

통합손해사정사 제도의 도입에 관한 제언 (Proposal for the introduction of an Integrated Claim Adjuster system)

김명규* · 백주민**
Myungkyu Kim Jumin Baek

<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, 통합손해사정사로 제도 개선방안을 제시하고, 시험과목의 변경과 추가 등도 제안하였다.

※ 국문 주제어 : 보험업법, 손해사정사, 통합손해사정사, 시험제도, 시험과목

* 제1저자, 목원대학교 부동산금융보험융합학과 교수(ksonsa@mokwon.ac.kr)

** 공동저자, 한국손해사정사회 부회장, 경영학박사, 목원대학교 부동산금융보험융합학과 겸임교수

I. 서 언

본 논문은 2013년 발행된 「소비자보호를 위한 손해사정사 제도 개편 어떻게 할 것인가?」(금융소비자원, 2013. 6)에 게재된 논문 ‘손해사정사 자격 및 시험제도 개선방안’을 근간으로 시대환경에 걸맞게 수정·보완하고자 한다.

손해사정사 제도는 보험사고로 인한 손해액 및 보험금 사정을 전문인인 손해사정사가 하도록 1978년부터 시행되고 있다. 자격제도의 유형 및 시험제도는 종별 제1종, 제2종, 제3종 대인, 제3종 대물·차량, 제4종 손해사정사로 유지해오다가 2014년부터 재물, 차량, 신체, 종합 손해사정사로 변경 일부 통합하였다(총리령 제948호, 2011. 1. 24, 일부개정). 또한, 시험과목 및 그 선발방법에서는 큰 변동 없이 유지해오고 있다.

이와 같이 일부 통합하여 운영하고 있지만, 기존 자격과 통폐합을 정리하지 못함으로써 11종류가 되어 서로 업무(직무)영역에 대한 혼란만 초래하게 되었다. 따라서 복합적인 보험사고를 당한 보험소비자 역시 업무영역별로 세분된 손해사정사의 업무영역을 제대로 알지 못해 실제 보험사고로 인한 보험금 청구과정에서 손해사정사의 적정한 조력을 받지 못하여 불편한 것도 사실이다. 또한, 2차 시험과목의 경우 지나치게 전문분야 각종 보험별 시험과목으로 인해 일반인과 학생들의 경우 응시 자체의 진입이 어렵고, 기존 보험회사 근무자인 경우에도 실무와 다른 보험영역을 공부하여야 하는 어려움이 있다(예, 신체손해사정사의 경우 생명보험회사는 자동차보험을 취급하지 않는데, 생보사 근무자는 직무와 관계없는 자동차보험의 이론과 실무를 공부하여야 함).

특히 현재 시행되고 있는 업무영역별 시험과목에는 일상법상 필요한 민법 등 기초법률 과목이 누락되어 있어 이와 관련된 평가 부분에 있어 취약점을 들어내고 있다. 또한, 영어와 회계학은 영역별에 따라 채택된 경우와 채택되지 않은 경우로 나누어져 통일성이 없으므로 인해 수험생이나 일반 국민의 제도에 대한 이해도와 접근성을 낮게 하는 요인이 되어왔다.

현행 손해사정사 자격제도에 의하면 시험과목에 있어서 많은 변화가 있으므로 이하에서는 시험과목에 대한 문제점을 분석하고 이에 대한 필자의 의견을 개진하고 나아가 손해사정사의 전문성 제고를 위해서 전문교육의 강화 등 손해사정사가 전문화된 제도로서 인정받을 수 있는 개선방안에 대한 의견을 개진하고자 한다.

II. 현행 손해사정사 자격제도

1. 손해사정사의 시대별 변천

우리나라 손해사정사 제도는 1978년 이후에 시대별로 <표 1>과 같이 변천 과정이 있었다.

<표 1> 손해사정사의 변천 과정

| 구분 | 1978. 3. 1~ | 1981. 4. 23~ | 1991. 12. 1~ | 2003. 8. 30~ | 2014 이후 |
|----|---------------------------------|---------------------------------|---|---|------------------------|
| 1종 | 화재, 특종보험 | 화재, 특종보험 | 화재, 특종보험 | 화재, 특종보험(책임기 술·신용손해·도난·유라동 물·원자력비용보험 등) | 재물손해사정사 ^{주5)} |
| 2종 | 해상보험 (선박·적하·항공·운 송보험을 포함) | 해상보험 (선박·적하·항공·운 송보험을 포함) | 해상보험 (선박·적하·항공·운송보 험을 포함) | 해상보험 (선박·적하·항공·운송보 험을 포함) | |
| 3종 | 자동차보험 | 자동차보험 | 대인손해사정사 (자동차사고로 인한 사람 의 신체와 관련된 손해) | 대인손해사정사 (자동차사고로 인한 사람 의 신체와 관련된 손해) | 신체손해사정사 ^{주6)} |
| | | | 대물·차량손해사정사 (차량 및 기타 재산상의 손해) ^{주2,3)} | 대물·차량손해사정사 (차량 및 기타 재산상 의 손해) | 차량손해사정사 ^{주7)} |
| 4종 | 보증보험 ^{주1)} | — | — | 상해·질병·간병보험 ^{주4)} | 신체손해사정사 ^{주6)} |

※ 자료 : 한국손해사정사협회

- 주1) 보증보험 손해사정사(종전 제4종)업무는 채권추심업무로 변호사법 위반 소지가 있어 폐지됨
- 주2) 1993년 이전 제3종 손해사정사는 대인 및 대물·차량 손해사정사로 인정(경과조치)
- 주3) 2급 이상의 자동차보험기능사 자격자가 보험회사 등에서 해당분야 손해사정업무에 7년 이상 종사한 경우 제3종 손해사정사 중 대물·차량손해사정사의 1, 2차 시험 면제(2007. 8. 30일까지만 인정)
- 주4) 2005년 이전 제1종 손해사정사 합격자에 대해 제1종 및 제4종 손해사정사로 인정(경과조치)
- 주5) 2014년 이후로는 종전 제1종 손해사정사와 제2종 손해사정사가 통합되어 재물손해사정사 시험 시행
- 주6) 2014년 이후로는 종전 제3종대인 손해사정사와 제4종 손해사정사가 통합되어 신체손해사정사 시험 시행
- 주7) 2014년 이후로는 제3종대물 손해사정사와 차량 손해사정사로 개칭되어 시험 시행

2. 손해사정사의 구분

먼저, 현행 손해사정사 제도는 업무(직무)영역별로 2014. 1. 1.부터 재물손해사정사, 차량손해사정사, 신체손해사정사, 종합손해사정사로 <표 2>와 같이 구분되어 있다(종전에는 제1종, 제2종, 제3종대인과 제3종대물, 제4종 손해사정사로 구분함).

<표 2> 국내 손해사정사의 분류 및 취급보험

| 분류 | | 취급보험 |
|-------------|-----------------------|--|
| 신체 손해사정사 | 1종 대인 + 3종 대인 + 4종 | 일반배상의 대인배상, 자동차보험의 자기신체 및 대인배상 및 생명, 간병, 제3보험의 손해사정 업무 등 신체관련 손해사정 |
| 재물 손해사정사 | 1종 재물 + 1종 대물 + 2종 | 화재나 특종, 일반배상의 대물배상 및 해상 또는 항공사고의 손해사정 업무를 수행 |
| 차량 손해사정사 | 3종 대물 | 자동차보험의 차량 및 대물 관련 손해사정 업무를 수행 |
| 종합 손해사정사 | 통합 | 상기 모든 자격(신체/손해/차량)의 취득 시 등록하여 손해사정 업무를 수행 |

자료: 보험업법시행규칙 제52조의 내용 재구성

다시 정리하면, 신체손해사정사는 자동차나 책임, 상해, 질병, 간병 등 그 밖의 보험사고로 인한 사람의 신체와 관련되며 종전의 3종(대인)과 4종을 통합한 것이다. 재물손해사정사는 자동차를 제외한 화재나 해상, 책임, 기술, 권리, 도난, 유리, 동물, 원자력, 비용, 날씨 등 보험사고로 인한 재물손해와 관련되며, 종전의 1종과 2종을 통합한 것이다. 차량손해사정사는 자동차사고로 인한 차량과 그 밖의 재산상의 손해액을 담당하며 종전의 3종(대물)과 같아서 명칭만 바뀐 것이다. 종합손해사정사는 위에 언급한 것을 모두 포함하여 손해액을 사정하는 경우로 별도의 시험을 거치지 않고 신체 손해사정사, 재물 손해사정사와 차량 손해

사정사 자격을 모두 취득하는 경우 금융감독원에 종합 손해사정사로 등록할 수 있다(보험업법 시행규칙 제52조).

다음으로 직무수행 형태에 따라 고용손해사정사, 독립손해사정사 나누어진다. 고용손해사정사는 보험회사에 고용되어 직원 신분으로 손해사정업무를 담당하며, 독립손해사정사는 보험회사에 고용되지 않은 독립적으로 손해사정업무를 하는 자를 말한다(보험업감독규정 제9-12조).

하지만 독립손해사정사는 손해사정업무를 위탁받는 주된 업무가 보험회사 또는 보험소비자에 따라 성격을 달리하고 있는데, 현행 보험업법령 및 보험업감독규정 등에서 이를 명확히 구분하지 않고 있다(이정호·김명규, 2013)¹⁾.

3. 손해사정사 현황

(1) 손해사정사 시험합격자 수

1978년에서 2013년까지 종전 제도로 시행된 손해사정사 종별 시험합격자는 <표>와 같이 총합격자는 8,508명이고, 제3종 합격자(대인, 대물 포함)가 72.62%(6,179명)로 가장 많고, 다음으로 제1종 합격자가 11.18% (952명), 제4종 합격자가 12.59% (1,072명), 제2종 합격자가 3.58% (305명)의 순이다.

2014년부터 2023년까지 실시된 손해사정사 직무분야별 시험합격자는 <표 3>과 같이 총합격자는 5,561명이고, 신체 합격자가 72.43% (4,028명)으로 가장 많고, 다음으로 차량 합격자가 18.76%(1,043명), 재물 합격자가 8.81%(490명) 순이다.

1) 독립손해사정사는 손해사정업무를 위탁받는 주된 업무대상이 보험회사, 보험소비자에 따라 성격을 달리하는데, 현행 보험업법령 및 보험업감독규정 등에서 이를 명확히 구분하지 않고 있어 보험소비자는 많은 혼란과 오해를 하고 있다. 이에 실무현장에서는 보험회사로부터 위탁받는 경우는 위탁손해사정사라 부르고, 보험소비자로부터 위탁받는 경우는 그대로 독립손해사정사라는 명칭을 사용하고 있어 업무수행 형태상 고용손해사정사, 위탁손해사정사, 독립손해사정사 3종류로 구분하고 있다.

<표 3> 손해사정사 시험합격자 수

2023년 9월말 기준(단위 : 명)

| 구 분 | 손해사정사 | | | | | 소 계 |
|--------------|-------|-----|-----------|-----------|-------|--------|
| | 제1종 | 제2종 | 제3종 대물 | 제3종 대인 | 제4종 | |
| 78~96년 합격자 | 261 | 123 | 429 | 518 | | 1,331 |
| 97년~현재 시험합격자 | | | 1,650 | | | 1,650 |
| 97년 합격자 | 20 | 20 | 16 | 51 | | 107 |
| 98년 합격자 | 30 | 20 | 11 | 100 | | 161 |
| 99년 합격자 | 30 | 20 | 7 | 100 | | 157 |
| 00년 합격자 | 35 | 20 | 15 | 130 | | 200 |
| 01년 합격자 | 36 | 11 | 30 | 150 | | 227 |
| 02년 합격자 | 60 | 11 | 10 | 213 | | 294 |
| 03년 합격자 | 72 | 15 | 26 | 263 | | 376 |
| 04년 합격자 | 51 | 9 | 26 | 203 | | 289 |
| 05년 합격자 | 50 | 9 | 25 | 203 | 50 | 337 |
| 06년 합격자 | 50 | 4 | 40 | 201 | 80 | 375 |
| 07년 합격자 | 40 | 4 | 50 | 204 | 101 | 399 |
| 08년 합격자 | 41 | 7 | 51 | 201 | 100 | 400 |
| 09년 합격자 | 37 | 8 | 60 | 200 | 130 | 435 |
| 10년 합격자 | 40 | 4 | 50 | 200 | 130 | 424 |
| 11년 합격자 | 38 | 6 | 50 | 204 | 130 | 428 |
| 12년 합격자 | 30 | 6 | 101 | 170 | 150 | 457 |
| 13년 합격자 | 31 | 8 | 101 | 120 | 201 | 461 |
| 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 |
| 18년 합격자 | 49 | | 101 | 409 | | 559 |
| 19년 합격자 | 42 | | 100 | 328 | | 470 |
| 20년 합격자 | 40 | | 100 | 325 | | 465 |
| 21년 합격자 | 50 | | 111 | 343 | | 504 |
| 22년 합격자 | 50 | | 110 | 340 | | 500 |
| 23년 합격자 | 50 | | 110 | 340 | | 500 |
| 소 계 | 490 | | 1,043 | 4,028 | | 5,561 |
| 총 계 | 1,747 | | 3,791 | 8,531 | | 14,069 |

* 자료 : 보험개발원(1978년~1998년까지 금융감독원 시험실시)

그리고 현재까지 영역별 시험합격자를 합산하면 <표 3>과 같이 2023년 9월 말 현재 손해사정사 2차 시험합격자는 총 14,069명, 신체 손해사정사(3종대인, 4종 포함)가 60.64%(8,531명), 차량 손해사정사(3종대물 포함)가 26.95%(3,791명), 재물 손해사정사(1종, 2종 포함)가 12.42%(1,747명)를 차지하고 있다.

(2) 손해사정사 등록인원

2023년 9월말 현재 손해사정사 등록인원의 현황은 <표 4>에서와 같이 총 13,074명이며, 분야별로 인신손해사정사는 총 7,790명(59.58%)으로 신체 3,436명(26.28%), 제3종대인 3,333명(25.49%), 4종 1,021명(7.81%)으로 분포되고, 차량손해사정사(제3종대물 포함)는 총 3,681명(28.16%)을 차지하며, 재물손해사정사는 총 1,586명(12.13%)으로 제1종 920명(7.04%), 제2종 276명(2.11%), 재물 390명(2.98%)으로 분류된다. 세분화하여 분야별로 구분하면 신체분야가 가장 많고, 다음으로 차량, 재물 분야 순이며, 종합 손해사정사는 17명(0.13%)으로 가장 적게 차지하고 있다.

<표 4> 손해사정사 등록인원

2023년 9월말 기준(단위 : 명)

| 구 분 | | 인원수 | | 비고 |
|-------------|--------------------|--------|--------|-------|
| 재물손해 | 제1종 기존(1종,4종) | 575 | 1,586 | |
| | 제1종 신규 | 345 | | |
| | 제2종 | 276 | | |
| | 재 물 | 390 | | |
| 자동차 물적손해 | 차 량 (제3종 대물 포함) | 3,681 | 3,681 | |
| 인신손해 | 제3종 기존(대인·대물) | 457 | 3,333 | 7,790 |
| | 제3종 대 인 | 2,876 | 4,457 | |
| | 제4종(제3보험) | 1,021 | | |
| | 신 체 | 3,436 | | |
| 중 합 | | 17 | 17 | |
| 합 계 | | 13,074 | 13,074 | |

* 자료 : 금융감독원

(3) 손해사정업 종사자현황

한국손해사정사회와 대한손해사정법인협회의 자료에 따르면 <표 5>와 같이 전국적으로 약 5,774명의 손해사정사가 활동하고 있는 것으로 파악된다. 이중 보험회사에 고용된 손해사정사가 3,191명으로 약 55.26%, 자회사가 843명으로 약 14.60%, 보험회사로부터 위탁을 받아 손해사정업무를 수행하는 위탁손해사정사는 약 800명으로 약 13.86%, 독립적으로 손해사정 업무를 수행하는 독립손해사정사가 940명으로 16.28%를 차지하고 있으며 점차 늘어나고 있는 수치이다(한국손해사정사회, 2018. 12월, 대한손해사정법인협회, 2022. 2월 확인 자료). 그리고 손해사정사는 ‘보험업감독규정’에 따라 “보조인을 활용할 수 있으며 이들의 “업무범위는 손해발생사실 확인, 손해액과 보험금 사정 등을 보조하게 되어있다. 이 경우, 고용손해사정사는 2인 이내이며, 독립손해사정사는 5인 이내의 보조인을 활용할 수 있다”(보험업감독업무시행세칙 제6-21조 보조인의 자격 등).

<표 5> 손해사정업무 종사자현황

| 구분 | 보험회사 | 자회사 | 위탁 | 독립 | 합계 |
|-------|-------|-------|---------|-------|--------|
| 손해사정사 | 3,191 | 843 | 약 800 | 940 | 5,774 |
| 보조사무원 | 2,881 | 3,968 | 약 9,000 | 727 | 16,576 |
| 계 | 6,072 | 4,811 | 9,800 | 1,667 | 22,350 |

*주 : 1. 보험회사와 자회사, 독립손해사정업자 종사자현황은 한국손해사정사회 (2018. 12월 기준)

2. 위탁 손해사정법인 종사자 현황은 대한손해사정법인협회 추정(2022. 2월 기준)

4. 자격 시험과목 및 합격자 결정

(1) 현행 시험과목 및 시험방법

현행 손해사정사의 제1차 시험과목은 보험업법, 보험계약법(상법 중 보험편), 손해사정이론 3과목이 있으나, 재물 손해사정사에 응시하는 경우에는 영어(공인인증 시험으로 대체)가 추가되어 4과목이며, 시험방법은 객관식(4지 선택형)으로 실시된다.

제2차 시험과목은 재물 손해사정사는 회계원리, 해상보험의 이론과 실무(상법 해상편 포함) 및 책임, 화재, 기술보험 등의 이론과 실무로 3과목이고, 신체 손해사정사는, 의학이론, 책임보험, 근로자 재해보상 보험의 이론과 실무, 제3보험의 이론과 실무 및 자동차보험의 이론과 실무(대인배상 및 자기신체손해)로 4과목이며, 차량 손해사정사는 자동차보험의 이론과 실무(대물배상 및 차량손해), 자동차 구조 및 정비 이론과 실무로 2과목이다.

현행 손해사정사의 시험과목은 <표 6>과 같고, 시험방법은 논술형(약술형 또는 주관식 풀이형)으로 시행한다.

<표 6> 손해사정사 시험 과목(보험업법시행규칙 제53조 제1항 관련)

| 종류 | 제1차 시험 | 제2차 시험 |
|----|--|--|
| 재물 | 1) 보험업법 2) 보험계약법(상법 보험편) 3) 손해사정이론 4) 영어(공인시험으로 대체가능) | 1) 책임·화재·기술보험 등의 이론과 실무 2) 해상보험의 이론과 실무(상법 해상편 포함) 3) 회계원리 |
| 차량 | 1) 보험업법 2) 보험계약법(상법 보험편) 3) 손해사정이론 | 1) 자동차보험의 이론과 실무(대물배상 및 차량손해) 2) 자동차 구조 및 정비이론과 실무 |
| 신체 | 1) 보험업법 2) 보험계약법(상법 보험편) 3) 손해사정이론 | 1) 책임보험·근로자재해보상보험의 이론과 실무 2) 의학이론 3) 제3보험의 이론과 실무 4) 자동차보험의 이론과 실무(대인배상 및 자기신체손해) |

(2) 합격자 결정방법

절대평가에 의하여 합격자를 결정하며, 절대평가에 의한 합격자가 최소 선발예정 인원²⁾에 미달하면 미달인원에 대하여 상대평가에 의해 합격자를 결정한다³⁾.

합격자를 결정하는 세부적인 내용은 다음과 같다.

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

둘째, 다만, 금융감독원장이 손해사정사의 수급상 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 일반 응시자에게만 적용한다.

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

Ⅲ. 현행 손해사정사 제도의 문제점

1978년 이후 2014년 개정까지 수차례 걸쳐 제도를 개선한 결과 현재 손해사정사는 11가지 종별에 달하고 있다. 따라서 이로 인한 문제는 현장에서 다음과 같이 나타난다.

우선, 일반 국민인 보험소비자는 보험사고로 인한 보험금청구와 관련하여 어느 손해사정사를 선택해야 할지 알기가 힘들므로 손해사정사 제도 활용하기가 매우 어렵다.

2) 연간 최소선발예정 인원을 2014~2020년까지 재물 손해사정사 40명, 차량 손해사정사 100명, 신체 손해사정사 320명, 2021~ 2023년 현재까지 재물 50명, 차량 손해사정사 110명, 신체 손해사정사 340명으로 하고 있다.

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

다음으로 보험업감독업무 시행세칙 제6-21조에서는 보험회사, 자회사, 위탁손해사정업자, 독립손해사정업자까지 모두 종별자격사를 일정비율로 보유 유지하여야 하는 데 이를 현실적으로 지키기가 매우 어렵다고 본다.

이와 같이 복잡한 손해사정사 제도는 보험소비자의 혼란을 초래하며, 보험에 대한 부정적 인식을 야기하고, 결국 불이익은 보험소비자에게 귀결된다.

따라서 지난 46년간의 혼란을 제대로 정비하여 손해사정 절차상 과도한 사회적 비용과 업무상 혼란을 마무리하고 손해사정업의 안정성과 지역별 전문인력 수급 문제를 더 이상 미뤄서는 안 되는 시점이라 하겠다.⁴⁾

1. 현행 업무영역별 자격제도의 문제점

과거 손해사정사 자격증 제도는 1종부터 4종까지 보험종목별로 지나치게 세분되어 있어, 복합적인 보험사고를 당한 보험소비자가 현실적으로 손해사정사의 업무내용을 영역별로 구분해서 확인해야 하는 번거로움도 있었고 손해사정사제도의 적절한 활용에 어려움도 많았다. 이로 인해 손해사정 비용이 증가하는 등 정당한 소비자의 권익보호에도 어려움이 많았고, 감독당국의 입장에서도 불필요한 행정의 낭비 요인으로 작용했다. 이런 상황에서 2014년부터 시행하고 있는 현행 손해사정사 자격 및 시험제도에서 자격증을 일부 통합하여 3가지로 단순화한 것은 진일보한 제도로서 전체 통합을 위한 계기를 마련하였다고 보인다.

하지만 이는 종전에 양산된 구 1~4종의 5종별과 신 재물, 신체, 차량, 종합 4분야별이 중첩되어 최소한 11종류의 손해사정사가 탄생시키는 제도가 되고 말았다. 그래서 실무현장에서 업무를 하면서 다시 시험공부만 계속 수년씩 매달려야 하는 불합리한 일이 발생하게 되었다. 따라서 오히려 종전보다 더 혼란을 가중하는 결과만을 초래하였고, 특히 종전 1~4종 보험종목별 자격에게 재시험이라는 미봉책을 내세움으로써 문제의 해결이 아니라 업무경험과 실무능력이 아닌 출신을 제기하는 불행스러운 일이 연속되고 있다.

4) 김선정, “손해사정사 자격제도 통합에 대한 관견”, 한국손해사정사학회, 손해사정사 자격제도 통합을 위한 정책토론회, 2023. 7. 10, p.15

이것은 유사 국가자격증 제도 중에 손해사정사와 같이 세분되어 운영되는 경우는 전혀 없는 상황이라 매우 난감한 문제라 하겠다. 예컨대, 형사와 민사 변호사로 구분되지 않고, 산업재해와 노무관리 노무사로 구분되지 않으며, 토지와 건물 감정평가사로 구분되지 않는다. 따라서 이처럼 손해사정사 제도도 종목 구분 없이 단일 손해사정사로 통합될 필요가 있다.

2. 현행 시험제도의 문제점

현행 제도는 전술한 바와 같이 2014년 이전에 보험종별로 구분된 손해사정사(제1종~제4종)에서 재물손해사정사, 차량손해사정사, 신체손해사정사, 종합손해사정사로 변경하였고, 보험업법 시행규칙 부칙 제3조(손해사정사 구분에 관한 경과조치)에 의하면, 이 규칙 시행 당시 종전의 규정에 따른 손해사정사의 종류 및 업무범위에 대해서는 종전의 규정에 따르도록 하였고, 이 규칙 시행 당시 종전의 규정에 따라 손해사정사 제2차 시험에 합격한 사람의 등록에 관하여는 종전의 규정에 따르도록 하였다.

아울러 종전의 규정에 따른 손해사정사가 구 보험업법 시행규칙 제52조 제1항의 개정규정에 따른 손해사정사로 등록하려는 경우에는 제53조의 개정규정에 따른 2차 손해사정사 시험에 다시 합격하여야 한다.⁵⁾

끝으로 종전의 규정에 따른 손해사정사는 다음 각호의 구분에 따라 제52조 제1항의 개정규정에 따른 손해사정사로 등록을 신청할 수 있는데, ① 종전의 규정에 따라 제1종 손해사정사와 제2종 손해사정사로 모두 등록한 사람은 '재물손해사정사'로, ② 종전의 규정에 따라 제3종 대물·차량손해사정사로 등록한 사람은 '차량손해사정사'로, ③ 종전의 규정에 따라 제1종 손해사정사, 제3종 대인손해사정사 및 제4종 손해사정사로 모두 등록한 사람은 '신체손해사정사'로, ④ 종전의 규정에 따라 제1종 손해사정사, 제2종 손해사정사, 제3종 대인손해사정사, 제3종

5) 2014년 당시 이 규칙 시행일부터 5년 이내(2018년까지)에 종전의 규정에 따른 제2차 시험 과목과 동일한 제2차 시험 과목의 시험을 한시적으로 면제제도를 시행하였다.

대물·차량손해사정사 및 제4종 손해사정사로 모두 등록한 사람은 '종합손해사정사'로 등록을 신청할 수 있도록 하였다.

우선 보험종목별로 구분되었던 이전의 자격제도에서 시행되었던 시험과목을 단순히 종별 구분을 없애면서 그대로 통합한 수준에 불과한 개선안이 되고 말았다.

IV. 통합손해사정사와 실무수습의 제도 개선방안

현행 손해사정사 제도는 앞에서 언급한 문제 외에 다음과 같은 3가지의 기본적인 난맥상을 가지고 있다.

먼저, 일반국민을 상대로 하는 법률서비스 전문자격인 국가자격에서 손해사정사처럼 세분화된 경우는 거의 없다 하겠다. 예를 들어 형사, 민사 변호사, 산재, 노무관리 노무사, 토지, 건물 감정평가사로 구분하지 않고, 같은 보험전문인인 보험계리사도 연금, 생명, 손해로 구분하지 않는다.

다음으로 손해사정사가 대학생이나 젊은이들이 쉽게 학습하고 교육을 통해 직무에 대한 이해와 본인의 적성에 맞는 직업을 사전에 탐색할 수 있도록 기초적인 시험이어야 용이하게 진입할 수 있어야 한다. 그리고 보험전공자에게 다양한 분야의 경력개발 기회를 제공, 취업역량을 강화하여 졸업 후 단절 없이 노동시장에 조기진입 할 수 있도록 시험제도가 설계되어야 한다. 그러나 손해사정사 2차 시험과목은 마치 보험회사 승진 시험과목과 같이 세분화되어서 일반인의 진입장벽인 보험회사 직원들의 '그들만의 리그' 시험으로 전락하였다 해도 과언은 아니다.

마지막으로 생명보험회사 직원이 시험 응시할 경우 업무 무관한 책임보험·근로자재해보상보험의 이론과 실무, 자동차보험의 이론과 실무(대인배상 및 자기신체손해) 시험 준비하는 것도 생경하지 않나 사료된다.

1. 자격시험 제도 단순화와 실무수습 전문화의 필요성

현재 손해사정사 제도는 과거에 비하면 양성체제이며, 새로운 취업과 직업의 창구역할을 하려면 많은 사람이 진입이 용이하도록 손해사정사의 시험제도를 단순화하여 운영하고, 실무수습과 보수교육을 강화하여 전문성을 제고하는 방향으로 개선이 되어야 할 것으로 본다. 이를 위해 기초적 법률 소양과 약관의 판단 등 지식의 평가가 가능하도록 시험과목을 변경하고, 현재 형식적으로 운영되고 있는 실무수습제도를 (6개월의 형식적 교육) 실무형 전문가 양성체제로 보완함으로써 공정하고 객관적인 손해사정 제도의 정착을 도모할 필요가 있다고 본다⁶⁾.

손해사정사 자격제도를 개선하고자 하는 취지가 현행 손해사정사의 종류가 보험상품별로 지나치게 세분되어 있어 복합적인 보험사고를 당한 소비자가 보험금 청구를 하는 데 불편하다는 문제 제기에서 시작되었는데, 현행 제도는 기존 자격사 문제를 해결하지 않고 새로운 자격으로 양산만 하다 보니 11종류의 자격의 혼란만 야기하게 되었다.

이러한 문제는 기존 손해사정사에게 시험이 아니라 소정의 연수제도를 통한 경과조치 하여 통폐합의 기회를 놓친 아쉬움이 있다. 즉 현재 시험제도가 기존 손해사정사로서는 새로운 제도에 진입장벽이 매우 높고 어려운 면이 있고, 현장에서 업무영역의 다툼으로 신규와 갈등이 있는 것도 사실이다.

이런 면에서 감정평가사 제도의 도입 시 통합 형태는 손해사정사 제도에 표본이라 하겠다. 기존 토지평가사와 공인감정사에게 소정의 교육 훈련으로 신규자격을 인정하는 절차 등⁷⁾과 같은 경과조치가 손해사정사 제도에도 벤치마킹할 필요가 있겠다.

- 6) 선진외국의 손해사정사 제도의 운용은 업무수행 형태별로 보험회사 의뢰, 보험소비자 의뢰로 대별되고, 해손과 비해손 외에는 업무영역을 따로 구분하고 있지 않으며, 지속적인 연수 및 재교육의 과정, 업무경력과 능력의 경중에 따라 차별화해서 운용되고 있다는 것이 우리나라와는 다르다고 할 수 있다.
- 7) 감정평가사 자격은 1972년 건설부가 지가의 조사 및 보상의 활용을 위하여 국토이용관리법에 의거 토지평가사 제도와 1973년 재무부가 금융기관의 담보물건 등을 전문적으로 평가할 목적으로 감정평가에 관한법률에 의한 공인감정사제도가 있었는데, 양자격의 균형과 조화의 필요에 의거 1989년 지가공시 및 토지 등의 평가에 관한 법률에 의거 감정평가사 자격으로 통합 일원화되었다. 그리고 기존 토지평가사와 공인감정사를 동등하게 감정평가사로 보고, 교육 훈련에 대한 경과조치를 두어 협회가 시행하는 법에서 정한 새로운 업무의 교육 훈련을 받으면 업무수행이 가능하도록 하였다. 관련규정은 아래와 같다.

2. 통합손해사정사 시험제도의 개편에 대한 제언

현재 손해사정사 시험과목은 1차는 보험업법, 보험계약법, 손해사정이론, 영어(재물)이며, 2차는 각 전문분야 보험 종목으로 구성되어 있다. 그래서 향후 시험 제도는 다음과 같이 변경하는 것이 합리적이라 생각한다.

새로운 손해사정사 시험제도의 시험과목에 추가로 민법총칙 등 법률관련 기초과목을 시험과목에 포함하고, 기존의 종별 구분 없이 각 보험약관 및 실무과목을 통합하거나 세분화할 필요가 있다. 이를 위해 공통 시험과목을 확대 및 통합 조정해서 손해사정사 양성중심의 체제로 전환하고 시대에 부합하는 시험제도의 현실화를 이를 필요성이 크다고 본다.

* 지가공시 및 토지 등의 평가에 관한 법률 [제정 1989. 4. 1 법률 4120호]

부칙 <제4120호, 1989. 4. 1>

제1조 ~ 제5조 (생략)

제6조 (토지평가사·공인감정사 및 사무소개설등록에 대한 경과조치) ①이 법 시행 당시의 종전 국토이용관리법에 의한 토지평가사 및 종전의 감정평가에 관한 법률에 의한 공인감정사는 이 법에 의한 감정평가사로 본다.(이하 생략)

②(생략)

제7조 ~ 제9조 (생략)

제10조 (토지평가사·공인감정사의 교육 훈련에 대한 경과조치) 이 법 시행 당시 종전의 국토이용관리법에 의한 토지평가사 및 종전의 감정평가에 관한 법률에 의한 공인감정사가 제20조의 업무 중 새로운 업무를 수행하기 위하여는 대통령령이 정하는 바에 따라 건설부장관이 실시하는 교육 훈련을 받아야 한다.

* 지가공시 및 토지 등의 평가에 관한 법률 시행령 [제정 1989.8.18 대통령령 제12781호]

제41조 (감정평가업협회의 설립인가) 법 제30조의 규정에 의하여 감정평가업협회(이하 "협회"라 한다)를 설립(중략) 정관을 작성한 후 건설부장관에게 다음 각호의 사항을 기재한 인가신청서를 제출하여야 한다.

1. ~ 7. (생략)

8. 회원의 교육 훈련, 평가기법개발에 관한 사항

9. ~ 13. (생략)

부칙 <제12781호, 1989. 8. 18>

제1조 ~ 제7조 (생략)

제8조 (교육 훈련에 대한 경과조치) ①건설부장관은 법 부칙 제10조의 규정에 의하여 교육 훈련을 실시하는 때에는 대상자·교육과목·기간·장소 등을 정하여 일간신문에 공고하여야 한다.

②건설부장관은 필요하다고 인정하는 때에는 제1항의 교육훈련을 제23조의 규정에 의한 실무수습기관에 위탁하여 실시할 수 있으며, 교육훈련에 소요되는 비용은 교육훈련을 받고자 하는 자의 부담으로 할 수 있다.

따라서 손해사정사제도는 우선 단일자격으로 통합하는 것이 필요하다 하겠다. 그리고 손해사정사 자격시험은 1, 2차 시험으로 나누어 시행하되, 시험과목을 변경 추가할 필요가 있다. 따라서 손해사정사 시험의 개편은 수험생이 자신의 적에 따라 하고, 보험회사 직원의 경우 해당업무 전문분야 과목의 선택이 요이하도록 <표 7>과 같이 변경할 필요성이 있다.

<표 7> 통합손해사정사 시험과목(안)

| 종류 | 제1차 시험 | 제2차 시험 |
|----|---|---|
| 공통 | 1) 보험업법 2) 보험계약법(상법 보험편 및 해상편) | 손해사정이론 |
| 선택 | 제1선택 : 다음 중 1과목 선택 1) 영어 2) 민법(총칙, 채권, 상속) | 다음 중 1과목 선택 1) 화재·책임·근재·기술보험 등의 손해액 및 보험금사정실무 2) 해상보험의 손해액 및 보험금사정실무 3) 자동차보험의 손해액 및 보험금사정실무 4) 제3보험의 손해액 및 보험금사정실무 |
| | 제2선택 : 다음 중 1과목 선택 1) 화재·책임·근재·기술보험 등 이론 2) 해상보험이론 3) 자동차보험이론 4) 제3보험이론 | |
| | 제3선택 : 다음 중 1과목 선택 1) 회계학 2) 의학이론 3) 자동차구조 및 정비이론 | |

1차 시험은 ①보험업법, ②보험계약법(상법 보험편 및 해상편)은 공통과목으로 하고, 선택과목을 3개로 나누어 제1선택으로 ①영어, ②민법총칙 및 채권, 상속 편 중 1과목을, 제2선택으로 ①화재·책임·근재·기술보험 등 이론, ②해상보험이론, ③자동차보험이론, ④제3보험이론 중 1과목을 제3선택으로 ①회계학, ②의학이론, ③자동차구조 및 정비이론 중 1과목을 선택토록 하여 총 5과목을 제안한다.

2차 시험은 손해사정이론은 공통과목으로 하고, 선택과목은 ①화재·책임·근재·기술보험 등의 손해액 및 보험금사정실무, ②해상보험의 손해액 및 보험금사정

실무, ③자동차보험의 손해액 및 보험금사정실무, ④제3보험의 손해액 및 보험금 사정실무 중 1과목을 선택하도록 하여 총 2과목을 제안한다. 이는 선택 시험과목 형식으로 바꾸고 각자 하고 하는 업무 또는 실제 주 직무수행자가 전문영역의 시험만 보도록 한 것이다. 이는 현재 의사 제도의 전문의와 유사한 것이라 하겠다.⁸⁾

이는 종목별 복잡다기한 시험제도에서 과목선택토록 함으로써 업무영역별 전문성을 제고하고 과목선택으로 제도정착과 자격의 통합화가 기대된다.

한편, 기존 자격사들이 새로운 제도에 적응하고 대국민 서비스가 용이하게 다른 업무영역 직무를 수행하거나 업을 영위하고자 하는 자는 협회로 하여금 소정의 보수교육(각 업무영역별 심화학습 및 훈련)이수하고 소정의 검증절차를 통과한 자에게 신자격 업무를 할 수 있도록 부여하는 것이 순리라 생각한다.

이를 위해 보험업법 제178조의 단체(협회)가 손해사정사 실무수습을 관리하고 감독당국에 보고토록 하고, 보수교육 등을 시행하는 것도 고려할 수 있다.

3. 실무 전문화 과정 이수 의무화

통합손해사정사 시험 제도로 간편화 하면, 실무수습이 더욱 더 중요하게 된다.

지금은 손해사정사 자격시험에 합격한 경우 수습기관의 제한 등의 사유로 인해 그 실무수습이 형식적으로 운영되고 있어(실무수습기관이 실무경력과 논문정도만 확인하는 수준으로 적극적 실무수습보다는 자격증 취득을 위한 관행적인 실무수습이 이루어지고 있음), 전문화된 자격사를 양성하는 데에는 턱없이 수습교육 내용이 부족한 상황이다. 따라서 이러한 형식적인 실무수습 체제에서 과감하게 실질적인 실무수습 체제로 전환하고 발전적이고 차원 높은 실무형 전문가가 나올 수 있는 시스템을 구축함으로써 공정하고 객관적인 손해사정이 정착되도록 제도적 장치를 마련하는 것이 최선이라 생각된다.

8) 현재 의사는 6년 과정의 대학(의학전문대학원 포함)을 졸업하여 국가시험을 통과하면 '일반의'가 되고 전문의는 더 나아가 '인턴' '레지던트' 수료한 26개 종목의 전문분야 의사이다.

이를 위해 실무수습 이수 과정을 체계화해서 '인보험', '재물보험(각 보험 종목 별로 세분화)'으로 구분하고 선택하도록 해서(현행 실무수습 6개월 300시간을 활용 운용), 급변하는 보험시장의 환경변화, 광범위한 보험상품, 다양하고 전문적인 실무능력을 배양할 필요성이 크다고 본다.

구체적인 실무수습 교육 방안으로는 현재 협회가 실시하는 보수교육의 정착 단계를 거친 후 경험에 따른 실제적 지식(Know-how)으로 전문화 과정 방안을 검토하여 시행하는 것도 한 방안이 될 수 있다고 본다.

이를 위해 손해사정사의 실무수습 계획, 시행의 진행 및 관리, 지도, 감독을 실무형 전문가를 육성하기 위해서 '협회'에서 손해사정실무 전문화 과정으로 승화시킬 필요가 있다고 본다(보험업감독규정 제9-13조).

4. 보수교육 및 효율적 관리

손해사정사의 보수교육과 관련된 명시적 관련 규정이 없어 자격증을 취득하고 나면 제대로 된 교육의 기회가 단절됨으로 인해 전문성이 떨어지고 급변하는 손해사정 관련 기술과 기법의 습득이 어려워 변화에 적극적으로 대응하지 못하는 측면이 있다.

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

이러한 문제점을 개선하기 위해서는 손해사정사에 대한 정기적, 체계적 보수교육을 시행할 수 있는 제도적 장치의 마련이 시급한데, 협회에 자율적 보수교육을 이수토록 해서 손해사정 서비스의 균질화 및 고도화를 도모할 필요가 있다고 본다. 이를 위해 협회에 자체 교육시스템을 마련하거나 손해사정 교육 전문기관과 네트워크를 구축해서 다른 전문자격사들과 같이 연간 최소 20~30시간의 보수교육을 의무화할 필요가 있다고 본다(보험업감독업무시행세칙 제6-21조 제4항, 구 제6-23조 복원).

V. 결어

우리나라 손해사정사 제도의 통합손해사정사 제도의 도입 방안을 제시하여 보았다.

현행 손해사정사 자격 및 시험제도는 11종류의 손해사정사가 존재하여 기존 및 신규 손해사정사 간 업무영역에 대하여 또 다른 분쟁의 씨앗을 제공할 뿐만 아니라 보험소비자의 보호에도 여전히 미흡한 것으로 보인다.

미국의 경우 공공 손해사정사는 단일자격으로, 독립 손해사정사는 단일자격과 종목별 자격으로 분리, 운영되고 있다.⁹⁾ 따라서 우리도 그동안 미루어왔던 통합 손해사정사 시대를 차제에 확립하는 제도개선이 필요하다 하겠다. 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 비용 절감의 효과를 가져올 수 있을 것이다.¹⁰⁾ 현재 종별 구분에 따라 고용 손해사정사 1인당 2인이내, 독립손해사정사는 1인당 5인이내의 보조인 활용규정¹¹⁾의 준수에도 큰 흠결이 없을 것이고, 보험회사 입장에서는 자기 손해사정 업무 비율을 줄이고 외부위탁 등을 통한 선임 손해사정사 비율을 늘려나갈 수 있을 것이다.

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

손해사정 업무는 상행위 성격을 띠고 있는 보험계약에 있어서 계약당사자 간의

9) 이정호·김명규, 손해사정사 제도의 선진화와 경쟁력 강화방안, 한국손해사정학회 추계학술대회 발표논문집, 2012. 52쪽

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

11) 보험업감독업무시행세칙 제6-21조 제2항

중립적인 존재로서 전문자격을 갖춘 자로 하여금 보험금에 대한 산정업무를 담당하게 함으로써 손해사정 업무의 지상 명제라고 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 포함하고, 기존의 종별 구분 없이 각 보험약관 및 실무과목을 선택 시험과목 형식으로 바꾸고 각자 하고 하는 전문영역의 시험만 보도록 한 것이다.

이를 위해서는 손해사정사 양성중심의 체제로 전환해 시대에 부합하는 시험제도의 현실화를 이를 필요성이 있다.

<참고문헌>

- 김명규, 손해사정사 제도개선은 시대적 흐름, 서울금융신문, 2006. 6. 5
- 김명규, “공정하고 객관적인 손해사정제도 확립의 바람직한 발전방향”, 한국손해사정학회 하계학술대회, 2013
- 김명규·진승용, “통합보험화 시대에 있어서 손해사정사 업무중복의 문제점 및 개선방향”, 계간 손해사정사, 한국손해사정사회, 2007. 봄호, pp.13-18
- 김선정, “손해사정사 자격제도 통합에 대한 관견”, 한국손해사정사회, 손해사정사 자격제도 통합을 위한 정책토론회, 2023. 7. 10
- 김정주, “국내 손해사정사 제도의 문제점과 개선방향”, 이슈와 논점, 제847호, 국회입법조사처, 2014. 5. 12
- 김정주, 국내손해사정제도의 입법적 개선방안, 국회입법조사처, 2014. 12. 23
- 마승렬, “손해사정 업무의 공정성 강화를 위한 합리적 제도 운영 방안”, 손해사정연구, 제12권 통합호, 2020. 10
- 박한석·김명규, “제3보험영역의 손해사정 제도 도입의 필요성”, 계간 손해사정사, 한국손해사정사회, 2007. 여름·가을호, pp.4-7
- 이정호·김명규, “손해사정사 시험제도 개선방안”, 한국손해사정학회, 창립2주년 기념학술대회, 2010. 6.
- 이정호·김명규, “손해사정사 제도의 선진화와 경쟁력 강화방안”, 한국손해사정학회 추계학술대회 발표논문집, 2012
- 조규성, 손해사정사제도의 문제점과 개선방향, 국회입법조사처제출자료, 2014. 1.
- 최보국, “손해사정사 제도에서 보조인에 관한 연구- 보조인 및 무등록 종사자의 개선방향”, 손해사정연구, 제12권 통합호, 한국손해사정사회, 2020.
- 한창희·김광국·김명규·조규성, 손해사정사 자격 및 시험제도 개선방안, 금융소비자원, 2013.
- 한국보험학회, 보험학 50년, 문영사, 2014.
- 한국손해사정사회, 손해사정사 변천사 2006. 6.

Abstract

Claim adjuster system is a professional system for promptly and fairly investigating and deciding the amount of damage and insurance money caused by an insurance accident. Claim adjusters can register their qualifications after six months of practical training after passing the test conducted by the Financial Supervisory Service.

In this study, we examined the problems of the current claim adjuster test system, and suggested an improvement plan as an integrated claim adjuster. Suggested the method of changes and additions to test subjects.

※ **Key words** : Insurance Business Act, claim-adjuster, unified claim-adjuster, examination system, test subject