 일어난 것이 아니므로 차량의 운행으로 말미암아 일어난 사건으로 볼 수 없다고 하였으나, 고유장치의 사용여부는 ‘운행 중의 사고’를 결정하기 위한 기준이며, 이것을 가지고 곧바로 운행기인성을 부인하는 논거로 제시하는 것은 타당하지 않은 것이다. 이 사건에서의 사고는 고유장치설의 입장에서 볼 때 운행 중의 사고라고 해석되어야 한다.

IV. 운행기인성(運行起因性)과 대법원 판례 비판

1. 운행기인성의 개념

과거 「자배법」 제3조가 ‘운행으로 말미암아 다른 사람을 사망하게 하거나...’라고 규정했던 것을 개정된 「자배법」 제3조에서는 ‘운행으로 인하여 다른 사람을 사망하게 하거나...’로 운행자의 손해배상책임요건의 표현을 바꾸었다. ‘운행으로 인하여’의 의미는 자동차의 주행 중에 사고가 발생한 경우는 물론 일시적으로 주차 또는 정차 중에 발생한 사고도 운행의 범주에 포함하여 운행을 사고의 원인으로 보아 사고와 운행사이에 상당인과관계가 인정되지만 하면 손해배상책임에 포함시킬 수 있다는 것이다. 상당인과관계란 그러한 종류의 행위가 있으면 사회 경험칙상 일정한 결과의 발생이 인정되는 것을 말하고 이에 대한 입증책임은 이를 주장하는 자 즉 피해자(원고)에게 있다.²⁵⁾ 자동차의 보유자에게 「자배법」상의 책임을 묻기 위해서는 운행과 다른 사람의 생명 또는 신체의 부상과의 사이에 상당인과관계가 있어야 하는데 이와 같이 사고가 「자배법」상 ‘운행으로 인하여’ 발생해야 한다는 것을 ‘운행기인성’이라고 한다.²⁶⁾ 예를 들어 차량 운전자가 오토바이 운전자와 시비가 붙어 차량을 운전하여 오토바이를 추격하던 중 그 오토바이 운전자가 당황한 나머지 넘어져 사고를 당한 경우, 차량의 운행과 사고 발생 사이에 상당인과관계가 있다고 하여 운

25) 대판 1991.12.10, 91다33193; 이기수(2000), p.229.

행으로 말미암은 사고라고 해석된다. 또한 A는 자기 소유의 승용차에 B를 태우고 한강변 선착장 주차장에 도착하여 위 자동차를 한강 쪽을 향하여 주차함에 있어서 기어를 후진 위치에 놓고, 주차 브레이크를 끝까지 당기어 놓고, 바퀴에 받침돌을 끼거나 앞바퀴의 방향을 옆으로 돌려놓아 승용차가 미끄러지더라도 한강 물 속으로 굴러 내려가지 않도록 필요한 조치를 취하여야 함에도 그렇게 하지 않고 주차 브레이크만 살짝 당기어 놓고 주차한 채 위 승용차 밖으로 나감으로써 위 승용차가 비탈진 주차장에서 서서히 굴러 경사 30도의 선착장으로 미끄러지면서 한강 물 속으로 빠지게 하여 그 안에 탑승한 B로 하여금 익사에 이르게 한 사건에서 대법원은 이를 자동차의 '운행'으로 말미암은 것이라고 하였다.²⁷⁾ 생각건대 본 사고 장소는 한강변 둔치에 강을 따라 나란히 설치된 차도의 중간에 설치된 주차장이었으며 사건 자동차를 교통의 장소인 주차장까지 운행하여 와서 그 곳에 주차시키는 것은 자동차를 용법에 따라 사용한 것이며, B가 여전히 차량에 탑승 중이었던 사실을 고려할 때 운행의 종료로 볼만한 완전한 주차(고유장치설)라고 해석할 수는 없으므로 운행기인성은 인정될 수 있다.

반면에 Y는 화물차량을 정차하여 두고 적재함에 목재를 싣기 위하여 지면과 위 차량적재함 후미 사이에 각목으로 발판을 걸쳐서 설치한 후 제재소의 인부 3명과 함께 목재를 적재하는 작업을 하던 중, 먼저 적재함에 올라간 인부가 메고 있던 나무를 차량에 내리는 충격으로 위 차량이 상하로 진동하여 설치한 발판이 차량과 분리되어 떨어지면서 때마침 목재를 메고 위 발판을 딛고 적재함으로 올라가던 A가 땅에 떨어져 상해를 입었다. 대법원은 「자배법」의 대상이 되는 운행 중의 사고라 함은 운행 중에 발생한 모든 사고를 말하는 것이 아니고 운행과 상당인과관계가 있는

26) 「자배법」 제2조 제2호의 개정된 규정은 운행의 개념에 대하여 '차고출입설'을 뛰어넘어 '차차체존재설'로까지 극단적으로 확대되어 해석될 수 있는 여지가 있기 때문에 인과관계의 문제에 있어서도 이를 브레이크 장치로 보이는 '운행으로 인하여'에 대하여 거는 기대는 오늘날 사고의 다양화와 피해자보호의 강화라는 추세속에서 얼마든지 희석될 수도 있고 또 '관리'의 해석역하에 따라서는 상당인과관계를 일률적으로 적용할 수 없는 경우가 발생할 수도 있기 때문에 그다지 큰 의미가 없으며, 오히려 과거의 표현인 '운행으로 말미암아'가 더 합당하다는 주장이 있다. 이병석(2000), pp.37~41.

27) 대판 1997.8.26, 97다5183.

사고, 즉 운행으로 인하여 발생한 사고를 대상으로 하는 것이라고 하면서 인부가 메고 있던 통나무를 차량에 내리는 충격으로 위 차량이 진동하여 설치된 발판이 차량과 분리되어 떨어지면서 사고가 일어난 것이라면 이 사고는 자동차의 운행으로 말미암아 일어난 것이라고 할 수 없다고 판시하였다.²⁸⁾ 다시 말하여 이 사고는 운행기인성의 요건을 충족시키지 못하는 것이다.

2. 하차시 사고와 운행기인성

정차한 차량의 출입문을 여닫다가 생긴 사고 즉 자동차 문의 개폐와 관련된 사고는 그것이 자동차의 '운행중'의 사고로 볼 수 있을 것인가의 문제뿐만 아니라 '운행으로 인하여' 발생한 사고, 즉 '운행기인성'의 문제와도 관련되는데 이에 대하여 대법원은 명확한 기준을 제시하지 못하고 있다. 예를 들어 A는 Y회사 소유의 시내버스를 운전하여 버스정류장에 이르러 승객들을 하차하게 하였는데, 당시 승객인 B가 위 버스의 뒷문쪽 하강구를 통하여 하차하다가 넘어져 땅에 머리를 부딪치며 쓰러지는 바람에 그 충격으로 머리에 상해를 입고, 치료를 받다가 사망하였다. B는 과거 교통사고를 당하여 심신장애자복지법이 규정하고 있는 장애 2급에 해당하는 심신장애자로 등록되었다. 위 사고 당시 B는 버스정류장에서 버스뒷문 출구쪽 맨 앞에서 손잡이를 잡고 서 있다가 버스가 완전히 정차한 후 뒷문이 열리자 하차하기 위하여 출구쪽 하강구를 밟고 내려서던 중 몸의 중심을 잃고(B가 발을 헛디뎠는지의 여부는 분명하지 않다) 넘어져 지면에 머리를 부딪쳐서 위 사고를 당하였으며 사고 당시 버스 안에는 승객이 그다지 많지 않았다. 이에 따라 B의 상속인인 X가 Y는 「자배법」 제3조 소정의 자기를 위하여 버스를 운행하는 자로서 본 사고로 인하여 X가 입은 손해를 배상할 책임이 있다고 주장하며 손해배상을 청구하였다.

(당시) 「자배법」 제2조 제2호는 '운행'이라 함은 사람 또는 물건의 운송 여부에 관계없이 자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용하는 것이라고 정의하고 있는 바,

28) 대판 1993.4.27, 92다8101.

자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용한다는 것은 자동차의 용도에 따라 그 구조상 설비되어 있는 각종의 장치를 각각의 장치목적에 따라 사용하는 것을 말하는 것으로서, 대법원은 자동차가 반드시 주행상태에 있지 않더라도 주行的 전후 단계로서 주·정차 상태에서 문을 열고 닫는 등 각종 부수적인 장치를 사용하는 것도 이에 포함하는 것이라 해석하여 이 사건과 같이 버스가 정류소에서 완전히 정차한 상태에서 버스 승객이 열린 출입문을 통하여 하차하다가 몸의 중심을 잃고 넘어져 사고가 난 경우 이것은 자동차 운행 중의 사고임을 인정하였다. 그러나 대법원은 운행 중에 일어난 모든 사고에 대하여 자동차를 운행하는 자가 책임을 지는 것이 아니라 그 중에서 운행으로 인하여 일어난 사고에 대하여만 책임을 지는 것이므로, 위의 사고는 자동차 운행 중의 사고이기는 하나, 운행으로 인하여 일어난 것이라고는 볼 수 없다는 이유로 자동차손해배상책임이 부인된다고 판시하였다.²⁹⁾

반면에 다른 사건에서 A는 B를 사건 승용차의 조수석에 동승시키고 차량을 운전하여 목적지에 도착하였는데 그 곳에는 도로 우측단에 나지막하게 설치된 턱의 아래로 높이 4.3m의 터널이 관통하고 있었다. A는 그 사실을 모른 채 차량 우측 앞바퀴가 도로 우측의 턱에 닿도록 바짝 붙여 주차하였고, B도 위와 같은 사실을 모른 채 조수석 문을 열고 차량의 밖으로 나오다가 우측 아래의 위 터널 바닥으로 떨어져 부상을 입게 되었다. 대법원은 A가 이 사건 차량을 사고 지점에 주차시키고 동승자(B)로 하여금 하차하도록 한 것은 자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용하는 것으로서 차량의 운행에 해당하고, 이 사건 사고는 위 차량의 운행과 상당인과관계가 있다고 판시하였다.³⁰⁾

두 사건 모두 자동차 문의 개폐 및 하차와 관련된 유사한 사실관계를 가지는 사건이다. 위 사건 모두 피해자 보호를 강화하기 위하여 자동차의 ‘운행’ 개념에 대하여 위치를 이동시키는 주행 그 자체뿐만 아니라 승하차의 개폐장치의 사용으로 인한 사고도 운행 중의 사고로 해석하고 있다. 다만 유사한 사실관계임에도 불구하고 운행과 사고사이의 상당인과관계의 인정여부에 있어서 그 결론을 달리 하고 있는데, 운행기인성과 관련한 각각의 판례는 합리적으로 해석을 하였는가?

29) 대판 1994.8.23, 93다59595.

30) 대판 1998.9.4, 98다22604.

첫 번째 사건에서 승객을 그다지 많이 탑승시키지 않은 차량이 완전 정차 후 출입문이 열리고 승객이 스스로 내리다가 몸의 중심을 잃고 넘어진 것은 운행중의 사고이기는 하지만 운행으로 인하여 발생한 사고가 아니고 승객의 과실에 의하여 발생한 사고이다. 이 경우 「자배법」 제3조에서 정하고 있는 면책사유의 적용여부가 문제가 될 수 있다. 「자배법」 제3조 단서 제2호는 승객이 사망하거나 부상을 당한 경우에 있어서 그 사망 또는 부상이 그 승객의 고의나 자살행위로 인한 것일 때에는 운행자는 면책이 된다고 규정하고 있다. 따라서 승객의 과실행위는 면책사유의 대상이 되지 않는다. 그런데 이 면책사유의 적용은 그 전제로서 동법 제3조 본문의 요건이 충족된 후에 문제되는 것이라 할 수 있는데 본 사건은 본문의 요건인 ‘운행으로 인하여’ 부분을 충족시키지 못하고 있으므로 면책사유는 적용대상이 되지 못하는 것이다. 즉 본 사고는 운행중의 사고이기는 하지만 승객의 과실이라고 하는 외부적 요인이 작용한 것으로서 운행과 사고 사이에 상당인과관계가 없다는 판례의 결론은 타당하다.

두 번째 사건은 차량이 목적지에 도착하여 완전히 주차한 후 동승자가 하차를 하던 중 운전자와 동승자 모두가 알지 못하는 주차지점의 지형구조로 인하여 동승자가 추락한 사건이다. 대다수의 대법원이 운행의 개념과 관련하여 취하고 있는 고유장치설에 의하면 차량을 주차하더라도 차량의 문 등 고유장치 각 부분의 전부 또는 일부를 각각의 목적에 따라 사용하는 것을 ‘운행 중’이라 해석하고 있으므로 주차 후 차량의 문을 열고 하차하는 행위는 ‘운행 중’의 행위이다. 그러나 그 후 동승자의 추락사고는 지형구조에 기인하여 발생한 사고일 뿐 「자배법」에서 말하는 ‘운행’으로 인하여 발생한 사고는 아니라 할 것이다. 운행으로 인하여 발생한 사고의 개념은 자동차 사고(운행)가 아닌 그 밖의 인적위험에 의한 사고를 배제한다는 의미로 보아야 하기 때문이다. 따라서 추락사고가 운행과 상당인과관계가 있다고 판시한 판례의 결론은 타당하지 않다고 여겨진다. 만약 자동차의 정차 후 운행자가 하차하려고 자동차문을 여는 순간 그 문이 마침 차 옆을 지나던 통행인을 가격하고 이로 인하여 통행인이 부상을 당한 경우는 출입문의 개폐와 사고 사이에 운행기인성을 인정할 수 있을 것이다.

이렇게 볼 때 차량 문의 개폐 및 하차와 관련된 사고에 있어서 「자배법」 소정의 운행책임이 인정되기 위한 기준으로서 첫째 ‘고유장치설’에 입각하여 ‘운행 중의

사고'로 볼 수 있어야 하며, 둘째 운행기인성의 요소를 충족시키기 위해서는 운행 이외의 외부적 위험이 사고 발생에 중추적인 역할을 하지 않아야 한다. 만일 차량의 운행 이외에 제3의 외부적 작용이 핵심적으로 개입되어 사고가 발생한 것이라면 운행기인성이 인정될 여지는 그리 많지 않다.

이러한 기준에 의하면 자동차가 주행 중에 밖에서 날아온 돌이나 새에 의하여 승객이 사상한 경우에 운행기인성은 부인되어야 할 것이지만, 만약 자동차가 운행 중에 그 자동차의 앞바퀴 혹은 뒷바퀴에 의해 돌이 튕겨 이로 인하여 타인의 사상을 야기하였다면 여기에서는 운행기인성이 인정된다고 할 것이다. 또한 화물트럭이 주행 중 그 트럭의 밧줄이 길게 늘어져 뒤에서 오던 차량이 그 밧줄에 걸려 사고가 발생하고 이로 인하여 후속 차량의 운전자가 사상을 당한 경우에도 밧줄이 차량의 주행으로 인하여 풀려진 것이라면 운행기인성은 인정된다고 할 것이다. 또 불도저의 운반을 위하여 불도저의 무게를 줄이기 위해 앞의 삼 부분과 뒤의 니퍼 부분을 제거한 상태에서 통상적인 방법대로 트레일러에 상차작업을 하던 중 무게 불균형으로 불도저가 전복되어 불도저 운전자가 사망한 경우, 그 사고는 트레일러의 고정장치인 적재함으로의 상차작업에 즈음하여 발생한 사고라고는 할 수 있어도 트레일러의 운행으로 말미암아 일어난 것이라고는 볼 수 없다. 왜냐하면 인위적인 구조물의 제거로 인한 무게 불균형이라는 외부의 영향력이 사고의 핵심적 원인이기 때문이다.

한편 A는 Y1 소유의 승용차를 운전하여 편도 2차선의 국도상을 진행하다가, 앞서 진행하던 번호 불상의 화물차량을 추월하기 위하여 시속 약 80~90km로 1차선으로 차선을 변경한 직후, 급차선 변경으로 인하여 진행방향 전방을 살피지 못하고 진행하는 사이에 차량의 앞에서 정면으로 날아오는 철판을 미처 피하지 못함으로 인하여 철판이 승용차 조수석 앞 유리 상단을 뚫고 들어와 조수석에 동승한 X1의 무릎 위에 앉아 있던 X2의 이마를 충격함으로써 그로 인하여 X2로 하여금 두개골 골절상 등의 상해를 입힌 사건에서 대법원은 이 사고는 승용차의 운행으로 말미암아 발생한 사고이므로 운행자는 「자배법」 제3조에 따라, 보험자는 「상법」 제724조 제2항에 따라 피해자에 대하여 그 사고로 인한 손해를 각자 배상할 책임이 있다고 해석하였다. 그러나 차량의 진행 중 외부에서 날아오는 철판과의 충돌이 직접적인 사고 원인인 경우에 운행기인성을 인정하기는 어렵다. 차선의 급변경 사실이나 서

행을 하였더라면 철판을 피할 수도 있었을 것이라는 예상 등은 운전상의 과실의 문제는 될 수 있겠지만, 차량의 운행과 전혀 관계없이 외부에서 차량의 앞 유리 정면으로 날아오는 철판으로 인한 사고의 발생은 운행 이외에 제3의 외부의 작용에 의한 사고이므로 운행 중의 사고는 될 수 있어도 「자배법」상의 운행으로 인한 사고라고 볼 수는 없다. 따라서 대법원의 판례에 찬동할 수 없다.

또 다른 사건에서 X회사는 보유 버스에 대해 Y보험사에 「자배법」상의 대인배상 책임보험을 가입하였다. 버스 운전사는 사고 당일 약 70명의 승객을 태우고 운행하였는데 손님 중 A가 휘발유 5되 가량을 마개없는 플라스틱통에 담아 통 주둥이 부분을 마개 대신 비닐종이로 덮어싸고 고무줄로 그 비닐을 감아맨 채 운전수나 조수도 모르는 틈에 버스 안으로 들고 들어와 버스의 뒷자석 밑바닥에 놓아두었다. 그런데 버스 진동으로 비닐 마개틈으로 휘발유가 스며나와 버스바닥에 흘러 퍼지자 뒤에 서있던 승객이 휘발유 냄새를 맡고 그 사실을 운전수에게 알려주었으나 운전수는 이를 무시하고 그대로 진행하였다. 잠시 후 버스승객중의 한 사람인 B가 버스바닥에 떨어뜨린 팔찌를 찾고자 성냥불을 켜다가 휘발유에 인화되면서 15명이 사망하고 40명이 부상을 입은 대형사고가 발생하였다. 이 사고에 대해 대법원은 자동차의 운행에 있어서의 당해장치는 비단 그 원동기 뿐만 아니라 자동차를 구성하고 있는 창문과 차체로 차단된 공간으로서의 자동차 내부까지를 포함한 장치일체를 말하며, 버스 차내의 화재는 승객의 휘발유 지참행위와 성냥불꽃을 던진 행위가 그 주된 직접 원인이 되어 발생하였다 할지라도 버스의 원동기에 의한 진행시의 진동 때문에 휘발유통이 흔들려 비닐마개 틈으로 휘발유가 스며나와 버스바닥에 흘러 퍼지게 되었고 그 버스의 조명시설이 승객의 소지품을 찾는데 적당치 못한 사정이었으며 그밖에 출입문 등 차의 구조가 승객의 탈출 등 대피에 부적당한 상태였음이 화재발생의 간접적 원인이 되었다 할 것인데, 그러한 요인들은 위에서 본 장치일체의 그 용법에 따른 사용에서 비롯되었다 할 것이므로 위 사고는 위 버스의 운행으로 승객들에게 사상의 손해를 입게 된 경우로서 위 버스 소유자인 X는 「자배법」 소정 배상 책임을 지게 된다고 판시하였다.

이 판례는 우리 대법원이 ‘운행’에 대하여 판시한 판결 중 가장 오래된(최초의) 판결로 파악되고 있는데, 그 판시내용에 의문이 제기된다. 본 사고가 운행 중의 사

고라는 점에는 찬동할 수 있으나, '운행기인성'에 대한 고려 없이 곧바로 「자배법」상의 배상책임을 인정하는 것은 타당하지 않다. 생각하건대 본 사고는 운행기인성의 요소를 충족시키지 못하므로 「자배법」상의 운행책임을 인정할 수는 없으며, 일반불법행위책임 또는 사용자배상책임을 문제라고 여겨진다. 대법원은 휘발유 냄새가 난다는 승객의 지적을 무시한 운전자의 과실부분과 함께 차량 내부 조명시설 및 출입문을 비롯한 차의 구조가 승객의 탈출에 부적당하다는 점을 거론하고 있으나, 이 사고의 본질은 70명이라는 많은 승객을 태우고 흔들거리며 주행중인 버스 안에서 승객 한명이 전혀 예기치 않은 일로 인하여 성냥불을 점화하였다는 외부적 요인이 있었다는 점이다. 야간에 운전자의 안전운전을 위하여 차량 내부의 조명시설을 함부로 높일 수 없는 것이며, 어느 나라의 버스이거나 버스의 구조는 대체적으로 유사한 것이다. 따라서 본 사고가 운행으로 인하여 발생한 사고이냐를 따져본다면 보다 합리적인 해석은 운행과 사고 사이에 전혀 예기치 않은 제3의 외부적 요인이 개입되었고, 이것이 직접적인 원인이 되어 사고가 발생하였다고 보아야 하며 이러한 취지에서 운행책임을 인정될 수 없다고 해석하여야 할 것이다.

3. 불법주·정차와 추돌사고 사이의 운행기인성

「도로교통법」 제59조에서는 고속도로나 자동차 전용도로에 특별한 경우를 제외하고는 정차 또는 주차하여서는 아니된다고 규정하고 있으며, 만일 고속도로나 자동차 전용도로에서 고장 등의 사유로 부득이하게 자동차를 운행할 수 없게 된 경우에는 자동차의 운전자는 일정한 표시를 하여야 하고, 그 자동차를 고속도로 또는 자동차 전용도로 외의 곳으로 이동하는 등의 필요한 조치를 하여야 하며, 이러한 조치는 고속도로나 자동차 전용도로의 차로에 주차하는 경우뿐만 아니라 그 갓길에 주차하는 경우에도 취하여야 한다고 대법원은 판시하고 있다.

주·정차가 허용되지 않는 곳에서의 주·정차 차량과 사고 사이의 상당인과관계의 존재 여부에 대하여 대법원은 야간에 편도 2차선 직접도로의 2차선에 차폭등 또는 미등을 켜놓지 않고 15톤 덤프트럭을 주차시켜 놓았는데 2차선 도로부분은 폭

이 3.4미터로서 2차선 도로의 오른쪽 부분에 트럭을 주차시켜 놓았던 관계로 2차선의 나머지 부분으로는 차량이 통행할 수 없었던 상황에서 뒤에서 오던 오토바이가 추돌한 사고가 발생하여 트럭 소유자가 「자배법」 소정의 책임을 인정하였다. 또한 Y1중기주식회사 소유의 덤프트럭의 운전기사인 A는 야간에 트럭을 운전하다가 도로 1차선상에 위 트럭을 미등 및 차폭등도 켜지 않은 채 불법주차한 잘못으로 같은 방향으로 1차선을 따라 진행하던 B 운전의 승용차가 트럭과 충돌하여 B로 하여금 사망에 이르게 한 사건에서 대법원은 트럭이 미등 및 차폭등을 켜지 않은 채 주차하여 됨으로써 사고가 발생하였다면 이는 트럭 운전사의 트럭 '운행' 과 관련하여 발생한 것이어서 트럭소유자인 Y1중기주식회사는 「자배법」 소정의 책임이 있다고 판시하였다. 또 고속도로를 진행 중이던 자동차가 앞에서 일어난 돌발사태를 피하여 갓길 쪽으로 급우회전을 하다가 갓길에 주차중인 자동차와 충돌한 경우, 그 갓길에 주차된 자동차가 없었더라면 충돌사고가 발생하지 아니하였을 상황이라면, 특별한 사정이 없는 한 갓길에서의 불법주차와 충돌사고 사이에 상당인과관계가 있다고 하였다. 이와 같이 불법주·정차 차량과 추돌하여 타인에게 손해가 발생한 경우에 일반적으로 사고와의 상당인과관계를 인정하고 이를 운행의 개념에 포함하고 있다. 반면에 대법원은 편도 2차선의 길가에 자동차를 잠시 세워둔 동안 다른 차량이 이를 미처 발견하지 못하고 추돌하는 사고가 발생한 경우 이러한 주·정차행위는 '운행' 이 아니라고 판시하였다.

그런데 대법원의 위의 판결들이 불법주·정차와 추돌사고 사이의 운행기인성 문제에 대한 명확한 기준을 제시하고 있지는 않다. 처음 두 사건은 야간에 2차선 직접 도로의 2차선에 차폭등 또는 미등을 켜놓지 않고 불법주차시킨 사실과 야간에 차량을 운전하다가 도로 1차선상에 차량을 미등 및 차폭등도 켜지 않은 채 불법주차시킨 공통의 사실관계를 가지고 있다. 대법원은 이 두 사건에서 불법주차된 차량의 운행성 및 추돌사고에 대한 운행기인성을 모두 인정하고 있는데 그 근거로 "미등 및 차폭등을 켜지 않은 채 차량을 주차하여 됨으로써 사고가 발생하였다면 이는 차량 운전사의 차량 '운행' 과 관련하여 발생한 것" 이라고 설명하고 있다. 그러나 이 두 사건에서의 운행성 인정은 오히려 2차선 직접도로의 2차선 및 도로 1차선상에 차량을 주차시켜 놓은 사실에서 그 근거를 찾아야 할 것이다. 생각건대 도로의 차선

내에 차량을 불법주차 하였다면 그 주차위치가 다른 차량의 운행에 지장을 절대적으로 초래하게 되므로 이러한 차량에 대해 운행의 종료를 인정할 수는 없을 것이다. 왜냐하면 운행이란 운행을 통하여 다른 사람의 통행이나 차량 운행에 위협을 초래할 가능성이 있는 상대적인 개념이기도 하기 때문이다.

한편 운행 및 운행기인성 인정에 대한 구체적 타당성을 위해 도로 차선 내의 불법주차와 갓길에 불법주차한 것을 구별하여야 할 것이다. 졸음을 피하기 위해 도로의 갓길에 주차시켜 놓은 것이 「도로교통법」 제59조 위반의 잘못이 있다 하더라도, 차량을 주차시켜 놓은 곳이 갓길의 가장자리로서 만일 차량이 차지하고 있는 공간을 제외하더라도 갓길에서의 차량 통행이 가능하였고 따라서 갓길에서의 주차로 인하여 통상의 차량통행에 지장을 주었다고는 볼 수 없다면 갓길에 불법주차한 사실과 추돌사고 사이에 상당인과관계를 그대로 인정해서는 안될 것이다. 왜냐하면 추돌사고의 피해 운전자의 운전미숙 등의 과실에서 오히려 사고와의 상당성을 찾을 수도 있기 때문이다. 따라서 도로의 차선 내이건 갓길이건 구별하지 않고 불법주차의 사실만을 가지고 추돌사고에 대한 상당성을 그대로 인정해버리는 해석방법은 구체적 타당성을 상실한 것이라 할 수 있다.

이를 종합해 볼 때 도로상에서의 불법주차와 추돌사고와의 상당성 인정문제에 대한 기준으로서 도로의 차선 내에 불법주차된 경우와 갓길에 불법주차된 경우를 분류하고 또한 갓길에서의 불법주차의 경우도 이 불법주차로 말미암아 실제로 사고가 상당성이 인정되는 범위 내에서 야기된 것인가를 고려해야 한다는 점을 제시하고자 한다.

V. 결론

「자배법」이 피해자보호를 그 입법목적으로 한다고 해도 그 본질적 기능은 어디까지나 운송수단으로서의 '자동차 운행으로 인한 사고의 피해자'에 대하여 손해배상을 보장하는 것이기 때문에 운행에 대한 무한정한 개념의 확대는 타당하지 않다고 여겨진다. 즉 「자배법」상 자동차를 운행하는 자는 운행 중에 일어난 모든 사고에 대

하여 책임을 지는 것이 아니라 그 중에서 운행으로 인하여 일어난 사고의 피해자에 대하여만 책임을 지는 것이라는 합리적 제한이 필요하다. 차고출입설이 피해자보호라는 측면만을 고려할 때는 가장 폭넓은 보호를 제공하는 것이 사실이지만 이 설에 의하게 되면 경우에 따라 사고와 운행 사이의 인과관계 문제에 불합리한 결과를 야기할 수도 있으므로 그 적용에 있어서 신중을 기해야 할 것이다. 피해자보호를 입법 취지로 제정된 「자배법」의 목적을 정하고 있는 동법 제1조는 자동차 운송의 건전한 발전을 촉진함을 또 하나의 목적으로 하고 있다. 이 조항은 운행개념의 지나친 확대화 경향에 대한 잠재적인 견제 장치로 그 역할을 할 수 있을 것이다. 현재 운행개념에 대한 대법원의 입장이라 할 수 있는 고유장치설은 개정 전 「자배법」에 그 뿌리를 두고 있는 것이므로, 일견 확대된 것으로 보이는 운행개념을 정의한 현행 「자배법」 하에서는 차고출입설로 대체해야 한다는 주장이 나름대로의 설득력을 가지고는 있다. 그러나 차고출입설에 내재하고 있는 운행개념에 대한 지나친 확대가능성과 「자배법」의 (숨어있는) 목적 등을 고려할 때 실무상 차고출입설의 적용은 보다 많은 신중을 기해야 할 문제라고 판단된다. 결론적으로 현행 「자배법」상 운행개념의 해석에 있어서도 고유장치설은 여전히 유효하며, 사고와 운행사이에 존재해야 하는 인과관계의 유무를 판단함에 있어서도 고유장치설이 보다 합리적인 기준을 제시하는 것으로 여겨진다.

한편 「자배법」의 대상이 되는 운행 중의 사고라 함은 운행 중에 발생한 모든 사고를 말하는 것이 아니고 운행으로 인하여 발생한 사고를 대상으로 하는 것이라고 제한적으로 해석하여야 하는데, 운행으로 인하여 발생한 사고란 운행이 아닌 기타의 인적위험에 의한 사고를 배제한다는 의미로 보아야 할 것이다. 다시 말하여 운행기인성의 요소를 충족시키기 위해서는 운행 이외의 외부적 위험이 사고 발생에 중추적인 역할을 하지 않아야 한다. 만일 독립적인 외부적 작용이 핵심적으로 개입되어 사고가 발생한 것이라면 운행기인성이 인정될 여지는 그리 많지 않다고 할 것이다.

참 고 문 헌

- 김주동·마승렬, 『자동차보험론』, 형설출판사, 1999.
- 남원식 외 6인, 『조문별 해석 자동차보험약관』, 한울출판사, 개정증보, 1998.
- 대한손해보험협회, 『손해보험』, 제345호, 1997. 7.
- 박신, 「도로상의 불법주차와 교통사고책임」, 『손해보험』, 2001. 8.
- 서헌제, 『상법강의 (下)』, 법문사, 2002.
- 송성열, 『교통사고 보험처리의 법률지식』, 청림출판, 1998.
- 양승규, 『보험법』, 삼지원, 제4판, 2000.
- 이기수, 『보험법·해상법학』, 박영사, 제5판, 2000.
- 이병석, 「자동차손해배상보장법의 운행 개념」, 『보험학회지』, 제55집, 2000. 4.
- 이보환, 『자동차사고손해배상소송』, 육법사, 개정증보, 1993.
- 정찬형, 『상법강의 (하)』, 박영사, 제5판, 2003.
- 최기원, 『보험법』, 박영사, 제3판, 2002.

Abstracts

Under the Guarantee of Compensation for Damages by Car Accidents Act, it is a reasonable interpretation that the person who operates a car is responsible for the victim of the car accident only caused by the operation of the car, instead of all accidents during the operation of the car. Although it is true that so-called 'theory of in & out garage' provides the widest range of the protection for the victim, this theory might cause an unreasonable effect as regarding the question of the causation between the accidents and the operation of the car. The 'theory of indigenous(native) equipment', which is currently supported by the Korean Supreme Court, has been thought to be originated from the former Guarantee of Compensation for Damages by Car Accidents Act. Therefore, it seems to be somewhat persuasive that this theory should be replaced by the 'theory of in & out garage' under the current Guarantee of Compensation for Damages by Car Accidents Act which stipulates the concept of the operation of the car with wider range of wordings and expressions. However, considering the potential possibility of almost unlimited expansion of the concept of the operation of the car and the hidden purpose of the enactment of the Guarantee of Compensation for Damages by Car Accidents Act, it is submitted that a lot of caution is needed in application of the 'theory of in & out garage' in practice. In conclusion, 'theory of indigenous(native) equipment', is still the most persuasive and effective theory even under the current Act. In addition, it is submitted that this theory would provide the reasonable standard to decide the question of the causation between the accidents and the operation of the car.

※ Key Word : Guarantee of Compensation for Damages by Car Accidents Act, operation of car, theory of indigenous(native) equipment, theory of in & out garage, causation, causation between the accidents & the operation of the car.