

자동차보험약관에 관한 한·중 비교

The Comparison between Korean and Chinese Automobile Insurance Policies

남 원 식*
Nam Won-Sik

오늘날 각국의 자동차보험은 그 나라의 경제상황과 교통문화 및 관련법규 등을 반영하는 중심축이라 해도 과언이 아니다. 이러한 사실은 중국의 자동차보험제도 발전과정을 통해서도 잘 드러나고 있다.

최근 중국은 개혁과 개방정책으로 비약적인 경제발전과 함께 자동차 보유대수도 증가하면서, 자동차사고 발생률도 급증하기에 이르렀다. 자동차사고의 폐해에 직면하게 된 중국은 자동차사고로 인한 인적, 물적 손해를 전보하는 자동차보험의 중요성을 인식하게 되었으며, 사고 피해자를 보다 효과적으로 보호하기 위한 자동차보험관련 법제도의 보완도 더욱 필요하게 되었다. 그러나 아직도 중국의 자동차보험 관련 법제도와 약관에는 해결하여야 할 많은 문제점과 과제를 안고 있다고 할 수 있다.

중국이 비록 사회주의적 국가체제이지만, 급속한 경제발전과 전반적인 생활수준의 향상에 따라 교통사고 피해자들의 권리의식은 더욱 강화될 것이고, 적절한 피해보상 요구가 더욱 거세어 질 것이다. 이러한 상황에서, 본 논문이 중국의 자동차보험제도 및 약관의 이해와 발전에 좋은 밑거름이 되었으면 하는 바람이다.

※ Key Word : 자동차보험, 중국 자동차보험제도, 법제도, 자동차보험제도 약관

I. 서론

오늘날 각국의 자동차보험은 그 나라의 경제상황과 교통문화 및 관련법규 등을 반영하는 중심축이라고 해도 과언이 아닐 것이다. 이러한 사실은 중국의 자동차보

* 삼성화재 송무팀장 (e-mail : ws.nam@samsung.com)

험제도 발전과정을 통해서도 잘 드러나고 있다.

최근 중국은 개혁과 개방정책으로 비약적인 경제발전과 함께 자동차 보유대수도 증가하면서, 자동차사고 발생률도 급증하고 있다. 자동차사고의 폐해에 직면하게 된 중국은 자동차사고로 인한 인적, 물적 손해를 전보하는 자동차보험의 중요성을 인식하게 되었으며, 사고 피해자를 보다 효과적으로 보호하기 위한 자동차보험관련 법제도의 보완도 더욱 필요하게 되었다. 물론 중국은 그동안 지속적으로 자동차사고 관련법규와 보험약관을 제정·개정하는 작업을 거듭해 왔고, 자동차보험요율 및 자동차보험업무의 발전을 도모하여 왔다. 그러나 이러한 노력에도 불구하고 중국은 아직까지 교통관련 제 법규의 미정비와 국민들의 교통문화 의식수준의 후진성, 도로와 교통체계의 낙후성으로 인해 매년 교통사고율이 계속 증가추세에 있으며 사회적인 문제로 부각되고 있다. 이는 양적 성장에 질적 성장이 뒤따르지 못한 결과이며, 한국의 경험에서도 알 수 있듯이 개도국들이 성장 과정 속에서 겪는 하나의 필연적인 현상이라 하겠다.

중국 당국도 이러한 현상을 조속히 치유하고 새로운 교통문화와 보험제도를 정착시키기 위하여 국가차원에서 많은 노력을 기울이고 있으나, 이러한 과정에서 특히 유의해야 할 점은 다른 개도국들이 저지른 실수나 오류를 되풀이해서는 안 된다는 사실이다. 수백 년 역사를 통하여 축적된 각 선진국의 보험관련규정과 선진보험기술, 기법 등을 완벽한 제도라고 속단하고 자국의 법 감정이나 국민수준, 경제시장여건 등을 고려하지 않고 그대로 도입하여 사용함으로써 많은 시행착오와 후유증에 시달리는 개도국들이 적지 않기 때문이다.

보험계약자와 보험자 사이에 체결된 계약내용의 기본이 되는 자동차보험약관 문 제도 불필요한 분쟁을 방지하고 자동차보험 본래의 기능과 효용을 높여야 한다는 점에서 현재 중국 보험당국이 관심을 두어야 할 부분이다. 특히 중국 자동차보험약관의 정비와 개선을 행하는 과정에서 한국의 자동차보험 제도와 약관은 좋은 모델이 될 수 있을 것이다.

더욱이 중국자동차시장의 거대한 시장잠재력, 특히 자동차보험시장의 잠재력은 세계 유수의 보험회사들로 하여금 매력을 느끼게 하였고, 또한 중국정부의 세계무역기구(WTO) 가입과 더불어 보험시장에 대한 점진적인 개방으로 외국보험회사의

중국보험시장 진출이 더욱 활발해지는 시점에서 중국 자동차보험약관에 대한 연구는 중국시장 진출을 적극 모색하고 있는 국내의 자동차 보험업계에 커다란 기여를 할 것이라 생각된다.

이하에서는 현재 중국의 교통사고처리 관련법규, 특히 「도로교통사고처리법」을 중심으로 검토하고, 중국자동차보험약관과 우리나라 자동차보험약관의 비교적 고찰을 통하여 중국의 자동차보험의 법제에 대한 이해를 돕고자 한다. 모쪼록 본 논문이 중국의 자동차보험제도 및 약관에 대한 많은 관심을 불러일으키고, 나아가 중국의 자동차보험약관 연구에 시금석이 되었으면 하는 바람이다.

Ⅱ. 교통사고처리 관련법규

중국의 자동차사고처리에 관한 법규는 「도로교통사고처리법」¹⁾이며, 교통사고에 따른 형사, 민사, 행정적 업무를 처리하기 위한 법률로서 자세한 내용은 다음과 같다.

1. 「도로교통사고처리법」의 의의

「도로교통사고처리법」은 중화인민공화국 내에서 발생하는 모든 교통사고처리의 근거가 되는 법으로서 정확한 도로교통사고처리, 당사자의 합법적인 권익보호, 교육 그리고 도로교통사고책임자 처벌을 위해 1991년 9월 22일 국무원령 제89호로 제정된 법이다(동법 제1조).

이 법에서 규정하는 도로교통사고라 함은 차량운전자, 행인, 승객 그리고 기타 도로상 운행과 교통관련 활동을 하는 사람이 「중화인민공화국도로교통관리조례」와 기타 「도로교통관리법규, 규장(規章)」 등의 위반행위로 인해 과실사고 또는 재산손

1) 중국의 「도로교통사고처리법」은 그 기능상 우리나라의 자동차보험약관의 대인배상지급기준과 유사하며, 우리나라의 「교통사고처리특례법」이나 「도로교통법」과 같은 기능을 하는 법규로는 「중화인민공화국도로교통관리조례」가 있다.

해 등의 사고를 유발한 경우를 말한다. 그리고 현(縣) 이상 지방에서의 각급 공안기관은 각 행정구역 내의 교통사고 주관기관으로 교통사고현장처리, 교통사고책임규명, 교통사고책임자처벌, 손해배상에 대한 중재 등 형사, 민사, 행정에 있어 총체적인 처리를 담당하고 있다.

2. 교통사고의 책임

공안기관은 교통사고의 원인을 규명하고 교통사고의 과실책임을 전부책임, 주요책임, 동등책임, 부가책임 등으로 나누어 처리한다. 즉 당사자 일방의 위반행위로 교통사고가 발생한 경우 위반행위를 한 당사자에게만 전부책임을 부여하고, 쌍방 모두에게 교통사고의 책임이 공통적으로 있을 경우 교통사고에 대한 위반행위의 작용이 큰 쪽에 주요책임을, 상대방에게는 부가책임을 인정하며, 위반행위가 비슷하게 작용했을 경우에는 쌍방에 동등책임을 부여한다.

또한 당사자가 도주하거나 사고현장에 대한 고의적인 파손, 위조, 증거 훼손으로 교통사고책임을 규명하기 어려울 경우 전부책임을 부여하도록 하며, 당사자 편에서 조건적인 신고나 미신고 또는 지연신고로 인해서 교통사고책임을 규명이 어려울 경우 동등책임을 부여하도록 하고 있다. 단 엔진차량과 비엔진차량, 보행인 사이에 교통사고가 발생했을 경우 엔진차량의 편에 주요책임을 부과하고, 비엔진차량과 보행인은 부가책임을 인정한다.

3. 중재

공안기관은 교통사고의 원인과 책임소재를 밝히고 교통사고로 인한 피해상황을 확정된 후 당사자와 관련자들에 대한 손해배상을 중재하는 역할까지 수행한다. 손해배상의 중재기한은 30일 이내로 하고 공안기관의 필요에 의해 15일 더 연장할 수 있으며, 그 기산점으로는 사망의 경우 장례식이 끝난 날로부터, 부상의 경우 치

료종결, 장해의 경우 장해정도의 결정이 끝난 기점을 시작으로 하며, 중재를 통해 협상에 이르게 된 경우 공안기관은 중재서를 만들고 당사자와 중재인이 서명을 하여 공안기관장의 직인이 날인된 직후 효력을 발휘하게 된다.

즉 중국의 자동차사고에 대한 손해배상은 중국 민법통칙과 민사소송법의 규정에 따라 당연히 법원이 관할하는 것이나, 교통사고 수가 워낙 많아 법원이 모두 처리하기가 어렵다는 이유와 이전의 관례 때문에 경찰교통관리부가 처리하도록 규정하고 있다. 이런 법률규정 때문에 교통사고의 손해배상은 교통관리부가 먼저 중재하며 중재기간 만료 후, 협의에 도달하지 못하거나 중재서의 효력발생 후 어느 쪽도 이행하지 않는 경우 경찰교통관리부는 재중재하지 않고 당사자가 인민법원에 민사소송을 제기할 수 있도록 한다(동법 제34조).²⁾

4. 손해배상책임

가. 내 용

「도로교통사고처리법」 제35조는 “교통사고책임자는 반드시 그 책임에 상응하는 손해배상책임을 진다”고 규정하고 있고, 이에 따라 공안기관은 도로교통사고에 대한 책임인정을 통해 각 당사자의 교통사고 경제손실에 대한 배상책임을 정확히 결정하게 된다. 이는 민법통칙 중 침권행위에 있어 과실의 크고 작음에 따라 민사책임을 진다는 정신에도 부합한다.

만일 공안기관의 조사를 거친 후, 중재과정에서 쌍방 또는 각 당사자가 손해배상 문제에 대해 협의를 이루지 못하여 법원의 소송단계에 이르면, 당사자는 공안기관의 교통사고 책임인정 또는 교통사고 책임중복인정에 대해 제소할 수 없다. 단지 민사소송을 제기하여 인민법원이 모든 교통사고 안전에 대해 전면적인 심리를 하며, 동시에 반드시 공안기관의 책임인정에 대해 심사를 진행해야 한다. 만일 법원이 공

2) 만일 교통사고의 손해배상이 교통관리부문의 중재를 거치지 않는다면, 당사자가 직접 인민법원에 민사소송을 제기해도 법원은 수리하지 않는다(傅以諾(2001), p.207).

안기관이 작성한 책임인정에 대해 타당하지 못하다고 여기면 채택하지 않고, 인민법원이 심사하여 인정한 안전을 근거로 한다.

하지만 도로교통사고의 처리작업은 비교적 전문성이 강한 일이어서, 공안기관이 전문적으로 처리하며 그 모든 책임인정은 공안기관이 사고현장에서 조사한 증거에 의거한다. 「중화인민공화국 도로교통관리조례」와 다른 도로교통관리법규·법칙의 규정에 따라, 교통사고 당사자의 사고 중에 위장행위가 있는지 없는지, 교통위장행위와 교통사고 손해결과 간의 관계가 큰지 작은지에 대한 모든 인정은 사실과 분석에 근거한다.

따라서 안전을 심리 중인 인민법원은 공안기관의 책임인정이 타당하지 못하거나 민법통칙의 정신에 위배된다고 여겨지면 공안기관의 책임인정을 부인할 수 있다. 동시에 교통사고 손해배상의 민사소송건수가 비교적 많기 때문에 법원은 전건에 대해 다시 재조사할 수 없어, 주로 공안기관이 조사 인정한 사실과 감정결론으로 결정한다. 물론 법원이 심리 중에 공안기관이 인정한 기본사실이 분명하지 않고 기본증거가 구비되어 있지 않다고 여기면 자체 조사하고 민법통칙(民法通則)의 관련규정에 의거하여 판결할 수 있다.³⁾

나. 세부기준⁴⁾

손해배상의 항목은 의료비, 본인의 일에 대한 지체비용, 병원입원식비보조금, 간병비, 장애자생활보조비, 장애용구비, 장례비, 사망보상비, 피부양인생활비, 교통비, 거주비, 그리고 직접적인 재산손해비를 포함하며(동법 제36조), 손해배상의 표준은 아래의 규정을 기준으로 하여 계산한다(동법 제37조).

1) 의료비

교통사고로 인한 필수적인 치료비용은 병원에서 계산하고 이를 근거로 지급한다. 사건종결 후 계속되는 치료비는 치료에 필요한 비용에 의거하여 지급한다.

3) 野村好弘·千敏, セツタ-創立20周年記念論文集.

4) 許雲鶴(2002), p.5.

2) 일에 대한 지체비용(휴업손해)

당사자가 고정수입이 있는 경우 본인의 일에 대한 지체비용을 고정수입 감소정도에 따라 계산하는데, 교통사고발생지⁵⁾의 평균 생활비⁶⁾ 3배 이상인 경우에는 3배로 계산한다. 고정수입이 없는 경우는 교통사고발생지에 가까운 국영기업의 평균수입으로 계산한다.⁷⁾

3) 병원입원보조비

교통사고발생지 국가기관근무자의 출장 보조금을 표준으로 하여 계산한다.

4) 간병비

부상자의 병원입원기간 중 간병하는 사람의 수입에 의거하여 계산한다. 수입이 없는 경우는 교통사고발생지 평균생활비에 의거하여 계산한다.

5) 장애자생활보조금

장애등급에 의거하여 교통사고 발생지 평균생활비로 계산한다. 장애사고발생일

-
- 5) '교통사고발생지'라 함은 교통사고 발생지역이 속해 있는 성(省), 자치구(自治區), 직할시(直轄市)를 지칭하는 말이다(傳以諾(2001), p.209).
- 6) '평균생활비'라 함은 교통사고 발생지역의 인민정부통계부의 공포에 의한, 그 지역 1년 거주민 가정의 평균 생활비 지출액 또는 농민가정의 평균생활비 지출액을 지칭하는 말이다(傳以諾(2001), p.209).
- 7) '고정수입이 있다'는 것은 비농업인구 중 고정수입이 있는 것과 농업인구 중 고정수입이 있는 두 부분을 포함한다. 비농업인구 중 고정수입이 있다는 것은 국가기관, 기업조직, 사회단체 등의 조직(組織)단위에서 정규적으로 얻게 되는 수입을 의미하는데, 이것에는 월급, 보너스 그리고 국가규정의 보조금 등을 포함한다. 보너스는 교통사고발생당시 1년에 상당하는 그 조직구성원의 평균 보너스로 계산하여 보너스초과금에서 시작하여, 그 계산 날짜를 기점으로 한정한다. 농업인구 중 고정수입이 있다는 것은 직접 농업, 임업, 방목업, 어업에 종사하는 인원을 지칭하는 것으로 그것의 수입은 교통사고발생지 노동자 년 평균 순수입에 의거하여 계산한다. 또한 '고정수입이 없다'는 것은 도로판사처(道路判辭處), 향진(鄉津, 마을단위)인민정부 증명 또는 관련 증명에 의거한 교통사고발생 이전의 모종의 노동에 종사하여 그 수입이 정상생활을 유지할 수 있을 정도를 지칭하는 말로 공상자영업자, 가정노동복무인원 등을 포함한다. '수입이 없다'는 것은 본인생활비의 대부분 또는 전부를 다른 사람의 제공에 의해 또는 본인의 정상생활을 유지하기는 부족한 소량의 수입이 생기게 된 것을 의미한다(傳以諾(2001), p.210).

을 시작으로 20년 동안 배상한다. 그러나 50세 이상의 경우에는 연령이 1세 증가함에 따라 기간도 1년 감소하는데, 최저 10년을 기한으로 한다. 70세 이상의 경우 5년으로 계산한다.

6) 장애용구비

장애인에 필요한 장애 보조기능의 기구에 대해서는 병원이 증명하는 보급형기구의 비용에 의거하여 계산한다.

7) 장례비

교통사고발생지의 장례비를 기준으로 하여 지급한다.

8) 사망보상비

교통사고발생지 평균생활비에 의거하여 10년으로 계산한다. 16세 이하에 대해서는 연령이 1세 적을 때마다 1년 감소한다. 70세 이상의 경우 연령이 1세 증가함에 따라 1년씩 감소하는데, 최저 5년 이하로 한다.

9) 피부양인생활비

사망자의 사망 전 또는 장애자의 노동능력상실 전 실제 부양비는 다른 생활비 조달의 방법이 없는 사람에 한해서 교통사고 발생지의 주민생활의 보조표준으로 계산한다. 16세 이하의 사람은 16세까지 부양하도록 한다. 노동력이 없는 사람에 대해서는 20년 동안 부양하도록 하는데 50세 이상의 경우에는 연령이 1세 증가함에 따라 1년씩 감소시키고, 최소 10년 이하로 한다. 70세 이상은 5년으로 계산한다. 기타 피부양인에 대해서는 5년 동안 부양한다.

10) 교통비

당사자의 실제 필요한 비용에 의거하여 계산하고 영수증을 근거로 지급한다.

11) 숙박비

교통사고발생지 국가기관의 일반 근로자의 출장 숙박비를 기준으로 계산하고, 영수증을 근거로 지급한다.

12) 기타내용

교통사고처리에 참가하는 당사자의 친인척에게 필요한 교통비, 본인의 일에 대한 배상비, 숙박비는 제37조의 계산규정을 참고하여 당사자의 교통사고에 의거한 책임분담을 한다. 그러나 계산되는 비용은 3인을 넘지 말아야 된다(동법 제38조).

또한 교통사고의 상해인과 장애인의 입원, 전원, 간호비용은 병원의 확인이 있어야 하고 공안기관의 동의를 받아야 한다. 입원, 타 병원 이송, 간호해 줄 사람의 사용, 스스로 구입한 약품 또는 병원이 지정한 퇴원일을 넘긴 경우 그 곳의 상해인과 장애인이 부담하도록 한다(동법 제39조). 그리고 교통사고로 손실을 입은 차량, 물품, 설비 등은 수리회복을 해 주어야 하며 수리가 불가능할 경우 그에 상응하는 가격으로 배상을 해야 한다. 가축이 사고로 사용가치를 잃게 되거나 죽었을 경우 그에 맞는 가격으로 배상해 주어야 한다(동법 제40조).

5. 벌 칙

뺑소니, 사고현장훼손 및 위장, 증거물 소멸, 남에게 전가하는 행위, 기타 악랄한 행위에 대해서는 형사처벌과 함께 면허를 취소한다(동법 제25조).

특별히 대형사고 유발과 부가책임이상의 경우, 중대한 사고유발, 동등책임 이상의 경우 10일 이상 15일 이하의 구류 또는 150원 이상 200원의 벌금을 부과하며, 중대한 사고유발과 부가책임의 경우, 일반적 사고유발 및 주요책임 이상의 경우 10일 이하의 구류 또는 50원 이하의 벌금이 가해진다. 일반적이고 경미한 사고유발과 동등책임 이하의 경우 50원의 벌금형 또는 경고조치를 한다(동법 제24조).

당사자의 처벌에 대한 불복시 처벌결재서 접수 후 15일 이내에 상일급공안기관(上一級公安機關)에 재결정을 신청하며, 상일급공안기관은 재결정신청서 접수 후

30일 이내에 재결정을 내리도록 한다. 당사자가 재결정에 불복할 경우에는 재결정서 접수 후 15일 이내에 인민법원에 행정소송을 제기할 수 있도록 하고 있다(동법 제28조).

Ⅲ. 우리나라와 중국 자동차보험약관의 비교⁸⁾

세계 각국은 저마다의 현실과 법적 토대 위에서 독자적인 자동차보험제도를 발전시켜 왔으며, 자동차보험약관도 예외는 아니라고 할 수 있다. 이하에서는 우리나라의 자동차보험약관과 중국의 자동차보험약관에 관하여 각 담보항목과 주요 내용을 중심으로 비교 및 검토를 해보기로 한다.

1. 약관의 체계에 관한 비교

가. 자동차보험의 종류와 담보종목

우리나라의 경우 자동차의 용도에 따라 개인소유의 자가용승용차가 가입할 수 있는 개인용자동차보험, 자가용승용차를 제외한 개인 또는 법인소유의 비사업용자동차와 관용자동차가 가입할 수 있는 업무용자동차보험, 영업용자동차의 전 차종(렌터카 포함)이 가입할 수 있는 영업용자동차보험으로 나누고 있고, 그 외에 가입자의 특성에 따라 운전자보험, 외화표시자동차보험, 자동차취급업자종합보험, 이륜자동차보험, 농기계보험 등이 있다. 그러나 중국의 경우는 자동차용도에 따라 자동차보험을 나누고 있지는 않다.

자동차보험에서 담보하고 있는 담보종목을 살펴보면, 우리나라의 경우 자동차보험 약관에서 대인배상 I·II, 대물배상, 자기신체사고, 무보험자동차상해(영업용 자동

8) 이 논문은 필자의 2002년 12월 국민대학교 대학원 박사학위논문을 발췌한 것이며, 신약관과 비교할 때 조문 구성에 있어 인용의 편리성 등의 이유로 2003년 1월에 변경된 신약관을 사용하지 않고 구약관을 근거하여 비교하였다.

차보험의 경우는 제외), 자기차량의 5가지 종목으로 구성되어 있다. 이에 비해 중국 자동차보험약관의 기본보험은 차량손실보험과 제3자 책임보험의 두 가지 종목으로 구성하고 있으며, 제3자 책임보험에는 대인사고와 대물사고에 대한 보상을 포함시키고 있다. 따라서 중국의 자동차보험약관은 우리나라에서 담보하고 있는 자기신체사고나 무보험자동차에 의한 상해에 대해서는 아직 도입하고 있지 않은 상황이다.

한편 우리나라의 경우 피보험자의 편의성과 특성에 따라 다양한 특약을 두고 있는데, 보험료 분할납입 특별약관, 가족운전자 한정 운전 특별약관, 신용카드이용 보험료 납입 특별약관, 운전자연령 만21세 이상 한정 운전 특별약관, 만24세 이상 한정 운전 특별약관, 만26세 이상 한정 운전 특별약관, 다른 자동차운전 담보 특별약관, 대인배상 I 일시담보특별약관 등이 바로 그것이다. 중국의 경우 부가보험이 특약보험과 같은 기능을 하고 있다고 볼 수 있는데, 이는 차량손실보험과 제3자 책임보험이라는 기본보험에 가입하는 것을 전제로 하여 가입 가능한 보험으로서, 그 종류를 보면 차량손실보험에 대해서는 전차(全車)도난보험, 유리단독파손보험, 차량 운행정지손실보험, 자연발화손실보험, 신증가설 비손실 책임보험이 부가보험으로 존재하고, 제3자 책임보험에 대해서는 차량책임보험, 무과실책임보험, 차량적재물 낙하책임보험이 부가보험으로 존재한다. 이처럼 중국의 자동차보험은 그 종류나 담보종목이 아직 단순하고, 기본보험에서 담보되는 내용이 미약하기 때문에, 부가보험에서 이를 보완하는 체계를 취하고 있다 하겠다.

나. 약관의 조문편성

약관의 문언을 보면 중국 자동차보험약관도 현행 우리나라 약관과 같이 조문형식으로 되어 있다. 다만 다른 점은 우리나라의 경우 각 조문마다 조문내용의 핵심을 나타내는 표제어를 각 조문에 함께 기재하고 있으나, 중국의 경우 장별 제목 아래 관련 조항을 열거하고 있을 뿐 조문별 표제어 없이 곧바로 조문내용을 기재하고 있다.⁹⁾

9) 일본의 경우도 우리나라와 같은 조문형식과 표제어형식을 취하고 있다. 그러나 2003년부터 시행되는 우리나라 개정 자동차보험표준약관은 기존의 조문형식을 벗어나 보험계약자 내지 피보험자들이 이해하기 쉬운 설명식 약관을 도입하였다.

우리나라의 자동차보험약관은 강제보험인 대인배상 I (책임보험), 임의보험인 대인배상 II (책임보험 초과손해), 대물배상, 자기신체사고, 무보험자동차에 의한 손해, 자기차량손해, 일반사항, 보험금지급기준으로 편성되어 있다. 이들 담보종목들의 조문편성을 개괄하면, 회사의 보상책임발생요건, 보상의 한도와 범위, 보상하지 않는 손해(면책사유), 피보험자의 범위, 지급보험금계산, 보험금청구와 지급절차에 관한 사항 등을 열거하고 있다. 그리고 모든 담보종목에 공통되는 사항에 관하여 일반사항이라는 제목아래 보험계약의 성립 및 책임기간, 보험책임의 지역적 범위, 계약 전 알릴 의무, 계약 후 알릴 의무, 피보험자동차의 양도와 차량대체, 보험료의 반환 또는 추가보험료의 청구, 피보험자동차의 관리의무, 보험계약의 무효, 보험계약의 해지 또는 해제, 보험료의 환급, 사고발생시의 의무, 보험금의 분담, 계약내용의 제공, 분쟁의 조정, 대립에 관한 규정, 보험금지급보장, 관할법원, 준거법에 관한 사항을 차례로 정하고 있다.

중국의 자동차보험약관은 총칙, 기본보험의 구성, 보상책임, 면책사유, 보험금액, 보상한도액과 보험기간, 보상처리, 보험가입자와 피보험자의 의무, 무보상우대, 기타사항에서 약관적용차량의 범위와 취소시 보험료의 환급, 계약분쟁의 해결방법에 관해 모두 34개 조문으로 규정하고, 이어서 각 부가보험종목별로 보상책임의 성립요건, 면책사유, 보상한도, 보상처리에 관한 사항 등을 기본보험과는 별개의 조문으로 규정하고 있다.

약관의 조문편성에서 중국의 자동차보험약관은 큰 항목별로 나누어져 규정하고 있기는 하나, 조문의 논리적 일관성이 부족하고 조문 상호간의 체계적 유형화가 더 필요한 것으로 보인다.¹⁰⁾ 즉 약관의 구조체계를 살펴보면 영미법의 체계를 띠고 있지만 「도로교통사고처리법」과 맞물려 매우 엉성하게 구성되어 있을 뿐만 아니라 전체적인 구조체계에서 제대로 정비되어 있지 못하다. 그리고 약관의 표현상 전통적인 법문구조의 기술방식으로 말미암아 해석상 불필요한 다툼을 반복하고 있는 것이 현실이다.

10) 예컨대, 중국 자동차보험약관 제2조에서는 피보험자의 범위, 보상책임발생요건, 보상처리의 책임범위를 함께 정하고 있어 우리나라 약관이 보상책임 발생요건과 피보험자의 범위를 각각의 조항으로 분리하여 규정하고 있는 것과 대조를 이룬다.

최근 중국의 급속한 경제성장에 따른 사회 전반적인 대변혁의 모습이 마치 한국의 성장모델과 흡사한 점은 시사하는 바가 크다고 할 수 있는 바, 중국 자동차보험 약관의 정비와 개선을 행하는 과정에서 한국의 자동차보험제도와 약관은 좋은 모델이 될 수 있을 것이다.

2. 약관의 내용에 관한 비교

가. 자동차의 정의

중국 자동차보험약관은 총칙을 두고, 보험계약상의 자동차에 대한 정의, 기본보험과 부가보험의 분류, 부가보험의 부보조건과 보험자의 보상책임의 범위, 보험차량의 전손 또는 멸실시 보험계약의 종료 등에 관해 규정하고 있다.

총칙에서 자동차를 정의한 것은 자동차보험계약이 담보하는 목적물의 종류를 한정시키기 위한 것으로 보인다. 이에 따르면 자가용, 전차, 축전지차량, 오토바이, 트랙터, 각종 전용기계차, 특종차로 되어 있다. 우리나라의 경우 자동차 개념은 「자동차관리법」이나, 「도로교통법」, 「자동차손해배상보장법 시행령」, 「건설기계관리법」 등의 법령에 규정된 내용에 의하고 있을 뿐, 약관상에 별도로 이를 규정하고 있지는 않다. 중국 자동차보험약관은 이를 총칙에서 특별히 정하고 있으나, 현실에서 존재하는 다양한 자동차의 유형을 총칙상의 어느 자동차 종류에 포함시킬 것인지는 여전히 많은 해석상의 문제를 안고 있는 것으로 보인다. 그리고 자동차의 범위에 넣느냐 하는 것은 보험계약 체결과정에서 가입대상 차량으로 볼 것인지를 판단하는 문제일 뿐인데 이를 굳이 약관에까지 명기할 필요가 있는지도 의문스럽다. 왜냐하면 자동차보험약관은 어디까지나 보험가입 이후의 문제를 주된 논의의 대상으로 하고 있기 때문이다.

이하에서는 중국의 기본보험약관상의 주요조항을 중심으로 우리나라 개인용자동차보험약관의 관련규정과 비교 검토해 보도록 한다.

나. 보상책임발생요건

1) 차량손실보험

중국 자동차보험약관 제1조는 차량손실보험의 보상책임발생요건을 정하고 있는데, 같은 조 제1항은 “피보험자 또는 허락피보험자가 보험차량을 사용하던 중, 다음의 원인으로 인하여 보험차량의 손실이 발생했을 때, 보험자는 보상해야 한다”고 하고, 그 원인으로 “(1) 충돌, 전복, (2) 화재, 폭발, (3) 외부물체와의 충돌, 공중에서 날아온 물체와의 충돌, 낙하의 경우, (4) 번개, 폭풍, 토네이도, 폭우, 홍수, 해일, 지물¹¹⁾, 빙몰, 눈사태, 산사태, Land slide, 우박피해, 흙탕물, 동파 등 자연재해의 경우, (5) 보험차량의 적재 도강시 자연재해로 인한 경우(이는 자동차 등록인이 본인인 경우로만 제한된다)” 등을 열거하고 있다. 또한 같은 조 제2항은 “보험사고 발생 시 피보험자 또는 허락피보험자가 보험차량의 구조, 보호조치를 취하기 위해 지출한 합리적인 비용에 대해서 보험자는 보상책임을 진다. 그러나 이 비용항목의 최고 보상금액은 보험금액을 한도로 한다”고 정하고 있다.

중국자동차보험약관 제1조는 피보험자의 범위, 보상책임발생요건, 보상범위까지 포괄하여 규정하고 있다. 즉 보험자의 보상책임이 발생하기 위한 보험차량의 사용주체를 피보험자 또는 피보험자가 허락한 자격 있는 운전자(허락피보험자)로 한정하고 있고, 보험차량의 사용과정 중 사고를 보상하여 준다고 규정하고 있다. 이는 사고당시 운전의 주체가 피보험차량을 사용할 정당한 권한이 있는 피보험자 또는 피보험자가 허락한 자이어야 한다는 것이고, 사고시가 피보험차량의 사용과정에 있어야 한다는 것이다.

그러므로 이 규정은 보험자로부터 보상받을 수 있는 주체를 기명피보험자와 허락피보험자로 하겠다고 함으로써, 피보험자 범위를 정함과 동시에 사용권한이 없는 무단운전 중 차량사고에 대해서는 보험사고로 보지 않겠다는 취지를 정한 것이다. 이는 차량운전자의 범위를 특별히 한정하지 않음으로써 무단운전자의 운전 중 피보험자자동차사고로 자기 차량에 손실을 입은 경우까지도 보험사고로 보상해 주는 우리

11) 지물(지반함몰)은 지진과 다르다. 지진은 면책사유에 해당한다(중국자동차보험약관 제3조).

나라 약관의 자기차량손해보험과는 사뭇 다르다.

다만 여기서 문제될 수 있는 점은 피보험자동차의 '사용하던 중' 을 어떻게 해석할 것인지에 관한 것이다. 우리나라 약관의 경우 보상책임발생요건에서 피보험차량의 소유, 사용, 관리하는 중 발생한 자기차량사고에 대해 보상해준다는 취지로 되어 있어 사고원인이 무엇이냐 하는 점만 특히 문제될 뿐 사고당시 피보험차량의 운행 형태가 어떠했느냐, 운행 중이었느냐 하는 것은 중요하지 않다. 그에 비하면 중국 경우 '사용하던 중' 으로 명기되어 있어 보상될 수 있는 보험사고의 범위가 상당히 한정되어 있다는 느낌이다.¹²⁾

또한 사고원인에 관해서는 충돌, 전복, 화재, 폭발, 외부물체와의 충돌, 공중에서 날아온 물체와의 충돌, 낙하, 번개, 폭풍, 토네이도, 폭우, 홍수, 해일, 지몰, 빙몰, 눈사태, 산사태, Land slide, 우박피해, 흙탕물, 동파 등의 자연재해의 경우, 차량이 배에 실려 운반되는 도중 맞는 자연재해로 인한 경우(이는 자동차등록인이 본인인 경우에만 제한된다)를 규정하고 있다. 이와 같이 중국 자동차보험약관의 차량손실보험은 사고원인에 관해서 자연재해사고를 광범위하게 담보하고 있어, 해일, 지몰, 빙몰, 눈사태, 산사태, 동파 등에 관한 규정이 없는 우리나라의 경우에 비해 담보되는 사고범위가 보다 넓은 것으로 보인다. 물론 이러한 담보사고가 포함된 이유는 중국의 자연적 환경이 크게 작용했을 것이다. 또한 차량이 배에 실려 도강 중의 자연재해에 대해서도 보상해주겠다는 취지를 정하고 있어¹³⁾ 차량의 운반 내지 차량 운행과 관련된 도로여건의 한계를 반영하고 있다. 이는 자연환경, 재해의 다발성 및 사회간접시설의 미비에 따른 현실적인 반영이라고 할 것이지만, 우리나라의 경우보다 다소 진일보한 것으로 보이기도 한다.

그러나 우리나라의 경우 방화이든 자연발화든 상관없이 보상해주고 있고, 차량의 도난에 대해서도 담보해주고 있는데 비해, 중국의 경우는 자연발화와 차량전체도난

12) 이에 관해서 중국의 판례경향은 확인되지 않았지만, 유력한 견해는 정지에서 운행에 이르기까지 전 과정이 자동차 사용의 영역에 해당되는 것으로 보고 있다(周延禮(2001), p.124).

13) 다만, 화물선, 여객선, 여객화물선, 컨테이너선 등의 운송도구에 적재되는 보험차량의 도하는 본 자동차보험의 책임에 속하지 않는다는 해석이다(周延禮(2001), p.72).

의 경우를 부가보험약관으로 담보함으로써 기본보험약관에서 제외시키고 있다. 이러한 부분은 중국자동차보험약관의 면책사유에 별도 기재되어 있어 그곳에서 상론하기로 한다.

한편 제2항에서는 피보험차량의 구조, 보호조치를 취하다 지출한 합리적인 비용, 즉 손해방지경감비용을 지급하겠다는 점과 아울러 비용지급은 보험금액의 한도 내에서 한다는 규정을 두고 있다. 우리나라 약관의 경우도 비용조항을 두고 있는 점은 동일하나, 지급한도에 있어서는 보험금액한도를 초과하더라도 지급하고 있는 것과 대조를 이루는 부분이다. 그런데 이 점과 관련하여 보험자의 지시 없이 지출한 비용도 부담케 하는 우리 「상법」과 약관이 타당한 것인지에 대해서는 의문이 제기된다.

우리 「상법」은 손해방지비용은 전액을 보험자가 부담하도록 하고 있으나, 구법에서는 보험약관에서 손해방지비용은 보험자가 부담하지 않는다고 보험금액의 한도에서만 부담한다고 정한 경우에 그 약관의 효력을 인정하는 유효설과 부인하는 무효설의 다툼이 있었다. 그러나 개정 「상법」은 보험계약법의 규정을 모두 상대적 강행규정으로 하고 있으므로 「상법」 제680조에 반하여 손해방지비용을 보험자가 부담하지 않는다고 제한하는 약관의 정함은 「상법」 제663조에 의하여 무효라고 풀이하는 것이 옳을 것이다.¹⁴⁾ 다만 입법론으로는 보험자의 지시에 의한 것이 아니면 손해방지비용은 보험금액을 한도로 하여 보험자가 부담하도록 하는 것이 바람직할 것이다. 왜냐하면 보험사고가 발생할 때에 피보험자의 손해방지의무는 신의칙상으로도 당연히 요구되는 것이기 때문이다.¹⁵⁾

2) 제3자책임보험

중국자동차보험약관 제2조는 대인사고와 대물사고의 보상책임발생요건에 관해

14) 양승규(2000), p.233; 서돈각(1995), p.417; 손주찬(1993), p.586; 최기원(1998), p.267.

15) 양승규(2001), p.327; 독일 「보험계약법」 제63조 제1항에 의하면 손해방지비용(Rettungskosten)은 보험자의 지시에 따라서 지출된 경우에만 손해보상액과 이 비용을 합한 금액이 보험금액을 초과하더라도 이 비용의 전부를 보험자가 부담하도록 규정하고 있다. 즉, 보험자의 지시를 받지 않거나 그 지시에 따르지 않는 손해방지비용의 지출에 대해서는 보험자는 손해보상액과 이 비용의 합계액을 보험금액의 한도내에서만 지급한다.(장경환(2002)).

규정하고 있다.¹⁶⁾ 이 규정의 내용을 보면, “피보험자 또는 허락피보험자가 보험차량을 사용하는 중 의외의 사고로 제3자에게 신체적 상해 또는 재산상 직접적인 손실을 입힌 경우 피보험자가 법에 의하여 손해배상책임을 진다. 보험자는 「도로교통사고처리법」과 보험계약규정에 따라서 보상하나, 사고로 인해 발생한 사후처리 작업은 보험자가 책임을 지지 않는다”고 규정하고 있다.

중국자동차보험약관 제2조는 피보험자의 범위, 보상책임발생요건, 보상처리의 책임범위를 함께 정하고 있어, 우리나라 약관이 보상책임 발생요건과 피보험자의 범위를 각각의 조항으로 분리하여 규정하고 있는 것과 대조를 이룬다.

우선 중국자동차보험약관상의 보상책임 발생요건에 대해서 보면, ‘보험차량을 사용하는 중 의외의 사고’로 정해져 있어 첫째로 보험차량을 사용하는 중이어야 한다는 점, 둘째로 의외의 사고여야 한다는 점이 충족되어야 한다. 여기서 ‘사용하는 중’이란 주행 중인 경우를 당연히 포함하겠지만 주차 및 정차 중인 경우를 어떻게 볼 것인가 하는 논란의 여지가 있다. 또한 어떤 범위에서의 차량사용을 피보험차량의 사용으로 볼 것인지도 역시 문제이다. 이에 관해서는 결국 중국의 「도로교통사고처리법」의 규정에 따라 피보험차량의 운행 중 발생한 사고이냐를 기준으로 파악할 수밖에 없을 것으로 보인다. 이에 비해 우리나라 자동차보험약관에서는 피보험자동차의 사용뿐만 아니라 ‘관리하던 중’에 대해서까지 피보험자동차 사고책임을 추급할 수 있도록 함으로써, 중국 자동차보험약관에 비해서 보상책임 발생사고의 외연을 확장시키고 있다 할 것이다.

그리고 배상범위와 관련하여 중국의 자동차보험약관은 「도로교통사고처리법」과 보험계약에 따라서 배상한다고 함으로써 피보험자가 법에 따라 지급해야 하는 배상 금액을 완전히 보상하지는 않으나, 우리나라에서는 약관상의 지급기준에 의하되, 만일 소송에 의한 확정판결이 있는 경우에는 약관지급기준이 아닌 소송판결금을 지급토록 규정하고 있다(우리나라 자동차보험약관 제2조, 제16조, 제27조 참조).

16) 일본의 자동차보험보통보험약관은 제1장 배상책임조항에서 대인배상과 대물배상을 함께 다루고 있는데, 이는 중국약관과 유사한 체계라고 할 수 있겠다. 다만, 일본의 경우도 대인과 대물에 공통적인 피보험자조항, 공통면책조항, 비용 등의 부분을 제외한 보상책임요건이나 별도 면책사유, 대인보상직접청구권 등에 대해서는 별도 조항으로 처리하고 있다(남원식의 6인 공저(1998), p.54).

또한 중국의 기본보험인 제3자책임보험에서는 사후처리작업(구조비용, 손해방지 비용, 소송비용 등)에 대해서는 보험자의 면책으로 하고 있으나, 우리나라의 대인·대물배상담보에서는 이러한 비용에 대해서까지도 보험자가 보상하도록 하고 있다. 다만 중국에서도 특별보험인 차량책임보험에서는 이들 비용에 대해 보험자가 보상하도록 하고 있다.

다. 면책사유

1) 차량손실보험

중국자동차보험약관 제3조는 “피보험차량의 다음과 같은 손실은 보험자가 보상 책임을 지지 않는다”고 하면서 8개항의 사유를 열거하고 있다. 즉, “(1) 자연마모, 부식, 고장, 타이어 단독파손¹⁷⁾, (2) 지진, 인공직접급유, 고온¹⁸⁾으로 인한 손실, (3) 차량에 적재한 화물의 충돌로 인한 손실, (4) 오토바이 또는 스쿠터의 주정차 중 전도로 인한 손실, (5) 보험의 책임범위 내의 손실을 입은 후에 필요한 수리를 하지 않고 계속 사용으로 손실이 확대된 부분, (6) 자연발화¹⁹⁾ 및 원인이 불명확한 화재의 발생, (7) 유리의 단독파손, (8) 보험차량의 침수 또는 배기통의 침수 중 시동하거나 침수 후 부적절한 조작으로 생긴 엔진손상²⁰⁾” 등이다.

또한 중국자동차보험약관 제5조에서는 차량손실보험과 제3자 책임보험에 공통된 면책사유를 규정하고 있는데, 그 내용을 보면 “다음에 열거한 상황에서 발생한 피보험차량의 손실 또는 제3자의 경제적 배상책임에 대해 보험자는 어떠한 원인을

17) 차량 운행 중 어떠한 원인을 막론하고 발생한 타이어의 단독파손은 자연마모가 심할 뿐 아니라 보험사고이나 여부를 판별하기 어렵다는 이유로 우리나라에서도 면책사유로 하고 있다. 그러나 자연마모, 부식, 고장, 타이어의 파손으로 인해 발생한 보험사고로 차량의 기타 부분의 손실은 보험자가 보상하여야 한다(周延禮(2001), p.74).

18) 인공직접급유란 차량의 정상적인 급유계통을 거치지 않고 급유하는 것을 말하고, 고온이란 차량의 안전조작 규칙을 위반하는 가열로 온도를 상승시키는 행위를 말한다(周延禮(2001), p.74).

19) 보험차량 자체의 전기, 선로, 주유계통, 화물자체 등에 문제가 발생하여 생긴 화재를 가리키며, 부가보험인 자연발화 손해보험약관에서 담보하고 있다(周延禮(2001), p.75).

20) 이러한 현상은 비교적 보편적 현상으로 사실상 차량에 대한 불합리한 사용이고 도덕적 위험을 유발할 수 있으며 운전자가 신중하게 운행하면 쉽게 피할 수 있다는 취지로 2000년 약관에서 새로이 면책약관에 추가되었다(周延禮(2001), p.76).

막론하고 보상책임을 지지 않는다”라고 한 다음, 11개항의 사유를 열거하고 있다. 그 사유들을 보면, “(1) 전쟁, 군사충돌, 폭동, 압류, 몰수, 징발, (2) 피보험자 또는 허락피보험자 아닌 자의 보험차량 사용, (3) 피보험자 또는 허락피보험자의 고의행위²¹⁾, (4) 경주, Test, 영업적 수리공장에서 수리기간, (5) 차량에 적재된 화물의 낙하, 누락, (6) 자동차 견인차량(트레일러 포함) 또는 기타 피견인물체 가운데 최소한 하나가 제3자 책임보험에 가입하지 않은 경우, (7) 운전자의 음주²²⁾, 마약, 약물에 의한 마취, (8) 운전자가 아래의 상황 가운데 하나일 경우 : ① 운전면허증이 없는 경우, ② 운전하는 차량과 운전면허증이 허가하는 차량의 차종이 부합하지 않은 경우, ③ 군대 또는 무장경찰 부대 운전면허증으로 지방차량을 운전하는 경우, ④ 지방운전면허증으로 군대 또는 무장경찰 부대 차량을 운전하는 경우, ⑤ 연습면허증을 소지하고 주행연습을 하는 경우 또는 운전교사의 지도가 없거나 주행연습의 지정된 시간과 노선을 따르지 않은 경우, ⑥ 실습기간에 대형버스, 전차, 기중기, 견인차 등의 자동차를 운전할 때 운전교사의 감독지도가 없는 경우, ⑦ 연습면허증을 소지하고 실습기간에 고속도로 상에서 차를 운행하는 경우, ⑧ 운전자가 시험에 불합격한 운전면허증을 소지하거나公安교통관리부의 동의를 얻지 못한 운전면허증으로 운행하는 경우, ⑨ 각종 전용 기계차, 특종차의 인원이 국가 유관부서가 발행하는 유효한 조작증이 없는 경우, ⑩公安교통관리부가 규정하는 기타 운전면허증이 무효인 경우, (9) 보험차량이 사고를 일으키고 도주한 경우, (10) 서면약정에 따른 보험료 납부의무를 이행하지 않은 경우, (11) 이 보험계약의 별도 서면약정 외에, 보험사고 발생시 보험차량이公安교통관리부가 발행하는 운행증과 번호판이 없

21) 일본 자동차보험에 있어서는 고의의 형태를 두개로 나누어 보험계약자, 기명피보험자 또는 이들의 법정대리인의 고의를 절대적 면책사유로 규정하고, 기명피보험자 이외의 고의로 인한 사고의 경우에는 상대적 면책사유로 규정하고 있다. 그리하여 기명피보험자 이외의 자의 고의로 인한 사고에 있어서 배상책임을 부담하게 되는 피보험자가 복수로 존재하는 경우에는 고의없는 피보험자의 손해에 대해서는 보상하도록 하고 있다(남원식 외 6인 공저(1998), p.357).

22) 이 때의 음주운전판단은公安교통관리부서가 교통사고 처리시 음주 후에 운전했다는 결론을 내렸을 경우와 음주 후에 운전했다는 증거가 있을 경우에 근거해서 판정할 수 있다. 이에 대해서는 우리나라와 같이 「도로교통법」상의 기준이 없어 음주운전 판정시비가 우려된다(周延禮(2001), p.77).

거나 규정에 따른 검사를 받지 않았거나 검사에 불합격했을 경우” 등이다.

또한 중국자동차보험약관 제6조 역시 차량손실보험과 제3자 책임보험의 공통적인 책임면제를 규정하고 있는데, 동 규정을 보면, “아래에 열거한 손실과 비용은 보험자가 배상책임을 지지 않는다. (1) 보험차량에 의외의 사고가 발생해서 피보험자나 제3자가 영업정지, 운행정지, 정전, 단수, 가스공급중단, 생산중단, 통신두절 및 기타 각종 간접적인 손실을 입은 경우, (2) 보험사고로 인해서 생겨난 정신적인 피해를 입은 경우, (3) 오염으로 인해서 생겨난 보상과 배상의 경우, (4) 컴퓨터의 2000년 문제로 인해서 생겨난 직접·간접적인 손실, (5) 보험차량 전체의 도난, 강도, 강탈, 그 기간 중 입은 손실이나 부품, 설비 등의 분실, 제3자의 인명피해 및 재산손실의 경우”로 정하고 있다.

중국자동차보험약관 제3조에 관해 검토하여 보면, 이 조항의 취지는 일정한 사유로 인한 손실에 대한 면책사유를 규정한 것이다. 우리나라 약관과 비교해 보면 자연마모나 부식, 고장, 타이어단독 파손의 경우는 성질위험으로서 우연성이 결여된 손실이므로 면책하는 것은 동일하다(「상법」 제678조 참조). 그러나 중국자동차보험약관의 경우는 차량의 잘못된 조작에 따른 손실에 대해 면책하는 경우가 많은 것으로 보인다. 즉, 제2호의 인공적 직접급유나 고온으로 인한 손실, 제8호의 보험차량의 침수 또는 배기통의 침수 중 시동하거나 침수 후 적절치 못한 조작으로 생긴 엔진손상을 면책으로 정하고 있다는 점은 우리나라의 경우와 상이하다. 다만 제5호의 담보범위내의 손실을 입은 후에 필요한 수리를 하지 않고 계속 사용으로 확대된 손실은 우리약관에 명문의 규정은 없지만 우리의 경우에도 보험사고와 상당인과관계가 없는 손실로서 보험자가 면책될 여지는 있다. 또한 제6호의 자연발화 또는 원인이 불명확한 화재의 발생과 제7호의 유리의 단독파손에 대해서는 면책사유로서 정한 대신 이를 부가보험²³⁾으로 보상하도록 하고 있는데 반해 우리나라 약관은 약관

23) 자연발화손실보험과 유리단독파손보험이 바로 그것이다. 한편 이러한 면책사유에 대한 설명의무가 중요하게 거론되고 있는 사례가 적지 않은데, 특히 자연발화 면책사유나 유리단독파손 면책사유에 대해 명확히 설명하지 않은 경우에 대해 보험자가 보상책임을 지도록 하는 것이 중국판례의 경향이고, 보험자로서는 이러한 설명의무 이행을 입증할 수 있는 방법에 대한 논의가 활발한 것으로 보인다(周延禮(2001), p.76).

해석상 면책될 여지는 있다.

그리고 제3호의 차량에 적재한 화물의 충돌로 인한 손실, 제4호의 오토바이 또는 스쿠터의 주정차 중 전도로 인한 손실을 면책사유로 정한 것은 moral risk를 방지하려는 취지로서 우리나라 약관과는 다른 면책규정이다. 다만 제3호의 차량적재물의 손실은 우리 약관에 명문규정은 없으나 화물의 적재, 고정상의 중대한 과실이 인정될 경우 면책될 여지는 있다. 또한 우리나라 약관상 면책사유로 되어 있는 동파로 인한 손해의 경우, 중국자동차보험약관에서는 제2조에서 이를 담보하는 보험사고에 포함시키고 있다.

다음으로 중국의 자동차보험약관 제4조에 정한 면책사유를 살펴보면, 이들은 일정한 상황하에서 발생한 사고에 대해 당연 면책한다는 취지의 상황면책사유로서 차량손실보험과 제3자 책임보험에 공통적으로 정한 사유이다. 이들 사유 가운데, 제1호의 전쟁, 군사충돌, 징발 면책규정, 제3호의 고의사고 면책, 제5호의 시험용 또는 시험용 운전 면책, 제7호의 음주, 마약, 약물에 의한 마취 면책, 제8호의 무면허면책 사유들은 우리나라 약관상의 면책사유와 동일한 취지의 규정이다. 그러나 제2호의 피보험자 외의 자가 보험차량을 사용한 경우의 면책, 제9호의 사고 후 도주의 경우 면책사유, 제11호의 운행증과 번호관위반, 검사 불합격차량의 면책사유들은 우리나라 약관에서는 찾아볼 수 없는 면책사유들로서, 특히 제9호와 제11호는 보험사고의 위험요소와는 무관한 사유로서 행정처벌적 성격이 강한 것으로 볼 수 있어 이를 면책사유로 존치시키는 다소 무리가 있다 하겠다. 특히 피보험자 이외의 자가 보험차량을 사용하는 경우 중국자동차보험약관은 일률적으로 보험자의 면책으로 규정하고 있는데 반해 우리 약관은 피보험자의 귀책사유가 있거나(예컨대 피보험자가 열쇠를 꽂아놓고 자리를 비운 경우), 피보험자가 자동차 사용을 허락한 경우(허락피보험자의 경우) 보험자가 책임을 지도록 하고 있다.

또한 제5호의 시험용 또는 시험용 운전 면책사유도 고도의 위험행위를 감행함으로써 인하여 사고가 발생하는 경우로 중과실사고에 대한 면책사유라고 하겠다. 한편 제10호의 면책사유는 순수하게 보험계약의 효과와 관련된 보험료미납에 따른 보험책임의 인정여부에 관한 것이어서, 그 성격상 유효한 계약을 전제로 해서 사고전후의 일정한 상황하에서 발생한 사고에 대해 면책으로 정한 다른 사유들과는 부합되

지 않으므로 이를 정비할 필요가 있다고 하겠다.

끝으로 중국자동차보험약관 제6조의 면책사유들에 관해 살펴보면, 제4호나 제5호를 제외하고는 엄격히 말해서 면책사유라기 보다는 오히려 배상범위에 관한 사항들이라고 하는 것이 타당할 것이다. 그럼에도 불구하고 이를 면책사유인 것처럼 정한 것은 중국의 법률체계나 법인식의 미진, 약관의 비체계성에서 기인한 것이라고 하겠다. 같은 조 제1호와 제3호는 사고로 인한 간접적인 손해, 즉 특별손해에 대해서는 보상하지 않겠다는 취지로서 이러한 내용은 오히려 보상책임발생요건에 규정하는 것이 상당할 것이고, 제2호의 경우는 위자료를 인정하지 않겠다는 것으로써 이는 물적 손해를 담보하는 차량손실보험의 경우 당연한 것이며, 제4호는 지나치게 일시적인 상황에 대비한 규정이어서 현재 실효성이 없는 규정이다. 제5호가 차량도난이나 강도의 경우 이를 면책사유로 하는 대신, 이는 부가보험의 전차량(全車輛)도난보험으로는 담보될 수 있다. 우리의 차량손해보험약관 제44조는 도난의 경우는 담보하고 있으나, 강도의 경우는 면책사유로 하고 있다.

2) 제3자 책임보험

가) 대인배상 관련규정

중국의 자동차보험약관상 제3자 책임보험과 관련되는 면책사유는 약관 제4조의 면책사유와 위에서 언급한 바 있는 차량손실보험과 공통적으로 적용되는 약관 제5조와 제6조의 면책사유이다. 약관 제5조와 제6조는 이미 위에서 언급한 바 있으므로 여기서는 약관 제4조만 언급하기로 한다.

중국자동차보험약관 제4조는 “보험차량이 아래에 열거된 인명의 피해 또는 재산의 손실을 발생시켰을 경우에는 법률적으로 피보험자가 배상의무가 있건 없건 간에 보험자는 책임을 지지 않는다. (1) 피보험자 또는 허락피보험자가 소유 또는 관리 중인 재산, (2) 개인소유차량, 개인차량의 피보험자 또는 허락피보험자 및 그 가족 구성원과²⁴⁾ 그들이 소유 또는 관리 중인 재산, (3) 보험차량에 탑승한 모든 사람 및

24) 여기서 개인소유차량이란 차량의 소유권이 개인에게 속하는 차량을 말하고, 개인책임차량이란 개인명으로 임대차한 타인의 차량을 말한다(周延禮(2001), p.78).

그들의 재산”이라고 정하고 있다.

면책사유의 구성에서 중국의 제3자 책임보험의 경우는 대인배상과 대물배상이 분리되지 않음으로 인하여 다소 혼란스럽고, 더구나 차량손실보험과 공통된 면책사유의 경우에는 더욱 그러하다. 면책사유의 존재이유와 근거에 따라 좀 더 체계화하고 정비할 필요가 있다고 하겠다.

중국자동차보험약관 제4조는 피보험자 또는 피보험차량과 일정한 인적 관계에 있는 자에 대해 발생한 사고로 말미암아 피보험자가 비록 법률상 배상책임을 진다고 하더라도 보험자는 보상책임을 지지 않겠다는 취지로서, 본 조항에서 순수하게 대인사고와 관련되는 것은 같은 조 제2호와 제3호이다. 우리나라 약관의 경우와 비교해 볼 때, 상대적으로 매우 단순하게 되어 있다. 우선 면책대상이 되는 인적 범위를 보면, 피보험자(허락피보험자 포함)에 대한 면책내용은 동일하다.

그런데 우리나라 약관에서는 피보험자의 부모, 배우자, 자녀로 명확히 한정되어 있는 데 비해, 중국자동차보험약관의 경우 피보험자의 가족구성원에 대해서 면책으로 되어 있어, 그 가족구성원의 범위를 어디까지로 볼 것인지 문제된다. 이에 관해 중국에서는 경제적으로 독립된 호적단위를 기준으로 가족구성원인지 여부를 판단하고 있는 것으로 보인다. 따라서 가족구성원을 중심으로 파악하는 경우 자녀라고 해도 별개의 호적으로 되어 있는 경우에는 이 면책조항이 적용되지 않을 수 있는 반면, 부모와 자녀관계가 없더라도 같은 가족구성원으로 되어 있다면 면책될 수 있는 것이다.

이러한 점에서 우리나라의 약관 면책범위에 비해 중국의 경우 명확성이 결여되어 면책범위가 매우 유동적일 수 있고, 같은 호적에 등재된 구성원이냐 아니냐 하는 우연적 사정과 개개 사안에 따라 면책여부가 변화무쌍하다는 단점이 있을 수 있을 것이다. 그리고 중국자동차보험약관 제4조 제3호는 피보험차량에 탑승한 모든 자들에 대해 면책으로 하고 있어 그 면책범위가 너무 광범위하지 않은가 여겨지고, 좀 가혹한 감도 없지 않다. 중국자동차보험약관은 피보험차량에 탑승한 자의 배상에 관해서는 이를 배상책임에서 제외시키는 대신, 부가보험에서 차량책임보험에 의해 이를 담보하도록 정하고 있다.

생각컨대 이러한 면책사유는 지나치게 보상책임을 축소시킨 것으로서 피보험차

량에 탑승한 사실만으로 피보험자와의 인적관계가 가족구성원의 그것에 비해 극히 희박함에도 불구하고 동일하게 취급하는 것은 합리적인 이유가 결여된 규정이라고 할 수 있다. 우리나라 약관에서 면책사유로 하고 있는 제11조 2항 4호와 5호(업무상 재해면책사유)와 같은 면책조항을 중국자동차보험약관에서는 두고 있지 않으며, 아직 피보험자개별적용에 관한 조항도 보이지 않는다.

다음으로 약관 제5조에 의한 면책사유를 살펴보면, 차량손실과 제3자 책임보험의 공통적 면책사유임에도, 공통성이 결여된 부분도 있어 그 정비가 필요한 것으로 보이는데, 제1호에서의 압류, 몰수, 징발의 경우가 바로 그 예라고 할 수 있다. 그리고 구체적으로 면책조항을 살펴보면, 고의사고 면책, 전쟁 등 면책, 무면허운전 면책 등의 경우는 우리나라 약관과 동일한 규정이다. 그러나 우리나라 약관상 음주운전 사고에 대해서는 대인배상의 경우 200만원을 초과하는 손해에 대해서만 보상하고 있는데 반해 중국의 경우는 전부 면책이라는 점이 상이하고, 우리나라 약관상 유상운송에 대해서는 면책되지만, 중국의 경우 이러한 면책규정은 존재하지 않는다. 한편 중국자동차보험약관 제6조의 면책조항 중 제2호의 정신적인 피해보상 면책조항은 대인사고에 있어서 합리적인 근거가 무엇인지 우리의 법감정이나 약관내용과 비교해 볼 때 상당히 의문이 드는 조항이다.

나) 대물배상 관련규정

중국 자동차보험약관 제4조에서 대물배상 관련규정은 “(1) 피보험자 또는 허락 피보험자가 소유 또는 관리중인 재산, (2) 개인소유, 개인차량의 피보험자 또는 허락피보험자 및 그 가족구성원과 그들이 소유 또는 관리중인 재산, (3) 피보험차량에 탑승한 사람들의 재산”으로 정리할 수 있다.

대물배상에 관한 면책사유 가운데, 중국 자동차보험약관 제4조와 우리나라 약관 제22조 제2항의 면책규정은 피보험자 내지 일정한 범위내의 자연인이 그 피해물과 일정한 결연관계가 있는 경우를 면책으로 한 것으로서, 그 취지상으로는 서로 유사하다. 그러나 피보험자 내지 자연인의 인적 범위를 서로 달리하고 있고, 개별적용의 법리를 인정하느냐 여부에 따라 면책범위는 서로 다르다. 즉, 피보험자 내지 허락피보험자가 소유하거나 관리 중인 재산, 그 가족구성원이 소유하거나 관리 중인 재산

에 대해서는 동일하게 면책규정으로 하고 있지만, 우리나라 약관 제22조 제2항 제2호와 같은 규정은 중국자동차보험약관에는 존재하지 않으며, 제5호와 같은 개별 적용에 관한 규정도 아직 없다. 또한 중국자동차보험약관 제4조 제3호의 피보험차량에 적재된 재산에 대한 면책조항은 우리 약관 제22조 제2항 제3호의 적재 또는 운송 중인 물품에 대한 면책조항과 유사하다. 또한 중국자동차보험약관 제5조상의 면책사유와 비견되는 우리나라 대물배상 면책조항 제22조 제1항 규정의 비교·검토 내용은 위에서 이미 논의한 대인배상 면책규정의 비교·검토 내용이 그대로 타당하다고 할 것이므로 여기서는 구체적인 언급을 피하기로 한다.

이상의 여러 측면을 종합하여 보면, 대물배상에 관한 면책사유는 우리나라의 약관규정이 중국의 그것에 비해 보다 좁게 규정되어 있는 것으로 판단된다.

라. 보험금액과 배상한도

1) 차량손실보험

중국자동차보험약관 제8조에서는 차량손실보험의 보험금액의 결정방식에 대해 “보험가입자와 보험자가 아래 3가지 방식 중에서 협상을 통해 1가지 방식으로 확정한다. (1) 신차는 구입가격에 따라 확정한다. 신차의 구입가격은 보험계약을 체결할 때의 구입가격과 보험에 가입된 동일 차종의 신차의 가격(차량구입 시 부가비 포함)을 말한다. (2) 보험가입할 당시의 실제가치에 따라 확정한다. 실제가치는 동일 유형의 차량을 시장에서 신차로 구입할 때의 가격에서 이미 사용 기간의 감가상각금액을 제외한 금액을 말한다. 감가상각은 만1년으로 계산하기 때문에 1년을 계산에서 공제한다. 부족한 1년은 감가상각으로 계산하지 않으며, 감가상각율은 관련 규정에 따라 적용한다. 그러나 최고 감가상각금액은 신차 구입가격의 80%를 초과할 수 없다. (3) 보험가입자와 보험자가 협상을 통해 확정한다. 그러나 보험금은 동일 유형의 신차 구입가격을 초과할 수 없고, 초과부분은 무효이다. 보험자는 보험금액을 다른 확정방식을 선택할 때에는 그에 상응하는 보상책임을 진다” 또한 중국자동차보험약관 제15조에는 차량손실보험의 보상한도와 관련하여 다음과 같이 규정하고 있다.

i) 전부손실: 보험금액이 실제가치 보다 높을 때에 사고당시의 실제가치로 계산

하여 보상한다. 보험금액과 같거나 실제 가치보다 낮을 때에는 보험금액에 따라 계산하여 보상한다.

ii) 부분손실: 신차 구입가격으로 보험금액을 확정된 차량은 실제수리 및 필요, 합리적인 구조비용에 따라서 보상금을 계산한다. 보험금액이 신차 구입가격보다 낮은 차량은 보험금액과 신차 구입가격의 비율에 따라 계산하여 수리 및 구조비용을 보상한다. 보험차량의 손실보상 및 구조비용이 각각 보험금을 초과하지 않게 제한하고 만약 보험차량이 부분손실로 인한 일차 배상금액과 배상면제금액의 합이 보험금과 같을 때에는 차량손실보험의 담보책임이 즉시 종결한다.

iii) 구조한 재산 중에 이 보험계약이 미담보한 재산에 포함되어 있다면 이 보험계약에 의거해서 보험재산의 실제가격은 총 구조재산의 실제가격에서 차지하는 비율로 구조비용을 분배한다.

중국자동차보험약관 제8조는 차량손실보험의 보험가입금액에 관한 규정이라고 할 수 있다. 이는 곧 보험계약 체결시의 보험가입금액 확정방법을 정한 것으로 계약 업무에 관한 규정이지, 보상업무와 직접 관련성이 있는 규정은 아니라고 할 것이다. 물론 계약에 의해 보상한도가 정해지기는 하겠지만 보상을 위한 약관이 지나치게 당사자의 합의에 의해 좌우되도록 되어 있고, 내용도 번잡스러운 느낌이다.

요컨대 신차의 경우 그 구입가격에 따르거나, 보험가입할 당시의 실제가치에 따르도록 하거나, 아니면 보험가입자와 보험자와의 협상을 통해 확정하는 경우에도 동일 유형의 신차구입가격의 한도내에서 가능하다는 제한을 두고 있다. 우리나라 약관의 경우 제47조에 기재된 보험가액에 관하여 '용어풀이'를 통해, 공인된 기관(보험개발원)이 정한 차량기준가액표에 따라 정한 차량기준가액(이를 '보험가액'이라 함)을 기준으로 손해액을 결정하고, 이러한 기준이 없는 경우에는 손해발생지의 발생당시의 가액을 기준으로 정한다고 규정하고 있다.

중국의 경우 차량손실보험이 실손보상이라는 점을 염두에 두고 있기는 하나, 보험가입자와 보험자간의 주관적인 협의에 치우치고 있다는 문제가 있다. 따라서 보다 객관적이고, 공정한 기관에서 기준을 마련할 필요가 있다고 하겠다. 또한 중국자동차보험약관 제15조는 차량손실보험의 보상금 계산과 보상한도를 규정하고 있는

데, 실손보상의 차원에서 전부손실의 경우 보험가입금액의 한도내에서 사고당시의 실제가치로 계산하여 보상하며, 부분손실의 경우는 보험가입금액을 신차기준으로 하였으나 그보다 낮은 가격으로 하였느냐에 따라 전자는 실제수리비용을 후자는 신차구입가격의 비율에 따라 보상한다고 되어 있다. 그리고 이러한 수리비용과 구조비용을 합친 금액이 보험가입금액을 초과하지 않도록 하고 있다. 이에 비해 우리나라 약관의 경우는 매우 간명하다. 실제 수리비를 보험가입금액을 한도로 지급하되, 만일 차량가액이 보험가입금액 보다 적을 때는 보험가액을 한도로 보상한다는 것이다. 그리고 완전파손 뿐만 아니라, 수리비용과 손해경감 비용의 합산액이 보험가액 이상인 경우도 전부손해로 보아 보상처리한다.

보험가입금액의 결정기준이 보상한도로 연결되기 때문에 중국의 경우 이를 결정하는 방식의 다양성으로 말미암아 보상한도를 정하는 것도 번잡한 경향이다. 그리고 중국의 경우 구조비용은 보상한도를 초과하여 지급하지 않지만, 우리나라의 경우는 이를 초과하여 지급할 수 있도록 하고 있다. 이는 오히려 중국자동차보험약관이 더 합리적이라고 생각된다.²⁵⁾

2) 제3자 책임보험

중국 자동차보험약관 제9조는 “제3자 책임보험의 매 사고 시 최고 보상한도액은 차량 종류에 근거하여 확정한다. (1) 다른 지역 내에서 오토바이, 트랙터의 최고 보상한도액은 다음 4등급으로 나눈다. 2만원, 5만원, 10만원, 20만원, (2) 기타 차량의 최고 보상한도액은 다음 6등급으로 나눈다. 5만원, 10만원, 20만원, 50만원, 100만원, 100만원 이상 그러나 최고 1,000만원을 초과하지 못한다. (3) 트레일러를 보험에 가입하면 주거(트레일러 포함)와 일체로 간주한다. 사고발생시 트레일러가 사고를 일으켰을 때의 보상책임은 주차가 사고를 일으켰을 때와 동일하게 간주하며, 보험자는 트레일러 사고로 인한 보상액과 주차의 사고로 인한 보상액을 합하여 보상하되 주차사고로 인한 보상한도액으로 제한한다는 규정을 두고 있다.

중국의 자동차보험약관 제9조는 보상한도를 정하는 데 있어, 차량의 종류에 따라

25) 자세한 내용은 각주 14 참조.

분류하고 있다는데 특이성을 지니고 있고, 무한보상도 존재하지 않는다. 보험가입 금액은 계약업무와 밀접한 관련성을 가지는 것이기 때문에 우리나라의 경우 이를 인수지침서에 정하고 있을 뿐 약관상에 보험가입금액에 관한 구체적인 규정은 두지 않는데 반하여, 중국의 경우 이를 약관상에 기재하고 있음도 특징이라고 하겠다. 그러나 이러한 보험가입금액은 계약 업무적 성격이 짙고, 비록 보상한도로서의 기능을 가지기는 하나 매우 가변적이어서 정책에 따라 수시로 변화될 수 있는 것이므로 이를 약관에 기재할 필요성이나 타당성은 매우 낮다고 할 수 있다. 그럼에도 이를 기재한 것은 보험가입과 보상의 영역에 관한 명확한 분업화가 이루어지지 않는 현실의 반영이라고 해석된다.

그리고 보상한도를 정함에 있어 제3호의 경우 보험금의 분담에 관한 규정으로 볼 수 있겠는데²⁶⁾, 이와 관련하여 트레일러와 트랙터에 관한 사소한 부분까지 약관에 규정한 것은 친절함을 넘어 최소한으로 압축해야 할 약관의 정체성을 의심케 하기도 한다. 물론 현실적인 쟁점을 명확히 하려는 취지이겠지만, 보상과 관련된 절차나 보험금의 기준 등에 관한 내용은 구체성이 상당히 결여되어 있는 것과 비교해 보면 문제가 아닐 수 없다.

바. 보상처리 절차

중국 자동차보험약관 제12조는 “피보험자가 보상을 요구할 때, 보험자에게 보험증권, 사고증명, 사고책임인정서, 사고합의서, 판결서, 손실명세서와 관련비용 증빙서류를 제공해야 한다”고 규정하여 보상청구시 구비할 서류를 정하고 있고, 제13조는 “보험자는 사고 시 보험차량의 운전자에 부과된 책임비율에 따라 상응하는 보상 책임을 진다”는 원칙규정과 함께, 재산피해에 대해서는 제14조에서 “피보험차량이 사고로 인해 손해를 입거나 제3자의 재산을 파손시키면 최대한 수리, 복구한다. 수리 전에 피보험자와 보험자가 함께 검사를 하고 수리항목, 방식과 비용을 확정한다. 만일 그렇지 않으면 보험자는 보상을 거절하거나 재조사하여 결정할 권한이 있다”고 함으로써 수리과정에 보험자가 개입하여 조사, 결정할 권한을 부여하고 있다.

26) 우리나라 약관의 경우에는 보험금의 분담에 관해 정하고 있다(자동차보험약관 제68조).

또한 제16조에서 “피보험차량이 제3자책임 사고를 발생시켰을 때에는 보험증권에 명시된 보상한도액 내에서, 「도로교통사고처리법」이 규정한 범위, 항목과 표준 및 보험계약의 규정에 따라 보상금액을 결정한다. 피보험자가 스스로 승낙하고 지급한 배상금액에 대해서는 보험자는 재결정하거나 또는 보상을 거절한 권한이 있다”고 하여 보험금결정 근거와 보험자의 권한을 정하고 있다. 제21조는 보험자의 보상기한을 정하고 있는데, 여기서는 “보험자는 피보험자가 제공한 각종 필요한 증서를 심사하고 조사하여 결정한 보상금액을 보험계약 쌍방이 확인한 다음 10일 내에 1차 보상을 종결하도록” 규정하고 있다.

우리나라 약관의 경우 동일한 조항 내에서 보험 청구시의 절차 및 청구시 필요한 서류와 증거, 보험금결정시한 등을 일목요연하게 정하고 있는 반면, 중국자동차보험약관의 경우는 각 조항이 산재되어 있고 유기적으로 정비되어 있지 못해 상당히 혼란스러운 체계이다. 두 약관 모두 10일 내에 보험금을 지급하도록 하는 것은 동일하지만, 기준시점은 우리나라가 관련서류 및 증거를 접수받은 때부터인 반면, 중국의 경우는 배상금액에 대해 쌍방이 합의한 후라는 점이 다르다. 따라서 중국의 경우는 심사 및 보상금액 합의까지의 시간이 어떻게 되는지에 대한 명확한 규정이 없으므로 매우 유동적일 수밖에 없는 문제를 안고 있다고 하겠다.

Ⅳ. 결론

이상에서 본 바와 같이 중국의 자동차사고처리에 관한 법규는 「도로교통사고처리법」으로서 교통사고에 따른 형사, 민사, 행정적 업무를 처리하기 위한 법규이다. 교통사고처리기관은 각급 공안기관인데, 여기서 형사, 민사, 행정에 이르기까지 교통사고의 총체적인 업무처리를 하고 있다. 그러나 교통사고발생율의 상승과 경제수준의 향상 등 급격한 사회적, 경제적 환경에 대응하고, 사고원인과 책임정도를 객관적으로 판단하여 분쟁을 합리적으로 해결하는데 현재의 「도로교통사고처리법」으로는 역부족이라고 하겠다. 특히 공안기관이 교통사고에 따른 형사, 민사, 행정적 책임의 부분까지 모두 총괄하고 있다는 점은 아직 사회주의의 한계를 극복하기 어려운 측

면도 있지만, 하루 빨리 전문화 및 체계화가 필요하다고 하겠다. 또한 뺑소니사고의 증가와 보험사기의 격증 등 현실적인 문제의 효율적 처리를 위해서는 최소한의 피해보장이라는 피해자 보호의 측면과 책임유무의 판단이라는 측면의 특별법이 더욱 긴요하다고 하겠다.

한편 공안기관이 형사적인 업무뿐만 아니라 민사적인 배상관련업무까지 관여한다는 것은 업무의 성격상 합리성이 결여되어 있고, 궁극적으로 비효율적인 한계성을 가질 수밖에 없다고 생각되므로 법제정과 별도로 민사적인 책임부분은 민간이 자율적으로 해결할 수 있는 길을 하루 빨리 열어 주어야 할 것이다. 이를 통해 많은 현실적 문제점들에 대한 사법적 해결이 행해질 것이고, 판례의 집적과 더불어 법률 규정 및 약관규정에 대한 애매한 해석을 구체화할 수 있게 될 것임은 물론이다.

또한 자동차보험 종류와 약관의 내용에 있어서 그동안 지속적으로 통일화와 체계화를 위한 작업을 진행시켜 왔다고는 하나, 아직도 미흡한 수준이라고 볼 수 있다. 우리나라와 비교해 볼 때 중국의 자동차보험약관상에는 자손보험이나 무보험차상해 등의 보험종목은 아직 도입되어 있지 않은 상황이며, 운전자의 성향에 따른 보험상품의 다원화가 전혀 이루어져 있지 못한 상황이다. 따라서 경제성장과 소비자의 수요에 부응하는 다양한 상품의 개발과 판매가 필요하고, 그에 발맞춘 자동차보험 약관의 등장과 정비가 시급하다고 하겠다.

참 고 문 헌

- 김광국, 『자동차보험이론』, 전주대학교출판부, 2000.
- 김만홍, 「한중보험법에 관한 입법론적 연구」, 한국해양대학교 대학원 해사법학과 석사논문, 1999.
- 김성태, 『보험법강론』, 법문사, 2001.
- 김준곤, 「한중보험법의 비교연구」, 대구효성카톨릭대학교 대학원 석사논문, 2002.
- 남원식, 「우리나라 자동차보험제도의 개선방안에 관한 연구」, 국민대학교 대학원 석사학위논문, 1998. 12.
- 남원식, 「중국자동차보험약관에 관한 연구」, 국민대학교 대학원 박사학위논문, 2002. 12.

- 남원식 외 6인, 『자동차보험약관 : 조문별 해석』, 한울출판사, 1998.
- 삼성인력개발원, 「중국지역전문가 보고서」, 1997. 1~1999. 1.
- 삼성화재, 「보험산업국제화에 대한 심포지엄」, 1995. 8.
- 삼성화재, 북경사무소, 「중국보험시장의 현황과 전망」, 2000. 7.
- 양승규, 『보험법』, 삼지원, 2000.
- _____, 『보험법의 법리』, 삼지원, 2000.
- _____, 『보험판례연구』, 삼지원, 2000.
- 장경환, 「자동차보험 무엇이 문제인가 - 제도적 측면을 중심으로」, 『손해보험』 제267호, 1991.
- _____, 「피보험자가 지출한 손해방지비용여부와 보험자의 부담한도」, 『삼성화재 자문의 견서』, 2002. 8.
- 정희남, 「중국의 WTO 가입과 보험시장 개방」, 『Insurance Business Report』 통권 제 14호
- 強力 韓良 總主編 無史學 郭宏彬 主編, 『保險法 前沿問題案例研究』, 中國經濟出版社 2001. 8.
- 許雲鶴, 『中國自動車保險과 損害賠償 制度』, 법무법인 한결, 2002. 10.
- 野村好弘, 干敏, 「中國における交通事故の損害賠償法」, 『交通事故紛争處理』 センター創立20周年記念論文集.
- 楊立旺 編著, 『機動車輛保險投保與索賠』, 西南財經大學出版社, 2000. 3.
- 李萍 主編, 『保險法新釋與例解』, 同心出版社, 2000. 8.
- 傅以諾, 『交通事故處理無車輛保險』, 北京理工大學出版社, 2001. 7.
- 周延禮, 『機動車輛保險理論無實務』, 中國金融出版社, 2001. 8.
- 田文, 「중국보험제도연구」, 전주대학교 대학원 금융보험학과 석사논문, 2001. 5.
- 中國保險監督院 <http://www.circ.gov.cn>
- 中國保險報 <http://www.zgxb.com>
- 中國保險通信網 <http://www.china-insurance.com>
- 保險開發院 <http://www.kidi.or.kr>
- 駐 中國 大韓民國 大使館 <http://www.koreaexim.go.kr>
- 中國太平洋財產保險株式有限公司 <http://www.cpicbj.com/intracduce>

Abstracts

Nowadays, it can be said that the Automobile Insurance System of a nation reflects its economic situation and Automobile culture. You can notice it simply by looking at development process of Chinese Automobile Insurance System.

In recent years, China has made rapid progress in economy with its reformation and the open-door policy. With its rapid progress in economy, the number of its automobiles is also sharply increased and it resulted in a sudden increase of automobile accidents. In the face of the ill effect of automobile accidents, the government of China has recognized the importance of automobile insurance which indemnifies for the loss of life and property, and the necessity of the reform of legal systems about automobile insurance which can protect the injured effectively. But there are still many problems and tasks to resolve in Chinese legal systems for automobile insurance and policy.

Although China is a Socialist state, as its economy and the standard of living grows and develops, the claims of the injured and demand for the appropriate compensation will get more strong. In such situations, I hope that this dissertation gives you a good grasp to understand the Chinese automobile insurance systems and policy and can be of great help to develop Chinese automobile insurance.

※ Key Word : Automobile Insurance, Chinese Automobile Insurance System, Chinese legal systems for automobile insurance and policy, chinese automobile insurance