



레벨3 자율주행차 도입에 따른 배상책임법제 개선 방안

황현아 연구위원

- 2020년 레벨3 자율주행차 국내 상용화에 대비하여, 주요국의 제도 변화 동향 및 그간 국내의 연구결과 등을 종합하여 현행 배상책임 법제를 점검하고 제도 개선 방향을 논의할 필요가 있음
- 자동차사고 관련 배상책임은 자배법에 따라 보유자가 부담하는 운행자책임, 민법상 불법행위 규정에 따라 운전자가 부담하는 운전자책임, 제조물책임법에 따라 제작사가 부담하는 제조물책임으로 나뉘어짐
 - 피해자 구제의 핵심적 기능을 담당하고 있는 것은 자동차 보유자가 부담하는 자배법상 운행자책임임
 - 운행자책임은 운전 여부나 과실 여부에 관계없이 자동차의 운행과 사고 사이에 인과관계가 있으면 인정되는 무과실에 가까운 책임임
- 레벨3 상용화에 대비한 배상책임법제는 레벨3의 과도기적 특성 및 일반차 사고와 구별되는 자율주행차 사고 고유의 특성을 고려하여 마련되어야 함
 - 레벨3는 완전자율주행으로 가기 위한 과도기적 단계로 완전자율주행차 전면상용화 이전까지는 여러 레벨의 자율주행차와 일반차가 도로에 혼재된 상태에서 다양한 형태의 사고가 발생하게 될 것임
 - 또한, 자율주행사고의 경우 운전자책임이 성립되지 않고, 제조물책임이 인정될 가능성이 높아지며, 다양한 사고원인이 개입될 가능성이 있는 만큼 사고원인 규명이 중요해질 것임
- 자율주행사고에 대한 배상책임 법제로 (i) 현행법제 적용 방안(1안), (ii) 제작사 무과실책임 방안(2안), (iii) 보유자·제작사 공동무과실책임 방안(3안)을 고려해 볼 수 있으나, 피해자구제 관점에서 볼 때 1안이 가장 타당함
 - 자율주행사고 배상책임 법제도 일반차 사고 배상책임 법제와 마찬가지로 신속한 피해자 구제를 최우선 목표로 삼아야 하며, 자율주행차 관련 기술 발전도 함께 고려해야 함
 - 위 3가지 방안은 각각 이론적, 현실적 근거 및 장단점을 가지고 있으나, 자율주행사고와 일반차 사고를 구분하여 피해자 구제 체계를 이원화하는 것은 오히려 신속한 피해자 구제에 역행하므로, 현행 법제를 자율주행사고와 일반차 사고에 동일하게 적용하는 것이 타당함
- 레벨4 이상의 단계에서 발생하는 자율주행사고에 대한 배상책임 법제는 인공지능의 가해행위에 대한 배상책임 문제에 관한 논의와 연계하여 향후 지속적인 검토가 필요함

1. 검토배경



- 레벨3 자율주행은 레벨4 이상의 자율주행과는 달리 운행 중 인간과 시스템 사이에 수시로 제어권 전환이 이루어지고, 이로 인해 완전자율주행보다 더 복잡한 배상책임 문제를 야기함

- 미국 자동차공학회(SAE: Society of Automotive Engineers) 및 연방고속도로교통안전국(NHTSA: National Highway Traffic Safety Administration)은 자율주행 단계를 레벨0부터 레벨5까지 6단계로 분류하고 있음

〈표 1〉 자율주행 단계

구분	정의	특성
레벨0	비자동화 (No Automation)	자율주행기능이 없어 사람이 차량 주행의 전 과정에서 운전 관련 모든 업무를 담당하는 단계
레벨1	운전자 지원 (Driver Assistance)	사람이 운전업무를 담당하고, 조향장치 및 가속·감속장치 제어 등 운전지원기술이 장착된 단계
레벨2	부분 자동화 (Partial Automation)	사람이 운전업무를 담당하고, 조향장치 및 가속·감속장치 제어 등 복합 운전지원기술이 장착된 단계
레벨3	조건부 자동화 (Conditional Automation)	특정한 조건하에서 운전자가 시스템에 차량 제어권을 이전할 수 있으나, 운전자는 항상 제어권을 회수할 수 있는 상태로 대기하여야 함
레벨4	고도 자동화 (High Automation)	일반적 도로환경에서 주행의 전 과정을 자율주행시스템이 담당할 수 있는 단계
레벨5	완전 자동화 (Full Automation)	모든 환경에서 제한 없이 자율주행시스템에 의한 주행이 가능한 단계

자료: Vision for Safety 2.0 및 SAE International Standard J3016

- 레벨3는 조건부 자율주행(Conditional Automation)이라 하며, 완전자율주행단계 이전의 과도기적 기술로서 자율주행기술 자체의 불완전성, 제어권 전환에 따른 사고 위험성 등 고유의 특성이 있음
 - 레벨4 및 레벨5의 경우 원칙적으로 운전자가 존재하지 않아도 시스템이 운전의 전 과정을 담당할 수 있으나, 레벨3는 운전의 전 과정 중 일부만 자율주행시스템이 담당할 수 있으며 자율주행모드에서도 운전자는 운전 가능한 상태로 항상 대기하여야 함
- 또한, 자율주행차가 상용화되더라도 일반차와 자율주행차가 상당기간 도로에서 혼재할 것으로 예상되고, 그에 따라 자율주행차가 개입된 교통사고 유형도 매우 다양할 것으로 예상됨
 - 미국 주(州)정부고속도로안전협회(GHSA: Governors Highway Safety Association)는 향후 최소 30년간 일반차와 자율주행차가 도로에 혼재할 것으로 예상하였음¹⁾

1) James Hedlund(2017), "Autonomous Vehicles Meet Human Drivers: Traffic Safety Issues for States", GHSA,

- 이러한 과도기적인 상황에서 교통사고 피해자를 신속히 구제하고 자율주행차 관련 이해관계자들 사이에 공평 타당하게 책임을 배분할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음

- 미국, 영국, 독일, 일본 등 주요국들은 자율주행차 상용화에 대비하여 일반차 중심의 기존 자동차 사고 배상책임 법제를 재검토하고 있음²⁾
- 우리나라에서도 정부 및 민간에서 다양한 연구가 이루어졌으며,³⁾ 이러한 연구 내용을 종합하여 레벨3 자율주행차 상용화에 대비한 배상책임 법제 관련 종합적 점검 및 제도 개선 방향 논의가 필요함

2. 현행 자동차사고 배상책임법제의 구조



- 자동차 사고 관련 배상책임은 크게 (i) 자동차 보유자가 부담하는 자동차손해배상보장법(이하 '자배법')상 '운행자책임', (ii) 자동차 운전자가 부담하는 민법상 불법행위 책임(이하 '운전자책임')으로 구성되며, (iii) 자동차의 결함으로 인해 사고가 발생한 경우에는 제조물책임법에 따라 제작사가 '제조물책임'을 부담하게 됨
- 자배법상 운행자책임은 자동차보험제도와 결합하여 자동차 사고 피해자 구제의 주된 기능을 담당하고 있고, 운전자책임과 제조물책임도 피해자 구제의 보충적 기능 및 공평한 사고책임 배분 기능을 수행하고 있음
- 운행자책임은 사실상 무과실책임에 가까운 엄격한 책임으로, 자동차의 운행에 대해 지배권을 가지고('운행자배') 운행을 통한 이익('운행이익')을 얻는 자인 보유자가 그 운행으로 인해 발생한 사고에 대해서도 책임을 부담하는 것이 타당하다는 원리에 입각한 것임
- 자배법 제3조⁴⁾는 자동차의 운행으로 인해 제3자가 죽거나 다쳤을 경우 '운행자'가 그 손해를 배상하도록

(<https://www.ghsa.org/resources/spotlight-av17>)

- 2) 주요국의 배상책임법제 검토에 관한 논의는 함께 발간되는 "자율주행사고 배상책임제도 관련 주요국의 사례와 시사점" 참고
- 3) 자율주행차 배상책임법제 관련 국내 선도적 연구는, ① 권영준·이소은(2016. 6), "자율주행자동차 사고와 민사책임", 『민사법학』, 제75호임. 이후 자율주행차 사고 민사책임에 관해 다수의 논문이 발표되었는데, 주요 논문으로는 ② 이기형·김혜란(2016), 『자율주행자동차 보험제도 연구』, ③ 김진우(2017), 「자율주행에서의 민사책임에 관한 연구-개정된 독일 도로교통법과 우리의 입법 방향」, 『강원법학』 제51권 등이 있음. 한편, 정부 발주 용역보고서 및 연구기관의 보고서로는, ① 김성천(2016), 『신기술과 소비자법제연구 I-자율주행자동차』, 한국 소비자원 정책연구보고서, ② 아주대학교 산학협력단(2016), 『자율주행자동차 상용화 대비 도로교통법 개정방안 연구』, 경찰청 연구용역보고서, ③ 박준환(2017), 『자율주행자동차 관련 국내외 입법정책 동향과 과제』, 국회 입법조사처 현안보고서, ④ 정진명·이상용(2017), 『인공지능 사회를 대비한 민사법적 과제 연구』, 법무부 연구용역보고서 등이 있음
- 4) 자배법 제3조(자동차손해배상책임)
자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할

정하고 있는 바, 위 규정에 따른 책임을 ‘운행자책임’이라 함

- ‘운행자’란 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자로서 자동차의 운행에 대한 ‘운행지배’와 ‘운행이익’을 갖는 자를 의미하며, 운전행위를 담당하는 ‘운전자’와는 구별되는 개념임
 - ‘운행지배’란 자동차의 사용에 관하여 사실상의 처분권을 갖는 것으로, 물리적·직접적 지배는 물론 관념적 지배도 포함하며, 적법한 지배 및 불법적인 지배⁵⁾를 모두 포괄하는 개념임
 - ‘운행이익’이란 자동차의 운행으로부터 나오는 이익을 의미하며, 직접적·경제적 이익 및 간접적·정신적 이익을 포괄함
 - 일반적인 경우 자동차의 보유자⁶⁾는 자신이 직접 운전을 하였는지에 관계없이 자동차의 운행자가 됨
- 운행자는 직접 운전을 하였는지 여부나 사고에 대해 과실이 있는지 여부를 불문하고 차량의 운행과 사고 발생 사이에 인과관계만 인정되면 당해 사고에 대한 책임을 부담하게 됨
 - 이러한 의미에서 자배법상 운행자책임은 사실상 무과실책임에 가깝다고 볼 수 있음
 - 피해자에게 배상을 한 운행자는 실제 사고 발생에 책임이 있는 자⁷⁾에게 구상을 청구함으로써 책임을 분담할 수 있음
- 자배법은 자동차 사고 피해자의 신속한 구제를 위해 민법상 불법행위 책임의 특칙으로 운행자에게 사실상 무과실책임을 지우는 ‘운행자책임’ 체계를 채택하였으며, 우리나라뿐 아니라 독일, 일본 등 주요국들도 동일한 체계를 채택하고 있음

■ 운전자책임은 운전자가 운전상 필요한 주의의무를 다 하지 않았다는 점에 근거하여 부과되는 책임으로, 운전자의 고의·과실의 존재를 요건으로 함

- 자배법은 운전자의 손해배상책임에 대해서는 특칙을 두고 있지 않으므로, 일반법인 민법 제750조에 따라 운전자의 손해배상책임이 성립됨
 - 운전자가 고의·과실로 운전과 관련된 주의의무를 위반하고 그로 인해 손해가 발생한 경우 운전자책임이 인정됨
 - 고의·과실이 존재하는 경우 책임이 인정된다는 측면에서 무과실책임에 가까운 운행자책임과 구별되나, 실제 교통사고 대부분이 운전자의 주의의무 위반에 의한 것이므로 일반차 사고의 경우 대부분 운전자책임이 인정됨

책임을 진다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그러하지 아니하다.

1. 승객이 아닌 자가 사망하거나 부당한 경우에 자기와 운전자가 자동차의 운행에 주의를 게을리하지 아니하였고, 피해자 또는 자기 및 운전자 외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있으며, 자동차의 구조상의 결함이나 기능상의 장애가 없었다는 것을 증명한 경우
2. 승객이 고의나 자살행위로 사망하거나 부당한 경우
- 5) 예를 들어, 절도범이 타인 소유 자동차를 절취하여 운전하는 경우, 자동차 소유자의 운행지배는 중단되고, 절도범이 운행지배를 가지게 됨
- 6) ‘보유자’는 소유자 및 기타 자동차를 사용할 권리가 있는 자를 의미함(자배법 제2조 제3호)
- 7) 예를 들어, 자동차의 결함으로 사고가 발생한 경우에는 자동차 제작사, 운전자(운행자가 직접 운전하지 않고 제3자에게 운전을 맡긴 경우)의 주의의무 위반으로 사고가 발생한 경우에는 당해 운전자에게 구상을 청구할 수 있음

■ 제조물책임은 자동차가 통상 갖추어야 할 안전성을 갖추지 못한 결함이 있고 그 결함으로 인해 사고가 발생한 경우 인정되는 것으로, 자동차의 결함 및 결함과 사고의 인과관계 존재를 요건으로 함

- 자동차 사고에 대해서 제조물책임이 인정된 사례는 매우 드문 것으로 알려져 있으나,⁸⁾ 하급심 판결 중에는 제조물책임을 인정한 사례들도 있음⁹⁾
- 최근 제조물책임법이 개정되어 입증책임이 완화되고¹⁰⁾ 제작사가 결함의 존재를 알았을 경우 손해액의 3배까지 배상하도록 함에 따라¹¹⁾ 향후 제조물책임이 더욱 확대될 것으로 예상됨

3. 레벨3 자율주행사고 및 배상책임의 특성



■ 레벨3는 과도기적 기술로 인간 운전자가 상당부분 운전に関여할 것이 전제되어 있으므로, 운전 작업이 완전히 시스템에 이전되는 완전자율주행 단계와는 다른 방식의 접근 및 해법이 필요함

- 운전의 전 과정을 시스템이 담당하는 레벨4 이상의 자율주행과 달리, 레벨3는 자율주행모드에서 운전자가 전방주시의무 및 차량제어의무를 부담하지는 않으나 항상 운전 가능한 상태로 대기하여야 함
- 또한 날씨, 도로, 통신 등 일정 조건이 갖추어진 상태(ODD: Operational Design Domain)에서만 자율

8) 사회적으로 이목이 집중되었던 자동차 급발진 사고에 대해 대법원은 운전자의 페달 오조작으로 급발진이 발생한 것으로 추정되므로 자동차 결함으로 인하여 급발진 사고가 발생하였다고 볼 수 없어 제조물책임이 인정되지 않는다고 판단하였음(대법원 2004. 3. 12. 선고 2003다16771 판결)

9) 하급심 판결 중 승합차가 중앙분리대를 충격하여 발생한 사고에 대해 차량 베어링 결함으로 인해 생긴 용착 현상이 사고 원인이라고 보고 제조물책임을 인정한 사례가 있음(서울고등법원 2007. 1. 12 선고 2005나45898 판결)

10) 제조물책임법 제3조의2(결함 등의 추정)

피해자가 다음 각 호의 사실을 증명한 경우에는 제조물을 공급할 당시 해당 제조물에 결함이 있었고 그 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생한 것으로 추정한다. 다만, 제조업자가 제조물의 결함이 아닌 다른 원인으로 인하여 그 손해가 발생한 사실을 증명한 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 해당 제조물이 정상적으로 사용되는 상태에서 피해자의 손해가 발생하였다는 사실
2. 제1호의 손해가 제조업자의 실질적인 지배영역에 속한 원인으로부터 초래되었다는 사실
3. 제1호의 손해가 해당 제조물의 결함 없이는 통상적으로 발생하지 아니한다는 사실

11) 제조물책임법 제3조(제조물책임)

② 제1항에도 불구하고 제조업자가 제조물의 결함을 알면서도 그 결함에 대하여 필요한 조치를 취하지 아니한 결과로 생명 또는 신체에 중대한 손해를 입은 자가 있는 경우에는 그 자에게 발생한 손해의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상책임을 진다. 이 경우 법원은 배상액을 정할 때 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다.

1. 고의성의 정도
2. 해당 제조물의 결함으로 인하여 발생한 손해의 정도
3. 해당 제조물의 공급으로 인하여 제조업자가 취득한 경제적 이익
4. 해당 제조물의 결함으로 인하여 제조업자가 형사처벌 또는 행정처분을 받은 경우 그 형사처벌 또는 행정처분의 정도
5. 해당 제조물의 공급이 지속된 기간 및 공급 규모
6. 제조업자의 재산상태
7. 제조업자가 피해구제를 위하여 노력한 정도

주행이 가능하므로¹²⁾ ODD 상태가 아닌 경우에는 수동으로 운전을 해야 하며, 자율주행모드로 운행하던 중에 ODD 상태에서 벗어나게 된 경우에도 운전자는 제어권을 회수하여야 함

- 이러한 특성으로 인해 레벨3 자율주행차가 개입된 사고가 발생한 경우, 그 차량이 자율주행모드였는지 수동모드였는지, 시스템의 제어권 회수 요청이 있었는지 여부 등에 따라 사고책임 주체가 달라지게 됨
 - 자율주행차가 ODD 상태에서 자율주행모드로 주행하던 중 발생한 사고(이하 ‘자율주행사고’)의 경우 자율주행차 특유의 사고책임 문제가 발생하나, 그 밖의 경우, 즉 수동모드, 제어권 전환 과정, 또는 ODD 상태가 아닌 상황에서 자율주행모드로 주행하던 중 발생한 사고는 운전자가 운전에 대한 주의 의무를 부담한다는 점에서 일반차 사고와 동일함
- 이러한 특성은 레벨3의 과도기적 성격으로 인해 발생하는 것으로 완전자율주행시대가 되면 해소될 것이나, 향후 상당기간 다양한 레벨의 자율주행차와 일반차가 혼재되어 도로에서 운행될 것이므로, 과도기적 상황이 장기화될 수도 있을 것임

■ 자율주행사고는 (i) 운전자책임의 부존재, (ii) 제조물책임의 확대 (iii) 사고원인 규명의 중요성이라는 특성을 가질 것으로 예상됨

- 자율주행차가 정상적으로 자율주행모드로 운행하는 중에는 시스템이 운전을 담당하고 운전자는 전방주시 및 차량제어의무를 부담하지 않으므로, 사고가 발생하더라도 원칙적으로 운전자의 주의의무 위반이 인정될 가능성이 없어 운전자 책임이 성립되지 않음
 - 독일도 자율주행모드에서 발생한 사고에 대해서는 원칙적으로 운전자 책임이 성립되지 않는다고 보고, 운전자책임 부존재로 인한 피해 보상의 공백을 보완하기 위해 자율주행차 보유자책임의 최대 보상액을 일반차 보유자책임의 최대보상액(5백만 유로)의 2배인 1천만 유로로 정하였음(StVG §12)
 - 다만 운전자책임의 성립 여부와 관련하여, 사고 당시 당해 차량이 자율주행모드였는지, ODD 조건이 충족되었는지, 운전자가 제어권 회수 대기 관련 의무사항을 준수하였는지 여부가 문제되므로, 이를 규명할 수 있는 방안 마련이 필수적임
- 일반차 사고의 경우 제작사는 차량 하자가 사고에 영향을 미친 경우에 한하여 제조물책임을 부담하나, 자율주행사고의 경우 제작사는 차량 하자는 물론 자율주행시스템 하자로 인해 사고가 발생한 경우에도 제조물책임을 부담하게 되므로, 자동차사고에 대해 제작사가 책임을 부담하는 사례가 확대될 것임
 - 자율주행차는 자율주행시스템을 장착할 뿐 아니라 레이더, 라이다, 카메라 등 자율주행에 필요한 다양한 첨단장치들을 장착하게 되는데, 이러한 시스템 및 장치의 하자가 사고 발생의 원인이 된 경우 제작사에 책임이 귀속됨
 - 자율주행시스템의 하자로 인한 제조물책임 확대는 기존에 인간이 담당하던 운전행위를 자율주행시

12) NHTSA의 자율주행 관련 가이드라인인 Vision for Safety 2.0은 자율주행시스템(ADS: Automated Driving System)의 안전 조건(ADS Safety Element)으로 자율주행이 가능한 ODD를 문서로 명시할 것을 요구하고 있음. 즉, ADS가 작동 가능한 환경을 도로조건, 지역범위, 제한속도, 날씨·일몰 여부 등 환경 조건, 기타 제한사유로 나누어 열거하도록 함

시스템이 담당하게 됨에 따른 당연한 결과라고 볼 수 있음

- 레벨3 자율주행차의 경우 운전자 과실, 시스템 결함, 차량 장치 결함, 통신 및 도로상 결함 등 다양한 원인에 의해 사고가 발생할 수 있으므로, 사고 당시 차량이 자율주행모드로 주행 중이었는지 여부 및 사고발생의 구체적 원인이 무엇인지에 대한 명확한 규명이 필요함
 - 자율주행모드로 운행 중 발생한 사고의 경우, 자율주행시스템이나 관련 장치에 하자가 있었던 것인지, 아니면 도로, 통신 등 외부 환경이 사고 발생에 영향을 미친 것인지, 또는 운전자나 보유자가 자율주행관련 조건이나 주의의무를 위반한 것인지¹³⁾ 등이 규명되어야 함¹⁴⁾

- 이상과 같은 레벨3의 과도기적 성격 및 자율주행사고의 특성을 종합적으로 고려하여 배상책임 법제 변화 방향을 검토할 필요가 있음

4. 자율주행사고 관련 자배법상 책임법제 변화 방향



가. 책임법제 검토의 전제

- 자율주행사고 배상책임 법제는 (i) 교통사고 피해자의 신속한 구제, (ii) 자동차보험제도의 효율적인 운영 및 (iii) 자율주행차 관련 기술 개발 촉진을 주된 목표로 삼아야 하고, 그중에서도 피해자 구제를 가장 우선하여야 함
 - 자동차사고에 대해 민법의 특별법인 자배법이 제정된 것은 교통사고 피해자의 신속한 구제를 위한 것이므로, 자율주행사고에 대한 배상책임 법제도 피해자의 신속한 구제를 최우선으로 고려하여야 함
 - 자율주행사고 피해자가 일반차 사고 피해자보다 더 불리한 지위에 놓여서는 안되고, 반대로 자율주행사고 피해자를 일반차 사고 피해자보다 더 강하게 보호하는 것도 부적절함
 - 자율주행사고 피해자와 일반차 사고 피해자가 동일한 절차에 의해 동일한 수준으로 피해를 회복할 수 있도록 책임법제를 마련하여야 함
 - 자동차사고 피해자 구제 업무를 담당하는 것은 자동차보험이므로, 자율주행사고 배상책임 법제는 자동차보험제도의 효과적 운영이 가능한 방향으로 마련되어야 함
 - 자율주행차 보유자도 일반차 보유자와 마찬가지로 의무보험에 가입하여야 하고, 사고 발생 시 법률적 분쟁의 장기화로 피해자가 구제가 지연되는 일이 없도록 자동차보험에 의해 우선적으로 피해자

13) 예컨대, 운전자는 ODD 상태에서만 자율주행모드를 실행하여야 하는데 ODD 상태가 아님에도 자율주행을 실행한 경우, 운전자는 자율주행모드에서도 항상 제어권을 회수할 수 있는 상태로 대기하여야 하는데 음주상태로 탑승하거나 운행 중 수면을 취한 경우 등

14) 사고원인 규명에 대해서는 함께 발간되는 “레벨3 자율주행차 사고원인 규명체계 구축방안 제안” 참고

- 구제가 이루어져야 하며, 과실 유무에 대한 다툼은 사후 정산 과정을 통해 이루어지는 것이 합리적임
- 자율주행차 기술은 향후 완전자율주행차가 도입될 때까지 계속 발전해 나갈 것이고, 그러한 의미에서 현재의 기술은 언제나 불완전한 것일 수밖에 없음
 - 자율주행차 관련 기술이 향후 지속적으로 성장·발전함으로써 궁극적으로 자율주행차를 통해 도모하고자 하는 도로교통의 안전성 및 편의성 제고를 달성하기 위해서는 배상책임법제를 설계함에 있어서도 이러한 점이 고려되어야 함

- 이상과 같은 점을 전제로, 이하에서는 현행 자동차 사고 책임법제의 핵심적 기능을 수행하는 자배법상 운행자책임이 레벨3 자율주행차 상용화 이후 어떠한 방향으로 변화해 나가야할지를 검토하고자 함

나. 운행자책임 변화 방향

- 자배법상 보유자가 부담하는 운행자책임의 근거는 ‘운전행위’가 아닌 ‘운행자배’와 ‘운행이익’이므로, ‘운전행위’를 자율주행시스템이 담당하게 된다 하더라도 보유자가 운행자책임을 부담한다는 점에는 변화가 없음
 - 자배법상 운행자책임이 비록 자율주행사고를 고려하여 마련된 것은 아니나, 자동차로 인한 피해는 자신을 위해 그 자동차를 이용하는 자가 부담해야 한다는 운행자책임의 원리는 자율주행사고에 대해서도 그대로 적용 가능함
- 자율주행사고의 특수성을 고려한 새로운 자배법상 책임 체계를 도입할 필요가 있는지에 대해 다양한 논의가 이루어졌으나, 법리적 측면은 물론 피해자 보호의 관점에서도 현행 법제를 적용하는 것이 타당하다고 판단됨
 - 완전자율주행차가 전면 상용화되어 시스템이 운전의 모든 과정을 담당하게 되면 더 이상 ‘운전자’가 존재하지 않게 되므로, 인간이 운전행위를 담당하는 것을 전제로 설계된 기존의 책임법제에 대한 재검토가 필요하게 될 수 있음
 - 자율주행차 소유자는 자율주행차를 구매하는 과정에서는 선택권이 있으나 일단 자율주행차를 구매한 후에는 자율주행시스템을 관리·통제할 수 없는 반면, 자율주행차 제작사는 자율주행시스템을 관리·통제할 수 있음
 - 이같은 시스템 관리·통제의 측면을 고려할 때 자율주행시대에는 제작사가 제조물책임을 부담하는 데 그치지 않고 자동차사고 배상책임 법제의 영역, 즉 자배법상의 책임 주체가 되어야 한다고 볼 경우, 기존 책임법제에 변화가 필요하게 됨
 - 자율주행시대의 배상책임 법제로는 자율주행사고에 대한 제작사 책임 강화의 정도에 따라 3가지 방안을 고려해 볼 수 있음

- 제1안(현행법제 적용방안)은 자율주행시대에도 현행 자배법상 운행자책임 법제를 그대로 유지하여 자동차 보유자가 피해자에 대한 1차적 책임을 부담하는 방안으로, 보유자의 보험사가 피해자에 대한 보상을 실시한 후 사고 원인이 자율주행차 시스템이나 장치 하자로 밝혀지면 제작사에게 구상을 청구하는 방안임
- 제2안(제작사 무과실책임 방안)은 자율주행사고에 대해서는 자동차 제작사가 자배법상 운행자와 유사한 지위를 갖는 것으로 보고 제작사에게 무과실책임을 지우는 방안임
- 제3안(보유자·제작사 공동 무과실책임 방안)은 자율주행사고의 경우 보유자는 운행지배와 운행이익을 가지고, 제작사는 자율주행시스템을 제공함으로써 사실상 운전에 대한 책임을 부담한다고 볼 수 있으므로, 보유자와 제작사가 공동으로 자배법상 무과실책임을 부담하도록 하는 방안임

〈표 2〉 자율주행사고 배상책임 법제 방안의 내용, 근거 및 장단점

구분	제1안: 현행법제 적용 방안	제2안: 제작사 무과실책임 방안	제3안: 공동 무과실책임 방안
내용	- 보유자: 운행자책임 - 제작사: 제조물책임 - 운전자: 운전자책임(예외적)	- 제작사: 운행자책임 (일반차 사고는 보유자 책임) - 운전자: 운전자책임(예외적)	- 제작사·보유자: 공동운행자책임 (일반차 사고는 보유자 책임) - 운전자: 운전자책임(예외적)
근거	- 운행자책임은 운전여부와 무관 - 기사 고용 일반차 운행과 동일	- 시스템 통제·관리가 가능한 제작사 책임 강화 필요	- 공동책임이 형평에 부합 (보유자: 운행지배 및 운행이익 제작사: 시스템 통제·관리)
장점	- 현행 법제도 및 보험제도 유지 - 안정성 및 효율성 - 신속한 피해자 구제 - 주요국의 제도변화 방향과 부합	- 기술 개선 및 안전성 제고	- 피해자 보호 강화
단점	- 자율차 구매자의 인식과 불일치	- 기존 운행자책임 체계와 상충 - 법체계 변경의 근거 부족 - 자율주행차 기술 발전 저해 - 보유자의 도덕적 해이 가능성	- 기존 운행자책임 체계와 상충 - 법체계 변경의 근거 부족 - 일반차 사고 피해자와 차등보호 - 보험제도 운영상 혼란·비효율

자료: 황현아(2017. 11. 2), “자율주행자동차 교통사고와 손해배상책임”, 자율주행차 융·복합 미래포럼 국제컨퍼런스 발표자료

- 위 3가지 방안은 각각 이론적, 현실적 근거를 가지고 있으며, 각 방안별로 장단점이 존재하나, 2020년 레벨3 자율주행차 상용화 초기 단계에는 제1안을 채택하여 현행법제를 유지하는 것이 바람직함
- 레벨3 자율주행차 상용화 초기는 과도기 중에서도 매우 초기에 해당하고, 향후 수십 년간 도로에서 자율주행차와 일반차가 혼재되어 운행될 것인데, 자율주행사고와 일반차 사고를 구분하여 피해자 구제 방법을 이원화할 경우 피해자 구제 신속성이 저해될 수 있음
- 즉, 가해 차량이 자율주행차인지 여부 및 그 차가 자율주행모드로 주행 중이었던지 여부에 따라 사고 피해자에 대한 피해보상의 절차와 내용이 달라져서는 안될 것임
- 예를 들어, X차량이 보행자 A를 충격하여 상해를 입힌 경우, 피해자 A 입장에서는 X차량이 자율주행차인지 여부 및 사고 당시 자율주행모드 실행 중이었던지 여부를 알 수 없는데, 만약 사고 당시 X차량 운전석에 탑승하고 있던 차량 소유자 B가 A에게 ‘이 차는 자율주행차이고, 자율주행모드에서

사고가 났으므로, 나는 책임이 없다'고 한다면 A로서는 이를 받아들일 수 없을 것임

- 향후 완전자율주행차가 전면 상용화되어 전체 차량 대수 대비 완전자율주행차 대수 비율이 높아지게 되면 운전자 중심의 현행 법 체계를 전체적으로 재검토할 필요가 있을 것임

- 인공지능기술의 발전 및 확대는 자율주행차뿐 아니라 사회 전반적으로 큰 영향을 미치게 되고, 자배법은 물론 일반 불법행위법 체계 자체가 변경될 가능성도 있으므로 보다 거시적인 관점의 검토가 필요함
- 다만, 현재 상태에서 이러한 변화에 대한 전망에만 근거하여 레벨4 및 레벨5 단계의 제도 변화 방향을 제안할 수는 없으며, 이 부분은 향후 인공지능 관련 법 제도에 관한 검토를 계속해 나가면서 구체화될 것임
- 주요국들도 레벨3 내지 레벨4 초기 단계를 전제로 배상책임법제를 마련하고 있으며, 정기적으로 법제도를 재검토하여 업데이트할 계획임을 밝히고 있음¹⁵⁾

5. 결론 및 향후과제



- 레벨3 상용화 초기 단계인 2020년에는 현행 자배법상 운행자책임 제도를 유지함으로써 안정적, 효율적인 보험제도 운영을 통해 피해자 구제의 신속성을 도모하는 것이 가장 합리적임
- 기존의 자배법 및 자동차보험 시스템을 자율주행사고에 대해서도 적용하여 피해자 보호에 공백이나 혼란이 없도록 하는 것이 바람직함
- 자율주행차 장치나 시스템의 하자가 사고를 유발한 경우에는 제작사에 대한 적극적 구상권 행사를 통해 자율주행차 보유자가 부당하게 보험료 인상 등 부담을 입지 않도록 해야 함
- 자율주행기술은 계속적으로 발전하는 과정에 있으므로, 앞으로 자율주행차 기술의 발전 및 그로 인한 사회 변화에 따라 지속적인 연구가 이루어져야 할 것임 [kiri](#)

15) 미국 NHTSA는 매년 자율주행차 관련 가이드라인을 업데이트하고 있고, 독일은 2017년 도로교통법 개정을 통해 자율주행차 도입을 허용하되 시행 후 2년 뒤인 2019년 법률을 재검토하고 필요 시 개정할 계획임을 밝히고 있으며(StVG §1c), 영국 교통부도 자율주행사고 배상책임에 관해 단일보험자모델을 채택하기로 하되 이 제도를 향후 계속 유지하기로 확정하는 것은 아니라는 단서를 달고 있음. 최근 자율주행차 배상책임 법제 방향을 발표한 일본도 이번에 발표한 방향은 레벨3 및 레벨4 초기단계에 잠정적으로 적용되는 것임을 밝히며, 향후에는 재검토가 이루어질 수도 있다는 입장을 취하였음