

## 손해사정사 시험제도 개선에 관한 연구\*

### (A Study on the Improvement of Test System for Claim-adjuster Korea)

---

김창영\*\* · 김명규\*\*\*  
Changyoung, Kim Myungkyu, Kim

---

#### <국문초록>

손해사정사 제도는 보험사고로 인한 손해액 및 보험금을 신속하고 공정하게 조사하여 결정하는 전문인 제도로 금융감독원이 시행하는 시험을 합격하고, 6개월의 실무수습 후 자격을 등록하게 된다.

이 연구에서는 현행 손해사정사 시험제도의 문제점을 살펴보고, 시험제도를 통합 손해사정사로 개선방안을 제시하고, 합격자의 결정방법, 시험과목의 변경과 추가, 선발기준 등도 제안하고자 한다.

※ 국문 주제어 : 보험업법, 손해사정, 손해사정사, 시험제도, 시험과목, 선발기준

---

\* 본 논문은 주저자 김창영 석사학위논문 제출을 위해 작성한 것임

\*\* 주저자, 종합손해사정사, 가나손해사정(주) 부대표

\*\*\* 교신저자, 목원대학교 금융보험부동산학과 교수

투고일: 2017. 12. 20. 심사일: 2018. 01. 19. 게재확정일: 2018. 1. 31.

## I. 서론

현재 우리나라의 보험시장은 지난 2016년을 기준으로 수입 총보험료는 1,709억 달러로 세계 제7위, 보험밀도는 3,362달러로 세계 제18위, 보험침투도는 12.1%로 세계 5위의 큰 시장이라 하겠다.<sup>1)</sup> 특히 손해보험시장은 세계 9위에 해당하며, 우리나라가 전(全) 세계 손해보험시장에서 차지하는 비중 또한 2.67%로 비약적인 발전을 거듭하고 있는 것으로 나타났다.<sup>2)</sup>

이러한 외형적인 성장에도 불구하고 그 내면에는 많은 과제가 산적해 있는데, 보험사고에 의해 구체화되는 보험자의 보상의무 이행과 관련한 손해사정(claim adjusting) 과정에서 보험회사와 보험소비자 간 분쟁이 발생하고 있는 현실이다. 손해사정업무의 구체적 범위와 내용으로는 보험계약상 담보위험에 대하여 보험사고가 발생한 경우 해당사고에 대한 신속하고도 정확한 조사를 통하여 책임의 소재와 한계를 가려 확정하는 일련의 과정을 모두 포함하는 것으로 볼 수 있고, 이와 같은 업무의 성격상 손해사정은 공정성 및 객관성의 확보가 그 본질로서 전제되어야 할 것이 요구된다.<sup>3)</sup>

현행 손해사정사는 금융감독원이 시행하는 1차시험과 업무영역별 2차시험에 합격하고, 6개월의 실무수습 후 자격을 등록하도록 되어 있다. 손해사정사 시험 제도는 1978년부터 2013년까지는 시험과목 및 그 선발방법에 있어서 큰 변동 없이 기본 골격을 그대로 유지해 왔으나, 시대에 뒤떨어진 시험과목의 운영과 불필요하게 복잡한 종별구분으로 인해 급변하는 보험시장 변화에 부합하지 못한다는 비판을 받아왔다.

여기에 보험소비자 역시 각 종별로 구분된 손해사정사의 업무영역을 제대로 알지 못해 실제 보험사고로 인한 보험금 청구과정에서 손해사정사의 적정한 조

1) [http://www.kiri.or.kr/pdf/%EC%A0%84%EB%AC%B8%EC%9E%90%EB%A3%8C/KIRI\\_20170721\\_101215.pdf](http://www.kiri.or.kr/pdf/%EC%A0%84%EB%AC%B8%EC%9E%90%EB%A3%8C/KIRI_20170721_101215.pdf) 보험밀도=총보험료÷총인구수, 보험침투도=총보험료÷명목GDP, 보험밀도와 보험침투도는 국가 간 거래를 포함함.

2) 정중영, 글로벌보험, 문영사, 2014, 32면

3) 최규학, 손해사정인 제도의 정착방안에 관한 소고, 월간손해보험(통권 제267호), 대한손해보험협회, 1991, 59면

력을 받지 못했던 것 또한 사실이다.

특히, 현재 시행되고 있는 각 종별 시험과목은 민법 등 기초법률 과목이 누락되어 있어, 이와 관련된 평가부분에 있어 취약점이 노출되고 있고, 영어와 회계학은 종별에 따라 채택된 경우와 그렇지 않은 경우로 나뉘어져 있어 수험생이나 일반국민의 손해사정사 제도에 대한 이해도와 접근성을 낮게 하는 요인이 되어 왔다.

더욱이 국제화 추세와 다변화된 사회의 보험환경에서도 그 적응력이 상당히 떨어져 있다고 할 수 있다. 이에 정부는 현행 손해사정사의 종류가 지나치게 세분화되어 있어 복합적인 보험사고를 당한 보험소비자가 보험금을 청구하는데 상당히 불편하다는 문제제기를 받아들여 2011년 보험업법 시행규칙을 개정(총리령 제948호, 2011.1.24. 일부개정)하여 손해사정사의 종류를 제1종, 제2종, 제3종 대신, 제3종 대물·차량, 제4종 손해사정사에서 재물, 차량, 신체, 종합손해사정사로 변경하여 2014.1.1.부터 시행하게 되었다.

이 논문에서는 손해사정 업무를 수행하는 손해사정사 제도의 이론적 배경과 현재 직면하고 있는 문제점을 살펴보고, 제기된 문제점을 해결하기 위한 방안의 일환으로 손해사정사 자격 및 시험제도 개선방안에 관한 의견을 제시해 보고자 한다.

## II. 손해사정사 시험제도의 이론적 배경

### 1. 우리나라의 손해사정사 제도

#### 1) 손해사정사 제도의 도입취지

손해사정사 제도가 처음 도입된 것은 1977년에 이루어진 보험업법의 전면개정을 통해서였으며, 동 제도가 도입된 것은 당시 국내 보험 산업이 급속하게

성장하는 과정에서 발생한 여러 가지 부작용과 관련이 있다.

그 당시에는 소비자 보호에 대한 관념이 정립되어 있지 않은 상황에서 문란한 보험모집 행위와 보험사기가 사회적 문제로 대두 되었으며, 보험회사가 보험금을 두고 보험 소비자와 직접 합의를 진행하는 과정에서 당시 담당부처였던 재무부에 다량의 민원이 제기되는 등 보험회사의 영업행태에 대한 보험소비자들의 불신감이 팽배해 있던 상황이었다.

이런 사회적 문제가 대두됨에 따라 재무부는 1975년 8월에 보험금 지급과 관련된 분쟁사항을 심의, 조정하고 보험 가입자를 보호하기 위해 각 보험협회 내에 보험사고 심사위원회를 설치하도록 하였다.

또한 보험 산업의 근대화대책을 마련하기 위하여 1977년 2월에 발표한 대책에는 첫째, 보험인식의 쇄신, 둘째, 보험자금의 생산성 제고, 셋째, 보험 산업의 국제화 추진, 넷째, 보험시장의 영역조정과 특수 보험제도의 개선이라는 4가지 정책목표와 함께 이를 실현하기 위한 세부적인 조치들을 포함시켰다.

당시 보험금에 대한 손해사정이 보험회사에 의해서만 이루어지고 있어 보험소비자들의 권익이 침해될 수 있는 상황에서 보험 산업의 국제화 추진을 위한 세부전략의 하나로서 보험 인수인과 함께 보험전문인 자격제도인 손해사정사 제도의 도입에 관한 내용이 포함되었다.

재무부는 동 대책에 근거해 1977년에 보험업법의 전면개정을 추진하였고, 동 개정 법률안이 1978년 3월부터 시행됨으로써 우리나라에 손해사정사 제도가 처음으로 도입되었던 것이다.<sup>4)</sup>

초기 손해사정사 제도의 도입에 관한 국회 재무위원회의 심사보고서상에서 손해사정사 제도를 도입하게 된 취지에 대해 “손해사정사 제도의 신설은 손해보험에 있어 보험사고가 발생한 경우 손해액의 평가, 손해사정을 둘러싸고 일어날 수 있는 보험가입자와 보험회사간의 분쟁을 예방하고 손해사정의 공정성과 전문성을 도모하려는 것” 이라고 규정하고 있다.<sup>5)</sup>

4) 김정주, 국내 손해사정사 제도의 입법적 개선방안, 정책보고서(제34호), 국회 입법조사처, 2014, 7~9면

5) 조규성, 손해사정사 제도의 효율적 운영을 위한 제언, 동아법학(제58호), 동아법학연구소, 2013, 385면

즉 손해사정사 제도를 도입하기 전에는 보험회사가 지급보험금 산정의 주체였으나, 보험금에 대한 손해사정의 공정성과 객관성을 확보하기 위해 손해사정사로 하여금 보험회사와 보험계약자 등의 어느 한 쪽에도 편중되지 아니하는 중립적 입장에서 객관적이고도 공정한 손해액 및 보험금을 사정하게 함으로써 불필요한 소송을 방지하고, 보험금의 누수를 방지할 뿐만 아니라 보험계약자 등의 권익도 동시에 보호하는데 그 목적과 취지를 두고 있다고 할 수 있다.

## 2) 손해사정사의 업무범위

손해사정 업무는 상행위 성격을 띠고 있는 보험계약에 있어서 계약당사자간의 중립적인 존재로서 전문자격을 갖춘 자로 하여금 보험금에 대한 산정업무를 담당하게 함으로써 손해사정 업무의 지상명제라고 할 수 있는 공정성, 신속성, 독립성을 견지하고, 궁극적으로는 보험 수요자로부터 보험에 대한 이미지 쇄신을 꾀하는 데에도 일조하게 된다는 점에서 제도의 존재의미를 찾을 수 있다.<sup>6)</sup>

보험업법 개정법률(2003.05.29. 법률 제6891호) 제188조에서 규정하고 있는 손해사정사 또는 손해사정업자의 주요 업무내용을 살펴보면,

첫째, 손해발생 사실의 확인,

둘째, 보험약관 및 관계법규적용의 적정여부 판단,

셋째, 손해액 및 보험금의 사정,

넷째, 제1호 내지 제3호의 업무와 관련한 서류의 작성, 제출의 대행,

다섯째, 제1호 내지 제3호의 업무의 수행과 관련한 보험회사에 대한 의견의 진술로 규정하고 있어 손해사정사는 검정인과 정산인의 역할을 겸하고 있다는 것을 알 수 있다.<sup>7)</sup>

또한, 보험업법 제189조에서는 손해사정사의 의무사항으로

첫째, 보험회사로부터 손해사정 업무를 위탁받은 손해사정사 또는 손해사정

6) 김승재, 손해사정인 제도의 당면과제와 운용방안, 월간손해보험(통권 제198호), 손해보험협회, 1985, 20면

7) 송태희, 전개논문, 2면

업자는 손해사정 업무를 행한 후 지체 없이 손해사정서를 보험회사에게 교부하고 그 중요한 내용을 알려주어야 하고,

둘째, 보험계약자 등이 선임한 손해사정사 또는 손해사정 업자는 손해사정 업무를 행한 후 지체 없이 보험회사 및 보험계약자 등에게 손해사정서를 교부하고 그 중요한 내용을 당사자에게 알려주어야 하며,

셋째, 손해사정사 또는 손해사정 업자는 손해사정 업무를 수행함에 있어 보험계약자 또는 그 밖의 이해관계자들의 이익을 부당하게 침해하여서는 아니 된다는 것을 규정하고 있다.

## 2. 손해사정사 시험제도의 현황

### 1) 시험제도의 시대별 변천

2005년 8월에 개정된 보험업법에 의해 현재 손해사정 업무영역에 따라 제1종, 제2종, 제3종 대인, 제3종 대물, 차량, 제4종 손해사정사로 구분되어 있었으나, 2014.1.1.부터는 신체, 재물, 차량, 종합 손해사정사로 새로이 변경된 제도가 도입되어 현재에 이르고 있다.

우리나라 손해사정사 제도의 변천과정을 보면 다음과 같다.

첫째, 1978년 3월 1일 이후 : 제1종(화재, 특종보험), 제2종(해상보험), 제3종(자동차보험), 제4종(보증보험)<sup>8)</sup> 손해사정사로 구분하고

둘째, 1981년 4월 23일 이후 : 제1종(화재, 특종보험), 제2종(해상보험), 제3종(자동차보험)<sup>9)</sup> 손해사정사로 구분하며

셋째, 1991년 12월 1일 이후 : 제1종(화재, 특종보험), 제2종(해상보험), 제3종(자동차보험)대인, 제3종(자동차보험) 대물, 차량 손해사정사로 구분한다.

넷째, 2003년 8월 30일 이후 : 제1종(화재, 특종보험), 제2종(해상보험), 제3종(자동차보험)대인, 제3종(자동차보험)대물, 차량, 제4종(상해, 질병, 간병보험)<sup>10)</sup>

8) 제4종 손해사정사(보증보험 손해사정사)의 업무는 채권추심 업무로 변호사법 위반소지가 있어 폐지됨.

9) 1992년 이전 제3종 손해사정사 합격자에 대해 대인 및 대물, 차량 손해사정사로 인정함(경과조치).

손해사정사로 구분하며

다섯째, 2014년 이후 : 재물<sup>11)</sup>, 신체<sup>12)</sup>, 차량, 종합<sup>13)</sup> 손해사정사로 구분한다.

## 2) 현행 자격 및 시험제도(2014년~2018년)<sup>14)</sup>

### (1) 손해사정사의 구분

현행 자격 및 시험제도 하에서 손해사정사는 신체 손해사정사, 재물 손해사정사, 차량 손해사정사 및 종합 손해사정사의 4가지 종류로 구분된다. 다만 이 가운데 종합 손해사정사는 별도의 시험을 거치지 않고 신체 손해사정사, 재물 손해사정사 및 차량 손해사정사 자격을 모두 취득하는 경우 금융감독원에 종합 손해사정사로 등록이 가능하다.

### (2) 시험과목 및 시험방법

손해사정사 제1차 시험과목은 보험업법, 보험계약법(상법 중 보험편), 손해사정이론, 영어(공인인증 시험으로 대체)의 4과목이 있으나, 이 중 영어시험은 재물 손해사정사에 응시하는 경우에만 해당된다. 시험방법은 객관식(4지 선택형)으로 실시된다.

손해사정사 제2차 시험과목은 재물 손해사정사의 경우 회계원리, 해상보험의 이론과 실무(상법 해상편 포함) 및 책임, 화재, 기술보험 등의 이론과 실무의 3과목이다. 차량 손해사정사의 경우에는 자동차보험의 이론과 실무(대물배상 및 차량손해), 자동차 구조 및 정비 이론과 실무의 2과목이다.

신체 손해사정사의 경우에는, 의학이론, 책임보험, 근로자 재해보상 보험의 이론과 실무, 제3보험의 이론과 실무 및 자동차보험의 이론과 실무(대인배상

10) 2005년 이전 제1종손해사정사 합격자에 대해 제1종 및 제4종 손해사정사로 인정(경과조치).

11) 2014년부터 종전 제1종손해사정사와 제2종손해사정사가 통합되어 재물손해사정사로 시험시행

12) 2014년부터 종전 제3종대인 손해사정사와 제4종 손해사정사를 통합 신체 손해사정사로 시험시행

13) 2014년부터 신체, 재물, 차량 손해사정사 자격을 전부 취득한 경우 종합 손해사정사가 됨.

14) 자료출처 : 보험개발원(손해사정사 시험제도)

및 자기신체손해)의 4과목이 있으며, 시험방법은 논술형(약술형 또는 주관식 풀이형)으로 실시된다.

### (3) 합격자 결정방법

절대평가에 의하여 합격자를 결정하며, 절대평가에 의한 합격자가 최소 선발예정 인원<sup>15)</sup>에 미달하는 경우에는 미달인원에 대하여 상대평가에 의해 합격자를 결정한다.<sup>16)</sup>

합격자를 결정하는 세부적인 내용은 다음과 같다.

첫째, 제2차 시험 합격자를 결정할 때에는 매 과목 100점을 만점으로 하여, 매 과목 40점 이상, 전 과목 평균 60점 이상 득점한 사람을 합격자로 한다.

둘째, 다만, 금융감독원장이 손해사정사의 수급 상 필요하다고 인정하여, 미리 선발 예정인원을 공고한 경우에는, 매 과목 40점 이상 득점한 사람 중에서 선발 예정인원의 범위에서 전 과목 총 득점이 높은 사람부터 차례로 합격자를 결정할 수 있다.

셋째, 선발 예정인원은 전환 응시자를 제외하고 일반응시자에게만 적용한다.

넷째, 전환 응시자에 대한 합격 결정은 응시한, 매 과목에 대하여 40점 이상 득점한 자 중, 전체 응시과목 평균점수가 일반응시자 중 합격자의 최저점수(평균점수) 이상을 득한 경우에 합격자로 결정한다.

---

15) 2014~2018년까지 5년 동안에는 연간 최소선발예정인원이 재물 손해사정사 40명, 차량 손해사정사 100명, 신체 손해사정사 320명으로 정해져 있다.

16) 각 자격별 시험과목 중 한 과목이라도 과락이 발생하면 합격할 수 없다.

### 3) 손해사정사 시험 합격자 수 및 등록인원 등

#### (1) 손해사정사 시험 합격자 수

〈표 1〉 기존 손해사정사 종별, 분야별 시험 합격자 수

2017년 10월말 기준 (단위:명)

구 분	손해사정사					소 계
	제1종	제2종	제3종 대물	제3종 대인	제4종	
78~96년 합격자	261	123	429	518		1,331
92년~현재 시험면제자			1,650			1,650
97~04년 합격자	334	126	141	1210		1,811
05~13년 합격자	357	56	528	1,703	1,072	3,716
소 계	952	305	2,748	3,431	1,072	8,508

구 분	재물	차량	신체	소 계
14년 합격자	51	101	591	743
15년 합격자	51	102	501	654
16년 합격자	50	105	470	625
17년 합격자	57	103	381	541
소 계	209	411	1,943	2,563

\* 자료 : 보험개발원(1978년도부터 1998년도까지는 금융감독원에서 시험실시)

위 <표 1>과 같이 2017년 10월말 현재 손해사정사 2차 시험 합격자는 총 11,071명, 2013년까지 실시된 제3종 합격자(대인, 대물 포함)가 55.81%(6,179명)로 현재로는 가장 많고, 다음으로 제1종 합격자가 8.59% (952명), 제4종 합격자가 9.68% (1,072명), 제2종 합격자가 2.75% (305명)의 순이다. 그리고 2014년

부터 시행된 재물 손해사정사가 1.97% (209명), 차량 손해사정사가 3.87% (411명), 신체 손해사정사가 18.31% (1,943명)를 차지하고 있다.

(2) 손해사정사 등록인원 및 업무종사자 현황

<표 2> 손해사정사 등록인원

2017년 10월말 기준 (단위:명)

구 분		인원수		비 고
제1종	기 준	570	911	
	신 규	341		
재 물		-	130	
제2종		271	271	
제3종	기준(대인·대물)	456	6,040	
	대 인	2,844		
	대 물	2,740		
차 량		-	281	
제4종		-	1,005	
신 체		-	1,389	
종 합		-	4	
합 계		-	10,031	

※ 자료 : 금융감독원

<표 2>에서와 같이 2017년 10월말 현재 손해사정사 등록인원은 총 10,031명으로, 제3종 손해사정사(대인, 대물 포함)가 60.21% (6,040명)으로 가장 많다. 제1종 손해사정사 9.08% (911명), 제2종 손해사정사 2.7% (271명), 제4종 손해

사정사 10.02% (1,005명), 재물 손해사정사 1.3% (130명), 차량 손해사정사 2.8% (281명), 신체 손해사정사 13.85% (1,389명), 종합 손해사정사 0.04% (4명)를 차지하고 있다.

### Ⅲ. 손해사정사 시험제도의 문제점<sup>17)</sup>

#### 1. 과거 종별 구분의 문제점<sup>18)</sup>

##### 1) 보험소비자 권익보호 측면

과거 손해사정사 자격제도는 1종부터 4종까지 보험 종목별로 지나치게 세분화되어 있어 복합적인 보험사고를 당한 보험소비자가 현실적으로 손해사정사의 업무내용을 영역별로 구분해서 확인해야 하는 번거로움도 있었을 뿐만 아니라 손해사정사 제도의 적절한 활용에도 어려움이 많았다.

이로 인해 손해사정 비용이 증가하는 등 정당한 소비자의 권익보호에도 어려움이 많았고, 감독당국의 입장에서도 불필요한 행정력의 낭비요인으로 작용하여 왔다.<sup>19)</sup>

##### 2) 관계법령 위반문제

복합적인 보험사고에 있어서 특정분야의 손해사정사가 업무를 위임받아 등록된 업무영역 외의 손해사정을 하는 경우 관계법령을 위반하게 된다. 왜냐하면 과거 및 현재의 손해사정사 제도는 그 종류별로 업무영역을 구분하기 위하여 손해사정사 또는 손해사정업자가 등록된 업무범위 외의 손해사정을 하는 행위를 법으로 금지하고 있기 때문이다(보험업법 제189조 제3항 제6호 및 동

17) 김현록, 손해사정사 자격 및 시험제도 개선을 위한 제언-통합 손해사정사를 중심으로-, 손해사정연구 통권 제11호, 2015 한국손해사정학회, 10~14면

18) 과거 손해사정사 제도의 문제점에 대하여 김현록, 전계논문 10~12면 내용과 견해를 같이하여 인용 정리하였음.

19) 한창희외 3, 손해사정사 자격 및 시험제도 개선방안, 소비자보호를 위한 손해사정사제도 개편 어떻게 할 것인가?, 금융소비자원, 2013, 74면,

법 시행령 제99조 제1호).<sup>20)</sup>

이와 관련하여 독립 손해사정 업계에서 제3종 손해사정사 자격을 보유한 자가 모든 종류의 손해사정업을 영위할 목적으로 등록신청을 하여 금융당국이 등록거부 처분을 한 사안에서, 하급심은 하위법령에서 손해사정사의 자격을 구분하고 있으므로, 그에 기하여 영위하고자 하는 업무의 종류와 범위를 한정하도록 규정한 것은 모법인 보험업법의 위임 없이 손해사정사의 권리를 제한하는 것으로 무효라고 판결하였다.<sup>21)</sup> 그러나 이에 대해 대법원은 보험업법 자체에서 이미 하위법령에서 보험의 종류에 따라 손해사정사의 자격을 구분하고 그 영위하고자 하는 업무의 종류와 범위를 한정하게 할 것이라는 점을 예측할 수 있다고 보아 포괄위임 금지의 원칙에 반하지 않는다고 판결하여<sup>22)</sup> 상충되는 판례이었다.

이러한 구체적 입법 불비와 시대적 상황에 기한 논란 때문에 금융당국은 손해사정업 등록에 관한 규정을 손질하여 보험관계법령 등에 따른 제한에 위반되지 않는 경우에 한하여 등록을 해주고 있다.<sup>23)</sup>

또한 기존 손해사정사 자격을 일부 통합하여 재물, 차량, 신체, 종합 손해사정사로 단순화하여 전체 통합을 위한 교두보를 마련하게 되었으나 여전히 여러 문제점을 가지고 있다.

유사 국가자격제도 중에 손해사정사와 같이 세분화되어 운영되는 경우는 사실상 전무한 상황이다. 예컨대 변호사의 경우 형사와 민사 변호사로 구분되지 않고, 노무사의 경우 산업재해와 노무관리 노무사로 구분되지 않으며, 감정평가사의 경우도 토지와 임야 감정평가사로 구분되지 않는다.

이와 같이 손해사정사의 경우에도 종목 구분 없이 단일 손해사정사로 통합할 필요가 있다. 이러한 상황에서 2014년부터 시행되는 손해사정사 자격 및 시험제도에서 자격증을 일부 통합하여 3가지로 단순화한 것은 일부 진일보한 제도로서 전체 통합을 위한 계기를 마련하였다고 보여 진다.

20) 보험사고와 무관한 손해액을 사정하는 행위는 보험업법에서 규율하는 손해사정 행위 또는 손해사정 업무에 해당하지 않으므로 해당규정들이 적용될 여지는 없다.

법제처 14-0589, 2014. 11.10. 금융위원회 민원에 대한 법령해석 회신.

21) 서울행정법원 2006.4.25. 선고 2005구합25745 판결, 동 법원 2008.1.8. 선고 2007구합27172 판결

22) 대법원 2009.6.11. 선고 2008두13637 판결

23) 보험업법 시행령 제97조 제3항

## 2. 현행 제도 하에서도 여전히 남은 문제점<sup>24)</sup>

### 1) 또 다른 종류의 구분

2014. 1. 1.부터 시행되고 있는 현행 제도 하에서도 손해사정사의 업무범위를 재물, 차량, 신체, 종합 손해사정사로 구분하고 있어 여전히 과거에 제기되었던 문제점들이 노출되고 있다.

즉 복합적인 보험사고를 당한 보험소비자 입장에서는 경우에 따라 3명의 손해사정사 모두에게 손해사정 업무를 위임할 수밖에 없는 경우가 생긴다.

특히 최근에는 보험시장의 세계화 추세와 더불어 보험환경이 급격히 변화함에 따라 하나의 보험증권에 다양한 위험을 담보하는 통합 보험 상품이 일반화되고 있어 그 문제의 심각성은 더욱 고조되고 있는 것이 현실이다.

예컨대 주택 화재위험, 배상 책임위험 및 상해위험 등을 통합보험으로 담보하고 또한 자동차보험에 가입한 보험 소비자에게 화재사고가 발생하여 자신의 주택과 이웃의 주택은 물론 보유 자동차가 전소되고 자신과 타인이 이로 인하여 사상된 경우 재물, 차량, 신체 손해사정사 모두에게 업무를 위임하여야 하는 경우가 발생한다.<sup>25)</sup>

다른 예로 자동차 종합보험과 운전자 보험에 가입한 보험소비자가 중앙선을 침범하여 대향차선의 자동차를 충격하여 자신과 타인이 사상되는 중과실 교통사고를 야기한 경우에도 교통사고처리 지원금, 벌금 등의 비용손해와 관련된 손해사정은 재물 손해사정사에게 위임하여야 하는 경우가 발생한다.

또한, 자동차 파손으로 인한 손해사정은 차량 손해사정사에게, 본인과 타인이 사상된 신체 손해 관련 손해사정은 신체 손해사정사에게 업무를 위임하여야 하는 경우가 발생한다.

이렇게 되면, 과거 손해사정사를 1~4종으로 구분한 제도에 비추어 현행제도 역시 크게 나아진 것이 없어 보인다.<sup>26)</sup>

24) 현재 손해사정사 제도의 문제점에 대하여 김현록, 전계논문 12~14면 내용과 견해를 같이하여 인용 정리하였음.

25) 이와 같이 복수의 손해사정사에게 업무를 위임해야 하는 경우는 비단 가계 보험의 통합보험뿐만 아니라 기업보험인 포괄 배상책임보험(umbrella liability insurance), 패키지보험(package insurance) 등에서도 발생할 수 있다.

## 2) 시험과목의 불균형

현행 손해사정사 시험 역시 민법 등 기초 법률과목이 누락되어 있고 영어와 회계학<sup>27)</sup>은 재물 손해사정사의 시험과목에만 채택되어 통일성이 없음으로 인해 수험생이나 일반 국민의 제도에 대한 이해도와 접근성을 저해하는 요인이 되고, 보험 산업의 국제화 추세와 다변화된 보험환경에서도 적응력이 상당히 떨어져 있다.<sup>28)</sup>

또한 과거 4~5과목이었던 제1차 시험과목이 현행 시험에서는 3~4과목으로 줄어들었고, 제2차 시험과목의 경우 재물 손해사정사는 3과목, 차량 손해사정사는 2과목, 신체 손해사정사는 4과목으로 구성되어 있어 손해사정사 종류별로 난이도와 수험준비기간에서 상당한 불균형을 초래할 수 있다.<sup>29)</sup>

## 3) 기존 손해사정사에 대한 경과조치 미비

현행 시험제도 시행 당시 종전의 규정에 따른 손해사정사의 종류 및 업무범위에 대해서는 종전의 규정에 따르며, 종전의 규정에 따라 손해사정사 제2차 시험에 합격한 자의 등록에 관하여는 종전의 규정에 따르도록 하였다.

또한 종전의 1~4종 손해사정사가 재물, 차량, 신체, 종합 손해사정사로 등록하기 위해서는 현행시험에 합격하여야 하며, 2018년까지 제1차 시험과 종전의 규정에 따른, 제2차 시험과목과 동일한 과목의 시험 및 실무수습을 면제하고 있다(보험업법 시행규칙 부칙 제3조, 총리령 제948호, 2011.1.24.).

이러한 현행 시험제도는 기존 손해사정사에 대한 경과조치가 미비하여 많은

---

26) 현행 제도 하에서 종합 손해사정사로 등록하기 위해서는 먼저 한 종류의 손해사정사 제1차 및 제2차 시험에 합격하여 실무수습을 마치고 등록한 후, 나머지 두 종류의 손해사정사 시험에 재 응시하여 합격하여 실무 수습을 마치고 등록하여야 한다. 따라서 현실적으로 그 인원이 상당히 제한적일 뿐만 아니라 손해사정사 수험생의 불편과 자격 및 시험제도의 관리, 감독상 불필요한 행정력이 소모될 수밖에 없어 보인다.

27) 기존 제1~3종 손해사정사의 경우 비록 제1차 시험이기는 하나 회계학에 대한 검증을 마쳤음에도 불구하고 재물 손해사정사 제2차 시험과목에서 회계원리를 면제시키지 않은 점은 의문이다.

28) 한창희 외 3인, 전계논문, 58면

29) 2013년까지 시행된 제1~4종 손해사정사 제2차 시험과목은 손해사정이론과 해당보험 분야의 손해액 및 보험금 사정실무의 2과목으로 구성되어 통일성이 있었다.

비판을 받고 있으며, 신, 구 손해사정사 간 업무중복 내지 업무영역의 다름으로 인한 분쟁<sup>30)</sup>이 예상된다.<sup>31)</sup>

### 3. 현행 시험제도의 문제점

현행 자격제도는 우선 보험종별로 구분되었던 이전의 자격제도에서 시행되었던 시험과목을 단순히 종별구분을 없애면서 그대로 통합한 수준에 불과한 제도로, 이 정도의 변화만으로는 손해사정사의 전문성을 도모하기에는 턱 없이 부족한 것이 지금의 현실이다.

기존의 자격제도를 현행 자격제도로 개선한 취지가 기존 손해사정사의 종류가 보험 상품별로 지나치게 세분화되어 있기 때문에, 복합적인 보험사고를 당한 보험 소비자가 보험금을 청구하는데 불편하다는 문제제기에서 시작된 것임을 감안한다면 현행 자격제도로는 미흡한 면이 있는 것은 사실이다.

특히 손해사정 업무의 수행이 기본적인 법률과 약관의 판단 등 기본적 소양을 갖추는 것이 요구됨에도 불구하고 이에 대한 반영이 전혀 이루어지지 않았다고 판단된다. 또한 보험 계리사 시험에서 도입된 과목 합격제와 절대 평가제를 손해사정사 시험에서 제외한 것은 부당하다.

현행 손해사정사 시험에서는 제2차 시험과목은 늘었는데 과목별 부분합격을 인정하지 않음으로써 수험생의 불편과 장기간의 시험공부로 인한 폐해를 노출하고 있으며, 기존 손해사정사에 대한 경과조치도 없이 시행된 탓에 이로 인한 기존 손해사정사들의 상대적 박탈감은 물론 불만이 팽배한 것도 주지의 사실인 것이다.

즉, 감정평가사 제도가 도입되면서 기존 토지 평가사와 공인감정사에게 소정의 교육훈련으로 신규자격을 인정하는 절차 등<sup>32)</sup>과 같은 경과조치가 현행 손해

30) 1989년 감정평가사 제도가 도입되면서 기존 토지평가사와 공인감정사에게 소정의 교육훈련으로 신규자격을 인정하는 절차 등과 같은 경과조치가 현행 손해사정사 제도에는 미흡한 것이 사실이다.

31) 한창희 외 3인, 손해사정사 자격 및 시험제도 개선방안, 소비자보호를 위한 손해사정사제도 개편 어떻게 할 것인가?, 금융소비자원, 2013, 77~78면.

사정사 시험제도에서는 누락되어 있다.

이러한 현행 시험제도는 기존 손해사정사들의 입장에서는 진입장벽이 매우 높고 어려운 면이 있으며, 향후 업무영역의 다툼으로 기존과 신규 간에 새로운 갈등이 조장되고 있다.

## IV. 손해사정사 시험제도의 개선방안

### 1. 제1차 시험 면제제도의 변경

#### 1) 현행 제1차 시험 면제제도

현행 제도 하에서는 일정한 경력이 있는 자에 대해 제1차 시험을 면제하고 있는데, 이때 경력기간을 산정함에 있어 2 이상의 기관에서 당해 사무에 종사한 경력이 있는 자는 각 기관에서 종사한 기간을 합산한다(제2차 시험접수 초일기준 5년 이상).

또한 보험업법 시행규칙 제47의 규정에 의한 기관(금융감독원, 보험회사, 보험협회, 손해사정 법인, 농업협동조합 중앙회)에서 손해사정 업무에 5년 이상 종사한 경력이 있는 자이며,

손해사정사가 다른 종류의 손해사정사 시험에 응시하는 경우에는 제1차 시험을 면제한다(다만, 차량 손해사정사 또는 신체 손해사정사가 재물 손해사정사 시험에 응시하려는 경우에는 공인 영어시험 성적표를 제출하여야 한다.)고

---

32) 감정평가사 자격은 1972년 건설부가 지가의 조사 및 보상의 활용을 위하여 국토이용관리법에 의거한 토지평가사 제도와 1973년 재무부가 금융기관의 담보물건 등을 전문적으로 평가할 목적으로 감정평가에 관한 법률에 의거한 공인감정사 제도, 즉 양자격의 균형과 조화의 필요성에 의해 1989년 ‘지가공시 및 토지 등의 평가에 관한 법률’에 의한 감정평가사 자격으로 통합, 일원화하였다. 그리고 기존 토지평가사와 공인감정사를 동등하게 감정평가사로 보고(동법 제6조) 교육훈련에 대한 경과조치를 두어 법에서 정하고 협회에서 실시하는 새로운 업무에 대한 교육훈련을 받으면 업무수행이 가능하도록 하였다(동법 제10조).

되어 있다.

2014년도 개정 전 종별(1종~4종) 손해사정사(전환 손해사정사)는 2018년까지 제1차 시험을 면제하고, 종전의 규정에 따라 응시한 제2차 시험과목과 동일한 과목은 면제한다(다만, 면제과목임에도 불구하고 해당과목에 응시한 경우에는 이를 전체 응시과목 평균점수 산출에 산입한다).

## 2) 현행 제1차 시험 면제제도의 변경

상기와 같은 현재의 경력자 면제제도는 평등권을 침해할 소지도 많고 지나치게 업계 경력자를 우대하는 제도이므로 변경할 필요성이 크다. 다만 현행 제도를 유지하더라도 경력기간을 최소 7년 이상 또는 10년 이상 종사한 경력이 있는 자로 제한하는 방안도 하나의 방법이 될 수 있다.

그리고 제2차 시험 응시와 관련해서도 같은 보험전문인 시험인 보험계리사 시험과의 형평성을 맞추기 위해서라도 제1차 시험에 합격한 해를 포함하여, 5년간 응시 가능하도록 하고, 그 기간 동안에는 과목별 부분 합격이 가능하도록 개선될 필요성이 있다.

이렇게 변경할 경우에는 합격자 결정방법도 제2차 시험 전 과목을 모두 60점 이상 득점해야 하는 절대평가 방식으로 변경하는 것이 타당하다.

## 2. 합격자 결정방법의 변경

### 1) 현행 합격자 결정방법

제1차 시험의 경우는 매 과목 40점 이상, 전 과목 평균 60점 이상 득점한 자를 합격자로 결정하고, 제2차 시험의 경우는 매 과목 40점 이상, 전 과목 평균 60점 이상 득점한 자를 합격자로 결정하도록 되어있다.

다만 2차 시험의 경우 매 과목 40점 이상, 전 과목 평균 60점 이상 득점한 자가 선발 예정인원<sup>33)</sup>에 미달하는 경우에는 매 과목 40점 이상 득점한 자 중 전 과목 총득점이 높은 사람부터 차례로 합격자를 결정할 수 있다.

## 2) 합격자 결정방법의 변경

현행 제1차 시험(선택형)과 제2차 시험(논문형)의 합격자 결정은 원칙적으로 절대 평가방식이다.

다만, 제2차 시험 합격자의 결정에 있어서는 절대 평가방식(매 과목 40점 이상, 전 과목 평균 60점 이상 득점한 자를 합격자로 결정)과 상대 평가방식<sup>34)</sup>을 병용하고 있는데, 제2차 시험 합격자 결정방법을 손해사정사의 수급조절을 위해 탄력적으로 운용할 필요성이 있다.

특히 보험계리사 시험에서 도입된 과목별 부분합격제와 절대평가제의 도입은 손해사정사 제도의 질적 향상과 위상제고를 위해서라도 반드시 필요하다고 본다.

## 3. 시험과목의 변경과 추가<sup>35)</sup>

### 1) 현행 시험제도의 전면개편

모든 보험사고 분야의 손해 사정업무를 수행할 수 있는 통합 손해사정사의 경우 제1차 시험과목은 관계법규 적용의 적정성 판단이라는 업무범위와 관련하여 ‘보험관계 법령 등’ 과 기초법률과목인 ‘민법 및 약관의 규제에 관한 법률(약칭 ‘약관규제법’ )’ 을 필수과목으로 하면 된다.

또한 전자에는 2011.5.23. 신설된 ‘상법 제6편 항공운송’ 과 손해사정사의 권리, 의무, 독립 손해사정사의 금지행위, 손해사정서 기재사항 및 보조인의 활용 등 감독법규와 손해사정사의 직업윤리를 내용으로 하는 ‘손해사정사 행동규범’ 을 포함시키도록 한다.<sup>36)</sup>

33) 재물 손해사정사 40명, 차량 손해사정사 100명, 신체 손해사정사 320명

34) 절대 평가방식에 의한 합격예정자가 선발 예정인원에 미달하는 경우 선발 예정인원의 범위 내에서 매 과목 40점 이상 득점한 자 중 전 과목 총득점이 높은 사람부터 차례로 합격자를 결정하는 방식이다.

35) 김현록, 전제논문 16-17면

36) 직업윤리와 관련한 시험과목이 존재하는 국가 전문 자격사로는 변호사(법조윤리), 보험중개사(보험중개사 행동규범) 등이 있다.

보험 산업의 국제화 추세와 다변화된 보험환경에 비추어 영어, 회계원리 및 위험관리론을 시험과목에 포함시킨다. 그리고 제1차 시험 선택과목으로 상해 및 질병부문의 ‘의학이론’ 과 건물, 기계, 선박, 자동차, 재고자산 등의 ‘재물손해액 평가이론’ 을 편성하여 업무영역별 전문성을 도모하면 된다.<sup>37)</sup>

두 과목 모두 제2차 시험의 근간이 되는 기본지식으로 기능할 수 있도록 출제기준을 정하는 것이 필요하다. 제2차 시험과목은 ‘보험 및 손해사정이론’ 을 기본으로 하되, 여기에는 손해사정의 근간이 되는 보험 관계법령은 물론 농업 재해보험, 풍수해보험, 어선원 및 어선 재해 보상보험 등 사회, 정책적 목적의 산업 보험이론을 포함시켜 손해사정사의 위상을 제고할 필요가 있다.<sup>38)</sup>

마지막으로 현재 재물, 차량, 신체 손해사정사가 사정할 수 있는 보험계약과 사고를 모두 포함시켜 ‘손해사정 실무 I, II, III’ 으로 구분하여 시험을 치르도록 한다. 다소 시험과목이 많은 것으로 여겨질 수도 있다.

그러나 선진 외국의 손해사정사 시험과목 또는 국내 보험계리사(actuary) 등 다른 국가 전문자격 시험과목에 비추어 볼 때 많다고 할 수 없으며, 통합 손해사정사의 전문성 확보와 위상제고를 위해서라도 적절한 과목편제라고 여겨진다.

전술한 통합 손해사정사 제1차 및 제2차 시험과목을 정리하면 다음과 같다.

제1차 시험과목 :

첫째, 보험관계법령 등(상법 보험, 해상, 항공운송편, 보험업법, 손해사정사 행동규범),

둘째, 민법(총칙, 채권, 상속편) 및 약관규제법,

셋째, 회계원리 및 위험관리론,

넷째, 의학이론(상해 및 질병), 재물손해액 평가이론(건물, 기계, 선박, 자동차, 재고자산 등) 중 택일,

37) 이정호·김명규, 전계논문, 55면

38) 2014년 상법 보험편의 개정으로 상호보험과 유사한 것으로 파악되는 공제 등의 경우에도 보험계약법 규정을 준용(동법 제664조)하게 된 것을 계기로 보험소비자보호를 위해 농협공제, 새마을금고공제, 수협공제, 신협공제, 육운공제, 우체국보험 등 보험형 공제(유사보험)의 경우에도 그 근거법 개정을 통해 감독의 일원화는 물론 손해사정사제도 도입과 손해사정 업무절차 준수를 의무화하는 것이 바람직하다고 본다.

다섯째, 영어(공인 인증시험으로 대체)

제2차 시험과목 :

첫째, 보험 및 손해사정이론(보험관계 법령 등, 농어업 재해보험, 풍수해보험, 어선원 및 어선 재해보상 보험 등 산업보험 이론 포함),

둘째, 손해사정 실무 I(화재, 기술, 책임, 근로자 재해보상 보험),

셋째, 손해사정 실무 II(해상, 항공, 운송보험 및 기타 특종보험),

넷째, 손해사정 실무 III(자동차, 제3보험)

## 2) 현행 시험제도의 변경

다른 하나의 방안은 전술한 바와 같은 완전한 제도개선에 따르는 혼란을 피하고, 현행 제도와 같이 5년 정도의 시행기간을 거친 다음 새롭게 발생하는 문제점을 개선, 보완하는 방식으로 시험제도를 개선하는 방안을 생각해 볼 수도 있다.<sup>39)</sup>

현행 시험제도를 변경하여 통합 손해사정사 제1차 및 제2차 시험과목을 정리하면 다음과 같다.

제1차 시험과목 :

첫째, 보험업법,

둘째, 보험계약법<sup>40)</sup>,

셋째, 손해사정 이론,

넷째, 영어<sup>41)</sup>,

다섯째, 의학이론<sup>42)</sup>,

여섯째, 회계원리 이며,

제2차 시험과목 :

첫째, 해상보험의 이론과 실무<sup>43)</sup>,

---

39) 시험과목 자체는 변경하지 않고 제1차 시험과목 및 제2차 시험과목을 조정하는 방안임.

40) 상법 중 보험편

41) 공인 인증시험으로 대체

42) 상해 및 질병

둘째, 책임, 화재, 기술보험 등의 이론과 실무,  
 셋째, 책임보험, 근로자 재해보상 보험의 이론과 실무,  
 넷째, 제3 보험의 이론과 실무,  
 다섯째, 자동차 보험의 이론과 실무 I 44),  
 여섯째, 자동차 보험의 이론과 실무 II 45),  
 일곱째, 자동차 구조 및 정비이론과 실무 등 이다.

#### 4. 선발기준 및 시험방법, 일자와 시간 등의 변경

현재의 유관기관 경력자에 대한 제1차 시험 면제기준(보험업법 시행규칙 제53조 제2항)은 기본소양을 갖춘 실무경력자를 우대한다는 긍정적인 측면이 있긴 하나 5년이라는 경력은 지나치게 짧다는 생각이 든다.<sup>46)</sup>

따라서 공인노무사, 관세사, 법무사 등 다른 국가 전문자격 제1차 시험의 면제 기준과 유사하게 손해사정 업무에 10년 이상 종사한 경력자로 제한하는 것이 필요하다고 본다.

제1차 시험방법의 경우 적절한 수급조절과 난이도 조정을 위하여 현행 객관식 4지 선택형에서 5지 선택형으로 변경하여 다른 국가 전문자격 제1차 시험과 같이 할 필요가 있다.

합격자 결정방법에 있어서는 제1차 시험의 경우 영어를 제외한 나머지 과목에 대하여 매 과목 100점을 만점으로 하여 매 과목 40점 이상 전 과목 평균 60점 이상 득점한 자를 합격자로 하는 기존의 틀을 유지하면 된다.

43) 상법 해상편 포함

44) 대인배상 및 자기 신체손해

45) 대물배상 및 차량손해

46) 국가 전문자격시험의 일부 면제제도가 헌법상 평등권에 비추어 위헌이라는 논란은 특허청 공무원의 변리사시험 일부면제에 대하여 합헌결정이 내려짐에 따라 일단락되었다(헌법재판소 2010.2.25. 선고 2007헌마956 결정). 한편 공인회계사의 경우 5급 이상의 공무원 및 전문대학 조교수 이상의 직에서 관련사무 또는 교수한 경력자는 3년, 은행, 증권회사, 금융감독원 등 유관기관에서 대리 또는 과장급 이상의 직에서 관련 업무를 5년 이상 담당할 경력자는 제1차 시험을 면제하고 있다(공인회계사법 제6조 제1항 및 동법 시행령 제4조).

반면, 제2차 시험 합격자 결정은 현재의 절대 평가방식(매 과목 40점 이상 전 과목 평균 60점 이상 득점)과 선발 인원 예고제의 상대평가 방식의 병용형태(보험업법 제53조의2 제1항 및 2항)에서 탈피할 필요가 있다.

즉 늘어난 시험과목으로 말미암아 장기간의 수험준비로 인한 수험생의 부담을 줄여주기 위해 현행 보험계리사 시험제도에서 운용되고 있는 과목별 부분합격제와 절대평가제<sup>47)</sup>를 도입한다면 양질의 손해사정사 수급이 가능할 것이다.

또한 제2차 시험일자의 경우에도 보험계리사 시험과 마찬가지로 이틀에 걸쳐 실시하여 수험생의 부담과 피로도를 최소화할 필요가 있고, 제2차 시험기간은 현재의 과목별 90분에서 과거처럼 100분으로 하거나 보험계리사 시험처럼 120분으로 조정하는 것이 충실한 답안작성에 도움이 될 것으로 판단된다.<sup>48)</sup>

## 5. 시험실시기관의 변경

보험전문인 시험실시 기관은 보험개발원이 금융감독원장의 위탁을 받아 2000년 제23회 시험부터 응시원서의 교부 및 접수 등 시험시행과 관련된 전반적인 업무를 수행하고 있다.<sup>49)</sup>

그러나 다수의 국가기술자격<sup>50)</sup>과 국가 전문자격<sup>51)</sup> 시험시행을 통하여 시험문제 출제와 채점관리 등에 상당한 경험을 축적하고 있는 한국산업인력공단으로 시험기관을 이관하는 것도 대국민 홍보를 통한 손해사정사의 위상제고와 시험진행의 공정성과 합리성 측면에서 볼 때 긍정적인 기능을 할 것으로 여겨지므로 차제에 이에 대한 신중한 검토가 필요하다고 본다.

---

47) 제2차 시험은 제1차 시험에 합격한 해를 포함하여 5년간 응시가 가능하고, 동 기간 동안 과목별 60점 이상 득점한 경우에는 과목별 부분합격을 인정한다.

48) 본인이 기존 손해사정사 유자격자로서 현행시험에 응시, 합격한 경험에 비추어 보면 논술시험임에도 불구하고 문항의 수는 과거와 대동소이하나, 시험시간이 상대적으로 짧아 충실한 답안 작성에 어려움이 많았던 것을 경험했다.

49) 보험업법 시행령 제101조 제2항

50) 기술사, 기사, 기능장, 기능사 등

51) 가맹거래사, 감정평가사, 경영지도사, 공인노무사, 공인중개사, 관세사, 변리사, 세무사, 행정사 등

## 6. 기존 손해사정사에 대한 자격부여와 보수교육 등의 강화

전술한 바와 같이 현행제도는 기존 자격사에 대한 경과조치가 미흡하여 그들의 상대적 박탈감과 함께 신·구 자격사간에 업무영역에 대한 분쟁이 예상되므로 제도정착에 있어 상당한 진통이 따를 것으로 예상된다.

따라서, 기존 손해사정사는 종전 자격을 유지하되, 다른 업무영역의 직무에 대하여 그 업무범위를 확장하고자 하는 경우에는 금융당국이 정하는 심화된 보수교육을 이수하면 될 것이다.

그리고 제2차 시험수준에 상응하는 소정의 검정시험에 합격한 자에 대해서 통합 손해사정사로 전환이 가능하도록 명백한 경과조치를 두는 것이 보험소비자 보호는 물론 손해사정업 발전에도 기여할 것으로 여겨진다. 다만, 2007.8.30.까지 국가기술자격법에 의한 2급 이상의 자동차정비기능사 자격을 가지고 해당 손해사정 업무에 7년 이상 종사하여 무시험으로 제3종 대물, 차량 손해사정사 자격을 취득한 자는 형평성의 원칙상 경과조치 적용대상에서 제외함이 타당하다 하겠다.

이와 연계하여 꼭 필요한 손해사정사에 대한 양질의 보수교육을 의무화할 필요가 있는데, 금융당국은 주기적인 의무 연수교육을 실시하는 미국의 손해사정사 제도를 참고하여, 계속적인 보수교육을 통해 폭 넓은 전문지식과 손해사정 지식을 습득하도록 하여야 한다.

그래야 보다 전문화된 통합 손해사정사로 거듭날 수 있도록 제도적인 장치를 마련할 필요가 있다고 본다. 보수교육 실시기관으로는 고용 손해사정사의 경우 보험연수원 또는 손해보험협회에, 선임 및 독립 손해사정사는 한국손해사정사회에 위탁하여 정기적이고 체계적인 교육이 이루어지도록 하고, 고용, 선임 및 독립 손해사정사 간에 지식 및 업무교류가 가능하도록 세심한 배려가 필요하다고 본다.

끝으로, 현재 시험합격자에 대해 형식적으로 운영되고 있는 실무수습제도 역시 실질적인 실무수습체제로 전환하여 발전적이고 차원 높은 실무형 통합 손해사정사를 양성할 수 있도록 제도를 정비함이 필요하다고 본다.

## 7. 교육제도 및 연수제도의 개선방안

### 1) 손해사정사 실무전문화 과정의 이수 의무화

현재는 실무수습 기관이 수습시간과 논문정도만 확인하는 수준에 그치고 있어 적극적인 실무수습보다는 자격증 취득을 위한 관행적인 실무수습이 이루어지고 있어 전문화된 자격사를 양성하는 데에는 수습 교육내용이 절대적으로 부실한 상황이다.

따라서 현재의 형식적인 실무 수습제도에서 실질적인 실무수습제도로 전환하여 질적 향상을 도모하여야 양질의 실무형 전문가가 배출될 수 있다고 본다. 이를 위해 실무수습 이수과정을 체계화해서 인보험과 재물보험으로 구분<sup>52)</sup>하고 선택하도록 해서 급변하는 보험시장의 환경변화, 광범위한 보험 상품, 다양하고 전문적인 실무능력을 배양할 필요성이 크다고 본다.

구체적인 실무 수습교육 방안으로는 현재 손해사정사회가 실시하는 보수교육의 정착단계를 거친 후 경험축적에 따른 세부적인 전문화과정 방안을 검토하여 시행하는 것도 한 방안이 될 수 있겠다. 즉, 실무형 전문가를 육성하기 위해서 한국손해사정사회를 실무 수습기관에 추가하여 손해사정사의 실무수습의 계획, 시행, 관리, 지도, 감독을 맡도록 함으로써 실무 전문화과정의 하나로 승화시킬 필요가 있다고 본다.<sup>53)</sup>

### 2) 시험제도 운영방식의 변경

시험 출제위원의 성향에 따라 출제범위 및 난이도가 변동하는 문제점을 해결하기 위해 문제은행 방식을 도입할 필요가 있다. 현재 국가의 위임을 받아서 시행하고 있는 한국산업인력공단의 국가 자격시험에서와 같이 문제은행식으로 시행하는 방법도 고려해 볼 수 있다

또한, 축적된 기출문제를 응용하는 방법도 있을 수 있다. 아니면 제도 도입

52) 각 보험종목별 세분화

53) 관련법규 : 보험업 감독규정 제9-13조

초기에는 시험문제의 축적이 어려우므로 문제은행 방식은 장기과제로 검토되는 것이 좋을 듯하다.

이울러 신규 도입된 일부 시험과목의 경우에는 학습범위와 수준에 대한 정보 제공을 위해 표준교재를 발간하여 수험생들의 부담을 덜어줄 필요가 있고 이를 위해 손해사정사회에서 필독서를 선정하여 공시하는 방안도 좋을 듯하다.

### 3) 손해사정사에 대한 교육 및 관리방안

손해사정사의 보수교육과 관련하여 별도의 명시적 규정이 없어 자격을 취득하고 나면 제대로 된 교육의 기회가 단절됨으로 인하여 전문성이 떨어지고 급변하는 손해사정 관련 기술과 기법의 습득이 어려워 변화에 적극적이며, 능동적으로 대응하지 못하는 측면이 있다.

현재는 한국손해사정사회 주관으로 1년에 2~3회 정도의 워크숍이나 손해사정사회 홈페이지를 통한 공시활동 등을 활용해서 일부 전문자료를 제공하는데 국한된 상황이다.

이러한 문제점을 개선하기 위해서는 손해사정사에 대한 정기적, 체계적 보수교육을 시행할 수 있는 제도적 장치의 마련이 시급한데, 손해사정사회에 자율적 보수교육을 이수토록해서 손해사정서비스의 균질화 및 고도화를 도모할 필요가 있다고 본다.

이를 위해 손해사정사회에 자체 교육시스템을 마련하거나 손해 사정교육 전문기관과 네트워크를 구축해서 다른 전문 자격사들과 같이 연간 최소 20시간 내지는 30시간 정도의 보수교육을 의무화할 필요가 있다고 본다.<sup>54)</sup>

54) 관련법규 : 보험업 감독업무 시행세칙 제6-21조 4항, 제6-23조 복원

## V. 결론

우리나라 손해사정사 시험제도의 개선을 위한 방안을 제시하고자 하였다.

현행 손해사정사 자격 및 시험제도는 과거 5가지 종별로 구분하던 것을 단순히 4가지로 통합한 수준에 불과한 것으로 기존 및 신규 손해사정사 간 업무영역에 대하여 또 다른 분쟁의 씨앗을 제공할 뿐만 아니라 보험소비자의 보호에도 여전히 미흡한 것으로 보인다.

미국의 경우 공공 손해사정사는 통합자격으로, 독립 손해사정사는 통합자격과 종목별자격으로 분리, 운영되고 있다.<sup>55)</sup> 따라서 우리도 그동안 미루어왔던 통합 손해사정사 시대를 차체에 확립하는 제도개선이 필요하다. 이러한 손해사정사 자격 및 시험제도 개선은 조속히 진행할 필요가 있다고 본다.

모든 보험사고 분야의 손해사정 업무를 수행할 수 있는 전문성이 제고된 통합 손해사정사로 자격제도가 단일화가 된다면 보험소비자는 복수의 손해사정사에게 업무를 위임할 필요가 없어 번거로움을 덜고 비용절감의 효과를 가져 올 수 있을 것이다.<sup>56)</sup> 보험자 입장에서도 당장은 손해사정사 수급에 어려움이 있을 수 있으나, 자기 손해사정 업무비율을 줄이고 외부위탁 등을 통한 선임 손해사정사 비율을 늘려나간다면 고용 손해사정사 1인당 2인 이내의 보조인 활용규정<sup>57)</sup>의 준수에도 큰 흠결이 없을 것이다.

그뿐만 아니라 금융당국도 종류별 손해사정사 자격 및 시험제도 운영과 감독에 대한 불필요한 행정력 소모를 줄일 수 있어 손해사정사라는 국가전문자격제도가 국민에게 한 걸음 더 다가갈 수 있는 계기가 될 수 있을 것으로 보인다.

손해사정 업무는 상행위 성격을 띠고 있는 보험계약에 있어서 계약당사자간의 중립적인 존재로서 전문자격을 갖춘 자로 하여금 보험금에 대한 산정업무를 담당

55) 이정호·김명규, 전제논문, 52면

56) 단일 손해사정사로 통합할 경우에도 해상 손해사정사는 그 전문성에 비추어 영미법계 국가처럼 별도로 존치시키자는 주장도 있으나(김명규, 사정사 종별·업무영역 단일화해야, 보험신보, 2005.3.21.), 그보다는 전문화된 보수교육 등의 실시로 과감하게 단일화 하는 것이 타당하다고 본다.

57) 보험업감독업무 시행세칙 제6-21조 제2항

하게 함으로써 손해사정 업무의 지상명제라고 할 수 있는 공정성, 신속성, 독립성을 견지하고, 궁극적으로는 보험 수요자로부터 보험에 대한 이미지 쇄신을 꾀하는 데에도 일조하게 된다는 점에서 제도의 존재의미를 찾을 수 있을 것이다.

이렇게 중요한 손해사정사를 위한 시험제도야말로 중요하기 때문에 손해사정사 시험에 추가로 민법총칙 등 법률관련 기초과목을 시험과목에 포함시키고, 기존의 종별 구분 없이 각 보험약관 및 실무과목을 통합하거나 세분화할 필요가 있다.

이를 위해서는 공통 시험과목을 확대하고 통합 조정하여 손해사정사 양성 중심의 체제로 전환시켜 시대에 부합하는 시험제도의 현실화를 이를 필요성이 있다.

## 〈참고문헌〉

- 김동민, 우리나라 손해사정제도 활성화 방안에 관한 연구, 목원대 산업정보인론 대학원 석사학위논문, 2016
- 김명규, “손해사정업무는 사실상 보험사업자가 하고 있어”, 보험법률(통권39호), 보험신보사, 2001
- 김명규, “손해사정사 시험제도 개선방안”, 한국손해사정학회 창립 2주년 기념 학술대회 발표자료, 2010
- 김명규, “손해사정사(업)의 현황 및 개선방안” 한국손해사정학회 창립 4주년 기념학술대회, 2012
- 김명규, “공정하고 객관적인 손해사정제도 확립의 바람직한 발전방향”, 한국손해사정학회 하계학술대회, 2013
- 김승제, 손해사정인 제도의 당면과제와 운용방안, 월간손해보험(통권 제198호), 손해보험협회, 1985
- 김정주, 국내 손해사정사 제도의 입법적 개선방안, 정책보고서(제34호), 국회입법조사처, 2014
- 김현록, 손해사정사 자격 및 시험제도 개선을 위한 제언-통합 손해사정사를 중심으로-, 손해사정연구 통권 제11호, 2015 한국손해사정학회
- 박성훈, 우리나라 자동차보험 대인손해사정인 제도의 문제점과 개선방안에 관한 연구, 대구대 사회개발대학원 석사논문, 1997
- 송태희, 현행 자동차보험의 문제점과 개선방안, 월간손해보험(통권 제259호), 손해보험협회, 1990
- 양병희, 손해보험과 손해사정인 제도, 월간손해보험(통권 제261호), 손해보험협회, 1990
- 양승규 · 김성태 · 장경환 · 정호열, 손해사정인의 법적 지위에 관한 고찰(보험금에 관한 의견개진권을 중심으로), 보험법연구, 삼지원, 1995
- 이정호 · 김명규, 손해사정사 제도의 선진화와 경쟁력 강화방안, 한국손해사정학회 추계학술대회 발표논문집, 2012
- 장천수, 보험가입자 권익보호를 위한 손해사정인 제도의 활성화 방안에 관한 연구, 국민대학교 석사학위논문, 1993

- 정중영, 글로벌보험, 문영사, 2014
- 조규성, 손해사정사 제도의 효율적 운영을 위한 개선방안 고찰, 소비자보호를 위한 손해사정사 제도 개편 어떻게 할 것인가?, 금융소비자원, 2013
- 조규성, 손해사정사 제도의 효율적 운영을 위한 제언, 동아법학(제58호), 동아법학연구소, 2013
- 조규성, 손해사정사의 업무행위에 대한 변호사법 위반여부와 관련된 비판적 고찰, 동아법학(제50호), 동아대 법학연구소, 2011
- 최규학, 손해사정인 제도의 정착방안에 관한 소고, 월간손해보험(통권 제267호), 대한손해보험협회, 1991
- 최석우, 손해사정업의 개방에 따른 질적 선진화 방안, 월간손해보험(통권 제350호), 손해보험협회, 1997
- 한국보험공사, 영국 보험시장에 있어서의 손해사정인의 역할, 보험조사월보(제101호), 1986
- 한국보험학회, 보험학 50년, 문영사, 2014
- 한창희 · 김광국 · 김명규 · 조규성, 손해사정사 자격 및 시험제도 개선방안, 금융소비자원, 2013
- 금융감독원, <http://www.fss.or.kr/fss/kr/main.html>
- 금융소비자보호처 <http://consumer.fss.or.kr/fss/consumer/>
- 대한민국 국회 <http://www.assembly.go.kr/>
- 보험개발원 <http://www.kidi.or.kr/>

## **Abstract**

The claim-adjuster system is a specialist system that promptly and fairly the amount of damages and insurance from insurance accidents.

The claim-adjuster will pass the exam conducted by the Financial Supervisory Service and register the qualification after 6 months of practical training.

This study examines the problems of the current Claim-adjuster examination system. And suggests ways to improve the examination system as an unified claim-adjuster. I would like to propose changes and additions of examination subjects, decision method for successful applicants, and selection criteria.

※ **Key words** : Insurance Business Act, Claim-adjustment, Claim-adjuster, Examination system, Examination subjects, Selection criteria