

황현아 연구위원

요 약

- 2021년 선고된 대법원 판결 중 보험제도 및 보험산업과 관련하여 중요한 의의가 있는 판결 6건을 선정하여 판결의 주요 내용을 살펴보고 검토의견을 제시함
 - [④ 2020다291449 판결] '이륜차 운행 시 통지의무'에 관한 설명의무 면제 여부
 - (판결요지) 이륜차 계속 사용 시 통지의무가 발생한다는 점 및 통지를 하지 않을 경우 보험계약이 해지되고 보험금이 지급되지 않을 수 있다는 점은 설명의무의 대상이고, 보험계약자가 과거 이륜차 부담보 특약 체결 경험이 있다고 하여 설명의무가 면제되는 것은 아님
 - (검토의견) 이륜차 운행 시 위험도가 높아지고 보험료에 영향을 미친다는 점은 별도로 설명하지 않더라도 알 수 있으나, 보험기간 중간에 이륜차를 운행하게 될 경우 이를 적극적으로 보험회사에 통지해야 한다는 점까지 보험계약자가 예상하기는 어렵고, 금소법도 통지의무 관련 사항을 설명의무 대상으로 정하고 있는 점에 비추어 볼 때, 설명의무가 면제되지 않는다고 본 대법원 판례는 타당한 것으로 보임
 - [⑤ 2016다203933 판결] 정비업자의 지연수리로 인한 추가 렌트비 부담
 - (판결요지) 정비업자가 적정 수리기간을 초과하여 지연수리를 하였더라도, 고의적으로 수리를 지연한 것이 아닌 이상 보험회사는 정비업자에게 지연수리로 인한 추가 렌트비 상당의 손해배상을 청구할 수 없음
 - (검토의견) 직영 정비소 선호 경향으로 인한 만성적 지연수리는 추가 렌트비를 발생시켜 자동차보험에 큰 부담이 되고 있으나, 본 판결로 인해 고의적 지연수리가 아닌 한 보험회사는 정비업자에 추가 렌트비를 청구할 수 없게 됨. 고객과 정비업자는 지연수리로 인한 별도 부담이 없어 수리기간 단축을 위해 노력할 유인이 크지 않으므로, 지연수리 관행을 개선할 수 있는 별도의 방안이 마련될 필요가 있음
 - [⑥ 2018다279217 판결] '심한 추간판탈출증'의 의미와 작성자 불이익 원칙 적용 요건
 - (판결요지) 합리적인 약관 해석을 위해서는 약관 조항 자체의 의미뿐 아니라 당해 조항이 전체적인 논리적 맥락 속에서 갖는 의미를 고려해야 하는 바, 후유장해의 일종인 '심한 추간판탈출증'에 해당하기 위해서는 '장해'에 해당하는 요소가 반드시 요구된다고 보아야 하므로, 이와 다른 원심의 해석*은 부당함
 - (검토의견) 작성자 불이익 원칙은 보충적 해석 원칙이므로 작성자 불이익 원칙을 적용하기 전에 보다 체계적이고 충실한 약관 해석이 선행될 필요가 있다는 점에서 판례의 결론이 타당하다고 생각됨
- * 원심은 추간판을 2마디 이상 수술한 경우에는 장해가 없더라도 심한 추간판탈출증으로 볼 수 있다는 전제에서, 대상 약관 조항에 대해 두 가지 합리적 해석(장해 요소를 요구하는 해석과 그렇지 않은 해석)이 가능하다고 보고 작성자 불이익 원칙을 적용하였음



1. 검토 배경

- 2021년 선고된 대법원 판결 중 보험제도 및 보험산업과 관련하여 중요한 의의가 있는 판결 6건을 선정하여 판결의 주요 내용을 살펴보고 검토의견을 제시함¹⁾

〈표 1〉 2021년 보험 관련 중요 판례

구분	사건번호	쟁점
1	대법원 2021. 2. 4. 선고 2017다281367 판결	자살의 경우 자유로운 의사결정 여부 판단기준
2	(손)대법원 2021. 6. 17. 선고 2018다257958 판결	보험회사의 채무부존재 확인소송 제기 시 확인의 이익 요건
3	(손)대법원 2021. 7. 22. 선고 2019다277812 판결	보험계약 무효 시 보험금 반환청구권의 소멸시효 기간(5년)
4	대법원 2021. 8. 26. 선고 2020다291449 판결	'이륜차 운행 시 통지의무'에 관한 설명의무 면제 여부
5	대법원 2021. 9. 9. 선고 2016다203933 판결	정비업자의 지연수리로 인한 추가 렌트비 부담
6	대법원 2021. 10. 14. 선고 2018다279217 판결	'심한 추간판탈출증'의 의미와 작성자 불이익 원칙 적용 요건

주: 순서는 선고일 기준이고, (손)은 대법원 전원합의체 판결을 의미함



2. '이륜차 운행 시 통지의무'에 관한 설명의무 면제 여부(2020다291449)

가. 사안의 개요 및 쟁점

- 음식점 직원 A는 오토바이로 음식 배달을 하던 중 사고를 당하여 척수손상의 중상해를 입게 되었고, 이에 기존에 가입한 상해보험계약 5건(1건은 이륜차 부담보 특약 가입)에 기하여 보험금을 청구하였으나 지급이 거절됨
 - **(보험계약)** A는 2009년부터 2014년까지 B 보험회사와 5건의 상해보험계약을 체결하였고, 각 상해보험약관은 이륜차의 계속적 사용 시 통지의무²⁾가 있다는 점 및 통지의무 위반 시 계약이 해지된다는 점을 명시하고 있음
 - A는 (i) 1번 계약 체결 시 이륜차를 보유한 상태에서 이륜차 부담보 특약에 가입한 반면, (ii) 2~5번 계약 체결 시에는 이륜차를 보유하지 않는 상태여서 청약서의 운전 차량 항목 중 승용차에만 체크를 하였고, 이륜차 부담보 특약에는 가입하지 않았음

1) 검토 대상 판결 6건 중 3건(1~3)은 지난 호에서 검토하였고, 나머지 3건(4~6)을 이번 호에서 검토함

2) 상법 제652조의 '위험변경증가 통지의무'에 대해 보험약관에서는 '계약 후 알릴 의무'라는 용어를 사용하고 있음. 이하 통지의무와 계약 후 알릴 의무를 같은 의미로 사용함

- 각 보험계약에는 보험기간 중 직업을 변경하거나 이륜차 또는 원동기장치 자전거를 계속적으로 사용하게 된 경우에는 지체 없이 보험회사에 알려야 하고, 이를 위반할 경우 계약이 해지될 수 있다는 점이 명시되어 있었음
 - **(사고 경위)** A는 보험계약 체결 이후인 2015년 6월 음식점에 취직하여 주방업무 및 배달업무를 담당하게 되었고, 같은 해 7월 음식 배달을 위해 오토바이를 운전하다 미끄러져 넘어지면서 경추부 척수손상으로 사지마비가 되어 95% 영구장해를 입게 됨
 - **(보험금 지급 거부)** A는 B에게 보험금을 청구하였으나 B는 1번 계약은 이륜차 부담보 특약을 근거로, 2~5번 계약은 통지의무 위반을 근거로 보험금 지급을 거절하였고, A는 이륜차 사용 시 보험회사에 통지해야 한다는 점에 대해 설명을 듣지 못했으므로 이 내용은 계약에 포함될 수 없다고 주장하며³⁾ 보험금 청구 소송을 제기함
 - 담당 설계사인 C는 A에게 '이륜차 사고가 나면 일체 보험금을 받지 못한다'는 점 및 '직업 변경 시 보험회사에 알려야 한다'는 점은 설명하였으나, '이륜차를 사용하게 되면 보험회사에 알려야 한다'는 점은 설명하지 않았음
- 원심은 A가 이륜차 사고 시 보험금을 받지 못할 수 있다는 점을 알았거나 알 수 있었으므로, 통지의무에 대해 설명하지 않았더라도 B는 보험금 지급을 거절할 수 있다고 판단함
- 원심은, A는 보험계약 체결 과정을 통해 이륜차 운행이 위험의 현저한 변경·증가에 해당하고 보험 인수나 보험료 결정에 영향을 미친다는 사실을 잘 알고 있거나 충분히 예상할 수 있었고, C로부터 이륜차 사고는 보상이 안 된다는 설명도 들었으므로,⁴⁾ 이륜차 운전 여부에 따라 보험금 지급 여부가 달라진다는 점을 인식하고 있었다고 판단함
 - 이러한 경우 이륜차 운행 시 통지의무에 대한 보험회사의 설명의무가 면제되므로, 보험회사가 통지의무에 대해 설명하지 않았더라도 통지의무 위반을 근거로 보험금 지급을 거절할 수 있다고 보고 A의 보험금 청구를 기각함

나. 판결의 요지

- 대법원은 이륜차 계속 사용 시 통지의무는 설명의무 대상이고, A가 관련 약관 내용을 알았거나 알 수 있었다고 보기 어려우므로, B는 설명하지 않은 약관 조항에 근거하여 보험계약을 해지할 수 없다고 판단함
- A가 과거 오토바이를 보유하며 이륜차 부담보 특약을 체결한 경험이 있다 하더라도, 그러한 사정만으로 이륜차 계속 사용 사실이 통지의무 대상이라는 점까지 알았을 것이라고 보기는 어렵다고 본 것임

다. 검토의견

- 보험계약자는 이륜차 사용 시 위험이 증가한다는 점은 예상할 수 있지만, 나아가 이러한 사항이 통지의무 대상이고 통지하지 않을 경우 보험금을 지급받지 못한다는 점까지 예상하기는 어려울 것으로 보임
- **(이륜차 사용)** 이륜차 운행 시 위험도가 달라지고 보험 인수나 보험료 결정에 영향을 미친다는 사실은 거래상 일반

3) 사업자가 약관 설명의무를 불이행한 경우 해당 약관을 계약의 내용으로 주장할 수 없음(약관규제법 제3조)

4) C의 위 진술에 대해 원심은 신빙성이 있다고 보았으나 대법원은 신빙성이 의심스럽다고 보아 판단 시 이 진술을 배제함

적·공통적인 사항에 해당하고, 더욱이 기존에 이륜차를 보유하며 이륜차 부담보 특약을 체결한 경험이 있는 보험계약자라면 이러한 사정을 잘 알고 있거나 충분히 예상할 수 있었다고 볼 수 있을 것임

- **(통지의무)** 반면 보험기간 중 이륜차를 계속 사용할 경우 통지의무가 발생한다는 점 및 통지의무를 위반하면 보험계약이 해지되고 보험금을 받지 못하게 된다는 점은 보험계약자가 예상하기 어려울 것으로 생각됨
 - 계약 체결 시 질문표에 답변하는 방식으로 이행되는 고지의무와 달리 통지의무는 보험기간 계속 중 통지 사유가 발생하면 보험계약자가 자발적·적극적으로 통지를 해야 한다는 점을 고려할 때, 과거 이륜차 부담보 특약을 체결한 경험이 있다는 점만으로 이륜차 사용이 통지의무 대상이라는 점까지 알았다고 보기는 어려울 것임

○ 실제 보험계약자들이 통지의무를 인식하지 못하여 불이익을 입는 사례가 빈번히 발생하였고, 이에 금융당국은 보험업법 시행령을 개정하여 통지의무를 설명의무 대상으로 명시하기도 하였음

- 보험계약자들이 통지의무를 인지하지 못한 상태에서 보험계약 해지나 보험금 삭감을 당하는 일이 빈번히 발생하자, 감독당국은 보험계약자들의 인식 제고를 위해 노력하는 한편⁵⁾ 통지의무 관련 제도 개선도 함께 추진하였음⁶⁾
- 제도 개선의 일환으로 보험업법 시행령이 개정되어 보험회사가 통지의무에 대한 설명의무를 부담한다는 점이 시행령에 명시되었고⁷⁾ 현재는 금융소비자보호법에서 동일한 취지의 규정을 두고 있음⁸⁾

○ 이상과 같은 점을 고려할 때, 이륜차 운행 시 통지의무는 설명의무 대상이고, 과거 이륜차 부담보 특약을 체결한 적이 있다는 점만으로는 설명의무가 면제되지 않는다고 본 대법원 판례는 타당하다고 생각됨



3. 정비업자의 지연수리로 인한 추가 렌트비 부담(2016다203933)

가. 사안의 개요 및 쟁점

○ A 손해보험회사는 B 자동차회사를 상대로 B사 직원 정비소의 지연수리로 인해 A가 추가로 부담하게 된 렌트비 상당의 손해의 배상을 청구함⁹⁾

5) 금융감독원 보도자료(2013. 12. 31), “상해보험 가입자의 직업이 “위험한 직업”으로 바뀌었다면?- 상해보험 가입자의 직업·직무 변경 시 알릴 의무 관련 유의사항”

6) 금융감독원 보도자료(2017. 11. 28), “보험가입자의 권익 제고를 위한 알릴 의무 제도 개선”

7) 보험업법 시행령(대통령령 제28945호, 2018. 6. 5, 일부개정) 제42조의2 제1항 제7호; 개정 전에는 ‘고지의무 위반의 효과’만 설명의무의 대상이었으나, 개정 후 ‘고지의무 및 통지의무 위반의 효과’가 설명의무 대상이 되었으며, 이러한 내용은 관련 조항이 금소법으로 이관될 때까지 동일하게 유지됨

8) 금융소비자보호법 감독규정 별표3 1의 라

9) 참고로 이 사건에서는 지연수리에 따른 손해배상청구 외에 B의 수리비 중복청구에 대한 부당이득 반환 청구도 제기되었으나, 이에 관한 검토는 생략함

- A사의 자동차보험에 가입한 피보험자 X가 Y 소유 차량(B사 제조)에 대물사고를 일으킨 경우, Y는 B사 직영 정비소에 피해 차량의 수리를 맡기고 A는 수리비 및 수리기간 중 동급 차량 렌트비를 보상하게 되는데, 이때 수리기간이 길어질수록 A가 Y에게 보상해야 할 렌트비도 그에 비례하여 증가하게 됨
 - 판례 사안에서 문제된 차량의 적정 수리기간¹⁰⁾은 모두 5일이었는데, B사 직영 정비소의 실제 수리기간 및 수리로 인한 렌트기간은 5일을 훨씬 초과하였음¹¹⁾
 - 이에 A는 B사 직영 정비소의 지연수리로 인해 추가 렌트비 상당의 손해가 발생하였으므로 B가 그 추가 렌트비 상당액을 A에게 배상해야 한다고 주장하며 소송을 제기함
- 원심은 B사 직영 수리소가 정당한 사유 없이¹²⁾ 적정 수리기간을 초과하여 지연수리를 하였으므로 B는 A에게 추가 렌트비 상당의 손해를 배상해야 한다고 판단하였음

나. 판결의 요지

- 대법원은 B사 직영 정비소가 적정 수리기간 내 수리를 마치지 못하였다는 사정만으로 위법하게 수리를 지연하였다고 볼 수는 없으므로 손해배상책임이 인정되지 않는다고 판단함
- 대법원은 적정 수리기간이 국토부가 공고한 표준작업시간표¹³⁾에 따라 산정된 것이기는 하나, 여기에는 정비업자의 인력 현황, 대기 차량의 수, 차주와의 협의 사항 등 실제 작업 상황이 반영되어 있지 않으므로, 정비업자가 적정 수리기간 내에 차량 수리를 마쳐야 할 의무를 부담하는 것은 아니라고 보았음
 - 따라서 정비업자가 보험회사로 하여금 과다한 금액을 지출하도록 할 의도로 적극적으로 수리를 지연하는 등의 특별한 사정이 있는 경우¹⁴⁾가 아닌 한 불법행위에 기한 손해배상책임은 인정되지 않는다고 판단함

다. 검토의견

- 직영 정비소 선호에 따른 대기 차량 증가, 부품 조달 지연, 인력 부족 등 정비업자의 귀책사유로 볼 수 없는 사정으로 수리가 지연되는 경우에는 정비업자가 추가 렌트비에 대해 손해배상책임을 진다고 보기 어려울 것임

10) '적정 수리기간'이란 보험회사가 정비 항목별 표준작업(정비)시간을 기초로 부품 조달 및 수리 대기 등을 고려하여 차량 수리에 필요한 기간을 산출한 것임. 예컨대 총 정비에 소요되는 작업시간이 표준작업시간을 기준으로 10시간일 경우, 그에 상응하는 적정 수리기간은 2.48일(±신뢰구간)로 산정됨

11) 본 판례에서 문제된 차량 3대의 경우, (i) 적정 수리기간은 각 5일, (ii) 실제 수리기간은 12일, 10일, 12일, (iii) 수리로 인한 렌트기간은 18일, 14일, 15일이어서, 적정 수리기간을 13일, 9일, 10일 초과하여 수리가 지연됨

12) 원심은, B사 직영 정비소는 B사 차량 부품을 다수 확보하고 있어 부품 수급에 문제가 없고, 당시 대기 차량이 많았다는 점을 인정할 근거가 없으며, B가 수리기간을 단축하기 위한 조치(협력업체 안내, 예약수리제도 실시 등)를 취하지도 않았다는 점을 근거로, 수리 지연에 정당한 사유가 없다고 판단함

13) 기존에는 대물사고 시 적정 수리비 산출을 위한 표준작업시간을 국토부가 공고하였으나, 2020년 정비요금 공표제가 폐지되어 현재는 자동차보험정비협의회에서 정비요금(표준작업시간과 시간당 공임)을 정하고 있음(자배법 제15조의2)

14) 만약 직영 정비소가 '보험수리'와 '일반수리'를 구별하여 일반수리를 보험수리보다 우선 처리한 결과 보험수리 차량의 수리가 지연되었다는 사정이 있는 경우에는 특별한 사정이 있다고 볼 수 있을 것임

- 현행 자동차보험 표준약관은 ‘부당한 수리 지연이나 출고 지연의 사유로 통상의 수리기간을 초과하는 기간’에 대해서는 대차료를 인정하지 않고 있음¹⁵⁾
 - 그러나 직영 정비소 선호에 따른 대기 차량 증가로 인한 만성적 지연수리나 부품 및 인력 사정에 의한 수리 지연의 경우 ‘부당한 수리 지연’에 해당한다고 보기 어려움
 - 이러한 점을 고려할 때 본 건 대법원 판결의 결론 자체는 타당한 것으로 보임
- 만성적 지연수리는 대차료 인상을 유발하여 자동차보험에 큰 부담이 되고 있으나, 정비계약 당사자들로서는 이러한 상황을 개선할 유인이 크지 않으므로, 이에 대한 별도의 제도 개선 방안이 마련될 필요가 있음
- 고객의 직영 정비소 선호로 인한 직영 정비소의 만성적 지연수리는 자동차보험의 대차료 보상액을 증가시켜 자동차 보험료 인상 요인으로 작용하게 됨¹⁶⁾
 - 보험수리의 경우 수리기간은 고객과 정비업자의 합의에 따라 정해지는 반면 지연수리에 따른 추가 렌트비는 자동차 보험에서 전적으로 부담하는 바, 고객과 정비업자들은 수리기간 단축을 위해 노력할 유인이 크지 않음
 - 일부 직영 정비소는 수리 지연이 예상되는 경우 고객에게 인근 협력업체를 이용하도록 권유하거나 예약 수리 방식¹⁷⁾을 안내하고 있으나, 고객들의 직영 정비소 선호 경향 및 예약 수리 방식의 번거로움 등으로 인해 활용도는 높지 않은 것으로 보임¹⁸⁾
 - 본건 대법원 판결이 선고됨에 따라 보험회사는 지연수리로 인한 대차료 증가에도 불구하고 추가 렌트비를 정비업자에 청구하기가 곤란해지나, 지연수리 관행을 개선할 수 있는 별도의 방안이 마련될 필요가 있을 것임



4. ‘심한 추간판탈출증’의 의미와 작성자 불이익 원칙 적용 요건(2018다279217)

가. 사안의 개요 및 쟁점

- 상해보험약관의 후유장해 관련 규정 중 ‘심한 추간판탈출증’ 판정 기준의 해석이 문제됨

15) 자동차보험 표준약관 별표2

16) 한 보험회사의 통계에 따르면, 일반 정비소 수리 시 평균 렌트기간은 4.72일인 반면 특정 자동차회사 직영 정비소 수리 시 평균 렌트기간은 9.48일로 나타남(한겨레신문(2016. 1. 14), “손보사들 “수리 늦고 비싸” 현대·기아차에 소송전”). 또한, 직영 정비소의 지연수리로 인한 추가 지급 보험금이 연간 수천억 원으로 추산되고 있다고 함(법률신문(2018. 8. 27), “‘보험사고차량 수리 지연’ 6년째 법정 공방”)

17) 차량 수리를 위한 부품 조달에 시간이 걸리고 차량이 운행 가능한 상태인 경우, 입고된 차량을 일단 출고하여 운행하다가 부품이 도착하면 차량을 재입고하여 해당 부품을 장착하는 방식임

18) 서울중앙지방법원 2018. 2. 21. 선고 2016나62520 판결(상고 미제기로 확정됨); 위 판례 사안에서 문제된 직영 정비소는 대기 차량이 밀려 대기 차량 주차를 위해 인근에 별도 주차장소까지 마련하고 있는 상황이었으며, 이러한 사정을 감안하여 고객들에게 협력업체 이용 및 예약 수리 방식을 안내했음에도 고객들은 대기 기간을 감수하고 직영 정비소에 수리를 의뢰하였으며, 그 결과 적정 수리기간을 현저히 초과(최대 26일)하는 다수의 지연수리가 발생하였음

- 보험계약자 A가 가입한 B 보험회사의 상해보험약관 후유장애 관련 규정상 '심한 추간판탈출증'은 '추간판탈출증(속칭 디스크)으로 인하여 추간판을 2마디 이상 수술하거나 하나의 추간판이라도 2회 이상 수술하고 마미신경증후군¹⁹⁾이 발생하여 하지의 현저한 마비 또는 대소변의 장애가 있는 경우'를 의미함
- A는 부상으로 허리를 다쳐 추간판 2마디(요추 4번-5번, 요추 5번-천추 1번)에 '추간판 내 고주파 열 치료술'²⁰⁾을 받았으나 하지의 현저한 마비 또는 대소변의 장애가 발생하지는 않은 바, 이 경우 상해보험약관상 '심한 추간판탈출증'으로 볼 수 있는지가 문제됨

○ 원심은 '심한 추간판탈출증' 장애 판정 기준은 두 가지로 해석이 가능하여 작성자 불이익 원칙이 적용되고, 그중 A에게 유리한 해석에 따르면 A의 경우는 '심한 추간판탈출증'에 해당한다고 판단함

- 원심은 심한 추간판탈출증 장애 판정 기준은 <표 2>와 같이 해석 ①과 해석 ②의 두 가지 해석이 가능하다고 보았음
 - A의 경우 해석 ① (a)에 해당하여, (i) 해석 ①에 의할 경우 A는 심한 추간판탈출증에 해당하여 20% 지급률이 적용되는 반면, (ii) 해석 ②에 의할 경우 A는 심한 추간판탈출증에 해당되지 않아 20% 지급률이 적용되지 않으며, 장애 증상에 따라 15% 또는 10%의 지급률이 적용됨²¹⁾
- 두 가지 해석 중 해석 ①이 보험계약자에게 유리하므로, 작성자 불이익 원칙을 적용하여 해석 ① (a)에 따라 A의 경우 심한 추간판탈출증에 해당한다고 판단하였음

<표 2> '심한 추간판탈출증' 요건에 관한 원심의 해석

구분	심한 추간판탈출증 장애 판정 기준
해석 ①	(a) 추간판을 2마디 이상 수술한 경우
	(b) 하나의 추간판을 2회 이상 수술하고 마미신경증후군이 발생하여 하지의 현저한 마비 또는 대소변의 장애가 있는 경우
해석 ②	(a) 추간판을 2마디 이상 수술하고 마미신경증후군이 발생하여 하지의 현저한 마비 또는 대소변의 장애가 있는 경우
	(b) 하나의 추간판을 2회 이상 수술하고 마미신경증후군이 발생하여 하지의 현저한 마비 또는 대소변의 장애가 있는 경우

- 19) 척추신경 말단 부위의 마미(馬尾)신경군이 손상 내지 압박되어 골반 내 장기의 기능장애, 예컨대, 배뇨·배변장애, 성기능 장애나 요통, 하지의 감각 이상과 운동마비증상 등이 발생하는 것을 의미함
- 20) 원심에서 '추간판 내 고주파 열 치료술'이 '수술'에 해당하는지 여부가 다투어졌는데, 원심 법원은 '위 치료술이 수술에 해당하는지 여부에 대하여 다툼이 있고 학계에서도 명확한 결론을 내리지 못하는 상황'이므로, 약관 해석의 일반적인 원칙(작성자 불이익 원칙을 의미함)에 비추어 볼 때, 추간판 내 고주파 열 치료술이 수술에 해당하지 않는다는 취지의 관련 규정이 없는 이상 척추 장애 판정 시에는 이를 수술로 봄이 상당하다고 판단하였음. 이 쟁점은 대법원에서는 다투어지지 않은 것으로 보임
- 21) 위 약관의 장애분류별 판정 기준은 추간판탈출증(디스크)을 다음과 같이 분류하고 있음

유형	장애 판정 기준	지급률
심한 추간판탈출증	추간판탈출증으로 인하여 추간판을 2마디 이상 수술하거나 하나의 추간판이라도 2회 이상 수술하고 마미신경증후군이 발생하여 하지의 현저한 마비 또는 대소변의 장애가 있는 경우	20%
뚜렷한 추간판탈출증	추간판 1마디를 수술하여 신경증상이 뚜렷하고 특수 보조검사(예컨대, 척추신경근의 불완전마비가 인정되는 경우)	15%
약간의 추간판탈출증	특수검사(뇌전산화단층촬영(CT), 자기공명영상(MRI) 등)에서 추간판 병변이 확인되고 의학적으로 인정할 만한 하지방사통(주변부위로 뻗치는 증상) 또는 감각 이상이 있는 경우	10%

나. 판결의 요지

- 대법원은 후유장애의 일종인 '심한 추간판탈출증'에 해당하기 위해서는 '장해'에 해당하는 요소가 반드시 존재하여야 하므로, 이를 요건으로 하지 않는 해석 ① (a)는 합리적인 해석이라고 볼 수 없고, 결과적으로 해석 ②만이 유일한 합리적 해석이므로 작성자 불이익 원칙이 적용되지 않는다고 판단함
 - 대법원은 '특정 약관 조항을 그 목적과 취지를 고려하여 공정하고 합리적으로 해석하기 위해서는 약관 조항의 문언이 갖는 의미뿐 아니라 약관 조항이 전체적인 논리적 맥락 속에서 갖는 의미도 고려해야 한다'고 실시함
 - 이러한 기준에 따라 장해분류표 총칙의 정의 조항²²⁾과 장해분류별 판정 기준에 관한 여러 조항²³⁾을 포함하여 약관의 전체적인 논리적 맥락 속에서 위 약관 조항이 갖는 의미를 살펴보면, '심한 추간판탈출증'에 해당하기 위해서는 장해의 필수적인 표시인 '육체의 훼손 상태나 기능 상실 상태(즉, 장해 상태)'에 해당하는 요소가 반드시 포함되어 있어야 함
 - 그런데 원심이 채택한 해석 ① (a)에 의하면 추간판을 2마디 이상 수술한 경우에는 장해 요소가 없더라도 심한 추간판탈출증에 해당되는 것으로 해석되는 바, 이러한 해석은 합리적인 해석이라고 볼 수 없음
 - 따라서 이 사건 약관 조항에 대한 유일한 합리적인 해석은 해석 ②이므로, 객관적으로 복수의 합리적 해석이 존재할 경우에 적용되는 작성자 불이익 원칙 적용은 본 사안에 적용될 수 없다고 판단함

다. 검토의견

- 보충적 해석 원칙인 작성자 불이익 원칙을 적용하기에 앞서 보다 체계적이고 충실한 약관 해석이 선행될 필요가 있다는 점에서 판례의 결론이 타당하다고 생각됨
 - 본 판례 사안의 경우, '심한 추간판탈출증' 판정 기준 문언만 보면 원심과 같이 두 가지 해석이 가능하다고 볼 여지도 있으나, 해당 약관 조항은 기본적으로 '후유장애'에 관한 것이라는 점, 후유장애는 수술이나 사고 이후 남아있는 육체의 훼손 상태나 기능 상실 상태를 의미하는 것이므로 이러한 장해 상태가 인정되지 않는 한 추간판을 2마디 이상 수술하였다는 사실만으로 후유장애를 인정할 수는 없다는 점을 고려할 때, 장해 상태를 요건으로 하지 않는 해석 ① (a)는 합리적 해석이라고 볼 수 없을 것임
 - 이처럼 특정 문구 자체만 보면 다의적으로 해석되더라도, 그 조항의 목적과 취지, 약관 조항이 갖는 논리적 맥락을 고려하여 일의적인 해석을 도출할 수 있다면 작성자 불이익 원칙을 적용해서는 안 될 것임
 - 또한 작성자 불이익 원칙을 너무 쉽게 적용할 경우 약관의 본래 목적과 취지에 부합하지 않는 결론에 이를 우려가 있는바, 작성자 불이익 원칙 적용에 앞서 최대한 약관의 의미를 밝히는 작업이 선행될 필요가 있을 것임

22) 총칙에서는 '장해'를 '상해 또는 질병에 대하여 치유된 후 신체에 남아있는 영구적인 정신 또는 육체의 훼손 상태 및 기능 상실 상태'라고 정의하고 있음

23) 각주 21)의 추간판탈출증 장해 판정 기준을 보면, 약간의 추간판탈출증의 경우 하지방사통 또는 감각 이상을 요건으로 하고, 뚜렷한 추간판 탈출증의 경우 신경증상, 특수보조검사상 이상, 척추신경근의 불완전 마비를 요건으로 하고 있음