보험연구원 Korea Insurance Research Institute

보 도 자 료

보도	2017. 11. 2(목) 10:20부터	배포	2017. 11. 1(수)

책임자	금융전략실 조재린 실장(3775-9034)	작성자	황현아 연구위원(3775-9047)	
		홍보담당	변철성 수석역(3775-9115)	총 7매

자율주행차, "혁신성장과 4차 산업혁명 핵심 산업"

국내외 석학 · 전문가 300명 한 자리에…국제컨퍼런스 열려

□ **보험연구원**(원장 한기정), **손해보험협회**(회장 장남식)와 **교통안전공단**(이사장 오영태)이 공동 주최하고 **국토교통부**(장관 김현미)가 주관하는 **「자율주행차 융·복합 미래포럼」 국제컨퍼런스**를 11월 2일(목) 오전 10시 20분부터 조선호텔 그랜드볼룸에서 개최함

○ **자율주행차 융 · 복합 미래포럼**은 **자율주행차 상용화**에 필요한 **법령 · 인프라, 사회적 이슈, 수용성 제고방안** 등에 대해 각계 **전문가**들의 견해를 수렴하는 자율주행차 관련 **민 · 관 · 학 · 연 협의체**임

* 정부부처 및 60여 개 기관의 107명의 전문가로 구성되어 있으며 '16. 6. 발족

○ 이번 국제 컨퍼런스에서는 **제4차 산업혁명**의 한 분야인 **자율주행차**에서부터 **유관분야로의 파급효과**까지 **광범위한 주제**가 다루어질 예정임

○ 연사들은 **한 · 미 · EU**와 **국제기구**의 **전 · 현직 정책 담당자, 기술개발 · 연구자, 법률 및 보험 전문가** 등 각 분야에서 **풍부한 경험**을 갖춘 **전문가**들로 구성됨

□ **기조연설**에서는 자율주행 시대의 **산업·정책적 변화상**에 대해 논의함

○ **첫 번째 기조연설**자인 **진대제 前 정보통신부 장관**은 **제4차 산업혁명**에 따른 **패러다임 전환**과 **자율주행차의 역할**에 대해 조망함

○ **두 번째 기조연설**에서는 **UN 유럽경제위원회**(UNECE)에서 교통부문을 총괄했던 **에바 몰나**(Eva Molnar) **前 교통실장**이 자율주행차 도입으로 인한 **정책구조 및 정책기관의 변화**에 대해 논의함

□ **첫 번째 세션**에서는 **각 분야**의 **정책적 경험**을 가진 **연사**들이 모여 자율주행차 **국내·외 정책 동향**과 **방향성**을 **점검함**

○ 美 **도로교통안전청**(NHTSA)에서 자동차 안전 관련 연구개발(R&D)을 담당했던 **조셉 카니안드라**(Joseph Kanianthra) **前 국장**은 자동차 안전에 관한 풍부한 경험을 바탕으로 **완전 자율주행차 도입 이전의 과도기** 상황에서의 **정책방향**에 대해 논의함

○ 유럽 국가들의 연합체인 **EU**의 경우 특히 '연결성'에 대한 관심이 높은 만큼, **EU 위성항법청 알베르토 위텐바흐**(Alberto Wyttenbach) 시장혁신담당관은 유럽에서 계획 중인 **정밀지도, 정밀GPS, 커넥티드 자율주행차**에 대해 논의할 예정임

○ **이재평 국토교통부 첨단자동차기술과장**은 자율주행차의 **안전성**을 **담보**하면서도 **상용화**를 촉진하기 위한 **국토부의 지원정책**을 개괄하며 **향후 지원계획**을 **공유**함

□ **두 번째 세션**에서는 **자율주행차 출시 전망**을 시작으로 자율차의 등장에 따른 **일자리, 법령 및 보험** 등 **국민생활의 변화상**에 대해 다양한 전문가들이 의견을 교환함

○ **레벨3 수준**의 자율주행차량을 **내년에 출시**할 계획을 **발표**한 **아우디**에서는 **미르코 리히터**(Mirko Reuter) 자율주행분야 **이사**가 아우디의 **자율주행차 개발 계획**과 **전망**에 대해 이야기함

○ **이항구 산업연구원 연구위원**은 자율주행차 상용화에 따른 **고용 현황과 일자리 전망**에 대하여 논의함

○ 독일 **뮤니크 리**(Munich Re) **전문위원**이자 **독일 퀼 대학 교수인 이나 에버트**(Ina Ebert) **박사**는 자율주행차 도입에 따른 현행 **독일 법령 및 보험제도 개편방안**에 대해 발표함(**별첨 1 참조**)

○ **보험연구원**의 **황현아 연구위원(변호사)**은 자율주행차 사고 관련 **민사 손해배상책임 및 자동차보험제도 변화 방향**을 논의함(**별첨 2 참조**)

□ **국토교통부 맹성규 제2차관**은 "이번 컨퍼런스가 자율주행차의 **상용화**를 위한 **혁신적인 아이디어**와 **미래상**이 **공유되는 자리**가 되길 바란다"면서 "국토부는 **자율주행차 조기 상용화**를 위해 **정책적 지원**을 **아끼지 않을 것**"이라고 밝혔음

별첨 1

〈 독일에서의 자율주행차 법 체계 〉

Prof. Dr. Ina Ebert(Munich Re)

독일, 최근 법령 개정을 통해 자율주행차 도입을 허용함

□ 자율주행차 도입에 따라 최근 비엔나협약(Vienna Convention on Road Traffic 1968)이 개정됨

○ 독일, 영국 및 미국 등 주요국들도 자율주행자동차 도입을 위한 법제 정비 작업을 진행 중임

□ 독일은 최근 도로교통법(Straßenverkehrsgesetzes, StVG)을 개정하여 자율주행차 도입을 허용하고, 자율주행차 운행시 운전자의 주의의무 및 자동차 보유자의 배상책임 등 주요 사항을 법령에 반영하였음

□ 법 개정과 함께 독일 윤리위원회는 자율주행차 및 커넥티드카에 관한 윤리강령도 마련하였음

자율주행차 사고 책임에 관한 문제는 앞으로 지속적인 논의가 필요함

□ 자율주행차 사고 책임 문제는 앞으로 지속적인 논의를 통해 해결되어야 할 문제임

○ 교통사고 책임 주체에 관한 문제 및 해킹, 데이터보호, 자율주행시스템 및 차량 유지 관리 책임 주체 등에 대해서도 논의가 필요함

○ 사고를 피할 수 없는 딜레마 상황을 해결하기 위한 알고리즘 등 윤리적 기준에 대해서도 지속적인 고민이 필요함

자율주행차 사고 관련 보험 보상 범위, 빅데이터 활용에 대한 규제 등 추가적인 이슈가 계속 제기될 것임

□ 자율주행차 시대에는 자동차 보유자 외에도 자동차 제작사, 자율주행 시스템 제공자, 도로 관리자 등 자율주행차 사고에 원인을 제공할 수 있는 다양한 책임 주체들이 배상책임보험을 필요로 하게 될 것임

□ 사이버배상책임, 해킹, 데이터 유출 등 보험 보상을 필요로 하는 새로운 위험들도 발생하게 될 것임

□ 기술과 인간의 심리에 대한 종합적인 고찰을 토대로 향후 관련 규제 및 보험제도 개선 방안을 논의해 나가야 함

별첨 2

〈 자율주행자동차 교통사고와 손해배상책임 〉

황현아 변호사(보험연구원)

‘자율주행사고’ 는 일반 교통사고와는 구별되는 특성이 있음

□ 자율주행자동차가 자율주행모드로 주행하던 중 발생한 사고인 ‘자율주행사고’는 일반 교통사고와는 구별되는 특성이 있음

○ 첫째, ‘운전’의 주체와 ‘운행’의 주체가 분리되어, 운전은 인공지능이 담당하지만 실제 자동차에 관한 지배권과 이익, 즉 ‘운행’은 보유자에게 귀속됨

○ 둘째, 일반 교통사고는 90%가 운전자 과실에 기인하나, 자율주행사고는 시스템 하자, 차량 결함, 통신 및 정보의 오류, 해킹 등 그 원인이 다변화될 것으로 예상됨

○ 셋째, 사고 원인이 다변화됨에 따라 자율주행사고의 배상책임 주체가 다양해지고, 그 책임 귀속의 법적 근거도 복잡·다양해 질 것임

‘자율주행사고’ 시 피해자 구제 방안으로 보유자 책임, 제작사 책임, 공동 책임 등을 고려해 볼 수 있음

□ 자율주행사고시 피해자 구제 방안으로 보유자 책임 법제, 제작사 책임 법제, 공동 책임 법제를 고려해 볼 수 있음

○ 보유자 책임 법제는 현행 자배법을 자율주행사고에 그대로 적용하여, 자동차 보유자가 운행자로서 피해자에 대한 1차적, 직접적 책임을 부담하는 구조로서, 독일과 영국이 최근 이 방안을 채택하였음

○ 제작사 책임 법제는, 제작사가 교통사고 피해자에 대한 1차적이고 직접적인 책임을 부담하는 구조로서, 자율주행자동차 제작사가 단순히 제조물책임법상 책임을 부담하는데 그치지 않고 나아가 교통사고에 대한 직접적 배상책임 주체로서 역할을 하게 됨

○ 공동책임법제는, 자율주행자동차 제작사와 자율주행자동차 보유자가 공동으로 피해자에 대하여 1차적, 직접적 책임을 부담하는 구조임

□ 현행 자배법과 제조물책임법 등에 의하면, 피해자는 자율주행차 보유자 및 제작사에게 모두 책임을 물을 수 있으나, 현실적으로는 자동차 보험제도를 통해 신속한 배상이 이루어지는 자배법에 의해 사고처리가 이루어 질 것으로 보임

'자율주행사고' 배상책임관련 제도 개선 시
교통사고 피해자 보호를 가장 우선적으로 고려하여야 함

□ 자율주행차 교통사고에 대한 배상책임 법제 개선방안 논의함에 있어 신속하고 적절한 피해자 구제를 가장 우선적으로 고려하여야 함

○ 특히 교통사고 피해자 구제를 실질적으로 담당하고 있는 자동차 보험제도가 원활하게 작동할 수 있는 방향으로 제도 개선이 이루어져야 함

☞ 본 자료를 인용하여 보도할 경우에는 출처를 표기하여 주시기 바랍니다.
http://www.kiri.or.kr