

자율주행 자동차의 법적 문제

2016.12.16 김기창

1. 자율의 정도

운전자의 개입 가능성이 '실질적으로' 없이 운행되는지 여부에 달려 있을 것.

- 운전자가 개입하도록 예정된 것이면, 새로운 법률문제는 없을 듯. (Cruise control, autopilot 등과 같이 취급.)
- 운전자의 실질적 개입을 기대하기 어렵다면, 새로운 법적 대응 필요
- Override button 만 있으면 '실질적' 개입? Tesla Model S 충돌 사망 사고의 경우.

2. 제조물 책임 법리 적용?

제조물 책임 법리는 도구의 '자율성' 여부와는 무관하게 등장, 전개된 법리. 오히려 인간이 전적으로 통제하며 사용하는 도구나 물건이 초래하는 피해에 대응하기 위한 법리

- 제조상·설계상 또는 표시상의 결함이 있거나, 통상적으로 기대할 수 있는 안전성이 결여되어 있다고 볼 수 있는지 여부가 쟁점이 될 것.
- 공급 당시(또는 사건 발생 전)의 과학·기술 수준으로는 결함의 존재를 발견할 수 없었을 경우에는 면책

3. '주의 의무' 개념 동원의 어려움

기계에 '의무'를 부과할 수 있는지? 의무는 윤리적 비난 가능성을 전제하는 개념

사전에 예정된 단계와 절차와 판단의 실행에 불과.

Machines may be poorly programmed, but they don't make mistakes.

4. 무과실 책임 원칙의 동원

인과 관계가 인정되는 손해는 배상함이 원칙(과실 상계 적용)

제조물 책임 법리도 아니고(즉, '결함'이라 볼 수 없는 경우에도), 과실 책임 법리도 아닌 새로운 법리.

5. 로마법상 노예제도의 시사점

- 로마법상 노예: '자율적' 판단 주체. 행위 능력자(계약 체결 여부 등을 실제로 판단하고 실행), 책임 무능력자
- 자율주행 자동차, 인공지능에 대하여 독자적인 '책임 능력'은 인정할 수 없을 것
- 권리 능력이 인정되지 않는 이상 책임을 부과해 본들, 배상에 필요한 재산이 없을 것
- 반면에 행위 능력은 인정해야 할 것. 자동 계약 체결 시스템, 자동화된 투자 결정 등
- 상대방에게 가한 손해에 대한 배상 책임은 '주인'(기계의 소유자)이 감당. 제작자와 소유자 간의 이해 조정은 하자 담보 책임 법리나 새로운 입법적 해법에 의거할 수 밖에 없을 것.