

연구보고서 2007-04

남북한 도로교통법의 비교 연구

《研究陣》

연구위원 : 김 원 중 (청주대학교 법과대학 교수)

목 차

제1장 서론	5
1. 연구의 필요성 및 목적	5
2. 연구의 범위 및 방법	8
제2장 남북한 도로교통 환경 분석	11
1. 일반적 현황	11
2. 도로교통 현황	17
제3장 북한 도로교통법 분석	23
1. 법령 체계 분석	23
2. 도로교통법의 내용분석	28
제4장 남북한 도로교통법령 비교 분석	62
1. 도로교통법 구성체계 비교분석	62
2. 남북한 도로교통법령의 구체적 내용 비교 분석	70
제5장 결론 및 제언	93
1. 결론	93
2. 제언	96
참 고 문 헌	98
<부록 I> 남북한 도로교통용어 대비표	99
<부록 II> 북한도로교통법과 교통안전규정	102
<부록 III> 교통질서 단속에 관한 규정	146
<부록 IV> 도로법	150
<부록 V> 북한의 도로표지판	156

표 목 차

<표 2-1> 남북한 총 인구 대비표	13
<표 2-2> 남북한 경제규모 대비 http://www.nis.go.kr/app/common	14
<표 2-3> 남북한 경제성장률(%):실질성장률 http://www.nis.go.kr/app/common	14
<표 2-4> 전력 및 식량 현황	16
<표 2-5> 북한의 간선도로망 현황	18
<표 2-6> 북한 도로등급별 구조	18
<표 2-7> 도로 총연장 및 고속도로 길이 비교(단위:km)	19
<표 2-8> 남북한 교통수단 비교:2003년 기준	21
<표 3-1> 남북한 법령의 체계표	24
<표 3-2> 2006년 북한 법령 제·개정 현황	27
<표 3-3> 북한 법전(증보판)수록 제·개정 법률 현황	27
<표 4-1> 남북한 도로교통법 구성체계 대비표	69
<표 4-2> 교통사고시 적용법규 및 처벌	90
<표 5> 남북한 도로교통법령 특징	94

제1장 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

1) 연구의 필요성

1950년 6. 25 전쟁 이후 한국¹⁾과 북한은 항상 대치와 긴장의 관계가 지속되고 있으며, 과거 주적 개념에 의해 북한을 한국의 제1적으로 간주하여 왔다. 이로 인해 북한의 정치·경제·사회·문화 등 법제도 연구는 배타적일 수밖에 없으며 더욱이 체계적인 분석도 기대할 수 없는 실정이었다.

그런데 2000년 6월13일-15일 사이에 진행된 6.15 남북정상회담 이후 한국 정부는 남북한 긴장완화를 위하여 지속적인 노력을 기울이는 한편 (주)현대아산을 중심으로 한 금강산 관광 등 다각적인 노력을 기울이고 있다. 2002년을 기점으로 북한과의 교류가 획기적으로 증대하면서 한국 국민과 정부관계자들이 북한을 방문하는 횟수는 증가하고 있으며, 이들의 주된 운송수단이 육로를 통한 차량이동임을 감안할 때, 북한의 도로교통 체계를 이해할 필요성이 증대하고 있다.

금강산 관광의 활성화와 개성공단 개발사업 등으로 남북한 도로통행의 증가폭에 비해 북한지역 내에서의 교통정보는 상대적으로 미흡한 편이다. 즉 교통문화의 차이와 도로교통 표식체계와 신호체계 등의 차이로 인해 북한지역에서의 한국측 운전자 교통안전 문제가 심각한 실정이나, 이에 대한 기초적인 연구와 대책이 부재한 상황이다. 북한과의 교류 증대는 자연히 그에 따른 부작용으로 도로교통상의 문제를 야기시킬 수 있으며 특히 교통사고 등에 대한 다각적인 연구가 필요한 실정이다.

지난 2005년 12월, 금강산 관광특구 지역 내에서 발생한 한국국민의 음주교통사고를

1) 본 연구과제는 “남북한 도로교통법 비교 연구”이나 국가의 정체성과 법제도상 남한이라는 표현을 사용하는 것은 적절치 않아 한국이라는 용어로 통일하였다. 그러나 편의를 위하여 남북한을 같이 붙여 사용할 경우에는 한국이라 하지 않고 비교하기 위하여 남북한으로 하였다.

처리함에 있어서 한국정부는 북한 도로교통법에 대한 명확한 인식과 체계적 분석의 미흡으로 인하여 북한이 요구하는 방식에 따라 일방적으로 사고 처리를 할 수 밖에 없었다. 이런 점에서도 북한의 도로교통법령에 대한 체계적인 연구가 더욱 절실하게 대두되었다.

남북한간 2004년 1월 29일 ‘개성공업지구와 금강산관광지구 출입 및 체류에 관한 합의서’가 채택되었으나, 그에 대한 세부적인 사항을 마련하지 못해 합의서가 단순한 선언적 의미에 불과한 수준이며, 실제 남북한간 도로통행에서 발생할 수 있는 문제에 대한 합리적인 대안제시를 하지 못하였다. 이러한 당면 과제를 보다 효율적으로 수행하기 위해서는 무엇보다도 우선 『남북한 도로교통법 비교 연구』를 통하여 북한의 교통제도를 연구 분석하고 이를 바탕으로 남북한간의 이질성과 특이성에 주목하여 향후 통합적인 교통제도 및 정책을 수립할 수 있도록 하는 기초적인 연구가 필요하다고 할 것이다.

2) 연구의 목적

본 연구의 목적은 남북한의 도로교통법을 체계적으로 비교·분석하여 남북한 도로교통제도와 정책방향을 설정하기 위한 기초 자료로 활용될 수 있도록 함에 있다. 본 연구의 기대효과는 다음과 같다.

(1) 북한지역에서 교통안전 확보를 위한 북한 도로교통법의 기초연구 자료 활용

한국 국민의 북한지역에서 통용되는 교통문화와 도로교통법의 완전한 이해 없이 도로를 이용하는 경우, 북한 도로교통법 위반 행위는 물론 교통사고도 유발시킬 수 있다. 이에 대한 대책으로 북한 도로교통법령 연구의 결과물을 활용하여 북한지역 내에서의 한국측 이용자들을 대상으로 한 사전 안전교육 프로그램을 작성하여 교육시킬 수 있다. 또한 북한지역 내에서의 교통법령 위반자 및 사고자에 대하여 남북한의 처벌기준 및 도로이용에 대한 충분한 사전 협의와 토의를 위한 기초 자료를 제시할 수 있다. 이를 위하여 북한 도로교통법을 구체적으로 세부항목별로 한국측 법령과 비교 연구하고 남북한간 2002년 12월 6일 합의한 ‘남북사이 차량의 도로운행에 관한 기본 합의서’의 부속 이행서를 조

속히 체결할 수 있도록 하는 기초 자료로써 활용할 수 있다.

(2) 북한지역 내에서의 한국국민의 교통사고 처리 및 감소 대책에 활용

2000년 6.15 남북정상회담 이후 북한지역 내 개성공단 사업, 육로를 통한 금강산·개성 관광 등이 활성화됨에 따라 한국측 차량의 북한지역 도로이용이 증가하고 있고, 한국측 기업인 및 직원 등의 상주에 따라 직접적인 차량운전도 증가하고 있다. 북한과의 지속적인 교류증대와 육로를 이용한 관광은 도로이용자의 수를 증가시키며, 도로상에서 교통 위험에 대한 노출이 증가하는 것이 사실이다. 이러한 점에서 한국국민들의 안전과 차량사고로 인한 손실을 줄이기 위해 북한의 도로교통법을 이해하고 이를 숙지시키는 것이 필요하다. 또한 북한지역에서 교통위반 및 교통사고 발생시 이에 대한 효율적이고 능동적인 대책이 절실하고, 교통사고를 미연에 방지할 수 있도록 북한 도로교통법에 대한 연구가 선행되어야 한다.

2005년 12월 27일의 북한 금강산관광 특구지역 내에서 한국측 기업 직원의 사망유발 교통사고 발생시 사고처리와 관련한 어떠한 원칙과 기준도 없이 북한측의 일방적인 요구로 미화 40만 불을 지불하는 것으로 사고처리를 마무리하였다. 증가하는 남북한 교류의 폭으로 볼 때 유사한 사고재발 가능성은 항상 열려있는 만큼, 조속한 대책이 필요하다. 따라서 북한 도로교통법에 대한 체계적인 연구에 기초하여 북한지역 내에서 한국국민의 교통사고 발생시 이에 대한 구체적인 교통사고 처리지침이 조속히 마련되어야 한다.

(3) 통일 이후 통합된 도로교통법 체계 기초자료로 활용

북한 도로교통법의 체계 이해를 위하여 북한내 도로상의 교통규정, 신호체계, 도로에 대한 설치기준 등에 대하여 충분한 자료를 가지고 있지 못한 상황에서 본 연구는 국민들에 대한 이해의 폭을 넓힐 수 있다. 또한 북한 도로교통법을 분석하여 남북상호간의 도로교통 관련 안전체계를 수립하도록 하여 통일이후에 당면하게 될 남북한 교통안전을 위한 통합 도로교통법 체계를 확립할 수 있는 기초자료로 활용할 수 있다.

2. 연구의 범위 및 방법

1) 연구 범위

(1) 북한의 도로교통위반 행위에 대한 처벌 분석

한국의 경우 도로교통을 이용하는 운전자나 보행자 위반에 대하여 교통범칙금 및 과태료에 의한 처벌을 하고 있는데 반해 북한의 경우 도로교통 위반시 주어지는 운전자에 가하여지는 운전자격 강급 및 박탈, 노동제재력, 자동차 몰수 및 억류 등에 대하여 비교 분석하였다.

(2) 도로상의 속도제한 기준 및 제재

한국 도로교통법은 도로를 운행하는 차량에 대하여 고속국도와 국도 및 지방도 등에 대하여 속도제한을 차등 적용하고 있으며, 그에 대한 범칙금도 달리 규정하고 있다.

북한의 경우 도로교통상에서의 속도제한 등에 대하여 도로교통법과 교통안전규정을 참조로 이에 대한 제한기준과 제재에 대하여 비교하였다.

(3) 운전면허 제도 및 교통안전교육

북한지역 내에서 도로를 이용할 경우 운전면허 취득 방법 및 면허제도 등을 도로교통법에 따라 비교분석하여 한국 국민의 북한 지역내 도로이용에 대한 문제점을 해소하도록 하였다. 즉 북한의 경우 운전면허는 하나의 자격증으로 인정되어 있으며, 운전자격은 4등급으로 나누어져 있다. 이러한 운전자격제도에 대하여 도로교통법과 교통안전규정을 분석하였다.

운전면허 취득 및 취득 후 주민에 대하여 실시하는 교통안전교양마당 등 교통안전교육이 어떠한 방법으로 이루어지고 있는지 그 주체 등에 대하여 분석하였다.

(4) 교통안전시설 및 신호체제

도로상의 교통안전시설 즉 도로 및 그에 설치되는 안전시설의 종류 및 설치기준 등에 대하여 분석하고 교통신호등 및 교통신호기 등의 운영 및 설치 기준 등이 우리와 상이한 점 즉

북한의 경우 궤도전차에 대한 신호등이 있으며, 인민보안원에 의한 수신호가 명확히 규정되어 있는데 이에 대한 분석과 함께 신호위반시 가해지는 처벌에 대하여 비교 분석 하였다.

(5) 교통사고처리 및 처벌 절차 및 내용

남북한 도로이용에 대한 구체적인 합의와 제도를 가지고 있지 않아 북한지역 내에서 국민의 안전이 위협되고 있으며 북한의 일방적인 결정에 의지할 수밖에 없는 불합리한 점을 개선하기 위하여 북한지역 내에서의 교통사고발생시 구체적인 처리방침을 강구하기 위한 교통사고 처리 절차 및 처리 대책에 대한 내용을 분석하였다. 교통사고발생시 운전자에 가해지는 처벌인 운전자격 박탈 및 피해자와 그 유가족에 지급하는 보상금 등에 대하여 분석 하였다.

(6) 음주운전 등에 대한 금지 및 단속 방법과 처벌

북한지역 내에서 도로를 운전하는 자가 음주운전을 할 경우 이에 대한 단속 기준 및 단속 방법을 구체적으로 분석하고, 그 처벌절차 등에 대하여 비교하였다. 북한에서는 단순 음주운전을 금지하고 있으며 또한 운전중 흡연, 잡담금지 등을 규정하고 있으며, 이에 따라 단속방법과 처벌 등에 대하여 비교 검토하였다.

2) 연구 방법

(1) 선행연구 및 자료검토

본 연구는 주로 문헌조사에 따라 북한의 도로교통법과 한국 도로교통법의 비교분석에 의한 연구방법을 활용하였다. 북한의 경우 1999년 제정된 교통안전규정은 도로상에서 발생하는 교통안전 등에 대하여 도로교통법보다 더 세부적으로 규정하고 있어 이에 대한 연구도 병행하였다. 또한 북한 도로교통법과 상호 연관된 선행연구물의 자료를 분석하고, 인터넷 및 국내외의 도서 및 연구자료를 검토하였다.

도로 이용자의 교통위반에 대하여 제재조치로서 부가하는 벌에 대하여 한국제도와 상세

하게 비교 분석하여 향후 국민의 안전한 도로이용을 확보하고자 하며, 특히 교통위반 및 사고 등에 대한 처리절차 및 제재 등에 대하여 구체적이고 체계적인 분석을 하였다.

(2) 북한 도로교통법 수집 및 운영실태를 위한 현지 조사

북한의 도로교통의 내용 및 체계에 대한 분석이 전혀 이루어지고 있지 않아 이에 대한 대응책 및 북한지역 내에서 사고처리 등에 대하여 체계적인 분석이 미흡한 실정이다. 북한의 도로교통법과 관련된 내용을 통일부, 국가정보원, 통계청 등의 관계기관에서 발간되거나 소장한 자료를 연구기간동안 수집 하였다.

또한 국내자료의 부족으로 북한과 인접하고 동일한 사회주의체제를 가지고 있는 중국을 2회 방문 자료를 수집하였다.

• 현장자료수집 조사

- 일시 : 2006. 8. 23-26, 2006. 11. 22-25
- 장소 : 북경(북경대학, 인민대학 등), 상해(교통대학 등)

(3) 전문가 자문회의 개최

북한 도로교통법 자료수집과 분석을 위하여 선행 연구한 전문가와 기관을 방문하여 자문회의 등을 개최하였다. 또한 북한에서 직접 운전을 한 탈북자 운전자를 만나 북한에서의 도로교통이용 및 교통사고 등에 대하여 이해를 도모하였다.

• 전문가 자문회의 : 4회

- 일시 : 2006. 5월 - 11월
- 자문자 : 학계, 전문연구기관, 경찰기관, 탈북자 등

전문가 자문회의를 개최하여 북한지역 내 도로교통법에 대한 전반적인 내용에 대하여 검토하였으며 특히 탈북자를 통하여 북한에서 이루어지는 교통사고 처리 절차 등에 대하여 실질적인 자문으로 현실성 있는 연구가 되도록 하였다.

제2장 남북한 도로교통 환경 분석

남북한 도로교통법을 비교하기 위해서는 우선 한국나라와 북한의 일반적인 인구 및 경제현황을 살펴 상호 비교하는 것이 본 연구를 이해하는데 도움이 될 것이다. 동일한 민족하에 남북이 상호 분리되어 1950년 6.25전쟁을 거치면서 계속적으로 대치관계를 현재까지 이어오고 있다. 과거 6.25전쟁 전후 얼마 되지 않아서는 남북한의 사회적인 격차는 높지 않았으나 한국의 산업화 급성장에 따라 현재는 남북한간의 격차는 점점 더 커지고 있는 실정이다. 이러한 상황에서 상호간의 도로교통법을 비교연구하기 위해서는 그 기초 자료로써 남북한의 일반적인 정치, 행정, 경제 등 환경 현황을 먼저 살펴보는 것이 중요하다. 그리고 도로교통법의 존재의의를 명확히 하고 있는 직접적인 도로교통 관련된 남북한 현황을 비교 분석해 본다.

1. 일반적 현황

1) 행정현황

북한의 주요현황을 살펴보면 다음과 같다. 북한의 국호는 조선민주주의인민공화국이며 인구는 2001년 기준으로 23,149천명이며, 영토의 면적은 122,762km²이다.²⁾

북한은 지금까지 60여회의 행정구역 개편을 단행하였고 1,000여 곳의 지명을 인위적으로 바꾸었으며 현재의 지명은 1945년 8.15광복 당시의 지명과는 다른 곳이 많으며 또한 김일성·김정일 우상화와 관련한 지명도 있다.³⁾ 북한지역에는 8.15광복 이전에 6도, 9시, 89군, 810읍·면이었으나 1952년 12월 종래의 4단계 행정구역체계(도, 시·

2) 북한의 통계는 자료수집의 한계에 의해 한국과 동일시 할 수 없는 한계를 가지고 있다.

3) 그 예로 은덕군(중전 경흥군으로 1977년 김일성과 김정일의 은덕을 기린다는 뜻으로 개칭), 김형직군(후창군을 1988년에 김일성의 부인 김형직의 이름을 따서 개칭) 등이 있다 : <http://www.nis.go.kr/common>.

군, 읍·면, 리·동)중 면 단위를 폐지하여 3단계로 바꾸었으며 현재는 도(직할시), 시·군(구역·구·지구), 리(읍·동·노동자구)⁴⁾를 유지하고 있다. 현재 북한의 행정구역은 1특급시(남포) 2직할시(평양·나선) 9도 24시 147군 33구역 2구 2지구로 구성되어 있다.

북한의 정권수립은 1948. 9. 9일이며 정당은 조선노동당 단일정당체제이며, 내각은 34개부서로 2위원회, 28성, 1원, 1은행, 2국을 가지고 있다.⁵⁾ 대표기관으로서는 최고인민회의로 대의원 687명으로 임기는 5년제로 하고 있다. 북한과의 수교국은 155개국에 달한다.

한국은 헌법 제1조에 의해 대한민국은 민주공화국을 천명하고 있다. 인구는 총 2003년 기준 47,925천명이며,⁶⁾ 영토의 면적은 99,284km²로 한반도의 약 45%를 차지하고 있다. 행정구역은 1특별시(서울), 6광역시(부산, 대구, 대전, 인천, 광주, 울산), 8도, 1특별자치도(제주특별자치도), 234개 시군구로 구성되어 있으며, 그 밖에 읍, 면, 동, 리, 통으로 행정 구역이 편성되어있다. 한국은 대통령 중심제 국가로 대통령은 5년제 단임제로 구성되어 있으며, 국민의 대표기관인 국회는 임기4년으로 선출에 의해 구성된다.

2) 인구현황

북한은 현재 식량난으로 인구의 감소가 진행되고 있다. 2001년 북한 인구는 총 23,149천명이었으나 2003년 기준으로 22,522천명으로 감소하였다. 1990년대 심각한 식량난으로 인하여 아사자 발생과 출산 기피현상 등 인구변화요인이 증대되고 있다.

북한의 평균수명은 1995-1998년 기간 기아사망자 발생으로 4-5세 정도 단축되었으며 2003년 남자 64.9세, 여자 69.35세로 한국에 비해 남자가 11세, 여자가 12세 가량 낮은 것으로 나타났다.

4) 노동자구란 노동력을 집단적으로 관리하여 생산성과 효율성을 높이기 위해 농장, 공장, 탄광, 어촌 등 노동자 밀집지역에 설치한 리급 행정구역이다.

5) 2005년 1월 기준.

6) 2006년 기준 한국의 총 인구는 48,000천명을 넘어 서고 계속 증가하였으나 2010년이후부터는 감소하는 것으로 조사 연구되었다.

인구증가율 또한 1995-2000년간 연평균 0.58%로서 1990-1995년 평균 증가율(1.27%)의 절반이하 수준으로 급감한 것으로 나타나고 있으며 2004년 인구증가율은 0.83%로 나타났다.

이처럼 북한의 인구증가율은 감소현상이 두드러지게 나타나고 있으며, 또한 북한체제를 견디지 못하고 탈북하는 자의 수도 점점 증가하고 있는 현상이다.

<표 2-1> 남북한 총 인구 대비표⁷⁾

구 분	북 한	한 국	남북한	남/북(배)
1970	14,905	32,241	47,046	2,16
1975	16,646	35,281	51,927	2,12
1980	17,622	38,124	55,746	2,16
1985	19,097	40,806	59,903	2,14
1990	20,221	42,869	63,090	2,12
1995	21,543	45,093	66,636	2,09
2000	22,175	47,008	69,183	2,12
2003	22,522	47,925	70,447	2,13

3) 경제현황

북한의 경제는 명목 GNP는 184억달러로 1인당 GNP는 818달러이며, 1달러당 145원이며, 무역의 총액은 23.9억달러로 수출이 7.8억달러 수입이 16.1억달러에 달한다.⁸⁾

북한은 고정환율제로 단일환율제를 채택하여 대미 달러 환율을 1달러당 2.2원에서 153원으로 대폭인상하였다. 이는 북한시장에서 1달러가 공식환율의 10배를 초과하는 2000원선 이상에서 북한원화로 교환되고 있는 것과 무관하지 않다.

7) 교통개발연구원, 북한의 도로체계 분석 및 수치지도 작성방안 연구, 2005, 83쪽.

8) 북한의 통계자료는 거의 발표하지 않고 있는데 단편적으로 발표하는 통계도 시계열이 맞지 않아 한국은행은 북한의 GNP를 추계할 때 200여 북한 주요품목의 생산실적에 한국 가격과 부가가치, 환율을 적용 산출하고 있다:<http://www.nis.go.kr/app/common>, <http://www.unikorea.go.kr/kr/KNU> 참조.

<표 2-2> 남북한 경제규모 대비 <http://www.nis.go.kr/app/common>

연 도	GNP(억달러)			1인당 GNP(달러)		
	한 국	북 한	한국/북한	한 국	북 한	한국/북한
1990	2,635	231	11.4	6,147	1,142	5.4
1991	3,076	229	13.5	7,105	1,115	6.4
1992	3,293	211	15.6	7,527	1,013	7.4
1993	3,614	205	17.7	8,177	969	8.4
1994	4,223	212	19.9	9,459	992	9.5
1995	5,155	223	23.1	11,432	1,034	11.1
1996	5,553	214	25.9	12,197	989	12.3
1997	5,136	177	29.1	11,176	811	13.8
1998	3,404	126	27.1	7,355	573	12.8
1999	4,400	158	27.9	9,438	714	13.2
2000	5,096	168	30.4	10,841	757	14.3
2001	4,811	157	30.6	10,162	706	14.1
2002	5,475	170	32.1	11,493	762	15.1
2003	6,061	184	32.9	12,646	818	15.5

위의 표에서 볼 수 있는 것처럼 한국과 북한의 경제규모는 30배 이상의 현격한 격차를 보이고 있다. 이는 1990년대 들어오면서 한국의 대외 무역 증가로 인하여 발생한 지표이며, 단순한 수치상의 격차뿐만 아니라 국민들이 받는 경제에 대한 격차는 더 높게 발생하고 있다고 볼 수 있다.

또한 한국과 북한의 경제성장률을 비교하여 보면 다음과 같다.

<표 2-3> 남북한 경제성장률(%):실질성장률 <http://www.nis.go.kr/app/common>

연도	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
북한	-3.7	-3.5	-6.0	-4.2	-2.1	-4.1	-3.6	-6.3	-1.1	6.2	1.3	3.7	1.2	1.8
한국	9.2	9.4	5.9	6.1	8.5	9.2	7.0	4.7	-6.9	9.5	8.5	3.8	7.0	3.1

2003년도 북한경제는 1.8%의 성장을 보였는데 이는 1999년 이래 5년 연속 플러스 성장세를 지속하고 있다. 이러한 지속세는 2000년대를 들어오면서 조금씩 성장하고 있는데 이는 농림어업의 지속적 성장과 함께 에너지 및 원자재 난으로 위축되었던 광공업과 전기가스 및 수도업 등이 증가세로 전환하는데 기인하고 있다. 또한 한국의 대북지원사업 및 금강산 관광사업이 북한경제에 미치는 영향이 있는 것으로 보인다. 그러나 북한의 경우 만성적 에너지 및 원자재 부족, 생산시설의 노후화와 낙후된 기술력과 현재 발생한 핵무기 개발에 따른 대북제재조치 등으로 북한의 경제성장은 매우 불투명한 실정이다. 특히 미국의 대북제재조치이후 북한 내로의 물자공급이 단절됨으로 북한은 심각한 의화난과 물자난에 시달릴 것으로 보인다.

한국의 경제성장은 1990년대 급속히 성장하다가 1998년 IMF사태를 맞아 처음으로 마이너스 성장을 나타냈었다. 그러다가 다시 서서히 회복세를 이어오고 있으나 실질적인 성장은 현재 둔화되어 가고 있는 실정이다.

4) 전력 및 식량 현황

북한의 전력은 2004년 기준으로 총 발전설비용량은 777만kw로서 한국의 5,996만kw의 13.0%수준에 미치고 있다. 북한내 발전설비의 70%정도가 폐기되거나 또는 보수가 필요한 시설로서 노후화가 심화되어 있어 제대로 된 발전설비를 가동할 수 없다. 또한 전력생산량은 206억kwh로서 한국의 3,224억kwh의 6.0%수준에 그치고 있는 실정이다.

식량수급의 경우 2006년도 기준으로 보면 북한은 구조적으로 연간 200여만톤의 식량이 부족하며 연간 수요량은 600여만톤이나 자체 생산량은 400여만톤에 불과하여 필요량의 33%가 부족하여 대외 의존하고 있는 심각한 식량난을 겪고 있다. 특히 2006년도는 수요가 651만톤이나 자체생산량은 454만톤으로 197만톤이 부족한 실정이다.

<표 2-4> 전력 및 식량 현황

구 분	북 한	한 국
발전설비용량	777만kw	5,996kw
전력생산량	206억kwh	3,224억kwh
식량생산량	400만톤	708만톤
식량수요량	600만톤	400만톤

5) 직업현황⁹⁾

북한의 직업은 정신노동에 종사하는 사무원직, 전문적 기술이 요구되는 기술자직, 육체노동에 종사하는 노동자직으로 크게 3구분하여 볼 수 있다. 사무원직에는 주로 행정관 리일꾼, 과학자, 교수 및 교원, 의사, 기자, 방송인, 작가, 화가, 음악가, 부기원 등이 속하며 기술직에는 기술자, 기능공, 기관사, 선원, 운전수, 요리사 등이 속하며 노동직에는 영화배우, 무용수, 체육인, 봉사원, 광부, 노동자, 농민 등이 포함되어 있다.¹⁰⁾

북한의 각 분야 근로자들은 당 간부, 행정관리일꾼 등 몇몇 분야를 제외하고는 급수제도를 통해 대우가 차등화 되어 있다. 즉 일정한 근무 연한이 되면 정기 급수시험을 거쳐 승급이 가능하며 급수에 따라 급료 등의 대우가 달라진다.

이러한 직업에 대한 선택의 문제는 사회주의 노동법에 의해 모든 근로자들의 희망과 재능에 따라 선택하는 것으로 되어 있으나 실제로는 당성과 출신성분에 기초한 사회부문별 노동력 배치계획에 의해 대체로 선택이 아닌 배치의 강제 개념으로 이루어지고 있다. 직장의 결정과 배치에 있어 대졸자, 국가사무원(정신노동 중심)등의 간부급은 해당지역 행정기관의 당위원회 간부부에서 주관하나 중앙당 비서국 비준대상인 경우 당중앙회 간부부와 협의 하에 이루어지며 노동자, 농민의 경우는 해당지역 인민위원회 노동과에서 담당하고 있다. 따라서 개인의 희망과 적성은 직업결정에 있어 변수가 되지 못하며 또

9) 직업현황의 내용은 <http://www.unkkorea.go.kr/kr/KNU>를 참조하였다.

10) 이하에서 용어 및 단어상 현재 한국 철자와 상이한 부분이 있으며 또한 맞춤법이 맞지 않는 문장들이 있는데 이는 가급적 북한 도로교통법령의 원안에 의해 수정 없이 본문에 가깝게 하기 위하여 그대로 사용하였다.

한번 정해진 직장을 마음대로 옮기는 것은 어렵다. 그러나 상위계층의 경우에는 배경을 이용하여 더 좋은 직장으로 배치 받거나 배치 받은 후 더 좋은 자리로 옮기는 경우는 많다.

북한의 사회주의 노동법에 따라 원칙적으로 노동자는 1일 8시간 노동하도록 규정되어 있으나 노동의 힘든 정도와 특수한 조건에 따라 하루 6-7시간으로 정하고 있다. 또 주1회 휴식 일을 정해 6일을 근무토록 하고 있으며 휴식일은 80년대부터 전시체제 개념을 도입하여 각 지방행정기관별로 휴일을 달리 지정하여 시행하고 있다. 한편 연로자, 사회보장자, 일반직장에서 불구가 된 장애자들을 위해 조직되어 있는 경노동직장의 경우 대체로 1일 근로시간이 4-5시간 정도이다. 그러나 중앙의 당, 행정기관, 연합기업소 등 규모가 비교적 큰 기관 및 기업소의 지도원급 이상의 간부들은 정해진 근무시간이 따로 없으며 야근도 빈번히 하고 있다.

2. 도로교통 현황

1) 도로 현황

북한에서 도로를 자동차를 비롯한 여러 운송수단들과 사람들의 교통을 안전하고 편리하게 보장하기 위하여 건설한 비교적 큰 길로 정의하고 있다. 북한의 도로는 사용되는 분야와 사명에 따라 구분하고 있다. 고속도로로, 산업도로, 포전도로, 립산도로, 도시도로, 군용도로로 나누며, 정치, 경제, 문화 및 행정적 의의와 전망기간 자동차운행세기에 의하여 특급과 6개의 등급으로 나누며 포장한 기술적 수준에 따라 고급포장도로와 간이포장도로 등으로 구분하고 있다.¹¹⁾

북한의 도로는 2003년 기준으로 총 연장길이가 76,000km이며, 이중 차량의 통행이 가능한 2차로 이상의 4급 이상 도로는 24,879km로서 한국의 97,253km의 25%에 불

11) 북한, 조선대백과사전, 백과사전출판사, 주체87(1998), 221쪽:김정일의 지적을 보면 '도로는 나라의 경제를 발전시키고 인민들의 생활상 편의를 도모하는데서 중요한 자리를 차지합니다. 도로를 잘 건설하고 정비하여야 늘어나는 수송수요를 원만히 보장하고 경제건설을 다그칠수 있으며 인민들에게 생활상 편의를 더 잘 보장해줄 수 있습니다. 도로는 나라의 얼굴이며 문화발전수준을 보여주는 중요한 징표의 하나입니다'고 하여 도로의 중요성을 지적하였다.

과한 실정이다.¹²⁾ 이는 북한의 도로 포장율은 10%정도에 불과하며 그리고 대부분이 왕복 2차선 이하로 되어 있다. 북한은 이외에도 수송능력으로 철도가 있는데 철도의 총연장은 5,235km로 한국의 3,380km보다는 1.5배가 높게 되어 있다. 그러나 전력의 부족 현상으로 철도가 자주 운행을 중단하여 가동률은 80%에 머물고 있는 실정이다.

북한의 도로망은 크게 5개축으로 서해축 노선, 동해축 노선, 동서연결축 노선, 북부내륙축 노선, 동서국경축으로 구분하고 있다.

<표 2-5> 북한의 간선도로망 현황¹³⁾

구 분	내 용	노 선
동해축노선	한국 7번 국도와 연결가능, 북부내륙축 노선이 분기, 중국 동북부와 러시아와 연계됨.	고성-원산-함흥-성진-길주-청진-나진-웅진-아오지-온성
서해축노선	한국 국도1호선과 연결, 서해안고속도로와 연결가능한 노선으로 중국과 연계됨	1. 판문점-개성-평양-정주-신의주 2. 해주-남포-평원
동서연결축노선	북한 동서 연결, 북한 중앙부를 낭림산맥이 관통하고 있어 도로가 협소하며 구배가 심함	1. 평양-원산간 고속도로 2. 장산곶-송화-장연-남포-평양-강동-양덕-덕원
북부내륙축노선	북한이 자원개발을 위해 본격적 개발, 대부분이 비포장임	1. 평양-이천-곡산-양덕-희천-초산 2. 신북청-감산-혜산 3. 용잠리-태천-상용평-무산
동서국경축노선	북한과 중국국경 연결, 대부분 비포장 도로임	신의주-수풍-초산-만포-후창-혜산-회령-온성

북한은 한국과 달리 도로에 의한 수송능력보다 철도에 의한 수송에 크게 의존하고 있다.

12) 북한의 도로등급별 구조는 다음과 같다.

<표 2-6> 북한 도로등급별 구조

등급	대상도로	차선	차선평(m)	노선평(m)	1일통과차량(대)
1	중앙과 도 간 연결도로	2이상	3.5이상	1.5이상	3,500이상
2	도와 도 간 연결도로	2	3.5	1.0	1,500-3,500
3	도-군, 군-군 연결도로	2	3.0	0.75	500-1,500
4	군과 리간 연결도로	2	2.75	0.5	200-500
5	리와 리간 연결도로	2	.25	-	100-200
6	마을과 마을간 연결도로	1	-	-	100미만

13) 교통개발연구원, 앞의 보고서, 8-9쪽.

이는 대중교통을 이용함으로써 인하여 소비되는 에너지를 줄이기 위한 것으로 볼 수 있다. 또한 도로의 포장율이 낮은 것은 도로를 이용하는 자동차의 수가 적을 뿐만 아니라 개인이 자동차를 소유하고 있지 않고 일부 부유층 등 특권층만이 개인용 자동차를 가지고 있으므로 이에 대한 필요성이 낮게 나타나기 때문이다.

북한의 도로 총연장 및 고속도로 길이를 보면 다음과 같다.

<표 2-7> 도로 총연장 및 고속도로 길이 비교(단위:km)¹⁴⁾

구 분	한 국		북 한		남 / 북 (배)	
	도로총연장	고속도로길이	도로총연장	고속도로길이	도로총연장	고속도로길이
1965	28,145	-	20,000	-	1.4	-
1970	40,244	551	20,000	-	2.0	-
1975	44,885	1,142	20,000	15	2.2	76.1
1980	46,951	1,225	21,000	225	2.2	5.4
1985	52,264	1,415	21,735	240	2.4	5.9
1990	56,715	1,551	23,000	354	2.5	4.4
1995	74,237	1,825	23,339	644	3.2	2.8
2000	88,775	2,131	23,633	724	3.8	2.9
2003	97,253	2,778	24,879	724	3.9	3.8

북한과 한국의 도로 총연장 및 고속도로 길이를 보면 1990년 한국 경제의 성장과 더불어 격차는 현격히 증가하여 현재는 한국이 북한의 약 4배에 달하는 도로를 가지고 있다. 이는 앞으로 경제성장의 증가에 따라 그 격차는 증가할 것으로 예상되고 있다. 즉 자본의 증가에 따라 사회간접자본에 투자하는 비율이 한국은 높으나 북한의 경우 경제성장의 둔화와 식량난으로 인하여 사회간접자본에 투자할 수 있는 여력을 가지고 있지 못한 결과에서 비롯된다.

북한의 도로는 한국의 경우와 달리 인도에서 가까운 쪽부터 1차선, 2차선으로 구분하고 있다. 1차선은 화물차나 버스노선, 2차선은 승용차 노선, 그리고 왕복 7차선의 중앙

14) 교통개발연구원, 앞의 보고서, 86쪽.

차선은 구급차, 소방차 등 특수차량의 전용차선으로 이용된다.

2) 교통수단 현황

북한은 대중교통이 발달하지 못하여 자가용 승용차가 거의 없는 실정이므로 주민들은 자전거를 최고의 교통수단으로 이용하고 있으며 자전거가 제일 좋은 선물로 인식하고 있다. 1999년부터는 평양시내에 자전거 전용도로를 신설하여 자전거 이용을 널리 장려하고 있으며, 노동신문 등에서 자전거 이용의 장점과 자전거 운행 요령 등을 수시로 보도하고 있다.

북한에서의 자전거는 한국과 달리 면허증을 가지고 있어야 한다. 자전거는 자전거 자격증(즉 면허증)과 자전거 등록번호판을 교부받아 설치하여야 자전거를 운행할 수 있다. 주민들이 자전거를 이용하기 위하여는 우선 인민보안성에서 자동차면허시험처럼 일정한 운전 및 교통안전 시험에 합격한 후 번호판을 부여받아야 한다. 이러한 자전거 면허증제도는 1997년 평양에만 실시하다가 1999년 전국적으로 확대하여 실시하여 오고 있다.¹⁵⁾ 자전거면허증 미소지자, 분실자, 교통위반자에게는 벌금이 부과된다. 자전거이용에 관하여는 도로교통법과 교통안전규정에 규정이 되어 있으며 자전거 이용자는 음주나 약물을 복용한 후에는 이용할 수 없도록 하고 있으며 짐을 싣고 가는 경우 자전거 핸들너비를 초과하여 짐을 실을 수 없게 하고 있다. 또한 자동차가 다니는 길에는 자전거를 세울 수 없게 하며, 자전거는 원칙상 1인만 타도록 하나 어린이의 경우에 1인에 한해 탑승시킬 수 있다. 자전거는 차길 오른쪽으로부터 1m안으로 다니도록 하고 있다.

이처럼 북한에서의 자전거는 인민들에게 대중교통으로 자리 잡고 있으며, 한국의 자동차를 대신하는 위치에 있다. 북한 내에서는 대중교통으로 철도, 전철, 지하철, 자동차 등을 가지고 있으나, 자동차는 대중화 수단으로 견고히 자리 매김하지 못한 실정이다. 이는 북한의 경제가 열악한 상황을 보여주는 간접적인 지표이다. 북한 내에서 교통으로 이용되는 수단을 비교하면 다음과 같다.

15) 자전거번호판은 지름이 9cm정도의 원형 백색 철판에 적색글씨로 표기되며 위에는 지역 명칭을 쓰고 아래에는 일련번호(예:2-34)를 표기하도록 하고 있다. 또한 여성들에게는 1999년부터 자전거 이용을 금하고 있다:<http://www.nis.go.kr/app/common>.

<표 2-8> 남북한 교통수단 비교:2003년 기준¹⁶⁾

구 분	한 국	북 한	남/북(배)	
철도총연장(km)	3,140	5,235	0.6	
전철 총연장(km)	681.3	4,211	0.16	
지하철 총연장(km)	411.5	34.0	12.1	
자동차등록(천대)	14,586.8	242.2	60.2	
철도차량 보유대수(량)	기관차	3,039	1,180	2.1
	객차	1,717	1,599	1.1

위에서 알 수 있듯이 북한의 경우 철도 총 연장거리가 한국나라보다 높게 나타나고 있는데 이는 도로보다는 철도와 궤도에 의한 교통수단이 발달되어 있다는 것을 알 수 있다. 자동차의 경우 한국과 북한과의 차이는 무려 60배에 달하여 이는 경제력의 차이에 따라 점점 높아지고 있다.

3) 운전면허

북한에서의 운전자는 원하는 자가 모두 운전자가 될 수 있는 것은 아니다. 운전자가 되기 위해서는 일정한 소정의 교육기관에서 교육을 마친 후 시험에 합격하여야 만 운전 자격(면허)을 취득하여 운전자로서 자격을 갖추게 된다. 운전자는 자동차를 단순히 운전하는 것뿐만 아니라 자동차를 정비할 수 있는 정비능력도 함께 가지도록 요구하고 있으며, 1급 자동차운전자격은 자동차를 설계 및 제작까지 할 수 있는 자격을 가지고 있다. 이러한 운전원에 대한 감독기관은 인민보안성으로 운전자에 대하여 관리 및 교육을 담당하고 있다.

북한에서 운전자격을 취득하는 것은 누구나 할 수 있는 것이 아니고 제한적으로 해당 기관업소에서 당 비서의 추천을 받아야 가능하다. 그리고 각 도에 있는 자동차양성소에서 1년간의 정규 교육을 받아야 하며, 교육 후에는 장거리 실습을 통과하여야 한다.¹⁷⁾

16) 교통개발연구원, 앞의 보고서, 84-86쪽.

양성소에서 실시하는 시험에서 수험자의 20%가 탈락하며, 양성소를 거쳐 실기시험을 거친다. 운전원 양성소의 입학생은 시 인민위원회 노동과에서 고등중학교 졸업생을 대상으로 선발하고 있다.¹⁸⁾

첫 면허시험에 합격하면 4급의 면허자격이 주어지는데 이때는 트럭(승리 58형 트럭)만 몰 수 있으며, 이후 사고 없이 4년이 경과하면 3급면허를, 다시 무사고 3년을 운전하면 2급면허를 다시 4년이 지나야 1급면허를 받을 수 있다. 1급면허를 받아야 당 간부가 타고 다니는 벤츠승용차를 운전할 수 있다. 운전면허증을 받았다고 하여도 차량이 귀하므로 처음에는 트럭 운전수의 조수를 3년간 하여야지 트럭을 배정받아 트럭운전을 할 수 있다. 운전면허를 가지고 트럭을 배정받으면 북한에서는 생계가 해결되기 때문에 운전수에 대한 인기는 높은 실정이다.¹⁹⁾

17) 양성소에서의 교육은 구조학, 정비학, 교통규정 등 이론교육과 함께 부속품 구분, 작동원리 등 실습교육도 동시에 받는다. 따라서 운전원은 운전뿐만 아니라 자동차 정비와 설계까지도 가능하다.

18) 탈북자의 진술에 의하면 운전원이 되기 위하여 일반인은 자동차관련기관에 취직한 후에 응시가 가능하다. 즉 운전응시자격이 제한적으로 주어지고 있기 때문에 농촌에 거주하는 자는 자동차관련기관에서 수년간 종사한 후에 어렵게 응시할 수 있다고 한다.

19) 강철환, 북한에서 면허증 따기는 하늘의 별따기?, 월간교통, 2004. 2월호, 38-39쪽.

제3장 북한 도로교통법 분석

1. 법령 체계 분석

1) 헌법체계

북한의 최고규범은 김일성 헌법이라 불리는 조선민주주의 인민공화국 사회주의 헌법이다.²⁰⁾ 이 헌법은 서문, 제1장 정치, 제2장 경제, 제3장 문화, 제4장 국방, 제5장 국민의 기본권리와 의무, 제6장 국가기구, 제7장 국장, 국기, 국가, 수도를 규정하고 있다. 이러한 헌법은 1948년 9월 8일 이른바 조선민주주의 인민공화국 헌법을 처음 제정한 이래 총 8회에 걸쳐 헌법을 개정하였다. 북한의 법체계는 성문법을 가지고 있는 것이 한국과 공통적이나 북한은 인민이 주가 되는 체제를 가지고 있으나 한국은 국민이 주권을 가지는 나라인 점이 헌법체계상 상이하다.

1972년 10월 한국이 유신헌법을 제정하자 북한은 6번째로 헌법을 개정하여 국가기구 체계를 <주석>중심으로 제도화하고, 중앙인민위원회와 정무원을 신설하는 등 이른바 사회주의 헌법(11장 149개조)을 채택하였다. 동 헌법은 종래의 헌법과는 그 구성과 내용이 완전히 상이한 것으로 전체 헌법조문에서 사회주의와 주체사상을 강조하는 등 북한 사회가 사회주의 체제를 완수했다는 대외적 선언과 함께 김일성 1인 독재체제를 제도화하였다는 것을 선언하고 있다. 1990년대 들어 북한은 소련, 동구권 사회주의 붕괴 등 정세변화에 따라 1992년 4월 7차 헌법(7장 171개조)개정을 통하여 주체사상을 마르크스-레닌주의를 대체하는 유일한 지도사상으로 규정하고, 중앙인민위원회 산하의 국방위원회를 국가주석 다음의 국가기관으로 격상시키는 등 당시 국방위원회 제1부 위원장이었던 김정일의 권력기반을 확고히 하였다.

현재 북한 헌법은 1998년 9월 김정일의 공식 권력승계에 맞춰 8차 개정된 것으로 이른바 김일성 헌법(서문과 7장 166개조)으로 명문화하여 김일성의 영생화와 후광의 지속

20) 교통개발원, 앞의 보고서, 19쪽.

적 활용을 도모하였다. 동 헌법에서 국방위원장의 권한을 대폭 강화하고 김정일이 총비서와 함께 이를 겸직케함으로써 군을 장악하는 최고 실권자로서의 지위를 확고히 하였다. 또한 내각 총리에게 경제분야를 비롯한 행정전반을 책임지도록 함으로써 김정일 국방위원장의 국정운영 책임과 부담을 경감토록 주안을 두었다. 이는 또한 경제침체에 따른 경제활성화를 위한 하나의 조치로 이해된다.

2) 일반법

(1) 현 황

북한의 현행 헌법 체계내에서 인정되는 법령은 최고인민회의 법령·결정(제91조 및 제97조), 국방위원회 결정·명령(제104조), 최고인민회의상임위원회의 정령·지시(제110조 및 제114조), 내각의 결정·지시(제119조 및 제123조), 내각 성의 지시(제130조), 지방인민회의 결정(제138조), 지방인민위원회의 정령·결정·지시(제144조)등이 있다.²¹⁾ 북한내에서 실질적으로 영향력을 가지고 있는 것은 조선노동당이다. 북한 헌법 제11조에서 조선민주주의 인민공화국은 조선노동당의 영도 밑에 모든 활동을 진행한다고 규정하고 있다. 이는 내각보다 조선노동당이 우선하며 모든 권력은 그곳에서 나온다는 것을 알 수 있다. 따라서 오히려 헌법아래에서 법령보다 우선하는 것이 조선노동당이라 할 수 있다. 그러나 북한도 법령 체계를 가지고 있으며, 이를 확대해 나아가고 있는 상황이다.

<표 3-1> 남북한 법령의 체계표

한 국	북 한
헌 법	헌 법
법 률	법령, 최고인민회의상임위원회 결정
대통령령(긴급명령, 긴급재정·경제명령)	국방위원회결정(명령)
대통령령	내각결정
총리령, 부령	내각위원회지시, 성지시
조 례	지방인민회의 결정, 지방인민위원회 결정

21) 임병수, 남북한 법령의 위계체계 검토, 월간 법제 통권 제512호, 법제처, 2000, 38쪽.

북한은 최근 대중용 법전인 조선민주주의인민공화국 법전의 증보판을 발간('06.3.15) 하였다. 2004년 7월부터 2005년 12월까지의 제·개정 법률 수록(총 47개로 제정 법률 15개, 개정 법률 32개, 525쪽)하였다. 북한은 2004년 8월 최초로 대중용 법전을 발간(112개 법률, 1,095쪽)하였다. 그 이전에 북한은 법전을 편찬한 적이 없었다.²²⁾ 2006년 증보판은 이용자의 편의를 위해 차례를 자모순으로 배열하였으며, 분야별로 구분하였으며, 특히 사회·환경 등의 변화에 따라 필요내용 등을 법규로 제정하였다.

사회·환경 분야 등 북한사회의 변화를 반영, 법규를 제정하였다. 이를 보면 「공무원자격판정법」('05.11), 「담배통제법」('05.7), 「기상법」('05.11), 「환경영향평가법」('05.11) 등이 있다. 또한 경제 발전 및 대외 개방 관련법으로 「무역법」('04.12), 「외국인기업법」('05.5), 「과학기술법」('05.12) 등 3개 법률을 전면 개정하였다.

(2) 분야별 특징²³⁾

경제·과학·개발 분야를 보면 「과학기술법」의 경우 2004년 12월과 2005년 12월 두 번에 걸쳐 전면 개정 (7장 52조 → 7장 62조)하였다.²⁴⁾ 「합작법」(2004.11.30 개정)의 경우 외국투자자들의 북한과의 합작계약 서류절차 요건을 간소화하였다.²⁵⁾ 「도로교통법」을 2004년 10월 6일에 제정하였다. 도로교통법은 보행자의 통행(제3장)·차의 통행(제4장)·도로교통사업에 대한 지도통제(제5장) 등 우측통행의 원칙 강조(제3조), 차의 속도(제44조), 고속도로통행(제47조) 등 달림선이 없는 도로는 시속 70km초과 금지, 고속도로는 시속 80km이상으로 규정하였다. 「중앙은행법」(2004.9.29 제정)의 경우 중앙은행은 북한의 발권은행(제2조1항)이며, 기본단위는 “원”(제15조)을 명시 하였다.

행정분야를 보면 「공무원자격판정법」(2005.11.23 제정)의 경우 공무원자격 판정 기

22) <http://www.unikorea.go.kr/kr>.

23) <http://www.unikorea.go.kr/kr>에서 재인용.

24) 국가의 과학기술발전의 주체적 입장 원칙(제3조), 과학기술의 성과에 의한 인민경제의 현대화·정보화 구현(제5조), 과학기술 발전에 의거한 경제건설 원칙(제7조), 기초·첨단과학기술 연구기관은 국가예산으로 운영(제18조), 과학기술분야의 국제기구들과의 교류와 협조(제32조)등이다.

25) 외국투자자의 합작기업 창설 신청 문건 접수기관 변경 및 처리기한 단축(제7조)을 두었다. 중앙무역지도기관→중앙경제협조관리기관, 접수한날부터 50일 안에→접수한날로부터 15일 안으로 기한을 단축하여 신속히 처리하도록 하였다.

준(제4조)·대상(제5조)·주기(제11조) 등에 대하여 규정하였다.²⁶⁾ 『국가예산수입법』(2005.7.6)의 경우 국가예산 납부자료 등록(제2장), 납부문건의 관리(제4장), 국가예산 수입사업에 대한 지도통제(제5장) 등을 규정하였다.

사회·환경·보건분야는 『기상법』(2005.11.9)의 경우 동 법의 기본 사명(제1장), 기상시설의 관리(제4장), 기상부문사업에 대한 지도통제(제5장) 등을 명시하였으며, 『간석지법』(2005.7.20)의 경우 간석지는 국가의 소유이며 간석지를 경제발전과 인민생활 향상에 효과적으로 이용해야 한다는 원칙 제시(제3조)하였다. 『담배통제법』(2005.7.20)의 경우 담배의 생산·수매·공급(제2장~3장) 및 흡연에 대한 지도통제(제5장) 등을 규율하였다. 『환경영향평가법』(2005.11.9)의 경우 국가환경영향 평가부문에서 국제기구들과의 교류와 협력을 명시(제1장), 환경영향평가문건의 작성과 신청(제2장)·심의 및 집행(제3장~4장) 등에 대하여 규정하였다.

대외개방 및 남북경협 분야를 보면 『무역법』은 1997년 12월에 제정한 법을 폐지하고 2004년 12월 전면개정 (5장 58조 → 6장 54조)하였다.²⁷⁾ 『외국인기업법』은 '99.2월에 제정한 법을 폐지하고 2004년11월과 2005년 5월에 걸쳐 전면 개정 (4장 31조)하였다.²⁸⁾ 『북남경제협력법』(2005.7.6 제정)은 남측과의 경제협력 사명(제1조)·원칙(제4조), 노력 채용(17조) 등을 규정하였다.²⁹⁾

북한의 대중용 법전 편찬은 북한의 대내외적인 환경변화를 법제에 반영하였으며, 당면한 경제문제 해결 노력과 관련된 경제·과학·개발 분야의 법률이 과반수이상을 차지하였다.

26) 공무원자격 기준으로 법규이해·전문지식·사업실적·준법기풍 등을 명시하였으며, 자격관정 주기는 3년(부득이한 경우는 5년)으로 하였다.

27) 대외시장 확대와 무역수지 균형 보장(제1조), 무역회사의 설립조건으로 명칭과 기구·규약·자금원천 등을 명기(제12조)하였으며, 무역사업의 지도를 위해 국가무역지도위원회(비상설 기구) 신설(제37조)하였다.

28) 외국인기업 창설 신청에 대한 승인 기한을 80일→15일로 단축(제8조)하였고, 외국투자자의 기업등록 기관을 “라선시인민위원회→기업소재지의 도(직할시)인민위원회로 변경(제9조)하였다.

29) 전민족의 이익과 민족경제의 균형발전 보장, 상호존중과 신뢰, 유무상통의 원칙을 제시하였으며, 북측지역에서 기업을 경영하는 남측 당사자는 필요한 노력을 북측의 노력으로 채용, 남측 또는 제3국의 노력을 채용할 경우는 중앙민족경제협력지도기관의 승인을 하도록 하였다.

<표 3-2> 2006년 북한 법령 제·개정 현황

경제/과학/개발	사회/환경/보건	정치/행정	합 계
28개(60%)	16개(34%)	3개(6%)	47개(100%)

이에 반해 2004년에는 경제/과학/개발 분야는 62% (69개/112개), 사회/환경/보건 분야는 26% (29개/112개), 정치/행정 분야는 12% (14개/112개)로 정치/행정분야에 초점을 맞추었으나 2006년 제·개정시에는 변화하는 사회·환경을 반영하였다. 또한 외국인 투자 확대 및 국제기구들과의 교류와 협력을 위한 법적인 토대 마련하였다. 최근 북한의 법제 정비는 내용면에서 이념적 색채를 완화하고 형식면에서도 비교적 체제를 갖춘 법제의 체계화를 도모한 것으로 평가되고 있다. 북한 법전에 수록된 제·개정 법률현황을 보면 다음과 같다.

<표 3-3> 북한 법전(중보판)수록 제·개정 법률 현황

구 분	법 률 명 칭
제정 법률 (15개)	간석지법('05.7), 공무원자격판정법('05.11), 국가예산수입법('05.7), 기상법('05.11), 담배통제법('05.7), 도로교통법('04.10), 대동강오염방지법('05.2), 북남경제협력법('05.7), 소방법('05.2), 중앙은행법('04.9), 화약류취급법('05.11), 환경영향평가법('05.11), 약초법('04.12), 유기산업법('05.11), 유전자전이생물안전법('04.12)
개정 법률 (32개)	가족법('04.12), 공증법('04.12), 공업도안법('05.8), 교육법('05.12), 국토계획법('04.10), 국토환경보호단속법('05.12), 규격법('05.9), 과학기술법('05.12), 도로법('04.12), 라선경제무역지대법('05.4), 량정법('05.12), 마약관리법('05.5), 무역법('04.12), 민사소송법('05.10), 민용항공법('05.8), 보험법('05.9), 산림법('05.8), 상표법('05.8), 손해보상법('05.4), 식료품위생법('05.12), 세관법('05.8), 전염병예방법('05.12), 지하자원법('04.12), 합작법('04.11), 합영법('04.11), 형법('05.7), 형사소송법('05.7), 해운법('04.9), 환경보호법('05.4), 외국인기업법('05.5), 외국인투자법('04.11), 외화관리법('04.11)

2. 도로교통법의 내용분석

1) 개요

북한의 도로교통법은 2004년³⁰⁾ 10월 6일 최고인민회의 상임위원회 정령 제709호로 채택되었다. 북한 도로교통법은 정식명칭이 조선민주주의인민공화국 도로교통법이다³¹⁾. 도로교통법이 제정되기 이전에는 도로상에 대한 교통에 대하여 교통안전규정, 교통안전에 관한 규칙, 교통질서 단속에 관한 규정을 두고 있었다.³²⁾ 교통안전규칙에 의해 북한 내에서 도로통행자와 도로를 이용하는 차에 대하여 교통질서를 확보하고 지키도록 하였다. 이러한 교통안전에 관한 규칙에 의해 전반적인 도로교통의 안전을 확보하여 오다가 1949년 12월 5일에 교통질서 단속에 관한 규정³³⁾을 제정하여 교통질서를 위반하는 자에 대하여 단속을 실시하여 오고 있다. 이러한 교통질서 단속에 관한 규정은 교통안전보장을 목적으로 하고 있으며 그 시행일은 1950년 1월 1일부터 실시하여 오고 있다.

또한 북한에서는 자동차운행과 수송 및 관리에 대하여 자동차 운전자들과 운수기관이 지켜야 할 제도로써 자동차운수법을 규정하고 있다. 자동차 운수법은 1997년 2월 12일에 제정되어 1999년 1월 14일 개정하여 시행되고 있다. 자동차운수법은 그 시행일에 대하여 규정하고 있지 않으므로 제정된 날을 기준으로 시행이 된다고 보면 될 것이다.

도로교통질서를 확립하기 위하여 도로이용에 대한 감독통제권을 강화하기 위하여 북한은 2004년 10월 6일 도로교통법을 제정하였다. 2004년 처음으로 제정된 북한의 도로교통법은 총 5개장 86조로 구성되어 있으며, 그 내용은 일반적이고 매우 추상적으로 규정하고 있다.³⁴⁾ 도로교통법은 도로에서 보행자와 차량들이 지켜야 할 원칙과 제도 및 질서를 규정한 법으로서 도로교통지휘신호와 안전시설물 관리, 보행자와 자동차의 통행에

30) 2004년은 북한 력에 의하면 주체93년에 해당한다.

31) 이하에서는 “조선민주주의인민공화국 도로교통법”의 정식명칭을 생략하여 편의상 “도로교통법으로 기술하였다.

32) 교통안전규칙은 1947년 7월 2일 내무국 규칙 제5호 인민위원회장 김일성의 비준에 의해 제정되었으며 그 시행일은 1947년 9월 15일부터 시행되었다.

33) 교통질서 단속에 관한 규정은 1949년 12월 5일 내각 결정 제180호로 제정되었다.

34) 북한의 도로교통법은 법치행정의 원칙상 명확성의 원칙이 지켜지고 있지 않다. 또한 하위법령인 명령 즉 규정이나 규칙에 위임조항을 두고 있지 않은 단순한 일반적인 내용으로 구성되어 있어 직접적인 단속사항에 대하여는 교통안전규칙과 교통안전규정에서 찾아볼 수 있다.

서 준수하여야 할 제도와 질서를 규정하여 도로교통의 안전성과 신속성을 보장하는데 이바지하기 위하여 규정하고 있다.³⁵⁾

도로교통법의 규정내용을 제1장에서 제8장까지 개략적으로 보면 다음과 같다. 제1장은 도로교통법의 기본에 관한 규정으로 제1조에서 제6조까지 규정하고 있으며, 제2장은 도로교통지휘신호와 안전시설물의 관리에 관한 규정으로 제7조에서 제14조까지 이며, 제3장은 보행자의 통행에 관한 규정으로 제15조에서 제24조까지 이며, 제4장은 차의 통행에 관한 규정으로 제25조에서 제68조까지이며, 제5장은 도로교통사업에 대한 지도통제에 대하여 규정하고 있다.

북한의 도로교통법은 속지주의를 원칙으로 하고 있어, 북한내의 도로를 이용하는 기관, 기업소, 단체와 공민 그리고 외국의 대표부 외국기업과 외국에게 동일하게 적용하고 있다.

북한내에서 도로교통에 관한 법령의 내용이 한국의 도로교통법령과 비교하여 보면 아직 그 수준이 미미한 실정이며, 법치행정이라는 개념이 도입되지 않은 것으로 볼 수 있다. 이하에서는 북한내에서 제정되어 적용되고 있는 도로교통법에 대하여 구체적으로 세분화하여 분석하였다.

2) 도로교통법 내용 분석³⁶⁾

(1) 도로교통법의 일반 원칙

① 개 요

도로교통에 관한 일반적인 원칙조항에 대하여는 제1장인 도로교통법의 기본에서 규정하고 있다. 이는 한국의 도로교통법의 기본이념과 목적조항에 해당하는 것으로 볼 수 있다. 도로교통법의 기본에서는 제1조의 도로교통법의 사명과 제2조의 도로교통지휘신호와

35) 도로교통에 대한 개략적인 해설은 북한의 사회과학출판사에서 간행한 '법무일꾼들을 위한 해설서' 2005년도 판에서 설명하고 있다.

36) 북한의 도로교통법에 대한 내용분석은 도로교통법령에 규정된 순서대로 분류하여 내용을 검토하였다. 또한 동법에서 규정하고 있는 내용을 자구 수정없이 그대로 게재하여 철자와 문법체계가 맞지 않는 경우가 있다. 그러나 북한의 도로교통법을 원문 그대로 분석하는 것이 본 연구의 취지에 부합할 것으로 보아 북한 도로교통법을 수정하지 않고 분석하였다.

안전시설물관리원칙, 제3조 보행자의 통행원칙인 우측통행의 원칙, 제4조 도로교통사업 체계확립원칙, 제5조 도로교통분야에서의 교류와 협조, 제6조 본 법률의 적용대상에 대하여 규정하고 있다.

도로교통법상의 기본원칙 장은 그 기본이념과 국제기구 등과의 교류와 협력을 바탕으로 하며, 도로사업체계에 대한 개선 등에 대한 규정을 둔 것이 특징이라고 할 수 있다. 도로교통법은 일반적으로 도로교통상에 대한 개념규정 및 기본이념 등에 대한 내용만을 하고 있으나 북한의 도로교통법 기본원칙은 이와는 다른 특이점을 가지고 있다. 그만큼 북한 내에서 도로교통체계는 아직 체계화 되어 있지 않다는 것을 스스로 자인하는 것이라 해석할 수 있다.

이하에서는 제1장의 내용인 도로교통법의 기본원칙에 대하여 조항별로 살펴보았다.

② 구체적 내용

제1조는 도로교통법의 사명으로 조선민주주의인민공화국 도로교통법은 도로교통지휘신호와 안전시설물관리, 보행자와 차의 통행에서 제도와 질서를 엄격히 세워 도로교통의 안전성과 신속성을 보장하는데 이바지 한다고 규정하고 있다. 동 조항은 도로교통법의 기본이념과 목적을 규정한 것으로 도로상에서의 교통이용자와 차에 대한 질서를 확립하고 교통안전성을 확립하는데 주목적을 두고 있다.

제2조는 도로교통지휘신호와 안전시설물관리원칙으로서 동조는 도로교통은 나라의 문명정도를 보여주는 중요척도이다. 국가는 도로교통량이 늘어나는데 맞게 도로교통지휘신호의 정확성과 신속성을 보장하며 현대적인 도로안전시설물을 설치하고 그 관리를 과학화, 정상화하도록 한다고 규정하고 있다. 본 조항에서 보면 도로교통법 제정이 2004년에야 제정되므로 인하여 스스로 문명국가임을 나타내기 위한 규정을 두고 있다. 동조는 도로교통법을 제정한 이유에 대하여 규정한 것으로 볼 수 있다. 즉 문명국가임을 강조하고 또한 증가하는 도로교통량에 부합하여 교통안전시설물에 대한 체계적인 관리를 하기 위하여 규정을 둔 것으로 볼 수 있다.

제3조는 우측통행의 원칙으로서 도로통행의 기준은 교통안전의 확고한 담보이다. 국가는 도로에서 우측통행의 원칙을 엄격히 지키도록 한다고 규정하고 있다. 본 조항은 자동

차 및 보행자에 대하여 우측통행의 준수를 의무화 하고 있다. 이는 한국의 경우와 달리 자동차 및 보행자 모두에 대하여 우측통행을 하고 있다. 한국의 경우는 자동차는 우측통행이나 보행자는 좌측통행을 의무화하고 있는 것과 상이하다.

제4조는 도로교통사업체계확립원칙에 관한 것으로 국가는 현실발전의 요구에 맞게 도로교통사업체계를 바로 세우고 끊임없이 개선강화하도록 한다고 규정하고 있다. 북한내에서 도로교통사업에 있어 현실에 부합되는 사업계획을 수립하겠다는 의지의 표명이며, 또한 도로발전에 부응하는 도로사업망을 구성하겠다는 것으로 이해할 수 있다.

제5조는“도로교통분야에서의 교류와 협조에 관한 규정으로서 국가는 도로교통분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시키도록 한다고 규정하고 있다. 본 조항은 도로교통에 있어서 타국이나 국제기구의 사항을 준수하겠다는 것으로 이해될 수 있다. 도로교통분야에서 도로기준 및 안전시설물 등에 있어서도 국제표준규격을 이행하겠다는 의지로 해석할 수 있다.

제6조는 법의 적용대상으로 이 법은 한국 나라의 도로를 리용하는 기관, 기업소, 단체와 공민에게 적용한다. 한국의 도로를 리용하는 다른 나라 대표부, 기업, 공민에게도 이 법을 적용한다고 규정하고 있다. 동 조항은 도로교통법의 적용대상으로 인적, 물적 대상에 대하여 규정하고 있다. 북한내에서 도로를 리용하는 내외국민 모두에 대하여 적용대상으로 규정하고 있다. 제1항은 적용대상으로 국내인과 국내기관 등에 대한 규정이고 제2항은 외국인과 외국기관 등에 대한 적용규정이다.

(2) 도로교통지휘신호와 안전시설물 관리

① 개 요

도로교통법 제2장은 제7조에서 도로교통지휘신호의 종류, 제8조 교통보안원의 교통지휘신호, 제9조 자동신호등에 의한 교통지휘신호, 제10조 교차도로에 교통보안원의 배치, 자동신호등의 설치, 제11조 도로안전시설물의 종류, 제12조 도로안전시설물의 설치, 제13조 도로를 통과한 전기선, 통신선의 안전대책, 제14조 도로안전시설물의 계획적 설치 등에 대하여 규정하고 있다.

본 장은 도로교통지휘신호와 안전시설물 관리조항으로 구별하고 있다. 본에서는 도로

교통상의 안전시설물에 대한 내용으로 이해할 수 있다. 도로상에서 교통안전을 위하여 교통흐름을 통제하는 신호에 대한 내용과 도로의 안전시설물의 종류 및 설치 등에 대하여 규정하고 있다. 특히 도로교통상에 있어서 교통보안원³⁷⁾의 교통지휘신호에 대하여 3개 조항에서 규정하고 있는 것으로 보아 수신호에 의한 신호를 많이 하고 있다는 것을 알 수 있다. 그만큼 자동신호기에 의한 신호보다는 보안원에 의한 신호에 비중을 두고 있으며, 명령을 행한다고 볼 수 있다. 도로안전시설물에 대하여도 제11조에서 그 시설물의 종류를 나열하고 있는데 이는 도로안전시설물의 종류가 많지 않기 때문에 그 종류를 열거한 것으로 이해할 수 있다. 그리고 도로안전시설물의 설치계획은 국가계획과 함께 추진하도록 하여 강력한 중앙집권적인 국가라는 것을 알 수 있다. 본 장은 북한의 도로교통상의 지휘신호와 안전시설물에 대한 관리조항으로서 기계에 의한 신호보다는 인력에 의한 신호를 더 중시하는 것을 알 수 있다. 이는 그만큼 자동화 기계가 발달되지 못하였다는 것을 역설적으로 설명하고 있다는 것이다.³⁸⁾

이하에서는 제2장의 도로교통지휘신호와 안전시설물의 관리에 대한 구체적인 내용을 살펴보았다.

② 구체적 내용

도로교통법 제7조 도로교통지휘신호의 종류에서 도로교통지휘신호는 건늬길,³⁹⁾ 차길의 사궤길⁴⁰⁾에서 보행자와 차의 통행을 보장하는 표시이다. 교통지휘신호에는 교통보안원이 하는 신호와 자동신호등에 의한 신호가 있다고 규정하고 있다. 제7조의 제1항은 도로상에서 교통신호에 대한 개념규정으로 교통지휘신호는 운전자 및 보행자의 안전을 위하여 내리는 명령이다. 따라서 운전자와 보행자는 교통지휘신호에 따라야 할 의무가 발생한다. 동조 제2항은 교통지휘신호의 종류로서 인적 신호와 물적 신호로 구분하여 규정하고 있다.

37) “교통보안원”은 한국의 경우 경찰에 해당한다. 북한의 인민보안성이 경찰청에 해당하며, 그 구성원이 보안원이다.

38) 북한의 경우 대도시 등 도시화 된 곳에서만 신호등이 설치되어 있고 기타 지역에서는 신호등이 없고 교통보안원등에 의한 수신호로 대체하고 있다

39) “건늬길”은 한국의 횡단보도에 해당한다.

40) “사궤길”은 한국의 교차로에 해당한다.

제8조 교통보안원의 교통지휘신호는 교통보안원이 하는 교통지휘신호는 다음과 같다(1. 곧바로 가게 하는 신호,⁴¹⁾ 2. 돌아가게 하는 신호, 3. 일반예고신호, 4. 특별예고신호, 5. 궤도전차안내신호)⁴²⁾. 본 조항은 교통보안원이 하는 교통안전을 위하여 하는 수신호에 대하여 규정하고 있다.

제9조는 자동신호등에 의한 교통지휘신호로서 ‘자동신호등에 의한 교통지휘신호는 다음과 같다(1. 푸른색신호등으로 하는 통과신호, 2. 노란색신호등으로 하는 일반예고신호, 3. 붉은색신호등으로 하는 정지신호, 4. 붉은색신호등과 노란색신호등을 함께 켜서 하는 특별예고신호, 5. 사각형신호등으로 하는 궤도전자안내신호). 동조는 자동장치에 의한 운전자 및 보행자에 대한 교통신호에 대하여 제1항에서 제4항까지 규정하고 있다. 제8조와 제9조의 경우 한국의 경우와 그 신호체계가 동일하다고 볼 수 있으며, 교통을 이용하는 운전자 및 보행자에 대한 신호명령을 규정한 조항이다. 제8조는 교통보안원에 의한 신호명령이며, 제9조는 자동신호기의 하나로 등화장치에 의한 신호등에 대하여 명령을 내리는 경우이다. 북한의 경우 신호기에 대한 개념 구분 없이 자동신호등으로 표현을 하고 있다. 제8조와 제9조는 교통신호등에 대한 그 작용에 대하여 규정하고 있다.

제10조는 교차도로에 교통보안원의 배치, 자동신호등의 설치로 인민보안기관은 도로교통이 복잡한 곳과 차길의 사궤길에 교통보안원을 배치하여야 한다. 도로관리기관은 해당 인민보안기관과 협의하여 제정된 곳에 자동신호등을 설치하여야 한다. 보행자와 차는 도로에서 교통지휘신호에 따라 통행하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 3항으로 규정하고 있으며 모두 의무조항으로 두고 있다. 제1항은 교차로와 교통이 혼잡한 곳에 대한 교통보안원의 배치를 의무화 하고 있다. 제2항은 도로를 관리하는 기관은 인민보안기관과 협의를 한 곳에 한하여 자동신호등을 설치하여야 한다고 하여 자동신호등에 대한 설

41) 곧바로가게 하는 신호는 직진신호, 돌아가게 하는 신호 방향전환신호, 일반예고신호는 주의신호에 해당한다. 궤도전차는 궤도위를 달리는 전동차를 말한다.

42) 교통보안원이 하는 수신호는 첫째 교통보안원이 교통지휘봉을 가슴높이에서 옆의 방향으로 가로 들었거나 두팔을 아래로 내리우고 서있을 때에는 교통보안원의 오른쪽과 왼쪽에서 오는 차가 곧바로 가거나 오른쪽으로 돌아가야 하며 보행자는 교통보안원의 앞과 뒤에 있는 횡단로로만 건너 가야 한다. 둘째 일반예고신호는 교통보안원이 교통지휘봉을 모자 높이의 위치에 곧추 든 경우 차와 통행자는 길을 건너지 말고 다음 신호를 기다려야 한다. 셋째 특별예고신호는 교통보안원이 교통지휘봉을 머리 위로 곧추 들어 한 경우 모든 차들이 정지선밖의 길 오른쪽 옆으로 정지하여야 하며, 통행자는 차로에 들어서지 말아야 한다(북한의 교통안전규정 제7조 참조).

치는 반드시 인민보안기관과 협의를 거친후에 하도록 의무화 하고 있다. 제3항은 보행자와 차가 도로에서 통행할 경우에는 교통보안원이나 자동신호등에 의한 신호에 따라야 할 의무에 대하여 규정하고 있다. 동 조는 자동신호등에 대한 설치에 대하여 규정하며, 특히 자동신호등을 설치할 경우에는 반드시 인민보안기관과 사전협의를 한 후에 하도록 하고 있어 인민보안기관의 통제를 받게 하고 있다. 또한 교통혼잡지역과 교차로는 필요적으로 교통보안원을 배치할 것을 의무화하도록 하여 선택의 여지를 배제하고 있다.

제11조는 도로안전시설물의 종류로 도로안전시설물은 보행자와 차의 교통안전과 편리를 보장하기 위한 표식이다. 도로안전시설물에는 경고, 금지, 지시 및 안내표식과 도로바닥선, 도로안전보호울타리와 란간, 빛반사대 같은 것이 속한다고 규정하고 있다. 동조는 2항으로 규정되어 있으며, 제1항은 도로안전시설물이란 무엇인가에 대한 개념규정이며, 제2항은 도로안전시설물의 종류로서 안내표지와 차선, 경계선, 반사등에 대한 시설물 설치의 종류를 나열하고 있다. 도로를 통행하는 자 및 자동차는 도로안전시설물의 표식대로 보행 및 운행하여야 한다. 본 조항은 도로안전시설물에 대하여 열기조항이 아니라 예시조항인 것을 알 수 있다. 즉 동조 제2항의 하단에 ‘...빛 반사대 같은 것이 속한다’고 규정하고 있어 동조에 예시한 것 외에 안전시설물이 있다는 것을 의미한다.

제12조는 도로안전시설물의 설치로 도시경영기관과 국토환경보호기관, 도로건설기관은 정해진 곳에 도로안전시설물을 설치하여야 한다. 이 경우 인민보안기관과 협의하여야 한다. 기관, 기업소, 단체와 공민은 도로안전시설물을 못쓰게 만들거나 마음대로 변경시키는 행위를 하지 말아야 한다. 통행은 도로안전시설물의 표식대로 하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 3항으로 규정하고 있다. 제1항은 도로안전시설물을 설치할 경우에는 반드시 인민보안기관과 협의한 후에 설치하도록 의무화 하고 있다. 제2항은 인민보안기관의 결정없이 도로안전시설물에 대하여 변경하거나 훼손하는 행위를 금지하고 있다. 즉 도로안전시설물에 대한 설치와 결정은 인민보안기관의 권한으로 보고 있다. 제3항은 도로상의 통행은 도로안전시설물의 표식대로 하도록 명령을 내리고 있다.⁴³⁾

제13조는 도로를 통과한 전기선, 통신선의 안전대책으로 도로우에 전기선, 통신선 같

43) 제12조는 도로안전시설물의 설치 조항에 대하여 규정하고 있는데 제3항은 도로안전시설물의 효력에 대하여 규정하고 있어 그 설치 조항과는 부합되지 않으므로 이는 제11조의 하단에 있는 것이 타당할 것이다.

은 것을 늘이려는 기관, 기업소, 단체는 차가 안전하게 통행할 수 있는 높이를 보장하며 높은 전압의 전기줄밑에는 쇠그물망을 치거나 해당한 안전대책을 세워야 한다. 도로를 수리하거나 차단하려 할 경우는 인민보안기관과 도로관리기관의 승인을 받은 다음 돌림길⁴⁴⁾을 내고 해당한 도로안전표식물을 세워야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2항으로 규정하고 있으며, 제1항은 도로상에서의 교통안전에 해가 되는 통신망이나 전기선의 설치를 금지하고 있으며, 만약 설치를 할 경우에는 도로통행에 지장을 주지 않는 조치를 하도록 의무화 하고 있다. 제2항은 도로공사나 도로를 차단할 경우에는 인민보안기관과 도로안전관리기관의 두 기관의 사전승인을 받은 후에 할 수 있으며 또한 안전한 도로 운행 및 도로상의 자동차나 보행자의 안전통행을 확보하기 위하여 우회도로를 확보한 다음에 안전표지를 설치한 후에 공사나 도로를 차단하도록 의무화 하고 있다.

제14조는 도로안전시설물의 계획적 설치로 도시경영기관과 국토환경보호기관, 도로건설기관은 도로안전시설물의 설치, 관리사업을 국가계획에 맞물려 하여야 한다고 규정하고 있다. 동조항은 도로안전시설물을 설치하는 사업은 국가사업계획에 부응하는 시간과 방식에 따라 하도록 의무화 하고 있다. 동조항에서 도로안전시설물이 국가사업과 맞물려 설치하도록 하고 있는 것은 그 만큼 사회주의 국가의 특징인 중앙집권식으로 운행되고 있다는 것을 단적으로 설명하고 있다.

(3) 보행자 통행

① 개 요

제3장은 보행자의 통행질서는 어떻게 하는가에 대한 규정이다. 본 장은 제15조에서 제24조로 규정되어 있으며 다음과 같다. 제15조 보행자통행의 기본요구, 제16조 건늌길의 통행, 제17조 고속도로의 통행금지, 제18조 대렬의 통행, 제19조 신체장애자와 학령 전어린이의 통행, 제20조 보행자의 손수레와 애기차리용, 제21조 보행자의 버스, 전차리용, 제22조 보행자의 삼륜자전거리용, 제23조 보행자의 자전거리용, 제24조 보행자의 우마차리용에 대하여 규정하고 있다.

본 장은 보행자의 통행질서에 대하여 규정하고 있으며, 보행자가 누구인가에 대하여

44) “돌림길”은 곧장 가지 않고 에도는 길로 한국의 우회도로에 해당한다.

개념을 해석하고, 횡단보도 및 고속도로의 통행에 대한 통행방법에 대하여 명문화 하였으며, 특히 유모차의 통행까지도 법률에서 규정한 특징을 가지고 있다. 또한 자전거이용 증가로 인하여 자전거에 대한 이용규칙까지도 어떻게 할 것인가에 대하여 구체화시키고 있다. 또한 우마차를 이용하는 보행자에 대하여도 통행방법에 대한 규정한 것이 특이한 점이라 할 수 있다.⁴⁵⁾ 보행자의 통행방법은 도로의 우측을 하는 것을 기본원칙으로 하고 있다. 이는 보행자의 통행방법이 한국과는 다르다는 것을 알 수 있다.

② 구체적 내용

제15조는 보행자통행의 기본요구로 보행자는 도로통행의 직접적인 당사자이다. 보행자는 걸음길⁴⁶⁾로만 통행하여야 한다. 걸음길이 구분되어있지 않는 도로에서는 오른쪽변두리로 통행하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 3항으로 보행자의 통행방법에 대하여 규정하고 있다. 제1항은 보행자의 개념으로 보행자는 도로를 통행하는 자를 말한다고 규정하였다. 제2항은 보행자의 우측통행준수의무를 규정하고 있다. 보행자의 통행에 대하여 한국은 좌측통행을 원칙으로 하나 북한은 보행자 및 자동차 모두 우측통행을 기본으로 하고 있는 것이 한국과 다른 특이점이다. 제3항은 보행로가 확보되어 있지 않는 도로에서는 우측 가장자리로 통행을 의무화 하고 있다.

제16조는 건널길의 통행으로 도로를 건너려는 보행자는 건널길, 지하건널길, 구름다리 로 통행하여야 한다. 건널길시설이 없는 도로를 건너려 할 경우에는 차의 통행에 지장이 없도록 하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2항으로 구성되어 있으며, 제1항은 도로를 횡단하는 자는 횡단보도나 지하 횡단보도, 육교를 이용하도록 보행자의 횡단방법에 대하여 규정하고 있다. 제2항은 횡단보도 시설이 없는 도로상에서는 도로를 횡단할 경우 자동차의 통행에 지장이 없는 방향에서 통행을 하도록 하고 있다. 동 조는 보행자의 통행방법에 대하여 규정하고 있으며 이는 한국과 별다른 것이 없으나 제2항에서 보행자의 안전보다는 오히려 자동차를 중심으로 한 사고를 예방할 수 있다. 도로상에서 사람이 우선

45) 본장의 내용을 보면 한국과 달리 특이한 점을 가지고 있는데 이는 북한의 경제력에 따른 도로이용자의 형태를 나타내고 있다는 것을 알 수 있다. 자전거나 유모차, 우마차 이용이 빈번히 발생하고 있다는 것을 알 수 있다.

46) “걸음길”은 사람들이 걸어다닐 수 있게 만든 길로 한국의 보행로에 해당한다.

이 되어야 하나 자동차가 우선 대상이 되는 것으로 이해할 수 있다.

제17조 고속도로로의 통행금지로 보행자는 고속도로로 통행할 수 없다. 고속도로를 건너려는 보행자는 구름다리나 지하건널길로 통행하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2항으로 구성되어 있으며, 제1항은 고속도로통행금지에 대하여 규정하고 있으며, 제2항은 고속도로를 통행할 경우에는 고속도로를 가로지르는 육교나 지하보도를 이용하도록 의무화 하고 있다.

제18조 대렬의 통행으로 대렬은 걸음길로 질서있게 통행하여야 한다. 국가적인 행사나 특별한 경우에는 차길로 통행할 수 있다. 이 경우 해당 인민보안기관과 협의하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2항으로 다중이 무리를 지어 통행하는 방법에 대하여 규정하고 있다. 즉 제1항은 무리를 지어 통행할 경우 그 대렬은 질서를 유지하도록 하여 도로를 통행하도록 하여 교통안전을 강조하고 있다. 제2항은 대렬의 예외적인 도로 통행에 대한 조항으로 국가적인 행사나 특별한 경우에 한하여 차로로 통행할 수 있거나 사전에 인민보안기관과 협의를 한 경우에 가능하다. 본 조항은 다중이 국가행사 등에 의해 도로를 통행하는 것을 전제로 한 규정으로 이 경우에도 관할 기관인 인민보안기관의 승인이 있어야 가능하다는 것을 알 수 있다.

제19조 신체장애자와 학령전어린이의 통행으로 보행자와 차의 통행에 지장을 줄수 있는 신체장애자와 학령전어린이는 보호자와 함께 도로로 통행하여야 한다. 보호자는 신체장애자 또는 학령전어린이가 도로에서 다니거나 놀지 않도록 하여야 한다고 규정하고 있다. 본 조항은 총 2항으로 교통약자에 대한 규정으로 특히 장애자와 어린이에 대한 보호 규정으로 볼 수 있다. 장애자와 취학전 아동이 도로를 통행할 경우에는 단독으로 통행을 금지하고 반드시 보호자와 동반하여 통행하도록 의무화 하고 있다. 제2항은 교통약자의 보호자에 대한 의무조항으로 장애자와 어린이가 도로에서 위험에 노출되지 않도록 의무화 하고 있다. 본 조항을 보면 교통안전에 상당한 주의를 기울이는 것으로 볼 수 있으며, 또한 질서의식을 강조하고 있다.

제20조 보행자의 손수레와 애기차리용⁴⁷⁾으로 손수레나 애기차를 리용하는 보행자는 걸음길로 통행하며 걸음길이 구분되어있지 않는 도로에서는 오른쪽변두리로 통행하여야 한다. 짐을 싣거나 애기를 태운 손수레, 애기차를 리용할 경우에는 구름다리밑이나 지하

47) “애기차”는 유모차에 해당한다.

건능길우로 통행할 수 있다고 규정하고 있다. 동조는 총 2항으로 구성되어 손수레와 유모차의 통행방법에 대하여 규정하고 있다. 제1항은 손수레나 유모차는 보행로로 통행하여야 하며, 보행로가 없는 경우에는 도로 우측 가장자리로 통행하도록 하고 있다. 제2항은 예외조항으로 손수레가 짐을 싣거나 애기를 태운 경우 또는 유모차는 육교밑이나 지하횡단보도위로 통행을 할 수 있다. 이는 제1항의 통행방법에 대한 예외 규정으로 볼 수 있다.

제21조 보행자의 버스, 전차리용으로 버스, 전차를 리용하는 보행자는 줄을 서서 오르내려야 하며 차에 매달리거나 달리는 차에서 뛰어내리지 말아야 한다. 역한 냄새가 나는 물질, 짐짐승, 폭발물, 인화성물질 같은 것을 가지고 버스, 전차에 오르지 말며 차창 밖으로 머리와 손을 내보내거나 물건을 던지지 말아야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2항으로 구성되어 있으며, 제1항은 보행자가 버스나 전차를 이용할 경우 질서의식에 대하여 규정하고 있다. 제2항은 버스나 전차를 이용할 경우 휴대할 수 없는 물건에 대한 예시규정을 두고 있으며, 교통안전을 위하여 이용자의 안전의식을 강조하고 있다.

제22조 보행자의 삼륜자전거리용으로 삼륜자전거를 리용하는 보행자는 차길의 오른쪽 변두리로 통행하여야 한다. 이 경우 실은 짐의 너비가 삼륜자전거짐함의 너비를 넘지 말아야 한다고 규정하고 있다. 도로상에서 삼륜자전거를 타거나 끌고 가는 경우에 도로 우측가장자리를 이용하여야 한다. 또한 자전거에 실은 짐의 너비가 자전거 짐함의 너비를 넘지 못하도록 하고 있다. 북한에서의 자전거를 탈 경우에는 자전거운전자격증을 요구하고 있다.⁴⁸⁾ 또한 자전거는 인민보안기관에 등록한 후에 등록판을 달고 탈 수 있다. 이처럼 자전거는 북한내에서 중요한 교통기관으로 이용되고 있는 것을 잘 설명하고 있다.

제23조 보행자의 자전거리용으로 자전거를 리용하는 보행자는 자전거길로 통행하며 자전거길이 없는 도로에서는 차길의 오른쪽변두리로 통행하여야 한다. 이 경우 자전거에는 학령전어린이 1명을 태울수 있으며 실은 짐의 너비는 자전거손잡이의 너비를 넘지 말아야 한다. 학령전어린이를 태우거나 짐을 싣은 자전거를 리용하는 보행자는 구름다리밑이나 지하건능길우로 통행할 수 있다. 신호중.⁴⁹⁾ 조명등이 없거나 제동장치가 불비한 자전거는 리용할 수 없으며 교통이 복잡한 곳, 차길, 자전거길에서는 자전거를 따라 앞설수

48) 교통안전규정 제17조 참조.

49) “신호중”은 신호를 울리는 종으로 자전거 벨을 말한다.

없다고 규정하고 있다. 동 조는 총 3항으로 자전거를 이용하는 보행자의 의무조항에 대하여 규정하고 있다. 제1항은 자전거 이용자는 자전거 전용도로로 운행하여야 하나 자전거 전용도로가 없는 경우 차로의 우측가장자리로 통행하도록 하고 있다. 또한 자전거는 1인 승차를 원칙으로 하나 학령전 어린이의 경우는 1인에 한하여 동승을 할 수 있도록 하고 있으며, 자전거에 짐을 실은 경우는 짐의 너비가 자전거 손잡이의 너비를 넘지 못하도록 의무화 하고 있다. 제2항은 자전거 이용자가 학령전어린이를 태우거나 짐을 실은 경우에는 육교밑이나 지하횡단보도를 통과할 수 있도록 하여 동법 제20조의 2항과 함께 도로를 이용하는 자의 편의를 고려하여 통행에 대한 예외 규정을 두고 있다. 제3항은 자전거가 갖추어야 할 장치로서 제동장치와 벨, 조명을 반드시 갖추어야 운행할 수 있도록 의무화 하고 있다. 또한 자전거를 이용할 경우 교통혼잡지역이나 도로, 자전거전용도로에서는 앞에 가는 자전거를 추월하여 진행할 수 없도록 하고 있다. 자전거 통행의 복잡함에 대하여 나름대로 질서를 정돈하기 위하여 둔 규정으로 볼 수 있다.

제24조 보행자의 우마차리용으로 우마차를 리용하는 보행자는 차길의 오른쪽으로 통행하여야 하며 도시안에서는 정해진 길과 시간에만 통행하여야 한다. 실은 짐은 정해진 길이와 너비를 넘지 말아야 한다. 차가 어길수 없는 좁은 차길⁵⁰⁾, 도시도로, 다리에 우마차⁵¹⁾를 세워두거나 배설물받이가 없는 우마차를 리용할 수 없다고 규정하고 있다. 동 조는 총 3항으로 우마차를 이용하는 보행자에 대한 의무조항을 두고 있다. 제1항은 우마차를 몰고 가는 보행자는 우측 통행을 의무화 하고 있으며, 도시를 통행할 경우에는 정해진 시간과 길을 따라 하도록 하고 있다. 우마차는 반드시 사람이 몰고 가도록 하고 있다. 또한 우마차는 한 사람이 한 대만을 몰고 가야 하며, 술을 마시고 몰고 갈 수 없도록 한다.⁵²⁾ 제2항은 우마차의 짐에 대하여 일정한 제한을 두고 있다. 즉 짐을 실었을 경우 높이는 땅위로부터 2.5m, 너비는 2m가 넘지 않도록 하고 있다. 제3항은 차가 교행할 수 없는 좁은 도로와 도시내 도로, 다리위에는 우마차를 세워둘 수 없으며 우마에 대한 배설물 받이를 구비하지 아니한 우마차는 이용할 수 없도록 하고 있다.

50) “어길수 없는 차길”은 교행할 수 없는 차길로 해석된다.

51) “우마차”는 소나 말을 이용한 달구지를 말한다.

52) 교통안전규정, 16조 참조.

(4) 차의 통행

① 개 요

제 4장은 자동차의 통행에 대하여 운전자의 자격심사와 자동차의 등록 및 운전면허 등 자동차가 도로를 달리는데 있어서 갖춰야할 내 자동차 제한속도 등 규제에 대하여 규정하고 있다. 본 장은 한국의 자동차 통행방법과 운전면허 및 도로의 사용등에 대한 규정으로 이해할 수 있다. 북한의 도로교통법의 내용 중 하나인 본 장에서는 자동차와 관련된 모든 항목에 대하여 규정을 두고 있다.

제25조 차통행의 기본요구, 제26조 차운전면허의 종류, 제27조 면허시험신청문건과 응시, 제28조 운전사의 운전면허에 대한 재심사, 제29조 협조원의 차운전금지, 제30조 등록, 검사하는 차의 종류, 제31조 차등록의 종류, 제32조 차의 등록, 제33조 차등록증서의 발급, 재발급, 제34조 차기술검사의 종류, 제35조 차의 기술검사, 제36조 차등록의 삭제, 제37조 차에 장치물의 설치와 표식의 금지, 제38조 차의 번호, 제39조 불비한 차의 통행금지, 제40조 차운전사의 임무와 금지사항, 제41조 배차, 교통안전지령체계와 검차, 제42조 차의 달림선, 제43조 차의 경적금지, 제44조 차의 속도, 제45조 차의 급제동, 급저속금지, 제46조 차의 저속통행, 제47조 차의 고속도로로통행, 제48조 차의 안전거리, 차대렬에 끼여들기금지, 제49조 차의 따라앞서기와 금지장소, 제50조 차의 어기기, 제51조 차의 정차와 주차금지장소, 제52조 차의 승차인원, 제53조 차의 짐적재정량과 규격의 초과금지, 짐포장, 제54조 승차가 금지된 차, 제55조 차의 련결차, 제56조 차의 고장퇴치, 고장난 차의 끌기, 제57조 건늬길에서 보행자의 우선권보장, 제58조 차의 사킴길통행, 제59조 차의 굴길통행, 제60조 차의 다리통행, 제61조 차의 철길건늬길통행, 제62조 차의 밤통행, 제63조 버스, 전차의 통행, 제64조 특수차의 통행, 제65조 교육차와 시험차의 통행, 제66조 무한궤도차의 통행금지, 제67조 트랙또르, 오물운반차, 오토바이의 통행, 제68조 교통사고시 운전사의 임무로 총 44조에 대하여 규정하고 있으며, 크게 본 장은 자동차 등록과 자격심사 및 자동차 통행질서로 나누어 볼 수 있다.

② 구체적 내용

제25조는 차통행의 기본요구로 차의 통행에서 규률과 질서를 세우는 것은 도로교통안전의 기본담보이다. 차운전자격심사기관과 차감독기관은 운전사의 자격심사와 등록을 엄격히 하고 차를 정확히 등록, 검사하여야 한다고 규정하고 있다. 본 조항은 총 2개항으로 제1항은 자동차의 통행에 대한 기본적인 이념을 규정하였으며, 제2항은 자동차 운전면허와 자동차등록기관에 대한 일반적인 의무조항을 규정하고 있다. 동조는 제26조부터 제68조의 법 적용 및 해석의 기본적인 조항으로 볼 수 있다.

가. 운전면허

제26조 차운전면허의 종류로 차는 운전면허증이 있어야 운전할 수 있다. 운전면허에는 자동차, 트랙도르, 전차, 지정차운전면허가 속한다고 규정하고 있다. 동조는 자동차 운전면허의 종류에 대하여 규정하고 있으며, 총 2항으로 구성되어 있다. 제1항은 자동차를 운전하려는 자는 그에 해당하는 운전면허증을 가져야만 운전할 수 있는 조항으로 이러한 운전면허 종류에는 제2항에서 자동차, 트랙도르,⁵³⁾ 전차, 지정차운전면허로 구분하고 있다.⁵⁴⁾ 북한의 운전면허는 제2항에서 규정한 것처럼 4가지 급수로 구분하고 있다.⁵⁵⁾

53) “트랙도르”는 한국의 트랙터에 해당한다.

54) 교통안전규정 제60조는 자동차의 운전자격을 가진 운전사만이 운전하게 하고 있으며, 4급운전자격증을 가진 운전수는 먼거리 운행을 할 수 없도록 하고 있다(북한, 법무일꾼들을 위한 해설서, 평양:사회과학출판사, 2005. 자동차운수법 해설 참조).

55) 북한의 운전면허는 1급, 2급, 3급, 4급으로 4종류로 나뉜다. 이들 운전면허는 운전할 수 있는 차량이 다른데 4급은 5t톤이하의 화물차를 운전할 수 있으며, 3급은 2.5t급 화물차와 버스를, 2급은 모든 차량을 운전할 수 있다. 특이한 점은 1급은 모든 차량을 운행할 수 있을 뿐만 아니라 자동차 설계 및 제작까지 할 수 있는 점이다. 또한 운전면허의 교육기간은 1년이고 이 교육기간은 단순한 운전기술뿐만 아니라 차량의 수리와 정비에 관해서도 교육을 받는다:연합뉴스, 2001. 08. 01.

<표 3-4> 북한의 운전면허

구분	운전가능차량	자격요건	비고
4급	트럭(5톤이하 승리 58형 트럭)	최초 면허시험 합격한 자	1. 운전원 양성소1년 교육과정 후 시험 합격 2. 군대 운전교육 후 시험 합격 3. 운전협조원으로 2년간 무사고후 시험 합격
3급	트럭(2.5톤급), 버스	4급면허후 무사고 4년 경과시	
2급	모든차량	3급면허후 무사고 3년 경과시	
1급	모든차량(당간부 고급승용차), 자동차설계 및 제작	2급면허후 무사고 4년 경과시	

제27조 면허시험신청문건과 응시로 차의 운전면허를 받으려는 공민은 해당 차운전자격심사기관에 운전면허시험신청문건을 내야 한다. 차운전자격심사기관은 운전면허시험에서 합격한 공민을 등록하고 운전면허증을 발급하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 구성되어 있다. 제1항은 운전면허를 발급받기 위하여 시험응시 신청에 대한 규정이며, 제2항은 운전면허시험에 응시하여 합격한 자에 대하여 자동차운전심사기관에 등록한 후 운전면허증을 발급하도록 하고 있다.

제28조 운전사의 운전면허에 대한 재심사로 운전사의 운전면허에 대한 재심사는 3-5년에 1차씩 한다. 운전면허증을 교부할 경우에도 재심사를 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 운전면허에 대한 재교부 등에 대한 규정이다. 제1항은 운전면허에 대하여 재등록심사는 3-5년에 1회씩 하기로 되어 있으며, 제2항은 운전면허증을 운전자에게 교부할 경우에도 재심사를 다시 하도록 하고 있다. 이는 운전면허증에 대하여 엄격성을 가져 운전자가 안전한 운전을 할 수 있는 지를 검사하기 위하여 둔 규정이다.⁵⁶⁾

제29조 협조원의 차운전금지(협조원⁵⁷⁾)은 차를 운전할 수 없다. 차를 운전하려는 협조원은 운전사의 립회말에 정해진 시간과 차길, 그린길차운전시험장 같은 곳에서만 할 수 있다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 구분하여 제1항에서는 조수의 운전금지를 명시하고 있다. 운전자가 아닌 협조원인 조수는 원칙상 운전행위를 금지하나 예외로서 제2항에 운전사의 입회하에 정해진 시간과 도로, 도로가 아닌 운전연습을 위하여 그려놓은 운전시험장이라는 한정된 시간과 장소에 한하여 운전을 할 수 있게 하고 있다.⁵⁸⁾

56) 자동차 운전자들에 대한 임무로는 차를 운전하면서 흡연을 금지하며, 승인없이 등록되지 않은 차를 운행할 수 없도록 하며, 항상 운전면허증, 차기술검사증과 같은 문건을 가지고 다니도록 의무화 하고 있다. 이처럼 운전자들에 대하여는 의무조항을 강화하여 안전운전을 준수하도록 하고 있다:운전자들의 의무조항은 교통안전규정 제49조 참조.

57) “협조원”은 조수에 해당한다.

58) 북한의 운전기사는 한국의 운전기사와 정비사를 합쳐놓은 것으로 볼 수 있다. 북한의 운전기사가 될 수 있는 방법은 두가지로 첫째는 각 직장에서 선발돼 정규과정을 밟는 것, 둘째는 운전협조원(조수)생활을 하다가 기회를 잡는 것이다. 정규과정은 각 도에 1개소씩 있는 운전원양성소나 군에서 운전교육을 받는 것을 말한다:연합뉴스, 2001. 08. 01.

나. 자동차 등록 및 검사

제30조부터 제41조까지는 자동차의 운행을 위한 등록 및 자동차 검사에 대한 항목으로 구분할 수 있다. 도로교통법상에서 자동차의 등록과 검사를 규정한 것은 특이한 점으로 볼 수 있다. 한국의 경우는 도로교통법이 아닌 자동차관리법에서 규정하고 있다.

제30조 등록, 검사하는 차의 종류로 차감독기관은 승용차, 화물차, 버스, 트럭또르, 궤도전차, 무궤도전차, 오토바이 같은 차를 정확히 등록하고 차의 기술상태를 검사하여야 한다. 기관, 기업소, 단체와 공민은 차를 제때에 등록하고 검사받아야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항은 자동차를 7개로 구분하고 감독기관에 등록하도록 하며 또한 검사를 받도록 의무화 하고 있다. 제2항은 자동차를 운행하는 주체는 정해진 기간내에 자동차를 등록하고 자동차검사를 완료하도록 하고 있다.

제31조 차등록의 종류로 차의 등록은 첫등록, 이동등록, 변경등록으로 나누어 한다. 첫등록은 해당 차감독기관에 등록되지 않은 차를 새로 구입하였을 경우, 이동등록은 해당 차감독기관에 등록된 차를 이관받았거나 차를 소유한 기관, 기업소, 단체와 공민의 명칭과 소속, 거주지가 달라진 경우, 변경등록은 등록된 차의 구조와 용도, 색깔 같은 것을 고치거나 번호를 바꾸려는 경우에 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항은 자동차의 등록종류에 대하여 3가지 종류로 구분하고 있다. 이에 대한 내용은 제2항에서 규정하고 있다. 신차를 구입할 경우에 차주는 자동차감독기관에 신규등록을 하여야 하며, 자동차의 양도에 의한 경우는 이동등록을 하여야 하며, 차 구조나 용도 등 차량자체의 변경이 있을 경우는 변경등록을 하도록 하고 있다.

제32조 차의 등록으로 차를 등록하려는 기관, 기업소, 단체와 공민은 차등록신청문건을 해당 차감독기관에 내야 한다. 이 경우 해당 차감독기관은 차등록신청문건을 검토하고 등록하여야 한다. 등록된 차는 차경력표에 밝힌 용도에만 리용하여야 한다. 폐기된 차, 비법적으로 구입한 차는 등록할 수 없다. 차감독기관은 3-5년에 1차씩 차를 재등록하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 4개항으로 차의 등록에 대하여 제1항은 자동차 등록에 대하여 자동차 보유자는 자동차 감독기관에 등록을 신청하고 이에 대하여 자동차 감독기관은 등록하도록 규정하고 있다. 제2항은 차감독기관에 등록된 자동차는 차등록부에 기재된 용도에만 이용하도록 하고 있으며, 제3항은 폐기된 차, 불법으로 구입한 자동

차는 등록을 금지하도록 하고 있다. 제4항은 자동차감독기관의 자동차 등록기간에 대하여 3-5년에 1회씩 등록을 의무화 하도록 하고 있는데 동 항은 동법 제28조의 운전자의 운전면허 재심사에 대한 기간과 동일하게 하고 있다.

제33조 차등록증서의 발급, 재발급으로 차감독기관은 차를 등록하고 차경력표⁵⁹⁾, 번호판 같은 등록증서를 발급하여야 한다. 차등록증서를 분실하였거나 오손시킨 경우에는 차감독기관에 재발급신청문건을 내고 차등록증서를 발급받아야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 구성되어 있으며, 제1항은 자동차감독기관의 발급사항에 대하여 규정하고 있으며, 제2항은 자동차 등록증서를 분실할 경우에 자동차감독기관은 당사자의 신청에 의하여 재발급 하도록 하여 자동차에 대한 관리감독을 철저히 하도록 규정화 하고 있다.

제34조 차기술검사의 종류로 차의 기술검사는 첫기술검사, 변경기술검사, 폐기기술검사, 정기기술검사, 지정기술검사로 나누어 한다. 첫기술검사는 차를 첫등록한 경우, 변경기술검사는 차를 변경등록한 경우, 폐기기술검사는 차를 폐기하는 경우, 정기기술검사는 정해진 주기로, 지정기술검사는 필요한 시기와 지역에 따라 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항은 자동차의 성능에 대한 기술검사로 5개의 검사로 구분하고 있으며, 제2항은 제1항에 의한 5개의 검사에 대한 개념을 규정하고 있다. 자동차의 검사는 한국과 유사하며, 지정기술검사에 대하여 필요시기와 지역을 임의로 지정하는 점이 상이하다.

제35조 차의 기술검사로 차의 기술검사를 받으려는 기관, 기업소, 단체와 공민은 기술검사신청문건을 차감독기관에 내며 검사에 필요한 문건과 공구, 비품을 갖추어야 한다. 차감독기관은 기술검사신청문건을 검토하고 검사를 하며 그 정형에 대하여 차경력표에 밝혀야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항은 자동차 기술검사를 받으려는 자는 검사에 필요한 신청문서와 공구, 비품을 갖추고 검사를 신청하도록 하고 있다. 제2항은 신청접수받은 자동차감독기관은 신청문서를 검토하고 자동차 등록부에 검사에 대하여 게재하도록 하고 있다. 자동차의 기술검사를 함으로 자동차의 외형 및 내형의 안전성을 가지도록 하며, 무분별한 구조변경 등을 엄격히 통제하기 위하여 동조를 두고 있다.

제36조 차등록의 삭제로 차등록을 삭제하려는 기관, 기업소, 단체와 공민은 해당 차감

59) “차경력표”는 자동차등록원부와 동일하다.

독기관에 삭제신청문건과 차등록증서를 내고 차등록삭제확인서를 발급받아야 한다. 은행 기관은 차등록삭제확인서를 발급받은 경우에만 해당한 수속을 해주어야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항은 자동차의 등록을 말소할 경우에 대하여 그 신청방법에 대하여 규정하고 있으며 제2항은 자동차 등록 말소 확인을 받은 경우에만 말소수속을 하여야 한다고 명시하고 있다. 자동차 등록말소에 대하여 엄격한 절차를 규정하고 그 절차에 따라 자동차를 말소하도록 하여 체계적인 차량에 대한 통제를 가하고 있다.

제37조 차에 장치물의 설치와 표식의 금지로 기관, 기업소, 단체와 공민은 차감독기관의 승인없이 차에 장치물을 설치하거나 표식을 할수 없으며 수은지 같은 것을 붙이거나 색유리를 끼울수 없다고 규정하고 있다. 동조는 자동차의 유리창 밑 차체에 장식물이나 썬팅을 하지 못하도록 규제하고 있다. 만약 이러한 장식물 설치와 썬팅을 할 경우에는 자동차감독기관의 사전승인을 받은 후에 하도록 하고 있다. 자동차의 안전한 운행을 위하여 본 조를 둔 것으로 이해할 수 있다.

제38조 차의 번호로 기관, 기업소, 단체와 공민은 차에 정한 규격과 형식, 방법대로 번호판을 달고 차번호를 써야 한다. 차는 해당 기관, 기업소, 단체와 공민이 거주된 도(직할시)의 번호를 달아야 한다. 등록수속을 위하여 통행하는 차는 해당 차감독기관이 발급한 임시표시판을 달아야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 3개항으로 제1항은 자동차는 자동차 번호판을 달고 운행하도록 의무화 하고 있으며, 제2항은 자동차 번호판을 자동차의 소속된 자나 기관의 거주지 지역번호를 달고 운행하도록 하며, 제3항은 등록수속을 밟기 위하여 운행하는 차량에 대하여는 임시번호판을 부여하여 달고 다닐 수 있게 하고 있다. 자동차의 식별과 자동차의 편리한 관리를 위하여 번호판을 부여하도록 규정하고 있다.

제39조 불비한 차의 통행금지로 차감독기관에 등록하지 않았거나 검사를 받지 않은 차, 검사에서 합격되지 못한 차, 검사유효기간이 지난 차, 가스배출기준을 초과하여 내보내거나 보행자의 통행에 지장을 주는 차, 어지러운 차, 조향장치, 제동장치, 조명 및 신호장치, 뒤비침거울, 유리닦개장치 같은것의 기술상태가 불비한 차는 통행할수 없다고 규정하고 있다. 동조는 검사를 받지 않은 차, 불법장치를 부착한 차 등 자동차 안전기준을 위배한 자동차에 대하여 차량운행을 금지하고 있다. 특히 동 조의 어지러운 차라는 조항이 있는데 어지러운에 대하여 지나치게 추상적인 규정을 두어 법해석의 자의성을 가져올

수 있다. 이는 아직 입법의 정비되지 않은 내용으로 볼 수 있다.

제40조 차운전사의 임무와 금지사항으로 차를 운전하는 운전사는 운전면허증, 차경력표, 운행증과 공구, 비품, 예비부속품 같은 것을 충분히 갖추며 술 또는 주정이 높은 음료나 약물을 마시지 말아야 한다고 규정하고 있다. 동조는 자동차 운전자에 대한 자동차 운행시 비추하여야 할 의무사항에 대하여 나열하고 있으며, 특히 술이나 약물을 음용한 후에는 운전을 하지 못하도록 금지조항을 두고 있다.

제41조 배차, 교통안전지령체계와 검차로 기관, 기업소, 단체는 수리정비한 차를 배차하고 교통안전지령을 주며 매일 검차를 하여야 한다. 검차원은 차대수에 따라 전임 또는 겸임으로 둘 수 있다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항은 개인을 제외한 단체나 기관이 차량을 운행할 경우에는 수리정비한 차를 배차할 경우 매일 차량에 대한 검사를 하고 자동차 안전운전에 대한 지침을 주도록 의무화 하고 있다. 또한 제2항은 자동차 검사원은 차량수에 따라 전임이나 겸임으로 둘 수 있도록 하여 차량의 검사를 강화하고 있다.

다. 자동차 통행질서

제42조부터 제68조까지는 자동차의 통행질서에 대하여 규정하고 있다.

제42조 차의 달림선으로 차는 차길로만 통행하여야 한다. 차달림선⁶⁰⁾이 표시된 차길에서는 정해진 차달림선으로 통행하여야 한다. 차달림선이 표시되어있지 않는 차길에서는 차의 속도와 종류, 형, 운행목적 같은것에 따라 서로 양보하면서 통행하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 3개항으로 제1항은 자동차의 주행에 대하여 자동차는 차로로만 다녀야 한다고 명시하고 있다. 제2항은 차선이 표시된 도로에서는 지정된 차선으로 차량은 주행하도록 하고 있으며 제3항은 차선이 표시되지 않은 도로에서는 차의 속도와 종류, 형, 운행목적 등에 의해 상호 양보하면서 주행하도록 하고 있다.⁶¹⁾

60) “차달림선”은 차선 즉 주행선에 해당한다.

61) 자동차가 주행하는 도로의 가장자리에 대하여 6m가 넘는 도로에서는 도로 우측으로 달리며 6m가 안되는 좁은 도로에서는 도로가운데로 주행하도록 하고 있다. 자동차는 차선이 표시된 경우 해당 차선을 준수하여야 한다. 차선에 대한 규정은 교통안전규정에 나와 있는데 예를 들면 편도 3차로의 경우 한국과 반대로 길 가장자리부터 시작하여 차로를 구분하고 있다. 길 가장자리 바로옆이 1차로로 시작하여 중앙선으로 차선 수를 계산한다. 만약 3차로의 경우 도로 우측가장자리가 1차로이며 그 옆인 중앙이 2차로 중앙분리선에 접한 차로가 3차로이다. 이 경우 1차로는 빼스, 무늬도

제43조 차의 경적금지로서 학교, 유치원, 탁아소, 병원 같은 구역이나 도시안에서는 차의 경적을 울릴수 없다고 규정하고 있다. 동조는 자동차의 경적사용에 대한 제한규정으로 경적에 의한 교육방해를 방지하고 병원환자들의 안정성을 확보하며, 도시의 쾌적한 환경을 확보하기 위하여 경적을 사용하지 못하도록 하고 있다. 이는 한국의 운전자 준수 사항과 유사하다.

제44조 차의 속도로 차는 차달림선에 규정된 속도로 통행하며 규정된 속도를 낼수 없을 경우에는 오른쪽달림선으로 물러나야 한다. 달림선이 없는 도로에서는 시속 70km를 초과하지 말아야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항은 자동차의 주행방법에 대하여 규정하고 있다. 특히 규정속도이하로 주행할 경우에는 다른 차량에 자리를 양보하기 위하여 우측 주행선으로 주행하도록 하고 있다. 제2항은 주행선이 없는 도로에서의 제한속도를 70km로 제한하여 안전운행을 하도록 강조하고 있다.⁶²⁾

제45조 차의 급제동, 급저속금지로 통행하는 차는 갑자기 세우거나 속도를 낮추지 말아야 한다. 사고위험이 조성되어 부득이하게 차를 세우거나 속도를 낮추려 할 경우에는 해당한 안전대책을 취하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항은 자동차의 급정지나 이유없이 속도를 줄여 뒤따르는 자동차의 안전에 방해가 되지 않도록 주의규정을 두고 있다. 제2항은 사고위험가능성이 있어 자동차를 정지하거나 속도를 감속할 경우에는 충분한 안전조치를 취한 후에 하도록 하고 있다. 이는 본인뿐만 아니라 다른 자동차의 안전운행을 방해하지 않기 위하여 둔 규정으로 볼 수 있다.

제46조 차의 저속통행으로 사립길, 정류소와 건늌길표식이 있는 곳, 안전보임거리⁶³⁾가 제한된 곳, 복잡한 곳으로 통행하거나 눈, 비, 안개, 먼지 같은 자연환경으로 통행에

전차, 풍을 쐬운 승용차, 소방차, 오토바이, 짐차, 2차로는 벤즈급아래의 승용차와 고속소형빠스들이, 3차로는 벤즈급이상의 고급승용차들이 주행하도록 규정하고 있다. 이에 대한 자세한 사항은 교통안전규정 제20조 참조.

62) 자동차속도에 대하여 보면 도시내에서 일반도로에서의 차의 속도는 차로가 여러개 있을 경우 1차로를 주행하도록 되어 있는 자동차는 40-50km(트랙토르, 기계차는 20km)로, 2차로는 60km, 3차로는 80km(밤에는 60km)로 제한하고 있다. 편도1차로의 경우 도시내에서 승용차와 오토바이 60km, 빠스, 무퀘도전차, 짐차는 40km, 보행로가 없는 도로에서는 승용차와 오토바이 50km, 빠스, 무퀘도전차, 짐차는 30km로 제한하고 있다. 자동차속도에 대하여는 교통안전규정, 24조 참조.

63) “안전보임거리”는 자동차를 안전하게 운전할 수 있도록 하는 시거를 말하므로 안전한 시야확보로 볼 수 있다.

지장을 받는 차는 속도를 낮추면서 통행하여야 한다고 규정하고 있다.⁶⁴⁾ 동조는 차량의 안전운행을 위하여 감속운행하여야 할 사항을 열거하고 있다. 위 조항에 해당할 경우 운전자는 차량을 운전할 경우 안전운전을위하여 반드시 감속하여야 한다.

제47조 차의 고속도로로통행으로 고속도로로 통행하는 차는 시속 80km이상으로 해당 달림선에서 통행하여야 한다. 고속도로도로에 들어서거나 그곳에서 나가는 차는 정차선 또는 1차선으로 통행하며 정해진 속도로 해당 달림선에 들어서서 통행하여야 한다. 고속도로도로를 건너가려는 차는 해당 안내표식이 있는 곳으로만 건너가야 한다. 고속도로도로로 통행하지 못하게 되어있는 차는 통행할 수 없다고 규정하고 있다. 동조는 총 4항으로 고속도로상에서의 자동차의 안전운행에 대하여 규정하고 있다. 제1항은 고속도로를 주행하는 경우 자동차는 80km이상으로 주행하도록 하여 최저속도에 대하여 제한을 두며 최고속도에 대하여는 그 규정을 도로교통법에서 규정하고 있지 않다. 제2항은 고속도로에 진입하는 차량이나 고속도로에서 진출하는 차량에 대한 운행방법에 대하여 규정하고 있다. 제3항은 고속도로를 횡단하려는 경우에는 안내표지가 있는 곳에서만 예외적으로 횡단하도록 하고 있다. 제4항은 고속도로의 통행금지된 차량은 고속도로를 이용할 수 없도록 하고 있다. 고속도로상에서 통행방법과 안전운행에 대하여 규정하고 있으나 동조의 제1항과 제3항은 오히려 고속도로상에서의 위험을 초래할 수 있는 조항으로 볼 수 있다. 제1항의 최저속도만 규정하고 최고속도를 규정하지 않은 것은 입법의 불비이며, 제3항의 안내표지가 있는 곳에서 고속도로를 횡단하도록 하는 것은 사고를 유발할 가능성을 내포

64) 바닥선표식이 없거나 안전보입거리가 제한된 굽인돌이길과 고개길에서는 차의 제한시속은 다음과 같다:교통안전규정, 24조 참조.

<표 3-5> 차의 제한시속표:교통안전규정 25조의 부록1, 부록2

차의 제한시속표		앞차와 뒤차사이의 안전거리표			
마주오는 차를 볼수 있는 차길거리(m)	제한시속(km)	일반도로		고속도로	
		차의시속(km)	안전거리(m)	차의시속(km)	안전거리(m)
8	10	10	10	90	80
20	20	11-20	15	91-110	100
35	30	21-30	20	111-130	120
55	40	31-40	30	131-150	140
80	50	41-50	40	151-170	160
		51-60	55	171-190	180
		61-70	60	191이상	200이상
		71-80	65		

하고 있다고 볼 수 있다.

제48조 차의 안전거리, 차대렬에 끼여들기금지로 차는 제정된 안전거리를 보장하면서 통행하여야 한다. 통행하는 차의 대렬에는 끼여들 수 없다고 규정하고 있다. 총 2개항으로 구성되었으며 제1항은 자동차 주행시 앞차와의 안전거리를 확보하도록 의무화 하고 있으며, 제2항은 행사 기타 등에 의하여 대렬을 이루어 가고 있는 자동차사이에 끼여들지 못하게 하고 있다.

제49조 차의 따라앞서기⁶⁵⁾와 금지장소로 차는 차달림선이 따로 없는 도로에서 앞선 차를 따라앞서려할 경우 해당한 신호를 하여야 한다. 신호를 받은 차는 따라앞서려는 차에 길을 내주어야 한다. 이 경우 앞선 차를 또 따라앞서지 말아야 한다. 좁은 차길, 따라앞설수 없는 표식이 있는 구간의 차길, 굽이돌이, 사궤길, 건늌길, 정류소, 다리, 굴길, 철길건늌길 같은 곳에서 차를 따라앞서지 말아야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 3개항으로 자동차의 추월금지에 대하여 규정하고 있다. 제1항은 차선이 지정되어 있지 않는 도로에서의 추월을 금지하고 있으며, 만약 추월을 할 경우에는 추월신호를 보내야 한다. 제2항은 추월신호를 받은 차는 추월하려는 차에 대하여 양보하여야 한다. 제3항은 추월할 수 없는 장소에 대하여 규정하고 있다.

제50조 차의 어기기⁶⁶⁾로 언덕길 같은 곳에서 어기는 차는 먼저 본 차 또는 내려오는 차가, 큰길과 좁은 길에서 어기는 차는 큰길로부터 들어오는 차가 길을 양보하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 자동차의 교행방법에 대하여 규정하고 있다. 교행에 대하여는 차사이의 거리는 50cm이상 보장하도록 하고 있으며, 밤에 차가 서로 어길 경우 100m 밖의 거리에서는 큰 등으로, 50m 안의 거리에서는 작은 등으로 등불을 깜박하여야 한다.⁶⁷⁾ 교행에 대하여는 한국과 상이하게 큰길에서 좁은 길로 들어오는 차가 양보하도록 하고 있다.

제51조 차의 정차와 주차금지장소로 멈춰서려는 차는 안전을 확인한 다음 차길의 오른쪽변두리나 주차장에 세워야 한다. 이 경우 정해진 정차시간을 초과하지 말며 밤에는 해당한 등불을 켜야 한다. 굴길, 다리, 사궤길, 철길건늌길, 시야가 제한된 언덕길과 굽

65) “따라앞서기”는 추월에 해당한다.

66) “차의 어기기”는 자동차가 서로 마주보고 오는 경우로 교행에 해당한다.

67) 교행에 대하여는 교통안전규정, 제27조 참조.

인돌이⁶⁸⁾같은 곳, 정차금지표식이 있는 곳, 주차표식이 없는 곳에는 차를 세우지 말아야 한다고 규정하고 있다. 동 조는 총 2개항으로 자동차의 주정차 금지 장소에 대하여 규정하고 있다.⁶⁹⁾ 제1항은 주정차 방법에 대하여 규정하여 야간에 정차할 경우에는 주차등을 켜 상태에서 정차하도록 하고 있다. 제2항은 주정차 금지장소를 열기하고 있어 이에 해당하는 장소에는 주정차가 절대 금지되고 있다.

제52조 차의 승차인원으로 승용차, 버스 같은 차에는 정해진 수의 인원만을 태워야 한다. 화물차에는 필요한 안전시설을 갖추고 인원을 태울수 있다. 이 경우 해당 인민보안기관의 승인을 받아야 한다. 짐을 실은 화물차에는 자리를 안전하게 만들어놓고 정해진 수의 상하차인원만을 태울수 있다고 규정하고 있다. 동조는 총 3개항으로 제1항은 자동차의 승차인원을 준수하여 승차하도록 하고 있으며, 제2항은 화물차에 승차시키기 위하여는 필요한 안전시설을 갖추도록 하고 있다. 또한 제3항은 짐을 실은 화물차에 대한 승차를 하도록 할 경우에는 자리를 안전하게 마련한 후에 승차하게 할 수 있도록 하고 있다.⁷⁰⁾

제53조 차의 짐적재정량과 규격의 초과금지, 짐포장으로 화물차는 적재정량과 정해진 규격을 초과하여 짐을 실을수 없다. 바람에 날리거나 떨어져 도로를 파손시키거나 보행자와 다른 차의 통행에 지장을 줄수 있는 짐은 포장을 하고 실어야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 화물차의 적재에 대하여 규정을 두고 있다. 제1항은 화물차는 정해진 규격을 초과하여 화물을 적재할 수 없으며, 제2항은 적재된 화물이 낙하하거나 바람에 날라가지 않도록 충분한 안전조치를 취하도록 하며, 낙하가능성이 있는 화물의 경우는 포장을 하여 적재하도록 하여 주행중에 발생할 수 있는 화물로 인한 사고를 방지하기 위한 조항이다.

68) “굽인돌이”는 굽이길로 커브를 말한다.

69) 교통안전규정 제35조에 의하면 자동차의 주정차 금지장소에 대하여는 차가 서로 어길수 없는 좁은 길과 다리, 굴길과 그 입구로부터 30m안, 철길건능길로부터 10m안, 100m앞을 볼수 없는 굽인돌이길과 언덕길, 소방시설이 있는 곳으로부터 20m, 사궤길의 자리바꿈선안에 바닥선표식이 없는 곳의 차멈춤선계선으로부터 50m안, 건능길과 버스, 궤도전차, 무궤도전차정류소부터 30m안과 건능길에서부터 차가 오는 방향으로 50m안, 시내 중심도로와 궤도전차길, 트랙또르인 경우 사람이 많이 모인 장소 또는 20도이상 비탈진 장소, 차를 멈추거나 세워 두지 못하게 도로표식을 한 구간 등에 대하여 금지가 되고 있다.

70) 짐차의 적재함에는 짐을 싣고 부릴 사람을 5명까지 태울수 있으며 련결차에는 사람을 태울수 없다:자세한 사항은 교통안전규정 제40조 참조.

제54조 승차가 금지된 차로 자동부림식, 반끌림식, 짐함식, 짐틀식, 탱크식화물차와 련결차, 강재, 원목, 폭발성물질, 방사성물질, 독성물질, 인화성물질 같은 것을 실은 화물차의 적재함에는 인원을 태울수 없다. 폭발성물질, 방사성물질, 독성물질, 인화성물질 같은 것을 실은 화물차에는 해당하는 표식을 하고 소방기재 같은 것을 갖추어야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 규정하고 있으며 승차가 금지된 차와 인화성 물질을 실은 차량은 소방시설을 갖추도록 하고 있다. 제1항은 승차가 금지된 차량을 열기하고 있으며, 제2항은 동 항에서 열기한 시설의 차량은 소방안전시설을 장착한 후에 운행하도록 의무화 하고 있다.

제55조 차의 련결차로 련결차를 끌려는 차는 련결고리를 2중으로 하여야 한다. 여러 대의 련결차를 끌러 할 경우에는 매 련결차에 제동, 조명장치를 설치하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 구성되어 있으며 련결차의 질서에 대하여 규정하고 있다.⁷¹⁾ 제1항은 련결차를 끌려고 하는 경우에 련결고리는 이중으로 하도록 하여 안전장치를 갖추도록 하여 사고를 미연방지하도록 하고 있다. 제2항은 수대의 련결차를 련결하여 운행할 경우에는 매 련결차마다 제동과 조명장치를 설치하도록 하여 운행하도록 의무화 하고 있다.

제56조 차의 고장퇴치, 고장난 차의 끌기로 통행중에 고장난 차는 차길의 오른쪽변두리에 세워놓고 경고표식을 한 다음 고장을 퇴치하여야 한다. 이 경우 차를 세워둘수 없는 도로에서는 고장난 차를 빨리 끌어내야 한다. 고장난 차를 끌고 가려는 차는 해당 안전대책을 세우며 밤에는 조명등을 켜야 한다. 고장난 차를 끌고 가는 차는 앞차를 따라앞서지 말아야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 3개항으로 제1항은 고장난 차량을 세울 경우는 도로의 우측가장자리에 정차시키며, 신속히 고장난 차를 견인하도록 하고 있다. 제2항은 고장난 차를 야간에 끌고 갈려고 할 경우 안전대책을 세워야 하며 조명등을 켜야한다. 제3항은 견인차는 앞차량을 추월하여서는 아니된다고 하여 고장난 차량에 대한 견인방법 등에 대하여 규정하고 있다.⁷²⁾

71) 련결차의 질서에 대하여는 교통안전규정 제41조에서 구체적으로 규정하고 있다. 동조항을 보면 련결차는 3급이상의 운전자격을 가진 길을 잘 아는 운전수가 몰아야 한다, 련결차의 뒤에는 차번호를 달아야 한다. 밤에 련결차를 끌려고 할 때에는 다른 차들이 알아볼 수 있게 적재함뒤의 양옆에 등불을 밤에 여러대의 련결차를 끌려고 할 경우 가운데련결차의 1m높이에 등불을 하나씩 등화하도록 하고 있다.

제57조 건늬길에서 보행자의 우선권보장으로 차는 건늬길에서 보행자가 차길을 건너간 다음 통행하여야 한다. 이 경우 보행자는 차길을 빨리 건너야 한다. 동조는 횡단보도에서 차량운전자는 보행자가 횡단한 후에 차량을 운행하도록 하여 보행자에 대한 우선통행권을 부여하고 있다. 또한 보행자는 횡단보도상에서 횡단할 경우 신속히 횡단할 의무가 또한 있다.

제58조 차의 사립길 통행으로 차는 교통보안원과 자동신호등이 있는 도로의 사립길에서 속도를 점차 낮추면서 가려는 방향의 신호등을 켜 다음 해당한 자리바꿈선에 들어서서 교통지휘신호에 따라 통행하여야 한다. 이 경우 자리바꿈선안에서 다시 자리바꿈을 할수 없다. 교통보안원과 자동신호등이 없는 도로의 사립길에서는 가려는 방향의 신호등을 켜고 교통안전에 주의를 돌리면서 통행하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 자동차의 교차로 통행에 대하여 운전자의 의무준수사항을 준수하도록 하고 있다. 제1항은 교차로에 진입하기 위하여는 교차로전에 신호 즉 수신호나 자동신호에 따르기 위해 진행하려는 방향으로 깜박이등을 점등하여 차선을 변경하고 차선을 다시 다른 차선으로 변경하지 못하게 의무화 하고 있다. 제2항은 수신호나 신호등 없는 교차로에서는 진행하려는 방향의 깜박이등을 점등하여 안전주의를 기울이면서 천천히 진행하도록 규정하고 있다. 한국 도로교통법 제22조의 교차로 통행방법의 내용과 유사하다.

제59조 차의 굴길통행으로 굴길을 통행하는 차는 시속을 낮추면서 조명등을 켜고 통행하여야 한다. 어기기 힘든 굴길에서는 먼저 들어선 차가 통행하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 자동차의 터널내에서 통행방법과 통행우선순위에 대하여 규정하고 있다. 제1항은 터널을 통과하는 차량은 감속운행하도록 하고 있으며, 조명등을 점등하여 안전운행을 하도록 하고 있다. 제2항은 교행하기 힘든 터널이 통과는 먼저 터널에 진입한 차가 우선 통행권을 가지므로 나중에 진입하는 차량은 먼저 진입한 차량에 대하여 양보할 의무가 있다.

제60조 차의 다리통행으로 다리로 통행하는 차는 다리의 안전표식대로 짐을 싣고 통행하여야 한다. 어기기 힘든 다리에서는 먼저 들어선 차가 통행하여야 한다고 규정하고 있다. 본 조항은 총 2개항으로 차량의 교량통행 방법을 명시하였으며, 제1항은 다리를

72) 고장난 차를 끄는 차와 끌리우는 차의 거리는 5-6m를 보장하여야 하며 견인당하는 차에는 운전수와 신호원 한사람씩만 타야 한다:구체적인 내용은 교통안전규정, 42조 참조.

통행하는 차량은 다리의 안전표지에 따라 통행하도록 하며, 제2항은 교행이 힘든 폭이 좁은 다리를 통행할 경우는 교량에 먼저 진입한 차가 우선권을 갖도록 하고 있다.

제61조 차의 철길건널목통행으로 철길을 건느려는 차는 건널목 10m앞에 차를 세우고 열차의 운행이 없는가를 확인하여 안전신호가 있는 다음 통행하여야 한다. 이 경우 차의 속도를 변경시키지 말아야 한다고 규정하고 있다. 본 조항은 차량의 건널목통과방법에 대하여 명시하고 있다. 차량이 건널목을 통과하기 위해서는 우선 건널목 10m앞에 일단 정지한 후에 안전한 신호가 있는 경우에 서행하여 통과하도록 하고 있다.

제62조 차의 밤통행으로 밤에 통행하는 차는 조명등을 켜고 조명의 보임거리를 보장하여야 한다. 이 경우 가로등이 있는 도로에서는 원거리등을 켜지 말아야 한다. 차가 어기는 경우에는 원거리등과 근거리등을 엇바꾸어켜 다른 차의 통행에 지장을 주지 말아야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 차량의 야간통행방법에 대하여 규정하였으며, 제1항은 야간 차량운행시는 차량등을 점등하여 운행하여 가시거리를 확보하도록 하며, 가로등이 있는 도로에서는 상향등을 사용하여서는 아니된다. 제2항은 차가 교행하는 경우 반대방향의 차량이 진행하는데 방해가 되지 않도록 하기 위하여 상향등을 끄고 전조등만을 켜서 상대방의 차량에 장애를 발생시켜서는 아니된다고 하여 야간 통행의 안전성을 확보하고자 하였다.

제63조 버스, 전차의 통행으로 버스, 전차는 문을 닫고 통행하여야 한다. 교통보안원과 다른 차는 사립길에서 려객을 태운 버스, 전차의 통행을 우선적으로 보장하여야 한다. 정류소가 아닌 곳에는 버스, 전차를 세울수 없다고 규정하고 있다. 동조는 총 3개항으로 제1항은 버스나 전차는 문을 열고 발차하는 개문발차를 금하고 있다. 제2항은 교통보안원과 다른 차량은 여객을 태운 버스나 전차가 교차로에 진입할 경우 우선권을 가지도록 하며, 제3항은 정류소에서만 버스와 전차는 정차하도록 의무화 하고 있다. 버스와 전차의 우선통행권 확보와 안전한 운행을 위한 개문발차를 금하며, 정해진 정류소에서만 정차하도록 하고 있다.

제64조 특수차의 통행으로 구급차, 소방차, 교통안전차, 도로시설관리차 같은 특수차는 필요한 경보장치와 표식등, 기재를 갖추어야 한다. 특수차는 긴급한 일이 제기되었거나 도로안전시설물의 관리를 위하여 통행하는 경우에만 경보장치와 표식등, 기재를 사용하여 하며 교통안전이 보장되는 조건에서 달림선에 제정된 속도보다 높은 속도 또는

낮은 속도로 통행할 수 있다. 이 경우 교통보안원과 다른 차는 특수차의 통행을 우선적으로 보장하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항의 경우 특수차는 필요한 장비를 장착하도록 하고 있으며, 제2항은 특수차는 특수한 용도를 위하여 운행하는 경우에만 장착된 장비를 사용하도록 하고 있으며, 주행로에서 필요에 따라 지정속도보다 높거나 낮게 운행할 수 있으며, 특수한 필요에 의해 특수차가 업무상 운행하는 경우에 다른 도로이용자는 특수차에 우선권을 확보하여 주어야 한다.

제65조 교육차와 시험차의 통행으로 교육차와 시험운행을 하려는 차는 해당 인민보안기관에 알리고 정해진 시간과 도로로 통행하여야 한다. 교육차, 시험차에는 제정된 표식을 하여야 한다고 규정하고 있다. 동조항은 총 2개항으로 제1항은 교육용 및 운전시험용 차량은 운행할 경우 인민보안기관에 통보하고 정해진 시간과 도로만을 운행할 수 있다. 제2항은 교육용차량과 운전면허시험용차량은 식별할 수 있게 정해진 표식을 하여 운행하도록 하고 있다.

제66조 무한궤도차의 통행금지 무한궤도차⁷³⁾는 포장도로로 통행할 수 없으며 화물차에 실어서 운반하여야 한다. 국가적인 행사로 진행되는 무한궤도차의 포장도로통행절차는 따로 정한다'고 규정하고 있다. 동조항은 총 2개항으로 체인으로 움직이는 궤도차량은 포장도로를 통행하지 못하도록 하고 있다. 이는 차량의 무게로 인하여 도로의 파손이 우려되기 때문이며, 단 제2항에서는 무한궤도차량에 대하여 예외적인 운행조항으로서 국가적인 행사에 동원되는 경우에 한하여 포장도로를 이용할 수 있게 하고 있다.

제67조 트랙도르, 오물운반차, 오토바이의 통행으로 도시에서 트랙도르, 오물운반차는 정해진 시간과 도로로 통행하여야 한다. 오토바이를 타는 국민은 안전모를 쓰고 보호안경을 끼야 한다. 이 경우 정해진 인원을 태우거나 짐을 실을수 있다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개항으로 제1항은 도시내에서 도로를 이용하는 트럭이나 쓰레기자동차, 오물수거차 등은 정해진 시간과 도로만을 운행하도록 하여 미관을 해치는 일이 없도록 하고 있다. 제2항은 이륜자동차를 탈 경우 안전모와 보호안경착용을 생활화 하도록 하고 있다. 또한 오토바이의 경우 안전장치를 착용한 후 운행하는 경우 타인을 승차시킬 수 있으며, 화물을 운반할 수 있다.⁷⁴⁾

73) “무한궤도차”는 탱크나 포크레인처럼 체인에 의해 달리는 차량을 말한다.

74) 두바퀴오토바이는 2명, 세바퀴오토바이는 3명(4인용은 제외)까지 탈 수 있다:교통안전규정, 43조

제68조 교통사고시 운전사의 임무로 교통사고를 일으킨 차운전사는 해당 인민보안기관에 제때에 알리며 사고현장을 빨리 정리하여 보행자와 다른 차의 통행에 지장이 없도록 하여야 한다고 규정하고 있다.⁷⁵⁾ 동조항은 교통사고 발생시 자동차 운전자에 대한 의무조항을 규정하고 있으나 단순히 사고현장을 신속히 정리하고 다른 차량의 통행에 방해가 되지 않도록 하라고 규정하여 사고시 발생하는 인명구조 등에 대하여 명시하지 않은 불비점을 가지고 있다.

(5) 도로교통사업에 대한 통제

① 개요

도로교통법의 마지막 장으로서 본 장은 제69조부터 86조까지로서 도로교통사업에 대한 통제라는 큰 제목하에 도로교통사업의 기본계획과 도로교통에 필요한 안전교육에 대하여 규정하고 있다. 도로교통사업에 대한 통제의 장은 한국 도로교통법의 제9장의 내용인 교통안전교육과 제11장 벌칙 조항 등을 포함하고 있다. 본 장에서 특이한 점은 제83조의 운전자격의 강급으로 교통사고를 발생하였을 경우 운전자의 자격의 급수를 강급하는 제도를 두고 있는데 이는 공무원의 강임제도와 유사하다고 볼 수 있다. 북한은 사회주의 국가의 특성상 운전자격에 대하여도 하나의 신분제도로 보고 있기 때문에 이에 대한 강임제도를 둔 것으로 알 수 있다.

제69조 도로교통사업에 대한 지도통제의 기본요구, 제70조 교통상안전과 편리보장, 제71조 교통보안일군, 차감독일군, 차운전자격심사일군의 양성, 제72조 로력, 설비, 자재, 자금의 보장, 제73조 도로교통안전교양, 제74조 학생들의 교육교양, 제75조 출판물, 문학예술작품의 창작, 출판, 보급, 제76조 도로교통사업에 대한 감독통제, 제77조 사고위험개소에 대한 통보, 제78조 차의 억류, 제79조 원상복구, 손해배상, 제80조 벌금, 제81조 운행중지, 제82조 운전자격의 정지, 제83조 운전자격의 강급, 제84조 운전자격의 박탈, 제85조 차의 몰수, 제86조 행정적 또는 형사적책임으로 구분하여 규정하고 있다.

참조.

75) 교통사고를 일으켜 인명과 재산에 피해를 주었을 때에는 제때에 해당한 대책을 세우고 인민보안기관에 알려야 한다고 하여 교통사고 발생시에 운전자의 신고의무를 규정하고 있다:교통안전규정, 제49조 참조.

② 구체적 내용

제69조 도로교통사업에 대한 지도통제의 기본요구로 도로교통사업에 대한 지도는 내각의 통일적인 지도밑에 중앙인민보안지도기관과 해당 기관이 한다. 중앙인민보안지도기관과 해당기관은 도로교통사업을 정상적으로 장악하고 지도하여야 한다고 규정하고 있다. 동조는 총 2개조항으로 제1항은 도로교통사업에 대한 지도를 담당하는 행정기관으로서 중앙인민보안지도기관과 관련 해당기관을 들고 있다.⁷⁶⁾ 제2항은 도로교통사업에 대한 책임과 관할기관으로서 중앙인민보안지도관과 관련 기관으로 규정하여 도로교통사업에 대한 책임기관을 명확히 하고 있다.

제70조 교통상안전과 편리보장으로 인민보안기관과 지방정권기관, 도로관리기관은 도로교통사업을 정상적으로 료해장악⁷⁷⁾하고 지도하여 보행자와 차의 교통상안전과 편리를 보장하여야 한다고 규정하고 있다. 본 조항은 도로교통을 이용자에 대한 교통안전과 교통확보를 위하여 도로교통관리기관에 대한 의무를 규정한 조항이다. 즉 교통안전과 확보를 위하여 관련기관은 도로교통상에 일어나는 모든 상황을 파악하여 도로교통안전에 지장을 초래하지 않도록 명시하고 있다.

제71조 교통보안일군, 차감독일군, 차운전자력심사일군의 양성으로 중앙인민보안지도기관과 해당 기관은 교통보안일군, 차운전자력심사일군, 차감독일군을 계획적으로 양성하며 그들의 전문기술지식수준을 높여주어야 한다고 규정하고 있다. 동조항은 교통관련업무를 담당하는 공무원에 대하여 전문지식을 가지도록 하기 위하여 선발과 교육에 대하여 명시하고 있다. 교통경찰공무원, 자동차운전면허심사원, 자동차감독원⁷⁸⁾에 대한 그들의 선발과 교육과정 및 보수교육을 체계적으로 하도록 하고 있다.

제72조 료력, 설비, 자재, 자금의 보장으로 국가계획기관과 로동행정기관, 자재공급기관, 재정은행기관은 도로교통사업에 필요한 료력, 설비, 자재, 자금을 제때에 보장하여야

76) 북한의 중앙행정체계는 최고인민회의가 있고, 그 밑에 내각으로 총리 1인과 부총리 3인을 두고 있으며 내각밑에 36개부서(3위원회, 29성, 1원, 1은행, 2국)로 구성되어 있다. 한국의 경찰청에 해당하는 것은 인민보안성으로 이는 중앙에 두고 있으며, 제69조에 있는 인민보안지도기관은 인민보안성으로 볼 수 있다.

77) “료해장악”은 이해하고 파악하여 관할하다로 볼 수 있다.

78) “교통보안일군, 차감독일군, 차운전자력심사일군”은 교통경찰관, 자동차감독원, 자동차운전면허시험관리기관의 공무원으로 이해할 수 있다.

한다. 도로교통부문의 료력, 설비, 자재, 자금은 다른데 돌려쓸수없다고 규정하고 있다. 동조항은 도로교통사업에 대한 자금 등의 확보 및 그 자금의 전용을 불허하고 있다. 제1항은 도로교통사업을 위하여 필요한 인력, 설비, 자재, 자금을 적시에 확보하도록 관려기관에 의무화하고 있으며, 제2항은 도로교통사업에 소요되는 인력, 설비, 자재, 자금을 타용도로 전환을 금지하고 있다. 이는 도로교통사업의 중요성을 반영하고 있다.

제73조 도로교통안전교양으로 해당 기관, 기업소, 단체는 《교통안전교양실》을 꾸며 놓고 도로교통안전교양사업을 실속있게 조직진행하며 운전사회의와 《실비점검의 날》, 《사고방지대책의 날》같은것을 정상적으로 운영하여야 한다고 규정하고 있다.⁷⁹⁾ 동조항은 도로교통안전을 위한 대외 홍보방안에 대한 경우로 관련기관은 교통안전을 위한 홍보 및 교육시설을 갖추고, 교통안전에 대한 경각심을 가지도록 하기 위하여 교통시설 등에 대한 점검의 날을 제정하고 사고방지를 위한 사고방지대책의 날을 지정하여 교통안전에 기여하도록 하고 있다.

제74조 학생들의 교육교양으로 교육기관과 해당 기관은 학생들속에 교통안전과 교통도덕에 대한 지식을 교육하며 《교통안전교육마당》같은 것을 리용한 교양사업을 여러가지 형식과 방법으로 조직진행하여야 한다'고 규정하고 있다. 동조는 교통안전을 어릴때부터 심어주기 위하여 초,중,고등학교 학생들에 대하여 교통안전교육을 실시하도록 하며, 또한 교통안전지식을 습득하기 위하여 교통안전교양행사 등을 마련하여 교육을 하도록 하고 있다.

제75조 출판물, 문학예술작품의 창작, 출판, 보급으로 출판기관과 문학예술기관, 해당 기관은 교통안전 및 교통도덕과 관련한 대중잡지, 그림책, 걸그림,⁸⁰⁾ 소설, 영화, 연극 같은 것을 계획적으로 창작, 출판, 보급하여야 한다고 규정하고 있다.⁸¹⁾ 동조항은 출판물 등 예술작품 등에 의해 교통안전을 널리 홍보하도록 하고 있다. 문화예술기관은 다양한 매체를 통하여 교통안전 및 교통질서를 국민에 널리 홍보하여 교통안전에 기여하도록

79) 시, 군인민보안기관과 10대이상의 차를 가지고 있는 기관, 기업소는 《교통안전교양실》을 잘 꾸리고 주민들과 운전자들이 교통안전사업과 관련한 범규범을 자각적으로 지키도록 그들에 대한 교양사업을 정상적으로 진행하여야 한다고 규정하고 있다:교통안전규정 제83조.

80) “걸그림”은 걸어펼쳐놓고 보도록 만든 지도나 도표 등을 말한다.

81) 기관, 기업소는 강연, 해설담화, 예술체조활동, 방송, 영화, 텔레비죤방영과 같은 여러 가지 형식과 방법으로 교통질서를 세우기 위한 대중교양사업을 널리 벌려야 한다펼치도록 하고 있다고 규정하고 있다:교통안전규정 제80조 참조.

하고 있다.

제76조 도로교통사업에 대한 감독통제로 도로교통사업에 대한 감독통제는 인민보안기관과 해당 감독통제기관이 한다. 인민보안기관과 해당 감독통제기관은 도로안전시설물의 관리와 리용, 보행자와 차의 통행, 차의 등록과 검사질서준수정형을 엄격히 감독통제하여야 한다고 규정하고 있다. 총 2개항으로 도로교통사업에 대한 통제 조항을 규정하였으며, 제1항은 도로교통사업에 대한 관리감독기관의 주기관으로 인민보안기관을 두고 있다. 제2항은 인민보안기관 등은 도로교통안전을 위하여 도로안전시설물에 대한 관리와 이용, 통행질서, 차량점검을 감독통제하도록 하여 교통안전확보를 하도록 하고 있다.

제77조 사고위험개소에 대한 통보로 기관, 기업소, 단체와 공민은 교통사고를 일으켰거나 교통질서를 어겼거나 도로교통에 지장을 줄수 있는 사고위험개소를 발견하였을 경우 제때에 대책을 세우고 해당 인민보안기관과 도로관리기관에 알려야 한다고 규정하고 있다. 동조는 사고위험다발지역 및 사고위험가능지역에 대한 관리감독을 명확히 하도록 하고 있다. 교통사고가 발생한 지역이나, 사고발생가능지역을 발견시 사고안전대책을 수립하도록 하고 위험지역을 안 자는 인민보안기관과 국토환경보호기관⁸²⁾에 통보하여 대책을 수립하도록 하고 있다. 이는 한국의 사고다발지점개선사업과 일맥상통하다고 볼 수 있다. 한국은 교통사고 자주 발생지역에 대하여 경찰청과 도로교통안전관리공단이 공동으로 그 지역을 개선하는 작업을 수행하고 있다.

제78조 차의 억류로 차의 등록, 통행질서를 어겼거나 보행자와 차의 통행에 지장을 주었거나 교통사고를 일으킨 차는 억류한다. 이 경우 억류기일은 10일을 넘을수 없다고 규정하고 있다. 동 조는 자동차가 등록질서나 통행질서를 위반한 경우와 자동차와 보행자의 통행에 장애를 발생시킨 경우, 교통사고를 발생시킨 경우로 구분하여 그러한 교통안전질서를 위반한 차량에 대하여는 인민보안기관은 당해 차량을 10일의 범위내에서 억류 조치를 할 수 있다고 하였다. 이는 사회주의 국가로서 개인의 기본권에 대한 침해를 야기하는 전형으로 볼 수 있으며, 또한 단순한 통행질서에 장애를 준 경우에도 개인의 재산을 억류한다는 것은 민주주의 법치국가에서는 있을 수 없지만 사회주의 체제에서 개인의 재산을 제한적으로 인정하는 경우로 가능한 법률제정이라 볼 수 있다.

82) 제 77조에서는 “도로관리기관”이라고 하였는데 도로법에 의하면 도로관리기관으로 “국토환경보호기관”을 명시하고 있다:조선민주주의인민공화국 도로법 제37조 및 38조 참조.

제79조 원상복구, 손해배상으로 도로와 그 안전시설물을 파손시켰거나 위치를 변경시켰거나 차를 파손시킨 경우에는 원상복구시키거나 해당한 손해를 보상시킨다고 규정하고 있다. 본조는 교통사고나 고의 또는 과실에 의해 도로와 교통안전시설물 및 차량을 손상시킨 경우 그 가해자에 대하여 원상복구하도록 하고 있으며 만약 원상복구가 불가능할 경우에는 그에 해당하는 손해배상금을 부담하도록 하여 책임을 묻고 있다.

제80조 벌금으로 도로와 그 안전시설물관리 및 리용질서를 어겨 도로교통에 지장을 주었거나 통행질서를 어긴 경우에는 벌금을 물린다고 규정하고 있다. 이는 교통안전시설물 및 교통질서를 위반한 자에 대하여 벌칙조항으로 벌금을 부과시키고 있다. 교통질서를 위반한 자에 대한 벌금은 200-400원의 현장에서 부과하도록 하고 있다.⁸³⁾

제81조 운행중지로 차의 기술상태가 불비하거나 용도를 변경하여 리용하였거나 통행질서를 심히 어겼거나 사고위험을 조성하였을 경우에는 차의 운행을 중지시킨다고 규정하고 있다. 동조는 차량의 용도변경이나 차량 점검의 미비, 통행질서 위반 및 사고위험 야기시에는 그 자동차의 운행을 중지할 수 있도록 하고 있다.⁸⁴⁾

제82조 운전자격의 정지로 차의 운전사등록과 운전자격심사, 통행질서위반행위가 엄중한 경우에는 운전사의 자격을 정지시킨다고 규정하고 있다. 자동차의 운전자 운전면허심사 및 차량의 통행질서를 위반한 경우 자동차 운전면허를 정지시키도록 하고 있다.⁸⁵⁾ 특히 과속 및 과속으로 인한 교통사고야기 가능성에 대하여도 처벌하고 있다.

제83조 운전자격의 강급으로 차사고로 보행자에게 상해를 입혔거나 차를 파손시켰을 경우에는 운전자격급수를 낮춘다고 규정하고 있다.⁸⁶⁾ 동조항은 운전면허에 대하여 교통사고야기시 운전면허 등급을 낮추는 것으로 이는 운전자격이 하나의 공무원자격으로 보고있는 것에서 발생되었다 볼 수 있다. 즉 공무원의 비리시 강등조치를 하는 경우와 동

83) 교통안전규정 제93조 참조:교통질서를 위반한 기관, 기업소와 개인에 대하여 벌금은 인민보안기관이 현지에서 직접부과 시키고 있다.

84) 출발전 검차제도와 수리정비체계를 정연하게 세우며 검차원의 확인이 없는 차와 기술검사기간이 지난 차, 기술검사에 합격되지 못한 차를 운행시키지 말아야 한다고 규정하고 있다:교통안전규정 제86조 3항.

85) 운행속도위반시 정해진 속도위반시는 정도에 따라 300원까지 벌금을 물리며, 과속에 의한 사고위험조성시 500원까지 벌금이나 3개월의 자격정지와 차량에 대하여 10일간 억류가능하다. 또한 평양시내 중심도로에서 야간에 시속 60km초과시 3-6개월 자격정지와 차량 3개월까지 억류가 가능하다:교통안전규정 105조 참조.

86) 운전자격강급 및 자격박탈에대하여는 교통안전규정 제131조 참조.

일하다고 사료된다.⁸⁷⁾

제84조 운전자격의 박탈로 통행질서위반행위의 정상이 무겁거나 교통사고를 일으켜 인명과 재산에 피해를 주었을 경우에는 운전사의 자격을 박탈한다고 규정하고 있다. 교통사고야기시 인적, 물적피해를 발생할 경우에는 운전자의 자격을 취소하는 규정이다.⁸⁸⁾

제85조 차의 몰수로 교통사고를 일으키고 도주하였거나 등록되지 않은 차를 리용하였거나 승인없이 번호판, 장치물 같은것을 설치하였거나 차경력표를 위조한 것 같은 교통질서위반행위가 엄중한 경우에는 해당 차를 몰수한다고 규정하고 있다. 차량에 대한 몰수조항으로 뺑소니 차량, 미등록된 차량 운행, 위조한 번호판 사용 및 차량등록증 위조의 경우에는 중대한 질서위반행위등에 의하여 해당 차의 운행정지는 물론 차량에 대하여 인민보안기관이 몰수하도록 하고 있다. 뺑소니 및 운전면허없이 운전하는 경우, 또는 국가유류를 개인용 자동차에 주입하여 사용하는 경우 등에도 해당 차량을 몰수하도록 하고 있으며, 동 조항의 차에는 자전거도 포함한다고 볼 수 있다. 자전거 타는 질서를 위반한 경우에도 자전거를 몰수하도록 하고 있다.⁸⁹⁾

제86조 행정적 또는 형사적책임으로 이 법을 어겨 도로교통사업에 엄중한 결과를 일으킨 기관, 기업소, 단체의 책임있는 일군과 개별적공민에게는 정상에 따라 행정적 및 형사적책임을 지운다고 규정하고 있다. 이는 도로교통법을 위반한 경우 관련기관의 책임있는 공무원과 개인에 대하여 행정적 처벌 및 형사벌적 처벌을 부과하도록 하고 있어 교통안전의 책임행정과 개인의 교통안전에 대한 책임을 강조하고 있다. 즉 교통안전규정 제103조에서 보면 교통사고를 야기하여도 행정적 또는 형사적 책임을 부담하지 않은 경우에는 피해자에 대하여 생활보조금을 부담하도록 하고 있다.⁹⁰⁾ 행정처벌법에서는 제127

87) 북한의 운전면허는 1급에서 4급으로 구분되며 4급면허자는 1-2년이 경과하면 운전경력에 따라 시험자격을 얻어 승급할 수 있다. 운전면허를 획득한 후에는 제도 및 무제도 전차사업소, 각 행정기관 등에 배치되고 있다.

88) 운전자의 자격을 박탈할 경우에 박탈당한 운전자는 운전면허증을 2년내 다시 발급받을 수 없으며 2년이 지난 다음 운전면허증을 다시 취득하려할 경우 해당 급수에 따르는 운전면허시험을 통과하여야 한다:교통안전규정 132조 참조.

89) 자전거몰수 조항은 교통안전규정 126조, 자동차 몰수 조항은 제127조에 명시하고 있다.

90) 교통사고로 사망자를 내었거나 부상을 입힌 운전자 또는 해당관계자가 형사적책임을지지 않았을 경우와 로동단련과 관련한 제재를 받지 않았을 경우에는 피해와 관련한 생활보조금을 물어야 한다. 피해와 ...치료를 받는 기간 달마다 가해자가 받는 월기본생활비의 30%범위안에서 교통사고로 사망하였을 경우에는 3-5년동안 달마다 가해자가 받는 월기본생활비의 40%범위안에서 ... 피해자

조(교통질서를 어긴 행위), 제169조(운행방해행위), 제170조(건능길 질서를 어긴 행위)에 따라 도로교통법을 어긴 자들에게 행정적 제재를 줄 것을 예견하고 있다. 또한 형법에서는 제122조(운수수단리용질서위반죄), 제123조(운수수단의 운행을 지체시킨죄), 제184조(도로관리질서위반죄), 제187조(교통사고)에 따라 해당 책임있는 자에게 형사적 책임을 지울 것을 예견하고 있다.

또는 그 가족에게 보내주어야 한다고 규정하고 있어 행정적 제재나 형사적 제재를 받지 않는 경우에는 가해자가 받는 생활비중 일부를 피해자와 유가족에게 지급하도록 하고 있다:교통안전규정 103조.

제4장 남북한 도로교통법령 비교 분석

1. 도로교통법 구성체계 비교분석

1) 제정 및 실시

(1) 북 한

북한의 도로교통법은 김일성전집에서 김일성의 교시인 도로리용에 대한 감독통제사업을 강화하여야 합니다라고하는 교시에서 그 제정의 기원을 찾을 수 있다. 북한의 도로교통체계는 그 경제규모가 미약하여 제정에 대한 기본적인 골격을 갖추고 있지 않았으며 그 필요성을 가지고 있지 않았다. 그러나 21세기에 접어들면서 도로의 증가와 교통량의 증가뿐만 아니라 한국과의 교류 등에 의한 교통수요증가는 도로교통에 대한 질서체계를 갖추어야 한다는 필요성이 높아지게 되었다. 이에 의해 그동안 제정하고 있지 않던 도로교통법이 정비되는 기회를 가지게 되었다. 즉 현재 시행되고 있는 도로교통법은 2004년 10월 6일 최고인민회의 상임위원회 정령 제709호로 제정되어 시행하여 오고 있다.

도로교통법 제정 이전에는 오히려 도로교통법의 하위규정으로 볼 수 있는 교통안전규정이 1999년 12월 4일 내각결정 제92호로 승인·시행되어 이에 의하여 교통안전질서규정을 두어 법원으로서 역할을 하였다. 이전에는 교통질서 단속에 관한 규정을 1949년 12월 5일 내각결정 제180호로 제정하여 1950년 1월 1일부터 시행하여 교통질서 및 교통안전 보장에 대하여 규정을 두어 도로교통법의 모태가 되었다.⁹¹⁾

91) 교통질서 단속에 관한 규정만 그 시행일에 대하여 규정에서 규정하고 있지 도로교통법과 교통안전규정은 법과 규정내에 시행일에 대한 규정을 두지 않아 채택된 날로부터 바로 효력을 발한다고 볼 수 있다.

(2) 한 국

한국은 1903년 고종황제에 의해 차량이 처음 들어온 것을 계기로 하여 1950년 6.25전쟁이 발발한 이후 자동차의 보급은 급격히 증가하기 시작하였다. 1957년 시발자동차를 계기로 하여 현재 한국의 자동차는 약 1,500만대를 넘어 자동차의 대중화 사회로 발전하였다. 현 도로교통법은 1961년 12월 31일 법률 제941호로 제정되어 41회의 개정을 거쳐 현재 2006년 4월 28일 법률 제7936호로 개정하여 총 14장 166조로 구성되어 시행하여 오고 있다. 한국의 도로교통법은 1960년대에 진입하면서 차량의 증가 및 도로체계의 정비 등에 의하여 교통질서에 대한 인식과 민주주의 국가로서 법체계를 확립하기 위하여 제정되어 교통상의 안전을 확보하고 있다.

(3) 이동점

한국과 북한의 동일한 것은 도로교통안전에 대한 법체계를 가지고 있다는 것이다. 이는 도로교통의 발달에 따라 교통안전과 질서에 대한 체계정비를 확립하여 안전한 교통을 확보하는데 그 제정배경이 있다고 할 수 있다.

한국과 북한이 도로교통법을 함께 둔 것은 유사성이 있으나 제정 및 실시에 있어서는 상호 다른 차이점을 가지고 있다. 북한의 도로교통법은 2004년에 제정되어 있으나 한국은 1961년에 제정되어 시행되어 오고 있다. 이는 각 국가의 교통증가 및 발달에 따라 필요에 의해 제정된 것으로 보아 사회전반을 반영한 결과로 볼 수 있다. 또한 북한의 도로교통법은 최근에 제정되어 동법이 제정되기 전까지 교통안전규정에 의해 도로교통에 대한 법원으로서의 역할을 하였다. 이는 한국의 도로교통법이 1961년 제정되어 현재까지 지속적인 개정을 반복한 것과 달리 북한의 경우는 도로교통법이 최근에 제정되었으며, 또한 그 이전의 교통안전규정과 교통질서 단속에 관한 규정이 제정된 이후로 개정이 이루어지고 있지 않았다.

이처럼 한국과 북한의 도로교통법은 도로교통안전을 위한 법체계를 정비하고 있는 점에서는 동일하나 각 국가가 시대에 부응하도록 체계를 형성하여 오는 것은 상호 차이점을 보이고 있다

2) 기본이념

(1) 북 한

북한 도로교통법은 제1조에서 도로교통법의 사명 즉 기본임무와 기본이념에 대하여 규정하고 있다. 조선민주주의인민공화국의 도로교통지휘신호와 안전시설물관리, 보행자와 차의 통행에서 제도와 질서를 엄격히 세워 도로교통의 안전성과 신속성을 보장하는데 이바지한다고 하여 도로교통법이 가지고 있는 기본적인 임무로서 시설물 관리와 도로통행자 즉 차량과 보행자에 대하여 질서를 준수하도록 하며, 또한 관할기관은 도로교통안전과 관련되는 법령을 정비하도록 하여 도로교통의 안전성과 신속성을 보장하도록 하고 있다.

북한은 도로교통법의 제1조에서 기본이념이라 할 수 있는 도로교통정신을 부여하고 있는데 그에는 첫째 안전성과 둘째 신속성을 들 수 있다. 일반적으로 도로교통법은 교통안전을 최우선으로 하는 것에 대하여는 이론의 있을 여지가 없다. 그러나 둘째 신속성에 대하여는 그 해석에 있어서 매우 모호한 태도를 취하고 있다고 볼 수 있다.⁹²⁾ 즉 신속성이 소통원활을 뜻하는지 아니면 교통의 흐름을 빠르게 하는 것이 우선인지에 대하여 명확하지 않다고 볼 수 있다. 도로교통법의 기본이념인 안전을 위하여는 신속하게 라는 문구를 삽입할 경우 안전과 배치되는 경향을 가져올 수 있다. 이는 한국 도로교통법의 기본적인 목적조항과 다르다고 볼 수 있다. 기본적인 사명에서 볼 경우에도 북한의 도로교통법은 기본이념인 사명 조항은 자구의 문맥 흐름이 체계적으로 정비되지 못한 점을 가지고 있다.

(2) 한 국

북한의 도로교통법에 비해 한국 도로교통법은 제1조에서 목적 조항을 두고 있는데 목적에서 보면 이 법은 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지·제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함을 목적으로 한다고 명시하고 있다. 이는 도로교통법이

92) 북한의 도로교통법의 사명으로 신속성을 규정하고 있는데 이 신속성에 대한 해석에 있어서 이를 소통원활로 보는 것이 타당하지 않나 생각이 든다. 그 이유는 도로교통법의 목적은 교통안전확보가 최우선이므로 이를 안전과 연관시켜 보게 되면 소통원활로 이해하여야 하는 것이 타당하리라 본다.

가지고 있는 입법취지상 교통안전을 확보하는 것을 최우선으로 하고 있는 것을 알 수 있다. 교통안전확보를 위하여 도로상의 장애를 제거하고 미리 예방하며, 원활한 교통안전을 위한 소통을 확보하는데 그 목적을 두고 있다. 따라서 모든 도로교통법의 규정 및 하위 법령 등은 목적 조항에 부합되게끔 규정하고 해석되어야 한다.

북한의 도로교통법과 비교하여 보면 한국의 목적 조항은 도로교통의 안전확보를 위하여 둔 기본이념 규정으로서 매우 적절하다고 볼 수 있다. 지나치게 시설물이라든지 교통 신호 등을 나열하지 않고 모든 도로교통과 관련되는 경우 본 기본이념에 부합하게 하도록 하고 있다. 그러나 북한의 경우는 교통신호 등 법문에서 열기조항으로 규정을 하고 있어 도로상의 발생하는 다른 문제의 경우 어떻게 해석할 것인가와 또한 신속성을 강조하고 있어 자칫 교통안전과는 배치되는 문제를 안고 있다.

(3) 이동점

한국과 북한의 도로교통법상에 기본이념 조항을 둔 것은 동일하다. 그러나 차이점은 한국은 목적조항에 기본이념에 대하여 규정하고 있는 반면 북한은 사명이라는 조항에 기본이념을 두고 있다. 또한 한국의 기본이념은 안전하고 원활한 교통 확보를 목적으로 하고 있으나 북한은 제도와 질서를 엄격히 세워 안전성과 신속성에 초점을 맞추고 있다. 이는 북한의 도로교통법의 기본이념이 안전성과 신속성이라는 성격을 추구하고 있는데 안전성과 신속성은 상호 반대되는 성격을 가지고 있어 법체계의 논리상 모순이 있다고 볼 수 있다.

특히 북한의 기본이념은 제도와 질서를 강화시키고 신속성과 안전성에 중점을 맞추고 있어 경직된 사회구조를 법체계에서도 그대로 반영하고 있다고 볼 수 있다.

3) 구성체계

(1) 북 한

북한의 도로교통법은 2004년 제정되어 도로교통의 기본법이 되었다. 북한내 도로교통과 관련된 체계는 도로교통법이 가장 기본법이 되며, 그 도로교통법에 대한 하위규정으

로 세부항목에 대하여 교통안전규정을 두고 있다.

도로교통법은 총 5개장으로 86조의 조항을 규정하고 있다. 제1장은 도로교통법의 기본조항이며, 제2장에는 도로교통지휘신호와 안전시설물의 기본을 두어 도로교통질서를 규제하고 있다. 제3장에는 보행자의 통행이, 제4장에는 차의 통행을 규제하고 있다. 마지막으로 제5장은 도로교통사업에 대한 지도통제 조항으로 도로교통사업에 대한 지도와 감독을 규제하고 있다.

북한도로교통법의 구성체계의 특징은 첫째 도로교통법 자체가 규제중심이라는 것이며, 둘째 각 조에는 개별항을 구분하고 있지 않으며, 셋째 도로교통사업에 대한 지도통제를 규정한 점, 넷째 보칙조항을 두고 있지 않은 점, 다섯째 시행일 등에 대한 부칙조항을 두지 않은 점, 여섯째 법령에 대한 용어정의가 없다는 점, 일곱째 법 적용대상으로 치외법권 등 예외조항을 두지 않고 모든 내국인 및 외국인 등에 대하여 동일하게 적용하도록 한 점, 여덟째 운전면허제도에 대한 관리 방법 등을 규정하지 않은 점 등이 그 특징으로 볼 수 있다.

즉 북한도로교통법은 형식상 법으로서의 성격을 가지고 있지만 실질상에 있어서 현대 법치국가에서 규정하여야 할 사항 등을 도외시 하고 있다는 점이다. 지나치게 추상적이며, 개념에 대한 명확한 기준없이 포괄적으로 규정하고 또한 위임법령으로 내용을 세분화 하지 않아서 그 법이 가지는 효력에 대한 실효성에 대한 문제를 안고 있다. 북한의 도로교통질서와 안전에 대하여는 도로교통법이 모법이라 볼 수 있는데 도로교통법의 문제는 모법으로서 성립하기 위하여는 각 개별내용들에 대하여 하위규정 즉 하위법령에 위임한다는 위임조항이 있어야 함에도 불구하고 위임조항을 가지고 있지 않다. 그러면 도로교통법이 모든 도로교통상의 행위들에 대하여 일반적이고 추상적으로 규정하고 있어 이에 대한 세부적인 내용은 하위규정에 위임하도록 하는 것이 법치행정에 부합한다.⁹³⁾

(2) 한 국

한국의 도로교통법은 총 14장 166조와 부칙조항으로 구성되어 있어 북한의 도로교통

93) 북한의 도로교통법은 위임법령을 두지 않았으며 그 내용은 일반적이고 추상적인 내용을 담고 있다. 또한 시행일에 대하여도 규정을 두지 않아 언제 시행이 되는가에 대하여도 입법화 하고 있지 않아 법치행정에 반하는 것으로 볼 수 있다.

법보다 그 정비가 잘 되어 있다. 도로교통법은 제1장을 총칙으로 하여 도로교통법의 전반적인 이념과 개념정의 등을 하였으며, 제2장은 보행자의 통행방법에 대하여 기술하였으며, 제3장은 차마의 통행방법, 제4장은 운전자 및 고용주등의 의무, 제5장은 고속도로 및 자동차전용도로에서의 특례, 제6장은 도로의 사용, 제7장은 교통안전교육을 추가하여 교통안전을 위한 교육의 중요성을 강조하였으며, 제8장은 운전면허, 제9장은 국제운전면허증, 제10장은 자동차운전학원을 두어 자동차운전학원의 체계적인 관리를 위하여 새롭게 장으로 편성하여 규정하였으며, 제11장은 도로교통안전관리공단, 제12장은 보칙, 제13장은 벌칙, 제14장은 범칙행위의 처리에 관한 특례로 구성하였다.

한국 도로교통법은 현대 민주주의 법치국가의 원리에 부합하도록 하기 위하여 도로교통안전과 관련되는 내용을 구체적으로 명시하고 있는 점과 북한과 달리 법의 효력에 대하여도 부칙조항에서 규정하고 있는 점 등이 대조적이다. 또한 법에서 규정하지 않은 세부적인 사항은 하위명령에 위임하도록 하고 있어 위임입법에 의한 행정입법체계를 정비하고 있다. 도로교통법에 시행령과 시행규칙을 두고 있어 현대 법치행정에 부합하도록 하고 있다. 한국 도로교통법은 북한의 체계와 비교하여 보면 법치국가의 원리에 부합한 제도로서 도로교통상의 직접적이고 구체적으로 적용되는 근본적인 법원이 된다. 또한 도로교통법의 주관기관에 대하여도 명확히 규정하고 있으며, 도로교통의 관리기관으로서 도로교통안전관리공단을 두어 교통소양교육 및 교통사고방지를 위한 사무를 담당하도록 법률로 명확히 하여 법이 주는 해석상의 혼란을 방지하며, 책임행정을 명확히 하고 있다.

(3) 이동점

구성체계에서 동일한 점을 보면 첫째 기본이념을 가지고 있다는 점, 둘째 보행자의 통행방법에 대하여 기술하고 있는 점, 셋째 자동차의 통행방법에 대하여 규정하고 있는 점에서 동일성을 확인할 수 있다. 그러나 이는 형식상의 동일성만을 의미하지 내용상에 있어서는 다른 특징을 가지고 있다. 즉 보행자의 통행방법에 대하여 북한은 우측통행을 의무화 하고 있으나 한국은 좌측통행을 의무화 하고 있다는 점에서 확연히 구분할 수 있다.

상이한 점을 살펴보면 첫째, 북한은 도로교통사업에 대한 지도통제를 두고 있으나 한국은 도로교통사업에 대하여는 도로법에서 규정하고 있으며 도로교통법에서는 도로의 사

용에 대하여 제6장에서 규정하고 있으며 도로사업에 대한 규정이 아니라 도로공사시의 안전조치 등에 대하여 규정하고 있다. 둘째 북한은 안전시설물에 대하여 별도의 장을 두어 규정하고 있으나 한국은 교통안전시설물에 대하여 총칙 조항에서 규정하고 있다. 셋째 운전자에 대한 규정에서 북한은 운전자의 임무에 대하여 제40조에서 추상적으로 규정하였으나 한국은 운전자의 의무에 대하여 별도의 장에서 규정하여 구체적이고 명확히 하고 있다. 넷째 고속도로 이용에 대하여 북한은 제47조에서 규정하고 있으나 한국은 제5장에서 별도의 장으로 구분하고 있다. 다섯째 운전면허에 대하여 북한은 제26조 ~ 제28조의 3개항에서 규정하고 있으나 한국은 제8장으로 별도의 장에서 규정하고 있다. 이는 북한과 한국이 상이한 운전면허체계를 가지고 있다는 것을 나타내고 있다.⁹⁴⁾ 여섯째 국제운전면허증에 대하여 북한은 이에 대한 규정을 두고 있지 않으나 한국은 제9장에서 별도의 장으로 구분하고 있다.⁹⁵⁾ 일곱째 자동차운전학원에 대하여 북한은 이에 대한 규정이 없으나 한국은 제10장에서 별도로 규정하고 있다.⁹⁶⁾ 여덟째 교통안전교육에 대하여 북한은 제73조, 제74조에서 규정하고 있으나 한국은 제7장에서 별도로 규정하고 있다. 아홉째 벌칙에 대하여 북한은 제80조에 대하여 벌금에 대하여 규정하고 있으며 특히 “...어긴경우에는 벌금을 물린다”고 규정하여 법률의 불명확성과 벌금의 상한을 두지 않고 있다⁹⁷⁾. 이에 반해 한국은 제13장에서 벌칙조항을 두고 있으며 벌금에 대하여 각 조항 별로 그 상한을 정하고 있다. 또한 한국은 과태료 등 행정벌에 대하여도 규정하고 있다.

94) 북한은 운전면허취득을 제한하고 있으나 한국은 만 16세 이상의 국민에게 자격취득을 허용하고 있다.

95) 남북한의 사회체제의 상이한 점에서 국제면허증제도에 대하여 북한은 불비하고 있다. 즉 북한은 폐쇄적이어서 주민이 외국에 출국하고 거주하는 것을 금지하고 있는 반면에 한국은 자유주의 체제 하에서 자유롭게 거주이전의 자유를 보장하고 있는 점에서 차이를 나타내고 있다.

96) 북한은 면허취득의 제한에 의해 한국처럼 자유롭게 취득할 수 있는 제도가 아니므로 운전학원에 대한 규정을 둘 필요성이 없다고 볼 수 있다.

97) 북한의 법체계는 법치행정과는 거리가 멀다고 볼 수 있다. 처벌조항에 대하여도 상한을 정하지 않고 있으며 각 조항은 지나치게 일반적이고 추상적으로 규정하고 있어 처벌기관의 자의적인 해석에 부여하고 있다고 볼 수 있다.

<표 4-1> 남북한 도로교통법 구성체계 대비표

구성체계		한 국	북 한
제정 및 개정	제정	1961. 12. 31	2004. 10. 6
	개정	제정이후 40회 개정	개정없음
체계		총 14장 166조 부칙	총 5장 86조
하위법령		도로교통법시행령, 시행규칙	교통안전규정(1999년 제정), 교통질서 단속에 관한 규정(1949년 제정)
구성내용	제1장 총칙 제1조-제6조	제1장 도로교통법의 기본 제1조-제6조	제1장 도로교통법의 기본 제1조-제6조
	제2장 보행자의 통행방법 제8조-제12조의 2	제2장 도로교통지휘신호와 안전시설물 의 관리 제7조-제14조	제2장 도로교통지휘신호와 안전시설물 의 관리 제7조-제14조
	제3장 차마의 통행방법 등 제13조-제42조	제3장 보행자의 통행 제15조-제24조	제3장 보행자의 통행 제15조-제24조
	제4장 운전자 및 고용주등의 의무 제43조-제56조	제4장 차의 통행 제25조-제68조	제4장 차의 통행 제25조-제68조
	제5장 고속도로 및 자동차전용도로에서 의 특례 제57조-제67조	제5장 도로교통사업에 대한 지도통제 제69조-제86조	제5장 도로교통사업에 대한 지도통제 제69조-제86조
	제6장 도로의 사용 제68조-제72조		
	제7장 교통안전교육 제73조-제79조		
	제8장 운전면허 제80조-제95조		
	제9장 국제운전면허증 제96조-제98조		
	제10장 자동차운전학원 제99조-제119조		
	제11장 도로교통안전관리공단 제120조-제136조		
	제12장 보칙 제137조-224조		
	제13장 벌칙 제148-제161조		
	제14장 범칙행위의 처리에 관한 특례 제162조-제166조		

위의 표에서 볼 수 있듯이 남북한의 도로교통법 구성체계는 동일한 점도 있지만 그보다 상이한 점이 더욱 많다.

2. 남북한 도로교통법령의 구체적 내용 비교 분석

1) 관할기관

(1) 북 한

도로교통법에 있어서 도로교통안전시설물 및 도로교통지휘·감독 등에 대하여 관할기관으로서 인민보안기관을 두고 있다. 동법 제10조 및 제12조에 의해 신호기 설치 및 도로안전시설물 설치에 대하여 도로관리기관이 이를 설치할 경우 인민보안기관과 합의한 후에 설치하도록 하여 도로교통의 관할기관은 인민보안기관으로 하고 있는 것을 알 수 있다. 또한 동법 제69조, 제70조, 제71조, 제76조의 도로교통사업에 대한 지도통제의 기관으로 인민보안기관을 두어 도로교통사업을 장악하고 지도하도록 하여 인민보안기관을 그 관리감독기관으로 하고 있다.⁹⁸⁾

인민보안기관이 도로교통법상의 제1차적 관할기관으로 하고 있으며, 제2차적 관할기관은 도로관리기관으로서 국토환경관리관이 된다. 제1차적 관할기관인 인민보안기관은 모든 도로교통상에서 발생하는 장애 및 사고, 도로안전시설물설치 등에 대하여도 감독통제권을 행사하고 있어 직접적인 관리감독기관으로 되어 있다. 인민보안기관은 중앙에 중앙인민보안기관이 있고 지방에 지방인민보안기관을 두고 있다.

(2) 한 국

한국 도로교통법 제3조의 신호기 등의 설치 및 관리기관으로 특별시장 등 지방자치단체장을 관리기관으로 두고 있으며, 동법 제4조에 교통안전시설의 종류 등에 대한 것으로 그 내용은 신호기 등의 종류 및 설치 등에 대하여 행정자치부령으로 정하도록 하고 있

98) 인민보안기관은 앞에서 설명한 것처럼 한국의 경찰청에 해당한다.

다.⁹⁹⁾ 또한 제6조의 통행의 금지 및 제한규정에서 지방경찰청장은 보행자나 차마의 통행을 제한할 수 있다고 하여 경찰기관을 관할기관으로 하고 있다. 또한, 도로교통안전시설물인 신호기 등에 대하여 자치단체장은 도로교통법의 제 147조의 위임 및 위탁규정에 의하여 일부권한을 지방경찰청장과 경찰서장에게 위임·위탁하고 있다.

운전면허에 대하여는 지방경찰청장 또는 운전면허시험관리단이라는 책임운영기관을 두어 면허제도를 관리하도록 하고 있다. 도로교통안전을 위하여 동법 제120조에서는 도로교통안전관리공단의 설치조항을 두고 있어 도로교통안전을 위하여 경찰청산하 기관을 설치운영하고 있다. 이처럼 한국 도로교통법상 도로교통에 대한 관할기관은 지방자치단체장과 경찰청장이 주가 되나 도로교통상의 위험장해제거 및 단속권한 등은 경찰이 지나 신호기 등의 설치에 있어서는 지방자치단체장에 권한을 부여하고 있다.

북한의 경우 모든 사무를 인민보안기관이 가지고 있어 권한의 집중화를 보이거나 한국은 교통질서확립을 위해 일선 행정기관과 경찰기관이 상호 협조체제를 유지하도록 하고 있다.

2) 도로교통사업체계

(1) 북 한

도로교통법 제4조는 도로교통사업체계확립원칙을 두어 현실에 부합하는 도로교통사업체계를 확립할 수 있도록 국가에 의무를 지우고 있다. 북한의 경우 도로사업에 대하여는 도로법에서 규정하고 있다. 1997년 9월 17일 제정되어 2001년 3월 1일 수정보충되어 시행되어 오고 있는 도로법은 도로건설과 관리 및 이용에 있어서 질서확립을 하여 도로운수를 발전시키도록 하고 있다. 즉 도로법은 도로의 건설에 초점을 맞추고 있으나 도로교통법은 도로교통의 사업으로 교통안전시설물 등에 대하여 규정하고 있다.

도로교통법은 사업체계를 도로교통 신호 및 도로안전시설물에 중점을 두고 현대적인 요구에 부응하도록 사업체계를 정비하게 하고 있다. 의무기관인 국가는 도로교통의 발달

99) 도로교통법시행규칙 제6조는 신호기의 설치장소는 지방경찰청장 또는 경찰서장에게 권한을 부여하고 있다.

에 따른 도로교통 신호기와 안전시설물을 현대화 하도록 하고 있는 특징을 가지고 있다. 이는 국가주도적인 행정체제로 국가의 적극적인 시설물 확충을 강조하고 있으며, 시대의 변화에 능동적으로 대처할 수 있도록 법률에서 의무화하고 있다.

(2) 한 국

한국의 경우 도로교통법에 도로교통사업체계에 대하여 국가에 특별한 의무를 부여하고 있지 않다. 법률에서 명문으로 규정하고 있지 아니하더라도 도로교통은 교통량의 증가와 수요에 따라 경제원칙에 의해 관리할 수 있는 체제를 갖추고 있다. 즉 경찰법과 경찰관 직무집행법 등에서 교통소통과 안전을 경찰의 직무조항으로 두고 있어 이에 대한 관리는 경찰이 당연히 가지도록 하고 있다. 즉 교통안전과 소통을 확보하기 위하여는 체계적인 도로교통에 대한 사업체계를 확립하도록 하고 있다.

정부는 도로교통사업체계를 확립하기 위한 일환의 조치로 교통사고 잦은곳 개선사업을 1988년부터 현재까지 제3차 개선사업으로 계속적으로 추진하고 있어 도로교통상의 안전 확보를 위하여 지속적으로 노력하고 있으며, 구체적인 사업계획에 의해 교통환경을 개선하고 있다. 한국의 경우 도로교통사업체계에 대한 원칙을 북한과 같이 도로교통법에 명시하고 있지 않으나 각 개별규정에서 관련되는 사업을 할 수 있도록 담당기관과 사업의 내용을 밝히고 있다. 즉 신호기 등의 설치 및 관리의 경우는 도로교통법 제3조에서 그 설치기관과 관리기관을 명시하고 있다. 사회의 변화와 교통환경의 변화에 따라 한국 도로교통법상 교통시설물은 끊임없이 개선되어 가고 있다. 이는 교통환경에 적절히 대응하기 위한 필수요소이므로 이를 법률에서 도로교통사업체계를 수립하여야 한다는 규정이 없더라도 각 세부내용에 따라 사업을 진행하므로 기본원칙을 별도로 두고 있지 않다.

3) 보행자 통행방법

(1) 북 한

도로교통법 제1장의 총칙 조항의 내용인 제3조에서 우측통행이 원칙을 확립하고 있다.

이에 맞추어 제3장에서 보행자 통행에 대하여 규정하고 있다. 북한의 도로에서 차량 및 보행자는 모두 도로의 우측을 통행하도록 하고 있는 특징을 보이고 있다. 또한 보행자는 제15조에 의해 보행로만 통행하도록 하고 있으며, 보행로가 없는 도로에서는 우측 가장자리로 통행하도록 의무화 하고 있다.

또한 제16조는 보행자의 횡단에 대하여 규정하고 있는데 보행자는 횡단로가 있는 곳으로 통행하도록 하고 있으나 횡단로가 없는 도로에서의 횡단은 ‘...차의 통행에 지장이 없도록 하여야 한다’고 규정하여 보행자보다 차량에 대하여 우선권을 주는 것으로 보이고 있다. 북한의 경우 사람을 우선으로 하는 것이 아니라 차량을 우선으로 하여 도로를 횡단하는 자는 차량의 소통에 지장을 주지 않는 한에서 횡단하도록 하고 있어 사람보다 차량을 우선하는 것으로 볼 수 있다.¹⁰⁰⁾ 동법 제57조에 의해 횡단보도인 건늌길에서는 보행자 우선권을 확보하고 있으나 횡단보도가 없는 곳에서는 우선권을 보행자에 주지 않고 차량에 주고 있다. 횡단에 대하여 교통안전규정 제12조 제2항에 구체적으로 규정되어 있는데 이에는 도로에 차량이 정차되었을때 횡단시는 정차차량 뒤로 건너도록 하고 있다. 동규정 동조항은 대렬과 일반 통행자가 있을 경우 대렬이 먼저 건너후 일반 보행자가 횡단하도록 대렬에게 우선권을 주고 있는 특징을 가지고 있다.

제18조는 대렬의 통행에 대하여 규정하고 있는데 이는 사회주의 국가로 인하여 국가적인 공식행사 등이 많아 대렬을 이루어 도로를 통행하는 경우 예외적으로 차길로 통행을 할 수 있는 규정을 두고 있다. 교통안전규정 제12조의 제1항 2호에 의하면 다수가 도로를 통행시에는 가로로 다니지 못하도록 규정하고 있다.

동법 제19조의 신체장애자와 학령전 어린이의 통행조항에서 볼 수 있는 것처럼 교통약자에 대하여는 반드시 도로를 통행할 경우에 보호자와 동반하여 통행하도록 하고 있어 교통안전 확보를 위하여 노력하고 있는 것을 알 수 있으나 반대로 보면 지나치게 개인의 신체의 자유를 제한하는 것으로 볼 수 있다. 또한 교통안전규정 제12조에서도 학령전 어린이 횡단에 대하여 반드시 보호자 또는 교양원이 어린이 손을 잡고 횡단하도록 규정하고 있다.

100) 차의 통행에 지장을 주는 않도록 하여 횡단하도록 하는 것은 그만큼 북한사회가 경제적인 성장을 이룩하지 못하여 차량의 경제적 가치를 높게 평가하고 있으며, 개개인의 생명과 신체보호보다는 경제적 비용이 높게 나타나는 차량을 우선 순위에 포함시켰다고 볼 수 있다.

보행자의 통행에서 나타나는 특징은 첫째 우측통행을 의무화 하고 있으며(동법 제3조, 제15조), 둘째 교통약자의 경우 반드시 보호자와 동반하여 통행하도록 하며(동법 제19조), 셋째 도로 횡단시 일반 보행자보다 대렬에게 우선권을 주고 있으며, 넷째 횡단시 주정차 차량 뒤로 횡단하도록 하는 특징을 가지고 있다. 이 같은 보행자의 교통법령을 보게 되면 북한내의 도로교통을 이용하는 보행자의 양상을 알 수 있다. 유모차나 자전거 및 우마차 이용이 도로교통상에 많이 발생하고 있으며, 사회주의체제상 집회를 위한 다중의 대렬에 우선권을 주는 것을 알 수 있다. 이는 북한의 정치체제를 반영하고 있으며 경제규모가 아직 후진국의 수준에 머물러 있다는 것을 단적으로 나타내고 있다.

(2) 한 국

한국의 도로교통법에서는 보행자의 통행방법에 대하여 제2장에서 규정하고 있다. 북한과의 비교를 보면 한국은 첫째 보행자의 좌측통행을 의무화 하고 있으며(동법 제8조 2항), 둘째 다수의 행렬의 경우는 북한과 동일하게 도로의 우측을 통행하도록 하고 있으며(동법 제9조), 셋째 북한의 경우처럼 지나치게 포괄적으로 신체장애자라는 표현을 사용하지 않고 맹인 및 어린이 보호에 대하여로 한정하여 규정하고 있으며(동법 제11조), 넷째 맹인의 경우 흰색지팡이를 가지고 다니도록 하고 있으며, 다섯째 어린이 보호구역을 지정하고 있다는 점(동법 제12조), 여섯째 어린이 보호에 대하여 북한은 학령전 아동에 대하여 동반 통행을 의무화 하고 있으나 한국은 6세이하로 한정(동법 제11조 1항)하여 법률의 명확성을 확보하고 있는 점 등이 북한과 비교 되는 특징을 가지고 있다.

도로를 이용하는 보행자의 범위에 북한은 유모차나 자전거 및 우마차를 포함시키고 있으나 한국은 유모차를 제외한 자전거와 우마차는 제3장인 차마의 통행방법에 그 범위를 포함시키고 있다. 또한 현재 우마차의 통행 및 자전거의 이용이 교통수단으로 높게 나타나지 않고 있어 이에 대한 화물적재 범위 및 인원탑승과 우마차의 배설물에 대한 조항은 현실성이 없으므로 이에 대한 규정을 두고 있지 않다.

4) 차마의 통행방법

(1) 북한

차의 통행방법에 대하여 북한 도로교통법은 제4장에서 규정하고 있다. 제4장은 자동차에 대하여서 규정하고 있지 우마차에 대하여는 규정하고 있지 않다. 우마차는 보행자의 통행방법에서 규정하고 있어 동 장에서는 동력에 의해 달리는 자동차에 대하여만 규정하고 있다.

차의 통행방법은 우측통행을 기본으로 하고 있다. 북한은 보행자나 자동차 모두 우측통행을 기본원칙으로 하는 특징을 있다(동법 제3조). 자동차는 도로로만 통행하도록 하고 있으며, 차선이 있는 곳에서는 정해진 차선으로 통행하도록 하며, 차선이 없는 곳에서는 자동차의 속도와 종류, 자동차형, 운행목적에 따라 서로 양보하여 통행하도록 하고 있다(동법 제42조). 자동차의 속도에 대하여는 주행선이 없는 도로에서는 시속 70km초과하지 못하도록 하고있으며(동법 제44조), 자동차의 주행중 급제동이나 급감속을 금지하도록 하고 있으며(동법 제45조), 자동차의 고속도로통행시 80km이상 주행토록 하고 있는 특징을 가지고 있다(동법 제47조). 유모차와 손수레의 통행에 대한 규정을 두고 있으며(동법 제20조, 교통안전규정 제15조), 삼륜자전거의 이용에 대하여 규정하고 있으며(동법 제22조), 자전거등의 경우 짐을 적재할 경우 그 제한 범위를 규정한 점(동법 제23조), 자전거의 동승자 탑승에 대한 제한을 둔 점(동법 제23조), 자전거의 통행방법으로 자전거 상호간의 추월을 금지한 점(동법 제23조), 우마차 이용시 짐의 적재범위 및 배설물 받이를 설치하도록 한 점을 들 수 있다(동법 제24조, 교통안전규정 제16조). 또한 달구지에 대하여 특이한 것은 음주후 달구지를 몰수 없도록 하고 있다(동규정 제16조 4항).

북한의 도로교통법은 자동차의 통행방법에 대하여 제4장에서 다양하게 규정하고 있는데 특이한 점은 위의 경우에서 본 것처럼 첫째, 자동차의 유형과 목적에 따라 통행순위가 달라지며, 둘째 정해진 주행선으로 달리는 특징을 가지고 있고, 셋째 교통안전규정에 있는 것처럼 벤즈라는 자동차의 회사를 표시하여 고급차에 우선순위를 부여하고 있는 점(동규정 제20조 제2항 3호), 넷째 고속도로의 주행시 속도에 대하여 하한선만을 규정하

고 상한선을 법에서 규정하지 않고 교통안전규정에 상한선을 규정한 점(동규정 제24조), 다섯째 감속운행조건 등에 대하여 규정하면서 그 제한속도까지 규정한 점(동규정 제24 및 제25조) 등을 두고 있다. 도로교통법은 은 교통안전이라는 본래의 도로교통법에 부합하는 가는 의문이다. 북한의 도로교통법은 위에서 본 것처럼 한국과 다른 여러 가지 특징을 가지고 있으며, 구체적인 내용은 교통안전규정에 두고 있어 도로교통법 자체가 하나의 형식화에 지나지 않는 것으로 볼 수 있다.

(2) 한 국

한국의 도로교통법은 제3장에서 차마의 통행방법”에 대하여 규정하고 있다. 여기서 차마는 원동기에 의해 움직이는 자동차와 우마차를 모두 포함하고 있는 것으로 보고 있다.

차마의 통행방법은 북한과 마찬가지로 우측통행을 기본으로 하고 있다(동법 제13조 3항). 단 부득이한 사유가 발생한 도로상에서는 예외적으로 중앙이나 좌측으로 통행할 수 있다고 한다(동법 제13조 4항).

한국의 경우 북한과 달리 차마의 통행에 대하여는 첫째 본 장에서 우마차까지 포함하고 있다는 점, 둘째 통행의 우선순위를 명시하고 있다는 점, 셋째 자동차의 도로상 주행 속도는 하위명령에 위임하고 있으며, 특히 하위명령에서도 최고속도를 규정하고 있는 점이 북한도로교통법과의 차이라 할 수 있다. 경제규모의 증대에 따라 도로상의 우마차이용은 사라진지 오래되어 우마차는 단지 법령에 규정되어 있을 뿐이지 실제상에서 발생하지는 않고 있는 상황이다.

5) 교통신호·신호기설치 및 관리

(1) 북 한

북한 도로교통법상 교통지휘신호에는 교통보안원이 하는 신호와 자동신호등에 의한 신호기로 구분하고 있다(동법 제7조). 교통보안원의 신호는 특히 5가지 신호로 구분하고 있다(동법 제8조). 이 중에서 북한의 도로교통 상황을 알 수 있는 게 궤도전차에 대한 신

호이다. 한국은 도로상에 궤도전차를 가지고 있지 않으나 북한은 궤도전차를 가지고 있어 이에 대한 신호체계를 구성하고 있다. 자동신호등은 한국의 경우와 동일하게 삼색신호등을 기본으로 하며, 궤도전차신호등을 사각형으로 하는 특징을 가지고 있다(동법 제9조, 교통안전규정 제9조).

도로안전시설물의 종류를 동법 제11조에서 규정하고 있으며, 도로교통상의 교통신호기 및 안전시설물 설치 및 관리는 제1차적으로 인민보안기관이 책임기관이며, 타 기관이 도로안전시설물을 설치하려고 할 경우에는 반드시 인민보안기관과 합의한 후에 설치하도록 하고 있다(동법 제12조). 또한 도로안전시설물은 국가계획과 부합되게 설치·관리하도록 하고 있어 국가주도의 건설체계를 가지고 있다. 이는 그 비용도 국가가 부담하여 설치·관리하고 있다는 것을 나타낸다.

북한내의 도로교통에 관한 모든 설치 및 관리는 중앙국가주도형으로 되어 있으며, 각 도로교통의 시설물 등은 국가의 전반적인 계획과 함께 하도록 규정하고 있는 특징을 가지고 있다. 또한 하위규정에 위임조항이 없어 도로교통법과 교통안전규정이 별개로 해석될 수 있으나 도로교통법의 구체적인 내용은 교통안전규정에 두어 시행하고 있다.

(2) 한 국

한국의 경우 신호기 등의 설치 및 관리에 대하여는 도로교통법 제3조에서 지방자치단체장의 권한으로 하고 있다. 이는 지방자치단체장이 그에 대한 권한을 가지므로 이에 대한 비용도 지방자치단체장이 부담하여야 한다는 것을 의미한다.

신호기의 종류는 북한의 경우와 동일하게 삼색신호등, 사색신호등으로 하위법령에 위임하여 규정하고 있으며, 모든 차량은 경찰관의 신호나 하위법령에 규정된 경찰공무원을 보조하는 자의 신호에 따르도록 하고 있다.

북한과 비교하여 보면 첫째 신호기 설치가 한국은 지방자치단체장이 하는 점,¹⁰¹⁾ 둘

101) 신호기 설치 및 관리에 관하여 한국은 도로교통법 제3조에서 특별시장·광역시장 또는 시장·군수가 설치·관리하도록 규정하고 있어 그 주체가 자치단체장이다. 동법 제147조는 위임 및 위탁조항에 대하여 규정하고 있는데 동법 제3조의 사항 등에 대하여 시장등은 권한 또는 사무의 일부를 대통령령이 정하는 바에 따라 지방경찰청장 또는 경찰서장에게 위임 또는 위탁할 수 있도록 하고 있다. 동법 위 규정에 의해 동시행령 제86조는 교통안전시설물에 대하여 광역자치단체장은 지방경찰청장에게, 기초자치단체장은 경찰서장에게 위탁하도록 하고 있다. 또한 광역교통신

째 수신호는 경찰공무원 및 경찰공무원보조자가 할 수 있다는 점, 셋째 신호기 설치 및 관리상 비용은 지방자치단체장이 부담하는 특징을 가지고 있다.

6) 운전자 등의 의무

(1) 북 한

운전자는 교통안전을 위하여 최선의 노력을 다하도록 하고 있다. 특히 도로교통법 제 40조에서 자동차를 운전하는 자의 의무에 대하여 명시적으로 규정하고 있다. ‘...운전면허증, 차경력표, 운행증과 공구, 비품, 예비부속품 같은 것을 충분히 갖추며 술 또는 주정이 높은 음료나 약물을 마시지 말아야 한다’고 운전자에 대한 의무사항을 규정하고 있다. 위 규정의 의무사항은 운전자의 의무사항중 가장 일반적인 것으로 운전자의 가지고 다녀야 할 휴대품에 대하여 명시하고 있다. 운전자는 음주나 약물을 복용한 후에는 운전을 하지 못하도록 규정하고 있는데 반해 교통안전규정은 운전중 음료수의 음용을 금지하고 있으며, 흡연과 잡담을 금지하고 있다(교통안전규정 제49조 제7항). 동법은 운전자의 안전운전을 규정하고 있는데 지나치게 법률의 규정이 추상적이고 제한규정을 많이 두고 있는 문제를 가지고 있다. 술 또는 주정이 높음을 어디까지로 해석하여야 하는지 즉 주취인지 아니면 단순 음주도 아니 되는지에 대하여 구체적인 내용을 규정하고 있지 않아 단속기관의 자의적인 해석을 낳을 수 있는 가능성을 가지고 있다.¹⁰²⁾

동법 제68조는 운전자의 의무조항을 규정하고 있는데 사고가 발생하였을 경우 인민보안기관에 신고하도록 하고, 사고현장을 빨리 정리하여 보행자와 다른 차의 통행을 방해하지 않도록 규정하고 있다. 동조는 사고시 운전자에게 신속히 신고할 의무와 사고현장을 수습하여 교통소통을 원활히 할 수 있게 하도록 의무화 하고 있다.

호체제에 대하여는 기초자치단체장 상호간 협의하여 권한을 지방경찰청장에게 공동으로 위탁하게 할 수 있도록 하고 있다. 위의 규정에 의하여 한국의 교통안전시설물은 현재 지방경찰청장 또는 경찰서장이 위탁관리하고 있다.

102) 현실적으로 북한에서 운전원으로 있다 탈북한 탈북자의 진술에 의하면 음주단속은 특별히 실시하고 있지 않는다고 하며, 단속의 경우는 차량의 운행태나 운전자를 보고 즉 운전자가 얼굴이 홍조를 띠고 있는 경우에 정지시킨 후 육안으로 확인하고 단속과 처벌을 한다고 한다.

북한의 도로교통법에서는 운전자의 의무조항이라는 명시규정을 두는 사항은 위의 두개 조항으로 볼 수 있으나 다른 조항에서도 운전자의 의무조항을 규정하고 있다.¹⁰³⁾ 그러나 운전자가 반드시 지켜야 할 사항에 대하여 명확히 법률에서 규정한 것은 위의 2개 조항과 교통안전규정 제49조 1항에서 16항까지 규정하고 있다. 특히 도로교통법은 운전자의 임무조항에 대하여 법률의 명확성 원칙에 반하는 형태를 가지고 있으며, 교통안전규정은 운전자에 대하여 자동차의 외형에 대하여도 관리를하도록 하고 있다. 즉 동규정 제49조의 2호는 색이 낡은 차와 불품이 없는 차를 운행하지 못하도록 하고 있다.

이러한 규정들을 보면 북한의 도로교통법과 교통안전규정이 운전자에 부여하고 있는 의무사항에 대하여는 다음과 같은 특징을 가지고 있다. 첫째 자동차에 필요한 공구를 가지고 다니도록 한 점, 둘째 자동차 성능을 알고 표준조작법을 정확히 지키도록 하며, 셋째 외관상 낡은 차를 운행하지 못하도록 하고 있으며, 넷째 운전중 음주나 음료·흡연·잡담을 금지하고 있으며, 다섯째 차량을 깨끗하게 관리하도록 하며, 여섯째 교통사고시 운전자에게 사고현장을 신속히 정리하도록 한 점 등을 가지고 있다. 또한 장거리 운행에 대하여 제한을 두고 있다.¹⁰⁴⁾ 북한의 규정상 운전자에 대한 의무조항은 지나치게 추상적이며, 개인의 인권을 침해하는 성격을 가지고 있다. 또한 운전자에 대한 의무조항이 과연 교통안전보다는 자동차와 운전자를 통제하기 위하여 정비되어 있는 성향을 보이고 있다.

103) 북한은 경제성장의 둔화로 차량이용이 많지는 않으나 도로교통법규에 의해 위반자에 대하여는 처벌을 강화하고 있다. 즉 과속과 차선위반, 음주운전 등 교통법규위반자에 대한 단속활동이 상시 이루어지며, 적발자에 대하여는 벌금을 부과하거나 면허정지와 차량몰수 등의 처분이 내려진다. 도로교통단속은 인민보안성 관할인데 평양시의 경우 평양시 인민보안국 교통지휘대가 총괄하며 각 지구 교통지휘대는 교통순찰차와 오토바이순찰대가 있고 교통지휘대는 5-6개의 교통초소가 있어 단속을 실시하고 있다. 교통법규위반시 단순 접촉사고나 경미한 법규위반의 경우 벌금부과와 즉결처분이 내려지며 운전면허증 하단의 5칸에 매회 구멍을 뚫어 5개가 되면 면허가 취소된다.

음주운전이나 대인사고시는 처벌수위가 높는데 음주운전은 벌금(일반노동자 15일 해당하는 50원 즉 한국돈 2만5천원상당)과 면허취소, 자동차 강제압수가 이루어지며, 대인사망사고의 경우 운전면허증 영구박탈과 자동차몰수그리고 1-3년의 노동교화형이 부과된다:<http://www.nis.go.kr>.

104) 교통안전규정 제5장은 차의 먼거리운행 및 승용차이용규칙에 대하여 규정하고 있다. 즉 장거리의 규정은 편도 50km 초과 거리를 장거리로 보아 장거리 운행시에는 인민보안기관의 승인을 받도록 하며, 또한 지역간의 경계를 넘을 경우에도 해당기관에서 장거리운행증을 발급받아야 가능하다(교통안전규정 제51조~제62조).

(2) 한 국

한국의 도로교통법은 북한과 달리 운전자 및 고용주에 대한 의무조항을 제4장에서 명확히 규정하고 있는데, 교통안전을 위하여 운전자에게 안전운전을 하도록 의무화하고 있는 특징을 가지고 있다.

무면허운전금지(동법 제43조), 주취중 운전금지(동법 제44조), 과로운전금지(동법 제45조), 운전자 준수사항(동법 제49조)등 운전자에게 안전운전을 하도록 하기 위하여 법률에서 다양한 내용을 규정하여 의무화 하고 있다. 또한 어린이들의 안전한 통행을 확보하기 위하여 운전자에게 어린이 통학버스에 대한 의무조항(동법 52조에서 53조)을 규정하여 보호하고 있다.

이처럼 북한의 운전자에 대한 의무조항보다 한국 도로교통법은 운전자에게 다양한 의무조항을 법률에서 명시하고 있어 운전자 및 보행자의 안전한 통행을 확보하도록 하고 있다. 즉 한국의 도로교통법은 교통안전과 관련되는 내용에 대하여 보행자의 안전과 안전한 통행을 확보하기 위하여 규정하고 있어 법치주의에 부합한 내용을 가지고 있다.

7) 운전면허

(1) 북 한

운전면허에 대하여는 도로교통법 제4장의 차의 통행에서 규정하고 있다. 동 법 제26조는 운전면허의 종류에 대하여 규정하고 있다. 북한내에서 자동차를 운전하려고 하는 경우는 운전면허증이 있어야 운전할 수 있다(교통안전규정 제18조). 운전면허는 동법 제26조에 의해 4등급으로 구분되며 그 종류는 자동차, 트랙도르, 전차, 지정차운전면허가 있다.¹⁰⁵⁾ 이러한 운전면허를 획득하기 위하여는 운전면허시험신청을 하여야 하는데 동법

105) 북한에서 운전면허를 취득하는 방법은 3가지가 있는데, 첫째 운전원 양성소에서 1년의 정규교육 과정을 거쳐 면허시험을 통해 면허 취득하는 방법, 둘째 군대에서 운전교육을 받아 면허를 획득하는 방법, 셋째 운전협조원으로 2년간 사고없이 지내고 4급 면허시험을 통하여 자격을 얻는 경우가 있다. 운전원양성소의 입학생은 시 인민위원회의 노동과에서 고등중학교 졸업생을 대상으로 선발하고 있다. 북한에서 운전원은 직접차량도 정비하여야 하므로 차량수리와 정비 등도 양성소

제27조는 운전면허시험신청과 면허시험합격자에 대하여 운전면허증을 발급하도록 하고 있다. 또한 운전사에 대한 운전면허에 대한 재심사는 3-5년에 1차례씩 하도록 하고 있으며, 재교부시에도 재심사를 하도록 하고 있다(동법 제28조). 운전을 하기 위하여는 신규 취득자나 자동차 운전자격을 가지고 있다고 하여도 6개월 이상 운전을 하지 않았다가 운전을 하기 위하여는 인민보안기관에 신고하여야 한다(교통안전규정 제48조).

운전면허에 대하여 도로교통법은 운전면허의 종류와 면허취득시 신청서류와 시험합격자에 대한 운전면허증 발급, 운전면허자에 대한 재심사 기간 등에 대하여 규정하고 있다. 운전면허를 주관하는 기관이나 운전면허 시험 신청자격 등에 대하여는 전혀 규정을 두지 않고 있다.

북한의 운전면허제도의 특징은 첫째 주관기관이 오로지 국가이며, 국가만이 시험을 관장하고 있다는 점, 둘째 운전면허의 종류를 4종류로만 구분하고 있으며 일정 기간이 경과하여야만 승급을 할 수 있다는 점, 셋째 운전면허는 하나의 부가가치를 창출하는 자격증이라는 점, 넷째 운전면허에 대한 재심사를 3-5년마다 실시하는 점, 다섯째 협조원이라는 운전조수를 두어 협조원으로 일정기간을 거치면 면허를 취득할 수 있게 하는 점, 여섯째 신규면허취득자나 6개월이상 운전을 하지 않은 자는 운전을 할 경우 인민보안기관에 알려야 하는 점 등을 가지고 있다. 도로교통법상에서는 운전면허제도에 대하여 개략적인 내용만을 규정하고 있지 어떻게 운전면허를 취득할 수 있는가에 대한 내용과 관할기관이 어디인가에 대하여 명시규정을 두지 않고 있다.

(2) 한 국

한국 도로교통법은 제8장에서 운전면허에 관한 장을 별도로 두어 운전면허에 대하여 구체적인 내용을 담고 있다. 첫째 운전면허의 종류, 둘째 운전면허 교부, 셋째 운전면허 결격사유, 넷째 운전면허 양성기관으로 자동차운전학원에 관한 조항, 다섯째 적성검사,

교육과정에 포함되어 있다. 양성소에서는 구조학, 정비학, 교통규정 등 이론교육과 부속품 구분, 작동원리 등 실습교육을 함께 받는다. 운전면허는 최고 1급-최저4급으로 구분되며 4급면허자는 1-2년이 경과하면 운전경력에 따라 시험자격을 얻어 승급할 수 있다. 운전면허를 획득한 후에는 케도 및 무케도 전차사업소, 각 행정기관 등에 배치되고 있다. 운전원에 대한 재교육은 인민보안성 주관으로 실시하며 운전원은 인기가 높아 경쟁률이 높아 안면과 배경을 통해 이루어 지는 경우가 많다.

그리고 국제운전면허증에 대하여 규정하고 있다.

북한과 달리 도로교통법은 운전면허제도의 취득과 관리에 대하여 구체적이고 세부적으로 법률에 명시하여 법치행정의 원리를 달성하도록 하고 있다. 특히 한국은 북한과 달리 협조원제도를 두고 있지 않고 일정연령이상이면 누구나 운전면허를 취득할 수 있도록 하고 있으며 또한 운전면허의 결격사유를 두어 일정기간 결격자에 대하여는 운전면허를 취득하지 못하도록 하여 교통안전을 확보하도록 하고 있다.

8) 자동차 등록 및 단속

(1) 북 한

도로교통법 제30조부터 제39조는 자동차의 등록에 대하여 규정하고 있다. 자동차 등록은 자동차감독기관에 등록하도록 하고 있다(동법 제30조). 자동차의 등록 종류로는 첫 등록, 이동등록, 변경등록으로 구분하여 등록을 의무화 하고 있다(동법 제31조), 자동차 등록은 3-5년에 1회씩 재등록을 하도록 규정하고 있다(동법 제32조). 자동차등록기관의 승인없이 자동차에 불법부착물을 설치할 수 없도록 규정하고 있다(동법 제37조). 북한 도로교통법은 자동차의 등록에 대하여도 규정하여 도로를 이용하는 모든 자동차가 이에 해당하여 자동차감독기관의 등록을 필하여야 운행할 수 있도록 하고 있다.

도로교통안전질서를 위반한 경우에 운전자 및 보행자, 기관 등에 대하여 자동차를 억류할 수 있으며 이 억류시에는 10일 범위내에서 할 수 있으며(동법 제78조), 도로질서를 위반시 벌금을 부과할 수 있으며(동법 제80조), 운전자의 자격을 정지·강급·박탈할 수 있으며(동법 제82조, 83조, 84조), 교통사고를 야기하고 도주하였거나 등록하지 않은 차를 이용한 경우 등에 대하여는 자동차를 몰수 할 수 있는(동법 제85조) 특징을 가지고 있다. 또한 도로교통법을 위반한 경우 행정적 및 형사적 책임도 부과할 수 있도록 하고 있다(동법 제86조).

북한도로교통법상 자동차의 등록의 경우 한국과 같이 검사기간을 3-5년으로 두고 있으며, 자동차감독기관의 등록을 받도록 하고 있다. 또한 교통단속에 대하여 자동차를 억

류하고 몰수하는 조항을 두어 교통안전에 대한 강한 법집행을 강조하고 있는 특색을 가지고 있다. 자동차운전자격을 하나의 공무원의 자격특성과 동일시함으로써 자격을 강급하는 제도를 두고 있다.

(2) 한 국

한국 도로교통법은 자동차 등록에 대하여는 자동차관리법에서 주로 규정하고 있으며, 도로교통법은 자동차의 등록과 관련되는 조항은 3개 조항 정도로 볼 수 있다. 동법 제40조의 정비불량차의 운전금지와 제41조의 자동차등의 점검, 제42조의 유사표식의 제한 및 운행금지에서 볼 수 있다.

한국의 자동차등록에 대한 관리법은 자동차관리법을 가지고 있는 것이 북한 도로교통법과 다른 체계인 것을 알 수 있다. 그리고 자동차관리기관은 경찰청이 아니라 한국은 건설교통부에서 관할하고 있는 특징을 가지고 있다. 자동차단속에 대하여는 한국 도로교통법은 제13장에서 벌칙내용을 별도로 규정하고 있으며 또한 하위법령에서 구체적으로 그 범칙금액과 내용을 명시하고 있다. 특히 한국은 도로교통법상의 법령을 위반한 경우 범칙금제도를 두고 있는 특징을 가지고 있다.

9) 교통안전교육

(1) 북 한

북한의 도로교통법은 도로교통안전교육에 대하여 한국과는 달리 별도의 장을 마련하고 있지 않으나 교통안전규정 제7장은 교통안전을 위한 사회적 교양에 대하여 규정을 두면서 교통안전교육을 강조하고 있다. 북한 도로교통법 제5장의 도로교통사업에 대한 지도 통제에서 교통안전교육에 대하여 규정하고 있으며, 이러한 교통안전교육 조항은 제73조(도로교통안전교양), 제74조(학생들의 교육교양), 제75조(출판물, 문학예술작품의 창작, 출판, 보급)의 3개조에서 찾아 볼 수 있다. 또한 교통안전규정 제7장의 교통안전을 위한 사회적 교양과 기관, 기업소의 의무에서 제79조~제88조까지 교통안전과 관련한 내용을

규정하고 있다. 교통안전규정에서도 제79조~제85조까지 교통안전교육을 실시하는 조항을 마련하고 있으나 그 내용이 구체적으로 규정한 것이 아니라 각 기관과 기업소가 교통질서를 위하여 교통소양교육을 운영하도록 하고 있어, 교육의 구체적인 내용과 시간 등에 대하여는 언급이 없다.

북한의 교통안전교육에 대하여 도로교통법 제73조는 해당기관, 기업소, 단체에게 <교통안전교양실>을 설치하도록 의무화 하고 있으며, 또한 운전자들의 회의를 운영하여 운전자들에게 <실비점검의 날>, <사고방지대책의 날> 등을 정하여 교육시키도록 하고 있다. 동법 제74조는 학생들에 대한 교육으로 <교통안전교양마당> 등을 이용하여 학생들에 대한 교통안전교육을 진행하도록 하고 있다. 동법 제75조는 출판물 등에 의한 교통안전교육으로 잡지 및 그림 등을 통한 교통교육을 할 수 있도록 출판물을 보급하도록 하고 있다.

교통안전규정의 교통안전교육에 대하여 보면 도로교통법과 함께 각 기관이 종업원 등에 대하여 교통질서 등을 교육하도록 하고 있으며, 특히 동규정 제82조에서는 <사고방지대책의 날>을 매달 정하여 운영하도록 하고 있다. 동규정 제83조는 시나 인민보안기관과 10대이상의 차량을 소지한 기관은 <교통안전교양실>을 두어 주민과 운전자들에 대한 교육을 하도록 하고 있으며, 시와 군인민위원회는 분기에 1회씩 운전자회의를 개최하도록 하고 있다.

북한의 도로교통법에 있는 교통안전교육에 대하여는 운전면허취득전의 자에 대한 구체적인 교육내용인 운전자교육을 가지고 있지 않다. 동법에서는 운전자를 중심으로 한 교육을 강조하고 있으며, 사회주의 체제의 특징상 교육을 전문기관에서 하는 것이 아니라 각 운전자를 담당하는 기관에 부여하고 있는 특징을 가지고 있다. 특히 교육이 회의와 교통안전을 위한 교통질서 중심으로 이루어지는 것으로 볼 수 있다.

북한의 교통안전교육은 도로교통법에서 일반적이고 추상적으로 정하고 있는 사항을 교통안전규정에서 다시 정하고 있다. 그러나 북한의 교통안전교육에 대한 법령은 지나치게 추상적이고 구체적이지 못해 어떤 교육을 어떻게 실시하는가에 대하여 관할 기관이 자의적으로 할 수 밖에 없는 한계를 가지고 있다. 또한 법규위반이나 사고자 등에 대한 교통안전교육에 대하여 규정하고 있지 않아 교육이 형식화에 그칠 가능성이 있다. 전문적인 교통안전교육기관을 가지고 있지 않아 전문화된 교통안전교육이 실시될 수 없다.¹⁰⁶⁾

106) 탈북자의 진술에 의하면 교통안전교육에 대하여 실제로 북한은 운전자에 대하여 1년에 1회

(2) 한 국

한국의 교통안전교육에 대하여는 도로교통법 제7장의 교통안전교육에서 별도로 장을 마련하여 규정하고 있다. 교통안전교육과 교통안전교육기관 등에 대하여 구체적으로 법령에서 명시하고 있는 점이 북한과 다른 점이다. 또한 동법 시행령 제6장 제37조~제41조에서 구체적으로 동법에서 위임받은 내용을 규정하고 있으며, 또한 동시행규칙의 제7장 교통안전교육 제46조~제52조에서는 상위법령에 근거한 교통안전교육방법 등에 대한 구체적이고 세부적인 내용을 마련하고 있다.

한국의 교통안전교육의 특징은 교통안전교육의 전담기관으로 도로교통안전관리공단의 전문교육기관을 설치하고 있으며, 운전자에 대한 교통안전교육에 대하여 법규위반자반, 주취운전자반, 교통사고자반을 별도로 두어 특성화된 교육을 실시하고 있다. 운전면허취득전의 운전면허응시자에 대하여는 운전면허전문시험장을 운영하여 운전면허를 취득하려는 자는 운전면허전문시험장에서 교통안전교육을 받도록 의무화 하고 있다.

10) 주취운전 기준 및 단속 등

(1) 북 한

북한의 도로교통법 제 40조는 운전자에 대하여 금지사항을 두고 있다. 동조에서 운전자는 ‘...술 또는 주정이 높은 음료나 약물을 마시지 말아야 한다’고 규정하고 있다.¹⁰⁷⁾ 운전자의 음주운전을 금지한 조항으로 구체적인 내용을 규정하고 있지는 않다. 교통안전 규정에서는 도로교통법 보다 좀더 구체적으로 규정을 두고 있는데 동규정 제49조의 운전자의 임무에 대하여 규정하고 있는데 동조 제7호는 술 또는 주정이 있는 음료를 마시고 차를 몰수 없으며 차를 몰면서 담배를 피우거나 잡담하는 것과 같은 운전에 지장을 주는 행동을 하지 말아야 한다고 규정하고 있다.

교육을 실시하는데 교육대상자가 동일시간에 동일장소에서 수백명이 교육을 받아 형식적인 교육에 그친다고 한다.

107) 북한도로교통법과 교통안전규정에서는 술을 마신 경우로 표현하고 있는데 이를 통틀어 음주운전이라 할 수 있다. 그러나 교통안전규정 제127조는 지나치게 마신 경우 차를 몰수하도록 하고 있는데 이를 주취운전으로 볼 수 있어 이하에서는 북한도로교통법령을 분석할 때 음주운전과 주취운전이라는 용어를 명확히 구분하여 사용하였다.

음주운전기준에 대하여 북한의 도로교통법과 교통안전규정은 음주운전을 금지하고 있는데 그 음주기준에 대하여는 명확히 밝히고 있지 않다. 즉 동법과 동규정은 음주라는 용어를 사용하여 매우 모호한 금지기준을 두고 있는데 이는 일반적으로 인민보안원의 자의적인 해석에 기준하고 있는 것으로 사료된다.¹⁰⁸⁾

음주운전단속에 대하여도 명확히 인민보안원이 단속을 할 수 있다는 규정을 두고 있지 않으므로 인민보안원의 자의적인 판단에 따라 음주운전단속을 실시할 수 있다고 볼 수 있다.

음주운전에 대한 처벌에 대하여 도로교통법 제80조는 운전자에 대하여 벌금을 부과하도록 하고 있으며, 동법 제82조, 제83조, 제84조는 법규위반과 사고시에 대한 일반처벌 조항으로 운전자의 자격에 대하여 운전자격의 정지와 강급 그리고 운전자격의 박탈을 규정하고 있다. 동법 제85조와 제86조는 차량몰수와 행정적 및 형사적 책임을 부담시키고 있으므로 음주운전의 경우도 차량몰수나 행정적 및 형사적 책임을 부담할 수 있다. 이에 반하여 교통안전규정은 음주운전에 대하여 제127조에서 주취운전시 차량을 몰수하도록 하고 있다. 동규정 제128조에서는 음주로 인하여 사고 발생시 또는 음주를 권하였거나 차를 타고 가면서 운전수를 통제하지 않는 경우도 처벌하고 있는데 이 경우는 운전수와 그 책임자 및 가족을 일정지역이나 도시밖으로 추방하도록 하는 추방제도를 가지고 있다. 북한에서 음주운전은 중대한 법규위반으로 보고 있으므로 처벌시에는 중한 제재를 하고 있다.

교통안전규정 제126조는 자전거에 대하여 규정하고 있는데 자전거를 이용하는 자는 자전거자격증과 자전거등록번호판을 달고 이용하도록 하고 있으며, 음주후 자전거를 타고 다닐 경우 경미할 경우 500원까지의 벌금을 물리며, 중할 경우 자전거 자격증과 자전거등록번호판을 회수하고 자전거를 몰수하는 처벌을 하고 있다.

북한의 도로교통법과 교통안전규정에서 음주운전에 대하여 기준안을 마련하고 있지 않으며, 단속에 대하여도 인민보안기관의 자의적인 해석에 의하도록 하고 있다. 북한에서의 주취운전에 대한 특징은 차량을 몰수하도록 하고 있으며, 음주운전으로 인한 사고시 운전자와 운전자의 해당 책임자 그리고 그 가족까지 추방령을 두고 있다. 자전거 이용자에 대하여도 음주운전을 하지 못하도록 하고 있으며 음주운전시 자전거몰수와 자전거자격증

108) 북한 탈북자의 진술을 토대로 하면 북한내에서 음주는 금지되고 있으나 아직까지 법질서가 제대로 이루어지고 있지 않아 인민보안원에 적발되더라도 사정을 참작하여 많은 관용을 베푼다고 한다. 또한 한국처럼 음주운전에 대하여 단속을 철저하게 하지 않고 운전자의 행태와 차량의 상태를 보아 검문에 적발시 술 냄새가 풍기면 단속을 실시한다고 한다.

을 박탈하는 제도를 두고 있다.

(2) 한 국

도로교통법 제4장은 운전자의 의무에 대하여 규정하고 있는데 동법 제44조는 술에 취한 상태에서의 운전을 금지하고 있다. 주취운전기준에 대하여 동조 제4항은 혈중알코올농도 0.05%의 경우를 주취한 상태로 주취운전에 해당한다고 규정하고 있다.¹⁰⁹⁾ 동법은 주취운전기준에 대하여 구체적이고 명확히 규정하고 있다.

주취운전단속에 대하여 동법 제44조는 제2항에서 경찰공무원은 주취한 상태에서 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우 호흡조사에 의한 측정을 할 수 있다고 규정하고 있으며, 동조 제3항은 호흡측정 불복자에 대하여 상대방 동의를 얻어 혈액채취를 할 수 있다고 규정하고 있다.

주취운전단속에 따른 처벌에 대하여 동법 제 150조는 제1항과 제2항에서 주취자 및 단속불응자에 대하여 500만원 이하의 벌금형을 부과할 수 있도록 하고 있으며, 동법 제 93조 제1항, 제2항, 제3항에서 운전면허 취소 및 정지처분에 대하여 규정하고 있으며 동시행규칙 제91조의 별표 28 및 29에 대하여 구체적인 처벌안을 두고 있다. 주취운전 중 혈중알코올농도 0.10%이상이면 운전면허를 1년간 취소하도록 규정하고 있다.

한국의 주취운전에 대하여 법령에서 명확하고 구체적인 기준안을 마련하여 단속 및 처벌을 하고 있으며, 주취운전에 대하여 무관용의 법칙이 지켜지고 있다. 또한 운전면허정지에 해당하는 주취운전 3회 단속시 운전면허를 취소하도록 하는 삼진제도를 도입하여 시행하고 있다.

11) 교통사고 처리·처벌·구제수단

(1) 북 한

교통사고처리에 대하여 북한 도로교통법 제68조는 ‘교통사고를 일으킨 차운전사는 해

109) 한국은 단순음주자에 대한 기준을 둔 것이 아니라 주취운전에 대한 기준을 마련하고 이를 단속하며 처벌하고 있으므로 음주운전이라는 용어를 사용하지 않고 주취운전이라는 용어를 사용하였다.

당 인민보안기관에 제때에 알리며…」 교통사고에 따른 운전자의 임무조항으로 교통사시 차량운전자는 인민보안기관에 신고하도록 하고 사고현장을 신속히 정리하여 보행자와 다른 차량의 통행에 지장이 없도록 규정하고 있다. 동조항에서는 교통사고시 운전자의 의무조항으로 사고발생에 따른 신고를 의무화 하고 있으며, 제2의 교통사고를 방지하기 위한 안전한 통행확보를 규정하고 있다. 교통안전규정 제95조는 교통사고가 발생시 교통안전을 위하여 필요한 경우 도로의 통행을 제한할 수 있는 조항을 두고 있다.

교통사고발생지점 및 위험장소에 대한 개선조항으로 동법 제77조는 ‘…교통사고를 일으켰거나 …발견하였을 경우 제때에 대책을 세우고 해당 인민보안기관과 도로관리기관에 알려야 한다’는 사고위험개소에 대한 통보조항을 두고 있다. 교통사고가 발생하였거나 사고위험장소를 발견하였을 경우에는 기관, 기업소, 단체와 일반인에 대하여 인민보안기관과 도로관리기관에 신고하여 대책을 세우도록 규정하고 있다. 동 조항은 사고위험장소에 대한 개선조항일 뿐 아니라 교통사고를 발생시켰을 경우 그 장소에 대한 대책을 강구하도록 하여 사고를 방지하도록 규정하고 있다.

교통사고발생시 이에 대한 처벌조항으로 동법 제78조, 제79조, 제80조, 제81조, 제83조, 제84조, 제85조, 제86조에서 규정하고 있는데 이에는 사고차량에 대한 억류 및 몰수, 시설물 파괴시 원상복구와 그에 대한 손해배상을 하도록 규정하며, 또한 금전벌로 벌금을 부과시키고 있다. 운전자에 대하여는 운전자격을 강급하거나 박탈하도록 하고 있다. 또한 운전자가 속한 기관의 책임자와 운전자에 대하여 행정적 또는 형사적 책임을 부담시키고 있다. 이에 대하여 교통안전규정에서 처벌조항으로 제101조는 인명피해와 차량 완전 파손시 책임자에 대하여 1개월의 노동단련제재를 하도록 하여 운전자에 책임을 부담시키는 것이 아니라 운전자의 책임자에 대하여 처벌조항을 둔 특징을 가지고 있다.

인명피해에 대한 교통사고시 교통안전규정 제103조는 교통사고로 사상자를 발생한 사고에 대하여 운전자나 해당 관계자가 형사처벌과 노동단련 처벌을 받지 않은 경우에는 피해에 대한 생활보조금을 부담시키도록 하고 있다. 이에 대한 생활보조금은 피해자가 부상시에는 치료를 받는 매월 가해자의 월기본생활비의 30%범위내에서 사망시에는 3-5년간 매월 가해자의 월기본생활비의 40%범위내에서 가해자가 속한 기관에서 의무적으로 위의 금액을 공제하여 피해자와 그 가족에게 보내주도록 하고 있다. 동규정 제130조 제2항은 경미한 교통사고를 내어 인적피해를 발생시켜 차량몰수, 운전자격 박탈 등의 제재

를 받지 않은 경우 운전자에 대하여 5일에서 6개월의 노동단련제재를 가하고 있다. 동규정 제131조의 제2항은 운전자의 과실로 중상의 인적피해를 발생시키거나 차를 중대히 파손시킨 경우 운전자격급수의 강급 또는 자격을 박탈하도록 하고 있다.

물적피해를 발생시킨 교통사고에 대하여 교통안전규정 제130조는 인명피해없는 교통사고를 발생시켜 차량을 파손시킨 경우 운전자에 5일에서 6개월의 노동단련 제재를 가하도록 하고 있다. 동규정 제104조는 교통사고로 차량을 파손시켰을 경우 국가에 손해를 준 경우 손해액의 전부 또는 일부를 3개월안에 보상하도록 하고 있다. 보행자에 대한 처벌로서 교통안전규정 제102조는 보행자의 위반으로 교통사고가 발생했을 경우 이에 대한 처벌조항으로 보행자와 그 보호자 등 관계인에게 책임을 부담시키며, 과속으로 인하여 인명피해가 날 경우에 피해자와 운전자에게 책임을 지우고 있다. 교통사고 발생에 대한 처벌로서는 차량몰수형에 대하여 교통안전규정 제127조의 4항은 교통사고발생시 단속불응시 또는 도주시 차량을 몰수하도록 하고 있다. 또한 동규정 제128조의 1항은 교통사고시 사망자를 냈거나 차량 전파시 형사책임을 부담할 경우 운전자와 책임자 및 그 가족과 함께 일정지역으로 추방하도록 하고 있다.

사고위험을 조성할 경우에 대하여 별도로 교통안전규정에서 규정하고 있다. 이에는 과속에 의한 사고위험을 조성하였을 경우에 대한 처벌로 교통안전규정 제105조 제2항은 정도에 따라 500원까지 벌금을 부가하며 3개월간의 자격정지와 10일간 차량을 억류할 수 있도록 하고 있다. 또한 동규정 제106조의 제2항은 주행선 위반으로 사고위험성이 나타났을 경우 정도에 따라 500원까지의 벌금과 운전자격강급 및 10일간의 차량을 억류할 수 있도록 하고 있다. 동규정 제109조는 추월에 따른 사고위험성을 조성하였을 경우 500원의 벌금과 1개월간의 노동단련제재를 하도록 하고 있다. 동규정 제128조 제2항은 운전자가 음주로 사고위험을 조성하였을 경우에 운전수와 그 책임자 및 가족과 함께 추방을 하도록 규정하고 있다.

북한 도로교통법의 특징은 사회주의체제를 반영하여 사고차량에 대한 몰수와 운전자격에 대한 강급 및 추방 및 법규의 강제규정 등이 한국 도로교통법과 다른 특이한 제도를 가지고 있다.

북한 도로교통법상에는 사고운전자에 대한 구제수단을 마련하고 있지 않아 일방적으로 국가에 의한 제재를 받도록 하고 있다.

<표 4-2> 교통사고시 적용법규 및 처벌

사 고 유 형		적 용 법 규		처 벌	
		도로 교통법	교통안전규정	도로교통법	교통안전규정
단순교통 사고		78조	95조, 102조	차 역류	통행제한
인명피해	사 망		128조 1항		운전자와 책임자 및 가족 지역외 추방
	부 상	83조	101조	운전자격강급	책임자 1개월노동단련제재
			130조 2항 (차량몰수, 자격박탈에 이르지 않는 사고)		5일-6개월 노동단련제재
	인피·물피	84조		운전자격박탈	
	인피 또는 물피(형사적책 임받지않는경우)		103조		사망:3-5년간 매월 가해자 월기본생활비 40%범위내에서 생활비지급 부상:부상자 치료받는 기간 매월 가해자 월기본생활비 30%범위내에서 생활비지급
물적피해	단순물적피해		130조 1항		운전자 5일-6개월노동단련제재
	중대한 피해		128조1항		운전자와 책임자 및 가족 지역외 추방
	차량만피해		104조		손해액전부 또는 일부를 3개월내 보상
사고위험 조성	단순위험조성	81조		차량운행중지	
	운행속도위반		105조 제2항		500원이하벌금이나 3개월 자격정지, 차량10일간역류
	주행선위반		제106조 제1,2항, 제109조		500원이하벌금, 차량10일간역류
	음 주		제128조 2항		운전자와 책임자 및 가족 지역외 추방
뺑소니		85조	127조 4항, 128조 3항	차량몰수	운전자와 책임자 및 가족 지역외 추방
보행자에 의한 사고			102조		보행자또는 보호자와 관계인책임, 과속에 의한 사고시 피해자와 운전자책임(양당사자책임)

행정적
또는
형사적
책임
(도로교
통법
제86조)

(2) 한 국

도로교통법 제54조는 사고발생시의 조치에 대하여 규정하고 있다. 동조 제1항은 교통사고시 인명피해나 물적피해를 발생시 운전자나 그 밖의 승무원은 즉시 정차하여 사상자를 구호하도록 의무화하고 있다. 동조 제2항은 교통사고로 인한 인명피해시에는 신고를 의무화하고 있으나 물적피해중 차량만이 파손된 경우 신고를 의무화하고 있지 않다. 동조 제3항은 경찰공무원이 사고현장에 도착할 때까지 신고한 운전자에 대하여 현장 대기를 명할 수 있다. 동조 제4항은 경찰공무원은 교통사고 가해자인 운전자에 대하여 부상자 구호와 교통안전상 필요한 조치를 명령할 수 있도록 하고 있다. 동조 제5항은 긴급자동차 등의 경우에는 운전자가 운전을 하고 승차자로 하여금 경찰에 신고를 하게하여 계속 운전할 수 있게 하고 있다. 동조 제6항은 경찰공무원은 교통사고발생시 필요한 조사를 할 수 있다고 규정하고 있다. 동법 제55조는 누구든지 교통사고발생시 운전자 등의 조치나 신고행위를 방해하지 못하도록 하고 있다. 동법 시행령 제32조는 교통사고의 조사에 대하여 규정하고 있으며, 동시행령 시행규칙 제38조는 교통사고조사에 대하여 경찰의 조사보고를 규정하고 있다.

교통사고야기자는 인명피해가 있거나 재산적인 피해가 발생한 경우 경찰에 신고하도록 하고 있으며, 경찰공무원은 사고조사에 대한 권한을 가지고 있다. 그러나 오직 차량손상의 경우에는 한국 도로교통법령상 경찰공무원에 신고할 의무를 두고 있지 않다.

교통사고처벌에 대하여 도로교통법 제162조의 2항에 의해 교통사고자를 범칙자로 보지 않고 교통사고야기자에 대하여 벌칙으로 도로교통법 제148조는 교통사고 발생시 조치를 취하지 않는 자에 대하여 5년이하의 징역이나 1천500만원이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 동법 제153조의 4항은 교통사고 발생시 조치 또는 신고를 방해한 자에 대하여 징역 6월 이하나 200만원 이하의 벌금 또는 구류에 처하도록 하고 있다. 동법 제154조의 4항은 교통사고발생시 조치사항 등의 신고를 하지 않는 자에 대하여 벌금 300만원이하에 처하도록 하고 있다.

교통사고처리에 대하여 도로교통법은 일반법으로서 교통사고시 신고의무와 이에 대한 처벌규정으로 처벌의 상한을 두고 있으며, 교통사고에 대한 특별법으로 교통사고처리특별법을 제정하여 시행하여 오고 있다. 교통사고처리특별법은 업무상과실 또는 중대한 과

실로 교통사고야기자에 대한 형사처벌 등의 특례를 정하여 국민의 편익을 증진함을 목적으로 하여 시행하여 오고 있다. 즉 고의에 의한 사고가 아닌 한 교통사고처리특례법의 적용을 받고 형법의 적용을 받지 아니한다.

교통사고로 인한 처벌에 대하여 불복하는 자는 형사소송법에 의하여 법원에 상소 할 수 있는 구제제도를 마련하여 두고 있다.

제5장 결론 및 제언

1. 결 론

본 연구는 북한이라는 은폐되어 있는 국가에 대한 도로교통법을 연구하는 과제로 북한의 체제 특성상 제한된 자료수집에 따라 수행된 과제이다. 앞으로 지속적으로 북한에 관한 도로교통법령 분석이 세부적으로 이루어져야 할 것으로 기대되며 이에 대한 기초자료로 활용될 수 있을 것이다. 본 연구에서는 2004년 10월에 제정된 북한의 도로교통법과 그에 따른 교통안전규정에 대하여 한국과 비교분석하였다.

북한의 도로교통체계는 한국과 달리 발달되어 있지 않은데 이는 북한의 지역사정과 함께 경제성장의 저하에 기인한다고 볼 수 있다. 북한 지역의 면적은 한반도 전체 면적중 약 55%에 해당하는 122,762km²이다. 또한 전체 면적의 약 80%가 산악지형으로 구성되어 있으며 평균고도가 440m에 이른다. 이는 운송체계에 있어 도로교통이 발달하지 못하도록 한 지형적 원인을 가지고 있다. 도로교통은 철도의 보완 운송수단으로 발전하여 오고 있으나, 그나마 경제사정이 여의치 않아 체계적으로 성장을 하지 못하고 있는 상황이다. 북한의 차량은 약 250만대로 한국의 1,500만대에 비하면 너무나 적은 수이다. 이는 남북한의 경제격차가 심화되고 있다는 것을 단적으로 보여주며, 차량보급의 저조는 도로교통이용이 활발치 않으므로 법령정비 또한 이루어지고 있지 않았다.

그러다가 2004년 최초로 북한에서 도로교통법을 제정하여 도로교통의 기본법으로 삼고 있다. 북한 도로교통법은 총 5장 86조로 구성되어 있는데 한국은 총 14장 166조로 되어 있는 것과 비교하면 상이한 점을 나타내고 있다. 한국과 북한의 도로교통법은 여러 가지 유사성과 차이성을 가지고 있다. 특히 체제가 상호 다르기 때문에 그에 따른 여러 가지 상이한 특성을 가지고 있다. 북한은 사회주의 체제에 의해 소유개념이 자본주의 사회와는 다르기 때문에 이에 대한 이해를 가지고 접근할 필요가 있다. 통제된 사회에서 당과 인민기관이 이를 통제하고 책임을 부담하도록 하고 있어 민주주의 질서에 따른 제도와는 상치되는 사항들을 다소 가지고 있다. 이같은 북한도로교통법을 이해하기 위하여

는 우선 그 체제가 가지고 있는 특성을 이해하고 접근할 필요성이 있다. 북한의 사회주의라는 체제를 이해하면서 남북한 도로교통법을 비교분석하면 이해에 많은 도움이 될 것이다. 현재 북한 도로교통법이 가지고 있는 특징을 한국과 비교하여 보면 다음과 같다.

<표 5> 남북한 도로교통법령 특징

내 용	북 한		한 국
	도로교통법	교통안전규정	도로교통법
구성 및 제정	총5장 86조 (2004.10.6 제정)	총8장 135조 부록 (1999. 12.4제정)	총14장 166조 부칙(1961.12.31 제정)
보행자통행방법	우측통행(15조)	12조	좌측통행(8조)
자동차통행방법	우측통행(3조)	20조	우측통행(13조)
개념정의			있음(2조)
케도전차안내신호	있음(8조,9조)	11조	
손수레 및 유모차	있음(20조)		
보행자우선권보장	있음(57조)	12조	있음(27조)
어린이보호	학령전어린이 보호자와 함께 통행의무(19조)	12조	유아(6세 미만규정)
삼륜자전거	있음(22조)		
자전거자격증 및 번호판		있음(17조), 자전거운행시 자격증있어야 함, 번호판 부착	
자전거탑승인원제한	있음(23조):학령전 어린이 1인탑승	17조	
자전거안전장치설치	있음(23조)	17조	
달구지 규정		있음(16조)	
운전면허	1-4급구분(26조)	18조	1종, 2종, 연습면허(80조)
운전면허재심사	3-5년에 1회실시(26조)		적성검사 7년(87조)
자동차등록	있음(32-39조)		없음(자동차관련법서 규정)
음주운전금지	술 또는 주정이 높은 음료 음용금지(40조)	127조 3항 자전거음주운전금지(126조 5항)	주취운전금지 혈중알코올농도 0.05%규정(44조)
장거리운행		금지(50조)	
운전중잡담등 금지		음주·흡연·잡담 금지(49조 7항)	
배차조항	있음(41조)		
자동차역류	10일내(78조)		
벌금	상·하한없음. 벌금이라고만 규정(80조)		상한정함(148조이하)
운전자격강급	강급(83조)		정지 및 취소
운전자격박탈	있음(84조)		취소
차량 몰수	있음(85조)		
사고시 생활비보상		있음(103, 104조)	
관리자책임		운전자의 책임자 처벌 및 가족처벌(
보행자과실책임		보행자책임(102조)	
추방제도(연좌제포함)		있음(128조)	

위의 표에서 볼 수 있듯이 한국과 북한은 도로교통법령상 상호 다른 특징들을 가지고 있다.

그동안 북한의 도로교통체계는 자세히 알려져 있지 않았을 뿐만 아니라 그 이용현황에 대해서 구체적으로 알려져 있지 않고 있었다. 본 연구는 제한된 자료수집에 의해 북한도로교통법체계에 대한 분석이 이루어졌다.

현재 북한 도로교통법에 대한 자료로 발간 및 보도된 내용을 종합하여 분석한 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 북한 도로교통법은 2004년 제정되어 아직 구체적으로 정비되어 있지 않다는 점이다.

둘째, 북한 도로교통법의 체계구성이 도로상의 교통안전에 적절히 대응할 수 없는 체도로 이루어져 있다는 것이다.

셋째, 북한 도로교통법의 규정이 법치행정상 구체적이고 명확하여야 하나 북한의 경우 매우 추상적이고 일반적으로 구성되어 있어 자의적인 해석을 하도록 하였다.

넷째, 북한 도로교통법은 교통안전규정의 상위법이나 하위규정에 대한 위임규정을 가지고 있지 않아 법치행정에 반하며, 교통안전규정이 도로교통법의 하위규정인지가 법체계상에서 명확하지 않다.

다섯째, 북한 도로교통법은 교통안전에 대하여 규정하고 있으나 처벌 및 단속에 대하여 구체적으로 규정을 두고 있지 않아 그 실효성이 가능한가에 대하여도 의문이다.

여섯째, 북한 도로교통법보다 교통안전규정에서 도로상의 교통안전에 대한 세부적인 사항을 가지고 있고, 단속 및 처벌에 대한 규정 등을 두고 있다. 따라서 교통안전규정에 의해 인민보안기관이 이를 관리·단속하고 있다.

일곱째, 북한의 도로교통법은 그 용어상에 있어 자체 한글을 사용하여 규정하고 있어 우리와 용어가 상이한 점을 가지고 있다.

여덟째, 북한의 도로교통법은 한국의 도로법, 도로교통법, 자동차관련법을 종합한 법으로 세부화되어 있지 않은 특성을 가지고 있다.

아홉째, 북한의 도로교통법은 사회주의 체제의 특징을 가져 대렬에 우선권을 부여하며, 차량의 몰수 등 다양한 특징을 가지고 있다.

마지막으로 교통사고시 운전자 뿐만 아니라 그 관리책임자도 부담하며, 가족도 동일하게 추방당하는 특징을 가지고 있다.

본 연구를 통하여 향후 북한의 도로교통법령을 이해하고 도로교통체계를 분석함으로써 북한내의 도로교통에 대한 이해와 분석 등을 위한 기초자료로 활용할 수 있을 것으로 기대한다. 북한 도로교통법의 연구에 따라 이에 부수하는 세부적인 내용분석이 향후 계속적으로 추진되어 남북한 경험에 따르는 도로이용체계 및 법령정비에 활용할 수 있도록 하여야 한다.

2. 제 언

최근 남북한의 금강산 관광 육로이용 및 개성공단 사업에 따라 한국나라 국민의 북한 도로이용은 활발히 진행되고 있으며, 이에 따른 부작용도 나타나기 시작하고 있다. 2005년 현대직원의 북한내에서의 북한주민에 대한 교통사고 야기는 한국이 새롭게 북한내에서의 도로교통법령의 분석과 도로교통법령 상호 정비를 하여야 하는 과제를 남겨 놓았다.

본 연구를 바탕으로 향후 연구과제로 제시할 수 있는 것이 남북한 도로교통법령에 대한 공동체계를 수립하는 것이다. 단일 민족국가하에서 상이한 도로법령을 가지고 있는 것은 상호 교류의 활발에 따른 도로이용자 및 관리자의 혼란을 야기할 수 있으므로 단일한 법령을 정비하는 노력을 기울여야 할 것이다. 이를 위하여는 다음과 같은 과제가 우선 수행되어야 한다.

첫째, 북한내의 도로교통법령에 대한 이해를 위하여 교통사고 및 교통법규위반시 한국 국민을 처벌할 수 있는 기준과 처벌 절차 등에 대하여 구체적인 연구가 세부적으로 진행되어야 한다.

둘째, 북한내에서 한국 국민의 도로교통이용시 발생하는 사고에 대한 공동 조사와 보

협처리 등 발생할 수 있는 다양한 경우에 대비하도록 하기 위한 북한 교통안전체계 및 사고조사 등에 대한 선행연구가 이루어져야 한다.

세번째 남북한 활발한 상호 도로이용을 위하고 향후 통일을 대비한 도로교통법령체계 정비를 위하여 남북한 실무진 및 연구진의 접촉으로 단기적으로는 도로교통법령의 상호 정비와 장기적으로는 통일화된 도로교통법령을 수립하도록 하여야 한다. 이를 위하여는 남북한 당국자들의 긴밀한 협조체제를 구축하도록 하여야 한다.

참 고 문 헌

- 권영인 외 2인, 북한의 도로체계 분석 및 수치지도 작성방안 연구, 교통개발연구원, 2005.
- 강철환, 북한에서 먼허증 따기는 하늘의 별따기?, 월간교통, 2004.02.
- 경찰대학, 교통경찰론, 2003.
- 북한, 조선대백과사전, 백과사전출판사, 1998.
- 안병민, 우표로 본 북한의 교통(2)-도로운송, 월간교통, 2004. 02.
- 안병민, 북한의 2005년 교통정책 전망과 2004년 평가, 월간교통, 2005. 03.
- 안병민, 북한사회간접자본, 북한경제백서 2003/2004, 대외경제정책연구원, 2004.
- 조동호 외, 북한경제 발전전략의 모색, 한국개발연구원, 2002.
- 최종고, 북한법, 박영사, 2001.
- 통계청, 남북한 경제사회상 비교, 2004.
- 통일부, 북한권력기구도, 2006. 2.
- 통일부, 북한개요, 2003. 12.
- <http://www.unikorea.go.kr>
- <http://www.nis.go.kr>
- 연합뉴스, 2001.08. 01

<부록 I> 남북한 도로교통용어 대비표

용어	북한	한국
도로	자동차를 비롯한 여러 가지 운수수단들과 사람들의 교통을 안전하고 편리하게 보장하기 위하여 건설한 비교적 큰길	사람이나 차들이 편히 다닐 수 있도록 만든 비교적 큰길
도로기능별 분류	고속도로, 산업도로, 포전도로, 립산도로, 도시도로, 군용도로	고속도로, 도시고속도로, 주간선도로(10,000대/1일이상), 보조 간선도로(2,000-10,000/1일), 집산도로(500-2,000대/1일), 국지도로(500대/1일미만)
도로등급	<ul style="list-style-type: none"> - 고속도로(특급):특별히 중요한 노선 - 1급도로:수도 와 도 연결, 국가적 주요간선도로(5,500대/1일이상) - 2급도로:도와 도를 연결, 도적인 주요간선도로(2,500-5,500대/1일) - 3급도로:도와 군, 군과 리 연결(800-2,500대/1일) - 4급도로:군과 리 연결, 군적인 주요도로(300-800대/1일) - 5급도로:리와 리 연결(150-300대/1일) - 6급도로:리와 마을, 포전도로 	<ul style="list-style-type: none"> - 고속도로:국가간선도로망의 중추부분도로 대통령령에서 노선지정 - 일반국도:중요도시·지정항만·중요비행장또는 관광지 등 연결 대통령령에서 노선지정 - 특별시도(광역시도):특별시, 광역시구역내 도로 광역단체장 인정도로 - 지방도:도청소재지와 시·군청소재지 연결, 시·군청 상호간 연결, 도내 특별지역 연결도로, 기타 지방개발상 중요도로 - 시·군도:시·군내도로로 관할시장·군수가 인정한 도로
도로유지 관리주체	<ul style="list-style-type: none"> - 고속도로(특급):국가 - 1급-3급:국가, 정부원 - 4급-6급도로:지방행정기관 	<ul style="list-style-type: none"> - 고속도로:한국도로공사 - 국도:건설교통부,지방국도관리청 - 특별시및광역시도:광역자치단체 - 지방도:각 도 - 시·군도:각 시·군
도로 구성요소	차도:자동차와 기타 운수수단들이 오가기 위한 부분(보통 1차선너비 2.75-3.75m)	차도:자동차 통행에 사용되며, 차로로 구성된 도로 부분
	길섶:차도의 양옆에 설치하는 부분으로 차도부를 보호하고 운행이 안전성 보장	길어깨:도로를 보호하고 비상시에 이용하기 위하여 차도에 접속하여 설치하는 도로의 부분(최소폭:0.5-3m)
	길턱:길섶과 비탈면이 교차하는 선적부분	측대:운전자의 시선을 유도하고, 옆부분의 여유를 확보하기 위하여 중앙분리대 또는 길어깨에 차도와 동일한 횡단경사와 구조로 차도에 접속하여 설치하는 부분(폭:0.25-0.5m)
	비탈면:로반의 안전성을 보장하기 위해 흙의 종류와 높이에 따라 해당한 물매를 보장되게 보강대책을 세운 부분	환경시설대:도로 주변지역의 환경보전을 위하여 길어깨의 바깥쪽으로 설치하는 녹지대 등의 시설이 설치된 지역(적정폭:10m)
	옆도랑:물의 영향으로부터 도로를 보호하기 위하여 로반의 양옆 혹은 한쪽에 설치하며 구조는 수리학적계산에 의해 결정	분리대:차도를 통행의 방향에 따라 분리하거나 성질이 다른 같은 방향의 교통을 분리하기 위하여 설치하는 도로의 부분이나 시설물
	분리대:자동차운행의 안전성을 보장하기 위하여 교통량이 많은 4차선이상의 일반도로와 고속도로에서 차도중앙에 설치한 록지대(너비 3-4.5m)	중앙분리대:차도를 통행의 방향에 따라 분리하고 옆부분의 여유를 확보하기 위하여 도로의 중앙에 설치하는 분리대와 측대(최소폭:지방지역1-2m, 도시지역 1.5-3m)

북 한	한 국
건늬길	횡단보도
도로개건	도로확장 및 개량
도로물매	도로경사(구배)
도로수	가로수
도로안내표식	도로안전표지
따라앞서기차선	추원자로, 앞지르기차로
도로수	가로수
차단소	검문소
알림판	게시판
대미처	끝바로(즉시)
정무원	공무원
휴식일	공휴일
어제날	과거
유람빠스	관광버스
대거리	교대
능쪽	그늘진곳
기울씨하다	기우똥하다
꼭두점	꼭지점
짬수	김새
게바라다니다	나돌아다니다
방조하다	도와주다
가당다	도착하다
물레걸음	뒷걸음질
도간도간	드문드문
벌길	들길
모터씨클	모터싸이클
사کم길	교차로
돌림길	우회로
애기차	유모차
협조원	조수

북 한	한 국
돌아오는점	반환점
평토기	불도저
하전사	사병
거닐길	산책로
렬차원	승무원
뜨락또르	트랙터
호상간	상호간
사이치기	새치기
발바리차	소형택시
소로길	오솔길
다남표	은행표
료해하다	이해하다
탈리	이탈
공민증	주민등록증
차마당	주차장
중세소업	중소기업
즉일선고제	즉결재판
그늘지붕	차양
나들문	출입문
도레라	트레일러
짐렬차	화물열차
집합	컨테이너
달림선	주행선
따라앞서기	추월
여기기	교행
자동부림식	자동하역장치차
무한궤도차	탱크같은 체인에 의해 달리는 차
걸그림	걸어떨쳐 놓고 보도록 만든 그림이나 도표

<부록 II> 북한도로교통법과 교통안전규정

<p style="text-align: center;">북한도로교통법 (2004.10.제정)</p>	<p style="text-align: center;">교통안전규정 (1999. 12. 내각결정 제92호 승인)</p>
<p style="text-align: center;">제1장 도로교통법의 기본</p> <p>제1조(도로교통법의 사명) 조선민주주의인민공화국 도로교통법은 도로교통지휘신호와 안전시설물관리, 보행자와 차의 통행에서 제도와 질서를 엄격히 세워 도로교통의 안전성과신속성을 보장하는데 이바지한다.</p> <p>제2조(도로교통지휘신호와 안전시설물관리원칙) 도로교통은 나라의 문명정도를 보여주는 중요척도이다. 국가는 도로교통량이 늘어나는데 맞게 도로교통지휘신호의 정확성과 신속성을 보장하며 현대적인 도로안전시설물을 설치하고 그 관리를 과학과, 정상화하도록 한다.</p> <p>제3조(우측통행의 원칙) 도로통행의 기준은 교통안전의 확고한 담보이다. 국가는 도로에서 우측통행의 원칙을 엄격히 지키도록 한다.</p> <p>제4조(도로교통사업체계확립원칙) 국가는 현실발전의 요구에 맞게 도로교통사업체계를 바로세우고 끊임없이 개선강화하도록 한다.</p> <p>제5조(도로교통분야에서의 교류와 협조) 국가는 도로교통분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시키도록 한다.</p> <p>제6조(법의 적용대상) 이 법은 우리 나라의 도로를 리용하는 기관, 기업소, 단체와 국민에게 적용한다. 한국 나라의 도로를 리용하는 다른 나라 대표부, 기업, 국민에게도 이 법을 적용한다.</p>	<p style="text-align: center;">제1장 일반규정</p> <p>제1조 이 규정은 위대한 수령 김일성동지께서와 위대한 령도자 김정일동지께서 교통질서를 정연하게 세울데 대하여 주신 방침을 철저히 관철하여 교통질서를 엄격히 세우며 교통사고를미리 막기 위하여 제정한다.</p> <p>제2조 교통안전사업은 륜전기재와 보행자들이 도로를 려용하는것과 관련하여 제기되는 교통질서와 안전을 보장하도록단속하고 정리하는 사업이다. 도로를 려용하는 륜전기재와 보행자(이 아래부터는 통행자라 한다.)는 교통질서를 자각적으로 지켜야 한다.</p> <p>제3조 교통안전사업과 관련한 도로에는 륜전기재와 통행자가 다니는 길이 따로 있거나 교통안전시설물이 갖추어 있는 일반도로와 시작과 끝을 알리는 도로표식이 설치된 구간의 고속도로(관광도로 포함)가 포함된다.</p> <p>제4조 륜전기재에는 승용차, 짐차, 버스, 무궤도전차, 궤도전차, 오토바이, 트랙또르, 기계차, 련결차(이 아래부터는 차라 한다.)와 달구지, 자전거 같은것이 포함된다.</p> <p>제5조 교통안전과 관련한 사업의 통일적인 장악과 지도는 중앙인민보안기관이 한다.</p> <p>제6조 이 규정은 도로를 려용하는 기관, 기업소, 단체, 조선인민군, 조선인민경비대(이 아래부터는 기관, 기업소라 한다.), 공화국령역안에 있는 다른 나라 기관, 기업체의 차와 통행자에게 적용한다. 평양시안의 도로를 려용하는 차와 따로 정해진 날과 시간에 도로를 려용하는 차는 이규정과 함께 따로 정해진 질서를 지켜야 한다. 라진-선봉경제무역지대안의 교통안전사업은 따로 정한 법규범에 따라 한다.</p>

제2장 도로교통지휘신호와 안전시설물의 관리	제2장 교통지휘신호와 행동규칙
<p>제7조(도로교통지휘신호의 종류) 도로교통지휘신호는 건늬길, 차길의 사궤길에서 보행자와 차의 통행을 보장하는 안전 표시이다. 교통시회신호에는 교통보안원이 하는 신호와 자동신호등에 의한 신호가 있다.</p> <p>제8조(교통보안원의 교통지휘신호) 교통보안원이 하는 교통지휘신호는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 곧바로 가게 하는 신호 2. 돌아가게 하는 신호 3. 일반예고신호 4. 특별예고신호 5. 궤도전차안내신호 <p>제9조(자동신호등에 의한 교통지휘신호) 자동신호등에 의한 교통지휘신호는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 푸른색신호등으로 하는 통과신호 2. 노란색신호등으로 하는 일반예고신호 3. 붉은색신호등으로 하는 정지신호 4. 붉은색신호등과 노란색신호등을 함께 켜서 하는 특별예고신호 5. 사각형신호등으로 하는 궤도전차안내신호 <p>제10조(교차도로에 교통보안원의 배치, 자동신호등의 설치) 인민보안기관은 도로교통이 복잡한 곳과 차길의 사궤길에 교통보안원을 배치하여야 한다. 도로관리기관은 해당 인민보안기관과 협의하여 제정된 곳에 자동신호등을 설치하여야 한다. 보행자와 차는 도로에서 교통지휘신호에 따라 통행하여야 한다.</p> <p>제11조(도로안전시설물의 종류) 도로안전시설물은 보행자와 차의 교통안전과 편리를 보장하기 위한 표식이다. 도로안전시설물에는 경고, 금지, 지시 및 안</p>	<p>제7조 도로를 리용하는 차와 통행자는 교통지휘신호에 따라 행동하여야 한다. 차와 통행자는 도로의 우측통행을 하여야 한다.</p> <p>제8조 교통보안원이 손신호로 교통지휘를 하는 곳에서 차와 통행자는 다음과 같이 행동하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통보안원이 교통지휘봉을 가슴높이에서 옆의 방향으로 가로 들었거나 두팔을 아래로 내리우고 서있을 때에는 교통보안원의 오른쪽과 왼쪽에서 오는 차가 곧바로 가거나 오른쪽으로 돌아가야 하며 통행자는 교통보안원의 앞과 뒤에 있는 검늬길로만 건너 가야 한다. 2. 교통보안원이 교통지휘봉을 가슴높이에서 앞으로 들었을 때에는 교통보안원의 왼쪽에서 오는 차만 곧바로 가거나 왼쪽 또는 오른쪽으로 돌아 가야하며 통행자는 교통보안원의 뒤에 있는 건늬길로만 건너 가야 한다. 3. 교통보안원이 교통지휘봉을 모자 높이의 위치에 곧추 들어 일반예고신호를 할 때에는 차와 통행자는 길을 건너 가지 말고 다음 신호가 있을 때까지 기다려야 하며 멈춤선안에 들어 선 차와 차길에 들어 선 통행자는 안전한가를 잘 살펴 보면서 빨리 건너 가야 한다. 4. 교통보안원이 교통지휘봉을 머리 위로 곧추 들어 특별예고신호를 할 때에는 모든 차들이 멈춤선밖의 길 오른쪽 옆까지 비켜서야 하며 통행자는 차길에 들어 서지 말아야 한다. 5. 교통보안원이 교통지휘봉의 끝이 우로 향하도록 잡고 어깨와 수평이 되게 앞으로 들었을 때에는 차들은 멈춰서고 궤도전차만 지나 가야 한다. <p>제9조 자동신호등으로 교통지휘를 하는 사궤길</p>

<p>내표식과 도로바닥선, 도로안전보호울타리와 란간, 빛반사대 같은것이 속한다.</p> <p>제12조(도로안전시설물의 설치) 도시경영기관과 국토환경보호기관, 도로건설기관은 정해진 곳에 도로안전시설물을 설치하여야 한다. 이 경우 인민보안기관과 협의하여야 한다. 기관, 기업소, 단체와 공민은 도로안전시설물을 못쓰게 만들거나 마음대로 변경시키는 행위를 하지 말아야 한다. 통행은 도로안전시설물의 표식대로 하여야 한다.</p> <p>제13조(도로를 통과한 전기선, 통신선의 안전대책) 도로에 전기선, 통신선 같은것을 늘이려는 기관, 기업소, 단체는 차가 안전하게 통행할수 있는 높이를 보장하며 높은 전압의 전기줄밑에는 쇠그물망을 치거나 해당한 안전대책을 세워야 한다. 도로를 수리하거나 차단하려 할 경우에는 인민보안기관과 도로관리기관의 승인을 받은 다음 돌림길을 내고 해당한 도로안전표표식물을 세워야 한다.</p> <p>제14조(도로안전시설물의 계획적설치) 도시경영기관과 국토환경보호기관, 도로건설기관은 도로안전시설물의 설치, 관리사업을 국가계획에 맞물려 하여야 한다.</p>	<p>에서 차와 통행자는 다음과 같이 행동하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 푸른색등이 켜진것은 통과신호이며 노란색등이 켜진것은 다음 신호를 기다리면서 주의하라는 일반예고신호, 붉은색등이 켜진것은 정지신호이다. 붉은색, 노란색등이 함께 켜진것은 특별예고신호이며 노란색등이 반복하여 깜빡거리 는것은 신호등으로 교통지휘를 하지 않으므로 주의하라는 신호이다. 사각형으로 된 자동신호등이 켜진것은 궤도전차의 운행방향을 알려주는 신호이며 원형으로 된 자동신호등이 켜진것은 그밖의 차와 통행자의 행동을 알려주는 신호이다. 2. 화살표식이 없는 푸른색등이 켜졌을때에는 차들이 곧바로 가거나 오른쪽으로 가야 한다. 3. 화살표식이 있는 푸른색등이 켜졌을때에는 차들이 화살표식이 가리키는 방향으로 가야 한다. 4. 일반예고신호를 할 때에는 멈춤선안에 들어 선 차와 차길에 들어 선 통행자는 안전간가를 잘 살펴 보면서 빨리 지나 가야 한다. 5. 통행자는 자동신호등의 신호에 따라 행동하여야 한다. 6. 특별예고신호를 할 때에는 모든 차들이 멈춤선밖의 길 오른쪽 옆까지 비켜서야 하며 통행자는 차길에 들어서지 말아야 한다. <p>제10조 교통지휘신호에 따라 오른쪽방향으로 돌아 가는 차는 돌아 가는 방향으로 곧바로 가는 차에 양보하면서 돌아가있는 건늌길에 들어 선 통행자가 먼저 건너 간 다음 안전할 때에 가야 한다.</p> <p>제11조 궤도전차는 궤도전차신호등의 신호에 따라 운행하며 특별예고신호를 할때에는 그 자리에 멈추고 종합스위치를 꺼야 한다.</p>
--	---

제3장 보행자의 통행	제3장 통행자의 행동규칙
<p>제15조(보행자통행의 기본요구) 보행자는 도로통행의 직접적인 당사자이다. 보행자는 걸음길로만 통행하여야 한다. 걸음길이 구분되어있지 않는 도로에서는 오른쪽변두리로 통행하여야 한다.</p> <p>제16조(건능길의 통행) 도로를 건너려는 보행자는 건능길, 지하건능길, 구름다리로 통행하여야 한다. 건능길시설이 없는 도로를 건너려 할 경우에는 차의 통행에 지장이 없도록 하여야 한다.</p> <p>제17조(고속도로도로의 통행금지) 보행자는 고속도로도로로 통행할수 없다. 고속도로도로를 건너려는 보행자는 구름다리나 지하건능길로 통행하여야 한다.</p> <p>제18조(대렬의 통행) 대렬은 걸음길로 질서있게 통행하여야 한다. 국가적인 행사나 특별한 경우에는 차길로 통행할수 있다. 이 경우 해당 인민보안기관과 협의하여야 한다.</p> <p>제19조(신체장애자와 학령전어린이의 통행) 보행자와 차의 통행에 지장을 줄수 있는 신체장애자와 학령전어린이는 보호자와 함께 도로로 통행하여야 한다. 보호자는 신체장애자 또는 학령전어린이가 도로에서 다니거나 놀지 않도록 하여야 한다.</p> <p>제20조(보행자의 손수레와 아기차리용) 손수레나 아기차를 리용하는 보행자는 걸음길로 통행하며 걸음길이 구분되어있지 않는 도로에서는 오른쪽변두리로 통행하여야 한다. 짐을 싣거나 애기를 태운 손수레, 아기차를 리용할 경우에는 구름다리밑이나 지하건능길우로 통행할수 있다.</p> <p>제21조(보행자의 빠스, 전차리용) 빠스, 전차를 리용하는 보행자는 줄을 서서 오르내려야 하며 차에 매달리거나 달리는 차에서 뛰어내리지 말아야 한다. 역한 냄새가 나는 물질, 짐집승, 폭발물, 인화성물질 같은것을 가지고 빠스, 전차에 오르지 말며 차창밖으로 머리와 손을 내보내거나</p>	<p>제12조 길로 걸어 다니거나 길을 건너 갈 때에는 다음과 같은 질서를 지켜야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 길로 걸어 다니는 질서 <ol style="list-style-type: none"> 1) 길 오른쪽으로만 다녀야 한다. 도시길에서는 걸음길의 오른쪽으로 다녀야 한다. 2) 여러 통행자가 함께 다닐 때에는 가로 줄을 지어 다니지 말아야 한다. 3) 길가운데 모여 서 있거나 앉아 있지 말아야 한다. 4) 학교에 갈 나이가 되기전 어린이(이 아래부터는 학령전어린이라 한다.)를 데리고 갈때에는 보호자 또는 교양원이 학령전어린이의 손을 잡고 가야 한다. 5) 대렬은 따로 정해 진 경우를 내놓고는 걸음길 오른쪽으로 다녀야 한다. 대렬이 차길로 다니려고 할 때에는 인민보안기관의 승인을 받아야 한다. 2. 길을 건너 가는 질서 <ol style="list-style-type: none"> 1) 도시길과 고속도로에서는 지하건능길, 구름다리와 건능길표식이 있는 곳으로 건너 가야 한다. 2) 건능길시설과 표식이 따로 없는 길에서는 오가는 차가 없을 때에 곧바로 건너 가야 한다. 3) 길에 차가 서 있을 때에는 차뒤로 건너 가야 한다. 4) 교통지휘신호를 하는 사궤길에서는 교통지휘신호에 따라 건너 가야 한다. 5) 개별적인 통행자는 대렬이 건너간 다음에 가야 한다. 6) 철길건능길을 건너 갈 때에는 기차가 오지 않는가를 확인한 다음 건너 가야 한다. 7) 학령전어린이가 길을 건너 갈 경우에는 보호자 또는 교양원이 어린이의 손을 잡고 건너 가야 한다.

<p>물건을 던지지 말아야 한다.</p> <p>제22조(보행자의 삼륜자전거리용) 삼륜자전거를 리용하는 보행자는 차길의 오른 쪽변두리로 통행하여야 한다. 이 경우 실은 짐의 너비가 삼륜자전거집합의 너비를 넘지 말아야 한다.</p> <p>제23조(보행자의 자전거리용) 자전거를 리용하는 보행자는 자전거길로 통행하며 자전거길이없는 도로에서는 차길의 오른 쪽변두리로 통행하여야 한다. 이 경우 자전거에는 학령전어린이 1명을 태울수 있으며 실은 짐의 너비는 자전거손잡이의 너비를 넘지 말아야 한다. 학령전어린이를 태우거나 짐을 실은 자전거를 리용하는 보행자는 구름다리밀이나 지하건능길우로 통행할수 있다. 신호종, 조명등이 없거나 제동장치가 불비한 자전거는 리용할수 없으며 교통이 복잡한 곳, 차길, 자전거길에서는 자전거를 따라앞설수 없다.</p> <p>제24조(보행자의 우마차리용) 우마차를 리용하는 보행자는 차길의 오른쪽으로 통행하여야하며 도시안에서는 정해진 길과 시간에만 통행하여야 한다. 실은 짐은 정해진 길이와 너비를 넘지 말아야 한다. 차가 어길수 없는 좁은 차길, 도시도로, 다리에 우마차를 세워두거나 배설물받이가 없는 우마차를 리용할수 없다.</p>	<p>제13조 통행자는 고속도로로 다니지 말아야 하며 고속도로밖에 건설한 걸음길로만 다녀야 한다. 고속도로다리와 자동차굴길로 가려고 할 때에는 가늌으로부터 50cm안으로 다니거나 안전턱 또는 안전란간으로 구분된 걸음길로만 다녀야 한다. 고속도로를 건너 가려고 할 때에는 구름다리 또는 지하건능길로만 다녀야 한다.</p> <p>제14조 차를 타고 다닐 때에는 다음과 같은 질서를 지켜야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 정류소에서 차를 기다릴 때에는 길을 걸어 가는 사람에게 지장을 주지 않도록 차가 멎는 곳으로부터 시작하여 차가 오는 방향으로 질서 있게 줄을 서야 한다. 2. 달리는 차에 매달리거나 달리는 차에서 뛰어 내리지 말아야 한다. 3. 차를 탈 때에는 차에서 사람이 다 내린 다음 질서 있게 타야 하며 탈 자리가 없을 때에는 차에 오르지 말아야 한다. 4. 차에서 오르내릴 때에는 뒤따라 오거나 마주 오는 차를 살피면서 안전할 때에 오르내려야 한다. 5. 나들길표식이 있는 정류소에서 궤도전차를 타려고 할 때에는 궤도전차가 정류소에 멎어 있을 때에만 나들길로 걸어 가서 타야 한다. 6. 폭발물, 불 붙기 쉬운 물건, 역한냄새가 나는 물건 같은것을 가지고 차에 오르지 말아야 한다. 7. 차창밖으로 머리와 손을 내밀거나 창문에 매달리지 말아야 한다. 8. 짐차의 적재함에 탈 때에는 서거나 누울수 없으며 적재함의 옆판과 뒤판에 걸터 앉지 말아야 한다. 9. 달리는 차에서 물건을 창밖에 내던지거나 침을 뱉지 말아야 한다. 10. 안전띠가 있는 차를 타고 다닐때에는 안전띠를 매야 한다. 11. 지나 가는 차를 세우려고 차길에 나서거나 차길에 장애물을 놓지 말아야 한다.
--	--

제15조 손수레와 애기차는 걸음길로 끌거나 밀고 다녀야 하며 걸음길이 따로 없는 도로에서는 차길 오른쪽으로 다녀야 한다. 손수레, 애기차를 끌거나 밀고 차길을 건느려고 할 때에는 지나 가는 차에 지장이 없을 때 안전하게 건너 가야 하며 지하건널길, 구름다리가 따로 있는 곳에서는 지나 가는 차에 지장이 없을 때에만 지하 건널길이나 구름다리밑으로 건너 가야 한다.

제16조 달구지를 몰고 다닐 때에는 다음과 같은 질서를 지켜야 한다.

1. 도시안에서 정해 진 길과 시간에만 다녀야 한다.
2. 다니는 차에 지장이 없도록 차길 오른쪽으로 다녀야 한다.
3. 사람이 몰고 다녀야 한다.
4. 한사람이 한 대만 몰아야 하며 술을 마시고 몰수 없다.
5. 짐을 실을 경우 높이는 땅으로부터 2.5m, 너비는 2m 가 넘지 않게 하여야 한다.
6. 모는 사람이 없이 길에 세워 둘지 말아야 하며 차들이 어길수 없는 좁은 도로와 도시도로, 다리에는 세워 둘수 없다.
7. 배설물받이시설을 갖추지 않은 달구지는 몰고 다닐수 없다.

제17조 자전거를 타고 다닐 때에는 다음과 같은 질서를 지켜야 한다.

1. 자전거운전자격증이 있어야 한다.
2. 인민보안기관에 자전거를 등록하고 등록번호를 받아야 하며 등록번호판을 자전거앞에 붙이고 다녀야 한다.
3. 도로표식이 있는 도시도로에서 도로표식에 따라 정해 진 길로만 다녀야 한다. 걸음길로 다닐 때에는 따로 만든 자전거길 또는 걸음길 오른쪽으로 다녀야 한다.
4. 자전거길이 따로 없는 도로에서는 차길 오른쪽 가늠으로부터 1m 안으로 다녀야 한다.
5. 교통지휘신호를 하는 사킴걸에서 끈추

또는 오른쪽으로 가려고 할 때에는 교통지휘신호에 따라 자전거를 타고 가며 왼쪽으로 돌아 가려고 할 때에는 안전할때에 내려서 지하건능길우(평양시안의 기본도로에서는 지하넘길)로 끌고 가거나 구름다리밑에 있는 자전거거닐로 안전할때에 자전거를 끌고 간 다음 다시 가려는 방향으로 타고 가야 한다.

교통지휘신호를 하지 않는 사립길에서는 차들이 지나 가는데 지장이 없을때에 자전거를 타고 건너 가야 한다.

6. 자전거에는 한사람만 타는것을 원칙으로 하며 학령전어린이 한명을 더 태울수 있다.

7. 고속도로와 자전거를 타고 다니지 못하게 되어 있는 도로에서는 자전거를 타지 말아야 하며 통행자가 걸어 다니는데 지장을 줄수 있는 도로에서는 자전거를 타지 말고 오른쪽으로 끌고 가야 한다.

8. 제동장치와 종이 없는 자전거는 타고 다닐수 없으며 밤에는 가로등이 없는 도로로 등불과 빛반사판이 없는 자전거를 타고 다니지 말아야 한다.

9. 자전거의 손잡이를 잡지 않고 타거나 달리는 자동차를 붙잡고 가는 일이 없어야 하며 여러대의 자전거가 가로 줄을 지어 다니지 말아야 한다.

10. 도로 또는 다리와 사람이 많이 모인 곳에서 자전거타기련습을 하지 말아야 한다.

11. 자전거에 실을 짐의 너비는 두바퀴 자전거인 경우 손잡이의 너비를 초과할수 없으며 세바퀴자전거인 경우 두바퀴사이 너비를 넘지 말아야 한다.

12. 차가 다니는 도로에 자전거를 세워둘수 없다.

13. 술 또는 주정이 있는 음료를 마시고 자전거를 타고 다닐수 없다.

<p>제4장 차의 통행</p> <p>제25조(차통행의 기본요구) 차의 통행에서 규률과 질서를 세우는것은 도로교통안전의 기본담보이다. 차운전자격심사기관과 차감독기관은 운전사의 자격심사와 등록을 엄격히 하고 차를 정확히 등록, 검사하여야 한다.</p> <p>제26조(차운전면허의 종류) 차는 운전면허능이 있어야 운전할수 있다. 운전면허에는 자동차, 트랙도르, 전차, 지정차운전면허가 속한다.</p> <p>제27조(면허시험신청문건과 응시) 차의 운전면허를 받으려는 공민은 해당 차운전자격심사기관에 운전면허시험신청문건을 내야 한다. 차운전자격심사기관은 운전면허시험에서 합격한 공민을 등록하고 운전면허증을 발급하여야 한다.</p> <p>제28조(운전사의 운전면허에 대한 재심사) 운전사의 운전면허에 대한 재심사는 3~5년에 1차씩 한다. 운전면허증을 교부할 경우에도 재심사를 한다.</p> <p>제29조(협조원의 차운전금지) 협조원은 차를 운전할수 없다. 차를 운전하려는 협조원은 운전사의 립회밀에 정해진 시간과 차길, 그린길차운전시험장 같은 곳에서만 할수 있다.</p> <p>제30조(등록, 검사하는 차의 종류) 차감독기관은 승용차, 화물차, 버스, 트랙도르, 웨도전차, 무웨도전차, 오토바이 같은 차를 정확히 등록하고 차의 기술상태를 검사하여야 한다. 기관, 기업소, 단체와 공민은 차를 제때에 등록하고 검사받아야 한다.</p> <p>제31조(차등록의 종류) 차의 등록은 첫등록, 이동등록, 변경등록으로 나누어 한다. 첫등록은 해당 차감독기관에 등록되지 않은 차를 새로 구입하였을 경우, 이동등록은 해당 차감독기관에 등록된 차를 이관받았거나</p>	<p>제4장 차를 몰고 다니는 규칙</p> <p>제18조 차는 운전면허증을 가진 운전자만이 몰수 있으며 운전수는 자기가 모는 차에 해당한 운전자격급수를 가지고 있어야 한다.</p> <p>제19조 차는 차길로만 다녀야 하며 도로표식의 요구대로 다녀야 한다.</p> <p>제20조 차가 달리는 길자리는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 너비 6m가 넘는 도로에서는 도로 오른쪽으로 달리며 6m 가 못되는 좁은 도로에서는 도로가운데로 달여야 한다. 2. 차가 달려야 할 자리를 표식한 도로에서는 중앙선과 도로바닥선을 타지 말고 해당한 선안으로 달려야 한다. <ol style="list-style-type: none"> 1) 한쪽 차달림선이 두줄로 되어 있는 도로에서 오른쪽으로부터 첫 번째 줄(이 아래부터는 1 선이라 한다.)로는 무케도전차, 짐차, 버스, 풍을 썩은 승용차, 고속소형버스, 오토바이와 같은 차들이 달리며 오른쪽으로부터 두 번째 줄 (이 아래부터는 2 선이라 한다.)로는 그밖의 모든 승용차들이 달려야 한다. 2) 한쪽 차달림선이 석줄로 되어 있는 도로에서 1 선으로는 버스, 무케도전차, 풍을 썩은 승용차, 소방차, 오토바이, 짐차들이 달리며 2 선으로는 풍을 썩은 승용차밖에 번즈급아래의 승용차와 고속소형버스들이, 오른쪽으로부터 세 번째 줄(이 아래부터는 3 선이라 한다.)로는 벤즈급이상의 고급승용차들이 달려야 한다. 3) 한쪽 차달림선이 너줄이상으로 되어있는 도로에서 1 선, 2 선, 3 선으로는 곧바로 가거나 오른쪽으로 돌아 가려는 차들이 달리며 오른쪽으로부터 네 번째줄(이 아래부터는 4 선이라 한다.)로는 전구간을 곧바로 가려는 속도가 빠른 고속소형버스들이, 오른쪽으로부터 다섯 번째 줄(이 아래부터는 5 선이라 한다.)로는 전구간을 곧바로 가려는 일반승용차와 고급승용차들이, 오른쪽으로부터 여섯 번째 줄(이 아래부터는 6 선이라 한다.)로는 전구간을 곧바로 가려는 벤
--	---

<p>차를 소유한 기관, 기업소, 단체와 국민의 명칭과 소속, 거주지가 달라진 경우, 변경등록은 등록된 차의 구조와 용도, 색깔 같은것을 고치거나 번호를 바꾸려는 경우에 한다.</p> <p>제32조(차의 등록) 차를 등록하려는 기관, 기업소, 단체와 국민은 차등록신청문건을 해당 차감독기관에 내야 한다. 이 경우 해당 차감독기관은 차등록신청문건을 검토하고 등록하여야 한다. 등록된 차는 차경력표에 밝힌 용도에만 리용하여야 한다. 폐기된 차, 비법적으로 구입한 차는 등록할 수 없다. 차감독기관은 3-5년에 1차씩 차를 재등록하여야 한다.</p> <p>제33조(차등록증서의 발급, 재발급) 차감독기관은 차를 등록하고 차경력표, 번호판 같은 등록증서를 발급하여야 한다. 차등록증서를 분실하였거나 오손시킨 경우에는 차감독기관에 재발급신청문건을 내고 차등록증서를 발급받아야 한다.</p> <p>제34조(차기술검사의 종류) 차의 기술검사는 첫기술검사, 변경기술검사, 폐기기술검사, 정기기술검사, 지정기술검사로 나누어 한다. 첫기술검사는 차를 첫등록한 경우, 변경기술검사는 차를 변경등록한 경우, 폐기기술검사는 차를 폐기하는 경우, 정기기술검사는 정해진 주기로, 지정기술검사는 필요한 시기와 지역에 따라 한다.</p> <p>제35조(차의 기술검사) 차의 기술검사를 받으려는 기관, 기업소, 단체와 국민은 기술사신청문건을 차감독기관에 내며 검사에 필요한 문건과 공구, 비품을 갖추어야 한다. 차감독기관은 기술검사신청문건을 검토하고 검사를 하며 그 정형에 대하여 차경력표에 밝혀야 한다.</p> <p>제36조(차등록의 삭제) 차등록을 삭제하려는 기관, 기업소, 단체와 국민은 해당 차감독기관에 삭제신청문건과</p>	<p>즈급이상의 고급승용차들이 달려야 한다.</p> <p>4) 한쪽 차달림선이 석줄로 되어 있는 도로에서 궤도전차길이 3선에 있을 경우에는 궤도전차길로 벤즈급이상의 고급승용차들만 달려며 한쪽 차달림선이 두줄로 되어 있는 도로에서 궤도전차길이 2선에 있을 경우에는 궤도전차길로 품을 씌운 승용차밖에 승용차들이 달릴수 있다.</p> <p>5) 한쪽 차달림선이 여러 줄로 되어 있는 도로에서 비상임무를 수행하고 있는 소방차, 뺨스형구급차와 같은 차들은 2선으로 달릴수 있다.</p> <p>6) 한쪽 차달림선이 여러 줄로 되어 있는 도로에서 차들이 정해진 시속을 보장하지 못하여 뒤차의 운행에 지장을 줄 경우에는 해당한 시속을 보장할수 있는 선으로 달려야 한다.</p> <p>제21조 도시길에서 트랙또르, 오물운반차는 정해진 길로만 달려야 한다.</p> <p>제22조 고속도로의 차길자리에는 정차선과 차달림선이 포함된다. 정차선은 고속도로의 오른쪽 가너으로부터 첫번째선이며 차달림선은 정차선으로부터 왼쪽 첫 번째 선(이 아래부터는 1선이라 한다.) 두 번째 선(이 아래부터는 2선이라 한다.) 이다. 정차선은 불가피하게 차를 순간 정차할 경우와 인입선에서 고속도로에 들어서거나 고속도로에서 인입선으로 나가려고 할 경우 리용하는 길이며 차달림선은 속도에 따라 차들이 달리는 길이다.</p> <p>제23조 차들이 다니지 못하게 되어 있는 도로와 장소는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 차길이 있다하더라도 다니지 못한다는 도로표식판이 설치되어 있는 도로. 2. 짐차, 갱생급승용차, 짐뺨스, 랭장차, 기계차(짐차, 갱생급승용차, 짐뺨스, 랭장차, 기계차가 다니게 되어 있는 고속도로는 제외)와 트랙또르, 사슬식차, 실습차, 시험차, 색이 날은 차와 불품이 없는차, 달구지, 자전거, 손수레는 고속도로.
---	--

<p>차등록증서를 내고 차등록삭제확인서를 발급받아야 한다.</p> <p>은행기관은 차등록삭제확인서를 발급받은 경우에만 해당한 수속을 해주어야 한다.</p> <p>제37조(차에 장치물의 설치와 표식의 금지) 기관, 기업소, 단체와 공민은 차감독기관의 승인없이 차에 장치물을 설치하거나 표식을 할수 없으며 수은지 같은것을 붙이거나 색유리를 끼울수 없다.</p> <p>제38조(차의 번호) 기관, 기업소, 단체와 공민은 차에 정한 규격과 형식, 방법대로 번호판을 달고 차번호를 써야 한다. 차는 해당 기관, 기업소, 단체와 공민이 거주된 도(직할시)의 번호를 달아야 한다. 등록수속을 위하여 통행하는 차는 해당 차감독기관이 발급한 임시표식판을 달아야 한다.</p> <p>제39조(불비한 차의 통행금지) 차감독기관에 등록하지 않았거나 검사를 받지 않은 차, 검사에서 합격되지 못한 차, 검사유효기간이 지난 차, 가스배출기준을 초과하여 내보내거나 보행자의 통행에 지장을 주는 차, 어지러운 차, 조향장치, 제동장치, 조명 및 신호장치, 뒤비침거울, 유리닦개장치 같은것의 기술상태가 불비한 차는 통행할수 없다.</p> <p>제40조(차운전사의 임무와 금지사항) 차를 운전하는 운전사는 운전면허증, 차경력표, 운행증과 공구, 비품, 예비부속품 같은것을 충분히 갖추며 술 또는 주정이 높은 음료나 약물을 마시지 말아야 한다.</p> <p>제41조(배차, 교통안전지령체계와 검차) 기관, 기업소, 단체는 수리정비한 차를 배차하고 교통안전지령을 주며 매일 검차를 하여야 한다. 검차원은 차대수에 따라 전입 또는 검입으로 들수 있다.</p> <p>제42조(차의 달림선) 차는 차길로만 통행하여야 한다. 차달림선이 표시된 차길에서는 정해진 차달림선으로 통행하여야 한다.</p>	<p>3. 탁아소와 유치원, 학교의 마당, 놀이터, 공원과 같은 장소(사람과 재산을 구원하기 위하여 달리는 경우와 해당 기관의 짐을 싣고 나드는 경우는 제외)</p> <p>제24조 교통안전이 담보되는 조건에서 차들이 달리는 시속은 다음과 같다.</p> <p>1. 도시안의 일반도로에서 차의 시속</p> <p>1) 한쪽 차달림선이 여러줄로 되어 있는 도로에서 1 선으로 다니게 되어 있는 차는 40 - 50 km (트랙도르, 기계차는 20 km), 2선으로 다니게 되어 있는 차는 60 km, 3 선으로 다니게 되어 있는 차는 80km(밤에는 60km)</p> <p>2) 한쪽 차달림선이 한줄로 되어 있는 경우 걸음길이 따로 있는 도로에서 승용차, 오토바이는 60 km, 뺄스, 무궤도전차, 짐차는 40 km, 걸음길이 따로 없는 도로에서 승용차, 오토바이는 50km, 뺄스, 무궤도전차, 짐차는 30km</p> <p>3) 한쪽 차달림선이 너줄이상으로 되어있는 도로에서 4 선이상으로 다니는 차는 차형에 따라 2 선과 3 선에서 달리는 차의 시속.</p> <p>4) 한쪽 차달림선이 여러줄로 되어 있는 도로에서 정해진 기준(높이, 너비, 길이)을 초과하여 짐을 싣은 차, 련결차, 운행도중에 고장난 차, 대용연료를 쓰는차, 기계차는 40 km</p> <p>2. 도시밖의 일반도로(차길과 걸음길이 따로 갈라져 있지 않은 도로)에서 차의 시속.</p> <p>1) 너비가 6m 못되는 도로에서 고급승용차는 60km, 그밖의 승용차의 오토바이, 뺄스, 짐차는 40km, 트랙도르와 기계차는 20 km.</p> <p>2) 너비가 9m 넘는 길에서 고급승용차는 90 km, 그밖의 승용차, 오토바이, 소형뺄스 급차는 70 km, 짐차, 뺄스는 60 km, 트랙도르와 기계차는 25 km</p> <p>3. 고속도로에서 차의 시속.</p> <p>1) 1 선으로는 차종에 관계없이 80 - 100 km. 2) 2 선으로는 100 km(3 선인 경우 2 선으로는 100 - 120 km, 3 선으로는 120 km이상) 3) 인입선을 통하여 나들려고 할 경우 1 선 또는 정차선으로는 40 km. 4) 갱생급승용차, 짐차, 짐뺄스, 랭장차, 기</p>
--	---

<p>차달림선이 표시되어있지 않는 차길에서는 차의 속도와 종류, 형, 운행목적 같은것에 따라 서로 양보하면서 통행하여야 한다.</p> <p>제43조(차의 경적금지) 학교, 유치원, 탁아소, 병원 같은 구역이나 도시안에서는 차의 경적을 울릴수 없다.</p> <p>제44조(차의 속도) 차는 차달림선에 규정된 속도로 통행하며 규정된 속도를 낼수 없을 경우에는 오른쪽달림선으로 물러나야 한다. 달림선이 없는 도로에서는 시속 70km를 초과하지 말아야 한다.</p> <p>제45조(차의 급제동, 급저속금지) 통행하는 차는 갑자기 세우거나 속도를 낮추지 말아야 한다. 사고위험이 조성되어 부득이하게 차를 세우거나 속도를 낮추려할 경우에는 해당 안전대책을 취하여야 한다.</p> <p>제46조(차의 저속통행) 사립길, 정류소와 건늌길표식이 있는 곳, 안전보임거리가 제한된 곳, 복잡한 곳으로 통행하거나 눈, 비, 안개, 먼지 같은 자연환경으로 통행에 지장을 받는 차는 속도를 낮추면서 통행하여야 한다.</p> <p>제47조(차의 고속도로도로통행) 고속도로도로로 통행하는 차는 시속 80km이상으로 해당 달림선에서 통행하여야 한다. 고속도로도로에 들어서거나 그곳에서 나가는 차는 정차선 또는 1선으로 통행하며 정해진 속도로 해당 달림선에 들어서서 통행하여야 한다. 고속도로도로를 건너가려는 차는 해당 안내표식이 있는 곳으로만 건너가야 한다. 고속도로도로로 통행하지 못하게 되어있는 차는 통행할수 없다.</p> <p>제48조(차의 안전거리, 차대렬에 끼여들기금지) 차는 제정된 안전거리를 보장하면서 통행하여야 한다. 통행하는 차의 대렬에는 끼여들수 없다.</p> <p>제49조(차의 따라앞서기와 금지장소) 차는 차달림선이 따로 없는 도로에서 앞선</p>	<p>계차가 다니게 되어 있는 고속도로로는 60-100 km.</p> <p>5) 눈, 비, 안개, 바람, 먼지 때문에 앞이 잘 보이지 않을 때와 밤에 마주 오는 차의 불빛 때문에 앞을 잘 가려 볼수 없을 때에는 1 선에서 80 km아래. 사람과 재산을 구원하기 위하여 달리는 구급차, 소방차와 같은 차의 시속은 사고의 위험이 없는 조건에서 정해 진 시속보다 더 빨리 달릴수 있다. 도로의 바닥과 도로표식한에 시속이 표시되어 있는 도로의 구간에서는 그 시속으로 달려야 한다.</p> <p>제25조 차의 시속을 제한하는 경우 차가 달릴수 있는 시속은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통보안원이 서있는 사립길을 지나가는 경우와 한쪽, 차달림선이 여러줄로 되어 있는 도로에서 같은 선으로 달리던 차가 정류소에서 서 있는 버스열을 지나 앞서는 경우에는 40 km를 넘지 말아야 한다. 2. 고속도로의 굴길에서는 40 km(오가는 길이 따로 있거나 앞이 잘 보이는 굴길에서는 40 - 80 km), 고속도로에서 지선으로 들어 가는 경우에는 40 km, 눈, 비, 안개, 바람, 먼지 때문에 앞이 보이지 않을 경우 승용차는 60 km, 그밖의 차는 40 km를 넘지 말아야 한다. 3. 차달림선과 차멈춤선, 건늌길표식이 따로 없는 네거리를 지나 갈 때와 미끄러운 길로 갈 때, 걸음길과 보호울타리가 따로 없는 살림집구획길로 갈 때, 통행자가 많이 있는 길로 갈 때, 손님이 많이 서 있는 버스정류소열을 지나갈 때, 돌림길에서 차를 돌리거나 오른쪽 또는 왼쪽으로 돌아 갈 때, 고장난 차를 끌고 갈 때, 너비 6m가 못되는 다리를 건너 갈 때에는 20 km(트럭또르는 10km)를 넘지 말아야 한다. 4. 눈, 비, 안개, 바람, 먼지때문에 앞이 잘 보이지 않을 때와 차달림선표식과 건늌길표식이 따로 없는 길의 정류소에서 서 있는 버스열을 지나 갈 때, 차의 나팔이 고장 났을
--	--

<p>차를 따라앞서려할 경우 해당한 신호를 하여야 한다.</p> <p>신호를 받은 차는 따라앞서려는 차에 길을 내주어야 한다. 이 경우 앞선 차를 또 따라앞서지 말아야 한다.</p> <p>좁은 차길, 따라앞설수 없는 표식이 있는 구간의 차길, 굽인돌이, 사궤길, 건늬길, 정류소, 다리, 굴길, 철길건늬길 같은곳에서 k를 따라앞서지 말아야 한다.</p> <p>제50조(차의 어기기) 언덕길 같은 곳에서 어기는 차는 먼저 본 차 또는 내려오는 차가, 큰길과 좁은 길에서 어기는 차는 큰길로부터 들어오는 차가 길을 양보하여야 한다.</p> <p>제51조(차의 정차와 주차금지장소) 멈춰서려는 차는 안전을 확인한 다음 차길의 오른쪽변두리나 주차장에 세워야 한다. 이 경우 정해진 정차시간을 초과하지 말며 밤에는 해당한 등불을 켜야 한다. 굴길, 다리, 사궤길, 철길건늬길, 시야가 제한된 언덕길과 굽인돌이 같은 곳, 정차금지표식이 있는 곳, 주차표식이 없는 곳에는 차를 세우지 말아야 한다.</p> <p>제52조(차의 승차인원) 승용차, 버스 같은 차에는 정해진 수의 인원만을 태워야 한다. 화물차에는 필요한 안전시설을 갖추고 인원을 태울수 있다. 이 경우 해당 인민보안기관의 승인을 받아야 한다. 짐을 실은 화물차에는 자리를 안전하게 만들어놓고 정해진 수의 상하차인원만을 태울수 있다.</p> <p>제53조(차의 짐적재정량과 규격의 초과금지, 짐포장) 화물차는 적재정량과 정해진 규격을 초과하여 짐을 실을수 없다. 바람에 날리거나 떨어져 도로를 파손시키거나 보행자와 다른차의 통행에 지장을 줄수 있는 짐은 포장을 하고 실어야 한다.</p> <p>제54조(승차가 금지된 차) 자동차부림식, 반궤림식, 짐함식, 짐틀식, 탕</p>	<p>때에는 15 km(트랙또르는 5 km)를 넘지 말아야 한다.</p> <p>5. 기관, 기업소와 살림집이 있는 구획의 좁은 길을 나들 때와 어기기 힘든 좁은 길에서 마주오는 차와 어기기나 서 있는 차의 옆을 지나 갈때에는 10km를 넘지 말아야 한다.</p> <p>6. 바닥선표식이 없거나 안전보임거리가 제한된 굽인돌이길과 고개길에서는 차의 시속을 제한하여야 한다. 차의 제한시속은 부록 1 《차의 제한시속표》와 같다.</p> <p>7. 건늬길에서는 건너 다니는 통행자를 잘 살피고 보면서 안전할 때까지 차의 시속을 늦추거나 차를 세웠다가 건늬길에 들어선 통행자가 지나간 다음에 가야 한다.</p> <p>8. 도시안의 도로에서 건늬길표식이 없는 건늬길로 통행자가 다닐 때에는 안전할때까지 차의 시속을 늦추거나 차가 사람을 피하여야 한다.</p> <p>9. 궤도전차길이 도로가운데서 있는 경우 궤도전차가 정류소에 멎어 서 있을 때에는 차를 세웠다가 궤도전차가 손님을 다 태우고 떠나기 시작할 때에 지나가야 한다.</p> <p>10. 밤에 마주오는 차의 불빛 때문에 앞을 가려 볼수 없을 때에는 멈춰 섰다가 가야 한다.</p> <p>11. 눈, 비, 안개, 바람, 먼지가 겹쳐 앞을 분간할수 없을 때에는 달릴수 없으며 사고위험성이 있을 때에는 차의 제한시속보다 속도를 더 늦추어야 한다.</p> <p>제26조 차는 시속에 따라 앞차와 뒤차사이의 안전거리를 보장하여야 한다. 앞차와 뒤차사이의 안전거리는 부록2 《앞차와 뒤차사이의 안전거리표》와 같다. 눈, 비, 안개, 바람, 먼지 때문에 앞이 보이지 않을 때와 눈길과 얼음길을 달릴때 충격을 가하면 폭발할 위험성이 있는 물건을 실었을 때에는 차의 시속에 따르는 2배이상의 안전거리를보장하여야 한다. 앞에서 달리는 차를 따라 앞서거나 한쪽 차</p>
---	---

<p>크식화물차와 련결차, 강제, 원목, 폭발성물질, 방사성물질, 독성물질, 인화성물질 같은 것을 실은 화물차의 적재함에는 인원을 태울수 없다.</p> <p>폭발성물질, 방사성물질, 독성물질, 인화성물질 같은것을 실은 화물차에는 해당한 표식을 하고 소방기재 같은것을 갖추어야 한다.</p> <p>제55조(차의 련결차) 련결차를 끌려는 차는 련결고리를 2중으로 하여야 한다. 여러대의 련결차를 끌려 할 경우에는 매 련결차에 제동, 조명장치를 설치하여야 한다.</p> <p>제56조(차의 고장퇴치, 고장난 차의 끌기) 통행중에 고장난 차는 차길의 오른쪽변두리에 세워놓고 경고표식을 한 다음 고장을 퇴치하여야 한다. 이 경우 차를 세워둘수 없는 도로에서는 고장난 차를 빨리 끌어내야 한다. 고장난 차를 끌고 가려는 차는 해당한 안전대책을 세우며 밤에는 조명등을 켜야 한다. 고장난 차를 끌고 가는 차는 앞차를 따라앞서지 말아야 한다.</p> <p>제57조(건늑길에서 보행자의 우선권보장) 차는 건늑길에서 보행자가 차길을 건너간 다음 통행하여야 한다. 이 경우 보행자는 차길을 빨리 건너가야 한다.</p> <p>제58조(차의 사꺼길통행) 차는 교통보안원과 자동신호등이 있는 도로의 사꺼길에서 속도를 점차 낮추면서 가려는 방향의 신호등을 켜 다음 해당한 자리바꿈선에 들어서서 교통지휘신호에 따라 통행하여야 한다. 이 경우 자리바꿈선안에서 다시 자리바꿈을 할수 없다. 교통보안원과 자동신호등이 없는 도로의 사꺼길에서는 가려는 방향의 신호등을 켜고 교통안전에 주의를 돌리면서 통행하여야 한다.</p> <p>제59조(차의 굴길통행) 굴길을 통행하는 차는 시속을 낮추면서 조명등을 켜고 통행하여야 한다. 여기서 힘든 굴길에서는 먼저 들어선 차가</p>	<p>달림선이 여러줄로 되어 있는 도로에서 차달림선을 바꿀 때에는 차의 시속에 따르는 안전거리를 보장하면서 다른 차들이 달리는 데 지장을 주지 말아야 한다.</p> <p>제27조 차가 서로 어기는 질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 좁은 길에서 마주오는 차를 먼저 본 차는 여기서 편리하거나 안전한 곳에 차를 세우고 기다려야 한다. 2. 서로 어기는 경우 차사이의 거리는 50cm이상 보장하여야 한다. 3. 울리막길에서는 내려 오는 차가 길을 비켜 주며 큰길에서 좁은 길로 나가는 차와 좁은 길에서 큰길로 들어 가는 차가 어길 경우에는 큰길에서 좁은 길로 나가는 차가 길을 비켜 주어야 한다. 4. 차가 어길수 없는 다리에서는 다리에 먼저 들어 선 차부터 건너야 한다. 5. 좁은 길에서 승용차가 짐차가 어기거나 뺄스와 짐차가 어길 때에는 짐차가 서고 려객뺄스와 승용차가 어길때에는 승용차가 서며 짐차끼리 어길때에는 빈차 또는 짐을 적게 실은 차가, 짐차와 트럭또르가 어길 때에는 트럭또르가 서야 한다. 6. 밤에 차가 서로 어길 경우 100m 밖의 거리에서는 큰 등으로, 50m 안의 거리에서는 작은 등으로 등불을 켜다꺼다하여야 한다. 7. 차가 서로 어길 때에는 마주 오는 차뒤에 사람이나 장애물이 없는가를 잘 살펴야 한다. <p>제28조 앞에 가는 차를 따라 앞서는 질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통음향신호, 불빛신호를 하는 선발차 또는 단속차, 임무수행중에 있는 소방차, 구급차와 같은 특수임무를 수행하는 차가 나타났을 때에는 특수임무를 수행하는 차에게 길을 비켜 주어야 한다. 2. 앞차를 따라 앞서려고 할 때에는 나팔 또는 불빛으로 50m 뒤에서 미리 앞차에 신호를 보내야 하며 뒤차는 앞 차의 응답신호를 받은 다음 따라 앞서야 한다.
--	--

<p>통행하여야 한다.</p> <p>제60조(차의 다리통행) 다리로 통행하는 차는 다리의 안전표식대로 짐을 싣고 통행하여야 한다. 어기기 힘든 다리에서는 먼저 들어선 차가 통행하여야 한다.</p> <p>제61조(차의 철길건널길통행) 철길을 건느려는 차는 건널길 10m앞에 차를 세우고 렬차의 운행이 없는가를 확인하며 안전신호가 있는 다음 통행하여야 한다. 이 경우 차의 속도를 변경시키지 말아야 한다.</p> <p>제62조(차의 밤통행) 밤에 통행하는 차는 조명등을 켜고 조명의 보임거리를 보장하여야 한다. 이 경우 가로등이 있는 도로에서는 원거리등을 켜지 말아야 한다. 차가 어기는 경우에는 원거리등과 근거리등을 잇바꾸어켜 다른 차의 통행에 지장을 주지 말아야 한다.</p> <p>제63조(빼스, 전차의 통행) 빼스, 전차는 문을 닫고 통행하여야 한다. 교통보안원과 다른 차는 사궤길에서 려객을 태운 빼스, 전차의 통행을 우선적으로 보장하여야 한다. 정류소가 아닌 곳에는 빼스, 전차를 세울수 없다.</p> <p>제64조(특수차의 통행) 구급차, 소방차, 교통안전차, 도로시설관리차 같은 특수차는 필요한 경보장치와 표식등, 기재를 갖추어야 한다. 특수차는 긴급한 일이 제기되었거나 도로안전시설물의 관리를 위하여 통행하는 경우에만 경보장치와 표식등, 기재를 사용하여야 하며 교통안전이 보장되는 조건에서 달림선에 제정된 속도보다 높은 속도 또는 낮은 속도로 통행할수 있다. 이 경우 교통보안원과 다른 차는 특수차의 통행을 우선적으로 보장하여야 한다.</p> <p>제65조(교육차와 시험차의 통행) 교육차와 시험운행을 하려는 차는 해당 인민보안기관에 알리고 정해진 시간과 도로로</p>	<p>3. 따라 앞서겠다는 신호를 받은 앞차는 응답신호를 하는것과 함께 길을 비켜주면서 속도를 늦추어야 한다.</p> <p>4. 앞차를 따라 앞설 때에는 앞차의 20m뒤에서부터 앞서기 시작하여 70m앞까지의 거리를 왼쪽으로 앞서 달린 다음 오른쪽 방향등을 켜고 자기 차달림선에 들어 서야 한다.</p> <p>5. 고속도로에서는 차의 왼쪽 앞뒤에 있는 방향등을 켜고 앞차의 10m 뒤에서부터 왼쪽 차달림선으로 따라 앞서기 시작하여 150m 이상 앞서 달린 다음 자기 차달림선에 들어 서야 한다.</p> <p>고속도로의 마지막 차달림선으로 달리던 차가 앞차를 따라 앞서려고 할 때에는 앞차의 100m 뒤에서부터 왼쪽 방향등을 켜고 나팔 또는 불빛으로 앞차에 앞서겠다는 신호를 하여야 하며 신호를 받은 앞차가 오른쪽 방향등을 켜고 오른쪽 차달림선에 비켜 선 다음 따라 앞서야 한다.</p> <p>따라 앞서겠다고 신호를 받은 앞차는 오른쪽 차달림선으로 달리는 차가 었는가를 확인한 다음 안전할 때에 비켜 서야 한다.</p> <p>6. 1 선에서 달리는 차가 앞차를 따라 앞서려고 할 때에는 2선에서 달리는 차에 2 선에서 달리는 차가 앞차를 따라 앞서려고 할 때에는 3 선에서 달리는 차에, 3 선에서 달리는 차가 앞차를 따라 앞서려고 할 때에는 4 선에서 달리는 차에 지장을 주지 말아야 한다.</p> <p>7. 한쪽 차달림선이 여러줄로 되어있는 도로에서 2 선, 3 선, 4 선, 5 선으로 달리던 차가 달리던 선에서 앞서려고 할 때에는 앞차를 따라 앞서겠다는 신호를 보내야 하며 뒤차는 앞차가 오른쪽 선에 비켜 선 다음 따라 앞서야 한다.</p> <p>8. 서 있는 차의 옆을 지날 때 서 있던 차도 달리기 시작하여 나란히 달리게 되는 경우에는 서 있던 차가 따라 앞서고 있는 차에 길을 내주어야 한다.</p> <p>9. 도로가운데 있는 궤도전차길에서 궤도전차를 따라 앞서려고 할 경우에는 오른쪽 차</p>
---	--

<p>통행하여야 한다. 교육차, 시험차에는 제정된 표식을 하여야 한다.</p> <p>제66조(무한궤도차의 통행금지) 무한궤도차는 포장도로로 통행할수 없으며 화물차에 실어서 운반하여야 한다. 국가적인 행사로 진행되는 무한궤도차의 포장도로통행절차는 따로 정한다.</p> <p>제67조(트랙모터, 오물운반차, 오토바이의 통행) 도시에서 트랙모터, 오물운반차는 정해진 시간과 도로로 통행하여야 한다. 오토바이를 타는 공민은 안전모를 쓰고 보호안경을 껴야 한다. 이 경우 정해진 인원을 태우거나 짐을 실을수 있다.</p> <p>제68조(교통사고시 운전사의 임무) 교통사고를 일으킨 차운전사는 해당 인민보안기관에 제때에 알리며 사고현장을 빨리 정리하여 보행자와 다른 차의 통행에 지장이 없도록 하여야 한다.</p>	<p>달림선으로 달리는 차에 지장이 없을 때에만 오른쪽으로 따라 앞서야 한다.</p> <p>제29조 앞차를 따라 앞설수 없는 경우는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 차의 시속을 제한하는 구간에서는 앞차를 따라 앞서지 말아야 한다. 2. 짐차는 승용차를 따라 앞설수 없으며 풍을 쐬운 승용차와 반짐승용차는 고급 승용차를 따라 앞서지 말아야 한다. 3. 100m 앞에서 마주 오는 차가 보이지 않는 굽인돌이길과 언덕길, 나들길, 건늬길, 철길건늬길, 굴길, 네거리자리바꿈구간, 제돌이길, 너비 6m 가 못되는 다리와 따라앞서기금지표식이 있는 곳, 도로를 수리하는 곳에서는 앞차를 따라 앞서지 말아야 한다. 4. 고장난 차를 끌고 가는 차는 앞서있는 차를 따라 앞서지 말아야 한다. 5. 따라 앞서고 있는 차를 또 따라 앞서지 말아야 한다. 6. 마주 오는 차에 지장을 주면서 앞차 서있는 차를 따라 앞서지 말아야 한다. 7. 평양시안의 기본도로에서는 앞서 있는 차를 따라 앞서지 말아야 한다. <p>제 30 조 차가 사궤길을 지나 갈 때에는 다음과 같은 질서를 지켜야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통지휘신호를 하는 사궤길을 지날 때 <ol style="list-style-type: none"> 1) 가려는 방향에 따라 자리바꿈표식대로 자리바꿈을 하여 해당한 차달림선에 들어서야 한다. 2) 차멈춤선 150m 밖에서는 방향등을 켜 다음 100m 밖에서 자리바꿈을 하여야 한다. 100m 밖에서 자리바꿈을 하지 못하게 된 곳에서는 자리바꿈표식이 있는 곳에서 자리바꿈을 하여야 한다. 3) 자리바꿈선안에 들어 섰던 차는 다시 자리바꿈을 할수 없다. 4) 차는 자리바꿈선안에서 궤도전차길에 들어 설수 없다. 5) 사궤길을 지나 가는 차는 교통보안원이 서 있는 곳으로부터 2m 안으로 달리지 말
--	---

	<p>아야 한다.</p> <p>2. 교통지휘신호를 하지 않는 사킴길을 지날 때</p> <p>1) 사킴길에 먼저 도착한 차가 먼저 가야 한다.</p> <p>2) 같은 너비의 사킴길인 경우 곧바로 가려는 차와 왼쪽으로 돌아 가려는 차가 마주왔을 때에는 곧바로 가는 차가 먼저 가야 하면 서로 사귀는 두 방향에서 온 차가 같은 방향으로 가려고 할 때에는 곧바로 가는 차가, 서로 사귀는 두 방향에서 온 차가 모두 곧바로 가려고 할 때에는 오른쪽에 있는 차가, 서로 마주 온 차가 같은 방향으로 가려고 할 때에는 오른쪽으로 돌아 가는 차가 먼저 가야 한다.</p> <p>같은 너비의 사킴길인 경우 두 방향에서 온 차가 서로 다른 방향으로 가려고 할 때에는 상대방차에 지장을 주지 않은 조건에서 제한없이 갈수 있다.</p> <p>같은 너비의 사킴길인 경우 세 방향에서 온 차가 모두 곧바로 가려고 할 때에는 오른쪽에 있는 차부터 차례로, 네 방향에서 온 차가 모두 곧바로 가려고 할 때에는 동서에서 온 차가 먼저 가도 남북에서 온 차가 후에 가야 한다.</p> <p>3) 넓은 길과 좁은 길의 사킴길인 경우 두 방향에서 온 차가 모두 곧바로 가려고 할 때에는 넓은 길로 가는 차가, 두 방향에서 온 차가 서로 엇바꾸어 가려고 할 때에는 좁은 길에 있는 차가 먼저 가야 한다.</p> <p>4) 서로 어기기 힘든 좁은 사킴길인 경우 네 방향에서 온 차가 모두 곧바로 가려고 할 때에는 동서남북순서로 동쪽에 있는 차가 먼저 간 다음 서쪽에 있는 차가 가야하면 그 다음 남쪽에 있는 차가 간 다음 북쪽에 있는 차가 가야 한다.</p> <p>5) 로타리에서는 먼저 들어 서서 돌아가는 차에 양보하면서 한줄로 돌아가야 하면 두줄이상으로 달리게 되어 있는 로타리에서는 바닥선에 따라 돌아가다가 서로 양보하면서 가려는 방향으로 가야 한다.</p>
--	---

	<p>제31조 좁은 길에서 넓은 길로 나오는 차는 넓은 길로 지나 가는 차가 없는가를 확인한 다음 안전할 때에 나와야 한다.</p> <p>차가 고속도로에서 인입선으로 나가거나 인입선에서 고속도로에 들어 서려고 할 때에는 정해진 인입선으로만 달려야 한다.</p> <p>고속도로로 달리던 차가 인입선으로 나가려고 할 때에는 인입선 100m 앞에서 오른쪽 앞뒤 방향등을 켜고 정차선(정차선이 없을 때에는 1 선 오른쪽 가늠)에 들어 서서 시속을 40 km까지 낮추면서 나가야 하며 인입선에서 고속도로에 들어 서려는 차는 오른쪽 앞뒤 방향등을 켜고 정차선(정차선이 없을 때에는 1 선 오른쪽 가늠)에 들어서서 시속을 80 - 100 km까지 높인 다음 자기 달림선에 들어 서서 달려야 한다. 고속도로에서 달리던 차가 되돌아 가려고 할 때에는 정해진 돌림길에서 왼쪽 앞뒤 방향등을 켜고 왼쪽과 앞뒤를 살핀 다음 안전할 때 돌아 서야 한다.</p> <p>제32조 차가 철길건능길을 건너 갈 때 지켜야 할 질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 철길건능길에서 전기종소리와 함께 붉은 신호등과 노란 신호등이 번갈아 켜질때와 멈춤대가 내려워 져 있을 때에는 건너 가지 말아야 한다. 2. 철길건능길에 감시원이 없거나 멈춤대가 내려워 져 있지 않을 때에는 철길건능길 10m 밖에 차를 세우고 철길 오른쪽과 왼쪽을 살펴 보면서 안전할 때에 건너 가야 한다. 철길건능길 10m 밖에서 철길양쪽을 살펴 보고 1km이상 보이는 곳에서 기차가 오지 않을 때에는 차를 세우지 말고 건너 갈수 있다. 3. 철길 건능길에서 속도바꿈을 하거나 차를 세우지 말아야 한다. 4. 너비 6m 가 못되는 철길 건능길에서 서로 어기거나 앞차를 따라 앞서지 말아야 한다. 차가 서로 어길수 없는 철길건능길에서는 먼저 온 차부터 건너 가야 한다. <p>제33조 차가 고속도로를 건너 가려고 할 때에는 구름다리나 지하건능길로만 건너야 한다.</p>
--	--

- 제34조** 차를 멈춰 세우거나 멈춰세웠던 차를 볼 때에는 다음과 같은 질서를 지켜야 한다.
1. 차를 멈춰 세우려고 할 때에는 안전상태를 확인한 다음 길 오른쪽 가늠으로부터 20cm 떨어 진 곳에 세워야 한다.
 2. 차를 세우거나 세워 둘 때에는 도로 표시가 가리워 지지 않도록 하여야 한다.
 3. 차를 세우고 자리를 뜰 때에는 발등을 끄고 움직이지 않게 손제동을 하여야 하며 경사 진 곳에서 차를 세워 둘 때에는 바퀴에 고임목을 끼워야 한다.
 4. 밤에 차를 길옆에 세워 둘 때에는 차의 작은 앞등과 멧음등, 뒤등을 켜거나 멀리서 볼수 있게 말뚝, 기발, 등불, 빛반사판과 같은것을 신호표식을 하여 다른 운전수가 알아 볼수 있게 하여야 한다.
 5. 고속도로에서는 주차장에서만 차를 세워야 하며 차를 세우려고 할 때에는 시속을 늦추면서 차가 완전히 설 때까지 오른쪽 앞과 뒤의 방향등을 켜야 한다.
 6. 고장 난 차를 멈춰 세울수 없는 곳에 세워 놓았을 경우에는 가능한 조건에서 빨리 끌어 내야 한다.
 7. 고속도로에서 차가 고장 났을 때에는 가능한 조건에서 빨리 주차장 또는 길밖으로 끌어내야 한다.
 8. 세웠던 차를 움직이려고 할 때에는 차의 앞뒤와 옆, 밑, 련결고리의 안전상태를 확인 하여야 한다.
 9. 고속도로에서 세웠던 차를 움직이려고 할 때에는 왼쪽 앞과 뒤에 있는 방향등을 켜 다음 정차선 또는 1 선 가늠으로 천천히 움직이면서 시속을 80-100km까지 높인 다음 해당한 차달림선에 들어 서야 한다.
 10. 통행이 복잡하거나 골목길 도는 좁은 길에서 차를 뒤로 움직이려고 할 때에는 감시원을 세우고 그의 신호에 따라 움직이면서 차의 나팔 또는 등불로 해당한 신호를 하여야 한다.
- 제35조** 차를 세우지 못하는 장소는 다음과 같다.
1. 차가 서로 어길수 없는 좁은 길과 다리.

	<ol style="list-style-type: none"> 2. 굴길과 그 입구로부터 30m 안. 3. 철길건늬길로부터 10m 안. 4. 100m 앞을 볼수 없는 굽인돌이길과 언덕길, 소방시설이 있는 곳으로부터 20m안. 5. 사립길의 자리바꿈선안에 바닥선표식이 없는 곳의 차멈춤선계선으로부터 50m안. 6. 건늬길과 버스, 궤도전차, 무궤도전차정류소로부터 30m 안과 건늬길에서부터 차가 오는 방향으로 50m안 7. 시내 중심도로와 궤도전차길 8. 트락또르인 경우 사람이 많이모인장소 또는 20° 이상 비탈진 장소. 9. 차를 멈추거나 세워 두지 못하게 도로표식을 한 구간 <p>제36조 차의 등불을 켜는 질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 100m 앞에 있는 사람과 물체가 똑똑히 보이지 않을 정도로 어두어 졌을 때에는 량쪽 큰 등과 뒤등을 켜야 한다. 2. 가로등이 밝게 켜 있는 도로와 교통 보안원이 서 있는 네거리를 지나 갈때에는 량쪽 작은 앞등을 켜거나 큰 앞등을 가까이 비쳐야 하며 그렇게 할수 없는 차는 큰 앞등을 켜다꺾다 하여야 한다. 가로등이 켜져 있는 시내중심도로에서는 가까운 거리 조명등만 켜야 한다. 3. 련결차뒤에는 뒤등을 켜며 반련결차 뒤에는 뒤등과 중간등, 번호등을 켜야 한다. 4. 차의 큰 앞등은 시속 50km에서 50m안에 있는 물체를 똑똑히 볼수 있게 비쳐야 하며 시속 50 km 이상으로 달릴 경우에는 차의 시속에 따라 앞차와 뒤차사이의 안전거리안에 있는 물체를 똑똑히 볼수 있게 비쳐야 한다. 5. 번호등은 15m에서 차번호를 알아 볼수 있을 정도로 밝아야 한다. 6. 차의 앞과 뒤에 있는 옆등(노란색 방향등)과 멧음등이 없거나 고장 난 차는 달릴수 없으며 따로 정해진 차밖에는 앞에 붉은색 또는 그와 비슷한 색깔의 등을 달수 없다. <p>제37조 차의 방향예고신호질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 곧바로 가려고 할 때에는 방향신호를 하
--	---

- 지 않고 해당한 차달림선에 서야 한다.
2. 오른쪽으로 돌아 가려고 할 때에는 차의 앞과 뒤에 있는 오른쪽 방향등을 켜야 한다.
 3. 왼쪽으로 돌아 가려고 할 때에는 차의 앞과 뒤에 있는 왼쪽 방향등을 켜야 한다.
 4. 방향등불신호를 하면서 돌아 간차가 곧추 가는 길에 들어 섰을 때에는 방향등을 꺼야 한다.
 5. 따라 앞서려는 차는 차의 앞과 뒤에 있는 왼쪽방향등을 켜야 한다.
 6. 뒤차로부터 따라 앞서겠다는 신호를 받을 앞차는 오른쪽 방향등을 켜고 길을 비켜주어야 한다.
 7. 한쪽 차달림선이 여러 줄로 되어 있는 도로에서 차달림선을 바꾸려고 할 때에는 바꾸려는 차달림선쪽의 앞과 뒤에 있는 방향등을 켜야 한다.
 8. 차를 멈춰 세우려고 할 때에는 멧음등을 켜야 한다.
 9. 방향신호등이 고장 나 수리소까지 가는 도중에는 손으로 가려는 방향을 가리키는 방법으로 신호하면서 갈수 있다.
 10. 밤에 달리는 차인 경우 차가 서로 어긋거나 서 있는 차열을 지나 갈때와 앞차를 따라 앞서거나 뒤차에 길을 비켜 줄때, 굽인돌이를 돌아 가거나 기관, 기업소와 살림집이 있는 구획을 나들 때, 골목길을 나들거나 교통지휘를 하지 않은 사립길을 지날 때에는 큰 앞등을 켜다꼐다 하거나 멀리와 가까이를 번갈아 비쳐야 한다.

제38조 차의 나팔을 울리는 질서는 다음과 같다.

1. 도시안과 사람이 많이 있는 곳에서는 위급한 정황을 내놓고 차의 나팔을 울리지 말아야 한다.
2. 차에는 공기식 나팔을 달수 없다.
3. 나팔은 사람이 있는 곳에서 뒤로 움직이거나 도시밖의 도로에 서 있는 차의 옆을 지나 갈 때와 도시밖의 도로에서 앞차를 따라 앞서려고 할 때, 마주 오는 차를 볼수 없는 굽인돌이를 돌아 갈 때, 골길에 들어가거나 골길에서 나올때, 차의 시속을 늦추

	<p>거나 차를 세우는 방법으로는 사고를 막을 수 없을 때에 올려야 한다.</p> <p>제39조 차에 짐을 실어 나를 때 지켜야 할 질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 짐을 정해진 량보다 더 신지 말아야 한다. 2. 차(달구지, 자전거는 제외)에 실은 짐의 너비는 적재함의 량옆으로 각각 20cm, 높이는 땅으로부터 3.5m, (신는 량이 1t 까지인 차는 2.5m), 길이는 적재함 뒤로 1m(신는 량이 1t 까지인 차는 30cm)를 넘지 말아야 한다. 3. 짐을 정해진 기준보다 더 실으려고 할 때에는 인민보안기관의 승인을 받아야 한다. 4. 련결차에 짐을 실을 때에는 짐이 적재함 너비를 넘지 말아야 한다. 포전에서 탈곡장까지, 공장, 기업소구 내에서 농작물과 같은 부피짐을 실어 나를 때 높이는 땅으로부터 3.5m 길이와 너비는 적재함의 량옆과 뒤로 각각 20cm 까지 실을 수 있다. 5. 차에 실은 짐이 땅에 끌리거나 날리며 떨어 지지 않도록 하여야 한다. 6. 차에 실은 짐이 땅에 끌리거나 날리며 떨어 지지 않도록 하여야 한다. 7. 차에 실은 짐이 움직이거나 떨어질 위험성이 있을 경우에는 안전틀을 만들거나 바줄로 묶어야 하며 세멘트, 오물, 짚과 종이와 같은 짐을 실었을 때에는 적재함의 차번호가 가리워 지지 않도록 씌우개를 씌워야 한다. 8. 독성물질과 폭발성물질은 다른 짐과 함께 실을 수 없으며 독성물질과 폭발성 물질을 실을 때에는 서로 부딪치지 않게 실거나 안전시설을 갖추고 실어야 한다. 9. 폭발성물질과 불 붙기 쉬운 물건을 실을 차에는 붉은색 세모기발을 달고 2 개 이상의 소화기를 갖추어야 한다. 10. 폭발성 물질, 불 붙기 쉬운 물질, 독성 물질을 실은 차를 세워 둘 때에는 그것이 폭발 또는 불이 일거나 냄새가 나도 그 피
--	--

	<p>해가 미치지 않을 안전한 곳에 세우고 정비를 서야 한다.</p> <p>11. 짐을 신게 만든 빠스로 짐을 실어 나를 때에는 밖에서 보기 흉하게 신지 말아야 한다.</p> <p>12. 대용연료차에 불 붙기 쉬운 물건을 실었을 때에는 가스발생로와 짐사이에 불타지 않는 재료로 불막이장치를 하여야 하며 짐은 가스발생로로부터 30cm 이상 떨어진 곳에 실은 다음 안전상태를 정상적으로 확인하여야 한다.</p> <p>13. 러객빠스는 짐을 싣고 나르는 차로 쓰지 말아야 한다.</p> <p>제40조 차에 사람을 태우는 질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 정해진 인원범위안에서 태워야 한다. 2. 짐차와 트랙또르운전칸에는 기술검사증에 밝혀진 인원수밖에 더 태우지 말아야 한다. 3. 짐차의 적재함에는 짐을 싣고 부릴 사람을 5 명(싣는 량이 1t 까지인 차에는 2 명)까지 태울수 있으며 런결차(트랙또르런결차포함)에는 사람을 태울수 없다. 4. 짐을 자동적으로 부리는 짐차에 사람을 태울 때에는 적재함이 들리지 않게 안전고리를 겹으로 하는것과 같은 안전대책을 세워야 한다. 5. 짐을 실은 차에 사람이 탈 때에는 적재함 앞부분에 안전한 자리를 만들어야 한다. 6. 짐차에 실은 짐우에 서거나 눕지 말아야 하며 차가 달릴 때 굴거나 움직이는 짐사이에 타지 말아야 한다. 7. 폭발성물질과 독성물질, 통나무, 강재와 같은 짐을 실은 차의 적재함에는 사람이 탈수 없다. 8. 짐차를 빠스대신으로 쓰거나 사람만 태우는 차로 쓰려고 할 경우에는 의자와 같은 해당한 시설을 갖추고 인민보안기관의 승인을 받아야 한다. 9. 짐차에 사람을 태울 경우 적재함의 면적이 4㎡까지인 차에는 10 명, 5㎡까지인 차에는 15 명, 6㎡까지인 차에는 20 명, 7
--	---

	<p>m²까지인 차에는 25 명, 8 m²까지인 차에는 30 명, 9 m²까지인 경우 차에는 35명, 10 m²까지인 차에는 40 명, 11 m²가 넘는 차에는 45 명까지 태울수 있다.</p> <p>10. 짐차에 사람만 태웠을 때에는 3 급 이상의 운전자격을 가진 운전수가 차를 몰아야 한다.</p> <p>11. 짐차에는 돌 볼 사람이 없는 화령전 어린이나 술에 취한 사람을 태울수 없다.</p> <p>제41조 련결차를 끄는 질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 련결차는 3 급이상의 운전자격을 가진 길을 잘 아는 운전수가 몰아야 한다. 2. 련결차의 뒤에는 차번호를 달아야 한다. 3. 밤에 련결차를 끌려고 할 때에는 다른 차들이 알아 볼수 있게 적재함뒤의 량 옆에 등불을, 밤에 여러대의 련결차를 끌려고 할 때에는 가운데련결차의 1m 높이에 등불을 하나씩 켜야 한다. 4. 여러대의 련결차를 끌 때에는 갑자기 차를 세워도 련결차들이 옆으로 밀려 나가지 않도록 하여야 한다. 5. 련결차는 안전하게 하고 이음고리는 겹으로 하여야 한다. <p>제42조 고장 난 차를 끌고 가는 질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 고장 난 차를 끄는 차와 끌리우는 차의 거리는 5-6m 를 보장하여야 하며 끌리우는 차에는 운전수와 신호원 한사람씩만 타야 한다. 2. 운전장치가 고장 나 끌리우는 차는 앞바퀴를 끄는 차에 업히워 가게 하며 제동장치가 고장 나 끌리우는 차는 끄는 차에 쇠봉으로 련결하여 끌고 가야 한다. 3. 운전장치, 제동장치, 나팔이 고장나지 않은 차는 바줄로 끌고 갈수 있다. 4. 고장 나 끌리우는 차에는 끄는 차와 신호할수 있게 나팔 또는 그밖의 신호장치가 되어 있어야 한다. 5. 밤에 고장 난 차를 끌고 갈 때 끌리우는 차에는 정해 진 등을 켜야 한다. <p>제43조 오토바이를 타는 질서는 다음과 같다.</p>
--	---

	<p>1. 시속에 따르는 안전거리를 보장하면서 달려야 한다.</p> <p>2. 두바퀴오토바이는 2명, 세바퀴오토바이는 3명(4 인용은 제외)까지 탈수 있다.</p> <p>3. 오토바이를 탈 때에는 안전모를 써야 하며 보호안경을 끼야 한다.</p> <p>제 44 조 운전수양성기관에서 진행되는 운전실습은 인민보안기관이 합의하여 준 시간과 도로에서 해당한 차의 2 급이상 운전자격을 가진 실습교원 또는 운전수의 지도밑에 하여야 한다.</p> <p>협조원의 운전실습은 복잡하지 않은 도시밖의 도로(너비 6m 이상 되는 도로)에서 담당운전수의 지도밑에 할수 있다.</p> <p>제45조 새 종류의 차를 생산하여 시험 운행하려고 할 때에는 평양시안의 도로와 고속도로에서 할수 없으며 시험운행구간을 미리 인민보안기관과 합의하여야 한다.</p> <p>제46조 인민보안기관에 등록되지 않은 차는 운행할수 없으며 새로 받은 차는 인민보안기관의 승인을 받은 표식을 달고 등록검사를 받기 위해 정해진 구간으로 다니는 경우를 내놓고 그밖의 일로 운행할수 없다.</p> <p>제47조 몰고 다닐수 없는 차는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 기술검사기간이 지났거나 운전계통, 제동기구가 고장 난 차. 2. 뒤비침거울, 등불, 신호등이 없거나 불비한 차. 3. 비와 눈이 내리는 날씨에 유리닢개가 없거나 배기가스가 환경보호한계기준을 초과하는 차. 4. 색이 날은 차와 불품이 없는 차. <p>제48조 새로 운전자격을 받았거나 운전자격을 가지고 있으면서 6 개월이상 차를 몰지 않고 있던 일군이 차를 몰려고 할 경우에는 해당 지역 인민보안기관에 알려야 한다.</p> <p>제49조 운전수의 임무는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 위대한 수령 김일성동지께서와 위대한 령도자 김정일동지께서 교통질서를 엄격히 세울데 대하여 주신 방침과 그 관철을 위한 국가의 결정, 지시, 법규범을 깊이 연구학습
--	--

	<p>하고 모범적으로 지켜야 하며 교통질서를 세우는 사업에 주인답게 참가 하여야 한다.</p> <p>2. 차의 구조명칭과 성능을 잘 알고 표준조작법을 정확히 지켜야 하면 기술상태가 불비한 차와 검사를 받지 않을 차, 색이 날은 차와 불품이 없는 차를 몰지 말아야 한다.</p> <p>3. 차를 수리정비하는데 필요한 도구와 삽, 고임목과 같은 사고를 막는데 필요한 기자재를 갖추고 다녀야 하며 눈길로 다닐 때에는 차바퀴에 쇠사슬을 씌워야 한다.</p> <p>4. 차가 떠나기 전과 달릴 때, 차를 세울 때마다 차의 기술안전상태를 살펴보고 불비한 것이 있을 때는 제때에 고쳐야 하며 사고위험성이 있는 차는 몰지 말아야 한다.</p> <p>5. 차가 달릴 때에는 차문을 열지 말아야 하며 운행구간으로만 다녀야 한다.</p> <p>6. 차를 몰 때에는 앞뒤를 살피면서 나타나는 정황을 정해 진 질서에 따라 안전하게 처리할수 있도록 긴장하게 몰아야 하며 도로표식의 요구를 철저히 지켜야 한다.</p> <p>7. 술 또는 주정이 있는 음료를 마시고 차를 몰수 없으며 차를 몰면서 담배를 피우거나 잡담하는것과 같은 운전에 지장을 주는 행동을 하지 말아야 한다.</p> <p>8. 도로에 차를 세우고 차문을 열어 놓거나 차의 옆과 밑에서 휴식하지 말아야 하며 언제나 차를 깨끗이 거두고 도로를 어지럽히지 말아야 한다.</p> <p>9. 승인없이 등록되지 않은 차와 남의 차를 몰지 말아야 하며 자기 차를 운전자격이 없는 사람이 몰게 하지 말아야 한다.</p> <p>10. 짐차에 짐을 싣고 갈 때에는 짐을 안전하게 싣고 가야 하며 사람을 태웠을 때에는 질서 있게 앉도록 하여야 한다.</p> <p>11. 교통사고를 일으켜 인명과 재산에 피해를 주었을 때에는 제때에 해당한 대책을 세우고 인민보안기관에 알려야 한다.</p> <p>12. 교통안전과 관련한 규정시험과 운전수회의, 차기술검사사업에 빠짐없이 참가하여야 한다.</p> <p>13. 차를 몰 때에는 운전면허증과 차기술검</p>
--	---

	<p>사증(승용차경력표 포함)과 같은 해당한 증명문건과 표식이 있어야 한다.</p> <p>14. 차를 사사용무에 려용하지 말아야 하며 퇴근할 때에는 정해 진 주차장에 세워야 한다.</p> <p>15. 교통보안일군이 교통안전사업과 관련한 요구와 단속에 제때에 응하여야 한다.</p> <p>16. 교통사고 났거나 차운행에 지장을 줄수 있는 장애물, 위험개소, 교통안전과 관련한 법규범을 어긴 행위를 발견하였을 때에는 곧 해당한 대책을 세우는것과 함께 인민보안기관에 신고하여야 한다.</p> <p style="text-align: center;">제5장 차의 먼거리 운행 및 승용차 리용규칙</p> <p>제50조 차는 먼거리운행을 하지 말아야 한다. 차의 먼거리운행에는 차길의 한쪽 거리가 50km(평양-향산관광도로, 평양-개성고속도로에서는 정기버스, 려객버스인 경우 한쪽 거리가 20 km)를 넘는 거리의 운행이 포함된다. 한쪽 거리가 50 km를 넘지 못하더라도 또는 란접군을 벗어 나는 구간은 먼거리로 한다.</p> <p>제51조 따로 정한 차의 먼거리는 그에 준한다. 먼거리구간에 차를 렬차 또는 배에 실고 갔을 경우에는 먼거리운행으로 보지 않는다.</p> <p>제52조 차의 먼거리운행을 하려고 할 때에는 미리 인민보안기관에 신청문건을 내여 승인을 받아야 한다. 따로 정한 대상기관의 차먼거리운행질서는 해당 기관이 정한데 따른다.</p> <p>제53조 따로 정한 표식을 가지고 먼거리운행을 하게 된 차는 먼거리운행증없이 지정된 구간에서 먼거리운행을 할수 있다.</p> <p>제54조 먼거리에 해당한 지역에 한달이상 장기적으로 나가 있는 차는 해당 인민보안기관에 주차등록을 하고 그 지역 인민보안기관에서 먼거리운행증을 발급 받을수 있다.</p> <p>제55조 먼거리운행증의 유효기간은 먼거리수송을 전문으로 하는 짐차(기동대차포함)는 1년, 그밖의 일로 다니는 차는 한달까지로 한다.</p>
--	---

	<p>한번 갔다 온 먼거리 운행증을 다시 리용하려고 할 때에는 해당 인민보안기관의 확인을 받아야 한다.</p> <p>제56조 승용차의 먼거리 운행질서는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 기차가 다는 지역으로는 원칙적으로 국가적인 중요행사에 동원되었거나 인명 재산을 구원하는 것과 같은 긴급한 경우를 내놓고 먼거리운행을 할수 없다. 기차가 다니는 먼 지역에 가서 승용차를 오래동안 리용하려고 할 때에는 기차에 싣고 가야 한다. 2. 기차가 없는 지역안의 승용차는 제일 가까운 철도역까지 운행할수 있다. 3. 같은 목적을 가지고 같은 지역으로 먼거리운행을 하려고 할 때에는 여러대의 승용차를 리용하지 말고 인민보안기관의 승인을 받아 배스를 리용하여야 한다. 4. 먼거리운행을 마치고 돌아 올 때에는 먼거리 운행중에 일을 본 기관의 확인을 받아야 한다. <p>제57조 먼거리운행을 하려고 할 때에는 다음과 같은 질서를 지켜야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 먼거리 운행중에 밝힌 운행목적과 구간 및 기간을 어김없이 지켜야 한다. 2. 먼거리 운행중에 밝힌 내용이 틀렸거나 달라 졌을 경우에는 발급권한을 가진 해당 인민보안기관에 가서 제때에 고쳐 받아야 한다. <p>제58조 먼거리운행을 마치고 돌아 왔을 때에는 돌아 온 날부터 3 일안으로 먼거리 운행증을 해당 인민보안기관에 바쳐야 한다. 먼거리 운행증을 잃어 버렸을 경우에는 그것을 내준 인민보안기관에 알려야 한다.</p> <p>제59조 정기려객배스와 트락또르, 사람만 태우는 짐차는 먼거리운행을 할수 없다. 부득이한 사정으로 사람만 태운 짐차, 짐을 실은 경영용트락또르를 먼거리 운행시키려고 할 때에는 해당 인민보안기관의 승인을 받아야 한다.</p> <p>제60조 4 급운전자격을 가진 운전수는 먼거리운행을 할수 없다.</p>
--	---

	<p>제61조 차는 기술검사증 또는 승용차 경력표에 밝힌 용도와 목적에만 리용하여야 한다.</p> <p>제62조 승용차를 리용하려고 할 경우에는 다음과 같은 질서를 지켜야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 정해진 근무시간에만 리용하여야 한다. 부득이한 사정으로 근무시간밖에 리용하려고 할 때에는 기관, 기업소가 발급한 승용차운행증이 있어야 한다. 편제용승용차는 해당 간부가, 공작용승용차는 기관, 기업소의 부원급이상일군이, 경영용반집승용차는 기관, 기업소의 종업원이 사업 또는 집을 실으러 오갈 때에 리용하는 것을 원칙으로 한다. 2. 구급환자수송, 인명과 재산을 구원하는 비상임무수행과 같은 긴급한 임무밖의 사사용무에 리용하지 말아야 한다. 3. 다른 기관, 기업소의 승용차를 불러타고 다니지 말아야 한다. 4. 자가용차는 국가가 공급하는 연유를 쓸수 없다. 5. 승용차를 운전수의 집주변에 세워두거나 출퇴근에 리용할수 없다. 6. 승용차를 가지고 연유공급소에 연유를 넣으러 다니거나 등록, 검사, 수리하러 다닐 경우, 밤 늦게 퇴근하는 승용차편제 간부를 집에 태워다 주고 돌아올 경우와 같이 불가피하게 혼자 다녀야 할 경우에는 해당 단위의 책임일군이 발급한 운행증을 가지고 있어야 한다. 7. 국가적으로 뛰지 못하게 된 날과 시간에는 승인된 차밖의 승용차와 버스는 운행할수 없다. 8. 대외봉사용승용차에는 외국인, 해외 조선동포, 그들과 동행하는 안내 및 통역원이 아닌 사람을 태우고 다니지 말아야 한다.
--	---

	<p style="text-align: center;">제6장 도로시설물과 차안전장치물의 리용규칙</p> <p>제63조 도로에서는 차와 통행자의 통행에 지장을 주는 다음과 같은 행위를 하지 말아야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 특별한 경우를 내놓고 도로에서 모임, 혼란, 경기 같은것을 하지 말아야 한다. 2. 길옆에서 모래와 흙, 자갈을 파내여 길이 무너지게 하지 말아야 한다. 3. 도로 또는 다리에 난알, 곡식난가리나무단, 비료, 모래, 자갈 같은것을 쌓아 놓지 말아야 한다. 4. 차길, 걸음일에 있는 망홀과 우수망뿔개를 열어 놓지 말아야 한다. 5. 고속도로에 앉아 있거나 누워 있지 말아야 하며 도로주변에서 비도덕적인 행동을 하지 말아야 한다. 6. 고속도로주변 4 km구간에서 개를 기르지 말아야 하며 고속도로옆에서 짐승을 방목하거나 매놓지 말아야 한다. 7. 차길의 앞을 감시하는데 지장이 되는 시설물이 설치하지 말아야 한다. <p>제64조 기관, 기업소와 주민은 도로시설물을 못 쓰게 만들거나 마음대로 변경시키지 말아야 한다.</p> <p>도로시설물을 못 쓰게 만들거나 변경시키는 다음과 같은 행위는 할수 없다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 승인없이 나들길을 내거나 길을 파헤치며 끊는 행위. 2. 교통안전신호등과 도로표식물, 도로바닥선과 도로안전울타리, 빛반사대와 같은 교통안전을 위한 도로시설물을 마음대로 설치하거나 해체하는 행위. 3. 승인없이 도로를 막는 행위. 4. 승인없이 사슬식차를 포장도로로 운행시키는 행위. 5. 안전대책이 없이 허용무게를 초과하는 짐을 싣고 다리를 건너 다니는 행위. <p>제65조 도로수리작업을 하려고 할 경우에는 미리 해당 기관의 승인을 받은 다음 돌림길을 내고 차단표식을 세우며 돌림길안내표식과 주의표식을 하여야 한다.</p> <p>제66조 도로관리기관은 도로와 도로시설물을</p>
--	--

	<p>제때에 보수정비하며 그것을 잘 관리하기 위한 대책을 세워 차의 안전한 운행을 보장하여야 한다.</p> <p>제67조 도로관리기관은 고속도로에서 차의 운행에 지장이 없도록 다음과 같은 대책을 세워야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 고속도로주변산과 비탈면에서 돌이나 흙이 도로에 떨어 지지 않도록 안전대책을 세워야 한다. 2. 산짐승이 나올수 있는 곳에는 해당한 표식을 세워야 한다. 3. 고속도로에서 작업을 하려고 할 때에는 작업장구역 200m밖에서부터 50m 간격으로 차단표식과 안내표식을 하며 밤에는 작업등을 켜거나 빛반사대와 같은것을 세워 표식을 하여야 한다. <p>제68조 고속도로에 인차 없앨수 없는 장애물이나 위험이 구역이 생겼을 경우에는 달리는 차운전수가 알아 볼수 있게 주의, 위험, 모든차통행금지, 에돌아가는 길안내, 차의 시속을 제한하는것과 같은 도로표식물을 세우거나 기발을 띄우며 감시원을 세워야 한다. 에돌아 가는길안내표식은 장애물이 있는 곳 또는 위험한 구역 200m 밖에서 50m간격으로 설치하며 밤에는 불을 피우거나 등불을 켜 놓는 방법으로 하여야 한다.</p> <p>제69조 도로우를 가로 건너 가는 삭도를 놓거나 전기줄, 전화줄을 늘일 경우에는 차가 안전하게 지나 다닐수 있는 높이를 보장하며 높은 전압의 전기줄과 삭도줄 밑에는 안전보호그물을 쳐야 한다.</p> <p>제70조 어린 학생들이 학교에 가있거나 학령전 어린이들이 유치원, 탁아소에 가 있는 기간에는 교원이나 교양원, 보육원이, 학교 또는 탁아소, 유치원에 가있지 않는 기간에는 보호자가 책임지고 그들이 차길, 다리, 철길에 나가 놀지 못하게 하며 교통안전을 위한 도로시설물을 못쓰게 문들거나 달리는 차에 매달리는것과 같은 행동을 하지 않도록 하여야 한다.</p> <p>차가 다니지 않은 안전한 곳에는 어린이놀이터와 같은 필요한 시설을 꾸려주며 자위경비에 동원된 성원은 어린학생, 학령전 어린이</p>
--	--

	<p>들이 차길에 나가 놀지 않도록 하여야 한다.</p> <p>제71조 도로의 필요한 곳에는 지하건능길, 구름다리 같은것을 만들고 건능길바닥선표식을 하며 신호등, 빛반사대, 안전울타리, 보호란간, 도로표식기와 같은 시설물을 제때에 만들어 세우고 그에 대한 관리와 보수정비사업을 책임적으로 하여야 한다.</p> <p>제72조 도로를 새로 건설하거나 고속도로, 시내중심용도로에 나들길을 내려고 할 때에는 설계를 만들어 인민보안기관과 협의하여야 한다.</p> <p>제73조 시내중심도로에는 자전거길을 따로 정하여 주며 도로의 필요한 곳에는 해당한 도로표식을 하거나 표식물을 만들어 세우고 그에 대한 보수 관리사업을 책임적으로 하여야 한다.</p> <p>제74조 철길과 도로가 사귀는 곳에는 건능길을 만들어 놓아야 하며 건능길로부터 량쪽으로 각각 10m 구간에는 도로를 수평이 되게 하여야 한다.</p> <p>건능길에는 신호장치, 철길주의표식, 안전울타리, 멈춤장치와 같은 시설물을 설치하고 건능길감시원을 세워야 한다.</p> <p>철길건능길주변에는 감시에 지장을 줄수 있는 시설물을 설치하거나 키큰농작물을 심지 말아야 한다.</p> <p>제75조 차를 설계할 때에는 신호등, 뒤비침거울, 안전띠와 같은 교통안전을 보장하는데 필요한 장치를 반영하여야 한다.</p> <p>제76조 차에는 운전장치, 제동장치, 나팔, 등불과 신호등, 뒤비침거울과 같은 사고를 막는데 필요한 장치를, 자전거에는 제동장치, 종, 앞등, 뒤빛반사판 같은것을 달아야 한다.</p> <p>제77조 차에는 인민보안기관이 압인을 한 등록된 차번호판을 앞뒤의 정해진 자리에 달아야 하며 차번호를 바꾸거나 폐차, 이관할 경우에는 낡은 차번호판을 해당 인민보안기관에 바쳐야 한다.</p> <p>짐차의 적재함과 빠스의 뒷면에는 차번호가 있어야 한다.</p> <p>제78조 기관, 기업소와 개인은 인민보안기관의 승인없이 폐차 또는 서로 다른차의 부분품을 모아 차를 조립하거나 구조를 고치는것과 같은 일을 하지 말아야 한다.</p>
--	---

<p>제5장 도로교통사업에 대한 지도통제</p> <p>제69조(도로교통사업에 대한 지도통제의 기본 요구) 도로교통사업에 대한 지도는 내각의 통일적인 지도밑에 중앙인민보안지도기관과 해당 기관이 한다. 중앙인민보안지도기관과 해당 기관은 도로교통사업을 정상적으로 장악하고 지도하여야 한다.</p> <p>제70조(교통상안전과 편리보장) 인민보안기관과 지방정권기관, 도로관리기관은 도로교통사업을 정상적으로 료해장악하고 지도하여 보행자와 차의 교통상안전과 편리를 보장하여야 한다.</p> <p>제71조(교통보안일군, 차감독일군, 차운전자격심사일군의 양성) 중앙인민보안지도기관과 해당 기관은 교통보안일군, 차운전자격심사일군, 차감독일군을 계획적으로 양성하며 그들의 전문기술지식수준을 높여주어야 한다.</p> <p>제72조(로력, 설비, 자재, 자금의 보장) 국가계획기관과 로동행정기관, 자재공급기관, 재정은행기관은 도로교통사업에 필요한 노력, 설비, 자재, 자금을 제때에 보장하여야 한다. 도로교통부문의 로력, 설비, 자재, 자금은 다른데 돌려쓸수 없다.</p> <p>제73조(도로교통안전교양) 해당 기관, 기업소, 단체는 《교통안전교양실》을 꾸려놓고 도로교통안전교양사업을 실속있게 조직진행하며 운전사회의와 《설비점검의 날》, 《사고방지대책의 날》 같은것을 정상적으로 운영하여야 한다.</p> <p>제74조(학생들의 교육교양) 교육기관과 해당 기관은 학생들속에 교통안전과 교통도덕에 대한 지식을 교육하며 《교통안전교양마당》 같은것을 리용한 교양사업을 여러 가지 형식과 방법으로 조직진</p>	<p>제7장 교통안전을 위한 사회적 교양과 기관, 기업소의 의무</p> <p>제79조 기관, 기업소는 위대한 수령 김일성동지께서와 위대한 령도자 김정일동지께서 교통질서를 엄격히 세울데 대하여 주신 방침과 그 관철을 위한 국가의 결정, 지시, 법규범을 종업원들에게 잘 알려 주며 그것을 철저히 집행하도록 하여야 한다.</p> <p>제80조 기관, 기업소는 강연, 해설담화, 예술제 조활동, 방송, 영화, 텔레비존방영과 같은 여러 가지 형식과 방법으로 교통질서를 세우기 위한 군중교양사업을 널리 벌려야 한다.</p> <p>제81조 모든 주민은 위대한 수령 김일성동지께서와 위대한 령도자 김정일동지께서 교통질서를 정연하게 세우고 교통사고를 미리 막을데 대하여 주신 방침과 그 관철을 위한 국가의 결정, 지시, 법규범을 정확히 인식하고 철저히 집행하기 위한 사업에 주인답게 참가하여야 한다.</p> <p>제82조 기관, 기업소의 책임일군은 교통질서를 지키기 위한 사업을 짜고 들어 조직하며 매달 《사고방지대책의 날》을 실속있게 운영하여야 한다.</p> <p>제83조 시, 군인민보안기관과 10 대이상의 차를 가지고 있는 기관, 기업소는 《교통안전교양실》을 잘 꾸리고 주민들과 운전수들이 교통안전사업과 관련한 법규범을 자각적으로 지키도록 그들에 대한 교양사업을 정상적으로 진행하여야 한다.</p> <p>제84조 시, 군인민위원회는 해당 기관과의 련계밑에 분기에 한번씩 운전수회의를 열고 교통질서를 세우기 위한 대책을 세워야 한다.</p> <p>제85조 교육교양기관은 학생들과 어린 이들이 교통안전사업과 관련한 법규범을 자각적으로 지키도록 그들에 대한 교육교양과 《교통안전교양마당》을 통한 교양을 정상적으로 진행하여야 한다.</p> <p>제86조 기관, 기업소는 교통안전사업과 관련한 법규범, 차관리질서를 모범적으로 지키도록</p>
--	--

<p>행하여야 한다.</p> <p>제75조(출판물, 문학예술작품의 창작, 출판, 보급) 출판기관과 문학예술기관, 해당 기관은 교통안전 및 교통도덕과 관련한 대중잡지, 그림책, 걸그림, 소설, 영화, 연극 같은것을 계획적으로 창작, 출판, 보급하여야 한다.</p> <p>제76조(도로교통사업에 대한 감독통제) 도로교통사업에 대한 감독통제는 인민보안기관과 해당 감독통제기관이 한다. 인민보안기관과 해당 감독통제기관은 도로 안전시설물의 관리와 리용, 보행자와 차의 통행, 차의 등록과 검사질서준수정형을 엄격히 감독통제하여야 한다.</p> <p>제77조(사고위험개소에 대한 통보) 기관, 기업소, 단체와 공민은 교통사고를 일으켰거나 교통질서를 어겼거나 도로교통에 지장을 줄수 있는 사고위험개소를 발견하였을 경우 제때에 대책을 세우고 해당 인민보안기관과 도로관리기관에 알려야 한다.</p> <p>제78조(차의 억류) 차의 등록, 통행질서를 어겼거나 보행자와 차의 통행에 지장을 주었거나 교통사고를 일으킨 차는 억류한다. 이 경우 억류기일은 10일을 넘을수 없다.</p> <p>제79조(원상복구, 손해보상) 도로와 그 안전시설물을 파손시켰거나 위치를 변경시켰거나 차를 파손시킨 경우에는 원상복구시키거나 해당한 손해를 보상시킨다.</p> <p>제80조(벌금) 도로와 그 안전시설물관리 및 리용질서를 어겨 도로교통에 지장을 주었거나 통행질서를 어긴 경우에는 벌금을 물린다.</p> <p>제81조(운행중지) 차의 기술상태가 불비하거나 용도를 변경하여 리용하였거나 통행질서를 심히 어겼거나 사고위험을 조성하였을 경우에는 차의 운행을 중지시킨다.</p> <p>제82조(운전자격의 정지) 차의 운정사등록과 운전자격심사, 통행질서 위반행위가 엄중할 경우에는 운전사의 자격을 정지시킨다.</p> <p>제83조(운전자격의 강급) 차사고로 보행자에게 상해를 입혔거나 차</p>	<p>사업을 조직하고 지도통제하여야 한다. 교통안전사업과 관련한 기관, 기업소의 임무는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 차운행을 조직할 경우에는 교통안전지령을 준 다음 교통질서를 세우고 사고를 막기 위한 사업을 조직하며 그 집행정형을 정상적으로 장악통제하여야 한다. 2. 운전자, 검차원, 배차사령, 차장과 같은 차관리부문 일군과의 사업을 잘하며 교통질서를 지키는데 필요한 사업조건을 충분히 보장해 주어야 한다. 3. 출발전 검차제도와 수리정비체계를 정연하게 세우며 검차원의 확인이 없는 차와 기술검사기간이 지난 차, 기술검사에 합격되지 못한 차를 운행시키지 말아야 한다. 4. 해당한 운전자격이 없는 사람에게 차를 몰지 못하게 하며 운전자들속에서 5 만km무사고주행운동을 힘 있게 벌리도록 하여야 한다. 5. 분기마다 한번씩 진행되는 운전자규정시험준비와 운전자회의준비를 책임적으로 하며 운전자들이 규정시험과 운전자회의에 빠짐없이 참가하도록 하여야 한다. 6. 사회교통안전원의 활동조건을 적극 보장하여 주며 사회교통안전차의 표식과 사회교통안전일군의 완정, 호르래기, 신호기발 같은것을 제때에 마련해 주어야 한다. 7. 출퇴근에 쓰는 빠스의 정류소를 인민보안기관과 합의하여 정하여야 한다. 8. 교통사고가 날수 있는 위험개소의 요소를 장악하고 그것을 없애기 위한 사업을 정상적으로 조직하여야 한다. <p>제87조 차장은 위대한 수령 김일성동지께서 위대한 령도자 김정일동지께서 교통안전질서를 자각적으로 지킬데 대하여 주신 방침과 그 관철을 위한 국가의 결정, 지시, 법규범을 손님들에게 해설해 주며 그들이 차리용질서를 자각적으로 지키도록 하여야 한다.</p> <p>제88조 승용차를 리용하는 일군과 짐차의 운전칸에 타는 일군은 운전자들이 교통안전규정을 철저히 지키도록 하여야 한다.</p> <p>제89조 차의 색유리와 창가림, 교통음향신호 및 불빛신호장치 같은것은 인민보안기관의 승인밑에 정해진 차에만 달거나 찰수 있다.</p>
---	--

<p>를 파손시켰을 경우에는 운전자격급수를 낮춘다.</p> <p>제84조(운전자격의 박탈) 통행질서위반행위의 정상이 무겁거나 교통사고를 일으켜 인명과 재산에 피해를 주었을 경우에는 운전사의 자격을 박탈한다.</p> <p>제85조(차의 몰수) 교통사고를 일으키고 도주하였거나 등록되지 않은 차를 리용하였거나 승인없이 번호판, 장치물 같은것을 설치하였거나 차경력표를 위조한것 같은 교통질서위반행위가 엄중한 경우에는 해당 차를 몰수한다.</p> <p>제86조(행정적 또는 형사적책임) 이 법을 어겨 도로교통사업에 엄정한 결과를 일으킨 기관, 기업소, 단체의 책임있는 일군과 개별적공민에게는 정상에 따라 행정적 및 형사적책임을 지운다.</p>	<p>제90조 차의 앞유리에는 인민보안기관이 제정하였거나 합의하여 준 표시만 붙일 수 있다. 인민보안기관이 내주었거나 합의하여 준 차운행과 관련한 문건, 표식은 마음대로 고칠수 없다.</p>
	<p style="text-align: center;">제8장 교통안전을 위한 단속통제</p> <p>제91조 교통안전과 관련한 단속통제사업을 인민보안기관이 한다. 인민보안기관은 교통사고가 났거나 교통질서위반행위가 나타났을 경우 그에 대한 조사 및 단속처리사업을 제때에 책임적으로 하여야 한다.</p> <p>제92조 인민보안기관은 도로망에 따르는 교통통과량을 정상적으로 료해장악하며 교통안전조직을 짜고 들어 교통의 복잡성을 없애도록 하여야 한다.</p> <p>제93조 교통질서를 어긴 기관, 기업소와 개인에게 적용하는 벌금은 인민보안기관이 현지에서 직접 물릴수 있다. 교통질서를 어긴 다른 나라 사람에게는 위</p>

	<p>반행위의 정도에 따라 200-400 원의 현지 벌금을 물리수 있다. 이 경우 중앙은행기관이 경유한 벌금령수증을 떼주고 그 부분을 남겨 놓아야 한다.</p> <p>제 94 조 인민보안기관은 사회교통안전원과 운전수에게 사회적분공을 주고 그들의 역할을 높이기 위한 사업을 짜고 들어 운저수들이 교통질서위반행위에 대하여 호장 단속하고 통보하도록 하여야 한다.</p> <p>제95조 인민보안기관은 교통사고가 났을 경우와 교통안전상 필요할 경우 일정한 구역과 구간의 길을 막거나 다니는 차와 통행자의 통행을 제한할수 있다.</p> <p>제96조 인민보안기관은 교통질서를 어긴 행위를 조사처리하기 위하여 책임 있는 당사자와 그 관계자를 부를수 있다.</p> <p>제97조 인민보안기관은 교통보안원이 교통감독과 교통관리를 책임적으로 하여 차와 통행자의 통행을 제때에 보장하도록 하여야 한다.</p> <p>차와 통행자를 단속하였을 경우에는 제때에 처리하여 보내야 하며 운전면허증을 회수하거나 차와 통행자를 오래 붙잡아 두는 일이 없도록 하여야 한다.</p> <p>제98조 교통보안원은 다음과 같은 권한을 가진다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통안전과 관련한 긴급한 정황이 제기되었을 경우 해당 기관, 기업소에 대책을 세울것을 요구할수 있다. 2. 교통질서를 어긴 차와 기술상태가 불비한 차를 뛰지 못하게 단속하며 사고가 날수 있는 도로시설물을 쓰지 못하게 할수 있다. 3. 술 또는 주정이 있는 음료를 마시고 제정된 교통질서를 위반하였거나 그 위반행위와 관련한 단속을 못마땅하게 여기면서 반항하는 운전수와 통행자의 행위에 대하여 조사확증하거나 정신이 맑아 질 때까지 억류할수 있다. 4. 기관, 기업소와 주민에게 교통사고 현장을 정리하는데 필요한 로력과 자재를 동원할것을 요구할수 있다. 5. 교통사고현장을 조사확증하거나 인명과 재산을 구원하는것과 같은 긴급한 대책을
--	---

	<p>세워야 할 경우 기관, 기업소 또는 지나 가는 차를 동원시킬수 있다.</p> <p>제99조 교통질서를 어긴 행위에 대한 제재는 이 규정과 함께 교통질서를 규제한 다른 법 규범을 어겼을 때 에도 적용한다.</p> <p>제100조 교통질서를 어긴 차가 사망자를 내게 하였거나 중상을 입혔을 때에는 운전수에 자격정지와 관련한 제재를 주는것과 함께 차를 몰수 한 다음 형사적책임을 지울것을 해당기관에 제기하여야 한다.</p> <p>제101조 교통사고를 내어 사람에게 부상을 입혔거나 차를 완전히 못 쓰게 만들었을 때에는 정도에 따라 책임 있는 이군에게 1개월의 로동단련제재를 준다.</p> <p>제102조 도시도로와 고속도로에서 통행자가 교통질서를 어겨 교통사고를 냈을때에는 운전수에게 책임을 지우지 않고 교통질서를 어긴 당사자 또는 보호자와 같은 관계자에게 책임을 지운다. 운전수가 차의 속도를 늦추지 않았거나 사람을 피하지 않아 사고를 냈을 때에는 피해자와 함께 운전수에게도 책임을 지운다.</p> <p>제103조 교통사고로 사망자를 내었거나 부상을 입힌 운전수 또는 해당 관계자가 형사적 책임을 지지 않았을 경우와 로동단련과 관련한 제재를 받지 않았을 경우에는 피해와 관련한 생활보조금을 물어야 한다. 피해와 관련한 생활보조금은 교통사고로 부상을 입힌 경우 피해자가 치료를 받는 기간 달마다 가해자가 받는 월기본생활비의 30% 범위안에서, 교통사고로 사망하였을 경우에는 3-5 년동안 달마다 가해자가 받는 월기본생활비의 40% 범위안에서 인민보안기관이 발급한 피해와 관련한 생활보조금지불통지서에 따라 가해자의 기관 기업소가 그의 생활비뭇에서 해당한 금액을 떼어여 피해자 또는 그 가족에게 보내주어야 한다.</p> <p>제104조 교통사고로 차를 파손시켜 국가에 손해를 주었을 때에는 교통질서위반자에게 파손시킨 정도에 따라 손해액의 전부 또는 일부를 3 개월안으로 보상시켜야 한다. 손해보상금은 인민보안기관이 발급한 손해보상통지서에 따라 손해보상자의 소속기관,</p>
--	--

	<p>기업소가 해당한 금액을 받아 손해를 본 기관, 기업소에 보내 주어야 한다.</p> <p>제 105 조 운행속도를 어겼을 때에는 다음과 같은 제재를 준다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 정해 진 속도보다 높은 속도로 운행하였거나 정해 진 속도를 보장하지 못하였을 때에는 정도에 따라 300 원까지의 벌금을 물린다. 2. 운행속도를 위반하여 사고위험을 조성하였을 때에는 정도에 따라 500 원까지의 벌금을 물리거나 3 개월의 자격정지와 관련한 제재를 주며 차는 10 일간억류시킨다. 3. 평양시내중심도로에서 밤에 시속 60km 이상 놓고 달리었을 때에는 정도에 따라 3-6 개월의 자격정지와 관련한 제재를 주며 차는 3개월까지 억류시킨다. <p>제106조 차가 달리는 길자리를 어겼을 때에는 다음과 같은 제재를 준다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 도시길에서 중앙선을 넘어 갔거나 중앙선을 타고 달렸을 때에는 500 원까지, 바닥선이 있는 길에서 해당한 차달림선으로 운행하지 않았을 때에는 400 원까지, 바닥선이 없는 길에서 정해 진 자리로 달리지 않았을 때에는 200 원까지의 벌금을 물린다. 2. 달리는 길자리를 어겨 다른 차의 운행에 지장을 주었거나 사고위험성이 나타났을 때에는 정도에 따라 500 원까지의 벌금을 물리거나 자격급수낮추기와 관련한 제재를 주며 차는 10일간 억류시킨다. <p>제107조 차가 어기는 질서를 어겼을 때에는 정도에 따라 500 원까지의 벌금을 물린다. 차가 어기는 질서를 어겨 사고위험을 조성하였을 때에는 500 원의 벌금을 물리거나 3 개월까지의 자격정지와 관련한 제재를 준다.</p> <p>제108조 도로사권길과 철도건능길운행질서를 어겼을 때에는 정도에 따라 500 원까지의 벌금을 물린다.</p> <p>건능기금지신호가 내린 다음 건능길을 건능것과 같은 위험한 행위를 하였을 때에는 500원의 벌금을 물리거나 1개월까지의 자격정지와 관련한 제재를 주며 차는 15일간 억류시킨다.</p> <p>제109조 차가 따라앞서는 질서를 어겼을 때에</p>
--	--

	<p>는 정도에 따라 400 원까지의 벌금을 물리며 사고위험성을 조성하였을 때에는 500 원의 벌금을 물리거나 차와 함께 1개월까지의 로동단련제재를 준다.</p> <p>제110조 차가 자리바꿈질서를 어겼을 때에는 정도에 따라 400 원까지의 벌금을 물리며 자리바꿈을 할수 없는 곳에서 자리바꿈을 하였을 때에는 자격급수낮추기와 관련한 제재를 주는것과 함께 차는 10 일간 억류시킨다.</p> <p>제111조 차가 지선도로에서 본선도로로 나오는 질서를 어겼을 때에는 정도에 따라 400 원까지의 벌금을 물리며 어긴 행위가 엄중할 경우에는 400 원의 벌금을 물리거나 3 개월까지의 자격정지와 관련한 제재를 주는 것과 함께 차는 15 일간 억류시킨다.</p> <p>제112조 주차질서를 어겼을 때에는 정도에 따라 400 원까지의 벌금을 물리며 주차질서를 어긴 행위가 인명피해사고를 내게 한 원인으로 되었을 경우에는 자격박탈과 관련한 제재를 주는것과 함께 차는 몰수한다.</p> <p>제113조 먼거리 운행증이 없이 운행하거나 운행증에 밝혀진 요구를 어겼을 때에는 정도에 따라 운전수와 함께 짐차는 10~30 일의 무보수로동을 시키며 짐차밖의 차는 10~30 일 억류시킨다. 먼거리 운행질서를 심히 어겼을 때에는 차를 몰수 한다.</p> <p>제114조 차가 등불켜는 질서를 어겼을 때에는 500 원까지의 벌금을 물리며 방향등을 켜지 않아 다른 차의 운행에 혼란을 주었을 때에는 정도에 따라 500 원의 벌금을 물리거나 2 개월의 자격정지제재를 주는것과 함께 차는 15일간 억류시킨다. 교통지휘신호의 요구를 어겼을 때에는 500 원까지의 벌금을 물리며 반복위반하였거나 사고위험을 조성하였을 때에는 자격박탈과 관련한 제재를 주는것과 함께 차는 몰수 한다. 가로등이 켜져 있는 평양 시내중심도로에서 가까운거리조명을 켜지 않고 먼거리 조명등을 켜고 다닐 때에는 500 원까지의 벌금을 물리며 차는 3 개월까지 억류시킨다.</p> <p>제 115 조 차에 짐을 싣거나 사람을 태우는 질서를 어겼을 때에는 정도에 따라 500</p>
--	---

	<p>원까지의 벌금을 물리며 어긴 행위가 엄중할 경우에는 500 원의 벌금을 물리는 것과 함께 차는 15일간 억류시킨다.</p> <p>제116조 배기가스가 환경보호한계기준을 초과하는 차를 몰고 다닐 때에는 정도에 따라 운전수와 책임 있는 일군에게 각각 500 원까지의 벌금을 물리거나 차의 운행을 중지시키며 반복위반하였거나 엄중할 경우에는 자격박탈과 관련한 제재를 주며 차는 몰수한다.</p> <p>제117조 안전띠가 있는 차를 타고 안전띠를 매지 않았을 때와 오토바이를 타면서 안전모를 쓰지 않았거나 보호안경을 끼지 않았을 때에는 정도에 따라 400 원까지 벌금을 물린다.</p> <p>제118조 새로 받은 차를 등록하지 않고 등록 및 기술검사밖의 일로 운행하거나 정한 표식을 하지 않았을 때에는 500 원까지의 벌금을 물리며 등록하지 않은 차를 몰고 다니거나 다른 차의 번호, 가짜번호를 달고 다니는 경우와 승인없이 색유리 또는 창가림을 하고 다니거나 교통음향신호 및 불빛신호장치를 하고 다닐 때에는 자격박탈과 관련한 제재를 주며 차는 몰수한다.</p> <p>제119조 운전면허증또는 기술검사증(승용차경력표)과 같은 증명문건없이 운행할 때에는 500 원까지의 벌금을 물리거나 차를 10 일간 억류하며 유효기간이 지난 증명문건을 가지고 운행할 때에는 500 원의 벌금을 물린다.</p> <p>제120조 운전계통, 제동장치가 고장이거나 뒤비침거울과 같은 차의 장치물을 갖추지 않고 차를 몰고 다닐 때에는 500 원까지의 벌금을 물리며 사고위험성을 조성하였을 때에는 500 원의 벌금을 물리거나 6 개월간의 자격정지와 관련한 제재를 준다.</p> <p>제121조 현지벌금을 물릴수 없는 사정이 제기되었거나 500 원의 벌금을 물리었을 경우에는 운전면허증에 표시하여 주며 운전면허증의 위반란에 다섯 번의 표시를 받았을 경우에는 자격박탈과 관련한 제재를 준다. 차달림선안에서 차의 행동질서, 자동신호등에 의한 차의 행동질서와 같은 교통질서를</p>
--	---

	<p>어졌을 경우 벌금을 물릴수 없는 사정이 제기되었을 때에는 자격박탈과 관련한 제재를 주며 차는 1-3 개월 억류하거나 몰수한다.</p> <p>제122조 교통안전을 위한 도로 시설물을 못 쓰게 만들었거나 차운행에 지장을 주는 행위를 한 기관, 기업소에는 못 쓰게 만든 시설물의 원상복구 또는 피해보상을 시키거나 30-150 만원(공화국령역안에 있는 다른 나라의 기관, 기업체인 경우에는 1,500만원까지)의 벌금을 물린다.</p> <p>제123조 차가 다니지 못하게 되어 있는 날과 시간, 도로에서 정해 진 교통질서를 어기고 운행하였을 때에는 500 원까지의 벌금을 물리며 차는 1개월 억류한다. 어긴 행위가 엄중한 경우에는 자격박탈과 관련한 제재를 주고 차는 몰수하며 운전수가 속한 기관, 기업소에 20 만원까지의 벌금을 물리거나 책임있는 일군에게 6개월까지의 무보수로동처벌을 준다.</p> <p>제124조 통행자가 교통질서를 어기었거나 학령전어린이에 대한 관리를 잘하지 않아 그들이 교통질서를 어겼을 때에는 100-200 원의 벌금을 물리며 걸음길과 건늬길이 따로 있는 곳에서 차길로 다닐 때와 고속도로로 다닐 때에는 500 원까지의 벌금을 물린다.</p> <p>제125조 고속도로에 짐짐승을 내놓았을 때에는 500 원까지의 벌금을 물리며 그 짐짐승은 몰수한다.</p> <p>제126조 자전거 타는 질서를 다음과 같이 어겼을 때에는 정도에 따라 500 원까지의 벌금을 물리며 어긴 행위가 엄중할 경우에는 자전거자격증, 자전거등록번호판을 회수하는 것과 함께 자전거를 몰수한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 고속도로와 자전거를 타고 다니지 못하게 되어 있는 도로로 자전거를 타고 다닐 때. 2. 자전거자격증과 자전거등록번호판, 제동장치와 종이 없는 자전거를 타고 다닐 때. 3. 밤에 가로등이 없는 길로 조명등과 빛반사판이 없는 자전거를 타고 다닐 때. 4. 학령전어린이 한명을 제외한 그 밖의 인원을 태우고 다닐 때. 5. 술과 주정이 있는 음료를 마시고 자전거를 타고 다닐 때.
--	--

	<p>6. 자전거 타는 질서를 세번이상 반복 위반하였을 때.</p> <p>제127조 교통질서를 다음과 같이 어겼을 때에는 차를 몰수한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 제동장치, 운전장치의 기술상태가 불비한 차와 같은 교통사고위험성이 있는 차를 몰고 다닐 때. 2. 해당한 운전자격이 없이 차를 몰거나 운전자격이 없는 사람에게 차를 몰게 하였을 때. 3. 술 또는 주정이 있는 음료를 지나치게 마시고 차를 몰았을 때. 4. 교통사고를 냈거나 교통질서를 위반한 운전수가 교통단속에 응하지 않고 도주하였을 때. 5. 자가용차에 국가연유를 넣고 리용하거나 기관, 기업소의 차를 승인없이 사사용무에 리용하였을 때. 6. 승용차를 가지고 연유공급소에 연유를 넣으러 다니거나 등록, 검사, 수리하러 다니는 경우, 밤늦게 퇴근하는 승용차편제 간부를 집에 태워다 주고 돌아 오는 경우를 제외한 그밖의 일로 혼자서 차를 몰고 다닐 때, 대외봉사용 승용차에 외국인, 해외조선동포, 그들과 동행하는 안내 및 통역원이 아닌 사람을 태우고 다닐 때. 7. 뒤비침거울이 없거나 방향등이 없는차, 환경보호기준한계를 넘는 검은연기를 내보내는 차, 유리가 깨지고 색이 날은 차와 같은 불품이 없는 차를 몰고 다닐 때. <p>제128조 교통질서를 다음과 같이 심히 어겼을 때에는 해당 기관에 제기하여 운전수와 책임 있는 일군을 가족과 함께 일정한 지역이나 도시밖으로 추방한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통사고를 내어 사망자가 생겼거나 차를 대파시켜 형사책임을 지게 되었을 때. 2. 운전수가 술, 주정이 있는 음료를 마시고 차를 몰다가 사고위험을 조성하였을 때와 그에게 술, 주정이 있는 음료를 마시도록 하였거나 차를 같이 타고 가면서 운전수를 통제하지 않았을 때. 3. 교통사고를 일으키고도 도주하였거나 단속기관일군을 구타하는 란폭한 행동을 하였을 때.
--	--

	<p>4. 남의 차를 훔쳐 타거나 부속품을 몰래 떼내어 차를 못 쓰게 만들었을 때.</p> <p>5. 교통질서를 위반한 자가 교통보안원의 단속에 불응하거나 벌금지불을 회피하였을 때.</p> <p>제129조 승인없이 도로를 끊거나 인입선을 내며 도로를 파괴하여 인명피해사고를 발생시켰을 때에는 책임 있는 일군에게 형사적 책임을 지울것을 해당기관이 제기하여야 한다.</p> <p>제130조 교통질서를 다음과 같이 어겼을 때에는 5 일-6 개월의 로동단련과 관련한 제재를 준다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 인명피해가 없는 교통사고를 내어 차를 못 쓰게 만들었거나 사고의 위험성을 조성하였을 때와 나팔을 울리지 않게 된 장소에서 나팔을 망당 울렸을 때, 기술안전상태가 불비한 차를 몰고 다닐 때. 2. 교통사고를 내어 차의 몰수, 운전자격의 박탈과 같은 제재를 줄수 있는 정도에까지 이르지 않은 위반행위로 부상을 입혔을 때와 고속도로와 고속도로밖의 기본로선에 차를 세워 놓고 차의 운행에 지장을 주는 행동을 하였을 때, 교통질서위반 행위에 대한 정당한 단속을 못마땅하게 여기면서 대드는 해위를 하였을 때. 3. 차를 세우기 위하여 길을 막아 서거나 길에 장애물을 조성하였을 때와 지나가는 차에 돌을 던졌을 때. 4. 1 개월이상의 로동단련과 관련한 제재를 주려고 할 경우에는 검찰기관과 합의 하여야 한다. <p>제131조 교통질서를 다음과 같이 어겼을 때에는 자격급수낮추기 또는 자격박탈과 관련한 제재를 준다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통질서를 위반한 운전수가 단속에 응하지 않고 도주하였을 때. 2. 운전수의 잘못으로 중상 정도의 인명피해를 냈거나 교통사고를 내어 차를 심하게 손상시켰을 때. 3. 승용차운전수가 승용차를 가지고 연유공급소, 등록, 검사, 수리하러 다니거나 밤늦게 퇴근하는 승용차편제간부를 집에 태워다 주고 돌아 오는 경우를 제외한 그 밖의 일로 혼자 차를 몰고 다니거나 대외 봉사용택
--	---

	<p>시에 외국인, 해외조선동포, 그들과 동행하는 안내 및 통역원이 아닌 사람을 태우고 다닐 때.</p> <p>4. 기본로선과 시내중심도로에서 달림길질서, 교통자동신호질서와 같은 교통질서를 어겼을 때, 뒤비침거울이 없거나 방향등이 없는 차, 검은 연기를 내보내는 차, 유리가 깨지고 색이 날아 불퓌이 없는 차를 몰고 다니다가 다섯 번이상 단속되었을 때.</p> <p>제 132 조 운전자격을 박탈당한 운전수는 운전면허증을 2 년안으로 다시 발급 받을수 없으며 2 년이 지난 다음 운전면허증을 다시 받으려고 할 경우에는 해당 급수에 따르는 운전자격시험을 쳐야 한다.</p> <p>제133조 교통질서위반행위로 단속된 다음 15 일안으로 처리 받으려 외 않거나 교통질서를 세우기 위한 회의에 두번 이상 참가하지 않고 차를 몰때에는 1-3 개월, 세번이상 제지를 받았을 때에는 4-5 개월, 승용차를 승인없이 사사용무에 리용하였을 때에는 3-6 개월의 자격정지와 관련한 제재를 준다.</p> <p>제134조 운전수가 교통질서를 란폭하게 위반하였거나 다섯번이상 위반하였을 때에는 운전수가 속한 기관, 기업소의 모든 승용차운행을 1-3 개월중지 시킨다.</p> <p>제135조 운전수가 환경보호기준한계를 넘는 검은 연기를 내보내는 차를 몰고 다닐때에는 운저수가 속한 기관, 기업소에 20 만원까지의 벌금을 물리우거나 책임있는 일군에게 6 개월까지의 무보수로동처벌을 준다.</p>
--	--

부록 1

차의 제한시속표

마주오는 차를 볼수 있는 차길거리(m)	제한시속(km)
8	10
20	20
35	30
55	40
80	50
100	60

부록 2

앞차와 뒤차사이의 안전거리표

1. 일반도로차의 시속안전거리		2. 고속도로차의 시속안전거리	
(km)	(m)	(km)	(m)
10	10	90	80
11~20	15	91~100	100
21~30	20	111~130	120
31~40	30	131~150	140
41~50	40	151~170	160
51~60	55	171~190	180
61~70	60	191이상	200이상
71~80	65		

<부록 Ⅲ> 교통질서 단속에 관한 규정

(1949. 12. 5. 내각 결정 제180호).

제1조 본 규정은 교통질서 위반행위를 단속함으로써 교통안전의 보장을 목적으로 한다.

제2조 다음 각호에 해당할 때에는 300원 이하의 벌금에 처한다.

1. 자동차 운전사가 자동차를 운전할 때에 운전면허증 및 차량검사증을 휴대하지 않았을 때
2. 자동차의 운전면허를 받은 자로서 취업장소의 이동 또는 거주지의 변경 및 기타 운전면허증의 등록 사항에 변동이 발생하였을 때부터 10일 이내에 운전면허증의 재등록을 하지 않았을 때
3. 자동차의 통행금지 구역에 소관 내무기관의 허가없이 통행하였을 때
4. 자동차의 방향을 전환하거나 정지할 때 또는 후속차를 선행케할 때에 규정에 의한 신호를 하지 않았을 때
5. 상이한 방향의 도로에서 교통정리를 하지 않는 교차점으로 동시에 들어가는 자동차 상호 간에 있어서 오른편 자동차에게 그 진로를 양보하지 않았거나 경사가 심한 도로에서 서로역일 때에 내려가는 자동차가 도로 우측에 피양하지 않았거나 또는 그 진로를 양보하지 않았을 때
6. 도로의 교차점 곡선도로 경사도로 수도폭이 좁은 교량에서 다른 자동차를 따라 앞섰을 때
7. 사고 또는 불가항력의 경우를 제외하고 소관 내무기관의 허가없이 다음 장소에 주차 또는 정차하였을 때
 - (1) 도로의 교차점 또는 곡선도로에서 5m 이내의 지점
 - (2) 횡단보도
 - (3) 인도와 타도의 구분없는 도로에서의 인도
 - (4) 수도 및 교량
 - (5) 소방시설이 있는 곳에서 5m 이내의 지점
 - (6) 기타 소관 내무기관에서 지정한 장소
8. 철도 또는 궤도의 횡단점을 통화할 때 교통정리원의 지휘없이 안전상태를 확인하

지 말고 통과하였을 때

9. 야간에 운행하는 자동차로서 제정된 등화로 조명하지 않았을 때
10. 자동차 운전사가 술에 취하여 운전하였을 때

제3조 다음 각호에 해당할 때에는 자동차 사용주에 500원 이하의 벌금에 처한다.

1. 립시운전허가증 및 립시운전번호판의 교부를 받지 않고 립시운전을 하였거나 립시운전이 끝난 후에 소정기일 내에 이를 반환하지 않았을 때
2. 차량검사증을 분실 또는 오손할 경우에 재교부 신청을 하지 않았을 때 및 차량검사증의 등록사항에 변동이 발생한 경우에 10일 이내에 차량검사증의 재등록을 하지 않았을 때
3. 소관 도 내무부에 등록하지 않고 자동차를 도 외에 전적할 목적으로 이송시켰을 때
4. 다음 경우에 차량검사증을 소관 내무기관에 반납하지 않았을 때
 - (1) 자동차의 사용을 폐지하였을 때
 - (2) 차량검사 기간이 만료한 때
 - (3) 자동차의 사용금지 혹은 정지를 당한 때
 - (4) 분실한 차량검사증을 차졌을 때
5. 특별한 경우를 제외하고 자동차를 타고 이외 또는 교통에 방해되는 장소에 두었을 때
6. 차고의 위치 구조 및 설비가 규정을 위반하였거나 또는 위험방지에 관한 지시를 위반하였을 때

제4조 다음 각호에 해당할 때에는 500원 이하의 벌금에 처한다.

1. 소형면허를 받은 자가 보통자동차를 운전하였을 때 또는 조수면허를 받은 자가 보통면허를 받은 운전자의 입회없이 보통자동차를 운전하였을 때
2. 운전면허를 받지 않은 자가 자동차의 운전을 하였을 때
3. 소정 제한 속도를 초과하여 운전하였을 때
4. 자동차에 소정의 용적 중량을 초과하여 화물을 적재하였을 때 또는 소정인원을 초과하여 승차시킬 때
5. 자동차 사고가 발생한 경우에 피해자의 구호 및 기타 응급조치를 하지 않았거나 또는 내무기관에 신고하지 않았을 때

제5조 다음 각호에 해당할 때에는 자동차 사용주에 1,000원 이내의 벌금에 처한다.

1. 소관 내무기관의 허가없이 자동차를 폐차하였을 때
2. 위험품 운반에 있어서 위험방지에 관한 지시에 위반되었을 때
3. 차량검사증의 교부를 받지 않았거나 또는 검사기관 만료 후 계속 검사를 받지 않고 운행하였을 때
4. 자동차의 구조 변경 후 그에 대한 검사를 받지 않고 운행하였을 때
5. 차량번호판을 임의로 제작하여 사용한 때
6. 차량의 구조 장치 또는 전조등 및 미등을 규정에 의하여 구비하지 않았을 때

제6조 다음 각호에 해당할 때에 전차 종업원에게 300원 이하의 벌금에 처한다.

1. 특별한 리유없이 정류장 이외의 장소에서 일반객을 승강시켰을 때
2. 객의 승강이 끝나기 전에 발차 신호를 하였거나 발차 신호가 있기 전에 발차하였을 때
3. 교통정리원의 지휘 또는 교통정리 신호에 위반하여 운전하였을 때

제7조 다음 각호에 해당할 때에는 기업소 책임자 또는 전차 종업원에게 500원 이하의 벌금에 처한다.

1. 전차에 조명용 전조등, 후등, 차내등 또는 신호기, 경음기 및 제동기를 설치하지 않았을 때
2. 소정 제한속도를 초과하여 운전하였을 때
3. 운전면허의 교부를 받지 않은 자가 운전하였을 때

제8조 다음 각호에 해당할 때에는 300원 이하의 벌금에 처한다.

1. 우마차, 하자, 자전거 사용자가 감찰중의 교부를 받지 않고 이를 사용한 때
2. 시가지에서 우마차 또는 하차에 소정의 용적중량을 초과하여 물품을 적재한 때 또는 자전거에 1인 이상 승차 하였을 때
3. 시가지에서 우마차 종업원이 우마차를 타고 몰거나 승용에 사용하지 않은 우마차에 사람을 승차시켰을 때
4. 시가지에서 오물을 소제하기 위한 용기의 준비없이 우마차를 사용한 때
5. 우마차 및 하차의 정차 또는 통행을 금지한 구역에 정차 또는 통행하였을 때
6. 시가지에서 우마차 하차 및 자전거로서 야간통행시에 점등하지 않았을 때

7. 도로에 있어서 비산, 추락 또는 누출할 위험성이 있는 물품을 운반할 경우에 이를 방지하기 위한 설비를 하지 않았을 때
8. 자동차가 제동기 경음기를 장치하지 않고 사용하였을 때
9. 도로통행자 또는 운행제차로서 도로표식신호 및 교통정리원의 지휘에 복종하지 않았을 때
10. 기타 도로에서 교통에 지장을 주는 행위를 하였을 때

제9조 복잡한 도로에서 아동들의 유희로 인하여 사고가 발생하였거나 또는 교통질서 유지에 지장준 경우에는 그 부모 또는 보호자에게 300원 이하의 벌금에 처한다.

제10조 다음 각호에 해당할 때에는 500원 이하의 벌금에 처한다.

1. 교통이 복잡한 도로에서 승마연습 또는 재차의 운전연습을 할 때
2. 소정의 규격에 위반한 우마차 또는 하차를 사용한 때

제11조 소관 내무기관의 허가없이 건축공사 및 물품운반 등으로 인하여 1일이상 또는 로 폭의 3분지 1이상을 사용하여 1시간 이상 교통에 지장을 주었을 때에는 1,000원 이하의 벌금에 처한다.

부 칙

본 규정은 1950년 1월 1일부터 실시한다.

<부록 IV> 도 로 법

주체86(1997)년 9월 17일 최고인민회의 상설회의 결정 제 0096호로 채택
 주체88(1999)년 1월 14일 최고인민회의 상임위원회 정령 제 0350호로 수정
 주체90(2001)년 3월 11일 최고인민회의 상임위원회 정령 제 2124호로 수정보충

제1장 도로법의 기본

제1조 조선민주주의인민공화국 도로법 도로건설과 관리, 리용에서 규률과 질서를 엄격히 세워 도로운수를 발전시키는데 이바지한다.

제2조 도로는 인민경제동맥의 중요구성부분이다.

국가는 도로건설에 대한 투자를 체계적으로 늘이고 도로건설을 계획적으로 하여 도로망을 합리적으로 형성하도록 한다,

제3조 도로관리를 잘하는것은 도로의 리용률을 높이고 문화성을 보장하는데서 나서는 필수적요구이다.

제4조 도로는 나라의 경제발전수준을 보여주는 중요척도이다.

국가는 도로를 사회주의경제건설을 다그치고 인민들의 교통상 편리를 보장하는데 효과적으로 리용하도록 한다.

제5조 국가는 인민들속에서 사회주의애국주의교양을 강화하여 그들이 도로를 아끼고 사랑하며 도로관리에 주인답게 참가하도록 한다.

제6조 국가는 도로부문의 과학연구기관과 교육기관을 튼튼히 꾸리고 도로건설과 관리를 현대화, 과학화하기 위한 과학연구사업을 강화하며 필요한 기술자, 전문가들을 전망성있게 키워내도록 한다.

제7조 국가는 도로분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시킨다.

제2장 도로건설

- 제8조** 도로건설을 잘하는것은 도로망을 완성하고 도로를 현대화하기 위한 기본방도이다.
해당기관, 기업소, 단체는 국토건설총계획에 근거하여 도로를 계획적으로 건설하여야 한다.
- 제9조** 도로건설계획은 국가계획기관이 세운다.
국가계획기관은 건설할 도로의 선후차를 바로 정하고 인민경제적의의가 큰 도로부터 집중적으로 건설할수 있도록 도로건설계획을 세워야 한다.
- 제10조** 도로설계는 도로설계기관, 기업소가 작성한다.
도로설계기관, 기업소는 건설대상과 규모를 정확히 타산하고 해당 지대의 자연지리적 조건 같은것을 고려하여 도로를 설계하여야 한다.
- 제11조** 도로건설은 도로건설기관, 기업소와 해당 기관, 기업소, 단체가 한다.
고속도로와 주요도로의 건설은 도로건설기관, 기업소가, 그밖의 도로건설은 해당 기관, 기업소, 단체가 한다.
- 제12조** 도로를 건설하는 기관, 기업소, 단체는 도로건설을 설계대로 하여야 한다.
승인받지 않은 설계로는 도로건설을 할수 없다.
- 제13조** 도로를 건설하는 기관, 기업소, 단체는 다리건설, 지하구조물건설을 선행시키고 로반쌓기, 로반다지기, 도로포장에서 기술규정의 요구와 표준공법을 지켜야 한다.
- 제14조** 주요도로와 자동차가 많이 다니는 도로는 포장한다.
도로포장은 세멘트 또는 아스팔트 같은 것으로 할수 있다.
- 제15조** 도로를 건설하는 기관, 기업소, 단체는 현대적인 기계설비를 갖추고 도로건설작업을 기계화하여야 한다.
해당 기관, 기업소는 도로건설에 필요한 기계설비를 제때에 생산보장하여야 한다.
- 제16조** 도로건설이 끝나면 준공검사를 한다.
준공검사에서 합격되지 못한 도로는 도로관리기관에 넘겨줄수 없다.

제3장 도로관리

- 제17조** 도로관리는 도로를 보수정비하여 그 기술상태를 개선하기 위한 중요한 사업이다.
해당 기관, 기업소, 단체는 도로를 정상적으로 깨끗이 관리하여야 한다.
- 제18조** 도로는 규모와 사명에 따라 고속도로, 1급부터 6급까지의 도로로 나눈다.
도로급수는 국토환경보호기관이 정한다.
- 제19조** 도로관리는 국토환경보호기관과 도시경영기관, 해당 기관, 기업소, 단체가 한다.
고속도로와 1급부터 4급까지의 도로는 국토환경보호기관 또는 도시경영기관이, 5급 6급 도로는 해당 기관, 기업소, 단체가 관리한다.
- 제20조** 국토환경보호기관과 도시경영기관, 해당 기관, 기업소, 단체는 도로실태를 조사 장악하고 도로등록대장에 등록하여야 한다.
도로등록대장에는 도로명, 도로의 급수와 길이, 너비, 포장실태 같은것을 기록하여야 한다.
- 제21조** 국토환경보호기관과 도시경영기관, 해당 기관, 기업소, 단체는 급수별, 로선별, 구간별에 따르는 도로보수정비계획을 세우고 도로를 계획적으로 보수정비하여야한다.
포장도로의 파손된 부분은 제때에 수리하며 토사도로에는 자갈을 깔고 흙과 모래 같은것을 퍼놓아야 한다.
- 제22조** 국토환경보호기관과 도시경영기관, 해당 기관, 기업소, 단체는 계절적특성에 맞게 도로관리를 과학기술적으로 하여야 한다.
- 제23조** 국토환경보호기관과 도시경영기관, 해당 기관, 기업소, 단체는 도로옆에 나무나 잔디를 심어야 한다.
도로의 필요한곳에는 꽃밭, 휴식터를 꾸려야 한다.
- 제24조** 지방정권기관과 국토환경보호기관은 기관, 기업소, 단체에 도로관리구간을 정해 주어야 한다.

기관, 기업소, 단체는 분담받은 도로를 정상적으로 관리하며 필요한 구간에는 도로관리위원을 배치하여야 한다.

제25조 국가는 도로관리를 집중적으로 하기 위하여 도로보수정비기간을 정한다.
도로보수정비기간을 정하는 사업은 내각이 한다.

제26조 기관, 기업소, 단체는 도로보수정비기간을 로력과 운수수단을 동원하여 도로보수정비사업을 집중적으로 하여야 한다.

제27조 기관, 기업소, 단체와 공민은 고속도로와 중요도로로부터 정한 거리안에 건물을 짓지 말고 나무숲을 조성하여야 한다.
도로시설물을 못쓰게 만들거나 승인없이 고속도로에 입안도로를 내거나 가로수를 찍는것 같은 행위는 할수 없다.

제4장 도로리용

제28조 도로리용은 잘하는것은 교통의 안정성, 신속성을 보장하기 위한 근본방도이다.
기관, 기업소, 단체와 공민은 정해진 도로관리용질서를 자각적으로 지켜야한다.

제29조 고속도로는 정해진 차만 운행할수 있다.
어지럽거나 제정된 속도를 낼수 없는 차는 고속도로로 운행할수 없다.

제30조 고속도로의 나들길이 아닌곳으로는 차를 운행할수 없다.
공민은 고속도로로 걸어다니거나 자전거를 타고다니는것 같은 행위를 하지 말아야 한다.

제31조 도로를 리용하는 기관, 기업소, 단체와 공민은 포장도로에 흙을 묻혀들이지 않으며 석탄, 시멘트 같은것을 수송하면서 도로를 어지럽히지 말아야 한다.
도로에 손상을 줄수 있는 짐을 수송하려 할 경우에는 필요한 안전대책을 세워야 한다.

제32조 해당 기관, 기업소, 단체는 도로의 필요한곳에 주의, 금지, 거리 표식과 리정

표, 빛반사판 같은 도로표식물을 설치하여 도로리용의 편리를 보장하여야 한다.
도로표식물은 정해진곳에 규격대로 만들어 세워야 한다.

제33조 도시도로에서 차 운행은 정해진 도로로만 할수 있다. 무한궤도차는 승인없이
세멘트, 아스팔트포장도로로 다닐수 없다.

제34조 기관, 기업소, 단체와 공민은 도로리용에 지장을 주는 시설물을 설치하는것 같
은 공사를 하지 말아야 한다.
필요에 따라 공사를 하려 할 경우에는 해당 기관의 승인을 받으며 돌림길, 교통안전
시설을 만들어놓아야 한다.

제35조 다른 나라 기관, 기업소나 사람이 관광, 짐수송 같은 목적으로 도로를 리용하려
할 경우에는 사용료를 문다.
도로사용료는 중앙가격제정기관이 정한다.

제5장 도로부문 사업에 대한 지도통제

제36조 도로부문 사업에 대한 지도통제를 강화하는것은 국가의 도로관리정책을 정확히
집행하기 위한 중요방도이다.
국가는 도로부문 사업에 대한 지도체계를 바로세우고 통제를 강화하도록 한다.

제37조 도로부문 사업에 대한 지도는 내가그이 통일적인 지도밑에 중앙국토환경보호지
도기관과 해당 기관이 한다.
중앙국토환경보호지도기관과 해당 기관은 도로부문 사업을 정상적으로 장악지도하여
야 한다.

제38조 국토환경보호기관과 해당 기관은 해마다 도로관정검열을 조직하고 기관, 기업
소, 단체와 공민들이 도로관리를 잘하도록 지도하여야 한다.

제39조 국가계획기관과 자재공급기관, 로동행정기관, 재정은행기관, 지방정권기관은 도

로부문에 필요한 로력, 설비, 자재, 자금을 제때 에 보장하여야 한다.

도로부문의 로력, 설비, 자재, 자금은 다른데 돌려쓸수 없다.

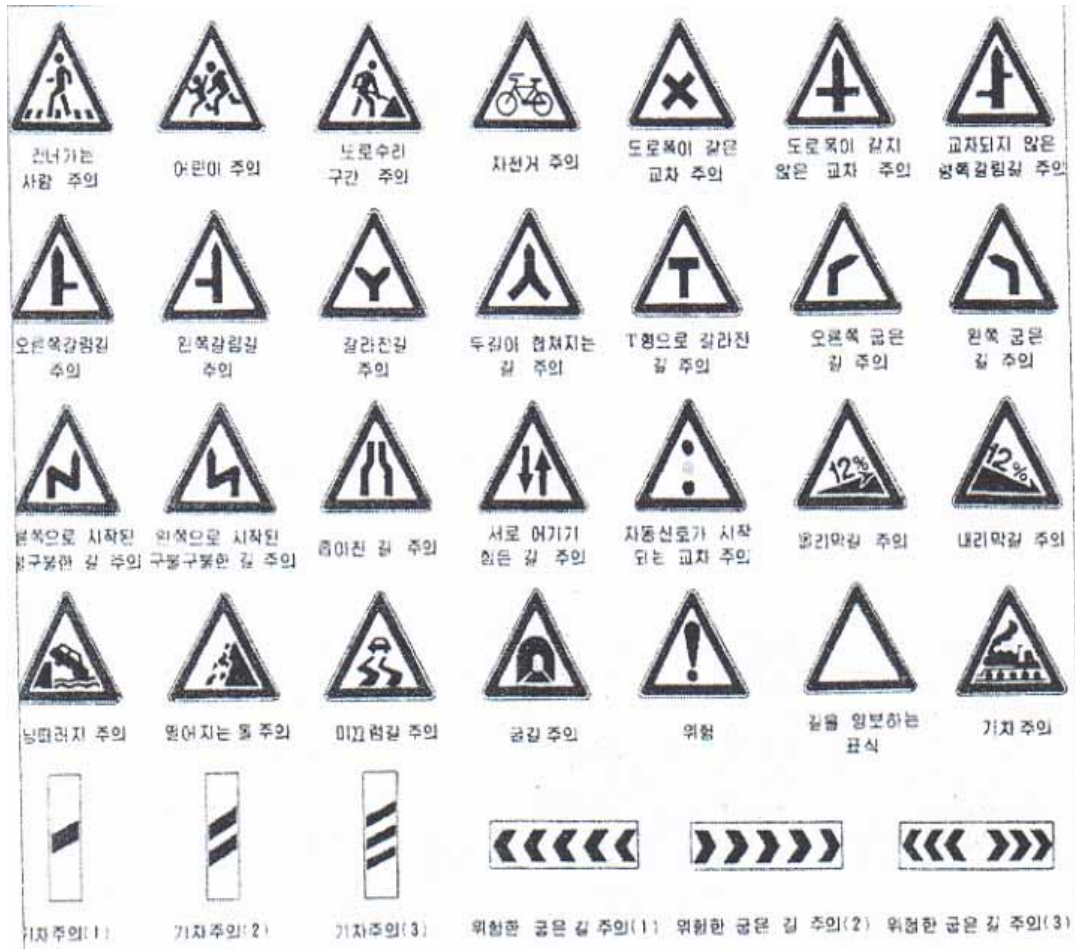
제40조 도로부문 사업에 대한 감독통제는 국토환경보호기관과 해당 감독통제기관이 한다, 국토환경보호기관과 해당 감독통제기관은 도로건설과 관리, 리용에 대한 감독통제를 정상적으로 하여야 한다.

제41조 승인없이 도로를 건설하거나 도로건설의 질을 보장하지 못할 경우에는 도로건설을 중지시킨다.

제42조 도로와 그 시설물을 파손시켰을 경우에는 원상복구시키거나 해당한 손해를 보상시킨다.

제43조 이 법을 어겨 도로건설과 관리, 리용에서 엄중한 결과를 일으킨 기관, 기업소, 단체의 책임있는 일군과 개별적공민에게는 정상에 따라 행정적 또는 형사적책임을 지운다.

<부록 V> 북한의 도로표지판



< 금지 및 해제 표식 >



< 금지 및 해제 표식 >



< 지시 및 안내 표식 >

						
회돌할수 있다	재능이길	화상이 가리키는 길로 가라 한다	방향자리 바꿈 표식(1)	방향자리 바꿈 표식(2)	달리는 자리수가 늘어나는 표식(1)	
						
달리는 자리수가 늘어나는 표식(2)	달리는 자리수가 줄어드는 표식(1)	달리는 자리수가 줄어드는 표식(2)	차탈림자리시속표식(1)	차탈림자리시속표식(2)		
						
자전거만 다녀야 한다	승용차만 다녀야 한다	화물차길 안내		지속된 차 통행시간 알림		
						
앞으로 가는길 막힘 알림	오른쪽길 막힘 알림	건널길 알림		지하건널길 알림		
						
건널길까지의 거리안내	모든 자주차장	승용자주차장	영문자주차장	헬스주차장	혁명사적지	병원

< 지시 및 안내 표식 >

