

자동차사고와 과실비율산정에 관한 일본의 최근 논의*

The Recent Discussions on Responsibility for Car Compensation and Estimation of Fault Ration in Japan

곽 관 훈**

Kwak, Kwan-Hoon

목 차

- | | |
|-------------------------|--------------------------------------|
| I. 서론 | III. 일본의 자동차사고시 과실비율산정과
관련한 최근 논의 |
| II. 일본의 자동차배상책임과 과실비율산정 | IV. 맺음말 : 우리에게 주는 시사점 |

자동차사고로 인해 상대방에게 손해를 입힌 경우 그 손해에 대해 배상을 해야 한다. 그런데 자동차사고의 경우 그 특성상 쌍방 모두에게 잘못이 있는 경우가 적지 않으며, 당사자간 책임을 어떻게 분배할 것인가가 문제가 된다. 이 경우 손해배상의 책임과 그 배상액을 산정함에 있어 피해자의 책임을 함께 고려하게 된다. 즉 피해자가 손해의 발생 및 확대에 책임이 있는 경우 그 손해배상액을 감액하는 것이 일반적이는데, 이를 ‘과실상계’라고 한다.

과실상계제도는 일반적인 채무불이행이나 불법행위의 경우에도 모두 적용되고 있으며, 그 타당성이 인정되고 있다. 그러나 자동차간 사고의 경우 과실상계와 관련하여 특별한 문제가 제기되고 있다. 대표적인 예로 고가의 자동차와 저가의 자동차가 충돌한 사고의 경우, 저가 자동차 운전자의 경우 자신의 과실이 적음에도 불구하고 더 많은 손해배상을 하는 경우가 발생하기 때문이다. 현행 민법상 손해배상제도의 경우 손해 총액을 모두 고려한 후, 당사자간 과실비율을 고려하여 과실상계를 하고 있으며, 이 경우 목적물의 가액에 따라 손

투고일 : 2017. 12. 6. / 심사의뢰일 : 2018. 1. 15. / 게재확정일 : 2018. 1. 30.

* 이 연구는 2016년도 선문대학교 교내학술연구비 지원에 의하여 이루어졌음
(This work was supported by the Sun Moon University Research Grant of 2016)

** 선문대 법·경찰학과 교수

Professor, Department of Law & Police, Sunmoon University

해배상금액이 달라지기 때문이다. 최근 고가의 외제차가 증가하고 있는 현실을 고려할 때 이러한 문제는 일상적으로 발생가능성이 있다. 이에 따라 자동차사고와 관련한 과실상계의 문제점을 지적하는 견해들도 적지 않다.

이러한 문제의 해결방안으로서 검토할 수 있는 것이 일본에서 도입이 논의되고 있는 Knock for Knock 협정이라고 생각된다. 동 제도를 도입하는 경우 고가차량의 운전자는 더 많은 보험료를 납입하고 사고 발생시 수리를 보장받게 되는 것이고, 저가차량의 운전자는 더 적은 보험료를 납입하고 그 범위에서 수리를 보장받게 된다. 한편, 대인손해가 발생하는 경우에는 현행과 같이 가해자가 피해자에게 충분한 보상을 해야 한다. 즉, 고가차량과 저가차량의 사고시 발생하는 불합리한 점을 개선할 수 있는 방안이 될 수 있을 것으로 생각된다. 물론 동 제도를 도입하기 위해서는 보다 구체적인 검토가 필요하며, 향후 보다 심도깊은 논의가 이루어질 기대한다.

[주제어] 자동차보험, 자동차배상책임보험, 과실비율, 과실상계, Knock for Knock 협정

I. 서론

자동차사고로 인해 상대방에게 손해를 입힌 경우 그 손해에 대해 배상을 해야 한다. 그런데 자동차사고의 경우 그 특성상 쌍방 모두에게 잘못이 있는 경우가 적지 않으므로 당사자 간 책임을 어떻게 분배할 것인가가 문제가 된다. 손해배상의 책임과 그 배상액을 산정함에 있어 가해자의 책임뿐만 아니라 피해자의 책임도 함께 고려하게 된다. 피해자가 손해의 발생 및 확대에 책임이 있는 경우 그 손해배상액을 감액하는 것이 일반적이는데, 이를 ‘과실상계(culpa componsatio)’라고 한다.¹⁾

과실상계는 ‘자기의 과실로 인하여 손해를 입은 자는 피해자로 인정할 수 없다(quis ex culpa sua sentit, damnum sentire non intellegitur)’는 전제 하에 피해자의 책임을 부정하였던 로마법상의 원칙에서 파생되었다고 한다.²⁾ 이를 기초로 많은 나라들이 과실상계의 법리를 받아들였고, 우리 민법의 경우도 피해자에게도 과실이 있는 경우 손해배상의 책임 및 그 금액을 정함에 있어서 이를 참작하도록 하고 있다(제763조, 제396조). 이러한 과실상계제도는 불법행위 등으로 발생한 손해를 피해자와 가해자 사이에 공평하게 분담시키기 위한 것이라고 이해되고 있다.³⁾

1) 이준현, “과실상계에 관한 판례의 동향”, 법학논총 제25집, 숭실대학교 법학연구소, 2011, 132쪽.

2) 이준현, 위의 논문, 133쪽.

3) 대법원은 과실상계제도의 취지에 대해 ‘민법 제396조, 제739조에 의하여 손해배상책임 및 그 금액을 정함에 있어 채권자(피해자)의 과실을 참작하도록 한 취지는 채무불이행 또는 불법행위로 인하여 발생한 손해를

과실상계제도는 일반적인 채무불이행이나 불법행위의 경우에도 모두 적용되고 있으며, 그 타당성이 인정되고 있다. 그러나 자동차간 사고의 경우 과실상계와 관련하여 특별한 문제가 제기되고 있다. 대표적인 예로 고가의 자동차와 저가의 자동차가 충돌하는 사고를 들 수 있다. 저가 자동차 운전자의 경우 자신의 과실이 적음에도 불구하고 더 많은 손해배상을 하는 경우가 발생하기 때문이다.⁴⁾ 현행 민법상 손해배상제도의 경우 손해 총액을 모두 고려한 후 당사자 간 과실비율을 고려하여 과실상계를 하게 된다. 이 경우 목적물의 가액에 따라 손해배상금액이 달라지기 때문에 이러한 문제가 발생하게 된다.⁵⁾ 최근 고가의 외제차가 증가하고 있는 현실을 고려할 때 이러한 문제는 계속 증가할 것으로 예상된다. 이에 따라 자동차사고와 관련한 과실상계의 문제점을 지적하는 견해들도 적지 않다.⁶⁾

이와 관련하여 시사점을 주고 있는 것이 일본의 최근 논의이다. 일본의 최근 논의는 자동차사고 시 과실비율과 과실상계율이 일치하지 않는다는 점에 주목하여, 과실상계와 관련한 새로운 논의들이 전개되고 있다. 이에 본 논문에서는 일본의 최근 논의를 살펴보고, 이를 바탕으로 우리에게 주는 시사점을 도출해 보고자 한다.

채권자(피해자)와 채무자(가해자) 사이에 공평하게 분담시키고자 함에 있다고 할 것'이라고 판시하고 있다(대법원 1993.5.25. 선고 92다54753; 대법원 2000.1.21. 선고 98다50586; 대법원 2004.8.20. 선고 2001다 70337 등).

- 4) 고가자동차의 잘못으로 사고가 발생하였고, 이를 고려하여 판단할 때 고가자동차 운전자의 과실비율이 90%이고 저가자동차 운전자의 과실비율이 10%라고 예를 들어보자. 이 사고로 고가자동차의 손해가 3천만 원이고 저가자동차의 손해가 100만 원이라고 한다면, 저가자동차 운전자는 3천만 원의 10%인 300만 원의 손해배상을 해야 하고, 고가 자동차 운전자는 100만 원의 90%인 90만 원의 손해배상을 부담하게 된다. 자동차사고의 과실비율이 100:0으로 판정되는 경우가 많지 않다는 고려할 때, 사고를 당한 피해자가 더 많은 배상을 하는 결과가 발생할 수 있다는 점에서 불합리하다는 지적들이 많다.
- 5) 고세일, “자동차 사고에 따른 적절한 책임분배에 대한 연구”, 법학연구 제25권 제3호, 충남대학교 법학연구소, 2014, 321-322쪽.
- 6) 김은경, “자동차보험에서 과실비율에 따른 책임분배와 위험분산의 법리에 대한 고찰”, 건국대학교 법학연구소 국내학술대회 자료집, 건국대학교 법학연구소, 2017.12, 5쪽 이하; 장준혁, “미국 불법행위법상의 기여과실”, 민사법학 제66호, 한국민사법학회, 2014, 355쪽 이하 참조.

II. 일본의 자동차배상책임과 과실비율산정

1. 자동차사고와 보험제도

1.1 개요

일본의 경우 전후 자동차사고가 급증함에 따라 자동차에 관한 손해배상제도의 필요성이 제기되었다. 이에 1955년에 ‘자동차손해배상보장법’의 제정을 통해, 보험자를 민간보험회사로 하면서도 사회보장적인 기능을 갖는 자동차손해배상책임보험(이하 ‘자배책보험’이라 함)을 도입하였다.⁷⁾ 자배책보험은 법률에 의해 가입이 강제되는 보험이며, 이외에 임의보험인 ‘자동차보험’이 있다. 즉, 일본의 자동차보험은 강제보험인 ‘자배책보험’과 임의보험인 ‘자동차보험’으로 구성되어 있다.

자배책보험의 경우 자동차사고에 의해 타인을 사상케 하여 손해배상책임을 부담하는 경우에 일정 한도액까지 보험금을 지급하는 보험이다. 임의보험인 자동차보험은 자동차사고로 타인을 사상케 한 경우에 발생하는 손해배상책임에 대해, 자배책보험으로부터 지급받은 금액을 초과하는 부분에 대해 지급을 한다. 그 밖에도 타인의 재물에 피해를 입혀 손해배상책임을 부담하는 경우 및 자신이나 탑승자를 사상케 한 경우 또는 자신의 자동차에 손해를 입한 경우 보험금을 지급하는 보험들이 있다.⁸⁾

1.2 상대방(피해자)에 대한 손해배상

자동차사고로 타인을 사상케 하는 경우에는 자배책보험과 자동차보험이 모두 적용된다. 1955년 제정된 ‘자동차손해배상보장법’은 민법상 불법행위에 대한 특례라고 할 수 있다. 동법은 피해자 보호를 위해 자동차사고 가해자가 면책요건을 입증하지 못하는 한 손해배상책임을 부담한다는 점을 명문으로 규정하고 있다.⁹⁾ 다만, 동법상 자배책보험의 경우 보험금의 상한이 정해져 있으며,¹⁰⁾ 따라서 그 상한액을 초과하는 경우에는 임의

7) 国土交通省 自動車局 保障制度参事官室, “自動車損害賠償保障制度について”, 2011.9, 2頁.

8) 損害保険料算出機構, 「2016年度 自動車保険の概況」, 2017.3, 5頁.

9) 国土交通省 自動車局 保障制度参事官室, 前掲資料, 4頁.

10) 자배책보험의 보험금 지급한도액은 ① 사망의 경우 3,000만 엔, ② 후유장애가 있는 손해의 경우 75만 엔 - 4,000만 엔, ③ 상해에 의한 손해의 경우 120만 엔으로 정해져 있다. 損害保険料算出機構, 前掲書, 10頁.

보험인 자동차보험의 대인배상보험에서 배상을 하도록 하고 있다.¹¹⁾

양자는 별도의 보험이지만 지급항목은 거의 비슷하다. 또한 임의보험인 자동차보험을 운영하는 보험회사가 일괄지급하는 구조를 가지고 있다. 대인배상보험이 지급되는 경우 가해자나 피해자가 자배책보험에 청구한 후에 그 부족부분을 자동차보험에 다시 청구해야 하는 번거로움을 피하기 위한 조치이다. 즉, 임의보험의 회사가 자배책보험에서 지급해야 할 보험금까지 일괄하여 지급한 후, 자배책보험회사로부터 자배책보험 상당액을 회수하게 된다.¹²⁾

한편, 타인의 자동차 등 재산에 손해를 입혀 법률상 배상책임을 부담하는 경우에는 자동차보험의 대물배상보험의 지급대상이 된다. 대인배상보험이나 대물배상보험의 경우 모두 가해자인 피보험자의 과실비율을 고려하여 보험금을 지급하게 된다.

1.3 피보험자에 대한 보상

피보험자에 대한 보상은 본인이 가입한 임의보험의 (i) 인신상해보험(人身傷害保險), (ii) 자손사고보험(自損事故保險), (iii) 탑승자상해보험 및 (iv) 무보험차상해보험 등을 통해 이루어진다.

1.3.1 인신상해보험

먼저 인신상해보험은 피해자가 자신이 부보한 보험의 피보험자로서 사고의 과실비율과 관계없이 일정금액의 범위 내에서 손해의 전보를 받을 수 있는 보험이다. 일반적으로 자동차사고가 발생하는 경우 가해자의 과실이 100%인 경우를 제외하고는 전체손해에서 피해자의 과실에 상응하는 금액을 감액해야 한다. 그러나 일반인들이 이러한 과실비율을 판단하는 것은 현실적으로 어려움이 많다. 이러한 점을 고려하여 피보험자가 교통사고 사망하거나 상해를 입은 경우, 과실비율과 관계없이 보험회사 약관에서 정하고 있는 기준에 따라 산정된 금액을 지급하도록 한 것이 인신상해보험이다. 즉, 피해자가 자신이 부보한 인신상해보험의 피보험자로서 사고의 과실비율과 관계없이 보험금액의 범위 내에서 손해의 전보를 받는 것이 가능하다.¹³⁾

11) 즉, 일본의 경우 강제보험과 임의보험이 독립적으로 성립되는 2단계 보험의 구조를 가지고 있으며, 이는 외국과 구별되는 일본제도의 특징이라고 할 수 있다. 上掲資料, 6頁.

12) 藤村和夫 編, 「交通事故過失割合の研究」, 日本評論社, 2017, 243頁.

13) 藤村和夫 編, 上掲書, 244頁.

1.3.2 자손사고보험

두 번째로 자손사고보험은 단독사고 및 가해자의 무과실사고로 자배책보험의 지급대상이 되지 않는 경우 과실비율에 관계없이 일정액¹⁴⁾을 지급하는 것을 내용으로 하는 보험을 말한다. 이 보험은 통상 대인배상보험에 포함되어 자동적으로 가입된다.

1.3.3 탑승자상해보험 및 무보험차상해보험

탑승자상해보험은 자동차사고로 자신의 차량에 탑승 중에 사망하거나 상해를 입은 경우, 과실비율에 관계없이 계약내용에 따라 일정금액¹⁵⁾을 지급하는 보험을 말한다. 또한 무보험차상해보험은 피보험자가 인신사고의 피해자가 된 경우에 해당된다. 가해자가 무보험(자배책보험만 부보한 경우 포함)인 경우 가해자에 대신하여 가해자의 과실비율에 따라 배상금액상당액을 피보험자의 보험에서 지급하는 보험을 말한다. 또한 대인배상보험에 부보되어 있지만 그 보험금액이 손해전액을 전보하기 부족한 경우에도 피해자인 피보험자의 보험에서 보험금을 지급받게 된다.¹⁶⁾

1.4 계약차량에 대한 보상

교통사고에 의해 계약차량이 손해를 입은 경우, 차량보험을 가입하였으면 상대방의 과실 정도에 관계없이 피보험자에게 보험금이 지급된다. 지급되는 보험금액은 차량전손의 경우에는 사고시점에 있어서 차량의 가치(보험가액)와 동일한 액이고, 차량분손의 경우에는 사고발생 직전의 상태로 수리하는데 필요한 금액이 된다.¹⁷⁾ 다만, 차량간 사고의 경우 쌍방과실이 있으면 상대방의 과실비율에 따른 회수금이 발생하게 된다. 만일 피보험자가 차량보험에서 차량손해전액을 보험금으로 지급받았다고 하면, 피보험자가

14) 보험금액은 사전에 정해져있는데, ① 사망한 경우에는 1,500만 엔, ② 후유장애가 생긴 경우 후유장애의 정도에 따라 50만 엔에서 2,000만 엔, ③ 치료를 요하는 경우 ‘입원일수×6,000엔’ 또는 ‘통원일수×4,000엔’(최대 100만 엔까지)을 지급한다. 다만, 중증의 후유장애에 의해 요양이 필요한 경우에는 별도로 200만 엔까지 지급한다. 損害保険料算出機構, 前掲書, 50頁.

15) 보험계약자가 설정한 금액에 따라 ① 사망한 때에는 계약 시 설정한 금액, ② 후유장애가 생긴 경우에는 후유장애의 정도에 따라 계약시 설정한 금액의 일정비율, ③ 치료를 요하는 경우에는 지급방식에 따라 달라지는데, 지급방식에는 (i) 계약시에 설정한 입원일 및 통원일에 따라 일정금액을 지급하는 경우나 (ii) 손해를 입은 신체부위 및 병중에 따라 금액을 지급하는 경우 및 (iii) 항상 일정금액을 지급하는 경우 등으로 구분할 수 있다. 損害保険料算出機構, 上掲書, 51頁.

16) 藤村和夫 編, 前掲書, 244-245頁.

17) 損害保険料算出機構, 前掲書, 51頁.

상대방에 대해 가지고 있는 상대방의 과실분에 대한 청구권을 보험회사에 이전한 것이 된다.¹⁸⁾

2. 자동차사고와 과실비율산정

2.1 과실상계와 과실비율

2.1.1 과실상계의 의의

일본에 있어 과실상계도 민법에 근거를 두고 있는 제도로서 손해의 발행, 확대에 대해 피해자에 과실이 있는 때, 그 손해배상액을 감액하는 것을 말한다(민법 제722조 제2항을 근거). 즉, 과실상계는 불법행위책임이 성립한다는 전제 하에 그로 인한 손해의 발생 및 확대에 피해자의 과실이 관여된 때에, 피해자의 과실비율에 상응하는 범위에서 손해액을 감액하는 기능을 가지고 있다.¹⁹⁾

과실상계를 하는 방법은 크게 (i) 상대설, (ii) 절대설 및 (iii) 가해자위법성설의 세 가지로 나뉜다. 첫 번째 상대설은 가해자와 피해자 쌍방의 과실을 비교하여 과실상계율을 정하는 방법이다. 이 경우에는 피해자의 과실이 적은 경우에도, 가해자의 과실도 함께 적다면 과실상계율이 높게 나타나게 된다. 두 번째 절대설은 피해자의 과실만을 단독으로 평가하여 그 대소에 따라 과실상계율을 정하는 방법이다. 이 경우에는 가해자의 과실정도와 관계없이 피해자의 과실만을 고려하게 된다. 따라서 피해자의 과실이 적으면 가해자의 과실도 적다고 하여도 과실상계율은 낮게 나타나게 된다. 마지막으로 가해자위법성설은 피해자의 과실은 가해자 행위의 위법성 또는 비난가능성을 감소시키는 것으로 보고, 그 감소의 정도에 따라 과실상계율을 정하는 방법이다.²⁰⁾

2.1.2 과실상계율의 계산

아래 사례에서 보는 바와 같이 각각의 방법에 따라 과실상계율이 다르게 계산된다.²¹⁾ 첫 번째로 상대설의 경우 자연재해 등 불가항력적 요소는 고려하지 않는다. 이 경우

18) 藤村和夫 編, 前掲書, 245-246頁.

19) 藤村和夫 編, 上掲書, 255頁.

20) 浜崎恭生, “交通損害賠償訴訟における過失相殺運用上の諸問題”, 『現代損害賠償法講座7』, 日本評論社, 1994, 344頁 이하 참조.

21) 사례에 대한 상세한 내용은 藤村和夫 編, 前掲書, 68頁 참조.

실질적으로 불가항력적 요소는 쌍방이 안분부담하는 결과가 된다. 따라서 불가항력적 요소를 제외한 가해자과실과 피해자과실을 전제로 하여 피해자의 과실을 판단하면 과실상계율은 40%가 된다.

[사례] 가해자 과실 30%, 피해자 과실 20%, 자연재해 등의 불가항력적 요소 50%인 경우

1. 상대설 : 과실상계율 40% $\{20/(30+20) = 0.4\}$
2. 절대설 : 과실상계율 20% $\{20/(30+20+50) = 0.2\}$
3. 가해자 위법성설 : 과실상계율 70% $\{(20+50)/(30+20+50)\}$

두 번째로 절대설에 따르면 피해자의 과실만을 고려하고, 가해자의 과실정도나 자연재해 등 불가항력적 요소는 고려하지 않는다. 결과적으로 불가항력적 요소는 가해자가 부담하는 것이 되며, 이를 전제로 피해자의 과실을 고려할 때 과실상계율은 20%가 된다. 이 경우 가해자의 과실비율의 과소에 관계없이 피해자의 과실비율만 고려하여 과실상계율이 계산된다. 한편 세 번째 가해자 위법성설에 따르면 불가항력적 요소는 가해자의 위법성 내지 비난가능성을 감소시키기 때문에, 이를 고려하여 계산하여 과실상계율은 70%에 해당한다.

일본의 경우 상대설이 통설적 견해이며, 교통사고 손해배상 실무에서도 기본적으로 상대설을 채택하고 있다. 다만, ‘보행자 대 차량사고’ 등의 경우에만 절대설을 택하고 있다. 자동차간 사고의 경우 상대설에 따르면 과실비율과 과실상계율이 일치하게 되지만, 절대설에 따르면 과실비율과 과실상계율이 일치하지 않는 경우도 발생한다.²²⁾

2.1.3 과실비율과 과실상계율의 상관관계

2.1.3.1 과실비율과 과실상계율의 관련성

교통사고의 경우 과실비율과 과실상계율은 동일한 의미로 사용되는 경우가 많으나, 엄격하게 말하면 양자는 명확히 구분되는 개념이다. 과실비율은 가해자와 피해자 쌍방의 과실 정도를 비교하는 것을 말한다. 통상 비율로 표시되며, 이는 양적으로 비교가 가능하다는 것을 전제로 한다. 따라서 양적으로 비교가 어려운 경우, 예를 들어 ‘악질’의 정도는 양적으로 비교할 수 없기 때문에 비율을 구하기 어렵다.²³⁾

22) 藤村和夫 編, 上掲書, 68頁.

23) 藤村和夫 編, 上掲書, 68頁.

자동차간 교통사고의 경우에는 과실비율을 구하는 것이 가능하다. 자동차 운전자는 도로교통법 등에 따라 운전해야 할 의무를 부담하고, 사고가 발생하는 경우 가해자의 과실과 피해자의 과실은 교통법규 위반이라는 비교적 명확한 형태로 나타나게 된다. 동일한 교통조건 하에서 동일한 교통규범에 따라 쌍방 모두 가해의 가능성을 가지고 교통에 관여한다. 따라서 그 과실은 동질성이 있으며, 쌍방 과실의 대소를 양적으로 비교하여 과실비율을 인정하는 것이 가능하기 때문이다. 따라서 자동차간 사고를 상대설에 따라 과실상계를 하는 경우에는 과실비율이 곧 과실상계율이 된다.²⁴⁾

2.1.3.2 과실비율과 과실상계율의 불일치

그러나 현실적으로 과실비율과 과실상계율이 일치하지 않는 경우도 적지 않다. 예를 들어 일본의 경우 자동차보험과 관련해서 ‘중과실 감액제도’가 있다. 일반적으로 불법행위와 관련된 손해배상의 경우에는 피해자의 과실비율에 해당하는 부분을 감액한다. 그러나 자동차사고의 경우 피해자 보호를 위하여 과실비율과 관련없이 그 감액비율을 대폭 완화하고 있다. 구체적으로 피해자의 과실비율이 7할 이하인 경우에는 지급하는 보험료를 감액하지 않고, 7할 이상인 경우에도 감액비율을 조정하고 있다.²⁵⁾ 다시 말해서 과실비율에 따른 과실상계가 이루어지지 않고 있는 것이다.

또한 사고의 당사자 유형에 따라 과실상계율이 정해지는 경우도 있으며, 이 경우에도 과실비율과 과실상계율이 일치하지 않는다. 자동차간 사고의 경우에는 상대설에 따라 과실상계율을 정하기 때문에 과실비율과 과실상계율이 일치한다는 점은 이미 설명하였다. 그러나 ‘자동차와 단차(전동이륜차)’, ‘자동차와 자전거’ 또는 ‘자동차와 보행자’간의 사고는 사정이 다르다.

먼저 자동차와 단차간 사고의 경우 쌍방이 동일한 도교법상의 주의의무를 부담하기 때문에 자동차간 사고와 동일하게 과실비율 인정할 수 있다. 그러나 자동차에 비해 단차(전동이륜차)가 인신피해를 입을 가능성이 크다는 점을 고려하여 본래 과실비율보다 낮은 10% 전후의 과실상계율을 적용하고 있다.²⁶⁾ 또한 자동차와 보행자간 사고의 경우

24) 藤村和夫 編, 上掲書, 69頁.

25) 피해자의 과실비율이 ① 7할 이상 8할 미만인 경우에는 2할 감액하고, ② 8할 이상 9할 미만인 경우에는 3할 감액(사망, 후유장애를 제외한 부분에 대해서는 2할 감액), ③ 9할 이상 10할 미만인 경우에는 5할 감액(사망, 후유장애를 제외한 부분에 대해서는 2할 감액)을 하도록 하고 있다. 国土交通省 自動車局 保障制度參事官室, 前掲資料, 8頁.

26) 일본의 경우 피해를 입기 쉬운 대상을 더 고려하여 과실상계율을 정하고 있다. 구체적으로 우차(優車)위험부담의 원칙 및 피해자 수정이 이루어지게 되는데, 이에 따라 약자인 단차에게 유리하게 과실상계율을 정하는데

에도 피해자인 보행자에게 과실이 있는 경우 과실상계가 이루어져야 할 것이다. 그러나 보행자의 과실은 불법행위의 책임요건으로서 과실이 아니라, 보행자 자신의 손해발생 또는 확대를 가져온 단순한 부주의 등과 같은 자기에 대한 과실이다. 즉, 자동차 운전자의 과실과는 그 성격 자체가 다르며, 따라서 자동차 운전자와 보행자간의 과실비율을 정하기 어렵다. 자동차와 자전거간의 사고도 마찬가지이다. 자전거는 도교법상 경차량에 해당되어 교통방법에 대해 특례가 부여되고 있다. 이에 따라 과실상계율을 정함에도 약자인 자전거에게 유리하게 정하고 있다.²⁷⁾

2.1.3.3 과실비율과 과실상계율의 혼동원인

일반적으로 교통사고가 발생하는 경우 손해배상책임을 정하기 위해서는 쌍방의 과실비율을 인정하고 그 비율에 따라 과실상계율이 정해진다고 생각한다. 그러나 현실적으로는 과실비율과 관계없이 과실상계율이 정해지는 경우가 많다. 단차, 자전거, 보행자 등의 경우 자동차에 비해 피해가능성이 크다는 특성을 고려하여 과실상계율을 정하고 있다. 즉, 과실상계율을 정하고 이를 바탕으로 과실비율이 정해지는 것이다.²⁸⁾ 본래적 의미의 과실비율은 동질성 있는 과실을 양적으로 비교하는 것이다. 그러나 현실적으로는 교통약자를 보호하기 위해 수정한 후의 과실상계율을 편의적으로 과실비율이라 칭하고 있는 것이다.

2.2 자동차보험과 과실상계의 관계

자동차사고시 보험금의 지급도 이론적으로 볼 때는 과실비율에 따라 과실상계가 이루어지는 구조라고 할 수 있다. 통상 손해배상책임과 관련하여 민법규정이 적용되는데, 이 때 피해자의 과실이 인정되는 경우 이를 고려하여 손해배상액을 산정하도록 하고 있다(민법 제722조 제2항). 따라서 보험금의 경우에도 피해자의 손해액을 산정할 때 피해자의 과실비율을 고려하여 보험금을 산정하게 된다. 결국 보험금 지급에 있어 가장 중요한 문제는 과실비율의 산정이라고 할 수 있다.

그러나 현실적으로는 과실비율을 명확하게 고려하여 보험금액이 정해지는 것은 아니

이를 소위 ‘단차수정’이라고 한다. 藤村和夫 編, 前掲書, 69頁

27) 단차와 보행자의 중간위치로 보고 있으며, 단차의 경우와 마찬가지로 자전거 수정을 통해 자전거에 유리한 과실상계율이 적용된다. 藤村和夫 編, 上掲書, 69頁.

28) 浜崎恭生, 前掲書, 23頁.

다. 상술한 바와 같이 자동차보험은 강제보험인 자배책보험과 임의보험인 자동차보험으로 구분할 수 있다. 자배책보험은 자동차를 운행하기 위해서는 반드시 가입해야 하는 보험으로 피해자 보호의 사상에 기초하고 있다.²⁹⁾ 즉, 피해자보호를 가장 우선과제로 하고 있으며, 피해자의 과실이 70% 이상인 경우에만 일정비율을 과실상계 하는 ‘중과실 감액제도’를 두고 있는 것도 이러한 이유 때문이다.

또한, 앞서 살펴본 탑승자상해보험과 자손사고보험의 경우 과실비율과 관계없이 사전에 정해진 금액을 보험금으로 수령하게 된다. 또한 인신손해보험의 경우도 보험회사 약관에서 정하는 지급기준에 따라 피보험자의 과실비율과 관계없이 보험금을 지급받을 수 있다.³⁰⁾ 또한 무보험차상해보험의 경우도 일단 과실비율과 관계없이 보험금이 지급된다.³¹⁾ 무보험차상해보험은 대인배상보험에 부보되지 않았거나 부보액이 충분하지 않거나 배상능력이 충분하지 않은 무보험차와 충돌한 경우, 피보험자인 차량의 탑승자가 그 손해에 대해 배상을 받는 보험이다.³²⁾ 이처럼 자동차보험은 많은 경우 과실비율과 관계없이 보험금이 지급되고 있다.

Ⅲ. 일본의 자동차사고시 과실비율산정과 관련한 최근 논의

1. 과실비율산정과 관련한 문제점

1.1 과실비율산정의 판단기준

1.1.1 개요

교통사고의 경우 통상 쌍방모두에게 과실이 있는 경우가 많기 때문에 과실비율을 고려한 과실상계가 이루어지게 된다. 과실비율을 산정할 때 대부분 가해자와 피해자만

29) 國土交通省 自動車局 保障制度參事官室, 前掲資料, 7頁.

30) 損害保險料算出機構, 前掲書, 9-11頁.

31) 무보험차상해보험에 따라 피해자인 피보험자에게 보험금을 지급한 경우 해당 보험회사는 가해자에 대해 구상권을 행사하는 것이 가능할 것이다. 이 경우 가해자의 과실비율에 따라 구상권을 행사하기 된다면 과실비율이 고려한 보험금 산정이 이루어진 것이라고 할 수 있다. 다만, 현실적으로 구상권을 실현하는 것이 어려운 경우가 적지 않을 것이므로 이러한 점을 고려할 때 보험금산정시 과실비율이 명확하게 고려되고 있다고 보기는 어렵다고 생각된다.

32) 藤村和夫 編, 前掲書, 245頁.

고려하게 되지만, 실제로는 더 많은 요인들이 원인이 되어 사고가 발생한다. 교통사고의 야기, 손해의 발생 및 확대 원인을 모두 가해자와 피해자에 귀속시키는 것은 불가능하다는 것이다.³³⁾ 따라서 교통사고 과실비율을 산정하는 경우에는 당해 교통사고 발생에 관여(기여)하고 있는 모든 요소를 종합적으로 고려하여 산정해야 한다.³⁴⁾ 구체적으로 가해자와 피해자와 관련된 (i) 기본적 요소 외에도, (ii) 사회적 요소, (iii) 자연적 요소 및 (iv) 기계공학적, 인간공학적 요소 등을 함께 고려해야 한다.

1.1.2 기본적 요소

교통사고의 과실비율을 고려할 때 기본이 되는 요소는 보행자이든, 차량운전자나 동승자이든 관계없이 모든 사람에게 공통적으로 적용되는 것을 말한다. 이는 사회생활을 행하는 사람에게 요구되는 행동규범을 포함한 요소로서 도로교통법, 민법 등 법령에 의한 규제 등이 해당된다. 예를 들어 운전면허가 있는 사람의 경우에만 운전을 할 수 있도록 법령에서 규정하고 있으며, 이에 따라야 하는 것은 모든 사람에게 적용되는 기본적 요소인 것이다.³⁵⁾ 이러한 기본적 요소는 일반적으로 사람에 연령이나 능력에 따라 차이가 발생하지 않는 것으로, 가해자와 피해자의 과실비율을 산정함에 있어 가장 기본적인 요소가 될 것이다.

1.1.3 자연적 요소

자연적 요소란 강우, 강설, 바람, 지진 등 사고발생과 직접적으로 관련된 요소 및 태양광과 같이 간접적으로 관련된 요소를 말한다. 예를 들어 주행 중 태양광선으로 인해 신호기가 보이지 않는 현상이 발생하였다면, 이러한 요소도 사고의 원인에 포함될 수 있는 것이다. 자연환경이 일정요인이 되어 교통사고가 발생하는 것은 불가항력적 요인에 해당되므로 그 자연적 요소 자체에 책임을 부과하는 것은 불가능하다. 다만, 자연적 요소가 원인이 되는 부분은 기본적으로 가해자, 피해자 쌍방에 안분해야 하므로, 과실비

33) 예를 들어 전라북도의 조사결과를 보면 도내 교통사고 사망자의 절반가량이 65세 이상의 고령자로 분석되었다고 한다. 고령자 사망사고가 많은 이유는 고령층의 경우 무단횡단이 많고 신체적, 정신적으로 위험한 상황에 대한 대처 및 인지능력이 떨어져 교통사고의 위험에 더 쉽게 노출되기 때문이라고 한다. 그럼에도 불구하고 고령자와 운전자를 고려한 도로의 횡단보도, 중앙분리대, 신호등 등 교통안전시설 미비가 교통사고의 주요원인이라고 분석되고 있다(전민일보 2018.1.19.자 참조). 즉, 교통사고의 원인을 가해자와 피해자에게만 귀속시키는 것은 불가능하다고 할 수 있다.

34) 藤村和夫 編, 前掲書, 266頁.

35) 藤村和夫 編, 上掲書, 267頁.

을 산정 시 자연적 요소에 대한 고려가 이루어질 필요가 있다.³⁶⁾

1.1.4 사회적 요소

사회적 요소란 사회인프라 등 물리적 측면에서 사회구조 일반뿐만 아니라, 도로교통 실태 및 도로교통 일반에 대한 사회적 인식 등도 포함하는 요소도 포함하는 개념이라고 할 수 있다.³⁷⁾ 예를 들어 사고가 발생한 시점의 도로상황, 신호상황 등 뿐만 아니라, 기존 횡단보도의 불편함으로 무단횡단이 자주 발생하는 등의 원인도 당사자간 과실비율을 산정함에 있어 중요한 요소가 될 수 있다.

1.1.5 기계공학적, 인간공학적 요소

자연적 요소나 사회적 요소 외에도 인간의 생리, 주의력 등 인간공학적 관점으로 파악한 인간의 특성과, 차의 성능 등에 관한 기계공학적 요소와의 관련성을 고찰할 필요가 있다.³⁸⁾ 운전은 차량이라는 기계를 인간이 조작하는 것이기 때문에 인간공학적 요소와 기계공학적 요소를 종합적으로 고려해야 한다. 예를 들어 대형차와 보행자간의 사고의 경우, 대형차는 그 특성상 사각지대가 생길 수밖에 없다는 측면을 고려해야 한다. 이는 운전자뿐만 아니라 보행자에게도 요구된다고 할 수 있다. 따라서 보행자의 경우에도 대형차량 운전자가 자신을 보지 못할 수 있다는 생각을 하고 주의를 기울일 필요가 있다는 것이다. 즉, 차량이라는 기계가 갖는 특성을 고려해서 과실비율을 산정하는 것이 필요하다. 이러한 측면은 기술발전에 따라 더 중요한 요소가 되고 있다. 특히, 자율주행자동차가 보편화되는 경우 과실비율산정은 지금과는 완전히 다른 양상을 보일 수 있다.³⁹⁾

36) 藤村和夫 編, 上掲書, 268頁.

37) 藤村和夫 編, 上掲書, 268頁. 도로환경 등 물리적 인프라가 교통사고의 원인이 되는 사례는 주변에서 어렵지 않게 찾아볼 수 있다. 예를 들어 최근 광주광역시 서구 농성지하차도에 대한 개선공사가 시작될 예정인데, 해당 지하도의 경우 급경사로 인해 잦은 교통사고가 발생되었기 때문에 공사가 시작된 것이다. 연합뉴스 2018.1.3.자 참조.

38) 藤村和夫 編, 前掲書, 270頁.

39) 2017.11.10. 미국 라스베이거스에서는 자율주행 셔틀버스와 트럭 사이에 교통사고가 발생하였다. 이에 따라 미국 연방교통안전위원회(NHTSA)가 사고조사를 하였는데, 조사내용에 '자율주행 차량이 도로 인프라와 소통하였는지와 사고 차량인 인간 주행자동차와는 어떤 상호작용을 진행했는지를 추가로 조사할 계획'이라고 밝혔다. 즉, 사고조사의 내용 자체가 달라지고 있으며 이에 따라 과실비율산정시 고려해야 할 요소들도 달라질 수밖에 없을 것으로 예상된다. 디지털타임즈 2017.11.13.자 참조.

1.1.6 소결

이상에서 살펴본 바와 같이 자동차사고에서 과실비율을 산정할 때 고려해야 할 요소들은 매우 다양하며, 이들 요소를 종합적으로 고려하는 것이 필요하다. 예를 들어 야간에 발생한 교통사고인 경우 ① 모두가 동일하게 고려해야 할 기본적 요소, 예를 들어 도로교통법상 주의의무 등을 고려하는 외에도, ② 밤은 어둡다는 자연적 요소, ③ 어둡기 때문에 조명이 필요하지만 가로등이 없다는 사회적 요소, ④ 인간은 어두운 곳에서는 잘 보지 못한다는 인간공학적 요소와 차량이라는 기계공학적 요소 등을 모두 고려해서 판단해야 한다.⁴⁰⁾ 즉, 교통사고가 발생하는 경우 가해자 및 피해자의 과실정도뿐만 아니라, 위와 같은 요소를 모두 고려하여 과실비율을 정하고 과실상계율을 정하는 것이 필요하다.

1.2 과실비율산정의 현실적 한계

1.2.1 교통사고조사의 한계

과실비율을 산정함에 있어 다양한 요소를 종합적으로 고려해야 한다는 것은 분명하다. 그러나 이론적으로는 가능하지만 실제로 이러한 요소를 고려하여 과실비율을 판단하기는 어렵다. 일본의 보험회사는 통상의 경우 자동차사고의 과실비율인정에 대해 동경지재민사교통소송연구회에서 발행한 ‘민사교통소송에 있어서 과실상계율의 인정기준’을 사용하고 있다. 동 기준의 적용은 사실관계가 명확하게 정해진 후에 의미를 가진다는 점에서 한계가 있다.

실제 교통사고가 발생한 상황을 예상해 보자. 일본의 경우 인명사고가 발생하는 경우에는 경찰에 신고가 되어 사고상황에 대한 상세한 조사가 이루어진다. 그러나 경찰조사는 가해자에게 부과되는 형사책임이나 행정상 책임을 결정하기 위한 조사이다. 따라서 이 과정에서 가해자와 피해자간 과실비율이 결정된다고 보기 어렵다. 대물사고의 경우에는 그러한 조사마저 이루어지지 않으므로, 과실비율 산정이 더 어려운 것이 현실이다.⁴¹⁾

1.2.2 보험회사의 실무적 한계

사정이 이렇다보니 과실비율은 보험회사가 법원의 ‘민사교통소송에 있어서 과실상계

40) 藤村和夫 編, 前掲書, 272頁.

41) 藤村和夫 編, 上掲書, 249頁.

율의 인정기준'에 따라 획일적으로 판단하고 있다. 이러한 태도는 대량의 사안을 신속하게 해결할 수 있다는 점에서 장점도 있지만 개별사안에 따라 유연하게 적용하지 못한다는 비판을 받고 있다. 또한 법원의 판단기준은 교통사고에 의해 발생한 손해의 원상회복을 주된 목적으로 하고 있다. 즉, 손해의 원상회복을 위해 필요한 비용을 당사자에게 어느 정도 비율로 분담시킬 것인가에 주안점을 두고 작성된 것이다. 따라서 교통사고 당사자의 과실에 대한 평가 및 자연적, 사회적 요소 등을 충분히 고려하지 않고 있다는 점에서 문제가 있다는 지적들이 제기되고 있다.⁴²⁾

2. 효율적인 과실비율산정을 위한 개선방안

2.1 개요

자동차사고로 인한 손해배상액을 산정함에 있어 과실비율의 산정은 중요한 의미를 가지고 있다. 그러나 현실적으로 교통사고를 조사하여 과실비율을 산정한다는 것은 많은 시간과 비용이 필요할 뿐만 아니라, 정확한 비율을 구하는 것이 매우 어렵다. 대부분 보험회사를 통한 교섭이 이루어지는 자동차사고의 특성상 이러한 부담은 고스란히 보험회사에게 전가되고, 결국은 보험료 인상으로 이어지게 된다.

일본의 경우도 이러한 문제점을 해결하기 위해 다양한 방안들이 제시되고 있다. 그 중에서도 주목할 만한 것은 자동차간 대물사고 시 분담비율을 3가지 유형으로 단순화시킨 '차량간 대물사고 분담비율기준'의 도입 논의이다. 또한 과실상계라는 개념자체를 고려하지 않는 'Knock for Knock 협정(자손자변, 자손자담협정)'의 도입이 필요하다는 주장도 제기되고 있다.

2.2 '차량간 대물사고 분담비율기준'의 도입

'차량간 대물사고 분담비율기준'⁴³⁾이란 자동차간 대물사고가 발생하는 경우 과실비율을 다음과 같이 3가지의 단순한 형태로 규정하여 적용하는 것이다.

42) 藤村和夫 編, 上掲書, 249-251頁.

43) 일본에서 사용하는 정식 명칭은 '二車輻間 物損事故 分擔比率基準'이다. 藤村和夫 編, 上掲書, 251頁.

- ① 원칙적으로 분담비율은 50:50
- ② 당사자 일방에 과실이 없는 경우는 100:0
- ③ 객관적 요소(신호기의 표시, 도로상황 등)로부터 당사자 일방이 타방에 비해 도로교통법상 책임이 중한 경우에는 25% 가산하여 75:25

즉, 차량간 대물사고의 과실비율은 ‘50:50’, ‘100:0’, ‘75:25’의 세 가지 기본패턴으로 단순화됨에 따라 과실비율 산정을 효율적으로 할 수 있도록 하였다. 또한 과실의 수정요소로서 주취, 무면허, 30km 이상의 속도초과 등의 객관적 사실이 있으면 25%를 가산한다. 이렇게 해도 과실비율은 ‘50:50’, ‘100:0’, ‘75:25’의 세 가지 패턴으로 항상 유지된다. 동 기준에 대해서는 대물사고의 신속한 해결을 위해 도입이 필요하다는 주장들이 지속적으로 제기되고 있다.⁴⁴⁾

2.3 Knock for Knock 협정의 도입과 과실상계의 폐기

2.3.1 Knock for Knock 협정의 의의

Knock for Knock 협정은 두 차량간 사고로 대물손해만 발생한 경우에 해당된다.⁴⁵⁾ 이 경우 쌍방이 차량보험에 가입하고 있으면 각각의 보험회사가 자사에 부보하는 차량의 손해에 대해 보험금을 지급하고, 과실비율의 인정 및 구상권 행사를 하지 않기로 하는 보험회사간의 협정을 말한다.⁴⁶⁾ 즉, 차량사고가 발생하면 피해자가 가해자가 가입한 보험회사에서 보상을 받는 것이 아니라, 자신이 가입한 보험회사에서 보상을 받는 제도이다.

동 협정은 사고당사자 및 보험회사가 사고처리에 필요한 비용, 노력, 시간적 노력을 생략하여 조사비용을 경감시키기 위한 목적으로 1938년 영국에서부터 시작된 제도이다. 동 제도는 획기적인 제도로 평가되면서 도입당시부터 많은 관심을 받았으며, 일본의 경우에도 1970년대 보험회사 서비스의 일환으로 도입이 논의되었지만 실패하였다. 동 제도의 성패는 보험가입률과 밀접한 관련이 있다. 자동차보험에 가입하지 않은 사람이 피해자가 되는 경우 보상을 받지 못하게 되기 때문이다. 영국에서 동 제도를 도입할

44) 藤村和夫 編, 上掲書, 251頁.

45) 차량 1:1간 사고로 발생하는 대물손해만을 대상으로 하며 3대 이상의 차량 사고는 대상에서 제외된다.

46) 渡辺武志, “ノック・フォー・ノック協定(Knock for Knock Agreement)について”, 「あいおい基礎研究所ミニレポート」, 2009.10.13, 1頁.

당시 자동차보험 가입률이 90%를 초과하였다는 점을 고려할 필요가 있다.

2.3.2 Knock for Knock 협정 도입 필요성

일본에서 다시 Knock for Knock 협정의 도입 필요성이 제기되는 가장 큰 이유는 과실 비율의 산정이 지극히 어렵다는 현실을 고려한 것으로 보여 진다. 살펴본 바와 같이 자동차사고가 발생하면 당사자 간의 과실비율을 고려하여 손해배상금액을 산정한다는 것이 일반적인 인식이다. 그러나 현실은 과실비율의 산정에 많은 시간과 비용이 요구됨에 따라 큰 어려움을 겪고 있는 상황이다. 과실비율을 산정할 때에는 가해자와 피해자뿐만 아니라 관련된 다양한 요소들을 종합적으로 고려해야 하지만 이 또한 현실적으로 어려움이 많다. 또한, 보험회사가 보험금을 지급함에 있어서도 당사자간의 과실비율을 엄격하게 따지기 보다는 손해의 전보를 목적으로 보험금이 지급되는 구조를 가지고 있다. 즉, 이념적으로는 과실비율을 산정하고 이를 바탕으로 과실상계율을 정해서 손해배상액을 정하는 것으로 이해되고 있지만, 실제로는 그렇지 못한 것이 현실이다.

이러한 상황에서 자동차사고의 신속한 해결을 위해서는 발상의 전환이 필요하며, 과실비율과 과실상계의 개념을 사용하지 않는 방안도 검토할 필요가 있다는 주장이 제기되고 있는 것이다. 그 구체적인 방안으로서 제시되고 있는 것이 바로 Knock for Knock협정이다.⁴⁷⁾ 현재는 자동차사고 발생시 피해자는 가해자가 가입한 보험으로부터 손해배상을 받게 된다. 이 경우 피해자의 과실비율만큼 과실상계가 이루어지기 때문에 당사자간 과실비율을 산정하는 것이 중요한 문제가 된다. 그러나 Knock for Knock협정에 따라 피해자가 가입한 보험회사로부터 보상을 받는 경우에는 과실비율을 고려할 필요 없이 전보배상이 이루어지게 된다. 또한 가해자의 경우도 자신이 입은 피해는 자신이 가입한 보험회사로부터 전보배상을 받게 된다. 따라서 이 경우에는 과실비율을 고려할 필요가 없게 되는 것이다.

일본의 경우 1970년대에도 동 제도의 도입이 논의되었으나, 당시의 경우에는 자동차보험 가입율이 낮았기 때문에 도입이 이루어지지 않았다. 그러나 현재의 경우 자동차보험 가입율이 85%에 달하기 때문에, 동 제도의 도입이 가능할 것으로 보고 있다.⁴⁸⁾ 또한 동 제도가 도입되면 과실비율을 둘러싼 교섭이나 구상교섭에 소요되는 보험회사의 경비가 절감될 수 있다. 이는 보험료 인하로 연결되어 보험가입이 증가하는 선순환이 가능할

47) 藤村和夫 編, 前掲書, 252-253頁.

48) 藤村和夫 編, 上掲書, 253頁.

수 있다는 전망도 제시된다.

다만, 동 제도는 피해자가 가해자로부터 손해배상을 받는다는 기본적 원칙에 벗어나는 제도이다. 따라서 자동차사고의 특성을 고려하여 손해배상제도에 대한 인식의 전환이 필요하다. 즉, 피해자가 사고가 당하는 경우 ‘자신이 가입한 차량보험이나 인신상해보험으로 자기손해를 보상한다는 사고방식’이 정착되어야 한다. 즉, ‘자신의 몸은 자신이 지키고, 타인에게 구상하지 않는다’는 인식의 전환이 선행되어야 제도정착이 가능할 것으로 보고 있다.⁴⁹⁾

IV. 맺음말 : 우리에게 주는 시사점

1. 과실비율산정과 관련한 우리의 문제점

자동차사고의 경우 과실비율을 어떻게 산정하는가는 우리에게도 매우 중요한 사항이다. 자동차사고 발생 시 과실비율을 둘러싼 당사자간 다툼이 빈발하고 있으며, 이로 인한 사회적 비용 또한 적지 않다. 이러한 점을 고려할 때 과실비율을 3가지 패턴으로 단순화시키는 방안이나 과실비율을 자체를 따질 필요 없이 자신이 가입한 보험으로부터 보상을 받는 제도는 우리에게도 많은 시사점을 주고 있다. 일본에서 동 제도들이 실제 도입될 것인지는 불분명하지만, 우리의 경우도 도입 필요성을 검토할 이유는 충분히 있다고 생각된다.

특히, 우리나라의 경우 고가차량이 증가함에 따라 상대적으로 저가차량의 운전자가 손해를 보는 사례가 증가하고 있다. 가해자가 고가차량의 운전자인 경우 과실비율이 100:0이 아닌 이상, 피해자인 저가차량 운전자가 더 큰 비용을 부담하는 경우가 발생하기 때문이다. 고가의 수입차량이 증가하면서⁵⁰⁾ 그로 인한 피해사례도 계속 증가하고 있다. 즉, 우리나라의 경우 과실비율 산정을 둘러싼 논란도 있지만, 그와 함께 고가차량과 저가차량간 사고 시 과실비율문제가 중요한 과제로 떠오르고 있다. 즉, 새로운 관점에서 과실비율산정과 관련한 문제를 검토할 필요성이 커지고 있는 것이다.

49) 藤村和夫 編, 上掲書, 253頁.

50) 1994년 전체 자동차등록건수 중 수입차 비중은 0.3%에 그쳤으나 2016년에는 7.5%로 증가하였으며, 향후 계속 증가할 것으로 예상되고 있다. 김은경, 앞의 논문, 7쪽.

2. Knock for Knock 협정의 활용가능성

이러한 문제의 해결방안으로서 검토할 수 있는 것이 일본에서 도입이 논의되고 있는 Knock for Knock 협정이라고 생각된다. 그 이유는 동 협정이 가지고 있는 3가지 요소 때문이다. 동 협정은 (i) 차량 간 1:1사고로 인한 대물사고에만 해당되며, (ii) 자신이 가입한 보험회사로부터 손해배상을 받게 된다. 또한 (iii) 보험회사간 구상권행사를 하지 않기로 협정을 맺기 때문에 피해자가 가해자에게 손해배상을 요구하지 않는 구조를 가지고 있다. 이러한 요소로 인해 고가차와 저가차간 사고의 배상에 있어 합리적 결과를 가져올 수 있게 된다.

앞서 살펴본 바와 같이 고가차와 저가차의 과실비율이 90:10인 경우를 예로 생각해 보자. 이 정도 과실비율이면 고가차가 전적으로 가해자라고 할 수 있으나 현실에서는 저가차 운전자가 더 큰 금액을 배상하기 때문에 문제가 된다. 저가차량은 수리비가 적기 때문에 전체금액의 90%를 부담해도 많은 액수가 아니지만, 고가차량 수리비의 10%는 훨씬 큰 금액이 되기 때문이다. 특히, 외제 고가차량의 경우 부품을 수입해 오는데 시간이 많이 걸리고, 그 과정에서 적지 않은 렌트카 비용이 소요되는 등 비용부담이 크다.

이 사고에 Knock for Knock 협정을 적용하게 되면 불합리한 점이 상당부분 해소된다. 먼저, 동 제도가 도입되면 위 (ii)와 (iii)의 요인으로 인해 자신이 가입한 보험회사를 통해 배상을 받게 된다. 이에 따라 보험회사는 고가의 차량을 운행하는 자에 대해서 더 많은 보험료를 부과하게 될 것이다. 이 경우 가장 큰 장점은 고가차량 운행에 따른 사회적 비용을 당해 차량을 통해 이익을 향유하는 당사자가 부담하게 된다는 점이다. 현행 제도는 고가차량 운행에 따른 리스크를 타인에게 전가하는 구조라는 점을 고려할 때 보다 합리적이라고 할 수 있다.

물론 Knock for Knock 협정이 도입되면 가해자가 책임을 부담하지 않는다는 점에서 도덕적 해이의 문제가 제기될 수 있다. 그러나 위 (i)의 요인을 고려할 때 문제점은 크지 않을 것으로 생각된다. 즉, 동 협정이 적용되는 것은 차량과 차량사고로 발생하는 대물손해에 대해서만 적용된다. 따라서 대인손해의 경우는 적용되지 않는다. 교통사고로 대인손해가 발생한 경우에는 현행과 같이 가해자가 피해자에게 배상을 해야 한다. 다만, 대물손해의 경우에만 본인이 가입한 보험에서 책임을 지는 것이다.

정리하면 고가차량의 운전자는 더 많은 보험료를 납입하고 사고 발생 시 수리를 보장 받게 되는 것이고, 저가차량의 운전자는 더 적은 보험료를 납입하고 그 범위에서 수리를

보장받게 된다. 한편, 대인손해가 발생하는 경우에는 현행과 같이 가해자가 피해자에게 충분한 보상을 해야 한다. 즉, 고가차량과 저가차량의 사고시 발생하는 불합리한 점을 개선할 수 있는 방안이 될 수 있을 것으로 생각된다. 물론 동 제도를 도입하기 위해서는 보다 구체적인 검토가 필요하며, 향후 보다 심도깊은 논의가 이루어질 기대한다.

참고문헌

1. 단행본

藤村和夫 編, 「交通事故過失割合の研究」, 日本評論社, 2017.

損害保険料算出機構, 「2016年度 自動車保険の概況」, 2017.

2. 학술지

고세일, “자동차 사고에 따른 적정한 책임분배에 대한 연구”, 법학연구 제25권 제3호, 충남대학교 법학연구소, 2014, 321-358쪽.

이준현, “과실상계에 관한 판례의 동향”, 법학논총 제25집, 숭실대학교 법학연구소, 2011, 131-161쪽.

장준혁, “미국 불법행위법상의 기여과실”, 민사법학 제66호, 한국민사법학회, 2014, 315-361쪽.

渡辺武志, “ノック・フォー・ノック協定(Knock for Knock Agreement)について”, 「あいおい基礎研究所ミニレポート」, 2009.

浜崎恭生, “交通損害賠償訴訟における過失相殺運用上の諸問題”, 「現代損害賠償法講座 7」, 日本評論社, 1994.

国土交通省 自動車局 保障制度参事官室, “自動車損害賠償保障制度について”, 2011.

3. 자료집

김은경, “자동차보험에서 과실비율에 따른 책임배분과 위험분산의 법리에 대한 고찰”, 건국대학교 법학연구소 국내학술대회 자료집, 건국대학교 법학연구소, 2017.

최병규, “중과실비례보상제도의 도입과 과제”, 건국대학교 법학연구소 국내학술대회 자료집, 건국대학교 법학연구소, 2017.

[Abstract]

The Recent Discussions on Responsibility for Car Compensation and Estimation of Fault Ration in Japan

Kwak, Kwan-Hoon*

In the case of a car accident, how to estimate the rate of failure is also very important to us. In the event of a car accident, there is frequent quarrel between the parties over the fault ratio, and the social cost is also small. Considering this point, we have a lot of suggestions for us to simplify the fault rate into three patterns, or to receive compensation from the insurance that you have joined without having to look at the fault ratio itself.

Especially, in Korea, as the number of high-priced vehicles increases, the number of cases in which a driver of a low-cost vehicle is liable to damage is increasing. If the perpetrator is a driver of a high-priced vehicle, the driver of the low-cost vehicle, who is the victim, may incur a higher cost unless the fault ratio is 100: 0. As the number of high-priced imported vehicles increases, the number of damage cases is also increasing. In other words, there is a controversy about the calculation of the rate of negligence in Korea, but the issue of the accident rate between the high - priced and low - priced vehicles is becoming an important issue.

What can be considered as a solution to this problem is thought to be the Knock for Knock agreement, which is being discussed in Japan. The driver of a high-cost vehicle will be paid more premiums and guaranteed to be repaired in the event of an accident, and the driver of the low-cost vehicle will be paid less premium and guaranteed to be repaired within that range. In other words, it can be a way to improve the unreasonable points that occur in accidents of high-priced and low-cost vehicles.

[Key Words] **car insurance, automobile third party liability insurance, fault ratio, comparative negligence, Knock for Knock agreement**

* Professor, Department of Law & Police, Sunmoon University