

뺑소니사건의 예방 및 검거율 제고 방안

《研究陣》

연구위원 : 하 태 준 (전 남 대 학 교 토 목 공 학 과 교 수)

연구지도위원 : 이 상 현

연구실장 :

연구관 : 이 동 권 (경 찰 청 치 안 연 구 소)

목 차

I. 서론	387
1.1 연구의 배경 및 목적	387
1.2 연구의 범위 및 방법	388
1.3 연구 수행 절차	389
II. 뺑소니사건의 개요	390
2.1 뺑소니사건의 정의	390
2.1.1 뺑소니사건의 처벌규정	391
2.1.2 뺑소니사건의 성립범위	392
2.1.3 외국의 입법례	395
2.2 뺑소니사건의 특성	403
2.2.1 범죄행위 관련	403
2.2.2 수사 관련	404
2.2.3 피해자에 대한 사회보장 관련	405
2.3 뺑소니사건의 유형	406
2.3.1 차 대 보행자	406
2.3.2 차 대 차	407
2.3.3 차 대 물건	408
III. 국내 뺑소니사건의 현황 및 문제점	409
3.1 뺑소니사건의 현황	409
3.1.1 뺑소니사건과 전체 교통사고의 연별 발생현황	409
3.1.2 뺑소니사건과 전체 교통사고의 연별 치사율 증감현황	412
3.1.3 뺑소니사건의 연별 검거율 증감현황	413
3.1.4 뺑소니사건의 사법처리현황	415

3.1.5 뺑소니사건전담반 현황	418
3.2 뺑소니사건의 요인분석	421
3.2.1 발생건수 분석	421
3.2.2 뺑소니운전자 분석	428
3.2.3 뺑소니피해자 분석	432
3.3 뺑소니사건의 문제점	434
3.3.1 사건유발측면의 문제점	435
3.3.2 수사측면의 문제점	442
3.3.3 피해자보상측면의 문제점	447
IV. 국내 뺑소니사건 사례 및 판례	452
4.1 뺑소니사건 수사 성공사례	452
4.1.1 타이어 흔적이 뺑소니사건을 조기에 해결케한 사례	452
4.1.2 의복에 남아있던 타이어 흔적을 이용한 사례	454
4.1.3 현장 유류품을 근거로 검거한 사례	455
4.1.4 피해자 등의 진술을 토대로 검거한 사례	459
4.1.5 주민제보에 의하여 검거한 사례	461
4.2 뺑소니사건 판례	461
4.2.1 주관적 구성요건	461
4.2.2 객관적 구성요건	468
4.2.3 기타 관련 문제	476
V. 일본의 뺑소니사건 수사실태 및 대처활동	480
5.1 뺑소니사건의 수사실태	480
5.1.1 뺑소니사건 전담조사반	480
5.1.2 뺑소니사건 조사체계	482
5.1.3 뺑소니사건 감식반 운영	483
5.2 뺑소니사건의 대처활동	484

5.2.1	시민 제보의 활성화	484
5.2.2	보험체계의 사회보장 기능 강화	485
5.2.3	과학적인 수사장비	486
5.2.4	각종 기초자료 수집 및 데이터 베이스화	487
VI.	뺑소니사건의 예방 및 대책	489
6.1	뺑소니사건의 억제방안	489
6.1.1	법률적인 문제점 개선	489
6.1.2	중요법규위반자에 대한 보험료 할증	492
6.1.3	보행환경개선	493
6.1.4	가로조명상태의 개선	494
6.1.5	교통단속의 강화	494
6.2	검거율 제고방안	495
6.2.1	초동수사 강화	495
6.2.2	과학적인 수사체계의 확립	502
6.2.3	정비업소 관리 강화	510
6.2.4	차량번호판 및 번호등의 시인성 제고	510
6.2.5	민관협력 체계 강화	512
6.2.6	체계적인 부품관리 및 페인트 등록체계 개선	513
6.3	피해자 구제방안	514
6.3.1	종합보험 가입의 의무화	514
6.3.2	보상한도액의 현실화	515
6.3.3	자매법의 홍보	515
6.3.4	무한배상책임보험의 재검토	516
VII.	결 론	517
	참고문헌	519

표 차 례

〈표 3-1〉 연별 교통사고 현황	410
〈표 3-2〉 연별 전체교통사고와 뺑소니사건의 치사율과 점유율	412
〈표 3-3〉 연별 뺑소니사건 검거율	414
〈표 3-4〉 뺑소니운전자의 구속여부	416
〈표 3-5〉 뺑소니운전자에 대한 구형량	416
〈표 3-6〉 도주차량죄에 대한 선고형의 종류	417
〈표 3-7〉 전담반 설치 이전과 이후의 뺑소니사건 발생 및 검거현황 비교	419
〈표 3-8〉 전담반 발대 이전과 이후의 지역별 뺑소니사건 발생 및 검거현황 비교	420
〈표 3-9〉 시간대별 뺑소니사건과 전체교통사고 발생현황	422
〈표 3-10〉 요일별 뺑소니사건과 전체교통사고 발생현황	423
〈표 3-11〉 월별 뺑소니사건과 전체교통사고 발생현황	425
〈표 3-12〉 교통사고처리특례법으로 인한 사고증가 여부에 대한 여론조사	436
〈표 3-13〉 '98 뺑소니사건 수사전담반 현황	447
〈표 3-14〉 외국과 우리나라의 1인당 책임보험금액의 GNP비교	448
〈표 3-15〉 책임·종합보험의 1인당 보험금 지급 추이	449
〈표 3-16〉 연도별 보상한도액의 비교	450
〈표 5-1〉 일본의 뺑소니사건 발생 및 검거현황	480
〈표 5-2〉 일본과 우리나라의 뺑소니사건 비교	481
〈표 5-3〉 뺑소니사건 검거 내용별 비교	481
〈표 5-4〉 일본 경찰본부의 수사전담반 분포 (1994)	482
〈표 5-5〉 일본 경찰서의 수사전담체제 유무	482
〈표 5-6〉 일본의 뺑소니사건의 검거단서 현황	485

그림 차례

<그림 2-1>	악질성의 측정결과	404
<그림 2-2>	보행자의 무게 중심이 높은 경우의 충격시 운동상황	406
<그림 3-1>	연별 전체교통사고와 뺑소니사건의 구성비 (1980~1998)	411
<그림 3-2>	전체교통사고 중 뺑소니사건이 차지하는 비율	411
<그림 3-3>	전체교통사고 사망자에 대한 뺑소니사건 사망자의 점유율	413
<그림 3-4>	연별 뺑소니사건 검거율	415
<그림 3-5>	시간대별 뺑소니사건과 전체교통사고의 구성비	422
<그림 3-6>	요일별 뺑소니사건과 전체교통사고 구성비	424
<그림 3-7>	월별 뺑소니사건과 전체교통사고 구성비	424
<그림 3-8>	사건종별 분석	426
<그림 3-9>	장소별 분석	420
<그림 3-10>	지역별 분석	427
<그림 3-11>	가해차종별 분석	428
<그림 3-12>	뺑소니운전자 범규위반별 분석	429
<그림 3-13>	뺑소니운전자 도주동기별 분석	429
<그림 3-14>	뺑소니운전자 검거경위별 분석	430
<그림 3-15>	뺑소니운전자 성별 분석	431
<그림 3-16>	뺑소니운전자 연령별 분석	431
<그림 3-17>	뺑소니운전자 직업별 분석	432
<그림 3-18>	피해자 보행형태별 분석	433
<그림 3-19>	피해자 성별 분석	433
<그림 3-20>	피해자 연령층별 분류	434
<그림 5-1>	일본 자동차손해배상 보장사업의 운영체계	486
<그림 6-1>	뺑소니사건 수사 체계도	508
<그림 6-2>	차종·차명·일부번호 확인시 추적수사 요령	509

I. 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

뺑소니사건은 해마다 증가하여 1998년 한 해만 해도 2만 3천여 건이 발생하였으며 이로 인한 사상자가 2만 9천여 명에 달한다. 이러한 뺑소니사건은 그 특성상 가해자를 쉽게 알 수 없어 피해 당사자뿐만 아니라 피해자의 가족에게도 정신적, 물질적 피해를 입혀 가정 파괴에까지도 이르게 하는 심각한 범죄인만큼 이를 억제하기 위한 특별한 조치가 필요하다.

이에 경찰청에서는 1997년에 뺑소니 범죄의 증가와 검거율 저조에 따른 대책으로 전국 238개 경찰관서에 「뺑소니사건 수사전담반」을 설치하여 검거에 주력하도록 하였다. 뺑소니사건 수사전담반이 설치된 후 검거율이 1997년 65.6%에서 1998년 84.2%로 18.6%가 향상되었으나, 뺑소니사건 발생건수는 1997년 1만 8천여 건에서 1998년 2만 3천여 건으로 오히려 증가하여 여전히 뺑소니 예방대책 및 검거율 제고를 위한 방안 마련이 시급한 실정이다. 일본의 경우 뺑소니 사망사건의 검거율이 90%대에 이르고, 사고 발생건수도 꾸준히 감소하고 있어 우리에게 시사하는 바가 크다.

뺑소니사건은 운전자 과실에 의한 일반교통사고와 달리 고의성을 가지고 도주하는 형태이므로 정상참작의 여지가 없는 범죄행위이며, 차 대 사람의 경우 심각한 상해를 입히게 되므로 단순한 과실치사가 아닌 미필적 고의에 의한 살인행위에 가까운 범죄로 취급할 수 있다.

이러한 배경에서 본 연구는 국내 뺑소니사건의 현황과 문제점을 파악해 보고 대응체계가 선진화된 일본의 뺑소니사건 수사체계 및 예방대책을 참고하여 뺑소니사건을 줄이고 검거율을 높일 수 있는 방안을 모색하고자 한다.

1.2 연구의 범위 및 방법

본 연구는 뺑소니사건에 대한 종합적이고 체계적인 연구서가 많지 않은 현실을 고려하여 뺑소니사건에 대한 개괄적이고 일반적인 사항을 다루는 데 의의를 두고 있다.

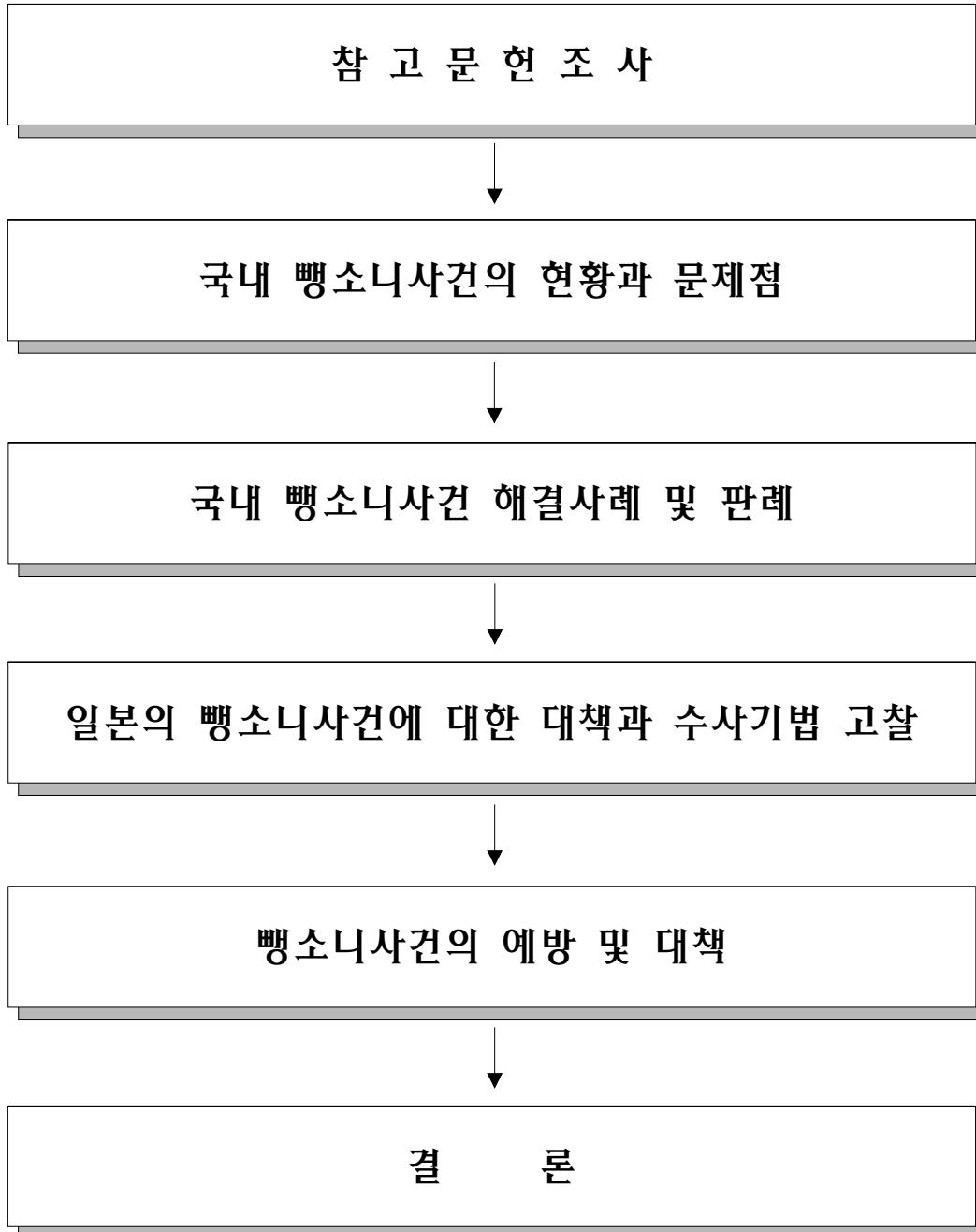
먼저 뺑소니사건에 대한 개념과 특징 그리고 유형 등을 다루고, 1980년부터 1998년까지의 자료를 이용해 국내 뺑소니사건의 현황을 살펴본 후, 이를 토대로 사건유발측면, 수사측면, 피해자보상측면의 세 가지로 나누어 문제점을 분석해보았다.

그리고 국내 뺑소니사건의 성공적인 해결사례와 대법원 판례를 제시함으로써 실제 수사에 있어서 참고할 수 있도록 하였다.

외국의 사례에서는 일본의 뺑소니사건에 대한 대책과 수사기법 등에 대해 소개하고 이를 참고하여 문제점 고찰 부분과 연결해서 뺑소니사건 예방 활동과 검거율을 높이기 위한 대책을 알아보았다.

본 연구를 수행함에 있어서 각종 현황 및 통계자료는 경찰청, 보험개발원, 도로교통안전관리공단, 법제처, 인천지방검찰청, 한국형사정책연구원 등의 자료를 이용했으며 이러한 자료를 분석하고 확인함으로써 뺑소니사건에 대한 대처방안을 강구하였다.

1.3 연구 수행 절차



Ⅱ. 뺑소니사건의 개요

2.1 뺑소니사건의 정의

‘뺑소니’라 하면 일반적으로 사고를 야기한 자가 사후 적절한 조치를 취하지 않고 도주하는 경우를 말하는데 이것은 법률상의 용어가 아니므로 현행법의 테두리에서 그 범위와 내용을 정의하는 것이 필요하다. 뺑소니사건과 관련된 법규정들은 특정범죄가중처벌등에 관한 법률(이하 특가법이라 한다.) 제5조의 3, 도로교통법 제50조 제1항·제2항, 동법 제51조, 자동차손해배상보장법(이하 자배법이라 한다.) 제14조 등이 있다.

특가법 제5조의 3을 근거로 뺑소니사건의 성립요건을 기술하면 특가법상 도주범죄는 자동차, 원동기장치 자동차 또는 궤도차의 교통으로 인하여 업무상과실 또는 중과실치사상의 죄를 범한 당해차량의 운전자만이 그 정범이 될 수 있다. 또한 뺑소니사건을 특가법 제5조의 3 제1항·제2항에 규정된 구성요건의 실현을 위한 모든 구성요건의 요소를 포함하는 고의를 전제로 한다는 특성도 있다.

좁은 의미의 뺑소니사건이란 특가법과 자배법에 근거하여 차의 교통으로 인하여 사람을 치상 또는 치사케 한 당해 사고운전자가 피해자를 구호하는 등의 조치를 취하지 않고 도주하는 경우라고 할 수 있고, 반면 넓은 의미의 뺑소니사건이란 좁은 의미의 뺑소니사건 개념에 추가하여 사망사고 또는 치상사고 외에 단순한 물적피해를 낸 후 도주한 경우 또는 상해에 이르지 못한 가벼운 부상을 야기하고 도주한 경우까지 포함하는 개념이며, 가해주체에 있어서도 사고운전자 외에 승무원까지 확장시킬 수 있는 개념이다.

여러 가지 이유로 인해 넓은 의미의 뺑소니가 일반적으로 타당하다고 생각하지만 특가법상의 도주범죄가 뺑소니사건의 중요한 부분을 차지하고 있으며 또한 심각하게 논의되는 것도 바로 이러한 치상·치사사고와 밀접하게 관계되어 있으므로 여기에서는 특가법상의 도주범죄를 중심으로 구체적인 뺑소니사건의 처벌규정과 뺑소니사건의 성립범위를 검토해보기로 한다.

2.1.1 뺑소니사건의 처벌규정

1) 특정범죄가중처벌등에관한법률 제5조 3

도로교통법 제2조에 규정된 자동차, 원동장치자전거 또는 궤도차의 교통으로 인하여 업무상과실 또는 중과실치사상해죄를 범한 당해차량의 운전자가 피해자를 구하는 등 도로교통법 제50조 1항의 규정에 의한 조치를 취하지 아니하고 도주한 경우 가중처벌을 규정하고 있다.

2) 도로교통법 제50조 제1항

교통사고시 차의 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 때에는 그 차의 운전자와 그 밖의 승무원은 곧 정차하여 사상자를 구호하는 등의 필요한 조치를 하여야 하며 제2항에서는 이 경우 운전자 등은 경찰관서에 지체없이 사고장소, 사상자수, 부상 정도, 손괴한 물건 및 손괴 정도 그 밖의 조치상황 등을 신속히 신고하여야 한다고 규정하고 있다.

3) 자동차손해배상보장법 제14조

보유자를 알 수 없는 자동차의 운전으로 인해 사망하거나 부상한 자에 대한 손해배상을 규정하고 있다.

이와 같은 규정을 근거로 뺑소니란 피해의 종류를 불문하고 교통사고를 야기한 운전자가 적절한 사후조치 및 신고를 하지 않고 사고현장을 무단이탈한 사건이라고 정의할 수 있다.

참고로 본 연구에서는 ‘뺑소니사고’와 ‘뺑소니사건’의 두 단어를 혼용하지 않고 ‘뺑소니사건’으로 통일하여 사용하고 있는데 여기서 두 단어의 차이를 살펴보면 다음과 같다.

사고와 사건은 넓은 의미로는 둘 다 어떤 일의 발생이라는 같은 뜻을 가지고 있지만 실제로는 다르게 쓰이고 있다. ‘사건(事件)’이란 고의에 의해 유발된 범죄 행위를 표현할

때 주로 쓰이고 ‘사고(事故)’란 우연 또는 과실에 의한 우발적인 발생의 결과를 표현할 때 쓰이고 있으므로 교통사고는 과실에 의한 발생이란 점에서 ‘사고’라고 표현하고 있으나 뺑소니의 경우 처음에는 고의성이 없다고 하더라도 사고가 발생 후 ‘도주’라는 다분히 사후적인 고의가 있으므로 이는 고의범죄로 보아 ‘사건’으로 표현하는 것이 타당하다. 경찰청에서는 뺑소니 전담반 편성운영계획에 의거 뺑소니사건 전담반을 교육, 배치하면서 뺑소니사건에 대한 용어를 정의하고 뺑소니 ‘사고’를 뺑소니 ‘사건’으로 통일하여 사용하고 있다.

2.1.2 뺑소니사건의 성립범위

다음으로 특가법 제5조 3의 적용대상이 되는 뺑소니사건의 성립범위를 분명히 하기 위해 용어의 구체적인 개념을 살펴보면 다음과 같다.

1) 교 통

특가법 제5조 3의 제1항의 물적 적용 범위는 “도로교통법 제2조에 규정된 자동차, 원동기장치자전거 또는 궤도차의 교통으로 인한 치사상 사고”에 한정된다. 도로교통법 제2조에 의하면 ‘자동차’란 철길 또는 가설된 선에 의하지 아니하고 원동기를 사용하여 운전되는 차로서 도로운송차량법 제3조의 규정에 의한 승용자동차, 승합자동차, 화물자동차, 특수자동차, 이륜자동차 및 건설기계관리법 제26조 제1항 단서규정에 의한 건설기계를 말한다. ‘원동기장치자전거’란 자동차관리법 제3조의 규정에 의한 이륜차 중 배기량 125cc이하의 이륜자동차와 50cc미만의 원동기를 단 차를 말하며, ‘궤도차’란 궤도(철길, 레일) 또는 가선에 의하여 육상을 움직이는 기차, 전차 및 케이블카 등을 말한다.

본 조항은 차량의 도로교통 및 궤도차의 궤도교통사고에 대해서만 그 적용을 하므로 도로교통 중 자전거, 우마차 또는 경운기 등의 교통에는 적용이 없고 또 도로나 궤도교통 이외의 항해나 항공 등의 교통영역에 있어서도 그 적용이 없다. 또한 위 조항에서는 단순히 ‘교통’으로 인한 사고의 경우에만 규정하고 있기 때문에 교통이란 말이 공공의 것만을 말하는 것인지 순전히 사적인 것도 포함하는지 의문이 있다. 그러나 본 조항의

입법취지와 공공교통의 안전이라는 법익을 고려할 때 위 교통이란 말은 공공의 것을 말하고 순전히 사적인 지역에서 이루어지는 교통은 포함하지 않는 것으로 해석할 수 있다.

2) 교통사고

특가법 적용의 기본적 전제는 인적피해를 야기한 교통사고인데 이는 사람을 치사 또는 치상케 한 갑작스러운 사고를 말한다. 사상의 결과가 발생하지 아니하고 생명이나 신체에 대한 단순한 위협에 그친 경우로는 부족하다. 행위자만이 유일한 피해자인 경우에도 본 조항의 요건은 충족되지 아니한다.

사람을 사망 또는 상해를 이르게 한 경우에 한하므로 신체적 피해에 있어서 우리 형법 제257조 제1항에 규정된 상해로 평가될 수 없는, 순전히 일시적인 침해는 제외된다 고 하겠다. 즉 우리 형법상 상해죄의 보호법익은 국민의 신체상 건강으로 보고 상해의 개념을 건강의 훼손으로 해석하는 통설의 입장에 설 때에, 그러한 건강 훼손의 정도에 이르지 못한 무해한 유형의 피해, 예컨대 피부가 약간 핏퐁 것 또는 몇 군데 푸른 멍이 든 것으로는 충분하지 못하다. 이러한 범주에 들어가는 상해란 신체의 건강이 상당한 정도로 그리고 일정한 시간동안 지속적으로 침해된 경우를 말한다. 예컨대 사고시 충격으로 인하여 1주 후에도 여전히 신경계통의 장애를 나타내고 있는 경우 등이 이에 해당할 것이나, 전혀 아무런 후유증을 수반하지 아니하고 사고시의 일시적인 쇼크만으로는 위의 상해에 해당된다고 보기 어려울 것이다.

3) 도 주

특가법 제5조의 3에서 규정하고 있는 ‘도주’라 함은 운전자가 피해자의 치사 또는 상해사실을 인식하고 (미필적 인식 포함) 사고 후 구호조치 없이 현장을 이탈하는 경우로써 다음과 같은 경우는 도주로 인정하여 판시하고 있다.

- 업무상과실치사상 등의 죄를 범한 당해 차량의 운전자가 피해자를 구호하는 등 일련의 사후조치를 취함이 없이 사고현장을 이탈한 이상, 그것이 차주에게 단순한

사고발생의 신고를 하기 위한 것이었다 하더라도 도주에 해당한다.

- 피해자가 충격을 당한 후 일어나 걸어갔어도 피해자가 위 충격으로 인하여 상해를 입을 수도 있을 것이라는 예견을 할 수 있으므로 피해자의 상해여부도 확인함이 없이 그대로 운행해 가버렸다면 도주에 해당한다.
- 피해자를 병원 앞까지 후송했으나 가해자의 인적사항, 차량번호 등을 알리지 않은 채 가버린 경우 도주에 해당한다.

반면 다음과 같은 경우는 도주로 판시하지 않고 있다.

- 피해자를 충격한 후 급제동조치를 취함이 없이 그대로 약 60m를 더 진행한 후 정차하여 사고지점으로 돌아가 피해자를 신고 병원으로 간 경우에 대하여는 시속이 약 70km였던 점을 감안하여 운전자가 교통사고 발생을 인식한 후 피해자에 대한 구호조치를 취하기 위해 정차한 거리로 인정하여 도주로 간주하지 않았다.
- 미끄러운 노면, 운행속력, 사고현장의 공사 등으로 사고 즉시 정차가 마땅치 않은 상황에서 200m 전진하여 정지한 후 사고지점으로 돌아오다 피해자를 만난 경우는 도주에 해당하지 않는다.
- 사고운전자가 중상을 입어 피해자에 대한 즉각적인 구호조치를 취할 능력을 상실한 상태에서 사고현장을 이탈한 경우 도주에 해당하지 않는다.
- 사고운전자가 피해자 일행으로부터의 폭행을 면하기 위해 사고현장을 이탈한 경우 도주에 해당하지 않는다.

4) 치사, 도주 후 피해자 사망

치사란 교통사고가 직접적 원인이 되어 사망에 이른 경우를 말한다. 즉 치사는 가해자의 운전과실과 피해자의 사인 사이에 직접적인 인과관계가 있다.

도주 후 피해자의 사망이라 함은 교통사고로 인한 피해자에 대해 구호조치를 취하지 아니하고 그대로 방치한 결과, 교통사고의 충격 내지는 상해상태가 타력의 개입 없이 자연적인 결과로 악화되어 사망한 경우를 가리킨다. 이때 다른 가해로 인한 치사 내지 사망의 경우는 여기서 말하는 도주 후 피해자의 사망에 해당되지 아니한다. 따라서 사고운전자가 피해자를 충격하여 쓰러진 후 연속하여 후속차량에 충돌하여 사망하였음이 분명

한 경우에는 특가법 제5조 3의 제1항을 적용할 수 없다.

5) 유 기

특가법 제5조 3의 제2항에서는 교통사고 후 단순 도주인 동조 제1항이나 형법 제250조의 살인죄에 비해 무거운 형을 규정하고 있다. 판례에서 ‘사고운전자가 피해자를 사고장소로부터 옮겨 유기하고 도주한 때’란 사고운전자가 자신의 범죄를 은폐하거나 증거를 인멸하기 위하여 피해자를 사고장소로부터 상당한 거리 또는 발견이 용이하지 아니한 곳에 이동시키고 도주한 때라 하여 비교적 좁게 해석하고 있다. 사고운전자가 차도에 넘어져 있는 피해자를 죽은 것으로 알고 그 넘어져 있는 지점에서 4m정도 인도로 옮겨 놓고 도주한 경우에는 범죄를 은폐하거나 증거를 인멸하기 위한 특별한 행위를 하였다고 볼 수 없으므로 단순도주죄만이 성립한다고 하고 있다.

2.1.3 외국의 입법례

뺑소니에 대한 독일, 프랑스, 미국, 일본, 스위스, 비인협약, 오스트리아, 영국 등과 같은 각국의 입법례를 살펴보기로 한다.

1) 독 일

독일은 1975년 6월 13일 개정 공포된 형법 제142조 및 도로교통법시행령 제34조에서 교통사고 후 사고운전자 등이 어떻게 행동해야하는가에 관하여 포괄적으로 새롭게 규정하였다.

• 형법 제142조 [사고장소 불법이탈]

- ① 교통사고 후 다음 각 호의 1에 해당하는 행위를 취하기 이전에 사고지를 이탈한 사고관계자는 3년 이하의 자유형 또는 벌금형에 처한다.
 - 다른 사고 관계자와 피해자를 위하여 현장에 남아 자신이 사고에 관계되었

- 음을 진술함으로써 자신의 인적사항, 차량 및 사고에 관계된 경위를 확인할 수 있게 하는 행위
- 타인이 확인조치를 취할 준비가 되어 있지 아니한 상태에서 정황에 비추어 적절한 시간을 대기하는 행위
- ② 다음 각 호의 1에 해당하는 경우 현장에서 또는 사후에 그 확인을 불가능하게 한 자도 제1항에 의하여 처벌한다.
- 확인을 위한 대기시간이 경과한 후(제1항 제2호) 사고지를 이탈한 경우
 - 정당하거나 면책적으로 사고지를 이탈한 경우
- ③ 사후에 확인을 가능하게 할 의무는 사고 관계자가 권리자(제1항 제1호)나 인근 경찰관서에 사고에 관계된 사실을 고지한 경우 또는 주소, 거소, 차량번호, 차량소제지를 진술하고 가능한 시간내에 즉각적인 확인이 가능하도록 이를 이용하여 한 경우에는 충족된 것으로 본다.
- ④ 법원은 오로지 경미한 손해를 야기한 사고 관여자가 사고지를 이탈한 후 24시간 이내에 자발적으로 확인조치를 가능하게 한 경우에는 제1항과 제2항의 경우에 있어서 형을 감경하거나 이 조항에 의한 형을 면제할 수 있다.
- ⑤ 사고관계자란 정황에 비추어 사고의 발생에 기여할 수 있었던 행위를 한 자를 말한다.

한편 독일 도로교통법 시행령 제34조는 다음과 같이 규정하고 있다.

첫째, 교통사고가 발생한 경우 모든 사고 관여자는 지체없이 정지하여야 하고, 사고 결과를 서로 확인하여야 하며, 부상자를 구조하여야 한다. 또한 사고장소에 있는 다른 교통관여자와 피해자에게 그가 사고에 관여하였다고 알려야 하고, 요구가 있으면 그의 이름과 주소를 알려주고, 운전면허증과 자동차증서를 교부해 주고 그의 책임의무 보험에 관한 사항을 성의껏 알려주어야 하고, 현장에 머물면서 다른 관여자와 피해자가 그의 인적사항, 자동차 및 관여종류에 관하여 확인할 수 있을 때까지 사고장소에 머물러야 하며, 확인을 준비하는 자가 없다면 적당한 시간 동안 기다리고 사고 장소에 이름과 주소를 남겨두어야 한다. 그리고 그가 정당하거나 면책되거나 대기시간의 경과 후에 사고 장소를 떠났다면 지체 없이 사후적으로 확인할 수 있게 하여야 한다. 이를 위해 그는 최

소한 권한 있는 자 또는 인근 경찰서에 사고 관여사실을 알리고 주소, 거소 및 차량의 등록표와 차고지를 밝히고 자동차를 가능한 기간 동안 지체 없이 사후적으로 확인할 수 있게 하여야 한다.

둘째, 상황에 비추어보아 사고에 기여했다고 볼 수 있는 행위를 한 모든 자는 교통사고의 관여자이다.

셋째, 필요한 인식이 이루어지기 전에 사고 흔적을 지워서는 아니 된다.

2) 프랑스

프랑스의 경우 형법규정에 우리의 도주차량죄와 유사한 규정을 두고 있다. 그러나 우리 특가법상 도주차량죄가 구호조치의무의 회피를 규정하고 있는 것과는 달리 프랑스 형법은 민사 또는 형사 책임의 회피를 규정하고 있는 점에서 차이가 있다.

• 형법 제434-10조 [교통사고 후 도주]

- ① 육상, 하천 또는 해상의 운송수단의 운전자가 사고의 원인을 제공하거나 발생시킨 것을 알면서도 자기에게 부과될 민사 또는 형사책임을 회피하기 위하여 정지하지 않은 때는 2년의 구금형 및 200,000프랑의 벌금에 처한다.
- ② 제221-6조 및 제222-19조에 해당하는 경우에 전항의 죄를 범한 때에는 그 형을 두배로 가중한다.

• 제221-6조 [과실치사]

- ㉠ 과실로 인하여 또는 법령에 의한 안전의무나 주의의무를 태만히 하여 사람을 사망에 이르게 한 자는 3년의 구금형 및 300,000프랑의 벌금에 처한다.
- ㉡ 의도적으로 법령에 의한 안전의무 또는 주의의무를 태만히 하여 사람을 사망에 이르게 한 자는 5년의 구금형 및 50,000프랑의 벌금에 처한다.

• 제222-19조 [3월 초과 노동불능을 초래하는 과실]

- ㉠ 과실로 인하여 또는 법령에 의한 안전의무나 주의의무를 해태함으로써 사람에게 대하여 3월 초과 노동불능 상태를 초래한자는 2년의 구금형

및 200,000프랑의 벌금에 처한다.

- ㉞ 전항의 경우 의도적으로 법령에 의한 안전의무 또는 주의의무를 해태한 때에는 3년의 구금형 및 300,000프랑의 벌금에 처한다.

• 도로교통법 제2조

자신의 차량이 사고의 원인이 된 것을 알면서 정지하지 아니하고 이로써 받게 될 형사 또는 민사책임을 면하고자 한 차량의 운전자는 2월 이상 2년 이하의 징역 및 2,000프랑 이상 30,000프랑 이하의 벌금을 병과하거나 그중 하나의 형에 처한다. 다만 이와 결부되는 중죄 또는 경죄에 대한 형은 별개로 한다. 형법 제319조 및 제320조의 규정이 적용될 때는 이들 조문에 규정된 형은 2배로 한다.

3) 미 국

미국의 통일차량법 제10장 제102조, 제103조에 의하면 교통사고를 야기한 자동차의 운전자는 사고현장에 즉시 정지하거나 또는 가능한 한 현장에 가까운 곳으로 즉시 되돌아가서 당해 자동차를 정지시켜야 하며 아래 제104조에 규정된 요건을 이행할 때까지 사고현장에 머물러 있어야 한다. 사고현장에 자동차를 정지시켜 놓은 때는 필요이상으로 교통에 방해되지 않도록 하여야 한다. 사망 또는 상해사고를 야기한 다음 정지 또는 당해 상황에서 행하여야 할 요건에 따르지 않아 유죄판결을 받은 자는 30일 이상 1년 이하의 징역, 100달러 이상 5,000달러 이하의 벌금 또는 위의 양형을 병과하여 처벌한다. 자동차 또는 사람이 휴대한 재물의 손괴만을 초래한 사고를 야기한 다음 정지 또는 당해 상황에서 행하여야 할 요건에 따르지 않아 유죄판결을 받은 자는 30일 이상 1년 이하의 징역 100달러 이상 5,000달러 이하의 벌금 또는 위의 양형을 병과하여 처벌한다. 자동차 또는 사람이 휴대한 재물의 손괴만을 초래한 사고를 야기한 다음 정지 또는 당해 상황에서 행하여야 할 요건에 따르지 않아 경범죄로 유죄 판결을 받은 자는 200달러 내지 500달러의 벌금형 또는 6월 이하의 징역형에 처한다.

같은 법 제10장 제104조에 의하면 사망이나 상해 사고 또는 자동차나 사람이 휴대한 재물의 손괴를 초래한 사고를 야기한 자동차의 운전자는 당해사고에서 상해를 입은 자,

관련운전자, 동승자 또는 자동차나 재물이 손괴당한 자에게 운전자의 성명, 주소와 등록번호 및 자동차의 소유자를 통고하여야 하며 요구가 있을 경우에는 운전면허 또는 운전할 수 있는 허가를 제시하여야 한다. 사고 현장의 교통경찰관 또는 사고를 조사하는 자에게 당해 정보를 통고하여야 하며 요구가 있을 경우에는 당해 면허와 허가를 제시하여야 한다. 명백하게 내과 또는 외과적 치료가 필요하거나 상해를 입은 자로부터 후송의 요구가 있을 경우에는 당해사고로 상해를 입은 자에게 내과나 외과적 치료를 위한 내과나 외과의사 또는 병원으로 후송 또는 후송을 위한 준비를 포함하여 적절한 구조를 하여야 한다.

4) 일 본

일본 도로교통법 제72조는 차량 등의 교통에 의한 사람의 사상 또는 물체의 손상(이하 교통사고라 한다)이 있을 때는 당해차량의 운전자와 승무원(이하 운전자 등이라고 한다)은 즉시 차량 등의 운행을 정지하고 부상자를 구호하고, 도로에 있어서의 위험을 방지하는 등의 필요한 조치를 강구하여야 한다.

이 경우에 있어서 당해차량 등의 운전자는 경찰관이 현장에 있을 때에는 직접 경찰관에게, 경찰관이 현장에 없을 때에는 즉시 가장 가까운 경찰서의 경찰관에게 당해 교통사고가 발생한 일시 및 장소, 당해 교통사고에 있어서의 사상자의 수 및 부상자의 부상의 정도, 손상한 물체 및 그 손상의 정도와 당해 교통사고에 대하여 취한 조치 등을 신고하여야 한다.

신고를 받은 가장 가까운 경찰서의 경찰관은 부상자를 구호하고 필요가 있다고 인정되는 때에는 당해 신고를 한 운전자에게 현장을 떠나서는 안된다는 명령을 할 수 있다. 제2항의 경우에 있어서 현장에 있는 경찰관은 당해차량 등의 운전자 등에 대하여 부상자를 구호하고 도로에 있어서의 위험을 방지하고 기타 교통의 안전과 원활한 소통을 도모하기 위하여 필요한 조치를 취할 수 있다.

긴급자동차 또는 부상자를 운반중인 차량 또는 우편물운반용 자동차, 승합 자동차, 트롤리 버스나 노면 전차에서 당해 업무에 종사중인 운전자는 당해 업무를 위하여 계속하여 당해차량 등을 운전할 필요가 있을 때에는 제1항의 규정에도 불구하고 그 밖의 승무

원에게 제1항 전단에 규정한 조치를 강구하도록 시키거나 같은 항 후단에 규정된 신고를 하도록 시키고 당해 차량 등의 운전을 계속할 수 있다(제4항)고 규정하고 있어 우리나라 도로교통법 제50조와 대동소이하다.

그러나 그 위반에 대한 처벌에 있어서는 유형별로 세분화되어 있고 우리나라 도로교통법에 비하여 그 법정형이 전체적으로 가볍다. 즉 차량 등의 운전자가 당해차량 등의 교통에 의한 사람의 사상이 있었던 경우에 제72조의 제1항 전단의 규정에 위반하였을 때에는 3년 이하의 징역 또는 10만엔 이하의 벌금에 처하며(제117조), 차량 등에 의한 물적 손상을 야기한 교통사고에 있어서 제72조 제1항 전단의 규정에 위반하였을 때에는 1년 이하의 징역 또는 5만엔 이하의 벌금에 처하며(제117조의 3항), 제72조의 제1항 후단에 규정한 보고를 하지 아니한 자에 대하여는 3개월 이하의 징역 또는 3만엔 이하의 벌금에 처하고(제119조 제1항 제10호), 제72조 제2항의 규정에 의한 경찰관의 명령에 따르지 아니한 자에 대하여는 3만엔 이하의 벌금에 처하도록(제120조 제1항 제11호의 2) 규정하고 있다.

한편 자동차손해배상법 제7조의 제1항은 정부는 자동차의 운행에 의하여 생명 또는 신체를 침해당한 자가 있는 경우에 그 자동차의 보유자가 명백하지 아니하여 피해자가 제3조의 규정에 의한 손해배상청구를 할 수 없는 때에는 피해자의 청구에 의하여 법령으로 정한 금액한도 내에서 그 받은 손해를 배상한다고 규정하여 정부가 뺑소니사고로 인한 피해자의 손해를 보상하도록 하고 있다.

5) 스위스

스위스 도로교통법 제51조, 제55조 및 제56조에 의하면, 자동차가 관여한 교통사고 후 모든 교통관련자는 즉시 정지하고 교통을 안전하게 하며 피해자를 구호하여야 한다. 인적피해를 일으킨 교통사고의 경우에는 즉시 경찰에 연락해야 한다. 경찰에의 신고는 가벼운 상처 또는 명이 든 상처의 경우에는 필요하지 않다. 그러나 가해자는 피해자에게 성명과 주소를 말하여야 한다. 마찬가지로 단지 차량운전자 또는 가족이 경미한 상해를 입고 제3자는 사고에 관여하지 아니한 경우에도 경찰에 알릴 필요가 없다.

사고장소의 상태는 경찰이 올 때까지 피해자의 구호 또는 교통의 안전을 위하여서만

변경될 수 있다. 원래의 상태는 도로상에 미리 표시되어야 한다. 피해자가 아무런 신고 의무가 없음에도 불구하고 경찰을 부르기를 원할 때는 그 밖의 사고 관여자는 경찰이 가도 좋다는 허락이 있을 때까지는 사실관계의 확정해 협력하여야 한다. 차량 운전자가 그가 교통사고에 관여하였다거나 관여하였을 수도 있다는 사실을 사후에 비로소 알게된 경우에는 지체없이 사고장소로 되돌아오거나 가장 가까운 경찰관서에 신고하여야 한다.

사고 관여자는 경찰의 허가 없이 그 자신이 구호를 요하거나 다른 사람에게 대해 구호를 요청하거나 또는 경찰을 부르기 위한 경우에 한하여 사고장소를 떠날 수 있다. 물적 피해만 있는 경우에는 가해자는 즉시 피해자에게 알리고 자신의 성명과 주소를 알려주어야 한다. 이것이 불가능할 때는 지체없이 경찰에 알려야 한다. 차량에 메모를 남겨두는 것으로는 부족하며 물적피해를 야기한 교통사고 후의 의무위반은 구속 또는 과태료를 부과한다.

6) 비인협약

1968년 11월 8일 채택된 도로교통에 관한 비인(Wien)협약 제31조에서는 교통사고시 행동요령으로 다음과 같이 규정하고 있다.

• 제31조 [교통사고시의 행동]

- ① 피해자를 위한 구호의무에 관한 국내법의 규정을 침해함이 없이 교통사고에 관여한 운전자 또는 다른 교통관여자는 다음의 의무를 진다.
 - 부수적으로 교통의 위험이 초래되지 않는 한 가능한 즉시 정지한다.
 - 교통사고 장소에서의 안전을 확보하기 위하여 노력하고 또 사고로 인하여 사람이 사망하거나 중상을 입은 경우에는 그것이 교통안전에 해하지 않는 한, 사고장소에 있어서의 상태의 변경 및 책임의 확정해 도움이 될 수 있는 흔적의 유지를 위하여 노력해야한다.
 - 다른 사고 관여자의 요구에 따라 그들에게 자신의 신원을 확인할 수 있는 진술을 한다.
 - 사고로 인하여 사람이 상해를 입거나 사망한 경우에는 경찰로부터 사고장소

를 이탈해도 좋다는 허가를 받은 경우, 부상자를 보호 또는 스스로 치료를 받아야 할 경우를 제외하고는 사고장소에서 경찰이 도착할 때까지 머무르거나 사고장소로 다시 되돌아와 경찰의 도착을 기다려야 한다.

- ② 체약국 또는 그 일부지역은 중한 상해의 결과가 초래되지 않고 또 사고관계자 중 아무도 경찰에 알리는 것을 요구하지 않는 경우에는 그 나라의 국내법의 규정에서 제1항 ④호의 적용을 배제할 수 있다.

7) 오스트리아

오스트리아 도로교통법 제4조에 의하면 교통사고장소에 있어서 사고와 관련이 있는 모든 사람은 즉시 정차하고 교통의 안전을 확인하고 사실관계의 확정에 협력하며 인적 피해의 경우에는 구호조치를 하거나 다른 사람에게 구호를 요청하여야 한다.

인적피해를 일으킨 사고의 경우에는 가장 가까운 경찰 또는 헌병관서에 즉시 알려야 한다. 물적피해만 있는 경우 또는 그 피해가 경미한 경우에도 마찬가지로 가장 가까운 경찰서 또는 헌병관서에 즉시 알려야 한다. 그리고 피해차량에 메모를 남겨두는 것으로는 부족하다. 상호간의 신원확인이 이루어질 수 없는 경우에는 경찰이나 헌병에 알려야 한다. 이에 위반하는 행위는 도로교통령 제999조에 의하여 행정법규 위반으로서 500 내지 30,000 실링의 벌금형에 처한다. 물적피해를 신고하지 아니한 경우에는 10,000 실링까지의 벌금형에 처한다. 또한 구호의무 위반은 형법에 따라 처벌될 수 있다.

8) 영 국

영국 도로교통법 제25조에 의하면 인적피해 또는 물적피해(동물에 대한 피해도 포함)를 입힌 교통사고에 관여한 모든 차량운전자는 정지하고 피해자의 요구에 응하여 성명, 주소, 차량소유자의 성명 및 주소와 차량의 식별자료를 가르쳐 주어야 한다. 그렇지 않으면 즉시 24시간 이내에 경찰에 교통사고를 신고하여야 한다. 주차중인 차량에 대한 물적 피해 후에 차량에 메모를 남겨두는 것만으로는 부족하다. 피해자에게 연락이 닿지 않을 때에는 경찰에 사고를 신고하여야 한다. 최고형은 벌금 100파운드이다. 법원은 원칙

으로 운전면허증에 사고의 표시를 하고 운전면허의 취소를 고려할 수 있다.

2.2 뺑소니사건의 특성

2.2.1 범죄행위 관련

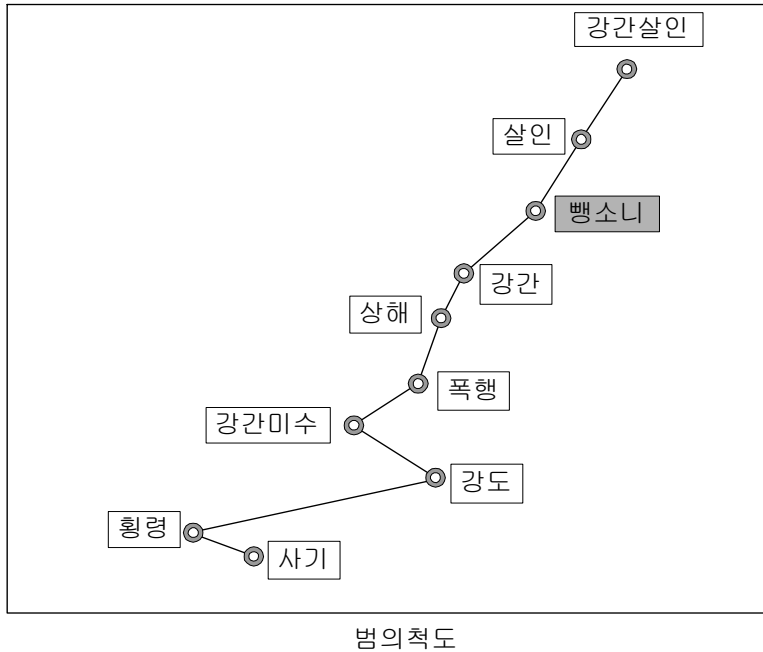
도주차량 사고에서 교통사고 자체는 과실에 의해 우발적으로 발생했을지라도 적절한 사후 조치 없이 도주함으로써 피해를 가중시켜 사망 또는 중상의 결과를 야기한다는 측면에서 고도의 비난가능성을 가지고 있다. 실제로 교통사고 통계를 보면 평균 교통사고의 치사율은 3.8%임에 비해 뺑소니사건의 치사율은 6.4%에 달해 뺑소니사건은 사망사고로 이어질 가능성이 높다는 것을 알 수 있다. 특히 야간에 교통사고를 야기하여 피해자를 노상에 쓰러뜨린 후 그대로 도주하여 그 뒤에 오는 차량에 의해 역과(轢過 : 깔리고 지나감)하여 사망하게 되었다면 이는 결과 발생에 대해 충분히 예견할 수 있는 상황이므로 살인과 다름없는 행위로 간주되어야 할 것이다. 특가법 제5조의 3에서 사망사고 후 도주자에 대해 5년 이상의 징역 또는 무기징역을, 피해자 유기 후 도주자에 대해서는 최고 사형까지 법정형으로 정하여 살인죄와 동등하게 처벌하도록 하고 있는 것도 위와 같은 맥락이다.

교통규칙의 개별위반에 대한 악질성은 도로교통법에 나타난 위반금액과 점수로 판단할 수 있지만, 교통규칙 위반에 대한 사회적 피해 척도는 범사회학적인 측면에서 시도되어야 한다.

이러한 방법은 볼프강과 세린¹⁾이 시도하였는데 그것은 평가항목을 범위척도와 크기척도에 의해 악질성을 수량화한 실증분석이다. 이 방식을 기초로 한 분석이 우리나라에서는 시도되지 않았기 때문에 일본과학경찰수사연구소에서 일반주민 및 경찰을 대상으로 수행한 교통위반 및 일반형법범의 악질성 수량화조사 결과를 참고하면 뺑소니사건의 악질성은 살인 다음으로 높게 나타났다. 뺑소니사건의 악질성이 매우 높다는 것은 실정법

1) Marvin E. Wolfgang & Thorster Sellin/ The Measurement of Delinquency, New York: John Weley & Sons Inc. 1964.

에서 대부분 경미한 교통사고에 대해서는 비형벌화 하는데도 불구하고 뺑소니사건은 가중처벌하고 있는 점에서도 증명된다. 다음 그림은 악질성의 측정결과이다.



<그림 2-1> 악질성의 측정결과²⁾

2.2.2 수사 관련

뺑소니사건 수사는 일반적으로 목격자의 제보 등으로 검거되는 예도 많지만 정확한 목격자 통보가 없는 경우는 범인이 신속하게 도주하기 때문에 경찰의 신속한 초동수사가 검거의 성패를 좌우한다. 특히 다음과 같은 이유로 수사상 곤란한 점이 있다.

- 수사의 난이도로 볼 때 살인 등 강력사건은 피해자의 주변인물에서 원한관계, 금전관계 등을 중심으로 동기를 풀어나가거나 역으로 장물 등을 추적하면 검거될 수

2) 이상두, 교통정보연구소, 교통사고조사처리요령, 1999.

있으나 뺑소니사건은 우발적인 사건이므로 수사 단서를 잡기가 극히 어렵고, 현장에서 유류품을 수거하였다고 하더라도 용의선상에 오른 수백대의 차량을 일일이 확인해 나가는 것은 인력이 많이 드는데 비하여 그 결과의 확실성은 떨어져 결정적인 증거가 없는 한 수사에 어려움이 있다.

- 사고 후 다른 차량의 통과나 주변환경, 기상조건 때문에 현장보존이 어려운 경우가 많고 사건해결의 중요한 단서가 될 수 있는 유흔(遺痕)의 채증이 곤란하다.
- 차량제조기술의 발달로 충돌시 손상 및 파손부품이 적고 또한 부품과 도료 등의 종류가 다종 다양화하여 가해차량을 밝히는 데 어려움이 있다.
- 무허가 정비업소의 난립과 차량수리기술의 발달로 증거인멸이 용이하다.
- 목격자, 참고인은 사고현장을 우연히 목격하는 경우가 많아 가해차량에 대한 정확한 정보를 얻기 힘들며 오히려 제보자의 틀린 정보가 수사를 힘들게 하는 경우도 발생한다.
- 고속차량에 의한 뺑소니사건의 경우에는 단시간에 먼 거리를 도주하기 때문에 추적수사가 곤란하다.
- 일반적으로 특별한 동기가 없는 범죄이기 때문에 제범자가 거의 없어 전과자로부터의 범인색출이 힘들다.

2.2.3 피해자에 대한 사회보장 관련

뺑소니사건은 일반교통사고와 달리 가해자를 검거하기 전까지는 이해관계 당사자 중 피해자만 존재하기 때문에 가해자와 피해자간의 이해조정이 불가능하므로 국가는 피해자를 보호하기 위해 보험가입을 의무화한 책임보험제도를 실시하고 있다.

이러한 자동차손해배상책임보험은 자동차사고가 났을 경우 자동차보유자의 배상능력을 확보시키고자 하는 방법으로 우리나라를 비롯한 세계각국에서 시행하고 있는데, 현재 그 책임보험의 한도액이 낮아 본래 보장사업이 추구하고자하는 사회보장적 기능을 제대로 수행하지 못하고 있는 실정이다. 이러한 문제는 뺑소니사건의 현황 및 문제점에서 더 자세히 살펴보기로 한다.

2.3 뺑소니사건의 유형³⁾

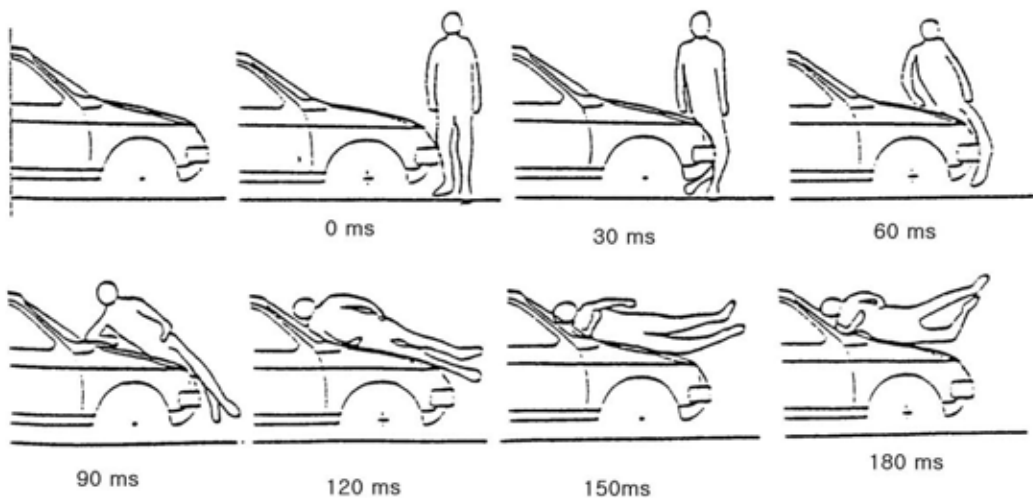
뺑소니사건을 피해형태에 따라 분류하면 차 대 보행자, 차 대 차, 차 대 물건의 세 가지 형태로 크게 나눌 수 있다.

2.3.1 차 대 보행자

차 대 보행자의 충격 뺑소니를 세분하면 승용차 대 보행자, 중대형차 대 보행자, 이륜차 대 보행자, 충격 후 사체 유기, 차량 하부구조물에 의한 충격 및 역과(轢過 : 깔리고 지나감) 등의 경우를 들 수 있다.

1) 승용차 대 보행자

이 경우 승용차라 하면 세단형 승용차량을 말하는 것이며, 보행자의 무게중심이 높은 성인의 경우와 무게 중심이 낮은 어린이 및 노약자의 경우로 나눌 수 있다.



<그림 2-2> 보행자의 무게 중심이 높은 경우의 충격시 운동상황

3) 국립과학수사연구소, 국립과학수사연구소연보 제29권, 1997.

- ① 보행자의 무게 중심이 높은 경우 : 앞범퍼로 보행 및 직립 상태의 성인 하지를 1차 충격시, 성인의 경우 충격속도에 따라 보닛(약 20km/h 내외), 앞유리창(약 40km/h 내외), 그 이상의 속도에서는 앞유리창 상단 및 루프판넬 등에 2차 충격 후 차량 좌우측 노면에 전도된다. <그림 2-2>는 신장 166cm, 몸무게 62kg, 70세의 남성이 승용차량에 의해 충돌 속도 38.2km/h로 충격시 운동상황을 나타낸 것이다.
- ② 보행자의 무게 중심이 낮은 경우 : 무게중심이 낮은 어린이 또는 노약자가 승용차에 충격시 차량 진행방향으로 튕겨져 포물선운동을 하면서 노면에 낙하하게 된다.

2) 중·대형차 대 보행자

차량 전면이 높은 중·대형차와 보행자가 충격된 후에 보행자는 차량 진행방향으로 튕겨져 포물선운동을 하면서 노면에 낙하되는데 정면충격의 경우 같은 차량에 의해 바퀴 밑에 깔릴 가능성이 높다.

3) 이륜차 대 보행자

오토바이 등의 이륜자동차와 보행자가 충격한 후 운동상황에 대해서는 정확히 말할 수는 없지만 충격시 쌍방간 모두 치명상을 입을 가능성이 높기 때문에 뺑소니 발생 빈도는 낮은 유형이다.

4) 차 대 보행자 충격 후 사체유기

보행자를 충격한 후 보행자를 최초충격지점으로부터 일정거리를 이동, 유기한 다음 도주하는 형태이다.

5) 역과후 도주사건

미상의 원인(음주, 선행차량에 의한 충격 등)으로 노면에 누워있거나 쓰러진 사람을

차량 하부구조물 및 바퀴 등으로 충격 및 역과 후 도주하는 유형이다.

2.3.2 차 대 차

1) 원인 제공 후 도주사건

가해차량의 중앙선침범 등의 원인제공으로 대향차량이 강이나 낭떠러지 등에 추락하여 탑승자가 사망한 경우 사고처리와 조사과정에서 뺑소니사건이 아닌 일반 교통사고로 간과하기 쉬운데 이러한 사건도 뺑소니로 간주해야 한다.

2) 단순 충격 후 도주사고

차량 충격 후 시비를 가리지 않고 바로 도주하는 사고의 경우이다.

2.3.3 차 대 물건

가옥, 도로구조물(가로수, 전봇대)등을 충격 후 도주하는 사건이다.

Ⅲ. 국내 뺑소니사건의 현황 및 문제점

여기에서는 여러 가지 통계자료를 이용해서 뺑소니사건의 현실과 그에 따른 문제점을 살펴보고 대책을 세우는데 길잡이가 되도록 여러 가지 분석을 시도하였다. 또한 뺑소니 사건은 교통사고를 전제로 하기 때문에 교통사고 발생현황은 뺑소니 범죄의 증감에 영향을 미친다고 볼 수 있으며 이러한 관점에서 일반교통사고와 비교 분석하여 뺑소니의 특징을 가려보고자 하였다.

3.1 뺑소니사건의 현황

우리나라 뺑소니사건의 현황 분석을 위해 다음과 같은 자료를 이용했다. 90년대 이전의 통계를 위해서 치안본부에서 펴낸 1990년판 교통사고통계⁴⁾를 이용했으며 그 이후의 통계는 경찰청에서 펴낸 1999년판 교통사고통계를 참고해서 그대로 인용 또는 표를 편집해서 분석에 이용했다.

3.1.1 뺑소니사건과 전체교통사고의 연별 발생현황

뺑소니는 교통사고 발생 직후에 운전자가 자신의 과실을 은닉하려는 의도에서 범하게 되는 범죄행위로서 중대한 사회문제로 대두되고 있다. 1980년부터 1998년까지의 뺑소니를 포함한 전체교통사고건수와 순수 뺑소니사건수 및 구성비를 연도별로 구분해 보면 <표 3-1>과 같다.

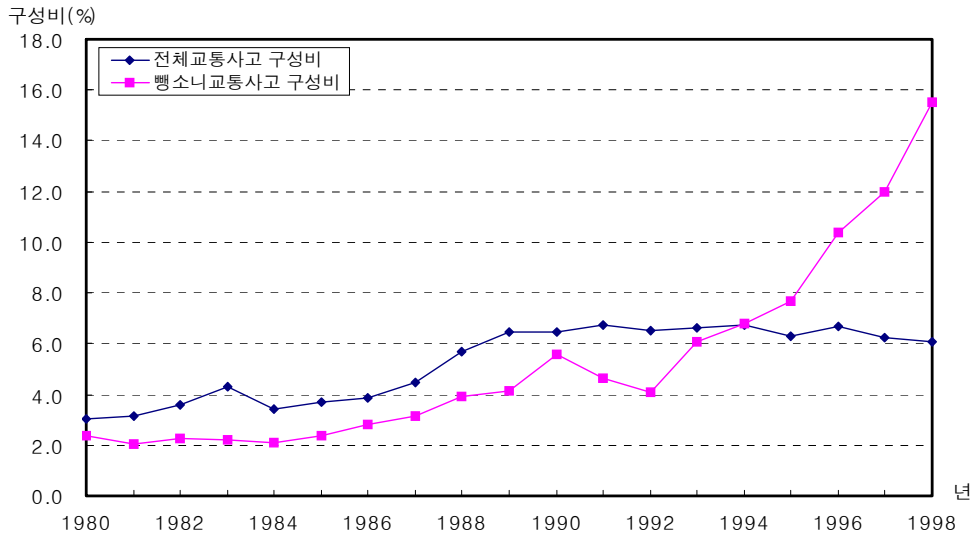
전체교통사고 발생현황과 뺑소니사건 발생현황을 비교해 보면 1980년부터 1998년까지 전체교통사고건수는 120,182건에서 239,721건으로 연평균 4.50%가 증가한 반면, 뺑소니사건은 3,564건에서 23,410건으로 연평균 12.42%가 증가하였다.

4) 치안본부, 교통사고통계, 1990.

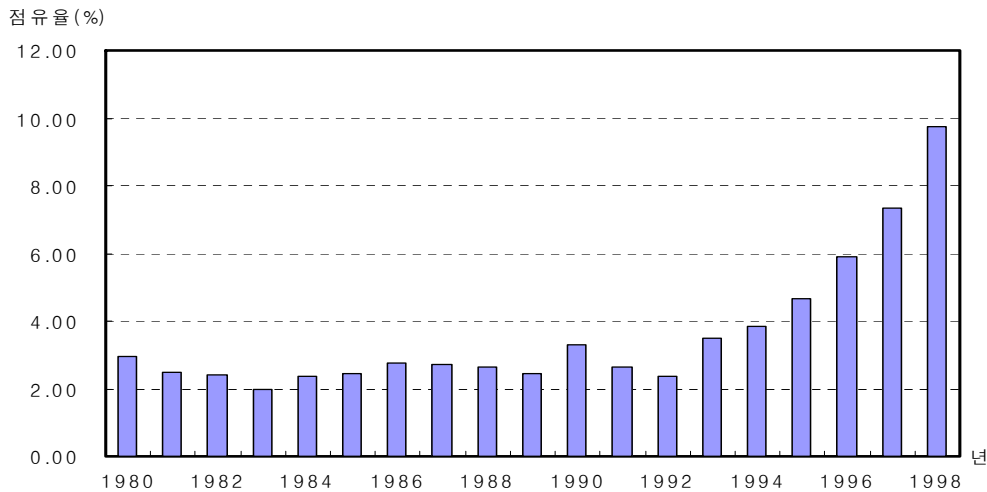
<표 3-1> 연별 교통사고 현황

년도	전체교통사고		뺑소니사건		
	건 수	구성비(%)	건 수	구성비(%)	전체교통사고에 대한점유율(%)
1980	120,182	3.04	3,564	2.36	2.97
1981	123,373	3.12	3,043	2.02	2.47
1982	141,128	3.57	3,387	2.24	2.40
1983	170,026	4.30	3,351	2.22	1.97
1984	134,335	3.40	3,178	2.11	2.37
1985	146,836	3.72	3,583	2.37	2.44
1986	153,777	3.89	4,234	2.81	2.75
1987	175,661	4.45	4,756	3.15	2.71
1988	225,062	5.70	5,928	3.93	2.63
1989	255,787	6.47	6,231	4.13	2.44
1990	255,303	6.46	8,382	5.55	3.28
1991	265,964	6.73	7,025	4.65	2.64
1992	257,194	6.51	6,132	4.06	2.38
1993	260,921	6.60	9,153	6.06	3.51
1994	266,107	6.73	10,225	6.77	3.84
1995	248,865	6.30	11,585	7.68	4.66
1996	265,052	6.71	15,690	10.40	5.92
1997	246,452	6.24	18,067	11.97	7.33
1998	239,721	6.07	23,410	15.51	9.77
계	3,951,746	100.00	150,924	100.00	3.82

<그림 3-1>은 <표 3-1>의 전체교통사고 구성비와 뺑소니사건의 구성비를 그래프로 나타낸 것이다. 1994년을 기준으로 뺑소니사건 구성비가 전체교통사고 구성비에 비해 크게 증가했음을 알 수 있다.



<그림 3-1> 연별 전체교통사고와 뺑소니사건의 구성비(1980~1998)



<그림 3-2> 전체교통사고 중 뺑소니사건이 차지하는 비율

<그림 3-2>는 전체교통사고 중 뺑소니사건이 차지하는 비율(점유율)을 나타내고 있는데, 1992년부터 매년 증가하여 1998년에는 무려 9.77%에 이르고 있다.

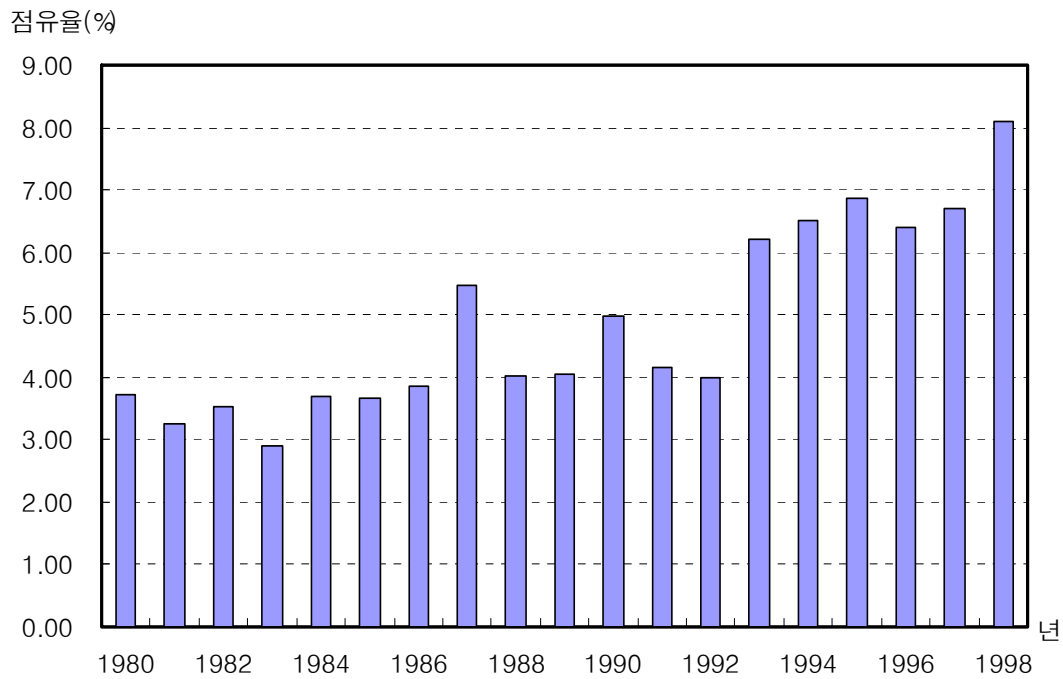
3.1.2 뺑소니사건과 전체교통사고의 연별 치사율 증감현황

<표 3-2> 연별 전체교통사고와 뺑소니사건의 치사율과 점유율

년도	전체교통사고			뺑소니사건			
	건수	사망자수	치사율(%)	건수	사망자수	치사율(%)	점유율(%)
1980	120,182	5,608	4.67	3,564	208	5.84	3.71
1981	123,373	5,804	4.70	3,043	189	6.21	3.26
1982	141,128	6,110	4.33	3,387	216	6.38	3.54
1983	170,026	6,834	4.02	3,351	199	5.94	2.91
1984	134,335	7,468	5.56	3,178	276	8.68	3.70
1985	146,836	7,522	5.12	3,583	276	7.70	3.67
1986	153,777	7,702	5.01	4,234	297	7.01	3.86
1987	175,661	7,206	4.10	4,756	394	8.28	5.47
1988	225,062	11,563	5.14	5,928	465	7.84	4.02
1989	255,787	12,603	4.93	6,231	509	8.17	4.04
1990	255,303	12,325	4.83	8,382	612	7.30	4.97
1991	265,964	13,429	5.05	7,025	558	7.94	4.16
1992	257,194	11,640	4.53	6,132	464	7.57	3.99
1993	260,921	10,402	3.99	9,153	647	7.07	6.22
1994	266,107	10,087	3.79	10,225	657	6.43	6.51
1995	248,865	10,323	4.15	11,585	708	6.11	6.86
1996	265,052	12,653	4.77	15,690	811	5.17	6.41
1997	246,452	11,603	4.71	18,067	779	4.31	6.71
1998	239,721	9,057	3.78	23,410	734	3.14	8.10

<표 3-2>는 전체교통사고와 뺑소니사건의 발생건수, 사망자수, 치사율, 그리고 전체 교통사고 사망자중 뺑소니사건 사망자가 차지하는 비율(점유율)을 보여준다.

<그림 3-3>은 <표 3-2>의 뺑소니사건 점유율만을 나타낸 것인데, 94년도 이후 줄곧 6.00% 이상의 점유율을 나타내다가 98년도에는 구간 내 최대치인 8.10%에까지 증가함을 알 수 있다.



<그림 3-3> 전체교통사고 사망자에 대한 뺑소니사건 사망자의 점유율

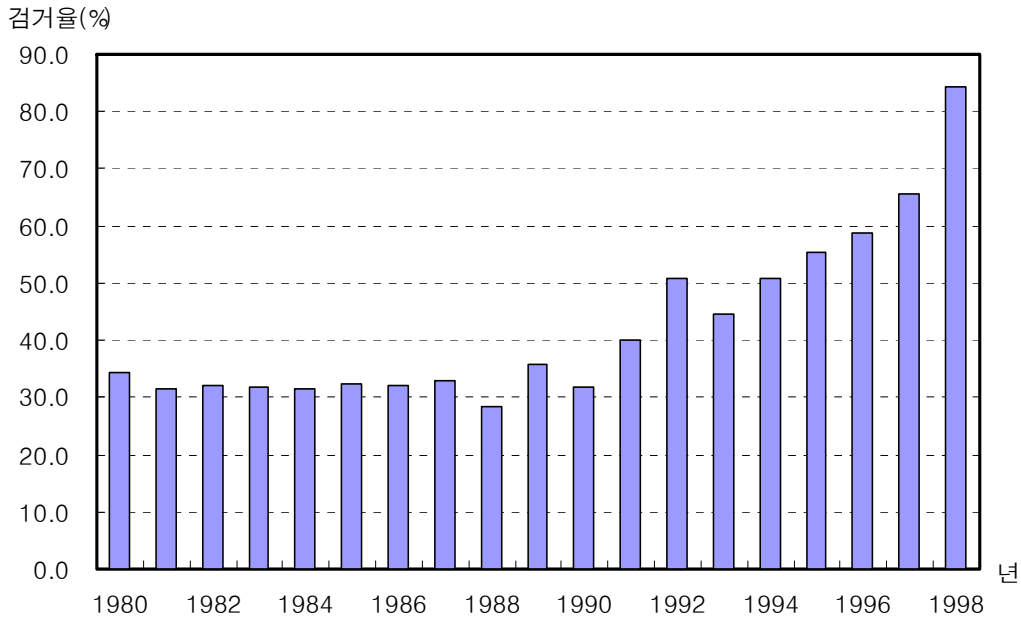
3.1.3 뺑소니사건의 연별 검거율 증감현황

한편 1980년부터 1998년까지의 뺑소니사건의 해결을 의미하는 검거율은 다음 <표 3-3>과 같다. 또한 <그림 3-4>는 <표 3-3>의 연별 뺑소니사건 검거율을 쉽게 볼 수 있도록 막대 그래프로 나타낸 것이다. 보는 바와 같이 구간내에서 최저 검거율인 28.4%를 보인 1988년 이후 검거율은 전반적으로 증가추세를 나타내고 있다. 그리고, 1997년

말 경찰청에 뺑소니사건 전담반이 설치·운영되면서 1998년의 검거율이 84.2%로 크게 증가하였음을 알 수 있다.

<표 3-3> 연별 뺑소니사건 검거율

년도	발생건수	검거자수	검거율(%)
1980	3,564	1,224	34.3
1981	3,043	960	31.5
1982	3,387	1,083	32.0
1983	3,351	1,065	31.8
1984	3,178	998	31.4
1985	3,583	1,157	32.3
1986	4,234	1,356	32.0
1987	4,756	1,573	33.1
1988	5,928	1,681	28.4
1989	6,231	2,228	35.8
1990	8,382	2,661	31.7
1991	7,025	2,811	40.0
1992	6,132	3,114	50.8
1993	9,153	4,090	44.7
1994	10,225	5,193	50.8
1995	11,585	6,425	55.5
1996	15,690	9,222	58.8
1997	18,067	11,845	65.6
1998	23,410	19,720	84.2



<그림 3-4> 연별 뺑소니사건 검거율

3.1.4 뺑소니사건의 사법처리현황⁵⁾

1) 구속여부

교통사고는 다른 범죄와는 달리 누구든지 본의 아니게 행해질 수 있기 때문에 대부분의 피의자들이 주거가 일정하고 도주의 염려가 비교적 작고, 증거를 인멸하거나 사건을 조작할 염려가 희박하기 때문에 불구속 상태에서 재판을 받는 경우가 많다. 그러나 도주 차량사고의 경우 사회적 관심이 지대하기 때문에 구속영장이 기각되면 그 피의자에 대한 처벌이 불충분한 것으로 오인되는 경우가 있지만 사실상 사건의 내용을 살펴보면 불구속 재판의 원칙이 적용되는 것이 타당한 경우가 대부분이라고 할 수 있다. 본 조사의 결과를 보면 도주차량운전자의 구속률은 49%, 불구속과 보석률은 51%인 것으로 나타났다.

5) 인천지방검찰청, 도주차량의 실태와 대책, 1997.

<표 3-4> 뺑소니운전자의 구속여부

구속여부 \ 지검별	전 체	서 울	인 천
구 속	174(49.0)	80(46.0)	94(51.9)
불 구 속	114(32.1)	63(36.2)	51(28.2)
보 석	67(18.9)	31(17.8)	36(19.9)
합 계	355(100)	174(100)	181(100)

2) 구 형

구형은 공소를 제기한 검사가 법원에 대하여 그 사건에 대한 범죄사실을 고려하여 피고인에게 타당하다고 생각되는 형에 대한 의견을 진술하는 것으로 법원의 판결에 법적인 구속력은 없지만 실질적으로 법관의 양형에 중요한 참고자료로 활용되고 있다.

<표 3-5> 뺑소니운전자에 대한 구형량

()은 %

구형량 \ 지검별	전 체	서 울	인 천
1년	66(18.6)	43(24.7)	23(12.7)
1년 6월	171(48.2)	73(42.0)	98(54.1)
2년	72(20.3)	34(19.5)	38(21.0)
2년 6월	20(5.6)	7(4.0)	13(7.2)
3년	16(4.5)	11(6.3)	5(2.0)
4년	3(0.8)	2(1.1)	1(0.6)
5년	6(1.7)	4(2.3)	2(1.1)
7년	1(0.3)	-	1(0.6)
합 계	355(100)	174(100)	181(100)

본 조사에 나타난 검사의 구형을 보면 징역형이 354건, 금고형이 1건이었고, 구형량은 1년 6개월을 구형한 경우가 48.2%로 가장 많고 그 다음이 2년을 구형한 경우로 20.3%, 1년을 구형한 경우는 18.6%였다. 가장 높은 형을 구형한 경우는 7년으로 1건이 있는데 이는 사망사고 후 도주한 경우로 법정형이 무기 또는 5년 이상의 징역으로 규정된 것에 비추어 보면 그다지 중한 형을 구형한 것은 아니라고 보여진다.

3) 선고형

본 조사에 나타난 도주차량죄에 대한 선고형을 보면 1심에서 형이 확정된 경우가 308건으로 86.8%였고, 항소심에서 형이 확정된 경우는 47건으로 13.2%에 불과했다. 먼저 형의 종류를 보면 1심형의 경우 실형이 18.6%, 집행유예가 81.4%였고, 항소심형의 경우 실형이 31.9%, 집행유예가 68.1%였다. 항소심의 실형률이 1심형에 비하여 2배정도 높은 것을 볼 수 있었다. 도주차량죄의 법정형에 비추어 볼 때 이와 같은 높은 집행유예율은 법정형과 선고형간의 깊은 괴리현상을 단적으로 드러내는 것이라고 볼 수 있다.

<표 3-6> 도주차량죄에 대한 선고형의 종류

()은 %

지검별	1심형		항소심형		최종 선고형	
	실 형	집행유예	실 형	집행유예	실 형	집행유예
전 체	66(18.6)	289(81.4)	15(31.9)	32(68.1)	34(9.6)	321(90.4)
서 울	23(13.2)	151(86.8)	6(31.6)	13(68.4)	10(5.7)	164(94.3)
인 천	43(23.8)	138(76.2)	9(32.1)	19(67.9)	24(13.3)	157(86.7)

1심 선고형의 분포를 보면 징역 1년, 집행유예 2년이 44.8%로 가장 많았고, 징역 10월에 집행유예 2년이 15.2%, 징역 1년이 8.7% 등으로 나타났다. 2심 선고형의 분포를 보면 징역 1년에 집행유예 2년이 16건으로 가장 많고 그 다음이 징역 2년 6월에 집행유예 4년이 7건으로 그 다음이었다. 통상 1심형이 과중한 경우에 항소를 하게 되므로 항소심형량도 그에 비례해서 높다고 볼 수 있다. 지역별로 선고형의 분포를 보면 서울보

다 인천이 실행률이 2배 이상 높은 것을 볼 수 있는데 이는 구형량의 경우에서 보았듯이 인천의 경우 엄벌위주의 도주차량 감소대책을 추진하고 있는데서 비롯된 현상이라고 볼 수 있다.

3.1.5 뺑소니사건전담반 현황

1) 뺑소니사건전담반 설치배경

뺑소니사건이 1992년부터 1996년까지 5년간 연평균 27%씩 증가하는 반면에 검거율은 50~60% 수준에 머무는 현상이 지속되자 뺑소니사건만을 전담하여 수사·처리할 ‘뺑소니사건 수사전담반’이 1997년 9월 1일에 전국 지방경찰청과 경찰서에 설치되었다. 뺑소니사건의 심각성과 그 피해규모에 비하여 지나치게 낮은 범인검거율을 높이기 위해서는 전문적이고 체계적인 수사기구가 필요하다는 판단하에 교통사고 조사분석기법, 감식기법 등을 교육하여 뺑소니사건만을 전담·수사할 570명을 일선에 배치하였다. 뺑소니사건 전담반 직원들에게는 뺑소니사건 수사에 필요한 기본적인 장비들이 개인별 제공되었다.

2) 뺑소니사건 발생 및 검거현황

뺑소니사건 수사전담반(이하 전담반이라 한다)이 설치되어 운영된 1997년 9월부터 1998년 8월까지의 뺑소니사건의 발생건수를 보면 전년도 동기간 즉 1996년 9월부터 1997년 8월까지의 기간동안에 발생한 건수 15,949건 보다 44.5%가 늘어나 총 23,050건이 발생한 것으로 나타났다. 이는 최근 5년간 연평균 증가율인 27%에 비하여 17.5%나 더 증가한 것으로 뺑소니사건의 지속적인 증가추세를 엿볼 수 있다.

한편 뺑소니사건의 범인검거율에 있어서는 전담반 설치 이후에 20.1%가 늘어난 81.4%를 나타내고 있어서 전담반설치운영의 효과가 매우 큰 것으로 나타났다. 다만 이와 같은 뺑소니 운전자의 검거율이 부상사고의 경우에는 81.8%라는 높은 검거율을 보인 반면에 사망사고의 경우에는 겨우 68.2%에 머무는 등 차이가 큰 것으로 나타났다.

뺑소니사건의 본래적인 반인륜적, 악질적 성격이 명백히 나타나고, 그 피해가 막대한 사망사고의 경우에 검거율을 높이지 못했다는 것은 전담반의 수사활동이 현재와 같은 수사장비 및 체계하에서는 한계가 있음을 나타낸 것으로 보여진다. 이에 대한 문제점은 후술하고자 한다.

<표 3-7> 전담반 설치 이전과 이후의 뺑소니사건 발생 및 검거현황 비교

구분 연도	총발생 건수	검거 건수	검거율 (%)	사 망 사 고			부 상 사 고		
				발생 건수	사망자	검거건수 (검거율%)	발생 건수	사망자	검거건수 (검거율%)
'96.9~ '97.8	15,949	9,776	61.3	671	701	376 (56.0)	15,370	19,144	9,439 (61.4)
'97.9~ '98.8	23,050	18,773	81.4	751	775	512 (68.2)	22,414	27,639	18,330 (81.8)
증감건수	+7,101	+8,997	-	+80	+74	+136	+7,044	+8,495	+8,891
증감율(%)	+44.5	+20.1	-	+11.9	+10.6	+12.2	+45.8	+44.4	+20.4

전담반 설치 이후 각 지역별 뺑소니사건의 발생현황을 비교해보면 총발생건수가 가장 많은 지역은 경기도가 3,825건으로 가장 많았으며, 그 다음은 서울로 2,864건, 경남이 2,290건 순으로 나타났다. 발생건수가 가장 적은 지역으로는 제주가 221건이었고, 충북 829건, 강원 1,149건 순이었다. 하지만 전담반 설치이전 대비 도주차량사고 발생증감율을 보면 대구가 95.4%로 가장 높은 증가율을 보였고, 전북이 88.9%, 충남이 64%로 높은 증가율을 보이는데 비하여 인천은 0.2%, 충북은 2.9%의 증가율을 보이는 등 지역간 차이가 큰 것으로 나타났다.

한편 각 지역별 검거율을 보면 강원도가 89.1%로 가장 높게 나타났고, 경남이 86.5%, 전남이 83%순이었으며, 가장 낮은 검거율을 보인 곳은 서울로 78.3%였으며, 충북이 78.5%, 경기도가 79.2%였다. 그러나 뺑소니사건 발생증감율에 비하여 검거율에 있어서는 지역간 차이가 10% 이내로 그다지 크지 않은 것으로 보여졌다.

<표 3-8> 전담반 발대 이전과 이후의 지역별 뺑소니사건 발생 및 검거현황 비교

내용 지역	기 간	발생 건수	전년대비 증감율(%)	검 거 건 수			피 해 상 황		
				건수	검거율(%)		합계	사망자수	부상자수
전 국	'96.9~'97.8	15,949	↑ 44.5	9,776	61.3	↑ 20.1	19,815	701	19,114
	'97.9~'98.8	23,050		18,773	81.4		28,414	775	27,639
서 울	'96.9~'97.8	2,060	↑ 39.0	1,176	57.1	↑ 21.2	2,440	21	2,419
	'97.9~'98.8	2,864		2,243	78.3		3,453	35	3,418
부 산	'96.9~'97.8	1,016	↑ 60.9	617	60.7	↑ 20.3	1,257	33	1,224
	'97.9~'98.8	1,635		1,325	81.0		2,022	44	1,978
대 구	'96.9~'97.8	968	↑ 95.4	672	69.4	↑ 11.0	1,066	43	1,023
	'97.9~'98.8	1,891		1,521	80.4		2,201	33	2,168
인 천	'96.9~'97.8	1,208	↑ 0.2	789	65.3	↑ 14.2	1,483	14	1,469
	'97.9~'98.8	1,210		962	79.5		1,524	11	1,513
경 기	'96.9~'97.8	2,872	↑ 33.2	1,685	58.7	↑ 20.5	3,828	92	3,736
	'97.9~'98.8	3,825		3,030	79.2		4,782	116	4,666
강 원	'96.9~'97.8	838	↑ 37.1	578	69.0	↑ 20.1	1,091	32	1,059
	'97.9~'98.8	1,149		1,024	89.1		1,493	51	1,442
충 북	'96.9~'97.8	806	↑ 2.9	486	60.3	↑ 18.2	966	47	919
	'97.9~'98.8	829		651	78.5		1,069	44	1,025
충 남	'96.9~'97.8	1,307	↑ 64.0	705	53.9	↑ 28.8	1,763	97	1,666
	'97.9~'98.8	2,144		1,774	82.7		2,704	102	2,602
전 북	'96.9~'97.8	847	↑ 88.9	516	60.9	↑ 18.7	1,076	72	1,004
	'97.9~'98.8	1,600		1,273	79.6		2,057	62	1,995
전 남	'96.9~'97.8	1,120	↑ 41.0	757	67.6	↑ 15.4	1,380	76	1,304
	'97.9~'98.8	1,579		1,311	83.0		1,976	73	1,903
경 북	'96.9~'97.8	1,290	↑ 40.5	848	65.7	↑ 16.8	1,470	64	1,406
	'97.9~'98.8	1,813		1,496	82.5		2,067	106	1,961
경 남	'96.9~'97.8	1,471	↑ 55.7	843	57.3	↑ 29.2	1,823	99	1,724
	'97.9~'98.8	2,290		1,981	86.5		2,805	92	2,713
제 주	'96.9~'97.8	146	↑ 51.4	104	71.2	↑ 11.2	172	11	161
	'97.9~'98.8	221		182	82.4		261	6	255

뺑소니사건으로 인한 사망사고의 경우를 보면 경기도가 116명으로 가장 많았고, 경북이 106명, 충남이 102명 순이었다. 서울의 경우 총발생건수는 두 번째로 많지만 사망자수는 35명에 불과한 반면 경북은 총발생건수가 전국에서 6번째인데 비해 사망자수는 두 번째로 많은 지역으로 나타났다.

사망사고는 서울, 대구, 부산, 인천과 같은 대도시지역보다는 지방에서 더 빈번히 발생하는 것으로 보여진다. 그 이유는 대도시의 경우는 가로등과 같은 조명이 대부분의 도로에 설치되어 야간에도 차량과 사람의 식별이 가능하고 외진 이면도로가 비교적 적기 때문에 사망사고와 같은 치명적인 사고로 이어질 확률도 적고 목격자의 존재가능성이 높기 때문에 도주사망사고가 적은 반면에 지방의 경우 차량의 통행이나 인적이 드문 외진 국도가 많고 또한 조명도 설치되어 있지 않은 도로가 많아서 주행중 사전에 사람이나 차량을 발견하지 못하고 그대로 진행함으로써 피해가 더욱 크게 되거나 목격자가 없기 때문에 쉽게 도주를 감행하게 되는 경향이 있기 때문에 도주사망사고가 많은 것으로 생각된다.

3.2 뺑소니사건의 요인분석

1998년 한 해 동안 일어난 뺑소니사건에 관한 자료를 발생건수 분석(시간대별, 요일별, 월별, 사고유형별, 장소별, 지역별), 뺑소니운전자 분석(가해차종별, 범규위반별, 도주동기별, 검거경위별, 성별, 연령층별, 직업별), 그리고 뺑소니피해자 분석(보행형태별, 성별, 연령층별)으로 분류하였다. 발생건수 분석은 접수된 모든 사건을 기준으로 행하였고, 뺑소니운전자 분석은 검거된 사건을 기준으로 행하여졌다. 그리고 시간대별, 요일별, 그리고 월별분석은 전체교통사고와 뺑소니사건을 함께 비교 분석하였다.

3.2.1 발생건수 분석

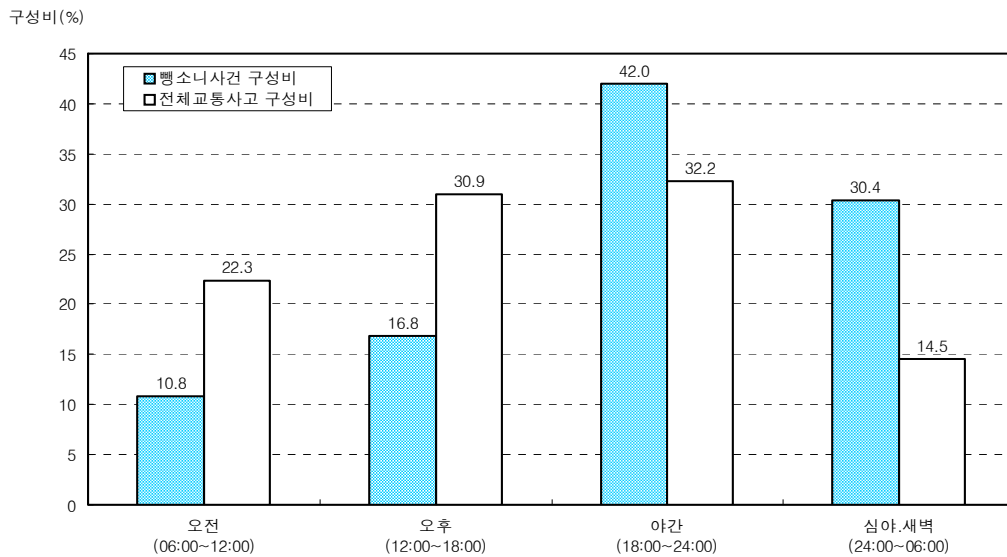
1) 시간대별 분석

<표 3-9>는 98년 한해동안 일어난 전체교통사고와 뺑소니사건의 시간대별 발생건수와 구성비를 나타낸 것이다.

<표 3-9> 시간대별 뺑소니사건과 전체교통사고 발생현황

시간대	구 분	뺑소니사건		전체교통사고	
		건 수	구성비(%)	건 수	구성비(%)
오전(06:00~12:00)		2,535	10.8	53,556	22.3
오후(12:00~18:00)		3,931	16.8	74,125	30.9
야간(18:00~24:00)		9,826	42.0	77,278	32.2
심야-새벽(24:00~06:00)		7,118	30.4	34,762	14.5

<그림 3-5>는 <표 3-9> 중에서 전체교통사고와 뺑소니사건 각각의 구성비를 그래프로 나타낸 것이다. 주간에는 전체교통사고의 구성비가 뺑소니사건의 구성비보다 높게 나타나는 반면, 야간에는 뺑소니사건의 구성비가 전체교통사고의 구성비보다 높게 나타났다. 이것은 야간에 발생한 교통사고가 바로 뺑소니로 이어질 소지가 많다는 것을 의미한다고 할 수 있다.



<그림 3-5> 시간대별 뺑소니사건과 전체교통사고의 구성비

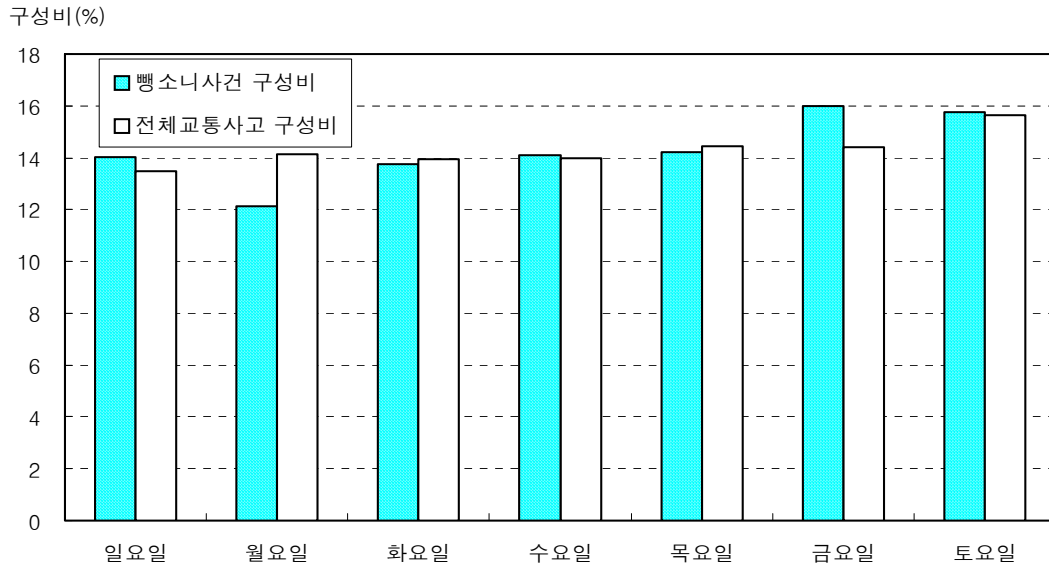
이처럼 야간에 뺑소니사건이 상대적으로 많이 발생되는 이유는 무엇보다도 목격자가 될 수 있는 차량이나 보행자가 다른 시간대에 비해 비교적 적고, 가시환경이 좋지 않은 야간이라는 이유 때문에 가해자가 쉽게 도주의 유혹을 받고 현장을 이탈하기 때문인 것으로 생각된다.

2) 요일별 분석

<표 3-10>는 1998년 한 해 동안 일어난 전체교통사고와 뺑소니사건의 요일별 발생건수와 구성비를 나타낸 것이며 <표 3-10>의 뺑소니사건과 전체교통사고의 각 구성비를 그래프로 나타내면 <그림 3-6>과 같다. 요일별 뺑소니사건 구성비는 금요일과 토요일에 약간 높은 비율을 나타내지만, 전체교통사고와 마찬가지로 특정요일에 관계없이 고른 분포를 나타낸다고 할 수 있겠다.

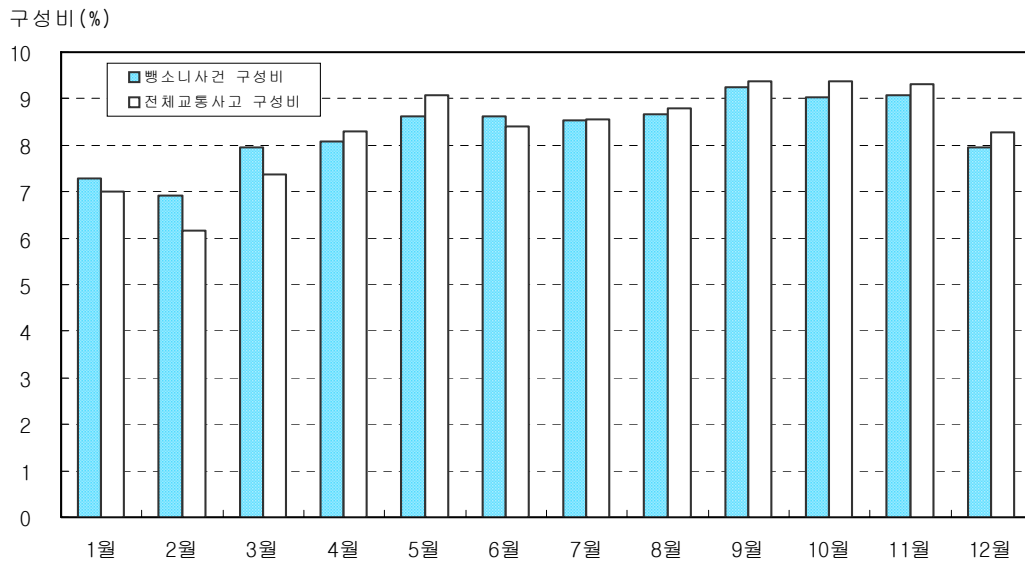
<표 3-10> 요일별 뺑소니사건과 전체교통사고 발생현황

구분 요일	뺑소니사건		전체교통사고	
	건 수	구성비(%)	건 수	구성비(%)
일요일	3,285	14.0	32,270	13.5
월요일	2,841	12.1	33,903	14.1
화요일	3,217	13.7	33,424	13.9
수요일	3,305	14.1	33,524	14.0
목요일	3,326	14.2	34,590	14.4
금요일	3,747	16.0	34,519	14.4
토요일	3,689	15.8	37,491	15.6



<그림 3-6> 요일별 뺑소니사건과 전체교통사고 구성비

3) 월별 분석



<그림 3-7> 월별 뺑소니사건과 전체교통사고 구성비

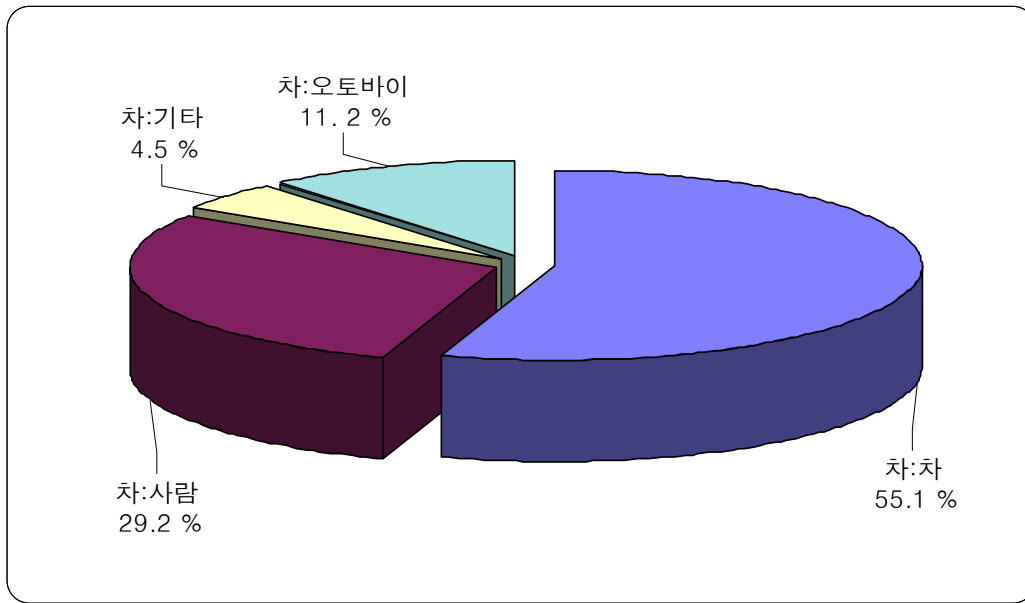
<표 3-11>은 1998년 한 해 동안 일어난 전체교통사고와 뺑소니사건의 월별 발생건수와 구성비이다. 월별 전체교통사고와 뺑소니사건 구성비는 그림 <그림 3-7>과 같이 12월과 1월, 2월에 약간 낮은 비율을 나타내고 있다.

<표 3-11> 월별 뺑소니사건과 전체교통사고 발생현황

구분 월	뺑소니사건		전체교통사고	
	건 수	구성비(%)	건 수	구성비(%)
1월	1,704	7.3	16,779	7.0
2월	1,619	6.9	14,773	6.2
3월	1,864	8.0	17,671	7.4
4월	1,894	8.1	19,913	8.3
5월	2,019	8.6	21,745	9.1
6월	2,017	8.6	20,152	8.4
7월	1,997	8.5	20,486	8.5
8월	2,027	8.7	21,078	8.8
9월	2,164	9.2	22,496	9.4
10월	2,116	9.0	22,473	9.4
11월	2,126	9.1	22,340	9.3
12월	1,863	8.0	19,815	8.3

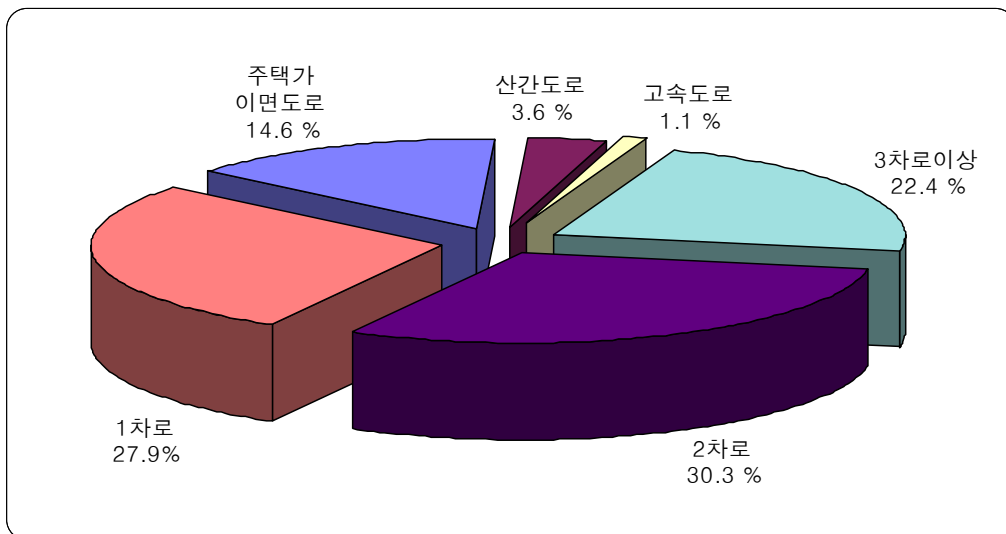
4) 유형별 분석

사고 유형별 분석은 <그림 3-8>과 같이 ‘차 대 차’ 사고가 55.1%, ‘차 대 사람’의 사고는 29.2%, ‘차 대 오토바이’사고 11.2%의 비율로 나타나고 있다.



<그림 3-8> 사건종별 분석

5) 장소별 분석

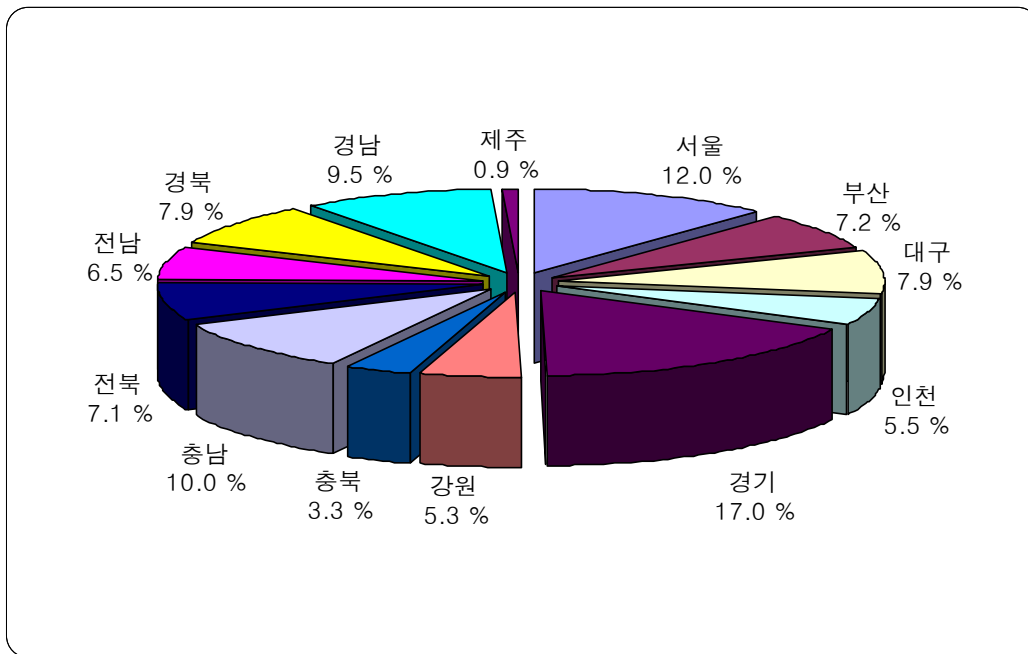


<그림 3-9> 장소별 분석

뺑소니사건의 장소별 현황은 다음 <그림 3-9>와 같이 2차로에서 가장 높은 비율인 30.3%를, 1차로에서는 27.9%, 그리고 3차로에서는 22.4%의 순으로 나타났다. 참고로, 고속도로에서는 뺑소니사건이 보이는 바와 같이 적은 비율을 차지하고 있는데 이것은 고속도로상에서는 도주 경로가 아주 제한적이며 사고 유형 또한 대부분 도주가 불가능한 대형사고이기 때문에 뺑소니사건의 발생빈도가 낮은 것으로 추측된다.

6) 지역별 분석

뺑소니사건의 지역별 발생 현황을 살펴보면 다음 <그림 3-10>과 같다. 경기지역이 17.0%로 가장 많은 비율을 나타내었고 서울, 충남이 각각 12.0%, 10.0%의 비율을 나타내고 있다.

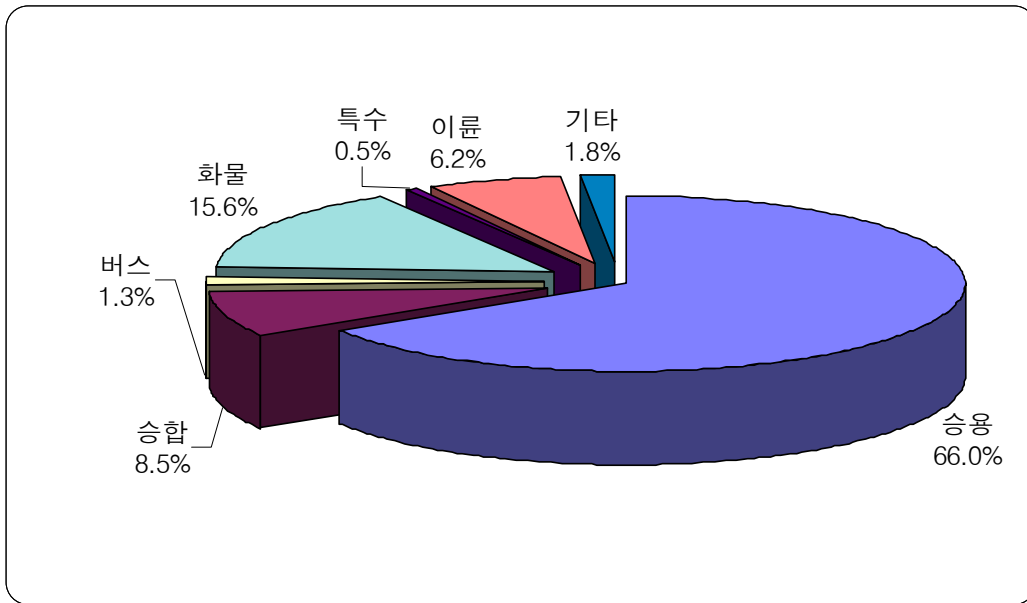


<그림 3-10> 지역별 분석

3.2.2 뺑소니운전자 분석

1) 가해차종별 분석

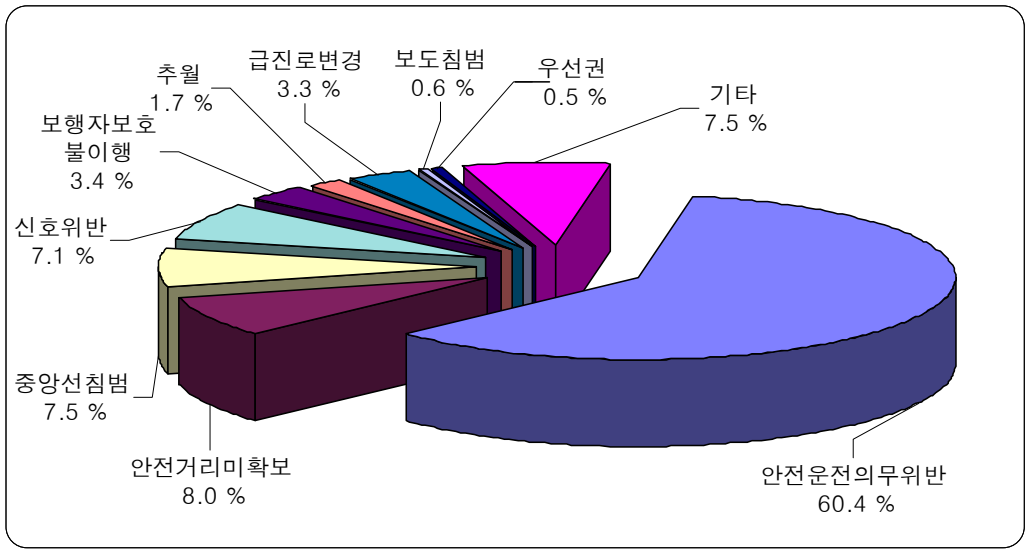
가해차종별 분석은 <그림 3-11>과 같이 차량 등록대수가 가장 많은 승용차가 66.0%, 그 다음은 화물차량으로 15.6%의 비율을 나타내고 있다.



<그림 3-11> 가해차종별 분석

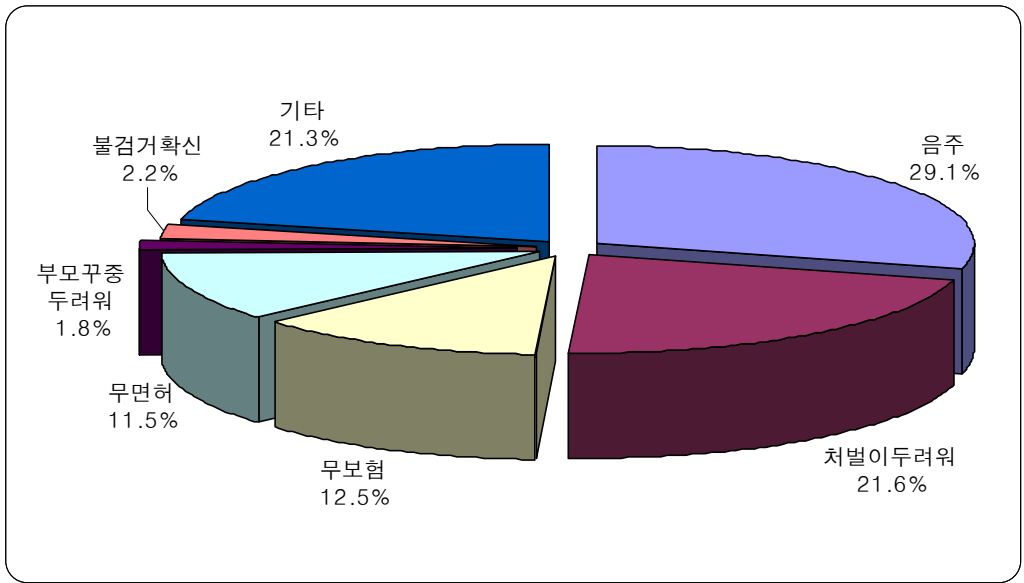
2) 법규위반별 분석

뺑소니사건의 원인은 위의 <그림 3-12>에서와 같이 안전운전의무위반이 60.4%로 가장 많은 비율을 차지하고, 안전거리미확보가 8.0%, 중앙선침범이 7.5%, 그리고 신호위반이 7.1%의 순서로 나타났다.



<그림 3-12> 뺑소니운전자 법규위반별 분석

3) 도주 동기별 분석

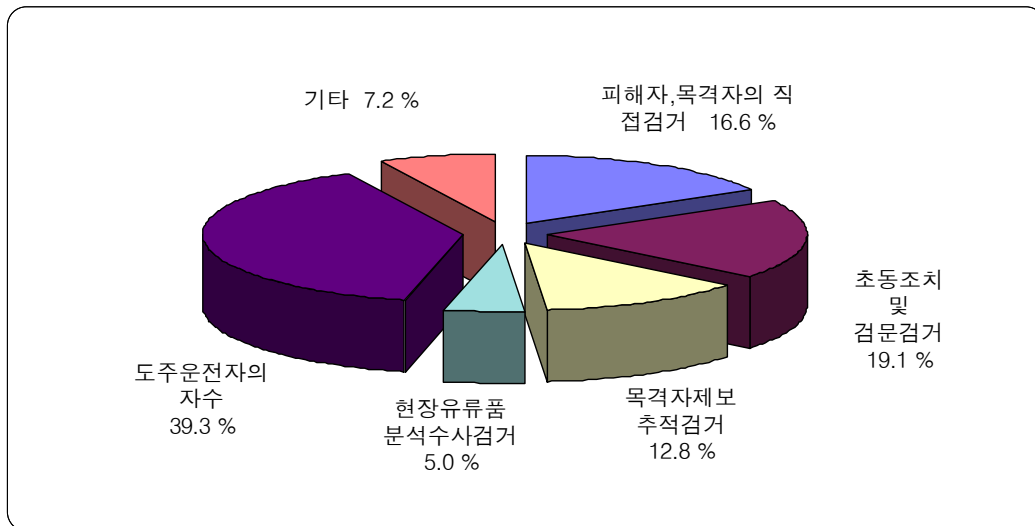


<그림 3-13> 뺑소니운전자 도주동기별 분석

검거된 가해운전자의 도주 원인을 살펴보면, <그림 3-13>과 같이 음주운전이 도주의 가장 큰 원인인 29.1%로 나타났고, 그 다음으로 사고처벌이 두려워 도주하는 경우가 21.6%, 무보험, 무면허가 각각 12.5%, 11.5%의 순서로 나타났다. 음주운전, 무면허, 무보험 등의 불법행위가 뺑소니의 원인이 되고 있으며 특히 음주운전으로 인한 교통사고는 뺑소니로 이어질 가능성이 크므로 지속적인 음주운전단속이 요구된다.

4) 검거경위별 분석

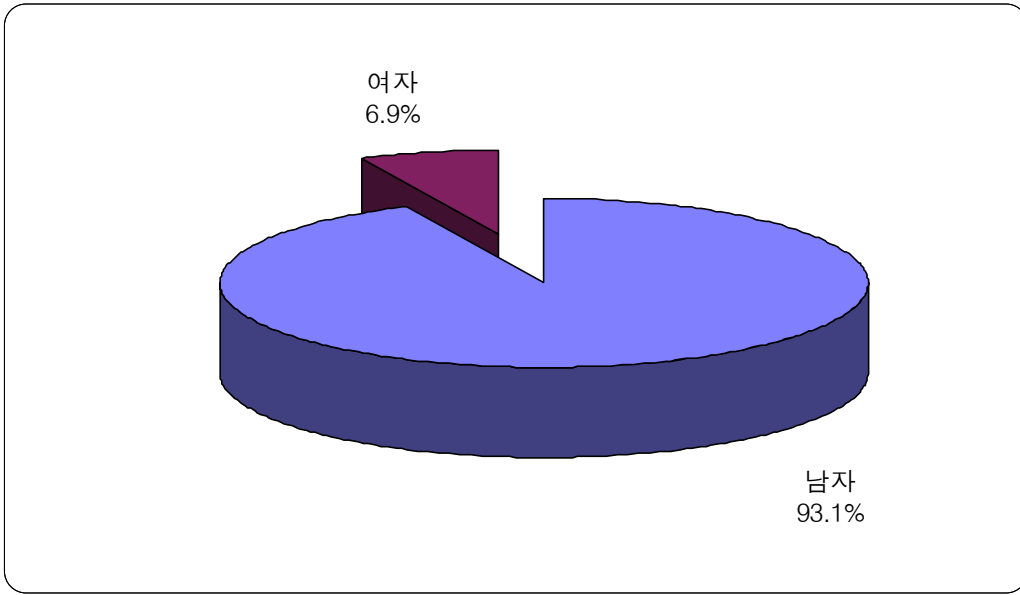
뺑소니운전자 검거경위는 <그림 3-14>와 같이 도주운전자의 자수가 39.3%로 가장 높은 비율을 차지하고있다. 순수 경찰력에 의한 검거인 ‘초동조치 및 검문검거’와 ‘현장 유류품분석 수사검거’는 각각 19.1%와 5.0%를 차지하고, 민간협력에 의한 ‘피해자나 목격자의 직접검거’와 ‘목격자 제보 추적검거’는 각각 16.6%와 12.8%를 나타내고 있다.



<그림 3-14> 뺑소니운전자 검거경위별 분석

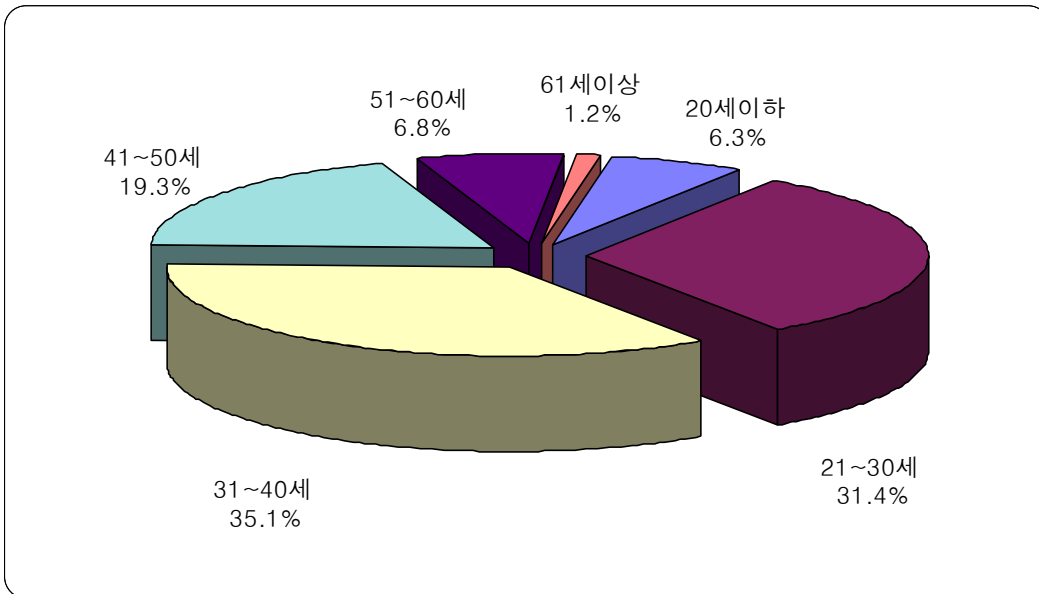
5) 성별 분석

위의 <그림 3-15>와 같이 뺑소니운전자의 대부분은 남성운전자(93.1%)임을 알 수 있다.



<그림 3-15> 뺑소니운전자 성별분석

6) 연령층별 분석

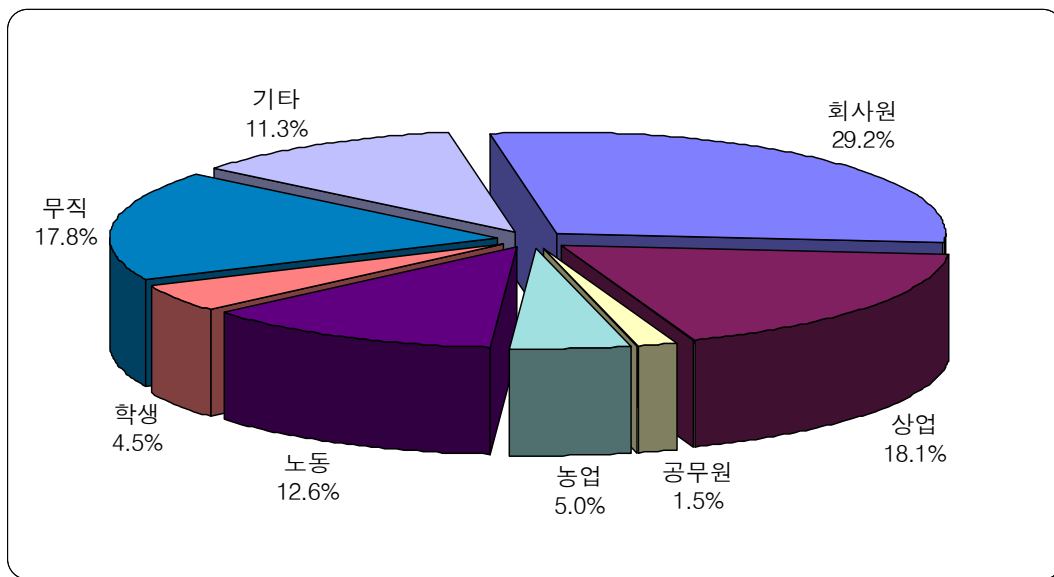


<그림 3-16> 뺑소니운전자 연령별 분석

뺑소니운전자를 <그림 3-16>과 같이 연령별로 분류해보면 31~40세가 가장 높은 35.1%, 21~30세가 31.4%, 그리고 41~50세가 19.3%의 순으로 나타나고 있다.

7) 직업별 분석

<그림 3-17>과 같이 뺑소니 가해자를 직업별로 살펴보면, 활동량이 가장 많은 회사원이 29.2%, 상업종사자 18.1%, 무직 17.8%, 그리고 노동자가 12.6%의 순으로 나타난다.



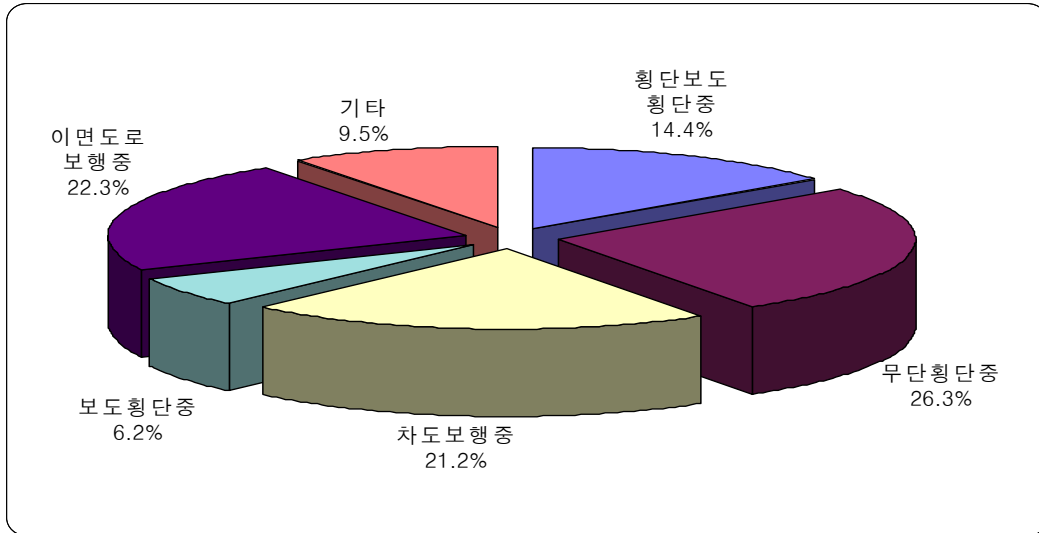
<그림 3-17> 뺑소니운전자 직업별 분석

3.2.3 뺑소니피해자 분석

1) 보행형태별 분석

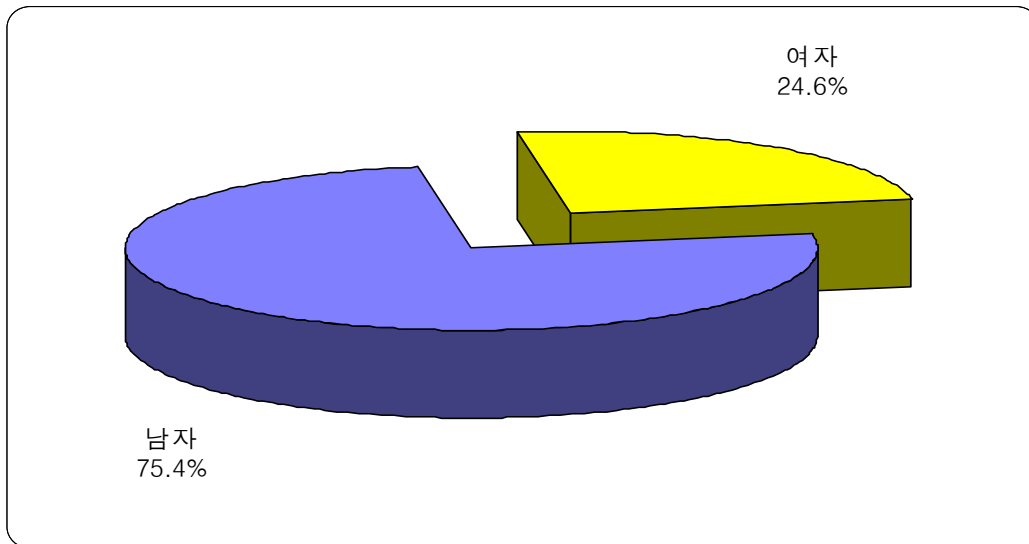
뺑소니사건의 피해자 보행형태별 현황은 다음 <그림 3-18>에서 보는 바와 같다. 피해자의 과실이 인정되는 무단횡단과 차도보행 중에 일어난 사건이 각각 26.3%와 21.2%

로 나타나 비교적 높은 비율을 나타내고 있다. 이 밖에 이면도로 보행중 22.3%, 횡단보도 횡단중 14.4%, 보도 횡단중 6.2%의 구성비를 나타내고 있다.



<그림 3-18> 피해자 보행형태별 분석

2) 성별 분석

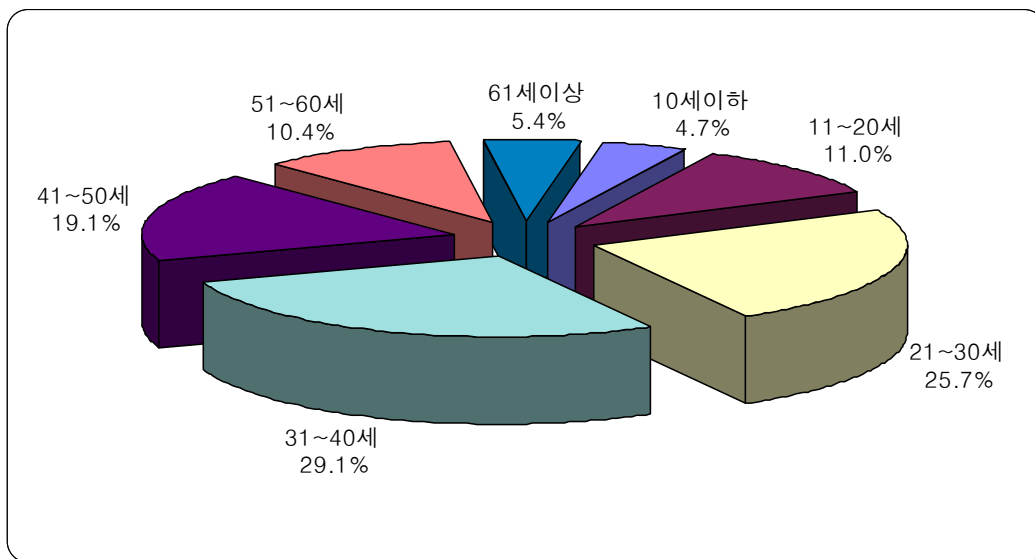


<그림 3-19> 피해자 성별 분석

뺑소니피해자를 성별로 분류해보면, <그림 3-19>와 같이 남성이 75.4%를, 그리고 여성은 24.6%를 나타내고 있음을 알 수 있다.

3) 연령층별 분류

뺑소니 피해자의 연령층은 <그림 3-20>과 같이 31~40세가 29.1%, 21~30세가 25.7%, 그리고 41~50세가 19.1%의 순서로 나타났다.



<그림 3-20> 피해자 연령층별 분류

3.3 뺑소니사건의 문제점

뺑소니사건을 예방하고 증가율을 억제하기 위해서 여러 가지 방안이 제시될 수 있는데, 그 중에서 교통사건 자체를 억제하는 것이야말로 최선의 뺑소니사건 감소 대책이 될 수 있을 것이다. 사고를 줄이기 위해서는 교통 관계 법령의 현실적 개정, 안전한 교통시설, 운전자교육, 시민의식고취 등 모든 요인이 종합적으로 수행되어야 할 것이다.

뺑소니사건의 문제점은 크게 사건유발측면과 사건발생 후의 수사측면, 그리고 피해자의 구제측면으로 크게 나누어 생각해 볼 수 있다. 사건 유발측면에서는 주로 교통사고처리특례법의 문제, 종합보험 운영상의 문제점과 보행환경 등을 살펴보고, 도주 운전자를 검거하기 위한 수사측면에서는 초동조사의 강화, 과학적인 수사체계와 수사장비의 구비, 무허가 정비업소의 문제, 차량번호판의 시인성 제고, 낮은 신고율 등을 다루고, 보상측면에 있어서는 비현실적인 보험체계에 대해서 다루고자 한다.

3.3.1 사건유발측면의 문제점

1) 교통사고처리특례법 문제

자동차 대중화시대에 들어서면서 일반 국민들도 언제든지 형사범죄자가 될 수 있는 상황이 되었다. 따라서 과실범인 교통사고에 대해 형사책임까지 부과함으로써 전과자가 양산되는 문제점을 입법적으로 해결하고자 1982년 1월 1일자로 교통사고처리특례법이 제정·시행되고 있다. 그러나, 교통사고처리특례법이 전과자양산을 방지하는데 기여함과 동시에 피해자에 대한 손해배상을 신속히 하는데는 기여를 했지만 그에 대한 비판론 또한 끊이지 않았다.

즉, 현행 교통사고처리특례법(이하 교특법)은 제3조에서 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄와 도로교통법 제108조의 죄를 범한 운전자에 대하여 피해자의 명시(明示)한 의사에 반하여 공소를 제기할 수 없고, 제4조에서 사망사고 뺑소니 및 10대 중대법규 위반사고를 제외하고 보험 또는 공제에 가입한 경우에 공소를 제기할 수 없다고 규정하고 있다. 교통사고로 상해의 결과가 발생한 경우 단서조항에 해당하지 아니하는 경우라면 피해자가 처벌을 원한다 하더라도 보험이나 공제에 가입되었음을 이유로 처벌할 수 없도록 한 것이다.

그리하여 국민의 교통질서의식을 약화시키고 사람의 생명과 신체의 보호라는 인명존중의 이념을 보호법적으로 하는 형법 제268조에 규정된 업무상과실치상죄의 공동화를 초래하여 교통범죄를 방조하고 있는 현실이다. 이런 문제점을 좀 더 자세히 기술하면 다음과 같다.

첫째, 형사책임은 행위자의 사회에 대한 책임을 묻는 것이며 형벌을 가하는 것임에 반하여, 민사책임은 피해자 개인에 대한 책임을 묻는 것이며 피해자에게 발생한 손해를 전보시키는 것이 목적이므로 이의 연계는 타당치 않다.

둘째, 자동차로 인한 대인교통사고 발생시 무한보험가입을 ‘합의 성립’으로 인정함으로써 자동차사고와 관련한 모든 민사상 책임을 보험에 전가하여 피해자의 경제적 손실을 보전하기 위한 보험제도의 고유기능이 사고에 대한 형사적 면책수단으로 악용됨으로써 교통사고에 대한 죄의식성을 떨어뜨리고 운전자의 사고 예방의식을 약화시키며 인명경시풍조를 만연케하여 교통사고가 증가할 위험성을 충분히 안고 있다. 일반적으로 운전자들은 보험이나 공제가입을 면죄부와 같이 여기는 경향이 있고 사고후에도 보험처리만 되면 피해자에게 사과할 필요조차 느끼지 못하는 윤리성상실의 경향을 보이고 있다는 점에서 문제가 있다고 할 것이다.

셋째, 교통사고처리특례법이 갖는 문제점 중 하나는 과실범에 대한 형평성을 상실하고 있다는 점이다. 즉 형법상 업무상과실치상 또는 중과실치상의 경우 피해자의 처벌의사와 관계없이 처벌대상이 되나 교통사고로 인한 경우만 반의사불벌의 특례를 규정함으로써 형사처벌의 형평성을 상실하고 있다.

<표 3-12> 교통사고처리특례법으로 인한 사고증가 여부에 대한 여론조사

내 용	동의여부(%)	동의율 (%)
매우 동의한다.	19.0	65.1
어느 정도 동의한다.	46.1	
그다지 동의하지 않는다.	28.8	
전혀 동의하지 않는다.	4.7	
뭐라 이야기 할 수 없다.	1.4	
계	100.0	

이와 관련하여 한국갤럽조사연구소가 1994년 전국의 18세~59세까지의 남녀 1,592명을 대상으로 실시한 내용은 다음 <표 3-12>과 같다.⁶⁾ 즉, 교특법은 무한보상보험에 가

입한 경우 음주운전, 중앙선침범, 신호위반, 과속, 추월위반, 무면허 운전, 건널목 통과위반, 횡단보도상 보행자 보호위반, 개문발차, 인도돌진사고 등 주요 10대 사고가 아닌 경우는 운전자의 형사책임을 면제해 주고 있기 때문에 이로 인한 운전자 안전의식의 결여를 가져와 사고가 증가한다는 견해의 동의여부를 묻는 질의 결과, 65.1%가 동의하는 것으로 나타났다.

2) 도주차량죄에 대한 가중형의 문제점

현행 특가법상 도주차량죄에 규정된 법정형은 도주운전자에 대한 가중처벌을 통하여 일반 예방적 효과를 달성하려는 형사정책적 고려에서 이루어진 입법이었다. 그러나 특가법 제5조의 3 제1항 제1호 및 제2호 소정의 단순 도주운전죄는 형법 제268조의 업무상과실·중과실치사상죄와 도로교통법 제50조 제1항의 결합범의 형태로서 그 이상의 불법내용을 근거지우기 어렵다고 할 수 있다. 그런데 그에 대한 법정형은 동법 제5조의 3 제1항 제1호(치사 후 도주 혹은 도주 후 치사)의 경우에 무기 또는 5년 이상의 징역, 제2호(치상)의 경우에 1년 이상의 유기징역으로 형법 제268조의 5년 이하의 금고형과 도로교통법 제50조 제1항의 5년 이하의 징역형을 실제적으로 경합가중한 형인 7.5년 이하의 자유형보다 현저히 높음을 알 수 있다.

이와 같은 도주차량죄에 대한 가중형은 외국의 입법례에서도 찾아보기 힘든 경우로서 과연 이와 같은 중벌위주의 정책이 실효성이 있는가 하는 점을 검토해 볼 필요가 있다.

특가법상 도주차량죄가 시행된지 25년이 지난 지금 도주차량죄는 감소하기는커녕 점점 더 늘어나고 있으며, 그로 인한 사망자수와 상해자수도 늘어만가고 있다. 도주차량죄의 가중근거의 정당성 여부는 논외로 하더라도 25년이란 기간은 동법의 가중처벌정책의 실효성을 검증하기에 충분한 시간이라고 볼 수 있는 바 그동안 가중처벌위주의 정책이 도주차량죄의 감소에 결코 실효성이 있었다고 말하기는 어렵다. 오히려 도주차량죄의 법정형이 지나치게 높게 규정되어 있는 까닭에 실제 선고되는 형과의 괴리현상이 심화되었으며, 그로 인하여 사법에 대한 신뢰도에 상당한 손상을 초래했다고 볼 수 있다. 또한

6) 한국갤럽조사연구소, 자동차보험제도 개선에 대한 여론조사, 1994.

검거율이 뒷받침되고 있지 아니한 상태에서 이와같은 중벌위주의 입법은 형사정책상 사고를 낸 운전자로 하여금 구호를 촉구하고 도주를 막으려는 형벌의 일반 예방적 효과의 기대와는 달리 운전자에 대한 과중한 부담을 초래하여 사고 직후의 일시적 당황으로 인하여 현장을 약간 이탈한 사고운전자로 하여금 도주차량죄의 무거운 처벌에 대한 두려움 때문에 오히려 완전히 도주해 버리도록 유인함으로써 도주차량죄를 유발케하는 하나의 원인으로 작용하고 있다.

끝으로 도주라고 보기 어려운 단순한 교통사고 야기시 곧바로 정차하지 못했다가 다시 사고장소로 되돌아온 사고운전자를 도주운전자로 몰아 과도한 합의금을 요구하는 피해자가 속출하고 있고, 개인택시면허를 얻으려는 택시기사들의 이익 때문에 필사적으로 도주차량이라고 우겨대는 택시기사들이 있는 점을 볼 때 도주차량죄에 대한 가중형이 결코 입법취지에 맞게 제 역할을 하고 있지 못함을 볼 수 있다.

3) 현행 자동차보험제도의 문제점

자동차사고가 발생하게 되면 피해자는 그 인적, 물적피해로 말미암아 개인의 일상적인 생활을 영위하는 것이 불가능해질 뿐만 아니라 특히 피해자가 가장인 경우 그 가족들에게 미치는 피해라는 것은 이루 말할 수 없다. 이에 대해 법은 가해자에게 피해자의 손해를 전보하기 위하여 그 불법행위로 인한 손해배상책임을 지우고 있지만 사실상 가해자에게 그 손해를 배상할 자력이 없으면 아무런 의미가 없게 된다. 이에 자동차사고로 인한 피해자를 두텁게 보호할 수 있으면서 동시에 가해자도 보호할 수 있는 제도가 바로 자동차보험제도이다. 즉, 자동차사고로 인한 손해를 보험자에게 전가, 분산시킴으로써 사회적인 위험부담을 해소할 수 있는 기능을 담당하는 것이 자동차보험제도라고 할 수 있다.

현행 자동차보험제도는 보험회사들의 영업수지적자누적 때문에 불량물건 인수거부로 인한 무보험차 양산과 종합보험과 책임보험의 이원화로 인한 임의보험 미가입차량의 증가라는 문제를 낳고 있다. 이 두 문제점은 결국 무보험으로 인한 사고부담회피라는 이유로 도주차량을 유발할 수 있다는 문제와 직결되어 있기 때문에 검토해볼 필요가 있다.

(1) 자동차보험회사의 적자누적과 보험인수거부로 인한 무보험차 양산

현행 자동차 보험의 손해율악화를 주도하고 있는 것은 종합보험손해율로 책임보험손해율을 평균 30% 정도 상회하고 있으며, 특히 종합보험중에서도 자기신체사고와 자기차량손해는 적정예정손해율인 72.7%를 밑도는 반면에 대인배상과 대물배상은 각각 100%를 훨씬 넘는 것으로 나타나 대인·대물배상이 보험손해율악화의 주된 원인으로 작용하고 있음을 알 수 있다. 특히 대인배상의 손해율이 제일 높은 것은 무한배상책임보험 때문이라고 할 수 있다. 교통사고처리특례법상 무한배상책임보험에 가입하여야만 교통사고시 형사처벌을 면제받을 수 있도록 하여 사실상 무한배상책임보험에 가입을 유도하고 있는데, 이는 운전자로 하여금 교통사고에 대하여 안이한 생각을 갖게 함으로써 오히려 교통사고 유발개연성을 높이는 역효과를 가질 수 있다. 뿐만 아니라 보험자의 무한배상책임에 의하여 피해자에 대한 손해배상금이 높아지면 높아질수록 보험료의 수입과 균형을 유지하기 위하여 그만큼 보험요율의 인상을 초래하게 되는데, 자력이 부족한 자동차 보유자는 보험료의 부담이 크다는 이유로 종합보험에 가입을 꺼리게 되어 오히려 무보험차량을 양산하는 결과를 낳을 수 있다. 또한 적자가 누적되는 상황하에서는 자동차보험회사의 영업수지에 상당한 영향을 미치고 있는 불량물건의 경우 손해율이 높기 때문에 인수를 기피하게 되고 결국은 무보험차로 만드는 결과를 초래하게 된다. 특히 과거의 사고 경력에 따라 개별적으로 불량물건으로 처리되는 것 외에 단지 사고율이 높은 직업과 지역이라는 이유로 보험인수를 회피하는 것은 반드시 시정될 필요가 있다.

(2) 자동차보험 이원화의 문제

우리나라 자동차보험은 대인보상이라고 하는 점에서 상품의 성질이 단일함에도 불구하고 책임보험(대인배상 I)과 종합보험(대인배상 II)으로 이원화되어 있다. 책임보험의 경우 피해자 1인당 보상한도가 사망의 경우 6천만원, 부상의 경우 최고 1,500만원으로 되어있지만, 자동차사고로 인한 보상금액에 대한 현실적인 불만은 당사자의 분쟁으로 남게 된다. 따라서 우리 경제현실에서 어느 정도 만족할 수 있는 손해배상책임을 담보할 수 있는 보험에의 추가가입이 요구될 수 밖에 없다. 이에 대개의 경우 추가로 자동차종합보험에 가입하게 되는 것이다. 그러나 종합보험은 임의보험이기 때문에 운전자중에는 종합

보험료의 부담을 덜기 위해 책임보험에만 가입하고 종합보험에는 가입하지 않는 경우가 전체 자동차 등록대수 가운데 약 20%이상을 상회하고 있으며, 이는 IMF체제 이후 더욱 심화되고 있는 현상이다. 이는 책임보험의 보상한도액으로 미루어 볼 때 자동차사고 시 피해자의 적절한 보상이 이루어질 수 없다는 점에서 심각한 문제라 아니할 수 없다. 1998년 8월 현재 전체 등록차량 가운데 책임보험가입율은 94%인데 비하여 종합보험가입율은 79.3%인 것으로 나타나고 있다.

4) 보행환경의 문제점⁷⁾

'98년 한해 동안 일어난 뺑소니사건을 살펴보면, 사고유형중 '차 대 사람'의 경우가 29.2%를 차지하고 있는데 차 대 차의 경우(55.1%)보다 차지하는 비율은 적지만 그 피해상황은 훨씬 심각하다. '차 대 사람'의 사고는 주로 보행중에 일어난다고 볼 수 있는데 사고 당시 피해자의 보행형태를 살펴보면, 무단횡단(26.3%), 이면도로 횡단(22.3%), 그리고 차도보행(21.2%)의 순서로 나타난다. 이와 같은 사건의 발생요인을 보행환경 측면에서 살펴보면 다음과 같다.

(1) 횡단보도 시설의 현황

현행 도로교통법상 200미터 이내에 횡단보도가 연속으로 설치되는 것이 금지되어 있다. 그리고 보행자 교통량이 밀집된 곳일수록 횡단보도를 육교 및 지하도 등의 입체 횡단보도로 대체하게 되어있어 장애인, 노약자들의 보행권 제약은 물론, 일반보행자들의 보행거리를 길게 만들고 있다. 또한 무단횡단의 소지가 있는 도로변에 무단횡단방지용 가드레일 설치 등과 같이 사고예방을 위한 적극적인 장치 또한 턱없이 부족한 형편이다. 이와 같은 환경적인 요인들이 보행자로 하여금 횡단보도나 육교 등을 이용하게 하기보다는 최단경로인 무단횡단을 하게 한다.

(2) 이면도로의 문제점

7) 도로교통안전관리공단, 신호등, '보행자 보호의 실태 및 보행권 확보방안 연구', 1998. 7.

차와 사람이 함께 공존하는 이면도로는 아주 좁은 도로 입에도 불구하고 양방 통행하는 곳이 대부분이어서 보행이 아주 불편하고 불안하다. 여기에 운전자 위주의 교통사고 처리특례법까지 존재하여 이면도로에서의 보행자는 안전의 사각지대에 있다.

(3) 부득이한 보행자의 차도보행

도로 주변 공사중의 소통 및 안전대책은 차도에 국한되어 있다. 도로법 시행령에는 공사로 인해 도로교통에 지장을 주지 않도록 하는 규정이 있으나 보행자의 보도통행에 지장을 주지 않도록 한 규정은 없다. 따라서 보행자는 각종 공사시 불편을 겪는 것은 물론 부득이하게 차도보행을 하게 되는 경우가 생기게 되며 이때 보행자의 안전은 보장받지 못하게 된다. 최근 건교부가 도로점용 허가요건을 강화하고 교통지체 부담금을 점용자에게 부과하기로 방침을 정했으나 공사중 보행자의 통행문제에 대한 고려는 부차적인 문제로 취급되고 있다.

5) 가로조명의 불량

뺑소니사건의 대부분이 야간에 집중되어 있기 때문에 가로조명의 확충과 더불어 밝기, 위치 등의 설치기준을 강화함으로써 사고발생자체를 예방하는 효과와 사고발생시에도 번호판 등으로 사고상황을 잘 식별할 수 있도록 개선해야 할 것이다.

도심지역에서는 가로조명과 상가 등의 조명이 있어 외곽지역보다는 상대적으로 상태가 나은 편이나 차량이나 인적이 드문 도심을 벗어난 외곽지역에서는 가로조명이 불량한 곳이 많고 도심지역이라고 할지라도 가로등이 가로수에 가려 밝기가 떨어지는 곳이 많으며, 이러한 곳에서는 운전자로 하여금 야간에 횡단 또는 보행하는 사람에 대한 식별력을 떨어뜨리게 할 뿐만 아니라 불량한 조명상태에서는 사고발생시 목격자가 있더라도 사고 상황의 식별이 곤란하기 때문에 뺑소니사건의 가능성이 아주 높다.

6) 교통단속의 미흡

뺑소니의 도주 동기별 발생 현황을 보면 사고 후 도주하게 되는 원인으로는 음주운전, 처벌의 두려움, 무보험, 무면허운전 등의 순서로 나타나고 있으므로 뺑소니사건을 사전에 근본적으로 차단하기 위해서는 운전자들의 의식전환과 함께 음주운전 및 무면허운전의 철저한 단속과 계도야말로 중요한 역할을 한다고 할 수 있다. 그러나 단속인력의 부

족, 단속지역의 방대함 등 현실적인 여건으로 말미암아 교통단속이 철저하지 못한 것도 사실이다.

3.3.2 수사측면의 문제점

교통질서를 문란하게 하고 선량한 시민을 돌연사에 이르게 할 위험을 갖는다는 점에서 뺑소니는 단순히 한 개인의 인명에 대한 침해범으로 취급하는 것으로는 불충분하다. 교통사범은 불특정 다수인의 생명, 신체를 위협하는 공공질서에 대한 위험범이라는 점을 인식할 때 교통범죄의 수사와 처리를 담당하는 교통경찰의 역할이 무엇보다 중요하다고 할 수 있다.

교통사고 야기 후 도주사건에 대해서는 주요 강력사건과 같은 비중으로 수사를 하여야 하고 인접 지방경찰청과 경찰서 상호간의 협력은 물론, 신속하고 조직적인 수사체계를 확립하여야 한다. 특히, 뺑소니사건은 그 사고의 특성으로 인하여 경찰의 철저한 초동수사와 목격자의 신고야말로 사건의 철저한 해결을 위해 매우 중요하다.

이러한 관점에서 뺑소니사건의 가해자를 검거하는 데 있어 경찰의 수사 측면의 문제점을 살펴보기로 한다.

1) 초동수사의 미흡

뺑소니사건은 그 특성상 범인이 신속하게 도주함으로써 추적수사가 곤란한데다가 다른 범죄와는 달리 피해자와 가해자간에 특별한 관계가 존재하지 않는 우발적인 범죄이므로 그 실태파악이 어렵고, 피해자가 사망 또는 중상을 입은 경우 수사의 실마리를 찾기가 더욱 어렵다.

특히, 야간 교통사고시에는 그 어려움이 더하다. 사고 발생시 관내 파출소에 사고 신고가 접수되면 경찰관이 현장에 출동하여 피해자에 대한 응급조치를 취한 후 교통사고 처리반에 보고하고 뺑소니전담반요원이 현장에 출동한다. 그러나 수사담당자가 사고 현장에 출동하는 시간이 늦어지게 되면 이미 다른 차량들의 통과나 비, 바람 등의 영향으로 현장보존이 어려우며, 환경미화원이 도로청소를 하는 과정에서 유류품이 소실되기도

하므로 초동수사가 잘 이루어지지 못할 경우 사건이 미궁으로 빠질 가능성이 농후하다. 사건발생 초기 2~3시간 안에 이루어지는 초동 증거물 수집작업에 수사의 성패를 걸어야 한다고 해도 과언이 아니다.

2) 과학적 수사체계와 조사장비의 미흡

뺑소니운전자의 검거율을 높이기 위해서는 초동수사단계에서 세밀한 제반 증거자료를 입수하여 전문감식요원이 최신의 과학적 감식장비로 감식을 하는 것이 무엇보다 중요하다. 일본의 경우에는 조명시설을 갖춘 감식버스가 현장에 바로 출동하여 조명을 비춰줌으로써 야간에도 유류품을 남김없이 수거할 수 있고 또한 유류품, 지문, 혈흔 등을 현장에서 감식해내고 있으나 우리나라는 아직 이와 같은 장비를 갖추지 못하여 즉시 출동하더라도 피의자를 검거하기가 매우 어려운 실정이다.

현장보존에 필요한 장비 및 증거물의 채취장비, 관독장비, 자동차 차종별 기초자료 등은 필수적으로 구비해야만 한다. 아울러 교통사고에서 사체의 관찰이나 파편, 도료편 등의 감정에 능한 교통감식의 전문가를 양성해야 할 것이다.

3) 무허가 정비업소의 난립

뺑소니사건의 수사에 있어서 정비업소의 협조 또한 중요하다. 사고 흔적을 유지한 차량 운행을 하는 경우 사고차량으로 의심받을 소지가 많기 때문에 사고운전자가 사고현장을 이탈한 후 무엇보다 먼저 하는 일이 사고차량을 수리하는 일이다. 그러나 우리나라는 현재 무허가 정비업소가 많고 카센터 등 부분정비만 하도록 되어 있는 업소에서 그 범위를 벗어나 관금, 도색 등 불법적인 정비를 하는 사례가 많아 사고운전자가 개인적으로 안면이 있는 업소에 정비 의뢰를 하여 정비를 하는 경우 완벽한 차량 세탁이 이루어져 더 이상의 추적수사가 불가능하게 되는 경우가 종종 있다.

나아가 허가정비업소에서도 세금추적 등을 두려워하여 정비일지를 작성하지 않고 있고 또한 법적으로 이를 강제하는 방법도 없어 정비를 하였는지에 대하여 알 수 없으므로 추적수사가 매우 어려운 실정이다.

뺑소니범죄의 검거에 있어 경찰의 노력만으로는 한계가 있다. 즉 무허가 정비업소문제, 범행차량의 추적에 도움이 되는 자동차 부품번호 기록문제 등 전반적으로 뺑소니를 방지할 수 있는 제도적 장치와 각 기관의 협력이 필요하다. 일본의 경우에는 무허가 정비업체가 존재하지 않아 수상한 차량이 수리를 의뢰하면 신고까지 하는 등 경찰과 유기적인 협조관계가 형성되어 있는 것은 뺑소니차량의 온상이 되고 있는 우리의 현실과 대비되어진다.

4) 차량번호판 및 번호등의 시인성 부족

피해자 및 목격자들에 의한 신고내용중 결정적인 수사 및 검거의 단서를 가장 확실하게 담보하는 것은 차량번호판이며, 앞서 지적한 바와 같이 많은 뺑소니사건중 야간과 심야 시간대에 70% 이상 발생한다는 점을 고려할 때 현재 사용되고 있는 번호판의 시인성 문제를 심도있게 검토해야 한다.

이러한 시인성 문제는 사고운전자의 검거를 위해서 뿐만 아니라 뺑소니사건의 예방을 위해서도 중요하다. 영업용 택시에 한해 색상을 시인성이 높은 것으로 바꾸고 글자체를 명조체에서 고딕체로 바꾼 번호판을 부착, 운영하고 있으나 시인성을 획기적으로 높이는 데는 다소 미흡한 것으로 평가되고 있어 좀 더 많은 연구를 통해 더욱 보완, 개선해야 하리라 생각된다.

우리나라 현행 자동차의 번호판은 일본의 것을 모방하여 두 줄로 되어 있고 윗줄은 차적지와 차종, 아랫줄은 차량번호로서 글자와 숫자를 모두 합하여 총 8-9자로 구성되어 있다. 그런데 인간의 시각능력은 두 줄로 되어 있는 경우에는 동시에 볼 수 없고 두 번 읽어야 하므로 두 줄 번호판은 시인성이 크게 떨어진다고 주장하는 학자들이 있다. 실제로 현장 목격자들이나 피해자들이 차량번호를 진술하는 상황에서 9자를 모두 정확하게 기억하는 경우는 드물다고 한다. 글자가 2자 이상 틀리면 차량번호로 용의차량을 추적하는 것은 대상차량이 많아 추적수사는 매우 어렵게 된다. 참고로, 미국이나 유럽의 대부분 국가에서는 한 줄로 된 차량 번호판을 사용하고 있다.

한편 자동차안전기준에 관한 규칙 제41조는 자동차 뒷면의 번호등에 대한 밝기, 색깔, 구조 등을 규정하고 있다. 이 규정에 따르면 번호등은 별도로 소등할 수 없는 구조로

되어 있고 또한 운전자가 임의로 소등할 수 없다고 되어 있지만 현실적으로 모든 차량이 번호등을 항상 켜고 다니지는 않는다.

5) 목격자 신고율의 저조

뺑소니사건의 수사에 있어서 목격자의 신고는 대단히 중요한 비중을 차지하고 있고, 특히 현장출동이 늦은 경우에는 목격자의 제보가 거의 성패를 좌우할 정도로 절대적이라고 할 수 있다. 실제로 목격자의 신고로 인한 뺑소니운전자 검거율은 일본의 49.3%에 비하여 우리나라는 12.8%에 지나지 않아 매우 낮은 것으로 나타나고 있는 실정이다.

1993년 9월 3일 KBS, MBC, SBS 방송 3사가 ‘양심은 뺑소니 칠 수 없다’는 공동 프로그램 방송을 위해 시민 500명을 대상으로 뺑소니사건에 대한 시민신고정신 실태조사를 행하였다. 조사 대상자 중 뺑소니사건을 목격한 사람은 173명이었는데 그 중 경찰관서 등에 신고한 사람은 67명으로 38.7%에 불과하였다. 사고를 목격하고도 신고하지 않은 이유를 설문한 결과 ‘신고를 하면 귀찮을 것 같아서’(32.2%), ‘신고자가 오히려 가해자로 몰릴 수 있기 때문에’(23.4%), ‘나의 일도 아닌데 꼭 해야 할 필요성을 느끼지 못해서’(19.6%), ‘잘못 신고하면 선의의 피해자가 생길 수 있기 때문에’(18.9%)로 나타났다.

이상의 설문조사결과에서 알 수 있는 것은, 낮은 신고율의 원인을 전적으로 시민들의 책임만으로 돌릴 수 없다는 데 주목해야 한다. 신고를 하더라도 자신이 오히려 피해를 입을 수 있다는 인식은 경찰의 사건 수사과정을 전적으로 신뢰할 수 없고 더 나아가 민관의 신뢰의 벽이 두텁지 못하다는 이야기이기 때문이다.

6) 뺑소니사건 전담반 인원의 과부족

경찰청 교통사고처리지침 제5장에 사고야기 도주사건에 대한 구체적인 지침을 마련하고 있는데 구체적인 내용은 다음과 같다.

제30조 제1항 ‘수사조직 체계의 확립’에 의하면 사고야기 도주사건은 중요 강력사건과 같은 비중으로 수사를 하여야 하며 도주에 관계가 있는 인접 지방경찰청 경찰서 상호간

의 협력은 물론, 외근·수사·감식·교통경찰관이 총동원되어 신속하고 조직적인 수사체계를 확립하여야 한다고 되어 있으며, 제2항 ‘초동수사 체제의 확립’에는 관내에서 도주 사건이 발생하면 통신지령실에 보고, 수사(형사)요원의 단시간 내 소집, 정확한 임무분담, 연도전화의 활용, 긴급 수배 및 검문, 순찰용 오토바이·수사용 차량의 집중활용 등 전조직을 동원하여 초동수사를 전개하여야 한다고 되어 있다.

그러나, 근무여건상 위와 같은 원칙에 따라 뺑소니사고 수사가 제대로 이뤄지지 못하고 있다는 데 문제가 있다. 뺑소니사건이 발생하여 담당과출소에 사건 신고가 되면 과출소 경찰관이 현장에 출동하여 피해자 등에 대한 응급조치를 한 후 교통과에 보고하여 교통사고처리반 소속 뺑소니 전담 경찰관에게 인계하게 된다. 그러나 목격자도 없고 피해자도 가해차량의 번호를 알지 못하여 뺑소니사건으로 판명될 경우 규정에 따라 형사과로 이첩이 되어 동 사건이 형사과 1개반(6-7명)에 배당이 되어 사고 발생일로부터 약 2일이 경과한 뒤 현장을 확인하고 목격자 등의 탐문 수사를 하면서 결정적인 현장 목격자의 제보가 없는 상태로 6개월 정도 기간이 경과되면 검거 가능성이 없다는 이유를 붙여 내사·종결하는 것이 과거 우리의 수사실태였다.

1997년 9월 1일부터 전국 지방청별로 ‘뺑소니사건 수사전담반’을 편성하여 그 해 12월말까지 4개월간 시범 운영한 결과, 검거율이 작년 동기간 보다 15.0% 향상된 것으로 나타났다. 그러나 위 뺑소니사건 수사전담반 운영 실태를 구체적으로 살펴보면, 경찰서별로 차이는 있지만 대부분 교통사고처리반내에 어느 정도 수사경력이 있는 경찰관을 뺑소니전담반 요원으로 1명에서 많게는 3명(대부분 2명 배치)씩 배치하여 2교대 또는 3교대로 근무할 수 있도록 배치한 것에 불과하기 때문에 정책결정자 또는 관리자의 의지 여하에 따라서는 한시적인 효과에 그칠 가능성이 있다는 것이다. 왜냐하면, 살인과 같은 고도의 비난가능성이 있는 뺑소니사건을 일본과 같이 검거율을 80% 이상, 특히 사망사고의 경우 검거율을 90% 이상의 수준으로 끌어 올리기 위해서는 한시적인 실적에 의존하는 업무 개선만으로는 한계가 있기 때문이다.

참고로 현재 우리나라 각 지방경찰청별로 수사 전담반 인원 현황을 보면 아래와 같고 대부분 정원에 못 미치고 있는 실정이다.

<표 3-13> '98 뺑소니사건 수사전담반 현황

(98. 12. 31. 현재)

지방청 \ 구 분	정 원	현 인 원	과부족인원
서울	82	73	-9
부산	38	37	-1
대구	27	23	-4
인천	26	24	-2
경기	83	60	-23
강원	35	30	-5
충북	29	26	-3
충남	48	36	-12
전북	31	30	-1
전남	55	56	1
경북	52	47	-5
경남	59	56	-3
제주	6	6	0
계	571	504	-67

3.3.3 피해자보상측면의 문제점

이제 자동차는 현대 생활에 있어서 의식주 다음으로 없어서는 안될 필수 불가결한 요소를 이루고 있고 또한 자동차의 폭발적인 증가에 수반하여 자동차로 인한 범죄 역시 전체 범죄의 약 35%를 차지할 정도로 급증하고 있는 현실을 감안하면 교통사고는 더 이상 가해자와 피해자 개인간의 문제가 아니라 심각한 사회 문제로 대두되었다고 할 것이다.

1998년 한해만도 교통사고 발생건수가 23만 9천여 건에 이르고, 이로 인한 사망자가

9,057명, 부상자가 약 34만여 명으로 집계되고 있다. 이처럼 자동차 운행으로 인한 사고 발생시 그 책임을 자동차 소유주 내지 개인에게 맡김으로써 피해자에 대한 보상이 이루어지지 않을 위험성에 대비하여 사회보장적 차원에서 실시하고 있는 것이 바로 자동차 책임보험이다. 이런 의미에서 책임보험은 뺑소니사건에 있어서 더욱 중요한 의미를 지닌다고 할 수 있다. 자동차 보험제도의 문제점에 대해서는 특별히 뺑소니, 무보험 차량에 의한 사고, 도난차량에 의한 사고 피해자 보상문제뿐 아니라 일반적인 모든 교통사고와 관련해 많은 개선의 여지가 있다.

1) 책임보험의 사회보장적 기능의 부족

우리나라는 사회보장적 성격을 가진 책임보험의 한도액이 자동차배상책임보험(이하 자배법) 도입이래 여러 차례 상향조정되었으나 그 한도액이 외국의 경우와 비교해 보았을 때 여전히 낮은 형편이다.

국민소득을 기준으로 사망의 경우 책임보험한도액을 외국과 비교해 보면 다음 <표 3-14>과 같이 1994년 우리나라가 1인당 GNP 대비 2.2배인데 비해 독일이 39.7배, 미국이 15.3배에 이르고 있다. 이것은 국가간 경제력 등의 차이를 감안한다 하더라도 복지 국가를 지향하는 국가로서 지나치게 낮게 책정되었다고 할 수 있다.

<표 3-14> 외국과 우리나라의 1인당 책임보험금액의 GNP 비교(1994)

국 가	금 액	사망보험금(A) (U.S.\$)	1인당 GNP(B) (U.S.\$)	A/B (배)
일 본		124,594	11,027	11.3
미 국		255,000	16,669	15.3
독 일		406,426	10,131	39.7
필 리 핀		2,687	589	4.6
한 국		18,502	8,483	2.2

이러한 책임보험액의 비현실성은 종합보험가입자가 교통사고로 인한 사상을 입은 경우 지급 받는 보험액과 비교해보면 더욱 뚜렷하다. 즉 1996년 자동차사고로 인한 피해자에게 지급된 1인당 평균책임보험금액은 <표 3-15>에서 보는 바와 같이 1996년의 경우 책임보험금은 사망 약 1,765만원, 부상 약 154만원으로 대인종합보험 가입자가 받는 1인당 평균보험액과 비교하면 사망의 경우 29.7%, 부상의 경우 42.5%에 불과하여 본래 책임보험이 달성하고자하는 사회보장적 기능을 수행하기에는 미흡한 것으로 판단된다.

<표 3-15> 책임·종합보험의 1인당 보험금 지급 추이

(단위: 천원)⁸⁾

구 분		1992	1993	1994	1995	1996
책임보험	사망	5,484	5,553	8,156	12,934	17,654
	부상	854	877	1,086	1,390	1,540
종합보험	사망	45,055	47,805	51,474	53,109	59,457
	부상	3,249	3,115	3,368	3,607	3,622
계	사망	50,539	53,358	59,630	66,043	77,111
	부상	4,103	3,992	4,454	4,997	5,163

<표 3-16>에서 보상액의 한도를 연도별로 살펴보면, 1996년 이전 뺑소니에 의한 사망자 및 후유장해의 경우 1인당 최고보상액은 1,500만원, 부상자의 경우 1급 600만원이었는데, 1997년 8월 사망 및 후유장해의 경우 최고한도액 6,000만원, 부상의 경우 1급 1,500만원으로 상향조정되었다.

이렇게 최고한도액을 상향조정된 것은 뺑소니사건 피해자들이 겪고 있는 이중 삼중의 엄청난 고통과 이로 인한 사회적 문제를 생각할 때 다행스럽고 당연한 조치이지만, 피해자들의 실제 피해 규모에 비교해 본다면 여전히 미흡한 것이다. 왜냐하면 손해배상금의

8) 보험개발원, 자동차보험 개황 및 분석, 1996.

액수는 동법 시행령 제3조에서 정하는 한도액에 그치므로 실제로 발생하는 손해액을 전부 보상하는 것이 아니기 때문이다. 또 피해자가 국가배상법, 산업재해보상보험법 등에 의한 손해배상을 받는 경우 그 금액을 공제한다. 그러므로 실질적인 피해자의 구제를 위해서는 지속적인 증액이 요망된다 하겠다.

<표 3-16> 연도별 보상한도액의 비교

(단위: 만원)

연 도	사 망	부 상	후유장해
1996. 7. 이전	최고 1,500	600(1급)	1,500(1급)
1996. 8~1997. 7	최고 3,000	1,000(1급)	3,000(1급)
1997. 8~현재	최고 6,000	1,500(1급)	6,000(1급)

아울러 자배법은 배상책임 중 대인손해배상만 규정하고 있으나 불법행위로 인한 손해 배상책임은 타인의 인명피해에만 국한된 것이 아니라 타인의 재산에 대해서도 배상책임을 지는 것이므로, 인적·물적 피해에 대한 보상이 동시에 이루어지는 것이 타당하다고 본다. 선진 외국의 경우 대인과 대물을 같이 담보하는 강제보험제도가 확립되어 인적·물적 피해에 대한 신속한 보상이 이루어지고 있다.

2) 보상처리의 지연

우선 보상서비스의 질적 저하는 구조적 취약성, 운영상의 문제 등 여러 요인이 있는데 피해자 보상측면에서 사고가 발생하여 최종적으로 보상을 받기까지는 다음과 같은 절차를 거쳐야한다.

일반적인 교통사고의 경우, 먼저 사고가 발생하면 보험회사에 통보하고 이에 보험담당자가 계약 확인 후 경찰서나 현장을 확인하여 사고피해상황을 조사하고 손해액 산정기준에 의거하여 보상금을 산정한다. 여기서 피해자가 합의를 하면 피보험자의 청구에 따라 보험금을 피해자에게 지급하고, 피해자가 이의를 제기하면 분쟁 조정결과 및 판결에

따라 처리하게 된다.

사고발생 후 신고접수 및 사고내용을 조사하는 초기의 사고접수 단계를 거쳐 최종보상을 받기까지 신속한 보상처리가 이루어지지 않는다는 불만이 많다. 보험사의 경우 전국 읍, 면 단위까지 영업망을 갖추고 24시간 이내 사고접수체계를 갖추고 있으나 뺑소니사건의 경우 가해자가 없기 때문에 피해자에게 신속히 보상할 수 없는 구조적인 문제점이 있다. 더구나 피해자나 피해자의 이해관계자는 보험사에서 요구하는 많은 서류(경찰청에서 발행하는 보유불명 자동차사고확인서, 보험사의 보장사업청구권 및 위임장, 피해자의 호적등본, 피해자의 진단서, 치료비 영수증 및 명세서 등)를 직접 갖추어야 한다. 이를 위해 가불금액을 신청할 수 있도록 되어 있으나 그 절차 역시 까다롭다.

IV. 국내 뺑소니사건 사례 및 판례

여기서는 국내 뺑소니사건의 성공사례와 뺑소니사고의 판례를 모아 구성하였다. 인천지방검찰청에서 실시한 기획수사의 결과에서 성공사례를 몇 가지 소개하고 각각의 사건에 대한 구체적인 판례를 소개함으로써 수사 진행에 도움을 주고자 한다. 실제 수사과정에 참고할만한 사례와 판례로 구성하였다.

4.1 뺑소니사건 수사 성공사례

인천지방검찰청에서 1997년 3월 11일부터 도주차량 수사전담반을 편성하여 도주차량에 대한 기획수사를 실시하였는바 그 결과 몇 가지 두드러진 수사성공사례가 있기에 다음과 같이 소개한다.

4.1.1 타이어 흔적이 뺑소니사건을 조기에 해결케한 사례

【사건의 발생】

도로상에 오토바이가 전복되어 있었는데 운전자가 쓰러져 있는 것을 발견한 통행인이 관할 경찰서에 전화신고를 해왔다. 경찰서에서는 당직자를 현장에 급파함과 동시에 관내 각 지서에 대해 뺑소니사건의 일제 수배를 하여 사건에 대한 긴급배치체제를 갖추었다. 그러는 동안에 현장에 급행했던 직원에게서 뺑소니사건이라는 보고가 들어 왔다. 경찰서에서는 즉시 경찰서원을 비상소집하고 수사요원 및 교통·외근 근무자에 의한 요소의 검문, 탐문 및 자동차의 일제 검색을 개시하여 용의 차량의 발견에 착수했다.

【수사 및 감식활동】

현장에 급행한 계원은 우선 피해자를 구호한 후, 즉시 현장감식활동을 개시했다. 현장은 교통량이 많아 위험한데다가 비포장 도로였기 때문에 감식활동은 매우 어려운 상황

이었다. 그러나 면밀히 관찰한 결과, 가해차량의 것으로 생각되는 전조등의 유리 파편, 가해 자동차에서 벗겨진 것으로 추정되는 도막편, 피해자의 혈흔 및 벼랑길의 가장자리에서 희미한 타이어 흔적을 발견하여 타이어 흔적만 제외하고 즉시 채취했다. 현장에는 아직도 유력한 자료가 많을 것 같은 상황이었으나 인가에서 떨어진 장소일 뿐 아니라 감식이 생각같이 되지 않는 상황이었기 때문에 그 이상의 관찰과 채취를 강행하는 것은 현장자료를 파괴할 우려가 있다고 판단하여 세밀한 현장자료의 관찰·채취는 다음날 동트기를 기다렸다가 경찰국 교통 감식반의 도움을 받아 실시하기로 하고 그 날 밤은 현장보전에 만전을 기했다.

다음날 예정대로 경찰국 교통감식반이 현장에 도착하여 밤새 지킨 현장을 거듭 관찰, 전날 밤에 발견한 자료 외에 도로 우측 가장자리의 자갈, 낙엽의 틈 사이로 길이 50cm 정도의 비교적 선명한 타이어 흔적을 발견하고 이를 사진촬영하고 석고로 채취했다. 현장자료를 통해 뺑소니 차량은 지그재그형의 타이어를 사용하는 청색칠의 보통 트럭이라고 추정되었다. 이러한 사실은 수사요원에게 수배되어 이날 오후 10시쯤, 동시 모 연료창고 앞에 세워져 있는 용의 차량을 발견할 수 있었고, 범퍼의 변형, 헤드라이트의 파손, 충돌흔적으로 생각되는 부분의 칠이 벗겨져 나간 정도, 타이어의 모양 등으로 미루어 거의 가해차량에 틀림없다고 판단되었다.

이 자동차는 확인결과 A씨 소재 B상사의 이름을 붙인 보통화물자동차였는데 조사결과 C씨 거주 토건업 D씨가 전세낸 자동차로서 그날 밤의 운전기사는 F씨임이 판명되었다. 발견된 용의차량에 대해서는 차량관리자인 D씨의 승인을 얻어 필요한 개소에 대해 채증을 하고 또한 현장에서 채형한 유류 타이어 흔적과 대조감정을 한 결과 용의차량 우측 앞바퀴 타이어에 나 있는 4개소의 파손개소의 형태와 특징이 일치하여 이 자동차를 운전한 F씨가 범행한 것으로 단정되었다.

이상의 확인자료에 따라 피의자에 대한 구속영장을 받아 검거, 조사했다.

피의자 F씨는 처음에 완강히 범행을 부인하고 자동차의 충돌흔적에 대해서는 “작업장에서 3륜차와 충돌했을 때의 흔적이다”라는 등 거짓말을 하고 있었으나 결정적 증거인 ‘타이어 흔적의 일치’를 알려주자 변명하지 못하고 마침내 일체의 범행을 자백했다.

【이 사례의 교훈】

이 사례는 목격자가 없어 그 수사가 상당히 곤란할 것으로 예상되었었다. 그러나, 한밤중의 어둠속에서의 현장관찰로 증거가 파손되지 않을까 우려하여, 시간의 경과로 파손 등의 우려가 있는 자료를 제외하고는 날이 새기를 기다려 채증하기로 하고 이튿날 아침까지 완전히 현장을 보존하였고, 이튿날 아침의 현장관찰이 적절하였으며, 감식활동에 의해 판명된 사실을 구체적으로 수사요원에게 통보하여 수사활동을 합리적으로 하는 등 이상의 활동에 의해 재빨리 해결한 사례이다.

4.1.2 의복에 남아있던 타이어 흔적을 이용한 사례

【사건개요】

피의자는 승용차로 국도를 주행하던 중 술에 취해서 자전거를 타고 통행중인 피해자를 보지 못하고 역살 시키고도, 때마침 약 300m 남쪽에서 교통단속중인 경찰에게 다른 자동차가 치고 도주했다고 신고했다.

【감식활동상황】

관할경찰서의 감식계와 교통사고 수사계에서 면밀한 채증활동을 하고 있었으나 현장 부근은 밤중에도 교통량이 매우 많아 현장에서는 용의차량을 결정지을 자료가 발견되지 않았다. 사체 해부결과 다음과 같은 사실이 판명되었다. 직접적인 사인은 타박성 충격사이고 손상된 부위는 안면두부 타박찰과상, 왼쪽 늑골 5개 골절, 심낭 및 심장과열, 왼쪽 상완부 골절, 왼쪽 전완부 찰과상, 왼쪽 대퇴부에서 회음부까지에 이르는 둔체적인 자창이었고 혈액형은 A형, 혈액중 0.23% 알콜 검출, 상당히 만취해 있었다고 추정되었다.

사고 발생직후, 피해자가 입고 있는 의복의 흔적을 상세히 관찰한 바, 상의인 스포츠 셔츠의 왼쪽 상반신이 젖어 있고 등판에 희미하게 타이어 흔적 같은 것이 인정되었으나 셔츠가 마르면서 차츰 옅어져 끝내는 육안으로는 보이지 않게 되어 사진 촬영한 바, 육안으로는 보기 어려웠던 왼쪽 견갑골 약간 아래쯤이 되는 부분에 타이어 흔적이 검출되었다.

피의자가 운전하고 있던 승용 자동차를 면밀히 검사한 바, 프론트 넘버 플레이트 왼쪽 가장자리에서 차대 아래로 자전거에 접촉했다고 추정되는 역과흔적이 있는 외에 프론트범퍼의 오른쪽 가장자리에서 우측 헤드라이트밑 및 오른쪽 펜더에 걸쳐서 부드러운 물체에 접촉했었다고 인정되는 흔적이 발견되었다. 또 오른쪽 바퀴 바깥쪽에는 타이어의 찰과흔적이 인정되었다.

타이어, 차체 등 루미놀 검사 결과는 혈흔 반응이 없었다. 그리하여 용의차량의 타이어와 자외선 사진에 의하여 촬영한 타이어 흔적과 대조한 바 타이어 측면의 모양과 피해자의 셔츠 왼쪽 상반신의 타이어 흔적이 일치하여 동종동형의 타이어로 역과한 것이라고 인정되었다. 피의자는 역살 사실에 대해서는 끝끝내 부인했으나 이상과 같은 사정이었으므로 부인하는 채로 입건송치했다.

4.1.3 현장 유류품을 근거로 검거한 사례

1) 사례 1

【사건개요】

1996년 10월 9일 0시 30분경 인천 남동구 만수동 소재 금나라 슈퍼마켓 앞길에서 인천 30더 5739호 그랜저 승용차 운전자가 신문배달중인 피해자(39세)의 오토바이를 들이받아 피해자로 하여금 사망케 하고 도주

【검거경위】

- ① 현장에 떨어진 안개등을 단서로 하여 인근 자동차 부품 판매업소와 카센타를 상대로 차량의 종류를 확인한 바 그랜저 차량임을 확인
- ② 인천과 경기 일원 자동차 부품 판매업소를 탐문, 추적하던 중 인천 남동구 만수동 소재 국제 현대 자동차 부품센터에서 그랜저 보닛과 안개 등, 앞범퍼 등을 같은 동 소재 진영카센타에 판매하였다는 사실을 확인
- ③ 진영카센타를 상대로 수사한 결과 운전자로부터 수리 의뢰를 받고 인근 현대 광택

에 소개를 해 준 사실을 확인

- ④ 위 현대광택에서 수리를 하고 분리해 놓은 범퍼, 보닛을 압수하여 국립과학수사연구소에 피해자의 오토바이와 함께 감정을 의뢰
- ⑤ 차량 보닛의 차량 형식 승인번호를 현대자동차 공장에 의뢰, 차량번호를 확인한 결과 인천 30더 5739호 그랜저 승용차임을 확인
- ⑥ 위 차량의 소유자인 피의자의 집에 이르러 주차된 차량을 확인한바 수리된 흔적이 있음을 발견
- ⑦ 한편 국립과학수사연구소로부터 위 피의차량 보닛에 묻은 페인트 자국이 피해자의 오토바이의 페인트와 일치한다는 감정 결과를 통보받음
- ⑧ 1997년 1월 21일 피의자 검거

2) 사례 2

【사건개요】

1997년 3월 15일 22시 10분경 인천 서구 마전동 소재 (주)삼일기연 앞 노상에서 경기 1어 4156호 액센트 승용차 운전자가 우측 노선을 보행하던 피해자(42세)를 충격하여 사망케 하고 도주

【검거경위】

- ① 변사체 발견 신고를 받고 형사계 직원 20명을 비상소집하여 현장에서 부서진 유리 파편 조각 120여개를 수집하여 접합
- ② 위 유리파편 및 그 속에 묻은 페인트를 인근 자동차 정비업체에 확인한 결과 액센트승용차 우측 전조등으로 차량의 색상은 연보라색으로 확인
- ③ 사체의 경직 상태를 보아 사고 후 약 10시간 가량 경과된 것으로 판단
- ④ 즉시 상황실에 유선보고, 각 파출소의 필수 근무요원을 제외하고 모두 관할 구역 별로 용의차량에 대한 수색 실시
- ⑤ 사고 후 16시간 뒤인 1997년 3월 16일 14시경 인천 서구 금곡동 소재 해병 2사단

입구 앞 노상에서 검문 중 우측 전조등이 파손되고 그 옆방향지시등에 혈흔이 묻어 있으며 앞 유리 상단 우측 부분에 외부의 충격에 의한 잔금이 형성되어 깨진 상태로 있고, 우측 후사경이 떨어진 채 매달린 연보라색 액센트 차량을 발견

- ⑥ 운전자를 상대로 전일의 행적 및 차량의 파손 경위에 대하여 추궁하였으나 다른 차량에 의하여 피해를 당하였다는 취지로 부인
- ⑦ 동승자들을 분리하여 당일 및 전일의 행적에 대하여 추궁하자 피의자는 진술을 번복하고 자백
- ⑧ 1997년 3월 16일 피의자 구속

3) 사례 3

【현장상황】

1995년 9월 24일 새벽 2시 10분 관악구 봉천 4동 산 10-2에서 신원미상의 차량이 보행자와 충돌하여 피해자가 사망하였다. 현장 조사 결과 뽕소니차량의 파손 유류품 일부가 잔존해 있는 것을 확인 하였다.

【검거경위】

- ① B13-4701 번호가 찍힌 유리 파편 수거 후 조사
- ② 94년 4월경 출고된 액센트 3도어 유리로 확인
- ③ 대상차종 총 대상조회 결과 1,779대가 생산된 것을 확인
- ④ 총 대상 1,779대중 서울차량 분류 (109대)
- ⑤ 서울차량 109대중 발생지점 인근 거주차량 중점수사
- ⑥ 수사결과 서울 3처 xxxxx 번호를 가진 차량에서 몇 가지 수상한 점 발견
 - 유리창 이음새 수리흔적 발견
 - 세밀한 관찰 후 범행 추궁
 - 범죄를 시인한 뽕소니 운전자 검거

4) 사례 4

【현장상황】

1997년 3월 13일 22시경 충남 당진 성문면 교로리 앞길에서 도로변을 보행하는 피해자(64세 남)를 치사후 사고차량에 신고 인적이 드문 야산 기슭에 가서 쓰레기 더미에 은닉 유기하고 멀리 떨어진 곳에서 사고차량을 불태운 후 차량도난 신고를 한 사건

【검거경위】

- ① 당진경찰서 전담요원이 출동하여 사고차량의 우측 전조등 수거
- ② '93·'94년식 기아자동차 캐피탈에 사용된 부품임을 확인
- ③ 관내 '93·'94년식 캐피탈 승용차 소유자 전 대상을 파악 (총 523개)
- ④ 용의차량이 도난신고 되어있음을 확인 (충남 45나 3151)
- ⑤ 용의자를 집중 추적하여 행적상의 의문점 수사
- ⑥ 용의자 슬리퍼에 피가 묻은 것을 추궁하여 사건전모를 자백 받아 해결

5) 사례 5

【현장상황】

1990년 4월 13일 새벽 2시경 신원불명의 승용차가 강동쪽에서 강남방면으로 올림픽로를 주행중 잠실 2단지 앞 횡단보도에서 보행자를 충격하고 서는 척하다가 강남쪽으로 도주하였다. 피해자는 8개월 후 병원에서 사망하였다.

【검거경위】

- ① 사고현장의 목격자 증언(임시번호판을 단 쏘나타 승용차였고 운전자는 30대 였다.)을 접수하고 현장유류품(우측전조등 뒷면에 A900207 고무인이 날인)을 확인
- ② A900207 전조등 확인 결과 경주 아폴로 공장 제품임을 확인한 후 동제품이 부착되어 출고된 울산공장에 조회하여 19,000대의 출고대장을 입수

- ③ 사고일자 이전에 번호판 부착한 차량을 제외하여 1,270대로 압축
- ④ 대전 이남 거주자를 제외하여 770대로 압축
- ⑤ 중점수사대상차량에 대한 출석요구서를 발송한 후 출두차량 사고유무 확인 중 516 번째 출두차량이 용의차량으로 지목됨 (우측전조등 교체 및 판금사실 확인)
- ⑥ 현 소유 C는 B로부터, B는 A로부터 구매하였음을 확인하고 신병확보조사중 B가 영국으로 출국하였음을 확인
- ⑦ 경찰청과 인터폴이 협조하여 용의자 여권이 취소되었음을 영국경찰에 통보하고 국제전신전화국의 협조로 용의자의 국내전화 통화내역을 입수
- ⑧ 용의자 소재를 파악하고 영국에 가서 전화로 자수를 권유하여 1990년 10월 5일 용의자가 자수하겠다는 전보 접수
- ⑨ 1990년 10월 김포공항 입국 후 신병을 확보하여 범행일체를 자백받음
- ⑩ 7개월 22일간의 수사를 종결하고 검찰에 송치

4.1.4 피해자 등의 진술을 토대로 검거한 사례

1) 사례 1

【사건개요】

1996년 9월 5일 14시경 인천 부평구 부개 2동 소재 다솜설비 앞길에서 인천 3나 7619호 엑셀 승용차 운전자가 좌측 길에 서있던 4살박이 어린아이를 충격하여 요치 6주간의 우측 경골 골절상 등을 입게 하고 도주

【검거경위】

- ① 목격자가 xxxxx 7619호 귀색(회색) 엑셀 승용차로 신고
- ② 목격자의 진술에 의하여 당시 운전자의 인상착의를 확보(머리는 스포츠형이고 상의가 흰색)
- ③ 차량조회를 통하여 7619호의 차량을 파악하고 차량의 색상으로 그 대상을 압축,

당일 행적이 밝혀지고 알리바이가 입증된 나머지 차량들을 제외

- ④ 용의자로 피의자를 지목하여 당일 행적에 대하여 추궁
- ⑤ 거짓말탐지기의 검사 결과 당일 행적 진술이 '거짓' 반응으로 나타남
- ⑥ 1996년 12월 23일 피의자 구속

2) 사례 2

【사건개요】

1997년 4월 29일 새벽 3시경 인천 서구 가좌1동 소재 경인고속도로 하행선에서 경기 45다 5529호 승용차 운전자가 교통사고 현장을 정리하던 피해자(34세)를 충격하여 사망케 하고 그 외 다수의 인적 피해를 야기후 도주

【검거경위】

- ① 피해자들의 목격에 의하면 피의차량의 번호는 x다 5529내지 5592호라는 진술을 확보
- ② 당시 현장에 있던 한국도로공사 직원의 진술로는 검정색 티뷰론이라 진술
- ③ 한편 현장에서 수거한 후사경을 인근 정비업소에 확인한바 티뷰론 후사경과 같은 종류임을 확인
- ④ 위와 같은 자료를 통하여 서울, 경기, 인천의 티뷰론 5529호와 5592호에 대한 차적조회를 실시
- ⑤ 국립과학수사연구소에 피해자가 입었던 옷을 감정 의뢰
- ⑥ 사고 당일 16:10경 역전 파출소에서 검문 검색을 실시하던 중 앞 유리외 후사경, 범퍼 등이 손괴된채 방치된 경기45다 5529호 티뷰론 차량이 있음을 발견하고 차적조회를 실시한 후 고속도로순찰대에 확인 요청, 순찰대에서는 본서 형사과로 통보
- ⑦ 현장에 유류된 후사경과 안개등, 와이퍼 등이 위 차량과 동일한 것을 확인
- ⑧ 피의자는 처음에 도난 당하였다고 주장하다가 결국 자백
- ⑨ 1997년 4월 29일 피의자 구속

4.1.5 주민제보에 의하여 검거한 사례

【사건개요】

1997년 4월 25일 16:35 경 인천 부평구 부평 3동 178 소재 모텔 앞길에서 50cc텍트 오토바이 운전자가 우측 노건으로 보행하던 피해자(45세)를 들이받아 요치 2주간의 상해를 입게 한 후 도주

【검거경위】

- ① 당시 주간인 점을 고려하여 목격자가 있을 것으로 보고 현장중심으로 목격자를 탐문 수사함
- ② 백운 파출소에 전화 제보
- ③ 위 파출소에서 전화 신고자에 대하여 탐문수사 끝에 신고자가 운영하는 가게 확인
- ④ 신고자 상대로 수사중 위 가게에서 일한 적이 있는 피의자의 친동생을 용의자로 확인
- ⑤ 추적수사 중 피의자 자수
- ⑥ 1997년 5월 8일 피의자 구속

4.2 뺑소니사건 판례

여기서는 과거 뺑소니사건의 구체적인 사례에 대한 주관적, 객관적인 구성요건에 관한 법적인 적용 및 해석에 관해 나타내었다. 각각의 경우에 대한 판례를 살펴보면 다음과 같다.

4.2.1 주관적 구성요건

뺑소니사범은 고의범이다. 따라서 행위자는 자신이 운전하는 차량의 교통으로 타인에게 사상 피해를 준 교통사고를 일으켰고, 그가 교통사고 장소에서 취하여야 할 구호의무

등 필요한 조치를 취하지 아니하고 도주하거나 피해자를 유기하고 도주한다는 것을 알았거나 적어도 그런 계산(미필적 고의)하에 있어야 한다.

판례도 같은 취지에서 특정범죄가중처벌등에관한법률 제5조의 3 제1항 소정의 피해자를 구호하는 등 필요한 조치를 취하지 아니하고 도주한 때라 함은 “사고운전자가 사고로 인하여 피해자가 사상을 당한 사실을 인식하였음에도 불구하고 피해자를 구호하는 등 도로교통법 제50조 제1항에 규정된 의무를 이행하기 이전에 사고 현장을 이탈하여 사고야기자로 확정될 수 없는 상태를 초래하는 경우를 말하고 여기서 사고운전자가 사고로 인하여 피해자가 사상을 당한 사실을 알았다는 것은 사고가 자신의 업무상 과실로 인하여 발생하였다는 것까지 알았음을 요하나 그 인식의 정도는 반드시 확정적으로 인식하였음을 요하지 아니하고 미필적으로라도 인식하면 족하다”고 판시하고 있다.(대법원 1995. 7. 11. 선고 95도833판결)

뺑소니차량에 대한 고의는 사고에 대한 인식, 상해에 대한 인식, 구호의 필요성에 대한 인식 및 도주의 의사로 나누어 볼 수 있다.

1) 사건에 대한 인식

- 운전자가 사고 사실을 몰랐다고 주장하는 경우

사고운전자가 사고의 사실을 몰랐다고 주장하는 경우가 많은데 사고의 사실을 알았는지 여부에 대한 판단은 실무상 가장 어려운 문제중의 하나이다.

이는 결국 구체적인 사례에 있어서 사고 당시의 객관적인 상황을 종합적으로 고려하여 사례별로 적절히 판단할 수밖에 없는 것이다.

판례는 사고직후 행인 20여명이 사고가 났다고 소리치고 고함을 지른 사람까지 있었으며 차창은 열려 있었고 차의 속도가 10km/h 내외이며 피고인이 그때 고개를 돌려 뒤쪽을 쳐다본 사실이 있다면 피고인은 그 사고 사실을 알았다고 인정하는 것이 경험칙에 합치되는 것이고, 피고인이 도주할 합리적인 이유가 없었다는 점은 피고인이 그 사고 사실을 몰랐다고 인정하는 근거로 삼기 어렵다고 판시한 바가 있다. (대법원 1989. 2. 28. 선고 88도1945판결)

2) 상해에 대한 인식

- 피해자에게 아무런 이상이 없는 줄 알고 그냥 갔다고 주장하는 경우

실무상 사고운전자가 충격이 있었음은 알았지만 피해자가 다친 것을 전혀 인식하지 못하였다고 변명하는 경우도 많은데 통상적으로 사고운전자가 차량을 운행하면서 외부적인 충격 등 객관적인 사정이 있었음을 알았다면 피해자에게 상해가 발생할 수도 있다는 예견이 가능하다고 할 것이므로 운전자에 대하여 즉시 정차하여 피해자를 구호하는 등 필요한 조치를 취하여야 할 의무가 요구된다고 할 것이다.

예컨대 피해자가 버스에 충격되어 땅바닥에 넘어졌다가 일어나 걸어가는 것을 보고 그대로 버스를 운행한 경우에 피고인이 후사경으로 피해자와 부딪친 것을 목격하고 일단 정차하였다가 피해자가 걸어가는 것을 보고 왜 부딪쳤느냐고 욕설을 하고 그대로 진행하였다면 피해자가 땅바닥에 넘어졌다가 일어난 것을 본 이상 상해를 입었을 수 있다는 것을 충분히 예견할 수 있었다고 보아야 할 것이다. (대법원 1987. 8. 25. 선고 87도 1118판결)

또한 사고직후 차에서 내려 택시운전사인 피해자에게 일단 차를 뺀 다음 이야기하자고 하여 차를 약 15m 정도 후진하여 도로 옆 화단 부근에 정차하였다가 운전면허증의 제시를 요구하는 피해자에게 자동차 등록원부만 교부하고 현장을 이탈한 사안에서 “비록 당시 피해자에게 전혀 외상이 없었다고는 하지만 교통사고의 경우에는 외상 이외의 상해나 후유증이 있을 수 있는 사정을 고려해 볼 때 피고인으로서 피해자가 상처를 입은 사실을 미필적으로나마 인식할 수 있었다고 보아야 할 것이고 따라서 사고 후 즉시 피해자가 상처를 입었는지 여부를 확인한 다음 피해자의 상해 정도에 상응하는 적절한 구호조치를 취하여야 함에도 피해자의 상해 여부도 확인하지 아니한 채 임의로 사고 현장을 이탈하였다면 피고인으로서 도로교통법 제50조 제1항 소정의 의무를 다하였다고 할 수 없다.”고 판시한 바 있다.(대법원 1996. 8. 20. 선고 96도1415판결)

3) 구호의 필요성에 대한 인식

- (1) 피해자가 관찮으니 그냥 가라고 하여 간 경우

사고운전자가 피해자를 충격한 것을 알고 다친데가 있는지를 확인하였으나 피해자가

괜찮으니 그냥 가라고 하여 사고 현장을 떠난 경우에 과연 도주의 의사가 있었다고 할 것인지 의문이 있을 수 있다.

그러나 객관적으로 긴박한 구호의 필요가 없는 경우라면 몰라도 객관적으로 긴박한 구호가 필요한 상태라면 비록 피해자가 괜찮다고 하더라도 구호의 필요성에 대한 인식은 있었다고 할 것이다.

판례는 교통사고 직후 피고인이 차에서 내려 자신이 책임지고 다 손해배상하겠다는 취지로 말하고 나서 외견상 상처가 없어보이는 피해자에게 괜찮다는 말을 듣고 동인이 아프다는 말도 하지 않으므로 피해자를 병원으로 후송하는 등 구호조치를 전혀 취하지 않았던 사안에서 피해자가 사고로 인하여 상해를 입은 사실은 인식하면서도 구호조치를 취하지 아니한 채 사고장소를 이탈하였다고 인정할 수 없다고 판시(대법원 1993. 6. 11. 선고 92도3437판결)하였으나 피고인이 횡단보도를 건너던 피해자를 충격한 후 40m 정도를 진행하다가 유턴하여 되돌아와 사고 후 일어나서 횡단보도를 걸어가던 피해자에게 미안하다는 말을 한 바 있으나 당시 차량에서 내리지도 않았고 오히려 피고인의 동승자는 ‘길을 똑바로 건너라’고 함으로써 말다툼을 하다가 그냥 사고차량을 운전하여 간 경우에는 특가법상의 도주에 해당한다고 판시(대법원 1993. 8. 24. 선고 93도1384판결)하였다.

위 두 판례의 차이는 전자의 경우 비록 피해자가 실제로 상해를 입었으나 차의 운전자로서는 일단 사회통념상 그 상황에서 요구된다고 보여지는 정도의 확인조치 즉 상해 여부를 확인할 주의의무를 이행한 다음 현장을 이탈한 것이기 때문에 도주의 범의를 인정할 수 없다는 취지로 보여진다.

전자와 같은 취지의 판례로 “교통사고의 충격의 정도가 별로 심하지 아니하였고 피고인이 사고 후 즉시 정차하여 그 일행과 함께 차에서 내려 피해자에게 상해의 정도를 묻는 등 피해자와 약 10여분에 걸쳐 대화를 나누며 그가 무릎의 통증을 호소함에 다리를 주물러 주면서 계속하여 상태를 물었고 당시 그에게 외상을 발견할 수 없었던 사정이 엿보이므로 그러한 상황 아래서 피해자가 충분히 자신의 신체상태를 점검하여 본 후 괜찮다고 하였다면 피고인이 아무런 연락처 등을 알려주지 아니한 채 현장을 떠났다 하여 바로 도주의 범의가 있다고 단정하기 어렵다고 할 것이다.”라고 한 판례(대법원 1994. 9. 13. 선고 94도1850판결)도 있다.

(2) 피해자가 어린아이인 경우

특히 문제가 되는 것이 피해자가 어린아이인 경우이다. 어린아이는 통상적으로 사물을 변별할 능력이 없거나 미약하다고 할 것이므로 사고 후 어린아이에게 괜찮냐고 묻고 괜찮다고 하여 그냥 가거나 어린아이에게 그냥 가도 되느냐고 하고 그냥 간 경우라면 구호의 필요성을 인식하고도 현장을 이탈한 것으로서 도주의 의사가 있다고 보아야 할 것이다.

판례도 과실로 교통사고를 일으켜 2세 남짓한 피해자에게 약 2주간의 치료를 요하는 상해를 입힌 사건에서 “피고인 스스로도 처음에는 병원에 데리고 가려했으나 피해자가 울음을 그치는 바람에 별일이 없을 것이라고 생각하고 약국에서 소독약과 우황청심환을 사서 치료하였다면 피해자가 사리분별을 할 수 없는 어린아이로서 이 사고로 인하여 다친 이상 의학에 전문지식이 없는 피고인으로서 피해자를 병원으로 데려가서 있을지도 모르는 다른 상처 등에 대하여 치료를 받게 하여야 할 것이고 또 가해자가 피고인이라는 것을 기억할 수 없는 어린 피해자에게 집으로 혼자 돌아갈 수 있느냐고 질문하여 ‘예’라고 대답하였다는 이유로 아무런 보호조치도 없는 상태에서 피해자를 길가에 하차시켰다면 사고의 야기자가 누구인지를 쉽게 알 수 없도록 하였다고 할 것이다.”라고 판시(대법원 1994. 10. 14. 선고 94도1651판결)하는가 하면, 11세 남짓한 피해자의 왼손부분 등을 들이받아 넘어뜨려 약 1주간의 치료를 요하는 제5수지 관절염좌상 등의 상해를 입게 한 사건에서 “전혀 사리분별을 할 수 없지는 않지만 아직 스스로 자기 몸의 상처가 어느 정도인지 충분히 파악하기에는 나이 어린 피해자가 피고인 운전의 승용차에 부딪쳐 넘어진 이상 의학에 전문지식이 없는 피고인으로서 마땅히 피해자를 병원으로 데려가서 있을지도 모르는 다른 상처 등에 대한 판단과 치료를 받게 하여야 할 것이며 또 어린 피해자에게 집으로 혼자 돌아갈 수 있느냐고 질문하여 ‘예’라고 대답하였다는 이유만으로 아무런 보호조치도 없는 상태에서 피해자를 그냥 돌아가게 하였다면 사고의 야기자가 누구인지를 쉽게 알 수 없도록 하였다고 할 것”이라고 판시하여 이 경우 책임이 있음을 인정하였다. (대법원 1996. 8. 20. 선고 96도1461판결)

(3) 제3자가 구호조치를 취한 것을 보고 현장에서 떠난 경우

제3자가 구호조치를 이미 취한 경우에는 사고야기자임을 확정할 수 있도록 할 의무를 이행하였는지 여부가 본죄의 성립을 좌우한다.

판례는 피고인이 자신의 차량으로 피해자를 충격한 직후 차에서 내려 범행을 부인하면서 단지 술에 취하여 길에 쓰러져 있는 피해자를 그대로 방치하면 사고가 날지 모르니 신고를 해야 할 것이라고 제3자에게 말하여 이에 그곳에 있던 제3자가 그의 휴대폰으로 사고신고를 함으로써 피해자가 119구조대에 의하여 후송되는 현장에 남아 있다가 후송되는 피해자와 함께 병원으로 가지도 아니한 채 출동한 경찰관에게 임의 동행되어 자신의 범행을 은폐하고 목격자로서 진술한 후 귀가한 사안에서 “특정범죄가중처벌등에 관한 법률 제5조의 3 제1항 소정의 피해자를 구호하는 등의 조치를 취하였다고 볼 수 없고, 그 후 사고야기자 확정과 아무 관계없이 사고의 목격자로서 경찰관서에서 진술하면서 자신의 신분사항을 밝혔다고 하더라도 위 죄의 성립에 아무런 영향이 없다.”고 판시한 바 있다. (대법원 1997. 5. 7. 선고 97도770판결, 1996. 11. 12. 선고 96도1997판결)

그러나 제3자에 의하여 이미 구호조치가 이루어진 것을 보고 자신이 사고야기자임을 확정할 경우에는 도주에 해당하지 아니한다고 할 것이다.

판례도 “피고인이 경찰관에게 교통사고를 신고하기 이전에 이미 경찰관이 출동하여 현장조사를 하고 있었고 피해자의 일행이 피해자를 병원에 긴급후송하는 조치를 취하였다면 피해자에게 사고 운전자임을 특정하는 외에 달리 이행할 의무가 없고 피고인이 진술한 이름과 전화번호를 피해자의 일행에게 가르쳐준 후 현장을 이탈하였다면 도주라고 인정하기 어렵다.”고 판시한 바 있다. (대법원 1992. 4. 10. 선고 91도1831판결)

4) 도주의 의사

도주의 의사는 구호 조치를 취하지 아니하고 사고 현장을 이탈하여 사고야기자로서 확정할 수 없는 상태를 초래하는 의사이며, 구호 조치를 취하지 아니하고 현장을 이탈하려는 의사와 사고야기자로서 확정할 수 없는 상태를 초래하려는 의사로 나누어 볼 수 있으나 두가지 의사 중 어느 하나만 있으면 도주의 의사가 있다고 할 것이다.

(1) 제3자의 도움을 받기 위하여 현장을 이탈한 경우

실무상 사고 후 사고 사실을 차주에게 알리거나 부모에게 알려 사고 처리를 하게 하기 위하여 현장을 떠났다고 변명하는 경우를 흔히 접하게 된다. 그러나 이러한 경우에도 아무런 구호조치를 취하지 아니한 이상 도주의 의사가 있었다고 보아야 할 것이다.

판례도 같은 취지에서 부모에게 알려 사후조치를 취하려고 현장을 떠났다고 주장하는 사안에서 “운전자로서는 즉시 정차하여 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 스스로 취할 의무가 있으므로 이러한 조치를 취함이 없이 사고 현장을 떠난 이상 책임을 면할 수 없다.”고 판시(대법원 1984. 7. 24. 선고 84도1144판결)하였고, 또한 여자인 피고인이 승용차를 운전하던 중 중앙선을 침범하여 사고를 낸 후 현장에 접근하여 두 피해자들이 피를 흘리며 신음하고 있는 것을 발견하였으나 피고인이 체격이 작은 여자인데 비하여 피해자들은 건장한 청년들이고 사고일시 및 장소는 심야에 차량이나 인적의 통행이 드문 산 속이라 혼자 힘으로 구호조치를 할 수 없다고 생각하고 승용차에서 하차하지 아니하고 그대로 진행하여 인근 고흥읍에 도착한 후 평소 알고 지내던 자동차 외판원에게 연락하여 사고 사실을 말하고 도움을 청하여 그와 함께 사고 발생 20분 후에 현장에 돌아갔으나 피해자들이 이미 구조된 상태여서 피해자들을 발견하지 못하고 약 40분 뒤에 파출소에 신고하고 병원으로 찾아간 사안에서, “피고인으로서 피해자들에게 최소한의 응급조치를 하고 병원으로 후송하거나 피해자들에게 고지한 후 현장을 떠나 즉시 경찰관서나 병원에 연락 또는 신고를 하는 등 필요한 조치를 취하였어야 함에도 불구하고 승용차에서 하차하지도 아니한 채 그대로 승용차를 운전하여 가버렸다면 설사 약 20분 후에 피해자들을 구호하기 위하여 사고현장으로 되돌아 왔다 하더라도 사고운전자에게는 도주에 대한 범의가 있었다고 봄이 상당하다.”고 판시한 바 있다. (대법원 1996. 12. 6. 선고 96도2407판결)

(2) 직무상의 요청 또는 긴급한 사정에 의하여 현장을 떠난 경우

사고운전자가 자신을 치료하기 위하여 현장을 떠난 경우에는 자신의 상처가 중하여 피해자를 구호할 능력이 객관적으로 인정되지 않는 한 구호의무가 없어지는 것은 아니므로 예컨대 부상정도가 심하지 아니한데도 자신을 치료하기 위하여 현장을 이탈한 경

우 도주의사가 있었다고 할 것이다.

또한 직무상의 요청에 의하여 현장을 떠났다고 하는 경우에도 전체적인 법익형량을 통하여 위법성 조각유무를 판단하여야 할 것이다.

4.2.2 객관적 구성요건

본 죄의 객관적 구성요건은 도로교통법 제2조에 규정된 자동차 등의 교통으로 인하여 형법 제268조의 죄를 범한 당해차량의 운전자가 피해자를 구호하는 등 도로교통법 제50조 제1항의 소정의 조치를 취하지 아니하고 도주하는 것이다. 이를 세분하면 다음과 같다.

1) 도로교통법 제2조에 규정된 자동차 등의 운전자일 것

특가법 제5조의 3 제1항은 ‘도로교통법 제2조에 규정된 자동차, 원동기장치 자전거 또는 궤도차의 교통으로 인하여 형법 제268조의 죄를 범한 운전자’라고 규정하고 있으므로 본죄의 주체는 ‘당해차량의 운전자’만으로 한정되며 일종의 신분범이라고 할 것이다. 따라서 운전자를 제외한 승무원 등 다른 사람에게는 적용될 여지가 없다. 이는 사고관여자라고 규정하고 있는 독일 등의 입법례와도 다르고, 교통사고시 즉시 정차하여 피해자를 구호하는 등의 필요한 조치를 취할 의무의 주체를 ‘그 차의 운전자 그 밖의 승무원’이라고 규정하고 있는 도로교통법 제50조 제1항과도 구별이 되고 있다.

2) 형법 제268조의 죄를 범하였을 것

(1) 교통사고에 과실이 없는 경우

교통사고에 아무런 과실이 없는 운전자 또는 고의로 교통사고를 야기한 운전자의 경우 본 죄의 주체가 될 수 있는가에 대하여는 이견이 있을 수 있으나 본조 제1항에서 자동차, 원동기장치 자전거 또는 궤도차의 교통으로 인하여 형법 제268조 소정의 업무상 과실치사상의 죄를 범한 당해차량의 운전자로 한정하고 있어 사고가 발생하였다고 하더

라도 그 운전자가 형법 제268조에 의하여 처벌될 수 없는 경우라면 본죄를 적용할 여지가 없다고 하겠다.

판례도 “본 조 소정의 차의 교통으로 인하여 형법 제268조의 죄를 범한 당해차량의 운전자란 차의 교통으로 인한 업무상과실 또는 중과실로 인하여 사람을 사상에 이르게 한 자를 가리키는 것이지 과실이 없는 운전자까지 포함하는 것은 아니며 과실이 없는 사고운전자가 도로교통법 제50조 제1항의 규정에 의한 조치를 취하지 아니하고 도주한 때에는 도로교통법 제106조 위반의 책임을 지는 것은 별론으로 하고 위 특가법에 의한 책임을 물을 수는 없다고 보아야 한다.”고 판시(대법원 1991. 5. 28. 선고 91도711판결)하였고, 같은 취지에서 “운전자가 좌회전 금지구역에서 좌회전하는 경우에도 피고인으로서 50여m 후방에서 따라오던 후행차량이 중앙선을 넘어 피고인 운전차량의 좌측으로 돌진하는 등 극히 비정상적인 방법으로 진행할 것까지 예상하여 사고 발생 방지 조치를 취하여야 할 업무상 주의의무가 있다고 할 수는 없고, 따라서 좌회전 금지 구역에서 좌회전하다가 위와 같이 사고가 발생하였다면 좌회전한 행위와 사고발생 사이에 상당인과관계가 인정되지 아니하므로 피고인의 과실로 사고가 발생하였음을 전제로 하는 특정범죄가중처벌등에관한법률위반(도주차량)의 점에 관하여 책임을 물을 수 없다.”고 판시한 바 있다. (대법원 1996. 5. 28. 선고 95도1200판결)

(2) 연쇄충돌을 야기하는 경우

연쇄충돌 후 상해의 결과가 최후의 충돌로 인하여 발생한 경우 제1차 충돌에 책임이 있는 운전자는 최종 피해자에 대한 관계에 있어서 본조의 적용대상이 된다고 보아야 할 것이다.

판례도 버스 운전자가 같은 방향의 옆 차선으로 진행하는 트럭의 차선 전방으로 갑자기 진입하여 트럭과 충돌하면서 이를 피하려던 트럭이 중앙선을 넘어 마주오던 승용차와 충돌한 사고가 발생한 사실을 알면서도 그대로 진행하여 갔다면 동 사고에 의한 사상자에 대한 구호조치를 취함이 없이 도주한 경우에 해당한다고 판시한 바 있다. (대법원 1983. 8. 3. 선고 83도1328판결)

3) 교통으로 인한 사고일 것

• 도로가 아닌 곳에서 사고가 발생한 경우

교통의 개념에 대하여 사전적 의미를 보면 사람의 왕복, 화물의 수송, 기차, 자동차 등의 운행하는 일의 총칭이라고 한다. 따라서 위 '교통'의 개념에 해당되지 아니하면 본 죄의 적용 대상에서 제외된다. 다만 본죄는 '도로 교통' 또는 '궤도 교통'이라고 하지 않고 단순히 '교통'이라고 규정하고 있으므로 도로교통법상의 적용을 받는 '도로'에서 일어난 사고만을 의미하는 것인지, 아니면 교통사고처리특례법의 적용범위처럼 '차의 교통'으로 인한 사고이면 도로교통법상의 도로가 아닌 장소에서 발생한 경우에도 적용할 것인지 문제가 제기된다.

일설에 의하면 본 조의 입법취지와 공공교통의 안전이라는 보호법익을 고려할 때 위 교통이라는 말은 공공의 것을 말하고 단순히 사적인 지역에서 이루어지는 교통은 포함되지 않는다고 한다. 위 견해에 의하면 공중에 허가된 실내 주차장, 공중이 이용할 수 있는 관공서의 주차장, 주유소 및 병영 앞 주차장 등은 모두 이에 해당하고 오로지 제한된 사람들만이 다닐 수 있는 도로 및 장소 즉 사업체의 특정 종업원만을 위하여 마련된 주차장, 특정한 사람에게만 임대된 지하주차장 또는 병영 지역 등은 여기에서 제외된다.

그러나 본 조의 '교통'에는 도로교통법상의 '도로 교통'이라는 개념보다 확대된 의미를 그 내용으로 한다고 보여진다. 즉, 위에서 규정된 차량이 통상의 운행방법으로 인하여 사고가 발생한 경우에는 모두 적용된다고 본다.

관례도 사설주차장의 경우 도로교통법상의 도로에는 해당하지 않는다고 하여 도로교통법의 적용을 배제한 곳이라도 이 건의 교통은 도로에서의 교통 개념보다 광의의 개념이라고 보는 것이 상당하므로 사고 장소가 사설주차장 안이라고 하더라도 자동차의 운행으로 인하여 사고를 발생시킨 이상 본 조의 적용을 배제할 이유가 전혀 없다고 판시한 바 있다. (대법원 1987. 11. 10. 선고 87도1217판결, 1988. 5. 24. 선고 88도255판결, 1992. 10. 9. 선고 92도1662판결 등) 생각건대 위와 같은 장소에서의 사고 역시 본 조로서 보호하려는 법익과 동일한 것이어서 본 조항을 배제시킬 이유가 전혀 없는 것이므로 본 조에서 말하는 교통이란 교통사고처리특례법에서 말하는 '차의 교통'과 같은 개념으

로 해석하는 것이 타당하다고 할 것이다.

4) 구호조치의무를 이행하지 아니하였을 것

본 죄는 사고 차량의 운전자가 피해자를 구호하는 등 도로교통법 제50조 제1항의 규정에 의한 조치를 취하지 아니하고 도주함으로써 성립하는 것으로, 구호조치를 취하면 신고의무를 이행하지 않아도 본 죄가 성립하지 아니하나 구호조치 없이 도주한 후 사고 신고만 한 경우에는 본 죄의 성립에 아무런 영향이 없다.

구호조치 의무의 구체적인 내용에 대하여는 명문의 규정이 없으나 사고의 내용, 피해의 태양과 정도 등 사고현장의 상황에 따라 적절히 강구하여야 할 것이고, 그 정도는 우리의 건전한 양식에 비추어 통상 요구되는 정도의 조치를 말하는 것이다. (대법원 1991. 2. 26. 선고 90도2462판결) 즉, 사고운전자는 사고 즉시 정차하고 피해자의 상해 여부 및 정도를 확인하며 상해의 정도에 비추어 즉시 피해자를 병원이나 약국으로 후송하여 치료를 받을 수 있도록 하여야 할 것이고 병원으로 후송된 후에도 피해자의 증상, 치료수속 여부 등을 알아보고 치료비 등 경비부담의사를 밝힐 의무도 배제할 수 없을 것이다.

- 동승자에게 구호를 부탁하고 현장을 이탈한 경우

구호조치 이행 여부와 관련하여 실무상 가장 문제되는 것이 사고운전자가 동승자에게 구호를 부탁하고 자신은 현장을 이탈하는 경우이다.

이 경우에 사고운전자가 피해자를 구호할 수 없는 명백한 사정이 없는 경우라면 사고운전자가 동승자에 대한 지배를 하고 있다는 사정이 있거나 최소한 동승자가 구호하는 것이 객관적으로 명백한 경우에 이른 것이 확인되어야만 구호조치를 취하였다고 볼 수 있다.

판례도 교통사고 발생 후 운전자가 피해자와 사고 여부에 관하여 언쟁하다가 동승했던 동인의 아내에게 “내가 알아서 처리해라”며 현장을 이탈하고 그의 아내가 피고인의 뜻에 따라 피해자와 함께 경찰서에 가서 조사를 받았고 피해자는 경찰관의 안내로 병원에 간 사안에서, “사고 운전자는 피해자를 구호하지 아니하고 사고현장을 이탈하여 사고

야기자로서 확정될 수 없는 상태를 초래한 경우에 해당하지 않는다고 할 것이다.”(대법원 1997. 1. 21. 선고 96도2848판결) 라고 판시하였는가 하면, 피고인이 피해자가 교통사고로 인하여 차에 왼쪽다리가 끼여 빠져나올 수 없어 고함을 지르는 상태에 있음에도 상처부위와 정도를 살피는 등의 조치를 취하지 아니함은 물론이고 피해차량 부근에도 가지 아니한 채 집으로 돌아왔고, 그의 처도 현장에 남아 있다가 피해자의 친구에게 병원으로 데리고 가라고 말한 후 집으로 돌아온 사안에서는 “피고인이 피해자들에 대한 구호의무를 이행하지 않고 사고 현장을 이탈하여 도주”한 것으로 보아야 한다고 판시한 바 있다. (대법원 1995. 11. 24. 선고 95도1680판결) 전자의 경우는 동승자인 아내가 구호조치를 충실히 이행한 경우이고 후자의 경우는 피고인이 동승자인 아내에게 구호조치를 부탁하지도 않았고 피고인의 처가 구호조치를 이행하지도 않았으므로 당연한 귀결이라 할 것이다.

5) 도주하였을 것

도주는 본 조의 핵심이라고 할 것이나 도주의 의미에 대하여는 명문의 규정이 없다. 판례는 도주의 의미에 관하여 “사고운전자가 도로교통법 제50조 제1항의 규정에 의무를 이행하기 전에 사고장소를 이탈하여 사고야기자로서 확정할 수 없는 상태를 초래하는 경우”를 의미한다고 판시(대법원 1996. 4. 9. 선고 96도252판결, 1995. 7. 11. 선고 95도833판결 등)한바 있는데, 결국 도주란 첫째 도로교통법 제50조 제1항에 규정된 의무를 이행하기 전에 사고현장을 이탈하였다는 것, 둘째 사고야기자로서 확정할 수 없는 상태를 초래하였다는 것이라고 종합할 수 있다.

즉, 행위자가 사고장소의 직접적인 영역을 떠남으로써 그와 사고장소와의 좁고 밀접한 공간적 연관성을 깨뜨리고 그 결과 그 장소에서 필요한 구호 등의 조치의 착수를 곤란하게 하거나 불가능하게 함으로써 성립되는 것이다.

(1) 단순도주운전(본 조 제1항)

독일의 경우 1975년 6월 13일 공포된 제13차 형법 개정 법률에 의하여 종래의 도주(Flucht) 라는 문언 대신 떠남(Engfernen) 이라는 문언을 넣음으로써 도주운전죄에 있

어서 구성요건의 실현시기를 앞당기려는 의도를 가지고 있다고 보여진다. 우리나라의 경우 여전히 도주를 구성요건으로 하고 있지만 본조 제1항은 입법취지와 미수범 처벌 규정이 없다는 것을 고려할 때 도주의 개념은 다소 넓은 의미로 해석할 필요성이 있다. 예컨대 사고 장소에서 즉시 정차하여 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 스스로 취하지 아니하고 현장을 떠난 이상 사고 발생 사실을 부모에게 알려 사후 조치를 취하려고 한 의사가 있었다고 하더라도 도주에 해당한다고 할 것이다. (대법원 1984. 7. 24. 선고 84도1144판결) 이하에서는 특히 문제가 되는 경우를 살펴보기로 한다.

① 사고신고를 하기 위하여 현장을 떠나는 경우

예컨대 사고 운전자가 경찰에 알리기 위하여 근처에 있는 전화 박스로 가는 경우 또는 신원의 확인을 위하여 경찰관에 의하여 동행되는 경우에는 도주라고 보기 어려울 것이다. 그러나 실무상 사고운전자가 경찰에 신고를 하기 위하여 상당한 시간을 지체한 후 현장에 돌아와 보니 피해자가 없어서 구호하지 못하였다고 변명하는 경우가 있는데 이와 같은 경우 지체된 시간, 거리, 휴대폰의 소지 유무 등을 통하여 종합적으로 판단하여야 할 것이다.

② 음주운전사실을 은폐하기 위하여 이탈하는 경우

뺑소니 사범의 동기 중 음주운전 사실을 은폐하기 위하여 도주하는 경우가 가장 많은 앞에서 본바와 같다. 실무상으로도 도주의 의사는 없었으나 단지 음주운전 사실을 숨기기 위하여 현장을 이탈하였다고 변명하는 경우를 많이 보게 되는데 이와 같은 경우에는 사고당시 구호의무를 이행하지 아니하였다면 당연히 본죄가 성립된다고 할 것이다.

판례도 “운전자가 교통사고를 일으킨 후 피해자와 경찰서에 신고하러 가다가 음주운전이 발각될 것이 두려워 피해자가 경찰서에 들어간 후 그냥 돌아간 경우 피해자에게 피고인의 직업과 이름을 알려주었다는 등의 여러 사정이 있었다 하더라도 피해자의 구호의무를 이행하지 아니하고 사고 현장을 이탈하여 도주한 것이라고 할 것”이라고 판시한 바 있다.

③ 사고야기자임을 확정하지 아니한 경우

도주라 함은 사고 운전자가 피해자를 구호하는 등 도로교통법 제50조 제1항에 규정된

의무를 이행하기 이전에 사고 현장을 이탈하여 사고야기자로서 확정될 수 없는 상태를 초래하는 경우를 말하고 이중 하나라도 이행되지 아니하면 안되는 것이므로 구호조치를 취하였다고 하더라도 자신이 사고야기자임을 밝히지 아니한 채 목격자 등으로 신고를 하였다면 본죄가 성립되는 것이다. (대법원 1996. 4. 9. 선고 96도252판결)

다만 판례는 피고인이 교통사고 야기 후 사고현장에서 다른 사람들과 같이 피해자들을 구급차에 나눠 신고 자신도 구급차에 동승하여 피해자를 병원 응급실로 후송한 후 간호사가 혈압을 재는 것을 보고 응급실 밖에서 담배를 피우고 있던 중 피고인 자신과 위 피해자가 타고 온 구급차가 다른 곳으로 가는 것을 보고 응급실에 다시 가 본 결과 위 피해자가 보이지 않자 간호사에게 피해자의 행방을 문의하였으나 그녀가 다른 곳으로 후송하였다고만 이야기하여 하는 수 없이 자신의 사무실로 돌아 간 사안에서, “피고인이 비록 사고현장에서나 그 직후 경찰관서 등에 사고 신고를 하지 않았거나 또는 타인에게 자신이 사고야기자라고 적극적으로 고지하지 아니하였다고 하더라도 피고인의 행위는 특정범죄가중처벌등에관한법률 제5조의 3 제1항 소정의 도주차량에는 해당되지 아니한다.”고 한 바 있는데(대법원 1996. 4. 12. 선고 96도358판결) 구호조치를 취한 이상 사고야기자로서의 확정의를 이행하지 않아도 된다는 취지인지 주목된다.

(2) 유기도주운전(본 조 제2항)

본 조 제2항은 사고운전자가 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기하고 도주한 때에는 단순도주운전의 경우에 비하여 가중 처벌하도록 규정되어 있다. 유기도주운전죄는 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기하고 도주함을 그 구성요건으로 하고 있는데 여기서의 유기란 무엇인지 살펴보기로 한다.

형법 제277조에서의 ‘유기란 신체·정신의 불완전으로 인하여 보호를 요하는 자를 보호없는 상태에 덩으로써 그 생명, 신체를 위협하게 하는 것’이라고 해석할 수 있다.

통설은 유기의 개념을 협의와 광의로 구별하여 협의의 유기는 피해자를 장소적으로 이전하는 것을 요하는 적극적인 의미의 유기를 말하고 광의의 유기는 피해자의 장소적 이전을 수반하지 않은 부작위에 위한 유기를 의미한다고 해석하고 있다. 그러나 구형법상은 이를 구별할 실익이 있었으나 현행 형법하에서는 보호의무가 있는 자의 유기만을

처벌하고 있으므로 구별할 실익이 그다지 크지 않고 다만 구체적인 사안에서 유기죄의 성립 여부를 판단하는 하나의 자료가 됨에 불과하다고 할 것이다.

그렇지만 본조 제2항에서는 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기라고 규정하여 우리 형법 제271조 이하의 유기죄에 있어서의 협의 및 광의 두가지 개념중 위에서 본 협의의 개념만을 그 구성요건으로 함을 밝히고 있다.

또 유기죄의 의사로 사고 장소로부터 피해자를 옮기면 족하고 그 경우 이동한 거리의 장단은 중요하지 않다. 즉 형법상의 유기죄는 사람의 생명, 신체에 대한 추상적 위협의 발생만으로 성립하는 이른바 추상적 위험범으로 보는 것이 타당하기 때문이다. 또한 처음에는 피해자를 유기할 의사 없이 병원으로 싣고 가다가 범의를 일으켜 도중에 피해자를 유기한 경우에도 사고 장소로부터 옮겨 유기한 때에 해당한다고 할 것이다.

판례도 “본 죄의 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기하고 도주한 때라고 함은 위 조항에 해당하는 경우에는 단순히 피해자에 대한 구호조치를 취하지 아니하고 방치한 채 도주한 경우에 비하여 그 법정형이 현저하게 가중되어 있는 점에 비추어 볼 때 사고운전자가 범행을 은폐하거나 죄증을 인멸할 목적으로 사고 장소로부터 피해자를 옮기는 행위를 감행하였고, 그 결과 피해자를 단순히 방치하고 도주한 때에 비하여 피해자의 발견과 그 구호, 사고 경위의 파악, 범인의 신원 파악 등을 어렵게 만든 때를 말한다.”고 봄이 상당하다고 판시한 바 있다. (대법원 1991. 9. 10. 선고 91도1737판결)

본 조 제1호 소정의 치사라고 함은 교통사고를 직접적 원인으로하여 사망한 경우를 말하고, 또 도주 후 피해자의 사망이라 함은 교통사고로 인한 피해자를 구호 조치를 취하지 아니하고 그대로 방치한 결과, 교통사고의 충격 내지는 상해 상태가 타력의 개입 없이 자연적인 경과로 악화되어 사망한 경우를 가리키며 다른 가해로 인한 치사 내지 사망의 경우는 여기에 해당되지 아니한다.

6) 치상 또는 치사의 결과가 발생하였을 것

(1) 치상의 경우

본 조 각 항 제2호가 성립하기 위해서는 피해자에게 형법 제257조 제1항과 같은 상해가 발생하여야 하므로 그 정도에 이르지 않는 일시적인 고통의 경우나 상해가 예상되

었으나 실제로 상해가 발생하지 않는 경우, 상해는 발생하지 아니하고 생명, 신체에 단순한 위험만 초래함에 그친 경우에는 본죄의 미수범 처벌 규정이 없으므로 본죄가 성립할 여지가 없다.

(2) 치사의 경우

본조 각 항 제1호는 피해자가 사망한 경우에 가중 처벌하는 규정이므로 피해자가 사망하여야 본죄가 성립한다. 다만 피해자가 사망한 것이 명백한 경우에도 사고 운전자에게 구호조치의무가 있느냐에 대하여 의문을 제기할 수 있을 것이나 전문가가 아닌 일반인으로서의 사망을 단정하기도 어렵고 사망의 경우에도 사체의 손상을 방지하는 측면에서 일정한 조치가 필요하다고 할 것이다.

대법원도 사고 직후 피해자가 사망한 것으로 보여 구호조치가 더 이상 필요하지 않을 것으로 생각하고 그대로 갔다고 변명하는 사안에서 “피고인이 운전 중 피해자를 충격한 직후 피해자가 사망한 것처럼 보였다고 하더라도 피해자의 사망이 확인된 것이 아니고 그때 이미 구호조치의 여지가 없게 되었다고 단정할 수 없을 뿐만 아니라 피해자가 사망하였다면 사체의 안치, 후송 등을 위하여 병원, 경찰관서와의 연락, 또는 신고를 하는 등 그에 따른 필요한 조치를 취하여야 하므로 피해자에 대하여 조치를 취할 아무런 의무가 없다고 할 수 없다”고 판시한 바 있다. (대법원 1991. 4. 23. 선고 91도52판결, 1995. 10. 12. 선고 95도1605판결)

4.2.3 기타 관련 문제

1) 위법성조각사유

외관상 본조의 도주차량으로 보일지라도 사고현장을 떠남에 있어서 정당한 사유가 있는 경우에는 위법성이 조각되는 바 이때 정당한 사유라 함은 일반적인 정당화사유 특히 긴급피난이나 본조의 구호 의무이행과 다른 의무 충돌이 있을 때 법익형량을 통하여 위법성이 조각되는 경우를 말한다.

예를 들면 의사의 긴급호출, 자신의 상해에 대한 필수불가결한 조치를 위하여, 혹은

연기할 수 없는 직무상의 특히 군인이나 공무원법상의 의무의 이행을 위하여, 또는 자신의 긴급한 치료로 사고장소를 이탈하는 경우 등이다.

위법성 또는 경우에 따라 책임성을 조각하는 긴급피난은 교통사고 운전자가 통행인 기타 교통 관여자에 의하여 생명, 신체에 대한 위협에 처하여 현장에서 도주할 때 성립할 수 있다. 판례도 사고운전자가 피해자 일행으로부터 구타나 폭행을 면하고자 사고현장을 이탈하는 경우 피해자에 대한 구호조치를 취하지 아니한 채 도주한 것으로 볼 수 없다고 판시한 바 있다. (대법원 1985. 9. 24. 선고 85도1616판결)

현행 도로교통법 제50조 제5항은 긴급자동차 또는 부상자를 운반중인 차 및 우편물자동차 등의 운전자는 긴급한 경우에는 승무원으로 하여금 피해자를 구호하는 등 조치를 하게 하고, 운전을 계속할 수 있다고 규정하고 사고운전자 본인이 직접 필요한 조치를 취하지 아니하여도 승무원으로 하여금 이를 하게 하면 그 위법성이 조각됨을 명백하게 하고 있는 바, 비록 위 항에 열거되지 아니한 자동차라고 하여도 위와 동일시 할 수 있는 경우에는 일반적인 위법성조각사유에 해당하여 위법성이 조각될 수 있을 것이고 또 위 조항에서 요구하고 있는 다른 승무원으로 하여금 구호 등 조치를 시키지 못하고 계속 운행하는 경우에도 긴급피난 기타 위법성조각사유의 법리에 따라 위법성이 조각되는 경우도 있을 것이다.

하지만 개인의 긴급한 영업상의 용무의 처리를 위하여, 또는 다른 범행으로 인한 추격을 면하기 위하여 사고장소를 떠나는 것은 위법성이 조각되지 않는다고 할 것이다. 다만 그 사정에 따라서 기대가능성의 결여 및 책임을 조각하는 의무의 충돌의 경우에는 면책 사유의 유무에 대하여 검토할 필요가 있을 것이다.

2) 책임조각사유

도주차량의 책임을 조각하는 사유로서의 우선 형법 제10조 제1항(심신상실로 인한 책임무능력)에 따른 책임조각사유, 책임을 조각하는 긴급피난(적법행위로의 기대가능성이 없는 경우), 책임을 조각하는 의무의 충돌, 기대가능성의 결여 등이 있다. 예를 들면 사고현장을 떠나는 것 자체에 대하여는 당시의 정황으로 보아 수궁할 수 있는 경우가 있더라도 사고 현장을 떠나게 된 사유 즉 사고당시의 충격, 만취로 인한 일시적인 책임무

능력, 긴급피난이 성립되지 아니할 정도의 외부적인 위협 등이 더 이상 존재하지 않는 경우 운전자는 즉시 피해자의 구호 등 필요한 조치를 하여야 하므로 결국 위와 같은 사유는 종국적으로는 책임조각사유라고 할 수 없다.

형법 제16조에 의한 금지의 착오는 특히 구호의무의 성립과 범위 또는 도로교통법 제50조 제1항에 따른 필요한 조치의무 범위에 관한 착오의 경우에 있을 수 있다. 예를 들면 사고 운전자가 자신이 부상을 입었기 때문에 다른 피해자에 대한 구호의무가 없다고 생각하거나 구호의무 등은 사고 발생에 과실이 있거나 위법, 유책한 자만을 전제로 한다거나 응급조치 등으로 그 의무가 완료되었다고 생각하는 경우가 이에 해당한다. 위와 같은 경우에 형법총칙에 입각하여 해결하면 될 것이나 어쨌든 사고운전자 각자가 스스로 그의 의무를 성실히 이행하여야 한다는 것은 강력히 요구되는 것이다.

3) 정범과 공범

본 조항은 전술한 바와 같이 진정신분범이다. 즉 사고운전자가 요구되는 의무를 이행하지 않고 도주함으로써 성립되는 것으로 정범은 사고운전자만이 되는 것이다. 따라서 신분이 없는 자가 교통사고의 사실을 알고 그 도주에 가공하였다고 하더라도 형법상의 여타 범죄가 성립함은 별론으로 하고 본 조항이 성립될 수는 없는 것이다. (대구고법 1986. 9. 24. 선고 86도1038판결)

4) 타죄와의 관계

(1) 도로교통법 제106조 위반죄와의 관계

한건의 교통사고로 사람을 다치게 하고 아울러 차량을 손괴한 후 구호조치 없이 도주하였다면 대인부분에 대하여는 교통사고처리특례법위반은 본 조항에 흡수되어 따로 성립할 여지가 없으나 대물 부분에 대하여는 도로교통법 제106조 위반죄(대물사고후 미조치)는 본 조항과 별도로 성립하고 다만 위 두 죄는 하나의 행위에 의한 것이므로 상상적 경합관계에 있다. (대법원 1993. 5. 11. 선고 93도49판결)

(2) 다른 형사범과의 관계

음주운전이나 무면허운전을 하다가 교통사고를 일으키고 구호조치 없이 도주한 경우 음주운전이나 무면허운전의 도로교통법위반은 본 죄와는 별개로 성립하고 실체적 경합범의 관계에 있다고 하나, 우리 현행법의 해석론으로는 결합범의 형태로 규정된 본 조 위반죄 하나만 성립한다고 보아야 할 것이다.

V. 일본의 뺑소니사건 수사실태 및 대처활동

5.1 뺑소니사건의 수사실태

5.1.1 뺑소니사건 전담조사반

일본은 1962년 범국민적운동으로 『뺑소니사건 영구추방』을 선언하고 시민의 지대한 관심과 협조 속에 뺑소니사건의 검거를 위한 제도적 장치를 마련하여 현재까지 높은 검거율을 나타내고 있다. <표 5-1>에서 보는 바와 같이 일본은 뺑소니사건 검거율이 매년 80%를 상회하고, 특히 사망사고의 경우 검거율이 90%를 상회하는 놀라운 실적을 보이고 있다.

이는 일반범죄의 검거율과 같은 수준으로 경이적인 검거율이라 할 수 있는데 이같이 검거율이 높은 이유는 무엇보다도 뺑소니전담반의 설치 운영에 따른 조직력의 강화와 수사활동의 전문화에 기인한 것이라고 말할 수 있다.

<표 5-1> 일본의 뺑소니사건 발생 및 검거현황

연도	총 건 수			사망사고 발생건수		
	발생건수	검거건수	검거율	발생건수	검거건수	검거율
1992	18,002	14,749	81.92%	410	375	91.46%
1993	17,215	14,033	81.52%	400	362	90.50%
1994	16,164	13,460	83.27%	418	412	98.56%
1995	15,460	12,285	79.46%	391	366	93.61%

일본의 수사전담반 구성을 살펴보면 우선 경시청을 포함하여 전국에 51개의 경찰본부가 교통지도과 수사부문에 교통사건수사, 뺑소니사건수사, 교통특수사범사건수사, 폭주족사건수사와 같은 기구를 두어 전담반을 운영하고 있다. 이와 같은 전담반을 두고 있지

많은 부현의 경찰서에서도 교통특별수사대를 설치하여 각 부문의 수사요원을 전문화하고 있으며, 각 경찰본부마다 1~3개의 수사전담반과 감식반을 두어 뺑소니사건 수사에 만전을 기하고 있다.

<표 5-2> 일본과 우리나라의 뺑소니사건 비교

구분 년도	뺑소니 발생건수	검거건수		사망 뺑소니		
		검거건수	검거율(%)	발생건수	검거건수	검거율(%)
한국('96)	15,690	9,222	58.80	811	528	65.10
일본('95)	15,460	12,285	79.46	391	366	93.61
대비(%)	+230	-3,063	-20.66	+420	+162	-28.51

※ 우리나라가 일본에 비해 뺑소니사건 검거율이 20%, 사망뺑소니 검거율은 28% 저조

<표 5-3> 뺑소니사건 검거 내용별 비교

구분 년도	피해자신고	경찰수사	시민신고협력
한 국	23.9	57.8	18.3
일 본	12.0	38.8	49.3
대 비 (%)	+11.9	+19.0	-31.0

1) 경찰본부

1994년 4월을 기준으로 일본의 각 경찰본부에 있는 수사전담반의 인원 구성을 살펴보면 <표 5-4>와 같다. 뺑소니사건수사의 경우 전담반이 설치된 경찰본부의 수는 적으나 한 개 경찰본부당 인원이 평균 8.6명으로 다른 전담반보다 많은 것을 알 수 있다.

<표 5-4> 일본 경찰본부의 수사전담반 분포 (1994)

구 분	전담체제유지 경찰본부수(비율)	인 원 (명)	1개본부당인원(명)
교통사고사건수사	44/51(86.2%)	235	5.3
뺑소니사건수사	27/51(52.9%)	233	8.6
교통특수사건수사	30/51(58.8%)	141	4.7
폭주족사건수사	36/51(70.6%)	209	5.8

2) 경찰서

일본 경찰서의 수사전담체제 유무를 살펴보면 다음 <표 5-5>과 같다.

<표 5-5> 일본 경찰서의 수사전담체제 유무

전담체제유무	경찰서수	비율(%)
전담체제(유)	849	67.7
전담체제(무)	403	32.3
계	1,252	100

일본 경찰서의 전담체제 전담요원은 총 6,129명으로, 한 경찰서당 전담체제요원은 평균 4.9명으로 이러한 다수의 인력이 선진화된 과학장비, 잘 정비된 수사체계, 시민의 높은 신고정신과 어우러져 높은 검거율로 이어지고 있다.

5.1.2 뺑소니사건 조사체계

일본에서는 뺑소니사건을 살인죄 등 강력사건과 동일한 비중으로 취급하고 있어, 뺑소니사건으로 인한 사망 사고 발생시 관할서에 수사본부를 설치하고 범인을 잡을 때까지

6개월씩 장기수사를 벌이고 있다. 수사반 인원은 보통 30여명에 이른다.

사고가 발생하면 즉시 관할서 전담수사반과 경찰본부 전담수사반, 그리고 감식반이 현장에 출동하여 교통을 완전히 통제한 후 사고장소 주변을 둘러싸고 유류품 수거를 한다. 수색 장면은 경찰관 20여명이 일(一)자로 도로에 늘어선 배에 스케이트보드를 깔고 눈을 노면에 밀착시킨 채 작은 부스러기 하나라도 모두 조심스럽게 핀셋으로 수거하여 비닐봉지에 담아 현장에 대기중인 감식반에 넘긴다.

일본에서는 각 경찰본부 독자적으로 부품, 도료, 타이어 흔적 등의 자료를 데이터베이스화하여 검거에 효과적으로 이용하고 있다. 아울러 자동차 부품의 제조번호를 자동차 형식에 따라 컴퓨터에 입력시켜 현장에서 수집된 파편 등의 기호를 조회하여 도주 차량의 차종을 추정하는 ‘제조기호에 의한 검색시스템’(오오사카 경찰), 일본에서 제작된 전 차종의 도료표본 8,500여종을 수집하여 컴퓨터로 관리하는 ‘도료편 검색 시스템’(에이지현 경찰), 타이어흔을 수집, 정리하여 관리하는 ‘타이어흔 검색 시스템’(경시청)등을 개발하여 운용하고 있으며, 현장조사시 가장 많이 사용되는 폴라로이드 카메라, 비디오카메라, 사고현장 입체사진 도화기, 분석기를 이용한 현장조사가 행해지고 있다.

경찰본부 감식반은 조명탑이 부착된 대형버스를 타고 현장에 출동하여 사고장소 부근을 대낮같이 밝혀 유류품 수거작업에 큰 도움을 주며, 수거 유류품을 현장에서 감식하여 사고차량의 윤곽을 밝혀준다. 특히 자동차 제작회사에서는 도장페인트 성분을 경시청에 등록하여 수사에 큰 도움을 주고 있다. 또한, 용의차량의 윤곽이 밝혀지면 용의선상에 오른 차량들을 한 대씩 확인하는 작업을 한다. 매일 아침 회의를 통해 확인대상 차량을 정하여 2인 1조로 대상에 오른 차량의 차주들을 만나 알리바이, 차량수리 여부를 확인하는 방법으로 수사범위를 압축해 들어간다. 장기간의 수사를 요하지만 이런 노력을 통하여 대부분의 뺑소니운전자를 검거해 내고 있다.

5.1.3 뺑소니사건 감식반 운영

뺑소니사건의 수사에 있어서는 현장감식을 정확하게 실시하여 유류품 등의 증거 자료를 발견하는 것이 사건해결의 중요한 단서가 되기 때문에 일본에서는 교통감식 전담반

을 운영하여 세밀한 사고현장감식을 행하고 있다.

도쿄의 뺑소니사건을 전담 수사하는 경시청 교통감식계의 사고수사기법은 우리에게 시사하는 바가 많다. 교통감식계 직원 18명은 모두 뺑소니사건 수사에만 10년 넘게 매달려온 전문가들이다. 뺑소니사건이 발생하면 일단 가까운 관할서의 경찰이 먼저 현장에 도착, 사고현장을 보존하고 곧 바로 이들 감식요원들이 투입되고 현장감식에 들어간다.

이들은 언제라도 현장에 투입될 수 있도록 야근체제가 철저하다. 감식요원들은 1단계로 현장 주변을 면밀히 수색하며 스키드마크나 도색조각 및 플라스틱조각 등 유류품을 수거함으로써 본격적인 수사에 착수한다. 이어 2단계로 지금까지 발생한 모든 교통사고 유형과 증거물 및 모든 종류의 타이어, 헤드라이트, 도색을 체계적으로 정리한 메뉴얼을 참고로 1차적인 수사방향을 찾아내는 일을 한다. 도쿄경시청은 이 같은 수사방식으로 사고의 40%를 5일 이내에 해결하고 있다. 범인검거에 걸리는 기간은 평균 10일 정도 소요된다.

지난 1990년에서 1995년까지 연평균 뺑소니사건 범인 검거율은 90%로써 뺑소니사건 해결에 많은 노력을 쏟고 있다. 일본경찰은 뺑소니사고범을 가장 악질적이고 파렴치범으로 보고 어느 강력사건보다 범인검거에 힘을 기울이고 있다. 이런 강력한 수사는 신고정신 등이 완벽하게 어우러지면서 오늘날의 명성을 얻게 됐다. 또한 사고시 차량행동이나 차량속도 등의 판별은 물론, 교통사고에서 발생하는 사체의 관찰이나 미증물 등의 감정에 능한 교통감식요원을 양성하여 현장에 투입함으로써 범인검거에 일조를 담당한다.

5.2 뺑소니사건의 대처활동

5.2.1 시민 제보의 활성화

아래 <표 5-6>와 같이 일본은 경찰활동에 의한 뺑소니사건의 검거율보다 민간협력에 의한 목격자의 제보에 의한 검거율이 높게 나타난다.

<표 5-6> 일본의 뺑소니사건의 검거단서 현황⁹⁾

구 분	검거 단서 내용	건 수	비 율
경찰활동	• 추적, 검문 등 초동경찰활동	804	16.3%
	• 유류품 등에 의한 교통감식 이용	399	8.1%
	• 사후수사	419	8.5%
	• 기타	288	5.9%
	계	1,910	38.8%
민간협력	• 자동차번호 확인	1,515	30.7%
	• 가해차량을 특정하여 신고	366	7.4%
	• 추적	355	7.2%
	• 용의자 차량의 특징확인	161	3.2%
	• 기타	29	0.5%
계	2,426	49.3%	
피해자의신고		587	12.0%
총 계		4,923	100%

5.2.2 보험체계의 사회보장 기능 강화

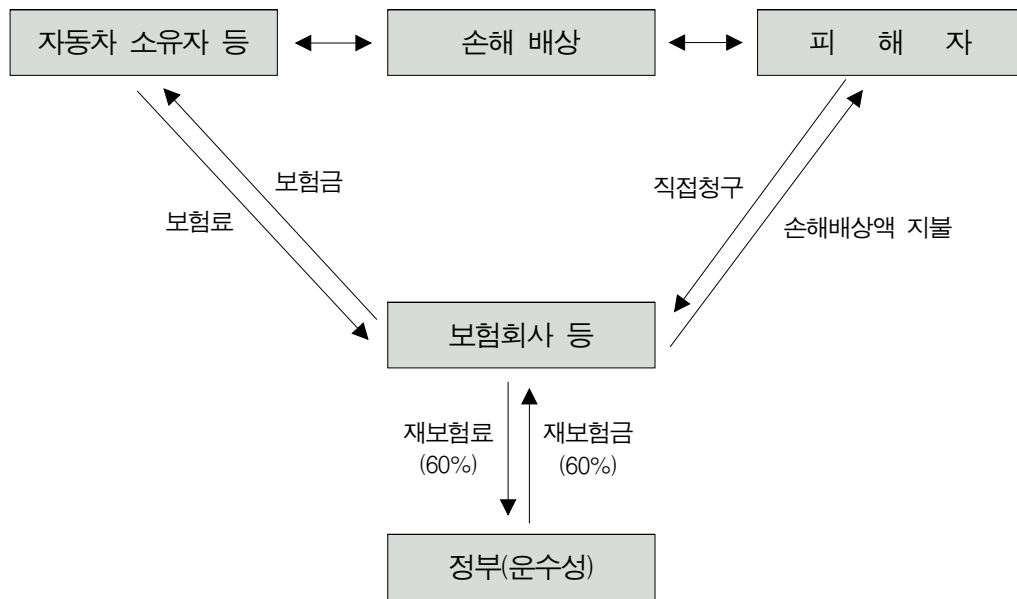
일본 운수성은 도주차량, 무보험차량 및 도난차량의 사고로 인한 피해자의 보호를 위해 자동차손해배상보장사업을 운영하여 이러한 자동차의 사고로 사상하였을 경우 자동차손해배상책임의 보험금액을 한도로 보상하고 있고 재원은 자동차손해배상보장사업 부과금, 과태료 등으로 충당하고 있다.

일본의 자동차배상책임의 특징은 <그림 5-1>과 같이 운수성이 재보험자로서 보험료의 60%를 인수하도록 법제화되어 있는 점이다. 즉 사회보장성이 강한 강제보험이므로 정부가 적극적으로 보험회사의 경영에 개입하여 피해자의 구제에 만전을 기하고 있다. 동시에 보험회사측에도 손해를 주지 않고자 하는 노력도 할증률 적용과 같은 제도를 통

9) 도로교통안전관리공단, 뺑소니사건의 문제점과 대책, 1996.

해서 이루어지고 있다. 이러한 정부의 재보험은 계약성립시 그 60%를 정부에 출자하도록 정해지는 비례제보험이며 출재수수료는 없다.

한편 원수보험회사는 정부에 출재한 60%를 제외한 나머지 40%에 대하여 외국보험회사를 포함한 원수보험자로 구성되는 재보험 풀(pool)을 형성하여 각 회사의 원수보험료 실적, 운용자산, 균등 할증율을 기초로 각 회사에 배분함으로써 자동차책임보험의 위험성을 평균화하고 있다. 일본의 책임보험 재보험제도는 각 보험회사들의 위험성을 평균화하여 피해자 보호를 국가에서 더욱 확실하게 보장해 준다는 측면에서 보험료율의 인상에 의한 것보다 사회보장기능이 더욱 강하다는 특징이 있다.



<그림 5-1> 일본 자동차손해배상 보장사업의 운영체계

5.2.3 과학적인 수사장비

뺑소니 교통사건 수사에 절대적으로 필요한 미증물 및 도료편 채취등을 통해 가해차량을 신속하게 판별하기 위하여 최신장비의 도입 등에 의한 수사의 과학화는 반드시 필요하다. 일본에서 이용되고 있는 현장 유류폼 수거장비 등을 보면 다음과 같은 것이 있다.

1) 도료편검사기기

- 마이크로칼라 측정시스템 - 0.2mm 이상의 도료조각 검색가능
- 변환적외분광분석장치 - 0.03mm 이상의 도료조각 검색가능
- 현미경, 만능 투영기, 비교투영기, 실체현미경- 도료 각층의 색조 및 두께의 검사

2) 신호교차점 감시장치

교통사고 다발 지점에 “교통사고감지시스템”을 설치하여 충돌시 영상 및 충돌음 감지에 의한 사고 발생시간을 특정하여 일반교통사고 및 뺑소니 차량의 특정에 이용되고 있다.

5.2.4 각종 기초자료 수집 및 데이터 베이스화

뺑소니 사고 현장에 유류된 도료편, 유류조각, 부속품 등과 도주방향, 발생장소, 시간 등의 상황으로부터 가해차량을 판별하기 위하여 필요한 기초자료의 파악 및 자료가 요구되며 수집된 자료의 전산화가 요구된다고 하겠다.

일본의 경우는 각 경찰 본부가 독자적으로 부품, 도료, 타이어흔 등을 데이터 베이스화 하여 뺑소니 검거에 효과적으로 이용되고 있다.

1) 오오사카 경찰

자동차 램프, 렌즈 등의 제조번호를 자동차 형식에 따라 컴퓨터에 입력시켜 현장에서 수집된 파편 등의 조회를 통해 뺑소니사건의 피의차종을 판별하는 『제조기호에 의한 검색 시스템』을 개발해 운용하고 있다. 현재 국산차뿐 만 아니라 외국차를 포함하여 약 7,000 종류의 제조기호가 등록되어 이용되고 있다.

2) 애지현 경찰

과거 20년간 일본내에서 판매된 거의 전차종의 도료표본 8,500 여종을 수집하여 컴퓨터로 관리하여 현장에서 수집된 도료편과 대조하여 가해차량을 판별하는 『도료편 검색 시스템』을 개발하여 운용하고 있다.

3) 경시청

타이어흔을 수집, 정리하여 뺑소니피해자의 의복 등에 부착되어 있는 타이어흔과 대조하여 가해차량을 판별하는 시스템을 개발해 운영하고 있다.

4) 오오사카 경찰과학연구소

이 연구소에서는 차체로부터 피부편이 인체의 어느 부위의 것인가를 해체 분석하여 피부의 두께, 각질층, 땀샘, 멜라닌, 색소량, 탄성섬유량 등 17개 항목에 대하여 각각 상세히 검사, 측정하여 실무에 응용하고 있다.

VI. 뺑소니사건의 예방 및 대책

제3장에서 뺑소니사건의 문제점에 대해서 사건유발 측면과 사건 발생 후의 수사 측면, 그리고 피해자 보상측면으로 나누어 살펴보았고 제5장에서 외국의 사례, 특히 일본의 뺑소니에 대한 대처활동에 대해 알아보았는데 여기에서는 종합적으로 우리나라의 뺑소니 사건에 대한 예방활동과 대책을 강구해보기로 한다.

6.1 뺑소니사건의 억제방안

6.1.1 법률적인 문제점 개선

1) 교특법의 문제점 보완

교특법은 교통사고 야기자 중 특례조항 외의 사회적 비난 가능성이 비교적 낮다고 판단되는 가해자를 피해자와의 합의 또는 보험으로 해결이 가능한 경우에 형사처벌의 대상에서 제외시킴으로써 운전자의 실수로 인한 사고 당사자들의 경제적·법률적 부담을 감소시키고 신속하게 처리함으로써 국민생활의 안정을 증진시키는 데 목적이 있다.

앞에서 살펴본 바와 같이 교특법은 일반 형사과실범과 비교할 때 형사처벌의 형평성을 저해하고 교통안전의식에 대한 불감증을 가져올 뿐 아니라 법의 취지를 악용하려는 일부 운전자의 의식수준에도 문제가 있어 사고증가를 가져오는 중요한 요인이 되고 있으므로 근본적으로 교특법의 존재가치에 대한 재검토가 있어야 하리라 생각한다.

일본은 우리나라처럼 교특법이 없기 때문에 종합보험 가입자라도 기소 면제 특혜는 없다. 피해자의 상해 정도가 2주 이내인 사고는 기본적으로 불기소 처분되고, 피해자의 상해 정도가 이보다 증가하더라도 피해자 과실이 크고 가해자 과실이 낮은 사고는 불기소 처분된다. 따라서 피해자의 상해 정도 및 피해자와 피의자간의 과실의 상대적 크기에 따라 기소 여부가 결정된다고 할 수 있다.

영국의 경우 검찰의 기소 여부 결정의 기본 전제는 교통사고의 결과가 사망이나 중상

이나 하는 것과는 관계없이 사고 당시 운전자가 어떻게 운전했는가 하는 것이다. 즉 사고의 결과보다는 운전자의 운전태도에 따라 기소 여부를 결정하는 것이다. 이 때 운전자의 위반 사실에 대한 충분한 증거가 있는지 여부와 증거가 있더라도 운전자를 기소하는 것이 사회공익에 부합되는지의 판단에 따라 최종적으로 기소 여부를 결정한다. 제3자보험이나 종합보험에 가입했다고 해서 교통사고처리에 따른 특례 혜택은 없고, 다만 사고 발생시 민사상의 손해배상을 보장하기 위한 것일 뿐 형사상의 면책과는 아무런 관계가 없다.

이상과 같이 외국의 경우를 보았을 때 교통사고처리에 대해 특례 혜택을 주는 경우는 드물고 입법 취지와는 달리 여러 가지 문제점이 있으므로 교통법의 존재여부에 대해 재고해 보아야 할 것이며, 불가피할 경우 교통법에 예시된 10개 항목의 적용을 획일적으로 할 것이 아니라 사고 당시의 상황과 운전자의 운전태도 등을 종합적으로 판단하여 법규를 적용할 수 있도록 다음과 같이 법의 개정이 필요할 것이다.

첫째, 교통사고처리특례법 제3조 제2항의 단서조항에 포함되지 아니한 중대한 과실유형이 있을 수 있으므로 그 사유를 좀더 구체화하고 확대할 필요가 있다.

둘째, 비록 단서조항에 해당하지 않더라도 피해자의 상해가 중한 경우에는 피해자의 의사에 관계없이 이를 처벌할 수 있도록 개정할 필요가 있다.

셋째, 종합보험에 가입하는 사람들의 일반적인 심리에는 교통사고 야기시 형사책임을 면제받고자 하는 의도가 있다. 이는 보험의 손해전보기능을 형벌 면책수단으로 사용하는 것으로 교통안전의식불감증을 유발하는 주된 원인이 되고 있다. 또한 보험이나 공제의 실태상 신속한 피해보상이 이루어지지 아니하는 경우가 많고 피해자에게 만족할만한 수준의 보상이 이루어지지 아니한 실정인데도 이를 피해자의 처벌불원의사표시가 있는 경우와 동일하게 취급하는 것은 부당하다고 할 수 있다. 따라서 종합보험에 가입되어 있고 단서조항에 해당하지 않더라도 최소한 벌금형으로라도 처벌할 수 있도록 함으로써 인명경시풍조를 방지해야 할 것으로 생각된다.

2) 자진신고자에 대한 형감경 조항 신설

현실적으로 도주차량죄가 확대 적용되는 이유는 도주 인정의 기준이 정립되어 있지

않기 때문이라고 할 수 있다. 따라서 중한 교통사고를 내고 완전히 도주한 경우나 경미한 사고 후 약간의 거리를 더 진행하다가 정차하거나 되돌아온 경우 모두 예외 없이 도주차량죄가 성립되게 되어있다. 또한 가해운전자가 고의적으로 사고지를 이탈한 경우와 가해운전자 자신이 사고 후 그 누군가의 도움이 필요해서 도움을 요청하러 잠시 사고지를 벗어났다가 30분 내지 1시간 후에 돌아온 경우에도 (돌아왔다가 누군가 피해자를 이미 구조해서 그 자리에 없어서 집으로 그냥 간 것이 아니라 경찰에 신고한 경우) 모두 도주차량죄를 인정하는 것이 판례의 입장이다.

그러나 경미한 교통사고의 경우에는 즉시정차가 급박하지 않거나 일시적인 판단착오로 사고장소를 이탈하는 경우를 예상할 수 있다는 점을 고려할 필요가 있다. 따라서 가해운전자가 일정시간 안에 사고장소로 되돌아와 피해자와 연락을 취하거나 자발적으로 경찰에 신고하는 등의 조치를 취하는 경우에는 형을 감경하는 조항을 신설할 필요가 있다. 이렇게 할 경우 가해운전자에 대한 비난가능성을 감경할 수 있는 그 시간적인 한계는 독일형법과 같이 24시간으로 하게 되면 도주차량에 대한 우리의 정서와는 맞지 않으므로 12시간 이내로 하는 것이 바람직할 것으로 보여진다.

3) 도주차량죄에 대한 가중처벌의 재고

입법론적으로 볼 때 특가법 제5조의 3은 위헌결정을 받아 개정된 바가 있고 또 과실치사상죄를 지나치게 가중처벌하고 있는 점을 볼 때 결코 바람직한 법은 아니다. 현실적으로 검거되어 처벌되는 뺑소니사건의 상당수가 특가법의 취지에 부합하는 도주차량죄라고 보기 어려울 정도의 경미한 사안에 불과함에도 일단 도주차량죄로 신고받게 되면 중범죄자라는 낙인이 찍혀 여러 가지 사회적인 불이익이 따르게 된다. 법원도 실제 발생하는 도주차량사고의 사안의 성격상 중한 형은 선고할 수 없기 때문에 대부분 집행유예를 선고하게 되고 따라서 형벌이 갖는 위하의 효과를 기대할 수 없어서인지 오히려 도주차량죄의 구성요건의 해석을 넓게하여 적용범위를 확대함으로써 소위 ‘망의 효과’를 기대하고 있는 듯이 보인다. 그러나 상해사고의 경우 지난해 처음으로 검거율이 80%대를 맴도는 상황에서 특가법의 취지에 부합하는 뺑소니사건 보다는 그렇지 않은 사고가 더 많을 것은 너무나 명백해 보인다. 이런 상황에서 법원이 도주차량죄를 남발하는 것은

구호조치 없이 조금만 현장의 이탈이 있거나 구호조치를 하고도 사고운전자가 자신의 신원을 밝히지 않으면 도주차량죄가 성립된다고 보아 운전자들로 하여금 사고 후 제대로 조치하지 않으면 도주차량죄가 성립된다는 것을 보여줌으로써 일반예방 효과를 거두고자 하는 것으로 밖에는 보이지 않는다.

그러므로 도주차량죄의 구성요건은 굳이 특가법에 규정하지 않고도 형법상 업무상과실치사상죄와 도로교통법 제106조로 충분히 해결될 수 있으므로 특가법상 동 조항을 폐지하는 것이 바람직하다고 보여진다. 그러나 소위 ‘뺑소니사고’에 대한 국민들의 법 감정 때문에 특가법상 도주차량죄를 폐지하는 것이 불가능하다면 적어도 사안에 따라 벌금형도 부과할 수 있도록 개정하고, 구성요건을 해석함에 있어서 엄격하게 제한 해석함으로써 가중처벌의 취지를 살릴 수 있도록 함이 타당하다고 생각된다.

6.1.2 중요법규위반자에 대한 보험료 할증

보험사들이 특정운전자에 대해 자동차보험의 가입을 기피하고 거절하는 등 규정을 제멋대로 만들어 적용하고 있는 것은 보험제도의 근본 목적에 비추어 보더라도 무책임한 태도라고 아니할 수 없다. 따라서 과거의 사고경력에 따라 개별적으로 불량물건으로 처리하고, 단지 사고율이 높은 직업과 지역이라는 이유로 보험가입을 기피하는 것은 반드시 시정되어야 한다.

이에 대한 보험감독원 등 관계기관의 감독이 철저히 이루어져야 하며 보험사의 위험 부담과 관련해서는 사고운전자 뿐만 아니라 주요 교통법규 위반자에 대한 보험료의 인상을 통하여 보험사의 인수에 따른 부담을 줄이는 방안이 강구되어야 한다.

이에 따라 최근 금융감독원은 1999년 4월 13일 ‘자동차보험료 차등화제도’를 확정해 5월 1일부터 시행하기로 했다. 새 제도에 따르면 교통법규 위반내용은 5월 1일부터 2000년 4월 30일까지 1년간 자료를 축적한 후 2000년 9월 1일 계약분부터 보험료에 반영한다고 한다.

이러한 보험료 할증·할인 문제는 다수의 준법 운행하는 운전자에게 경제적 부담을 전가하지 않는다는 차원에서도 꼭 필요하며 교통사고 예방차원에서 할증과 할인폭을 더욱 확대하는 것이 사고 야기자에 대한 책임의 강화와 함께 무사고에 대한 혜택으로 안

전운전을 유도할 수 있는 제도적 장치가 될 것이다.

6.1.3 보행환경개선

1) 횡단보도 시설의 확충

무단횡단으로 인한 교통사고를 줄이기 위해서는 현재 200미터 이내에 횡단보도가 연속으로 설치되는 것이 금지되어있는 도로교통법의 개정이 필요하다고 본다. 아울러 무단횡단으로 인한 많은 인명손실의 현실을 무단횡단자에 대한 비난이나 보행자의 교육에만 그칠 것이 아니라 정확한 실태과약을 서둘러야 할 것이다. 예를 들어 무단횡단이 빈발하는 지역의 환경 실태를 검토해보고 횡단시설의 확충을 검토한다든지, 무단횡단의 소지가 있는 도로면에 무단횡단을 방지하는 가드레일 등과 같은 적극적인 장치를 설치한다면 무단횡단으로 인한 보행자의 교통사고를 줄일 수 있을 것이다.

2) 보행자와 차의 공존질서 수립

자동차를 중심으로 구성된 도로공간은 지금부터라도 합리적으로 조정되어야 한다. 무엇보다도 중요한 것은 보행과 자전거를 하나의 교통수단으로 인정하는 것이다. 차와 사람이 함께 공존하는 이면도로는 대부분 아주 좁은 도로이므로 양방 통행이 아닌 일방통행으로 변경하고 그곳에 보행자의 통행공간을 확보해야 할 것이다. 그리고 도로 주변 공사시 차 위주의 소통 및 안전대책은 이제 보행자의 안전 및 보행권을 먼저 고려하여 어떠한 경우에도 보행자가 차도로 보행하게 되는 경우를 막는 것이 교통사고의 확률을 줄이고 본질적으로 뺑소니사건을 막을 수 있는 방안이 될 것이다.

3) 교통권의 법제화

최근 일산에 있는 대형 할인매장 인근 주민들이 매장을 이용하는 고객들의 차량으로 인해 입은 피해에 대해 제기한 손해배상 청구소송에서 대형 할인매장이 주차시설 미비,

각종 옥외행사 등으로 주차위반, 교통혼잡, 소음공해를 인근 주민에 유발시켰다면 이는 헌법상의 행복추구권, 주거의 자유, 쾌적한 환경에서 생활할 권리를 침해한 것이므로 손해배상 책임이 있다고 판시한 바 있다. (서울지법 의정부지원 고양시법원 96가소903) 이는 교통권을 구체적으로 보장했다는 데서 큰 의미를 지니는 판결이라 볼 수 있다.

일본이나 서유럽에서는 이미 교통권을 환경권, 건강권, 정보권과 함께 현대 사회에서 형성되고 확립되어야 할 새로운 현대적 인권의 일종에 속하는 것으로 본다. 특히 보행에 의한 이동은 그것이 없이는 수송수단에 대한 접근도 불가능하다는 점에서 인간의 기본적인 교통이기 때문에 타 수송수단에 대해 우월적으로 가치를 인정해야 할 것이다. 따라서 보행권 내지 교통권에 대한 근본적인 인식 전환과 법제화가 절실히 요구되고 있다.

6.1.4 가로조명상태의 개선

뺑소니사건의 대부분이 야간에 집중되어 있으므로 가로조명 확충과 더불어 밝기·높이 등 설치기준을 강화함으로써 사고발생 자체를 예방하는 효과와 사고 발생시에도 사고상황을 잘 식별할 수 있도록 개선하여야 할 것이다. 사고가 자주 발생하는 도심외곽의 가로조명이 불량한 곳을 정비·확충하고 특히 횡단보도의 가로등을 현재의 높이보다 낮게 설치함은 물론, 밝은 조도가 유지될 수 있도록 가로수를 정비하여 시인성을 높일 필요가 있다.

6.1.5 교통단속의 강화

뺑소니의 도주 동기별 발생 현황을 살펴보면 사고 후 도주하게 되는 원인으로는 음주운전, 처벌의 두려움, 무보험, 무면허운전 등의 순으로 나타나고 있으므로 뺑소니 운전사고를 사전에 근본적으로 차단하기 위해서는 운전자들의 의식전환과 함께 음주운전 및 무면허운전의 철저한 단속과 계도야말로 중요한 역할을 한다고 할 수 있다. 그리고 야간과 심야에 뺑소니사건이 집중발생되고 있으므로 야간순찰활동을 강화해야 할 것이다.

6.2 검거율 제고방안

뺑소니사건은 일반 교통사고와는 다른 특수성을 띠고있는 범죄로서 검거율 제고를 위해서는 무엇보다 사건 발생시 이에 신속히 대처할 수 있는 수사체계의 확립과 신속하고 정확한 현장감식을 중심으로 하는 초동수사의 강화에 있다고 하겠다. 또한 무허가정비업소의 정리 및 뺑소니 전담반 활동의 강화, 차량번호판과 번호등에 대한 시인성 제고와 시민제보 등의 민관협력 체계의 구축을 통해서 뺑소니사건은 반드시 해결된다는 인식을 운전자에게 심어주면 일본의 경우와 같이 높은 검거율로 인한 범죄억제효과를 기대할 수 있을 것이다.

6.2.1 초동수사 강화

일반 범죄에 있어서도 초동수사의 체계성과 기동성이 사건의 해결에 있어서 지대한 비중을 차지하지만 특히 도주차량의 경우 초동수사는 그 신속성에 의하여 사건의 해결여부가 달려 있다고 해도 과언이 아니다.

즉 도주차량 사건은 우발적 범죄이기 때문에 실체 파악이 곤란하다는 점, 노상에서 발생하기 때문에 현장 보존이나 증거 수집이 곤란한 점, 목격자나 참고인이 많이 있을 수 있으나 우연히 지나가던 통행인, 차량의 운전자 등이기 때문에 그 확보에 어려움이 있다는 점, 유류품이 적고 부품이나 도료는 각종 차량에 공통적인 것이 많아 가해차량의 산출이 곤란하다는 점, 차량 파손은 단시간내에 수리, 복구가 가능하기 때문에 증거인멸이 용이하다는 점, 고속기능을 가지고 있기 때문에 도주가 빨라 그 자취에 대한 수사가 곤란하다는 점, 피해자와 범인의 관계가 특별한 것이 없어 주변 인물이나 연고지 등 일반 사건의 수사방법과는 다르다는 점, 동기 범죄인 경우에는 동기, 수단, 전과자 등을 토대로 범인을 추적하는 것이 기대되나 도주차량의 경우에는 그것이 불가능하다는 점 등의 특색이 있기 때문에 도주차량 사건은 발생 즉시 조직력과 기동력을 충분히 활용하여 긴급배치 및 세밀한 현장 감식 등 신속한 초동수사의 자세가 필요하고 그 후에 끈질긴 추적수사가 요구된다.

1) 초동수사체계의 확립

뺑소니사건은 피의차량의 속도자체가 그 범죄의 특성이기 때문에 신속·정확한 초동수사 여부가 조기검거의 성패를 좌우한다. 따라서 초동수사를 강화하기 위해서는 ‘뺑소니사건의 인지-통신지령실 속도-요원의 소집-요원의 긴급배치 및 검문-기동검색-무선택시 협조요청’의 절차를 거의 동시에 병행하는 수사체계를 확립하여야 한다.

뺑소니사건을 접수하는 즉시 초동수사를 철저히 하기 위해서는 다음과 같은 내용의 긴급보고를 하고, 각 도로의 요소요소에 요원을 긴급배치하여 검문하여야 한다.

(1) 사건의 발생(피해자 발견) 시간, 장소, 사건의 개요

(2) 피해 상황

피해정도, 구호의 유무, 구급차의 요구, 수용병원 등을 확인하고 구호가 필요할 경우 즉시 관계 기관에 통보하여야 한다.

(3) 가해차량의 상황

가해차량의 차종, 형식, 차량번호, 도색, 상호, 적재물, 운전자 및 동승자의 인상착의, 도주방향 등을 확인해야 한다.

(4) 신고자(목격자)의 인적사항

신고자의 주소, 이름, 근무지, 전화번호, 신고시간을 확인하고 사고 시간을 기재할 필요가 있다. 특히 사고신고자가 사고자임에도 목격자로 가장하여 신고를 할 수 있고 그렇지 않더라도 신고자의 진술이 결정적인 증거가 된다는 점을 명심하고 신고자의 신원과 악에 소홀함이 없어야 한다.

2) 뺑소니 교통사고 전문감식반의 도입

뺑소니사건의 수사에 있어서는 현장감식을 정확하게 실시하여 유류품 등의 증거자료를 발견하는 것이 사건해결의 중요한 단서가 되기 때문에 교통감식 전담반을 신설하여

현장감식을 충실하게 할 필요가 있다. 일본에서는 1962년부터 실시되어 뺑소니사건의 초동수사에 많은 효과를 거둔 것으로 알려지고 있다. 또한 사고시의 차량행동이나 스피드 등의 감정에 해박할 뿐 만 아니라 교통사고에서 발생하는 사체의 관찰이나 미물, 도로편 등의 감정에 능한 교통감식 전문가를 양성하여야 한다.

3) 통신망 체제의 구축

사건이 발생하고 초동수사활동이 개시되기까지의 시간을 얼마나 단축하는가가 뺑소니 사건수사의 성패를 결정하는 중요한 요소인 것은 말할 필요도 없지만 초동수사활동을 보다 신속히 하기 위해서는 사건의 발생을 빨리 인지하는 것이 필요하다.

이를 위해서는 주요도로를 따라 비상전화나 공중전화의 설치를 촉진하는 등 시설면의 보완을 꾀하는 것도 중요하지만 뺑소니 사건은 다른 운전자에 의하여 그 범행 상황이 목격될 가능성이 많으므로 운전자의 협력체제를 확립하는 것이 상당히 효과적일 것이다. 운전자들은 자동차 및 교통에 관한 지식과 관심을 가지고 있으므로 사건 발생시의 상황, 가해차량의 특징, 도주방향 등에 대해서 다른 일반 목격자들에 비하여 정확도가 높은 정보를 제공하는 것이 가능하다.

따라서 평소 택시, 버스, 화물자동차 등의 자동차 관련업자나 자동차 정비업체, 교통안전협회 등 각종 운전자 조직과의 통신망을 구축하여 뺑소니 사고에 관한 정보를 신속하게 얻을 수 있는 협력체제를 갖출 필요가 있고 사고 신고시 신속한 긴급배치를 위하여 각 경찰서간의 컴퓨터 통신망을 구축하여 전경찰서적인 체제를 확립할 필요가 있다.

4) 긴급배치

(1) 필요성과 판단

뺑소니사건은 다른 범죄와는 달리 가해자가 자동차에 의하여 신속하게 움직이기 때문에 신고를 접수하여 인지하는 즉시 우선적으로 긴급배치를 실시하는 것이 급선무이다. 그러므로 수사지휘자는 뺑소니 사건의 유형, 발생후의 경과시간, 교통상황, 사건현장주변의 지리적인 요건, 도주 방향 등을 참작하여 긴급배치 여부를 신속히 결정하고, 긴급배

치를 해야 할 것으로 판단되면 그 범위, 동력인원수, 검문방법 등을 정한 긴급배치계획을 수립하고 이를 통신실에 제출하여 긴급배치가 자동적으로 발령될 수 있도록 해야 할 것이다.

(2) 긴급배치방법

도주차량의 경우 범인은 사건 발생 직후부터 차량으로 도주를 하고 있고 시간, 거리상으로 보아 경찰보다도 유리한 입장에 있으나 한편으로는 교통사고를 일으키고 그 차량으로 도주를 하기 때문에 차량에 남겨진 흔적은 결코 유리한 입장에만 있다고 보기 어려운 면이 있는 것이다. 또한 경찰은 전국적 조직력과 뛰어난 기동력, 광범위한 통신 체제를 갖추고 있으므로 긴급배치는 이러한 경찰의 우위성을 충분히 활용하여 범인의 불리한 점을 포착, 검거하기 위한 것이다. 결국 긴급배치의 성패는 일사불란하고 신속한 긴급배치망의 형성과 거점, 기동력, 통신망을 중심으로한 효율적인 운영 여하에 달려 있다고 할 것이다.

긴급배치시에는 자동차가 가지고 있는 고속성을 고려하여 주변 검문선을 넓게 설치하고 그 지역 내를 검색하는 긴급배치 즉 '밖에서 안으로의 수사'를 실시하는 것이 중요하며 도주차량에 대한 포착 가능성이 높은 장소를 선택하여야 할 것이다. 그리고 이러한 긴급배치가 실효를 거두기 위해서는 위와 같은 검문과 아울러 지역내의 차량 검색도 병행하여야 할 것이다.

(3) 검문시의 착안점

차량의 검문시에는 다음 사항에 대한 세밀한 관찰이 필요하다.

- 전조등, 범퍼, 보닛, 유리창, 후사경 등의 파손 흔적 유무
- 차량의 도료가 벗겨지거나 혈흔, 모발의 부착, 차체 표면을 씻어낸 흔적의 유무
- 과속, 무리한 추월, 신호무시, 지그재그 운전 등 다른 차량과는 달리 이상한 방법으로 운전하는지 여부
- 검문장소 직전에 갑자기 다른 방향으로 운전하거나 좁은 길을 선택하여 운전하는지 여부
- 뺑소니 사건의 목격자와 참고정보를 가지고 있는 사람의 유무

- 사고 발생 시간대에 현장을 통과한 차량은 없는지 여부 등을 확인해야 한다.

또한 사건발생 현장에서 외곽으로 통과하는 도로가 한정되어 있는 지역에 있어서는 검문장소의 통과차량은 용의점이 인정되지 않더라도 통과시간, 차량번호, 차명, 도색, 출발지, 행선지, 주소, 성명 등을 기록하고, 사후 조사의 자료로 이용하여야 할 것이다.

5) 추적수사요령

앞에서도 언급하였지만 도주차량 수사는 초동수사에 그 성패가 달려 있기 때문에 범인을 조기에 검거하지 못하면 수사는 장기화되거나 영구미제로 되기 쉬우므로 위와 같이 수집된 일련의 자료를 토대로 본격적인 추적수사가 필요하다. 아래에서는 추적수사 방법과 유의사항에 관하여 살펴보기로 한다.

(1) 탐문수사

탐문수사는 초동수사에서 밝혀진 자료를 토대로 사건 현장 부근의 통행인 등으로부터 반복함으로써 피의차량 발견이나 피의자 검거를 위하여 필요한 정보를 수집하는데 그 목적이 있는 것이다. 그러나 사건의 목격자들은 수사기관이나 법정 등에서의 진술을 꺼리기 때문에 적극적으로 협조하는 경우가 많지 않으므로 끈기와 성의를 가지고 설득하지 아니하면 안될 것이다. 탐문수사의 대상별로 탐문사항을 정리하여 보면 다음과 같다.

- ① 현장부근의 거주자 및 정시 통행자에 대하여는 사고 발생시각, 가해차량의 차종, 형식, 도색, 번호 및 기타 특징, 차량에 기재된 소유자의 주소, 성명 및 회사명, 동승자의 유무 및 종류, 가해(용의) 차량의 도주 방향, 가해 차량의 파손정도, 파손 부위, 혈흔 등의 부착에 의한 오염 상황
- ② 도주로 부근 거주자에 대하여는 파손된 상태로 통과한 차량의 유무, 고장 또는 파손부위를 도로에서 수리하고 있던 차량의 유무
- ③ 자동차수리공장에 대하여는 손상차량의 유무
- ④ 부품공장이나 부품판매점에 대하여는 부품을 사간 사람의 유무, 인상착의, 차량번호, 차량상태

- ⑤ 병원이나 약국에 대하여는 교통사고로 치료한 사람의 유무
- ⑥ 음식점에 대하여는 용의자의 인상착의, 수상한 언동, 기타 사건과 관계된 소문 등이 주요 탐문사항이 된다.

(2) 차량에 대한 수사

차량에 대한 수사란 사고 현장의 유류품, 목격자의 증언, 피해자 및 피해 차량의 손상 상황 등을 토대로 가해 차량의 형상을 유추한 후 용의차량과 대조하고 그 운전자, 동승자 등으로부터 사건 당일의 운행상황, 사고상황 등을 확인해 가는 수사이다.

뺑소니사건의 수사를 성공하기 위해서는 무엇보다도 뺑소니사건 현장에서 가해차량과 결부된 자료를 찾고 이것을 최대한 활용하여야 한다. 그러기 위해서는 뺑소니사건 수사의 전과정에서 감식부문과의 연계를 강화하고 감식기술의 향상을 위하여 지속적으로 노력할 필요가 있다.

또한 가해차량이 바로 수리되는 경우에는 차량정비업자의 도움 없이는 수사를 진전할 수 없으므로 정비일지 작성을 의무화시키는 등 제도적인 보완과 함께 수시로 순회하면서 평소 좋은 협력 관계를 유지하여야 한다.

탐문수사를 할 경우 수사대상 차량이나 운전자에 대하여는 반드시 직접 검증을 하고 면담을 하여 의심스러운 점이 있는지 여부를 확인하여야 할 것이고, 대상차량에 대하여 소유자나 가족이 운전한 사실이 없을 때에는 대여사실유무를 조사하여야 할 것이며, 사회적 지위가 있는 사람이나 신용이 있는 사람이라고 하더라도 뺑소니를 하지 않는다는 보장은 없으므로 뺑소니를 하지 않을 것이라는 선입견을 갖지 않도록 하여야 할 것이다. 한편 차량 검증을 함에 있어서는 다음 사항을 확인해야 한다.

- ① 차량에 사광선을 쬐어서 관찰하고 도색의 벗겨짐, 움푹 들어감, 찰과, 먼지 등을 빠뜨리지 않도록 할 것.
- ② 차량의 검증은 보기 쉬운 외관에 대한 관찰에 머물지 말고 운전대, 좌석, 엔진룸 등에 대하여도 관찰을 하여 이상 유무를 확인할 것.
- ③ 차량의 도색에 관해서는 광택이 다른 부분의 흔적 발견에 노력하고 이것들이 확인된 경우에는 판금 도장의 사실, 손상원인을 규명할 것.
- ④ 자동차 외부의 도색과 엔진룸 내의 도색이 다르고 그리고 내측에 판금흔적이 있는

경우에는 필히 보닛(bonnet)을 열어 엔진룸을 확인할 것.

- ⑤ 후사경, 램프 등의 외장부품은 교환이 용이하므로 이에 대하여 관찰할 경우에는 좌우의 부품 메이커, 품종, 기호 등이 같은지를 비교하여 부품 교환 사실을 확인할 것.
- ⑥ 대상차량의 검증결과 부품이 탈락되어 있는 차량에 대하여는 운전자에게 그 이유를 질문함과 동시에 사고 현장에 남겨진 파편과 부위가 부합하는 가 등을 유의하여야 할 것이다.

(3) 주변 수사

주변수사란 사건 현장을 중심으로하여 일정한 지역 내의 거주자, 출입자 등에 대한 탐문수사로 사건의 목격자나 관여자를 발견하고 또한 사건 현장 부근의 검색을 통하여 유류품 등 각종의 수사자료를 수집하여 피의자를 추적, 검거함에 필요한 수사를 말한다. 주변수사에 있어서 뺑소니사건의 목격자와 참고인들은 사건과의 관계를 갖는 것을 두려워하여 자기 스스로 수사기관에 협력하는 경우가 적으므로 사건현장 및 도주방향을 중심으로 광범위한 주변수사를 전개하고 목격자와 기타 참고인을 가능한 많이 확보할 필요가 있다. 사건에 따라서는 현장 주변에 상당수의 목격자가 있고 그 속에는 가해 차량의 차종, 도색, 특징, 번호, 범인의 인상 등을 알고 있는 사람도 있을 가능성이 있으므로 가능한 한 조기에 많은 수사요원을 동원하여 주변수사를 해야 한다. 주변수사에 있어서는 가해차량 목격자나 전해들은 사람의 유무, 사건당시 연도 부근에서 고장차, 사고차의 수리를 하고 있던 자, 또는 세차를 하고 있던 자의 유무, 사건 후 자동차부품 판매점, 수리공장 등에 들른 사람으로 사건에 관계가 있다고 인정되는 사람의 유무, 사건 후 병원, 약국 등에서 부상을 치료하거나 약품을 산 운전자의 유무 등에 관하여 철저한 탐문수사를 실시하여야 한다.

6) 수사기법의 개발

뺑소니사건은 강력사범 수사와 마찬가지로 수사기법을 개발하여 수사요원들을 교육시킬 필요가 있다. 특히 수사요원에게는 자동차에 대한 과학, 기술 지식이 필요하고 새로

운 성능의 차량이 개발되고 있으므로 이에 대한 분석과 수사기법 교육은 필요성이 매우 높다고 하겠다. 법무연수원 강력검사반 과정, 경찰 수사간부 교육과정 등에 교육과정을 개설하는 문제를 검토할 필요가 있을 것이다. 현재 뺑소니사건 전담반 형사들의 교통사고에 대한 지식부족으로 초동수사에 혼선이 있는 점을 감안할 때 종국적으로는 교통사고에 대한 지식을 갖춘 경찰관을 수사전담반에 두어야 할 것이다.

6.2.2 과학적인 수사체계의 확립

뺑소니사건의 조사에 있어서 감식이 차지하는 비율은 목격자가 없는 경우 거의 절대적이라고 할 수 있다. 그러므로 뺑소니사건의 조사를 원활히 하기 위해서는 감식장비를 일선에 충분히 보급하여 신속하게 현장에서 감식이 이루어질 수 있도록 하여야 할 것이다.

1) 현장감식 요령

(1) 현장보존

현장보존의 범위는 사건 발생 지점을 중심으로하여 가능하면 길게 설정하여 범인이 혹시 도주중에 관계자료나 유류물을 떨어뜨릴 수 있다는 것에 대비하고, 사고의 충격으로 인하여 유류물이 비산할 가능성에 대비하여 넓게 설정할 필요가 있다. 또한 유류품의 상태는 비, 바람 등 자연적인 현상에 의하여 변화나 멸실될 우려가 많으므로 덮개를 덮어 보존하거나 입회인을 두어 사진을 촬영하고 그 상태를 기재하는 등 적절한 조치가 필요하다. 사건해결의 요체는 완벽한 현장보존이므로 필요한 지역에 차단줄 등을 설정하여 현장감식사(또는 의사 등 검증관) 이외에는 현장접근을 엄금하도록 한다.

(2) 피해자, 신고자, 목격자, 기타 참고인 신상 확보

- 수사지휘간부는 현장에서 피해자, 신고자, 기타 참고인을 신속히 파악·보전하고 그들을 보안지역으로 이동·분리하여 정확한 진술과 수사자료 또는 단서를 얻어낸다.
- 현장에서 발견된 단서는 보안에 유의하고 신속하게 장물품표를 작성한다.

- 현장 부근에 주차중인 자동차의 번호를 기입하여 차량관계자 가운데서 목격자, 참고인의 발견에 노력한다.
- 범행시간에 있어서는 정시통행자 및 역 등의 교통기관에 형사를 배치하여 목격자의 발견에 노력한다.

(3) 선입감 배제

가족 또는 주변인은 주관 개입의 가능성이 많으므로 항상 선입감을 배제하고 객관적으로 판단한다.

(4) 사진촬영

현장의 전망사진부터 현장증거물의 모양에 이르기까지 범행현장의 상황을 영구히 기록하기 위하여 사진촬영 및 비디오 촬영을 행한다.

2) 현장자료의 채취 요령

현장조사의 주된 목적은 현장에 남아 있는 자료를 남김없이 수거하여 범인 검거에 활용함에 있는 것이다. 현장에서 채취하여야 할 자료 중 중요한 것만 살펴보면 다음과 같다.

(1) 페인트 조각

자동차에 도장된 도료의 색상과 종류는 자동차의 메이커, 차종, 명칭, 형식에 따라 다르며 또한 도장은 대부분 다른 색깔의 도료를 2번 이상 칠하고 있는데 그 횟수나 각 층의 색깔은 차종, 차명, 형식에 따라 다르므로 페인트 조각의 분석을 통하여 가해차량의 차종을 알아 낼 수 있다.

채취 방법을 보면 피해자의 신체, 상처, 옷, 구두, 차량, 도로 등을 수색함에 있어서는 육안에만 의존할 것이 아니라 확대경이나 사광선, 자외선 조사기, 전기청소기 등을 활용하여 채취를 하여야 한다. 피해자의 두부에 있는 것은 물을 담은 그릇 위에 두부를 위치시키고 빗으로 모발을 빗어대는 방법으로 채취하고, 피해자의 옷은 백지 위에 펴놓고

옷의 깃 등 구석구석까지 면밀하게 검사하되 전기 청소기를 이용하는 것이 좋을 것이다. 또한 차량이 인근 담장이나 전신주, 기타 장애물을 충격한 경우에는 그 접촉 부분과 그 아래의 지면을 면밀하게 검토하여야 할 것이다.

(2) 라이트유리

자동차에 장착된 헤드라이트는 오픈식, 세미실드식, 실드빔식등 3종류가 있고 그 형태, 크기, 렌즈, 유리의 주름 등은 라이트 메이커, 라이트의 크기에 따라 다르며, 자동차의 윈도우나 사이드 미러 등도 두께, 크기, 형태, 색깔, 재질 등이 자동차의 종류, 차명 등에 따라 다르므로 이와 같은 조각들은 수사에 유력한 단서가 된다.

현장에 유류된 유리 파편을 수거할 때에는 유류된 상태 그대로 사진을 촬영한 후 전부 수거하도록 하되 유리의 파편에는 범인이나 동승자의 지문이 묻어 있는 수가 있으므로 채취를 함에 있어서 채취자의 지문이나 장갑흔이 묻거나 범인 등의 지문이 파괴되지 않도록 비닐 장갑을 착용하고 최대한 주의를 하여 지문 검출에 노력하여야 할 것이다.

(3) 각종 부속물 파편

라디에타 그릴이나 보닛의 몰, 절손된 안테나, 도어 핸들, 휠캡, 오토바이 핸들에 부착된 고무파편, 방한용 핸들커버의 털, 섬유조각, 차명 마크 등은 차종을 알아내는데 중요한 수사단서가 된다.

(4) 타이어 흔적

자동차는 차종, 차명, 형식에 따라 타이어의 크기, 타이어 수, 윤간거리, 축간거리 등이 다르고 제작년도에 따라 장착한 타이어의 크기나 종류가 다르므로 타이어흔적은 가해차량의 종류와 진행 방향, 속도, 하중 등을 알아내는데 중요한 단서가 된다.

현장에 출동하였을 때 잠재된 타이어흔적은 보통의 상태에서 관찰한다는 것이 쉽지 아니하므로 타이어흔적이 없는 것으로 착각하기 쉬우나 사광선, 자외선, 치오시안염 등을 이용하여 관찰하면 보이는 경우가 많다. 의복에 나타난 타이어흔적은 손을 대거나 물리적인 힘을 가하면 모양이나 특징이 변형되거나 파괴되므로 특히 세심한 주의가 필요하다. 사체에 나타난 것은 '자외선 현장 지문검출기' 등으로 신속하게 검색하여 타이어흔

적의 유무를 확인하여야 하고 의복에 찍힌 잠재적 타이어흔적은 자외선을 비추면 천에서 반딧불 모양의 형광이 반사되고 그 광선의 작용에 의하여 타이어흔적이 찍힌 부분과 그렇지 않은 부분의 반사형태에 차이가 생겨 타이어 무늬를 인식할 수 있다. 도로에 나타난 타이어흔적은 사광선을 이용하여 관찰하고, 야간이나 어둠속에서는 아이텐라이트(사광선에 의한 잠재 족적, 잠재 타이어흔적 검색기) 등을 이용하여 관찰한다. 사광선에 의해서도 발견할 수 없을 때에는 다량의 석고액을 광범위하게 흘려서 잠재적 타이어흔적을 채취하는 방법도 있다.

(5) 유류된 유지, 토사, 적재물

차량에 쓰여지고 있는 유지가 노상에 유류되는 경우가 있는데 유류된 유지의 종류와 성분을 분석하면 차량의 도주 방향, 파손부위, 차종, 정비 상황 등을 파악할 수 있다. 또한 현장에 뺑소니 차량의 팬더나 차체의 아랫부분에 묻어 있던 토사나 적재하고 있던 적재물의 일부가 낙하하는 경우가 있는데 현장에 유류된 토사를 통해서 충돌 지점과 방향, 토사가 존재하고 있는 지역 등을 알아낼 수 있고 용의차량을 발견하였을 때 도주차량 여부를 확인하는 자료가 된다.

(6) 지문, 장문, 족적

현장에 유류된 사이드 미러나 유리 파편, 피해자의 옷이나 휴대폰 등에 운전자, 조수, 동승자 등의 지문, 장문, 족적 등이 남겨진 경우가 있으므로 세심한 관찰이 요망된다.

(7) 피해자의 창상, 혈흔

피해자의 신체에 나타나는 창상의 부위, 형상을 통하여 차량의 종류, 가해차량에 생긴 손상부위, 상태를 추정할 수 있고 도로에 있는 피해자의 혈흔이나 혈흔의 부착 상황은 뺑소니 사건의 피해상황을 설명하는 유력한 단서가 될 수 있다.

3) 기초자료의 데이터베이스화

뺑소니 사고현장에 유류된 도료편, 유리조각, 부속품 등과 도주방향, 발생장소, 시간

등의 상황으로부터 가해차량을 특정하기 위하여 다음과 같은 기초자료의 파악 및 자료화가 요구된다.

- 자동차 관계 : 자동차 식별표, 자동차 도료 색인표, 자동차 제조원표
- 업자 관계 : 자동차 판매업자 대장, 자동차 수리업자(판금도장, 해체 등) 대장, 교통운수 관계대장, 주유소 및 세차장 명부
- 도로교통 관계 : 노선버스, 기차, 전차 등의 시각표, 정기통행 차량대장(차종, 업자, 출하행선지), 도로망과 주요지점간의 거리일람, 도로별, 시간별 차량속도(최고, 최저, 평균)
- 대상자 : 교통폭주 상습자 명부, 전력자, 우범자 명부, 수사협력자 명부

4) 뺑소니 사건수사의 과학화를 위한 장비도입

뺑소니 수사에 절대적으로 필요한 미증물 채취 및 감식장비는 사고 현장에서 채증된 미증물이나 도료편 등으로부터 가해차량을 신속하게 특정하기 위하여 최신 기자재의 도입 등에 의한 수사의 과학화가 필요하다.

최근 경찰청은 지문채취기, 채증용 비디오 카메라, 소형 고성능녹음기 등 17종의 과학조사장비를 지급하여 뺑소니사건의 검거율을 선진국의 수준으로 높여나갈 계획이라고 밝힌 것은 매우 고무적인 현상이라 할 수 있다. 이와 같은 과학적인 장비의 구비와 함께 중요한 것은 과학적인 수사기법이다. 뺑소니사건 중에는 교통사고를 가장한 살인·상해사건 외에도 사고 후 사체유기사건 혹은 보험금사기사건 등 악질 범죄가 증가하는 경향이어서 교통사고현장에 출동한 경찰관에게는 자동차와 교통사고에 관한 고도의 전문적 지식과 함께 냉철한 판단력이 요청되는 경우가 많아졌다. 이러한 요청에 부응하기 위해서는 뺑소니사건 전담반을 더욱 강화하고 전문적 지식 및 기능을 습득함과 동시에 수사기법 개발, 수사능력의 향상에 노력해야 할 것이다.

5) 뺑소니 운전자 검거 방안

(1) 피해자나 목격자의 추격검거

(2) 뺑소니범의 도주로 차단, 검문검색 등으로 검거

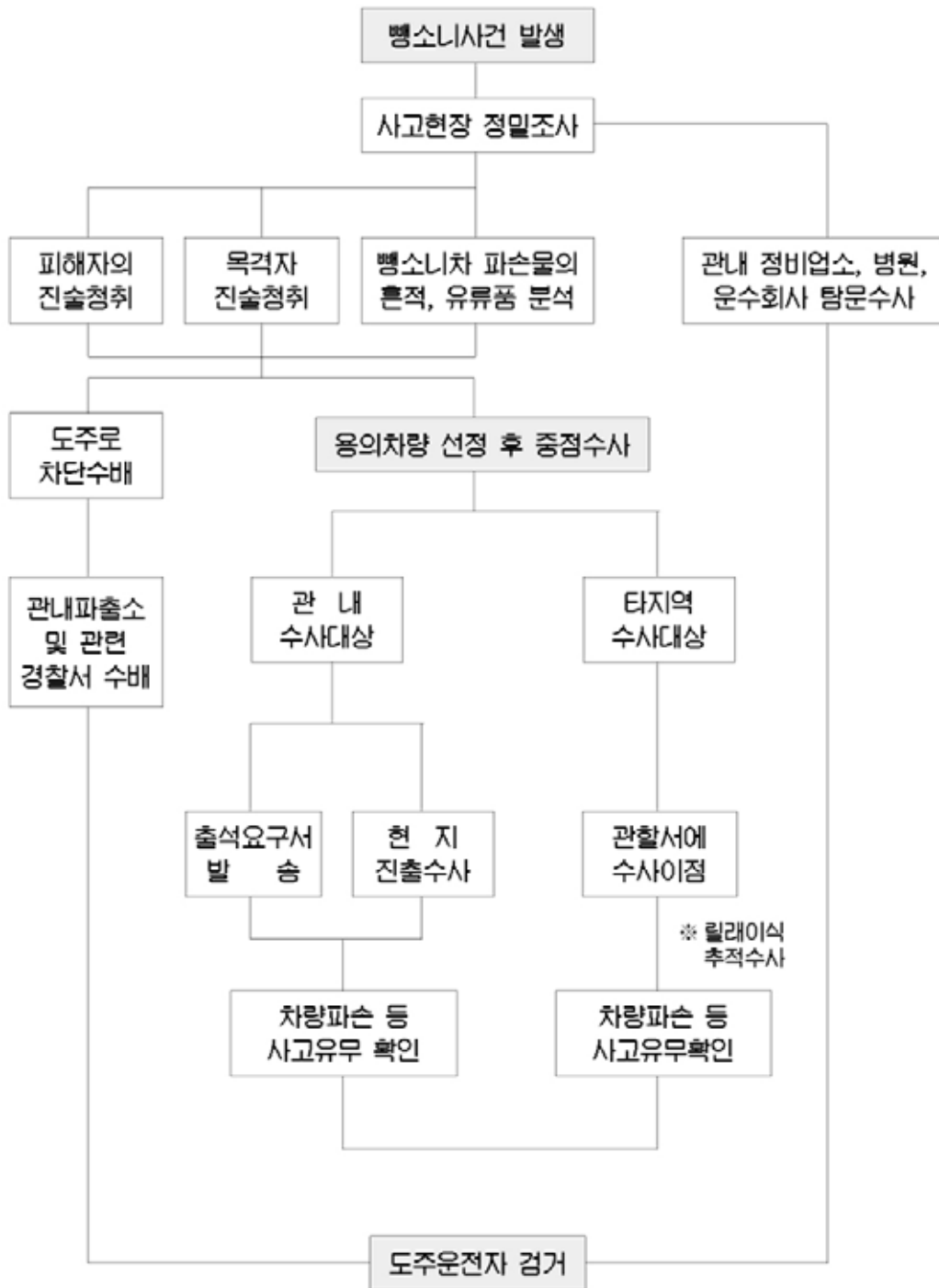
- 관할파출소 등에서 긴급수배
- 도주로 차단, 검문검색 강화 수색 등
- 정비업소, 병원, 카센터 등 뺑소니범 탐문수사 검거
- 목배치, 도주로 차단, 원천봉쇄
- 공업사 릴레이식 검색
- 무허가 판금업소 공급책 장부 활용

(3) 뺑소니차량 목격자 확보 차량번호 확인 추적수사

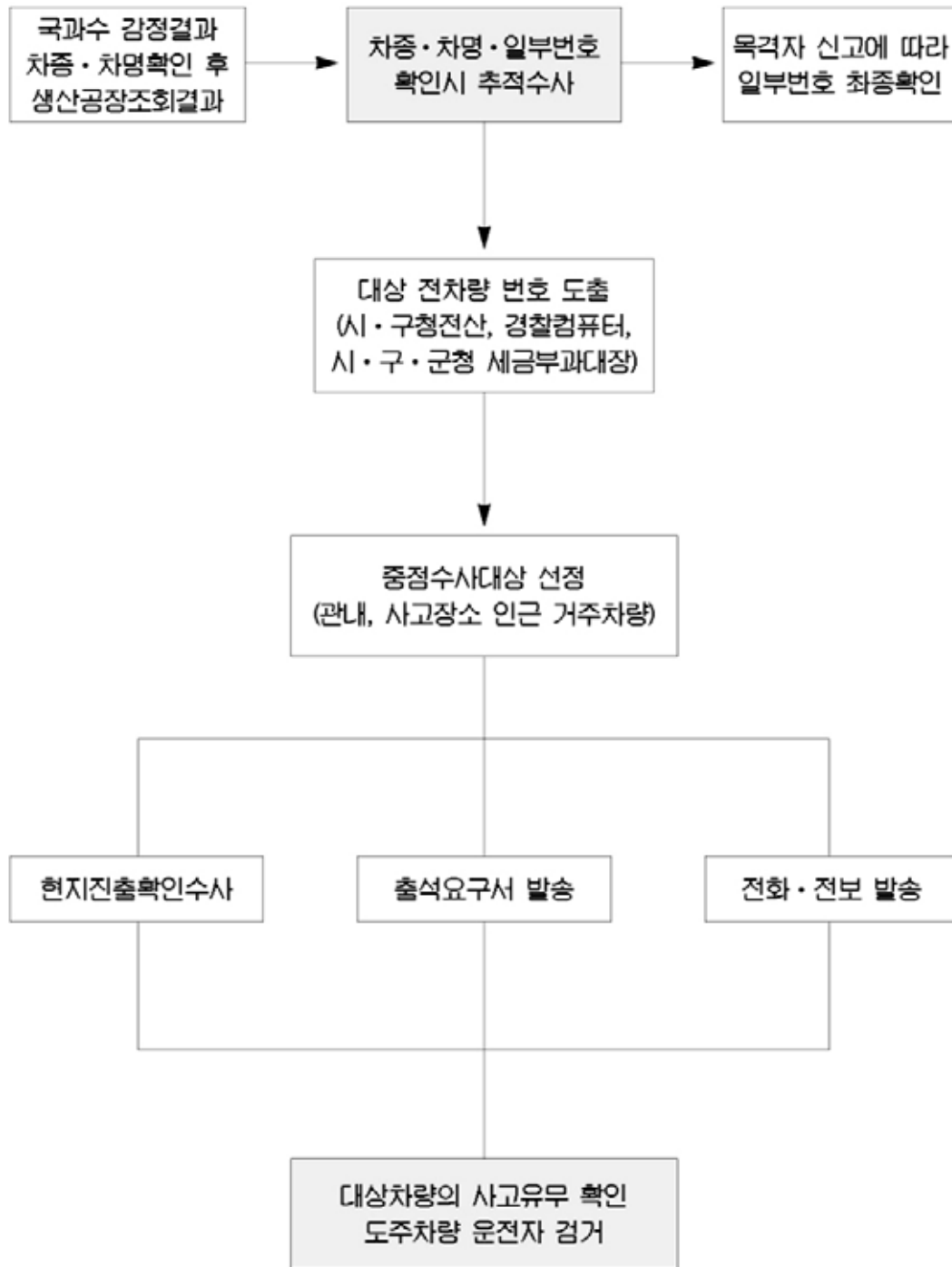
- 사고현장 탐문수사, 뺑소니차량 목격자 확보
- 프랑카드, 진단, 방송의뢰 등을 통해 목격자 신고 유도
- 운수회사, 현장주변회사 등에 목격자 신고의뢰공문 발송
- 개인택시 통신망 활용

(4) 사고현장에서 사고흔적, 유류품 등을 수거·분석하여 대상차량 추적수사

- 페인트 조각(도막편)
 - '98 국립과학수사연구소 교통공학실에 페인트 72종 데이터베이스 구축 완료
 - 라이트, 렌즈, 윈도우 백미러 등 유리파편
 - 제작사에 의뢰하여 제조년식 부착차량 확인
 - 차량 부속물(범퍼, 휠더, 쉘커버 등) 유류품
 - 제작사에 의뢰하여 제조년식 부착차량 확인
 - 타이어흔적 - 타이어 공업협회
 - 유지 - 국립과학수사연구소에 감정의뢰
 - 토사적재물 - 국립과학수사연구소에 감정의뢰
 - 지문, 장문, 족적 - 과학수사계에 문의하여 용의자와 대조 후 진범 색출
 - 창상, 혈흔, 모발 - 과학수사계에 문의하여 용의자와 대조 후 진범 색출
 - 섬유조각, 직물 등 - 과학수사계에 문의하여 용의자와 대조 후 진범 색출
- ※ 사망사고시 : 사체부검 및 의복 감정 (차중, 차명 식별 가능)



<그림 6-1> 뺑소니사건 수사 체계도



<그림 6-2> 차종·차명·일부번호 확인시 추적수사 요령

6.2.3 정비업소 관리 강화

1) 무허가 정비업소의 정리

일본의 경우 차량 정비업체에 대한 관리가 잘 되어있고 무허가 정비업소가 없어 뺑소니사건이 발생하더라도 뺑소니운전자가 범죄를 은폐하기 위한 차량세탁이 힘들어 뺑소니사건의 검거율이 높은 편이다. 따라서 우리도 하루속히 무허가 정비업소의 양성화 또는 정리를 단행하고, 사고차량의 정비내용 및 차적 등을 기록하는 차량정비일지의 작성을 철저히 관리하여 뺑소니차량의 검거율을 높이는 데 활용될 수 있도록 해야 할 것이다.

이와 아울러 정비일지의 작성으로 뺑소니차량의 검거에 기여한 정비업소에는 세제상의 혜택이나 특별보상금을 주기로 하는 등의 방안을 통하여 뺑소니 근절운동의 참여도를 높이는 것도 고려해 볼 가치가 있다고 본다. 또한 범죄의 발생부터 검거에 이르기까지 각 단계에서 관련정보를 얻을 수 있도록 과출소의 요원은 인근의 정비공장이나 카센터 등과의 협조체제를 긴밀히 유지해야 할 것이다.

2) 자동차 정비업소의 정비일지 작성 의무화

의료인이 환자를 진료시에는 진료기록부, 조산기록부 또는 간호기록부를 비치하여 그 의료행위에 관한 사항과 소견을 상세히 기재하고 이를 보존하여야 한다.

자동차정비 역시 자동차에 대한 진료 행위에 비견할 수 있는 바, 정비시에는 정비일지를 필히 기재토록 자동차관리법에 의무조항을 둔다면 도주차량 수사에 큰 도움이 될 것이다.

6.2.4 차량번호판 및 번호등의 시인성 제고

피해자 및 목격자들에 의한 신고내용 중 수사 및 검거의 결정적인 단서를 가장 확실하게 담보하는 것은 차량 표지판이며, 앞서 지적한 바와 같이 많은 수의 뺑소니사건이 야간에 일어나고 있다는 점을 고려할 때 현재 사용되고 있는 번호판의 시인성 문제를

심도있게 검토해야 한다. 최근에 영업용 택시에 한해 색상을 시인성이 높은 것으로 바꾸고 용도 기호문자를 명조체에서 견출고딕체로 바꾼 번호판을 부착, 운영하고 있으나 시인성을 획기적으로 높이는 데는 이르지 못한 것으로 평가되고 있어 좀더 많은 연구를 통해 더욱 보완해야 하리라 생각되며, 야광 번호판의 개발 등의 연구와 더불어 번호판의 최소판독거리 등 관련법제 정비에도 관심을 기울여야 되리라 생각된다.

1) 번호등의 관리 및 단속

자동차안전기준에 관한 규칙 제41조는 자동차 뒷면의 번호등에 대한 밝기, 색깔, 구조등을 규정하고 있다. 이 규정에 따르면 번호등은 별도로 소등할 수 없는 구조로 되어 있어야 하므로 운전자 임의로 소등할 수 없다. 그러나 1988년 교통안전공단에서 전국 5대 도시(서울·부산·대구·인천·광주) 오후 6시~10시까지 161,484대의 자동차에 대한 번호등 점등상태를 조사한 결과 미점등 운행이 약 12.7%에 이르러 번호등에 대한 관리가 부실한 것으로 나타나 이에 대한 운전자 교육과 함께 철저한 단속이 이루어져야 하리라 본다.

2) 번호판의 개량

법규를 만족시키는 번호등의 관리와 함께 번호판의 구조 자체가 시인성을 높이는 중요한 요소이다. 야간의 교통사고는 말할 것도 없고 주간의 교통사고에 있어서도 사고차량이 고속으로 도주하는 경우 그 번호를 식별하는 것은 쉽지 않으므로 다음과 같이 개선해야 할 것이다.

첫째, 다행히 최근에 영업용 택시에 한해 색상 등을 바꾼 번호판을 부착하여 판독성을 높이기는 했지만 번호판 자체의 크기를 좀더 크게 하는 등의 획기적인 수단이 마련되어야 할 것이다.

둘째, 야간에 가로 조명상태가 흡족치 못한 우리의 도로상황과 뺑소니사건이 심야에 많이 일어나고 있는 점을 감안할 때 야광 번호판 등의 개발 및 실용화가 시급히 요청되고 있으며 이러한 개량된 번호판은 영업용 택시 외에 모든 자동차에 부착토록 해야 할

것이다.

셋째, 현재의 번호판은 시·도별 구분 없이 규격, 색깔 등이 동일한 구조로 되어 있어 목격자에 의한 보다 정확한 제보를 어렵게 할 뿐만 아니라 수사 및 범인의 검거에도 지장을 초래하고 있는 것이 현실이라면 지역별로 번호판을 특성화시키는 문제도 신중히 검토해야 한다.

3) 번호판 관리에 대한 법적 기준 강화

아무리 양호한 가로조명 상태하에서 식별성이 뛰어난 구조를 가진 번호판을 개발하여 부착하여 운행한다 하더라도 번호판에 대한 관리의 부실로 이의 판독이 어렵게 된다면 이것 역시 뺑소니사건을 감소시키는 역할을 하지 못할 것이다. 특히 공사현장을 출입하는 등 열악한 환경으로 인해 번호판을 거의 알아 볼 수 없는 상태로 운행하는 차량도 어렵지 않게 찾을 수 있는 현실을 감안할 때 그러한 부실한 번호판 관리에 대해서는 고의든 과실이든 간에 반드시 단속과 제재가 뒤따라야 할 것이다. 또한 이를 위해 번호판의 최소 판독거리 등을 법규에 명문화하는 등의 조치를 서둘러야 할 것이다.

6.2.5 민관협력 체계 강화

사건이 발생한 후 초동수사활동이 개시될 때까지의 시간을 어떻게 단축할 것인가 하는 것이 뺑소니사건 수사의 성패를 결정하는 중요한 요소라는 것은 말할 필요도 없다. 이 때문에 과거부터 통신망과 기동력을 비롯해 조사체계의 정비, 교육과 훈련 실시 등 많은 노력을 쏟아왔던 것이다. 그렇지만 이런 시간단축에 대한 노력은 어디까지나 경찰이 사건을 인지한 이후의 일이고 초동수사활동을 보다 신속하고 철저하게 하기 위해서는 사건 발생을 경찰이 빨리 인지하는 방안을 검토하는 것도 필요하다.

시설면에서의 정비 및 보강을 피하는 것도 효과적이지만 보다 중요한 것은 사건에 관한 정보가 신속하게 제공되도록 민관협력체제를 확립하는 것이다. 특히 뺑소니사건의 범행 상황이 다른 운전자에 의해 목격되었을 경우 사건의 발생을 조기에 인지하기 위해서 운전자와 경찰간의 협력체제를 만드는 것이 효과적이다. 따라서 평소에 버스, 택시, 화물

운수업자 등의 자동차 관련사업자나 각종 운전자 조직을 통해, 혹은 면허증 갱신시의 교육을 통하여 운전자로부터 뺑소니사건에 관한 정보가 빠르게 얻어질 수 있도록 철저한 교육을 해두는 것이 중요하다. 그리고 한국교통시민협회(한국뺑소니추방운동시민회)내 뺑소니 감시단 등 민간단체와 연대하여 뺑소니 신고율(검거율) 제고에 힘써야 할 것이다.

한편 목격자 신고 보상금으로 최고 300만원까지 지급한다는 것과 뺑소니사건 범인을 검거(신고)케 한 운전자에게 운전면허 별점 40점을 감경한다는 것을 집중 홍보하여야 한다.

최근엔 무선통신이 잘 발달되어 있어 운전자의 대부분이 휴대폰을 가지고 다니므로 112 범죄신고전화번호를 이용한 제보가 용이하리라고 보며 무엇보다도 시민의 신고정신을 고양시키기 위해서는 민·경간에 신뢰감 형성이 가장 중요하므로 이에 대한 노력을 기울여야 할 것이다.

6.2.6 체계적인 부품관리 및 페인트 등록체제 개선

자동차 제조회사에서 부품업체에 납품한 진조등, 윈도우 유리, 백미러 등 부품의 일련 번호에 따라 장부에 정확히 기재하고 그 순서에 따라 조립을 한다면 현장에 유통된 부품의 번호를 확인하여 차종, 출고일자 등을 정확히 추적할 수 있고 대상차량을 좁혀서 추적해 나갈 수 있을 것이다.

또한 우리나라에서는 자동차 제조회사에서 자동차 도장에 사용한 페인트의 성분을 제조 비밀로 간주, 외부에 유출시키지 않고 있으나, 일본은 반드시 경찰청에 페인트 성분을 등록토록 하고 현장에서 발견된 페인트조각을 성분 분석하여 등록된 차량 페인트 성분과 대조하는 방법으로 용의차량을 찾도록 하고 있다.

따라서 자동차 제조회사에서 사용한 차량 페인트 성분 분석표를 반드시 등록하여야 ‘페인트 식별기법’이 효율적으로 수사에 활용될 수 있을 것이다.

6.3 피해자 구제방안

6.3.1 종합보험 가입의 의무화

우리나라의 보험은 보험가입이 의무화되어 있는 자동차손해배상 책임보험과 보험계약자가 임의로 가입할 수 있는 종합보험으로 이원화되어 있다. 강제보험의 성격을 갖고 있는 책임보험은 대인배상에 한하며, 종합보험은 책임보험 초과손해를 담보하고 대인배상과 대물, 자손, 자차, 무보험 상해의 종류로 나뉘어 있다.

종합보험에 가입하지 않은 차량이 1998년말 현재 22% 정도로 나타나 있는데, 교통사고의 경우에 교특법상의 특례적용을 받지 못함으로 인한 형사처벌의 두려움과 경제적 압박감은 운전자가 사고를 낸 후 도주하는 주요한 심리적 요인이 되고 있고 또한 피해자에 대한 충분한 보상을 어렵게 한다. 뺑소니사건을 예방하기 위해서는 사고운전자의 이러한 심리적 불안 요인을 줄여줄 필요가 있다.

녹색교통운동이 서울에 거주하는 봉급생활자 356명을 대상으로 실시한 설문조사에 의하면, 종합보험에 가입하지 않은 차량에 대해 우려된다는 응답자가 전체의 95.6%로 종합보험 미가입 차량에 의해 발생할 수 있는 교통사고 및 그 피해에 대해 많은 두려움을 갖고 있는 것으로 나타났으며, 모든 자동차에 대해 대인보험을 의무화해야 한다는 의견에 대하여 전체 응답자의 77.0%가 전적으로 동감을, 17.4%가 부분적으로 동감한다고 응답하여 대다수의 시민들이 이에 동의하고 있음을 알 수 있다.¹⁰⁾

현실적으로 상당수 존재하는 종합보험의 미가입자로 인한 사회적 위험성과 문제점을 해결하기 위한 대안으로써 종합보험의 가입을 의무화하는 방안이 고려될 수 있으며 이 경우 자동차 소유자들의 보험료부담을 고려하여 일단 종합보험중 대인보험 가입만이라도 의무화시키는 방안을 생각할 수 있다.

종합보험의 가입을 의무화함으로써 인한 자동차 소유자의 경제적 부담만을 이유로 이 방법의 도입을 미루어서는 안 될 것이다. 교통사고는 자동차소유자만의 문제가 아님을 깨달아야하며 이러한 종합보험의 보험가입 의무화 시행에는 교특법 등 관련법의 개정도

10) 녹색교통운동, 녹색교통, 1995. 5.

아울러 병행해야만 뺑소니 예방 및 피해자의 구제에도 기여할 수 있을 것이다.

6.3.2 보상한도액의 현실화

자배법이 사회보장으로서의 구실을 다하려면 피해를 실질적으로 회복할 수 있을 정도의 보상이 이루어져야 한다. 사회적 위험의 성격이 큰 자동차사고에 대하여 그 보장적 기능을 수행하는 강제책임보험이 저조한 상태로 운영된다면 정부가 자신의 의무를 충실히 수행하고 있지 못하다고 판단할 수 있기 때문이다. 책임보험의 문제점에서 살펴본 바와 같이 정부는 최근 몇 년동안 주기적으로 보상한도액을 증액하고 있지만 외국의 수준과 비교해보았을 때 여전히 낮은 수준이다.

참고로 1999년 6월 30일 개정된 법령을 보면 뺑소니로 인한 사망 및 후유장애시 최고 8천만원, 부상의 경우 1,500만원(1급)에서 60만원(14급)까지 상향조정되어 2001년 8월 11일에 실행될 예정이다.

6.3.3 자배법의 홍보

일반적으로 뺑소니사건으로 피해를 당한 사람들의 대부분은 가해자를 몰라 피해를 보상받을 길이 없다고 생각하고 있으며, 이를 증명하듯 보험회사들로부터 뺑소니사건을 당한 후 보상금을 수령해 가는 비율은 매년 30% 안팎에 불과하다. 1997년의 경우 1만 8,067건의 뺑소니사건 중 보상금을 받은 건수는 6,505건으로 36.0%에 불과하며, 1998년도 7월까지 발생한 1만 3,100건의 뺑소니사건중 보상을 받은 사례는 3,487건으로 26.6%에 머물고 있다.

자동차 사고로 인한 피해자는 어떤 경우에도 보험회사로부터 보상을 받을 수 있다. 즉 자동차손해배상보장법 제14조에 정부는 보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 인해 사망하거나 부상한 자에 대해 피해자의 청구에 따라 책임보험의 한도 내에서 손해를 보상하고(제1항), 보장자가 아닌 자가 손해배상 책임을 지는 경우에 피해자의 청구에 의해 손해를 보상한다(제2항)고 하는 「자동차손해배상보장사업」을 규정하고 있다.

이 규정에 따라 피해자는 뺑소니사건(제1항에 해당)은 물론 무보험차량에 의한 사고,

도난차량에 의한 사고(제2항에 해당)의 경우에도 보험사로부터 보상을 받을 수 있다. 고의에 의한 교통범죄의 경우에도 보험사는 피해자에게 보상책임을 지며, 단지 보험사는 고의의 가해운전자에게 구상권(求償權)을 행사할 수 있다.

정부는 이 보장사업을 위해 자동차손해배상보장법 시행령 제11조에서 자동차의 보유자에게 책임보험료의 100분의 5를 넘지 않는 범위 안에서 건설교통부장관이 정하는 금액의 납부의무를 부과하고 있고, 정부를 대행하여 동부화재보험주식회사에서 보상금 지급업무를 대행하고 있다.

뺑소니사건 피해자의 특수성을 감안할 때 현재와 같이 피해자의 청구가 있어야만 보험금을 지급하는 보험사의 소극적인 자세와 제도는 분명 개선되어야 한다. 보험사의 적극적인 홍보활동이나 뺑소니사건을 확인한 경찰과 보험사간의 신속하고 원활한 연계 시스템을 확립하는 등 제도개선을 통해 피해자가 무지로 인해 보상받지 못하는 일이 없도록 해야 한다.

6.3.4 무한배상책임보험의 재검토

현재 우리의 사회적 현실과 법제도하에서 무한배상책임보험은 피해자의 보호라는 측면에서 커다란 기여를 하고 있는 것이 사실이다. 그러나 무한배상책임보험은 피보험자로 하여금 교통사고에 대한 책임을 둔감시킴으로써 사고유발개연성을 높일 수 있다. 또한 보험자의 무한배상책임에 의하여 피해자에 대한 손해배상금이 높아지면 높아질수록 보험료의 수입과 균형을 유지하기 위해 그만큼 보험요율의 인상을 초래하게 된다. 이렇게 되면 자력이 없는 자동차 보유자는 보험료의 부담이 크다는 이유로 자동차종합보험에 가입을 기피하게 되며 이러한 무보험차에 사고를 당한 피해자는 그 피해에 대한 구제를 받을 수 없는 악순환을 낳게 된다. 결국 무한배상책임보험에 의하여 피보험자의 책임을 무한으로 보장한다는 것이 오히려 많은 피해자에게 불이익을 초래하는 결과를 가져올 수 있다. 따라서 무한배상을 폐지하고 일정액의 자기부담금을 현실화시키면 교통사고에 대한 경제적인 부담으로 인하여 오히려 심리적 교통사고 억제효과를 가질 수 있으리라 생각된다.

VII. 결 론

우리나라 자동차 보유대수는 1997년에 1,000만대를 돌파하여 이제 교통사고는 우리 주변에서 흔히 목격할 수 있을 만큼 빈발하고 있다. 이와 더불어 나타난 현상은 교통사고로 인한 교통범죄인데 이러한 교통사범을 과실범으로 취급하여 관대한 형사처벌 또는 행정처분에 맡겨지고 있고 이로 인해 국민들의 교통사고에 대한 죄의식은 희박한 편이다. 이러한 범감정에 편승하여 반인륜적인 범죄라 할 수 있는 뺑소니사건에 대해서 국민들의 관심이 낮은 편이며 이로 인해 파생되는 사회문제가 날로 심각해지고 있다.

그런데, 뺑소니사건은 그간 매년 증가추세에 있었고 검거율마저 저조하여 심각한 사회문제로 대두되었으나 1997년 뺑소니사건 수사전담반 설치이후 검거율이 1998년에는 약 84.2%에 이르고 있다. 이는 매우 바람직한 결과이나 아직도 뺑소니사건 발생률은 감소되지 않고 있는 실정이다.

현재 뺑소니사건의 가해자는 하나같이 음주운전이나 무면허운전, 보험미가입차량으로 사고를 야기한 후 도주한 경우가 대부분이다. 이와 같은 문제의 해결을 위해 다음과 같이 몇 가지를 제언하고자 한다.

첫째, 교통사고를 낸 운전자로 하여금 심리적 불안상태를 야기하여 도주하도록 하는 원인을 최대한 제거해야 한다. 즉, 사고운전자를 사고로 인한 경제적 부담과 형사처벌의 두려움으로부터 어느 정도 해방시킬 수 있는 법적, 제도적 장치를 보완함으로써 뺑소니범죄를 크게 감소시킬 수 있으리라 판단된다.

둘째, 뺑소니운전자의 검거를 위한 체계적인 수사체계를 확립해야하고 또한 장비의 과학화, 전문요원 육성, 시민들의 신고정신 등을 제고할 수 있는 법적, 제도적 장치를 마련하여야 검거율을 높일 수 있을 것이다.

셋째, 현재 종합보험에 가입하지 않은 차량이 22% 정도로 나타나 있는데, 이들은 사고시 특례 적용을 받지 못함으로써 도주하는 경우가 많다. 또한 가해자의 재산능력이 없는 경우가 대부분이므로 피해자는 충분한 보상을 기대하기 어려운 실정이다. 따라서 이러한 문제점을 해결하기 위해서는 이원화되어 있는 보험체계를 일원화할 필요가 있을

것이다. 즉 책임보험의 범위를 종합보험까지 확대시켜 종합보험 가입을 의무화하는 방안을 생각할 수 있는데, 이 경우 자동차 소유자들의 보험료 부담을 고려하여 일단 종합보험 중 대인보험 가입만이라도 의무화시키면 뺑소니사건을 줄일 수 있을 것이며 피해자에 대한 손해배상의 문제가 부분적이거나 해결되리라 생각된다. 현재 자배법이 그 본래 목적을 충분히 수행하지 못하고 있기 때문에 우리의 경제성과 보장사업의 취지에 걸맞게 현실을 고려한 보상방안을 마련함으로써 피해자 및 그 가족이 사후에 적응하는 데 문제가 없도록 해야 한다.

마지막으로 과거에 발생한 뺑소니사건에 대한 성공사례 및 판례를 참고하여 사건 수사시 발생하는 문제점들을 최소화하고 충분히 대처한다면 보다 높은 검거율과 함께 수사의 효율성을 얻을 수 있으리라 생각된다.

뺑소니사건은 사고 발생 후 피해자의 상태를 악화시켜 사망에까지도 이르게 할 뿐 아니라 사회적으로 범질서를 어지럽히고 건전한 시민정신에 악영향을 미치게 된다. 범질서의 확립과 함께 억울한 피해자가 더 이상 늘어나지 않도록 뺑소니사건은 근절되어야 할 것이며 이를 위해 시민 모두가 교통안전에 대한 방관자가 아닌 참여자로서 관심을 가지고 아울러 운전자들의 의식전환 또한 필요하리라고 본다.

참 고 문 헌

1. Wolfgang, Marvin E. & Sellin. Thorster, The Measurement of Delinquency, John Weley & Sons Inc. 1964.
2. 이상두, 교통정보연구소, 교통사고조사처리요령, 1999.
3. 국립과학수사연구소, 국립과학수사연구소연보 제29권, 1997.
4. 치안본부, 교통사고통계, 1990.
5. 인천지방검찰청, 도주차량의 실태와 대책, 1997.
6. 한국꺽립조사연구소, 자동차보험제도 개선에 대한 여론조사, 1994.
7. 도로교통안전관리공단, 신호등, ‘보행자의 보호 실태 및 보행권 확보 방안 연구’, 1998. 7.
8. 보험개발원, 자동차보험 개황 및 분석, 1996.
9. 도로교통안전관리공단, 뺑소니사건의 문제점과 대책, 1996.
10. 녹색교통운동, 녹색교통, 1995.
11. 경찰청, 교통사고통계, 1999.
12. 경찰청·도로교통안전관리공단, 뺑소니사건 수사전담반 교육, 1997.
13. 보험개발원, 보험통계연보, 1997.
14. 보험개발원, 자동차보험 개황 및 분석, 1996.
15. 장상호, 도주차량 교통사고의 분석과 대처방안에 대한 연구, 대구대 석사 논문, 1997.
16. 강동호, 교통사고 조사체계의 개선연구, 중앙대학교 석사학위논문, 1998.
17. 교통개발연구원, 보행자 교통사고 감소대책에 관한 연구, 1990.
18. 도로교통안전관리공단, 신호등 1998. 8, 1998. 10, 1998. 11, 1999. 9.
19. 한국형사정책연구원, 도주차량의 실태와 양형 및 대책, 1999.