

교통사고 비범죄화를 위한 교통사고 조사체계 정립에 관한 법제 연구

박영수*·김재광**·천정환***

차 례

- I. 서 설
- II. 교통사고조사 관련 법규 현황
 - 1. 도로교통법
 - 2. 교통사고처리특례법
 - 3. 형법
 - 4. 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률
 - 5. 자동차손해배상보장법
 - 6. 교통사고조사규칙
- III. 국내·외 교통사고 조사체계 현황
 - 1. 우리나라의 교통사고 조사체계
 - 2. 선진외국 교통사고 조사체계
 - 3. 우리나라 교통사고 조사체계의 문제점
- IV. 교통사고 조사체계 법제 개선방안
 - 1. 공소권 없는 사고의 처리 법제 개선방안
 - 2. 공소권 있는 교통사고 처리 법제 개선방안
- V. 결 론

* 경찰청 교통관리관실 교통조사계장

** 신문대학교 법학과 교수

*** 도로교통공단 교통사고분석처 선임과장

접수일자 : 2012. 10. 30 / 심사일자 : 2012. 11. 23 / 게재확정일자 : 2012. 11. 30

I. 서 론

2010년도 우리나라에서는 979,307건의 교통사고가 발생하였다. 이 중 경찰이 조사한 교통사고는 226,878건으로 전체의 23.2%에 불과한 실정이다.¹⁾ 경찰이 조사한 교통사고 이외의 750,657건은 보험사 또는 각종 공제조합이 고객의 과실비율을 조사하여 그에 따른 민사상 손해배상으로 마무리되고 있다.

경찰이 조사한 약 23만건의 가해자는 보험사 또는 각종 공제조합을 통한 손해배상 이외에 교통사고 사실에 대하여 벌금, 통고처분 또는 운전면허 행정처분 등 형사상·행정상의 불이익을 감수하여야 한다.

물론, 교통사고가 형법상의 과실치사상죄 또는 도로교통법상의 과실손괴죄에 해당하여 처벌받는 것이 당연한 것이라고 할 수도 있으나 동일한 현상에 대하여 경찰에 신고할 것인가에 대한 개인의 판단이 국가 형벌권을 좌우하는 것은 바람직하지 아니하고 더욱이 경찰에 신고한 사고와 그렇지 않은 사고 간의 형평성 문제는 바로잡는 것이 일반 국민의 보편적인 상식에 부합하는 것이라고 보아야 할 것이다.

이에 본고에서는 교통선진국의 사례를 비교분석한 후 교통사고를 경찰에 신고한 경우와 그렇지 않은 경우의 형평성을 제고할 수 있고 더 나아가 경미한 교통사고를 비범죄화할수 있는 조사모형을 제안하고자 한다.

본고에서는 교통사고를 비범죄화하기 위한 발전적 조사체계를 정립하기 위해 우리나라와 외국의 교통사고 조사체계를 비교분석하고 이를 토대로 우리나라 실정에 맞는 조사체계를 제시하고자 하였다. 여기에서 교통사고는 항공, 해운 및 철도사고는 제외하고 도로에서 발생하는 자동차 교통사고에 한정하였다.

본고에서는 첫째, 교통사고 접수부터 사법처리까지의 현행 교통사고 조사절차와 처리실태를 파악하기 위해 관련 문헌과 도로교통법, 교통사고처리특례법 등 법령규정을 고찰하였다. 둘째, 자동차보험사의 사고조사 개입 여부와 자동차보험제도의 민·형사상 한계 등을 살펴보았다. 셋째, 국

1) 이 통계는 보험개발원 총괄상황표(대인배상 I 기준) 참고

내외 문헌과 주요 선진국 대사관을 통하여 그 나라의 교통사고 처리 및 보험에 관한 제도를 파악하였다. 넷째, 이를 토대로 우리나라 실정에 맞고 경미한 사고를 비범죄화할 수 있는 새로운 교통사고 조사체계방안을 제시하였다.

그 동안 본고와 관련한 연구로는 다음과 같은 것들을 들 수 있다. 도로교통공단²⁾은 우리나라와 교통선진국(미국, 일본, 영국, 독일, 프랑스 등)의 교통사고조사관련 법규와 사고조사실태, 조사체계와 처리, 자동차보험제도, 전문 인력, 장비와 전문기관의 실태 등을 우리나라와 비교분석한 후 교통사고 조사체계의 선진화 방안을 제시하고 있다. 교통선진국의 교통사고 조사체계는 대부분 우리나라와 대동소이하지만, 교통사고처리특례법에 따라 교통사고 형사적 책임에 대응하는 자동차 보험제도가 있는 나라는 우리나라가 유일하며, 사법과 행정처리 측면에서 우리나라는 교통사고처리특례법과 도로교통법에 따라 공소권 유무에 중점을 두고 있는 반면, 교통선진국에서는 자동차손해배상 의무보험에 대물배상담보를 포함하여 단순 물적피해 교통사고처리에 경찰 등 교통사고조사기관이 개입하지 않는 점을 지적하고 있다.

그리고 교통안전공단³⁾은 교통안전정책 및 교통안전사업의 효율성을 높이기 위해 통합사고DB시스템을 구축하여 관계기관(경찰청, 도로관리청, 손해보험협회, 공제조합 등) 간 교통사고자료를 공유하고, 사고조사위원회를 설치하여 교통사고의 원인을 규명하고 개선대책을 관계기관에 권고할 수 있는 방안을 제안하고 있다. 구체적인 내용으로는 보험·공제조합 자료를 망라한 교통사고자료를 기본으로 하고, 경찰조사에서 미비한 도로환경, 자동차, 운수업체 요인 등에 대한 자체적인 추가조사를 실시하여 수집, 생성한 데이터를 데이터베이스화할 것을 권장하고 있다. 이를 토대로 도로관리청, 경찰청, 교통안전공단, 민간사고조사전문기관으로 구성된 사고조사위원회로 하여금 사고원인에 대한 과학적인 심층조사와 분석을 통해 최적의 개선시책을 도출하는 교통사고 원인분석시스템을 구축하는

2) 교통선진국의 교통사고 조사체계 비교 연구, 도로교통공단, 2004

3) 교통사고 조사 및 분석체계 개선방안 연구, 교통안전공단, 2005

방안을 제시하고 있다.

한편 삼성교통안전문화연구소⁴⁾는 우리나라와 선진외국(일본, 미국, 영국)의 교통사고 조사·관리체계를 비교하여 문제점을 도출하고 개선안을 제시하고 있다. 선진외국의 경우 대부분의 국가에서 교통사고가 발생하면 경찰에 신고(일본)하거나 통고(미국)를 법적으로 의무화하고 있을 뿐만 아니라, 단순 물적피해 교통사고에 대해서는 초동경찰의 현장종결 및 사고조사보고서의 간략화를 통해 사고처리의 효율성을 제고하고 있으며, 대부분의 국가들이 기본적으로 경찰에 의해 사고조사가 이루어지지만 선진외국은 경찰과는 별도의 독립 전문기관을 두어 사고예방 및 경감 차원의 구체적인 사고조사를 실시하고 있을 뿐만 아니라 교통사고 자료를 D/B화시켜 사고대책에 활용하고 있음을 제시하고 있다.

또한 정희영박사⁵⁾는 우리나라 교통사고조사체계에 대한 현황분석을 통해 초동조사의 부정확성, 피해자, 가해자, 목격자 진술 번복, 교통사고 조사관의 주관적 판단으로 인한 투명성 결여, 교통사고조사 시간의 장기화, 교통사고 통계자료 미흡 등 문제점을 해결할 수 있는 방안으로 교통사고 조사 과학화를 제시하고 있다. 교통사고조사 과학화방안으로는 교통사고 조사용 PDA의 디지털카메라, 내비게이션, 녹음기, 문서작성 등의 기능을 활용한 교통사고 초동조치 자료와 TAMS의 연계방안뿐 아니라 GIS 전자 지도에 교통안전시설자료, 공사자료, 통계자료를 제공하는 T-GIS 시스템과 104호 서식의 연계방안을 제시하고 있다.

II. 교통사고조사 관련 법규 현황

우리나라는 교통사고를 야기한 운전자에게 민법⁶⁾에 따른 민사책임, 형법 등⁷⁾에 따른 형사책임 및 도로교통법⁸⁾에 따른 행정책임을 부과하며,

4) 삼성교통안전문화연구소, 교통사고 조사 및 관리 체계 개선방안 연구, 2007

5) 정희영, “교통사고조사 과학화 방안에 관한 연구”, 박사학위논문, 아주대학교, 2009

6) 민법 제750조(불법행위의 내용) : 고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그 손해를 배상할 책임이 있다.

7) 형법 제268조, 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 제5조의3 및 제5조의11, 교통사고

사고차량의 운행에 대해 지배 또는 이익을 가지는 소유자에게도 자동차손해배상보장법⁹⁾에 따른 손해배상책임을 지우고 있다. 또한 교통사고처리특례법에 따라 사망사고, 도주사고, 중상해사고, 중요 11개 법규위반¹⁰⁾ 사고를 제외하고는 교통사고 야기자가 종합보험에 가입하여 있거나 피해자와 합의를 한 경우에는 형사처벌을 면제토록 하고 있다. 이 밖에 실무적으로 경찰의 교통사고처리기준이 되고 있는 교통사고조사규칙이 경찰청 훈령으로 마련되어 있다.

1. 도로교통법

도로교통법(제54조)에는 사고발생시 운전자 등은 현장의 경찰공무원 또는 가장 가까운 경찰관서에 지체없이 신고해야 하며, 경찰공무원은 교통사고가 발생한 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 필요한 조사를 해야 한다고 규정되어 있다. 또한 도로교통법(제148조, 제151조)에 따라 교통사고를 야기한 운전자가 인명구호조치를 하지 않은 경우 또는 타인의 재물을 손괴한 경우에는 처벌규정이 명시되어 있다. 한편 도로교통법 시행령(제32조)에는 경찰공무원이 물적피해 교통사고에 대하여 공소권이 없는 경우 조사를 생략할 수 있다고 규정하고 있다.

처리특례법 제3조, 도로교통법 제148조 및 제151조 등

8) 도로교통법 제54조(사고발생 시의 조치) : 차의 운전 등 교통으로 인하여 사람을 사상(死傷)하거나 물건을 손괴(이하 "교통사고"라 한다)한 경우에는 그 차의 운전자나 그 밖의 승무원(이하 "운전자등"이라 한다)은 즉시 정차하여 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.

도로교통법 제148조(벌칙) : 도로교통법 제54조제1항에 따른 교통사고 발생 시의 조치를 하지 아니한 사람은 5년 이하의 징역이나 1천500만원 이하의 벌금에 처한다.

도로교통법 제151조(벌칙) : 차의 운전자가 업무상 필요한 주의를 게을리하거나 중대한 과실로 다른 사람의 건조물이나 그 밖의 재물을 손괴한 경우에는 2년 이하의 금고나 500만원 이하의 벌금에 처한다.

9) 자동차손해배상보장법 : 제3조(자동차손해배상책임) 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다.

10) 중요 11개 법규위반 항목 : 신호위반, 중앙선침범, 과속, 앞지르기방법금지위반, 철길건널목통과방법위반, 횡단보도 보행자보호의무위반, 무면허운전, 음주운전, 보도침범 및 횡단방법위반, 승객추락방지의무위반, 어린이보호구역의무위반 등

2. 교통사고처리특례법

교통사고처리특례법은 업무상과실 또는 중과실로 교통사고를 일으킨 운전자에 대한 형사처벌 등의 특례를 정함으로써 교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고 국민생활의 편익을 증진하고자 제정되었다. 이 법의 주된 요지는 차의 교통으로 업무상 과실치상죄와 중과실치상죄, 도로교통법 제151조¹¹⁾의 죄를 범한 운전자에 대하여 피해자의 명시적인 처벌의사가 없거나 종합보험에 가입된 경우에는 처벌을 면제하고 있으나, 도주사고, 사망사고, 중상해사고, 중요 11개 법규위반사고에 해당하거나 종합보험의 효력이 상실된 경우에는 처벌하도록 규정하고 있다.

3. 형법

형법 제268조(업무상과실·중과실 치사상)는 ‘업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 사람을 사상에 이르게 한 자는 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다’라고 규정하고 있어 교통사고 범죄의 모범으로서 기능과 역할을 담당하고 있다.

4. 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률

특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률은 제5조의3(도주차량 운전자의 가중처벌) 제1항 및 제2항에서 ‘도로교통법 제2조에 규정된 자동차·원동기장치자전거의 교통으로 인하여 형법 제268조의 죄를 범한 해당 차량의 운전자가 피해자를 구호(救護)하는 등 도로교통법 제54조에 따른 조치를 하지 아니하고 도주하거나 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기하고 도주한 경우에는 가중처벌한다’라고 규정하고 있다. 동법 제5조의11(위험운전 치사상)에서는 ‘음주 또는 약물 영향으로 정상적인 운전이 곤란한 상태에서 자동차(원동기장치자전거를 포함)를 운전하여 사람을 상해에 이르게

11) 도로교통법 제151조(벌칙) : 차의 운전자가 업무상 필요한 주의를 게을리 하거나 중대한 과실로 다른 사람의 건조물이나 그 밖의 재물을 손괴한 경우에는 2년 이하의 금고나 500만원 이하의 벌금에 처한다.

한 사람은 10년 이하의 징역 또는 500만원 이상 3천만원 이하의 벌금에 처하고, 사망에 이르게 한 사람은 1년 이상의 유기징역에 처한다'라고 규정하고 있다.

5. 자동차손해배상보장법

자동차로 인한 인사사고에 대하여 민법 제750조(불법행위책임) 및 제756조(사용자배상책임)의 규정만으로는 피해자의 피해를 신속하고 효과적으로 보상하는데 한계가 있어 민법의 특별법으로 자동차손해배상보장법을 제정하였다. 이 법에서는 조건부무과실책임주의 채택, 피해자 직접청구권 인정, 거증책임의 전환, 강제가입을 의무화한 배상자력의 확보, 정부보장사업 등에 대해서 규정하고 있다.

6. 교통사고조사규칙

교통사고조사규칙에서는 교통사고가 발생한 사실을 인지하거나 신고를 접한 경찰관이 신속한 현장 출동 및 초동조치를 취함과 동시에 구호기관에 협조를 요청하여야 한다고 규정하고 있다. 또한 교통사고조사는 부상자의 구호 및 사체의 처리, 사고의 확대방지와 교통소통의 원활한 회복, 정확한 원인조사, 형사책임의 규명, 그 밖에 사고에 관한 제반 자료의 수집 및 교통사고의 처리절차 등을 규정하고 있다.

Ⅲ. 국내·외 교통사고 조사체계 현황

1. 우리나라의 교통사고 조사체계

(1) 교통사고 신고의무

도로교통법 제54조제1항에서 교통사고 발생시 운전자 등은 즉시 정차하여 사상자의 구호조치를 규정하고 있고, 동법 제54조제2항에서는 사고당사자가 경찰에 교통사고 사실을 신고하도록 규정하고 있다.

교통사고 신고의무는 교통사고가 발생하면 신고의무가 발생하게 되고 교통사고에 대한 과실책임에 상관없이 운전자 외의 타인을 사상하거나 다른 사람이 운전하던 차량 또는 타인 소유의 물건을 손괴한 경우에는 신고의무가 있지만 운전자 자신이 상처를 입었거나 스스로 운전하던 차량을 손괴한 경우 등은 신고대상이 아니다.

또한 교통사고의 정도에 따른 신고의무는 사고의 규모나 당시의 구체적인 상황에 따라 피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위하여 당사자의 개인적인 조치를 넘어 경찰관의 조작적인 조치가 필요한 상황에서만 있고, 교통사고 야기자가 피해자에 대한 구호조치를 행하여 그 밖의 구호조치나 교통질서를 위하여 경찰관의 조직적인 조치가 필요하지 않은 상황일 경우 신고의무를 부정하고 있다.

(2) 교통사고 처리과정

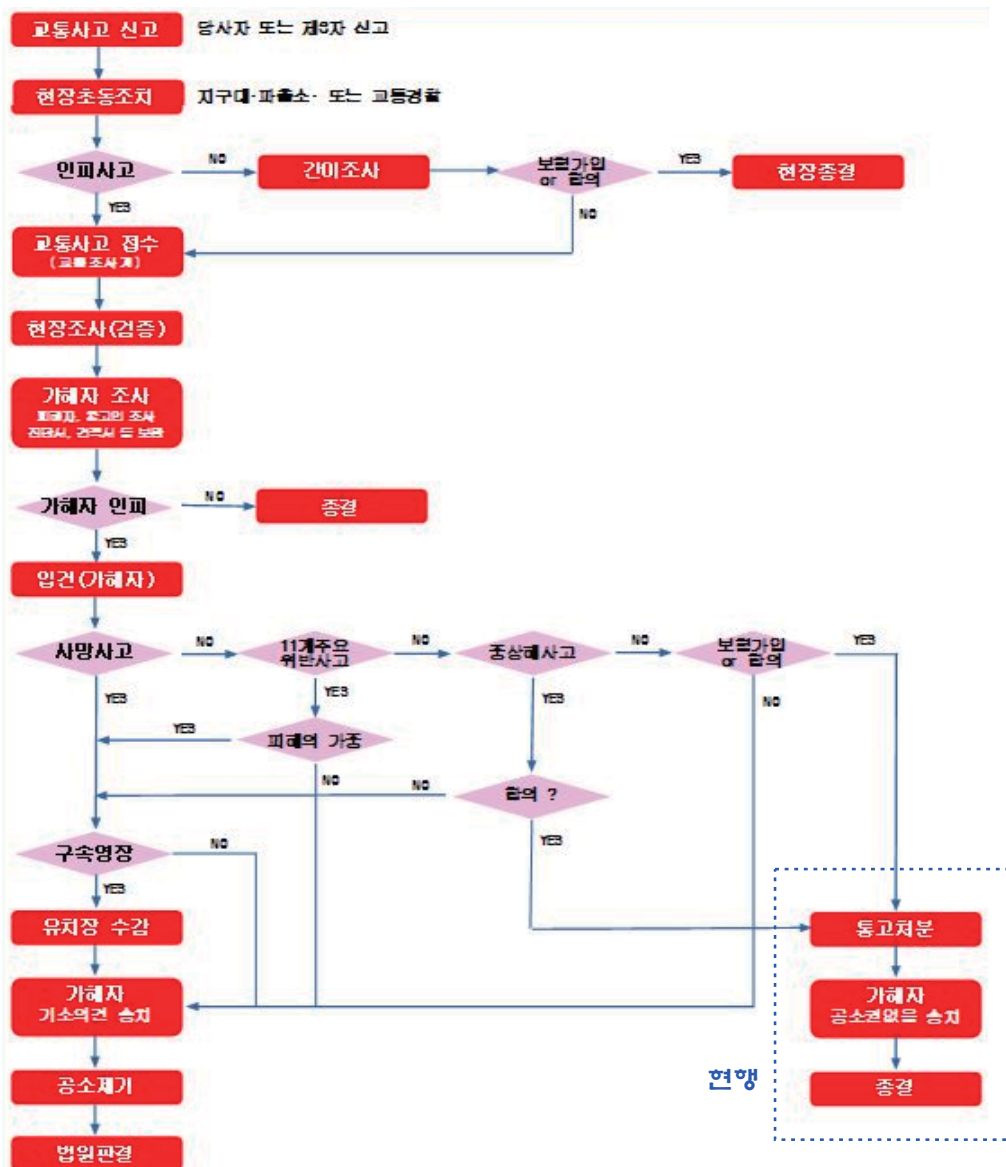
교통사고의 처리는 교통사고조사규칙에 따라 인적피해사고와 물적피해사고로 구분하며, 구체적인 법규위반 내용, 종합보험 가입 유무, 사고당사자간 합의 유무 등에 관한 관계서류를 작성하여 검찰에 송치하거나 즉결심판에 회부한다. 인적피해 교통사고는 사망, 중상해, 도주, 중요법규 11개항 위반 및 미합의 또는 보험(공제) 미가입에 해당하면 공소권있는 사고로 처리하고, 이외 사고는 공소권없는 사고로 처리한다.

공소권있는 사고는 수사서류를 작성하고 가해자를 구속 또는 불구속 수사 여부를 결정한 후 수사기록을 기소의견으로 검찰에 송치하고, 공소권없는 사고는 수사서류를 작성한 후 사고관련자의 원인행위에 대하여 교통법칙자 적발보고서(이하 '통고처분') 또는 교통법규위반자 적발보고서(이하 '즉심청구')를 작성한 후 교부 종결(귀가조치)하고 관계기록을 검찰에 송치한다. 물적피해사고는 보험 또는 공제에 가입되어 있거나 합의된 사고는 공소권없는 사고로, 보험에 미가입되어 있거나 합의되지 않은 사고는 공소권있는 사고로 검찰에 송치한다.

그러나 대검찰청의 단순물적피해 교통사고 처리지침(2002.01.01. 시행)과 경찰청 국민편익을 위한 대물 교통사고처리방법 개선방안(2004.03.02.

시행)에 근거하여 합의되거나 보험 또는 공제에 가입된 단순 물적피해 교통사고에 대해서는 통고처분과 가·피해자 구분을 하지 않고 서류를 간소화하여 단순물피사고 처리결과보고서만 작성하고 이를 교통사고처리대장에 등재함으로써 사고처리를 종결하고 있다.

현행 우리나라의 교통사고 처리절차는 <그림 1>과 같다.



<그림 1> 우리나라 교통사고 처리과정

(3) 자동차보험제도

우리나라 민법에 따르면 배상책임은 피해자가 가해자의 고의 또는 과실을 입증해야 하는 과실책임주의이기 때문에 사건의 과실관계 입증이 용이하지 않아 피해자보호에 한계가 있으나, 자동차손해배상보장법은 민법과 달리 가해자(운행자) 본인이 고의 또는 과실이 없음을 입증하지 못하는 한 책임을 부담¹²⁾하는 조건부 무과실책임주의를 적용하기 때문에 교통사고 피해보상을 용이하게 하고 있다. 또한 특정 사고가 자동차손해배상보장법의 적용을 받지 못하는 경우가 발생하더라도 민법에 따른 손해배상청구는 가능¹³⁾하기 때문에 피해자 보호에는 제약이 없다고 할 수 있다.

우리나라 자동차책임보험은 상법 제719조에 따라 피보험자가 보험기간 중의 사고로 인하여 제3자에게 배상할 책임을 진 경우에 보험자가 이를 보상할 것을 목적으로 하는 대인강제책임보험으로서 무과실책임보험에 가깝다고 말할 수 있다. 자동차대인배상책임보험은 법률에 의하여 보험가입이 강제되느냐 아니냐에 따라 강제책임보험인 자동차손해배상책임보험(자동차보험대인배상 I)과 임의책임보험인 자동차종합보험(자동차보험대인배상 II)으로 이원화되어 있다.

2. 선진외국 교통사고 조사체계

(1) 교통사고 신고의무

대부분의 선진외국(영국, 미국, 프랑스, 독일, 일본 등) 역시 우리나라와 같이 교통사고가 발생하면 즉시 정차하여 피해자의 구호조치와 함께 차

12) 자동차손해배상보장법 제3조(자동차손해배상책임) : 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그러하지 아니하다.

1. 승객이 아닌 자가 사망하거나 부상한 경우에 자기와 운전자가 자동차의 운행에 주의를 기울이지 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 부상한 경우

13) 자동차손해배상보장법 제4조(「민법」의 적용) : 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자의 손해배상책임에 대하여는 제3조에 따른 경우 외에는 「민법」에 따른다.

량 운전자 및 소유자, 차량 정보 등을 교환토록 명시하고 있다. 또한 영국, 독일은 사고관련자 상호간 개인정보가 교환할 수 없는 상황인 경우 등에 한하여 사후에 경찰 등 국가기관에 대해 신고하도록 규정하고 있는 반면, 미국, 프랑스, 일본은 교통사고 관련 정보 교환과 상관없이 경찰 등 국가기관에 신고하도록 규정하고 있다.

이처럼 경찰 등 국가기관에 대한 교통사고 신고규정이 국가별로 약간씩 차이가 있는 것은 교통사고 신고의무의 입법취지가 미국, 프랑스, 일본에서는 교통사고 발생으로 인한 후속사고 방지 등 교통안전을 확보하기 위해서이고, 영국과 독일에서는 교통사고로 인한 상대방의 손해배상 청구권을 확보하기 위해서이다. 이와 함께 헌법상의 자기부죄금지원칙(自己負罪禁止原則)의 위배 여부에 대한 판단에 따라 국가별로 다르게 운영되고 있다고 판단된다.

선진외국의 교통사고 신고제도는 국가별로 다소 차이는 있지만 교통사고 발생시 신고의무자, 신고범위, 신고절차 등에 대하여 명확하게 규정되어 있다. 그러나 우리나라의 경우 차의 운전자나 그 밖의 승무원이 신고를 하였는지 여부를 확인하기 위해 많은 시간과 노력이 소요되는 문제점 때문에 대부분의 사고가 경찰에 신고되지 않고 당사자간 합의에 따라 처리되고 있는 실정이다.

(2) 교통사고 처리절차

영국에서는 사고현장에 출동한 경찰관은 교통사고의 경중(輕重)에 따라 다음과 같은 3가지 유형으로 구분하여 사고를 처리한다. 첫째, 사망 및 중상사고의 경우 각 지역에 있는 공식조사반이 출동하여 상세한 사고조사를 실시하고 사고보고서를 작성하며 운전자 처벌 및 보험사에 통보하여 손해를 처리한다. 둘째, 경상사고의 경우 도보경찰관 또는 순찰차량 경찰관이 사고경위를 조사하여 사고보고서를 작성하고 법규위반자 처벌 및 보험사에 통보하여 손해를 처리한다. 셋째, 단순 물적피해 교통사고의 경우 보험사에 통보하여 보험사끼리 처리하도록 하고 법규를 위반한 경우에만 도로교통법에 따라 처벌한다.

이상의 절차에 따라 교통사고에 대한 모든 조사와 기록이 끝나면 경찰은 조사서류와 함께 사고처리에 대한 경찰의 의견을 첨부하여 사건을 검찰청에 송치하게 된다. 이때 교통사고 피의자에 대한 구속 여부는 형사처벌 여부에 관계없이 피의자의 도주 우려 여부에 따라 판단되는데, 운전자의 신원이 확실한 경우는 거의 대부분 불구속으로 기소되고 운전자가 구속되는 경우는 극히 드물다.

미국은 각 주마다 교통사고 처리규정과 절차가 다르지만 사망사고와 중대과실사고에 대해서는 가해자에게 사고보고서 작성을 의무화하고 형법을 적용하여 처리하며, 경미사고는 간소하게 처리한다.

예를 들어, 뉴욕시의 경우 일반적 인피를 포함한 물적 피해 교통사고의 경우 신고를 받고 현장에 출동한 경찰관은 사고의 잘잘못에 대한 판단을 하지 않으며, 사고 당사자의 양쪽 주장과 목격자의 진술 등이 기술된 사고보고서(Accident report)를 작성하고 사고 운전자들의 음주 여부, 면허증의 유효 여부, 사고차량의 도난 여부 등을 확인한다. 특히, 사망사고나 수명의 인명피해가 발생한 중요한 교통사고의 경우 고속도로순찰대(Highway Patrol Division)의 사고조사반(Accident Investigation Squad)에 소속된 사고조사 전문경찰관에 의해 현장조사가 실시된다.

운전자에 대한 인터뷰, 현장조사 결과 사고발생 원인이 운전자의 고의에 의한 것으로 인정되는 경우 검사에게 송치되고, 검사는 조사결과를 토대로 기소하거나 기소 여부를 일반인으로 구성된 대배심(Grand Jury)에 회부한 후 결정한다. 종합보험에 가입되었더라도 우리나라와 같은 교통사고처리특례법에 따른 기소면제 특례는 없으며, 상해 2주 이내의 경미사고는 불기소처분하고 피해자의 상해 정도, 과실 비중에 따라 기소 여부를 결정한다.

프랑스는 물피사고에 대해서 특별한 처벌규정이 없기 때문에 경찰이 개입하지 않고, 사고관련 운전자들이 교통사고 합의확인서를 작성하여 5일 이내에 가입 보험사에 제출하면 사고처리가 종료된다. 사고관련자의 요청으로 경찰관이 사고현장에 출동하여 합의서 작성을 도와주기도 한다. 인피사고는 보험가입 여부에 관계없이 형법으로 처벌되므로 인피사고 발생

시 반드시 경찰에 신고하도록 되어 있고, 신고접수 즉시 경찰관이 현장에 출동하여 구체적이고 자세한 사법적 조사를 실시한 후 사고조사 서류를 관할 검사와 도지사 및 사고차량 가입 보험사로 송부한다.

독일은 사고현장에 출동한 경찰은 피해정도에 따라 사고를 3개의 등급¹⁴⁾으로 분류하여 A등급 해당사고는 보험처리로 종결하고, B등급 또는 C등급 해당사고에 대해서는 사고보고서를 작성한 후 검찰청, 사고통계기관(BAST 연구소), 지방경찰청, 해당경찰서에 제출한다. 물피사고의 경우 피해자는 차량보험 또는 사회보험으로 피해배상을 받고, 가해자는 도로교통상 질서위반으로 연방교통중앙기록소에 벌점을 등재한다. 중상·경상사고의 경우에는 과실치상죄, 사망사고의 경우에는 과실치사죄로 처벌한다.

일본은 우리나라의 교통사고처리특례법과 같은 특례가 존재하지 않아 공소권있는 사고와 공소권없는 사고로 구별하지 않고 모든 사건을 형사입건하여 검찰로 송치한다는 점에서 우리나라의 사고처리와 가장 큰 차이가 있다. 피해자의 상해 정도가 2주 이내인 사고는 기본적으로 불기소처분되고, 피해자의 상해 정도가 이보다 중하더라도 피해자 과실이 크고 가해자의 과실이 작은 사고는 불기소처분된다. 따라서 피해자의 상해 정도와 가해자의 과실 정도에 따라 기소 여부가 결정된다고 할 수 있다.

특히 사고처리의 간소화를 위하여 피해자의 부상 정도, 위반내용의 경중에 따라 수사서류를 기본서식, 특례서식, 간이특례서식 등 3종류로 나누어 처리하고 있다. 이는 사고의 경중에 따라 서식의 작성요령 및 작성항목에 차이를 두고 사고가 중할수록 세부적으로 처리하고, 사고가 경할수록 단순하게 처리하도록 만들어진 제도이다.

일본을 제외한 교통선진국에서 단순 물적피해 교통사고에 대한 경찰의 조사 여부는 의무(강제)보험과 많은 관계가 있다. 대물배상이 포함된 보험가입이 의무화된 국가에서는 교통사고 발생시 사고당사자간, 가입보험사 등 자동차 손해배상 대행기관간에 민사적 처리가 가능한 점을 이용하여 중대법규위반에 따른 사고 또는 사고당사자간 분쟁이 심한 사고 등을 제외하고는 경찰조사가 이루어지지 않고 있다.

14) A등급(A-Accident) : 물적피해 3,000DM 이하 사고, B등급(B-Accident) : 물적피해 3,000DM 초과 사고, C등급(C-Accident) : 인명피해사고 및 A, B사고 중 법규위반사고

<표 1> 각국의 교통사고 조사체계 비교

국 가	교통사고 조사체계
한 국	(1) 물피사고 : 합의 또는 종합보험에 가입된 사고는 공소권없는 사고로 종결 처리, 그 밖의 사고는 공소권있는 사고로 검찰에 송치 (2) 인피사고 : 사망·중상해·도주·중요법규 11개항 위반·미합의 또는 종합보험 미가입 사고는 공소권있는 사고로, 그 밖의 사고는 공소권없는 사고로 검찰 송치 (3) 단순물피사고 : 종합보험에 가입된 사고는 종결 처리
영 국	(1) 사고의 경중에 따라 조사 및 처리 구분 1) 사망·중상사고 : 상세조사 실시 2) 경상사고 : 초동조사 및 보험사 통보 3) 단순물피사고 : 보험사 통보 (2) 제3보험 가입 의무화, 형사처벌 면제특혜 없음
미 국	(1) 사망사고와 중대과실사고는 형사처벌, 경미사고(상해 2주 이내)는 불기소처분 1) 물피사고 : 별도의 보고서 작성 등 없이 종료 2) 부상사고 : 모든 부상사고에 대해 사고보고서 작성 3) 사망사고 : 일반 살인사건에 준해서 처리 (2) 강제보험 있으며, 주에 따라 다름
프랑스	(1) 물피사고 : 처벌규정 없음. 경찰불개입 (2) 인피사고 : 보험가입 여부와 관계없이 형사처벌
독 일	(1) 사고의 경중에 따라 조사 및 처리 구분 1) 물피사고 : 보험처리로 종결, 가해자에게 벌점 부과 2) 중상·경상사고 : 형사처벌(과실치상죄) 3) 사망사고 : 형사처벌(과실치사죄)
일 본	(1) 모든 교통사고에 대해 형사입건 검찰 송치 - 경미사고(상해 2주 이내) 또는 피해자 과실이 중한 사고는 불기소 처분 (2) 사고의 경중에 따라 구분하여 처리 1) 기본서식 2) 특례서식 3) 간이특례서식 (3) 책임보험은 의무가입, 종합보험은 임의적 가입

특히 영국, 독일, 프랑스는 단순물피사고의 경우 원칙적으로 경찰이 사고를 처리하거나 기록할 의무는 갖고 있지 않으며 법규를 위반한 경우와 특별한 경우에만 도로교통법에 따라 처벌하거나 처리하고 있다.

(3) 교통사고 보험제도

대부분의 국가에서 강제보험제도를 채용하고 있지만 영국 등에서는 배상자력의 담보로서 일정액의 보증금을 공탁하던가 또는 보증서를 제출함으로써 보험을 대신하는 것도 인정되고 있다.

또한 대부분의 국가에서 교통사고에 따른 피해자의 손해를 보상하기 위하여 종래의 과실책임원칙으로는 가해자, 피해자간의 부담의 형평을 기하는 것이 곤란하다는 점에서 교통사고의 민사책임에 무과실책임을 채용하고 있다. 독일의 경우 자동차 소유자가 차량의 구조상의 결함 또는 기능장애에 기인하지 않은 불가피한 사고에 따라 발생한 손해를 제외하고 자동차 보유자에게 배상 의무를 과하고 있다.

최근 이 경향으로 교통사고에 관하여 당사자 쌍방의 과실의 유무나 자동차 사용자의 배상책임의 유무를 불문하고 피해자의 손해를 직접 구제해 주는 제도(no fault 보험제도)가 상당히 많은 국가에서 시행되고 있다.

영국은 자동차 운전자가 우리나라의 책임보험에 해당하는 제3자보험에 가입하지 않고 운전한 경우 약식기소에 따른 벌금 및 면허취소 처벌을 받으며, 제3자보험 외에 자손 및 차량보험까지를 포함하는 종합보험 가입 여부는 운전자의 자유의사에 따른다. 하지만 제3자보험 또는 종합보험에 가입했다고 해서 우리나라와 같이 교통사고처리에 따른 특례는 없다. 이러한 보험은 단지 교통사고 발생시 민사상의 손해배상을 보장하기 위한 것일 뿐 형사상의 면책과는 아무런 관련이 없다. 보험에 가입되어 있을 경우에는 가해자와 피해자의 가입보험사간 협의에 따라 피해배상이 이루어지며, 보험에 가입되어 있지 않고 개인간 합의가 이루어지지 않을 경우 민사소송의 기본원칙에 따라 가해자와 피해자간 과실정도에 따라 손해를 배상한다.

미국의 자동차보험제도는 우리나라의 책임보험에 해당하는 Liability와 추가보험 성격인 Collision Coverage 등 두 가지로 이루어져 있다. 차량피

해에 대해서는 누구의 잘못을 불문하고 먼저 가입된 보험사에서 차량 피해 등을 보상해 준 후 가입한 보험사에서 상대방 보험사를 상대로 구상절차를 밟는다. 대부분의 사고처리는 사고당사자와 보험사를 중심으로 이루어지며, 각자 경찰이 작성한 사고보고서를 첨부 상대방의 보험사에 지급요구(Claim)를 하면 각 보험사에서 보상범위를 통보해 준다. 각 개인은 보험사의 보상이 충분하지 않은 경우 당사자들은 추가보상을 요구하는 민사소송을 제기하여 재판으로 분쟁을 해결한다.

일본의 자동차보험제도는 우리나라의 책임보험과 같은 성격의 자동차손해 배상보험은 의무적으로 가입해야 하고, 종합보험은 임의로 가입할 수 있다. 교통사고 발생시 보험에 가입되어 있으면 보험에 따라 처리하고, 보험에 가입되어 있지 않으면 당사자간 민사상 피해배상 분쟁을 통하여 해결한다.

3. 우리나라 교통사고 조사체계의 문제점

헌법재판소는 위와 같은 도로교통법상 신고의무규정이 형사책임과 관련된 진술강요에 해당될 경우 헌법상 진술거부권을 침해한다는 한정합헌 결정¹⁵⁾을 한 바 있다. 대법원 역시 구체적인 개별사안에서 교통사고 야기자의 신고의무는 당시의 구체적인 상황에 따라 피해자 구호 및 교통질서 회복을 위하여 경찰공무원이나 경찰관서의 조직적 조치가 필요한 경우에만 요구되는 것이라고 판시¹⁶⁾하고 있다. 이러한 헌법재판소와 대법원의 해석기준에 따라 도로교통법 제54조의 신고의무규정은 구속력을 잃고 사실상 사문화됨으로써 교통사고 야기 후 경찰에 신고되는 건수가 <표 2>에서 보는 바와 같이 2010년도 기준으로 전체 교통사고의 23.2%에 불과한 실정이다. 공소권없는 사고를 경찰에 신고할 경우 사고운전자는 피해배상과 함께 범칙금 및 벌점의 부담이 있지만 경찰에 신고하지 않고 피해배상을 할 경우에는 범칙금 및 벌점의 부담이 없게 된다.

따라서 공소권없는 사고의 경우 사고당사자는 범칙금 및 벌점 부담 때문에 경찰신고를 기피하고, 가능하면 경찰의 개입없이 보험처리 또는 합

15) 헌재결 1990. 8. 27. 89헌가118 【도로교통법 제50조제2항등에 관한 위헌심판】

16) 대판 1991. 6. 25. 91도1013 【교통사고처리특례법위반, 도로교통법위반】

의를 통해 사건을 종결하려는 경향이 있다. 이처럼 경찰에 신고된 사고는 민사상의 손해배상 이외에도 형사상, 행정상의 불이익을 추가로 받게 되어 경찰에 신고되지 않은 사고와의 형평성 문제가 야기되고 있다.

<표 2> 자동차사고의 경찰신고율 현황

(단위 : 건)

구분	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
경찰신고건수	214,171	213,745	211,662	215,822	231,990	226,878
보험사고접수건수	807,062	861,040	928,782	927,609	996,624	979,307
신고율	26.5%	24.8%	22.8%	23.3%	23.3%	23.2%

출처 : 보험개발원 총괄상황표(대인배상1 기준)

원칙적으로 인적피해 또는 물적피해를 야기한 교통사고는 형법과 도로교통법상 처벌을 받게 되는 범죄행위이므로 경찰의 개입을 통해 초동조치 및 사고조사 등의 일련의 조치가 이루어져야 하지만, 도로교통법상의 교통사고 신고의무가 헌법재판소와 대법원의 판결에 따라 실질적으로 유명무실화되고, 세계적으로도 그 입법례를 찾아볼 수 없는 교통사고처리특별법에 따라 일정요건의 자동차보험에 가입되어 있는 경우 가해자의 형사처벌이 면제되고 있다. 이처럼 대다수의 교통사고가 경찰의 개입없이 개별 보험사에 의해 초동조치 및 사고처리가 이뤄짐으로써 <표 3>, <표 4>에서와 같이 보험범죄에 취약한 문제점이 대두되고 있고 사고당사자의 개별 보험사에 대한 불신으로 인해 불필요한 분쟁이 증가하고 있고, 사고처리와 관련한 민사배상 만능주의가 팽배해져 있는 실정이다.

<표 3> 보험종류별 보험사기 적발금액

(단위 : 백만원, %)

보험종목	‘09년 상반기		‘10년 상반기		‘11년 상반기	
	적발금액	구성비	적발금액	구성비	적발금액	구성비
생명보험분야	23,581	16.1	28,406	17.8	28,518	15.5
손해보험분야 (자동차보험)	122,441 (98,678)	83.9 (67.6)	131,173 (90,598)	82.2 (56.8)	155,858 (108,160)	84.5 (58.7)
합 계	146,022	100	159,579	100	184,376	100

출처 : 금융감독원 보도자료(2011.08.18.)

<표 4> 보험종류별 보험사기 관련자수

보험종목	'09년 상반기		'10년 상반기		'11년 상반기	
	적발금액	구성비	적발금액	구성비	적발금액	구성비
생명보험분야	1,227	5.4	1,380	5.9	1,708	5.6
손해보험분야 (자동차보험)	21,574 (19,867)	94.6 (87.1)	21,836 18,495	94.1 (79.7)	28,821 (22,882)	94.4 (75.0)
합 계	22,801	100	23,216	100	30,529	100

출처 : 금융감독원 보도자료(2011.08.18.)

또한 형사 및 행정 처벌은 경찰에 의해 처리되지만 민사배상은 보험사에 의해 별도로 처리되고 있어 교통사고의 전체규모를 파악하기 어려울 뿐만 아니라 경찰에 신고된 사고의 경우 사고당사자가 경찰 및 보험사로부터 이중조사를 받는 불편을 겪게 되는 문제점이 존재하고, 경찰에 신고되지 않는 사고의 경우에는 피해규모가 가공되거나 과장될 개연성이 있으며, 개별 보험사가 가해자의 음주·무면허 등 중대법규 위반여부를 파악할 수 있는 권한이 없기 때문에 보험금 누수요인으로 작용하고 있다.

물론 경찰이 모든 교통사고에 직접 개입하여 처리하는 것은 현재의 경찰인력을 감안할 때 물리적으로 어려운 실정이며, 경찰에 신고되는 교통사고의 상당수는 민사관계에서 발생한 분쟁을 해결할 목적으로 신고되고 있는 실정이다. 이처럼 불필요하게 경찰에 신고된 사고로 인해 교통조사 경찰의 업무가 가중되고 있으며, 명백하게 공소권이 없는 사고의 경우 교통조사 경찰관이 개별 보험사의 보상업무를 대신해 주고 있다는 인식을 심어줘 근무의욕을 저하시킬 뿐만 아니라 전문성 제고를 위한 근무여건을 저해하는 주된 요인이 되고 있다.

하지만 교통사고처리특례법 등 교통사고와 관련한 국내의 독특한 법률적 환경에도 불구하고 국민편의제공 측면에서 현실과 법률간의 불일치로 인해 야기되는 각종 문제점을 보완하거나 대체할 수 있는 제도적 장치 또는 보험 등과의 공조시스템은 존재하지 않고 있다.

IV. 교통사고 조사체계에 관한 법제 개선방안

1. 공소권없는 사고의 처리 법제 개선방안

현재 우리나라는 교통사고의 피해내용에 따라 물적피해 교통사고와 인적피해 교통사고로 구분되고, 처벌내용에 따라 공소권있는 교통사고¹⁷⁾와 공소권 없는 교통사고¹⁸⁾로 구분하고 있다. 공소권없는 교통사고는 “단순 물적피해 교통사고¹⁹⁾”, “피해자 물적피해 교통사고”, “인적피해 교통사고”로 구분하고 있다.

사고당사자 모두 인적피해가 없고 물적피해만 발생한 단순 물적피해 교통사고는 종합보험에 가입되어 있거나 합의된 경우 현장조사 없이 단순 물피사고 처리결과 보고서만 작성하고 이를 교통사고처리대장에 등재함으로써 사고처리를 내사종결²⁰⁾토록 하고 있다. 또한 종합보험에 가입되어 있거나 합의되고 현장조사 결과 가해자의 인적피해는 있으나 피해자의 인적피해가 발생하지 않은 피해자 물적피해 교통사고 역시 ‘공소권없음’으로 종결하고 있다.

한편 피해자의 인적피해가 발생한 인적피해 교통사고일지라도 현장조사 결과에 따라 사망사고, 도주사고, 중상해사고, 중요 11개항 법규위반사고에 해당하지 않고 종합보험에 가입되어 있거나 합의된 경우 ‘공소권없음’으로 송치하고 도로교통법을 적용하여 사고원인 및 결과에 대하여 범칙금·벌금을 부과하고 있다.

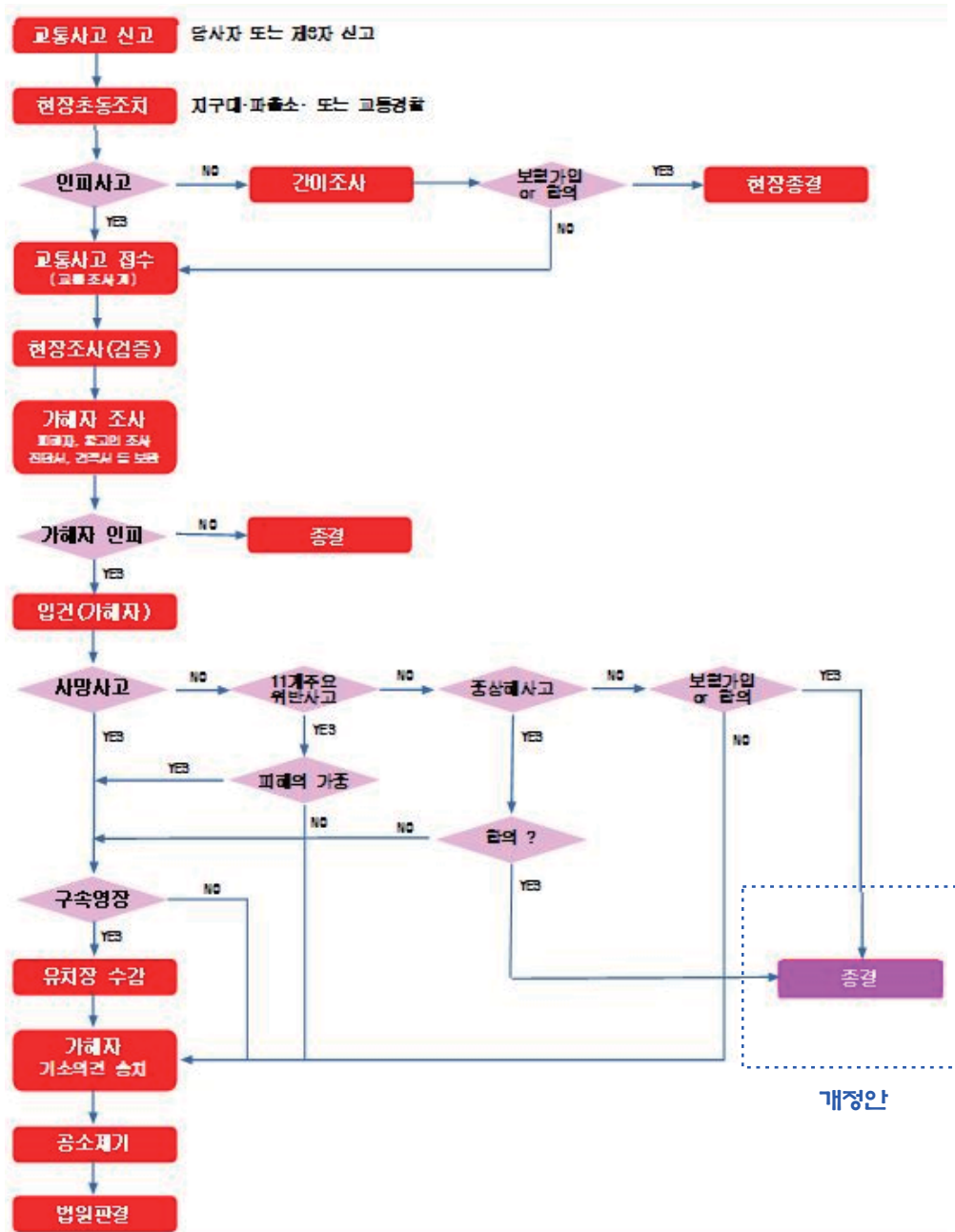
17) 공소권 있는 교통사고 : 사망사고, 중상해(뇌 또는 주요 장기에 대한 중대한 손상, 사지절단 등 신체 중요부분의 상실·중대변형, 신체기능의 영구상실, 사고후유증으로 인한 중증의 정신장애, 하반신 마비 등 완치 가능성이 희박한 중대 질병을 초래한 경우)사고, 도주(뺑소니)사고, 교통사고처리특례법 제3조제1항에 해당하는 중요법규위반사고, 무보험(미합의)에 해당되고, 자동차손해배상보장법에 의한 종합보험에 가입되어 있지 않은 사고

18) 공소권 없는 교통사고 : 공소권 있는 사고 이외의 교통사고

19) 단순 물피 교통사고 : 사람이 죽거나 다치지 않은 물적피해 교통사고로서 교통사고처리특례법 제3조제2항 또는 제4조제1항에 따라 공소를 제기할 수 없는 경우에 해당되는 사고

20) 법적 근거 : ① 대검찰청 『단순 물적피해 교통사고 처리지침』(‘02.01.01) ② 경찰청 『교통사고 처리지침 개정』(‘06.11.17)

이처럼 공소권없는 인적피해 교통사고의 경우 경찰이 조사결과를 검찰에 송치하면 검찰에서 최종적으로 종결되지만 그 과정에서 가해자에게 민사상 손해배상과 별도로 범칙금 및 벌점까지 부과되고 있다. 하지만 같은 결과를 초래한 교통사고라도 경찰에 신고하지 않고 피해배상을 할 경우에는 범칙금 및 벌점의 부담이 없다.



<그림 2> 새로운 교통사고 처리과정

이로 인해 공소권없는 교통사고의 경우 사고당사자는 범칙금 및 벌점 부담 때문에 경찰신고를 기피하고, 가능하면 경찰의 개입 없이 보험처리 또는 합의를 통해 사건을 종결하려는 경향이 있다. 이 때문에 인적피해사고라도 경찰에 신고되어 처리된 교통사고와 경찰에 신고하지 않고 처리된 교통사고간의 형평성 문제가 제기될 뿐 아니라 법적 효과 및 적용기준이 인적피해사고와 동일한 공소권없는 물적피해 교통사고도 실무적으로 범칙금·벌점이 면제되고 있어 법 적용의 일관성이 떨어지고 있다.

또한 경미한 교통사고의 경우 사고의 본질인 교통사고처리특례법 위반사항(교통사고)는 처벌하지 않음에도 불구하고 굳이 범규위반(사고원인)만 따로 처벌해야 할 명분이 없으며, 경제적 손실이 큰 국민에게 범칙금 및 벌점까지 부과함으로써 인해 얻는 것보다 경찰불신 등 잃는 것이 많은 실정이다.

따라서 공소권없는 인적피해 교통사고의 경우에도 공소권없는 물적피해 교통사고 또는 경찰에 신고되지 않고 보험사에서 처리된 사고와의 형평성 문제를 해결하기 위해서는 <그림 2>에서 보는 바와 같이 범칙금·벌점을 면제할 필요가 있다.

2. 공소권있는 교통사고 처리 법제 개선방안

우리나라는 중상의 인적피해사고라 하더라도 경찰의 조직적인 조치가 필요한 경우에만 경찰신고의무가 발생함으로써 경찰에 신고되지 않는 사고의 경우 사고당사자의 주관적 판단의 여지가 많아 법적 분쟁을 야기하고 있다. 또한, 상법 제657조21)에서 사고발생을 보험사에 지체없이 통지하도록 규정하고 있지만 즉각적인 사고통지가 제대로 이뤄지지 않는 경우가 많아 보험금 부정청구 및 보험범죄의 유혹에 노출되어 있다.

이처럼 교통사고 신고의무의 유명무실화에 기인한 국내의 법적 환경에 부합하고 기존의 교통사고 처리시스템을 대체할 수 있는 새로운 교통사

21) 상법 제657조(보험사고발생의 통지의무) : ① 보험계약자 또는 피보험자나 보험수익자는 보험사고의 발생을 안 때에는 지체없이 보험자에게 그 통지를 발송하여야 한다. ② 보험계약자 또는 피보험자나 보험수익자가 제1항의 통지의무를 해태함으로써 인하여 손해가 증가된 때에는 보험자는 그 증가된 손해를 보상할 책임이 없다.

고 처리시스템을 모색하고, 관련 유관기관(경찰, 보험사, 119, 도로교통공단 등)간의 역할분담 및 공조체계를 구축하기 위한 새로운 패러다임이 요구된다.

첫째, 교통사고가 발생하면 사고당사자가 경찰 또는 보험사를 임의적으로 선택하여 신고할 수 없도록 교통사고 접수창구를 단일화(대표전화)하여 통합접수센터(가칭)를 설치할 필요가 있다.

이를 통해 경찰과 보험사간의 교통사고 접수내용 및 전수건수의 일치가 이루어질 수 있으며, 나아가 교통사고 자료의 통합관리를 통해 교통사고 통계자료의 신뢰성을 확보하고, 교통사고 자료의 공유를 통해 보험범죄 예방 및 교통안전정책 수립 등에 활용할 수 있다. 또한, 경미한 사고인 경우 간단한 자기신고서(사진 또는 동영상 포함)를 일정기한 내에 통합접수센터에 제출하도록 하면 피해사실의 과장 또는 허위신고로 인한 보험금 누수를 방지할 수 있을 것으로 판단된다.

둘째, 사고당사자로부터 통합접수센터에 접수된 교통사고에 대해 사고현장 초동조치(현장증거 확보, 피해자 구호, 현장정리)와 사고내용 기초조사를 위한 긴급출동체계를 구축·운영할 필요가 있다.

즉, 통합접수센터에서는 사고의 경중에 따라 단순 물적피해 교통사고 또는 사고당사자의 합의로 처리되는 사고의 경우 보험사에 통보하여 현장출동을 요청하고, 초동조치가 필요하거나 기초조사가 필요한 경우 경찰에 통보하여 현장출동을 요청하며, 피해자구호가 필요한 사항에 대해서는 119 등에 응급구호를 요청할 수 있다. 또한 경찰이 개입하지 않은 일반사고의 접수현황 및 처리결과(초동조치 결과 등 포함)에 대해서도 주기적으로 경찰에 통보하게 된다.

이처럼 통합접수센터에 접수된 교통사고의 신고내역을 토대로 경찰 또는 보험사의 선별적인 현장출동이 이루어지면 경찰과 보험사의 중복적인 초동조치에 따른 사회적 비용을 줄일 수 있고, 사고당사자의 보험사별 출동대기로 인한 차량정체 및 2차사고 위험을 경감시키며, 교통사고에 대한 초동조치 관련 전문성 제고를 통해 보험범죄에 대한 효율적인 통제와 함께 사고처리과정에서 야기될 수 있는 불필요한 민원분쟁을 예방할 수 있

을 것으로 예상된다.

셋째, 경찰의 사고조사와 별도로 보험사에서는 과실산정을 위해 자체적인 사고조사가 불가피하다. 이처럼 경찰과 보험사의 이중조사에 따른 사고당사자의 불편과 사회적 비용문제를 해소하기 위해 사고의 경중에 따른 차별적인 조사체계를 구축할 필요가 있다. 미국의 경우에는 교통사고의 보상, 소송의 수행 등 사고처리의 주된 역할을 보험사가 수행하고 있으며, 보험사는 필요에 따라 전문가를 고용하여 현장조사를 하거나 증인에 대한 인터뷰를 실시하는 등 교통사고 처리와 관련된 보험사의 관여정도가 매우 큰 편이다. 또한 일본의 경우에는 교통사고의 원인을 규명하여 형사처벌하기 전단계로서 교통사고 발생 경위를 과학적으로 규명하는데 있어 자동차공학 또는 물리학 등 관련학문 전공자 또는 기관들이 아무런 제약이나 법적 근거 없이 영리 또는 비영리로 수행하고 있다.

우리나라 역시 대부분의 교통사고가 보험사에 의한 민사배상을 중심으로 처리되는 현실을 감안할 때 경찰에 신고된 사고와 그렇지 않은 사고의 형평성을 해소하고 초동출동 및 조사과정의 신뢰성을 높이기 위해 경찰, 자동차보험 보상전문가 및 사고분석전문가 등 다방면 전문가로 구성된 초동조사기구를 구성할 필요가 있다.

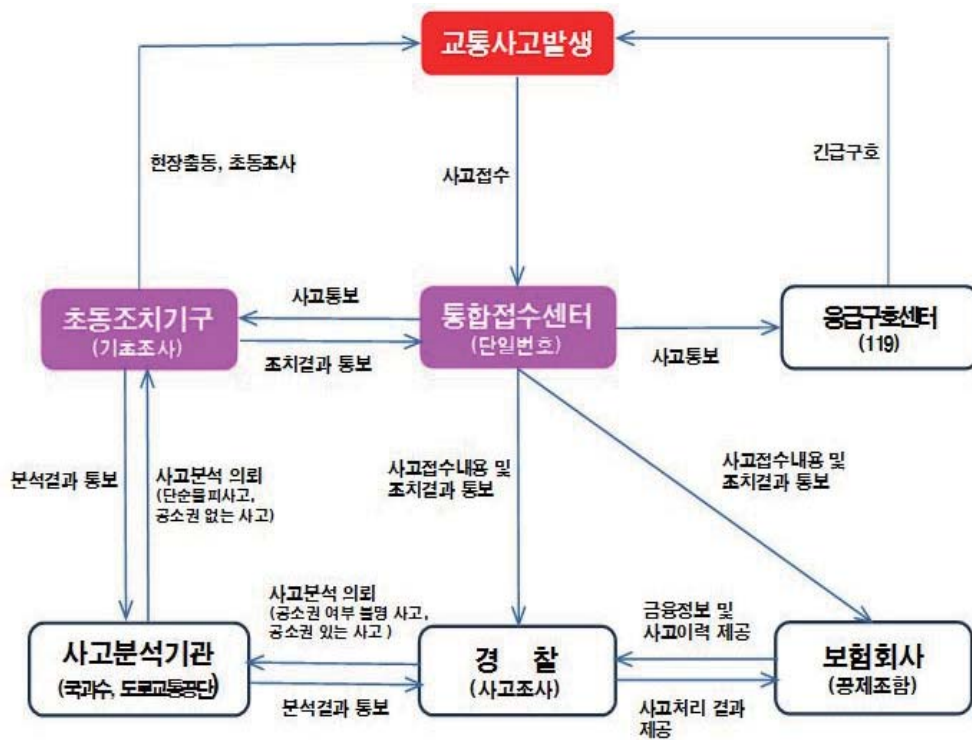
통합접수센터로부터 통보된 교통사고 중에서 단순 물적피해 교통사고와 공소권없는 교통사고에 한해 초동조사기구에서 초동조사를 실시하여 사고원인을 규명하고 법규위반 여부를 조기에 판단하게 되면 사고의 신속한 종결뿐만 아니라 사고당사자간 분쟁을 방지할 수 있다. 만일, 공소권 여부가 불분명한 사고 또는 사고당사자가 초동조사 결과를 인정하지 못하고 민원을 제기하는 경우에는 전문적인 사고분석기관(국립과학수사연구원, 도로교통공단 등)과의 유기적인 협조체계 구축을 통해 사고원인을 명확히 규명할 수 있다.

넷째, 보험범죄에 대한 효율적인 조사를 위해서는 보험사에서 보유하고 있는 사고당사자의 금융정보 및 사고이력(경찰에 신고되지 않았거나 피해자인 경우)에 대하여 경찰이 공유할 필요가 있다.

현재 도로교통공단(교통사고종합분석센터)에서는 기관별(경찰, 손보사,

공제조합) 분산 관리되던 교통사고자료를 통합하여 사고유발요인을 종합적으로 심층분석할 수 있는 교통사고 통합DB를 구축·운영하고 있다. 하지만 사고자료의 취합이 사고발생 후 상당한 시간이 경과된 시점에 이루어질 뿐 아니라 사고처리과정에서의 전체 사고자료 중 35개 항목만을 취급하고 있는 한계점 때문에 공소권있는 교통사고라 할지라도 경찰에 신고되지 않으면 조사할 수 없으며, 날로 늘어나는 보험범죄에 효과적으로 대응할 수 없는 실정이다.

따라서 통합접수센터에 접수된 사고정보와 보험사에서 보유하고 있는 금융정보(보험가입, 보험유지, 보험금지급 정보)를 공유할 수 있는 새로운 통합DB 시스템을 구축하거나 도로교통공단에서 운영하고 있는 통합DB 시스템을 확대 개편할 필요성이 있다. 이를 통해 경찰이 전체사고를 모니터링(확인기능)한 후 공소권있는 사고(공소권 여부가 불명확한 사고 포함)로 판단되는 사고는 직접 조사하고, 보험범죄를 사전에 적발할 수 있는 자료로 활용할 수 있다.



<그림 3> 교통사고 조사체계 개선방안

즉, 교통사고의 통합 신고접수 및 신속한 초동조치를 위해 교통사고 처리 관련 제반사항(사고통보, 보험접수, 경찰신고, 현장출동 등)에 대한 원스톱(One-stop) 서비스를 제공하고 사고의 경중에 따라 적절한 초동조치 및 기초조사가 이루어 질 수 있는 새로운 조사체계를 <그림 3>과 같이 구축할 필요가 있다.

이를 위해 일부 선진국에서 시행하고 있는 e-call 무선전송시스템을 통해 사고정보가 경찰 및 통합접수센터로 자동 전송되는 시스템을 갖추거나, 각 보험사의 출동체계를 통합하여 경찰과 공조한 긴급출동체계를 갖추어 초동조치를 강화하는 방안의 모색이 필요하다.

V. 결 론

도로교통법(제54조)은 교통사고를 야기한 운전자가 경찰에 신고하도록 의무규정을 두고 있으나 헌법재판소와 대법원의 판결에 따라 교통사고 신고의무규정이 유명무실화되었다. 이로 인해 2010년 전체 교통사고 중에서 경찰에 신고된 교통사고는 23.2%에 불과하고 나머지 대부분의 교통사고는 경찰에 신고되지 않은 채 보험사(공제조합 포함)의 자체조사만으로 사건이 종결되고 있는 실정이다.

이처럼 경찰에 신고되지 않은 교통사고는 보험사(공제조합 포함)의 자체조사를 통해 민사상 손해배상만 이뤄지고 종결되는 반면, 경찰에 신고된 교통사고는 민사상 손해배상 외에도 범칙금과 벌점이 부과됨으로 인해 경찰에 신고되지 않은 교통사고와 형평성 문제가 야기되고 경찰신고에 대한 개인의 판단에 따라 국가 형벌권이 영향을 받는 문제점이 있다. 이러한 문제점을 해소하는 방안으로 공소권없는 사고의 경우에는 경찰의 조사결과와 상관없이 범칙금과 벌점의 면제방안을 강구하여 경미한 교통사고를 비범죄화하는 방안이 필요하다.

또한 경찰에 신고되지 않은 교통사고의 경우 경찰의 개입없이 개별 보험사의 초동조치 및 조사만으로 사건이 종결됨으로 인해 사고당사자간 분쟁과 보험범죄(피해의 가공 및 과장)가 증가되는 요인으로 작용하고 있

다. 이는 사고당사자의 자의적 판단에 따라 공신력있는 국가기관의 개입이 원천적으로 차단된 상황에서 사고당사자간 또는 사고당사자와 개별 보험사의 이해관계가 서로 상충되기 때문이다. 결국 사고당사자간 분쟁의 소지가 있는 사고에 대해 공신력있는 국가기관의 개입과 조정과 더불어 보험범죄에 효율적으로 대처하기 위해서는 경찰, 소방, 보험사 등으로 분산되어 있는 교통사고의 접수창구를 단일화(가칭 ‘통합접수센터’ 신설)하는 방안이 요구된다.

한편 경찰에 신고된 교통사고의 경우에도 경찰과 보험사의 이중조사로 인한 국민불편 및 불필요한 사회비용을 초래할 뿐만 아니라 경찰이 조사한 사고에 대해서도 조사결과를 수용하지 못하고 민원을 야기하거나 소송을 제기하는 경우가 줄어들지 않고 있다. 따라서 경찰과 보험사의 이중조사를 방지하기 위해서는 조사결과를 경찰과 보험사가 공유할 필요가 있고 신속한 현장출동 및 초동조사와 경찰과 보험사의 조사인력을 효율적으로 활용하기 위해서는 경찰과 보험사의 유기적 협조를 바탕으로 긴급출동체계를 구축할 필요가 있다. 또한 초동조사의 전문성을 제고하고 조사결과의 신뢰성을 확보하기 위해서는 경찰, 자동차보험 보상전문가, 사고분석전문가 등으로 구성된 독립적인 초동조치기구를 설립하여 이를 통해 조사결과의 신뢰성을 높여 사고를 조기에 해결할 수 있을 것이다.

마지막으로 경찰이 보험사의 금융정보자료를 공유할 수 있는 새로운 통합DB시스템을 구축하거나 도로교통공단의 통합DB시스템을 확대 개편할 필요가 있다. 이를 통해 전체 교통사고에 대한 경찰의 모니터링 기능을 강화하여 보험범죄를 효율적으로 적발하거나 예방할 수 있으며, 교통안전정책 수립에 활용할 수 있다.

본고는 우리나라와 선진외국(영국, 미국, 캐나다, 프랑스, 독일, 일본 등)의 교통사고조사관련 법규와 사고조사실태, 조사체계와 처리, 자동차보험제도 등의 교통사고 조사체계를 살펴보고 우리나라 실정을 감안하여 경미한 교통사고를 비범죄화할 수 있는 방안과 교통사고의 통합 신고접수 및 신속한 초동조치를 위한 새로운 교통사고 조사체계 구축방안에 대해 거시적 관점에서 개선방안을 제시하는데 중점을 두고 있다.

본고에서는 공소권없는 사고의 범칙금 및 벌점 면제방안은 교통사고에 대한 경각심 저하 및 교통안전의식 결여로 인한 사고증가 가능성, 단순한 교통법규 위반행위에 대해서도 처벌하는 반면 교통사고 야기행위의 처벌 면제에 따른 형평성, 경찰의 보험사 자료공유와 관련된 법률적 근거 미약, 통합접수센터 및 초동조치기구의 설립과 각 보험사의 서비스 경쟁체계와의 상충 가능성 등에 대한 해결방안을 구체적으로 제시하지는 않았다.

이러한 문제점을 해결하기 위해서는 향후 교통사고와 개인정보보호와 관련된 법률의 세부적인 검토와 더불어 다양한 형태의 후속연구가 필요하다.

참 고 문 헌

〈단행본, 연구보고서〉

- 교통안전공단, 교통사고 조사 및 분석체계 개선방안 연구, 2005
- 삼성교통안전문화연구소, 교통사고 조사 및 관리 체계 개선방안 연구, 2007
- 도로교통공단, 교통선진국의 교통사고 조사체계 비교 연구, 2004
- 보험연구원, 기승도, 자동차사고의 사회적 비용 최소화 방안, 2009
- 김광국, 자동차보험론(개정판), 전주대학교 출판부, 2000
- 도로교통안전협회, 물적피해 교통사고 처리를 위한 정책대안 연구, 1996
- 윤철식, 경찰 교통사고조사제도 운영상의 문제점과 발전방안, 2002
- 윤해성, 도로 교통사고 경찰신고 활성화 방안, 형사정책연구원, 2011
- 이용재, 설재훈, 외국의 교통사고처리 체계의 연구, 치안연구소, 1997
- 전일수, 자동차보험과 교통사고와의 상관관계 연구 : 우리나라 자동차 보험제도의 구조적 개선방안, 교통개발연구원[편], 2000
- 이성원, 자동차 보험제도 개선방안, 보험개발연구원, 1997
- 정희영, 교통사고조사 과학화 방안에 관한 연구, 박사학위논문, 아주대학교, 2009
- 전일수, 자동차보험과 교통사고와의 상관관계 연구 : 우리나라 자동차보험제도의 구조적 개선방안, 교통개발연구원, 2000
- 한상진, 윤공현, 이영태, 도로교통사고 DB 구축 및 공유방안 연구, 한국교통연구원, 2003

〈연구논문〉

- 권기병, 도로교통법상 교통사고 신고의무에 관한 고찰, 경찰학연구 9(3), 2009
- 송윤아, 자동차 인적사고의 경찰신고 활성화 필요성 : 보험사기 감소효과, 주간이슈, 보험연구원, 2011

<국문초록>

우리나라는 연간 약 100만건의 교통사고가 발생하며, 이 중 경찰에 신고되어 조사되고 있는 교통사고는 연간 23만건 정도에 그치고 있다. 즉, 대부분의 교통사고는 개인 또는 보험사 간의 손해배상이라는 민사문제로 종결되고 있어 경찰에 신고되어 형사처벌을 받고 있는 사고와 형평성 문제가 제기되고, 경찰신고에 대한 개인의 판단에 의해 국가 형벌권이 영향을 받는 문제점이 있으며, 보험사의 자체조사 및 경찰과 보험사의 이중조사에 따른 국민불편을 초래하고 불필요한 사고비용이 발생하고 있는 실정이다.

본고에서는 우리나라와 선진외국의 교통사고조사관련 법규와 사고조사 실태, 조사체계와 처리, 자동차보험제도 등의 교통사고 조사체계를 비교 검토하여 우리나라 실정을 맞는 새로운 교통사고 조사체계 개선방안을 제시하였다. 경미한 교통사고에 대한 비범죄화를 위해 공소권없는 교통사고에 대한 처벌(벌칙금 및 벌점)을 면제하여 경찰에 신고된 사고와 그렇지 않은 사고와의 형성평 문제를 해소하고, 경찰과 보험사의 초동출동 및 조사의 중복을 방지하기 위해 교통사고의 통합 신고접수 및 긴급출동체계를 구축하고, 공정하고 신속한 사건 해결을 위해 독립적인 초동조치기구를 설립하며, 보험범죄의 사전 예방 및 원활한 조사를 위해 경찰의 사고자료와 보험사의 금융정보를 상호 공유할 수 있는 시스템이 필요하다.

주제어 : 교통사고, 비범죄화, 교통사고조사, 교통사고 조사체계

A Study on the Traffic Accident Investigation System Establishment for the Traffic Accident Decriminalization

Park, Young-Soo,^{*} · Kim, Jae-Kwang^{**} · Cheon, Jeong-Hwan^{***}

In Korea occur about 1 million of traffic accidents each year, but approximately only 23 percent of them are reported to the police and investigated. In other words, most of traffic accidents are terminated in civil cases between a person and insurer. It makes the problem of unfairness between traffic accidents that are investigated by the police and that are not. As a result national punishment subordinates to individual decision to make a report or not. Moreover, because of repetitive investigation by the police and insurer people experience very discomfort and unnecessary social costs are generated.

This study suggests improvement of traffic accident investigation system, which is suitable for Korea by comparing and weighing the rules, state and the system of traffic accident investigation, also car insurance system of Korea against that of developed nations. For the decriminalization of minor offenses, when there is no authority of prosecution in a traffic accident case, it is needed to exempt the driver from punishment(fines and penalty points) to solve the problem of unfairness between reported and unreported traffic accidents. In addition, it is necessary to make an integrated report receipt system for preclusion of duplicated dispatch and repetitive investigation by the police and insurer. And it is recommended to constitute an independent organization of first measure for fair and rapid settling to the matter, and to make a sharing system of financial informations that insurance companies possess for effective prevention and inquiry of insurance crime.

Key Words : Traffic Accident, Decriminalization,
Traffic Accident Investigation System

* Superintendent, Traffic Safety Division National Police Agency

** Professor, Department of Law, SUNMOON. Univ.

*** General Manager, Traffic Accident Analysis Center, Korea Road Traffic Authority