



데이터 이코노미와 보험

임준 연구위원

데이터 이코노미의 경우 정보유출의 위험을 억제하기 위한 안전규제 강화와 프라이버시 피해구제를 위한 배상체계 구축이 산업의 발전과 소비자 보호에 있어서 매우 중요함. 주요국들의 경우 최근 증가하고 있는 정보유출 위험에 대한 대응으로 안전규제를 강화하고 있음. 그러나 배상체계와 관련해서는 아직 구체적인 제도나 정책 측면에서 큰 진전이 없는 상황임. 미국 자동차 산업의 배상체계 변천에 대한 역사적 고찰이 데이터 이코노미의 배상체계 구축에 있어서 하나의 참고자료가 될 수 있을 것으로 여겨짐

- 새로운 산업이 등장하고 발전함에 따라 혜택도 증가하지만, 그와 함께 사고나 환경오염 등에 의한 피해도 증가함

- 산업 발전에 따른 위험의 증가를 억제하고 적절한 피해구제를 위해 안전규제(safety regulation)를 강화하고 배상체계(compensation system)를 구축해왔음

- 전통적인 의미에서 산업으로 분류하기는 어렵지만 최근 들어 자원으로서 데이터의 중요성이 증가하면서 데이터 중심 경제(data-driven economy)가 부상하고 있음¹⁾

- 데이터 이코노미 역시 새로운 부가가치 창출이라고 하는 긍정적 측면과 함께 정보유출(data breach)에 의한 피해발생이라고 하는 부정적 측면을 동시에 가지고 있음

- 데이터 이코노미의 경우에도 정보유출의 위험을 억제하기 위한 안전규제 강화와 프라이버시 피해구제를 위한 배상체계 구축이 산업의 발전과 소비자 보호에 있어서 매우 중요함

1) '데이터 중심 경제'와 '데이터 이코노미'라는 표현은 서울대 법과경제연구센터(2017), 『데이터 이코노미』, 한스미디어를 참조하였음

- 최근 증가하고 있는 정보유출 위험에 대해 주요국은 개인정보보호규제(안전규제)를 강화하고 있는 추세임
 - 유럽의 경우에는 2016년 일반정보보호규칙(General Data Protection Regulation)을 제정하였는데, 위반 시 최대 2천만 유로 또는 연 매출액의 4%까지 과징금을 부과할 수 있음²⁾
- 반면, 배상체계와 관련한 논의는 활발하게 이루어지고 있으나³⁾ 아직 구체적인 제도나 정책의 도입 측면에서는 큰 진전이 없는 상황임

■ 본고에서는 데이터 이코노미에서의 배상체계 구축과 관련하여 자동차 산업의 사례를 역사적으로 고찰함으로써 시사점을 얻고자 함⁴⁾

- 특히, 미국 자동차 산업의 발전 과정에서 의무보험(compulsory insurance)이 배상체계에 있어서 주요한 하나의 축으로 확립된 과정을 중심으로 소개하고자 함

■ 미국 뉴욕 주의 자동차보험 의무보험 도입 과정은 다음과 같음⁵⁾

- 1기는 1928년 이전까지로 자유선택(free choice) 시기
- 2기는 1929년부터 1948년까지로 제한적 의무보험(limited-compulsory insurance) 시기
- 3기는 1949년부터 1955년까지로 강화된 제한적 의무보험(extended limited-compulsory insurance) 시기
- 4기는 1956년 이후로 의무보험(compulsory insurance) 시기

■ 자동차산업 초창기인 1기에는 배상자력의 입증과 관련하여 특별한 규제가 없었으나 자동차가 증가하면서 사고도 증가하게 되자, 1929년 자동차 등록 시에 배상자력의 입증을 의무화하였음

- 배상자력 입증 수단으로는 보험(motor vehicle liability policy), 채권(approved bond), 금전이나 그 밖의 담보물의 예치(deposit of a sum of money or collateral) 등이 가능
- 만약 자동차 등록 시에 배상자력을 입증하지 못하거나 사고 발생 후에 적절한 배상이 이루어지지

2) 함인선(2016), 『EU개인정보보호법』, 마로니

3) 미국과 유럽의 보험 관련 학회에서 사이버 보험(cyber insurance)이 주요 이슈 중 하나로 다루어지고 있음

4) 항공 산업의 경우에도 자동차 산업과 유사한 논의와 경로를 거쳐 의무보험이 도입되었음(Robert Homburg 1933), "Compulsory Aviation Insurance", *Air Law Review*, Vol. 4, pp. 274~277; W. R. B.(1947), "Compulsory Aviation Insurance", *Virginia Law Review*, Vol. 33, No. 3, pp. 336~342 참조)

5) Robert E. Helm(1968), "Motor Vehicle Liability Insurance: A Brief History", *St. John's Law Review*, Vol. 43, No. 1, pp. 25~56

않을 경우 면허 정지

- 1929년 규제의 목적은 배상자력을 갖추고 있지 않으면서 위험한 운전을 하는 자동차 소유자가 도로로 나오는 것을 막는 데 있었으나, 규제 도입 이후에도 교통사고는 지속적으로 증가하였고 법원의 배상판결을 이행하지 않는 경우가 발생하는 등 피해자 보상에 있어서도 한계를 드러내었음

■ 1929년에 도입한 규제만으로는 한계가 있다고 판단하여 1949년에 보다 강화된 규제를 도입하였음

- 자동차 등록 시에 배상자력을 입증하지 못하거나 사고 발생 후에 적절한 배상이 이루어지지 않을 경우 면허 정지 외에 면허 취소도 가능하도록 하였음
- 그러나 강화된 규제를 도입한 이후에도 도입 이전의 문제들이 여전히 해결되지 않고 지속되자, 1956년 의무보험을 도입하였음

■ 앞에서 논의한 자동차 산업 사례에 근거하여 추론해보면, 데이터 이코노미가 지금보다 더 발전하고 그로 인해 프라이버시 피해 규모도 점점 더 커지게 되면 개인정보보호규제와 같은 안전규제의 강화만으로는 소비자 보호에 한계가 있을 것으로 예상됨

- 보다 효과적인 소비자 보호를 위해서는 적절한 배상체계의 구축이 필요한데, 자동차 산업 사례가 하나의 참고자료가 될 수 있을 것으로 여겨짐 [kiri](#)