
II. 교통사고 처리과정과 과실상계

본 장에서는 우리나라와 일본, 미국의 교통사고 처리과정과 관련 법규 및 제도를 살펴보고 과실비율 결정 방식을 비교한다. 과실상계는 교통사고 처리과정의 하나이다. 교통사고는 경찰 혹은 보험회사 신고, 사실관계 확인과 과실상계, 보험금 지급의 단계를 거쳐 처리된다. 대인배상의 경우 보험금 지급에 과실비율이 고려되지 않는 경우도 있으나 대물배상의 경우 대부분의 국가에서 과실비율을 결정하고 보험금을 지급한다. 과실비율은 국가별 과실상계기준에 따라 결정되는데, 만일 결정된 과실비율에 불만이 있을 경우 분쟁조정 혹은 소송으로 이어지고 분쟁조정기구나 법원이 보험금 규모를 결정한다. 보험금이 지급되면 교통사고 처리는 종료된다.⁴⁾ 다음에서는 먼저 경찰신고와 사실관계 확인, 교통사고 관련 법규, 과실비율의 결정 및 보험금 지급, 분쟁조정기구로 구분하여 살펴본다.

1. 경찰신고와 사실관계 확인

가. 우리나라

우리나라 도로교통법은 교통사고 발생 시 사상자 구호 등 필요한 조치를 규정하고 있고 사상자가 발생한 경우 경찰신고를 의무화하고 있다. 도로교통법 54조는 교통사고 발생 시 사상자 구호 등 필요한 조치를 규정하고(동조 제1항) 원칙적으로 경찰신

4) 형사사고의 경우에는 형법에 따른 처벌이 수반되지만 민사사고의 경우 금전배상으로 종결됨. 여기서는 민사사고에 국한하여 논의함.

고를 해야 한다고 하면서(동조 제2항 본문), 다만 운행 중인 차만 손괴된 것이 분명하고 도로에서의 위험방지와 원활한 소통을 위하여 필요한 조치를 한 경우에는 신고의무의 예외로 정하고 있다(동조 제2항 단서). 도로교통법 54조 제2항 단서는 교통사고 경찰신고 예외조항으로 평가된다. 이러한 이유로 우리나라의 교통사고 경찰 신고율은 2013년 19.3%에 불과한 것으로 보인다. 더욱이 경찰에 신고된 교통사고의 경우에도 경찰의 사고보고서 열람이 제한되어 있어 교통사고 발생 정황 등 사실관계를 확인하기가 어렵다.

나. 미국

미국 뉴욕의 경우 모든 인명사고 혹은 1,000달러를 초과하는 물질 사고는 경찰에 신고할 의무가 있다고 규정하고 있지만 차량 피해 규모가 1,000달러 미만인 사고의 경우에는 경찰 신고 의무가 없다. 경찰에 신고할 의무가 없는 사고와 신고는 되었으나 경찰이 현장에 출동하지 못한 사고의 경우, 운전자들은 사고보고서를 작성하고 제출한다. 사고에 관련된 운전자들은 사고발생 후 영업일 10일 이내에 사고보고서(Accident Report)를 작성하여 자동차국(Department of Motor Vehicle, 이하 'DMV')에 신고한다.⁵⁾

다. 일본

반면 일본의 경우 모든 교통사고에 대해 경찰신고 의무가 있다. 1972년 도로교통

5) 사고보고서를 공공기관에 제출하지 않고 운전자와 보험회사가 작성하는 국가들도 있음. 영국, 독일, 프랑스, 스페인 등은 우리나라와 같이 교통사고를 선별적으로 신고함. 즉, 단순 차량 피해 사고의 경우 원칙적으로 경찰의 사고 처리 및 기록 의무는 없지만 중대법규 위반 사고, 분쟁이 심한 사고의 경우에는 경찰이 조사함. 그러나 운전자들이 직접 사고보고서(Accident Report Form)를 작성, 보험회사에 제출하고 이를 근거로 보험회사가 과실을 결정하고 교통사고를 처리함. 이 국가들의 운전자들은 사고가 발생했을 때 사고원인 등 정황을 기록하기 위해 3매 1부로 된 사고보고서 양식(Accident Report Form)을 차량에 비치함. 미국 뉴욕과 스페인의 사고보고서 양식은 부록에 첨부하였음.

법 72조를 개정하여 교통사고 경찰신고를 의무화하였다. 사고현장에 출동한 경찰은 사고 당사자들의 증언을 기록하고 사고 원인을 조사·확인 한다. 신속히 사고현장에 도착하여 사고정황을 기록하고 사고 당사자들의 주장을 경찰이 조정하며 사고 당사자들의 확인을 현장에서 경찰이 받는다. 경찰 조사과정에서 기록된 사실은 법원 소송에서도 반복되지 못하기 때문에 경찰의 사고 조사결과는 사실 관련 분쟁을 감소시킨 것으로 평가된다.⁶⁾ 과실비율은 동경지법 민사 27부가 제정한 「민사교통소송에 있어서 과실상계를 등의 인정기준」과 경찰의 사고보고서에서 확인된 사실을 근거로 결정된다. 사망·중·상해 사고 등 대인사고(책임보험)의 경우는 손해보험요율산출기구 산하 손해조사사무소가 손해액을 조사하고 과실을 결정하며 이 결과를 바탕으로 최종적으로 각 손해보험회사가 보험금을 결정하여 지급한다.⁷⁾ 반면 차량 피해 사고(물적 사고)의 경우에는 보험회사가 경찰의 사고보고서와 과실상계기준에 따라 과실비율을 결정한다. 한편 경찰의 교통사고 보고서가 보험회사에 제출되지 않을 경우 보험회사는 보험금 지급을 거절할 수 있다.

2. 교통사고 관련 법규

가. 우리나라

우리나라의 교통사고 관련 법규는 자동차손해배상보장법(이하에서는 ‘자배법’과 혼용함), 민법과 형법, 교통사고처리특례법, 도로교통법 등이다. 자배법은 피해자 구제를 목적으로 하는 민사 특별법인데, 제3조에서 “자동차의 운행으로 다른 사람을 사망·부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다”고 규정하여 대인배상 I의

6) Tanase, Takao(1990), “The Management of Disputes: Automobile Accident Compensation in Japan”, *Law & Society Review*, Vol. 24 No. 3.

7) 손해보험요율 산출기구는 손해보험요율산출 단체에 관한 법률을 바탕으로 설립된 법인임. 전국에 지구 본부, 자배책 손해조사 사무소를 설치해 자배책보험(공제)의 손해조사를 실시하고 있음.

인적손해 배상책임을 명시하고 있다. 그리고 대인배상 I 에서 규정한 배상한도를 초과할 경우에는 임의보험인 대인배상 II 에서 지급하는데, 민법상 과실책임주의가 적용된다. 따라서 대인배상 II 에서 보상하는 인적 손해에 대해서는 과실비율을 적용하여 보상해야 한다. 그러나 대인배상 I · II 에서 보상하는 교통사고 부상환자에 대한 부상보험금 가운데 치료관계비는 과실비율과 무관하게 실제 발생한 치료관계비를 전액 지급하도록 규정하고 있다. 대인배상 I 의 경우 자배법에서 과실상계 후 보험금이 상해등급 한도금액 미만일 경우에도 한도금액을 지급하도록 규정하고 있으며 대인배상 II 의 경우, 자동차보험 표준약관에서 치료관계비를 전액 지급하도록 규정하고 있다. 치료관계비 이외의 위자료와 휴업손해 등은 과실비율에 따라 보험금이 지급된다.

형법이 적용되는 경우는 중·상해사고, 사망·도주·11대 중과실 사고 중 피해자와 합의되지 않은 경우이다. 사망, 도주 등 11대 중과실 사고와 중·상해 사고에서 피해자가 합의하지 않을 경우 도로교통법과 형법, 교통사고처리특례법에 따라 처벌을 받는다. 다만 피해자가 중·상해를 입었더라도 사고 책임이 피해자에게 있다면(과실비율이 높은 경우) 가해자는 상대적으로 가벼운 처벌(기소유예, 약식처벌 등)을 받는다. 반면 피해자가 합의를 하는 경우 사망, 도주, 11대 중과실 사고에서 기소되더라도 낮은 형량을 받는다. 피해자와 합의가 된 경우에는 중·상해 사고는 형사 면책, 11대 중과실 사고에서는 형사책임을 지지만 형량이 낮아진다. 그리고 중·상해 사고에서도 피해자가 합의를 하는 경우 공소제기가 되지 않는다.

반면 차량 피해 등 물적손해의 경우에는 민법상 불법행위에 의한 과실책임주의(Tort Liability)에 따라 손해배상책임을 진다(자동차손해배상보장법 제4조). 따라서 과실비율에 따라 차량 피해에 대한 보험금이 지급된다. 그리고 가해 운전자가 보험에 가입하지 않은 경우 피해 운전자는 국토교통부 자동차손해배상 보장사업에서 보상금을 지급받을 수 있다.

〈표 II-1〉 사고유형별 교통사고 처리

사고유형	경미사고	중·상해사고		사망, 도주, 11대 중과실	
		피해자 민사 합의	합의 없음	합의 없음	피해자 민사 합의
근거법	자동차손해배상보장법 민법 3편 5장 750조~760조		도로교통법 형법/교통사고 처리 특례법		
보험가입	형사 면책		형사 책임 (공소 제기) 높은 형량		형사 책임 (공소 제기) 낮은 형량
보험 미가입	피해자 합의 시 형사 면책 미합의 시 형사 책임	형사 면책 (공소 불제기)			
보험 가입 시 처리절차	보험회사 과실비율 결정/통보		경찰 사고 조사 ¹⁾		
	미합의 시 구상금분쟁 심의위원회/법원		법원 판결 (징역, 금고, 집행유예 등) ¹⁾	법원 판결 (집행유예 등) ¹⁾	
보험 미가입 시	국토교통부 자동차손해배상 보장사업 보상금 청구/지급				
문제점	<ul style="list-style-type: none"> 과실비율 산정 시 확인하기 어려운 수정요인 적용 수정요인 대부분이 도로교통법 등이나 보험회사가 확인하기 어려움 		<ul style="list-style-type: none"> 피해자가 중·상해를 입었더라도 사고 책임이 피해자에게 있다면(과실비율이 높은 경우) 상대적으로 가벼운 처벌(기소유예, 약식처벌 등)을 받음 		

주: 1) 보험 미가입 시에는 자동차손해배상보장법에 따른 처벌을 받음.
 자료: 경찰청(2004. 3), 「교통선진국의 교통사고 조사체계 비교 연구」 재구성.

나. 일본

일본의 경우 우리나라와 유사하지만 교통사고를 형사사고로 보는 경향이 강한 것으로 보인다. 1956년 일본 대법원은 형법 211조에서 규정하는 업무상 중과실의 범위를 기존의 택시 운전자 등 운전을 직업으로 하는 경우에서 자동차를 운전하는 모든 경우로 확대 적용하면서 사망·부상을 일으킨 교통사고를 형법 211조에 따라 처리하고 있다.⁸⁾ 사망·부상 사고의 경우 그 경중을 가려 처리하는데 사망·부상의 정도가

8) Benitez, Lucas(2002. 7), "The Legal Liabilities Resulting from a Traffic Accident: A Comparison between Spain and Japan", 現代社会文化研究, No. 24.

경미한 경우에는 도로교통법에 의해 경범죄로 처리(Triviality Disposition)하고 정도가 심한 경우에는 합의 여부와 무관하게 가해자는 형사 처벌을 받는다.⁹⁾ 경범죄로 처리되지 않는 교통사고의 경우 검찰은 범죄구성 여부와 재판 가능성을 고려하여 가해자 기소 여부를 결정하는데 기소가 어려울 경우 기소유예로 처리되고 사건은 종결된다. 반면 기소가 가능할 경우 검찰은 가해 운전자를 약식 기소(Summary Prosecution) 혹은 기소(Indictment)하게 되는데 약식 기소되는 경우가 검찰에 송치된 교통사고의 75%를 차지하고 나머지는 정식 기소되는 경우이다. 또한 1968년 형법 개정으로 교통사고 범죄 형량이 무거워졌다. 무면허, 음주운전, 과속 등으로 인한 교통사고에서 가해자에 대한 징역형 부과 비중이 높아졌다.

사망·부상과 관련이 없는 물적 사고의 경우 민법 709조의 적용을 받는다. 일본은 불법행위 원칙(Principle of Tort)을 적용하는데, 민법 709조에는 “고의 혹은 과실로 다른 사람의 권리를 침해한 자는 그로 인해 발생하는 손해를 보상해야 한다.”라고 규정하고 있다. 고의(intention)와 과실(negligence)이 민법에서 서로 다른 의미를 갖고 있으나 법정에서는 차이가 없이 적용된다.¹⁰⁾ 일본의 경우 자동차손해배상보장법이 피해자 보호를 위한 민법의 특별법으로 적용된다. 효과적인 피해자 보호를 위해 민법에서 규정하는 피해자 입증책임보다는 가해자 입증책임(자동차손해배상보장법 제3조)을 규정하고 있다. 가해자가 입증해야 할 책임으로 첫째, 자동차 운행 중 주의의무 준수 여부, 둘째, 피해자 혹은 제3자의 고의·과실 여부, 셋째, 운행하는 자동차의 이상 유무 확인 책임 등이다. 일본의 자동차 보험제도는 자배법과 민법, 상법에 근거하고 있는데, 자배법에 근거한 책임보험(우리나라의 대인배상 I 과 유사)과 민법과 상법을 따르는 임의보험(우리나라의 대인배상 I 을 제외한 나머지 보험)으로 구분된다. 일본의 책임보험은 정부가 주도적으로 운영하는데 보험료는 No Loss, No Profit 원칙에 따라 협의요율(Tariff)에 의해 결정되고 임의보험은 보험회사들이 자율적으로 결정한다. 책임보험을 정부가 주도하기 때문에 요율산출이나 손해액, 과실비율 등은 전술한

9) 교통사고의 약 95% 이상이 경찰에 신고되고 경찰과 검찰이 가해자와 피해자를 구분함.

10) Suzuki, K.(2002), “Manual of Complete Correspondence to Traffic Accidents”, Oowa Genji, Japan. Benitez에서 재인용.

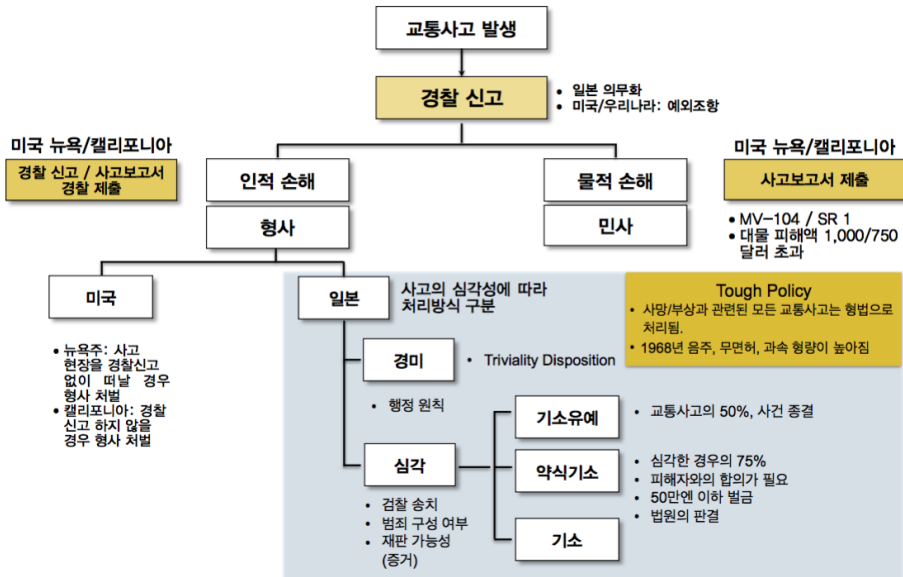
손해보험요율산출기구 산하 손해조사사무소가 손해액을 조사하고 결정한다. 그리고 이 결과를 바탕으로 최종적으로 각 손해보험회사가 보험금을 결정하여 지급한다.

다. 미국

미국의 경우도 유사하다. 뉴욕의 경우, 사망·부상과 물적 손해 등 교통사고 유형에 따라 적용되는 법률이 다르다. 사망·부상의 경우 도로교통법(Vehicle and Traffic Law)은 경찰신고를 의무화하고 있고 경찰에 신고하지 않고 교통사고 현장에서 도주한 경우는 범죄행위로 간주하여 형법을 적용한다.¹¹⁾ 적발될 경우 1년 이하의 징역형, 그리고 500달러에서 1,000달러 이내의 벌금을 부과 받는다. 그리고 신고하지 않고 사고현장을 떠났다가 적발된 경우가 있을 때는 4년 징역과 1,000달러에서 5,000달러의 벌금형을 받는다. 그러나 교통사고에 형법을 적용하는 경우는 전체 사망·부상 사고의 5% 내외에 불과하다. 미국의 경우 우리나라와 일본과 같이 인적손해를 보상하는 법률이 별도로 제정되어 있지 않고 인적·물적 손해배상은 민법상 과실책임주의 원칙에 따라 이루어진다. 따라서 교통사고 발생 후 과실비율이 결정되어야 보험금 지급이 이루어지는데 차량 피해 보상은 약 1달이 소요되고, 인적 피해에 대한 보상은 평균적으로 약 16개월이 소요된다. 대인 보상에 소요되는 시간이 길기 때문에 교통사고 피해자가 치료비, 생활비, 상실수익 등을 조달하기가 어려운 경우가 있다. 또한 과실 비율이나 상실수익, 위자료 등에서 가해자와 피해자가 합의하지 못할 경우에는 소송으로 이어진다. 이러한 경우를 대비하기 위해 1972년 노-폴트 제도가 도입되었으나 최근에는 노-폴트 제도를 철폐하는 주가 늘어나고 있다.

11) 각 주별 도로교통법 이 외에 통일차량법(Uniform Vehicle Code)이 교통사고 관련자들의 조치 및 신고, 사고 처리, 자동차보험과 재정책임 등을 규정하고 있음; 허역(2016. 7. 20), “교통사고처리특례법의 문제점과 개선방안”, 국회공청회 자료.

〈그림 II-1〉 미국과 일본의 교통사고 처리 절차



자료: 경찰청(2004. 3), 「교통선진국의 교통사고 조사체계 비교 연구」 재구성.

3. 주요국의 과실상계제도

일반적으로 불법행위로 타인의 권리를 침해했을 때 불법행위를 한 당사자는 권리를 침해당한 상대방에게 손해배상을 해야 한다. 손해를 배상하기 위해서는 불법행위로 인해 발생한 손해에 어느 정도 기여했는지, 즉 어느 정도 책임이 있는지를 평가하는데 이 평가기준이 과실비율이다. 과실비율은 손해 배상, 즉 가해자와 피해자 간의 손해액 배분의 기본인데 과실비율에 따라 손해액을 배분하는 제도를 과실제도 (Negligence System)라고 한다.

과실제도에는 크게 면책과실(Contributory Negligence, 혹은 기여과실)과 비교과실(Comparative Negligence), 그리고 이 두 가지를 혼합한 수정비교과실(Modified Comparative Negligence)이 있다. 일본과 우리나라, 영국 등은 모두 비교과실제도를 채택하고 있는데 미국의 경우 각 주별로 면책과실, 비교과실, 그리고 수정비교과실을

채택하고 있다. 여기서는 미국의 비교과실제도와 우리나라와 일본의 과실상계제도에 대해 살펴보고 교통사고 과실제도 운영 현황을 비교한다.

가. 미국

1) 과실상계기준

비교과실제도는 1945년 영국이 도입하였고 미국에서는 1960년대 접어들어 확산되었다.¹²⁾ 기존의 면책과실제도에서는 피해자(원고)의 과실이 1%라도 있을 경우 피해자(원고)는 가해자(피고)로부터 전혀 배상받지 못하였는데 비교과실제도는 피해자의 과실이 10%라도 가해자로부터 90% 배상을 받는 것을 허용한다. 비교과실제도가 도입되면서 과실비율을 어떻게 결정할 것인지도 논란 거리였다. 과실비율 10%, 20%가 산출된 근거가 충분한 설득력을 갖고 있지 않고 공정하지도 않다는 평가가 대부분이었기 때문이다.¹³⁾ 비교과실제도는 순수비교과실제도(Pure Comparative Negligence)와 수정비교과실제도(Modified Comparative Negligence)로 구분된다. 수정비교과실제도는 피해자(원고)의 과실이 50% 혹은 51% 이상인 경우에는 가해자(피고)로부터 보상받지 못하는 제도이다. 수정비교과실제도가 도입된 이유는 피해자라 하더라도 사고발생 원인을 제공한 경우에 피해자의 손해를 보상해주는 것이 타당한 것인가라는 의문이 제기되면서 부터이다. 즉 피해자(원고)가 보상받을 수 있는 과실의 범위를 설정함으로써 피해자의 사고발생 원인 제공에 대한 벌칙을 부과하는 제도로 생각할 수 있다. 수정된 비교과실제도의 하나로 Slight-Gross-Method 방식이 있는데 이는 피해자(원고)의 과실은 경미하고 가해자(피고)의 과실이 과중할 경우에만 피해자가 보상받을 수 있는 제도이다. 2014년 기준으로 미국의 4개 주와 워싱턴 D.C.가 면책과실제도를, 12개 주가 우리나라와 같은 순수비교과실제도를, 34개 주가 수정비교과실제도를 채택하고 있다.

12) Sobelshon, C. David(1985), "Comparing Fault", *Indiana Law Journal*, Vol. 60 Issue. 3.

13) 과실비율 결정 방식에 대한 논란은 전계서 David(1985) 참조.

〈표 II-2〉 미국의 과실제도

구분		선택한 주	비고
면책과실(Pure Contributory Negligence)		워싱턴 D.C., 알라배마, 메릴랜드, 노스캐롤라이나, 버지니아 등 5개 주	1971년에서 1985년간 면책과실을 택하고 있던 33개 주가 비교과실제도로 전환
순수비교과실(Pure Comparative Negligence)		캘리포니아 등 12개 주	과실이 99%인 가해자도 1%를 피해자로부터 보상받을 수 있음
수정된 비교과실 제도	50% 기준	콜로라도 등 11개 주	피해자의 과실이 50%/51% 미만일 경우 과실에 따라 손해액을 배분하는 제도, 피해자의 과실이 50% / 51% 이상일 경우 피해자는 가해자로부터 배상받지 못함
	51% 기준	아이오와 등 22개 주	
	Slight-Gross-Method	사우스다코타	피해자의 과실이 경과실(Slight) 인지, 가해자의 과실이 중과실(Gross)일 경우에만 피해자가 가해자로부터 보상을 받음

자료: Matthiesen(2015), Wickert & Lehrer, S.C. Attorney at Law.

한편 비교과실제도 도입 이후 미국에서는 과실제도와 사고발생 및 이로 인한 사회적 비용 간의 관계에 대한 논란도 제기되었다. 이 논란의 핵심은 과실결정에서 발생하는 불확실성과 이로 인한 자동차사고 피해보상에 소요되는 기간이다. 과실비율을 결정하는 법원은 사고정황에 대한 정보가 부족하기 때문에 과실에 근거한 배상책임 원칙을 적용하는 과정에서 사고 당사자들의 과실에 대한 정확한 판단을 내리는 것이 불가능하다. 이러한 불확실성을 운전자들이 사전에 인식하고 운전자들이 적정 주의 의무 수준을 초과하는 주의의무를 기울일 경우 비교과실제도는 교통사고를 효과적으로 줄여 사회적 비용이 최소화된다는 주장이다(Calabresi 1970; Cooter and Ulen 1986). 그러나 비교과실제도가 효율적이지 못하다고 주장하는 연구들은 사고 당사자들 사이에 과실비율을 결정하는 과정에서의 불확실성은 해소되기 어렵기 때문에 비효율적이라고 주장한다(Brown 1973; Oren Bar-Gill 2001).

2) 과실비율 결정

미국에서 자동차사고 발생 시 과실비율은 운전자의 의무 위반 여부 판단(Duty and Breach), 의무 위반 여부와 사고발생 및 손해액 간의 인과관계(Causation) 식별을 통해 결정된다. 운전자의 의무는 도로교통법에서 규정하고 있는 전방 주시(Look Out) 의무, 사고발생 회피 노력 의무(Avoidance), 도로교통법 준수 여부, 속도 준수 의무 등이다. 인과관계 식별이란 운전자의 의무 위반 사항 가운데 사고발생의 원인으로 작용한 사항을 판단하는 것인데, 직접적인 원인(Direct Cause), 혹은 가장 근접한 원인(Proximate Cause)을 제공한 운전자에게 높은 과실이 부과된다. 예를 들어 사고가 발생한 시점에 운전자가 안전벨트를 착용하지 않았다 하더라도 사고발생과 직접적인 인과관계가 없다면 과실결정에 반영되지 않는다.

사고발생의 원인을 규명하기 위해서 다양한 정보들이 이용된다. 뉴욕의 경우 사고 보고서, 운전자의 운전경력(Driver's Record) 등이 활용되는데 사고보고서에 기록된 날씨, 도로여건, 교통상황, 시간 등 다양한 사고 관련 정보가 활용된다. 사고현장에 남아있는 타이어 자국(Skid Mark), 사고 시점에 발생한 자동차 사고 충격부위 사진 등도 인과관계 규명을 위해 활용된다.

사고 관련 정보들을 종합적으로 고려하여 사고발생 원인이 누구에게 있었는가를 규명하고 과실을 결정하기 때문에 사고발생 원인이 명확한 사고 유형에 대해서는 단독 과실이 부여되는 경우가 많다.¹⁴⁾ 예를 들어 후미추돌 사고의 경우 후행차량의 과실이 대부분 100%로 결정되는데, 만일 야간에 선행차량의 브레이크등이 고장일 경우 후행차량의 과실이 경감될 수 있다. 또 다른 단독과실 사고는 좌회전 차량과 반대편 직진차량 간의 사고인데 좌회전 차량의 과실이 100%이다. 왜냐하면 반대편 직진차량이 우선권(Right of Way)을 갖고 있기 때문이다. 좌회전 차량의 과실이 경감될 수 있

14) Marryott(1968)은 1967년 3월 1일과 1967년 4월 1일 리버티뮤추얼보험회사 메사추세츠 앤 도버 사무실에 접수된 352건의 사고를 분석한 결과, 92.6%의 사고에서 과실이 명확히 결정되었다고 분석하고 있음. 또한 106건의 대인사고에서도 90.6%의 사고에서 과실이 명확히 결정되었다고 보고하고 있음; Marryott, Frankin(1968. 1), "Testing The Criticisms of The Fault Concept", *Insurance Counsel Journal*.

는 경우는 반대편 직진차량이 과속 혹은 신호위반을 하는 경우이다. 사고 발생원인 귀속 여부에 따라 과실이 결정되기 때문에 단독과실(100:0), 쌍방과실(50:50)로 결정되는 대물사고의 빈도가 높고 원인 규명이 불명확한 경우에는 10~20%를 조정하는 경우, 예를 들면 80:20으로 과실비율이 결정되는 경우가 많다.¹⁵⁾

3) 과실비율 적용: 보험금 지급

과실결정에서 발생하는 불확실성과 이로 인한 소송비용, 그리고 사회적 문제로 제기된 것이 자동차사고 보상에 소요되는 기간이 길기 때문에 교통사고 피해자에 대한 치료 혹은 보상이 적기에 이루어지지 못한다는 점이다. 과실비율에 따른 제3자 보상 원칙에 따라 과실비율이 결정된 후 보험금이 지급되기 때문에 교통사고 피해자에 대한 보상에 상당히 긴 시간이 소요된다. 인적 사고의 경우에는 평균적으로 16개월이 소요되는데 경제적 손실 규모가 클수록 소요되는 기간이 길어진다.¹⁶⁾ 반면 물적 사고의 경우에는 평균적으로 약 1개월이 소요된다. 또한 과실비율이 엄격하게 적용되기 때문에 자동차보험 보험금이 교통사고 피해자의 치료비, 상실수익 등을 충분히 보상하지 못하는 경우가 발생한다. Rubenstein(1972)에 따르면 교통사고 피해자들의 보상금 자원 가운데 보험금 비중이 전체의 60%에 불과하고 나머지 자원은 건강보험, 근재보험, 사회보장제도 등에서 조달한다.¹⁷⁾

이러한 문제점을 완화하고자 사고 피해자와 가해자가 가입한 보험회사가 이들의 과실과 무관하게 보험금을 지급하는 제도가 노-폴트(No-Fault)제도이다. 노-폴트 제도 도입을 주장했던 학자들은 과실비율을 정확하게 결정하는 것이 어렵기 때문에 제3자 배상원칙이 지켜지기 어렵고, 이로 인해 보상절차가 길어지고 소송으로 이어지

15) 단독과실이란 사고 당사자 중 일방에게 100%의 과실이 부과되는 것을 말하는데 후미추돌, 비보호 좌회전 중 발생한 사고 등에서 관측되는 경우가 빈번함. 미국의 사례는 State Farm에서 보상업무를 담당했던 전문가와의 인터뷰 내용을 기반으로 작성하였음.

16) Conrad, Alfred, F., James N. Morgan, Robert W. Pratt, Charles E. Voltz, and Robert L. Bombaugh(1964), "Automobile Accident Cost and Payment", *University of Michigan Press*.

17) Rubenstein, David, M.(1972), "The Problem of Delay in Tort Recovery and the British Interim Payment Scheme", *The University of Chicago Law Review*, Vol. 39 Issue. 4.

는 경우가 빈번하기 때문에 과다한 사회적 비용이 지출된다고 주장하고 있다. 1970년 메사추세츠가 최초로 노-폴트 제도를 도입하였고 1976년까지 26개 주가 노-폴트 제도를 도입하였다. 그리고 26개 주 가운데 3개 주는 배상책임제도와 노-폴트 제도 가운데 하나를 선택할 수 있도록 허용하였다. 노-폴트 제도 도입에 따른 기대효과로 가장 빈번하게 인용된 점은 과실비용 결정에 따른 비용을 억제할 수 있기 때문에 보험료 부담이 줄어든다는 점이었으나, 1980년대 중반까지 노-폴트 제도를 도입했던 주들의 자동차보험 비용은 자동차보험 제3자 배상 원칙을 유지했던 주들에 비해서 최대 50%까지 높았던 것으로 보고되었다. 그리고 노-폴트 제도를 도입 후 철폐했던 조지아, 코네티컷, 콜로라도의 경우 보험료가 10%에서 30%까지 감소한 것으로 분석되었다.¹⁸⁾

RAND(2010)¹⁹⁾ 보고서는 노-폴트 제도를 선택한 주의 의료비가 빠르게 증가한 원인을 규명하기 위해서는 추가적인 연구가 필요하지만 노-폴트 제도를 선택한 주에서 다음과 같은 공통적인 특징이 발견된다고 기술하고 있다. 첫째, 교통사고 환자를 치료한 병원은 환자의 건강보험에 의료비를 청구하기 전에 환자가 가입한 자동차보험 회사에 의료비를 청구하고 있다는 점, 둘째, 과실책임주의를 선택한 주에서 사업하는 건강보험회사들은 교통사고 환자들의 의료비 관리를 위한 시스템을 운영하고 있으나 노-폴트를 선택한 주에서 사업하는 자동차보험회사들은 효과적인 의료비 관리 시스템을 구축하지 못하고 있다는 점, 그리고 셋째, 건강보험회사들의 의료비 보상 한도가 노-폴트 상품을 제공하는 자동차보험회사들보다 신축적이라는 점 등이다. 이상의 특징을 요약하면 노-폴트 상품에서 보상하는 의료비를 자동차보험회사들이 효과적으로 관리하지 못하기 때문에 노-폴트 보상금액이 증가하고 이에 따라 보험료가 상승하는 것으로 보인다.

2014년 2월 기준으로 미국령 푸에르토리코를 포함한 13개 주가 노-폴트 제도를 운영하고 있으며 노-폴트 제도에서 파생되는 문제점을 해결하기 위해 다양한 정책적 노력을 기울이고 있다.²⁰⁾ 그리고 노-폴트 제도는 의료비 지급과 같은 당사자 보험(First

18) RAND(2010), "What happened to No-Fault Automobile Insurance?", Research Brief.

19) RAND(2010), "What happened to No-Fault Automobile Insurance?", Research Brief.

Party Insurance) 상품을 의무적으로 가입해야 하는 형태로 운용되고 있기 때문에 노-폴트 제도를 선택한 주에서도 자동차사고 과실비율을 결정한다.

나. 일본

1) 과실상계기준

일본에서는 1960년대 교통사고가 급격히 증가하면서 분쟁발생이 크게 증가하였고 이로 인해 교통사고 피해자들에 대한 보상이 지연되는 경우가 증가하였다. 이에 대응하여 신속한 판결을 통해 피해자를 구제할 목적으로 동경지방법원에 교통사고를 전담하는 4인의 판사로 구성된 민사 27부가 1962년에 설립되었다.²¹⁾ 그리고 법원의 교통사고 발생 책임과 손해에 대한 자의적인 판단을 억제하기 위해 「민사교통소송에 있어서의 과실상계율 등의 인정기준」이 동경지법 민사 27부 주도로 제정되었다.²²⁾

민사 27부는 먼저 교통사고 사실관계 확인 절차를 단순화하였다. 당시에는 검찰에 기소된 교통사고에 한하여 공개되던 경찰의 사고보고서를 과실상계에 사용할 수 있었다. 그러나 민사 27부는 검찰에 경찰의 모든 사고보고서 공개를 요청, 검찰에 기소되지 않는 사고에 대해서도 사실관계를 확인할 수 있게 되었다. 또한 전술한 바와 같이 경찰신고 의무화로 경찰이 작성한 사고보고서의 내용만을 기반으로 과실비율을 결정하게 되었다. 이러한 사실관계 확인 절차 단순화는 과실비율 결정과정에서 발생하는 증거 불확실성을 완화한 것으로 평가된다.

20) Insurance Information Institute에 따르면 플로리다, 하와이, 캔사스, 켄터키, 메사추세츠, 미시건, 미네소타, 뉴저지, 뉴욕, 노스다코타, 펜실베이니아, 푸에르토리코, 유타 등 13개 주가 노-폴트 제도를 유지하고 있음(<http://www.iii.org/issue-update/no-fault-auto-insurance>).

21) 분쟁 조정을 원활히 하기 위해 세 가지 방안이 고안되었는데, 첫째는 교통사고 피해자가 변호사의 도움 없이 소송을 제기할 수 있도록 관련 법률적 인프라를 확대한 방안, 둘째, 분쟁조정을 원활히 하기 위해 과실상계기준을 표준화하는 방안, 셋째, 분쟁 조정을 위한 대체기구를 설립하는 방안 등임. 두 번째 과실상계기준 표준화가 동경지법 민사 27부 주도로 제정되었음. 자세한 내용은 Tanase(1990)를 참조.

22) Foote, H. Daniel(1995), "Resolution of Traffic Accident Disputes and Judicial Activism in Japan", *Law in Japan* 19, pp. 23~31.

그리고 학계, 검찰, 판사, 변호사들로 구성된 연구 그룹을 결성하여 교통사고 처리 관련 법규를 정비하였고 연구 결과물을 공표하여 외부의 의견을 지속적으로 수렴하며 과실상계기준을 정립하였다. 일본의 과실상계기준은 경찰의 사고보고서에 기술된 사실에 근거하여 사고유형을 분류하고 각 사고유형에 대해서 사고 차량들에게 과실을 배분하고 있다.²³⁾ 이렇게 정립된 과실비율 인정기준은 일본 전국의 법원에서 사용되고 있다. 1974년 발간 이후 분쟁 건수는 1970년 2,300건에서 1977년 600건으로 감소하였는데 일본의 사례는 사고 상황에 대한 사실관계 확인과 자동차 사고 과실비율의 예측가능성 제고가 분쟁을 감소시킬 수 있는 방안이라는 점을 제시하고 있다.²⁴⁾

2) 과실비율 결정

대인사고의 경우 손해보험요율산출기구의 자동차배상책임보험(이하 ‘자배책’) 손해조사 사무소가 사고 상황, 손해액 등에 대한 조사를 한다. 그리고 보험회사들은 손해조사 사무소의 조사결과를 기반으로 과실비율을 결정하여 보험금을 지급한다. 대물사고의 경우에는 사고조사를 각 손해보험회사가 실시하는데, 일본의 경우 대인사고 비중이 높기 때문에 손해보험요율산출기구의 손해조사 사무소가 과실비율을 결정한다고 볼 수 있다.²⁵⁾ 과실비율의 결정은 경찰의 사고보고서와 손해조사 사무소의 조사내용을 기반으로 「민사교통소송에 있어서의 과실상계율 등의 인정기준」을 활용하여 결정된다.²⁶⁾

23) 사고유형에서 배분하고 있는 과실비율의 산출 근거는 찾기가 어려웠고 Tanase(1995)는 “다소 임의적인(in a sense arbitrarily)”이라고 평가하고 있음.

24) Foote(1995)는 교통사고 상황은 매우 특별하다고 생각할 수 있지만 유사한 사고를 분석하여 공통적인 사실유형(Fact patterns)을 분석하는 것이 과실비율 결정에 효과적이라고 주장함.

25) 손해보험요율산출기구는 손해보험요율산출 단체에 관한 법률을 바탕으로 설립된 법인으로 전국에 자동차손해배상책임보험 손해조사 사무소를 설치, 자배책보험(책임보험)의 손해조사를 실시하고 있음.

26) Tanase, Takao(1990), “The Management of Disputes: Automobile Accident Compensation in Japan”, *Law & Society Review*, Vol. 24 No. 3.

3) 과실비율 적용: 보험금 지급

일본 자동차보험 보험금 지급의 원칙은 과실비율에 따른 보험금 지급이다. 우리나라의 대인배상 I에 해당하는 책임보험에서는 과실비율을 어느 정도 반영하고 있고 책임보험 한도를 초과하는 교통사고 손해액은 임의보험(우리나라의 대인배상 II)에서 보상하는데, 민법 722조 2항에 따라 과실상계 후 보험금이 지급된다. 일본의 책임보험인 자배책보험이 발족했던 1956년에는 책임보험에서도 임의보험과 마찬가지로 엄격한 과실상계제도를 적용하고 있었다. 그러나 미국의 경우와 같이 과실상계에 시간이 소요되기 때문에 피해자의 신속한 구제가 어려워 ‘피해자 구제’라는 자배법의 입법 취지에 반한다는 문제점이 제기되었으나 교통사고 피해자의 과실비율이 높다는 점을 감안하여 사고책임을 부담해야 한다는 반론이 제기되면서 중과실감액제도가 1962년 도입되었다. 중과실감액제도는 피해자의 과실비율이 70% 이상일 경우 사망, 후유장애, 상해 보험금 지급 한도가 감액되는 제도이다. 사망과 후유장애 한도금액은 과실비율 70% 이상 80% 미만일 경우 20%가 감액되고 80% 이상 90% 미만일 경우에는 30%, 90% 이상 100% 미만일 경우에는 50%가 감액된다. 상해의 경우 피해자의 과실비율이 70% 이상일 경우 한도금액이 20% 감액된다. 손해배상 원칙에서 크게 벗어날 경우 고의로 사고를 유발하는 사기행위가 사회적으로 넓게 퍼질 위험성이 있어 손해배상 원칙을 어느 정도 유지할 필요가 있기 때문에 도입되었다.²⁷⁾

27) 「자동차손해배상보장제도에 대해」 일본 국토교통성 자동차국 보장제도 참서관실(2011. 9. 30), 「제2회 의료의질 향상을 위한 무과실보상제도 등에 관한 검토회의」 발표 자료 3.

다. 한국

1) 과실상계기준

가) 과실비율과 보험금 지급

우리나라의 자동차보험 과실상계는 “불법행위로 인한 손해의 발생 또는 확대에 피해자의 부주의가 가담된 경우 이를 참작하여 가해자의 책임을 제한하고 배상액을 감경하는 제도”이다.²⁸⁾²⁹⁾ 교통사고로 인한 손해배상 혹은 보험금 지급은 원칙적으로 과실비율을 적용한 후 이루어진다. 자동차보험표준약관에 따르면 과실비율은 별도로 정한 손해보험협회의 「자동차사고 과실비율 인정기준」에서 정한 바에 따라 적용된다. 그리고 사고유형이 인정기준에 없거나 적용이 곤란한 경우에는 판례를 참작하여 적용하고 소송이 제기된 경우에는 확정판결에 의한 과실비율을 적용하여 손해배상금액 혹은 보험금 지급액을 산정하고 있다.

나) 민법과 과실상계의 과실

과실상계에서의 과실은 불법행위 성립요건으로서의 과실과 달리 사회통념이나 신의성실의 원칙에 따라 공동생활에 있어 요구되는 약한 의미의 부주의를 의미한다. 반면 민법 불법행위에서 가해자 과실은 선량한 관리자의 주의를 결여하는 과실(추상적 경과과실)을 말한다.³⁰⁾ 민법 불법행위와 과실상계의 과실이 구별되어야 한다는 대법원

28) 손해배상(과실상계)재판실무편람, 법원행정처.

29) 민법 492조는 상계의 요건을 규정하고 있는데, “① 쌍방이 서로 같은 종류를 목적으로 한 채무를 부담한 경우에 그 쌍방의 채무의 이행기가 도래한 때에는 각 채무자는 대등액에 관하여 상계할 수 있다. 그러나 채무의 성질이 상계를 허용할 때는 그러하지 아니하다. ② 전항의 규정은 당사자가 다른 의사를 표시한 경우에는 적용하지 아니한다. 그러나 그 의사표시으로써 선의의 제삼자에게 대항하지 못한다.”라고 규정하고 있음. 과실상계에서 상계는 채권소멸원인으로서 상계가 아니며 당사자의 의사표시로서 이루어지는 것이 아님. 당사자의 주장이 없더라도 법원은 이를 직권으로 심리하여 가해자의 손해배상 범위를 정함에 있어 당연히 필요적으로 참작하는 것임; 손해배상소송실무(교통·산재), 서울중앙지방법원 교통·산재손해배상 실무연구회.

2005다 8125 판결은 민법과 과실상계에서 사용하는 ‘과실’에 대한 개념이 다르다는 점을 의미한다. 대법원 판례는 ‘불법행위 성립요건으로서의 가해자의 과실’과 ‘과실상계 사유로서의 피해자의 과실’을 구분해야 하며, 과실상계에서의 과실의 내용과 비율을 그대로 공동불법행위자로서의 과실의 내용과 비율로 삼을 수는 없다고 지적하고 있다.³¹⁾

2) 과실비율 결정

우리나라의 자동차사고 과실비율은 보험회사가 결정하는데 보험회사가 결정한 과실비율에 합의할 경우, 보험금을 지급받고 교통사고 처리가 종결된다. 그러나 합의하지 못할 경우, 과실비율 분쟁조정기구인 분심위가 과실비율을 조정하거나 소송으로 이어질 경우 법원에서 과실비율을 결정한다. 분심위와 보험회사가 과실비율을 결정하는 방식은 동일하지만 법원은 법원의 원칙에 따라 과실비율을 결정한다.

가) 보험회사의 과실비율 결정

대부분의 자동차사고 과실비율은 손해보험협회의 「자동차사고 과실비율 인정기준」에 따라 결정된다. 「자동차사고 과실비율 인정기준」은 일본 동경지법에서 1974년 작성한 「민사교통소송에 있어서의 과실상계를 등의 인정기준」을 토대로 작성한 것으로 1976년부터 사용하고 있다. 자동차사고 과실비율은 「자동차사고 과실비율 인정기준」에서 구분한 249개 도표에서 정한 차량 A와 차량 B의 기본과실에 각 도표에서 정의하는 수정요인을 가감하여 결정된다. 수정요소는 자동차관리법, 도로교통법

30) 불법행위는 “고의나 과실로 타인에게 손해를 가하는 위법행위”를 말하고 민법 제750조에서는 “불법행위를 한 자는 손해를 배상할 책임이 있다”고 규정하고 있음. 불법행위의 성립요건은 첫째, 고의·과실, 둘째, 책임능력, 셋째, 위법성, 넷째, 손해의 발생과 인과관계 등임. 과실상계의 요건으로는 (엄격한 의미 혹은 단순한 부주의로 인한) 주의의무 위반, 과실능력, 그리고 과실과 손해의 발생 사이에 인과관계가 있어야 함.

31) 이상덕(2011. 10. 27), “쌍방과실 교통사고 처리에 대한 제언”, 법률신문; 대법원 2005. 7. 8. 선고 2005다8125 판결 등 참조.

에 근거하여 정의되고 있는데 자동차와 자동차의 사고의 경우에 적용되는 수정요소는 <표 II-4>에서 제시되고 있다.

<표 II-3> 자동차사고 과실비율 인정기준 분류 현황

(단위: 건)

구분	도표번호	도표 수
자동차와 보행자의 사고	101-134	34
자동차와 자동차의 사고	201-256	56
자동차와 이륜차의 사고	301-396	96
자동차와 자전거의 사고	401-453	53
고속도로의 사고	501-510	10
합계	-	249

자료: 손해보험협회(2015. 8), 「자동차사고 과실비율 인정기준」.

<표 II-4> 자동차와 자동차의 사고에 적용되는 수정요소

수정요소	원칙	내용/근거법	과실(%)
대형차	우자 위험 부담 원칙	• 자동차관리법 시행규칙 별표 1	5 / ※
명확한 선진입	-	• 교차로에 우선 진입한 차량이 다른 차량보다 통행의 우선권이 있다 • 교차로(일시정지선)에서부터 충돌지점까지의 거리, 차량의 속도 등을 고려하여 결정한다	10
서행 또는 감속 불이행	도로교통법 제2조 28호	• 서행이란 운전자가 차를 즉시 정지시킬 수 있는 정도의 느린 속도로 진행하는 것이다 • 감속은 대략 제한속도의 1/2 전후를 의미한다 • 서행할 장소는 도로교통법이 정함. 교차로에 진입한 이후에는 서행의무가 없다	5 / 10
급좌(우)회전, 기좌회전 및 좌회전 금지위반	-	• 급좌회전은 직행차의 지근거리에서 좌회전하는 경우이다 • 기좌회전은 직행차가 교차로에 진입하는 시점에서 좌회전차가 좌회전을 완료하였거나 그에 가까운 상태를 말한다	10~30 / ※
소좌회전과 대좌회전	도로교통법 제25조	• 소좌회전은 교차로의 중심 내측에 다가서지 아니하는 좌회전으로서 중앙선을 물고 운전하는 경우 등을 말한다 • 대좌회전은 소좌회전의 반대 경우로 미리 진로 중앙으로 다가서지 아니하는 좌회전을 말한다	5~10 / ※

수정요소	원칙	내용/근거법	과실(%)
진로변경 금지장소	도로교통법 제22조	<ul style="list-style-type: none"> 진로변경이 안전표지로서 금지된 교차로, 터널 안, 다리 위, 도로의 구부러진 곳 등에서의 진로변경 중 사고 시에는 진로를 변경한 차마에게 과실을 가산한다 버스 전용차로 방향으로 진로변경사고는 전용차로 위반과 중복되므로 중복 가산하지 않는다 	10 / 20
전용차로 위반	도로교통법 제15조	<ul style="list-style-type: none"> 차종별 전용차로를 위반하여 차로변경 중 발생한 사고의 경우 전용차로를 위반한 각각 자동차에게 가산한다 노선버스 등 전용차로 운행차량이 전용차로를 이탈하여 타차로로 차로변경 중 일어난 사고도 동일하게 적용한다 	10
진로변경, 신호불이행 또는 지연	도로교통법 제38조 시행령 제21조	<ul style="list-style-type: none"> 진로변경 지점 30미터 이전(고속도로 100미터 이전)에서 진로변경 신호를 해야 한다 	10
교차로 정체 중 진입 (꼬리물기)	도로교통법 제25조 제5항	<ul style="list-style-type: none"> 신호기에 의해 교통정리가 행해지는 교차로에 들어가려는 모든 차는 진로의 앞쪽에 있는 차의 상황에 따라 교차로 내에 정지하게 되어 다른 차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 진입해서는 아니되며 이를 위반 시 가산요소로 수정한다 	10 / ※
현저한 과실	도로교통법 각호	<ul style="list-style-type: none"> 한눈팔기 등 전방주시의무 위반이 현저한 경우 도로교통법의 주취 한계 미달 음주운전 시속 10Km 이상 20Km 미만의 제한속도 위반 핸들 또는 브레이크 조작의 현저한 부적절 시각장애인, 지체장애인 횡단 시 일시정지 의무(도로교통법 제49조 제1항 제2호), 제3호(차량유리의 압도가 높은 경우), 제 10호(휴대전화 사용), 제11호(디지털미디어 상속 시청 행위) 야간에 전조등을 등화하지 않은 경우(도로교통법 제37조) 	5~10
중대한 과실	도로교통법 각호	<ul style="list-style-type: none"> 졸음운전 도로교통법 제43조(무면허운전 등의 금지), 제44조(음주운전금지)(이상 11대 중과실), 제45조(과로운전금지), 제26조 공동위험행위 금지 위반의 경우 시속 20Km 이상의 제한속도 위반, 마약 등 약물 운전 등(11대 중과실) 	10~20

주: ※ 표시된 수정요인의 과실비율은 차량의 속도, 접촉각도, 선진입 등에 따라 크게 달라질 수 있음.

수정요소는 확인된 사실에 기초하여 적용되고 최종 과실비율은 기본과실에 수정요소를 가감하여 차량별로 결정된다. 수정요소가 적용되는 해당 차량에는 가산 내지 감산을, 상대 차량에게는 감산 내지 가산을 하여 양자의 최종 과실비율 합계는 언제나 100%로 유지된다. 예를 들어 차량 A와 B의 기본과실이 40%, 60%로 정해진 사고가 발생하였고 차량 A가 서행 또는 감속을 이행하지 못했을 경우 차량 A의 과실비율은 기본과실 40%에 수정요소 5~10% 가산으로 45~50%로 결정되고 차량 B의 과실비율은 55~50%로 결정된다.

수정요소의 과실비율이 대부분 정해져 있지만 차량의 속도, 접촉각도, 선진입 등에 따라 크게 달라질 수 있는 부분이 ※ 표시되어 있다. 예를 들어 교차로 정체 중 진입(꼬리물기)의 경우 도로교통법 제25조 5항에서 “신호기에 의해 교통정리가 행해지는 교차로에 들어가려는 모든 차는 진로의 앞쪽에 있는 차의 상황에 따라 교차로 내에 정지하게 되어 있어 다른 차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 진입해서는 아니 되며 이를 위반 시 가산요소로 수정한다” 라고 규정하고 있는데 이 경우 10% 과실이 가산될 수 있고 차량의 속도, 접촉각도 등에 따라 가산요소가 10% 이상으로 결정될 수 있다는 의미이다. 그리고 현저한 과실과 중과실이 경합할 때는 중과실 수정요소만 적용한다.

나) 법원의 과실비율 결정

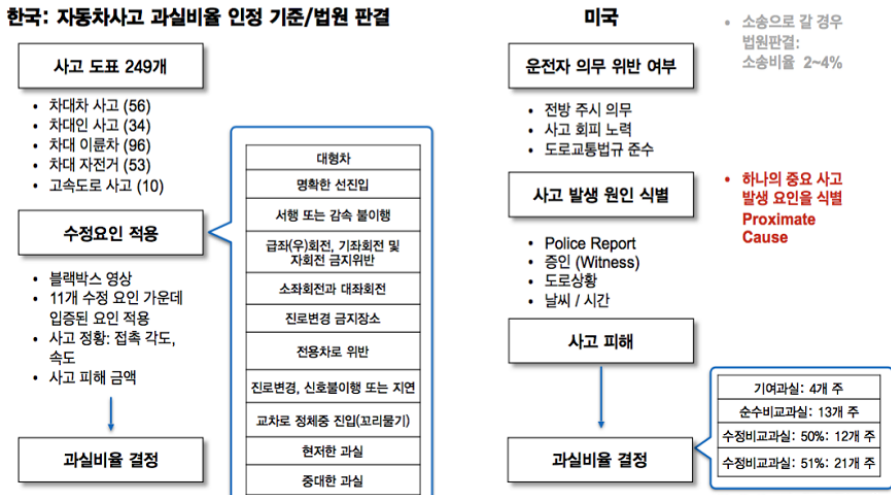
법원에서 과실비율을 결정할 때는 원칙적으로 민법에서 정의하는 과실상계 구성요소로서의 인과관계에 따라 결정된다. 과실상계 구성요인인 ‘인과관계’는 민법 불법행위에서 정의하는 인과관계를 준용하기 때문에 과실비율 결정 과정에서 미국과 같이 ‘조건’과 ‘진행과정’, 그리고 발생한 결과를 종합적으로 고려한다. 즉, 부주의 여부(도로교통법 위반 여부 등) 이 외에도 사고발생 시점의 도로상황, 날씨, 교통상황, 그리고 사고 운전자들의 진행 과정, 사고발생의 직접적 원인, 그리고 손해액을 고려하여 과실비율을 결정한다.³²⁾

32) 인과관계도 민법과 형법은 다소 상이하게 정의하고 있음. 형법상 과실범에 대한 처벌 근

다) 국가별 과실비율 결정 방식의 차이

과실결정 과정에서 찾아볼 수 있는 우리나라와 미국의 차이는 사고발생 원인으로 작용한 운전자의 의무 위반 사항을 식별하는 방식이다. 우리나라와 일본의 수정요소 적용과 유사한 것으로 생각되는데, 우리나라에서는 확인된 수정요소를 모두 적용하지만 미국의 경우에는 사고보고서에서 확인된 운전자의 의무 위반 여부 사항 가운데 사고발생 요인으로 작용한 의무 위반 사항(Proximate Cause)을 식별하여 가해자와 피해자를 구분한다. 그리고 사고보고서는 운전자의 의무 위반 사항뿐 아니라 도로상황, 날씨, 시간 등 사고정황을 종합적으로 판단하여 과실비율을 결정한다.

〈그림 II-2〉 미국과 우리나라의 과실비율 결정방식



주: 우리나라 법원의 과실비율 결정은 법원의 직권에 따름.

거는 불법상태까지의 행위의 악성보다는 중요한 법익의 침해라는 결과까지의 인과관계가 중요한 판단 근거임. 반면 민법의 인과관계는 행위자의 행동이 결과로 이어지는 사회적 기준에 따라 손해의 발생에 어느 정도 기여했는지를 중요하게 봄. 불법행위 결과에 대한 책임을 부과하기 위해서는 민법의 포괄적인 성격 때문에 인과관계에 있어서도 불법상태에 대한 전제조건 충족 이 외에도 결과에 상응하는 상당한 개연성이 추가적으로 필요함. 즉, 어떠한 조건이 객관적 관점에서 일반적인 진행과정을 통해 그러한 결과 발생을 초래하는 경우에 인과관계를 인정함.

일본과 우리나라는 과실비율 인정기준이라는 유사한 기준을 사용하고 있으나 사실관계 확인 측면에서 차이가 있다. 일본의 경우 교통사고 경찰신고가 의무화되어 있고 대부분 교통사고 상황 조사를 사고보고서에 기반하여 국가기관인 손해조사 사무소가 관할하고 있지만 우리나라의 경우 사고보고서 활용이 어렵고 보험회사 직원이 현장에 출동하거나 사고 당사자들의 주장에 근거하여 과실비율을 결정하고 있다.

3) 과실비율 적용: 보험금 지급

자동차사고 보험금은 과실비율을 반영하여 지급하는 것이 원칙이나 우리나라 자동차손해배상보장법에서는 치료관계비를 과실비율과 무관하게 상해등급 한도금액까지 대인배상 I 에서 지급하도록 규정하고 있다.³³⁾ 또한 자동차보험 표준약관은 과실비율에 따라 상제한 후의 부상보험금이 치료관계비보다 적을 경우에도 대인배상 I · II 에서 치료관계비를 전액 보상하도록 규정하고 있다. 반면 물적손해액은 결정된 과실비율에 따라 보험회사가 지급한다. 이는 민법상 손해배상책임 범위를 초과하더라도 책임보험금에 대한 청구권을 인정함으로써 자동차손해배상보장법의 목적인 ‘피해자의 신속하고 원활한 구제’를 달성하기 위한 것이다.³⁴⁾

4. 분쟁 조정

자동차사고 과실과 관련한 분쟁이 발생할 경우 우리나라, 일본, 미국 모두 소송으로 이어지거나 분쟁조정기구를 통해 분쟁을 조정하고 있다.

일본은 손해보험상담·분쟁해결 서포트 센터(이하 ‘손보 ADR센터’)를 운영하고 있다. 손보 ADR센터는 법령에 의거하고 금융청 장관이 지정한 국가 공인 분쟁해결기관이다. 일본의 ADR센터는 재판소에서 소송 대신에 알선·조정·중재 등의 당사자들

33) 자동차손해배상보장법 시행령 제3조 제1항 제2호.

34) 정우혁(2014), 「자동차손해배상보장법 시행령 제3조 제1항 제2호와 보험자들 사이의 보험자대위」, 『재판실무연구』, 광주지방법원, p. 21.

의 합의를 유도하는 방법이다. 변호사 등 중립적이고 공정한 제3자를 선임한다. 상담이나 클레임 분쟁 해결 수속에 필요한 비용은 원칙적으로 무료이나 통신비, 의견 청취를 위해 출석하기 위한 교통비, 숙박비 등 필요한 서류 취득 비용 등은 고객이 부담한다.

우리나라 자동차보험 과실분쟁은 손해보험협회 산하 분심위가 처리한다. 분심위는 2007년 4월 23일부터 15개 손해보험회사가 상호협정에 의해 공동운영하고 있는데 협정체결 근거는 보험업법 제125조와 금융감독위원회의 2007년 3월 30일 인가이다. 설립목적은 구상금분쟁소송의 예방을 통한 자동차보험금 신속지급 및 보험업계의 사업비 절감이다. 2천만 원 미만의 접수건은 대표 협의회에 접수되고 2천만 원 미만 건 가운데 합의되지 않은 건과 2천만 원 이상의 접수건은 변호사 2인으로 구성된 소심의위원회에서 심의한다. 소심의위원회에서 합의되지 않은 건은 전원 심의위원회에서 심의하고 최종 결정된다. 최종 결정에 대해 청구인과 피청구인이 합의하는 경우 심의건은 종결되고 합의하지 않는 경우에는 법원 소송으로 이어진다.

미국의 경우 1926년 설립된 비영리 중립단체(Non Profit Neutral)인 미국중재협회(American Arbitration Association)가 자동차보험 보험금지급 관련 분쟁을 조정하고 있다. 미국중재협회는 자동차보험 이 외에도 생명보험, 건강·장애보험, 손해보험(Property and Casualty), 노-폴트(No Fault) 자동차보험, 무보험 자동차사고 분쟁 등 다양한 분쟁을 중재하고 있다. 각 주의 보험감독기관들은 보험회사의 불공정한 판매 및 보상 처리 조정을 중재하는 역할을 갖고 있지만 분쟁조정기구가 보다 신속하고 합리적으로 분쟁을 처리하고 있기 때문에 분쟁조정기구의 역할은 커지고 있다.³⁵⁾

35) Roeder, C. B.(2013), "Reforming Consumer-Insurer Dispute Resolution in the Auto Insurance Industry", *J. Bus. & Sec. L.*, 14, p. 151.