



보험연구원
Korea Insurance
Research Institute

보 도 자 료

보도

2018. 10. 2(화) 15:00부터

배포

2018. 10. 1 (월)

책임자

금융정책실
김해식 실장(3775-9041)

작성자

황현아 연구위원(3775-9047)
김규동 연구위원(3775-9049)

홍보담당

최원 선임연구원(3775-9057)

총 6매

보험연구원 · 국회의원 황희, 「자율주행차 도입을 위한 보험제도 개선방안」 정책토론회 개최

“레벨3 자율주행차 상용화에 대비한 법령 및 보험제도 점검 필요”

- 보험연구원(원장: 한기정)과 국회 국토교통위원회 소속 황희 의원(더불어민주당, 양천갑)은 10월 2일(화) 오후 3시 국회의원회관 제3세미나실에서 「자율주행차 도입을 위한 보험제도 개선방안」을 주제로 정책토론회를 개최함
 - 이번 토론회는 레벨3 자율주행차 상용화에 대비하여, 자율주행차 사고 발생 시 신속하고 합리적인 피해자 구제와 사고원인 규명을 위한 배상책임법제 및 자동차보험 제도 개선방향에 대한 논의의 목적으로 함
 - 보험연구원 황현아 연구위원은 「자율주행차 상용화에 대비한 배상책임법제 개선방안」 발표를 통해, 주요국의 자율주행차 사고책임법제 제도변화 동향을 소개하고, 피해자의 신속한 구제를 위해서는 레벨3 자율주행차 사고에 대해서도 일반차 사고와 동일하게 현행 배상책임법제를 적용하는 것이 가장 타당하다고 주장함
 - 김규동 연구위원은 「자율주행차 상용화에 대비한 보험제도 개선방안」 발표를 통해, 현행 자동차보험과 자율주행자동차보험을 비

교하였으며, 자율주행차 시대에 합리적인 보험제도 운영을 위해서는 자율주행차 운행에서만 발생할 수 있는 사고 원인에 대한 보상 기준이 필요하고, 사고원인을 엄격하고 공정하게 규명할 수 있는 체계를 수립해야 한다고 주장함

- 한기정 보험연구원장은 이날 환영사를 통해 자율주행차의 목적은 국민의 안전 및 삶의 질을 향상시키는데 있다고 밝히고, “자율주행차 상용화를 위해서는 자율주행차 사고 시 자동차보험제도를 통한 피해자 구제가 원활히 작동할 수 있는 제도적 기반이 선제적으로 마련되어야 한다”고 강조함

〈주제발표 1 : 자율주행차 상용화에 대비한 배상책임법제 개선방안-레벨3을 중심으로〉

보험연구원 황현아 연구위원

2020년 레벨3 자율주행차 상용화 초기는 매우 과도기적인 상황임

- 레벨3 자율주행차는 인간과 자율주행시스템(ADS: Automated Driving System) 사이에 수시로 **제어권 전환**이 이루어지는 형태임
- 또한 2020년 레벨3 자율주행차 상용화가 시작되더라도, 향후 수십 년간 도로에서 **다양한 레벨의 자율주행차와 일반차가 혼재**되어 운행될 것임
- 따라서 레벨3 자율주행차 상용화에 대비한 배상책임법제 및 자동차보험제도는 이러한 **레벨3 자율주행차의 특수성 및 과도기적 상황**을 모두 고려하여 마련되어야 함

주요국들은 레벨3 자율주행차 사고에 대해서도 일반차 사고와 마찬가지로 **현행 배상책임법제 및 보험제도를 적용하는 방안을 채택함**

- 주요국들은 자율주행차 사고에 대해서도 일반차 사고와 마찬가지로 각국의 **일반 자동차사고에 적용되는 배상책임법제 및 자동차보험제도를 동일하게 적용하는 방안을 채택**하였음
 - 영국: 2017. 1. 일반차 사고와 자율주행차 사고 모두 **자동차 보유자의 보험**으로 보상하는 단일보험자 모델을 채택하고, 2018. 7. 관련 법률(Automated and Electric Vehicles Act) 정비를 완료함
 - 미국: 자율주행차 사고에 대해서도 미국의 현행 불법행위법 및 제조물책임법의 법리를 그대로 적용하는 방안으로 의견이 수렴됨(NHTSA, Rand Corporation 공청회 등)
 - 독일: 도로교통법(StVG) 개정을 통해 일반차 사고에 적용되는 보유자(Halter)의 준 무과실 책임을 자율주행차 사고에도 적용하기로 함
 - 일본: 2018. 3. 아베수상 주재 회의에서 일반차 사고에 적용되는 일본 자배법상 운행

공용자(運行供用者) 책임을 자율주행차 사고에도 적용키로 확정함

- 주요국들의 제도 개선안이 이처럼 일관된 방향으로 나타나는 것은, 레벨3의 기술적 한계 및 과도기적 특성에 기인한 것으로 파악됨

자율주행차 사고 관련 배상책임법제 및 보험제도는 자동차사고 피해자 보호를 가장 우선적으로 고려하여야 함

- 레벨3 자율주행차의 기술적 한계 및 자율주행차 상용화 초기 단계의 과도기적 상황을 고려할 때, **자율주행차 사고도 일반차 사고와 마찬가지로 보유자의 자동차보험을 통해 우선적으로 피해자를 구제**하는 방안이 가장 합리적일 것으로 보임
 - 자율주행차 사고에 대한 배상책임 법제로 (i) **현행법제 적용 방안**(1안), (ii) 제작사 무과실책임 방안(2안), (iii) 보유자·제작사 공동무과실책임 방안(3안)을 고려해 볼 수 있으나, **피해자구제 관점**에서 볼 때 1안이 가장 타당함
- 자율주행차 사고와 일반차 사고를 구별하여 배상책임의 주체나 피해구제 절차를 달리하게 될 경우, **가해 차량이 자율주행차인지, 그 자율주행차가 자율주행모드로 주행 중에 사고가 발생하였는지 여부를 사고 피해자가 스스로 구별**하여 각각 별도의 피해 회복 절차를 밟아야 하는데, 이는 피해자 구제 차원에서 적합하지 않음

레벨4 및 레벨5 단계의 배상책임법제는 제로베이스에서 재검토

- **레벨4 및 레벨5 단계와 같이 사람이 아예 운전**에 개입할 여지가 없는 상황에서 발생한 사고에 대한 책임 문제는 **인공지능의 가해행위에 대한 사고책임** 문제라는 보다 큰 틀에서 검토가 이루어져야 함
- 이 문제에 대해서는 레벨3 배상책임법제와는 별도로, 제로베이스에서 재검토가 이루어질 필요가 있음
 - 주요국들도 자율주행 기술이 계속 발전해나가는 과정 중에 있다는 점을 고려할 때 관련 제도 역시 기술 발전 및 그에 따른 사회 변화를 고려하여 계속적으로 재검토 될 필요가 있다고 보고 있음

〈주제발표 2 : 자율주행차 상용화에 대비한 보험제도 개선방안-레벨3을 중심으로〉

보험연구원 김규동 연구위원

자율주행차의 보험제도는 현행 자동차보험 제도와 유사할 것임

- 자율주행차가 상용화되면 자동차보험은 “일반자동차보험”과 “자율주행자동차보험”으로 구분될 것이나, **자율주행차의 보험제도는 현행 자동차보험 제도와 유사할 것으로 예상됨**
 - 일반자동차보험은 보험종목, 담보종목, 보험요율 측면에서 현행 자동차보험과 동일한 제도를 유지할 것으로 보임*
 - 현행 자배법상 운전자 책임 체계가 자율주행차에 적용될 경우, 자율주행차의 사용주체, 사용용도 및 운행행태 등이 일반차와 큰 차이가 없으므로, 자율주행자동차보험도 보험종목 및 담보종목 측면에서 현행 자동차보험과 큰 차이는 없을 것임
- * 보험종목은 크게 개인용, 업무용, 영업용으로 구분되며, 담보종목은 배상책임담보(대인배상 I·II, 대물배상)와 자기손해담보(자기신체사고, 무보험자동차상해, 자기차량손해)로 구분됨
- **레벨3 자율주행차**는 수동주행모드와 자율주행모드의 전환으로 **수행주행이 가능하므로**, 자율주행자동차보험의 **운전자 특성에 따른 요율의 종류는 현행과 유사할 것임**
 - 그러나 운전자 특성이 자율주행차와 일반차 사고 발생에 미치는 영향에는 차이가 있으므로, **일반자동차보험과 자율주행자동차보험의 보험요율은 상이할 것임**
 - 또한, 운전자 특성 위험요소 반영은 점차 축소되고 차량별 특성 위험요소 반영은 점차 확대될 것으로 예상됨

해킹과 같은 새로운 유형의 사고 원인에 대한 대책이 필요함

- **해킹으로 인한 자율주행차 사고**는 일반차 운행에서는 찾아볼 수 없는 새로운 유형의 사고 원인으로 이에 대한 대책이 필요함

- 해킹으로 인해 자율주행시스템의 운전 통제권이 침해되어 자동차사고가 발생하는 경우, **해킹의 발생 원인에 따른 보상방안**을 검토할 수 있음
 - 제작사가 해킹방지 노력을 기울리 하여 해킹이 발생한 경우는 제작사의 별도 보상을 통해 보상이 가능함
 - 자율주행차 소유자가 해킹방지 노력을 기울리 하여 해킹이 발생한 경우는 소유자의 자동차보험을 통해 보상이 가능함
 - 제작사 및 소유자의 해킹방지 책임자들의 통상적인 노력에도 불구하고 해킹이 발생한 경우에는 해킹 발생에 대한 책임을 물을 수 있는 주체가 없으므로, 별도의 구제 시스템 구축이 필요함

객관적이고 공정한 사고 원인 규명을 위한 제도 구축이 필요함

- 자율주행차 사고로 인한 손해가 **사고책임자에게 공정하게 전가**되기 위해서는 **사고원인 규명**을 통해 구상이 원활히 이루어질 수 있는 제도 구축이 필요함
 - 자율주행차 소유자의 자동차보험으로 피해자 보상을 하지만 제작사나 제3자에 사고 책임이 있는 경우 자동차보험회사는 구상권을 행사하게 되므로, 사고원인 규명이 원활히 이루어질 수 있는 제도 구축이 필요함
 - 사고현장 외부증거에 주로 의존하는 현행 사고원인 규명 방식으로는 자율주행차 사고원인을 명확히 밝힐 수 없으므로, **사고원인 규명을 위한 대책**이 필요함
 - 자율주행차는 복잡한 과정(정보인식-판단-제어)의 오류로 인해 사고가 발생할 수 있으므로, **일반차 사고에 비해 발생 원인이 매우 다양함**
 - 명확한 사고원인 규명을 위해서는 **사고 및 운행정보 기록장치 장착의 의무화, 수집된 정보의 보관 및 사고 이해당사자(사고원인 주체, 피해자, 보험회사 등)의 관련 정보 접근이 보장**되어야 함
 - 이와 함께 이해관계자로부터 독립적이고 전문성이 보장된 **사고원인 조사기구**를 설립하여야 조사 결과에 대한 **객관성 및 신뢰성이 확보**될 수 있음

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