
손해사정사 자격 및 시험제도 개선을 위한 제언

-통합 손해사정사를 중심으로-*

(A Suggestion for Improving the Claim Adjuster License and Examination System -Focused on the Unified Claim Adjuster-)

김현록**

Hyeonrok, Kim

<국문초록>

손해사정사는 보험사고 발생 시 검정과 정산업무를 수행하는 국가전문자격사이다. 1978년 보험업법에 의하여 도입된 손해사정사 제도는 2014년에 이르러 36년 만에 개편된 자격 및 시험제도가 시행되어 전체 통합을 위한 계기를 마련하였다. 그러나 현행 제도는 기존에 제기되었던 여러 문제점을 그대로 노정하고 있으므로, 조속히 단일 자격으로 통합할 필요가 있다고 본다.

이에 본고에서는 통합 손해사정사 자격 및 시험제도에 대하여 바람직한 개정안을 제시하고자 한다. 본고를 기화로 향후 통합 손해사정사 제도로 거듭나기를 기대해 본다.

※ 국문 주제어 : 보험업법, 손해사정, (통합) 손해사정사, 손해사정사 자격 및 시험제도, 경과조치

* 본고의 내용은 소속 기관의 공식 입장과는 무관한 필자의 사견(私見)임을 밝힌다.

** 삼성화재 지점장, 법학 박사, 신체 손해사정사

I. 머리말

우리나라의 보험산업은 수입보험료 기준으로 꾸준히 세계 10위권 내의 비약적인 발전을 거듭하고 있으며, 국민 1인당 보험료인 보험밀도(insurance density) 역시 매년 10% 내외로 증가되고 있다.¹⁾ 이러한 외형적인 성장에도 불구하고 그 내면에는 많은 과제가 산적해 있는데, 보험사고(risk covered)에 의해 구체화되는 보험자의 보상의무 이행과 관련한 손해사정(claim adjusting) 과정에서 보험소비자 등 이해관계 당사자 간 많은 분쟁이 발생하고 있다.²⁾

‘보험’이 불의의 사고로 인한 경제적 손실에 대비하기 위한 다수 경제주체의 결합이라고 한다면 ‘손해사정’은 바로 보험의 궁극적 목표인 개별 경제주체의 경제적 손실에 대한 보상을 실현시켜 주는 기술적 수단이라 정의될 수 있으며,³⁾ 이는 검정(survey)과 정산(adjustment)업무를 총칭하는 개념으로 풀이된다.

즉 보험사고가 발생한 경우 그 손해액을 평가·결정하고 지급 보험금을 산정하는 등의 일련의 업무를 일컫는다.⁴⁾ 손해사정업무는 보험자의 객관적이고 공정한 보험금 지급을 담보하여 보험소비자를 보호하기 위하여 국가전문자격사인 손해사정사(損害査定士, claim adjuster)로 하여금 담당하도록 하고 있다. 손해사정사가 되고자 하는 자로 하여금 금융감독원장이 실시하는 시험에 합격하고 일정 기간의 실무수습을 마친 후 금융위원회에 등록(보험업법 제186조 제1항)하도록 하는 이유가 여기에 있다.⁵⁾

이러한 손해사정사 제도가 최근 들어 대변혁기를 맞이하고 있다. 학계가 보험소

- 1) 김현록, “보험자의 보험약관 설명의무에 관한 연구”, 대구대학교 대학원 박사학위논문, 2011, 1면.
- 2) 보험민원을 유형별로 살펴보면 면·부채 결정, 보험금 산정 및 지급 지연 등 보험금 지급단계에서 발생된 민원이 2013년은 전체의 62.9%, 2014년 상반기의 경우 74.3%로 나타나 있어 대부분이 손해사정 과정에서 발생한 것으로 볼 수 있다(금융소비자보호처-금융분쟁통계-접수 및 처리실적, <http://consumer.fss.or.kr/fss/consumer/>에서 발췌 정리).
- 3) 조규성, “손해사정사 제도의 효율적 운영을 위한 개선방안 고찰”, 소비자 보호를 위한 손해사정사 제도 개편 어떻게 할 것인가?, 금융소비자원, 2013, 16면.
- 4) 보험업법상 손해사정사의 업무로는 (1) 손해 발생 사실의 확인, (2) 보험약관 및 관계 법규 적용의 적정성 판단, (3) 손해액 및 보험금의 사정, (4) 제1호부터 제3호까지의 업무와 관련된 서류의 작성·제출의 대행, (5) 제1호부터 제3호까지의 업무 수행과 관련된 보험회사에 대한 의견의 진술 등이다(동법 제188조).
- 5) 성대규, 한국 보험업법(개정판), 도서출판 두남, 2012, 735면.

비자로부터 위임을 받은 독립 손해사정사의 고질적인 변호사법 위반 문제를 해결하기 위하여 동법 제109조6) 적용을 배제하는 보험업법 일부개정법률안을 제시하고 있고,7) 제19대 국회에서 보험자의 일감 몰아주기 폐해 등을 시정하기 위하여 자기손해사정업무를 50% 미만으로 제한하고 손해사정사 또는 손해사정업자에 대한 불공정 행위를 금지하는 보험업법 일부개정법률안을 발의하였으며,8) 또한 손해사정업무의 효율성 및 독립성 제고(提高)를 통해 이해관계자들의 권익을 증진시키기 위한 공인사정사법 제정안을 발의하기도 하였다.9) 이렇듯 손해사정사의 법적 지위 및 손해사정업무와 관련된 연구와 입법안은 다수 제시되고 있다.

따라서 본고에서는 36년 만에 개정·시행되고 있는 손해사정사 자격 및 시험제도의 문제점에 대하여 논하고자 한다. 특히 필자가 종전 규정에 따른 손해사

- 6) 변호사법 제109조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 7년 이하의 징역 또는 5천만 원 이하의 벌금에 처한다. 이 경우 벌금과 징역은 병과(併科)할 수 있다.
 - (1) 변호사가 아니면서 금품·향응 또는 그 밖의 이익을 받거나 받을 것을 약속하고 또는 제3자에게 이를 공여하게 하거나 공여하게 할 것을 약속하고 다음 각 목의 사건에 관하여 감정·대리·중재·화해·청탁·법률상담 또는 법률 관계 문서 작성, 그 밖의 법률사무를 취급하거나 이러한 행위를 알선한 자
 - 가. 소송 사건, 비송 사건, 가사 조정 또는 심판 사건
 - 나. 행정심판 또는 심사의 청구나 이의신청, 그 밖에 행정기관에 대한 불복신청 사건
 - 다. 수사기관에서 취급 중인 수사 사건
 - 라. 법령에 따라 설치된 조사기관에서 취급 중인 조사 사건
 - 마. 그 밖에 일반의 법률사건
 - (2) 제33조(독직행위의 금지) 또는 제34조(변호사가 아닌 자와의 동업 금지 등, 제57조, 제58조의16 또는 제58조의30에 따라 준용되는 경우를 포함한다)를 위반한 자
- 7) 김정주, “국내 손해사정사 제도의 입법적 개선방안에 관한 연구”, 손해사정연구 제6권 제2호(통권 제10호), 2014, 57면; 이정호·김명규, “손해사정사 제도의 선진화와 경쟁력 강화방안”, 한국손해사정학회 추계학술대회 발표논문집, 2012, 44면; 조규성, 전계논문, 46~47면.
- 8) 2014. 9. 30. 이종걸 의원 대표발의, 의안번호 11924(대한민국 국회-의안정보시스템-보험업법 일부개정법률안, <http://www.assembly.go.kr/>).
- 9) 2014. 10. 8. 이명수 의원 대표발의, 의안번호 12014(대한민국 국회-의안정보시스템-공인사정사법안, <http://www.assembly.go.kr/>). 이 법안에 의하면 손해사정사의 명칭을 공인사정사로 변경하고, 그 직무 범위에 대하여 현행 보험업법상 규정된 손해사정사의 업무는 물론이고 권리구제의 대행 또는 대리, 직무수행과 관련된 중재 및 조정까지 범주를 확대하고 있다(공인사정사법안 제3조). 그간 독립 손해사정사의 업무행위가 변호사법 제109조와 상호 충돌하는 문제점을 시정하기 위하여 법체계적 정합성을 고려한 입법안으로서 향후 귀추가 주목된다. 바라건대, 현행 상법상 지배인의 소송대리권(동법 제11조 제1항)에 대한 개정논의(대한법률신문 2014. 5. 5. 기사 참조)가 활발하게 이루어지고 있는 시점에 발맞추어 소송에 관한 변호사 대리제도는 강화하되, 보험소비자 보호를 위하여 보험분쟁의 재판외적 해결제도(Alternative Disputes Resolution : ADR)의 한 방안으로 손해사정사의 직무 관련 대행·대리·중재·조정권과 손해사정서(claim adjustment report)의 법적 구속력(binding decision)을 입법으로 인정함이 상당하다.

정사 유자격자이면서 새로운 시험(이하 ‘신(新) 시험’이라 한다)에 응시·합격한 경험에 터 잡아 보다 합리적이고 미래 지향적인 새로운 개정안을 제시함으로써, 또 다른 손해사정사 종류 세분화에 따른 보험소비자의 불편을 해소하여 손해사정업의 건전한 발전에 기여할 수 있는 이정표가 되고자 한다.

II. 손해사정사 자격제도 개관

1. 손해사정사의 탄생과 구분

손해사정사 자격제도는 1977년 당시 재무부가 추진한 보험사업의 근대화 정책의 일환으로 1978년 개정된 보험업법에 의하여 도입되었다. 기존 손해사정사의 자격유형으로는 그 업무영역에 따라 구 보험업법 시행규칙 제52조(2011. 1. 24. 총리령 제948호로 전문개정되기 전의 것)상 화재·책임·기술·신용손해보험 등의 손해액을 사정하는 제1종 손해사정사, 해상보험(선박·적하·항공 및 운송보험 포함)의 손해액을 사정하는 제2종 손해사정사, 자동차사고로 인한 신체 또는 대물·차량의 손해액을 사정하는 제3종 대인 또는 대물·차량 손해사정사, 상해·질병·간병보험 등 제3보험의 손해액을 사정하는 제4종 손해사정사로 구분되어 있었다.¹⁰⁾ 그러나 보험산업의 현대화에 비추어 시대에 뒤떨어진 복잡한 종별 구분과 시험과목 운영에 대한 비판에 직면하여 2014. 1. 1.부터는 기존 자격을 일부 통합하여 재물·차량·신체·종합 손해사정사로 단순화하였다(현행 보험업법 시행규칙 제52조).¹¹⁾

손해사정사의 업무수행 형태에 따른 구분은 보험자 고용여부에 따라 고용 손

10) 경과조치에 따라 1991. 12. 1. 이전의 제3종 손해사정사는 대인 및 대물·차량 손해사정사로 인정되었다. 또한 2005년 이전 제1종 손해사정사 제2차 시험 합격자에 대하여는 제1종 및 제4종 손해사정사 시험 최종 합격자로 간주되었는데, 구 제1종 손해사정사 제1차 내지 제2차 시험과목에 ‘의학이론’이 없음에도 불구하고 무시험으로 이를 인정한 것은 적절하지 못하다고 본다.

11) 종합 손해사정사는 재물·차량·신체 손해사정사 자격을 모두 갖춘 자이다. 손해사정사의 종별 시대적 변천사에 대한 상세는 한창희 외 3인, “손해사정사 자격 및 시험제도 개선방안”, 소비자 보호를 위한 손해사정사 제도 개편 어떻게 할 것인가?, 금융소비자원, 2013, 60면.

해사정사와 독립 손해사정사로 구분되며(보험업감독규정 제9-12조), 실무상 후자의 경우 보험자에게 사정업무를 위탁받는 선임 손해사정사와 보험소비자로부터 위탁받는 진정한 의미의 독립 손해사정사로 세분되기도 한다.

2013년까지 손해사정사 시험 합격자 수는 총 8,508명이고, 2014년 신 시험에서는 채물 51명, 차량 101명, 신체 591명 등 총 743명이 합격하였다. 손해사정사 총 등록인원은 2013년 말 기준 7,809명이고 활동인원은 5,184명으로, 그 중 제3종 손해사정사의 수가 가장 많은 것으로 나타나 있다.¹²⁾

2. 선진 외국의 손해사정사 제도

우리나라 외에 손해사정사 자격제도를 보유한 국가로는 미국·영국 및 영연방 국가(호주, 캐나다, 뉴질랜드, 싱가포르 등)·독일을 들 수 있으며, 일본의 경우 변호사법과의 마찰을 피하기 위하여 손해보험협회 자체의 감정사 제도와 손해보험회사의 자동차보험 대물·차량 사정사 제도만이 있을 뿐이다.¹³⁾

미국은 각 주(州)의 법률에 의하여 보험종목에 따라 해손 사정사(marine adjuster)¹⁴⁾와 비해손 사정사(non-marine adjuster)로 대별되며, 업무수행 형태에 따라 보험자가 고용한 고용 손해사정사(staff adjuster), 보험자로부터 사정업무를 위탁받는 독립 손해사정사(independent adjuster), 보험소비자 측을 대리하는 공공 손해사정사(public adjuster)로 구분된다.

영국 및 영연방국가의 경우도 해손 사정사와 비해손 사정사로 구분되는 점은 미국과 유사하며, 보험자로부터 사정업무를 위탁받아 처리하는 위탁 손해사정사(loss adjuster)와 보험소비자로부터 위탁받는 독립 손해사정사(loss assessor)로

12) 김정주, 전계논문, 37면; 보험개발원-보험전문인 시험-공지사항(<http://www.insis.or.kr/>)에서 발췌 정리.

13) 선진 외국의 손해사정사 제도에 관한 상세는 양승규 외 3인, “손해사정인의 법적 지위에 관한 고찰 -보험금에 관한 의견개진권을 중심으로-”, 보험법연구 1, 삼지원, 1995, 317~348면; 이정호·김명규, “손해사정사 시험제도 개선방안”, 한국손해사정학회 창립 2주년 기념학술대회 발표 논문집, 2010, 43~50면; 조규성, 전계논문, 22~31면.

14) 복잡다기한 해상보험사고의 특질에 비추어 해손 사정사는 일반적으로 손해사정업무와 해상법에 정통한 변호사들이 엄격한 자격시험을 거쳐 선발되는 점이 특색이다(양승규 외 3인, 전계 논문, 321면).

구분된다. 미국·영국 및 영연방국가의 손해사정사는 우리나라와는 달리 업무영역에 있어 별다른 제한이 없으므로 공동해손(general average) 등 해상보험 특유의 사고를 제외하고는 재물·재난·책임보험 등 광범위한 영역에 걸쳐 손해사정 업무를 수행하고 있으며, 특히 미국 플로리다 주의 경우 해상보험을 포함한 전(全) 보험종목의 손해액을 사정할 수 있도록 제도화되어 있다.

독일은 보험계약법(Versicherungsvertragsgesetz : VVG)에 따라 보험자와 보험소비자가 각각 손해사정사(손해감정사, der Sachverständige)를 선임하여 보상과 관련된 분쟁조정절차로 활용하고 있으며(동법 제84조), 개별 보험약관에서 손해사정사의 확정업무를 규정하고 특정 전공 분야에 대한 손해사정업무를 담당하도록 하고 있다. 독일 손해사정사의 감정절차에 따른 손해액의 확정은 특별한 사정이 없는 한 법원도 구속할 정도의 강한 확정력을 가지고 있다.¹⁵⁾

살피건대, 보험소비자에 의해 선임된 미국의 공공 손해사정사와 독일의 손해사정사의 경우 보험자와 지급 보험금에 대하여 보험소비를 구속하게 되는 합의·절충(negotiation)을 할 수 있다는 점은 우리에게 시사하는 바가 크다.

Ⅲ. 손해사정사 자격 및 시험제도의 실태와 문제점

1. 과거 종별 구분의 문제점

(1) 보험소비자의 권익 보호 측면

과거 제1종부터 제4종까지 5가지 종류의 손해사정사 자격은 보험종목 또는 사고별로 지나치게 세분화되어 있어 복합적인 보험사고를 당한 보험소비자의 경우 그 자신이 손해사정사의 업무내용을 종별로 구분해서 위임해야 하는 번거로움이 있었다. 가사(假使) 보험소비자가 이를 꼼꼼히 따져 다수의 손해사정사에게 업무를 위임하게 되는 경우에도 그에 따른 보상 지연과 비용 증가가 동반

15) 상계논문, 346면.

되어 보험소비자의 권익 보호에 어려움이 많게 되고, 금융당국의 입장에서도 불필요한 행정의 낭비 요인으로 작용되어 왔다.¹⁶⁾

(2) 관계 법령 위반 문제

복합적인 보험사고에 있어서 특정 분야의 손해사정사가 업무를 위임받아 등록된 업무영역 외의 손해사정을 하는 경우 관계 법령을 위반하게 된다. 왜냐하면, 과거 및 현재의 손해사정사 제도는 그 종류별로 업무영역을 구분하기 위하여 손해사정사 또는 손해사정업자가 등록된 업무범위 외의 손해사정을 하는 행위를 금지하고 있기 때문이다(보험업법 제189조 제3항 제6호 및 동법 시행령 제99조 제1호).¹⁷⁾

이와 관련하여 독립 손해사정업계에서 제3종 손해사정사 자격을 보유한 자가 모든 종류의 손해사정업을 영위할 목적으로 등록신청을 하여 금융당국이 등록 거부처분을 한 사안에서, 하급심은 하위법령에서 손해사정사의 자격을 구분하고 그에 기하여 영위하고자 하는 업무의 종류와 범위를 한정하도록 규정한 것은 모법인 보험업법의 위임 없이 손해사정사의 권리를 제한한 것으로 무효라고 판시하였다.¹⁸⁾ 그러나 이에 대해 대법원은 보험업법 자체에서 이미 하위법령에서 보험의 종류에 따라 손해사정사의 자격을 구분하고 그 영위하고자 하는 업

16) 한창희 외 3인, 전제논문, 74면.

17) 보험사고와 무관한 손해액을 사정하는 행위는 보험업법에서 규율하는 손해사정행위 또는 손해사정업무에 해당하지 않으므로 해당 규정들이 적용될 여지는 없다(법제처 14-0589, 2014. 11. 10. 금융위원회 민원에 대한 법령해석 회신). 살피건대, 보험업법상 등록된 업무범위 외의 손해사정에 대한 명시적 벌칙규정은 존재하지 않는데, 손해사정사 등의 직무 해태와 직무수행 과정상 부적절한 행위에 대한 포괄적 감독규정(동법 제192조 제1항)이 여기에 적용될 수 있는지는 의문이다. 왜냐하면, 해당 금지행위에 대하여 명시적 벌칙규정이 존재하지 않음에도 포괄적 감독규정으로 제재하는 것은 침익적 행정행위의 근거가 되는 행정법규는 엄격하게 해석·적용하여야 한다는 법령해석의 일반원칙에 비추어 온당하지 못하기 때문이다. 위 포괄적 감독규정상 손해사정사 등이 직무를 해태한다는 것은 법령상 또는 계약상 부과된 역할과 의무를 다하지 못하는 것을 말하며, 직무를 수행하면서 부적절한 행위를 한다는 것은 역할과 의무를 다하기는 하나 합리적인 손해사정사 등이었다면 하지 않았을 행위를 하는 것으로 이해될 수 있다. 생각건대, 직무 해태 또는 부적절한 행위라는 구성요건은 주관적인 요소가 많으므로, 금융당국이 본조를 적용할 때에는 객관적인 사실에 기초하여 가급적이면 축소 해석하는 것이 바람직하다(성대규, 전게서, 751면).

18) 서울행정법원 2006. 4. 25. 선고 2005구합25745 판결; 서울행정법원 2008. 1. 8. 선고 2007구합 27172 판결.

무의 종류와 범위를 한정하게 할 것이라는 점을 예측할 수 있다고 보아 포괄위임금지의 원칙에 반하지 않는다고 실시하였다.¹⁹⁾

이러한 구체적 입법 불비와 시대적 상황에 기한 논란 때문에 금융당국은 손해사정업 등록에 관한 규정을 손질하여 보험관계법령 등에 따른 제한에 위반되지 않은 경우에 한하여 등록을 해 주고 있다(보험업법 시행령 제97조 제3항). 또한 기존 손해사정사 자격을 일부 통합하여 재물·차량·신체·종합 손해사정사로 단순화하여 전체 통합을 위한 교두보를 마련하게 되었으나, 아래에서 살펴보는 바와 같이 여전히 여러 문제점을 노정하고 있다.

2. 현재 제도하에서도 여전히 남은 문제점

(1) 또 다른 종류 구분

2014. 1. 1.부터 시행되고 있는 현행 제도하에서도 손해사정사의 종류와 업무 범위를 재물·차량·신체·종합 손해사정사로 구분하고 있어 여전히 과거에 제기되었던 문제점에 노출된다.

즉 복합적인 보험사고를 당한 보험소비자 입장에서는 경우에 따라 3명의 손해사정사 모두에게 사정업무를 위임할 수밖에 없다. 특히 최근에는 보험시장의 세계화 추세와 더불어 보험환경이 급격히 변화함에 따라 하나의 보험증권에 다양한 위험을 담보하는 통합보험상품이 일반화되고 있어 그 문제의 심각성은 더욱 고조되고 있다.

예컨대 주택화재위험·배상책임위험 및 상해위험 등을 통합보험으로 담보하고, 자동차종합보험에 가입한 보험소비자에게 화재사고가 발생하여 자신의 주택과 이웃의 주택은 물론 보유 자동차가 전소되고 자신과 타인이 이로 인하여 사상된 경우 재물·차량·신체 손해사정사 모두에게 업무를 위임하여야 한다.²⁰⁾ 또한 흔히 볼 수 있는 예로 자동차종합보험과 운전자보험에 가입한 보험

19) 대법원 2009. 6. 11. 선고 2008두13637 판결.

20) 이와 같이 복수의 손해사정사에게 업무를 위임해야 하는 경우는 비단 가계보험의 통합보험 뿐만 아니라, 기업보험의 포괄배상책임보험(umbrella liability insurance)·패키지보험(package insurance) 등에서도 발생할 수 있다.

소비자가 중앙선 침범으로 대향차선의 자동차를 충격하여 자신과 타인이 사상되는 중과실 교통사고를 야기한 경우에도 교통사고처리지원금·벌금 등 비용손해 관련 손해사정은 재물 손해사정사에게, 자동차 파손으로 인한 손해사정은 차량 손해사정사에게, 본인과 타인의 신체 관련 손해사정은 신체 손해사정사에게 업무를 위임하여야 한다.

이렇게 되면 과거 손해사정사를 제1~4종으로 구분한 제도에 비추어 현행 제도 역시 크게 나아진 것이 없어 보인다.²¹⁾ 따라서 새롭게 개정·시행되고 있는 손해사정사 제도를 보다 전문적이고 미래 지향적으로 개선하기 위하여 통합 손해사정사 제도로 재개편함이 타당하다고 본다.

(2) 시험과목의 불균형

신 시험 역시 민법 등 기초 법률과목이 누락되어 있고 영어와 회계학²²⁾은 재물 손해사정사의 시험과목에만 채택되어 통일성이 없으므로 인해 수험생이나 일반 국민의 제도에 대한 이해도와 접근성을 저해하는 요인이 되고, 보험산업의 국제화 추세와 다변화된 보험환경에서도 적응력이 상당히 떨어져 있다.²³⁾ 또한 과거 4~5과목이었던 제1차 시험과목이 신 시험에서는 3~4과목으로 줄어들었고, 제2차 시험과목의 경우 재물 손해사정사는 3과목, 차량 손해사정사는 2과목, 신체 손해사정사는 4과목으로 구성되어 있어 손해사정사 종류별로 난이도와 수험 준비기간에서 상당한 불균형을 초래할 수 있다.²⁴⁾

- 21) 새로운 제도하에서 종합 손해사정사로 등록하기 위해서는 먼저 한 종류의 손해사정사 제1차 및 제2차 시험에 합격하여 실무수습을 마치고 등록한 후, 나머지 두 종류의 손해사정사 제2차 시험에 재응시하여 합격하고 실무수습을 마쳐야 한다. 따라서 현실적으로 그 인원이 상당히 제한적일 뿐만 아니라, 손해사정사 수험생의 불편과 자격 및 시험제도 관리·감독상 불필요한 행정력이 소모된다고 여겨진다. 이렇듯 세분화되어 운영되는 손해사정사 제도는 감정평가사·공인노무사·변호사 등 다른 국가전문자격에 비추어 전문화 제도라는 비판적 견해도 있다(한창희 외 3인, 전개논문, 74면). 살피건대, 사회과학 분야의 국가전문자격 제도 중에 수행 직무별로 세분화하고 있는 것으로는 손해사정사 외에 경영지도사와 행정사 등이 있는 듯하다.
- 22) 기존 제1종 및 제2종 손해사정사의 경우 비록 제1차 시험이기는 하나 회계학에 대한 검증을 마쳤음에도 불구하고, 재물 손해사정사 제2차 시험과목에서 '회계원리'를 면제시키지 않은 점은 의문이다.
- 23) 한창희 외 3인, 전개논문, 58면.
- 24) 2013년까지 시행된 제1~4종 손해사정사 제2차 시험과목은 '손해사정이론'과 '해당 보험 분야의 손해액 및 보험금 사정실무' 등 2과목으로 구성되어 통일성이 있었다.

이러한 현행 손해사정사 제1차 및 제2차 시험과목을 정리하면 다음과 같다.

<표 1> 현행 손해사정사 시험과목(보험업법 시행규칙 제53조 제1항 별표 2)

종류	제1차 시험	제2차 시험
재물	1) 보험업법 2) 보험계약법(상법 보험편) 3) 손해사정이론 4) 영어(공인시험으로 대체)	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) 책임·근로자재해보상보험의 이론과 실무 2) 의학이론 3) 제3보험의 이론과 실무 4) 자동차보험의 이론과 실무 (대인배상 및 자기신체손해)

(3) 기존 손해사정사에 대한 경과조치 미비

개정된 제도 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 제1~4종 손해사정사가 재물·차량·신체·종합 손해사정사로 등록하기 위해서는 신 시험에 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 신 시험제도는 기존 손해사정사에 대한 경과조치가 미비하여 많은 비판을 받고 있으며, 신·구 손해사정사 간 업무중복 내지 업무영역 다툼으로 인한 분쟁이 예상된다.²⁵⁾

IV. 손해사정사 자격 및 시험제도 개선방안

1. 통합 손해사정사 자격 시대의 개막

개정된 현행 손해사정사 자격 및 시험제도는 과거 5가지 종별로 구분하던 것을 단순히 4가지로 통합한 수준에 불과한 것으로서, 기존 및 신규 손해사정사 간 업무영역에 대하여 또 다른 분쟁의 씨앗을 제공하며 보험소비자의 보호에도 여전히 미흡하다. 비교법적으로 미국의 경우 공공 손해사정사는 통합 자격으로, 독립 손해사정사는 통합 자격과 종목별 자격으로 운영되고 있다.²⁶⁾

따라서 우리도 그동안 미루어왔던 통합 손해사정사 시대를 차체에 확립하는 제도 개선이 필요하며, 이러한 자격 및 시험제도 개선은 현재 국회에 계류 중인 ‘공인사정사법안’의 통과 여부와는 별도로 조속히 진행할 필요가 있다고 본다.

생각건대, 모든 보험사고 분야의 손해사정업무를 수행할 수 있는 전문성이 제고된 통합 손해사정사로 자격제도가 단일화된다면 보험소비자는 복수의 손해사정사에게 업무를 위임할 필요가 없어 번거로움을 덜고 비용 절감의 효과를 가져올 수 있을 것이다.²⁷⁾ 보험자 입장에서도 당장은 손해사정사 수급에 어려움이 있을 수 있으나, 자기손해사정업무 비율을 일부 줄이고 외부 위탁 등을 통한 선임 손해사정사 비율을 늘려 나간다면 고용 손해사정사 1인당 2인 이내의 보조인 활용 규정(보험업감독업무 시행세칙 제6-21조 제2항)의 준수에는 흠이 없을 것이다.

그뿐만 아니라, 금융당국도 종류별 손해사정사 자격 및 시험제도 운영과 감독에 대한 불필요한 행정력 소모를 줄일 수 있어 손해사정사라는 국가전문자격 제도가 국민에게 한 걸음 더 다가갈 수 있는 계기가 마련될 것이다.

25) 1989년 감정평가사 제도가 도입되면서 기존 토지평가사와 공인감정사에게 소정의 교육훈련으로 신규자격을 인정하는 절차 등과 같은 경과조치가 새로운 손해사정사 제도에는 미흡하다고 주장하는 견해로는 한창희 외 3인, 전계논문, 77~78면.

26) 이정호·김명규, 전계논문, 52면.

27) 단일 손해사정사로 통합할 경우에도 해상보험 손해사정사는 그 전문성에 비추어 영미법계 국가처럼 별도로 존치시키자는 주장이 있으나(김명규, “사정사 종별·업무영역 단일화해야”, 보험신보 2005. 3. 21. 기사에서 발췌 정리), 자격제도를 세분화하는 것보다는 전문화된 보수교육 등의 실시로 과감하게 단일화하는 것이 타당하다고 본다.

2. 시험과목의 변경과 추가

모든 보험사고 분야의 손해사정업무를 수행할 수 있는 통합 손해사정사의 경우 제1차 시험과목은 관계 법규 적용의 적정성 판단이라는 업무범위와 관련하여 ‘보험관계법령 등’과 기초 법률과목인 ‘민법²⁸⁾ 및 약관의 규제에 관한 법률(이하 ‘약관규제법’이라 한다)’을 필수로 하되, 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.²⁹⁾ 보험산업의 국제적 정합성(global standard)과 다변화된 보험환경에 비추어 ‘영어’와 ‘회계원리 및 위험관리론’을 시험과목에 포함시킨다.

그리고 제1차 시험 선택과목으로 상해 및 질병 부문의 ‘의학이론’과 건물·기계·선박·자동차·재고자산 등의 ‘재물 손해액 평가이론’을 편성하여 업무영역별 전문성을 도모하되,³⁰⁾ 두 과목 모두 제2차 시험의 기저가 되는 기본지식으로 기능할 수 있도록 출제기준을 가져가도록 함이 상당하다.

제2차 시험과목은 ‘보험 및 손해사정이론’을 기본으로 하되, 여기에는 손해사정의 근간이 되는 보험관계법령은 물론 농어업재해보험·풍수해보험·어선원 및 어선 재해보상보험 등 사회정책적 목적의 산업보험이론을 포함시켜 손해사정사의 위상을 제고할 필요가 있다.³¹⁾

28) 민법이 시험과목으로 편제된다면 공인사정사법안상 손해사정과 관련된 대리·중재·조정 등의 직무수행에도 정당성을 확보할 수 있을 것이다.

29) 직업윤리와 관련한 시험과목이 존재하는 국가전문자격사로는 변호사(법조윤리), 보험중개사(보험중개사 행동규범) 등이 있다.

30) 동지 이정호·김명규, 전제논문, 55면.

31) 최근 농림축산식품부가 농업재해보험사업의 내실화를 위해 현행 손해사정사와 손해평가인의 중간 정도 수준인 손해평가사 자격제도 도입을 검토하고 있어 논란이 되고 있는데(연합뉴스 2014. 5. 30. 경제기사에서 발췌 정리), 국가재난 및 산업보험에 있어서 손해사정사의 역할 증대를 위해서라도 자격의 단일·통합화는 필수적이다. 한편, 해양수산부에서 주관하는 국가전문자격인 감정사(certified surveyor)의 경우 주로 선적화물 및 선박에 관련된 증명·조사 및 감정을 통하여 감정보고서를 작성하는 업무를 수행하는데, 해당 제1차 시험과목에 ‘선박에 의한 유류오염 손해배상에 관한 일반적 지식’이 있다는 이유만으로 유류 등에 의한 해상오염사고 발생 시 손해사정에 참여하는 현실은 재고(再考)의 여지가 있으며 관계당국의 시급한 제도적 개선이 요구된다. 2014년 상법 보험편의 개정으로 상호보험과 유사한 것으로 파악되는 공제(共濟) 등의 경우에도 보험계약법 규정을 준용(동법 제664조)하게 된 것을 기회로 보험소비자 보호를 위해 농협공제·새마을금고공제·수협공제·신협공제·육운공제·우체국보험 등

마지막으로, 현재 재물·차량·신체 손해사정사가 사정할 수 있는 보험계약과 사고를 모두 포함시켜 ‘손해사정실무 I·II·III’으로 구분하여 시험을 치르도록 한다.³²⁾

다소 시험과목이 많은 것으로 여겨질 수도 있으나 선진 외국의 손해사정사 시험과목³³⁾ 또는 국내 보험계리사(actuary) 등 다른 국가전문자격 시험과목에 비추어 그리하지 아니하며, 통합 손해사정사의 전문성 확보와 위상 제고를 위해서라도 적절한 과목 편제라고 여겨진다.³⁴⁾

전술한 통합 손해사정사 제1차 및 제2차 시험과목을 정리하면 다음과 같다.

<표 2> 새로운 (통합) 손해사정사 시험과목(안)

제1차 시험	제2차 시험
1) 보험관계법령 등(상법 보험·해상 및 항공운송편, 보험업법, 손해사정사 행동규범) 2) 민법(총칙·채권·상속편) 및 약관규제법 3) 회계원리 및 위험관리론 4) 의학이론(상해 및 질병), 재물 손해액 평가이론(건물·기계·선박·자동차·재고자산 등) 중 택일 5) 영어(공인시험으로 대체)	1) 보험 및 손해사정이론(보험관계법령 등, 농어업재해보험·풍수해보험·어선원 및 어선 재해보상보험 등 산업보험이론 포함) 2) 손해사정실무 I(화재·기술·책임·근로자재해보상보험) 3) 손해사정실무 II(해상·항공·운송보험 및 기타 특종보험*) 4) 손해사정실무 III(자동차·제3보험**)

주*) 권리·도난·유리·동물·원자력·비용·날씨보험 등

주**) 상해·질병·간병보험 등

보험형 공제(유사보험)의 경우에도 그 근거법 개정을 통해 감독의 일원화는 물론 손해사정사 제도 도입과 손해사정업무절차 준수를 의무화하는 것이 바람직하다고 본다.

32) ‘손해사정실무 I·II·III’의 과목명과 구성에 대하여 일견 ‘신체 및 재물 손해사정실무’로 구분하는 것을 생각할 수도 있으나, 이렇게 할 경우 단일 보험종목이 신체·재물 시험과목으로 나누어지게 되어 합리적이지 못하다. 또한 보험연수원에서 시행하는 민간자격인 보험심사역(associate insurance underwriter)과 같이 ‘개인 및 기업보험’으로 구분하여 시험과목을 구성 하자는 의견도 있을 수 있으나, 개인(소비자)보험과 기업보험 구별의 실익은 정보의 비대칭성(informational asymmetry)에 따른 보험계약자 등 불이익변경금지의 원칙(상법 제663조) 적용 여부에 있으므로 이 역시 합리적이지 못하다고 본다.

33) 미국과 영국의 손해사정사 시험과목에 대한 상세는 한창희 외 3인, 전계논문, 67~69면.

34) 현행 손해사정사 자격시험의 경우 과목의 수가 그다지 많지 않고 난이도 또한 크게 높지 않아 일반인들의 자격 취득이 비교적 용이한 상태라고 평가하며, 이러한 자격 획득의 용이성은 공급과잉으로 인한 손해사정사들 간의 과열경쟁으로 이어져 그 경쟁을 회피하기 위해 손해사정업자들이 고용 또는 선임 손해사정사가 되는 것을 택함으로써 손해사정업계가 보험자에 종속되는 요인의 하나로 작용하고 있다는 견해(김정주, 전계논문, 58면)에 주목할 필요가 있다.

3. 선발기준, 시험방법·일자 및 시간 등의 변경

현재의 유관기관 경력자에 대한 제1차 시험 면제기준(보험업법 시행규칙 제53조 제2항)은 기본 소양을 갖춘 실무 경력자를 우대한다는 긍정적 측면이 있으나, 5년이라는 경력은 지나치게 짧다고 여겨진다.³⁵⁾ 따라서 공인노무사·관세사·법무사 등 다른 국가전문자격 제1차 시험의 면제기준과 유사하게 손해사정업무에 10년 이상 종사한 경력자로 제한하는 것이 필요하다고 여겨진다.

제1차 시험방법의 경우 적절한 수급 조절과 난이도 조정을 위하여 현행 객관식 4지 선택형에서 5지 선택형으로 변경하여 다른 국가전문자격 제1차 시험과 비견(比肩)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 유지하되, 제2차 시험 합격자 결정은 현재의 절대평가방식(매 과목 40점 이상, 전 과목 평균 60점 이상 득점)과 선발인원예고제의 상대평가방식의 병용형태(보험업법 시행규칙 제53조의2 제1항 및 제2항)에서 탈피할 필요가 있다. 즉 늘어난 시험과목으로 말미암아 장기간의 수험준비로 인한 수험생의 부담을 줄여주기 위하여 현행 보험계리사 시험제도에 서 운용되고 있는 과목별 부분합격제와 절대평가제³⁶⁾를 도입한다면 양질의 손해사정사 수급에 가능할 것이다.

제2차 시험일자의 경우에도 보험계리사 시험과 마찬가지로 이틀에 걸쳐 실시하여 수험생의 부담과 피로도를 최소화해줄 필요가 있고, 제2차 시험시간은 현재의 과목별 90분에서 과거처럼 100분으로 회귀하거나 보험계리사 시험처럼 120분으로 조정하는 것이 충실한 답안 작성에 도움을 줄 것으로 사료된다.³⁷⁾

35) 국가전문자격 시험의 일부면제 제도가 헌법상 평등권 등에 비추어 위헌이라는 논란은 특허청 공무원의 변리사 시험 일부면제에 대하여 합헌 결정이 내려짐에 따라 일단락되었다(헌법재판소 2010. 2. 25. 선고 2007헌마956 결정). 한편, 공인회계사의 경우 5급 이상의 공무원 및 (전문)대학 조교수 이상의 직에서 관련사무 또는 교수한 경력자는 3년, 은행·증권회사·금융감독원 등 유관기관에서 대리 또는 과장급 이상의 직에서 관련업무를 5년 이상 담당한 경력자는 제1차 시험을 면제하고 있다(공인회계사법 제6조 제1항 및 동법 시행령 제4조).

36) 제2차 시험은 제1차 시험에 합격한 해를 포함하여 5년간 응시가 가능하고, 동 기간 동안 과목별 60점 이상 득점한 경우 부분합격이 가능하다.

4. 시험실시 기관의 변경

손해사정사 시험 등 보험전문인 시험실시 기관은 금융감독원장의 위탁을 받아 보험요율 산출기관인 보험개발원이 2000년 제23회 시험부터 응시원서의 교부 및 접수 등 그 시행과 관련된 전반적인 업무를 수행하고 있다(보험업법 시행령 제 101조 제2항).

생각건대, 기술사·기사·기능장·기능사 등 국가기술자격과 가맹거래사·감정평가사·경영지도사·공인노무사·공인중개사·관세사·변리사·세무사·행정사 등 다수의 국가전문자격 시험시행을 통하여 시험관리위원회의 구성에 기반한 시험문제의 출제와 채점관리 등에 상당한 노하우(knowhow)를 축적하고 있는 한국산업인력공단으로 시행기관을 이관하는 것도 대국민 홍보를 통한 손해사정사 자격의 위상 제고와 시험 진행의 공정성 및 합리성 측면에 기능할 것으로 여겨지므로 차제에 이를 신중히 검토할 필요가 있다고 본다.

5. 기존 손해사정사에 대한 자격 부여와 보수교육 등의 강화

전술한 바와 같이 현행 제도는 기존 자격사에 대한 경과조치가 미흡하여 그들의 상대적 박탈감과 함께 신·구 자격사 간 업무영역에 대한 분쟁이 예상되어 제도 정착에 있어서 상당한 진통이 따를 것으로 보인다.

따라서 기존 손해사정사는 종전 자격을 유지하되, 다른 업무영역의 직무에 대하여 금융당국이 정하는 심화된 보수교육을 이수하고 제2차 시험 수준에 상응하는 소정의 검정시험에 합격한 자에 대하여는 통합 손해사정사로 전환 가능토록 명백한 경과조치를 두는 것이 보험소비자 보호는 물론 손해사정업 발전에도 기여할 것이라 여겨진다.³⁷⁾ 이와 연계하여 손해사정사에 대한 양질의 보수교육을

37) 필자가 기존 손해사정사 유자격자로서 신 시험에 응시·합격한 경험에 비추어 보면 논술시험 임에도 불구하고 문항의 수는 과거와 대동소이하나, 주어진 시간이 상대적으로 짧아 충실한 답안 작성에 어려움이 있었다.

38) 다만, 2007. 8. 30.까지 국가기술자격법에 의한 2급 이상의 자동차정비기능사 자격을 가지고 해당 손해사정업무에 7년 이상 종사하여 무시험으로 제3종 대물·차량 손해사정사 자격을 취득한 자는 형평성의 원칙상 경과조치 적용대상에서 제외함이 타당하다.

의무화할 필요가 있는데, 금융당국은 주기적인 의무 연수교육을 실시하는 미국의 손해사정사 제도를 참고하여 계속교육을 통한 폭 넓은 전문지식과 손해사정 기법을 함양케 하여 보다 전문화된 통합 손해사정사로 거듭날 수 있도록 제도적 지원을 아끼지 말아야 할 것이다. 보수교육 실시기관으로는 고용 손해사정사의 경우 보험연수원 또는 손해보험협회에, 선임 및 독립 손해사정사는 한국손해사정사회에 위탁하여 정기적이고 체계적인 교육이 이루어지도록 하고, 고용·선임·독립 손해사정사 간 지식 및 업무 교류가 가능하도록 세심한 배려가 필요하다고 본다.

마지막으로, 현재 시험 합격자에 대하여 형식적으로 운영되고 있는 실무수습 제도 역시 실질적인 실무수습 체제로 전환하여 발전적이고 차원 높은 실무형 통합 손해사정사를 양성할 수 있는 시스템을 구축함이 상당하다.³⁹⁾

V. 맺음말

1978년 도입되어 각종 재난 및 재해현장에서 국민의 눈물을 닦아 준 손해사정사 제도는 2014년을 맞이하여 자격 및 시험제도에 있어서 기존의 종별 구분을 일부 통합·단순화하여 전체 통합을 위한 계기를 마련하였다. 그러나 현재의 제도로는 기존에 제기되었던 여러 문제점을 그대로 노정하고 있어 반쪽짜리 개정이라고 여겨진다.

따라서 빠른 시일 내에 시험과목, 선발기준, 보수교육 등을 새롭게 정비하여 통합 손해사정사 자격으로 거듭나기를 기대해 본다. 이러한 통합 손해사정사 제도는 보험산업의 국제적 정합성과 다변화된 보험환경에 부응하여 정당한 보험소비자의 권익 보호와 손해사정업의 발전에 기여하는 초석이 될 것이라고 생각한다.

손해사정사 역시 국가전문자격사로서의 자긍심을 갖고 폭 넓은 전문지식의 함양과 선진 손해사정기법의 지속적 연구·개발로 보다 객관적이고 공정한 사정 업무를 수행하여 보험산업의 건전한 발전에 기여해야 할 것이다.

39) 동지 이정호·김명규, 전계논문, 58~59면; 한창희 외 3인, 전계논문, 82면.

<참고문헌>

- 김정주, “국내 손해사정사 제도의 입법적 개선방안에 관한 연구”, 손해사정연구 제6권 제2호(통권 제10호), 2014.
- 김현록, “보험자의 보험약관 설명의무에 관한 연구”, 대구대학교 대학원 박사학위논문, 2011.
- 성대규, 한국 보험업법(개정판), 도서출판 두남, 2012.
- 양승규 · 김성태 · 장경환 · 정호열, “손해사정인의 법적 지위에 관한 고찰 -보험금에 관한 의견개진권을 중심으로-”, 보험법연구 1, 삼지원, 1995.
- 이정호 · 김명규, “손해사정사 시험제도 개선방안”, 한국손해사정학회 창립 2주년 기념학술대회 발표논문집, 2010.
- 이정호 · 김명규, “손해사정사 제도의 선진화와 경쟁력 강화방안”, 한국손해사정학회 추계학술대회 발표논문집, 2012.
- 조규성, “손해사정사 제도의 효율적 운영을 위한 개선방안 고찰”, 소비자 보호를 위한 손해사정사 제도 개편 어떻게 할 것인가?, 금융소비자원, 2013.
- 한창희 · 김광국 · 김명규 · 조규성, “손해사정사 자격 및 시험제도 개선방안”, 소비자 보호를 위한 손해사정사 제도 개편 어떻게 할 것인가?, 금융소비자원, 2013.
- 금융소비자보호처 <http://consumer.fss.or.kr/fss/consumer/>
- 대한민국 국회 <http://www.assembly.go.kr/>
- 보험개발원 <http://www.kidi.or.kr/>

Abstract

A claim adjuster is a national vocational license for those who carry out survey and adjustment works on the occurrence of risks covered.

The claim adjuster system was introduced in 1978 by the Insurance Business Act, and in 2014 a new license and examination system revised after 36 years of the first system was adopted and this laid the ground for unified claim adjuster. Because the current system is still exposed to several problems raised in the past, however it is necessary to unify into a single license as soon as possible.

Thus, this study made a suggestion for desirable improvement in the unified claim adjuster license and examination system. This study is expected to contribute to the birth of the unified claim adjuster system.

※ Key words : Insurance Business Act, claim adjusting, (unified) claim adjuster, claim adjuster license and examination system, an interim measure