

## 소방관련 긴급자동차의 교통사고처리 특례방안 The Special Plan of the Traffic Accident Treatment in the Emergency Car Concerning Fire Fighting

정 기 성

Gi-Sung Jeng

원광대 소방행정학부  
(2007. 11. 1. 접수/2007. 12. 10. 채택)

### 요 약

소방자동차의 교통사고가 과거에 비하여 빈번해지고 있다. 그 이유는 화재, 구조, 구급, 민원 등의 수요가 급격하게 증가하였기 때문이다. 또한 소방자동차는 긴급하게 출동하여야 하기 때문에 교통법규를 부득이 하게 위반하게 된다. 이것이 원인이 되어 교통사고로 이어진다. 교통사고 발생하게 되면 도로교통법 위반의 동기가 긴급한 상황이라 할지라도 그 불이익의 정도는 크게 달라지지 않는다. 따라서 소방공무원은 신분상·경제상 불이익을 홀로 감당하여야 한다. 이러한 상황에서 소방공무원은 불이익을 받지 않기 위해 소극적 출동을 할 수 밖에 없다. 소방과 관련한 상황들은 대부분 시급을 다투는 상황이다. 그럼에도 불구하고 교통사고로 인한 불이익 두려워 소극적 출동을 한다면 그로 인해 발생하는 피해는 국민이 부담하게 된다. 따라서 소방공무원이 신속하게 출동하여 국민의 생명과 재산을 구할 수 있도록 하기 위해서는 특별한 제도적 보호장치가 마련되어야 한다. 이 방안으로써 긴급자동차의 사고처리의 관한 특례법이 제정될 필요성이 있다. 이 특례법의 제정을 통하여 소방자동차를 운전하는 소방공무원에게 교통사고로 인한 불이익이 돌아가지 않도록 하여야 한다.

### ABSTRACT

The traffic accident of Fire engine takes place very much, compared with that of the past. The reason is that there is a lot of the increase of the demand in the fire, rescue, first aid, and the public request. Also, because the Fire engine should go out at the place of the accident very quickly, it should inevitably violate the traffic regulations. Therefore, this is due to the traffic accident. Despite the urgent situation in the infringement motive of traffic regulations, the outbreak of the traffic accident does not vary largely from the degree of the disadvantage. Accordingly, a fire officer should take charge of his social and economic disadvantage by himself. In this situation, a fire officer has no choice but to start moving passively not to be afflicted with his own disadvantage. Most of the situations concerning the fire fighting are the ones to be controlled urgently. Nevertheless, because of the disadvantage of the traffic accident, passive mobilization of the fire fighting equipment is the heavy burden of all the people of the nation. Therefore, Special institutional safety device should be ready for the protection of the life and property of all people. The special law concerning the processing in the accident of the emergency car needs to be revised. By establishing this special law, the government should not provide the officer who drives the fire engine with the disadvantage caused by traffic accident.

**Keywords :** The traffic accident, Fire engine, A fire office, The emergency car, Special law

### 1. 서 론

2007년 3월 9일 대구지법이 교차로에서 택시와 충돌

해 택시 운전사와 승객에게 부상을 입힌 혐의로 기소된 119 구급차 운전자 안모씨에게 “구급차량도 신호등이 있는 교차로에서 교통안전에 대한 주의 의무를 게을리 한 책임을 면할 수 없다.”며 벌금 50만원의 선고를 유예하였다. 이 판결에 대해 네티즌들은 119응급구

급차는 면책이라며 서명을 받았다.

경찰청과 소방방재청 등에 따르면 119구급대의 경우 응급상황 출동 중 발생하는 교통사고는 연평균 60건 정도이며, 사고를 낸 운전자 대부분은 형사처벌을 감수하고 있는 상황이다.<sup>1)</sup> 이는 119차량과 소방차, 경찰차량 등 긴급자동차의 사고에 대한 형사상 면책 조항이 사실상 없기 때문이다. 응급상황시 속도 위반이나 앞지르기 등 우선통행권은 인정되지만 교통사고가 발생할 경우 대부분 일반사고와 동일하게 취급된다. 물론 긴급자동차의 응급활동 중 일어나는 교통사고의 경우 정상 참작이 이루어져 특별한 경우가 아니면 운전자에게 징역 등 실형을 구형하지 않는 것이 최근 추세이다.

한편으로는 갈수록 심해지는 교통체증과 사이렌 소리에도 길을 비키지 않는 각박한 인심 속에서 긴급 자동차 운전 요원이 사고로부터 면책될 수 있는 규정이 없기 때문에 위험에 빠진 생명을 신속하게 구해낼 수 있겠느냐는 문제도 제기된다.

소방에 있어 가장 중한 것은 신속한 기동이다. 신속한 기동의 주된 형식은 자동차에 의해 이루어진다. 소방자동차도 육상교통의 한 종류에 불과한 만큼 언제든지 사고의 위험을 내포하고 있다.

최근 급격하게 증가하고 있는 화재, 구조, 구급, 민원출동 중 발생하는 소방차량의 교통사고가 과거에 비하여 빈번해 지고 있다.<sup>2)</sup> 이는 긴급출동의 경우 기동성을 담보해 내기 위하여 부득이하게 제반 교통법규를 위반하게 되기 때문이며, 이것이 원인이 되어 교통사고로 이어지게 된다. 사고가 발생하면 소방공무원은 신분상·경제상 불이익을 홀로 감당하게 된다. 도로교통법 위반의 동기가 긴급한 상황이라 할지라도 그 불이익의 정도는 크게 달라지지 않기 때문이다.

소방자동차가 현장으로 가는 것은 운전 혹은 운행이라는 개념과 분리하여 특별히 출동이라고 하는 것은 위급상황에서 절대적으로 필요한 신속을 담보해 내야 하기 때문이다. 이러한 이유 때문에 항상 사고의 위험에 노출되어 있다. 또한 국민의 생명을 지키고자 하는 소방법의 목적 및 소방공무원의 사명감과 도로교통법상의 안전 사이에 법제도의 공백현상이 발생하므로 인한 소방공무원 본연의 업무인 화재진압, 구조·구급활

동을 수행하는데 있어서 많은 문제가 발생하고 있다. 이와 같은 문제는 소방공무원의 소극적 출동행위로 이어지고 이로 인해 발생하는 생명과 재산에 대한 피해는 고스란히 국민들이 감당하게 된다.

따라서 소방공무원이 불이익 없이 신속하게 출동하여 국민의 생명과 재산을 구할 수 있도록 하는 법제도적 장치가 마련될 필요성이 제기된다. 이에 본 논문에서 긴급자동차, 특히 소방자동차의 사고는 일반자동차의 사고처리와는 다르게 취급해야 한다는 관점에서, 긴급자동차의 사고처리의 관한 특례를 강구하는데 중점을 두고 이에 대한 방안을 강구하는데 목적이 있다.

## 2. 긴급자동차의 정의와 보호제도

### 2.1 긴급자동차의 정의

긴급자동차라 함은 다음 각목의 자동차로서 그 본래의 긴급한 용도로 사용되고 있는 자동차를 말하는 것으로서 소방자동차, 구급자동차, 그 밖에 대통령령이 정하는 자동차가 여기에 해당한다(도로교통법 제2조 제20호).

대통령령이 정하는 자동차는 긴급한 용도로 사용되는 자동차로는 ① 경찰용 자동차 중 범죄수사·교통단속 그 밖에 긴급한 경찰업무수행에 사용되는 자동차, ② 국군 및 주한국제연합군용 자동차 중 군내부의 질서유지나 부대의 질서 있는 이동을 유도하는데 사용되는 자동차, ③ 수사기관의 자동차 중 범죄수사를 위하여 사용되는 자동차, ④ 교도소·소년교도소·구치소 또는 보호감호소 소년원 또는 소년분류심사원, 보호관찰소의 자동차 중 도주자의 체포 또는 피수용자·피관찰자의 호송·경비를 위하여 사용되는 자동차, ⑤ 국내의 요인에 대한 경호업무수행에 공무원로서 사용되는 자동차, ⑥ 전기사업·가스사업 그 밖의 공익사업기관에서 위험방지를 위한 응급작업에 사용되는 자동차, ⑦ 민방위업무를 수행하는 기관에서 긴급예방 또는 복구를 위한 출동에 사용되는 자동차, ⑧ 도로관리를 위하여 사용되는 자동차 중 도로상의 위험을 방지하기 위한 응급작업 및 운행이 제한되는 자동차를 단속하기 위하여 사용되는 자동차, ⑨ 전신·전화의 수리공사 등 응급작업에 사용되는 자동차와 우편물의 운송에 사용

<sup>1)</sup>서울신문 2007년 3월 13일자 참조.

<sup>2)</sup>긴급자동차 사고의 유형은 긴급자동차가 중대법규를 위반하여 발생한 사고, 긴급자동차가 긴급 업무가 아닌 일상 업무로 운행 중 사고, 긴급자동차가 경광등과 사이렌을 작동시키지 않고 운행 중 사고, 상병인을 후송중인 택시의 사고, 견인자동차 등의 긴급출동 중 발생한 사고 등으로 구분한다(이상두, "긴급자동차 사고", 손해보험, 1998. 12, 119면). 그러나 본 논문에서 대상으로 하고 있는 긴급자동차의 사고는 이 유형에는 해당하지 않는 불가항력적인 이유로 발생하는 사고를 말한다.

되는 자동차 중 긴급배달 우편물의 운송에 사용되는 자동차 및 전파감시업무에 사용되는 자동차를 한다. 다만, ⑥ 내지 ⑨호의 자동차는 이를 사용하는 사람 또는 기관 등의 신청에 의하여 지방경찰청장이 지정하는 경우에 한한다(도로교통법시행령 제2조 제1항 참조).

이외에 다른 자동차 외에 경찰용의 긴급자동차에 의하여 유도되고 있는 자동차, 국군 및 주한국제연합군의 긴급자동차에 의하여 유도되고 있는 국군 및 주한국제연합군의 자동차와 생명이 위급한 환자나 부상자를 운반 중인 자동차도 긴급자동차로 본다(도로교통법시행령 제2조 제1항 참조).

이러한 정의에 기초하여 소방자동차, 구급차 등 화재현장으로 출동 중 혹은 진압업무와 관련하여 운행하는 자동차, 구급차로서 생명이 위급한 환자의 이송 중의 경우에만 긴급자동차이며 이러한 경우에도 적정한 경광등, 사이렌 등을 취명하지 아니하면 긴급자동차로 보지 않는다.

**2.2 소방자동차 교통사고 현황**

**2.2.1 법규위반 등 현황**

2006년도 소방관련 긴급자동차의 교통사고 현황을 보면, 운행목적별로는 긴급을 요하는 구급과 화재시 법규위반을 가장 많이 하는 것으로 나타났으며, 법규위반 내용을 보면 소방자동차의 특성상 안전운전불이행이 가장 많고, 사고유형을 보면 추돌사고가 가장 많은

건수를 차지하고 있음을 알 수 있다. 이러한 현황을 보면 소방관련 긴급자동차는 교통사고의 위협에 항상 노출되어 있다고 할 것이다.

**2.2.2 운전경력별 현황**

운전경력별 교통사고 현황을 보면, 경력별로 비교적 고른 분포를 보이고 있지만, 운전경력이 높은 15년차와 10년차에서 많이 발생함을 알 수 있다.

**2.3 긴급자동차의 제도적 보호장치**

**2.3.1 긴급자동차의 특례**

긴급자동차가 도로교통법에서 적용받을 수 있는 일반원칙에 대한 특례는 도로교통법 제29, 30조에 포괄적으로 규정되어 있다.

긴급자동차는 긴급하고 부득이한 경우에는 도로의 중앙이나 좌측부분을 통행할 수 있으며, 도로교통법이나 시행령에 의한 명령의 규정에 의하여 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니할 수 있다.

한편 모든 차의 운전자는 교차로 또는 그 부근에서 긴급자동차가 접근한 때에는 교차로를 피하여 도로의 우측 가장자리에 일시정지하여야 한다. 다만, 일방통행으로 된 도로에서 우측 가장자리로 피하여 정지하는 것이 긴급자동차의 통행에 지장을 주는 때에는 좌측 가장자리로 피하여 정지할 수 있다.

**Table 1. 법규위반 등 현황**

소계	운행목적						법규위반내용											유형							
	출동중			업무중			소계	신호위반	중앙선침범	차로위반	부당한호전	안전거리미확보	교차로운행방법위반	안전운전불이행	상대방과실	기타	소계	차대차				차단독			
	화재	구조	구급	순찰	기타	정면충돌												추돌	교행시	기타	공작물	도로이탈	기타		
210	210	62	7	93	7	41	210	21	15	14	13	21	10	50	23	43	210	5	8	91	18	54	10	5	19

자료: 소방방재청, 2007년도 소방장비통계집, 203면 참조.

**Table 2. 운전경력 및 연령현황**

경력 나이	계	1년	2년	3년	4년	5년	6년	7년	8년	9년	10년	11년	12년	13년	14년	15년	16년	17년	18년	19년	20년 이상
	계	209	6	16	6	6	12	4	10	7	3	23	10	17	8	5	29	7	5	8	7

자료: 소방방재청, 2007년도 소방장비통계집, 206면 참조.

모든 차의 운전자는 제4항의 규정에 의한 곳 외의 곳에서 긴급자동차가 접근한 때에는 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 한다. 다만, 일방통행으로 된 도로에서 우측 가장자리로 피하는 것이 긴급자동차의 통행에 지장을 주는 때에는 좌측 가장자리로 피하여 양보할 수 있다(도로교통법 제29조).

긴급자동차에 대한 특례는 먼저 자동차 등의 속도 제한을 적용하지 않는다는 점이다. 다만, 동조의 규정에 의하여 긴급 자동차에 대하여 속도를 제한한 경우에는 동조의 규정을 적용한다. 또한 앞지르기의 금지(도로교통법 제22조), 끼어들기의 금지(도로교통법 제23조) 등이 적용되지 않는다.

한편 소방기본법은 소방자동차의 우선 통행 등을 규정하고 있다. 즉 모든 차와 사람은 소방자동차(지휘를 위한 자동차 및 구조·구급차를 포함)가 화재진압 및 구조·구급활동을 위하여 출동을 하는 때에는 이를 방해하여서는 아니 된다(제21조 제1항). 소방자동차가 화재진압 및 구조·구급활동을 위하여 출동하는 때에는 이를 방해한자는 5년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다(소방기본법 제50조).

또한 소방본부장·소방서장 또는 소방대장은 소방활동을 위하여 긴급하게 출동하는 때에는 소방자동차의 통행과 소방활동에 방해가 되는 주차 또는 정차된 차량 및 물건 등을 제거 또는 이동시킬 수 있다(도로교통법 제25조).

### 2.3.2 긴급자동차의 의무와 일반운전자의 긴급자동차에 대한 의무

긴급자동차의 의무에 대해서는 1994년까지 특별한 규정이 없었다. 그러나 긴급자동차의 수가 증가하고 긴급자동차 이용에 대한 국민의 수요가 늘자 아울러 긴급자동차교통사고가 증가하게 되었고 이에 따라 긴급자동차 운전자에 대한 특별한 의무를 법조문화하였다.

도로교통법 제29조 제3항은 긴급자동차의 운전자는 도로의 중앙이나 좌측부분을 통행할 경우, 정지하여야 하는 경우에도 불구하고 긴급하고 부득이한 경우에는 정지하지 아니하는 경우에 교통의 안전에 특히 주의하면서 통행하여야 한다. 이 규정에 따라 긴급자동차라 할지라도 주의의무를 다하여야 한다.

도로교통법은 긴급자동차의 특성을 고려하여 긴급자

동차의 공공성을 인정, 여러 가지 직·간접적인 특례를 인정하는 한편, 긴급자동차의 효용가치와 그 효과를 극대화하기 위하여 일반국민들에게 긴급자동차에 대한 일정한 의무를 부과하고 있다. 이는 일반운전자들에게 긴급자동차에 대한 의무를 가하고 이를 준수하게 함으로써 긴급자동차의 통행이 원활하게 되어 짐으로 긴급자동차의 입장에서 보면, 일반운전자의 의무에 대한 반사적 특례의 정도로 해석해 볼 수 있다.

긴급자동차 외의 자동차 서로간의 통행의 우선순위는 제17조 제1항의 규정에 의하여 행정자치부령이 정하는 최고속도의 순서에 따른다. 다만, 좁은 도로에서 긴급자동차 외의 자동차가 서로 마주보고 진행하는 때에는 자동차가 도로의 우측 가장자리로 피하여 진로를 양보하여야 한다(도로교통법 제16조 제2항).

## 3. 소방긴급자동차에 대한 교통사고처리제도의 문제점

### 3.1 벌점제도와 행정처분의 문제점

교통사고가 발생하면 그 사고책임자에게 일정한 제재가 따르기 마련이다. 그 중 하나가 행정처분이다. 행정처분은 크게 운전면허의 취소와 정지 그리고 운전면허의 취소·정지 등 행정처분의 기초자료로 활용하기 위한 벌점제도가 있다. 벌점제도는 도로교통법위반 또는 사고야기에 대하여 그 위반의 경중, 피해의 정도 등에 따라 배점되는 점수를 말한다.

이러한 벌점제도는 운전자의 법규위반 등에 대하여 면허취소 등의 정신적 압력을 가함으로써 보다 안전한 운전을 통하여 교통사고를 방지하고자 하는 목적으로 도입되었다. 이러한 벌점제가 긴급자동차를 운전하는 소방공무원에게는 일순간 직장을 그만두어야 하는 치명적인 제도이다.

벌점은 크게 법규위반에 따른 벌점, 교통사고야기시 사고결과에 따른 벌점, 그리고 교통사고 사상자 구호 등의 조치를 하지 않는 경우 등에 부과되는 벌점 등으로 구분되고 있다. 또한 한 건의 교통사고에 이러한 각 조건의 벌점이 동시에 발생할 경우 모두 합한 것으로 한다. 다만 교통법규에 따른 벌점의 경우에는 중한 벌점 한 개씩만 적용한다. 벌점 적용기준 배점표는 Table 1과 같다.<sup>3)</sup>

<sup>3)</sup> 사고결과에 따른 벌점의 경우에 ① 교통사고 발생 원인이 불가항력이거나 피해자의 명백한 과실인 때에는 행정처분을 하지 아니한다. ② 차 대 사람 교통사고의 경우 쌍방과실인 때에는 그 벌점을 2분의 1로 감경한다. ③ 차 대 차 교통사고의 경우에는 그 사고원인 중 중한 위반행위를 한 운전자만 적용한다. ④ 교통사고로 인한 벌점산정에 있어서 처분 받을 운전자 본인의 피해에 대하여는 벌점을 산정하지 아니한다.

**Table 3.** 벌점적용 기준 배점표

법규위반시 벌점	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 통행구분 위반(중앙선 침범에 한함)</li> <li>- 속도위반(40 km/h 초과)</li> <li>- 철길건널목 통과방법위반</li> <li>- 고속도로 · 자동차전용도로 갓길통행</li> <li>- 고속도로 버스전용차로 · 다인승전용차로 통행위반</li> <li>- 운전면허증 제시의무위반</li> </ul>	30점
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 신호 · 지시위반</li> <li>- 속도위반(20 km/h 초과 40 km/h 이하)</li> <li>- 앞지르기 금지시기 · 장소위반</li> <li>- 운전 중 휴대용 전화 사용</li> <li>- 운행기록계 미설치 자동차 운전금지 등의 위반</li> <li>- 어린이통학버스운전자의 의무위반</li> </ul>	15점
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 통행구분 위반(보도침범, 보도 횡단방법 위반)</li> <li>- 지정차로 통행위반(진로변경 금지장소에서의 진로변경 포함)</li> <li>- 일반도로 버스 전용차로 통행위반</li> <li>- 안전거리 미확보(진로변경 방법위반 포함)</li> <li>- 앞지르기 방법위반</li> <li>- 보행자 보호 불이행(정지선위반 포함)</li> <li>- 승객 또는 승하차자 추락방지조치위반</li> <li>- 안전운전 의무 위반</li> <li>- 노상 시비 · 다툼 등으로 차마의 통행 방해행위</li> <li>- 어린이 통학버스 특별보호 위반</li> </ul>	10점
사고결과에 따른 벌점	사망 1명마다(72시간이내 사망)	90점
	중상 1명마다(3주이상)	15점
	경상 1명마다(3주 미만 5일 이상)	5점
	부상신고 1명마다(5일 미만)	2점

참조: 도로교통법시행규칙 별표28

긴급자동차자가 신속성을 담보해 내지 못한다면 그것은 이미 긴급자동차가 아닐 것이다. 정상적인 도로주행으로 신속을 담보해 낼 수 없음으로 비정상적인 방법이 동원됨은 당연한 이치이다.

물론 긴급자동차의 비정상적인 도로주행 방법으로 얻게 되는 실익은 긴급자동차운전자의 몫이 아니고 국민의 몫으로 돌아간다. 그럼에도 불구하고 현행 벌점제도는 해당 자동차의 정신적 압력 등 주관적 상황은 전혀 고려되지 않고 있다.

따라서 긴급자동차교통사고에서도 일반자동차교통사고와 마찬가지로 규정에 의해 벌점이 적용되고 있다. 소방공무원은 소방차량운전 및 조작을 조건으로 하여 임용되었고, 그 자격으로 해당 운전면허소지를 필수조건으로 하고 있다. 따라서 운전면허에 대한 취소, 정지 등의 행정처분을 당한 소방공무원에게는 징계의 사유가 되기도 하고 심하게는 면직처분을 받을 수 있는 상황으로 이어진다.

국민의 생명과 재산을 지키기 위하여 운행하다 발생

한 긴급자동차교통사고라 할지라도 벌점적용은 그대로 적용된다. 이러한 상황이 계속되는 가장 큰 문제점은 벌금적용의 시기에 있다. 현행 벌점적용을 지방경찰청장이 하도록 하고 있고 교통사고처리과정인 경찰조사 과정이 종료되면 일단 벌점처분이 내려진다.

일단 내려진 벌점행정처분은 행정상 고유 특성인 공정력이 있기 때문에 소송 등 장기간에 걸친 행정쟁송 과정을 거쳐 취소 또는 철회되기까지는 유효하게 된다. 따라서 그 기간 동안 해당 소방공무원은 이미 신분상 불이익을 면할 수 없게 되고 정신적 고통과 경제적 압박에 시달리게 된다.

### 3.2 법제도에 대한 관심부족

현재 긴급자동차교통사고는 크게 사회문제화가 되지 않고 있다. 이는 긴급자동차교통사고의 경우에는 기소유예와 같은 가벼운 처분을 하고 있기 때문에 별 문제가 되지 않는다는 인식을 가지고 있기 때문이다. 그러나 소방용차량의 교통사고에 대한 사건처리와 관련



하여 검찰내부의 예규, 훈령 또는 사고처리 지침 등 구체적이고 명시적인 제도적 장치를 마련한 것은 없다. 따라서 소방자동차의 긴급출동 중 발생한 교통사고에 대해서는 언제든지 교통사고처리특례법의 각 조항에 해당한다면 소방공무원은 처벌을 면할 수 없다.

긴급자동차는 화재현장의 다급성과 관계없이 환자의 긴급성과 관계없이 교차로의 정지선, 도로상의 중앙선을 넘는 순간 형법상의 범죄자 조건을 충족하게 된다. 이러한 조건이 충족되면 소방공무원을 범죄자로 만드느냐, 마느냐의 모든 결정권은 전적으로 일반운전자의 마음에 달려 있다.

소방행정의 핵심인 출동의 신속성이 아무런 법제도의 장치도 없이 그저 막연히 상대차량운전자의 너그러운 배려를 기초로 하고 있음은 긴급자동차의 교통사고처리상 가장 큰 맹점이다.

이러한 상황에서 긴급자동차운전자를 보호할 수 있는 법제도 장치마련에 대한 관심이 부족하고 충분한 연구도 진행되고 있지 못하다.

### 3.3 공무원신분상의 문제점

긴급자동차운전자의 교통사고와 관련하여 가장 큰 문제점은 긴급자동차의 운전에는 특별한 위험부담이 따르게 되는데 정상을 참작하는 제도가 전무하다는 것이다.

일반행정직공무원의 경우 본인의 행위판단에 대한 정신적인 압력과 행정수행상의 급박한 의무의 충돌 등이 거의 없어 본인의 부조리만 아니면 신분상 불이익을 받는 경우가 드물다. 그러나 소방공무원의 경우 출동행정의 효과를 담보해 내기 위해 사실상 교통법규위반이 필요조건이다. 이러한 상황에서 본인의 주의만으로는 교통사고를 막지 못하는 경우가 많고 일반운전자의 양보, 배려 등 불확정한 기대협력 행위가 있어야만 형사처벌을 면할 수 있다. 게다가 화재현장의 긴박성, 환자생명의 위급성 등 본인의 운전행위 판단의사에 강한 정신적 외부압력이 작용되어 정상적이고 적법한 운전행위를 결정하기가 사실상 불가능하다.

이러한 여러 특수한 위험부담이 있음에도 사법기관의 처분만을 기준으로 공무원신분상 처벌을 하는 것은 부당할 수 있다. 즉 소방공무원은 사고의 위험에 대한 정신적 피해, 사고발생시 형사처벌, 행정기관내부의 문책 등 3중고 시달리게 있다. 이는 일반행정직공무원의

확고한 신분보장에 비하여 상대적으로 신분보장이 취약한 상황에서 아무런 대가도 없이 긴급자동차를 운전하는 해당 공무원이 위험을 감당해야 하는 불공평한 문제점도 노출되고 있다.

결국 이러한 문제점은 현행 교통사고 처리에 대한 법제도의 개선과 사법부의 판결이론을 수정하여야 근본적으로 해결되어 질 수 있다.

## 4. 긴급자동차교통사고처리의 개선방안

### 4.1 긴급자동차교통사리처리특례법의 신설

#### 4.1.1 필요성

소방공무원의 화재출동은 자기를 위하여 운전하는 것이 아니다. 소방행정 혹은 경찰행정 등 그 업무의 특성상 출동의 개념으로 해석되는 것은 신속성이 담보되지 않으면 출동 자체가 의무가 없기 때문이다. 도로교통법은 이러한 사안에 대하여 긴급자동차제도를 두어 여러 가지 특례규정을 두고 있으나 ‘사고가 일어나지 않는 범위 내’라는 범목적의 한계를 가지고 있다.<sup>4)</sup> 즉 소방차를 비롯한 긴급자동차의 경우 도로교통법상 특례규정에 따라 긴급출동시 차선, 신호, 속도규정 등을 준수하지 않고 운행할 수 있으나 이는 절대적 불가침적인 우선권이 아니고 상대적인 우선권에 불과하다. 이것은 소방차의 일방적인 관념상 우선통행에 심리적 제약을 가하고 있어 통행량이 많은 교차로 및 교차로 부근에서의 우선통행권의 활용도도 그 만큼 제한적이다.<sup>5)</sup>

소방자동차의 신속성을 필요로 하는 것은 일반국민이고 이는 국민의 생명과 신체를 조건으로 하는 것이다. 이는 뒤차의 추돌로 인하여 중앙선을 넘어간 가해차량과 같은 것으로서 법규를 위반할 수밖에 없는 어쩔 수 없는 불가항력으로 해석되어 교통사고처리특례법상 형사처벌을 받지 않아야 함에도 이러한 제도적 장치가 없다는 것은 문제이다.

자기를 위하여 운전하지 아니하고 오로지 국민의 요구와 동기부여에 의하여 운전하고 그 이익 또한 국민에게 주려 했던 긴급차량운전자에 대해 형사처벌을 면제시킬 수 있는 제도적 장치의 마련은 지극히 당연한 것이라 할 수 있다.

#### 4.1.2 선결문제

종합보험에 가입된 차량이라도 10개 예외항목을 위

<sup>4)</sup>이에 대한 논의내용은, 김제소방서연구반, “소방자동차 교통사고에 관한 연구”, 전라북도소방본부, 2002, 210면 이하; 동 연구반, “긴급자동차 교통사고의 사고처리 특례방안”, 전라북도소방본부, 2000, 379면 이하 참조.

<sup>5)</sup>충주소방서연구반, “긴급자동차 안전운행에 관한 연구”, 제17회 소방행정연찬대회, 2005. 10. 12, 54면.

반할 때에는 민사상배상은 물론 피해자와 형사상 합의도 보아야 한다. 그러나 피해자는 긴급자동차운전자(소방공무원)를 형사처벌 받도록 할 수 있는 권리, 즉 ‘형사합의거부권리’를 통하여 심리적으로 합의상 유리한 위치를 확보할 수 있고 이를 통해 경제적 보상을 쉽고 빠르게 해결할 수 있다. 그러나 긴급자동차교통사고는 일반사고처럼 가해자가 악의나 고의 또는 음주운전, 졸음운전 등 완전한 본인의 중과실을 원인으로 하지 않는다. 따라서 위와 같은 형사합의거부권리를 소방공무원에게도 동일하게 적용하여 동일한 가해자로 취급하는 것은 ‘비례의 원칙’에 부합하지 않는다.

형사합의와 경제적 보상은 서로간의 목적을 달리하고 있고 피해자의 경제적 손실을 치유하기 위한 별도의 민사합의장치가 있으므로 재산상 보상(배상)청구권은 보호가치가 있는 권리이지만 가해자의 형사처벌을 담보로 보상청구의 범위를 확대하려는 것은 보호가치가 없는 반사적 이익으로 해석되어야 할 것이다. 따라서 긴급자동차운전자가 본래 긴급한 용무로 운행 중 발생한 교통사고에서는 교통사고처리특례법상 형사처벌 예외의 특례를 적용한다 할지라도 일반국민에게 불이익을 주는 것은 아니라 할 것이다.

#### 4.1.3 특례법의 목적

모든 법은 그 목적으로 이루고자 하는 결과추구가 명확히 있다. 도로교통법은 ‘도로교통상의 안전확보’가 목적이며, 교통사고처리특례법은 ‘교통사고로 인한 형사상처벌의 범위를 명확히 하여 사고처리를 신속하게 함’이 목적이다.

만약 긴급자동차교통사고처리특례법이 제정된다면 이에 대한 목적이 있어야 한다. 특례법은 국민의 행정개입신청 및 행정기관의 행정개입필요성에 의한 “국민의 생명 및 신체를 보호하기 위하여 동원된 국가 또는 지방자치단체의 긴급자동차 및 그에 준하는 차량의 운행 중 발생한 교통사고의 적정한 처리를 통하여 해당 운전자의 신분을 형사처벌로부터 보장함에 그 목적”이

있어야 할 것이다.

#### 4.1.4 적용범위와 그 한계

특례법이 상정하고 있는 목적이 국민의 생명과 신체의 보호만을 대상으로 한 것은 현재 그 수가 크게 늘고 있는 공사, 협회, 사설보안회사 등 공공성과 긴급성이 다소 떨어지는 긴급차량은 특례법의 적용에서 제외하려는 것이다.

특례법은 교통사고처리특례법의 특별법으로서 그 특례적용의 대상이 엄격하게 제한되고 통제되어야 할 것이다. 이는 특례법의 신설로 인하여 일반운전자에게 피해가 있어서는 안 된다는 점, 특히 법의 오남용을 막고 종래 일반운전자의 권리와 주장을 보호하여야 하기 때문이다.

그러기 위해서는 ① 도로교통법이 정한 긴급자동차의 정의에 부합될 것, ② 국가공무원법, 지방공무원법에 의한 공무원 및 그에 준하는 자의 운전행위일 것,<sup>6)</sup> ③ 정부조직법, 지방자치단체조직법에 의한 행정기관의 긴급차량 및 그에 준하는 차량일 것,<sup>7)</sup> 직접 국민의 생명, 신체보호에 동원된 차량일 것,<sup>8)</sup> ⑤ 특례법의 규정에 의해 지방경찰청장이 정하는 특례적용 장소 및 구간, 해당 긴급자동차의 사용목적이 부합될 것,<sup>9)</sup> ⑥ 경광등과 사이렌을 사용하지 않는 등 긴급자동차의 명백한 과실이 없을 것,<sup>10)</sup> ⑦ 자동차소유자등의 이익을 위하여 통행하는 것이 아닐 것<sup>11)</sup> 등의 조건에 모두 부합되는 경우에 한해서만 특례를 적용하여야 한다.

특례의 적용은 긴급자동차로서 운행함에 있어 꼭 필요한 직접적인 위법행위, 다시 말해 교통사고처리특례법 예외조항 10개 항목 중 긴급자동차사고원인의 주종을 이루는 필수불가결의 행위인, ① 교통량이 많은 도심권도로상의 중앙선침범, ② 긴급자동차와 사고장소간에 인과관계가 인정된 교차로에서의 신호위반, ③ 속도 20 km/h초과 위반 등 위 3가지를 적용대상으로 하여야 한다. 이외에 해당하는 교통사고에는 종전처럼 교통사고처리특례법으로 처리하면 된다.

<sup>6)</sup>“그에 준하는 자”의 규정을 두어 일반차량운전자도 자신의 차량으로 이 법 목적에 부합되는 운전행위를 하였다면 특례적용을 받을 수 있도록 하여야 한다.

<sup>7)</sup>“그에 준하는 차량”의 규정을 두어 일반차량의 경우도 이 법 목적에 부합된다면 특례적용을 받을 수 있도록 하여야 한다.

<sup>8)</sup>사설보안회사차량, 전화설비차량, 전기시설복구차량 등 직접 국민의 생명을 구하는 목적이 아니라면 특례적용을 배제하여 이 법의 오남용을 막아야 한다.

<sup>9)</sup>포괄적이고 무한정한 특례적용을 배제하기 위하여 지방경찰청장이 특례적용 구간과 장소를 정하도록 하고 긴급자동차의 사고장소와 해당 긴급자동차간의 인과관계가 있어야 한다. 즉, 교통이 한적한 외곽도로에서 긴급자동차의 중앙선침범까지 보호할 수는 없다.

<sup>10)</sup>긴급자동차 운전자 본인이 특례적용을 받기 위한 주의의무를 다하지 않은 것까지 보호해 주어서는 않는다.

<sup>11)</sup>국민여론이 매우 부정적인 택차차, 사설구급차등은 이 법적용이 엄격히 제한되어야 한다.

#### 4.1.5 적용되는 특례

특례법은 국민의 생명과 신체를 보호하기 위하여 “긴급용무로 운전한 운전자의 형사보호”를 목적으로 한다. 따라서 긴급자동차에 대한 교통사고처리특례법은 수동적인 보호장치일 뿐 제3자에 대항할 수 있는 공권 혹은 사권을 형성하는 것이 아니어야 한다. 새로운 권리 설정은 오히려 일반국민에게 피해를 강요하는 결과를 초래할 수 있다. 따라서 민사상 합의 등과는 아무런 관련이 없다 할 것이다.

따라서 현재와 같이 무방비로 있는 긴급자동차운전자를 형사적인 처벌로부터 면책하는 정도의 규정이면 충분하며, 긴급자동차 운전자에게 새로운 권리설정 등을 할 필요는 없다.

소방공무원 및 경찰공무원등 긴급자동차운전자의 형사처벌을 면해 주는데 있다 할지라도 민사상 의무까지 소멸되는 것이 아니어야 할 것이다. 다시 말해 긴급자동차교통사고로 일반운전자가 피해를 입었다면 경제적 손해보상비용에 대하여서는 일반교통사고와 같은 규정을 준용하여 보험회사로부터 받을 수 있는 적정한 피해보상과 과실이 있는 긴급자동차운전자에게 주장할 수 있는 민사상 손해배상 등의 권리는 철저히 보장되어야 할 것이다.

## 4.2 현행 제도의 개선

### 4.2.1 일반차량운전자에 대한 강제규정 정립

소방자동차가 출동하는 상황은 긴급상황이므로 현장에 5분 이내에 출동하지 않으면 긴급상황에 대처할 수 없다. 그러나 환경변화에 부응하는 소방력 확충과 장비의 현대화가 선진국 수준에 아직 못 미친다. 즉 5분 대응의 가장 근간이 되는 적정 소방력(관서, 인원, 장비 등)을 구비하고 있지 못하다. 또한 불법 주·정차, 교통체증 등으로 소방 출동로 확보가 곤란하다. 러시아워 상습정체구역 등에서의 출동지연 사례가 빈발하고 있고, 주택가 이면도로 주차문제, 긴급출동 차량에 양보하는 시민의식 부족 등이 소방차 출동을 지연시키고 있다.

특히 긴급출동 차량에 대한 양보부족으로 소방차량 운전자가 이를 피하여 출동하다보니 사고가 발생할 위험성이 증가한다. 이러한 문제는 시민들의 의식이 부족한 측면도 있지만, 실질적인 강제가 없기 때문이다.

현행 도로교통법상 긴급자동차에게 주어진 권리와 일반운전자의 긴급자동차에 대한 의무가 규정되어 있다. 그러나 일반운전자에 대한 의무규정이 사실상 의무로서의 기능을 다하고 있지 못하고 있음은 그 강제규정이 너무나 미온적이기 때문이다.

앞에서 언급한 것처럼 현행 소방기본법은 소방차의 통행을 고의적으로 방해한 사람에 대해서 5년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처할 수 있다고 규정하고 있으나 실제로 처벌한 경우는 드물다. 또한 도로교통법은 긴급자동차에 대한 우선 규정조항(제29조 제4항)을 위반할 때에 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료에 처하도록 규정(제156조 제2호)하고 있으나 이 또한 처벌되는 경우는 드물다. 법규범은 작위와 부작위 행위를 모두 그 적용대상으로 한다. 소방차량과 관련한 행위에 있어서도 행위자의 적극적인 행위, 예를 들어 고의로 소방자동차의 출동을 방해하는 것으로도 그 구성요건이 구비되지만 소극적인 행위로도 구성될 수 있다. 즉 일반운전자 본인의 별다른 불가항력 사유가 없음에도 피양 의무 혹은 양보의무를 적극적으로 수행하지 않았다면 이 또한 부작위에 의한 위법이고 국가권력에 의한 적극적인 제재가 있어야 한다.

차제에 긴급자동차에 대한 일반운전자의 의무규정을 보다 효과적으로 제도화되도록 하여야 할 것이다.

### 4.2.2 벌점과 행정처분 적용제도의 개선

벌점적용은 해당 운전자의 운전면허를 취소할 수 있는 행정처분의 근거로서 소방공무원을 위협하는 가장 큰 원인중의 하나이다. 따라서 현재 사고를 야기한 일반운전자에게 적용하는 벌점적용에 대하여 최소화하여야 한다.

벌점의 성격과 목적은 차의 운전으로 인하여 사회적 위험을 초래하고 교통상의 안전을 위협한 결과로서 해당 운전자의 수익권리인 운전면허에 대하여 취소처분가능성을 사전에 경고하고 심리적으로 압박하여 차제에 안전운전을 도모하고자 함이다. 그러나 긴급자동차의 경우는 그 사고발생원인과 조건이 일반교통사고와는 다르므로 긴급자동차운전자의 사회공익추구 및 의무의 충돌 개념 등을 감안하여 일정정도 경감하는 특례적용이 필수적이다.

행정처분의 공권적 효력중 하나가 ‘공정력’이다. 행정처분은 권한 있는 기관의 취소·철회가 있기까지는 일단 유효하므로 면허취소처분을 받게 된 해당 소방공무원은 공무원 임용의 결격사유에 해당되고 이로서 공무원관계가 해제되어 직장을 그만두게 되는 결과를 초래하게 된다.

이러한 행정처분의 공정력에 일정한 제한을 가하여 긴급자동차교통사고운전자에 대한 벌점적용 및 그에 근거한 면허취소처분은 당사자의 소제기가 있는 경우 확정판결까지 유보시켜 주는 제도가 필요하다. 공무원 신분을 유지시키는 것은 매우 중요한 과제이기 때문이다.



#### 4.2.3 경광등 및 경음기에 대한 주의의무의 제도화

교통사고가 발생하면 상호간에 분쟁이 발생하고 결국 사법적 판단을 구하게 되는데 이러한 교통사고에 대한 사법판단에 인용되는 매우 중요한 이론이 바로 ‘신뢰보호의 원칙’이다. 이는 “모든 차량 운전자는 상대차량이 법질서를 지키면서 원전할 것이라는 것을 신뢰하게 되고 그러한 신뢰는 보호 받아야 한다”는 이론으로서 반대로 설명하면 “상대차량의 불법행위까지 예측하면서 운전할 필요는 없다”는 것이다. 다만, 상대차량의 운전행위가 이미 불법행위를 하고 있음을 사전에 알았거나 예측 가능한 경우에는 이러한 이론을 인용하지 않는다. 즉 긴급자동차가 정상적인 방법으로 운전하고 있지 않다는 것을 다른 차량에게 사전 예측 가능케 한 경우는 일반운전자의 신뢰보호원칙이 소멸하게 되므로 긴급자동차운전자를 보호할 수 있게 된다. 경광등과 경음기는 그러한 측면에서 매우 중요한 사항이다.

도로교통법이 정하는 긴급자동차에 대하여 자동차 안전 기준에 관한 원칙에서는 경과등의 경우 1등당 광도는 135칸델라이상 2천5백칸델라 이하일 것, 등광색은 적색 또는 청색을 사용하도록 되어 있다. 사이렌의 음량의 크기는 자동차의 전방 30미터의 위치에서 90데시벨 이상 120데시벨 이하일 것을 규정하고 있다.<sup>12)</sup>

이러한 규정은 긴급차량의 주행과 위치를 타 운전자에게 신속하게 알리고 일반차량과 식별을 용이하게 하기 위하여 있는 것이라 할 수 있다. 운전면허를 취득한 자라면 자동차안전기준에 의한 긴급자동차의 경광등과 사이렌을 누구나 쉽게 보고들을 수 있으며 만약 쉽게 보고들을 수 없는 자라면 운전면허를 취득할 수 없다. 만약 긴급자동차교통사고에서 경광등과 사이렌을 못보고 못 들었다면 긴급자동차가 적정한 경광등과 사이렌을 취명하지 않았던지 아니면 일반자동차운전자가 안전운전주의의무를 태만히 한 것 중 하나일 것이다.

결국 운전면허를 취득하기 위한 적성검사, 다시 말해 정상적인 일반인의 신체를 가지고 있는 운전자라면 긴급자동차의 경광등과 경음기를 상당한 거리에서도 볼 수도, 들을 수도 있다는 것을 의미한다.

따라서 교통사고에서 신뢰보호의 원칙이 적용되려면 관여자 모두 정상적인 행동을 할 때이고 119구급차량

등이 경광등과 사이렌을 울리며 진행 중이라면 일반차량 운전자는 이러한 상황이 정상상황이 아니라 인식할 수 있다 할 것이다. 즉 일반차량이 교차로 등에서 자기의 신뢰를 받고 정상적으로 진행하였다 할지라도 주변에 긴급차량이 접근하여 온다는 사실을 알았다면 일반차량운전자는 상대차량이 정상적으로 진행할 것이라 신뢰할 수 없음을 인지할 수 있으므로 이에 대하여 적극적으로 대처하지 않아 교통사고로 이어졌다면 일반차량 운전자에게도 책임이 있음이 지극히 당연한 법리일 것이다.

따라서 관련판례에 비추어 119구급차량, 소방차량 등이 적당한 방법으로 긴급차량임을 표시하고 주도로를 주행한다면 통상적인 도로교통의 정상상태가 아님으로 일반차량운전자에게 ‘신뢰보호의 원칙’을 적용하지 아니할 수 있는 포괄적 조건이 성립된다고 볼 수 있다.<sup>13)</sup>

그러나 일반운전자에 대한 신뢰보호원칙을 배제한 판례는 사실상 극히 드물다. 상대차량의 운전자가 긴급차량의 접근을 인식하지 못했다거나 혹은, 경광등 및 사이렌 소리를 듣지 못했다고 주장하는 경우가 대부분이기 때문이고 이러한 운전자의 주관적인 인식조건을 구체적인 증거를 기초로 하여 입증한다는 것은 불가능하기 때문이다. 판례를 종합해 보면 긴급자동차인 소방차, 구조차 및 구급차는 긴급자동차의 특례규정이 있더라도 사고발생시 특별히 보호되지 않으므로 운전자는 도로교통법의 규정을 준수하여 운행하되 확실히 안전하다고 판단되는 경우에만 특례규정에 해당하는 행위를 하여야 할 주의의무를 부담하고 있는 것이다.<sup>14)</sup>

따라서 앞서 살펴본 경광등과 사이렌에 대한 자동차 안전기준의 적용과 운전면허시험시의 적성검사와의 관계를 긴급자동차사고처리의 사법적 판단기준에 적용하도록 해야 함은 매우 중요한 의미가 있다. 즉, 정상적인 운전자는 관련규정에 의해서 적정하게 설치된 경광등과 경음기소리를 들을 수 있다고 인정하고 그리하여 사전에 긴급자동차의 접근을 사전에 알 수 있게 되며 긴급자동차가 경광등과 사이렌을 울리며 도로를 주행하는 것은 일반운전자의 판단으로 ‘정상적인 운전’상황이 아님을 알 수 있고, 접근한 긴급자동차의 중앙선 침범, 신호위반등의 법규위반이 예측 가능하게 되고 이

<sup>12)</sup>자동차안전기준에 관한 규칙 제58조 참조.

<sup>13)</sup>대법원 1988.10.11. 선고 87다카1130 판결. 이 사건은 병원 구급차가 환자수송을 위하여 교차로에서 신호를 무시하고 진입하다 정상적인 직진신호에 의해 진행하던 승용차와 부딪쳐 발생한 교통사고로서 이 사건에 대하여 대법원은 일반차량의 운전자에게 신뢰보호의 원칙을 배제, 일반차량운전자에게도 교통사고에 대한 막중한 책임이 있다고 판시하였다. 이 판례로 보아 신뢰보호의 원칙은 정상적인 운전상황 아래에서만 적용된다는 점을 확인할 수 있다. 그러나 이 경우는 일반차량운전자가 구급차량의 접근을 사전에 알았다는 것을 인정한 경우라는 점에서 한계가 있다.

<sup>14)</sup>한상우, “소방공무원의 불법행위책임”, 공주대 석사학위논문, 2005, 44면.

로서 일반운전자의 신뢰보호는 소멸되게 되는 것이다.

경광등과 사이렌은 신뢰보호원칙을 적용함에 있어 새로운 법해석과 사법적 판단의 주요요인으로서 재정립되어야 한다. 또한 경광등 및 경음기에 대한 주의의무의 책임은 일반운전자 자신이 지도록 명문의 제도화가 절실히 필요하다.

차량 안에서 음악을 크게 틀어 긴급자동차의 경음기 소리를 듣지 못하거나 주변교통상황에 대해 무관심하여 긴급자동차의 전조등, 경광등을 인식하지 못한 책임은 일반차량운전자 자신이 지어야 함이 지극히 당연하다. 적절한 음량의 경음기와 적절한 밝기의 경광등을 작동하였다면 해당 긴급자동차운전자는 타차량이 이러한 경광등과 경음기를 인식하였을 것으로 신뢰하게 되고 이러한 신뢰 또한 보호받아야 한다.

일반운전자의 신뢰보호와 긴급자동차운전자의 신뢰보호 중 일반운전자의 신뢰보호가 우선되어야 할 것이나 누구든 주의의무를 해태 하였다면 적정히 과실을 상계하므로써 긴급자동차 운전자를 보호할 수 있다.<sup>15)</sup>

#### 4.2.4 긴급자동차에 대한 특례규정 추가

현재 적용되고 있는 긴급자동차에 대한 통행우선권 및 특례로는 긴급자동차제도가 적절한 기능을 다하기 어렵다. 따라서 긴급자동차에 대해서는 추가로 통행의 금지 및 제한, 안전지대 등 통행금지, 지정차로 통행위반·차로 폭보다 넓은 차 통행금지, 횡단·유턴·후진위반, 안전거리 미확보, 진료변경방법 위반 등의 적용이 배제하여야 한다.

또한 급제동 금지위반, 진로양보의무 불이행, 앞지르기 방법 위반, 교차로 통행방법 위반, 직진·우회전차의 진행방법, 보행자전용도로 통행위반, 서행의무 위반, 승차 또는 적재초과 위반 등의 적용도 배제되어야 한다.<sup>16)</sup>

## 5. 결 론

긴급자동차교통사고는 날로 증가하고 있다. 외적으로는 늘어나는 교통량과 복잡한 신호체계, 그리고 부족한 도로망, 게다가 국민들의 안전욕구 증가로 인한 구급·구조·화재·범죄예방·범인검거 등 과거에 비하여 급증한 행정개입 청구로 급격히 증가한 출동시간

과 거리 등을 종합해 볼 때, 긴급자동차통행의 횡수는 늘어날 것이며 이에 따라 결과적으로 교통사고도 증가하게 될 것이다. 그러나 긴급자동차의 특성을 고려하지 않는 현행법은 앞서 살펴본 많은 문제점을 내포하고 있는데 이를 해결할 수 있는 새로운 방안의 모색이 필요하며, 그 하나로서 ‘긴급자동차처리특례법’의 신설방안이 고려되어야 한다.

물론 부득이한 사유라 할지라도 긴급자동차의 과실로 정상적인 일반운전자에게 신체적, 재산적 피해를 가하였다면 당연 정당한 보상을 해주어야 한다. 그러나 해당 긴급자동차운전자에 대한 형사처벌은 사실상 그 실익이 없다 할 것임으로 국가와 국민의 생명수호에 최선을 다하고자 했던 소방공무원의 형사처벌 보호 또한 지극히 당연하다고 볼 것이다.

따라서 긴급자동차 운전자의 불이익을 막기 위한 ‘긴급자동차교통사고처리특별법’이 제정되어야 하지만, 이에 대한 차선책으로서 벌점제도에 근거한 운전면허행정처분에 특례를 적용하여야 한다. 운전분야 소방공무원의 경우 운전면허증의 취소는 곧 직장을 그만두어야 하는 것과 직결되므로 최소한의 신분을 보장받으면서 생송절차를 밟을 수 있도록 제도적인 장치를 마련할 수 있도록 하여야 하며, 이 분야에 대한 꾸준한 연구가 필요하다.

## 참고문헌

1. 김남현, “도로교통법상 긴급자동차의 특권에 관한 연구”, 경찰학연구 경찰대학, Vol.6, No.1, p.57(2006).
2. 김제소방서연구반, “긴급자동차 교통사고의 사고처리 특례방안”, 전라북도소방본부, pp.379-382(2000).
3. 김제소방서연구반, “소방자동차 교통사고에 관한 연구”, 전라북도소방본부, pp.210-214(2002).
4. 이상두, “긴급자동차 사고”, 손해보험, p.119(1998).
5. 충주소방서연구반, “긴급자동차 안전운행에 관한 연구”, 제17회 소방행정연찬대회, 중앙소방학회, pp.10-12(2005).
6. 한상우, “소방공무원의 불법행위책임”, 공주대 석사학위논문, p.44(2005).
7. 소방방재청, 2007년도 소방장비통계집, 소방방재청 p.203(2008).
8. 서울신문(2007.3.13.).

<sup>15)</sup>과실상계와 관련하여 판례는 긴급자동차가 중앙선을 침범하여 사고가 발생한 경우 긴급자동차의 과실을 25% 인정한 사례도 있으며(서울지법 1998. 9. 23. 선고 98가18765 판결), 교차로사고에서는 40%(대법원 1988. 10. 11. 선고 87다카1130), 신호등교차로에서는 60%(서울민사지법 1988. 11. 24. 선고 88가합28400)로 본 사례도 있다.

<sup>16)</sup>김남현, “도로교통법상 긴급자동차의 특권에 관한 연구”, 경찰학연구 제6권 제1호, 경찰대학, 2006. 4, 57면 참조.