



자율주행사고 배상책임제도 관련 주요국의 사례와 시사점

황현아 연구위원

- 미국, 영국, 독일, 일본 등은 자국의 자율주행차 기술 및 산업 발전을 지원하고 자율주행차 상용화에 필요한 환경을 조성하기 위한 노력의 일환으로 배상책임법제 및 보험제도에 대한 검토 작업을 진행 중임
- 미국은 현재 단계에서는 자율주행차사고 배상책임 문제에 대해 별도의 특별법 제정 없이 현행 불법행위법 및 제조물책임법의 법리를 통해 피해자 구제가 가능하다고 보고 있음
 - 다만, 향후 제작사 상대의 대규모 소송 등으로 인해 미국의 자율주행차 산업 경쟁력이 약화될 가능성을 우려하여 이에 대한 대응방안이 필요하다고 보고 있음
- 영국은 2017년 1월 자율주행차사고에 대해서도 자동차 보유자의 보험사(보험에 가입하지 않은 경우에는 그 소유자)가 책임을 부담하고 결함이 있는 경우에는 자율주행차 제작사에 구상하는 방안을 채택하였음
 - 위 내용을 반영한 법안 “Automated and Electric Vehicles Act 2018”이 2018년 7월 19일 확정됨
- 독일은 자율주행차사고에 대해서도 일반 자동차 사고와 마찬가지로 자동차 보유자(Halter)가 무과실에 가까운 책임을 부담하도록 하였으며, 자율주행관련 데이터의 수집, 보관 및 공유를 의무화함
 - 자율주행모드에서 발생한 사고의 경우 ‘운전자 책임’은 원칙적으로 인정되지 않으나 ‘보유자 책임’은 일반 자동차사고의 경우와 동일하다고 보고 기존 책임법제를 그대로 적용하기로 하였음
 - 한편, 사고조사를 통한 안전성 제고 및 사고책임의 적절한 배분을 위해 자율주행관련 정보의 수집·보관을 의무화하고, 교통당국 및 사고 피해자가 데이터를 활용할 수 있도록 하였음
- 일본도 일반 자동차 사고에 적용되는 자배법상의 운행공용자책임(運行供用者責任)을 자율주행사고에 대해서도 그대로 적용기로 하고, 이러한 내용을 반영한 개정 법안을 마련하여 2019년 정기국회에서 발의하기로 하였음
- 이처럼 주요국들이 일반 자동차사고에 적용되는 현행 법 체계를 자율주행차사고에 대해서도 그대로 적용하기로 한 것은 법리적인 측면과 피해자 구제의 적합성 측면을 모두 고려한 것임
 - 다만 향후 기술 발전 및 사회 변화에 따른 제도 변화의 가능성을 열어두고, 지속적으로 제도를 재검토할 것임을 밝히고 있음

1. 검토배경



- 미국, 영국, 독일, 일본 등 주요 자동차 생산국들은 자국의 자율주행차 기술 및 산업 발전을 지원하고 자율주행차 상용화에 필요한 환경을 조성하기 위한 노력의 일환으로 배상책임법제 및 보험제도에 대한 검토 작업을 진행 중임
 - 자율주행차 상용화를 위해서는 자율주행기술의 발전을 통해 안전성을 제고하는 것이 핵심이나, 만에 하나 사고가 발생하더라도 신속한 피해자 구제가 이루어질 수 있도록 제도적 기반을 마련하는 것도 중요함
- 본고에서는 주요국의 자율주행차 사고 관련 배상책임 법제에 대한 논의 및 제도 변화 동향을 살펴보고, 이를 통해 우리나라 자동차사고 배상책임법제 및 보험제도 변화 방향에 대한 시사점을 도출하고자 함

2. 미국



- 미국은 자율주행차 기술 개발 및 시험 주행이 가장 활발히 진행되고 있는 나라로서, 연방 의회 및 NHTSA 등 연방 중심으로 자율주행차 시험운행 및 상용화를 위해 필요한 각종 제도 정비 작업을 수행하고 있음
 - NHTSA는 2016년 9월 자율주행차 안전 기준 등을 담은 자율협약 성격의 가이드라인을 발표하고, 2017년 9월 이를 업데이트 한 가이드라인을 추가로 발표하였음
 - 2016년 가이드라인¹⁾은 자율주행차 설계, 테스트 및 보급 실무를 위한 아웃라인으로, 자동차 제작사 및 공급자, 기타 관련자들이 자율주행차의 시험운행 및 보급과 관련하여 준수할 사항을 정하였음
 - 2017년 가이드라인²⁾은 자율주행시스템에 관한 12가지 안전설계요소를 제시하고, 자율주행시스템에 대한 연방 및 주 정부의 역할 등을 규정하고 있음
 - 가이드라인은 매년 업데이트 될 예정이며, 2018년 3월 위 가이드라인 업데이트를 위한 공청회가 개최되어, 자율주행차의 안전성, 교통약자의 접근권, 소비자교육, 배상책임 및 보험, 고용 문제, 사이버 보안 등 다양한 분야에 대해 논의가 이루어졌음³⁾
 - 연방 상원과 하원은 각각 자율주행차의 상용화를 위한 법령 제정을 진행 중임
 - 하원은 NHTSA의 2016년 가이드라인을 기초로 자율주행차 관련 주정부 및 연방정부 권한 분장, 연

1) Federal Automated Vehicles Policy-Accelerating the Next Revolution In Roadway Safety

2) Automated Driving System 2.0: A Vision for Safety

3) U.S. Department of Transportation Public Listening Summit on Automated Vehicle Policy-Summary Report

방 자동차 안전 기준 개정 제안, 사이버보안 및 데이터 프라이버시 등에 관한 내용을 담은 ‘Safely Ensuring Lives Future Deployment and Research In Vehicle Evolution Act(약칭 “SELF DRIVE Act”)’를 발의하였음⁴⁾

- 한편 상원도 거의 동일한 내용의 법안인 ‘American Vision for Safer Transportation through Advancement of Revolutionary Technologies Act(약칭 “AV START Act”)’를 발의하였음⁵⁾
- 다만, 최근 자율주행차 사고가 잇달아 발생함에 따라 연방법에서 자율주행차의 안전성 요건을 보다 강화할 필요성이 제기되고 있음⁶⁾

■ 자율주행차사고 시 배상책임에 대해서는 현행 불법행위법 및 제조물책임법의 법리를 그대로 적용하되, 향후 완전 자율주행시대의 법제 및 보험제도에 대해서는 추가적인 논의가 필요하다고 보고 있음

- RAND Corporation⁷⁾의 ‘Autonomous Vehicle Technology, A Guide for Policymakers’(이하 ‘Rand 보고서’)⁸⁾는 배상책임이나 보험 문제가 현재 자율주행차 개발에 큰 장애물이 되지는 않으나, 장기적으로는 자율주행차 관련 연방 차원의 특별법 제정 등을 통해 이 문제에 대응할 필요가 있다고 밝힘
- RAND 보고서는, 미국의 현행 배상책임 법제가 자율주행시대에도 적용 가능하며, 자율주행차 소유자의 책임 문제에 대해서는 특별한 우려가 없는 반면 제작사의 책임은 증가할 것으로 예상되고 이로 인해 자율주행차 기술의 적용이 지연될 수도 있다고 우려하였으며, 자율주행기술이 발전에 따라 배상책임 법제도 점차 정비될 것으로 보았음⁹⁾
- 배상책임 문제에 대해 고려해 볼 수 있는 제도 개선 방안으로는, (i) 자율주행차사고에 대해서는 일반 불법행위법의 적용을 배제하는 연방법 도입 방안, (ii) NHTSA가 자율주행 기술 수준을 제시하고, 제작사가 이를 충족하는 경우에 불법행위법 적용을 배제하는 방안, (iii) 자율주행사고에 대해서는 노폴트 방식의 보험을 도입하는 방안, (iv) 자율주행사고에 대해 운전자의 과실 여부에 관계없이 운전자가 책임을 부담하도록 하는 방안,¹⁰⁾ (v) 비용편익분석을 적용하여, 사람이 운전하는 일반차 대비 자율주행차의 안전성이 더 높다면 제작사의 책임을 면제하는 방안 등을 고려해 볼 수 있다고 보았음¹¹⁾

4) 해당 법안은 하원을 통과하여 현재 상원에 계류되어 있음

[https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/3388/text\(2018. 7. 26\)](https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/3388/text(2018. 7. 26))

5) 해당 법안은 소관 상임위를 통과하여 현재 계류 중인 상태임

[https://www.congress.gov/bill/115th-congress/senate-bill/1885/text\(2018. 7. 26\)](https://www.congress.gov/bill/115th-congress/senate-bill/1885/text(2018. 7. 26))

6) CNBC 보도자료(2018. 6. 12), ‘Congress is trying to pass legislation to make self-driving cars safer. It doesn’t go far enough’

7) 미국의 민간연구소로 국방 및 행정분야의 대표적인 싱크탱크이며, 정부 발주의 각종 연구사업을 진행하고 있음

8) Anderson, James M., Nidhi Kalra, Karlyn Stanley, Paul Sorensen, Constantine Samaras and Tobi A. Oluwatola(2016), “Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policymakers”, Santa Monica, CA: RAND Corporation

9) RAND 보고서, pp. 132~134

10) 우리나라 자동차손해배상보장법(이하 ‘자배법’)상 운전자책임과 유사한 구조임

11) RAND 보고서, pp. 142~146

- RAND보고서에서는 주로 제작사의 책임을 제한하는 방향으로 검토가 이루어졌는데, 우리나라와 달리 제작사에 대한 제조물책임 소송이 활발한 미국에서는 자율주행차가 도입될 경우 제작사에 대한 제조물책임 소송이 크게 증가할 것으로 예상되고 그 결과 자율주행기술 발전 및 상용화가 저해될 수 있기 때문에 이러한 방향으로 검토가 이루어진 것으로 보임
- 위 보고서는, 자율주행차는 인간 운전자에 의한 운전보다 더 안전하다고 인정될 때에만 상용화가 가능하므로, 배상책임 문제를 판단할 때에도 이러한 점을 고려할 필요가 있으며, 향후 자율주행사고 배상책임 문제에 대한 소송이 제기되면 전통적인 불법행위 이론 및 자율주행차의 안전성을 종합적으로 고려하여 판단이 이루어질 것이라고 보았음¹²⁾
- 한편, NHTSA가 2018년 3월 개최한 자율주행차 정책 관련 공청회에서도 자율주행차가 개입된 교통사고에 대해 현행 불법행위의 체계를 통해 대응 가능하다는 점에 대해 공감대가 형성되었음¹³⁾
- 위 공청회 참석자들은 자율주행기술이 상용화되더라도 현행 법제 및 보험제도로써 대응이 가능하고, 다만 향후 보험의 체계를 운전자 중심에서 자동차 중심으로 점차 이전할 필요가 있다고 보았음

■ 위와 같은 논의에 비추어 볼 때, 미국의 경우 자율주행차 상용화 초기 단계에는 불법행위법, 제조물책임법 등 기존의 배상책임 법리가 그대로 적용되고, 보험도 자동차 소유자 중심의 현행 보험체계가 유지될 것으로 보임

3. 영국



■ 영국은 2017년 1월 자율주행사고에 대해서도 자동차 사용자의 보험으로 피해보상을 하도록 하는 내용의 단일보험자모델(Single Insurer Model)을 채택하기로 하였음

- 영국은 자율주행차 관련 정책 목표를 (i) 자율주행차의 이용에 대해서도 기존 보험제도를 적용하여 피해자가 신속하게 보상을 받도록 함과 동시에, (ii) 영국이 자율주행차 기술개발에 있어 선도적 지위를 유지하고 이를 통해 안전성, 이동성, 생산성 등을 제고하는 것이라고 밝혔음¹⁴⁾
- 이러한 정책목표를 실현하기 위한 방안으로, 영국 정부는 당초 교통사고 관련 의무보험의 체계 내에 교통사고 배상책임에 대한 자동차보험과 제조물책임에 대한 생산물배상책임을 병행하는 모델(Co-existence of product liability with the compulsory motor insurance framework)을 고려하였음¹⁵⁾

12) RAND 보고서, pp. 145~146

13) "U.S. Department of Transportation Public Listening Summit on Automated Vehicle Policy", pp. 15~17

14) "Pathway to driverless cars: Consultation on proposals to support Advanced Driver Assistance Systems and Automated Vehicles Government Response"(2017)(이하 'Pathway to driverless cars 2017'), p. 10

15) "Pathway to driverless cars: Proposals to Support Advanced Driver Assistance Systems and Automated

- 그러나 위와 같은 병행모델에 대해서는 이론적, 실무적 측면에서 다양한 비판이 제기되었음
 - 제조물책임 법리 및 생산물배상책임보험 체계는 자동차사고 문제를 해결하기에 적합하지 않고,¹⁶⁾ 자동차사고 의무보험의 영역에 제조물책임을 포함시키기 위해서는 제조물책임 법리 자체를 변경하여야 하는데, 자율주행차 상용화 초기단계인 현 시점에 제조물책임 법리 자체에 변경을 시도하는 것은 시기상조라는 비판이 제기됨
 - 이에 영국 정부는 자율주행차가 개입된 모든 교통사고에 대해서도 자율주행모드 실행 여부에 관계 없이 일반차와 동일하게 자동차 보유자의 보험으로 보상하기로 하는 방안인 ‘단일보험자모델’을 채택함¹⁷⁾

■ 단일보험자모델이 채택됨에 따라, 영국에서는 자율주행사고 발생시 일단 보유자의 보험회사가 피해를 구제하고, 추후 사고 원인을 밝혀 제작사의 책임이 드러나면 구상을 통해 정산 절차를 진행하게 됨

- 영국 정부는 구상 과정에서 보험사와 제작사의 소송이 불가피하다는 점을 인정하면서도, 보다 신속하고 효율적인 구상절차가 곧 마련될 것으로 예상하였음¹⁸⁾
 - 구상 절차가 원활히 이루어지지 못할 경우 보험회사가 해당 제작사의 자율주행차에 대한 보험상품 제공을 꺼릴 수 있어 보험회사의 구상절차에 불응하는 것은 제작사에게도 불이익이 될 것이라고 보았음
- 결국, 최종 손실이 보험회사에 귀속되는 것은 제작사가 및 다른 제3자가 책임을 부담하지 않는 경우¹⁹⁾에 한정될 것이라고 보았음

■ 위와 같은 정책 방향을 반영한 법안인 “Automated and Electric Vehicles Bill(AEVB)”이 2017년 발의되었으며, 2018년 7월 19일 법안이 확정됨²⁰⁾

Vehicle Technologies”(2016), p. 17; “Pathway to driverless cars 2017”, p. 10

16) 영국 교통부가 실시한 의견 수렴 과정에서, 법률 전문가, 보험전문가 등은 다음과 같은 점에서 제조물책임 및 생산물배상 책임보험은 교통사고 배상책임 문제를 해결하기 위한 수단으로 적합지 않다는 의견을 제시하였음

- 제조물책임보험은 기본적으로 임의보험이므로, 의무보험인 자동차보험 체계에 이를 도입하는 것은 적합지 않음
- 제조물책임보험의 제약조건들은 도로교통 관련 원리들에 의해 통제되지 않음
- 제조물책임소송은 제조물의 구입 시를 기준으로 10년 동안만 제기할 수 있는데 비해 교통사고는 자동차가 도로에서 주행을 하는 한 계속적으로 발생할 수 있음
- 제조물책임법상의 책임은 제조물 그 자체에 발생한 손해에 대해서는 적용되지 않아 자율주행자동차 자체에 발생한 손해를 담보할 수 없음
- European Court of Justice의 Vunk 결정 취지(모든 자동차는 배상책임보험에 가입되어 있어야 한다)에 비추어 볼 때 임의보험인 제조물책임보험은 자동차보험에 적합하지 않음

17) “Pathway to driverless cars 2017”, p. 10

18) “Pathway to driverless cars 2017”, p. 11

19) 예를 들어, 자율주행차 장치나 시스템 결함으로 사고가 발생하였으나, 제작사가 제조물책임소송에서 개발위험의 항변(State of the art defense)을 주장하여 책임을 면한 경우

20) <https://services.parliament.uk/bills/2017-19/automatedandelectricvehicles.html>(2018. 7. 26) 위 법안은 현재 확정되었고, 확정된 법률의 명칭은 ‘Automated and Electric Vehicles Bill 2018’임

- AEVB는 자율주행차가 원인을 제공하여 교통사고가 발생한 경우, 그 차량이 보험에 가입된 경우에는 보험회사가 책임을 부담하고, 보험에 가입되지 않은 경우에는 소유자가 책임을 부담함을 명시하였음²¹⁾
 - 피보험자가 고의로 자율주행차를 무단 개조한 경우나 정기적 업데이트 의무를 이행하지 않은 경우에는 보험회사가 면책될 수 있으나, 이 경우에도 보험회사는 제3자에 대해서는 먼저 손해를 보상하고 후에 피보험자에게 해당금액의 구상을 청구하여야 함

4. 독일



- 독일에서는 자율주행차의 일반 도로 운행을 허용하는 취지의 도로교통법(Straßenverkehrsgesetz, 이하 'StVG') 개정안이 통과되어 2017년 6월부터 시행되고 있음²²⁾

- 독일은 운전자가 고도 자율주행 시스템(Hoch-automatisierter Fahrfunktion)²³⁾ 또는 전면자율주행 시스템(Voll-automatisierter Fahrfunktion)²⁴⁾에 차량에 대한 통제를 이전하는 것을 허용하는 취지로 도로교통법을 개정하였음
 - 시스템이 차량에 대한 전적인 통제권을 가지고 운전자가 존재하지 않고 승객만이 존재하는 형태의 완전자율주행은 허용하지 않음
- 개정 도로교통법은 2017년 6월 17일부터 시행되고 있으나, 세부 사항에 관한 하위 법령이 아직 마련되지 않아 현실적으로는 레벨3 이상의 자율주행차 상용화가 아직 이루어지지 않은 상태임

- 독일의 개정 도로교통법에 의하면, (i) 운전자는 자율주행모드 시 주의의무가 감면되어 사고가 발생하더라도 책임을 지지 않게 되는 반면, (ii) 보유자는 자율주행사고에 대해서도 일반차사고와 마찬가지로 배상책임을 부담하게 됨

- 운전자는 자율주행모드에서 전방주시의무 및 차량제어의무를 부담하지 않고, 시스템이 운전자에게 제어권 회복을 요청한 경우 및 운전자가 자율주행이 더 이상 불가능하다는 점을 알았거나 명백한 제반사정에 비추어 볼 때 알았어야 하는 경우에는 제어권을 회수하여야 함(StVG §1b)
 - 따라서, 운전자는 제어권 회수에 관한 주의의무를 위반하지 않는 한, 자율주행모드에서 발생한 사고

21) AEVB에 관한 그 밖의 사항은, 이기형(2017. 3), 「영국의 자율주행자동차 보험제도의 주요내용과 시사점」, 『KIRI리포트』, 포커스 참고

22) 참고로 독일의 경우 우리나라 자배법에 해당하는 사항들을 도로교통법(StVG)에서 규정하고 있음

23) 일정 조건 하에서 자율주행모드를 실행할 경우 운전자가 전방주시의무를 더 이상 부담하지 않을 수 있는 시스템으로, 운전자에 의한 개입이 필요한 경우 시스템이 이를 알려주게 됨. SAE 기준 레벨 3단계가 이에 해당하는 것으로 보임

24) 특별한 사정이 없는 한 운전의 전 과정을 자율주행시스템이 담당할 수 있고, 운전자는 전방주시의무를 부담하지 않는 시스템임. SAE 기준 레벨 4단계가 이에 해당하는 것으로 보임

에 대해서 원칙적으로 책임을 부담하지 않게 됨

- 독일 도로교통법은 우리나라 자배법과 마찬가지로 자동차 보유자(Halter)가 무과실에 가까운 책임을 부담하도록 정하고 있는데(StVG §7), 개정 도로교통법은 위 규정을 자율주행사고에 대해서도 그대로 적용하기로 하였음
 - 이는, 자율주행모드에서 발생한 교통사고로써 운전자가 책임이 없는 경우라 하더라도, 자동차 보유자는 책임을 면할 수 없다는 점을 확인한 것임
- 한편, 독일은 자율주행모드에서 사고가 발행한 경우, 피해자에 대한 최대 보상액을 일반차 사고의 보상액(5백만 유로)의 2배인 1천만 유로로 정하였음(StVG §12)
 - 독일 도로교통법상 보유자의 배상책임은 일정 상한이 있는 반면 운전자의 배상책임에는 상한이 없는데, 자율주행사고의 경우 운전자의 주의의무가 면제되어 피해자가 운전자에게 책임을 물을 수 없다는 점을 고려하여, 보유자의 보상한도를 2배로 인상한 것임

■ 한편, 독일 도로교통법은 자율주행관련 데이터의 기록 및 저장을 의무화하고, 정부 당국의 요청 시 이를 제출할 의무를 부과하며, 제3자도 교통사고 손해배상청구를 위해 위 데이터에 접근할 수 있도록 하였음(StVG §63a)

- 개정법은 자율주행차 운전자와 시스템 사이에 제어권 전환이 일어날 때 인공위성 네비게이션 시스템을 통해 그 위치와 시각 정보를 저장하여야 하고, 운전자가 시스템으로부터 제어권 회수를 요구받거나 기술적 장애가 발생한 경우 이러한 내용도 저장하도록 하였음(StVG §63a(1))
 - 구체적으로 누가 운전을 하였는지를 저장할 필요는 없고, 사람과 자율주행시스템 가운데 누가 운전을 하였는지를 식별할 수 있으면 됨
 - 이는, 운전자가 자신의 면책을 위해 자율주행시스템에 의한 주행상태였다거나 시스템의 장애가 있었다고 허위로 주장하는 것을 방지하는 기능을 가지며, 동시에 운전자는 자율주행모드로 운행 중이었다는 점을 입증하면 운전자 책임을 면할 수 있음
- 저장된 데이터는 주(州) 교통당국이 요구하는 경우 제출되어야 하며, 교통당국은 제공받은 정보를 보관 및 활용할 수 있으나 이는 제어권 전환 여부 등을 확인하기 위한 목적에 제한되어야 함(StVG §63a(2))
 - 위와 같은 정보 활용은 개인정보보호에 관한 일반 규정의 적용을 받지 아니함
- 제3자가 자율주행차 관련 교통사고로 인한 손해배상청구에서 청구권을 행사하거나 방어하기 위하여 데이터가 필요한 경우에는 자동차 소유자는 그 정보를 제공하여야 함(StVG §63a(3))
 - 이때 정보 제공을 요청할 수 있는 제3자는 사고관계자에 한하고, 운전자가 데이터에 직접 접근할 수 없는 경우 운전자도 제3자에 해당함

■ 이처럼, 독일은 우리나라 자배법상 “운행자책임”에 해당하는 독일 도로교통법 제7조의 “보유자책임” 규정을 현행과 동일하게 유지함으로써 자율주행사고와 일반차사고를 구별하지 않고 동일하게 보유자가 무과실책임을 부담하도록 하였음

- 한편으로 데이터의 보관, 제출 및 접근에 관하여 명시적으로 규정함으로써, 정확한 사고원인 조사 및 사후 구상을 통한 정산 방안을 마련하였음

5. 일본



- 일본 국토교통성은 자동운전 손해배상책임 연구를 조직하여 2016년부터 2018년까지 6차에 걸쳐 자율주행사고 손해배상책임 문제를 검토하였고, 동 연구회는 2018년 3월 연구결과를 종합한 최종 보고서를 제출하였음²⁵⁾
- 위 연구회는 자율주행사고에 대한 운전자책임 적용문제와 관련하여 다음의 3가지 방안을 검토하였고,²⁶⁾ 최종적으로 현행 법 체계를 자율주행사고에 대해서도 동일하게 적용하는 1인이 타당하다고 결론내렸음
 - (1인) 자율주행사고일지라도 현행 일본 자동차손해배상보장법상 운행공용자책임 체계²⁷⁾를 그대로 적용하여 보유자의 보험으로 피해자를 구제하되, 자율주행시스템 하자 등 제작사측의 귀책사유로 사고가 발생한 경우에는 보유자의 보험사가 제작사에게 구상권을 행사할 수 있도록 하는 방안
 - (2인) 기존의 운전자책임 체계를 유지하되, 자율주행차 제작사가 자동차보험 보험료 중 일정 부분을 부담하는 방안
 - (3인) 종래 운전자 책임을 유지하면서 자율주행모드에서 발생한 사고에 대해서는 ‘시스템가동자 책임(たにシステム供用者責任)’이라는 새로운 책임을 마련하여 제작사에게 무과실책임을 부담시키는 방안
- 일본은 2018년 3월 30일 아베 수상 주재 미래투자회의에서 레벨4 이하의 자율주행사고 배상책임에 대한 정책으로 1인을 채택하기로 확정하였음
 - 다만 제3자의 해킹으로 인해 피해가 발생하여 운전자에게 그 책임을 귀속시킬 수 없는 경우에는 도난차량에 의한 사고의 경우와 유사하게 취급하여 정부의 자동차손해배상보장사업을 통해 대응하기로 함
 - 자율주행모드에서 발생한 사고로 운전자가 상해를 입은 경우 자배법상 ‘타인’으로 보고 자동차보험(대인배상)을 통해 보상받을 수 있도록 할 것인지에 대해서도 논의가 이루어졌으나, 현재 단계에서는 종전의 자배법상 ‘타인’에 운전자까지 포함시키지는 않는 것으로 보았음
 - 운전자가 입은 피해에 대한 구제는 제작사의 제조물책임, 민법상 채무불이행 책임 및 임의보험(자차,

25) 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書(<http://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>)

26) 이하의 방안은 우리나라에서 검토된 자율주행사고에 대한 배상책임 법제 관련 3가지 방안과 매우 유사함. 자세한 내용은 함께 발간되는 “레벨3 자율주행차 상용화에 따른 배상책임법제 개선 방안” 참고

27) 우리나라 자배법상 운전자책임과 동일함

자손)을 활용하여 대응하는 것이 적절하다고 판단하였음

- 일본 정부는 위와 같은 방향으로 관련 법령을 정비하여 2019년 정기국회에 법안을 제출할 예정임

6. 시사점



- 주요국들은 레벨3 및 레벨4 상용화 초기 단계에는 기존의 자동차사고에 대해 적용되던 법체계 및 보험제도를 유지하되, 향후 자율주행기술의 발달 및 그에 따른 사회적 변화를 고려하여 제도를 꾸준히 개선해 나가기로 함
 - 우리나라 자배법과 동일한 체계를 가지고 있는 독일과 일본의 경우, 자율주행사고가 비록 시스템상의 문제로 인해 발생한 것이라도 자동차 보유자가 그 사고에 대해 원칙적 책임을 부담하도록 하고, 그 보유자의 보험을 통해 피해자를 구제하도록 하였음
 - 영국도 자율주행사고와 일반교통사고를 구별하지 않고 모두 보유자의 보험으로 일단 피해자를 구제하도록 법에 명시하였으며, 미국의 경우 기존의 불법행위 법리의 탄력적 적용을 통해 문제 해결이 가능하다고 판단하였고 별도의 입법적 조치를 취하지 않았음
- 주요국들이 이처럼 자율주행사고에 대해서도 자동차 보유자의 무과실책임 또는 보유자의 보험으로 피해자를 구제하는 현행 책임 체계를 유지하는 것은 이러한 체계가 피해자 구제에 가장 효과적이라고 보았기 때문임
 - 2020년을 전후하여 자율주행차가 상용화가 시작되더라도 상당기간 동안 도로에서 자율주행차와 일반차가 혼재되어 운행될 것이고, 자율주행차-자율주행차, 일반차-자율주행차, 자율주행차-보행자 등 자율주행차가 개입된 다양한 형태의 교통사고가 발생할 것임
 - 그런데, 교통사고 피해자 입장에서는 가해차량이 자율주행차인지, 자율주행차라면 그것이 자율주행모드에서 운행되었는지를 알기가 어렵고, 만약 자율주행모드였는지 여부에 따라 배상청구의 상대방이나 절차가 달라진다면 오히려 피해자의 절차상 부담이 가중되어 신속한 구제에 장애가 될 수 있음
- 우리나라에서 2020년 상용화될 레벨3 자율주행차는 운전자와 시스템 사이에 수시로 제어권 전환이 이루어지는 형태로 시스템이 운행의 전 과정을 담당하는 레벨4나 레벨5와는 근본적인 차이가 있으므로, 이러한 상황에서는 기존의 자배법 체계를 유지하는 것이 제도의 안정성 및 효율성 측면에서 바람직할 것임
 - 다만 이러한 법제가 자율주행차 상용화에 따른 사회적 위험을 보유자에게 일방적으로 귀속시키는 형태가 되어서는 안 되므로, 독일 개정 도로교통법과 같이 사고기록장치 의무화, 사고기록에 대한 피해자 및 수

사당국의 접근권 확보 등을 통해 명확한 사고원인 규명 및 공평한 손해 배분이 이루어질 수 있도록 하는 방안이 필요함 **kiri**