

기승도 수석연구원

**요약**

레벨4 이상의 자율주행자동차가 상용화될 경우 레벨3 자율주행자동차 수준을 가정하여 만들어진 현행 사고책임배분제도(운행자 책임제도)의 개선이 필요할 수 있음. 이는 현행 제도에서 원인불명 사고가 운전자에게 귀속되는데 따른 불공정성 문제가 해결되지 않기 때문임. 레벨4 이상 자율주행자동차 시대에도 피해자 보호 기능 측면에서 강점이 있는 운행자 책임제도를 유지하되, 원인불명 사고에 대해서는 기금 등을 조성하여 처리하는 제도(공동책임제도) 도입을 검토할 필요가 있음

- 레벨4 이상의 자율주행자동차가 상용화될 경우 레벨3 자율주행자동차 수준을 가정하여 만들어진 현행 자율주행자동차 사고책임 배분제도에 대한 재검토가 필요할 수 있음
  - 레벨3 자율주행자동차는 자율주행 장치가 제어권 전환 신호를 하면 인간운전자가 즉시 조향장치를 통제해야 하는 등 자율주행 장치와 인간 운전자가 번갈아 가면서 운전하는 차임
  - 레벨4 자율주행자동차는 특정지역에서만 자율주행 장치가 전적으로 자동차를 운전할 수 있고, 레벨5에서는 지역·상황에 관계없이 전적으로 자율주행 장치가 자동차를 운전함
  - 레벨4 이상에서 자율주행기능의 역할이 커지면 자율주행자동차 사고에서 자율주행 기능 또는 그 기능을 만든 제작사가 책임을 부담해야 한다는 주장이 제기될 수 있음

〈표 1〉 SAE J3016에 의한 자율주행단계별 운전작업 분류와 분배

SAE 자동화단계	역동적 운전작업 (Dynamic Driving Task; DDT)		비상상황대응 (DDT Failback)	최소안전상태확보 (Securing MRC)	ADS의 운행가능영역 (ODD)
	연속된 횡 및 종방향 자동차 동작제어	사물과 사건의 감지 및 대응			
레벨2	ADS		운전자	운전자	제한됨
레벨3	ADS		운전자	운전자	제한됨
레벨4	ADS		ADS	ADS	제한됨
레벨5	ADS		ADS	ADS	제한 없음

주: ADS는 Autonomus Driving System의 약자임

자료: 이증기(2022. 6), 「LV4 + 사고책임 관련 외국법령 현황 및 보험쟁점」, 『자동차안전학회 토론회 발표자료』, p. 3

- 현행 자동차손해배상보장법(이하, '자배법')에서는 자율주행자동차 사고 시에 운행자가 피해자에게 우선 배상하고 구상제도를 통해 운행자와 제작사 사이에 책임배분이 이루어지는 구조임
  - 자율주행자동차 사고가 나면 운행자의 보험회사가 피해자에게 우선 배상(또는 치료비 지급 등)함으로써 피해자를 신속히 보호할 수 있음
  - 운행자가 가입한 보험회사는 구상제도를 통해 배상금의 일부를 제작사 또는 제작사의 보험회사로부터 돌려받게 됨으로써 피해자에게 지급된 보험금이 운행자와 제작사 사이의 책임만큼 배분됨
  - 따라서 현행 자율주행자동차 사고 책임 배분제도는 기존 피해자 보호 제도를 유지하면서 보험금을 통해 책임의 공정성을 확보하는 방법이라고 할 수 있음
  
- 구상절차에서 법원의 사고원인 판단이 중요하며, 법원의 판단에 도움을 주는 곳이 자율주행자동차 사고조사위원회임
  - 자배법 제6장(의3)을 근거로 자율주행자동차 사고조사위원회가 설립되어 있으며, 동 사고조사위원회는 자율주행자동차 사고의 원인을 조사하여 작성한 결과 등을 법원 및 이해관계자(제작사 및 운행자 그리고 보험회사 등)에게 제공하여야 함
  - 이해관계자 중 자율주행자동차가 가입된 보험회사는 자율주행자동차 사고 발생 시에 그 내용을 자율주행자동차 사고조사위원회에 알려야 하며, 자율주행자동차 사고조사위원회는 보험회사에서 알린 사고 및 언론 등으로부터 알려진 사고 등 모든 자율주행자동차 사고를 조사할 수 있음
  
- 레벨4 이상 자율주행자동차 시대에도 현행 사고책임 제도를 적용할 경우 원인불명 사고책임이 운행자에게 귀속되기 때문에 운행자의 불만이 높아지고, 이에 사고책임 제도 전환 요구가 커질 수 있음
  - 현행 제도에서는 자율주행자동차의 자율주행 기능 작동 중 발생한 사고 중 원인불명인 경우에도 운행자가 책임을 져야 하므로 원인불명 사고가 많아질수록 현행 제도에 대한 운행자의 불만이 높아질 것임
    - 자율주행자동차 사고조사위원회가 법원 등에 제공하는 조사보고서에는 제작사 책임, 운행자(또는 운전자) 책임, 원인불명의 3가지 경우가 기재될 것으로 보임
  - 확대된 자율주행기능에도 불구하고 원인불명 사고책임이 운행자로 귀속되어 사고책임 제도에 대한 불신이 확대될 경우, 제작사 책임 제도로 전환을 요구하는 목소리가 커질 수 있음
  
- 제도를 전환하기보다는 피해자 보호 측면에서 장점이 있는 현행 운행자책임 제도를 유지하되, 원인불명 사고에 대해서는 공동책임 제도를 도입하여 사고책임이 공정하게 배분될 수 있도록 보완하는 것이 바람직한 것으로 판단됨
  - 자율주행자동차 사고조사위원회 역할이 고도화되어 판정불가 사고가 없다면, 3가지 범주의 사고책임 배분제도는 동일한 책임배분 효과가 나타남
  - 제작사책임 제도로 전환할 경우에는 '무보험차량 증가 가능성', '제조물책임법률을 자동차손해배상보장법 수준으로 변경의 어려움', '자율주행자동차를 생산하는 제작사의 부담 증가' 등의 문제 및 원인불명 사고를 제작사만 책임져야 하는 데 따른 제작사의 불만 제기 등의 문제가 존재함
  - 따라서 레벨4 이상의 자율주행자동차에서도 제작사책임 제도로 전환하기보다는 현행 운행자책임 제도를 유지하되 원

인불명 사고에 대해서는 제작사와 운행자가 공동으로 책임지도록 현행 제도를 보완하는 방법이 적절한 것으로 판단됨

- 공동책임 제도로는 운행자와 제작사가 동일한 금액을 납입하여 운영하는 가칭 '자율주행자동차 사고처리 기금 (의무보험의 경우)'의 도입을 검토할 수 있을 것임
  - 자율주행자동차 운행자는 자율주행자동차 자동차보험의 대인배상 I 및 대물배상 보험료에 일정한 기금 납입비율을 반영한 보험료를 기금에 납입함
  - 자율주행자동차 제작사는 제조물책임보험(의무가입 필요)의 배상책임 보험료에 일정 기금비율을 반영한 금액 또는 제작사가 자력으로 조달한 일정 금액을 자율주행자동차 사고처리 기금에 납입함
  - 자율주행자동차 사고처리 기금은 현행 자동차손해배상보장법의 보상사업의 운영방식에 준하여 운영함
- 한편, 자율주행자동차 사고 중에서 해킹사고의 일부도 원인불명 사고가 될 수 있는데, 이러한 사고도 현행 제도에서는 운행자 책임이 되므로 운행자의 불만이 높아질 수 있기 때문에 보완이 필요한 것으로 보임
  - 해킹을 방지하기 위한 제작사의 노력(해킹방지 소프트웨어 제공), 운행자의 노력(최신 해킹방지 소프트웨어 설치)에도 불구하고 해킹이 발생할 수 있음
  - 해킹 범죄자를 발견하였으나 그 범죄자가 배상자력이 없는 경우와 해킹 범죄자를 발견하지 못하는 경우에는 현행 제도 하에서 사고원인 제공자가 아닌 운행자가 책임을 부담함
  - 해킹사고는 거대사고가 될 개연성이 크므로 사회문제가 될 수 있고, 운행자는 현행 운행자 책임제도가 부당하다고 생각할 수 있음
- 해킹사고에서 해킹 범죄자를 특정하지 못하는 사고 등에 대비하기 위하여 현행 보장사업제도를 보완할 필요가 있음<sup>1)</sup>
  - 현재 자동차보험 보장사업제도는 대인배상 I 보험료에 일정 비율의 기금을 부가하여 운영기금을 마련하여 운영하고 있으며, 적용대상 사고도 대인배상사고로 국한되어 있어 해킹사고에 대비하기에 불충분함
  - 따라서 현행 보장사업의 적용대상 담보를 대물배상까지 확장하여 대인배상 I 과 대물배상 보험료에 해킹사고 대비 기금을 부과하여 기금을 확보하여 운영할 필요가 있음.

---

1) 보상사업은 무보험, 뺑소니 등 사고책임자를 알 수 없거나 배상자력이 없는 사고의 경우에 피해자 보호를 위해 만들어진 제도이며, 보장사업 대상 사고는 자율주행자동차 해킹사고의 일부 특성과 유사하다고 판단됨