

자동차보험 과실상계제도 개선방안

2017. 2

전용식·채원영

머 리 말

자동차사고 과실비율은 교통사고의 사고 책임과 발생한 손해액을 사고 당사자들 사이에 배분하는 기준이다. 따라서 사고 당사자들에게는 보험금 지급과 보험료 할인 할증 측면에서 중요하다. 그리고 과실제도는 운전자의 안전운전 의무 이행 여부와 교통사고 발생 가능성에 영향을 미치기 때문에 사회적으로도 중요하다. 과실비율 결정은 사고 당시 상황에 대한 사실관계 확인에서 시작되는데, 사고 상황에 대한 운전자의 주장을 입증할 수 있는 증거가 불충분한 상태에서 과실비율이 결정될 경우 사고 당사자들은 과실비율에 불만을 가질 수 있다. 그리고 과실비율에 따라 사고 당사자가 부담하는 비용이 커질수록 과실비율에 대한 불만이 증가할 수 있다.

과실비율에 대한 불만은 과실비율을 결정하는 보험회사와 분쟁조정 기관에 대한 신뢰 저하로 이어질 수 있고 제도에 대한 불만이 증폭될 경우, 분쟁조정에서 수반되는 비용이 증가할 뿐 아니라 운전자들의 사고예방 노력 감소로 인한 교통사고 증가 등 사회적 비용 증가로 이어질 수 있다.

이에 보험연구원은 우리나라 자동차보험 과실상계제도의 문제점을 살펴보고 개선 방안을 심도 있게 논의하기 위해 「자동차보험 과실상계제도 개선 방안」 보고서를 발간하였다. 동 보고서에서는 빈발하는 사고유형과 분쟁발생 여부에 따른 과실비율을 분석하고, 일본, 미국 등 주요국의 과실상계제도 운영 현황을 살펴보면서 우리나라 과실상계제도의 문제점을 진단하고 개선방안을 제시하였다.

본 보고서가 우리나라 과실상계제도의 문제점을 보완하여 일관적이고 공정한 과실상계제도를 확립할 수 있는 출발점이 되기를 바란다.

마지막으로 본 보고서의 내용은 연구자 개인의 의견이며, 우리 원의 공식적인 의견이 아님을 밝혀둔다.

2017년 2월
보 험 연 구 원
원장 한 기 정

■ 목차

요약 / 1

I. 서론 / 11

II. 교통사고 처리과정과 과실상계 / 15

1. 경찰신고와 사실관계 확인 / 15
2. 교통사고 관련 법규 / 17
3. 주요국의 과실상계제도 / 22
4. 분쟁 조정 / 37

III. 자동차보험 과실상계제도의 문제점 / 39

1. 과실상계 현황 / 39
2. 분쟁사고 분석 / 48
3. 과실상계제도에서 나타난 문제점 / 62

IV. 제도 개선방안 / 66

1. 보험회사의 사고보고서 작성과 운전자 확인 의무화 / 67
2. 법원의 수정요소 적용 가이드라인 제정 / 69
3. 개선방안 도입 시 고려사항 / 73
4. 요약 및 연구의 한계 / 74

| 참고문헌 | / 76

| 부 록 |

- I. 뉴욕 사고보고서 양식 / 79
- II. 일본의 과실비율 인정기준(예) / 81
- III. 스페인과 캐나다의 과실상계제도 / 82
- IV. 캐나다 온타리오 과실상계기준 / 87

■ 표 차례

- 〈표 I -1〉 2013년 주요국의 교통사고 주요 지표 / 14
- 〈표 II -1〉 사고유형별 교통사고 처리 / 19
- 〈표 II -2〉 미국의 과실제도 / 24
- 〈표 II -3〉 자동차사고 과실비율 인정기준 분류 현황 / 33
- 〈표 II -4〉 자동차와 자동차의 사고에 적용되는 수정요소 / 33
- 〈표 III -1〉 자동차사고 과실비율 관련 분쟁 현황 / 40
- 〈표 III -2〉 2015년 4월과 9월 대형 손해보험회사의 자동차사고 분포 / 41
- 〈표 III -3〉 자동차와 자동차의 쌍방과실 사고에서 적용된 과실비율 분포 / 42
- 〈표 III -4〉 자동차와 자동차의 사고 중 상위 12개 빈발 사고 / 44
- 〈표 III -5〉 자동차와 자동차의 사고 상위 12개 빈발 사고에 적용된 수정요인 개수 분포 / 46
- 〈표 III -6〉 자동차와 자동차의 사고 중 12개 빈발 사고의 평균 지급보험금 / 47
- 〈표 III -7〉 분심위에 접수된 사고 현황 / 48
- 〈표 III -8〉 철회 건수를 제외한 분심위 단계별 진행 · 완료 사고 건수 / 49
- 〈표 III -9〉 분심위에 접수된 자동차와 자동차의 사고의 자동차보험 담보 분포 / 49
- 〈표 III -10〉 분심위 청구인과 피청구인 주장 과실비율 / 50
- 〈표 III -11〉 자동차와 자동차의 사고 중 과실분쟁 발생 상위 12개 사고 / 52
- 〈표 III -12〉 분심위가 결정한 자동차와 자동차의 사고 과실비율의 수정요소 적용 분포 / 54
- 〈표 III -13〉 분심위 접수 여부와 수정요소 적용 비중 / 55
- 〈표 III -14〉 분심위와 보험회사의 과실비율 분포 / 58
- 〈표 III -15〉 분심위와 보험회사 사고 중 200만 원 이상 자차손해액 사고 비중 / 59
- 〈표 III -16〉 과실분쟁이 완료된 사고의 분쟁조정 단계별 손해액 / 60
- 〈표 III -17〉 과실비율 조정 후 청구인과 상대방의 부담금액 / 61
- 〈표 III -18〉 법원의 과실분쟁 조정 현황 / 61
- 〈표 IV -1〉 과실상계의 문제점과 개선방안 요약 / 75
- 〈부록 표 III -1〉 캐나다 온타리오의 교통사고 과실비율 인정기준 개요 / 83
- 〈부록 표 III -2〉 연도별 스페인 자동차사고 보상처리 기간 / 86

■ 그림 차례

- 〈그림 Ⅱ-1〉 미국과 일본의 교통사고 처리 절차 / 22
- 〈그림 Ⅱ-2〉 미국과 우리나라의 과실비율 결정방식 / 36
- 〈그림 Ⅲ-1〉 과실상계제도의 문제점과 원인 요약 / 64
- 〈부록 그림 Ⅲ-1〉 ARF / 85
- 〈부록 그림 Ⅲ-2〉 가/피해자 구분 Matrix / 85

Review of Motor Vehicle Accident Fault Determination Rules in Korea

The number of disputes on automobile accident fault ratios has been rising since 2010, as the portion of imported cars began to soar up. More frequent disputes would impair credit-worthiness of auto insurance companies, related institutions and fairness between injurer and injured drivers involved in an accident. Furthermore, impaired credibility and fairness might increase the probability of auto accident and cause to burden social cost by weakening drivers incentives to abide by traffic law.

The purpose of this paper is to find the reason of the rise of the number of fault ratios dispute and to suggest some measures to this issue. We review motor vehicle accident comparative negligence rule of Korea and analyze the fault ratios data of a big Korea motor insurance company. The results show that determined fault ratios of the similar accident are different and this fact leads to weaken fairness: applicants to fault ratio dispute found to have reduced their own accident cost up to 43%. This would be resulted from the lack of objective accident report as well as the lack of guideline to fault ratio determination.

Based on the results, we suggest two initiatives. One is to mandate motor insurance companies to document an accident report confirmed and signed by injured/injurer. This document would be expected to enhance objectiveness of auto accident evidence as the case of Japan and New York. The other is to establish guideline for fault ratio determination by a credible institution like a court. As the result shows the source of variation in the similar accidents' fault ratios seems to be discretionary application practice of correction factors and one remedy to this discretion would be to find "a key factor" to an accident like "a proximate cause" in New York. If the number of correction factors applied to fault ratio is limited, then fault ratio variation in the same automobile accident situation would be lessened.

요약

I. 서론

- 2010년 이후 자동차사고 과실비율 분쟁이 증가하고 있음.
 - 외제차 등 고가차 증가로 인해 자동차사고 보험금이 증가하며 과실비율의 금전적 가치가 상승하고 있음.
 - 과실비율은 사고 당사자들이 상대방에게 배상하는 금액과 자기가 부담하는 사고비용 부담 금액을 결정하며, 고가차와 사고가 발생한 경우 고가차의 수리비가 더 비싸기 때문에 배상금액이 더 클 수 있음.
 - 금융감독원에 접수된 자동차사고 과실비율 관련 분쟁조정신청은 2012년 307건에서 2015년 1~10월 기간 동안 1,336건으로 증가하였고 과실비율 분쟁조정 기구인 구상금분쟁심의위원회에 접수된 분쟁조정 청구 건수는 2012년 22,450건에서 2015년 1~10월 기간 동안 35,842건으로 증가함.

- 본 보고서의 목적은 분쟁 증가 원인 분석을 통해 우리나라 자동차사고 과실제도의 문제점을 살펴보고 제도 개선방안을 제시하는 것임.
 - 자동차사고 과실비율은 사고 당사자들의 금전적 부담, 보험회사와 과실상계제도에 대한 신뢰, 그리고 사고예방과 교통사고에서 초래되는 사회적 비용 측면에서 중요함.
 - 과실제도가 운전자들의 안전운전 주의선택에 영향을 미쳐 교통사고 발생 가능성, 즉 사회적 비용에 영향을 미친다는 점을 선행연구들이 제시하고 있음(Calabresi 1970; Brown 1973; Cooter and Ulen 1986; Oren Bar-Gill 2001, Carvell et. al. 2012).

II. 교통사고 처리과정과 과실상계

- 과실상계는 교통사고 처리과정의 하나임.
 - 교통사고는 경찰 혹은 보험회사 신고, 사실관계 확인과 과실상계, 보험금 지급의 단계를 거쳐 처리됨.
- 교통사고 경찰신고의 경우, 우리나라와 미국 뉴욕은 선별적 신고 의무를 부과하고 있지만 일본의 경우는 모든 교통사고를 경찰에 의무적으로 신고함.

〈요약 표-1〉 주요국의 교통사고 신고제도

구분	한국	미국 뉴욕	일본
교통사고 신고	<ul style="list-style-type: none"> • 도로교통법 54조: 운행 중인 차만 손괴된 것이 분명하고 도로에서 위험 방지와 소통을 위해 필요한 조치를 취한 경우에는 신고할 의무가 없음. 	<ul style="list-style-type: none"> • 인명사고, 손해액 1,000달러 초과 물적사고 신고 의무 	<ul style="list-style-type: none"> • 교통사고 경찰 신고 의무 • 사고현장 경찰 출동 • 사고 원인 조사 • 사고 당사자들의 증언 기록/확인/서명

자료: 송운아(2011. 10. 5), 「미국의 교통사고 신고제도와 시사점」, 『KIRI Weekly』.

- 교통사고 처리 관련 법규는 민법, 형법, 도로교통법 등이며 우리나라와 일본의 경우 자동차손해배상보장법이 민법의 특별법으로서 역할을 하고 있음.
 - 우리나라의 교통사고처리특례법은 사망·도주 등 11대 중과실 사고를 제외한 사고에 대해 형사 처벌 예외를 규정하고 있음.
- 우리나라의 자동차사고 과실비율은 일본의 「민사교통소송에 있어서의 과실상계율 등의 인정기준」을 토대로 손해보험협회가 작성한 「자동차사고 과실비율 인정기준」에 따라 결정됨.
 - 교통사고를 249개 사고 도표로 구분하고 각각의 도표에서 정의한 기본과실에

수정요소를 가감하여 보험회사가 과실비율을 결정함.

- 미국의 경우 과실비율은 운전자의 의무 위반 여부(Duty and Breach), 의무 위반 여부와 사고발생 간의 인과관계(Causation) 식별을 통해 결정됨.
- 과실비율 결정에 필요한 사실관계 확인은 일본의 경우 경찰 사고보고서, 미국의 경우 경찰 혹은 사고 운전자가 작성한 사고보고서를 근거로 이루어지지만, 우리나라의 경우 사고현장에 도착한 보험회사 직원이 청취한 사고 운전자의 진술에 근거해서 이루어짐.
 - 경찰이 사고보고서를 작성하는 경우는 인명피해가 발생하여 경찰에 신고된 사고에 국한됨.

- 자동차사고 과실비율과 관련한 분쟁이 발생할 경우 우리나라, 일본, 미국 모두 소송으로 이어지거나 분쟁조정기구를 통해 조정함.
 - 우리나라의 경우 손해보험협회 산하 구상금분쟁심의회위원회가 조정하거나 법원에 소송을 제기함.
 - 일본은 손해보험상담·분쟁해결 서포트 센터를 운영하고 있음.
 - 미국의 경우 1926년 설립된 비영리 중립단체(Non Profit Neutral)인 미국중재협회(American Arbitration Association)가 자동차보험 보험금지급 관련 분쟁을 조정함.

Ⅲ. 자동차보험 과실상계제도의 문제점

- 국내 대형 손해보험회사의 과실상계 자료를 분석하여 과실상계제도 운영 현황과 분쟁발생 원인을 파악함.
 - 특정 대형 손해보험회사의 2015년 4월과 9월의 자동차와 자동차의 사고 보상 자료 97,286건과 2012년부터 2015년 9월까지 손해보험협회 구상금분쟁심의 위원회에 접수된 자차담보 사고 자료 7,318건을 분석함.

- 대형 손해보험회사가 처리한 자동차와 자동차의 사고 보상 자료 97,286건은 분쟁이 발생하지 않은 사고인 반면 손해보험협회 구상금분쟁심의위원회에 접수된 자료 7,318건은 분쟁이 발생한 사고임.
 - 두 집단의 특성을 비교하여 분쟁발생 원인을 파악하는 것이 목적임.

- 분쟁이 발생하지 않은 사고의 98%가 자동차와 자동차의 사고 도표 56개 중 12개 도표에서 발생하였고 적용된 수정요소가 두 개 이상인 사고는 6.8%에 불과함.
 - 255번 사고 도표인 주·정차 중인 차량을 후미추돌한 경우가 49.3%, 253번 사고 도표인 동일방향 추돌사고가 36.3%를 차지하고, 252번 사고 도표인 진로변경차와 후속직진차 사고가 6.6%를 차지함.
 - 자동차와 자동차의 사고에 적용되는 수정요소는 최소 5%, 최대 30%까지 적용되는데 본고에서는 수정요소의 개수를 기본과실과 결정된 과실의 차이로 정의함.
 - 기본과실과 결정된 과실의 차이가 20%보다 작고 -20%보다 크다면 하나의 수정요소가 적용된 것으로 정의함.
 - 그리고 20%보다 크고 40%보다 작은 경우, 그리고 -20%보다 작고 -40%보다 큰 경우는 두 개의 수정요소가 적용된 것으로 정의함.
 - 40%보다 큰 경우와 -40%보다 작은 경우는 세 개 이상의 수정요소가 적용되었다고 정의함.

- 수정요소가 두 개 이상 적용된 사고의 과실비율 분쟁 가능성이 높은 것으로 분석됨.
 - 자동차와 자동차의 사고 중 과실비율 분쟁 비중이 가장 높은 252번 사고 도표의 경우 보험회사가 과실비율을 결정할 때 두 개 이상의 수정요소를 적용하는 경우가 71.1%로 나타났고 과실비율 분쟁 비중이 9.2%인 205번 사고의 경우 두 개 이상의 수정요소가 적용된 사고 비중이 49.1%로 나타남.
 - 분쟁발생 가능성이 높은 12개 사고 가운데 두 개 이상의 수정요소가 적용된 사고 비중이 50% 이상인 사고와 30%에서 50% 사이의 사고가 각각 4개, 3개 사고로 분석됨.

〈요약 표-2〉 자동차와 자동차의 사고 중 과실분쟁 발생 상위 12개 사고

도표 번호	사고내용	기본과실(%)		건수(건)	비중	수정요소 ¹⁾
		차량 A	차량 B			
252	진로 변경차와 후속 직진차 사고	30	70	3,224	44.1%	71.1%
205	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 직진차 상호 간의 충돌사고	40	60	676	9.2%	49.1%
253	동일방향 추돌사고	100	0	476	6.5%	0.5%
242	도로외 출입차와 직진차 사고	0 20	100 80	464	6.3%	1.2%
255	주·정차중인 차량을 후미추돌	0	100	430	5.9%	0.4%
247	대소 우회전, 대소 좌회전 사고	30	70	250	3.4%	73.4%
206	대소로 차이가 있는 교차로	30	70	237	3.2%	39.5%
221	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 좌회전차와 직진차 교차도로 진입 시	30	70	206	2.8%	48.3%
244	주차장 내 사고	30	70	178	2.4%	72.3%
228	한쪽방향에서만 교통정리가 이루어지는 교차로	80 40 10	20 60 90	135	1.8%	1.7%
222	신호기 없는 교차로: 대소로 차이가 있는 교차로	20	80	132	1.8%	1.4%
230	소로 우회전 직진 대로 교차로 사고	70	30	125	1.7%	54.7%
합계				6,533	89.3%	-
자동차와 자동차의 사고 전체 합계				7,318	-	-

주: 1) 수정요소는 구상금분쟁심의회위원회에 접수되지 않은 보험회사 자동차와 자동차의 사고 분석결과로 사고 건수 대비 수정요소 2개 이상 적용된 사고 건수 비중임.

- 구상금분쟁심의회위원회와 보험회사의 수정요소 적용이 일관되지 못한 것으로 분석되었고 이로 인해 동일한 사고에서 평균 과실비율이 상이하게 나타남.
 - 보험회사와 구상금분쟁심의회위원회가 12개 분쟁민발 사고에 적용한 수정요소의 비중을 비교한 결과 10배 이상 차이가 남.
 - 합의된 사고에서 두 개 이상의 수정요소를 적용한 비중이 높을 경우 분쟁조정 과정에서는 낮은 반면, 합의된 사고에서 비중이 낮을 경우, 분쟁조정 과정에서는 두 개 이상의 수정요소 적용 비중이 높은 것으로 나타남.

- 253번 사고 도표의 경우 차량 A의 기본과실이 100%이나 구상금분쟁심의위원회가 결정한 과실의 평균은 65.3%, 보험회사가 결정한 과실비율의 평균은 99.9%로 나타남.
- 사고 당사자들이 부담하는 자차손해액이 200만 원 이상일수록 과실비율 분쟁발생 가능성이 높은 것으로 나타났고, 과실비율이 조정될 경우 청구인들이 부담하는 자차손해액은 43% 감소하는 것으로 분석됨.
 - 과실비율 분쟁 사고들에서 외제차의 비중은 29.7%이며 과실비율 분쟁이 발생하지 않은 사고에서 외제차 비중은 15.7%에 불과함.
 - 분심위에 과실비율 조정을 청구한 청구인의 자차담보 손해액이 200만 원 이상인 경우가 약 40%, 보험회사의 경우는 4.3%임.
- 이상의 분석결과에 따르면 우리나라 자동차보험 과실상계제도의 문제점은 일관성과 형평성 훼손이며, 이러한 문제점을 유발하는 근본적인 원인은 사실관계 확인의 어려움임.
 - 동일한 사고에서 상이한 과실비율이 결정되는 경우가 발생하기 때문에 일관성이 훼손됨.
 - 동일한 사고 도표에서도 구상금분쟁심의위원회와 보험회사가 수정요소를 상이하게 적용하기 때문임.
 - 수정요소 적용의 비밀관성은 사고 운전자들이 주장을 반복하기 때문에 초래되기도 함.
 - 과실비율의 변동성 확대와 과실비율 분쟁조정 과정에서 청구인들이 부담하는 자차손해액은 평균 43% 감소함.
 - 과실비율 조정의 청구인과 피청구인의 주장이 강하게 대립하고 있음.
 - 피청구인의 과실이 100%라고 주장하는 청구인의 비중은 76%에 이르고, 피청구인들은 자신의 과실은 전혀 없고 오히려 상대방의 과실이 100%라고 주장하는 것으로 분석됨.
 - Calabresi(1970) 등 선행연구들도 사실관계 확인의 어려움이 초래하는 증거불확실성이 과실제도의 문제점이라고 지적하고 있음.

IV. 제도 개선방안

- 과실상계제도의 문제점이 사고발생 단계와 과실상계 단계에서 발생하므로 개선 방안을 각 단계별로 제시함.
 - 사고발생 단계에서는 사실관계 확인의 어려움으로 운전자들의 주장이 대립하고 반복되는 경우가 발생함.
 - 수정요소를 적용하는 과정에서 과실비율의 변동성이 커지고 이로 인해 과실비율의 일관성 및 예측가능성, 그리고 형평성이 훼손됨.

- 사실관계 확인과 사고 운전자의 주장 반복을 예방하기 위해 보험회사의 사고보고서 작성과 운전자의 확인을 의무화해야 함.
 - 보험회사 직원이 교통사고 현장에서 전해들은 사고 내용을 기록하고 그 기록 내용을 사고 운전자에게 확인을 받아 사고 기록을 객관화하는 방안임.
 - 경찰신고 예외조항으로 인한 낮은 교통사고 신고율, 경찰의 사고보고서 열람 제한으로 공신력있는 사고정황 관련 자료가 부족함.
 - 보험회사는 관행적으로 사고 운전자들의 구두 진술에 의존하여 과실비율을 결정하기 때문에 과실비율 분쟁이 발생할 경우 운전자의 주장이 반복되는 경우가 발생함.
 - 사고 기록을 객관화함으로써 운전자들의 주장 반복을 최소화할 것으로 기대됨.
 - 일본의 경우 교통사고 경찰신고가 의무화되어 있고 경찰의 사고보고서에 기술된 내용을 근거로 과실비율이 결정됨.
 - 미국 뉴욕의 경우, 교통사고를 경찰에 신고하지 않더라도 사고 운전자가 사고보고서를 작성하고 있음.

- 수정요소 적용에서 발생하는 과실비율의 변동성을 줄이기 위해서는 법원 등 공신력있는 기관의 수정요소 적용 가이드라인 제정이 필요함.

- 가이드라인에는 수정요소 적용의 단순화, 객관화, 그리고 수정요소의 재평가 등이 포함되어야 함.
 - 수정요소의 적용 단순화는 사고 발생의 인과관계를 반영하여 수정요소 적용 개수를 하나로 제한하는 방안임.
 - 사고발생의 직접적 원인으로 작용한 요인만을 과실비율에 반영함.
 - 수정요소 적용의 객관화는 수정요소 가운데 차량의 접촉각도, 선진입 여부 등에 따른 과실비율 가감 크기의 변화를 최소화하기 위함임.
 - 대형차, 급좌(우)회전, 기좌회전 및 좌회전 금지위반, 소좌회전과 대좌회전, 교차로 정체 중 진입(꼬리물기) 등의 수정요소들은 상황에 따라 수정요소 가감 크기가 달라짐.
 - 수정요소의 재평가는 과실비율 결정에 사회적 인식 변화를 고려하지는 취지임.
 - 캐나다와 미국에서는 사고발생 당시 음주운전이 적발될 경우 이는 기소대상이며 과실비율 가감요인으로 인식하지 않음.
 - 음주운전에 대한 인식이 시대에 따라 달라지고 있다는 점을 감안하여 이를 과실로 볼 것인지, 고의로 볼 것인지에 대한 재평가가 필요함.
- 과실상계기준의 공신력을 확립한 것으로 평가되는 일본의 경우 1972년에 동경지법 민사 27부가 과실상계기준을 제정함.
- 경찰, 검찰, 변호사, 학계, 전문가 등이 참여한 포괄적인 연구그룹을 법원이 주도적으로 운영하였고, 사실관계 확인을 위해 교통사고의 경찰신고 의무화, 경찰의 사고보고서 공개 등을 주도함.
 - 과실비율 인정기준 제정 이후 과실비율 분쟁 건수는 1970년 2,300건에서 1977년 600건으로 감소함.
 - 일본 법원의 과실상계기준 제정은 과실비율의 예측가능성, 즉 일관성을 확보하는데 기여한 것으로 평가됨.

〈요약 표-3〉 과실상계의 문제점과 개선방안 요약

현황	문제점	문제점의 세부사항	개선방안
사고발생 단계	사실관계 확인의 어려움	<ul style="list-style-type: none"> • 2013년 교통사고 경찰신고율 19% • 도로교통법 54조 경찰신고 예외조항 	<ul style="list-style-type: none"> • 보험회사의 사고보고서 작성 및 운전자 확인 의무화
	운전자의 주장 대립 및 번복	<ul style="list-style-type: none"> • 보험회사의 과실비율 결정은 사고 운전자의 구두진술에 근거 • 공신력있는 사고정황 자료의 미비로 운전자의 주장 번복 	
과실상계 단계	수정요소 적용의 불확실성	<ul style="list-style-type: none"> • 유사한 사고라도 수정요소 적용에 따라 상이한 과실비율이 결정 • 보험회사와 분쟁조정기관의 상반된 수정요소 적용으로 일관성 훼손 • 분쟁조정 과정에서 형평성 훼손 	<ul style="list-style-type: none"> • 수정요소 적용의 법원 가이드라인 제정 • 수정요소 적용의 단순화/객관화/재평가
장기 추진과제	과실상계기준의 공신력 결여	<ul style="list-style-type: none"> • 현행 자동차사고 과실상계기준의 정합성 검토 필요 	-

■ 과실상계제도 개선방안 시행과 관련하여 고려할 사항은 다음과 같음.

- 보험회사의 사고보고서 작성과 운전자 확인 의무화 방안 시행 과정에서 사고 운전자의 이해관계에 따라 사고보고서가 작성될 우려가 있으나 객관적인 사고 증거 확보에 기여할 것으로 기대됨.
 - 보험회사 임직원들이 운전자들의 진술을 바탕으로 사고보고서를 작성하고 운전자 확인을 받는 과정에서 추가적인 비용이 발생할 수 있음.
- 수정요소 적용의 법원 가이드라인 제정방안의 기대효과를 극대화하기 위해서는 객관적인 사고 증거 확보가 선결되어야 함.

- 궁극적으로는 법원이 주도적으로 우리나라 교통문화에 적합한 과실비율 인정기준을 제정할 필요가 있음.
 - 법원이 과실비율 인정기준을 제정할 경우 공신력을 확보하게 되어 과실비율 분쟁을 억제하고 분쟁과정에서 발생할 수 있는 일관성과 형평성 훼손, 그리고 이로 인한 사회적 비용을 억제할 수 있을 것으로 기대됨.
 - 우리나라 교통문화에 적합한 과실비율 인정기준 정립을 위한 사회적 합의를 도출해야 함.
 - 사회적 합의를 도출한 일본의 사례는 학계, 업계, 법조계, 검찰 및 경찰, 그리고 시민단체로 구성된 태스크 포스(Task Force)를 구성하여 추진하는 방안을 제안하고 있음.

I. 서론

자동차사고 과실비율은 교통사고에서 발생한 손해액을 사고 당사자들 사이에 배분하는 기준이다. 예를 들어 인적 피해가 없는 차량 대 차량 사고에서 차량 A의 과실비율이 30%라면 차량 A는 상대방 차량 B의 손해액(수리비) 30%를 배상할 책임이 있다. 그리고 차량 B는 차량 A 손해액(수리비)의 70%를 배상할 책임이 주어진다. 나머지 수리비는 차량 A와 차량 B 운전자들이 각자 자비로 부담한다. 만약 차량 A의 과실비율이 100%라면 차량 A는 차량 B 손해액을 전부 배상해야 하고 자기 차량의 손해액은 자신이 전액 부담한다. 따라서 과실비율은 사고 당사자들이 상대방에게 배상하는 금액과 자기가 부담하는 사고비용 부담 금액을 결정한다. 배상금액과 사고비용 부담 금액은 보험회사가 지급하는 보험금인데, 보험회사가 지급하는 보험금 규모에 따라 다음 해 보험료가 조정될 수 있다.

최근 들어 외제차 등 고가차가 증가하고 이들의 상대적으로 높은 수리비 등으로 인한 보험금 증가로 과실비율의 금전적 가치가 상승하고 있다. 과실비율의 금전적 가치 상승으로 자신이 부담하는 사고비용 부담 금액이 증가하고 보험료 할인할증 때문에 과실비율에 사고 당사자들은 더욱 민감하게 대응한다. 과실비율에 대한 민감도 증가는 과실비율 분쟁 증가로 이어지는데, 최근 금융감독원에 제기된 민원 건수, 그리고 구상금분쟁심의위원회(이하 '분심위')에 제기된 분쟁 건수 증가로 나타난다.

2010년 이후 자동차사고 과실비율 분쟁이 증가하고 있다. 금융감독원에 접수된 자동차사고 과실비율 관련 분쟁조정신청은 2012년 307건에서 2015년 1~10월 기간 동안 1,336건으로 증가하였고, 과실비율 분쟁조정기구인 분심위 청구 건수는 2012년 22,450건에서 2015년 1~10월 기간 동안 35,842건으로 증가하였다.¹⁾²⁾ 개인용 자동차

1) 과실비율에 대한 불만은 금융감독원과 분심위에 모두 접수될 수 있음; 금융감독원 보도자료

사고 1건당 분심위 접수 건의 비중은 2012년 0.75%에서 2015년 1.12%로 빠르게 증가하고 있다. 이는 보험개발원 집계기준인 개인용 자동차사고 100건당 1건 내외의 과실비율 분쟁이 발생한다는 것을 의미한다. 또한 과실비율 분쟁이 개인용 자동차사고 건수 발생 속도보다 빠르게 늘어나고 있는데, 개인용 자동차 사고 건수는 2012년 299만 건에서 2015년 319만 건으로 연평균 2.2% 증가하였으나 분심위에 접수된 건수는 연평균 16.9% 증가하였다.

과실비율의 금전적 가치 증가세가 확대될 경우 과실비율 결정에 대한 불만은 확대될 우려가 크다. 과실비율에 대한 불만은 크게 세 가지 측면에서 생각할 수 있다. 첫째, 교통사고 당시 상황에 대한 사실관계 확인의 어려움으로 자신과 상대방의 과실을 증명하기 어렵다는 측면, 둘째, 과실비율 10%, 20%의 의미가 무엇인지, 셋째, 과실비율을 결정하는 보험회사가 과실을 정확히 결정했는지 그리고 과실비율이 결정되는 방식에 대한 불만 등이다. 그리고 사회적인 관점에서 이러한 불만은 보험회사에 대한 신뢰저하로 이어질 수 있고, 운전자들의 사고예방 노력 저하 등으로 나타날 수 있다.

먼저 과실비율 10%의 의미에 대한 불만은 어떤 근거에서 10%의 과실비율이 정해졌는가에서 초래되는 불만이다. 만일 과실이 사고발생에 기여한 정도라고 하고 차량 A의 과실이 40%라고 하면 당사자 A가 사고발생 원인의 40%를 기여했다고 평가할 수 있다. 그러나 과실이 다른 사람을 보호하는데 소홀한 부주의 정도라고 한다면 40%는 다른 사람을 보호하는데 필요한 주의 수준의 40%를 기울였다고 평가하는 것이다. 이렇게 과실비율의 의미에 대한 일관적이지 못한 해석이 과실비율 분쟁의 단초가 될 수 있다는 것이다.³⁾ 다음으로 사실관계 확인의 어려움에서 발생하는 불만이다. 이는 과실비율 결정과 관련된 사실관계, 즉 증거를 수집하는 과정과 법원 배심원(혹은 보험회사)들을 설득시키지 못하는데서 초래되는 불만이다. 다시 말하면, 사고당사자가

료(2015. 12. 4).

- 2) 분심위는 자동차사고 과실비율 전문심의기구로서 손해보험협회에 설립·운영되고 있음. 13개 자동차보험회사와 5대 공제(화물, 택시, 개인택시, 버스, 전세버스)간 교통사고 과실비율 관련 분쟁을 심의하고 조정하는 역할을 함.
- 3) 자세한 내용은 Sobelsohn C, David(1985), "Comparing Fault", *Indiana Law Journal*, Vol. 60, No. 3 참조.

자신은 사고발생에 기여한 것이 없다고 주관적으로 생각하지만, 객관적인 증거는 자신이 사고발생에 기여한 부분이 크다는 것으로 입증된다면 결정된 과실비율에 불만이 있을 것이다. 이렇게 보험회사(혹은 법원)들이 결정한 과실비율에 불만이 있다는 것은 보험회사의 불만으로 이어지기 때문에 보험회사에 대한 신뢰저하로 이어진다.

과실제도와 사고예방과의 관계에 대한 논의는 증거 불확실성으로 인한 사실관계 확인의 어려움으로 초래되는 과실비율에 대한 불만이 사고예방 노력 저하와 교통사고 증가, 그리고 사회적 비용에 영향을 미친다는 논의이다(Calabresi 1970; Brown 1973; Cooter and Ulen 1986; Oren Bar-Gill 2001, Carvell et. al. 2012). Calabresi(1970)와 Cooter and Ulen(1986), Brown(1973)과 Oren Bar-Gill(2001)은 비교과실제도가 교통사고 발생확률에 영향을 미쳐 교통사고 비용 등 사회적비용에 영향을 준다고 주장한다. 이들은 모두 과실제도가 갖고 있는 사실관계 확인의 어려움, 즉 증거 불확실성에 대한 운전자들의 대응에 따라 사고발생확률이 달라진다고 주장한다. Calabresi(1970), Cooter and Ulen(1986)은 운전자들이 필요 이상의 주의의무를 선택하는 반면 Brown(1973)과 Oren Bar-Gill(2001)은 과실비율 결정 과정에서 발생하는 증거 불확실성이 운전자들의 안전운전 주의의무를 감소시킬 것이라고 주장한다. 따라서 Calabresi(1970), Cooter and Ulen(1986)의 주장에 따르면 교통사고 발생확률이 감소하고 Brown(1973)과 Oren Bar-Gill(2001)에 따르면 교통사고 발생확률은 높아진다. 이러한 두 가지 주장들은 과실제도가 운전자들의 안전운전 주의선택에 영향을 미쳐 교통사고 발생 가능성, 즉 사회적 비용에 영향을 미친다는 점을 의미한다.

사고예방 효과는 국가별로 상이한 교통사고 발생 확률과 교통사고의 사회적 비용으로 나타난다(〈표 I-1〉 참조). OECD에 따르면 자동차 1만 대당 교통사고 건수는 스페인 27.1건, 우리나라 93.0건, 일본의 69.5건, 미국의 59.1건, 캐나다 53.0건이고 자동차 1만 대당 교통사고 사망자 수도 스페인 0.5명, 우리나라 2.2명, 미국 1.2명, 캐나다 0.8명, 일본 0.6명이다. 교통사고 발생확률이 높을수록 교통사고 비용도 높은 경향이 있다. 2014년 우리나라의 GDP 대비 교통사고 비용은 1.79%이며 영국 0.46%, 2013년 독일 0.87%, 2009년 일본 1.33%, 2010년 기준 미국 1.43%이다.

〈표 I-1〉 2013년 주요국의 교통사고 주요 지표

(단위: 건, 명)

국가	자동차 1만대 당 교통사고 발생 건수	자동차 1만대 당 교통사고 사망자 수
한국	93.0	2.2
일본	69.5	0.6
미국	59.1	1.2
캐나다	53.0	0.8
스페인	27.1	0.5
OECD 평균	41.2	1.1

자료: <http://stats.oecd.org>.

이상의 논의를 요약하면 자동차사고 과실비율은 사고 당사자들의 금전적 부담, 보험회사에 대한 신뢰 제고, 그리고 사고예방을 통한 사회적 비용 감소 측면에서 중요하다.

본 연구의 목적은 우리나라 자동차사고 과실제도의 문제점을 분쟁 증가 원인 분석을 통해 살펴보고 제도 개선방안을 제시하는 것이다. 본 연구의 구성은 다음과 같다. 제2장에서는 우리나라와 미국, 일본의 교통사고 처리 과정과 관련 제도, 과실결정 과정을 비교한다. 그리고 과실제도와 교통사고로 인한 사회적 비용에 관한 선행연구들을 살펴보고 선행연구에서 제기하는 과실제도의 문제점을 살펴본다. 제3장에서는 우리나라 손해보험회사의 자동차사고 보상자료를 분석하여 과실비율 결정 현황과 분쟁 발생 사고의 특징을 분석한다. 그리고 제4장에서는 제3장의 분석결과를 근거로 자동차사고 과실제도의 문제점, 제도 개선방안, 그리고 결론을 제시한다.

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 입었다더라도 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.

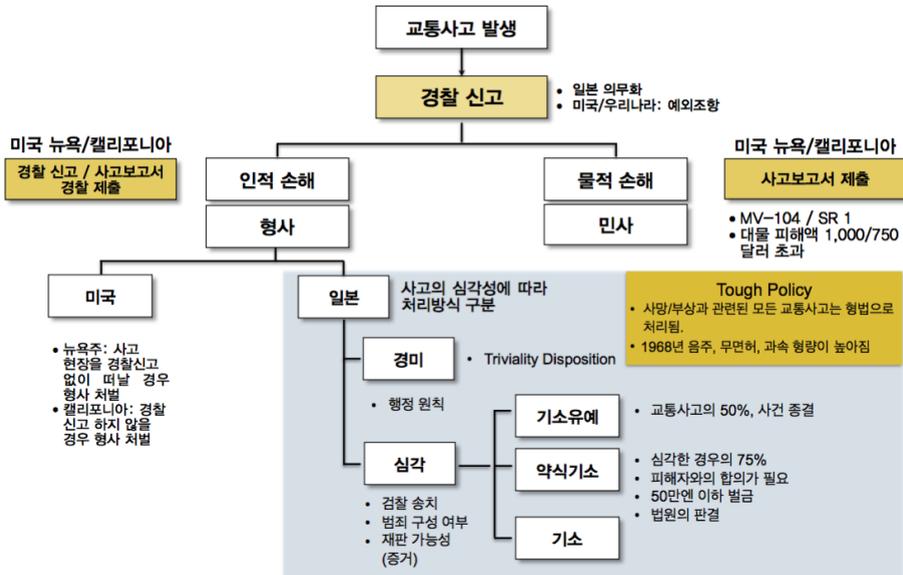
손해보험요율산출기구 산하 손해조사사무소가 손해액을 조사하고 결정한다. 그리고 이 결과를 바탕으로 최종적으로 각 손해보험회사가 보험금을 결정하여 지급한다.

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 I 에 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

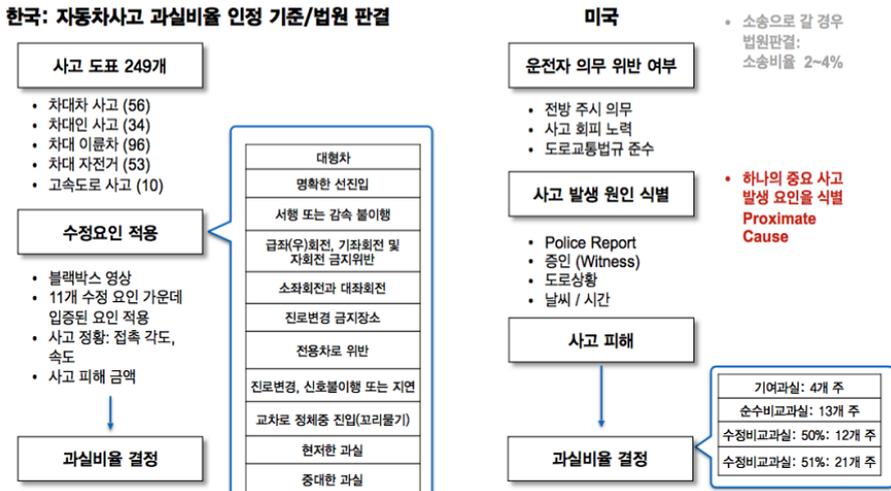
법원에서 과실비율을 결정할 때는 원칙적으로 민법에서 정의하는 과실상계 구성요소로서의 인과관계에 따라 결정된다. 과실상계 구성요인인 ‘인과관계’는 민법 불법행위에서 정의하는 인과관계를 준용하기 때문에 과실비율 결정 과정에서 미국과 같이 ‘조건’과 ‘진행과정’, 그리고 발생한 결과를 종합적으로 고려한다. 즉, 부주의 여부(도로교통법 위반 여부 등) 이 외에도 사고발생 시점의 도로상황, 날씨, 교통상황, 그리고 사고 운전자들의 진행 과정, 사고발생의 직접적 원인, 그리고 손해액을 고려하여 과실비율을 결정한다.³²⁾

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

다) 국가별 과실비를 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 과실비를 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.

Ⅲ. 자동차보험 과실상계제도의 문제점

본 장에서는 우리나라 자동차보험 과실상계 현황과 과실비율 분쟁이 발생하는 원인을 살펴본다. 과실상계 현황을 파악하기 위해 우리나라 대형 손해보험회사의 2015년 4월과 9월의 자동차보험 보상 자료와 2012년부터 2015년 9월까지 손해보험협회 분심위에 접수된 대형 손해보험회사의 자료를 분석한다. 빈발사고 유형과 분쟁 빈발 사고, 수정요소 적용 현황과 과실비율의 평균과 표준편차, 그리고 손해액 등을 살펴본다. 자료 분석의 목적은 분쟁이 발생한 사고와 발생하지 않은 사고를 비교·분석하여 과실상계제도의 운영 현황과 분쟁 발생 원인을 파악하는 것이다.

1. 과실상계 현황

가. 과실비율 분쟁 현황

자동차보험 과실비율 관련 민원은 금융감독원에 접수되고 과실비율 관련 구상금 분쟁은 분심위에 접수된다. 민원으로 접수된 건이 분심위에 접수되는 경우도 있지만 두 가지 지표들이 모두 상승하고 있다.

금융감독원에 접수된 자동차사고 과실비율 관련 분쟁조정신청 건수는 2012년 307건에서 2014년 855건, 2015년 1월에서 10월까지 1,336건으로 증가하고 있다. 한편 분심위에 접수된 조정신청 건수는 2011년 25,812건, 2014년 30,260건, 그리고 2015년 1월에서 10월 기간 동안 35,842건으로 증가하였다. 보험개발원이 집계한 개인용 차량 사고 건수 대비 분심위 청구 건수비율은 2012년 0.75%에서 2015년 1.12%로 나타났다

(〈표 Ⅲ-1〉 참조). 이는 개인용 차량 사고 100건 가운데 평균 1건 이상의 과실비율 분쟁이 발생한다는 것을 의미한다. 또한 2012년부터 2015년까지 연평균 14.3% 증가한 것으로 자동차보험 과실 관련 분쟁이 개인용 자동차사고 발생 건수에 비해 빠르게 증가하고 있음을 의미한다.

〈표 Ⅲ-1〉 자동차사고 과실비율 관련 분쟁 현황

(단위: 건)

구분	2012년	2013년	2014년	2015년 ^{주)}
금융감독원 접수 건수	307	337	855	1,336
분심위 접수 건수(A)	22,450	26,093	30,260	35,842
개인용 차량 사고 발생 건수(B)	2,990,000	3,118,000	3,171,000	3,191,000
비율(A/B)	0.75	0.84	0.95	1.12

주: 2015년은 1~10월.

자료: 금융감독원 보도자료(2015. 12. 4), "자동차사고 과실비율 분쟁 예방방안" 추진.

나. 보험회사가 결정한 과실비율 현황

1) 사고 유형 분포

분쟁발생 원인을 분석하기 위해 2015년 4월과 9월 대형 손해보험회사의 자동차사고 접수건 166,247건을 분석하였으며 이 결과를 〈표 Ⅲ-2〉에 제시하고 있다. 자동차사고 접수건 가운데 1,589건은 분심위에 접수된 건으로 전체 자동차사고의 0.95%에 불과하다. 1,589건을 제외한 164,658건 가운데 손해보험협회의 「자동차사고 과실비율 인정기준」에서 구분되지 못하는 사고가 64,257건으로 분심위에 접수되지 않은 사고 가운데 39.0%를 차지한다. 구분되지 못하는 사고의 대부분은 주·정차 중 주차되어 있는 차량을 손괴하는 등 단독사고가 대부분인 것으로 보인다.

사고유형을 과실비율에 따라 분류해보면 운전자 일방에게 과실이 있는 과실비율 100:0 사고(일방과실 사고)는 158,222건으로 분심위에 접수되지 않은 사고 중 96.1%를 차지하고 과실이 운전자들에게 배분된 과실상계 사고(쌍방과실 사고)의 비중은

6,436건으로 3.9%를 차지하고 있다. 구분되지 않는 사고를 제외한 사고 도표 201번에서 256번까지의 자동차와 자동차의 사고는 97,286건이며 자동차와 보행자의 사고는 1,590건에 불과하다. 자동차와 자동차의 사고 97,286건 중 일방과실 사고는 92,335건이며 쌍방과실 사고는 4,951건이다. 이 외에도 자동차와 보행자의 사고 1,590건, 자동차와 이륜차의 사고 767건, 자동차와 자전거의 사고(농기계 포함) 191건이 분석 표본에 포함되어 있다.

〈표 Ⅲ-2〉 2015년 4월과 9월 대형 손해보험회사의 자동차사고 분포

(단위: 건, %)

구분		쌍방과실	일방과실	합계	비중
분심위 미접수 사고	자동차와 보행자의 사고	105	1,485	1,590	1.0
	자동차와 자동차의 사고	4,951	92,335	97,286	59.1
	자동차와 이륜차의 사고	287	480	767	0.5
	자동차와 자전거의 사고(농기계 포함)	60	131	191	0.1
	고속도로 사고	131	527	567	0.4
	구분 안됨(A)	993	63,264	64,257	39.0
	합계(B)	6,436	158,222	164,658	100.0
	사고 도표 구분 사고(B-A)	5,443	94,958	100,401	-
분심위 접수 사고		-	-	1,589	-
합계		-	-	166,247	-

자료: 대형 손해보험회사 자료.

2) 과실비율의 분포

자동차와 자동차의 사고 97,286건 가운데 쌍방과실 4,951건의 사고에 적용된 과실 비율의 분포를 살펴보았다(〈표 Ⅲ-3〉 참조). 결정된 과실비율이 10%, 15%, 20%, 25% 등으로 세분화되어 있고 과실비율 25% 미만 사고가 쌍방과실 사고의 85.4%를 차지하고 있다. 반대로 75% 이상의 과실이 결정된 사고는 약 5%에 불과한데, 이는 자료에

포함된 사고의 상대방이 다른 손해보험회사에 가입하고 있기 때문일 수 있다. 2015년 4월과 9월에 대형 손해보험회사에서 발생빈도가 가장 높은 과실비율은 20%로 약 54.3%를 차지하고 있다. 그 다음으로 비중이 큰 과실비율은 10%로 사고 건수의 25.1%를 차지한다. 어느 한쪽의 과실이 20%, 10%라면 다른 상대방의 과실비율은 80%, 90%로 정해졌을 것인데, 분석하는 표본에 포함되지 않는 것으로 보인다. 자료를 제공한 대형 손해보험회사가 아닌 다른 손해보험회사에 가입한 운전자일 것으로 추정된다.

〈표 Ⅲ-3〉 자동차와 자동차의 쌍방과실 사고에서 적용된 과실비율 분포

(단위: 건, %)

과실비율	건수	비중	누적 비중
10	1,241	25.1	25.1
15	130	2.6	27.7
20	2,686	54.3	81.9
25	172	3.5	85.4
30	104	2.1	87.5
40	67	1.4	88.9
45	1	0.02	88.9
50	39	0.8	89.7
55	1	0.02	89.7
60	82	1.7	91.4
65	4	0.1	91.4
70	123	2.5	93.9
75	11	0.2	94.1
80	171	3.5	97.6
85	9	0.2	97.8
90	110	2.2	100.0
합계	4,951	100.0	-

3) 빈발사고 유형

다음의 〈표 Ⅲ-4〉는 자동차와 자동차의 사고 97,286건 가운데 가장 빈발하는 12개 사고 유형을 보여주고 있다. 12개 사고는 모두 95,329건으로 자동차와 자동차의 사고 중 98%를 차지한다. 그 가운데 가장 빈번한 사고는 주·정차 중인 차량을 상대방차

후미에서 추돌한 255번 도표 사고인데 47,917건이 발생했고 기본과실인 후미추돌 차량 과실 100%(상대방 차량 과실 0%)로 과실비율이 결정된 사고가 47,532건이며 쌍방과실로 결정된 사고는 385건이다. 사고 건수가 35,353건인 253번 도표 사고의 경우 후속차가 과실 100%를 부담하는 사고인데 107건이 쌍방과실로 처리되었다. 반면 차량 A와 차량 B 간에 정의된 기본과실이 30%와 70%인 252번 도표 사고의 경우 일방과실로 처리된 사고가 4,571건으로 전체 6,441건의 70%이다. 242번 도표 사고의 경우 도로 바깥에서 도로로 들어오는 차량 B가 중앙선을 침범한 경우에는 과실이 100%, 그렇지 않은 경우에는 과실이 80%로 결정되는 두 가지 경우에 따라 기본과실이 정해진다. 그런데 쌍방과실로 처리된 사고의 비중이 55%, 일방과실로 처리된 사고의 비중이 45%로 쌍방과실로 처리된 사고의 비중이 다소 높은 것으로 나타났다. 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 폭의 교차로 사고인 205번 도표 사고의 경우 기본과실이 차량 A 40%, 차량 B 60%인데 일방과실이 142건으로 전체 사고 318건의 절반 가까이를 차지한다. 신호기 없는 교차로 사고인 221번 도표와 222번 도표 사고에서도 일방과실로 처리된 경우가 각각 48%이다.

〈표 Ⅲ-4〉 자동차와 자동차의 사고 중 상위 12개 빈발 사고

(단위: 건)

도표 번호	사고내용	기본과실		일방 과실	쌍방 과실	합계
		차량 A	차량 B			
255	주·정차 중인 차량을 후미추돌	0	100	47,532	385	47,917
253	동일방향 추돌사고	100	0	34,876	107	35,353
252	진로변경차와 후속직진차 사고	30	70	4,571	1,870	6,441
242	도로 외 출입차와 직진차 사고	0 100	20 80	845	685	1,530
201	신호기 교차로 사고	0	100	822	8	830
249	대향차 간 사고(중앙선 침범)	0	100	801	8	809
244	주차장 내 사고	30	70	378	146	524
222	신호기 없는 교차로: 대소로 차이가 있는 교차로	20	80	231	255	486
228	한쪽방향에서만 교통정리가 이루어지는 교차로	80 40 10	20 60 90	235	184	419
221	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 좌회전차와 직진차 교차도로 진입 시	30	70	189	202	391
205	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 직진차 상호 간의 충돌사고	40	60	142	176	318
230	대소로 차이가 있는 교차로	70 80 50	30 20 50	189	122	311
합계				90,811	4,148	95,329

이상의 결과를 요약하면 사고 책임이 명백한 255, 253, 201번 도표 사고에서도 쌍방과실로 처리되는 경우가 있고 쌍방과실인 252, 242, 205, 230번 도표 사고에서도 명백한 사고로 분류되는 경향이 있다. 이러한 결과는 기본과실에 수정요소가 적용되기 때문이다.

4) 수정요소 분포

전술한 자동차와 자동차의 사고 12개 빈발 유형에서 과실비율 결정에 적용된 수정요소의 분포는 다음과 같다. 수정요소는 사고 도표별 결정된 과실과 기본과실의 차이로 정의되는데, 자동차와 자동차의 사고 97,286건에서 수정요소가 적용된 사고는

11,521건으로 자동차와 자동차의 사고의 12%를 차지한다. 자동차와 자동차의 사고의 수정요소는 다음의 <표 III-5>에서 제시되고 있는데 급좌(우)회전, 기좌회전 및 좌회전 금지위반의 경우 30%까지 적용되며 나머지는 최대 20%까지 부여된다. 예외적으로 ※가 표시된 수정요소의 경우에는 차량의 속도, 접촉각도, 선진입 여부 등에 따라 크게 달라질 수 있다. 본 보고서에서 정의한 수정요소의 개수는 기본과실과 결정된 과실의 차이가 20%보다 작고 -20%보다 크다면 하나의 수정요소가 적용된 것으로, 그리고 20%보다 크고 40%보다 작은 경우, 그리고 -20%보다 작고 -40%보다 큰 경우는 두 개의 수정요소, 40%보다 큰 경우와 -40% 보다 작은 경우는 세 개 이상의 수정요소가 적용되었다고 정의하였다.

수정요소는 사고 당시 사실관계를 바탕으로 적용되는데, 자동차와 자동차의 사고 97,286건 가운데 85,765건에서는 수정요소가 적용되지 않았고 기본과실로 정해진다. 그리고 한 개의 수정요소가 적용되는 사고가 전체의 5%인 4,948건, 두 개의 수정요소가 적용된 사고는 5,717건으로 전체의 5.8%를 차지한다. 세 개 이상의 수정요소가 적용된 사고는 856건이다. 적용된 수정요소가 두 개 이상인 사고는 전체 자동차와 자동차의 사고의 6.8%인 6,573건인데, 이 경우 기본과실과 결정된 과실의 차이가 40% 이상, 혹은 -40% 이하이기 때문에 과실이 51% 이상의 가해자와 피해자가 바뀔 수도 있다.

〈표 Ⅲ-5〉 자동차와 자동차의 사고 상위 12개 빈발 사고에 적용된 수정요인 개수
분포

(단위: 건)

도표 번호	사고내용	사고 건수	적용된 수정요인 개수			
			0개	1개	2개	3개 이상
255	주·정차 중인 차량을 후미추돌	47,917	47,368	367	2	180
253	동일방향 추돌사고	35,353	34,722	89	11	161
252	진로 변경차와 후속 직진차 사고	6,441	88	1,775	4,408	170
242	도로 외 출입차와 직진차 사고	1,530	821	691	3	15
201	신호기 교차로 사고	830	821	6	1	2
249	대향차간 사고(중앙선 침범)	809	799	8	0	2
244	주차장 내 사고	524	53	92	365	14
222	신호기 없는 교차로: 대소로 차이가 있는 교차로	486	198	281	3	4
228	한쪽방향에서만 교통정리가 이루어지는 교차로	419	119	293	1	6
221	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 좌회전차와 직진차 교차도로 진입 시	391	13	189	180	9
205	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 직진차 상호 간의 충돌사고	318	84	77	120	36
230	대소로 차이가 있는 교차로	311	19	122	152	18
	자동차와 자동차의 사고 전체	97,286	85,765	4,948	5,717	856

5) 보험금 지급 현황

자동차와 자동차의 사고 유형별 평균 보험금을 다음의 〈표 Ⅲ-6〉에 제시하고 있다. 자동차와 자동차의 사고에서 평균적으로 대인 60.1만 원, 대물 113.1만 원, 자손 4.0만 원, 자차 41.2만 원이다. 그리고 자차 손해액이 200만 원 이상인 사고 비중은 4.3%에 불과하다. 사고 유형별로는 201, 249, 205, 253번 사고의 경우 평균 지급보험금이 다른 사고에 비해 높은 것으로 나타났고 자차 보험금이 200만 원 이상인 사고의 비중도 201번 사고의 경우 24.3%로 나타났다. 249번 사고의 경우 차량이 정면으로 충돌하는 경우가 많아 사고심도가 클 것으로 예상되는데 지급된 자차 보험금이 평균

137.6만 원이라는 점과 일치하는 것으로 보인다. 205번 도표 사고에서도 이러한 경향이 관측되는데 자차 보험금 지급액이 평균 97.2만 원이며 200만 원 이상인 자차 손해액 사고 비중이 12.6%에 이른다.

〈표 Ⅲ-6〉 자동차와 자동차의 사고 중 12개 빈발 사고의 평균 지급보험금
(단위: 만 원, %)

도표 번호	사고내용	대인	대물	자손	자차	자차 손해액 200만 원 이상 사고 비중
255	주·정차 중인 차량을 후미추돌	4.5	90.7	17.8	0.7	1.2
253	동일방향 추돌사고	128.1	137.6	6.1	62.3	7.4
252	진로 변경차와 후속 직진차 사고	33.2	90.1	1.9	48.2	4.8
242	도로 외 출입차와 직진차 사고	32.1	89.1	2.4	40.4	3.7
201	신호기 교차로 사고	356.3	342.1	50.2	196.5	24.3
249	대향차 간 사고 (중앙선 침범)	366.4	371.4	67.1	137.6	16.7
244	주차장 내 사고	9.5	68.4	1.3	22.4	1.3
222	신호기 없는 교차로: 대소로 차이가 있는 교차로	33.6	98.6	5.7	44.2	4.5
228	한쪽방향에서만 교통정리가 이루어지는 교차로	29.5	99.8	2.4	52.2	4.5
221	신호기 없는 교차로 사고: 동일 쪽의 교차로에서 좌회전차와 직진차 교차도로 진입 시	21.1	61.3	2.6	31.8	2.6
205	신호기 없는 교차로 사고: 동일 쪽의 교차로에서 직진차 상호 간의 충돌사고	87.4	105.6	10.0	97.2	12.6
230	대소로 차이가 있는 교차로	29.7	78.6	1.8	67.6	3.5
-	자동차와 자동차의 사고 전체	60.1	113.1	4.0	41.2	4.3

다음 절에서는 분심위에 접수된 사고의 특징을 분석하여 과실비율이 합의된 사고와 그렇지 않은 사고를 비교한다.

2. 분쟁사고 분석

가. 접수 사고 현황

1) 사고발생 시기별 접수 사고 현황

과실 분쟁이 발생하는 사고의 특징을 파악하기 위해 2005년부터 2015년 9월까지 분심위에 접수되어 진행·완료된 사고를 분석한다. 분석 자료는 앞에서 분석한 대형 손해보험회사에 접수된 사고 중 분심위에 접수된 사고들이다. 분석 대상 가운데 2015년 9월 현재 접수된 사고는 14,256건인데 이 가운데 2015년 발생 사고는 8,610건, 2014년에 발생한 사고는 5,038건으로 전체 사고의 95.7%를 차지하고 있다. 2015년 9월 현재 분쟁 조정이 진행되고 있는 사고들 가운데 2006년, 2010년, 2011년에 발생한 사고들도 있는데, 2014년 이전에 발생한 사고들은 모두 122건으로 조정기간이 상당하다.

〈표 Ⅲ-7〉 분심위에 접수된 사고 현황

(단위: 건)

연도	완료	진행	철회	합계
2005	2	0	0	2
2006	1	1	0	2
2007	2	0	0	2
2008	2	0	0	2
2009	5	0	2	7
2010	3	1	0	4
2011	10	4	2	16
2012	104	12	7	123
2013	412	26	12	450
2014	4,860	78	100	5,038
2015	7,019	1,492	99	8,610
합계	12,420	1,614	222	14,256

자료: 손해보험협회.

2) 담보별 유형

분심위에 접수되는 담보의 유형은 자차, 자동차 상해, 무보험차 상해, 대인, 대물 등으로 크게 구분할 수 있다. 분쟁심의를 대표협의회, 소심위원회, 재심위원회에서 단계적으로 이루어지는데 심의 단계가 진행될수록 조정되는 기간은 상대적으로 길어진다. 접수 유형 가운데 대부분은 자차담보이다. 2010년 이후 접수되어 완료되거나 2015년 9월 현재 철회 건을 제외하고 진행되거나 완료된 접수 건은 14,199건인데 그 가운데 87.6%가 자기차량 담보이다(〈표 Ⅲ-8〉, 〈표 Ⅲ-9〉 참조).

〈표 Ⅲ-8〉 철회 건수를 제외한 분심위 단계별 진행·완료 사고 건수

(단위: 건)

구분	대표협의회	소심위	재심위	합계
자기차량	3,279	7,988	1,182	12,449
자동차상해	201	184	35	420
무보험차상해	16	15	3	34
대인	542	443	67	1,052
대물	39	132	23	194
기타	21	25	4	50
합계	4,098	8,787	1,314	14,199

주: 합계가 다소 차이가 나는 이유는 철회 건수가 제외되었기 때문이다.
 자료: 손해보험협회.

〈표 Ⅲ-9〉 분심위에 접수된 자동차와 자동차의 사고의 자동차보험 담보 분포

(단위: 건)

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	합계
자기차량	1	2	59	280	4,200	7,948	12,490
자동차상해	0	1	22	43	220	134	424
무보험차상해	0	3	2	3	18	8	35
대인	2	9	36	106	510	389	1,062
대물	0	1	3	10	68	113	195
기타	0	0	1	8	22	18	50
합계	3	16	123	450	5,038	8,610	14,256

자료: 손해보험협회.

3) 청구인과 피청구인의 주장

구상금분쟁조정을 신청한 운전자(청구인)와 상대방 운전자(피청구인)들은 서로 상반된 주장을 하고 있다. 청구건 14,256건(철회 건 포함) 가운데 62%인 8,777건에서 청구인은 상대방의 과실이 100%라고 주장한다. 이러한 주장에 대해 피청구인들은 8,366건에서 자신의 과실이 0%라고 주장하고 411건의 피청구인들이 청구인의 피청구인 과실 100% 주장에 대해 어느 정도 과실이 있다는 점을 인정하고 있다. 이렇게 상반된 주장의 이면에는 청구인과 피청구인이 인정하는 사실관계가 다르다는 점과 사실관계 확인이 어렵다는 점이 내재되어 있는 것으로 보인다. 분심위에 접수된 사고들의 분쟁 접수 이전에 보험회사가 결정한 과실비율 자료가 가용하지 않다는 점이 한 계로 지적될 수 있지만, 서로가 인정할 수 없는 사실관계가 수정요소로 적용되었다는 점이 과실비율 분쟁 제기의 원인일 수 있다고 생각된다.

〈표 Ⅲ-10〉 분심위 청구인과 피청구인 주장 과실비율

(단위: 건, %)

구분		피청구인 주장하는 자신의 과실		
		0%	0% 초과 100% 이하	합계
청구인 주장 상대편 과실	80% 미만	3,137 (22.9)	86 (14.4)	3,223
	80% 이상 90% 미만	1,296 (9.5)	59 (9.9)	1,355
	90% 이상 100% 미만	859 (6.3)	42 (7.0)	901
	100%	8,366 (61.3)	411 (68.7)	8,777
	합계	13,658	598	14,256

주: 괄호안의 비율은 각 열의 합계에 대한 비율임.

본 절에서는 분심위에 접수된 사고 중 자차담보로 접수된 사고 가운데 완료된 사고를 중심으로 과실비율을 분석한다.

나. 분쟁 빈발 사고 유형

분심위에서 분쟁 조정이 완료된 사고의 과실비율 분포를 살펴보기 위해 2012년 이후 분심위에 접수된 사고 가운데 조정이 완료된 자동차와 자동차의 사고 중 자차담보 사고에 국한하여 분석한다. 자차담보로 접수된 사고로 분석을 제한하는 이유는 분심위에 접수된 사고의 대부분이 자차담보 사고이기 때문이다. 자차담보 사고 7,318건의 사고 가운데 빈발 유형을 분석한 결과를 다음의 <표 Ⅲ-11>에 제시하였다. <표 Ⅲ-4>의 결과와 비교하면 201번 도표 사고와 249번 도표 사고를 제외한 10개 사고가 동일하다. 252번 도표 사고에서 과실분쟁이 가장 많은 것으로 나타났고 그 다음이 205번 도표 사고이다. 252번 도표 사고에서 분쟁이 발생하는 비중이 전체 분쟁사고 가운데 44%를 차지하고 있어 다른 사고에 비해서 압도적이다. 이러한 결과는 발생 빈도가 높은 사고에서 분쟁이 발생할 가능성이 높다는 것을 의미한다.

다. 수정요소 적용과 과실비율 분쟁

보험회사에 접수된 자동차와 자동차의 사고 가운데 수정요소 적용 개수가 많은 사고들이 분쟁으로 이어질 가능성이 높은 것으로 나타났다. <표 Ⅲ-5>의 수정요소 적용 개수 분포와 분심위에 접수된 과실비율 분쟁 사고를 비교한 결과를 비교한 것이 <표 Ⅲ-11>이다. 즉, <표 Ⅲ-11>의 오른쪽 열 “수정요소”는 <표 Ⅲ-5>의 결과를 인용한 것이다. 과실분쟁이 가장 많이 발생한 252번 도표 사고에서 수정요소가 2개 이상 적용된 경우가 12개 사고 가운데 가장 많다. 보험회사가 과실비율을 결정할 때 수정요소를 2개 이상 적용한 경우가 보험회사에 접수된 사고 가운데 71.1%를 차지한다. 두 번째로 분쟁이 많이 발생한 205번 도표 사고에서는 49.1%로 나타났고 247번 도표 사고 73.4%, 244번 도표 사고에서는 72.3%로 높게 나타났다.

반면 253번, 242번, 255번, 222번, 228번 도표 사고의 경우 수정요소가 2개 이상 적용된 사고의 비중은 1% 내외이다. 수정요소 적용 빈도가 높은 사고와 그렇지 않은 사고를 비교해보면 기본과실에서 차이가 있다. 두 개 이상의 수정요소가 적용된 사고

비중이 높은 사고의 기본과실은 20:80, 30:70, 40:60이나 수정요소 적용 빈도가 낮은 사고들의 기본과실은 100:0인 경우가 많다. 동일한 사고 도표에 두 개 이상의 사고 유형이 정의된 242번 도표 사고에서도 100:0인 경우가 있다. 도로 바깥에서 진입하는 차량(차량 B)이 중앙선을 침범하면서 진입했을 경우에는 차량 B의 과실이 100%이다.

〈표 Ⅲ-11〉 자동차와 자동차의 사고 중 과실분쟁 발생 상위 12개 사고

(단위: 건, %)

도표 번호	사고내용	기본과실		건수	비중	수정요소
		차량 A	차량 B			
252	진로 변경차와 후속 직진차 사고	30	70	3,224	44.1	71.1
205	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 직진차 상호 간의 충돌사고	40	60	676	9.2	49.1
253	동일방향 추돌사고	100	0	476	6.5	0.5
242	도로 외 출입차와 직진차 사고	0 20	100 80	464	6.3	1.2
255	주·정차 중인 차량을 후미추돌	0	100	430	5.9	0.4
247	대소 우회전, 대소 좌회전 사고	30	70	250	3.4	73.4
206	대소로 차이가 있는 교차로	30	70	237	3.2	39.5
221	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 좌회전차와 직진차 교차도로 진입 시	30	70	206	2.8	48.3
244	주차장 내 사고	30	70	178	2.4	72.3
228	한쪽방향에서만 교통정리가 이루어지는 교차로	80 40 10	20 60 90	135	1.8	1.7
222	신호기 없는 교차로: 대소로 차이가 있는 교차로	20	80	132	1.8	1.4
230	소로 우회전 직진 대로 교차로 사고	70	30	125	1.7	54.7
합계				6,533	89.3	-
자동차와 자동차의 사고 전체 합계				7,318	-	-

주: 수정요소는 분심위에 접수되지 않은 보험회사 자동차와 자동차의 사고 분석결과로 사고 건수 대비 수정요소 2개 이상 적용된 사고 건수 비중임.

적용되는 수정요소가 두 개 이상일 경우 결정되는 과실이 기본과실과 크게 차이가 날 수 있어 사고 당사자들의 불만이 생길 수 있다. 또한 수정요소 적용은 사실관계 확인이 선행되어야 하는데 교통사고 신고율이 낮은 상황에서 사고 당사자들의 주장에 의

존해서 과실비율이 결정되기 때문에 수정요소 적용에 불만이 생기는 것으로 보인다.

다음에서는 과실합의가 된 사고와 과실분쟁 사고 중 공통적인 8개 사고 유형에서 나타난 과실비율, 손해액 등을 비교한다.

라. 분심위의 수정요소 적용

다음의 <표 Ⅲ-12>는 분심위에서 분쟁 조정이 완료된 사고 중 발생 빈도 상위 12개 사고에 적용된 수정요소 개수의 분포를 보여주고 있다. 12개 빈발 사고의 건수는 모두 6,553건인데 그 가운데 수정요소가 두 개 이상 적용된 사고는 17.0%, 세 개 이상 적용된 사고는 6.8%이다. 분심위에 접수되지 않은 보험회사의 자동차와 자동차의 사고에서 수정요소가 두 개 이상 적용된 사고 비중 6.15%, 세 개 이상 적용된 사고 비중 0.65%에 비해 높다. 특히 세 개 이상의 수정요소가 적용된 사고 비중은 10배 가까이 높다. 사고 도표별로는 253번, 255번 도표 사고에서 두 개 이상의 수정요소가 적용된 경우가 상대적으로 많은 것으로 나타났다. 분심위와 보험회사의 수정요소 적용을 비교하기 위해 분쟁 발생 사고와 그렇지 않은 사고별로 수정요소가 적용된 분포를 다음의 <표 Ⅲ-13>에 제시하였다.

〈표 Ⅲ-12〉 분심위가 결정한 자동차와 자동차의 사고 과실비율의 수정요소 적용 분포
(단위: 건)

도표 번호	사고내용	사고 건수	적용된 수정요소 개수			
			0개	1개	2개	3개 이상
252	진로 변경차와 후속 직진차 사고	3,224	641	2,213	272	98
205	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 직진차 상호 간의 충돌사고	676	342	278	54	2
253	동일방향 추돌사고	476	78	164	108	126
242	도로 외 출입차와 직진차 사고	464	143	236	47	38
255	주·정차 중인 차량을 후미추돌	430	39	164	88	139
247	대소우회전, 대소좌회전 사고	250	81	118	43	8
206	대소로 차이가 있는 교차로	237	112	105	19	1
221	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 좌회전차와 직진차 교차도로 진입 시	206	70	122	8	6
244	주차장 내 사고	178	63	95	12	8
228	한쪽방향에서만 교통정리가 이루어지는 교차로	135	54	66	8	7
222	신호기 없는 교차로: 대소로 차이가 있는 교차로	132	49	70	6	7
230	소로 우회전 직진 대로 교차로 사고	125	38	79	4	4
합계		6,553	1,710	3,710	669	444

〈표 Ⅲ-13〉 분심위 접수 여부와 수정요소 적용 비중

(단위: %)

도표 번호	사고내용	수정요소 2개 이상		수정요소 3개 이상	
		분심위	보험회사	분심위	보험회사
252	진로 변경차와 후속 직진차 사고	11.5	71.1	3.0	2.6
205	신호기 없는 교차로 사고: 동일 쪽의 교차로에서 직진차 상호 간의 충돌사고	8.3	49.1	0.3	11.3
253	동일방향 추돌사고	49.2	0.49	26.5	0.46
242	도로 외 출입차와 직진차 사고	18.3	1.2	8.2	1.0
255	주·정차 중인 차량을 후미추돌	52.8	0.4	32.3	0.4
247	대소 우회전, 대소 좌회전 사고	20.4	73.4	3.2	8.9
206	대소로 차이가 있는 교차로	8.4	39.5	0.4	2.8
221	신호기 없는 교차로 사고: 동일 쪽의 교차로에서 좌회전차와 직진차 교차도로 진입 시	6.8	48.3	2.9	2.3
244	주차장 내 사고	11.2	72.3	4.5	2.7
228	한쪽방향에서만 교통정리가 이루어지는 교차로	11.1	1.7	5.2	1.4
222	신호기 없는 교차로: 대소로 차이가 있는 교차로	9.8	1.4	5.3	0.8
230	소로 우회전 직진 대로 교차로 사고	6.4	54.7	3.2	5.8

수정요소가 두 개 이상 적용된 사고의 비중은 합의된 사고(보험회사)와 분쟁이 발생한 사고(분심위)에서 다르게 나타나는데, 합의된 사고에서 두 개 이상의 수정요소 적용 비중이 높을 경우 분쟁조정 과정에서는 낮고 반대로 합의된 사고에서 비중이 낮을 경우, 분쟁조정 과정에서는 두 개 이상의 수정요소 적용 비중이 높은 것으로 나타났다. 이러한 특징은 수정요소가 3개 이상 적용된 경우에도 유사하게 나타난다. 분심위에서 과실분쟁을 조정하는 과정에서 수정요소 적용이 보험회사에서 적용하는 모습과 반대의 모습을 보이는 이유는 사실관계 확인에서 차이가 있기 때문인 것으로 보인다. 예를 들면 보험회사가 인정한 사실관계와 수정요소가 분심위에서 인정되지 않거나, 반대로 보험회사가 인정하지 않은 사실관계를 분심위에서 인정하기 때문에 이러한 경향이 보이는 것으로 생각된다.³⁶⁾

36) 보험회사가 과실을 결정할 때 근거로 삼은 사고 도표가 분심위가 근거로 삼은 사고 도표

마. 동일한 사고에서 나타난 과실비율의 분포

분심위와 보험회사의 수정요소 적용에서의 차이는 유사한 사고에서 다른 과실비율이 나타나는 결과를 초래한다. 과실비율의 평균과 표준편차가 동일한 사고 도표에서도 다르게 나타난다. 다음의 <표 Ⅲ-14>는 분심위와 보험회사가 분쟁 빈발사고에 대해 결정한 과실비율의 평균과 표준편차를 보여주고 있다. 각 도표들 가운데 206번, 228번, 그리고 242번 도표 사고는 두 가지 혹은 세 가지 경우에 따라서 차량 A와 차량 B의 기본과실이 다르게 정의되기 때문에 경우 1, 차량 A에 정해진 과실비율을 분석하였다.³⁷⁾ 왜냐하면 세 가지 경우가 모두 분석에 포함될 경우 표준편차와 평균이 다소 과대 추정될 수 있기 때문이다. 242번, 255번, 253번 도표 사고를 제외하고는 분심위가 결정한 과실의 평균이 보험회사가 결정한 과실의 평균보다 기본과실에 가까운 것으로 보인다. 253번 도표 사고의 경우 분심위가 결정한 과실비율의 평균은 65.3%로 기본과실 100%와는 다소 차이가 있는 반면 보험회사가 정한 과실의 평균은 99.9%로 나타났다. 그리고 242번 도표, 255번 도표의 기본과실은 0%인데 분심위와 보험회사의 242번 도표 사고의 평균 과실은 26.0%와 19.6%이고 255번 도표 사고의 경우 31.1%, 25.8%로 기본과실과 다소 차이가 있다. 이러한 차이는 수정요소 적용 때문인 것으로 보인다. 앞의 <표 Ⅲ-13>에서 나타난 바와 같이 253번 도표에서 분심위가 적용한 수정요소 개수가 2개 이상인 경우는 49.2%이고 242번 도표에서는 18.3%, 255번 도표에서는 52.8%이다. 반면 보험회사가 결정한 과실에 적용된 수정요소가 두 개 이상인 경우는 242번 도표에서 1.2%, 255번 도표에서는 0.4%, 그리고 253번 도표에서는 0.49%에 불과하다.

와 달라지기 때문에 과실비율이 달라질 수도 있을 것으로 생각되는데, 이 점은 자료로서 입증하기가 어렵기 때문에 본 연구에서는 논의하지 않음.

37) 206번 도표 사고는 차량 A, B의 교차로 진입시기에 따라 세 가지 경우로 구분되는데 각 경우에 따라 과실비율이 다름. A, B가 동시 진입한 경우, A 후진입, B 선진입한 경우, A 선진입, B 후진입의 경우임. 242번 도표 사고는 노외차인 차량 B가 도로에 진입할 때 중앙선을 침범했는지와 그렇지 않은지에 따라 두 가지 경우로 구분되고 차량 B가 중앙선을 침범했을 때 기본과실 100%, 그렇지 않은 경우 기본과실 80%임. 228번 도표 사고의 경우 차량 B가 신호에 따라 교차로에 진입했을 때 신호기가 녹색일 경우 차량 B의 기본과실은 20%, 신호기가 황색일 경우 60%, 신호기가 적색일 경우 90%로 정의됨.

보험회사와 분심위가 결정한 과실의 표준편차도 상이하게 나타나는데, 보험회사가 정한 과실의 표준편차가 크면(작으면) 분심위가 결정한 과실비율의 표준편차는 작다(크다). 이러한 차이가 발생하는 이유는 분심위에 조정을 신청할 경우 사실관계를 증명할 수 있는 증거를 더 제출하거나 보험회사에게 구두로 전달한 사고정황 관련 주장이 달라지기 때문인 것으로 보인다. 또한 보험회사와 분심위가 결정한 과실이 다른 경우가 많다는 것은 유사한 사고이지만 상이한 과실이 결정되는 경우가 많다는 것이고 이는 보험회사와 분심위가 각각 결정하는 과실비율의 변동성이 큰 상황에서 과실비율의 변동성을 더욱 확대시킬 수 있다.

과실비율의 변동성이 크다는 것은 자동차사고 과실비율의 예측가능성을 저하시키고 과실제도의 사고예방 기능을 훼손할 수 있다. 또한 과실비율의 예측가능성이 낮기 때문에 과실상계제도가 갖고 있는 신뢰도가 훼손될 우려도 있다.

〈표 Ⅲ-14〉 분심위와 보험회사의 과실비율 분포

(단위: %)

도표 번호	사고내용	차량 A 기본과실	평균		표준편차	
			분심위	보험회사	분심위	보험회사
252	진로 변경차와 후속 직진차 사고	30	29.8	19.2	18.2	21.5
205	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 직진차 상호 간의 충돌사고	40	42.0	45.8	12.3	34.1
253	동일방향 충돌사고	100	65.3	99.9	26.7	2.0
242	도로 외 출입차와 직진차 사고	0	26.0	19.6	19.0	20.1
255	주·정차 중인 차량을 후미추돌	0	31.1	25.8	23.3	37.8
247	대소 우회전, 대소 좌회전 사고	30	37.8	29.2	18.4	33.6
206	대소로 차이가 있는 교차로	30	33.8	21.4	12.3	15.6
221	신호기 없는 교차로 사고: 동일 폭의 교차로에서 좌회전차와 직진차 교차도로 진입 시	30	29.0	21.3	13.8	14.6
244	주차장 내 사고	30	30.6	31.6	14.1	29.4
228	한쪽방향에서만 교통정리가 이루어지는 교차로	80	65.4	97.5	22.2	11.3
222	신호기 없는 교차로: 대소로 차이가 있는 교차로	20	25.8	18.7	13.9	8.9
230	소로 우회전 직진 대로 교차로 사고	70	68.5	97.0	18.5	13.0

바. 손해액, 과실비율 분쟁의 편익과 비용

253번 도표 사고와 같이 보험회사의 과실비율과 분심위의 과실비율이 다를 경우 과실비율 조정으로 구상금이 달라진다. 예를 들어 차량 A에게 보험회사가 결정한 과실이 100%인데 분심위에서 65%로 조정하면 차량 A운전자는 35%의 손해액 부담을 덜게 된다. 그리고 차량 A가 외제차이거나 고가차일 경우 금전적 부담 경감액은 커질 수 있다. 따라서 외제차 등 고가차 비중이 커지는 상황에서 과실비율 조정의 금전적 가치는 커질 수 있다. 과거에 비해 인상된 과실비율 10%의 금전적 가치는 과실비율 분쟁의 원인으로 작용할 수 있다.

〈표 Ⅲ-15〉는 분심위와 보험회사가 처리한 사고 가운데 자차담보 손해액이 200만 원 이상인 사고의 비중과 외제차의 비중을 보여주고 있다. 보험회사의 외제차 비중은 차량 A, B 중 하나라도 외제차인 경우로 집계하였고 분심위의 경우 청구인과 피청구인으로 구분하였다. 분심위에 접수된 사고들에서 외제차의 비중은 29.7%이며 청구인이 외제차를 소유한 경우가 24%를 차지한다. 반면 피청구인의 경우 외제차 비중은 7%에 불과하다. 손해액이 200만 원 이상인 경우는 분심위 청구인들이 제시한 자차담보 손해액을 기준으로 집계하였고 보험회사의 경우에는 보험회사에 접수된 사고들의 자차담보 손해액을 집계하였다. 외제차 비중과 유사한 결과가 나타났는데, 분심위에 과실조정을 청구한 청구인의 자차담보 손해액이 200만 원 이상인 경우가 약 40%, 그리고 보험회사의 경우는 4.3%에 불과하다. 자차담보 손해액이 200만 원을 초과하면 차년도 보험료가 할증될 수 있는 가능성이 높고 과실비율이 높을수록 사고 운전자들이 자신의 돈으로 차량 수리를 해야 하기 때문에 과실비율 조정을 신청하는 것이다. 결론적으로 과실비율 10%의 금전적 가치가 높아졌기 때문에 과실비율 분쟁이 증가하는 것으로 보인다.

〈표 Ⅲ-15〉 분심위와 보험회사 사고 중 200만 원 이상 자차손해액 사고 비중 (단위: %)

외제차 비중		자차손해액 200만 원 이상 사고 비중	
분심위	보험회사	분심위	보험회사
29.7 (청구인 비중 24.0)	15.7	39.8	4.3

분쟁조정 진행 단계별로도 손해액의 차이가 있다. 분쟁조정이 완료된 사고들 가운데 손해액이 200만 원 이상인 사고 비중을 분쟁조정 단계별로 분석한 결과, 대표협의회에서 완료된 사고들의 평균 손해액은 249만 원, 소심위원회 312만 원, 재심위원회 643만 원으로 나타났다(〈표 Ⅲ-16〉 참조). 또한 손해액의 표준편차의 경우, 재심위원회에서 가장 큰 2,646만 원으로 나타나 손해액의 변동성이 클수록 분쟁 조정 기간이 길어지는 것으로 나타났다. 이상의 결과는 손해액이 클수록 과실비율 분쟁이 합의되기 어려워 분쟁 조정에 소요되는 시간이 길어진다는 것을 의미한다.

〈표 Ⅲ-16〉 과실분쟁이 완료된 사고의 분쟁조정 단계별 손해액

(단위: %, 만 원)

구분	대표협의회	소심위원회	재심위원회
손해액 200만 원 비중	36.5	38.0	48.1
손해액 평균	249	312	643
손해액 표준편차	312	676	2,646

과실비율 분쟁 조정으로 청구인들은 자신들이 부담해야하는 자차담보 손해액 대비 43%를 경감 받는 것으로 나타났다(〈표 Ⅲ-17〉 참조). 분심위에 접수된 사고 중 과실비율 조정이 완료된 사고들에서 청구인이 부담해야하는 손해액은 자차담보의 경우 평균 273만 원, 대물담보의 경우 평균 397만 원으로 조사되었다. 그리고 청구서에서 청구인들이 주장하는 상대방의 부담금액은 자차담보의 경우 평균 231만 원, 대물담보의 경우 평균 275만 원으로 나타났다. 과실비율 분쟁이 완료된 후 상대방의 부담금액은 자차담보의 경우 평균 155만 원, 대물담보의 경우 평균 150만 원이다. 분쟁조정을 신청한 청구인들의 금전적 편익은 청구인 부담금액 273만 원에서 상대방 부담금액 155만 원을 뺀 118만 원으로 청구인 부담금액의 43%가 감면된다. 대물담보의 경우에는 이보다 더 큰 금액인 247만 원으로 나타났다.

〈표 Ⅲ-17〉 과실비율 조정 후 청구인과 상대방의 부담금액

(단위: 만 원, %)

도표번호	자차 담보	대물 담보
청구인 부담 금액(손해액, A)	273	397
청구인 주장 상대방 부담 금액	231	275
최종 결정된 상대방 부담 금액(B)	155	150
청구인 경감 금액(A - B)	118	247
경감비율(A - B)/A	43	62

사. 법원 소송

분심위의 결정에 불복하거나 보험회사가 결정한 과실비율에 불만이 있는 경우 사고 당사자들은 법원에 소송을 제기할 수 있다. 대형 손해보험회사의 2015년 7월부터 2016년 6월까지 분심위에서 과실비율을 결정한 건수는 17,500건인데 이 가운데 1.98%인 347건은 분쟁이 해결되지 못해 소송으로 진행되었다. 347건 가운데 120건은 분심위의 결정을 유지하였으나 227건의 경우 법원이 과실을 조정한 것으로 나타났다 (〈표 Ⅲ-18〉 참조).

〈표 Ⅲ-18〉 법원의 과실분쟁 조정 현황

(단위: 건, %)

2015년 7월 ~ 2016년 6월			
구분	건수	비중	비고
분심위 결정	17,500	-	-
법원 소송 건수	347	0.9	분심위 접수 건 대비
법원 판결			
분심위 결정 유지	120	0.35	분심위 접수 건 대비
분심위 결정 번복	227	0.65	분심위 접수 건 대비

자료: 대형 손해보험회사.

3. 과실상계제도에서 나타난 문제점

지금까지 우리나라의 과실상계제도 운영 현황과 과실비율 분쟁이 발생하는 원인을 분석하기 위해 과실비율 분쟁이 발생한 사고와 그렇지 않은 사고의 특징을 비교·분석하였다.

가. 보험회사의 과실비율 결정에서 나타난 문제점

먼저 보험회사의 과실자료를 분석한 결과, 과실비율과 무관한 단독사고가 전체 사고의 39%를 차지하는 것으로 나타났고 자동차와 자동차의 사고가 59.1%를 차지하는 것으로 나타났다. 그리고 자동차와 보행자의 사고(1.0%), 자동차와 이륜차의 사고(0.5%), 자동차와 자전거의 사고(농기계 포함)(0.1%), 고속도로 사고(0.4%) 등은 2%에 불과하였다. 보험회사에 접수된 사고 가운데 약 1%의 사고에서 과실비율 분쟁이 발생하는 것으로 나타났다. 자동차와 자동차의 사고 97,286건 가운데 98%의 사고가 12개 유형으로 구분되는데, 이는 우리나라의 자동차사고 과실비율 인정기준에서 정의하는 자동차와 자동차의 사고 56개 사고 도표 중 21%에 불과한 것이다.

과실비율의 분포를 살펴본 결과 과실비율 20%(상대방 과실비율 80%)의 비중이 54.3%를 차지하고 있는 것으로 나타났고 보험회사가 결정한 과실비율의 87.5%가 30%(상대방 과실비율 70%) 미만인 것으로 나타났다. 특히 과실비율 10%의 비중이 25.1%인 것으로 나타났으며 특히, 기본과실이 100:0으로 사고 책임이 명백한 사고에서도 쌍방과실로 처리되는 경향이 있는 것으로 나타났다.

기본과실과 결정된 과실의 차이로 정의된 수정요소의 분포를 살펴본 결과 자동차와 자동차의 사고 88.1%에는 수정요소가 적용되지 않았으나 자동차와 자동차의 사고 중 5%의 사고에서 한 개의 수정요소가 자동차와 자동차의 사고 6.8%에서 수정요소가 두 개 이상 적용되는 것으로 나타났다. 수정요소가 두 개 이상 적용될 경우 과실이 51% 이상인 가해자와 피해자가 바뀔 수 있는 문제점이 있다.

나. 분심위의 과실비율 분쟁 조정에서 나타난 문제점

과실비율 현황을 자세히 분석하기 위해 과실비율 분쟁이 발생한 사고들을 분석하였다. 분심위에 2012년 이후 청구되어 조정이 완료된 자동차와 자동차의 사고 중 자차담보 사고들을 분석한 결과 다음과 같은 문제점들이 나타났다.

첫째, 과실비율 분쟁 조정을 신청한 청구인들의 62%는 상대방 과실이 100% 라고 주장하고 있는 반면 피청구인들은 자신의 과실이 전혀 없다고 주장한다. 이렇게 청구인과 피청구인의 주장 대립은 과실비율 조정 기간 장기화로 이어져 분쟁조정에 따른 사회적 비용 증가로 이어질 수 있다. 이러한 주장 대립의 원인은 사실관계 확인의 어려움과 공신력 부족으로 인한 운전자의 주장 번복이다.

둘째, 분심위에 접수된 사고 유형을 분석한 결과 보험회사에 접수된 빈발 사고 12개 중 10개 사고가 동일한 것으로 나타났다. 즉, 빈발사고에서 과실비율 분쟁이 발생할 가능성이 크다는 것을 의미한다.

셋째, 보험회사에서 적용한 수정요소 개수가 두 개 이상인 사고들이 과실비율 분쟁으로 이어진 경우가 많은 것으로 나타났다. 이는 보험회사가 결정한 과실비율 분석결과에서 나타난 바와 같이 수정요소 적용 개수가 두 개 이상일 경우 가해자와 피해자가 바뀔 수 있는데, 이 경우 과실비율 분쟁으로 이어질 수 있다.

넷째, 분심위가 과실비율을 조정할 때도 수정요소를 적용하는데 보험회사의 수정요소 적용과는 다른 방향으로 이루어지는 것으로 나타났다. 보험회사가 두 개 이상의 수정요소를 적용하는 경우가 많은 사고에서 분심위가 두 개 이상의 수정요소를 적용하는 경우가 적고, 보험회사가 두 개 이상의 수정요소를 적용하는 경우가 적은 사고에서 분심위는 두 개 이상의 수정요소를 적용하는 경우가 많다. 이렇게 분심위에서 과실분쟁을 조정하는 과정에서 수정요소 적용이 보험회사에서 적용하는 모습과 반대의 모습을 보이는 이유는 두 기관의 사실관계 확인에서 차이가 있기 때문인 것으로 보인다.

보험회사와 분심위의 수정요소 적용의 차이는 동일한 사고에서 상이한 과실비율이 결정되는, 과실비율의 변동성 확대로 이어진다. 과실비율의 변동성 확대는 과실비

율의 예측가능성과 일관성을 훼손할 수 있고 과실비율 분쟁조정 과정에서 형평성을 훼손할 수 있다. 과실비율 분쟁을 제기한 청구인들의 손해액이 평균적으로 43% 감면된다는 분석 결과는 이 부담이 피청구인에게 배분된다는 것을 의미하기 때문에 형평성이 훼손되는 것이다. 특히 청구인이 외제차 등 고가 자동차를 소유하고 있을 경우 형평성 왜곡은 심화될 수 있다.

그리고 과실비율의 변동성 확대는 손해액 부담과 보험료 할증우려로 과실분쟁으로 이어질 가능성을 높인다. 분쟁증가는 분쟁 조정비용을 증가시키고 과실비율의 일관성 훼손이 안전운전 유인에 영향을 미칠 경우 교통사고 비용 증가 등 사회적 비용 증가로 이어진다.

다. 요약

이상의 결과를 다음의 <그림 Ⅲ-1>에 정리하였다.

<그림 Ⅲ-1> 과실상계제도의 문제점과 원인 요약



자료: 보험연구원(2016. 10. 27), “자동차보험 과실상계제도 개선방안 정책세미나”.

먼저 교통사고와 관련된 사실관계 확인의 어려움은 과실상계제도의 미흡한 공신력과 결합하여 사고 운전자들의 주장에 근거한 과실비율 결정을 초래한다. 또한 운전자들의 주장 반복은 과실비율 결정에 적용되는 수정요소의 불확실성으로 이어져 동일한 사고에서 상이한 과실비율이 결정되는 과실비율의 변동성을 확대시킨다. 과실비율의 변동성 확대는 과실비율의 예측가능성과 일관성을 훼손하고, 일관성 훼손은 수정요소 적용의 불확실성에 초래되는 형평성 훼손과 더불어 과실상계제도에 대한 신뢰도를 저하시킨다. 그리고 과실비율의 일관성 훼손은 운전자들의 사고예방 노력 약화를 초래할 수 있고, 과실비율분쟁 증가로 인한 조정비용 증가와 더불어 사회적 비용 증가로 이어질 수 있다.

IV. 제도 개선방안

지금까지의 분석결과를 요약하면 우리나라 과실상계제도의 문제점을 사고발생 단계와 과실상계 단계로 구분하여 찾아볼 수 있다. 사고발생 단계에서는 사실관계 확인의 어려움으로 운전자들의 주장이 대립하고 번복되는 경우가 발생한다. 그리고 과실상계 단계에서는 수정요소 적용의 불확실성으로 과실비율의 변동성이 커지고 이로 인해 과실비율의 일관성 및 예측가능성, 그리고 형평성이 훼손된다. 따라서 제도개선 방향도 사고발생 단계와 과실상계 단계로 구분하여 생각할 수 있다. 먼저 사고발생 단계에서는 사고정황에 대한 객관적인 증거를 확보해야 한다. 객관적인 증거 확보는 운전자의 주장에 근거하여 과실비율을 결정하고 운전자의 주장 번복에서 발생하는 과실비율의 불확실성을 줄일 수 있다. 그리고 과실상계 단계에서는 수정요소 적용의 일관성을 제고하여 과실비율의 예측가능성을 높여야 한다. 이를 위한 방안으로 첫째, 보험회사의 사고보고서 작성과 사고 운전자의 확인 의무화, 둘째, 수정요소 적용의 공신력과 일관성을 제고하기 위해 수정요소 적용의 법원 가이드라인 제정이다. 그리고 궁극적으로는 법원이 주도적으로 과실비율 인정기준을 제정하여 과실상계기준을 통일하는 것이다. 하나의 예로서 법원의 손해배상(과실상계) 재판실무 편람과 손해보험협회의 자동차사고 과실비율 인정기준을 통합하는 방안을 생각할 수 있다.

이번 장에서는 앞에서 살펴본 우리나라 과실상계제도의 현황과 문제점, 그리고 과실상계제도에서 발생하는 문제점을 개선한 미국과 일본의 사례를 살펴보고 우리나라 상황에 부합하는 제도 개선방안을 제시한다.³⁸⁾

38) 미국과 일본 이 외에도 객관적인 사고증거 확보와 과실상계기준을 단순화한 스페인의 사례와 단순화된 과실비율을 보험업법에 명시하여 과실상계제도의 공신력과 일관성을 확보한 캐나다의 사례도 검토하였음(부록 III 참조). 스페인과 캐나다의 사례를 우리나라에 적용하는 것은 장기적인 검토 과제로 판단되어 부록에 포함하였음.

1. 보험회사의 사고보고서 작성과 운전자 확인 의무화

가. 현황 및 문제점

우리나라의 경우 교통사고 경찰신고 예외조항(도로교통법 54조)으로 인해 인명 피해가 없는 자동차와 자동차의 사고이며 도로에서의 위험방지와 소통을 위해 필요한 조치를 취한 경우에는 교통사고를 경찰에 신고할 의무가 없다. 교통사고 신고 의무의 예외조항으로 교통사고 신고율은 2013년 19.3%에 불과하다. 반면 인명피해를 수반한 중·상해 사고의 경우 경찰신고가 의무화되어 있어 경찰에 신고가 접수될 경우, 경찰이 사고 상황을 조사한다. 그러나 경찰의 사고보고서는 교통사고 피해자(계약자)의 동의를 있을 경우에만 보험회사가 열람할 수 있고 그렇지 않은 경우에는 열람이 제한된다.

공신력 있는 사고정황 관련 자료의 부족은 사고 운전자들의 주장 반복과 대립으로 나타난다. <표 Ⅲ-9>에서 나타난 바와 같이 구상금분쟁조정위원회에 접수된 사고에서 자동차와 자동차의 사고 관련 청구인과 피청구인의 주장이 강하게 대립하고 있다. 피청구인의 과실이 80% 이상이라고 주장하는 청구인의 비중이 77%이고 이 가운데 100%라고 주장하는 청구인의 비중은 76%에 이른다. 이 주장에 대해 피청구인 자신의 과실은 전혀 없고 오히려 상대방의 과실이 100%라고 주장한다. 사고 운전자(청구인)의 주장이 반복되거나 보험회사가 인정하지 않았던 사실관계가 분심위에서 인정되는 경우가 있기 때문에 보험회사와 분심위에서 결정하는 과실이 다르게 나타나고 과실비율의 변동성을 초래하는 원인으로 작용한다.

선택적인 경찰 신고와 경찰의 사고보고서 열람 제한뿐 아니라 보험회사들도 교통사고 처리 과정에서 사고 운전자들의 사고정황 관련 구두 진술에 의존하여 과실비율을 결정하고 기록을 남기지 않는다. 고객의 진술을 청취한 후, 사고차량 운전자들이 가입한 보험회사 직원들은 구두로 과실비율을 협의하고 결정하는 것이 통상적인 과실비율 결정 방식이다. 운전자의 사고 상황에 대한 진술이 기록되지 않고 운전자가 확인하지 않기 때문에 과실비율 분쟁이 발생할 경우 운전자의 주장이 반복되는 경우가 발생할 수 있다.

나. 개선방안 및 해외 사례

1) 개선방안

보험회사의 사고보고서 작성 및 운전자 확인 의무화 방안은 각 보험회사의 임직원이 사고 현장에서 전해들은 사고 내용을 기록하고 그 기록 내용을 운전자에게 확인을 받아 사고 기록을 객관화하는 취지이다. 사고 운전자들의 사고 상황에 대한 진술을 기록하고 법적 효력을 부여받는다면 최소한 운전자들의 주장 번복에서 초래되는 과실비율의 변동성은 관리될 수 있을 것으로 기대된다.

2) 해외 사례

일본의 경우 교통사고 경찰신고가 의무화되어 있고 경찰신고를 하지 않을 경우에는 보험금 지급이 거절될 수 있는 제도 때문에 교통사고 사실 확인이 용이한 것으로 보인다. 일본의 경찰신고는 1972년 도로교통법 제정으로 의무화되었다. 신고를 받은 경찰은 교통사고 현장에 출동해서 사고원인을 조사하고 사고보고서를 작성한다. 그리고 경찰 사고보고서에 기록된 사실만을 과실비율 결정에 활용하도록 제한하였다. 그 시기를 전후로 일본의 교통사고 발생 건수는 1970년 718,080건에서 1975년 472,938건으로 감소하였고 법원에 접수된 과실비율분쟁 건수는 1970년 2,300건에서 1977년 600건으로 감소하였다.³⁹⁾⁴⁰⁾ 교통사고 발생 건수 대비 분쟁비중은 1970년 0.32%에서 1977년 0.13%로 감소하였다.⁴¹⁾ 물론 교통사고 경찰신고 의무화가 분쟁감소의 결정적인 원인은 아닐 수 있지만 객관적인 사고보고서가 과실비율분쟁 감소에

39) 일본 경찰청교통국, 「교통통계」.

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

41) 1977년 교통사고 발생 건수가 가용하지 않아 1975년 교통사고 발생 건수를 이용하였음. 1980년 교통사고 발생 건수가 476,677건이라는 점을 고려하면 1975년 자료를 1977년 교통사고 발생 건수로 나눈 수치가 교통사고 발생 건수 대비 분쟁 건수비율을 비교하는데 무리가 없을 것으로 보임.

전혀 기여하지 않았다고 보기도 어렵다.⁴²⁾

반면 미국 뉴욕과 캘리포니아의 경우 교통사고를 경찰에 신고하지 않더라도 사고 운전자들이 사고보고서를 작성해서 자동차국(Department of Motor Vehicle)에 제출해야 한다. 캘리포니아의 경우 사망, 부상 등 인적피해, 750달러를 초과하는 물적피해가 발생했을 경우, 뉴욕의 경우 사망, 부상 등 인적피해, 1,000달러를 초과하는 물적피해가 발생했을 경우 사고발생 10일 이내에 사고보고서를 자동차국에 제출하도록 규정하고 있다. 경찰이 출동하여 작성하는 사고보고서와는 별도로 작성·제출되며 10일 이내에 제출하지 않을 경우 운전면허가 정지된다. 뉴욕 사고보고서(MV-104)는 운전자와 자동차 등록 정보, 자동차보험 관련 정보, 사고 장소, 교통 통제·도로 상황, 일조(Day Light) 상황, 사고 피해 상황과 사고 당시 상황을 기록한다(부록 참조). 그리고 사고 운전자가 사고 내용을 보험회사에 신고하고 보험회사가 과실비율을 결정하고 보상할 때, 보험회사는 사고 운전자들이 제출한 사고보고서를 기반으로 조사한다.

2. 법원의 수정요소 적용 가이드라인 제정

가. 현황 및 문제점

두 번째 문제점은 수정요소의 적용으로 사고도표에서 정의된 기본과실과 결정된 과실의 차이가 크다는 점이다. 수정요소가 두 개 이상 적용될 경우 기본과실과 결정된 과실의 차이가 커질 뿐 아니라 중과실 운전자와 경과실 운전자가 바뀌는 상황도 발생할 수 있다. 통상적으로 중과실 운전자를 가해자라고 할 때 가해자와 피해자가 바뀌는 것인데, 자신은 경과실이라고 생각했는데 중과실 운전자로 결정되는 경우가 발생한다는 것이다. 경찰에 신고된 사고의 경우 경찰이 가해자와 피해자를 결정하지

42) 일본 법원의 과실상계인정기준 제정 관련 내용은 두 번째 개선방안의 해외 사례에 자세히 기술하였음.

만 경찰에 신고하지 않는 사고가 대부분이기 때문에 과실비율 결정의 기준이 없다고 볼 수 있다. 이러한 상황에서 운전자들의 주관적 주장에 근거한 수정요소 적용은 동일한 사고도표에서 결정되는 과실비율의 변동성과 불확실성을 확대한다. 동일한 사고도표에서 보험회사와 분심위가 적용하는 수정요인의 개수가 평균적으로 다르다는 점은 사고 운전자(청구인)들의 주장이 번복되거나 제출된 증거에 대한 해석이 달라지기 때문이다. 과실비율을 결정하는 기관들이 동일한 사고에 대해 결정하는 과실비율이 평균적으로 다르다는 점은 과실상계제도의 일관성을 저해할 수 있고 이 경우, 과실상계제도에 대한 신뢰도 저하로 이어질 수 있다.⁴³⁾

과실비율의 변동성이 크다는 점은 유사한 사고에 대해서 상이한 과실비율이 결정될 수 있다는 것이고 이는 분쟁을 통해 초과이익을 얻을 수 있는 유인으로 작용할 수 있다. 그리고 앞에서 살펴본 바와 같이 과실비율 분쟁조정 청구인들의 평균 본인 부담 금액은 273만 원에서 118만 원으로 약 43% 감소한다.

한편 과실비율 결정의 불확실성이 크다는 점은 선행연구들이 제시하는 증거 불확실성(Evidentiary Uncertainty)이 크다는 점을 의미한다. 즉, 사실관계 확인이 어려운 상황에서 증거 불확실성이 수정요인 적용과정에서 발생할 수 있다는 것이다. 과실비율의 불확실성이 커질수록 교통사고 예방 효과가 감소할 수 있고 운전자들의 주의의무 준수에 따른 비용지출 등으로 불필요한 사회적 비용이 늘어날 수 있다는 점은 앞에서 본 선행연구들이 제시하고 있다.

43) 보험회사와 분심위뿐 아니라 법원의 과실비율 결정에서도 일관성이 훼손되고 있다는 문제점을 제기하는 연구가 있음. 예를 들면 김승욱(2014)은 대법원의 교통사고 과실상계 판례를 분석한 결과 “과실상계 법리가 적용되어야 하는 이유를 설명하지 않거나 구체적인 기준을 제시하지 않는 경우가 있어 문제가 된다고 할 것이다.”라고 지적하며 과실상계에 관한 구체적인 기준 마련의 필요성을 제기하고 있음.

나. 개선방안 및 해외 사례

1) 개선방안

과실비율의 변동성을 줄이고 일관성을 제고하기 위해서는 법원의 수정요소 적용 가이드라인 제정이 필요하다. 그리고 이 가이드라인은 수정요소의 적용 단순화, 객관화, 그리고 재평가에 근거해서 마련될 필요가 있다. 먼저 수정요소의 적용 단순화는 사고 발생의 인과관계를 반영하여 수정요소 적용 개수를 하나로 제한하는 방안이다. 미국 뉴욕의 경우와 같이 Proximate Cause를 식별하여 수정요소 적용을 제한하는 방안이다. 사고발생의 직접적 원인으로 작용한 요인을 식별하기 위해서는 법원의 판단이 중요하다. 보는 사람의 관점에 따라 사고발생의 직접적 원인이 다를 수 있기 때문이다. 그리고 두 번째, 수정요소의 변동성을 관리하는 방안이 필요하다. 우리나라 자동차와 자동차의 사고에서 적용되는 11개의 수정요인(〈표 II-4〉 참조)들 가운데 과실비율이 정해져 있지 않고 사고 차량의 접촉각도, 선진입 여부 등에 따라 크게 달라질 수 있는 요소들이 있다. 대형차, 급좌(우)회전, 기좌회전 및 좌회전 금지위반, 소좌회전과 대좌회전, 교차로 정체 중 진입(꼬리물기) 등이 상황에 따라 수정요소 가감 크기가 달라진다. 이러한 요인으로 과실비율의 변동성이 확대될 수 있다. 교통사고의 구체적 타당성을 반영한다는 취지에서는 타당할 수 있으나 과실비율의 변동성 확대로 인한 부작용을 고려한다면 이러한 변동성 확대 요인을 선제적으로 관리할 필요가 있다.

세 번째는 수정요소의 재평가이다. 우리나라의 경우 주취한계 미달 음주운전은 현저한 과실로 보고 있으며 도로교통법 제43조의 무면허운전 등의 금지, 제44조 음주운전금지, 시속 20km 이상의 제한속도 위반, 마약 등 약물 운전 등을 과실비율의 가감요인으로 인식하고 있다. 그러나 캐나다와 미국의 경우 사고발생 당시 음주운전이 적발될 경우 이는 기소대상이며 과실비율 가감요인으로 인식하지 않는다. 음주운전에 대한 인식이 시대에 따라 달라지고 있다는 점을 감안하여 이를 과실로 볼 것인지, 고의로 볼 것인지에 대한 재평가가 필요하다.

2) 해외 사례

주요국의 경우 과실비율의 일관성 유지를 위해 다양한 방식의 노력을 기울이고 있다. 미국의 경우 교통사고 과실비율 결정에서 운전자의 의무 위반 사항 중 사고에 직접적인 원인으로 작용한 요인 중 하나(Proximate 혹은 Direct Cause)를 선택하여 과실을 결정한다. 캐나다 온타리오의 경우 사고유형별 과실비율을 결정하여 보험업법(Insurance Act)에 명시하고 있다.⁴⁴⁾ 우리나라와 유사한 과실상계기준을 채택하고 있는 일본의 경우 법원이 과실상계기준을 제정하여 공신력을 높인 것으로 보인다.

법원의 과실상계기준 제정 사례는 일본에서 찾아볼 수 있다.⁴⁵⁾ 일본은 1950년대 교통사고 증가로 교통사고 피해자의 신속한 구제와 과실상계제도의 표준화 필요성이 확대되었다. 1945년 교통사고 건수는 8,706건에서 1970년 718,080건으로 연평균 19.3% 증가하였고 사망자 수는 1950년 4,202명에서 1970년 16,765명으로, 부상자 수는 같은 기간 25,450명에서 981,096명으로 크게 증가하였다. 교통사고 증가로 과실비율 소송이 크게 증가하였고 법원의 업무가 마비될 정도였다. 이러한 상황에서 교통사고 처리 전담 기구로 동경지법 민사 27부가 4명의 판사로 구성되었다. 동경지법 민사 27부는 과실비율의 표준화를 제도화하였다. 먼저 사실관계 확인절차를 단순화하였다. 당시에는 기소된 교통사고 조사결과만을 과실상계에 활용할 수 있었는데 동경지법 민사 27부는 검찰에 경찰의 사고보고서 공개를 요청하였다. 그리고 경찰 사고보고서에 기록된 사실만을 과실비율 결정에 활용하도록 제한하였다. 교통사고의 경찰신고, 경찰의 교통사고 현장출동, 사고원인 조사 등을 1972년 도로교통법 제정으로 의무화하였다. 사실관계 확인절차를 단순화한 이후 사고 상황을 유형별로 정리한 후 각각의 사고에서 사고차량들의 기본과실을 정의한 과실상계기준을 1972년 제정하였다(부록 II 참조). 과실상계기준 제정은 1960년대 후반부터 학계, 검찰, 변호사, 판사, 교통전문가 등이 참여한 포괄적인 연구그룹이 추진하여 Hanrei Timuzu에 과실상계

44) 캐나다 온타리오의 보험업법은 부록 IV에 제시하고 있음.

45) 일본의 사례는 Foote, Daniel(1995), "Resolution of Traffic Accident Disputes and Judicial Activism in Japan", *Law in Japan* 19, pp. 23-31의 내용을 정리하였음.

기준 연구성과를 28회에 걸쳐 발표하였고 관련된 의견을 수렴하였다. 이 기준이 우리나라가 1976년 도입·수정하여 사용하고 있는 「민사교통소송에 있어서 과실상계율 등의 인정기준」이다. 일본의 과실상계기준은 공신력과 객관성, 과실비율의 예측가능성과 일관성을 확립한 것으로 평가되는데 법원이 주도적으로 과실상계 원칙을 제정하였다는 점에서 의미가 있다. 과실비율 인정기준 제정 이후 과실비율 분쟁 건수는 1970년 2,300건에서 1977년 600건으로 감소하였다.

일본 법원의 과실상계기준 제정은 과실비율의 예측가능성, 즉 일관성을 확보하는데 기여하고 있는 것으로 보인다. 일본은 과실비율과 손해액 관련 자문기관을 운영하고 있다. 변호사 협회, 지방자치단체 등에서 자문기관을 운영하고 있는데 사고 당사자들은 자문기관에서 과실비율, 분쟁 및 합의 여부, 소송 관련 절차 및 비용에 대한 자문을 받는다. 그런데 이 자문기관들이 제시하는 과실비율이 법원이나 보험회사가 제시하는 과실비율과 큰 차이가 나지 않는다.

3. 개선방안 도입 시 고려사항

지금까지 논의한 제도 개선방안을 시행하는데 있어서 고려사항을 정리하였다. 먼저 첫 번째 방안인 보험회사의 사고보고서 작성과 운전자 확인 의무화 방안은 사고 운전자의 진술을 문서화하여 과실비율 결정 시 증거자료로 활용할 수 있고, 이를 근거로 운전자의 사고정황 관련 주장 번복을 억제할 수 있는 장점이 있을 것으로 기대된다. 그러나 사고 운전자의 이해관계에 따라 사고보고서가 작성될 수 있다는 점에서 객관성이 결여될 우려가 있다. 또한 보험회사 임직원들이 운전자들의 진술을 바탕으로 사고보고서를 작성하고 운전자 확인을 받는 과정에서 추가적인 비용이 발생할 우려도 있다. 그러나 객관적인 사고 증거를 확보할 수 있다는 측면에서 도입을 검토할 필요가 있다.

두 번째 방안인 수정요소 적용의 법원 가이드라인 제정방안은 수정요소 적용기준을 확립하여 과실비율의 불확실성을 완화할 수 있고 법원이 가이드라인을 작성하기

때문에 공신력을 확보할 수 있다는 측면에서 과실상계제도의 문제점 해소에 기여할 것으로 보인다. 그러나 사고정황과 관련된 증거불확실성이 지속될 경우 실효성이 제한될 수 있어 객관적인 사고 증거 확보가 반드시 병행될 필요가 있다. 그리고 궁극적으로는 법원이 주도적으로 과실비율 인정기준을 제정할 필요가 있다. 법원이 과실비율 인정기준을 제정할 경우 공신력을 확보하게 되어 과실비율 분쟁을 억제하고 분쟁 과정에서 발생할 수 있는 일관성과 형평성 훼손을 막을 수 있을 것으로 보인다. 이러한 일관성과 형평성 제고는 우리나라의 과실상계제도에서 초래되는 사회적 비용을 감소시킬 것으로 기대된다. 이를 위해서는 먼저 현행 자동차사고 과실상계기준의 정합성 검토가 필요하다. 그리고 우리나라 교통문화에 적합한 과실비율 인정기준 정립을 위한 사회적 합의가 필요하다. 사회적 합의를 도출하기 위한 방안으로 여러 가지를 생각할 수 있지만 일본의 사례는 학계, 업계, 법조계, 검찰, 경찰, 시민단체로 구성된 통합 태스크 포스(Task Force)를 구성하여 추진하는 방안을 제안하고 있다.

4. 요약 및 연구의 한계

본 연구에서는 우리나라 자동차보험 과실상계제도의 현황과 문제점을 살펴보고 관련 제도 개선방안을 제시하고 있다(〈표 IV-4〉 참조). 과실비율 결정에 필요한 교통사고 사실관계를 보다 명확하게 하기 위해서는 보험회사의 사고보고서 작성 및 운전자 확인 의무화가 필요하다. 그리고 수정요소 적용의 단순화, 객관화, 재평가를 포괄하는 수정요소 적용의 가이드라인을 법원이 제정하여 공신력을 확보할 필요가 있다. 그리고 장기적으로는 우리나라 교통문화에 적합한 과실비율 인정기준을 법원이 주도적으로 제정해야 한다. 이러한 제도개선은 단기간에 이루어지기는 어려울 것으로 생각된다. 일본은 과실비율 인정기준 제정을 위해 학계, 업계, 검찰, 경찰, 법조계 등 다양한 분야의 전문가들이 모여 약 7년의 시간을 투자하였다. 제도 변화는 사회적 공감대 형성이 필요하고 사회적 공감대 형성에는 시간이 소요되기 때문에 긴 시야를 갖고 추진할 필요가 있다.

〈표 IV-1〉 과실상계의 문제점과 개선방안 요약

현황	문제점	문제점의 세부사항	개선방안
사고발생 단계	사실관계 확인의 어려움	<ul style="list-style-type: none"> • 2013년 교통사고 경찰신고율 19% • 도로교통법 54조 경찰신고 예외조항 	<ul style="list-style-type: none"> • 보험회사의 사고보고서 작성 및 운전자 확인 의무화
	운전자 주장 대립 및 번복	<ul style="list-style-type: none"> • 보험회사의 과실비율 결정은 사고 운전자의 구두진술에 근거 • 공신력있는 사고정황 자료의 미비로 운전자의 주장 번복 	
과실상계 단계	수정요소 적용의 불확실성	<ul style="list-style-type: none"> • 유사한 사고라도 수정요소 적용에 따라 상이한 과실비율이 결정 • 보험회사와 분쟁조정기관의 상반된 수정요소 적용으로 일관성 훼손 • 분쟁조정 과정에서 형평성 훼손 	<ul style="list-style-type: none"> • 수정요소 적용의 법원 가이드라인 제정 • 수정요소 적용의 단순화/객관화/재평가
장기 추진과제	과실상계기준의 공신력 결여	<ul style="list-style-type: none"> • 현행 자동차사고 과실상계기준의 정합성 검토 필요 	-

본 연구에서 분석한 우리나라 과실비율 자료가 대표성을 갖고 있는지 여부가 쟁점이 될 수 있다. 대형 손해보험회사의 자료를 분석했기 때문에 이러한 주장이 제기될 수 있지만 대형 손해보험회사의 시장점유율이 20% 내외이기 때문에 어느 정도 대표성을 갖고 있는 것으로 생각된다. 과실비율 자료를 분석하여 문제점과 개선방안을 도출하고 있다는 점, 그리고 이 연구가 우리나라 과실상계제도의 문제점과 개선방안을 논의한 출발점이라는 점에서 의미가 있다고 생각된다. 그러나 주요국의 과실제도와 교통사고 발생 건수 등 사회적 비용 간의 관계를 정량적으로 분석하지 못한 것은 본 연구의 한계이며 추후 과제로 남겨둔다.

참고문헌

- 경찰청(2004), 「교통선진국의 교통사고 조사체계 비교 연구」, <http://www.prism.go.kr/>.
- 금융감독원 보도자료(2015. 12. 4), “자동차사고 과실비율 분쟁 예방방안” 추진.
- 김승욱(2014), 「연구논문: 자동차 교통사고에서 과실상계 법리의 적용 및 구체적 기준 -대법원 판례를 중심으로」, 『KHU 글로벌 기업법무 리뷰』, 7(2), pp. 79~94.
- 법원행정처, 『손해배상(과실상계)재판실무편람』.
- 보험연구원(2016. 10. 27), “자동차보험 과실상계제도 개선방안 정책세미나”.
- 서울중앙지방법원 교통·산재손해배상 실무연구회(2008), 『손해배상소송실무(교통·산재)』.
- 손해보험협회(2015. 8), 『자동차사고 과실비율 인정기준』.
- 송윤아(2011), 「미국의 교통사고 신고제도와 시사점」, 『KIRI weekly』, 제151호.
- 이상덕(2011. 10. 27), “쌍방과실 교통사고 처리에 대한 제언”, 법률신문, <https://www.lawtimes.co.kr/Legal-Info/Research-Forum-View.aspx?serial=2048>.
- 정수진(2012), 「判例評釋: 교통사고 소송에서의 과실의 개념-공동불법행위 성립요건으로서의 과실과 과실상계에서의 과실의 비교」, 법조, 61(9), pp. 174~207.
- 정우혁(2014), 「자동차손해배상보장법 시행령 제3조 제1항 제2호와 보험자들 사이의 보험자대위」, 『재판실무연구』, 광주지방법원, p. 21.
- 허억(2016. 7. 20), “교통사고처리특례법의 문제점과 개선방안”, 국회공청회자료.
- 대법원 1994. 6. 14. 선고 93다57520.
- 대법원 1998. 6. 12. 선고 98다14252.
- 대법원 1999. 8. 24. 선고 99다30428.
- 대법원 2005. 7. 8. 선고 2005다8125.
- 대법원 2005. 10. 7. 선고 2005다32197.
- 대법원 2008. 9. 25. 선고 2007다1364.

민법 492조.

민법 750조.

서울고등법원 1990. 10. 11. 선고 90나33556.

서울지방법원 1997. 8. 22. 선고 94가단151557.

자동차손해배상보장법.

자동차손해배상보장법 시행령 제3조 제1항 제2호.

Bar-Gill, O.(2001), “Does Uncertainty Call for Comparative Negligence?”,
Harvard Law and Economics Discussion Paper, 346.

Benitez, L.(2002), “The Legal Liabilities Resulting from a Traffic Accident: A
Comparison between Spain and Japan”.

Brown, J. P.(1973), “Toward an economic theory of liability”, *The Journal of
Legal Studies*, 2(2), pp. 323~349.

Calabresi, G.(1970), “The Costs of Accidents: A Legal and Economic Analysis”,
New Haven: Yale UP.

Carvell, D., Currie, J., & MacLeod, W. B.(2012), “Accidental death and the rule
of joint and several liability”, *The Rand journal of economics*, 43(1), pp.
51~77.

CEA Motor Insurance Conference(2010. 3. 4), CEA response to the European
Commssion inquiry into the European Business insurance sector pur-
suant to Article 17 of Regulation 1/2003.

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.

Cooter, R. D., & Ulen, T. S.(1986), Economic Case for Comparative Negligence,
An, NYUL Rev., 61, p. 1067.

David, P. A.(1985), “Clio and the Economics of QWERTY”, *The American eco-*

conomic review, 75(2), pp. 332~337.

European Commission's Interim Report(2007. 1. 24).

Foote, D. H.(1995), "Resolution of Traffic Accident Disputes and Judicial Activism in Japan", *Law in Japan*, 25, 19.

Institute for Civil Justice, "What happened to No-Fault Automobile Insurance?", *Research Brief*, RB-9505, http://www.rand.org/pubs/research_briefs/RB9505/index1.html.

Marryott, Frankin(1968. 1), "Testing The Criticisms of The Fault Concept", *Insurance Counsel Journal*.

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

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

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.

Suzuki, K.(2002), "Manual of Complete Correspondence to Traffic Accidents", Oowa Genji, Japan. Benitez.

Sobelsohn C, David(1985), "Comparing Fault", *Indiana Law Journal*, Vol. 60 No. 3.

Sobelsohn, D. C.(1984), *Comparing Fault*. Ind. LJ, 60, p. 413.

Tanase, T.(1990), "The management of disputes: automobile accident compensation in Japan", *Law & Society Review*, pp. 651~691.

일본 경찰청교통국, 「교통통계」.

Insurance Information Institute(<http://www.iii.org/>)

NAIC(<http://www.naic.org/>)

OECD(<http://stats.oecd.org>)

MV-104 (5/11) PAGE 2 of 2

SECTION A

You must report within 10 days any accident occurring in New York State causing a fatality, personal injury or damage over \$1,000 to the property of any one person. Failure to do so within 10 days is a misdemeanor. Your license and/or registration may be suspended until a report is filed. Check the "RUSH" box at the top of page 1 if your license is suspended for failure to report this accident on time. You must fill in all information requested on the report.

Then fill in the boxes numbered 1-7 and 23-30 in the right margin on page 1 by entering the number of the item from Section B that best describes the circumstances of the accident. If a question does not apply, enter a dash ("-"). If you do not know an answer, enter an "X".

INSTRUCTIONS - PLEASE PRINT OR TYPE ALL INFORMATION - USE BLACK INK
 * First - fold along this shaded, dotted line.

* Don't fold **internally** form. Instead, place page 2 over page 1, with the arrows on page 2 pointing to the boxes on the right edge of page 1.

VEHICLE INVOLVEMENT - If you were in an accident involving:
 • **two-cars**, enter your information in the VEHICLE 1 section and the other driver's information in the VEHICLE 2 section.
 • **a pedestrian, bicyclist or other pedestrian** (a person using a non-motorized conveyance such as in-line skates, skateboard, sled, etc.), enter the information in the "Driver" spaces provided for Vehicle 2, and check the PEDESTRIAN, BICYCLIST or OTHER PEDESTRIAN box.

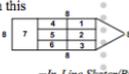
- **a vehicle other than a motor vehicle** (such as a snowmobile, mini-bike, atv/cycle, all-terrain vehicle, trail bike, or other non-motor vehicle), enter the driver, registrant and vehicle information in the space provided for VEHICLE 2.
- **an unoccupied vehicle**, enter all available information. Be sure to enter the correct vehicle Plate Number and Vehicle Type in the VEHICLE 2 block.
- **more than two vehicles**, fill out additional accident reports. On these reports, place the information for the third vehicle in the space marked VEHICLE 1 and mark it # 3. Use the space marked VEHICLE 2 for the fourth vehicle, and mark it # 4 and so on. Additional forms are available at any Motor Vehicles office or from the DMV website: www.dmv.ny.gov.

- 1 DRIVER** - Enter the information for each driver EXACTLY as it appears on his/her driver license.
- 2 REGISTRANT** - Enter registrant information EXACTLY as it appears on the registration of each vehicle involved in the accident.
- 3 VEHICLE DAMAGE** - Indicate if the accident exceeds the \$1,000 threshold for property damage to any one vehicle or property caused by the accident, and describe the vehicle damage.
- 4 ACCIDENT LOCATION** - Enter the county, locality and street(s) where the accident occurred. Check the box if there is an intersecting street. If available, identify a permanent landmark nearby, such as a business, school, shopping mall, parking lot, water tower, railroad, mountain or cell tower.
- 5 ALL INVOLVED** - List the names of all persons involved in the accident, and provide the date of death if anyone was killed in, or as a result of, the accident. If more than four people are involved, complete another report. In the ALL INVOLVED section of that report, provide the required information for everyone else involved in the accident. Enter the following codes in the appropriate columns:

WHICH VEHICLE OCCUPIED (Column 8) - Enter the appropriate number or letter.
 1. Vehicle 1 2. Vehicle 2 B. Bicyclist P. Pedestrian O. Other Pedestrian

POSITION IN/ON VEHICLE (Column 9) - Enter the number from this diagram which corresponds to each person's position.

1. Driver 2-7. Passengers 8. Riding/Hanging on Outside



SAFETY EQUIPMENT USED (Column 10)

1. None	7. Air Bag Deployed	C. Helmet Only
2. Lap Belt	8. Air Bag Deployed/Lap Belt	
3. Shoulder Restraint	9. Air Bag Deployed/Shoulder Restraint	D. Helmet/Other
4. Lap Belt Restraint	A. Air Bag Deployed/ Lap Belt/Restraint	E. Pads Only
5. Child Restraint Only	B. Air Bag Deployed/Child Restraint	F. Stoppers Only
6. Helmet (Motorcycle Only)	O. Other	

INJURY (Columns 16A-C) - Check all column(s) that apply and DESCRIBE INJURIES:
 A - Severe lacerations, broken or distorted limbs, skull fracture, crushed chest, internal injuries, unconscious when taken from the accident scene, unable to leave accident scene without assistance.
 B - Lump on head, abrasions, minor lacerations.
 C - Momentary unconsciousness, limping, nausea, hysteria, complaint of pain (no visible injury), whiplash (complaint of neck and head pain).

6 INSURANCE - Enter damage to private property, if any, insurance policy information and VIN. Attach additional reports to page one. Each page of the report must be numbered in the upper left corner. Mark additional sheets #2, #3, etc. Date and sign on the bottom line of each attached report. **THE REPORT MUST BE SIGNED BY THE DRIVER OF VEHICLE 1, UNLESS HE OR SHE IS UNABLE TO SIGN BECAUSE HE/SHE IS INJURED OR DECEASED.**

Send original to: CRASH RECORDS CENTER
 6 EMPIRE STATE PLAZA
 PO BOX 2925
 ALBANY NY 12220-0925

SECTION B

USE TO COMPLETE
 BOXES 1-7 and 23-30 ON PAGE 1

Be sure your answers are marked INSIDE THE BOXES ON PAGE 1

PEDESTRIAN/BICYCLIST/OTHER PEDESTRIAN LOCATION	1. Pedestrian/Bicyclist/Other Pedestrian at Intersection 2. Pedestrian/Bicyclist/Other Pedestrian Not at Intersection	1
PEDESTRIAN/BICYCLIST/OTHER PEDESTRIAN ACTION	1. Crossing, With Signal 2. Crossing, Against Signal 3. Crossing, No Signal, Marked Crosswalk 4. Crossing, No Signal or Crosswalk 5. Riding/Walking/Skating Along Highway With Traffic 6. Riding/Walking/Skating Along Highway Against Traffic 7. Emerging from in Front of/Behind Parked Vehicle 8. Going to/From Stopped School Bus 9. Getting On/Off Vehicle Other Than School Bus 11. Working in Roadway 12. Playing in Roadway 13. Other Actions in Roadway 14. Not in Roadway	1
TRAFFIC CONTROL	1. None 2. Traffic Signal 3. Stop Sign 4. Flashing Light 5. Yield Sign 6. Officer/Guard 7. No Passing Zone 8. RR Crossing Sign 9. RR Crossing Flashing Light 10. RR Crossing Gates 11. Stopped School Bus-Red Lights Flashing 12. Construction Work Area 13. Maintenance Work Area 14. Utility Work Area 15. Police/Fire Emergency 16. School Zone 20. Other	2
LIGHT CONDITIONS	1. Daylight 2. Dusk 3. Dawn 4. Dark-Road Lighted 5. Dark-Road Unlighted	3
ROADWAY CHARACTER	1. Straight and Level 2. Straight and Grade 3. Straight at Hillcrest 4. Curve and Level 5. Curve and Grade 6. Curve at Hillcrest	4
ROADWAY SURFACE CONDITION	1. Dry 2. Wet 3. Muddy 4. Snow/Ice 5. Slush 6. Flooded 0. Other	5
WEATHER	2. Cloudy 3. Rain 4. Snow 5. Sleet/Hail/Freezing Rain 6. Fog/Smog/Smoke 0. Other	6
DIRECTION OF TRAVEL	1. North 2. Northeast 3. East 4. Southeast 5. South 6. Southwest 7. West 8. Northwest	7
PRE-ACCIDENT VEHICLE ACTION	1. Going Straight Ahead 2. Making Right Turn 3. Making Left Turn 5. Starting from Parking 6. Starting in Traffic 7. Slowing or Stopping 8. Stopped in Traffic 9. Entering Parked Position 10. Parked 11. Avoiding Object in Roadway 12. Changing Lanes 13. Passing 14. Merging 15. Backing 16. Making Right Turn on Red 17. Making Left Turn on Red 18. Police Pursuit 20. Other	23
LOCATION OF FIRST EVENT	1. On Roadway 2. Off Roadway	24
TYPE OF ACCIDENT	COLLISION WITH 1. Other Motor Vehicle 2. Pedestrian 3. Bicyclist 4. Animal 5. Railroad Train 6. In-Line Skater 7. Deer 8. Other Pedestrian 10. Other Object (Not Fixed)	25
	COLLISION WITH FIXED OBJECT 11. Light Support/Utility Pole 12. Guide Rail - Not At End 13. Crash Cushion 14. Sign Post 15. Tree 16. Building/Wall 17. Curbing 18. Fence 19. Bridge Structure 20. Culvert/Head Wall 21. Median - Not At End 22. Snow Embankment 23. Earth Embankment/Rock Cut/Ditch 24. Fire hydrant 25. Guide Rail - End 26. Median - End 27. Barrier 30. Other Fixed Object	26
	NO COLLISION 31. Overtaken 32. Fire/Explosion 33. Submersion 34. Ran Off Roadway Only 40. Other	27
		28
		29
		30

부록 Ⅱ: 일본의 과실비율 인정기준(예)

Classification Scheme for Comparative Negligence

Excerpted from Nichibenren Kotsu-jiko Sodan Senta (1985: 34-35, 38-39)

- ...
 II. Collision between two cars
 1. At the intersection
 A. Two cars both driving straight ahead
 (1) ...
 (2) No traffic signal
 a) Two roads are the same width
 (Chart 5)

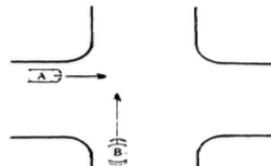


CHART 5

- i. When both A and B not reducing speed or both reducing speed
 ii. A not reducing, B reducing
 iii. A reducing, B not
 b)-d) ...
 e) violation of stop sign:
 A not violating, B violating

Negligence of		
A		B
Basic	Add if	Basic
40%	good visibility/ at night ----- truck	60%
60%	same as above	40%
20%	same as above	80%
20%	not reducing speed/truck	80%

- ...
 C. Other Type
 ...
 (4) One car is turning right (left), when the following car collides
 ...
 b) Turning car (B) not having moved to the center, when the following car (A) collides
 (Chart 15)

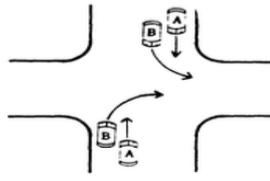


CHART 15

- i. B having difficulty in moving to the center

Negligence of			
A		B	
Basic	Add if	Basic	
30%	excessive speeding/ not looking ahead carefully	not reducing speed/no turn signal (or delayed)/sharp turn	70%

자료: Tanase, Takao(1990), "The Management of Disputes: Automobile Accident Compensation in Japan", *Law & Society Review*, Vol. 24 No. 3, pp. 691 재인용

부록 Ⅲ: 스페인과 캐나다의 과실상계제도

본 장에서는 과실상계제도의 사실관계 확인의 어려움과 과실비율의 불확실성을 억제하기 위한 제도적 장치를 마련한 스페인과 캐나다의 과실상계제도를 살펴본다.

1. 캐나다의 과실상계기준 보험업법 명시 사례

캐나다 온타리오는 교통사고 유형에 따른 과실비율 결정 원칙(Fault Determination Rule)을 보험업법에 규정하고 있다(Insurance Act, R.R.O. 1990, Regulation 668). 피보험자의 과실은 보험회사가 결정하는데 보험업법에서 제시한 과실결정기준에 따라 과실을 정한다.⁴⁶⁾ 온타리오 보험업법에서 제시하는 과실비율기준은 사고 상황을 크게 7가지로 분류하고 각 상황을 법조항으로 규정하고 있다(표 IV-1) 참조). 예를 들어 R.R.O. 1990, Reg. 668 s. 6(2) 조항은 동일방향 동일차선 진행 차량 간 후미추돌 사고로 차량 A가 정지하였거나 진행하고 있고 차량 B가 차량 A를 후미추돌 하였다면 차량 A는 무과실, 차량 B 과실 100%를 규정하고 있다. R.R.O. 1990, Reg. 668 s. 6조에서 10조는 다양한 후미추돌 사고유형에 대한 과실을 규정하고 있다. 또한 세 대 이상의 차량이 충돌한 경우의 과실비율 결정기준을 예시하여 분쟁 발생을 억제하고 있는 것으로 보인다.

차량의 충격부위를 표시한 다이어그램을 각 조항마다 첨부하여 사고상황을 상세하게 기술하고 있으며 결정되는 과실비율이 100:0, 50:50, 25:75로 단순하다. 예를 들어 분쟁이 빈발하는 205번 도로 “신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교

46) 온타리오는 노-폴트 제도를 운영하고 있기 때문에 과실비율을 결정하지 않을 것으로 생각할 수 있지만 노-폴트 제도는 사고 피해자들에게 신속한 보상을 보장하기 위해서 도입된 것이며, 교통사고 과실비율 결정은 보험료 조정에 반영하기 위한 목적이 더 큼.

차로 사고”의 경우 차량 A, B의 진입 시기에 따라 동시진입 40:60, 선진입-후진입 30:70으로 규정하고 있다. 그러나 온타리오의 경우 후진입 차량의 과실이 100%이고 진입순서를 결정하기 어려울 경우에는 50:50 쌍방과실로 처리한다. 교통신호를 준수하지 않거나 도로교통법을 위반하였을 경우에는 100% 과실을 부과한다.

〈부록 표 Ⅲ-1〉 캐나다 온타리오의 교통사고 과실비율 인정기준 개요

사고내용	조항	과실	비고
동일차선에서 동일방향으로 진행하는 차량들의 사고	6-9	100:0 50:50	<ul style="list-style-type: none"> • 후미추돌 사고 • 세 대 이상 차량 사고의 경우도 포함
인접차선에서 동일방향으로 진행하는 차량들의 사고	10-11	100:0 50:50 25:75	<ul style="list-style-type: none"> • 차선변경 사고 • 세 대 이상 차량 사고의 경우도 포함
반대방향에서 진행하던 차량들의 사고	12	100:0 50:50	<ul style="list-style-type: none"> • 중앙선 침범 차량 과실 100%
교차로에서의 사고	13-15	100:0 50:50	<ul style="list-style-type: none"> • 신호기가 없는 경우 교차로 선진입 차량 무과실 • 신호기가 있는 경우 신호위반 차량 100% 과실, 위반 차량 여부가 불명확할 경우 50:50
주차장에서의 사고	16	100:0	<ul style="list-style-type: none"> • 통행 우선권(Right of Way) 차량 무과실
기타 사고	17-19	100:0	<ul style="list-style-type: none"> • 사고 발생 당시 경찰의 신호를 무시한 경우, 진입금지 지역에 진입한 경우, 추월금지 위반, 회전금지 위반 시 과실 100% • 차량이 후진 시, 유턴 시 문을 열어놓았을 때 충돌 사고가 발생하면 과실 100%
사고 당시 음주운전, 속도 위반 적발 시	20	-	<ul style="list-style-type: none"> • 기소

자료: 온타리오 보험업법.

2. 스페인의 과실비율 단순화 사례

가. CIDE/ASCIDE 조약

스페인은 1996년 CIDE/ASCIDE 조약을 체결하며 과실비율 분쟁을 최소화하고 있다. 1988년 CIDE 협약과 1990년 ASCIDE 조약을 통합하여 CIDE/ASCIDE 조약으로 지칭하고 있다. CIDE 조약은 1988년 스페인 보험협회 주도로 회원 보험회사들 간 자동차와 자동차의 사고 보상처리 효율화 및 고객 서비스 제고를 위해 맺은 보상절차 협약이다. 피해금액 100,000유로 이하의 인적피해가 없는 자동차와 자동차의 사고(2대 한정)에 대해 적용되며 의무보험에 가입한 운전자들에 한해 CIDE 조약이 적용된다. ASCIDE 조약은 CIDE 조약의 적용을 받기 위해서 운전자들의 사고보고서(Accident Report Form, 이하 'ARF') 작성을 의무화한 조약이다. 사고 후 ARF를 작성하지 않은 경우 ASCIDE 조약을 위반한 것이며, 이 경우 경찰조사 보고서, 목격자 진술, 도로 상황 등을 고려해서 과실비율을 결정하고 CIDE 조약에 따라 보상을 진행한다.

나. 과실비율 결정 및 보상 절차

1) 사고보고서 작성

자동차와 자동차의 사고 시 운전자들은 ARF를 작성하고 ARF를 기반으로 과실이 결정된다. ARF는 사고 발생 당시 사고 현장에서 사고 당사자들이 작성하는데, 이의가 있는 경우 목격자, 경찰 입회하에 작성된다. 또한 ARF는 법적 효력을 가진다. ARF에는 각자의 개인정보, 연락처, 사고일시, 사고발생 정황, 차량정보, 보험사 정보를 상세히 적고 쌍방이 서명을 한다. ARF 하단에는 사고 관련 그림을 그려 경위를 이해하기 쉽도록 작성한다. 사고 현장에서 직접 작성한 사고보고서를 통해 쌍방이 사고내용을 합의하는데, 사고보고서는 법적인 효력을 갖는다.

2) 과실비율 결정과 보상

보험회사는 보험 가입자로부터 ARF를 전달받아 17개 행과 열로 구성된 매트릭스를 통해 가해자와 피해자를 결정하고 가해자가 사고 손해액을 100% 부담한다.

〈부록 그림 Ⅲ-1〉 ARF

〈부록 그림 Ⅲ-2〉 가/피해자 구분 Matrix

	B0	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9	B10	B
A0	-	A	B	B	B	B	B	B	A	B	-	B
A1	B	-	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
A2	A	A	-	A	B	A	A	A	A	A	A	A
A3	A	A	B	-	B	-	A	A	B	A	-	-
A4	A	A	A	A	-	A	A	A	A	A	A	A
A5	A	A	B	-	B	-	-	-	B	-	-	-
A6	A	A	B	B	B	-	-	A	B	-	A	-
A7	B	A	B	B	B	-	B	-	B	-	B	-
A8	A	A	B	A	B	A	A	A	-	A	B	-
A9	-	A	B	B	B	-	-	-	B	-	B	-
A10	A	A	B	B	-	B	A	A	A	-	-	-

피해자와 가해자의 보험회사는 각사의 계약자인 피해자와 가해자의 손해액을 먼저 보상해주고 피해자의 보험회사는 가해자의 보험회사에게 구상금을 청구한다. 구상금은 전년도 평균 보험금이다. 예를 들어 A 보험회사에 가입한 차량 A가 차선변경 중 직진하던 B 보험회사에 가입한 차량 B와 접촉하였다고 하자. 이 사고로 차량 A의 손해액은 50만 원, 차량 B의 손해액은 150만 원으로 판정되었고, 전년도 업계 평균 대당 보험금은 70만 원이었다. 사고 발생 시 사고 당사자 간 ARF 작성 후 각 보험회사에 사고를 신고한다. A 보험회사와 B 보험회사는 각 회사에 보고된 ARF를 통해 차량 A가 가해자임을 판단한다. 보험금 지급 단계에서는 A 보험회사가 차량 A의 보험가입자에게 보험금 50만 원을, 보험회사 B가 차량 B의 보험가입자에게 보험금 150만 원을 지급한다. 차량 A가 가해자이기 때문에 보험회사 B는 보험회사 A에게 구상금액을

청구하는데 이 때 보험회사 A는 보험회사 B에게 전년도 업계 평균 보험금에 해당하는 70만 원만을 지급한다.

다. 과실비율 단순화 효과

CIDE/ASCIDE 조약 도입으로 사실관계 확인이 용이해지고 과실비율이 단순화되면 서 자동차와 자동차의 사고 과실비율 분쟁이 감소하였다. 과실비율 분쟁으로 인한 소송과 경제활동 지연, 행정처리 관련 비용이 절감되었고 과실비율 확정 시까지의 보상 처리 지연, 그리고 보상처리 관련 불만이 완화되었다. 현장에서 사고보고서를 작성하는 것만으로도 사고차량 운전자 간 분쟁이 줄어들었으며 이에 따라 소송비용도 큰 폭으로 감소하였다. 실제로 소송비율은 1987년 이전 10%에서 2009년 0.5%로 하락하였다.⁴⁷⁾ 보상처리 기간의 경우 1980년대 80일에서 2003년 7.9일로 약 70일 단축되었다.

〈부록 표 Ⅲ-2〉 연도별 스페인 자동차사고 보상처리 기간

(단위: 일)

연도	'90	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03
보상처리시간	40	30	25	20	13.07	8.45	8.4	7.91

자료: European Commission's Interim Report(2007, 1, 24).

보험회사의 경우 사고조사, 과실비율 소송, 당사자 설득 등에 따른 과실분쟁에 소요되는 관리비용이 제도 시행으로 절감된 것으로 나타났으며 보상처리 프로세스 단축으로 생산성이 제고되었다.

캐나다 온타리오와 스페인의 보상제도 및 사고보고서 작성, 그리고 과실비율 단순화는 우리나라 자동차보험 과실상계제도의 문제점인 과실상계제도의 취약한 공신력과 사고정황 관련 사실관계 확인, 두 개 이상의 수정요소 적용으로 인한 과실비율의 변동성에 대해 시사하는 바가 있다.

47) CEA Motor Insurance Conference(2010, 3, 4).

부록 IV: 캐나다 온타리오 과실상계기준

Insurance Act

Loisurlesassurances

R.R.O. 1990, REGULATION 668 FAULT DETERMINATION RULES

Consolidation Period: From December 31, 1990 to the e-Laws currency date.
No amendments.

This Regulation is made in English only.

General

1. In this Regulation,
“centre line” of a roadway means,
 - (a) a single or double, unbroken or broken line marked in the middle of the roadway, or
 - (b) if no line is marked, the middle of the roadway or that portion of the roadway that is not obstructed by parked vehicles, a snowbank or some other object blocking traffic. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 1.
2. (1) An insurer shall determine the degree of fault of its insured for loss or damage arising directly or indirectly from the use or operation of an automobile in accordance with these rules. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 2 (1).
(2) The diagrams in this Regulation are merely illustrative of the situations described in these rules. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 2 (2).
3. The degree of fault of an insured is determined without reference to,
 - (a) the circumstances in which the incident occurs, including weather conditions, road conditions, visibility or the actions of pedestrians; or
 - (b) the location on the insured’s automobile of the point of contact with any other automobile involved in the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 3.
4. (1) If more than one rule applies with respect to the insured, the rule that attributes the least degree of fault to the insured shall be deemed to be the only rule that applies in the circumstances. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 4 (1).
(2) Despite subsection (1), if two rules apply with respect to an incident

involving two automobiles and if under one rule the insured is 100 per cent at fault and under the other the insured is not at fault for the incident, the insured shall be deemed to be 50 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 4 (2).

5. (1) If an incident is not described in any of these rules, the degree of fault of the insured shall be determined in accordance with the ordinary rules of law. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 5 (1).

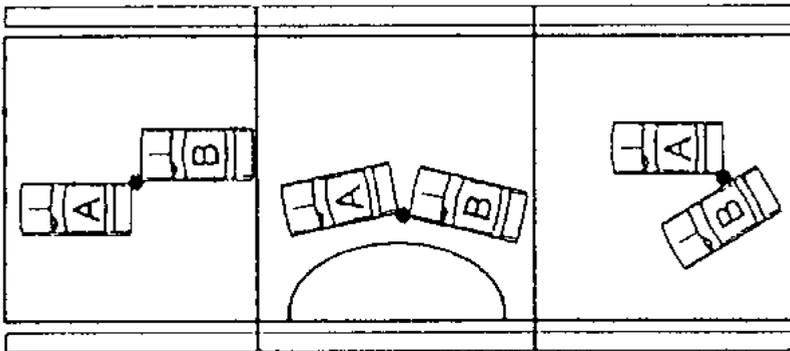
(2) If there is insufficient information concerning an incident to determine the degree of fault of the insured, it shall be determined in accordance with the ordinary rules of law unless otherwise required by these rules. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 5 (2).

Rules for Automobiles Travelling in the Same Direction and Lane

6. (1) This section applies when automobile "A" is struck from the rear by automobile "B", and both automobiles are travelling in the same direction and in the same lane. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 6 (1).

(2) If automobile "A" is stopped or is in forward motion, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram

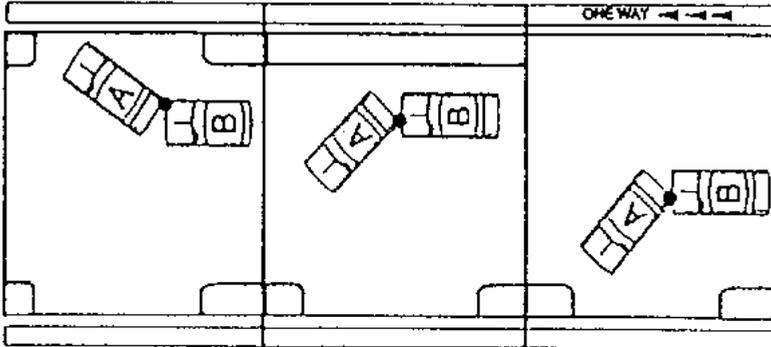


Text alternative: Diagram of three types of collisions. In the first type, automobile "A" is parallel to the road and is struck in the passenger side rear by the driver side front of automobile "B". In the second type, automobile "A" is not parallel to the road and is struck in the driver side rear by the driver side front of automobile "B". In the third type, automobile "A" is parallel to the road and is struck in the driver side rear by the passenger side of automobile "B", which is trying to pull past automobile "A". This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 6 (2).

(3) If automobile "A" is turning, either to the right or to the left, in order to enter a side road, private road or driveway, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram

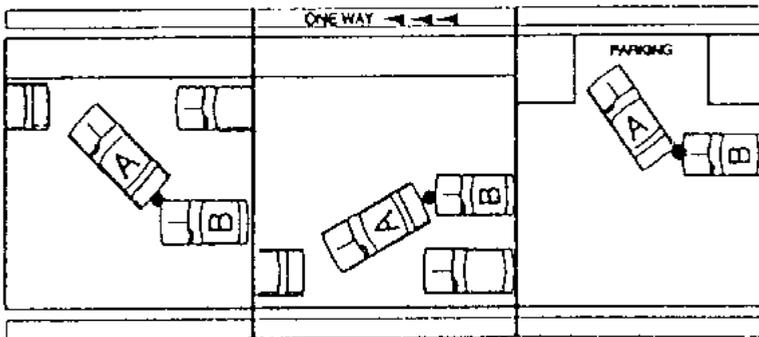


Text alternative: Diagram of three types of collisions. In the first type, automobile "A" is turning right and is struck in the passenger side rear by the passenger side front of automobile "B". In the second type, automobile "A" is turning left and is struck in the driver side rear by the front of automobile "B". In the third type, automobile "A" is turning left from a one-way road and is struck in the driver side rear by the front of automobile "B". This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 6 (3).

(4) If automobile "A" is in forward motion and is entering a parking place on either the right or the left side of the road, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram



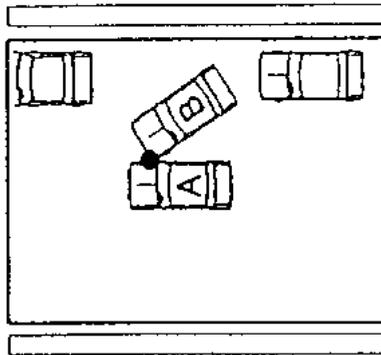
Text alternative: Diagram of three types of collisions. In the first type, automobile "A" is parallel parking on the right side of the road and is struck in the rear by automobile "B". In the second type, automobile "A" is parallel parking on the left side of a one-way street and is struck in the rear by the front of automobile "B". In the third type, automobile "A" is turning right into a parking place marked with the text "PARKING" and is struck in the passenger side rear by the front of automobile "B". This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 6 (4).

7. (1) This section applies when automobile "A" collides with automobile "B" while automobile "B" is entering a road from a parking place, private road or driveway. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 7 (1).

(2) If the incident occurs when automobile "B" is leaving a parking place and automobile "A" is passing the parking place, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram

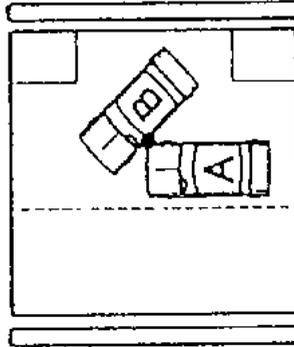


Text alternative: Diagram of a collision. Automobile "B" is pulling out of a parking place and the front driver side strikes the passenger side of automobile "A", which is moving forward past the parking place. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 7 (2).

(3) If the incident occurs when automobile "B" is entering a road from a private road or a driveway and automobile "A" is passing the private road or driveway and, if there are no traffic signals or signs, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram

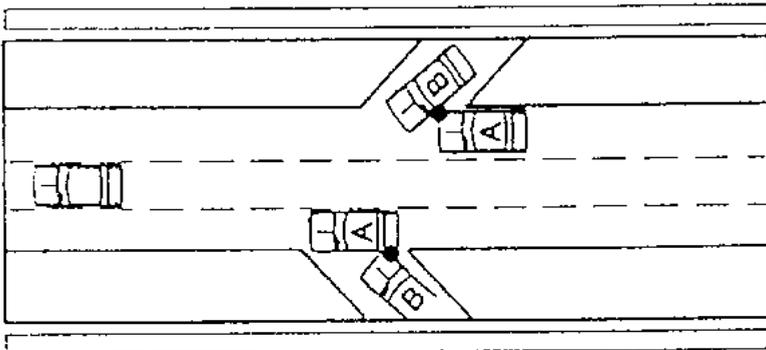


Text alternative: Diagram of a collision. Automobile "B" is entering a road from a private road or driveway and is struck in the driver side rear by the front passenger side of automobile "A". This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 7 (3).

8. If automobile "A" collides with automobile "B" on a controlled access road while automobile "B" is entering the road from an entrance lane, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram



Text alternative: Diagram containing two collisions. In the collision at the top of the diagram, automobile "B" is entering a controlled access road from an entrance lane and is struck on the driver side by the front passenger side of automobile "A". In the collision at the bottom of the diagram, automobile "B" is entering a controlled access road from an entrance lane and the front passenger side strikes the rear driver side of automobile "A". This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 8.

9. This section applies with respect to an incident involving three or more automobiles that are travelling in the same direction and in the same lane (a

"chain reaction"). R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 9 (1).

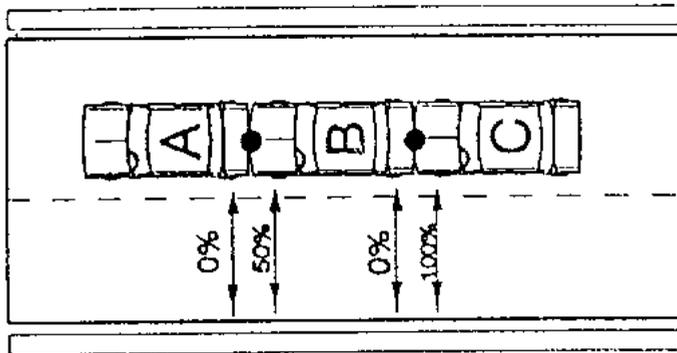
(2) The degree of fault for each collision between two automobiles involved in the chain reaction is determined without reference to any related collisions involving either of the automobiles and another automobile. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 9 (2).

(3) If all automobiles involved in the incident are in motion and automobile "A" is the leading vehicle, automobile "B" is second and automobile "C" is the third vehicle,

(a) in the collision between automobiles "A" and "B", the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 50 per cent at fault for the incident;

(b) in the collision between automobiles "B" and "C", the driver of automobile "B" is not at fault and the driver of automobile "C" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram



Text alternative: Diagram containing a multiple collision involving 3 vehicles traveling in the same direction, in the same lane. Automobile "A" is in the front and has been struck in the rear by the front of automobile "B". Automobile "B" has been struck in the rear by the front of automobile "C". An arrow to the rear of automobile "A" has the text "0 %". An arrow to the front of automobile "B" has the text "50 %". An arrow to the rear of automobile "B" has the text "0 %". An arrow to the front of automobile "C" has the text "100 %". This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

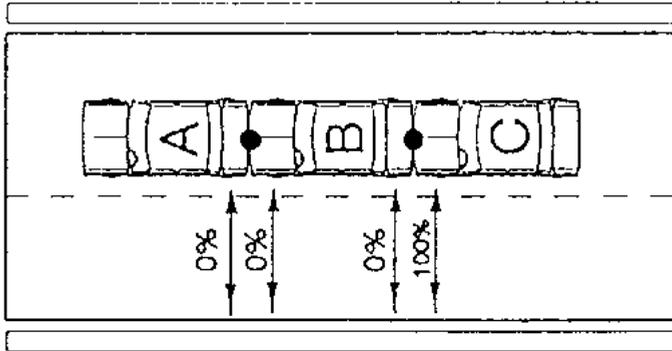
R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 9 (3).

(4) If only automobile "C" is in motion when the incident occurs,

(a) in the collision between automobiles "A" and "B", neither driver is at fault for the incident; and

(b) in the collision between automobiles "B" and "C", the driver of automobile "B" is not at fault and the driver of automobile "C" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram



Text alternative: Diagram containing a multiple collision involving 3 vehicles traveling in the same direction, in the same lane. Automobile "A" is in the front and has been struck in the rear by the front of automobile "B". Automobile "B" has been struck in the rear by the front of automobile "C". An arrow to the rear of automobile "A" has the text "0 %". An arrow to the front of automobile "B" has the text "0 %". An arrow to the rear of automobile "B" has the text "0 %". An arrow to the front of automobile "C" has the text "100 %". This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

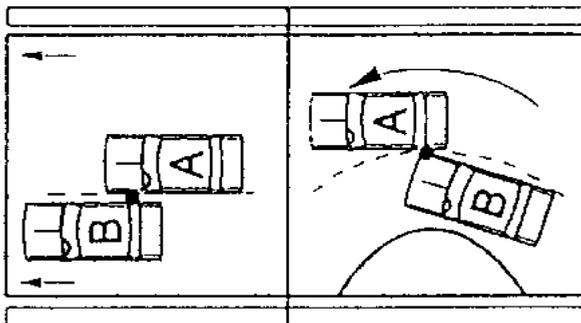
R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 9 (4).

Rules for Automobiles Travelling in the Same Direction in Adjacent Lane

10. (1) This section applies when automobile "A" collides with automobile "B", and both automobiles are travelling in the same direction and in adjacent lanes. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 10 (1).

(2) If neither automobile "A" nor automobile "B" changes lanes, and both automobiles are on or over the centre line when the incident (a "sideswipe") occurs, the driver of each automobile is 50 per cent at fault for the incident.

Diagram

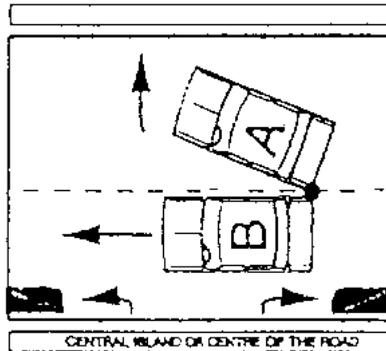


Text alternative: Diagram containing two types of collisions involving 2 vehicles traveling in the same direction, in adjacent lanes. In the first type, automobile "A" and "B" are driving parallel and strike each other on the centre line along the sides of the automobiles. In the second type, automobile "A" and "B" are driving around a curve. Automobile "B" is on the inner lane of the curve and the front passenger side strikes the driver side of automobile "A" on the centre line. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 10 (2).

(3) If the location on the road of automobiles “A” and “B” when the incident (a “sideswipe”) occurs cannot be determined, the driver of each automobile is 50 per cent at fault for the incident.

Diagram

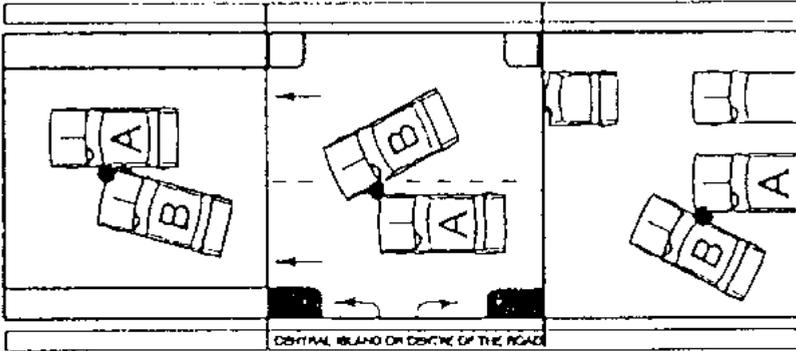


Text alternative: Diagram of a collision. Automobiles “A” and “B” are travelling alongside one another. There is a central island or centre of the road on the other side of Automobile “B”. Automobile “A” turns or transfers out of its lane away from Automobile “B” and the automobiles strike each other on the side near the rear of both automobiles along the centre line. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 10 (3).

(4) If the incident occurs when automobile “B” is changing lanes, the driver of automobile “A” is not at fault and the driver of automobile “B” is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram

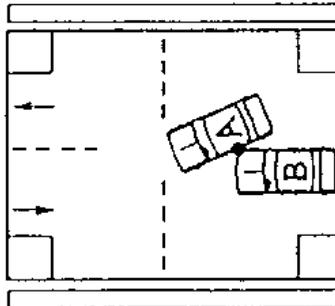


Text alternative: Diagram containing three types of collisions. In the first type, automobile "B" has moved toward automobile "A" and the front passenger side strikes the driver side of automobile "A". In the second type, automobile "A" is driving in the lane between automobile "B" and a central island or centre of the road. Automobile "B" is changing lanes in front of automobile "A" and the front driver side has struck the front passenger side of automobile "A" in the lane that automobile "A" was in. In the third type, automobile "B" has moved toward automobile "A" and the passenger side of "B" has struck the in driver side front of automobile "A". This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 10 (4).

(5) If the incident occurs when automobile "A" is turning left at an intersection and automobile "B" is overtaking automobile "A" to pass it, the driver of automobile "A" is 25 per cent at fault and the driver of automobile "B" is 75 per cent at fault for the incident.

Diagram



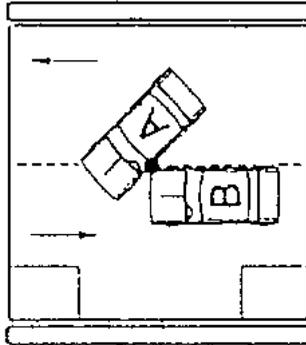
Text alternative: Diagram of a collision. Automobile "A" is turning left across a lane of traffic going in the opposite direction at an intersection. Automobile "A" is turning left and is struck by automobile "B", which is driving to the left of automobile "A" against traffic. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 10 (5).

(6) If the incident occurs when automobile "A" is turning left at a private road or a driveway and automobile "B" is overtaking automobile "A" to pass

it, the driver of each automobile is 50 per cent at fault for the incident.

Diagram

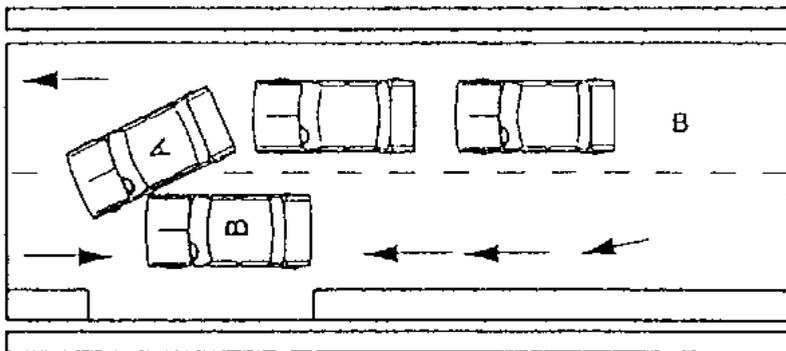


Text alternative: Diagram of a collision. Automobile "A" is turning left across a lane of traffic going in the opposite direction into a roadway. Automobile "A" is turning left and is struck by automobile "B", which is driving on the left of automobile "A" against traffic. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 10 (6).

(7) If the incident occurs when automobile "A" is turning left at a private road or a driveway and automobile "B" is passing one or more automobiles stopped behind automobile "A", the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram



Text alternative: Diagram of a collision. Automobile "A" is turning left across a lane of traffic going in the opposite direction into a roadway. Two other automobiles are stopped behind automobile "A". Automobile "A" is turning left and is struck on the driver side by automobile "B", which is driving on the left of automobile "A" against traffic and has passed two other automobiles. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

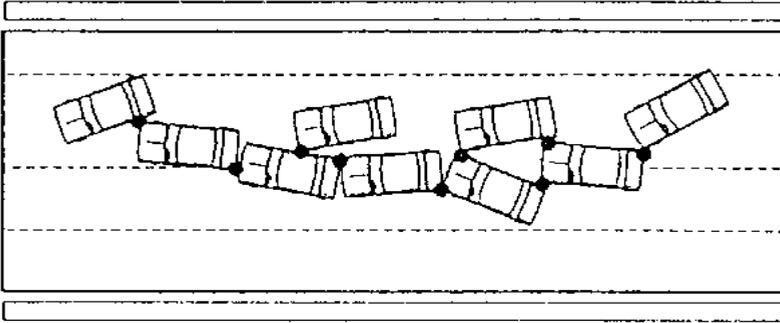
R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 10 (7).

11. (1) This section applies with respect to an incident involving three or

more automobiles that are travelling in the same direction and in adjacent lanes (a "pile-up"). R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 11 (1).

(2) For each collision between two automobiles involved in the pile-up, the driver of each automobile is 50 per cent at fault for the incident.

Diagram



Text alternative: Diagram of a multiple pile up collision. Nine automobiles travelling in the same direction have collided with one another along a roadway. The front automobile did not strike any automobiles but was struck in the side by the automobile behind it. Other automobiles have struck the sides or rear of other automobiles. Some of the automobiles have been struck multiple times by different automobiles, and some have struck multiple automobiles. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

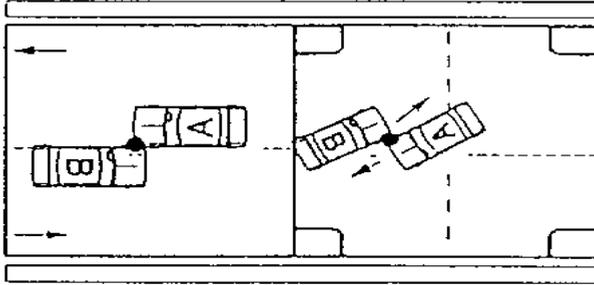
R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 11 (2).

Rules for Automobiles Travelling in Opposite Directions

12. (1) This section applies when automobile "A" collides with automobile "B", and the automobiles are travelling in opposite directions and in adjacent lanes. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 12 (1).

(2) If neither automobile "A" nor automobile "B" changes lanes and both automobiles are on or over the centre lane when the incident (a "sideswipe") occurs, the driver of each automobile is 50 per cent at fault for the incident.

Diagram

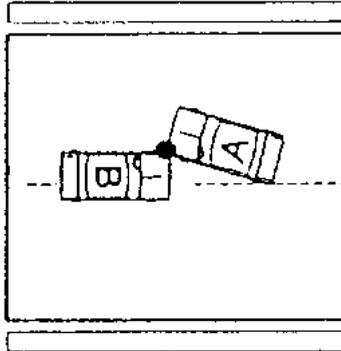


Text alternative: Diagram containing two types of collisions. In the first diagram, automobiles "A" and "B" are travelling in opposite directions in adjacent lanes and strike each other on the side along the centre line. In the second type, automobiles "A" and "B" are travelling in opposite directions and are both turning left at an intersection. The automobiles strike each other on the lane that automobile "A" is turning out of while both automobiles are across the centre line. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 12 (2).

(3) If the location on the road of automobiles "A" and "B" when the incident (a "sideswipe") occurs cannot be determined, the driver of each automobile is 50 per cent at fault for the incident.

Diagram

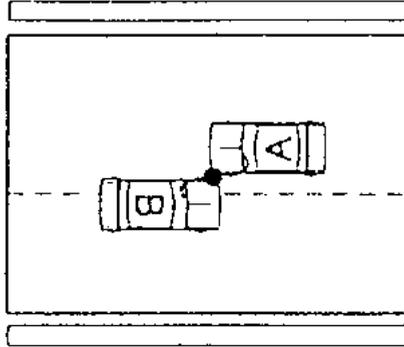


Text alternative: Diagram of a collision. Automobiles "A" and "B" are travelling in opposite directions. Automobile "B" has crossed the centre line and is in the oncoming lane. Automobile "A" and "B" strike the front driver side corner of each other as automobile "A" is changing lanes away from automobile "B". The driver side rear corner of automobile "A" is on the centre line. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 12 (3).

(4) If automobile "B" is over the centre line of the road when the incident occurs, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram

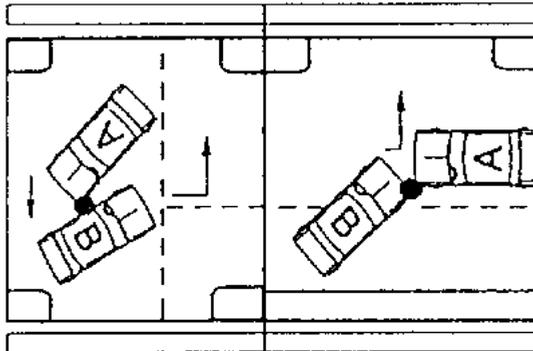


Text alternative: Diagram of a collision. Automobiles "A" and "B" are travelling in opposite directions. Automobile "B" has crossed the centre line into A's lane. Automobile "A" and "B" strike the side of each other. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 12 (4).

(5) If automobile "B" turns left into the path of automobile "A", the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram

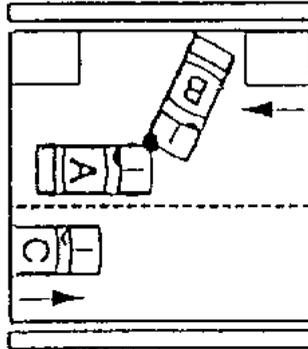


Text alternative: Diagram of two types of collisions. In the first diagram "A" and "B" are traveling perpendicular to one another. Automobile "B" pulls out into oncoming traffic to make a left turn and strikes automobile "A". In the second type, automobiles "A" and "B" are traveling in opposite directions and automobile "B" is turning left. Automobile "B" turns left in front of automobile "A" and the front of both automobiles collide. This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 12 (5).

(6) If automobile "B" is leaving a parking place or is entering the road from a private road or driveway, and if automobile "A" is overtaking to pass another automobile when the incident occurs, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident.

Diagram



Text alternative: Diagram of a collision. Automobile "B" is entering a road with two lanes of traffic heading in opposite directions from a private road or driveway. In the lane closest to automobile "B", automobile "A" is driving against traffic to overtake automobile "C", which is driving alongside automobile "A" in the far lane. Automobile "B" exits the private road or driveway and collides with the front of automobile "A". This text alternative is provided for convenience only and does not form part of the official law.

R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 12 (6).

Rules for Automobiles in an Intersection

13. (1) This section applies with respect to an incident that occurs at an intersection that does not have traffic signals or traffic signs. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 13 (1).

(2) If automobile "A" enters the intersection before automobile "B", the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 13 (2).

(3) If automobiles "A" and "B" enter the intersection at the same time and automobile "A" is to the right of automobile "B" when in the intersection, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 13 (3).

(4) If it cannot be established whether automobile "A" or "B" entered the intersection first, the driver of each automobile shall be deemed to be 50 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 13 (4).

14. (1) This section applies with respect to an incident that occurs at an intersection with traffic signs. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 14 (1).

(2) If the incident occurs when the driver of automobile "B" fails to obey a stop sign, yield sign or a similar sign or flares or other signals on the ground, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 14 (2).

(3) If the driver of each automobile fails to obey a stop sign, the driver of each automobile is 50 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 14 (3).

(4) If it cannot be established who failed to obey a stop sign, the driver of each automobile shall be deemed to be 50 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 14 (4).

(5) If, at an all-way stop intersection, automobile "A" arrives at the

intersection first and stops, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 14 (5).

(6) If, at an all-way stop intersection, both automobiles arrive at the intersection at the same time and stop, with automobile "A" to the right of automobile "B", the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 14 (6).

(7) If it cannot be established who arrived at the all-way stop intersection first, the driver of each automobile shall be deemed to be 50 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 14 (7).

15. (1) This section applies with respect to an incident that occurs at an intersection with traffic signals. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 15 (1).

(2) If the driver of automobile "B" fails to obey a traffic signal, the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 15 (2).

(3) If it cannot be established whether the driver of either automobile failed to obey a traffic signal, the driver of each automobile shall be deemed to be 50 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 15 (3).

(4) If the traffic signals at the intersection are inoperative, the degree of fault of the drivers shall be determined as if the intersection were an all-way stop intersection. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 15 (4).

Rules for Automobiles in Parking Lots

16. (1) This section applies with respect to incidents in parking lots. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 16 (1).

(2) The degree of fault of a driver involved in an incident on a thoroughfare shall be determined in accordance with this Regulation as if the thoroughfare were a road. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 16 (2).

(3) If automobile "A" is leaving a feeder lane and fails to yield the right of way to automobile "B" on a thoroughfare, the driver of automobile "A" is 100 per cent at fault and the driver of automobile "B" is not at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 16 (3).

(4) If automobile "A" is leaving a parking space and fails to yield the right of way to automobile "B" on a feeder lane or a thoroughfare, the driver of automobile "A" is 100 per cent at fault and the driver of automobile "B" is not at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 16 (4).

(5) In this section,

"feeder lane" means a road in a parking lot other than a thoroughfare;

"thoroughfare" means a main road for passage into, through or out of a parking lot. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 16 (5).

Rules for Other Circumstances

17. (1) If automobile "A" is parked when it is struck by automobile "B", the driver of automobile "A" is not at fault and the driver of automobile "B" is 100 per cent at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 17 (1).

(2) If automobile "A" is illegally parked, stopped or standing when it is struck by automobile "B" and if the incident occurs outside a city, town or village, the driver of automobile "A" is 100 per cent at fault and the driver of automobile "B" is not at fault for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 17 (2).

18. The driver of automobile "A" is 100 per cent at fault and the driver of automobile "B" is not at fault for an incident in which automobile "A" collides with automobile "B" when the driver of automobile "A" fails to obey,

- (a) a police officer's direction;
- (b) a do not enter sign;
- (c) a prohibited passing sign; or
- (d) a prohibited turn sign. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 18.

19. The driver of automobile "A" is 100 per cent at fault and the driver of automobile "B" is not at fault for an incident that occurs,

- (a) when automobile "A" is backing up;
- (b) when automobile "A" is making a U-turn; or
- (c) when the driver of, or a passenger in, automobile "A" opens the automobile door or leaves the door open. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 19.

Rules When a Driver is Charged with a Driving Offence

20. (1) For the purposes of this Regulation, a driver is considered to be charged with a driving offence,

- (a) if, as a result of the incident, the driver is charged with operating the automobile while his or her ability to operate the automobile was impaired by alcohol or a drug;
- (b) if, as a result of the incident, the driver is charged with driving while his or her blood alcohol level exceeded the limits permitted by law;
- (c) if, as a result of the incident, the driver is charged with an indictable offence related to the operation of the automobile;
- (d) if the driver, as a result of the incident, is asked to provide a breath sample and he or she is charged with failing or refusing to provide the sample;
- (e) if, as a result of the incident, the driver is charged with exceeding the speed limit by sixteen or more kilometres per hour. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 20 (1).

(2) The degree of fault of the insured shall be determined in accordance with the ordinary rules of law, and not in accordance with these rules,

- (a) if the driver of automobile "A" involved in the incident is charged with a driving offence; and
- (b) if the driver of automobile "B" is wholly or partly at fault, as otherwise determined under these rules, for the incident. R.R.O. 1990, Reg. 668, s. 20 (2).

보험연구원(KIRI) 발간물 안내

■ 연구보고서(구)

- 2008-1 보험회사의 리스크 중심 경영전략에 관한 연구 / 최영목 · 장동식 · 김동겸 2008.1
- 2008-2 한국 보험시장과 공정거래법 / 정호열 2008.6
- 2008-3 확정급여형 퇴직연금의 자산운용 / 류건식 · 이경희 · 김동겸 2008.3
- 2009-1 보험설계사의 특성분석과 고능률화 방안 / 안철경 · 권오경 2009.1
- 2009-2 자동차사고의 사회적 비용 최소화 방안 / 기승도 2009.2
- 2009-3 우리나라 가계부채 문제의 진단과 평가 / 유경원 · 이해은 2009.3
- 2009-4 사적연금의 노후소득보장 기능제고 방안 / 류건식 · 이창우 · 김동겸 2009.3
- 2009-5 일반화선형모형(GLM)을 이용한 자동차보험 요율상대도 산출 방법 연구 / 기승도 · 김대환 2009.8
- 2009-6 주행거리에 연동한 자동차보험제도 연구 / 기승도 · 김대환 · 김혜란 2010.1
- 2010-1 우리나라 가계 금융자산 축적 부진의 원인과 시사점 / 유경원 · 이해은 2010.4
- 2010-2 생명보험 상품별 해지율 추정 및 예측 모형 / 황진태 · 이경희 2010.5
- 2010-3 보험회사 자산관리서비스 사업모형 검토 / 진 익 · 김동겸 2010.7

■ 정책보고서(구)

- 2008-2 환경오염리스크관리를 위한 보험제도 활용방안 / 이기형 2008.3
- 2008-3 금융상품의 정의 및 분류에 관한 연구 / 유지호 · 최 원 2008.3
- 2008-4 2009년도 보험산업 전망과 과제 / 이진면 · 이태열 · 신중협 · 황진태 · 유진아 · 김세환 · 이정환 · 박정희 · 김세중 · 최이섭 2008.11
- 2009-1 현 금융위기 진단과 위기극복을 위한 정책제언 / 진 익 · 이민환 · 유경원 · 최영목 · 최형선 · 최 원 · 이경아 · 이해은 2009.2
- 2009-2 퇴직연금의 급여 지급 방식 다양화 방안 / 이경희 2009.3
- 2009-3 보험분쟁의 재판외적 해결 활성화 방안 / 오영수 · 김경환 · 이종욱 2009.3

- 2009-4 2010년도 보험산업 전망과 과제 / 이진면 · 황진태 · 변혜원 · 이경희 · 이정환 · 박정희 · 김세중 · 최이섭 2009.12
- 2009-5 금융상품판매전문회사의 도입이 보험회사에 미치는 영향 / 안철경 · 변혜원 · 권오경 2010.1
- 2010-1 보험사기 영향요인과 방지방안 / 송윤아 2010.3
- 2010-2 2011년도 보험산업 전망과 과제 / 이진면 · 김대환 · 이경희 · 이정환 · 최 원 · 김세중 · 최이섭 2010.12
- 2011-1 금융소비자 보호 체계 개선방안 / 오영수 · 안철경 · 변혜원 · 최영목 · 최형선 · 김경환 · 이상우 · 박정희 · 김미화 2010.4
- 2011-2 일반공제사업 규제의 합리화 방안 / 오영수 · 김경환 · 박정희 2011.7
- 2011-3 퇴직연금 적립금의 연금전환 유도방안 / 이경희 2011.5
- 2011-4 저출산 · 고령화와 금융의 역할 / 윤성훈 · 류건식 · 오영수 · 조용운 · 진 익 · 유진아 · 변혜원 2011.7
- 2011-5 소비자 보호를 위한 보험유통채널 개선방안 / 안철경 · 이경희 2011.11
- 2011-6 2012년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈 · 황진태 · 이정환 · 최 원 · 김세중 · 오병국 2011.12
- 2012-1 인적사고 보험금의 지급방식 다양화 방안 / 조재린 · 이기형 · 정인영 2012.8
- 2012-2 보험산업 진입 및 퇴출에 관한 연구 / 이기형 · 변혜원 · 정인영 2012.10
- 2012-3 금융위기 이후 보험규제 변화 및 시사점 / 임준환 · 유진아 · 이경아 2012.11
- 2012-4 소비자중심의 변액연금보험 개선방안 연구: 공시 및 상품설계 개선을 중심으로 / 이기형 · 임준환 · 김해식 · 이경희 · 조영현 · 정인영 2012.12
- 2013-1 생명보험의 자살면책기간이 자살에 미치는 영향 / 이창우 · 윤상호 2013.1
- 2013-2 퇴직연금 지배구조체계 개선방안 / 류건식 · 김대환 · 이상우 2013.1
- 2013-3 2013년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈 · 전용식 · 이정환 · 최 원 · 김세중 · 채원영 2013.2
- 2013-4 사회안전망 체제 개편과 보험산업 역할 / 진 익 · 오병국 · 이성은 2013.3
- 2013-5 보험지주회사 감독체계 개선방안 연구 / 이승준 · 김해식 · 조재린 2013.5
- 2013-6 2014년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈 · 전용식 · 최 원 · 김세중 · 채원영 2013.12
- 2014-1 보험시장 경쟁정책 투명성 제고방안 / 이승준 · 강민규 · 이해량 2014.3

- 2014-2 국내 보험회사 지급여력규제 평가 및 개선방안 / 조재린 · 김해식 · 김석영 2014.3
- 2014-3 공 · 사 사회안전망의 효율적인 역할 제고 방안 / 이태열 · 강성호 · 김유미 2014.4
- 2014-4 2015년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈 · 김석영 · 김진억 · 최 원 · 채원영 · 이아름 · 이해랑 2014.11
- 2014-5 의료보장체계 합리화를 위한 공 · 사 건강보험 협력방안 / 조용운 · 김경환 · 김미화 2014.12
- 2015-1 보험회사 재무건전성 규제-IFRS와 RBC 연계방안 / 김해식 · 조재린 · 이경아 2015.2
- 2015-2 2016년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈 · 김석영 · 김진억 · 최 원 · 채원영 · 이아름 · 이해랑 2015.11
- 2016-1 정년연장의 노후소득 개선 효과와 개인연금의 정책방향 / 강성호 · 정봉은 · 김유미 2016.2
- 2016-2 국민건강보험 보장률 인상 정책 평가: DSGE 접근법 / 임태준 · 이정택 · 김혜란 2016.11
- 2016-3 2017년도 보험산업 전망과 과제 / 동향분석실 2016.12

■ 경영보고서(구)

- 2009-1 기업휴직보험 활성화 방안 연구 / 이기형 · 한상용 2009.3
- 2009-2 자산관리서비스 활성화 방안 / 진 익 2009.3
- 2009-3 탄소시장 및 녹색보험 활성화 방안 / 진 익 · 유시용 · 이경아 2009.3
- 2009-4 생명보험회사의 지속가능성장에 관한 연구 / 최영목 · 최 원 2009.6
- 2010-1 독립판매채널의 성장과 생명보험회사의 대응 / 안철경 · 권오경 2010.2
- 2010-2 보험회사의 윤리경영 운영실태 및 개선방안 / 오영수 · 김경환 2010.2
- 2010-3 보험회사의 퇴직연금사업 운영전략 / 류건식 · 이창우 · 이상우 2010.3
- 2010-4(1) 보험환경변화에 따른 보험산업 성장방안 / 산업연구실 · 정책연구실 · 동향분석실 2010.6
- 2010-4(2) 종합금융서비스를 활용한 보험산업 성장방안 / 금융제도실 · 재무연구실 2010.6
- 2010-5 변액보험 보증리스크관리연구 / 권용재 · 장동식 · 서성민 2010.4
- 2010-6 RBC 내부부형 도입 방안 / 김해식 · 최영목 · 김소연 · 장동식 · 서성민 2010.10

- 2010-7 금융보증보험 가격결정모형 / 최영수 2010.7
- 2011-1 보험회사의 비대면채널 활용방안 / 안철경 · 변혜원 · 서성민 2011.1
- 2011-2 보증보험의 특성과 리스크 평가 / 최영목 · 김소연 · 김동겸 2011.2
- 2011-3 충성도를 고려한 자동차보험 마케팅전략 연구 / 기승도 · 황진태 2011.3
- 2011-4 보험회사의 상조서비스 기여방안 / 황진태 · 기승도 · 권오경 2011.5
- 2011-5 사기성클레임에 대한 최적조사방안 / 송윤아 · 정인영 2011.6
- 2011-6 민영의료보험의 보험리스크관리방안 / 조용운 · 황진태 · 김미화 2011.8
- 2011-7 보험회사의 개인형 퇴직연금 운영방안 / 류건식 · 김대환 · 이상우
2011.9
- 2011-8 퇴직연금시장의 환경변화에 따른 확정기여형 퇴직연금 운영방안 /
김대환 · 류건식 · 이상우 2011.10
- 2012-1 국내 생명보험회사의 기업공개 평가와 시사점 / 조영현 · 전용식 ·
이혜은 2012.7
- 2012-2 보험산업 비전 2020 : ㉠ sure 4.0 / 진 익 · 김동겸 · 김혜란 2012.7
- 2012-3 현금흐름방식 보험료 산출의 시행과 과제 / 김해식 · 김석영 · 김세영 ·
이혜은 2012.9
- 2012-4 보험회사의 장수리스크 발생원인과 관리방안 / 김대환 · 류건식 ·
김동겸 2012.9
- 2012-5 은퇴가구의 경제형태 분석 / 유경원 2012.9
- 2012-6 보험회사의 날씨리스크 인수 활성화 방안: 지수형 날씨보험을
중심으로 / 조재린 · 황진태 · 권용재 · 채원영 2012.10
- 2013-1 자동차보험시장의 가격경쟁이 손해율에 미치는 영향과 시사점 /
전용식 · 채원영 2013.3
- 2013-2 중국 자동차보험 시장점유율 확대방안 연구 / 기승도 · 조용운 · 이소양
2013.5
- 2016-1 뉴 노멀 시대의 보험회사 경영전략 / 임준환 · 정봉은 · 황인창 · 이혜은 ·
김혜란 · 정승연 2016.4
- 2016-2 금융보증보험 잠재 시장 연구: 지방자치단체 자금조달 시장을 중심으로
/ 최창희 · 황인창 · 이경아 2016.5
- 2016-3 퇴직연금시장 환경변화와 보험회사 대응방안 / 류건식 · 강성호 ·
김동겸 2016.5

■ 조사보고서(구)

- 2008-1 보험회사 글로벌화를 위한 해외보험시장 조사 / 양성문 · 김진익 · 지재원 · 박정희 · 김세중 2008.2
- 2008-2 노인장기요양보험 제도 도입에 대응한 장기간병보험 운영 방안 / 오영수 2008.3
- 2008-3 2008년 보험소비자 설문조사 / 안철경 · 기승도 · 이상우 2008.4
- 2008-4 주요국의 보험상품 판매권유 규제 / 이상우 2008.3
- 2009-1 2009년 보험소비자 설문조사 / 안철경 · 이상우 · 권오경 2009.3
- 2009-2 Solvency II의 리스크 평가모형 및 측정 방법 연구 / 장동식 2009.3
- 2009-3 이슬람 보험시장 진출방안 / 이진면 · 이정환 · 최이섭 · 정중영 · 최태영 2009.3
- 2009-4 미국 생명보험 정산거래의 현황과 시사점 / 김해식 2009.3
- 2009-5 헤지펀드 운용전략 활용방안 / 진 익 · 김상수 · 김종훈 · 변귀영 · 유시용 2009.3
- 2009-6 복합금융 그룹의 리스크와 감독 / 이민환 · 전선애 · 최 원 2009.4
- 2009-7 보험산업 글로벌화를 위한 정책적 지원방안 / 서대교 · 오영수 · 김영진 2009.4
- 2009-8 구조화금융 관점에서 본 금융위기 분석 및 시사점 / 임준환 · 이민환 · 윤건용 · 최 원 2009.7
- 2009-9 보험리스크 측정 및 평가 방법에 관한 연구 / 조용운 · 김세환 · 김세중 2009.7
- 2009-10 생명보험계약의 효력상실 · 해약분석 / 류건식 · 장동식 2009.8
- 2010-1 과거 금융위기 사례분석을 통한 최근 글로벌 금융위기 전망 / 신종협 · 최형선 · 최 원 2010.3
- 2010-2 금융산업의 영업행위 규제 개선방안 / 서대교 · 김미화 2010.3
- 2010-3 주요국의 민영건강보험의 운영체제와 시사점 / 이창우 · 이상우 2010.4
- 2010-4 2010년 보험소비자 설문조사 / 변혜원 · 박정희 2010.4
- 2010-5 산재보험의 운영체제에 대한 연구 / 송윤아 2010.5
- 2010-6 보험산업 내 공정거래규제 조화방안 / 이승준 · 이종욱 2010.5
- 2010-7 보험종류별 진료수가 차등적용 개선방안 / 조용운 · 서대교 · 김미화 2010.4
- 2010-8 보험회사의 금리위험 대응전략 / 진 익 · 김해식 · 유진아 · 김동겸 2011.1

- 2010-9 퇴직연금 규제체계 및 정책방향 / 류건식 · 이창우 · 이상우 2010.7
- 2011-1 생명보험설계사 활동실태 및 만족도 분석 / 안철경 · 황진태 · 서성민
2011.6
- 2011-2 2011년 보험소비자 설문조사 / 김대환 · 최 원 2011.5
- 2011-3 보험회사 녹색금융 참여방안 / 진 익 · 김해식 · 김혜란 2011.7
- 2011-4 의료시장 변화에 따른 민영실손의료보험의 대응 /
이창우 · 이기형 2011.8
- 2011-5 아세안 주요국의 보험시장 규제제도 연구 / 조용운 · 변혜원 · 이승준 ·
김경환 · 오병국 2011.11
- 2012-1 2012년 보험소비자 설문조사 / 황진태 · 전용식 · 윤상호 · 기승도 ·
이상우 · 최 원 2012.6
- 2012-2 일본의 퇴직연금제도 운영체계 특징과 시사점 / 이상우 · 오병국 2012.12
- 2012-3 솔벤시 II 의 보고 및 공시 체계와 시사점 / 장동식 · 김경환 2012.12
- 2013-1 2013년 보험소비자 설문조사 / 전용식 · 황진태 · 변혜원 · 정원석 ·
박선영 · 이상우 · 최 원 2013.8
- 2013-2 건강보험 진료비 전망 및 활용방안 / 조용운 · 황진태 · 조재린 2013.9
- 2013-3 소비자 신뢰 제고와 보험상품 정보공시 개선방안 / 김해식 · 변혜원 ·
황진태 2013.12
- 2013-4 보험회사의 사회적 책임 이행에 관한 연구 / 변혜원 · 조영현 2013.12
- 2014-1 주택연금 연계 간병보험제도 도입 방안 / 박선영 · 권오경 2014.3
- 2014-2 소득수준을 고려한 개인연금 세제 효율화방안: 보험료 납입단계의
세제방식 중심으로 / 정원석 · 강성호 · 이상우 2014.4
- 2014-3 보험규제에 관한 주요국의 법제연구: 모집채널, 행위 규제 등을
중심으로 / 한기정 · 최준규 2014.4
- 2014-4 보험산업 환경변화와 판매채널 전략 연구 / 황진태 · 박선영 · 권오경
2014.4
- 2014-5 거시경제 환경변화의 보험산업 파급효과 분석 / 전성주 · 전용식 2014.5
- 2014-6 국내경제의 일본식 장기부진 가능성 검토 / 전용식 · 윤성훈 · 채원영 2014.5
- 2014-7 건강생활관리서비스 사업모형 연구 / 조용운 · 오승연 · 김미화 2014.7
- 2014-8 보험개인정보 보호법제 개선방안 / 김경환 · 강민규 · 이해량 2014.8
- 2014-9 2014년 보험소비자 설문조사 / 전용식 · 변혜원 · 정원석 · 박선영 ·
오승연 · 이상우 · 최 원 2014.8
- 2014-10 보험회사 수익구조 진단 및 개선방안 / 김석영 · 김세중 · 김혜란 2014.11

- 2014-11 국내 보험회사의 해외사업 평가와 제언/ 전용식 · 조영현 · 채원영 2014.12
- 2015-1 보험민원 해결 프로세스 선진화 방안/ 박선영 · 권오경 2015.1
- 2015-2 재무건전성 규제 강화와 생명보험회사의 자본관리/ 조영현 · 조재린 · 김혜란 2015.2
- 2015-3 국내 배상책임보험 시장 성장 저해 요인 분석 -대인사고 손해배상액 산정 기준을 중심으로 - / 최창희 · 정인영 2015.3
- 2015-4 보험산업 신뢰도 제고 방안/ 이태열 · 황진태 · 이선주 2015.3
- 2015-5 2015년 보험소비자 설문조사/ 동향분석실 2015.8
- 2015-6 인구 및 가구구조 변화가 보험 수요에 미치는 영향/ 오승연 · 김유미 2015.8
- 2016-1 경영환경 변화와 주요 해외 보험회사의 대응 전략/ 전용식 · 조영현 2016.2
- 2016-2 시스템리스크를 고려한 복합금융그룹 감독방안/ 이승준 · 민세진 2016.3
- 2016-3 저성장 시대 보험회사의 비용관리/ 김해식 · 김세중 · 김현경 2016.4
- 2016-4 자동차보험 해외사업 경영성과 분석과 시사점/ 전용식 · 송운아 · 채원영 2016.4
- 2016-5 금융 · 보험세제연구: 집합투자기구, 보험 그리고 연금세제를 중심으로/ 정원석 · 임 준 · 김유미 2016.5
- 2016-6 가용자본 산출 방식에 따른국내 보험회사 지급여력 비교/ 조재린 · 황인창 · 이경아 2016.5
- 2016-7 해외 사례를 통해 본 중 · 소형 보험회사의 생존전략/ 이태열 · 김해식 · 김현경 2016.5
- 2016-8 생명보험회사의 연금상품 다양화 방안: 종신소득 보장기능을 중심으로 / 김세중 · 김혜란 2016.6
- 2016-9 2016년 보험소비자 설문조사/ 동향분석실 2016.8
- 2016-10 자율주행자동차 보험제도 연구/ 이기형 · 김혜란 2016.9

■ 조사자료집

- 2014-1 보험시장 자유화에 따른 보험산업 환경변화/ 최 원 · 김세중 2014.6
- 2014-2 주요국 내부자본적정성 평가 및 관리 제도 연구 -Own Risk and Solvency Assessment - / 장동식 · 이정환 2014.8
- 2015-1 고령층 대상 보험시장 현황과 해외사례 / 강성호 · 정원석 · 김동겸

- 2015.1
- 2015-2 경증치매자 보호를 위한 보험사의 치매신탁 도입방안 / 정봉은 · 이선주 2015.2
- 2015-3 소비자 금융이해력 강화 방안: 보험 및 연금 / 변혜원 · 이해량 2015.4
- 2015-4 글로벌 금융위기 이후 세계경제의 구조적 변화 / 박대근 · 박춘원 · 이항용 2015.5
- 2015-5 노후소득보장을 위한 주택연금 활성화 방안 / 전성주 · 박선영 · 김유미 2015.5
- 2015-6 고령화에 대응한 생애자산관리 서비스 활성화 방안 / 정원석 · 김미화 2015.5
- 2015-7 일반 손해보험 요율제도 개선방안 연구 / 김석영 · 김혜란 2015.12

■ 연차보고서

- 제 1 호 2008년 연차보고서 / 보험연구원 2009.4
- 제 2 호 2009년 연차보고서 / 보험연구원 2010.3
- 제 3 호 2010년 연차보고서 / 보험연구원 2011.3
- 제 4 호 2011년 연차보고서 / 보험연구원 2012.3
- 제 5 호 2012년 연차보고서 / 보험연구원 2013.3
- 제 6 호 2013년 연차보고서 / 보험연구원 2013.12
- 제 7 호 2014년 연차보고서 / 보험연구원 2014.12
- 제 8 호 2015년 연차보고서 / 보험연구원 2015.12
- 제 9 호 2016년 연차보고서 / 보험연구원 2017.1

■ 영문발간물

- 제 7 호 Korean Insurance Industry 2008 / KIRI, 2008.9
- 제 8 호 Korean Insurance Industry 2009 / KIRI, 2009.9
- 제 9 호 Korean Insurance Industry 2010 / KIRI, 2010.8
- 제10호 Korean Insurance Industry 2011 / KIRI, 2011.10
- 제11호 Korean Insurance Industry 2012 / KIRI, 2012.11
- 제12호 Korean Insurance Industry 2013 / KIRI, 2013.12
- 제13호 Korean Insurance Industry 2014 / KIRI, 2014.7
- 제14호 Korean Insurance Industry 2015 / KIRI, 2015.7

제15호	Korean Insurance Industry 2016 / KIRI, 2016.7
제 6 호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2013 / KIRI, 2014.2
제 7 호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2013 / KIRI, 2014.5
제 8 호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2014 / KIRI, 2014.8
제 9 호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2014 / KIRI, 2014.10
제10호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2014 / KIRI, 2015.2
제11호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2014 / KIRI, 2015.4
제12호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2015 / KIRI, 2015.8

■ CEO Report

2008-1	자동차보험 물적담보 손해율 관리 방안 / 기승도 2008.6
2008-2	보험산업 소액지급결제시스템 참여 관련 주요 이슈 / 이태열 2008.6
2008-3	FY2008 수입보험료 전망 / 동향분석실 2008.8
2008-4	퇴직급여보장법 개정안의 영향과 보험회사 대응과제 / 류건식 · 서성민 2008.12
2009-1	FY2009 보험산업 수정전망과 대응과제 / 동향분석실 2009.2
2009-2	퇴직연금 예금보험요율 적용의 타당성 검토 / 류건식 · 김동겸 2009.3
2009-3	퇴직연금 사업자 관련규제의 적정성 검토 / 류건식 · 이상우 2009.6
2009-4	퇴직연금 가입 및 인식실태 조사 / 류건식 · 이상우 2009.10
2010-1	복수사용자 퇴직연금제도의 도입 및 보험회사의 대응과제 / 김대환 · 이상우 · 김혜란 2010.4
2010-2	FY2010 수입보험료 전망 / 동향분석실 2010.6
2010-3	보험소비자 보호의 경영전략적 접근 / 오영수 2010.7
2010-4	장기손해보험 보험사기 방지를 위한 보험금 지급심사제도 개선 / 김대환 · 이기형 2010.9
2010-5	퇴직금 중간정산의 문제점과 개선과제 / 류건식 · 이상우 2010.9
2010-6	우리나라 신용카드시장의 특징 및 개선논의 / 최형선 2010.11
2011-1	G20 정상회의의 금융규제 논의 내용 및 보험산업에 대한 시사점 / 김동겸 2011.2
2011-2	영국의 공동계정 운영체계 / 최형선 · 김동겸 2011.3
2011-3	FY2011 수입보험료 전망 / 동향분석실 2011.7
2011-4	근퇴법 개정에 따른 퇴직연금 운영방안과 과제 / 김대환 · 류건식 2011.8

- 2012-1 FY2012 수입보험료 전망 / 동향분석실 2012.8
- 2012-2 건강생활서비스법 제정(안)에 대한 검토 / 조용운 · 이상우 2012.11
- 2012-3 보험연구원 명사초청 보험발전 간담회 토론 내용 / 윤성훈 · 전용식 · 전성주 · 채원영 2012.12
- 2012-4 새정부의 보험산업 정책(Ⅰ): 정책공약집을 중심으로 / 이기형 · 정인영 2012.12
- 2013-1 새정부의 보험산업 정책(Ⅱ): 국민건강보험 본인부담경감제 정책에 대한 평가 / 김대환 · 이상우 2013.1
- 2013-2 새정부의 보험산업 정책(Ⅲ): 제18대 대통령직인수위원회 제안 국정과제를 중심으로 / 이승준 2013.3
- 2013-3 FY2013 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2013.7
- 2013-4 유럽 복합금융그룹의 보험사업 매각 원인과 시사점 / 전용식 · 윤성훈 2013.7
- 2014-1 2014년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2014.6
- 2014-2 인구구조 변화가 보험계약규모에 미치는 영향 분석 / 김석영 · 김세중 2014.6
- 2014-3 『보험 혁신 및 건전화 방안』의 주요 내용과 시사점 / 이태열 · 조재린 · 황진태 · 송윤아 2014.7
- 2014-4 아베노믹스 평가와 시사점 / 임준환 · 황인창 · 이해은 2014.10
- 2015-1 연말정산 논란을 통해 본 소득세제 개선 방향 / 강성호 · 류건식 · 정원석 2015.2
- 2015-2 2015년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2015.6
- 2015-3 보험산업 경쟁력 제고 방안 및 이의 영향 / 김석영 2015.10
- 2016-1 금융규제 운영규정 제정 의미와 시사점 / 김석영 2016.1
- 2016-3 2016년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2016.7
- 2016-4 EU Solvency II 경과조치의 의미와 시사점 / 황인창 · 조재린 2016.7
- 2016-5 비급여 진료비 관련 최근 논의 동향과 시사점 / 정성희 · 이태열 2016.9

■ Insurance Business Report

- 26호 퇴직연금 중심의 근로자 노후소득보장 과제 / 류건식 · 김동겸 2008.2
- 27호 보험부채의 리스크마진 측정 및 적용 사례 / 이경희 2008.6
- 28호 일본 금융상품판매법의 주요내용과 보험산업에 대한 영향 / 이기형

- 2008.6
- 29호 보험회사의 노인장기요양 사업 진출 방안 / 오영수 2008.6
- 30호 교차모집제도의 활용의향 분석 / 안철경 · 권오경 2008.7
- 31호 퇴직연금 국제회계기준의 도입영향과 대응과제 / 류건식 · 김동겸
2008.7
- 32호 보험회사의 헤지펀드 활용방안 / 진 익 2008.7
- 33호 연금보험의 확대와 보험회사의 대응과제 / 이경희 · 서성민 2008.9

■ 간행물

- 보험동향 / 연 4회
- 보험금융연구 / 연 4회

※ 2008년 이전 발간물은 보험연구원 홈페이지(<http://www.kiri.or.kr>)에서 확인하시기 바랍니다.

『도서회원 가입안내』

회원 및 제공자료

	법인회원	특별회원	개인회원
연회비	₩ 300,000원	₩ 150,000원	₩ 150,000원
제공자료	<ul style="list-style-type: none"> - 연구보고서 - 정책/경영보고서 - 조사보고서 - 기타보고서 - 보험동향 - 보험금융연구 	<ul style="list-style-type: none"> - 연구보고서 - 정책/경영보고서 - 조사보고서 - 기타보고서 - 보험동향 - 보험금융연구 	<ul style="list-style-type: none"> - 연구보고서 - 정책/경영보고서 - 조사보고서 - 기타보고서 - 보험동향 - 보험금융연구
	<ul style="list-style-type: none"> - 본원 주최 각종 세미나 및 공청회 자료(PDF) - 영문보고서 	-	-

※ 특별회원 가입대상 : 도서관 및 독서진흥법에 의하여 설립된 공공도서관 및 대학도서관

가입문의

보험연구원 도서회원 담당

전화 : (02) 3775-9113, 9080 팩스 : (02) 3775-9102

회비납입방법

- 무통장입금 : 국민은행 (400401-01-125198)

예금주 : 보험연구원

가입절차

보험연구원 홈페이지(www.kiri.or.kr)에 접속 후 도서회원가입신청서를 작성·등록 후 회비입금을 하시면 확인 후 1년간 회원자격이 주어집니다.

자료구입처

서울 : 보험연구원 보험자료실, 교보문고, 영풍문고, 반디앤루니스

부산 : 영광도서

저자약력

전용식

Iowa State University 경제학 박사
보험연구원 연구위원(동향분석실 실장)
(E-mail : yongsik.jeon@kiri.or.kr)

채원영

이화여자대학교 통계학 석사
보험연구원 연구원
(E-mail : vychae@kiri.or.kr)

연구보고서 2017-2

자동차보험 과실상계제도 개선방안

발행일 2017년 2월
발행인 한 기 정
발행처 보험연구원
서울특별시 영등포구 국제금융로 6길 38
화재보험협회빌딩
대표전화: (02) 3775-9000
조판및
인쇄 고려씨엔피

ISBN 979-11-85691-52-7 94320
979-11-85691-50-3 (세트)

정가 10,000원