

# 交通事故調査에 따른 問題點과 改善方案

朴 範 來  
(警察學科 警監)

…………… < 目 次 > ……………	
第一章 序 論	第三章 交通事故調査에 따른 問題點 및 對策
第 1 節 交通事故의 概念	第 1 節 交通事故와 關係法規
第 2 節 交通事故調査의 目的	第 2 節 交通事故處理特例法
第二章 交通事故의 特性과 發生現況	第 3 節 交通事故調査上的 問題點
第 1 節 交通事故의 特性	第 4 節 對策 및 建議
第 2 節 交通事故의 發生現況	第四章 結 論

## 第一章 序 論

### 第 1 節 交通事故의 概念

交通事故에 대한 定義는 일반적으로 廣意와 狹意로 구분하여 說明하고 있는바, 廣意의 交通事故라 함은 자동차나 기차, 비행기, 전차등 交通機關이 그 本來의 使用方法에 따라 運行中에 他의 交通機關이나 사람 또는 物件등에 충돌· 접촉하거나, 전복 혹은 충돌 접촉의 危險을 야기하여 사람을 死傷하거나 物件을 손괴하여 財產上的 損失을 가져오게 하고 交通上的 危險을 발생케하는 모든 경우를 포함하여 말하며, 狹意의 交通事故라 함은 道路交通法 第 50 條 第①項의 規定에 의한 「車의 交通으로 인하여 사람을 死傷하거나 物件을 손괴하였을 때」를 말한다.

이에따라 本文에서는 警察이 주로 취급하는 狹意의 交通事故를 그 대상으로 하고 이와 관련된 제반 사항을 研究對象으로 하고자 한다.

따라서 本文에서의 交通事故는, 첫째 車의 交通으로 인하여 야기된 경우와, 둘째

道路上에서 야기된 경우, 셋째 사람을 死傷하거나 物件을 손괴한 結果가 발생한 경우이어야 한다.

## 第2節 交通事故 調查의 目的

交通事故는 現實的으로 그 防止가 매우 곤란한 社會問題인 바, 그 理由는 交通事故가 어떤 하나의 明確한 要因에 의하여 發生하는 것이 아니라 사람이나 차량 또는 諸般 環境등 相互分離하기가 복잡한 要因들의 相互作用에 의하여 나타나는 現象이기 때문이다. 이와같이 發生되는 交通事故를 警察은 무수히 처리하게 되는 바, 그 處理의 目的은 一般犯罪와는 달리 여러가지 측면에서 나타나고 있다.

첫째, 負傷者의 신속한 救護와 死體의 정중한 處理.

둘째, 連鎖交通事故發生의 防止와 交通事故現場 週邊의 신속한 秩序 回復.

셋째, 交通事故에 따른 정확한 刑事責任의 糾明.

넷째, 交通事故의 原因行爲인 交通法規違反에 따른 自動車運轉免許와 車輛使用 停止등 行政處分.

다섯째, 交通事故防止對策의 樹立을 위한 原因調查 分析.

여섯째, 交通事故로 인한 民事問題에 대한 警察證據의 保全등이다.

이와같은 여러가지 目的을 위하여 수행되고 있는 交通事故의 處理는 신속하고 정확하며 공정하게 이루어져야 하고, 國民에게 不便을 주어서는 안되며 나아가 警察의 信賴를 떨어뜨리는 잘못된 調查가 이루어져서는 안될 것이다.

따라서 本 論文에서는 增加一路에 있는 交通事故를 分析해 보고 交通事故調查와 관련된 問題點을 도출한 後 그에 대한 對策을 제시하고자 한다.

## 第二章 交通事故의 特性和 發生現況

### 第1節 交通事故의 特性

1. 交通事故는 주로 交通이 번잡한 場所에서 우발적으로 야기되며, 現場이 즉시 變更되기 쉬워 現場保存이 곤란하고 특히 목격자 등의 人的 證據 및 遺留品 蒐集등의 物的證據의 確保가 곤란하다.

2. 특히 交通事故 處理에 있어서 迅速을 기하지 못할 때 交通의 混難을 招來

道路上에서 야기된 경우, 셋째 사람을 死傷하거나 物件을 손괴한 結果가 발생한 경우이어야 한다.

## 第2節 交通事故 調查의 目的

交通事故는 現實的으로 그 防止가 매우 곤란한 社會問題인 바, 그 理由는 交通事故가 어떤 하나의 明確한 要因에 의하여 發生하는 것이 아니라 사람이나 차량 또는 諸般 環境등 相互分離하기가 복잡한 要因들의 相互作用에 의하여 나타나는 現象이기 때문이다. 이와같이 發生되는 交通事故를 警察은 무수히 처리하게 되는 바, 그 處理의 目的은 一般犯罪와는 달리 여러가지 측면에서 나타나고 있다.

첫째, 負傷者의 신속한 救護와 死體의 정중한 處理.

둘째, 連鎖交通事故發生의 防止와 交通事故現場 週邊의 신속한 秩序 回復.

셋째, 交通事故에 따른 정확한 刑事責任의 糾明.

넷째, 交通事故의 原因行爲인 交通法規違反에 따른 自動車運轉免許와 車輛使用 停止등 行政處分.

다섯째, 交通事故防止對策의 樹立을 위한 原因調查 分析.

여섯째, 交通事故로 인한 民事問題에 대한 警察證據의 保全등이다.

이와같은 여러가지 目的을 위하여 수행되고 있는 交通事故의 處理는 신속하고 정확하며 공정하게 이루어져야 하고, 國民에게 不便을 주어서는 안되며 나아가 警察의 信賴를 떨어뜨리는 잘못된 調查가 이루어져서는 안될 것이다.

따라서 本 論文에서는 增加一路에 있는 交通事故를 分析해 보고 交通事故調查와 관련된 問題點을 도출한 後 그에 대한 對策을 제시하고자 한다.

## 第二章 交通事故의 特性和 發生現況

### 第1節 交通事故의 特性

1. 交通事故는 주로 交通이 번잡한 場所에서 우발적으로 야기되며, 現場이 즉시 變更되기 쉬워 現場保存이 곤란하고 특히 목격자 등의 人的 證據 및 遺留品 蒐集등의 物的證據의 確保가 곤란하다.

2. 특히 交通事故 處理에 있어서 迅速을 기하지 못할 때 交通의 混難을 招來

하게 되므로 原因糾明에 필요한 最小限의 現場保存만을 하고 신속한 交通回復을 위한 적정한 판단과 조치가 요구된다.

3. 交通事故를 야기하는 運轉者는 結果發生의 可能性을 인식하지 못하거나 또는 結果發生의 可能性은 어느정도 인식하였으나 자기만은 피할 수 있을 것이라고 確信하여 취한 行動에 의하거나 어느 하나의 유형에 속하는 것으로 過失 인정의 기초조사가 곤란하다.

4. 交通事故에는 여러가지 不可抗力의인 문제가 관련되어 있기 때문에 行爲와 結果發生間에 因果關係가 결여되어 犯罪가 성립되지 않는 경우가 있게 되며 이런 경우에는 運轉者에게 行政上의 責任이나 刑事上의 責任을 물을 수 없게 된다. 그러나 이러한 경우에도 搜查官 자신이 주의 의무를 다하여 調査를 충분히 하지 못하여 誤判할 가능성은 항상 존재하게 되고 결과적으로 부당한 처리로 인한 불리한 처분이 발생하기가 쉽다.

5. 交通事故에 있어서 運轉者의 注意義務違反은 各樣各色으로, 그 搜查에 있어서는 단순히 刑法理論의 연구만으로는 불충분하고 交通法規에 관한 지식은 물론 일련의 학문적 분야인 力學, 電氣工學, 自動車工學, 心理學, 人間工學과 自動車의 構造機能등 다양한 지식은 필요로 하게 된다.

## 第2節 交通事故의 發生現況

1974년부터 1984년까지 10年間 國內犯罪의 增加는 매년 28.8%의 增加를 나타내고 있으며, 이에 비하여 交通事故는 같은 기간에 매년 31.6%의 증가추세를 나타내고 있어 交通事故 發生이 一般犯罪보다 年平均 2.8% 상회하고 있다(表1 참조).

이러한 추세는 앞으로 經濟의 지속적인 성장추세와 국민의 생활수준 향상에 따른 自動車의 증가추세에 비추어 볼 때 계속되리라고 보며 交通事故의 發生은 점점 심각한 사회문제로 대두될 것이다. 따라서 정확한 交通事故의 調査는 國民便益과 法執行의 正確性을 기하기 위하여서도 警察業務의 중요한 분야를 차지하게 될 것이며 對 國民 奉仕의 측면에서도 그 중요성은 더욱 커질 것이라고 본다.

이와같은 交通事故는 犯罪發生件數中에서 평균 18.1%의 높은 비중을 차지하고 있는 바, 이는 搜查業務中 18.1%가 交通事故의 處理에 관련되고 있음을 보여주고 있다. 또한 國民의 生命과 財産을 보호한다는 警察 본연의 任務에 비추어 볼 때 交通事故의 調査·處理는 더욱 중요성이 높다고 볼 수가 있다.

〈表 1〉 一般犯罪 및 交通事故의 增加趨勢

種別 年度	一 般 犯 罪			交 通 事 故		
	發生件數	前年對比 增加數	增加率(%)	發生件數	前年對比 增加數	增加率(%)
1974	342,906			42,476		
1975	391,251	48,345	14.0	58,323	15,847	37.3
1976	520,795	129,544	33.1	70,241	11,918	20.4
1977	523,955	3,160	0.6	78,863	8,622	12.2
1978	509,300	-14,655	-2.8	94,316	15,453	19.5
1979	563,999	54,699	10.7	113,927	19,611	20.7
1980	620,710	56,711	10.0	120,182	6,255	5.4
1981	631,550	10,840	1.7	123,373	3,191	2.6
1982	655,183	23,633	3.7	141,218	17,845	14.4
1983	786,939	131,756	20.1	170,026	28,808	20.3
1984	784,708	-2,231	-0.3	134,335	-35,691	-20.9

※ 資料：警察統計年報 74年～85年.

〈表 2〉 犯罪發生件數中 交通事故 發生比率

年 度 別	犯罪發生數	交通事故 發生數	比 率	備 考
1974	342,906	42,476	12.3 %	
1975	391,251	58,323	14.9 %	
1976	520,795	70,241	13.4 %	
1977	523,955	78,863	15.0 %	
1978	509,300	94,316	18.5 %	
1979	563,999	113,927	20.1 %	
1980	620,710	120,182	19.3 %	
1981	631,550	123,373	19.5 %	
1982	655,183	141,218	21.5 %	
1983	786,939	170,026	21.6 %	
1984	784,708	134,335	17.1 %	

## 第三章 交通事故調査에 따른 問題點 및 對策

### 第 1 節 交通事故와 關係法規

交通事故에 있어서 人的 被害를 발생케 한 原因은 그 自動車 運轉者등이 사람의 死傷에 대하여 故意·過失이 있었거나 좀 드문경우이나 無過失인 경우가 있다. 이 가운데에서 不可抗力의으로 交通事故가 야기되는 경우도 있지만 通常 事故當事者는 過失責任이 인정되어 刑事事件으로 처리된다. 이와같이 대부분의 交通事故가 過失에 의하여 發生되고 있으나 때로는 故意에 의한 경우도 없다고는 단정할 수 없고 다만 調査者의 보편적인 能力으로는 發見할 수 없을 뿐이라고 본다.

또한 交通事故는 自動車의 運轉이라는 高度의 注意義務가 요구되는 業務에 종사하다가 야기되는 事故로서 一般過失보다는 業務上過失이 많고 간혹 重過失이 原因이 되는 경우도 있다. 따라서 通常 交通事故惹起者는 刑法 第 268 條의 業務上過失致死傷 및 重過失致死傷罪의 적용을 받게 된다.

그리고 다른 自動車나 物件을 損壞한 物的被害事故는 現行 刑法中에는 過失損壞罪의 處罰規定이 없기 때문에 刑法上의 責任을 묻지 못하게 되어 道路交通法 第 108 條를 적용하여 問責하게 되며, 交通事故를 惹起한 運轉者가 道路交通法 第 50 條의 措置義務를 다하지 않고 逃走한 경우에는 特定犯罪可重處罰等에 관한 法律 第 5 條의 3을 적용하여 엄하게 處罰하게 된다.

이와같이 交通事故의 處理가 刑事處罰主義로 수행되어 오다가 1981年 12月31日 法律 第 3490 號로 交通事故處理特例法이 제정되어 施行됨에 따라 刑事處罰과 補償主義에로 전환하게 되었는데, 이는 交通事故에 대한 社會的 認識이 변화되고 있음을 나타내고 있다고 보며 이에 대하여는 節을 바꾸어 論하고자 한다.

### 第 2 節 交通事故處理特例法

#### 1. 法制定의 意義와 背景

犯罪에 따르는 處罰은 法規違反行爲에 대한 社會의 반응이라 할 수 있으며, 이 社會的 反應의 방식은 法規違反行爲에 대한 社會的 認識의 類型에 따라 결정된다. 犯罪에 대한 社會的 反應은 크게 犯罪者에 대한 精神的·身體的 苦痛을 줄 것을 요구하는 경우와 違反行爲로 인한 損傷 또는 파괴된 秩序를 原狀復救시키도록 요구함에 그치는 경우로 나누어 볼 수 있다. 즉 處罰主義와 補償主義로 區分

## 第三章 交通事故調査에 따른 問題點 및 對策

### 第 1 節 交通事故와 關係法規

交通事故에 있어서 人的 被害를 발생케 한 原因은 그 自動車 運轉者등이 사람의 死傷에 대하여 故意·過失이 있었거나 좀 드문경우이나 無過失인 경우가 있다. 이 가운데에서 不可抗力의으로 交通事故가 야기되는 경우도 있지만 通常 事故當事者는 過失責任이 인정되어 刑事事件으로 처리된다. 이와같이 대부분의 交通事故가 過失에 의하여 發生되고 있으나 때로는 故意에 의한 경우도 없다고는 단정할 수 없고 다만 調査者의 보편적인 能力으로는 發見할 수 없을 뿐이라고 본다.

또한 交通事故는 自動車의 運轉이라는 高度의 注意義務가 요구되는 業務에 종사하다가 야기되는 事故로서 一般過失보다는 業務上過失이 많고 간혹 重過失이 原因이 되는 경우도 있다. 따라서 通常 交通事故惹起者는 刑法 第 268 條의 業務上過失致死傷 및 重過失致死傷罪의 적용을 받게 된다.

그리고 다른 自動車나 物件을 損壞한 物的被害事故는 現行 刑法中에는 過失損壞罪의 處罰規定이 없기 때문에 刑法上의 責任을 묻지 못하게 되어 道路交通法 第 108 條를 적용하여 問責하게 되며, 交通事故를 惹起한 運轉者가 道路交通法 第 50 條의 措置義務를 다하지 않고 逃走한 경우에는 特定犯罪可重處罰等에 관한 法律 第 5 條의 3을 적용하여 엄하게 處罰하게 된다.

이와같이 交通事故의 處理가 刑事處罰主義로 수행되어 오다가 1981年 12月31日 法律 第 3490 號로 交通事故處理特例法이 제정되어 施行됨에 따라 刑事處罰과 補償主義에로 전환하게 되었는데, 이는 交通事故에 대한 社會的 認識이 변화되고 있음을 나타내고 있다고 보며 이에 대하여는 節을 바꾸어 論하고자 한다.

### 第 2 節 交通事故處理特例法

#### 1. 法制定의 意義와 背景

犯罪에 따르는 處罰은 法規違反行爲에 대한 社會의 반응이라 할 수 있으며, 이 社會的 反應의 방식은 法規違反行爲에 대한 社會的 認識의 類型에 따라 결정된다. 犯罪에 대한 社會的 反應은 크게 犯罪者에 대한 精神的·身體的 苦痛을 줄 것을 요구하는 경우와 違反行爲로 인한 損傷 또는 파괴된 秩序를 原狀復救시키도록 요구함에 그치는 경우로 나누어 볼 수 있다. 즉 處罰主義와 補償主義로 區分

할 수가 있다.

處罰主義가 적용되는 違法行爲는 社會가 그 犯罪에 대하여 道德的인 판단을 내리는 경우라 할 수 있는 바, 殺人·強盜·放火같은 違法行爲는 關係된 者가 被害를 볼 뿐 아니라 社會의 重要한 道德價値를 損傷시키고 基本秩序를 위협하는 행위이므로 이에 대하여는 단순한 補償行爲만으로는 만족되지 않기 때문이다.

이에 反하여 能力의 不足으로 인하여 야기된 違法行爲는 道德的 價値判斷이 介在되어 있지 않음으로 充分한 補償만으로도 社會秩序의 회복을 기대할 수 있는 것이다.

이러한 관점에서 볼 때 交通事故에 대한 종래의 處罰主義는 論理的으로나 社會의 現實에 비추어 볼 때 당연히 시정되어야 했던 것이다.

또한 交通事故로 인한 生命과 財産上의 被害가 막대하여 運轉者는 事故를 防止할 責任이 있음은 물론이나 過失에 의한 交通事故가 道德的 判斷이 介在된 犯罪行爲라고 볼 수는 없다고 본다. 왜냐하면 交通事故는 可害者의 意圖性이 없는 行爲이고, 交通事故가 발생하면 被害者는 물론 可害者도 被害를 당하며, 交通事故는 특정한 個人이나 集團에 의해서만 일어나는 것이 아니고 自動車를 운전하는 사람은 누구든지 야기할 수 있는 잠재성을 가지고 있음은 물론, 자동차의 기계적 특성·道路의 여건·安全設備·氣像條件·步行者 또는 다른 운전자등 여러가지 요인들이 복합적으로 작용하여 일어나는 것이기 때문이다.

그럼에도 불구하고 交通事故에 대한 處罰主義가 補償主義에로의 전환이 이루어지지 못하다가, 비로서 1981年度에 交通事故處理特例法의 제정으로 어느정도의 전환이 이루어 지게 되었는데, 同法이 제정되게 된 社會的 背景을 보면 대략 다음과 같다고 볼 수가 있다.

첫째, 최근 몇년동안 급속히 증가한 自動車의 수가 이에 비례하여 발생하는 交通事故의 量이나 자동차 수의 증가는 이를 이용하는 交通人口의 증가를 가져오고 자동차는 보편적인 交通手段이 되었다. 따라서 國民生活의 便益을 보장한다는 점에서 종래의 步行者 중심의 交通事故政策은 그 意義가 감소되었고 운전자와 보행자를 동등하게 통제하는 방향전환이 필요시 되었다고 본다.

둘째는 自家運轉者의 增加이다.

종래 우리나라의 運轉者는 곧 職業的인 運轉者 라고 할 수 있었다. 따라서 운전자의 權利와 義務는 일반 시민의 權利·義務가 아닌 특수한 職業集團에 대한

것이였다. 여기에 급속히 증가한 自家運轉者의 출현은 交通事故를 一般 市民과 職業運轉者와의 關係로 부터 市民과 市民의 關係로 바꾸어 놓았다. 이에따라 兩者의 同等한 대우의 필요성이 대두되었으며, 특히 새로 등장한 自家運轉者가 종래 職業運轉者보다 社會的으로 월등히 영향력이 큰 집단이라는 것도 무시할 수 없었을 것이다. 그리고 이들은 職業·教育水準 기타 여건에 비추어 강력한 규제를 하지 않아도 스스로 責任있는 운전을 하리라는 社會的 기대감도 작용하였을 것이다.

셋째는 高級公務員들이 직접 운전하기로 한 정부의 결정이 크게 작용했을 것이다.

이 결정은 예산절감이라는 국가적 필요성 때문에 정해진 것이나, 이로 인하여 많은 高級公務員들이 交通事故의 유발이라는 위험에 직면하게 되었고 政策立案者들은 이들이 부담할 책임을 완화해 줄 필요도 있었을 것이다.

## 2. 交通事故處理特例法の 內容

交通事故處理特例法은 業務上過失 또는 重大한 過失로 交通事故를 야기한 운전자에 대하여 刑事處罰等의 特例를 정하여 交通事故로 인한 被害의 신속한 回復를 촉진하고 國民生活의 便益을 增進하기 위하여 제정된 法으로써 同法上 特例를 概觀하면 다음과 같다.

가. 人事事故의 경우 종전의 5年이하의 禁錮 또는 200만원 이하의 罰金刑에서 罰金刑을 500만원 이하로 上向하여 加重하고 있다.

나. 종전에 없던 反意思不罰罪 理論을 도입 하면서, ① 死亡事故, ② 交通事故惹起後 逃走의 경우, ③ 信號違反 原因事故, ④ 中央線侵犯等原因事故, ⑤ 制限速度 20 km/H 초과 원인 사고, ⑥ 앞지르기 방법 및 금지 위반 원인 사고, ⑦ 건널목 통과방법 위반 원인 사고, ⑧ 횡단보도상 보행자 보호 위반 원인 사고, ⑨ 無免許運轉으로 인한 사고, ⑩ 음주운전 및 약물복용으로 인한 사고등을 예외적으로 被害者의 意思와 關係없이 처벌하도록 하고 있으며,

다. 부당한 補償要求와 불만족한 補償提示로 인한 감정악화를 방지하기 위하여 綜合保險 또는 공제조합에 가입한 경우에는 例外規定外의 違反으로 인한 事故는 公訴를 제기할 수 없도록 하면서,

라, 保險등에 가입된 경우의 特例를 원활히 시행하기 위하여 보험회사 또는 공제조합에 대한 의무를 규정하고 있다.

3. 交通事故處理特例法 施行前後의 被疑者 處理比較

交通事故處理特例法の 施行前에는 100% 起訴되던 것이 同法 施行後에는 평균 41.1%로 減小되었는 바, 이는 不必要한 起訴의 억제와 이를 통한 國民便益을 도모하고 司法機關의 業務量을 減小한 結果를 가져오게 되었다.

또한 57.9%의 交通事故惹起者가 보험 등에 가입 하거나 被害者와의 원만한 合意에 의하여 公訴權 없음으로 警察署 자체 처리됨으로서 사회 전체적으로 볼 때 人力, 時間, 經濟的인 面 등에서 낭비를 방지하게 된 結果를 가져오게 되었다.

〈表 3〉 交通事故處理特例法 施行後 處理現況

年度別	交通事故 處理件數	起 訴		기소유예	기소중지	협 의 無	공 소 권 없 음
		拘 束	不 拘 束				
1983	132,660 (100%)	11,306 (8.5%)	46,266 (34.9%)	859 (0.7%)	100 (0.07%)	1,489 (1.2%)	72,492 (54.6%)
1984	139,858 (100%)	11,981 (8.6%)	40,633 (29.1%)	427 (0.3%)	36 (0.03%)	1,224 (0.9%)	85,451 (61.1%)

※ 경찰통계연보 '83, '84

第 3 節 交通事故調査上の 問題點

現代의 복잡하게 組織化, 機械화된 고도의 文明社會에서는 各者는 自信에게 부여된 任務를 충실히 수행하고 또한 이를 組織的으로 統合함으로써 全體的인 目的 達成과 社會全體의 生活이 형성되고 있는 바, 이 중 距離와 時間의 節約을 위한 交通은 많은 得과 失을 가져왔으며 특히 交通事故로 인한 人命과 財産에 대한 損失은 가장 비중이 큰 사회문제가 되고있다.

이러한 交通事故는 運轉者와 運轉者間, 運轉者와 步行者間의 一方 또는 雙方의 事前 約定된 義務를 이행하지 않음으로써 발생하는 것으로 通常的으로 過失犯이라 分類하며, 이러한 過失犯은 法の 基本精神에 의하면 處罰해서는 안되나 例外規定으로서 이를 處罰하게 되는 것이다.

그러나 交通事故의 處罰에 있어서 過失犯이라는 面에 重點을 두면 應報的 思想에 입각한 國民意識에 부합치 않고 나아가 運轉者의 自己義務에 대한 責任意識의 회박으로 더 많은 事故의 발생 및 人命輕視風潮의 요인이 될 수 있으며, 반

3. 交通事故處理特例法 施行前後의 被疑者 處理比較

交通事故處理特例法の 施行前에는 100% 起訴되던 것이 同法 施行後에는 평균 41.1%로 減小되었는 바, 이는 不必要한 起訴의 억제와 이를 통한 國民便益을 도모하고 司法機關의 業務量을 減小한 結果를 가져오게 되었다.

또한 57.9%의 交通事故惹起者가 보험 등에 가입 하거나 被害者와의 원만한 合意에 의하여 公訴權 없음으로 警察署 자체 처리됨으로서 사회 전체적으로 볼 때 人力, 時間, 經濟的인 面 등에서 낭비를 방지하게 된 結果를 가져오게 되었다.

〈表 3〉 交通事故處理特例法 施行後 處理現況

年度別	交通事故 處理件數	起 訴		기소유예	기소중지	협 의 無	공 소 권 없 음
		拘 束	不 拘 束				
1983	132,660 (100%)	11,306 (8.5%)	46,266 (34.9%)	859 (0.7%)	100 (0.07%)	1,489 (1.2%)	72,492 (54.6%)
1984	139,858 (100%)	11,981 (8.6%)	40,633 (29.1%)	427 (0.3%)	36 (0.03%)	1,224 (0.9%)	85,451 (61.1%)

※ 경찰통계연보 '83, '84

第 3 節 交通事故調査上の 問題點

現代의 복잡하게 組織化, 機械화된 고도의 文明社會에서는 各者는 自信에게 부여된 任務를 충실히 수행하고 또한 이를 組織적으로 統合함으로써 全體的인 目的 達成과 社會全體의 生活이 형성되고 있는 바, 이 중 距離와 時間의 節約을 위한 交通은 많은 得과 失을 가져왔으며 특히 交通事故로 인한 人命과 財産에 대한 損失은 가장 비중이 큰 사회문제가 되고있다.

이러한 交通事故는 運轉者와 運轉者間, 運轉者와 步行者間의 一方 또는 雙方의 事前 約定된 義務를 이행하지 않음으로써 발생되는 것으로 通常적으로 過失犯이라 分類하며, 이러한 過失犯은 法の 基本精神에 의하면 處罰해서는 안되나 例外規定으로서 이를 處罰하게 되는 것이다.

그러나 交通事故의 處罰에 있어서 過失犯이라는 面에 重點을 두면 應報的 思想에 입각한 國民意識에 부합치 않고 나아가 運轉者의 自己義務에 대한 責任意識의 회박으로 더 많은 事故의 발생 및 人命輕視風潮의 요인이 될 수 있으며, 반

면에 例外規定인 交通事故의 結果에 치중하여 處罰하다 보면 不必要한 處罰의 擴大로 오히려 刑罰의 效果를 감소시키고 나아가 國家的인 面에서 볼 때는 많은 人力, 時間, 預算의 낭비는 물론 社會發展에도 障礙가 되는 결과를 초래하게 된다.

이런 의미에서 1981年 12月 31日字로 제정된 交通事故處理特例法은 아직 완벽하다고 볼 수는 없으나 그래도 交通事故에 대한 現代的 感각을 가미하여 進一步하였다는데는 異論의 여지가 없다고 본다. 다만 交通事故로 인한 被害者와 加害者間의 公平하고도 적정한 補償問題에는 保險의 介人으로 그렇게 큰 문제는 없는 반면에 現在까지 흘러 내려온 國民意識(피해자에 대한 加害者의 예우등)에의 거한 美風良俗을 손상하게 되어 국민들의 많은 반발과 民願의 소지가 흠으로 지적 될 수 있을 것이다.

이와같은 交通事故處理特例法에 의하여 處理되고 있는 交通事故調査에 관련된 問題점을 검토해 보면 다음과 같다.

1. 交通事故調査要員의 不足과 專門性 缺如로 技術的 調査가 미흡하다.

交通事故가 발생하면 刑事責任을 糾明하기 위한 證據保全 등 精確한 事故調査를 통하여 國民으로 부터 信望을 받아야 함에도 불구하고, 事故調査에 임하는 人力의 부족과 專門性의 缺如로 事故原因을 分明히 가려내지 못하여 再調査를 申請하는 事例가 許多한 實情이다. 이에 대한 統計를 보면 治安本部에 接受된 交通事故關聯 民願이 月平均 15件이나 되며, 서울市警察局에는 月平均 30여건의 交通事故 再調査要求 陳情이 접수되고 있는 실정이라 한다.

이는 國民이 警察을 不信하게 되는 原因의 하나가 되며, 이로 인한 警察人力의 소모는 더욱 확대되고 國民의 측에서는 많은 낭비를 초래하는 결과가 된다.

또한 交通事故調査時 原因糾明이 어려우면 흔히 雙方過失로 처리하면서 운전부주의 등 보편적이고 수긍하기 쉬운 내용으로 뒷받침하게 되어 警察이 明確한 판단을 하지 못한다는 인식을 국민에게 심어주고 罪있는 者는 처벌하고 罪없는 者는 처벌하지 않는다는 法執行의 본래적 사명을 다하지 못하는 경우가 생기게 된다.

〈表 4〉 交通事故調査 專擔要員 現況 -1984.12.31日現在-

市道別 區分	計	서울	부산	대구	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
		專擔班	205	24	11	6	25	18	12	17	15	25	25	24
專擔要員	計	731	164	64	46	85	41	33	54	32	71	61	72	8
	交通	358	77	28	25	38	20	17	25	15	41	33	35	4
	搜查	373	87	36	21	47	21	16	29	17	30	28	37	4

〈表 5〉 交通事故關聯 民願 接受處理 現況

部署 區分 內 容 期間	警 察 局 民 願											
	接 受				處 理							
	計	治 安 本 部	下 命	警 察 局	他 機 關	計	해 결	일 부 해 결	해 결 불 가	공 램 완 결	타 이 기 관 첩	경 하 찰 서 명
83.1~12月	588	38		522	28	588	329	21	85	20	9	124
84.1~3月	167	13		147	7	167	115	3	20		3	26

部署 區分 內 容 期間	警 察 局 民 願											
	接 受				處 理							
	計	경 하 찰 국 명	경 찰 서	타 기 관	計	시 정	경 비 찰 관 위	보 상 해 결	치 도 해 결	타 이 기 관 첩	해 결 불 가	
83.1~12月	330	128	192	10	330	57	3	80	36	29	125	
84.1~3月	90	29	57	4	90	11		27	7	9	36	

2. 迅速한 現場出動이 이루어지지 않는다.

交通事故는 예고없이 우발적으로 발생하여 또한 場所 역시 不特定하기 때문에 事故惹起者의 申告를 접수하고서야 출동하게 되며, 현재 警察이 보유하고 있는

出動裝備가 충분한 상태가 못되기 때문에 交通事故現場에 迅速히 出動하지 못하는 경우가 많다. 이로 인하여 交通事故의 특성에서 살펴 본 바와 같이 證據의 保存이 어렵고, 쉽게 現場이 흐트러지기 때문에 原因糾明의 곤란성이 항상 뒤따르게 된다.

따라서 現場에 늦게 출동한 調査要員들은 相反된 입장에 서게 마련인 交通事故關聯者의 주장으로 인하여 事故原因의 眞實을 발견하지 못하고 오히려 調査要員들이 事故關聯者의 진술에 말려들거나 오류를 범하는 경우가 많이 발생하게 된다. 특히 支·派出所에서 대체로 初動措置를 하게 되어 專門的 知識의 미흡과 증거수집의 不完全으로 나중에 現場에 임하게 되는 경우의 事故處理擔當者가 정확한 원인을 발견하여 명쾌한 판단을 하지 못하게 되며 쌍방과실 등 적당한 처리로 사건을 종결하는 경우가 허다하게 된다.

이러한 실정에 비추어 事故關聯者들은 진실된 자신의 過失을 진술하지 않으려고 노력하며 때로는 事故調査者에 대하여 심한 반발을 일삼게 되고 결과적으로 路上에서 불필요한 言爭이 벌어지게 되며 交通事故現場 주변의 주민들에게 좋지 않은 인상을 심어주는 원인이 되기도 한다.

또한 機動裝備의 부족은 事故關聯者의 차량을 이용하거나 事故關聯者에게 운임을 부담하게 하는 경우도 생기게 하여 편파적 수사의 가능성을 인식시키고 새로운 民願의 소지를 만들게 되기도 한다. 나아가 科學裝備의 부족현상은 과학적 수사의 실현을 곤란하게 만들기도 하며, 결과적으로 調査要員들이 오류를 범하는 결과를 초래하기도 한다.

< 表 6 >

交通事故調査裝備 現況

1984.12.31 現在(全國)

計	음주감지기	도보거리측정기	사고조사척	카 메 라	휴대용안전표지판
1,845	205 (1)	410 (2)	615 (3)	205 (1)	410 (2)

※ ( )은 1個專擔班 裝備숫자임 .

### 3. 事故調査要員들의 調査技術이 미흡하다.

交通事故調査는 高度의 技術과 풍부한 경험이 요구되고 있다. 과거와 같이 交通量도 적고 道路網도 不充分할 때는 交通事故의 발생도 단순했었지만 오늘날에

는 각종 차량의 폭주와 交通網의 多樣化로 인하여 사고의 빈발과 그 유형도 천차만별하며 交通事故調查가 점점 어려워 지고 있으며 복잡한 원인을 명확히 판단하기 위한 기술과 경험의 필요성이 점점 늘어가고 있다.

그러나 交通事故調查要員들은 民願部署業務 등 여러가지 원인으로 長期間 근무가 허용되지 않고 있기 때문에 능숙한 사고처리와 기술적 판단을 할 수 있는 여건이 조성되지 못하고 있으며, 交通事故調查要員으로 선발되어서도 충분한 전문적 교육을 받지 못하고 있는 실정이다.

1980年度에 警察綜合學校에서 年2回 200명정도에게 2주간 交通事故調查專門課程의 教育을 실시하다가 교육시설의 부족으로 중단되고 1983年度에는 治安本部 交通課에서 2泊3日間の 召集教育을 96명에 대하여 실시한 형편이며, 1985年度에는 다시 警察綜合學校에서 3회에 600명(수사요원 300명, 교통요원 300명)을 2주간 교육시킨 바 있다. 그러나 交通事故調查要員의 資質向上과 事故處理의 能力發展을 위하여는 2週間の 교육으로는 부족하다고 보며, 교육내용 역시 실질적인 調查技術向上에 미흡하리라고 본다. 이와같은 현실을 감안할 때 交通事故調查要員은 정확한 交通事故調查를 통한 對國民 信賴度 向上에 충실하지 못하게 되고, 나아가 短期活動에 따른 불안정한 의식과 관련 不條理를 야기할 가능성이 내포하고 있다고 본다.

#### 4. 交通事故調查와 관련된 預算의 책정이 소홀하다.

오늘날 1日 平均 368件의 交通事故가 발생하여 매일 29.4명이 사망하고 466.7명이 부상을 당하고 있는 실정을 감안할 때,<sup>1)</sup> 交通事故處理問題는 警察業務中에서 중요한 분야를 차지하고 있다. 그럼에도 불구하고 交通事故調查要員들의 中食費나 交通費 등이 지급되지 못하고 있으며, 交通事故調查에 필요한 사진대, 서류복사대 등의 예산이 책정되어 있지 못함은 경찰관의 작은 보수와 관련하여 볼 때 심각한 문제가 아니될 수 없으며, 이로 인하여 不條理惹起의 可能性은 물론 필요한 事故調查證據資料의 작성을 소홀히하는 경우도 생기게 될 것이다.

#### 5. 調查節次가 복잡하여 事故當事者에게 많은 時間의 損失을 주게 된다.

交通事故가 야기되면 可害者나 被害者 모두에게 많은 時間과 정신적 苦痛을 요구하게 된다. 이러한 원인은 물론 交通事故의 빈발과 이에 대처할 調查要員의 人

1) 交通統計, 內務部 治安本部 1985. p.33.

力 부족현상에 있겠지만 복잡한 조사서류작성 등 行政簡素化의 缺如에도 연유된다고 볼 수 있다. 더구나 가벼운 접촉사고 등은 物的 被害보다도 조사과정에 수반되는 心的 苦衷이 더 크다고 인식되어 申告자체를 기피하게 되며 이로 인한 法執行缺如와 당사자간의 감정대립 등 눈에 보이지 않는 사회문제가 초래되고 있는 실정이다.

특히 交通事故處理特例法이 施行되고 이에 따라 交通事故를 처리하게 됨에 따라 人事事故의 처리는 前述한 死亡事故 및 중요 8개항목의 違反外에 合意가 되거나 法定 保險 等に 가입된 경우에 公訴權 없이 不起訴意見으로 송치하게 되며, 物的被害事故는 交通事故處理特例法의 8개 例外項目과 관계없이 合意 또는 綜合 保險 等に 가입한 증명에 의거 公訴權 없이 不起訴意見으로 송치하고 있는데, 어떤 경우이든 送致에 필요한 제반 형식을 모두 갖추어 送致하고 있기 때문에 豫算·人力·時間上의 낭비가 수반되고 있는 실정이다.

더욱 중요한 문제는 同一한 交通事故에 대한 調査要員(交通·搜查)間에 相異한 調査가 생길 수 있는 점이다. 이는 交通事故의 調査時 保安課(또는 警備課)소속의 交通要員과 搜查課 소속의 調査要員이 相異한 監督者의 指揮를 받아 각자 요구되는 내용을 조사하게 되기 때문에 생기게 된다.

이와같은 현상은 交通事故處理專擔班이 편성되어 있지 않은 警察署뿐 아니라 專擔班이 편성되어 있다 하더라도 支·派出所에서 一次 調査하고 搜查課에서 終決·處理하는 제도가 존재하는 한 언제든지 야기될 가능성은 있게 마련이다.

同一한 警察署長 소속아래 이와같은 二元的 調査處理로 인하여 同一한 交通事故에 대한 相異한 의견이 나온다면 事故當事者는 不滿을 느끼게 되고 나아가 異意提起나 上部機關에 진정을 하게 됨은 물론 警察에 대한 信賴度 역시 떨어질 우려가 크다고 본다.

또한 事故關聯者들은 二重으로 長時間 調査에 당하게 되며 조사자의 의도에 따라 각종 증거자료도 2중으로 제출해야 하는 등 겪어야 할 고통이 배가되는 현상이 초래되기도 쉽다.

#### 第4節 對策 및 建議

前述한 바와 같은 交通事故調査상의 몇가지 문제점들은 빈발하는 交通事故에의 신속한 대처와 國民便益爲主의 警察業務遂行 및 警察自體의 낭비요소를 개선하기

力 부족현상에 있겠지만 복잡한 조사서류작성 등 行政簡素化의 缺如에도 연유된다고 볼 수 있다. 더구나 가벼운 접촉사고 등은 物的 被害보다도 조사과정에 수반되는 心的 苦衷이 더 크다고 인식되어 申告자체를 기피하게 되며 이로 인한 法執行缺如와 당사자간의 감정대립 등 눈에 보이지 않는 사회문제가 초래되고 있는 실정이다.

특히 交通事故處理特例法이 施行되고 이에 따라 交通事故를 처리하게 됨에 따라 人事事故의 처리는 前述한 死亡事故 및 중요 8개항목의 違反外에 合意가 되거나 法定 保險 等に 가입된 경우에 公訴權 없이 不起訴意見으로 송치하게 되며, 物的被害事故는 交通事故處理特例法의 8개 例外項目과 관계없이 合意 또는 綜合 保險 等に 가입한 증명에 의거 公訴權 없이 不起訴意見으로 송치하고 있는데, 어떤 경우이든 送致에 필요한 제반 형식을 모두 갖추어 送致하고 있기 때문에 豫算·人力·時間上의 낭비가 수반되고 있는 실정이다.

더욱 중요한 문제는 同一한 交通事故에 대한 調査要員(交通·搜查)間에 相異한 調査가 생길 수 있는 점이다. 이는 交通事故의 調査時 保安課(또는 警備課)소속의 交通要員과 搜查課 소속의 調査要員이 相異한 監督者의 指揮를 받아 각자 요구되는 내용을 조사하게 되기 때문에 생기게 된다.

이와같은 현상은 交通事故處理專擔班이 편성되어 있지 않은 警察署뿐 아니라 專擔班이 편성되어 있다 하더라도 支·派出所에서 一次 調査하고 搜查課에서 終決·處理하는 제도가 존재하는 한 언제든지 야기될 가능성은 있게 마련이다.

同一한 警察署長 소속아래 이와같은 二元的 調査處理로 인하여 同一한 交通事故에 대한 相異한 의견이 나온다면 事故當事者는 不滿을 느끼게 되고 나아가 異意提起나 上部機關에 진정을 하게 됨은 물론 警察에 대한 信賴度 역시 떨어질 우려가 크다고 본다.

또한 事故關聯者들은 二重으로 長時間 調査에 당하게 되며 조사자의 의도에 따라 각종 증거자료도 2중으로 제출해야 하는 등 겪어야 할 고통이 배가되는 현상이 초래되기도 쉽다.

#### 第4節 對策 및 建議

前述한 바와 같은 交通事故調査上의 몇가지 문제점들은 빈발하는 交通事故에의 신속한 대처와 國民便益爲主의 警察業務遂行 및 警察自體의 낭비요소를 개선하기