



일본의 자율주행차 손해배상책임 부담 방안 확정과 시사점

이기형 선임연구위원

- 일본은 2018년 3월 30일 아베 수상이 주재하는 미래투자회의에서 L4 이하의 자율주행차(이하 'AV') 사고에 대한 손해배상책임 부담 방안을 확정하였으며 2020년 상용화 관련 법제를 마련할 예정임
 - 2016년부터 운영된 손해배상책임 연구회는 자동차손해배상보장법(이하 '자배법') 적용 관련 다섯 가지 쟁점사항에 대해 이해관계자들의 의견을 수렴하여 2018년 3월 20일 6차 회의에서 손해배상책임 부담 방안을 확정하였음
- AV사고에 대한 손해배상책임 부담 방안의 확정사항은 다음과 같음
 - AV사고 시 운행공용자책임을 적용하여 현행과 같이 보험회사가 보상하고 사고원인을 제공한 제조사 등에게 구상권을 행사하도록 하였음
 - 보험회사의 구상권이 효과적으로 행사될 수 있는 방안을 관련부처가 협의하여 마련하기로 함
 - 운전자를 타인으로 인정하고 생산물배상책임보험이나 자신의 상해보험으로 담보하는 방식을 채택하였음
 - 운행공용자에게 주의관리 의무를 적용하고 지도나 인프라 정보 등 외부데이터 오류나 통신차단 등에 의한 사고도 AV구조상 결함이나 기능상 장애로 인정하기로 하였음
 - 제3자의 해킹으로 사고가 발생한 경우 정부 보장사업으로 피해자를 보상함
- 일본의 자배법이 우리나라와 유사한 운행이익과 운행지배 개념을 적용하는 운행자 책임을 기저로 하고 있으므로 향후 우리나라의 관련 법제 마련에 일본의 AV사고 손해배상책임 부담 방안을 참고할 필요가 있음
 - 특히 L4 이하의 사고는 여전히 운행자책임이 지배되기 때문에 자동차손해배상책임보험을 일관되게 적용할 필요성이 있다고 판단됨
 - 일본 손해보험회사가 주장하고 있는 바와 같이 사고분석과 구상권 행사가 가능하도록 제도적인 장치가 체계적으로 마련되어야 할 것임

1. 검토배경



■ 일본은 SAE(the Society of Automotive Engineers) L4 이하의 자율주행차(이하 ‘AV’)가 2020년과 2025년 사이에 상용화될 것에 대비하여 최종적인 손해배상책임 부담 방안을 2018년 3월 30일 확정·공표하였음¹⁾

- 총리실 주관 미래투자회의에서 AV사고일지라도 현행과 동일하게 자동차 소유자가 제3자에 대한 손해배상책임을 부담하는 것으로 확정하였음
- 이날 회의에서 아베 총리는 손해배상책임 부담에 대한 구체적인 법제 정비와 2019년 정기국회에 관련 법안의 제출을 요청하였음
 - 또한 일본이 AV상용화와 관련한 국제규정 작성에 주도적인 역할 수행을 주문하였음

■ AV의 손해배상책임 부담 방안은 국토부가 2016년 11월부터 「자동안전에 있어서 손해배상책임에 관한 연구회(이하 ‘연구회’)」²⁾를 6회 운영하여 마련되었음

- 연구회는 L4 이하 AV사고에 대해 신속한 피해자 구제 방안의 확보와 손해배상책임 부담에 대한 공감대 확보를 목표로 검토하였음
- 그 결과 현행 자동차손해배상보장법(이하 ‘자배법’)의 운행공용자 책임을 AV에 적용하기로 결정하였음

〈표 1〉 AV 손해배상책임 연구회 운영 경과

연구회 개최 일자	연구회의 주요 논의 및 결정 내용
제1차 회의(2016. 11. 2)	AV 관련 일본 및 국제동향 검토, 자배법 검토사항 논의
제2차 회의(2017. 2. 2)	주요국 AV사고의 책임부담 방안 논의사항 검토
제3차 회의(2017. 4. 26)	자배법의 주요 쟁점사항 도출
제4차 회의(2017. 9. 27)	자배법의 쟁점사항 논의결과에 따른 손해배상책임 부담 방향 도출
제5차 회의(2018. 1. 26)	주요국의 사고기록장치(Event Data Recorder, Crash Data Recorder) 현황 검토
제6차 회의(2018. 3. 20)	AV사고의 손해배상책임 부담 방안 최종 확정

자료: 일본 국토교통성 자동차국(2018. 4. 4), 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書, p. 25(<http://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>)

1) 日本経済新聞(2018. 3. 30), 自動運転中の事故, 車の所有者に賠償責任政府方針(<https://www.nikkei.com/article/DGX-MZO28805990Q8A330C1MM8000/>)
 2) 법학 교수 4명과 변호사 1명으로 구성됨; 일본 국토교통성(2017. 10. 30), 自動運転における損害賠償責任に関する研究会(<http://www.mlit.go.jp/common/001151040.pdf>)

- 일본의 AV사고 손해배상책임 부담 방안은 관련 법제가 유사한 우리나라의 손해배상책임 논의와 관련 법제 마련에 도움이 될 것으로 보임
 - 우리나라와 일본의 자배법은 공통적으로 운행지배와 운행이익을 기초로 하는 운행자책임³⁾(일본은 운행공용자 책임⁴⁾)을 기본 법리로 하여 자동차사고의 피해자 보호를 실현하고 있음

2. AV사고의 손해배상책임 관련 주요논점⁵⁾

- 일본은 AV 도입에 따른 사회적인 편익을 기대하면서 국가가 상용화를 주도적으로 추진하고 있음
 - AV가 2020년 이후 상용화되는 경우 도로교통사회에서 사고로 인한 문제와 과제의 해결, 이동과 관련한 새로운 수단 제공, 범용성이 큰 기술의 확산으로 국가 경쟁력이 향상될 것으로 예상하고 있음

〈표 2〉 AV 도입 시 사회적 기대 효과

AV 특징		AV의 기대 편익
인간보다 안전하고 원활한 운전	도로교통사회의 사고 등 과제 해결	· 교통사고의 소멸 · 교통체증의 완화 · 환경 부하의 저감
자율운전에 따른 운전자의 부담경감	이동 관련 사회과제에 대한 새로운 수단 제공	· 운전의 쾌적성 향상 · 고령자, 장애인 등 교통약자 지원
산업규모, 파급성이 큰 범용기술		· 산업경쟁력 향상 · 관련 산업의 산업생산성 향상

자료: 일본 국토교통성 자동차국(2018. 4. 4), 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書, p. 1(<http://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>)

3) 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다(한국 자배법 제3조)

4) 自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる(자기를 위하여 자동차를 운행용으로 제공하는 자는 그 운행에 의하여 타인의 생명 또는 신체를 침해한 때에는 이에 의하여 발생한 손해를 배상할 책임을 진다), 일본 자배법 제3조

5) 일본 국토교통성(2017. 4. 26), “자율운전에 관한 손해배상책임에 관한 논점 정리”, 3차 자율운전손해배상책임연구회(日本国土交通省, 自動運転における損害賠償責任に関する論点整理, 3回 自動運転における損害賠償責任に関する研究会); 이기형(2017), 「일본의 자율주행자동차 사고에 대한 손해배상책임 논의의 주요쟁점」, 『KiRi리포트』, 제432호, 보험연구원

■ 그러나 연구회는 AV가 도입되면 AV의 구조적 결함이나 기능적 장애가 원인이 되는 사고가 상대적으로 증가할 것으로 판단하였음

- 또한 일반 자동차에서는 발생하지 않는 데이터의 오류, 통신차단, 해킹 등 지금까지와 다른 원인에 의한 사고가 생길 수 있다는 점에서 자배법을 검토하였음

■ 연구회는 2017년 4월 제3차 회의에서 AV사고에 자배법 제3조를 적용할 경우의 주요 논점 5개 사항을 도출하였고 2017년 9월 제4차 회의에서 손해배상책임 부담 방향⁶⁾을 다음과 같이 정리하였음

- 연구회는 L4까지의 AV가 2025년⁷⁾에 도입되는 과도기 과정을 상정하고 있기 때문에 운전자가 여전히 AV를 운전할 때 자동차의 관리 및 주의 의무를 부담해야 한다고 판단하였음

〈표 3〉 AV의 자배법 적용 시 주요 논점

구분	논점 사항	손해배상책임 부담 방향
논점 1	운행공용자 책임 적용 가능성	① 적용, 보험회사가 제조사 구상권 행사
		② 적용, 제조사의 일정부분 보험료 부담
		③ 적용, 시스템공용자책임 도입 제조사에게 무과실책임 부담
논점 2	해킹으로 인한 사고 시 손해 부담자	보유자의 관리상황에 따라 책임부담 여부가 달라짐
논점 3	타인의 범위에 운전자 자손 사고 포함	제조물책임법 적용, 상해보험 활용
논점 4	운전자의 주의 태만이 있는 경우	자배법에서 운전자를 타인으로 인정하도록 개정
논점 5	지도정보, 인프라 등 외부데이터의 오류, 통신차단 등의 사고를 구조상 결함 또는 기능의 장애에 해당여부	자동차의 정비점검에 대한 주의 의무 해태 가능성 병존
		구조상 결함 또는 기능 장애에 해당 가능성 병존

자료: 일본 국토교통성 자동차국(2018. 4. 4), 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書, p. 3(<http://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>)

6) 이기형(2017), 「일본의 자율주행자동차 사고에 대한 손해배상책임 논의의 주요쟁점」, 『KiRi리포트』, 제432호, 보험연구원

7) 일본은 2020년에 L3의 자가용, 한정지역에서 무인자율주행 서비스를 제공할 계획이며, 2025년까지는 L4의 AV(자가용, 트럭)를 고속도로에서 운행할 목표를 추진하고 있음

3. AV사고의 손해배상책임 부담 방안 확정 내용⁸⁾



■ (운행공용자 책임) AV사고에 대한 3개의 손해배상책임 부담 방안을 논의한 결과, 현행과 같이 운행공용자에게 책임을 부담하는 제1안을 채택하되, 보험회사가 제조사 등에게 구상권 행사가 가능하도록 실효성있는 방안을 마련하기로 하였음

- 연구회는 자율운전일지라도 소유자나 운송사업자에게 운행지배와 운행이익이 인정되기 때문에 운행공용자 책임은 변하지 않고, 신속한 피해자 구제 측면에서 현행제도가 효과적인 것으로 판단하였음
 - 연구회는 참여위원들이 제1안 채택에 위화감이 적지만 제2안과 제3안을 채택하는 경우 해결 과제가 많다는 점과 독일, 영국, 미국의 채택 사례도 반영하였음

〈표 4〉 AV 사고의 손해배상책임 부담 방안별 해결 과제

구분	제1안	제2안	제3안
운행공용자책임	적용	적용	적용
부담 방안	보험회사 보상 후 제조사에게 구상	제조사 일정보험료 부담	제조사의 시스템공용자책임 도입
해결 과제	구상권 행사에 대한 실효성확보	<ul style="list-style-type: none"> · 공평한 보험료부담 비율 결정의 어려움 · 제조사나 수입업자에게 보험료를 징수하는 체제 구축의 어려움 · 자율운전레벨에 따라 적용하는 제도가 다를 경우 보험제도 혼란 가중 · 제조사의 제조물책임 보험료와 자배책 보험료의 중복 부담 · 자배책 보상한도액 초과 사고 시 구상권 행사 필요 	<ul style="list-style-type: none"> · 제조사에게 무기한 무과실책임부과는 과도한 부담 · 제조물책임법에 반영 가능성 검토 · AV만을 대상으로 제조물책임을 인정하는 경우 합리적 설명이 어려움 · 현행 운행공용자책임에 추가하여 AV에 대해서만 시스템공용자책임 도입은 합리적 설명이 어려움 · 부품 제조사 등 관계자가 있음에도 제조사에게만 책임을 집중하는 근거가 불명확함 · 피해자와 제조사가 입증할 결함의 존재가 불명확함 · 운행공용자와 시스템공용자가 각각 구상 시 부담 비율 산정이 어려움 · 시스템 공용자는 보상한도액 초과 사고 시 자동차 임의보험과 제조물책임보험의 중복 가능성 존재 · 자동차사고에 다른 제도가 병존하는 경우 자배책 보험제도 운영에 혼란 가중
채택 여부	채택함	채택하지 않음	채택하지 않음

8) 일본 국토교통성 자동차국(2018. 4. 4), 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書, pp. 7~23(<http://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>)

- (보험회사의 구상권 행사에 대한 실효성 확보) 보험회사의 구상권 행사를 위해 자율운전 기술의 발전, AV 보급 상황, 적정한 손해배상책임 부담 방안 등을 감안하여 필요한 조치를 마련하고, 리콜 정보도 활용하며 다음과 같은 방법도 확보할 예정임
 - 관계 부처의 각종 회의 등에서 검토 상황을 감안하여 사고기록장치(EDR, CDR) 등의 사고 원인 해석에 필요한 장치를 AV에 부착하고, 시장에서 입수 가능한 장치에 의하여 당해 정보를 분석할 수 있는 환경을 구축함
 - 자율운전 중의 사고 시 보험회사와 자동차 제조업체가 협력하여 원활한 구상을 위해 필요한 사항의 해석과 협의를 할 수 있는 협력 체제 구축도 검토함
 - AV의 안전성 향상 등에 도움이 되도록 자율운전 중 사고 및 시스템의 안전을 해칠 우려가 있는 사건에 대한 원인 조사, 안전성 확보 및 향상을 위한 검토를 실시하기 위한 체제를 정비함

- (해킹사고에 대한 손해배상책임) 제3자가 AV를 해킹하여 사고가 발생하는 경우 자배법상의 정부보장사업으로 피해자를 보상하는 것으로 하였음
 - 연구회는 제3자의 해킹사고 시 보유자가 주의관리 의무를 다한 경우의 도난차량과 같이 운행이익과 운행지배가 없는 것과 동일하기 때문에 운행공용자책임을 적용할 수 없다고 판단하였음
 - 해킹사고가 소유자 등이 필요한 보안 대책을 강구하지 않고, 보수점검 의무 위반인 것으로 인정되는 경우에는 보유자에게 운행공용 책임이 적용되어야 한다고 보았음
 - 또한 자율운전 시스템의 결함으로 인한 해킹인 경우에는 정부가 손해를 보상한 후에 자동차 제조사 등에게 구상권을 행사함

- (운전자의 타인성 인정 및 보상 여부) 운전자가 AV 이용 중에 발생한 사고로 사망 또는 부상을 입는 경우 제조물책임법 등에 기초한 임의보험을 이용하여 보상받도록 하였음
 - AV시스템의 결함 사고에 따른 운전자의 사망 또는 부상 손해는 제조물책임법에 기초한 생산물배상책임보험이나 민법상의 채무불이행책임을 담보하는 보험을 통해 보상받도록 하였음
 - 동 방식은 제2안(자배법에서 타인으로 인정)보다 제3자에 대한 신속한 피해보상과 No loss-No Profit 원칙을 목적으로 하는 자배법을 운영함에 있어 혼란을 배제할 수 있을 것으로 판단하였음

〈표 5〉 운전자의 타인성 인정 방법 및 해결 과제

구분	제1안	제2안
근거법	제조물책임법, 민법(채무불이행책임)	자배법
부담 방안	임의보험(배상책임담보, 상해보험 등)	의무보험(자동차책임보험)
해결 과제	현행 일반자동차 사고와 같이 운전자의 자손사고에 대해 임의보험(상해보험, 배상책임보험담보)을 통해 보상받으므로 해결 과제 불요	· 자배법이 제3자를 보호하기 위한 민법의 특별법인 취지를 벗어나게 됨 · 자배책보험료 반영에 복잡한 문제 발생 · 타인으로 인정하는 경우 제3자의 신속한 보상목적인 자배법 제도가 복잡화됨 · 영리목적으로 운영되는 자손사고를 No Loss-No Profit으로 운영되는 자배법 구조에 부적합함
채택 여부	채택함	채택하지 않음

■ (운행공용자와 운전자의 관리 및 주의 의무 적용) 일본은 AV에 대해서도 자배법 제3조의 단서인 운행공용자의 관리 및 주의 의무를 적용하기로 하였음

- 현행 자배법 제3조 단서는 운행공용자 및 운전자가 “자동차의 운행에 관하여 주의를 게을리 하지 아니한 것⁹⁾”인 경우를 손해배상책임의 면책요건으로 제시하고 있음
- AV일지라도 자율운전 시스템의 소프트웨어나 데이터 등을 업데이트하거나 자율운전 시스템의 요구에 따라 자동차를 적시에 수리하는 것 등이 포함되어야 하는 것으로 판단하였음
 - 이에 대해 향후 자율운전 기술의 발전에 맞춰 운행공용자의 주의 의무의 내용도 변화될 수 있다는 점과 도로교통법 등 관계 법령에서의 논의 진전 등을 감안하면서 검토할 것으로 알려짐¹⁰⁾
- 일반 자동차와 달리 AV에 대해 운행공용자의 주의 및 관리 의무를 부담할 가능성도 있으며, 향후 자동차기술의 발전, 도로교통법 등의 논의상황에 따라 방안을 구체적으로 검토할 예정임

■ (지도정보, 인프라정보 등 외부 데이터의 오류, 통신 차단 등에 의한 사고를 자동차의 구조상 결함 또는 기능상의 장애로 인정 여부) 일본은 이에 대해 자배법 제3조의 단서의 면책요건 중 하나인 자동차의 ‘구조상의 결함 또는 기능장애’로 인정하기로 하였음

- 일반적으로 구조상 결함이나 기능장애는 “소유자 등이 일상 정비점검을 통해 발견할 수 없는 것과 운행 당시의 자동차 관련 기계공학 지식과 경험에 의해 발생가능성을 미리 감지할 수 없는 것을

9) 운행공용자의 주의 의무의 내용으로 관계 법령의 준수 의무, 자동차 운전에 관한 주의 의무, 자동차 점검 정비에 관한 주의 의무, 운전자의 선임 감독에 관한 주의 의무 등이 포함됨

10) 관련 사항은 운행공용자의 자동차 점검 정비에 대한 주의 의무, 자율운전 시스템이 고장 나지 않도록 해당 기능을 유지 및 관리 할 주의 의무, 소프트웨어나 정보의 업데이트에 대한 관리 의무가 해당됨

제외한 자동차 자체에 내재되어 있는 것”으로 해석하고 있음

- 이와 같은 해석에 비추어 볼 때 AV가 외부 데이터의 오류나 통신 차단 등의 사태에 대비하여 안전한 운행을 가정하고 있음에도 실제 상황이 발생하여 안전한 자율운행이 되지 못한 경우에는 구조상 결함이나 기능상의 장애에 해당하는 것으로 해석하였음
- 또한, 어떤 경우에 “구조상의 결함 또는 기능 장애”가 없는 것인지에 대해서는 향후 자율운전 기술의 발전 등을 감안하여 검토해 나갈 필요가 있는 것으로 판단하였음

4. 시사점



- 일본은 2016년부터 AV사고의 손해배상책임 부담에 대해 5가지 쟁점사항을 논의한 결과 현행 자배법을 그대로 적용하고 피해자의 신속한 보상과 No loss-No Profit 원칙을 일관되게 적용하기로 하였음
 - 운행공용자의 주의 관리 의무, 지도정보 등 오류 등에 대해서는 AV의 기술 발전, AV의 보급상황 등을 감안하여 현재 결정된 방안에 대해 지속적인 검토와 논의를 하여 보완할 것으로 예상됨
 - 특히 완전한 자율주행기능이 가능한 L5의 경우에는 보다 심도 있는 논의를 거쳐 현행 자배법의 계속적인 적용여부를 검토할 것으로 보임¹¹⁾

11) 일본 국토교통성 자동차국(2018. 4. 4), 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書, p. 23(<http://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>)

〈표 6〉 일본의 일반 자동차와 AV의 손해배상책임 부담 방법 비교

구분		일반자동차	AV(L4 이하)
근거법		자동차손해배상보장법	자동차손해배상보장법
면책사유		자기를 위하여 자동차를 운행용으로 제공하는 자는 그 운행에 의하여 타인의 생명 또는 신체를 침해 한 때에는 이에 의하여 발생한 손해를 배상할 책임을 짐	
인적 손해		자신과 운전자가 자동차의 운행에 관하여 주의를 게을리 하지 아니한 것, 피해자 또는 운전자 이외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있고, 자동차에 구조상의 결함 또는 기능 장애가 없었던 것을 증명한 경우	
인적 손해	보상	운전자 보상하지 않음	보상하지 않음(임의보험에 구상)
	제3자	보상함	보상
보상한도액		사망 및 후유장애 1인당 최고 4,000만 엔(상시간병) 부상 최고 120만 엔	일반 자동차와 동일
재물 손해	보상	보상하지 않음	보상하지 않음
	보상한도액	대물배상 임의보험 가입	일반 자동차와 동일
정부보장사업		뺑소니, 도난차량, 원인불명	뺑소니, 도난차량, 원인불명, 해킹
보험회사의 구상권		사고원인 자(제조사 등)에게 구상	제조사 등에 대한 구상권 행사가 가능한 체계를 구체적으로 마련(EDR 정착 등)
보험상품		자배책보험, 자동차임의보험	자배책보험, 자동차임의보험, 생산물배상 책임보험(상해보험)

■ 손해보험회사는 AV에 대한 손해배상책임 부담 방안이 진행되는 동안 관련 보험상품을 개발하여 제공하고 있고 향후 보험제도 운영에 필요한 정책을 건의하고 있음¹²⁾

- 손해보험회사는 “피해자구제비용보상특약” 상품을 개발하였음
 - 동 상품은 자율주행시스템의 결함에 기인하거나 해킹에 의한 사고와 같이 피보험자의 책임이 없는 것으로 판명된 경우에 피해자를 구제하기 위한 상품임
 - 또한 보험회사는 보험금을 지급한 뒤에 제조사, 해커 등 손해를 야기한 자에게 구상권을 행사함
- 아울러 AV의 시스템결함이나 제3자의 해킹 등의 부정접근으로 사고가 발생한 경우에 운전자의 보험료 부과 등급에 영향을 주지 않는 “무과실사고의 특칙”을 도입하여 차량보험에 부대하고 있음
 - 이를 통해 운전자의 보험료 부담의 형평성을 제고하고 AV 보험료 부과 체계를 마련해가고 있음
- 손해보험업계는 사고 원인 조사와 실효성 있는 구상체계를 구축하기 위하여 다음과 같은 사항을 정부에 건의함
 - AV사고 시 EDR(또는 CDR) 등과 같이 사고 해석에 필요한 장치 및 분석 체계의 마련
 - 구상권 행사가 가능하도록 보험회사와 제조사 등과 구상에 관한 협의를 할 수 있는 구조를 신설하고, 양자간 해결되지 않을 경우 제3자의 판단에 의한 해결방법 확립

12) 日本損害保険協会(2018. 2. 1), 自動運転に関する損害保険業界の取り組みについて, pp. 4~6(<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon.../siryou1-3.pdf>)

■ 우리나라의 자동차사고책임에 대한 법제가 일본과 매우 유사하기 때문에 일본의 L4 이하의 손해배상 책임 부담 방안은 시사하는 바가 클 것으로 보임

- 우리나라와 일본은 공히 자동차의 사고 시 운행이익과 운행지배개념을 도입한 운행자책임(운행공용자 책임)을 적용하고 있다는 점과 면책사유도 유사한 점을 들어 L4 이하의 사고에 대해 일본의 방식을 채택할 것을 제안한 연구도 있음¹³⁾
- 따라서 일본의 손해배상책임 부담 방식(L4 이하 AV사고에 대해 자배법 적용, 해킹사고의 정부 보장)을 심도있게 검토하여 국내의 손해배상책임 부담 방안을 마련할 필요가 있음 **kiri**

〈표 7〉 우리나라와 일본의 자배법상 손해배상책임 부담자와 면책사유 비교

구분	일본	한국
근거법	자동차손해배상보장법 제3조	자동차손해배상보장법 제3조
책임 부담자	자기를 위하여 자동차를 운행용으로 제공하는 자는 그 운행에 의하여 타인의 생명 또는 신체를 침해한 때에는 이에 의하여 발생한 손해를 배상할 책임을 짐	자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 짐
면책 사유	자신과 운전자가 자동차의 운행에 관하여 주의를 게을리하지 아니하였고, 피해자 또는 운전자 이외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있고, 자동차에 구조상의 결함 또는 기능장애가 없었다는 것을 증명한 경우	1. 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. 승객의 고의나 자살행위
정부 보장 사업	1. 자동차의 소유자가 분명하지 않는 경우 2. 피보험자가 아닌 자가 제3조 규정에 의하여 손해 배상의 책임을 지는 경우	1. 자동차 보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 사망하거나 부상한 경우 2. 보험가입자 등이 아닌 자가 제3조에 따라 손해배상의 책임을 지게 되는 경우

13) 이기형 · 김혜란(2016), 『자율주행자동차 보험제도 연구』, 조사보고서 2016-10, 보험연구원, pp. 69~79