

책임과 보험에 대한 소고(小考)

1. 자동차사고 책임과 보험

자동차사고는 다양한 원인에 의해 발생할 수 있다. 운전자의 부주의가 가장 일반적인 사고 원인이나, 엔진 결함으로 고속도로에서 차량이 멈추어 사고가 발생할 수도 있고, 도로 위 낙하물이나 고장난 신호등이 방치되어 사고를 유발할 수도 있다. 야간에 만취한 취객이 도로 위에 누워있다가 사고를 당하는 경우도 있고, 갑작스런 자연재해가 사고를 유발하기도 한다. 여러 가지 원인이 복합적으로 작용할 수도 있다. 야간에 차량 운전자가 휴대폰으로 통화를 하던 중(운전자 부주의), 폭우 이후에 제때 복구되지 못하고 방치되던 싱크홀을 뒤늦게 발견하고(자연재해 및 도로 관리상 하자), 이를 피하려 했으나 핸들과 브레이크가 제대로 작동하지 않아(제조물 결함), 마침 무단횡단을 하던 보행자를 치어 다치게 하는 경우를 생각해 볼 수 있다.

사고원인이 다양한 만큼 사고책임자도 다양하다. 운전자 부주의에 대해서는 당연히 운전 자에게 책임이 있다. 엔진 결함으로 사고가 난 경우 그것이 제조물책임법상 결함에 해당 하면 제조업자가 책임을 부담해야 한다. 도로 위 낙하물이나 고장난 신호등이 사고를 유 발한 경우에는 그 관리주체인 정부나 지방자치단체가 책임을 부담한다. 특정인의 책임으 로 귀속시키기 어려운 불행한 사고도 있다. 그리고 이 모든 요인이 복합적으로 존재하는 상황에서 발생한 사고의 경우 관련된 당사자들이 모두 책임주체가 된다.

앞서 본 것처럼 민사책임, 즉 손해배상책임은 복수의 책임자가 있는 경우에는 연대하여 책임을 부담한다. 책임자가 여럿 존재한다고 하여 피해자가 이중, 삼중으로 손해를 배상 받을 수 있는 것은 아니며, 피해자는 책임자들 전부 또는 일부로부터 손해 전액을 배상받 으면 더 이상 다른 책임자들을 상대로 손해배상을 청구하지 못한다. 즉, 피해자가 받을 수 있는 손해배상의 총액은 정해져 있고, 피해자에게 배상금을 지급하는 자만 달라질 수 있 는 것이다. 149)

¹⁴⁹⁾ 제조물책임의 경우 제조업자가 고의일 때에는 손해액의 3배까지 배상이 가능하여 책임의 유형에 따라 손해배상

사실 피해자 입장에서는 신속하고 적정하게 배상을 받는 것이 중요할 뿐 누구로부터 배상을 받을 것인지는 중요하지 않다. 따라서 배상자력이 충분하고 신속하게 보상을 실시할 수 있는 자에게 배상을 청구하게 된다. 사고원인별로 입증 난이도가 다를 경우에는 가장 입증이 쉬운 쪽을 선택하게 된다. 이처럼 복수의 책임자들 중 배상자력, 보상업무 처리 능력, 입증 난이도 등을 종합하여 볼 때 피해자가 가장 선호하는 책임자로서 주로 손해배상 청구의 상대방이 되는 자를 '1차적 책임' 부담자라 할 수 있다.

자배법은 자동차사고 피해자 보호를 위해 마련된 특별법으로, 운행자책임을 통해 피해자가 특별한 입증 부담 없이 손해배상청구권을 행사할 수 있도록 하고 있고, 의무보험을 통해 배상자력을 확보하고 보상업무의 신속성을 도모하고 있다. 자배법상 운행자책임 및 의무보험제도에 의해 자동차사고에 대한 1차적 책임은 '운행자'가 부담하게 되었다고 볼 수 있다. '운행자'는 '운전자'와 유사한 것처럼 보이지만, 실제로는 '소유자' 1500에 더 가까운 개념이다. 앞서 본 것처럼 운행자책임은 '운행지배'와 '운행이익'에 기초하고 있는데 이러한 권한과 이익은 통상 소유자에게 귀속되기 때문이다. 실무상으로도 자동차등록원부상소유자로 등록된 자를 자배법상 운행자로 보고 있고, 보험가입 의무도 소유자에게 부과된다. 우리나라 자배법상 자동차사고에 대한 책임과 보험은 소유자 중심으로 구성되어 있다고 볼 수 있다.

요컨대, 자동차사고가 발생했을 때 손해배상책임을 부담하는 자는, 아주 단순하게 말하자 면, 소유자, 운전자, 그리고 그 밖에 사고에 대해서 책임이 있는 자이고, 그중 가장 우선적 인 책임을 부담하는 자는 자동차 운전자가 아닌 자동차 소유자이다. 소유자는 내가 운전했기 때문에 책임을 지는 것이 아니라 사고를 낸 차가 내 차이기 때문에, 즉 내 소유물이기 때문에 책임을 부담하는 것이다. 그렇다면, 자율주행차사고의 경우는 어떻게 될까.

2. 자율주행차사고와 소유자의 책임

자율주행차사고도 자동차사고 만큼이나 다양한 원인에 의해 발생할 수 있다. 자율주행시

액이 달라질 가능성이 전혀 없는 것은 아니나, 일반적인 손해배상원칙상 손해배상액은 피해자가 입은 손해 규모에 따라 결정되고 사고원인이나 사고책임자에 따라 달라지지 않음

^{150) &#}x27;소유자'보다 '보유자'라고 하는 것이 자배법상 용어에 부합하는 것이나, 이하에서는 효과적인 논의를 위해 '소유 자'로 표기하기로 함

스템의 오류, 해킹, 통신장애 등이 주된 사고워인이 될 것으로 예상되고 있으나 이것이 전 부는 아니다. 자율주행차도 일반자동차와 마찬가지로 엔진 결합, 도로 위 낙하물이나 고 장 신호등의 방치가 사고웍인이 될 수 있다. 야간에 만취한 취객이 도로 위에 누워있다가 사고를 당하는 경우나 자연재해가 사고 원인이 되는 경우도 있을 수 있다. 이 모든 요인이 복합적으로 작용하는 경우도 얼마든지 가능하다.

그렇다면, 자율주행차사고가 발생하면 누가 책임을 부담해야 할까. 운전자일까, 제작사일 까. 자율주행차는 자율주행시스템이 운전을 담당하므로, 그 시스템을 제작하는 제작사나, 시스템 유영을 담당하는 유영사가 사고에 대한 책임도 부담해야 하는 것이 아닐까. 자율 주행시스템에 대해 잘 알지 못하고 이를 통제하거나 관리할 수 없는 개인 소비자에게 책 임을 지도록 하는 것은 기업이 부담해야 할 책임을 개인에게 전가하는 것 아닐까.

다시 한번 아주 단순하게 표현하자면, 자율주행차사고가 발생했을 때 책임을 부담하는 자 는 소유자, 유전자 또는 유전자의 역할을 대신하는 새로운 책임자, 그리고 그 밖에 사고에 대해 책임이 있는 자이다. 이 경우에도 역시 가장 중요한 역할을 하는 자는 소유자이다. 자동차 소유자가 부담하는 1차적 책임과 보험가입 의무는 자율주행차 소유자에게도 그대 로 적용이 가능하다. 독일 도로교통법상 보유자책임, 일본 자배법상 운행공용자책임이 레 벨3는 물론 레벨4에 대해서도 특별한 변경 없이 적용 가능한 것은 그러한 책임들이 사실 상 소유자에게 부과되는 책임이기 때문이다.

자윸주행차를 소유하다는 이유만으로 자신이 통제할 수 없는 사고에 대해 책임을 부담하 는 것은 부당하다고 볼 수도 있다. 그러나 현재도 자동차 소유자는 자신이 자동차를 소유 한다는 사실 만으로 사고에 대해 책임을 부담한다. 직접 운전을 했든, 지인에게 빌려주어 차를 운전하게 했든, 운전기사를 고용하여 운전을 하게 했든 관계없이 자신의 자동차가 사고를 일으키면 소유자는 항상 책임을 부담한다. 차량을 도난당한 경우와 같이 소유자의 의사에 반하여 차가 운행되는 경우에는 운행자성(운행지배와 운행이익)이 부정되어 예외 적으로 책임을 면할 수 있다. 따라서 자율주행차사고에 대해 자율주행차 소유자가 소유자 라는 사실만으로 책임을 부담하는 것은 새로운 것이 아니다. 해킹과 같이 차량 운행에 대 한 통제권 자체를 상실했다고 볼 수 있는 경우에는 소유자의 운행자성(운행지배와 운행이 익)이 부정되어 책임을 면할 수 있다. 오히려 자율주행차사고에 대해 제작사 책임론을 적 용하여 소유자 책임을 면제시킬 경우, 일반 자동차 소유자보다 자율주행차 소유자를 더 보호하는 결과가 될 수 있다. 결국 소유자는 자동차에 대한 운행지배와 운행이익이 인정

되는 한 그 자동차로 인한 사고에 대해 책임을 부담해야 하고, 이는 자동차가 일반자동차 인지 자율주행차인지에 따라 달라지지 않는다. 소유에는 책임이 따르는 것이다.

이러한 소유자책임은 자동차에 대해서만 인정되는 것은 아니다. 우리 민법은 공작물의 설치나 보존의 하자로 인해 손해가 발생한 경우 소유자가 무조건적이고 최종적인 책임을 부담하도록 하고 있다. 151) 폭풍우로 인해 내가 소유한 건물의 간판이 떨어져 보행자가 다쳤다고 가정해보자. 보행자는 당연히 건물 소유자에게 책임을 물을 것이다. 이때 소유자가보행자에게 나는 잘못이 없으니 간판을 설치한 사람에게 가서 손해배상을 청구하라고 할수는 없을 것이다. 건물 소유자는 간판 부착 상태를 제대로 확인하였는지, 폭풍우에 대한대비를 충실히 하였는지에 관계없이 다친 보행자에게 손해를 배상해 주어야 한다. 간판도건물도 내소유이고, 내소유물로 인해 피해가 발생했기 때문이다. 간판을 설치한 사람에게 외간판을 좀 더확실히 고정시키지 않아 폭풍우에 견디지 못하고 떨어지게 되었는지를 따져 배상을 청구하는 것은 건물 소유자와 간판 설치자 사이에 해결할 일이다. 물론 보행자가 간판 설치자를 상대로 손해배상을 청구하는 것도 가능할 것이나, 보행자에게 이와같은 방식으로 피해를 보상받으라고 요구할 수는 없는 일이다.

이처럼 자율주행차사고에 대해 그 소유자가 책임을 부담하는 것은 현행 자배법은 물론이고 일반법인 민법에도 부합한다. 다만 개인인 소유자에게 자율주행차사고에 대한 책임을 귀속시키는 데 대해 아직까지 사회적 합의가 이루어지지 못한 상태이다. 이에 주요국들은 자동차 제작사나 운수업자와 같은 법인이 무인자율주행차를 소유하며 운행하고, 개인은 무인자율주행서비스를 이용하는 형태로 상용화를 추진하고 있다. 자율주행차 상용화 초기 단계에 개인이 부담하는 책임을 최소화하려면 소유는 하지 않고 이용만 하는 것이 적합할수 있기 때문이다. 향후 자율주행차 기술이 충분히 발전하고 안전성에 대한 신뢰가 형성되어 자율주행차사고로 인한 책임을 개인이 부담하도록 하여도 무리가 없다는 판단이 서게되면, 개인이 자율주행차를 소유하는 것을 전제로 한 제도도 마련될 것으로 보인다.

소유자가 1차적인 책임을 부담하기는 하지만 전적으로 소유자가 모든 책임을 부담하는 형태로 책임 배분이 종결되는 것은 아니며, 실제 책임이 있는 자를 밝혀 구상하는 절차가 진행된다. 자율주행차 하드웨어나 소프트웨어에 결함이 있었다면 제조업자가 제조물책임 법에 따라 책임을 부담할 것이다. 자율주행차 구매자는 자동차 매매계약에 근거하여 판매 자에게 하자담보책임을 물을 수도 있다.152) 제조사의 고의나 과실이 있었다면 불법행위

¹⁵¹⁾ 민법 제758조

책임도 물을 수도 있다. 통신 장애가 사고 워인이었다면 통신 서비스 제공자에게 정보통 신망법에 따른 손해배상책임을 청구할 수 있고. 도로나 기타 인프라 관리상 하자가 사고 의 워인이라면 관리 주체인 국가나 지방자치단체를 상대로 구상을 청구할 수 있다. 이러 한 제조물책임, 하자담보책임, 불법행위책임, 통신사업자의 손해배상책임, 도로 등 관리 자의 책임은 각 책임의 근거 법령에서 정한 바에 따라 인정된다.

자동차 소유자. 정확히는 그 소유자가 가입한 자동차보험회사는 피해자에 대한 보상을 완 료한 후에 제작사, 통신사업자, 국가, 지방자치단체, 그 밖에 책임 있는 자에게 구상을 청 구함으로써 각자에게 그 몫의 손해를 최종 귀속시키고 보상절차를 종결하게 된다. 이러한 구상 단계에서는 인공지능 사고 책임. 데이터 접근 및 활용 방안 등 새롭고 다양한 이슈가 문제되고, 이에 대해 앞으로 많은 연구가 필요할 것이다. 다만 이러한 새로운 이슈로 인한 법적 불확실성은 자동차보험회사와 자동차 제작사. 통신사업자. 정부 등이 부담해야 하 며, 자동차사고 피해자에게는 이러한 사정을 묻지 않고 신속하고 적정하게 피해보상이 이 루어지도록 해야 한다.

3. 자율주행차사고와 제작사의 책임

자율주행차 시대에 자동차 제작사의 책임이 이전과 같을 수는 없을 것이다. 기존에는 자 동차의 하드웨어만 공급하였지만, 이제는 하드웨어에 더하여 자율주행시스템이라는 소프 트웨어도 함께 공급하고, 일회적인 판매로 책임이 종료되는 것이 아니라 시스템에 대한 지속적인 관리를 제공할 것이 요구되기 때문이다. 특히 자율주행시스템은 기존에 운전자 가 수행하던 역할을 상당 부분 대체하게 되는바. 이러한 시스템을 제작·공급·유영하는 제 작사의 책임은 자연히 확대될 수밖에 없다. 이에 주요국들은 기존에 운전자에게 부과되던 책임을 자율주행차 제작사나 자율주행시스템 운영사에게 귀속시키기 위해 새로운 책임 주체들을 마련하고 있다.

¹⁵²⁾ 민법 제580조; 하자담보책임의 요건인 '하자'는 매매목적물이 거래통념상 기대되는 객관적 성질이나 성능을 갖 추지 못하거나, 당사자가 예정하거나 보증한 성질을 갖추지 못한 것을 의미함. 매매목적물에 하자가 있는 경우 매수인은 계약을 해제하거나 손해배상을 청구할 수 있음. 반면, 제조물책임의 요건인 '결함'은 물건이 통상 갖추 어야 할 안전성을 갖추지 못한 것을 의미함. 즉 하자는 성능의 문제이고, 결함은 안전성의 문제로서 양자는 구별 되는 개념임

제작사에게 보다 강한 책임을 부과함으로써 자율주행차 이용자들이 안심하고 자율주행차를 이용할 수 있도록 하는 것도 필요하다. 그러나 제작사의 책임을 강화하기 위해 자동차 사고에 대한 책임을 원칙적으로 제작사가 부담하게 하거나 제작사의 생산물배상책임보험으로 자동차보험을 대체해야 하는 것은 아니다. 특히 현재와 같은 과도기적 상황에서 근본적인 제도 변경을 추진하는 것은 신중할 필요가 있다. 자율주행차사고 피해자 보호, 자율주행차 기술의 발전을 통한 교통사고 감소 및 이동성 확대 등 정책적 목적에 대한 고려도 필요하다.

앞서 본 바와 같이 기존에 운전자가 부담하던 책임은 자율주행차 제작사나 자율주행시스템 운영자에게 이전되는 것이 합리적일 수 있다. 그러나 기존에 소유자가 부담하던 책임까지 제작사에게 당연히 이전된다고 보아야 할지는 의문이다. 제작사가 동시에 소유자인경우에는 제작사로서의 책임과 소유자로서의 책임을 함께 부담하는 것이 당연하나, 이때의 책임은 소유자로서 부담하는 것일 뿐 제작사의 책임이 확대되는 것은 아니다. 모빌리티 회사가 자율주행차 제작사로부터 자율주행차를 구입하여 자율주행택시나 자율주행셔틀버스 서비스를 제공하는 경우와 같이 제작사와 소유자가 달라지는 경우, 제작사는 제작사로서, 소유자는 소유자로서 각자의 책임을 부담해야할 것이다. 이러한 책임 귀속은 소유자가 모빌리티 회사가 아닌 개인인 경우라고 해서 달라져야할 것은 아니다.

앞으로 자율주행 및 인공지능 기술이 더 발전하면 책임법제의 기본 틀 자체에 변경이 필요하게 될 수도 있다. 이는 자율주행차뿐 아니라 인공지능이 활용되는 다양한 분야에 공통되는 문제이다. 이와 관련하여 인공지능 사고에 대한 책임법제 및 인공지능 제조사의 제조물책임에 관한 논의가 활발히 진행 중이다. 자율주행차사고에 대한 책임법제 및 자율주행차 제작사의 책임도 결국에는 인공지능 사고에 대한 책임법제 및 인공지능 제작사의 책임이라는 틀에서 함께 논의되고 해결되어야 할 것이다.

4. 자율주행차사고와 자동차보험

자동차보험의 핵심적인 역할은 피해자를 신속하고 적정하게 보호하는 것이다. 따라서 자동차보험은 피해자 구제가 가장 효과적으로 이루어질 수 있는 방향으로 운영되어야 하며, 이는 자율주행차의 경우에도 마찬가지이다. 생산물배상책임보험으로 자동차보험을 대체

하는 방안은 피해자 구제에 효과적이라고 보기 어렵다. 영국 교통부가 당초 고려했던 병 행모델을 철회하고 단일보험자모델을 채택하기로 한 것도 그러한 고려의 결과이다.

자윸주행차사고에 대해 기존 자동차보험으로 대응이 어렵다면 상용화 초기단계라도 새로 은 모델을 도입할 필요가 있을 수 있다. 그러나 주요국 사례에서 보듯이 기존의 자동차보 험제도는 피보험자의 추가나 보상범위 변경 등 세부적인 조정을 통해 자율주행차사고에 대해서도 대응이 가능할 것으로 생각된다.

자동차보험의 기본 틀이 유지되다고 하여 자동차보험 상품에 아무런 변화가 요구되지 않 는 것은 아니다. 자율주행차 고유의 위험에 대비하기 위한 각종 특약이 마련되어야 할 것 이고, 자율주행모드에서 사고가 발생한 경우 소비자에게 보험료 인상 등 불이익이 발생하 지 않도록 할 필요도 있다. 현재 우리나라에는 업무용 자동차보험에 자율주행 위험담보 특약이 마련되어 있고, 레벨3 개인용 승용차가 출시되면 개인용 자동차보험에 대한 특약 도 제공될 것으로 보인다. 향후 제작사나 우수업자가 무인자율주행차를 보유하며 자율주 행서비스를 제공하게 되면, 미국에서 논의되는 것과 같은 선단보험 방식의 기업보험상품 을 개발하는 것도 가능할 것이다.