



카풀 사고와 자동차보험: 자동차보험 보장 공백 문제를 중심으로

황현아 연구위원

- 2019년 3월 7일 택시·카풀 사회적 대타협 기구가 운행시간 제한을 전제로 출퇴근 카풀을 도입하는 데 합의함에 따라, 운송네트웍회사(TNC)가 제공하는 플랫폼 기반 카풀서비스 시행이 가시화됨
 - 합의안에 따르면 플랫폼 기반 카풀서비스는 평일 오전 7시~9시, 저녁 6시~8시에만 허용됨
- 플랫폼 기반 카풀서비스는 현행 개인용 자동차보험 약관상 “유상운송행위”에 해당되는데, 유상운송행위 중 발생한 사고에 대해서는 보험회사가 면책되어, 카풀 사고 발생 시 보장 공백이 발생할 수 있음
 - 현재 자가용 소유자가 TNC 제공 플랫폼에 운전자로 등록하고 카풀서비스를 제공하고자 할 경우, 개인용 자동차 종합보험 가입만 요구되고 별도의 특약이나 영업용 자동차보험 가입은 요구되지 않음
 - 그런데 현행 개인용 자동차보험 약관은 유상운송행위 중 발생한 사고는 보상하지 않는다는 점을 명시하고 있고, TNC 제공 플랫폼에 기반한 카풀서비스는 유상운송행위에 해당되는 것으로 해석됨
 - 따라서 플랫폼 기반 카풀서비스 제공 중 교통사고 발생 시 개인용 자동차보험으로는 보상이 이루어지지 않아 보상 공백이 발생할 가능성이 있음
 - 또한 개인용 자동차보험에 가입한 자동차 보유자가 보험회사에 통지하지 않은 채 카풀서비스를 제공할 경우 위험 변경·증가에 관한 통지의무를 위반한 것이 되어 보험계약이 해지될 수 있음
- 미국에서는 2013년 우버X 서비스 관련 자동차보험 보상 공백이 사회적으로 문제가 되었는데, 이후 캘리포니아주 등에서는 TNC 및 TNC 운전자의 보험가입을 의무화하였고 관련 보험상품도 출시되었음
 - 2013년 12월 31일 5세 소녀 소피아가 우버X 운전자에 의해 사고를 당하여 사망하는 사고가 발생하였는데, 자동차보험 보장 공백으로 인해 피해자가 사고 보상을 받지 못하여 사회적으로 문제가 되었음
 - 우버X의 운행은 Period 0~3으로 구분되는데, 그 중 Period 1단계(앱에 로그인하여 승객의 콜을 기다리는 단계)는 개인용 자동차보험이 적용되지 않고, 우버도 책임을 거부함에 따라 보장 공백이 발생함
 - 이후 각 주는 TNC의 보험가입을 의무화하는 법안을 마련하였고, 보험회사들은 TNC 운전자를 위한 특약을 부가한 개인용 자동차보험을 출시하는 등 보장 공백 해소를 위한 조치가 취해졌음
- 우리나라에서도 곧 플랫폼 기반 카풀서비스가 시행될 것으로 예상되므로, 카풀서비스 중 교통사고 발생 시 자동차보험의 보장 공백이 발생하지 않도록 특약 및 별도 보험상품을 개발할 필요가 있음
 - 보장 공백 해소 방안으로 TNC 운전자를 위한 유상운송특약 도입 등을 고려해 볼 수 있음

1. 배경



■ 2019년 3월 7일 택시·카풀 사회적 대타협 기구는 출퇴근 시간인 평일 오전 7시~9시, 오후 6시~8시에 한하여 플랫폼 기반 카풀서비스를 도입하는 취지의 합의문을 발표하였음

- 카풀이란 교통서비스 차원의 공유경제인 라이드-셰어링(Ride-Sharing)의 한 유형으로, 출퇴근 시에 자가용 승용차를 이용해 다른 사람을 유상으로 운송해주는 서비스를 의미함¹⁾
- 「여객자동차운수사업법」은 자가용 자동차를 이용한 유상운송행위를 원칙적으로 금지하고 위반 시 징역 및 벌금 등에 처하고 있으나, 출퇴근 시 승용자동차를 함께 타는 경우는 예외적으로 허용하고 있음²⁾
- 출퇴근 카풀을 예외적으로 허용하는 「여객자동차운수사업법」의 취지에 비추어 볼 때, 카카오모빌리티와 같은 운송네트워크회사(Transportation Network Company: TNC)³⁾가 제공하고자 하는 플랫폼 기반 카풀서비스도 그 범위를 출퇴근 시로 제한할 경우에는 허용되는 것으로 해석됨
- 그러나 출퇴근 목적의 카풀인지 여부를 개별적으로 확인하는 것이 사실상 곤란하여 카풀이 출퇴근 외의 목적으로 확대될 우려가 있어 그간 서비스 제공이 보류되다가, 최근 택시·카풀 사회적 대타협 기구에서 카풀서비스 제공 시간을 제한하는 형태로⁴⁾ 도입을 허용하기로 하는 합의안을 발표함
- 위 합의안에 대해 일부 택시업계 및 스타트업 TNC의 반발이 제기되고 있으나, 국회 및 정부는 위 합의안에 기초하여 조속히 관련 법 개정 및 실무 작업을 추진할 계획이라고 밝힘⁵⁾

1) 박준환(2018. 10. 30), 「카풀 등 새로운 교통서비스에 대한 쟁점과 고려사항」, 『이슈와 논점』, 제1517호, 국회 입법조사처

2) 「여객자동차운수사업법」 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지)

① 사업용 자동차가 아닌 자동차(이하 “자가용 자동차”라 한다)를 유상(자동차 운행에 필요한 경비를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 아니 되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 유상으로 운송용으로 제공 또는 임대하거나 이를 알선할 수 있다.

1. 출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우

2. 천재지변, 긴급 수송, 교육 목적을 위한 운행, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사유에 해당되는 경우로서 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)의 허가를 받은 경우

「여객자동차운수사업법」 제90조(벌칙)

다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만 원 이하의 벌금에 처한다.

8. 제81조를 위반하여 자가용자동차를 유상으로 운송용으로 제공 또는 임대하거나 이를 알선한 자

3) 캘리포니아주 여객운수사업법(Passenger Charter-party Carrier's Act)은 TNC를 “그 법적 형태를 불문하고, 온라인 어플리케이션이나 플랫폼을 이용하여 승객과 차량 소유자를 연결시켜주고 그 대가로 수수료를 받는 사전 예약 형태 운송 서비스를 제공하는 자를 의미한다”고 정의하고 있음(As used in this article a “transportation network company” is an organization, including, but not limited to, a corporation, limited liability company, partnership, sole proprietor, or any other entity, operating in California that provides prearranged transportation services for compensation using an online-enabled application or platform to connect passengers with drivers using a personal vehicle. Passenger Charter-party Carrier's Act, Article 7, 5431(a))

4) 「여객자동차운수사업법」 제81조는 “출퇴근 때” 카풀을 허용하면서 구체적인 시간대에 대해서는 별도로 제한을 두지 않고 있어 원칙적으로 시간대에 관계없이 출퇴근 목적이지만 하면 카풀이 허용된다고 해석될 여지가 있었으나, 사회적 대타협 기구의 합의안에서는 출퇴근 시간을 평일 오전 7시~9시, 저녁 6시~8시로 제한하였음

5) 연합뉴스(2019. 3. 16), “[위클리 스마트] ‘카풀 합의’ 후폭풍…관건은 국민 편익”; 연합뉴스(2019. 3. 12), “전현희 “택시·

- TNC가 제공하는 플랫폼 기반 카풀서비스는 개인용 승용차를 이용하여 불특정 다수를 대상으로 유상운송을 제공하는 점에서 사전 규제, 사고 시 책임 및 보험 제도상의 다양한 이슈를 야기함
 - 기존에 오프라인 중심으로 이루어지던 카풀은 운전자의 인적 관계를 기반으로 상당한 지속성을 가지고 이루어졌으나, 플랫폼 기반 카풀서비스는 어플리케이션을 통해 실시간으로 운전자와 고객을 연결해줌으로써 운전자가 불특정 다수를 대상으로 카풀서비스를 제공할 수 있다는 점에서 기존 카풀과는 차이가 있음
 - 또한, 기존 차량공유(Car-Sharing)는 차량공유회사가 차량을 소유하면서 회원에게 대여하는 B2C 형태라는 점에서 개인용 승용차로 유상운송행위를 하는 P2P 형태의 카풀서비스와는 차이가 있음
 - 한편, 카풀서비스 이용요금은, 일정한 기본료를 정하고 이동 시간과 거리에 따라 개별 요금을 책정하며, 이용자가 사전 등록된 신용·체크카드를 선결제하는 방식을 채택할 것으로 보임⁶⁾
 - 이러한 서비스 제공 대상의 불특정성, P2P 방식의 서비스 제공 및 요금 산정 방식 등에 비추어 볼 때, 플랫폼 기반 카풀서비스는 비록 서비스 제공 시간대에 제한이 있기는 하지만, 그 서비스의 내용은 우버X와 유사한 것으로 보임
- 본고에서는 플랫폼 기반 카풀서비스의 위와 같은 특징으로 인해 발생할 수 있는 자동차보험의 보장 공백의 문제를 점검해보고, 미국 우버X 사고 사례의 시사점을 중심으로 그에 대한 해결 방안을 제시해보고자 함

2. 카풀서비스 중 교통사고 발생 시 보장 공백 문제



가. 유상운송면책 조항에 의한 보장 공백

- 플랫폼 기반 카풀서비스 제공 중 교통사고가 발생하는 경우에도 일반 교통사고와 마찬가지로 원칙적으로 현행 「자동차손해배상보장법」 등 의해 배상책임이 성립되고, 자동차 보유자의 자동차보험에 의해 보상이 이루어지게 됨
 - 대인사고에 적용되는 「자동차손해배상보장법」 제3조의 운행자책임 및 대물사고에 적용되는 「민법」 제750조의 불법행위책임은 카풀서비스 제공 중 발생한 사고에 대해서도 동일하게 적용됨
 - 따라서, 카풀서비스 제공 중 교통사고가 발생한 경우 원칙적으로 자동차 보유자가 배상책임을 부담하게 되고, 보유자의 자동차보험을 통해 보상이 이루어지게 됨

카풀 합의 관련 입법 3월 국회서 추진”

- 6) 기승도·이규성(2017. 6. 12), 「카셰어링 확산의 문제점과 제도 개선 방안」, 『KIRI리포트』
- 7) 경향비즈(2019. 3. 7), “[택시·카풀 대타협] 카풀, 기본료 2km당 3000원…크루는 실명 등록”

- 자동차 보유자는 자동차종합보험의 대인 및 대물배상 담보를 통해 자신의 손해배상책임을 면할 수 있고, 자기차량손해, 자기신체사고, 무보험차상해 담보를 통해 자신이 입은 손해를 보상받을 수 있음
- 우리나라의 대표적 TNC인 카카오모빌리티는 자사에서 제공 예정인 카풀서비스에도 위와 같은 기존 보상 시스템이 적용됨을 전제로, 2018년 말 베타 테스트 당시 개인용 자동차종합보험에 가입하면 카카오크루(카풀 운전자)로 등록할 수 있도록 하고, 별도의 특약이나 영업용 자동차보험 가입을 요구하지는 않았음⁸⁾
- 한편, 카카오모빌리티는 베타 테스트 당시 ‘카카오 T 카풀 안심보험’ 상품을 통해 교통사고는 물론 교통사고 이외의 사고에 대해서도 보상이 가능하도록 한 것으로 알려져 있으나⁹⁾ ‘카카오 T 카풀 안심보험’의 성격이 자동차보험인지 영업배상책임보험인지, 영업배상책임보험이라면 그 보장 내용 및 범위는 어떠한지에 대한 정확한 사항은 파악이 어려움

■ 그런데 **현행 개인용 자동차보험 약관은 유상운송행위 중 발생한 사고에 대해서는 보상을 하지 않는다는 점을 명시하고 있어, 유상운송행위인 카풀서비스 제공 중 발생한 사고는 면책 대상에 해당하는 것으로 해석됨**

- 현행 개인용 자동차보험 표준약관은 ‘영리를 목적으로 요금이나 대가를 받고 피보험자동차를 반복적으로 사용하거나 빌려준 때’에 생긴 손해에 대해서는 대인배상 II, 대물배상, 자기신체사고, 무보험차상해, 자기차량손해 담보에서 보상하지 않는다는 점을 명시하고 있음¹⁰⁾
- 손해보험회사의 개인용 자동차보험 약관에도 위 표준약관 조항이 그대로 반영되어, 개인용 승용차로 유상운송행위를 하던 중 발생한 사고에 대해서는 보험회사가 면책되는 것으로 정하고 있음
 - A 손해보험회사 개인용 자동차보험 약관 중 유상운송면책 조항에 대한 해설 부분을 보면, “운행실비만 받는 경우는 대가성이 없는 것으로 봅니다. 자가용 차량과 승객을 중계하는 서비스를 제공하는 운송네트워크 회사에 의해 고용되거나 공유된 자가용 차량으로 유상운송행위를 하다가 사고가 발생한 경우 보상이 되지 않을 수 있으므로 주의해야 합니다”라고 기재함으로써, TNC 제공 플랫폼 기반 카풀 서비스 제공 중 발생한 사고는 보상하지 않음을 명시하고 있음

■ 이처럼 **현행 약관 해석상으로는 카풀서비스 중 사고가 발생한 경우에는 대인배상 I을 제외한 나머지 담보가 모두 면책되어, 카풀 승객, 사고 상대방 및 자동차 보유자가 자동차보험을 통해 보상을 받지 못하게 될 우려가 있음**

- 이러한 유상운송면책조항(Livery Exclusion)은 우리나라뿐 아니라 외국의 개인용 자동차보험에도 동일하게 존재함
- 전미보험감독자협회(National Association of Insurance Commissioners: NAIC) 및 미국 25개 주는 TNC를 통해 라이드-셰어링 및 카풀 서비스를 제공하는 운전자는 유상운송면책조항에 의한 보장 공백

8) 오마이뉴스(2018. 12. 13), “카카오 카풀을 조심하라”

9) SBS(2018. 12. 7), “‘카카오 카풀’ 논란 속 개문발차…17일 정식 서비스”

10) 자동차보험 표준약관 제8조 제1항 제6호(대인배상 II 및 대물배상), 제14조 제7호(자기신체사고), 제19조 제7호(무보험 자동차에 의한 상해), 제23조 제5호(자기차량손해)

(Coverage Gaps) 상황에 처할 수 있다는 점을 공지하였음¹¹⁾

- NAIC는 ‘개인용 자동차보험에는 대부분 이러한 유상운송면책조항이 포함되어 있으므로, 라이드-셰어링이나 카풀을 위해서는 보장 공백을 해소하기 위한 별도의 상품이 필요하다’고 설명하고 있음¹²⁾
- 캘리포니아주도 자동차보험약관에 별도로 명시되지 않은 이상 TNC 운전자의 개인용 자동차보험으로는 라이드-셰어링이나 카풀 중 발생한 사고에 대해 보상이 이루어지지 않는다는 점을 명확히 하는 한편, TNC는 TNC 운전자로 등록하려는 자에게 이러한 내용을 설명하도록 하였음¹³⁾
- 우리나라 법조계 및 보험업계도 플랫폼 기반 카풀서비스 제공 중 사고가 발생한 경우 개인용 자동차보험 약관상 면책사유인 유상운송에 해당하여 보상이 이루어지기 어렵다는 의견을 밝히고 있음¹⁴⁾

나. 통지의무 위반에 의한 보험계약 해지 가능성

■ 개인용 자동차보험에 가입한 자가용 보유자가 TNC 운전자로 등록하고 카풀서비스를 제공하는 경우, 이는 통지의무 대상이 되는 위험의 증가에 해당된다고 볼 수 있음

- 보험기간 중 보험계약자 또는 피보험자가 사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 사실을 안 때에는 지체 없이 보험자에게 통지하여야 하고, 이를 해태한 경우에는 보험자가 계약을 해지할 수 있음¹⁵⁾
 - 위 조항과 관련하여, 자가용 자동차로 플랫폼 기반 카풀서비스를 제공하는 경우가 통지의무 대상이 되는 ‘사고발생의 위험이 현저하게 변경 또는 증가된 때’에 해당하는지 여부가 문제될 수 있음
- 미국의 경우, 보험업계에서는 일반적으로 TNC 운전자로 등록하는 경우 사고발생 위험이 증가한다고 보고 있는 반면, TNC 업계에서는 위험 증가가 크지 않다고 보고 있음
 - 보험업계에서는 사고 위험 증가의 근거로, TNC 운전자로 등록할 경우 (i) 주행거리가 추가되고, (ii) 사고가 빈발하는 도심 지역에서 주로 운행하게 되며, (iii) 익숙하지 않은 지역을 운행하게 되는 등 위험성이 높아지고, (iv) 운행 중 TNC 앱을 사용할 수밖에 없어 운전자의 주의가 분산되며, (v) 운전자와 승객이 함께 탑승함에 따라 운전자 혼자 탑승한 경우에 비하여 사고발생 시 피해자가 늘어나 사고심도가 높아지고, (vi) 운전자가 정해진 시간에 승객을 탑승시키거나 목적지에 도착하기 위해

11) NAIC(2015, 12), ‘Consumer Alert, Sharing a Ride, But Not Insurance: Ride sharing drivers may face insurance coverage gap’

(https://www.naic.org/documents/consumer_alert_ridesharing_drivers.htm, 2019. 3. 19 최종검색)

NAIC(2019. 1. 8), ‘Commercial Ride-Sharing’

(https://www.naic.org/cipr_topics/topic_commercial_ride_sharing.htm, 2019. 3. 19 최종검색)

12) NAIC (2019. 1. 8), ‘Commercial Ride-Sharing’

13) Assembly Bill No. 2293 Chapter 389, Legislative Counsel’s Digest, 5434(b)

(https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201320140AB2293, 2019. 3. 19 최종검색)

14) IT조선(2018. 12. 21), “카풀 이용하다 사고나면 보상 받을 수 있나?... 법조계 “사실상 어려워””; 삼성화재 블로그(2018. 11. 5), “〈RC가 직접 답하는 보험 FAQ〉, #9. 카풀앱으로 난 사고, 보상이 되나요?”

(<https://blog.samsungfire.com/4294>, 2019. 3. 18 최종검색)

15) 상법 제652조 제1항

무리하게 운전할 가능성이 있다는 점 등을 제시하고 있음¹⁶⁾

- 반면 TNC 업체는 차량 공유 활성화로 대중교통의 대안이 마련됨으로써 차량 대수 자체가 감소하여 오히려 도로의 안전성이 높아질 수 있고, 운전자 대부분이 파트타임으로 서비스를 제공하므로 위험성이 크게 증가하지는 않는다고 주장함¹⁷⁾

- 우리나라에서 시행될 예정인 키플서비스는 시간대가 출퇴근 시로 한정되고, 목적지가 운전자의 목적지와 인접한 경우로 제한된다는 점에서, 우버X 등 미국의 라이드-셰어링 서비스와 동일한 수준으로 사고 발생의 위험이 증가된 것으로 보기는 어려움
- 그러나 미국 보험업계에서 제시하고 있는 사유 중 (iv)~(vi)에 해당하는 사유는 우리나라에서 시행될 키플 서비스에도 공통적으로 해당되는 것으로 보임

■ 따라서 만약 개인용 자동차보험에 가입한 자가용 보유자가 키플 운전자로 등록하고 키플서비스를 제공하면서 이러한 내용을 보험회사에 통지하지 않는 경우, 통지의무 위반으로 보험계약을 해지 당할 우려가 있음

- 미국 네바다주는 TNC 운전자가 자신이 TNC 운전자로 등록하여 운송서비스를 제공한다는 사실을 보험 회사에 통지하지 않을 경우 보험계약이 해지되거나 보상을 거부당할 수 있다는 점을 명시적으로 밝히고 있음¹⁸⁾

3. 미국 우버X 사고 사례 및 시사점



■ 우리나라에서 TNC가 제공하게 될 출퇴근 키플서비스는 그 범위를 출퇴근 시로 제한한다는 점을 제외하면 대표적인 라이드-셰어링 서비스인 우버X와 유사한데, 미국에서는 이미 2014년에 우버X의 보장 공백 문제가 제기되었음

- 우버X 운전자의 자동차 운행은 (i) 운전자가 순수하게 개인적 목적으로 자동차를 운행하는 단계(Period 0), (ii) 운전자가 우버X 플랫폼에 접속하였으나 고객의 승차 요청을 수락하기 전 단계(Period 1), (iii) 운전자가 고객의 승차 요청을 수락한 후 고객을 태우기 위해 이동하는 단계(Period 2), (iv) 고객이 탑승하고 목적지까지 운행한 후 고객이 하차할 때까지의 단계(Period 3)로 구분됨¹⁹⁾
- 위 4단계 중 Period 0에서 발생한 사고에 대해서는 개인용 자동차보험으로 보상이 가능한 것으로 해석되

16) NAIC(2015. 3. 31), *Transprotation Network Company Insurance Principles for Legislators and Regulators*, p. 3

17) NAIC(2015), p. 12

18) NAIC(2015), p. 4; *Transportation Network Companies and Auto Insurance: Frequently Asked Questions* (http://doi.nv.gov/uploadedFiles/doinvgov/_public-documents/News-Notes/TNC%20and%20Insurance%20FAQ.pdf, 2019. 3. 19 최종검색)

19) 윤승영(2019. 2. 28), 「여객 운송중개 플랫폼 규제의 비교법적 고찰: 소비자보호의 관점에서」, 『상사법연구』, 제37권 제4호, p. 269

고, Period 3의 경우 유상운송면책조항(Livery Exemption) 적용 대상에 해당함이 분명하여 개인용 자동차보험 적용이 배제되고 우버의 영업용 자동차보험으로 보상을 제공하였으나²⁰⁾, Period 1 및 Period 2 단계에 대해서는 개인용 자동차보험으로 보상이 가능한지 여부가 불분명하였음

- 2013년 12월 31일 우버X 운전자가 승객을 하차시킨 후 다른 승객의 콜을 기다리며 차량을 운행하던 중 교차로에서 만 5세 소녀 소피아 일가를 충돌한 사건이 발생하였는데, 당시 소피아는 사망하고 어머니와 형제는 중상을 당하였음
- 위 사고는 Period 1 단계에서 발생한 것으로서, 개인용 자동차보험의 유상운송면책조항 적용 대상에 해당하는지 여부가 문제되어 소피아 일가에 대한 보험 보상 여부가 다투어졌는데, 당시 우버 측은 사고 당시 승객이 탑승하지 않았으므로 운전자가 우버 서비스를 제공하고 있었다고 볼 수 없어 우버는 책임이 없다는 입장을 취하였음²¹⁾

■ 위 우버X-소피아 사고를 계기로 우버X 운행 중 사고 발생 시 보장 공백 문제가 공론화되었고, 캘리포니아주 및 네바다주 등에서는 우버X 영업 관련 보험가입을 의무화하는 내용의 법안도 마련되었음

- 캘리포니아주에서는 2014년 TNC 및 TNC 운전자의 보험가입의무를 내용으로 하는 여객운수사업법 (Passenger Charter-party Carriers' Act) 개정안이 통과되어 2015년 7월부터 시행되고 있음
 - 위 법안은 TNC 운전자가 라이드-셰어링 어플리케이션에 로그인 하는 순간부터 로그오프하는 순간 까지 일어나는 모든 교통사고에 대한 보장 공백을 해소하기 위해 마련된 법안임
 - Period 2 및 Period 3에 대해서는 TNC 또는 TNC 운전자가 1백만 달러 한도의 대인, 대물, 무보험차 상해를 담보하는 별도의 보험(또는 특약)에 가입할 의무를 부담한다는 점을 명시하고 있음²²⁾
 - Period 1에 대해서는 대인의 경우 1인당 5만 달러, 1사고당 10만 달러, 대물의 경우 3만 달러를 한도로 하고, 위 한도를 초과하는 경우에 대비하여 20만 달러의 별도 보험에 가입하도록 하고 있음²³⁾
 - TNC는 스스로 위와 같은 보험에 가입하여야 하고, 만약 TNC 운전자로 하여금 별도 보험(또는 특약)에 가입하도록 하는 경우에는 TNC가 보험계약의 존재 및 유지 여부를 확인할 의무를 부담함²⁴⁾
- 네바다주도 Period 2 및 3에 대해서는 사고당 150만 달러, Period 1에 대해서는 1인당 5만 달러, 1사고당 10만 달러, 대물사고에 대해서는 2만 5천 달러 한도의 보험가입을 의무화하고 있음²⁵⁾

■ 한편, 우버는 보험회사들과 협의하여 TNC 보험 모델 법안을 마련하였고, 보험회사들은 개인용 자동차보험에 TNC 운전자용 특약을 추가한 하이브리드 상품을 출시하였음

20) 윤승영(2019), p. 269

21) 머니투데이(2015. 7. 10), “6세 소녀의 죽음, 그리고 ‘우버 보험’의 탄생(上)”

22) Assembly Bill No. 2293 Chapter 389, Legislative Counsel's Digest, 5433(b)

23) Assembly Bill No. 2293 Chapter 389, Legislative Counsel's Digest, 5433(c)

24) Assembly Bill No. 2293 Chapter 389, Legislative Counsel's Digest, 5433(b)(4) 및 (c)(4)

25) Transportation Network Companies and Auto Insurance: Frequently Asked Questions

- 2015년 공개된 TNC 보험 모델 법안(TNC Insurance Compromise Model Bill)은 TNC 운전자의 개인보험과 TNC의 영업보험의 보장이 조화를 이룰 수 있도록 하기 위해, TNC의 플랫폼을 이용한 라이드-셰어링 중 발생한 사고는 개인 보험의 보장 대상에서 제외됨을 명시하고, Period 1~3의 각 단계에 대해서 캘리포니아주 및 네바다주의 법 규정에 준하는 보험에 의무적으로 가입하는 방안을 마련하였음²⁶⁾
- 캘리포니아주에서는 Metromile²⁷⁾이 2015년 2월경부터 PAP(Personal Auto Policy)에서 유상운송면책조항을 삭제한 TNC/PAP 보험을 판매하기 시작하였고, 다른 보험회사들도 TNC 및 TNC 운전자를 위한 별도 상품 마련에 착수하였음²⁸⁾
- 캘리포니아주 외의 지역에서는 Erie Insurance Company가 TNC 운전자가 되고자 하는 자가용 소유자를 위해 Period 1~3에서 발생하는 사고를 보장하는 특약을 출시하는 등, 개인용 자동차보험과 영업용 자동차보험의 성격을 합친 하이브리드 상품이 출시되었음²⁹⁾

4. 카풀사고 보장 공백 방지를 위한 제언



- 플랫폼 기반 카풀서비스는 그 범위가 출퇴근 시로 제한되기는 하지만 일정한 대가를 받고 불특정 다수에게 카풀서비스를 제공한다는 점에서 **현행 개인용 자동차보험 약관에서 보장하지 않는 “유상운송행위”에 해당됨**
 - 따라서 자동차 보유자가 개인용 자동차종합보험에만 가입한 상태에서 카풀서비스를 제공하다가 사고가 발생할 경우, 대인배상 II, 대물배상, 무보험차상해, 자기차량손해, 자기신체사고 등 거의 모든 영역에서 자동차보험을 통한 보상을 받을 수 없게 되는 문제가 발생할 수 있음
 - 이는 카풀서비스 제공자 본인은 물론이고, 카풀서비스를 이용하는 승객, 사고 상대방 차량 운전자 및 탑승자, 보행자 등 제3자를 자동차보험 보장 공백 상태에 놓이게 하는 결과를 야기할 수 있음
- 이러한 보장 공백 우려를 해소하기 위해서는 카풀서비스 제공자를 위한 특약 또는 별도 보험상품 개발이 필요함
 - 앞서 미국의 우버X 사고 이후 미국에서 이루어진 일련의 조치에서 본 바와 같이, Period 0부터 Period 3 각 단계별로 사고 시 어떠한 보험으로 보상이 이루어지는지를 사전에 명확히 하고, 각 단계별로 필요한 보험 및 보장 내용을 미리 정함으로써, 책임에 대한 법정 다툼이나 보장 공백으로 인해 피해자가 신속한 구제를 받지 못하는 상황이 발생하지 않도록 할 필요가 있음

26) NAIC(2015), p. 19

27) 메트로마일은 National General Insurance Company와 제휴한 보험대리점임

28) NAIC(2015), p. 15

29) NAIC(2015), p. 15

- 미국에서는 우버X 운전자를 위해 기존 개인용 자동차보험에서 유상운송면책조항을 제외하는 형태의 특약이 부가된 상품이 출시되고 있는데, 우리나라 자동차보험에도 “유상운송 위험담보 특별약관”³⁰⁾이 존재하므로, 이러한 특별약관을 TNC 운전자에 맞게 수정·보완하여 특약을 출시할 수 있을 것으로 보임 **kiri**

30) A 손해보험사 자동차보험 유상운송 위험담보 특별약관의 내용은 다음과 같음

[유상운송 위험담보 특별약관]

1. 보상 내용

보험회사는 보험증권에 기재된 자동차(이하 ‘피보험자동차’라 합니다)가 다목적 1종·2종 승용자동차 또는 구급자동차 중 승용자동차로서 유상으로 운송용에 제공하는 경우에는 이 특별약관에 따라 보상합니다. 그러나 대인배상I에 대하여는 그러하지 아니합니다.

2. 보상하는 손해

보통약관 보험회사가 보상하지 않는 사항(면책사항)의 ‘제8조 ①의 6, 제14조의 7, 제19조의 7, 제23조의 5’에도 불구하고 요금이나 대가를 목적으로 피보험자동차를 사용 또는 대여한 때에 생긴 사고로 인한 손해에 대하여도 보상합니다.

3. 준용 규정

이 특별약관에서 정하지 아니한 사항은 보통약관에 따릅니다.