

Lv.4 자율주행자동차 보험제도 관련 법 개정 방안에 관한 연구

김규현* · 기승도** · 윤영한***

A Study on the Amendment of the Act on the Lv.4 Autonomous Vehicle Insurance System

Gyu-Hyun Kim*, Seung-Do Ki**, Young-Han Youn***

Key Words: Lv.4 Autonomous vehicle(4단계 자율주행자동차), Automobile damage compensation guarantee act(자동차손해배상 보장법), Autonomous vehicle act(자율주행자동차법), Automatic driving system(자율주행 시스템), Autonomous driving supervisor(자율주행감독자)

ABSTRACT

In this study, it was proposed to apply the existing driver liability and compulsory automobile insurance system applied to general cars and Level 3 automated vehicles in relation to the responsibility of autonomous driving, ensuring safety, and strengthening accident liability, and to establish a definition of an autonomous driving supervisor who remotely supports autonomous driving and to purchase liability insurance. In addition, in the case of an autonomous vehicle accident caused by the intentional or negligent act of the autonomous driving supervisor, an amendment was proposed to allow insurance companies to compensate for damages to the person legally liable for damages, and an amendment to define the autonomous driving supervision insured and add it as an insured.

1. 서론

국토교통부는 2020년 4월 「자동차손해배상 보장법」(이하 ‘자배법’이라 한다)을 개정하여 조건부 자동화(Conditional Automation)인 3단계(Lv.3) 자율주행자동차에 대해서도 기존 일반자동차의 운행자책임 및 자동차 의무보험 체계를 동일하게 적용하고, 자율주행자동차의 결함으로 인해 발생한 사고로 인적 또는 물적 피해에 대해 보험회사 등이 피해자에게 보험금등을 지급한 경우에는 보험회사 등은 손해배상책임이 있는 자에게 그 금액을 구상할 수 있도록

하였다(제29조의2).⁽¹⁾ 이에 따라, 자율주행 관련 결함인 경우 제작사뿐만 아니라 자율주행 소프트웨어 제공자, 자율주행에 필요한 정보 제공자 등에 대한 손해배상책임이 인정될 수 있다.

국토교통부는 자동차와 도로에 관련된 현행법에 자율주행자동차 상용화에 관련하여 「자동차관리법」에 자율주행자동차의 개념 정의와 시험·연구를 위한 임시운행 허가 제도를 마련하였으며, 또한 2020년 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」(이하, “자율주행자동차법”)을 바탕으로 한 자율주행자동차의 시범운행지구 지정 등 여러 특례 조항들을 마련하였다. 2021년에는 「도로교통법」에서 자율주행시스템, 자율주행자동차, 운전제에 대한 정의 규정을 신설하고, 자율주행자동차 운전자 준수사항 및 그 위반에 대한 처벌 근거 등이 개정되었다.

* 한국자동차안전학회 부설연구소 수석전문위원

** 보험연구원 수석연구원

*** 한국자동차안전학회 부설연구소 소장

E-mail: kncap@hongik.ac.kr

국토교통부가 2021년 발표한 '자율주행차 규제혁신 로드맵 2.0'⁽²⁾과 2022년 9월 19일 발표한 '모빌리티 혁신 로드맵'⁽³⁾에 따르면 2025년 고도 자동화(High Automation)인 4단계(Lv.4) 자율주행의 버스·셔틀, 2027년 4단계 자율주행 승용차의 상용화가 전망된다.

우리나라의 경우, 3단계 자율주행자동차의 상용화를 위한 법적 기반이 마련되어 있지만, 4단계 이상의 운전자가 없는 자율주행자동차의 일반도로 운행을 위한 법적 근거는 미비한 상태이고, 자율주행기술이 발전에 대응하여 상용화 단계에 필요한 구체적인 사항들은 입법을 통해 개정이 요구되는 시점이다. 특히, 4단계 이상의 자율주행 단계에서는 기존의 운전자가 존재하지 않을 수 있으므로 사고방지를 위하여 자율주행의 안전 운행을 지원하거나 사고 발생 시 조치를 위한 법적 장치 마련이 필요하다.

이와 관련하여 개정 독일 「도로교통법(Straßenverkehrsgesetz)」이 4단계 이상의 운전자가 없는 자율주행자동차에 대해 원격으로 운전 등을 지원하는 기술감독관(Technischen Aufsicht) 제도 도입을 통해 주행의 안전성 보장을 제고하였고,⁽⁴⁾ 이와 유사한 개념으로 개정 일본 도로교통법은 특정자동운행에 관여하는 주체들의 역할을 구분하여 안전 운행을 도모토록 한 점은⁽⁵⁾ 우리나라에서의 법·제도 마련에 참고할 만하다.

본 연구에서는 자율주행의 책임 주체, 안전성 확보와 사고 책임 강화와 관련하여 일반자동차 및 3단계 자율주행자동차에 적용되고 있는 기존의 운행자책임 및 자동차의무보험 체계를 4단계 이상 자율주행자동차에 대해서도 동일하게 적용할 수 있는지를 분석하고, 자율주행을 원격으로 지원하는 관여자에 대한 검토를 통해 기존 운전자가 맡고 있던 운전 관련 책임을 대체할 수 있는 보험제도 등 관련 개정 방안을 제시하고자 한다.

2. 자율주행자동차 원격 지원 제도

2.1. 독일 자율주행자동차 원격 지원 제도

독일은 2017년에 도로교통법을 개정하여 고도 자동화 운전기능을 갖춘 3단계 및 4단계 자율주행자동차의 운행을 허용하였으나, 사고 시 법적 책임이 '운전자'의 개념을 전제로 하고 있어 무인 자율주행 등 4단계 자율주행에는 한계가 있었다.

이에 독일은 2021년에 운전자가 없는 자율주행 기능을 가진 자동차에 대한 정의 및 운행 요건을 규정하고, 무인 자율주행자동차 운행 관련 책임 주체로 기술감독관

(Technischen Aufsicht)이 새롭게 도입된 개정 도로교통법과 무인 자율주행자동차의 경우 의무보험의 피보험자 범위에 기술감독관이 포함된 개정 자동차 의무보험법(Pflichtversicherungsgesetz)이 시행되었다.⁽⁶⁾ 즉, 무인 자율주행자동차 운행 관련 책임 주체로 기술감독관과 제작사가 추가되었다.

개정 독일 도로교통법상 기술감독관은 유사시 자율주행자동차의 제어권을 갖는 자연인으로서, 자율주행 기능 관련 신호를 분석하고 판단하여 자율주행 기능의 활성화나 비활성화 여부 결정과 상황에 따라 교통안전대책을 시행하고, 피해 발생 가능성이 있어 자동차가 위험 최소화 상태로 전환하였을 경우, 즉시 자동차 안의 탑승객에게 연락을 취하고 교통안전을 위해 필요한 대책을 시행하여야 한다(제1f조 제2항).

또한, 개정 도로교통법은 의무보험의 피보험자 범위에 기술감독관을 추가하여 기술감독관의 과실 등으로 인한 사고 시에도 자동차보험에서 보상이 이루어질 수 있도록 하였다.

2.2. 일본 자율주행자동차 원격 지원 제도

일본은 2019년에 도로교통법을 개정하여 3단계 자율주행자동차의 운행을 허용하였으나 4단계 이상 자율주행자동차에 대해서는 대응하지 못한다는 한계가 있었다.

이에 일본은 2022년 도로교통법 개정을 통해 특정자동운행(特定自動運行)에 대해 정의하고, 특정자동운행 허가제, 특정자동운행종사자의 책임 등을 규정하였다. 여기서, 특정자동운행은 도로에서 자율주행장치를 사용하여 자동차를 운행하는 것으로, 그 장치의 조작자가 있는 경우는 제외된 것이다. 특정자동운행은 운전의 정의에서 제외함으로써 3단계 이하의 운전과 4단계 이상의 운행을 구별하고, 운전자가 없는 무인자동차주행을 하는 자에게는 운전자에게 부과되고 있는 도로교통법상 의무가 즉시 부과되지 않도록 하였다.

개정 도로교통법은 특정자동운행주입자가 원격으로 배치되는 경우, 특정자동운행주입자는 자동운행장치의 작동 상태를 특정자동운행 중 점검하고, 해당 자동운행장치에 이상이 있다고 판단하는 즉시 해당 운행의 종료를 위한 조치를 취해야 한다. 특정자동운행이 종료된 경우 경찰관에 의한 조치 또는 명령이 이루어지고 있는지 여부와 교통사고 발생 여부를 확인하고(제75조의 21) 교통사고 발생 시 조치 등을 취하도록 규정하고 있다.

2.3. 영국 자율주행자동차 원격 지원 제도

영국은 2018년 제정된 ‘자율주행 및 전기자동차 법 (Automated and Electric Vehicles Act, AEV Act)’ §2에 따라 자동차보험에 가입된 자율주행차에 의해 사고가 발생하는 경우 3단계뿐만 아니라 4단계에 대해서도 보험회사가 손해를 배상하도록 하고 있다. 영국 도로교통법상 자동차보험 가입 의무자는 User(운전자)이고, 3단계 자율주행자동차는 운전석 탑승자인 User-in-charge(운전준비자)가 자동차보험에 가입해야 한다.

2022년 법률위원회(Law Commission)가 발표한 최종 보고서에서 No user-in-charge Vehicle(운전자 또는 운전준비자가 없는 자율주행차)의 경우 운영자(Operator)를 두도록 하고 보험가입 의무를 부담하는 방안을 제안하였다.⁽⁷⁾

2.4. 미국 자율주행자동차 원격 지원 제도

미국은 3단계뿐만 아니라 4단계 자율주행자동차의 경우도 운행기준 및 보상기준은 각 주에서 정하므로, 각 주 법제의 통일성을 기하기 위해 2019년 통일법위원회(ULC) 산하의 자율주행 입법위원회(Automated Operation of Vehicles Act Committee)는 ‘차량의 자율주행에 관한 법률 표준안(Uniform Automated Operation of Vehicles Act)’을 발표하였다. 총 12개의 조문으로 구성된 표준 법안에서 자율주행 제공자(Automated Driving Provider; ADP)에게 도로교통법을 준수하게 하고, ADP가 관리하는 자율주행차(Associated Automated Vehicle; AAV)가 교통법규를 위반한 경우 ADP가 책임지도록 하였다(법률 표준안 §9).⁽⁸⁾

법률 표준안은 ADP로 하여금 자율주행차의 운전자 혹은 운행자로서 AAV가 유발한 사고에 대한 책임을 담보하는 책임보험에 강제로 가입하게 하는 방안과 주 정부가 개입하지 않고 시장원리에 의해 해결하도록 하는 2가지 방안이 논의되어, 대기업인 ADP가 보험가입 여부를 스스로 결정하도록 하는 방안이 가능하다는 견해가 제시되고 있다.⁽⁹⁾

3. 자동차사고 책임법제 및 보험제도 현황

3.1. 자동차사고 민사책임주체

현행 우리나라의 자동차사고 책임주체는 운전자, 운행

자, 보유자, 소유자로 나눌 수 있다. 운전자는 자동차를 직접 운전하는 자로, 주변 상황에 따라 적절하게 차량을 제어할 의무를 부담한다. 운전자는 과실책임 원칙이 적용되는 민법상 불법행위책임을 지며, 자신의 고의·과실로 운전상 주의의무를 위반하여 사고를 일으킨 때에 손해배상 책임을 부담한다.

운행자는 자배법상 자동차에 대해 운행지배와 운행이익을 갖는 자이다. 운행이란 자동차를 그 용법에 따라 사용·관리하는 것이며, 운행지배는 운행 여부 및 방식을 결정하고 목적지와 경로를 설정할 수 있는 권한을 갖는 것이라고 볼 수 있다. 운행이익은 자동차의 운행으로부터 직·간접적 이익을 얻는 것을 의미한다. 자동차의 운행에 대해 운행이익과 운행지배를 갖는 자는 자배법상 운행자가 되며, 운행자가 자동차사고에 대해 부담하는 책임을 운행자 책임이라 한다.

보유자는 자동차의 소유자나 자동차를 사용할 권리가 있는 자로서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자를 의미한다. 자동차에 대해 법률상 소유권을 갖는 자를 의미하는 소유자보다 넓은 개념으로, 소유자가 아닌 자도 보유자가 될 수 있다. 보유자는 자배법상 자동차보험 가입 의무를 부담하고, 자동차 관리상 하자로 손해 발생 시 손해배상 책임을 부담한다.⁽¹⁰⁾

자배법상 운전자는 다른 사람을 위하여 자동차를 운전하거나 운전을 보조하는 일에 종사하는 자이다.

민법상 불법행위책임과 자배법상 운행자책임의 차이점은 민법상 운전자책임은 운전자의 주의의무 위반을 요건으로 하는 과실책임인 반면, 자배법상 운행자, 보유자, 소유자의 책임은 자동차에 대한 지배와 권한을 요건으로 하는 무과실책임⁽¹¹⁾으로 손해를 발생시킨 특정인에게 고의나 과실 여부와 상관없이 법률상 손해배상책임을 지도록 하는 것이다.

3.2. 배상책임법제

우리나라의 배상책임법제에서 민법은 과실책임 원칙이 적용되는 불법행위책임이다. 누군가의 귀책 사유로 인해 발생한 자동차사고는 일종의 불법행위로서, 원칙적으로 불법행위에 관한 사항은 민법 제750조~제760조 규정이 적용된다.⁽¹²⁾ 민법상 불법행위법의 책임 주체는 불법행위를 한 자이다. 따라서 고의나 과실로 사고를 일으킨 운전자는 손해배상책임을 부담한다(민법 제750조). 사용자는 자신의 피용자가 업무와 관련하여 운전을 하던 중 사고를 일으킨 경우 배상책임을 부담한다(민법 제756조). 민

법상 불법행위 규정에 따라 손해배상책임을 지는 주체는 주로 운전자나 운전자의 감독자·사용자이다.

배상책임 관련 자배법은 제3조에서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자, 즉 운행자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다고 규정하고 있다.

3.3. 의무보험제도

의무보험은 대인 및 대물사고에 대해 모두 적용된다. 자배법은 대인사고에 대한 의무보험을 책임보험이라 하고, 자동차보험약관에서는 이를 대인배상이라 한다. 대물사고에 대한 의무보험은 별도의 명칭이 없고, 보험약관에서도 의무보험 및 임의보험을 대물배상이라는 단일한 담보로 취급하고 있다.⁽¹³⁾

3.4. 제조물책임

자동차사고가 자동차의 결함으로 인해 발생한 경우 자동차 제작사는 제조물책임법에 따라 그 손해를 배상할 책임을 부담한다. 제조물책임은 성립요건, 입증책임, 면책사유, 손해배상 범위 등에서 자배법상 운행자책임과는 차이가 있다. 제조물책임이 성립되기 위해서는 결함의 존재 및 결함과 사고 사이의 인과관계가 인정되어야 한다. 입증책임은 피해자 측이 부담하는데, 결함과 인과관계 모두 입증에 매우 어렵다.

결함 및 인과관계를 입증하더라도 제조업자가 면책될 수 있는 사항으로, 제조업자는 공급 당시 법령에서 정한 기준을 준수하였거나, 당시 과학기술의 수준으로 결함의 존재를 발견할 수 없었던 경우 결함이 있다 하더라도 면책된다.⁽¹⁴⁾

이처럼 제조물책임은 요건의 엄격성, 입증의 곤란성, 폭넓은 면책 가능성, 배상 범위 및 기간의 제한으로 인해 신속하게 피해자를 구제하는 것이 필요한 자동차 또는 자율주행자동차의 배상책임 범리로서는 적합하지 않다고 할 수 있다.

4. 4단계 자율주행차 보험제도 관련 개정 방안

4.1. 4단계 자율주행차사고 손해배상 방식

사고로 인한 손해배상에서 무인 자율주행차를 포함하는 4단계 자율주행차 운행 중 사고가 발생하는 경우 주행

시스템에 대해 잘 알지 못하고 이를 통제하거나 관리할 수 없는 개인 소비자에게 책임을 지도록 하는 것이 타당한지에 대하여 검토하였다.

자율주행차사고가 발생했을 때 책임을 부담하는 자는 소유자, 운전자 또는 운전자의 역할을 대신하는 새로운 책임자, 그리고 그 밖에 책임이 있는 자들이다. 운전자책임에서 운전자가 부담하는 손해배상책임에는 과실책임 원칙이 적용된다. 그런데, 레벨4 이상의 자율주행차 운전자는 원칙적으로 운전에 관한 주의의무를 부담하지 않으므로 자율주행모드에서 발생한 사고에 대해 운전자의 손해배상책임이 성립되기는 어렵다.

자율주행 오류로 사고가 발생한 경우 자율주행이 담당하는 것은 ‘운전’이지 ‘운행’이 아니므로 이를 제공한 제작자 등에게 ‘운행’에 대한 책임을 귀속시킬 수는 없다. 즉 인간 운전자에게 운전업무를 맡긴 운행자와 자율주행 기능에 운전업무를 맡긴 운행자가 법적 책임을 지게 되는 것이 타당하다 할 수 있다. 책임 귀속의 근거가 행위로서의 ‘운전’이 아닌 권한과 이익으로서의 ‘운행’ 또는 ‘보유’이기 때문에 4단계 자율주행차사고에 대해서도 기존의 책임법제를 통한 대응이 가능하다.

또한, 무인자율주행 등 운전자의 역할을 대신하는 자율주행감독관의 경우, 운행을 지배하고 있지만 운행지배의 대가로 보유자 등으로부터 받는 일정 수당이 운행이익으로 보기 어려우므로 보유자의 지위에 있지 않다고 판단된다.

독일 도로교통법상 보유자책임, 일본 자배법상 운행공용자책임이 3단계는 물론 4단계에 대해서도 특별한 변경 없이 적용한 것은 그러한 책임들이 사실상 소유자(보유자)에게 부과되는 책임이기 때문이다.

그러므로, 소유자(보유자)는 자동차에 대한 운행지배와 운행이익이 인정되는 한 그 자동차에 사고에 대한 손해배상 책임을 부담하는 것이 타당하므로 현행 운행자책임 방식을 그대로 유지하는 것을 제시하고자 한다. 다만, 소유자가 1차적 책임을 부담하지만 자율주행자동차사고조사위원회의 사고원인 규명과 구상절차 등을 통해 실제 책임있는 자가 피해를 보상하게 함으로써 손해의 공평한 배분을 도모할 수 있다.

4.2. 자율주행자동차 원격 지원 제도 관련 개정 방안

운전자의 탑승이 요구되지 않는 무인 자율주행에서 운전자의 역할을 부분적으로 대체하는 새로운 책임 주체(가칭 ‘자율주행감독자’)의 등장이 예상되며, 이러한 책임 주체 도입을 통하여 4단계 자율주행자동차 상용화를 위한

Lv.4 자율주행자동차 보험제도 관련 법 개정 방안에 관한 연구

방안 마련이 필요하다.

4단계 자율주행자동차는 자율주행감독자를 의무적으로 두도록 규정하고, 자율주행감독자는 자율주행차의 운행상태를 점검하고 유사시 원격으로 자율주행차를 통제하여 탑승자 및 다른 교통참여자들의 안전을 확보하는 의무를 부담하는 것을 제안하고자 한다.

그런데, 자율주행감독자는 차량의 운전과 운행기준에 따른 주의의무를 부담하게 되며, 자신의 과실 등으로 사고 발생 시 피해자에게 손해배상책임을 지는 것이 타당하므로 이를 보험에서 담보하는 것이 필요하다. 현행 책임보험 가입 주체는 자동차 보유자이며, 자율주행감독자는 보유자가 아니므로 책임보험을 통한 피해자 보상은 할 수 없다. 즉, 자율주행감독자의 과실책임을 자동차계약자가 본인의 보험으로 담보하고 보험료도 계약자가 부담하는 형태가 되어 불합리하므로, 배상책임보험에 가입하게 하는 방안이 필요하다.

이에 따라, 무인 자율주행차 운행에 관여하는 자율주행감독자가 부담하는 손해배상책임도 자동차보험에서 담보될 수 있도록 Table 1과 같이 자율주행자동차법 제2조에서 자율주행감독자 정의를 신설하고 제19조에서 의무보험에 가입하도록 개정안을 제시하였다. 향후, 자율주행감독자의 법적 지위, 세부적 역할과 책임의 범위 등을 하부 규정에서 명확히 하는 것이 필요하다.

Table 1 Amendment of autonomous vehicle act

현행	개정안
제2조(정의) 1-11. (생략) (신설)	제2조(정의) 1-11. (현행과 같음) 12. “자율주행감독자”란 자율주행차의 안전한 운행을 위해 자율주행차의 운행상태를 점검하고, 유사시 원격으로 무인 자율주행차를 통제하여 탑승자 및 다른 교통참여자들의 안전을 도모하는 자를 말한다.
제19조(보험 가입 의무) 시범 운행지구에서 (이하 생략) (신설)	제19조(보험 가입 의무) ① 시범운행지구에서 (좌동) ② 자율주행감독자는 자율주행자동차 운행으로 인해 발생할 수 있는 인적·물적 손해를 배상하기 위하여 대통령령으로 정하는 책임보험에 가입하여야 한다.

또한, 손해배상책임을 규정하는 자배법 제29조의2(자율주행차사고 보험금등의 지급 등)에서 자율주행감독자

의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 자율주행차사고에 대하여 보험회사 등이 법률상 손해배상책임이 있는 자에게 그 금액을 구상할 수 있도록 Table 2와 같이 개정안을 제시하였다.

Table 2 Amendment of Automobile damage compensation act

현행	개정안
제29조의2(자율주행자동차 사고 보험금등의 지급 등) 자율주행자동차의 결함으로 인하여 (이하 생략) (신설)	제29조의2(자율주행자동차 사고 보험금등의 지급 등) ① 자율주행자동차의 결함으로 인하여 (좌동) ② 자율주행자동차의 결함으로 인하여 발생한 자율주행자동차 사고 또는 자율주행감독자의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 자율주행자동차 사고로 다른 사람이 사망 또는 부상하거나 다른 사람의 재물이 멸실 또는 훼손되어 보험회사등이 피해자에게 보험금등을 지급한 경우에는 보험회사등은 법률상 손해배상책임이 있는 자에게 그 금액을 구상할 수 있다. 다만, 안전관리자를 사용하여 그 사무에 종사하게 한 사용자가 안전관리자 선임 및 그 사무감독에 상당한 주의를 하지 않은 때(상당한 주의를 하여도 손해가 있을 경우는 제외)는 보험회사등은 그 사용자에게 그 금액을 구상할 수 있다.

Table 1의 개정 자율주행자동차법을 근거로 자율주행감독자가 배상책임담보 즉, 타인에 대한 사상, 타차 파손 등에 대해 보상금 청구 주체가 되기 위해 Table 3과 같이 자동차보험 표준약관 제2조에서 자율주행감독피보험자를 정의하고 제4조와 제7조에서 피보험자로 추가하는 것을 개정안을 제시하였다.

5. 결 론

4단계 자율주행자동차의 상용화 단계에 필요한 보험제도 관련 자율주행자동차사고 손해배상 방식과 자율주행자동차 원격 지원 제도 관련 법 개정 방안을 다음과 같이 제시하였다.

Table 3 Amendment of standard terms and conditions of automobile insurance

현행	개정안
제1조(용어의 정의) 1-12. (생략) 13. 피보험자: (이하 생략) 가-마. (생략) (신설)	제1조(용어의 정의) 1-12. (좌동) 13. 피보험자: (좌동) 가-마. (좌동) 바. 자율주행감독피보험자: 다른 피보험자(기명피보험자, 사용피보험자를 말함)를 위하여 자율주행차의 안전한 운행을 위해 무인자율주행차의 운행상태를 점검하고, 유사시 원격으로 무인자율주행차를 통제하여 탑승자 및 다른 교통참여자들의 안전을 도모하는 자를 말한다.
제4조(피보험자) 「대인배상 I」에서 피보험자라 함은 (이하 생략) 1-5. (생략) (신설)	제4조(피보험자) (좌동) 1-5. (좌동) 6. 자율주행감독피보험자
제7조(피보험자) 「대인배상 II」와 「대물배상」에서 피보험자라 함은 (이하 생략) 1-5. (생략) (신설)	제7조(피보험자) (좌동) 1-5. (좌동) 6. 자율주행감독피보험자

- 1) 4단계 자율주행자동차 운행 중 사고가 발생하는 경우, 소유자(보유자)는 자동차에 대한 운행지배와 운행이익이 인정되는 한 그 자동차에 사고에 대한 손해배상 책임을 부담하는 것이 타당하므로 현행 운행자책임 방식을 그대로 유지하는 것을 제시하였다.
- 2) 운전자가 없는 4단계 자율주행자동차에 대해 원격으로 안전 운전 등을 지원하는 자율주행감독자(가칭) 정의 신설을 제안하였다.
- 3) 자율주행감독자의 과실책임을 자동차계약자가 본인의 보험으로 담보하고 보험료도 계약자가 부담하는 형태가 되어 불합리하므로, 자율주행감독자가 배상책임보험 가입하도록 하는 방안을 제시하였다.
- 4) 자율주행감독자의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 자율주행차사고에 대하여 보험회사 등이 법률상 손해배상책임이 있는 자에게 그 금액을 구상할 수 있도록 하는 방안을 제시하였다.
- 5) 자율주행감독자가 배상책임담보 즉, 타인에 대한 사상, 타차 파손 등에 대해 보상금 청구 주체가 되기 위해 자동차보험 표준약관에서 자율주행감독피보험자를 정의하고 피보험자로 추가하는 것을 제시하였다.

본 연구는 4단계 무인 자율주행 등에 따른 사고 발생 시 책임 주체를 명확히 하고 안전성 확보에 기여할 것으로 기대되며, 향후 자율주행을 원격으로 지원하는 자율주행 감독자의 세부적인 역할과 범위 등을 정하는 연구가 필요한 것으로 판단된다.

후 기

이 논문은 2023년도 정부(국토교통부)의 재원으로 국토교통과학기술진흥원(KAIA)의 지원을 받아 수행된 연구임(RS-2021-KA162419), 자율주행기술개발혁신사업).

참고문헌

- (1) 국토교통부, 2022, “자동차손해배상 보장법,” 제29 조의2.
- (2) 국토교통부, 2021, “자율주행차 규제혁신 로드맵 2.0,” 국토교통부 보도자료.
- (3) 국토교통부, 2022, “모빌리티 혁신 로드맵,” 국토교통부 보도자료.
- (4) 독일 디지털 및 교통부(Bundesministerium für digitales und Verkehr), 2021, “도로교통법(StVG)”.
- (5) 일본 경찰청, 2022, “도로교통법,” 제2조 제17의2호.
- (6) 독일 디지털 및 교통부(Bundesministerium für digitales und Verkehr), 2021, “의무보험법(PfVVG)”.
- (7) 영국 법률위원회(Law Commission), 2019, “최종 보고서,” pp. 3~15.
- (8) 미국 자율주행 입법위원회(Automated Operation of Vehicles Act Committee), 2019, “차량의 자율주행에 관한 법률 표준안”(Uniform Automated Operation of Vehicles Act),” §2(8)~(9).
- (9) 이중기, 황창근, 2019, “자율주행차의 운전자는 누구인가? - 자율주행시스템(ADS)에 의한 운전행위와 그에 대한 ADS Entity의 민사적, 행정적 책임-,” 홍익법학 제20권 제3호, pp. 363.
- (10) 국토교통부, 2022, “자동차손해배상 보장법,” 제2조-제5조.
- (11) 황현아, 손민숙, 2023, “자율주행차사고 책임법제 및 보험제도: 레벨4 주요국 제도 비교를 중심으로,” pp. 26.
- (12) 행정안전부, 2023, “민법,” 제758조-제760조.
- (13) 국토교통부, 2020, “자동차보험 표준약관,” pp. 12~13.
- (14) 법무부, 공정거래위원회, 2018, “제조물책임법,” 제4조 제1항.