

# 자동차보험 유형별 보상 사례

- 차량파손의 경우 보험처리 -

김 희 중 <한국자동차보험(주) 자동차 보상부 차장>

(지난호에서 계속)

## 2. 대물 배상

지난 호에서 차량 손해 보험에 대하여 설명하였으며, 차량 손해 보험에서는 수리비 등 직접 손해만을 보상하며, 영업용 차량이 파손되어 영업을 할 수 없기 때문에 생긴 영업 손실 등의 간접 손해는 보상하지 않는다고 하였다. 그러나, 대물 배상에서는 상대방 차량에 생긴 수리비 등 직접 손해뿐만 아니라, 休車損害, 代車損害, 營業損失 등 간접 손해도 보상한다.

대물 배상은 보험가입자(피보험자)가 상대방 차량을 파손시킴으로써 민법상 부담하게 되는 손해 배상 책임을 담보하는 보험이므로 기본적으로 민법상 불법 행위로 인한 손해 배상 책임의 원리가 그대로 적용된다.

### 가. 직접 손해

직접 손해라는 자동차 보험 약관상의 용어는 그 의미가 반드시 명확한 것은 아니나 자동차의 파손으로 인하여 자동차 자체에 생긴 손해, 즉 자동차를 원상 회복시키는 데 소요되는 비용이나 원상 회복이 불가능한 경우에는 사고 당시 그 자동차의 시가를 의미한다. 통상은 자동차의 일부 파손의 경우가 가장 흔하며, 이 경우에는 상대방의 자동차가 정비공장에서 수리하는데 소요되는 비용, 즉 수리비를 직접 손해로서 보험

처리를 하게 된다.

자동차가 완전히 파손되어 수리가 불가능한 경우에는 사고 당시 피해 자동차의 시가에서 잔존물의 가격을 공제한 금액이 상대방의 손해이다. 대물 배상에서는 그 손해를 보상하게 되며, 피해 자동차의 시가는 동종·동등의 중고차의 시가를 조사하여 결정하게 된다.

### <사례 I>

종합 보험 대물 배상에 가입한 차량이 강남구 역삼동 앞길에 세워둔 78년식 코티나 마크4 승용차를 충돌하여 상대방 차량이 대파되었는데 이를 수리하는데는 2,268,288원이 소요되나 피해 자동차의 중고차 시가는 200,000원인 경우.

이 경우는 불법 행위로 물건이 훼손된 경우 수리가 불가능한 때에는 교환 가치(시가)의 감소분, 수리가 가능한 때에는 사고전 교환 가치(시가)의 범위내에서 그 수리비가 통상의 손해이므로 차량 파손으로 인한 손해는 차량의 사고전 시가를 초과할 수 없다. 위 사례의 경우는 피해 승용차는 크게 파손되어 사고 직후 폐차되었으나, 이를 굳이 수리하였다면 수리비가 2,268,288원이 소요되는 것은 사실이나, 78년식 코티나마크4 승용차의 시장 소매 가격이 200,000원 정도에 불과하므로 피해자의 손해는 200,000원에 한정

되며 이 범위 내에서 보험처리가 가능하다.

### <사례 II>

영업용 버스가 서로 충돌하여, 대파된 피해 버스를 정비공장에서 수리하였는데, 그 수리비는 피해 버스의 시가인 6,000,000원을 훨씬 상회하는 15,795,938원인 경우, 보험처리는 어떻게 되는가?

이 경우도, 사고 당시 피해 차량의 시가를 현저하게 상회하는 수리비가 소요되었다 하더라도, 사고 당시의 피해 버스의 시가에서 잔존물 대금을 공제한 금액만이 가해자가 배상하여야 할 통상의 손해이며, 이는 피해 차량이 기술적으로는 수리가 가능하다 하더라도 이를 수리하는 것보다 사고 직전의 피해 차량과 동등한 차량을 구입하는 것이 경제적으로 합리적이기 때문에 경제적인 면에서는 수리 불능으로 보아야하고 시가보다 높은 수리비가 소요되는 경우에는 굳이 수리를 하여야 할 특별한 사정이 없는 한 수리비 중 시가를 상회하는 부분은 피해자가 부담하여야 한다. 따라서, 위 사례에서 가해자가 배상하여야 할 수리비는 피해 차량의 시가인 6,000,000원을 초과할 수 없으며, 보험처리도 이 6,000,000원 범위 내에서만 가능하다.

### 나. 격락 손해(格落損害)

격락 손해는 차량이 파손되어

수리를 하였으나, 수리후의 차량의 교환 가치(가격)가 사고전보다 하락함으로써 생긴 손해 즉, 가격 하락 손해를 말한다.

차량이 일부 파손된 경우, 주로 출고한지 얼마되지 않은 신차인 경우에 격락 손해의 인정 여부가 문제가 되며, 피해자측에서는 신차를 수리하는 것보다는 다른 신차로 보상받고자 하는 요구가 흔히 있을 수 있다. 그러나, 자동차가 일부 파손된 경우에는 현재의 발달된 수리 기술로는 사고전의 상태로 수리가 가능하므로, 수리후 차량 가격이 하락된다는 것은 상당히 관념적인 것이고, 실제로 가격이 하락하여 손해가 발생한다는 것을 구체적·객관적으로 입증하기 어렵다.

〈사례 III〉

경북 월성군 도로상에서 종합보험 대물 배상에 가입한 차량이 출고한지 얼마되지 않은 스텔라 승용차(임시 번호 차량)를 추돌하고 스텔라 승용차는 다시 선행 차량을 추돌하여 스텔라 승용차의 앞뒤가 파손되어, 피해자가 새차로 대체를 요구하여, 피보험자는 이를 배상하고 새차가격의 보상을 청구한 경우.

이 경우, 종합 보험 대물 배상 약관상에는 피해 차량의 수리가 가능한 경우에는 수리 비용을, 수리가 불가능한 경우에는 피해 차량의 시가를 보상하도록 규정하고 있으며, 위 사례와 같이 피해 차량이 일부 파손되어 수리가 가능한 경우에는 수리비외에 별도로 격락 손해를 보상하지 않는다.

다. 간접 손해

종합 보험 대물 배상에서는 피해 차량이 파손되어 원상 회복하는데 소요되는 수리비 외에 피해



차량의 수리 기간 동안 그 차량을 사용하지 못함으로써 생긴 손해, 즉 간접 손해도 보상한다. 현행 종합 보험 약관상 인정되는 간접 손해는 영업용 차량이 영업 행위를 하지 못함으로써 생긴 손해를 휴차료, 자가용 차량이 파손되어 다른 차량을 대신 사용하게 됨으로써 소요되는 비용 손해를 대차료, 차량이 아닌 건물 등이 파손되어 사업상의 손실이 발생하는 경우는 영업 손실이라하여, 간접 손해의 종류와 인정 범위를 유형화하여 인정하고 있다. 피해 차량이 자가용 차량인 경우에는 다른 자동차를 빌리는 경우의 임차료가 금액상으로 크지 않아 실제로 큰 문제점이 없으나, 피해 차량이 영업용인 경우에는 거의 대부분의 경우 운휴 손해가 발생하므로 인정 범위에 관하여 보험 가입자와 피해자간, 또는 보험자와 피해자간 분쟁이 발생하는 경우가 있다. 영업용 차량의 휴차 손해는 1일 휴차 손해액에 휴차 기간을 곱하여 산정하게되므로, 1일 휴차 손해는 어떻게 계산할 것인가? 휴차 기간을 어떤 기준으로 인정할

것인가가 문제된다.

〈사례 IV〉

서울 동대문구 답십리 교차로 상에서 종합 보험 대물 배상에 가입한 화물 차량의 과실로 영업용 스텔라 택시를 충격, 파손시켜, 정비 공장에서 92일만에 수리를 완료하였는데, 피해자는 1일 순수임금 99,000원을 기준으로 9,108,000원 상당의 손해를 가해자에게 청구함.

이 사례는 소송 판결 사례로서, 판결에서 확정된 내용을 보면, 피해 차량이 정비 공장에 입고된 때에는 부품 구입이 어려웠는데다가 중간에 추석 연휴가 끼어 수리 기간이 늘어나게 된 것으로 정상적으로 부품 공급이 되는 경우 통상 1개월이면 수리가 가능하다는 사실에 근거하여 휴차 기간을 30일로 제한하였으며(휴차 기간의相當性), 또한 월간 순수임도 월평균 수입(3,300,000원)에서 차량 유지비, 검사비, 제세공과금, 보험료, 감가상각비, 운전기사의 급여를 공제하여 802,239원을 휴차 손해로 인정하였다.㉞