

주요국의 자동차보험제도: 배상책임법제 및 의무보험을 중심으로

2020. 12

황현아·손민숙

머 리 말

주요국 제도에 대한 비교연구는 우리나라 제도의 문제점을 진단하고 개선방안을 제시하기 위한 방법 중 하나이다. 외국과의 비교를 통해 우리나라 제도의 문제점이 더욱 선명하게 부각될 수 있고, 유사한 제도를 먼저 도입한 국가들의 경험을 살펴봄으로써 제도개선의 효과와 부작용을 예상하여 시행착오를 줄일 수도 있다.

자동차보험제도는 국민생활과 밀접한 관련이 있다. 특히 의무보험으로 운영되는 배상책임보험은 사회안전망 기능을 수행하고 있으며, 그 중요성에 비례하여 각종 이슈와 제도개선 논의가 꾸준히 제기되고 있다. 자율주행차 시대를 맞아 자동차보험제도에 대한 근본적인 재검토가 요구되고 있고, 국제적 통일화 경향도 가속화 될 것으로 예상된다.

이러한 시기에 주요국 자동차보험의 과거와 현재를 살펴보는 것은 우리나라 자동차 보험제도의 문제점을 파악하고 향후 나아갈 방향을 가늠해보는데 다양한 시사점을 줄 수 있을 것이다. 또한 자동차보험과 관련된 다양한 개별 이슈에 대한 본격적인 연구를 위한 기초자료로서의 기능도 함께 수행할 수 있을 것으로 기대한다.

마지막으로 이 보고서에 수록된 내용은 연구자들 개인의 의견이며, 우리원의 공식 의견이 아님을 밝혀둔다.

2020년 12월

보 험 연 구 원

원장 안 철 경

■ 목차

요약 / 1

I. 서론 / 2

- 1. 연구배경 / 2
- 2. 선행연구 / 3
- 3. 연구내용 / 5

II. 우리나라의 자동차보험제도 / 7

- 1. 자동차보험제도 변천사 / 7
- 2. 자동차사고 책임법제 및 보험제도 현황 / 11

III. 주요국 배상책임법제 및 자동차보험제도 / 18

- 1. 개관 / 18
- 2. 독일 / 20
- 3. 프랑스 / 39
- 4. 일본 / 57
- 5. 영국 / 68
- 6. 미국 / 85
- 7. 뉴질랜드 / 93

IV. 시사점 및 향후 과제 / 101

- 1. 개관 / 101
- 2. 자동차의 발전과 자동차 보험제도의 변화 / 102
- 3. 책임 귀속 및 보상 원칙 / 106
- 4. 향후 과제 / 113

V. 결어 / 119

| 참고문헌 | / 121

| 부록 | / 125

■ 표 차례

- 〈표 II-1〉 [한국] 자배법상 의무보험 변천사 / 9
- 〈표 II-2〉 [한국] 자배법상 운행자책임 / 13
- 〈표 III-1〉 [독일] 자동차사고 관련 법제 연혁 / 21
- 〈표 III-2〉 [독일] 자동차사고 관련 책임 체계 / 23
- 〈표 III-3〉 [독일] 보유자책임(StVG §7) / 24
- 〈표 III-4〉 [독일] 독일의 ‘보유자’ 개념과 한국의 ‘운행자’ 개념의 구별 / 25
- 〈표 III-5〉 [독일] 보유자책임 관련 주요 조항(StVG II. Haftpflicht) / 32
- 〈표 III-6〉 [독일] 운전자책임(StVG §18) / 34
- 〈표 III-7〉 [독일] 자동차보험 가입의무(PflVG §1) / 35
- 〈표 III-8〉 [독일] 자동차 의무보험 최소가입금액 / 37
- 〈표 III-9〉 [프랑스] 자동차사고 관련 법제 연혁 / 40
- 〈표 III-10〉 [프랑스] 민법상 불법행위책임 / 42
- 〈표 III-11〉 [프랑스] 교통사고 피해자 구제법(바덴테법) 주요 조항 / 43
- 〈표 III-12〉 [프랑스] 물건 보관자의 책임(민법 §1242) / 45
- 〈표 III-13〉 [프랑스] 사고 및 피해자 유형별 과실상계 / 50
- 〈표 III-14〉 [프랑스] 자동차 의무보험 관련 주요 조항 / 53
- 〈표 III-15〉 [일본] 민법상 불법행위 책임 / 58
- 〈표 III-16〉 [일본] 자배법상 운행공용자책임 / 59
- 〈표 III-17〉 [일본] 의무보험 관련 주요 조항 / 63
- 〈표 III-18〉 [일본] 중과실 감액제도 / 67
- 〈표 III-19〉 [영국] RTA1988 제6장(§143~§162) 주요 조항 / 78
- 〈표 III-20〉 [미국] 뉴욕주 Vehicle and Traffic Law §388 / 88
- 〈표 III-21〉 [미국] 미국의 노폴트보험 관련 논의 과정 / 92

■ 그림 차례

〈그림 Ⅱ-1〉 [한국] 자배법 주요 개정 내역 / 11

〈그림 Ⅲ-1〉 [일본] 자배책보험 사망보험금 및 1인당 국민소득 추이 / 65

Motor Insurance System in Major Countries: Civil Liability and Compulsory Insurance

A comparative study on the motor insurance systems of major countries may diagnose issues of Korean system and suggest improvement plans. The issues of the Korean system can be more clearly highlighted through comparison with foreign countries, and saving trial and error by learning from the experiences of countries that have introduced similar systems first.

The motor insurance system is closely related to the life of people. In particular, liability insurance, which is a compulsory insurance, functions as a kind of a social safety net, and in proportion to its importance, system improvement challenges are constantly raised. In the era of self-driving cars, a fundamental review of the motor insurance system is required, and there is increasing trend of international unification.

Looking at the past and present of motor insurance in major countries can give various implications to understand the challenges of Korean motor insurance system and to estimate the future direction. In addition, it is expected that it can serve as basic research for in-depth study on various individual issues related to motor insurance.

요약

자동차사고 피해자 구제 시스템은 책임법제와 보험제도로 구분된다. 책임법제는 피해자 구제의 법리적 근거를 제공하고, 보험제도는 피해자에 대한 실질적 지원을 담당한다.

대륙법계 국가인 독일, 프랑스, 일본 및 우리나라의 경우 책임법제가 먼저 형성되고 그 책임법제에 따른 책임의 이행을 보험제도가 뒷받침하는 구조이다. 자동차사고에 대한 별도의 특별법을 통해 자동차 보유자가 자동차사고에 대한 준무과실책임을 부담하도록 하고, 그 책임의 이행을 담보하기 위해 보험가입의무를 부과하는 것이다. 연혁적으로도 자동차사고 관련 책임법이 먼저 제정되고 보험가입 의무화는 그 후에 이루어진다. 이를 책임중심 접근법이라고 볼 수 있다.

영미법계 국가인 영국과 미국의 경우 자동차사고에 대해서도 보통법상의 책임원칙인 과실책임원칙과 대위책임원칙을 적용한다. 다만, 영국의 경우 판례에 의해, 미국의 경우 개별 주(州)의 입법 및 판례에 의해 실제 대륙법계의 준무과실책임에 준하는 엄격한 책임이 자동차 소유자에게 부과되고 있다. 영미법계 국가들은 보험제도의 중요성을 더욱 강조하는 편이고, 자동차 의무보험의 존재가 책임법제의 내용에 영향을 미치는 것으로 분석된다. 이는 보험중심 접근법이라고 볼 수 있다.

법체계에 따라 접근방식은 다르지만 (i) '운행'의 '지배'와 '이익'의 주체에 대한 책임 부과, (ii) 대인사고에 대한 강화된 보상, (iii) 선보상-후구상 원칙에 따른 신속한 보상의 기본원리는 주요국에서 공통적으로 발견된다. 그 결과 실제로 주요국의 자동차사고 피해자 보호 수준에는 큰 차이가 없다. 자율주행차 시대에도 이러한 원리는 유지될 것으로 예상된다. 그밖에 자동차보험제도와 관련된 현안 이슈들을 해결하는 데 있어서도 책임법제와 보험제도의 기본 원칙을 충분히 고려할 필요가 있다.

I. 서론

1. 연구배경

자동차사고 피해자 구제를 위한 시스템은 크게 책임법제와 보험제도로 구분된다. 책임법제는 피해자 구제의 법리적 근거를 제공하고, 보험제도는 실질적으로 피해자의 치료, 회복 및 손해보전을 담당한다. 국가별로 법체계가 상이함에도 자동차사고가 갖는 공통적 특성으로 인해 현대의 자동차사고 책임법제 및 보험제도는 대체로 통일화되는 경향을 보이고 있고, 이에 대한 비교법적 연구의 중요성도 높아지고 있다.

유럽의 경우 EU를 중심으로 회원국들의 법령 및 제도에 대한 비교 연구가 활발하게 이루어지고 있다. 일본은 해외 주요국의 제도에 대한 연구를 지속적으로 업데이트하고 있으며, 최근에는 중국도 비교 연구에 적극 나서고 있다. 우리나라에서도 주요국의 자동차보험제도에 관한 연구가 다수 수행된 바 있으나, 책임법제와 보험제도를 연결 짓는 비교 연구는 상대적으로 많지 않은 것으로 보인다.

한편, 자율주행차 시대의 도래를 앞두고 자동차보험제도의 변화 방향에 대한 논의가 활발하게 이루어지고 있다. 특히 자율주행차 시대에도 현행 자동차사고 책임법제 및 보험제도가 그대로 유지될 것인지, 현재와는 완전히 다른 새로운 제도가 필요한 것은 아닌지 여부에 논의가 집중되고 있다. 자율주행차 시대의 자동차보험제도의 방향성을 설정하기 위해서는 자동차보험제도의 본래 목적과 탄생 및 변화 과정을 살펴보는 것이 필요하다. 제도의 원리와 연혁에 대한 이해를 통해 그 제도의 나아갈 바를 가늠해 볼 수 있을 것이다.

우리나라의 자동차사고 책임법제와 자동차보험제도는 자생적으로 형성·발전해 온 것이 아니라 해외 주요국의 책임법제 및 보험제도를 계수한 것이다. 따라서 주요국 자

동차보험제도의 발전 과정과 현황을 파악해보는 것은 우리나라 자동차보험제도의 변화 방향을 예측하고 설정하는 데 유용한 참고자료가 될 수 있을 것이다. 또한, 현재 쟁점이 되고 있는 각종 제도개선방안들의 효과와 부작용을 예측하여 시행착오를 최소화하는 데도 기여할 수 있을 것이다.

2. 선행연구

가. 국내

1) 보험개발원, 『세계 주요국의 자동차보험』

보험개발원은 『세계 주요국의 자동차보험』 조사보고서를 다음과 같이 발간하였다.

- (2007) 세계주요국의 자동차보험(미국·일본편)
- (1996) 세계주요국의 자동차보험(미국·일본편)
- (1995) 세계 주요국의 자동차보험(유럽편)¹⁾

위 조사보고서들은 주요국의 자동차보험시장, 자동차보험 관련 법규, 상품 및 요율제도, 비경쟁시장, 감독제도, 판매제도 등 자동차보험제도 전반에 대해 간결하고 명확하게 정리하고 있다. 다만 발간 후 상당한 기간이 지난 관계로 미국 노폴트보험제도의 후퇴, EU의 자동차보험제도의 통일화 경향, 자율주행차 관련 보험제도 등 최근 동향은 반영되어 있지 않다.

2) 김은경, 『자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구』

김은경(2016)은 영국, 미국, 독일, EU 및 일본의 자동차보험 현황을 분석하고, 주요

1) 보험개발원의 『세계주요국의 자동차보험(유럽편)』은 1995년에 출간된 것이 마지막이며, 그 후 업데이트 된 자료는 없는 것으로 보임

국(특히 독일) 제도의 시사점을 토대로 대인배상제도 일원화, 대인배상 유한책임화, 대물보험 요율체계상 위험분산, 자동차보험 위험분산 등의 개선방안을 제시하고 있다.

3) 고명식, 「각국에 있어서의 자동차사고 손해배상제도」

고명식(1988) 및 고명식(1989)은 영국, 미국, 서독, 프랑스 및 일본의 자동차사고 관련 배상책임법제와 보험제도를 체계적으로 소개하고 있다. 주요국 제도의 당시 현황, 연혁 및 배경을 파악할 수 있으나, 논문이 발간된 지 30년 이상 경과하여 그간의 주요국 제도의 변화 및 현황에 대해서는 별도의 조사 및 연구가 필요하다.

4) 이동진, 「운행자책임: 과거, 현재, 미래」

이동진(2019)은 자율주행차 시대에 적합한 운행자책임의 변화 방향을 제시하기 위해 각국의 교통사고 손해배상책임 관련 법제의 발전 과정 및 현황을 체계적으로 비교하고 있다. 이는 본 연구에서 다루고자 하는 두 가지 주제 중 책임법제에 대한 깊이 있는 선행연구로서 많은 참고가 되었다.

나. 해외

1) Ernst, *The Development of Traffic Liability*

Ernst(2010)는 영국, 프랑스, 독일, 네덜란드, 스페인, 스웨덴의 전문가들이 자국의 자동차사고 배상책임법제의 발전 과정을 상세히 서술하고 있다. 본 보고서 중 주요국 제도의 연혁에 관한 부분은 Ernst(2010)를 주로 참고하였다.

2) Karner(2018), “A Comparative Analysis of Traffic Accident System”

자동차사고 관련 민사 손해배상책임의 이론적 근거인 과실책임주의와 위험책임주

의에 관한 고찰, 책임보험 및 임의보험의 기능과 양자의 관계, 사회보장제도와 자동차 보험의 관계, 노폴트체계 등 자동차보험 관련 핵심 주제에 대한 비교법적 고찰을 담은 연구이다.

3) 기타

개별 국가의 자동차사고 책임법제 및 보험제도에 관해서는 기본서, 주석서 및 논문 등²⁾을 참고하였다.

다. 기타

자동차보험제도 관련 기존에 수행한 개별 연구³⁾에서 부분적으로 조사하였던 외국의 법령 및 사례들을 취합·정리하였다. 기존 연구에서 수행한 번역은 재검토하여 반영하였고, 기존 보고서에 포함된 표는 출처를 인용하여 표기하였으며, 해외 법령 내용에 대한 일반적인 설명은 별도 인용 없이 기재하였다.

3. 연구내용

본 보고서에서는 주요국의 자동차보험제도를 구성하는 다양한 영역 중 자동차사고에 대한 책임법제 및 의무보험을 살펴보고자 한다. 자동차보험제도 전반에 대한 비교 연구를 위해서는 책임법제와 의무보험제도 외에도 보험계약법제, 감독규제, 보험상품(담보 및 요율), 보상실무 등에 대한 종합적 비교가 필요하나, 본 보고서의 연구 범위는 책임법제와 의무보험에 한정하였다.

2) (독일) Greger&Zwikel(2016); (프랑스) Borghetti(2018); (영국) Birds, Ynch&Milnes(2015); (일본) 鈴木辰紀(2013); (미국) Kreindler, Rodriguez, Beekman&Cook(2016); Payne&Wilson(2016) 등임

3) 황현아(2020); 황현아(2019); 황현아 외 3인(2019a); 황현아 외 3인(2019b); 황현아(2018a); 황현아(2018b); 황현아(2018c)

먼저, 책임법제와 관련하여서는 자동차사고 손해배상책임의 근거가 되는 법령 및 판례를 조사한다. 대륙법계 국가들은 자동차사고 손해배상책임에 대한 특별법을 도입하고 있는바, 해당 특별법의 제정 배경 및 주요 내용을 살펴본다. 영미법계 국가들은 별도의 특별법을 제정하지는 않았지만 판례를 통해 자동차사고 손해배상책임을 일반 손해배상책임과 달리 취급하고 있는바, 판례 형성 과정 및 내용을 살펴본다. 다음으로 각국의 자동차보험제도, 특히 의무보험제도의 내용을 살펴본다.

검토의 순서는 먼저 우리나라 자동차사고 배상책임법제 및 보험제도의 연혁 및 현황을 간략히 정리한 후, 이어 주요국의 제도를 국가별로 살펴본다. 우리나라 제도는 본 보고서의 연구 대상은 아니나, 주요국 제도 조사 시 주요 비교 항목을 파악하기 위해 필요한 범위에서 간략히 정리하고자 한다. 주요국 제도는, 먼저 우리나라와 법체계가 유사한 대륙법계 국가들(독일, 프랑스, 일본)의 제도를 살펴보고, 다음으로 법체계상 이질적인 요소가 많은 영미법계 국가들(영국, 미국)의 제도를 살펴본다. 영미법계 국가로 분류되나 사회보험제도 형식으로 자동차보험을 운영하고 있는 뉴질랜드 제도도 간략히 살펴본다.

끝으로, 주요국의 자동차사고 책임법제 및 의무보험제도에 대한 비교를 통해 파악한 내용을 토대로, 현재 우리나라에서 제기되고 있는 자동차보험제도 관련 이슈에 대해 간략한 의견을 제시한다.

II. 우리나라의 자동차보험제도

1. 자동차보험제도 변천사

가. 특별법 도입의 배경

1) 자동차사고의 특수성

운전자의 과실로 발생한 자동차사고는 일종의 불법행위이다. 따라서 원칙적으로 불법행위에 관한 일반규정인 민법이 적용된다. 그런데 자동차사고는 일반적인 불법행위와 구별되는 특성이 있다.

첫째, 사고 원인을 신속히 규명하는 것이 쉽지 않은 반면 피해자에 대한 신속한 구제 필요성은 매우 높다.⁴⁾ 이에, 차와 보행자 간 사고가 일반적인 사고 유형이던 시절에는 차량을 가해자로, 보행자를 피해자로 간주하여 사고처리를 하는 방안이 필요하였다. 둘째, 가해자·피해자 간에 공평하게 책임을 배분하는 것이 매우 중요함에도 실제 적정하게 책임을 배분하는데 어려움이 있다. 과실상계 및 과실비율 관련 분쟁이 끊이지 않는 것도 이러한 이유이다. 셋째, 가해자와 피해자 모두의 손해를 공히 구제하여야 할 필요성이 있다. 운전자 본인의 과실로 사고를 일으켜 타인에게 손해를 끼치는 동시에 운전자 자신에게도 손해가 발생한 경우, ‘불법행위’라는 관점에서 보면 ‘가해자’에게는 ‘책임’만이 문제되나 ‘상해를 입은 자의 치료 및 회복 필요성’은 가해자에게도 동

4) 사실 이러한 특성은 자동차사고의 특성이라기보다 제조물사고, 환경사고, 의료사고 등 현대적 불법행위의 특성이라고도 볼 수 있음. 이러한 현대적 불법행위 영역에 대해서는 책임 성립요건이나 입증책임 측면에서 특수한 법리가 적용되고 있음. 제조물책임법, 환경오염피해배상책임 및 구제에 관한 법률 등 특별법을 제정하여 손해배상책임 성립요건의 특칙을 정하거나 의료사고의 경우와 같이 판례로 입증책임을 전환하는 경우 등이 있음

일하게 인정된다. 특히 인신사고의 경우에는 가해자·피해자 여부를 불문하고 부상자가 신속하게 치료를 받을 수 있도록 하는 것이 중요하다.

자동차보험제도는 이와 같은 자동차사고의 특성을 고려하여 설계되어야 할 필요가 있었다. 특히 자동차로 인해 피해를 입은 상대방(주로 보행자)을 보호하기 위해서는 책임 귀속 주체인 가해자를 명확히 하는 동시에 가해자의 배상자력을 확보할 필요성이 컸다. 이를 위해 도입된 것이 『자동차손해배상보장법(이하, ‘자배법’이라 함)』이다.

2) 국제동향

우리나라 자배법이 제정되기 이전에 주요국들은 이미 자동차사고 손해배상책임에 관한 특별법을 도입하고 있었다. 1908년 오스트리아가 최초로 『자동차 운전에 의하여 야기된 손해에 대한 책임에 관한 법률』을 특별법으로 제정하였고, 1909년에는 독일이 『자동차법』을 제정하여 보유자책임을 도입하였다. 그 후 다수의 유럽 국가들이 20세기 초반에 자동차손해배상책임 관련 특별법을 제정하였다. 일본은 1955년 독일 자동차법의 배상책임 관련 조항을 모델로 하여 『자동차손해배상보장법』을 제정하였다.

반면, 영미법계 국가들은 자동차사고 손해배상책임에 관한 특별법을 제정하지는 않았다. 영국의 자동차사고 손해배상책임에 관한 법리는 판례를 통해 발전해왔으며 대륙법계와 같은 특별법은 제정되지 않았고, 다만 의무보험제도가 1930년 도로교통법에서 처음 도입되었다. 미국의 경우 주(州)마다 책임법제와 보험제도가 상이하나, 대체로 자동차사고 배상책임 문제는 영국과 유사하게 보통법 및 판례에 따르고 있다.

나. 자배법 제정 및 개정 과정

1) 운전자책임 및 의무보험 도입

우리나라는 법체계가 유사한 독일 및 일본의 영향을 받아 자동차사고 배상책임 체계의 기본 틀을 마련하고, 1963년 4월 4일 『자동차손해배상보장법』(법률 1314호)을 제정·공포하였다. 제정 자배법은 자동차사고로 인해 사람이 다치거나 사망한 경우 자

동차 운행자가 엄격책임을 부담하도록 함으로써 민법상 과실책임원칙의 예외를 인정하였고, 자동차 보유자에게 일정 한도의 대인배상보험 가입을 의무화하였다. 즉, 제정 자배법의 핵심은 ‘운행자책임’과 ‘의무보험(대인배상)’의 도입이라 할 수 있다. 이후 자배법은 운행자책임의 기본 틀을 유지하면서 보장 범위를 확대하는 방향으로 개정되어 왔다.

2) 보험가입금액 상향 및 대물보험 의무화

자배법 제정 당시 자동차사고로 인한 사망 및 상해에 대한 의무보험 보험가입금액 한도는 각각 10만 원(사망), 7만 원(상해)이었다. 이후 보험가입금액은 지속적으로 인상되어 현재 1억 5천만 원(사망), 3천만 원(상해)에 이르고 있다. 1980년부터는 후유장애에 대해서도 사망보험금과 동일한 한도가 적용되었다. 2004년부터는 대물보험도 의무보험화되었고, 2014년에는 대물보험 의무보험 한도가 2천만 원으로 상향되었다.

〈표 II-1〉 [한국] 자배법상 의무보험 변천사

구분	사망	상해*	후유장애*	대물
자배법 제정(1963. 4. 4)	10만 원	7만 원	-	-
시행령 개정(1971. 6. 22)	50만 원	30만 원	-	-
시행령 개정(1975. 5. 14)	100만 원	60만 원	-	-
시행령 개정(1980. 8. 1)	200만 원	120만 원	200만 원	-
시행령 개정(1985. 6. 29)	500만 원	300만 원	500만 원	-
시행령 개정(1992. 7. 31)	1,500만 원	600만 원	1,500만 원	-
시행령 개정(1995. 7. 14)	6,000만 원	1,500만 원	6,000만 원	-
시행령 개정(1999. 6. 30)	8,000만 원	1,500만 원	8,000만 원	-
법(2003. 8. 21) 및 시행령 개정(2004. 2. 21)	1억 원	2,000만 원	1억 원	1천만 원
시행령 개정(2014. 12. 30)	1억 5천만 원	3,000만 원	1억 5천만 원	2천만 원

주: 상해 및 후유장애에 대한 보험금액 한도는 1급에 대한 금액임

3) 정부보장사업 도입

자배법은 1977년 개정 시 보유불명 자동차(뺑소니)로 인한 사고 피해자 구제를 위한 자동차손해배상보장사업을 도입하였고, 1984년에는 구제 대상을 무보험차사고 피해자로 확대하였다. 이후 1999년부터는 보장사업 범위를 확대하여 자동차사고로 인하여 사망한 자의 미성년자인 자녀 등에 대해 학업활동, 생계유지 및 재활을 위한 지원을 할 수 있도록 하였다.

4) 자율주행차사고 책임과 보험

최근 개정된 자배법(법률 제17236호, 2020. 4. 7., 일부개정)은 자배법이 적용되는 자동차 및 자동차사고에 자율주행차와 자율주행차사고가 포함된다는 점을 명시함으로써⁵⁾ 자율주행차사고에 대해서도 자배법상 운행자책임 및 의무보험이 동일하게 적용된다는 점을 명확히 하였다. 자율주행차사고가 발생하면 일반 자동차사고와 동일하게 자동차 보유자가 가입한 자동차보험에서 사고 피해자에 대한 보상을 실시하고(선보상), 사고 원인을 규명하여 제작사 측의 책임있는 사유가 사고의 원인인 경우에는 구상을 할 수 있다는 점(후구상)도 명문화하였다.⁶⁾

자배법 개정을 통해 레벨3 자율주행차사고 책임에 대한 법적 불확실성 문제는 일단락되었다. 다만 완전자율주행차 도입 시 사고 책임 문제에 대해서는 제작사 책임론과 운행자 책임론이 여전히 대립하고 있고, 향후에도 논의가 지속될 것으로 보인다.

5) 개정 자배법 제2조 제1호의2 및 제9호

6) 개정 자배법 제29조의2

〈그림 II-1〉 [한국] 자배법 주요 개정 내역



2. 자동차사고 책임법제 및 보험제도 현황

가. 개관

1963년 제정 후 일련의 개정 과정을 거친 현행 자배법상 자동차사고 책임법제 및 의무보험제도는 다음과 같이 요약해 볼 수 있다.

첫째, 대인사고의 경우 자배법의 운전자책임 요건에 따라 책임 성립 여부를 판단하되, 손해배상 범위는 민법상 손해액 산정의 법리에 따라 산정한다.

둘째, 대물사고에 대해서는 책임 성립 여부 판단 및 손해액 산정에 대해 모두 민법이 적용된다.

셋째, 대인배상 I(사망·후유장애 1억 5천만 원 한도, 상해 3천만 원 한도) 및 대물(2천만 원 한도)은 의무보험으로 한다.

넷째, 뺑소니, 무보험 등 자동차보험의 보장 공백 영역에서 발생하는 사고는 정부보장사업으로 보상한다.

다섯째, 레벨3 자율주행차사고에 대해서는 일반 자동차사고와 동일한 책임법제 및 의무보험을 적용한다.

나. 배상책임법제

1) 민법: 불법행위책임

누군가의 귀책사유로 인해 발생한 자동차사고는 일종의 불법행위이다. 따라서 원칙적으로 불법행위에 관한 민법 제750조~제760조 규정이 적용된다. 이는 자배법 제정 후에도 마찬가지이다. 민법상 불법행위법의 책임 주체는 ‘불법행위를 한 자’이다. 따라서 고의나 과실로 사고를 일으킨 운전자는 손해배상책임을 부담한다(민법 제750조). 만약 가해 운전자가 미성년자이거나 심신상실자인 경우에는 그 감독자가 책임을 부담한다(민법 제755조). 사용자는 자신의 피용자가 업무와 관련하여 운전을 하던 중 사고를 일으킨 경우 배상책임을 부담한다(민법 제756조). 여러 사람이 공동으로 사고를 일으킨 경우에는 공동불법행위자가 피해자에 대해 연대책임을 부담한다(민법 제760조). 태아는 손해배상청구권에 관해서는 이미 출생한 것으로 보므로, 교통사고로 태아가 손해를 입은 경우 부모가 태아를 대리하여 손해배상을 청구할 수 있다(민법 제762조).

이상과 같은 민법상 불법행위 규정에 따라 손해배상책임을 지는 주체는 주로 ‘운전자’나 ‘운전자의 감독자·사용자’이다.

2) 자배법: 운행자책임

가) 의의 및 요건

자배법 제3조는 ‘자기를 위하여 자동차를 운행하는 자’는 그 ‘운행으로’ 다른 사람을 ‘사망’하게 하거나 ‘부상’하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다고 정하고 있다. 책임의 주체는 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자(운행자)이고, 책임의 대상은 운행으로 인하여(인과관계) 발생한 사망 또는 부상(대인사고)이다. 자배법 제3조의 책임을 ‘운행자책임’이라 한다.

〈표 II-2〉 [한국] 자배법상 운행자책임

제3조(자동차손해배상책임)

자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상을 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그러하지 아니하다.

1. 승객이 아닌 자가 사망하거나 부상을 당한 경우에 자기와 운전자가 자동차의 운행에 주의를 게을리 하지 아니하였고, 피해자 또는 자기 및 운전자 외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있으며, 자동차의 구조상의 결함이나 기능상의 장애가 없었다는 것을 증명한 경우
2. 승객이 고의나 자살행위로 사망하거나 부상을 당한 경우

제4조(「민법」의 적용)

자기를 위하여 자동차를 운행하는 자의 손해배상책임에 대하여는 제3조에 따른 경우 외에는 「민법」에 따른다.

운행자책임의 성립 요건은 운행자성(주체), 사망 또는 상해로 인한 손해발생(결과), 운행과 손해 사이의 인과관계(인과관계)이다. 민법상 불법행위책임과의 차이점은 책임 주체의 고의·과실은 성립 요건이 아니라는 점이다. 운행자가 책임을 면하기 위해서는 자배법 제3조 제1호의 면책 3요건, 즉 ① 본인 및 운전자의 무과실, ② 피해자 또는 제3자의 고의·과실, ③ 자동차 구조상 결함·기능상 장애 부존재가 모두 존재함을 스스로 입증해야 한다. 현실적으로 면책 3요건이 입증되는 경우는 극히 드물어, 운행자성, 손해발생, 인과관계가 존재하면 대부분 운행자책임이 성립된다. 피해자가 승객인 경우에는 면책 3요건도 적용되지 않아, 피해자의 자살이나 자해가 아닌 한 운행자가 책임을 부담한다.

나) 책임 주체: 운행자(보유자, 소유자, 운전자 개념과의 구별)

자동차사고가 발생하면 통상 ‘운전자(행위자)’나 ‘소유자(권리자)’를 책임 주체로 지목하게 된다. ‘운전자’는 실제 운전석에 탑승하여 인지-판단-제어로 이어지는 일련의 운전행위를 직접 수행한 자이다. ‘소유자’는 법률적 의미의 ‘소유권’을 가진 자를 의미한다.

그러나 자배법은 ‘소유자’ 및 ‘운전자’ 개념과 구별되는 개념인 ‘보유자’, ‘운행자’ 및 ‘(자배법상)운전자’ 개념을 사용하고 있다. ‘보유자’는 ‘자동차의 소유자나 자동차를 사

용할 권리가 있는 자로서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자'를 의미하며,⁷⁾ 책임보험 가입의무를 부담한다. '소유자'가 아닌 '보유자'라는 개념을 사용한 것은 리스 이용자와 같이 법률상 '소유권' 이외의 형태로 자동차에 대한 사용권한을 갖는 자를 포함하기 위해서이다. 실무상으로는 자동차등록원부상 등록명의인을 보유자로 보고 있다.

자배법 제3조에 의한 엄격책임의 주체는 '운행자'이다. '운행자'는 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자이다. '보유자'의 개념 요소에서 '자동차의 소유자나 자동차를 사용할 권리가 있는 자'라는 부분이 배제된 개념이다. 즉, '운행자'는 자동차를 사용할 수 있는 정당한 권리가 있는지 여부와 관계없이 실제 자동차를 지배하며 사용하는 자를 의미한다. 통상의 경우 자동차 보유자가 당연히 운행자가 될 것이나, 예외적으로 '소유자나 자동차를 사용할 권리가 있는 자'에 해당하지 않는 자가 자동차를 운행하는 경우가 있다. 절취운전이 대표적인 예이다. 타인의 차량을 절취하여 운행하다가 사고를 일으킨 경우, 절취를 당한 자동차 소유자는 '자동차 보유자'이긴 하지만 자배법 제3조의 '운행자'에는 해당하지 않는다. 따라서, 이 경우 자동차 보유자는 운행자책임을 부담하지 않고, 절취를 한 자가 운행자책임을 부담한다.⁸⁾

한편, 자배법상 '운전자'는 '다른 사람을 위하여 자동차를 운전하거나 운전을 보조하는 일에 종사하는 자'라는 좁은 의미를 갖는다.⁹⁾ 즉, 운행자가 스스로 운전을 하는 경우 그는 '운행자'이고, 자배법상 '운전자'는 아니다.

이처럼 자배법상 책임 주체는 '운행자'와 '보유자'이다. 운행자는 운행자책임을 주체이고, 보유자는 책임보험 가입의무의 주체이다. 그런데 일상생활에서는 '운행자', '보유자'라는 용어보다는 '운전자', '소유자'라는 용어가 더 익숙하다보니 '운행자책임'이 '운전자책임'으로 오해되는 경우가 빈번하다.

예를 들어, 차주 A가 운전기사 B를 고용하여 자신의 차량을 운전하도록 하는 경우, 차주 A는 운행자, 운전기사 B는 운전자가 된다. 차량 운행 중 B의 과실로 교통사고가

7) 자배법 제2조 제3호

8) 운행자책임의 인정 근거(운행지배, 운행이익), 구체적인 사례 유형별(절취운전, 무단운전, 대리운전 등)로 누가 운행자가 되는지 등에 대해서는 상당한 판례와 이론이 누적되어 있으나, 본고에서는 그에 관한 상세한 논의는 생략함

9) 자배법 제2조 제4호

발생하여 보행자인 C가 부상을 입은 경우, 차주 A는 운전자로서 C에 대해 자배법 제3조에 따라 운전자책임을 부담하고, 운전자인 B는 불법행위자로서 C에 대해 민법상 불법행위 책임을 부담하게 된다.¹⁰⁾

한편, 차주 A 소유 차량을 절도범 D가 절취하여 운전하다가 보행자 E를 사망하게 한 경우를 생각해보자. 차주 A는 사고 차량의 ‘보유자’로서 책임보험 가입의무 등을 부담하지만, 적어도 이 건 사망사고에 대해서는 자배법 제3조에 따라 책임을 부담하는 ‘운행자’라고 볼 수 없다. 사망사고 발생 당시 자신의 이익을 위하여 자동차를 운행하는 자가 아니었기 때문이다. 반면 절도범 D는 ‘보유자’는 아니지만 ‘운행자’로서 자배법 제3조에 따라 책임을 부담한다. 물론 운전자로서 민법상 불법행위 책임도 부담할 수 있으나, 자배법 제3조가 우선 적용되므로 이를 별도로 청구할 실익은 없다.¹¹⁾

이후의 논의의 전개를 위해 이상과 같은 용어에 대한 정확한 이해가 반드시 필요하다.¹²⁾

다) 운전자책임의 범위: 과실상계 및 과실비율

자배법은 운행자의 손해배상책임에 관하여 자배법 제3조에 따르는 경우 외에는 민법에 따른다고 정하고 있다. 자배법 제3조는 손해배상책임 ‘성립요건’에 대한 특칙을 정하고 있을 뿐이므로, 그 밖의 사항에 대해서는 민법이 적용된다. 운전자책임에 따른 손해배상액 산정, 소멸시효, 채무이행 방법 등 책임 성립 이후의 모든 요소에 대해 민법이 적용되는 것이다. 이와 관련하여 실무상 자주 문제가 되는 것은 손해액 산정 시 고려되는 ‘과실비율’ 또는 ‘과실상계’이다.

자동차보험 실무에서는 ‘과실비율 인정기준’에 따라 사고 당사자의 과실비율을 산정하여 그에 따라 손해배상액을 배분하고 있다. 과실비율 인정기준은 자동차종합보험

10) 참고로 자동차사고에 대한 형사책임은 실제 운전행위를 한 자인 운전자가 부담함

11) 운행자와 운전자가 동일한 경우에는 운전자책임을 인정하면 충분하고, 이와 별도의 운전자책임을 청구할 실익이 없음. 자배법에서 ‘운전자’를 ‘다른 사람을 위하여 자동차를 운전하거나 운전을 보조하는 일에 종사하는 자’라고 정의한 것은 실제 운전을 한 자가 운행자와 다른 경우(즉, 본문의 예와 같이 기사를 고용하여 운전하는 경우)에 한하여 운전자의 책임과 의무를 별도로 파악할 필요가 있다는 점에 기인한 것으로 보임

12) 뒤에서 다시 살펴보겠지만, ‘운행자’와 ‘운전자’ 용어의 혼동은 자율주행차 보험제도 관련 사회적 합의 형성에 장애요인으로 작용하고 있음

이 본격적으로 판매되던 1976년경 당시 자동차보험의 독점 공급자이던 한국자동차보험(주)이 일본의 ‘민사고통소송에 있어서의 과실상계를 등의 인정 기준’을 우리나라 실정에 맞게 개정하여 도입한 것이다. 현재 보험회사의 보상실무는 물론 자동차사고 과실비율 분쟁심의위원회 심의, 금감원 분쟁조정, 법원 재판 등에서 과실비율 인정기준을 참고하고 있다.

과실비율 인정기준은 민법상 공동불법행위자의 ‘과실비율’과 민법상 피해자의 과실을 고려한 ‘과실상계’의 요소를 모두 가지고 있는 것으로 보인다. 이는 가해자·피해자 구분이 불분명한 자동차사고의 특성이 반영된 결과인 것으로 생각되는데, 실무상 중요성에 상응하는 법리적 검토와 정리가 필요해 보인다.

나. 의무보험제도

1) 의무보험 대상

자배법상 운행자책임은 대인사고에 대해서만 적용되는 반면, 의무보험은 대인 및 대물사고에 대해 모두 적용된다. 자배법은 대인사고에 대한 의무보험을 ‘책임보험’이라 하고, 자동차보험약관에서는 이를 ‘대인배상 I’이라 한다. 대물사고에 대한 의무보험은 별도의 명칭이 없고, 보험약관에서도 의무보험 및 임의보험을 ‘대물배상’이라는 단일한 담보로 취급하되 금액을 기준으로 구분하여 2천만 원까지는 의무보험, 그 이상은 임의보험으로 하고 있다. 책임보험인 대인배상 I의 보험가입금액은 사망·후유장애 1억 5천만 원, 상해 3천만 원이고, 대물배상은 2천만 원까지 의무보험이다.

2) 가입의무자 및 위반 시 제재

보험가입의무자는 ‘자동차 보유자’이다. 자동차보험에 가입되어 있지 않은 자동차는 도로 운행이 금지되는데, 이러한 의무를 위반한 경우, 즉 의무보험에 가입하지 않은 자동차를 도로에서 운행한 경우 그 자동차 보유자는 1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금에 처해지게 된다.¹³⁾ 이때 형사처벌을 받는 자는 무보험 자동차를 운전한 운전

자가 아닌 '자동차 보유자'임에 유의할 필요가 있다. 또한 운행을 하지 않더라도 의무보험에 가입하지 않은 것 자체만으로도 300만 원 이하의 과태료 부과 대상이 된다.¹⁴⁾

13) 자배법 제8조, 제46조 제2항 제2호

14) 자배법 제46조 제3항 제1호

Ⅲ. 주요국 배상책임법제 및 자동차보험제도

1. 개관

자동차 관련 주요국 배상책임법제와 보험제도는 법체계 측면과 지역적 측면이라는 두 가지 기준으로 구분해 볼 수 있다.

가. 법체계적 구분: 대륙법계와 영미법계

법체계는 크게 대륙법계와 영미법계로 구분된다.¹⁵⁾ 대륙법계 국가들은 자동차사고 책임을 규율하는 별도의 특별법을 도입하여 자동차 보유자에게 불법행위법의 일반원칙인 과실책임보다 엄격한 책임을 부과하고 있다. 독일, 프랑스, 일본 등 다수의 국가들이 이러한 체계를 채택하고 있고, 해당 국가들의 자동차보험은 엄격책임의 토대 위에 설계되었다. 우리나라는 일본을 통해 독일법을 계수하여 대륙법계로 분류된다. 대륙법계의 책임법제 및 보험제도는 ‘책임 중심 접근법’이라 할 수 있다.

반면 영미법계 국가들은 자동차사고 책임에 대한 별도의 특별법을 도입하지 않고 있다. 대신 보통법(common law)상 불법행위법(tort law)의 일반원리인 과실책임원칙(negligence 또는 fault-base liability)과 대위책임 법리(vicarious liability)를 적용한다. 대표적인 국가는 영국이다. 미국의 경우 주(州)마다 차이는 있으나 대체로 자동차사고에 대해 보통법상의 불법행위법을 적용한다. 이들 국가에서는 보험제도의 중요성

15) 일반적으로 대륙법계 국가는 로마법을 계수하여 19세기 전후 성문법전을 도입한 국가들을 의미하며, 영미법계 국가는 불문법인 보통법(common law)을 채택한 국가들을 의미함. 이하에서는 일반적인 분류에 따라 독일, 프랑스, 일본을 대륙법계로, 영국, 미국을 영미법계 국가로 구분함

이 더욱 강조된다. 이를 ‘보험 중심 접근법’이라고 볼 수 있다.

나. 지역적 구분: EU와 기타지역

지역적 관점에서는 EU와 EU 이외의 지역으로 나누어 볼 수 있다. EU국가들은 EU의 Motor Insurance Directive에서 요구하는 최저 수준 이상의 배상책임보험을 의무화하고 있다. 2009년 Directive는 대인사고의 경우 피해자당 100만 유로, 사고당 500만 유로, 대물사고의 경우 사고당 100만 유로를 의무보험의 하한으로 정하고 있다.¹⁶⁾

반면 EU 외 지역의 경우 해당 국가의 상황에 따라 의무보험의 내용이 상이하다. 미국은 의무보험을 극히 제한적으로 인정하고 있고, 다수의 주에서 노폴트보험을 도입하고 있다. 일본은 독일과 유사한 책임법제를 도입하였으나, 대인사고에 대해서만 운행자책임을 적용하고 대인배상보험인 자배책보험만 의무보험으로 정하였다. 뉴질랜드는 영미법계 국가로 분류되지만 영국이나 미국과는 달리 정부 차원에서 산재, 자동차 사고 등을 포함한 모든 인신상해를 보상하는 사회보험 형식으로 자동차사고 피해자를 구제하고 있다.

우리나라는 독일 및 일본의 영향으로 EU국가들과 큰 틀에서 유사한 책임법제 및 보험제도를 운영하고 있다. 다만, 대물배상에 대해 엄격책임을 인정하지 않고, 의무보험의 보험가입금액도 EU국가들과는 차이가 있다.

다. 주요국 제도 검토 방향

이하에서는 주요국의 자동차사고 배상책임법제 및 의무보험제도를 위 두 가지 측면을 기준으로 구분하여 검토한다. 먼저, 우리나라와 법체계가 유사한 독일, 프랑스, 일본의 제도를 검토한다. 이들은 대륙법계 국가에 속하고, 독일, 프랑스는 EU Motor Insurance Directive의 적용을 받는다. 다음으로 우리나라와 법체계가 상이한 영국, 미

16) EU Directive 2009/103/EC article 9(minimum amounts); 참고로 2018년 7월 개최된 최저보장한도 관련 회의에서는 대인사고의 경우 피해자당 105만 유로, 사고당 524만 유로, 대물사고의 경우 사고당 105만 유로로 한도를 상향하는 방안이 건의되었음

국, 뉴질랜드의 제도를 검토한다. 영국의 경우 EU Directive의 적용을 받았으나, 브렉시트 이후에는 독자적으로 제도를 운영할 수 있게 되었다. 미국은 주별로 제도가 상이한바, 노폴트보험의 변천 과정을 중심으로 소개한다. 뉴질랜드의 경우 자율주행차 시대 보험제도로써 뉴질랜드식 노폴트제도 도입 필요성에 관한 국내 논의가 있어 간략히 소개한다.

2. 독일

가. 개관

독일에서 자동차사고에 관한 특별법이 처음 도입된 것은 1909년이다. 그 이전에는 1900년 제정된 독일 민법상 불법행위에 관한 일반 규정이 적용되었는데, 손해를 배상받기 위해 피해자가 가해 운전자의 고의·과실을 입증해야 한다는 점 및 주된 배상의무자는 운전자이나 실제 배상자력을 갖는 자는 소유자라는 점 등이 문제로 지적되었다. 이에 당시 철도책임법(RHPfLG, Reichshaftpflichtgesetz)에서 철도 운영 과정에서 발생한 사고에 대해 엄격책임을 적용하는 것과 유사하게 자동차사고에 대해서도 엄격책임을 적용할 필요가 있다는 주장이 제기되었다.

1909년 연방의회에서 제정된 자동차법(Kraftfahrzeuggesetz¹⁷⁾)은 자동차사고 발생 시 ‘보유자(Halter)’가 원칙적으로 배상책임을 부담하도록 하였다(보유자책임). 또한, 자동차 운전자의 책임 성립에 관한 입증책임도 전환하여, 자동차 운전자가 자신의 무과실을 입증하지 못하는 한 책임을 부담하도록 하였다(운전자책임). 이후 독일법상 보유자책임과 운전자책임의 기본적인 내용은 크게 변하지 않고 유지되었다. 1952년 자동차법이 도로교통법(StVG: Straßenverkehrsgesetz)으로 대체되면서 현재는 도로교통법 제2장 ‘책임(Haftpflicht)’ 부분에서 자동차사고 배상책임에 관한 사항을 규율하고 있다.

17) Gesetz über Verkehr mit Kraftfahrzeugen

1930년대 자동차 보급이 크게 증가하자, 자동차법상 엄격책임만으로는 피해자 구제가 충분치 않다는 지적이 제기되었다. 보유자나 운전자의 배상책임이 인정되어도 이들이 무자력인 경우에 실질적인 피해자 구제가 이루어지지 못하였기 때문이다. 이에 1936년에 보험에 가입하지 않은 자동차 운전자가 사고로 인한 피해를 배상하지 못하는 경우 운전면허를 취소시킬 수 있는 제도가 도입되었는데, 이것이 독일의 자동차 의무보험의 시초라고 볼 수 있다. 이후 의무보험 도입 논의가 본격화되었고, 1939년 자동차 의무보험법(PfIVG, Pflichtversicherungsgesetz)¹⁸⁾이 제정되어 1940년 7월 시행되었다.

자동차 의무보험법에 따라 자동차 보유자는 배상책임보험에 가입하지 않는 경우 자동차를 운행할 수 없게 되었다. 이후 1965년 의무보험법이 개정되어 피해자의 보험회사에 대한 직접청구권이 도입되었고, 무보험차에 의해 피해를 입은 경우에 대한 정부 보장사업도 도입되었다. 현재도 이러한 체계는 유지되고 있다.

〈표 III-1〉 [독일] 자동차사고 관련 법제 연혁

연도	항목	내용
1900년	민법 제정	과실책임원칙 법제화
1909년	자동차법 제정	보유자책임 및 운전자책임 도입
1939년	자동차 의무보험법 제정	자동차 의무보험제도 도입
1952년	도로교통법 제정	자동차법 대체(보유자책임 등 종전과 동일)
1965년	자동차 의무보험법 개정	직접청구권 도입

18) Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter

나. 배상책임법제

1) 법적 근거: 민법 및 도로교통법

독일의 자동차사고 손해배상책임의 법적 근거는 민법과 도로교통법으로 구분된다. 민법상 불법행위책임에 관한 일반규정(§823 BGB)¹⁹⁾은 자동차사고에 대해서도 적용된다. 따라서 자동차사고 피해자가 민법에 따라 가해자에게 손해배상을 청구하기 위해서는 민법상 불법행위 성립요건을 주장·입증하여야 하는데, 여기에는 가해자의 고의·과실²⁰⁾이 포함된다.

한편, 피해자는 도로교통법(StVG)에 따라 보유자 및 운전자에게 손해배상을 청구할 수 있다. 다만 도로교통법상 보유자책임과 운전자책임에 따른 손해배상액에는 상한이 있다. 피해자가 그 상한을 초과하여 손해배상을 청구할 경우에는 민법에 따라 가해자의 고의·과실을 입증해야 그 초과분에 대한 배상을 받을 수 있다. 도로교통법상 보유자책임과 운전자책임은 병존적인 것으로, 피해자는 보유자와 운전자에게 동시에 손해배상을 청구할 수 있다. 이하에서는 보유자책임과 운전자책임의 의미, 요건, 내용, 범위 등을 구체적으로 살펴본다.

19) 독일 민법 제823조(손해배상의무)

- ① 고의 또는 과실로 타인의 생명, 신체, 건강, 자유, 소유권 기타의 권리를 위법하게 침해한 사람은 그 타인에 대하여 이로 인하여 발생하는 손해를 배상할 의무를 진다.
- ② 타인의 보호를 목적으로 하는 법률에 위반한 사람도 동일한 의무를 진다. 그 법률에 과책 없이도 그에 위반하는 것이 가능한 것으로 정하여진 때에는, 과책 있는 경우에만 배상의무가 발생한다.

(이하, 독일 민법 규정 번역은 양창수(2015), 『독일민법전-총칙·채권·물권』의 번역임)

20) 고의·과실을 과책(fault)이라고도 함. 과책의 의미에 대해서는 깊은 학술적 논의가 있으나 본고에서는 이에 관한 소개는 생략하고 과책을 고의·과실과 동일한 의미인 것으로 전제함

〈표 III-2〉 [독일] 자동차사고 관련 책임 체계

구분	도로교통법-보유자책임	도로교통법-운전자책임	민법-불법행위책임
근거	도로교통법 제7조	도로교통법 제18조	민법 제823조
주체	자동차 보유자	자동차 운전자	불법행위자
요건	운행, 손해, 인과관계	운전자의 귀책사유, 손해, 인과관계	가해자의 귀책사유, 손해, 인과관계
대상	대인사고·대물사고	대인사고·대물사고	대인사고·대물사고
성격	준무과실책임 (불가항력, 무단운전 제외)	과실책임 (입증책임 전환: 운전자)	과실책임 (입증책임: 피해자)
배상	- 사망 시: 치료비 및 기타 적극손해, 일실효익, 장례비, 제3자에 대한 부양의무 상당액, 유족의 정신적 손해 - 상해 시: 치료비 및 기타 적극손해, 일실효익		손해 전액
한도	- 대인사고: 사고당 500만 유로 - 대물사고: 사고당 100만 유로 (예외: 위험물 운송 차량 사고·자율주행차사고)		한도 없음

자료: 황현아 외 3인(2019a), pp. 26~27

2) 보유자책임

가) 근거규정

독일 도로교통법상 보유자책임은 자동차사고 발생 시 자동차 보유자(Halter)에게 부과되는 일종의 엄격책임으로, 우리나라 자배법상 운행자책임과 그 요건이 유사하다. 보유자책임에 대해서는 독일 도로교통법 제7조에서 정하고 있다.²¹⁾²²⁾

21) 본고의 독일 도로교통법 번역은 국회도서관에서 2018년 발행한 독일도로교통법 번역을 참조하되, 번역문과 원문을 대조하여 일부 수정·보완하였음

22) 참고로, 독일의 도로교통법은 ① 운전면허 등 행정법규 사항(제1장), ② 자동차사고 관련 민사상 책임과 의무에 관한 사항(제2장), ③ 형벌과 벌칙에 관한 사항(제3장), ④ 운전적성기록부에 관한 사항(제4장), ⑤ 차량등록부에 관한 사항(차량 관련 정보의 수집 및 이용 등 포함)(제5장), ⑥ 운전면허등록부에 관한 사항(제6장), ⑦ 자동차에서의 데이터 처리에 관한 사항(자율주행차 관련)(제6a장), ⑧ 공통규정 및 경과규정(제7장)으로 구성되어 있는바, 우리나라의 도로교통법, 자동차관리법 및 자배법에 해당하는 사항을 단일 법령에서 정하고 있음

〈표 III-3〉 [독일] 보유자책임(StVG §7)

제7조 자동차 보유자의 책임, 무단운전

- ① 자동차의 운행 중 또는 자동차로 운반하는 트레일러의 운행 중 사람의 생명, 신체 또는 건강을 해하거나 물건을 훼손한 경우, 자동차 보유자(Halter)는 그 손해를 피해자에게 배상할 책임이 있다.
- ② 사고가 불가항력(höhere Gewalt)으로 인해 발생한 경우에는 배상의무가 없다.
- ③ 자동차를 자동차 보유자의 인식 및 의사에 반하여 사용하는 자는 보유자를 대신하여 손해 배상의무를 부담한다. 보유자의 귀책사유에 의해 자동차 사용이 가능하게 된 경우에는 보유자도 손해배상의무를 부담한다. 자동차 보유자가 자동차 운행을 위해 피용자를 고용한 경우 또는 차량을 맡긴 경우에는 제1문을 적용하지 아니한다. 제1문과 제2문은 트레일러 이용에도 준용한다.

나) ‘보유자’의 의미

도로교통법은 보유자(Halter)의 의미에 대한 별도의 정의규정을 두고 있지 않다. 독일 판례는 ‘자동차의 보유자는 자동차를 자기의 계산에 의해 사용하고, 그러한 사용을 전제로 한 처분권을 가진 자’라고 정의하고 있다.²³⁾ 학설과 판례는 이 보유자 개념을 법적 관계가 아닌 사실적, 경제적 관계로 보고 있다. 법적인 의미의 ‘소유권’과는 별도의 개념으로 보고 있는 것이다. 따라서 소유자는 자동차 보유자가 될 가능성이 매우 높지만 모든 소유자가 보유자가 되는 것은 아니고, 소유자가 아닌 자도 보유자가 될 수 있다. 자동차에 관한 경제적 이해관계를 갖는다는 것은 운행으로부터 이익을 얻고, 운행으로 인한 비용을 부담하는 것을 의미한다. 또한 자동차에 대한 처분권을 갖는다는 것은 사실상의 처분권을 의미한다.²⁴⁾

‘보유자’의 의미에 관한 독일의 해석론은 우리나라 자배법상 ‘운행자’ 개념 요소인 ‘운행이익’ 및 ‘운행지배’의 의미와 유사하나, 엄밀한 의미에서 독일 도로교통법상의 ‘보유자(Halter)’와 우리나라 자배법상의 ‘보유자’ 및 ‘운행자’ 개념에는 차이가 있는 것으로 보인다. 이는 독일 도로교통법 제7조 제3항 단서의 무단운행 관련 면책규정에서 드러난다. 제7조 제1항은 책임 주체를 ‘보유자’로 정하되, 제3항에서 무단운행의 경우

23) BGHZ 13, 351; BGH VersR 57, 582; BGH VersR 60, 650; BGH VersR 62,504 등, 고명식(1988), p. 402에서 재인용함

24) 고명식(1988), pp. 402~403

는 무단운행자가 보유자에 갈음하여 책임을 부담하도록 하고 있다. 원칙적 책임 주체는 보유자이고, 무단운행의 경우에 한하여 예외적으로 무단운행자가 보유자 대신 책임 주체가 되는 것이다. 반면, 우리나라 자배법은 ‘보유자’와 ‘운행자’ 개념을 구별하여 사용하고 있고, 통상적인 경우에는 ‘보유자’와 ‘운행자’가 동일하나, 절취운전이나 무단운전의 경우에는 사안에 따라 보유자의 운행자성을 부정하고, 절취자를 운행자로 보고 있다. 보유자 및 운행자 개념에 대해서는 별도의 심도 있는 법리적 검토가 필요하나, 본고에서는 다음 <표 III-4>와 같이 그 차이를 단순화하여 이해하고, 이후 논의를 진행하고자 한다.

<표 III-4> [독일] 독일의 ‘보유자’ 개념과 한국의 ‘운행자’ 개념의 구별

구분	원칙적 책임 주체	무단운행 시 책임 주체
독일	보유자	무단운행자(보유자의 인식·의사에 반하여 사용하는 자)
한국	운행자	운행자
	평상시: 보유자=운행자	무단운행 시: 무단운행자=운행자

다) 성립요건

보유자책임은 자동차 운행, 손해의 발생, 운행과 손해 사이의 인과관계의 존재를 성립요건으로 한다. 핵심은 가해자의 고의·과실을 요건으로 하지 않는다는 점이다. 이러한 요건은 우리나라 자배법상 운행자책임 요건과 동일하다.

우리나라 자배법과의 근본적인 차이점은 손해발생 대상, 즉 피해 객체이다. 우리나라 자배법상 운행자책임이 대인손해에 대해서만 인정되는 것과 달리 독일의 보유자책임은 대인손해는 물론 대물손해에 대해서도 인정된다. 1909년 자동차법 제정 당시부터 대인손해 및 대물손해에 대해 모두 보유자책임이 인정되었으며, 현재까지 유지되고 있다.²⁵⁾

25) 참고로 독일 자동차법 제정 시 참고 사례가 되었던 독일 철도책임법(RHPflG: Reichshaftpflichtgesetz)은 대인사고에 대해서만 엄격책임을 도입하고 있었다고 함. 이와 달리 자동차사고의 경우 대인 및 대물사고에 대해 모두 엄격책임을 도입한 이유는 분명하지 않으나, 대체로 유럽국가들은 대인사고와 대물사고에 대해 동일한 책임법제를 적용하고 있는 것으로 보임

라) 적용배제사유

(i) 평지에서 시속 20km/h 이하로 운행하는 자동차가 일으킨 사고, (ii) 피해자가 당해 자동차 운전자인 경우, (iii) 자동차로 운송 중이던 물건이 손상된 경우에는 보유자책임이 적용되지 않는다(StVG §8). 이는 보유자책임이 처음부터 적용되지 않는 경우로서, 다음에 살펴볼 보유자의 면책사유와는 구별된다.

(i)에 해당하는 경우 도로교통법상 운전면허나 음주운전 등 자동차에 관한 다른 규제는 동일하게 적용되고 제2장의 보유자책임에 관한 규정만 적용이 배제된다. 대표적인 예가 전동킥보드이다. 독일의 전동킥보드에 관한 법령인 ‘소형전기차의 도로교통 참여에 관한 규정(eKFV, Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung)’은 전동킥보드의 속도를 20km/h로 제한하고 있다(eKFV §1). 따라서 규정 속도 이하로 운행하는 전동킥보드의 보유자에 대해서는 도로교통법 제7조의 보유자책임이 적용되지 않는다. 반면 의무보험제도는 도로교통법이 아닌 별도의 법령에 근거하고 있는데, 전동킥보드에 대해서도 자동차와 동일한 의무보험제도가 적용된다.

(ii) 피해자가 당해 자동차의 운전자인 경우 보유자책임이 적용되지 않는 것은 우리나라 자배법상 ‘타인성’ 요건과 취지가 동일하다. 보유자책임은 자동차 운행으로 인하여 ‘타인’에게 손해를 입힌 경우 인정되는 것인데, 사고 자동차 운전자는 ‘타인’에 해당하지 않으므로 보유자책임에 의한 배상을 받지 못한다.²⁶⁾ 1909년 자동차법 제정 당시부터 독일 입법자들은 ‘자동차 운행 관계자(자동차 탑승자 포함)’들은 자동차법의 보호 대상이 아니라는 점을 분명히 하였다. 이는 자동차법의 보호대상이 자동차 운행으로 인해 위험에 노출되는 ‘일반 대중’이기 때문이었다. 운전자나 탑승자는 스스로 위험을 야기하거나 위험을 선택하였기 때문에 자동차법의 보호 대상에 해당하지 않는다고 보았고, 운전자나 탑승자 대한 책임까지 운행자에게 부과시키는 것은 과도하다는 점도 고려하였다. 이러한 배경하에 운전자나 탑승자는 보유자책임의 보호 대상에서 제외되었다. 다만, 뒤에서 살펴보는 바와 같이 현재 탑승자에 대한 면책규정은 삭제되었고,

26) 운행자책임 요건으로서 피해자의 ‘타인성’에 대해서도 상당한 판례 및 학술적 논의가 누적되어 있으나, 본고에서는 생략함

운전자가 아닌 한 탑승자는 보유자책임에 따른 배상 대상에 포함되게 되었다.

(iii) 자동차로 운송 중이던 물건이 손상된 경우를 적용 제외 사유에 포함시킨 것은, 우리나라와 달리 독일의 보유자책임 적용 대상에 대물사고도 포함되기 때문이다. 즉, 대물사고 시에도 보유자책임이 적용되나, 운송 중인 물건 손상의 경우에는 보유자책임의 적용이 배제된다.

마) 면책사유

(i) 사고가 불가항력에 의해 발생한 경우 및 (ii) 제3자가 보유자의 인식과 의사에 반하여 무단으로 차량을 이용한 경우에는 보유자가 면책된다.

(i) 불가항력(höhere Gewalt)을 면책사유로 정한 것은 2002년 도로교통법 개정 시부터이다. 개정 전에는 ‘불가피한 사건(unabwendbares Ereignis)’을 면책사유로 정하고 있었다.²⁷⁾ ‘불가피한 사건’은 ‘불가항력’보다 넓은 개념이어서, 보유자의 면책 가능성이 상대적으로 높았다. 1900년대 초반 자동차법 제정 논의 당시부터 운행자의 면책 사유를 ‘불가항력’으로 정할 것인지, ‘불가피한 사건’으로 정할 것인지 논란이 있었다. 면책사유를 ‘불가항력’으로 정할 경우 극히 예외적인 경우에만 면책이 허용되고 사실상 거의 모든 경우에 자동차 보유자의 책임이 인정되는 결과가 되어, 자동차 보유자의 책임이 과도해지고 자동차산업 발전을 저해할 수 있다는 우려가 있었다. 이러한 주장이 받아들여져 1909년 자동차법 제정 시에는 ‘불가항력’ 대신 ‘불가피한 사건’을 면책 사유로 정하였다. 또한, 법원이 ‘불가피한 사건’의 의미를 너무 좁게 해석하는 것을 방지하기 위해 ‘구조상 결함이나 기능상 장애’는 불가피한 사건이 아니라는 점을 명확히 하고, 제3자 또는 동물의 행태로 인한 것으로서 자동차의 보유자와 운전자가 제반 사정에 비추어 필요한 모든 주의를 다 하였을 경우에는 ‘불가피한 사건’에 의한 사고로 본다고 정하였다. 우리나라 자배법 제3조 제1호의 면책 3요건은 1909년 독일 자동차

27) 개정 전 도로교통법 제7조 제2항은 ‘본 조의 배상의무는 사고가 자동차의 구조상의 결함 또는 기능상의 장애에 기하지 않은, 불가피한 사건에 의해 초래된 경우에는 면제된다. 특히 사고가 피해자, 운전제 종사하지 않은 제3자 또는 동물의 행태로 인한 것인 경우 및 자동차 보유자와 운전자 전부가 사고 당시 요구되는 주의의무를 다한 경우, 그 사고는 피할 수 없는 것으로 본다.’라고 정하고 있었음

법상 ‘불가피한 사건’의 개념 표지와 유사하다.

그런데 이와 같이 ‘불가피한 사건’의 경우 보유자의 책임을 면제하면 어린이 피해자에 대한 교통사고 시 가해자의 면책 가능성이 높아진다는 문제가 제기되었다. 예컨대, 어린이가 갑자기 도로에 뛰어들었고 당시 운전자로서는 아무리 주의를 기울였더라도 어린이를 사전에 인지할 수 없었던 경우 ‘불가피한 사건’에 해당하여 보유자책임이 면제될 가능성이 있는 것이다. 이러한 논의는 1970년대 후반부터 제기되었는데, 당시 WHO통계에 따르면 독일의 전체 교통사고 피해자 중 15세 이하 어린이가 차지하는 비중이 10만 명 당 350명으로, 주변국(오스트리아 270명, 네덜란드 190명, 영국 110명)보다 높았다고 한다. 이러한 점에 대한 반성적 고려로, 2002년 도로교통법 개정 시 면책사유를 ‘불가피한 사고’에서 ‘불가항력’으로 변경하였다.

(ii) 무단운전(Schwarzfahrt)은 보유자의 승낙 없이 자동차를 이용하는 것이다. 무단운전 중에 사고가 발생한 경우, 무단운전자가 보유자를 대신하여 책임을 부담한다. 다만, 보유자의 귀책사유로 인해 무단운전이 가능해진 경우에는 보유자도 손해배상책임을 부담하여야 한다. 보유자가 자동차 열쇠를 함부로 방치한 경우가 대표적인 예이다. 보유자가 차량 운행을 위해 제3자를 고용한 경우 또는 차량을 제3자에게 맡긴 경우 그 피용자나 수탁자의 운전은 무단운전으로 보지 않는다.²⁸⁾

바) 손해배상 범위

독일의 보유자책임은 우리나라의 운행자책임과 달리 그 책임에 상한이 있다. 즉, 일정 금액까지만 보유자책임이 인정된다. 이는 손해배상책임 자체의 상한이며, 보험가입

28) 참고로, 우리나라 자배법은 무단운전을 운행자책임의 면책사유로 정하고 있지는 않지만, 보유자의 책임 없는 무단운전의 경우에는 보유자는 더 이상 운행지배와 운행이익을 갖지 않으므로 운행자성이 부정되고, 무단운전자가 자배법상 운행자책임을 진다고 보고 있음. 다만 사고를 발생케한 당해 운전행위가 제3자의 무단운전에 의한 경우라 하더라도, 자동차의 소유자와 제3자 사이에 고용관계 등 밀접한 관계가 있고, 일상의 자동차의 운전 및 관리 상황 등으로 보아 객관적, 외형적으로 자동차 소유자를 위하여 한 운행이라고 인정되는 경우는 그 자동차의 보유자는 자배법 제3조의 손해배상책임을 부담한다고 보고 있는 바, 무단운전 시 보유자의 책임 여부에 대해 독일 도로교통법 제7조 제3항 단서와 유사한 기준을 적용하고 있는 것으로 보임(대법원 1995. 2. 24. 선고 94다41232 판결 외 다수; 정동윤 외(2015), pp. 306~307)

금액의 상한 내지 한도와는 구별된다. 현행 도로교통법상 보유자책임의 상한은 대인의 경우 사고당 500만 유로, 대물의 경우 사고당 100만 유로이다(StVG §12). 다만, 위험한 화물 운송 시에는 대인사고와 대물사고 모두 사고당 1,000만 유로의 상한이 적용된다(StVG §12a). 자율주행차사고의 경우에는 일반 자동차사고의 상한의 2배가 적용되어 대인사고에 대해서는 1,000만 유로, 대물사고에 대해서는 200만 유로가 적용된다(StVG §12).

책임의 상한은 보유자책임을 적정한 수준으로 제한하기 위한 것이다. 즉 자동차사고 발생 시 고의·과실을 묻지 않고 일단 보유자가 배상책임을 부담하도록 하되, 그 책임의 범위는 일정 한도 내로 제한하고, 그 한도를 넘는 책임을 가해자에게 묻기 위해서는 민법의 원칙으로 돌아가 가해자의 과책을 입증해야 한다는 취지이다. 독일의 자동차법 및 철도책임법이 입법된 1800년대 후반 및 1900년대 초반은 경제활동의 자유가 중시되던 시기였고, 이 시기에는 과실책임원칙이 경제주체들의 자유로운 활동을 제약하지 않으면서 적정한 보상을 제공하는 유일한 수단으로 여겨졌다. 특정 경제주체에게 과실책임보다 더 엄격한 책임을 부과하는 경우, 그의 경제활동의 자유에 대한 중대한 제약으로 평가되었다. 따라서, 만약 공공의 필요에 의해 이러한 제약을 가할 수밖에 없다면 그 범위에 일정한 제한을 두는 것이 합리적이라고 여겨졌고, 그 방법으로 책임의 상한을 부여하는 방안이 채택된 것이다. 즉, 자동차보유자는 자동차라는 위험원을 도로위에서 운행한 대가로 일정 한도까지는 본인의 과책이 없는 경우에도 책임을 부담하지만, 그 범위를 넘는 금액에 대해서는 과책이 있는 경우에만 책임을 부담하도록 하는 절충안을 마련한 것이다. 앞서 살펴본 면책사유도 이와 같은 절충과 타협이 반영된 것이라고 볼 수 있다.

2017년 도로교통법 개정 시 자율주행차사고 책임에 관한 사항이 추가되며, 자율주행차사고 시 보유자책임의 한도가 일반차사고 시 한도의 2배로 정해졌다. 이는 자율주행차사고 시에는 뒤에서 살펴볼 운전자책임(StVG §18)이 인정되지 않을 가능성이 높다는 점을 고려한 것이다. 즉, 운전자책임 배상한도만큼 책임 및 보상의 공백이 발생하게 될 것으로 예상하여, 그만큼 보유자책임 상한을 인상한 것이다.

사) 과실상계 및 과실비율

보유자책임은 그 성립에 과책을 요건으로 하지 않는 엄격책임이나, 보유자책임에 따라 부담하는 손해배상액을 산정할 때에는 민법상 과실상계 및 과실비율에 관한 규정이 적용된다. 책임 성립 여부를 판단할 때에는 가해자와 피해자의 과실을 고려하지 않지만, 책임 범위를 정할 때에는 가해자와 피해자의 과실을 고려하는 것이다. 다만 독일 도로교통법은 ‘과실상계’에 관한 사항과 ‘과실비율’에 관한 사항을 별도로 정하고 있다.

(i) 먼저 ‘과실상계’에 관한 사항을 살펴보자(StVG §9). 과실상계는 가해자의 손해배상책임액을 산정할 때 피해자의 과실을 고려하여 손해배상액을 감액하는 제도이다. 손해발생에 피해자 측의 과실이 관련되어 있는 경우에는 독일 민법 제254조의 규정이 적용된다(StVG §9). 독일 민법 제254조(Mitverschulden)²⁹⁾는 우리나라 민법 제396조의 과실상계 규정³⁰⁾에 해당한다. 이 경우 물건에 실제 지배력을 행사하는 자의 과실이 있는 경우에는 피해자의 과실과 동일하게 본다. 예컨대, 이면도로에 자동차가 주차되어 있어 부득이 좁은 길을 빠져나가던 중 그 주차된 차의 백미러를 손상한 경우, 주차한 자와 그 물건의 소유자가 다르다 하더라도 주차한 자의 과실을 고려할 수 있다.

(ii) 다음으로 과실비율에 관한 사항을 보자(StVG §17). 과실비율은 과실상계와는 구분되는 개념으로, 본래 공동불법행위자 상호 간의 책임분담액을 정할 때 사용하는 개념이다. 독일에서 과실비율은 복수의 자동차에 의해 손해가 발생한 경우, 또는 차대차 사고로 상호 간에 피해가 발생한 경우 문제된다. 먼저 복수의 자동차에 의해 사고가 발생한 경우, 그 보유자 상호 간의 부담분은 사고발생에 대한 기여도에 따라 정한다.

29) 독일민법 제254조(공동과책)

- ① 손해의 발생에 피해자의 과책이 공동으로 작용한 경우에는 배상의무 및 배상범위는 제반 사정에 따라, 특히 어느 당사자가 어떠한 범위에서 주로 손해를 야기하였는가에 따라 정하여진다.
- ② 피해자의 과책이 채무자로 하여금 채무자가 알지 못하고 또한 알아야 했던 것이 아닌 비상하게 높은 손해위험에 대하여 주의하도록 하지 아니한 것 또는 피해자가 손해를 회피하거나 경감하지 아니한 것에 한정되는 경우에도 또한 같다. 제278조는 이에 준용된다.

30) 민법 제396조(과실상계)

채무불이행에 관하여 채권자에게 과실이 있는 때에는 법원은 손해배상의 책임 및 그 금액을 정함에 이를 참작하여야 한다.
(이 규정은 민법 제763조에 의해 불법행위로 인한 손해배상에 준용됨)

즉, 여러 대의 차가 사고를 일으켜 보행자에게 손해가 발생한 경우, 각 사고 차량 보유자들은 각자의 사고발생에 대한 기여도에 따라 보행자에 대한 손해배상책임을 부담한다. 사고에 관여된 차량 보유자 중 일방에게 손해가 발생한 경우에도 기여도에 따라 부담분을 정하게 된다. 차대차 사고의 경우가 이에 해당한다. 이때 차량의 결함이나 장치 고장 이외에 불가피한 사유로 사고가 발생한 경우에는 배상의무가 인정되지 않는다. 차량 보유자뿐 아니라 운전자가 사고 상황에 따라 요구되는 주의를 기울였음에도 사고가 발생한 경우는 불가피한 사건으로 간주된다.

독일 도로교통법 제7조(보유자책임) 및 제17조(복수의 자동차에 의한 손해발생)의 조항을 비교해보면, 차대인 사고의 경우 보유자는 '불가항력(höhere Gewalt)'이나 무단운행 이외의 사유로 면책될 수 없는 반면, 차대차 사고로 인해 상호 간에 피해를 입은 경우 보유자는 '불가피한 사건(unabwendbares Ereignis)'의 경우는 면책될 수 있고, 기여도에 따라 정해진 부담분만큼의 피해를 보상하는 것으로 보인다. 이때 부담분은 독일 민법 제426조³¹⁾에서 정한 바에 따른다. 이는 제9조에 의해 준용되는 독일민법 제254조의 과실상계와는 다른 규정이다. 제9조가 적용되는 과실상계와 제17조가 적용되는 과실비율이 독일의 자동차보험 실무에서 어떻게 작동하는지에 대해서는 향후 보다 정확한 조사가 필요하다.

31) 독일민법 제426조(구상채무)

- ① 연대채무자 상호 간에는 다른 정함이 없는 한 균등한 비율로 의무를 진다. 연대채무자 중 1인의 부담부분이 실현될 수 없는 때에 그 부족액은 구상의무 있는 다른 채무자가 부담한다.
- ② 연대채무자 중 1인이 채권자를 만족시키고 그가 다른 채무자에 대하여 구상할 수 있는 경우에는 채권자의 다른 채무자에 대한 채권은 그 범위에서 그에게 이전한다. 그 이전은 채권자의 불이익으로 이를 주장할 수 없다.

〈표 III-5〉 [독일] 보유자책임 관련 주요 조항(StVG II. Haftpflicht)

조항	세부내용
제7조 보유자책임	표 <III-3>[독일] 보유자책임(StVG §7) 참조
제8조 적용 제외	- 평지에서 시속 20km/h 이하로 운행하는 자동차가 사고를 일으킨 경우 - 피해자가 당해 자동차를 운전한 경우 - 당해 자동차로 운송 중이던 물건이 손상된 경우
제8a조 유료 여객운송 시 면책 제한	- 영업으로 유료 여객운송을 하던 중 승객이 사망하거나 상해를 당한 경우, 손해배상책임은 배제되거나 제한되지 않음 ³²⁾
제9조 피해자 측 과실	- 손해발생에 피해자의 과실이 관련되어 있는 경우 독일 민법 제254조의 규정이 적용됨. 물건에 실제 지배력을 행사하는 자의 과실이 있는 경우에는 피해자의 과실과 동일하게 봄
제10조 사망 시 배상	- 사망의 경우 손해배상은 발생한 치료비, 일실이익, 장례비를 포함함 - 사망자가 제3자에 대해 부양의무를 부담하는 경우, 사망자의 추정 생존기간 동안의 부양의무 상당의 손해를 부양받을 자에게 배상해야 함 - 유족의 정신적 고통에 대한 위자료도 배상 범위에 포함됨
제11조 상해 시 배상	- 치료비, 일실이익, 기타 적극적 손해를 포함함³³⁾ - 재산상 손해 이외의 손해도 현금으로 배상해야 함
제12조 상한액	- 대인사고: 사고당 500만 유로 자율주행차사고는 사고당 1,000만 유로 유료 여객운송 중 사고로 8명 이상 사상 시, 1인당 60만 유로 - 대물사고: 사고당 100만 유로 자율주행차사고는 사고당 200만 유로 - 2인 이상의 가해자가 배상해야 할 총액이 위 한도를 넘는 경우, 각자의 배상액은 총액 대비 상한액의 비율만큼 감소함
제12a조 위험한 화물 운송 시 상한액	- 운송되는 화물의 위험성으로 인해 손해가 발생한 경우 위험한 화물을 운송한 배상의무자의 배상한도 - 대인사고: 사고당 1,000만 유로 - 대물사고: 사고당 1,000만 유로
제12b조 상한액 적용 제외	- 장갑무한궤도차(군용차량) 운행 중 손해가 발생한 경우 상한액 적용 배제
제13조 보상정기금	- 소득능력 상실 또는 감소, 피해자의 생활상 수요 증가에 따른 손해배상과 제10조 제2항에 따라 제3자에게 제공할 손해배상은 정기금 지급으로 이루어져야 함
제14조 소멸시효	- 민법상 불법행위에 관한 시효 적용

〈표 III-5〉 계속

조항	세부내용
제15조 실권	- 피해자가 손해와 가해자를 알게 된 후 2개월 이내에 사고를 배상의무자에게 통지하지 않은 경우, 피해자는 권리를 상실함(부득이한 사정으로 통지하지 않거나, 가해자가 다른 경로로 사고에 대해 알게 된 경우는 제외)
제16조 그 밖의 법률	- 자동차 보유자가 이 법에서 정한 범위 이상의 책임을 부담하거나, 보유자 이외의 자가 책임을 부담하는 것은 이 법률과 관계없이 유효함
제17조 복수의 자동차에 의한 손해발생	- 복수의 자동차에 의해 손해가 발생한 경우, 보유자 상호 간의 부담분은 사고발생에 대한 기여도에 따라 정함(<i>복수의 차량이 보행자에게 일으킨 손해</i>) - 관여된 차량 보유자 중 일방에게 손해가 발생한 경우에도 기여도에 따라 부담분을 정함(<i>차대차 사고의 경우 책임배분</i>) - 차량 결함이나 장치 고장 이외에 불가피한 사정으로 사고가 발생한 경우에는 배상의무가 인정되지 않음. 차량 보유자뿐 아니라 운전자가 사고 상황에 따라 요구되는 주의를 기울인 경우에는 불가피한 사건으로 간주됨
제18조 운전자책임	표 <III-6> [독일] 운전자책임(StVG §18) 참조

주: 표 중 이탤릭체는 해당 법 조문의 내용이 아니며, 이해를 돕기 위해 추가한 것임
 자료: 황현아 외 3인(2019a), pp. 25~26의 표를 기본으로 하되, 일부 내용을 수정·보완함

아) 자율주행차 관련 논의

독일은 2017년 도로교통법을 개정하여 레벨3 및 레벨4 자율주행차 운행에 관한 근거규정을 마련하고, 자율주행차사고에 대해서도 도로교통법상 보유자책임 조항을 동일하게 적용하기로 하였으며, 대신 그 책임 한도는 일반 자동차사고 책임의 두 배로 정하였다.³⁴⁾

32) 과거 제8조에는 동승자에 대한 면책규정과 승객에 대한 면책제한규정이 함께 들어있었으나, 현재는 동승자에 대한 면책규정은 삭제되고 승객에 대한 면책제한규정만 남아있음

33) 독일 도로교통법은 사망 및 상해 시 보유자책임에 의해 배상하는 손해배상 항목을 열거하고 있는데, 상해 시 배상 항목에 통증 및 불편에 관한 손해(pain and suffering)는 포함되어 있지 않음. 일부 문헌을 보면, 위자료에 대해서는 도로교통법이 아닌 민법이 적용되고, 따라서 이에 대한 손해를 배상받기 위해서는 고의·과실의 입증이 필요하다고 해석하고 있음(Sebastian Lohsse(2010), p. 102). 이 부분은 최근 우리나라에서 이슈가 되고 있는 경상환자에 대한 보상기준 문제 및 영국의 위플래쉬 개혁(Whiplash Reform)의 주요내용과도 관련되는 것으로 보이며, 이에 관해서는 향후 보다 구체적인 조사가 필요함

34) 독일 도로교통법상 자율주행차 관련 구체적인 내용은 황현아(2018a)를 참조함

3) 운전자책임

우리나라 지배법과 달리 독일의 도로교통법은 운전자의 책임에 대해서도 특칙을 두고 있다. 즉, 보유자책임이나 민법상 불법행위책임과 별개로 도로교통법에서 운전자책임에 관한 특별규정을 두고 있다. 운전자책임에 대해서는 과실책임원칙을 적용하되, 운전자로 하여금 그 과책의 부존재 또는 과책과 손해 사이의 인과관계의 부존재를 입증하도록 입증책임을 전환하였다. 운전자는 자신에게 고의·과실이 없었다는 점 또는 자신의 과실과 사고 사이에 인과관계가 없었다는 점을 입증하는 경우에는 면책될 수 있다. 대부분의 경우 이러한 입증은 매우 곤란할 것이므로, 특별한 사정이 없는 한 운전자도 배상책임을 부담하게 된다.

운전자책임에 대해서는 보유자책임에 관한 규정이 준용된다. 따라서 운전자책임의 범위 및 배상한도 등은 보유자책임과 동일하다.

〈표 III-6〉 [독일] 운전자책임(StVG §18)

제18조 운전자의 배상의무

- ① 제7조 제1항의 경우, 자동차 운전자 또는 트레일러 운전자는 제8조 내지 제15조의 규정에 따른 손해배상의무가 있다. 손해가 운전자의 과책(Verschulden)으로 인해 발생하지 않은 경우 배상의무를 부담하지 않는다.
- ② 제16조의 규정을 준용한다.
- ③ 제17조에 따라 자동차나 트레일러의 운전자가 손해배상책임을 부담하는 경우, 상대방 차량 또는 트레일러의 보유자 및 운전자, 동물 보유자 및 철도운영자에 대한 의무에 대해서도 제17조의 규정을 준용한다.

다. 의무보험제도

1) 법적 근거: 자동차 의무보험법

독일 자동차 의무보험의 법적 근거는 자동차 의무보험법(PfIVG)이다. 우리나라 지배법이 책임법제 및 의무보험에 관한 사항을 일괄하여 정하고 있는 것과 달리, 독일은 책임법제는 도로교통법에서, 의무보험은 자동차 의무보험법에서 별도로 정하고 있다. 1930년대 자동차가 대중화되면서 자동차법상 엄격책임에 따라 배상책임이 인정됨에도 가해자의 무자력으로 인해 피해자가 구제받지 못하는 경우가 발생하자 이에 대한 대응으로 자동차 의무보험법을 제정하여 의무보험제도를 도입하였다.

자동차 의무보험법은 의무보험에 관한 사항(제1장), 자동차보험회사의 의무 및 정보센터·통계에 관한 사항(제2장), 보장사업 및 보상기금 관련 사항(제3장), 기타사항(제4장)으로 구분된다. 본고에서는 제1장의 내용을 살펴본다.

2) 의무보험

가) 근거규정

자동차 의무보험법 제1조는 자동차를 도로에서 사용하고자 하는 보유자는 그 인적, 물적 손해를 담보하는 보험에 의무적으로 가입하도록 정하고 있다.³⁵⁾

〈표 III-7〉 [독일] 자동차보험 가입의무(PfIVG §1)

제1조

독일 내에 상시 소재하는 원동기 차량이나 트레일러의 보유자(Halter)는 해당 차량이 공공 도로나 광장(도로교통법 제1조)에서 사용되는 경우 차량의 사용에 의한 인적 손해, 물적 손해, 기타 재정적 손실을 보장하기 위해 아래의 규정들에 따라 자신(sich), 소유자(Eigentümer), 운전자(Fahrer)를 위한 책임 보험에 가입하고 이를 유지할 의무가 있다.

35) 본고의 독일 자동차 의무보험법 번역은 보험연구원에서 수행한 『자동차사고 대물피해책임 해외사례연구』 연구용역보고서 작성 당시 진행한 번역을 기초로 하되 일부 수정·보완한 것임

자동차법 제정 당시인 1909년부터 엄격책임을 도입하더라도 피해자 구제에는 여전히 공백이 발생할 수 있다는 우려가 제기되었다. 당시에는 이에 대한 대응방안으로 자동차사고 피해자를 위한 기금 조성 논의가 먼저 이루어졌다. 모든 자동차 보유자에게 부담금을 징수하여 기금을 조성한 뒤, 뺑소니나 무자력 가해자에 의해 사고를 당하여 배상을 받지 못하는 피해자를 구제하자는 방안이었다. 그러나 당시에 이러한 주장은 채택되지 않았고, 의무보험이나 기금 제도가 없는 상태에서 책임법제만 적용되었다.

이후 1930년 자동차 대중화 이후 자동차 보유자의 손해배상 변제자력이 부족하여 현실적으로 피해를 구제하지 못하는 경우가 빈번하게 발생하였다. 이에 의무보험의 필요성이 재논의되어, 1936년 피해 배상을 하지 못하는 경우 운전면허를 취소하는 제도가 도입되었고, 1939년 자동차 의무보험법 제정으로 의무보험제도가 도입되어 1940년부터 시행되었다.

나) 가입의무자, 피보험자, 위반 시 제재

독일 자동차 의무보험법은 자동차 보유자를 보험가입 의무자로 정하고 있다는 점에서 우리나라 자배법 제5조와 동일하다. 대인배상과 대물배상이 모두 의무가입 대상이다.

한편, 의무보험의 피보험자를 보유자, 소유자, 운전자로 명시하고 있다. 우리나라 자배법 제5조는 피보험자를 별도로 정하고 있지 않고, 자동차보험약관에서 피보험자를 정하고 있다.

보험가입의무를 위반한 경우 1년 이하의 징역 또는 벌금에 처하게 되는데, 과실에 의한 위반의 경우에는 6개월 이하의 징역 또는 180일분 이하의 벌금에 처하고, 고의에 의한 위반의 경우에는 징역 및 벌금 외에 그 차량을 몰수할 수 있다(PfIVG §6).

다) 최소가입금액

자동차 의무보험법 제4조 제2항은 최소가입금액(Mindestversicherungs-summen)을 부속서에서 정하도록 하고 있다. 부속서상 최소가입금액은 대인배상은 750만 유로, 대물배상은 122만 유로이다.³⁶⁾ 위 최소 금액은 도로교통법상 보유자책임 상한 금액

(대인사고 500만 유로, 대물사고 100만 유로)을 초과하는 금액이다. 의무보험의 피보험자에 보유자 외에 운전자 및 소유자가 포함된다는 점을 감안하여, 보유자책임 상한 금액을 초과하는 금액의 보험가입이 의무화된 것으로 보인다.

〈표 III-8〉 [독일] 자동차 의무보험 최소가입금액

구분	항목	금액
일반 차량	대인배상	사고당 7,500,000유로
	대물배상	사고당 1,220,000유로
	순수재정손실 ³⁷⁾	50,000유로
여객운송용 차량 (10인석 이상)	대인배상	기본금액+10번째 좌석 및 이후 추가 좌석당 50,000유로
	순수재정손실	기본금액+10번째 좌석 및 이후 추가 좌석당 500유로
여객운송용 차량 (81인석 이상)	대인배상	10인석 이상 해당 금액 + 81번째 좌석 및 그 이후 추가 좌석당 25,000유로
	순수재정손실	10인석 이상 해당 금액 + 81번째 좌석 및 그 이후 추가 좌석당 250유로

주: 대인, 대물 및 순수재정손실 해당 금액은 각 청구 건별 금액임
 자료: 황현아 외 3인(2019a), p. 29

3) 보험금 지급 후 구상 관계³⁸⁾

교통사고로 상해를 입은 피해자는 가해자의 보험회사로부터 보험금을 받아 치료비에 충당할 수도 있고, 사회보장서비스를 통해 치료를 받을 수도 있다. 사회보장서비스를 통해 치료를 받은 경우, 해당 치료비를 부담한 사회보장기구는 가해자 또는 그 보험

36) PflVG Anlage zu § 4 Abs. 2

37) 순수재정손실(reine Vermögensschaden)이란 대인배상및 대물배상과 직접적 또는 간접적으로 관련되지 않은 재정적 손실을 의미함. 예컨대, 자동차 보유자가 자신의 자동차를 이웃의 차고 앞에 주차한 결과, 그 이웃이 자신의 차를 운행하지 못하여 예약한 비행기에 탑승하지 못하게 됨에 따라 발생한 손실이 순수재정손실에 해당함

38) 보험금 지급 후 구상 관계를 보다 정확히 파악하기 위해서는 독일의 사회보장제도의 내용에 대한 이해가 선행되어야 하고, 보험회사 간 체결되어 있는 손실 분담 합의에 관한 구체적인 내용에 대해서도 추가 조사가 필요하다. 본고에서는 Lohsse(2010), pp. 103~110에 소개된 자동차보험과 사회보장기구의 관계에 관한 사항을 소개하는 것으로 같음함. 추후 이 부분은 독립된 주제로 연구가 필요할 것임

회사에 구상을 청구하게 된다. 이때 구상에 소요되는 비용 및 업무 부담을 줄이기 위해 사회보장기구와 보험회사 간 손실 배분 합의가 체결되어 있다. 사회보장서비스에서 교통사고 환자에 대한 치료비를 부담한 경우, 가해자의 보험회사가 보험금 지급 책임이 있는지 여부나 책임의 범위를 불문하고 일정 금액 범위 내에서 보험회사가 비용을 부담하기로 하는 것이다.

이러한 손실 배분 합의는 1930년 출현했는데, 초기에는 사회보장기구가 장래의 청구권을 면제·포기하는 측면이 있어 합의의 적법성 여부가 문제되기도 하였다. 그러나 2차 세계대전 이후에는 합의의 효력이 더 이상 다투어지지 않았고, 관련 당사자들 사이에서 정기적으로 체결되었다. 부담비율은 책임의 근거에 따라 민법상 과실책임의 경우에는 보험자부담 50%, 도로교통법상 엄격책임의 경우 보험자부담 60%로 정해졌다.

구상 과정에 다수의 보험회사들이 관련되는 경우 'knock-for-knock agreement'에 따라 보험회사 상호 간의 구상 청구를 면제하도록 하였다. knock-for-knock agreement는 1938년 영국에서 시작된 제도로, 둘 이상의 보험회사의 피보험자들이 동일한 보험사고(주로 자동차사고)로 손해를 입은 경우, 그 사고에 대한 책임이 누구에게 있는지를 불문하고, 각 보험회사가 자신의 피보험자에게 발생한 손해를 보상하기로 하는 합의를 의미한다. 동 협정이 체결되면 차대차 사고 시 양측이 모두 보험에 가입한 경우 각 보험회사는 자신의 피보험자의 손해를 보상하고 상대방에 대해 별도의 구상을 하지 않게 된다. 이는 보험회사와 사회보장기구 간 체결된 합의와 그 취지가 동일하다. 책임비율을 산정하여 손실을 배분하더라도, 대수의 법칙을 적용하면 결과적으로 매 건에 대해 일정한 비율에 따라 책임을 배분한 것과 대체로 유사해진다는 점에서 이러한 합의가 정당화된다. 독일 책임보험자협회의 관련 합의에 따르면, 사고에 두 대 이상의 차량이 개입된 경우, 각각의 보험회사는 개입된 차량 대수에 따라 그 책임비율을 정하여 배분하고 있다. 결과적으로 보험회사 간 손실 배분은 불법행위법상 과실비율이나 책임분담에 관한 법리보다는 보험회사들 간의 손실 부담 약정에 의해 처리된다.

4) 자동차보험 체계 개편 논의

‘knock-for-knock agreement’를 통한 보상 간소화는 1960년대 배상책임 및 배상책임보험 체계 개편 요구로 이어지게 된다. 의무보험의 도입으로 자동차사고에 대한 실질적 책임 주체가 보유자 및 운전자에서 보험회사로 변경되었고, 보험회사 간 별도 합의에 의해 손실 배분에 대해서도 더 이상 불법행위법이 적용되지 않게 됨에 따라, ‘merry-go-round of money’ 식의 자금순환 방식인 책임보험 대신 손해보험체계(loss insurance scheme)를 도입하는 것을 고려해보자는 주장이 제기된 것이다. 이런 아이디어가 처음 제기된 것은 1935년이었는데, 당시에는 자동차보험을 산재보험과 유사하게 운영할 것이 제안되었다. 사고 피해자는 보험회사로부터 피해보상을 받고, 그 재원은 모든 도로 이용자들이 부담하도록 하는 것이었다.

그러나 1935년에는 물론 1960년에도 이러한 주장은 큰 지지를 얻지는 못했다. 가장 큰 이유는, 안전운전의 인센티브를 해친다는 점과 남용 위험이 있다는 점이었다고 한다. 이후에도 이와 유사한 논의가 제기되었으나, 독일에서 큰 지지를 얻지는 못한 것으로 보인다.

3. 프랑스

가. 개관

프랑스의 불법행위법체제도 기본적으로 독일과 유사하다. 일반 불법행위에 대해서는 과실책임원칙이 적용되나, 산업혁명 이후 산재 및 교통사고 등 일부 유형의 불법행위에 대해서는 과실책임원칙을 관철할 경우 부당한 결과를 초래할 수 있으므로 엄격책임 도입이 필요하다는 주장이 제기되었다. 1930년 장되르(Jand'heur) 판결은 기존에 산재사고에 대해 적용되어 오던 프랑스 민법상 ‘물건 보관자의 책임 규정’에 의한 엄격책임이 자동차사고에 대해서도 적용된다는 점을 명확히 하였다. 별도의 특별법 제정

없이 민법 해석에 관한 판례를 통해 자동차사고의 영역에 엄격책임이 도입된 것이다.

자동차 대중화 이후 사고의 빈도와 심도가 증가하자, 이에 대응하여 1952년 보장기금제도(Fonds de garantie)를, 1958년 의무보험제도를 도입하였다. 이로써 ‘엄격책임-의무보험-정부보장사업’으로 구성되는 피해자 구제의 기본 틀이 마련되었다. 그러나 실제 배상책임 성립 여부 판단 과정에 각종 면책이 인정되어 피해자 구제에 공백이 발생하였다. 이를 해결하기 위해 1985년 자동차사고 배상책임 관련 특별법인 ‘바덴테법(Loi Badinter)’이 제정되었다. 바덴테법은 보유자의 면책사유를 거의 인정하지 않음으로써 피해자 구제 공백이 발생하지 않도록 하였다. 또한 의무보험을 확대하고 피해자 구제가 신속히 이루어질 수 있도록 하는 방안을 강구하였다.

〈표 III-9〉 [프랑스] 자동차사고 관련 법제 연혁

연도	항목	내용
1804년	프랑스 민법 제정	과실책임원칙 규정
1896년	테파인(Teffaine) 판결	산재사고에 민법상 물건 보관자 책임 적용
1930년	장되르(Jand'heur) 판결	자동차사고에 민법상 물건 보관자 책임 적용
1952년	보장기금제도 도입	뺑소니, 무보험자 상해 시 기금으로 보상
1958년	의무보험제도 도입	사고 관련 보유자 및 운전자의 배상책임 담보
1985년	바덴테법 제정	보유자 면책 제한, 피해자 구제 강화

이후 현재까지 자동차사고 책임법제는 민법상 물건 보관자의 책임 규정 및 바덴테법이, 의무보험은 보험법 및 바덴테법이 규율하고 있다.

나. 배상책임법제

1) 법적 근거: 민법 및 바덴테법

프랑스의 자동차사고 배상책임에 관한 근거법령은 민법이다. 특별법을 통해 자동차 보유자에게 엄격책임을 부과하고 있는 독일, 일본, 우리나라 등과 달리 일반법인 민법

상 엄격책임 규정을 자동차사고에 대한 보유자책임의 근거규정으로 채택한 점이 독특하다.

1985년 바텔페법 제정 이후에도 자동차사고 손해배상책임 성립의 근거법령은 여전히 민법상 보관자책임 규정이지만 면책사유 및 과실상계 등은 바텔페법에 의해 상당 부분 수정되었다.

가) 민법: 물건 보관자의 책임

프랑스 민법은 불법행위 책임을 ① 자신의 과책(faute)있는 행위로 발생한 손해에 대한 배상책임(제1240조, 제1241조), ② 자신의 감독하에 있는 자의 행위로 인해 발생한 손해에 대한 배상책임(제1242조) 및 ③ 자신의 관리하에 있는 물건으로 인해 발생한 손해에 대한 배상책임(제1242조)으로 구분하고 있다. 이하 ①을 일반 불법행위책임, ②를 감독자 책임, ③을 물건 보관자 책임이라 한다. ①의 일반 불법행위책임에 대해서는 과실책임원칙이 적용된다. ②는 일종의 감독자·사용자 책임으로, 미성년 자녀의 행위에 대한 부모의 책임, 견습생의 행위에 대한 장인(匠人)의 책임, 피용자의 행위에 대한 사용자의 책임, 학생의 행위에 대한 교사의 책임 등이 이에 해당한다. ③은 물건으로 인해 야기된 손해에 대해 물건 보관자 등이 부담하는 책임이다.

자동차사고로 손해가 발생한 경우 ①~③이 모두 적용될 수 있다. 실제 운전상 주의 의무를 위반한 운전자는 일반 불법행위 책임(①)을 부담하고, 그 운전자의 사용자나 감독자가 있는 경우는 감독자 책임(②)이 인정된다. 자동차 보유자는 실제 운전을 하였는지 여부에 관계없이 물건 보관자 책임(③)을 부담하게 된다. 이때 ①~③은 각각 그 성격과 요건이 상이한데, 자동차사고 관련하여 가장 중요한 기능을 담당하는 것은 ③ 물건 보관자의 책임(responsabilité du fait des choses)으로 이 조항이 우리나라 자배법상 운전자책임과 같은 기능을 한다고 볼 수 있다.

〈표 III-10〉 [프랑스] 민법상 불법행위책임

조문	항목	내용
1240조	일반 불법행위 책임	손해발생 시 과책이 있는 자가 배상책임을 부담
1241조		단순한 태만이나 부주의로 발생한 손해에 대해서도 책임 부담
1242조	감독자책임	자신의 감독하에 있는 자의 행위로 야기된 손해에 대한 책임
	물건 보관자 책임	자신의 관리하에 있는 물건에 의해 야기된 손해에 대한 책임
1243조	동물 소유자 책임	동물이 야기한 손해에 대해서는 그 소유자가 책임 부담 ³⁹⁾
1244조	건물 소유자 책임	보존상·건축상 하자에 의한 건물 붕괴 시, 소유자가 책임 부담

민법상 물건 보관자 책임 규정이 처음부터 자동차사고에 대해서도 적용되었던 것은 아니었다. 자동차 도입 이전 마차시대에 물건 보관자 책임 규정에 입각하여 마차 소유자의 책임을 인정한 판례가 있기는 하였지만 확립된 것은 아니었다. 1896년 테파인(Teffaine) 판결을 통해 산업재해에 대해 먼저 물건 보관자의 책임이 인정되기 시작하였다. 공장·기계 관리자는 그 공장·기계로 인해 발생한 손해(주로 산재사고로 인한 손해)에 대해 과실 여부에 관계없이 손해배상책임을 부담해야 한다는 것이 테파인 판결의 취지였다. 이후 자동차사고에 대해서도 물건 보관자의 책임이 적용되는지가 문제되었는데, 장되르 판결로 자동차사고에 대해서도 물건 보관자 책임이 적용된다는 점이 명확해졌다.

그러나 물건 보관자의 책임은 자동차뿐 아니라 모든 물건에 대해 공통적으로 적용되는 일반 규정이다 보니, 자동차사고의 특수성을 충분히 반영하여 해석하는 데는 한계가 있었다. 특히 민법상 제한 없이 인정되는 과실상계를 자동차사고의 영역에서는 제한할 필요가 있다는 주장이 유력하게 제기되었고, 보상절차도 보다 신속하게 정할 필요성이 있었다. 이러한 문제를 해결하기 위해 바덴테법이 제정되었다.

나) 바덴테법(Loi Badinter)

바덴테법은 1985년 제정되어 1986년부터 시행되었다. 바덴테법의 정식 명칭은 ‘교

39) 참고로 자동차가 등장하기 전의 교통사고는 주로 마차와 관련되었는데, 마차사고로 인한 배상책임에 대해서는 민법 제1243조의 동물 소유자의 책임이 문제되었음

통사고 피해자의 피해 회복 및 신속한 보상절차를 위한 법률⁴⁰⁾이다. 이 법의 취지가 ‘피해 회복’ 및 ‘신속한 보상’에 있음이 법 명칭 자체에서 나타나고 있다. 이 법은 ‘교통 사고 피해자 구제법’으로 불리기도 하나, 통상 법률 입안자인 당시 법무부장관의 이름인 로베르 바덴테(Robert Badinter)의 이름을 따 ‘바덴테법(loi Badinter)’이라 한다.

바덴테법은 (i) 자동차사고 손해배상에 관한 규정(제1조~제6조), (ii) 보험 및 보장 기금에 관한 규정(제7조~제11조)⁴¹⁾, (iii) 보상절차 등에 관한 규정(제12조~제27조), (iv) 구상에 관한 규정(제28조~제34조), (v) 기타 규정(제35조~제48조)으로 구성되어 있다. 그중 핵심적인 내용은 손해배상에 관한 제1조 내지 제6조이고, 특히 그중에서도 면책 제한 및 과실상계 제한에 관한 사항이 중요한 의미를 갖는다.⁴²⁾

〈표 III-11〉 [프랑스] 교통사고 피해자 구제법(바덴테법) 주요 조항

조항	세부내용
제1조(적용 대상)	- 본 법은 자동차로 인한 교통사고 피해자에게 적용함 (철도와 트램 사고 피해자는 제외됨)
제2조(면책 제한)	- 사고 차량의 운전자 또는 보관자는 불가항력 또는 제3자의 행위를 이유로 피해자(운전자 포함)에게 대항할 수 없음
제3조(대인사고) 피해자: 비운전자	- 피해자(운전자 제외) 는 대인사고로 인한 손해를 배상받을 수 있으며, 피해자 스스로의 변명할 수 없는 과책이 사고의 절대적 원인인 경우가 아닌 한, 배상의무자는 피해자의 과책을 이유로 책임의 감면을 주장할 수 없음 - 피해자가 16세 미만 또는 70세 초과인 경우, 또는 사고 당시 80% 이상의 장애율을 인정받은 장애인인 경우에는 어떤 경우에도(즉, <i>피해자의 변명할 수 없는 과책이 사고의 절대적 원인인 경우에도</i>) 그 상해로 인한 손해를 배상받을 수 있음 - 피해자의 고의에 의한 자손행위 로 인해 발생한 손해는 배상을 받을 수 없음
제4조(대인사고) 피해자: 운전자	- 피해자가 운전자인 경우, 운전자에게 과책이 있으면 운전자에 대한 배상을 감경·면제함

40) Loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation

41) 보험 및 보장기금에 관한 사항은 보험법 규정을 인용하고 있음

42) 본고의 바덴테법의 번역은 1988년 국회사무처 발행 입법조사월보(통권 166호)에 수록된 ‘교통사고 피해자 구제법(1985년 제정 당시 법)’ 번역본을 참고하되, 최근 개정사항을 반영하고, 일부 사항은 원문과 대조하여 수정·보완함

〈표 III-11〉 계속

조항	세부내용
제5조(대물사고)	- 피해자에게 과책이 있는 경우, 피해자의 대물손해에 대한 배상을 감경·면제함. 단, 처방전을 통해 지급된 의료용품 및 기구의 경우 대인손해 관련 규정에 따라 배상이 이루어짐 - 차량 운전자(conducteur)가 차량 소유자(propriétaire)가 아닌 경우, 자신의 차량에 발생한 피해의 배상에 관하여 그 운전자의 과실을 이유로 해당 차량의 소유자에게 대항할 수 있음. 차량의 소유자는 운전자에게 구상권을 가짐
제6조(간접손해)	- 교통사고 피해자가 입은 손해로 인해 제3자에게 발생한 손해에 대해서는 직접 피해자에게 생긴 손해의 배상에 적용되어야 할 감경·면제 사유를 고려하여 보상함

주: 표 중 이탤릭체는 해당 법조문의 내용이 아니며, 이해를 돕기 위해 추가한 것임
 자료: 황현아 외 3인(2019a), p. 38의 내용을 일부 수정·보완함

바덴페법은 자동차 보관자책임 및 운전자책임에 모두 적용된다. 바덴페법 제정으로 민법상 물건 보관자 책임 및 운전자책임에 적용되는 면책사유, 배상 범위, 과실상계 등에 대한 특칙이 도입되었고 그 결과 자동차 보관자 및 운전자는 사실상 무과실책임을 부담하게 되었다.

(i) 우선, 자동차 보관자의 면책을 엄격히 제한한다. 민법상 보관자 책임은 가해자의 과책을 요건으로 하지 않는다는 점에서 엄격책임이나, 제3자의 행위나 불가항력이 개입된 경우 면책이 허용된다. 바덴페법은 민법상 물건 보관자 책임에 대해 인정되는 면책사유가 자동차 보관자에 대해서는 적용되지 않는다는 점을 명시함으로써, 제3자의 행위나 불가항력에 의해 자동차사고가 발생한 경우에도 자동차 보관자가 손해배상 책임을 부담하도록 하고 있다(바덴페법 제2조). 다만, 피해자의 고의에 의한 자손행위는 손해배상 대상에서 제외하고 있다.

(ii) 둘째로, 민법상 물건 보관자 책임은 엄격책임이긴 하지만 과실상계는 제한 없이 허용되는데, 바덴페법은 대인사고에 대해서는 원칙적으로 과실상계를 금지한다. 즉, 피해 객체 및 피해자의 유형을 구분하여 대인사고의 경우 운전자 이외의 피해자에 대해서는 과실상계를 금지하고 있다(제3조 및 제4조).

바덴페법 도입 당시에는 이와 같은 법 시행으로 보유자의 배상책임이 확대되고, 결

국 보유자가 가입한 자동차보험의 보험회사가 존폐 위기에 처할 수 있다는 우려가 제기되기도 하였다. 그러나 바덴페법 시행 이후 이러한 우려가 현실화되지는 않았으며, 보상절차의 간소화를 통해 시스템 운영비용이 절감되었다는 평가를 받고 있다.⁴³⁾

한편, 바덴페법 제정 과정에서 책임보험 중심의 자동차보험 체계를 손해보험 중심으로 전환하는 방안이 제안되기도 하였다. 배상책임을 전제로 하지 않고 직접 피해자의 손해보험을 통해서 피해자를 구제하는 방안이 오히려 효율적이라는 주장이 제기된 것이다. 이러한 주장은 André Tunc에 의해 제시되었는데, 유사한 시기에 미국에서도 Keeton과 O'Connell이 교통사고의 영역에서 불법행위법을 배제하고 손해보험을 통해 해결하는 방안을 제안하기도 하였고, 앞서 살펴본 것처럼 독일에서도 이와 유사한 논의가 제기된 바 있었다. 그러나 프랑스도 독일과 마찬가지로 이러한 논의가 받아들여 지지는 않았다.

2) 보관자 책임

가) 근거규정

자동차사고에 대한 엄격책임의 근거규정은 프랑스 민법 제1242조 제1항이다.⁴⁴⁾ 특별법에서 보유자책임을 정하고 있는 독일, 일본, 우리나라 등과는 달리 프랑스는 일반 법인 민법상 물건 보관자의 책임 규정에 근거하여 자동차 보관자의 책임을 인정한다. 물건 보관자 책임을 물건의 행위(act of thing)에 대한 책임이라고도 한다.

〈표 III-12〉 [프랑스] 물건 보관자의 책임(민법 §1242)

민법 제1242조

- ① 누구나 자신의 행위에 의하여 야기된 손해뿐만 아니라, 그의 책임하에 있는 자의 행위 또는 **자신의 관리하에 있는 물건**으로 인하여 야기된 손해에 대해서도 책임을 진다.
(이하 생략)

43) Borghetii(2018), pp. 282~284

44) 이하 프랑스 민법 번역은 법무부(2017)에 따름

장되르 판결 이전에는 (i) 자동차 보유자도 자동차라는 물건의 보관자이므로 당연히 프랑스 민법 제1242조의 물건 보관자 책임을 부담한다는 입장과, (ii) 자동차사고로 인한 손해는 ‘운전’이라는 ‘사람의 행위’로 인하여 야기된 손해이지 ‘물건의 행위(act of thing)’로 인하여 야기된 손해가 아니므로 자동차사고에 대해서는 일반 불법 행위 및 과실책임원칙이 적용되어야 한다는 입장이 대립되었다. 후자의 입장에서는 물건에 의해 야기된 손해라 할지라도 그것이 그 물건을 관리하는 인간의 행위의 결과라고 볼 수 있는 경우에는 민법 제1240조가 적용되어야 하므로 인간의 행위가 있었는지를 먼저 판단해야 하고, 인간의 행위가 있었다면 물건 보관자 책임에 관한 규정을 적용할 수 없다고 보았다. 물건 보관자의 책임 조항은 바람에 의해 간판이 떨어져 행인이 피해를 입는 경우와 같이 인간의 행위가 개입되지 않는 경우에 적용된다고 본 것이다.

프랑스의 민사 관련 최고법원인 파기원(Cour de cassation)은 1930년 장되르(Jand'heur) 판결에서 자동차 보유자는 자동차사고에 대해 엄격책임을 부담하고, 그 사고가 예견가능성 및 회피가능성이 없는 외부적인 원인에 의한 것이 입증된 경우 외에는 면책되지 않는다고 판단하였다. 이로써 자동차 보유자에게 책임을 묻기 위해서는 과책 요건을 입증할 필요가 없다는 점, 즉 민법 제1240조가 아닌 제1242조가 적용된다는 점을 명확히 하였다. 위 규정은 엄격책임의 일반규정으로, 누가 운전을 했든, 결함이 있든 없든, 자동차가 특별히 위험한 물건이든 아니든 관계없이 모든 경우에 적용 가능하다고 판단하였다. 이후 위 규정은 백년 가까이 자동차사고에 대한 보유자책임의 근거규정으로서 기능해왔다.

민법상 물건 보관자 책임 조항은 본래 이와 같은 중요한 기능을 할 것으로 예정되어 있던 것은 아니다. 이러한 점에서 혹자는 ‘프랑스의 법관들이 편의 머리에 대성당을 지었다’⁴⁵⁾고 평가하기도 한다.⁴⁶⁾ 프랑스에서도 자동차사고에 대한 별도의 특별법 도입이 필요하다는 주장이 제기되었다. 그러나 이러한 제안은 반영되지 않았고, 판례는 이후에도 지속적으로 민법상 물건 보관자 책임 조항을 통해 자동차사고 손해배상책임 문제를 처리해왔다.

45) 아주 사소한 규정에 근거하여 매우 중요한 법리를 전개하였다는 의미로 이해됨

46) Borghetti(2018), p. 270

나) '보관자'의 의미

프랑스 민법은 '보관자(gardien)'의 개념을 별도로 정의하고 있지는 않지만, 일반적으로 '손해가 야기된 순간 그 물건을 사용하고(use), 통제하고(control), 감독하는 자(direction)'를 의미하는 것으로 해석되고 있다. 바덴페법상 '보관자'개념도 동일하게 파악하고 있다.⁴⁷⁾ 이는 우리나라 자배법상 운행자의 개념 요소인 운행지배와 유사한 것으로 보인다. 따라서 프랑스의 '자동차 보관자'를 독일의 '자동차 보유자(Halter)', 일본의 '운행공용자(運行供用者)', 우리나라 '운행자'와 동일한 개념으로 보아도 무방할 것으로 보인다.

다) 성립요건

물건 보관자 책임은 물건으로 인해 손해가 야기된 경우 그 보관자가 배상책임을 부담하는 것이다. '보관자', '손해발생' 및 '물건과 손해발생 사이에 인과관계'가 성립요건이다. 일반 불법행위책임과 달리 과책을 요건으로 하지 않는다는 점에서 엄격책임으로 분류된다.

프랑스 파기원은 1885년 마차사고로 인한 손해배상책임과 관련하여 민법상 '동물 보관자의 책임'은 과책을 요건으로 하지 않고, 따라서 보관자가 자신의 과책의 부존재를 입증하더라도 그것만으로는 책임을 면할 수 없으며, 불가항력 또는 제3자의 행위에 의해 손해가 발생한 경우에는 책임을 면할 수 있다고 판단하였다.⁴⁸⁾ 이러한 법리는 물건 보관자 책임에도 동일하게 적용되는 것이었다. 따라서 프랑스 민법상 물건 보관자 책임에 근거하여 손해배상을 청구하는 자동차사고 피해자는 당해 자동차에 의해 손해가 발생했다는 점만 입증하면 그 보관자에게 고의·과실이 있었는지 여부와 관계없이 손해배상을 청구할 수 있다.

47) Borghetii(2018), p. 274

48) DP 1886.1.207; S.1886.1.33; Geneviève Viney, Anne Guégan-Lécuyer(2010), p. 60에서 재인용함

라) 면책 제한

민법상 물건 보관자의 책임은 그 손해가 제3자의 행위로 인한 것이거나 불가항력(force majeure)에 의한 것인 경우 면책된다. 바덴페법 제정 전에는 물건 보관자 책임의 면책사유가 자동차사고에 대해서도 동일하게 적용되었다. 그 결과 자동차사고 발생에 제3자의 행위가 개입되었다는 사정이나 불가항력이라는 사정을 입증하여 보관자가 면책되는 경우가 드물지 않았다. 불가항력이란 매우 좁은 개념이기는 하지만 법원의 해석에 따라서는 확장될 수도 있는 개념인데, 당시 법원은 도로상의 빙판이나 기름 유출, 도로를 횡단하는 동물, 폭풍 등이 사고를 유발한 경우와 같이 외부요인이 존재하는 경우 보유자 또는 보유자의 보험회사가 면책된다는 취지의 판결을 선고하였다. 피해자가 노약자이거나 어린이인 경우에도 보험회사가 면책되는 경우가 다수 발생하였다. 이에 바덴페법은 자동차의 운전자(conducteur) 및 보관자(gardien)는 불가항력이나 제3자의 행위를 이유로 피해자에게 대항할 수 없다고 명시하였다(바덴페법 제2조). 민법상 물건 보관자의 책임에 대해 인정되는 면책사유가 자동차사고에 대해서는 인정되지 않는다는 점을 입법을 통해 명확히 한 것이다. 앞서 본 독일의 경우 면책사유가 ‘불가피한 사건’에서 ‘불가항력’으로 변경되면서 면책이 더욱 어려워졌는데, 프랑스의 경우 불가항력 또는 제3자의 행위를 면책사유로 정하다가 아예 면책이 불가능하도록 개정하였다는 점에서 프랑스 자동차 책임법제가 독일보다 더 엄격한 것으로 보인다.

마) 과실상계 제한

민법상 물건 보관자의 책임은 엄격책임이긴 하지만 과실상계는 제한 없이 적용되었다. 책임 성립 단계에서는 가해자의 과책을 요건으로 하지 않지만, 피해자에게 배상할 손해액을 산정할 때에는 양측의 과책 정도를 고려하여 손해액을 감경하는 것이다. 교통사고에 대해 피해자 측의 과실이 있는 경우 그 과실이 손해의 발생 및 확대에 끼친 영향에 따라 가해자의 책임이 감경된다.

그런데 손해배상액 산정 시 피해자 측 과실을 고려할 경우 피해자 보호에 공백이 발생하게 된다. 특히 1970년 프랑스에 객관적 과실 이론이 도입되면서 취약계층인 피해

자 구제의 공백이 사회적 문제가 되었다. 객관적 과실 이론은 과실 여부는 객관적으로 판단하여야 하고 행위자의 주관적 사정을 고려하지 않는 것이어서 장애인, 노약자, 어린이 등 평균인에 비해 주의 능력이 부족한 교통약자들의 과실이 인정될 가능성이 높아진다.

바렝페법은 대인사고와 대물사고를 구분하고, 대인사고는 피해자가 운전자인 경우와 운전자가 아닌 경우로 구분하여 각각 과실상계 적용 여부를 달리 정하였다.

(i) 먼저, 대인사고의 피해자가 운전자인 경우에는 피해자의 과실을 이유로 책임의 감면을 주장할 수 없도록 하였다. 다만, 피해자 스스로의 '변명할 여지가 없는 과책(faute inexcausable)'이 해당 사고의 '절대적 원인(cause exclusive)'인 경우에는 피해자 측의 과책을 이유로 대항할 수 있다.

'변명할 여지가 없는 과책'은 단순히 무모하거나 부주의한 행동을 의미하는 것이 아닌, '이례적으로 심각한 상황을 인지하면서도 자발적으로 자신을 그 상황에 노출시키는 것'을 의미한다. 달리는 차에서 뛰어내리거나, 보행자가 야간에 안전책을 뛰어넘어 자동차 전용도로를 건너는 등의 행위가 이에 해당한다. 단, 피해자가 16세 미만 또는 70세 이상이거나, 나이와 관계없이 사고 당시 80% 이상의 장애를 입고 있었던 경우에는 어떤 경우에도 책임 감면을 주장할 수 없도록 하였다. 요컨대 대인사고의 경우 운전자 아닌 피해자(주로 보행자가 될 것이다)에 대한 보상에 대해서는 과실상계에 의한 감액이 적용될 가능성이 극히 드물다.

(ii) 대인사고의 피해자가 운전자인 경우 및 대물사고의 경우에는 과실상계가 허용된다. 운전자는 단순한 피해자가 아니라 위험 창출에 공동으로 기여한 자라는 점이 반영된 것이다. 대물사고의 경우에는 대인사고와의 질적으로 차이가 있다는 점이 고려된 것으로 보인다.⁴⁹⁾

49) 이러한 이론적 근거 외에, 경제적 이유도 중요한 근거가 되었다고 보는 견해도 있음. 즉, 과실상계 금지 대상을 제한함으로써 전체 보상 비용을 절감하고자 하는 취지도 있었다고 봄; Borghetii(2018), pp. 279~281

〈표 III-13〉 [프랑스] 사고 및 피해자 유형별 과실상계

사고 유형	피해자 유형		과실상계 허용 여부	배상 제외
대인사고	운전자 외	일반	원칙: 과실상계 금지 예외: 피해자 스스로의 변명할 수 없는 과실이 해당 사고의 절대적 원인인 경우 과실상계 허용	고의의 자손행위에 의한 손해
		장애인 어린이 노약자	과실상계 금지, 예외 없음	
	운전자		과실상계 허용	
대물사고	-		과실상계 허용 (의사의 처방을 통해 교부된 의료용품 등은 대인 사고 기준 적용)	N/A

자료: 황현아 외 3인(2019a), p. 38의 표를 일부 수정·보완함

이처럼 바덴테법은 피해자가 운전자인지 여부에 따라 그 보호 정도를 달리하고 있다. 이와 관련하여 프랑스 법률가들 사이에는 운전자와 비운전자를 달리 취급하는 것은 공정하지 않다는 점에 공감대가 형성되어 있다고 한다. 최근 프랑스 민법 개정 과정에서 운전자와 비운전자에 대한 보상의 차이는 폐지되어야 하고, 비운전자 보호에 관한 조항이 운전자에게도 동일하게 적용되어야 한다는 논의가 제기되었다.⁵⁰⁾ 이러한 방안은 최종 채택되지는 않았으나, 향후에도 계속 논의가 이루어질 것으로 보인다.⁵¹⁾

50) Borghetti(2018) pp. 289~291

51) 프랑스법상 피해자가 ‘운전자’인 경우의 보상 문제 및 과실상계 문제에 대해서는 추가적 검토가 필요함. 특히 이때의 운전자가 ‘가해차량의 운전자’를 의미하는 것인지, 아니면 보행자 및 탑승자에 대비되는 개념으로서의 운전자를 의미하는 것으로 차대차 사고의 상대방 운전자까지 포함하는 것인지 등에 대해서는 보다 정확한 조사가 필요함. 전자로 볼 경우 이는 ‘타인성’의 문제이나, 후자로 볼 경우에는 차대차 사고 시 상대방 운전자에 대해서는 과실상계가 무제한 허용되고, 그 결과 상대방 운전자에 대한 보상 공백이 문제될 수 있음. 이와 관련하여 입법조사처 자료에서 소개되고 있는 국참사원 제2민사부 판결 사례*를 보면, 바덴테법상 과실상계가 허용되는 ‘운전자’는 가해차량 운전자뿐 아니라 피해차량 운전자도 포함하는 개념인 것으로 보임. 이렇게 볼 경우, 차대차 사고 발생 시 상대방 운전자가 입은 대인사고에 대해서는 과실상계가 제한 없이 적용된다는 의미로 파악될 수 있음(*A차량이 도로 우측에 정차되어 있던 B차량을 충돌하였는데, B차량의 차주 X가 사고 차량으로부터 수미터 떨어진 곳에서 사체로 발견된 사례임. 이 사례에서 X가 B차량의 운전자인지 여부가 불분명할 수 있는데, 프랑스 법원은 이 경우 피해자가 운전자인지 여부는 가해자가 증명해야 한다고 판단하였음; 입법조사처(1988), p. 155)

바) 손해배상 범위

독일과 달리 프랑스의 경우 엄격책임이 적용되는 손해배상 범위에 별도의 한도를 두고 있지 않다. 이는 일본 및 우리나라와 동일하다. 따라서 자동차 보유자는 그 자동차로 인해 야기된 손해 전액에 대해서 엄격책임에 따른 배상책임을 부담하고, 피해자가 운전자 아닌 한 원칙적으로 과실상계도 인정되지 않는다.

최근 프랑스에서는 대인사고 시 적정 보상기준에 관한 사항에 대한 논의가 진행되고 있다고 한다. 프랑스에서는 공식적으로 적용되는 별도의 손해액 기준이 존재하지 않는데, 그 결과 보험회사가 제시하는 보상액의 적절성을 평가할 수 있는 명확한 참고자료가 존재하지 않는다는 점이 지적되고 있다. 피해자와 보상 합의를 하는 경우 보험회사가 정한 기준에 따라 보험금을 지급하게 되는데, 이는 통상 법원이 인정하는 손해액보다 적은 것으로 알려져 있다.

민법 개정 과정에서 동일한 부상의 경우 그 중대성을 판단할 수 있는 단일한 의학적 기준을 정하는 방안이 제안되기도 하였다. 일신전속적(non-patrimonial) 손해⁵²⁾에 대한 평가를 위한 보상 인덱스를 정하자는 제안도 있었다. 보다 구체적인 사항은 추가조사가 필요하나 독일, 영국과 마찬가지로 pain and suffering 등 정신적 손해에 대한 보상기준 마련 논의가 있는 것으로 이해된다. 이에 대해 일부 법관들은 case-by-case에 의한 보상이 이루어져야 한다는 근거에서 이러한 제안에 반대하고 있다.⁵³⁾

52) 전속적 권리 침해로 인한 손해를 의미함. 손해는 비전속적(patrimonial) 권리에 발생한 손해와 전속적(non-patrimonial 또는 extra-patrimonial) 권리에 발생한 손해로 구분됨. 비전속적 손해는 주로 금전손해로서 상속 및 양도가 가능하고, 전속적 손해는 통상 비금전손해로서 금전으로 환산하기가 용이하지 않음. 예컨대, 일시적인 손해(temporary damage) 중 비전속적 손해(patrimonial damage)는 실제 발생한 의료비, 기타 비용, 일실이익이 포함되고, 전속적인 손해(non-patrimonial damage) 일시적 기능 장애(temporary functional deficiency), 통증 및 불편(pain and suffering), 일시적 추상 장애(temporary aesthetic damage)가 포함됨; Swiss Re(2018)

53) Borghetii(2018), pp. 289~291

사) 자율주행차 관련 논의

프랑스에서도 자율주행차사고에 대한 민사상 손해배상책임법제 및 보험제도에 대한 논의가 활발한데 독일, 일본, 우리나라와 마찬가지로 기존의 책임 체계를 자율주행차에도 적용하는 방향으로 논의가 수렴되어 가고 있다. 프랑스에서는 최근 민법이 개정되었고 이 과정에서 자동차사고 관련 책임 조항을 민법에 반영하는 개정안이 제출되기도 하였는데, 동 개정안에 자율주행차사고 책임 관련 조항은 반영되지 않았다. 이는 민법 개정 시 자율주행차사고 책임 문제가 이슈가 되지 않았거나 자율주행차 도입이 요원한 일이라고 보았기 때문이 아니라, 자율주행차사고 시 손해배상 문제도 현행 프랑스 자동차사고 배상책임법 체계에 의해 해결이 가능하다고 보았기 때문인 것으로 분석되고 있다.⁵⁴⁾

3) 운전자책임

운전자는 민법상 일반 불법행위 규정에 따라 책임을 부담하며, 과실책임원칙이 적용된다. 그러나 바덴페법은 자동차 보유자는 물론 운전자도 제3자의 행위나 불가항력을 이유로 면책을 주장할 수 없다고 정하고 있다. 동 조항에 의해서 운전자도 보유자와 동일하게 엄격책임을 부담하고, 그 밖에 바덴페법상 면책 제한 등 관련 규정도 운전자에게 동일하게 적용된다.

다. 보험제도

1) 의무보험

가) 근거규정

자동차 의무보험에 관한 사항은 프랑스 보험법(Code de assurances) 제2편 제1장

54) Borghetti(2018), pp. 290~291

(L211-1~L214-3)에서 정하고 있다.⁵⁵⁾ 프랑스 보험법 제2편 ‘의무보험(Assurances obligatoires)’편은 자동차 의무보험 외에도 승강기보험, 건설인부보험, 의료배상책임보험 등에 관하여 정하고 있다.⁵⁶⁾ 자동차보험에 관하여 정하고 있는 제1장 제1절은 보험가입의무자, 의무보험의 범위, 보상절차, 제재 등에 관한 사항을 정하고 있다. 주요 조항은 다음과 같다.⁵⁷⁾

〈표 III-14〉 [프랑스] 자동차 의무보험 관련 주요 조항

조항	세부내용
L211- 1 (보험가입의무)	- 자동차와 관련하여 배상책임을 부담하게 될 수 있는 자는 보험에 가입하여야 함 - 보험은 운전자와 보유자의 책임을 담보하는 것이어야 하고, 무권한 자나 승객이 부담하는 책임도 담보해야 함. 단, 수리·판매·검사를 담당하는 자는 피보험자에서 제외됨 - 운전자 및 피보험자의 가족, 면허학원 교육생 등은 ‘제3자’에 해당함
L211- 5 (의무보험의 내용)	- 보장범위, 필요서류 작성방법 및 유효성 등에 관한 사항은 국사원 데크레(Décret du Conseil d'Etat)⁵⁸⁾에서 정함 - L211-1조에 따른 의무의 이행을 위해 체결된 보험계약은 최소한 국사원 데크레에서 정한 요건과 동일한 수준의 보장을 제공하는 것으로 간주됨(보험계약에서 달리 정하고 있는 경우에도 마찬가지임)
L211- 6 (음주운전 면책 금지)	- 음주운전 등으로 인한 기소를 보상 금지 사유로 정하고 있는 보험약관 규정은 부존재하는 것으로 간주함

55) 프랑스 보험법(Code des assurances)은 우리나라의 ① 상법 보험편(보험계약법에 해당함), ② 보험업법 및 ③ 의무보험 관련 특별법(자배법 등)에 해당하는 사항을 포함하고 있음. 프랑스 보험법의 편제는 다음과 같음

〈프랑스 보험법 편제〉

구분	제목	세부내용
제1편	보험계약	보험계약에 관한 사항(우리나라 상법 보험편)
제2편	의무보험	자동차보험, 승강기보험, 건설인부보험, 의료배상책임보험
제3편	보험회사	보험업 구분, 인허가, 감독 등
제4편	특별조직	보험심의회, 자동차보장기금, 중앙재보험기금 등
제5편	판매채널	대리점, 중개인 등

56) 보험법에서 정한 의무보험 이외의 의무보험은 개별 법령에서 정하고 있음; 김성태(1981), p. 256

57) 본고의 프랑스 보험법 번역은 세계법제정보센터(world.moleg.go.kr)에 게시된 프랑스 보험법 영문본(2005년)을 기준으로 검토함

58) 프랑스의 ‘국사원’은 정부의 입법·행정 관련 자문기관이자 행정소송 최고법원으로 정부가 제출하는 법안에 대한 심사·자문 업무와 행정재판을 담당하는 기관임. ‘데크레’는 법률 하위 규정으로 대통령 및 총리가 서명하는 것임. 일반 대통령령 및 총리령은 décret simple,

〈표 III-14〉 계속

조항	세부내용
L211- 9 (보상 제안)	- 손해의 종류를 불문하고(즉, <i>대인사고 및 대물사고 모두</i>) 책임 성립여부에 다름이 없고 손해액이 전액 산정된 경우, 사고일로부터 3개월 이내에 보상 제안을 해야 함 - 대인사고의 경우 피해자에 대한 보상 제안은 사고일로부터 8개월 이내에 이루어져야 함. 보상 제안은 모든 손해 항목을 대상으로 하며, 별도 합의가 없는 한 대물사고⁵⁹⁾ 손해도 포함하여야 함 - 사고 발생 후 3개월이 경과할 때까지 피해자의 상태가 고정되지 않은 경우에는, 그 보상 제안은 잠정적인 것으로 봄. 최종 보상 제안은 피해자의 상태가 고정되었다는 통지를 받은 날로부터 5개월 이내에 제공되어야 함
L211-13 (보상제안 기간 도과 시 지연이자)	- 보상제안 기간 도과 시, 기간 도과 시부터 실제 보상제안 시(또는 법원의 확정판결 시)까지 금액(또는 법원에서 인정한 금액)에 대해 법정 이자의 2배의 이자 가 부과됨
L211-14 (부적절한 보상 제안)	- 보험회사가 명백하게 부적절한 보상 제안을 한 경우, 법원은 판결에 의해 산정된 보상금의 15% 이내의 금액을 FGAO ⁶⁰⁾ 에 납부할 것을 명할 수 있음
L211-26 (제재)	〈도로교통법 L324-2-1〉 보험가입의무 위반 시 3,750유로의 벌금 에 처함
L211-27 (추가 부담금)	벌금액의 50% 범위 내에서 FGAO 기금 납부를 명할 수 있음
L211-28 (불량 물건)	보험가입을 거절당한 자는 중앙요율기관(Le bureau central de tarification)에 의무보험 가입을 요청할 수 있음

주: 표 중 이탤릭체는 해당 법 조문의 내용이 아니며, 이해를 돕기 위해 추가한 것임

나) 가입의무자, 피보험자, 위반 시 제재

프랑스 보험법은 자동차로 인해 제3자가 입은 인적, 물적 손해에 대해 민사책임을 질 수 있는 국가 이외의 모든 자연인 또는 법인은 보험에 가입해야 한다고 정함으로써 보유자, 운전자 등 모든 자동차사고 배상책임 주체에게 원칙적으로 보험가입의무를 부

국사원의 심의를 거쳐 제정하는 대통령령 및 총리령을 국사원 테크레(décret du Conseil d'Etat)라 함. 일반적으로 프랑스민법을 연구하는 국내 학계에는 이를 '대통령령' 등으로 번역하지 않고 '국사원 테크레'라고 부르고 있어 여기에서도 그와 같이 표기함

59) 대인사고와 대물사고가 함께 발생한 경우를 의미하는 것으로 보임

60) 특별보상기금(Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages)으로, 정부보장사업 재원으로 활용됨

과하고 있다. 따라서 자동차 의무보험은 자동차의 운전자 및 보유자의 손해배상책임을 모두 담보하여야 하고, 운전자 및 보유자가 반드시 적법한 권한을 가질 것을 요구하지는 않으며, 그 차량에 탑승한 자가 입은 손해도 보상하여야 한다.

의무보험의 보상 대상에는 원칙적으로 제한이 없으나 (i) 당해 차량 운전자 자신이 입은 피해는 보상 대상에서 제외되고, (ii) 차량이 절취된 경우 그 절취자 및 공범자가 입은 손해도 보상 대상에서 제외된다.⁶¹⁾ (iii) 한편, 피용자가 자동차사고로 인해 피해를 입은 경우에는 산재 관련 법령에 의해 보상이 이루어지고 자동차보험 보상 대상에서는 제외된다.⁶²⁾

보험가입의무를 위반한 자에 대해서는 벌금이 부과되고, 벌금액의 50% 상당의 추가 부담금이 부과될 수 있다.

다) 최소가입금액

프랑스 역시 자동차 의무보험에 관한 EU Motor Insurance Directive의 적용을 받는다. 다만 독일과는 달리 대인배상의 보상한도는 무제한으로 하고 있고, 대물배상의 경우에는 한도를 정할 수 있으나 최소 금액을 100만 유로 이상으로 정하도록 하고 있다.

2) 보험금 지급 절차

보험금 지급 절차에 관한 사항은 보험법과 바덴페법에서 규율하고 있다. 바덴페법 제정 시 제12조 내지 제27조에 보험금 지급 절차에 관한 내용이 도입되었고, 이후 2003년 보험법 개정 시 보험법에도 동일한 내용이 반영되었다.⁶³⁾

61) Code des assurance art. L 211-1

62) Borghetti(2018), p. 284

63) 보험법(L211-8조 내지 L211-25조)과 바덴페법(제12조 내지 제27조)상 보상절차 관련 규정은 대체로 일치하고 부분적으로만 차이가 있는데, 그 이유는 보험법은 자동차 의무보험 전체에 관한 사항을 정하는 반면, 바덴페법은 특히 대인사고 피해자 보호를 주 대상으로 하기 때문인 것으로 보임. 예컨대, 두 법 모두 보험회사가 사고일로부터 8개월 이내에 피해자에게 보상 제안을 해야 한다고 정하고 있으나(보험법 L211-9조, 바덴페법 제12조), 보험법은 이에 더하여 손해의 종류를 불문하고(즉, 대인손해와 대물손해의 경우 모두) 책임

보험회사는 사고일로부터 8개월 이내에 피해자에게 보상안을 제안하여야 한다. 사고 후 3개월이 된 시점에 피해자의 상태가 고정되지 않은 경우 보험회사는 임시적 보상 제안을 하여야 하고, 피해자의 상태가 고정되었음을 통지받은 날로부터 5개월 이내에 최종 보상 제안을 해야 한다.⁶⁴⁾ 기한을 위반한 경우 제재를 받게 되고,⁶⁵⁾ 피해자가 요청하는 경우 공식 이자율의 2배의 이자를 지급해야 하는데, 다만 보험회사의 귀책사유가 아닌 사정이 있었을 경우 법원은 이자를 감액할 수 있다.⁶⁶⁾

책임이 성립되지 않거나 불확실한 경우 또는 손해액이 산정되지 않는 경우, 보험회사는 동일한 기간 내에 이유를 명시한 답변을 제시해야 한다. 피해자가 소송 등의 조치를 취한 경우에도 위 기간에 관한 보험회사의 의무는 면제되지 않는다.

한편, 보험회사는 명백하게 부적절한(manifestement insuffisante) 보상 제안을 해서

성립 여부에 대해 다툼이 없고 손해액이 산정된 경우에는 사고일로부터 3개월 이내에 보상 제안을 해야 한다는 내용을 추가하고 있는 반면 바덴페법에는 이러한 규정이 없음. 참고로 보험법 및 바덴페법의 보상절차 관련 규정은 아래 표와 같음

〈프랑스 자동차사고 보상절차 관련 규정 편제〉

보험법	바덴페법	주요내용
L211-9조	12조	대인배상의 경우 사고일로부터 8개월 이내 보상 제안을 해야 함
L211-10조	13조	경찰 조서 등 사본 제공 요구 및 변호사 조력 및 의사 자문 요청권
L211-11조	14조	제3자의 보험회사 및 가해자에 대한 구상권 소멸사유
L211-12조	15조	피해자 이중배상 수령 시 제3자의 피해자에 대한 구상권
L211-13조	16조	보상 제공 기한 위반 시 제재
L211-14조	17조	명백하게 부당한 배상 제공 시 제재(손해액의 15% 부담금 부과)
L211-15조	18조	미성년자와의 합의 시 보상 제공 방법
L211-16조	19조	보상 합의의 취소 기한 및 방법(합의 후 15일 이내 서면통지)
L211-17조	20조	합의금 지급 시기(취소기간 만료 후 최대 1개월 이내, 위반 시 2개월간은 법정이자율의 1.5배, 이후에는 법정 이자의 2배 부과)
L211-18조	21조	판결에 의한 보상금 지급 시기(사고일로부터 2개월 초과 시 법정 이자의 1.5배, 4개월 초과 시 법정이자율의 2배 부과)
L211-19조	22조	손해배상 증액 청구 가능
L211-20조	23조	법률상, 계약상 보상에 대해 이의를 제기하는 경우, 제12조 내지 제20조의 요건 충족에 대한 입증책임은 보험회사가 부담함
L211-21조	24조	보험가입의무가 면제되는 기관 등에 대해서도 12조~20조 적용
L211-22조	25조	일부 조항은 보장기금과 피해자의 관계에도 적용됨
L211-23조	26조	판결 및 합의에 의한 보상금에 대해서는 정기적으로 평가함
L211-24조	27조	국사원 테크레로 세부사항 규정

64) Loi Badinter art. 12

65) Code des assurances art. R. 211-13

66) Loi Badinter art. 14

는 안 된다. 어떤 경우에 보상 제안이 명백하게 부적절한지에 대해 법에서 직접 정의하고 있지는 않으나 보상금을 지나치게 적은 금액으로 산정한 경우가 대표적이며, 이는 상해의 심도에 대한 의학적 평가 절하, 상해의 심도로 인한 손해의 평가 절하 등에 기인한다. 명백하게 부적절한 보상 제안을 한 보험회사는 FGAO에 벌과금을 납부하여야 하며, 그 금액은 법원에 의해 부과되는 손해배상액의 15% 범위 내에서 결정된다.⁶⁷⁾

이상과 같은 보상절차는 매우 효율적으로 작동하여 교통사고 관련 소송을 대폭 감소시킨 것으로 평가받고 있다. 2010년 자동차사고로 인한 상해 접수 건수는 67,288건인데, 이 중 법원에 소송이 접수된 건수는 8,206건이다. 반면 바덴베법 시행 전인 1985년에는 전체 상해 사고 건수는 191,132건이고 소송 건수는 30,394건이었다.⁶⁸⁾ 이에 관해 '바덴베법에 의해 부여되는 책임이 중하기는 하지만 프랑스는 법률가의 천국이 아니라는 의미이기도 하다'는 평가도 있다.⁶⁹⁾ 민원 대행 회사(claim management company)를 통한 소액 보험금 청구 소송으로 인한 보험금 누수가 문제 되는 영국과 대조되는 부분이다.

4. 일본

가. 개관

일본은 1955년 자동차손해배상보장법을 제정하였다. 일본의 자동차사고 배상책임 법제 및 보험제도는 자동차손해배상보장법(이하, '일본 자배법'이라 함)에서 엄격책임과 의무보험에 관한 사항을 정하고 있다는 점에서 우리나라와 거의 유사하다. 책임법제 측면에서 볼 때 엄격책임 적용 대상이 대인사고에 한정되는 점 및 책임 성립 요건도 우리나라의 운전자책임과 거의 동일하다. 의무보험 측면에서는 대물보험도 부분적으

67) Code des assurances L.211-14

68) Borghetti(2018), pp. 298~289

69) Borghetti(2018), p. 289

로 의무보험화한 우리나라와 달리 일본은 여전히 대인배상인 ‘자배책보험’만 의무보험으로 운영하고 있다.

나. 배상책임법제

1) 법적 근거: 민법 및 자배법

일본의 자동차사고 배상책임법제는 우리나라와 거의 동일하다. 우리나라 자배법 제정 시 일본법을 상당히 참고하기도 하였고, 한·일 모두 기본적으로 독일의 법제를 계수하였기 때문이기도 하다.

우리나라와 마찬가지로 일본에서도 자동차사고에 대해서는 원칙적으로 일본 민법상 불법행위책임이 적용되나(일본 민법 제709조), 자동차사고에 대해서는 일본 자배법이 우선 적용된다. 일본 자배법은 자동차사고 피해자의 두터운 보호를 위해 제3조에 준무과실책임인 운행공용자(運行供用者)책임을 도입하였다. 이는 우리나라 자배법 제3조의 ‘운행자책임’과 같은 취지이다.⁷⁰⁾

〈표 III-15〉 [일본] 민법상 불법행위 책임

일본 민법 제709조

고의 또는 과실로 인하여 타인의 권리 또는 법률상 보호되는 이익을 침해한 자는 이로 인하여 발생한 손해를 배상할 책임이 있다.

70) 이하 일본 민법 및 일본 자배법 내용은 일본 전자정부총합창구(elaws.e-gov.go.jp) 사이트에 게시된 원문 및 우리나라 세계법제정보센터에 게시된 번역본을 참조함

2) 운행공용자(運行供用者)책임

가) 근거규정

〈표 III-16〉 [일본] 자배법상 운행공용자책임

일본 자배법 제3조 (자동차손해배상책임)

자기를 위해 자동차를 운행용으로 제공하는 자는 그 운행으로 인해 타인의 생명 또는 신체를 침해한 때에는 이로 인해 발생한 손해를 배상할 책임을 진다. 다만, 자기 및 운전자가 자동차의 운행에 관하여 주의를 게을리 하지 아니하였다는 것, 피해자 또는 운전자 이외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있었다는 것과 자동차에 구조상의 결함 또는 기능의 장애가 없었다는 것을 증명한 때에는 그러하지 아니하다.

제4조 (「민법」의 적용)

자기를 위해 자동차를 운행용으로 제공하는 자의 손해배상책임에 대해서는 전조에 따르는 외에 「민법」(1896년 법률 제89호)의 규정에 따른다.

운행공용자란 일본 자배법 제3조의 손해배상책임을 부담하는 주체로서 ‘자기를 위해 자동차를 운행용으로 제공하는 자’를 의미한다. 이는 우리나라 자배법상 ‘운행자’의 정의인 ‘자기를 위해 자동차를 운행하는 자’와 유사하며 실제 해석도 유사하게 이루어지고 있다.

나) 성립요건 등

자동차를 운행용으로 제공한 자는 그 운행으로 인해 타인의 생명 또는 신체를 침해한 경우 그로 인해 발생한 손해에 대해 원칙적으로 과실 여부에 관계없이 손해배상책임을 부담한다. 즉 운행공용자는 대인사고에 대해서 준무과실책임을 부담한다. 일본 자배법은 제1조에서 ‘자동차의 운행으로 사람의 생명 또는 신체가 침해된 경우 손해배상을 보장하는 제도를 확립하는 것’이 법령의 목적임을 명시하고 있는바, 이러한 목적에 따라 대인사고에 대해서만 준무과실책임을 적용하고 있다.⁷¹⁾

71) 우리나라 자배법 제1조의 목적 조항은 당초 일본 자배법 제1조와 유사하였으나, 대물사고에 대한 의무보험제도를 도입하면서 대물사고에 대한 손해배상 보장도 동법의 목적에 추가되었음

다) 면책사유

운행공용자는 ① 자기 및 운전자의 무과실, ② 제3자의 고의·과실 및 ③ 자동차 구조상 결함 및 기능상 장애 부존재를 증명한 경우에는 면책될 수 있다. 이는 우리나라 자배법 제3조 제1호(승객이 아닌 자가 사망하거나 부당한 경우)의 면책 3요건과 동일하다. 우리나라는 피해자가 승객인 경우와 승객이 아닌 경우를 구분하여 면책사유를 달리 정하고 있으나, 일본은 이를 구별하지 않고 피해자가 승객인 경우와 승객이 아닌 경우 모두 위 면책 3요건을 동일하게 적용하고 있다. 이러한 점에서 우리나라보다는 좀 더 중간책임 내지 과실 추정 책임에 가까운 것으로 분류된다.⁷²⁾ 다만, 우리나라와 마찬가지로 위 면책 3요건을 입증하여 면책되는 것은 매우 어려운 일일 것으로 생각된다.

실제 재판 실무에서는 극히 예외적으로 운행공용자의 책임이 면제되는 경우가 있다. 예를 들어 (i) 센다이고등법원 2002년 7월 30일 판결(교민집 35권 4호 p. 3)에서는 피해자(여·47세·주부·사망)가 자전거를 타고 인도를 주행하던 중에 균형을 잃고 보도와 차도를 구분하는 연석에 접촉한 후 차도 측으로 전도해 가해 차량(탱크로리 차량)의 뒷바퀴에 치인 사고에 대하여, ‘보도를 주행하던 자전거가 돌연 그 연석을 넘어 차도로 진출하는 것은 예측하기 곤란하다’고 하여 일본 자배법 제3조 단서의 면책을 인정하였다. (ii) 또 다른 사례에서 자동차보험요율산정회는 스쿠터를 탄 피해자(여·24세·사망)가 앞서가는 원박스카(벤)를 왼쪽 뒤에서 추월하려다 실수로 원박스카 측면에 접촉하여 넘어지면서 원박스카의 뒷바퀴에 머리를 치어 즉사한 사고가 있었는데, 이때 원박스카 운전자가 승차 전에 음주를 한 점, 사고 후 피해자 구조를 하지 않고 도주한 점 등 가해자에게 비난받아야 할 행위가 많았음에도 가해 차량의 주행 자체에는 과실을 찾을 수 없다고 하였으며, 가해자가 책임이 없다고 판단하였다.⁷³⁾ (iii) 피해자가 자살을 목적으로 차에 뛰어든 것을 명백히 입증할 수 있는 경우 등에는 위 면책 3요건을 입증하지 않아도 가해자는 면책된다.⁷⁴⁾

2011년의 경우, 운행공용자의 책임이 면제되어 ‘책임 없음’으로 종결된 사건이 사망

72) 이동진(2019), p. 46

73) 이상의 사례는 鈴木辰紀(2013), p. 7를 참조함

74) 木宮高彦 外 編集(1986), 『注釋自動車損害賠償保障法』, p. 48(鈴木辰紀(2013) p.7에서 재인용 함)

199건, 상해 2,627건이 있었다. 이러한 점을 근거로 자배법 제3조의 책임이 운행공용자가 무조건적으로 책임을 부담하는 조항이라고 볼 수는 없다고 평가되고 있다.⁷⁵⁾ 실제 일본의 운행자책임이 우리나라에 비해 면책을 폭넓게 인정하고 있는지에 대해서는 보다 정확한 추가조사가 필요하다.

라) 과실상계

일본도 자동차사고에 대해 과실상계를 적용한다. 앞서 본 바와 같이 독일의 경우 자동차사고에 대해서 가해자-피해자 간의 과실상계 및 쌍방과실의 경우 과실비율 산정시 민법을 적용하고 있다. 프랑스의 경우 대인사고에 대해서는 원칙적으로 과실상계를 금지하고, 피해자가 운전자인 대인사고 및 대물사고에 대해서만 과실상계를 허용하고 있다. 일본은 대인·대물을 구별하지 않고 과실상계 적용을 인정하고 있다는 점에서 독일 및 우리나라와 기본적으로 유사하다고 볼 수 있다.

일본 자동차사고 관련 손해배상 소송에서 주로 다투어지는 것은 과실상계에 따른 책임비율이다. 이에 대해 가해자가 과실상계 주장을 할 경우 과실비율 산정이 완료될 때까지 가해자의 책임 부담이 확정되지 않아 배상을 미루는 효과가 발생하게 되어 신속한 피해자 구제라는 자배법 정신이 위배된다는 지적이 있다.⁷⁶⁾

이는 특히 상해 환자 치료비 보상과 관련하여 중요한 쟁점이 된다. 정부의 무상의료 서비스(영국)나 기타 사회보장제도(독일)를 통해 피해자가 치료를 받을 수 있는 국가에서는 과실비율 다툼으로 보상액 산정이 지연되는 것이 상대적으로 용인될 가능성이 높으나, 순수하게 배상책임 및 자동차보험에서 이를 담당해야 하는 국가의 경우에는 보상 지연의 수용 가능성이 낮다.

일본의 경우 의무보험인 자배책보험에 대해서는 과실상계를 적용하지 않고 중과실 감액제도를 채택하고 있어, 적어도 의무보험 영역에서는 과실비율 다툼으로 인한 보상 지연 문제는 발생하지 않을 것으로 보인다. 다만, 대인배상(우리나라의 대인배상Ⅱ)도

75)鈴木辰紀(2013), p. 7

76)鈴木辰紀(2013), pp. 9~10

피해자의 치료비 등을 보상하는 기능을 하고 있는바, 실제 일본의 대인배상 부문에서 과실비율 다툼으로 인한 보상 지연 문제가 어느 정도 심각한지에 대해서는 보다 정확한 추가조사가 필요하다.

마) 자율주행차 관련 논의

일본은 레벨3 자율주행차 상용화를 위해 국토교통성 주도하에 도로교통법 및 자동차관리법을 개정하여 2020년 5월부터 시행하고 있다. 다만, 사고 책임 및 보험에 관해서는 기존 자배법의 운행공용자 책임 체계를 그대로 적용하기로 하였고, 자배법은 별도로 개정하지 않았다. 현재 제작사에 대한 구상 방안 및 자율주행차사고 시 원인 조사 방안을 중심으로 논의가 진행되고 있다.

다. 보험제도

1) 법적 근거

의무보험제도도 일본 자배법에서 정하고 있다. 앞서 본 독일과 프랑스는 자동차사고 책임법제의 근거법령과 의무보험의 근거법령이 상이한데, 일본은 하나의 법령에서 양자를 규율하고 있다는 점에서 독일·프랑스와 다르고, 우리나라와 동일하다.

2) 의무보험

가) 근거규정

일본 자배법 제5조는 자배법상 책임보험인 자배책보험에 가입하지 않은 자동차는 운행용으로 제공하여서는 안 된다고 정하고 있다. 표현상의 차이는 있으나 우리나라 자배법 제5조와 같은 취지라고 볼 수 있다. 의무보험 관련 주요 조항은 다음과 같다.

〈표 III-17〉 [일본] 의무보험 관련 주요 조항

일본 자배법 제5조 (책임보험 또는 책임공제 계약의 체결강제)

자동차는 이에 대하여 이 법률에서 정하는 자동차손해배상책임보험(이하 「책임보험」이라 한다) 또는 자동차손해배상책임공제(이하 「책임공제」라 한다) 계약이 체결되어 있는 것이 아니면 운행용으로 제공하여서는 아니 된다.

제11조 (책임보험 및 책임공제 계약)

① 책임보험 계약은 제3조에 따른 보유자의 손해배상책임이 발생한 경우에 이로 인한 **보유자의 손해**와 운전자도 그 피해자에 대하여 손해배상책임을 져야 하는 때의 이로 인한 운전자의 손해를 **보험회사가 전보할 것을 약정**하고, **보험계약자가 보험회사에 보험료를 지불할 것을 약정**함으로써 그 효력이 생긴다.

② 책임공제 계약은 제3조에 따른 보유자의 손해배상책임이 발생한 경우에 이로 인한 보유자의 손해와 운전자도 그 피해자에 대하여 손해배상책임을 져야 하는 때의 이로 인한 운전자의 손해를 조합이 전보할 것을 약정하고, 공제 계약자가 조합에 공제부금을 지불할 것을 약정함으로써 그 효력이 생긴다.

제14조 (면책)

보험회사는 제82조의3(중복계약의 경우 면책)에서 규정하는 경우를 제외하고 **보험계약자 또는 피보험자의 악의로 인해 발생한 손해에 대해서만 전보 책임을 면한다.**

제16조 (보험회사에 대한 손해배상액의 청구)

① 제3조에 따른 보유자의 손해배상책임이 발생한 때에는 피해자는 시행령에서 정하는 바에 따라 **보험회사에 대하여 보험금액의 한도에서 손해배상액을 지불할 것을 청구할 수 있다.**

② 피보험자가 피해자에게 손해를 배상한 경우에 보험회사가 피보험자에 대하여 그 손해를 전보한 때에는 보험회사는 그 전보한 금액의 한도에서 피해자에 대한 전항의 지불 의무를 면한다.

③ 제1항에 따라 보험회사가 피해자에 대하여 손해배상액을 지불한 때에는 보험계약자 또는 피보험자의 악의로 인해 손해가 발생한 경우를 제외하고, 보험회사가 책임보험계약에 근거하여 피보험자에게 손해를 전보한 것으로 본다.

④ 보험회사는 보험계약자 또는 피보험자의 악의로 인해 손해가 발생한 경우에 제1항에 따라 피해자에 대하여 손해배상액을 지불한 때에는 그 지불한 금액에 대하여 정부에 보상을 요구할 수 있다.

제24조 (책임보험 및 책임공제 계약 체결 의무)

보험회사는 시행령으로 정하는 정당한 이유가 있는 경우를 제외하고는 책임보험 계약의 체결을 거절해서는 안 된다.

제25조 (보험요율 및 공제부금 산정 기준)

책임보험의 보험요율 및 책임공제의 공제부금은 능률적인 경영 하에 적정한 원가를 보상하는 범위 내에서 가능한 낮은 것이어야 한다.

제86조의3

다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 50만 엔 이하의 벌금에 처한다.

1. 제5조에 위반한 자
(이하 생략)

나) 가입의무자, 피보험자, 위반 시 제재

일본 자배법은 보험가입의무 주체를 명시하고 있지는 않지만, 자동차 소유자 그밖에 자동차를 사용하는 권리를 가지는 자로서 자동차를 운행용으로 제공하는 자, 즉 보유자(일본 자배법 제2조 제3항)가 보험가입의무자가 된다.

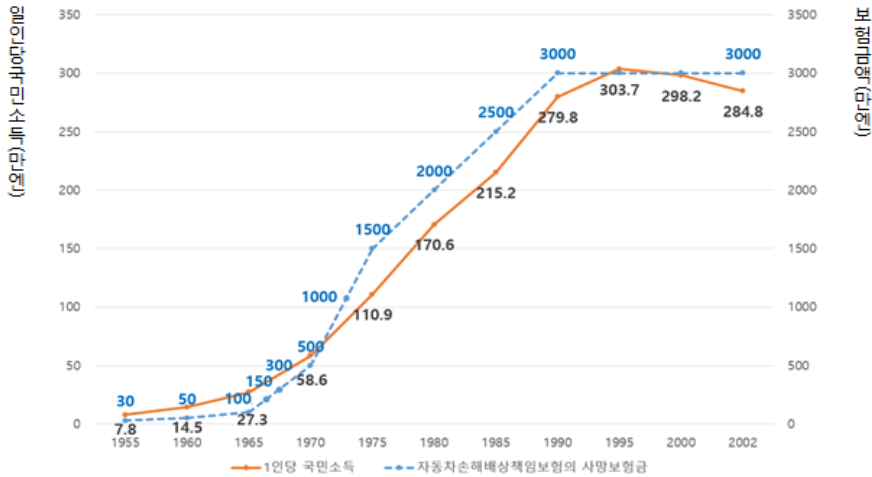
자배책보험은 대인사고에 대한 보유자의 책임과 운전자의 책임을 모두 담보하는 것이어야 한다(일본 자배법 제11조 제1항). 우리나라 자배법의 경우 피보험자를 명시하고 있지 않는데, 일본 자배법은 피보험자에 보유자와 운전자가 모두 포함되어야 함을 명시하고 있다. 보험가입의무를 위반한 경우에는 1년 이하의 징역 또는 50만 엔 이하의 벌금에 처해진다(일본 자배법 제86조의3).

다) 보험가입금액

일본의 자배책보험은 사망 시 3천만 엔, 후유장애 시 75만 엔(14급)~3천만 엔(1급), 상해시 120만 엔을 한도로 한다. 사망 시 보험금은 최초 제도 도입 당시 1인당 30만 엔이었던 것이 1990년경 100배인 3천만 엔까지 증액되어 현재까지 유지되고 있다.

간호를 요하는 후유장애가 발생한 경우, 상시 간호가 필요한 경우에는 4천만 엔, 수시 간호가 필요한 경우에는 3천만 엔을 추가로 지급한다(일본 자배법 시행령 제2조 및 별표 1, 2). 이 한도를 초과하는 손해는 의무보험 적용 대상이 아니고, 임의보험인 대인배상보험 적용 대상이다.

〈그림 Ⅲ-1〉 [일본] 자배책보험 사망보험금 및 1인당 국민소득 추이



자료: 鈴木辰紀(2013), p. 24

라) 비영리주의

일본 자배법 제25조는 ‘비영리주의’를 명시하고 있다. 손해보험회사에 자동차보험 인수 의무를 부과하면서 보험회사는 의무보험을 통해 이득을 얻어서는 안 된다는 점을 명문화한 것이다. 우리나라는 이와 같은 조항을 두고 있지는 않지만, 보험업법 제129조에서 자동차보험 요율 산정의 공정성과 합리성을 요구하고 있고, 2000년 이후 자동차보험 누적 적자가 지속되고 있음에도 자동차보험료 인상에 각종 제약이 가해지는 점에 비추어보면 현실적으로 자동차보험은 비영리주의 원칙하에 운영되고 있다고 볼 수 있다.

마) 직접청구권

일본 자배법 제16조는 ‘제3조 규정에 따라 보유자의 손해배상책임이 발생한 경우 피해자는 시령으로 정하는 바에 따라 보험회사에 대해 보험금액 한도에서 손해배상액을 지급할 것을 청구할 수 있다’고 정하고 있다. 이 규정은 피해자의 보험회사에 대한 직접청구권을 인정하는 규정이다.

우리나라 자배법 제10조도 직접청구권 규정을 두고 있는데, ‘피해자는 상법 제724조 제2항⁷⁷⁾에 따라 보험금 등을 자기에게 직접 지급할 것을 청구할 수 있다’고 정하고 있다. 직접청구권의 법적 성질이 손해배상청구권인지 보험금 청구권인지에 대해 학설 대립이 있고, 대법원은 이를 손해배상청구권으로 보고 있다.⁷⁸⁾

일본 자배법 제16조 문언은 조문 자체에서 직접청구권이 손해배상청구권임이 드러나는 반면, 우리나라 자배법 제10조는 조문상 그 청구권의 성격이 보험금청구권으로 읽히는 측면이 있다. 직접청구권의 법적 성격에 부합하게 조문의 문언을 다듬을 필요가 있을 것이다.

3) 대물사고에 대한 의무보험 확장 여부

앞서 살펴본 유럽 주요국들은 대인 및 대물에 대해 모두 의무보험을 적용하고 있다. 우리나라도 유럽 국가들에 비해 낮은 금액이긴 하지만 2천만 원까지 대물배상을 의무보험화하였다. 이에 비해 일본은 여전히 대인만 의무보험으로 정하고 있다. 일본도 1955년 자배법 도입 시 의무보험제도의 점진적 실시를 위해 우선 대인배상을 일정 한도까지 의무보험으로 하되 대물배상도 점진적으로 의무보험화 할 것을 예정한 것으로 짐작된다. 다만, 현재까지 의무보험 대상 확대에 대한 필요성이 크게 제기되지 않고 있는 것으로 보인다.⁷⁹⁾ 대물배상에 대한 의무보험이 도입되지 않은 결과 보상 공백 문제가 발생하지는 않는지 등에 대해서는 추가적인 조사가 필요하다.

77) 상법 제724조(보험자와 제3자와의 관계)

② 제3자는 피보험자가 책임을 질 사고로 입은 손해에 대하여 보험금액의 한도 내에서 보험자에게 직접 보상을 청구할 수 있다. 그러나 보험자는 피보험자가 그 사고에 관하여 가지는 항변으로써 제3자에게 대항할 수 있다.

78) 직접청구권의 법적 성질에 대해서는 손해배상청구권설과 보험금청구권설이 대립하고 있고, 손해배상청구권설이 다수설임. 대법원도 직접청구권의 법적 성질은 보험자가 피보험자의 피해자에 대한 손해배상채무를 병존적으로 인수한 것으로서, 이는 피해자가 보험자에 대하여 가지는 손해배상청구권이며, 피보험자가 보험자에 대해 가지는 보험금청구권이 변형되거나 이에 준하는 권리는 아니라고 판시하고 있음(대법원 2010. 10. 28 선고 2010다 53754 판결 외 다수). 직접청구권의 법적 성질은 소멸시효 기산점 및 시효기간 판단에 영향을 미침

79)鈴木辰紀(2013), p. 22

4) 중과실 감액제도

일본은 의무보험인 자배책보험에 대해서는 과실상계 대신 중과실 감액제도를 적용하고 있다. 1955년 자배법 제정 당시에는 자배책보험에 의해 보상되는 손해배상책임에 대해서도 일반 민법상 과실상계를 적용하였으나, 피해자의 과실을 지나치게 엄격하게 고려하는 것은 부당하다는 주장이 제기되었고, 1964년 피해자의 중과실이 있는 경우 20%를 감액하는 중과실 감액제도가 처음 도입되었다.

이후 자배책보험의 사망·후유장애 보험금이 인상됨에 따라 중과실에 따른 감액 비율을 30%(1967년), 50%(1969년)로 적용하는 제도가 순차적으로 도입되었다. 현재는 사망 및 후유장애에 대해서는 피해자의 과실 비율에 따라 (i) 70% 이상 80% 미만인 때에는 20% 감액, (ii) 80% 이상 90% 미만인 경우에는 30% 감액, (iii) 90% 이상 100% 미만인 경우에는 50% 감액을 적용하고 있다. 반면 상해에 대해서는 피해자의 과실이 70% 이상인 경우 일률적으로 20%의 감액 비율을 적용하고 있다. 일본의 중과실 감액 제도는 자배책보험의 손해조사 사무의 소요 기간을 단축하는 효과가 있는 것으로 평가되고 있다.⁸⁰⁾

〈표 III-18〉 [일본] 중과실 감액제도

감액 적용 관련 피해자 과실	감액 비율	
	사망·후유장애	상해
70% 미만	감액 없음	감액 없음
70% 이상 80% 미만	20%	20%
80% 이상 90% 미만	30%	
90% 이상 100% 미만	50%	

자료: 자동차 손해배상 책임보험의 보험금 등 및 자동차 손해배상 책임공제 공제금 등의 지급기준(2001년) 금융청·국토교통성 고시 제1호) 「제6. 감액」⁸¹⁾

80) 鈴木辰紀(2013), p. 30

81) 동 조항은 다음과 같이 정하고 있음

제6. 감액

1. 중대한 과실에 의한 감액

피해자에게 중대한 과실이 있는 경우는 다음의 표와 같이 적산한 손해액이 보험금액에 미달하는 경우에는 누적된 손해액에서, 보험금액 이상이 되는 경우에는 보험금액에서

우리나라도 사망의 경우에는 과실상계를 하더라도 최소 2천만 원을 보상하도록 하고, 치료관계비에 대해서는 과실상계 결과에 관계없이 전액을 보장하고 있다. 이는 일본의 중과실 감액제도와 유사한 기능을 하고 있다.⁸²⁾

한편, 일본에서는 자동차사고로 인한 상해와 사망·후유장애 사이에 인과관계 입증에 곤란한 경우 보험금에서 50%를 감액하고 지급하도록 하고 있다. 예를 들어 사고로 상해를 입은 피해자가 자살을 하는 경우가 그러하다.⁸³⁾

5. 영국

가. 개관

자동차사고 관련 영국의 책임법제는 앞서 살펴본 독일, 프랑스, 일본과는 상당한 차이가 있다. 대륙법계로 분류되는 독일, 프랑스, 일본은 자동차사고에 대한 별도의 ‘책임법’⁸⁴⁾을 먼저 정하고, 그 법령에 따라 인정되는 책임을 자동차 ‘배상책임보험’으로 담보하는 구조이다. 이러한 구조에서는 논리적으로 자동차사고 관련 책임법제가 자동차 배상책임보험보다 앞서 정립될 것이 요구된다. 이를 ‘책임 중심 접근법’이라 할 수 있다.

반면 영국은 자동차사고에 대한 별도의 책임법이 존재하지 않고 불법행위법(tort law)의 일반 원칙이 적용된다. 즉 과실책임원칙에 따라 자동차사고에 대해 과실이 있는 자인 운전자가 원칙적으로 배상책임을 부담하고, 실제 운전을 하지 않은 자동차 소유자는 대위책임 법리에 의해 책임을 부담하게 된다. 이 경우 이론상으로는 일반 불법

감액한다. 그러나 상해에 의한 손해액(후유장애 및 사망에 이르는 경우를 제외한다)이 20만 엔 미만의 경우는 그 금액으로 감액하여 20만 엔 이하가 될 경우에는 20만 엔으로 한다.

82) 자배법 시행령 제3조 1항 제2호, 자동차보험 표준약관 별표3 과실상계 등 1. (2) 및 (3)

83) 鈴木辰紀(2013), p. 28

84) 독일의 도로교통법상 보유자책임 및 운전자책임, 프랑스 민법상 물건 보관자의 책임, 일본 자배법상 운행공용자책임이 이에 해당함

행위 책임과 자동차사고 책임은 그 요건과 효과가 동일하여야 한다. 그러나 실제로 영국의 법원은 일반 불법행위 책임과 자동차사고에 대한 책임을 그 성립요건과 손해액 측면에서 달리 취급하고 있는데, 의무보험인 자동차보험이 존재하고 자동차사고에 대한 보상은 결국 보험자의 부담이라는 점이 책임 성립 여부 및 책임의 범위에 영향을 미치고 있는 것으로 평가된다. 이를 ‘보험 중심 접근법’이라 할 수 있다.

대륙법계의 시각에서 볼 때에는 자동차사고에 과실책임원칙을 적용하는 것은 다소 의아한 일이다. 자동차사고가 발생할 때마다 책임 귀속 여부 판단을 위해 과실 여부를 따져보아야 한다는 것인데, 그 과정에서 시간이 지체되어 피해자 보호가 지연되지 않을까 하는 우려를 가지게 되는 것이다. 그러나 영국에서는 자동차보험제도를 통해 이러한 우려를 해소하고, 엄격책임을 명시적으로 도입한 대륙법계와 거의 유사한 수준으로 피해자를 보호하고 있다. 자동차사고로 인한 피해는 보험회사가 보상한다는 전제에서 자동차사고 관련 과실을 다른 경우에 비해 보다 폭넓게 인정하고 과실 여부에 대해 세밀하게 다투지 않고 보상을 진행하며, 소유자에 대해서는 대위책임 법리에 따라 책임을 부과한 결과 사실상 엄격책임을 도입한 대륙법계 국가들과 보상에 실질적인 차이가 없다.

이하에서는 영국의 책임법제 부분은 보통법(common law)을 중심으로, 보험제도는 영국 도로교통법(Road Traffic Act(RTA) 1988)을 중심으로 검토한다. 앞서 검토한 독일, 프랑스, 일본과는 법체계가 상이하여 일목요연한 비교에는 다소 어려움이 있다. 예컨대, 앞서 살펴본 국가들은 책임법의 주요 조문과 해석을 살펴보고, 이어 의무보험 근거 법령의 주요 조문과 해석을 살펴보는 방식으로 검토를 하였는데, 영국의 경우 책임법에 해당하는 별도 법령이 존재하지 않아 책임법에 대해서는 영국의 중요 판례의 내용을 살펴보고, 의무보험에 대해서는 RTA 1988의 주요 조문과 해석을 살펴본다.

나. 배상책임법제

1) 과실책임

영국은 자동차사고에 대한 별도의 책임법을 도입하지 않았다. 따라서 자동차사고에 대해서도 불법행위법의 일반 원칙인 과실책임원칙이 동일하게 적용된다. 영국 불법행위법상 과실책임원칙은 ‘피고(가해자)가 특정 활동을 수행함에 있어 합리적인 주의를 기울이지 않은 경우 그 부주의로 인해 야기된 손해를 원고(피해자)에게 배상해야 하고, 그러한 손실은 부주의와 상당인과관계가 있는 것이어야 하며, 피고의 대처 가능성을 고려해야 한다’는 것이다.⁸⁵⁾ 이는 우리나라 민법 제750조 불법행위의 요건과 유사하다. 즉 자동차사고에 대해 과실이 있는 자가 배상책임을 부담하는 것이다.

과실 있는 자가 책임을 부담한다는 논리는 지극히 당연한 것으로 여겨질 수도 있지만 자동차사고에 대해 엄격책임을 도입하고 있는 대륙법계 국가들의 시각에서는 매우 의아한 일이다. 자동차사고에 대해 과실책임원칙을 적용한다는 것은 사고 발생 시 누구의 잘못인지를 일일이 따져 책임자를 확정하여야 한다는 것인데, 이는 법정 다툼 및 보상 지연으로 이어져 신속한 피해자 구제라는 자동차사고 배상책임법제의 목적 달성에 장애가 될 수 있기 때문이다.

그러나 대륙법계 국가들에 비해 영국에서 자동차사고 관련 피해자 구제 공백이나 보상 지연이 더 크게 문제가 되고 있지는 않다. 과실책임원칙을 적용하고는 있지만, 자동차사고의 경우 과실을 세세히 따지지 않고 사고 차량이 가입한 보험을 통해 신속하게 보상을 제공함으로써 엄격책임을 채택한 대륙법계 국가들과 대등한 수준으로 피해자를 보호하고 있기 때문이다.

영국 대법관 Lord Denning⁸⁶⁾은 *Nettleship v. Weston*(1971) 사건에서 ‘도덕적인 관점에서 볼 때 운전연습생(learner driver)에게는 과책이 인정되지 않는다. 그러나 법적으로는 책임이 있다. 그는 보험에 가입하였고, 리스크를 부담하기 때문이다’라고 판시

85) Bagshaw(2010), p. 38

86) Alfred Thompson Denning/Baron Denning(1899~1999년)은, 영국 대법관으로 현대 영국의 가장 위대한 법률가로 꼽히고 있음

함으로써, 보험의 존재가 책임의 성립에 영향을 미친다는 점을 명시적으로 인정하였다. 또한 *Morris v. Ford Motor Co. Ltd*(1973)에서는 ‘자동차사고로 인한 손해는 보험회사가 부담할 것으로 기대된다. 법원은 이 점을 매일 확인하고 있다. 가해자가 아니라 보험회사가 책임을 부담한다는 점이 전제되지 않는다면, 그렇게 지속적으로 과실을 인정하거나 증가하는 규모의 손해액을 인정하지는 않았을 것이다’라고 판시하였다.⁸⁷⁾

위와 같은 영국 법원의 판시내용을 보면 영국에서 자동차보험의 존재가 책임법의 내용에 어떤 방식으로 미쳤는지를 확인할 수 있다. 자동차사고 발생 시 보험회사가 그 배상책임을 부담한다는 전제에서 과실을 폭넓게 인정하고, 손해배상액도 확대하는 것이다.

2) 대위책임

자동차사고에 대해서는 원칙적으로 사고에 대해 과실이 있는 운전자가 과실책임의 원칙에 따라 손해배상책임을 부담하지만, 실제 운전을 하지 않은 소유자 등도 대위책임(vicarious liability)의 법리에 따라 책임을 부담한다. 대위책임이란 불법행위자와 일정한 관계에 있는 자가 그 불법행위자를 대신하여 부담하는 책임을 의미한다. 대리인의 행위에 대한 본인의 책임, 피용자의 행위에 대한 사용자의 책임 등이 대표적인 예이다.⁸⁸⁾

사고 당시 자동차 소유자와 운전자가 다르고 전통적인 대위책임의 법리가 적용되지 않는 경우⁸⁹⁾에 소유자에게 대위책임을 인정할 수 있는 법적 근거는 무엇인가. 소유자와 운전자 사이에 대위관계⁹⁰⁾가 존재하는지와 관련하여, 영국에서는 20세기 초반까지

87) Bagshaw(2010), p. 45

88) 대륙법계의 사용자책임·감독자책임과 영미법계의 대위책임은 엄밀한 의미에서는 구분됨. 전자가 사용자 및 감독자 자신의 감독상 주의의무 위반에 근거한 책임이라면, 후자는 피용자 및 피감독자의 주의의무 위반으로 인한 책임을 사용자·감독자가 대신 지는 것임; 한웅길(1986), pp. 293~294

89) 예컨대, 운전자와 소유자 사이에 대리인-본인 관계, 피용자-사용자 관계 등의 관계가 부존재하고, 단지 운전자-소유자의 관계만 인정되는 경우임

90) 대위관계는 책임이 서로 관련되는 관계를 의미하는데, 피용자가 사용자의 통제 대상이 되거나, 사용자의 사업조직의 일원이 되는 자로서 사무집행 중에 불법행위를 야기한 경우에는 피용자의 책임과 사용자의 책임이 서로 관련된다고 봄; 한웅길(1986. 11), p. 294

는 ‘지배권 이론(theory of right of control)’을 통해 소유자의 책임을 인정하였으나, 20세기 중반부터는 ‘대리 이론(theory of agency)’ 법리에 따라 자동차 소유자에게 대위책임을 인정해왔다.

지배권 이론은 마차시대부터 인정되어 오던 것이다. 마차 소유자가 마부 옆에 탑승하고 가던 중 마차사고가 발생하면 마차 소유자는 그 마부에 대한 지배권을 잃지 않았으므로 사고에 대한 책임을 부담하게 된다는 이론이다. 지배권 이론은 자동차 도입 초기에도 유지되었으나, 이는 대위책임이라기보다 소유자 자신의 과실책임이라고 보는 견해가 제기되었다.⁹¹⁾

1940년대부터는 지배권 이론 대신 대리 이론이 자동차 소유자책임의 근거가 되었다. 운전자의 운전에 대해 소유자의 동의가 있고 그 운전이 소유자를 위한 것인 경우에는 운전자가 소유자의 대리인이 된다고 보는 것이다.⁹²⁾ 다만 구체적인 사안에서는 대리관계 존재 여부를 일일이 밝히는 대신 일정한 경우에 대리관계가 존재하는 것으로 의제함으로써 소유자책임을 폭넓게 인정하고 있다. 이를 ‘대리관계 의제 이론(fictional agency)’이라 한다. 대리관계 의제 이론은 (i) 소유자가 운전을 허용한 경우(authorized driving), (ii) 소유자가 운전을 요청한 경우(requested driving), (iii) 운전과 관련된 작업이나 의무를 위임한 경우 및 (iv) 소유자가 대리인의 행위를 감독하는 경우 소유자와 대리인 사이에 대리관계가 의제된다고 보고, 소유자로 하여금 대위책임을 부담하도록 한다.⁹³⁾

위 4가지 경우 외에 운전자가 오로지 본인 자신의 목적으로 운전을 한 경우에 대해서까지 보유자에게 대위책임을 부담시킬 것인지 여부가 논란이 되었다.⁹⁴⁾ 이러한 경우에 소유자의 대위책임을 인정하는 것은 자동차사고 피해 구제에는 기여할 수 있으나 대위책임의 개념의 한계를 넘는 것으로서, 이는 입법적으로는 가능할지 몰라도 사법의 역할을 넘는 것으로 판단되었다.⁹⁵⁾

91) 고명식(1988), p. 391

92) 고명식(1988), p. 392

93) Bagshaw(2010), p. 48

94) 이는 뒤에서 살펴볼 미국법상 가족차량 이론과 유사한 무조건적인 책임을 소유자에게 부과할 수 있는지 여부에 관한 논의임: 고명식(1988), pp. 392~393

한편 대위책임의 법리는 뒤에서 살펴볼 RTA 1988의 보험가입의무 주체인 ‘user’의 개념과도 관련이 있는 것으로 보인다. 보험가입의무의 주체인 ‘user’는 사고 당시 자동차를 통제(controlling), 관리(managing), 운행(operating)하는 자를 의미한다. 통상의 경우 운전자가 ‘user’이고 단순한 탑승자(passenger)는 ‘user’라고 볼 수 없으나, 예외적으로 그 탑승자가 소유자이거나, 운전자의 사용자이거나, 자신의 목적을 위해 자동차의 이용을 통제하고 이익을 누리는 경우에는 탑승자도 user가 될 수 있다.⁹⁶⁾ 이러한 해석의 결과, 운전자와 소유자가 다른 경우 소유자가 ‘user’로서 보험가입의무를 부담하게 되는 경우가 빈번한데, 이는 대위책임 법리에 의해 소유자나 사용자가 자동차사고에 의해 배상책임을 부담한다는 점이 전제되어 있는 것으로 보인다.

3) 엄격책임 도입 논의

가) 1900년 전·후 영국 법원 판례 경향

영국의 법원은 마차시대부터 교통에는 위험이 수반되는 것이 당연하므로 사회 전체가 그 위험을 감수해야 하고, 교통수단의 소유자에게 더 무거운 책임을 부담시킬 수는 없다고 보아 엄격책임 도입에 대해 부정적인 입장이었던 것으로 보인다. 엄격책임은 특별히 위험성이 높아 사회적으로 억제할 필요성이 높거나⁹⁷⁾ 비상호적 성질을 갖는 위험⁹⁸⁾에 대해 부과되는 것인데, 일상적으로 활용되는 교통수단에 대해서는 이러한

95) Bagshaw(2010), p. 48

96) Birds et al.(2015), pp. 1021~1021

97) 영미에서는 야생동물(wild animal)로 인해 발생한 손해에 대해서는 엄격책임을 적용하여 소유자가 주의의무를 위반하였는지 여부에 관계없이 무조건 책임을 부담하도록 하는 반면, 가축 및 반려동물(domestic animal)로 인해 발생한 손해에 대해서는 과실책임을 적용하여 소유자가 주의의무를 위반하였거나 그 동물의 특수한 위험성을 인지하였음에도 조치를 취하지 않은 경우에만 책임을 부담함. 야생동물의 소유는 특별히 위험성이 높아 그 행위 자체를 억제할 필요가 있는 반면, 가축·반려동물의 소유는 일상적 위험이라고 보기 때문에 책임의 엄격성을 달리 설정하는 것임

98) 동일하게 자동차가 파손된 경우라도 도로를 운행하던 중 다른 차량과의 충돌사고로 인한 파손은 ‘상호적 위험’으로 인한 것인 반면, 고속도로 확장을 위한 폭파 작업으로 인해 인근 고속도로를 주행하던 차량이 파손된 경우 그 손해는 ‘비상호적 위험’으로 인한 것임: 신봉근(2019), p. 240

책임을 부과할 수 없다고 본 것이다.

영미법에서 엄격책임을 처음 도입한 판결로 평가받고 있는 *Fletcher v. Rylands* (1868) 사건의 경우 항소심 법원은 ‘공로에서의 교통은 해상이든 육상이든 사람이나 재산을 위험에 노출시키지 않고서는 이루어질 수 없는 것이고, 그 주변을 통행하는 자 등은 그러한 위험을 스스로 감수하는 것이므로 어떤 경우에도 (가해자의) 부주의나 무능력을 입증하지 못하는 한 손해배상을 받을 수 없다’고 판시하였다.⁹⁹⁾¹⁰⁰⁾

Holmes v. Mather(1875)¹⁰¹⁾는 마차를 끌던 말이 개 때문에 놀라 흥분한 상태에서 피고가 이를 통제하기 위해 노력하던 중에 보도에 적재되어 있던 피고의 화물이 원고를 덮친 사례였는데, 이때 법원은 ‘일상사를 수행하는 인류의 편의를 위해 도로 근처를 이동하는 사람들은 일반적으로 주의를 기울이더라도 피할 수 없는 위해가 있다는 점을 예상해야 한다’고 보고 피고의 손해배상책임을 부정하였다.

Wing v. London General Omnibus Co.(1909)¹⁰²⁾에서는 ‘승합차나 기타 원동기자동차는 미끄러운 도로에서 쉽게 미끄러지는(skid) 경향이 있으므로 이러한 승합차를 도로에서 운행하는 것 자체로 과실이 인정될 수 있다’는 주장이 제기되었다. 이에 대해

99) (1866) LR 1 Ex 265(Bagshaw(2010), p. 39에서 재인용 함. 이 사건 항소심(Court of Exchequer Chamber)의 판단은 상고심(House of Lord)에서 파기되었으나, 자동차사고를 바라보는 당시 법원의 관점을 파악할 수 있는 판시사항이므로 소개함

100) 참고로 *Fletcher v. Rylands* 사건은 공장부지 소유자(Ryland)가 부지 내에 대규모 저수조를 건설하고 관리하던 중 저수조가 붕괴되어 이웃 토지에 피해가 발생하자 이웃 토지 소유자(Fletcher)가 공장부지 소유자(Ryland)를 상대로 소송을 제기한 사안임. 저수조는 버려진 광산 갱도 근처에 건설되었는데, 저수조 조성 공사를 담당한 엔지니어 및 관리자는 위험에 대한 방지 조치를 제대로 하지 않은 상태에서 공사를 진행하였고, 저수조와 광산 갱도 사이의 장벽이 무너지면서 물과 파편이 인접한 광산의 작업 통로에 쏟아지는 사고가 발생하였음. 공장의 소유자인 Ryland는 통로의 존재를 알지 못했고 이를 알지 못한 데에 과실이 있다고 볼 수도 없어 Ryland의 책임을 인정할 수 있는지가 문제되었는데, 대법원(House of Lord)은 공장의 소유자는 자신의 토지를 본래의 용도(natural use)가 아닌 저수용으로 사용함으로써 인해 손해를 발생시켰으므로, 고의나 과실의 여부와 관계없이 책임을 져야 한다고 보았음(1868) LR 3 HL 330, 대법원 판결의 사실관계 및 요지는 신봉근(2019), pp. 248~249를 참고하여 정리함). 위 판결은 영국에서의 엄격책임 법리를 창시한 판결로, 극도로 위험한 조건이나 환경에 대해서는 엄격책임이 적용된다고 밝히고 있음. 이러한 판례에 따르면 일상적인 자동차 운행 행위는 엄격책임의 대상이 된다고 볼 수 없음. 영미법상 엄격책임에 대해서는 보다 다양한 논의가 있으나 본 보고서에서는 이에 관한 검토는 생략함

101) (1875) LR 10 Ex261, at 267(Bagshaw(2010), p. 39에서 재인용 함)

102) [1909] 2KB 652, CA(Bagshaw(2010), p. 40에서 재인용 함)

법원은 수천 대의 승합자동차가 런던에서 날씨에 관계 없이 운행을 하고 있고, 승객 운송의 상당 부분을 담당하고 있으며, 마차보다 안전성 측면에서 우수하다는 점을 고려할 때, 합리적으로 제작되어 운행되는 자동차는 1909년 당시 도시생활에 상존하는 일상적인 위험, 즉 시민들이 수용하는 위험으로 인정되며 그 자체를 과실로 볼 수는 없다고 판단하였다.

Phillips v. Britannic Hygenic Laundry Co. Ltd(1923) 사건¹⁰³⁾에서는 결함 있는 자동차가 야기한 사고에 대해 엄격책임을 도입하려는 시도가 있었다. ‘자동차 및 그 부품은 자동차에 탑승한 사람이나 도로를 이용하는 사람에게 위험을 야기하지 않을 수 있는 상태를 갖추어야 한다’는 당시 행정법규에 근거하여, 이러한 안전성을 갖추지 못한 경우에는 사고에 대해서 소유자가 당연히 책임을 부담해야 한다는 주장이 제기된 것이다.¹⁰⁴⁾ 이에 대해 법원은 Holmes v. Mather 사건을 인용하며, 마차의 소유자는 그 말의 하자에 대해 엄격책임을 부담하지 않으므로 자동차도 동일하게 보아야 한다고 판단하였다. 행정법규 위반은 그 자체로 제재 대상이 될 수는 있어도 이를 위반하였다고 하여 손해배상책임이 당연히 성립되지는 않는다고 본 것이다.

1800년대 후반부터 1900년대 초반까지 이어진 이상과 같은 영국 법원의 판시 내용들을 보면, 영국은 자동차도 마차와 마찬가지로 교통수단의 일종으로서 일상적인 위험원에 불과하며, 이에 대해서는 무과실책임 내지 엄격책임이라는 특수하고 과중한 책임을 지을 수 없다는 입장을 명확히 한 것으로 보인다.

103) [1923] 1KB 539, KB; [1923] 2KB 832, CA.(Bagshaw(2010), p. 40에서 재인용 함)

104) 참고로 결함의 부존재는 우리나라의 자배법상 면책 3요건 중 하나인바, 우리나라에서는 자동차의 결함으로 인해 사고가 발생하면 운행자책임이 인정되고, 운행자는 일단 피해자에게 손해를 배상한 후 자동차 제작사에게 구상을 청구할 수 있게 됨

나) 불법행위법 대체 논의

법원의 일관된 판시에도 불구하고 엄격책임 도입 논의는 지속적으로 제기되어 왔고, 노폴트보험 도입 여부도 논의되었다. 1978년 Pearson Commission¹⁰⁵⁾은 산재보험과 유사하게 교통사고 피해자를 보호하는 방안을 제안하였으나 받아들여지지 않았다. 1991년에 Lord Chancellor's Department는 인신상해 사고에서 과책 여부에 관계없이 250파운드에서 2,500파운드 사이를 보상하는 내용의 제한적 노폴트 보상체계를 제안하는 consultation paper를 발간하였으나, 이 역시 본격적인 도입 논의로 이어지지는 않았다. 결과적으로 영국에서는 여전히 과실책임원칙과 대위책임 법리라는 보통 법상 불법행위 체계에 따라 자동차사고 손해배상책임이 인정되고 있다.¹⁰⁶⁾

4) 대륙법계 국가의 책임법제와의 공통점 및 차이점

대륙법계는 자동차사고에 관한 별도의 책임법에서 자동차사고 손해배상책임의 요건과 효과를 일반 불법행위보다 더 엄격하게 정하고, 그 책임의 이행을 보험을 통해 담보하는 방식으로 보험제도를 설계·운영하고 있다. 반면 영국에서는 보험제도가 역으로 자동차사고 관련 책임법의 요건과 효과에 영향을 미치고 있는 양상이다. 궁극적으로 피해자 보호를 보다 충실히 하는 방향으로 제도가 운영되고 있다는 점은 동일하다. 대륙법계 국가들은 엄격책임을 기본으로 하되, 불가항력이나 불가피한 사건의 경우 보유자의 면책을 허용함으로써 엄격책임에 일정한 한계를 지우고 있다. 영국법은 과실책임을 기본으로 하되 자동차사고에 대해서는 과실, 손해 및 대위책임의 의미에 일부 변형을 가함으로써 일반 불법행위에 비해 자동차 보유자 및 운전자의 책임을 더 넓게 인정하고 있다. 결과적으로 양 법계의 피해자 보호 실무는 유사한 지점에서 맞닿아 있고, 현실적인 피해자 구제 관점에서는 큰 차이가 발생하지 않고 있다.

한편 영미법계도 대위책임 법리에 따라 실제 운전을 하지 않은 자동차 소유자의 책

105) Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury, Report(Cmnd. 7054, London: HMSO 1978), ch.8(Bagshaw(2010), p. 49에서 재인용 함)

106) Bagshaw(2010), p. 49

임을 인정하고 있다. 대위책임 법리 및 대리관계 의제 이론은 대륙법계의 보유자책임 및 운행자책임과 유사한 기능을 수행하고 있다. 다만 대륙법계의 보유자책임 또는 운행자책임이 보유자에게 준무과실책임을 인정하되 절취·무단운전의 경우에는 보유자를 면책시키는 반면, 영국은 대위책임 법리에 의해 소유자 등에게 책임을 귀속시키되 적어도 그 소유자가 운전자에게 운전이나 그와 관련된 행위를 위임하고 감독할 것을 책임 귀속의 전제로 삼고 있다는 점에서 대륙법계의 보유자책임이 영미법계의 대위책임보다 더 포괄적이라고 볼 수 있다. 영국의 자동차 소유자 책임 요건은 다른 나라보다 소유자에게 한층 유리하게 되어 있다고 볼 수 있는데, 이로 인해 소홀해질 수 있는 피해자 보호는 보험을 통해 보완되는 것으로 평가되고 있다.¹⁰⁷⁾

5) 자율주행차 관련 논의

영국은 2018년 AEV Act를 제정하여 자율주행차사고 시 그 차가 보험에 가입되어 있는 경우는 보험회사가, 보험에 가입되어 있지 않은 경우에는 차주가 책임을 진다는 규정을 명문으로 도입하였다. 사고에 대한 책임 자체를 보험회사에 귀속시켰다는 점에서 매우 독특한 입법이고, 배상책임보험의 법리상 이러한 법리 구성이 가능한지에 대해서는 의문이 없지 않으나, 자동차사고에 대한 책임은 보험회사가 부담하는 것이라는 영국의 인식이 법에 그대로 작용한 것으로 보인다.

다. 보험제도

1) 근거법령

자동차 의무보험의 근거법령은 Road Traffic Act(RTA) 1988 제6장 'Third-Party Liabilities'이다. 영국 RTA는 우리나라의 도로교통법, 자동차관리법, 자동차손해배상보장법에 해당하는 사항을 모두 정하고 있다. 1930년 RTA에 자동차 의무보험이 처음 도입

107) 고명식(1988), p. 393

되었는데,¹⁰⁸⁾ 도입 당시에는 제3자의 사망 및 상해와 병원 치료비 최대 25만 파운드에 대한 배상책임을 담보하였다. 이후 영국의 자동차 의무보험은 EU의 Motor Insurance Directives에 따라 확대되어 왔다.

〈표 III-19〉 [영국] RTA1988 제6장(§143~§162) 주요 조항

조항	세부내용
§143(보험가입의무)	- RTA 1988에서 정한 보험에 가입하지 않은 상태에서 자동차를 운행하거나 운행을 허락해서는 안 됨
§144(보험가입면제)	- 정부 소유 차량 등에 대한 보험가입의무 면제
§144A~§144D (등록 명의인의 의무)	- 차량 면허세 및 등록에 관한 법(Vehicle Excise and Registration Act 1988)에 따라 등록된 차량이 보험에 가입되지 않은 경우 등록명의인이 형사책임을 부담함
§145(의무보험 요건)	- 대인배상 및 대물배상책임을 담보하는 보험에 가입해야 함 - 단, 다음의 경우는 의무보험 대상이 아님 • 산재보험 적용 대상 • 1사고당 120만 파운드 이상에 해당하는 대물손해 • 자신의 차량에 발생한 손해 • 유상 운송 물품에 발생한 손해 • 위탁수하물에 발생한 손해 • 계약상 부담하는 손해
§148(보험약관상 면책 제한)	- 다음의 사유를 이유로 의무보험 대상에 대한 보상을 제한하는 약관 조항은 효력이 없음 • 운전자의 나이, 신체 또는 정신 상태(음주운전 등 포함) • 차량의 상태 • 탑승자 숫자 • 운송물의 무게 및 특성 • 운행 장소 및 시간 • 자동차의 배기량이나 가격 • 특정 기관의 운행 • 차량 면허세 및 등록에 관한 법에서 정한 방법 이외의 방법으로 특정한 차량의 운행 - 위 사유로 면책이 불허되어 보험회사가 피해자에게 보험금을 지급하여 그 책임자가 채무를 면한 경우 보험회사는 그 책임자에게 구상을 할 수 있음

108) 의무보험 도입 법령은 RTA 1930이며, 이후 RTA 1988로 통합됨

〈표 III-19〉 계속

조항	세부내용
§149(탑승자에 대한 책임)	- 탑승자에 대한 손해배상책임을 제한하는 합의는 무효임
§150(개인용 보험에 의한 차량 공유 담보)	- 개인용 자동차보험에 가입한 경우, 유상 운송(for hire or reward)이나 영업용 이용에 대해서는 보상하지 않음 - 단 운행 실비 만 받고 제한된 인원이 승차 공유 를 하는 경우에는 보상함
§151(판결에 대한 책임)	- 피보험자를 상대로 판결이 선고된 경우, 보험회사는 그 판결에 따른 손해를 배상해야 함 - 단, 도난차량이나 무단운전 차량인 것을 알면서 탑승한 자에 대해서는 책임이 면제됨
§153조(피보험자 파산)	- 피보험자의 파산은 제3자에 의한 손해배상청구에 영향을 미치지 않음
§154(보험 정보 제공)	- 청구 시 보험에 관한 정보를 제공할 의무
§156(보험 가입 증명)	- 자동차 운행허가신청 시 보험 가입 사실을 증명해야 함
§157(치료비) §158(응급처치비)	- 교통사고 병원 치료비 및 응급처치비 지급

2) 주요내용

가) 가입의무자 및 피보험자

RTA 1988 §143은 (i) 도로교통법에서 정한 자동차보험에 가입하지 않은 경우, 자동차를 이용(use)하거나 제3자로 하여금 이용하게 해서는(causing or permitting use) 안 된다고 정하고 있다. 즉 직접 자동차를 이용하려는 자는 자신의 이용에 대한 보험에 가입해야 하고(§143(1)(a)), 제3자에게 이용하게 하려는 자는 그 자의 이용에 대한 보험에 가입해야 한다(§143(1)(b)).

보험가입의무자는 자동차를 직접 이용(use)하거나 제3자에게 이용하게 하려는 자이다. 즉 원칙적으로 자동차 이용자(user)가 보험가입의무를 부담한다. 이용(use)은 자동차에 대한 지배(controlling), 관리(managing) 및 운행(operating)을 요건으로 한다. 단지 승객으로 이용하는 경우는 그가 자동차의 소유자이거나, 운전자의 사용자이거나,

자신의 목적을 위해 자동차를 지배하고 이용하는 경우가 아닌 한 ‘이용’에 해당하지 않는다.¹⁰⁹⁾ 이처럼 ‘이용’은 ‘운전(drive)’ 개념과는 구별되는 것이며, 우리나라 자배법상 ‘운행자’의 요건인 ‘운행지배’ 및 ‘운행이익’과 유사하다.

보험가입의무자인 user는 원칙적으로 운전자를 의미하고, 운전자 이외의 자는 예외적인 경우에 한하여 user가 된다고 본다. 이는 자동차사고 배상책임에 대해 과실책임 원칙을 채택하고 있는 것과 무관하지 않다. 자동차사고 배상책임의 주체는 원칙적으로 과실이 있는 운전자이고, 소유자 등은 대위책임 법리에 의해 예외적으로 책임을 지게 된다. 따라서 보험가입의무를 부담하는 user도 원칙적으로 운전자를 의미하고, 소유자 등이 user가 되는 경우는 예외적이다. 우리나라 등 대륙법계 국가에서는 자동차 보유자가 원칙적 배상책임 주체가 되고 보험가입의무를 부담하는 것과는 구별된다. 다만 자동차 등록 명의인에 대해 보충적인 보험가입의무를 정하고 있어, 실무상으로는 결국 등록 명의인이 보험에 가입해야 하는 것으로 보인다(RTA 1988 §144A ~ §144D).

한편, 보험에 가입하지 않은 상태에서 자동차를 운행하거나 타인에게 운행하도록 해서는 안 되기 때문에, user는 자기 자신은 물론 당해 자동차를 운전하는 모든 사람을 피보험자로 보험계약을 체결하여야 하고, 다른 사람에게 운전을 허락할 경우에도 그 운전자의 운전 중 사고가 발생할 경우 보험으로 보상이 되는지를 사전에 점검하여야 한다.¹¹⁰⁾ 즉 자동차사고가 발생하였는데, 운전자가 당해 자동차보험의 피보험자에 해당하지 않은 경우에 그 자동차의 user는 보험가입의무를 위반한 것이 된다.

나) 의무보험의 내용

의무보험에는 대인배상보험과 대물배상보험이 포함된다. 자동차 이용자는 도로 및 공공장소에서 자동차를 이용하는 과정에서 발생한 사람의 상해·사망 및 대물사고에 대한 배상책임을 담보하는 보험에 의무적으로 가입해야 한다. 이때 ‘사람’에는 승객도 포함되나, ‘운전자’는 포함되지 않는다. 의무보험 보장범위에서 제외되는 사항은 다음

109) Birds et al.(2015), p. 1022

110) 고명식(1988), p. 393

과 같다.

- 산재보험 보상 대상에 포함되는 사항¹¹¹⁾
- 120만 파운드 이상의 대물 손해
- 자기 차량에 발생한 손해
- 유상 운송 중인 물품에 발생한 손해
- 자기가 보관하는 물품에 관한 손해(탑승자 소지품 등)
- 계약상 책임

사망 또는 상해에 대해서는 그것이 우연히 발생한 것인지 고의적으로 발생한 것인지에 관계없이 보상을 해야 한다. 사고가 고의에 의해 발생한 경우 피보험자는 보험금 지급을 구할 수 없지만 제3자는 보험자에게 보험금 지급을 청구할 수 있다.

다) 보험이 유효할 것

RTA 1988 §143는 보험이 유효할 것(policy in force)을 보험가입의무의 요건 중 하나로 정하고 있다. 당해 사고가 약관상 보상하지 않는 손해에 해당하는 경우, 그 이용자가 '유효한 보험에 가입하여야 할 의무'를 준수하였는지 여부가 문제 된다. 예컨대 보험약관에서 운전자의 자격(qualification of the driver)이나 이용목적 등을 제한하고 이를 위반하는 경우 보상을 하지 않기로 하는 조항을 두었는데, 위 조건을 위반한 상태에서 사고가 발생한 경우, '유효한 보험에 가입하였는지 여부'가 문제 되는 것이다. 보험이 유효하지 않다고 판단되면 보험가입의무를 위반한 것이 된다.

John T. Ellis Ltd v. Hinds 사건¹¹²⁾의 경우, '피보험자가 면허가 없는 자에게 그 무면허 사실을 알면서 운전을 허락한 경우에는 보상하지 않는다'는 내용이 약관에 포함되어 있었는데, 면허가 없는 17세 소년이 해당 차량을 운전하다가 사고가 발생하였다. 피보험자는 운전자의 나이 및 무면허라는 점을 몰랐기 때문에 보험에 의해 보상이 되

111) 피용자가 업무 수행 중 사망하거나 부상한 경우 사용자가 피용자에 대해 부담하는 책임임. 단 자동차와 관련된 사고의 경우, 산재보험법(Employer's Liability(Compulsory Insurance) Act 1969)상 보상이 제공되지 않는 경우에는 의무보험으로 보상하여야 함

112) [1947] K.B.475(Birds et al.(2015), p. 1027에서 재인용 함)

는 것으로 판단되었고, 따라서 유효한 보험에 가입되어 있었으므로 보험가입의무를 준수한 것으로 판단되어 보험 미가입에 대한 형사책임은 면제되었다.

위 사례에서 만약 무면허 운전 면책약관이 있는 보험에 가입한 자가 무면허 운전을 하거나 제3자로 하여금 하게 하고 그 결과 보험약관상 면책사유에 해당하여 제3자가 보상을 받지 못하게 되면 사고 당시 ‘유효한 보험(policy in force)’이 존재하지 않는 것이 되고 결국 보험가입의무를 위반한 것이 된다.

라) 병원 치료 및 응급처치

자동차사고로 인해 사망하거나 상해를 입은 자에 대하여 보험회사가 의무보험에 따른 보험금을 지급해야 하는 경우, 만약 그 피해자가 병원 치료나 응급처치를 받았다면 보험회사는 해당 의료기관이나 의사에게 그 비용을 지급하여야 한다. 즉 자동차보험 약관에 따라 자동차사고 피해자에 대해 보상을 해야 할 보험회사는 피해자가 받은 치료에 대한 비용도 부담해야 한다. 이 금액은 입원환자 1인당 2,949파운드, 통원환자 1인당 295파운드를 한도로 한다(RTA 1988 §157, §158).

영국에서는 공공의료 서비스 제공 기관인 National Health Service(NHS)가 원칙적으로 무상 의료 서비스를 제공하고, 이에 관해서는 Health and Social Care (Community Health and Standards) Act 2003이 적용된다. RTA의 병원 치료 및 응급처치에 관한 규정은 위 치료와 관련하여 자동차보험이 부담해야 하는 금액을 정하고 있는 것이다.¹¹³⁾

마) 무상동승자(passenger)에 대한 보상

RTA 1988 §149(2)는 자동차 사용자와 탑승자 사이에 체결된 책임 면제 또는 제한 합의는 무효라고 정하고 있다. 1972년 이전에는 유료 승객인 경우를 제외하고는 탑승자는 자동차보험에서 보호하는 ‘제3자’에 해당하지 않았다. ‘동의가 있으면 피해가 없

113) 위 규정에 따라 자동차보험에서 부담하는 금액은 매우 적은 금액인 것으로 보이는바, NHS를 통한 무상치료와 자동차보험에 의한 보상의 관계를 정확히 파악하기 위해서는 별도의 추가조사가 필요함

다'(volenti non fit injuria)는 원칙에 따라 무상 동승자의 경우 사고가 발생하더라도 운전자에게 책임을 묻지 않기로 합의한 것으로 보고 자동차보험 보상 대상에서 제외하였던 것이다. 현재는 탑승자도 제3자와 동일하게 의무보험에 의한 보상을 받게 된다.¹¹⁴⁾ 이는 앞서 본 독일 도로교통법 제8a조의 개정과도 유사하다.¹¹⁵⁾

바) 카셰어링(car sharing)

RTA 1988 §150은 피보험자가 일정한 요건을 갖추어 비영리 목적의 카셰어링(non-profit-making car sharing)에 참여하는 경우 보험 보상이 제공될 수 있다고 정하고 있다. 영국도 우리나라와 마찬가지로 개인용 자동차보험에 가입한 자가 그 자동차를 이용하여 유상 운송행위를 하다가 사고가 발생한 경우에는 원칙적으로 보험회사가 면책된다. 다만 다음의 요건을 충족하는 경우에는 면책 대상에서 제외된다.

- 8인 이상 승차할 수 있는 자동차가 아닐 것
- 요금이 운행 실비를 초과하지 않을 것
- 요금 지급에 관한 합의가 운행 개시 전에 이루어질 것

우리나라에서도 카카오 카풀과 같은 운송 네트워크 회사(TNC: Transport Network Company)를 통해 일정 요금을 받고 카풀 서비스를 제공하는 행위가 자동차보험약관상 면책 대상인 유상 운송행위인지 여부가 문제되었고, 최근 자동차보험약관이 개정되어 출퇴근 시간에 이루어지는 카풀은 유상으로 제공되더라도 유상운송 면책이 적용되지 않는다는 점이 명확해진 바 있다.¹¹⁶⁾ 영국의 경우 ‘출퇴근’ 목적인지 여부는 묻지

114) Birds et al.(2015), pp. 1031~1032

115) 참고로 동승자에 대한 면책 관련 쟁점은 우리나라의 호의동승 문제와도 유사함. 호의동승이란 운행자의 호의에 의해 무상으로 동승하는 것을 의미함. 우리나라에서도 호의동승자에 대한 배상책임 제한 여부가 논의되어 왔는데, 단순히 호의동승한 사정만으로 배상액 감경 사유로 삼을 수는 없고, 일정한 경우에 책임을 제한할 수 있도록 하고 있음. 법원은 차량의 운행자로서 아무 대가 없이 오직 동승자의 편의와 이익을 위하여 동승을 허락하고 동승자도 그 자신의 편의와 이익을 위하여 그 제공을 받은 경우 그 운행의 목적, 동승자와 운행자의 인적 관계, 그가 차에 동승한 경위, 특히 동승을 요구한 목적과 적극성 등 여러 사정에 비추어 가해자에게 일반 교통사고와 동일한 책임을 지우는 것이 신의칙이나 형평의 원칙에 비추어 매우 불합리하다고 인정될 경우에는 그 배상액을 감경할 수 있다고 판시하고 있음(대법원 1999. 2. 9. 선고 98다53141판결 외 다수)

않고 지급되는 비용이 ‘운행 실비’인지를 기준으로 면책 적용 여부를 정하고 있는 것으로 보인다.

사) 판결 선고 시 보상

영국도 자동차사고 피해자를 보다 두텁게 보호하기 위한 각종 제도를 도입하고 있다. Third Parties (Right against Insurer) Act 1930을 통해 보험회사에 대한 직접청구권을 도입하였고, 피보험자가 파산하는 경우 보험자에 대한 피보험자의 권리가 피해자에게 이전되도록 하였다. 또한 피해자가 피보험자를 상대로 손해배상청구소송을 제기하여 승소 판결을 받은 경우, 대인 손해의 경우에는 전액을, 대물 손해의 경우에는 120만 파운드 범위 내에서 보험회사는 피해자의 손해를 전액 배상하여야 한다(RTA 1988 §151). 이러한 의무는 약관상 피보험자로 명시된 자에 대한 승소 판결뿐 아니라, 당연히 피보험자에 포함되었어야 하나 포함되지 않은 자에 대한 승소 판결에 대해서도 적용된다. 이 경우 보험회사는 피보험자에 대해 주장할 수 있는 약관상 항변을 주장할 수 없다. 다만, 도난차량이나 무단운전 차량에 탑승한 자에 대해서는 책임을 부담하지 않는다.¹¹⁷⁾

보험회사가 약관에서 정한 범위를 초과하여 손해를 보상한 경우(예, 무면허 운전 면책조항이 존재함에도 피해자에게 손해를 배상한 경우) 보험회사는 책임자에게 구상을 할 수 있다.¹¹⁸⁾

116) 자동차보험표준약관 제8조 제1항 나목

제8조(보상하지 않는 손해) ① 다음 중 어느 하나에 해당하는 손해는 「대인배상Ⅱ」와 「대물배상」에서 보상하지 않습니다.

(중략)

6. 영리를 목적으로 요금이나 대가를 받고 피보험자동차를 반복적으로 사용하거나 빌려준 때에 생긴 손해. 다만, 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보상합니다.

(중략)

나. 피보험자와 동승자가 「여객자동차운수사업법」에 따른 토요일, 일요일 및 공휴일을 제외한 날의 출·퇴근 시간대(오전 7시부터 오전 9시까지 및 오후 6시부터 오후 8시까지를 말한다)에 실제의 출·퇴근 용도로 자택과 직장 사이를 이동하면서 승용차 함께 타기를 실시한 경우

117) Birds et al.(2015), pp. 1037~1038

118) Birds et al.(2015), p. 1038

아) 약관상 면책조항의 효력

RTA 1988 §148은 운전자의 신체적·정신적 상태, 운송물의 무게나 특성, 자동차나 운행의 특성 등을 이유로 보상을 제한하는 약관 조항은 효력이 없다고 정하고 있다. 피보험자는 피보험차량을 적절하게 관리하고, 사고를 회피하기 위해 주의를 기울이고, 음주상태 등으로 운전능력이 없는 자에게 운전을 하게 해서는 안 되지만, 피보험자가 이러한 의무를 위반했다고 해서 보험회사가 이를 이유로 피해자에 대한 보상을 거부해서는 안 된다는 취지이다.

이러한 조항은 RTA 1934에서 도입되었다. RTA 1930 제정 시에는 보험가입의무만을 정하고 보험계약의 내용은 자유롭게 정할 수 있도록 하였으나, 면책사유 발생 시 피해자 공백이 발생할 수 있다는 점을 고려하여 면책조항의 효력을 배제한 것이다. 다만, 보험자가 피해자를 구제한 후 피보험자에게 구상을 할 수 있도록 함으로써 음주운전 등을 한 피보험자에게 최종적인 책임을 물을 수 있도록 하였다.

6. 미국

가. 개관

미국은 책임법제 측면에서는 영국과 유사하게 보통법에 따르고 있으나, 보험제도 측면에서는 영국 및 유럽 국가들과 달리 배상자력법 및 노폴트보험제도를 채택하여 운영하고 있다. 다만 책임법제 및 보험제도 모두 연방이 아닌 각 주의 관할 사항으로, 구체적인 내용은 주마다 각각 상이하다. 미국의 각 주별 책임법제와 보험제도에 대한 조사는 그 작업이 방대한 관계로, 본 보고서에서는 미국의 책임법제에 대한 대략적 내용을 파악해보고 노폴트보험제도의 내용 및 변천 과정을 정리하는 것으로 갈음하고자 한다.

나. 책임법제

1) 일반론

미국의 자동차사고 책임법제는 영국과 마찬가지로 과실책임주의에 따라 운전자가 원칙적으로 책임을 부담하되, 대위책임 법리에 의해 소유자도 책임을 부담하도록 하는 것으로 알려져 있다. 즉 소유자가 단지 소유자라는 지위만으로 책임을 부담하는 것은 아니고, 운전자의 운전에 대해 간섭할 기회가 있었음에도 간섭하지 않은데 과실이 있거나, 운전에 대해 통제권을 행사할 수 있음에도 행사하지 않은 경우에 한하여 소유자의 책임이 인정된다는 것이다. 이를 ‘귀책과실(theory of imputed negligence)’이라 한다.¹¹⁹⁾¹²⁰⁾

한편 귀책과실주의를 채택하면서 소유자의 책임을 보다 확장하는 법리로 가족차량원칙(Family car doctrine or family purpose doctrine)이 제시되고 있다. 가족차량원칙은 소유자와 가족관계에 있는 자가 운전을 한 경우 소유자와 운전자 사이에 대리관계를 의제하는 것이다. 가족관계 이론은 판례에 의해 인정되었으나 일부 주에서는 입법적으로 이를 인정하고 있기도 하다. 대리관계를 의제한다는 점에서 영국의 대리의제(fictional agency)와 유사하나 가족관계에 한정하여 의제를 인정한다는 점에 차이가 있다. 반면 영국의 대리의제와 달리 소유자의 사용 승낙이 없는 경우에도 대리관계를 의제한다는 점¹²¹⁾에서 영국의 대리의제 이론보다 더욱 엄격책임에 가까운 이론인 것으로 보인다. 일부 주에서는 가족관계가 아닌 자에 대해 소유자가 운전을 허락한 경우에도 가족차량원칙을 확대 적용하고 있다.¹²²⁾

다만 미국 제도에 관한 일반론적 설명과 실제 개별 주의 책임법제의 내용은 구체적인 부분에서 차이가 있을 수 있어 ‘미국의 자동차사고 책임법제는 어떠한가’는 서술 자

119) 고명식(1988), p. 396

120) imputed negligence란 운전자의 과실이 소유자에게 이전(imputed)된다는 의미로 이해됨

121) 앞서 본 것처럼 영국에서는 이러한 경우에 대해서까지 대리의제를 확대하는 것은 별도의 입법 조치가 취해지지 않는 한 불가능한 것으로 정리되었음

122) 고명식(1988), p. 398

체가 적절하지 않을 수 있다. 이하에서는 이에 관한 예시로 뉴욕주의 책임법제를 살펴 보기로 한다.

2) 뉴욕주 책임법제

뉴욕주의 경우 '자동차 및 교통에 관한 법(Vehicle and Traffic Law, 이하, 'VTL'이라 함)' §388(civil liability)에서 자동차사고 관련 손해배상책임에 관한 사항을 정하고 있다.¹²³⁾ 이는 일반법인 불법행위법의 특칙 조항으로 무고한 자동차사고 피해자를 보호하기 위해 피해자에 대해 손해배상책임을 부담할 자를 명확히 정하는 입법적 조치이고, 자동차 소유자의 손해배상의무와 보험가입의무를 연계함으로써 소유자로 하여금 자신의 자동차에 대해 보다 강한 책임성을 부여하기 위한 조항인 것으로 평가되고 있다.¹²⁴⁾¹²⁵⁾ 위 조항의 '소유자(owner)'는 자동차에 대한 지배권(property in or title to the vehicle)을 가진 자로 정의되고,¹²⁶⁾ 자동차 매도인과 같이 매매대금 확보를 위한 담보권만 가진 채 자동차 점유는 매수인에게 이미 넘겨준 자는 소유자(owner)에서 제외된다.¹²⁷⁾ 이러한 점에서 VTL §388의 '소유자'는 우리나라 자배법의 '보유자' 내지 '운행자'와 유사한 의미를 갖는 것으로 해석된다. 또한 VTL §388의 '과실(negligence)' 및 '운행(use or operation)'의 의미는 매우 넓은 의미로 해석되고 소유자 이외의 자가 자동차를 사용한 경우 소유자의 승낙을 받아 사용한 것으로 추정되며, 소유자 측이 이에 반대되는 명백한 증거를 제출하는 경우에 한하여 매우 제한적으로 추정이 반복된다.¹²⁸⁾

123) 뉴욕주 Vehicle and Traffic Law는 자동차의 등록, 운전면허, 도로교통, 자동차사고 책임 등에 관한 사항을 일괄하여 정하고 있어 우리나라의 자동차관리법, 도로교통법, 자배법에 해당하는 내용을 단일법에 포괄하고 있음

124) Kreindler et al.(2016), p. 542

125) 자동차 의무보험에 관한 VTL의 내용은 다음 항목에서 살펴봄

126) VTL §128

127) VTL §388③

128) Kreindler et al.(2016), p. 544

〈표 III-20〉 [미국] 뉴욕주 Vehicle and Traffic Law §388

조항	항목	세부내용
§388①	소유자책임	뉴욕주에서 사용되거나(used) 운행되는(operated) 자동차의 소유자는 당해 자동차의 사용 및 운행에 대한 과실로 인해 사람이 다치거나 사망한 경우 및 재산상 손해가 발생한 경우 책임을 부담함
§388②	자동차	본 조항에서 '자동차(vehicle)'란 '원동기에 의한 이동수단'을 의미함. 단 소방차 및 경찰차는 제외함
§388③ §128	소유자	자동차 소유자(owner)는 '자동차에 대한 권한(property in or title to the vehicle)을 가진 자'를 의미함. 점유를 이전하고 담보권만 보유하고 있는 매도인은 소유자에 해당하지 않고 매수인이 소유자에 해당함
§388①	연대책임	여러 대의 차가 연결되어 운행하던 중 사고가 발생한 경우, 그중 하나의 자동차를 운행하는 자는 연결된 모든 자동차를 공동으로 운행한 것으로 간주되고, 연대책임을 부담함
§1210	무단운전	차량 소유자가 도로(public highway)상 또는 일반 대중이 접근 가능한 사로(private road) 상에 있는 자동차에 차 열쇠를 꽂아둔 경우에는 본 법에 의한 소유자책임을 부담함

이상과 같은 뉴욕주 VTL의 사고 책임 관련 조항은 (i) 자동차사고 책임법제에 대한 별도의 특별 규정을 마련하여 일반 불법행위책임인 과실책임 및 대위책임보다 더 엄격한 책임을 명문으로 정하고 있는 점, (ii) 소유자의 면책을 매우 제한적으로만 인정하고 있는 점, (iii) 책임 주체인 '소유자'의 의미를 법률적 의미의 소유권 개념보다 자동차의 사용에 대한 지배를 중심으로 파악하고 있는 점 등에 비추어 볼 때, 앞서 살펴본 독일, 프랑스, 일본 등 대륙법계 국가의 책임법제와 매우 유사하다.

요컨대 미국의 책임법제가 영국과 동일하다고 단정하기는 어렵고, 정확한 내용을 파악하기 위해서는 개별 주의 입법 및 판례에 대한 조사가 필요하다.

3) 자율주행차 관련 논의

미국에서는 현재까지 자율주행차사고 책임에 대해서 독일 및 영국과 같은 방식의 별도의 입법적 조치가 취해진 바는 없고 기존의 불법행위법체계를 통해 해결할 수 있을 것으로 보고 있다. 미국 사법 현실의 특성상 자율주행차사고 관련 제조물책임 소송이 확대되어 자동차 산업을 위축시킬 수 있다는 점에 대한 우려도 큰 것으로 보인다. 개별 주 차원에서는 보험제도 관련 입법적 조치가 취해진 곳도 있고 자율주행차 관련 각 주의 법제 통일성을 기하기 위해 차량의 자율주행에 관한 법률 표준안이 마련되기도 하였으나 근본적인 책임법제의 변화 움직임은 나타나지 않고 있다.

다. 보험제도

1) 배상자력확보의무

미국에서는 자동차 소유자에게 사고에 대비하여 배상자력을 확보하도록 하는 의무를 부과하고 있다. 대표적인 배상자력확보 수단은 자동차보험 가입이지만, 반드시 자동차보험에 가입해야 하는 것은 아니며, 예금증서, 채권증서 등 다양한 방법으로 본인이 배상자력이 있다는 점을 증명하면 족하다. 대부분의 주는 자동차 등록 시 배상자력에 관한 증빙을 제출하도록 하고 있다. 의무적으로 요구하는 배상자력의 한도 금액은 유럽의 의무보험 최소가입금액에 비해 매우 낮은 수준이다. 주마다 차이가 있으나 배상책임보험 최소가입금액은 통상 상해의 경우 1인당 \$25,000, 1사고당 \$50,000이고, 대물사고의 경우 \$20,000 내외이다.¹²⁹⁾

129) 50개 주 의무보험 금액은 해당 링크를 참조함: <https://www.policygenius.com/auto-insurance/car-insurance-required-in-every-state/#car-insurance-requirements-for-all-50-states>(2020. 10. 28, 최종방문)

2) 노폴트보험제도¹³⁰⁾

미국의 다수의 주는 노폴트보험제도를 도입하고 있다. 노폴트보험은 (i) 가해자의 불법행위책임 성립 여부에 관계없이 피해자가 자신이 가입한 보험(first party insurance)을 통해 구제받는다라는 점, (ii) 노폴트 보상 대상은 사망, 상해 등 인신손해에 한정된다는 점, (iii) 노폴트보험을 통해 피해를 구제받는 자는 가해자를 상대로 불법행위에 기한 손해배상청구권을 행사할 수 없다는 점을 특징으로 한다.¹³¹⁾

노폴트보험은 손해배상청구권의 제한 정도 및 가입 의무 여부 등에 따라 순수노폴트, 수정노폴트, 선택노폴트 및 추가노폴트로 구분된다. 미국에서는 현재 순수노폴트제도를 도입하고 있는 주는 없으며, 24개 주가 변형된 노폴트보험을 도입하고 있다.¹³²⁾ (i) 먼저, 수정노폴트(Modified no-fault 또는 Conventional no-fault)는 보험을 통해 보상을 받은 피해자의 손해배상청구를 원칙적으로 금지하되, 피해 금액이 일정 금액 이상인 경우(monetary threshold) 또는 중상해 등 일정 요건을 충족하는 경우(verbal threshold)에 예외적으로 불법행위에 기한 손해배상청구권 행사를 허용하는 제도이다. (ii) 선택노폴트(Choice no-fault)는 보험가입자에게 노폴트보험과 기존 불법행위 체계에 따른 책임보험 중 하나를 선택할 수 있도록 한다. (iii) 추가노폴트(Add-on no-fault)는 기존 불법행위 체계에 따른 책임보험에 노폴트방식의 보험을 추가하는 것으로 의무 추가 방식(mandatory add-on)과 임의 추가 방식(optional add-on)으로 구분된다. 임의 추가 방식의 노폴트보험은 사실상 노폴트보험이라고 볼 수 없다는 의견도 있다.¹³³⁾

미국에서는 1970년대부터 기존 불법행위 체계를 적용할 경우 피해자 구제의 공백, 보상 지연, 피해 규모와 보상금의 불균형, 피해자 재활의 어려움, 불필요한 비용 발생 등의 문제가 유발되므로 이에 대한 대안으로 노폴트보험을 도입해야 한다는 견해가 유력하게 제기되었다. 이후 미국 다수의 주에서 노폴트보험을 도입하였는데, 남소 방

130) 이하의 내용은 황현아(2018c)의 내용을 참고하여 정리함

131) Anderson et al.(2010), p.14

132) Anderson et al.(2010). p. 41

133) 장덕조(2005), p. 233

지 효과 및 보험료 인하 효과 등 당초 기대하였던 효과가 달성되지 못하고 오히려 노폴트보험을 도입한 주에서 각종 의료비 인상으로 인해 보험료가 크게 오르는 등 부작용이 발견되었다.

현재는 노폴트보험이 더 이상 지지를 얻지 못하는 상태이며, 노폴트보험을 채택한 대부분의 주들이 피해자의 손해배상청구권을 상당 부분 허용하는 등 본래 취지가 퇴색되었다. 미국에서 순수노폴트보험을 채택하고 있는 주는 없고 수정노폴트보험을 채택하고 있는 주도 10개에 불과하여 ‘제소권 제한을 통한 비용 절감’이라는 노폴트보험의 본래적 기능은 크게 축소된 상태라고 볼 수 있다.

노폴트보험제도의 성공사례로 일컬어지던 미시간 주에서도 보험료 부담 증가로 인해 노폴트보험에 대한 회의론이 커졌으며, 최근 디트로이트 시장이 노폴트보험제도의 폐지를 주장하며 주 보험당국을 상대로 소송을 제기하기도 하였다.¹³⁴⁾

134) Insurance Business America(2018. 8. 27), “Detroit mayor files lawsuit against Michigan, seeks to stop no-fault auto insurance”; 위 보도에 따르면 디트로이트 시장은 ‘미시간주의 자동차보험제도는 (i) 인신사고에 대한 무제한적인 보상을 제공하고, (ii) 자동차사고로 인한 부상에 대한 진료 수가(fee schedule for medical service)를 정하지 않고 있으며, (iii) 의료 서비스 제공자가 본인이 원하는 만큼 높은 금액을 청구할 수 있는 구조이므로 결과적으로 헌법에 반한다(unconstitutional)’고 주장하였다고 함. 또한 미시간주의 평균 자동차보험료는 약 3천 달러 정도로 미국 전체 평균인 1,500달러의 2배 수준이며, 특히 이번에 소송을 제기한 디트로이트의 경우 미국 도시들 중 최고 수준인 평균 6,200달러의 자동차보험료를 부담하고 있다고 함

〈표 III-21〉 [미국] 미국의 노폴트보험 관련 논의 과정

구분	사회적 이슈	보험제도 관련 논의
1915~1940	자동차 산업 급성장 자동차사고 증가	산재보험(workers' compensation)에 적용되던 노폴트 보험을 자동차보험에도 적용해야 한다는 주장이 제기됨
1940~1970	자동차사고 비용의 지속적 증가	자동차사고 관련 소송의 건수 및 규모의 지속적 증가로 제소권을 제한하는 노폴트보험 도입 필요성이 제기됨
1965~1970	메사추세츠에서 최초 노폴트보험 도입	1965년: 학계에서 노폴트도입을 강력하게 주장 1970년: 메사추세츠주에서 노폴트보험을 최초 도입
1970~1985	노폴트보험 확대 및 소비자 권리 신장	1970년대 초: 각 주에서 노폴트보험을 도입 시작(주된 도입 동기는 소송비용 등 절감을 통한 보험료 인하였음)
1998~현재	노폴트보험에 대한 회의론	노폴트보험을 도입한 주의 보험료가 더 높게 책정되는 등 노폴트보험이 본래 의도하였던 효과를 달성하지 못 한다는 비판 제기

자료: 황현아(2018c)¹³⁵⁾

3) 뉴욕주 자동차보험제도

뉴욕주의 경우, VTL §310~§321에서 자동차보험에 관한 사항을 정하고 있다. 자동차 소유자는 자동차의 소유, 관리, 사용 및 운행으로 인하여 다른 사람을 사망하게 하거나 상해를 입힌 경우 및 재산상 손해를 입힌 경우에 대비하여 의무적으로 보험에 가입해야 한다. 최소가입금액은 대물사고의 경우 사고당 \$10,000, 대인사고의 경우 상해 \$25,000 및 사망 \$50,000을 한도로 한다. 동일 사고에서 2인 이상이 다치거나 사망한 경우 한도는 상해 \$50,000 및 사망 \$100,000이다.¹³⁶⁾

보험가입증서 등으로 자력 증빙을 하지 못한 경우 자동차 등록 자체가 불가능하다.¹³⁷⁾ 자동차 소유자는 자동차가 등록되어 있는 동안 자력 증빙을 유지하여야 하고, 경찰관 등이 자력 증빙 제출을 요구할 때 이를 제출하지 못할 경우 무보험 운행으로 간주된다.¹³⁸⁾

135) Anderson et al.(2010) Ch.3, A Brief History of No-Fault 내용을 참고하여 정리함

136) VTL §311(4)(a); 11 NYCRR §60-1.1(a)

137) VTL §312(1)(a)

138) VTL §312(1)(b)

7. 뉴질랜드¹³⁹⁾

가. 개관

뉴질랜드는 법체계상으로는 영미법계에 속하나, 자동차사고 피해구제에 대해서는 다른 영미법계 국가들과 구별되는 '사고보상제도'라는 독특한 제도를 채택하고 있다. 사고보상제도는 정부가 운영하는 기금을 통해 인신상해(personal injury)¹⁴⁰⁾에 대한 보상을 제공하고, 이 범위에서 가해자의 손해배상책임 및 배상책임보험은 적용되지 않는다. 이는 사회보험의 형태로 운영되는 노폴트보험의 성격을 갖는다고 볼 수 있다.

뉴질랜드도 과거에는 배상책임법제와 배상책임보험이 결합된 형태로 자동차사고 피해자 구제를 실시하였으나, 1967년 Woodhouse 보고서에서 산재보험을 확대하여 인신상해 전반에 대해 단일한 보상체계를 마련하는 방안이 제안되었다. 위 보고서에 따라 1972년 사고보상법(ACA: Accident Compensation Act)이 제정되고, 1974년 사고보상기구(ACC: Accident Compensation Corporation)가 설립되었다.

ACC는 보상 기금의 조성, 위험 관리, 예방 대책 수립, 사고 발생 시 손해 사정, 보험금 지급 등의 업무를 처리한다. 일종의 국영 보험회사라고 볼 수 있고, 사고처리가 일원화되어 있으며 손해 산정 방법도 통일되어 있다.¹⁴¹⁾ 피해자들은 ACC를 통해 인적 손해에 대한 보상을 받는 대신 개인적으로 불법행위자를 상대로 소송을 제기할 권리가 제한된다. 보상 재원은 자동차 등록세(자동차사고), 사용자 기금(산재) 및 세금으로 충당되는데, 항목별로 계정이 분리되고 자원 조달처도 구분된다. 자동차보험의 경우

139) 뉴질랜드 자동차사고 보상제도는 사회보험 형태로 운영되고 있어 우리나라 및 앞서 살펴본 주요국의 배상책임법제 및 자동차보험제도와는 비교가 어려운 측면이 있음. 다만, 불법행위-손해배상을 통한 보상의 한계점을 극복한 제도로 평가되고 있고 자율주행차시대 보험제도로써 뉴질랜드식 노폴트제도 도입 필요성에 관한 국내 논의가 제기되고 있는바, 검토의 필요성이 있어 간략히 소개함

140) 사고보상제도 적용 대상인 personal injury는 '인신손해' 또는 '인신상해'로 번역되는데, 사고보상제도가 '질병'과 구별되는 의미로서의 '상해'에 대한 보상제도라는 점에서 이하에서는 '인신상해'로 번역함

141) 이와 같은 사고처리 일원화 및 손해 산정 통일화의 결과 우리나라와 같은 산재수가, 자보수가, 의보수가 등 차이가 발생하지 않는다는 평가가 있음(장덕조(2007), p. 32). 보상제도와 수가의 문제에 대해서는 향후 추가적인 검토가 필요함

차량 등록 및 갱신 시 그 비용을 징수하고, 유류세에도 부담금이 포함되어 있다.

손해가 발생하면 가해자의 책임 성립 여부와 관계없이 보상을 실시한다는 점에서 '손해 기초 보상제도'¹⁴²⁾ 또는 '무과실책임에 기초한 사고보상제도'¹⁴³⁾라고 부르기도 한다. 이에 대해서는 책임에 관계없이 손해를 보상한다는 점에서 불법행위에 대한 예방 및 제재 효과를 거두기 어렵고 도덕적 해이가 유발될 수 있다는 점이 지적된다. 그러나 뉴질랜드에서는 오히려 일원적 보상제도 도입으로 사회보험과 사보험 간 중복 보상 문제 및 각종 수가 차이로 인한 문제가 해결되고, 피해자 입장에서는 필요한 범위의 보상을 신속하게 받을 수 있으며 과다 보상 관련 시비가 사라진다는 장점이 부각되고 있다.¹⁴⁴⁾

나. 사고보상제도 도입 및 발전 과정

1) Woodhouse 보고서

사고보상제도 도입의 토대가 된 것은 1967년 발간된 Woodhouse 보고서이다.¹⁴⁵⁾ 이 보고서는 불법행위제도를 통한 피해자 구제의 한계를 지적하며, 그에 대한 대안으로 사회보험 형태의 보상방안을 제안하였다. 보고서는 인신상해에 대한 5가지 보상의 원칙을 제시하였다.

- 첫째, 인신상해에 대한 보상은 국가의 책무이며, 공동체가 시민을 보호해야 한다.
- 둘째, 모든 부상자는 그 원인에 관계없이 반드시 보상을 받아야 한다.
- 셋째, 손해보상은 육체적·직업적 완전한 재화를 목표로 해야 한다.
- 넷째, 장해 기간 중에는 실질보상이 있어야 한다.
- 다섯째, 제도의 성공 여부는 보상금의 신속한 지급과 정확한 산정, 그리고 효율적인 관리 여부에 달려있다. 공동체 책임 원리, 포괄적인 수급권의 보장, 완전한 재

142) 장덕조(2007), p. 34

143) 박은경(2016), p. 144

144) 장덕조(2007), p. 36

145) Report of the Royal Commission of Injury, Compensation for Injury in New Zealand.

할, 실질 보상, 관리 비용의 절감 등이 중요하다.

위 보고서는 불법행위 손해배상제도의 각종 문제점들을 지적하고 있는데, 과실책임 이론이 법적 의제로 변화하고 있고¹⁴⁶⁾ 실제 불법행위에 의한 사고는 보험에 의해 처리되고 있는 점, 입증 곤란, 변호사의 능력, 배심원의 심적 상태 등과 같은 소송 절차상의 문제점들로 인해 불법행위법이 추구하는 정의 실현이 어렵다는 점 등이 주된 문제점으로 제기되었다.¹⁴⁷⁾ 이에 위 보고서는 포괄적인 사고보상제도 도입을 통해 사고 원인이나 과실 유무에 관계없이 사고로 인한 모든 피해자들에게 타당한 보상을 제공하는 것이 필요하다고 보았다.¹⁴⁸⁾

2) 사고보상제도 변화 과정

ACA는 1972년 제정된 이후 여러 차례 개정되었는데 특히 1982년, 1992년, 1998년 및 2001년에 중요한 변화가 있었다.

Accident Compensation Act(1982)는 1972년 제도 도입 이후 고용주들이 제기해온 비용부담 문제를 해소하기 위해, 기금 조성 방식을 pay-as-you-go 방식으로 변경하였다. 매년 인신상해 피해자들에게 지급된 보상금에 상응하는 금액을 기준으로 이듬해 분담금을 산정하여 징수하는 것이다. 이러한 방식은 특정 연도 보상금 지급액이 감소하면 그 다음해 분담금이 줄어들게 되어 안정적 기금 운용에 장애가 될 수 있었고, 기금의 재정위기가론이 제기되었다.

이를 해결하기 위해 제도 재검토가 이루어졌는데, 검토 과정에서는 오히려 재원을 보다 확충하여 보상 대상을 확대하는 방안이 고려되기도 하였다.¹⁴⁹⁾ 그러나 검토 결과가 반영된 Accident Rehabilitation and Compensation Insurance Act(1992)에서는

146) 앞서 살펴본 영국의 대리의제이론 및 미국의 가족차량이론 등을 의미하는 것으로 이해됨

147) 장덕조(2007), pp. 23~24; 박은경(2016), p. 118

148) 박은경(2016), pp. 118~119

149) 당시 검토를 진행한 뉴질랜드 법률위원회(law commission)의 보고서에 따르면, (보상 대상인) 상해와 (보상 대상에서 제외되는) 질병의 구분이 불분명하므로, 이러한 구분을 제거해야 한다는 의견 및 일시불 손해보상 시스템 대신 정기 보상 시스템을 도입해야 한다는 의견이 제시됨; 박은경(2016), p. 121

pay-as-you-go 방식을 유지하되 부담자의 범위를 확대하고 보상 범위도 조정함으로써 기금 운영의 합리성을 제고하는 방향으로 제도가 정비되었으며, 질병에 대해서까지 보상 대상을 확대하는 방안은 도입되지 않았다.

이후 Accident Insurance Act(1998)는 ACC의 독점적 지위를 폐지하고 민간보험도 동일한 역할을 수행하도록 하며 자금 제공 방식도 pay-as-you-go 방식에서 full-funding 방식으로 변경하였으나, 이후 정권이 바뀌면서 위 내용은 폐기되었다.¹⁵⁰⁾ 이후 다시 개정된 Injury Prevention, Rehabilitation and Compensation Act(2001)는 Accident Insurance Act(1998)와 대체로 유사하였고, 사고방지프로그램이 추가되었다는 점이 특징이다. 2010년 법 명칭이 Accident Compensation Act로 변경되어 현재에 이르고 있다.

다. 사고보상제도 적용 대상

뉴질랜드 사고보상제도는 모든 유형의 인신상해를 보상대상으로 한다. 다만 질병이나 선천적 장애는 보상 대상에서 제외된다. 사고보상제도가 불법행위로 인한 손해배상을 대체하기 위한 것이라는 점에서 불법행위가 문제될 여지가 없는 질병이나 선천적 장애가 제외되는 것은 일응 합리적이다. 다만, 질병 및 선천적 장애도 보상 대상에 포함시켜야 한다는 논의가 지속적으로 제기되고 있는 것으로 보인다.

보상 대상인 인신상해는 (i) 사고로 인한 인신상해(personal injury by an accident), (ii) 의료행위 과정에서 발생한 인신상해(personal injury by way of medical treatment), (iii) 직업과 관련된 질병, 심장마비 및 뇌졸중으로 인한 인신상해(personal injury caused by work-related disease, heart attacks and strokes)로 구분된다. 정신적 상해(mental injury)는 보상 대상이 아니지만, 정신적 상해가 신체적 상해로 인해 발생한 경우, 범죄 행위로 인해 정신적 상해를 입은 경우, 직업과 관련된 갑작스럽고 직접 관련성이 있는 정신적 상해는 보상 대상에 포함된다.¹⁵¹⁾ 자동차사고 피해자에 대한 보상은 위 (i) 유형에 해당한다.

150) Accident Insurance Act(1998)를 주도한 것은 국민당 정부인데, 1999년 노동당 정부가 들어서며 위 법은 효력을 잃게 되었다고 함; 박은경(2016), p. 123

151) 박은경(2016), pp. 124~131

라. 제도에 대한 평가

뉴질랜드 사고보상제도에 대해서는 크게 4가지 관점에서 평가가 이루어지고 있다. 첫째, 충분한 보상이 제공되는가, 둘째, 보상 대상이 적정한가, 셋째, 효율적으로 운영되는가, 넷째, 사고 예방이라는 정책적 효과에 기여하는가 이다.

첫째, 사고보상제도는 사고원인에 관계없이 동일한 기준에 의해 보상을 하는데, 치료비 외에 위자료도 보상하고, 장애율이 10% 이상인 경우에는 장애 정도에 따라 자립수당을 지급하며, 부상자가 사망한 경우 유가족에게도 일정한 보상금을 정기적으로 지급한다.¹⁵²⁾ 이러한 보상 수준이 소송을 통한 보상을 완전히 대체할 정도로 충분한 것인지는 의문이 있으나, 사회보장제도라는 관점에서 볼 때 그 보상의 수준은 합리적인 것으로 평가되고, 특히 보상의 확실성 측면에서는 소송을 통한 보상보다 피해자에게 매우 유리하므로, 보상 금액을 단순 비교하여 소송에 비해 보상이 불충분하다고 보기는 어려운 것으로 평가되고 있다.¹⁵³⁾

둘째, 보상범위와 관련하여서는 주로 사고와 질병의 관계 및 구분이 문제된다. 사고보상제도는 원칙적으로 사고 등 외부요인에 의한 인신상해를 보상 대상으로 하고 있으나 의료사고의 영역에서는 질병과 상해의 구분이 불분명한 경우가 있다. 또한 의료사고 외의 영역에서도 질병까지 보상 대상을 확대하는 것이 필요하다는 지적이 지속적으로 제기되고 있다. 다만, 보상 대상 확대는 기금 확충이 전제되어야 하기 때문에 이러한 관점에서 여전히 검토가 진행 중인 것으로 보인다.¹⁵⁴⁾

셋째, 제도의 효율성과 관련하여 살펴보면, 사고보상제도를 통한 보상이 소송을 통한 피해구제보다 분쟁 해결 비용 측면에서 효율적이라는 점은 명백해 보인다. 소송 절차는 통상 상당한 시간과 비용이 소요되는데, 사고보상제도를 통해 보상을 받게 되면 이러한 소송절차 자체가 원천적으로 차단되기 때문이다. 사고보상제도의 비용 효율성은 객관적으로도 입증되는 것으로 보인다. 1992년 통계에 따르면, 기금 중 94%가 피해

152) 장덕조(2006), p. 202

153) 박은경(2016), p. 141

154) 장덕조(2007), pp. 32~33; 박은경(2016), p. 141

자에 대한 보상금 용도로 사용되고 행정 비용은 6%에 불과하였다고 한다.¹⁵⁵⁾ 또한 2010~2011년도 통계자료에 따르면 뉴질랜드 사고보상제도 운영상 보상 관련 비용은 전체 보상금의 11.8% 정도 수준인 반면, 영국은 총 보상금 중 55%만 피해자에게 귀속되고 나머지 45%는 소송비용 등 각종 비용에 충당되고 있다고 한다.¹⁵⁶⁾ 한편, 사고 보상 시 사고 원인이나 고의·과실을 요건으로 하지 않기 때문에 도덕적 위험이 증가할 우려가 있고 이러한 점이 제도의 효율성을 저해할 수 있다는 점이 지적되었으나, 뉴질랜드에서는 도덕적 위험으로 인한 재정 누수 현상은 뚜렷이 나타나고 있지 않은 것으로 보인다.¹⁵⁷⁾

넷째, 뉴질랜드식 사고보상제도는 불법행위법의 목적 중 하나인 사고 예방 목적을 달성할 수 없다는 지적과 관련하여서는, 실제로 책임보험을 통해 피해자에 대한 보상이 이루어지고 있는 상황에서는 가해자에게 법률상 불법행위 책임을 묻는다고 하여도 인신상해를 예방할 수 있는 정도의 효과는 기대하기 어렵다는 점이 반론으로 제기된다. 즉, 불법행위법 및 책임보험제도도 충분한 예방적 기능을 수행한다고 보기 어렵기 때문에 예방적 기능의 약화를 사고보상제도의 단점이라고 볼 수는 없다는 것이다. 실제 뉴질랜드에서는 사고보상제도 도입 후 사고율 증가가 나타나지 않고 치명상사고는 오히려 감소하는 등, 제도의 도입이 운전자들의 주의의무 이행 여부에 부정적인 영향을 미치지 않는다고 한다.¹⁵⁸⁾ 또한, 사고가 범죄행위로 인해 발생하였다면 사고보상제도를 통해 보상을 받더라도 징벌적 배상을 위한 소송 제기가 가능하다는 점에서 일정 부분 예방적 기능을 수행하기 위한 방안을 확보하고 있다고 평가되고 있다.¹⁵⁹⁾

155) 장덕조(2006), p. 210

156) 박은경(2016), p. 142

157) 박은경(2016), p. 142

158) 장덕조(2006), p. 208

159) 박은경(2016), pp. 134~135, p.142

마. 뉴질랜드 제도와 다른 국가 제도 비교 시 유의점

뉴질랜드 사고보상제도는 인신상해 영역에서 불법행위 손해배상제도를 효과적으로 대체하고 있는 것으로 평가되고 있다. 다만, 뉴질랜드의 사고보상제도는 기본적으로 사회보험제도에 속하는바, 민간보험으로 운영되고 있는 우리나라의 자동차보험과 비교하여 보상이 용이하고 피해자 구제에 충실하다는 점만으로 우리나라도 당연히 위와 같은 방향으로 나아가야 하는 것인지에 대해서는 의문이 있다.

현재 우리나라 자동차보험은 보험료 산정 시 운전자의 특성이나 사고발생 등에 따라 요율을 달리 하고 할인할증제도를 마련하고 있는데, 뉴질랜드의 경우 ACC에서 공시하는 세율로 차종별로 차등 적용되는 차량등록세에 보험료(부담금)가 부과되고, 유류세에 부과되는 보험료는 리터당 세율에 의하도록 하고 있다.¹⁶⁰⁾ 자동차보험을 이와 같은 방식으로 운영할 경우 개인이 부담하게 되는 보험료의 산출에 근본적인 변화를 가져오게 될 것이고, 건강보험이나 산재보험과 유사한 방식으로 보험료가 산출, 부과 될 것으로 보인다. 이러한 근본적인 제도 변경을 추진할 것인지 여부에 대해서는 별도의 사회적 합의가 필요하다.¹⁶¹⁾ 그 전제로서 제도 변경 시 발생할 수 있는 각종 경제적, 사회적 효과에 대한 면밀한 분석이 선행되어야 함은 물론이다.

사고보상제도가 상해 피해자의 치료 및 회복을 지원하고 생활의 안정을 도모하기 위한 유일한 방안인 것은 아니다. 공공 의료 서비스를 확대하거나 의료 관련 사회보장 제도를 확충하는 방안도 고려될 수 있을 것이다. 뉴질랜드에서도 사고보상제도 적용 대상을 질병 및 선천적 장애까지 확대해야 한다는 논의가 계속 제기되는 것을 보면, 결국 이 제도를 통해 이루고자 하는 목적은 아프거나 다친 사람이 소득 수준이나 사고(또는 질병) 원인의 제약을 받지 않고 의료 서비스를 받을 수 있도록 하는 것이 아닐까 생각된다. 따라서 다른 주요국 제도와 뉴질랜드의 사고보상제도의 장단점을 비교·분석하기 위해서는 사고보상제도와 자동차보험제도만 비교해서는 안 되며 의료체계에 대한 검토가 함께 이루어져야 할 것이다.

160) 장덕조(2006), p. 201

161) 황현아(2018c), pp. 7~8

뉴질랜드 사고보상제도의 가장 큰 특징은 상해 피해자에 대한 구제가 공동체의 책임임을 전제로, 사고 원인이나 잘못을 따지지 않고 보상을 실시한다는 점이다. 그런데 이러한 정신은 다른 주요국의 책임법제와 보험제도에도 형태를 달리하여 반영되어 있는 것으로 보인다. 자동차사고에 대해 과실책임 원칙을 유지하고 있는 보통법 국가들의 경우, 의제법리의 발달(대리의제이론, 가족차량이론 등), 노폴트보험제도 도입(미국)¹⁶²⁾ 등을 통해 과실책임 원칙 적용에 따른 공백을 해소하기 위한 노력을 기울인바 있다. 대륙법계 국가들은 엄격책임법리를 통해 뉴질랜드의 사고보상제도가 추구하고자 하는 목적, 즉 잘못에 관계없이 피해자를 신속하고 적절하게 구제하고자 하는 목적을 어느 정도 달성하고 있다. 우리나라 자배법상 가급금 제도 및 치료비 전액 지급 제도도 이러한 취지를 위해 마련된 제도이다.

요컨대, 주요국들의 자동차사고 보상제도가 지향하는 바는 동일하고, 다만 그 나라가 처한 현실과 의료제도, 사회보장제도 등 다른 제도와 관계에 따라 구현하는 방식에 차이가 있는 것으로 보인다. 이러한 점을 고려할 때, 뉴질랜드식 노폴트보험제도가 우리가 지향해야 할 이상적인 제도인가 하는 점에 대해서는 보다 신중한 검토가 필요하다고 생각된다.

162) 미국의 노폴트제도는 성공적이었다고 보기는 어려우나, 제도 도입의 취지가 잘못을 가리지 않고 피해를 구제하고 보상절차의 효율성을 제고하는 것이었다는 점은 인정됨

IV. 시사점 및 향후 과제

1. 개관

본 연구는 주요국의 현행 자동차보험제도의 내용을 파악하고 비교하는 것을 1차적 목적으로 하였다. 이 과정에서 각국에서 자동차의 등장, 확산, 대중화에 따라 배상책임 법제와 자동차보험제도가 어떻게 변화해왔는지를 살펴볼 수 있었는데, 이러한 제도 변천사는 현행 제도를 이해하는 데는 물론이고 향후 자동차보험의 변화 방향을 가늠해보는 데도 도움이 될 수 있다. 보다 근본적이고 통시적인 시사점을 얻기 위해서는 더욱 깊이 있고 풍부한 검토가 필요할 것이나, 제한적이거나 검토한 내용을 토대로 파악한 시사점은 다음과 같다.

첫째, 자동차 도입·보급·확산의 각 단계별로 자동차 배상책임법제 및 보험제도에 대해 요구되는 바가 계속 변화하였다는 점이다. 둘째, 지속적인 변화 요구에도 불구하고 배상책임법제와 자동차보험의 기본 원리는 크게 달라지지 않았다는 점이다. 셋째, 자동차 배상책임법제 및 보험제도는 자동차에만 국한되는 문제가 아니라 과학기술의 발전, 의료 환경, 사회보장제도 등과 결부되어 있다는 점이다.

이러한 시사점을 자동차보험제도 관련 현안 이슈에 적용하기 위해서는 개별 이슈에 대한 심도 있는 검토가 필요하다. 산업과 정책에서 실제 활용 가능한 대안을 마련하려면 약관, 상품, 보상 등의 실무적 영역에 대한 조사도 이루어져야 할 것이다. 다만 여기서는 책임법제 및 의무보험제도에 국한하여 향후 검토 및 정비가 필요한 과제로 (i) 책임법제 적용 대상 확대(대물배상에 대한 운행자책임 적용), (ii) 의료체계와 자동차보험의 관계, (iii) 의무보험 보상 한도, (iv) 과실상계 및 과실비율 관련 개념 정리 및 제도 정비, (v) 보상기준 합리화 방안의 타당성 여부를 제시하고자 한다.

2. 자동차의 발전과 자동차 보험제도의 변화

가. 자동차사고 책임법제 및 보험제도 도입 배경

1) 산재사고·철도사고 관련 제도와의 관계

자동차 배상책임법제에 관한 논의가 처음 등장한 것은 1800년대 후반에서 1900년대 초반 사이이다. 이 시기에 유럽 각국에서 자동차가 처음 등장하였고 자동차라는 새로운 위험에 대해 어떻게 대처할 것인지, 특히 자동차사고가 발생한 경우 피해 보상을 누가, 어떤 기준에 따라 할 것인가가 문제되었다. 이는 별도의 독립된 문제가 아니라 산업혁명 이후 지속적으로 이슈가 되어 온 산재사고 및 철도사고에 대한 책임 및 보상 문제의 연장선상에서 논의되었다.

산업혁명 이후 노동자들이 공장의 기계나 설비로 인해 부상을 당하는 경우 어떻게 보상을 해야 하는지가 지속적으로 문제되었고, 사고 사례 및 관련 판례도 상당수 누적되었다. 또한 철도와 열차가 본격적으로 보급되면서 열차 이용자들이나 철로 인근 보행자들이 부상을 입는 경우 어떻게 보상할 것인지에 대해서도 검토가 이루어졌다. 이 과정에서 근대 불법행위법의 기본 원칙인 과실책임원칙에 대한 수정의 필요성이 제기되었고, 그 수정 원리로서 위험책임 및 보상책임 이론이 등장하였다.

책임법제 관련 이론 전개와 더불어 보다 실질적인 보상을 위해 산업재해 보상제도와 철도사고 보상제도가 마련되었다. 산업재해는 정부 주도의 사회보장제도를 통해 보상하는 방향으로 제도가 마련되었고, 이는 오늘날의 산재보험제도로 자리 잡았다. 철도사고의 경우 이용객에 대해서는 철도 이용 계약에 따라, 인근 보행자 등 비이용객에 대해서는 철도사업주체가 과실책임원칙에 따라 배상하는 방향으로 논의가 정리되었다. 현재도 철도사고는 계약법 및 불법행위법의 원칙에 따라 처리되고 있다.

2) 자동차사고의 특수성

산재사고 및 철도사고에 이어 등장한 새로운 위험인 자동차사고는 산재사고 및 철

도사고와 공통점도 있지만 차이점도 있다.

공통점은, (i) 적어도 자동차가 처음 도입되었던 당시에는 소수의 부유한 사람들만이 자동차를 소유하고 운행할 수 있었다는 점, (ii) 이를 통해 소수의 자동차 소유자들은 일반 대중이 얻지 못하는 편익을 누리는 대신 일반 대중은 본인의 의사와 관계없이 자동차사고를 당할 위험에 노출되었다는 점이다. 즉 잠재적 가해자는 소수의 부유층(또는 자본가)이고, 잠재적 피해자는 일반 대중이라는 점에 산재사고, 철도사고, 자동차사고의 공통점이 있다.

차이점은, (i) 비록 부유층만 자동차를 소유할 수 있기는 했지만 공장 기계나 철도에 비해서 자동차는 상대적으로 적은 자본으로 구입할 수 있었다는 점, (ii) 한 곳에 고정되어 있는 기계나 일정한 궤도를 달리는 철도와는 달리 자동차는 길이 있는 곳이면 어디든 갈 수 있고, 따라서 일반 대중의 입장에서 자동차라는 위험원을 피하고 싶어도 피할 수 없게 된다는 점이다. 산재사고나 철도사고에 비해서 상대적으로 책임 주체가 넓어질 수 있고, 피해자도 광범위하게 발생할 수 있으며, 사고 회피를 위한 선택 가능성이 낮다는 점이 자동차사고의 특징이다.

현재 대부분의 국가들은 자동차사고에 대한 책임 및 보상을 산재보상과 달리 민간의 영역에 맡겨두되, 철도사고와 달리 그 소유자에게 엄격책임을 부과하고 의무보험에 가입하도록 하고 있다. 이러한 현행 제도는 앞서 본 산재나 철도사고와 구별되는 자동차사고의 특성이 반영된 결과라고 생각된다.

나. 자동차 보급과 책임법제 및 보험의 역할¹⁶³⁾

1) 도입기(1800년대 후반~1900년대 초반)

자동차가 처음 도입된 1800년대 후반에는 자동차에 대한 기대와 두려움이 공존하였다. 마차가 주된 교통수단이던 시기에 자동차는 새롭고 무한한 가능성인 동시에 기

163) 본 항의 세부 목차 괄호의 연도 표시는 유럽을 기준으로 한 것임. 일본, 우리나라의 자동차 도입·확산·대중화는 유럽에 비해 20~30년 정도 후행하고 있음

존에 경험해보지 못한 위험이었다. 당시 자동차를 보는 사람들은 아마도 지금 우리가 자율주행차나 드론택시에 대해 느끼는 것과 유사한 감정을 느꼈을 것이다. 이처럼 가능성과 위험성을 동시에 내포하고 있는 대상을 어떻게 다룰 것인가, 사고를 100% 막을 수 없는 상황에서 그 사고로 인한 배상책임 및 보상을 어떠한 근거에 따라 실시할 것인가가 문제되었다.

각국은 기존의 사고 책임에 대한 법체계인 불법행위법을 전제로 자동차사고 배상책임 및 보상 문제를 어떻게 다룰 것인가를 고민하였다. 당시 불법행위 손해배상책임은 근대민법의 기본원칙¹⁶⁴⁾ 중 하나인 과실책임의 원칙에 따르고 있었으나, 19세기 말 이래 개인주의, 자유주의, 자본주의의 한계가 나타남에 따라 민법의 기본원리도 수정되어 위험책임 및 보상책임 등 불법행위법 영역에서 새로운 책임 원칙이 제시되기 시작하였다. 자동차사고 관련 책임법제는 이러한 법리의 전개와 영향을 주고받으며 형성되어 왔는데, 그 결과물이 자동차사고에 대한 '엄격책임'의 도입, 즉 피해자가 가해자의 고의·과실을 입증하지 못하더라도 일단 가해자가 사고에 대해 책임을 부담하는 제도이다. 이는 과실책임원칙에 대한 수정 원리인 보상책임원칙 및 위험책임원칙을 자동차사고에 적용한 것이라 할 수 있다.

독일은 1909년 자동차에 관한 특별법인 자동차법을 제정하여 명시적으로 자동차사고에 대해 엄격책임을 도입하였다. 프랑스는 1930년 장되르 판결에서 민법상 물건 보관자 책임 규정이 자동차사고에 대해서도 적용된다는 점을 명확히 함으로써 엄격책임을 인정하였다. 영국은 자동차사고에 대한 별도의 엄격책임을 도입하지 않고 보통법상의 원리인 과실책임원칙을 유지하였으나 소유자 등이 대위책임 법리에 따라 책임을 부담하도록 하였고, 자동차사고에서의 과실을 일반 불법행위의 과실보다 폭넓게 인정하고 대위책임의 범위도 자동차사고에 대해서는 보다 확장하여 적용함으로써 사실상 엄격책임을 도입한 것과 크게 다르지 않은 결과가 되었는데, 이러한 '사실상' 엄격책임

164) 근대 민법은 '인격 절대주의' 또는 '자유인격의 원칙'을 전제로 하고 있으며, 이러한 자유인격의 원칙을 실현하기 위해 3가지 구체적 원칙을 제시함. (i) 사유재산 존중의 원칙, (ii) 사적 자치의 원칙, (iii) 과실책임원칙이 그것이고, 이를 근대 민법의 3대 원칙이라 함(곽윤직·김재형(2013), p. 37). 이는 프랑스 혁명 이후 개인주의와 자유주의가 민법에도 반영된 것으로 평가됨(권영준(2020), p. 14)

을 뒷받침하는 것은 자동차 의무보험제도였다.

요컨대, 자동차 도입기에는 이 위험하고 새로운 물건으로 인해 발생한 사고 책임을 누구에게 지울 것인지가 가장 중요한 문제였는데 독일, 프랑스는 입법 및 해석론을 통해 자동차 보유자에게 책임을 귀속시켰고, 영국은 보통법의 법리에 따라 원칙적으로 운전자, 예외적으로 소유자가 책임을 부담한다고 보았다.

1900년대 초반 자동차사고에 대한 독일, 프랑스, 영국의 대응은 당시로부터 100년이 지난 현재 자율주행차 도입에 대한 각국의 대응과 매우 유사하다. 독일은 2017년 가장 먼저 도로교통법을 개정하여 자율주행차에 관한 명문의 법적 근거를 마련하고 사고 책임 문제를 입법적으로 해결하였다. 프랑스에서는 자율주행차사고 책임 및 보상에 관한 활발한 논의가 이루어지고 있으나, 새로운 입법보다는 기존 법령의 해석을 통한 해결을 모색하고 있다. 영국은 자율주행차사고 시에는 보험회사가 책임을 진다는 내용의 AEV Act를 제정하였다. 19세기 후반에 등장한 자동차와 21세기에 등장한 자율주행차라는 새로운 위험에 대해서 독일은 입법, 프랑스는 법 해석론의 확장, 영국은 보험이라는 동일한 해결 수단으로 접근하고 있는 것이다.

2) 확산기(1900년대 중반)

자동차 확산기에는 의무보험 논의가 본격화되었다. 영국은 가장 앞선 1930년에 자동차 의무보험을 도입하였고, 독일은 1939년, 프랑스는 1958년 자동차 의무보험을 도입하였다. 이 시기에는 더 이상 ‘누가 책임을 지는지’는 중요하지 않았고, 오히려 ‘어떻게’ 신속하고 적절한 보상을 제공할 것인지가 핵심이 되었다. 자동차사고가 증가하고 피해자가 다수 발생하는 시기에는 일단 치료가 필요한 피해자가 신속하게 치료를 받을 수 있도록 하는 것이 더욱 중요해졌기 때문이다.

또한 자동차 보급이 확산되고 공급가격이 낮아지면서 과거에 비해 자력이 부족한 사람들도 자동차를 구입하게 되었다. 과거와 달리 자동차는 더 이상 소수 부유층의 전유물이 아니었고, 그 결과 사고 발생 시 차주가 무자력인 경우가 과거에 비해 훨씬 늘어났다. 이러한 점도 자동차 ‘의무’보험 필요성을 증대시켰다.

이 시기에는 자동차보험의 의무화 여부, 의무화할 경우의 그 범위 등이 문제 되었다. 또한 피해자의 직접청구권이 도입되는 등 실질적인 피해자 구제 기능을 강화하기 위한 제도 개선이 활발하였다.

3) 대중화(1900년대 중반 이후)

자동차 대중화 시대에는, 소수의 자동차 보유자가 다수의 보행자에 대해 책임을 지는 구조에서 벗어나 누구나 자동차사고 가해자도, 피해자도 될 수 있는 상황이 되었다. 자동차는 여전히 위험한 물건이긴 하지만 그 위험은 사회적으로 통제·관리될 수 있는 수용 가능한 위험이 되었다. 또한 자동차는 더 이상 부의 상징이 아닌 생필품이 되었다.

이제는 자동차 보유자에게 엄격책임을 귀속시키는 문제보다는 자동차 보유자의 책임을 어떻게 합리적으로 배분할지가 더 중요해졌고, 그 수단으로서 자동차보험제도의 역할이 더욱 강조되었다.

3. 책임 귀속 및 보상 원칙

자동차의 도입, 확산 및 대중화에 따라 자동차 배상책임법제 및 자동차보험에 요구되는 사항은 변해왔지만, 다음과 같은 기본 원리는 유지되고 있다.

가. ‘운행’의 ‘지배’ 및 ‘이익’에 대한 책임

첫째, 자동차의 운행에 대한 권한과 이익이 있는 곳에 책임을 귀속시킨다는 원칙이다. 우리 지배법의 운행자책임의 인정 근거이자 운행자 요건은 ‘운행지배’와 ‘운행이익’이다. 일본 지배법의 운행공용자책임의 의의와 요건도 동일하다. 독일 도로교통법의 보유자책임이나 프랑스의 민법의 물건 보관자 책임도 대체로 유사한 의의와 요건을 가지고 있다. 영국 보통법상 대위책임은 그 의의와 요건이 다소 상이하기는 하지만, 적

어도 자동차사고의 영역에서는 우리나라 운전자책임과 유사한 기능을 하고 있는 것으로 보인다.

자동차의 ‘소유’나 ‘운전’이 아닌 이와 별개의 ‘운행’이라는 개념을 도입하고 운행에 대한 지배와 이익을 책임의 요건으로 한 것은 이론적으로나 실무적으로 매우 큰 의의가 있다. 주차장에 주차되어 있는 자동차와 도로 위를 달리는 자동차의 위험은 다르고, 자배법에서 특별히 다루고자 하는 위험은 도로 위를 달리는 자동차로 인한 위험이다. 자동차의 운행은 기능적으로 보면 ‘운전’이라는 행위로 인한 것이지만 출발지, 목적지, 경로, 운행 시기 등을 결정하고 실행하는 것은 기능적 측면의 ‘운전 행위’와는 별개이다. 운전하는 자가 이를 정할 수도 있지만 다른 누군가의 권한과 지시에 따라 운전을 할 수도 있기 때문이다. 이러한 점을 고려하여 우리 자배법 및 주요국의 자동차 배상책임법제에서는 ‘자동차 소유자’나 ‘운전자’가 아닌 ‘운행자’(또는 ‘보유자’)를 원칙적 책임 주체로 삼고, 권한 있는 운행자가 자동차 보험가입의무도 부담하도록 하고 있다.

그런데 이러한 이론적 타당성과 실무적 유용성을 두루 갖춘 ‘운행’ 및 ‘운행자’ 개념이 ‘운전’ 및 ‘운전자’와 혼용되거나 오해되는 경우가 빈번하고, 때로는 양 개념에 대한 혼동과 오해가 자동차사고 배상책임법제에 관한 논의의 전개에 뜻밖의 장애 요소로 작용하기도 한다. 자율주행차사고발생 시 책임 귀속 주체에 관한 논의에서 ‘자율주행차사고가 발생해도 운전자책임은 종전과 동일하게 적용 가능하다’는 주장에 대해 ‘운전자가 운전을 안 했는데 왜 책임을 지느냐’고 반박하는 것이 대표적인 예이다. 향후 자율주행차사고 책임에 대한 사회적 합의를 형성해 나가기 위해서는 ‘운행자책임’의 개념에 대한 사회적 인식 제고가 선행될 필요가 있다.

나. 대인사고와 대물사고 보상제도 구분

대인사고와 대물사고에 대해 동일한 책임법제를 적용하고 있는 독일, 프랑스, 영국과 달리, 우리나라와 일본은 대인사고에 대해서만 운전자책임을 적용하고 있다. 근대화 후발주자로 유럽의 제도를 계수하는 과정에서 유럽과 동일한 수준의 제도를 일시에 도입하기는 어려움이 있었을 것이고, 대인사고와 대물사고는 질적인 차이가 존재하므

로 우선 대인사고에 대해서만이라도 엄격책임과 의무보험체계를 도입하고자 했던 것으로 보인다.

대인사고와 대물사고가 질적으로 다르다는 점은 굳이 비교 연구를 통해 파악하지 않더라도 그 자체로 당연한 것이다. 사람이 죽거나 다치는 것과 물건이 망가지는 것은 상식적으로나 법률적으로나 엄연히 다르다. 형법상 살인죄(사형, 무기 또는 5년 이상 징역)나 상해죄(7년 이하의 징역, 10년 이하의 자격정지 또는 1천만 원 이하의 벌금)가 재물손괴죄(3년 이하의 징역 또는 700만 원 이하의 벌금)보다 법정형이 훨씬 높은 것과 같은 이치이다. 다만 이를 제도적인 측면에서 어떻게 구현하였는지에 따라 자동차 사고 영역에서 대인사고와 대물사고의 차이점을 보다 구체적으로 확인할 수 있다.

주요국들은 (i) 대인사고와 대물사고의 보상 한도에 차이를 두고, (ii) 대인사고에 대해서는 과실상계를 금지하거나 제한하며, (iii) 상해에 대한 치료에 대해서는 제한 없이 보상하는 방안 등을 채택함으로써 대인사고와 대물사고의 질적 차이를 보상제도에 반영하고 있다.

영국과 프랑스는 대인사고에 대해서는 보상에 상한을 두지 않고, 대물사고에 대해서는 상한을 두고 있다. 독일은 대인 및 대물에 대해 모두 상한을 두고 있지만 보상액은 대인 750만 유로, 대물 120만 유로로 현저한 차이가 있다. 일본은 대인배상에 대해서만 엄격책임과 의무보험을 적용하고, 의무보험 한도는 3천만 엔이다.

과실상계와 관련하여서는, 영국과 독일은 대인배상과 대물배상을 구별하지 않고 과실상계를 적용하고 있는 반면, 프랑스는 대인배상에 대해서는 원칙적으로 과실상계를 허용하지 않고 피해자 측의 변명할 수 없는 과실이 사고의 절대적인 원인인 경우에 한하여 과실상계를 허용한다.

대인배상 관련 과실상계 허용 여부는 교통사고 피해자에 대한 의료 서비스 제공 현실과 연계하여 살펴볼 필요가 있다. 정부나 사회보장제도에 의해 무상의료가 제공되는 경우에는 대인사고에 대한 과실상계를 금지하거나 제한할 필요성이 상대적으로 낮다고 볼 수 있다. 과실상계를 전면적으로 적용하면 일실이익 등 기타 보상 항목 대해서는 과실상계를 적용하여 감액된 금액을 보상받지만, 정부 등이 제공하는 의료 서비스는 과실상계와 관계없이 무상으로 받을 수 있기 때문에, 과실상계를 전면 허용하더라도

부상자의 치료, 회복에 장애 사유가 되지는 않는다. 반면 의료 서비스에 대한 비용을 피해자 본인이 부담해야 하는 구조하에서는 대인사고에 대한 과실상계 적용이 피해자가 적절한 치료를 받는데 장애가 될 수 있다. 현재까지 조사한 바로는 영국의 경우 NHS, 독일의 경우 사회보장 서비스를 통해 치료비를 충당하고 있어 대인사고에 대해 과실상계를 적용하더라도 피해자의 의료접근성에 제약을 가하지는 않는 것으로 보인다. 반면 프랑스, 우리나라, 일본의 경우에는 민간 의료 서비스를 통해 치료를 받게 되기 때문에 자동차보험을 통한 보상이 제한되면 피해자의 치료 및 회복에 제한이 발생하게 될 수 있다.¹⁶⁵⁾ 이러한 점을 고려하여 프랑스에서는 대인사고에 대해서는 원칙적으로 과실상계를 금지하고, 일본의 경우 자매책보험에 대해서는 과실상계를 적용하는 대신 별도의 중과실 감액제도를 시행하고 있으며, 우리나라에서는 과실상계를 하더라도 치료관계비는 전액 보상하도록 하고 있다.

다만 최근에는 이러한 치료비 전액 보장 제도가 불필요한 치료행위 유발로 보험금 누수를 야기하고, 그 결과 전체 자동차보험 가입자의 부담을 증가시킨다는 비판이 지속적으로 제기되고 있다. 의료 서비스 비용의 상당 부분을 개인이 부담하는 구조에서 치료비 전액 보장 제도를 후퇴시킬 경우 피해자의 피해 회복에 장애가 될 수 있는바, 이 문제에 대해서는 신중한 접근이 필요하다고 생각된다.

다. 선보상·후정산

대부분의 국가들은 원칙적으로 자동차사고에 대해 선보상·후정산 원칙을 채택하고 있다. 특히 대인사고에 대해서는 예외 없이 선보상·후정산 원칙을 적용한다. 대륙법계 국가에서는 엄격책임원칙을 통해, 영미법계 국가에서는 자동차보험제도상 강행규정을 통해 선보상을 실시한다. 다만 보유자의 보험으로 선보상을 실시한 후 실제 책임 있는 자에게 구상을 할 수 있는 길을 열어두고 있다. 또한 과실상계를 허용함으로써 정산 과정에서는 공평한 책임 배분이 이루어질 수 있도록 하고 있다.

165) 이 부분에 대한 보다 정확한 이해를 위해서는 각국의 의료체계에 대한 조사가 선행되어야 하는바, 추후 별도로 상세한 연구가 수행될 필요가 있음

교통사고는 다양한 원인에 의해 발생할 수 있다. 최근에는 자동차사고 원인의 90%가 운전자 과실이라고 하나, 자동차의 역사를 보면 운전자의 과실이 압도적 사고 원인이 된 것은 비교적 최근의 일이다. 자동차가 도입되어 발전하는 과정에서는 차량 자체의 안전성이 오늘날과 같은 수준은 아니었을 것이고, 당연히 차량 결함이나 내구성의 한계로 인해 사고가 발생하는 경우가 빈번하였을 것이다.

엄격책임하에서는 차량의 구조나 기능의 하자로 인해 사고가 발생한 경우에도 사고에 대한 책임은 일단 운행자가 부담하게 된다. 우리나라 자배법에서 면책 3요건의 하나로 '자동차 구조나 기능에 결함이 없다는 것을 증명할 것'을 요구하는 것은 자동차 구조나 기능에 결함이 있는 경우에는 운행자가 책임을 진다는 것을 의미한다. 다만 이때의 책임은 사고 당사자 간, 즉 자동차 보유자와 피해자(주로 보행자)의 관계에서 자동차 보유자가 책임을 부담한다는 것을 의미할 뿐 보유자가 최종적인 책임을 부담해야 한다는 의미는 아니다. 자동차의 구조나 기능에 결함이 있어 사고가 발생한 경우 그 자동차 보유자는 자동차사고 피해자에 대해서는 자배법에 따라 책임을 부담하게 되지만 사후에 제조물책임법 등에 근거하여 그 손해배상액을 자동차 제작사에게 구상할 수 있다.

결국 자배법상 운행자책임은 피해자의 신속한 구제를 위해 운행자가 피해자에 대한 관계에서 무조건적인 책임을 지고, 사후에 실제 잘못을 가려 사고에 대해 책임이 있는 자에게 이를 구상하는 것을 전제로 하고 있다고 볼 수 있다.

이러한 자배법의 선보상·후정산 구조는 자율주행차에 대해서도 동일하게 적용된다. 최근 개정된 자배법은 자율주행차사고 시에도 자동차 보유자가 피해자에 대해 선보상을 실시한다는 점 및 이 경우 보유자는 제작사 등에 구상을 할 수 있다는 점을 명확히 하였다. 개정법은 레벨3 자율주행차를 전제로 한 것이고, 레벨4 이상 단계의 자율주행차사고 시 책임법제에 대해서는 원점에서 재논의가 이루어질 예정이다. 다만 지난 100년간의 자동차보험의 역사에 비추어 볼 때, 선보상·후정산 구조 자체에는 특별한 변동이 없을 것으로 예상된다.

라. 자율주행차 시대의 책임 및 보상원칙

이상에서 살펴본 자동차사고 책임법제 및 보험제도의 기본적 쟁점들은 자율주행차, 개인형 이동수단(PM: Personal Mobility), 도심 항공 교통(UAM: Urban Air Mobility) 등 새로운 이동수단이 도입되고 있는 현시점에도 여전히 중요한 의미를 갖는다. 자율주행차, 전동킥보드, 드론택시 등 새롭게 등장한 위험원으로 인해 사고가 발생하면 '누가' 책임을 질 것인가. 자율주행차의 경우에는 제작사가 자동차뿐 아니라 인간 운전자를 대체하는 자율주행시스템까지 제공하는데, 자율주행시스템에 하자가 발생하면 누가 책임을 져야 하는가. 이에 대해서는 2016년부터 본격적인 논의가 시작되었고, 현재 까지도 진행 중이다.

그런데 지금 우리가 자율주행차에 관해 던지는 질문들은 자동차가 처음 등장하였을 때 당시의 사람들이 마주했던 질문과 다르지 않다. 마차가 주된 육상 이동 수단이던 시절에 처음 등장한 자동차에 대해 당시 사람들은 자동차가 마차보다 안전할까, 엔진이 과연 말처럼 안정적인 동력이 될 수 있을까, 자동차 엔진이 갑자기 정지하여 사고가 발생하면 누가 책임을 져야 하는가 등의 의문을 제기했을 것이다. 이러한 의문들은 마차를 자동차로, 자동차를 자율주행차로 바꾸면 오늘날에도 동일하게 제기되는 의문들이다. 자율주행차가 자동차보다 안전할까, AI가 사람만큼 안전하게 운전할 수 있을까, 자율주행시스템이 갑자기 마비되어 사고가 발생하면 누가 책임을 져야 하나.

이러한 질문에 대해 자동차사고 책임법제 및 보험제도의 기본원리가 답이 될 수 있을 것이다.

첫째, 사고에 대한 책임은 '운행'에 대한 '지배'와 '이익'을 갖는 자가 부담한다. 자율주행차도 일반 자동차와 마찬가지로 운행을 할 때 비로소 위험을 창출한다. 그리고 그 운행 여부를 결정하는 자가 자동차의 운행자가 된다. 운행이란, 간단히 말하면 자동차를 도로 위에서 달리게 하는 결정이다. 이 결정을 하는 자가 그 운행으로 인한 사고에 대해 책임을 지는 것이다. 이와 같은 '운행' 및 '운행자' 개념에 의해 자율주행차사고 책임의 귀속 주체를 판단할 수 있을 것이다. 자율주행시스템, 즉 AI가 담당하는 것은 '운전'이지 '운행'이 아니다. 따라서 자율주행시스템을 제작하여 제공했다는 이유로 제

작자 등에게 ‘운행’에 대한 책임을 귀속시킬 수는 없다. 인간 운전자에게 운전업무를 맡긴 운행자와 AI 운전자인 자율주행시스템에 운전업무를 맡긴 운행자의 법적 책임은 동일해야 한다.

둘째, 대인배상과 대물배상은 여전히 구별되어야 한다. 특히 사람이 다친 경우에는 가해차량이 자율주행차이든 일반 자동차이든 관계없이 동일한 정도의 보상을 신속하게 제공해야 한다. 가해 차량이 자율주행차인지, 자율주행차라면 사고 당시에 자율주행모드로 운행하였는지 여부에 따라 사고 처리 프로세스가 달라지거나 보상의 시기나 정도에 차이가 발생해서는 안 될 것이다.

대물사고에 대해서는 책임의 법적 근거에 혼란이 있을 수 있다. 독일, 프랑스, 영국과 달리 일본과 우리나라는 대인사고에 대해서만 운행자책임을 인정하고 있다. 따라서 대물사고에 대해서는 원칙적으로 고의·과실을 따져 책임 주체를 정해야 한다. 자율주행시스템 오작동이나 해킹에 의해 자율주행차사고가 발생했을 때 대인사고는 차주에게, 대물사고는 제작사나 해커에게 책임을 물어야 하는 경우가 발생할 수 있는 것이다. 이러한 문제를 해결하기 위해 운행자책임을 대물사고에 대해서도 적용할 필요가 있다.

셋째, 선보상·후정산의 원칙에 따라 책임을 배분하여야 한다. 자동차사고가 발생하면 일단 피해 보상부터 해야 한다. 사고의 원인을 규명하고 그에 따라 책임을 배분하는 것은 나중의 일이다. 자율주행 시대에는 각종 인프라가 운행에 미치는 영향이 커져 사고 원인이 더 다양해 질 수밖에 없고, 자율주행시스템의 결함도 이러한 다양한 사고 원인 중 하나가 될 것이다. 이러한 원인을 밝혀 사고 책임을 귀속시키는 데에는 상당한 시간이 걸릴 수밖에 없다. 신속한 피해자 구제를 위해서는 먼저 자동차 보유자의 보험을 통해서 피해자를 구제하고, 그 사고 원인이 자율주행시스템 결함이면 시스템 제공자에게, 도로의 문제이면 도로 관리자에게, 통신의 문제이면 통신서비스 제공자에게 구상을 해야 한다. 따라서 선보상·후정산 원칙은 자율주행시대에도 유지되어야 할 것이다.

4. 향후 과제

가. 운전자책임 적용 대상 확대

우리나라는 대인배상과 대물배상의 책임 성립 근거가 상이하다. 독일, 프랑스와 같이 자동차사고에 대해 엄격책임을 도입한 국가들은 대인배상 및 대물배상에 대해 동일하게 엄격책임을 적용하고 있고, 보험 가입도 의무화하고 있다. 일본은 대인배상에 대해서만 엄격책임을 적용하고, 의무보험인 자배책보험도 대인배상에 대해서만 적용된다. 우리나라는 엄격책임은 대인배상에 대해서만 적용하고, 의무보험은 대인 및 대물에 모두 도입하고 있다. 이러한 입법례는 주요국에서는 찾아보기 어렵는데 엄격책임과 의무보험 적용 대상을 대인에서 대물로 확대하는 과정에서 의무보험을 대물에 먼저 확대 적용한 과도기적 입법 형태인 것으로 생각된다.

대인배상에 대해서는 엄격책임과 의무보험이 적용됨에 따라 사고가 발생하면 의무보험 한도 내에서 책임 성립 여부에 대한 다툼 없이 피해자 보호가 가능하다. 반면 대물배상에 대해서는 일반 과실책임원칙과 의무보험이 적용되는 결과, 의무보험이 존재함에도 책임 자체가 성립되지 않아 보상 공백이 발생하는 경우가 있다. 예를 들어 부부 한정 특약에 가입되어 있는 자동차를 피보험자의 자녀 또는 지인이 운전하다 사고가 발생한 경우를 살펴보자. 이 경우 사고로 인한 대인 손해는 책임 주체(보유자)와 피보험자(보유자)가 동일하여 피보험자의 자동차보험을 통해 보상된다. 피보험자가 직접 운전하지는 않았지만 대인사고에 대해서는 보유자로서 운전자책임을 지므로 그 보유자의 자동차보험을 통해서 보상이 이루어지는 것이다. 반면, 동일한 사고로 발생한 대물 손해는 책임 주체(불법행위자, 이 경우 운전자)와 피보험자(보유자)가 다르기 때문에 피보험자의 보험으로 보상이 이루어지지 않는다. 피보험자와 운전자가 가족관계인 점을 고려할 때, 보험에 가입하였음에도 보험처리가 불가능하고 피보험자 측이 별도로 손해를 배상해야 한다는 점에서 피보험자 측에 경제적 손실이 발생한다. 피보험자 측이 무자력일 경우, 의무보험이 존재함에도 피해자는 배상을 받을 길이 없게 되어 피해자 구제에도 공백이 생길 수 있다.

이러한 보상 공백은 배상책임법제 자체의 문제라고 볼 수도 있고, 운전자 한정 특약에 가입하였기 때문에 발생한 문제라고 볼 수도 있다. 다만 운전자 한정 특약이 대물배상 의무보험에 대해서도 적용됨에 따라 의무보험이 존재함에도 보상 공백이 발생한다는 점은 제도상의 문제로 볼 수 있을 것이다. 이러한 보상 공백을 해소하고, 자동차사고 관련 책임 관계를 보다 간명하게 하며, 특히 자율주행차사고 책임 문제를 해결하기 위해서는 대물배상에 대해서도 운행자책임을 적용하는 것이 필요하다. 다만 이러한 제도 변경이 자동차보험 운영에 실질적으로 미치게 될 영향 등을 고려하여 제도 적용 시기를 조정할 것인지, 완충장치가 필요하지 않은지 등에 대한 추가적인 조사가 필요할 것이다. 대물배상에 운행자책임을 적용할 경우 자동차보험약관 및 보험료 등에 미치는 영향에 대해서는 보다 구체적인 연구가 뒷받침되어야 한다.

나. 의료체계와 자동차보험의 관계

대인배상은 의료제도와 밀접한 관련을 갖는다. 대인배상의 핵심 항목은 치료비이고, 그 치료비의 규모 및 보상 형태는 의료제도의 영향을 받는다. 즉 의료 서비스 제공 주체가 공공부문인지 민간부문인지에 따라 자동차사고 대인배상에 미치는 영향이 상이하다. 공공부문이 무상의료 서비스를 제공하는 국가의 경우, 공공부문과 자동차보험 회사 간의 비용 정산 내지 분담의 형태로 치료비 보상이 이루어진다. 민간부문이 의료 서비스를 제공하는 국가의 경우, 피해자가 의료기관에 지급할 의료비를 자동차보험이 보전해주는 형식으로 치료비 보상이 이루어진다.

영국, 독일은 자동차사고 발생 시 치료비를 공적 부문에서 먼저 부담하도록 하고 있다. 그 결과 자동차사고 손해배상 관련 법적 다툼은 치료비 이외의 부문인 일실회, 합의금, 정신적 손해(pain and suffering)에서 주로 문제 된다. 치료비 관련 분쟁이 발생하더라도 의료 서비스 주체인 공공부문의 자동차보험회사에 대한 구상 단계에서 주로 문제가 된다. 뉴질랜드처럼 자동차사고로 인한 인신상해에 대한 피해 보상도 산재보험과 동일하게 공보험에서 부담하는 경우에는 치료비는 민간보험회사 부담 영역이 아니다.

반면 우리나라는 자동차사고로 인한 치료를 자동차보험과 민간병원이 담당하고 있다. 이 과정에서 의료 서비스의 적절성 및 과잉진료 이슈가 발생한다. 자동차사고 피해자가 받는 의료 서비스 관련 비용은 일단 ‘치료비’로 편입되어 피해자 과실 정도에 관계없이 전액 보상된다. 경상환자들이 통증 완화나 불편 개선을 위해 받는 한방진료비용도 치료비에 포함되어 전액 보상 대상이 되고 있다. 이러한 통증 완화나 불편 개선을 위한 한방진료도 ‘치료비’로서 전액 보상되어야 하는지, 이를 합리적으로 통제할 필요는 없는지에 대한 문제 제기가 수년간 지속되고 있다.

이와 같은 과잉진료 등으로 인한 사회적 비용 문제는 건강보험과 자동차보험의 수가 기준 및 심사체계 이원화에 기인하는 것으로 평가되고 있고, 양자를 통합해야 한다는 주장도 오래전부터 제기되어 오고 있다. 이러한 논의에 대한 시사점을 얻기 위해서는 주요국의 의료체계 운영 현황, 자동차보험과 의료체계의 관계, 자동차보험 수가와 건강보험 수가 분리 및 통합 운영 사례 등에 대한 추가 연구가 필요할 것이다.

다. 의무보험 보상한도

우리나라의 의무보험 보상 한도는 유럽 및 일본에 비해 낮은 수준이다. 유럽의 경우 대인배상에 대해서는 1사고당 500만 유로(1인당 100만 유로), 대물배상에 대해서는 1사고당 100만 유로의 최저보상기준이 적용된다. 일본은 대인배상에 대해서만 의무보험을 도입하고 있는데, 보상한도는 3천만 엔(3억 4천만 원)으로 우리나라 대인배상 의무보험의 2배 수준이다.

물론 이 문제는 의무보험 보상한도만 비교해서는 안 되고, 의무보험의 보험료 수준을 함께 비교해야 할 것이다. 또한 대인배상 II 등 임의보험 가입 비율이 높다면 의무보험의 보상한도를 인상하는 것이 불필요할 수도 있다. 보상한도 상향은 보험료 인상을 야기할 수밖에 없는데, 보험가입자들이 기꺼이 인상하는 비용을 부담할 의사가 있는지도 문제이다.

주요국에 비해 우리나라의 의무보험 보상한도가 낮다는 점이 실제 피해자 구제에 어떠한 영향을 미치는지 및 이를 인상할 필요가 있는지에 대한 보다 구체적인 논의의

전개를 위해서는 주요국의 자동차보험 보험료 및 실제 지급되는 보험금 수준에 관한 추가적인 연구가 필요할 것이다.

라. 과실상계

주요국의 경우 과실상계를 제한 없이 허용하는 경우도 있고, 대인사고에 대해 과실상계를 제한하는 경우도 있다. 우리나라는 치료관계비에 대해서는 과실상계와 관계없이 전액 보상하나, 그 밖의 손해에 대해서는 대인·대물 모두 과실상계를 허용하고 있다.

과실상계 허용 여부 및 범위는 피해자 보호와 직결되는 문제이고, 특히 의료 서비스 제공 주체 및 비용과도 관련되며, 다른 한편으로는 보험회사의 업무 효율성과도 관련된다. 독일과 영국에서 knock-for-knock agreement를 통해 정산을 간소화하는 것은 이러한 차원이다. 이에 관한 주요국 제도를 검토함으로써 과실상계 제도를 정비하여 피해자 보호를 충실히 하면서도 보험자의 업무 효율을 높일 수 있는 방안의 검토가 필요하다.

마. 보상기준 합리화

자동차보험의 누적 적자가 지속되는 반면 보험료 인상은 쉽지 않아 보상기준을 합리화함으로써 보험금 지출을 통제할 필요성이 커지고 있다. 보험금 지급을 통제하는 것은 피해자 입장에서는 보상을 받기가 어려워지는 것을 의미하기 때문에 자칫 소비자 권익을 약화시킬 우려가 있다. 그러나 대다수 국민이 의무적으로 가입하고 있는 자동차보험 보험료의 준조세적 성격을 고려해 본다면 무조건 보상을 확대하는 것만이 국민 전체 후생을 증가시키는 것이라고 보기는 어렵다. 합리적인 수준의 보험료를 거둬들여서 필요한 곳에 필요한 만큼 보험금을 지급하기 위해서는 보상기준 합리화가 필요하다.

보상기준 합리화를 위해 다양한 논의가 제기되고 있는데, 그중 가장 대표적이고 논쟁적인 쟁점은 (i) 경상환자 보상제도 개선과, (ii) 고가차에 대한 배상한도 제한이다.

경상환자 보상제도 개선 문제는 주요국들의 공통 관심 사안이다. 이미 제도를 개혁한 나라들도 있고(이탈리아), 진행 중인 국가들도 있다(영국). 따라서 우리나라의 경상환자에 대한 보상제도의 문제점을 파악하고 개선방안을 제시하기 위해 해외사례가 참고가 될 수 있을 것이다. 다만 경상환자 보상제도 관련 해외사례의 시사점을 도출하기 위해서는 앞서 살펴본 바와 같이 해당 국가의 의료체제와 자동차보험의 관계 등에 대한 이해가 전제되어야 한다.

일례로, 영국은 최근 민사책임법(Civil Liability Act 2018)을 제정하여 부상 기간 24개월 미만의 편타성 손상(whiplash injury) 환자의 통증 및 불편(pain, suffering, loss of amenity, 이하 ‘PSLA’이라 함)에 대해서는 법무부장관이 정한 기준에 따라 보상을 하도록 하였다. 영국에서도 우리나라와 마찬가지로 경상환자에 대한 보상금액 증가가 자동차보험에 부담으로 작용하고 있기 때문에 이러한 제도가 마련된 것이다. 다만 영국과 우리나라의 경상환자에 대한 보험금 증가의 구체적인 양상에는 차이가 있다. 영국은 민원 대행 회사(CMC: claim management company)들이 승소 시에만 성공보수를 받는 조건으로 다수의 소액 사건을 수입하여 소송 및 민원을 통해 PSLA에 대한 배상을 청구하고 있다. 즉 영국에서는 ‘치료비’보다는 통증 및 불편에 관한 손해¹⁶⁶⁾가 주된 쟁점이다. 반면 우리나라에서는 경상환자의 한방치료비가 주된 쟁점이다. 한방치료의 경우 경상환자들이 특히 선호하는데, 통증 완화 및 후유증 방지 등이 주된 기능이라는 점에서 영국의 PSLA와 중첩되는 부분이 있음에도 ‘치료비’로 분류되고 있다. 영국의 민사책임법에 따른 PSLA 보상한도 제한이 우리나라 자동차보험제도에 주는 시사점을 보다 정확히 도출하기 위해서는 의료체제의 차이점에 대한 충분한 검토가 필요하다.

반면 고가차에 대한 배상한도 제한 문제는 주요국 자동차보험제도 조사 과정에서 유사한 논의를 찾아보기 어려웠다. 다만 EU국가들의 경우 대물배상 의무보험의 최소가입금액이 100만 유로(약 13억 원)이라는 점에서 고가차에 대한 배상한도 제한 논의

166) 이때 통증 및 불편으로 인한 손해는 이로 인한 경제적 손해와 정신적 손해를 모두 포함하는 것으로, 통증 및 불편 완화를 위한 치료비용과 회복되지 않고 남아있는 통증 및 불편에 대한 정신적 손해가 포함됨

자체가 성립되기 어렵다고 생각된다. 결국 고가차 배상한도 제한 문제는 우리나라의 특유한 논의인 것으로 보이는데, 이는 피해자의 손해배상청구권 자체를 제한하는 중대한 문제라는 점에서 신중한 검토가 필요하다고 생각된다.

V. 결어

본 보고서는 주요국의 자동차보험제도를 비교·분석하기 위한 것이나, 여러 가지 측면에서 한계를 가지고 있다.

우선 연구 범위 자체에 한계가 있다. 주요국 자동차보험제도를 제대로 살펴보기 위해서는 배상책임법제와 의무보험 외에 임의보험에 대해서도 검토가 이루어져야 하며, 주요국 자동차보험약관의 체계와 내용에 대한 비교는 물론, 시장, 상품, 요율, 보상 실무 등을 전반적으로 파악해야 한다. 또한 자동차보험 외부 영역인 의료제도, 사회보장제도 등도 함께 살펴보아야 한다. 이러한 자동차보험 내부 및 외부 요소들에 대한 체계적 이해가 전제되지 않은 상태에서 주요국의 자동차보험제도를 제대로 비교·분석하는 것은 불가능하다.

책임법제 및 의무보험에 대한 연구도 충분히 깊이 있게 수행하지 못하였다. 자동차 사고 배상책임의 근거가 되는 엄격책임 법리에 대해서는 자동차의 등장 이래 200년 가까이 이론과 판례가 형성되어 왔다. ‘운행자책임’의 성립 요건인 운행지배와 운행이익의 의미에 대해서는 국내에만 수십 편의 논문이 발간되었을 정도로 방대한 선행연구가 존재한다. 본 보고서에서는 이러한 선행연구의 이론적 성과를 모두 검토하지 못하고 자동차사고 책임법제 및 의무보험과 직접 관련되는 주요국 법령의 조문과 대표적 판례를 간략히 살펴본 것이 전부이다.

이러한 한계에도 불구하고 본 보고서를 작성하게 된 것은 불완전하고 제한적이더라도 주요국의 자동차사고 배상책임법제와 의무보험제도의 기본적인 내용을 파악해보는 작업이 필요하다고 생각했기 때문이다. 자동차보험 실무에서는 끊임없이 다양한 이슈가 제기되고 있고, 해외사례 조사는 현안 이슈에 대한 해결방안을 제시하기 위한 방법으로 빈번히 활용되고 있다. 특히 우리나라보다 앞서 유사한 제도를 도입하고 시행

한 나라들의 사례를 조사하는 것은 제도의 효과를 예측하고 시행착오를 줄이는데 매우 유용하다. 그런데 자율주행차, 전동킥보드, 경상환자 보상제도 등 특정 이슈에 대한 해외사례를 조사할 때 그 나라의 자동차사고 관련 책임법제와 보험제도에 대한 기본적인 이해가 선행되어 있지 않으면 개별 이슈에 대한 해외사례의 의미를 정확히 파악하기 어려운 것은 물론, 경우에 따라서는 의도치 않게 해외사례가 가지는 의미를 왜곡하게 될 우려도 있다.

이에 향후 수행하게 될 자동차보험제도 관련 연구를 위한 기초작업으로 주요국 자동차사고 배상책임법제와 보험제도의 기본적인 사항에 대한 조사와 정리가 필요하다고 생각하였다. 부족하고 불분명한 부분이 있더라도 일단 대략적인 정리를 해두면 자동차보험제도에 처음 관심을 가지고 접근하는 분들이 외국 제도의 기본적인 사항을 확인하고자 할 때 소요되는 시간을 줄이는데 조금이나마 도움이 되지 않을까 하는 기대도 있었다. 이러한 생각으로 의견 제시보다는 법령 번역 및 문헌 내용 파악에 가능한 오류가 없도록 하는 데 주안점을 두었다.

연구 범위의 한계와 깊이 있는 검토의 결여로 인해 본래 의도와는 정반대로 오히려 읽는 분들에게 혼란과 시간 낭비만 유발하는 것이 아닌가 하는 불안과 걱정이 앞서는 것도 사실이다. 향후 개별 쟁점에 대한 연구를 수행하면서 부족한 부분은 보충하고 잘못된 부분은 바로잡아 나갈 계획이다.

참고문헌

- 고명식(1988), 「각국에 있어서의 자동차사고 손해배상제도(Ⅰ)」, 『법학연구』, 제30권 제1호, 부산대학교 법학연구소
- 고명식(1989), 「각국에 있어서의 자동차사고 손해배상제도(Ⅱ)」, 『법학연구』, 제31권 제1호, 부산대학교 법학연구소
- 곽관훈(2018), 「자동차사고와 과실비율산정에 관한 일본의 최근 논의」, 『일감법학』, 제39호
- 곽윤직·김재형(2013), 『민법총칙』, 박영사
- 권영준(2020), 『민법학의 기본원리』, 박영사
- 김성수(2015), 「프랑스민법전의 불법행위법의 최근 개정 동향과 우리민법의 시사점」, 『법학연구』, 제26권 제1호
- 김성태(1981), 「프랑스 保險法典(Code des Assurances, 1976)의 성립경위와 기본체제」, 『보험학회지』, 제19권, 한국보험학회
- 김은경(2016), 『자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구』, 국회입법조사처 정책연구용역보고서
- 김정열·이득주(2001), 『自動車損害賠償制度 解説』, 晴華
- 류승훈(1995), 『自動車事故와 民事上 責任分擔』, 법률신문사
- _____(2011), 『자동차사고 손해배상책임 분배에 관한 비교법적 고찰, 독일과 일본의 판례 및 기준례를 중심으로』, 한국학술정보
- 맹준영(2020), 『자율주행자동차와 법적책임』, 박영사
- 박세민(2007), 『자동차보험법의 이론과 실무』, 세창출판사
- 박은경(2016), 「뉴질랜드 사고보상제도 40년에 대한 평가」, 『손해사정연구』, 제8권 제1호
- 법무부(2017), 『개정 프랑스 채권법(제3권 제3편)의 번역 및 해제』
- 보험개발원(1995), 『세계주요국의 자동차보험(유럽편)』
- _____(1996), 『세계주요국의 자동차보험(미국·일본편)』

- _____(2007), 『세계주요국의 자동차보험(미국·일본편)』
- 손주찬(1984), 「프랑스 新保險法典」, 『법조』, 제31권 제3호
- 서울중앙지방법원(2017), 『손해배상소송실무(교통·산재)』, 사법발전재단
- 신봉근(2019), 「미국 불법행위법의 엄격책임」, 『법학연구』, 제19권 제3호
- 양승규(2000), 『보험법의 법리』, 삼지원
- _____(2004), 『보험법』, 삼지원
- 양창수(2015), 『독일민법전-총칙·채권·물권』, 박영사
- 이동진(2019), 「운행자책임: 과거, 현재, 미래」, 『비교사법』, 제26권 제4호, 한국비교사법학회
- 이중기·황기연·황창근(2020), 『자율주행차의 법과 윤리』, 박영사
- 입법조사처(1988), 「교통사고피해자구제법(프랑스)」, 『입법조사월보』 통권 제166호
- 장덕조(2005), 「노폴트(No-Fault) 自動車保險의 意義와 必要性에 대한 연구」, 『상사법연구』, 제24권 제3호, 한국상사법학회
- _____(2006), 「인신손해에 대한 무과실보상과 자동차보험」, 『상사법연구』, 제25권 제3호
- _____(2007), 「보상제도로서의 불법행위와 책임보험-새로운 보상제도의 연구에 기초하며」, 『서강법학』, 제9권
- 정동윤·손주찬(2015), 『주석상법, 보험』
- 한웅길(1986), 「代位責任(Vicarious Liability)에 관한 小考」, 『동아법학』, 제3권
- 황현아(2018a), 「자율주행사고 배상책임제도 관련 주요국의 사례와 시사점」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원
- _____(2018b), 「레벨3 자율주행차 도입에 따른 배상책임법제 개선방안」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원
- _____(2018c), 「자율주행시대 보험제도로써 노폴트보험의 적합성 여부에 대한 고찰」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원
- _____(2019), 「전동킥보드의 법적 성격과 규제 방향: 사고책임 및 보험의 관점을 중심으로」, 『KIRI 보험법리뷰』, 보험연구원

_____(2020), 「영국 교통사고 경상환자 보상제도 개혁(Whiplash Reform)의 내용 및 시사점」, 『KIRI 보험법리뷰』, 보험연구원

황현아·기승도·한성원·문혜정(2019a), 「자동차사고 대물피해책임 해외사례연구」, 『손해보험협회 연구용역보고서』, 보험연구원

_____(2019b), 「자율주행차사고 배상책임법제 및 보험제도 관련 주요국 동향」, 『손해보험협회 연구용역보고서』, 보험연구원

鈴木辰紀(2013), *自動車保険の つぼ*, 成文堂

Anderson, Heaton&Carroll(2010), *The U.S. Experience with No-Fault Automobile Insurance*, RAND Corporation

Bagshaw(2010), "Traffic Liability in England and Wales", *The Development of Traffic Liability*, Cambridge Press

Birds, Lynch&Milnes(2015), *Macgillivray on Insurance Law*, Sweet&Maxwell

Borghetti(2018), "Extra-Strict Liability for Traffic Accidents in France", *53 Wake Forest L. Rev.* 265

Ernst(2010), *The Development of Traffic Liability*, Cambridge University Press

Greger&Zwickel(2016), *Haftungsrecht des Strassenverkehrs*

Karner(2018), "A Comparative Analysis of Traffic Accident System", *53 Wake Forest L. Rev.* 365

Kreindler, Rodriguez, Beekman&Cook(2016), *New York Law of Torts*, West's New York Practice Series, Vol. 14, Thomson Reuters

Lohsse(2010), "Development of Traffic Liability in Germany", *The Development of Traffic Liability*, Cambridge Press

Payne&Wilson(2016), *New York Insurance Law II*, West's New York Practice Series Vol 31, Thomson Reuters

Roderick Bagshaw(2010), "Traffic Liability in England and Wales", *Development of*

Traffic Liability

Sebastian Lohsse(2010), "Development of Traffic Liability in Germany", *The Development of Traffic Liability*

Swiss Re(2018), "Bodily injury landscape Europe, France"

Viney&Guégan-Lécuyer(2010), "Development of traffic liability in France", *The Development of Traffic Liability*, Cambridge Press

세계법제정보센터(world.moleg.go.kr)

일본 전자정부총합창구(elaws.e-gov.go.jp)

<https://www.policygenius.com/auto-insurance/car-insurance-required-in-every-state/#car-insurance-requirements-for-all-50-states>(2020. 10. 28. 최종방문)

부록. 주요국 자동차 배상책임법제 및 보험 제도 비교

항목	독일	프랑스	영국	기타
불법행위 책임	민법: 과실책임원칙	민법: 과실책임원칙	보통법·불법행위법: 과실책임원칙	[한국·일본] 민법: 과실책임원칙
엄격책임	- 1909년 자동차법 제정 - 보유자책임: 엄격책임 - 운전자책임: 입증책임 전환 - 면책사유: 불가피한 사고→불가항력(2002)	- 민법 1242조: 물건 보관자 책임 - 1896년 테파인 판결 (산재사고) - 1930년 장되르 판결 (자동차사고) - 1985년 바탱테법 제정 (보유자 면책 제한, 과실상계 제한)	- 엄격책임 도입 X (도입논의 있었으나 채택 안 됨) - 과실책임+대위책임 - 과실 폭넓게 인정, 손해배상 증액 (←의무보험 고려)	[한국, 일본] - 자배법: 운전자책임 - 면책사유: 면책 3요건(본인 무과실, 피해자 과실, 차량 결함 부존재)
의무보험	- 1939년 자동차 의무보험법 제정 - 담보: 대인750만€/대물120만€ - 피보험자: 소유자, 보유자, 운전자	- 1958년 보험법상 의무보험제도 - 담보: 대인 무제한/대물 100만€ - 피보험자: 자동차사고로 인한 모든 손해배상책임자	- 1930년 도로교통법 →의무보험제도 도입 - 담보: 대인 무제한/대물120만£	[한국] 대인(1억 5천), 대물(2천) [일본] 대인(3천만 엔)
특이사항	- 도로교통법상 손해배상책임 상한 (대인 500만€, 대물 100만€) →상한 초과 금액은 민법 적용 - 운전자책임 적용 배제 사유 (시속 20km/h 이하 자동차) →전동킥보드 적용 배제(보험은 의무화)	- 면책 금지(불가항력, 제3자 과실) - 대인사고에 대한 과실상계 금지 (예외: 피해자 측의 변명할 수 없는 과실이 사고 유일한 원인인 경우) - 16세 미만, 70세 초과, 중증장애인에 대한 절대적 보호	- AEV Act (자동차사고 보험회사 책임) - 승차공유 담보 관련 특칙 - 판결에 대한 책임 - 치료비 및 응급처치비(NHS와의 관계)	- [뉴질랜드] 산재보험과 동일한 공보험 체계로 대인사고 보상 (피해자 손해배상청구 제한) - [일본] 비영리주의, 중과실 감액제도

보험연구원(KIRI) 발간물 안내

※ 2017년부터 기존의 연구보고서, 정책보고서, 경영보고서가 연구보고서로 통합되었습니다.

■ 연구보고서

- 2017-1 보험산업 미래 / 김석영·윤성훈·이선주 2017.2
- 2017-2 자동차보험 과실상계제도 개선방안 / 전용식·채원영 2017.2
- 2017-3 상호협정 관련 입법정책 연구 / 정호열 2017.2
- 2017-4 저소득층 노후소득 보장을 위한 공사연계연금 연구 / 정원석·강성호·마지혜 2017.3
- 2017-5 자영업자를 위한 사적소득보상체계 개선방안 / 류건식·강성호·김동겸 2017.3
- 2017-6 우리나라 사회안전망 개선을 위한 현안 과제 / 이태열·최장훈·김유미 2017.4
- 2017-7 일본의 보험회사 도산처리제도 및 사례 / 정봉은 2017.5
- 2017-8 보험회사 업무위탁 관련 제도 개선방안 / 이승준·정인영 2017.5
- 2017-9 부채시가평가제도와 생명보험회사의 자본관리 / 조영현·이혜은 2017.8
- 2017-10 효율적 의료비 지출을 통한 국민건강보험의 보장성 강화 방안 / 김대환 2017.8
- 2017-11 인슈어테크 혁명: 현황 점검 및 과제 고찰 / 박소정·박지윤 2017.8
- 2017-12 생산물 배상책임보험 역할 제고 방안 / 이기형·이규성 2017.9
- 2017-13 보험금청구권과 소멸시효 / 권영준 2017.9
- 2017-14 2017년 보험소비자 설문조사 / 동향분석실 2017.10
- 2017-15 2018년도 보험산업 전망과 과제 / 동향분석실 2017.11
- 2017-16 퇴직연금 환경변화와 연금세제 개편 방향 / 강성호·류건식·김동겸 2017.12
- 2017-17 자동차보험 한방진료 현황과 개선방안 / 송윤아·이소양 2017.12
- 2017-18 베이비부머 세대의 노후소득 / 최장훈·이태열·김미화 2017.12
- 2017-19 연금세제 효과연구 / 정원석·이선주 2017.12
- 2017-20 주요국의 지진보험 운영 현황 및 시사점 / 최창희·한성원 2017.12
- 2017-21 사적연금의 장기연금수령 유도방안 / 김세중·김유미 2017.12
- 2017-22 누적전망이론을 이용한 생명보험과 연금의 유보가격 측정 연구 / 지홍민 2017.12
- 2018-1 보증연장 서비스 규제 방안 / 백영화·박정희 2018.1
- 2018-2 건강생활서비스 공·사 협력 방안 / 조용운·오승연·김동겸 2018.2
- 2018-3 퇴직연금 가입자교육 개선 방안 / 류건식·강성호·이상우 2018.2
- 2018-4 IFRS 9과 보험회사의 ALM 및 자산배분 / 조영현·이혜은 2018.2

- 2018-5 보험상품 변천과 개발 방향 / 김석영·김세영·이선주 2018.2
- 2018-6 계리적 관점에서 본 실손의료보험 개선 방안 / 조재린·정성희 2018.3
- 2018-7 국내 보험회사의 금융겸업 현황과 시사점 / 전용식·이혜은 2018.3
- 2018-8 장애인의 위험보장 강화 방안 / 오승연·김석영·이선주 2018.4
- 2018-9 주요국 공·사 건강보험 연계 체계 분석 / 정성희·이태열·김유미 2018.4
- 2018-10 정신질환 위험보장 강화 방안 / 이정택·임태준·김동겸 2018.4
- 2018-11 기초서류 준수 의무 위반 시 과징금 부과기준 개선방안 / 황현아·백영화·권오경 2018.8
- 2018-12 2018년 보험소비자 설문조사 / 동향분석실 2018.9
- 2018-13 상속법의 관점에서 본 생명보험 / 최준규 2018.9
- 2018-14 호주 퇴직연금제도 현황과 시사점 / 이경희 2018.9
- 2018-15 빅데이터 기반의 사이버위험 측정 방법 및 사이버사고 예측모형 연구 / 이진무 2018.9
- 2018-16 빅데이터 분석에 의한 요율산정 방법 비교: 실손의료보험 적용 사례 / 이항석 2018.9
- 2018-17 보험 모집 행위의 의미 및 범위에 대한 검토 / 백영화·손민숙 2018.10
- 2018-18 보험회사 해외채권투자와 환해지 / 황인창·임준환·채원영 2018.10
- 2018-19 베트남 생명보험산업의 현황 및 시사점 / 조용운·김동겸 2018.10
- 2018-20 여성 관련 연금정책 평가와 개선 방향 / 강성호·류건식·김동겸 2018.10
- 2018-21 디지털 경제 활성화를 위한 사이버보험 역할제고 방안 / 임준·이상우·이소양 2018.11
- 2018-22 인구 고령화와 일본 보험산업 변화 / 윤성훈·김석영·한성원·손민숙 2018.11
- 2018-23 퇴직연기금 디폴트 옵션 도입 방안 및 부채연계투자전략에 관한 연구 / 성주호 2018.11
- 2018-24 보험 산업의 블록체인 활용: 점검 및 대응 / 김현수·권혁준 2018.11
- 2018-25 생명보험산업의 금리위험 평가: 보험부채 중심으로 / 임준환·최장훈·한성원 2018.11
- 2018-26 보험회사의 장수위험에 관한 연구 / 김세중·김유미 2018.11
- 2018-27 보험산업 전망과 과제: 2019년 및 중장기 / 동향분석실 2018.11
- 2018-28 보험산업 중장기 전망 / 전용식·김유미·최예린 2018.12
- 2018-29 빅데이터 활용 현황과 개선 방안 / 최창희·홍민지 2018.12
- 2018-30 판매채널 변화가 보험산업에 미치는 영향 / 정원석·김석영·박정희 2018.12
- 2018-31 Solvency II 시행 전후 유럽보험시장과 시사점 / 김해식 2018.12
- 2018-32 보험회사 대출채권 운용의 특징과 시사점 / 조영현·황인창·이혜은 2018.12

- 2019-1 보험회사의 시스템리스크에 대한 고찰 / 김범 2019.1
- 2019-2 인도 보험시장 현황 및 진출 전략 / 이승준·정인영 2019.8
- 2019-3 2019년 보험소비자 설문조사 / 금융소비자연구실 2019.10
- 2019-4 암보험 관련 주요 분쟁사례 연구 / 백영화·박정희 2019.10
- 2019-5 계약자 신뢰 제고를 위한 보험마케팅 - 상품과 수수료 중심으로 - / 정세창 2019.10
- 2019-6 생명보험 전매거래에 관한 연구 / 홍지민 2019.10
- 2019-7 재보험 출재전략 연구 / 김석영·이규성 2019.11
- 2019-8 확정급여형 퇴직연금 지급권보호 방안 / 류건식·강성호·이상우 2019.11
- 2019-9 금융소비자보호법의 도입과 정책과제 / 양승현·손민숙 2019.11
- 2019-10 2020년 보험산업 전망과 과제 / 동향분석실 2019.12
- 2019-11 노인장기요양서비스 현황과 보험회사의 역할 제고 방향 / 강성호·김혜란 2019.12
- 2019-12 보험회사의 이익조정에 관한 시사점 / 송인정 2019.12
- 2019-13 비대면채널 활용을 위한 규제 개선방안 / 정원석·김석영·정인영 2019.12
- 2020-1 기업의 보험수요에 대한 연구 / 송윤아·한성원 2020.1
- 2020-2 원리금보장형 퇴직연금 요구자본 강화와 퇴직연금 관리 / 김세중·김혜란 2020.4
- 2020-3 의료배상책임의 현황과 과제: 보상체계 중심으로 / 정성희·황현아·홍민지 2020.6
- 2020-4 일본 생명보험설계사의 지위와 조직운영 / 정봉은·이창성 2020.8
- 2020-5 예금보험 및 정리제도 개선방안 / 황인창·김해식·이승준·김동겸·안소영 2020.9
- 2020-6 보험영업 생태계 건전화를 위한 법인보험대리점 혁신방안 / 정세창·김대환 2020.9
- 2020-7 보험회사 경영자에 대한 보상체계 연구 / 한상용·문혜정 2020.10
- 2020-8 보험설계사의 법적 지위에 관한 연구 / 양승현·박정희 2020.12

■ 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·이혜은 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·이혜은 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·신종협·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·이혜은 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·이해랑 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·사건강보험 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 기업휴지보험 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 내부모형 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·김동점 2016.5

■ 조사보고서

- 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 / 송운아 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·이해랑 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·송윤아·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
- 2019-1 자동차보험 잔여시장제도 개선 방향 연구 / 기승도·홍민지 2019.5

■ 이슈보고서

- 2019-1 실손의료보험 현황과 개선 방안 / 정성희·문혜정 2019.10
- 2020-1 서울 지역별 아파트 가격 거품 가능성 검토 / 윤성훈 2020.1
- 2020-2 보험회사 자회사형 GA의 성과와 시사점 / 김동겸 2020.3
- 2020-3 미국 의료자문제도 현황 및 시사점 / 조용운·정성희·이아름 2020.6
- 2020-4 일본 생명보험회사의 해외진출과 시사점 / 이상우 2020.6
- 2020-5 보험산업의 일자리 창출 효과 / 강성호·정인영 2020.7
- 2020-6 잔존계약 거래와 시사점 / 김석영·이소양 2020.8
- 2020-7 온라인 보험마케팅의 모집 행위 판단기준 / 양승현 2020.9
- 2020-8 일본 생명보험회사 파산 사례 / 윤성훈 2020.9

■ 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 치매실태 도입방안 / 정봉은·이선주 2015.2
- 2015-3 소비자 금융이해력 강화 방안: 보험 및 연금 / 변혜원·이해랑 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 효율제도 개선방안 연구 / 김석영·김혜란 2015.12
- 2018-1 변액연금 최저보증 및 사업비 부과 현황 조사 / 김세환 2018.2
- 2018-2 리콜 리스크관리와 보험의 역할 / 김세환 2018.12
- 2018-3 주요국 혼합형 퇴직연금제도 현황과 시사점 / 이상우 2018.12
- 2020-1 공제보험 현황 조사 / 최창희·홍민지 2020.4

■ 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
- 제 10 호 2017년 연차보고서 / 보험연구원 2018.1
- 제 11호 2018년 연차보고서 / 보험연구원 2019.1
- 제 12호 2019년 연차보고서 / 보험연구원 2020.1

■ 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, 2014.8
제14호	Korean Insurance Industry 2015 / KIRI, 2015.8
제15호	Korean Insurance Industry 2016 / KIRI, 2016.8
제16호	Korean Insurance Industry 2017 / KIRI, 2017.8
제17호	Korean Insurance Industry 2018 / KIRI, 2018.8
제18호	Korean Insurance Industry 2019 / KIRI, 2019.8
제19호	Korean Insurance Industry 2020 / KIRI, 2020.8
제 7 호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2013 / KIRI, 2014.2
제 8 호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2013 / KIRI, 2014.5
제 9 호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2014 / KIRI, 2014.8
제10호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2014 / KIRI, 2014.10
제11호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2014 / KIRI, 2015.2
제12호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2014 / KIRI, 2015.4
제13호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2015 / KIRI, 2015.8
제14호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2015 / KIRI, 2015.11
제15호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2015 / KIRI, 2016.2
제16호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2015/ KIRI, 2016.6
제17호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2016/ KIRI, 2016.9
제18호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2016/ KIRI, 2016.12
제19호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2016/ KIRI, 2017.2
제20호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2016/ KIRI, 2017.5
제21호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2017/ KIRI, 2017.9
제22호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2017/ KIRI, 2017.11
제23호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2017/ KIRI, 2018.2
제24호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2017/ KIRI, 2018.5
제25호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2018/ KIRI, 2018.8
제26호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2018/ KIRI, 2018.12
제27호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2018/ KIRI, 2019.2
제28호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2018/ KIRI, 2019.4
제29호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2019/ KIRI, 2019.10
제30호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2019/ KIRI, 2019.12
제31호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2019/ KIRI, 2020.2
제32호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2019/ KIRI, 2020.5

제33호 Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2020/ KIRI, 2020.9

■ 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·송운아 2014.7
- 2014-4 아베노믹스 평가와 시사점 / 임준환·황인창·이혜은 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
- 2017-1 보험부채 시가평가와 보험산업의 과제 / 김해식 2017.2
- 2017-2 2017년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2017.7
- 2017-3 1인 1 퇴직연금시대의 보험회사 IRP 전략 / 류건식·이태열 2017.7
- 2018-1 2018년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2018.7
- 2018-2 북한 보험산업의 이해와 대응 / 안철경·정인영 2018.7
- 2019-1 기후변화 위험과 보험회사의 대응 방안 / 이승준 2019.4
- 2019-2 2019년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2019.7
- 2019-3 보험생태계 강화를 위한 과제 / 김동겸·정인영 2019.8
- 2019-4 저(무)해지 환급형 보험 현황 및 분석 / 김규동 2019.12
- 2020-1 코로나 19(Covid-19) 영향 및 보험산업 대응과제 / 김해식·조영현·김석영·노건엽·황인창·김동겸·손민숙 2020.4
- 2020-2 2020년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2020.6
- 2020-3 포스트 코로나 전망과 과제: 보험회사 CEO 설문조사 / 동향분석실 2020.7
- 2020-4 실손의료보험 청구간소화 방안 / 조용운 2020.8
- 2020-5 보험산업 진단과 과제 (I) - 재무건전성 / 김해식·노건엽·황인창 2020.9
- 2020-6 보험산업 진단과 과제 (II) - 사회안전망 / 정성희·송운아·강성호·기승도·장윤미 2020.9
- 2020-7 보험산업 진단과 과제 (IV) - 보험분쟁과 법제 / 황현아·손민숙 2020.9
- 2020-8 보험산업 진단과 과제 (III) - 소비자 중심 경영 / 변혜원·김석영·손재희·정인영 2020.10
- 2020-9 코로나19와 변액보험시장 동향 / 김세중·김유미 2020.11

- 2020-10 코로나19와 개인 생명보험시장 동향 / 김세중·김혜란 2020.11
 2020-11 일본 생명보험회사 파산 사례 / 윤성훈 2020.11
 2020-12 보험산업 진단과 과제 (V) - 상품 및 채널 / 김동겸·김석영·정인영 2020.12

■ 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
- 해외 보험동향 / 연 4회
- 보험금융연구 / 연 4회

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

『 도서 회원 가입 안내 』

회원 및 제공자료

	법인회원	특별회원	개인회원
연회비	₩ 300,000원	₩ 150,000원	₩ 150,000원
제공자료	- 연구보고서 - 기타보고서 - 연속간행물 · 보험금융연구 · 보험동향 · 해외 보험동향 · KOREA INSURANCE INDUSTRY	- 연구보고서 - 기타보고서 - 연속간행물 · 보험금융연구 · 보험동향 · 해외 보험동향 · KOREA INSURANCE INDUSTRY	- 연구보고서 - 기타보고서 - 연속간행물 · 보험금융연구 · 보험동향 · 해외 보험동향 · KOREA INSURANCE INDUSTRY
	- 영문연차보고서	-	-

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

가입문의

보험연구원 도서회원 담당

전화 : (02) 3775 - 9113 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 자료실 (02-3775-9113 / lsy@kiri.or.kr)

저 자 약 력

황 현 아

고려대학교 법학과 박사 수료
보험연구원 연구위원
(E-mail : hahwang@kiri.or.kr)

손 민 숙

부산대학교 법학전문대학원 석사
보험연구원 연구원
(E-mail : sms27@kiri.or.kr)

연구보고서 2020-9

주요국의 자동차보험제도: 배상책임법제 및 의무보험을 중심으로

발행일 2020년 12월

발행인 안 철 경

발행처 **보 험 연 구 원**

서울특별시 영등포구 국제금융로 6길 38

화재보험협회빌딩

대표전화 : (02) 3775-9000

조판및
인 쇄 고려씨엔피

ISBN 979-11-89741-31-0 94320

979-11-85691-50-3 (세트)

정가 10,000원