

# 陸運共濟組合 運營現況과 向後 政策課題

權 五 善  
(交通部 指導保險課 事務官)

## 目 次

- I. 序 言
- II. 陸運共濟組合 運營現況
  - 1. 共濟의 概念 및 共濟制度 實態
  - 2. 陸運共濟組合의 設立趣旨와 特性
  - 3. 陸運共濟組合 現況
- III. 共濟事業과 向後 政策課題
  - 1. 共濟收入 展望과 改善策
  - 2. 共濟事業 體系
  - 3. 共濟金 支出 展望과 改善策
  - 4. 向後 政策課題
- IV. 保險(共濟)制度에 對한 其他 提言
  - 1. 人事事故에 對한 損害評價方法 改善
  - 2. 責任保險機能의 擴大
  - 3. 共濟事業과 民營保險과의 課題
- V. 結 語

便利하게 해주는 반면 그 運行에 따른 交通事故의 發生은 一般國民에게 莫大한 被害를 주고 自動車 所有者에게 不確實한 未來에 對한 危險과 不安感을 안겨주고 있다.

이러한 危險을 回避하는 手段으로서 옛부터 시행되어 온 自動車保險은 被害者救濟, 自動車 事故豫防 機能 뿐만아니라 自動車運送의 發展을 促進시키는 機能도 맡고 있으나, 保險料의 適期調整이 어려운 반면 保險關聯 物價의 지속적인 상승등의 여러 要因으로 保險會社의 經營이 어렵게 되어 가해자와 피해자가 동시에 不滿을 갖게 됨으로서 이것이 社會的인 問題로 擡頭되고 있는 실정이며, 類似保險인 共濟制度의 發達로 保險과의 제반문제점을 再檢討할 필요성이 생기고 있다(追加分擔金, 自負擔制度, 事故豫防活動 등). 우리나라에 自動車가 처음 들어온 것은 1903년이며, 1924년 東京海上火災保險(株)이 保險業務를 開始한 후 오늘날은 11개 損害保險社와 2개 外國보험사가 保險業務를 取扱하고 있으며 事業用 自動車에 限하여 陸運共濟組合이 事業을 開始하여 自動車保險과 類似한 共濟業務를 隨行하고 있다. 陸運共濟組合은 陸運

## I. 序 言

날로 늘어나는 自動車는 人間生活을 豊饒롭고

振興法에 의하여 交通部長官의 許可를 받아 설립된 非營利團體로서 組會員이 契約한 自動車の 運行으로 말미암아 損을 倅게 하거나 다치게 하였을 경우의 법률上 損害를 組會員을 대신하여 交通事故 被害者를 救濟하는 반면, 加害자인 事業者들로 하여금 安장적인 事業經營을 營爲할 수 있도록 하고자 設立된 일종의 社會保障의 機構이다.

陸運共濟組合의 運營은 事業者 스스로의 自律經營 責任原則에 의하여 事業運營結果 黑字發生時에는 組會員들 相互間에 利益을 分配(分擔金 적용을 引下等)하고 赤字가 發生하였을 때에는 追加分擔金을 徵收하여 缺損額을 補填하고 있어, 相互紛爭 體制에 있는 自動車損害 保險社(이하 “損保社”라 한다)보다 유리한 점도 있으나 自動車保險市場의 諸般 問題點이 共濟組合에서도 같이 發生되고 있고, 특히 缺損發生時 零細한 事業者들을 상대로 한 追加分擔金 徵收에 어려움이 있다.

本文에서는 이러한 自動車臺數의 急增에 따른 保險과 共濟制度의 當面問題와 運營實態를 分析하고 向後 展望을 檢討함으로써 民營保險 과 共濟事業과의 關係를 定立하는 동시에 相互間의 均衡發展을 圖謀하고자 함에 있다.

## II. 陸運共濟組合 運營現況

### 1. 共濟의 概念 및 共濟制度 實態

#### 1) 共濟의 概念

共濟란 組會員이 疾病·被害등의 事故發生時에 對備하고자 미리 一定額을 各출하여 준비된 금액(分擔金)을 일정한 條件에 따라 이를 납부함으로써 組會員의 被害를 救濟하는 制度이다. 共濟制度

는 資本主義經濟의 發展에 따라 職業의 專門化 및 分業化가 이루어짐에 對應하여 經營者 및 勞働者 間의 將來에 대한 危機를 對備하고자 相互協助의 精神에 立脚하여 필요하게 되었으며, 이러한 共濟의 定義를 簡單하게 規程하기는 어려우나, 共濟事業의 本質은 保險事業과 別차이가 없고 다만 追加分擔對象, 保險料決定方法등에 약간의 상이점이 있다고 볼 수 있다.

#### 2) 共濟制度의 發達

現代의 意味의 共濟組合의 發生背景은 Guild 結成을 中心으로 發展하여 왔으며 그 효시라 할 수 있는 것은 1844년에 設立된 英國의 Rochdale Society of Equitable Pioneers로 볼 수 있다.

우리나라에서도 옛부터 두레·무진·계와 같은 保險과 유사한 制度가 있었으나, 서구사회 의 保險과 같이 確率에 의하여 各출금을 算定하여 支給하는 것이 아니라 단지 납부의 시기를 定하는 方法에 불과함으로서 일종의 金錢去來에 不過하다고 볼 수 있다. 우리나라의 現代의 意味의 共濟事業은 1960年代 이후 農村·中小企業者등 既存 保險產業의 서비스가 不充分한 部門에서 發展되어 生命共濟·損害共濟의 모든 영역에 걸쳐 번성하였다.

이와 같이 共濟事業이 번성하게 된 것은 既存 保險產業의 保險技術의 未洽, 그리고 높은 保險料와 적극적인 引受努力의 不足이 原因이 되었고, 農業·農水產協同組合 이외에 海運共濟, 建設共濟등 의 共濟事業範圍 및 實績이 크게 增加되는 것에 자극받고 다른 한편으로는 民營保險社의 急激한 成長에도 影響을 받았다고 볼 수 있다.

또한 1970年代 以後의 共濟組合은 從來의 零細

한 상부상조의 制度가 아닌 企業型 保險으로 擴大되고 있는 것이 特色이다.

### 3) 우리나라의 共濟制度

우리나라에 있어서는 共濟制度에 의한 生活保障의 必要性이 西歐社會와 같이 절실하지 않았는 바, 그 이유는 첫째, 우리나라에서는 오랫동안 生活에 위협을 주는 모든 偶발적인 事件의 發生을 신의 섭리라고 생각하여 危險을 슬기롭게 打開하여 나갈 制度를 創案하지 못하였으며, 둘째, 우리가 오랫동안 고수하여 온 대가족제도하에서는 모든 生活의 危險을 共同으로 負擔하였고 이웃끼리 상부상조하려는 미덕이 오랫동안 존속하였기 때문에 구태여 危險을 다수경제체가 共同으로 分擔하는 共濟制度를 創案할 必要性을 느끼지 못하게 되었기 때문으로 보여진다.

우리나라의 共濟制度는 特別法에 의해 設立된 團體로서는 農業協同組合法에 의해 設立된 農業協同組合法을 비롯하여 陸運共濟등이 있으며, 民法에 의해 設立된 團體로는 社團法人 관우회를 비롯하여 遞信共濟組合등이 있다.(大韓損害保險協會, “韓國의 共濟現況” ’85. 8 참조)

## 2. 陸運共濟組合의 設立趣旨와 特性

### 1) 設立背景

우리나라 運輸業界에서는 1961년 8월 韓國交通保險(株)의 도산이후 相互保險의 設立을 주장하다가 1974년 7월 17일 3개 聯合會(버스, 택시, 화물)는 共同으로 自動車保險의 2원화를 追求하는 建議書를 政府에 提出한 바 있으며, 또한 韓國自動車保險(株)에서는 營業用 車輛에 대하여 保險料

引上을 隨行하게 되어 1977년 또 다시 共濟事業 運營의 法的根據 마련을 政府에 要請하게 되었다(事業組合別로 實施하고 있던 運輸團體의 私設共濟會를 陽性化하여 組合員과 交通事故 被害者등으로 부터의 紛爭을 최소화하는 社會保障機構로서의 역할을 隨行할 수 있는 法的根據 마련 目的). 政府에서는 이를 參考로, 陸運事業을 振興시킴으로써 公路輸送의 圓滑을 기하고 國民經濟의 發展에 寄與함을 目的으로 하여 同年 12월 31일 法律第 3086號로 陸運振興法을 制定·公布하였고, 1978년 5월 17일 制定·公布된 同法 施行令에 의하여 택시共濟組合이 事業開始(1979. 6. 20)하였고, 이어 貨物共濟組合(1981. 7. 1), 버스共濟組合(1982. 12. 24), 개인택시共濟組合('93. 2. 1)이 차례로 業務를 開始하게 되었다.

이와 같이 陸運振興法에 의한 陸運共濟組合의 設立으로 事業用 自動車保險은 2원화된 競爭體制가 되었다.

### 2) 陸運共濟組合의 特性

陸運共濟組合의 共濟事業이 損保社의 保險事業과 比較하여 組合員에게 유리한 점을 살펴보면

첫째, 共濟組合은 組合員들의 自律的인 經營責任原則에 의해 設立된 非營利團體로서, 營利를 目的으로 하는 損保社와 다르게 共濟事業結果 赤字發生時에는 分擔金을 낮추고 赤字發生時에는 組合員 모두가 追加分擔金을 내어 缺損金을 補填하고 있다.

둘째, 共濟事業費率을 損保社의 事業費率보다 낮게 적용하여도 事業隨行이 可能하다. 相互競爭體制에 있는 損保社는 代理店, 募集人 經費를 포함한 事業費를 原受保險料의 22% 정도(一般經費

11.9%, 募集手數料 5.5%, 損害檢査費 4.4%) 使用하고 있으나, 共濟組合은 그보다 낮은 10%미만의 事業費로도 運營이 可能하며, 이 차이만큼 基本分擔金을 保險料보다 낮게 策定하여 組合員에게 惠澤을 賦與할 수도 있다.

셋째, 業界의 共同利益(自動車, 타이어 및 部品 共同購入 등)을 追求할 수 있는 事業擴大도 可能하다. 損保社에서는 黑字 發生時 사후혜택이 業界에 還元될 수 없으며 株主의 利益이 되고 있으나, 共濟組合의 黑字는 모두 業界(組合員)로 還元될 수 있고, 共濟事業은 事業者들로 構成된 聯合會의 부속事業이므로 事業者(被保險者)의 의지가 反映될 수 있으나, 損保社에서는 不可能하고 대주주에 의한 經營支配의 可能性이 있다.

넷째, 交通事故 解消을 위한 事故豫防活動을 業界와 共同으로 推進할 수 있으며, 分擔金 料率調整으로 事故惹起者에 대한 제재도 可能하다.

損保社에서도 事故惹起者에 대하여는 割増制 적용으로 經濟的인 負擔을 賦課하고 있으나, 共濟組合에서는 割増制 적용외에 사고자체에 대한 罰則으로 事故 件당 事故惹起者에게 일정한 追加分擔金을 賦課하는 自負擔制 등의 시행으로 事故豫防 效果를 거양할 수 있다.

共濟事業의 短點으로는

첫째, 事故를 惹起하지 않은 組合員에게도 缺損 發生時 追加分擔金을 賦課하게 되어 共濟組合을 離脫하는 組合員이 發生되고 있다. 반면에 손보사의 保險加入者는 事故發生에 대하여 개별적인 割増料 負擔으로 족하고 無事故者는 割引惠澤을 받을 수 있다.

둘째, 共濟事業運營에 대한 事業者의 관심 過剩으로 인하여 經營의 독자성과 전문성을 기하기 어

렵게 되어 있다. 손보사는 보험가입자와 피해자와는 무관한 제3자적 위치에서 독자적이고 전문성이 있는 經營을 隨行하고 있으나, 共濟組合에서는 共濟事業이 聯合會의 부속사업이고 共濟組合의 任員에 대한 任免決定이 事業者 團體의 總會에서 決定되므로 經營의 독자성과 專門化를 기하기 어렵다.

셋째, 陸運共濟組合은 危險分散의 機能이 微弱하여 大事故 發生時를 對備한 財源이 不足하고 擔保能力이 不足하며 赤字深化時 緊急資金 確保에 한계가 있으나, 손보사는 再保險 出資 등으로 危險分散의 機能이 있고 대규모 회사로서 赤字發生시 他種의 保險으로 이를 補填할 수 있다.

넷째, 保險 目的物의 면에서 보면 陸運共濟事業은 事業用에 局限되어 있으나 손보사는 자가용과 事業用的 包括擔保로 위험도를 완화할 수 있다.

이러한 自動車保險과 陸運共濟制度를 比較·要約하면 <표-1>과 같다.

### 3) 共濟事業의 內容과 範圍

陸運振興法 施行令에 規程된 共濟事業의 內容은 組合員의 自動車事故로 인한 대물 및 대인배상에 대비하는 共濟 및 補償業務, 自動車事故로 인하여 傷害를 입는 從事員에 대한 補償業務, 기타 組合員의 經濟的 利益을 圖謀하기 위한 業務이다.

각 共濟組合別 共濟規程에 規程된 事業範圍는 組合員이 共濟契約 自動車の 交通事故로 인하여 사람의 生命 또는 身體를 死傷케 하였을 경우에 自動車損害賠償責任保險金 支給限度額을 超過한 손해에 대한 共濟 또는 責任共濟 金額을 포함한 損害에 대한 統合共濟, 組合員의 共濟契約 自動車が 交通事故 他人의 物件에 대한 損害를 입혔거나 當該 組合員 自動車에 損害가 發生하였을 때의 損

(丑-1)

自動車保險과 陸運共濟 比較

구분	保 險	共 濟
性 格	○ 保險會社 營利目的	○ 組合員의 相互救濟
法規適用	○ 民法, 상법(보험편), 保險業法, 自動車損害賠償保障法, 交通事故處理特例法	○ 民法, 陸運振興法, 自動車損害賠償保障法, 交通事故處理特例法
監 督 者	○ 綜合保險: 財務部長官 ○ 責任保險: 交通部長官	○ 交通部長官
加入代價	○ 불특정다수(사업용, 자가용, 관용)	○ 特定事業者 - 運送事業者 局限 (택시, 화물, 버스, 개인택시)
販賣商品	○ 責任保險, 綜合保險(대인, 대물, 차량, 자손), 運轉者保險, 外貨表示保險 등	○ 責任共濟, 任意共濟(대인, 대물, 차량, 승무원, 자손)
擔保範圍	○ 제한없음 - 保險契約者 또는 피보험자의 자유선택	○ 運送事業者別 制限 - 택시: 대인, 대물, 승무원 - 화물: 대인, 대물, 차량 - 버스: 대인 - 개인택시: 대인, 대물, 자손
經營結果 責任主體	○ 黑字, 赤字 모두 株主가 最終 責任(株主의 有限責任)	○ 組合員의 無限責任 - 黑字發生時 組合員에 還元 - 赤字發生時 追加分擔
保險料의 決定	○ 保險開發院에서 決定	○ 손보사 保險料率 對比 70~100%
稅 制	○ 영리사업으로 과세	○ 비영리사업으로 면세

害에 대한 共濟, 組合員이 組合員의 自動車を 運行中 交通事故로 인하여 死傷한 때의 共濟, 其他 組合員의 經濟的 利益을 圖護하기 위한 業務로서 交通部長官의 承認을 얻은 事業으로 되어 있다.

에 根據를 두고 同法 施行令<sup>2)</sup>에 共濟事業을 할 수 있는 主體를 限定하여 明示하고 있으며 一般現況은 다음과 같다.

<표-2> 共濟組合의 機構 및 豫算 現況

(’93.2말 현재)

區 分	버스共濟	택시共濟	화물共濟	개인택시共濟
지부수(個)	15	15	16	5
人 員(名)	436	517	530	72
豫算(억원)	1,400	1,410	1,285	116

3. 陸運共濟組合 現況

1) 運營現況

우리나라의 陸運共濟組合 設立은 陸運振興法<sup>1)</sup>

1) 陸運振興法 第8條(共濟事業) ①自動車運輸事業法에 의하여 設立된 自動車運送事業組合 및 自動車運送事業組合聯合會는 組合 및 聯合會別로 대통령령이 정하는 바에 의하여 交通部長官의 許可를 받아 共濟事業을 할 수 있다.

2) 陸運振興法 施行令 第10條(共濟事業의 主體) 法 第8條 第1項의 規程에 의하여 共濟事業을 할 수 있는 聯合會는 다음 각호와 같다.

1. 시내버스·시의버스·특수여객자동차운송사업자로 構成된 組合이 設立한 聯合會
2. 일반택시運送事業者로 構成된 組合이 設立한 聯合會
3. 개인택시運送事業者로 構成된 組合이 設立한 聯合會
4. 貨物自動車運送事業者로 構成된 組合이 設立한 聯合會

2) 契約現況

共濟組合別로 共濟契約現況을 分析하여 보면 다음과 같이 事業用 自動車 342,412대중 46%인 158,082대만 共濟에 契約이 되어 있어 “大數의 法則”이 적용되는 共濟事業 經營에 차질을 招來하고 있다.

〈표-3〉 組合別 共濟加入 및 契約現況 ('92년말)

區 分	登録臺數 (A)	組合加入		共濟契約	
		臺數(B)	B/A(%)	臺數(C)	C/A(%)
버스共濟	46,384	35,234	76	31,849	69
택시共濟	184,011	107,746	59	84,315	46
화물共濟	112,017	57,309	51	41,918	37
계	342,412	200,289	59	158,082	46

※ 개인택시共濟事業은 '93. 2. 1부터 事業開始

3) 經營收支

共濟組合은 設立以後 현재까지 약 10여년이 경과되어 '92년말까지 버스共濟組合은 전체 經營收支가 22,293백만원의 赤字를 나타내고 있으나, 保險關聯 物價上昇등에 따른 지출액증가 등으로 택시共濟組合의 경우에는 19억여원의 赤字를 나타내고 있으며 특히 貨物共濟組合의 경우에는 貨物運送事業의 構造的 特性과 大型事故등으로 62,754백만원(미결추산액포함)에 달하는 많은 赤字를 나타내고 있어 政府에서는 그간 수차례에 걸쳐 經營改善命令을 示達한 바 있음에도 그 經營狀態가 好轉되지 않고 있던중 '90년부터 시행하기 시작한 事故豫防活動에 따라 事故가 줄어들고, 共濟金 引上 및 追加分擔金 賦課 등으로 收入이 增加하고 있어 금년부터는 經營狀態가 다소 好轉될 것으로 본다.

〈표-4〉 共濟組合 經營收支 總括

('92.12월말, 단위: 백만원)

組 合 \ 區 分	共 濟 區 分	收 入	支 出	未決推算額	推定損益
버 스 共 濟	一 般	676,850	593,337	95,451	△ 11,938
	責 任	160,938	115,536	11,171	34,231
	계	837,788	708,873	106,622	22,293
택 시 共 濟	一 般	658,956	592,342	101,736	△ 35,122
	責 任	160,491	113,955	13,355	33,181
	계	819,447	706,297	115,091	△ 1,941
화 물 共 濟	一 般	517,318	521,757	62,205	△ 66,644
	責 任	31,028	22,997	4,141	3,890
	계	548,346	544,754	66,346	△ 62,754

그리고 共濟加入 車輛의 事故處理 現況을 考察하여 보면 經營收支가 惡化되고 있는 貨物共濟組

合 加入車輛의 사고 미처리율이 6.6%로서 他 共濟組合의 3-4%보다 2배가량 높음을 알 수 있

므로 未決人員에 대한 對策樹立과 특히 患者管理 을 講究해야 된다고 본다.  
實態調査 등으로 被害者에 대한 서비스 提高方案

〈丑-5〉

共濟加入車輛 事故處理 現況

(’92.12월말, 단위:명)

區分 組合	被害 內容	總事故 件數	總被害 人員	完決 人員	未決人員				
					入院中	訴訟中	合意中 기타	計	比率(%)
택시 공제	死亡	—	6,885	6,593	—	136	156	292	4.2
	負傷	—	281,680	272,871	1,648	443	6,718	8,809	3.1
	계	221,608	288,565	279,464	1,648	579	6,874	9,101	3.2
버스 공제	死亡	—	9,788	9,392	—	195	201	396	4.0
	負傷	—	383,697	368,908	1,597	725	12,467	14,789	3.9
	계	236,506	393,485	378,300	1,597	920	12,668	15,185	3.9
화물 공제	死亡	—	8,040	7,490	—	291	259	550	6.8
	負傷	—	86,979	81,288	442	503	4,746	5,691	6.5
	계	59,491	95,019	88,778	442	794	5,005	6,241	6.6

Ⅲ. 共濟事業과 向後 政策課題

1. 共濟收入 展望과 改善策

1) 共濟分擔金

自動車保險의 保險料에 해당하는 共濟組合의 共濟分擔金은 과학적인 算定節次에 의하여 分擔金料率을 決定하는 것이 아니라 自動車保險料를 基準으로 하여 支部別 損害率實績에 따라 算定되며 共濟收入의 근간을 이루고 있다. 陸運共濟組合 가입자들은 運輸事業者들로서 自動車保險料를 적용하는 損保社에 契約할 수도 있으므로 運輸事業者들의 相互扶助 組織인 共濟組合에서는 組合員들의

權益을 圖謀하고 損保社와의 競爭的인 위치에서 共濟加入을 誘導하기 위하여 自動車保險料를 근간으로 하는 分擔金料率이라는 保險價格을 算定하게 되므로 최소한 自動車保險料와 같거나 낮아야 하기 때문이다.

分擔金料率決定은 共濟組合에서는 매년 豫算編成時 分擔金料率 適用範圍를 정하여 總會의 議決을 거친 후 육운진흥법에 의거하여 交通部長官의 承認을 받은 후 지부별로 적용하고 있다.

共濟組合의 分擔金 適用料率은 〈표-6〉과 같이 保險金보다 낮게 적용되고 있으며 基本分擔金 收入展望은 向後 自動車保險料의 引上調整에 따라 자연적으로 增大될 것이다.

(丑-6)

共濟組合別 分擔金料率 適用實態(綜合保險 對人無限基準)

(단위: 대당, 연간, 원)

구 분		손보사의 보험료(A)	공제조합의 분담금요율		비 고 (적용지부)
			분담금(B)	비율(B/A)	
버스	시내버스	3,229,000	2,470,000~3,035,280	76.5~94%	最低: 대전, 제주 最高: 서울의 6개 지부
	시외버스	3,314,900	2,535,960~3,116,040	상 동	상 동
	전세버스	1,705,800	1,449,960~1,705,800	85~100%	最低: 대전, 제주 最高: 서울의 11개 지부
일 반 택 시		1,632,300	1,469,100~1,632,300	90~100%	最低: 부산의 8개 지부 最高: 서울, 경남
개 인 택 시		341,400	324,400~341,400	95~100%	最低: 부산 最高: 인천의 3개 지부
화물	대 형	1,632,000	1,550,400~1,632,000	95~100%	最低: 서울의 8개 지부
	중 형	1,159,100	1,159,100	100%	最高: 대구의 6개 지부
	소 형	387,600	368,220~387,600	95~100%	
	개 별	868,200	824,790~868,200	95~100%	

2) 追加分擔金

共濟事業에서는 共濟規程에 의거하여 매년도말 결산시 赤字가 발생하면 組合員에게 缺損을 分擔시켜 追加分擔金을 徵收하여 缺損을 補填하고 있는데 이는 民營保險과 큰 차이가 있다.

共濟組合員은 組合事業에 無限責任이 있기 때문에 缺損이 발생하면 즉시 이를 補填하여야 한다. 다만 組合員들이 零細事業者인 관계로 追加分擔金이 適期에 補填되지 못하여 共濟經營收支에 어려움을 주고 있다.

향후 收入展望은 早速한 赤字補填을 위하여 共濟離脫車輛에 대하여는 訴訟을 제기해서라도 徵收하고 계속 共濟契約을 유지하는 車輛에 대하여는

追加分擔金 分割徵收方案 講究등으로 共濟收入이 집중할 것으로 기대된다.

3) 其他收入

共濟事業에 있어 기타 收入으로는 保有資金의 銀行預託에 따른 利子收入이 主從을 이루고 있다. 共濟事業은 非營利事業이므로 비상준비금을 他用途에 쓸 수가 없는 限界가 있기 때문에 자금활용 상 경직성을 內包하고 있다.

4) 共濟收入 展望

事業用 自動車臺數의 增加에 따라 共濟契約 自動車臺數도 增加하여 收入外形이 增大하고는 있으나

나 약38만대의 事業用自動車를 共濟組合과 11개 損保社가 경쟁적으로 契約留置하게 됨으로서 상호 간에 여러가지 어려움이 따르고 있다. 保險原則의 “多數의 法則”에 의한 經營이 可能하도록 하는 方案이 講究되지 않는한 共濟收入 增大를 위한 劃期的인 改善策은 없다고 보며 자체적으로 契約留置를 위한 努力을 持續하여야 할 것으로 본다.

## 2. 共濟事業 體系

共濟組合職員은 保險業法에 의한 民營保險會社職員과 같은 “보험인”이 되지 못하고 또한 所有와 經營이 分離되지 못하고 있는 共濟組合 特性上 共濟組合 職員들은 共濟組合員들로부터도 正當한 보험인으로서의 待遇를 받지 못하고 있다.

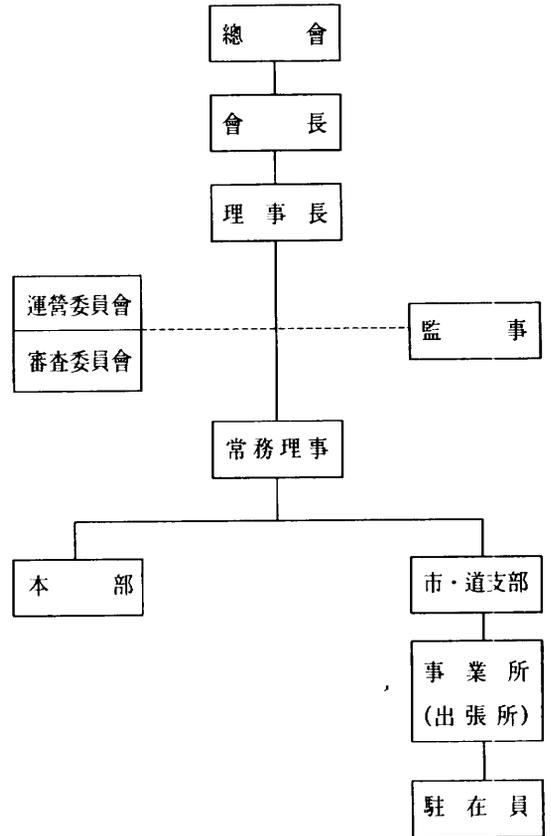
따라서 向後 共濟事業의 指導·監督은 共濟事業이 所有와 經營이 分離되고 專門經營人 制度가 우선적으로 定着되어 삼자정립의 原則에 따른 專門經營體系를 構築하여 사회일각으로부터 “共濟組合은 가해자 집단”이라고 하는 오인에서 벗어나도록 共濟事業 體系가 改善되어야 할 것이다.

또한, 共濟組合과 民營保險社와의 關係에 있어 “損保會社와 共濟組合간의 事務處理指針”에 따른 相互 圓滿한 협조를 통하여 保險 및 共濟可入者의 便宜와 迅速한 被害者 保護를 圖謀하므로서 상호 간에 健全한 發展을 기할 수 있다고 본다.

### 1) 共濟組合의 組織體系

共濟組合 組織은 社團法人인 聯合會 산하의 部署로서 法人을 代表하면서 法律行爲者인 會長과 意思決定機關인 總會가 있으며, 共濟組合을 代表하면서 共濟業務를 總括하는 理事會와 意思決定機關인 運營委員會 및 執行機關인 理事가 있다.

(그림-1) 共濟組合의 組織體系



### 2) 意思決定過程

共濟組合의 意思決定過程은 複雜하여 經營政策이 樹立시행되기까지는 많은 時間이 所要되는 短點이 있다.

權利能力이 없는 共濟自體의 意思決定機關으로 運營委員會가 있으며 運營委員會는 支部運營委員會에서 審議한 案件에 대하여 審査議決하는 機關으로서 運營委員會에서 議決된 事項은 總會에서 委任된 事項일 경우 그대로 執行하거나 總會에 부의하게 된다. 運營委員會의 結果 總會委任事項에 대한 權利能力行使는 適法한 節次를 거친 行爲라

할지라도 共濟組合 單獨의 權利能力行使는 법적으로 不可하여 聯合會長 名義로 權利行事を 하기때문에 紛爭의 素地가 있다.

또한 總會는 總會員이 運送事業者로서 聯合會 會員資格으로 參加하기때문에 사업상의 급부와 共濟事業의 意思決定과 經營에 具體的으로 關與하게 되므로서 共濟組合運營의 意思決定과 시행이 遲延될 수 있으며, 經營政策이 保險機能과 거리가 먼 方向으로 樹立될 憂慮가 있다.

### 3) 法律行爲

陸運共濟組合은 社團法人인 聯合會 산하의 事業部署로서 組合形態를 갖춘 權利能力이 없는 社團으로 分類된다.

組合은 業務執行에 있어 構成員인 組合員 各自에 의하여 또는 構成員 全員으로 代理權이 주어진 業務執行 組合員 또는 제3자가 행하며, 그 法律效果는 組合員 各自에게 귀속된다. 따라서 共濟組合의 경우 組合員 각자가 經營에 參加할 수 없으므로 業務執行者를 選任하여 經營을 責任지우게 된다.

또한 執行事項에 있어 各 組合員은 이에 따른 義務가 있고, 業務執行의 效果는 各 組合員에게 돌아가게 되며, 組合員의 資產은 組合員 各自의 所有이나 단체적 拘束을 받아야 하는 合有의 財産이며, 負債는 各自의 負債이고, 所有資產 이외의 個人財産을 가지고도 責任을 지는 無限責任이 있다.

### 4) 組合員의 性格

陸運振興法の 規定에 의하면 聯合會가 共濟事業의 主體이며, 組合員에게 共濟事業 隨行에 필요한 分擔金을 賦課한다고 規定하므로써 법상으로는 聯合會에 加入한 會員中에서 임의적으로 共濟組合에

加入한 共濟(保險)事業으로서의 關係를 組合員으로 규정한 것으로 유추해석할 수 있다.

法人格關係에 있어서는 市·道組合과 聯合會는 別個의 法人으로서 相互 對等한 位置에서 權利를 行사하나, 共濟組合은 법인격이 없는 社團에 不過하여 權利能力이 없는 것으로 整理된다.

반면, 保險處理關係에 있어서는 共濟組合은 聯合會의 事業部署 性格이기는 하나 別途의 獨立된 組織을 構成하여 類似保險 事業者로서 被保險者와 당사자 關係가 成立되어 權利能力이 있는 個人(당사자)과 相互對等한 位置에서 共濟(保險)業務를 隨行한다. 따라서, 保險(共濟)關係로서의 共濟組合 性格은 特定事業(共濟機能)과 權益保護(會員機能)로서의 會員關係와는 別個問題로서 共濟事業과 關聯한 一切의 法律行爲는 人格없는 社團일지라도 保險(共濟)機能으로서의 양 당사자 關係가 成立한다고 본다.

## 3. 共濟金 支出 展望과 改善策

### 1) 適正한 補償處理

共濟金 支出에 있어 약50%를 차지하고 있는 醫療費 支出에 대한 審査業務를 強化하여 共濟金 누수현상을 防止할 必要가 있다. 自動車損害賠償保障法改正에 따라 責任保險 醫療報酬를 交通部長官이 告示하게 되어 앞으로는 醫療報酬에 관한 紛爭이 줄어들 것이 豫想되나 病·醫院으로 부터 請求되는 醫療報酬에 대한 審査의 專門化와 體系化를 통한 經營收支 改善을 기해야 될 것이다.

아울러 醫療費의 一方的인 削減支給이나 支給遲延등을 解消하고 長期入院患者에 대한 補償費 中間支給 및 治療費의 支拂保證制度 廢止등으로 被

害者에 대한 便宜를 提供하도록 하여야 한다.

또한 整備費에 있어서도 適正修理費 算定을 위한 擔當職員의 專門化와 少額修理費의 現場支給制度 施行, 減價償却對象 品目の 縮小, 열처리 塗裝料支給의 適正化 推進, 附加價値稅 關聯 紛爭 解消 등도 아울러 推進하는 同時에 補償審査委員會의 積極적인 活性化를 통하여 날로 늘어나는 訴訟에 對備하여야 될 것이다.

## 2) 交通事故豫防 活動強化

우리나라의 交通事故는 先進外國과 比較할 때 交通事故의 王國이라는 汚名을 벗을 수 없으며 昨年에만 交通事故로 11,585명이 죽어 每日 32명이 죽는 結果가 되었고, 負傷者數는 死亡者의 27배나 되는 312,286명이다.

交通事故는 道路與件, 運轉者의 意識構造, 信號體系나 步行者의 過失등 여러 要件에 대하여 일어나고 있으나 主 原因은 運轉者의 過失로 인한 인적요인이 99.9%나 된다. 택시운전자는 規則대로 運轉하면 收入이 떨어지므로 交通法規違反을 하게 되고 社納金을 위해 合乘을 하면서 자정이 넘은 시에는 過速을 하는 傾向이 있다고 한다. 또한 버스운전자는 配車時間에 쫓겨 過速을 하거나 交通法規 違反을 하게 되고 시내버스나 高速버스의 경우 單調로운 道路를 일정한 速度로 走行하면 졸음이 오는 道路催眠에 걸리게 되어 大型事故를 내는 경우가 있으며, 貨物自動車 運轉者는 大型車를 運轉하나 運轉者의 運轉經歷은 낮고 地理에 익숙치 못한 全國을 事業場으로 하여 不定期的으로 夜間·長距離 運行을 하게 되어 事故率은 낮은 반면 致死率이 높은 大型·惡性事故를 誘發하고 있다.

貨物共濟組合의 경우 “無事故 100일運動”을 展

開하여 事故率을 前年同期와 比較하여 17.1% 減少시켜 共濟金 支出을 92억 減少시켰고, 버스共濟組合에서는 交通安全指導班을 編成하고 體系인 交通事故豫防教育和 活動을 통하여 事故率을 9.9% 減少시키고 共濟金을 113억이나 節減한 바 있다. 그러나 保險料率制度改善을 통하여 保險加入者에게 負擔을 주고 運轉者의 道德性危險(moral risk)을 회복함으로써 事故豫防에 對備하고자 하는데에는 限界가 있다.

따라서 交通事故防止對策은 國家적 시책으로 長期的, 科學的 方法에 의하여 樹立, 시행되어야 한다고 본다. 다만, 保險事業者는 安全運轉, 啓蒙活動등 交通安全 認識提高에 기여할 수 있는 方案을 講究토록 하는 한편, 交通事故 被害者를 위한 迅速한 救急醫療體系 確立, 交通安全을 위한 道路環境改善 및 車輛의 安全性確保 등 交通事故 防止 및 損害輕減을 위한 事項이 國家의 交通安全政策에 反映될 수 있도록 持續的인 努力을 하여야 할 것으로 본다.

## 4. 向後 政策課題

### 1) 業種別 共濟組合 設立에 따른 課題

現行 陸運共濟組合은 각 事業者 團體別(택시, 버스, 貨物, 個人택시)로 共濟事業을 하도록 규정되어 있다. 業種別 共濟事業 實施는 營業環境의 特性때문에 能率的인 면에서 보면 긍정적인 면도 있으나 危險分散이라는 側面과 組合의 特殊性이라는 限定된 事業範圍는 組合發展과 成長規模 側面에서 否定的인 것이 될 수도 있다.

따라서 업종별 共濟組合 設立時에 여러側面의 向後展望을 分析하고 危險을 對備하는 慎重性을

가져야 될 것이다. 運輸團體의 業種別 聯合會는 '93年 3月末 現在 8個團體가 있고 이중 4個聯合會에서 共濟事業을 隨行하고 있으며, 나머지 4個聯合會(전세버스, 용달, 알선, 개별화물)는 共濟事業을 하지 않고 있으나, 向後 保險市場 與件이 好轉되면 共濟事業도 隨行하고자 할 展望으로 보인다.

## 2) 業種別 共濟經營與件

業種別로 一般의인 經營與件을 보면 다음과 같다.

### － 택시共濟

○ 運行與件(부제 및 交代運行)은 他業種에 비해 良好하나, 社納金負擔과 收益提高를 위한 무리한 過速運行 등이 事故要因이 된다.

○ 經營收支에 있어 支部別 獨立採算制 形式을 採擇하고 있어 體系의인 經營統制에 어려움이 있다.

### － 버스共濟

○ 익숙한 道路환경과 交通停滯로 인한 低速運行으로 事故率이 낮은 면도 있으나, 事故發生時 乘車人員이 많아 大型事故로 이어지며 車內安全事故도 많다.

○ 全體의인 經營與件은 好轉되고 있으나, 一般共濟의 持續的인 累積赤字 解消方案 樹立이 要求된다.

### － 貨物共濟

○ 全國의으로 運行하기 때문에 交通 및 道路與件에 대한 情報不足과 夜間運行 등으로 運轉與件이 극도로 脆弱하며, 運轉者들의 運轉經歷과 年령이 낮아 大型事故의 危險이 있고, 貨物積載에 따른 對物事故 危險까지 크다.

○ 經營收支가 점차 好轉되고 있으나, 지속적인 契約臺數 擴充과 內部經營 革新이 필요하다.

이와같은 經營與件을 勘案하여 向後 共濟事業政策이 樹立되어야 하며, 民營保險社와의 情報體系整備(共濟損害率을 포함한 損害率算定, 割引·割増率連繫適用等)를 통하여 對外公信用을 높여야 할 것이다. 특히 業種別 特性에 맞는 事故豫防活動을 더욱 強化하여 經營收支를 改善함은 물론 交通事故 發生을 減少시킬 수 있도록 努力하여야 할 것이다. 아울러 損保社와 공동으로 事故豫防캠페인을 展開하고 弘報活動도 함으로서 保險事業者로서의 공동의식체 함양을 圖謀할 필요가 있다.

## 3) 危險管理制度導入의 脆弱性

우리나라 全體 損害保險中 약 60%를 차지하는 自動車保險分野의 損害率이 높아 經營惡化가 持續되고 있다. 損害保險產業은 다른 產業分野와는 달리 막대한 組織과 專門의인 技術을 바탕으로 營爲되는 特殊性을 가지고 있기 때문에 외적 環境變化에 즉각 對處하고 적응하는 것이 困難하다.

共濟組合의 危險管理制度上 問題點으로는 事故의 增加와 大型事故로 인한 資金의 一時的 需要와 補償에 對備하기 위한 制度가 微弱하다는 것이다. 共濟組合은 經營收支 側面에서 支部別 獨立採算制 形態를 維持하고 있어 支部에서 大型事故가 同時에 發生할 경우 經營에 큰 影響을 미쳐 正當적인 支部經營은 不可能할 수가 있다. 共濟事業에 미치는 危險의 악영향을 最小의 費用으로서 資產 및 가동력을 確保하기 위하여는 危險管理를 하여야 하고 危險處理의 手段으로서 危險選擇, 危險回避, 危險保有 및 危險의 移轉등이 있다.

危險選擇은 不良物件의 契約拒絶 및 管理方法(Underwriting)을 改善하는 것이며, 危險回避는 赤字深化時 支部閉鎖 및 共濟事業을 中止하는 방

안이 될 것이며, 危險保有는 共濟内部的인 자구책 講究나 지속적인 支援으로 共濟事業의 정상화를 圖謀하는 方法이 된다. 또한 危險의 이전은 共濟事業의 經營不能時點이 도래하면 共濟事業 清算後 他 保險社로 이전하는 方案이 될 수 있을 것이므로 각 대안에 대하여 段階的이고 細部的인 檢討가 있어야 할 것이다.

그리고 共濟事業 營爲를 위한 最小適正 臺數 分析이나 經營不能 分岐點등을 把握하여 體系的으로 對應할 수 있는 方案도 並行하여 分析하는 同時에 危險管理 側面에서 “再共濟”機能을 活用할 수 있는 方案도 講究하여야 할 것이다.

#### 4) 長·短期計劃 樹立

共濟事業 活性化를 위한 短期計劃으로는 첫째, 共濟契約臺數 擴大를 위한 方案을 세부적으로 樹立하여야 될 것이다. 事業組合員들의 共濟加入 및 契約이 強制化되어 있지 못한 실정이므로 組合 스스로 目標契約臺數를 設定하고 實績이 우수한 支部나 個人에게 褒賞하는 方案이나 共濟組合의 長點을 弘報하여 事業者 스스로 契約에 응하도록 誘導해야 한다.

둘째, 追加分擔金 賦課 및 徵收方法을 改善해야 될 것이다. 追加分擔金은 共濟事業結果 缺損發生時 부득이 追加로 組合員에게 負擔을 賦課하는 制度이므로 이러한 缺損補填의 趣旨를 組合員이 納得할 수 있도록 정확히 算定하여 賦課해야 되고 徵收方法도 繼續契約을 維持하는 組合員에게는 分割納付등의 方法으로 惠澤을 賦與해야 되고 契約 離脫하는 組合員에게는 訴訟을 제기해서라도 일시에 徵收하여 缺損을 補填해야 한다.

셋째, 날로 증가되고 있는 訴訟을 對備한 方案

樹立이 있어야 한다. 補償金 支給基準이 비현실적 이므로 訴訟判決에 따라 補償金を 受領한 被害者는 순수하게 支給基準에 따라 補償金を 受領한 피해자보다 상대적으로 高額을 受領하게 되어 共濟金 支給에 있어 불공평성을 나타내고 있다. 향후 被害國民들의 意識水準이 높아지면 自然히 訴訟提起率이 增加될 展望이므로 共濟組合에서는 支給基準이 다소 超過되더라도 補償金 審議委員會(特認 制度運營)의 活性化를 통하여 이에 對備해야 될 것이다.

넷째, 효율적인 患者管理와 共濟組合 職員들의 士氣昂揚策을 講究해야 될 것이다. 交通事故 患者中 일부는 補償性患者가 있고 患者管理와 關聯하여 保險詐欺도 일어날 素地가 있으므로 이를 防止하여 補償金 누수를 막아야 할 것이다. 다만, 불필요한 患者實態點檢등은 病院이나 患者에게 不便을 주는 경우도 있으니 이를 考慮하여 정기 또는 불시실태 확인조사가 있어야 될 것이다. 共濟組合職員의 士氣昂揚策은 職員들의 처우가 적어도 民營 保險社 職員의 수준이 될 수 있도록 豫算이나 共濟制度를 檢討하여 支援해야 될 것이다. 長期計劃으로는 먼저 共濟内部 經營革新을 위한 與件 造成이 필요하다고 본다. “資本과 經營”을 分離하기 위한 專門經營人制度 政策과 직제에도 없는 副支部長制 같은 制度는 廢止하고 共濟組合을 聯合會로 부터 分離하여 獨立法人體로서 經營의 專門化를 圖謀하고 保險事業의 “三者鼎立”의 原則을 지킬 수 있어야 할 것이다.

다음으로는 共濟事業 監督의 專門化와 피해자 救濟에 萬全을 기하기 위하여 陸運共濟監督院 設立이나 統合共濟組合設立을 檢討하여야 한다고 본다. 共濟分擔金 適用料率의 科學的인 算定과 補償

紛爭의 調整등을 통하여 加入者와 被害者 모두의 니드를 충족시키는 동시에 共濟組合의 地位도 向上시킬 수 있을 것이다.

그리고, 補償金 支給에 있어서의 누수를 防止하기 위하여 共濟病院이나 共濟整備所 設立運營을 計劃하여 治療비나 정비비의 適正補償을 기해야 될 것이다. 또한 共濟金庫(또는 銀行) 設立으로 保有資金의 組合員貸出 등 經濟的 利益을 주면서 經營改善을 圖謀하여야 한다.

#### IV. 保險(共濟)制度에 대한 其他 提言

##### 1. 人事事故에 대한 損害評價方法 改善

損害賠償方法에는 金錢賠償과 원상회복이 있으나, 人事事故에는 부득이 金錢에 依存할 수 밖에 없다. 死亡事故의 境遇 死亡한 本人이 死亡하지 아니하였다면 얻을 수 있는 收入을 損害額에 包含시키는 나라는 日本을 除外하고는 거의 없으며, 死亡者의 피부양자가 死亡者의 經濟的 扶養이 中斷당했을때의 그 扶養金額이 具體的인 金錢으로 賠償된다. 따라서 피부양자가 없는 境遇에는 本人의 狀況에 따른 財產的 損害는 認定되지 않고 있다.

또한 위자료에 관해서 比較하여 보면 死亡者 本人과 유족 양쪽에 위자료가 認定되는 곳은 日本뿐이고 프랑스에서는 유족에 대한 위자료만 認定될 뿐이다. 美國의 法律은 주마다 다르며 原則的으로 유족의 위자료를 認定하지 아니하며 死亡事故의 境遇도 損害賠償金의 限度를 設定하고 있는 洲도 있다. 이와같이 人事事故에 있어서 西歐와 다른 賠償水準 채택으로 상실수익산정에 있어 고소득자는 저소득자에 비해 엄청난 補償金을 支給받음으

로서 社會保障的 側面에서 불공평성을 나타내고 있기 때문에 死亡者 本人의 상실수익 산정기준을 變更함이 바람직하다고 본다.

고소득자가 사망시 피부양자가 이미 成長하여 社會人으로서의 自生能力이 있으면 喪失收益을 계상하지 말고 저소득자가 死亡時 피부양자가 自生能力이 없으면 오히려 이 피부양자들이 自力으로 社會人이 될 때까지의 소요액이 보상액으로 算定되어야 한다. 이렇게 함으로서 “죽어서도 貧富의 격차가 있다”는 말이 없어지고 自生能力이 부족한 저소득자의 유족을 보살피는 社會保障的 次元에서의 福祉社會가 이루어 질 것으로 기대된다. 이 制度 施行을 위하여는 推定支給 補償額과 現行支給 補償金을 比較하여 保險料率이 再算定되어야 하고, 피부양자의 연령별, 성별로 정상적인 社會人으로 成長할 때까지의 標準扶養費가 事전에 策定되어야 할 것이다.

##### 2. 責任保險機能의 擴大

交通事故 發生에 따른 損害賠償處理를 加해자인 피해자에게만 맡겨둔다면 피해자가 加해자로 부터 충분한 損害賠償을 받기 어렵기 때문에 정부는 自動車保險加入을 強制하는 責任保險制度를 실시하여 加해자의 損害賠償 能力을 確保하는 동시에 社會保障的 機能(自動車損害賠償保障事業등)도 시형 함으로서 形式的인 個人責任을 實質的인 社會責任으로 전가되도록 하였다. 그러나 現行 自動車責任 保險은 補償限度額이 낮아 위와 같은 취지의 社會保障的 機能이 미약하여 責任保險限度額을 超過하는 損害賠償을 담보하는 綜合保險에 다시 加入하게 됨으로서 自動車保險의 2원화라는 誤解의 소지도 있고, 加入者는 2중의 保險加入을 해야하는 不

便이 있다. 또한 綜合保險 加入을 強制化하지 못함으로서 綜合保險 未加入者(自動車 전체대수의 20% 정도)에 의한 被害者 救濟와 綜合保險 免責 事故등에 따른 善意的 被害者 補償에 問題點이 發生하고 있다.

이를 改善하는 方案으로는 우선 責任保險의 補償限度額을 점차 現實的 水準으로 引上하여 實質的인 損害賠償이 되도록 하고 나아가 自動車損害賠償保障事業(뽕소니, 盜難, 無保險車輛등의 事故에 의한 責任補償限度額 限度의 政府保障事業)이 시행될 수 있어야 될 것으로 본다. 다만, 責任保險金의 급격한 引上調整은 社會的인 反撥이 예상되므로 이를 段階的으로 引上하면서 동시에 綜合保險을 調整하면 保險料의 附加負擔은 큰 問題가 없을 것으로 본다.

또한 責任保險料率의 同一性 問題에 대하여도 考慮해야 될 것이다. 즉, 被保險者의 여러가지 要因을 감안하여 綜合保險과 같은 割引·割増 制度 등의 導入이 必要하다고 보여진다.

다음으로는 對人賠償에만 국한된 現行 自動車損害賠償保障法의 損害責任을 他人의 財産에 대하여도 賠償責任이 될 수 있도록 對物賠償도 포함시켜 實質的인 人的·物的 損害賠償責任이 되도록 하여야 할 것이다.

이와 동시에 고려되어야 될 事項으로는 責任保險金의 限度額 引上후 現在처럼 쌍방의 共同不法行爲時의 過失相計比率의 未適用은 保險事業者의 經營收支 惡化와 被害者의 責任意識鈍化를 招來할 소지가 있으므로 責任保險의 損害賠償時에도 過失比率를 인정하여 迅速하고 公正한 過失相計를 適用토록 하는 方案을 講究 하여야 할 것이다. 또한 被害者의 死亡時 一률적으로 支給되는 責任保險金

(현행 500만원에서 '94. 8. 1부터 1500만원)의 支給을 年齡別등의 여러 基準에 의하여 差等適用하는 方案도 아울러 檢討함이 必要하다고 본다(다만, 實損害額이 1천만원 미만인 경우에는 1천만원으로 한다: 自賠法施行令改正 1992. 7.31).

### 3. 共濟事業과 民營保險과의 課題

類似保險인 共濟制度는 保險業法의 適用을 받지 않으며 特別法이나 民法에 根據하여 設立되었고 保險制度和 다른 점은 保險의 保險料는 確率에 의하여 算出되는데 반해 共濟의 共濟分擔金은 科學的인 基礎아래 算出되지 않고 自律經營責任原則에 따라 赤字發生時 追加로 負擔金을 징수하여 缺損을 補填하는점 등이 重要한 차이점으로 되고 있다.

이러한 共濟制度의 特性은 加入範圍가 폐쇄적이고 民營保險에 비해 相對的으로 事業費가 적게 들고 保險契約維持가 쉬운 점이 있으며 自負擔制 施行등으로 組合員들의 道덕성 상실에 대비할 수 있는 유리한 면이 있는 반면 加入者들을 위한 共濟金 支給紛爭등에 따른 保護裝置가 미흡하고 民營保險의 商品중에서 加入者들에게 反應이 좋은 商品을 저렴하게 料率을 割引함으로서 結果的으로 二重料率體系를 形成하게 되었고, 더우기 擔保能力의 취약성으로 위험에 대비하는 補償能力이 부족하며 生命保險, 損害共濟등을 經營하게 됨으로서 保險領域과의 問題點이 發生되고 있다는 指摘이 있다.

그러나 共濟制度는 民營保險이 消費者들에 대해 여러부분에 있어 미진하게 하고 있는 점을 發展시켜 擴大하는 것이므로 民營保險의 不足함을 補充하고 補完的인 機能을 하고 있다는 認識으로 轉換하여 善意的 競爭을 통하여 나가야 될 것이다.

특히, 自動車保險의 경우 被害에 대한 損害賠償이 民事에 의해 處理되고 있으므로 法院에서는 約款에 의한 支給基準 適用을 排除하고 있어 被害者에게 混亂을 加重시키고 있고 또한 法院·整備所에서의 醫療酬價나 整備酬價의 適用에 있어서도 適用基準 未備로 保險社들은 不利한 처지에 있다.

이러한 점을 考慮하여 앞으로 多元化될 여러 産業 部門에서 必要에 의하여 持續적으로 新設될 共濟와 民營保險間은 相互 補完하면서 保險業法 제 208조<sup>3)</sup>에서 規程한 共濟事業과 保險事業의 均衡發展이 도모되도록 하여야 될 것으로 본다.

다만, 共濟領域內部에 存在하는 여러 問題點은 스스로 克服하고 改善하여 加入者 保護와 被害者 救濟에 만전을 기하도록 하는 共濟事業의 좌표를 定立함이 따라야 될 것으로 본다.

## V. 結 語

날로 增加되고 있는 自動車 臺數와 比例하여 交通事故도 점점 늘어나고 있으며 保險制度로 인하여 加害者나 被害者의 救濟가 가능하게 되었으나, 반면 運轉者의 道德性 상실과 交通事故處理特例法의 適用으로 인하여 交通事故가 增加되고 있어 “交通事故의 制度的 助長”이라는 批判이 일어나고 있다.

保險制度의 이러한 兩面性を 조화있게 調整하여 國民들이 安樂하고 安定的인 經濟生活의 營爲로 交通事故의 不安으로부터 벗어 날 수 있도록 政府나 保險事業者는 責任意識을 가져야 될 것이다.

陸運共濟組合은 事業者 스스로가 組合員이 되어 自動車保險料의 獨占에서 벗어나 그 組合員 상호 간에 상부상조의 정신에 立脚하여 權益을 도모하고자 設立된 非營利 團體이다. 그러나 모든 事業者들이 事業組合에 加入되도록 法的인 規制를 할 수 없고 또한 組合員이라 하더라도 共濟契約을 하지 않을 경우 이를 制裁할 수 없어 大數의 法則에 의한 共濟事業이 곤란을 겪고있다.

오늘날 事業用 自動車 총대수인 38만여대를 11개 損害保險會社와 3개 共濟組合이 競爭적으로 가입 유치활동을 하고 있으며, 또한 自動車 保險料率을 基準으로 하여 分擔金 料率을 決定하는 共濟組合으로서의 保險料 調整이 適期에 이루어지지 않으면 당연히 共濟經營도 壓迫을 받게 되고, 아무리 共濟組合 內部的인 經營刷新을 기한다 하더라도 限界가 있으며 또한 補償紛爭이 訴訟으로 제기되어 高額判決이 되고, 保險關聯 物價의 上昇이 持續된다면 어려움이 加重될 것이다. 뿐만아니라 共濟組合이 事業者들로 부터의 “所有와 經營”이 分離되지 못하여 共濟事業 經營에 있어 독자적인 專門性を 기하기 어렵고 이를 制度的으로 改善하지 않으면 共濟經營의 活性化는 더욱 어렵게 될 것으로 본다.

이러한 共濟事業의 諸般 問題點을 改善하기 위하여는,

첫째, 共濟組合의 收入이 增大될 수 있도록 共濟契約臺數를 擴大하고 缺損額이 발생되면 追加分擔金の 賦課로 즉시 이를 補填하여야 한다.

둘째, 共濟組合 內部的인 經營刷新으로 共濟金 漏

3) 保險業法 제208조(共濟事業에 대한 協議) ①財務部長官은 法律에 의하여 運營되는 共濟事業과 이 法에 의한 保險事業과의 均衡있는 發展을 위하여 必要하다고 인정되는 때에는 그 共濟事業을 營爲하는 자에 대하여 基礎書類에 해당하는 사항에 관한 協議를 要求할 수 있다(改定 88.12.31 法4069).

水現象을 防止하여야 하고 共濟組合 職員의 專門性과 資質을 향상하는 동시에 土氣昂揚策도 講究하여야 한다. 특히 補償處理에 있어 訴訟이 제기되지 않도록 努力하고 醫療費·整備費등의 審査를 철저히 하여야 할 것이다.

세제, 政府나 保險關聯 業界는 交通事故 減少를 위하여 共同努力을 하여야 하고 醫療酬價의 法制化, 補償金支給基準의 現實化 및 保險料의 適期調整으로 進전한 保險市場 育成을 制度的으로 先導하여야 할 것이다.

넷째, 共濟組合의 長期的인 育成方案으로는 共濟監督院이나 陸運共濟 統合機構를 設立하여 共濟事業 指導監督의 專門性을 기하고 共濟事業의 獨自性이 確保될 수 있도록 “所有와 經營”의 分離原則適用方案을 講究해야 할 것이다. 아울러 共濟制度의 좌표를 定立하고 保險制度의 不足分을 補完함으로써 保險業法에 의한 相互均衡發展을 도모하여야 하고 동시에 共濟事業關聯 外部團體나 制度등에 대하여 더욱 協同하는 것이 바람직하다고 본다.

### 參 考 文 獻

교통부, 공제조합 현황보고(월보), 1985~1992

\_\_\_\_\_, 『교통안전 년차보고서』, 1989~1992  
 \_\_\_\_\_, 『일본교통제도 현지조사 결과보고』, 1991  
 재무부, 『외국의 자동차보험제도』, 1988  
 치안본부, 『교통사고 통계』, 1990~1992  
 보험감독원, 『미국보험시장 조사보고서(제4호)』, 1980  
 \_\_\_\_\_, 『보험통계년감』, 1991  
 \_\_\_\_\_, 『보험조사월보』, 1989~1992  
 보험개발원, 『보험통계 년보』, 1989~1992  
 \_\_\_\_\_, 『보험개발연구』, 1990~1992  
 대한손해보험협회, 『일본의 자동차보험제도』, 1988  
 \_\_\_\_\_, 『손해보험(월보)』, 1988~1992  
 한동호, 『보험학』, 박영사, 1989  
 조해균, 『보험경영론』, 박영사, 1980  
 日本運輸省, 『自動車損害賠償保障法の解説』, 1987  
 \_\_\_\_\_, 『自動車損害賠償保障制度の概要』, 1991  
 加藤安宏, 『自賠償保險のすべて』, 保險毎日新聞社, 1989  
 保險毎日新聞社, 『自賠償の實務』, 1979  
 \_\_\_\_\_, 『Automobile Liability Security System in Japan』, 1990