

# 自動車 責任保險에 關한 研究

## — 改定 自賠法을 中心으로 —

金 周 東

(大邱大教授 · 經濟學博士)

◀ 目 次 ▶

- I. 問題의 提起
- II. 責任保險의 本質의 機能
- III. 우리나라 自動車 責任保險制度
- IV. 主要 外國의 自動車 責任保險制度
- V. 責任保險의 問題點 및 改善方案
- VI. 結論

### I. 問題의 提起

보험산업이 公共性과 公益性이라는 면에서 自動車保險이 그 대표적인 예라 할 수 있다. 다시 말하면, 전국민이 자동차보험의 세 當事者 즉, 保險會社(保險者), 保險契約者(被保險者) 및 被害者중의 한 당사자가 될 수 있다는 것이다.

지속적인 경제성장과 국민소득의 향상으로 인하여 우리나라 自動車 保有臺數는 1980年の 527,729대에서 1991年末 현재 4,247,816대로서 연평균 21%의 높은 증가율을 나타내고 있다. 이는 인구 10인당 1대의 보유가 되는 셈이다. 이러한 자

동차 수의 증가에 따른 自動車保險制度의 역할이 증대되고 있으며 1991년에는 自動車保險 收入保險料가 22,894억원에 이르고 있으며 損害保險產業에 있어서 收入保險料의 과반수를 차지하는 중요한 사업이 되었다. 이러한 자동차보험의 역할과 규모의 증가에도 불구하고 자동차보험의 영업성과는 지속적인 赤字를 시현하여 1986년부터 1990年 사이 6,927억원의 누적적자를 나타내고 있다. 이러한 적자를 해소하기 위한 수차례의 保險料引上은 영업성과를 개선하지도 못하고 保險消費者에 대한 서비스도 개선하지 못한채 소비자의 거센 반발과 보험에 대한 불신만 불러 일으켰다. 즉 自動車保險은 세 당사자중 어느 당사자에게도 만족을 주지 못하고 있다.

1991年度에 우리나라의 交通事故는 총 265,964件이 발생하여 13,429명이 사망하고 331,610명이 부상하였으며 18,267억원의 損害額을 발생시켰다. 이는 1일 평균 729件的의 交通事故가 발생하여 36.8명이 사망하였으며 908.5명이 부상하였다. 이와 같은 엄청난 양의 事故는 개인적으로 遺族 및 被害者에게는 물론, 사회적으로 중요한 인력과 재화

를 상실함으로써 産業發展과 國民福祉向上에 저해가 되는 社會的 費用을 초래한다. 또한 엄청난 금액의 保險金 支拂은 보험자의 서비스악화, 보험계약자의 보험료인상, 無保險 및 綜合保險 未加入者의 증가, 被害者 無補償 혹은 低價補償의 악순환을 초래한다.

收入保險料 기준으로 1990年 전세계의 10위라는 소위 保險先進國이란 말에 어울리지 않게 自動車事故 世界最高라는 불명예스러운 기록은 국민의 수치일 뿐만 아니라, 전국민은 엄청난 위협속에 살고 있다는 사실에 두려워하고 경악하지 않을 수 없다. 交通事故는 자동차가 존재하는 한 필연적으로 발생하는 事故라고 하지만 정부차원의 危險管理立場에서 국민의 생명과 재산의 피해를 최소화시킬 적극적인 노력으로써 總危險費用을 최소화하여야 할 것이다. 그러나 부득이 교통사고가 발생하는 경우 기본적인 被害者補償을 해 주어야 할 것이다.

늦은 감은 있으나 정부에서는 작년에 交通事故防止對策 5개년 계획을 수립하여 교통사고 방지활동에 적극적으로 참여하고 있다. 이와 때를 같이 하여 정부는 '92년 7월 23일 국무회의에서 '94년 8월부터 自動車事故 被害者에 대한 責任(強制)保險의 賠償限度額을 현재 死亡/負傷/後遺障礙 각각 500/300/500만원을 1500/600/1500만원으로 인상하는 것을 골자로 한 自動車損害賠償保障法 및 施行令 改正案을 의결했다. 이러한 사실은 자동차 보험에 있어서 대혁신이라고 말할 수 있다.

본 논문에서는 현재의 自動車責任保險制度, 改定된 自賠法에 의거한 自動車責任保險制度 및 주요외국의 自動車責任保險制度를 비교·검토함으로써

써 被害者保護 및 事故防止 觀點에서 문제점을 제기하고 보완·개선방안을 제시하고자 한다.

## II. 責任保險의 本質的 機能

책임보험의 본질적 기능에 관하여 加害者保護에 있다고 하는 立場과 被害者保護에 있다고 보는 立場 및 折衷的 立場 등이 있다.

### 1. 加害者保護機能說

責任保險은 保險契約者가 제3자에 대하여 一定한 財產的 補償을 해야할 法的 責任을 부담함으로써 입을 손해를 補償하는 것을 目的으로 하는 損害保險契約이므로 그 本質的 機能은 가해자 보호에 있다고 보는 견해로서 종래 일본의 通說이다.<sup>1)</sup> 이 견해에 의하면 보험계약자는 자기를 위한 의사를 가지고 保險契約을 체결하는 것이므로 被保險者는 加害者뿐이고, 被害者는 契約外의 제3자로서 당연히 保險者에 대하여 어떤 특별한 권리를 가지는 것은 아니라고 보는 것이다.

### 2. 被害者保護機能說

責任保險에 있어서 被害者인 제3자는 직접계약의 당사자는 아니지만 保險金支給의 귀속주체가 되므로 책임보험이 궁극적으로는 被害者保護의 기능을 수행한다고 보는 立場이다.<sup>2)</sup> 이러한 見解에 의하면 加害者가 充分한 배상능력을 가지지 아니한 경우에도 被害者에게 現實的인 손해배상을 받을 수 있게 함으로써 피해자의 구제수단으로서 이용되고 責任保險의 발전에 따라 그 기능의 중요성

1) 金澤理, 「被害者の保險金 直接請求權」, 保險と民事責任の法理, 成文堂, 1965, 128面

2) 梁承圭, 「責任保險契約에서의 被害者の 地位」, 保險調査月報, 1980.2, 14面

을 더해가고 있다는 것이다.

비록 加害者가 責任保險契約를 체결하는 意思는 자기의 이익을 위하여 하는 것이지만 被保險者의 이익을 반드시 계약의 제3자의 이익과 상반하는 것은 아니고 이와 一致하거나 兩者가 공존하는 경우도 당연히 존재할 수 있다고 보아 責任保險의 중요한 목적을 被害者保護機能에 있다고 보는 견해도 있다.<sup>3)</sup> 즉, 책임보험계약에서 加害者가 의도한 이익은 피해자에 대한 배상책임을 면하는 것이지만 加害者가 면책되기 위하여는 被害者가 배상을 받을 것을 요하는데 그것은 被害者의 만족없이 加害者의 면책은 있을 수 없기 때문이라는 것이다.<sup>4)</sup>

### 3. 折衷說

責任保險의 본질적 구조를 가해자의 자기를 위한 保險契約임과 동시에 被害者를 위한 계약으로 보고 加害者의 면책이익과 피해자의 손해배상이익과의 兩者가 경합적으로 부보된 계약이라고 하는 견해이다.<sup>5)</sup> 이는 加害者保護機能說과 被害者保護機能說의 二重機能說이라고도 할 수 있다. 우리나라의 다수견해는 책임보험의 본질적 기능을 분명히 지적하고 있지 않으나 대체로 이러한 입장에서 그 社會的 機能을 설명하고 있다.<sup>6)</sup>

### 4. 批判

責任保險은 합리적인 법률행위의 해석의 결과로 제3자를 위한 계약으로 보는 것이 타당할 것이다.

즉 加害者가 자기를 위한 의사를 가지고 자기의 이익을 위하여 責任保險契約를 체결한다는 것은 다른 편에서 보면 被害者의 이익을 위해서 契約한다고 볼 수 있다는 것이다. 왜냐하면 責任保險契約에 있어서 被害者가 보험금 채권을 취득하는 것은 본래 加害者가 의도한 것이라고 해도 결코 加害者의 意思에 反하는 것은 아니라는 것이다.

이러한 논거에서 被害者가 곧 被保險者이고 保險契約者는 加害者이므로 責任保險契約는 特定(혹은 不特定)의 제3자를 위한 보험계약으로서의 구조를 갖는 것으로 보고 있는데 이에 대한 有效性 내지 適法性은 一般的으로 승인되고 있다.<sup>7)</sup>

특히 거의 대부분의 국가에서 제3자보험인 自動車責任保險이나 勤勞者賠償責任保險을 법률로서 강제하고 있다. 이들의 목적은 民法의 不法行爲法의 이행을 보장하는 保障法的 性格을 띄고 있다. 任意責任保險일지라도 보험계약자가 자신의 책임 위험을 보험자에게 전가하는 것이지만 결국은 피해자에게 보상을 해주겠다는데 그 목적이 있다. 엄밀히 말하면 保證保險도 責任保險의 일종이다. 保證保險契約者(債務者, 契約當事者, 被傭人 등)는 자기의 이익을 확보하기 위한 상대방에 대한 의무를 이행하기 위하여 타의에 의하여 보험을 구매하는 것이 일반적일 것이다. 마찬가지로 強制責任保險이든 任意責任保險이든 보험계약자는 민법에 의거한 책임을 이행하지 않을 수 없기 때문에 할 수 없이 보험을 구매해야 한다고 보아야 할 것이다.

3) 金澤理, 前掲, 保險と民事責任の法理, 130面

4) 金周東, 國際複合運送人の 責任保險과 貨主의 貨物保險, 博士學位論文, 嶺南大學校 大學院, 1989.7, 85面

5) 西島梅治, 責任保險法の研究, 同文館, 1978, 48~49面

6) 梁承圭, 責任保險의 社會的 機能, 法曹 제27권 7호, 1978.11, 29面

7) 高平石, 責任保險契約의 本質論的 檢討, 保險學會誌 제25집, 1985, 147面

또한 보험약관상 被害者의 직접청구권이 허용되고 보험계약자가 손해배상의 청구를 받은 경우에 保險會社의 청구권자와 절충, 합의, 중재 또는 소송의 절차에 대하여 협조(현실적으로 대행)한다는 규정<sup>8)</sup>을 보아도 保險會社는 보험계약자의 위험 이전에 의한 代理人 역할을 하는 것으로서 실제적 관계는 保險者와 被害者關係로 보아야 할 것이다. 美國의 法庭判決에서 법정이 도둑이 훔친 차의 부주의한 운전으로부터 초래된 被害에 대해서 도난 당한 자동차 소유자에게 책임있다고 판정<sup>9)</sup>한 사실로 미루어 보더라도 責任保險의 本質은 被害者保護에 있다는 것이 최근의 추세이다.

### Ⅲ. 우리나라 自動車 責任保險制度

自動車 責任保險의 문제점을 검토하기 위해서 여기서는 자동차보험의 개황, 현행 自動車責任保險制度 및 改定 自動車責任保險制度 順으로 기술하고자 한다.

#### 1. 自動車保險의 概況

〈표-1〉은 人口 10萬名當, 自動車 1萬臺當, 家口 1,000戶當 交通事故 發生件數를 보여주고 있다. 1991년에 있어서 교통사고 발생건수는 265,

〈표-1〉 人口 10萬名當, 自動車 1萬臺當, 家口 1,000戶當 交通事故

區分 年	發 生 件 數						死 亡 者						負 傷 者					
	增 減 率	1日 平均	人口 10萬 名當	自動 車1萬 臺當	1,000 家口 當		增 減 率	1日 平均	人口 10萬 名當	自動 車1萬 臺當	1,000 家口 當		增 減 率	1日 平均	人口 10萬 名當	自動 車1萬 臺當	1,000 家口 當	
1981	123,373	27	3380	3186	2,158	4.9	5,804	35	159	15.0	102	0.7	115,289	33	3159	2977	2,016	139
1982	141,218	14.5	386.9	359.1	2,183	16.4	6,110	5.3	16.7	15.5	94	0.7	130,605	13.3	357.8	332.1	2,019	15.2
1983	170,026	20.4	465.8	425.8	2,165	19.0	6,834	11.8	18.7	17.1	87	0.8	152,572	16.8	418.0	382.1	1,943	17.1
1984	134,335	△21.0	367.0	331.6	1,417	14.5	7,468	9.3	20.4	18.4	79	0.8	170,377	11.7	465.5	420.5	1,797	18.3
1985	146,836	9.3	402.3	357.6	1,319	15.0	7,522	0.7	20.6	18.3	68	0.8	184,420	8.2	505.3	449.2	1,656	18.8
1986	153,777	4.7	421.3	369.9	1,174	15.6	7,702	2.4	21.1	18.5	59	0.8	193,734	5.1	530.7	466.1	1,480	19.7
1987	175,661	14.2	481.3	417.4	1,090	17.3	7,206	△6.4	19.7	17.1	45	0.7	222,701	15.0	610.1	529.2	1,382	21.9
1988	225,062	28.1	614.9	536.2	1,106	21.2	11,563	60.5	31.6	27.5	57	1.1	287,739	29.2	786.2	685.5	1,414	27.1
1989	255,787	13.7	700.8	603.6	962	23.1	12,603	9.0	34.5	29.7	47	1.1	325,896	13.3	892.9	769.0	1,225	29.4
1990	255,303	△0.2	699.5	596.6	752	22.5	12,325	△2.2	33.8	28.8	36	1.1	324,229	△0.5	888.3	757.7	955	28.5
1991	265,964	4.2	728.7	615.6	626	26.6	13,429	9.0	36.8	31.1	32	1.3	331,610	2.3	908.5	767.5	781	28.9

資料：警察廳, 交通事故統計, 1992年度

8) 自動車保險約款, p.4 12項 회사의 협조 및 p.6 16項 손해배상청구권자의 직접청구권  
 9) 金周東 譯, 損害保險原論, 保險監督院, 1991, 72面(Barry D. Smith, Property & Liability Insurance Principles, 1987, Insurance Institute of America, p.51)

964件으로써 1日平均 728.7件, 인구 10만명당 615.6件, 자동차 1만대당 626건, 1,000가구당 26.6건이 발생하였다. 사망자수는 13,429명으로써 1日平均 36.8명, 인구 10만명당 31.3명, 자동차 1만대당 32명, 1,000가구당 1.3명이 사망한 것으로 나타나 있다. 이는 사고건수대 자동차대수 비율로 교통사고율이 우리나라는 1990년 7.5%, 美國과 日本은 '88년 각각 1.3%, 1.2%<sup>10)</sup>를 나타내고 있어 외국에 비해 높은 事故率을 보여준다.

〈표-2〉는 최근 4년간('87~'90) 우리나라의 交通事故率과 외국의 그것을 비교한 것이다. 이것은

인구 10만명당과 자동차 1만대당 사망자를 비교한 것으로 韓國과 日本 등 대부분의 국가에서 교통사고로 인한 사망자가 증가하였으며 덴마크, 이탈리아, 스웨덴은 감소된 것으로 나타났다. 연평균 증가율을 보면 우리나라가 19.6%로 가장 높고 헝가리 15.6%, 서독 14.6%, 일본 6.3%, 프랑스가 1.4%이며 덴마크와 스웨덴은 사망자가 각각 3.3%와 1.1%가 감소된 것으로 나타났다. 〈표-3〉에서 交通事故原因別推移를 보면 '90년에 운전사 법규위반이 99.9%로써 도덕적 위태 내지 정신적 위태 현상이 주종을 이루는 것으로 나타났다.

〈표-2〉

各國의 交通事故 死亡者比較

年度 國家	'87			'88			'89			'90			年平均 增加率 (%)
	死亡者 사망자	인구10 만명당 사망자	자동차 1만대당 사망자										
韓國	7,206	27.5	57.0	11,563	27.5	56.8	12,603	29.73	47.38	12,325	28.8	36.3	19.6
日本	9,347	7.7	1.9	10,344	8.4	1.87	11,086	8.99	1.92	11,227	9.08	1.87	6.3
美國	46,056	19.1	2.6	49,000	19.9	2.6	-	-	-	-	-	-	-
英國	5,339	9.4	2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
덴마크	697	13.6	3.7	-	-	-	695	13.55	3.64	626	12.19	3.29	-3.3
스웨덴	673	8.0	1.9	682	8.1	1.8	770	9.03	1.98	651	7.58	1.66	-1.1
노르웨이	-	-	-	-	-	-	381	9.03	1.97	332	7.83	1.71	-
西獨	7,566	12.4	2.5	8,213	13.5	2.5	7,985	12.92	2.24	11,400	14.52	2.73	14.6
헝가리	1,573	4.8	6.8	1,705	16.1	9.5	2,162	20.46	8.68	2,432	23.44	9.3	15.6
이스라엘	-	-	-	-	-	-	477	-	-	424	8.79	4.14	-
이태리	7,000	12.4	2.3	6,750	11.9	2.3	6,500	11.46	1.86	6,500	11.46	1.86	-2.4
프랑스	9,855	17.7	4.0	10,548	18.8	3.9	10,528	18.74	-	10,289	18.17	3.62	1.4

資料 : 道路交通安全協會, 交通事故統計分析, '91版

10) 김은호, 自動車保險 및 關聯制度의 改善, 損害保險, 1991.11, 22면

(표-3)

原因別 交通事故 推移

(단위: %)

구 분	'80	'83	'86	'89	'90
운전자 법규위반	91.1	90.9	93.2	99.9	99.9
피해자 과실등	8.9	9.1	6.8	0.1	0.1
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(1) 自動車保險의 全損害保險에 대한 比重  
 自動車保險의 全損害保險에 대한 比重을 알자기 위해서는 種目別 原受保險料와 種目別 發生損害額을 비교해 보면 알 수 있다. (표-4)에서 種目別 구성비는 자동차보험이 '91회계년도에 '90회계년도보다 1% 감소했지만 48.4%로 여전히 높은

비중을 차지하고 있다. (표-5)는 種目別 發生損害額으로써 '90회계년도보다 1.5% 악화된 89.0%로써 保證保險 117.6% 다음으로 損害率이 높다. 평균손해율 83.8%의 높은 비율을 보여 준 것은 自動車保險과 保證保險에 기인했다고 볼 수 있다.

(표-4)

種目別 原受保險料

(단위: 백만원, %)

종 목	'90 회계년도		'91 회계년도		전년 대비 증 감 율	전 년 도 증 감 율
	금 액	구성비	금 액	구성비		
화 재	221,465	6.2	263,395	5.6	18.9	16.7
해 상	285,572	8.0	298,487	6.3	4.5	25.8
자 동 차	1,772,857	49.4	2,289,435	48.4	29.1	19.7
보 중	285,296	7.9	337,755	7.1	18.5	45.6
특 종	210,771	5.8	277,134	5.9	31.5	30.4
장 기	813,626	22.7	1,263,839	26.7	55.3	112.3
합 계	3,589,587	100.0	4,730,045	100.0	31.8	36.0

資料: 損害保險, '92.6月號

(표-5)

種目別 發生損害額

(단위: 백만원, %)

종 목	'90 회계년도		'91 회계년도		전년대비 증감	
	금 액	손해율	금 액	손해율	금 액	비 율
화 재	73,542	45.8	92,030	50.6	18,488	25.2
해 상	50,477	25.7	72,421	33.2	21,944	43.4
자 동 차	1,419,305	87.5	1,827,311	89.0	408,006	28.7
보 중	172,207	90.5	312,801	117.6	140,594	81.6
특 종	126,445	66.6	146,822	58.7	20,377	16.1
장 기	613,087	85.4	942,377	87.2	329,290	53.7
합 계	2,455,063	79.8	3,393,762	83.8	938,699	38.2

資料: 損害保險, '92.6月號

(2) 自動車保險의 加入 및 損害現況  
 責任保險의 문제점을 검토하기 위하여 自動車  
 保險 加入現況, 損害率 및 損害額, 自動車 種目別  
 總括損害狀況, 對人賠償 支給現況을 검토하기로

한다. <표-6>에서 '91년과 '92년의 責任保險의  
 加入現況을 보면 強制責任保險 加入率은 1991년  
 에 99.3%, 1992년에 96.9%, 綜合對人 加入率은  
 1991년에 75.6%, 1992년에 76.7%, 綜合對物 加

(표-6) 自動車保險 加入現況

(단위: 臺, %)

연도	용도	가입대상대수	책임보험		종합대인		종합대물		종합차량		기타보험	
			가입대수	가입률	가입대수	가입률	가입대수	가입률	가입대수	가입률	가입대수	가입률
'91.3	관용	34,793	46,620	134.0	46,177	132.7	45,794	131.6	4,268	12.3	9,229	26.5
	자가용	3,206,730	3,244,100	101.2	2,462,868	76.8	2,436,418	76.0	1,629,220	50.8	2,097,535	65.4
	영업용	314,329	241,351	76.8	179,138	57.0	149,852	47.7	19,477	6.2	29,970	9.5
	합계	3,555,852	3,532,071	99.3	2,688,183	75.6	2,632,064	74.0	1,652,965	46.5	2,136,734	60.1
'92.3	관용	39,221	50,764	129.4	51,122	130.3	50,849	129.6	6,176	15.7	12,727	32.4
	자가용	4,059,779	3,993,665	98.4	3,135,934	77.2	3,110,121	76.6	1,985,170	48.9	2,685,447	66.1
	영업용	330,796	258,140	76.0	217,487	64.0	175,818	51.7	20,737	6.1	35,521	10.5
	합계	4,438,796	4,302,569	96.9	3,404,543	76.7	3,336,788	75.2	2,012,083	45.3	2,733,695	61.6

資料: 保險開發院

(표-7) 年度別·種目別 損害率

년도	손해율	책임보험	종합보험				계
			대인	대물	자손	차량	
1982	96.3%	96.3%	90.8%	81.4%	-	59.2%	97.4%
1983	98.7	98.7	112.5	95.0	-	62.5	99.6
1984	87.1	87.1	125.1	95.4	180.5	60.8	88.7
1985	91.9	91.9	112.8	91.0	100.0	73.4	96.5
1986	93.9	93.9	108.5	75.3	66.2	74.8	90.1
1987	81.7	81.7	109.1	74.5	58.6	84.7	90.9
1988	81.0	81.0	105.0	80.6	52.6	85.2	91.3
1989	91.8	91.8	100.0	91.2	42.8	75.7	90.4
1990	76.7	76.7	105.8	92.7	26.9	62.9	86.0
1991	67.7	67.7	102.2	99.7	22.7	64.1	88.9
평균	86.7	86.7	107.2	87.7	68.8	70.3	92.0

資料: 保險開發院

入率은 1991년에 74.0%, 1992年 75.2%로 나타나 있다. 이 表에서 주목할 만한 사실은 영업용 자동차가 책임보험에 가입한 비율이 1991年, 1992年 각각 76.8%, 76%에 지나지 않는다는 사실과 종합대인 및 종합대물의 가입비율이 1992年에 각각 76.7%와 75.2%에 지나지 않는다는 사실이다.

〈표-7〉에서 지난 10年間 責任保險 및 綜合保險 損害狀況을 보면 10년간 平均損害率은 책임보험 86.7%, 종합대인 107.2%, 종합대물 87.7%, 종합자손 68.8%, 종합차량 70.3%이며 종합손해

율 평균은 92%이다. 여기서 주목할 것은 強制保險을 비롯한 책임보험의 손해율이 높고 自損 및 車輛保險이 손해율이 낮아 종목별 심한 불균형이 있다는 것을 알 수 있다.

〈표-8〉에서 1991회계년도의 對人責任保險 賠償支給現況을 보면 사망의 경우 500만원 미만이 2.9%에 지나지 않으며 平均支給保險金이 4,161만원으로 나타나 있다. 부상의 경우 300만원미만이 84.4%로서 평균지급보험금은 200만원이다. 후유장애의 경우 500만원미만이 3.7%에 지나지 않으며 평균지급보험금은 1,635만원으로 나타나 있다.

〈표-8〉

對人賠償 支給現況('91.4~'92.3)

(단위: 천원)

지 급 금 액 구 분	사 망		부 상		후 유 장애	
	인 원	금 액	인 원	금 액	인 원	금 액
300만원미만	(1.1%) 86	(0.04%) 123,185	(84.4%) 191,137	(31.42%) 148,153,060	(19.6%) 4,036	(1.2%) 4,028,251
300만원이상 500만원미만	(1.8%) 143	(0.21%) 670,640	(6.5%) 14,792	(12.53%) 57,277,279	(10.1%) 2,078	(2.5%) 8,340,029
500만원이상 5,000만원미만	(66.0%) 5,111	(39.14%) 126,097,445	(8.9%) 20,206	(47.32%) 216,245,140	(65.4%) 13,481	(64.4%) 216,918,854
5,000만원이상 1억미만	(26.1%) 2,022	(43.01%) 138,588,162	(0.12%) 261	(3.81%) 17,434,325	(3.5%) 722	(14.5%) 48,925,198
1억이상	(4.9%) 381	(17.6%) 56,718,796	(0.05%) 115	(3.92%) 17,902,775	(1.4%) 289	(14.5%) 48,731,998
합 계	(100%) 7,743	(100%) 322,198,232	(100%) 226,511	(100%) 457,012,579	(100%) 20,606	(100%) 336,943,330
평균지급금액		41,610		2,000		16,351

資料: 保險開發院

## 2. 現行 自動車 責任保險制度

### (1) 自動車 責任保險의 料率體系

현행 자동차 책임보험제도으로는 對人賠償에 있어서 自動車損害賠償保障法에 의거한 強制保險이 있고 強制보험의 초과보험으로서 保險契約者가 각자의 능력에 따라서 선택할 수 있는 任意保險이 있다. 또한 強制責任保險의 料率體系는 자동차 중심의 集團料率算定方式을 채택하여 자동차의 용도(자가용, 업무용, 영업용)와 차종(시내버스, 중기 등 66종)에 따라 집단을 분류하고 각 집단별 損害實績에 따라 집단내 동일 料率을 적용하고 있다. 對人賠償의 초과보험인 任意保險은 현재 2천만원, 3천만원, 5천만원, 7천만원, 1억 및 무한의 6단계의 料率體系가 있으며 각 契約者의 능력에 따라 선택하고 있다. 그런데 현재 交通事故처리특별법에 의하여 특례를 받기 위해서는 對人賠償의 無限保險과 對物保險 2천만원의 유한보험을 가입하여야만 한다. 다시 말하면 상기조건의 보험을 구매하면 사망, 맹소니 및 8대 重大法規違反事項(신호위반, 중앙선 침범, 속도위반, 앞지르기 방법위반, 건널목 통과방법위반, 횡단보도의 보행자보호위반, 무면허운전, 주취운전)을 제외한 業務上 過失致傷罪 또는 重過失致傷罪에 대하여 被害者의 明示한 意思에 反한 公소권이 면제된다.<sup>11)</sup>

任意保險의 對人賠償責任保險은 強制責任保險과는 料率算定方式이 다르다. 즉, 強制보험은 集團料率算定方式을 채택하고 同一集團에 동일料率을 적용하는 반면, 任意保險은 집단料率에 經歷料率, 運轉者性向料率 및 經驗料率을 가미한 산정방식을

채택하고 있다.

### (2) 對人賠償責任保險의 二重構造

현 自動車損害賠償保障法에 의거 強制보험인 책임보험은 자동차 검사시에 검사증 유효기간(차종별로 6개월, 1년, 2년) 이상의 責任保險에 가입한 증명서를 제시하여야 검사가 가능하도록 규정하고 있다. 임의보험의 책임보험은 保險期間이 1년이며 가입자가 원하는 시기에 판매인을 통하여 구매한다. 強制保險은 보험기간이 2년이며 자동차 구매시 자동차 판매 영업사원의 권유나 자동차 검사시 정비업소의 권유에 의해서 구매한다.

이리하여 強制保險과 任意保險을 별도로 구매하게 되는 불편과 보험계약자로 하여금 보험료 이중 부담의 오해가 있다. 또한 強制보험은 保險專門人이 아닌 자동차 판매원 및 정비업자에 의하여 좌우되며 보험계약자는 보험계약이라는 인식이 없고 가입보험회사가 다른 경우 保險金 精算에 인력경비가 낭비되며 이는 연간 100억원의 낭비가 있는 것으로 추정된다.<sup>12)</sup>

### (3) 對人賠償責任保險 補償現況

強制保險인 對人責任保險의 補償限度額은 사망 및 후유장애 500만원, 부상 300만원으로써 그 동안의 국민소득수준 향상등을 감안할 때 被害者에 대한 기본적 保障制度로서의 기능에 미흡한 실정이다.

현행 사망시 強制保險인 책임보험보상한도액 500만원은 '90年中 死亡者 1인당 平均保險金 2,935만원의 17%에 불과하고 부상 1급의 보상한도액 300만원은 평균보험금 1,152만원의 26.0%, 負

11) 交通事故처리특별법 제4조

12) 김은호, 自動車保險 및 關聯制度의 改善, 損害保險, 1991.11, 19面

傷 7급의 경우는 평균보험금 195만원의 56.4%에 해당하며, 後遺障 1급의 보상한도액 500만원은 평균보험금 6,538만원의 7.6%, 후유장애 7급의 경우는 평균보험금 1,984만원의 10.1%에 불과한 실정이다.

(丑-9) 責任保險 補償限度額과 平均保險金 比較('90년)

구 분	보상한도액 (A)	평균보험금 (B)	평균보험금에 대한 보상 한도액의 비율 (A/B)
사 망	500만원	2,935만원	17.0%
부 상 1 급	300 "	1,152 "	26.0%
7급	110 "	195 "	56.4%
후유장애 1 급	500 "	6,538 "	7.6%
7급	200 "	1,984 "	10.1%

資料 : 損害保險, 1991.11.

### 3. 改定 自動車 責任保險制度

정부는 1992년 7월 23일 국무회의에서 責任保險의 계약기간이 끝나는 '94년 8월부터 자동차사고 피해자에 대한 책임보험의 賠償限度額을 死亡 및 後遺障 1급의 경우 5백만원에서 1천5백만원, 부상자에 대한 배상금은 최고 3백만원에서 6백만원으로 높이는 것을 골자로 한 自動車損害賠償保障法 및 施行令 改定案을 의결했다. 정부는 自動車損害補償保障法 및 施行令 改定이유를 아래와 같이 밝히고 있다.

「자동차의 급격한 증가에 따른 自動車交通事故

의 被害가 증가함에 따라 自動車運送事業者등에 대하여는 責任保險과 함께 對人賠償責任을 보장하는 綜合保險에 의무적으로 가입하도록 하여 自動車交通事故의 被害者에 대한 賠償이 제대로 이루어질 수 있도록 하는 한편, 責任保險金으로 지불되는 의료보수를 告示하도록 하여 이에 관한 紛爭의 해소 및 保險加入者의 부담을 경감할 수 있게 하는 등 현행 自動車損害賠償制度의 운영상 나타난 미비점을 개선, 보완하려는 것이다.<sup>13)</sup>

자동차 손해배상보장법과 시행령 개정안의 主要內容은 아래와 같다.

#### (1) 自動車損害賠償保障法 改正案

가. 自動車運送事業者 및 이 법에 의거한 자동차로 보는 重機를 대여하는 중기사업자등에 대하여는 대통령령이 정하는 바에 따라 책임보험 또는 책임공제외에 대인배상책임을 보장하는 保險이나 共濟에 의무적으로 가입하도록 함(第5條 3項: 新設)

나. 책임보험 등의 加入者가 保險등의 계약기간이 만료된 후에 새로운 책임보험 등에 加入하지 아니한 때에는 保險事業者로 하여금 당해사실을 지체없이 交通部長官에게 통지하도록 하고, 그 통지를 받은 교통부장관은 일정기간을 정하여 保險에 加入할 것을 명할 수 있도록 하며, 그 명령을 이행하지 아니하는 者에 대하여는 處罰할 수 있도록 함(第5條 2 및 第29條 第1項: 新設 및 改定)

다. 보험에 가입되지 아니한 자동차의 운행을 방지하기 위하여 책임보험 등에 가입한 자동차

13) 정부 자동차손해배상보장법 개정법률안, 1991.11.

는 保險加入表示를 부착하고 운행하도록 함  
(第10條 第1項: 改定)

라. 交通部長官은 責任保險金에 의하여 診療를 받  
는 被害者에 대한 醫療報酬의 기준이 없어 발  
생하는 醫療報酬에 관한 보험사업자와 의리기  
관간의 분쟁을 해소하기 위하여 책임보험금으  
로 지급되는 의료보수를 정하여 告示할 수 있  
도록 함(第12條의2,3,4: 新設)

마. 罰則을 상향조정하여 법집행의 실효성을 도모  
함(第29,30,31條: 新設 및 改定)

#### (2) 自動車損害賠償保障法 施行令 改定案

가. 責任保險에 의무적으로 가입해야 하는 중기의  
범위에 타이어식 굴삭기를 추가하여 동 重機  
로 인한 교통사고 발생시 被害者 保護에 충실  
을 기함(안 제2조 제6호: 新設)

나. 책임보험등에 의한 賠償限度額을 死亡·後遺  
障의 경우 5백만원에서 1,500만원으로, 부  
상의 경우 3백만원에서 6백만원으로 상승조  
정하여 자동차 교통사고 관련 피해자에게 적  
정한 배상이 보장되도록 함(안 제3조: 改定)

다. 對人綜合保險에 가입해야 하는 事業用 自動車  
및 重機는 피해자 1인에 대하여 5,000만원이  
상 또는 발생한 모든 손해액의 배상책임을 보  
장하는 保險 또는 共濟에 들도록 함(안 제5  
조의2: 新設)

라. 책임보험에 가입한 증명서는 自動車登錄등을  
신청하는 자가 그 신청시에 함께 제출하도록  
하고 동 증명서가 그 당시 현재 유효한 상태  
가 아닌 경우에는 등록 등의 처분을 할 수 없  
도록 함(안 제14조의2: 新設)

마. 과태료 처분의 세부기준을 정하고 過怠料賦課  
·徵收에 관한 권한을 시·도지사에게 위임하  
고자 함(안 제15조 및 8조: 改定)

## IV. 主要 外國의 自動車責任保險制度

우리나라의 自動車責任保險制度和 外國의 그것  
을 비교하는 데 있어서 여러가지 요소를 비교검토  
할 수 있으나 여기서는 補償限度, 補償方法 및 料  
率體系를 중심으로 비교하고자 한다.

### 1. 補償限度

強制保險인 對人賠償의 死亡事故인 경우 벨기에  
및 영국에서는 無限補償을 하고 있으나 대부분 국  
가에서는 有限補償을 하고 있다. 보상한도에 대한  
1인당 국민소득을 비교하여 보면 스웨덴 303.4배,  
프랑스 38.0배, 스위스 17.3배, 일본 7.20배 등 높  
은 補償限度를 정하고 있음을 알 수 있다. 미국이  
0.5~2배로서 최소한도의 보상을 하고 있으며 우  
리나라는 현재기준 1.25배, '94.8부터 시행되는 개  
정제도로 기준한다면 3.75배로서 美國을 제외한  
대부분 국가의 배상한도에 비하여 상당히 낮은 것  
으로 되어 있다. 특히 <표-10>에서 1990年 補償  
現況에서 보상한도액 5백만원은 사망자 1인당 평  
균지급보험금 2,935만원의 17%, 부상 1급의 보상  
한도액 3백만원은 평균지급보험금 1,152만원의  
26.0%, 후유장애 1급의 보상한도액 5백만원은 평  
균지급보험금 6,538만원의 7.6%에 불과한 실정으  
로서 基本補償에 미달하고 있다는 것을 알 수 있  
다.

(丑-10)

主要國의 法定 自動車賠償責任保險制度

區分 國名	強制 保險 의 有無	強 制 保 險 的 概 要			1인당 GNP (1989年)	보상한도액 1인당GNP		
		最低保險金限度額					保險會社 및 料率의形態	賠償責任 의 形態
		對人1事故	對人1名	對物1事故				
韓 國	有	無制限	死亡: 500만원 (1,500만원) 後遺障害: 500 만원(1,500만원) 傷害: 300만원 (600만원)		○ 民 營 ○ 統一料率	過失의 推定	US \$ 4,994 400만원	1.25배 (3.75)
日 本	有	無制限	死亡: 13,500만원 後遺障害: 3~88 백만원 傷害: 4백만원		○ 民 營 ○ 統一料率	過失의 推定	US \$ 23,463 1,877만원	7.20배
벨기에	有	無制限	無 制 限 但, 火災暴發 B.F.5mil (80백만원)		○ 民 營 ○ 認可料率	過失責任	US \$ 15,646 1,250만원	무제한
프랑스	有		F.Frs. 5mil (520백만원)	Frs.3mil (312백만원)	○ 民營會社, 國有會社 ○ GTA勸告 料率	過失의 推定	US \$ 111,061 1,365만원	38.0배
西 獨	有	DM 1.5mil (477백만원)	DM 1mil (318백만원)	DM 0.4mil (127백만원) 其他 財產 손 해에겐 DM 0.04mil	○ 民營會社 및 公營 ○ 認可料率	○ 過失의 推定 (道路交通法에 定한 損害項目 : 一定 限度額) ○ 上記以外는 過失責任	US \$ 19,404 1,552만원	20.5배
英 國	有	無制限	-	-	○ 民 營 ○ 個別料率	過失責任	US \$ 14,732 1,179만원	무제한
이태리	有	Lit.300mil (144백만원)	Lit.100mil (48백만원)	Lit.300mil (14백만원)	○ 民 營 ○ 認可料率	過失의 推定	US \$ 14,852 1,188만원	12.1배
스웨덴	有	S.Kr 50mil (5,300백만원)			○ 民 營 ○ 個別料率	No-fault 制 度	US \$ 21,834 1,747만원	303.4배
스위스	有	對人·對物合計 1事故 S.Frs. 1mil(388백만원)			○ 民 營 ○ 統一料率	所有者의 無過失責任 所有者間: 原 則으로서 過失 責任	US \$ 28,055 2,244만원	17.3배
美 國		州에 따라 다르다 (丑-11) 參照			○ 民 營 ○ ISO標準料率	過失責任	US \$ 20,907 1,673만원	0.5~ 2.4배
캐나다	強制 하 는 州 가 많 음	C. \$ 50,000~C. \$ 200,000 (33백만원~130백만원) 範圍內 賠償資力法			○ 民營 및 州營 ○ 自由料率 이 많 음	過失責任	US \$ 20,147 1,612만원	8.1배

資料: 保險開發院 (世界主要國의 自動車保險制度와 料率體系)

美國의 各州別 法定最低賠償資力額 · 付保義務額

州 名	法形式	法定額(*1)	州 名	法形式	法定額(*1)
알라바마	賠償資力法	20/40/10	미시건	強制保險法	20/40/10
알라스카	強制保險法	50/100/25	미네소타	強制保險法	30/60/10
아리조나	強制保險法	15/30/10	미시시피	賠償資力法	10/20/ 5
아칸소	強制保險法	25/50/15	미주리	強制保險法	25/50/10
몬타나	強制保險法	25/50/ 5	뉴저지	強制保險法	15/30/ 5
네브라스카	強制保險法	25/50/25	뉴멕시코	強制保險法	25/50/10
네바다	強制保險法	15/30/10	뉴욕(*3)	強制保險法	10/20/ 5
뉴햄프셔	賠償資力法	25/50/15	노스캐롤라이나	強制保險法	25/50/10
캘리포니아	賠償資力法	15/30/ 5	노스다코다	強制保險法	25/50/25
콜로라도	強制保險法	25/50/15	오하이오	強制保險法	5/25/7.5
코네티컷	強制保險法	20/40/10	오클라호마	強制保險法	10/20/10
델라웨어	強制保險法	15/30/10	오레곤	強制保險法	25/50/10
콜롬비아特別區	強制保險法	25/50/10	펜실바니아	強制保險法	15/30/ 5
플로리다	賠償資力法	10/20/10	로드아일랜드	賠償資力法	25/50/25
조지아	強制保險法	15/30/10	사우스캐롤라이나	強制保險法	15/30/ 5
하와이	強制保險法	35/*2/10	사우스다코다	強制保險法	25/50/25
아이다호	強制保險法	25/50/15	테네시	賠償資力法	25/50/10
일리노이	強制保險法	20/40/15	텍사스	強制保險法	20/40/15
인디애나	強制保險法	25/50/10	유타	賠償資力法	20/40/10
아이오와	賠償資力法	20/40/15	버몬트	賠償資力法	20/40/10
칸자스	強制保險法	25/50/10	버지니아	賠償資力法	25/50/20
켄터키	強制保險法	25/50/10	워싱턴	強制保險法	25/50/10
루이지애나	強制保險法	10/20/10	웨스트버지니아	強制保險法	20/40/10
메인	強制保險法	20/40/10	위스콘신	賠償資力法	25/50/10
메릴랜드	強制保險法	20/40/10	와이오밍	強制保險法	25/50/20
메사추세츠	強制保險法	10/20/ 5			

\*1 : 付保義務額 : 對人 1名/1事故/對物 1事故 限度額(單位 : 1,000달러)

\*2 : Unlimited

\*3 : 對人死亡事故의 경우 50/100

參照 : 1991 Property/Casualty Insurance Facts 및 Summary of Selected State Laws & Regulations Relating to Automobile Insurance, 1991.

資料 : 保險開發院(보험정보, 1992. 1)

## 2. 補償方法

주요 선진국에서는 自動車責任保險의 補償方法으로서 無過失 責任主義(no-fault)를 채택하고 있다. 핀란드(1960), 노르웨이(1974) 및 스웨덴(1976)은 強制自動車保險의 補償方法으로써 노·폴트制度를 채택하고 있다. 이들 북유럽국가의 制度는 미국의 노·폴트보험과는 그 계보를 달리하고 있다. 美國의 노·폴트보험은 일정한 한도까지 公訴權을 제한하고 保險會社가 피해자 자신에게 직접 손해액을 지급하고 일정한도액을 초과하는 경우 過失責任主義를 채택하는 수정 노·폴트제도인 반면, 북유럽국가의 제도는 車輛衝突에 기인한 對人事故의 경우 被害者는 자기의 보험자에게 청구하여 보험금을 수령하고 이후에 被害者側의 보험자와 加害者側의 보험자가 加·被害者間의 과실 비율에 따라 보상액을 정산한다.

뉴질랜드에서는 1972년에 制定된 事故補償法을 1974년부터 시행하게 됨에 따라 전면적으로 노·폴트제도가 되었다. 이 노·폴트보상은 피해자 구제범위를 넓게 하기 위하여 對人事故에 의한 人事事故 被害者를 국가기관에서 효율적이고도 종합적인 구제를 하는 것으로 社會保障政策의 일환으로서의 事故補償制度이다.

英國에서는 法的으로는 過失責任主義를 원칙으로 하고 있으나 保險會社間 車對車協定(Knock for Knock Agreement)에 의하여 當事者保險制度이다. 즉, 甲保險會社는 乙保險會社의 피보험자 1방 과실로 事故가 발생하여 갑보험회사 소속의 피보험자가 입은 손해를 보상하였다 하더라도 乙보

험회사에 구상을 청구하지 아니한다. 반대의 경우도 마찬가지이다. 장기간에 걸쳐 볼 때 보험회사 상호간에 損害賠償을 청구하지 아니하는 경우가 누적되어 서로간의 손익이 균형을 이루게 마련이라는 것이다. 또한 賠償責任保險契約에 加入되어 있는 자동차간의 충돌로 제3자가 신체상 또는 재산상의 손해를 입었을 경우 각각의 保險會社는 과실비율에 관계없이 賠償責任 保險금을 균등하게 半分하여 지급하는 賠償責任保險金 分擔協定(Third Party Claims Sharing Agreement)이 있다.

獨逸과 日本은 거의 같은 방법으로 補償하고 있다. 獨逸 道路交通法에서는 自動車保有者에 대해서 無過失責任에 가까운 무거운 책임을 부과하고 있는데 이 특별한 책임은 一定額까지로 한정되어 있고, 이것을 초과하는 금액에 대해서는 通常의 民事責任原則에 의하고 있다.<sup>14)</sup> 日本은 自賠法에 있어서 民法의 不法行爲에 관한 賠償責任規定을 대폭 수정하여 人事事故에 있어서 직접 加害者인 운전자 이외에 保有者의 배상책임을 인정하고 거중책임을 전환하여 三免責條件을 입증하지 않은 가해자에게 배상책임을 인정하는 條件附 無過失責任을 導入하고 있다. 우리나라는 日本의 경우와 같이 條件附 無過失責任主義를 원칙으로 하고 있다.

## 3. 料率體系

우리나라의 強制保險인 自動車責任保險은 차량의 형태(종류, 크기, 사용용도)에 따라 분류하여 동일한 요율을 적용하나, 치명적인 事故의 경우

14) 世界主要國의 自動車保險制度와 料率體系, 1985, pp.26~80., 保險開發院

未經過保險期間동안에 비례한 追加保險料가 부과 (高危險者에 대한 일종의 割増制度)되며, 택시는 지역별로 상이한 요율을 적용하고 있다.<sup>15)</sup>

西獨과 美國 등 기타 대부분 국가들은 기존의 자동차보험율을 적용하고 있으며 각국별로 適用保險料 料率算出要素가 다르나 지역, 차량등급, 엔진 출력, 주행거리, 직업, 운전자 연령, 무사고 할인, 사고경력에 따른 割増 등의 요소가 적용된다.<sup>16)</sup>

## V. 責任保險의 問題點 및 改善方案

지금까지 우리나라 自動車責任保險制度, 즉 自動車保險의 概況, 現行 自動車責任保險制度, 改定 責任保險制度 및 주요외국의 責任保險制度中 補償限度, 補償方法 및 料率體系 등을 비교검토했던 결과 아래와 같은 문제가 보완 혹은 개선되는 것이 필요하다고 생각한다.

첫째, 強制保險과 任意保險의 一元化問題이다. 改定 自動車損害賠償保障法에 의거 자동차보험 경영세부지침 및 계약업무지침에 強制保險과 任意保險의 일원화 계약관리를 신설하고 있는 것은 바람직한 일이다. 그러나, 改定自賠法에 의거한 自動車保險 經營細部指針이나 契約業務指針에 요율체계와 보상방법의 일원화에 대한 언급이 없다. 계약의 일원화는 물론 料率體系와 補償方法의 일원화도 꼭 필요하다고 생각된다. 우리나라의 強制保險인 責任保險은 차량의 형태에 따라 분류하여 각 분류마다 事故率에 관계없이 同一한 料率을 적용하고 任意保險만 경험율과 성향율을 料率에 반영한다. 일본의 경우 우리와 비슷하나 치명적인 事

故의 경우 追加保險料가 부과되며 택시는 지역별로 상이한 요율을 적용하고 있다. 서독과 미국 등 대부분 국가들은 強制保險과 任意保險의 料率體系가 동일하며 다 같이 經驗率과 性向率 등을 요율에 반영한다.

앞의 〈표-3〉에서 原因別 交通事故 統計에서 운전자 법규위반이 99.9%로 나타나 있다. 물론 그 통계가 정확하다고 믿지는 않는다. 우리나라는 교통시설, 신호 및 표지등의 실제적(환경적) 위태가 고려되지 않았는 것으로 보인다. 실제적 위태를 고려한다고 할지라도 대부분 사고원인은 도덕적 위태 내지 정신적 위태로 인한 事故임에는 틀림없는 것 같다. 또한 자동차책임보험은 社會保障制度로서 醫療保險과는 성질이 다르다. 의료보험은 정말로 우연적인 질병에 대해서 相互扶助의 형태로 고소득자가 저소득자를 돕는다는 의미에서 보험료를 차등 적용하는 것은 바람직하다. 自動車責任保險은 被害者를 위한 社會保障制度이고 자동차사고는 운전자의 주의여하에 따라서 어느정도 사고율을 줄일 수 있다. 사회정의적인 차원에서 자동차사고방지차원에서선량한 운전자가 불량한 운전자를 도울 필요가 없다고 사료된다. 이상과 같은 이유에서 自動車責任保險의 強制保險과 任意保險의 요율체계는 일원화되어야 한다고 사료된다.

다음으로 補償方法의 一元化이다. 현재 強制保險인 責任保險과 任意保險인 責任保險의 補償規定이 다르다. 다시 말하면 強制保險인 責任保險 補償規定이 任意保險 補償規定보다 불리하게 되어있다. 예를들면 휴업손해인 경우 강제보험에서는 휴

15) 金聖在, 自動車保險 對人賠償制度의 問題點과 改善方案, 保險調查月報, 1992.6. p.33

16) 保險開發院, 歐美各國의 自動車保險, 1988.3, pp.62~63

업기간중 남자 1일 3,200원 여자 1일 2,500원인 반면, 任意保險에서는 실제수입액의 80%를支給한다고 規定하고 있다. 그 외 사망 및 후유장애인 경우도 이원화할 필요가 없다고 생각된다. 왜냐하면 強制保險만 加入한 보험계약자에 의한 피해자는 그 賠償金額限度內에서 최대로 보상되어야 할 것이며, 兩 保險을 加入한 保險契約者에 의한 被害者는 일차보험인 強制保險에 의해서 보상받고 나머지는 초과보험인 任意保險에서 보상받으면 될 것이다.

둘째, 強制保險의 補償金額 不充分이다. 앞에서 검토된 바와 같이 현실적으로 強制責任補償金額은 실제보상금에 현저하게 미달하고 있으며, 강제책임보상금액 대 GNP의 국제적 비교에서도 뒤떨어지고 있다. 強制責任補償金額을 현실화하지 못하는 주된 이유로서는 低所得者의 보험료부담 때문이다. 그러나, 1988年 미국 All-Industry Research Advisory Council(AIRAC)의 調査에 의하면, 無保險運轉者의 비율이 젊은 운전자, 대도시 거주 운전자, 평균이하 교육 및 소득수준 운전자와 실업 운전자의 그것이 약간 높을 뿐, 소득수준이 보험을 구매하지 않는 유일한 이유는 아니라는 것이다. 無保險運轉者의 일부는 책임보험이 자신에게 이익을 提供하는 것이 아니라 미지의 제3자에게 이익을 提供하기 때문에 責任保險을 구매하지 않는 경향이 있다는 것이다. 또한 어떤 무보험운전자들은 결코 事故를 발생시키지 않을 것이기 때문에 보험을 구매할 필요가 없다고 생각하는 경향이 있다는 것이다.<sup>17)</sup>

상기 調査報告書에서 처럼 無保險運轉의 이유는

低所得의 원인이라기 보다는 利己心과 無責任感의 원인이 더 크다고 사료된다. 自賠法의 目的이 被害者保護와 社會正義 實現이라는 점에서 強制保險의 補償金額을 인상하는 것이 바람직하다고 생각한다. 이리하여, 改定自賠法에서 자동차운송사업자 등에 대하여는 책임보험과 함께 피해자 1인에 대하여 5,000만원 이상의 賠償責任을 보장하는 保險 또는 共濟에 들도록 의무화하고 있다. 이것에 덧붙여 보험가입을 義務化시키는 것이 바람직하다고 생각한다.

셋째, 對物保險 強制化의 필요성이다. <표-10>에서 對物保險을 強制化하지 않은 國家는 일본과 영국뿐이고 대부분 國家는 對物保險을 強制化하고 있다. <표-6>에서 '91年과 '92年 각각 대물보험 가입현황은 74%와 75%이다. 自賠法의 目的이 자동차사고로 인한 損害賠償을 보장시키는 데 목적이 있으므로 피해자로서는 신체적 피해보상은 물론 재산피해를 보장받는 것도 중요하다. 우리나라 交通事故處理特例法에서는 對人保險에 있어서 無限保險, 對物保險에 있어서 2,000만원까지 보험에 加入하면 사망, ฆ�소니 및 8대 중대법규위반 事故가 아니면 公訴權을 면제시켜 형사처벌을 면제토록 규정하고 있다. 그 사실을 일반 자동차 보유자는 모르고 있는 자가 많으며 알고 있다고 할지라도 그 정도의 규정은 실효성이 없다. 自動車損害賠償責任法에 強制保險으로서 2,000만원까지 保險에 加入하는 것을 의무화 하는 것이 바람직하다고 생각한다.

넷째, 自賠法과 交通事故處理特例法의 統一이다. 現行 및 改定自賠法에서는 對人賠償만을 強制保險

17) Sean Mooney, Auto Insurance Critical Choices for the 1990s, 1989, Insurance Information Institute, New York, pp.66

으로 규정하고 있는 반면, 交通事故處理特例法에서는 對人賠償保險(無限)과 對物賠償保險(2,000만원)을 加入한 者에 대하여 公소권을 면제한다고 규정하고 있다. 交通事故處理特例法의 목적이 교통사고로 인한 피해자의 신속한 회복을 촉진하고 국민생활의 편익을 증진하는 점과 自賠法의 被害補償 目的은 피해자를 위한다는 점에서 대동소이하다. 따라서 자배법과 교통사고처리특례법 양자 모두 對人 5,000만원, 對物 2,000만원을 強制化 및 公訴權 免除을 규정하는 것이 바람직하다고 생각한다.

## VI. 結 論

交通事故를 방지하고 부득이 交通事故가 발생하는 경우 被害者에게 기본적 보상을 해 준다는 의미에서 政府次元의 교통사고방지 5개년계획 수립과 더불어 自動車損害賠償保險法 改定은 혁신적인 정책일 뿐만 아니라 대단히 바람직한 일이다. 그러나, 아래와 같은 문제점을 보완 혹은 개선한다면 交通事故防止 및 被害者保護에 좀 더 合理的이라고 사료된다.

첫째, 強制保險과 任意保險의 一元化이다. 이는 保險契約 締結은 물론 料率體系와 補償方法의 一元化를 의미한다. 그렇게 함으로써 보험계약자들의 공정한 保險料負擔은 물론 事故防止 및 실제적인 被害者補償에 효과가 있으리라 기대된다.

둘째, 強制保險의 補償金額 不充分이다. 現在 혹은 改定된 自賠法에 의거한 補償限度일지라도 피해자의 기본적인 보상에는 불충분하다. 改定自賠法의 自動車運送事業者등에 대한 책임보험과 함께 被害者 1인에 대하여 5,000만원 이상의 배상책임

을 보장하는 保險 또는 共濟에 들도록 의무화하는 것을 전 자동차 보유자에게 확대하는 것이 바람직하다고 사료된다.

셋째, 對物保險의 強制化의 必要性이다. 자동차 사고는 불법행위중 전국민에게 미치는 일반화된 不法行爲일뿐 아니라 국민의 민사적 문제를 쉽고 신속하게 해결해 준다는 취지에서 바람직하다. 또한 불법행위로 인한 第3者被害에 대해서는 반드시 보상을 해야한다는 책임감을 고취시키는 의미에서도 반드시 필요하다고 사료된다.

넷째, 自賠法과 交通事故處理特例法의 統一이다. 自賠法에서는 對人賠償만을 強制保險으로 규정하고 있는 반면, 交通事故特例法에서는 對人保險(無限)과 對物保險(2,000만원까지)을 加入한 者에 대하여 公소권을 면제한다고 규정하고 있다. 자배법과 교통사고특례법 양자 모두 對人 5,000만원, 對物 2,000만원을 強制化 및 公訴權 免除을 규정하는 것이 형평에 맞을 뿐만 아니라 바람직하다고 사료된다.

## 參 考 文 獻

1. 高平石, 責任保險契約의 本質論의 檢討, 保險學會誌 제25집, 1985
2. 交通事故處理特例法
3. 金聖在, 自動車保險 對人賠償制度의 問題點과 改善方案, 保險調查月報, 1992.6
4. 김은호, 自動車保險 및 關聯制度의 改善, 損害保險, 1991.1
5. 金周東, 國際複合運送人의 責任保險과 貨主의 貨物保險, 嶺南大學校大學院, 博士學位論文, 1989.7.

- 
- , 損害保險原論, 保險監督院, 1991.5
6. 警察廳, 交通事故統計, 1992年版
7. 道路交通安全協會, 交通事故統計分析, 1991年版
8. 保險開發院, 世界主要國의 自動車保險制度와 料率體系, 1985
- , 歐美 各國의 自動車保險, 1988
- , 보험정보, 1992.1
9. 梁承圭, 責任保險契約에서의 被害者의 地位, 保險調查月報, 1980.2
- , 責任保險의 社會的 機能, 法曹 제27권 7호, 1978.11
10. 自動車保險約款
11. 自動車損害賠償保障法
12. 金澤理, 「被害者의 保險金直接請求權」, 保險と民事責任の法理, 成文堂, 1965
13. 西島梅治, 責任保險の研究, 同文館, 1978
14. Sean Mooney, Auto Insurance, Critical Choices for the 1990s, Insurance Information Institute, New York, 1989