

긴급자동차 운전자의 신호위반 교통사고에 대한 형사책임

A Study on the Criminal Liability of the Emergency Vehicle Drivers for the Accidents Caused by Violating Traffic Signal

권기병*·윤성철**

차례

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| I. 서론 | IV. 외국의 긴급자동차 특권 제도 |
| II. 긴급자동차의 우선 통행권과 특례 | V. 결론 및 제언 |
| III. 긴급자동차 운전자의 교통사고 책임 | |

국문요약

긴급자동차의 교통사고 책임에 대하여 우리나라 법원은 “사고가 발생하지 않을 정도”의 주의의무를 요구하고 있다. 이러한 입장은 긴급자동차의 업무의 특성을 고려할 때 논란의 소지가 있다. 대부분의 경찰공무원, 소방공무원이 신속한 현장출동을 위하여 위험을 감수하는 운전자를 해야 하는 현실을 감안할 때, 긴급자동차의 운전자에 대해 일반 차량의 운전자와 동일한 수준의 주의의무를 요구하는 것은 무리이다. 긴급자동차 운전자의 주의의무를 현재와 같이 넓게 해석한다면 긴급자동차의 신속한 출동이 담보되지 않고 긴급차량 운전자의 직무에 대한 몰입이 위축될 것이기 때문이다.

현행 법체계 내에서 개선방안은 긴급자동차의 경광등 또는 사이렌 소리를 상대 운전자가 인식할 수 있는 상황이라면 신호교차로 등에서 신호에 따른 신뢰의 원칙 적용은 신중히 할 필요가 있다.

또한 대법원 83다카1130 판례와 같이 긴급자동차 운전자의 주의정도를 기존과는 다른 새로운 법률 해석을 통해 해결하는 것도 방법이다. 이러한 해석은 일반 자동차 운전자의 과실정도를 기존의 판례보다는 더욱 많은 과실이 있다고 보게 되고, 일반 자동차 운전자가 긴급자동차에게 우선권을 주어 긴급 통행권이 확보되는 부수적인 효과도 예상된다.

이와 같은 개선방안은 법해석을 통한 사실상 입법행위라는 비판을 받을 수 있으므로 긴급자동차 운전자에 대한 형의 임의감면 규정의 신설이 고려되어야 한다. 현행 교통사고 발생에 대한 상당인과관계와 주의의무 정도를 판단함에 있어 기존과 동일하게 판단하되, 주의의 정도에 따라서 운전자에게 형의 감경 또는 면제할 수 있도록 법률을 개정하는 것이다.

이러한 법률 해석이나 개정과 병행하여, 미국,

* 인천 연수경찰서 경감, 제1저자.

** 경찰대학 경찰학과 교수, 교신저자.

유럽, 일본 등과 같이 긴급자동차 우선 신호 부여 시스템(EVP, Emergency Vehicle Preemption System)의 구축이 필요하다.

이는 긴급자동차의 접근 방향으로 미리 녹색

신호를 등화하여 긴급자동차의 신호위반 등 사고를 예방하고 안전하고 신속한 출동을 보장하는 교통 환경에 기여하게 될 것이다.

I. 서론

2014년 1월 30일 오후 7시쯤 인천 연수구에서 교통사고 발생 신고를 받은 교통순찰차가 사이렌을 울리면서 출동하던 중, 교차로 사거리에서 적색 교통신호를 무시하고 진행하다가 다른 방향에서 진행하던 차량에 들이받힌 교통사고가 발생하였다. 이 사고로 순찰차에 탑승한 경찰관 2명이 부상을 입었지만 교통사고처리특례법 위반으로 불구속 입건되었다.¹⁾

이와 같이 긴급한 교통사고의 처리를 위한 경찰관의 직무상 현장 출동임에도 불구하고 신호위반 교통사고가 발생하게 되면 긴급차량의 운전자는 교통사고 가해자로 처리되며 교통사고처리 특례법이 적용되어 형사처벌을 받게 된다.

즉, 현행 도로교통법상 긴급자동차로 인정된 차량에 대하여 각종 우선권과 특례를 부여하는 규정이 있음에도 불구하고, 특별법인 교통사고처리 특례법에서 적시한 신호위반 등 공소권 없음 적용의 예외 규정에 해당하게 되면 경찰관의 피해자 구호나 범인 검거, 위급한 범죄현장 등 긴급한 경찰 업무의 수행이라는 가치는 고려하지 않고, 신호위반 교통사고 규정만을 형식적으로 적용하여 교통사고 가해자로 형사처벌 되는 구조이다.

구급차와 소방차 등의 긴급자동차도 응급환자의 이송, 화재진압 등 긴박한 상황에서 움직이고 있어 신속한 도착이 요구되고 있지만 긴급자동차

1) 라영철, “사고현장 달려가던 경찰차, 승용차와 충돌”, 노컷뉴스, 2014. 2. 11.
(<http://www.nocutnews.co.kr/news/1182440>, 2015. 5. 15 검색).

차가 임무수행 중 교통사고를 일으키는 경우, 그 본래의 긴급한 용도로 운행되고 있을지라도 사고에 대한 책임을 져야 한다.²⁾ 이는 법원이 긴급자동차의 교통사고에 대하여 도로교통법상 긴급자동차의 우선권과 특례 규정을 고려한 적극적 해석이 필요함에도 불구하고, 교통사고의 원인 행위의 법규위반 책임에 근거하여 형사책임을 인정하기 때문인 것 같다. 국민의 생명과 재산의 보호를 위한 긴급한 직무상 출동이라는 공공의 목적과 긴급자동차 운전자의 위험운전을 감수하면서 긴급출동에 몰입해야 하는 열악한 근무여건에 비추어 볼 때, 현장의 특수성을 충분히 고려한 것인지 의문이다.

이 글은 이러한 대법원의 법적용과 해석이 도로교통법상 긴급자동차의 우선권과 특례를 규정한 입법취지에 반하는 것은 아닌지에 대한 궁금증에서 출발하였다.³⁾ 우선 도로교통법상 긴급자동차의 우선권과 특례 규정을 분석하고, 법원과 권익위원회의 도로교통법상 긴급자동차의 우선권과 특례에 대한 해석과 교통사고에 대한 주의의무위반 판단기준을 살

2) 이러한 형사상 책임이 긴급자동차 운전자의 도로상 긴급통행에 부담이 되고 있어 긴급자동차 운행 중 교통사고를 일으켜 다른 사람을 사상하거나 재물을 손괴한 경우에는 그 정상을 참작하여 형을 감경 또는 면제할 수 있도록 하는 도로교통법 일부개정법률안이 의원입법 발의된 바 있다(도로교통법 일부개정법률안(손인춘 의원 대표발의), 2014. 4. 14., http://likms.assembly.go.kr/bill/jsp/BillDetail.jsp?bill_id=PRC_Y1H4L0P4D1I4D1Z6V1K6F1F4H1M3R3, 2015. 5. 15. 대한민국 국회 의안정보시스템 검색).

3) 긴급자동차에 관련된 기존 연구로는 김남현, “도로교통법상 긴급자동차의 특권에 관한 연구”, 경찰대학, 경찰학연구 제6권 제1호, 2006; 노호래, “긴급자동차제도의 문제점과 제언”, 원광대경찰학연구소, 경찰학논총 제4권 제2호, 2009; 정기성, “소방관련 긴급자동차의 교통사고처리 특례방안”, 한국화재소방학회 논문지 제22권 제2호, 2008 등이 있다. 주된 내용은 소방 긴급자동차의 우선 통행방안 마련과 교통사고처리에 있어 긴급자동차의 특례를 인정하여, 긴급자동차 운전자의 신속한 출동을 보장하고, 국민의 생명과 재산의 보호에 기여할 수 있도록 별도의 제도적 보호장치의 마련하자는 것이다.

펴본다. 나아가 선진 외국의 긴급자동차 교통사고 책임에 대한 규정과 판단기준을 비교하여 시사점을 도출하고, 경찰·소방 등 긴급자동차 운전자가 교통사고에 유의하면서 현장 긴급출동이라는 직무목적 달성에 몰입할 수 있는 법 해석과 법·제도의 개선을 제언하고자 한다.

Ⅱ. 긴급자동차의 우선 통행권과 특례

1. 긴급자동차의 종류와 요건

도로교통법 제2조 제22호에 소방차, 구급차, 혈액공급차량, 그 밖에 대통령령으로 정하는 자동차⁴⁾로 한정하면서 그 본래의 긴급한 용도로 사

4) 도로교통시행령 제2조

① 「도로교통법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제22호에서 “대통령령으로 정하는 자동차”란 긴급한 용도로 사용되는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자동차를 말한다. 다만, 제6호부터 제11호까지의 자동차는 이를 사용하는 사람 또는 기관 등의 신청에 의하여 지방경찰청장이 지정하는 경우로 한정한다.

1. 경찰용 자동차 중 범죄수사, 교통단속, 그 밖의 긴급한 경찰업무 수행에 사용되는 자동차
2. 국군 및 주한 국제연합군용 자동차 중 군 내부의 질서 유지나 부대의 질서 있는 이동을 유도(誘導)하는 데 사용되는 자동차
3. 수사기관의 자동차 중 범죄수사를 위하여 사용되는 자동차
4. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설 또는 기관의 자동차 중 도주자의 체포 또는 수용자, 보호관찰 대상자의 호송·경비를 위하여 사용되는 자동차가. 교도소·소년교도소 또는 구치소, 나. 소년원 또는 소년분류심사원, 다. 보호관찰소
5. 국내외 요인(要人)에 대한 경호업무 수행에 공무(公務)로 사용되는 자동차
6. 전기사업, 가스사업, 그 밖의 공익사업을 하는 기관에서 위험 방지를 위한 응급작업에 사용되는 자동차
7. 민방위업무를 수행하는 기관에서 긴급예방 또는 복구를 위한 출동에 사용되

용되고 있는 자동차를 긴급자동차로 정의하고 있다. 긴급자동차의 종류를 개별적으로 열거하면서 도로교통법상 당연히 인정되는 긴급자동차와 지방경찰청장의 지정에 의한 긴급자동차로 구분하여 인정하고 있다.

또한, 긴급자동차의 종류에 해당하는 모든 자동차가 긴급자동차가 되는 것이 아니라 본래의 긴급한 용도로 사용되어야 한다는 도로교통법상 제한이 있다. 또한 자동차관리법 제29조에 따른 자동차의 안전운행에 필요한 기준에서 정한 긴급자동차의 구조를 갖추고, 사이렌을 울리거나 경광등을 켜야만 도로교통법 제29조에 따른 우선 통행과 동법 제30조에 따른 특례와 그 밖에 법에 규정된 특례를 인정받을 수 있도록 제한⁵⁾하고 있다.

는 자동차

8. 도로관리를 위하여 사용되는 자동차 중 도로상의 위험을 방지하기 위한 응급작업에 사용되거나 운행이 제한되는 자동차를 단속하기 위하여 사용되는 자동차
 9. 전신·전화의 수리공사 등 응급작업에 사용되는 자동차
 10. 긴급한 우편물의 운송에 사용되는 자동차
 11. 전파감시업무에 사용되는 자동차
- ② 제1항 각 호에 따른 자동차 외에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자동차는 긴급자동차로 본다.
1. 제1항제1호에 따른 경찰용 긴급자동차에 의하여 유도되고 있는 자동차
 2. 제1항제2호에 따른 국군 및 주한 국제연합군용의 긴급자동차에 의하여 유도되고 있는 국군 및 주한 국제연합군의 자동차
 3. 생명이 위급한 환자 또는 부상자나 수혈을 위한 혈액을 운송 중인 자동차로 규정하고 있다.
- 5) 도로교통법 시행령 제3조 참조. 이와 관련하여 대법원 1980. 6. 24. 선고 80다692, 693 판결에 따르면 구급차(앰블란스)가 사고 당시 긴급용무에 이용되었거나 경음기를 울리고 적색경광등을 켜고 운행한 사실 등이 인정되지 아니한다면 구급차의 운행에 도로교통법상의 긴급자동차에 관한 우선권이나 특례가 적용될 수 없다고 보았다.

2. 긴급자동차의 우선 통행권과 특례

긴급자동차도 도로교통법상 자동차에 해당하므로 도로교통법상의 일반적인 차량 통행방법을 준수해야 한다. 그러나 긴급자동차에 대하여 이러한 원칙을 예외 없이 적용한다면 긴급자동차 본래의 목적을 수행할 수 없게 된다. 그러므로 긴급자동차로서의 본래의 목적을 수행할 수 있도록 도로교통법에서는 긴급자동차에 대하여 우선 통행권과 특례를 별도로 규정하고 있다.

도로교통법 제29조에는 긴급자동차의 우선통행을 규정하고 있고, 도로교통법 제30조에는 긴급자동차의 특례를 규정하고 있다.

도로교통법 제29조에 규정된 긴급자동차의 우선 통행권의 세부 내용은 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 도로의 좌측부분 통행, 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있는 권리를 부여하고 있다. 또한, 긴급자동차라 하더라도 교통안전에 특히 주의하면서 통행을 하도록 규정하여 교통안전에 대한 주의 규정을 특별히 명시하고 있다.

이와 별도로 긴급자동차의 본래의 목적을 달성하기 위하여 일반 모든 차에 대하여 긴급자동차가 접근할 경우 피양 또는 진로양보의무를 부과하고 있다. 도로교통법에는 모든 차의 운전자는 긴급자동차가 교차로나 그 부근에서 접근하는 경우에, 교차로 외의 장소로 피양하여 우측가장자리에 일시정지 하도록 규정하고 있다. 교차로 또는 그 부근이 아닌 곳에서는 도로의 우측가장자리로 피하여 진로를 양보하도록 규정하고 있다.

일반도로가 아닌 고속도로에서 긴급자동차의 통행과 관련하여 도로교통법 제65조에 고속도로 진입시의 우선 순위에 관하여 별도로 규정하고 있다. 긴급자동차가 아닌 일반 자동차의 운전자가 고속도로에 들어가

려고 하는 경우에는 고속도로를 통행하고 있는 다른 자동차의 통행을 방해하여서는 안되지만, 긴급자동차의 고속도로에 진입하는 경우에는 긴급자동차가 아닌 일반 자동차의 운전자는 긴급자동차의 진입을 방해하지 못하도록 규정하고 있다.

이와같이 도로교통법 제29조(긴급자동차의 우선 통행)⁶⁾에 근거하여 긴급자동차는 도로의 좌측부분 통행이 가능하며, 도로교통법이나 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 정지하지 아니할 수 있는 권리가 부여되어 있다.

동 조문에 규정된 “긴급하고 부득이한 경우”에서 “긴급”의 의미는 주로 해당 용무를 수행하는 데 있어서 최단시간의 지체만이 요구되는 상황을 말하며 단지 위급 상황을 예방하는 것이나 사전 점검만을 위한 경우에는 긴급성을 인정할 수 없다. “부득이한 경우”란 일반차량의 도로의 좌측통행이 가능한 경우 보다는 좀 더 넓게 해석하여 문제되는 상황의 신속한 해결이라는 시간적 긴급성을 충족하기 위하여도 인정해야 한다.

6) 제29조(긴급자동차의 우선 통행)

- ① 긴급자동차는 제13조제3항에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다.
- ② 긴급자동차는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다.
- ③ 긴급자동차의 운전자는 제1항이나 제2항의 경우에 교통안전에 특히 주의하면서 통행하여야 한다.
- ④ 모든 차의 운전자는 교차로나 그 부근에서 긴급자동차가 접근하는 경우에는 교차로를 피하여 도로의 우측 가장자리에 일시정지하여야 한다. 다만, 일방통행으로 된 도로에서 우측 가장자리로 피하여 정지하는 것이 긴급자동차의 통행에 지장을 주는 경우에는 좌측 가장자리로 피하여 정지할 수 있다.
- ⑤ 모든 차의 운전자는 제4항에 따른 곳 외의 곳에서 긴급자동차가 접근한 경우에는 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 한다. 다만, 일방통행으로 된 도로에서 우측 가장자리로 피하는 것이 긴급자동차의 통행에 지장을 주는 경우에는 좌측 가장자리로 피하여 양보할 수 있다.

정지의무를 면제하는 경우는 신호기나 수신호 등의 표시에 따라서 정지하는 경우, 횡단보도 앞에서의 정지 등이 해당한다고 보는 견해⁷⁾가 일반적이다. 긴급자동차 우선 통행권과 특례를 규정한 본래의 입법목적을 달성하기 위해서도 도로교통법이나 도로교통법에 따른 명령에 의해 정지해야 할 장소를 폭넓게 해석할 필요가 있다.

도로교통법 제30조는 긴급자동차에 대한 특례로서, 속도제한, 앞지르기 금지, 끼어들기 금지 규정은 적용하지 않도록 규정하고 있다. 여기에서 “적용하지 아니한다”에 대한 해석과 관련하여 긴급자동차가 당해 긴급용무 때문에 운전 중인 것에 관하여는 위의 의무들을 면제하는 것으로 보고, 이를 위반하여 교통단속이나 교통사고가 발생한 경우 적용하지 아니하는 것으로 보는 것이 타당하다.

다만, 우리나라의 도로교통법의 긴급자동차의 특례규정은 3가지 경우에 한하여 규정하고 있는 데 비하여 일본 도로교통법에서 긴급자동차의 특례가 적용되는 10가지 이상 특례⁸⁾를 규정하고 있어 긴급자동차의 운

7) 김남현, 도로교통법상 긴급자동차의 특권에 관한 연구, 2006, 64쪽: 저자는 법령의 규정에 의하여 정지하여야 할 경우를 1)신호기나 수신호 등의 표시에 따라서 정지, 2)보도를 횡단하기 직전의 정지, 3)길가의 건물이나 주차장등에서 도로에 들어가려고 하는 때의 정지, 4)철길건널목 앞에서의 정지, 5)교통정리가 행하여 지고 있지 아니하고 일시정지 안전표지가 있을 때의 정지, 6)횡단보도 앞에서의 정지, 7)횡단보도 없는 도로에서 보행자의 도로 횡단시의 정지, 8)보행자전용도로 통행시의 정지, 9)교통정리가 행하여지고 있지 아니하는 좌우를 확인할 수 없거나 교통이 빈번한 교차로에서의 정지, 10)지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 안전표지에 의하여 지정한 곳에서의 정지, 11)어린이통학버스 직전 또는 건너편에서의 정지를 예로 들고 있다.

8) 일본 도로교통법의 경우 긴급자동차의 특례규정으로 통행금지장소에서의 통행, 안전지대의 통행, 도로 밖으로의 통행 방법, 도로 밖으로의 통행시 횡단금지, 진로변경금지, 앞지르기 금지, 좌회전 또는 우회전 방법, 지정차로통행, 횡단보도 등에서 보행자 우선, 횡단보도가 없는 교차로에서의 보행자의 우선 등의 규정을 긴급

행과 관련하여 발생할 수 있는 특례의 규정을 재정비할 필요가 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 현행 도로교통법에서는 긴급자동차의 좌측통행 위반, 신호 위반 등에 대하여 긴급하고 부득이한 경우에 할 수 있도록 규정하고 있고 이 경우에도 교통안전에 특히 주의하면서 통행할 것을 규정하고 있다.

Ⅲ. 긴급자동차 운전자의 교통사고 책임

도로교통법상 긴급자동차의 신호 미준수 등 우선 통행권과 특례 규정에 대한 해석론에 이어, 긴급자동차와 관련된 규정들이 적용되고 있는 현실에 대한 분석이 필요하다. 이를 위해 경찰과 소방의 긴급차량의 신고출동 횟수와 교통사고 현황을 검토하고, 실무상 긴급자동차에 대한 교통사고처리 절차와 구조를 알아본다. 나아가 긴급자동차의 신호미준수 교통사고에 있어서 주의의무 판단기준에 대한 법원과 국민권익위원회의 입장을 살펴본다.

1. 경찰·소방 긴급자동차의 출동 및 교통사고 현황

2013년 경찰청 통계를 살펴보면, 112에 신고 접수 건은 총 19,086,432 건이며, 그 중 49%인 9,317,799건이 신고현장에 출동해야 하는 건수이다. 1일 출동건수로 환산을 하면 일평균 25,528건이다.⁹⁾

자동차에는 적용하지 않고 있고, 특례를 상황에 따라 필요한 내용을 구체적이고 상세하게 규정하고 있다(경찰청·한국ITS학회·도로교통공단, 외국 도로교통법령 번역집 I : 일본, 2010, 21쪽).

소방방재청도 2013년 화재가 40,932건, 구조가 400,089건, 구급이 1,504,176건의 긴급 출동이 있었다. 일평균 화재건수는 112.1건, 구조건수는 일일 1,096건, 이송건수는 일평균 4,121건으로 전국 일일 평균 5,329건의 긴급 출동이 이루어지고 있다.¹⁰⁾ 긴급자동차의 대표적인 차량으로 경찰과 소방차량을 들 수 있으며 경찰과 소방의 긴급자동차가 국민의 생명과 신체를 보호하기 위하여 일평균 약 3만건의 현장 출동이 이루어지고 있다. 이와 같이 잦은 긴급 현장출동은 과실에 의해 우연히 발생하는 교통사고를 수반할 수 밖에 없다.

2013년 소방방재청의 소방차량의 교통사고는 약 230건으로 아래 표1과 같다. 연간 소방차량이 총 230건의 교통사고가 발생하였고, 이 중 81.7%가 현장 출동 중 긴급자동차로 운행 중 사고가 발생하였으며, 법규위반 행태를 보면 신호위반 사고가 많은 부분을 차지하고 있다. 사고원인인 법규위반 내용을 살펴보면 기타를 제외하고는 신호위반이 가장 많은 부분을 차지하고 있다.

도로교통법상 긴급자동차는 우선 통행권이 규정되어 있어 도로교통법규에 명시된 정지해야 할 곳에서 정지하지 않고 통행을 할 수 있음에도 불구하고 많은 긴급자동차가 신호위반으로 교통사고의 책임을 지는 사고처리 구조에 대하여 구체적으로 살펴 본다.

9) 사이버경찰청, “112 신고접수 현황”, 2014.

(<http://www.police.go.kr/portal/main/contents.do?menuNo=200191>, 2015. 5. 15. 검색).

10) 소방방재청, 2014년 소방행정 자료 및 통계, 2014, 9쪽.

〈표 1〉 소방차량 사고현황

총계 (건)	운행 목적		법규위반 내용						사고 책임	
	출동중	업무중	신호 위반	중앙선침범	차로 위반	부당한 회전	안전거리미 확보	기타	소방	상대방
230	188	42	41	8	22	12	24	123	189	41

출처 : 소방방재청, 2014년 소방장비통계집, 2014. 248쪽.

2. 긴급자동차의 교통사고의 처리절차

교통사고처리특례법에 따르면 업무상과실 치사·상의 교통사고를 일으킨 운전자 중에 「도로교통법」 제5조에 따른 신호기가 표시하는 신호 또는 교통정리를 하는 경찰공무원 등의 신호를 위반하거나 통행금지 또는 일시정지를 내용으로 하는 안전표지가 표시하는 지시를 위반하여 운전한 행위로 교통사고를 일으킨 경우에는 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다.

이에 따라 긴급자동차 운전자가 교차로의 신호가 적색신호인 경우 진행하다가 정상신호를 믿고 진행한 차량 운전자와 인적피해 교통사고가 발생하게 되면 통상 신호위반 교통사고를 야기한 운전자로 입건되어 형사처벌을 받게 된다.

도로교통법 제29조에서 긴급자동차의 우선통행과 관련하여 “이 법이나 이 법에 따른 명령에 따라 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다”라고 규정되어 있고, 일반 자동차가 긴급자동차에 대한 피양과 진로양보의무가 있음에도 불구하고 교통사고 발생시 긴급자동차 운전자의 주의의무는 일반 교통사고 운전자의 주의의무와 동일한 것으로 간주되어 대부분 신호위반 교통사고로 형사처벌 되고 있다.

이는 경찰의 교통사고 수사 실무에 있어서 대부분의 긴급자동차의 신호위반 사고의 경우 도로교통법상 우선 통행권이 규정되어 있음에도 불구하고 그간 대법원 판례 등에서 긴급자동차의 신호위반 사고의 경우 긴급자동차에 대해 일반 자동차 사고의 처리와 동일하게 보고 긴급자동차 운전자에 대하여 형사처벌을 하고 있기 때문이다. 경찰의 교통사고 수사매뉴얼도 이와 같이 처리하도록 규정하고 있다. 즉, 긴급자동차의 진행방향에 교행하는 차량이나 보행자가 있다면 당연히 정지해야 하고 그대로 진행하여 사고가 발생하였다면 신호위반으로 처리한다.¹¹⁾ 아울러, 긴급자동차 운전자가 신호위반으로 형사처벌 되면 도로교통법규에 따라 교통사고 원인 행위와 사고 피해결과에 따른 운전면허 행정처분 벌점도 병과 되도록 규정하고 있다.

3. 긴급자동차의 교통사고에 대한 판례 분석

1) 주의의무 엄격 적용

도로교통법 제29조의 우선 통행권 규정에도 불구하고 대법원에서 교통사고처리특례법상 11대 중과실에 해당하는 사고로 인정하여 긴급자동차의 형사책임을 부과한 그간의 대법원 판례는 다음과 같다.

대법원 85도 1992 판결은 “긴급자동차는 이 법 또는 이 법에 의한 명령의 규정에 의하여 정지하여야 할 경우에도 불구하고 정지하지 않을 수 있다는 것은 진행방향에 사람 또는 차량이 통행하고 있음에도 불구하고 정지하지 아니하고 계속 전진할 수 있다는 규정이 아니다”라고 하였다. 대법원 83도 2719 판결도 “긴급자동차의 경우에 있어서도 긴급자

11) 경찰청, 교통사고조사매뉴얼 2, 2012, 26쪽.

동차가 중앙선 등 설치 차선을 침범하거나 회전금지구간을 회전할 때에는 일반 자동차와 같이 도로교통법의 적용을 받으며 긴급자동차로서 별도의 보호를 받을 수 없다”고 보았다. 대법원 83가합5911판결도 마찬가지로 “정지신호를 무시하고 진행한 긴급자동차는 도로교통법을 위반한 중대한 과실로 인하여 교통사고를 발생시켰으므로 특례의 규정에 따른 보호를 받을 수 없다”는 입장이다. 즉, 긴급자동차가 정지신호를 무시하고 진행할 때 맞은 편 또는 다른 차로의 차량이나 사람이 없거나 계속 진행해도 문제가 없어 사고를 발생시키지 않는 범위로 한정해서 해석하고 있음을 알 수 있다.

2) 주의의무 완화 적용

주의의무를 엄격히 적용한 판례와는 달리 긴급자동차의 신속한 출동을 고려하여 운전자의 주의의무를 완화하여 해석하는 것이 필요하다고 판단하면서 긴급자동차 운전자의 주의의무에 대하여 상세한 언급을 하고 있는 대구지법 2007. 3. 6. 선고 2006고정4418 판결은 주의의무 적용의 완화를 주장한 판례도 있다.

긴급자동차의 신속한 운행을 위해서 우리나라 운전자들이 긴급자동차에 대하여 양보나 주의하지 않는 실태를 고려하면 긴급자동차 운전자의 주의의무를 완화하여 해석하는 것도 필요하다고 함으로써, 긴급자동차 운전자의 주의의무의 완화의 필요성을 언급하고 있다. 그러나 긴급자동차 운전자의 주의여부, 정지 필요성에 대해서는 자동차의 속도, 교통량, 날씨, 시야방해물의 존재 여부, 도로의 선형이나 노면의 상태, 신호기가 있는 교차로의 빈도, 긴급자동차의 제동·조향·현가장치의 상태, 긴급자동차 운전자의 숙련도 등을 종합하여 판단해야 한다고 하면서 사고

당사자가 모두 상대방 차량을 사전에 발견하지 못하고 정지신호를 무시하고 교차로에 진입하면서 발생한 사고에 대하여 긴급자동차 운전자로서의 주의의무를 다하지 못한 것으로 보았다.¹²⁾

일부 판례에서는 긴급자동차의 우선 통행권을 인정한 내용도 있다. 대법원 판례 87다카1130 손해배상 사건 판결에서는 심야에 편도 4차선의 비교적 넓은 교차로 부근에서 정차하던 중에 왼쪽에서 교차로를 향해 경광등과 사이렌을 울리면서 진행하던 붕고 엠블런스 차량을 보았음에도 불구하고, 자기 진행차선의 신호기의 신호를 보고 그대로 진행하던

12) 대구지법 2007. 3. 6. 선고 2006고정4418 판결: 피고인의 주장에 대한 판단내용은 “사이렌과 경광등이 작동되고 있는 119 긴급자동차, 소방차 등을 발견한 경우 위와 같은 긴급자동차의 운행에 방해가 되지 않도록 신속히 진로를 양보하고 주의를 기울여야 함은 운전자에게 요구되는 기본적인 의무이자 도덕적 요구라고 할 것임에도 불구하고, 우리나라에서는 운전자 및 법집행기관의 인식 및 의지 부족과 혼잡한 도로사정 등 여러 복합적 원인의 결합으로 인하여 실제 도로상에서 긴급자동차를 발견하고도 전혀 양보하거나 주의하지 않는 광경을 흔히 목격할 수 있는 상황임을 감안한다면, 이 사건과 같이 교차로 내에서 긴급자동차가 관련된 교통사고가 발생한 경우 상대방 운전자의 책임을 엄중하게 묻는 반면, 긴급자동차 운전자의 주의의무 준수 여부는 완화하여 해석하는 것이 필요하다고 할 수도 있다. 그러나 위와 같은 사정에도 불구하고, 긴급자동차의 우선 통행이나 긴급자동차에 대한 특례 규정이 긴급자동차에 대하여 도로교통법이 정하는 일체의 의무 규정의 적용을 배제하는 것이 아님은 물론, 특히 신호를 위반하여 교차로에 진입하는 경우 진행 방향에 교차 운행하거나 보행하고 있는 차량 또는 사람이 있는지를 주의 깊게 확인하는 등 교통의 안전에 특히 주의하면서 통행하여야 하고 (같은 법 제25조 제3항 참조), 이 경우 긴급자동차의 운전자가 주의의무를 다하였는지 여부나 긴급자동차의 정지의 필요성은 자동차의 속도(Speed of Vehicles), 교통량(Traffic Density), 날씨(Weather Conditions), 시야 방해물이 있는지 여부(Obstructions to Vision), 도로의 선형이나 노면의 상태(Road Surface and Design), 신호기가 있는 교차로의 빈도(Frequency of Signaled Street), 긴급자동차의 제동·조향·허가장치의 상태(Condition of Emergency Vehicle’s Brakes, Steering, and Suspension), 긴급자동차 운전자의 숙련도(Training and Experience of the Emergency Driver) 등을 종합하여 판단하여야 한다.

차량 운전자에 대하여 신뢰의 원칙 적용요건이 구비되지 않았고 승용차 운전자에 대하여 사고 책임이 있다고 판단하면서 기존 긴급자동차 운전자의 교차로에서 주의의무를 다르게 해석한 바 있다. 이는 신호교차로 교통사고에서 신뢰의 원칙이 적용되어야 하지만, 피해자나 제3자에 의한 교통법규위반 등의 이상행동이 개재되었을 때에 당시의 제반사정에 비추어 이상행동은 없을 것이라고 신뢰하는 것이 상당한 경우에만 운전자의 과실 책임이 부정되므로 본 건의 경우에는 경광등과 사이렌이 작동되는 긴급자동차를 신호 교차로에서 발견한 경우 신뢰의 원칙이 적용되지 않는 상황으로 판단하였다. 이 판례는 경광등과 사이렌이 작동되는 긴급자동차를 다른 차량이 인식한 경우에는 교통에서의 신뢰의 원칙이 적용되지 않는다고 보면서 기존의 판례와는 다른 입장을 보였다.

또한, 대법원 판례 86누297판결에서는 개인택시면허취소처분 취소 재판에서 소방자동차의 전방 적색신호에 다른 소방자동차 6대가 연이어 지나간 후 400미터의 거리를 두고 사이렌을 울리면서 경광등을 켜고 달려온 소방자동차와 전방 녹색신호에 진행한 승용자동차와의 교통사고에서 다른 차량들은 모두 직진신호에 불구하고 교차로에 진입함이 없이 정지하고 있었음에도 유독 위 승용차운전자만이 교차로 진입전 정지선에서 일단 정지함이 없이 그대로 통과하다가 위 충돌사고가 발생한 것이라고 하면서 승용차 운전자의 중대한 과실로 교통사고가 발생한 것으로 보면서 개인택시 운전자에게 주의의무가 있다고 판결한 바 있다.

3) 소결

판례를 종합하여 판단해 보면, 긴급 자동차의 주의의무와 관련한 형사 재판에서는 긴급자동차의 운전자가 긴급하고 부득이한 경우라도 진행방

향에 사람이나 차량이 통행하고 있으면 통행할 수 없으며 이를 무시하고 통행한 때에는 그 책임을 물을 수 있으며, 긴급자동차의 특례를 인정하기 위해서는 교차로 상황, 차량 속도 등 다양한 상황을 종합적으로 고려해야 한다는 입장을 유지하고 있다. 즉, 긴급자동차 운전자의 우선 통행권을 크게 고려하지 않고, 긴급자동차 운전자의 주의의무를 일반 자동차 운전자의 주의의무와 크게 다르지 않게 매우 넓게 해석하는 경향이 있다. 다만, 손해배상 등 민사사건에서의 과실책임, 운전면허 취소 등의 재판에서와 같이 형사재판이 아닌 재판에서는 긴급자동차의 우선 통행권을 어느 정도 인정을 하는 경향을 보이고 있고, 긴급자동차 운전자의 주의의무를 다소 좁게 보는 경향을 보이고 있다.

4. 긴급자동차의 교통사고 관련 국민권익위원회의 해석

1) 주의의무 엄격 적용

2008년 3월 국민권익위원회에서는 신호위반 순찰차와의 교통사고와 관련하여 긴급자동차에 사고 책임이 있다는 권고를 한 바 있다. 즉, 경찰 순찰차가 도로교통법 위반 차량을 추격하기 위해 사이렌을 울리면서 적색신호에 교차로를 진입하던 중 녹색 신호에 따라 진행하던 차량과 충돌한 사고에 대하여, 긴급자동차의 우선 통행권은 인정되지만, 불가피하게 신호를 위반할 경우 교통안전에 특히 주의해야 하며, 이 주의의무를 위반하여 사고가 났다면 당연히 그 책임을 긴급자동차가 부담해야 한다고 하였다.¹³⁾

13) “신호위반 순찰차 교통사고는 순찰차 책임”, 국민권익위원회 보도자료, 2008. 3. 9. (<http://www.newswire.co.kr/newsRead.php?no=321146&ected=뉴스와이어> 홈페이지 2015. 5. 15 검색).

2) 주의의무 완화 적용

2011년 10월 10일에는 국민권익위원회 소속 중앙행정심판위원회에서 유사한 교통사고에 대하여 다르게 판단한 내용이 있다. 2011년 4월 24일 화재신고를 받고 출동하던 소방차 7대가 사이렌을 울리며 교차로를 정지신호에 진입하던 중 녹색신호에 따라 교차로를 진행하던 차량과 교통사고가 발생하였다. 이 사고로 인하여 운전면허 정지처분을 받은 소방차량 운전자가 긴급자동차의 우선 통행권에 따라 사이렌과 경광등을 작동하며 주의의무를 다했으며 승용차가 갑자기 진입해 어쩔 수 없었다는 운전면허정지처분 위법·부당 소송을 청구하였다. 이에 대하여 중앙행정심판위원회는 “긴급자동차는 긴급하고 부득이한 경우 안전에 주의하면서 중앙선을 넘거나 신호에 구애받지 않고 통행할 수 있다 할 것인데, 긴급자동차를 운전하는 과정에서 이러한 주의를 소홀히 했다고 보기 어렵고 운전과정에서 주의무를 소홀히 한 객관적 정황이 없는 이상 운전자를 처벌할 수 없다는 취지에서 이같이 판단했다”고 밝혔다.¹⁴⁾ 유사한 신호위반 교통사고에서 국민권익위원회는 동일한 도로교통법에 대한 해석을 전혀 다르게 하고 있다. 대법원의 입장과 비슷하게 형사처벌과 관련해서는 긴급자동차의 통행 우선권을 매우 좁게 해석하지만, 형사재판이 아닌 행정심판에서는 긴급자동차의 통행 우선권을 넓게 해석해주는 상반된 입장을 보이고 있다.

14) 국민권익위원회 보도자료, “소방차 출동중 교통사고’ 운전 소방관 처벌 안돼”, 국민권익위원회, 2011. 10. 10.
(<http://www.acrc.go.kr/acrc/board.do?command=searchDetailTotal&method=searchDetailViewInc&menuId=010103&boardNum=17694>, 국민권익위원회 홈페이지 2015. 5. 15 검색).

5. 소 결

법원과 권익위원회의 도로교통법상 긴급자동차의 통행 우선권과 특례에 대한 해석과 적용을 살펴보면, 형사재판·민사재판·행정심판에 따라 그 기준을 달리하고 있음을 알 수 있다. 형사책임과 관련한 판례에서 '요구되는 주의의무'를 다하지 않았음을 근거로 긴급자동차의 통행 우선권이 인정되지 않아 형사책임이 인정되었지만, 행정책임으로 부과된 택시면허정지처분에서는 '주의의무를 소홀히 했다고 볼만한 점도 보이지 않았다는 점'을 근거로 처분을 취소한 것이다. 국민권익위원회와 중앙행정심판위원회의 권고는 그 자체가 강제력을 가지는 것은 아니지만, 긴급자동차 교통사고에 있어 형사책임과는 별도로 행정책임을 부과한 것은 부당하다고 해석한 점은 의의가 있다 하겠다.

이는 형사재판에서는 긴급자동차의 통행 우선권과 운전자의 주의의무를 해석함에 있어 가해자와 피해자가 공존하는 교통사고 특성에 따라 선의의 피해자가 없도록 다소 엄격하고 한정적으로 해석하고 있는 반면, 행정·민사재판에서는 행정목적의 실현을 목적으로 주의의무에 대한 요구를 국가행정의 합목적성이라는 기준 하에서 판단하는 행정책임과 과실 책임의 원칙에 따른 민사재판의 성격상 도로교통법상의 긴급자동차의 통행 우선권의 해석이 다르게 나타난 것으로 보인다.

그러나 동일한 법 조항을 두고 이렇게 상반되게 해석하는 것은 사고 관련자에게 혼란을 주게 되므로 형사책임과 민사·형사책임이 조화를 이룰 수 있도록 할 필요가 있다. 사상자 구호, 화재 및 범죄예방 등 공익을 주로 하는 긴급자동차 신속한 운행을 어느 정도 보장할 필요가 있고, 우리나라 운전자들이 긴급자동차에 대하여 양보나 주의하지 않는 실태를 고려하여 긴급자동차 운전자의 주의의무를 완화하여 해석하는 것이 필요하다. 이런 관점에서 본다면 대법원 87다카1130 판례에서 신호교

차로에서 경광등 또는 사이렌을 발견한 상대 운전자에게 신뢰의 원칙이 적용되지 않는 상황으로 해석한 것은 법해석의 기준을 조화시키는데 있어서 시사하는 바가 크다.

Ⅳ. 외국의 긴급자동차 특권 제도

영미법에서는 대체적으로 긴급자동차 교통사고에 관하여 엄격한 형사 책임을 묻는 경향이 있다. 특히 미국은 모범형법전(Model Penal Code)에 따라 비슷한 형식의 법률이 입법되어 있지만, 긴급자동차의 과실책임과 관련한 주의의무의 해석에 있어서 차이를 보이고 있다.

우리나라에서는 교통사고와 관련하여 형사적인 책임에 대해서는 형법과 교통사고처리특례법이 적용되지만 교통사고처리특례법이 특별법으로 우선 적용된다. 대부분의 외국에서는 각국의 형법에 기초하여 운전자의 과실 정도에 따라 그 책임을 묻고 있다. 각 국가별로 교통사고의 과실책임에 대해서는 법체계 등의 차이로 인해 다를 수 밖에 없지만 긴급자동차에 대하여 어떠한 특권을 부여하고 있는 지 살펴보는 것은 우리나라에서 긴급자동차의 교통사고 책임을 인정하는 범위와 기준을 조화롭게 설정하는 데 시사점을 찾을 수 있다.

1. 외국의 입법례

1) 미국

미국 Texas 주의 법률은 긴급성의 정도에 상관없이 긴급자동차의 운전자는 일반 운전자가 피양하지 않을 경우에 멈출 것을 대비하여 방어

적으로 주의하여 운전하도록 명시하고 있다. 미국 텍사스 차량법(The Texas Motor Vehicle Laws) 124조에 따르면 긴급자동차의 특권으로 주차와 정차의 예외를 인정하고, 신호기 준수의무를 면제해 주지만, 안전한 공무수행을 위해 감속은 필수적이다. 속도 제한의 면제와 관련하여서는 생명이나 재산에 위협을 야기하지 않는 한도 내에서 제한속도를 초과하는 것이 가능하고, 특정 방향에 대한 지시나 규제의 면제를 규정하고 있다. 그러나 법률상 각종 의무의 면제는 엄격하게 제한되며 긴급자동차의 운전자가 신호기에서 감속하고, 생명과 재산을 위협에 빠뜨리지 않아야 하며 이를 충족하지 못하게 된다면 당해 운전자는 특권에 의해 보호받지 못하며, 처벌될 수 있다고 규정하고 있다.¹⁵⁾

미국 New York주는 텍사스 주와 유사하게 법률이 구성되어 있다. 미국 뉴욕주(New York State)의 차량과 교통법(Vehicle and Traffic Law:VTL) 제1104조 (e)항¹⁶⁾에서 “전항의 규정들은 모든 사람들의 안전에 주의를 기울여야 한다는 승인된 긴급차량 운전자의 책무를 면제하는 것은 아니며, 다른 사람의 안전을 경시한 무모한 운전의 결과로부터 운전자를 보호하지도 않는다.”라고 규정하여 긴급자동차 운전자의 주의의무를 요구하고 있다. 또한, 긴급한 공무수행 중이더라도 준수사항과 안전한 공무수행을 위해 요구되는 주의의무를 다하지 않을 경우 무모한 부주의함¹⁷⁾이 인정되어 긴급자동차 운전자가 보호받지 못함을 명시하고 있다.

15) Charles Polk Player, Emergency Vehicle Operation-Law and Liability, *Dallas County Fire Academy*, 1999.(https://www.google.co.kr/?gfe_rd=cr&ei=NbvVVLrbAY-C9AXZ04DgCA&gws_rd=ssl#newwindow=1&q=Emergency+Vehicle+Operation-Law+and+Liability, 2015. 5. 15 검색).

16) 경찰청(한국 ITS학회·도로교통공단), 외국 도로교통법령 번역집 IV: 미국(뉴욕주), 2010, 125쪽.

17) Saارينen v. Kerr 84 N.Y.2d 494(1994) 판결에서 법원은 단지 제한속도를 넘기고,

미국 일리노이주는 특이하게도 과실책임에 대하여 면제조항을 별도로 두고 있다. 일리노이 주법(Public Act) sec 11-907에서 긴급자동차의 통행과 주의의무 등에 규정하고 있고, 동법 sec 5-10(b)에서도 고의적이거나 악의적인 행동을 제외하고, 긴급출동이 업무 범위 내이고, 공무상 긴급자동차를 운행함에 있어 과실로 인해 발생한 결과는 그 법적 책임을 면제한다고 규정하고 있다.¹⁸⁾

2) 일본

일본의 도로교통법은 우리나라와 거의 유사하다. 일본은 도로교통법 제40조(긴급자동차의 우선)에 긴급자동차의 우선권을 부여하는 규정을 두고 있다. 도로교통법 제41조에 긴급자동차 등의 특례를 규정하고 있다. 특례의 규정이 우리나라와 달리 실질적으로 상세히 규정되어 있는 것만 차이가 있고, 긴급자동차의 교통사고와 관련하여 면책규정이나 주의의무 규정에 대하여 별도로 규정하지 않고 있다.¹⁹⁾

사고가 발생하였다는 그 자체만으로 중과실이 인정되는 것은 아니며, 적색신호를 통과하는 경우도 단순히 신호를 지키지 않아 사고가 발생하였다는 그 자체만으로 안전에 대한 중과실을 구성하지는 않는다고 한다. 중과실에 대한 기준으로 운전자가 의도적으로 손해가 발생할 상당한 개연성이 있는 위험에 대해 부주의한 행동을 입증하는 증거가 요구된다고 하였다.

18) 일리노이주법(Public Act) sec 11-907은 긴급자동차는 공무를 수행함에 있어 안전에 상당한 주의를 해야 한다고 규정하고 있다. 그러므로 면제조항에 의해 실질적으로 긴급하지 않은 상황이라도 형식적으로 적법한 긴급출동이라면 면제조항이 적용될 여지가 있지만 상당한 주의의무를 다하지 않은 경우라면 과실에 대해 면책될 수 없다는 판결이 있다. 미국 다른 주와 비교하여 별도의 면책에 대한 법적 근거가 있다. 하지만 상당한 주의의무를 요구하므로 미국의 다른 주와 유사한 수준의 해석이라고 볼 수 있다.

19) 경찰청·한국ITS학회·도로교통공단, 외국도로교통법령 번역집 I : 일본, 2010, 21-22쪽.

3) 독일

독일은 도로교통법(Straßenverkehrsordnung) 제35조 제1항에 “연방군, 연방경찰, 소방서, 천재지변 대책위, 경찰 및 세관이 긴급한 국가임무를 수행하는 경우에는 본 법령의 규율이 적용되지 않는다”고 규정하고 있다. 동법 제35조 제5a항에는 “구조대원의 차량이 생명을 구조하거나 심각한 건강상의 피해를 방지하기 위하여 매우 긴급하게 이동해야 하는 경우에는 본 법령의 규율을 적용받지 않는다”고 명시적으로 규정함으로써 긴급 차량의 특권(Sonderrechte)을 일부 인정하고 있다.²⁰⁾

4) 영국

영국은 도로교통령(Highway Code) 제31조에서 “긴급차량 경광등, 방향등을 번쩍이며 사이렌 소리를 내는 구급차, 소방차, 경찰차 또는 다른 긴급 차량을 보거나 듣는 경우 양보해야 한다”²¹⁾고 규정하여 우선 통행권을 부여하고 있다. 기타 긴급 자동차 사고와 관련하여 별도의 예외 규정을 두고 있지 않다.

20) 경찰청·한국ITS학회·도로교통공단, 외국도로교통법령 번역집 III : 독일, 2010, 82쪽; 독일의 긴급자동차 특권에 대한 자세한 내용은 HentschelHentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage, C. H. BECK, 2015, § 35 StVO Rdnr. 4.; Michael Pießkalla, “Zur Fahrlässigkeitsstrafbarkeit nach §§ 223, 229, 222 und § 315c StGB bei Unfällen im Rahmen von Einsatzfahrten”, NZV, 2007, pp. 438-440. 참조
(<https://beck-online.beck.de/?typ=reference&bcid=Y-300-Z-NZV-B-2007-S-438>, 2015. 5. 15 검색).

21) 경찰청·한국ITS학회·도로교통공단, 외국도로교통법령 번역집 II : 영국, 2010, 245쪽.

2. 외국의 긴급자동차 특권 제도의 시사점

미국, 일본, 독일, 영국의 긴급자동차 특권 제도를 살펴본 바, 각 국은 긴급자동차에 대하여 긴급출동이라는 업무특성을 고려하여 일반 차량에 비해 상대적인 특권을 부여하고 있음을 알 수 있다. 그 특례규정을 적용하는 데 있어서 일반적으로 안전에 대한 주의의무까지 부정하고 있지는 않는 것으로 보인다. 따라서 우리나라의 긴급자동차 우선통행권을 해석함에 있어서, 완전한 면책권을 부여하는 것은 과도한 것으로 무리가 있어 보이고, 긴급자동차에 요구되는 상대적인 주의의무를 어느 정도로 완화할 것인가가 중요한 문제로 대두된다. 주의의무의 완화 적용이라는 관점에서 볼 때, 긴급자동차 교통사고의 형사책임과 관련하여 우리나라는 긴급자동차 운전자에게 일반차량의 운전자와 거의 동일한 수준의 높은 주의의무를 요구하고 있는 점은 개선이 필요하다.

V. 결론 및 제언

긴급자동차의 교통사고 형사책임과 관련하여 긴급자동차 운전자에게 “사고가 발생하지 않을 정도”의 높은 주의의무를 요구하는 것은 긴급자동차의 업무의 특성을 고려할 때 논란의 소지가 있다. 대부분의 경찰공무원, 소방공무원이 신속한 현장출동을 위하여 위험을 감수하는 운전을 해야 하는 현실을 감안할 때, 긴급자동차의 운전자에 대해 일반 차량의 운전자와 동일한 수준의 주의의무를 요구하는 것은 무리이다. 긴급자동차 운전자의 주의의무를 현재와 같이 높게 요구한다면 긴급자동차의 신속한 출동이 담보되지 않고 긴급차량 운전자의 직무몰입에 장애요소로

작용할 것이다. 따라서, 국민의 생명과 재산의 보호라는 긴급출동의 목적에 기여하고, 위험운전을 감수해야 하는 긴급자동차 운전자의 부담을 고려한 완화된 주의의무 적용기준에 대한 논의와 법·제도적 개선이 요청된다.

우선, 현행 법체계 내에서 가능한 개선방안은 법원이 긴급자동차 운전자에 대하여 완화된 주의의무 적용을 적극적으로 고려하는 것이다. 즉, 긴급자동차의 경광등 또는 사이렌 소리를 상대 운전자가 인식할 수 있는 상황이라면, 일단 긴급자동차에 우선통행권이 있는 것으로 해석함으로써, 신호교차로 등에서 신호에 따른 신뢰의 원칙을 적용하지 않는다. 상대 운전자에게 더 많은 주의의무를 부여하고, 긴급자동차의 신호위반 진입시 주의의무의 정도를 미국 뉴욕 주의 예와 같이 적용하는 것이다. 긴급자동차 운전자의 과도하거나 무모한 운전이 아니라면 긴급자동차 운전자에게 형사 책임과 행정적인 책임을 묻지 않고, 민사적인 책임은 그에 따른 과실비율에 따라 부담을 지우면 된다.

또한, 대법원 83다카1130 판례와 같이 긴급자동차 운전자의 주의정도를 기존과는 다른 새로운 법률 해석을 통해 해결하는 것도 방법이다. 이러한 해석은 일반 자동차 운전자의 과실정도를 기존의 판례보다는 더욱 많은 과실이 있다고 보게 되고, 일반 자동차 운전자가 긴급자동차에게 우선권을 주어 긴급 통행권이 확보되는 부수적인 효과도 예상된다.

이와 같은 개선방안은 법해석을 통한 사실상 입법행위라는 비판을 받을 수 있으므로 긴급자동차 운전자에 대한 형의 임의감면 규정의 신설이 고려되어야 한다. 현행 교통사고 발생에 대한 상당인과관계와 주의의무 정도를 판단함에 있어 기존과 동일하게 판단하되, 주의의 정도에 따라서 운전자에게 형의 감경 또는 면제할 수 있도록 법률을 개정하는 것이다. 물론 형의 감경을 받은 운전자에게 운전면허 행정책임도 면제 또

는 감경을 하는 방향으로 개정되어야 한다.

이러한 법률 해석이나 개정 논의에 더하여, 미국, 유럽, 일본 등과 같이 긴급자동차 우선 신호 부여 시스템(EVP, Emergency Vehicle Preemption System)의 구축이 필요하다. 이는 긴급자동차의 접근 방향으로 미리 녹색신호를 등화하여 긴급자동차의 신호위반 등 사고를 예방하고, 안전하고 신속한 출동을 보장하는 교통 환경에 기여하게 될 것이다.

◆ 주제어(Key Words) : 긴급자동차(emergency vehicle), 운전자의 주의의무 (driver's duty care), 신뢰의 원칙(the Principle of Trust), 교차로 (intersection), 형사책임(criminal liability)

〈논문접수 : 2015. 4. 13, 심사개시 : 2015. 4. 28, 게재확정 : 2015. 5. 21〉

참 고 문 헌

I. 국내 문헌

1. 단행본

경찰대학, 교통사고수사론, 2009.

경찰청, 교통사고조사매뉴얼 2, 2012.

_____, 교통선진국의 교통사고 조사체계 비교 연구, 2004.

경찰청(한국TTS학회·도로교통공단), 외국 도로교통법령 번역집 I: 일본, 2010.

_____, 외국 도로교통법령 번역집 II: 영국, 2010.

_____, 외국 도로교통법령 번역집 III: 독일, 2010.

_____, 외국 도로교통법령 번역집 IV:

미국(뉴욕주), 2010.

소방방재청, 2014년 소방장비 통계집, 2014.

_____, 2014년 소방행정 자료 및 통계, 2014.

2. 논문

김남현, “도로교통법상 긴급자동차의 특권에 관한 연구”, 경찰대학, 경찰학연구
구 제6권 제1호, 2006.

노호래, “긴급자동차제도의 문제점과 제언”, 원광대경찰학연구소, 경찰학논총
제4권 제2호, 2009.

정기성, “소방관련 긴급자동차의 교통사고처리 특례방안”, 한국화재소방학회
논문지 제22권 제2호, 2008.

II. 외국 문헌

1. 단행본

Hentschel/König/Dauer, *Straßenverkehrsrecht*, 43. Auflage, C. H. BECK, 2015.

2. 논문

Charles Polk Player, “Emergency Vehicle Operation-Law and Liability”, *Dallas County Fire Academy*, 1999.

Michael Pießkalla, “Zur Fahrlässigkeitsstrafbarkeit nach §§ 223, 229, 222 und § 315c StGB bei Unfällen im Rahmen von Einsatzfahrten”, *NZV*, 2007.

< ABSTRACT >

A Study on the Criminal Liability of the Emergency Vehicle Drivers for the Accidents Caused by Violating Traffic Signal

Kwon, Ki-Byeong · Yoon, Seong-Cheol

An emergency vehicle is any vehicle that is designated and authorized to respond to an emergency. These vehicles are usually operated by designated agencies, often part of the government. Supreme Court decided that emergency vehicle drivers were required the level of duty care like other general drivers. This view of supreme court is controversial because emergency vehicles are permitted by law to break conventional road rules in order to reach their destinations in the fastest possible time.

Exempting the duty care of emergency vehicle driver for the fastest response might be criticized to give undue value on purposefulness.

So, the reasonable standard of duty care for emergency vehicle's drivers be defined to guarantee faster arrival.

First, it should be construed that the Principle of Trust does not be applied in case that other drivers can recognize the lights and siren of emergency vehicle in the intersection. Namely, driving through an intersection when the traffic light is red, the duty care standard of emergency vehicle drivers be applied that of New York State. The drivers of an emergency vehicles can not be sued if the drivers do not

show “reckless disregard for the safety of others.” But, the drivers should burden the civil responsibility based on the proportion of negligence.

Second, while balancing the duty care level of emergency vehicle drivers comparing with others, Courts should positively construe the law considering the characteristics of emergency vehicle drivers.

Third, it is required to amend a provision that permits the arbitrary abatement and exemption of penalties in charge of emergency vehicle drivers. While deciding the probable causality relationship and duty care level of the traffic accidents, the provision of law permitting the abatement and exemption of emergency vehicle driver’s penalties be applied according to the level of duty care.

Lastly, Emergency Vehicle Preemption System should be established like Unite states, Europe and Japan. This system will contribute to prevent emergency vehicles accidents that are caused by violating traffic signal, and guarantee safer and faster response.

КСІ