



보도자료

책임자 백영화 실장(보험법연구실, 3775-9048)
 작성자 황현아 연구위원(3775-9047)
 홍보담당 변철성 수석역(3775-9115)

보도 2023. 4. 7(금) 조간
 (온라인 2023. 4. 6(목) 15:00부터)
 배포 2023. 4. 6(목)
 매수 총 4매

보험연구원, 「모빌리티 시대, 보험의 역할과 과제」 세미나 개최

“모빌리티 시대 보험의 역할은 더욱 중요해 질 것”

- 보험연구원은 모빌리티 시대 보험산업 및 보험제도의 변화 방향을 논의하기 위해 4월 6일(목) 오후 2시 『모빌리티 시대, 보험의 역할과 과제』 세미나를 개최함
- (주제발표 1) 박세훈 한국법제연구원 연구위원은 ‘모빌리티 시대 항공기보험의 과제’라는 주제로, 드론보험과 UAM(도심항공교통)보험의 법제 현황을 분석하고 개선 방안을 제시함
 - (드론보험의 필요성과 현황) 드론은 ICT·소프트웨어·센서 등 첨단기술 융복합산업을 바탕으로 건설업·서비스업·여가 등 다양한 분야로 활용범위를 넓히고 있음
 - 국내 드론 제조 시장규모는 2019년 2,198억 원에서 2022년 4,158억 원으로 크게 증가하였고, 활용 분야도 국방, 농업, 영상촬영 등 다양한 분야로 확대됨
 - 드론 활성화에 수반하여, 사업자, 국가, 지방자치단체 및 공공기관이 운용하는 드론에 대해 제3자 배상책임보험 및 공제 가입이 의무화되었음
 - 그러나 비사업용 드론에 대해서는 여전히 보험 가입이 의무화되지 않고 있어 소유자가 배상 능력이 없을 경우 피해자 구제가 곤란한 상황임

- (드론보험 상품 이슈) ‘민·관 드론보험협의체’는 드론보험 표준약관 마련, 정보 체계 구축 및 보험상품 다양화를 통한 포괄적 시장 활성화 추진 방안을 마련함
 - 협의체 표준안은 (i) 위험도가 높은 운송업·대여업 및 군집비행을 특약사항으로 분리하여 기본 보험료 부담 완화를 유도하였고, (ii) 보상 대상 및 보상 제외 대상을 명확히 구분함으로써 책임 소재를 명확히 하였음
 - 향후 가입자 수 증가, 상품 다양화, 보험료 인하의 선순환 구조 구축을 통해 국민과 가입자들의 권익 보호 향상과 드론산업 활성화에 기여할 것으로 기대됨
- (UAM 보험 대응을 위한 항공보험 검토) 2025년 상용화 서비스 개시를 주 내용으로 하는 K-UAM 로드맵(2020) 발표에 따라 UAM에 적용 가능한 실용적이고 효율적인 보험제도를 준비할 필요가 있음
 - K-UAM의 기본방향은 (i) 민간주도 사업으로 정부는 신속히 제도·시험기반 지원, (ii) 기존 안전·운송제도 틀이 아닌 새로운 제도 구축, (iii) 글로벌 스탠다드 적용을 통한 선진업계 진출·성장 유도임
 - UAM 자체는 항공이동수단에 해당하므로, UAM 보험제도 마련 시 항공보험의 의무보험체계를 기반으로 하되, 자동차보험의 특성도 함께 고려할 필요가 있음
- (주제발표 2) 이현균 한국법학원 연구위원은 ‘모빌리티 시대 해상보험의 과제’라는 주제로 자율운항선박 도입을 우리나라 해상법 및 해상보험의 발전 기회로 삼아고 제안함
 - (자율운항선박 시장) 자율운항선박은 2025년 기준 약 155억 달러 규모의 시장이 형성될 것으로 전망되고, 전 세계적으로 기술개발이 활발하게 이뤄지고 있음
 - 우리나라도 2011년부터 자율운항선박 기술개발을 시작했으나 초기에는 개별 조 선사 중심이었고, 2020~2025년 자율운항선박 기술개발사업을 통해서 해수부와 산업부 등 정부 주도로 통합적인 기술개발이 시작되었음
 - (자율운항선박의 개념) 자율운항선박은 4단계로 구분할 수 있는데, 자율단계에 따라 선원, 원격운항자 등 사람의 간섭 없거나 최소한의 개입 아래 자율운항선박시스

템에 의해 독립적으로 운항이 가능한 선박을 말함

- 1단계(스마트선박), 2단계(부분자율운항선박), 3단계(원격조종자율운항선박), 4단계(완전자율운항선박)로 구분할 수 있는데, 원격조종자율운항선박과 완전자율운항선박은 선박에 승선한 선원이 없는 형태의 자율운항선박임

• (자율운항선박 법적 논의) 국제해사기구에서는 2017년부터 규정검토작업에 착수했으나, 국제적으로 통용될 수 있는 강제협약은 2028년 발표예정으로 상당히 오랜 시간이 걸릴 것으로 예상됨

- 선장·선원 중심의 기존 해사법 체계 아래서는 자율운항선박 운항에 법률상 제한이 존재하고, 이에 따라 보험상품 마련 또한 어려운 상황임

- 우리나라에서는 자율운항선박의 기술개발 및 시범운항/실증을 돕기 위해 규제특례를 마련하고 있으나, 특례에 따라 자율운항선박 운항을 하려면 책임보험에 가입해야 하는데, 보험약관 등 보험제도 개선 논의가 전무한 상황임

• (자율운항선박 보험 논의) 자율운항선박에 적용되는 해상보험 분야에서는 전세계적으로 영국 로이즈(Lloyd's)와 국제해상보험협회(IUA)에서 제정한 표준약관이 통용되고 있고, 영국 법과 관습에 따라 해석되고 있음

- 이는 해상운송의 국제성 및 보수성에 기인하며, 전세계 해상보험업계가 영국 재보험사의 재보험 가입을 전제로 영업하고 있어 그 영향력이 매우 큼

• (해사법 및 해상보험 발전 노력) 자율운항선박은 기존 해사법 및 해상보험의 틀을 완전히 바꿀 수 있는 위기이자 기회이므로, 법규범 마련, 보험상품 및 표준약관 마련 등 선제적 노력을 기울여야 할 것임

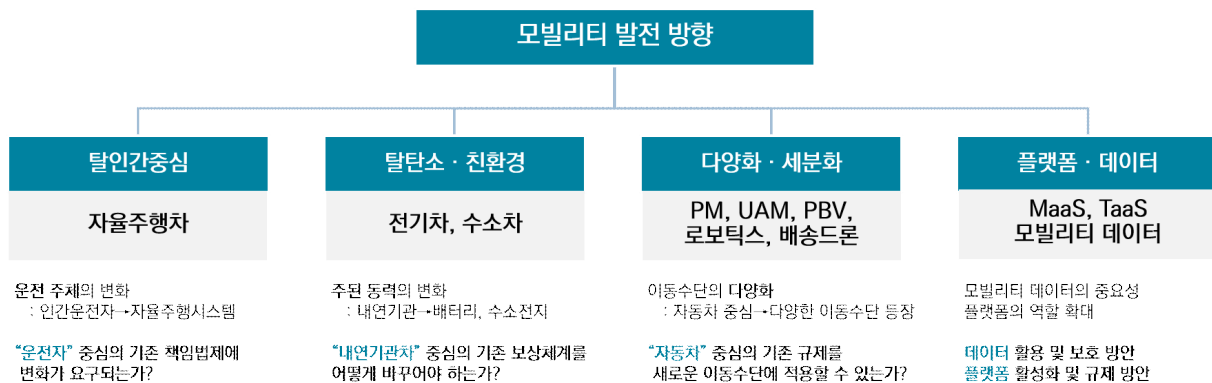
○ (주제발표 3) 황현아 보험연구원 연구위원은 ‘모빌리티 시대 자동차보험의 과제’라는 주제로 자동차보험을 모빌리티보험으로 전환해 나갈 것을 제안함

• (자동차보험의 역할과 과제) 자동차보험은 자동차사고 피해자를 신속·적정하게 구제하고 자동차 이용자를 보호하는 역할을 수행해 왔음

- 자동차보험의 **과제**는 자동차 발전 단계에 따라 달라지는데, (i) 자동차 도입기에 는 사고 책임을 명확히 하기 위해 보유자의 **엄격책임(무과실책임)**이 인정되었 고, (ii) **확산기**에는 가해자의 배상자력을 확보하기 위해 **의무보험제도**가 도입되 었으며, (iii) **대중화기**에는 **보험료 합리화**를 위한 방안이 마련되고 있음

- (모빌리티의 발전 방향) 모빌리티의 발전 방향은 ① **탈인간중심**, ② **탈탄소·친환 경**, ③ **다양화·세분화**, ④ **데이터·플랫폼**으로 나누어 살펴볼 수 있음

< 모빌리티의 발전 방향 >



- (이동수단별 쟁점과 과제) 자율주행차, 전기차, 퍼스널모빌리티(PM) 등 새로운 이동수단에 대해 단계별 과제를 도출하여 대응할 필요가 있음
 - 자율주행차는 책임법제의 명확화, PM은 전용 보험제도 구축, 전기차는 배터 리 보상 및 대차료 등 전기차에 적합한 보상기준 마련이 핵심 이슈임
- (자동차보험→모빌리티보험) 모빌리티 시대에도 자동차보험은 그 본연의 역할인 사고 피해자 구제 및 이용자 보호를 계속 담당해야 할 것인바, 이를 위해 자동차보 험을 모빌리티보험으로 전환해 나갈 필요가 있음

첨부: 발표자료 각 1부. 끝.

- 본 자료를 인용하여 보도할 경우에는 출처(<http://www.kiri.or.kr>)를 표기하여 주시기 바랍니다