Ⅰ. 序 論

인류가 발명한 최대 文明의 利器중의 하나인 자동차는 現代社會에서 없어서는 안될 중요 生活必需品으로 자리잡아 가고 있다. 그러나 自動車로 인한 事故는 막대한 人的·物的 損害를 초래한다는 양면성을 지니고 있다. 특히 自動車의 활용도가 높을수록 自動車事故에 노출되는 위험도 증가하게 되므로 經濟가 발전할수록 자동차사고 대책의 社會的 費用도 증가하게 된다.

우리나라의 自動車保有臺數는 `80년대 중반까지는 대체로 완만한 增加趨勢를 보였으나 ´80년대 후반부터는 급속한 增加 推移를 보여 `96년 9월말 현재 925만대에 이르렀으며, ´97년도 상반기에는 1천만대를 넘을 것으로 예상된다. 이제 우리나라 국민은 누구나 自動車事故의 加害者 또는 被害者가 될 수 있는 시대가 된 것이다.

이에 따라 自動車事故는 個人的인 問題만이 아닌 社會 全體的인 問題가 된 것이다. 〈표 1-1〉에서 보는 바와 같이 ‘95년도에는 전년에 비하여 事故 및 死傷者數가 다소 감소하였으나 34만명의 사상자가 발생하여 先進 外國에 비하여는 아직도 매우 높은 자동차사고 발생 수준[1]을 나타내고 있다.

---

1) 교통사고에 노출되는 지표(exposure measure)를 기준으로 한국, 일본, 미국의 교통사고 비율을 비교하여 보면 우리나라는 미국과 일본의 평균값에 비하여 자동차 1만대당 사망자수는 10배, 1억km 주행당 사망자수는 5배나 더 높은 것으로 나타났다.

〈표 1-1〉 자동차사고 발생현황

(단위 : 천대, 천건, 천명)

구 분		'91	'92	'93	'94	'95	연평균 증가율
자동차대수		4,248	5,231	6,274	7,404	8,469	18.8%
사고건수		266	257	261	266	249	△1.6%
사상자수	사망자	13	12	10	10	10	△6.4%
	부상자	332	326	338	351	332	-
	계	345	338	348	361	342	△0.2%

자료 : 도로교통안전협회, 「교통사고 통계분석」, 1996.

자동차사고를 防止하거나 감소시키기 위해서는 運轉者 및 步行者의 交通道德의 昂揚, 道路 및 交通施設의 擴充·改良·整備, 運轉者에 대한 철저한 安全敎育과 訓練, 車輛의 整備·點檢의 强調등 사회의 전반적인 노력이 수반되어야 한다. 그러나 이러한 事前的 豫防策을 강구함에도 불구하고 자동차사고는 늘어나는 교통량에 따라 필연적으로 발생하게 되므로 이를 極小化하기 위한 努力과 함께 事後對策으로서의 被害者保護가 중요한 社會的 課題로 등장하게 되었다.

世界 各國은 自動車事故로 인한 被害者를 보호하기 위하여 전통적인 民法上의 過失責任主義에 집착하지 않고 가해자의 과실여부에 관계없이 피해자를 보상할 수 있는 無過失責任을 인정하고 있다. 그러나 加害者가 충분한 보상능력이 없는 경우에는 피해자에 대한 損害賠償을 할 수 없게 되어 無過失責任制度의 의의를 상실하게 된다. 이에 따라 自動車事故로 인한 被害者를 충분히 보호함과 동시에 加害者도 보호할 수 있는 制度로서 自動車損害賠償責任保險(이하 "責任保險"이라 한다)[2] 제도가 발달하였

다. 責任保險制度란 자동차를 소유·사용·관리하는 자는 의무적으로 책임보험에 가입하도록 강제함으로써, 이들의 自動車事故로 인한 제3자(피해자)에 대한 損害賠償責任을 보험자에게 전가시키도록 하는 것이다[3]. 보험자는 다수의 보험계약자를 확보함으로써 자동차사고 危險을 分散시킬 수 있기 때문에 안정적으로 사고피해자를 보상할 수 있게 된다.

世界 各國에서는 社會的인 保護制度로서 自動車損害賠償責任保險 制度를 실시하고 있다. 대부분의 나라에서는 인적손해를 보상하는 對人賠償과 물적손해를 보상하는 對物賠償을 責任保險의 擔保範圍로 설정하고 있으나, 日本의 경우에는 對人賠償에 한정하고 있다. 우리나라에서도 被害者保護와 加害者의 賠償能力을 확보하기 위하여 제정된 自動車損害賠償保障法에 의한 自動車損害賠償責任保險을 대인배상에 한정하여 1963년 6월 1일부터 도입·시행하고 있다.

자동차사고 피해자보호를 위한 社會保護制度로 활용되는 責任保險은 도입 초기에는 대부분의 국가에서 最低保障 槪念에 의해 生活保護 水準程度로 보상한도가 설정되어 운영된다. 그러나 최근에는 평균적인 보상수준 이상으로 보상한도를 설정하고 있으며, 특히 對人賠償의 경우에는 有限補償에서 점진적으로 無限補償으로 확대되는 추세에 있다.

責任保險制度가 소기의 목적을 달성하기 위해서는 모든 車輛의 運轉者

---

2) 우리나라의 경우 '94년 8월부터 자동차손해배상책임보험과 자동차종합보험이 자동차보험으로 통합되어 책임보험은 대인배상Ⅰ로, 종합보험 대인배상은 대인배상Ⅱ로 명칭이 변경되었으나 실무에서는 대인배상Ⅰ을 여전히 책임보험이라 칭한다.

3) 임충희, 「자동차보험과 자동차사고와의 상관관계에 대한 연구」, 경찰대학 치안연구소, 1995.12, p 10.

가 법률적으로 가입이 의무화되어 있는 責任保險에는 가입하고 車輛을 運行하여야만 한다. 그러나 우리나라에서는 일부 운전자들이 責任保險에 가입하지 않고 無保險(保險未加入)狀態에서 운행하고 있는 실정이다.

또한 충분한 被害者 保護가 이루어지려면 責任保險 限度를 초과하는 손해를 보상할 수 있도록 임의보험인 對人賠償Ⅱ 및 對物賠償에도 가입하여야 한다. 그러나 현재 全體 車輛의 약 20%가 이들 擔保에 가입하지 않은 상태에서 운행함에 따라 자동차사고 被害者保護가 충분하지 못하여 커다란 社會的 問題로 남아있는 실정이다[4]. 따라서 자동차사고 피해자를 위해 현재 실시되고 있는 責任保險制度가 사회적 보호제도로서의 역할을 충실히 수행하기 위해서는 앞으로 많은 점이 改善되어야 한다.

現行 責任保險은 그 補償限度가 지나치게 낮게 설정되어 있고 物的被害에 대해서는 전혀 담보되지 않는다는 문제점이 있다. 현행 責任保險의 補償限度는 死亡의 경우 최고 3,000만원이며, '97년 8월부터는 최고 6,000만원으로 보상한도가 상향 조정된다. 그러나 '95 사업년도에 死亡被害者 1인당 支給保險金이 6천만원을 상회한 것을 볼 때 현재의 補償限度 水準으로는 被害者 保護에 미흡하다 볼 수 있겠다. 또한 동일한 사고를 당한 被害者라 할지라도 被害者의 所得 및 職業 등에 따라 損害賠償額에 커다란 격차를 보이고 있어 피해자에 대한 보다 충실한 經濟的 保護를

4) 1990.11.4. 소양호에 추락하여 21명의 사망자를 포함 42명의 사상자라는 대형 참사사고를 낸 자가용관광버스의 경우는 그 좋은 예이다. 이 자동차는 자동차보험(구 종합보험)은 물론 책임보험에도 가입하지 아니한 무보험자동차로서 보험의 혜택을 전혀 받지 못하여 피해자들은 자동차소유자의 손해배상에만 의지하여야 할 형편이었으나 그 자동차소유자는 손해배상할 능력이 없어 피해자를 전혀 보상하지 못하였다. 한국일보, 1990.11.6, 24면.

위해서는 責任保險 超過損害에 대한 피해를 보상하는 對人賠償Ⅱ는 물론 物的 賠償責任을 담보하는 對物賠償에 의무 가입하도록 하는 방안이 검토되어야 할 것이다.

따라서 本 報告書에서는 强制保險인 현행 책임보험제도의 문제점을 분석하고 이를 바탕으로 社會的인 保護制度로서의 역할을 충실히 수행할 수 있는 改善方案을 제시하고자 한다.

제Ⅱ장에서는 우리나라의 無保險運轉者 發生現況을 살펴본 후, 無保險運轉者가 發生하는 原因 및 이로 인한 社會的 問題點을 지적하고 현행 自動車損害賠償責任保險 및 自動車保險共同引受制度등을 면밀히 분석하였다. 제Ⅲ장에서는 主要國의 自動車事故 被害者에 대한 社會的 保護制度의 운영현황을 살펴본 후, 이를 國家별로 比較·分析하였다. 제Ⅳ장에서는 現行 制度의 問題點 分析을 기초로 구체적인 改善方案을 제시한 후, 制度改善의 豫想效果를 분석하였다. 제Ⅴ장에서는 本 報告書에서 검토한 내용을 要約·結論지었다.

Ⅱ. 無保險運轉者 現況 및 發生原因 分析

1. 無保險運轉者 定義 및 社會的 問題點

가. 無保險運轉者의 定義

自動車保險에서 일반적인 의미로서 無保險運轉者라 함은 自動車保險에 가입하지 아니한 차량을 운전하는 자를 말한다. 그러나 본고에서는 편의상 無保險運轉者를 다음과 같이 두가지, 즉 法律的인 意味의 無保險運轉者와 實質的인 意味의 無保險運轉者로 구분·정의하여 설명하고자 한다.

현행 自動車損害賠償保障法(이하 "自賠法"이라 한다)에서는 자동차를 운행하고자 하는 자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 大統領令이 정하는 금액의 支給責任을 지는 責任保險 또는 責任共濟에 가입하여야 하며, 이러한 책임보험 등에 가입되어 있지 아니한 자동차는 운행을 할 수 없다고 규정(동법 제5조, 제6조)하고 있다. 따라서 차량을 보유한 운전자는 강제보험인 책임보험에 가입하도록 되어있으나 일부 차량보유자의 경우에는 經濟的인 負擔 또는 일시적인 責任保險 更新契約 管理怠慢 등의 이유로 강제보험인 책임보험에 가입하지 않은 상태에서 차량을 운행하고 있는 실정이다. 이와같이 강제보험인 책임보험을 가입하지 않고 차량을 운행하는 자를 法律的인 意味의 無保險運轉者라 할 수 있다.

自動車保險의 基本商品은 크게 자동차의 使用用途 및 車種등에 따라 個人用, 業務用 및 營業用自動車保險으로 대별되며, 이 외에도 운전자를 위

한 運轉者保險과 자동차를 주로 취급하는 자를 위한 自動車取扱業者綜合保險등이 있다. 개인용등 각각의 기본상품은 강제보험인 責任保險(對人賠償Ⅰ)과 임의보험중 배상책임담보인 對人賠償Ⅱ 및 對物賠償과 被保險者의 손해를 담보하는 自己車輛損害, 自己身體事故 및 無保險自動車傷害擔保로 구성되어 있다.

責任保險(對人賠償Ⅰ)과 自動車保險의 對人賠償Ⅱ는 자동차의 운행으로 사람의 생명 또는 신체가 사상된 경우, 즉 타인의 인사사고에 대한 피해를 보상하는 賠償責任保險이다. 이중 책임보험은 일정한 보상한도까지만 보상하고 그 한도를 초과하는 손해는 대인배상Ⅱ에서 보상하도록 되어있다(<표 2-1> 참조). 그러나 '95 사업년도 기준으로 교통사고 사망 1인당 평균지급보험금이 이미 6000만원을 초과한 6천 6백만원에 달하는 현실을 고려할 때 책임보험 보상한도를 지속적으로 상향 조정하였음에도 불구하고 책임보험만으로 피해자를 보호하기에는 여전히 미흡한 수준이다. 또한 責任保險으로는 타인의 物的被害에 대한 보상이 이루어질 수 없는 문제점이 있다. 따라서 자동차사고로 인한 타인의 인적·물적피해에 대한 충분한 보상을 위하여는 强制保險인 責任保險뿐만 아니라 任意保險인 自動車保險의 賠償責任擔保인 대인배상Ⅱ 및 대물배상에도 가입하여야만 하는 것이다.

〈표 2-1〉 책임보험 보상한도

구 분	'97년 7월 31일까지	'97년 8월 1일 이후
사 망	최고 3000만원	최고 6000만원
부 상	1급 1000만원	1급 1500만원
후유장해	1급 3000만원	1급 6000만원

이러한 이유로 實質的인 意味로서의 無保險運轉者란 강제보험인 책임보험에는 가입하였으나 임의보험인 자동차보험의 배상책임담보인 대인배상Ⅱ 및 대물배상에 가입하지 않고 자동차를 운행하는 자를 의미한다고 할 수 있겠다.

따라서 法律的 意味로서의 無保險運轉者는 책임보험에 가입하지 않고 車輛을 運行하는 無保險運轉者가 해당된다. 반면에 實質的인 意味로서의 無保險運轉者는 法律的인 意味의 無保險運轉者는 아니더라도 책임보험에만 가입하고 임의보험의 배상책임보험(대인배상 및 대물배상)에 가입하지 않은 상태에서 사고를 내는 경우에 이들이 충분한 보상능력이 없는 경우 完全한 被害者 保護가 이루어지지 않기 때문에 任意保險 未加入者를 實質的인 無保險運轉者로서 구분할 수 있는 것이다.

나. 社會的 問題點

無保險運轉者가 피해자에 대한 賠償能力이 충분하다면 교통사고로 인한 被害者保護에는 아무런 문제가 발생하지 않으나 대부분의 無保險運轉者의 경우에는 賠償資力이 거의 없는 것이 일반적인 현상이라 할 수 있다. 따라서 이러한 결과로 被害者 뿐만 아니라 被害者 家族까지도 경제적인 어려움을 겪게되며, 가해자 또한 피해보상을 하기 위해 경제적 파탄상태에 이르게 되는등 無保險運轉者인 가해자와 이들에 의한 피해자 모두가 인적·재산적 손실을 입게 되는 것이다.

이와 같은 일련의 문제점들이 사회적으로 크게 문제화됨에 따라 社會不安 및 混亂을 초래하게 되고, 결과적으로 피해자에 대한 보상의 일부를

社會構成員들이 共同으로 負擔(自動車損害賠償保障法에 의한 보상[5])하게 된다. 즉, 一般 保險加入者들이 이 보상비용에 해당하는 부분만큼 保險料를 추가 부담하게 됨에 따라 費用負擔의 衡平性의 문제가 제기되고 社會效率性이 저하되는 문제가 발생하는 것이다.

5) 무보험운전자등에 의한 피해자를 구제하기 위해 정부에서는 자동차손해배상보장법을 실시하고 있으며, 이 사업의 영위를 위해 필요한 분담금은 보험사업자와 공제사업자가 책임보험(공제) 실적에 비례하여 분담하고 있고 동부화재(주)가 동 사업을 위탁수행하고 있다(자세한 설명은 p 35 36 참조바람).

2. 無保險運轉者 現況 및 發生原因

가. 無保險運轉者 現況

1) 概要

본장에서는 우리나라 自動車保有者의 自動車保險 가입 현황을 개괄적으로 살펴본 후, 이를 다시 用度別, 地域別, 車種別 등으로 세분화하여 분석해 보고자 한다. 〈표 2-2〉에서 보는 바와 같이 强制保險인 責任保險의 加入率(이륜차 제외)은 `96년 3월말 현재 97%로 나타나고 있으나 〈표 2-3〉의 영업용차량 공제가입대수를 감안하면 99.8% 수준[6]으로 자동차보유자가 반드시 가입하여야 하는 責任保險에는 거의 가입한 것으로 나타났다.

〈표 2-2〉 자동차보험 가입 현황

(단위 : 천대, %)

구분	건교부 등록대수	대인배상 I		대인배상II		대물배상	
		가입대수	가입율	가입대수	가입율	가입대수	가입율
`91	4,439	4,244	95.6	3,351	75.5	3,286	74.0
`92	5,461	5,401	98.9	4,119	75.4	4,061	74.4
`93	6,487	6,190	95.4	5,035	77.6	4,979	76.7
`94	7,639	7,362	96.4	5,929	77.6	5,879	77.0
`95	8,703	8,440	97.0	6,743	77.5	6,695	76.9

주 : 1. 통계기준 : 사업년도말 기준('95년 → `96.3.31일)임.
2. 건설기계, 이륜자동차 및 트레일러 제외 대수임.
3. 가입대수에는 공제에 가입한 차량대수는 제외함.

자료 : 보험개발원, 건설교통부

---

6) '96년 3월말 현재 보험회사에 가입한 대인배상 I 의 차량(8,440천대)과 공제회사에 가입한 차량(246천대)을 합산하여 전체 보험가입율을 구하면 99.8% (8,686천대/8,703천대)로 나타났다.

또한 政府保障事業에 의한 무보험운전자 실제 사고통계를 기초로 無保險車輛臺數를 추정하여 보더라도 `96년 3월말 현재 전체 차량의 0.2% 수준인 약 2만대의 차량[7]이 責任保險에 가입하지 않은 것으로 나타나 법률적인 의미의 無保險運轉者로 인한 문제는 그리 크지 않다고 판단된다. 특히, 법률적인 無保險運轉者에 의한 사고의 경우에는 政府의 自動車損害賠償保障事業에 의하여 피해자보호가 이루어지므로 큰 문제가 되지 않는다.

한편 人事事故 被害補償額의 대부분을 담보할 대인배상Ⅱ에 대한 自動車保有者의 보험가입율은 매년 꾸준히 소폭씩 증가하여 `96년 3월말 현재 77.5%를 기록하였으며, 〈표 2-3〉의 공제가입 영업용 차량을 감안하면 80% 수준[8]인 것으로 나타났다. 교통사고로 인한 物的損害를 보상하는 대물배상 보험가입율의 경우에도 대인배상Ⅱ와 비슷한 수준으로 나타나 약 20%의 自動車保有者가 실질적인 意味의 無保險運轉者인 것으로 나타났다.

---

7) '95년도('95.1.1 '95.12.31)의 정부보장사업 실적중 무보험자에 의한 보험금 지급실적이 488건임을 기초로하여 '96년 8월말 무보험 차량의 수를 추정하여 보면 17,968대(488 : 248,865 = x : 9,163,309)로 추정된다.
추정식 ⇒ '95년도 무보험자에 의한 사고건수 : '95년도 교통사고건수 = '96년 8월 무보험자 추정대수 : '96년 8월 자동차보유대수

8) '96년 3월말 현재 보험회사에 가입한 대인배상Ⅱ의 차량(6,743천대)과 공제회사에 가입한 차량(244천대)을 합산하여 전체 보험가입율을 구하면 80.3%(6,987천대/8,703천대)로 나타났다.

〈표 2-3〉 공제계약 현황

(단위 : 대, %)

조합구분		보 유	책임계약		공제계약	
			대 수	가입율	대 수	가입율
택시	회사	87,761	81,388	93	81,061	92
	개인	91,533	45,066	49	45,058	49
	소계	179,294	126,454	71	126,119	70
버스	시내	30,326	28,991	96	29,007	96
	시외	9,301	8,147	88	8,147	88
	고속 전세 장의	3,404	874	26	874	26
	소계	43,031	38,012	88	38,028	88
화물	대형	85,430	54,875	64	53,811	63
	중형	26,977	25,049	93	24,742	92
	소형	24,003	1,802	8	1,725	7
	소계	136,410	81,726	60	80,278	59
합 계		358,735	246,192	69	244,425	68

주 : 1. 통계기준 : `96.3.31일 기준임.
2. 책임계약은 책임보험에 해당하며, 공제계약은 자동차보험의 임의보험(구 종합보험)에 해당함.

자료 : 건설교통부

한편 책임보험에 가입하지 않은 무보험운전자, 뺑소니 차량, 도난 차량 등에 의한 교통사고 피해자를 구제하기 위하여 政府保障事業으로 시행되고 있는 自動車損害賠償保障事業에 의해 보상금이 지급된 실적을 살펴보면 〈표 2-4〉에서 보는 바와 같이 매년 계속하여 큰 폭으로 증가하고 있다. 특히 무보험차로 인한 사고에 대해 지급된 건수는 `91년에 약 2백건

수준에서 '95년에는 2배가 넘는 5백건에 달하고있으며 이로 인해 지급된 보험금 또한 4배 이상 증가한 32억원에 이르고 있다[9].

〈표 2-4〉 자동차손해배상보장사업 실적 현황

(단위 : 건, 백만원)

구분	뺑소니등 사고		무보험차 사고		합 계	
	건 수	금 액	건 수	금 액	건 수	금 액
'91	3,900	8,170	196	786	4,096	8,956
'92	2,801	5,981	160	560	2,961	6,541
'93	2,820	5,841	218	379	3,038	6,220
'94	2,993	9,615	311	1,299	3,304	10,914
'95	3,233	13,452	488	3,281	3,607	16,604

주 : 통계기준 : 사업년도말 기준('95년 → '96.3.31일)임.
자료 : 보험개발원

2) 用途別 無保險運轉者 現況

최근 몇 년간의 保險加入率 추이를 用途別로 살펴보면, 〈표 2-5〉에서 보는 바와 같이 自家用 車輛의 경우 대인배상Ⅱ 및 대물배상의 경우에는 약 80%의 차량이 自動車保險에 가입한 것으로 나타나고 있으나, 영업용 차량의 경우 새로운 공제조합의 결성등으로 保險會社에서 共濟組合의 계약이전이 확산됨에 따라 영업용 차량의 보험회사의 대인배상Ⅱ 및 대물배상에 가입한 비율은 점차 감소하여 각각 40%, 30% 수준을 약간 넘은

9) 최근 통계에 따르면 '96.1 9월의 실적이 전년동기에 비해 사고건수가 40.4%의 증가(2,506건에서 3,518건으로 증가)를 보이고 있음에 따라 지급보험금 또한 50%라는 큰 폭의 증가(110억원에서 165억원)를 가져온 것으로 나타났다.

것으로 나타났다. 한편 대물배상의 경우는 대인배상Ⅱ보다 10%(p) 이상 낮은 가입율을 기록하고 있는 것은 공제조합 단위별 상조회등을 통해 정비공장을 자체 운영하는 이유로 대물배상 담보를 자체적으로 해결하고 있기 때문이다.

〈표 2-5〉 용도별 자동차보험 가입 현황

(단위 : 천대, %)

구 분		건교부 등록대수	대인배상Ⅱ		대물배상	
			가입대수	가입율	가입대수	가입율
'91	자가용	4,099	3,173	77.4	3,148	76.8
	영업용	334	179 (321)	52.5 (96.1)	139	40.8
'92	자가용	5,091	3,937	77.3	3,921	77.0
	영업용	370	183 (345)	49.4 (93.2)	140	37.8
'93	자가용	6,105	4,849	79.4	4,836	79.2
	영업용	382	186 (364)	48.7 (95.3)	142	37.3
'94	자가용	7,233	5,750	79.5	5,746	79.4
	영업용	406	179 (389)	44.1 (95.8)	133	32.9
'95	자가용	8,270	6,559	79.3	6,552	79.2
	영업용	433	184 (428)	42.4 (98.8)	143	32.9

주 : 1. 통계기준 : 사업년도말 기준('95년 → '96.3.31일)임.
2. 건설기계, 이륜자동차 및 트레일러 제외 대수임.
3. 가입대수에는 공제에 가입한 차량대수는 제외하였으며, ( )안의 대수 및 가입율은 공제가입대수를 포함한 것임.

자료 : 보험개발원, 건설교통부

그러나 營業用 대인배상Ⅱ의 경우에는 공제조합 구분별로 공제에 가입

한 차량대수를 감안하면 대인배상Ⅱ의 가입율은 '96년 3월말 현재 98.8%에 달하고 있어 自家用에 비해 실질적인 無保險運轉者 比率이 매우 낮게 나타나고 있다. 이는 自賠法 제4조에 의해 사업용자동차의 경우 피해자 1인에 대해 1억원 이상의 保險 또는 共濟에의 가입이 강제되고 있기 때문이다[10].

3) 地域別 無保險運轉者 現況

앞에서 살펴보았듯이 强制保險인 責任保險은 거의 모든 자동차보유자가 가입하고 있는 것으로 나타났으나 任意保險인 對人賠償Ⅱ 및 對物賠償의 가입율은 80% 수준으로 나타나고 있다. 營業用 車輛의 경우에는 공제에의 가입을 감안하면 대부분의 차량이 保險 또는 共濟에 가입하고 있는 것으로 나타났으므로 자가용자동차의 보험가입율 현황을 보다 세부적으로 분석할 필요가 있다. 대인배상Ⅱ와 대물배상의 보험가입율 추이가 거의 비슷하게 나타나 대인배상Ⅱ에 한정하여 地域別 및 車種別로 분석해 보고자 한다.

먼저 自家用自動車 對人賠償Ⅱ의 保險加入率[11]을 지역별로 살펴보면,

10) 이러한 연유로 개인용 및 업무용자동차보험의 가입자 대부분은 무한보험에 가입하고 있으나 영업용자동차보험 가입자의 일부는 1억원 이상의 유한보험에 가입하는 경향이 있다. '95년 통계에 의하면 개인용 및 업무용자동차보험의 경우에는 99.9%의 가입자가 무한보험에 가입한 반면 영업용자동차보험의 경우에는 97.6%가 무한보험에 가입하였고 2.4%에 해당하는 가입자는 유한보험에 가입한 것으로 나타났다.

11) 거의 모든 차량이 책임보험이 가입하는 것을 감안하여 지역별 및 차종별 대인배상Ⅱ의 보험가입율은 책임보험 가입대수에 대한 대인배상Ⅱ 가입대수의 비율로 구하였다.

〈표 2-6〉에서 보는 바와 같이 6개 광역시의 경우 전체적으로는 保險加入率이 점차 증가하는 추이에서 `96년에 들어와 약간 감소하여 '96년 3월말 현재 80.2%를 보이고 있다. 이들 도시중 인천의 보험가입율이 가장 높은 82.7%로 나타났으며, 광주 지역의 보험가입율이 가장 낮은 75.4%에 불과하여 약 25%의 자동차가 實質的인 意味의 無保險狀態에서 운행되는 것으로 분석되었다.

〈표 2-6〉 6개 광역시의 가입율 추이

(단위 : %)

구 분	`93.3	`94.3	`95.3	`96.3
서 울	80.1	79.3	81.3	80.6
부 산	75.3	77.0	79.5	78.6
대 구	78.5	81.1	81.3	81.3
인 천	80.7	84.5	84.1	82.7
광 주	73.9	75.8	76.5	75.4
대 전	75.7	81.6	80.5	79.4
소 계	78.8	79.5	81.0	80.2

주 : 자가용자동차 대인배상II 기준이며, 이륜자동차 및 트레일러를 제외한 실적임.
자료 : 보험개발원

한편 9개도의 경우 自動車保險 全體 加入率을 〈표 2-7〉을 통하여 살펴보면, 전체적으로는 계속 증가 추이를 보이다가 `96년에 전년에 비해 약간 감소하여 `96년 3월말 현재 73.4%의 가입율을 보이고 있다. 9개 自治團體中 전라남도와 강원도가 타도에 비하여 낮은 加入率을 보이고 있으며 특히 전라남도의 경우 65.8%에 그쳐 가입율 증대의 必要性이 가장 높

은 것으로 나타났다.

〈표 2-7〉 9개도의 가입율 추이

(단위 : %)

구 분	`93.3	`94.3	`95.3	`96.3
경 기	81.7	88.0	85.6	83.0
강 원	70.5	74.0	74.4	72.4
충 북	69.3	73.5	74.9	74.0
충 남	65.8	72.4	74.7	74.1
전 북	68.6	72.3	74.5	74.2
전 남	56.9	61.6	65.7	65.8
경 북	75.7	79.8	79.1	75.1
경 남	72.6	75.7	77.8	76.1
제 주	68.5	71.1	73.7	74.5
소 계	73.4	78.3	78.8	77.0

주 : 자가용자동차 대인배상II 기준이며, 이륜자동차 및 트레일러를 제외한 실적임.
자료 : 보험개발원

또한 6개광역시와 9개도의 加入率을 전체적으로 비교하여 보면, 연도별로 비슷한 증감 추이를 보이고 있으나 9개도가 대도시인 6개 광역시의 부보율 보다 약 7%(p) 낮은 것으로 나타나 9개도 지역의 車輛保有者가 대도시의 차량보유자들 보다 保險 必要性에 대한 인식이 낮은 것으로 나타났다. 특히 전남북, 충남북 및 강원도 지역의 보험가입율이 타지역에 비하여 상대적으로 낮은 경향을 보이고 있는데 이는 〈표 2-8〉에서 보는 바와 같이 이들 지역의 自動車 事故發生率이나 損害率(保險金/保險料)이 타지역에 비하여 상대적으로 높게 나타나 保險會社들이 이들 지역 자동차

의 保險引受에 소극적인 것도 한 요인이라 판단된다. 한편, 서울과 인천 등 광역시와 근접한 경기도의 경우 서울·인천과 동일한 生活圈域이라는 점과 인근 신도시에 상대적으로 保險認識이 높은 中産層이 많이 거주하기 때문에 보험가입율이 전국에서 가장 높은 83.0%를 기록하고 있는 점이 주목된다.

〈표 2-8〉 지역별 사고 및 손해현황(FY 95)

(단위 : %, 천원)

지 역	사 고 율	건당손해액	손 해 율
서울특별시	2.9	7,823	73.0
경 기 도	3.1	9,784	94.6
강 원 도	3.0	12,377	105.3
충청북도	3.0	12,300	106.0
충청남도	3.4	12,174	115.2
전라북도	3.5	11,098	111.0
전라남도	3.0	16,406	121.0
전국평균	2.9	9,629	83.6

주 : 사고율 및 건당손해액은 대인배상Ⅱ 기준이며, 손해율은 종합보험 전체 실적임.
자료 : 보험개발원

4) 車種別 無保險運轉者 現況

自家用自動車의 自動車保險 對人賠償Ⅱ 보험가입율 현황을 주요 차종별로 세분하여 살펴보면, 〈표 2-9〉에서와 같이 '96년 3월말 현재 승용자동차의 가입율(84.5%)이 승합자동차(66.0%)나 화물자동차(67.1%)에 비하여 월등히 높은 것으로 나타났다.

승합자동차 및 화물자동차의 경우 각각 약 ⅓ 가량의 차량들이 대인배상Ⅱ에 가입하지 않고 운행하는 實質的인 無保險運轉者로 분석된다.

〈표 2-9〉 주요 차종별 가입율 추이

(단위 : %)

구 분	`93.3	`94.3	`95.3	`96.3
승용자동차	80.1	86.6	85.3	84.3
승합자동차	65.6	67.6	66.3	66.0
화물자동차	68.3	70.2	68.5	67.1
기 타	92.3	88.3	81.3	82.0

주 : 자가용자동차 대인배상Ⅱ 기준임.
자료 : 보험개발원

한편, 승용자동차에 비해 매우 낮은 保險加入率을 보이고 있는 승합자동차와 화물자동차를 自動車의 所有區分과 크기[12]와에 의해 살펴보면 다음과 같다.

乘合自動車와 貨物自動車 모두 個人이 所有한 自動車(각각 62.3%, 63.7%)가 회사·단체등 法人이 所有한 自動車(각각 89.2%, 87.6%) 보다 무려 20%(p) 이상 낮은 보험가입율을 나타냈다(<표 2-10> 참조). 이는 가장 보유대수가 많은 개인소유 소형 승합자동차(승합자동차의 83% 점유)의 가입율이 61.8%, 개인소유 4종 화물자동차(화물자동차의 73% 점유)가 65%를 나타내 두 차량집단들의 保險加入率 水準을 주도하고 있어 이들

12) 승합자동차의 경우에는 법정 승차정원에 따라 대형(26인 이상), 중형(17인 이상 25인 이하) 및 소형(16인 이하)으로 구분되며, 화물자동차는 적재정량에 따라 1종(5톤 초과), 2종(2.5톤 초과 5톤 이하), 3종(1톤 초과 2.5톤 이하) 및 4종(1톤 이하)으로 구분된다.

차종에 대한 保險加入率 增大를 위한 조치가 있어야 할 것이다. 특히, 이들 차종의 보험가입율이 매년 소폭으로 하락하는 추이를 보이고 있어 더욱 시급한 실정이다.

〈표 2-10〉 자동차 크기 및 소유형태별 가입율 추이

(단위 : %)

구 분			`93.3	`94.3	`95.3	`96.3
승합자동차	개인소유	대형	62.5	73.4	77.2	75.3
		중형	79.7	73.8	74.8	76.0
		소형	64.3	64.2	62.4	61.8
		소계	64.7	64.5	62.8	62.3
	법인소유	대형	91.1	91.1	90.6	90.9
		중형	88.8	85.6	88.0	90.5
		소형	78.7	82.5	87.2	88.1
		소계	82.5	85.4	88.3	89.2
화물자동차	개인소유	1종	56.0	57.0	57.4	55.2
		2종	60.6	58.8	55.6	52.5
		3종	61.7	62.0	58.2	56.6
		4종	70.2	68.9	66.8	65.0
		소계	68.5	67.7	65.4	63.7
	법인소유	1종	83.3	81.4	82.4	83.4
		2종	85.5	86.2	86.3	85.6
		3종	78.8	87.7	87.6	87.6
		4종	75.9	83.4	88.3	88.8
		소계	81.3	84.8	87.3	87.6

주 : 자가용자동차 대인배상Ⅱ 기준임.
자료 : 보험개발원

한편, 책임보험 가입이 강제되어 있는 50cc 이상 二輪自動車의 責任保險 加入率은 〈표 2-11〉에서 보는 바와 같이 `96년 3월말 현재 16.7% 수준밖에 되지 않고 있으며, 任意保險인 對人賠償Ⅱ 및 對物賠償의 경우

에는 단지 2%의 가입율을 보여 거의 보험에 가입하지 않고 있는 것으로 나타났다[13]. 특히 최근 보유대수가 연평균 9.4%로 매년 증가하였음에도 불구하고 가입율 추이가 매년 크게 하락하고 있어 향후에 特別한 措置가 취하여지지 않는 한 계속하여 감소할 가능성이 높아 이로 인한 문제가 심각하다 하겠다. 이러한 현상은 二輪自動車의 責任保險 加入與否를 확인하는 제도적 장치가 一般自動車에 비하여 미흡하기 때문에 발생하는 것이므로 이를 보완할 제도가 시급히 마련되어야 한다. 또한 이륜자동차의 主運行階層은 사회적인 責任感이나 保險認識이 상대적으로 결여된 젊은 연령층, 영세상인등으로 구성되어 있기 때문에 책임보험 가입의무화 취지를 살릴 수 있는 효과적인 장치가 제도화되어야 한다.

〈표 2-11〉 이륜자동차 가입 현황

(단위 : 천대, %)

연도	건교부 등록대수	대인배상 I		대인배상II		대물배상	
		가입대수	가입율	가입대수	가입율	가입대수	가입율
`91	1,593	424	26.6	44	2.8	44	2.8
`92	1,795	431	24.0	46	2.6	46	2.6
`93	1,964	413	21.0	47	2.4	47	2.4
`94	2,157	385	17.8	47	2.2	47	2.2
`95	2,283	382	16.7	47	2.0	46	2.0

주 : 통계기준은 사업년도말 기준('95년 → `96.3.31일)임.
자료 : 보험개발원, 건설교통부

13) 이륜자동차의 경우 폐차시 일반 자동차의 등록제도와 달리 신고제도로 운영되어 소유주가 폐차신고를 제대로 않는 경우를 고려할 때에 실제 운행대수가 건설교통부등록대수보다 작을 것으로 판단된다.

나. 無保險運轉者 發生原因

앞에서 無保險者 發生 現況 및 分析을 통해 살펴본 바와 같이, 많은 自動車保有者가 自動車保險에 가입하지 않은 상태에서 차량을 운전하고 있는데 그 원인을 살펴보면 다음의 몇가지 이유를 들 수 있겠다.

첫번째는 保險利用可能性(availability) 및 保險購入能力(affordability)과 관련된 自動車保有者의 財政的인 問題와 연결되어 있다. 保險利用可能性의 문제는 공급측면에서 일어나는 현상(supply-side phenomenon)으로 保險者가 특정가격 이하로는 보험을 판매하려하지 않음으로써 발생하는 것이다[14]. 保險利用可能性의 문제는 정부의 價格規制에 의하여 발생한다. 즉, 自由料率體系下에서는 이러한 문제가 발생하지 않으나 요율이 정부의 규제를 받아 적정 비용 이하의 상태에서 결정되면, 保險者는 保險을 판매하려 하지 않을 것이다. 그러나 우리나라의 경우에는 强制保險인 對人賠償Ⅰ에 대해서는 保險會社로 하여금 保險引受를 거절하지 못하도록 되어 있어 비록 政府의 價格規制가 심한 현실에서도 保險利用可能性의 문제는 발생하지 않고 있다. 또한 대인배상Ⅰ을 제외한 任意保險의 경우에도 一般契約으로 인수거절되는 경우에는 비록 인수조건이 제한되는등 어려움은 있지만 引受拒絶契約 共同引受制度[15]에 의하여 보험가입이 가능

14) Scott Harrington & Greg Niehaus, "Dealing with Insurance Availability and Affordability Problems in Inner Cities : An Analysis of the California Proposal", *Journal of Insurance Regulation*, Vol. 10, No. 4, 1992, p 565.

15) 현행 불량물건 공동인수제도는 보험업법 제17조(상호협정)에 근거한 보험사간의 "자동차보험 공동인수 상호협정"에 의하여 운영되고 있으며, 1987년 4월부터 시행되어 오고 있다.

하므로 이러한 문제는 발생하지 않고 있다.

한편 保險購入可能性 문제는 수요 측면에서 발생하는 현상(demand-side phenomenon)으로서 현재의 가격으로는 保險을 구입하지 않으려고 하기 때문이다. 이는 현재의 가격이 서비스의 內容이나 保險의 質을 고려할 때 소비자가 적정하다고 생각하는 가격보다 높기 때문이거나 또는 消費者의 財政的인 能力이 부족하기 때문에 발생하는 현상이다. 비록 法에 의해 구입이 强制化된 義務保險의 경우에도 재정적인 능력이 부족한 소비자의 경우에는 保險購入이 불가능하므로 무보험운전자가 발생하는 것이다[16].

두번째로는 운전자들이 保險加入에 대한 필요성을 느끼지 못하기 때문이다. 비록 운전자가 보험구입의 재정적 능력이 있다 할지라도 그들이 사고발생시 소송 등에 의해 방어해야 할 재산이 없는 경우에는 保險購入의 필요성을 느끼지 않을 수 있는 것이며, 또한 無保險運轉者의 일부는 賠償責任保險이 자신에게 이익을 제공하는 것이 아니라 제3자에게 이익을 제공하기 때문에 賠償責任保險을 구입하지 않는 경향이 있다[17]. 또한 운전자의 일부는 사고를 일으켰을 때 그들이 직면하는 財政的·身體的 危險에 관한 不完全한 情報로 인하여 보험에 가입하지 않는 경우도 있다[18]. 한편

16) Scott Harrington & Greg Niehaus, "Dealing with Insurance Availability and Affordability Problems in Inner Cities : An Analysis of the California Proposal", *Journal of Insurance Regulation*, Vol. 10, No. 4, 1992, p 566.

17) Sean Mooney, *Auto Insurance : Critical Choices for the 1990s*, Insurance Information Institute, 1989, p 66 67.

18) Scott Harrington & Greg Niehaus, "Dealing with Insurance Availability and Affordability Problems in Inner Cities : An Analysis of the California Proposal", *Journal of Insurance Regulation*, Vol. 10, No. 4, 1992, p 570

일부 젊은 운전자 또는 수년간 사고를 일으키지 않은 무사고 운전자들은 자신의 운전실력을 과신하여 보험이 만일의 危險(事故)에 대비한 수단으로서의 기능을 가진다는 사실을 무시하고 無保險 狀態에서 차량을 운행하는 자가 이에 해당한다. 그리고 無事故者의 경우 更新契約時 보험료 할인 혜택이 부여됨에도 불구하고 한푼의 保險金 수취없이 매년 계속하여 보험료만 낭비하고 있다는 생각을 가지고 있는 차량운전자나 자동차의 運行頻度나 年間走行距離가 극히 낮은 운전자의 경우도 이에 해당한다고 볼 수 있다.

세번째는 自動車保有者의 보험에 대한 인식이 부족하기 때문이다. 自動車保有者는 自動車의 所有·使用·管理에 따른 위험에 대비하기 위하여 保險에 가입하여야 한다는 사실을 인지하고 있어야 하나 우리나라의 경우에는 아직까지 이와 같은 인식이 부족하여 보험에 가입한 후에는 계약 갱신시점 등에 관하여 전혀 고려하지 않고 있어 자신도 모르는 사이에 無保險 狀態로 되는 경우가 많이 발생하고 있다. 즉, 責任保險 契約이 私保險契約으로 체결되는 한 자동차보유자측의 부주의나 특별한 사정으로 保險期間에 공백이 생길 수 있는 것이다[19]. 물론, 保險契約 만료일 30일, 10일전 두차례에 걸쳐서 保險會社가 계약 갱신에 관한 사항을 알려주도록 지침에 정하여져 있으나 오늘날과 같이 住居의 移動性이 연간 20%에 달하는 현실을 고려할 때 이 지침이 정확히 이행되기는 불가능한 것으로 판단된다.

571.

19) 김성태, "현행 자동차 대인배상책임보험의 개선을 위한 제언", 보험학회지, 1987.3, p 57.

네번째로는 一般 自動車의 경우에는 自動車의 등록시뿐만 아니라 계속검사시에도 責任保險 가입여부를 확인하도록 하고 있으나 二輪自動車의 경우에는 최초의 사용신고시에만 責任保險의 가입사실을 확인하도록 되어 있고, 그 이후에는 어떠한 제도적 확인장치가 존재하지 않아 10대중 8대 이상의 二輪自動車가 責任保險 조차도 가입하지 않고 운행되고 있는 실정이다. 즉, 一般自動車와 달리 二輪自動車의 경우에는 처음 출고될 때 責任保險의 가입여부를 확인할 수 있을 뿐 그 이후에는 이를 확인하는 제도적인 장치가 마련되어 있지 않은 실정이다. 이로 인하여 二輪自動車의 대부분은 强制保險인 責任保險뿐만 아니라 任意保險의 賠償責任擔保(대인배상Ⅱ 및 대물배상)를 거의 가입하지 않고 있는 것으로 나타났다.

마지막으로 극히 제한적이지만 保險會社의 保險 引受拒絶 등의 불친절한 서비스가 이에 해당한다. 보험사는 保險引受(underwriting) 측면에서 보험료 수준에 비하여 事故危險이 높다고 인정되는 차량에 대하여는 보험가입 인수거절을 통하여 自社의 危險管理를 수행하고 있다. 즉, 保險會社는 가능한 한 다른 가입자보다 상대적으로 事故率이 높은 젊은 운전자, 운전경력이 짧은 가입자, 대형 사고의 개연성이 높은 덤프트럭 등의 건설기계차량, 손해율이 높은 지역의 차량 등에 대하여는 保險引受를 꺼리기 때문에 이에 해당하는 自動車保有者는 保險加入이 어렵게 되는 것이다. 물론, 인수거절되는 계약에 대하여는 「自動車保險 共同引受에 관한 相互協定」에 의하여 보험회사 공동으로 인수하게 되어 있어 담보를 구입하는 데는 문제가 없으나 일선 모집인의 충분한 설득 부족으로 가입자의 불만이 無保險을 낳는 결과를 초래하는 경우가 있겠다.

3. 現行 自動車事故 被害者에 대한 社會的 保護制度

가. 事前的 制度

自動車事故로 인한 인적손해에 대한 損害賠償 능력을 확보하기 위하여 政府는 自動車損害賠償保障法에 의해 自動車損害賠償責任保險의 가입을 强制하고 있다. 이러한 强制保險인 責任保險의 가입을 철저히 이행하기 위해 보험가입여부에 대한 확인 업무도 수행하고 있다. 또한 교통사고로 인한 피해자 구제의 완전한 실현을 위하여 보험회사에서 사고의 위험이 높아 계약인수를 기피하는 운전자의 任意保險 無保險 狀態를 防止하기 위하여 보험회사들이 인수거절계약에 대하여 공동으로 관리하는 自動車保險 共同引受制度를 실시하여 소비자의 保險利用可能成(availability)을 높이도록 하였다.

1) 自動車損害賠償責任保險

自動車臺數 증가로 自動車事故 피해자가 날로 늘어남에 따라 피해자의 구제 문제가 절실하여지고 큰 사회문제가 되었다. 그러나 기존의 일반 민법 제750조 「不法行爲責任」 및 제756조 「使用者 賠償責任」등으로는 자동차사고에 의한 피해자를 신속히 구제하고 공정하고 적정한 피해보상을 기하기에는 어려운 실정이었다. 따라서 이러한 문제를 해결하기 위해 1963년 4월 4일에 法律 제1314호로 「自動車損害賠償保障法」(이하 "자배법"이라 한다)을 民法의 特別法으로 제정·공포하게 되어 自動車損害賠償責任保險이 판매되기 시작하였다.

責任保險은 自動車를 소유한 자가 自賠法에 의해 의무적으로 가입하여야 하는 强制保險으로, 被保險者가 被保險自動車의 운행으로 인하여 남을 죽게 하거나 다치게 하여 自賠法上 損害賠償責任을 짐으로써 입은 손해를 보상할 것을 목적으로 하는 보험이다. 보험자는 손해의 보상을 自賠法과 同法 施行令 및 責任保險約款 사항에 따른다.

責任保險의 특징으로는 첫번째로, 强制保險性과 契約解止의 制限을 들 수 있다. 즉, 자동차를 운행하기 위해서는 책임보험에 가입하지 않으면 안된다. 아울러, 보험자에게도 일정한 사유가 없는 한 契約引受가 義務化되어 있다[20]. 이러한 强制保險의 실효성을 확보하기 위해 自動車의 登錄(이륜자동차의 경우 사용신고), 檢査등과 같은 자동차에 대한 行政處分을 할 때 당해 보험에 가입되어 있는지 여부를 확인하게 되어 있다. 이와 같이 强制保險性을 가지고 있기 때문에 보험계약자가 임의로 契約解止를 할 수 없는 것이 원칙이다. 다만, 예외적으로 自動車의 抹消登錄(대체폐차시는 제외)으로 運行中止 또는 重複契約의 존재를 알았을 때에 한하여 해지할 수 있을 뿐이다.

두번째 특징은 條件附無過失責任主義를 들 수 있다. 自賠法 제3조의 규정에 의해 免責要件[21]의 立證責任이 보유자에게 부과되어 있기 때문에

---

20) 거절사유로는 자동차관리법 또는 건설기계관리법에 의한 검사를 받지 않은 자동차에 대한 청약이 있는 경우, 자동차운수사업법 및 건설기계관리법 기타 법령에 의하여 운행이 정지되거나 금지된 자동차에 대한 청약이 있는 경우, 청약자가 청약 당시 중요한 사항을 고지하지 아니하거나 부실한 고지를 한 것이 명백한 경우등이다. 보험사업자가 이를 위반하여 보유자의 책임보험등에의 가입을 거부한 때에는 300만원의 과태료가 부과된다.

21) 다음 두가지에의 경우가 면책요건에 해당한다. ① 승객이 아닌 자가 사망하거나 부상한 경우에 있어서 자기 및 운전자가 자동차의 운행에 관하여 주의

거의 無過失責任主義를 취하고 있다. 따라서 보유자 내지 운행자의 면책 가능성이 거의 존재하지 않는 無免責保險이라 하겠다.

또한 상기 두가지외에 자동차의 운행으로 사람의 생명, 신체를 사상한 경우에 自賠法은 피해자의 보호와 구제를 첫째 목적으로 피해자에게 直接請求權을 부여하고 있는 점과 피해자에 대한 假支給制度를 채택하고 있는 점 등을 보면 責任保險이 社會性·公共性을 갖고 있는 보험이라 말할 수 있다[22].

위와 같은 責任保險의 특성에 비추어 볼 때 責任保險 制度는 무보험운전자의 발생을 사전적으로 차단하는 장치로서의 역할을 수행하고 있다고 볼 수 있다. 또한 사후적으로도 비록 충분한 보상은 아니지만 自賠法에 의하여 責任保險 補償限度內의 수준으로 무보험차량에 의한 피해자 구제가 이루어질 수 있도록 하는 안전장치가 마련되어 있다. 그러나 이 보험은 단순히 교통사고로 인한 피해자의 보호에만 그 목적이 있는 것이 아니라, 加害者인 自動車의 保有者와 運轉者의 保護에도 그 목적을 두고 있다. 따라서 責任保險은 그 형태가 어떠하든 被保險者 및 運轉者가 賠償責任을 짐으로써 입는 막대한 경제적 손실로 파산하는 일이 없도록 하는 동시에, 被保險者의 賠償資力을 보험에 의하여 보충함으로써 피해자의 확실하고 신속한 구제가 가능토록하는 것이다[23].

를 게을리 하지 아니하고 피해자 또는 자기 및 운전자외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있으며 또한 자동차의 구조상의 결함 또는 기능에 장해가 없었다는 것을 증명한 때, ② 승객이 사망하거나 부상한 경우에 있어서 그것이 그 승객의 고의 또는 자살행위로 말미암은 것일 때

22) 양승규, "자동차강제책임보험의 이론과 실제", 「서울대법학」, 특별호2권, p.162.

2) 責任保險의 加入義務確認 및 未加入者 處理節次

自動車管理法의 적용을 받는 自動車와 建設機械管理法의 적용을 받는 건설기계중 덤프트럭등 6종건설기계는 責任保險 또는 責任共濟에 의무적으로 가입하도록 되어 있다. 管轄官廳은 자동차 신규등록, 이전등록, 계속검사 및 이륜자동차 사용신고시에 保險加入證明書를 확인하고 미가입시에는 당해 등록 등의 처분을 거부하여야 한다. 증명서의 확인은 등록신청, 사용신고 또는 검사신청 당시 加入證明書가 유효한 상태인지만을 확인하면 되는 것으로 증명서가 없거나 유효한 증명서가 아니면 해당 관청은 등록신청 등을 거부하여야 한다.

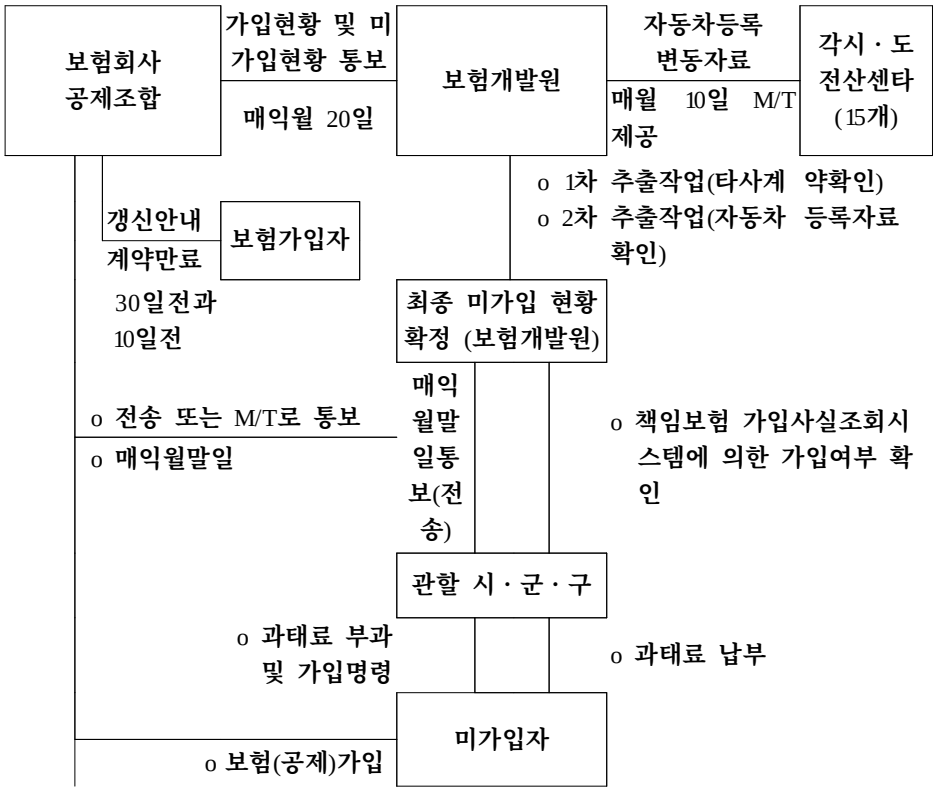
또한 自賠法은 책임보험 갱신계약자의 보험가입을 확실히 하기 위하여 계약만기시에 그 사실을 통지하도록 하고 있다. 즉, 保險業法에 의한 損害保險會社 또는 陸運振興法 제8조의 규정에 의한 공제조합은 자기회사 또는 자기조합에 책임보험 등에 가입한 자에게 계약종료 30일전과 10일전 2차례에 걸쳐 계약기간이 종료된다는 사실을 통지하여야 한다. 관할관청은 손해보험회사 또는 공제조합의 만기안내통지 불이행사실이 입증되면 自賠法의 규정에 의하여 過怠料를 賦課한다[24](<그림 2-1> 참조).

---

23) 임충희, "자동차보험과 자동차사고와의 상관관계에 대한 연구", 경찰대학 치안연구소, 1995.12, p 40.

24) 자배법 제5조의 2(책임보험 등의 미가입자에 대한 조치), 동법 제32조(과태료) 및 동법 시행령 제18조(과태료 부과징수절차)에 의하여 보험등에 가입하지 않고 차량을 운행하는 자에게는 300만원 이하의 과태료에 부과하도록 되어 있다.

〈그림 2-1〉 책임보험 미가입자 처리 절차



損害保險會社는 매월별로 責任保險의 未加入自動車 現況을 保險開發院에서 확정한 날로부터 5일이내에 관할 시·군·구에 공중통신망을 통하여 통보하여야 한다. 다만, 保險開發院은 損害保險會社와는 별도 약정에 따라 손해보험회사의 통보업무를 대행하여 직접 통보할 수 있다. 관할관청은 손해보험회사로부터 責任保險 未加入自動車의 명세서가 통보되면 과태료 부과대상여부를 결정하고 당해 自動車의 保有者(被保險者)에 대하여

위반사실, 이의방법 및 이의기간과 과태료 금액을 명시하여 15 20일간의 기간내에 납부할 것을 통지하여야 한다. 또한 責任保險 未加入車輛에 대하여 過怠料 處分[25]과 동시에 10 15일의 기간을 정하여 책임보험 등에 가입하고 그 사실을 증명할 수 있는 書類(保險加入證明書)를 제출하도록 되어 있다[26].

한편 責任保險 加入與否를 확인할 수 있도록 保險事業者는 保險加入者에게 責任保險의 加入證明書를 교부[27]하는 때에 責任保險 加入表紙를 함께 교부하여야 하며, 보험가입자는 이를 자동차에 부착하고 운행[28]하여야

25) 차종 및 미가입기간에 따라 과태료 부과액은 다음과 같이 차이가 있다.

구 분	미 가 입 기 간	과태료
이 륜 자동차	가입하지 아니한 기간이 10일 이내인 때	3천원
	가입하지 아니한 기간이 10일을 초과한 경우에는 매1일 초과시마다	3백원
	과태료의 총액은 5만원을 초과하지 못한다	
자가용 자동차	가입하지 아니한 기간이 10일 이내인 때	5천원
	가입하지 아니한 기간이 10일을 초과한 경우에는 매1일 초과시마다	2천원
	과태료의 총액은 30만원을 초과하지 못한다	
사업용 자동차	가입하지 아니한 기간이 10일 이내인 때	3만원
	가입하지 아니한 기간이 10일을 초과한 경우에는 매1일 초과시마다	8천원
	과태료의 총액은 100만원을 초과하지 못한다	

26) 이 명령에 위반하여 책임보험 또는 책임공제에 가입하지 아니한 보유자는 1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금에 처한다.

27) 보험사업자가 책임보호 또는 통합보험 등에 가입한 증명서를 보험가입자에게 교부하지 아니한 때에는 200만원의 과태료가 부과된다.

28) 보험가입자가 보험가입증명서를 비치하지 아니하고 운행했을 때 2만원의 과태료가 부과되며, 보험가입표지를 부착하지 아니하고 운행했을 때 자가용은 1만원, 이륜차는 5천원이 부과된다.

한다.

이러한 責任保險 未加入者에 대한 過怠料賦課 制度는 `91.12.31 自賠法을 개정하여 '92.8.1부터 시행중인 제도로서 개정전 법에는 自動車 繼續檢查有效期間과 責任保險 加入期間이 일치하는지 여부를 자동차 검사시에 반드시 확인토록 되어 있어 責任保險 未加入者가 거의 발생되지 않았다. 그러나 보험가입자의 불편해소와 이중가입 오해를 해소하기 위하여 이원화되어 있는 責任保險과 任意保險의 加入單一化를 위하여 責任保險 加入期間을 임의보험과 같이 1년으로 조정하고 임의보험 가입시 책임보험도 같이 하나의 證券에 가입토록 하는 제도로 변경됨에 따라 자동차 검사시에는 검사일 현재 유효한 계약여부 확인에 그치게 되었다[29]. 이에 따라 無保險自動車의 발생을 防止할 제도적 장치의 보완으로 과태료부과 제도를 도입한 것이다.

3) 保險供給에 대한 强制手段(共同引受契約制度)

우리나라에서의 自動車保險 共同引受契約이란 自動車保險(책임보험을 제외한 임의보험) 계약중 個別保險會社에서 一般契約(자사보유계약)으로 보험 인수가 거절된 계약에 대하여 모든 保險會社가 共同으로 引受하고, 그 損害를 共同으로 부담하는 제도이다. 공동인수계약의 대상이 責任保險

29) 자동차 검사유효기간은 차종별로 달라 이에 따른 책임보험 가입기간도 차종별로 다르고(6월 2년), 책임보험은 검사신청 당시에 검사장 주변의 비정규 모집조직에 의해 보험 가입이 이루어지게 되나 종합보험은 모집인(보험설계사)에 의하여 차주가 원하는 날 보험가입이 이루어져 책임보험·종합보험의 단일화 가입을 위하여는 종전제도의 변경이 불가피 하였다.

을 제외한 任意保險(舊 綜合保險)에 국한된 것은 책임보험은 自賠法 제12조에 의거하여 보험회사가 청약을 거절하지 못하도록 강제화되어 있으나, 임의보험은 개별계약에 대하여 그 인수여부를 보험사업자가 스스로 결정할 수 있기 때문이다.

保險事業者는 保險加入者의 過去 事故實績 및 經驗統計를 기초로 계약을 인수하게 되며, 이에 따라 개별보험회사에서 인수가 거절된 보험가입자[30]는 實質的인 意味의 無保險運轉者 상태에 놓이게 되어 자동차사고 발생시 피해자 보호에 있어 큰 어려움에 처하게 되는 것이다. 따라서 이러한 보험가입 의사는 있으나 가입할 수 없는 무보험운전자의 발생으로 인한 保險加入者 및 被害者 保護를 위한 방안으로서 引受拒絶契約에 대한 共同引受制度를 실시하고 있다.

實質的인 無保險運轉者에 대한 대책으로 도입 운영되고 있는 共同引受制度의 趣旨에도 불구하고 이들 계약에 대한 보험료가 일반계약과 동일하여 보험회사의 위험에 대응되는 價格算定이나 擔保提供 範圍決定등 언더라이팅(underwriting) 기능이 크게 제한되고 있다. 또한 보험가입에 따른 가입자의 불편이 전혀 없는 점과 補償節次가 一般契約과 差別化되어 있지 않아 공동인수계약에서 벗어나려는 사고예방 등의 노력이 미흡한 점이 있고 공동인수계약의 증가로 募集組織의 健全한 育成을 저해하고 있으며, 궁극적으로 장기 무사고 優良加入者의 保險料 負擔이 增加하는 문제점을 낳고 있다. 따라서 이러한 공동인수계약에 대한 문제점을 해결하기 위하

30) 공동인수계약으로 인수되는 대상에 대한 정확한 규정은 없으며 개별보험회사에서 연령·직업·운행실태·차종·지역 등을 고려하여 상대적으로 사고위험도가 높다고 판단되는 계약에 대해 인수를 제한하고 있는 실정이다.

여 '96년 8월 3단계 자동차보험 가격자유화 시행시 공동인수계약에 대해 부분적으로 보험료를 차등적용할 수 있는 토대를 마련하였다. 즉, 價格自由化의 내용인 基本保險料 範圍料率 導入[31]時 보험회사별로 결정한 일반계약의 範圍料率과는 관계없이 범위요율의 상한을, 特別割增率은 각 그룹별 최고 할증율을 적용토록하여 최소한의 차등요율 적용의 틀을 마련함에 따라 이에 대한 문제점은 상당히 감소할 것이라 예상된다.

한편 引受拒絶된 契約의 無保險狀態를 방지하기 위한 보험회사 내부적 계약갱신완화 조치를 살펴보면, 인수거절된 계약은 保險開發院에서 개발한 전산시스템에 의해 배정되나 共同引受契約으로 재차 更新하는 契約의 경우 前契約會社는 공동인수계약으로의 인수를 거절할 수 없도록 하였다. 인수한 계약의 보험료 및 사고에 따른 損害額은 전체 보험회사가 합의한 一定 配分基準에 따라 배분된다[32].

이와 같은 공동인수제도는 높은 위험으로 인하여 保險購入이 곤란하여 無保險 상태에 놓이게 되는 사람들에게 保險의 利用可能性(availability)을 확보하기 위한 제도로서 의의를 갖는 것이지만, 한편으로는 危險度에 相應하는 保險料를 부과하지 못하는 保險會社의 입장에서는 일종의 引受强制이기도 한 것이다.

---

31) 범위요율의 폭은 보험종목별로 차이가 나는데 개인용자동차보험은 ±3%, 업무용자동차보험은 ±5%, 영업용자동차보험은 ±10%로 차등화되어 있다.

32) 자동차보험 공동인수계약의 보험료 및 손해액 배분기준은 「자동차보험 공동인수에 관한 상호협정」 제12조(책임의 보유 및 배분), 제14조(운영사업비) 및 제15조(책임의 배분방법)의 의거하여 배분된다.

나. 事後的 制度

위에서 언급한 바와 같이 정부에서 責任保險에 의하여 모든 차량이 保險에 가입하도록 强制化하여도 일부 운전자들은 無保險狀態에서 운전하게 됨에 따라 자동차사고 피해자들의 일부는 피해에 대한 손해보상을 받지 못하는 경우가 빈번히 발생하고 있는 실정이다. 무보험운전자에 의한 피해뿐만 아니라 뺑소니차, 보유불명차 등에 의한 사고의 경우에도 피해자 보호에 대한 문제가 제기된다. 따라서 이러한 문제점을 해결하기 위하여 정부는 自賠法에 의한 政府保障事業制度의 실시로 피해자구제를 도모하고 있다. 또한 운전자 스스로 이러한 상황에서 피해에 대한 보상을 받을 수 있도록 하기 위하여 無保險車에 의한 傷害 擔保를 '95년 8월부터 自動車保險의 基本 擔保種目으로 하여 담보구입을 적극 장려하고 있다.

1) 政府의 自動車損害賠償保障事業

保險 등에 가입이 의무화되어 있어도 뺑소니 사고와 같이 보유자가 불명한 自動車事故나 보유자는 확인되지만 보험에 가입하지 않은 자동차 또는 責任保險의 免責事由에 해당하는 정당한 권한없이 자동차를 사용한 자에 의한 사고(도난자동차에 의한 사고등)등을 사전적으로 근절한다는 것은 현실적으로 매우 어렵다. 그러나 피해자는 엄연히 존재하기 때문에 정부는 自動車事故로 인한 피해자를 보호한다는 自賠法의 制定 趣旨를 달성하기 위하여 自動車損害賠償保障事業(이하 "보장사업"이라 한다)을 실시하고 있다. 즉, 保障事業의 對象事故[33]로 인한 피해자에게 責任保險 補償

限度內에서 손해를 보상함으로써 責任保險과 같은 구제를 받을 수 있도록 하는 것이다.

그런데 이 保障事業은 다른 법률 등에 의해 구제되지 않는 피해자에 대한 최종적 구제조치이다. 즉, 피해자가 國家賠償法, 産業災害補償保險法 등에 의해 손해의 배상 또는 보상을 받은 경우와 損害賠償責任이 있는 자로부터 배상을 받은 경우에는 정부는 그 배상 또는 보상을 받을 금액 또는 받은 금액에 대하여 補償責任을 면하며, 손해를 보상한 경우에는 지급한 금액의 한도안에서 피해액의 損害賠償 請求權을 代位한다.

保障事業의 영위를 위해 필요한 분담금은 보험사업자와 공제사업자가 책임보험(책임공제 포함) 실적에 비례하여 분담하고 있으며, 정부는 이러한 피해자에 대한 保障事業의 업무를 보험사업자인 동부화재(주)에 위탁하여 수행하고 있다[34].

---

33) 보장사업 대상사고로서는 다음의 두가지 유형을 들 수 있다.

보유불명의 자동차에 의한 사고	보유자를 알 수 없는 자동차, 즉 자동차사고를 유발하고 도주한 뺑소니차량의 운행으로 말미암아 발생한 사고
보장자가 아닌 자가 배상책임을 지는 사고	보장자가 아닌 자라 함은 책임보험 또는 통합보험에 가입하지 않은 자와 절취운전자나 무단운전자 등을 말하는 것으로 이들이 배상책임을 지는 경우의 사고(다만 보험가입을 요하지 않는 자동차 또는 도로가 아닌 장소에서만 운행하는 자동차에 대해서는 적용하지 않는다)

34) 보험사업자가 부담하는 부담금은 자동차손해배상보장법 제16조(손해배상보장사업분담금) 및 동법 시행령 11조(분담금 부담율)에 의거하여 결정되며, 보험사업자가 건설교통부장관에게 납부하여야 할 분담금은 책임보험의 보험료 또는 책임보험의 보험료에 해당하는 금액의 100분의 5를 넘지 않는 범위 안에

2) 無保險自動車에 의한 傷害 擔保

對人賠償保險의 가입자는 어떤 의미에서는 타인을 위해 保險契約을 체결하고 있다고 할 수도 있는 바, 반대로 가입자 자신이 피해자인 경우 상대방의 배상자력 여하에 따라서 충분한 損害賠償을 받을 수 있는지 여부가 달라지게 된다.

따라서 이와 같은 경우를 대비하여 만일 상대측이 對人賠償保險을 加入하지 않았던가 아니면 가입하였더라도 保險金額이 낮아 충분한 보상을 받을 수 없는 경우의 손해를 보상하기 위해 마련된 것이 無保險自動車에 의한 傷害擔保이다. 이러한 無保險自動車에 의한 傷害 擔保의 保險加入金額은 被保險者 1인당 1억원을 한도로 한다.

이 保險에서 지급되는 保險金은 保險金額을 한도로 하지만 被保險者가 입은 손해에 대해서는 다른 사람으로부터 회수할 수 있는 것[35]이 있으면 그것이 먼저 지급된 후, 보상되지 않은 잔액이 있는 때에 한하여 그 잔액에 대하여 이 담보로부터 지급된다. 따라서 이 保險은 어디까지나 "超過額保險(excess insurance)"으로서 기능을 한다.

서 건설교통부장관이 정하는 금액을 한다. 현재의 분담금 부담율은 100분의 1.43이다.

35) 이에 해당하는 것으로는 책임보험으로부터의 지급액, 대인배상보험으로부터의 지급액, 자기신체사고보험으로부터의 지급액등이 있다.

Ⅲ. 主要國의 自動車事故 被害者에 대한 社會的 保護制度

1. 美國

가. 無保險運轉者 現況

美國의 無保險運轉者[36]에 대한 실제적인 수치는 알 수 없으나 상당히 많을 것이라고 추정되고 있다. 특히 無保險運轉者의 규모는 차량소유자가 보험을 구입하는 保險費用이 인상되거나, 자동차사고를 내지않을 것이라는 확신을 두는 운전자가 늘어날수록 더욱 증가할 것으로 여겨진다. 無保險運轉者의 규모에 대해서는 〈표 3-1〉에서와 같이 몇개 주에서 조사된 설문자료에 근거하여 추정하여 보면, 무보험운전자는 최소한 전체 운전자의 10%이상으로 나타나고 있다.

AIRAC(All-Industry Research Advisory Council)에 의한 조사는 無保險運轉者가 특정집단에 한정되어 발생하는 것이 아니라 우리 주변의 모든 이웃, 모든 연령계층과 모든 소득계층에서 발생한다는 사실을 보여주고 있다[37]. 그러나 無保險運轉者의 비율은 젊은 연령층, 대도시의 주민, 비교적 교육을 덜 받은 사람, 평균이하의 소득계층 및 직업을 갖지 않은 자의 경우에 다소 높은 것으로 나타났으며, 특히 車輛 所有 形態로는 중고차량

---

36) 미국의 무보험운전자는 각 주에서 요구하는 법정배상책임보험을 가입하지 않고 운전하는 자로 우리나라의 법률적인 의미의 무보험운전자를 말한다.

37) Sean Mooney, *Auto Insurance : Critical Choices for the 1990s*, Insurance Information Institute, 1989, p 66.

이나 모터사이클을 소유하고 있는 집단이 다소 높은 것으로 조사되었다.

〈표 3-1〉 주별 무보험운전자 규모

주	조사기관	조사내용
New York	Department of Motor Vehicle	등록차량의 6.5%(450,000대)가 무보험차량, 보험업계는 8 19%로 더 높게 추정
California	Insurance Department	주 운전자중 15%가 무보험자, LA지역 운전자의 50%가 무보험자
Michigan	-	주 운전자의 약 11%가 무보험운전자
Florida	Insurance Department	주의 9.5백만 운전자중 ⅓의 운전자가 주법에 의해 강제된 PIP담보를 가입하지 않은 것으로 나타남.
Georgia	Department of Public Safety	주의 4.5백만 면허소지 운전자중 1.1백만명(24%) 이상이 무보험상태에서 운전
Pennsylvania	Department of Transportation	주내 운전자의 6 7%가 무보험운전자
-	AIRAC	$7,500 미만 소득계층의 30%가 무보험자 $30,000 이상 소득계층의 4%가 무보험자

자료 : Sean Mooney, "Auto Insurance : Critical Choices for the 1990s", 1989, p 67.

이러한 현상은 이들 집단에 대한 保險料가 높거나 保險料를 부담할 수 없을 정도로 저소득층이라는 사실이 이들 집단이 保險을 구입하지 않는데 있어 중요한 역할을 하는 것 같다. 특히 저소득계층의 운전자는 재정적인 이유로 保險商品을 구입할 수 없고 그들이 보호할 재산이 거의 없기 때문에 보험상품 구입의 必要性을 전혀 느끼지 못할 수 있는 것이다. 그러나 보험구입 費用이 保險을 구입하지 않는 유일한 요인은 아니라고 보여진

다. 일부 無保險運轉者中에서는 保險商品을 구입할 재정적 능력은 충분하나 賠償責任保險이 그들 자신에게 혜택이 돌아오지 않고 불특정의 제3자에게 혜택이 돌아가기 때문에 賠償責任保險이 불필요한 상품이라 여겨 구입하지 않을 수도 있고, 일부 운전자는 자신이 사고에 대한 責任이 없을 것이라는 단정등으로 인해 保險에 대한 필요성을 인식하지 못할 수 있다.

나. 自動車事故 被害者에 대한 社會的 保護制度

1) 事前的 制度

無保險自動車로 인한 피해자 구제를 위한 배상자력의 확보에 있어서 연방정부에 의한 획일적인 强制保險制度를 채택하지 않고 간접적으로 保險 加入을 强制하는 賠償資力法(Financial Responsibility Law)을 제정하고 있다. 이러한 가운데 메사추세스(Massachusetts)주는 1927년 미국 최초로 强制賠償保險制度[38]를 도입하였고, 間接强制形인 保障證明(Security-Proof) 方式[39]으로 불리는 배상자력법을 채택하고 있는 주도 있다. 한편 사고의 위험이 높아 競爭市場(competitive / regular / voluntary market)에서 保險을 구입할 수 없는 소비자의 無保險 狀態를

38) 이 강제보험제도는 자동차의 등록, 운전면허의 취득·갱신시에 법정금액까지의 보험가입증명, 보험증권, 현금 또는 유가증권의 공탁증명서중에서 한가지를 제출하여야 하는 것으로 반드시 보험가입만을 강제하는 제도는 아니다.

39) 보장증명(Security-Proof) 방식의 배상자력법하에서는 발생한 사고에 대하여 배상금액의 결정시의 지급담보로서 보험증권, 보증금, 보증증권, 유가증권의 제출을 요구하고 장래 사고에 대하여는 배상자력의 증명을 요구하는 것으로 미리 배상자력의 준비를 반드시 담보하여 두는 것이 아니나 실질적으로는 보험에의 가입을 필요로 하고 있어 강제보험제도와 큰 차이가 없다.

防止하기 위한 方案으로서 非競爭市場(residual / shared / involuntary market)에서 保險購入이 가능하도록 하였다. 또한 契約解除(cancell-ation), 契約의 更新拒絶(nonrenewal)에 의한 無保險 狀態를 防止하기 위하여 일정한 제한을 가하고 있다.

가) 賠償資力法(Financial Responsibility Law)

自動車 運行에 따른 사고의 賠償責任에 대비하여 운전자에게 일정 금액까지의 賠償資力을 義務化한 법률로서 콜롬비아 특별구를 포함하여 모든 주에서 실시되고 있다. 同法에 의하면 사고에 관련된 自動車의 所有者 및 運轉者가 그 사고에 관하여 다음 각항의 하나에 의해 배상자력이 있음을 증명하지 않으면 안된다.

즉 ① 州에서 정한 일정한도 이상의 自動車賠償責任保險 加入을 증명하는 保險會社의 증명서의 제출, ② 州에서 정하는 일정한도와 동액의 保證保險證券의 제출, ③ 州에서 정하는 일정한도와 동액의 現金 또는 國債의 預託 등에 의해 保險加入을 强制化하는 제도이다.

賠償資力을 증명할 수 없는 자는 自動車運轉免許 및 自動車登錄을 정지하여 운전을 할 수 없게 한다. 制裁가 해제되는 것은 당해 운전자가 법률상의 責任이 없는 것으로 된 때, 損害賠償額을 지불한 때, 사고발생후 1년이내에 피해자로부터 제소되지 않은 때이다.

New York 주의 경우

o 근거 : 도로교통법(Vehicle & Traffic Law) 제3편 제7장 Safety Responsibility Act
o 실시 : 1929.9.1
o 배상자력의 증명 : 신체사상 또는 $400를 초과하는 물적사고에 관련된 자동차의 소유자 및 운전자는 보험 또는 보증보험증권으로 장래의 배상자력을 증명하지 않으면 안된다.
o 법정배상한도액
- 1사고당 대인배상 책임한도액 : $20,000(사망사고 $100,000)
- 1인당 대인배상 책임한도액 : $10,000(사망사고 $50,000)
- 대물배상 책임한도액 : $5,000
o 벌칙 : 자동차등록 및 자동차운전면허의 정지 또는 취소

나) 强制賠償責任保險法

自動車 運行에 따른 사고로 賠償責任 義務의 발생에 대비 운전자에 대한 運轉免許 혹은 車輛登錄에 앞서 일정금액 한도이상의 賠償責任保險 加入을 義務化하는 것을 직접적으로 규정한 法律이다. 일반적으로 同法에 의거하면 自動車의 登錄(통상 1년 주기)을 할 때마다 自動車의 소유자에 대하여 주에서 정한 보상액 이상의 제3자 賠償責任保險에 가입하고 있는 증명(주에 따라 보증보험증권, 현금 및 국공채의 공탁도 가능)을 제출할 것을 요구함으로써 保險加入을 强制化하는 법률이다. 배상자력없이 自動車를 운전하는 자는 벌금·금고에 처하거나 또는 양벌을 부과시킨다.

New York 주의 경우

o 근거 : 도로교통법(Vehicle & Traffic Law) 제3편 제6장 Motor Vehicle Financial Security Act
o 실시 : 1957.2.1
o 보험의 강제 : 자동차의 등록 신청시에 자동차보험, 보증보험증권의 증서 또는 자가보험자로서 배상자력 보증예금의 증명을 갖고 배상자력을 증명하지 않으면 안된다.
o 벌칙 : $100이상 $1,000이하의 벌금, 15일이하의 금고형 또는 양벌을 부과시킨다.

다) 保險供給에 대한 强制手段

모든 州들이 운전자들에게 賠償資力을 증명하도록 하는 법률을 제정함에 따라 이들 州들은 事故危險이 높아 보험에 가입하지 못하는 운전자들이 원하는 保險에 가입할 수 있도록 하는 기구를 설립하였다. 오늘날 콜롬비아 특별구를 포함한 모든 州가 事故危險이 높은 운전자들에게 自動車保險을 구입할 수 있도록 하는 4가지 형태의 인수제도중 한가지 제도를 사용하고 있다.

대부분의 주에서 非競爭市場의 保險料는 비록 사고위험이 높은 운전자들의 담보에 대한 손해를 언제나 보전할 만큼 충분히 높지는 않지만, 競爭市場의 保險料에 비하여 상당히 높은 수준이다. 대부분의 주에서는 할당제도에 의하여 거두어 들인 保險料와 지급된 保險金 사이에서의 적자를 보전하기 위하여 경쟁시장의 운전자들에게 높은 요율을 부과함으로써 해결한다.

非競爭市場에서 운영되는 4가지 형태의 引受制度는 다음과 같다[40].

(1) 自動車保險 不良契約 割當制度(Automobile Insurance Plan : AIP)

自動車保險 不良契約 割當制度(AIP)는 43개 州에서 사용되고 있으며, 이 AIP 制度는 州의 모든 운전자들에게 保險購入이 가능하도록 하는 가장 보편적인 접근방법이다.

保險代理店이 競爭市場에서 보험가입 희망자의 보험가입을 안내할 수 없으면 그들은 불량계약 할당사무소에 신청서를 제출한다. 이러한 신청서들은 州內에서 自動車保險 事業을 영위하는 모든 보험회사에게 競爭市場의 사업실적에 비례한 무작위적인 방법에 의하여 할당된다. 배정받은 보험회사는 해당 계약에 대하여 인수거절을 하지 못하며, 이들 계약으로 인한 損害實績은 引受保險會社에서 부담한다.

(2) 共同引受協會(Joint Underwriting Association : JUA)制度

플로리다(Florida), 하와이(Hawaii), 미시건(Michigan) 및 미주리(Missouri)의 4개 州에서 시행되고 있는 이 제도는 각 주마다 소수 幹事社(servicing carrier)가 주내의 모든 自動車保險 회사를 대신하여 계약인수·사고처리 및 기타 서비스 제공을 하며, 營業損益을 競爭市場에서의 自

40) 보다 자세한 내용은 보험개발원 조사연구자료 「세계 주요국의 자동차보험(미국·일본편)」(1996.2) 및 「미국의 자동차보험 공동인수제도」(1996.10)를 참조하기 바란다.

動車保險 실적에 따라 모든 保險會社에 분담시킨다.

代理店 또는 保險會社의 代理人은 이미 지정된 보험회사에 신청을 하고, 그 보험회사가 共同引受協會(JUA)의 명의로 保險證券을 발행한다. 공동인수협회의 담보내용은 경쟁시장과 같지만 보험금액은 낮게 억제되고 있다. 保險料는 통상 경쟁시장보다 높게 설정되어 있지만 공동인수협회가 단독으로 採算을 확보할 수 있을 정도의 높은 수준으로는 되어 있지 않다. 이로 인해 州에 따라서는 공동인수협회에 관한 손실을 모든 保險契約者에게 할증하여 부담시키거나 保險料에 관한 세금으로부터 損失을 控除하는 것이 인정되고 있다.

(3) 再保險制度(Reinsurance Facility : RF)

뉴햄프셔(New Hampshire), 노스캐롤라이나(North Carolina) 및 사우스캐롤라이나(South Carolina)의 3개 州에서 시행중인 제도로서 이 3개 주의 모든 自動車保險 會社는 州法에 의거 각사가 인수한 自動車保險 契約中 不良契約을 주내에 설립된 이 再保險機構에 출재할 수 있도록 규제되어 있다.

再保險機構는 법인화되어 있지 않은 非營利組織으로서 自動車保險 契約의 일부를 保險會社로부터 再保險機構에 이전하는 것이다. 出再契約의 保險料는 보험회사로부터 재보험기구에 보내지며 지급보험금 및 경비에 대해서는 지급을 한 보험회사가 再保險機構로부터 구상받는다.

이 再保險機構 운영에 따른 이익 및 손실에 대해서는 그 주의 모든 保險會社에게 경쟁시장에서의 自動車保險 實績과 再保險 실적의 비율에 따

라 배분된다. 이러한 再保險制度下에서는 保險契約者가 자신의 계약이 再保險에 출재되어 있는지의 여부를 모르기 때문에 계약자에게 불량위험의 낙인을 붙이는 것을 피하게 할 수 있는 장점이 있다.

(4) 州基金制度(State Fund : SF)

메릴랜드(Maryland)주에서만 시행되고 있는 제도로서 州法에 의거 설치된 주기금 기구인 매릴랜드 자동차기금 보험사(Maryland Automobile Fund Insurance Company)에서 직접 自動車保險의 不良契約을 引受·處理한다.

獨立된 保險會社라고도 할 수 있는 주기금기구는 원칙적으로 최저한의 責任保險 擔保를 제공하지만, 다시 그 한도액을 인상하거나 무보험 운전자담보, 차량보험등 擔保範圍의 擴張도 가능하다. 保險金 支給을 포함한 모든 서비스가 이 기구에 의해 이루어진다. 또한 競爭市場의 保險會社에 대해서 기금의 사업운영에 따른 손실의 보전을 청구하는 것이 인정되어 있어 결과적으로 保險會社는 다른 일반 優良 保險契約者에 대해 그 부분의 할증을 부과하는 것으로 된다.

한편 州基金機構에 가입신청을 할 때에는 계약자는 보험회사로부터 계약을 해지당하던가 2개 이상의 保險會社로부터 인수를 거부당한 사실을 증명하여야 한다.

2) 事後的 對策

自動車가 保險에 가입되어 있지 않거나 뺑소니 차량과 같이 운전자를 알 수 없는 경우 및 保險에 가입하였으나 가입금액이 적어 피해자구제에 미흡한 경우에는 어떻게 被害者를 救濟할 것인가가 문제가 된다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 각주에서는 不履行判決基金制度(Unsatisfied Judgement Fund), 無保險運轉者擔保(Uninsured Motorists Coverage), 一部保險運轉者擔保(Underinsured Motorists Coverage) 및 No-Fault 保險등과 같은 제도를 시행하고 있다.

가) 不履行判決基金制度(Unsatisfied Judgement Fund)

不履行判決基金制度는 自動車事故에 의한 피해자가 승소판결에 의하여 損害賠償 債權을 가지나 加害者의 무자력으로 판결액을 지급받지 못하는 경우 州政府에 의하여 設立된 기금으로부터 지급받는 제도이다. 주정부는 피해자에게 보상금을 지급한 후 加害者에 대하여 구상을 하게된다. 대상은 주로 뺑소니·無保險車에 의한 人的 損害 및 物的 損害이지만 人的 損害만을 대상으로 하는 주도 있다. 대인사고의 경우에 관한 이 기금의 한도액은 법정 賠償責任 限度額과 같다. 현재 미시건(Michigan), 뉴저지(New Jersey), 뉴욕(New York) 및 노스다코타(North Dakota) 4개 주에서 시행되고 있다.

나) 無保險運轉者擔保(Uninsured Motorists Coverage)

賠償責任保險은 被保險者가 제3자에게 손해를 입혀 제3자에 대하여 損

害賠償責任을 짐으로써 생기는 經濟的 損失을 보상하는 것이다. 따라서 賠償責任擔保의 被保險者는 제3자로부터 加害行爲를 받고 손실을 입었는데도 불구하고 가해 차량이 뺑소니차이거나 또는 가해자인 제3자가 無保險등으로 賠償資力이 없기 때문에 損害賠償을 받는 것이 불가능한 경우가 있다.

無保險運轉者擔保는 이와 같은 경우에 被保險者가 가입하고 있는 保險者가 제3자를 대신하여 그 손실의 보상을 행하는 것으로서 판결을 얻을 필요 없이 피해자와 保險者와의 和解로 해결이 가능하다. 즉, 제3자를 대신해서 손해의 보상을 행하는 것으로서 記名被保險者와 그 가족에 대해서는 이들의 보행중 사고등도 그 대상이 되고 또한 被保險者가 타인의 차에 탑승중인 경우도 동일하게 그 대상이 된다.

모든 주가 이 擔保種目의 판매를 保險會社에 强制하고 있고, 많은 주에 있어서 自動車 所有者에게 가입을 强制化하고 있다. 付保義務額은 배상자력법의 한도와 동액이지만 그 이상의 금액을 付保하는 것도 가능하다. 自動車 所有者가 스스로 無保險車 등의 위험에 대비하는 保險이지만 궁극적으로 보면 피해자구제의 역할을 하는 것으로 볼 수 있으며, 保險金 支給을 행한 保險者는 가해자에 대하여 구상권을 행사할 수 있다.

다) 一部保險運轉者擔保(Underinsured Motorists Coverage)

가해자가 낮은 보험금액의 對人賠償保險밖에 付保하고 있지 않을 경우, 예컨대 어떤 가입자가 州法에 의한 최저 1사고당 한도액 20,000달러만을 가입하고 자동차사고를 일으킨 경우 피해자는 이 한도액내에서 손해

가 담보되지만 피해자가 일부보험운전자담보를 100,000달러로 付保하고 있으면 신체상해를 당한 피해자인 被保險者는 차액 80,000달러까지의 손해액이 추가로 담보되는 것이다. 이 경우의 가해자는 無保險運轉者擔保에서 말하는 無保險運轉者(uninsured motorists)에 해당되지 않는다. 주법에 정하는 최저액의 對人賠償保險에만 가입하고 있는 운전자가 많은 경우 본 특약을 가입할 필요성은 크게 증대된다. 따라서 이 擔保도 無保險運轉者擔保와 마찬가지로 자동차 소유자가 스스로 一部保險에만 가입한 운전자들에 의한 피해에 대비한 보험으로서 궁극적으로 被害者救濟의 역할을 수행하는 것이다.

라) No-Fault 保險

No-Fault 保險은 普通法(common law)상의 단점[41]을 개선하기 위한 제도로 창안된 것으로 피보험자동차의 보유자, 가족 및 탑승자가 自動車事故로 인해 피해를 입은 경우 과실의 유무에 관계없이 법률로 정해진 한도까지의 손해에 대하여 자기의 保險者로부터 보상을 받는 제도이다. 이를 흔히 第3者 賠償責任保險(Third Party Liability Insurance)의 第1當事者保險(The First Party Insurance)이라 한다.

이는 각주의 법규에 의하여 自動車保險의 基本擔保(base coverage)

41) 보통법은 자동차사고 처리와 관련하여 몇가지 단점을 가지고 있다. 즉, 과실책임주의와 책임보험의 결합으로 인한 과실입증을 하지 못하거나 자기에게 과실이 있을 경우 손해배상을 받지 못하는 점, 보상의 불공평성, 막대한 변호사 비용의 지급, 보험금 지급의 지연, 소송의 증가 등의 문제점을 내포하고 있다.

로 제공되고 있다. No-Fault 保險이 强制되는 한 이 保險에 의하여 보상받은 범위 내에서 가해자의 피해자에 대한 不法行爲法上의 責任은 면제된다. 被害의 程度가 법정기준 이하인 경우 피해자의 訴權이 제한되어 慰藉料請求만을 위한 소제기가 불가능한데 이를 訴權制限(limitations)라 한다. 즉, 의료비, 상실소득 등의 경제적 손해만 보전되고 다툼이 많은 精神的 損害(위자료)에 대한 補塡은 대상외로 하는등 피해자를 신속하고 간편하게 구제하려는데 이 制度의 目的이 있다.

이 제도는 1971년 매사추세스(Massachussetts) 州에 의하여 도입된 이후 현재 많은 주에서 시행되고 있다. 保險金 支給限度는 개별항목별 또는 포괄적으로 설정되며 지급한도를 초과하는 손해에 대해서는 加害者側의 强制賠償責任保險에 의해 보상받게 된다.

3) 賠償責任保險의 代案 : Pay-At-The-Pump Proposal

지난 60여년 동안 모든 州의 立法機關은 賠償資力이 없는 운전자에 의한 피해자를 어떻게 보호하여야 할 것인지에 대하여 많은 노력을 기울였으며, 이러한 결과로 賠償資力法(Financial Responsibility Law), No-Fault 保險法등 많은 法律을 制定하였으나 오늘날 무보험운전자에 의한 被害者 保護 問題는 해소되지 않고 여전히 큰 사회적 문제로 남아 있다. 1983년 자료에 기초한 플로리다 州 保險廳의 조사에 의하면 주에 등록된 차량의 운전자중 약 ⅓의 운전자가 州法에 의해 强制된 個人傷害保障(PIP : Personal Injury Protection) 담보를 가입하지 않은 것으로 나타났다[42].

42) Sean Mooney, *Auto Insurance : Critical Choices for the 1990s*, Insurance

따라서 이러한 문제를 기존의 保險制度를 통하여 해결하는 대신에 다른 제도를 통하여 해결하려는 시도가 나타났다. 새로운 代案은 앤드류 토비아스(Andrew Tobias), 아트 토레스(Art Torres) 등에 의해 제기된 Pay-At-The-Pump Proposal[43]이다.

이 제도는 州政府나 保險公團이 자동차소유자 전체를 의무적으로 보험에 들도록 규정하고 自動車 保險料를 주유소에서 기름을 넣을 때 징수하며, 또한 車輛登錄時에 차종에 따라 일정액의 保險料를 추가로 받아 事故發生時 과실여부에 관계없이 모두 保險으로 모두 처리해 준다는 것이 주요 골자이다. 이는 自動車 保險料 算定基準을 현재처럼 居住地域이나 車種에 두지 않고 실제 車輛을 얼마나 運行하느냐에 두자는 발상으로 이 제도가 시행될 경우 保險料가 현재보다 훨씬 싸져 住民들로부터 큰 지지를 얻고 있다. 캘리포니아(California)주가 이런 발상을 하게 된 것은 現行 自動車 保險料가 엄청나게 비싼데다가 현행 제도가 保險會社와 事故補償 處理를 맡고 있는 辯護士들에게만 혜택을 주고 있다고 판단하기 때문이다.

이 制度가 擔保하는 範圍는 순수한 No-Fault 제도로서 無制限의 醫療惠澤(의료보험에서 지급하는 것은 제외), 休業補償 25,000달러 및 對物賠償 25,000달러를 기본으로 하고 車輛盜難擔保, 追加 對物賠償 및 他州에서의 運行擔保 등을 추가로 담보하고 있다.

이 制度의 長點으로서 첫번째는 運轉者가 부담하는 自動車 保險料를 감소시킬 수 있다는 것이다[44]. 특히, 近距離를 운행하는 運轉者의 보험費

Information Institute, 1989, p 67.

43) Insurance Information Institute, *Insurance Issues Update*, 1996.1.

用을 대폭 감소시킬 수 있는 것이다. 두번째는 무보험운전자 문제를 완전히 해결할 수 있다는 것이다. 現行 自動車保險 制度下에서는 비싼 보험료로 인한 많은 無保險運轉者가 발생함에 따라 被害者保護에 많은 문제를 야기하고 있으나 이 制度 施行으로 이러한 問題가 자연히 해결되는 것이다. 세번째는 傳統的인 No-Fault 制度에서 발생하는 높은 訴訟費用을 除去할 수 있는 것으로 평가되었다.

그러나 이 制度의 큰 短點으로서 첫번째는 운전자의 사고개연성에 관계없이 모든 運轉者를 동일하게 취급한다는 것이다. 즉, 運轉者가 지불하는 自動車保險料의 決定要素가 個人의 運轉經驗, 事故 및 法規違反등 運轉記錄 그리고 운전하는 차량의 형태에 의하여 결정되는 것이 아니라 사용하는 燃料의 量에 의하여 결정된다는 것이다. 두번째는 遠距離에서 出·退勤하는 운전자의 보험료 부담이 과중하게 된다는 것이다. 세번째는 運轉者는 매 6개월마다 보험료를 지불하는 대신에 연중 수백번의 거래마다 保險料를 지불하는 번잡함을 감수하여야 한다는 것이다. 마지막으로 사고 피해자에 대한 補償의 主體가 모호한 점을 들 수 있다. 이러한 長·短點으로 인하여 이 制度의 導入에 대해서는 계속 논의가 진행중에 있다.

---

44) California 주당국은 새제도를 도입할 경우 자동차소유자들이 절약할 수 있는 자동차 보험료가 연간 $40억에 달한다고 주장한다.

2. 日本

가. 無保險運轉者 現況

日本도 우리나라와 마찬가지로 自動車損害賠償保障法(이하 "自賠法"이라 한다)에 의하여 原動機附自轉車를 포함한 모든 차량이 自賠責保險(또는 自賠責共濟)에의 가입이 강제되어 있어 거의 모든 자동차가 자배책보험에 가입하고 있다. 특히 登錄自動車는 自動車 檢査制度에 의해 검사시 檢査有效期間을 완전히 담보하는 자배책보험을 반드시 가입하여야 하기 때문에 자배책보험에 가입되고 있으나 원동기부자전거의 경우 〈표 3-2〉에서 보는 바와 같이 '95년 3월말 현재 自賠責保險(공제 포함) 가입율이 75.4%에 그치고 있는 것으로 나타났다. 이와 같이 원동기부자전거의 無保險運轉者 發生原因은 일반 자동차와 달리 自動車登錄 및 車輛檢査制度가 적용되지 않기 때문인 것으로 판단된다. 이런 연유로 원동기부자전거의 보험가입율을 제고시키기 위하여 '95.4.1에 4년 및 5년의 장기계약을 신설하였다.

〈표 3-2〉 원동기부자전거 자배책보험(공제) 가입율 추이

(단위 : 천대, %)

연도	차량대수	자배책보험		자배책공제		합 계	
		가입대수	가입율	가입대수	가입율	가입대수	가입율
'90	14,554	8,264	56.8	2,273	15.6	10,537	72.4
'91	14,001	8,028	57.3	2,152	15.4	10,181	72.7
'92	13,461	7,786	57.8	2,054	15.3	9,840	73.1
'93	12,958	7,605	58.7	1,967	15.2	9,572	73.9
'94	12,586	7,499	59.6	1,872	14.9	9,370	74.5

주 : 차량대수 및 부보대수는 각년도 3월말 기준임.
자료 : 「自動車保險の 概況」, 自動車保險料率算定會, 1994.

任意保險 대인배상 및 대물배상의 保險加入率은 〈표 3-3〉에서 보는 바와 같이 대인배상 및 대물배상의 가입율은 계속하여 약간씩 증가하는 추이로 나타났다. '95년 3월말 현재 대인배상 가입율은 68.7%, 대물배상 가입율은 67.9%로 나타났으나 공제 가입(농협공제의 대인배상 '95년 3월말 현재 가입율은 11.1%)[45]을 고려하면 79.8%로 우리나라와 비슷한 가입율을 보이고 있다.

〈표 3-3〉 임의보험 가입율 추이

(단위 : 천대, %)

연도	차량대수	대인배상		대물배상	
		가입대수	가입율	가입대수	가입율
'90	60,499	40,071	66.2	39,435	65.2
'91	62,713	42,174	67.2	41,572	66.3
'92	64,498	43,985	68.2	43,402	67.3
'93	66,279	45,332	68.4	44,722	67.5
'94	68,104	46,765	68.7	46,227	67.9

주 : 차량대수 및 부보대수는 각년도 3월말 기준임.
자료 : 「自動車保險の 槪況」, 自動車保險料率算定會, 1994.

한편, 〈표 3-4〉에서 보는 바와 같이 政府保障事業에 의하여 처리된 교통사고건수는 '95년 3월말 3,910건으로 절대건수는 우리나라와 거의 같은 수준으로 전체 사고건수의 0.34%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 이들 사고중 뺑소니사고건수가 3,381건으로 86.5%를 차지하고 있고 무보험자사고건수가 529건으로 13.5%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 政府保障事業에 의해 처리된 사고는 연도별로 큰 진폭이 없이 전체

45) 자동차보험요율산정회, 「자동차보험の 개황」, 평성6년, p 42.

사고의 약 0.3%를 유지하고 있다.

〈표 3-4〉 정부보장사업 사고건수 추이

(단위 : 건, %)

연도	뺑소니사고		무보험사고		합 계	전체 사고건수	보장사업사고건수 비중
	사고건수	구성비	사고건수	구성비			
`90	3,022	86.5	470	13.5	3,492	1,049,750	0.33
`91	3,027	87.9	415	12.1	3,442	1,078,853	0.32
`92	3,098	85.6	521	14.4	3,619	1,113,738	0.32
`93	3,403	86.0	554	14.0	3,957	1,136,738	0.35
`94	3,381	86.5	529	13.5	3,910	1,142,491	0.34

자료 : 「自動車保險の 槪況」, 自動車保險料率算定會, 1994.

나. 自動車事故 被害者에 대한 社會的 保護制度

1) 事前的 制度(自動車損害賠償責任保險)

自動車保有臺數의 증가로 교통사고 사상자가 늘어남에 따라 피해자구제를 위한 强制保險인 自動車損害賠償責任保險이 1955년 自動車損害賠償保障法의 공포로 1956년부터 시행되었다. 이 자배책보험은 다른 나라들이 强制保險과 任意保險을 구분하지 않고 있는데 반하여 임의보험과 별개의 보험으로 구분하여 실시되고 있는 특징을 가지고 있다.

自動車損害賠償保障法 제10조에서 규정하는 적용제외차 이외의 모든 自動車(원동기부자동거를 포함한다)는 自賠責保險(또는 自賠責共濟)의 계약을 체결하지 않으면 운행할 수 없으며, 이를 위반하면 6개월 이하의 징역 또는 5만엔 이하의 벌금에 처한다.

自賠法의 根本 趣旨는 모든 自動車가 자배책보험에 가입되어 있는 상태를 확보하는 것에 있으므로 자동차 보유자측에 계약의 체결을 강제할 뿐만 아니라, 보험회사측에도 계약의 인수의무를 부과하고 있다. 즉, 자배법시행령 제11조에서 정하고 있는 이유[46]가 있는 경우를 제외하고는 保險會社가 계약의 체결을 거절하지 못하도록 하였다.

일단 自賠責保險에 가입되어 있어도 그 후에 保險契約者나 保險會社에 의하여 임의로 해약하게 되면 제도의 실효성이 확보되지 않게 된다. 따라서 自賠法은 解約할 수 있는 경우를 한정하고 있다. 즉, ① 自賠法 제10조에서 규정하는 적용제외 자동차로 된 때, ② 보험계약자의 告知義務違反의 경우, ③ 重複契約에 의한 경우, ④ 自動車의 廢車 등에 의한 등록의 말소·차량번호판의 반납 등의 행정처분이 있었던 경우 등이다.

自賠責保險의 보상한도는 현재 피해자 1인당 사망 3,000만엔/부상 최고 120만엔/후유장해(1급) 최고 3,000만엔이며 대물배상 손해는 자배책보험의 담보대상이 아니다.

自賠責保險의 미가입을 방지하기 위하여 保險期間과 自動車檢查期間을 연계하였다. 즉, 自動車의 登錄 또는 檢查를 받을 때에는 자배책보험가입증명서의 제시를 요하고 또 그 保險期間은 自動車檢查證의 有效期間을 완전히 담보하도록 하였다. 또한 등록·자동차정기검사제도의 적용이 없는 검사대상외 경자동차[47], 원동기부자전차등에는 保險會社가 保險契約者에

46) 이는 ① 적용제외차에 대한 청약의 경우, ② 자동차의 번호 또는 종별에 대하여 부실의 신고가 있었던 것이 명확한 경우, ③ 보험료의 지급이 없는 경우, ④ 보험기간의 말일이 청약일로부터 기산하여 자배법시행규칙 제5조의 3에서 규정하는 기간을 초과하는 청약인 경우등이다.

47) 이륜의 경자동차와 캐터필러 및 썰매달린 경자동차이다.

대하여 自賠責保險加入證明書의 교부와 함께 保險表紙(스티커)를 교부하는 것으로 하였다. 스티커에는 保險期間이 만료하는 년월이 표시되고, 이를 자동차에 붙이지 않으면 운행할 수가 없다.

檢査對象外 원동기부자전거, 경자동차에 대하여는 스티커에 의해 無保險運轉者의 防止對策이 강구되고 있지만, 이것만으로는 加入率이 충분하지 않아 1974년 2월부터 보험계약자의 편리를 도모함과 아울러 無保險運轉者의 해소를 위해 종래의 保險期間 1년의 계약에 추가하여 2년 및 3년의 장기계약이 가능하게 하였고 이에 더불어 `95년 4월부터는 4년 및 5년의 장기계약을 실시하고 있다.

2) 事後的 對策

自賠責保險에 의하여 모든 차량이 보험에 가입하도록 强制化되어 있음에도 불구하고 일부 운전자들이 無保險狀態에서 운전하게 됨에 따라 사고발생시 피해자에 대한 보상이 큰 문제가 된다. 따라서 이러한 문제점을 해결하기 위하여 日本에서는 自賠法에 의한 自動車損害賠償保障事業制度를 실시하고 있으며 自動車事故對策센타法에 의해 설립된 自動車事故對策센타를 운영하여 피해자구제를 도모하고 있다. 또한 보험상품제도면에 있어서는 운전자 스스로 이러한 상황에서의 피해에 대한 보상을 받을 수 있는 無保險車傷害保險을 판매하고 있다.

가) 自動車損害賠償保障事業制度

日本에 있어서 가해자 불명의 뺑소니사고나 법률에 위반하여 자배책보험(또는 자배책공제) 계약을 체결하지 않은 無保險運轉者에 의한 사고의 피해자는 자배책보험의 보상대상으로 되지 않기 때문에 정부는 自動車損害賠償保障法에 기초한 自動車損害賠償保障事業에 의해 이러한 피해자의 구제를 행하고 있다.

政府는 이러한 피해자에 대한 보장사업의 업무중 손해액의 결정이외의 업무를 國內損害保險會社 및 農業協同組合에 委託하고 또한 손해보험회사는 위탁업무중 손해조사에 관한 업무를 自動車保險料率算定會에 재위탁하고 있다.

自動車損害賠償保障事業을 위해서 保險會社, 組合, 法令에서 정하는 自動車 運行者는 運輸省令에서 정하는 규정에 의한 금액을 保障事業 賦課金으로서 정부에 납부하여야 한다.

나) 自動車事故對策센타

自動車事故對策센타法은 自動車事故의 發生防止 및 自動車事故에 의한 피해자의 보호증진을 도모함을 목적으로 1973년에 제정되었다. 이 法律에 의거하여 동년 12월에 自動車事故對策센터가 설립되어 自動車事故의 發生防止 및 自動車事故에 의한 被害者의 保護增進을 위주로 한 업무를 정부로부터의 출자금, 차입금, 보조금외에 수수료 수입, 의료업수입 등의 재원에 의해 실시하고 있다.

被害者保護에 관한 업무중 交通事故被害者遺子女에 관한 원호에 대해서는 貸出制度의 충실을 도모함과 동시에 교통사고피해자유자녀친목회를 만들어 물심양면으로 유자녀의 보호에 노력하고 있다. 또한 自動車事故에 의한 중증후유장해자에 대해 가족의 經濟的, 精神的, 肉體的인 부담의 경감을 도모하기 위하여 개호료를 지급함은 물론 이러한 중증후유장해자에게 적절한 치료와 간호를 실시하기 위한 療養保護施設을 개설하여 피해자 보호의 충실을 도모하고 있다(<표 3-5> 참조).

〈표 3-5〉 자동차사고대책센타의 주요업무

구 분	주 요 내 용
자동차사고의 발생방지	o 운행관리자 등에 대한 지도강습 o 운전자에 대한 적성검사
자동차사고에 의한 피해자의 보호증진	o 교통사고 피해자 유자녀 등에 대한 원호 - 교통사고 피해자 유자녀, 중증 후유장해자 자녀에 대한 대출 : 일시금, 월금, 입학지원금 - 교통사고 피해자 유자녀 등의 가정상담 - 교통사고 피해자 유자녀 친목회 등의 운영 - 후유장해 보험금 등의 일부대체대출 o 중증 후유장해자 원호 - 중증 후유장해자 개호비 지급 - 중증 후유장해자 의료시설 설치·운영
자배책제도의 홍보	o 영화제작
조사·연구	o 자동차사고 발생방지 및 피해자보호에 관한 조사·연구와 그 성과의 보급

〈표 3-6〉 자동차사고대책센타의 업무실적

구분	운행관리자등 지도 강습 수강자수(명)		적성진단 수신자수 (명)	교통사고유자녀등 대출(명,백만엔)		중증후유장해자개호(명, 백만엔)	
	기초강습	일반강습		대출자수	대출금액	지급자수	지급금액
`91	11,243	112,988	283,269	5,752	1,226	1,129	1,004
`92	11,090	122,294	291,467	5,597	1,265	1,236	1,265
`93	10,207	129,567	286,702	5,413	1,227	1,346	1,310
`94	8,623	131,629	259,395*	5,185*	1,230*	1,485	1,411

주 : * 수치는 `95년 2월말 실적임.

다) 無保險車傷害保險

만일 가해자측이 對人賠償保險을 가입하지 않았던가 혹은 가입하였더라도 保險金額이 낮아 충분한 보상을 받을 수 없는 경우의 損害를 보상하기 위해 마련된 것이 無保險車傷害保險이다.

이 保險의 保險加入金額은 被保險自動車의 대인배상보험의 가입금액과 동액이나 대인배상보험의 가입금액이 무한인 경우에는 2억엔을 한도로 한다. 이 保險에서 지급되는 保險金은 被保險者가 입은 損害에 대해서는 다른 사람으로부터 回收할 수 있는 것(자배책보험, 대인배상보험등으로부터의 지급액 등)이 있으면 그것이 먼저 지급된 후, 보상되지 않은 잔액에 한하여 이 無保險車傷害保險으로부터 지급된다. `95년 3월말 현재 자동차소유자의 약 65%(공제계약 제외)가 이 담보에 가입한 것으로 나타났다.

3. 유럽

가. 槪要

유럽 전체적인 입장에서의 無保險運轉者[48]에 관한 문제를 포함한 自動車保險에 관한 사항은 「自動車保險 제1차 指針」, 「自動車保險 제2차 指針」,「自動車保險 제3차 指針」 및 「自動車保險 서비스 提供 指針」의 4개 지침에 의해 설명되어 질 수 있다.

제1차 지침 제3차 지침은 EC 지역의 국경통과 장애를 제거하여 地域市場 確立 및 機能의 추진을 도모하는 것을 목적으로 각 가맹국간 强制自動車賠償責任保險의 수준 및 내용격차를 축소하고 또 지역전역에 높은 수준의 被害者保護를 확보하는데에 있다.

제1차 지침은 「自動車 使用으로 인한 民事責任에 대한 保險 및 保險加入의 强制에 관하여 가맹제국의 法律을 접근시키기 위한 指針」을 목표로 하고 있지만 그린카드(Green Card)[49] 검사 철폐에 관한 구체적인 규정이 대부분이고 自動車保險에 관한 가맹제국의 법률을 접근시키기 위한 절차는 실질적으로 제2차 지침과 제3차 지침에 규정되어 있다.

특히, 제2차 지침에서는 〈표 3-7〉에서 보는 바와 같이 대인배상뿐만 아니라 대물배상도 强制保險으로 하고 保有不明車, 無保險車 등에 의한

48) 미국의 경우와 마찬가지로 각국의 법정배상책임보험에 가입하지 않은 운전자를 무보험운전자라 한다.

49) 그린카드(Green Card)제도는 1953년에 도입된 제도로서 각국의 자동차보험업자가 각 나라에 사무국(national bureau)을 설립하고 그 사무국에서 발행한 그린카드의 소지자가 외국에서 사고를 일으킨 경우 방문국 소재의 사무국이 사고처리를 하고 그 비용은 자국의 사무국으로부터 회수하는 제도이다.

사고에 대하여 보상을 하는 기관을 설립하도록 규정하였다.

〈표 3-7〉 자동차보험 제2차 지침의 주요내용

o 대인배상뿐만 아니라 대물배상보험도 강제보험으로 함 o 최저부보 의무액 설정 - 대인 1명 35만ECU(약 3억 4천만원) - 피해자가 복수인 경우는 명수×35만ECU - 대물 1사고 10만ECU(약 9천 7백만원) o 각 가맹국은 보유불명차, 무보험차에 의한 사고에 대하여 보상을 하는 기관을 설립하거나 또는 기존의 전문기관에 그 업무를 기탁할 것 o 피보험자, 운전자 등의 가족이 입은 상해에 대한 보상에 대해서도 가족이라는 이유로 면책되지 않을 것

제3차 지침에서는 보험보증기금(Guaranty Fund)에 보상을 청구함에 있어서 피해자에게 가해자로부터 보상금을 확보할 수 없다는 立證義務를 부여해서는 안된다고 규정함으로써 强制自動車保險分野에서 높은 수준의 소비자보호 조치 규정을 마련하였다.

이에 대해 自動車保險 서비스 提供 指針은 1988년에 채택된 손해보험 제2차 지침의 중요부분인 「서비스 제공의 자유에 관한 특별규정」에서 제외되었던 「强制自動車賠償責任保險」을 포함시켜 自動車保險 分野 서비스 提供의 자유를 촉진하는 것을 목적으로 하고 있다.

나. 無保險運轉者 現況

유럽국가의 無保險運轉者에 대한 정확한 통계자료는 없으며 다만 설문

조사에 의하여 대략적인 규모만을 파악할 수 있을 뿐이다. 〈표 3-8〉에서 보는 바와 같이 유럽국가들의 無保險運轉者 比率은 英國의 6%를 제외하고는 1% 2%의 수준으로 매우 낮은 것으로 나타났다.

〈표 3-8〉 유럽국가들의 무보험운전자 비율

구 분	프랑스	독 일	벨기에	네델란드	스웨덴	스위스	영 국
무보험차량비율	1.75%	1.00%	0.50%	1.00%	1.05%	0.15%	6.00%

자료 : OECD, "Automobile Insurance and Road Accident Prevention", 1990.

이러한 통계는 기타지역에 비해 낮은 수준이기는 하나, 많은 국가의 경우에 無保險運轉者 비율이 늘어나는 것으로 조사되었다. 무보험운전자가 발생하는 이유는 미국의 경우와 마찬가지로 財政的인 理由가 가장 큰 것으로 나타났다. 따라서 향후 인플레이션 및 계속 증가되는 클레임 비용으로 인하여 무보험운전자수의 증가가 계속되리라 보여진다. 또한 차량의 사용연수도 保險加入 與否를 결정하는 요소로 나타났는데 차량의 가치가 하락한 중고차량의 保險加入率이 낮은 것으로 조사되었다[50].

다. 프랑스의 自動車事故 被害者에 대한 社會的 保護制度

1) 事前的 制度

프랑스 정부는 二輪車의 보급 확대에 따른 무보험운전자의 증가와

50) OECD, *Automobile Insurance and Road Accident Prevention*, 1990, p 28.

1956년 EC의 「自動車의 義務保險에 관한 유럽 條約 草案」의 권고에 따라 1958년 2월 27일 법률 제58-208호로 「義務的 自動車 責任保險法」이 제정되었고 1985년 7월 5일 법률 제85-677호로 대폭 개정되어 현재에 이르고 있다.

이 법률은 원칙적으로 原動機附 陸上車輛 및 被牽引車를 운행하는 自然人 또는 法人(국가는 제외)에게 加入義務를 부여하고 있으며 가입의무를 위반한 경우에는 3년이내의 운전면허정지, 자동차압류, 벌금형 및 금고형 등의 처벌을 받는다. 다만, 主務官廳은 地方自治團體 및 충분한 재정적 담보능력을 가진 企業·團體에 대하여 보험가입의무의 전부 또는 일부를 면제할 수 있다.

保險會社에게 1차적인 인수의무가 주어지지는 않으나 保險加入者가 보험회사로부터 인수거절을 당한 경우 料率算定中央會(Central Bureau Tariffication)에 保險加入 申請을 하면 요율산정중앙회는 引受條件(할증 및 면책금액)과 保險料를 결정하여 보험회사에 제시하는데 이러한 경우 보험회사는 料率算定中央會가 결정한 조건으로 인수할 의무가 발생한다. 또한 料率算定中央會가 정한 보험요율에 의한 인수를 보험회사가 계속 거절할 경우 料率算定中央會는 당해 보험회사에 대하여 許可取消의 처분도 할 수 있다.

自動車 義務保險의 대상 담보종목은 대인배상과 대물배상이 해당되며 그 最低 保險加入金額은 대인배상의 경우에는 무한이며 대물배상은 1사고당 300만 프랑을 보험에 가입하여야 한다.

프랑스는 우리나라와 같은 自動車檢査制度가 없기 때문에 자동차검사

시 의무적 自動車保險의 가입확인이 불가능하다. 이에 대한 대안으로 保險證明書(교통단속경찰관이 요구시 이를 제시하여야 한다) 및 보험스티커(앞유리에 부착)제도로 가입확인을 하고 있다.

2) 事後的 制度

뺑소니 사고, 無保險車輛에 의한 사고, 保險事業者의 지급불능등으로 保險惠澤을 받을 수 없는 교통사고 피해자에 대한 보상을 목적으로 「自動車保障基金(Le Fonds de Garantie Automobile)」이 1951년 12월 31일 법률에 의해 신설되었다.

동 보장기금은 의무적 自動車保險에 관한 영업허가를 받은 모든 保險會社, 組合 또는 狩獵保險事業을 영위하고 있는 회사는 가입이 의무화되어 있고 14명의 이사로 구성된 理事會에 의해 운영되며 財務長官의 감독을 받는다. 이 보증기금의 재원은 〈표 3-9〉에 나타난 醵出金에 의해 조성되고 있다.

〈표 3-9〉 보증기금의 재원

- 보험회사는 자동차보험 분야에 있어서 보험료 또는 갹출금에 비례하여 기금부담 총액의 10%
- 보험계약자는 보험료의 1.9%
- 무보험사고에 대해 책임이 있는 가해자는 자기부담배상책임 금액의 10%(5%까지 감면가능)
- 고의로 보험가입의무를 위반한 자는 과세된 벌금의 50%
- 재판관에 의해 명확하게 불충분한 보험금을 산출했다고 판단된 보험자는 배상금액의 15% 이하

동 기금에서는 賠償責任이 있는 가해자가 불명이거나 保險에 가입하고 있지 않은 경우 또는 保險者에 의해 보험가입자에게 담보 제공이 거절된 경우에 보상한다. 人的 損害의 보상한도액은 없으며 精神的 損害도 보상한다. 物的 損害에 대한 보상은 1사고당 3백만프랑(피해물의 소유자마다 2,000프랑 공제)을 限度額으로 하고 현금, 유가증권, 귀중품은 담보하지 않으며 의류 등에 대하여는 6천프랑을 한도로 한다.

保證基金은 사고에 대한 責任이 있는 加害者 또는 그 保險者에 대하여 보증금 채권자가 갖는 權利를 代位하며 사회보장 또는 기타 제3자로부터 그 손해를 완전히 보상받은 피해자는 다시 保證基金으로부터 급부를 받을 수 없다.

라. 獨逸의 自動車事故 被害者에 대한 社會的 保護制度

1) 事前的 制度

獨逸 政府는 無保險運轉者 防止를 위하여 「自動車保有者의 義務保險에 관한 法律」(이하 "義務保險法"이라 한다)를 제정하여 自動車 保有者는 對人 및 對物의 自動車 賠償責任을 일정액 이상으로 가입토록 의무화되어 있다. 즉, 동법에 의하여 獨逸內의 장소에 主車庫地가 있는 自動車 및 수반차의 보유자는 그 自動車를 공공의 도로 또는 장소에서 사용하는 동안에 발생하는 대인배상, 대물배상 및 순재정손해(pure pecuniary loss)를 담보하는 賠償責任保險 契約을 締結, 維持해야 하는 의무를 진다.

無保險車의 사용에 대해서는 1년이하의 징역·금고·압류 또는 벌금형

이 과해진다. 다만, 그것이 過失에 의한 경우에는 6개월 이하의 자유형 또는 180일 상당의 벌금형에 처하고, 故意에 의한 경우는 自動車가 몰수될 수 있다.

同法에서 규정한 최저 보험가입금액은 〈표 3-10〉과 같으며 순재정손해는 人的·物的損害에 대해 아무런 관련이 없는 재정상의 손해이다.

〈표 3-10〉 최저 보험가입금액

o 대인배상 : 1인당 1,000,000마르크, 1사고당 DM 1,500,000마르크
o 대물배상 : 400,000마르크
o 순재정손해 : 40,000마르크
o 좌석수가 10개 이상인 승합차는 좌석수에 따라 증액
- 좌석수가 10인 이상 80석까지 1좌석당 추가 보험가입금액
· 대인배상 : 15,000마르크(1인당)
· 대물배상 : 1,000마르크
· 순재정손해 : 200마르크
- 좌석수가 81석 이상인 경우 1좌석당 추가 보험가입금액
· 대인배상 : 8,000마르크(1인당)
· 대물배상 : 1,000마르크
· 순재정손해 : 200마르크

保險者는 보험가입자의 請約이 있을 때 이를 인수할 의무가 있으나 사업방법서상의 사업구역을 벗어난 경우와 保險料의 미납 및 重複保險契約의 체결시등에는 義務保險法 規程에 따라 청약일로부터 2주 이내에 서면으로 保險引受를 거절할 수 있다.

또한 保險者는 初回保險料의 지급이 있으면 보험가입자에게 보험가입

증명서를 발행하여야 하며 保險加入의 確認은 車輛登錄의 前提條件이다. 登錄義務가 없는 보조모타를 부착한 자동차, 오토바이 통원차에 대해서는 보험표지(스티커)를 발행한다.

2) 事後的 制度

無保險車, 뺑소니차 등에 의한 피해자의 구제수단으로서 義務保險法에 기초한 「自動車事故損害補償基金(Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen)」이 설치되어 있다. 따라서 피해자는 이 기금에 대하여 인적·물적피해에 대한 보상을 청구할 수 있다.

보상기금 업무는「交通事故犧牲者救濟協會(Verkehrsopferhilfe e.V.)」에 위탁되고 있으며, 이 협회는 責任·傷害·自動車保險協會(HUK-Verb-and)의 회원인 保險者들에 의하여 구성되고 있다. 동 보상기금에 의하여 보상받을 수 있는 경우는 ① 사고를 야기시킨 자동차가 불명확한 경우, ② 자동차보유자, 소유자 및 운전자가 배상책임보험에 가입하지 않았을 때, ③ 배상책임이 있는 사람의 고의 또는 법규위반으로 배상책임이 담보되지 않는 경우등 손해배상 청구권자가 자동차 보유자, 소유자 또는 이 법률에 의한 보험사업자로부터 손해배상을 받지 못하는 때등이 해당된다.

補償基金은 義務保險法에서 정한 최저 보험가입금액의 범위에서 보상금을 지급하나 物的損害의 경우에는 1,000마르크를 초과한 금액에 한하여 보상한다. 또한 事故를 야기시킨 自動車가 불명확한 경우에는 민법 제847조의 규정에 의한 精神的 損害(慰藉料)를 타당한 범위내에서 청구할 수 있도록 규정하고 있다. 이 협회는 피해자에 대해 피해보상을 한 때는 피

해자가 가해자에 대하여 가지는 損害賠償請求權을 代位하여 취득한다. 그리고 피해자와 협회간에 분쟁이 생긴 때는 被害者는 基金에 부설되어 있는 仲裁機關에 調整을 신청할 수 있다.

마. 英國의 自動車事故 被害者에 대한 社會的 保護制度

1) 事前的 制度

英國의 自動車保險과 관련된 대표적인 法規로는 道路交通法(Road Traffic Act)을 들 수 있다. 同法은 自動車保險과 관련된 대부분의 사항을 규정하고 있으며 그 세부 법령은 다양한 분야에 적용되고 있다.

道路交通法의 주 내용으로는 자동차의 사용으로 인하여 제3자에게 야기시킨 사망 및 부상에 관한 賠償責任을 보상하는 保險, 所定의 保證[51] 또는 現金供託[52]에 의무적으로 가입하지 않으면 어느 누구도 도로상에서 자동차를 사용할 수 없음을 규정하고 있다.

이 法에 의한 補償限度는 對人賠償의 경우 무한보상으로 판결액과 이자 전액을 보상하며 對物賠償의 경우 250,000파운드를 상한으로 판결액과 이자를 보상한다.

---

51) 1972년 도로교통법 제146조 제2항에 의하면 ① 피면허보험사업자에 의한 보증, 또는 ② 영국에서 사업으로서 보증을 행하는 자로서 최고법원(Supreme Court)의 사법회계관(Account General)에게 £15,000를 공탁하고 있는 자의 보증을 말한다. 이때 승객을 운송하는 공공운송사업은 £25,000, 기타의 경우는 £15,000 이상의 보증을 하지 않으면 안된다.

52) 자동차의 소유자가 최고법원의 사법회계관에게 £15,000를 공탁하는 것을 말한다.

이 法에서 意味하는 "도로(road)"란 일반인이 접근할 수 있는 일체의 도로를 의미하므로 대저택에 속한 사유도로에서 사용중인 自動車일지라도 일반인이 접근할 수 있다면 義務的으로 保險에 가입하여야 한다.

自動車運行者가 보험가입의무를 위반하는 경우에는 犯罪로 되고, 이에 대해서는 5,000파운드의 높은 罰金이 부과된다.

英國에서는 保險加入을 확인하기 위한 방법으로 차량세 취급기관에 의한 체크방법과 警察에 의한 체크방법이 있다. 차량세의 납부의무와 결부하여 정기적[53]으로 차량사용을 허가하는 제도가 있고 그 때마다 차량세의 납부와 함께 保險證明書(Certificate of Insurance)[54]나 保證證明書(Certificate of Security) 또는 供託證明書를 제시하지 않으면 안된다.

차량사용 허가의 신청 및 차량세의 납부는 地方稅務署에서 취급하지만, 그 허가의 更新節次는 차의 용도나 허가기간 등에 변경이 없으면 상급 우체국(head post office)에서 행할 수 있다.

自動車를 도로상에서 사용하거나 도로상에 두는 자는 使用許可證(licence)을 그 自動車에 소정의 방법으로 장착·게시하지 않으면 안되고 이에 위반한 경우는 20파운드 이하의 罰金에 처한다.

---

53) 허가사용의 기간은 차량세의 1년분을 납부하면 1년간의 사용허가를 받을 수 있고, 연세액이 18파운드를 초과하는 차량에 대해서는 차량세 반년분을 납부하고 6개월간의 사용허가를 받을 수 있으며, 특수차량으로서 제한부 또는 조건부의 사용허가가 주어진 것에 대해서는 7일간의 사용허가를 얻을 수 있다.

54) 강제보험의 가입유무에 대한 체크수단으로서 보험증권이 아닌 보험증명서가 사용되고 있다. 이에는 ① 피보험자동차, ② 보험계약자명, ③ 보험의 개시일, ④ 보험기간 만료일, ⑤ 운전자 또는 그 범위, ⑥ 차의 사용에 관한 제한사항 등이 기재된다. 보험증명서는 보험증권의 발행일 후 4일 이내에 발행되어야만 한다.

위와 같이 英國에서는 1년 혹은 반년 등의 주기로 차량사용 허가 신청시에 차량세 납부와 함께 保險證明書 등을 제시하도록 하고 있으므로 이 제도가 强制保險의 가입여부를 확인하는 기능을 가지고 있다. 다만, 이 保險證明書등은 차량의 사용허용기간의 개시시에 있어서 유효한 것이면 되고 사용허가기간의 전부를 담보하는 것을 요하지는 않는다. 따라서 이 制度는 운행되고 있는 모든 自動車가 强制保險加入義務를 준수하고 있는 것을 보증하는 것은 아니다.

한편 警察에 의한 保險 등의 加入有無를 체크하는 방법으로는 경찰이 수시로 保險證明書 또는 保證證明書의 제시를 요구할 수 있고 이에 응하지 않을 경우에는 50파운드 이하의 벌금에 처한다.

만일 대인사고가 발생한 경우에 운전자가 경찰관의 요구에 따라 그 장소에서 保險 또는 保證證明書를 제시할 수 없을 경우 운전자는 사고발생 후 24시간내에 警察署 또는 警察官에게 사고보고를 하고 이 증명서를 제시하지 않으면 안된다. 이를 어긴 경우에는 100파운드 이하의 罰金에 처한다.

英國의 경우에는 우리나라와 달리 綜合保險에 가입하였다 하더라도 교통사고 처리에 따른 特例惠澤이 없으며, 교통사고 발생시 형사처벌여부는 교통사고의 결과가 死亡이냐 重傷이냐 하는 것과는 관계없이 사고당시 사고운전자가 어떻게 운전하였느냐에 따라 기소여부를 결정한다. 즉, 事故의 結果(consequence of accident)보다는 運轉者의 運轉態度(stand-ards of driving)에 전적으로 달려 있다. 運轉態度의 適正性 與否는 경찰관의 조사에 따라 검찰이 판단하며, 英國의 경우 이러한 운전태도에 대한

철저한 調査와 處罰이 운전자의 안전운전을 유도하고 교통사고를 감소하는데 기여하고 있다.

2) 事後的 制度

無保險운전자 및 運轉者不明의 차에 의한 피해자구제를 관장하는 기관으로서 自動車保險者協會(Motor Insurer's Bureau : MIB)가 설치되어 있고, 强制自動車賠償責任保險을 영위하는 保險事業者는 모두 이 협회의 회원이 되도록 의무화하고 있다.

自動車保險者協會는 1972년 11월 22일부터 「無保險運轉者에 의한 被害者의 補償(Compensation of Victims of Uninsured Drivers : CVUD 1)」에 관한 協定과 「運轉者不明車에 의한 被害者의 補償(Compens-ation of Victims of Untraced Drivers : CVUD 2)」에 관한 協定에 따라 각각 보상을 행한다.

無保險運轉者에 의한 피해자가 협회로부터 보상을 받기 위해서는 그 전제조건으로서 가해자의 賠償責任에 관한 판결을 얻는 것이 필요하다. 즉, 自動車事故에 의하여 인적손해가 생긴 경우에 그 賠償責任에 관한 판결을 얻어 그 판결이 집행가능하게 된 때로부터 7일 이내에 완전히 이행되지 않는 때에 자동차보험자협회는 그 불이행액을 당해 판결에 의한 권리자에게 지급한다.

判決不履行時에 자동차보험자협회가 보상하는 것은 다음의 세가지 경우로 설명되고 있다. 즉 ① 保險이 없는 境遇, ② 保險이 있어도 어떠한 이유에서 그것이 효력을 갖지 않는 경우[55], ③ 保險者의 支給不能의 경우

등이다.

自動車保險者協會에의 請求는 뺑소니의 경우와 같이 人的 事故에 대해 책임이 있는 자를 찾아낼 수 없는 경우에도 할 수 있다. 다만, 다음의 요건이 인정되어야 한다. 즉 ① 可能性을 비교형량한 경우(on the balance of probabilities)에 그 불명자(untraced person)가 당해 인사사고에 대해 損害賠償責任을 부담할 것이라고 인정할 수 있는 사정이 있을 것, ② 그 불명자가 부담하는 損害賠償責任이 1972년 道路交通法에 의한 保險 또는 保證에 의하여 담보를 요하는 것일 것, ③ 그 불명자의 故意로 인한 人的 事故가 아닐 것, ④ 사고발생일로부터 3년이내에 서면에 의하여 자동차보험자협회에 대한 청구가 행해질 것이다.

이 請求에 대해 자동차보험자협회는 법률에 따라 청구자가 승소했을 경우에 그 불명자로부터 추징할 권리 즉 損害賠償額을 산정하여 이를 지급한다. 이 경우 피해자가 가해자의 과실을 입증해야 하는 것은 無保險運轉者의 경우와 마찬가지이다.

또 自動車保險者協會가 지급하는 金額에는 期待餘命의 상실에 대한 배상 및 위자료와 喪失所得(loss of earning)에 관하여 청구자가 이미 자기의 사용자로부터 수령하고 있는 賃金·給與등은 포함되지 않는다.

---

55) 피보험자의 의무위반에 의한 보험자 면책의 경우나 보험자가 보험계약을 취소 또는 해약할 수 있는 경우를 말하는 것으로 해석된다. 다만 피해자에 대한 관계에 있어서는 보험자의 이러한 항변권은 도로교통법에 의하여 크게 제한된다.

4. 各國 制度의 比較 分析

自動車의 운행으로 인한 사고를 전제하는 한, 가해자인 보유자의 賠償資力을 확보해야 하고 이를 위해서는 사전에 賠償責任保險에 가입해 두는 것이 가장 효과적인 방법이라고 할 수 있다. 그러나 自動車가 保險에 가입되어 있지 않거나 뺑소니등과 같이 운전자를 알 수 없는 경우에는 被害者 救濟를 어떻게 할 것인가가 문제인 바, 이에 관하여 앞서 검토한 主要國家別 制度의 特徵을 比較·要約해 보면 〈표 3-11〉와 같다.

기본적으로 각국은 공통적으로 無保險運轉者가 발생하지 않도록 保險加入을 强制化하거나 義務化하는 법안을 마련하여 사고발생시 피해자에 대한 최저한의 보상이 이루어지도록 하고 있다. 그러나 강제보험의 보상범위나 보상한도에 있어서는 각국의 사회적·경제적 특성이 반영되어 다소 차이를 보이고 있다. 强制保險의 보상담보범위에 있어서는 대부분의 나라들이 타인의 생명이나 신체를 담보하는 對人賠償과 타인의 물적손해를 담보하는 대물배상에 대하여는 대부분의 나라들이 가입을 强制(義務)化하고 있으나 일본의 경우처럼 대물배상의 가입을 强制化하지 않은 나라도 있다.

强制保險의 補償限度는 각국별로 차이가 있는데 英國, 프랑스의 경우에는 無限補償을 하고 있으나 대부분의 국가에서는 有限補償을 하고 있다. 유한보상을 하고 있는 국가를 1인당 GNP를 기준으로 비교하여 보면 독일이 1인당 GNP의 26배에 해당하는 비교적 높은 수준의 補償限度를 정하고 있는 반면에 日本 및 美國은 각각 1인당 GNP의 7.1배, 1.9배 수

〈표 3-11〉 각국의 자동차사고 피해자에 대한 사회적 보호제도 비교

구 분	미국(뉴욕주)	일 본	프 랑 스	독 일	영 국
강제보험 실시여부	1957년 실시	1956년 실시	1939년 실시	1939년 실시	1931년 실시
강제보험 관련법	차량교통법	자동차손해 배상보장법	보험법	도로교통법, 의무보험법	도로교통법
강제보험 보상한도	대인 : 1인당 $50,000 대물 : 1사고당 $5,000	대인 : 1인당 ¥3,000만 대물 : 없음	대인 : 1인당 무제한 대물 : 1사고당 F300만	대인 : 1인당 DM100만 대물 : 1사고당 DM40만	대인 : 1인당 무제한 대물 : £25,000
인수의무	없음	있음	없음 [1]	있음	없음
강제보험 미가입시 처벌사항	$100 $1000의 벌금 또는 15일 이하의 금고형	¥50,000이하의 벌금 또는 6개월 이하의 징역	F2500 5000의 벌금, 10일 1월의 금고형, 운전면허 또는 차량사용정지	1년이하의 징역·금고·압류 또는 벌금형	£5,000의 벌금
무보험차량에 의한 피해자 보호제도	불이행판결기금, 무보험운전자상해담보부보 강제	정부보장사업	자동차보장기금	자동차사고 손해보상기금	자동차보험 자협회
기금재원	주정부	자배책보험료에 포함	피보험자, 보험회사 및 무보험운전자가 부담	보험회사가 부담	보험회사가 부담
1인당 GNP(94년)	$25,808 (1.9배) [2]	$37,925 (7.1배)	$22,847 (무제한)	$25,073 (26배)	$17,842 (무제한)

주 : 1. 1차적으로 인수의무는 없으나 인수거절계약자에 대해 중앙요율심사회에서 결정한 인수조건이나 요율에 의해 인수의무가 부여됨.

2. 보상한도의 1인당 GNP 배수 = 보상한도(대인기준) ÷ 1인당 GNP

준을 유지하고 있는 것으로 나타났다. 특히, 美國의 경우에는 최소한의 보상을 그대로 유지하고 있는 것은 保險加入者가 자신의 소득수준 등을 고려하여 一部保險運轉者擔保에 의해 보상한도를 스스로 선택할 수 있기 때문이다. 强制保險의 補償限度는 그 나라의 國民所得, 平均支給保險金 水準등 여러 가지 요인들이 복합되어 나타나는 社會的 受容性 與否에 의하여 결정되어 지는 것으로 보인다.

한편 유럽 국가들은 국가간에 자유롭게 왕래할 수 있는 점을 고려하여 無保險運轉者 問題에 대해 전체 EC국가간의 강제자동차배상책임보험의 조화를 도모하고 사고 피해에 대한 보상의 격차를 축소하기 위해 「自動車保險 제2차 指針」에 의해 對人賠償뿐만아니라 對物賠償도 强制保險으로 하고, 보유불명차, 무보험차등에 의한 사고에 대하여 보상을 하는 기관을 설립하도록 하고 있다. 또한 최저 부보 의무액을 대인 1인당 35만에큐(약 3억 4천만원), 1사고당 무한, 대물 1사고당 10만에큐(약 9천 7백만원)을 규정하여 최저 부보의무액 이하의 나라에서는 일정기한내에 同 義務額 水準으로 상향 조정하도록 함으로써 유럽 공동의 最低 補償水準을 확보하고 있다. 특히, 對人賠償 부보의무액의 경우 補償限度를 無限으로 하고 있는 나라는 英國뿐이었으나 프랑스가 `94년에 500만프랑에서 無限補償으로 전환하는등 補償限度의 高額化 또는 無限補償化가 점진적으로 이루어지고 있다. 또한 日本의 경우도 任意保險에 대인배상 무한담보가 신설(′84년)된 이후 無限擔保 加入率이 꾸준히 증가하여 `95년 3월말 현재 대인배상 가입자의 87.8%가 無限補償에 가입하는등 가입자의 무한담보의 선호현상이 뚜렷하게 나타나고 있다.

무보험운전자로 인한 被害當事者 스스로의 解決方案의 하나로서 無保險自動車傷害擔保와 관련하여 美國의 일부 주에서는 이 商品에의 加入을 强制化하고 있고 기타 대부분의 주에서는 보험회사로 하여금 이 상품의 판매를 强制化 하고 있다. 반면에 日本에서는 이 상품의 강제판매는 실시하지 않고 있으나 自家用自動車綜合保險(SAP)이나 自動車綜合保險(PAP)에서 無保險車傷害擔保를 포함, 세트화한 상품을 판매하고 있다. 그러나 유럽에서는 이 商品에 대한 특별한 조치는 없는 것으로 나타났다.

한편 美國, 英國 등의 국가는 정부가 保險會社에 强制保險의 인수의무를 부여하지 않고 있는 반면, 日本, 獨逸등 정부의 개입이 강한 국가에서는 保險會社에 强制保險의 引受義務를 부과하고 있는 것으로 나타났다. 또한 각국은 형태는 다르지만 强制保險 加入與否를 체크하기 위한 제도적 장치를 두고 있는 것으로 나타났으며 조사결과 未加入者로 판명되는 경우에는 국가별로 벌금형, 금고형, 운전면허정지, 차량몰수 등의 다양한 제재조치가 부과되고 있다. 특히, 英國의 경우 保險加入義務를 위반한 경우 부과되는 罰金을 5,000파운드로 대폭 강화하였다.

뺑소니차, 無保險自動車, 盜難自動車 등에 의한 피해자 보호를 위해 각국은 형태는 다르지만 특정 기금을 적립하여 無保險車 등에 의한 피해자 보상을 실시하고 있다. 일본의 경우와 같이 强制保險 契約締結時 保險料의 일부로 保障事業基金을 징수하여 운영하는 경우가 있는가 하면, 미국의 경우와 같이 주정부에서 不履行判決基金制度를 운영하는 경우도 있다. 한편, 독일과 영국의 경우는 이를 보험회사에서 전액 부담하고 있다.

Ⅳ. 自動車事故 被害者에 대한 社會的 保護制度의 改善方案

1. 現行 制度의 問題點

가. 責任保險 未加入者에 대한 制裁措置 未洽

앞에서 살펴본 바와 같이 주요 先進國에서는 自動車를 運行하는 자에게 保險加入을 의무화함으로써 被害者 保護를 위한 제도적 장치를 마련하고 있으며, 이를 위반하였을 경우에는 自動車 登錄을 取消하거나, 拘束 또는 罰金을 부과함으로써 가입 불이행에 대한 제재를 매우 강력하게 하고 있다. 우리나라의 경우에도 1963년 자배법을 제정하여 責任保險의 加入을 의무화하고 있고, 이를 위반한 경우 行政官廳에서 과태료 부과와 동시에 責任保險등에의 가입명령을 하도록 하고 있다.

그러나 이러한 法的인 制裁措置는 外國의 制裁措置와 비교하여 그 처벌의 강도가 매우 약한 것으로 나타났다. 예를들어 自家用自動車의 경우 未加入期間에 따라 최고 30만원의 과태료부과에 그치고 있다. 따라서 責任保險 未加入者에 대한 制裁措置가 약해 自動車運轉者가 규제에 대한 부담감을 별로 느끼지 못하는 것이 責任保險 未加入의 한 요인으로 작용하고 있는 것으로 판단된다.

나. 責任保險 未加入者 確認制度의 非效率性

自賠法에 의해 관할관청에서 責任保險 加入與否를 확인하도록 하여 責任保險 未加入者에 대하여 일정한 제재를 가하도록 하고 있다. 그러나 保險加入事實與否에 대한 확인이 保險會社, 共濟組合, 保險開發院, 각 시·도 전산센타, 관할 시·군·구, 미가입자 등의 매우 복잡한 과정을 거쳐 이루어지고 있다. 따라서 현실적으로 責任保險 未加入者 색출이 어렵고, 미가입자에 대한 최종확인의 주체인 관할 시·군·구의 行政力 不足으로 인하여 원활하게 추진되고 있지 않는 것으로 판단된다. 또한 保險加入事實 確認體系에도 불구하고 建設機械管理法의 적용을 받는 建設機械中 大統領令이 정하는 건설기계(덤프트럭등 6종)에 대해서는 실질적인 확인 자체가 어려운 실정이다.

한편 보험가입자의 주소지이전이나 차량양도·양수시 차량번호 등의 變更事項에 대한 통보지연 등으로 보험가입 사실확인에 필요한 所要時間이 長期化[56]되는 문제도 있다. 이에 따라 실제 보험에 가입하였음에도 미가입자로 통보되어 일련의 확인절차를 밟는 社會的·經濟的 費用이 浪費[57]되고 未加入者로 잘못 분류된 운전자들의 많은 민원이 야기되고 있

56) 보험가입의 확인은 가입 당시에 바로 이루어지지 않고 손해보험회사에서 보험개발원으로 통계의 집적이 이루어지고 다시 보험가입사실여부가 관할 시·군·구에 통보된후 미가입자로 분류된 자동차소유자에게 통지되는 시간 등을 고려하면 약 2개월의 시차가 발생한다.

57) 책임보험미가입자 처리업무에 소요되는 비용으로는 행정 및 보험관련단체의 인건비용, 전산비용, 우편발송비용등이 있는데 추산가능한 비용인 인건비용 및 전산비용이 연간 최소 50억원 이상이 소요되고 있는 것으로 나타났으며 이외의 우편발송비용 및 민원관련비용 등을 감안할 때 그 비용은 막대하다고 할 수 있다.

는 실정이다.

우리나라는 선진외국과 달리 責任保險에 가입하지 않은 자에 대해 「自動車責任保險 未加入者에 대한 業務處理指針」을 마련하여 모든 가입의 무자에 대해 電算體系를 통해 점검하는 독특한 방법을 운영하고 있다. 그러나 앞에서 언급하였듯이 同 確認體系로는 실질적인 확인이 불가능한 차종이 존재하고 있고 行政力 浪費의 소지가 많을 뿐만 아니라 시간 소요도 많아 效率性이 낮은 것으로 나타났다.

다. 責任保險 補償限度 水準의 未洽

强制保險인 責任保險이 社會保護制度로서의 역할을 다하려면 被害를 실질적으로 회복할 수 있는 정도의 보상이 이루어져야 한다. 그러나 `95 사업년도에 사망자 1인당 평균지급보험금(6,600만원)이 현행 보상한도를 초과한 현실에서 현행의 보상한도액으로는 피해자를 충분히 보호할 수 없다. 즉, 사망자 1인당 실질 平均支給保險金 水準은 `97년 8월부터 적용되는 責任保險 補償限度 水準인 6,000만원을 이미 초과하고 있다. 또한 앞으로 이 隔差는 더욱 크게 벌어질 전망으로 예상되어 이에 대한 現實化가 필요한 실정이다.

또한, 現行 責任保險의 補償限度는 피해형태별 즉, 사망·부상·후유장해별로 구분되어 있으며 부상과 후유장해의 경우에는 다시 급별로 각각 14구분되어 被害程度에 따라 保險金이 차등 지급되고 있다. 그러나 이러한 급별구분으로 인하여 동일한 형태의 피해를 입은 被害者라 할지라도 피해자의 연령, 건강상태, 의사의 진단등에 따라 치료에 필요로 하는 비

용이 크게 차이가 나는 현상이 발생한다. 따라서 任意保險에서 單一補償限度(single limit) 形態로 운영되고 있는 점에 비추어 責任保險의 피해형태별 보상한도를 그 초과손해를 보상하는 對人賠償Ⅱ와 같이 통일하는 방안이 검토되어야 할 것이다.

라. 物的被害에 대한 保護制度 未備

自賠法에는 타인의 물적피해를 담보하는 保險加入 義務化에 대한 규정이 없어 타인의 物的被害에 대한 보상이 이루어질 수 없다. 자동차사고로 인한 타인의 인적·물적피해에 대한 충분한 보상을 위해서는 對物賠償에 대한 加入의 强制化도 고려되어야 하는 것이다. 그러나 자동차 사고로 인한 물적피해가 점차로 高額化되고 그 손해배상으로 인한 가해자의 經濟的 困難과 賠償能力이 없는 가해자로부터 피해자가 배상을 받지 못함으로써 받게되는 피해자의 경제적 타격 등은 날로 증대되고 있는 실정이다. 따라서 對物賠償도 任意保險의 영역에만 맡겨둘 것이 아니라 일정한도의 범위내에서 피해자가 보상받을 수 있도록 하는 加入强制化 方案이 마련되어야 할 것이다.

마. 二輪自動車의 保險加入을 위한 制度的 裝置 未備

責任保險 加入 事實與否 확인을 위해 관할관청에서는 이륜자동차를 제외한 일반자동차의 경우 신규등록시뿐만 아니라 이전등록 및 계속검사시에도 保險加入事實여부를 확인하고 있다. 그러나 이륜자동차의 경우에는

사용신고시에만 保險加入事實을 확인하도록 되어 있고 그 이후에는 보험가입사실여부에 대한 確認裝置가 전혀 없는 실정이다. 이러한 제도적인 장치의 미비, 二輪車所有者의 保險意識 缺如 등의 이유로 인하여 責任保險에의 가입율이 16% 수준에 그치고 있다. 더욱이 피해자에 대한 적정보상이 실질적으로 이루어지는 任意保險의 賠償責任擔保(대인배상Ⅱ 및 대물배상)의 경우는 保險加入率이 2% 수준으로 나타나 被害者 保護에 많은 문제점을 낳고 있다.

`95 사업년도에 이륜자동차에 의해 2,475건의 보험사고가 발생하였으며 이로 인하여 151명의 사망자와 20,462명의 부상자가 발생한 것으로 나타났다(<표 4-1> 참조). 그러나 二輪自動車의 保險加入率을 감안할 때 전체 이륜자동차에 의한 사고실적은 이 보다 6배 가량 높은 것으로 추정된다. 이러한 현실에서 이들 被害者에 대한 保護를 위해 이륜자동차의 保險加入率 제고를 위한 특별한 조치가 반드시 이루어져야 할 것이다.

〈표 4-1〉 이륜자동차 사고현황

(단위 : 건, 명)

구 분	사고건수	사 망 자	부 상 자	보험가입율
책임보험	2,475	151	20,462	16.7%
대인배상Ⅱ	579	9	587	2.0%
자기신체사고	34	2	33	0.1%

자료 : 보험개발원

특히, 二輪自動車 사고의 대부분은 〈표 4-2〉에서 보는 바와 같이 20세이하 또는 20대 초반의 저연령층에 의하여 발생하는 것으로 나타났다.

이러한 현상은 근래 社會 問題化되고 있는 폭주족 문제와도 관련되어 있다고 보여지며, 低年齡階層은 社會的 責任이나 道德的 意識이 결여되어 다른 계층에 비하여 交通安全에 대한 意識이 부족한 것으로 나타났다. 또한 저연령계층은 經濟的 能力의 결여로 거의 보험에 가입 하지 않은 상태로 차량을 운행하고 있어 큰 사회적 문제로 대두되고 있는 실정이다. 따라서 이러한 二輪自動車 운행계층에 대한 交通安全啓導와 保險加入을 적극 誘導하는 방안이 시급히 마련되어야 할 것이다.

〈표 4-2〉 이륜자동차 연령별 사고현황

(단위 : 건, %)

구 분	20세이하	21-25	26-30	31-40	41세이상	합 계
사고건수	4,834	1,963	1,237	1,921	2,753	12,708
구성비	38.0	15.4	9.8	15.1	21.7	100.0

자료 : 경찰청, 「교통사고통계」, 1996, p 98.

또한 현행 自動車管理法에서는 二輪車의 정의를 배기량 50cc 이상으로 한정하고 있어 自賠法 제3조에 의거 强制保險인 責任保險의 가입대상은 이에 한정된다. 따라서 정확한 保有臺數(약 38만대로 추정됨[58])조차 알 수 없는 이륜차중 배기량 50cc 미만의 이륜차는 사용신고없이 운행할 수 있으며 강제보험인 책임보험의 가입대상에서도 제외되어 이들 차량의 대부분이 無保險狀態로 운행된다는 문제점을 안고 있다[59].

58) 교통안전진흥공단에서 '93년에 전체 이륜자동차중 50cc 미만의 이륜자동차가 차지하는 비중을 15.8%로 추정한 바, 이를 최근의 이륜자동차 보유대수 기준으로 환산하면 50cc 미만의 이륜자동차는 약 38만대로 추정된다.

59) 50cc 미만 이륜차의 무보험상태에 따른 문제를 개선하기 위하여 50cc 미만

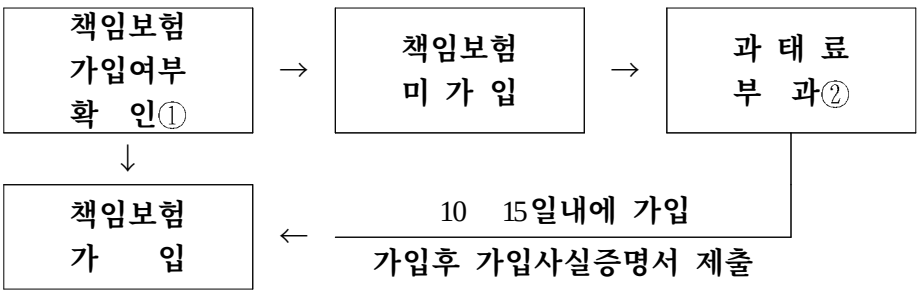
2. 自動車事故 被害者를 위한 社會的 保護制度의 改善方案

가. 法律 및 制度側面의 改善方案

1) 責任保險 未加入者 確認體系의 改善 및 制裁의 强化

責任保險制度가 효율적으로 운영되어 責任保險 未加入者가 발생되지 않도록 하기 위해서는 두가지 측면에서의 개선이 이루어져야 할 것으로 판단된다. 〈그림 4-1〉에서 보는 바와 같이 責任保險 加入與否 確認體系는 크게 보험가입자와 미가입자로 분류하는 과정과 미가입자로 최종 확인되면 차종 및 미가입기간에 따라 과태료가 부과하는 과정으로 구분된다. 따라서 責任保險 未加入者를 방지하고 책임보험제도의 실효성을 높이기 위해서는 먼저 현행 책임보험 가입자와 미가입자를 분류하는 장치가 보다 효율적으로 운영되도록 하는 방안과 책임보험 미가입자에 대한 現行의 制裁措置를 보다 强化하는 方案이 강구되어야 할 것이다.

〈그림 4-1〉 책임보험 가입여부에 따른 제재 절차



이륜차가 가입할 수 있는 상품인 모터비이크 종합보험을 개발하여 판매하고 있으나 '96.9월말 현재 677대만이 가입하고 있는 실정이다.

責任保險 加入與否 確認制度가 효율적으로 운영될 수 있도록 하는 方案으로, 현재 정부에서 建設交通部를 주관으로 自動車와 관련된 民願處理體系의 一元化를 추진하고 있는데 責任保險 加入與否의 확인업무도 동 民願綜合電算網을 활용하는 방안을 고려할 수 있겠다. 이러한 민원전산망과의 연계는 기존의 보험가입여부의 확인기간을 7 10일 정도로 단축시킬 수 있는 장점이 있다. 이를 위해서는 각 관할관청에서 責任保險 등의 가입사실조회 시스템에 의하여 가입사실을 확인할 수 있도록 통일적인 電算體系를 갖추어야하고 장기적으로는 民願綜合電算網과의 連繫를 통하여 처리체계를 보다 개선할 수 있을 것이다.

그러나 현재의 責任保險 未加入者에 대한 確認體系나 향후 추진하려고 하는 民願綜合電算網과의 연계체계 모두 앞서 언급한 문제점들을 일부 보완하는데 그치는 것으로 근본적인 해결방안이 되지는 못한다. 즉, 현재 責任保險 未加入者數는 自動車保有者가 극히 일부분인 약 0.2%(2만명)에 불과한 실정이므로 이의 개선을 위해 關聯電算體系의 構築 및 過怠料賦課에 따른 行政處理費用 등의 막대한 經濟的 費用을 투자하는 것은 비효율적이라 판단된다. 따라서 현행 미가입자 확인업무의 지속여부는 效率性이나 實效性 次元에서 보험가입사실 확인체계의 개선과 더불어 반드시 재검토되어야 할 것이다.

다른 한편으로 현행의 전산기기를 통해 모든 가입자의 保險加入與否를 月단위로 확인하는 체계를 일상적이고 항시적인 점검체계로의 전환을 고려해볼 수 있겠다. 그 方案으로서는 현재 英國에서 시행하고 있는 警察官에 의한 보험가입여부의 확인제도를 들 수 있겠다. 이 제도에 의하면 警

察官은 운전자에게 수시로 保險 또는 保證證明書의 제시를 요구할 수 있다. 또한 사고가 발생한 경우에 운전자는 경찰관 또는 정당한 권리를 가진자가 保險 또는 保證證明書의 제시를 요구할 때 즉시 이를 提示하여야 한다. 사고현장에 경찰관이 없었던 경우에도 사고발생 후 24시간내에 경찰서 또는 경찰관에게 사고를 보고하고 이 증명서를 제시하여야 한다.

따라서 우리나라도 英國과 같이 警察官이 교통위반 및 음주단속 등의 외근활동시 수시로 保險加入與否를 확인하는 恒時 點檢體系를 도입하는 것이 無保險運轉者 防止를 위한 效率的인 制度라 판단된다. 이와 관련된 조항은 道路交通에 관한 모든 사항을 규정하고 있는 道路交通法에 규정하는 것이 가장 합리적이라 판단된다. 그러나 우리나라는 法定强制保險인 책임보험의 가입강제화가 自賠法에 규정되어 있어 法體系의 전면적인 개정등을 필요로 하는 바 현실적인 어려움이 있다. 다만, 法定强制保險의 가입강제화 조항을 道路交通法에 규정하는 전제 조건하에 미가입자에 대한 벌칙규정을 過怠料에서 罰金으로 轉換하는 동시에 미가입기간에 따라 罰金을 누진적으로 부과하는 방안을 고려해 볼 수 있겠다. 또한 常時檢查體系에 의해 적발된 책임보험 미가입자에 대해서는 일정기간내에 책임보험 가입증명서를 관할경찰서에 제출하지 않을 경우 운전면허를 취소하거나 차량사용정지 등의 엄격한 制裁方案도 고려할 수 있겠다. 다만, 이 제도의 施行前提條件은 동법 제77조 運轉者의 免許證携帶 및 提示義務[60]와 같이 자동차 등을 운전하는 때에는 保險加入證明書의 携帶 및 提示義務[61]를 부여하여야 할 것이다. 보험가입증명서의 휴대 및 제시의무제도가

60) 동법 시행령 제74조(범칙행위의 범위 및 범칙금액)에서는 면허증 휴대 및 제시의무 위반시 3만원의 범칙금액을 부과하고 있다.

실시되면 현재 시행되고 있는 보험가입 스티커 의무부착제도는 폐지되어야 할 것으로 판단된다.

責任保險制度의 효율적 운영을 위한 두번째 방안으로서 책임보험 미가입자에 대한 制裁의 强化를 생각해 볼 수 있겠다. 즉, 責任保險 未加入者에 대한 法的인 規制裝置에도 불구하고 그 제재가 약하여 규제에 대한 부담을 크게 느끼지 못하는 점이 未加入者 발생의 한 原因으로 작용한다면 未加入者에 대하여 부과되는 법적인 제재를 강화함으로써 피해자 보호에 충실을 기할 수도 있을 것이다.

우리나라의 責任保險 未加入者에 대한 제재수준을 先進外國과 비교하여 보면 제재조치가 〈표 4-3〉에서 보는 바와 같이 다른 나라에 비하여 매우 낮은 수준이라는 사실을 알 수 있다. 즉, 우리나라의 경우에는 자동차보유자 전체에 대해 전산체크를 한 후 未加入期間에 따라 최고 30만원(자가용자동차)의 過怠料를 부과하는 것으로 그치고 있다. 그러나 미국 및 프랑스등은 약 80만원 정도의 罰金 또는 禁錮刑 등을 부과하거나 심한 경우에는 운전면허정지, 차량사용정지 등의 제재를 가하고 있다. 특히 英國의 경우에는 가장 많은 약 600만원에 해당하는 罰金을 부과하는 것으로 조사되었다.

61) 현재 자배법 제9조(증명서의 비치)에서는 자동차보유자는 자동차에 증명서를 비치하도록 규정하고 있을 뿐 제시의무에 대한 규정은 없는 실정이다.

〈표 4-3〉 각국의 강제보험 미가입자에 대한 처벌사항

한 국	미 국 (뉴욕주)	일 본	프 랑 스	독 일	영 국
최고 30만원	최고$1,000 (약83만원) 또는 금고형	최고￥5만 (약37만원) 또는 징역형	최고Fr5,000 (약80만원), 금고형, 운전면허정지, 차량사용정지	벌금, 징역, 금고, 압류	최고£5천 (약600만원)

주 : 자가용자동차 기준임.

따라서 責任保險의 加入을 促進하는 하나의 方案으로서 현행 未加入者에 대한 처분을 보다 嚴格하게 개정할 필요가 있으며, 프랑스와 같이 運轉免許停止 또는 車輛使用停止 등의 實質的인 制裁의 導入도 적극 검토되어야 할 것이다.

責任保險 未加入者에 대한 제재를 강화하는 방안으로는 다음의 두가지 대안을 제시할 수 있겠다. 첫번째 방안으로는 현행 過怠料 賦課金額을 대폭 인상하여 未加入者에 대한 경제적 부담을 크게 하는 것이다. 두번째 방안은 현행 責任保險 未加入者 確認體系를 常時確認體系로의 변경을 전제로 과태료 부과제도를 벌금으로 전환하여 위반적발시 벌금을 부과하며 일정기간(예 15일)내에 보험가입사실증명서를 제출하도록 하여 이를 위반하는 경우에는 運轉免許停止 또는 車輛使用停止등의 최종적인 行政 處分을 내리는 방안이다.

두가지 대안 모두 保險加入 義務化 制度의 실효성을 제고시키기에 충분하나 과태료 또는 벌금의 부과에 있어서 첫째 대안의 경우는 과거 미가

입기간에 따라 경제적 부담이 커지는 遡及的인 성격이 강하다. 반면에 둘째 대안의 경우 상대적으로 경제적 부담은 약하나 將來의 保險加入을 誘導하는 측면을 중시하였고 이후의 保險加入事實證明書 제출을 위반하는 경우에는 운전면허정지 등의 매우 강한 行政的 處罰이 가해지는 특징이 있다. 더욱이 첫째 대안의 경우 과태료 부과 이후 보험가입사실증명서의 제출을 위반하는 경우에 1년이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금을 처하기 때문에 경제적 부담에 치우친 면이 있다. 한편, 앞서 검토한 바와 같이 현행 責任保險 未加入者 確認體系를 행정력등 사회적 비용이 절감될 수 있는 常時確認體系로의 개선이 필요한 바, 責任保險 未加入者에 대한 제재조치도 이에 부응되게 변경하는 것이 타당하다. 따라서 두번째 대안이 현실적으로 책임보험 미가입자의 保險加入을 促進하는데 효율적이라 판단된다.

한편, 關聯規程의 개정시에는 대부분의 책임보험 미가입자들은 책임보험을 가입하지 않을 경우에 法規程에 따라 과태료가 부과된다는 사실이나 과태료 부과기준이나 금액 조차도 모르고 있는 실정임을 고려하여야 한다. 따라서 책임보험 미가입 여부에 대한 常時確認體系의 도입취지와 미가입자에 대한 罰金 賦課, 運轉免許停止 등의 일련의 제재조치에 관한 사항을 적극 홍보함으로써 책임보험 미가입자의 발생을 事前에 최대한 억제하는데 노력하여야 할 것이다.

앞서 언급한 責任保險 未加入者 確認體系와 制裁措置의 改善方案에 대해 장·단점 및 주요내용을 현행과 비교하여 요약하여 보면 〈표 4-4〉와 같다.

〈표 4-4〉 제도개선방안의 주요내용

구 분	현 행	개 정(안)
책임보험 미가입자 확인체계	- 자동차소유자 전체에 대한 전산확인체계(자배법에 규정) 【장점】 o 모든 소유자에 대한 확인 가능 【단점】 o 미가입여부 확인시간 장기소요 o 확인오류로 인한 민원 빈발 o 행정력, 경비과다 소요	- 경찰에 의한 상시확인체계(자배법, 도로교통법에 규정) 【장점】 o 미가입자여부 확인 즉시 가능 o 행정력, 경비 절감 【단점】 o 일부 소유자에 대한 확인에 그침
책임보험 미가입자 제재강화	- 미가입기간에 따라 과태료 부과 - 15일내 보험가입사실증명서 제출의무 - 제출의무 위반시 벌금부과	- 미가입기간에 따라 벌금부과 - 15일내 보험가입사실증명서 제출의무 - 제출의무 위반시 면허정지 또는 차량사용정지

2) 二輪自動車 管理制度의 强化

二輪自動車에 대한 責任保險制度는 〈표 4-5〉에서 보는 바와 같이 50cc 이상의 二輪自動車에 한정되어 운영되고 있으며 50cc 미만의 이륜자동차는 責任保險의 가입대상 차종에 해당되지 않는다. 또한 이륜자동차에 대한 관리도 50cc 이상과 50cc 미만이 서로 다르게 운영되고 있다.

따라서 二輪自動車에 대한 改善方案을 현행 관리제도의 검토를 토대로 50cc 이상과 50cc 미만으로 구분하여 검토하고자 한다.

〈표 4-5〉 이륜자동차의 관리제도

구 분		책임보험 가입의무	책임보험 가입여부 확인		번호판 부착여부
			사용신고시	변경신고시등	
이륜자동차	50cc 이상	○	○	×	○
	50cc 미만	×	×	×	×

배기량 50cc 이상 二輪自動車의 경우에는 一般自動車와는 달리 使用申告時에만 責任保險加入事實 여부를 확인하도록 되어 있어 이 때를 제외하고는 책임보험 가입여부에 대한 確認裝置가 없는 실정이다. 따라서 일반자동차의 확인절차를 고려하여 二輪自動車도 사용신고시 뿐만 아니라 변경신고시 등의 責任保險에 대한 加入與否를 확인할 수 있는 방안을 검토해 보아야 할 것이다.

그러나 앞서의 方案은 점진적으로 保險加入率이 증대되는 것으로 현재 무보험자에 대해서는 어떤 誘引策이 없어 제도의 한계성이 있는 것으로 판단되기 때문에 조기에 二輪自動車의 保險加入率을 증대하는 방안이 마련되어야 할 것이다. 그 방안으로 이륜자동차의 번호판의 바탕색깔을 이륜자동차의 내용년수(세법은 4년)만큼 매년 달리하여 責任保險 未加入者의 식별을 가능하도록하는 방법을 들 수 있겠다. 즉, 이륜자동차 소유자는 보험계약후 보험가입사실증명서를 관할 시·군·구에 제출하므로써 새로운 색깔의 번호판을 부여받아 운행하는 것이다. 이 方案은 이륜자동차

소유자의 불편 특히, 매년 보험을 꾸준히 가입하고 있는 일부가입자의 불편과 일정비용이 소요되는 문제점을 갖고 있다.

한편, 50cc 미만의 이륜자동차의 경우에는 責任保險의 加入對象이 아님에 따라 이들 차량의 대부분이 無保險狀態에서 운행되고 있는 실정이다. 따라서 우선 現行 自賠法 제2조 1항에 의해 열거되어 있는 책임보험 의무가입 대상차종의 범위에 50cc 미만의 이륜차를 이륜차의 범위에 포함하여야 할 것이다. 참고로 日本의 경우에도 50cc 미만의 원동기부자전차를 責任保險의 加入對象에서 제외하였으나 보유대수 증대로 인한 사고증가에 따라 원동기부자전차를 책임보험의 가입대상에 포함시켰다[62].

그러나 50cc 미만 이륜자동차를 責任保險 義務加入對象에 포함한다 하여도 이미 의무가입대상인 50cc 이상 이륜자동차의 보험가입율에 비추어 볼 때 추가적인 제도적 장치가 필요하다. 따라서 배기량 50cc 미만의 이륜자동차를 제외한 모든 自動車에 대해 적용하고 있는 保險加入 스티커 義務附着制度를 이들 차량에 한하여 실시하되 스티커의 식별이 용이한 방법(노란색, 야광등)으로 적용하여 一般自動車의 恒時點檢과 같이 경찰관에 의한 恒時 點檢이 가능토록 하는 방안이 바람직하다고 판단된다.

앞서 살펴본 50cc 미만과 50cc 이상의 이륜자동차에 대한 제도개선 방안의 주요내용을 요약해 보면 〈표 4-6〉과 같다.

62) 自動車保險料率算定會, 「自動車保險の 概況」, 平成6年度, p 112,

〈표 4-6〉 이륜자동차 관리제도의 개선방안

개선방안		세 부 내 용
50cc 이상	책임보험 가입확인 장치의 강화	일반자동차의 경우와 같이 사용신고 뿐만 아니라 그 이후에도 책임보험에 대한 가입여부를 확인하도록 함
	번호판의 색깔을 이용하는 방법	이륜자동차의 번호판 색깔을 이륜자동차의 내용년수만큼 매년 달리하여 책임보험 미가입자의 식별이 즉시 가능하도록 함
50cc 미만	책임보험 가입대상 차종에 포함	현행 자동차관리법상 이륜자동차의 범위에서 제외되어 있는 50cc 미만 이륜자동차를 이륜자동차의 범위에 포함시켜 책임보험 가입대상으로 함
	보험가입 스티커 부착제도 도입	식별이 용이한 방법으로 보험가입 스티커 부착제도를 도입·실시

나. 保險側面의 改善方案

1) 責任保險 補償限度의 擴大

自賠法(`63년 4월)의 制定에 따라 責任保險이 처음 도입된 이후 수차례에 걸쳐 보상한도의 확대가 이루어졌으며 최초의 보상한도 수준(사망기준)보다 600배 상향조정되었다(<표 4-7> 참조). 그러나 1인당 平均支給保險金 推移나 外國의 최저보험가입금액 수준 등을 고려하여 볼 때 현행의 責任保險 補償限度로는 被害者를 충분히 보호하기 어려운 실정이므로 지속적인 보상한도 확대조치가 필요하리라 판단된다.

〈표 4-7〉 책임보험 보상한도 개정추이

(단위 : 만원)

구 분	`63.6	`71.7	`75.6	`80.8	87.7	`93.8	`95.8	`96.8
사 망	10	50	100	200	500	1500	3000	6000
부 상	7	30	60	120	300	600	1000	1500
후유장해	-	-	-	200	500	1500	3000	6000

주 : 부상 및 후유장해는 1급 기준임.

責任保險 補償限度 水準을 결정하기 위해서는 1인당 국민소득 및 외국의 최저보상한도 수준을 참조할 수 있으나 무엇보다도 중요하다고 판단되는 1인당 平均支給保險金 水準과 推移를 고려하여 결정하여야 할 것이다. 〈표 4-8〉에서 보는 바와 같이 死亡의 경우 1인당 평균지급보험금 추이가 1인당 GNP 증가율과 비슷한 연평균 12.6%의 증가를 보여 `95 사업년도에 사망자 1인에게 지급된 保險金은 평균 6천 6백만원을 나타냈다. 이러한 수준은 ‘97년 8월부터 적용되는 責任保險 補償限度 水準을 이미 초과하고 있으며, 시차에 따라 실제 적용시의 격차는 더욱 커질 전망으로 보상한도 확대가 검토되어야 할 것이다.

〈표 4-8〉 대인배상 1인당 사망 평균지급보험금 및 GNP 추이

구 분	`91	`92	`93	`94	`95	평균증가율
1인당 평균 보험금(만원)	4,111	5,054	5,336	5,963	6,604	12.6%
1인당 GNP($)	6,757	7,007	7,513	8,508	10,076	10.5%

자료 : 보험개발원 「자동차보험 개황 및 분석」, 한국은행 「조사통계월보」

한편 外國의 自動車保險 强制保險의 補償限度와 비교하여 보면, 〈표 4-9〉에서 보는 바와 같이 사망 1인당 기준으로 美國을 제외한 대부분 나라들의 보상수준이 우리나라의 수준보다 4배이상 높은 것으로 나타나고 있다. 보상한도를 1인당 GNP 대비하여 보면 우리나라의 경우 7배수준에 못미치고 있으나 美國을 제외한 대부분의 나라에서는 최저 7배를 넘어서고 있는 것으로 나타났다. 더불어 自賠法이라는 독특한 체계하에 强制加入制度를 운영하고 있는 우리나라와 日本을 제외한 대부분의 先進外國에서는 對物賠償에 대해서도 일정금액의 보험가입을 강제하고 있어 우리나라 强制保險의 補償範圍나 補償限度가 外國에 비해 다소 미흡한 것으로 나타나고 있다.

〈표 4-9〉 주요국의 대인배상 책임보험 보상한도

구 분	1사고당	1인당	비 고
한 국	무 한	사망/부상/후유장해 6000/1500/6000만원	부상, 후유장해 급별한도
일 본	무 한	사망/부상/후유장해 3000/600/3000만엔	부상 급별한도 없음 후유장해 급별한도
미 국	20 100만불	10 50만불	주마다 다소 차이가 있음
영 국	무 한	무 한	
독 일	150만마르크	100만마르크	
프랑스	무 한	무 한	

따라서 責任保險의 補償限度는 기본 보상수준인 平均支給保險金 推移 및 外國의 事例 등을 고려하여 責任保險 補償限度를 피해자 보호에 만전

을 기할 수 있는 수준인 1억원[63]으로 상향 조정되어야 하겠다.

이외에도 細部的인 補償內容인 부상 및 후유장해 급별에 대해서는 각 급별 보상한도와 실제 평균지급보험금을 비교하여 이를 현실에 맞는 수준으로 개정하여야 할 것이다. 또한 責任保險 補償限度를 현행의 피해형태별에서 任意保險에서와 같은 單一限度(single limit) 형태로 하는 것도 보상한도 인상과 동시에 실시하는 것이 바람직하나 이는 급격한 責任保險料의 인상을 초래하는 바 시간을 두고 長期的인 課題로 다루어져야 할 것으로 판단된다.

한편 사회 일각에서 거론되고 있는 責任保險 超過損害를 보상하는 任意保險인 對人賠償Ⅱ의 가입강제화 방안에 대해서는 검토할 필요성은 인정되고 있으나 아직 다음의 이유로 시기상조인 것으로 판단된다. 첫째, 自賠法에 의해 가입이 강제되어 있는 責任保險은 無過失責任主義인 반면에 대인배상Ⅱ는 過失責任主義로 양자의 배상책임론에 대한 통일과 보상하지 아니하는 규정 및 각종 特別約款의 적용에 대한 정립이 선행되어야 할 것이다. 둘째, 현행 强制保險인 責任保險은 자동차보유자의 보험가입의 강제화와 보험자에 대한 責任保險 契約締結의 强制를 두고 있다. 그러나 對人賠償Ⅱ는 보험가입이 계약자 임의의 판단에 의해 이루어지고 保險者는 危險이 높은 가입자에 대해서는 保險引受를 거절할 수 있어 이에 대

63) 최근의 보상한도 확대가 '96.8에 시행(보험료조정)되고 '97.8 이후 사고시부터 개정된 보상한도가 적용되므로 향후 보상한도의 확대는 '98.8 이후에나 가능하다. 따라서 '95년 1인당 평균지급보험금에 5년간 평균증가율(기하평균)을 반영하면 '98년의 경우 약 9,400만원 수준으로 예측되며, 자배법 시행령 제4조 2(사업용자동차의 보험가입)에 의거 '사업용자동차의 의무가입금액'을 1억원으로 한 것과도 비교하여 볼 때 1억원이 타당한 수준이라고 판단된다.

한 충분한 검토가 필요하다. 참고로 先進外國의 경우 對人賠償의 법정가입금액을 무제한으로 강제화하는 나라는 保險者의 인수거절권한이 있는 반면에 일정금액으로 제한하는 나라는 保險者의 인수거절권한이 없는 것이 일반적인 흐름이라 판단된다. 세번째로는 앞서 제시한 責任保險 補償限度의 상향조정(사망 1인당 1억원)으로도 대인배상Ⅱ의 가입강제화에 따른 효용을 그대로 거둘 수 있기 때문이다. 마지막으로 판매되고 있는 대인배상Ⅱ가 대부분 無限保險으로 보험자 입장에서는 保險金 追加支給負擔側面, 責任保險만을 가입하던 가입자 입장에서는 保險料負擔側面에 미치는 영향이 지대하기 때문에 이에 대해서도 충분히 언급되어야 할 것이다.

2) 對物賠償의 加入强制化

우리나라에서는 아직까지 對物賠償責任保險은 强制保險化되어 있지 않은 실정이나 미국, 독일, 프랑스, 영국 등의 대부분의 나라에서는 〈표 4-10〉에서 보는 바와 같이 각국의 실정에 맞게 義務保險으로서 對物賠償責任保險도 포함시키고 있다.

〈표 4-10〉 주요국의 대물배상 책임보험 보상한도

구 분	미국(뉴욕)	영 국	독 일	프랑스
1사고당 보상한도	$5,000	£250,000	DM 40만	Fr 300만

우리나라에서도 최근에 對物賠償責任保險에 대한 加入强制化에 대한 논의가 활발히 진행되고 있는 상황이다[64]. 또한 市民團體에서 추진해온

「交通事故 豫防을 위한 法 改正案」 마련과 관련하여 任意保險의 대인배상 및 대물배상을 義務保險으로 하자는 의견도 제시되었다[65]. 물론 物的損害에 대한 피해보상문제보다는 人的損害에 대한 피해보상문제가 우선적으로 해결되어야 하지만 自動車事故에 있어서 物的被害의 高額化 등을 고려해 보면 장차 自動車事故의 대물배상도 일정금액의 범위내에서 피해자가 보상을 받을 수 있도록 强制保險化하는 方案을 강구하여야 할 것이다.

이러한 對物賠償 加入强制化를 위해서는 크게 두가지 과제에 대한 해결이 필요한데, 첫번째는 對物賠償 加入强制化의 根據를 어디에 두어야 하는가 하는 문제이며, 두번째는 對物賠償의 最低加入限度를 얼마로 할 것인가 하는 문제이다. 앞서 대인배상에서 언급하였듯이 우리나라의 責任保險은 실질적 무과실책임주의인 條件附 無過失責任主義에 기초하고 있으나 對物賠償은 過失責任主義에 입각한 任意保險인 바 이 두 상품을 어떻게 합리적으로 결합시킬 것인가에 대한 사전검토가 필요하다. 또한 政府保障事業에 의해 보상하고 있는 뺑소니사고, 無保險者에 의한 사고 등에 대해서도 對物賠償을 포함시키는 문제 등에 대한 검토도 필요하다.

對物賠償의 加入强制化를 전제할 때 法定加入 最低限度는 1사고당 平均支給保險金 추이 및 支給保險金 金額階層別 分布를 기초로 하여 합리적인 수준에서 설정되어야 할 것이다. 즉, '95 사업년도의 對物賠償 平均損害額은 96만 2천원으로 나타나 최근의 추이('95년의 경우 전년대비

64) 행정쇄신위원회에서 '95.2.22 "물적피해사고에 대한 형사처벌 면책범위를 확대하기 위한 방안"의 하나로서 대물배상의 가입강제화 방안이 제기되었다.

65) 이 방안은 서울대 도시공학과 박창호 교수등으로 구성된 사회 각계의 교통관련 전문가 34명과 녹색교통운동이 '96년 6월부터 추진해오고 있다.

20.6% 증가)를 고려할 때 '96 사업년도에는 평균손해액이 100만원을 초과할 것으로 예상된다(<표 4-11> 참조).

〈표 4-11〉 대물배상 1사고당 평균손해액 추이

(단위 : 천원)

구 분	'91	'92	'93	'94	'95	평균증가율
1사고당 평균 보험금(천원)	660	693	710	798	962	9.9%

자료 : 보험개발원

또한, 〈표 4-12〉 대물배상 金額階層別 支給保險金 分布에 의하면 100만원 미만 사고건수는 전체의 75.1%, 200만원미만은 91.1%, 500만원 미만은 98.7%로 나타났다. 따라서 이러한 平均損害額 推移와 保險金支給分布를 고려할 때 對物賠償의 最低加入限度는 200만원 수준이 적정한 것으로 판단되나 實際 導入時點에서는 車輛의 高級化 推移 및 外國의 最低加入金額 등을 반영하여 결정하여야 할 것이다.

〈표 4-12〉 대물배상 금액계층별 지급보험금 분포

(단위 : 건, 백만원)

금 액	누적건수	구성비	누적금액	구성비
100만원 미만	399,129	75.1%	175,862	37.8%
200만원 미만	484,377	91.1%	293,732	63.2%
500만원 미만	524,759	98.7%	411,691	88.5%
1000만원 미만	530,306	99.8%	448,260	96.4%
2000만원 미만	531,267	100.0%	461,198	99.2%
2000만원이상까지	531,423	100.0%	465,022	100.0%

주 : '95 사업년도 기준임.
자료 : 보험개발원

3) 無保險自動車 傷害擔保의 活性化

대부분의 나라에서는 자동차 운행시 無保險運轉者가 발생하지 않도록 保險加入을 强制化하여 사고발생시 피해자에 대한 최저한의 보상이 이루어지도록 하고 있다. 그러나 각국이 비록 最適의 責任保險을 가지고 있다 할지라도 도난차량, 미등록된 차량의 운전자, 保險加入證明書를 받고 車輛登錄을 한 후 곧바로 보험계약을 취소한 운전자등으로 부터는 보호받지 못한다. 즉, 無保險運轉者에 대하여는 벌칙이 가해지는 것도 의미있는 일이지만, 그것만으로는 被害者의 확실한 保護를 기할 수 없는 것이다[66]. 따라서 運轉者는 이러한 사태에 대비하기 위하여 스스로가 特定 防備手段을 강구하여야 할 것이다.

우리나라는 自動車保險 商品中에 이러한 위험을 담보하고자 無保險車傷害擔保를 特約商品으로 개발하여 판매하고 있으나 가입율이 극히 저조[67]한 실정이었다. 그러나 동 상품의 활성화를 위해 `95.8.1 자동차보험 제도개선시 동 특약을 기본담보화한 결과 무보험자동차상해담보의 가입율이 크게 증가하였다[68].

한편, 外國의 例를 살펴보면 美國의 경우 대다수의 주에서 一部保險

---

66) 김성태, "현행 자동차 대인배상책임보험의 개선을 위한 제언", 보험학회지, 1987.3, p 57.

67) 일반 소비자들의 경우 자동차보험에 관한 관심이 그리 크지 않고 자동차보험의 내용에 대해 문외한이라 할 수 있으므로 동 특약의 존재여부에 대해서도 잘 알지 못하고 있는 실정이며, 모집인이 동 특약의 가입을 적극 권유하기 전에는 가입의 필요성을 크게 인식하지 못하여 가입율이 5% 20% 수준에 머물고 있는 실정이었다.

68) '96년 10월말 현재 개인용·업무용자동차보험 가입자의 56.1%(약 498만대)가 무보험자동차상해담보에 가입한 것으로 나타났다.

및 無保險運轉者保險(Underinsured-Uninsured Motorist Insurance)을 선택담보로 하고 있고 뉴욕주에서는 보상한도 10,000달러의 無保險運轉者保險 가입을 우리나라의 責任保險과 같이 强制化하고 있다. 일본에서는 `75년 6월 保險審議會의 答申 內容에 따라 自動車綜合保險(Package Automobile Policy)에 無保險自動車 條項을 신설하였고 현재는 自動車綜合保險 및 自家用自動車綜合保險(Special Automobile Policy) 가입시 無保險車傷害保險을 기본담보로 하여 반드시 가입하도록 되어 있다.

따라서 이러한 外國의 例 등을 참조하여 볼 때 우리나라에서도 無保險自動車傷害擔保에 대한 필요성을 소비자에게 적극 인식시켜 현재 56% 수준에 머물고 있는 가입율을 제고시킴으로써 궁극적으로 自動車保險의 최대 목적인 피해자 보호에 만전을 기할 수 있게 될 것이다. 또한 필요하다면 無保險自動車 傷害擔保에 대해서 美國의 일부 주에서 시행하는 것과 마찬가지로 責任保險과 같이 加入을 强制化하거나 日本의 자가용자동차종합보험(SAP)이나 자동차종합보험(PAP)처럼 무보험차상해담보를 포함하는 세트화 상품 방안도 고려해 볼 수 있겠다.

4) 二輪自動車의 保險制度 改善

전술한 바와 같이 二輪自動車에 대한 保險加入確認은 사용신고시에만 가능한 관계로 대부분의 운전자가 사용신고제도에 의해 처음 1년동안은 보험에 가입하고 있으나 그 이후에는 계약을 갱신하지 않는 관계로 保險加入率이 매우 저조한 실정이다. 따라서 二輪自動車의 보험가입율을 제고시키고 保險加入者의 편의를 도모하기 위한 方案의 하나로서 현재 日本에

서 원동기부자전거를 대상으로 운영하고 있는 체계와 같이 이륜자동차(50cc 미만 포함)에 한하여 4년 및 5년의 장기계약을 신설하는 것이다. 참고로 일본은 `84년에 2년, 3년의 長期契約을 신설하였고, ′95년에는 4년, 5년의 장기계약을 신설하였다. 또한 英國에서와 같이 별도의 獨立된 商品 및 料率體系로의 變更運營하여 집중적으로 관리하는 방안과 보험증권을 이륜자동차 중심으로 위험을 구분하지 않고 運轉者에 대해서만 구분하여 판매하는 特定運轉者保險(Specified Rider Insurance)의 도입방안도 고려할 수 있다.

따라서 二輪自動車를 別途의 保險商品으로 구분하여 보험기간을 4년 및 5년의 장기로 하고 차종의 특성에 따른 別途의 料率體系를 構築하여 집중적으로 관리운영하는 방안이 적절하다. 다만, 이러한 商品의 도입시 현재 1년단위로 적용되는 割引·割增體系와의 關係定立 및 約款의 內容(보험기간중 책임보험 보상한도의 변경등) 등에 관해서 세심한 검토가 선행되어야 할 것이다.

다. 其他 社會保護制度 및 弘報活動의 强化

1) 自動車事故 被害者救濟 關聯機構의 設立[69]

오늘날 自動車文化의 발달과 함께 교통사고는 사회활동에 있어서 가장 크게 염려하는 社會的 危險으로 인식되고 있다. 최근 한국갤럽조사연구소

69) 자동차사고피해자구제기구에 대한 의견은 무보험운전자 사고 대책에만 국한된 것이 아니라 전체 자동차사고로 인한 피해자 보호제도에 해당한다고 볼 수 있다.

조사에 따르면 사고하면 "交通事故"가 가장 먼저 떠오르며(조사대상자의 71.2%), 평상시 근심·걱정하는 사고 역시 "交通事故"로 조사(조사대상자의 91.2%)되어 이를 뒷받침하고 있다[70]. 自動車 소유여부와 관계없이 모든 사람이 交通事故로 인한 人的·物的 被害를 입을 위험을 지니고 있으며 교통사고로 인한 문제는 被害者와 加害者 사이의 개인적인 문제로만 남겨둘 수 없는 실정이다. 그리하여 道路交通의 問題를 다룸에 있어서는 自動車의 安全運行으로 交通事故를 줄이도록 하여야 함은 물론이나, 그 사고로 말미암은 被害者의 保護에도 눈을 돌리지 않을 수 없는 것이다. 비록 피해자가 가해자나 保險者로부터 보상을 받았다 할지라도 계속적인 交通事故의 後遺症 등에 의해 고통을 받거나, 또는 家長의 死亡등으로 인하여 가정의 경제적 파탄이 발생한 경우에는 많은 社會的인 問題가 발생하는 것이다(<표 4-13> 참조). 따라서 피해자 가정의 유자녀 및 중증 후유장해자 등에 대하여 계속적으로 經濟·社會的인 保護政策이 이루어져야 할 것이다.

이러한 문제점을 해결하기 위하여 현재 日本에서는 自動車事故對策센타制度를 실행하고 있는데 이 제도는 1973년 自動車事故對策센타법이 제정됨으로서 도입되었다. 이 制度는 자동차사고의 다발에 대처하고, 自動車事故의 發生 防止 및 自動車事故에 의한 被害者의 保護增進을 목적으로 하고 있으며, 특히 교통사고 피해자 유자녀 및 중증후유장해자의 원호에 중점을 두고 있다. 동 센타의 資本金은 167억엔으로 이 중 165억 5천만엔을 정부에서 출자하고 있으며, 민간이 출자한 금액은 1억 5천만엔으로

70) 한국갤럽조사연구소, 「'위험에 대한 국민인식' 조사 결과」, 1996.11, p 1.

대부분의 기금을 政府에서 출자하고 있어 政府가 被害者救濟를 위해 적극적으로 참여하고 있다.

〈표 4-13〉 자동차사고 피해사례 및 개선과제

자동차 사고 피해사례	문제유형	개선과제
이OO군(현재 11세)는 1993년 10월 집앞에서 사고를 당함. 당시 가해차량은 무보험차량으로 보험사에서는 200만원만 지급하였을뿐 가해운전자가 보상능력이 없어 모두 피해자의 몫으로 전가되었음. 피해자의 집안형편도 매우 어려워 치료기간중의 치료비 6,700만원중 2,500만원만 지불하고 치료가 끝나지 않은 상태에서 병원의 치료비 독촉에 견디다 못해 9개월 입원후 병원에서 그대로 도망나왔음.	- 책임보험의 사회보장 기능 취약과 낮은 보험금 지급기준 - 무보험차량에 의한 피해사례	- 책임보험의 보상한도 확대 - 피해보상의 현실화
이OO양(현재 15세)은 초등학교 3학년때 트럭에 의한 교통사고로 보행의 불편함과 노동력 상실의 장애를 입음. 장애에 대한 열등의식으로 타인과의 교류를 피하려고 하며 사람들이 자신을 동정하고 있다고 생각함.	- 심리적 장애 - 성격의 폐쇄성, 열등의식	- 심리장애에 대한 전문상담기관 설치
이OO군. 사고이후 보행의 불편, 지능저하등으로 정상적인 생활이 불가능하고 이군의 치료 때문에 맞벌이 하던 어머니가 직업을 그만둔 상태로 경제적인 어려움이 심각함. 이군의 장애가 심하자 중3인 형이 친구들을 집에 데려오지 않고 있으며 집에서 생활하는 시간을 가능하면 적게 하려고 하며 외박이 잦음.	- 경제적 어려움 - 장애아 가족의 사회적응 문제	- 생계비 융자 - 간병비용지원

자료 : 「교통사고 장애아의 사회적응에 관한 조사연구보고서」, 유니세프한국위원회 & 시민교통환경센터, 1996.7.

한편, 유니세프 한국위원회와 시민교통 환경센타는 共同調査報告書에서 교통사고 피해자, 특히 어린이 교통사고에 대한 피해자 救濟對策의 일

환으로서 交通事故對策센타와 같은 非營利公益機關의 설립을 제안하였고 아울러 이 기관의 피해자 구제기금 및 활동재원은 自動車 關聯事業과 損害保險社 및 市民寄託金을 통해 조달되어야 한다는 方案도 제시하였다[71]. 따라서 우리나라에서도 교통사고로 인하여 고통을 받고 있는 피해자들에 대한 보호증진을 위해서는 交通事故를 社會的 災害로 규정하여 日本의 自動車對策센타의 같은 團體를 設立·運營하여야 할 것이다. 이를 위해서는 먼저 日本의 自動車事故對策센타法을 참고로 자동차사고 피해자 구제를 위한 關聯法規를 제정하는 것이 시급한 과제이며, 이 법률에 기초하여 정부, 해당관련민간기관(자동차제작사, 손해보험회사, 교통관련기관등) 등에 의한 財源出捐 方案과 自動車事故 被害者救濟 方案 및 이의 운영을 위한 機構의 設立 方案이 다각적으로 고려되어야 할 것이다.

2) 政府保障事業 關聯 對民 서비스 改善

뺑소니사고등 自動車損害賠償保障事業의 적용대상 사고 발생시 경찰서에서는 保有不明 自動車事故의 事實證明書를 피해자에게 발급해 주어야 하나 피해자가 원하는 경우에만 발급하고 있으며, 또한 發給書式도 경찰서마다 상이하여 기록내용이 부실한 경우가 많다. 이러한 결과로 自賠法에 의한 保障事業으로 被害補償을 받을 수 있는 피해자의 경우에도 警察署의 사고조사시 안내가 제대로 이루어지지 않아 보상받지 못하는 사례가 발생하고 있다[72]. 따라서 自動車損害賠償保障事業에 의한 被害者 保護制

71) 유니세프 한국위원회 & 시민교통 환경센터, "교통사고 장애아의 사회적응에 관한 조사보고서", 1996.8.
72) 이기성, "뺑소니교통사고의 문제점과 대책", 손해보험, 1996.7, p 56.

度에 대한 적극적인 홍보가 필요한 실정이다. 또한 뺑소니사고 등의 保障事業 對象事故를 확인한 警察과 保險會社間의 신속하고 원활한 연계시스템을 확립함으로써 被害者가 피해를 당하고도 政府保障事業의 존재사실을 알지 못하여 보상받지 못하는 일이 없도록 해야 할 것이다.

참고로 일본은 自動車損害賠償保障金 지급에 있어서 피해자가 政府保障金 청구수속을 한 후 실제 保障金을 受領하기까지는 일반 보험사고에 비해 훨씬 장기의 일수가 소요되어 被害者에 대한 신속한 구제가 제대로 이루어지지 않는 문제점을 해결하기 위하여 假渡金制度[73]를 導入·運營하고 있다. 따라서 이러한 점을 고려하여 우리나라도 책임보험 보상한도 내에서 병원치료비 保障金을 우선 지급하는 제도의 도입이 필요하다.

3) 弘報活動의 强化

無保險運轉者로부터 발생하는 문제에 대해 앞서 언급한 法律 및 制度側面과 保險側面의 改善만으로는 제한적인 해결 방안일뿐 근원적인 해결이 되지 못한다. 즉, 無保險運轉者로 인해 발생하는 사회·경제적인 현상들을 적극 弘報함으로써 국민 모두가 이 문제에 공감할 수 있도록 하여 자동차보유자 스스로가 保險의 必要性을 인식하는 것이 무엇보다도 중요하다고 판단된다.

최근의 自動車保有臺數의 급격한 증가와 더불어 늘어나는 교통사고 감

73) 가도금제도는 자배법 시행령 제5조에 규정되어 있으며 사망의 경우는 290만엔을, 부상의 경우는 상해의 정도에 따라 40만엔, 20만엔 및 5만엔을 지급한다.

소대책의 일환으로 損害保險業界나 交通安全管理公團 및 道路交通安全協會 등의 交通關聯團體에서는 交通秩序 및 交通安全文化 定着을 위해 지속적인 홍보활동을 추진하여 오고 있다. 이러한 결과로 교통사고율이 크게 감소하였으며 증가추세의 死傷者數가 정체되고 있는 것으로 나타났다. 따라서 향후에는 弘報의 焦點을 交通安全에서 無保險運轉者의 보험가입 증대를 위한 방향으로 전환하여야 할 것이다. 즉, 無保險運轉으로 인한 사회적 폐단, 교통사고 피해자들의 실태 등의 특정 사안들에 대한 세부적인 調査·硏究와 이를 캠페인이나 영화 및 비디오등을 통해 집중적으로 홍보함으로써 국민 모두에게 無保險運轉者로 인한 교통사고시 加·被害者 모두에 대한 被害의 深刻性을 느낄 수 있도록 하여야 할 것이다. 先進 外國에서도 이와 같은 매개체를 통해 1 2개월의 집중적인 弘報活動으로 保險加入率 增大 등의 많은 효과를 본 것으로 나타났다.

특히, 앞서 살펴본 바와 같이 無保險運轉者 발생현황이 地域別·車種別·所有形態別로 크게 차이가 나는 것으로 分析된 바, 이를 기초로 해당 지역인 광주, 강원 및 전남 등을 위주로, 차종으로는 승합자동차 및 화물자동차로서 개인이 소유하고 있는 차량들에 대하여 保險加入率 提高를 위한 地方自治團體, 關聯團體 및 保險業界가 공동으로 연대하여 지속적이고 집중적인 캠페인 등의 弘報强化가 절실히 필요하다고 보여진다.

또한 無保險運轉者 등에 운전자 스스로 대처할 수 있는 方案(無保險自動車傷害擔保등)들을 開發하는데 그치지 않고 이를 모든 국민에게 적극 弘報함으로써 그 효과를 배가시켜야 할 것이다. 그리고 현재 政府가 無保險運轉者 등에 의한 사고 被害者를 救濟하기 위하여 실시하고 있는 自動

車損害賠償保障事業 내용에 대한 弘報强化를 통해서 無保險運轉者로 인한 모든 피해자가 동 제도의 혜택을 받을 수 있도록 하여야 할 것이다.

3. 制度改善에 따른 豫想效果

가. 自動車事故 被害者의 保險保護 强化 效果

强制保險인 責任保險이 사회적 보호장치로서의 역할을 충실히 하기 위해서는 自動車事故로 인한 피해를 실질적으로 회복할 수 있는 정도의 보상이 이루어져야 하는 것이다. 이를 위해 현행 責任保險 補償限度를 확대(사망기준 6000만원⇒1억원)하고 對物賠償의 一定金額(예를 들면 2백만원)을 加入强制化할 경우에 자동차사고로 인한 피해자는 책임보험만으로도 충분한 보상을 받게된다(<그림 4-2> 참조). 따라서 責任保險 補償限度 擴大와 對物賠償의 加入强制化는 책임보험의 궁극적 목적인 자동차사고 피해자의 人的·物的 損害에 대한 충분한 보상을 가능하게 하는 것이다.

〈그림 4-2〉 제도개선에 따른 피해자보호의 강화부문

【 현 행 】

<table>
<tr><th>대인배상</th><th>대물배상</th></tr>
<tr><td>책임보험에서 담보되지 않는 부분(대인배상Ⅱ)</td><td rowspan="2">책임보험 가입의무 없음 (임의보험의 대물배상에서 담보)</td></tr>
<tr><td>책임보험 가입의무액 (사망기준 6000만원 한도)</td></tr>
</table>

⇒

【 개정(안) 】

<table>
<tr><th>대인배상</th><th>대물배상</th></tr>
<tr><td>대인배상Ⅱ</td><td>임의보험 대물배상</td></tr>
<tr><td>책임보험 가입의무액 (사망기준 1억원 한도)</td><td>책임보험 가입의무액 (2백만원)</td></tr>
</table>

한편, 責任保險 補償限度 擴大와 對物賠償 加入强制化에 의한 자동차 사고 피해자보호 充足率[74]의 변화를 살펴보면, 〈표 4-14〉에서 보는 바와 같이 對人賠償의 경우 보상한도 확대전에는 전체 사망자의 56.4%가 책임보험 보상한도내에서 보호를 받았으나 보상한도 확대후에는 80.8%로 크게 증가된다. 또한 對物賠償의 경우에도 91.1%의 물적사고가 대물배상의 가입강제화에 따라 책임보험 보상한도내에서 보호를 받게 되는 것으로 나타났다.

〈표 4-14〉 제도개선에 따른 피해자보호 충족율

구 분	대인배상(사망기준)		구 분	대물배상	
	인 원	충족율		사고건수	충족율
6000만원까지	4,277명	56.4%	200만원까지	484,377건	91.1%
1억원까지	6,131명	80.8%	-		
전 체	7,587명	-	전 체	531,423건	-

주 : '95 사업년도 통계기준임.
자료 : 보험개발원

나. 保險加入率 變化 效果

責任保險 補償限度의 擴大가 보험가입율에 미치는 영향을 파악하기 위하여 최근의 책임보험 보상한도 확대시행('93.8.1, '95.8.1 및 '96.81) 전후의 保險加入率 변화를 살펴보고자 한다. 〈표 4-15〉에서 보는 바와 같이

74) 피해자보호 충족율은 전체 자동차사고로 인한 피해자 또는 사고건수중 책임보험 보상한도 자체만으로 보호받을 수 있는 피해자 또는 사고건수의 비율을 말한다.

責任保險(對人賠償Ⅰ)의 보험가입율은 보상한도 확대전에 비하여 확대후의 보험가입율이 소폭 감소하는 것으로 나타났으며, 對人賠償Ⅱ의 경우에는 일관된 변화 추이를 보이지 않고 있는 것으로 나타났다. 이러한 경향에 의하면 補償限度 擴大로 인하여 保險加入率이 감소한다는 우려를 가질 수 있으나 보험가입율이 곧바로 회복되는 과거의 추세에 비추어 일시적인 현상이라 판단된다. 따라서 保險加入率은 보상한도 확대로 인한 保險料의 增減(책임보험 보험료는 인상, 대인배상Ⅱ 보험료는 인하)에 거의 영향을 받지 않는 것으로 판단된다. 특히, 책임보험 보험료의 인상으로 인한 소비자의 保險購入可能性(affordability) 문제는 발생하지 않을 것으로 보인다. 이러한 결과가 발생하는 이유는 責任保險 補償限度 擴大로 소비자가 부담하는 보험료의 증가가 그리 크지 않으며 또한 많은 保險加入者가 이미 임의보험의 대인배상Ⅱ에 가입하고 있는 실정이기 때문이다(상세한 내용은 다음 절을 참조 바람).

〈표 4-15〉 책임보험 보상한도 확대전후의 보험가입율 변화

구 분	'93년			'95년			'96년		
	7월말	8월말	9월말	7월말	8월말	9월말	7월말	8월말	9월말
대인배상Ⅰ	99.8	99.1	98.4	98.7	98.3	98.0	98.3	97.8	97.3
대인배상Ⅱ	77.6	78.0	78.1	79.1	79.0	78.6	79.1	79.4	79.5

주 : 1. 이륜자동차 및 트레일러 제외 실적임.
2. 보상한도 확대가 이루어진 8월을 기준으로 비교하는 것임.
자료 : 보험개발원

한편, 責任保險 補償限度 擴大 이외의 제도개선 즉, 責任保險 加入與否 確認體系의 强化, 責任保險 未加入者에 대한 制裁措置의 强化 등은 보험

가입율을 확대하는데 肯定的인 影響을 미쳐 기존의 책임보험 미가입자들의 적극적인 보험가입 유도를 통해 責任保險 加入率이 100% 수준에 도달할 수 있을 것으로 판단된다. 더욱이 지극히 낮은 保險加入率을 보이고 있는 二輪自動車의 경우에는 상기 강화조치외에 管理制度 및 保險制度의 개선을 통하여 보험가입율이 획기적으로 증가할 것으로 보인다. 또한 실질적인 의미의 無保險運轉者인 임의보험 대인배상Ⅱ 및 대물배상 미가입자의 경우에도 보험가입율이 낮은 지역·차종 등에 대하여 지방자치단체와 보험업계공동의 集中的인 弘報 등을 통하여 가입율을 증대시킬 수 있을 것이다.

따라서 責任保險 補償限度 擴大에 따른 보험료 추가 부담에도 불구하고 未加入者 確認體系의 改善 및 持續的인 弘報 등을 통하여 책임보험 및 임의보험의 배상책임보험 가입율은 증가할 것으로 보이며, 특히 二輪自動車(50cc 미만 포함)의 保險加入率은 크게 증가할 것으로 기대된다.

다. 保險加入者의 保險料 負擔 增加 效果

責任保險 補償限度 擴大 및 對物賠償 加入强制化는 자동차보험 소비자의 보험료 부담을 증가시킨다. 먼저 책임보험 보상한도 확대(예 : 사망기준 6000만원에서 1억원)로 책임보험 보험금 지급이 약 10% 정도 늘어나게 되어[75] 消費者의 保險料 負擔이 증가하게 된다. 그러나 이와 같은 책

75) '95 사업년도 대인배상 금액계층별 통계에 의하여 책임보험 보상한도 확대에 따른 보험료 인상요인을 개략적으로 추정하여 보면, 책임보험 보상한도가 사망 6000만원/부상 1500만원/후유장해 6000만원에서 사망 1억원/부상 1500만원/후유장해 1억원으로 확대되는 경우의 보험금 추가 지급액은 약 10% 정도

임보험료의 증가가 모든 보험가입자의 보험료 부담증가로 이어지는 것은 아니다. 왜냐하면 對人賠償Ⅱ는 책임보험 초과손해를 보상하는 책임보험의 上積保險이기 때문에 責任保險 補償限度 擴大에 따라 책임보험 보험금 추가 지급 예상액만큼 대인배상Ⅱ에서 지급하는 보험금이 줄어들게 되기 때문이다. 이에 따라 責任保險과 對人賠償Ⅱ를 가입한 보험가입자의 경우에는 책임보험 보험료 인상분 만큼 대인배상Ⅱ 보험료가 감소하기 때문에 전체 보험료에는 변화가 없는 것이다. 다만, 대인배상Ⅱ에 가입하지 않은 약 20%의 책임보험만을 가입한 가입자의 경우에는 責任保險 補償限度 擴大에 따라 보험금 추가 지급예상액에 상응하는 保險料 추가負擔이 발생한다. 예를 들어 自家用乘用車(소형B[76])를 운행하는 운전자의 基本保險料를 기준[77]으로 살펴보면, 〈그림 4-3〉에서 보는 바와 같이 責任保險과 對人賠償Ⅱ를 동시에 가입한 경우에는 보험료 부담의 증가가 전혀 없으나 단지 책임보험만을 가입한 경우에는 약 22,000원의 기본보험료 부담이 증가하게 된다. 그러나 이와 같은 책임보험 보험료 부담의 증가는 현행의 補償限度 體系(피해형태별 체계)의 유지를 전제로 하는 것이며, 장기적으로는 責任保險의 補償限度 體系를 현행의 被害形態別 體系에서 임의보험에서와 같은 單一限度(single limit) 形態로 변경하여야 할 것이다. 책임보험 보상한도의 체계를 單一限度 形態로 할 경우에 消費者가 부담하여야

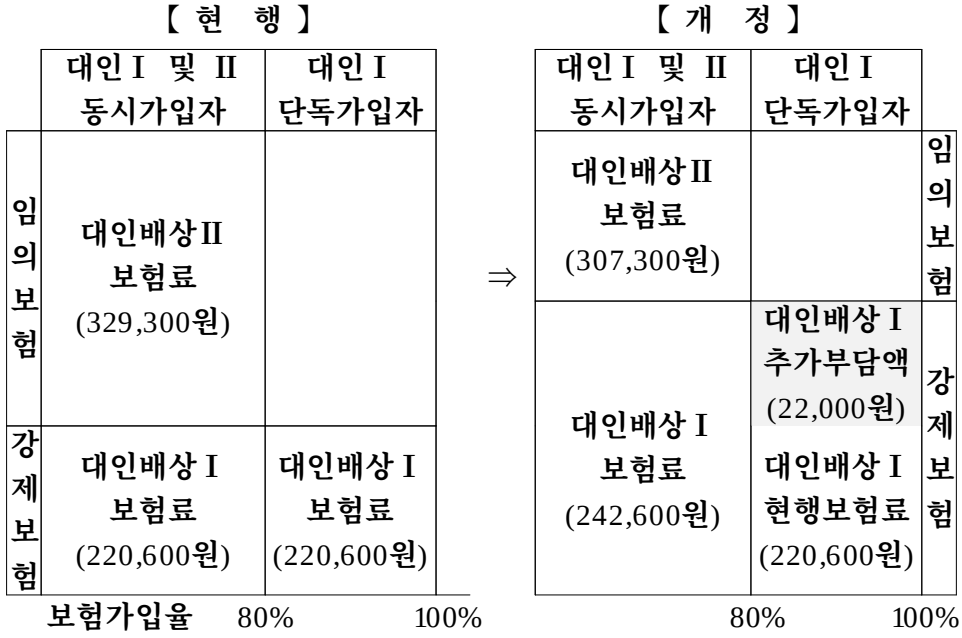
인 것으로 추정되었다. 이하 모두 '95 사업년도 기준으로 산출한 관계로 향후 보험료 조정요인은 다소 변경될 수 있다.

76) 배기량이 1,000cc초과 1,500cc이하인 자가용승용차를 말한다.

77) 적용보험료를 기준으로 할 경우에는 보험가입자별로 보험가입경력, 할인·할증율, 특별할증율, 범위요율등이 차이가 있으므로 기본보험료와는 달리 보험가입자간에 많은 보험료의 차이가 발생한다.

할 보험료 증가는 약 22%로 추정[78]되어 소비자의 보험료 부담이 더욱 크게 증가하는 것으로 나타났다.

〈그림 4-3〉 책임보험 보상한도 확대에 따른 기본보험료 부담의 증가



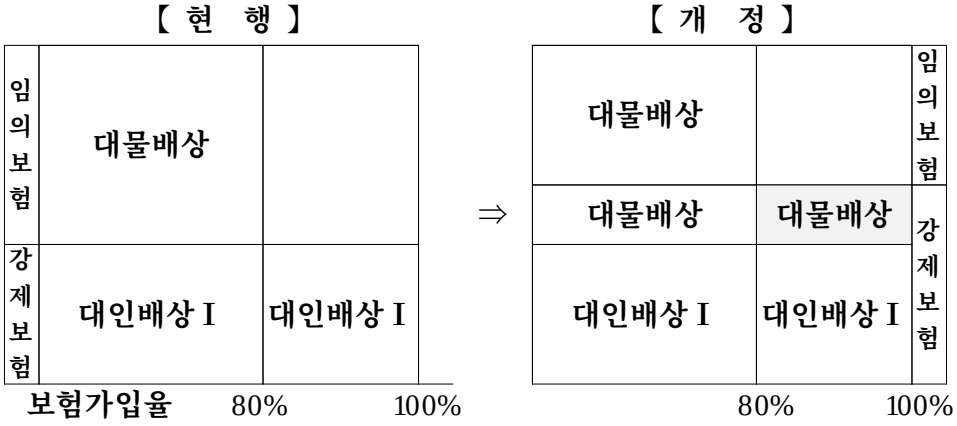
對物賠償의 加入强制化(예 : 보험가입금액 200만원)의 경우에도 自動車保險 消費者에게 보험료 부담의 증가[79]를 가져오게 된다. 그러나 이 경

78) '95 사업년도 대인배상 금액계층별 통계에 의하여 책임보험 보상한도 확대 및 체계변경에 따른 보험료 인상요인을 개략적으로 추정하여 보면, 책임보험 보상한도가 사망 6000만원/부상 1500만원/후유장해 6000만원에서 1억원의 단일한도로 확대되는 경우의 보험료 인상요인은 약 22% 정도인 것으로 추정되며, 소형 자가용승용차를 소유한 가입자의 경우에는 49,100원의 추가 보험료가 발생한다.

79) '95 사업년도 대물배상 금액계층별 통계에 의하여 대물배상 가입강제화(보험가입금액 200만원)에 따라 보험가입자가 추가 부담하여야 하는 보험료는 현

우에도 책임보험 보상한도 확대시와 같이 기존의 任意保險 對物賠償 加入者의 경우에는 어떠한 보험료의 추가부담도 발생하지 않으나 대물배상을 가입하지 않은 가입자의 경우에는 보험금 지급 예상액 만큼 전체 책임보험료의 추가부담이 발생한다. 즉, 〈그림 4-4〉에서 보는 바와 같이 전체 自動車運轉者의 약 80%가 보험가입금액이 2000만원인 對物賠償擔保에 가입한 실정이므로 실제적으로는 약 20%의 보험가입자에게만 基本保險料의 追加負擔이 발생하게 되는 것이다.

〈그림 4-4〉 대물배상 가입강제화에 따른 기본보험료 부담의 증가



따라서 責任保險 및 任意保險의 대인배상Ⅱ와 대물배상을 모두 가입한 보험가입자의 경우에는 책임보험 보상한도 확대와 대물배상 가입강제화로 인하여 保險料 追加負擔이 발생하지 않는다. 반면에 책임보험만을 가입한

행 대물배상(보험가입금액 2000만원) 보험료의 약 80%에 해당하는 것으로 추정되었으며, 자가용승용차(소형B)를 기준으로 할 경우의 보험료는 약 93,000원이다.

보험가입자의 경우에는 소형 자가용승용차 기준 약 115,000원의 기본보험료를 추가부담[80]하게 되는 것이다. 이러한 保險料의 追加負擔으로 인하여 발생하는 문제는 保險購入可能性(affordability) 즉, 보험료의 인상으로 재정적 능력이 부족한 소비자의 보험구입 가능성이 저하되는 문제가 발생할 수가 있다. 그러나 앞서 살펴본 바와 같이 과거 경험에 비추어 責任保險 補償限度 擴大 등의 조치로 발생하는 보험료 추가 부담액이 보험구입에 영향을 미치지는 않을 것으로 판단된다. 오히려 責任保險 加入與否 確認體系 및 未加入者에 대한 制裁의 强化, 國民所得 增加에 따른 消費者의 保險認識 提高, 弘報活動 强化 등에 의하여 보험가입율은 증가할 것으로 기대된다.

한편, 家計所得에서 반드시 부담하여야 할 責任保險料가 차지하는 비중이 책임보험제도의 변화로 어떻게 변화되었는가를 살펴보면, 〈표 4-16〉에서 보는 바와 같이 '96년 이전까지는 그 비중이 1% 미만에 그쳤으나 앞서 검토한 責任保險制度의 변경시('98년의 경우)에는 1.0%로 증가하게 될 것으로 예상된다. 그러나 國民所得의 增大, 각종 災害의 빈번한 발생등으로 危險에 대한 對處手段으로서 보험의 필요성이 크게 제고되고 있는 현실을 고려한다면 家計가 자동차 책임보험료에 느끼는 부담감은 그리 크지 않을 것으로 판단된다.

80) 대인배상과 마찬가지로 기본보험료를 기준으로 한 것이며, 할인·할증율 등의 모든 요소를 감안한 적용보험료를 기준으로 할 경우에는 보험가입자간에 보험료 차이가 발생한다.

〈표 4-16〉 책임보험료가 가계소득에서 차지하는 비중

구 분		`92	`93	`94	`95	`96	`98(추정)
연평균가계소득(천원)		16,273	17,734	20,416	22,933	26,520	32,136
보험료(원)	대인Ⅰ	84,700	125,900	125,900	160,700	220,600	242,600
	대물	-	-	-	-	-	93,000
	합계	84,700	125,900	125,900	160,700	220,600	335,600
비중(%)		0.5	0.7	0.6	0.7	0.8	1.0

주 : 1. 보험료는 소형B 자가용승용차 기준임.
2. 연평균가계소득은 도시근로자 가구당 평균소득이며, '96년의 경우에는 9월까지의 평균임.
3. '98년의 연평균가계소득은 과거 5년간의 소득증가율(기하평균 12%)을 사용하여 구한 것임.

자료 : 통계청, 「한국통계월보」

Ⅴ. 結　論

自動車 利用이 보편화된 自動車 大衆化 社會에서 자동차사고는 사고당사자 個人問題가 아닌 社會問題이다. 더구나 자동차사고로 한해 34만명에 이르는 死傷者가 발생한다는 것은 개인의 경제활동은 물론 국가경제적 측면에서도 큰 손실이 아닐 수 없다. 따라서 세계 각국에서는 이들 피해자에 대한 구제가 큰 사회적 문제로 대두됨에 따라 자동차사고 피해자 구제를 위한 社會的 保護制度로서 자동차보유자의 보험가입을 강제화하는 强制保險制度를 실시하고 있다. 우리나라에서도 피해자보호와 가해자의 배상능력 확보라는 목적을 달성하기 위해 自動車損害賠償保障法에 의해 강제보험인 自動車損害賠償責任保險을 1963년부터 도입·시행해 오고 있다.

그러나 이와 같은 責任保險制度의 실시에도 불구하고 일부운전자들의 경우 책임보험에도 가입하지 않은 상태에서 운행하고 있어 被害者保護등 사회적으로 커다란 문제를 야기하고 있는 것으로 조사되었다. 또한 책임보험제도의 근본 취지인 被害者保護와 賠償資力 확보라는 목적을 달성하기 위해서는 개선되어야 할 점이 많은 것으로 조사되었다.

즉, 현행 責任保險 補償限度의 수준은 피해자에게 실질적으로 지급되는 補償水準과 비교하여 낮은 수준이며, 더욱이 物的 被害에 대한 보상은 전혀 이루어지지 않고 있어 피해자보호에 크게 미흡한 것으로 나타났다. 또한, 책임보험 확인체계의 행정인력 및 비용 낭비에 따른 비효율성, 책임보험 미가입자에 대한 제재조치 미약, 이륜자동차 관리제도의 미흡 등

의 문제들이 제기되고 있다.

따라서 本 報告書에서는 自動車事故 被害者 保護를 위한 사회적 보호 제도의 개선을 위해 세계 주요국의 자동차사고 피해자 관련 社會保護制度 및 法規등을 참조하여 우리나라 실정에 부합될 수 있는 다음의 몇가지 대안을 제안하였다.

첫째, 현행의 전산에 의한 責任保險 未加入者 確認體系를 경찰에 의한 상시확인체계로 전환하고 미가입자에 대한 행정처분도 강화하여야 한다. 책임보험 미가입자의 추정비율이 전체 자동차소유자의 약 0.2%에 불과함에도 미가입자 확인체계가 복잡한 과정을 거쳐 이루어짐에 따라 현행 체계는 행정비용 및 민원발생 등의 비효율성을 내포하고 있다. 따라서 이에 대한 개선방안으로 英國에서 시행하는 제도처럼 警察官이 교통위반 및 음주운전 단속등의 정기 외근활동시 수시로 보험가입여부를 확인하는 常時點檢體系를 도입함으로써 행정인력 및 비용의 절감을 도모하고 보험가입율도 제고할 수 있을 것이다. 또한, 責任保險 未加入者에 대한 제재조치를 강화함으로써 보험가입을 제고시켜야 할 것이다. 미가입자에 대한 제재 강화방안으로 현행 미가입기간에 따른 過怠料 賦課를 일정액의 罰金으로 전환하여 경찰의 수시확인시 부과하는 한편, 15일 이내에 보험가입사실증명서 제출을 의무화하고 이를 위반할 경우 면허정지 또는 차량사용정지 등의 조치를 취함으로써 보험가입을 적극 유도할 수 있을 것이다.

둘째, 二輪自動車에 대한 管理制度 및 保險制度의 획기적인 개선을 들 수 있겠다. 먼저 관련제도의 개선으로 50cc 이상의 二輪自動車의 경우에는 이륜차 번호판의 바탕색깔을 이륜자동차의 내용년수(4년정도) 만큼 매

년 달리하여 항시 책임보험 가입여부의 식별을 가능하도록 한다. 또한 50cc 미만의 二輪自動車의 경우에는 責任保險 義務加入 대상으로 하고, 아울러 현재 모든 自動車에 대해 적용하고 있는 보험가입 스티커(보험표지) 의무부착제도를 도입하여 실시하되 스티커의 식별이 용이한 방법(노란색, 야광등)을 적용하여 常時 點檢이 가능토록 하는 조치가 강구되어야 할 것이다. 한편, 保險制度의 改善으로서는 日本의 예를 참고로 하여 이륜자동차를 別途의 獨立商品으로 보험기간을 4년 및 5년으로 하는 長期商品 開發方案도 고려하여야 할 것이다.

셋째, 自動車損害賠償責任保險이 자동차 사고피해자 보호라는 본래의 목적에 달성할 수 있도록 補償限度가 확대되어야 하고, 대물배상책임도 보험가입이 강제되는 책임보험의 범주에 포함시켜야 한다. 장기적으로는 프랑스등의 세계적 추이를 고려하여 關聯法規의 改正과 責任保險 및 對人賠償Ⅱ의 約款 및 料率體系의 統一등 관련과제의 충분한 검토를 통해 책임보험의 보상한도를 무한으로 하는 방안도 검토되어야 할 것이다. 또한 物的 事故가 급증하고 있고 그 피해액 또한 高額化 추세를 보이고 있어 對物賠償도 일정금액의 범위내에서 피해자가 신속히 보상받을 수 있도록 强制保險으로 하여 책임보험에 포함하여야 한다.

넷째, 自動車事故로 인한 被害者保護를 위해 自動車被害者救濟를 위한 關聯機構를 설립·운영하여야 할 것이다. 비록 사고로 인한 피해자가 가해자나 보험자로부터 보상을 받았다 할지라도 계속적인 交通事故의 後遺症 등에 의해 고통을 받거나, 또는 家長의 死亡등으로 가정의 經濟的 能力이 파탄에 이르는 경우에는 많은 사회적 문제가 발생하는 것이다. 따라

서 피해자 가정의 유자녀 및 중증 후유장애자 등에 대하여 지속적으로 경제 및 사회적인 보호정책이 이루어지기 위해서는 日本의 交通事故對策센타와 같은 政府出資 非營利公益機關이 설립되어야 한다.

다섯째, 無保險運轉者 등에 대하여 운전자 스스로 대처할 수 있도록 하는 보험상품인 無保險自動車 傷害擔保의 판매를 活性化하여야 할 것이다. 또한, 無保險運轉者에 의한 사고발생시 정부에서 책임보험 보상한도 내에서 보험금을 지급하는 自動車損害賠償保障事業에 대한 홍보활동을 강화하여 무보험운전자로 인한 被害者가 구제받지 못하는 사례가 발생하지 않도록 하여야 할 것이다.

마지막으로 無保險運轉者로부터 발생하는 문제에 대해 앞서 언급한 방안들은 제도적 차원의 제한적인 해결 방안일뿐 근원적인 해결 방안이 되지 못한다. 즉, 改善方案의 실시를 위한 事前의 汎國民的인 캠페인과 더불어 無保險運轉者로 인해 발생하는 社會·經濟的인 현상들을 적극 弘報함으로써 自動車保有者 스스로가 保險의 必要性을 인식하도록 하는 것이 무엇보다 중요하다고 판단된다. 따라서 향후에는 無保險運轉者로 인한 社會的 弊端, 交通事故 被害實態 등의 특정 사안들에 대한 세부적인 調査·研究와 캠페인이나 영화 및 비디오등을 통해 국민 모두에게 無保險運轉者로 인한 交通事故 被害의 深刻性을 느낄 수 있도록 하여 보험가입을 적극 유도하여야 할 것이다.

參 考 文 獻

고평석, 「무보험자등에 의한 피해자보호제도의 비교 연구」, 『보험조사월보』, 1991.10.

_____, 「자동차보험의 위기극복을 위한 제도개선 서론」, 『보험조사월보』, 1990.3.

교통안전진흥공단, 『이륜차 교통사고 감소 방안연구』, 1993.5.

김동주, 「자동차 책임보험에 관한 연구 : 개정 자배법을 중심으로」, 『보험개발연구』, 통권 제7호, 1992.

김병돈, 「자동차강제보험의 비교연구 : 5대 선진국을 중심으로」, 『손해보험』, 1988.9.

김성태, 「현행 자동차 대인배상책임보험의 개선을 위한 제언」, 『보험학회지』, 1987.3.

남원식외 6인, 『조문별해석 자동차보험약관』, 한올출판사, 1995.7.

도로교통안전협회, 『교통사고 통계분석』, 1996.10.

보험개발원, 『세계 주요국의 자동차보험(미국·일본편)』, 1996.2.

_____, 『세계 주요국의 자동차보험(유럽편)』, 1995.10.

_____, 『자동차보험 합리화방안』, 1995.2.

_____, 『자동차보험 개황 및 분석(95년도)』, 1996.12.

_____, 『미국의 자동차보험 공동인수제도』, 1996.10.

_____, 『자동차보험요율서』, 1996.8.

_____, 『자동차보험』, 각호.

_____, 『자동차보험 통계 자료집』, 각호.

손해보험요율산정회, 『구미 각국의 자동차보험』, 1988.3.

양승규, 「자동차책임보험의 개선방향」, 『보험학회보』, 1990.

유니세프 한국위원회 & 시민교통 환경센터, 『교통사고 장애아의 사회 적응에 관한 조사연구보고서』, 1996.7.

이기성, 「뺑소니교통사고의 문제점과 대책」, 『손해보험』, 1996.7.

이병조, 『자동차보험론』, 보험연수원, 1995.3.

임충희, 『자동차보험과 자동차사고와의 상관관계에 대한 연구』, 경찰대학 치안연구소, 1995.12.

_____, 『자동차대인배상책임보험법리에 관한 연구』, 성균관대 박사 학위논문, 1990.12.

재무부, 『외국의 자동차보험제도』, 1988.6.

전진배, 「자동차보험 미가입 차량의 현황 보험가입 개선방향에 대한 연구」, 『보험조사월보』, 1996.2.

損害保險事業總合硏究所, 『自動車保險論』, 1993.

自動車保險料率算定會, 『自動車保險の 槪況』, 平成6年度.

總務廳, 『交通安全白書』」, 平成6年度.

Doris Fenske, "Pay-at-the-Pump Idea Touted As Auto Insurance Solution", *Best Review property/Casualty*, 1991.12.

George E. Hoffer & Elbert G. Miller, "Protecting Consumers From Uninsured Motorists : An Alternative Financing Mechanism", *Journal of Consumer Affairs*, Vol. 25, No. 2, 1991.

_____, "The Distribution of Automobile Liability Insurance : An Alternative", *Journal of Risk and Insurance*, Vol. 46, No. 3, 1979.

_____, "Uninsured Motorists Insurance : An Alternative Financing Mechanism", *Journal of Insurance Regulation*, Vol. 8, No. 1, 1989.

OECD, *Automobile Insurance and Road Accident Prevention*, OECD Publication, 1990.

Robert C. Clifford, *California Uninsured Motorist Law*, Parker Publications, 1996.

Robert O. Bernstein, "Modeling Personal Lines Automobile Insurance in California : Development and Application to a Pay-At-The-Pump Proposal", *Journal of Insurance regulation*, Vol. 12, No. 2, 1994.

Ruth Gastel, "Proposition 103 and Related Issues", *Insurance Issues Update*, Insurance Information Institute, 1996.1.

Scott Harington & Greg Niehaus, "Dealing with Insurance Availability and Affordability Problem in Inner Cities : An Analysis of the California proposal", *Journal of Insurance*

Regulation, Vol. 10, No. 4, 1992.

Sean Mooney, *Auto Insurance : Critical Choices for the 1990s*, Insurance Information Institute, 1989.

Werner Pfennigstorf, *German Insurance Laws*, VVW Karlsruhe, 1986.