



자율주행시대 보험제도로써 노폴트보험의 적합성 여부에 대한 고찰

황현아 연구위원

- 노폴트보험(No-Fault)은 자동차사고 발생 시 피해자의 지위나 가해자의 책임 여부에 관계없이 피해자가 가입한 보험회사가 피해자의 인적 손해를 보상하는 보험으로, 미국, 캐나다, 뉴질랜드 등이 도입하고 있음
 - 노폴트보험은 자동차사고 발생 시 과실 여부에 관계없이 보상을 실시하고 피해자의 가해자에 대한 불법 행위 손해배상청구권을 제한한다는 점을 특징으로 함
 - 제소권을 제한함으로써 소송 등을 통해 과실 여부를 다투는 데 소요되는 시간과 비용을 줄이고 피해자에 대한 신속하고 충분한 보상을 실시하는 것이 노폴트보험 제도의 목적임
- 자율주행시대가 본격 도래하게 되면 자동차보험의 패러다임에도 변화가 필요할 수 있을 것으로 예상되는데, 이와 관련하여 노폴트보험이 적절한 대안이 될 수 있다는 견해가 제기되고 있음
 - 자율주행사고에 대해서는 운전자 과실 중심의 기존 체계를 적용하기 어렵다는 점, 자동차사고 피해자 구제는 특정 개인이 아닌 공동체 전체의 책임이라는 점이 지적됨
 - 위와 같은 점을 근거로, 자율주행시대에는 미국식 노폴트보험 또는 뉴질랜드식 노폴트보험 도입이 필요하다는 주장이 제기되고 있음
- 미국식 노폴트보험은 도덕적 해이, 보험료의 과도한 인상, 제소권 제한의 실효성 상실 등 다양한 문제점이 지적되어 미국에서도 제도 자체에 대한 회의적인 시각이 확산되고 있음
 - 또한, 우리나라 자배법은 이미 자동차사고에 대해 준무과실책임 법제를 도입하고, 가불금, 가지급금 등 신속한 피해자 구제를 위한 여러 장치를 마련하고 있으므로, 미국식 노폴트보험 도입은 큰 실익이 없음
- 뉴질랜드식 노폴트보험은 민간보험이 아닌 사회보험 형태로 운영되고 있어 우리나라 자동차보험과는 그 체계가 전혀 다르므로, 도입 여부에 대해서는 신중한 검토가 필요함
 - 뉴질랜드식 노폴트보험은 자동차사고뿐 아니라 인적 손해 전반에 대해 적용되는 사회보험으로, 보험료도 자동차등록세 및 유류세를 재원으로 하며 개별 보험가입자의 위험도를 반영하지 않는 형태이므로, 자율주행시대에 위와 같은 제도를 도입할 것인지에 대해서는 별도의 사회적 합의가 필요함
- 자율주행시대의 자동차보험 문제는 노폴트보험 도입만으로 해결될 수 없으며, 인공지능에 의한 가해행위 발생 시 사고책임 문제라는 보다 큰 틀에서 논의되어야 할 사항으로, 향후 지속적인 검토가 필요함

1. 배경



- 자율주행시대가 본격 도래하게 되면 자동차보험의 패러다임에도 변화가 필요할 수 있을 것으로 예상되는 가운데, 이와 관련하여 노폴트보험(No-Fault)이 적절한 대안이 될 수 있다는 견해가 제기되고 있음
 - 우리나라에서는 2005년 자동차보험제도의 대안으로 노폴트보험 도입 여부가 검토된 바 있으나¹⁾, 기존 보험제도의 기본 틀과 큰 괴리가 있고 실익이 크지 않아 도입에 무리가 있다는 결론에 이르렀음²⁾
 - 최근 자율주행차와 관련하여 다시 노폴트보험 도입 여부 검토가 필요하다는 의견이 제기되고 있음
 - 미국에서는 노폴트보험의 각종 부작용에도 불구하고, 자율주행시대에는 제도의 효용이 있을 것으로 전망하는 견해가 제시되고 있음³⁾
 - 국내에서도 기존 불법행위 책임 체계로는 자율주행사고 시 책임 귀속 및 배상 문제 해결이 어렵기 때문에 노폴트보험 도입을 고려할 필요가 있다는 견해가 제기되고 있음⁴⁾
- 본고에서는 노폴트보험의 특성과 주요국의 노폴트보험 도입 및 운영 현황을 살펴보고, 노폴트보험이 자율주행시대에 적합한 보험제도인지 여부를 검토해보기로 함

2. 노폴트보험의 특성 및 운영 현황



- 노폴트보험은 자동차사고 발생 시 피해자의 지위나 가해자의 책임 여부에 관계없이 피해자가 입은 인적 손해를 배상하는 보험으로, 미국, 캐나다, 뉴질랜드 등에서 운영하고 있음

1) 2005년 당시 금융감독원과 보험업계가 작업반을 구성하여 노폴트보험제도 도입 여부를 검토하였음; 한국경제(2005. 8. 9), '과실여부 상관없이 손해배상 "노폴트" 자동차보험 나온다'; 서울경제(2006. 3. 9), '자동차보험 "노폴트제" 도입 가능할까'

2) 이데일리(2006. 4. 20), '車보험 "노폴트제" 도입 물건너가나'

3) Anderson, James M., Nidhi Kalra, Karlyn Stanley, Paul Sorensen, Constantine Samaras and Tobi A. Oluwatola(2016), "Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policymakers", RAND Corporation(이하 RAND 2016), pp. 143~144; Anderson, James M., Paul Heaton, Stephen J. Coarrol(2010), "The U.S. Experience with No-Fault Automobile Insurance-A Retrospective", RAND Corporation(이하 RAND 2010), pp. 141~143 등

4) 박은경(2017. 12), 「보험계약상 사회 안전보장을 위한 약관확보방안- '자율주행자동차 노폴트보험' 약관의 개발」, 『법학연구』, 제17권 제4호, 한국법학회, p. 29~56; 이기형·박혜란(2016. 10), 『자율주행자동차 보험제도 연구』, 보험연구원, p. 76~77; 김영훈(2017. 6), 『자율주행자동차 운행과 책임보험법제에 관한 연구』, 고려대학교 석사학위논문, p. 88~91

- 노폴트보험은 (i) 가해자의 불법행위책임 성립 여부에 관계없이 피해자가 자신이 가입한 보험(first-party insurance)⁵⁾을 통해 구제 받는다는 점, (ii) 보상 대상을 사망, 상해 등 인신손해로 한정한다는 점, (iii) 노폴트보험을 통해 피해를 구제받은 자는 가해자를 상대로 불법행위에 기한 손해배상청구권을 행사할 수 없다는 점을 특징으로 함⁶⁾
- 미국에서는 24개주가 노폴트보험(변형된 노폴트보험)을 도입하고 있고⁷⁾, 캐나다도 주별로 상이한 노폴트 보험을 운영하고 있으며⁸⁾, 뉴질랜드에서는 사회보험 형태의 순수노폴트보험을 운영하고 있음

■ 노폴트보험은 손해배상청구권 제한의 정도, 가입 의무 여부 등에 따라 순수노폴트, 수정노폴트, 선택노폴트 및 추가노폴트로 구분됨

- 불법행위 손해배상청구권을 전면 제한하는 순수노폴트(True no-fault 또는 Pure no-fault)는 현재 캐나다의 일부 주⁹⁾와 뉴질랜드에서 운영되고 있음¹⁰⁾
- 수정노폴트(Modified no-fault 또는 Conventional no-fault)는 보험을 통해 보상을 받은 피해자에 대해서 원칙적으로 손해배상청구를 금지하되, 피해 금액이 일정 금액 이상인 경우(monetary threshold), 또는 중·상해 등 일정 요건을 충족하는 경우(verbal threshold)에 예외적으로 불법행위에 기한 손해배상 청구권 행사를 허용하는 제도임
- 선택노폴트(Choice no-fault)는 보험가입자에게 노폴트보험과 기존 불법행위 체계에 따른 책임보험 중 하나를 선택할 수 있도록 하는 제도임
- 추가노폴트(Add-on no-fault)는 기존 불법행위 체계에 따른 책임보험에 노폴트방식의 보험을 추가하는 것으로, 의무 추가 방식(mandatory add-on)과 임의 추가 방식(optional add-on)으로 구분됨¹¹⁾

■ 노폴트보험은 피해자에 대한 신속하고 적절한 보상을 도모하고 불법행위 책임 성립 여부 관련 소송으로 인한 각종 부담 및 비용 낭비를 막기 위해 도입된 것이나, 제도의 효용이 기대에 미치지 못한다는 평가를 받고 있음

- 미국에서는 1970년대부터 기존 불법행위 체계를 적용할 경우 피해자구제의 공백, 보상 지연, 피해규모와 보상금의 불균형, 피해자 재활의 어려움, 불필요한 비용 발생 등의 문제가 유발되므로, 이에 대한 대안으

5) 불법행위 체계를 전제로 한 자동차보험은 제3자에 대한 배상책임보험(Third-party Liability Insurance)을 중심으로 설계된 반면, 노폴트보험은 가해자의 과실 여부와 관계없이 보험가입자 자신의 보험회사로부터 손해를 보상받는다는 점에서 피해자 자신의 손해를 보상하는 보험(First-party Insurance)로 분류됨

6) RAND(2010), p. 14

7) RAND(2010), p. 41

8) 방재봄(2015. 12), 『노폴트보험의 도입 필요성에 대한 고찰』, 고려대학교 법학과 석사학위논문, p. 36

9) 메니토바주, 퀘벡주

10) 미국의 경우, 순수노폴트를 도입한 주는 없고, 수정노폴트(10개 주), 선택노폴트(2개 주), 추가노폴트(12개 주)를 도입하고 있음(RAND 2010, p. 41)

11) 임의추가방식의 노폴트보험은 사실상 노폴트보험이라고 볼 수 없다는 의견도 있음(장덕조(2005), 「노폴트(No-Fault) 자동차보험의 의미와 필요성에 대한 연구」, 『상사법연구』, 제24권 제3호, 한국상사법학회, p. 233)

로 노폴트보험을 도입해야 한다는 견해가 유력하게 제기됨¹²⁾

- 이후 미국 다수의 주에서 노폴트보험을 도입하였는데, 남소 방지 효과 및 보험료 인하 효과 등 당초 기대하였던 효과가 달성되지 못하고, 오히려 노폴트보험을 도입한 주에서 각종 의료비 인상으로 인해 보험료가 크게 오르는 등 부작용도 발견되었음
- 현재는 노폴트보험이 더 이상 지지를 얻지 못하는 상태이며, 노폴트보험을 채택한 대부분의 주들이 피해자의 손해배상청구권을 상당부분 허용하는 등 본래 취지가 퇴색되었음
 - 현재 미국에서 순수노폴트보험을 채택하고 있는 주는 없고 수정노폴트보험을 채택하고 있는 주도 10개에 불과하여, ‘제소권 제한을 통한 비용 절감’이라는 노폴트보험의 본래적 기능은 크게 축소된 상태임
 - 노폴트보험제도의 성공 사례로 대표되던 미시간주에서도 보험료 부담 증가로 인해 노폴트보험에 대한 회의론이 커졌으며, 최근 디트로이트 시장이 노폴트보험제도의 폐지를 주장하며 주 보험당국을 상대로 소송을 제기하기도 하였음¹³⁾

〈표 1〉 미국의 노폴트보험 관련 논의 과정

구분	사회적 이슈	보험제도 관련 논의
1915~1940	자동차산업 급성장 ¹⁴⁾ 자동차사고 증가	산재보험(workers' compensation)에 적용되던 노폴트보험을 자동차 보험에도 적용해야 한다는 주장이 제기됨
1940~1970	자동차사고 비용의 지속적 증가	자동차사고 관련 소송의 건수 및 규모가 지속적으로 증가함에 따라 제소권을 제한하는 노폴트보험 도입 필요성이 제기됨
1965~1970	메사추세츠에서 최초 노폴트보험 도입	1965년부터 학계에서 노폴트도입을 강력하게 주장하였고, 논쟁 끝에 1970년 메사추세츠주에서 노폴트보험을 최초로 도입하였음
1970~1985	노폴트보험 확대 및 소비자 권리 신장	1970년대 초부터 각 주에서 노폴트보험을 도입하기 시작하였는데, 주된 도입 동기는 소송비용 등 절감을 통한 보험료 인하였음
1998~현재	노폴트보험에 대한 회의론	노폴트보험을 도입한 주의 보험료가 더 높게 책정되는 등 노폴트보험이 본래 의도하였던 효과를 달성하지 못한다는 비판 제기

자료: RAND(2010), Ch. 3, *A Brief History of No-Fault* 참고

■ 뉴질랜드에서는 비교적 성공적으로 노폴트보험을 운영하고 있으나, 이는 정부가 주도하는 사회보험의 성격을 띠는 것으로 민간 보험인 미국식 노폴트보험과는 그 성격을 달리함

12) RAND(2010), pp. 39~40

13) “Detroit mayor files lawsuit against Michigan, seeks to stop no-fault auto insurance”(Insurance Business America 2018. 8. 27); 위 보도에 따르면 디트로이트 시장은 ‘미시간주의 자동차보험제도는 (i) 인신사고에 대한 무제한적인 보상을 제공하고, (ii) 자동차사고로 인한 부상에 대한 진료 수가(fee schedule for medical service)를 정하지 않고 있으며, (iii) 의료서비스 제공자가 본인이 원하는 만큼 높은 금액을 청구할 수 있는 구조이므로, 결과적으로 헌법에 반한다(unconstitutional)’고 주장하였다고 함. 또한, 미시간주의 평균 자동차보험료는 약 3천 달러 정도로 미국 전체 평균인 1,500달러의 2배 수준이며, 특히 이번에 소송을 제기한 디트로이트의 경우 미국 도시들 중 최고 수준인 평균 6,200달러의 자동차보험료를 부담하고 있다고 함

14) 1900년 미국 등록 자동차대수는 총 8,000대였으나, 1915년 200만 대가 되었고, 1920년에는 900만 대, 1930년에는 2,300만 대에 이르렀음(RAND 2010, p. 23)

- 뉴질랜드에서는 1967년 발표된 ‘Woodhouse 보고서’¹⁵⁾의 제안을 기초로 1972년 사고보상법(Accident Compensation Law)이 제정되고, 1974년 사고보상기구(Accident Compensation Corporation: ACC)가 설립되었음
 - ACC는 자동차사고뿐 아니라, 산재사고, 의료사고 등 제반 원인으로 인한 인신손해에 대한 보상을 담당하고 있는 정부 기구임
- 뉴질랜드 사고보상법은 자동차사고뿐 아니라 모든 인신손해에 대한 사고보상을 실시하는 근거법령임
 - 사고보상을 위한 보험은 분야별로 계정이 나뉘어져 있는데, 자동차사고로 인한 인신손해를 보상하는 자동차계정(Motor Vehicle Account)은 차량등록세와 유류세에 의해 보험료를 충당함
 - 보험료 산정 시 연령, 성별, 사고발생 등에 따른 요율차이나 할인 할증 제도는 없으며, 차량등록세는 ACC에서 공시하는 세율로 차종별 차등적용하고, 유류소비세는 주유 시 리터당 세율에 의함¹⁶⁾
- 뉴질랜드에서 노폴트보험은 긍정적 평가를 받고 있으며, ACC 수입 중 94%가 피해자에 대한 보상금 용도로 사용되고 행정적 비용은 6%에 불과하여 효율성도 인정되고 있음
 - 다만 가해자의 배상책임을 면제함으로써 도덕적 해이를 유발할 할 수 있다는 점에 대해 비판이 제기되고 있으나, 미국과 달리 보험료 인상 등이 문제되지는 않고 있음¹⁷⁾

3. 자율주행시대 보험제도로써 노폴트보험 도입 필요 여부

가. 노폴트보험 도입 필요론의 근거

- 자율주행시대에 대비하여 노폴트보험을 도입해야 한다는 입장은, (i) 자율주행사고에 대해서는 운전자 과실 중심의 기존 체계를 적용하기 어렵다는 점, (ii) 자동차사고 피해자 구제는 공동체의 책임이라는 점을 주된 논거로 함
- 자율주행차가 도입되면 사고 자체는 감소할 것이나, 자율주행모드로 주행하던 중에 사고가 발생하였을 때 그 책임의 귀속주체가 불분명해지는 문제가 발생할 수 있다는 점이 지적되고 있음¹⁸⁾

15) Report of the Royal Commission of Injury(1967), “Compensation for Personal Injury in New Zealand”; 위 보고서는 인신손해에 대한 보상의 원칙으로 다음 다섯 가지 원칙을 제시하였음. 첫째, 인신손해에 대한 보상은 국가의 책무로서 집단으로서의 공동체가 자영업자를 포함한 모든 시민을 보호해야 함. 둘째, 모든 부상자는 그 원인에 관계없이 반드시 보상을 받아야 함. 셋째, 손해보상은 육체적·직업적 완전한 재활을 목표하는 것이어야 함. 넷째, 장해기간 중에는 실질적인 보상이 있어야 함. 다섯째, 그 제도의 성취 여부는 보상금의 신속한 지급과 정확한 산정, 그리고 효율적인 관리의 여부에 달려있음

16) 장덕조(2006), 「인신손해에 대한 무과실보상과 자동차보험」, 『상사법연구』, 제25권 제3호, p. 201

17) 장덕조(2006), pp.213~214

18) RAND(2010), p. 140; 박은경(2017), p. 42; 김영훈(2017), p. 39

- 위 견해는 귀책사유가 있는 가해자의 존재를 전제로 하는 현행 배상책임 구조하에서는 자율주행사고로 피해를 입은 자를 구제하는 것이 곤란할 수 있다고 지적함
- 또한, 과학기술의 발달로 등장한 이동의 편의성은 사회 전체가 누리는 것이므로 그에 수반되는 책임도 공동체에 귀속됨이 타당하며, 자동차사고로 인신손해를 입은 사람에 대해서는 과실여부를 불문하고 치료비, 재활비, 치료기간 동안의 생활비를 보상하는 새로운 제도로서 노폴트보험 도입이 필요하다 주장도 제기되고 있음¹⁹⁾

나. 미국식 노폴트보험 도입 필요 여부

- 우리나라의 자동차사고 관련 배상책임은, 인신손해와 관련하여서는 운전자 중심의 과실책임 체계가 아닌 소유자 중심의 준무과실책임 체계를 중심으로 운영되고 있고, 이는 미국의 노폴트보험과 유사한 기능을 수행하고 있음
- 우리나라에서 자동차사고 발생 시 피해자 구제의 핵심적 기능을 수행하는 것은 자동차손해배상보장법(이하 ‘자배법’) 제3조의 ‘운행자책임’ 및 동법 제5조의 의무보험제도임
 - 자배법 제3조는 자동차사고 발생 시 인신손해에 대해서는 그 자동차의 보유자가 사실상 무과실책임을 부담하도록 하고 있고, 이러한 책임의 이행을 확보하기 위해 보유자로 하여금 의무보험인 대인배상에 가입하도록 하고 있음
- 즉, 우리나라에서는 과실책임 원칙의 한계로 인한 피해자 구제 공백 문제 해결을 위한 대안으로 ‘운행자책임’이라는 준무과실책임 제도를 이미 도입하고 있음
 - 미국의 노폴트보험은 자동차사고 발생 시 피해자는 자신이 가입한 보험에서 보상을 받고(First-party Insurance) 보상을 받은 피해자의 제소권을 제한하는 형태로 운영되는 반면, 우리나라 자배법상의 무보험은 배상책임보험(Third-party Insurance) 형태로 운영되고 제소권 제한이 없다는 점²⁰⁾에서 차이가 있으나, 사고 발생 시 가해자의 고의·과실에 관계없이 피해자가 구제받을 수 있는 길을 열어 두었다는 점에서 그 기능면에서는 매우 유사함
- 또한 우리나라 자배법 및 자동차보험은 배상책임 성립 여부에 대한 다툼으로 인해 신속한 피해자 구제에 차질을 빚는 상황을 방지하기 위한 추가적 장치를 마련하고 있음
 - 피해자의 직접 청구권²¹⁾, 가불금·가지급금 제도²²⁾ 등 신속한 피해자 구제를 위한 별도의 제도를 마

19) 박은경(2017), p. 42

20) 다만 가해자가 가입한 대인배상보험으로 보상을 받은 피해자는 가해자를 상대로 이중으로 손해배상을 청구할 수는 없고, 보험회사는 피해자의 손해배상청구권을 대위행사할 수 있으나 보험회사가 대인배상책임보험에 가입한 피보험자를 상대로 피해자의 손해배상청구권을 대위행사하는 것은 배상책임보험제도 자체의 성격상 인정될 수 없으므로, 결과적으로 제소권이 제한되는 노폴트보험과 같은 결과에 이르게 됨. 다만 고의에 의한 보험사고와 같이 보험회사가 면책될 수 있는 경우에는 보험회사가 먼저 피해자에 대한 보상을 실시한 후 가해자에게 손해배상청구권을 대위행사할 수 있으므로, 이 경우에는 제소권이 제한되지 않음

21) 자배법 제10조

22) 자배법 제11조, 자동차보험 표준약관 제32조

련하고 있으며, 고의에 의한 자동차사고와 같이 보험회사가 면책되는 경우에도 보험회사로 하여금 피해자 보상을 먼저 실시하고 해당 금액을 피보험자인 가해자에게 구상하도록 하고 있음²³⁾

■ 위와 같은 점을 고려할 때, 자율주행사고에 대한 대안으로서 미국식 노폴트보험을 도입하는 것은 큰 실익이 없을 것으로 보임

- 미국식 노폴트보험이나 우리나라의 운행자책임 모두 결국은 자동차 보유자가 보험가입 주체가 된다는 점에서 제도의 목적과 기능 측면은 물론 실제 비용 부담의 측면에서도 구별 실익이 없음

다. 뉴질랜드식 노폴트보험 도입 필요 여부

■ 뉴질랜드식 노폴트보험은 민간보험이 아닌 사회보험으로, 이를 도입하기 위해서는 기존 자동차보험 체계 자체를 완전히 변경하여야 하므로 신중한 검토 및 별도의 사회적 합의를 요함

- 추후 완전자율주행차가 전면 보급되고, 그 결과 자동차사고가 운전자나 소유자의 과실과 아무런 관련이 없는 상황이 된다면 이와 같은 보험제도도 고려해 볼 수 있을 것임
- 그러나 이는 단순히 자동차보험제도를 개선하는 수준의 문제가 아니라 민간보험인 자동차보험을 사회보험 형태로 변경하는 문제이므로 이에 대한 별도의 사회적 합의가 필요함

■ 자율주행시대에도 자율주행시스템의 오류나 하자로 인해 사고가 발생하는 경우에는 그 사고발생 원인에 기여한 자가 책임을 부담하는 것이 타당하고, 이러한 부분에 대해서까지 제소권을 제한해서는 안될 것임

- 가해자에 대한 배상청구권을 완전히 배제하는 형태의 뉴질랜드식 순수노폴트보험 제도는 사고 책임을 공정하게 배분하는 기능을 수행하지는 못한다는 점에서 한계가 있음
- 따라서, 책임 여부를 묻지 않고 피해를 배상하고 가해자에 대한 불법행위 손해배상청구를 완전히 금지하는 제도보다는, 자율주행사고 시 현행 자배법상 운행자책임과 같은 보유자의 준무과실책임 및 의무보험을 통해 피해자를 신속하게 구제하되, 사고원인을 규명하여 그 귀책사유 있는 자가 최종 책임을 부담하도록 하는 제도가 더욱 합리적일 것임
- 만약 순수노폴트보험 제도가 제작사에 대한 손해배상청구까지 완전히 금지한다는 취지라면, 이는 자율주행차 산업 활성화 측면에서 일부 도움이 될 수도 있으나, 자율주행기술 안전성 제고 및 사고 감소를 위해 노력할 유인은 낮아질 것으로 보임

■ 우리나라 현행 자동차보험도 자동차사고 피해자의 적극적 손해, 소극적 손해, 위자료 등을 모두 보상하고 있고, 여기

23) 자동차보험 표준약관 제5조

에는 뉴질랜드 노폴트보험에서 보상하는 치료비, 재활비, 원치 시까지 생활비 등도 일정부분 포함된다고 볼 수 있음

- 피해자에 대한 신속하고 충분한 보상은 현행 제도하에서도 보험 보상 범위 확대를 통해 달성할 수 있고, 반드시 사회보험 형태의 순수노폴트보험 도입을 통해서만 실현할 수 있는 것은 아닐 것임
- 다만 기존 의무보험의 한도(1억 5천만 원)를 확대하는 문제에 대해서는 별도의 논의가 필요하다고 생각됨

4. 결어



- 우리나라는 지배법상 운전자책임을 도입함으로써 자동차사고의 영역에서는 과실책임원칙을 상당부분 수정하였고, 그 결과 가해차량 운전자의 과실 여부에 관계없이 피해자가 신속하게 구제될 수 있도록 하고 있음

- 따라서 본격적인 자율주행시대가 도래하더라도 사고차량 운전자의 과실 여부가 문제되어 피해자가 인적 손해를 보상받지 못하는 상황은 원칙적으로 발생하지 않을 것임
- 다만, 기존에는 개인용 승용차의 경우 운전자가 곧 차량 소유자인 경우가 대부분이었기 때문에 운전자의 과실로 사고가 발생하였을 때 이에 대해 차량 소유자가 책임을 부담하는 것에 무리가 없었으나, 완전 자율주행시대에는 운전자 개념이 더 이상 유지되기 어려워지고 그 결과 소유자의 준무과실책임을 정하고 있는 지배법 제3조에 대한 새로운 고려가 필요할 수 있음

- 뉴질랜드식 노폴트보험이 완전자율주행시대에 적합한 자동차보험제도가 될 수 있을지 현재로서는 단언하기 어려우나, 이 문제는 인공지능에 의한 가해행위에 대한 책임 문제와 관련하여 보다 큰 틀에서의 검토가 필요함

- 인공지능에 의한 가해행위 발생 시 그 피해자를 어떻게 보호할 것인지, 이에 대한 보험 보상을 실시할 경우 그 보험가입 주체는 누가 되어야 하는지 등의 문제를 아우를 수 있는 법리 및 보험제도에 대한 연구가 추후 지속적으로 이루어져야 할 것임 [kiri](#)