

자동차보험 과실상계제도 개선방안

2016. 10. 27

전 용 식

1

자동차보험 과실상계제도의 중요성

(1)

과실상계제도와 사회적 비용

(2)

과실비율 분쟁 증가 현황

2

자동차보험 과실상계제도의 현황과 문제점

(1)

빈발 사고 유형

(2)

수정요소 적용과 과실비율의 변동성

(3)

형평성 측면의 분쟁조정 비용

3

스페인과 캐나다의 과실상계제도

4

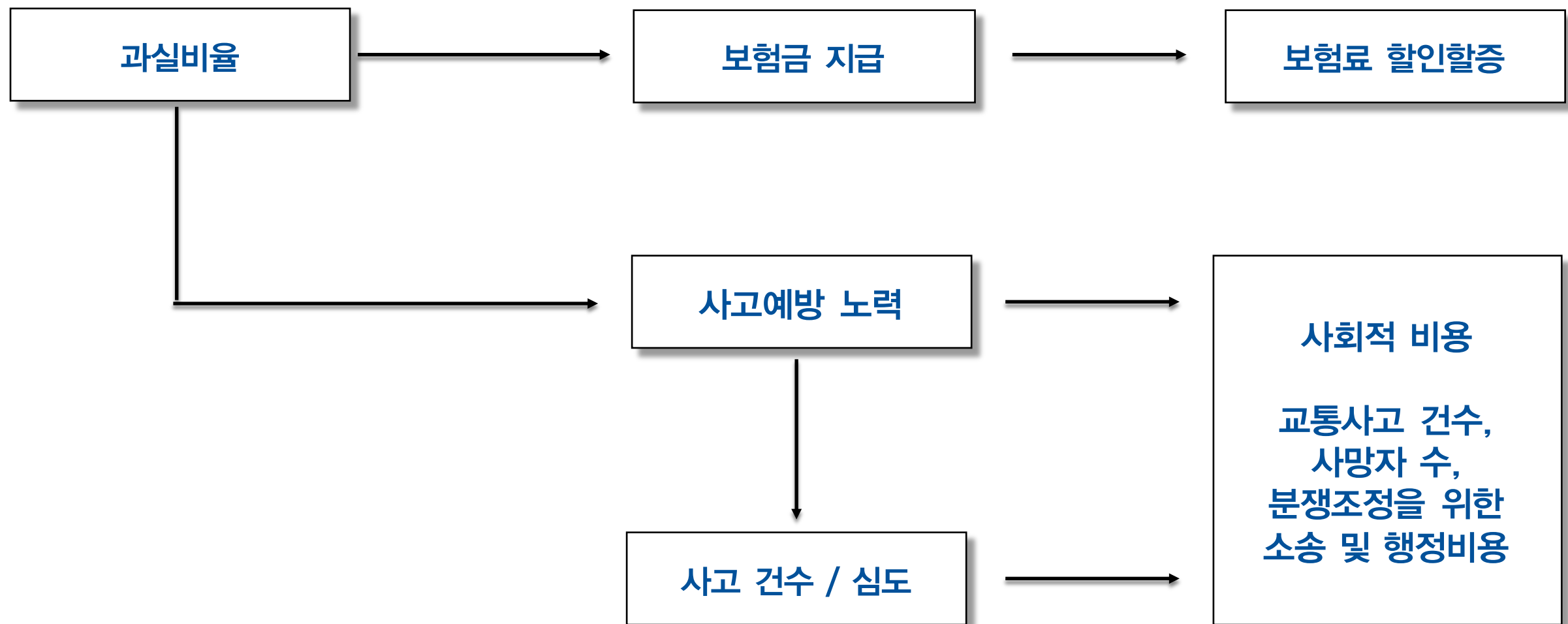
개선방안

1 자동차보험 과실상계제도의 중요성

과실상계제도의 중요성

- 과실비율은 교통사고에서 발생한 손해액을 사고 당사자들에게 배분하는 기준으로 보험금과 보험료에 영향을 미침.
- 사회적으로는 과실상계제도가 운전자의 사고예방 노력을 통해 교통사고 건수 및 사망자 수 등에 영향을 미침.¹

과실상계제도의 영향



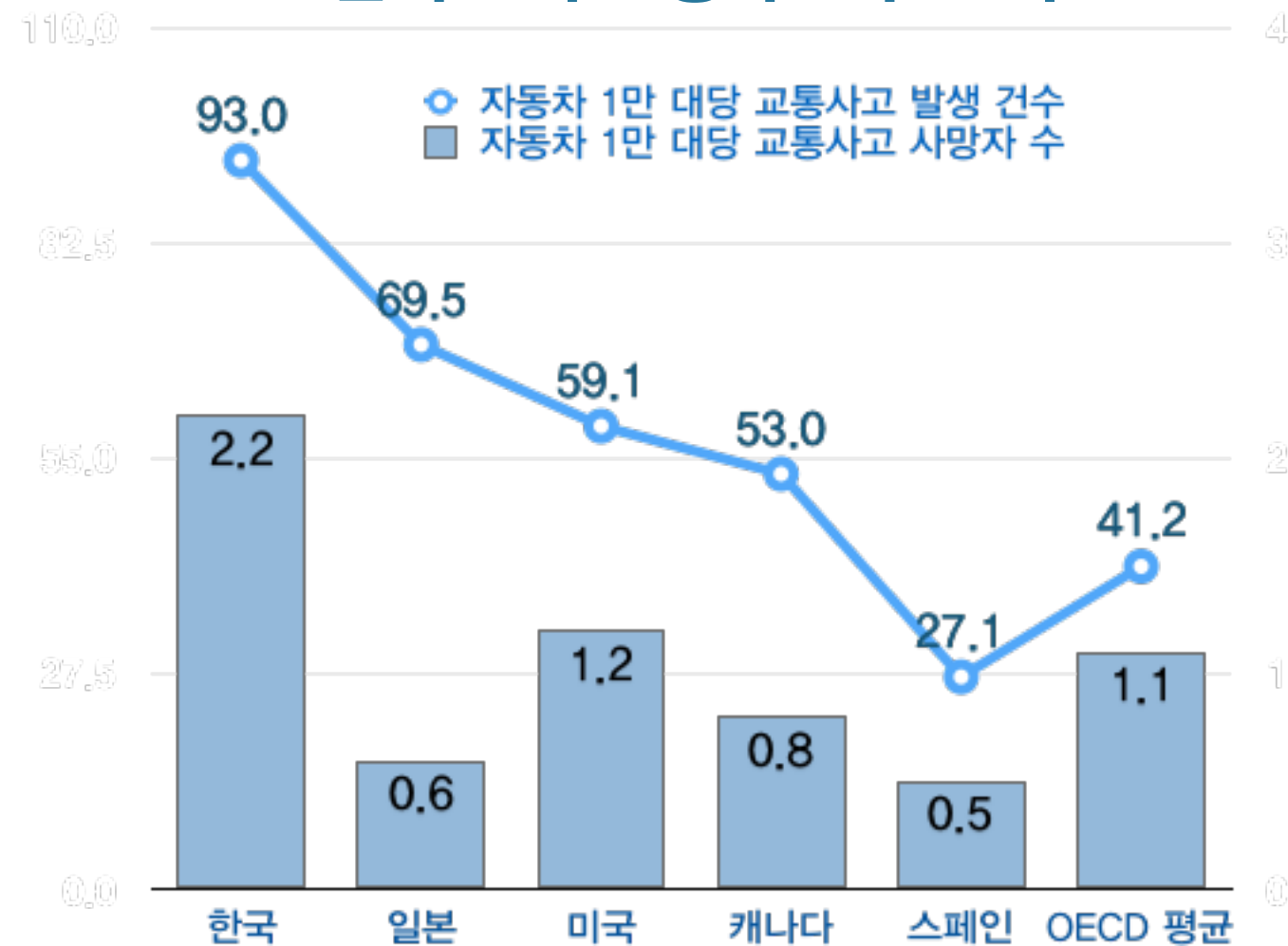
주1: Cooter, Robert D. and Thomas Ulen, "Economic Case for Comparative Negligence", New York Law Review, 1986
Carvell, Currie, and MacLeod, "Accidental Death and the Rule of Joint and Several Liability", RAND Journal of Economics, 2012 외

과실상계제도와 사회적 비용

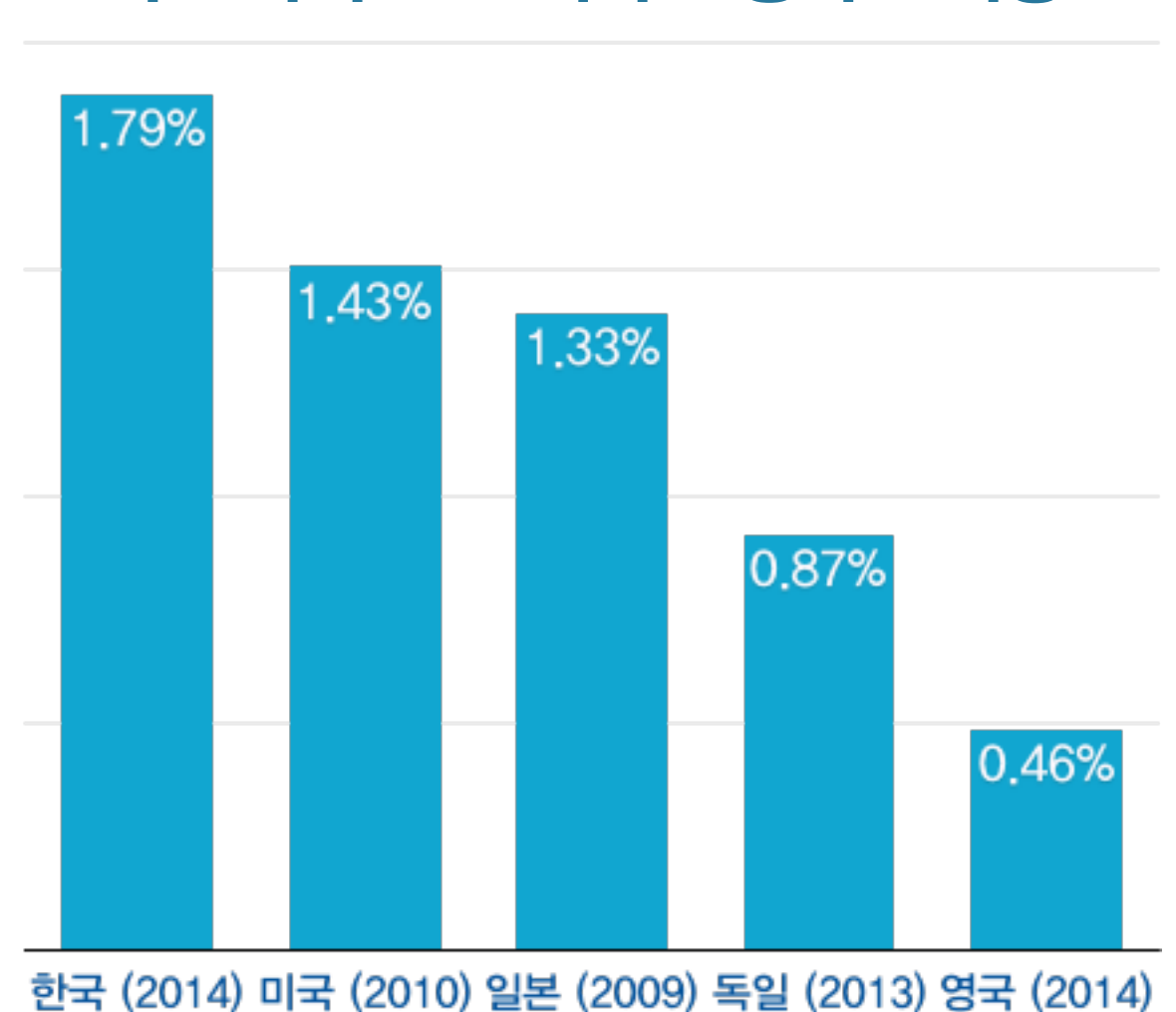
- 선행연구들은 과실상계제도가 사고발생 확률에 영향을 미치기 때문에 사회적으로 중요하다고 주장함.
- 2014년 기준 우리나라 교통사고 비용은 26조 5,725억 원으로 명목 국내총생산의 1.79%, 국가예산의 9.7%로 추정됨.

사고발생과 교통사고 비용

2013년 주요국 교통사고 주요 지표



주요국의 GDP대비 교통사고 비용

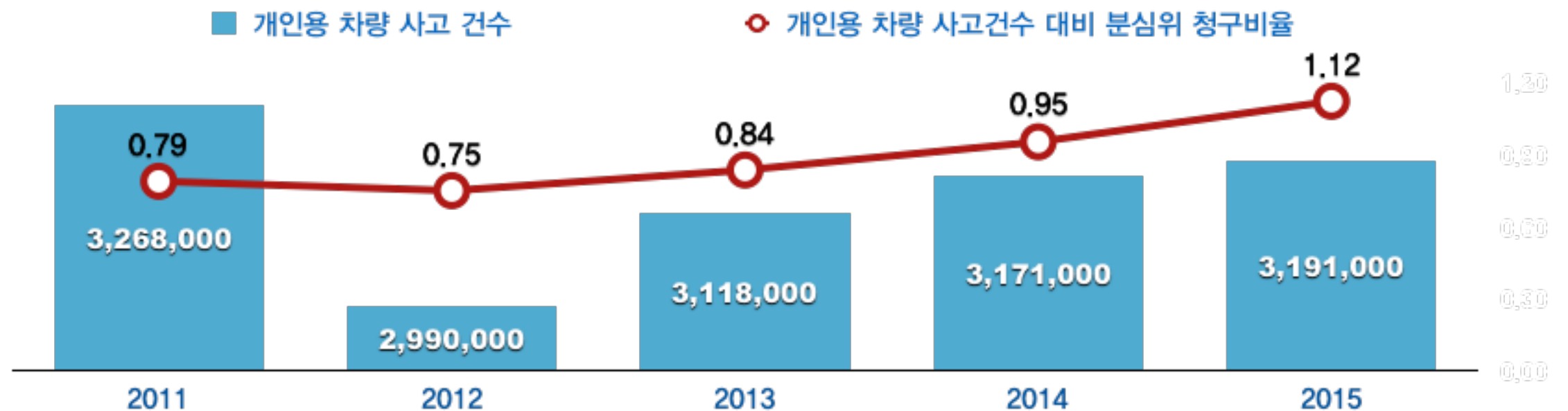


주: 국가명의 괄호안은 집계 기준 연도
자료: 도로교통공단, “2014년 도로교통사고비용 추계와 평가”, 2015

과실비율 분쟁 현황

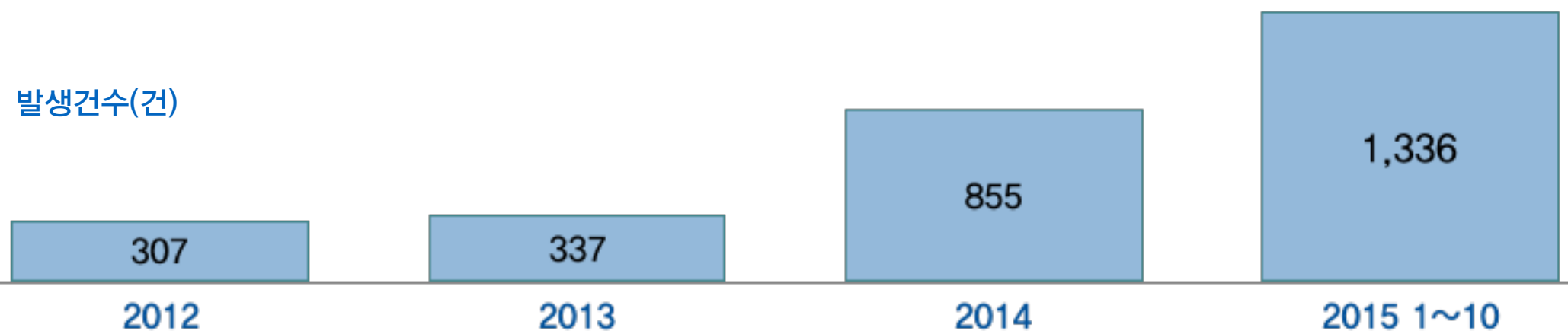
- 개인용 차량 사고 100건 가운데 0.75건이던 과실비율 분쟁은 2015년 1.12건으로 증가함.
- 2015년 1~10월 금융감독원 접수된 과실비율 분쟁조정 신청 건수는 1,336건으로 전년동기대비 109% 증가

개인용 차량 사고건수와 사고건수 대비 과실비율 분쟁발생 비율



자료: 손해보험협회, 보험개발원

자동차사고 과실비율 관련 금융감독원 분쟁조정 신청 건수



2015년 수치는 1월에서 10월까지임.

2 자동차보험 과실상계제도 현황과 문제점

주요국의 과실상계제도

주요국의 교통사고 처리 절차

우리나라

일본

미국

교통사고 발생

경찰 신고

사고 원인 조사

과실 상계

기준

합의

No

Yes

- 경찰신고 예외 조항
 - 사망, 도주 등 11대 중과실 사고 신고 의무화
 - 도로교통법 제54조: 사고 유형에 따라 신고 예외

- 경찰 / 보험회사
 - 경찰 사고보고서 열람 제한

- 손해보험협회 자동차사고 과실비율 인정기준 (일본에서 도입)
- 기본과실에 수정요소 가감

구상금분쟁심의위원회

소송

- 교통사고 경찰신고 의무화
 - 1974년 도로교통법 개정

- 대인사고(책임보험)는 **자배책 손해 조사 사무소**
 - 경찰 사고보고서에 근거
- 대물사고(임의보험)일 경우 보험회사

- 민사고통소송에 있어서 과실상계율 등의 인정기준 (1972년 제정)
- 기본과실에 수정요소 가감

손보 ADR/공익재단/
사단법인/보험옴부즈만

소송

보험금 지급 / 할인할증

- 인명사고, 물적 손해 1,000 달러 이상 사고는 경찰신고 의무
- 대물 피해액 1,000 달러 미만 사고는 운전자가 사고보고서 제출

- 경찰 / 보험회사
 - 사고보고서에 근거하여 조사

- 과실책임주의 원칙
- Proximate Cause

옴부즈만/분쟁조정위원회

소송

우리나라와 미국의 과실비율 결정 방식

- 우리나라는 일본의 “민사소송에 있어서 과실상계율의 인정 기준” 을 도입, 수정하여 과실상계 기준으로 사용
- 미국은 직접적으로 사고를 유발한 요인을 식별하여 과실을 결정하고 각 주의 과실제도에 따라 과실을 적용

우리나라와 미국의 과실비율 결정 방식

우리나라와 일본: 과실비율 인정기준

사고 도표 249개

- 차대차 사고 (56)
- 차대인 사고 (34)
- 차대 이륜차 (96)
- 차대 자전거 (53)
- 고속도로 사고 (10)

수정요소 적용

- 블랙박스 영상
- 11개 수정 요인 중 입증된 요인 적용
- 사고 정황: 접촉 각도, 속도
- 사고 피해 금액

과실비율 결정

대형차
명확한 선진입
서행 또는 감속 불이행
급좌(우)회전, 기좌회전 및 좌회전 금지위반
소좌회전과 대좌회전
진로변경 금지장소
전용차로 위반
진로변경, 신호불이행 또는 지연
교차로 정체중 진입(꼬리물기)
현저한 과실
중대한 과실

미국

운전자 의무 위반 여부

- 전방 주시 의무
- 사고 회피 노력
- 도로교통법규 준수

사고 발생 원인 식별

- Police Report
- 증인 (Witness)
- 도로상황
- 날씨 / 시간

사고 피해 조사

과실비율 결정

- 교통사고 건수 대비 소송 건수 비율 2~4%

- 하나의 중요 사고 발생 요인을 식별 Proximate Cause

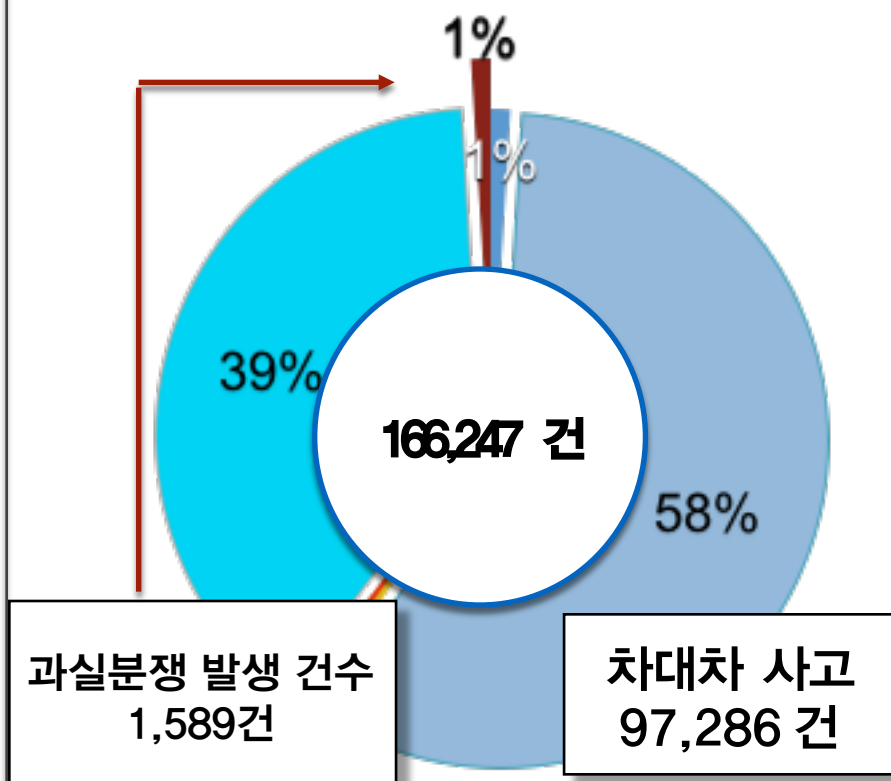
기여과실: 4개 주
순수비교과실: 13개 주
수정비교과실: 50%: 12개 주
수정비교과실: 51%: 21개 주

빈발사고와 과실비율 분쟁 가능성

- 대형 손해보험회사의 2015년 4월과 9월 자동차사고 166,247건 중 차대차 사고 97,286건과 분쟁조정심의위원회의 2012년 이후 과실분쟁 조정 자료 중 차대차 사고 7,318건을 분석한 결과, 빈발사고일수록 분쟁발생 가능성이 높음.

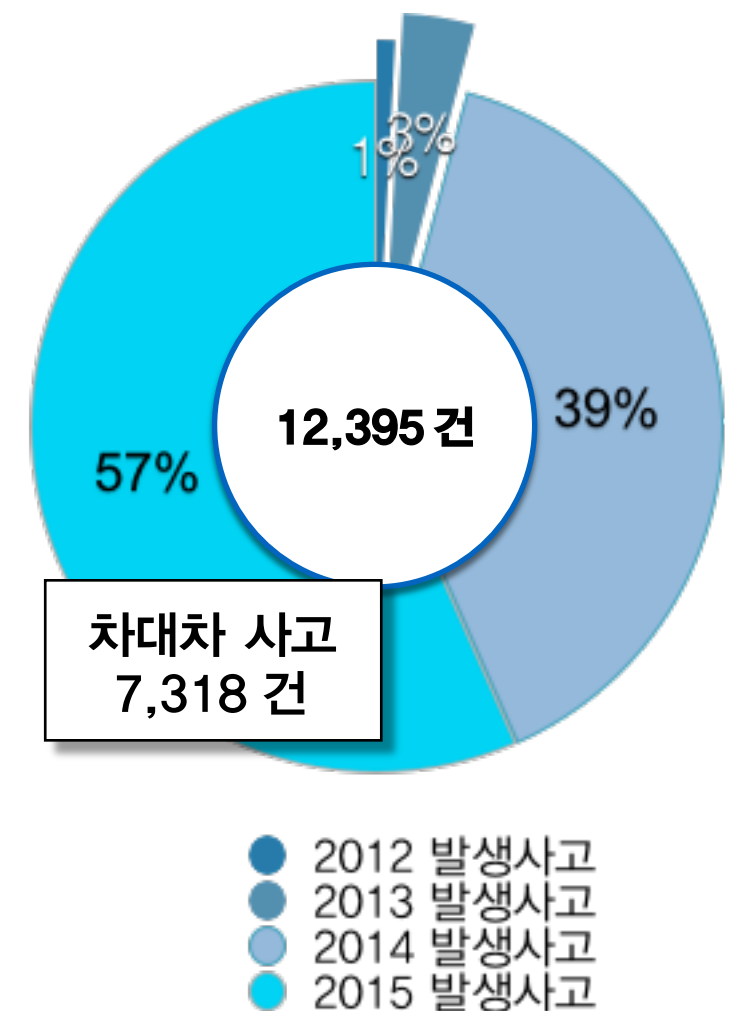
보험회사와 분심위 접수 사고 중 빈발사고와 분쟁발생 순위

보험회사 과실자료 분석



도표번호	사고건수	분쟁 건수	분쟁발생 순위
255	47,917	430	5
253	35,353	476	3
252	6,441	3,224	1
242	1,530	464	4
201	830	31	21
249	809	56	17
244	524	178	9
222	486	132	11
228	419	135	10
221	391	206	8
205	318	676	2
230	311	125	12

분심위 과실자료 분석



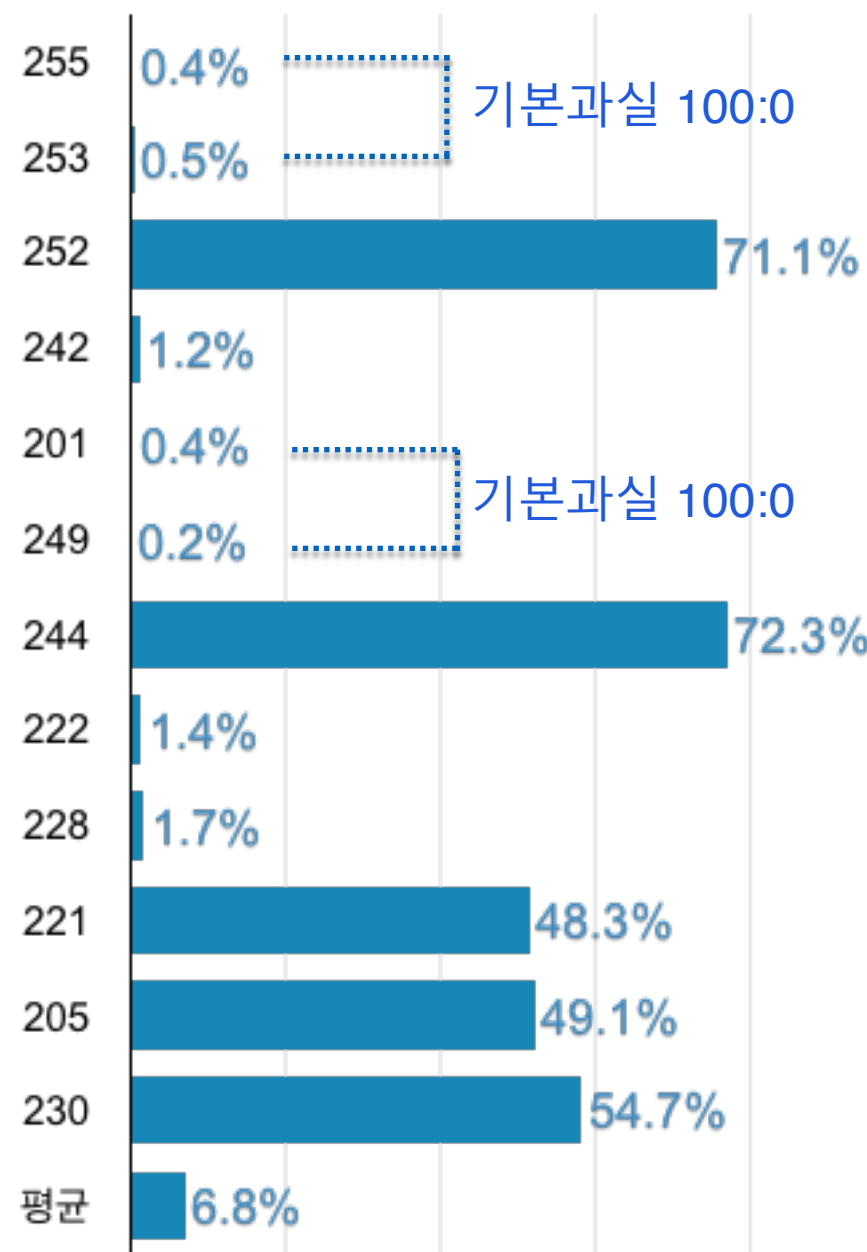
수정요소 적용과 과실비율 분쟁 가능성

- 차대차 빈발 사고에서 보험회사가 수정요소를 2개 이상으로 적용하는 경우가 많을 수록 분쟁발생 가능성이 큼.
- 수정요소를 2개 이상 적용한 비율이 낮은 사고의 경우 기본과실이 100:0으로 정의된 사고임.

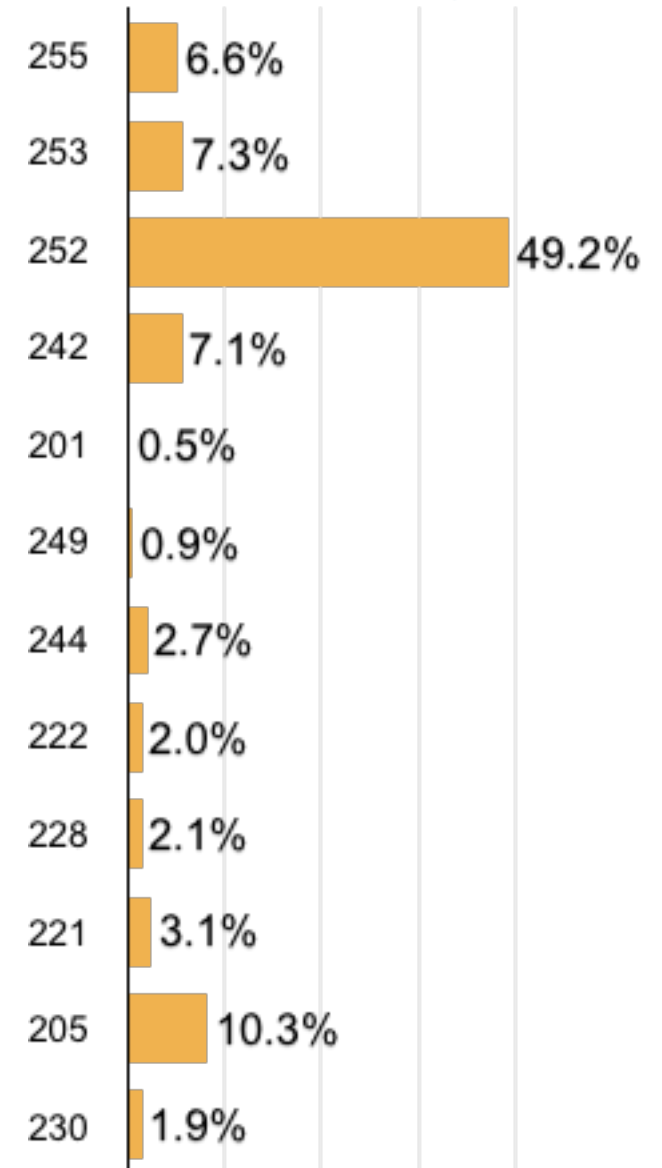
차대차 사고에 적용되는 수정요소

차대차 사고 56개 도표별 기본과실	수정요소	과실
	대형차	5 / ※
	명확한 선진입	10
	서행 또는 감속 불이행	5 / 10
	급좌(우)회전, 기좌회전 및 좌회전 금지위반	10~30 / ※
	소좌회전과 대좌회전	5~10 / ※
	진로변경 금지장소	10 / 20
	전용차로 위반	10
	진로변경, 신호불이행 또는 지연	10
	교차로 정체중 진입 (꼬리물기)	10 / ※
	현저한 과실	5~10
	중대한 과실	10~20

보험회사가 과실결정에 적용한 수정요소가 2개 이상인 사고



분쟁 빈발 12개 사고의 비중



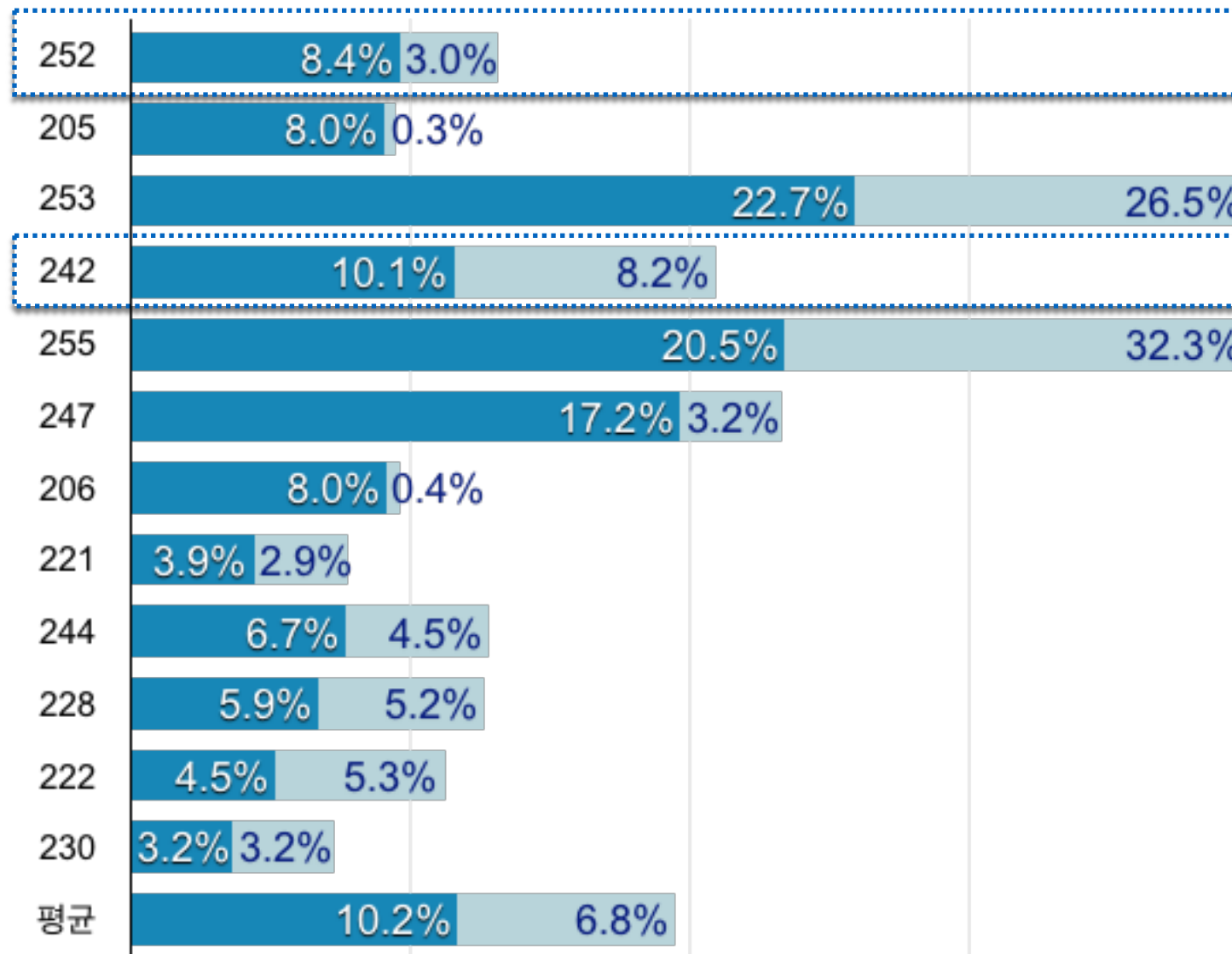
※표시된 수정요인의 과실비율은 차량의 속도, 접촉각도, 선진입 여부에 따라 달라질 수 있음.

분심위와 보험회사의 수정요소 적용 비교

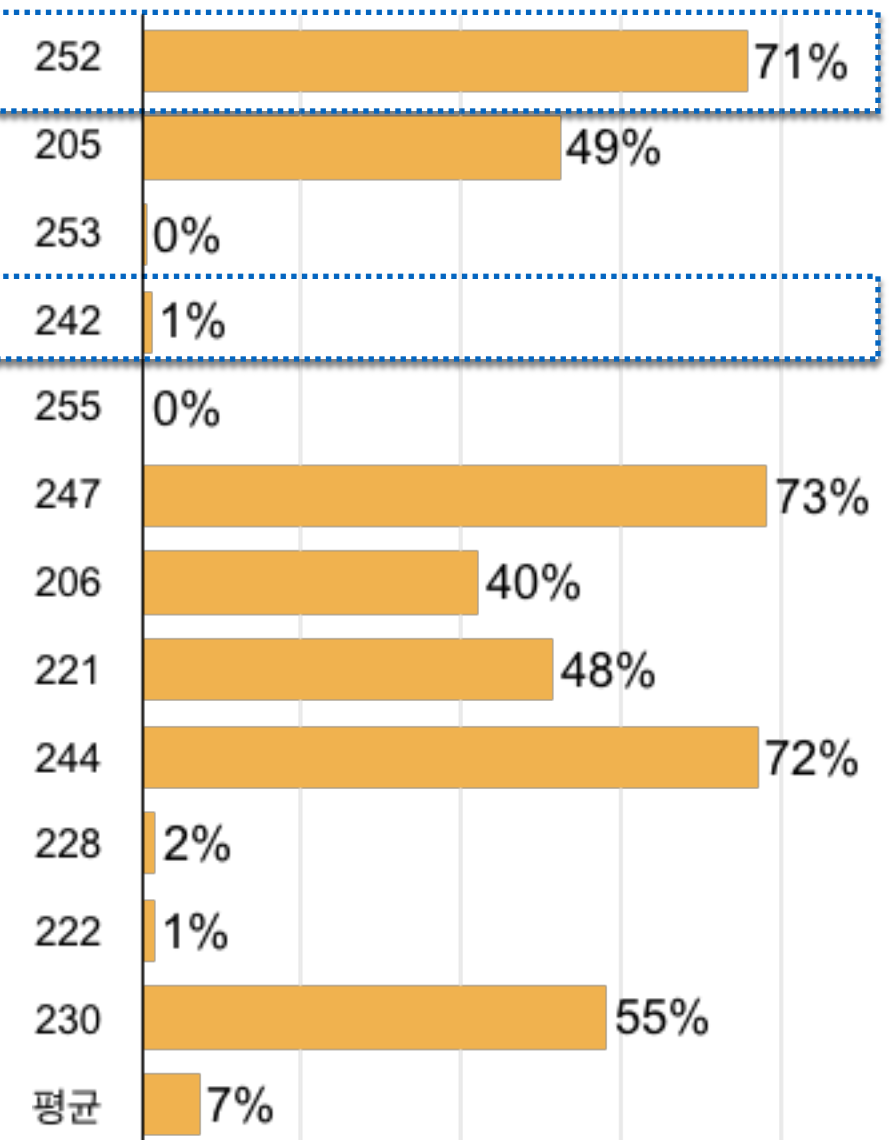
- 보험회사가 2개 이상 수정요소를 적용한 사고에 대해 분심위는 2개 미만의 수정요소를 적용함.

분쟁심의위원회와 보험회사의 수정요소 적용 비교

구상금분쟁심의위원회의 수정요소 적용 분포



보험회사의 수정요소 2개 이상 적용 비중

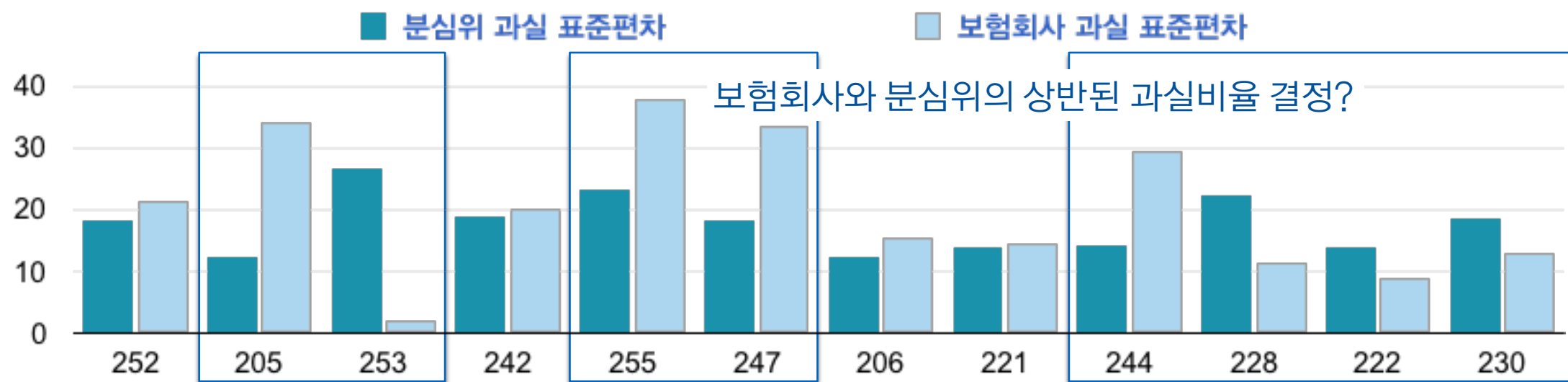
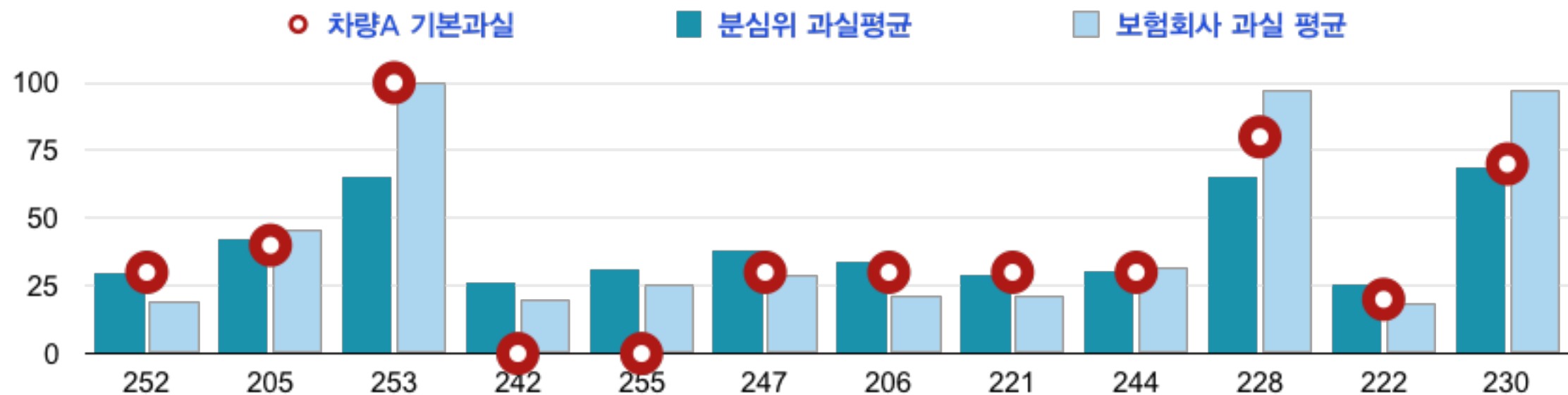


■ 수정요소 2개 비중 ■ 수정요소 3개 이상 비중

동일한 사고에서 과실비율의 변동성

- 수정요소 적용의 차이로 과실비율은 기본과실과 편차가 존재하는데, 이러한 차이는 수정요소 적용 가이드라인 부재와 사고 관련 공신력있는 자료 부족으로 운전자들의 사고 관련 주장이 반복되기 때문임.

분심위와 보험회사의 과실비율 평균과 표준편차



다양한 경우가 있는 사고의 경우 1, 차량 A의 과실비율임.

분쟁조정 비용..조정 장기화

- 2014년 이전에 발생한 사고 122건이 2015년 9월까지 진행중임.
- 분쟁조정 진행 단계별 손해액을 비교한 결과, 손해액이 클 수록 분쟁조정 기간이 길어지고 있는 것으로 분석됨.

분쟁심의위원회에 접수된 사고의 연도별 분포



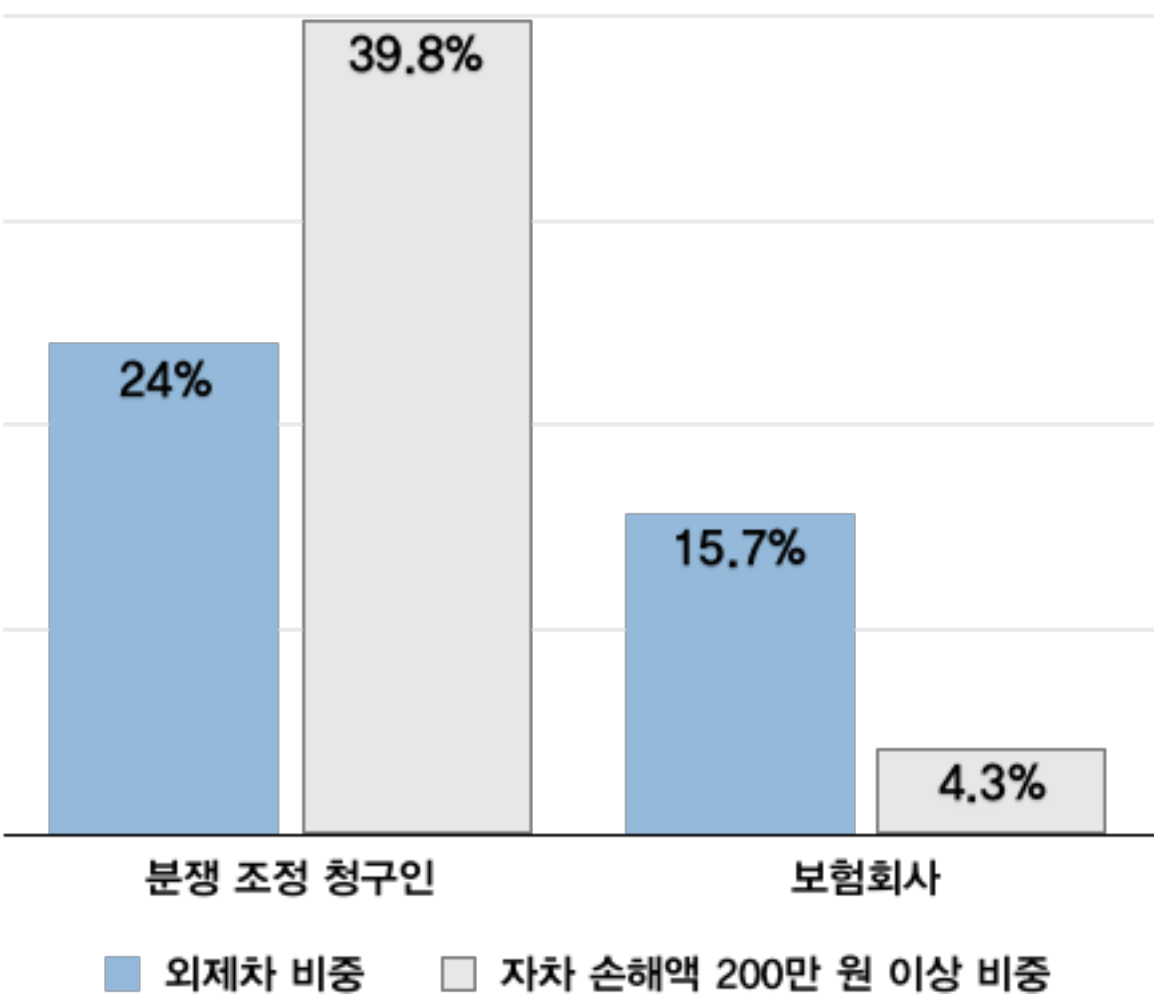
과실분쟁 조정이 완료된 사고의 분쟁조정 진행단계별 손해액

	대표협의회	소심위원회	재심위원회
손해액 200만 원 이상 비중	36.5%	38.0%	48.1%
손해액 평균 (만 원)	249	312	643
손해액 표준편차 (만 원)	312	676	2,646

분쟁조정 비용..형평성 측면

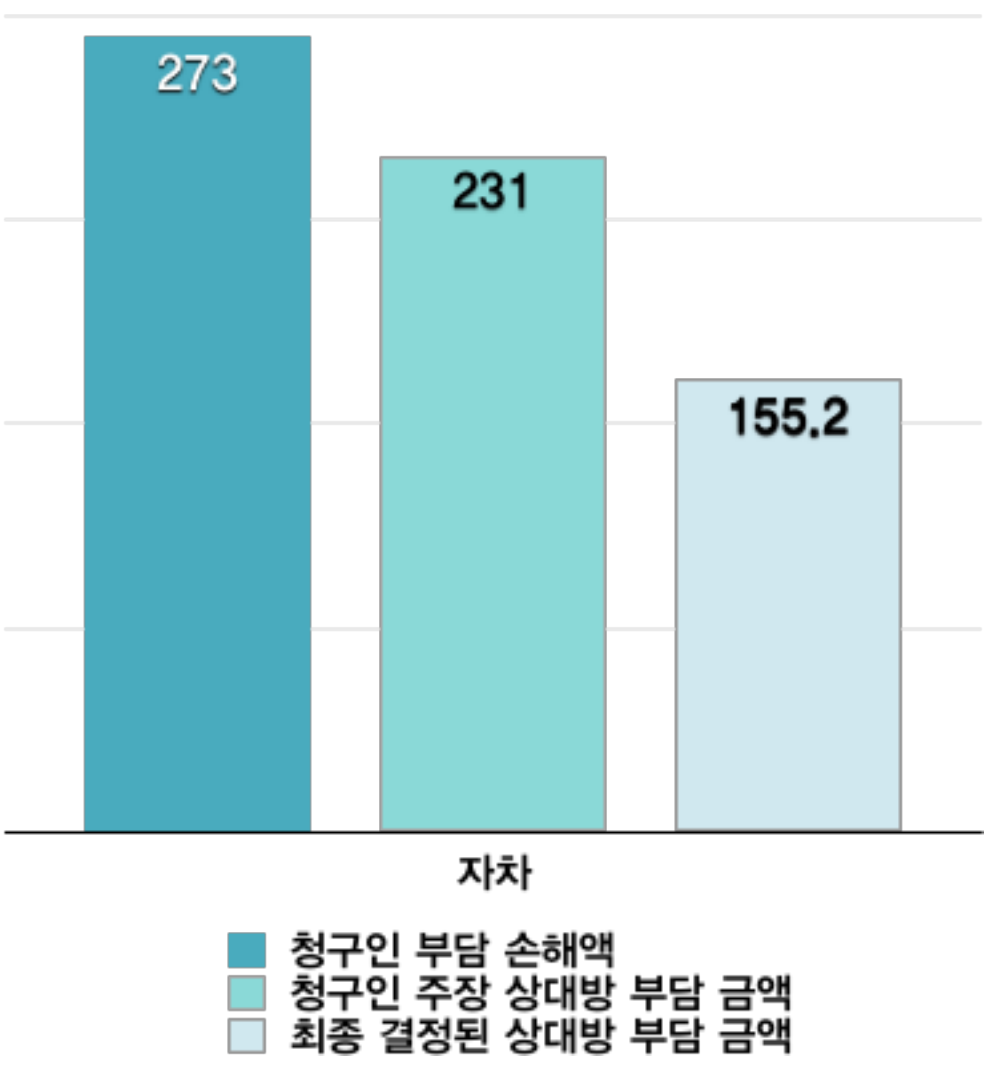
- 분쟁조정 청구인 가운데 외제차 보유 비중은 24%, 손해액 200만 원 이상 비중은 39.8%
- 과실비율 조정으로 청구인들의 자차 손해액 부담은 273만 원에서 118만 원으로 감소

외제차와 자차 200만 원 이상 비중

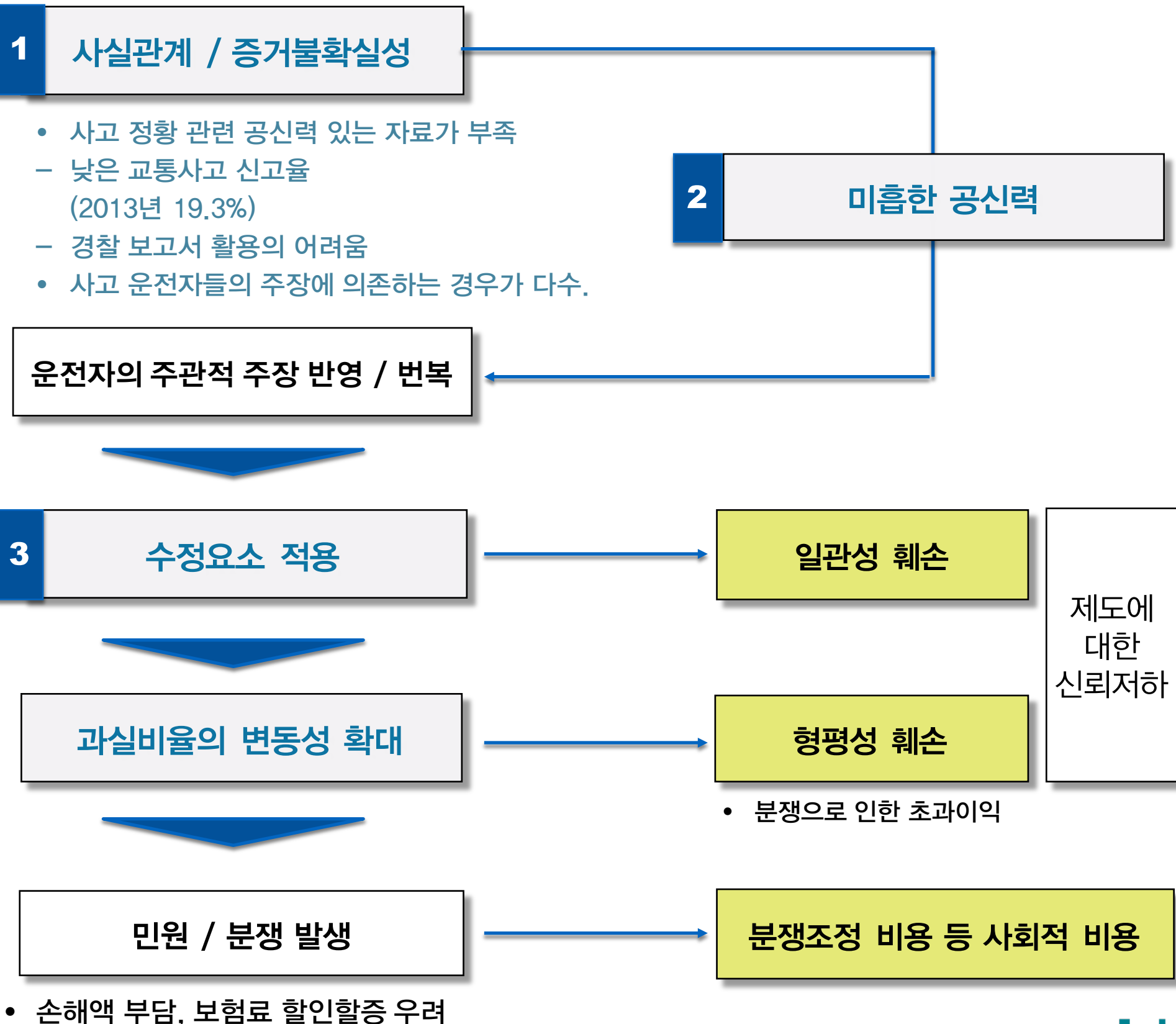


청구인과 상대방의 과실비율 조정 후 평균 경감 금액

단위: 만 원



[요약] 과실상계제도의 문제점과 원인

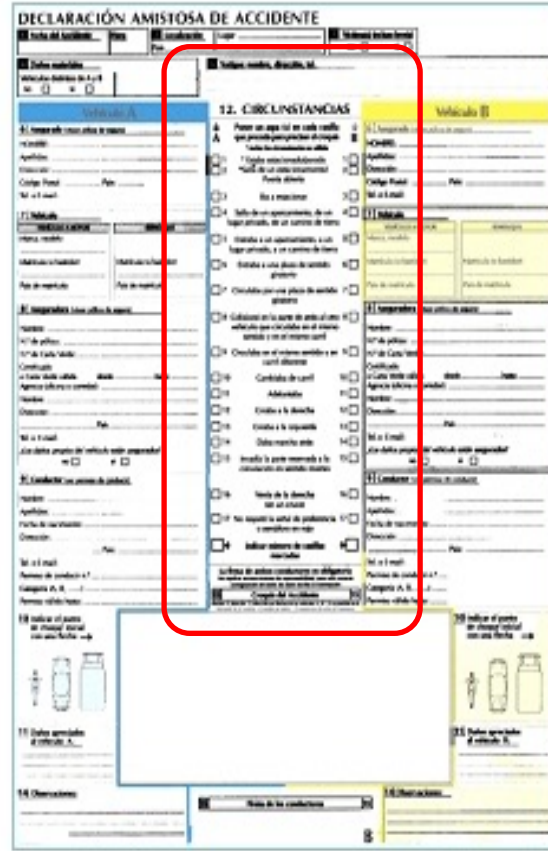
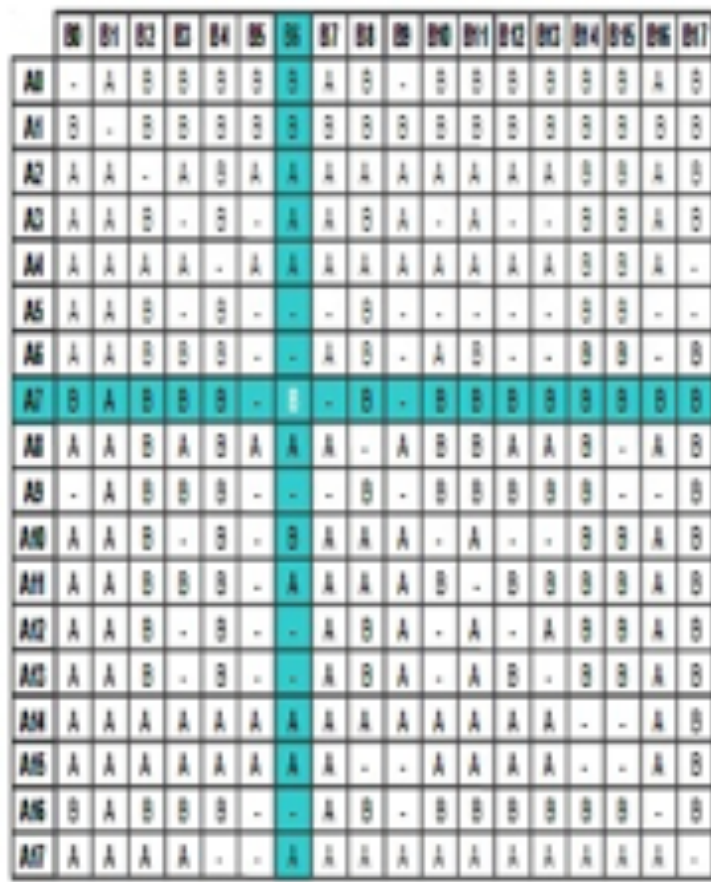


3

스페인과 캐나다의 과실상계제도

[스페인] 과실비율 단순화와 분쟁 억제

- 보상 단순화 제도 개선 이후 자동차보험 과실상계제도 개선으로 소송비용 감소 (교통사고 건수 대비 소송건수 비율 '87년 이전 10% 이상, 2009년 0.5%), 보상처리 기간 단축(80일에서 2003년 7.9일)

1단계 사고발생	2단계 사고당사자間 ARF 작성	3단계 Matrix에 의한 가·피해자 결정	4단계 구상 청구 및 지급
			✓ 스페인 직접보상 협약으로 A차량(피해차) 보험사가 선처리 後, B차량(가해차) 보험사 구상 청구 ✓ 後처리사는 前年 업계 평균보험금 지급 * 일정금액(약1천만원)이내는 前年 업계 평균보험금 (물가지수반영)으로 지급하는 것으로 협약
• 스페인의 경우 로터리 도로구조 多數	• 유럽 표준화된 공통양식 • 이의가 있는 경우 목격자, 경찰입회 하에 작성 (법적 효력 有)	• 17개 매트릭스 Fault 여부 결정 (B 차량이 가해자) → 가해자 100% 처리 결정 → 15년前부터 도입 운영中	

[캐나다] 과실상계 기준 법제화

- 캐나다 온타리오주의 경우 보험회사는 보험법(Insurance Act)에 명시된 자동차사고 과실상계 기준을 근거로 과실비율을 결정

Insurance Act

Loisurlesassurances

R.R.O. 1990, REGULATION 668 FAULT DETERMINATION RULES

Consolidation Period: From December 31, 1990 to the [e-Laws currency date](#).
No amendments.

This Regulation is made in English only.

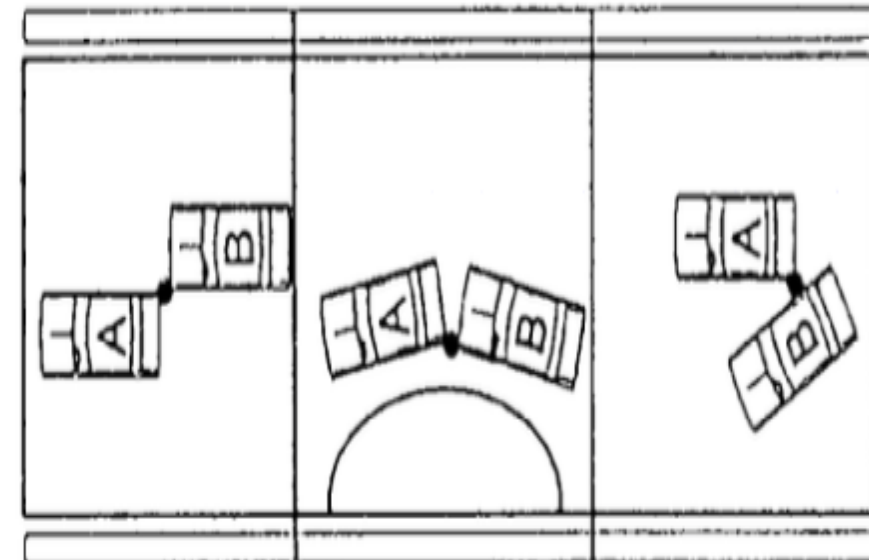
General

- In this Regulation,
“centre line” of a roadway means,
(a) a single or double, unbroken or broken line marked in the middle of the roadway, or
(b) if no line is marked, the middle of the roadway or that portion of the roadway that is not obstructed by parked vehicles, a snowbank or some other object blocking traffic. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 1.
- (1) An insurer shall determine the degree of fault of its insured for loss or damage arising directly or indirectly from the use or operation of an automobile in accordance with these rules. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 2 (1).
(2) The diagrams in this Regulation are merely illustrative of the situations described in these rules. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 2 (2).
- The degree of fault of an insured is determined without reference to,
(a) the circumstances in which the incident occurs, including weather conditions, road conditions, visibility or the actions of pedestrians; or
(b) the location on the insured’s automobile of the point of contact with any other automobile involved in the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 3.
- (1) If more than one rule applies with respect to the insured, the rule that attributes the least degree of fault to the insured shall be deemed to be the only rule that applies in the circumstances. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 4 (1).
(2) Despite subsection (1), if two rules apply with respect to an incident

Rules for Automobiles Travelling in the Same Direction and Lane

- (1) This section applies when automobile “A” is struck from the rear by automobile “B”, and both automobiles are travelling in the same direction and in the same lane. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 6 (1).
- (2) If automobile “A” is stopped or is in forward motion, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram



Text alternative: Diagram of three types of collisions. In the first type, automobile “A” is parallel to the road and is struck in the passenger side rear by the driver side front of automobile “B”. In the second type, automobile “A” is not parallel to the road and is struck in the driver side rear by the driver side front of automobile “B”. In the third type, automobile “A” is parallel to the road and is struck in the driver side rear by the passenger side of automobile “B”, which is trying to pull past automobile “A”. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 6 (2).

[캐나다] 사고유형과 과실비율 단순화

- 사고유형과 과실비율을 단순화하여 과실비율의 일관성을 유지하고 있으나 교통사고의 특수성을 반영하지 못해 구체적 타당성이 결여될 수 있는 단점이 있음.

캐나다 온타리오주의 과실상계 기준

	조항	과실	비고
동일차선에서 동일방향으로 진행하는 차량들의 사고	6-9	• 100:0 • 50:50	• 후미추돌 사고가 대부분임. • 세 대 이상 차량 사고의 경우도 포함
인접차선에서 동일방향으로 진행하는 차량들의 사고	10-11	• 100:0 • 50:50 • 25:75	• 차선변경 사고 • 세대 이상 차량 사고의 경우도 포함
반대방향에서 진행하던 차량들의 사고	12	• 100:0 • 50:50	• 중앙선 침범 차량 과실 100%
교차로에서의 사고	13-15	• 100:0 • 50:50	• 신호기가 없는 경우 교차로 선진입 차량 무과실 • 신호기가 있는 경우 신호위반 차량 100% 과실 • 신호 위반차량 여부가 불명확할 경우 50:50
주차장에서의 사고	16	• 100:0	• 통행 우선권(Right of Way) 차량 무과실
기타 사고	17-19	• 100:0	• 사고 발생 당시 경찰의 신호를 무시한 경우, 진입금지 지역에 진입한 경우, 추월 금지 위반, 회전 금지 위반 차량 100% 과실 • 후진시, 유턴 시, 문을 열어 두었을 경우 사고가 발생하면 100% 과실
사고 당시 음주운전, 속도 위반이 적발된 경우	20		• 기소

4 개선방안

문제점과 개선방안 개요

현황 / 문제점

사고발생 단계

사실관계 확인의 어려움

운전자 주장 대립 / 번복

과실상계 단계

수정요소 적용의 불확실성

개선방향

객관적인 사고 증거 확보

운전자 주장의 일관성 제고

수정요소 적용의 일관성

예측 가능성 제고

방안

보험회사 사고보고서 작성 의무화

사고 운전자 확인

법원 가이드라인 제정

법원 주도의 과실비율 인정기준

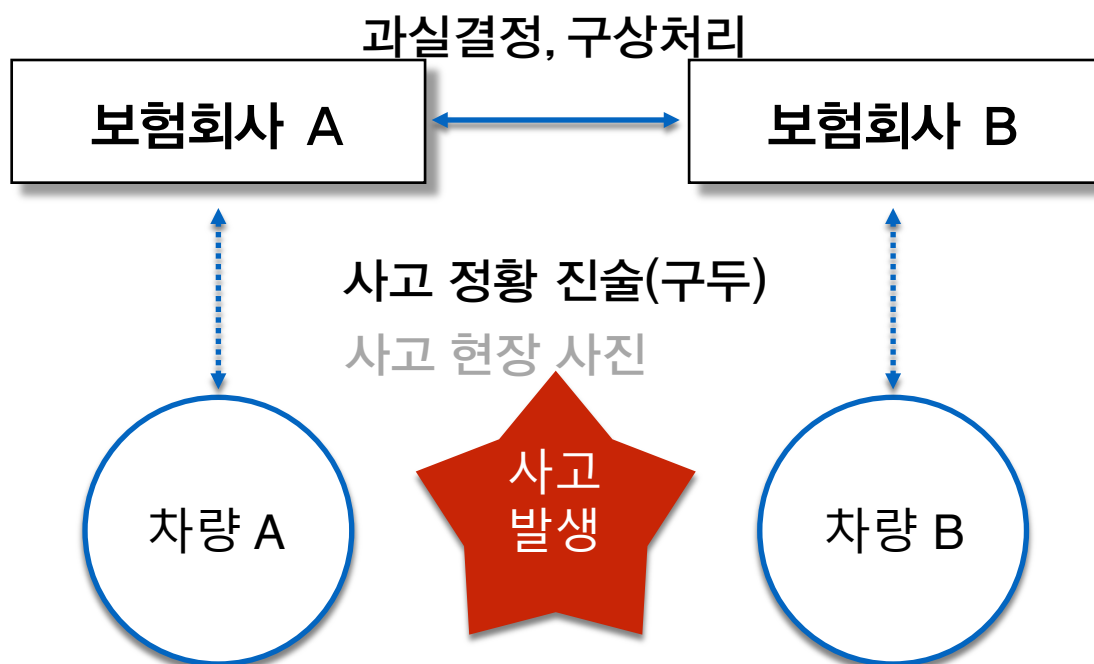
- 예: 법원의 손해배상(과실상계) 재판실무 편람과 협회의 자동차사고 과실비율 인정기준 통합
- 제정 논의를 위해 법원, 검찰, 경찰, 학계, 업계로 구성된 TF 구성

보험회사의 사고보고서 작성 의무화

1 제한적인 경찰신고

- 도로교통법 54조: 운행중인 차만 손괴된 것이 분명하고 도로에서의 위험 방지와 소통을 위해 필요한 조치를 취한 경우에는 신고할 의무가 없음.
- 낮은 교통사고 신고율
 - 2013년 19.3%
- 경찰에 신고된 사고라도 사고보고서 열람 제한으로 과실결정 과정에 활용이 제한적임.

3 구두 진술에 근거한 과실결정



2 운전자 주장 대립 / 반복



- 구상금분쟁심의위원회 접수건 분석 결과
 - 청구인이 주장하는 상대방 과실에 대해서 피청구인이 주장하는 자신의 무과실 비중이 96%

보험회사 사고보고서 작성

1 각 보험회사가 사고보고서 작성

2 차량 운전자의 서명 / 확인

3 과실결정 및 구상

사고보고서 작성 사례..뉴욕

- 뉴욕주의 경우 인명피해가 없는 1,000달러 미만 대물 피해액 사고에 대해 운전자가 사고보고서를 작성하여 자동차국에 제출, 보험회사는 이를 근거로 과실을 결정

MV-104 (5/11) PAGE 1 of 2

FOLD HERE

New York State Department of Motor Vehicles
REPORT OF MOTOR VEHICLE ACCIDENT
www.dmv.ny.gov

BEFORE COMPLETING THIS FORM, READ THE INSTRUCTIONS CAREFULLY.

DO NOT FORGET ACCIDENT DATE

Page of

Accident Date: Month Day Year

Time: AM PM

DRIVER OF VEHICLE 1 - LICENSE SUSPENDED FOR FAILURE TO REPORT

Driver License ID Number: State of License: Driver Name (Last, First, M.I.): Address (Include Number & Street): City or Town: State: Zip Code: Date of Birth: Sex: Number of Vehicles: Public Challenge: Date of Birth: Sex: Number of Vehicles: Public Challenge:

VEHICLE 2 - PEDESTRIAN - BICYCLIST - OTHER PEDESTRIAN

Driver License ID Number: State of License: Driver Name (Last, First, M.I.): Address (Include Number & Street): City or Town: State: Zip Code: Date of Birth: Sex: Number of Vehicles: Public Challenge: Date of Birth: Sex: Number of Vehicles: Public Challenge:

VEHICLE DAMAGE

Estimated Cost of Property Damage - Vehicle 1: \$1,001-\$2,000 Over \$2,000

Estimated Cost of Property Damage - Vehicle 2: \$1,001-\$2,000 Over \$2,000

ACCIDENT DIAGRAM Draw one of the 9 diagrams (numbered 1-9) that best describes the circumstances of the accident. If a question does not apply, enter a dash ("—"). If you do not know an answer, enter an "X".

Place Where Accident Occurred in New York State: County: City Village Town: Road on which accident occurred: at (1) intersecting street: (Route Number or Street Name): or (2) Feet Miles ON OS DE OW of (Design):

ALL INVOLVED

Names of All Persons Involved: 5. Which Vehicle Position Occupied: 10. Safety Equipment Used: 12. Age: 13. Sex:

INSURANCE

Identify Damaged Property (Other Than Vehicle): Name of Insurance Company: The Insured (List for Vehicle 1): Name and Address of Policy Holder: If Vehicle was Operated Under Permit (SOL, US001 or NY5001), give No. Certificate No. Name and Address of Permit Holder:

SECTION A

VEHICLE INVOLVEMENT - If you were in an accident involving:

- two-cars, enter your information in the VEHICLE 1 section and the other driver's information in the VEHICLE 2 section.
- a pedestrian, bicyclist or other pedestrian (a person using a non-motorized conveyance such as in-line skates, skateboard, sled, etc.), enter the information in the "Driver" spaces provided for Vehicle 2, and check the PEDESTRIAN, BICYCLIST or OTHER PEDESTRIAN box.
- a vehicle other than a motor vehicle (such as a snowmobile, mini-bike, motorcycle, all-terrain vehicle, trail bike, or other non-motor vehicle), enter the driver, registrant and vehicle information in the space provided for VEHICLE 2.
- an unoccupied vehicle, enter all available information. Be sure to enter the correct vehicle Plate Number and Vehicle Type in the VEHICLE 2 section.
- more than two vehicles, fill out additional accident reports. On these reports, place the information for the third vehicle in the space marked VEHICLE 1 and mark it #3. Use the space marked VEHICLE 2 for the fourth vehicle, and mark it #4 and so on. Additional forms are available at any Motor Vehicles office or from the DMV website: www.dmv.ny.gov.

SECTION B

USE TO COMPLETE BOXES 1-7 AND 23-30 ON PAGE 1

PEDESTRIAN/BICYCLIST/OTHER PEDESTRIAN LOCATION

1. Pedestrian/Bicyclist/Other Pedestrian at Intersection
2. Pedestrian/Bicyclist/Other Pedestrian Not at Intersection

PEDESTRIAN/BICYCLIST/OTHER PEDESTRIAN ACTION

1. Crossing With Signal
2. Crossing Against Signal
3. Crossing, No Signal, Marked Crosswalk
4. Crossing, No Signal or Crosswalk
5. Riding/Walking/Standing Along Highway With Traffic
6. Riding/Walking/Standing Along Highway Against Traffic
7. Emerging from Front of Stopped Vehicle
8. Going off from Stopped School Bus
9. Crossing Highway Other Than School Bus
10. Working in Roadway
11. Playing in Roadway
12. Other Actions in Roadway
13. Not in Roadway

TRAFFIC CONTROL

1. None
2. Traffic Signal
3. Stop Sign
4. Flashing Light
5. Yield Sign
6. Officer/Guard
7. No Passing Zone
8. R/R Crossing Sign
9. R/R Crossing Flashing Light
10. R/R Crossing Gates
11. Stopped School Bus-Red Lights Flashing
12. Construction Work Area
13. Maintenance Work Area
14. Utility Work Area
15. Police Fire Emergency
16. School Zone
20. Other

LIGHT CONDITIONS

1. Daylight
2. Dusk
3. Dark Road Unlighted
4. Dark Road Lighted

ROADWAY CHARACTER

1. Straight and Level
2. Straight and Grade
3. Straight at Intersection
4. Curve and Level
5. Curve and Grade
6. Curve at Intersection

ROADWAY SURFACE CONDITION

1. Dry
2. Wet
3. Muddy
4. Snow/Ice
5. Slush
6. Flooded
7. Other

WEATHER

1. Clear
2. Cloudy
3. Rain
4. Snow
5. Sleet/Hail/Freezing Rain
6. Fog/Smoke
7. Other

DIRECTION OF TRAVEL

1. North
2. Northeast
3. South
4. Southeast
5. Southwest
6. West
7. Northwest
8. East
9. Northeast

PRE-ACCIDENT VEHICLE ACTION

1. Going Straight Ahead
2. Making Right Turn
3. Making Left Turn
4. Making U Turn
5. Starting from Parking
6. Starting in Traffic
7. Stopping or Slowing
8. Stopped in Traffic
9. Entering Parked Position
10. Other
11. Avoiding Object in Roadway
12. Changing Lanes
13. Passing
14. Merging
15. Backing
16. Making Right Turn on Red
17. Making Left Turn on Red
18. Police Pursuit
20. Other

LOCATION OF FIRST EVENT

1. On Roadway
2. Off Roadway

TYPE OF ACCIDENT

COLLISION WITH:

1. Other Motor Vehicle
2. Pedestrian
3. Bicyclist
4. Animal
5. Railroad Train
6. In-Line Skater
7. Deer
8. Pedestrian
9. Other Object (Not Fixed)

COLLISION WITH FIXED OBJECT

11. Light Support/Utility Pole
12. Guide Rail - Not At End
13. Crash Cushion
14. Sign Post
15. Tree
16. Building/Wall
17. Curbing
18. Fence
19. Bridge Structure
20. Curbside Head Wall
21. Not At End
22. Snow Embankment
23. Earth Embankment
24. Rock Cut/Cutbank
25. Fire Hydrant
26. Guide Rail - End
27. Median - End
28. Barrier
30. Other Fixed Object

NO COLLISION

31. Overturned
32. Fire/Explosion
33. Submersion
34. Ran Off Roadway Only
40. Other

뉴욕주 사고보고서
양식 (앞면)

뉴욕주 사고보고서
양식 (뒷면)

운전자 사고보고서 작성

- 대물 피해액 1,000달러 미만 사고는 사고보고서 제출
- 인명사고, 물적손해 1,000 달러 이상 사고는 경찰신고 의무화

자동차국(DMV)에 제출

보험회사 사고정황 조사

운전자 의무 위반 여부

사고 발생 원인 식별

- 사고 보고서
- 증인 (Witness)
- 도로상황
- 날씨 / 시간

과실비율 결정

수정요소 적용의 법원 가이드라인 확립

법원의 가이드라인 제정을 통한 공신력 제고

1 과실비율 변동성

2개 이상의 수정요소 적용

2 유사한 사고, 다른 과실

일관성 / 형평성 훼손

- 유사한 사고에 대해서 상이한 과실 결정 발생
- 민원/분쟁 우려한 보험회사의 과실 결정

차대차 사고에서 적용되는 수정요인

수정요소	원칙	과실
대형차	우자 위험부담 원칙	5 / ※
명확한 선진입		10
서행 또는 감속 불이행	도로교통법 제2조 28호	5 / 10
급좌(우)회전, 기좌회전 및 좌회전 금지위반		10~30 / ※
소좌회전과 대좌회전	도로교통법 제 25조	5~10 / ※
진로변경 금지장소	도로교통법 제 22조	10 / 20
전용차로 위반	도로교통법 제15조	10
진로변경, 신호불이행 또는 지연	도로교통법 제38조 시행령제21조	10
교차로 정체중 진입 (꼬리물기)	도로교통법 제25조 제5항	10 / ※
현저한 과실	도로교통법 각호	5~10
중대한 과실	도로교통법 각호	10~20

자동차사고 과실비율 인정기준, 손해보험협회 2015.8

개선 방향

적용 단순화

- 사고 발생 인과관계 반영
- Proximate Cause 에 국한
- 수정요소 적용 가이드라인 제정

객관화

- 과실비율이 접촉각도, 선진입 여부 등에 따라 크게 달라질 수 있어 과실비율의 변동성이 커질 수 있음.
- 충돌 상황 계량화

재평가

- 주취 한계 미달 음주운전
- 무면허, 음주운전 금지
- 마약 등 약물 운전

※표시된 수정요인의 과실비율은 차량의 속도, 접촉각도, 선진입 여부에 따라 달라질 수 있음.

일본의 과실상계 기준 공신력 제고 사례

일본의 교통사고 증가

- 교통사고 건수는 1945년 8,706건에서 1970년 718,080건으로 연평균 19.3% 증가함.
- 사망자는 1950년 4,202명에서 1970년 16,765명으로, 부상자는 같은 기간 25,450명에서 981,096명으로 증가함.

과실비율 표준화 필요성 제기

- 과실비율 산정에 불확실성이 있다고 인식될 경우 사고 당사자들은 더 많은 보상을 받을 수 있는 방법을 모색

동경지법 민사 27부 설립

- 교통사고 피해자의 신속한 구제
- 1962년 교통사고 처리 전담 기구로 설립

A

사실관계 확인절차 단순화

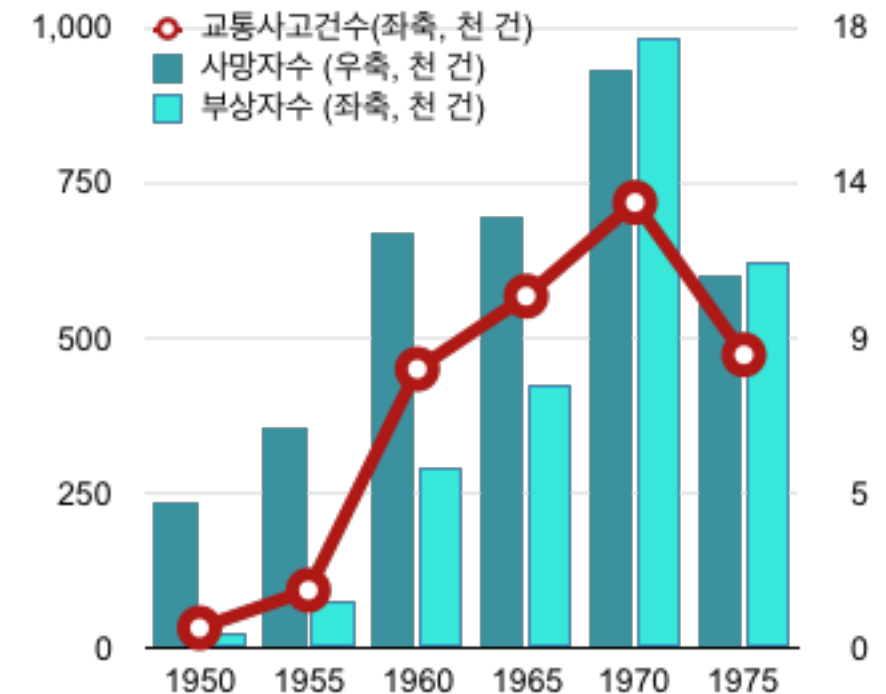
- 당시에는 기소된 교통사고 조사결과만 활용 가능
- 검찰에 경찰 사고보고서 공개 요청 / 경찰 사고보고서에 기록된 사실을 과실결정에 반영
- 도로교통법 개정 (1972)
 - 사고현장 경찰 출동/사고 원인 조사

B

1972년 과실상계 기준 제정

- 포괄적인 연구그룹 운영
 - 학계, 검찰, 변호사, 판사, 전문가
- Hanrei Timuzu에 28회에 과실상계 기준 연구성과를 발표 / 의견수렴

50-75년 일본의 교통사고 지표



공신력과 객관성 확보

과실상계 원칙 확립

예측가능성과 일관성

- 과실비율 분쟁 건수:
1970년 2,300건에서 1977년 600건으로 감소

개선방안 도입시 고려사항

개선 방향	방안	기대효과	고려사항
객관적인 사고 증거 확보	보험회사 사고보고서 작성 의무화	• 사고 운전자의 진술 문서화 • 과실비율 결정 시 증거 자료 활용 • 주장 반복 억제	• 객관성 결여 우려 – 운전자의 이해관계에 따른 사고보고서 작성 • 사고보고서 작성 및 운전자 확인 관련 비용 발생
공신력 / 예측가능성 제고	수정요소 적용 법원 가이드라인 제정	• 수정요소 적용 기준 확립 • 과실비율의 불확실성 완화 • 공신력 확보	• 증거 불확실성 지속 시 실효성이 제한될 우려 • 우리나라 교통문화 고려
	법원 주도의 과실비율 인정기준 제정	• 분쟁 억제 • 형평성 제고 • 사회적 비용 감소	• 현행 자동차사고 과실상계 기준의 정합성 검토 필요 • 우리나라에 맞는 과실비율 인정기준 정립을 위한 사회적 합의 필요 • 학계, 업계, 판사, 변호사, 검찰, 경찰, 시민단체 통합의 TF 구성 / 추진

End of Document