

서울고등법원 2026. 5. 6. 선고 2025나205957 판결

[보험금]

서울고등법원

제18-2민사부

판 결

사건	2025나205957 보험금
원고, 피항소인	1. A 2. B 원고들 소송대리인 법무법인 우원 담당변호사 한명옥
피고, 항소인	D 주식회사 소송대리인 변호사 김혜영
제1심판결	서울중앙지방법원 2025. 2. 5. 선고 2024가단5333153 판결
변론종결	2026. 2. 6.
판결선고	2026. 5. 6.

주 문

1. 피고의 원고들에 대한 항소를 모두 기각한다.
2. 항소비용은 피고가 부담한다.

청구 취지 및 항소 취지

1. 청구취지

피고는 원고들에게 각 228,571,428원과 이에 대하여 2024. 3. 13.부터 이 사건 소장 부분 송달일까지는 연 6%, 그다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 12%의 각 비율로 계산한 돈을 각 지급하라.

2. 항소취지

제1심판결 중 피고 패소 부분을 취소하고, 위 취소 부분에 해당하는 원고들의 청구를 모두 기각한다.

이 유

1. 기초 사실

이 법원이 이 부분에 관하여 적을 이유는 제1심판결 중 일부를 다음과 같이 고쳐 쓰는 것 외에는 제1심판결의 이유 중 제1항 기재와 같으므로, 민사소송법 제420조 본문에 따라 그대로 인용한다(약어 포함).

○ 제3면 제2행의 괄호 부분을 "이하 '이 사건 사고'라 하고, E을 '망인'이라 한다)"로 고친다.

○ 제3면 제2행과 제3행 사이에 아래 내용을 추가한다.

『마. 이 사건 보험계약의 보통약관(이하 '이 사건 보험약관'이라 한다)에서는 보험금의 지급사유 중 하나로 '보험기간 중에 발생한 상해의 직접결과로써 사망한 경우'를 규정하고 있고(제3조 제1항), 여기서 '상해'라 함은 '급격하고도 우연한 외래의 사고로 신체에 입은 손해'를 의미한다고 규정하고 있으며(제2조 제2항 제1호), 한편 보험금을 지급하지 않는 사유 중 하나로 '피보험자가 고의로 자신을 해친 경우'를 규정하고 있다(제5조 제1항 제1호).』

○ 제3면 제3행의 "6호증"을 "6호증, 을 제12호증(가지번호 있는 것은 각 가지번호 포함, 이하 같다)의 각 기재"로 고친다.

2. 당사자들의 주장 요지

가. 원고들

이 사건 보험계약의 피보험자인 망인은 보험기간 중에 자동차 추락사고로 인한 상해로 사망했고, 이는 이 사건 보험 계약에서 정한 보험사고에 해당하므로, 보험자인 피고는 망인의 법정상속인으로서 보험수익자인 원고들에게 보험가입금액 중 각 법정상속분에 해당하는 보험금으로 각 228,571,428원(= 보험가입금액 8억 원 × 법정상속분 2/7) 및 위 각 돈에 대한 망인의 사망일^{<1>}부터의 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

나. 피고

1) 망인은 고의로 이 사건 사고를 일으켜 사망했으므로, 망인의 사망은 사고의 우연성이 결여되어 이 사건 보험계약에서 정한 보험사고로 볼 수 없고, 오히려 상법 제659조 제1항^{<2>}과 이 사건 보험약관에서 정한 바에 따라 피고는 면책되어야 한다.

2) 또한 망인은 다액의 채무를 부담한 상태에서 과다한 보험료를 부담하는 보험계약을 체결하였는바, 이는 민법 제103조의 선량한 풍속 기타 사회질서에 반하는 행위로서 무효이다.

3. 판단

가. 보험금 지급사유 해당 여부에 관한 판단

1) 관련 법리

가) 인보험계약에 의하여 담보되는 보험사고의 요건 중 '우연한 사고' 또는 '우발적인 사고'라 함은 사고가 피보험자가 예측할 수 없는 원인에 의하여 발생하는 것으로서, 고의에 의한 것이 아니고 예견치 않았는데 우연히 발생하고 통상적인 과정으로는 기대할 수 없는 결과를 가져오는 사고를 의미하는 것이므로, 고의에 의한 자살 또는 자해는 우연성 내지 우발성이 결여되어 우연한 또는 우발적인 사고에 해당하지 않는다고 할 것이고, 이러한 사고의 우연성 내지 우발성에 관해서는 보험금 청구자에게 그 입증책임이 있다(대법원 2003. 11. 28. 선고 2003다35215, 35222 판결, 대법원 2010.5. 13. 선고 2010다6857 판결 등 참조).

한편 보험계약의 보험약관에서 '피보험자가 고의로 자신을 해친 경우'를 보험자의 면책사유로 규정하고 있는 경우 보험자가 보험금 지급책임을 면하기 위해서는 위 면책사유에 해당하는 사실을 증명할 책임이 있다. 이 경우 보험자는 자살의 의사를 밝힌 유서 등 객관적인 물증의 존재나, 일반인의 상식에서 자살이 아닐 가능성에 대한 합리적인 의심이 들지 않을 만큼 명백한 주위 정황사실을 증명하여야 한다(대법원 2002. 3. 29. 선고 2001다49234 판결, 대법원 2010. 5. 13. 선고 2010다6857 판결 등 참조).

나) 위 법리에 의하면, 보험금 지급사유의 요건 중 '사고의 우연성', 즉 사고가 '고의'에 의하지 아니할 것이라는 부분과 보험금 지급거절사유의 요건 중 '고의로 자신을 해친 경우'에서 '고의' 부분이 서로 다른 것으로 볼 수 없으므로, 자살 등과 같이 고의에 의한 사고에 대한 보험금 지급의무 유무가 문제되는 사안에서, '고의에 의한 사고'라는 사정을 누가 어느 정도로 입증하여야 하는지 문제된다. 그런데 인보험의 제도적 취지, 이 사건 보험약관의 내용과 취지 및 보험약관 해석의 일반원칙 등을 고려하면, 보험금을 청구하는 측에서 사고의 유형, 경위 등에 비추어 일응 피보험자가 예견하거나 기대하지 않은 과실로 사고가 발생한 것으로 볼 여지가 있음을 합리적으로 수긍할 수 있는 정도까지 증명하였다면 보험금 지급사유로서 '사고의 우연성'이 증명되었다고 보아야 하고, 이러한 경우 사고가 고의에 의하여 발생하였음은 보험금 지급책임을 없다고 주장하는 측에서 입증해야 하며, 그 입증의 수준은 앞서 본 대법원 2002. 3. 29. 선고 2001다49234 판결 등과 같이 자살의 의사를 밝힌 유서 등 객관적인 물증의 존재나, 일반인의 상식에서 자살이 아닐 가능성에 대한 합리적인 의심이 들지 않을 만큼 명백한 수준에 이르러야 한다고 봄이 타당하다.

2) 인정 사실

앞서 든 증거와 갑 제8, 10, 11, 16호증, 을 제2 내지 4, 7, 8, 14 내지 17, 19 내지 25호증의 각 기재, 이 법원 감정인 L(이하 '감정인'이라 한다)의 일부 감정 결과 및 변론 전체의 취지에 의하면 다음과 같은 사실이 인정된다.

가) 이 사건 사고 장소의 현황

(1) 이 사건 사고가 발생한 제주시 K 앞 도로는 중앙분리대가 없는 왕복 2차로로서 제한속도 50km 이하인 한적한 도로이다. 이 사건 사고 지점에 이르기 직전의 구간은 곡선반경 <3> 170.4m ~ 182.5m 정도의 비교적 완만한 좌곡선 구조이고 그 곡선 구간을 지나서는 해안가에 근접하는 직선 구조로 되어 있는데, 망인의 그랜저 승용차(이하 '사고 차량'이라 한다)가 도로에서 이탈한 지점은 위 곡선 구간이 끝난 후 전방의 직선 구간으로 약 25m 진행한 지점이다.

(2) 이 사건 사고 지점에서 사고 차량이 진행한 방향의 도로 우측으로는 조경

수와 잡초 등이 있는 낮은 둔덕이 조성되어 있고, 도로 우측 가장자리의 경계 부분에는 얇은 막대와 철사로 된 간단한 펜스가 설치되어 있다. 위 둔덕 끝 쪽에는 높이 약 15m 정도로 해안 절벽이 형성되어 있는데, 이 사건 사고 지점 인근 도로 우측 경계에서 해안 절벽 사이의 폭은 약 11m 정도이다.

나) 사고 차량의 주행 경로 및 사고 경위

(1) 고산해안 쪽에서 이 사건 사고 지점에 이르기 전 약 1.4km 도로 구간은 좌우 곡선의 선형이 혼재되어 있고 신호기 없는 교차로가 4곳이 있다. 망인은 이 사건 사고 당일 오전 망인의 집에서 출발하여 사고 차량을 운전하여 위 구간을 지나온 것으로 보인다.

(2) 그런데 망인은 이 사건 사고 당일 10:06경 이 사건 사고 지점에 이르러 도로를 이탈하여 도로 우측 펜스 및 조경수를 충격하면서 완만한 사선 형태로 둔덕을 뚫고 약 30m를 진행하여 위 해안 절벽 끝에서 추락하였고, 같은 날 11:46경 외상성 쇼크로 사망하였다.

(3) 이 사건 사고 당시 날씨는 맑았고, 이 사건 사고 지점 도로상에서 사고 차량의 스키드마크나 제동흔적은 발견되지 않았다.

다) 사고 차량의 EDR(Event Data Recorder) 운행정보

(1) 사고 차량에는 이 사건 사고 발생 5초 전부터 차량의 속도, 가속페달, 제동페달, 바퀴잠김방지식 제동장치 (ABS<4>) 및 차량 안정성 제어장치(ECS<5>) 작동 여부와 조향핸들의 각도와 같은 차량의 운행정보를 저장한 EDR 이 장착되어 있었는데, 이 사건 사고와 관련된 운행정보(이하 '이 사건 운행정보'라고 한다)는 아래와 같다.

시 간 (sec)	자동차 속도 (km/h)	엔진 회전수 (rpm)	엔진 스로틀밸브 열림량 (%)	가속페달 변위량 (%)	제동페달 작동여부 (on/off)	바퀴잠김방지식 제동장치(ABS) 작동여부 (on/off)	자동차 안정성 제어장치(ECS) 작동여부 (on/off/engaged)	조향핸들 각도 (degree)
-5.0	66	1,100	7	7	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	5
-4.5	66	1,100	5	7	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	10
-4.0	66	1,100	7	10	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	10
-3.5	66	1,100	8	14	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	20
-3.0	67	1,100	11	19	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	20
-2.5	68	1,100	21	28	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	20
-2.0	69	1,200	27	31	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	20
-1.5	70	1,200	29	30	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	0
-1.0	71	1,200	27	27	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	-5
-0.5	71	1,200	0	0	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	-10
0.0	70	1,200	0	0	OFF	OFF	ECS 미작동 (ECS 스위치 ON)	-15

(2) 이 사건 운행정보에 의하면 아래와 같은 사실을 알 수 있다.

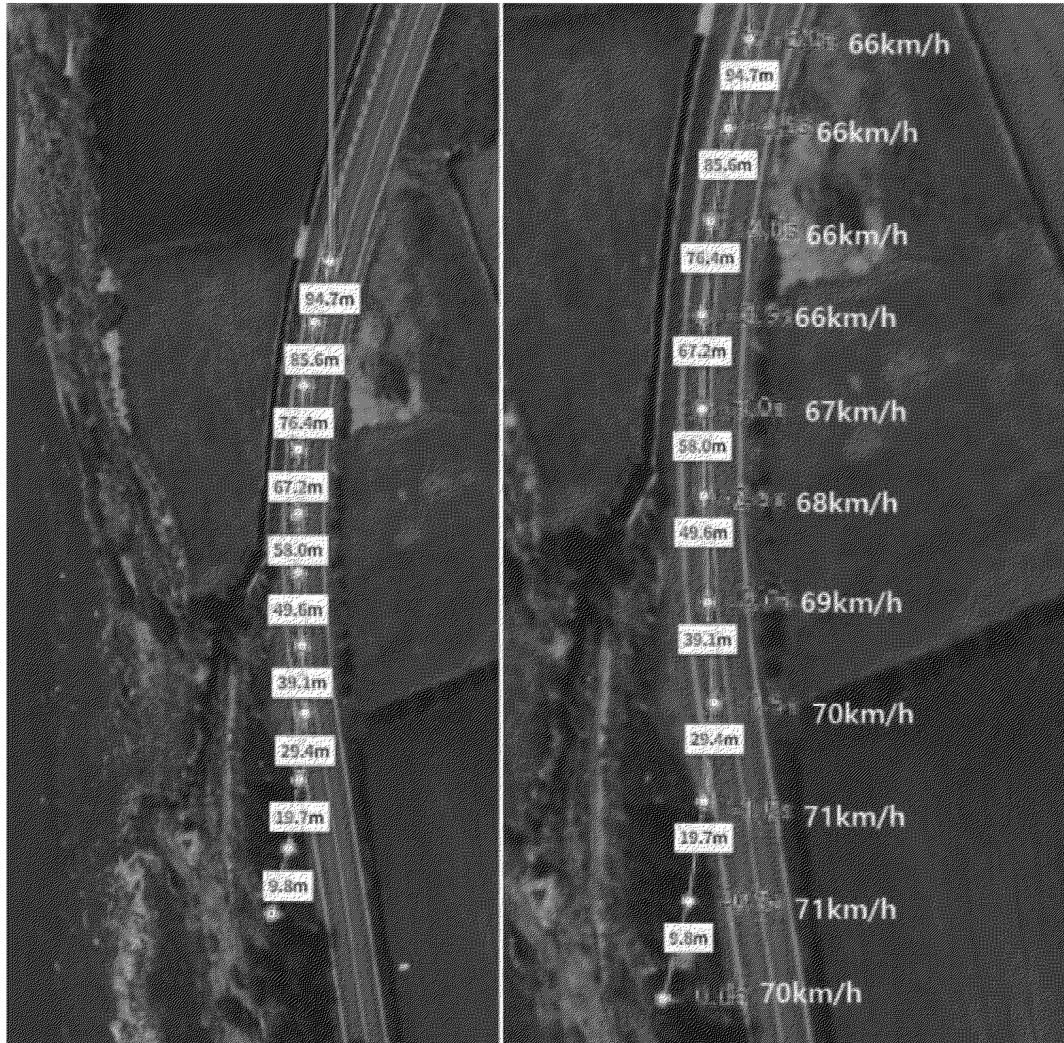
㉠ 사고 차량 전면부의 파손상태와 사고 현장 상황에 비추어 에어백이 작동하여 이벤트 발생에 따른 기록이 시작된 시점은 사고 차량이 도로에서 이탈한 후 약 17.8m가량 진행하여 조정수에 충돌한 시점으로 추정되는데, 이벤트 발생 (조정수 충돌)5초 전 사고 차량의 속도는 시속 66km이고 이벤트 발생 직전에는 시속 70km로 속도가 증가하였다.

㉡ 이벤트 발생 5초 전부터 2.5초 전까지 엔진 분당회전수는 1,100rpm이고 2초 전부터 이벤트 발생 시점까지 1,200rpm이다. 이벤트 발생 5초 전부터 1초 전까지 엔진 스로틀밸브<6>가 열려 있었고 가속페달은 변위가 발생하였다.<7>

㉢ 이벤트 발생 전 5초 동안 운전자는 제동페달을 밟은 적이 없고, 바퀴잠김방지식 제동장치도 작동하지 않았다.

㉣ 조향핸들 각도는 조향핸들의 움직임 정도를 표시한 것으로, "-"표시는 조향핸들이 정면을 기준으로 할 때 우측으로 틀어졌다는 것을 의미한다. 운전자는 이벤트 발생 5초 전부터 4.5초 전까지 조향핸들을 좌측으로 5도, 4초 전부터 3.5초 전까지 좌측으로 10도를 돌렸다가, 2초 전부터 1.5초 전까지는 우측으로 20도를 돌려 직진방향으로 조작하였고, 1.5초 전부터 이벤트 발생 시점까지는 계속 더 우측으로 15도를 돌렸다.

(3) 감정인은 EDR 운행정보에 기록된 속도와 조향핸들의 각도를 통해 사고 차량의 이 사건 사고 전 주행상황을 아래 사진과 같이 추정하였다.<8>



라) 망인의 가족관계와 이 사건 사고 이전의 행적

(1) 망인은 2020. 4.경 전처 C과 이혼한 후 2020. 10. 8. G(이하 '망인의 처'라 한다)과 재혼하여 함께 생활하였는데 결혼생활은 원만하였던 것으로 보인다. 망인의 자녀인 원고 A은 M생이고 원고 B은 N생으로 이 사건 사고 당시 이미 성년이었거나 성년이 되기 직전의 나이였고, 망인과 따로 생활하면서도 정서적 또는 경제적으로 특별히 갈등관계에 있었다는 사정은 보이지 않는다.

(2) 망인의 요양급여내역과 망인의 처의 경찰 진술에 의하면, 망인은 이 사건 사고 전까지 별다른 질병이 없이 건강한 상태였던 것으로 보인다.

(3) 망인은 오래 전부터 바다낚시를 즐겨하였고, 이 사건 사고 전날 바다낚시를 다녀왔으며, 이 사건 사고 당일 아침에도 다시 바다낚시를 하러 집을 나섰다. 망인의 처는 이 사건 사고 당일 경찰에서 "남편은 외출하면서 어제 낚시할 때 미끼가 많이 남아서 낚시를 하러 나간다고 했고, 집에는 오후 1시경 온다고 했어요."라고 진술하였다.

마) 망인의 채무 상래와 보험가입 내역

(1) 이 사건 사고 당시 망인은 아래와 같이 총 106,038,180원의 채무를 부담하고 있었고, 그중 제주신용보증재단에 대한 보증채무 4,086,997원을 제외한 101,951,183원은 단기카드대출(현금서비스), 카드로 등의 신용대출이었다.

순번	채권자	채무액(단위 : 원)	금융거래종류
1	제주신용보증재단	4,086,997	보증
2	O 카드	43,352,736	단기카드대출, 카드론
3	P	18,944,000	대출
4	Q 카드	5,524,585	단기카드대출
5	R	4,086,997	대출
6	S	30,042,865	대출
합계		106,038,180	

(2) 한편 망인은 2013년경부터 2023. 5.경까지 레미콘차량 지입차주로서 사업소득을 얻거나 일용근로를 통해 급여를 받은 것으로 보이는데, 2021년 귀속연도의 종합과세 수입금액은 61,086,818원, 소득금액은 24,217,527원이고, 2022년 귀속연도의 종합과세 수입금액은 55,630,271원, 소득금액은 24,052,777원, 근로소득은 990,000원이며, 2023년 귀속연도의 종합과세 수입금액은 50,730,455원, <9> 근로소득은 7,067,000원인 것으로 확인된다. 다만 망인은 2023년 중반 이후로는 별다른 직장이 없이 생활해 왔다.

(3) 이 사건 사고 당시 망인이 계약자 또는 피보험자로 가입한 보험계약으로는 이 사건 보험계약 2건 외에 2024. 2. 5.경 가입한 자동차보험이 있었는데(보험가입차량은 사고 차량인 망인의 2019년식 그랜저 승용차로, 차량가액은 1,951만 원으로 평가되었다), 망인은 자동차상해 사망으로 인한 보험금을 3억 원으로 선택하였고 총 보험료로 464,530원을 납입하였다.

바) 기라 사정

(1) 이 사건 사고를 수사한 제주서부경찰서는 2024. 4. 24. '교통사고 발생상황보고, 실황조사서, 사고현장사진, 국과수 채혈감정결과, EDR 분석서 등으로 보아 망인은 술을 마시지 않은 상태로 사고 차량을 운행 중 물적 피해 교통사고를 일으켰다'고 인정하고 입건 전 조사종결(공소권 없음) 처분을 하였다. 이 사건 사고에 관한 교통사고보고서 및 교통사고사실확인원에는 이 사건 사고가 '안전운전의무위반' 사안으로 처리되어 있다.

(2) 한편 2024. 3. 14. 발부된 망인에 대한 사망진단서에는 '망인의 사망은 외인사로서, 비의도적 사고로 인한 운수(교통) 사고'라고 기재되어 있다.

3) 구체적 판단

가) 먼저 이 사건 사고에 관하여 보험금 지급요건 중 '사고의 우연성'을 비롯하여 이 사건 보험약관에 따른 보험금 지급사유에 관한 일응의 증거가 있는지 본다.

앞서 인정한 사실관계에 비추어 보면, 이 사건 사고는 도로와 해안 절벽 사이에 차량의 이탈을 방지할 정도의 펜스가 설치되어 있지 않은 장소에서 발생하였으므로 일

반적인 운전자라 하더라도 운전 과실에 의한 추락사고의 위험이 있었다고 보이고, 그밖에 이 사건 사고의 유형, 경위 등을 종합하여 보면, 이 사건 사고는 피보험자가 예견하거나 기대하지 않은 과실로 인하여 발생한 것으로 볼 여지가 충분하므로, 일응 '사고의 우연성'에 관한 증거는 이루어졌다고 판단된다.

따라서 피고가 이 사건 사고가 피보험자가 고의로 자신을 해친 경우, 즉 망인이 자살하였다는 사정에 대하여 일반인의 상식에서 자살이 아닐 가능성에 대한 합리적인 의심이 들지 않을 만큼 명백한 주위 정황사실을 증명하지 않는 이

상, 피고는 원고에게 이 사건 보험계약에서 정한 보험금을 지급할 의무가 있다고 보아야 한다.

나) 이에 이 사건 사고가 '피보험자가 고의로 자신을 해친 경우'로서 보험금 지급 거절 사유에 해당하는지 여부를 살피건대, 앞서 본 사실, 앞서 든 증거에 변론 전체의 취지를 더하여 알 수 있는 아래와 같은 사실 내지 사정을 종합하여 보면, 위 인정사실이나 피고가 제출한 증거만으로는 일반인의 상식에 비추어 망인의 사망원인이 자살이 아닐 가능성에 대한 합리적인 의심이 들지 않을 만큼 명백한 주위 정황사실이 입증되었다고 보기 어렵고, 달리 이를 인정할 만한 증거가 없다. 따라서 이에 관한 피고의 주장은 받아들일 수 없다.

(1) 망인이 이 사건 사고 당일 사고 지점에 가게 된 이유는 비교적 명확해 보인다. 망인은 이 사건 사고 전날에 낚시를 가서 망인의 처에게 바닷가 영상이나 물고기 사진을 카카오톡 메시지를 통해 보냈고, 망인의 처는 경찰에서 '망인이 이 사건 사고 당일에도 낚시를 간다며 집을 나섰다'는 취지로 진술하였으며, 이 사건 사고는 실제로 해안가에 위치한 도로에서 발생하였다.

(2) 망인의 자살의사를 밝힌 유서 등 객관적인 물증이 전혀 발견되지 않았고, 이 사건 사고 발생 전까지 망인이 자살을 암시하는 어떠한 언동을 하였다는 사정은 보이지 않는다. 또 망인이 가정생활이나 자녀 문제로 인한 심리적 갈등 또는 개인적인 건강상 문제 등을 겪고 있었다고 인정할 만한 사정도 전혀 보이지 않는다.

(3) 이 사건 사고 전인 2023년 중반 이후로 망인이 별다른 직업이 없이 생활해 왔고 이 사건 사고 무렵 1억 원을 초과하는 신용대출채무를 부담하고 있기는 하였다. 그러나 망인은 2023년까지 적어도 꾸준히 일정한 수입이 있었던 것으로 보이고, 이 사건 보험계약 체결 또는 이 사건 사고 발생 당시에 긴급하게 채무변제를 독촉받고 있었다거나 경제적으로 이를 감당하기 어려운 상황으로 인식하고 있었다고 볼 만한 사정은 찾기 어렵다.

(4) 이 사건 보험계약 체결일로부터 약 4개월, 그리고 자동차보험 가입일로부터 약 1개월이 지나지 않아 이 사건 보험사고가 발생하였다. 그러나 이 사건 보험계약은 2건뿐이고 그에 따라 망인이 부담하게 된 월 보험료는 합계 347,010원(= 81,200원+ 265,810원)에 불과한데, 망인이 2023년까지 얻은 수입금액 및 소득금액 수준에 비추어 위 보험료가 망인이 감당하기 어려울 정도로 과다하다고 보이지는 않는다. 아울러 망인이 가입한 자동차보험은 자동차 소유자라면 누구나 가입하는 보험이고, 납입한 보험료도 464,530원에 불과하다.

(5) 감정인은 이 사건 운행정보에 관한 분석결과를 토대로 '사고 차량은 이벤트 발생 5초 전까지 좌우로 굽은 곡선구조의 약 1.4km 도로 구간을 정상적으로 주행했을 개연성이 매우 높고, 도로를 이탈하기 직전에 우조향할 필요성이 없었음에도 우조향이 이루어졌으며, 도로 이탈 후에도 즉각적인 제동과 함께 좌조향을 하면 추락사고를 회피할 수 있었음에도 가속페달이 작동되었을 뿐 제동장치는 작동하지 않았고, 도로 이탈 후 추락 직전까지 노면이 균일하지 않고 차량 속도가 시속 약 70km에 달하여 차체의 불규칙한 상하진동이 있었을 것으로 보이는 점 등에 비추어, 졸음 운전 또는 주행 중 전방의 돌발적 상황에 대한 회피 등의 우연적인 상황에 의한 사고 발생 개연성보다는 운전자의 의도된 상황에서 발생되었을 개연성이 매우 높은 것으로 추정된다'는 의견을 제시하였다. 이는 감정인에게 감정 참고자료로 전달된, 피고 의뢰로 작성된 사감정서(을 제5호증) 및 EDR 보고서(을 제18호증)의 의견과 같다.

그러나 ① 망인이 이벤트 발생 5초 전까지 선형 구조의 약 1.4km 도로 구간을 정상적으로 주행하였더라도 도로 이탈 직전의 짧은 순간에 졸음운전 상태에 빠졌을 가능성을 전적으로 배제하기는 어려운 점, ② 사고 차량이 도로에서 이탈하여 진행한 전방에는 사고 차량이 충격한 조경수 외에도 그 좌우측에 다른 조경수들이 있었던 것으로 보이는데 망인이 순간적으로 좌측의 조경수를 회피할 의도로 우측으로 조향했을들 돌렸을 가능성 역시 배제할 수 없는 점, ③ 또한 인지반응시간을 고려할 때 망인이 도로 이탈 후 조경수에 충돌한 이벤트 발생 직전까지 약 1초간 졸음운전에서 깨어나 순간적으로 당황한 상태에서 제동페달을 제대로 밟지 못하였을 가능성도 충분히 상정할 여지가 있고, 도로 이탈 후 차체의 불규칙한 진동으로 잠에서 깨더라도 시속 약 70km의 속도에서는 불과 1~2초만에 추락 지점에 도

달하므로 사고회피가 가능하였다고 단정하기 어려운 점, ④ 나아가 감정인이 제시한 근거만으로 망인의 졸음운전만이 아니라 주행 중 전방의 돌발적 상황에 대한 회피 등의 우연적인 상황에서 이 사건 사고가 발생하였을 가능성까지 전적으로 배제할 수 있는지도 의문이고, 따라서 이 사건 운행정보에 관한 분석내용만을 근거로 망인의 고의와 무관한 다른 원인들을 모두 배제하고이 사건 사고가 운전자의 의도된 상황, 즉 망인의 자살의 고의에 기하여 발생되었다고 곧바로 단정하기는 어려워 보이는 점 등을 고려하면, 감정인이 제시한 위와 같은 결론을 그대로 받아들일 수는 없다(감정인과 유사한 취지의 의견을 제시하고 있는 을 제5,18호증의 사감정서 내지 보고서에 대하여도 마찬가지이다).

나. 민법 제103조 위반 여부에 관한 판단

1) 한편 피고는, 망인이 다액의 채무를 부담한 상태에서 과다한 보험료를 부담하는 보험계약을 체결하였으므로 이 사건 보험계약 자체가 선량한 풍속 기타 사회질서에 반하여 무효라고 주장하기도 한다.

2) 보험계약자가 다수의 보험계약을 통하여 보험금을 부정취득할 목적으로 보험계약을 체결한 경우 보험계약은 민법 제103조의 선량한 풍속 기타 사회질서에 반하여 무효이다. 이러한 보험계약에 따라 보험금을 지급하게 하는 것은 보험계약을 악용하여 부정한 이득을 얻고자 하는 사행심을 조장함으로써 사회적 상당성을 일탈하게 될 뿐만 아니라, 합리적인 위험의 분산이라는 보험제도의 목적을 해치고 위험발생의 우발성을 파괴하며 다수의 선량한 보험가입자들의 희생을 초래하여 보험제도의 근간을 무너뜨리기 때문이다. 그리고 보험계약자가 보험금을 부정취득할 목적으로 다수의 보험계약을 체결하였는지를 직접적으로 인정할 증거가 없더라도 보험계약자의 직업과 재산상태, 다수 보험계약의 체결 시기와 경위, 보험계약의 규모와 성질, 보험계약 체결 후의 정황 등 제반 사정에 기하여 그와 같은 목적을 추인할 수 있다(대법원 2017. 4. 7. 선고 2014다234827 판결 등 참조).

3) 그러므로 살피건대, 위 제3의 가.항에서 본 바와 같이 망인은 이 사건 보험계약 체결 당시 별다른 직업이 없이 1억 원가량의 채무를 부담하고 있었던 사실, 이 사건 보험계약 체결일로부터 4개월이 지나지 않아 이 사건 보험사고가 발생한 사실은 인정되나, 한편 이 사건 보험계약은 2건뿐이고 월 보험료도 합계 347,010원에 불과하여 망인의 종전 수입금액 및 소득금액 수준에 비추어 과다하다고 보이지는 않는 점, 망인이 이 사건 보험계약 체결 3개월 후 자동차상해 사망으로 인한 보험금을 3억 원으로 선택하여 자동차보험에 가입하기도 하였으나 자동차보험은 자동차 소유자라면 누구나 가입하는 보험이고 납입한 보험료도 464,530원에 불과한 점 등을 고려하여 보면, 위와 같은 사실 및 피고가 제출한 증거들만으로는 망인이 보험금을 부정취득할 목적으로 자신의 경제적 능력을 넘어서는 다수의 보험계약을 체결하였다고 단정하기는 어렵고, 달리 이를 인정할 증거가 없다. 따라서 피고의 이 부분 주장도 받아들여지지 않는다.

다. 소결론

결국 이 사건 보험계약의 피보험자인 망인은 보험기간 중에 우연히 발생한 자동차 추락사고로 인한 상해로 사망하였고, 이는 이 사건 보험계약에서 정한 보험사고에 해당한다고 봄이 타당하다. 따라서 보험자인 피고는 망인의 법정 상속인으로서 보험수익자인 원고들에게 보험가입금액 중 각 법정상속분에 해당하는 보험금으로 각 228,571,428원 (= 보험가입금액 8억 원 × 법정상속분 2/7, 원 미만 버림)과 이에 대하여 이 사건 소장 부분 송달 다음 날인 2024. 8. 22.부터 다 갚는 날까지 소송촉진 등에 관한 특례법에서 정한 연 12%의 비율로 계산한 지연손해금을 각 지급할 의무가 있다(원고들은 망인의 사망일부터 지연손해금의 지급을 구하나, 피고가 보험사고 발생일부터 보험금지급채무의 지체책임을 부담한다고 인정할 법률상, 계약상 근거에 관한 아무런 주장·증명이 없으므로 이 부분 원고들의 지연손해금 청구는 이유 없다).

4. 결론

그렇다면 원고들의 이 사건 청구는 위 인정 범위 내에서 이유 있어 인용하고 나머지 청구는 이유 없어 기각하여야 한다. 제1심판결은 이와 결론을 같이 하여 정당하므로 피고의 원고들에 대한 항소는 이유 없어 모두 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.<10>

판사 박선준(재판장) 진현민 왕정욱

-
- 1 원고들은 소장에서 위 일자를 '2024. 3. 13.'로 기재하고 있으나, 이 사건 사고가 '2024. 3.14.' 발생한 사실에 비추어 이는 명백한 오기로 보인다.
 - 2 제659조(보험자의 면책사유) ① 보험사고가 보험계약자 또는 피보험자나 보험수익자의 고의 또는 중대한 과실로 인하여 생긴 때에는 보험자는 보험금액을 지급할 책임이 없다.
 - 3 곡선구간 도로의 휘는 정도를 나타내는 것으로, 반지름값으로 표시한다. 곡선반경이 작을수록 휘는 정도가 크다.
 - 4 Anti-lock Brake System
 - 5 Electronic Controlled Suspension
 - 6 엔진 스로틀밸브는 운전자가 가속페달을 밟았을 때 열리는 구조로 되어 있고 엔진 실린더에 흡입되는 공기량이 많아지면 rpm이 증가한다.
 - 7 스로틀밸브 열림량 및 가속페달 변위량이 '0'인 구간에서 엔진 회전수가 유지된 것은 운전자가 가속페달을 밟지 않더라도 크랭크샤프트의 회전관성에 의해 rpm이 곧바로 감소하지 않기 때문이다.
 - 8 사고 차량은 사진 위쪽에서 아래쪽으로 도로를 진행하다가 하단 좌측으로 추락하였다.
 - 9 망인의 사망으로 인해 2023년 귀속연도 수입금액 50,730,455원에 대한 소득금액 신고는 이루어지지 않은 것으로 보인다.
 - 10 피고는 이 법원의 변론종결 후에 변론재개 신청을 하였으나, 기존의 쌍방 주장 및 제출된 증거들의 내용, 이 사건 소송의 진행 경과, 변론재개 신청의 내용 등에 비추어 변론재개의 필요성이 인정되지 않으므로, 변론재개 신청은 받아들이지 않는다.