

자동차교통사고 분쟁의 조정과 중재에 관한 연구*

A Study on the Mediation and Arbitration of Traffic Accident Disputes

남 선 모**
Seon-Mo Nam

<목 차>

- I. 서론
- II. 교통사고 분쟁의 유형
- III. 교통사고 분쟁의 조정
- IV. 교통사고 분쟁의 중재
- V. 결론
- 참고문헌
- Abstract

주제어 : 교통사고 분쟁, 대체적 분쟁해결제도, 보험회사, 형사조정, 중재

* 이 논문은 2014 한국중재학회 춘계 학술발표대회(2014.4.19)에서 발표한 논문을 보정하였으며, 토론을 맡아주신 부산대 법학전문대학원 이정표 교수님께 감사드립니다.

** 세명대학교 법학과 교수, 법학박사, nsm@semyung.ac.kr

I. 서론

교통사고 처리과정에서 적용되는 관련법으로는 도로교통법과 교통사고처리특례법이 있다. 이 외에도 교통사고처리지침을 근거로 사고처리를 하게 된다. 교통사고로 인한 분쟁의 해결은 피해 당사자에게는 소송경제적 측면에서 긴급하며 중요한 절차적 요소로 기능한다. 현대의 복잡한 생활환경에서 발생하는 모든 분쟁을 소송을 통해 해결하려는 것은 수사기관과 재판기관의 과중한 업무 부담으로 충분한 심리를 다하지 못하는 사례가 빈번하다. 오늘날 중재는 소송과 유사하게 판정에 구속력을 인정함으로써 분쟁해결의 실효성을 담보한다는 점에서 독자적 제도로서 중요한 의미를 갖고 있다.¹⁾ 최근 공법분야의 여러 영역으로도 대체적 분쟁해결제도가 확대·시행되고 있다. 예로서 스포츠분쟁은 특정경기예 출전자격이 문제되는 경우와 같이 그 시간이 지나면 아무리 좋은 결론을 내린다고 해도 의미가 없는 경우가 있을 수 있다.²⁾ 이러한 유형의 분쟁은 신속한 해결이 필요한 분야이다. 대체적 분쟁해결제도는 법관이 법률에 의한 재판을 통해 분쟁을 해결하는 것이 갖는 한계를 극복하려는 것이므로 오히려 기본권보장의 확보라는 목적에 충실한 것이 되며 이는 실질적 법치주의에도 합치되는 것이라 할 수 있다.³⁾ 일반적으로 교통사고가 발생할 경우 사망사고와 뺑소니 사고를 제외하고는 일반사고와 11대 중과실사고로 분류된다. 일반사고는 종합보험 또는 공제에 가입되어 있으면 검찰에 공소권 없음으로 송치되어 사건을 종결시키고 있다(반의사불벌죄로서의 기능). 그러나 11대 중과실의 경우에는 형사합의의 과정을 거치게 된다. 책임보험의 경우에 피해자와 보험처리와는 별개로 개별적인 합의를 해야 하고 합의를 경찰서에 제출하게 되면 종합보험과 같이 처리하게 된다. 만약 합의를 제출하지 않으면 일반사고도 검찰에 송치되게 된다. 일반사고의 경우 보험에 가입하였으면 형사처벌이 면제되나 11대 중과실의 경우는 보험이 있어도 형사처벌이 되는 예외적인 경우로 볼 수 있다.⁴⁾ 자동차사고 피해자는 민법 제 750조 이하의 불법행위에 관한 내용에 따라 손해배상을 청구할 수 있다. 이와 함께 가해자는 도로교통법상의 주의의무를 지키지 않은 것으로 평가된다. 교통사고의 일반적 분쟁은 안전거리 미확보로 인한 추돌사

1) 이주연, 국제 지식재산권 분쟁해결을 위한 중재의 활성화 방안, 중재연구 제23권 제2호, 한국중재학회 2013.6, 173면

2) 김용길, ADR을 활용한 스포츠사건의 해결에 관한 고찰, 중재연구 제21권 제1호, 한국중재학회 2011.3, 113면

3) 김상태, 행정법상 대체적 분쟁해결제도의 허용성에 관한 연구, 법학연구 제35집, 한국법학회. 2009.8., 50면

4) 11대 중과실 항목은 ①신호위반 ②중앙선침 ③제한속도보다 20km 이상 과속 ④ 앞지르기 방법위반 ⑤철길건널목 통과방법위반 ⑥횡단보도사고 ⑦무면허 ⑧음주운전 ⑨보도 침범 ⑩승객추락방지의무위반 ⑪어린이보호구역 안전운전 의무위반

고와 과실 접촉사고의 경우이다. 최근 차량이 고급화되고 외제차량이 증가하면서 경차 과실비율의 경감이 요구되고 있다. '바퀴만 굴러가면 쌍방과실'이란 경우처럼 추돌사고의 경우에도 차량이 완전히 정차하지 않은 상태이면 보험사는 쌍방 과실비율 처리를 적용하고 있다.⁵⁾ 현행 자동차 보험료 할인·할증 산정 기준에서는 사고에 따른 과실이 조금이라도 있으면 자동차보험 갱신 시 보험료 할증은 제외하더라도 무사고가 아닌 경우 할인이 되지 않아 보험사 측에서는 이익이 될 수 있다. 쌍방과실 적용비율을 넓게 적용하면 오히려 현행 경차 지원정책에 역행하는 사례로 지적된다. 미국은 과실비율을 따질 때 이른바 '51% 룰'을 적용하고 있다. 과실비율이 높은 운전자에게 모든 책임을 지게 하는 체계이다. 이는 우리나라와 달리 사고를 유발한 운전자에게 사고 책임을 100% 지게 하는 방식으로 과실비율을 따지고 있다. 이렇게 되면 운전자의 주의의무가 강화되어 교통사고의 접촉사고 발생률을 현저히 줄일 수 있는 대책이 마련될 수 있다. 고급 외제 차량과의 접촉사고로 피해를 당하고도 오히려 손해배상을 해야 하는 경우 등 공정사회에 역행하는 현상이 초래된다. 현행 과실비율 산정기준은 40여년 전의 제도를 그대로 적용하고 있다. 이러한 보험사의 적용이 불성립될 경우 분쟁조정위원회 등을 통해 해결하고 있지만 영향력 있는 보험사측의 개입으로 대부분 보험사 면책으로 결정되어 다시 소송으로 이어지고 있는 부작용이 있다. 이에 중재의 유형으로 분류하여 분쟁을 해결할 수 있는 방안에 대해 모색해 보고자 하였다.

II. 교통사고 분쟁의 유형

교통사고 중 분쟁이 잦은 유형의 사고로는 주로 교통량의 증감에 따른 도로에서의 사고로 신호위반 사고, 중앙선침범 사고, 안전거리 미확보 사고, 진로변경 금지위반 사고, 교차로 통행위반 사고, 횡단보도 주변에서 보행자 충돌사고, 신호기가 있는 곳 주변에서의 신호위반 관련사고 등으로 중재영역으로 분류할 수 있는 사고를 중심으로 살펴볼 필요가 있다.

1. 신호위반 사고

신호위반 관련하여 교통사고처리특례법 제 3조제 2항 단서 제 1호에서 뜻하는 신호 지

5) blog.naver.com/tmdwoqn/50190601636, 2014.4.10, 손해보험협회가 홈페이지를 통해 안내하고 있는 자동차사고 과실비율 관련 '구상금분쟁심의 결정사례' 1512건을 분석해 보면 과실비율이 어느 한쪽에 100% 있는 경우는 찾아보기 어렵다.

시위반이란 도로교통법 제 5조의 내용 중 ① 신호기내용위반 ② 경찰공무원 등의 수신호 위반 ③ 통행금지 또는 일시정지를 내용으로 하는 안전표지가 표시하는 지시에 위반하여 운전한 경우를 말하는 것으로 ① 신호기내용위반 관련판례를 보면, 노면에는 좌회전 표시가 되어 있으나 신호기는 색신호로 좌회전 신호가 없는 곳에서 노면표시를 따라 좌회전하는 경우 신호위반에 해당하며⁶⁾ 비보호 좌회전 표시가 있는 곳에서 직진신호일 때 동일 방향 직진 좌회전사고는 신호위반을 배제하고 마주오는 차량과 충돌시에도 신호위반에 해당한다.⁷⁾ 한편 신호준수의무 불이행으로 범칙금을 납부한 자를 신호위반으로 인한 업무상 과실치상죄로 다시 처벌할 수 있는 내용을 분석해 볼 필요가 있다.⁸⁾ 이러한 경우는 교통사고처리특례법위반으로 인해 도로교통법(2005. 5. 31. 법률 제7545호로 전문개정되기 전의 것) 제119조 제3항에 의해 “범칙금 납부통고를 받고 범칙금을 납부한 사람은 그 범칙행위에 대하여 다시 벌 받지 아니한다.”라고 규정하고 있는 바, 범칙금의 통고 및 납부 등에 관한 같은 법의 규정들의 내용과 취지에 비추어 볼 때 범칙자가 경찰서장으로부터 범칙행위를 하였음을 이유로 범칙금의 통고를 받고 그 범칙금을 납부한 경우 다시 벌 받지 아니하게 되는 행위는 범칙금 통고의 이유에 기재된 당해 범칙행위 자체 및 그 범칙행위와 동일성이 인정되는 범칙행위에 한정된다고 해석함이 상당하다고 할 것이므로, 범칙행위와 같은 때, 같은 곳에서 이루어진 행위라 하더라도 범칙행위와 별개의 형사범죄행위에 대하여는 범칙금의 납부로 인한 불처벌의 효력이 미치지 아니한다고 할 것이다.⁹⁾

2. 중앙선 침범 사고

중앙선침범 위반은 대부분 특례법 예외적용으로 중앙선 침범이 적용되는 사례는 고의 또는 의도적인 중앙선 침범 사고 등 다양하게 적용되고 있다. 중앙선침범이 적용되지 않은 사례로는 불가항력적 중앙선 침범사고로 뒤차의 추돌로 앞차가 밀리면서 중앙선을 침

- 6) 대법원 1996.5.31 선고 95도3093판결, 좌회전신호가 없는 녹색 횡적색의 색 신호등이 설치된 교차로에서 노면에는 좌회전 또는 유턴표시가 되어 있으나 신호기 옆에 어느 때 하라는 표지가 없어 전방 적색신호 또는 직진신호 때 좌회전이나 유턴을 하다가 사고가 나면 도로교통법 제 5조의 규정에 의한 신호기의 신호를 위반한 것이 되므로 신호위반에 해당, 이 경우 노면에 유턴 또는 좌회전 표시가 되어 있다 하더라도 신호가 없기 때문에 결국 좌회전이나 유턴을 할 수 없게 되므로 시설상의 하자이며 신호기 옆에 보조표시판 설치가 필요함
- 7) 대법원 96.5.28 선고 96도 690판결, 비보호 좌회전 구역에서 진행신호에 좌회전하는 경우 반대방향에서 오고 있는 교통에 방해되지 않게 좌회전하여야 하며 반대방향 차량에 진로 방해된 경우 신호위반 책임을 묻게 되나 비보호 좌회전 구역에서 정상적으로 좌회전하는 차량을 후속 오토바이가 앞지르거나 앞지르려는 오토바이가 전방 교통에도 충분한 주의를 기울여야 하므로 오토바이의 과실 사고로 처리
- 8) 대법원 2006도 4322 판결
- 9) 대법원 1983. 7. 12. 선고 83도1296 판결, 대법원 2002. 11. 22. 선고 2001도849 판결 등 참조, 교통사고처리특례법 제3조 제2항 단서 각 호의 예외사유에 해당하는 신호위반 등의 범칙행위로 교통사고를 일으킨 사람이 통고처분을 받아 범칙금을 납부하였다고 하더라도 그 사람의 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄에 대하여 같은 법 제3조 제1항 위반죄로 처벌하는 것이 도로교통법 제119조 제3항에서 금지하는 이중처벌에 해당하지 않는다.

범한 경우, 횡단보도에서의 추돌사고(보행자 보호의무 위반 적용), 내리막길 주행 중 브레이크 파열 등 정비불량으로 중앙선을 침범한 사고 등을 들 수 있고 사고피양 등 만부득이한 중앙선침범사고 (안전운전 불이행 적용)로는 앞차의 정지를 보고 추돌을 피하려다 중앙선을 침범한 사고, 보행자를 피양하다 중앙선을 침범한 사고, 빙판길에 미끄러지면서 중앙선을 침범한 사고 등이며 기타 학교 군부대 아파트 등 단지내 사설 중앙선 침범사고 등은 중앙선침범이 적용되지 않는다. 이에 대한 관련 판례를 살펴보면 상대방 차량의 비정상적인 행동을 예견할 수 있는 특별한 사정이 없다면 상대방 차량이 중앙선을 침범해 들어올 경우까지 예상하여 운전하여야 할 주의 의무는 없다.¹⁰⁾ 그리고 마주 오는 차가 비정상적으로 중앙선을 침범하여 진행하여 오는 것을 미리 목격하고 적절한 방어조치를 취할 수 있는 상황이었음에도 이를 게을리 한 경우에는 그 충돌에 의한 사고의 발생에 과실이 있다.¹¹⁾ 이 때에도 상대 차의 중앙선 침범을 발견하고 사고를 피할 수 있는 조치를 취할만한 시간적 여유가 없었다면 과실이 없다고 본다.¹²⁾ 운전자의 주의의무와 관련하여 중앙선 침범사고의 경우라도 상대편 차의 중앙선을 넘어 오는 상황을 사전에 발견하였다면 충돌 등 이러한 위험의 발생을 방지하기 위한 적절한 방어운전 조치를 취할 것을 요구하고 있고 이러한 조치를 취하지 않은 경우에는 그 운전자에게 책임을 물을 수 있다는 것이다.¹³⁾ 원칙적으로 중앙선이 설치되어 있지 아니한 도로라 하더라도 중앙선이 설치된 도로와 같은 기준으로 판시하고 있다.¹⁴⁾ 이 규정은 산악도로나 농어촌 도로의 경우 등을 구분하여 중앙선침범에 대한 사고경위를 따질 필요가 있다. 산악지역 도로의 경우 농어촌 도로 정비법에 따른 도로로 편입시키든가 아니면 별도 법률을 제정하여 중앙선 침범사고의 도로에서 제외시키는 방안이 필요하다.¹⁵⁾ 그리고 좌회전 또는 유턴(U-turn)을 하기 위하여 중앙선을 넘어 반대차선으로 들어간 경우에도 중앙선침범의 죄책을 지도록 판시하고 있는데, 도로교통법 제12조 제3항에 의하여 차마는 차도의 중앙선으로부터 우측 부분을 통행하도록 의무 지워져 있으며, 차선이 설치된 도로상에 차량의 통행이 방향별로 명확하게 구분되게 하기 위하여 도로상에 황색실선으로 표시된 중앙선은 그 선을 경계로 서로 반대방향으로 운행하는 차선이 접하게 되는 것이어서 각 차선을 운행하는 운전자로서는 특단의 사정이 없는 한 반대차선 내에 있는 차량이 그 경계선을 넘어 들어오지 않을 것으로 신뢰하여 운행하는 것이므로 부득이한 사유가 없음에도 고의로 경계인 그 중앙선을 넘어 들어가 침범당하는 차선의 차량운행자의 신뢰에 어긋난 행동을 하였다면 그러한 침범행위의 동기가 무엇인가에 따라 책임의 유무가 달라질 수 없는 것이므로 좌회전 또는

10) 대법원 99다 19346판결

11) 대법원 96다 39318판결

12) 대법원 91다 31227판결

13) 대.법.원. 94 다. 43320; 97 다. 31618

14) 대.법.원. 91 다. 31227; 95 도. 512

15) 농어촌도로 정비법(법률 제11779호, 2013.5.22., 일부개정, 시행 2013.5.22)

유턴(U-turn)을 하려고 하였다 하더라도 중앙선 침범의 죄책을 면할 수 없다.¹⁶⁾ 일본이나 미국 등 외국의 경우는 법률로 이러한 행위를 모두 적법한 행위로 규정하고 있다. 우리는 황색실선과 점선의 중앙선을 넘어서 좌회전하거나 유턴하는 행위를 불법으로 판단하며(도로교통법 제14조, 차로의 준수) 이에 대한 규정을 교통현실에 맞게 수정할 필요가 있으며, 이러한 유형의 사고에 대해서는 중재로 적용할 영역으로 판단된다.

3. 안전거리 미확보 사고

도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)의 규정을 지키지 않고 발생한 사고의 경우, 안전띠 미착용은 과실상계 사유가 될 수 있다. 일반적으로 안전벨트를 착용하지 않은 채로 사고가 발생하면 교통사고 보상금의 약 10%를 피해자의 과실로 책정해 그 부분만큼 차감해 피해자에게 지급하게 되는데 이것은 안전벨트 착용의무여부와 무관하게 뒷좌석 탑승자에게도 같이 적용되며 뒷좌석 탑승자가 안전벨트를 매지않아 교통사고 발생 시 차량 밖으로 튕겨져 나가 더 큰 피해가 발생했다면 오히려 15~20%로 과실률을 가중해 과실상계한다. 그러나 이러한 기준은 확일적으로 적용되는 것이 아니라 사고의 구체적인 사실관계에 따라 달리 판단되는 경우도 있다. 대법원은 "사고발생 당시 시내를 운행하는 승용자동차 내에서의 안전벨트착용이 법규에 의해 강제된 것은 아니라 할지라도 무릇 안전벨트착용은 불의의 사고발생시 자신의 안전을 위해 필요한 것이고 시내에서 운행하는 차량이라 해 불의의 사고가 발생하지 않는다는 보장이 없으므로 안전벨트가 설치되어 있음에도 불구하고 이를 착용하지 않고 있다가 사고가 발생하게 되었고 안전벨트를 착용했다라면 그로 인한 피해를 줄일 수 있었던 것으로 인정되는 이상 안전벨트 미착용의 점은 그 사고장소가 시내인가 시외인가를 가릴 것 없이 과실상계의 사유가 된다고 할 것이며 안전벨트를 착용하지 않은 원고의 잘못을 과실상계의 사유로 삼은 것은 정당하고 기록에 나타난 사고의 내용에 비취 보면 원심이 원고의 과실정도를 10%정도로 본 것 또한 상당하다 할 것이다." 라고 판시하여 안전벨트 착용여부와 피해 증대와의 관계를 인정하고 있다.¹⁷⁾ 나아가 자동차추돌사고 후 경도의 요통 등 장애가 있는 경우 안전띠를 맨 승객이 자동차추돌의 교통사고에 의하여 요추간반탈출의 상해를 입는 경우는 그리 흔한 일이 아닌만큼, 그 장애의 원인질환이 연성 또는 급성 추간반탈출증인지, 퇴행성 섬유류팽류증인지 등의 여부를 심리하여 본 다음에야 비로소 그 장애가 교통사고로 인하여 생긴 것인지를 가릴 수 있다고 한 사례로 '추간판팽윤증은 교통사고와 인과관계가 없다.'라고 판시한 바 있다.¹⁸⁾

16) 대법원 2000.7.7, 선고, 2000도 2116, 판결

17) 대법원 1987.7.7. 선고, 87다카69 판결(손해배상)

18) 대법원 1994.9.30. 선고 93다37885 판결(손해배상)

4. 진로변경 금지위반 사고

도로교통법 제19조 ③에 따르면 “모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.”라고 규정하고 있다. 관련 판례로 오토바이가 3차선 상으로 뒤따라 진행하다가 그 차선을 벗어나 자기 차량을 충격하리라는 것까지 예견하여 속력을 줄이는 등의 방법으로 운행할 주의의무는 없다.¹⁹⁾ 신호대기를 위하여 정지하여 있는 자동차의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 뒤에서 오토바이가 진행하여 오는 것을 보았다고 하더라도 그 오토바이도 신호대기를 위하여 정지하리라고 신뢰하면 죽한 것이지, 정지하지 아니하고 앞쪽의 신호대기중인 자동차를 피하여 오른쪽으로 진로를 변경하여 갓길을 따라오던 속도 그대로 진행하다가 자동차 전방으로 갑자기 진로를 변경할 것까지 예상하여 진행신호가 들어온 경우에도 출발을 하지 않고 정지하면 오토바이의 동태를 살핀다든가 하는 등의 안전조치를 취할 주의의무는 없다.²⁰⁾ 또한 같은 법 제19조의 ④에서 모든 차의 운전자는 위험방지를 위한 경우와 그 밖의 부득이한 경우가 아니면 운전하는 차를 갑자기 정지시키거나 속도를 줄이는 등의 급제동을 하여서는 아니 되도록 규정하고 있다.

5. 교차로 통행위반 사고

교차로 통행방법에 대해서는 도로교통법 제25조와 제26조에서 정하고 있다. 판례를 살펴보면 신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로의 통행 방법과 운전자의 주의의무 및 교차로에서 자신의 진행방향에 대한 별도의 진행신호는 없지만, 다른 차량들의 진행방향이 정지신호일 경우를 이용하여 교통법규에 위배되지 않게 진행하는 차량 운전자에게 다른 차량이 신호를 위반하여 진행하여 올 것까지 예상하여야 할 주의의무는 없다.²¹⁾ 판결요지를 보면 신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로를 진행신호에 따라 진행하는 차량의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전하면 충분하고, 다른 차량이 신호를 위반하고 자신의 진로를 가로질러 진행하여 오거나 자신의 차량을 들이받을 경우까지 예상하여 그에 따른 사고발생을 미리 방지할 특별한 조치까지 강구할 주의의무는 없다. 다만 신호를 준수하여 진행하는 차량의 운전자라고 하더라도 이미 교차로에

19) 대법원 1994.6.14, 선고, 93다45664, 판결(손해배상)

20) 대법원 2003. 4. 11 선고, 2003다 3607 판결

21) 대법원 2002. 9. 6. 선고 2002다38767 판결, 손해배상(자)

진입하고 있는 다른 차량이 있거나 다른 차량이 그 진행방향의 신호가 진행신호에서 정지신호로 바뀐 직후에 교차로를 진입하여 계속 진행하고 있는 것을 발견하였다거나 또는 그 밖에 신호를 위반하여 교차로를 진입할 것이 예상되는 특별한 경우라면 그러한 차량의 동태를 두루 살피면서 서행하는 등으로 사고를 방지할 태세를 갖추고 운전하여야 할 주의의무는 있다 할 것이지만, 그와 같은 주의의무는 어디까지나 신호가 바뀌기 전이나 그 직후에 교차로에 진입하여 진행하고 있는 차량에 대한 관계에서 인정되는 것이고, 신호가 바뀐 후 다른 차량이 신호를 위반하여 교차로에 새로 진입하여 진행하여 올 경우까지를 예상하여 그에 따른 사고발생을 방지하기 위한 조치까지 강구할 주의의무는 없고, 이러한 법리는 교차로에서 자신의 진행방향에 대한 별도의 진행신호가 없다고 하여도, 다른 차량들의 진행방향이 정지신호일 경우를 이용하여 교통법규에 위배되지 않게 진행하는 경우도 마찬가지라고 할 것이다.

Ⅲ. 교통사고 분쟁의 조정

1. 보험사를 통한 조정

현행 보험처리 과정을 살펴보면 현행 종합보험 처리과정에서 교통사고 시 사고당사자가 가입한 보험회사에서 원만히 처리되고 있는 것으로 보인다. 그러나 이 경우에도 사고당사자 간의 협의가 불가할 시 피해자 편에서 15일 심지어 30일 이후에도 진단서 등을 발급받아 관할경찰서에 피해신고를 접수하면 종합보험 처리현황과 별도로 교통사고 실황조사를 실시하고 있다.²²⁾ 보험에 가입한 경우에도 진단서를 근거로 인적피해를 신고하여 사건 화하고 있는 실정이다. 이렇게 되면 사건해결의 지연은 물론 오히려 사고당사자 간의 불협화음을 증폭시키는 요인으로 작용될 수 있다. 이는 사건해결의 바람직한 방향이 아니며, 이 과정에서 중재요청하여 보험사와 교통사고 당사자의 입회하에 중재인의 판정결과에 따라 신속히 해결되어야 할 사안이다. 이 방안은 경미 교통사고의 경우 발생시점을 기준으로 2주간(14일)이 지난 후 초기 입원치료 등을 통해 진단서를 발급받는 행위는 당해 교통사고의 피해로 볼 수 없도록 하여야 할 것이다. 대부분 교통사고 중 11개 항목을 위반한 사고의 경우 이외에는 가해자가 피해자와 직접 합의를 시도하여 분쟁을 해결할 일이 없다. 이러한 경우 통상 보험사가 가해자를 대리하여 합의를 중용하는 경우가 대부분이다.

22) 남선모, 한국중재의 분야별 확산에 관한 검토, 한국중재학회, 중재연구 제22권 제 1호, 2012.12, 19면

2. 보험분쟁조정위원회의 조정

보험분쟁조정위원회는 보험회사와 보험계약자, 피보험자 기타 이해관계자 사이에 발생하는 보험모집 및 보험계약과 관련된 분쟁의 조정에 관한 사항을 심의 의결하여 분쟁을 공정하게 해결하기 위해 금융감독위원회 내에 설치하고 있다. 보험가입자가 보험계약과 관련하여 보험사의 처리가 부당하다고 판단되어 보험사로 조정을 요청하였음에도 제대로 처리되지 않았다면 금융감독원의 보험분쟁조정위원회에 조정 신청을 하여 처리하는 제도이다. 한편 보험사측에서는 손해보험사간 상호협정 체결과 금융위원회의 인가에 의해 구상금분쟁심의위원회를 설립, 협정회사간의 구상금분쟁사건을 심의조정하고 있다. 자동차보험회사간의 과실 미협외, 상해 장애등급에 대한 잦은 분쟁 등으로 발생하는 사업경비 및 인력낭비를 줄일 수 있고, 구상금 소송으로 인한 국가 사법기능의 남용을 방지할 수 있으며, 신속한 보험금의 지급으로 피보험자의 이익을 증진시키는 제도로서 기능하고 있다.²³⁾

3. 금융분쟁조정위원회의 조정

보험약관에 의할 경우, 자동차보험 분쟁의 해결에 있어 보험약관의 해석에 다툼이 있을 때는 ‘작성자 불리의 원칙’에 따라 가입자에게 유리한 쪽으로 해석하게 되어 있다. 이러한 분쟁을 효과적으로 집행하기 위해 금융감독원 내에 금융분쟁조정위원회를 설치·운영하고 있다. 보험가입자는 물론 피해자는 보험 분쟁과 관련한 사항에 대해서는 금융분쟁조정위원회의 기능을 활용할 수 있다. 현재 대법원 판결은 보통거래약관의 내용에 관하여 ‘작성자불이익원칙’(약관규제에 관한 법률)을 적용하여 약관내용이 명백하지 못하거나 의심스러울 때에는 고객에게 유리하게 판시하고 있다.²⁴⁾ 주요 유형을 검토해 보면 ‘계속보험료’ 미납인 상태에서 발생한 교통사고로, 자동차 보험료는 통상 2회에 나누어 내기로 약정하는 경우가 대부분이다. 이 때 2회분 보험료를 납입하지 않으면 ‘보험료 납입 독촉 및 해지 안내장’을 받고도 ‘계속보험료’를 납입하지 않으면 자동차 보험계약은 해지된다. 이런 상태에서 교통사고가 발생한 경우로 상법 제650조(보험료의 지급과 지체의 초과)에서는 보험회사는 상당한 기간을 정하여 보험계약자에게 독촉하고, 그 기간 내에도 보험료가 납입되지 않으면 계약을 해지할 수 있도록 규정하고 있다. 이 경우 ‘상당한 기간’에 대해 해지안내문을 받은 날로부터 보험회사의 직권해지일까지의 기간으로 통상 3일로 보는 기

23) 심의위원회는 변호사 12인, 협회 임원 1인 그리고 운영위원회(협정회사 임원 15인 및 협회 담당 임원 1인, 사무국의 사무국장 및 직원으로 구성하고 있다. 한편 여기의 구상금이란 보험사고가 발생함에 따라 해당 보험사에서 보험금청구권자 또는 손해배상청구권자에게 보험금을 우선 지급한 이후, 해당 보험사에서 그 권리를 대신 행사하여 피보험자, 보험수익자 등이 가입한 상대방 보험사에게 가·피해자(차량) 서로간의 과실 비율에 따라 지급보험금의 일부 또는 전부를 청구하는 일종의 사후 정산금이다.

24) 대법원 96다 12009 판결, 2005다 35226 판결

간으로, 이 기간을 도래하면 조정불성립의 효과를 가져 온다. 그리고 자전거도로에 불법정차한 차의 손해배상책임의 사례로 ‘자전거 이용 활성화에 관한 법률’²⁵⁾이 적용되는 자전거도로에서의 사고로 편도 1차로와 파란색 실선의 노면 표시로 구분된 폭 2.8m짜리 자전거자동차겸용도로에서의 사고 사례이다. 甲의 주장 사실은 와이드봉고를 타고 운전연습을 하고 있었고, 다른 사람에게 운전대를 넘겨주기 위해 정차하고 있던 중 갑자기 자전거가 차 뒷부분에 와서 부딪혔다는 것이며 자전거 운전자 乙의 주장이다. 좌회전 신호를 보내며 달리는 화물차의 뒤를 따라 자전거를 타고 가던 중, 갑자기 앞차(화물차)가 멈추는 바람에 오른쪽 뒷부분을 충돌하게 되었다고 진술했다. 사고조사과정에서 경찰은 자전거운전자는 ‘안전운전 의무 위반’, 그리고 사고차 운전자는 ‘정차방법 위반’으로 각각 조치했다. 사고가 일어난 시각이 오후 5시로 전방시야가 좋은 편이었고 직선도로여서 시야 장애가 생길 요인이 없었으며, 이미 피해자(자전거 운전자)는 화물차가 자전거도로 상에 있다는 사실을 알고 있었으므로 화물차가 ‘주·정차 방법 위반’만으로 피해자에 대한 법률상 손해배상책임을 진다고 볼 수 없다는 주장이었다. 그러나 분쟁조정위원회는 일부 피해자 편을 들어줬다. 즉, 사고 장소에서는 화물차 운전자가 자전거의 운행을 예상하면서 특별한 주의를 기울여 일시정차를 해야 하는데도 그러한 주의를 기울이지 않았다고 지적한 것이다. 또한 여러 정황을 살펴볼 때, 사고 차의 뒤를 따라 달리던 자전거 운전자는 사고 차의 정차를 예상하지 못하고 뒤따라갔고, 사고 차의 갑작스런 정차로 인해 이를 피하지 못하고 충돌케 된 것으로 보아 화물차 측의 배상책임을 인정한 것이다. 결과로 피해자 乙은 70%의 과실만큼 과실상계가 이뤄진 보상금을 받을 수밖에 없었다. 이러한 경우 구상금 분쟁과 관련한 방법으로 진행할 수 있다.²⁶⁾

4. 구상금 청구 조정

구상금 분쟁의 해결과정은 청구인은 우선 피보험자에게 자기차량손해보험금을 지급한 후 피청구인에게 구상금청구를 하는 형식으로 이루어지며 최초합의결정에서 성립된 과실비율을 인정하지 않고 합의결정과기신청을 할 경우 소심의에서의 과실비율 조정결정을 하게 되고, 이 과정에서 이의가 있을 경우 재심의 청구과정을 거치게 된다. 자동차보험구상금분쟁심의회에 관한 상호협정 및 자동차보험구상금분쟁심의회에 관한 상호협정 시행규약 등은 금융위원회의 인가를 받은 날로부터 발효되도록 하고 있다. 소심의위원회는 심의 청구금액을 기준으로 청구금액 100만원 이상인 건은 위촉심사위원 2인으로 구성하고 100만원 미만인 건은 위촉심사위원 1인으로 구성하고 있으며 전문가의 자문을 받도록 규정하고 있

25) 자전거이용활성화에관한법률(법률 제4870호, 1995.1.5, 제정)

26) blog.naver.com/powersonsa/110147031843, 2014.3.28. 검색

다. 이 때 심의위원장은 심의청구사건의 수량과 청구순서 등을 고려하여 각 소심의위원회에 부의할 심의청구사건을 배정한다.²⁷⁾ 이 경우 중재인을 우선하여 배정할 수 있도록 관련협정을 개정할 필요가 있다. 자동차보험 구상금분쟁심의위원회의 운영실적을 분석하면 자동차보험 구상금 분쟁심의위원회 2007년도 운영실적을 분석한 결과 구상금 분쟁 해결 기간이 단축되고 심의결과 수용비율 및 비용절감 효과가 높게 나타나는 등 손해보험 회사 간 자율적인 분쟁해결의 새로운 모델로서 정착되어 가고 있는 것으로 나타났다.²⁸⁾ 구체적인 운영실적은 2007년 기준 4월부터 12월까지 총 4,018건이 상정돼서 2,623건을 처리한 것으로 파악되고 있다.²⁹⁾ 과거에 소송으로 해결했을 경우에는 건 당 평균 108만원이 소요됐지만 이 구상금분쟁심의위원회를 통해서 하는 경우에는 건 당 18만원이 소요되고 있어 연간 100억원 이상의 사업비 절감 효과가 있는 것으로 분석되고 있다.

5. 독립 손해사정사에 의한 조정

손해사정사는 통상 보험사 소속으로 금융감독원장의 허가를 받아 사업자 등록을 하고 있다. 이 중 독립 손해사정사는 소비자로부터 분쟁 해결을 의뢰받아 소비자의 입장에서 보상을 진행하는 역할을 주로 한다. 소비자의 경우 교통사고 보상과 관련된 부분은 약관에 대한 해석, 보상 사례나 판례 등에 대한 전문적인 근거자료의 분석이 요구되는데 전문적인 중재인을 통해 분쟁을 해결하는 방안이 효과적이다. 독립 손해사정사의 경우 일정한 교육이수과정을 거쳐 중재인으로 활동할 수 있도록 중재인 자격기준을 확대·시행할 필요가 있는 부분이다.

6. 범죄피해자보호법상의 조정

현행 범죄피해자보호법 제41조(형사조정 회부)에서는 형사분쟁의 경우 수사 중인 형사 사건을 형사조정 회부하여 형사조정위원회를 통하여 사건의 성립과 불성립에 실질적으

27) “자동차보험구상금분쟁심의회에 관한 상호협정” 시행규약 제10조(전문가 자문) ①재심의위원회 또는 소심의위원회가 협정 제23조 ②, 제24조에 의하여 전문적 감정의견을 청취할 전문가는 다음 각 호의 자격이 있는 사람이어야 한다. 1. 5년 이상의 임상경험이 있는 전문의 2. 보험학, 법학 등을 전공한 대학 조교수 이상 3. 사고조사전문기관 또는 학회나 유사기관에서 5년 이상 근무한 경력이 있는 자 4. 5년 이상 손해사정사로 근무한 경력이 있는 자 5. 기타 각 분야별 전문자격을 가진 전문가로 심의위원장이 인정한 자

28) 2008.1.22(화) 「금융회사 아웃소싱 선진화를 위한 워크샵 제도」 정례브리핑 자료 참조, 로드맵은 금융감독위원회와 금융감독원이 공동으로 제작

29) 심의대상 사고유형을 보면 같은 방향 진행차간 사고가 68%로 가장 많은 것으로 나타났다. 다음에 다른 방향 진행차간 사고가 16%, 교차로 사고가 16%, 차로변경 사고가 38%로 가장 높고 추돌사고가 28%, 신호기 있는 교차로 사고가 12% 순으로 빈번히 발생하는 것으로 나타났다. 심의결과 수용비율이 98.3%에서 매우 높다. 이에 따라서 소송 예방효과가 매우 큰 것으로 되었고 분쟁해결 기간은 소송으로 구상금 분쟁을 해결했을 경우에는 평균 180일이 소요되었으나 구상금 분쟁심의위원회를 통해서 평균 50일로 대폭 감소했다.

로 관여하고 있다. 형사조정제에 회부할 수 있는 형사사건의 구체적인 범위는 대통령령으로 정하고 있으며 형사조정제에 회부하여서는 아니 되는 것으로 피의자가 도주하거나 증거를 인멸할 염려가 있는 경우, 공소시효의 완성이 임박한 경우, 불기소처분의 사유에 해당함이 명백한 경우(다만, 기소유예처분의 사유에 해당하는 경우는 제외한다) 등으로 정하고 있다. 이는 형사재판에 조정절차를 도입해 피고인이 피해자에게 보상을 하고 양측이 화해를 하도록 해 형사뿐 아니라 가정폭력 사건, 민사·가사 분쟁까지 한꺼번에 해결하는 소위 ‘회복적 사법’으로 기능하도록 하고 있다. 그리고 피해자와 피고인이 직간접적으로 대면해 대화할 수 있는 절차가 필수적이라는 점에서 일반적인 형사 합의와는 구분된다. ‘전통적 사법은 판사와 검사, 변호사가 사법 절차의 주체이지만, 회복적 사법은 당사자인 가해자와 피해자가 피해 회복과 화해의 중심이 되고 있다.’고 보고 있다.³⁰⁾ 검찰은 피해액 천만원 이하의 재산 범죄와 전치 3주 이하의 상해, 이웃·지인 간 폭력 또는 명예훼손 사건 등을 형사조정제에 적합한 사건으로 분류하고 우선적으로 조정을 추진하도록 하고 있다. 검찰은 의료, 노동, 지식재산, 청소년 등 전문분야 조정위원을 적극적으로 위촉해 조정 성립률을 높이는 방안도 시행할 예정이다. 형사조정은 검사가 기소, 불기소 처분을 내리는 대신 고소인과 피고소인 간 합의를 유도하는 제도로, 지난 2007년부터 전국 검찰청에서 시행됐다. 조정이 성립하면 일반적으로 고소인은 고소를 취하하고 피고소인은 피해회복 절차를 밟게 되며 조정이 성립하지 않으면 검사가 일반적인 사건처리 절차에 따라 기소·불기소 여부를 판단하게 된다. 검찰은 2011년 형사조정 의뢰건수가 3만건을 넘어 2010년에는 1만 6천 700건에 비해 두 배 가까이 늘어났으나 여전히 전체 사건 대비 의뢰율이 1.8% 수준이다.³¹⁾ 2012년 형사조정 의뢰건수는 2만1413건으로 2011년 1만7517건보다 22% 증가했다. 형사조정 성공(성립)률도 2011년 49.7%(8398건)에서 2012년 57.0%(1만280건)로 7.3% 포인트 높아졌다.³²⁾ 특히 형사조정의 경우, 피고인에게는 변호사 등 법적 조력자가 있지만 피해자에게는 법적 조력자가 불비하고 있는 수준이다. 형사조정의 대상사건으로는 범죄피해자보호법 시행령 제46조에 규정하고 있다.

7. 교통사고 분쟁조정제도의 문제점과 개선방안

일반적으로 자동차 교통사고의 분쟁해결은 대부분 앞에서 살펴본 바와 같이 조정제도를 이용하고 있다. 사례 중 보험사를 통한 조정의 경우는 진단서를 중심으로 한 제도로, 사고당사자 간의 불협화음을 증폭시키는 요인으로 작용될 수 있어 분쟁해결이 지연되는 등의 문제점이 있다. 나아가 각종 분쟁위원회를 통한 조정의 경우에도 보험약관의 해석기준

30) <http://www.lawtimes.co.kr/LawNews/News/NewsContents.aspx?serial=80973&kind=TOTAL&page=3>

31) <http://www.lec.co.kr/news/articleView.html?idxno=31540>

32) http://news.heraldcorp.com/view.php?ud=20130130000154&md=20130202005108_AT

과 무리한 과실상계 적용 등으로 조정불성립을 가져오며, 결국 소송으로 이어지는 부작용이 있다. 이러한 경우 중재영역으로 분류하여 분쟁을 효과적으로 해결할 수 있는 방안이 강구되어야 할 것이다. 주요 문제점을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 문제점

1) 보험사 및 변호사 선임을 통한 조정

교통사고를 당하여 타인으로 부터 부당한 피해를 입으면 일반적으로 상대방에게 손해배상을 청구하는 방법이 있다. 이에 앞서 피해자와 화해로서 분쟁을 해결할 수 있을 것이다. 그러나 쉽게 해결이 되지 않으면 법원에 손해배상 청구소송 등을 구하는 방법으로 진행하게 된다. 교통사고 합의를 하는 방법에는 여러 유형으로 나타나는데, 가장 빠르고 간단하고 확실한 방법은 스스로 해결하는 방안이다. 그러나 보험사 종사자는 전문가들로 교통사고 분쟁에서 피해자가 직접 합의하여 요구하는 수준으로 해결되는 경우는 어렵다고 보아야 할 것이다. 변호사를 선임하여 합의하는 경우는 통상 소송을 통해 종결하는 경우로 피해자 입장에서는 보험사로부터 지급되는 보험금이 많아 보이지만 변호사에게 지불할 수수료(승소보수)로 대략 20%를 공제하면 실제 수령할 보상금은 극히 미미한 수준이다. 이러한 판결의 경우, 주로 조정제도를 활용하는데 당사자 간의 원만한 조정을 위하여 법원이 절충점으로 피해자의 과실을 5~10%정도 정하고 있으며 물론 지연이자의 지급은 당연히 제외된다. 나아가 1차 조정이 실패하면 그 후 강제조정 또는 판결로 이어져 소송기간의 지연과 함께 악순환이 거듭되어 이러한 보험사 종사자나 변호사에 의한 조정제도는 불합리한 면이 있다.

2) 독립 손해사정사 등에 의한 조정

손해사정사를 통하여 교통사고 분쟁을 해결할 경우 대부분 분조사건으로 이어지게 되며 자동차보험약관기준에 의해 이 또한 보험사의 면책사유로 기능할 가능성이 높다. 보험사의 보상실무에서는 금융감독원의 분쟁조정 결과를 토대로 대부분 면책으로 처리하고 있는 사례가 빈번하다. 보험회사를 상대로 청구할 손해배상항목은 적극적 손해와 소극적 손해로 나누어 볼 수 있다. 전자의 예로는 치료비나 입원비 등 상처를 치료하는데 드는 비용을 생각해 볼 수 있으며 후자의 예로는 휴업손해나 일실이익 등으로 사고를 당하지 않았더라면 얻을 수 있는 소득의 범주를 가리킨다. 다음으로 손해배상을 청구할 수 있는 것으로 위자료 등을 생각해 볼 수 있다.³³⁾ 적극적 손해로 치료비의 경우 부상이 치료될 때까지 치료비를 지급청구를 할 수 있다. 이는 주로 영수증으로써 명확하게 그 비용을 산정할

33) 장애진단은 자동차 보험사와의 합의 시에 장애진단서를 발급받는 것으로 사고일로 부터 6개월 후에 가능하며 방식은 맥브라이드 방식의 노동능력 상실률로써 장애진단서를 발급받는 경우를 말한다. 장애진단은 국가장애를 말하는 것으로 통상적으로 주소지 주민센터 등을 통해 국가장애인으로 등록하게 되는 경우이다.

수 있는 경우라고 보아야 할 것이다. 소극적 손해의 경우, 피해자에 대한 보상은 사고로 인한 노동력상실을 기초로 하고 있다. 따라서 입원을 하여 일을 하지 못하면 휴업손해를 보상받게 된다. 이 경우 소득을 증명할 수 있다면 증명된 소득으로, 그렇지 않다면 도시일용노임(2013년 9월 기준 180만원 가량)으로 산정 가능하다. 이와 관련하여 법원은 건강한 성인이라면 무직자나 실업자에게도 최소한 도시일용노임을 인정받도록 하고 있다. 휴업손해의 경우 보통 그 손해의 80%를 보전해주게 되며 일실이익은 후유장애가 남는 경우에 청구가 가능하다. 소극적 손해의 경우 종사하던 직장을 통해 증빙서류를 발급받아 증명할 수 있다. 특히 위자료 보상의 경우, 자동차손해배상보장법시행령(대통령령 제25149호, 2014.2.7. 시행, 1963.6.1. 제정) 규정 별표 1(제3조 제1항 제2호)에서는 상해의 구분과 책임보험금의 한도금액을 1등급에서 14등급으로 구분하여 2천만원에서 80만원까지로 정하고 있으며 별표2(제3조 제1항 제3호)에서는 후유장애의 구분과 책임보험금의 한도금액을 1등급에서 14등급으로 구분하여 1억에서 630만원 까지로 구분하고 있다. 그리고 형사 합의금은 보통 진단 1주당 50만에서 100만원 수준이다.

3) 범죄피해자보호법상의 조정

범죄피해자보호법시행령 제47조(당사자)에서는 형사조정외 당사자는 피의자와 타인의 범죄행위로 피해를 당한 사람이 되는 것을 원칙으로 하고 있으며 제52조(형사조정절차의 개시)에서는 형사조정절차를 개시하기 위해서는 당사자의 동의가 있을 것을 조건으로 하고 있다. 특히 제54조(형사조정절차의 종료)의 규정으로 개별 조정위원회는 당사자 사이에 합의가 성립되지 아니하는 경우 또는 성립된 합의 내용이 위법하거나 선량한 풍속, 그 밖의 사회질서에 위반된다고 인정되는 경우에는 조정 불성립 결정을 하고 담당 검사에게 사건을 회송하도록 의무화 하고 있다. 이를 분석하면 제42조(형사조정위원회)에서 형사조정위원회의 구성은 지방검찰청 또는 지청장에게 있으며 형사조정위원은 형사조정에 필요한 법적 지식 등 전문성과 덕망을 갖춘 사람 중에서 관할 지방검찰청 또는 지청의 장이 미리 위촉하도록 하고 있다. 나아가 형사조정위원회의 위원장 또한 관할 지방검찰청 또는 지청의 장이 형사조정위원 중에서 위촉하도록 하고 있다. 이는 올바른 형사조정의 기능을 다할 수 없으며 지역의 중재인으로 등록된 마을변호사나 심리학 전공 교수 및 형법 전공 교수로 제한하여야 할 것이다. 제48조(형사조정위원회의 구성·운영 등)에서는 형사조정위원회의 사무 처리를 위하여 간사 1명을 둘 수 있는데, 이때의 간사는 관할 지방검찰청 또는 지청 소속 공무원 중에서 지방검찰청 또는 지청의 장이 지명하도록 의무화하고 있다. 이러한 위원회의 구성과 사무 처리 인원 등이 모두 지방검찰청 또는 지청의 장이 지명하여 운영하고 있어 사실상의 대리역할로서의 기능하고 있음을 알 수 있다.

(2) 개선 방안

1) 사례 1

보험사 및 변호사 선임을 통한 조정제도는 결과적으로는 소송기간의 지연 등 악순환이 거듭되는 문제점이 있다. 이를 중재영역으로 편입하여 효율적으로 분쟁을 해결할 필요가 있는 부분이다. 신속한 분쟁해결 방법으로서의 중재에 있어서는 사고유형별로 중재할 배상금액에 대해 실무 및 판례를 통해 숙지할 필요가 있다. 손해배상의 액수를 계산하는 방법으로 치료비(기왕 치료비와 후유증으로 인한 향후 치료비 포함)와 간호비(간병비)를 고려해 볼 수 있다. 간호비는 대략적으로 한 달에 약 200만원 가량을 인정받을 수 있다. 2012년도 상반기의 경우 1일 75,608원을 기준으로 2,268,240원을 인정하고 있다. 간호비는 매년 상, 하반기 2회씩 도시일용근로자 임금 인상분에 따라 상향하고 있다. 판례에 따르면 전문 간병인의 수준을 고려하며, 가족이 간병을 한 경우라면 도시일용근로임금 수준을 적용받는다. 대법원은 진단 8주이상의 중상일 경우 간호비 상당액의 손해를 입은 것으로 보고 가해자에 대하여 그 배상청구를 할 수 있도록 판시하고 있다.³⁴⁾ 그리고 보장구 비용 외에도 일실수입과 일실 퇴직금의 청구를 나누어 볼 수 있다.³⁵⁾ 또한 위자료는 피해자의 사망 시 기준으로 5000만원이며, 생존 시에는 5000만원 X 노동능력 상실률로 계산된다. 이처럼 교통사고의 경우 일반적으로 형사합의금을 가해자에게 청구하는데 손해배상금의 일부로 간주하며 피보험자는 이 금원을 보험사를 상대로 직접 청구가 가능하다. 합의금의 성격은 법률상 손해배상의 일부로 기능하고 있다. 형사합의서에는 합의금과 가해자가 자신의 보험회사에 대하여 갖는 보험금 청구권을 피해자 유족 대표에게 양도한다는 내용의 기재가 중요하다. 가해자의 보험금 청구권 양도는 교통사고 합의 시 채권양도로서 기능한다. 피해자 측에서는 채권양도통지서를 받아 둘 필요가 있는 부분이다.³⁶⁾

2) 사례 2

교통사고 분쟁의 중재는 중재조항이나 중재약관을 통하여 가능한데 향후 교통사고 분쟁과 관련하여 대한상사중재원의 중재역할의 주요 확대영역으로 분류하는 것이 바람직하다. 합의 시기와 관련, 보험사에서는 최대한 빨리 합의를 하려고 할 것이다. 후유장애가 예상된다면 치료가 끝난 이후에 합의하는 것이 바람직할 것이다. 위자료의 경우에는 부상정도

34) 대법원 1982,4,13.선고, 81다카737 판결

35) 일실수입은 사고로 인하여 상실한 노동능력 상실률에 비례한 수입상실분을 의미하며, 노동능력상실률 X 월 평균수입 X 노동능력이 상실된 총 개월수로 계산된다.

36) 형사합의서 작성 시 채권양도통지서는 가해자가 형사합의금을 지급한 경우 가해자는 자신이 가입한 자동차보험의 보험회사에 대하여 손해배상의 명목으로 형사합의금에 해당하는 금액을 청구하여 받을 수 있는 권리가 있게 된다. 가해자는 피해자에게 형사합의금을 지급한 후 보험회사에 대하여 이 금액에 대한 보상을 청구하여 받아낼 수 있는 권리인데(일종의 구상금 청구형식), 보험사는 통상 피해자에게 사망보험금을 지급할 때 여기의 형사 합의금을 공제하고 지급하는 경우가 대부분으로 피해자입장에서 보면 사실상 형사합의금을 받지 않은 결과가 된다. 이에 대비해 채권양도 통지서를 받아 둘 필요가 있는 것이다.(형사합의금에 대한 청구권적 성격)

에 따른 진단서의 등급에 따라서 차등 지급된다. 등급은 1~14등급으로 이루어져 있으며, 8급 30만원, 9급 25만원 정도이다. 보험업계에 따르면 2011년 기준 평균 사망 보험금은 1억800만원이고 주요 경제활동인구인 20~50세의 평균 사망 보험금은 1억8000만원으로 지급의 보상한도를 초과했다. 국교부는 이에 따라 책임보험금의 보상한도를 사망·휴우장애 1급시 1억원에서 2억원으로 올릴 방안이다.³⁷⁾

3) 사례 3

형사조정제도는 성과위주의 조정기관의 운영보다는 실제적 분쟁해결기관으로서의 대외 신뢰구축이 우선적으로 고려되어야 한다. 단순한 조직의 강화나 영역의 확장만으로는 시대적 변화와 수요에 적절히 대응할 수 없는 자기모순에 직면할 수 있다.³⁸⁾ 향후 개인 간의 사소한 분쟁은 중재에 맡기고 검찰은 강력범죄, 고위 공직자 비리 등 보다 중요한 사건 수사에 전념할 수 있어야 한다. 이웃 간의 조그마한 분쟁까지 국가기관이 일일이 뒤처리 다꺼리하는 것은 너무나 비효율적이다.³⁹⁾ 또한 범죄피해자보호법 시행령 제52조(형사조정 절차의 개시) ①에서는 ‘형사조정절차를 개시하기 위해서는 당사자의 동의가 있어야 한다.’라고 규정하고 있다. 하지만 형사조정에 참여한 피해자 15.4%와 가해자 12.1%는 담당 직원에게 사전에 형사조정 참여 의사를 확인받은 적이 없다고 답한 바 있다. 피해자의 23.5%와 가해자의 21.2%는 형사조정제도에 대한 설명을 들은 적이 없다고 응답했다.⁴⁰⁾ 한편 형사조정위원회에게는 예산의 범위에서 법무부령으로 정하는 바에 따라 수당을 지급할 수 있으며, 필요한 경우에는 여비, 일당 및 숙박료를 지급할 수 있도록 하고 있으며 실제 지급하고 있는 사안이다. 이는 국가 예산 낭비이며 전국형사조정위원회에 지급되는 수당은 사후 대상자에게 그 가액을 구상하여야 할 것이다.

37) 사망사고의 경우 피해자 측이 받을 수 있는 금액은 가해자 가입의 보험사로부터 받는 사망보험금과 가해자가 형사 합의를 요구할 경우 받는 형사합의금 두 가지로 요약된다. 사망보험금은 장례비, 위자료, 상실수익액으로 구분되며 장례비는 일괄적으로 300만원이 지급되고, 위자료는 20세 이상~60세 미만은 4,500만 원, 20세 미만~60세 이상은 4,000만 원 정도이다. 상실수익 액은 피해자가 사고를 당하지 않았다면 일생동안 벌었을 수입에 해당하는 금액으로 약관의 계산 방식에 따른다. 일반적으로 (월평균 현실소득액 - 생활비)에 취업가능월수에 해당하는 라이프니츠계수를 곱하여 계산된다. 소득이 있는 사람은 세법에서 인정하는 증빙 서류로 월평균 현실 소득액을 판정하고 소득증빙이 어려운 경우는 일용근로자의 통상 임금을 적용받는다. 사망사고는 음주운전사고와 11대 중과실 사고와 함께 교통사고처리특례법의 적용을 받지 않는다. 형사합의를 한 경우에는 정상참작의 사유로 작용한다.

38) 서정일, 조정제도의 통합적 운용방안에 관한 연구, 중재연구 제23권 제2호, 한국중재학회 2013.6, 49면

39) 남선모, 민상사 중재제도를 전제로 한 형사중재제도의 도입방안, 중재연구 제19권 제2호, 한국중재학회 2009.12, 107면

40) 김지선 형사정책연구원 예방처우연구센터 선임연구위원은 2012년 ‘형사조정사건의 성립률 제고방안 연구’를 통해 이 같이 밝혔다(2012.1.26, 법률신문). 형사조정 회부 건수는 2008년 1만1496건에서 2009년 1만6201건, 2010년 1만6671건, 2011년 상반기 9850건으로 계속 늘고 있다.

<http://www.lawtimes.co.kr/LawNews/News/NewsContents.aspx?serial=61488>, 2014.5.1

(3) 소결

자동차보험회사의 보상책임의 근거가 되는 자동차의 ‘소유, 사용, 관리’상의 해석을 토대로 자기신체사고(자손보험)에 관하여 대법원의 판단과 금융감독원 판단(분조사건)이 상이한 내용으로 분석되고 있다. 향후 중재영역으로 다루어야 할 내용으로 판단된다. 대법원의 경우, 정차차량에 화물을 적재 중 문짝 고리에 걸려 넘어져 다친 사고에 대해, 피보험자가 정차하여 적재함에 화물을 적재하던 중 적재함에서 떨어져 상해를 입은 경우 자동차보험계약(자기신체사고)이 정한 보험사고에 해당한다고 판시하고 있으며⁴¹⁾ 또한 자동차에서 하차하던 중 균형을 잃고 빙판에 넘어져 상해를 입은 경우 자동차보험계약(자기신체사고)이 정한 보험사고에 해당한다고 보고 있다.⁴²⁾ 이에 비해 분조불성립 사건의 경우, 피보험자가 자동차에 탑승하다 운전석 의자에 부딪혀 허리를 다친 자동차보험 자기신체사고에 대하여 피보험자동차와는 무관하게 피보험자 본인의 부주의에 의하여 비롯된 것으로 결정하고 있다.⁴³⁾ 이 외에도 피보험자가 차량을 재차 운행하기 위해 가게 앞 도로상에 시동을 켜놓고 잠시 운전석에서 내리던 중 문 손잡이를 놓쳐 몸이 차량 밖으로 기울자 왼쪽발이 문틀 턱에 걸려 넘어져 부상을 입은 사고에 대해서도 피보험자동차와는 무관하게 사고자 본인의 부주의에 의하여 비롯된 것으로 결정하고 있다.⁴⁴⁾ 이를 분석해 보면 자기신체사고에 대해 대법원은 보험약관상의 규정된 내용을 고객에게 유리하게 해석하는 반면 분조사건의 경우, 보험사 면책 등 부정적인 시각을 보이고 있다. 이렇게 상이한 결과가 도출되면 계속하여 소송으로 진행되어 결국 피해자만 늘어나게 되는 기현상이 나타나게 된다. 이를 중재사건으로 처리하여 초기단계에서 쉽게 정리할 필요가 있는 사안이다. 이에 실제 교통사고 분쟁에서 일어날 수 있는 중재의 형식과 관련하여 중재사건별 중재의 표준화가 요구되며 나아가 구체적인 유형을 검토할 필요가 있다.

IV. 교통사고 분쟁의 중재

1. 중재사건별 중재의 표준화

교통사고 분쟁의 중재영역은 일반적으로 보험사와의 보상 불성립의 영역을 다루게 된다. 중요한 것은 가해자의 보험가입 내용에 따라 분쟁의 유형을 달리하게 되는 특징이 있

41) 대법원 2008다 86454 판결

42) 대법원 2008다 59834 판결

43) 손보분관정(자기신체사고 해당여부), 2006.1.24.결정 2005-94호(보험회사 면책)

44) 손보분관정(자기신체사고 해당여부), 2006.1.24.결정 2005-93호(보험회사 면책), 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 생긴 피보험자동차의 사고로 인한 부상이라 보기 어려우므로 피신청인은 신청인에게 보험금을 지급할 책임이 없음.

다. 그러나 대부분 사건은 당사자 간 다툼이 없는 사실과 당사자 간 다툼이 있는 사실로 이분하여 그 보상액을 중재하게 되는 과정으로 분석해 볼 수 있다. 이 때 당사자 간 다툼이 없는 사실은 줄여서 다툼없는 사실로, 당사자 간 다툼이 있는 사실은 피신청인의 주장이나 피청구인의 주장으로 대신해서 갈음할 수 있다. 향후 관련사건의 비중에 따라 당사자 간 다툼이 없는 사실과 당사자 간 다툼이 있는 사실로 이분화하여 중재사건의 형식을 표준화하는 것이 분쟁의 결과를 도출하는데 효과적일 것으로 분석된다. 중재영역으로 다루어야 할 분야 중 자동차보험의 자기신체사고 분쟁으로 보상불성립의 경우, 자동차보험의 자기신체사고 담보는 상해보험적 성격을 가지고 있는 임의보험으로 대법원에서는 약관 규정상의 ‘피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 생긴 피보험자동차의 사고’에 대해 피보험자가 피보험자동차를 그 용법에 따라 소유, 사용, 관리하던 중 그 자동차에 기인하여 피보험자가 상해를 입거나 사망한 사고로 해석하고 있다.⁴⁵⁾ 이에 비해 분조사건의 경우에는 사고자가 치료받은 병원 진료차트의 기록상태(주로 주차한 상태의 기록으로 ‘fall down’으로 기재)를 근거로 피보험자동차와는 무관하게 사고자 본인의 부주의에 의하여 비롯된 것으로 결정하고 있는 실정이다. 이러한 분야는 중재사건으로 발전시켜야 할 유형으로 분석된다. 그리고 쟁점으로 다루어야 할 부분은 최초 과실비율결정 의견을 존중하고, 과실비율을 변경하여야 할 경우에는 명확한 입증 추가자료를 바탕으로 하여야 할 것이다. 이 때 사고발생 경위가 불명확하고 당사자간 주장사실이 상반되는 경우에는 차량파손 부위 등의 사진영상 자료를 토대로 과실비율 재조정이 필요한 부분이다. 실무에서는 ‘교통사고사실확인원’ 상의 1차량과 2차량의 구분에 따라 과실비율을 조정하고 있다. 특히 중재사건에서 다루어야 할 부분은 정확한 교통사고 손해액 판정 외에도 신차 가치하락 보상액 산정에 신중을 기하여야 할 것이다. 일반적으로 중고차 시세하락에 따른 손해보상 기준은 출고연식에 따른 보험사의 보상기준(약관)이 정하는 바에 의한다. 통상 2년 이내 신차 사고 시 수리비와 치료비 외에 수리비가 차량가격의 20% 초과시에는 차값 하락을 보전받을 수 있는 구조로 되어 있다. 중고차 교환가격의 산정방법으로는 중고차가 타인의 불법행위로 훼손된 경우 그 사고 당시의 교환가격은 원칙적으로 그것과 동일한 차종, 연식, 형, 같은 정도의 사용상태 및 주행거리 등의 자동차를 중고차시장에서 취득할 때 드는 가액으로 정하여야 한다.⁴⁶⁾ 2012년 12월 기준, 보험사들이 지급하지 않은 돈이 300억 원이 넘는 것으로 조사되고 있다.⁴⁷⁾ 고급사양의 경우 기술사법에 따라 교통사고감정연구소 등에서 평가하는 ‘사고차 가치하락 평가서’에 근거해 중재의 자료로 원용할 수 있다.⁴⁸⁾ 현행 중고차시장에서 교통사고로 인한 가치하락 평가기준으로 적용하는 유형은 국토교통부 공인 자동차 진단보증협회에서 설정한 자동차진단평가기준에 의한다.⁴⁹⁾ 이 외에도 중

45) 대법원 2000.12.8 선고 2000다 46375 판결

46) 대법원 1991.7.12, 선고, 91다5150, 판결, 손해배상(자)

47) hicar.tistory.com/237

48) 기술사법(법률 제11690호, 시행 2013.3.23, 제정 1992.11.25. 법률 제4500호)

고차가격 표준 감가율표 기준을 적용할 수 있다.⁵⁰⁾ 향후 자동차진단평가사에 대해서는 중재인협회의 일정한 교육이수 후 교통사고 중재분야 중재인으로 지원할 수 있는 영역이다.⁵¹⁾ 나아가 중재사건의 일반적 형식으로는 피신청인 이의사건, 보험사 불성립사건, 분조 불성립 사건 등으로 대별할 수 있다. 피신청인 이의사건의 경우 1) 인적사항란에는 ① 신청인과 ② 피신청인을 2) 당사자의 주장란에는 ① 다툼없는 사실과 ② 피신청인의 주장사실을 각각 기재하고 이어 3) 판단과 4) 결론 순으로 그 작성기재의 형식을 갖출 필요가 있다. 보험사 불성립사건의 경우 1) 인적사항란에는 ① 청구인과 ② 피청구인을 기재하고 이어 2) 사건개요와 3) 당사자주장 사실을 4) 판단란에는 ① 사고경위와 ② 가해자의 보험가입내용을 기재하는데 이 때 당사자 간 다툼이 없는 사실과 당사자 간 다툼이 있는 사실로 구분하여 기재하는 것이 효과적이며 이어 5) 결론 순으로 기재할 수 있다. 분조불성립 사건의 경우 1) 당사자 인적사항과 2) 사건 개요에 이어 3) 당사자의 주장 사실로 ① 청구인의 주장과 ② 피청구인의 주장으로 구분하여 작성할 필요가 있으며 4) 쟁점과 5) 결론(결정 및 이유) 순으로 순차적인 형식을 갖출 필요가 있다.

2. 중재사건의 실제

(1) 보험자(피신청인) 이의제기 사건

- 사 건 2014중재 00 손해배상(자)

신 청 인 000
 피신청인 00보험 주식회사

주 문

1. 피 신청인은 신청인에게 금 5,000,000원 및 이에 대하여 2014.1.1.부터 모두 갚을 때까지 연 20%의 각 비율에 의한 금액을 지급하라
2. 신청비용은 각자의 부담으로 한다.

49) 한국자동차진단보증협회, 자동차진단평가실무(자동차 진단평가사), 골든벨, 2014.3.28

50) <http://bit.ly/UclyJO>, 중고차가격 표준 감가율표 기준은 월간 중고차시세 전문지 카마트에서 발행하는 중고차 매매사원이 수첩형태로 소지하면서 평가하는 실무지침서의 역할을 한다.

51) 중재영역으로 지원 수 있는 분야는 독립 손해사정사, 자동차진단평가사 등을 통해 중재인협회의 일정한 교육을 이수토록 하여 자동차교통사고의 전문 중재인으로 등록할 수 있도록 제도를 개선할 필요가 있다.

신 청 취 지

1. 피 신청인은 신청인에게 금5,000,000원 및 이에 대하여 2014 .6 .10.부터 판정일 까지 연 5%의 비율에 의한 그 다음 날부터 다 갚을 때까지 연 20%의 각 비율에 의한 금액을 지급하라.
2. 중재비용은 각자의 부담으로 한다.

판 정 이 유

1. 다툼 없는 사실

신청 의 김00은 2013.8.20. 09:00경 피신청인의 피보험차량인 45너0000 차량을 운전하고 성남지방법원 앞 삼거리를 법원 방면에서 남한산성 방면으로 진행 중 마침 같은 방면으로 진행하다 신호대기중인 신청인 운전의 47나0000 차량 뒷부분을 충격하여 위 차량 손괴 및 신청인으로 하여금 경추부에 상해를 입게 하였다. 위 차량은 피신청인 00보험 주식회사에 종합보험을 가입 하였는 바 피신청인은 위 차량의 운행 중 사고로 입은 손해를 배상할 책임이 있음은 다툼이 없다.

2. 피신청인의 주장

피신청인은 보험자의 이의로 보상이 불가하고 가사 그렇지 않더라도 치료비1,880,000원 및 약관에 의한 위자료 금1,000,000원만 인정해야 된다고 항변한다.

3. 판단

책임보험계약의 보험자는 피보험자가 보험기간중의 사고로 인하여 제3자에게 배상할 책임을 진 경우에 이를 보상할 책임이 있다 (상법719조). 여기에서 제3자를 피해자라 하며 피해자(제3자)는 피보험자가 책임을 질 사고로 입은 손해에 대하여 보험금액의 한도 내에서 보험자에게 직접 보상을 청구할 수 있는 권리를 가진다(상법724조). 따라서 피신청인의 항변은 이유 없다.

4. 손해배상액의 산정

치료비 금 1,880,000원에 대하여 다툼이 없다. 위자료 제반사정을 참작하여 금 800,000원이 타당하다.

5. 결론

따라서 피신청인은 신청인에게 위 2,680,000원 및 이에 대하여 이견 판정 다음날부터

소송촉진 등에 관한 특례법 소정의 연 20%의 비율에 의한 지연 손해금을 지급할 의무가 있다 할 것이다. 따라서 주문과 같이 판정한다.

중 재 인 ○ ○ ○

(2) 보험사 보상 불성립 사건

- 사 건 2014중재 00교통사고 사망보험금 지급 요구

청구인 : ○○○

피청구인 : ○○화재해상보험(주)(소재지) 대표이사 ○○○

1. 사건개요

- 청구인 주장의 교통사고 사실관계를 적시 후
- 이에 청구인은 피청구인에게 피해내용에 대한 구체적 요구사항을 적시하였으나 청구인의 요구사항을 받아들이지 않고 있으므로 적정한 보험금 지급을 요구함.

2. 당사자주장

- 청구인은 피해자의 생전 소득을 입증하는 자료를 제시하는 등으로 주장
- 피청구인은 청구인의 입증자료가 불명확하다는 등의 이유로 청구인의 요구사항을 받아들일 수 없다는 내용과 일부 인정할 수 있는 근거를 대비하여 주장함.

3. 판단

가. 사고경위

- 피해자의 사고경과에 대해 일정을 토대로 구체적으로 적시
- ○○경찰서의 교통사고사실확인원을 근거로 가해차량(1차량)에 대한 안전운전위반 내용의 조사내용을 적시하는 한편, ○○법원 판결문에 근거하여 가해차량의 과실비율을 제시(통상 100%)

나. 피해자의 인적사항

- 청구인이 제출한 자료를 근거로 피해자의 인적사항 및 생전 소득규모를 제시

다. 가해자의 보험가입내용

- 가해자의 보험가입내용을 확인하여 보험자는 피청구인임을 제시 후 보험기간과 담보종목등 가입한 사실을 근거로 상법 제724조 제2항에 따라 피해자는 피청구인 보험회사에 손해배상을 직접 청구할 수 있는 권리가 있음을 적시.

라. 당사자 간 다툼이 없는 사실

- 가해자 과실 인정비율(위 사례의 경우, 통상 100%) 및 피해자의 제반 과실률(안전벨트 미착용에 경우, 통상 10%인정)적용에 따른 위자료, 장례비용 외 피해자의 취업가능월수(호프만 계수 적용), 노동부 발행 2014년도 임금구조통계조사보고서상 근속년수 및 업종별 통계소득 월급여액(사안별 연간특별급여액 산정)을 기준으로 일실수입을 산출

마. 당사자 간 다툼이 있는 사실

- 청구인 주장사실(통상 대법원 판례제시) 있는 반면,
- 피청구인 주장사실(통상 대법원 판례제시)을 근거로 청구인의 요구는 받아들일 수 없다는 이유 제시

4. 결론

- 피청구인은 청구인이 피해자의 구체적 소득 형성관계를 제시한데 대해 관련자료를 근거로 검토
- 피청구인의 주장사실에 대해 받아들이기 어렵다는 사실을 구체적으로 제시, 인정할 부분에 대해서는 노동부 발행의 2014년도 임금구조기본통계조사보고서상 산업중분류별, 근속년수별, 성별 월급여액, 연간특별급여액, 근로시간수 및 근로자수 통계표상의 자료를 근거로 통상 월급여액 산정에 대해서는 인정한다는 근거 제시
- 따라서 피해자의 종사직업에 대한 월급여액과 동 급여액을 기초로 산정한 일실수익을 산출하고 위자료와 장례비를 합한 금액을 피해자의 사망에 따른 손해배상액으로 확정하고 법정소송비용을 감안한 특인율 90%를 적용하여 동 금액을 피청구인이 청구인에게 지급함이 적절하다는 판단 적시.

중재인 ○ ○ ○

V. 결론

현대의 자동차 문화는 급격한 변화로 외제차량 외에도 사양이 고급화 되어 경차와의 사고처리 시 쌍방과실 적용으로 피해를 유발하고 있는 부분이 산재하고 있다. 또한 안전 거리를 확보하지 않아 인사사고를 야기한 경우 교통처리 특례법 제3조 제1항, 형법 제268조에 따라 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금의 형사처분을 받게 된다. 그러나 종합보험(또는 공제조합)에 가입되어 있거나 개별합의 된 경우라면 사망사고, 뺑소니사고 등을 제외하고는 피해자의 처벌의사와 관계없이 형사처분에서 배제되고 범칙금통지서 받

부와 면허벌점 부여로 종결하도록 하고 있다. 일반도로 안전거리 확보에 대해서는 도로교통법 제19조(일반도로 안전거리확보)에서 관련 내용을 정하고 있다.⁵²⁾ 그런데 이 경우에도 민사상의 손해배상 부분은 여전히 남게 되어 보험처리 외에도 차량의 상태(보통 ‘연식’을 말함)나 치료경과에 따라 분쟁이 진행된다. 이 경우 중재인, 특히 사고현장 주변의 마을 변호사로 등록된 중재인이 사건을 맡아 피해자와 보험사 간의 신속한 중재로 사건을 정리할 수 있는 분야이다. 2014년 3월 14일 개성공단에서 발생하는 법률 분쟁을 처리할 상사중재위원회가 처음으로 열렸다. 개성공단 안에서 실질적인 법원 역할을 하는 기구가 생겨 입주기업 권익 보호에 도움이 될 것으로 보인다. 이제까지 사실상 사건을 중재할 기구가 부재하여 개성공단 안에서 교통사고나 화재, 도난 등 각종 사고가 발생할 경우 지금까지는 어떠한 보상도 받을 수 없었다. 남북은 지난 2000년 ‘남북 사이의 상사분쟁 해결 절차에 관한 합의서’를 채택하고, 2003년 ‘남북상사중재위원회 구성·운영에 관한 합의서’를 채택했지만, 상사중재위 회의는 한 차례도 열지 못했다. 그러다 지난해 9월, 개성공단 재가동 당시 남북 합의에 따라 중재위 구성에 의견을 모았고, 드디어 첫 회의가 열린 것이다.⁵³⁾ 이 외에도 2010년 5월 형사조정제도를 내용으로 하는 범죄피해자보호법이 개정되어 우리나라에서도 형사사건에 대한 대체적 분쟁해결제도가 법제화 되었다. 한편 자동차사고피해자 공제분쟁조정제도의 기능이 있는데, 이 제도의 조정효력은 위원회의 조정안을 각 당사자가 수락한 때에는 당사자 간에 조정 조서와 동일한 내용의 합의가 성립된 것으로 보지만 조정안을 거부하여 소를 제기한 경우 조정은 중지된다.⁵⁴⁾ 또한 향후 마을 변호사제도를 활용하는 방안을 강구해 볼 수 있는데, 마을 변호사제도는 대한변협, 법무부, 안전행정부가 2013년부터 시행하고 있는 제도로 2014년 확대·시행되고 있으며 현재 활동하고 있는 마을 변호사는 467개 마을 733명(2014.1.23. 기준)이며, 제도 시행 이후 법률상담 카드는 233건, 네이버 질문 답변수는 103건(2004.2.7. 기준)이다. 2013년 7월 네이버와 업무협약을 체결하여 마을 변호사 특별페이지를 제공하고 있고 대한변협은 대한변협법률구조재단의 지원으로 현재 마을변호사로 활동하고 있는 변호사 중 배정마을을 방문해 법률상담을 하는 변호사에게 교통비를 지급하고 있다. 향후 중재인으로 등록된 마을변호사제도 등을 통해 중재로 해결할 수 있는 영역으로 편입시키는 것이 바람직한 방안이 될 수

52) 도로교통법(법률 제12045호, 2013.8.13. 일부개정, 시행 2014.2.14)

53) 중재위는 앞으로 남북 각 30명의 중재인을 두고 분쟁 사건이 접수되면 이 중 3명을 선정해 중재재판부를 구성하여, 개성공단에서 벌어지는 남북 간의 법률적 분쟁을 조정하는 사실상 법원 역할을 하게 된다. 상사중재위 가동으로 개성공단에는 분쟁 해결에 따른 국제적 규범이 적용되며 이를 통해 입주기업 권익 보호에 기여할 것으로 예상된다.

54) 자동차사고피해자 공제분쟁조정위원회는 여객자동차운수사업법 제70조에 근거하고 있다. 동법 제61조의 규정에 의하여 공제사업을 하는 조합 및 연합회, 제62조의 규정에 의한 공제조합 및 화물자동차운수사업법 제51조의 규정에 의하여 공제사업을 하는 자와 자동차사고피해자 기타 이해관계인 사이에 발생하는 분쟁을 조정하기 위하여 국토해양부에 공제분쟁조정위원회를 설치하고 있다. 취급업무는 화물자동차운수사업법과 여객자동차운수사업법에 의하여 설립된 공제조합(화물자동차공제, 버스공제, 택시공제, 개인택시공제, 전세버스공제)과 자동차사고 피해자 기타 이해관계인 사이에 발생한 관련 사고의 분쟁을 조정하고 있다.

있다. 한편 안전행정부에서 마을변호사 배정 희망 수요조사를 실시한 후 5월 중 제2차 마을 변호사 모집을 예정하고 있다.⁵⁵⁾ 이 제도는 법무부·안전행정부·대한변협 실무자로 구성된 마을변호사 실무협의회를 구성하여 2013. 7. 4. 실무협의회 발족 및 제1회 회의를 개최하였으며 향후 매월 1회 개최 예정으로 있다. 주요사항으로는 기관별 진행 경과를 수시로 확인하고, 구체적 운영 방안 및 개선안을 논의하게 된다. 이 과정에서 교통사고분쟁을 중재로 처리할 수 있는 사고 분쟁 유형별 분석을 제시하는 외 근거법령을 정립할 필요가 있는 부분이다. 특히 자동차 교통사고의 유형별 분석을 통해 보험사나 각종 조정체도로 진행되기 전에 중재영역으로 확대·적용하여 신속히 해결할 수 있도록 보험약관의 개정과 중재법상 중재적격의 세분화가 요구되는 부분이다. 최근 대법원이 ‘각급 법원 판사 정원법’을 개정하여 2015년부터 5년간 판사비중을 500명 정도 늘린다고 발표한 바 있다.⁵⁶⁾ 이는 과도한 사건처리 외에도 파산법원 신설추진 배경에서 비롯된 것으로 보이는데 변호사 비중을 늘려 중재사건으로 처리하는 방안이 효율적인 것으로 판단된다.

참고문헌

- 김상태, “행정법상 대체적 분쟁해결제도의 허용성에 관한 연구”, 『법학연구』 제35집, 한국법학회, 2009.
- 김용길, “ADR을 활용한 스포츠사건의 해결에 관한 고찰”, 『중재연구』 제21권 제1호, 한국중재학회, 2011.
- 남선모, “한국중재의 분야별 확산에 관한 검토”, 한국중재학회, 『중재연구』 제22권 제 1호, 한국중재학회, 2012.
- 서정일, “조정제도의 통합적 운용방안에 관한 연구”, 『중재연구』 제23권 제2호, 한국중재학회 2013.
- 이주연, “국제 지식재산권 분쟁해결을 위한 중재의 활성화 방안”, 『중재연구』 제23권 제2호, 한국중재학회, 2013.
- 금융회사 아웃소싱 선진화를 위한 워크샵 제도, 정례브리핑 자료 참조,, 로드맵은 금융감독위원회와 금융감독원이 공동으로 제작, 2008.
- 한국자동차진단보증협회, 자동차진단평가실무(자동차 진단평가사), 골든벨, 2014.
- 기술사법
농어촌도로 정비법

55) 자세한 내용은 대한변협 사업기획과(02-2087-7772) 참조, 대한변협신문, 2014.3.3, 4면.

56) 한국경제, 2014.4.7(월), A31면, ‘각급 법원 판사 정원법’은 2007년부터 판사 정원을 2844명으로 제한하고 있다. 이를 개정해 3300명 이상으로 증원한다는 방침이다. 2013년 말 기준으로 전체 판사는 2739명이다.

도로교통법

범죄피해자보호법

여객자동차운수사업법

자동차보험구상금분쟁심의에 관한 상호협정 시행규약

자전거이용활성화에관한법률

대한변협신문 : <http://news.koreanbar.or.kr/>

법률신문 : <http://www.lawtimes.co.kr/>

한국경제 : <http://www.hankyung.com/>

hicar.tistory.com/237

[blog.naver.com/tmdwoqn/50190601636,](http://blog.naver.com/tmdwoqn/50190601636)

[blog.naver.com/powersonsa/110147031843,](http://blog.naver.com/powersonsa/110147031843)

<http://bit.ly/UclyJO,,>

http://news.heraldcorp.com/view.php?ud=20130130000154&md=20130202005108_AT

<http://www.lec.co.kr/news/articleView.html?idxno=31540>

<http://www.lawtimes.co.kr/LawNews/News/NewsContents.aspx?serial=80973&kind=TOTAL&page=3>

[http://www.lawtimes.co.kr/LawNews/News/NewsContents.aspx?serial=61488,](http://www.lawtimes.co.kr/LawNews/News/NewsContents.aspx?serial=61488)

대법원 1991.7.12, 선고, 91다5150, 판결, 손해배상(자)

대법원 1991.7.12, 선고, 91다5150, 판결, 손해배상(자)

대법원 2006도 4322 판결

대법원 1996.5.31 선고 95도3093 판결

대법원 96.5.28 선고 96도 690 판결,

대법원 99다 19346 판결

대법원 96다 39318 판결

대법원 91다 31227 판결

대법원 94 다. 43320 판결

대법원 97 다. 31618 판결

대법원 91 다. 31227 판결

대법원 95 도. 512 판결

대법원 1983. 7. 12. 선고 83도1296 판결,

대법원 2002. 11. 22. 선고 2001도849 판결

대법원 2000.7.7, 선고, 2000도 2116, 판결

대법원 1994.6.14, 선고, 93다45664, 판결(손해배상)

대법원 2003. 4. 11 선고, 2003다 3607 판결

대법원 1987.7.7. 선고, 87다카69 판결(손해배상)

대법원 1994.9.30. 선고 93다37885 판결(손해배상)

대법원 96다 12009 판결, 2005다 35226 판결

대법원 2002. 9. 6. 선고 2002다38767 판결, 손해배상(자)

대법원 2008다 86454 판결

대법원 1982,4,13.선고, 81다카737 판결

대법원 2008다 59834 판결

대법원 2000.12.8 선고 2000다 46375 판결

손보분판정(자기신체사고 해당여부), 2006.1.24.결정 2005-94호(보험회사 면책)

손보분판정(자기신체사고 해당여부), 2006.1.24.결정 2005-93호(보험회사 면책)

ABSTRACT

A Study on the Mediation and Arbitration of Traffic Accident Disputes

Seon-Mo Nam*

ADR has recently been expanded, making it possible to solve traffic accident disputes, which is a matter of urgency for parties to avoid. This point serves as an important procedural element. Such disputes are an area that requires a quick resolution. To try to solve any dispute that occurs in the complex environment of modern times one-by-one through litigation does not make sense. It gives an undue burden on the judicial body and the investigation agency. Like litigation, today's arbitration system, should have effective conflict resolution. The arbitration of automobile traffic accident disputes can be seen as roughly adjusted through the insurance company, the Dispute Coordinating Committee, and the Crime Victims Protection Act. It consists of experts mainly, and the resolution of automobile traffic accident disputes can be resolved through the Sajonsa and workers insurance company. However, adjustments to failure incident mostly need attention. Most of a company's compensation insurance indemnity needs to be processed in practice. In addition, a vicious cycle of litigation and delay period is repeated if a lawyer is appointed. There are unreasonable adjustment systems in the midst of these. Avoiding traffic accidents allows parties to resolve disputes better. Arbitration of disputes in automobile traffic accidents handled by arbitration institutions is desirable. It is determined that the handling of a case by a village attorney is efficient.

Key Words : Traffic Accident Dispute, ADR, Insurance Company, Criminal Mediation, Arbitration

* Prof.Dr. Semyung Univ.