

자동차관리법상의 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 개념을 둘러싼 몇몇 입법과제 -민사책임 논의에 비추어-

이 병 석*

인간에 의한 조작 없이도 스스로 운전하는 자동차가 운전 중에 손해사고를 낸 경우, 그 손해사고에 대한 배상책임은 누가 지는가? 이른바 ‘자율주행자동차’(자동차관리법 제2조 1의3)라는 것의 등장을 앞두고, 그 책임의 주체 및 적용 법률 등에 관하여 목하 논의가 활발하게 전개되고 있다. 당연하지만, 이에 관한 논의는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 실재할 수 있을 때만 가능하다. 그러나 이른바 ‘자율주행자동차’는 것은 실재할 수 없고, 실재한다면 그것은 법적 책임주체는 아니지만 스스로 운전이 가능한 ‘자동운전형자동차’라는 것일 것이다. ‘자율’이라는 말은 인간에 대해서만 사용할 수 있고, 스스로가 법적 책임주체이면서 스스로 운전이 가능한 자동차를 이른바 ‘자율주행자동차’라고 할 수 있기 때문이다. 그런 점에서, 자동차관리법 제2조 1의3의 규정은 부조리하며, 이 규정을 근거로 하는 논의는 유론(謬論)이라고 생각한다. 이 글은 이 점에 주목하여 자동차관리법상의 이른바 ‘자율주행자동차’의 개념을 둘러싼 몇몇 입법과제를 민사책임론적인 시점에서 수행하였다. 그 결과, 현행 자동차관리법 제2조 1의3 및 동법 제27조 제1항 단서, 그 외 관련 규정을 시급히 개정할 것을 주문하고 있다.

주제어: 자동차관리법 제2조 1의3, 자동차관리법 제27조 제1항 단서, 자율, 자율주행자동차, 자동운전형 자동차, 배상책임주체, 운행

* 경남대학교 경영대학 교수(bslee@kyungnam.ac.kr)

목 차

- I. 서론
- II. ‘자율’의 개념
 - 1. 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 이름 음미
 - 2. ‘자율’의 용례
 - 3. ‘자율’의 사전적 정의
 - 4. 칸트의 ‘자율’
 - 5. 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 실재 가능성
 - 6. 민사책임의 논거로 되어 있는 자동차
- III. 입법과제
 - 1. 정의규정(제2조 1의3)
 - 2. 허가의 대상(제27조 제1항)
 - 3. 허가의 주체와 객체(제27조 제1항)
- IV. 결론

I. 서론

현행법에 따르면, 사람의 운전에 의하지 않고 자동차 스스로는 운전이 불가능한 자동차의 운행으로 인하여 손해사고가 발생한 경우, 피해자의 인신손해에 대하여는 자동차손해배상보장법(이하 ‘자동차손배법’) 제3조의 운행용제공자책임¹⁾이, 재물손

1) 자동차손배법 제3조는 “자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다.”라고 하여, ‘행위자’(자동차를 운행하는 자)를 배상 책임을 지는 주체로 규정하고 있지만, 실제로는, “자기를 위하여 자동차를 운행용으로 제공하는 자는…” 즉 ‘제공자’(자동차를 운행용으로 제공하는 자)가 배상 책임을 지므로, 제공자를 책임주체로 규정하여야 그 의미가 제대로 통한다. 판례에 따르면, 운행용제공자는 사회통념상 사고를 완전하게 방지하는 결정을 내릴 수 있는 자(최소한 운행을 지배하는 자)이다. 즉 자배법 제3조의 “자기를 위하여 자동차를 운행용으로 제공하는 자”에 있어서의 이 ‘제공하는 자’는 현재 제공하고 있는 자와 언제든지 제공할 수 있는 자를 포함하지만, 제공하고 있지 않은 자와 제공할 수 없는 자는 운행용제공자가 아니다. 이런 이유로 이 글에서는 일반적으로 말해지고 있는 ‘운행자’가 아니라 ‘운행용제공자’라고 쓰고 있다. 배상책임의 주체의 개념 및 그 당부에 관해서는 서울중앙지방법원, 「손해배상소송실무(교통·산재)」, 사법발전재단, 2017, 10-38쪽을 참조할 것. 아울러 목차 활발하게 전개되고 있는 이른바 ‘자율주행자동차’ 사고의 민사책임에 관한 논

해에 대하여는 민법 제750조의 불법행위책임 및 제756조의 사용자책임이 물어지게 된다. 그렇다면 운전자 또는 승객의 조작 없이도 스스로 능히 운전할 수 있는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 스스로 운전 중에 인신손해사고를 내는 경우, 이로 인하여 생긴 피해자의 손해에 대한 배상책임은 누가 지는가?

목하 이 문제를 놓고 손해배상책임의 주체는 물론 적용 법률 등을 둘러싼 논의가 활발하게 전개되고 있으며,²⁾³⁾ 여기에서는 자동차관리법 제2조 1의3이 그 논거로 되어 있다. 자동차관리법은 제2조 1의3에 “‘자율주행자동차’란 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차를 말한다.”라고 규정하고 있으며, 동법 제5조에는 “자동차(…)는 자동차등록원부(…)에 등록한 후가 아니면 이를 운행할 수 없다. 다만, 제27조제1항에 따른 임시운행허가를 받아 허가 기간 내에 운행하는 경우에는 그러하지 아니하다.”라고 규정하고 있고, 이에 기하여 동법 제27조 제1항에는 “자동차를 등록하지 아니하고 일시 운행을 하려는 자는 …국토교통부장관 또는 시·도지사의 임시운행허가(…)를 받아야 한다. 다만, 자율주행자동차를 시험·연구 목적으로 운행하려는 자는…국토교통부장관의 임시운행허가를 받아야 한다.”라고 규정하고 있다.

그런데 자동차관리법은 자동차를 효율적으로 관리하고 자동차의 성능 및 안전을

의에 있어서도 바로 이 책임주체를 누구로 할 것인가는 가장 뜨거운 이슈로 되어 있다. 이 글 각주2) 참조.

- 2) 손해배상책임의 주체에 관하여는, 주로 어떤 자를 운행용제공자로 볼 것인가의 문제, 즉 현행과 같이 자동차보유자 및 무단운전자·절취운전자를 자동차손배법 제3조의 운행용제공자로 볼 것인가 아니면 제조업자를 운행용제공자로 볼 것인가에 관한 것이다. 가령 전자에 해당한다면 자동차손배법 제3조 단서 제1호의 “자동차의 구조상의 결함이나 기능상의 장애가 없었다는 것”에 대한 입증책임은 누구에게 지울 것인가? 자동차보유자에게 지울 것인가 아니면 제조업자에게 지울 것인가? 후자에 해당한다면 자동차도 제조물책임법상의 제조물로 보아야 할 것인가에 관한 것이고, 적용 법률에 관하여는 자동차손배법 제3조의 운행용제공자책임을 적용하여야 할 것인가? 아니면 제조물책임법 제3조의 제조업자책임을 적용하여야 할 것인가에 관한 것 등이 논의의 주를 이루고 있다.
- 3) 최근 들어 부쩍 늘어난 학위논문과 일반 잡지에 실린 글까지 포함하면 그 수는 족히 수백여 편에 이를 것으로 추정된다. 우선 당장 이 글에 있어서는 전문학술지에 실린 최근의 노작 몇몇을 소개하는데 그치기로 한다. 권영준·이소은, “자율주행자동차 사고와 민사책임”, 「민사법학」 제75호, 한국민사법학회, 2016.6.; 김영국, “자율주행자동차의 법적 쟁점과 입법과제”, 「법학논총」 제36집, 숭실대학교 법학연구소, 2016.7.; 윤태영, “자율주행자동차의 운행에 대한 법적 과제”, 「재산법연구」 제34권제2호, 한국재산법학회, 2017.8.; 이기형·김혜란, “자율주행자동차 보험제도 연구”, 보험연구원, 2016.9.; 이제우·명순규, “자율주행자동차의 등장과 민사책임법의 변화”, 「고려법학」 제86권제86호, 고려대학교 법학연구원, 2017.9.; 이종영·김종임, “자율주행자동차 운행의 법적 문제”, 「중앙법학」 제17권제2호, 중앙법학회, 2015.6.; 이종기·황창근, “자율주행자동차 운행에 대비한 책임법제와 책임보험제도의 정비필요성: 소프트웨어 흠결, 설계상 흠결 문제를 중심으로”, 「금융법연구」 제13권제1호, 한국금융법학회지 2016.4.; 조용혁·장원규, “자율주행차 상용화에 따른 자동차관리법 개선방안”, 한국법제연구원, 2017.4.; 최현태, “자율주행자동차 운행 중의 사고발생과 손해배상책임”, 「한양법학」 제21권제1호, 한양법학회, 2018.2.; 황창근·이종기, “자율주행차 운행을 위한 자동차관리법의 개정 방향”, 「중앙법학」 제20권제2호, 중앙법학회, 2018.6. 등.

확보하기 위하여 제정된 법률이지 손해의 배상을 적절히 처리하기 위하여 제정된 법률이 아니다. 그런 점에서 자동차관리법 제2조 1의3을 민사책임의 논거로 삼는 것이 과연 적절한가에 대하여는 의문을 가질 수 있다. 그러나 적어도 현재까지는 자동차관리법 이외에 이른바 ‘자율주행자동차’⁴⁾라는 것에 관한 법률이 따로 존재하지 않는 데다가 현행 자동차손배법조차도 일반자동차사고를 대상으로 하여 규정한 법률임에 비추어볼 때, 이 규정이 민사책임의 논거가 될 수밖에 없는 불가피한 면은 있다. 그러므로 이 논거는 일응 긍정된다고 할 수 있다. 그러나 그렇다고 하더라도 만약 논거를 구성하는 실체인 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 실재할 수 없다면 어떻게 되는가? 다시 말해 성립될 수 없는 규정을 민사책임의 논거로 삼고 있다면 우리는 이 논의를 어떻게 평가하고 이 규정을 또 어떻게 해야 하는가? 인간의 행위양식인 ‘자율’이라는 것이 이성적인 행위능력을 가진 인간에게 사용되는 말임에 비추어보면, 자율로 주행하는 자동차란 실재할 수가 없게 되어 있는데도 실재할 수 없는 것을 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것으로 이름하고 그 정의까지 내리고 있다면 우리는 이 정의규정 및 관련규정을 어떻게 하여야 하는가?

이 글은 일견 사소해보이지만 결코 사소하다고 할 수 없는 이 의문에 주목하고 있다. 만약 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 실재할 수 없는 것으로 판명된다면 이를 규정하고 있는 자동차관리법 제2조 1의3은 물론 관련규정도 성립될 수 없는 규정이 되는 것이므로 이 규정을 논거로 삼고 있는 민사책임 논의는 성립될 수 없는 규정을 논거로 삼고 있는 것이 되기 때문이다. 이 글에서는 이와 같은 가설적 명제가 참임을 증명하고 이를 통하여 자동차관리법상의 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것에 관한 몇몇 부조리한 규정(제2조 1의3 및 제27조1항 단서 등)의 당면하는 입법과제를 제시하려고 한다.

본론으로 들어가기 전에 강조해둘 것이 둘 있다. 하나, 이 글이 자동차관리법상의 입법과제를 민사책임 논의에 비추어 논의하고 있는 것은, 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 정의규정이 문제 있는 규정이라 하더라도 자동차관리법의 제정목적에 맞게 적용되는 경우에 한해서는, 후술하는 임시운행허가(동법 제27조 제1항 단서)의 사무소관에 관한 문제를 제외하고는, 특별히 문제가 될 만한 일은 발생하지 않을 것이라는 점에 비추어 자동차관리법 제2조 1의3이 민사책임의 논거가 되지 않는다면 논의의 실익이 상대적으로 크지 않기 때문이다. 둘, 이 논의는 성격상 이른바 ‘자율

4) 이른바 ‘자율주행자동차’라고 쓰는 이유는 자율로 주행하는 자동차라는 것은 실재할 수 없는데도 불구하고 이것이 자동차관리법에 규정되어 이미 널리 통용되고 있기 때문이다. 참고로 이하에서는 ‘자율주행차’라고 칭하기도 하는데, 이는 이른바 ‘자율주행자동차’의 다른 표현이다. II-1을 참조할 것.

주행자동차’라는 것에 관한 규정이 입법되기 전에 했어야 할 논의이다. 인간에 의한 조작 없이도 스스로 운전하여 도로를 주행할 수 있는 인공물이 등장한다면 우리는 그 이름은 무엇으로 하고 또 그 정의는 어떻게 내려야 하는가? 가령 ‘자율주행자동차’라고 이름 짓는다면 그 이름은 정의에 어울리고 그 정의는 이름에 맞게 내렸는지에 대한 논의 말이다. 정명(正名)은 논리적 소통을 시작하는 출발점이고 그 올바른 정의(定義)는 논리적 소통을 담보하는 전제조건이기 때문이다. 늦은 감이 없지는 않지만 지금이라도 이 논의를 해야 하는 이유는 현행 자동차관리법 제2조 1의3이 민사책임의 논거가 되지 않는다는 것도 문제지만 더 큰 문제는 그 다음이다. 가령 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 머지않은 미래에 도로 위를 주행 중에 인신손해사고를 내기라도 한다면, 자동차손배법상의 운행 개념 논쟁의 오랜 경험에서 보듯이,⁵⁾ 사고책임의 근거 및 손해배상책임의 주체의 문제를 놓고 ‘자율’의 의미를 둘러싼 논의가 일어날 수밖에 없게 되어 있기 때문이다.

II. ‘자율’의 개념

1. 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 이름 의미

이름은 사물의 시작을 알리는 고유한 명사이다(有名 萬物之母). 고유한 것이라고는 하지만 원래부터 주어져 있는 이름은 없다. 어떤 무엇을 다른 무엇과 구별할 파악 대상으로 인식할 때 비로소 시작되는 것이 이름이다. 그러므로 어떤 범주에서 어떤 이름을 붙이는가는 붙이는 사람과 그 사물과의 관계에 따라 결정된다. 그러나 이름은 가능한 한 다른 유사한 무엇과는 확연히 구별될 수 있어야 한다.⁶⁾ 특히 이해관계가 있는 이름이라면 더더욱 그렇다. 물론 경우에 따라 예외는 있을 수 있다. 그렇다고 하더라도 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 이름과 같이 국회에서 절차를 밟아

5) 자동차손배법상의 ‘운행’ 개념을 둘러싸고도, 제정 당시에는 필시 오해의 여지가 없을 것이라고 생각하고 규정했겠지만, 이미 반세기를 넘긴 지금까지도 논쟁은 계속되고 있다. 그리고 이 ‘운행’에 관한 정의규정은 우리나라와 일본에만 있는 규정인 듯하며, 이를 다룬 문헌은 일본에 있어서는 말할 것도 없고, 우리나라에 있어서도 학술지에 국한하더라도 수십 여 편은 족히 될 것으로 추정된다.

6) 보험회사의 상호만 해도 그렇다. 보험업법에서는 보험회사의 상호를 함부로 사용하지 못하도록 규정하고 있다. 보험업법 제8조(상호 또는 명칭) ①보험회사는 그 상호 또는 명칭 중에 주로 경영하는 보험업의 종류를 표시하여야 한다. ②보험회사가 아닌 자는 그 상호 또는 명칭 중에 보험회사임을 표시하는 글자를 포함하여서는 아니 된다. 또 상법 제23조(주체를 오인시킬 상호의 사용금지) ①누구든지 부정한 목적으로 타인의 영업으로 오인할 수 있는 상호를 사용하지 못한다.

법률로써 규정한 공식적인 이름이라면 원칙만은 단호하게 지켜져야 한다. 이름은 ‘합의에 의하여’ 무엇인가를 나타내는 시간 규정이 없는 말소리라고 한 아리스토텔레스의 말⁷⁾을 굳이 이 장에 끌어들이지 않더라도, 특히 공공에 사용하는 공식적인 이름이라면 그 이름을 수용하는 사회의 각 집단과의 합의에 의한 승인의 절차를 두루두루 밟아 공표하여야 한다.

그래서 말인데, 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 이름이 널리 통용되고 있기는 하지만 생경하기 그지없이 들린다. 인간의 운전⁸⁾에 의하지 않고 스스로 운전하여 주행하는 자동차란 적어도 지금까지는 없었던 점에 비추어, 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것과 같이 운전자 또는 승객의 조작 없이도 스스로 운전하여 주행할 수 있다면 그것은 더 이상 자동차라고 해서 안 될 이름의 그 무엇이라고 해야 하기 때문이다. ‘주행’이라는 표현도 그렇다. 주행은 이른바 ‘자율주행자동차’라고 하는 것이든 아니든 간에, 자동차의 운전이라는 행위태양(자동차 스스로가 운전이 가능한 경우에는 기계의 작동이므로 작동태양)에 의하여 발현되는 일종의 현상태양이다. 그러므로 운전 없는 주행은 생각할 수가 없고 또한 그러므로 자율주행이라고 할 것이 아니라, 오히려 ‘자율운전’이라고 하는 것이 어법상으로는 더 옳아 보인다. 자동차 자체가 주행하는 인공물인데 그 앞에 또 주행을 붙이는 것은 동의어를 반복하는 것에 지나지 않기 때문이다. ‘자율’이라는 표현은 더더욱 그렇다. ‘자율’은 이성적인 행위능력을 가진 인간에게 사용하는 말인 반면에, ‘자동’은 기계에 사용하는 말이다.⁸⁾ 그러므로 ‘자율주행자동차’라는 것의 이름은 다른 층위에 있는 개념을 섞어서 사용한 불상용(不相容)의 비문(非文)이다. 이름만 놓고 보면, 역설적이게도 자동차 스스로는 운전할 수 없는 일반자동차를 ‘자율주행자동차’라고 하는 것이 이름에 더 어울린다고 할 수 있다.

자동차관리법상의 이름의 문제는 이름 그 자체에 국한되지 않는다. 자동차에 ‘자율’이라는 이름을 붙였다면 그 정의는 그 이름에 걸맞게 규정하여야 한다. 그래야만 그 이름이 빛나기 때문이다. 정의를 구성하는 문장은 이름의 도구로서가 아니라 합의에 의하여 무엇인가를 나타내는 말의 조합이다.⁹⁾ 그리고 이름은 그 어떤 것도 본래

7) ARISTOTELES, Categoriae De interpretatione, 아리스토텔레스 지음/김진성 역주, 「범주들·명제에 관하여」, 이제이북스, 2008, 138쪽.

8) ‘자동’이라 함은 “기계나 설비 따위가 자체 내에 있는 일정한 장치의 작용에 의하여 스스로 작동함 또는 그 기계”를 말한다. <http://stdweb2.korean.go.kr/search/View.jsp>

9) 김진성 역주, 앞의 책, 144쪽. “플라톤의 《크라틸로스》388A-C에서 소크라테스는 북(방추)이 베 짜는데 쓰이는 도구이듯 말은 사물에 이름 붙이는 도구라고 비유한다. 이어 그는 이 도구를 제공하는 사람은 즉 이름(말)을 만드는 사람은 주관적으로 이 도구를 아무렇게나 만들게 아니라, 사물의 본성에 맞는 이름(말)을 찾아 지어야(만들어야) 한다는 요지의 주장을 펼치는데 이는 곧 모든 사물에 본래 적합한 이름이 있다…”

의 이름이지가 않다.¹⁰⁾ 그러므로 이름에 대한 정의는 그 이름을 충분히 상징할 수 있도록 규정하여야 한다.¹¹⁾ 말하자면 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 범주에 속해 있는 실체 즉 ‘이것’과 ‘저것’들이 들어 있어야 한다.¹²⁾ 상징은 곧 그 표현으로 나타나기 때문이다. 뒤에서 언급하지만, 자동차관리법 제2조 1의3의 경우 이른바 ‘자율주행자동차’라고 하면서도 ‘자율’에 대하여는 제대로 규정되어 있지 않은 듯하다. 그리고 이름에는 ‘주행’을 붙이고 있으면서도 정의규정에서는 ‘운행’이라고 하고 있는데 이 또한 일관성이 결여되어 있다. 법적 권리에 관한 다툼이 주로 용어에 대한 해석의 차이나 착오로부터 비롯되는 점에 비추어볼 때, 사소한 문제로 볼 것만은 아니다. 사실 이름이라는 것은 임의에 의하든 아니하든 편리한대로 갖다 붙일 수는 있다. 그러나 공식적인 장에서 불리지는 경우에는 함부로 사용해서는 안 되는 것이 이름이다. 이름은 그것이 법적 영역에 자리하는 순간 그 해석과 관련하여 곧바로 법률 용어로서 그 위용을 드러내기 때문이다.

현행과 같이, 고도의 인공지능이 탑재된 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것에 관한 정의규정(자동차관리법 제2조 1의3) 및 임시운행의 허가(자동차관리법 제27조 제1항 단서)와 관련하여 일반자동차와 달리 따로 적용하도록 규정해둔 것은 산업기술적인 견지에서는 말할 것도 없고 자동차산업의 대외경쟁력 제고를 위하여 취한 불가피한 조치일 수 있다. 그러나 아무리 그렇다고 하더라도 그 내용이나 대상이 불분명하면 결국 부조리한 규정이 될 수밖에 없다. 가령 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 관리자에게 임시운행의 허가를 내어준 것이라면 설령 그것이 시운전이라 할지라도 그 자동차는 ‘자율주행자동차’라고는 할 수 없으므로 이를 따로 규정할 필요는 없는 것이고, 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것에 대하여 임시운행의 허가를 내어준 것이라면 입법자의 의도에 관계없이 그것은 ‘공식적으로 ‘자율’이라는 이름의 운전면허를 교부’하였다’는 것으로 이해되기 때문이다. 전자에 해당한다면 그 이름은 의미 없는 이름이 되는 것이고, 후자에 해당한다면 이를 인격체로 대한다는 것이 되므로 민사책임에 있어서 인간과 같은 자격으로 책임이 부여되어 있다는 것을 의미하게 된다. 이는 결국 전자에 속하면 근거 없는 논의를 하고 있는 것이 되고, 후자에 속하면

는 것을 뜻한다.”

10) 김진성 역주, 앞의 책, 139쪽.

11) “정의한다”는 것은, 그 표현 자신이 말해 주듯이, 원래 단지 한 사물의 상세한(징표들이 명료하고 풍부한) 개념을 그것의 한계들(상세한 개념에 속하는 것 이외의 것이 그 가운데에 있지 않다는 엄밀함) 내에서 근원적(한계 규정이 무엇인가로부터 파생된 것이 아니고, 따라서 또 다른 증명을 필요로 하지 않는다는 것을 의미)으로 제시함을 말한다. 그러한 요구에 따르면 경험적 개념은 결코 정의가 될 수 없고, 단지 해명될 수 있을 뿐이다.” 임마누엘 칸트/백종현 옮김, 『순수이성비판2』, 아카넷, 2006, 875쪽.

12) 조대호 역해, 『아리스토텔레스의 형이상학(형이상학 VII권 1장-2장)』, ☞문예출판사, 2011, 94-105쪽.

배상책임의 주체가 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 되는 것이므로 어느 쪽에 속하든 간에 현행 자동차관리법상의 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 규정을 두고서 민사책임이 어찌고저찌고 할 사안은 아니라는 것이다. 그래서 묻는다. 무엇을 근거로 자동차에 ‘자율’이라는 이름을 붙였는가?

2. ‘자율’의 용례

자율은 한자로 自律이라고 쓴다. 먼저, 自이다. 自는 대명사를 가리키는 스스로 라는 뜻과 부사를 가리키는 저절로 라는 뜻을 함께 가지고 있다.¹³⁾ 먼저 스스로 이다. ‘스스로’는 용례 상 행위자(주체)와의 관계를 나타내는 경우와 행위자의 의지나 그에 기하여 행하는 행위자의 이성 및 감성이 개입되는 경우 등에 주로 사용되고 있다. 전자의 경우 자기(自己)·자신(自身)·자체(自體)·자택(自宅) 등으로 사용되고 있고, 후자의 경우 자율(自律) 외에도 자각(自覺)·자결(自決)·자동(自動)·자만(自慢)·자숙(自肅)·자신(自信)·자영(自營)·자위(自衛)·자유(自由)·자전(自轉)·자제(自制)·자주(自主)·자중(自重)·자치(自治)·자문자답(自問自答)·자승자박(自繩自縛)·자화자찬(自畫自讚) 등등 외에, 각자(各自)·독자(獨自) 등이 있다.¹⁴⁾ 다음은 저절로 이다. ‘저절로’는 행위자의 개입이 없는 자연 그대로의 현상 즉 자연의 법칙이 작동하는 경우에 사용되고 있는 듯하며, 그 용례는 자연(自然)·자명(自明) 등으로 사용되고 있다. 이와 같이 自는 법칙상으로는 ‘스스로’라는 뜻과 ‘저절로’라는 뜻에서 보듯이 자체적으로는 각각 대립·독립적인 의미를 동시에 갖고 있지만 그 쓰임에 있어서는 대립관계(자기-제약, 자기-배제와 같은 모순)에 있는 것이 아니라, 독립적으로 존재하면서 취사선택되는 형식으로 사용되고 있다.

다음으로 律이다. 律에 대하여는 용례가 다양하다. 일반적으로 일정의 규범이나 조건을 정해두고 이를 기준으로 하여 통제·관리·제약·제한·억제한다는 뜻을 담고 있는 것으로 이해된다. 그 용례를 보면, ① 행위 질서를 세우기 위한 것으로서, 律하는 것이 사람의 행위규칙이라면 격률이 되고, 행위기준으로 규정된 것이라면 규율이 된다. 또

13) 오늘날 우리나라에서는 잘 사용되고 있지 않는 듯하지만, 그 외 기점을 나타내는 말로 한자어로 ‘-로부터’라는 어조사로도 쓰인다. 예컨대 논어 제1편 學而編에 나오는 ‘有朋 自遠方來 不亦樂乎’(벗이 있어 먼 곳으로부터 찾아오면 이 또한 즐겁지 아니한가?)의 자(自)가 그렇다. 김학주, 서울대학교 인문학연구원 대학교전총서⑤ 「논어」, 서울대학교출판부, 2008, 109-110쪽. 自의 반대어는 지(至:닿다. 극에 이르다)이며 ‘-까지’를 나타낸다.

14) 다만 ‘자동’·‘자전’·‘자위’와 같은 용법으로 사용되는 경우에는 사람뿐만 아니라 동물을 포함한 물(物)의 동작 등에도 사용될 수 있다.

그것이 법이라면 법률(국회의 의결을 거쳐 제정되는 성문법)이 되고, 명문화되지 않은 법이라면 불문율이 된다. ② 어떤 기준에 맞추어 대응하는 것으로서, 律하는 것이 행위자 스스로의 자유로운 의지나 의사에 의한 것이라면 자율(autonomy)이 되고, 행위자 스스로의 자유로운 의지나 의사에 의하지 않은 것이라면 타율(heteronomy)이 된다. 그 외에 ③ 사물의 법칙에 관한 것으로서, 인과율·모순율·동일률·배중률 등으로, ④ 종교에 관한 것으로서, 율사·율종·계율·율법 등으로, ⑤ 음악에 관한 것으로서, 운율·음율·선율·조율 등으로 사용되고 있다.

이와 같이 자는 행위자와의 관계를 나타내는 경우와 행위자의 이성이 개입되는 경우 그리고 자연법칙을 나타내는 경우 등으로 두루 사용되고 있으며 律에 결합되는 경우에는 스스로라는 것임이 확인된다. 그러므로 이성적 존재자에 있어서 ‘자율’이란 어떤 기준에 맞추어 대응하는 경우에 있어서 스스로가 세운 법을 말한다고 할 수 있는바, 간결하게는 律(통제·관리·제약·제한·억제 등)하는 것이 스스로, 즉 법이 곧 스스로, 스스로가 곧 법인 것을 말한다고 할 수 있다.

3. ‘자율’의 사전적 정의

국립국어원 표준국어대사전에 따르면,¹⁵⁾ ‘자율’이란 “① 남의 지배나 구속을 받지 아니하고 자기 스스로의 원칙에 따라 어떤 일을 하는 일. 또는 자기 스스로 자신을 통제하여 절제하는 일. ② 『철학』 자신의 욕망이나 남의 명령에 의존하지 아니하고, 스스로의 의지로 객관적인 도덕 법칙을 세워 이에 따르는 일. 칸트 윤리학의 중심 개념이다.”라고 정의하고 있다.

①의 정의에 따르면, 남의 지배나 구속에 의하여 세워진 원칙이나 법에 따르는 것은 ‘자율’에 해당하지 않는다. 그러나 단순히 남의 영향을 받아 스스로가 입법하고 그에 따르는 것이라면, 그것이 설령 자연법칙(자연에서 생기는 일과 존재 등의 제반 사실 사이에서 성립하고 있는 일반적·필연적인 관계를 나타낸 법칙=인과율)에 의한 것이라 하더라도, ‘자율’에 해당한다. 이는 예컨대 자율학습·자율조정·자율출퇴근 등과 같이 우리의 일상에서 널리 사용되고 있는 용례에서도 확인된다. 그런 점에서 ①은 자기결정으로서의 자율을 정의한 일반적·보편적 정의¹⁶⁾라고 할 수 있다. 이에

15) <http://stdweb2.korean.go.kr/search/View.jsp>

16) 종종 뇌가 발달한 고등동물의 세계에 있어서도 그들만의 위계질서에 의하여, 인간의 입장에서 그것을 법 이라고 할 수 있을지는 별개로 하고, 생활하는 경우에 묘사되는 경우가 있지만, 이 글은 법적책임주체로서의 ‘자율’에 관하여 살피고 있는 점에서 논외로 한다.

비하여, ②의 칸트의 ‘자율’은 도덕법칙(자연법칙에 대하여, 인간이 어떻게 행위하여야 하는가를 나타내는 규범·법칙=도덕률)에 한하여만 인정된다고 하고 있으므로 특수적·제한적 정의라고 할 수 있다.

4. 칸트의 ‘자율’

계몽주의 철학의 완성자로 불리는 칸트는 인간의 행위도 상당한 정도의 물리적 법칙·심리적 법칙 등의 자연법칙에 지배되고 있지만 인간은 이성적 존재자이기 때문에 행위의 선택과 결정에 있어서만큼은 자유로운 의지에 의하여 스스로 통제할 수 있다고 보았다.¹⁷⁾ 그러므로 인간은 욕망에 사로잡히는 일 없이 자유로이 정언명법의 주체인 이성(의지의 규정근거)이 객체인 의지(표상들에 대응하는 대상들을 산출하거나 그러한 대상들을 낳도록 자기의 원인성을 규정하는 능력)¹⁸⁾로 하여금 도덕적인 행위를 선택하도록 명령할 수 있는 다시 말해 인간은 스스로의 자유로운 의지로 하여금 정언명법으로서의 도덕법칙을 입법하고 이에 의무로서 따를 수가 있다는 것이다.¹⁹⁾ 칸트는 이러한 도덕법칙 하에 있는 의지의 자기규정 방식²⁰⁾ 즉 정언명법의 객체인 의지가 그 주체인 이성의 명령에 대하여 의무로서 도덕법칙에 따르는 것이야말로 자연법칙에 지배되지 않는 진정한 자유로서의 ‘자율’이라고 하였다.²¹⁾ 물론 이성이 의지에 명령한다고 해서 이성과 의지가 서로 다른 것이라거나 분리되어 있다거나 하는 것은 아니다. 칸트에 있어서 순수이성(경험으로부터 독립한 선천적

17) 임마누엘 칸트/백종현 옮김(이하 ‘백종현 옮김1’이라 함), 『실천이성비판』, 아카넷, 2002, 81-86쪽, 430쪽.

18) 백종현 옮김1, 앞의 책, 57쪽.

19) 백종현 옮김1, 앞의 책 62-66쪽; 임마누엘 칸트/백종현 옮김(이하 ‘백종현 옮김2’이라 함), 『윤리형이상학 정초』, 아카넷, 2018, 113-118, 152-153쪽.

20) 백종현 옮김2, 앞의 책, 193쪽.

21) “너의 의지의 격률이 늘 동시에 보편적 입법의 원리로서 타당하도록 행위하라”와 같은 정언명법이란 예컨대 ‘거짓말을 해서는 안 된다.’와 같은 단적인 무조건적인 명법을 말한다. 이에 비해 가언명법은 예컨대 ‘신뢰받는 사람이 되고 싶다면, 거짓말을 해서는 안 된다.’와 같은 간접적인 조건적 명법을 말한다. 거짓말을 하지 않는 점에서는 같지만, 거짓말을 해서는 안 되기 때문에 거짓말을 하지 않는 경우와 신뢰받기 위하여 거짓말을 하지 않는 경우는 다르다. 전자는 의무로부터의 행위이지만, 후자는 의무로부터가 아니라 단지 행위가 결과적으로 의무에 부합하고 있는 것에 지나지 않는다. 의무로부터의 행위는 도덕법칙에 따르는 것이므로 도덕성을 갖지만, 단지 의무에 부합하고 있는 것에 지나지 않는 행위는 도덕법칙에 합치하고 있다고 하는 적법성은 갖고 있지만 도덕성은 갖고 있지 않다.(백종현 옮김1, 앞의 책, 307쪽) 결국 정언명법에 있어서 의지는 의지 자신에 의하여 자기를 규정하고 있으므로 ‘자율적’이지만, 가언명법에 있어서 의지는 자기 자신에 의하여가 아니라 그 대상에 의하여 규정되고 있으므로 ‘타율적’이라고 한다. 백종현 옮김2, 앞의 책, 154-165쪽.

인식능력)과 순수의지(경험적 동기를 떠나 오로지 선천적 원리에 의하여 규정되는 자율적·도덕적 의지)는 자기 안에 있는 동일한 능력으로서 서로 다른 국면에서 서로 다르게 사용되고 있을 뿐이기 때문이다(不一不二).²²⁾ 그러므로 만약 이성과 의지가 서로 다른 것이라고 한다면 정언명법은 의지에 있어서 ‘자율’이 아니라 ‘타율’이 된다. 아울러 두말할 것도 없지만 의지가 감성의 명령에 복종하여 이에 따르는 경우에는 당연히 칸트의 ‘자율’에는 해당하지 않는다. 律하는 것이 욕망이고 이는 자연법칙에 따르는 것으로서 의지의 타율(감성적 동인에 의하여 촉발된 인간의 의지가 무언가의 충동 혹은 경향성에 따르는 것)에 해당하기 때문이다.²³⁾²⁴⁾

5. 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 실재 가능성

자연법칙에 따르든 도덕법칙에 따르든, 사전상의 ‘자율’에 관한 정의는 인공물인 자동차가 아니라 이성적인 행위 능력을 가진 인간을 대상으로 하고 있다. 스스로의 자유의지에 의하여 스스로를 律하고 이에 따를 수 있는 주체는 이 세상에 인간 외에는 존재하지 않기 때문이다. 그렇다고 한다면 자동차에 이른바 ‘자율’이라는 이름은 어떻게 붙일 수가 있으며 그러한 이름을 가진 자동차는 어떻게 실재할 수가 있는가? 물론 현상적으로만 보면, 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것은 어쩌면 인간보다도 더 뛰어난 운전능력을 발휘할 수 있는 인공지능이 장착될 수 있으므로 이른바 ‘자율주행자동차’라고 해도 틀린 말은 아니지 않느냐고 반문할 수 있다. 그러나 자동차는 인간이 아니다. 그러므로 ‘자율’이라는 이름이 붙는 순간 제아무리 인공지능의 수준이 높다고 하더라도 미래의 그 어느 시점에 있어서도 결코 실재할 수가 없게 되어 있다. 그 명백한 이유 내지는 근거로는 대략 다음의 세 가지를 들 수 있다.

첫째, 설령 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 인간보다도 안전운전을 뛰어나게 잘 할 수 있다는 것이 수치나 통계에 의하여 입증된다고 하더라도, 정작 그 자신은 충분한 안전을 목표(필요충분조건)로 운전하고 있는 것이 아니라 기껏해야 인간에 의하여 부여된 필요한 안전의 목표(필요조건)에만 충실하여 운전할 뿐이라는 것이

22) 백중현 옮김1, 앞의 책, 108-125쪽.

23) 백중현 옮김1, 앞의 책, 92-93쪽.

24) “...그런데 가장 일반적 의미에서 자연이란 법칙들 아래에 있는 사물의 실존이다. 이성적 존재자들 일반의 감성적 자연은 경험적으로 조건지어진 법칙들 아래에 있는 사물들의 실존을 말하고, 그러니까 그것은 이성에 대하여 타율이다. 반면에 동일한 이성적 존재자들의 초감성적 자연이란 일체의 경험에서 독립적인, 그러니까 순수이성의 자율에 속하는 법칙들에 따르는 사물들의 실존을 말한다.” 백중현 옮김1, 앞의 책, 111쪽.

다. 인간에 의하여 심겨진 프로그램에 따라 운전할 뿐이기 때문이다. 물론 그렇다고 해서 인간도 모두가 반드시 충분한 안전을 목표로 운전하고 있다고는 단정할 수 없다. 또한 어쩌면 사고발생률에 있어서는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 오히려 훨씬 더 낮을 수도 있다. 그러나 여기에서 우리가 주목해야 할 것은 설령 일부의 인간이 항상 충분한 안전을 목표로 하여 운전하고 있지 않는 경우가 있다고 하더라도 그것은 어디까지나 실천적인 면에서 그렇다는 것이지 인간의 의지나 능력 면에서 그렇다는 것은 아니라는 것이다.

도로교통법에 따르면, 운전은 운전면허를 교부받아야만 할 수 있고(제80조 제1항), 운전면허를 교부받기 위해서는 지방경찰청장이나 도로교통공단이 실시하는 시험에 합격하여야 한다(제83조). 그러므로 현실적으로는 운전면허를 교부받지 않고서는 임시운전조차도 할 수 없도록 되어 있다. 당연하지만 운전면허를 교부받지 않았거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에도 이와 같다(제43조 제1항). 그런가하면 교통안전을 고려하여 차종별로 운전면허시험응시에 연령제한을 두고 있는가 하면(제82조 제1항 제1호, 제6호), 결격사유가 있는 자에 대하여는 운전면허를 교부받을 수 없도록 하고 있다(제82조 제1항 제2호-제5호). 또한 도로교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 신체적·정신적 장애를 가지고 있거나 장애를 일으킬 수 있는 사람에 대하여도 운전면허를 제한하고 있으며(제80조 제3항), 운전면허를 받은 자라 할지라도 적성검사를 받은 사람의 신체 상태 또는 운전 능력에 따라서는 조건을 새로 붙이거나 바꿀 수 있도록 하고 있다(제80조 제4항). 이와 같이 우리 도로교통법은 운전능력을 갖추고 있는 사람에 대해서조차도 이토록 운전면허를 엄격하게 관리하고 있는데 이는 필요조건으로서 필요한 안전 목표만으로는 부족하다고 여기기 때문일 것이다.

둘째, 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것은 설령 제아무리 뛰어난 운전능력을 갖추고 또 스스로가 운전경험을 학습할 수 있는 능력을 갖추므로써 보다 고도화된 운전능력을 갖추어 나갈 수 있다고 하더라도 그 운전이 스스로의 자유의지=자율에 기반한 것은 아니라는 것이다. 운전은 인간이 하는 경우에는 이를 행위라고 하지만 기계(인공물)가 하는 경우에는 그저 작동에 지나지 않을 뿐만 아니라 이러한 기계에는 이성 은커녕 감성조차도 없기 때문이다. 그런 점에서 이른바 ‘자율주행자동차’라고 불리는 자동차는 그저 단순히 고도의 운전능력을 가진 가칭 ‘자동운전형자동차’²⁵⁾ 라는

25) 사람의 운전에 의하지 않고 스스로는 주행할 수 없는 자동차와 비교해볼 때 자동차 스스로 운전하여 주행할 수 있는 자동차이기 때문이다. 현재 시운전 중인 레벨3단계까지는 가칭 ‘자동운전형자동차’인 것으로 보이고, 레벨4·5단계는 ‘자동운전자동차’인 것으로 보이지만, 레벨4·5단계의 자동차는 아직 출현조차

것일 뿐이라고 할 수 있다. 얼핏 보면 운전은 자동차 스스로가 하는 것처럼 보이지만 실제로는 그것을 만든 인간에 의하여 고도로 정교하게 설계된 자동운전시스템에 의하여 조건반사적으로만 수행하고 있을 뿐이다. 그러므로 이른바 ‘자율주행자동차’라고 불리는 이 자동차에 있어서 律하는 것은 자동차 그 자체가 아니라 인간에 의하여 고도로 정교하게 설계된 자동운전시스템(사실 좀 더 엄밀하게 말하면 자동으로 작동하는 시스템이다)인 것이고 그것을 만든 것이 인간(제조업자)이므로 실제로는 인간의 자유의지에 기하여 그 운전을 律하고 있다고 할 수 있다.

셋째, 인간이 존엄한 까닭은 -현실 속의 인간이 감성계에 속하는 동물적 존재자이기 는 하지만 예지계에 속하는 이성적 존재자로서 갖고 있는 인간성(인격성) 때문이지 인간 그 자체가 절대적인 가치를 갖고 있기 때문이지는 않다- 이성적 존재자로서의 인간이 어떤 목적을 이루기 위한 한낱 수단이 아니라 목적 바로 그 자체이기 때문이다.²⁶⁾ 그래서 말인데, 과연 인간 이외에 인격성을 가진 자가 이 세상에 또 있거나 한 것인가? 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것에 인격이라는 것은 있는가? 가령 있다고 한다면 누가, 언제, 어떻게, 왜, 무슨 목적으로 부여하였는가? 또 부여하였다면 그 승인은 얼마나 정당하였으며 누구로부터 얻었는가? 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것을 법률로 규정한다는 것은 의도하든 아니하든 ‘자율’의 의미에 비추어 당해 자동차의 운전능력을 법적으로 인정한다는 것을 의미한다. 이는 곧 운전면허를 발급·교부한다는 것을 의미하고 더 나아가 당해 자동차가 곧 법적책임주체라는 것을 확인해주는 것이기도 하다. 그렇다면, 자동차는 작동하는 기계인가 행위하는 기계인가?

우리는 앞서 간단하게나마 칸트를 통하여 도덕법칙 하에 있는 의지의 자기규정 방식 즉 의지가 곧 자기 자신에 대한 법칙인 것이 곧 ‘자율’임을 확인하였다. 그리고 그 결과 도덕법칙에 따라 자신에게 의무를 부여하고 이에 따를 수 있는 인간이 이성적 존재자 곧 자율적 존재자라는 사실도 확인할 수 있었다. 그러나 우리가 일상에서 말하는 ‘자율’은 반드시 도덕법칙에만 국한되지는 않는다. 일상에서는 법(법률을 포함하는 제규범)이 허용하는 한도 내에서 인간이 의지(의욕)하는 자유를 우리는 ‘자율’이라고 하고 있다.²⁷⁾ 이성적 존재자에 있어서 자유는 자율과도 같은 것이기 때문이

하지 않았을 뿐만 아니라, 용어사용에 있어서 초래되는 혼란을 피하기 위하여, 이 글에서는 편의상 레벨 구별을 하지 않고 레벨 5단계까지의 자동차를 포함하는 넓은 의미로 가칭 ‘자동운전형자동차’라고 명명한다. 레벨에 관하여는, 후술하는 V의 “미국 자동차기술학회(SAE)의 자동화기술 발전 6단계”를 참조할 것.

26) 백중현 옮김2, 앞의 책, 175-183쪽.

27) 게오르크 헤겔 지음/서정혁 옮김, 『세계사의 철학』, 커뮤니케이션북스(주), 2012, 83-84쪽; “제일 먼저 우리가 마주치는 것은 국가는 자유의 실현이라고 생각하는 우리의 개념과 정반대되는 것으로서 다음과 같은 것이다. 즉 인간은 본성적으로 자유롭지만, 그가 속할 수밖에 없는 사회와 국가 속에서는 이 자연적

다. 그리고 이 자유는 자연법칙이 지배하는 세계에 있어서도 개인이 자유로운 의사의 주체로서 자기 자신에 관한 것은 스스로가 결정을 할 수 있다고 하는 자율에 의한 권리이고 인간이 인간으로서 존립하고 있는 한 불가침의 절대적 권리이다(헌법 제 10조).²⁸⁾ 그리고 이 권리는 국가가 국민에게 부여한 국가와 국민간의 일종의 계약이므로 법이 보장하는 한도 안에서 보장된 기본적 권리를 아무런 제약 없이 행사하는 것, 이것이 곧 자율이고 자유인 것이다.²⁹⁾ 여기서 자유로서의 자율을 강조하는 까닭은 자연법칙이 지배하는 오늘날의 법이 인간이 의욕하는 자유의사 혹은 자유의지를 그 자신의 규범적 원리로 삼고 있기 때문이다. 이른바 법의 원리로서의 자유의사원리 즉 “나는 의욕한다. 고로 나는 구속을 받는다.” “나는 의욕한다. 고로 나는 권리를 얻는다.”라고 하는 원리 말이다.³⁰⁾ 이와 같이 법의 원리는 이성적 존재자=자율적 존재자인 인간의 ‘자유의지’로부터 자유의사의 주체로서의 인간의 주체적 결정에 의하여 권리가 취득되고 또한 그러므로 이에 따르는 책임도 귀속된다는 원칙을 벗어나서는 성립할 수 없도록 되어 있는 것이다.

6. 민사책임의 논거로 되어 있는 자동차

이와 같이, 자율주행차라는 것은 실재할 수 없다, 라고 한다면 목하 민사책임의 논거가 되고 있는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것은 대체 어떤 것이란 말인가? 단정까지는 할 수 없지만 단도직입적으로 말하면 그것은 가칭 ‘자동운전형자동차’라는 것일 것이다. 비록 자동차 스스로는 책임주체가 아니지만 인간에 의한 조작 없이도 스스로 운전이 가능한 자동차라고까지는 정의되어 있지 않다고 하더라도 민사책임론적인 시점에서는 적어도 그렇게 해석할 수 있도록 규정한 것이어야만 민사책임의 논거로 삼을 수 있기 때문이다. 이른바 ‘자율주행자동차’란 자동차 스스로가 법적책임주체이면서 인간에 의한 조작 없이도 스스로 운전이 가능한 자동차라고 이해하는

자율을 제한할 수밖에 없다는 견해가 그것이다. 인간이 본성적으로 자유롭다는 주장은, 인간을 그의 개념에 비추어, 오직 인간의 규정에 따라서, 다시 말해 즉자적으로 그렇다는 의미에서만 본다면 전적으로 옳다. 그러나 어떤 대상의 본성은 그 대상의 개념 이상을 의미한다. 그러나 여기서는 인간이 오직 그의 자연적이며 직접적인 실존 상태로 존재하는 방식대로만 이해된 나머지 앞서와 같은 명제에 이르게 된다. 이러한 의미에서 제시된 자연 상태는 대체로 인간이 자신의 자연적 권리들을 지니고 그의 자유를 무제한적으로 사용하고 향유하는 상태로 표상된다.”

28) 金哲洙, 「憲法學概論」, 博英社, 2007, 372쪽.

29) 金哲洙, 앞의 책, 603-604쪽.

30) 曾田厚, “自由な人格と私法(1)”, 「成蹊法学」83号, 成蹊大学法学会, 2015.12., 1-52쪽; 同, “自由な人格と私法(2)”, 「成蹊法学」84号, 成蹊大学法学会, 2016.6., 45-84쪽; 同, “自由な人格と私法(3)”, 「成蹊法学」85号, 成蹊大学法学会, 2016.12., 1-35쪽.

입장에서 보면 그렇다는 것이다.

III. 입법과제

1. 정의규정(제2조 1의3)

실재할 수 없는 것은 표상할 수 없다. 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것은 실재할 수 없는 것이므로 표상할 수가 없다. 그렇다면 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것을 규정하고 있는 현행 자동차관리법 제2조 1의3(‘자율주행자동차’란 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차를 말한다)은 표상할 수 없는 것을 표상하고 있다고 할 수 있다. 이러한 정의규정이 제대로 된 정의규정일 리가 없다.

우선, 규정내용을 살피기 전에 레벨 4·5단계는 말할 것도 없고 레벨 3단계의 자동차조차도 이제 겨우 시운전단계에 있는 현실에 비추어볼 때 이 규정에서 말하는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 대체 어느 단계의 자동차를 말하는지가 불분명하다는 점을 지적하지 않을 수 없다.³¹⁾ 레벨 0단계의 일반 자동차조차도 자동변속기를 드라이브모드에 두고 브레이크를 풀면 비록 스스로 운전하는 자동차는 아니지만 핸들조작을 하지 않더라도, 가속페달을 밟지 않더라도 스스로 운행이 가능하도록 설계되어 있기 때문이다. 그리고 모든 자동차는 출시 전 성능 및 안전 등의 테스트를 위해서라도 시운전을 거쳐야 하고 그 때마다 임시운행허가(자동차관리법 제27조 제1항 본문)를 받도록 되어 있는 점에서, 임시운행허가는 동법 제27조 제1항 단서의 규정에도 불구하고 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것에 대해서만 특별히 예외적으로 인정되고 있는 것이 아니다. 그렇다면 동법 제2조 1의3은 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것에만 규정되는 특별한 규정도 아니라고 할 것이므로 이른바 ‘자율주행자동차’

31) 상상의 나래를 펼쳐본다. 자동운전의 레벨도 문제이지만, 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것=가칭 자동운전형자동차의 면허 발급도 문제가 될 것이다. 예컨대, 실령 운전능력의 면에서 같은 레벨에 해당하는 자동차가 있다고 하더라도, 제조회사마다 구현하는 기술의 질적 수준이 다르다면 그에 따라 사고예방이나 사고방지 등의 안전운전의 면에서는 차이가 날 수도 있다. 이 경우 무엇을 기준으로 운전면허를 교부할 것인가? 운전능력을 보고 면허를 내어줄 것인가? 아니면 안전운전 수준까지 고려하여 면허를 내어줄 것인가? 그 때 가서 결정할 일이었지만 이 또한 결코 만만치 않은 문제이다. 사람이 교통사고를 내는 경우 그 사고는 사람의 문제로서 과실 있는 사람에게만 그 책임을 물어 주의를 요하도록 하면 되지만 기계는 다르다. 스스로 운전하는 자동차가 운전 중에 사고를 내는 경우 그 사고는 자동차의 운전능력(자격=프로 그램)의 문제인바, 이 경우에는 당해 사고자동차에만 국한되지 않고 동일 제조회사 전 차종·차량의 문제로 번지게 되기 때문이다.

라는 것의 정의규정을 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것에 대한 맞춤형 정의규정이라고 말하기는 어렵다.

미국 자동차기술학회(SAE)의 자동화기술 발전 6단계

구분	운행 및 제어	비고
레벨 0	운전자가 전적으로 모든 조작을 제어(수동조작)	비자동 (No Automation)
레벨 1	운전자가 한 가지 이상의 운전 자동화	운전자 지원 (Driver Assistance)
레벨 2	자동차가 조향지원시스템이나 가속/감속 지원시스템을 지원하지만, 사람이 주행환경을 주시	부분자동화 (Partial Automation)
레벨 3	자율주행시스템이 운전·조작을 수행하지만, 운전자 개입 요청 시 운전자가 자동차 제어 가능	조건부 자동화 (Conditional Automation)
레벨 4	자동차가 주행과 관련된 핵심제어, 주행환경 주시(모니터링), 비상 시 대처, 시스템이 전적으로 제어하지는 않음	고도자동화 (High Automation)
레벨 5	모든 도로조건과 환경에서 시스템이 항상 주행을 담당	완전자동화 (Full Automation)

출처 : 美 자동차기술학회, 한국교통연구원, 이코노믹리뷰

출전 : 네이버 나무위키(<https://namu.wiki/w/%EC%9E%90%EC%9C%A8%EC%A3%BC%ED%96%89>)

‘운행’에 있어서도, 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것을 정의하는 것이라면 일반자동차와는 준별할 수 있도록 정의하여야 한다. 그러기 위해서는 “운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차”라고 규정할 것이 아니라 “운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운전이 가능한 자동차”라고 규정하여야 한다. 그 근거 내지는 이유에 대하여는 다음 두 가지의 법리 즉 운행주체 및 그 적용범위 법리의 다름에 의하여 설명할 수 있다. 하나, 운행주체의 다름에 관해서이다. 자동차관리법 제2조 제2호의 운행(“운행”이란 사람 또는 화물의 운송 여부에 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용하는 것을 말한다.)은 사람의 조작에 의하지 않고서는 움직일 수 없는 자동차를 대상으로 하여 규정한 것으로서 사람을 운행주체로 하고 있지만, 동법 제2조 1의3에 있어서의 ‘운행’은 동법 제2조 제2호의 운행과는 같은 뜻이지만 자동차 그 자체가 운행주체로 되어 있다는 것이다. 둘, 운행의 적용범위의 차이에 관해서이다. 동법 제2조 제2호의 ‘운행’은 일반 자동차를 대상으로 하면서도 예컨대 주행은

물론 주정차 상태에서의 도어의 개폐, 방향지시등의 조작과 같은 행위까지도 포함하는 넓은 의미에서의 인간의 행위태양으로 정의하고 있지만, 동법 제2조 1의3에 있어서의 ‘운행’은 자동차 스스로가 운전 이외에는 할 수 있는 운행이 없는 점을 감안할 때 자동차에 의한 자동차의 운전에만 국한된 좁은 의미에서의 기계의 작동태양으로 정의하고 있다. 이런 점에 비추어보면, 동법 제2조 1의3은 입법 당시 이와 같은 운행의 주체 및 운행의 범위의 이동(異同)에 관해서는 전혀 고려하는 조치 없이 규정한 것으로 보인다. 그러다보니, 결과적으로 “운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차”는 ‘운행(자동차를 그 용법에 따라 사용하는 것) 없이 운행이 가능한 자동차’로 환언할 수 있는 것으로 규정되어 있는 것이다. 이는 논리학상의 금칙(禁則)인 모순율(principle of contradiction)에 다름없다.

법률 규정상의 모순율은 단순한 착오나 사소한 실수와 같은 부주의에 의해서는 발생하지 않는다. 우리의 기본적인 인식에 관한 문제이기 때문이다. 그 원인은 어쩌면 운행과 운전 개념을 준별하지 않고 무심코 사용하는 우리의 언어습관에서 찾을 수도 있고, 또 어쩌면 자동차관리법상의 운행의 정의규정이 도로교통법상의 운전(제2조 제26호; “도로(…)에서 차마를 그 본래의 사용방법에 따라 사용하는 것(조종을 포함한다)을 말한다.”)의 정의규정과 별 큰 차이가 없는 듯이 규정되어 있는 것에서 찾을 수도 있다. 그러나 어느 쪽에 속하든 간에 이 문제는 실재할 수 없는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 정의규정을 뒤편으로써 생긴 문제이다. 그나마 다행스러운 것은 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 아직 등장하지 않았다는 것 및 시운전 중인 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 사고를 낸 적이 없었다는 것이다. 그리고 흥미로운 것은 동 규정이 문제 있는 규정이기기는 하지만, 자동차의 효율적인 관리를 위해서만 적용하는 경우에 한해서는 다시 말해 권리나 책임을 다투는 문제가 발생하지 않는 이상에는, 굳이 준별하여 규정하지 않더라도 특별히 문제가 되는 일은 발생하지 않는다는 것이다. 물론 그렇다고 하더라도 잘못된 법률규정을 그대로 둘 수는 없는바 신속한 개정이 요망된다.

2. 허가의 대상(제27조 제1항)

자동차관리법은 제27조 제1항에 “자동차를 등록하지 아니하고 일시 운행을 하려는 자는 …국토교통부장관 또는 시·도지사의 임시운행허가(…)를 받아야 한다. 다만, 자율주행자동차를 시험·연구 목적으로 운행하려는 자는…국토교통부장관의 임시운행허가를 받아야 한다.”라고 규정하고 있다. 여기에서 국토교통부장관의 이른바

‘자율주행자동차’라는 것에 대한 임시허가는 운행인가 아닌가? 아니라면 무엇인가?

자동차관리법은 “...자동차를 효율적으로 관리하고 자동차의 성능 및 안전을 확보”(제1조)하기 위하여 제정된 법률이다. 그리고 그 관리대상인 자동차는 주행 즉 장소의 이동을 위하여 만들어진 인공물이므로 이 법이 확보하고자 하는 자동차의 성능 및 안전의 확인은 주정차 중인 상태에서도 가능하지만 사실상으로는 주행을 통해서만 가능하다. 그런데 주행은 운전을 통하여 이루어지고 있다. 그런 점에서 동법 제27조 제1항 본문의 임시운행허가³²⁾는 일응 ‘시운전의 허가’라고 생각해볼 수 있다. 자동차관리법에서 금지하고 있는 것은 엄격하게는 위험성을 수반하는 ‘시운전’이기 때문이다.

임시허가를 운행이 아니라 ‘시운전’이라고 생각할 수 있게 하는 것은 ‘운행’의 개념범위와 처벌과의 관계 때문이다. 자동차관리법 제2조 제2호는 “‘운행’이란 사람 또는 화물의 운송 여부에 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용하는 것을 말한다.”라고 규정하고 있다. 이 정의에 따르면, 주행을 위한 주행 장치의 조작에 의한 주행은 말할 것도 없고, 주행을 위한 주행 장치의 조작이 아니더라도 주정차 중에 행하여지는 사이드미러·보닛·도어의 개폐 등과 같은 장치의 조작도 운행에 속한다.³³⁾ 그리고 동법 제27조 제1항 본문은 운행하려면 임시운행허가를 받도록 규정하고 있다. 그러나 그럼에도 불구하고 정작 임시운행허가의 목적 외로 운행한 자에 대해서만 1천만원 이하의 과태료를 물린다(동법 제84조 제2항 제4호)고 규정하고 있고 그 외의 운행에 대하여는 실령 제27조 제1항 본문의 규정을 위반하였다 하더라도 자동차관리법상 아무런 제재를 받지 않도록 규정되어 있다. 생각건대, 제조업자 측으로서는 주행을 통한 성능이나 안전의 확인이 아니라면 굳이 임시운행허가를 신청할 필요가 없다. 허가권자 역시도 주행을 통한 성능이나 안전의 확인이 아니라면 굳이 허가를 요구할 필요가 없다. 말하자면 자동차의 성능이나 안전의 확보에 대한 확인이 주행에 의하지 않은 경우에는 동법 제27조 제1항 본문의 효력이 사실상 미치지 않게 되어 있는 것이다. 그러므로 이 규정을 ‘임시주행허가’로 보기는 어렵다. 그렇다

32) 허가란 행정법학 상 법령에 기하여 일반적으로 금지되어 있는 행위에 대하여 특정한 경우나 특정한 상대방에 한하여 그 금지를 해제하는 행정행위를 말한다. 李尙圭, 「新版 新行政法論(上)」, 法文社, 1996, 363쪽.

33) 자동차손해법 제2조 제2호의 운행(사람 또는 화물의 운송 여부에 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용 또는 관리하는 것을 말한다. 1998년 7월 1일 개정시행)은 자동차관리법상의 운행 개념에 비해 훨씬 넓게 적용되고 있다. 이에 관해서는 서울중앙지방법원, 앞의 책, 40-42쪽 참조할 것. 그리고 이에 관한 가장 최근의 논의로는, 이병석, “자동차손해배상보장법 제3조의 ‘운행으로(인하여)’의 개념에 관한 일본의 최신 판례 연구”, 「企業法研究」第32卷 第3號(通卷 第74號), 韓國企業法學會, 2018.9., 359-388쪽이 있다. 이 글에서는 최근 위험현재화설(危險顯在化說)을 채택한 일본최고재판소의 판결을 다루고 있다.

면 대체 무엇에 대한 허가로 파악하여야 하는가? 시운전에 대한 허가로 파악할 수는 있는가?

자동차관리법 및 동법 시행령·시행규칙에는 금지의 대상에 관한 규정이 없지만, 동법 시행규칙 별지 제16호 서식의 임시운행허가신청서에는 운행목적의 란과 운행기간의 란이, 별지 제17호 서식의 임시운행허가증에는 운행구간의 란이 각각 마련되어 있는 점에 비추어³⁴⁾ 임시운행허가는 주행을 위한 시운전의 허가로 생각해 볼 수 있다. 운전면허를 취득하면 자동차를 곧바로 운전할 수 있고(도로교통법 제80조), 여기에는 아직 등록되어 있지 않은 자동차도 당연히 포함된다고 할 것이므로 운전면허를 가진 자가 설령 등록되어 있지 않은 자동차를 운전한다고 하더라도 도로교통법에는 저촉되지 않는다. 또 자동차관리법 제27조 제1항에서는 등록되지 않은 자동차는 임시운행허가를 받지 않고서는 '운행'할 수 없다고 규정하고 있지만, 등록되어 있지 않은 자동차나 주행성능 및 안전 등의 테스트를 요하는 시운전용 자동차의 경우에는 자동차관리법상 운전이 금지된 자동차이지 운행이 금지된 자동차는 아니기 때문이다. 그러나 앞서 언급했듯이, 자동차관리법 제2조 제2호의 운행에는 주정차 중에 자동차의 당해장치를 조작하는 경우도 포함되므로 운행 개념을 시운전용 자동차의 임시운전에 대한 허가로만 국한해서 파악할 수가 없는 노릇이다. (뒤에서 언급하지만 운전에 대한 사무는 지방경찰청장의 소관이므로 시운전에 대한 허가라고 단정하기에는 다소 무리가 있다. 그런 연유로 자동차관리법에는 규정되어 있지 않고 자동차관리법 시행규칙의 별지서식 제17에는 자동차사용자 및 운행목적 및 운행구간으로 기재하고 있다.) 그렇다고 해서 주행에 대한 허가로도 파악할 수 없다. 그렇다면 무엇에 대한 허가로 파악하여야 하는가?

자동차의 효율적 관리와 자동차의 성능 및 안전을 확보하기 위하여 만들어진 자동차관리법 제1조의 취지 및 동법 제2조 제2호의 운행의 개념에 비추어보면, 동법 제27조 제1항의 허가는 자동차 그 자체에 대한 허가 즉 운행의 용도로 도로에 제공하는 것을 금지하고 있는 자동차에 대하여 그 금지를 해제하는 것으로 보는 것이 타당해 보인다. 또 그렇게 풀이하는 것이 입법취지에도 부합된다. 즉, 허가받지 않고서

34) 자동차관리법 시행규칙의 별지 제16호서식의 임시운행허가신청서에는 운행목적 및 운행기간에 대한 기재 란은 있으나, 운행구간이나 장소에 대한 기재 란은 없다. 단, 동법 시행규칙의 별지 제17호서식의 임시운행허가증에는 허가구간 란을 두고 있지만, 임시운행허가증의 주의사항에는 “자동차임시운행허가를 받고 허가받은 목적 또는 기간을 위반하여 운행하거나, 반납기간 내에 임시운행허가증 및 임시운행허가번호판을 반납하지 아니하는 경우에는 「자동차관리법」 제84조제2항 제11호 및 제12호에 따라 각각 100만 원 이하의 과태료가 부과될 수 있습니다.”라고만 표기되어 있다. 그리고 임시운행허가증의 허가구간은 임시운행허가신청서에 기한 것이 아니라는 점에서, 허가사항이 아니라 단순한 확인사항으로 보인다.

는 ‘자동차를 운행의 용도로 도로에 제공하는 것’이 금지되어 있는 것을 해제하는 것, 이것이 여기에서 말하는 ‘허가’라고 할 것이기 때문이다. 이는 동법 제5조(등록)에 있어서도 이와 같다.

설득력을 좀 더 높이기 위하여, 일본의 ‘도로운송차량법’을 본보기로 한 것으로 보이는 우리 자동차관리법 관련규정 일부와 일본법을 비교하면서 약간의 부연설명을 덧붙이기로 한다. ① 운행의 정의에 관련하여, 일본의 현행 도로운송차량법 제2조 제5항은 “이 법률에서 「운행」이란, 사람 또는 물건을 운송하든지 하지 않든지에 관계없이, 도로운송차량을 당해장치의 용법에 따라 사용하는 것(도로 이외의 장소에 한정하여 사용하는 것을 제외한다)을 말한다.”고 하여, 도로운송차량을 도로 이외의 장소에서 당해장치를 용법에 따라 사용하는 것에 대하여는 운행에 해당하지 않는다고 규정하고 있다. 이와 같이 운행 개념에 대하여 제한적으로 적용할 수 있도록 정의하고 있는 일본법과 법문 상 운행의 효력이 두루 미칠 수 있도록 규정하고 있는 우리 자동차관리법과는 확연히 구별된다. ② 등록에 관련하여, 우리 자동차관리법은 등록하지 않은 자동차는 “운행할 수 없다.”라고 규정하고 있는데 반하여, 일본의 도로운송차량법의 경우는 등록하지 않은 도로운송차량은 “운행의 용도로 도로에 제공하는 것을 금지”하고 있는 것으로 규정하고 있다. ③ 허가에 관련하여, 우리 자동차관리법의 경우는 임시운행허가를 받아야 운행할 수 있다고 규정(제27조제 1항)하고 있는 반면에, 일본의 도로운송차량법의 경우는 도로운송차량은 등록하지 않고서는 운행의 용도로 도로에 제공해서는 안되지만(도로운송차량법 제34조) 시운전 등을 목적으로 하는 경우에 운행용으로 제공하는 것에 대한 임시허가를 내어준다고 규정하고 있다. 이렇듯 일본 도로운송차량법의 경우는 시험용자동차를 운행의 용도로 도로에 제공하는 것을 금지하는 것과 운행이 금지된 자동차에 대하여 운전을 임시로 허가하는 것과를 준별하여, 전자에 대하여는 대물허가의 형태로, 후자에 대하여는 운전자 및 시운전에 대한 일종의 혼합허가의 형태로 각각 규정하고 있다. 이에 비하여, 우리 자동차관리법은 일본의 도로운송차량법과 같은 의도로 규정한 것인지는 알 수 없지만, 법문 상으로는 전혀 다른 뜻으로 읽혀지고 있는 것이다.

요컨대, 자동차관리법 제27조 제1항의 ‘운행’은 ‘운행용으로 제공하는 것’을 의미한다고 할 수 있고 이는 동법 제5조(등록)를 비롯하여 ‘운행’으로 규정하고 있는 그 외의 조항에 있어서도 모두 이와 같다고 할 수 있다. 이에 대한 신속한 개정도 요망된다고 하겠다.

현행 우리 자동차관리법	현행 일본 도로운송차량법
	<p>第2条 5(定義) この法律で「運行」とは、人又は物品を運送するとしないとにかかわらず、道路運送車両を当該装置の用い方に従い用いること（道路以外の場所のみにおいて用いることを除く。）をいう。</p>
<p>제2조 2(정의) "운행"이란 사람 또는 화물의 운송 여부에 관계없이 자동차를 그 용법(用法)에 따라 사용하는 것을 말한다.</p>	<p>제2조 5(정의) 이 법률에서 「운행」이란, 사람 또는 물건을 운송하든지 하지 아니하든지에 관계없이, 도로운송차량을 당해장치의 용법에 따라 사용하는 것(도로 이외의 장소에 한정하여 사용하는 것을 제외한다)을 말한다.</p>
	<p>第4條(登録の一般の効力) 自動車（軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。以下第二十九条から第三十二条までを除き本章において同じ。）は、自動車登録ファイルに登録を受けたものでなければ、これを運行の用に供してはならない。</p>
<p>제5조(등록) 자동차(이륜자동차는 제외한다. 이하 이 조부터 제47조까지의 규정에서 같다)는 자동차등록원부(이하 "등록원부"라 한다)에 등록한 허가 아니면 이를 운행할 수 없다. 다만, 제27조제1항에 따른 임시운행허가를 받아 허가 기간 내에 운행하는 경우에는 그러하지 아니하다.</p>	<p>第4條(등록의 일반적 효력) 자동차(경자동차, 소형특수자동차 및 이륜의 소형자동차를 제외한다. 이하 제29조에서 제32조까지를 제외하고 이 장에 있어서 같다)는 자동차등록파일에 등록을 받은 것이 아니면, 이를 운행용으로 제공해서는 아니 된다.</p>
	<p>第34條(臨時運行の許可) 臨時運行の許可を受けた自動車を、当該自動車に係る臨時運行許可証に記載された目的及び経路に従つて運行の用に供するときは、第四条、第十九条、第五十八条第一項及び第六十六条第一項の規定は、当該自動車について適用しない。</p>
<p>제27조(임시운행의 허가) ① 자동차를 등록하지 아니하고 일시 운행을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 임시운행허가(이하 "임시운행허가"라 한다)를 받아야 한다. 다만, 자율주행자동차를 시험·연구 목적으로 운행하려는 자는 허가대상, 고장감지 및 경고장치, 기능해제장치, 운행구역, 운전자 준수 사항 등과 관련하여 국토교통부령으로 정하는 안전운행요건을 갖추어 국토교통부장관의 임시운행허가를 받아야 한다.</p>	<p>제34조(임시운행의 허가) 임시운행의 허가를 받은 자동차를, 당해 자동차에 관계하는 임시운행허가증에 기재된 목적 및 경로에 따라 운행용으로 제공할 때는, 제4조, 제19조, 제59조 제1항 및 제66조 제1항의 규정은 당해 자동차에 대하여 적용하지 아니한다.</p>
	<p>第35條(許可基準等) 前条の臨時運行の許可は、当該自動車の試運転を行う場合、新規登録、新規検査又は当該自動車検査証が有効でない自動車についての継続検査その他の検査の申請をするために必要な提示のための回送を行う場合その他特に必要がある場合に限り、行うことができる。</p> <p>제35조(허가기준등) 전조의 임시운행의 허가는, 당해 자동차의 시운전을 하는 경우, 신규등록, 신규검사 또는 당해 자동차검사증이 유효하지 않은 자동차에 대한 계속검사 기타의 검사의 신청을 하기 위하여 필요한 제시를 위한 회송을 행하는 경우, 그 외 특별히 필요한 경우에 한하여 행할 수가 있다.</p>

3. 허가의 주체와 객체(제27조 제1항)

그렇다면 운행의 용도로 도로에 제공된 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것을 운행(운전)하려는 자는 누구인가? 당해자동차의 관리자인가 자동차 그 자체인가? 전자에 속한다면 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것은 이름만 ‘자율주행자동차’라는 것일 뿐 실은 단순한 일반자동차라는 것이 되고, 후자에 속한다면 제27조 제1항 단서는 ‘운행하려는 자’를 잘못 규정하고 있다는 것이 된다. 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것을 “운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차”라고 규정할 이상, 운행의 주체는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이므로 운행하려는 자는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이다. 그럼에도 불구하고, 동법 제27조 제1항에서는 “자동차를 등록하지 아니하고 일시 운행을 하려는 자” 또는 “자율주행자동차를 시험·연구 목적으로 운행하려는 자” 즉 자동차를 관리하는 자를 ‘운행하려는 자’라고 규정하고 있는 것이다. 동법 제2조 1의3에 맞추기 위해서는 동법 제27조 제1항 단서는 “자율주행자동차를 시험·연구 목적으로 운행하려는 자는…임시운행허가를 받아야 한다.”라고 규정할 것이 아니라, “자율주행자동차는…임시운행허가를 받아야 한다.”라고 규정하여야 한다. 그러나 이 규정에 있어서의 운행은, 운전능력은 있지만 운전면허를 교부받지 못한 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 시운전을 의미하므로 이 규정은 자동차관리법에 둘 것이 아니라 도로교통법에 두어야 할 규정인 것이다.

그렇다면 허가하는 자는 누구인가? 자동차관리법 제27조 제1항 본문과 같이, 운행하려는 자 즉 임시허가를 받으려는 자가 일반자동차의 운행(운전)에 대하여 임시허가를 받으려는 경우에는 당연히 국토교통부장관이 허가하는 자가 된다. 운전면허를 소지한 자가 도로교통법에 따라 운행용으로 도로에 제공된 자동차를 운전하는 것이기 때문이다. 그러나 그 자동차가 동법 제27조 제1항 단서의 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것인 경우에는 사정이 다르다. 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 인간의 조작에 의하지 않더라도 스스로 운전이 가능한 자동차라고는 하지만 운전면허를 취득한 것은 아니기 때문이다. 그렇다면 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 운행(시운전)을 허가하는 자는 국토교통부장관인가 아니면 지방경찰청장인가? 전자에 속한다면 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것은 단순한 일반자동차라는 것이 되고, 후자에 속한다면 자신의 소관사무가 아님에도 불구하고 운전면허도 없는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것에게 운행(운전)을 허가한다고 규정하고 있는 것이 된다. 허가 즉 운행이 금지된 자동차를 ‘운행의 용도로 도로에 제공하는 것’을 해제하는 사무는 당연히 국토교통부장관의 소관이지만, 운행의 용도로 도로에 제공된 자동차의 운행 즉 ‘시

운전’의 금지를 해제하는 사무는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것과 같이 운전면허를 취득하지 못한 경우에 있어서는 지방경찰청장의 소관이다. 운전은 면허를 취득한 자만이 할 수 있고(도로교통법 제80조 제1항) 도로교통법의 적용을 받기 때문이다. 그러므로 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 운행(시운전)의 임시허가는 도로교통법에 규정할 사항이라고 할 수 있다. 이는 가칭 ‘자동운전형자동차’라는 것으로 규정하는 경우에 있어서도 마찬가지이다.

요컨대, 자동차관리법 제27조 제1항 단서는 ‘운행하려는 자’를 그 관리자로 규정하고 또 운행(시운전)의 허가를 국토교통부장관의 사무로 규정함으로써, 동법 제2조 1의3의 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 자율주행차가 아니라는 것을 뒷받침하고 있는 셈이다. 그러므로 현재 시운전 중인 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 임시허가는 동법 제2조 제1의3 및 제27조 제1항 단서에 의하지 않더라도 얼마든지 가능하다는 것을 말해주는 규정이라고 할 수 있다.

IV. 결론

이상으로, 자동차관리법상의 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 개념을 둘러싼 몇몇 입법과제에 관하여 최근 활발하게 전개되고 있는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 사고에 대한 민사책임 논의에 비추어 살펴보았다. 그 결과 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 정의규정인 자동차관리법 제2조 1의3 및 임시운행허가 규정인 제27조 제1항 단서 외의 관련규정에도 문제가 있음을 확인할 수 있었다.

거듭 언급하지만, ‘자율’이란 이성적 존재자가 어떤 기준에 맞추어 대응하기 위하여 자기 자신에 대하여 자기 자신의 의지를 규정하고 이에 따르는 행위양식을 말한다. 그리고 이러한 행위는 이성적인 행위능력을 가진 인간이 아니고서는 행할 수가 없고 자유의지에 의하여 이성적인 행위를 할 수 있는 자는 적어도 현재까지는 이 세상에 인간 이외에는 존재하지 않는다. 이를 근거로 이 글에서는 이 세상에 자율적으로 주행하는 자동차란 있을 수 없다고 한 것이고, 그러므로 목하 우리의 입에 오르내리고 있는 이성은커녕 감성조차도 없는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것은 인간에 의하여 설계된 고도의 프로그램에 따라 ‘타율’로 운전하는 가칭 ‘자동운전형자동차’라는 것일 수밖에 없다고 한 것이다. 이 글이 인간의 자유의지를 그 자신의 규범적 원리로 삼고 있는 오늘날의 법의 원리에 비추어가면서까지 책임주체는 아니지만 스스로 운전이 가능한 가칭 ‘자동운전형자동차’라는 것은 실재할 수 있어도 책임주체

이면서 스스로 운전이 가능한 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것은 실재할 수가 없다고 주장하고 있는 것도 바로 이 때문이다.

사실, 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것을 ‘자율주행자동차’라고 부르든 가칭 ‘자동운전형자동차’라고 부르든 정의규정이 제대로 되어 있든 아니든 간에 민사책임을 다투는 것이 아니라면 다시 말해 산업기술적인 시점에서 자동차관리법의 제정목적에만 충실하게 적용한다면 현행과 같이 자동차관리법상의 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것에 관한 규정에 사소한 결함이나 법리적인 문제가 있다고 하더라도 특별히 문제되는 일은 발생하지 않을 것이다. 그러나 현행 규정대로라면 민사책임을 다투는 경우에 있어서는 자동차관리법 제2조 1의3이 문제가 될 수 있다. 동 규정과 구별되는 별도의 규정이 마련되어 있지 않는 이상 동 규정이 준용될 수밖에 없고, 이에 따라 가칭 ‘자동운전형자동차’라는 것을 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것으로 인식하게 되면 배상책임은 논리적으로는-사실은 그렇지 않다는 것을 알고 있지만-이른바 ‘자율주행자동차’라는 것이 지도록 되어 있기 때문이다.

비록 자동차관리법이 민사책임에 관한 규정을 두고 있는 법률은 아니지만 실재하지도 법인격조차도 없는 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것을 법리상의 배상책임주체로 내버려둘 수 없다면 앞서 살펴본 자동차관리법상의 이른바 ‘자율주행자동차’라는 것의 정의규정을 비롯한 임시허가의 주체 및 객체 그리고 그 대상에 관한 것을 포함하는 기타 문제 있는 규정들에 대한 신속한 입법조치를 마다할 하등의 이유가 없다고 할 것이다. ‘자율주행자동차’라고 하는 것! 이미 널리 통용되고 있어서 고쳐 부르기 쉽지는 않겠지만 그래도 아닌 것은 아니지 아니한가? 法尙應捨 何況非法

참고문헌

I. 국내문헌

- 김학주, 「서울대학교 인문학연구원 대학교전총서Ⅴ 논어」, 서울대학교출판부, 2008.
- 게오르크 헤겔 지음/서정형 옮김, 「세계사의 철학」, 커뮤니케이션북스(주), 2012.
- 아리스토텔레스 지음/김진성 역주, 「범주들·명제에 관하여」, 이제이북스, 2008.
- 임마누엘 칸트/백종현 옮김, 「실천이성비판」, 아카넷, 2002.
- 임마누엘 칸트/백종현 옮김, 「윤리형이상학 정초」, 아카넷, 2018.
- 조대호 역해, 「아리스토텔레스의 형이상학(형이상학 VII권 1장-2장)」, (주)문예출판사, 2011.
- 권영준·이소은, “자율주행자동차 사고와 민사책임”, 「민사법학」 제75호, 한국민사법학회, 2016.
- 김영국, “자율주행자동차의 법적 쟁점과 입법과제”, 「법학논총」 제36집, 숭실대학교 법학연구소, 2016.
- 김현수, “자율주행자동차 사고에 대한민사법적 책임과 과제”, 「과학기술법연구」 제23권제2호, 과학기술법연구원, 2017.
- 이제우·명순구, “자율주행자동차의 등장과 민사책임법의 변화”, 「고려법학」 제86권제86호, 고려대학교 법학연구원, 2017.
- 이종영·김종임, “자율주행자동차 운행의 법적 문제”, 「중앙법학」 제17권제2호, 중앙법학회, 2015.
- 이중기·황창근, “자율주행자동차 운행에 대비한 책임법제와 책임보험제도의 정비필요성: 소프트웨어 흠결, 설계상 흠결 문제를 중심으로”, 「금융법연구」 제13권제1호, 한국금융법학회지, 2016.
- 최현태, “자율주행자동차 운행 중의 사고발생과 손해배상책임”, 「한양법학」 제21권제1호, 한양법학회, 2018.
- 황창근·이중기, “자율주행차 운행을 위한 자동차관리법의 개정 방향”, 「중앙법학」 제20권제2호, 중앙법학회, 2018.
- 金哲洙, 「憲法學概論」, 朴英社, 2007.
- 서울중앙지방법원, 「손해배상소송실무(교통·산재)」, 사법발전재단, 2017.
- 李尙圭, 「新版 新行政法論(上)」, 法文社, 1996.
- 이병석, “자동차손해배상보장법 제3조의 ‘운행으로(인하여)’의 개념에 관한 일본의 최신 판례 연구”, 「기업법연구」 제32권제3호(통권 제74호), 한국기업법학회, 2018.9.

II. 외국문헌

- 曾田厚, “自由な人格と私法(1)”, 「成蹊法学」83号, 成蹊大学法学会, 2015.12.
- 同, “自由な人格と私法(2)”, 「成蹊法学」84号, 成蹊大学法学会, 2016.6.
- 同, “自由な人格と私法(3)”, 「成蹊法学」85号, 成蹊大学法学会, 2016.12.

논문 투고일: 2019. 04. 30.

심사 완료일: 2019. 05. 31.

게재 확정일: 2019. 06. 11.

[Abstract]

Some Legislative Issues Surrounding the Concept of So-called "Autonomous Vehicles" under the Automobile Management Act -In Light of Discussions on Civil Liability-

Byung-Suck Lee*

If a self-driving vehicle causes an accident that causes death or injury to a person while driving without human driving, who is liable for the damage? There is an active discussion about the subject of the civil liability and the applicable Act ahead of the advent of the so-called 'autonomous vehicle'(Article 2-1-3 of the Automobile Management Act). Of course, the discussion is possible only when there is a so-called 'autonomous vehicle'. However, the so-called 'autonomous vehicle' can not exist, and if it is real, it will be an 'vehicle of auto driving type' that is not subject of the civil liability but a self-driving vehicle. It is because the term 'autonomy' can be used only for human beings, and it can be called so-called 'autonomous vehicle', which is a subject of the civil liability and can drive itself. In this respect, Article 2-1-3 of the Automobile Management Act is absurd, and I think that the discussion based on this provision is wrong. This paper focuses on this point and has carried out some legislative issues related to the concept of so-called 'autonomous vehicles' in the Automobile Management Act at the point of civil liability. As a result, it is urgently required to revise Article 2-1 of the current Automobile Management Act, the Article 27-1 proviso of the same Act, and other related regulations.

Key Words: Article 2-1-3 of the Automobile Management Act, Article 27-1 proviso of the Automobile Management Act, autonomy, autonomous vehicle, vehicle of automatic driving type, subject of liability for damages, operating the automobile

* Professor, College of Business of Kyungnam University