

중국 도로교통안전법상 자동차사고 손해배상책임의 구성요건

A Study on the Liability for Damage Caused by Moto Vehicle in China

김 상 명*
Kim, Sang-Myeong

목 차

- I. 서 론
- II. 중국 자동차사고 책임의 특수성
- III. 중국 자동차사고 책임의 관여자
- IV. 중국 자동차사고 책임의 구성요건
- V. 결 론

국문초록

최근 들어 중국은 경제의 급속한 발전과 더불어 자동차의 보유량도 크게 증가하였고, 자동차 공급이 증가함에 따라 자동차사고로 인하여 인적 손해뿐만 아니라 재산적 손해 역시 크게 증가하였다. 이러한 자동차사고의 획기적인 증가는 경제적 손실뿐만 아니라 사회적 손실을 초래하게 되었고, 또한 자동차사고가 사회의 중대한 재난으로 까지 인식되게 되었다. 그러므로 어떻게 하면 자동차사고의 수를 통제하고 감소시킬지 여부와 어떻게 하면 자동차사고에

논문접수일 : 2015. 06. 26.

심사완료일 : 2015. 07. 22.

게재확정일 : 2015. 07. 23.

* 법학박사·제주국제대학교 경찰행정학과 부교수

대하여 적절하고 합리적인 배상을 할 것인가의 문제가 중국 사회의 보편적인 관심사가 되었다.

그리하여 중국은 민법통칙의 제정에 이어 도로교통안전법, 침권책임법 등을 제정하여 자동차사고에 관한 손해배상책임문제를 다루고 있으나, 이와 같은 법률 상호간의 중첩적 규정과 관련 규정의 추상성으로 인하여 아직까지는 피해자보호에 미흡하다고 할 수 있다. 따라서 중국의 동법률들을 오늘날 경제사회에 맞게 개정함으로써 자동차사고의 발생에 대한 사후 사고처리와 손해배상문제를 보다 효율적이고 합리적으로 해결할 수 있도록 개정하여야 한다.

그럼으로써 중국은 자동차 교통사고로 인한 손해배상책임제를 보다 선진국에 가깝게 접근하기 위한 국민들을 위한 입법 및 사법실무가 되어야 하며, 그리하여 중국의 불법행위법에 관한 이론적인 향상도 오늘날 국제적 추세에 맞출 수 있어야 한다.

주제어 : 교통사고, 중국 도로교통안전법, 자동차교통사고, 중국 자동차사고 손해, 중국 침권책임법

1. 서론

중국은 경제개혁과 대외개방 등의 경제정책을 실시함으로써 경제의 급속한 발전과 국민들의 생활수준이 향상됨에 따라 자동차의 필요성 또한 꾸준히 증가되었다. 그리고 중국 내 자동차 수량 또한 대폭 증가하고 있어 자동차로 인한 교통사고도 꾸준히 증가하고 있었다. 그리하여 중국은 「中華人民共和國道路交通安全法」¹⁾(이하, '도로교통안전법'이라 함)이 제정됨으로써 교통질서 강

1) 본법은 2003년 10월 28일 제10기 전국인민대표대회 상무위원회 제5차 회의를 통과하여 2007년 12월 29일 제10기 전국인민대표대회 상무위원회 제31차 회의의 《關於修改〈中華人民共和國道路交通安全法〉的決定》에 의거하여 제1차 수정이 이루어졌으며, 2011년 4월 22일 제11기 전국인민대표대회 상무위원회 제20차 회의 《關於修改〈中華人民共和國道路交通安全法〉的決定》에 의거하여 제2차 수정이 이루어졌다(中華人民共和國道路交通安全法, 2003年10月28日第十屆全國人民代表大會常務委員會第五次會議通過。根據2007年12月29日第十屆全國

화정책으로 인하여 사고발생 건수가 절반에 가까운 수로 줄었다. 이처럼 중국은 교통사고를 줄이기 위한 전방위적인 노력을 계속하고 있었다.

하지만, 오늘날 중국은 교통사고의 발생원인 또한 다양화·대형화되어 기존 법률로써는 이러한 교통사고를 억제하기 쉽지 않았다. 이러한 시각에서 보면, 중국에 있어서 자동차로 인한 교통사고에 관한 대응들은 우리나라의 「자동차손해배상 보장법(이하 ‘자동차손해배상보장법’이라 함)」에서 자동차사고에 대하여 책임규제와 손해배상을 전문적으로 규정하고 있는 것과는 다르게 중국 현행 법률로는 교통사고를 줄이는 되는 어느 정도 도움은 되었으나, 자동차로 인한 교통사고의 예방 및 사고로 인한 손해배상문제를 해결하는 데에는 일정 부분 한계가 있다 할 것이다.

또한 중국은 도로교통안전법을 제정하여 자동차 교통사고에 대한 손해배상 책임문제를 다루고 있으나, 「中華人民共和國民法通則」²⁾(이하 ‘민법통칙’이라 함) 및 「中華人民共和國侵權責任法」³⁾(이하, ‘침권책임법’이라 함) 등과 상호간의 모순되는 점, 그리고 관련규정의 추상성으로 인하여 피해자보호에 다소 미흡하므로 중국의 위 법률들을 현대 경제사회에 맞게 개정함으로써 자동차로 인한 교통사고의 발생에 대한 사고처리와 더불어 손해배상문제를 합리적이고 효율적으로 규정하도록 할 필요가 있다.⁴⁾

따라서 이러한 관점에서 출발하여 중국의 자동차로 인한 교통사고 책임의 특수성에 대하여 알아보고, 자동차사고로 인한 손해배상책임의 요소들에 대하여 검토하여 자동차사고에 따른 손해배상책임의 구성요건에 대하여 검토함으로써 비교법적 시각에서 중국 도로교통안전법을 이해하는 기초자료를 제공하고자 한다.

人民代表大會常務委員會第三十一次會議《關於修改〈中華人民共和國道路交通安全法〉的決定》第一次修正。根據2011年4月22日第十一屆全國人民代表大會常務委員會第二十次會議《關於修改〈中華人民共和國道路交通安全法〉的決定》第二次修正。).

2) 1986年4月12日第六屆全國人民代表大會第四次會議通過 1986年4月12日中華人民共和國主席令第三十七號公布自1987年1月1日起施行.

3) 中華人民共和國侵權責任法은, 2009年12月26日 第十一屆全國人民代表大會常務委員會第十二次會議通過.

4) 廖煥國, 「道路交通事故侵權責任」, 法律出版社, 2010, 13면.

II. 중국 자동차사고 책임의 특수성

1. 자동차사고 책임의 개념

자동차사고는 자동차와 비자동차(非機動車)⁵⁾가 조성한 사고로 피해자의 인신손해나 재산손해가 발생한 사건을 말한다. 넓은 의미에서 교통사고는 철도 기관차, 자동차, 선박, 항공기의 운행으로 조성한 손해도 포함되지만, 일반적으로 교통사고는 도로운수와 도시교통으로 발생한 교통사고를 의미한다.⁶⁾

자동차손해배상책임은 자동차의 소유자나 운행자가 자동차를 운행하는 도중 교통사고로 인하여 타인의 신체나 재산에 손해를 가하는 것으로써 가해자의 주관적 과실여부와 관계없이 피해자가 자동차사고의 증거를 제시하지 않더라도 가해자가 과실이 없음을 반증하지 못하면 그 손해에 대하여 배상을 하여야 하는 책임방식이다.⁷⁾ 넓은 의미의 자동차손해배상책임에는 자동차가 손해를 야기하여 발생하는 형사책임, 행정책임과 민사책임을 말하나 좁은 의미의 자동차손해배상책임은 자동차로 인한 타인의 신체적 손해나 재산적 손해로 자동차소유자나 자동차운행자가 책임을 져야 할 민사적 손해배상책임을 말한다. 여기서 자동차사고에 대한 책임의 주체로서는 자동차소유자와 자동차운행자라 할 것이다.⁸⁾

5) 비기동차(非機動車)란 인력이나 가축의 힘으로 구동되며, 도로에서 운행되는 교통수단을 가리킨다. 또한 따로 설치된 동력장치로 구동되거나 최고시속·중량·외형 규격이 국가 표준이 정하는 장애인용휠체어와 전동자전거 역시 비기동차에 포함된다(중화인민공화국 도로교통안전법 제119조 제4호). 즉 동력 엔진으로 운행하는 차량(機動車)을 제외한 자전거 등을 통칭하고, 비자동차(非自動車)를 말하기도 한다. 따라서 이하에서는 비자동차(非自動車)로 통일하여 사용한다.

6) 干敏, 「機動車損害賠償責任与過失相抵」, 法律出版社, 2004, 46면.

7) 劉士國, 「侵權責任法重大疑難問題研究」, 中國法制出版社, 2009, 216면.

8) 우리나라 「자동차손해배상책임법」 제3조의 운행자책임에 대한 규정은 운행자에게 자동차사고에 대한 책임의 주체로서 사회통념상 당해 자동차에 대한 운행을 지배하여 그 이익을 향수하는 책임주체로서의 지위에 있는 자라고 하는 것이 대법원 태도이다(대법원 2002. 12. 10. 선고 2002다51654 판결; 대법원 2001. 11. 30. 선고 2000다66393 판결; 대법원 1999. 9. 17. 선고 99다22328 판결).

자동차손해배상책임은 일반적으로 도로교통 영역에서 발생한다. 그러므로 자동차 손해배상책임자와 피해자는 사고가 발생하기 전에는 어떠한 민사법률 관계도 존재하지 않지만, 자동차와 비자동차간, 자동차와 보행자간, 비자동차와 보행자간의 도로교통 활동으로 인하여 인신손해 또는 재산손해가 발생하게 되는 특수성이 있다.

그러므로 교통사고가 발생하기 전에는 자동차손해배상책임자와 피해자는 특수한 경우⁹⁾를 제외하고는 보편적으로 계약관계에 있지 않으며, 권리침해에 대한 손해배상책임만 존재하고, 일반적으로 책임경합 문제와 법률적용 문제는 존재하지 않는다.¹⁰⁾ 자동차손해배상책임의 범위는 본질적으로 인신손해에 대한 배상이지만 재산손해에 대한 배상도 포함된다. 따라서 자연인의 생명권, 신체권, 건강권을 보호하여야 하지만 재산권도 보호해 주어야 하기 때문이다.

이와 같이 중국 자동차손해배상책임은 특별법과 일반법의 영향을 받는다. 즉 도로교통안전법은 자동차손해배상책임을 적용한 특별법적 성격이 있고, 침권책임법은 자동차손해배상책임을 적용한 일반법이라 할 수 있다. 일반법인 침권책임법은 제6장 '자동차교통사고책임'에서 제48조부터 제53조까지 총6개조로 구성되어 있고,¹¹⁾ 특별법적 성격인 도로교통안전법에서 규정이 없는 내용은 일반불법행위법인 침권책임법의 규정을 따르도록 하고 있다.¹²⁾

자동차손해배상책임은 적용하는 영역범위가 매우 넓다. 그 이유는 피해자의 구제와도 관련성이 있고, 손해배상과 자동차사고의 감소 및 예방에도 영향을 미치며, 한 사회의 법치주의도 반영되어 사회주의 법률질서향상을 상징하여 국민의 법률의식 수준으로도 나타나기 때문이라고 한다.¹³⁾

9) 가령, 여객운송계약이나 자동차에 승객이 탑승하여 자동차 운행 중에 사고를 당한 경우 등은 사실적 계약관계가 존재하는 것으로 볼 수 있다.

10) 다만, 여객운수계약에서 발생한 승객의 손해배상은 책임경합 혹은 법률적용 문제가 존재함은 당연하다.

11) 침권책임법 제48조에서 자동차 교통사고가 발생하여 손해를 조성한 경우 도로교통안전법의 유관규정에 따라 배상책임을 부담하여야 한다고 규정하고 있다.

12) 楊立新, 「侵權責任法」, 法律出版社, 2010, 353면.

13) 劉士國, 앞의 책, 259면.

2. 자동차사고 책임의 성질

중국에서 자동차손해배상책임의 함의는, 민사상의 특수불법행위책임으로서 자동차운행자(가해자)의 주관적 과실여부와 관계없이 피해자가 그 손해에 대한 증명이 없더라도 가해자가 자신의 과실이 없음을 증명할 수 없으면 자동차로 야기한 손해에 대하여 배상을 해야 한다는 것이다. 대륙법계 뿐만 아니라 영·미법계 국가에서도 구체적인 처리방식에는 일정한 차이점이 존재할 수 있으나 그 기본적인 원칙적용에서는 큰 차이점이 없고 본질적으로는 동일하다고 할 수 있다.¹⁴⁾ 중국에서는 자동차손해배상책임의 성질에 관하여 과실 책임이라는 견해, 과실추정책임이라는 견해, 그리고 무과실책임에 접근하려는 견해 등 3가지의 책임유형이 있다. 어떠한 관점이든지 학설이 다를 뿐 법률실무에서는 자동차손해배상책임의 적용에는 아무런 영향은 없다고 한다.¹⁵⁾

중국 자동차손해배상책임의 성질에 대해서는 아래와 같이 구체적으로 세 가지 경우에 더 확실하게 알 수 있다고 한다.¹⁶⁾ ① 법적 책임의 부담은 반드시 법정의무를 근거로 한다. 법정의무가 없으면 법적 책임을 질 의무가 없다. ② 자동차손해배상책임은 위험책임이며, 자동차는 위험성이 내재된 야기원으로서 법적으로 져야할 물리적, 사회적 책임의무가 있다. 자동차의 운영으로 인하여 사회적으로는 일정한 손해를 주지만, 자동차로 인하여 대중 일반인에게는 전반적으로는 재산적 이익과 편리성을 제공한다. 그 외에 인류사회의 발전에 큰 동력을 주었고, 더 많은 창조적인 조건을 마련해 주었다. 이러한 ‘허용된 위험’에서 얻은 제품이나 편리, 또는 기타 혜택을 얻었다하더라도 타인에게 손해를 주었다면 반드시 배상을 해야 한다. ③ 자동차손해배상책임이 자동차 소유와 운행에 있어 그 책임주체는 자동차를 통제할 수 있고, 자동차의 운행으로 인하여 운행이익을 얻는 자는 자동차소유자와 자동차운행자이기 때문이다. 그러므로 보편적으로 말하는 자동차손해배상책임은 자동차소유자 혹은 자동차운행자의 책임이라 할 수 있는 것이다.

14) 프랑스에서는 자동차손해배상책임에 대한 규정이 더욱 엄격하다.

15) 劉士國, 앞의 책, 227면.

16) 劉士國, 앞의 책, 228면; 송덕수, 「민법강의」, 박영사, 2014, 1674면.

그러하므로 자동차손해배상책임의 법률과 제도의 건전성여부는 한 사회가 생명에 대한 존중여부를 직접적으로 명시하는 것으로 볼 수 있다. 이러한 구체적이며 특수불법행위 중의 하나인 자동차손해배상책임에 대한 연구는 자동차손해배상이란 실무적 처리방법을 벗어나 이미 중국이 법치국가 건설의 성공여부를 의미하는 깊은 사회적 가치를 가지고 있다고 평가하고 있다.¹⁷⁾

3. 자동차사고 위험요소

가. 도로

‘도로’란 공공도로·도시도로·광장이나 공용주차장 등의 공공의 통행에 사용되는 장소를 포함하여 일정한 기관이나 업체의 관할 범위 내에 있으나 사회의 자동차가 통행할 수 있도록 허가된 장소를 가리킨다(도로교통안전법 제 119조 제1항). 다시 말하면 ‘도로’는 공로, 도시도로, 회사 또는 기관의 관할범위에 있지만 사회가 허용하여 자동차가 통행하는 곳으로 광장과 공용주차장 등을 포함한 공공통행으로 이용되는 장소를 말한다. 여기서 ‘공로’는 도시와 농촌을 연결시키고 시골과 광공업 근거리간의 주요 공급운영에 사용되는 도로이다. 중국 교통부가 1981년에 반포한 「공로공사기술표준」은 공로에 관하여 각 5급으로 고속도로, 1급 공로, 2급 공로, 3급 공로, 4급 공로로 나누었으며,¹⁸⁾ 도로는 교통공학적 위험의 책임요소라 할 수 있다.

‘도시공로’란 각 지방을 연결시켜 주는 모든 도로를 가리킨다(간선도로, 지로, 교차점과 도로와 연결된 광장 등). 중국의 도시는 4가지로, 주간선도로, 보조간선도로, 집산도로, 엔진동력차를 전용으로 한 고속도로와 쾌속도로로 나누었다.¹⁹⁾ 이는 회사 또는 기관의 관할범위에 있지만 사회가 자동차 통행을 허용하는 곳, 광장을 포함하고 공용주차장 등 대중이 통행할 수 있는 장소를 말한다. 회사관할 범위내의 곳이라면 주로 회사, 기업사업단위 및 농림, 농촌범

17) 劉士國, 앞의 책, 260면.

18) 廖煥國, 앞의 책, 9면.

19) 廖煥國, 앞의 책, 9면.

위내의 도로와 장소를 말한다. 보편적으로 이 부분의 통행구역은 회사자체가 사용하는 장소로서 자동차 통행을 허용하지 않는다. 때문에 이런 구역에서 교통사고가 발생했을 경우에는 원칙적으로는 도로교통사고 범위에 속하지 않고 불법행위책임에 의하여 처리한다. 자동차 통행을 허용했을 경우에 발생한 교통사고 손해는 도로교통안전법의 규정을 적용해야 한다고 한다.²⁰⁾ 그리고 광장과 공용주차장 등의 장소는 통행을 허용했으므로 도로의 범위에 속하며, 교통공학적 위험요소에 포함된다.

나. 교통

중국 도로교통안전법은 교통의 정의를 내리지 않았다. 일반적으로 교통은 자동차, 비기동력 차량 및 보행자가 도로에서 통행을 위한 사회활동이다. 다음의 활동은 교통의 범위에 속한다. ① 자동차가 도로에서 운행 중일 때, ② 자동차가 도로에서 사용 중일 때, ③ 자동차에서 떨어진 물체 등이 그 범위에 해당한다. 다만 자동차의 운행과정에서 떨어진 물체가 가연성, 폭발성, 맹독성, 방사성, 핵연료, 핵시설 등으로 인하여 손해를 발생했을 경우에는 자동차교통사고책임의 범위에 포함되지 않는다고 한다.²¹⁾

우리나라는 「도로교통법」상에서도 교통에 관하여 정의를 내리고 있지는 않지만, 「자동차손해배상 보장법」 제2조에서 ‘운행’은 사람 또는 물건의 운송여부와 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용하거나 관리하는 것을 말한다. 일본은 「자동차손해배상보장법」 제2조에서 교통은 엔진동력차가 설치의 사용방법에 의하여 이용되는 여부에 따라 판단하여 운송대상이 사람이나 물체와는 관계가 없다고 한다. 프랑스 Badinter규정에 의하면, 교통은 어느 종류의 자동차가 다음 두 가지 상태에 처하여야 한다고 규정한다. ① 어떤 유동상태이며 공로 또는 사로에 운행할 것, ② 어떤 공용도로 장소에 정차되어 있어야 한다고 한다.²²⁾ 이와 같이 교통은 교통공학적 위험요소에 포함되는 것이다.

20) 廖煥國, 앞의 책, 10면.

21) 楊立新, 앞의 책, 363면.

22) 張民安, 「現代法國侵權責任制度研究」, 法律出版社, 2003, 219면.

중국 도로교통안전법 제76조의 규정에서, '자동차 교통사고 발생' 중에 '운행'이란 단어를 사용하였다. 여기에서 중요한 요건이 있다. '교통사고가 발생되었다.'이다. 본법 제119조에서 규정한 '교통사고'는 자동차가 도로에서 자동차 운행자의 과실 또는 예기치 못한 사고로 인하여 발생한 인명피해 또는 재산상의 손실을 가리킨다. 이 부분에서 알 수 있는 중요한 요건은 '자동차가 도로에서'란 것을 알 수 있다.

중국 인민대표 상무위원회의 민법전에서 자동차손해배상책임 문건 중 사용한 것은 '운행하는 자동차이다.'이다. 학자들은 '자동차가 운행한다.'로 수정할 것을 건의했다. 그러나 중국 현행 법률이 규정한 것은 자동차손해배상책임에서 자동차의 운행속도이다. 이는 '자동차가 도로에 있다'요건에서 추리해낸 것이다. 이 주요한 요건부분에서 중국은 아직 배상문제에 대하여 반대의견이 없었다고 한다.²³⁾ 왜냐하면 정지 상태인 자동차는 사고가 일반적으로 있을 수 없기 때문이다. 또한 여기에서 규정한 것은 중국의 일반 규정과 일치한다. 중국이 자동차 상태에 관한 중요한 요건은 '도로에서 통행할 때' 생긴 사고이다. 자동차가 도로 외에서 통행할 때 발생한 사고는 공안기관 교통관리부문에서 안전을 접수한 후 본법의 규정에 의하여 처리해야 한다. 이렇게 되면 교통도로에서 일어난 사고가 아니라도 제때에 처리할 수 있다고 한다(동법 제77조).

현행 자동차안전법은 자동차 상태에 관하여 직접적으로 정의하는 규정이 없으나 실무에서는 문제점이 있다고 한다. 자동차손해배상책임의 완비를 위해서는 입법적으로 해결을 하여야 하지만 법원은 법률해석의 명확성을 위해서도 필요성이 존재한다고 하는 것이 실무계의 견해이다.²⁴⁾ 이는 여러 가지 문제점을 해결할 수 있을 뿐만 아니라 피해자의 이익을 보호할 수 있기 때문이다.

3. 자동차와 비자동차

중국 자동차손해배상책임은 고속수송 또는 운송도구의 운행으로 조성된 민

23) 干敏, 앞의 책, 95면.

24) 干敏, 앞의 책, 98-102면.

사책임에 기초를 두었다. 그러므로 먼저, 어떤 자동차가 이 조건에 적합한지를 명확히 해야 하고 민사책임의 적용범위를 확실히 해야 한다. 또한 자동차에 대한 물리적인 개념규정으로 일반인들이 쉽게 이해할 수 있어야만 보행자들이 도로 교통안전, 특히 보행자와 비자동차의 안전을 보장함에 있어 유효하게 작용할 수 있기 때문이다.²⁵⁾

중국 도로교통안전법 제119조에서 자동차에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다. ‘차량’은 자동차와 비자동차를 말하고, ‘자동차’는 동력장치로 구동 또는 견인하며 도로위에서 운행과정에서 사람들을 태우거나 물품운송에 사용되며 공사작업을 진행해 주는 타이어식 차량을 말한다. ‘비자동차’는 인력 또는 출력구동으로 도로위에서 운행할 수 있는 교통도구 및 동력구동을 장치하였지만, 최고시속, 공차중량, 외형과 크기 등이 국가표준에 부합되어야 하는 장애인 기동휠체어, 전동자전거를 말한다. 이와 같이 자동차와 비자동차는 자동차사고의 위험요소에 해당되며, 기술공학적 위험요소에 해당한다.

이와 관련하여 중국 공안부에서는 「中華人民共和國道路交通管理條例」에 대하여 해석하였다. 제1조는 물론 제3조 모두 두 번째 항에서는 구체적으로 ‘三輪車’²⁶⁾는 인력구동으로 설계된 세 바퀴 자동차로, ‘人力車’²⁷⁾는 손으로 당기거나 미는 방식의 구동으로 두 바퀴 또는 한 바퀴차로, ‘障礙人專用自動車’²⁸⁾는 개인이 몸으로 사용하며 시속 20km이하의 장애인 전동자동차로 해석하였으며, 이 역시 기술공학적 위험요소라 할 것이다.

중국 자동차손해배상책임에 적용되는 범위는 각 엔진동력차량, 전차, 축전지차, 오토바이, 트랙터, 타이어식전용기 등이 포함되고, 그 외 20km 이상의 장애인전용자동차가 포함되고, 이런 차량들이 대량으로 존재하고 있다. 그러나 중

25) 劉士國, 앞의 책, 250면.

26) ‘三輪車’라고 함은 인력으로 구동하게 설계된 세 바퀴차를 말한다.(1998년7월4일88) 公發15号 公布).

27) ‘人力車’라고 함은 밀거나 당기는 방식으로 구동한 두 바퀴 또는 한 바퀴 차를 말한다(公安部「關於‘中華人民共和國道路交通管理條例’若干條款的解釋」(1998년7월4일88) 公發15号 公布).

28) ‘障礙人專用車’라고 함은 사지가 불편한 장애인이 단독으로 사용하는 보조기구로 인력 휠체어와 시속 20km이하로 설계된 장애인용 자동차를 말한다(公安部「關於‘中華人民共和國道路交通管理條例’若干條款的解釋」(1998년7월4일88) 公發15号 公布).

국에서는 이에 아무런 제한 조치도 취하지 못하여 이들로 하여금 법률규정에서 제외된 자유방임의 차량으로 존재하고 있는 것도 현실이라 할 수 있다. 국가는 이런 위법행위에 대하여 저지하여야 할 의무가 있으며, 국민의 생명, 재산, 특히 신체안전과 관련되는 위협적이고 위험한 위법 운행을 진행하는 차량에 관하여 반드시 확실한 책임을 추궁해야 한다.²⁹⁾

한편, 자동차와 비자동차의 범위를 더 명확히 이해하기 위하여 도로교통안전법 제119조 규정을 근거로 하여 다음의 5개 부분 표준을 보충하여 명확히 하여야 한다고 한다.³⁰⁾ 첫째, 자동차는 동력장치로 구동 또는 견인하여, 도로 위에서 운행 중 사람들을 태우거나 물품운송에 사용되며 공사작업을 하는 타이어식 차량으로 무한궤도식 자동차는 제외된다. 무한궤도식 자동차가 조성한 권리침해는 불법행위책임에 의거하여 다루어져야 한다. 하지만 트랙터(설계된 최고 운행시속 20km 넘는다), 견인트레일러(설계된 최고 운행시속은 40km 넘는다)가 운수를 위해 도로를 이용한다면 자동차 범위에 포함되어야 한다. 둘째, 최고시속, 공차중량, 외형과 크기 등이 국가표준에 부합되어야 하는 장애인 기동휠체어, 전동자전거는 자동차 범위에 포함되지 않는다. 하지만 표준 범위를 벗어났을 경우는 자동차 범위에 포함된다. 셋째, 공기부양선은 도로교통안전법에 언급되어 있지 않는데, 만약 설계된 최고시속이 40km 이상을 넘고 도로위에서 운행할 수 있으면 자동차 범위에 포함된다. 설계된 최고시속이 40km 이상이면 일반적으로는 불법행위책임 규정에 적용된다. 넷째, 궤도를 통행 중인 자동차는 자동차 범위에 속해야 한다. 다섯째, 농업용차는 자동차라고 확정할 수는 없다. 도로에서 운행할 수 없다고 규정된 농업용차는 자동차가 아니다. 하지만 도로에서 운행할 수 있고 최고시속이 20km 이상으로 설계된 농업용차는 자동차 범위에 포함된다. 이와 같이 해석하는 것은 도로상에서 위험요기원으로 작용되며, 기술공학적 위험요소이기 때문이다.

29) 劉士國, 앞의 책, 253면.

30) 楊立新, 앞의 책, 356면 이하.

Ⅲ. 중국 자동차사고 책임의 관여자

1. 자동차보유자

자동차보유자는 자동차를 보유하고 있는 동시에 자동차에 관하여 지배와 이익분배를 받을 수 있는 법인, 자연인 또는 기타 조직을 말한다.³¹⁾ 자동차사고의 주요담당자는 자동차보유자이다. 자동차보유자의 정의에 대하여 학설과 해석으로 자동차보유자와 다른 하나는 자동차점유자 및 고속운전을 하는 운전자가 있다.³²⁾ 자기를 위하여 자동차를 사용하며 자동차에 대하여 실제 처분권리가 있거나 사고가 발생했을 경우에 자신의 목적 용도에 의하여 사용하고 그에 사용·처분권리가 있는 자를 가리킨다. 여기서 '자신의 목적에 의하여 사용하고'란 자동차를 사용하여 이익을 얻으며, '처분권리'란 실제로 또는 경제관계에서 고려한 처분권을 말한다.³³⁾

이와 관련하여 우리나라는 여러 나라의 법을 참고·연구하여 '공동운행자'라는 개념을 도입하였으며, 그 함의는 운행자는 자동차를 운행지배할 권리와 운행이익을 향유할 수 있는 자라 한다.³⁴⁾ 운행지배는 간접적인 지배 또는 지배가능성이 있는 충분한 조건이 있는 외부관찰을 통하여 판단할 수 있다. 운행자에게 직접적이고 현실적인 지배장소만 고려하는 것이 아니라 사실상 지배가능하기만 하면 자동차운행의 관리적 지위와 자동차운행에 지시명령 및 통제 지위 장소는 공동운행자로 인정하여야 한다.³⁵⁾

한편, 우리나라는 자동차손해배상보장법 제3조에서 자동차운행자의 손해배상책임을 규정하고 있다. '자동차운행자'란 자동차보유자 및 운전자와도 다른 부분이 있다. 여기서 '자동차보유자'란 자동차의 소유자나 자동차를 사용할 권

31) 楊立新, 「道路交通事故責任研究」, 法律出版社, 2009, 61면.

32) 干敏, 앞의 책, 70면.

33) 張新宝·解娜娜, “機動車一方-道路交通事故賠償義務人解析”, 「法學家」 제6기, 2008, 47면.

34) 김은경, “자동차손해배상보장법상 운행자개념에 관한 연구 : -대법원판례를 통한 분석-”, 「의법논집」 제21집, 한국외국어대학교 외국학종합연구센터 법학연구소, 2006. 8, 226-268면.

35) 干敏, 앞의 책, 75면.

리가 있는 자로서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자를 말한다(동법 제2조 제3호). 운행자를 구성하는 요건은 ‘운행지배성’과 ‘운행이익’이다. ‘운행이익’이란 자동차를 이용함으로써 인하여 얻은 이익으로 여기에서 이익은 경제적이고 직접이익뿐만 아니라 정신상의 만족 등의 간접적인 이익도 포함된다.³⁶⁾ ‘운행지배성’의 해석은 실제관리와 운영의 사실 상태를 제외한 객관적인 지배가능성과 당연 지배 상태도 포함된다. 그러므로 운행자의 주관적 지배의지와 현실적 지배와 관련없는 객관적 지배가능성도 포함된다.³⁷⁾ 여기서 “자기를 위하여 자동차를 운행하는 자”라 함은 일반적·추상적으로 자동차의 운행을 지배하여 그 이익을 향수하는 책임주체로서의 지위에 있는 자를 말한다는 것이 판례의 태도이다.³⁸⁾

일반적으로 자동차소유자를 자동차보유자로 볼 수 있으나 자동차점유자라고 하여 자동차소유자라 할 수 없고 자동차를 소유할 권리가 없는 자일 경우에는 자동차소유자가 자동차보유자라는 해석은 타당하지 않다. 만약 자동차소유자가 자동차점유자라는 넓은 해석이 있을 경우에는 가능하다. 그렇기 때문에 자동차소유권이 있다면 자동차의 운행지배성과 운행이익을 실현할 수 있다. 다만 소유권은 보유자 여부를 판단하는 유일한 요건이 아니다. 실무에서는 비자동차 소유자가 자동차보유자로 인정되는 경우가 많다. 그리고 사용자의 영역은 너무 넓으므로 자동차의 관리통제로 향유한 이익의 현황을 증명하기 어려우므로, 중국 입법과 사법실무에서는 ‘보유자’의 개념을 사용하는 것이 타당하다고 한다.³⁹⁾ 그러하므로 자동차보유자는 자동차배상책임에 있어서 자동차사고로 인한 위험야기행위자에 해당한다고 할 것이다.

36) 김은경, 위의 논문, 270-271면.

37) 대법원 1991. 7. 12. 선고 91다8418 판결; 대법원 1991. 5. 10. 선고 91다3918 판결.

38) 대법원 1988. 9. 13. 선고 88다카80 판결; 대법원 1987. 1. 10. 선고 87다카378 판결; 자동차 손해배상보장법 제3조에서 말하는 “자기를 위하여 자동차를 운행하는 자”라 함은 일반적·추상적으로 자동차의 운행을 지배하여 그 이익을 향수하는 책임주체로서의 지위에 있는 자를 말하는 것으로서 자동차를 소유하거나 사용할 권리가 있는 자가 그 친구, 가족 등 밀접한 인적관계에 있는 자에게 자동차를 무상으로 대여한 경우에도 특별한 사정이 없는 한 그 차량에 대한 운행지배나 운행이익을 상실하는 것은 아니다.

39) 廖煥國, 앞의 책, 14면.

2. 자동차운행자

중국 도로교통안전법에서는 자동차운행자에 관하여 직접적인 설명은 없고 광범위하게 ‘自動車輛(자동차측)’이라고 정의하고 있는데, ‘자동차측’이란 표현은 적절하지 않다. 왜냐하면 자동차 자체는 측으로 구성될 수 없고 자동차 자체도 불법행위책임을 부담할 수 없기 때문이다. 자동차로 인한 손해가 발생하였을 경우에는 소유자나 점유자 모두 불법행위책임을 져야할 가능성이 있다. 그렇기 때문에 반드시 자동차보유자와 자동차운행자의 개념을 사용해야 한다고 한다.⁴⁰⁾ 도로교통안전법 제19조와 도로교통안전법실시조례 제19조의 규정에 의하면, 자동차운전자의 개념을 다음과 같이 규정한다. 중국 국무원공안부문에서 규정한 운전허용의 조건에 부합되어야 하며, 법에 의하여 자동차면허증을 취득하고, 도로에서 자동차를 운행하고 있는 자연인이여야 한다(법 제19조 내지 24조)고 규정하고 있다.⁴¹⁾ 아울러 자동차운행자로서 반드시 다음의 몇 가지 조건에 부합되어야 한다. 첫째, 공안부문에서 규정한 운전허용 조건에 부합되고, 운전자 자격시험을 통과하여야 한다. 둘째, 자연인이 시험에 통과한 다음 반드시 자동차면허증을 취득하여야 한다. 셋째, 도로에서 운행 중인 차를 운전하는 자라야 한다. 운전자가 운행 중인 자동차를 운전하지 아니할 경우에는 자동차운행자라고 할 수 없으며, 이는 단지 운전자격이 있는 자라고만 할 수 있다. 넷째, 자동차운행자는 반드시 자연인의 자격으로 운행에 참여하여야 한다.⁴²⁾

한편, 도로교통안전법실시조례 제70조,⁴³⁾ 제72조, 제73조에서는 세 종류의 비자동차 운전자를 규정하였다. ① 만12세로서 도로에서 자전거, 삼륜차를 사

40) 廖煥國, 위의 책, 15면.

41) 楊立新, 앞의 책, 359면.

42) 楊立新, 앞의 책, 359면.

43) 第七十條駕駛自行車、電動自行車、三輪車在路段上橫過機動車道，應當下車推行，有人行橫道或者行人過街設施的，應從人行橫道或者行人過街設施通過；沒有人行橫道、沒有行人過街設施或者不便使用行人過街設施的，在確認安全後直行通過。因非機動車道被占用無法在本車道內行駛的非機動車，可以在受阻的路段借用相鄰的機動車道行駛，並在駛過被占用路段後迅速駛回非機動車道。機動車遇此情況應減速讓行。

용하는 자, ② 만16세로서 도로에서 전동차동차, 장애인휠체어를 사용하는 자, ③ 만16세로서 도로에서 수레차를 사용하는 자이다.⁴⁴⁾ 비자동차 운전자는 도로교통의 참여자로서 한편으로는 도로교통행위의 주체와 책임주체이며, 다른 한편으로는 비자동차의 기동성능이 낮기 때문에 교통사고의 피해자가 될 수도 있다. 그러므로 비자동차 운전자는 도로교통안전법실시조례 제70조 내지 제73조의 통행규정을 준수하여야 한다.⁴⁵⁾ 이와 같이 자동차운행자책임에 있어서 자동차운행자는 자동차사고로 인한 위험야기행위에 해당한다고 할 것이다.

3. 보행자

중국에서 보행자(行人)는 도로를 보행하는 자연인을 말한다.⁴⁶⁾ 보행자는 도로교통안전법 및 자동차손해배상책임에서 중요한 지위에 있다. 또한 보행자는 교통참여자 중 가장 약세의 위치에 있으며 안전회피능력이 결여되어 있다. 일반적으로 보행자는 교통사고 중 주요피해자로서 보행자, 비자동차 운전자의 생명안전에 대한 위협이 가장 크다.⁴⁷⁾ 그렇기 때문에 도로교통안전법과 침권 책임법은 모두 보행자, 비자동차 운전자에게 더 많은 안전을 보장할 수 있는 조건을 마련해 주고 있다. 도로교통안전법의 제61조 내지 제65조에서는 보행자의 안전에 대하여 구체적인 규정을 두었다.

그 중 두 가지가 문제된다. 하나는 규정하는 안전통행규칙을 준수하지 않은 보행자에 대해서는 보행자의 권리를 얻을 수 있는가 여부이다. 보행자의 안전통행규정에 의한 본질은 행정관리 범위에 포함되며, 동시에 민사상 불법행위 책임의 규범에도 부합된다. 보행자가 위의 통행안전규칙을 준수하지 않았어도 보행자의 개념정의는 부정할 수 없다. 아울러 행위상의 고의 또는 과실로 추정하여 책임인정에 기초를 마련해 준다. 그러므로 보행자가 규칙을 준수하지

44) 楊立新, 앞의 책, 359면.

45) 廖煥國, 앞의 책, 17면.

46) 보행자를 중국에서는 주로 행인(行人)이라 한다.

47) Margie, 劉光遠譯, 「世界預防道路交通傷害報告」, 人民衛生出版社, 2004, 10면.

않았더라도 보행자로서의 권리를 가지고 있게 된다.⁴⁸⁾ 두 번째 문제는 위의 통행안전규칙을 준수하지 않음으로 인하여 신체상해를 입은 경우, 자동차측에게 배상을 요구할 권리가 있는가하는 문제이다. 보행자는 교통참여자 중 가장 약자적 지위에 있으며, 기동성이 약하고 안전회피능력이 부족하다. 때문에 보행자는 교통사고에 있어 주로 피해자임으로 법률상 보호를 받아야 할 상대이다. 보행자가 교통사고로 손해를 입은 경우에 있어서 보행자의 중대한 과실이 존재하였다하여도 보행자의 신체적 손해에 대해서는 배상책임을 부여하지 않으면 안되고, 자동차측은 10%내의 배상책임을 져야한다. 만약 그 손해는 피해자가 고의로 발생하게 한 경우는 자동차측은 배상책임을 질 필요가 없다고 한다.⁴⁹⁾ 이와 같이 자동차손해배상책임에 있어서 보행자는 자동차사고로 인한 배상책임을 위협야기행위자에 해당한다고 할 것이다.

4. 탑승자

중국 도로교통안전법상 '탑승자'란 자동차를 승차한 자연인을 말한다. 탑승자는 자동차사고에서 피해자일 경우도 있고 가해자일 수도 있다. 도로교통안전법 제66조에서는 탑승자도 반드시 교통규칙을 준수하여야 한다고 규정하였다.⁵⁰⁾ 피해자는 자동차사고 손해배상 법률관계 중 자동차사고 책임자에게 불법행위에 의한 배상책임을 요구할 수 있다. 피해자의 범위는 보행자, 탑승자, 자동차운행자, 비자동차운전자, 자동차보유자 등일 경우가 있다. 하지만 자동차사고가 발생한 피해자가 그 차량에 탑승자일 경우는 침권책임법 위반으로 기소할 수 있다(침권책임법 제48조). 그리고 계약법상 위약책임으로 기소할 수 있다(중국 계약법 제107조).⁵¹⁾ 이와 같이 자동차손해배상책임에 있어서 탑승자는 교통공학적으로 보면 자동차사고로 인한 배상책임을 위협야기행위자

48) 廖煥國, 앞의 책, 18면; 楊立新, 앞의 책, 360면.

49) 廖煥國, 앞의 책, 19면.

50) 자동차 탑승자는 폭발물이나 가연성 물질 등 위험물을 가지고 차량에 탑승하거나 차량 밖으로 이러한 물품을 버리면 안 된다. 또한 운전자의 안전운행에 방해가 되는 행위를 하여서는 안 된다(동법 제66조).

51) 楊立新, 앞의 책, 360면.

에 해당한다고 할 것이다.

Ⅳ. 중국 자동차사고 책임의 구성요건

1. 서언

중국에서도 자동차사고에 의한 불법행위배상책임의 경우에는 불법행위책임의 일반적 구성요건이 있어야 한다. 불법행위책임의 구성은 손해사실의 존재, 위법성, 위법행위자의 고의 또는 과실, 위법행위와 손해사이의 인과관계 등 네 가지 요건으로 구성되고, 일반적인 경우는 이 네 가지 요건이 있으면 일반불법행위책임을 구성한다. 중국 민법학자들은 불법행위책임의 성립요건에 대하여 일반적으로 '4요건설'이 주류이며, 사법실무에서도 4요건설이 크게 영향력을 미치고 있다.

인민법원에서 불법행위책임을 구성하는 주요한 학설로써 최고인민법원의 사법해석 중 이 학설을 재판원칙으로 사용한다. 예를 들면 최고인민법원이 「關於審理名譽權案件若干問題的解答(명예권안건심사에 관한 약간의 해석)」 제7조 규정에 의하면, 명예권리 침해여부에 관한 책임은 피해자가 확실히 명예권리가 손해를 받은 사실, 행위자의 행위의 위법, 위법행위와 손해간의 인과관계, 행위자의 주관적 과실여부에 의하여 확정한다고 규정하고 있다.

그밖에 불법행위책임의 구성요건에 관하여 '3요건설'도 있는데, 4요건설 중 위법행위는 불법행위의 책임요건으로 구성하기에 합당하지 않다고 한다. 이러한 논거 중 첫째는 「민법통칙」 제106조⁵²⁾ 과실책임원칙에서 '위법'이란 단어에 대하여 규정을 하지 않았다는 것이며, 둘째는 위법행위는 불법행위의 별칭이거나 동의어라는 것이다. 셋째는 위법성을 과오(고의 또는 과실)에 포함시

52) 중국 민법통칙 제106조: 공민, 법인이 계약을 위반하거나 기타 의무를 이행하지 않을 경우 민사책임을 져야 한다. 공민, 법인이 과실로 국가, 집체의 재산을 침해하거나 타인의 재산, 신체를 침해했을 경우 민사책임을 져야 한다. 과실이 없지만 법률에서 민사책임을 져야 한다고 규정했을 경우 민사책임을 져야 한다.

키고 있다. 넷째는 불법과 과오를 구분한 취지는 불법이란 개념을 사용하여 사람들이 행위준칙을 더 정확히 이해하는데 있는데, 실제로는 의의나 필요가 적다는 것이다.⁵³⁾ 그렇기 때문에 불법행위책임의 구성에 손해사실, 인과관계, 고의 또는 과실의 세 가지 요건만 필요하다고 주장하는 견해이다.⁵⁴⁾ 그리고 불법행위책임의 구성요건으로 '2요건설'을 주장하는 학자도 있다. 불법행위의 구성요건에서 민사적 위법행위의 존재와 행위자의 주관적 과오만 존재하면 된다는 견해가 있다.⁵⁵⁾ 그 외 일부 학자는 불법행위책임의 구성요건은 '5요건설'이라 주장하는데 불법행위의 구성요건에는 반드시 손해의 발생, 인과관계, 위법성, 고의 또는 과실, 책임능력이 필요하다고 한다.⁵⁶⁾

그러나 자동차손해배상책임의 구성요건은 학계나 사법실무에서와 같이 '4요건설'이 보다 합리적이라 생각한다. 그 이유는 '4요건설'은 독일 등의 대륙법계의 불법행위책임에 참고하였고, 위법성과 과오를 서로 구분하여 합리성이 충분하기 때문이다. 무엇보다도 법률은 질서유지를 위하여 필요하고 이런 질서를 파괴한 자는 법률의 부정적 평가에 따른 위법성 평가를 받아야 한다. 그리고 과오(過錯) 요건에는 '위법성' 관점이 들어가 있어야 하고, 사회 법률 질서의 임무를 '과오'에만 그쳐서는 안된다.⁵⁷⁾ 또한 '4요건설'은 중국 민법학계에서 불법행위를 구성하는 학설로서 광범위하게 연구와 실무에 응용되고 있다. 특히 학자들의 진일보한 연구와 실무를 통하여 불법행위 구성요건의 설명과 순서로 위법행위의 존재, 손해사실의 발생, 인과관계의 존재, 고의 또는 과실의 존재라는 비교적 규범화된 내용으로 완성되었다고 할 수 있다.⁵⁸⁾ 또한 최고사법기관의 사법해석에서도 응용되고, 다른 지방사법기관에서 침해권리심판과 실천의 지도내용으로도 받아드려지고 있다고 한다.⁵⁹⁾

53) 孔祥俊等, “侵權責任要件研究(下)”, 「政法論壇」 제2기, 1993, 51-52면.

54) 王利民·楊立新, 「民法, 侵權行為法」, 中華人民大學出版社, 1993, 45면.

55) 孔林, “民事責任構成要件辨析”, 「政治与法律」 제1기, 1987, 34면.

56) 張俊浩主編, 「民法學原理」, 中國政法大學, 1991, 833면.

57) 張新寶, 「侵權責任構成要件研究」, 法律出版社, 2007, 12면.

58) 楊立新·韓海東, 「侵權損害賠償」, 吉林人民出版社, 1990, 74-112면.

59) 最高人民法院, 「關於審理名譽權案件若干問題的解答」 제7조, 본 사법해석(法發 [1993] 15호)은 1993년 8월 7일부터 시행되었다.

2. 위법행위(위법성)

자동차손해배상책임에서 위법행위는 도로교통과정에서 도로교통 참여자가 법률규정을 어기거나 타인보호를 목적으로 법률이 규정한 의무의 작위와 부작위 행위를 하는 것을 말한다.⁶⁰⁾ 위법행위는 두 가지 측면을 포함한다. 하나는 '행위'이고, 다른 하나는 '위법성'이다. 보행자는 사람의 자발적인 의지에서 표현된 신체의 동태와 정태를 말하는데,⁶¹⁾ 행위자는 의지가 있는 동태이며, 아무런 의지가 없는 정태는 불법행위라 판단할 수 없다. 그리고 신체행위는 적극적인 작위 외에 소극적인 부작위 행위도 포함된다.

행위는 인간의 의지로 행하여지는 것이며, 자신 또는 타인의 행위를 통제하거나 관리할 수 있으므로 객관적으로는 작위 또는 부작위로 표현되는 것이다.⁶²⁾ 자동차손해배상책임에서 행위는 자신의 행위나 관리범위 내의 타인의 행위에 대한 통제이다.⁶³⁾ 자동차손해배상책임에 있어서 행위의 위법성은 가해자의 행위가 객관적으로 법률규정과 어긋나고 법률이 확정한 법질서에 어긋나며, 주요 결과가 불법 또는 타인을 보호하는 목적이 아닌 경우이다. 자동차손해배상책임에서 피해자의 절대적 권리가 인신손해와 재산상 손해를 받게 되는 경우에는 결과적으로 불법을 구성한다.

따라서 자동차손해배상에서 타인의 보호를 목적으로 하는 법률을 어긴 내용이 적지 않다. 예를 들면, 중국 「中華人民共和國消費者權益保護法(소비자권익보호법)」,⁶⁴⁾ 「中華人民共和國教育法(교육법)」,⁶⁵⁾ 「中華人民共和國物業管理

60) 楊立新·韓海東, 앞의 책, 96면.

61) 新版新法律學辭典, 中國政法大學出版社, 1991, 259면.

62) 楊立新·韓海東, 앞의 책, 97면.

63) 楊立新·韓海東, 앞의 책, 98면.

64) 中華人民共和國消費者權益保護法是維護全体公民消費權益的法律規範的總稱, 是爲了保護消費者的合法權益, 維護社會經濟秩序穩定, 促進社會主義市場經濟健康發展而制定的一部法律。1993年10月31日八屆全國人大常委會第4次會議通過, 自1994年1月1日起施行。2009年8月27日第十一屆全國人民代表大會常務委員會第十次會議《關於修改部分法律的規定》進行第一次修正。2013年10月25日十二屆全國人大常委會第5次會議《關於修改的決定》第2次修正。2014年3月15日, 由全國人大修訂的新版《消費者權益保護法》(簡稱“新消法”)正式實施。[1] 《消費者權益保護法》分總則、消費者的權利、經營者的義務、國家對消費者合法權益的保護、消費者組織、爭議的解決、法律責任、附則8章63條。

條例(산업관리조례)」⁶⁶⁾ 등이 있다. 도로교통안전법 중 제14조, 제19조, 제21조, 제22조, 제43조, 제45조, 제48조, 제49조, 제50조에서도 자동차가 당연히 준수하여야 할 도로교통규칙을 규정하였다. 위와 같은 법률은 타인을 보호하려는데 목적을 둔 법률이지만, 만일 위 법규를 준수하지 못하여 타인의 신체와 재산에 손실을 조성하였다면 타인을 보호하려는 법률을 위반한 행위로서 불법행위를 구성한다고 한다.⁶⁷⁾

3. 손해발생

손해발생이란 일정한 행위로 하여 권리주체인 관여자의 신체 및 재산에 침해를 주어 재산 또는 이익의 감소 및 손실이 발생한 객관적 사실을 말한다.⁶⁸⁾ 즉 자동차손해배상책임에 있어서 손해사실은 도로교통 참여자의 행위가 타인의 인신권리나 재산권리에 손해를 발생케 한 객관적 상태를 말한다. 여기서 인신손해란 국민의 신체권리, 건강권리, 생명권리, 국민인격이익에 손해를 조성한 것으로 구체적으로는 국민신체, 건강손실과 생명의 상실 및 국민의 치료를 위한 손실, 장례에 지출한 비용과 장애, 친족 등의 사망으로 결근함으로써 발생된 손실, 간호비용, 부양비, 사망으로 인한 사망배상금 등이 있다. 이러한 재산손실은 인체상해, 생명상실과 비재산손실에 의하여 발생하며, 직접적으로 재산이익의 손실을 조성하지 않는다.⁶⁹⁾ 정신손해란 사적주체가 정신활동을 함으로써 발생하는 손해를 말한다. 불법행위는 국민과 법인의

65) 《中華人民共和國教育法》(以下簡稱《教育法》)是我國教育工作的根本大法,是依法治教的根本大法。《教育法》的頒布是關係我國教育改革與發展和社會主義現代化建設全局的一件大事,對落實教育優先發展的戰略地位,促進教育的改革與發展,建立具有中國特色的社會主義現代化教育制度,維護教育關係主體的合法權益,加速教育法制建設,提供了根本的法律保障。

《教育法》的頒布,標志着我國教育工作進入全面依法治教的新階段,對我國教育事業的改革與發展,以及社會主義物質文明和精神文明建設將產生重大而深遠的影響。

66) 《中華人民共和國物業管理條例》 首次生效時間 2003年9月1日 最新修訂時間 2007年8月26日 修訂歷史 根據2007年8月26日《國務院關於修改〈物業管理條例〉的決定》修訂,自2007年10月1日起施行。

67) 楊立新·韓海東, 앞의 책, 100면.

68) 楊立新·韓海東, 앞의 책, 103면.

69) 楊立新·韓海東, 앞의 책, 104면.

인신권리를 통해 국민의 생리, 심리상의 정신활동과 국민과 법인이 그 정신 이익이 파괴된 정신상태가 고통에 이른 정신이익의 상실과 손해를 말한다. 그러므로 정신손해의 최종 표현형식은 정신상태가 고통에 이르고, 정신이익의 상실과 손해를 말한다.⁷⁰⁾

재산손실은 자동차가 타인의 재산침해를 한 경우 그 손실을 말한다. 직접적 손실과 간접적 손실을 모두 포함한다. 직접손실은 타인의 재산이 파손되거나 재무상태가 감소되는 경우를 말한다. 차량수리비용과 같이 피해자가 구체에 사용한 재물과 그 재물로 인한 필요지출도 포함된다. 간접손실은 타인이 얻을 수 있는 이익의 손실로 얻을 수 있었던 이익이 위법행위로 인하여 얻지 못하게 될 경우를 말한다. 간접손실에는 일반적으로 얻을 수 있었던 재산 중 법정 과실 또는 천연과실의 상실과, 얻을 수 있었던 경제이윤의 상실이며, 피해자가 얻을 수 있었던 수입, 월급, 상여금 등의 상실, 피해자가 이후에 얻을 수 있는 능력의 상실과 감소를 포함한다.⁷¹⁾

그리고 자동차손해배상책임 소송에 있어 증명책임은 주장하는 자가 증명하여야 한다는 일반적인 증명원칙을 취해야 한다는 견해가 있으나, 자동차사고로 인한 손해배상책임은 특수불법행위로서 가해자의 주관적 과실여부와 관계 없이 피해자가 그 손해에 대한 증명이 없더라도 가해자가 자신의 과실이 없음을 증명할 수 없으면 자동차로 야기한 손해에 대하여 배상책임을 지도록 해야 한다.

4. 인과관계

자동차손해배상책임에서 인과관계는 도로교통 관여자의 위법행위의 작위원인이 손해사실발생이라는 결과를 가져왔고, 이들 사이에는 전자가 후자의 발생을 유인하였고 후자는 전자가 발생을 유인한 객관적 연계성을 가지고 있어야 한다.⁷²⁾ 자동차손해배상책임에서 인과관계에 대한 증명은 보통 원고(피해

70) 楊立新·韓海東, 앞의 책, 147면.

71) 張新宝, 「侵權責任法」, 中華人民大學出版社, 2006, 37면.

72) 楊立新·韓海東, 앞의 책, 109면.

자)가 인과관계에 대하여 증명할 책임을 가지고 있다. 가해자의 행위와 손해 결과 사이에 원인과 관계가 있다. 원고가 인과관계를 증명하기 어려울 경우에는 증명책임완화가 적용되며, 자동차사고에서 인과관계가 있다는 것을 추정할 수 있다. 여기서 인과관계 추정이란 행위와 손해결과간에 인과관계가 존재할 때에 인과관계에 대한 직접적인 증거가 없을 경우에는 간접적인 추정으로 인과관계에 대하여 증명하며, 확정성에서 개연성으로 되게 된다. 인과관계 추정과정은 원고의 개연성증명→인과관계추정→피고의 반증 순으로 이루어진다.⁷³⁾

자동차사고 손해배상소송에서 인과관계의 추정이 적용되는 결과여부는 법원의 결정에 따른다. 법원은 가해자의 행위로 인하여 손실이 발생하고 또한 손실발생의 경험칙과 부합하지 않거나 배상청구인이 인과관계 입증에 곤란이 있을 경우에 법원은 인과관계 추정조건을 긍정할 수 있다.⁷⁴⁾

자동차사고 손해배상소송에서 인과관계추정의 적용범위는 첫째, 원고는 당연히 인과관계의 증명책임을 부담한다. 이러한 원칙의 근거로는 '주장하는 자가 증거를 제출한다.'는 일반적인 원칙적으로 원고는 자신이 주장하려는 가해자의 행위와 손해 간에 인과관계가 있음을 주장하여 이를 증명하여야 한다. 둘째, 원고는 일부 부분의 '개연성'만 증명하면 된다. 자동차사고의 특수성으로 인하여 원고의 주장에 일정한 어려움이 존재한다. 법원은 피해자의 손해에 대하여 인정하고 그 손해발생이 경험칙에 비추어 어긋나고 원고가 입증에 있어 어려움이 존재하면 법원은 인과관계추정의 적용여부를 결정할 수 있다. 이때 원고는 법원에 손해결과와 가해자간에 인과관계가 존재할 가능성만을 입증하면 법원은 경험칙을 통하여 원고는 증명책임을 다하게 되고 인과관계추정이 존재하게 된다.⁷⁵⁾ 셋째, 인과관계가 추정된 후 인과관계의 거증책임이 뒤바뀌는 문제가 발생한다. 법원은 원고가 제공한 '개연성'에 의하여 가해자의 행위와 손해간에 추정된 인과관계가 존재하면 인과관계 입증책임을 뒤바뀌게 된다. 이때 피고는 반드시 인과관계가 성립되지 않는다는 높은 개연성을 증명하

73) 廖煥國, 앞의 책, 105면.

74) 楊立新, 앞의 책, 250면.

75) 馬栩生, "因果關係推定的基本法律問題", 「武漢大學學報」 제4기, 2004, 529면.

여야 한다.⁷⁶⁾ 피고는 인과관계의 높은 개연성 증명을 부담해야 하며, 반드시 사실의 진실여부를 확인할 수 없으므로 불리한 결과를 초래하게 될 수 있다는 것이다.⁷⁷⁾

5. 고의 또는 과실(過誤)

과오(고의 또는 과실)란 위법한 행위를 하는 자가 자신의 위법한 행위로 인한 결과에 대하여 주관적 심리상태를 가지고 있는 경우를 말한다.⁷⁸⁾ 중국에서 과오이론은 '주관적 과오설'과 '객관적 과오설'이 있다. 여기서 소수설은 과오라는 것은 행위자의 객관적 개념이라고 하며, 다수설은 과오라는 것은 본질적 속성이며 사람의 주관심리로서 주관적 개념이라고 한다.⁷⁹⁾

일반적으로 과오는 고의와 과실이 포함된다. 고의는 행위자가 자신의 행위로 인하여 발생할 결과를 알면서도 그런 결과에 대한 희망 또는 방임의 심리상태를 말하고, 과실은 행위자가 자신의 행위가 위험을 초래할 것임을 예견하지 못하거나 예견하였으나 회피할 수 있다고 방임하는 심리상태를 말한다. 행위자의 과오여부를 판단할 수 있는 방법은 행위자의 예견능력과 주의의무를 기초로 한다고 한다.⁸⁰⁾

자동차손해배상책임에서 과오에 대한 인정은 다음의 몇 가지 점을 참고하여야 한다.⁸¹⁾ 첫째, 자동차의 우선통행권을 방해한 것은 과오로 인정된다. 즉 도로교통안전법은 경찰차, 소방차, 긴급구호차, 공사구제차의 우선통행권을 부여하였다. 도로보호차, 공정작업차의 우선통행권, 급수차, 청소차 등의 자동차들에 대한 우선통행권 및 법령이 부여한 우선통행권들이 존재한다. 이러한 자동차가 도로에서 운행할 때에 다른 차량이 방해한 행위는 과오로 인정된다. 일반도로에서도 우선통행권을 사용하는 경우가 있다. 횡단보도에서 녹색등

76) 楊立新, 앞의 책, 252면; 廖煥國, 앞의 책, 107면.

77) 廖煥國, 앞의 책, 107-108면.

78) 楊立新, 앞의 책, 252면.

79) 楊立新, 앞의 책, 374면.

80) 徐清宇主編, 「通行正義：交通事故損害賠償」, 法律出版社, 2010, 47면.

81) 楊立新, 앞의 책, 376면.

은 보행자에게 우선통행권이 있다. 도로에서 직진차량은 다른 차량보다 우선 통행권을 가진다. 오르막길과 내리막길에서는 오르막길 차량이 우선통행권이 있다. 우선통행권을 어긴 행위는 과실로 인정된다.

둘째, 자동차운행자가 법정주의의무를 준수하지 않으면 과실이 인정된다. 도로교통안전법에서는 자동차가 교통규칙을 준수하여야 한다고 규정하고 있다. 만약 폐차기준에 이른 자동차라면 도로에서 운행할 수 없다. 자동차를 운전하기 전에 자세히 점검하여야 한다. 안전에 위협이 있는 차는 운행할 수 없다. 자동차운행자 자신도 주의할 의무가 있다. 예를 들면, 병명이 있는 운전자가 운전하는 경우나 피로운전 등이 이에 해당한다. 셋째, 자동차운행자가 자동차 통행규칙을 어겨도 과실에 해당한다. 넷째, 자동차에 장치(장착)제한 규정을 어기면 과실에 해당한다.⁸²⁾

V. 결 론

앞에서 중국 도로교통안전법상 자동차사고로 인한 자동차손해배상책임의 특징으로 교통공학적 위험야기원인으로 도로와 교통에 대하여 알아보고, 기술 공학적 위험야기원인으로 자동차와 비자동차에 대하여 검토하였다. 그리고 자동차사고로 인한 위험야기행위자로 자동차보유자, 자동차운행자, 비자동차운행자, 보행자, 탑승자 등 자동차손해배상책임에 있어서 자동차사고책임의 관여자에 대하여 검토하였다. 한편 자동차손해배상책임의 구성요건으로 위법행위의 존재, 손해사실의 발생, 인과관계의 존재, 고의 또는 과실 등의 '4요건설'을 중심으로 검토함으로써 비교법적 분석을 토대로 자동차손해배상책임에 있어 종래 중국의 과실책임론에서 오늘날의 무과실책임론으로의 전환의 필요성을 검토하였다.

최근 자동차손해배상책임과 관련하여 각국은 위험책임론 및 엄격책임론, 책임보험의 강제화, 피해구제의 국가화 등의 추세에 있다. 이러한 점을 고려하여

82) 楊立新, 앞의 책, 377면.

자동차손해배상책임에 있어서 자동차와 비자동차라는 기술공학적 요소와, 도로와 교통이라는 교통공학적 요소 등의 위험요소와, 자동차운행 참여자의 위험야기원 및 위험야기행위에 있어 중국의 입법과 사법실무에서 자동차보유자 개념을 사용함으로써 자동차사고의 책임주체에 대한 개념이 다소 정비된 것으로 볼 수 있다. 즉 중국 자동차사고책임의 적용에 있어 종전에는 이러한 개념과 규정이 없음으로 인하여 책임주체를 특정함에 있어 어려움이 있었으나 최근 개정법령에서는 책임주체의 개념을 정립함으로써 자동차운행의 개념도 새롭게 부여된 것으로 볼 수 있다.

또한 자동차손해배상책임의 구성요건은 위법행위의 존재, 손해의 발생, 위법행위와 손해사실간의 인과관계, 과오(고의 또는 과실)로 보아야 할 것이며, 이는 우리나라의 입법에서 채용하고 있는 자동차운행자책임의 구성요건이라 할 수 있다. 이처럼 중국은 자동차손해배상책임에 관한 이론과 실현을 선진국들의 입법체계를 도입함으로써 자동차사고책임에 있어서 새로운 발전을 도모할 수 있도록 노력하고 있는 것으로 평가할 수 있다.

참고문헌

- 김상목·안근, “자동차사고시 보험자에 대한 피해자의 보험금-직접청구권에 대한 소고”, 『지역발전연구』 제8권 제1호(통권 제14호), 한국지역발전학회, 2008. 8.
- 김은경, “자동차손해배상보장법상 운전자개념에 관한 연구 : 대법원판례를 통한 분석”, 『외법논문집』 제21집, 한국외국어대학교 외국어학종합연구센터 법학연구소, 2006. 2.
- 김성태, “자동차사고로 인한 인적손해보상제도 연구”, 박사학위논문, 서울대학교 대학원, 1986.
- 박세민, “자동차손해배상보장사업의 적용범위 등에 관한 소고”, 『보험학회지』 제82집, 한국보험학회, 2009. 4.
- _____, “『자동차손해배상보장법』상의 ‘운행’ 및 ‘운행기인성’ 개념에 대한 소고

- 대법원 판례에 대한 분석과 비판-, 「보험개발연구」 제14권 제2호, 2003. 9.
- 오지용, “자동차사고로 인한 피해보상에 관한 소고 : 자동차손해배상보장법을 중심으로”, 「법학연구」 제19권 제1호, 충북대학교 법학연구소, 2008. 6.
- 이병석, “자동차손해배상보장법상 운전보조자의 타인성에 관한 일고찰”, 「기업법연구」 제21권 제1호(통권 제28호), 소셜인슈런스·한국기업법학회, 2007. 3.
- _____, “자동차손해배상보장법 제3조 단서 제2호의 불가항력 면·부책론에 관한 고찰”, 「보험학회지」 제80집, 한국보험학회, 2008. 8.
- 한기정, “자동차손해배상보장법상의 운행의 개념에 관한 연구”, 「서울대학교 법학」 제49권 제3호(통권 제148호), 서울대학교 법학연구소, 2008. 9.
- 吉村良一, 「侵權行爲法」, 有斐閣, 2000.
- 孔祥俊等, “侵權責任要件研究(下)”, 「政法論壇」제2기, 1993.
- 干敏, 「機動車損害賠償責任與過失相抵」, 法律出版社, 2004.
- 廖煥國, 「道路交通事故侵權責任」, 法律出版社, 2010.
- 馬翊生, “因果關係推定的基本法律問題”, 「武漢大學學報」제4기, 2004
- 徐清宇主編, 「通行正義 : 交通事故損害賠償」, 法律出版社, 2010.
- 王澤鑾, 「侵權行爲法(第一冊)」, 台灣作者印行, 1998.
- 劉士國, 「侵權責任法重大疑難問題研究」, 中國法制出版社, 2009.
- 楊立新, 「侵權責任法」, 法律出版社, 2010.
- _____, 「道路交通事故責任研究」, 法律出版社, 2009.
- 張民安, 「現代法國侵權責任制度研究」, 法律出版社, 2003.
- 張新寶, 「侵權責任法」, 中華人民大學出版社, 2006.
- 張新寶·解娜娜, “機動車一方-道路交通事故賠償義務人解析”, 「法學家」제6기, 2008.
- 張俊浩主編, 「民法學原理」, 中國政法大學, 1991.

[Abstract]

A Study on the Liability for Damage Caused by Moto Vehicle in China

Kim, Sang-Myeong

Professor, Jeju International University

The rapid economic development has a decisive effect on the substantial increase in the number of moto vehicle in china. Traffic accidents by moto vehicle have caused the great damage to persons and property. The moto vehicle traffic accidents resulted in the great economic losses to the society have become a social disaster. How to control and reduce a large number of moto vehicle traffic accidents as well as hoe to compensate and reduce the damage promptly and effectively are considered as social issues.

The dissertation gives some legislative advices on perfecting Chinese vehicle damage compensation responsibility through the improvement of the Traffic Safety Law of PRC, the Tort Liability Law of PRC, the Regulation of Moto Vehicle Road Accident Responsibility Compulsory Insurance, and the Social Assistance Fund Management Method of Traffic Accident.

The right of body is included into the right of personality, and thereby considered to be protected as not only enlarging the scope of the objective of right, but also considering running control and the running benefit as a tortfeasor.

Therefore, This dissertation aims to enhance Chinese motor vehicle damage compensation responsibility of legislative and judicial practical work more favorable to the nation and the people, and thereby it could meet the world advanced trend, and promote the improvement of the theoretical

study on the Chinese tort law.

Key words : Traffic Accident, Traffic Safety Law of PRC, The moto vehicle traffic accidents, vehicle damage, The Tort Liability Law of PRC