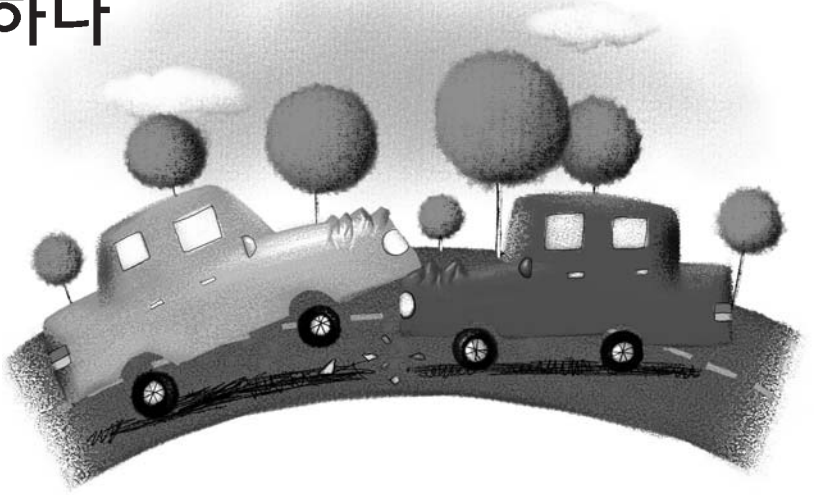


● ● ● ● 교통사고처리특례법 이렇게 제정하다

김원하 | 교통정보신문 발행인



지 금의 창경궁이 창경원이던 시절 꽃피는 봄이 오면 창경원 벚꽃 구경을 하기 위해 경향 각지에서 몰려드는 상춘객들로 인해 창경원 입구인 배오개 네거리(종로4가 네거리)는 대 혼잡을 이뤘. 전차도 꼼짝 할 수가 없었다고 한다. 경시청은 이 같은 상황을 정리하기 위해 1923년 4월 배오개 네거리 한 가운데 입에 호각을 문 교통순사를 배치했다. 아마 이것이 우리나라 교통경찰의 효시가 아닌가 생각된다.

이 보다 앞서 1915년 7월22일 조선총독부 당국은 경성 장안에 탈것이 매년 늘어나면서 각가지 교통사고가 발생하자 자동차취체규칙을 제정 공포했으며, 1921년 10월에는 도로규칙을 개정하여 1906년 이후 우측통행해 오던 것을 좌측통행제로 바뀌어서 1921년 12월1일을 기해 실시했다. 그리고 이 제도는 1946년 4월1일 부터 제차·마(諸車·馬)는 우측통행, 사람은 좌측통행의 새로운 제도가 실기될 때까지 적용되었다.

해묵은 자료를 들춰보면 1922년 한 해 동안 전국에서 무려 440건의 교통사고가 발생하여 8명이 사망했다

고 한다. 이리다 보니 사고를 줄이기 위한 대책으로 ‘교통정리 구역’이란 것도 만들었다고 한다. 지금 생각하면 별 것도 아니겠지만 당시의 상황에서는 대단히 큰 일일 수도 있었을 것이다.

지금은 누구나 운전을 할 수 있을 만큼 성인이 되면 으레 운전면허를 땀다. 그리고 자동차를 몰고 나간다. 그렇지만 30여 년 전만 해도 사업용 차량을 직업으로 운전하는 사람들 말고 자가용 차량을 직업으로 운전하는 사람들이 많았다. 대기업 간부(부장급 이상)가 되면 회사에서 운전자가 딸린 자동차를 배차했다. 간부들은 이 차로 출퇴근은 물론 업무를 보았기 때문에

회사 측에서는 비용이 만만치 않았다. 대기업뿐만 아니라 공무원이나 국영기업체도 매 한가지 이었다.

1980년 말 전국의 자동차 보유대수는 52만7천대, 운전면허증을 소지한 사람들은 자동차 보유대수의 3배인 1백86만 명 선. 이 무렵부터 서서히 오토 드라이버들이 생겨나기 시작했다. 그렇지만 정부의 관료들이나 대기업 간부들은 여전히 전속운전자가 딸린 차를 배정 받아 타고 다녔다. 이 때 현대자동차가 80년 중반부터 손수운전제도를 도입하기 시작했다.

전속운전자는 최고위층에게만 배속하고 일반 간부들은 자기차를 구입해서 운전을 하도록 하되 월간 일정 비용을 지급하는 제도였다. 그런데 문제는 공직에 근무하는 사람들이었다. 당시 자동차 교통사고시 가벼운 인사사고만 내도 바로 형사입건이 되던 시절이어서 공직자들은 손수운전을 꺼렸다.

❖ 손수운전제도 공직자들은 꺼려

공직자들이 손수운전을 하려 들지 않는 것은 운전을 하다가 교통사고를 내서 형사 입건되면 신상에 해가 되기 때문이었다. 이런 문제를 놓고 정부 당국이 고심 끝에 생각해 낸 것이 교통사고처리특례법 [交通事故處理特例法]을 제정하는 것이었다.

교통사고처리특례법이란 업무상과실 또는 중대한 과실로 교통사고를 일으킨 운전자에 관한 형사처벌 등의 특례를 정함으로써 교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고 국민생활의 편익을 증진함을 목적으로 제정된 법률이다. 한 마디로 업무상 과실 또는 중대한 과실을 범한 운전자에 대하여 형사처벌 등의 특례를 주자는 것이다.

이 법에서 말하는 교통사고란 차(車)의 교통으로 인하여 사람이 사상(死傷)되거나, 재물이 손괴된 경우를 말하며, 여기에서의 차란 도로교통법 제2조 제13호의 규정에 의한 차, 즉 자동차·원동기장치자전거·자전거 또는 사람이나 가축의 힘, 그 밖의 동력에 의하여 도로에서 운전되는 것들이다. 철길이나 그밖에 가설된 선에 의하여 운전되는 것과 유모차 및 신체장애자용의차 등은 여기에 해당되지 않는다. 이 법은 전문 6조 및 부칙으로 되어 있으며, 1982년 1월 1일부터 시행되고 있다.

이 법의 주요골자는 운전자와 피해자가 교통사고에 대한 피해보상과 원만한 합의를 보고도 형사적으로 공소되어 재판을 받아야 하는 폐단을 시정하기 위해서다.

이를 테면 교통사고 피해자가 사망하지 않고, 피해자가 운전자의 처벌을 원치 않을 때에는 공소를 제기하지 못하도록 되어 있다. 피해자가 운전자의 처벌을 원치 않을 경우란 통상 피해자와 합의를 함으로써 인정되고, 또한 가해차량이 자동차종합보험이나 공제조합에 가입되어 있을 경우다.



그러나 피해자가 사망한 경우 뺑소니운전자 및 교통사고처리특례법제3조 제2항 단서규정의 10가지 사유에 해당되는 경우에는 피해자와의 합의나 종합보험가입여부에 상관없이 처벌 받게 되어 있다.

특례의 예외규정 10가지는 ▲ 신호위반 ▲ 중앙선 침범 ▲ 속도위반(20 km/h 초과) ▲ 앞지르기방법 또는 금지 위반 ▲ 철길 건널목 통과방법 위반 ▲ 횡단보도에서 보행자 보호의무위반 ▲ 무면허운전 ▲ 주취운전 또는 약물복용운전 ▲ 보도침범, 보도통행방법 위반 ▲ 승객의 추락방지의무 위반 등이다.

이상의 내용과 같이 사망사고, 뺑소니사고 특례예외 규정 10개항사고의 경우에는 형사입건처벌게 되는데 처벌내용은 차의 운전자가 교통사고를 일으켜 사람을 사망 또는 부상에 하였을 때에는(형법 제268조의 죄에 해당하는 업무상 과실 또는 중대한 과실) 5년 이하의 금고 또는 2,000만 원 이하의 벌금형에 처하게 된다.

자동차의 운전자가 10대 사형이 아닌 원인으로 교통사고를 일으켜 사람을 부상(업무상 과실 치상죄 또는 중과실 치상죄)케 한 경우와 도로교통법 제 108조의 물적 피해(업무상 필요한 주의를 태만히 하거나 중대한 과실로 인하여 타인의 건조물 기타재물손괴)를 입힌 죄를 범한 운전자에 대하여는 피해자의 명시한 의사에 반하여(반의사 불벌죄) 또는 종합보험, 공제조합에 가입된 경우 공소를 제기할 수 없도록 규정하고 있다. 이는 단순한 부상사고나 대물사고일 때는 피해자와 합의만 이루어지면 공소 제기할 수 없다는 것으로서 검찰단계에서는 공소권 없음, 법원단계에서는 공소기각판결 사유에 해당하는 것이다.

이 법 시행으로 많은 운전자들이 교통사고를 내고도

형사 입건되지 않아 전과자 신세를 면했으니 고마워해야 할지 모르지만 교통사고를 경시하는 풍조가 우리 곁에 자리잡아가고 있어 대안 마련이 이루어져야 된다는 지적이 일고 있다.

❖ 교통사고처리특례법은 인명경시방조법

최근 교통전문 시민단체인 교통문화운동본부(대표 朴用薰)가 2007년 4월2일부터 7일까지 전국에서 만20세 이상의 성인남녀 운전자 500명을 대상으로 실시한 ‘교통사고처리제도에 관한 시민의식조사’의 분석 결과를 보면 현행 교통사고처리특례법이 사람 목숨을 가볍게 여기게 만드는 등 문제가 많아 개정이 필요하다고 보는 사람들이 많다는 것을 알 수 있다. 물론 교통사고 경시풍조가 교통사고처리특례법 때문만은 아니겠지만 상당한 영향을 끼치고 있는 것만은 분명한 것 같다.

설문조사에서 현행 교통사고처리특례법이 운전자가 중과실로 다른 사람에게 상해를 입히거나 심지어 중상을 입히고서도 형사처벌이 되지 않아 피해자들을 외면하고 있고, 교통사고에 대한 경각심을 해이하게 하고 인명경시 풍조를 조장하고 있다는 지적과 관련한 설문에 대해서, 공감하는 편이다 45.8%, 전적으로 공감한다. 27.6%, 그저 그렇다 16.8%, 공감하지 않는 편이다 9.8%순으로 답해 응답자의 73.4%가 현행 교통법의 부작용에 대해 공감하는 것으로 나타났다.

또 교통사고를 야기한 사람이 받는 현행 처벌 수준에 대해서는, 현재보다 조금 더 강화해야 한다 47.2%, 대폭 강화해야 한다. 19.2%로 응답자의 66.4%가 현행보다 처벌수준을 강화해야 한다는 의견을 보였다.

현행 도로교통법상 교통사고 경찰 미신고시 벌칙 수준에 대해서는 현행보다 조금 더 강화해야 한다 47.6%, 현행보다 대폭 강화해야 한다 20.4%로 나타나 응답자의 68.0%가 사고 미신고에 대한 처벌을 강화해야 한다고 응답했다.

최근 언론보도에 의하면 교통사고를 이용한 보험범죄가 많이 발생되고 있는데 만일 교통사고가 경찰에 신고된다면 어떤 영향을 미칠 것인가에 대한 질문에 대해서는 보험범죄가 어느 정도 줄어들 것이다 64.4%, 보험범죄가 대폭 줄어들 것이다 15.6%의 순으로, 응답자의 대부분(80.0%)이 교통사고가 경찰에 신고된다면 보험범죄가 줄어든다고 생각하는 것으로 나타났다. 현행 교통사고처리특례법의 개정이 필요하다고 생각하는가에 대한 질문에 대해서는 개정할 필요가 있다 61.0%, 반드시 개정해야 한다 22.2%의 순으로, 응답자의 83.2%는『교특법』을 개정해야 한다는 생각을 갖고 있다.

교통사고를 내고도 사망사고, 도주사고 및 10대중과실 사고가 아닌 경우 형사처벌을 면제(자동차종합보험 가입 또는 합의)받는데 그 근거가 교통사고처리특례법이라는 사실을 알고 있는가라는 질문에 대해서 잘 모른다 39.2%, 전혀 모른다 18.0%의 순으로, 응답자의 57.2%는 형사처벌 면제조항 근거가 『교특법』임을 모르고 있는 것으로 나타났다.

이러다보니 사고운전자는, 처벌을 받지 않는 사고를 일으킨 경우에, 피해보상을 떠나 도덕적으로도 무관심하여 인명경시풍조가 만연해 지고, 사고를 미연에 방지해야하는 운전자의 주의의무도 다하지 않아, 심각할 정도의 안전 불감증에 빠져들 수 있는 우려가 있다고 하겠다.

최근에는 교통사고 처리특례법에 관심을 두고 발전적으로 접근하는 사례도 늘어나고 있으며, 의원입법으로 개정안을 내어, 피해자의 의사에 상관없이, 공소를 제기할 수 있게, 그 해당위반조항을 줄여나가도록 추진하는 것이 바람직하다고 하겠다. 한번 정해진 법률을 하루아침에 폐기하거나 개정하기에는 국민적인 공감대가 형성되어야 하지만 교통사고처리특례법이 현 상태로 지속된다면 국민들의 교통사고 불감증은 더해질 것이다.

자고로 법이란 시대의 요청에 맞게 고쳐나가는 것이다. 교통사고의 경각심도 갖고, 사고를 줄일 수 있는 방법이 있다면 찾아내야 할 것이다.

