도로교통법위반(사고후 미조치)의 형사처벌에 관한 실무연구

김 현 철*

논 문 요 약

현재 도로교통법위반(사고후 미조치)죄에 대하여는 1990년대와 달리 지나치게 많은 사건이 불기소처분 되고 있다. 그것은 위 처벌조항의 적용을 둘러싸고, 법원, 검찰, 경찰의 인식차이가 그만큼 크다는 것을 보여준다고 생각한다. 이에 대한 정리가 필요한 시점이다. 도로교통법상의 교통사고 야기자가 취해야 할 필요한 조치의무에 대한 해석은 자동차운전자의 주의의무가 세계 여러 나라가 동일 내지 유사하게 규정하고 있는 주의의무이므로, 주요 선진국들의 사례를 참고하여 "즉시 정차하여, 사고를 확인하고 사상자를 구호하는 등 필요한 조치"를 합리적으로 해석해야 한다. 구체적인 사건에서 필요한 조치의 범위가 어디까지인가 하는 부분은 우리나라의 도로교통법이 그 목적으로 "교통의 안전과 위험을 방지하기 위한 것"으로 하고 있으므로 그 범위 내에서 해석되어야 할 것이다. 그 경우 교통의 안전과 위험은 추상적인 위험을 예정한 것이지 반드시 구체적인 위험이 발생해야 하는 것은 아니다. 따라서 사고의 형태나 손괴의 종류에 따라 사고운전자가 취해야 할 조치의 내용은 차이가 날 수밖에 없으나 기본적으로 사고를 낸 운전자는 즉시 정차하여 사고내용을 확인하여야 할 의무가 있다. 교통사고의 내용이 주차되어 있는 차량을 손괴한 경우에 교통의 안전과 위험이 발생하였는지 여부를 따져서 그에 필요한 조치를 취하였는지 여부를 판단할 수밖에 없지만 그러한 경우에

* 광주지방검찰청 형사2부장검사

www.kci.go.kr

교통의 안전과 위험이 발생하였는지 여부에 대하여 통상의 경우 피해차량이 안전운행에 지장을 줄 정도로 손괴가 되었을 경우 사고 운전자는 피해자에게 적절한 방법으로 그를 알리고 연락을 취해야 할 의무가 있다고 본다. 그러므로 현재 주차된 차량을 손괴하고 조치를 취하지 않고 현장을 이탈한 경우에 대부분 불기소하는 등 지나치게 협소하게 운영되고 있는 도로교통법위반(사고후 미조치)의 실무경향은 피해내용을 고려하여 교통의 안전과 위험을 일응 판단하는 방향으로 보다 적극적으로 재고되어야 할 것으로 본다.

[주제어] 도로교통법위반(사고후 미조치), 특정범죄가중처벌등에관한법률위반(도주차량), 교통의 안전과 위험, 도주차량

■ 논문접수 : 2013. 9. 6. ■ 심사개시 : 2013. 9. 9. ■ 게재확정 : 2013. 9. 26.

목 차

1. 문제제기

2. 현재의 실무 상황
   가. 통계적 고찰
   나. 국민의 법감정과 괴리 발생

3. 사고운전자가 행할 조치에 관한 외국의 입법례
   가. 영국
   나. 미국
   다. 독일
   라. 프랑스
   마. 일본
   바. 도로교통에 관한 1968.11.8.의 빈협약

4. 도로교통법 제54조 사고발생시의 조치에 대한 해석
   가. 우리 법규정 연혁
   나. 필요한 조치의 본질
   다. 보호법익
   라. 교통상의 위험과 장해
   마. 사고운전자가 취할 조치의 내용

5. 맺는말

※ 참고문헌

www.kci.go.kr

Ⅰ. 문제제기

귀하의 차량을 주택가 갓길 주차장에 주차해두고 잠깐 볼일을 다녀오는 사이 어떤 알 수 없는 차량이 주차해놓은 당신 차량을 들이받아 차량문이 제대로 열리지 않고, 후사경이 손괴되어 있는 것을 발견하고, 이를 경찰에 신고하였다. 그런데 경찰의 수사로 범인이 잡혔지만 도로교통법위반(사고후 미조치)의 점은 물적손해를 보전해 주기 위한 법조항이 아니고, 주차된 차량의 손괴만으로는 교통안전에 위험을 초래하지 않아 처벌하지 못한다고 한다면 과연 우리 국민들은 이것을 수긍할 수 있을 것인가?

지금 일선에는 "도로교통법 제54조 제1항의 취지는 도로에서 일어나는 교통상의 위험과 장해를 방지·제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보하기 위한 것으로서 피해자의 피해를 회복시켜 주기 위한 것이 아니다. 이 경우 운전자가 취하여야 할 조치는 사고의 내용과 피해의 정도 등 구체적 상황에 따라 적절히 강구되어야 하고, 그 정도는 건전한 양식에 비추어 통상 요구되는 정도의 조치를 말한다"고 하는 대법원 판결(대법원 1999. 11. 12. 선고 99도3140 판결)[1]의 해석과 적용에 관하여 혼선이 발생하고 있다. 만약 어떤 차량이 주차되어 있는 차량을 들이받아 물적피해를 입히고, ① 일부 비산물이 차량주변에 떨어져 있었지만 다른 차량의 진행에 방해가 되지 않도록 손괴된 차량 밑으로 치워 놓고 현장을 떠난 경우, ② 일부 비산물이 떨어져 있지는 않았지만 들이받힌 차량의 본네트가 거의 떨어질 듯이 흔들거리고, 차량 후사경이 손괴되어 있는 경우, ③ 충격으로 인해 차량문이 잘 열리지 않는 것 외에 달리 아무런 비산물이 없는 경우, ④ 주차된 차량에 앉아 있는데 가해차량이 약간의 흠집을 내고 그냥 진행하는 것을 보고 시동을 걸고 쫓아가 세운 경우에, 위 사안들 중 교통사고 운전자가 취할 조치를 취하지 않은 경우로 처벌할 수 있는 경우는 어느 범위까지이며 그 논거는 무엇일까?

---

1) 대법원 2002. 6. 28. 선고 2002도2001 판결; 2002. 10. 22. 선고 2002도4452 판결 및 2009. 6. 11. 선고 2008도8627 판결; 2009. 5. 14. 선고 2009도787 판결 등이 같은 취지로 계속되고 있다.

www.kci.go.kr

이하에서 필자는 지금 일선에서 이루어지고 있는 이러한 도로교통법 제54조(사고발생시의 조치)에 대한 해석과 운용에 대한 실태와 문제점을 살펴보고, 그에 대한 해결방안을 제안해 보기로 한다. 다만 도로교통법 제54조의 조치를 취하지 않은 경우에 특정범죄가중처벌등에관한법률(이하에서는 '특가법'이라고 한다) 제5조의3(도주차량 운전자의 가중처벌) 적용도 문제가 될 수 있으나 이하에서는 논의의 범위를 가능한 단순 도로교통법 제148조 위반(사고후 미조치)의 점에 한정하여 논하기로 한다.

2. 현재의 실무 상황

가. 통계적 고찰

2012년도 처리된 검찰의 전체 평균 기소율은 구공판 9.75%와 구약식 36.18%를 합쳐서 약 45.93%이다. 그리고 혐의없음 처분율은 10.47%, 기소유예가 12.40%이다. 그런데 도로교통법위반(사고후 미조치)의 경우, 기소율은 구공판율 0.7%, 구약식율 14.9%를 합하여 15.6%이고, 불기소율이 81.5%로서 현저히 높은데 유독 많은 것이 혐의없음이 45%에 이르고 있다는 것이다. 그리고 기소유예비율도 36.5%에 이르러 모든 사건처리가운데 가장 혐의없음 비율이 높은 수준이다. 왜 그런 현상이 일어나고 있을까. 사기사건처럼 증거관계가 모호한 특성을 가진 범죄도 아닌데, 경찰에서 교통사고발생신고가 된 사건을 인지하여 송치하는 죄명인데 유독 사고후 미조치에 대하여 혐의없음 결정이 많은 이유는 무엇일까.

표 1. 2012년 죄명별 사건처리현황[2] (단위 : %)

죄명	기소		불기소				
	구공판	구약식	혐의없음	기소유예	공소권없음	기소중지	기타
사고후미조치	0.7	14.9	45	36.5	0.1	2.3	0.5
도주차량	27.6	28.7	16.8	12.1	7.6	4.3	2.9
전체범죄	9.75	36.18	10.47	12.40	15.73	6.83	8.6

www.kci.go.kr

도로교통법위반(사고후 미조치) 범죄에 대하여 경찰에서 임의로 인지할 수 있는 범죄가 아니라 피해자의 신고로 인지되는 범죄임을 고려할 때 혐의없음 처분이 다른 범죄보다 월등히 많이 발생하는 것은 수사기관에서 무리하게 인지 수사한 결과 때문은 아닐 것이다. 그렇다면 그 이유는 무엇일까. 실무상 도로교통법위반(사고후 미조치)사건을 처리해 본 경험이 있는 사람은 누구나 공감하겠지만 실무상 대부분의 도로교통법위반(사고후 미조치)의 범죄가 대법원 판례를 근거로 무혐의 처분되고 있는 현실을 반영한 결과라고 본다.

이는 경찰은 기존의 방식대로 인지하고, 검찰은 대법원의 새로운 판례를 근거로 무혐의 처분을 하면서 일어나는 현상으로서, 대법원의 판례에 대한 해석의 혼란과 실무상 그 파장이 심각하다는 반증이라고 본다. 왜냐하면 같은 유형의 범죄라고 할 수 있는 특가법위반(도주차량)의 경우 기소율이 전체 범죄평균율을 상회한다. 도주차량은 사건 발생 후 사고관련자가 신고하여 입건이 되는 경우가 보통이기 때문에 상대적으로 기소율이 높을 수밖에 없다. 마찬가지 유형의 범죄인 도로교통법위반(사고후 미조치)의 경우도 피해자의 신고로 수사절차가 이루어지는데 기소율이 전체 평균에도 한참 못 미친다. 도주차량이나 사고후 미조치는 그 성격이 매우 유사한 범죄인데도 기소율에 심각한 차이가 발생하는 원인은 실무상 위에서 본 대법원의 해석에 대한 영향이 크다고 본다.

표 2. 도주차량의 처리율 변화[3)] (단위 : 건(%))

	기소율		불기소율			
	구공판	구약식	혐의없음	기소유예	공소권없음	기소중지
1995	9,038(74.5)	9(0.1)	632(5.2)	474(3.9)	46(0.4)	1,636(13.5)
2002	10,993(58.1)	1,528(8.1)	628(3.3)	2,425(12.8)	66(0.3)	2,729(14.4)
2012	4,556(27.6)	4,748(28.7)	2,773(16.8)	1,999(12.1)	1,258(7.6)	712(4.3)

2) 대검찰청 통계시스템을 사용한 분석결과임, 다만 사고후 미조치는 도로교통법위반(사고후 미조치)의 죄명만을 대상으로 한 것이며, 도주차량은 특정범죄가중처벌등에관한법률위반(도주차량)의 죄명만을 대상으로 한 것이며, 전체범죄는 2012년 1. 1.부터 12. 31.까지 처리한 1,800,602건에 대한 사건처리 결과를 100%로 하였을 때의 통계이다.

www.kci.go.kr

도주차량의 처리율은 1995년도의 엄격한 구공판이 점차 벌금처분이 가능하면서 구약식의 비중이 높아지는 형태로 완화되기는 하나 2012년까지 기소율이 거의 큰 변화가 없음을 알 수 있다. 그러나 이와 달리 도로교통법위반의 경우는 사건처리가 큰폭으로 달라지는 경향을 볼 수 있다.

표 3. 도로교통법위반 사건 처리율 변화[4] (단위 : 건(%))

	기소율		불기소율			
	구공판	구약식	혐의없음	기소유예	공소권없음	기소중지
1995	8,347 (2.9)	210,409 (73.3)	1,954 (0.7)	17,200 (6.0)	42,911 (14.9)	3,176 (1.1)
2002	1,247 (2.6)	28,235 (59.4)	1,546 (3.3)	10,899 (22.9)	3,132 (6.6)	1,665 (3.5)
2012	284 (2.3)	2,436 (19.9)	372 (3.0)	5,329 (43.6)	2,878 (23.5)	447 (3.7)

도로교통법위반의 사건처리가 2002년을 기점으로 기소유예가 급격히 늘어 2012년도에는 혐의없음이 16.8%로 급격히 늘고 기소유예도 23.5%에 이르러 혐의없음과 기소유예가 전체사건의 40.3%에 이르게 된 변화를 보이고 있는 것도 특징적인 변화의 한 부분이다.

3) 통계를 보면 2002년은 전체 도주차량사건 18,369건이었으나 16,046건으로 다소 감소한 것을 볼 수 있으나 구약식처리율과 혐의없음 처리비율이 대폭 늘어난 것이 특색이다.

4) 다만 1995년도의 도로교통법위반 죄명에는 도로교통법위반(음주운전), 도로교통법위반(사고후 미조치)이 포함된 수치이고, 2002년도 도로교통법위반 사건 수에는 도로교통법위반(사고후 미조치)이 포함되어 있고(분류이전), 도로교통법위반(음주운전)은 제외되어 있는 수치이며, 2012년의 도로교통법위반 죄명에는 도로교통법위반(음주운전), 도로교통법위반(사고후 미조치)이 모두 제외된 수치이다.

www.kci.go.kr

표 4. 각 연도별 전체사건 처리율 (단위 : 건(%))

	기소율		불기소율			
	구공판	구약식	혐의없음	기소유예	공소권없음	기소중지
1995	126,061 (7.5)	626,367 (42.3)	149,353 (10.1)	85,045 (5.7)	259,055 (17.5)	199,326 (13.4)
2002	142,348 (7.6)	1,016,478 (54.1)	143,196 (7.6)	129,800 (6.9)	216,838 (11.6)	139,483 (7.4)
2012	172,085 (9.7)	638,663 (36.2)	184,844 (10.5)	218,830 (12.4)	277,552 (15.7)	120,543 (6.8)

이는 각 연도별 전체 사건 처리율을 볼 때도 마찬가지로 큰 변화가 없음에도 유독 도로교통법위반(손괴후 미조치)의 점에 대하여만 2012년도 사건의 81.5%가 혐의없음 또는 기소유예 처리되었음을 보면 특별한 점을 발견 할 수 있을 것이다. 실무상 도로교통법위반(손괴후 미조치)의 점이 대부분 교통안전과 위험에 장애가 발생하지 않았다는 이유로 대부분 불기소(혐의없음 또는 기소유예) 되고 있는 현실을 그대로 반영하고 있는 통계수치들이다.

나. 국민의 법감정과 괴리 발생

그렇다면 이러한 현실은 국민의 법감정에 부합하는 것일까? 광주지검에서 8월 초순경 법조인과 일반인을 상대로 설문조사한 결과,[5] 귀하의 차량을 주택가 갓길 주차장에 차를 주차해 두고 잠깐 볼일을 다녀오는 사이 어떤 알 수 없는 차량이 주차해 놓은 당신 차량을 들이받아 차량문이 제대로 열리지 않고 후미등이 손괴되어 있는 것을 발견하고, 이를 경찰에 신고하였다. 그런데 수사기관에서는 도로교통법위반(손괴후 미조치)의 점은 물적 손해를 보전해 주기 위한 법조항이 아니고, 주차된 차량의 손괴만으로는 교통안전에 위험을 초래하지 않는다는

5) 광주지역의 법조인 11명, 학생 22명, 일반인 14명(합계 47명)을 상대로 무작위 무기명 서면 설문조사한 결과이다.

www.kci.go.kr

이유로 가해차량을 처벌하지 못한다고 한다면 결과에 승복하시겠습니까라는 설문조사결과 일반인의 95% 이상이 아닙니다. 정의롭지 못하다고 생각합니다라고 응답하였고, 법조인을 포함한 전체 85.11%가 승복하기 어렵다는 설문결과가 나왔다.[6)]

또한 위 설문조사에서 사고운전자는 교통사고 즉시 정차하여야 합니다. 이를 위반한 것만으로도 사고운전자의 책임을 다하지 않았다고 처벌하는 것을 어떻게 생각합니까라는 질문에 대하여 72.34%의 응답자가 정당하다. 사고후의 피해회복에 필요하다라고 응답하였고, 27.66%의 응답자만이 너무 과하다. 형사처벌까지 해서는 안 된다고 응답하였다.

그리고 다음 중 어떠한 경우에 형사처벌이 필요하다고 생각하느냐는 설문조사에서 응답자가 가장 많이 필요성을 공감한 것은 (1) 일부 비산물이 떨어져 있지는 않았지만 들이받힌 차량의 본네트가 흔들거리고, 차량 후사경이 손괴되어 있는 경우(74%), (2) 일부 비산물이 차량주변에 떨어져 있었지만 다른 차량의 진행에 방해가 되지 않도록 손괴된 차량 밑으로 치워 놓고 현장을 떠난 경우(68%), (3) 주차된 차량에 앉아 있는데 가해차량이 약간의 흠집을 내고 그냥 진행하는 것을 보고 시동을 걸고 쫓아가 세운 경우(61%), (4) 충격으로 인해 차량문이 잘 열리지 않은 것 외에 달리 아무런 비산물이 없는 경우(57%)순으로 응답자들이 형사처벌이 필요하다고 지적하였다.

그러나 현재의 실무는 위와 같은 국민의 법감정과 크게 차이가 나게 운영되고 있다. 즉 실무는 국민들이 대부분 처벌의 필요성을 인정하는 사안에 대하여 불기소처분이 이루어지고 있는 것이 현실이기 때문이다. 이하에서는 사고운전자가 취할 조치에 대하여 외국의 사례는 어떠한지 살펴보고 또한 우리나라의 법률과 판례를 살펴보기로 한다.

---

6) 위의 질문에 대하여 47명의 응답자 중 7명이 승복하겠다고 응답하였고, 7명은 대부분 법조인 또는 사법연수생이었다. 즉 손괴후 미조치에 대한 대법원 판례를 알고 있는 경우에는 승복하겠다는 응답이 많았다.

www.kci.go.kr

3. 사고운전자가 행할 조치에 관한 외국의 입법례

가. 영국

영국의 경우 도로교통법(Road Traffic Act 1991)에서 사고발생시의 사고운전자가 취해야 할 의무는 즉시 정차할 의무와, 성명과 주소를 알려주어야 할 의무, 사고를 보고해야 할 의무로 크게 나눌 수 있다.[7)]

영국 도로교통법 제170조에 의하면, 도로상의 자동차에 의한 사고가 발생한 경우, 정당한 권한을 가진 자의 요구가 있을 경우, 자동차 운전자는 정지하고, 자기의 성명과 주소 그리고 자동차 소유자의 성명과 주소 그리고 차량의 동일성을 나타내는 증서를 제시하여야 한다. 즉 피해자에게 가해자의 보험증명, 운전자 정보, 소유자정보 등 자료를 제공하여야 하며 이를 제시하지 않을 경우 24시간 이내 경찰에 신고를 하여야 하며, 보험증명서를 현장에서 가지고 있지 않는 경우는 5일 이내 경찰서에 제출하여야 한다.[8)]

나. 미국

미국은 주마다 교통사고의 처리에 관한 법률이 차이가 있으므로 일률적으로 말하기는 어렵지만 교통사고발생시의 사고운전자의 조치와 관련하여 통일차량법(Uniform Vehicle Code) 제10장 사고 및 사고보고조항에 의하면, 다음과 같이 규정하고 있다.[9)]

통일차량법 제10-104호에 의하면 사망, 상해 또는 자동차나 사람에 의해 재물의 손괴를 초래한 사고를 유발한 자동차의 운전자는 당해 사고에서 상해를

7) 한국도로교통안전협회, 외국도로교통법규번역집, -영국·프랑스-, 제143면.

8) 권기병, "도로교통법상 교통사고 신고의무에 관한 고찰", 「경찰학연구」, 제9권 제3호(통권 제21호) 제152면.

9) 권기병, 위 논문, 제154면 참조.

www.kci.go.kr

입은 자, 관련 운전자, 동승자 또는 자동차나 재물 손괴 당한 자에게 운전자의 성명, 주소와 등록번호 및 차의 소유자에 대하여 알려주어야 하며, 요구가 있을 경우에는 운전면허 또는 운전할 수 있는 허가증을 제시하여야 한다. 사고현장의 교통경찰관 또는 사고를 조사하는 자에게 당해 정보를 알려주어야 하며 요구가 잇을 경우 당해 면허와 허가증을 제시하여야 한다.

또한 통일차량법 제10-106호에 의하면 사망이나 상해 또는 정상적이고 안전한 운전을 할 수 없을 정도로 자동차의 손괴를 초래한 사고에 관련된 운전자는 가장 신속한 통신수단으로 정당한 권한이 잇는 경찰당국의 가장 가까운 사무소에 당해 사건을 즉시 신고하여야 한다.

다. 독일

독일의 도로교통법 시행령 제34조는 교통사고가 발생한 경우 모든 사고 관여자는 지체없이 정지하여야 하고, 사고결과를 서로 확인하여야 하며, 부상자를 구조하여야 한다. 또한 사고 장소에 있는 다른 교통 관여자와 피해자에게 그가 사고에 관여하였다는 것을 알려야 하고, 요구가 있으면 그의 이름과 주소를 알려주고 운전면허증을 교부해 주고, 그의 책임의무 보험에 관한 사항을 성의껏 알려주어야 하고, 현장에 머물면서 다른 관여자와 피해자가 그의 인적사항, 자동차 및 관여 종류에 관하여 확인할 수 있을 때까지 사고 장소에 머물러야 하며, 확인을 준비하는 자가 없다면 적당한 시간동안 기다리고 사고 장소에 이름과 주소를 남겨두어야 한다. 그리고 그가 정당하거나 면책되거나 대기시간의 경과 후에 사고장소를 떠났다면 지체없이 사후적으로 확인할 수 있게 하여야 하는데 이를 위해 최소한의 권한 있는 자 또는 인근 경찰서에 사고 관여 사실을 알리고, 주소, 거소 및 차량등록증과 차고지를 밝히고 자동차를 가능한 기간 동안 지체없이 확인시키기 위해 자동차를 조사하게 하여야 한다고 규정하고 있다.[10] 독일은 물적 손해야기후 조치불이행은 도로교통법위반으로 처벌

www.kci.go.kr

하고, 인적 피해야기후 도주하는 경우는 특가법으로 가중처벌되는 우리나라와 달리 사람을 사망하게하거나 상해한 후의 사고장소로부터의 이탈과 재물을 손괴한 후의 사고장소로부터의 이탈을 구별하지 아니하고 동일한 형으로 처벌하고 있다고 한다.[11]

라. 프랑스

프랑스의 도로법(Code de la Route 2009) R231-1에 의하면 사고에 연루된 운전자 또는 도로이용자는 통행에 위험을 조성하지 아니하고, 가급적 속히 정차하여야 하고, 사고로 단지 물질적 손해만이 야기되었을 때에는, 사고에 관련된 모든 자에게 그 성명과 주소를 알려야 한다. 사고로 1인 이상이 부상당하거나 사망하였을 때에는 이를 경찰 또는 헌병대에 알리거나 알리도록 하여야 하고, 경찰 또는 헌병대 또는 사고에 관련된 모든 자에게 그 성명과 주소를 알리고, 통행의 안전과 부합되는 한에서 책임소재의 결정에 이용될 수 있는 형적을 없애거나 사고장소의 상태를 변경시키는 행위를 하지 아니하여 한다.[12]

---

10) 권기병, 앞의 논문, 제151~152면.

11) 서울중앙지방검찰청, 개정 교통사범 수사실무, 2013년, 제26면. 독일형법 제142조에 사고장소로부터의 허용되지 아니하는 이탈죄를 규정하고 있는데, 도로교통에 있어서 사고후 ① 다른 사고 관여자와 피해자를 위하여 그가 사고장소에 머물면서 자신이 사고에 관여되었음을 알림으로써 그의 인적사항, 차량 및 사고관여의 방법 등을 확인가능하게 하거나 ② 사고장소에 다른 사고관여자나 피해자가 그러한 확인을 할 준비가 되어 있지 않은 경우에는 사정에 따른 적정한 시간 동안 대기하지 않은 채 사고장소로부터 이탈한 때에는 3년 이하의 자유형 또는 벌금형에 처한다. 채수철, 각국의 교통사범 처리실태, 법무연수원, 1987, 제122면. 다만 본조의 이탈은 우리나라의 특가법위반(도주차량)의 도주와 유사한 의미로 이해될 수 있으나 독일형법은 불법적인 이탈의 포괄범위를 보다 구체적으로 한정하고 있고, 특가법위반(도주차량)의 경우는 행위주체가 사고를 야기한 당해 운전자에 제한되지만 독일의 경우는 사고를 야기한 운전자 외에 사고관계가자 모두 포함된다는 점에서 차이가 있다고 한다. 이승현·김용세, 형사특별법 정비방안(7), 한국형사정책연구원, 2008, 제207면.

12) 도로교통안전협회, 외국도로교통법규번역집, -영국·프랑스-, 제383면.

www.kci.go.kr

프랑스의 경우 모든 종류의 교통사고는 사고 당사자들이 사고 경위를 작성하여 각자의 보험회사에 신고하여야 하며, 인적피해 교통사고의 경우 경찰과 보험회사에 동시에 신고를 하도록 규정하고 있다고 한다.[13]

마. 일본

일본 도로교통법 제72조(교통사고가 있는 경우의 조치)에는 다음과 같이 규정하고 있다.[14] ① 차량 등의 교통에 의한 사상 또는 물건의 손괴(이하 '교통사고'라 한다)가 있는 때에는 해당 차량 등의 운전자 기타 승무원(이하 이 절에서 '운전자등'이라 한다)은 즉시 차량 등의 운전을 정지하고 부상자를 구호하며 도로에서의 위험을 방지하는 등 필요한 조치를 취하여야 한다. 이 경우에 그 차량 등의 운전자(운전자가 사망 또는 부상으로 인하여 부득이한 때에는 기타 승무원, 이하 제2항에서 같다)는 경찰관이 현장에 있는 때에는 그 경찰관에게, 현장에 없는 때에는 즉시 근처의 경찰서(파출소 또는 지서를 포함한다. 이하 제2항에서 같다)의 경찰관에게 그 교통사고가 발생한 일시 및 장소, 그 교통사고에서의 사상자의 수 및 부상자의 부상의 정도와 손괴한 물건 및 그 손괴의 정도, 그 교통사고에 관련된 차량 등의 적재물 및 그 교통사고에 대하여 취한 조치를 보고하여야 한다. ② 제1항 후단의 규정에 의하여 신고를 받은 근처의 경찰서의 경찰관은 부상자를 구호하거나 도로에서의 위험을 방지하기 위하여 필요가 있다고 인정하는 때에는 그 신고를 한 운전자에게 경찰관이 현장에 도착할 때까지 현장을 보존하여야 한다는 취지를 명할 수 있다.

13) 권기병, 앞의 논문, 제153면.

14) 해외입법 제133호, 일본 도로교통법 (1), 국회도서관 입법전자정보실, 제67면.

www.kci.go.kr

바. 도로교통에 관한 1968. 11. 8.의 빈협약

도로교통에 관한 1968. 11. 8. 빈협약 제31조(교통사고시의 행동)

(1) 피해자를 위한 구호의무에 관한 국내법의 규정을 침해함이 없이 교통사고에 관여한 운전자 또는 교통관여자는

a. 그로 인하여 부수적으로 교통의 위험이 초래되지 않는 한 가능한 즉시 정지하고,

b. 교통사고 장소에서의 안전을 확보하기 위하여 노력하고 또 사고로 인하여 사람이 사망하거나 중상을 입은 경우에는 그것이 교통안전을 해하지 않는 한 사고 장소에 있어서의 상태의 변경 및 책임의 확정에 도움이 될 수 있는 흔적의 제거를 방지하기 위하여 노력하고,

c. 다른 사고관여자의 요구에 따라 그들에게 자신의 신원을 확인할 수 있는 진술을 하고,

d. 사고로 인하여 사람이 상해를 입거나 사망한 경우에는 경찰로부터 사고 장소를 떠남에 대한 허가를 받았거나 부상자를 구호하거나 스스로 치료를 받아야 할 경우를 제외하고는 경찰에 알리고 사고장소에서 경찰이 도착할 때까지 머무르거나 사고 장소로 되돌아와 경찰의 도착을 기다려야 한다.

(2) 체약국 또는 그 일부 지역은 중한 상해의 결과가 초래되지 않고 또 사고관여자 중 아무도 경찰에 알리는 것을 요구하지 않는 경우에는 그 나라의 국내법의 규정에서 제1항 d.호의 적용을 배제할 수 있다.[15]

15) 탁희성, 도주차량의 실태와 양형 및 대책, 한국형사정책연구원, 1999, 제36면.

www.kci.go.kr

4. 도로교통법 제54조 사고발생시의 조치에 대한 해석

가. 우리 법규정 연혁

도로교통법 제54조 제1항은 "차의 운전 등 교통으로 인하여 사람을 사상(死傷)하거나 물건을 손괴(이하 교통사고라 한다)한 경우에는 그 차의 운전자나 그 밖의 승무원(이하 운전자 등이라 한다)은 즉시 정차하여 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 하여야 한다."라고 규정하고 있다. 도로교통법 제148조는 "제54조 제1항의 규정에 의한 교통사고 발생시의 조치를 하지 아니한 사람은 5년 이하의 징역이나 1천 500만원 이하의 벌금의 형으로 벌한다"고 규정하고 있다. 참고로 도로교통법 제54조 제1항의 규정은 도로교통법이 1961. 12. 31. 제정되고, 1962. 1. 20. 시행된 법률 제941호 때부터 요건의 큰 개정 없이 일부 자구수정만 거쳐 그대로 현재에 이르고 있는 규정이다.

최초의 규정은 "거마 또는 궤도거의 교통으로 인하여 사람을 사상하였거나 물건을 손괴(이하 교통사고라 한다)하였을 때에는 당해 거마의 운전자 기타 승무원(이하 운전자 등이라 한다)은 즉시 정거하여 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 취하여야 한다."라고 규정하고 있었다.[16] 최초의 입법규정은 일본의 도로교통법과 매우 유사하게 규정되어 있음을 알 수 있다. 그런데 주목할 점은 위 사고 후의 조치규정이 큰 이념적 변경을 거치거나 내용이 변경된 점이 없음에도 판례 등의 영향을 받으며 실무상 그 내용에 대한 해석과 운용이 변경되어 왔다. 즉 초기에는 사고 운전자가 즉시 정차하지 아니하거나 피해자에게 사고사실을 알리지 않고 현장을 이탈한 모든 경우를 필요한 조치를 취하지 아니한 것으로 처벌하여 왔다. 그러나 이러한 해석은 도로교통법이 목적으로 하고 있는 교통의

16) 법률 제941호, 1961. 12. 31. 제정, 1962. 1. 20. 시행, 제45조(사고발생시의 조치) 제1항 거마 또는 궤도거의 교통으로 인하여 사람을 사상하였거나 물건을 손괴(이하 교통사고라 한다)하였을 때에는 당해 거의 운전자 기타 승무원(이하 운전자 등이라 한다)은 즉시 정거하여 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 취하여야 한다.

www.kci.go.kr

안전과 장해를 제거하기 위한 부분으로 한정되어야 한다는 이념에 의하여 점차 엄격하게 축소되어 왔다. 특히 그 부분은 특가법위반(도주차량)의 문제와 관련하여 엄격하게 해석하는 쪽으로 발전되어 왔다고 볼 수 있다.

현재 검찰에서 참고하고 있는 교통사범 수사실무의 책에는 판례를 통하여 확립된 내용을 다음과 같이 정리해 놓고 있다. 즉 도로교통법 제148조로 처벌하기 위해서는 ①교통사고가 발생할 것, ②위 사고로 인하여 교통상의 위험과 장해가 발생할 것, ③위험과 장해를 제거하기 위한 필요한 조치를 취하지 아니한 채 현장을 이탈할 것이라는 세가지 요건을 충족시킬 때라고 한다.[17] 이러한 해석을 통하여 우리나라의 도로교통법이 규정하는 법률의 규정 요건[18]과는 다소 차이가 있는 것으로 그 구성요건을 새로이 형성한 것이나 마찬가지이다. 아래에서 자세히 살펴보기로 한다.

나. 필요한 조치의 본질

필요한 조치의 내용은 사고의 내용, 피해의 태양과 정도 등 사고현장의 상황에 따라 적절히 강구되어야 할 것이고, 그 정도는 우리의 건전한 양식에 비추어 통상 요구되는 정도의 조치를 말한다고 할 것이다.[19]

그런데 필요한 조치의 내용은 피해차량에 사람이 탑승하고 있을 때와 그렇지 않을 때에 어떤 차이가 있는 것일까? 현실적으로는 만약 피해차량에 사람이 탑승하고 있었고, 상해가 발생하였다면 도로교통법 제148조가 아니라 특가법

17) 서울중앙지방검찰청, 개정 교통사범 수사실무, 2013, 제54면.

18) 법률의 규정요건은 교통사고 야기자는 ①즉시 정차하여 ②사상자를 구호하는 등 ③필요한 조치를 취하여야 하나 그렇지 않고 이탈한 경우는 처벌한다는 것이다. 즉 ①, ②, ③을 모두 충족시켜야 하는 개념이 아니라 어느 하나를 위반해도 처벌한다는 개념이나, 위 교통사범 수사실무는 ①교통사고가 발생할 것, ②위 사고로 인하여 교통상의 위험과 장해가 발생할 것, ③위험과 장해를 제거하기 위한 필요한 조치를 취하지 아니한 채 현장을 이탈할 것이라는 세 가지 요건을 충족해야 한다고 설명하고 있다.

19) 대법원 2010. 10. 14. 선고 2010도1330 판결, 2005. 9. 30. 선고 2005도4383판결 등 참조.

www.kci.go.kr

제5조의3 도주차량으로 가중처벌되기 때문에 큰 차이가 발생한다. 그렇다면 도로교통법 제148조에서 상정하는 사고자의 필요한 조치와 특가법 제5조의3에서 상정하는 사고자의 필요한 조치는 서로 다른 것일까?

a) 다르다고 보는 견해

교통사고의 경위와 내용, 피해자의 상해의 부위와 정도, 사고운전자의 과실의 정도, 사고 운전자와 피해자의 나이 및 성별, 사고후의 정황 등을 종합적으로 고려하여 사고운전자가 피해자를 구호하는 등의 조치를 취할 필요가 있었는지를 판단하여야 한다고 하면서도, 사고로 피해자가 입은 상해의 부의 및 정도가 가장 많이 고려되어야 할 것이며, 사고로 상해를 입은 피해자에게 생명이나 중상해의 위험이 있는 때에는 당연히 구호조치 등의 필요성이 있다고 할 것이고, 접촉사고 등의 경미한 교통사고에서 피해자가 단순한 타박상이나 가벼운 경추부 또는 요추부 염좌상 등을 입은 때에는 구호조치 등의 필요성이 있다고 보기 어렵다고 보는 견해이다.[20] 이 견해에 의하면 피해자가 상해를 입은 경우에는 그 필요한 조치의 내용이 그렇지 않은 경우와 현저하게 달라지므로 도로교통법 제148조에서 상정하는 필요한 조치와 특가법 제5조의3에서 상정하는 필요한 조치는 본질적으로 같을 수가 없다고 보는 견해이다. 즉 그것은 마치 일반법과 특별법의 관계처럼, 도로교통법 제148조가 상정하는 조치는 일반적인 규정이라고 본다면, 특가법 제5조의3에서 요구하는 조치는 특별법상의 요건이 추가된 것이므로 서로 다르다고 보는 견해이다.[21] 특가법에서 도주차량에 대하여 중한 법정형을

20) 이상민, 대법원판례해설 – 특정범죄가중처벌등에관한법률 제5조의3 제1항 위반죄로 처벌할 수 없는 경우(2005. 9. 29. 선고 2005도4046 판결), 법원도서관, 2005년 하반기(통권 제59호), 제652면.

21) 문채규, "교통사고 관련 형사법규들의 체계적 해석 –도로교통법 제54조 제1항, 특정범죄가중처벌등에관한법률 제5조의3 제1항 및 교통사고처리특례법 제3조 제2항의 필요한 조치 중 신원확인조치의 포함 여부를 중심으로–", 「전북대학교 법학연구」, 통권 제33집, 2011년 9월, 제131면.

www.kci.go.kr

정하고 있는 취지에 비추어 볼 때 특가법 도주차량의 도주는 도로교통법 제54조 제1항의 구호조치의무위반과 질적으로 차이가 있다고 보아야 하고, 그 보호법익도 달리 해석하는 것이 합리적이라고 하는 것이다.[22]

b) 동일하다고 보는 견해

도로교통법 제148조와 특가법 제5조의3은 모두 도로교통법 제54조 제1항에 따른 조치를 취하지 아니한 경우에 처벌하는 경우이므로 위 두 처벌규정의 근거가 되는 도로교통법 제54조 제1항의 본질은 동일하다고 본다. 다만 필요한 조치의 내용이 교통사고의 경위와 내용, 피해자의 상해와 정도, 사고운전자의 과실정도, 사고운전자와 피해자의 나이 및 성별 사고후의 정황 등을 종합적으로 하여 취해야 할 내용이 상황에 따라 약간씩 차이가 날 뿐이지, 도로교통법 제54조 제1항의 본질적 내용이 달라지는 것은 아니라고 보는 견해이다.[23]

c) 의견

세계의 다른 나라들과 달리 우리나라의 경우 사람이 상해를 입은 경우의 도주차량에 대하여는 훨씬 엄하게 가중처벌하고 있으므로 단순히 물적손해를 입히고 도주한 경우와 차이를 두어 특가법위반(도주차량)의 적용을 제한적으로 하기 위하여 우리나라의 경우 위 사고의 본질이 다른 것으로 해석하는 경향이 있어왔다.[24] 즉 특가법 도주차량의 운전자의 의무발생요건을 제한적으로 엄격

22) 이상민, "특정범죄가중처벌등에관한법률 제5조의3 제1항위반죄로 처벌할 수 없는 경우(2005. 9. 29. 선고 2005도4046 판결)", 재판연구관세미나 자료, 대법원 판례해설, 통권 제59호, 제641면.

23) 이상민, 위의 글, 제653면 참조.

24) 전지연, 형사특별법 정비방안(3), 특정범죄가중처벌등에관한법률, 한국형사정책연구원, 2008, 제139면 이 책에서는 도주운전자를 중하게 처벌하는 이유는 사고운전자가 구호조치를 취하지 않음으로써 교통사고 피해자의 생명이나 신체에 대한 위험을 초래하였기 때문인데, 여기서 본죄는 업무상과실치상과 해당 범죄자의 구호조치 없이 단순히 도주하는 행위로 성립하는 문제점을 지닌다. 그 결과 구호조치의 필요여부가 불명확함에도 불구하고 본죄가 성립할 가능성이

www.kci.go.kr

하게 해석함으로써 경미한 교통사고를 낸 경우에 구호의무를 다하지 않고 현장을 떠났다고 하더라도 구호의 필요성이 없다고 보아 특가법위반(도주차량)으로 처벌하지 않지만 그러한 경우에도 도로교통법 제54조 제1항의 조치를 다하지 않았다고 보아 도로교통법위반(사고후 미조치)으로 처벌할 수 있다는 논리적 이유 때문이었다.[25]

그러나 필자의 생각은 구호조치의 필요성을 합리적으로 해석하면 실제사건에서 얼마든지 특가법위반(도주차량)을 탄력적으로 적용할 수 있으므로 그 본질적 내용이 차이가 있다고 볼 이유가 없다고 본다. 교통사고의 형태에 따라 필요한 조치의 내용이 차이가 일부 있는 것일 뿐 사상자가 발생한 경우의 구호조치는 모두 도로교통법 제54조 제1항에 따른 조치를 원용하고 있으므로 교통사고를 낸 경우의 필요한 조치의 본질적 내용은 동일하다고 보아야 하지 않을까 생각한다. 특가법 제5조의3은 사고운전자의 미조치 내용 중에서 특별히 업무상 과실로 인한 교통사고로 사망이나 상해에 이른 경우만을 가중처벌하는 규정에 불과하지 교통사고발생시 새로운 조치의무를 규정하는 것이 아니기 때문이다. 법문상 명확히 도로교통법 제148조나 특가법 제5조의3은 모두 도로교통법 제54조 제1항의 조치를 원용하고 있고, 특가법 제5조의3에서 새로운 조치의무를 규정하고 있는 것은 아니므로 본질은 동일하다고 볼 수 있고, 도로교통법과 특가법의 관계가 일반법과 특별법의 관계에 있다고 하여 특가법위반(도주차량)의 경우에

크고 나아가 더 이상의 구호조치가 필요하지 않는 단순한 상해의 경우에도 운전자가 도주하였다는 이유로 본죄의 가중처벌을 위협하여 운전자의 금품을 갈취하는 수단으로 이용되기도 하므로 도주의 개념을 보다 한정적으로 구체화하고, 요부조상태를 명확히 하기 위하여 유기라는 용어를 사용해야 한다고 주장하기도 한다. 같은 취지의 글은 박상기·신동운·손동권·신양균·오영근·전지연, 형사특별법론-5대형사특별법-, 한국형사정책연구원, 2009, 제286면,

25) 이상민, 위의 글, 제654면 참조. 또한 특가법위반(도주차량)은 폐지하고 도로교통법위반(사고후 미조치)을 강화하는 방향으로 정리해야 한다는 주장도 있는데 이 역시 특가법위반(도주차량)의 가중처벌을 심각하게 인식하고, 도주의 개념이 확대 또는 축소될 여지가 있음을 경계하는 입장에서 이러한 주장을 하기도 한다. 기광도, 교통관련범죄의 비범죄화에 관한 연구, 한국형사정책연구원, 2000, 제23면.

www.kci.go.kr

사고운전자의 조치의무를 규정한 도로교통법 제54조의 본질적인 내용이 달라지는 것은 아니라고 본다. 세계 대부분의 나라에서 상해발생의 경우와 물적손해만 있는 경우를 달리하여 교통사고시의 조치의무를 구분하고 있지 않는 것도 주목할 필요가 있다. 우리나라도 예를 들면 도로교통법 제54조 제2항에서는 제1항의 경우는 경찰관서에 신고할 의무까지도 발생하는 경우를 상정하고 있는데 그러한 신고행위조차 필요한 조치의 일부라고 볼 수 있는데, 그러한 신고행위가 추가되는 경우 또 한 종류의 필요한 조치의 종류가 있다고 한다면 사고운전자가 취해야 할 필요한 조치의 내용은 수천가지가 되어 버릴 것이고, 본질적으로 사고운전자가 취해야 할 공통 내용 자체가 없어지기 때문이다.

다. 보호법익

도로교통법 제54조 제1항이 규정한 교통사고 발생시의 구호조치의무 및 신고의무는 차의 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 때에 운전자 등으로 하여금 교통사고로 인한 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 신속히 취하게 하고, 또 속히 경찰관에게 교통사고의 발생을 알려서 피해자의 구호, 교통질서의 회복 등에 관하여 적절한 조치를 취하게 하기 위한 방법으로 부과된 것이므로 교통사고의 결과가 피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위한 조치가 필요한 상황인 이상 그 의무는 교통사고를 발생시킨 당해 차량의 운전자에게 그 사고 발생에 있어서 고의 과실 혹은 유책 위법의 유무에 관계없이 부과된 의무라고 해석함이 상당할 것이므로, 당해 사고에 있어 귀책사유가 없는 경우에도 위 의무가 없다고 할 수 없다.[26] 도로교통법 제54조 제1항을 교통상의 위험과 장해를 방지, 제거하여 원활한 교통을 확보하는 데 필요한 경우의 의무조항으로 해석하지 아니하고, 사고야기자가 누구인지 피해자에게 알리지

26) 대법원 2002. 5. 24. 선고 2000도1731 판결, 정광정, "도로교통법에 나타난 교통사고 발생시 조치의무에 관한 고찰", -도로교통법 제50조 제1항을 중심으로-, 「청대학술논집」, 제6집, 제109면.

www.kci.go.kr

아니하고, 피해회복을 위한 조치를 취하지 아니한 경우로 확대 해석할 경우 자기부죄금지의 원칙에 위배될 수 있고,[27] 고의에 의한 자동차 손괴행위자에게 그와 같은 의무가 부과되지 않는 것과도 형평에 어긋나게 된다는 점을 지적하기도 한다.[28] 그러나 교통상의 위험과 장해가 발생하였다고 인정할만한 경우는 즉시 정차하여 피해를 확인하는 등 필요한 조치를 취해야 원활한 교통이 확보된다는 점에서는 사고야기자가 누구인지 피해자에게 알리지 아니하고, 현장을 떠난 경우에 처벌하는 것에 대하여 자기부죄금지원칙에 위배된다고 할 수는 없다. 또한 고의에 의한 자동차 손괴행위에 대하여 손괴후 필요한 조치의무를 부과하지 않지만 교통안전에 위험을 초래한 상태를 그대로 방치하고 현장을 떠나는 상황을 교통의 안전과 원활한 교통확보를 위해 처벌한다고 하여 형평에 반한다고 할 수 없다. 따라서 실무상 어떠한 경우에 교통상의 위험과 장해가 발생하였느냐 하는 점에 중점이 주어질 수밖에 없다.

판례에 의하면, 특가법위반(도주차량)죄가 자동차와 교통사고의 격증에 상응하는 건전하고 합리적인 교통질서가 확립되지 못한 현실에서 자신의 과실로 교통사고를 야기한 운전자가 그 사고로 사상을 당한 피해자를 구호하는 등의 조치를 취하지 아니하고, 도주하는 행위에는 강한 윤리적 비난가능성이 있음을 감안하여 이를 가중처벌함으로써 교통의 안전이라는 공공의 이익을 보호함과 아울러 교통사고로 사상을 당한 피해자의 생명·신체의 안전이라는 개인적 법익을 보호하기 위하여 제정된 것이라는 입법 취지와 보호법익을 가지고 있는 반면, 도로교통법위반(사고후 미조치)의 경우는 도로상에서 일어나는 교통상의 위험과 장해를 방지·제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함을 그 목적으로

27) 이와 관련하여 판례는 "도로교통법 제54조의 입법목적과 헌법상의 보장된 진술거부권에 비추어 볼 때 위 조항 소정의 교통사고를 낸 자의 신고의무는 교통사고를 일으킨 모든 경우에 항상 요구되는 것이 아니라, 사고의 규모나 다시의 구체적인 상황에 따라 피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위하여 경찰 공무원이나 경찰관서의 조직적 조치가 필요한 경우에만 요구되는 것이라고 해석하여야 할 것이다"(대법원 1991. 11. 12. 선고 91도2027 판결).

28) 서울중앙지방검찰청, 개정 교통사범수사실무, 2013, 제59면.

www.kci.go.kr

하는 것이지 피해자의 물적 피해를 회복시켜 주기 위한 규정은 아니라고 보고 있다.[29]

처벌규정의 특성과 관련하여 특가법위반(도주차량)죄의 경우는 사고운전자에게 업무상 과실이 있을 것을 전제로 하고 있지만 본건의 경우는 사고야기에 과실이 있을 것을 전제로 하지 않는다. 다만 특가법위반(도주차량)죄의 경우도 사람을 사살에 이르게 한 사실을 인식하고 도주한 경우에 성립하는 고의범이고, 도로교통법위반(사고후 미조치)의 경우도 행위의 주체가 차의 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 운전자 및 그 밖의 승무원으로서 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 사실을 인식할 것을 필요로 하는 고의범에 해당한다.[30] 따라서 사고 사실을 인식하지 못하고 현장을 이탈한 경우는 처벌할 수 없다. 실무상 경미한 교통사고의 경우에 필요한 조치를 취하지 아니하였음이 명백함에도 도주의 고의를 입증하기 어려워 무죄가 종종 발생하고 있다.

라. 교통상의 위험과 장해

위에서 언급한 것처럼 도로교통법 제148조가 성립하기 위해서는 실무상 ① 교통사고가 발생할 것, ② 위 교통사고로 인하여 교통상의 위험과 장해가 발생할 것, ③ 위험과 장해를 제거하기 위하여 필요한 조치를 취하지 아니한 채 현장을 이탈할 것으로 보고 있다.[31] 그러나 구체적으로 어떠한 경우에 교통상의 위험이 또는 교통상의 장해가 발생하였다고 볼 것인가는 구체적인 사안마다 건전한 양식에 비추어 판단 할 수밖에 없다.

그러나 교통상의 위험발생의 의미를 조금 더 분석적으로 살펴보면, 여기서 말하는 교통상의 위험발생은 첫째, 추상적 위험을 말하고, 구체적인 위험발생을

29) 대법원 2002. 6. 28. 선고 2002도2001 판결.
30) 대법원 1999. 11. 12. 선고 99도3140 판결.
31) 서울중앙지방검찰청, 앞의 책, 2013, 제54면.

www.kci.go.kr

필요로 하지 아니한다. 도로교통법이 사고의 위험을 예방하고 장애를 제거하여 원활한 교통을 확보함을 목적으로 하고 있으므로, 그러한 구체적인 위험발생이 있기 전에 이를 제거해야 하기 때문에 추상적 위험야기 상태에서도 필요한 조치의무를 발생할 수밖에 없기 때문이다.

둘째, 위험발생의 대상차량은 사고운전자의 차량을 제외하고 피해의 직접 상대방 차량을 포함한 도로상의 운행가능성 있는 모든 차량을 포함한다고 본다. 도로교통은 특정한 차량을 목적으로 하는 것이 아니라 일반 대중의 교통안전을 염두에 둔 것이므로 가해차량을 제외한 모든 차량의 교통안전을 보호객체로 한다고 보아야 한다. 그리고 피해의 상대방이 된 차량이 그러한 위험으로부터 보호받아야 할 대상에서 제외할 이유가 없다. 물론 사고 운전자의 차량도 방치할 경우 제3자의 교통흐름에 방해가 될 경우는 조치를 취해야 할 대상이 될 수는 있을 것이다.

그러므로 교통상의 위험과 장해가 발생한다는 의미는 교통사고로 인하여 차량의 원활한 교통소통을 방해하거나 추가 교통사고 발생의 위험성을 야기하는 것을 의미하며, 그러한 경우에 조치를 취해야 할 보호의 객체가 되는 차량은 사고운전자의 차량뿐만 아니라 상대방의 차량까지, 또 도로를 운행할 불특정 다수의 차량까지 포함하는 개념으로 보아야 한다고 본다.[32] 그리고 교통상의 위험은 필요한 조치를 취하지 않음으로서 발생할 수 있는 추상적 위험성을 고려한 것이라고 보아야 하며, 반드시 구체적인 위험발생을 요건으로 한다고 볼 수는 없으므로 사고 운전자가 도로에 차량을 그대로 두고 현장을 이탈하는 경우는 필요한 조치를 취하였다고 볼 수 없다.

그렇다면 같은 이유로 적어도 상대방의 차량의 후사경을 파손하거나, 본네트를 파손하거나 안전한 운행에 장해를 초래할 손괴가 있은 후에도 연락처 등을 남기지 아니한 채 그대로 현장을 이탈한 경우는 도로교통법 제148조 위반이라고 봄이

32) 서울중앙지방검찰청, 앞의 책, 제54면.

www.kci.go.kr

상당하다. 만약 그렇지 않고, 그러한 경우에 달리 교통상의 위험과 장해가 발생하지 않았다고 보고 처벌할 수 없다고 해석한다면 이는 구체적 위험성이 있을 경우에만 처벌하는 것이 되므로, 교통상의 위험개념을 추상적 개념으로 보고 음주운전을 처벌하고 있는 도로교통법의 취지에 부합하지 않는다고 본다.

마. 사고운전자가 취할 조치의 내용

교통사고가 발생한 경우, 우리 현행법상 일반적으로 차의 운전자가 보편적으로 취해야 할 조치의 내용은 무엇일까?

① 즉시 정차할 것

도로교통법 제54조 제1항은 차의 운전 등 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 경우에는 그 차의 운전자나 그 밖의 승무원은 즉시 정차하여 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 하여야 한다. 만약 차의 운전자가 주차된 차량을 들이받고 차량이 손괴된 현장을 보고서도 그대로 현장을 이탈하였다면 이는 자동차의 운전자의 사고발생시의 조치의무를 위배한 것이 된다. 이것은 도로교통법이 제정될 당시부터 지금까지 변함없이 유지되어 오던 개념이다. 또한 이것은 세계 대부분의 나라의 도로교통법에서 규정하고 있는 공통적인 사고운전자의 기본조치라고 할 수 있다. 그러므로 정차하지 않고, 그대로 진행하여 현장을 이탈하였는데 결과적으로 다른 차량의 교통에 방해가 되지 않고, 안전에도 아무런 문제가 없기 때문에 사고운전자가 취해야 할 조치가 없었다고 보는 것은 잘못된 해석이다. 왜냐하면 사고운전자는 첫 번째로 행할 조치의무는 사고즉시 차를 정차하여야 한다. 이는 도로교통법 제54조 제1항의 명확한 해석이다. 그런데 더 필요한 조치가 있을지 없을지 여부는 모두 정차해서 확인하지 않으면 알 수가 없는 것이 상식이다. 운전자가 어떤 이유든 사고를 인식하고서도 정차하지 않고 그대로 진행한다면 이는 사고운전자가 취해야 할 조치를 위반한 것으로 보아야 한다. 우리나라의 대법원 판례도 “사고발생시의

www.kci.go.kr

조치의 필요성 유무는 피해자의 상해 부위와 정도, 사고 내용과 사고 후의 정황, 치료의 시작시점·경위와 기간 및 내용, 피해자의 연령 및 건강상태 등을 종합하여 판단하여야 하되, 대개의 경우는 피고인이 피해자와 직접 대화함으로써 피해자에게 통증 진술의 기회를 부여하든지 아니면 적어도 피고인이 정차하여 피해자의 상태를 눈으로 확인하여야 구호조치의 필요가 없는 경우라고 판단할 수 있을 것이고, 그렇지 않았던 경우에는 구호조치의 필요가 없었다고 쉽사리 판단하여서는 안 된다[33]"고 판시하고 있다. 만약 그것을 인정하지 않으면 그 다음의 조치들 즉 사고내용을 확인하거나 사상자를 구호하는 내용으로 나아갈 수가 없다. 따라서 즉시 정차하여 확인할 책임을 인정하지 않으면 본질적으로 사고운전자가 취해야 할 구호조치의 핵심내용은 없어지게 되는 모순이 발생된다. 세계 대부분의 나라가 사고 운전자가 물적손해를 입히는 교통사고이건 사람을 상해에 이른 교통사고이건 즉시 정차하도록 하고 있고, 이에 위반한 경우 처벌하고 있다.

판례에 나타난 구체적인 사례에서는 운행 중인 차량이 정차하는 데 어느 정도 거리가 소요될 수밖에 없으므로 즉시 정차의 개념역시 건전한 사회통념에 따라 판단할 수밖에 없는데 판례를 보면, 자동차 교통사고 당시 눈이 내려 노면이 미끄러워 즉시 정차할 수 없었고, 도로 공사 중이어서 사교현장에서 150미터 내지 200미터정도 전진하여 정차한 뒤 50미터 정도 되돌아오는데 뒤쫓아 온 사람과 마주쳐서 같이 사고 현장에 이르러 피해자를 차에 싣고 병원으로 응급조치한 경우는 도주하였다고 볼 수 없다[34]거나, 운전자가 피해자를 충격한 후에 급제동조치를 취하지 않고 60미터를 더 진행한 뒤 정차하여 피해자를 차에 싣고 병원으로 간 경우도 주행탄력을 감안하여 곧 정차한 것으로 보아야 하며 도주하였다고 볼 수 없다.[35] 그러나 사고 운전자가 구호조치 없이 40미터 정도 지나쳐

33) 대법원 2010. 10. 14. 선고 2010도1330 판결; 대법원 2007. 5. 10. 선고 2007도2085 판결.
34) 대법원 1981. 10. 13. 선고 81도2175 판결.
35) 대구지방법원 1987. 12. 2. 선고 87고합456 판결.

www.kci.go.kr

정차한 후 경찰관에게 피해자인 양 거짓말하고 신고하러 경찰서로 갔다면 도주에 해당된다고 한 사례도 있다.[36]

② 사고내용을 확인할 것(사상자 구호 등)

사상자가 있는 경우는 물론 사고 운전자가 사상자를 병원으로 옮기거나 응급조치를 하는 등 필요한 조치를 취해야 한다는 데는 아무런 이의가 없다. 그런데 문제는 사상자가 없는 경우에 어떤 조치를 취할 수 있는가? 사상자가 있는지 없는지는 어떻게 알 수 있는가? 사고운전가가 반드시 정차하여 사고내용을 확인해야 한다고 본다. 종래에는 사고장소에서 교통질서의 회복과 안전확보를 위한 조치 및 피해자 측 등 교통사고 관여자에게 사고 운전자의 신원을 확인시키는 등의 조치로 해석하는 것이 다수의 견해였다.[37] 그러나 일반적인 경우는 가해자가 피해자와 직접 대화함으로써 피해자에게 통증 진술의 기회를 부여하든지 아니면 적어도 가해자가 정차하여 피해자의 상태를 눈으로 확인하여야 구호조치의 필요가 없는 경우라고 판단 할 수 있을 것이고, 그렇지 않았던 경우에는 구호조치의 필요가 없다고 쉽사리 판단하여서는 안 된다는 것이 판례[38]와 학계의 통설이다.[39] 피해자의 상해 여부를 확인하지도 않은 채 자동차등록원부만을 교부하고 임의로 사고 현장을 이탈한 경우에도 사고운전자에게 도주의 의사를 인정할 수 있다고 한 판례[40]도 있다.

---

36) 대법원 1991. 10. 22. 선고 91도2134 판결.

37) 이상민, 앞의 글, 제642면.

38) 대법원 2010. 10. 14. 선고 2010도1330 판결.

39) 박상기 외 5인, 형사특별법론 - 5대형사특별법 -, 한국형사정책연구원, 2009, 제215면.

40) 대법원 1996. 8. 20. 선고 96도1415 판결, 이와 유사한 대법원 2004. 3. 12. 선고 2004도250 판결에 의하면, 사고 운전자가 그가 일으킨 교통사고로 상해를 입은 피해자에 대한 구호조치의 필요성을 인식하고 부근의 택시 기사에게 피해자를 병원으로 이송하여 줄 것을 요청하였으나 경찰관이 온 후 병원으로 가겠다는 피해자의 거부로 피해자가 병원으로 이송되지 아니한 사이에 피해자의 신고를 받은 경찰관이 사고현장에 도착하였고, 피해자의 병원이송 및 경찰관의 사고현장 도착 이전에 사고 운전자가 사고현장을 이탈하였다면, 비록 그 후 피해자가 택시를 타고

www.kci.go.kr

그런데 이와 관련하여 주차된 차량에 대하여 충격하여 손해를 가하거나 피해 차량에 운전자가 없는 경우 이 규정이 도로교통법 제54조 제1항의 취지가 도로에서 일어나는 교통상의 위험과 장해를 방지, 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함을 목적으로 하는 것이지, "피해자의 물적 피해를 회복시켜주기 위한 규정은 아니다[41)]"라고 판시한 것을 가지고, 마치 비산물이 있어 다른

병원에 이송되어 치료를 받았다고 하더라도 운전자는 피해자에 대한 적절한 구호조치를 취하지 않은 채 사고현장을 이탈하였다고 할 것이어서, 설령 운전자가 사고현장을 이탈하기 전에 피해자의 동승자에게 자신의 신원을 알 수 있는 자료를 제공하였다고 하더라도, 피고인의 이러한 행위는 '피해자를 구호하는 등 조치를 취하지 아니하고 도주한 때'에 해당한다고 판시하였다.

41) 대법원 1999. 11. 12. 선고 99도3140 판결. 그러나 이 대법원 판결은 도로교통법상의 사고운전자의 조치의무에 대한 새로운 해석이라기보다는 도로교통법상의 사고후 미조치의 처벌조항이 고의범으로 규정되어 있고, 제반 상황에 비추어 사고운전자로서의 조치를 할 만큼 한 경우에는 도주의 고의를 입증하기 어려워 처벌할 수 없다고 하는 수준의 판례로 보는 것이 타당하다. 판례 원문을 그대로 옮겨보면 다음과 같다. "특정범죄가중처벌등에관한법률(이하 특가법이라 한다) 제5조의3 제1항 소정의 '피해자를 구호하는 등 도로교통법 제50조 제1항의 규정에 의한 조치를 취하지 아니하고 도주한 때'라 함은 사고운전자가 그 사고로 인하여 피해자가 사상을 당한 사실을 인식하였음에도 불구하고 피해자를 구호하는 등 도로교통법 제50조 제1항에 규정된 의무를 이행하기 이전에 사고현장을 이탈하여 사고야기자로서 확정될 수 없는 상태를 초래하는 경우를 말하므로 위 특가법위반죄는 사람을 사상에 이르게 한 사실을 인식하고 도주한 경우에 성립하는 고의범인 것이다. 또한 도로교통법 제50조 제1항을 위반하였을 때에 성립하는 같은 법 제106조 소정의 죄도 그 행위의 주체가 차이 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 운전자 및 그 밖의 승무원으로서 특가법위반죄와 마찬가지로 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 사실을 인식할 것을 필요로 하는 고의범에 해당하는바, 도로교통법 제50조 제1항의 취지는 도로에서 일어나는 교통상의 위험과 장해를 방지·제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함을 그 목적으로 하는 것이지 피해자의 물적 피해를 회복시켜 주기 위한 규정은 아니며, 이 경우 운전자가 현장에서 취하여야 할 조치는 사고의 내용, 피해의 태양과 정도 등 사고 현장의 상황에 따라 적절히 강구되어야 할 것이고, 그 정도는 건전한 양식에 비추어 통상 요구되는 정도의 조치를 말한다고 할 것이다. 그런데 기록에 의하면 피고인은 직장 상사인 장○○을 가해 차량의 조수석에 탱고 가던 중 이사건 사고 지점에 이르러 좌회전 신호대기를 위하여 정차하였는데, 자동변속장치가 된 위 차량의 기어를 주행상태로 둔 채 브레이크 페달만 밟고 정차하였다가 잠시 부주의로 브레이크 페달에서 발이 떨어지자 가해 차량이 서서히 앞으로 진행하여 피해 차량의 뒷 범퍼 부분을 충격하게 된 사실, 피고인은 충격의 강도가 경미하여 별일 없을 것으로 생각하고, 그대로 앉아 있었는데, 피해차량의 조수석에 타고 있던 배○○이 차에서 내린 다음 가해 차량에 다가와서는 "왜 남의 차를 박아 놓고 내리지도 않느냐"고 말하므로 장○○이 먼저 차에서 내리고 피고인도 따라 내려서 피해차량의 뒷범퍼 부분을 확인하여 보았으나 육안으로는 별다른 피해를 발견할 수 없었던 사실, 그 후 피해차량의

www.kci.go.kr

차량의 교통에 방해가 되거나, 피해 운전자가 추격하여 위험을 발생하게 한 경우에만 조치의무 위반이 되고 그렇지 않다면 도로교통법 제148조로 처벌할 수 없는 것처럼 오해 할 여지도 있다.[42] 그러나 도로교통법에서의 교통

운전자인 피해자가 차에서 내리므로 피고인은 피해자에게 "별 피해가 없는 것 같으니 양해하여 달라. 미안하다"고 사과한 후 뒷차량이 밀리므로 먼저 가해 차량에 타서 차량을 도로변에 대려고 하였고, 그러는 동안 피고인의 일행인 장○○은 피해자가 "접촉사고를 일으키고도 그냥 있으면 예의가 아니지 않느냐"고 말하면서 계속 나무라자 미안하다며 재차 사과를 한 후, 피해자의 태도가 누그러지자 마지막으로 한 번 더 고개를 숙여 사과를 한 뒤 피해자가 양해를 한 것으로 생각하고 가해 차량으로 돌아온 사실, 피고인은 장○○이 가해 차량에 타면서 별다른 말을 하지 아니하므로 잘 해결된 것으로 생각하였고, 그 때 마침 피해자가 피고인을 향하여 손짓을 하자 이를 가도 좋다는 표시로 알고 가해 차량을 운전하여 사고 현장을 떠난 사실, 한편 이 사건 사고로 인한 충격이 경미한 관계로 피해차량 조수석에 동승하였던 배○○은 아무런 상해도 입은 바 없고, 피해자도 사고 당시에는 몸이 아픈 것을 전혀 느끼지 못하여 아프다는 말을 한 일이 없다가, 그 다음날 아침에 목이 뻐근한 증세를 느끼고 사고 2일 후인 1998. 2. 13.에야 비로소 병원에 가게 되었는데 피해자가 평소 강직성 척수염을 앓고 있는 2급 장애인이었던 관계로 담당 의사는 이학적 및 신경학적 검사를 하고 피해자의 기왕증을 감안하여 전치3주를 요하는 흉추부 염좌진단을 하였던 사실을 알 수 있다. 이와 같은 제반 사정을 종합하여 보면 이 사건 사고 당시 피해자는 이 사건 사고로 말미암아 외견상 쉽게 알 수 있는 상해를 입었다고 볼 수 없을 뿐만 아니라, 피해 차량의 손괴도 일견하여 알 수 있는 것이 아니었고, 나아가 교통상의 위험과 장해를 방지·제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보하기 위한 조치도 취하여졌다고 보여지므로 피고인으로서는 이 사건 사고 당시 위와 같은 상해나 손괴 사실을 인식하면서도 피해자를 구호하는 등 도로교통법 제50조 제1항 소정의 필요한 조치를 취하지 아니한 채 도주한 것으로 보기는 어렵다고 할 것이다"라고 판시하고 있다.

42) 일부 하급심에서는 경미한 재물손괴의 경우에 차에서 내려서 확인하지 않거나 확인후에 아무런 조치를 취하지 않고 현장을 이탈하는 경우에 비산물이 있어 다른 차량의 교통에 방해가 된다거나 피해차량의 운전자가 추격하여 교통의 위험이 추가로 발생하지 않는 한 상대방의 피해를 보전해주기 위한 규정이 아니므로 교통의 안전과 위험방지가 없다고 보아 무죄를 선고하고 있고, 이에 따라 검찰에서는 이러한 경우 혐의없음이나 기소유예를 하고 있는 실정이며, 이러한 실무상황은 앞에서 본 사건처리 통계가 그를 반증하고 있다. 통상적인 하급심 무죄판결의 예를 들면 인천지법 부천지원 2012. 3. 29. 선고 2012고단302 판결의 경우 "기록에 의하면 이 사건 사고는 피고인이 우회전 중 주택가 이면도로에 주차되어 있던 피해차량을 충격하여 손괴한 것인데, 이로 인하여 피해차량의 앞 범퍼가 긁히고 뒤 휀다 부분이 다소 깨졌을 뿐 도로상에 차량의 비산물이 흩어지는 등 교통상이 위험과 장해가 발생한 것으로 볼만한 증거가 없고, 당시 피해차량에 사람이 타고 있다거나 피해자가 주변에서 이 사건 사고를 보고 있지 않았으며, 다만 사고 목격자들이 있었으나 피고인은 사고현장 인근에 잇는 거주지 근처에 차량을 주차시킨 후 목격자들에게 돌아와 그들에게 '자신이 실수를 했다, 바로 옆에 살고 있으니 다시 와서 사고처리를 하겠다'는 취지로 말을 하고 현장을 이탈하였으므로 피고인이 도주시 급히 자동차를 운전하는

www.kci.go.kr

상의 모든 위험과 장해를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보하는 것에는 분명, 사고운전자의 차량의 안전성만 고려한 것이 아니라 상대방인 피해차량이나 제3의 다른 운행자들의 교통안전과 원활한 교통을 염두에 둔 것이라고 봐야 하므로 피해의 정도를 보아서, 상대방 차량의 안전운행에 지장이 초래된 경우에는 교통의 안전에 위험이 발생했다고 보아야 한다. 즉 피해를 입은 차량이 적어도 전조등이 깨졌거나, 후미등이 깨진 경우, 본네트가 떨어지거나 흔들거리는 경우는 모두 교통의 안전에 위협이 발생했다고 보아야 한다. 그러한 차량은 분명 차의 기능이 완전하지 않은 상태로 떨어졌고, 그에 따라 교통의 잠재적 안전에 큰 위협이 발생했기 때문이다. 따라서 사고 운전자가 정차하지 않고, 또 피해차량의 상태를 확인하지 않고, 피해차량이 정상운전이 불가능할 정도로 손괴됨을 확인하고서도 아무런 조치 없이 현장을 그대로 떠난 경우에 사고후 미조치로 처벌할 수 있고, 이는 위에서 본 것처럼 세계 각국의 공통된 도로교통법 집행이라고 생각한다.

③ 그밖에 필요한 조치

그밖에 필요한 조치는 그야 말로 판례에서 이야기 하는 것처럼 사고의 경위와 내용, 피해자의 나이와 그 상해의 부위 및 정도, 사고 뒤의 정황 등을 종합적으로 고려하여 구체적 상황에 따라 적절히 강구되어야 하고, 그 정도는 건전한 양식에 비추어 통상 요구되는 정도의 조치를 말한다.[43]

a. 신원확인조치

사고운전자가 다른 사고 관여자의 요구에 응하여 신원을 확인할 수 있도록 하는 조치가 필요한지 여부에 관하여, 특가법위반(도주차량)의 경우에는 대체로 긍정하는 견해이다.

등 새로운 교통사고를 일으킬 가능성이나 피해자가 이를 제지하거나 뒤쫓아 가면서 또 다른 교통상의 위험과 장애를 야기할 위험성은 없었다고 볼 것이므로 피고인이 사고현장을 떠날 당시 교통상의 위험과 장애를 방지, 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보하기 위한 특별한 조치를 취할 필요성이 있다고 보기 어렵다"고 판시하며 무죄를 선고하고 있다.

43) 대법원 2002. 6. 28. 선고 2002도2001 판결 참조.

www.kci.go.kr

도로교통법 제54조 제1항의 의무가 물적 손해배상의 확보를 목적으로 하는 것이 아니라고 하더라도 신원을 확인시켜 사고야기자를 특정할 수 있도록 하는 의무는 반드시 물적 손해배상만을 위한 것이라고 볼 수 없고, 특가법위반(도주차량)의 입법취지나 보호법익을 고려해 볼 때 사고야기자의 특정을 곤란하게 한다는 것이 중요한 요소중의 하나이므로 신분을 확인시켜서 사고야기자를 특정할 수 있게 하도록 하는 의무도 필요한 조치에 포함되는 내용 중의 하나라고 본다.[44] 그런데 교통사고가 물적손해만 발생한 경우에도 같은 신원확인조치가 필요한가 여부는 사고야기자가 취해야 할 본질이 같으냐 다르냐에 따라 견해가 달라 질수 있다. 즉 본질적으로 같다는 입장에서는 물적 손해만 발생한 경우에도 신원확인조치가 필요하다고 볼 것이며, 다르다고 보는 입장에서는 신원확인조치가 물적 손해에 필요하지 않는 것이라고 볼 가능성도 있다. 필자의 소견으로는 물적 손해만 있는 경우라고 하더라도 교통의 안전과 위험이 발생한 사항이라면 신원확인조치가 필요하다고 본다.

b. 신고의무

사고운전자의 신고의무는 도로교통법 제54조 1항에서 예정하는 조치의무는 아니다. 도로교통법 제54조 제2항에는 "제1항의 경우 그 차의 운전자 등은 경찰공무원이 현장에 있을 때에는 그 경찰공무원에게, 경찰공무원이 현장에 없을 때에는 가장 가까운 국가경찰관서(지구대, 파출소 및 출장소를 포함한다.)에 다음 각호의 사항을 지체없이 신고하여야 한다. 다만 운행중인 차만 손괴된 것이 분명하고, 도로에서의 위험방지와 원활한 소통을 위하여 필요한 조치를 한 경우에는 그러하지 아니하다."고 규정하고, 그 구체적 신고내용으로 1. 사고가 일어난 곳, 2. 사상자 수 및 부상정도, 3. 손괴한 물건 및 손괴 정도, 4. 그 밖의 조치사항 등을 규정하고 있다. 따라서 물적피해를 입힌 교통사고의 경우에도 그 내용을 경찰에 신고하여야 하며, 그러한 내용을 신고하지 않았을 경우는 148조가 아닌 도로교통법

44) 서울중앙지방검찰청, 개정 교통사범 수사실무, 2013, 제288면.

www.kci.go.kr

제154조 제2호에 의하여 30만원 이하의 벌금이나 구류에 처하게 된다. 그러나 이러한 신고의무가 자기부담금지의 원칙에 위배되지 않고, 또한 고의에 의한 재물손괴에 신고의무를 부과하지 않는 것과의 형평을 기하기 위하여 사고가 교통의 안전과 위험을 초래한 경우에만 신고의무가 있다고 해석하는 것이 바람직 할 것이다.

c. 사고의 태양과 경중에 따른 차이

다만 이 경우에도 그 차량사고 내용에 따라 달라지는데 가령 상대방 운전자가 탑승하여 운행중인 경우는 경미한 접촉사고인 경우에도 즉시 정차하여 피해를 확인하지 않고 그냥 진행하는 경우는 필요한 조치를 취하지 않았다고 인정할 수 있으나, 그와 달리 피해차량의 운전자가 없는 경우, 즉 주차되어 있는 차량인 경우는 상대방 피해차량에 운전자가 없는 채 주차되어 있어서 상대방의 추격이나 곧바로 위험을 야기할 위험성이 적은 경우에는 어떤 조치를 취해야 하는지가 문제가 될 수 있다.

일반적으로 차량에 흠집이 있는 정도나 차량의 안전기능에 문제가 없는 외관상의 경미한 손괴는 교통안전에 위험이 발생했다고 인정하기 어려울 것이다. 그러나 차량의 안전운행에 관련된 부품이 손괴된 경우는 차량의 교통의 위험이 발생하였다고 볼 수 있는 경우에는 어떤 식으로든 상대방 운전자에게 이러한 사실을 알리고 위험성을 제거하여야 할 책임이 있다고 본다.

이러한 경우에도 주차되어 있으나 정상적인 차량운행이 불가능할 정도로 후사경을 손괴하거나 후미등을 손괴하거나 본네트가 탈착되거나 하는 경우는 분명 피해차량의 안전운행에 위험을 초래한 경우에는 즉시 정차하여, 피해정도를 확인하고, 피해차량의 안전운행에 지장을 줄 정도의 손괴가 있다고 판단되는 경우는 피해사실을 신고하거나 피해자를 수소문하거나 사고관계에 대한 메모지나 연락처를 남기는 등의 조치가 필요하다고 본다. 그리고 도로 옆 교통표지판을 들이받은 경우도 마찬가지이다. 교통표지판이 부서지거나 위치가 착오를 일으킬 정도로 변형되었다면 일반 교통의 안전과 소통에 장해를 초래한다고 해석해야 하기 때문이다.

www.kci.go.kr

5. 맺는말

현재 도로교통법위반(사고후 미조치)죄에 대하여는 1990년대와 달리 지나치게 많은 사건이 불기소 처분되고 있다. 그것은 위 처벌조항의 적용을 둘러싸고, 법원, 검찰, 경찰의 인식차이가 그만큼 크다는 것을 보여준다고 생각한다. 이에 대한 정리가 필요한 시점이라고 생각한다. 도로교통법상의 교통사고 야기자가 취해야 할 필요한 조치에 대한 해석은 주요 선진국들의 사례를 참고하여 "즉시 정차하여, 사고를 확인하고 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 취해야 한다"는 내용을 합리적으로 해석해야 한다. 구체적인 사건에서 필요한 조치의 범위가 어디까지인가 하는 부분은 교통의 안전과 위험을 방지하기 위한 것이 도로교통법의 목적이므로 그 범위 내에서 해석되어야 할 것이다. 그 경우 교통의 안전과 위험은 추상적인 위험을 예정한 것이지 반드시 구체적인 위험이 발생해야 하는 것은 아니다. 따라서 사고의 형태나 손괴의 종류에 따라 사고운전자가 취해야 할 조치의 내용은 차이가 날 수밖에 없으나 기본적으로 사고를 낸 운전자는 즉시 정차하여 사고내용을 확인하여야 할 의무가 있다. 또한 교통사고의 내용이 주차되어 있는 차량을 손괴한 경우에 교통의 안전과 위험이 발생하였는지 여부를 따져서 그에 필요한 조치를 취하였는지 여부를 판단할 수밖에 없지만 그러한 경우에 교통의 안전과 위험이 발생하였는지 여부에 대하여 통상의 경우 피해차량이 안전운행에 지장을 줄 정도로 손괴가 되었을 경우 사고 운전자는 피해자에게 적절한 방법으로 그를 알리고 연락을 취해야 할 의무가 있다고 본다. 그러므로 현재 주차된 차량을 손괴하고 조치를 취하지 않고 현장을 이탈한 경우에 대부분 불기소하는 등 지나치게 협소하게 운영되고 있는 도로교통법위반(사고후 미조치)의 실무경향은 피해내용을 고려하여 교통의 안전과 위험을 일응 판단하는 방향으로 보다 적극적으로 재고되어야 할 것으로 본다.

www.kci.go.kr

〔설문조사〕 도로교통법위반 손괴후 미조치 차량의 바람직한 처리에 관한 설문입니다. 질문에 응답해 주셔서 감사합니다.

1. 귀하의 차량을 주택가 갓길 주차장에 차를 주차해두고 잠깐 볼일을 다녀오는 사이 어떤 알 수 없는 차량이 주차해놓은 당신 차량을 들이받아 차량문이 제대로 열리지 않고, 후미등이 손괴되어 있는 것을 발견하고, 이를 경찰에 신고하였다. 그런데 수사기관에서는 도로교통법위반(손괴후 미조치)의 점은 물적손해를 보전해 주기 위한 법조항이 아니고, 주차된 차량의 손괴만으로는 교통안전에 위험을 초래하지 않는 다는 이유로 가해차량을 처벌하지 못한다고 한다면 결과에 승복하시겠습니까?

   ① 예 그렇습니다.

   ② 아닙니다. 정의롭지 못하다고 생각합니다.

2. 다음 중 어떤 경우에 형사처벌이 필요하다고 생각하십니까.(복수선택 가능)

   어떤 차량이 주차되어 있는 차량을 들이받아 물적피해를 입히고, ① 일부 비산물이 차량주변에 떨어져 있었지만 다른 차량의 진행에 방해가 되지 않도록 손괴된 차량 밑으로 치워 놓고 현장을 떠난 경우, ② 일부 비산물이 떨어져 있지는 않았지만 들이받힌 차량의 본네트가 흔들거리고, 차량 후사경이 손괴되어 있는 경우, ③ 충격으로 인해 차량문이 잘 열리지 않는 것 외에 달리 아무런 비산물이 없는 경우, ④ 주차된 차량에 앉아 있는데 가해차량이 약간의 흠집을 내고 그냥 진행하는 것을 보고 시동을 걸고 쫓아가 세운 경우

   ①, ②, ③, ④, (복수선택 가능)

www.kci.go.kr

3. 도로교통법위반(손괴후 미조치)에 대하여 확립된 대법원판례는 어느 것입니까.

① 주차되어 있는 차량을 손괴하고 아무런 조치없이 현장을 이탈하더라도 교통안전과 위험이 발생하지 않았다면 처벌할 수 없다.

② 주차되어 있는 차량을 손괴하고 아무런 조치없이 현장을 이탈하면 사고운전자의 조치를 취하지 않았으므로 처벌할 수 있다.

③ 주차되어 있는 차량을 가볍게 손괴하여 비산물이 없는 경우에는 목격자가 이를 보고 쫓아오는 경우에만 처벌할 수 있다.

①, ②, ③

4. 사고운전자는 교통사고 즉시 정차하여야 합니다. 이를 위반 한 것만으로도 사고운전자의 책임을 다하지 않았다고 처벌하는 것은 어떻게 생각합니까.

① 정당하다. 사고후의 피해회복에 필요하다.

② 너무 과하다. 형사처벌까지 해서는 안 된다.

①, ②

5. 당신의 직업은 무엇입니까.

① 법조인 ② 학생 ③ 기타(직장인, 회사원, 일반인)

감사합니다.

www.kci.go.kr

(설문 결과표)

문	①	②	③	④	계
1	7	40			47
2	32	35	27	29	123
3	23	18	3		47
4	34	13			47
5	11	22	14		47

(설문결과 백분율)

문	①	②	③	④	계
1	14.89	85.11			100
2	26.02	28.46	21.95	23.58	100
3	52.27	40.91	6.82		100
4	72.34	27.66			100
5	23.40	46.81	29.79		100

www.kci.go.kr

참 고 문 헌

〈단행본〉

기광도, 교통관련범죄의 비범죄화에 관한 연구, 한국형사정책연구원, 2000.

박상기·신동운·손동권·신양균·오영근·전지연, 형사특별법론-5대형사특별법-, 한국형사정책연구원, 2009.

서울중앙지방검찰청, 개정 교통사범 수사실무, 2013.

이승현·김용세, 형사특별법 정비방안(7), 한국형사정책연구원, 2008.

전지연, 형사특별법 정비방안(3), 특정범죄가중처벌등에관한법률, 한국형사정책연구원, 2008.

채수철, 각국의 교통사범 처리실태, 법무연수원, 1987.

탁희성, 도주차량의 실태와 양형 및 대책, 한국형사정책연구원, 1999.

한국도로교통안전협회, 외국도로교통법규번역집, -영국·프랑스-.

해외입법 제133호, 일본 도로교통법 (1), 국회도서관 입법전자정보실.

〈논문〉

권기병, "도로교통법상 교통사고 신고의무에 관한 고찰", 「경찰학연구」, 제9권 제3호 (통권 제21호).

문채규, "교통사고관련 형사법규들의 체계적 해석 - 도로교통법 제54조 제1항, 특정범죄가중처벌등에관한법률 제5조의3 제1항 및 교통사고처리특례법 제3조 제2항의 필요한 조치중 신원확인조치의 포함 여부를 중심으로-", 「전북대학교 법학연구」, 통권 제33집, 2011년 9월.

이상민, 대법원판례해설 - 특정범죄가중처벌등에관한법률 제5조의3 제1항 위반죄로 처벌할 수 없는 경우(2005. 9. 29. 선고 2005도4046 판결), 법원도서관, 2005년 하반기(통권 제59호).

정광정, "도로교통법에 나타난 교통사고 발생시 조치의무에 과한 고찰, -도로교통법 제50조 제1항을 중심으로-", 청주대학교학술논집, 제6집.

www.kci.go.kr

【 ABSTRACT 】

Practical Research on Criminal Punishment for Violation of the Road Traffic Act

(Not Taking Measures after Accidents Occur)

Kim Hyuncheol*

Unlike during the 1990s, too many violations of the Road Traffic Act (not taking measures after accidents occur) are not prosecuted these days. This shows that the perceptions of applying the article on punishment differ among the Court, the Prosecution Service, and the Police. Clarification for the application is necessary. Necessary measures that the person who caused a traffic accident shall take include immediately bringing the motor vehicle to a stop, checking the accident, and helping the injured person. The extent of necessary measures must be interpreted within the objective of the Road Traffic Act, which is to ensure safety and remove danger to the traffic on the roads. Danger to the traffic on the roads is stipulated in an abstract way and does not require specific types of danger. Therefore, the measures that the person who caused a traffic accident shall take would differ depending on the type of the accident and the degree of the damage, but basically the

* Gwangju District Prosecutors' Office Director of Criminal Division Ⅱ

www.kci.go.kr

person has the duty to stop immediately and check the accident. If the damage is on parked vehicles whether or not the accident affected the safety and danger to traffic should be considered, but in most cases the driver who caused the accident has the duty to contact and inform the owner of the damaged vehicle about the damage if the damage would hinder safe driving. Therefore, the trend in current practices that mostly fails to prosecute violations of the Road Traffic Act (not taking measures after accidents occur) including not taking measures after damaging parked vehicles, need to change so that safety on the roads can be better ensured.

Key word : Violation of the Road Traffic Act (Not Taking Measures after Accidents Occur), Violation of the Act on the Aggravated Punishment, etc. of Specific Crimes (Getaway Vehicles), Hit and Run Vehicle.

www.kci.go.kr