조정사례 2020 - 3호
(2020.08.24.)

공제분쟁조정위원회 주요 조정사례

'운행 기인성' 관련 분쟁

자동차손해배상진흥원
TRAFFIC ACCIDENT COMPENSATION SUPERVISORY SERVICE

본 조정사례는 동일 분쟁의 반복접수를 방지하고 일률적인 분쟁처리 기준을 제시하기 위하여 작성되었습니다. 조정사례의 공유를 통해 합리적이고 보편 타당한 손해의 분담기준이 확립될 수 있도록 업무에 참고해주시기 바랍니다.

Ⅰ 개 요

□ 사건번호

○ 공제분쟁조정위원회 2018-86호

○ 공제분쟁조정위원회 2020-4호

□ 주요쟁점

○ 운행기인성 판단 기준(운행과 사고 사이의 상당인과관계 인정 여부)

□ 진행사항(세부)

○ 공제분쟁조정위원회 2018-86호

- 2019.03.12. : 교통사고 발생(대학교 스쿨버스에 탑승 중이던 신청인이 정류장에서 정차한 피신청인차량에서 하차 중 뒷문 계단에 걸려 넘어져 차량 밖으로 전도 및 부상한 사고)
- 주요 진단명 : 안면부 상악골 골절(관혈적 정복 및 내고정술 시행)
- 2019.03.27. : 사고에 대한 면·부책 분쟁 발생
- 2019.05.03. : 공제분쟁조정위원회 접수

○ 공제분쟁조정위원회 2020-4호

- 2019.10.08. : 교통사고 발생(신청인이 피신청인 차량에 승차 및 출발 후 버스요금 결제를 위하여 이동을 시도하던 중 우측 전륜 구조물에 걸려 넘어져 부상한 사고)
- 주요 진단명 : 우측 상완골 골절, 우측 견관절 회전근개 파열
- 2019.11.26. : 사고에 대한 면·부책 분쟁 발생
- 2020.01.09. : 공제분쟁조정위원회 접수

□ 주장사항

신청인

ㅇ 자동차손해배상보장법 제3조에 따른 『운행으로 인한 사고』임을 주장

1) (2018-86호) 본 사건은 스쿨버스 운행 중 피신청인차량 운전자가 승차정원을 초과하여 무리하게 승객을 태운 상태에서 신청인이 뒷 문을 통한 하차 중 계단에 걸려 넘어진 사고인바, 자동차손해배상보장법 제3조의 면책요건에 해당하지 않으므로 대인손해배상청구가 인정되어야 함을 주장

2) (2020-4호) 피신청인차량 운전자는 버스 운전기사로서 좌·우·전방 주시, 조향 및 제동장치의 안전한 조작 등을 통한 승객 배려의무가 있으나 이를 게을리 하였음은 물론 주행 중 차량 우측 전륜 구조물에 걸려 넘어져 부상한 사고이므로 대인손해배상 청구가 인정되어야 함을 주장.

피신청인

ㅇ 자동차손해배상보장법 제3조에 따른 『운행으로 인한 사고』불인정 주장

1) (2018-86호) 사고 발생 당시 피신청인차량은 버스 정류장에 정차 중이었을 뿐만 아니라 신청인이 걸려 넘어진 차량 계단이 개조되었다거나 외부 사정으로 미끄러웠다는 점을 인정하기 어려운바, 차량 고유장치에 의한 사고가 아닌 안전사고에 해당하므로 면책 주장

2) (2020-4호) 신청인의 부상 원인은 버스의 급제동이나 급가속이 아닌 신청인의 부주의로 인하여 우측 족부가 앞 좌석 아래 구조물에 걸려 넘어진 점, 사고 당시 피신청인차량은 직선로에서 서행 중이었으므로 차량의 쏠림 현상 등 제동 과정이 없었던 점 등에 비추어 안전사고로 보아 신청인의 청구 기각 주장

Ⅱ 조정 결과

▣ (2018-86호) : 신청인 청구기각 (운행기인성 불인)
▣ (2020-4호) : 피신청인 대인배상책임 인정(운행기인성 인정)

Ⅲ 결정 이유

□ (2018-86호) 부상과 사고 사이의 상당인과관계 부정

○ 자동차를 운행하는 자는 운행 중에 일어난 모든 사고에 대하여 책임을 지는 것이 아니라 **운행으로 말미암아 일어난 사고에 대해서 책임을 지는 것이 원칙**이므로 본 사안은 운행 중 사고임은 명백하나 사고 발생 당시 피신청인차량은 정차 중이었던 점, 신청인이 걸려 넘어진 **차량 계단이 구조변경 또는 기상악화로 인하여 불안정한 상태였던 사정을 찾아보기 어려운바, 안전사고에 해당하므로 신청인의 청구 기각**

□ (2020-4호) 부상과 사고 사이의 상당인과관계 긍정

○ 사고관련 기록을 보면 신청인은 버스 탑승 후 요금을 내기 위하여 이동을 시도하다가 버스 우측 전륜 구조물에 걸려 전도되어 부상하였으며, 이때 **버스는 정상 진행 중**이었고 이에 따른 흔들림이 존재하였으며 신청인이 걸려 넘어진 구조물 또한 **차량의 고유장치에 해당하므로 신청인의 부상과 사고의 상당인과관계 인정**, 다만 신청인은 손잡이, 안전기둥을 잡는 등의 자기 보호조치를 미이행 주의의무 위반이 사고 발생 및 손해의 확대에 상당히 기여한 바, 이에 대한 **과실 90%** 인정

붙임 1. 관련 규정

□ 자동차손해배상 보장법 제2조

제2조(정의) 이법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. "운행"이란 사람 또는 물건의 운송 여부와 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용하거나 관리하는 것을 말한다.

□ 자동차손해배상 보장법 제3조

제3조(자동차손해배상책임) 자기를 위하여 자동차를 **운행하는 자**는 **그 운행으로** 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그러하지 아니하다.

1. 승객이 아닌 자가 사망하거나 부상한 경우에 자기와 운전자가 자동차의 운행에 주의를 게을리 하지 아니하였고, 피해자 또는 자기 및 운전자 외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있으며, 자동차의 구조상의 결함이나 기능상의 장해가 없었다는 것을 증명한 경우

2. 승객이 고의나 자살행위로 사망하거나 부상한 경우

붙임 2. 관련 판례 및 사례

1. 운행기인성 판단 기준

○ 자동차손해배상보장법 제3조의 취지 (헌법재판소 96헌가 4 등)

자동차손해배상보장법 제3조는 그 본문에서 **자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 인하여 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 때에는 그 손해를 배상할 책임을 진다**고 규정하고, 그 단서 제2호에서는 승객이 사망하거나 부상한 경우에 있어서 그 사망 또는 부상이 그 승객의 고의나 자살행위로 인한 것인 때에 한하여 책임을 지지 아니한다고 규정하여, 자동차 사고로 승객이 사망하거나 부상당한 경우 **운행자는 승객의 사망 또는 부상이 그 승객의 고의나 자살행위로 인한 것임을 주장·입증하지 않는 한 운전상의 과실 유무를 가릴 것 없이 승객의 사망이나 부상에 따른 손해를 배상할 책임을 부담**하며(대법원 1993. 5. 27. 선고 93다6560 판결 참조), 위 법 제3조 단서 제2호 소정의 **승객이란 자동차 운행자의 명시적·묵시적 동의하에 승차한 사람을 의미하는데, 위 법률 조항은 자동차운행을 지배하고 그 운행이익을 받으면서 승객의 동승에 명시적·묵시적으로 동의하여 승객을 자동차의 직접적인 위험범위 안에 받아들인 운행자로 하여금 그 과실 유무를 묻지 않고 무상·호의동승자를 포함한 모든 승객**의 손해를 배상하도록 하는 것이 그 취지이다. (헌법재판소 1998. 5. 28. 선고 96헌가4, 97헌가6 · 7, 95헌바58(병합) 전원재판부 결정)

○ ‘운행’의 의미 (대법원 96다7359)

자동차손해배상보장법 제2조 제2호에 자동차의 ’운행’이라 함은 사람 또는 물건의 운송 여부에 관계없이 **자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용하는 것**을 말한다고 규정하고 있고, 여기서 **당해 장치란 운전자나 동승자 및 화물과는 구별되는 당해 자동차에 계속적으로 고정되어 있는 장치로서 자동차의 구조상 설비되어 있는 당해 자동차 고유의 장치**를 말하므로, 이와 같은 각종 장치의 전부 또는 일부를 각각의 사용 목적에 따라 사용하는 경우에는 운행 중에 있는 것이다. (대법원 92다8101, 대법원 93다55180, 대법원 93다59595 등)

○ **'운행으로 인하여' 의 의미 (대법원 2005다73280)**

자동차손해배상보장법 제3조의 '운행으로 인하여'라 함은 **운행과 사고 사이에 상당인과관계를 인정할 수 있는지의 여부에 따라 결정**되어야 한다. (대법원 97다24276, 대법원 2004다39689 등)

○ **운행자 손해배상책임의 범위 (대법원 96다42314)**

각종 장치의 전부 또는 일부를 각각의 사용목적에 따라 사용하는 경우에는 운행중에 있다고 할 수 있으나, 자동차를 운행하는 자는 그와 같은 운행중에 일어난 모든 사고에 대하여 자동차손해배상법에 의한 손해배상책임을 지는 것이 아니라 그 중에서 **운행으로 말미암아 일어난 사고에 대하여서만 그 책임을 지는 것이다.** (대법원 92다8101, 대법원 93다59595 등)

2. 운행기인성 인정 사례

1) 주차한 자동차에서 동승자가 하차하다가 차량 밖의 터널 바닥으로 떨어져 다친 사고는 자동차의 운행으로 인한 사고 (대법원 98다22604)

승용차 운전자는 피고를 조수석에 동승하게 하고 목적지에 도착한 다음, 그 곳에는 도로 우측단에 나지막하게 설치된 턱의 아래로 높이 4.3m의 터널이 관통하고 있었는데, 운전자는 그 사실을 모른 채 차량 우측 앞바퀴가 도로 우측의 턱에 닿도록 바짝 붙여 주차하였고, 피고도 위와 같은 사실을 모른 채 조수석 문을 열고 차량의 밖으로 나오다가 우측 아래의 위 터널 바닥으로 떨어져 부상을 입게 되었음을 알 수 있는바, 운전자가 이 사건 차량을 사고 지점에 **주차시키고 동승자로 하여금 하차하도록 한 것은 자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용하는 것으로서 차량의 운행에 해당하고, 이 사건 사고는 위 차량의 운행과 상당인과관계가 있다**고 본 사례

2) 차량 운전자가 시비가 붙은 오토바이를 추격하던 중, 그 오토바이 운전자가 넘어져 사고를 당한 경우 차량의 운행과 사고 발생 사이에 상당인과관계가 있다고 본 사례 (대법원 97다24276)

운전자가 오토바이를 타고가던 피해자들과 시비가 되어 이 사건 차량을 운전하여 "서라"고 계속 소리치면서 피해자들이 운전하는 오토바이를 쫓아가자 피해자들이 도망가면서 당황한 나머지 오토바이 운전을 제대로 하지 못하여 오토바이가 넘어져 이 사건 사고가 발생한 것이라면 이 사건 차량의 운행과 오토바이가 넘어짐으로 인하여 발생한 이 사건 사고와는 상당인과관계가 있다고 할 것이므로 이 사건 차량의 운행으로 말미암아 이 사건 사고가 발생한 것이라고 할 것이다.

3) 차량 적재함에 실려 있던 건설기계를 하차하기 위하여 차량의 엔진을 켠 상태에서 리프트를 사용하여 적재함을 들어 올리고 뒷 발판을 내려 고정시킨 후 와이어 인지를 푸는 작업을 하던 중, 차량 운전자의 조작 실수로 와이어 인지를 잡고 있던 사람이 차량에서 추락한 사안에서, 그 사고가 차량의 운행으로 인하여 발생한 사고에 해당한다고 한 사례 (대법원 2008다93629)

피고 차량 운전·사용과 시간적·공간적으로 밀접한 관계에 있을 뿐만 아니라 실제로 피고 차량의 엔진을 켠 상태에서 리프트를 사용하여 적재함을 들어 올리고 뒷 발판을 내려 고정시킨 후 피고 차량에 부착된 기계적 장치인 와이어 인지를 푸는 작업 중이었으므로 피고 차량을 그 용법에 따라 사용한 것으로 볼 수 있고, 결국 이는 자동차손해배상 보장법 제2조 제2호 소정의 운행에 해당한다고 할 것이며, 와이어 인지를 푸는 데 도움이 되도록 그레이더를 이동하던 중 일어난 사고로서 이 사건 사고는 피고 차량의 운행으로 말미암아 발생한 사고에 해당한다고 할 것이다.

4) 고속도로 진행 중 돌발사태를 피하여 갓길로 급우회전을 한 자동차가 갓길에 주차 중인 자동차와 충돌한 경우, 갓길주차와 충돌사고 사이에 상당인과관계가 있다고 본 사례 (대법원 96다33808)

고속도로에서의 갓길의 기능이 긴급자동차, 도로보수차량 등의 통행을 위한 것만은 아니므로, 설령 갓길 중 주차한 자동차가 차지한 부분을 제외한 나머지 부분으로 긴급차량이나 도로보수 차량들이 통과할 수 있을 정도의 여유가 있다고 하더라도 그 주차가 허용되는 것은 아니고, 나아가 고속도로를 진행 중이던 자동차가 돌발사태에 대피하기 위하여 갓길로 급우회전을 한 경우 그 갓길에 주차된 자동차가 없었더라면 충돌사고가 발생하지 아니하였을 상황이라면, 특별한 사정이 없는 한 갓길에서의 불법주차와 충돌사고 사이에 상당인과관계가 있다고 할 것이다.

5) 피보험자가 피보험자동차를 정상적 방법으로 사용하던 도중에 가해자에 의한 투석행위로 피보험자동차의 운전석 옆 유리창이 깨지고, 그 유리 파편으로 실명하게 된 경우 운행기인성 인정 (금융감독원 분쟁조정 2005-43호)

피보험자동차의 사고란 피보험자동차의 소유, 사용, 관리와 관련된 사고이고, 이러한 피보험자동차의 사고에는 피보험자동차의 사용 중 우연한 타물체와의 충돌 또는 피보험자동차에 가해진 가격(加擊)도 포함된다 할 것이므로, 피보험자가 피보험자동차의 사고로 그 자동차에 기인하여 부상을 입은 것이므로 신청인의 보험금 지급요구는 이유 있다 할 것이다.

6) 주·정차한 자동차에서 내리던 중 그 장소에 내재된 위험요인이 경합되어 발생한 사고는 자동차보험계약이 정한 자기신체사고에 해당 (대법원 2008다59834)

[1] 자동차보험계약상 자기신체사고로 규정된 "피보험자가 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 생긴 피보험자동차의 사고로 인하여 상해를 입었을 때"라고 함은, 피보험자가 피보험자동차를 그 용법에 따라 소유, 사용, 관리하던 중 그 자동차에 기인하여 피보험자가 상해를 입은 경우를 의미하고, 이때 자동차를 그 용법에 따라 사용한다는 것은 자동차의 용도에 따라 그 구조상 설비되어 있는 각종의 장치를 각각의 장치목적에 따라 사용하는 것을 말하는 것으로서 자동차가 반드시 주행상태에 있지 않더라도 주행의 전후단계인 주·정차 상태에서 문을 여닫는 등 각종 부수적인 장치를 사용하는 것도 포함한다. 그러므로 **자동차를 주·정차한 상태에서 하차할 때 주·정차하는 곳에 내재된 위험요인이 하차에 따른 사고 발생의 한 원인으로 경합되어 사람이 부상한 경우에는 자동차의 운행으로 인하여 발생한 사고에 해당**한다고 볼 수 있을 뿐만 아니라, 이는 피보험자가 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 중에 그로 인하여 생긴 사고로서 자동차보험계약이 정하는 보험사고에 해당한다고 볼 수도 있다.

[2] 피보험자인 운전자가 차량을 정차한 후 시동과 전조등이 켜진 상태에서 운전석 **문을 열고 내리던 중 무언가에 걸려 균형을 잃고 빙판길 노면에 넘어지면서 머리를 강하게 부딪쳐 상해를 입은 사안에서, 자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 그로 인하여 발생한, 자동차보험계약이 정한 보험사고에 해당**한다고 본 사례.

7) 5t 고소작업차량 탑승함에 타서 건물의 외벽 청소작업을 하다 망인의 사용자인 피고가 무선 리모컨으로 탑승함을 조정하도록 하면서 발을 헛디뎌 추락 및 사망한 경우 (서울중앙지방법원 2012가단112693)

이 사건 탑승함은 피고 차량의 붐대 끝에 고정되어 있는 것으로서 작업자가 탑승하여 외벽작업 등을 하기 위한 용도로 사용되는 장치인 점, 이 사건 사고 당시 망인은 피고 차량의 탑승함에 타서 청소작업을 하고 있었던 점, 이 사건 사고 당시 탑승함에 추락 방지를 위한 난간이 설치되어 있지 않았고 안전고리를 착용하지 아니한 상태에서 작업을 하다가 망인이 발을 헛디뎌 추락한 점 등을 종합하여 보면, 피고 차량의 탑승함에 타서 작업을 하는 행위는 피고 차량의 원래의 사용 용법에 해당하고, 이 사건 사고는 피고(망인의 사용자)가 피고 차량을 운행하면서 안전조치 등을 소홀히하는 바람에 발생한 것으로 봄이 상당하므로 이 사건 사고는 피고 차량의 운행 중의 사고에 해당한다.

8) 신청인이 피보험차량을 정차시키고 차량 밑에 들어가 차량 상태를 점검하던 중 에어쇼바에서 에어가 빠지면서 차체가 내려앉아 신청인이 상해를 입은 경우 (금융감독원 분쟁조정 99-35호)

신청인이 피보험자동차를 점검하기 위하여 아파트 단지내에서 동 차량을 정차하고 차량 밑으로 들어가 점검한 행위는 "자동차를 관리하는 동안에 자동차를 용법에 따라 사용 중인 경우"로 볼 수 있으며, 동 점검 중 에어쇼버에서 Air가 빠지면서 차체가 내려앉아 차체에 깔려 상해를 입은 것은 "자동차로 인하여 발생한 사고"라고 봄이 타당한바, 위 사고는 피보험자가 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 생긴 사고에 해당

3. 운행기인성 불인 사례

1) 버스 승객이 버스가 정차한 상태에서 열린 출입문을 통하여 하차하다가 넘어져 사고가 난 경우 자동차 운행중의 사고이기는 하나 운행으로 말미암아 일어난 것이라고는 볼 수 없다는 이유로 자동차손해배상책임을 부인한 사례 (대법원 93다59595)

자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용한다는 것은 자동차의 용도에 따라 그 구조상 설비되어 있는 각종의 장치를 각각의 장치목적에 따라 사용하는 것을 말하는 것으로서(당원 1988.9.27. 선고 86다카 2270 판결; 1993.4.27. 선고 92다8101 판결 참조), **자동차가 반드시 주행상태에 있지 않더라도 주행의 전후단계로서 주·정차상태에서 문을 열고 닫는 등 각종 부수적인 장치를 사용하는 것도 포함**하는 것이므로, 이 사건과 같이 버스승객인 피해자가 버스가 정차한 상태에서 열린 출입문을 통하여 하차하다가 넘어져 사고가 난 경우 이를 자동차의 통상의 용법에 따른 운행중의 사고가 아니라고 말할 수는 없을 것이다(당원 1980.8.12.선고 80다904 판결, 1989.10.27.선고 89다카 432 판결 등 참조).

그러나 자동차를 운행하는 자는 위와 같은 운행중에 일어난 모든 사고에 대하여 책임을 지는 것이 아니라 그 중에서 운행으로 말미암아 일어난 사고에 대하여만 책임을 지는 것이므로(당원 1993.4.27.선고 92다 1801 판결 참조), 사실관계가 원심이 확정한 바와 같다면 이 사건의 경우 **부수장치인 문의 개방에 즈음하여 발생한 사고라고 말할 수는 있어도 위 장치의 사용으로 인하여 일어난 사고라고 말할 수는 없을 것이므로, 이 사건 사고를 이 사건 버스의 운행으로 말미암아 일어난 것이라고는 볼 수 없다**고 할 것이다.

2) 정차 중인 화물차량 적재함에서 철근 다발을 도로상으로 떨어뜨리는 작업 중에 행인을 사망하게 한 사고가 차량의 운행으로 말미암아 일어난 것이 아니라고 본 사례 (대법원 96다24675)

가해자는 사고가 발생할 당시 위 화물차량의 고유장치인 적재함을 사용 목적에 따라 사용 중이었으므로 위 차량을 운행 중이었다고 할 것이지만, 그 사고는 가해자가 주위를 잘 살피지 아니하고 철근 다발을 밀어 떨어뜨린 행위로 인하여 일어난 것이고 차량의 적재함이나 기타 차량의 고유장치의 사용으로 인하여 일어난 것이 아니므로, 차량의 운행으로 말미암아 일어난 것이라고는 볼 수 없다고 판단한 원심판결을 수긍한 사례

3) 인부가 통나무를 화물차량에 내려놓는 충격으로 지면과 적재함 후미 사이에 걸쳐 설치된 발판이 떨어지는 바람에 발판을 딛고 적재함으로 올라가던 다른 인부가 땅에 떨어져 입은 상해가 자동차의 운행으로 말미암아 일어난 사고가 아니라고 한 사례 (대법원 92다8101)

성명 불상의 인부가 메고 있던 통나무를 차량에 내리는 충격으로 위 차량이 상하로 진동하여 위와 같이 설치된 발판이 차량과 분리되어 떨어지는 바람에 이 사건 사고가 일어났고 그 밖에 같은 법 소정의 당해 장치에 해당하는 고정장치의 사용으로 인하여 일어난 것이 아니라면 위 발판은 위 자동차에 계속적으로 고정되어 있는 장치가 아니어서 같은법 소정의 당해 장치에 해당된다고 볼 수 없으므로 위 사고를 이 사건 자동차의 운행으로 말미암아 일어난 것이라고 할 수는 없다고 판단한 사례

4) 동절기 18:27경 버스정류장에 약 5~10미터 정도 미치지 않은 곳에 설치된 횡단보도의 정지선에 차량 정지신호에 따라 정차 정차한 후 버스 앞문을 개문한 순간 바로 앞에 술에 취한 채 앉아 있던 승객이 위 앞문으로 하차하려다 굴러 떨어져 상해를 입은 경우 (부산지방법원 2012가단 6130)

버스 운전기사가 버스정류장이 아닌 곳에서 앞문을 열어 승객인 피고를 하차하도록 한 잘못은 인정되나 피고는 술에 취해 자신의 몸을 가누지 못한 나머지 **스스로 굴러 떨어졌을 뿐, 버스정류장이 아닌 곳에서 하차하는 바람에 다른 차량의 전조등 불빛에 시야가 분산되어 발을 헛디뎠다거나, 위 버스 앞문으로 하차토록 하였기 때문에 굴러 떨어진 것이라고는 보기 어려운 점**에 비추어 보면 이 사건 사고와 운전기사 과실과의 인과관계를 인정하기 어렵고, 달리 이를 인정할 만한 증거가 없다.

5) 창고 내에서 시동을 켠 채 피보험차량(트럭)을 세워두고 적재함에 올라가 200리터짜리 엔진오일 드럼통을 내리는 과정에서 드럼통이 쓰러지면서 신청인의 손가락이 내리던 드럼통과 기존에 내린 드럼통 사이에 끼어 절단 및 골절상을 입은 경우 (금융감독원 분쟁조정 2009-45호)

본 건 사고는 차량 적재함 앞쪽에 2층으로 쌓여있던 드럼통을 적재함 바닥으로 내리던 중 드럼통과 드럼통 사이에 손가락이 끼어 발생한 사고로서 그 사고원인은 신청인의 부주의라 할 것이고, **차량 적재함이나 이외의 차량 장치는 본 건 사고에 기여하였거나 관련된 사항이 없는 것으로 보여지는바,** "피보험자가 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 생긴 피보험자동차의 사고로 인하여 죽거나 다쳤을 때 그로 인한 손해"에 해당된다고 볼 수 없다.

6) 08:00경 서울시 ○○구 ○○동 소재 본인이 경영하고 있는 카센터 앞 도로상에 피보험차량을 정차한 후 운전석에서 내리다가 운전석 문 손잡이를 놓쳐 몸이 차량 밖으로 기울자 왼쪽 발이 문틀 턱에 걸려 넘어지면서 슬개골 골절 등의 부상을 입은 경우 (금융감독원 분쟁조정 2004-26호)

보험회사의 책임이 발생하려면 당해 사고가 운행 중의 사고이고, 그 사고가 운행에 기인하여 발생한 때에 한한다 할 것인 바, 이 건 사고는 피보험자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용 중에 발생한 운행 중의 사고이긴 하나 운행으로 말미암아 일어난 것이라고는 할 수 없으므로 보상하지 않음이 타당 - 본 사안은 대법원 2008다59834 판결 선고 전 결정임을 참조

7) 신청인의 모(母)가 배우자(신청인의 父)가 운전한 피보험차량의 조수석에 탑승하였다가 하차하던 중 미끄러져 경부 골절상을 입은 경우 (금융감독원 분쟁조정 2005-93호)

본 건 사고의 사고자는 자동차에서 하차하던 중 미끄러져 추락하였는데, 이는 본 건 피보험차량의 고유장치의 일부가 어떠한 원인제공을 하였다고 인정할 만한 사정이 존재하지 않는 점, 신청인은 사고자가 완전히 하차하지 않은 상태에서 운전자가 후진하는 바람에 떨어졌다고 주장하나, 피신청인의 사고접수 녹취내용에 차량이 정차 중에 사고자가 하차하다가 미끄러진 것으로 나타나고, 사고자가 치료받은 병원 진료차트에 "내원 전 트럭에서 fall down(주차한 상태)"이라고 기록되어 있는 점 등에 비추어 볼 때 신청인의 주장은 이유 없다. - 본 사안은 대법원 2008다59834 판결 선고 전 결정임을 참조

8) ’97.4.30. 00:00경 경기도 ○○군 ○○면 ○○산업 내에서 피보험차량에 싣고 있던 DOP(di octyl pathalte, 가소제)를 고무호스를 통해 공장내 저장탱크로 하역하던 중 호스 연결 부분이 분리되면서 DOP가 공장내부 및 인근 논으로 유출되어 오염된 경우 (금융감독원 분쟁조정 97-46호)

이 건 사고는 피보험차량에 싣고 있던 DOP(가소제)를 ○○산업의 저장탱크로 하역하기 위해 고무호스를 6개 연결하여 작업하던 중 4번째 호스의 연결부위가 분리되면서 동 DOP가 유출되어 발생한 바, 통상 피보험차량의 탱크로리의 실려있는 적재물은 지상의 저장탱크에 설치되어 있는 파이프라인을 이용하여 하역하여야 하나 사고 당일에는 ○○산업의 저장탱크에 설치된 파이프라인의 고장으로 사용할 수 없어 부득이 고무호스를 연결하여 사용하던 중 이 건 사고가 발생한 것으로 인정되나 동 **고무호스 중에서는 다른 차량에 적재되어 있던 것을 빌려온 것도 있고, 시중에서 구입하여 임의로 부착 및 탈착하면서 사용한 것도 있음을 감안해 볼 때 동 호스는 피보험차량의 구조상 고유하게 설비되어 있는 당해당치로 인정하기가 어렵다**고 할 것이다. 그렇다면, 이건 사고는 피보험차량의 운행중 운행으로 말미암아 발생하였다고 볼 수 없으므로 피신청인의 면책주장은 그 이유가 있다.

붙임 3. 공제분쟁조정위원회 조정안 [2018-86호]

공제분쟁조정위원회
조 정 조 서

1. 번호 및 사건명 : 제4-30(분쟁 2018-86) 대인손해배상분쟁

2. 분쟁 당사자

○ 신 청 인 : 김○○(여, 사고 발생 당시 만 20세)
○ 피신청인 : 전국○○운송사업조합연합회장(공제조합 이사장)

3. 사실관계 및 당사자 주장

가. 사실관계

○ 피신청인은 조합원 ○○○○○○○(주)와의 사이에 공제계약(계약자동차 : ○○○○호, 공제기간 : 2018.○○.○○.~2019.○○.○○)을 체결한 사실.

○ 2019.○○.○○. 13:30분경 ○○○○대학교 ○○대학 서틀버스 정류장에서 신청인이 하차 도중 버스 계단에 신발이 걸려 노상에 전도 및 부상한 사고.

나. 당사자 주장

1) 신청인은

본 사고는 대학교 내 스쿨버스 운행 중에 승차정원을 초과하여 탑승시킨 상태에서 다른 승객의 하차 요청으로 신청인이 내려야 할 정류장이 아닌 곳에서 어쩔수 없이 하차하던 중 발생하였으므로 피신청인차량 운전자가 적정인원을 탑승시켜 운행하였다면 사고가 발생하지 아니하였을 것이 명백한 바, **신청인에게 어떠한 과실도 물을 수 없으며 피신청인차량 운전자의 승객안전 배려의무위반이 전적인 사고발생 원인으로 작용하였으므로 피신청인 측의 대인손해배상책임이 인정되어야 함을 주장.**

2) **피신청인은**

본 사고는 피신청인 차량이 지정된 정류장에서 정차 후 정지된 상태에서 일어난 사고로 첨부된 CCTV 영상 편집 사진 및 신청인이 걸려 넘어진 버스 계단 사진을 보면 **차량을 개조하였다거나 사고 당일 비가와서 미끄러진 사실 등의 사정을 찾아볼 수 없는 점**, 신청인보다 먼저 하차하였던 2명의 승객은 정상적으로 하차하는 모습이 CCTV영상으로 확인되는 점 등에 비추어 **본 사고는 피신청인차량의 운행 중 사고에 해당하나 운행기인성을 인정하기 어려운 안전사고에 해당**되는 바, 피신청인의 손해배상 책임이 없음을 주장. (금융분쟁조정 사례집 및 대법원 판례 참조)

4. 조정결정 사항

가. 의결사항

이 사건은 2019.07.19. 개최한 제4차 공제분쟁조정위원회에서 신청인의 청구를 기각하는 것으로 조정 결정한다.

나. 이 유

이 사건은 신청인과 피신청인 간의 교통사고로 인한 피신청인의 손해배상책임에 대한 분쟁으로 2019년 제4차 공제분쟁조정위원회의에서 자동차를 운행하는 자는 운행 중에 일어난 모든 사고에 대하여 책임을 지는 것이 아니라 운행으로 말미암아 일어난 사고에 대하여 책임을 지는 것이 원칙이므로 이에 비추어 본 사고는 운행 중 사고임은 명백하나 운행 기인성을 인정하기 어려운 바, 신청인의 청구는 기각하는 것으로 조정 의결하였다.

이상과 같은 이유로 결정내용과 같이 조정한다.

2019년 07월 19일

공제분쟁조정위원회위원장

붙임 3. 공제분쟁조정위원회 조정안 [2020-4]

공제분쟁조정위원회
조 정 안

1. 번호 및 사건명 : 제2-11호(분쟁 2020-4) 대인손해배상분쟁

2. 분쟁 당사자

ㅇ 신 청 인 : 박○○ (여, 사고 당시 만 71세)
ㅇ 피신청인 : 전국○○운송사업조합연합회장(공제조합 이사장)

3. 사실관계 및 당사자 주장

가. 사실관계

ㅇ 피신청인은 ○○○○㈜와의 사이에 자동차공제계약(계약자동차 : ○○○○호, 공제기간 : 2019.○○.○○.~2020.○○.○○.)을 체결한 사실.

ㅇ 2019.○○.○○. 12:35분경 신청인이 버스요금을 내기 위해 자리에서 이동 중 피신청인차량 내에서 넘어져 부상한 사고. (사고 동영상 참조)

나. 당사자 주장

1) 신청인은

가) 첨부된 경찰 송치의견서에 따라 모든 차량의 운전자는 자동차를 운행함에 있어 전방 좌·우를 잘 살피고 조향 및 제동장치를 정확하게 조작하여 사고를 미연에 방지해야 할 업무상 주의의무가 있으나 **피신청인차량 운전자는 이러한 주의의무 및 버스 운전기사로서 승객을 배려하여 안전하게 운행하여야 하는 의무를 게을리하여** 요금계산을 위해 앞으로 이동하는 신청인이 부상하였으므로 **신청인에게 어떠한 과실도 물을 수 없음**을 주장.

나) 피신청인은 본 사고가 운행 중 사고에는 해당되나 운행으로 말미암아 일어난 사고가 아닌, 즉 운행기인성 없는 사고임을 주장하면서 대법원 판례를 인용하고 있으나(대법원 93다59595) 인용판례는 **버스가 정류소에 완전히 정차한 상태**에서 구 심신장애자복지법 소정의 장애 2급 해당자인 승객이 열린 출입문을 통하여 하차하다가 몸의 중심을 잃고 넘어져 부상한 경우이며 이 때, 자동차 운행 중의 사고이기는 하나 운행으로 말미암아 일어난 것이라고는 볼 수 없다는 이유로 자동차손해배상 책임을 부인한 사례인 바, **정차 중이 아닌 운행 중이던 버스에서 넘어진 본 사고에 적용할 수 없음**을 주장.

2) 피신청인은

가) 피신청인 측에서 제출한 버스 내 사고 동영상을 보면 신청인이 전도되어 부상한 원인은 버스의 급제동이나 급가속이 아닌 신청인의 부주의로 인하여 우측 족부가 앞 좌석 아래 구조물에 걸려 넘어진 점, 사고 당시 피신청인차량은 직선로에서 운행 중이었으므로 차량의 쏠림 현상 또는 제동 과정이 없었던 바, 이는 안전사고로 봄이 타당하여 **신청인의 청구는 기각되어야 함**을 주장.

나) 본 사고는 피신청인차량의 '운행 중' 사고임에는 이견이 없으나 자동차손해배상보장법상 손해배상책임을 인정하기 위하여는 **운행기인성 또한 인정되어야 하는 것이 타당한 바, 신청인의 부주의로 일어난 안전사고에 해당하는 본 사안의 대인손해배상 청구는 기각되어야 함**을 주장. (대법원 93다59595 등)

4. 조정결정 사항

가. 의결사항

이 사건은 2020년 제2차 공제분쟁조정위원회에서 피신청인의 신청인에 대한 대인손해배상 책임을 인정하되 신청인의 과실 90%를 적용하는 것으로 조정결정한다.

나. 이 유

① 자동차손해배상보장법 제3조는 그 본문에서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 인하여 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 때에는 그 손해를 배상할 책임을 진다고 규정하고, 그 단서 제2호에서는 승객이 사망하거나 부상한 경우에 있어서 그 사망 또는 부상이 그 승객의 고의나 자살행위로 인한 것인 때에 한하여 책임을 지지 아니한다고 규정하여, 자동차 사고로 승객이 사망하거나 부상당한 경우 운행자는 승객의 사망 또는 부상이 그 승객의 고의나 자살행위로 인한 것임을 주장·입증하지 않는 한 운전상의 과실 유무를 가릴 것 없이 승객의 사망이나 부상에 따른 손해를 배상할 책임을 부담하며(대법원 1993. 5. 27. 선고 93다6560 판결 참조), 위 법 제3조 단서 제2호 소정의 승객이란 자동차 운행자의 명시적·묵시적 동의하에 승차한 사람을 의미하는데, 위 법률 조항은 자동차운행을 지배하고 그 운행 이익을 받으면서 승객의 동승에 명시적·묵시적으로 동의하여 승객을 자동차의 직접적인 위험범위 안에 받아들인 운행자로 하여금 그 과실 유무를 묻지 않고 무상·호의동승자를 포함한 모든 승객의 손해를 배상하도록 하는 것이 그 취지이다. (헌법재판소 1998. 5. 28. 선고 96헌가4, 97헌가6 · 7, 95헌바58 (병합) 전원재판부 결정 참조)

② 자동차손해배상보장법 제3조에서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 말미암아 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 때에는 그 손해를 배상할 책임을 진다라고 규정하고 있으며, 그 제2조 제2호에서는 운행이라 함은 사람 또는 물건의 운송 여부에 관계없이 자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용하는 것을 말한다고 규정하고 있는바, 자동차를 당해 장치의 용법에 따라 사용한다는 것은 자동차의 용도에 따라 그 구조상 설비되어 있는 각종의 장치를 각각의 장치 목적에 따라 사용하는 것을 말하고, 위 법조에서 "운행으로 말미암아"라 함은 운행과 사고 사이에 상당인과관계를 인정할 수 있는지의 여부에 따라 결정되어야 한다(선고 97다24276, 2006다 18303 등). 본 사고가 "운행 중"사고임에는 피신청인 역시 다툼 없으나 "운행 기인성"부분에 대한 다툼이 주된 쟁점이므로 신청인의 부상과 운행과의 인과관계 인정여부에 대하여 살펴본다. 제출된 사고기록(사고 동영상)을 보면 신청인은 버스 탑승 후 요금을 내기 위하여 이동을 시도하다가 버스 우측 전륜 구조물에 걸려 전도되어 부상하였으며 이 때, 버스는 정상 진행 중이었고 이에 따른 흔들림이 존재하였으며 신청인이 걸려 넘어진 구조물 또한 차량의 고유장치에 해당하므로 신청인의 부상과 사고의 상당인과관계가 존재한다. 피신청인은 운행기인성 없는 사고임을 주장하면서 대법원

판례를 인용하고 있으나(대법원 93다59595) 인용사건에서 피해자는 교통사고 이전 우측 상지가 강직성 연축으로 인하여 사용이 불가능하여 그 기능을 완전히 상실하였고, 우측 하지 또한 강직성 연축으로 인하여 겨우 보행만 할 수 있을 정도로 기능이 상실되었으며, 언어장애 및 평형감각의 장애가 있는 것으로 판명되어, 그 무렵 심신장애자 복지법이 규정하고 있는 장애 2급에 해당하는 심신장애자로 등록된 후에 버스 뒷문 출구 쪽 맨 앞에서 손잡이를 잡고 서 있다가 버스가 완전히 정차한 후 뒷문이 열리자 하차하기 위하여 출구 쪽 하강구를 밟고 내려서던 중 몸의 중심을 잃고(발을 헛디뎠는지의 여부는 분명하지 않다) 넘어져 지면에 머리를 부딪쳐서 위 사고를 당한 것으로 이 때 버스는 명백히 정차하고 있었음이 분명한 점, 고유장치인 뒷 문의 개방에 즈음하여 발생한 사고라고 말할 수는 있어도 위 장치의 사용으로 인하여 일어난 사고라고 볼 수 없었던 점 등에 비추어 상당인과관계가 부정된바, 차량이 진행 중 고유장치에 걸려 넘어져 부상한 본 신청건과 동일하게 볼 수 없다. 따라서 본 사건은 운행으로 말미암은 사고에 해당하므로 피신청인의 대인배상책임을 인정하는 것으로 조정 의결하였다.

③ 다만, 피신청인차량은 급출발·급제동을 하지 아니하고 규정속도 내에서 서행으로 진행한 것으로 보이고 이러한 상황에서 신청인은 손잡이, 안전기둥을 잡는 등의 자기보호 조치를 충분히 이행하지 않고 이동을 시도하여 넘어졌으므로 주의의무 위반 책임이 결코 가볍지 아니한바, 90%의 과실을 인정하는 것으로 조정 의결하였다.

이상과 같은 이유로 결정내용과 같이 조정한다.

2020년 3월 27일

공제분쟁조정위원회위원장