

교통사고 신고의무 개선을 위한 비교법적 검토

배상균*

국 | 문 | 요 | 약

우리나라의 경우 도로교통 및 자동차에 대한 생활상의 편의와 중요성에 대해서는 잘 인식하고 있으면서도 이에 수반하는 부작용인 교통사고에 대해서는 그 사회적 부담과 중요성에 비해 제대로 인지하고 있다고 보기 어려운 것이 현실이다. 이는 15년간 OECD 가입국가 중 교통사고 사망사고율 최상위권에 위치하고 있는 사실이나 최근에 들어와서야 음주운전에 대한 실효적인 대책과 입법이 이루어졌다는 점, 해마다 교통안전문화 정착을 강조하지만 집중단속 기간 이외에는 기초 안전질서조차 제대로 지켜지지 않는 실태는 물론 더 나아가 교통사고에 관한 가장 기초통계인 사고현황조차 정확한 통계를 수집하고 있지 못한 현실에 비추어 보면 자명하다. 이처럼 자동차의 교통수단으로서의 편의성만 중시하여 자동차의 확산에 따른 문제점들에 대해서는 소극적으로 대처한 결과로 인해 계속적으로 교통사고방지에 대한 실질적인 정책수립이 이루어지지 못하고 더욱이 보험사기범죄를 양산하는 실태로 이어지고 있다. 최근 보험사기방지 특별법을 제정하여 이에 대응하고 있으나, 이는 애당초 교통안전문화를 정착시키고 교통사고 신고의무를 활성화하였다면 해결될 수 있는 문제 중 하나 일뿐이라고 볼 수도 있다. 따라서 본 논문에서는 현행 도로교통법 제54조 제2항의 신고의무와 단서규정을 잉태시킨 헌법재판소의 한정합헌 결정을 검토하고, 관련 해외 법제로서 미국과 일본의 교통사고 신고의무제도와 판례를 비교·검토함으로써 교통사고 신고의무의 활성화를 도모하기 위한 개선방안을 제시하고자 한다.

- ❖ 주제어 : 도로교통법, 신고의무, 진술거부권, 과실범죄, 사실확인절차, 보험사기 예방

* 법학박사, 한국의국어대학교 법학전문대학원 외래교수(강사)

I. 서론

우리 생활환경에 있어 도로교통의 중요성은 물론, 최근의 자동차는 의식주와 거의 동등한 아니 20~30대 연령층에서는 주거보다도 생활필수적 요소로서 자리매김하고 있다고 보아도 과언이 아닐 것이다. 더욱이 향후 자율주행자동차가 상용화된다면 자동차 등 교통수단 중심의 생활양식은 더욱 확고해질 것이며, 자동차에 관련된 사항들은 우리 생활에 많은 영향을 끼치게 될 것이다. 한편, 이와 같은 핵심 교통수단이자 생활필수품으로서의 자동차는 신속성, 접근성, 이동성 등의 많은 편의를 제공해주었지만, 이에 수반하여 그 부작용도 급증하여 크고 작은 교통사고¹⁾로 인해 우리 사회가 부담해야 하는 사회적 비용도 나날이 커져하고 있는 것이 현실이다. 따라서 교통사고는 작게는 차량파손에서 크게는 대량 인명살상의 사고까지 우리사회에 주요문제로서 다루어지고 있다. 이는 우리사회뿐만 아니라 해외 각국에서도 마찬가지로, 교통사고를 감소시키기 위해 다방면으로 많은 노력을 기울이고 있으며,²⁾ 그 일환으로서 1988년부터 OECD가입국들을 중심으로 국제교통안전데이터 및 분석그룹(IRTAD)에서는 교통사고에 대한 국제 데이터를 수집하고 분석하여 효과적인 도로안전정책을 위한 실증적인 기반을 제공하고 있다.³⁾

이처럼 도로교통 선진국가들과 마찬가지로 우리나라도 교통사고로 인한 사회적

1) ‘교통사고’의 정의로서, 도로교통법 제2조의 규정에 의한 도로(도로법에 의한 도로, 유료도로법에 의한 유료도로, 그 밖의 불특정 다수의 통행을 위하여 공개된 장소)에서 차량의 운행 중 인적인 피해가 발생한 사고를 말한다. 단 다음의 사고는 교통사고 통계에서 제외한다.

- 도로 이외의 장소(주차장, 학교구내, 아파트 단지내 도로, 기타 공공교통에 사용되는 도로가 아닌 곳)에서 발생한 사고
- 자살(상)이라고 인정되는 사고
- 확정적 고의에 의해 사상한 사람과 손괴된 물건이 발생한 사고
- 건물, 육교 등에서 추락하여 차량 등에 충돌, 접촉하거나 또는 깔려서 사상한 사람
- 건물 등 높은 곳으로부터 떨어지는 물건에 맞고 사상한 운전자, 동승자와 손괴된 물건
- 벼랑붕괴, 도로함몰, 유실 등에 직접 말려들어서 사상한 차량 등의 운전자와 손괴된 물건
- 운전자 없이 주차된 차량 스스로 굴러가 발생한 사고
- 그밖에 교통사고로 통계를 집계하는 것이 적당치 않다고 판단되는 사고

2) International Transport Forum, https://www.itf-oecd.org/documents/Road/11?f%5B0%5D=field_theme_tax%3A1&f%5B1%5D=field_category_tax%3A11 (최종검색: 2019.2.10.).

3) International Transport Forum, <https://www.itf-oecd.org/IRTAD> (최종검색: 2019.2.10.).

비용을 줄이기 위해서는 경찰에 의한 교통사고처리와 교통사고 원인규명 및 데이터 분석을 기초로 관련 안전대책, 교통범죄 예방대책을 종합적으로 수립·시행해야 함에도 불구하고, 오히려 그 전제가 되는 도로교통법(제정 1961.12.31. 법률 제941호)상 교통사고 신고의무(제54조 제2항)가 1990년 헌법재판소 한정합헌 결정⁴⁾ 등으로 인해, 사실상 무력화됨에 따라 교통사고 사상자 억제 실패 및 보험사기범죄 등이 만연하게 되는 문제를 초래하였다. 따라서 본 논문에서는 1990년 헌법재판소 한정합헌 결정의 의미를 재검토하고, 관련 해외 교통법제 및 판례와 비교 검토하여 교통사고 신고의무의 활성화를 도모하기 위한 방안을 도출하고자 한다.

II. 교통사고 현황과 과제

1. 교통사고 현황

아래 표 중 경찰 통계는 현재 우리나라 교통사고 발생 추세에 관한 공식통계로서 경찰청에서 집계한 것이다. 즉 경찰에 신고가 접수되어 처리된 교통사고 데이터로서 도로교통법 제2조에 규정하는 도로에서 차의 교통으로 인하여 발생한 인적 및 물적 피해가 따르는 사고를 대상으로 하지만, 1984년부터는 인적 피해사고만을 그 대상으로 하고 있다. 따라서 경찰 통계상 매년 약 21만건에서 23만건 내외의 교통사고 발생현황이 나타나고 있으나 보험사 등의 보험금청구 현황과 비교해볼 때 진정한 교통사고 발생현황이라고 보기 어려운 부분이 있다.

이와 관련하여, 최근 OECD가입국 교통사고 사망자 현황을 살펴보면 우리나라의 경우 교통사고로 인해 사망한 총 사망자수(2015년 4위)나, 인구10만명당 사망자수(2015년 4위), 차량 1만대당 사망자수(2014년 2위) 등에서 세계 상위권의 순위를 나타내고 있으며,⁵⁾ 더욱이 이러한 불명예스러운 수치를 2003년도에 OECD가입국

4) 교통사고 신고의무와 관련하여 헌법재판소는 “도로교통법 제50조 제2항, 제111조 제3호는 피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위한 조치가 필요한 상황에만 적용되는 것이고 형사책임과 관련되는 사항에는 적용되지 아니하는 것으로 해석하는 한 헌법에 위반되지 아니한다.”고 한정합헌 결정을 선고하였다(헌법재판소 1990.8.27. 선고 89헌가118 전원재판부).

중 인적 피해사고 발생을 1위를 달성한 이후 줄곧 최상위권을 유지해오고 있다는 점⁶⁾에서, 이 문제의 심각성에 비해 우리의 인식이 얼마나 부족했는지를 여실히 드러내고 있다. 따라서 실효적인 교통사고 예방대책 실시 및 교통안전문화 정착을 위해서는 교통사고 발생현황 등에 관한 정확한 조사가 선결되어야 한다. 또한 교통사고 발생 시 경찰 등 공적기관에 신고하는 것은 그 전제조건 중 하나라 할 수 있다.

최근 5년간 우리나라 교통사고 발생현황(2013~2017년)

(단위: 건, %)

구분		보험사 등 통계	경찰 통계
2017	발생건수	1,143,175	216,335
	구성비	100%	18.9%
2016	발생건수	1,156,474	220,917
	구성비	100%	19.1%
2015	발생건수	1,141,925	232,035
	구성비	100%	20.3%
2014	발생건수	1,129,374	223,552
	구성비	100%	19.7%
2013	발생건수	1,119,280	215,354
	구성비	100%	19.2%

출처: 도로교통공단 교통사고분석시스템.

http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_OVT_UAS_UDS (최종검색: 2019.2.10.).

5) International Transport Forum, Road Safety, <http://www.compareyourcountry.org/road-safety?cr=oecd&lg=en&page=0&charts=c1462976136108+c1462976457629+c1463134675821&template=6> (최종검색: 2019.2.10.).

6) KTV국민방송(2005.12.27.), “한국 교통사고 발생을 OECD, ‘최고’”, http://www.ktv.go.kr/content/view?content_id=111366 (최종검색: 2019.2.10.)에 따르면, 도로교통안전관리공단은 2003년 기준으로 우리나라 자동차 1만대당 교통사고 발생 건수는 137건으로 OECD 회원국 중 1위를 차지했다고 밝혔다. 또한 한국은 도로 1km 당 사고 건수에서도 2.5건으로 2위 0.9건인 터키를 큰 차로 앞서며 1위에 올랐으며, 인구 10만명 당 교통사고 사망자도 15명으로 가장 많았다고 한다. 또한 최근 교통사고 사상자 현황은 다음과 같다.

최근 10년간 우리나라 교통사고 사상자 현황

(단위: 명)

연도	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
사망자수	5,870	5,838	5,505	5,229	5,392	5,092	4,762	4,621	4,292	4,185
부상자수	338,962	361,875	352,458	341,391	344,565	328,711	337,497	350,400	331,720	322,829

도로교통공단 교통사고분석시스템(TAAS), 교통사고 추세(2008~2017년),

http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/typical.do?menuId=WEB_KMP_OVT_UAS_TAT (최종검색: 2019.2.10.).

물론, 위 표와 같이 경찰통계와 보험사 등의 교통사고 처리건수는 양 기관의 집계 방식과 기준에 의해 차이가 나타날 수 있기 때문에 단순히 수치상 비교만으로 이를 지적하는 것은 무리가 있다는 견해⁷⁾가 있다. 즉, ① 경찰 통계의 경우에는 도로에서 발생한 인적 피해사고에 한정하여 집계하여 처리하지만, 보험사 등에서는 도로 및 도로 외의 교통사고 등 모든 교통사고에 대해 처리 및 집계하기 때문에 대상 범위로 다를뿐더러, ② 보험사 등의 집계자료는 보험사와 공제조합 간의 중복되는 사고가 있을 수 있다는 통계상의 허점도 있을 수 있다. 더욱이 ③ 다수의 차량이 교통사고에 관련된 경우 경찰 통계는 1건의 교통사고로 처리되지만 보험사 등의 통계에서는 보험 처리 건수를 기준으로 하기 때문에 여러 건의 교통사고 통계로 잡힌다는 점에서 보험사의 통계가 교통사고 발생 건수의 정확한 수치를 나타내는 것이라고 보기 어려운 부분도 감안해야 한다.⁸⁾ 여기에 ④ 우리나라의 경우, 물적 피해사고를 인적 피해 사고로 둔갑시키는 보험사 등을 기망하는 보험사기 등의 문제도 적지 않아 현재 집계된 통계 수치만을 비교대상으로 삼기에는 곤란함이 적지 않다고 한다.⁹⁾

그러나 두 통계 수치의 차이가 2017년 기준 926,840건의 차이로 약 4.2배라는 점에 비추어 보면, 위 지적의 취지는 타당하지만, 경찰이 교통사고 현황을 제대로 파악한 상태에서 교통안전정책을 수립하여 시행하고 있다고 보기는 어렵다. 예를 들어, 자동차 인적 피해사고에 따른 상해도별 경찰 신고율을 조사한 결과에 따르면, 대체로 부상정도가 심각할수록 경찰에 신고하는 경향이 있으며, 상해의 정도가 1~6급의 경찰 신고율은 30%이상인 반면, 상해의 정도가 13~14급의 경찰 신고율은 6% 미만으로 나타났다고 한다.¹⁰⁾ 더욱이 이러한 낮은 신고율이 나타내는 바는 경찰에 신고 되지 않은 암수(暗數) 인적 피해사고의 수치를 가늠할 수 있는 기준이 될 수 있다는 점에서 보험사 등은 파악하고 있으나, 경찰이 파악하지 못하고 있는 교통사

7) 권기병, “도로교통법상 교통사고 신고의무에 관한 고찰”, 경찰학연구 제9권 제3호, 2009, 143면.

8) 도로교통공단 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/exs/wordAmngPopup.do> (최종검색: 2019.2.10.).

9) 권기병, 앞의 주7), 143-144면.

10) 어느 자동차 인적 피해사고 조사에서는 상해도별 경찰 신고율을 살펴보면, 대체로 부상정도가 심각할수록 경찰에 신고하는 경향이 있으며, 예를 들어, 상해도 1~6급의 경찰 신고율은 30%이상인 반면, 상해도 13~14급의 경찰 신고율은 6%미만으로 나타났다고 한다(송윤아, “자동차 인적사고의 경찰신고 활성화 필요성 : 보험사기 감소효과”, 보험연구원 KiRi Weekly 제134호, 2011, 4면 참조).

고비용이 상당하다는 것을 추정할 수 있기 때문이다.¹¹⁾

또한 계속해서 우리나라가 교통사고 사망자 지표 등에 있어서 OECD 가입국 중 최하위 수준을 벗어나지 못하고 있는데, 이는 다양한 교통사고 발생 원인에 대한 면밀한 조사에 기반을 둔 교통정책의 부재와 더불어, 인적 피해사고임에도 교통사고 피해자 보호가 아닌 가해자 편의 위주의 법체제로 구성되어 있기 때문인 것은 아닌가라는 의문이 든다. 특히 1990년 헌법재판소 한정합헌 결정과 1991년 대법원 판례¹²⁾로 인해 개정된 도로교통법 제54조 제2항의 신고의무가 그 의미를 거의 잃었기 때문이다. 즉, 양 판례에 의하여 경찰의 조직적 사고처리가 요구되는 경우가 아닌 한, 경찰 신고의무가 배제되고 또한 교통사고처리특례법과 맞물려 인적 피해사고가 발생하더라도 가해자에 대한 적절한 처벌이 원천적으로 배제되는 것은 물론 피해자에 대한 진정한 사과를 하지 않더라도, 보험(돈)으로 해결할 수 있다는 인식이 만연하게 되었기 때문이다.¹³⁾ 이처럼 인명경시 풍조로 이어져 결국 자동차 안전 운전문화 정착에 저해요인이 되었다고 볼 수밖에 없으며, 더욱이 자동차 보험사기의 경우에도 저조한 경찰 신고율과 보험사 등에 의한 사고조사 관행을 이용한 범죄 유형이기 때문에 더욱 그러하다.

2. 관련 문제 : 자동차보험사기

금융감독원 보험사기방지센터에 의하면 최근 5년간의 보험사기¹⁴⁾ 적발추이는 적발금액이 계속적으로 증가하고 있는 추세를 보이고 있으며, 2017년 보험사기 적발

11) 이종호/김지은, “자동차사고 환자의 높은 입원을 관련 주요국 규제·제도 비교 및 시사점”, 금융감독원 조사연구 Review 제31호, 2011, 121면 참조.

12) 판례는 피고인이 편도 2차선 도로에서 승용차를 운전하던 중 야간에 횡단보도를 건너던 피해자 2명을 치어 중상(각 전치 20주, 19주의 상해)을 입히는 교통사고를 일으켰으나, 사고 직후 피해자들을 병원으로 데려갔기 때문에 도로교통법 제50조 제2항에서 규정한 신고의무를 위반했다고 할 수 없다고 하였다(대법원 1991.6.25. 선고 91도1013 판결).

13) 윤해성, “교통사고처리특례법의 문제점과 개선방안 재고찰”, 한국경찰연구 제15권 제4호, 2016, 106면.

14) 보험사기행위란, 보험사고의 발생, 원인 또는 내용에 관하여 보험자를 기망하여 보험금을 청구하는 행위를 말하며, 이는 ‘보험사기방지 특별법’(2016.9.30. 시행) 제2조에서 정의하고 있다. 우리나라도 과거 보험사기범죄를 별도 규율하지 않고 형법상의 사기죄로 취급하였으나, 현재는 ‘보험사기방지 특별법’을 제정 및 시행함으로써 보험사기를 별도의 범죄로서 취급하고 있다.

금액은 7,302억원으로 전년대비 1.6%(117억원)의 증가를 나타내고 있어 문제의 심각성을 주지시키고 있다.¹⁵⁾ 이중에서도 자동차 보험사기범죄가 전체 보험사기 적발 금액, 적발인원에서 차지하는 비중이 높기 때문에 별도의 자동차 보험사기 유형별 대응요령을 교육 및 홍보하여 자동차 보험사기를 예방하고자 하고 있다.¹⁶⁾

더욱이 신고의무와 보험사기의 상관관계를 분석한 결과에 따르면, 경미한 인적 피해사고의 경우에 경찰 미신고 사건일수록, 보험사 등의 지급보험금이 증가하는 경향으로 나타났다고 한다.¹⁷⁾ 즉 자동차 보험사기를 계획한 자일수록 경찰에 신고하는 것을 누락할 개연성이 있으며, 또한 정상적으로 발생한 자동차 과실사고라 할 지라도 경찰에 신고 되지 않을 경우 사고여부 또는 피해규모가 가공되거나 과장될 가능성이 높다는 점에서 주의가 요구된다고 한다.¹⁸⁾ 이는 ① 교통사고가 일상에서도 흔히 발생하는 사고로서 위장, 가공 등 범죄 실행이 용이하다는 점과 ② 목격자 확보가 용이하지 않아 혐의 입증에 어렵다는 점, 또한 ③ 교통체증 방지를 위한 신속한 사고 현장 수습조치로 인해 사고 현장의 훼손 및 인멸이 용이하다는 점, ④ 교통사고를 이용한 부정청구의 경우 사고기여도, 과실측정, 적정 입원 및 진단 확정에 주관적 판단의 개입여지가 많다는 점 등¹⁹⁾을 악용한 것이다.

이에 대해서는 신고의무를 활성화하는 것만으로도, 경찰의 현장 조사 등에 의한 사고증명서 등의 객관적인 입증자료를 통해 사고내용에 따른 상해의 객관성이 추정되고, 허위입원 방지는 물론 허위입원 여부 조사도 상대적으로 용이하기 때문에, 실효적인 보험사기예방대책이 될 수 있다는 점에서 그 의미가 적지 않다고 생각한다.

15) 금융감독원 보험사기방지센터, 보험사기 적발통계, <http://insucop.fss.or.kr/fss/insucop/bbs/list.jsp?bbsid=1328754889858&url=/fss/insucop/1328754889858> (최종검색: 2019.2.10.).

16) 금융감독원 보험사기방지센터, 주요 자동차사고 유형별 대응요령, <http://insucop.fss.or.kr/fss/insucop/prevent04.jsp> (최종검색: 2019.2.10.).

17) 송윤아, 앞의 주10), 8-9면.

18) 송윤아, 앞의 주10), 7면.

19) 송윤아, 앞의 주10), 9-10면; 윤희성, “교통사고 범죄의 합리적 근절 방안 -자동차 보험사기를 중심으로-”, 한국경찰연구 제16권 제2호, 2017, 123면 참조.

Ⅲ. 도로교통법상 사고발생시 조치로서 신고의무

1. 도로교통법상의 교통사고 신고의무

현행 도로교통법 제54조 제2항의 신고의무는 경찰공무원으로 하여금 교통사고의 발생을 신속히 알게 하여, 교통질서의 유지 및 도로상의 위험과 그에 따른 피해의 확대를 방지하며 피해자의 구호와 교통질서 회복에 대하여 적절한 조치를 취하도록 함으로써 교통소통을 원활하게 하는 데에 목적이 있다. 그러므로 도로교통법상의 신고의무의 주체는 그 차의 운전자 및 승무원으로서 운전자와 함께 동승하고 있던 조수나 안내원 등도 지체 없이 신고의무를 이행하여야 한다. 그리고 교통사고 신고의무는 자신이 운전하던 차량으로 인하여 사고가 발생하였으면 신고의무가 발생하는 것이기 때문에, 당해 차량의 운전자에게 명백한 귀책사유가 요구되는 것은 아니다. 판례도 도로교통법 제54조 제1항과 제2항에서 규정한 교통사고 발생 시 구호의무와 신고의무는 교통사고의 결과가 피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위한 조치가 필요한 상황인 이상 그 의무는 교통사고를 발생시킨 당해 차량의 운전자에게 그 사고발생에 있어서 고의·과실 혹은 유책·위법의 유무에 관계없이 부과된 의무라고 판시하였다.²⁰⁾

한편 도로교통법이 구호의무를 제1항에 규정한 것은 제2항에 규정한 신고의무보다 선행되어야 한다는 것을 의미한다고 볼 수 있지만, 제1항의 구호의무와 제2항의 신고의무는 모두 의무 강제규정으로서 이를 위반할 경우에 벌칙규정을 마련하고 있다는 점은 교통사고 발생 시 신속한 구호는 물론 신고의무의 중요성도 나타내는 것이라 할 수 있다.

특히 신고의무의 경우, 신고를 통해 신속하게 경찰에 의한 사실관계 확증이 이루어지기 때문에, 불법행위에 의한 손해배상에 있어서 손해의 공평분담이 담보될 뿐만 아니라 피해자에 대한 신속한 손해배상 또한 가능하게 된다는 점에서, 1968년 비엔나 조약은 물론 프랑스, 미국, 일본 등의 국가에서 법으로 규율하고 있다. 이처럼 교통사고 발생 시 사고 당사자 간의 경찰신고는 피해자에 대한 적절한 구호조치

20) 대법원 2002.5.24. 선고 2000도1731 판결; 대법원 1990.9.25. 선고 90도978 판결 참조.

및 사고발생사실의 확인을 담보하므로, 이를 통해 피해자에 대한 신속한 피해보상은 물론 가해자에 대한 적정한 형사처분을 통해 교통사고범죄 억제를 도모할 수 있다는 점에서 중요하다. 이는 인적 피해사고의 경우 필수적 경찰신고 제도를 운영 중인 해외국가의 교통사고 발생률 및 사망률에 비추어 보면 알 수 있듯이 교통사고 예방에도 기여하는 바가 크다는 점에서,²¹⁾ 현행 도로교통법상 교통사고 신고의무 또한 개선이 요구된다고 볼 수 있다.

2. 진술거부권과 신고의무의 관계

가. 진술거부권

일반적으로 형사법상 진술거부권이란, 묵비권(right of silence)으로도 알려져 있으며, 피의자나 피고인이 수사절차나 공판절차에서 수사기관이나 법원의 질문에 대하여 진술을 거부할 수 있는 권리를 말한다. 이러한 진술거부권은 영미법상의 자기 부죄거부 특권에서 유래하는 것으로 알려져 있으며, 피의자나 피고인의 인권을 보장할 뿐만 아니라 그들의 중요한 방어권으로서의 역할도 담당하고 있다.²²⁾ 이와 관련하여 헌법 제12조 제2항에서는 “모든 국민은 형사상 자기에게 불리한 진술을 강요당하지 아니한다.”고 하여, 진술거부권을 국민의 기본적 인권으로서 보장하고 있으며,²³⁾ 형사소송법에서도 피의자에 대한 진술거부권 등의 고지(형사소송법 제244조의3)와 피고인의 진술거부권(형사소송법 제283조의2)을 규정하고 있다. 또한 학설상 이러한 진술거부권은 형사책임과 관련된 범죄사실 자체뿐만 아니라 행정절차나 국회에서의 조사절차 등에서 행하여진 진술도 포함된다고 보는 견해도 있다.²⁴⁾ 이는 헌법재판소 판례도 마찬가지이다.²⁵⁾ 더욱이 형사소송법 제283조의2에서는 피

21) 일본의 경우 인구 10만명당 사망자수는 3.8명이며, 프랑스의 경우에는 5.4명으로 우리나라의 인구 10명당 사망자수 9.1명에 비해 큰 차이가 난다(International Transport Forum, Road Safety, <http://www.compareyourcountry.org/road-safety?cr=oced&lg=en&page=0&charts=c1462976136108+c1462976457629+c1463134675821&template=6> (최종검색: 2019.2.10.)).

22) 이창현, 『형사소송법 제4판』, 피앤씨미디어, 2018, 107면.

23) 박상열/박영규/배상균, 『형사소송법 개정 제3판』, 형설출판사, 2017, 26면.

24) 이은모, 『형사소송법 제6판』, 박영사, 2018, 90면; 이재상/조균석, 『형사소송법 제11판』, 박영사, 2017, 122면; 이창현, 앞의 주22), 109면.

고인의 진술거부권에 대하여 “피고인은 진술하지 아니하거나 개개의 질문에 대하여 진술을 거부할 수 있다”고 규정하고 있으므로, 형사소송법상 피고인의 진술 내용은 불리한 진술에 제한되지 않는다고 보는 견해²⁶⁾도 있으며, 이 경우 피의자의 경우에도 같게 해석된다고 한다(형사소송법 제244조의3). 이러한 견해에 따를 경우 현행 형사소송법은 진술거부권의 진술 내용에 있어서 유리하거나 불리한 것을 불문하고 있다고 볼 수 있고, 이를 통해 보다 헌법상의 진술거부권의 범위를 확장시키기 때문에,²⁷⁾ 진술거부권 행사의 실효적 담보를 가능하게 하고 있다고 볼 수 있다.

이러한 진술거부권을 운전자의 교통사고 신고의무와 관련하여 살펴보면, 우선 1990년 헌법재판소 한정합헌 결정의 제청법원(광주지방법원)의 제청이유 요지에서 “제청법원은 첫째, 헌법 제12조 제2항의 진술거부권은 모든 국민이 수사기관 및 공판심리절차에 있어서 형사상 자기에게 불이익한 진술을 강요당하지 아니하는 권리인 바, 이는 형사피의자 및 피고인으로서 수사 및 공판절차에 계속 중인 자 뿐만 아니라 자기에게 불이익한 진술로서 형사피의자 및 피고인이 될 가능성이 있는 자에게도 주어지는 권리인데, 차량의 교통사고로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 운전자 등에게 사고가 난 곳, 사상자 수 및 부상정도, 손괴한 물건 및 손괴정도, 그 밖의 조치상황 등을 경찰관에게 신고하도록 규정한 도로교통법 제50조 제2항, 제111조 제3호는 형사피의자 및 피고인의 지위에 서게 될 자에게 형사상 자기에게 불이익한 진술을 강요하는 규정으로서 헌법 제12조 제2항의 규정에 위반되고, 둘째, 다른 범법자에게는 신고의무를 규정하지 아니하면서도 유독 교통사고의 범법자에게만 신고의무를 규정한 것은 합리적 근거없이 차별을 두는 것으로서 헌법 제11조의 평등권 규정에도 위반된다.”고 제청이유를 밝혔다.²⁸⁾

이에 대하여 당시 법무부에서는 다음과 같은 의견서를 제출하면서 도로교통법상 신고의무의 존치의 필요성을 주장하였다. 즉, “첫째, 도로교통법은 도로에서 일어나

25) 헌법재판소 1990.8.27. 89헌가118 전원재판부.

26) 이창현, 앞의 주22), 109면.

27) 배종대/이상돈/정승환/이주원, 『형사소송법 제2판』, 홍문사, 2016, 332면; 이은모, 앞의 주24), 90면; 이재상/조균석, 앞의 주24), 122면; 이창현, 앞의 주22), 109면.

28) 헌법재판소 1990. 8. 27. 89헌가118 전원재판부 2. 위헌심판제청이유와 관계인의 의견 가. 제청법원의 제청이유 요지 참조.

는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함을 목적으로 하는 법으로서 교통사고가 발생하면 사상자가 발생하고 교통이 마비되며 다시 제2의 교통사고 발생 가능성이 높으므로 경찰관으로 하여금 피해자의 구호 및 교통질서회복에 신속하고 필요한 조치를 취할 수 있게 하기 위하여 객관적 사실만을 신고케 하는 것이다. 따라서 운전자의 고의·과실유무 등 형사책임을 부담할 우려가 있는 사항에 관한 신고의무는 포함되어 있지 않고 나아가 사고내용 등 객관적 사실의 신고로 인하여 사실상 범죄의 단서를 제공하는 결과가 되더라도 이는 피해자의 구제와 교통질서의 유지 및 안전의 확보 등 현실적으로 급박한 행정목적달성을 위하여 필요한 합리적인 제한이므로 헌법상 보장된 진술거부권의 본질적인 침해가 아니며 둘째, 마약법 제37조, 향정신성의약품관리법 제19조, 대마관리법 제10조, 고물영업법 제17조, 전당포영업법 제16조 등에도 형사피의자 및 피고인의 지위에서게 될 자에게 신고의무를 규정하고 있으므로 도로교통법 제50조 제2항, 동 제111조 제3호만이 신고의무를 규정한 것이 아니어서 헌법 제11조 평등규정에도 위반되는 것이 아니다.”라고 하였다.²⁹⁾

나. 도로교통법상 신고의무에 대한 헌법재판소의 판단

우선 헌법재판소는 신고의무에 대하여 “도로교통법은 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지·제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보하기 위한 목적으로 제정된 법률이고, 동법 제50조는 그 목적을 달성하기 위하여 동조 제1항에서 교통사고가 있는 때에는 그 차의 운전자 등은 곧 정차하여 사상자의 구호 등 필요한 조치를 취할 것을 규정하고, 동조 제2항은 제1항의 경우 그 차의 운전자 등은 경찰 공무원이 현장에 있으면 경찰공무원에게, 경찰공무원이 현장에 없는 때에는 가장 가까운 경찰관서에 지체없이 사고가 일어난 곳, 사상자 수 및 부상정도, 손괴한 물건 및 손괴정도 그 밖의 조치상황 등을 신속히 신고하도록 규정하고, 동조 제3항과 제4항은 신고받은 경찰관이 현장에 도착할 때까지 현장에서 대기할 것을 명할 수 있고 그 운전자 등은 부상자의 구호 및 그 밖의 교통위험방지상 필요한 조치에 관한

29) 헌법재판소 1990. 8. 27. 89헌가118 전원재판부 2. 위헌심판제청이유와 관계인의 의견 나. 법무부장관의 의견 참조.

경찰공무원의 지시에 따를 것을 규정하고 있으므로 결국 동법 제50조는 교통사고 발생시에 운전자 등이 취해야 할 긴급한 조치사항과 경찰관의 지시에 따라야 할 의무를 규정하고 있다고 하겠다. 이는 경찰공무원으로 하여금 교통사고의 발생을 신속하게 알게하여 교통질서의 안전유지 및 도로상의 위험과 그에 따른 피해의 확대를 방지하며 피해자의 구호와 교통질서회복에 대하여 적절한 조치를 취하도록 함으로써 교통소통을 원활하게 하는 도로교통법의 목적을 달성하기 위한 규정이라고 할 것이다.”라고 정의하였다.³⁰⁾

그러나 신고의무와 진술거부권의 관계에 대해서는 ‘교통사고처리특례법이 처벌 대상으로 하고 있는 범죄는 업무상과실치사상 또는 업무상과실재물손괴 등 과실범에 해당하는 것으로 그 과실범의 구성요건은 사고의 일시·장소 그 사고의 결과로 인한 사상자의 수 및 부상정도, 손괴한 물건 및 손괴정도 등 객관적인 사실만으로도 충족될 수 있을 뿐만 아니라 또한 중요한 양형자료가 되고, 이러한 범죄구성요건 및 양형의 요소들을 신고케 하는 것은 사실상 범죄발각의 단서를 제공하고 형사상 자기부죄(自己負罪) 거부의 권리를 침해하는 결과가 될 수 있다’고 보았다.³¹⁾ 게다가 당시의 교통경찰의 사고처리절차와 관련하여 ‘도로교통법 제50조 제2항은 모든 교통사고에 대하여 반드시 경찰공무원에게 사고내용과 현장을 신고하도록 하고 있어서 경찰공무원이 현장에 도착할 때까지 대부분은 사고현장을 현상대로 보존하기 위하여 아무런 조치를 취하지 않고 대기하고 있는 등 도리어 많은 후속차량의 통행을 방해하고 나아가 교통질서 회복에 더 장애가 되는 경우가 많다. 본래 도로교통법 제50조 제2항은 피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위한 조치가 필요한 범위 내에서 교통사고의 객관적 내용만을 신고토록 한 것이지만, 실제운영에서는 오히려 이를 확대 적용하는 결과 이것이 오히려 교통질서유지법으로서의 목적보다 도리어 경찰관이 운전자 등의 형사입건을 용이하게 하는 범죄수사의 편의로 활용하게 되고 운전자 등에 대하여는 자기의 형사책임을 추궁당할 위험을 부담하게 하는 것이 된다. 그러므로 도로교통법상 신고의무 규정을 형사책임과 관련되는 사항에까지 확대

30) 헌법재판소 1990. 8. 27. 89헌가118 전원재판부 3. 판단 가. 교통사고의 본질과 도로교통법의 적용실태 참조.

31) 헌법재판소 1990. 8. 27. 89헌가118 전원재판부 3. 판단 나. 헌법상 국민의 기본권인 진술거부권의 침해여부 참조.

적용하게 되면 헌법 제12조 제2항에 위반될 여지가 있다’고 하였다.³²⁾

다만 헌법재판소는 “만일 도로교통법 제50조 제2항에서 규정하는 교통사고의 신고의무조항이 실제 운용상 기본권을 침해할 소지가 있다고 피상적으로 파악해서 전면위헌으로 완전 폐기되어 경찰관에 신고하지 않게 된다면 교통사고로 인한 피해자의 구호는 그만큼 어려워지거나 늦어져 피해자의 인권보호가 도외시되는 새로운 사회적 문제가 야기될 것이다.”라고 하면서 “이러한 현실적 상황에서 운전자 등에게 하등의 신고의무를 인정하지 않거나 단순히 위헌이라고 보아 본건 쟁점조항을 폐기하는 것은 현대사회의 동맥이라고 할 수 있는 교통의 마비를 초래하고 국민생활의 경제적 사회적 안정을 해치고 교통질서를 극도로 문란하게 할 우려도 있는 것이다. 그러므로 동 조항은 경찰공무원으로 하여금 교통사고의 발생을 신속하게 알려 사상자의 구호나 교통질서 회복에 대한 적절한 조치를 취하도록 하고 교통사고로 인하여 빚어지는 도로상의 소통장애를 제거하고 피해자가 늘어나는 것을 방지하며 교통질서의 유지 및 안전을 도모한다는 교통행정상의 필요에서 불가피하게 제정된 규정이라고 하지 않을 수 없다. 따라서 동 규정을 이러한 도로교통법의 취지와 목적에 한정하여 해석하고 적용하는 한 동 조항은 필요하고 합리적인 것으로 헌법에 합치하는 것이라고 하지 않을 수 없다.”라고 하였고, 신속한 피해자 구제와 교통질서 유지 및 안전 확보를 위한 교통행정상의 필요에 따른 불가피한 제한이라고 하였다.³³⁾

3. 헌법재판소 한정합헌 결정에 대한 검토

헌법재판소의 한정합헌 결정(다수의견)에 대한 학계의 평가로는 변정수 재판관 반대의견³⁴⁾과 같이 신고의무를 진술거부권에 대한 본질적인 침해로 보아 반대하는

32) 헌법재판소 1990. 8. 27. 89헌가118 전원재판부 3. 판단 나. 헌법상 국민의 기본권인 진술거부권의 침해여부 참조.

33) 헌법재판소 1990. 8. 27. 89헌가118 전원재판부 3. 판단 나. 헌법상 국민의 기본권인 진술거부권의 침해여부 참조.

34) 그 주요내용을 간략히 살펴보면 다음과 같다. ① 헌법 제37조 제2항에 의해 법률로써 제한될 수 있는 기본권은 성질상 제한이 가능한 기본권에 한하며, 진술거부권은 양심 및 신앙의 자유 등과 그 성격이 다르긴 하지만 그 성질상 국가안전보장이나 질서유지 및 공공복리 등을 이유로 법률에 의한 외부적인 제약을 가하기에는 적당치 못한 기본권의 범주에 속한다고 보아야 하며, 이는 진술거

견해³⁵⁾가 유력한 견해이다. 반면에 도로교통법상의 신고의무 조항이 국민의 기본권을 명백히 침해할 소지는 있지만, 도로교통의 중요성과 복잡한 교통 환경을 고려하여 신고의무의 전면 금지는 교통안전문화 형성에 저해요인이 될 뿐만 아니라 공공 복리를 크게 해친다는 이유에서 한정합헌 결정을 긍정하는 견해³⁶⁾도 있다.

헌법재판소의 한정합헌 결정은 반대의견을 포함하여 신고의무와 진술거부권의 관계에 대한 대립된 입장이 있었다는 것과 특히 당시의 경찰 등에 의한 공권력 행사에 의해 쉽게 침해될 수 있는 진술거부권의 보장에 보다 가치를 둔 판단으로 볼 수

부권 역시 인간의 내심적 작용과 밀접한 관계가 있을 뿐더러 헌법 제12조 제2항이 진술거부권을 보장하는 것은 이것을 보장함으로써 자백이나 증언을 강요하는테서 초래되는 고문·협박 등의 가혹 행위로 인한 인권침해행위를 방지하기 위한 것이라 할 수 있다. 따라서 다수의견과 같이 교통질서유지를 위하여 꼭 필요한 법률이므로 도로교통법 제50조 제2항, 제111조 제3호의 규정에 의해 진술거부권을 제한하는 것은 진술거부권의 본질과 헌법 제37조 제2항의 법리를 오해한 것이다. ② 다수의견은 사고운전자로 하여금 신고하도록 한 내용이 사고가 일어난 곳, 사상자 수 및 부상정도, 손괴한 물건 및 손괴정도 그 밖의 조치상황 등 교통사고의 태양에 한정되어 있지만 이것들은 사실상 업무상 과실치사상죄, 업무상과실재물손괴죄의 구성요건 및 양형의 요소들이므로, 이러한 사실들을 신고하도록 하는 것은 사실상 범죄발각의 단서를 제공하는 것이어서 그것만으로도 진술거부권을 침해하는 결과가 될 수 있다고 인정하고 있으면서도, 위 신고사항 외에 형사책임과 관련되는 사항의 신고에는 적용되지 않는 것으로 해석하는 한 헌법에 위반되지 않는다고 하는 것은 모순된 표현이 아닐 수 없다. ③ 다수의견과 같이 신고의무가 피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위한 조치가 필요한 상황에만 적용된다고 해석하는 한 합헌이라고 하였는데 “피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위한 조치가 필요한 상황”이라는 말은 매우 추상적이고 불명확하여 같은 교통사고를 놓고서도 과연 신고해야 할 사고인지 아닌지 사람에 따라 견해를 달리할 수 있기 때문에, 처벌조항에 불명확한 구성요건을 추가하는 것이 되어 죄형법정주의에 반한다. ④ 교통사고 발생시 교통경찰의 역할이 매우 미약하여, 경찰공무원에 의하여 피해자가 구호되거나, 교통질서가 회복되는 예는 그다지 많지 않고, 오히려 신고받은 경찰공무원이 현장에 도착하기 전에 당해 사고운전자나 주민들에 의하여 이미 피해자 구호 및 교통질서회복이 이루어지는 경우가 많으며, 신고받은 경찰공무원이나 경찰관서는 사고의 실황조사 등을 하여 책임소재나 규명하는 것이 고작인 경우가 많은 것이 현실이다. 오히려 경찰의 출동으로 인해 후속차량의 통행을 방해하여 교통체증을 심화시키기도 한다는 점에서 교통사고의 경우 피해자의 구호나 교통질서의 회복 등은 구태여 중요한 기본권인 진술거부권을 침해하면서까지 신고의무 규정을 두지 않더라도 구호의무 규정을 위시한 그밖에 여러 규정이나 특정범죄가중처벌등에관한법률 제5조의3 규정 등에 의하여 충분히 달성될 수 있다는 점에서 진술거부권을 침해하는 도로교통법상 신고의무 조항은 위헌결정에 의하여 폐지되어야 한다고 주장하였다(헌법재판소 1990. 8. 27. 89헌가118 전원재판부 4. 재판관 변정수의 반대의견 참조).

35) 배종대/이상돈/정승환/이주원, 앞의 주27), 335면; 이은모, 앞의 주24), 91면; 이재상/조근석, 앞의 주24), 125면; 이창현, 앞의 주22), 110면; 신동운, 『신형사소송법 제5판』, 법문사, 2014, 932면; 석창목, “교통사고발생시 사고운전자의 신고의무와 묵비권 -도로교통법 제50조 제2항의 위헌성 문제-”, 인권과 정의 제162호, 1990, 87-96면 참조.

36) 임동규, 『형사소송법 제12판』, 법문사, 2016, 396면; 권기병, 앞의 주7), 148-149면 참조.

있다. 즉 다수의견이 도로교통법상 신고의무에 대하여 교통사고의 본질과 도로교통 상황, 도로교통법의 목적에 근거하여 진술거부권의 본질적인 침해를 부정하면서도, “경찰공무원으로 하여금 피해자의 구호나 경찰질서 회복에 대한 적절한 조치를 취하도록 할 공공복리의 필요에서 불가피하게 제정된 것으로 형사책임과 관련된 사항까지도 신고하도록 한 것은 아니라고 한정 해석하여 운영하는 한” 신고의무가 합리적 근거가 없는 차별은 아니라고 판단한 점에서도 그러하다. 그렇기 때문에 한정합헌 결정의 취지에 기초하여 신고의무를 “교통사고가 발생한 때에 이를 지체 없이 경찰공무원 또는 경찰관서에 알려져 피해자의 구호, 교통질서의 회복 등에 관한 적절한 조치를 취하게 함으로써 도로상의 소통장애를 제거하고 피해의 확대를 방지하여 교통질서의 유지 및 안전을 도모하는 데 그 입법취지가 있기 때문에, 이와 같은 도로교통법상 신고의무 규정의 입법취지와 헌법상 보장된 진술거부권 및 평등원칙에 비추어 볼 때, 교통사고를 낸 차의 운전자 등의 신고의무는 사고의 규모나 당시의 구체적인 상황에 따라 피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위하여 당사자의 개인적인 조치를 넘어 경찰관의 조직적 조치가 필요하다고 인정되는 경우에만 있는 것”이라고 해석한 1991년 대법원 판결이 선고되었다고 볼 수 있다. 그리고 이후 1995년 도로교통법 개정을 통해 제50조 제2항 단서조항을 신설하였는데, 내용상 당사자 간의 자의적인 판단에 기초하여 물적 피해사고 여부와 위험방지 조치여부를 결정할 수 있는 구조로 되어있다는 점에서, 대형 교통사고를 제외한 대부분의 교통사고에서 경찰의 개입을 차단하려 한 것이라고 볼 수 있다.

따라서 ① 이러한 1990년 한정합헌 결정으로 인해 교통사고 발생 시의 신고의무는 진술거부권에 대한 침해로서 인식되었고, 이후의 대법원 판결과 도로교통법 개정으로 인한 단서규정의 신설로 도로교통법상 신고의무는 거의 사문화되었다고 평가해도 과언이 아닐 정도가 되었다. 또한 ② 1949년 제네바 협약에는 규정된 바 없었으나,³⁷⁾ 1961년 제정 도로교통법은 교통사고 발생 시 사상자 구호조치와 더불어 교통사고 발생시 ‘신고의무’를 규정하고 있었다는 점(구 도로교통법 제45조 제1항, 제2항)과 1968년 비엔나 협약 제31조 제1항 제d호와 관련하여 세계 각국에서

37) Convention on Road Traffic, Geneva, 19 September 1949. 한국은 1971년 6월 14일에 조약 제389호로 가입하여 그 해 7월 14일부터 발효되었다.

다양하게 신고의무를 규정³⁸⁾하고 있다는 점 등에 대해서, 검토가 부족한 부분은 본 헌법재판소 결정의 아쉬운 점이라 할 수 있다. 예를 들어, 일본과 미국의 경우 가장 엄격한 신고의무 제도를 운영하고 있으며, 인적 피해사고는 물론 물적 피해사고의 경우에도 경찰에 신고하여 사고증명서를 발급받아야만 보험금 청구가 가능하다. 한편, 프랑스³⁹⁾ 스위스⁴⁰⁾의 경우에는 인적 피해사고가 발생한 경우에는 신고의무가 적용되나, 물적 피해사고의 경우에는 우선 피해자에게 즉시 성명 및 주소, 보험증 등으로 제시해야 하며, 피해 운전자 등이 부재중인 경우에는 경찰에 신고해야 한다.

38) 도로교통안전관리공단, 『교통선진국의 교통사고 조사체계 비교 연구』, 경찰청, 2004, 17면 이하 참조; 권기병, 앞의 주7), 150-155면 참조; 윤해성 외 12명, 『건전하고 지속가능한 자동차문명 발전방안』, 한국교통안전공단 연구용역보고서, 2013, 16면 이하 참조.

39) 프랑스 도로교통법(Code de la Route) 제231조의1 참조.

Article R231-1 Tout conducteur ou tout usager de la route impliqué dans un accident de la circulation doit :

1° S'arrêter aussitôt que cela lui est possible, sans créer un danger pour la circulation ;
2° Lorsque l'accident n'a provoqué que des dégâts matériels, communiquer son identité et son adresse à toute personne impliquée dans l'accident ;
3° Si une ou plusieurs personnes ont été blessées ou tuées dans l'accident :
a) Avertir ou faire avertir les services de police ou de gendarmerie ;
b) Communiquer à ceux-ci ou à toute personne impliquée dans l'accident son identité et son adresse ;
c) Eviter, dans toute la mesure compatible avec la sécurité de la circulation, la modification de l'état des lieux et la disparition des traces susceptibles d'être utilisées pour établir les responsabilités.

40) 스위스 도로교통법(Strassenverkehrsgesetz) 제51조 참조.

Art. 51 ① Ereignet sich ein Unfall, an dem ein Motorfahrzeug oder Fahrrad beteiligt ist, so müssen alle Beteiligten sofort anhalten. Sie haben nach Möglichkeit für die Sicherung des Verkehrs zu sorgen.

② Sind Personen verletzt, so haben alle Beteiligten für Hilfe zu sorgen, Unbeteiligte, soweit es ihnen zumutbar ist. Die Beteiligten, in erster Linie die Fahrzeugführer, haben die Polizei zu benachrichtigen. Alle Beteiligten, namentlich auch Mitfahrende, haben bei der Feststellung des Tatbestandes mitzuwirken. Ohne Zustimmung der Polizei dürfen sie die Unfallstelle nur verlassen, soweit sie selbst Hilfe benötigen, oder um Hilfe oder die Polizei herbeizurufen.

③ Ist nur Sachschaden entstanden, so hat der Schädiger sofort den Geschädigten zu benachrichtigen und Namen und Adresse anzugeben. Wenn dies nicht möglich ist, hat er unverzüglich die Polizei zu verständigen.

④ Bei Unfällen auf Bahnübergängen haben die Beteiligten die Bahnverwaltung unverzüglich zu benachrichtigen.

다음으로, 인적 또는 물적 피해사고 여부와 상관없이 당사자 간에 정보교환이 이루어 질 수 없는 경우에 한하여 신고의무를 적용하는 국가로는 영국⁴¹⁾이 있으며, 마지

41) 영국 도로교통법(Road Traffic Act) 제170조 참조.

§170 Duty of driver to stop, report accident and give information or documents.

- (1) This section applies in a case where, owing to the presence of a [F1 mechanically propelled vehicle] on a road [F2 or other public place], an accident occurs by which—
 - (a) personal injury is caused to a person other than the driver of that [F1 mechanically propelled vehicle], or
 - (b) damage is caused—
 - (i) to a vehicle other than that [F1 mechanically propelled vehicle] or a trailer drawn by that [F1 mechanically propelled vehicle], or
 - (ii) to an animal other than an animal in or on that [F1 mechanically propelled vehicle] or a trailer drawn by that [F1 mechanically propelled vehicle], or
 - (iii) to any other property constructed on, fixed to, growing in or otherwise forming part of the land on which the road [F3 or place] in question is situated or land adjacent to such land.
- (2) The driver of the [F1 mechanically propelled vehicle] must stop and, if required to do so by any person having reasonable grounds for so requiring, give his name and address and also the name and address of the owner and the identification marks of the vehicle.
- (3) If for any reason the driver of the [F1 mechanically propelled vehicle] does not give his name and address under subsection (2) above, he must report the accident.
- (4) A person who fails to comply with subsection (2) or (3) above is guilty of an offence.
- (5) If, in a case where this section applies by virtue of subsection (1)(a) above, the driver of [F4 a motor vehicle] does not at the time of the accident produce such a certificate of insurance or security, or other evidence, as is mentioned in section 165(2)(a) of this Act—
 - (a) to a constable, or
 - (b) to some person who, having reasonable grounds for so doing, has required him to produce it, the driver must report the accident and produce such a certificate or other evidence.

This subsection does not apply to the driver of an invalid carriage.

- (6) To comply with a duty under this section to report an accident or to produce such a certificate of insurance or security, or other evidence, as is mentioned in section 165(2)(a) of this Act, the driver—
 - (a) must do so at a police station or to a constable, and
 - (b) must do so as soon as is reasonably practicable and, in any case, within twenty-four hours of the occurrence of the accident.
- (7) A person who fails to comply with a duty under subsection (5) above is guilty of an offence, but he shall not be convicted by reason only of a failure to produce a certificate or other evidence if, within [F5 seven] days after the occurrence of the accident, the certificate or other evidence is produced at a police station that was specified by him at the time when

막으로 독일의 경우에는 인적 피해사고에 한하여 당사자 간의 정보교환이 제한 될 경우에 신고의무를 규정하고 있다는 점⁴²⁾에서 그러하다.

게다가 ③ 교통사고 발생 시 요구되는 신고내용인 ‘사고 일시 및 장소, 사상자 수 및 부상정도, 손괴한 물건 및 손괴정도, 그 밖의 조치상황 등’은 도로교통법 제정 당시부터 교통사고의 태양(態樣)에 한정된 사실들로서, 이를 통해 피해자에 대한 신속한 구제와 2차 피해예방 등이 가능해져 교통안전의 확보가 수월해진다는 점은 비엔나 협약을 물론 해외 각국의 신고의무 내용에 비추어 봐도 명확하다. 그러므로 신고내용이 업무상과실치사상죄, 업무상 과실재물손괴죄의 구성요건 및 양형의 요

the accident was reported.

(8) In this section “animal” means horse, cattle, ass, mule, sheep, pig, goat or dog.

42) 독일 도로교통법규(Straßenverkehrs-Ordnung(StVO)) 제34조 참조.

§ 34 Unfall (1) Nach einem Verkehrsunfall hat, wer daran beteiligt ist,

1. unverzüglich zu halten,
 2. den Verkehr zu sichern und bei geringfügigem Schaden unverzüglich beiseite zu fahren,
 3. sich über die Unfallfolgen zu vergewissern,
 4. Verletzten zu helfen (§ 323c des Strafgesetzbuches),
 5. anderen am Unfallort anwesenden Beteiligten und Geschädigten
 - a) anzugeben, dass man am Unfall beteiligt war und
 - b) auf Verlangen den eigenen Namen und die eigene Anschrift anzugeben sowie den eigenen Führerschein und den Fahrzeugschein vorzuweisen und nach bestem Wissen Angaben über die Haftpflichtversicherung zu machen,
 6. a) so lange am Unfallort zu bleiben, bis zugunsten der anderen Beteiligten und Geschädigten die Feststellung der Person, des Fahrzeugs und der Art der Beteiligung durch eigene Anwesenheit ermöglicht wurde oder
 - b) eine nach den Umständen angemessene Zeit zu warten und am Unfallort den eigenen Namen und die eigene Anschrift zu hinterlassen, wenn niemand bereit war, die Feststellung zu treffen,
 7. unverzüglich die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, wenn man sich berechtigt, entschuldigt oder nach Ablauf der Wartefrist (Nummer 6 Buchstabe b) vom Unfallort entfernt hat. Dazu ist mindestens den Berechtigten (Nummer 6 Buchstabe a) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitzuteilen, dass man am Unfall beteiligt gewesen ist und die eigene Anschrift, den Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort des beteiligten Fahrzeugs anzugeben und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine zumutbare Zeit zur Verfügung zu halten.
- (2) Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jede Person, deren Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.
- (3) Unfallspuren dürfen nicht beseitigt werden, bevor die notwendigen Feststellungen getroffen worden sind.

소들이 될 수 있기 때문에, 사실상 범죄발각의 단서를 제공하는 것이라는 ‘우려’는 신고의무의 목적 및 필요성과 진술거부권의 보장 범위의 측면에서 재검토될 필요가 있다. 예를 들어, 아래서 살펴볼 미국, 일본판례의 경우에는 교통사고 상황에 대한 객관적 사실보고는 진술거부권의 본질적인 침해가 아니며, 또한 적절한 피해구제 및 2차 피해방지 수단 확보의 필요성에 비추어 볼 때, 진술거부권을 부당히 제한하는 것도 아니라고 판시하고 있다는 점에서 우리의 경우에도 비례원칙에 비추어 볼 때, 현재보다 신고의무의 활성화가 긍정될 수 있다고 본다. 물론 헌법재판소도 인정 한 바와 같이 과거 경찰이 교통사고 처리와 관련하여 과도한 조사활동을 하거나, 조사활동 시 기본권 보호에 소홀한 부분이 많았던 것은 사실이며, 그로인해 현재까지도 헌법재판소 및 대법원이 일관되게 신고의무를 한정적으로 적용하는 것에 대한 불가피성을 이해 못할 바는 아니다. 그러나 현재에 이르러서도 과거의 기준으로 경찰의 역할을 판단해서는 타당하다고 볼 수 없으며, 특히 진술거부권에 대한 막연한 보장은 피해자 구제는 물론 결과적으로 가해자에게도 도움이 되지 않는다.

Ⅳ. 미국과 일본의 교통사고 신고의무 제도와 판례

1. 미국의 교통사고 처리절차

가. 주요 법률

미국의 교통사고 처리절차에 관한 법제도를 살펴보기에 앞서 미국은 연방주의를 취하고 있기 때문에, 각 주별로 각각의 상황에 따라 교통사고 처리에 관한 법률적 사항에 다소 차이가 나타나고 있다는 점에 유의할 필요가 있다.⁴³⁾ 따라서 미국에서도 일관되고 통일된 법적용을 담보하기 위해 미국 통일차량법(Uniform Vehicle Code)⁴⁴⁾을 제정하였다. 한편, 교통사고로 인해 사망의 결과가 발생하면 모범형법

43) 윤해성 외 12명, 앞의 주38), 19-51면 참조.

44) <https://archive.org/details/gov.law.ncutlo.vehicle.1969> (최종검색: 2019.2.20.) 참조. 통일차량법(Uniform Vehicle Code 1969)은 미국 내의 교통안전 관련 문제에 대응하기 위해 통일되고

(Model Penal Code) 제210조의4(과실치사죄, Negligent Homicide)에 의거하여 제3급 중범죄(a felony of the third degree)가 적용된다. 한편 과실 또는 중과실에 의해 상해의 결과가 발생한 경우에는 동법 제211조의1(폭행, Assault)에 의거하여 무모하게(recklessly) 사람에게 신체적 상해를 야기하려 시도했거나, 치명적인 무기로 부주의하게(negligently) 사람의 신체에 상해를 입히는 행위 등은 매우 경미한 범죄(a petty misdemeanor)로 취급된다. 더욱이 미국 모범형법은 동법 제211조의2(과실위협죄, Recklessly Endangering Another Person)에 의거하여 무모하게 사람을 사망이나 중대한 상해의 위험에 빠지게 한 자에 대해서도 경범죄(a misdemeanor)로 처벌하고 있다는 점에 특색이 있다.

교통사고의 처리와 관련하여 미국 통일차량법 제10장(사고와 사고보고)에서는 교통사고야기 후 피해자 구호조치, 현장보존, 교통경찰과 조사당국, 피해자 측에 대한 통보, 교통사고의 집계·분석 및 신고태만이나 허위신고에 대한 벌칙을 규정하고 있다. 또한 동법 제11장에서는 도로규칙에 관하여 규정하고 있다. 그리고 통일차량법 제7장(재정책임)에서는 자동차보험과 관련하여 규정하고 있는데, 도로나 공공인의 사용을 위해 개방된 장소에서 무보험 차의 운행을 금지하고 있으며(미국 통일차량법 제7-101조), 자동차국의 가입여부 확인에 증명을 제시하도록 하고 있다(동법 제7-104조).

미국의 교통사고 처리절차와 관련하여 좀 더 살펴보면, 미국 통일차량법 제10장 사고와 사고보고서(Accidents and Accident Reports) 규정 중, 제10-104조(정보제공의무 및 구호의무, Duty to give information and render aid)⁴⁵⁾ 제a항에서는 우선

표준적인 법 모델을 제공하고자 미국의 비영리단체인 ‘통일도로교통법과 법령위원회(National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances)’에 의해 만들어지게 되었다.

45) § 10-104 Duty to give information and render aid

(a) The driver of any vehicle involved in an accident resulting in injury to or death of any person or damage to any vehicle or other property which is driven or attended by any person shall give his name, address and the registration number of the vehicle he is driving, and shall upon request and if available exhibit his license or permit to drive to any person injured in such accident or to the driver or occupant of or person attending any vehicle or other property damaged in such accident and shall give such information and upon request exhibit such license or permit to any police officer at the scene of the accident or who is investigating the accident and shall render to any person injured in such accident reasonable assistance, including the carrying, or the making of arrangements for the carrying, of such person to a physician, surgeon, or hospital for medical or surgical

“사람의 상해 또는 사망사고나, 자동차나 사람에 대해 재물손괴를 야기한 자동차 운전자는 당해 사고에서 상해피해자, 관련 운전자, 동승자 또는 자동차나 재물손괴 당한 자에게 운전자의 성명, 주소와 등록번호 및 자동차 소유자의 정보를 제공해야 하며, 요청이 있을 때에는 운전면허 또는 차량 보험증을 제시해야 한다.”라고 규정하고 있어 사고 당사자 간의 정보제공의무를 규정하고 있다. 그리고 “사고로 인한 상해피해자에 대해서는 내과 또는 외과적 치료가 요구된다고 판단된 경우나 그러한 요청이 있는 경우에는 내과 또는 외과적 치료를 위하여 병원으로 후송 또는 후송을 위한 준비를 포함하여 적절한 조치를 취해야 한다.”라고 규정하고 있어 우리와 마찬가지로 구호의무를 규정하고 있다. 더욱이 동조 제b항에서는 “피해자가 정보제공을 받을 수 없고 사고현장에 경찰관이 없는 경우에는 당해 사고에 관한 상황(정보)을 경찰에 보고해야 한다.”라고 하여 경찰신고의무를 명확히 규정하고 있다.

또한 제10-102조(Accidents involving death or personal injury)는 운전자 등에게 사망 또는 상해사고 발생 시 사고현장 보존 및 무단이탈금지를 규정하고 있는데 제 10-104조 제b항에서는 제10-102조 및 동조 제a항에 의거하여 사망 또는 상해사고 발생 시 구호조치와 신고의무를 이행해야하고 경찰의 지시가 있기 전까지 현장을 이탈해서는 안 된다고 규정하고 있다.

더욱이 통일차량법 제10-105조(운전자 미탑승 차량 또는 기타 재물손괴에 대한 의무, Duty upon damaging unattended vehicle or other property)⁴⁶⁾에서도 운전자

treatment if it is apparent that such treatment is necessary, or if such carrying is requested by the injured person.

- (b) In the event that none of the persons specified are in condition to receive the information to which they otherwise would be entitled under subdivision (a) of this section, and no police officer is present, the driver of any vehicle involved in such accident after fulfilling all other requirements of § 10-102 and subdivision (a) of this section, insofar as possible on his part to be performed, shall forthwith report such accident to the nearest office of a duly authorized police authority and submit thereto the information specified in subdivision (a) of this section. (SECTION REVISED, 1962.)

46) § 10-105 Duty upon damaging unattended vehicle or other property

The driver of any vehicle which collides with or is involved in an accident with any vehicle or other property which is unattended resulting in any damage to such other vehicle or property shall immediately stop and shall then and there either locate and notify the operator or owner of such vehicle or other property of his name, address and the registration number of the vehicle he is driving or shall attach securely in a conspicuous place in or on such vehicle or other

미탑승 차량이나 기타 재물손괴를 야기한 운전자는 즉시 운전을 중지하고 피해차량 운전자 또는 소유자에게 사고 사실과 인적사항을 제공하거나, 자동차나 재물의 보기 편한 장소에 성명, 주소 및 자동차의 등록번호를 안전하게 부착시켜야 한다고 하고 있으며, 또한 불필요한 지체없이(without unnecessary delay) 경찰에 신고해야 한다고 규정하고 있다.⁴⁷⁾

통일차량법 제10-106조(사고 즉시 신고, Immediate notice of accident) 제a항에 서는 운전자에게 사망사고나 상해사고 또는 100달러 이상의 명백한 재물손괴가 발생한 경우 가장 신속한 의사전달 수단을 통해 즉시 사고발생 사실을 경찰에 신고하도록 신고의무를 구체적으로 부과하고 있다. 더욱이 동조 제b항에서는 제a항의 의무를 운전자가 사고로 인해 이행할 수 없을 경우에는 사고차량 동승자 등에게도 경찰에 신고할 것을 규정하고 있다.⁴⁸⁾

또한 통일차량법 제10-107조(사고 운전자 또는 차량 소유자의 서면보고, Written report of accident by drivers or owners) 제a항에서는 운전자에 의한 사망사고나 상해사고, 모든 재물손괴(25달러, 50달러, 100달러 등)에 대하여, 사고 발생 후 10일 이내에 사고에 대한 서면보고를 자동차국에 전달해야 한다고 규정하고 있으며,

property a written notice giving his name, address and the registration number of the vehicle he is driving and shall without unnecessary delay notify the nearest office of a duly authorized police authority. Every such stop shall be made without obstructing traffic more than is necessary.(REVISED, 1968.)

47) 이러한 미국 통일차량법의 규정과 달리 국내에서는 도로교통법 제54조 제1항에서 피해자에게 인적사항을 제공하도록 한 것과 동법 제156조 제10호에서 주·정차된 차만 손괴한 것이 분명한 경우에도 피해자에게 인적사항을 제공하도록 한 것을 헌법상 보장된 진술거부권의 침해로서 파악하는 견해도 있다(김태수, “교통사고 발생시 신원 제공의무에 대한 정당성”, 형사법연구 제29권 제1호, 2017, 164-165면).

48) § 10-106 Immediate notice of accident

- (a) The driver of a vehicle involved in an accident resulting in injury to or death of any person or total damage to all property to an apparent extent of \$100 or more shall immediately by the quickest means of communication give notice of such accident to the nearest office of a duly authorized police authority.(REVISED, 1968.)
- (b) Whenever the driver of a vehicle is physically incapable of giving an immediate notice of an accident as required in subsection (a) and there was another occupant in the vehicle at the time of the accident capable of doing so, such occupant shall make or cause to be given the notice not given by the driver. (REVISED, 1962.)

또한 동법 제10-108조(허위보고, False reports)에서는 당사자가 구두 또는 서면보고서(in oral or written reports)를 허위로 제공한 경우 처벌하고 있다. 또한 동법 제10-111조(차량정비소 작성 보고서, Garages to report)에서는 차량정비소 담당자에게 동법 제10-107조에서 규정한 운전자 또는 차량 소유자가 작성해야 하는 서면보고서에 첨부하여 서면보고서를 작성해야 하며, 거기에는 차량번호, 차량 소유자 또는 운전자의 이름과 주소를 제공해야한다고 규정하고 있다. 이처럼 미국에서는 이중삼중으로 교통사고 당사자의 신원확인을 담보하는 규정을 두고 있고, 동법 제10-112조(경찰 작성 보고서, Police to report) 제a항에서는 사고차량 조사 및 당시 사고 현장의 조사결과나 사고 후 당사자 운전자 및 목격자를 인터뷰한 결과를 사고 조사 후 10일 이내에 서면보고서를 자동차국에 제출하도록 규정하고 있다.⁴⁹⁾

이와 같이 미국 통일차량법에서는 교통사고 발생과 관련한 처리절차를 상세하고 구체적으로 규율함으로써, 피해자에 대한 빠른 구호와 피해배상 담보, 원활한 교통의 확보를 가능하게 하고 있다.

나. 미국 연방대법원 합헌 판결

한편 미국은 연방주의를 취하고 있기에 각 주별로 경찰 및 피해자에 대한 운전자 정보제공의무를 각기 달리 규정하고 있으나, 주로 물질 피해사고의 범위에 대한 규율이 다를 뿐, 인적 피해사고에 대한 당사자 간 및 경찰에 대한 신고의무에 관한 사항은 거의 동일하다.

이와 관련하여 미국 캘리포니아 주 차량법(California Vehicle Code) 제20002조는 재물손괴시에 대한 신고의무를 자세히 규정하고 있는데, 동조 제a항 제1호에서 자동차나 사람에 대해 재물손괴를 야기한 자동차 운전자는 관련 운전자, 동승자 또는 자동차나 재물손괴 당한 자에게 운전자의 성명과 주소, 차량소유자 등을 고지하고, 요청이 있을 때에는 운전면허 또는 차량 보험증을 제시해야 한다고 규정하고

49) 게다가 동법 제10-113조(사고 보고서 양식, Accident report forms) 제a항에서는 경찰 및 사고 당사자에게 통일차량법 제7장 재정책임(Financial Responsibility)에서 요구하는 차량사고 원인, 발생상황, 관련인원, 부상정도 및 차량상태 등을 서면보고서 양식에 따라 작성할 것을 규정하고 있다.

있다. 동항 제2호에서는 정보제공은 서면으로 쉽게 발견할 수 있는 곳에 두어야 하며, 정보제공 서면이 손상되었다면, 불필요한 지체없이 경찰에 신고하도록 규정하고 있다.⁵⁰⁾ 또한 제b항과 제c항에 의거하여 본조의 의무를 준수하지 않을 경우 범죄로 처벌되며 6월 이하의 징역 또는 1천 달러 이하의 벌금에 처해진다.

관련 미연방대법원 판례를 검토하자면, 위 캘리포니아 주 차량법 제20002조를 위반하여 피고인이 자동차 물적 피해사고를 야기한 후 자신의 이름과 주소, 운전면허증 및 차량보험증 정보를 피해자 및 경찰에 제공하지 않아 기소된 사건에 관하여 1969년 9월 16일 캘리포니아 주대법원은 물적 피해사고의 경우에도 정보제공의무를 강제하는 것은 자기부죄거부 특권을 침해하는 것이지만, 수사기관이 취득한 개인정보를 제한된 범위 내에서 활용하는 한 본질적 침해라고 할 수 없다고 하면서, 다만 피고인이 물적 피해사고 시 제공되는 개인정보에 대한 활용이 제한되는지를 예상할 수 없었기 때문에 본건 피고인을 처벌하는 것은 부당하다고 판시하면서 본건을 파기 환송하였다.⁵¹⁾

50) Cal. Vehicle Code § 20002. Duty where property damaged

(a) The driver of any vehicle involved in an accident resulting only in damage to any property, including vehicles, shall immediately stop the vehicle at the nearest location that will not impede traffic or otherwise jeopardize the safety of other motorists. Moving the vehicle in accordance with this subdivision does not affect the question of fault. The driver shall also immediately do either of the following:

(1) Locate and notify the owner or person in charge of that property of the name and address of the driver and owner of the vehicle involved and, upon locating the driver of any other vehicle involved or the owner or person in charge of any damaged property, upon being requested, present his or her driver's license, and vehicle registration, to the other driver, property owner, or person in charge of that property. The information presented shall include the current residence address of the driver and of the registered owner. If the registered owner of an involved vehicle is present at the scene, he or she shall also, upon request, present his or her driver's license information, if available, or other valid identification to the other involved parties.

(2) Leave in a conspicuous place on the vehicle or other property damaged a written notice giving the name and address of the driver and of the owner of the vehicle involved and a statement of the circumstances thereof and shall without unnecessary delay notify the police department of the city wherein the collision occurred or, if the collision occurred in unincorporated territory, the local headquarters of the Department of the California Highway Patrol.

51) Byers v. Justice Court for the Ukiah Judicial Dist. of Mendocino County, 71 Cal.2d 1039, 80

이에 캘리포니아 주정부가 항소하였고, 1971년 5월 17일 미연방대법원은 ‘피해자 및 경찰에 대한 정보제공의무는 자동차를 운전하는 모든 사람에게 일반적으로 적용되는 것으로, 결코 특정한 범죄용의자를 선별하기 위한 규정은 아니며, 이러한 정보제공의무는 자기부죄 거부 특권을 실질적으로 침해하는 것이 아니라고 하였다. 또한 자신의 성명과 주소 등을 공개하라고 하는 본질적으로 중립적인 행위에 대한 법적인 요구가 전통적인 의미에서 침해라고 생각될지라도, 그것이 미국 수정헌법 제5조상의 증언이라고 하는 것은 과도하게 확대한 해석이 아닐 수 없고, 소득세 신고(income tax return)를 거부할 수 없듯이, 교통사고 현장에 대한 모든 가능한 법적 개입을 방해하기 위해 정보제공 없이 현장을 도주할 헌법상 권리 또한 없다고 하였다. 게다가 개인적인 관점에서 보더라도 자기부죄거부 특권의 침해에 대한 위험성이 존재한다는 것만으로는 본질적인 침해라고 볼 충분한 근거가 되지 않으며, 대상 규정의 성격은 교통사고에 있어 재정적 책임을 담보하기 위한 필수적 행정절차로서 비행사적 목적을 고려할 때 수정헌법 제5조에 의해 제한되지 않는다(not warrant a use restriction).’고 하면서 합헌판결을 선고하였다.⁵²⁾

이처럼 본 합헌판결은 인적 피해사고가 아닌 경미한 물적 피해일지라도 당사자 및 경찰에 대한 정보제공의무는 피해자에 대한 피해구제를 담보하기 위한 비행사적 성격을 가지는 것이기 때문에, 진술거부권을 본질적으로 침해하는 하는 것이 아니라고 명시적으로 판시한 것이다. 따라서 이러한 미국 연방대법원의 판단은 우리에게 시사하는 바가 적지 않다.

2. 일본의 교통사고 처리 절차

가. 주요 법률

일본의 교통사고처리에 관한 주요 법률로는 도로교통법,⁵³⁾ 자동차운전에의해사람을사상시키는행위등의처벌에관한법률(이하 자동차운전사상처벌법이라 한다.)⁵⁴⁾

Cal.Rptr. 553, 458 P.2d 465.

52) CALIFORNIA v. Jonathan Todd BYERS. 402 U.S. 424, 91 S.Ct. 1535, 29 L.Ed.2d 9.

53) 道路交通法(昭和35年(1960년)法律第105号).

이 있다. 일본은 미국과 마찬가지로 우리의 교통사고처리특례법과 같은 교통사고 처리 특례규정을 두고 있지 않기 때문에, 인적 피해사고가 발생한 경우 우리나라와 달리 종합보험 가입여부를 불문하고 가해자는 원칙적으로 형사처벌의 대상이 된다.

형사처벌과 관련하여 과거 우리와 마찬가지로 형법상 업무상 과실치사상죄 등(일본 형법 제211조)으로 규율해왔으나, 최근 잇단 자동차 운전 참사(慘事)로 인해, 운전의 악질성과 위험성 등 실태에 따른 처벌이 가능하도록 자동차운전사상처벌법을 2013년에 제정하여 2014년 5월 20일 부터 시행하고 있다.⁵⁵⁾ 또한 일본 도로교통법 상에도 과실손괴죄와 관련하여 동법 제116조(과실 건조물 손괴죄)가 있으며,⁵⁶⁾ 동조는 “차량 등의 운전자가 업무상 필요한 주의를 게을리 하거나 또는 중대한 과실에 의하여 타인의 건조물을 손괴한 때는, 6월 이하의 금고 또는 10만엔 이하의 벌금에 처한다.”라고 규정되어 있다.⁵⁷⁾

우선 교통사고 신고의무와 관련하여 일본 도로교통법을 살펴보면, 신고의무 규정으로는 도로교통법 제72조(교통사고시의 조치) 제1항이 있으며, 구체적으로는 “교통사고가 발생한 때는, 당해 교통사고와 관련된 차량 등의 운전자, 그 밖의 승무원 등은 즉시 차량 등의 운전을 정지하고 부상자를 구호하여 도로의 위험을 방지하는 등

54) 自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律(平成25年(2013년)法律第86号).

55) 본 법률로 인하여 일본 형법상 ‘자동차운전 과실치사상죄(형법 제211조 제2항)’가 이전되어 ‘과실 운전치사상죄(자동차운전사상처벌법 제5조, 7년 이하의 징역이나 금고 또는 100만엔 이하의 벌금)’로 규정되었다. 다만 단서규정에 형사정책적 입장에 의거하여 자동차운전사고에 한하여 형의 재량적 면제 규정도 같이 규정되었다(“상해가 가벼운 경우에는 정상(情狀)에 따라 그 형을 면제할 수 있다.”).

56) 第116条 車両等の運転者が業務上必要な注意を怠り、又は重大な過失により他人の建造物を損壊したときは’六月以下の禁錮こ又は十万円以下の罰金に処する.

57) 본죄와 관련하여 부언(附言)하자면, 본죄는 일본 형법에도 과실건조물손괴죄를 규율하고 있지 않은 상태에서 1950년대 교통사고의 다발성을 고려하여 신설한 것이다. 본죄가 피해대상을 건조물에 한정된 것은 재물까지 포함시킬 경우 처벌범위가 매우 확대되어 죄형법정주의에 저촉되는 점을 감안한 것이다. 또한 형법과의 관계에서 건조물손괴죄(일본 형법 제260조)와 재물손괴죄(동법 제264조)의 관계에서 전자가 후자보다 법정형이 중할뿐더러 후자는 친고죄로 규율되고 있다는 점 등으로 종합적으로 고려한 결과이기도 하다. 본죄에 있어서 ‘업무상 과실 또는 중과실’은 형법상의 개념과 동일하기 때문에, 도로교통에 따른 특별한 고도의 주의의무를 요구하는 것은 아니다. 건조물이란 사람이 현존하는지 여부를 불문하고, 손괴란 건조물의 효용을 완전히 불능으로 만들 것을 요구하는 것은 아니지만, 그렇다고 하여 단순히 주택의 창문정도가 파손된 경우에도 적용되는 것은 아니라고 한다(道路交通執務研究会(編)『道路交通法解説(第17訂版)』(東京法令出版, 2017年) 1274-1277頁).

필요한 조치를 취해야 한다. 이 경우, 당해 차량의 운전자(운전자가 사망 또는 부상으로 부득이한 경우에는 그 밖의 승무원) 등은 경찰관이 현장에 있는 때에는 그 경찰관에게, 경찰관이 현장에 없는 때에는 가장 가까운 경찰서(파출소 또는 주재소) 경찰관에게 당해 교통사고가 발생한 일시 및 장소, 사상자수 및 부상자의 부상 정도와 손괴된 물건 및 그 손괴의 정도, 당해 교통사고에 있어 관련되는 차량 등의 적재물 또는 당해 교통사고에 대해서 필요한 조치 등을 보고해야 한다.”라고 하여 전단에서는 구호의무를 후단에서는 신고의무를 규정하고 있다.⁵⁸⁾ 이러한 도로교통법 제72조 제1항의 후단이 규정하는 사고 신고의무는 교통사고가 발생한 경우 경찰에 대해 차량 등의 운전자 강구한 조치가 부상자 구호, 교통질서 회복 등을 위해 충분한 것이었는지를 판단하도록 하게 하여, 그것이 불충분한 경우에는 차량 등의 운전자 등에게 보다 필요한 조치를 취하도록 지시하기 위한 것이라고 해석된다.⁵⁹⁾

따라서 본 의무는 위의 조치가 필요한지 여부를 어디까지나 운전자가 아닌 경찰관에게 판단시키기 위한 것이기 때문에 교통질서가 회복되어, 부상자가 구호(救護)되었다고 해도 당해 차량 등의 운전자는 신고의무를 면할 수 없다고 한다.⁶⁰⁾ 또한 신고의무의 범위로서 ‘피해의 정도’에 관해서도, 일본 판례는 인적 피해사고가 발생한 경우 운전자는 정차한 뒤 구호의 필요성 여부를 스스로 판단해서는 안 된다고 한다. 즉 피해자의 부상 정도를 신중히 확인한 뒤 전혀 부상을 입지 않았거나 또는 경미한 부상으로 피해자가 의사의 진료를 명확히 거부한 경우를 제외하고, 적어도 아무리 경미한 부상을 입었다고 판단되어도 피해자를 신속하게 의사의 진료를 받게 하는 구호조치를 취해야 하며, 이를 운전자가 독단적으로 판단하여 제대로 구호조치를 취하지 않고

58) 第72条 (交通事故の場合の措置) ①交通事故があつたときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員(以下この節において「運転者等」という。)は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者(運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員。以下次項において同じ。)は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署(派出所又は駐在所を含む。以下次項において同じ。)の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。

59) 東京高判昭和50年(1975년)2月18日高等裁判所刑事判例集17卷6号634頁.

60) 道路交通執務研究会(編)・前掲注57) 811頁.

현장을 이탈하였다면 이러한 행위는 용납될 수 없다고 판시한 부분에서도 잘 들어난다.⁶¹⁾ 이를 감안할 때 인적 피해사고의 경우에는 상대방의 인적 피해가 매우 경미하여 명확한 진료거부 의사가 없지 않는 한, 구호조치를 이행해야 하고, 사고신고도 해야 한다. 또한 일본 판례는 기본적으로 ‘물건의 파손’만이 발생한 사고의 경우에도 신고 의무를 인정하고 있다.⁶²⁾ 예를 들어, 상대 차량과의 접촉사고로 인하여 차폭등만을 파손시킨 경우에도 교통사고에 의한 신고의무가 발생한다고 판시하였다.⁶³⁾ 이에 관해서는 하급심판례만 있을 뿐, 최고재판소 판례는 없으나 그 피해의 정도가 경미하다고 할지라도 신고의무의 발생에 지장이 없다고 한다.⁶⁴⁾

이러한 신고의무와 관련하여 일본에서는 1975년 자동차안전운전센터법⁶⁵⁾을 제정하여 경찰이 작성한 실황견본(實況見分)조서를 바탕으로 교통사고에 관하여 사고발생일시, 장소 및 기타 사항에 대해 기재된 서면⁶⁶⁾을 가해자 또는 피해자 등에게 제공할 것을 명시하고 있다(동법 제29조 제5호).⁶⁷⁾ 또한 일본 자동차손해배상책임보험 약관 제14조 제1항에서는 보험금 청구시 구비서류로서 각 지자체(도도부현)의 자동차안전운전센터에서 교부하는 ‘교통사고 증명서’의 제출을 요구하고 있다.⁶⁸⁾ 이처럼 일본에서는 도로교통법상 신고의무와 자동차안전운전센터법상 ‘공적기관이 발행하는 교통사고증명서’ 발급으로 인해 대부분의 교통사고가 신고되고 있으며, 이러한 교통사고증명서를 교통사고 사실확인 자료로 활용함으로써 신속한 손해배

61) 最判昭和45年(1970년)4월10일刑集24卷4号132頁.

62) 東京高判昭和45年(1970년)11월24日刑事裁判月報2卷11号1169頁.

63) 東京高判昭和42年(1967년)4월19日高等裁判所刑事判例集20卷2号178頁.

64) 본 사안에서는 피고인이 음주 후 일반 화물차량으로 후진하던 중 후방부에 주차되어 있던 차량에 충돌하여 차량 보닛(bonnet)을 약간 파손시켜 수리비로 당시 약 16,500엔 정도의 피해를 발생시킨 사건에서, 사고가 도로 교통질서에 아무런 혼란을 발생시키지 않은 경미한 물적 피해사고일지라도 신고의무가 요구되지 않는 것은 아니라고 판시하였다(東京高判昭和45年(1970년)12월8日高等裁判所刑事判例集23卷4号423頁).

65) 自動車安全運転センター法(昭和50年(1975년)法律第57号).

66) 矢代隆義『概観交通警察—交通書察活動の歴史と構造—』(立花書房, 2011年) 232-233頁.

67) 第29条(業務)センターは、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。

5交通事故に関し、その発生した日時、場所その他内閣府令で定める事項を記載した書面を、当該事故における加害者、被害者その他当該書面の交付を受けることについて正当な利益を有すると認められる者の求めに応じて交付すること。

68) 日本損害保険代理業協会ウェブページ「交通事故の損害賠償」参照

<http://www.sonpo.or.jp/insurance/commentary/jibai/yakkan.html> (최종검색: 2019.2.10.).

상 담보는 물론 보험사기범죄 등을 예방하고 있다.⁶⁹⁾

나. 일본 최고재판소 합헌 판결

일본의 경우에도 중과실치사, 도로교통단속법⁷⁰⁾ 위반 피고사건과 관련하여 진술 거부권 침해여부에 대해 1962년 일본 최고재판소에서 합헌결정을 선고하였다.

구체적으로 살펴보면 피고인은 상고이유에서 “‘사고의 내용’에는 형사책임을 추궁할 여려가 있는 사항도 포함되기 때문에, 동항 중 그 신고의무를 규정하고 있는 부분은 자기에게 불리한 진술을 강요하는 것이며, 이는 일본 헌법 제38조 제1항을 위반한 것으로 무효이며, 따라서 원심 판결 중 유죄인정 부분은 파기되어야 한다.”라고 주장하였으나, 최고재판소의 다수의견은, 도로교통단속법 제24조 제1항에 의거한 동법 시행령 제67조가 운전자 등에 대해 “제1항에서는 차마(車馬) 또는 궤도 차량의 교통에 따른 사람의 살상 등의 사고가 발생한 경우에 즉시 피해자 구호 또는 도로상에서의 위험방지 그 밖의 교통의 안전을 도모하기 위해 필요한 조치를 강구하고, 경찰관이 현장에 있을 때에는 그 지시를 받도록 명한 것이며, 동조 제2항에서는, 전항의 조치를 끝났을 때에 경찰관이 현장에 있지 않을 때에는 즉시 사고의 내용 및 전항의 규정에 따른 조치를 해당 사고의 발생지를 관할하는 경찰서의 경찰관에게 보고하고 그 후의 행동에 대하여 경찰관의 지시를 받도록 규정하고 있는 것으로, 요컨대 교통사고가 발생한 경우, 자동차등의 운전자 또는 승무원 및 그 밖의 종업원이 강구해야 할 응급조치를 규정하고 있는 것에 불과하다.”라고 하였고, 또한 “법의 목적에 비추어 볼 때, 시행령 동조는 경찰서에 신속하게 교통사고의 발생을 통지하여 피해자 구호, 교통질서의 회복에 관한 적절한 조치를 취하면서, 도로상의 위험과 이에 따른 피해 증대를 방지하고 교통의 안전을 도모하기 위해 필수적이며 합리적인 규정으로서 인정할 수밖에 없다.”라고 하면서 신고의무의 합목적성과 비례성이 충족된다고 판단하였다.

69) 또한 이러한 제도 운영으로 경찰서별로 작성된 교통사고 조사기록은 관할 지역의 경찰본부 및 경찰청에서 데이터베이스화한 후 이를 교통사고종합분석센터(ITARDA)와 연계하여 교통사고 방지와 피해감소를 위한 사고 원인을 분석에 활용하고 있다.

70) 道路交通取締法(昭和22年(1947년)法律第130号).

더욱이 “동조 제2항에 규정된 ‘사고의 내용’이란, 사고발생 일시, 장소, 사상자 수 및 부상의 정도와 물건의 파손 및 그 정도 등과 같이, 교통사고의 양상(樣相)에 관한 사항을 의미하는 것으로 해석해야 한다. 따라서 위 자동차 등의 운전자 또는 승무원 등은 경찰관이 교통사고에 대한 경위조사 및 처리를 위해 필요한 한도에서만, 위 보고의무를 부담하는 것이지, 그 이상으로 소론과 같이 형사책임을 추궁당할 우려가 있는 사고의 원인, 그 밖의 사항까지 위 보고의무의 사항에 포함되는 것으로는 해석될 수 없다.”라고 판시하였다.⁷¹⁾ 이와 같이 최고재판소는 경찰이 도로교통단속법 시행령 제67조 제2항에 의거하여 사고경위의 보고를 요구하는 것은, 헌법 제38조 제1항에서 말하는 자에게 불리한 진술의 강요에 해당하지 않는다고 하였다.⁷²⁾⁷³⁾

이후 일본 도로교통단속법은, 보다 효과적으로 교통사고 등에 대응하기 위해, 1960년 현행 도로교통법의 시행과 함께 폐지되었다. 이후 다시 한 번 도로교통법 제72조 제1항 후단의 신고의무에 대해 위헌제청이 있었고, 1973년 최고재판소는 다시금 합헌판결을 선고함에 따라 진술거부권 침해여부에 관한 논의에 종지부를 찍었다. 최고재판소 판결요지를 간략하게 소개하자면, ‘무면허로 경차를 운전하던 피고인이 도로 좌측에 움푹 들어간 부분을 피하기 위해 도로 중앙에서 우측에 바짝 붙어 가던 중 마주오던 오토바이와 충돌하여 오토바이 운전자에게 상해를 입히고, 신고의무를 위반한 사안에서, 도로교통법 제72조 제1항 후단의 신고의무 규정은 헌법 제38조 제1항에 위반한 것이 아니며, 가령 당해 차량의 운전자가 부상자를 구호하고 교통질서도 회복되어, 도로상 위험이 존재하지 않기 때문에 경찰에 의한 이 이상의 조치를 취할 필요가 없다고 판단될 경우일지라도, 당연히 교통사고를 야기한 당해 차량 등의 운전자는 신고의무를 면할 수 없다.’라고 판시하였다.⁷⁴⁾

이와 같은 2건의 최고재판소 합헌판결에 의해 일본에서는 우리나라의 도로교통

71) 最判昭和37年(1962年)5月2日刑集16卷5号495頁.

72) 또한 다수의견에 대한 보충의견(재판관 山田作之助)에서도 사고발생을 알리기 위해서는 사고를 일으킨 운전자가 사고를 제일 빠르게 인지하기 때문에 운전자로 하여금 지체 없이 사고발생사실을 경찰에 신고하도록 하는 것이 가장 효율적인 입장에서, 이러한 신고의무 위반에 대해서 이른바 행정질서벌 정도의 제재를 부과하는 것은 허용된다고 해석하였다.

73) 이를 비판하는 견해로는 辰村吉康 「不利益供述拒否權と交通事故の報告義務」 岐阜大学教養部研究報告第14卷(1978年) 35-36頁 등이 있다.

74) 最判昭和48年(1973年)3月15日刑集27卷2号100頁.

법 제54조 제2항과 같은 단서조항을 두지 않게 되었으며, 따라서 모든 교통사고에 대해서 경찰의 신고의무를 적용하고 있다. 더욱이 이러한 신고의무는 양 당사자에게 중첩적으로 부과되는 것으로 일방 당사자 또는 제3자가 신고하였더라도 타방 당사자의 신고의무가 면제되는 것은 아니라고 한 판례도 존재한다.⁷⁵⁾ 이는 도로교통법상 신고의무가 교통사고를 야기한 당해 운전자들의 사회적 의무로서 진술거부권과 무관한 피해자의 구호, 교통질서회복 등을 위한 행정관청의 감독·단속에 대한 협력의무를 규정한 것이라고 해석하고 있기 때문이라 할 수 있다.⁷⁶⁾

3. 검토

앞서 우리나라 교통사고 현황과 경찰신고율, 교통사고 보험사기범죄의 문제 등에 관하여 살펴보았듯이, 피해자의 신속한 구제, 교통사고방지 및 교통안전문화 정착을 위해서는 교통사고 신고 활성화가 요구된다. 이는 미국과 일본의 신고의무 제도와 관련 판례를 검토한 바와 같이 사고신고가 활성화되어야만 공적 기관의 체크기능이 확보됨에 따라 피해자의 신속한 구제 및 2차 교통사고 방지, 더 나아가 보험사기 예방 등 교통사고처리와 관련된 절차들이 공정하고 신속하게 진행될 수 있다는 점에서 그러하다. 특히 일본과 미국의 경우에는 인적·물적 피해사고를 불문하고 신고의무를 매우 적극적으로 적용하고 있으며, 프랑스, 스위스와 같이 인적 피해사고에 대해서는 신고의무를 적용하되, 경미한 물적 피해사고의 경우에는 경찰의 개입을 최소화하여 당사자 간의 정보제공이 원활하지 않은 경우나, 피해 운전자가 부재중인 경우에 한하여 신고의무를 부과하고 있다. 이러한 각국의 제도운영 방식들은 우리 신고의무의 개선에 중요한 참고가 되며, 특히 2014년 도로교통법 개정을 통해 제54조 제1항의 사고발생시 조치로서 구호조치 이외에 정보제공의무를 추가 규정한 점 또한 우리사회에서도 이러한 문제에 대해 개선의 필요성을 인식하고 있음을 반증하는 것이라 할 수 있다.

75) 最判昭和48年(1973年)12月21日刑集27卷11号1461頁, 判例タイムズ「自動車相互間での交通事故が発生した場合における自動車運転者の事故報告義務」判例タイムズ第304号(1974年) 261頁.

76) 東京高判昭和45年(1970年)10月28日東京高等裁判所(刑事) 判決時報21卷10号362頁.

V. 결론

도로교통법은 1961년 법률 제941호로 제정하면서 제1조에 “본법은 도로에서 발생하는 모든 교통상의 위해를 방지하여 교통의 안전을 확보함을 목적으로 한다.”라고 하는 입법 목적을 규정하였다. 그리고 1949년 제네바 교통협약에는 규정되어 있지 않았으나, 1961년 도로교통법 제45조 제2항은 “차의 운전자 등은 경찰관이 현장에 있을 때에는 그 경찰관에게, 경찰관이 현장에 없을 때에는 가장 가까운 경찰서의 경찰관에게 지체 없이 사고발생의 장소, 사상자수 및 부상정도, 손괴한 물건 및 손괴정도 기타 조치사항 등을 신고하여야 한다.”고 하여 도로상의 모든 위해방지와 교통의 안전을 확보하는 수단 중 하나로서 ‘교통사고 신고의무’를 규정하였다. 이는 입법 경위를 살펴보면 알 수 있듯이 원활한 도로교통의 확보와 사고의 신속한 사고수습 및 피해자 구제를 위해 운전자에게 부과된 것임을 잘 알 수 있다.

그러나 경제발전에 따른 교통량 증가로 인한 교통사고의 증가, 경찰의 과도한 수사 활동 및 인권침해로 인하여 교통사고처리절차에 많은 문제 제기가 있었다. 그리고 이러한 문제를 해소하기 위해 신고의무와 관련하여 진술거부권 침해 등을 이유로 1990년 헌법재판소 한정합헌 결정과 ‘경찰의 조직적 개입이 필요한 때’라는 기준을 제시한 1991년 대법원 판결이 선고됨에 따라 신고의무의 역할은 매우 제한되어졌고 이후 이를 1995년 도로교통법 개정을 통해 제50조의 제2항 단서규정으로 명문화함으로써, 신고의무는 사실상 유명무실화되었다. 게다가 현행 신고의무제도는 교통사고처리특례법 적용과 맞물려 교통사고 발생 시 교통경찰의 역할을 과도히 축소하고 제한하기 때문에 교통사고처리의 편의성만 증대하였을 뿐, 음주·위험운전 등의 만연과 교통사고 사상자 발생 증가 및 보험사기 증가 등과 같이 교통안전문화 발전에 공헌한 바를 찾아보기는 어렵다는 점에서, 제도개선이 요구된다고 볼 수 있다. 따라서 일본과 미국 등의 제도를 참고하여 모든 교통사고에 대해 경찰 신고를 의무화하면서도, 경찰의 현장출동 조사요건을 구체화하여 경미한 물적 피해 사고이면서 당사자 간에 정보 제시가 원활히 이루어진 경우에는 경찰이 현장 출동을 생략하는 방안(양국은 일정 기간 내에 관련서류로서 성명, 주소, 운전면허, 보험증서 등을 경찰서에 제시하여 간단히 사고증명서를 발급받는 등, 수사기관의 서류처리를 간소화 절차로 종결하고

있다)이 효과적인 대응방안이라고 생각된다.⁷⁷⁾

이와 관련하여 과거 도로교통법 일부개정법률안 등을 통해 도로교통법상 신고의무의 진술거부권 침해 문제와 교통사고처리특례법상의 사고처리의 간이화 및 교통범죄의 비범죄화 목적을 감안하여 ‘보험사업자 등’에게 교통사고 보험처리와 관련한 교통사고 사상자 발생사항을 관할 경찰서에 통보하도록 하는 규정을 신설함과 동시에 이러한 사고신고에 대해 사후조사·전산입력·관리책임을 경찰에 부여하고자 하였으나 아쉽게도 입법화에 이르지 못하였다. 물론 이러한 입법안 또한 보험사업자 등의 자의적 판단에 의해 사고신고가 이루어 질 수 있다는 점에서 동일한 문제를 내포하고 있다고 볼 수도 있다.

한편 교통사고 신고제도를 활성화하기 위해서는 그 전제로서 과실손괴죄를 규율하지 않는 형법 제366조의 취지나 그 대상에 건조물만을 규정하고 있는 일본 도로교통법 제116조와 달리 업무상 과실재물손괴죄를 규정하고 있는 도로교통법 제151조의 과범죄화 문제를 해소하지 않으면 안 된다. 즉 업무상 과실재물손괴죄의 폐지를 고려하지 못할 경우 신고의무 활성화는 요원한 것이 될 수밖에 없다는 점에서, 업무상 과실재물손괴죄의 폐지는 도로교통범죄의 ‘비범죄화’ 및 신고제도 활성화의 전제로서 매우 중요하다. 이러한 내용을 바탕으로 도로교통법상 신고의무 개선 방안을 다음과 같이 제시한다.⁷⁸⁾

77) 권기병, 앞의 주7), 159면 참조.

78) 이러한 개정안 이외에도 ① 교통사고처리특례법 개선방안, ② 경찰 등 공적기관에 의한 교통사고 사실확인서 발급을 위한 경찰 사고조사(도로교통법 시행령 제32조) 활성화 방안이나 ③ 경미한 인적 피해사고 발생 시 수사절차 및 문서의 간이화 방안(형사절차상의 전자문서 활용 활성화 등), 이러한 제도 개선에 따른 ④ 관련기관과 국민을 대상으로 한 교통안전문화 교육 및 정착 방안 등에 관해서도 계속적인 연구가 요구된다.

도로교통법	개정안
제54조(사고발생 시의 조치) ② 제1항의 경우 그 차의 운전자등은 경찰공무원이 현장에 있을 때에는 그 경찰공무원에게, 경찰공무원이 현장에 없을 때에는 가장 가까운 국가경찰관서(지구대, 파출소 및 출장소를 포함한다. 이하 같다)에 다음 각 호의 사항을 지체 없이 신고하여야 한다. 다만, 차만 손괴된 것이 분명하고 도로에서의 위험방지와 원활한 소통을 위하여 필요한 조치를 한 경우에는 그러하지 아니하다. 1. 사고가 일어난 곳 2. 사상자 수 및 부상 정도 3. 손괴한 물건 및 손괴 정도 4. 그 밖의 조치사항 등	제54조(사고발생 시의 조치) ② 제1항의 경우 그 차 또는 노면전차의 운전자등은 경찰공무원이 현장에 있을 때에는 그 경찰공무원에게, 경찰공무원이 현장에 없을 때에는 가장 가까운 국가경찰관서(지구대, 파출소 및 출장소를 포함한다. 이하 같다)에 다음 각 호의 사항을 지체 없이 신고하여야 한다. <u>다만, 운전자 등의 신고에 의거하여 차만 손괴된 것이 경찰공무원에 의해 확인된 경우에는 이 신고에 따른 조사절차는 생략될 수 있다.</u> 1. 사고 발생 일시 및 장소 2. 사상자 수 및 부상 정도 3. 손괴한 물건 및 손괴 정도 4. 그 밖의 조치사항 등
제151조(벌칙) 차의 운전자가 업무상 필요한 주의를 게을리하거나 중대한 과실로 다른 사람의 건조물이나 그 밖의 재물을 손괴한 경우에는 2년 이하의 금고나 500만원 이하의 벌금에 처한다.	폐지

참고문헌

- 도로교통안전관리공단, 『교통선진국의 교통사고 조사체계 비교 연구』, 경찰청, 2004.
- 박상열/박영규/배상균, 『형사소송법 개정 제3판』, 형설출판사, 2017.
- 배종대/이상돈/정승환/이주원, 『형사소송법 제2판』, 홍문사, 2016.
- 신동운, 『신형사소송법 제5판』, 법문사, 2014.
- 윤해성/김유근/최민영/송재현/김계환/김범한/최종원/윤혜정/차현숙/박영도/윤계형/강지현/최수형, 『건전하고 지속가능한 자동차문명 발전방안』, 한국교통안전공단 연구용역보고서, 2013.
- 이은모, 『형사소송법 제6판』, 박영사, 2018.
- 이제상/조균석, 『형사소송법 제11판』, 박영사, 2017.
- 이창현, 『형사소송법 제4판』, 피앤씨미디어, 2018.
- 임동규, 『형사소송법 제12판』, 법문사, 2016.
- 권기병, “도로교통법상 교통사고 신고의무에 관한 고찰”, 경찰학연구 제9권 제3호, 2009.
- 김태수, “교통사고 발생시 신원 제공의무에 대한 정당성”, 형사법연구 제29권 제1호, 2017.
- 석창목, “교통사고발생시 사고운전자의 신고의무와 묵비권 -도로교통법 제50조 제2항의 위헌성 문제-”, 인권과 정의 제162호, 1990.
- 송윤아, “자동차 인적사고의 경찰신고 활성화 필요성 : 보험사기 감소효과”, 보험연구원 KiRi Weekly 제134호, 2011.
- 윤해성, “교통사고 범죄의 합리적 근절 방안 -자동차 보험사기를 중심으로-”, 한국경찰연구 제16권 제2호, 2017.
- 윤해성, “교통사고처리특례법의 문제점과 개선방안 재고찰”, 한국경찰연구 제15권 제4호, 2016.
- 이종호/김지은, “자동차사고 환자의 높은 입원을 관련 주요국 규제·제도 비교 및 시사점”, 금융감독원 조사연구 Review 제31호, 2011.

道路交通執務研究會(編)『道路交通法解説(第17訂版)』(東京法令出版, 2017年)

矢代隆義『概観交通嘗察—交通書察活動の歴史と構造—』(立花書房, 2011年)

大塚雄祐『交通事故報告義務違反罪(道交法109條1項10号, 72條1項後段)の成否』法
律時報89卷6号(2017年)

辰村吉康『不利益供述拒否權と交通事故の報告義務』岐阜大學教養部研究報告第14卷
(1978年)

判例タイムズ『自動車相互間での交通事故が発生した場合における自動車運轉者の
事故報告義務』判例タイムズ第304号(1974年)

A Study on Duty of Notice by Road Traffic Accidents

Bae, Sang-kyun

The development of transportation methods, including automobiles, provides us many benefits. However, it is not only the benefits have increased, but also the side effects of traffic accidents have also increased, resulting in many property damage and injury.

In response to this, the Road Traffic Act stipulates that “The purpose of this law is to prevent all traffic hazards occurring on the road and to secure traffic safety”, and its legislative purpose is clarified. It also stipulates duty of notice as a practical measure(article 54). However, because of the 'concern' that such notification duties infringe on the right to remain silent, there are many restrictions on its application. With such restrictions, it became impossible to achieve prompt damage relief through the legislation purpose of the Road Traffic Act and duty of notice.

As for this, it is necessary to improve with reference to the notification system of the United States and Japan. In this paper, that examined concrete improvement measures against this.

❖ Key word: Road Traffic Act, Duty of Notice(Traffic Accident Reports), Right to Remain Silent, Negligence Crime, Procedures for Verification of Truth, Prevent of Insurance Fraud

