

개문사고에 대한 판례분석

An Analysis on precedents for traffic accidents caused by opened vehicle doors

박 승 면*

차 례

- | | |
|-------------------------|------------------|
| I. 들어가며 | IV. 개문사고 관련 개선방향 |
| II. 이론적 배경 | V. 맺으며 |
| III. 관련 판례의 분석 및 사례별 검토 | |

● 국문요약 ●

1980년 53만대였던 자동차 보유대수는 2017년 약 2,600만대로 지난 35년간 거의 50배 증가하였고, 2016년 경찰청에 접수된 인피 교통사고는 220,917건 이었다. 그러나 매년 살펴보면 경찰청에 접수된 인피 교통사고의 약 5배 정도가 실제 발생하는 인피 교통사고 건수이고, 여기에 일 상에서 겪게 되는 경미한 물피 교통사고를 포함 하면 거의 150만 건에 이를 것으로 추정된다.

물피 교통사고는 경찰청에서 사고 유형에 대한 분석이 이루어지지 않아 개문사고 건수는 확인할 수 없으나, 실무에서 개문사고의 신고 건수는 상당한 것이 현실이다. 이러한 개문사고의 신고 건 수는 매년 증가될 것으로 예상됨에 따라 이에 대한 명확한 법 해석으로 효율적인 법 집행의 근거를 마련하고자 판례의 취지, 유형별 사례를 연구 하여 개선 방향을 제시하였다.

연구자는 교통사고의 정의를 기초로 행위자인

운전자의 지위와 업무의 개념을 중심으로 개문행 위를 유형별로 살펴보아, 차량 소유주가 주차된 차량을 운전하기 위해 문을 열다가 발생한 사고, 차량 소유주가 주차된 차량에서 물건을 찾기 위 해 문을 열다가 발생한 사고, 운전자 이외의 자가 기타 용무로 차량의 앞·뒷문을 밖에서 열다가 발생한 사고 등은 개문의 행위자가 '운전자의 지 위에 있지 않고, 사회성·계속성이 개념 요소인 '업무'에 해당하지 않으므로 교통사고가 아닌 안 전사고로 처리하여야 함이 타당하다고 본다. 또 한 국가적 차원에서 주차장 면적을 합리적으로 확대하고 이를 강제하는 규정을 완비하며, 주차 구획선의 개선 및 더치리치 캠페인을 활성화하여 개문사고의 발생을 방지 내지 최소화하려는 노 려가 필요하다. 이와 더불어 경찰청 교통사고조사 매뉴얼 및 교통사고조사규칙 제21조의 보완 그리 고 경찰청이 이미 일선에 하달한 관련 지침의 수

* 중앙경찰학교 교통학과 교수, 동국대학교 법학과 박사과정

정이 필수적이고, 이로 인해 경찰관들이 사고현 상 나아가 교통사고처리특례법의 목적인 피해의
장에서 국민들에게 명쾌한 법 집행과 행정서비스 신속한 회복과 국민 생활의 편의 증진을 기대하
를 제공하여 경찰 및 수사기관에 대한 신뢰성 향 는 바이다.

◆ 주제어 : 교통, 운행, 개문사고, 운전자, 교통사고처리특례법

I. 들어가며

차와 관련된 사고에 있어 교통사고에 해당하는지 또는 안전사고에 해당되는지는 형사법 적용여부에 있어서 중요한 출발점이다. 특히 상해가 발생한 사고에 있어 교통사고에 해당한다면 교통사고처리특례법의 적용을 받고 12개 중과실²⁾·사망·도주·중상해 사고를 제외하면 종합보험에 가입되어 있는 자체로 피해자의 의사와 관계없이 형사적인 처벌을 면하게 되고, 안전사고에 해당한다면 형법 제268조³⁾의 적용을 받는다. 물론 민사적으로 안전사고도 교통사고와 마찬가지로 보험적용을 받을 수는 있으나 교통사고의 경우는 해당 운전자에게 행정처분이 뒤따르므로 교통사고인지, 안전사고인지에 대한 명확한 법해석은 반드시 필요하다.

그러나 교통사고는 차의 교통으로 인해 사람을 사상하거나 물건을 손괴

2) 자동차의 낙하물 발생건수는 고속도로에서만 연간 20만 건 이상으로 집계되고 있으며, 이러한 낙하물은 다수의 교통사고의 원인이 되어 국민의 생명과 재산에 심각한 피해를 발생시키고 있다. 이러한 운전자의 처벌을 강화하기 위하여 교통사고처리특례법 제3조 제2항에 '제12호'가 신설되어 2017.12.3.부터 시행되었다.

12. 도로교통법 제39조 제4항을 위반하여 자동차의 화물이 떨어지지 아니하도록 필요한 조치를 하지 아니하고 운전한 경우 - 법제처 국가법령정보센터, <http://www.law.go.kr> (2018.1.21.검색).

3) 형법 제268조(업무상과실·중과실치사상) : 업무상과실 또는 중대한 과실로 인하여 사람을 사상에 이르게 한 자는 5년 이하의 금고 또는 2천만 원 이하의 벌금에 처한다.

하는 것⁴⁾으로 정의되는 등 법적인 의미가 있는 반면, 안전사고는 공장 따위에서 안전 교육의 망각 또는 일상의 부주의로 인하여 일어나는 사고라는 사전적 의미만 있을 뿐이다⁵⁾. 그리하여 교통사고와 안전사고의 구별 및 판단은 판례의 취지를 이해하여 해석하는 것이 현실이며, 기존 판례는 ‘교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고, 국민생활의 편익을 증진함을 목적’⁶⁾으로 하는 교통사고처리특례법의 취지에 지나치게 치우쳐 교통사고의 개념을 포괄적으로 해석하는 경향이 매우 강하다.

이에 본 연구자는 교통사고의 결과에 따라 적용되는 도로교통법 제151조⁷⁾와 교통사고처리특례법 제3조 제2항⁸⁾의 조문에 규정된 단어 중 특히 ‘운전자’, ‘업무’ 등의 개념을 기본으로 ‘교통’의 법적 개념을 명확히 하고, 최근 CCTV와 차량용 영상저장장치(이하 ‘블랙박스’로 한다)의 대중화에 따라 급격히 이슈화되고 있는 개문사고(일명 ‘문콕사고’)를 판례의 취지를 기반으로 ‘교통’의 개념을 정립하여 개문행위의 형태에 따라 교통사고에 해당하는지, 안전사고에 해당하는지를 분류하고 개문관련 사고를 예방하는데 도움이 될 수 있는 방안을 모색하며 나아가 사고발생 시 수사기관이 취해야 하는 태도에 대하여 다시 한번 생각해 보고자 하는 것이 본 연구의 목적이다.

4) 교통사고처리특례법 제2조 제2항.

5) 민중서림편집부, 엡센스 국어사전, 2018, 1645쪽.

6) 교통사고처리특례법 제1조(목적) : 이 법은 업무상과실 또는 중대한 과실로 교통사고를 일으킨 운전자에 관한 형사처벌 등의 특례를 정함으로써 교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고 국민생활의 편익을 증진함을 목적으로 한다.

7) 차의 운전자가 업무상 주의를 게을리 하거나 중대한 과실로 다른 사람의 건조물이나 그 밖의 재물을 손괴한 경우에는 2년 이하의 금고나 500만 원 이하의 벌금에 처한다.

8) 차의 교통으로 제1항의 죄 중 업무상 과실치상죄 또는 중과실치상죄와 도로교통법 제151조의 죄를 범한 운전자에 대하여는 피해자의 명시적 의사에 반하여 공소를 제기할 수 없다.

Ⅱ. 이론적 배경

1. 교통사고처리특례법 상 ‘교통사고’의 구성 요소

교통사고처리특례법 제2조 제2호의 교통사고는 차, 교통, 피해결과의 발생을 구성요건으로 하고, 이는 같은 법 제1조의 업무상과실 또는 중대한 과실을 전제로 하므로 이 모든 개념을 충족할 경우에 교통사고처리특례법 상 교통사고로 볼 수 있다. 아래에서 이러한 구성요소들에 대하여 살펴보기로 한다.

1) 차

‘차’란 도로교통법 제2조 제17호 가목에 따른 차(車)와 건설기계관리법 제2조 제1항 제1호에 따른 건설기계를 말하며⁹⁾, 이를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

(1) 자동차

도로교통법 제2조 제18호 가·나목에 규정된 승용자동차, 승합자동차, 화물자동차, 특수자동차, 이륜자동차 그리고 건설기계관리법 제26조 제1항 단서에 따른 건설기계를 말한다.¹⁰⁾

9) 교통사고처리특례법 제2조 제1항.

10) 철길이나 가설된 선을 이용하지 아니하고 원동기를 사용하여 운전되는 차(건인되는 자동차도 자동차의 일부로 본다)를 말하며, 원동기장치자전거는 제외한다.

(2) 건설기계

건설기계는 건설기계관리법 제26조 제1항 단서의 규정에 의해 자동차로 분류되는 건설기계 10종¹¹⁾ 외의 것을 말한다. 불도저, 굴삭기, 로더, 지게차, 스캐리퍼, 기중기, 모터그레이더, 롤러, 콘크리트베틱플랜트, 콘크리트피니셔, 콘크리트살포기, 아스팔트믹싱플랜트, 아스팔트피니셔, 골재살포기, 쇄석기, 공기압축기, 향타 및 향발기, 자갈채취기, 준설선, 타워크레인이 그것이다.

(3) 원동기장치자전거

원동기장치자전거란 자동차관리법 제3조에 따른 이륜자동차 가운데 배기량 125cc 이하의 이륜자동차와 배기량 50cc 미만(전기를 동력으로 하는 경우에는 정격 출력 0.59킬로와트 미만)의 원동기를 단 차를 말한다.¹²⁾

(4) 자전거

자전거 이용 활성화에 관한 법률 제2조 제1호에 따른 자전거를 말한다.¹³⁾ 즉, 자전거란 사람의 힘으로 페달이나 손페달을 사용하여 움직이는 구동장치와 조향장치 및 제동장치가 있는 바퀴가 둘 이상인 차로써 행정안전부령으로 정하는 크기와 구조를 갖춘 것을 말한다.

11) 자동차로 분류되는 건설기계 10종은 덤프트럭, 노상안정기, 콘크리트믹서트럭, 콘크리트펌프, 아스팔트살포기, 천공기, 특수건설기계 4종(도로보수트럭, 콘크리트믹서트레일러, 아스팔트콘크리트재생기, 트럭지게차)이다.

12) 도로교통법 제2조 제19호.

13) 도로교통법 제2조 제20호.

(5) 사람 또는 가축의 힘이나 그 밖의 동력으로 도로에서 운전되는 것

사람이 끄는 손수레, 소나 말에 의해 이동되는 우마차와 농업기계화촉진법 제2조 제1항의 농업기계로서 경운기는 이동할 목적으로 제작한 용구가 아니라 영농을 위하여 제작한 농업기계이므로 도로교통법에서 규정한 소정의 장치를 갖추지 못하였기에 자동차에 해당되지 않아 무면허 운전이나 음주 운전의 처벌 대상이 되지 않는 것은 별도로 하더라도 차에는 해당된다.¹⁴⁾

2) 교통

도로교통법에는 운전¹⁵⁾의 의미 외에 따로 교통을 정의하지 않았고, 다만 2011년 제정된 교통사고조사규칙¹⁶⁾에 “교통이란 차를 운전하여 사람 또는 화물을 이동시키거나 운반하는 등 차를 그 본래의 용법에 따라 사용하는 것을 말한다”¹⁷⁾라고 규정되어 있으나, 실무에서는 운전과 교통 그리고 운행의 의미를 혼용하고 있다¹⁸⁾. 운행이란 사람 또는 물건의 운송 여부와 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용하거나 관리하는 것을 말하는 것¹⁹⁾으로 자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안을 그 시간적 범위로 볼

14) 중앙경찰학교, 교통, 2015, 354쪽.

15) "운전"이란 도로(제44조·제45조·제54조제1항·제148조·제148조의2 및 제156조 제10호의 경우에는 도로 외의 곳을 포함한다)에서 차마 또는 노면전차를 그 본래의 사용방법에 따라 사용하는 것(조종을 포함한다)을 말한다(도로교통법 제2조 제26호).

16) 경찰청 훈령 제620호(2011.1.20.).

17) 교통사고조사규칙 제2조 제1항 제1호.

18) 서울지방경찰청, 교통사고조사 이슈, 2016.

것이며, 운전, 교통의 의미보다 포괄적 개념이어서 운전, 교통의 의미와는 분명히 구분하여야 할 것이다²⁰⁾. 일반적으로 소유, 사용, 관리 등 포괄적 개념인 운행에 해당되면 안전사고에 해당하는 바, 본 논문에는 주차 후 문을 열고 닫는 행위를 소정의 교통으로 분류하여 교통사고로 볼 것인지, 그렇지 않다면 소유, 사용, 관리에 해당되어 안전사고로 볼 것인지를 교통과 운행의 개념을 비교하여 ‘교통’의 의미를 논하고자 한다.

3) 피해의 결과 발생

교통사고는 차의 운행 중 충돌, 접촉 등으로 인해 타인의 생명, 신체, 재산에 대한 피해의 결과가 발생해야 한다.

(1) 타인에 대한 피해의 결과 발생

가해 운전자를 제외한 제3자에 대한 피해결과 발생을 말한다.²¹⁾ 따라서 가해운전자의 부인, 자식 등 직계 존·비속도 제3자에 해당한다. 타인의 피해가 없는 경우에는 도로교통법 상 법규위반의 문제가 발생할 뿐 교통사고에 해당하지 아니한다. 피해는 타인의 생명, 신체, 재산에 대한 피해를 말하고, 자기 자신의 피해와 자신의 차량 및 물건에 대한 피해는 포함되지 않는다. 차량을 절취하여 운전하다 사고를 발생시킨 경우 절취차량을 타인의 피해로 볼 것인가에 대하여도 판례는 부정한다.²²⁾

19) 자동차손해배상보장법 제2조 제2호.

20) 중앙경찰학교, 교통, 2017, 29쪽.

21) 가해운전자 자신과 가해자가 운전하던 차량 및 적재한 화물 등은 도로교통법에서 “교통으로 사람을 사상하였거나 물건을 손괴하였을 때”에서 말하는 사람과 물건에서 제외된다.(1979.4.10. 대판 79도444).

(2) 부상의 범위

여기서의 피해는 타인에 대한 생명, 신체, 재산에 대한 것으로 1일간의 관찰을 요하는 정도나 피해자가 임신 6주에 2주의 안정관찰을 요할 정도는 이를 부상으로 볼 수 없고, 신체의 완전성에 대한 침해가 있을 것을 요한다. 가해운전자 자신과 운전하던 차량이나 범행의 수단 또는 도구로 제공된 차량 자체는 포함하지 않으며, 재물은 유형적 재물만을 의미하고 정신적 손해 등 무형적인 피해는 제외된다.²³⁾

4) 업무상과실 및 중대한 과실

형법 제268조는 업무상과실·중과실치사상죄를 규정하고 있고, 이에 대한 특별형법으로서 교통사고처리특례법이 마련되어 있다. 업무상과실치사상죄는 업무자라는 신분관계로 인하여 형이 가중되는 가중적 구성요건으로서 부진정신분범의 성격을 띠고, 중과실치사상죄는 보통의 과실보다 주의의무 위반의 정도가 크다는 점에서 불법 및 책임이 가중되는 가중적 구성요건이다. 즉, 도로를 운행하는 운전자는 법규상의 의무 및 각종 주의의무를 준수하여 교통사고가 발생하지 않도록 해야 할 업무상 주의의무를 가지고 있음에도 불구하고 이 주의의무를 소홀히 하여 피해의 결과를 발생시킨 것을 말한다.

형법상 ‘업무’란 사람이 사회생활상의 지위에 기하여 계속·반복하여 행하는 사무를 말하며, ‘사회성’, ‘계속성’, ‘사무’가 그 개념요소라 할 수 있다.

22) 도로교통법 제151조가 정하는 그 밖의 재물에서 “범행의 수단 또는 도구”로 제공된 차량 자체는 포함되지 않는다(1986.7.8. 대판 86도620).

23) 1986.2.11. 대판 85도2658.

‘사회성’이란 업무는 사회생활상의 지위에 기한 것, 즉 사람의 사회적 활동으로서의 의미를 가진 것이어야 한다는 것이다. 따라서 생활수단(직업·직무·영업 등)으로서의 사회적 활동은 업무가 되며, 자동차를 오락목적으로 계속·반복하여 운전하는 것처럼 생활수단으로서의 사회적 활동이 아닐지라도 사회생활을 유지하면서 계속하여 종사하는 사무도 업무에 해당한다.

또한 업무는 객관적으로 상당한 횟수를 반복·계속할 의사로 행하여진 것이어야 하며 이를 ‘계속성’이라 한다. 그러므로 계속성이 없는 것은 업무가 아니지만 의사가 개업 첫날 의료사고를 낸 경우처럼 비록 단 1회의 행위라도 계속·반복할 의사로 행한 것이라면 업무가 된다.

그리고 업무는 사회생활상 계속성을 가진 ‘사무’ 내지 일이어야 하며, 직업성·영업성의 유무, 공무·사무, 본무·겸무, 주된 사무·부수적 사무 여부는 불문한다. 면허가 있거나 적법한 사무일 필요도 없다.²⁴⁾

형법총칙상의 업무는 위법성조각사유인 업무로 인한 정당행위의 내용이 되는 업무이다. 각칙상의 업무는 과실범의 업무, 진정신분범의 업무, 부진정신분범의 업무, 보호법익으로서의 업무, 행위태양으로서의 업무 등으로 나뉘고, 교통사고와 같이 과실범에 있어서 업무자는 일반인에 비하여 예견가능성이 크기 때문에 불법 및 책임이 가중되는 경우이다.

교통사고처리특례법 제1조를 살펴보면 ‘업무상과실’과 ‘중대한 과실’이라는 단어가 나오는 바, ‘업무상과실’은 업무상 요구되는 주의의무를 태만히 함으로써 결과발생을 예견하지 못하거나 회피하지 못한 경우를 말하며, 주의의무의 범위는 법률의 형식적 기준에 한하지 않고 업무의 성질과 구체적 사정에 따라 관습상·조리상 요구되는 일체의 주의의무에 미친다. 그

24) 신호진, 형법요론, 문형사, 2013, 802쪽.

리고 ‘중대한 과실’이란 주의의무 위반의 정도가 현저한 경우, 즉 조금만 주의하였다면 결과발생을 회피할 수 있었음에도 불구하고 이를 태만히 한 경우를 말하며 이에 해당되는가의 여부는 구체적인 상황에서 사회통념을 고려하여 판단해야 한다.²⁵⁾

2. 교통사고처리특례법 및 도로교통법 위반죄의 주체

본 논문에서는 주차된 차량의 문을 열다가 옆에 주차된 타인의 차량을 충격하는 문콕사고를 중심으로 교통의 개념을 정립하려는 바, 이와 관련된 도로교통법 제49조 제7호²⁶⁾, 도로교통법 제151조, 교통사고처리특례법 제1조에서는 모두 ‘운전자’가 주체이다.

1) 운전자의 개념

운전자는 말 그대로 차량을 운전하는 사람을 의미하고, 교통사고처리특례법은 운전자에게만 적용된다. 따라서 운전석 옆에 동승한 운전조수나 버스 등의 안내양 등 운전보조자에 대해서는 이 법의 적용이 없다. 그리고 승객이나 보행자 등 교통관여자에 대하여도 그 적용이 없음은 명백하다.²⁷⁾

2) 운행자와의 비교

자동차손해배상보장법 제2조 제4호에 규정된 운전자는 ‘다른 사람을 위

25) 1980.10.14. 대판 79도305.

26) 운전자는 안전을 확인하지 아니하고 차의 문을 열거나 내려서는 아니 되며, 동승자가 교통의 위험을 일으키지 아니하도록 필요한 조치를 할 것.

27) 손기식, 교통형법, 한국사법행정학회, 2008, 259쪽.

하여 자동차를 운전하거나 운전을 보조하는 일에 종사하는 자'를 말하고, 같은 법 제3조의 운행자는 '자기를 위하여 자동차를 운행하는 자'를 의미하는 것으로 대비된다. 운행자는 자동차 소유자(자동차등록 명의자) 또는 자동차를 사용할 권리가 있는 자로서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자와 같은 의미로 사용되기도 하지만, 자동차 보유자와 같은 정당한 권리를 갖고 있지 않은 무단운전자, 절도운전자도 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자에 포함되어 결국 자동차 보유자보다 범위가 넓은 개념으로 이해되어 진다.

Ⅲ. 관련 판례의 분석 및 사례별 검토

1. 판례의 동향

1) 대법원 2010도1920 판결²⁸⁾

이 사건에서 피고인은 승용차를 도로변에 주차시켜 놓고 운전석 문을 열다가 마침 후방에서 진행하여 오던 자전거의 핸들 부분을 충격하여 피해자가 자전거와 함께 도로에 넘어지게 하여 피해자에게 전치 약 3주간의 치료를 요하는 상해를 입히고도 아무런 구호조치 없이 현장에서 도주하였는 바, 피고인은 교통사고라 함은 차의 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴하는 것을 말하고, 위 차의 교통이라 함은 차를 본래의 용법에 따라 사용하는 것을 의미하는데 이 사건은 차의 본래 용법인 주행을 위하여 사용하던 중 일으킨 사고가 아니므로 이 사건에 대하여 특정범죄

28) 로앤비 판례검색, <http://www.lawnb.com> (2017.10.11.검색).

가중처벌 등에 관한 법률 위반(도주차량) 죄가 성립하지 않는다고 주장하였다.

제1심²⁹⁾은 자동차의 사용용법 상으로는 차의 운전자가 시동을 걸어 이동하여 나아가는 운전 이외에도 차의 운전을 위하여 필수불가결하게 수반되는 행위도 존재한다 할 것이고, 이에는 운전자가 문을 열어 차에 올라 사이드 브레이크를 조작한 후 시동을 걸어 운전하여 나아가는 과정, 반대로 차를 주·정차하여 시동을 끄고 사이드 브레이크를 채운 후 운전자가 차에서 내린 다음 차 문을 잠그는 일련의 과정이 포함된다고 할 것이므로 그렇다면 차의 이용은 운전과 이와 관련된 수반행위로 구성된다 할 것이며, 이 사건 사고와 같이 운전자가 차량 주차 후 차에서 내리기 위하여 운전석 문을 열면서 발생한 사고 등과 같은 경우 차의 운전을 위하여 필수적인 수반 행위에서 비롯된 사고이므로 교통사고에 해당한다고 판시하였다.

또한 제2심³⁰⁾은 이 사건은 교통사고처리특례법 제2조 제2항에서 정하고 있는 ‘차의 교통으로 인하여 사람을 상해’한 경우에 해당하고, 그럼에도 피고인은 현장에서 피해자에 대한 필요한 구호조치를 취하지 아니한 채 현장에서 이탈하였으므로 도주차량으로 인한 특정범죄가중처벌 등에 관한 법률 위반죄의 죄책을 면하기 어렵다고 보았다.

이에 대해 대법원은 피고인은 구 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률(2010.3.31. 법률 제10210호로 개정되기 전의 것, 이하 ‘법’ 제5조의3 제1항) 소정의 도주차량 운전자, 다시 말해서 자동차의 교통으로 인하여 사람을 다치게 하고도 구호조치 없이 도주한 경우에 해당한다고 판단하였는

29) 수원지방법원 안산지원 2009고정1460 판결.

30) 수원지방법원 2009노5118 판결.

바, 법 제5조의3 제1항에서 정하는 도주차량 운전자에 대한 가중처벌 규정은 자신의 과실로 교통사고를 야기한 운전자가 그 사고로 사상을 당한 피해자를 구호하는 등의 조치를 취하지 아니하고 도주하는 행위에 강한 윤리적 비난가능성이 있음을 감안하여 이를 가중처벌 함으로써 교통의 안전이라는 공공의 이익의 보호뿐만 아니라 교통사고로 사상을 당한 피해자의 생명·신체의 안전이라는 개인적 법익을 보호하고자 함에도 그 입법 취지와 보호법익이 있는 점³¹⁾ 등에 비추어 원심의 판단은 옳은 것으로 수긍할 수 있다고 하였다.

2) 대법원 2009도2390 판결

이 사건의 피고인은 자신의 식품가게 앞에서 1톤 포터 화물차 적재함에 6단 높이로 실려 있던 토마토 등을 하역 중이었던 바, 그곳은 가게를 출입하는 손님과 가게 앞을 지나가는 통행인들이 많은 곳이어서 적재물이 무너져 내리지 않도록 조치를 취할 업무상 주의의무가 있음에도 불구하고, 이를 게을리 하여 적재된 토마토 상자가 떨어져 지나가던 피해자에게 약 84일간의 치료를 요하는 상해를 입혔다. 이에 피고인은 과일박스 하역작업은 운전행위와 밀접한 관련이 있으므로 교통사고처리특례법 위반죄에 해당하고, 사고차량은 같은 법 제4조 제1항 본문³²⁾ 소정의 자동차종합보험에 가입되어 있으므로 이 사건의 공소는 기각되어야 한다고 주장하였다.

31) 2003.4.25. 대판 2002도6903, 2004.8.30. 대판 2004도3600.

32) 교통사고처리특례법 제4조 제1항(보험 등에 가입된 경우의 특례) 본문 : 교통사고를 일으킨 차가 보험업법 제4조, 제126조, 제127조 및 제128조, 여객자동차 운수사업법 제60조, 제61조 또는 화물자동차 운수사업법 제51조에 따른 보험 또는 공제에 가입된 경우에는 제3조 제2항 본문에 규정된 죄를 범한 차의 운전자에 대하여 공소를 제기할 수 없다.

원심³³⁾은 교통사고처리특례법의 규정 취지를 종합하면, 같은 법 제4조 제1항 본문 소정의 적용은 ‘차의 교통으로 인하여 업무상과실치상죄를 범한 경우’에 한한다고 보아야 하는데, 위 사건의 화물차가 자동차종합보험에 가입된 사실은 인정되나, 피고인이 주차하고 하역 작업을 시작한지 약 1시간이 지나서야 사고가 발생한 점과 이 사고 발생 당시 위 화물차의 운전석은 비어 있었고 시동이 꺼져 있었으며, 차의 열쇠는 피고인의 여자친구가 가지고 있었던 점 등으로 볼 때 이 사고가 위 화물차의 교통으로 인하여 발생한 것이라고 볼 수 없다며 피고인의 주장을 배척하였다.

이에 대해 대법원은 원심의 판결처럼 본 사안은 교통사고처리특례법에 정한 교통사고에 해당하지 아니할 뿐만 아니라, 피고인의 또다른 항소이유인 교통사고처리특례법 제2조 제2호에 정한 ‘교통’을 자동차손해배상보장법 제2조 제2호³⁴⁾에 정한 ‘운행’보다 제한적으로 해석하여야 하는지에 대하여도³⁵⁾ 교통사고를 일으킨 운전자에 대한 형사처벌의 특례를 정하는 것을 주된 목적으로 하는 교통사고처리특례법의 입법 취지와 자동차 운항으로 인한 피해자의 보호를 주된 목적으로 하는 자동차손해배상보장법의 입법 취지가 서로 다른 점, ‘교통’이란 원칙적으로 사람 또는 물건의 이동이나 운송을 전제로 하는 용어인 점 등에 비추어 보면 교통사고처리특례법 상의 ‘교통’은 자동차손해배상보장법 상의 ‘운행’보다 제한적으로 해석하여야 한다고 판시하였다.

33) 대구지방법원 2008노3692 판결.

34) 자동차손해배상보장법 제2조 제2호 : 운행이란 사람 또는 물건의 운송 여부와 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용하거나 관리하는 것을 말한다.

35) 일반적으로 ‘교통’이든 ‘운행’이든 종합보험에 가입되어 있다면 둘 다 금전적 보상을 받을 수 있으나, ‘교통’에 해당하면 운전면허 행정처분의 대상이 되어 면허정지·취소가 될 수 있기에 피고인의 입장에서는 법리 다툼의 실익이 있다.

3) 판례의 분석

위 두 판례는 모두 운전자가 운전을 마치고 시동을 끈 후 운전석이 비어 있는 상태에서 발생한 사고로, 비록 시동을 껐더라도 운전석에서 하차하기 위해 문을 열다가 사고가 난 경우는 ‘교통’에 해당한다는 것이다. 즉, 시동의 작동여부나 자동차 바퀴가 굴러가느냐 멈추어 있느냐가 중요한 것이 아니라 운전종료와의 시간적 밀접성 및 차의 이동·운송과 밀접불가분의 관계에 있는 행위인가의 여부로 ‘교통’에 해당하는가를 판단한다는 것이다.

첫 번째 판례는 시동을 끈 직후라는 시간적 밀접성과 하차라는 필수불가결한 행위가 모두 ‘교통’의 범주에 포함된다고 보았고, 그럼에도 아무런 조치 없이 현장을 이탈하였으므로 일명 ‘뺑소니’에 해당한다고 본 것이다. 두 번째 판례는 주차 후 1시간이 지나서야 사고가 발생했다는 점에서 시간적 밀접성의 결여, 피고인의 여자친구가 차량 열쇠를 가지고 있었다는 점에서 ‘운전자 업무 연속성의 단절’을 근거로 ‘교통’이 아니라고 판시한 것이다. 이들 판례는 법해석상으로는 실무적으로 매우 타당한 결론을 이끌어냈다는 의견이 지배적이다.

교통사고처리특례법 제3조 제1항은 ‘차의 운전자가 교통사고로 인하여 형법 제268조의 죄를 범한 때에는...’ 이라고 규정하여 본 죄의 주체를 운전자로 한정하고 있다. 즉, 교통사고로 인하여 업무상과실치상죄를 범하는 주체는 운전자라는 인적 상태를 요구하는 것으로서 신분이 범죄의 성립이나 형의 가감에 영향을 미치는 신분범의 전형적인 형태이다. 대법원은 신분을 ‘형법 제33조 소정의 이른바 신분관계라 함은 남녀의 성별, 내·외국인의 구별 친족관계, 공무원의 자격과 같은 관계뿐만 아니라 널리 일정한 범죄행위에 관련된 범죄의 인적관계인 특수한 지위 또는 상태를 지칭하는

것이다.’³⁶⁾라고 판시하였다. 그러므로 주차된 차의 문을 연 주체가 운전자인지 아닌지의 여부는 교통사고인지 안전사고인지의 판단에 있어 중요한 시발점이고, 또한 개문행위자의 개문행위의 계속성, 사회성에 근거한 ‘업무’의 범위에 대한 해석을 명확히 할 필요가 있다.

그리고 차량 동승자가 차 문을 열고 내리다가 문콕사고를 야기하는 경우가 있는데, 도로교통법 제49조 제1항 제7호에서 ‘운전자는… 동승자가 교통의 위험을 일으키지 아니하도록 필요한 조치를 할 것’이라고 규정함으로써 동승자에 대한 주의의무는 운전자 지배하의 ‘업무’에 포함된다고 할 것이므로 이 경우에도 교통사고로 분류하여야 할 것이다.

이하에서는 위에서 살펴본 판례와 법이론을 토대로 승차하며 문을 여는 과정에서 발생한 개문사고 등 여러 경우에 대하여 살펴본다.

2. 개문사고 사례별 검토

개문의 형태는 운전자가 주차 후 차에서 내리기 위해 문을 밖으로 미는 경우, 주차차량을 운전하기 위해 밖에서 여는 경우, 운전자 이외의 자가 문을 여닫는 경우, 기타 운전의 목적이 아닌 다른 이유로 문을 여는 경우 등이 있을 수 있다.

1) 운전자가 주차 후 하차하려고 문을 열다가 발생한 경우

운전자가 차량 운전을 마치고 차에서 내리다가 측면에 주차된 차량 또는 이동하는 다른 차마 등을 충격하는 경우에는 운전자로서의 업무는 계속되고 운전자의 지위는 유지되며 따라서 교통사고에 해당한다.

36) 1994.12.23. 대판 93도1002.

2) 주차된 차량을 운전하기 위해 문을 열다가 발생한 경우

운전자가 주차하고 하차하여 상당시간이 경과한 후 차량으로 돌아와 운전을 위해 문을 열다가 주변 차마와 충돌한 사고의 경우(예를 들어, 마트 주차장에 차량을 주차하고 시장을 본 후 돌아와 차를 운전하기 위해 차 문을 밖에서 여는 경우 등)에는 운전자로서의 업무 계속성은 있다고 볼 수 없고, 오히려 보행자의 지위가 유지된 상태여서 ‘교통’에 해당되지 않는다고 보여지므로 단순한 민사적 사안에 불과하다고 할 것이다.

3) 주차된 차량에서 물건을 찾기 위해 문을 열다가 발생한 경우

차량 소유주가 자신의 주차된 차량에서 운전의 목적이 아닌 물건을 찾는 다거나 차내 정리를 위해 차 문을 여닫다가 주변의 차량을 충돌한 사고의 경우에는 운전자에 해당하지 않고, 업무의 계속성도 없으므로 ‘교통’에 해당하지 않는다.

4) 운전자 이외의 자가 기타 용무로 차량의 문을 밖에서 열다가 발생한 경우

운전자 이외의 자가 차량의 문을 밖에서 열다가 발생한 사고의 경우에는 운전의 목적도 없고, 계속성이 있는 ‘업무’에도 해당하지 않으므로 교통사고로 볼 수 없다.

IV. 개문사고 관련 개선방향

개문관련 사고가 발생했을 때 대부분의 경우 현장에서 가장 먼저 접하는 사람은 경찰관이다. 하지만 개문과 관련된 모든 사고가 경찰에 접수되어 기소가 되고 재판을 받는 것은 아니다. 즉, 경찰관이 어떠한 생각으로 초동조치를 하느냐에 따라 처리 절차와 과정 심지어 결론이 달라질 수도 있다는 것인데, 현장에 출동한 경찰관이나 사건접수를 받은 경찰관이 정확한 개념의 규정조차도 없이 처리한다면 국민들의 경찰에 대한 비난은 물론 수사기관 나아가 공무원 전체에 대한 불신이 팽배해 질 것이다. 그러므로 최상위 기관인 경찰청은 사안과 연관된 법령 및 관련 판례를 연구하고 분석하여 명확한 지침을 일선 경찰관들에게 하달하여야 함은 지극히 당연하다 할 것이다. 그 전에 이러한 개문사고가 아예 발생하지 않는 것이 가장 최상임은 이론의 여지가 없다. 이에 연구자는 개문행위로 인한 사고의 예방 및 처리에 대해 다음과 같은 몇 가지 방안을 제시하고자 한다.

1. 주차장 면적 등의 개선

1990년 시행된 주차장법은 주차공간의 규격을 너비 2m30cm, 길이 5m 이상으로 명시하였고, 거의 30년이 흐른 지금도 이 규정은 변함이 없다. 다만 국토교통부는 지난 2012년 50대 이상 규모의 주차장에는 폭 2.5m의 확장형 주차면을 설치하도록 하였으나, 기존의 주차장에 소급적용을 할 수 없고, 규정보다 바깥쪽 구체적인 강제수단 역시 마련되어 있지 않다. 일반 주차공간의 너비인 2m30cm를 준수하는 곳도 드물고, 관공서 심지어

이를 감독해야 할 행정기관의 주차장도 마찬가지이다³⁷⁾. 주차장의 너비도 싱가포르 2.4m, 일본 2.5m, 미국 2.7m, 독일 2.9m에 비해 협소하다.³⁸⁾ 또한 외국의 구획선은 개문사고 방지를 위해 노력하는 흔적이 역력하다. 즉, 일본은 ‘단선’인 우리와 달리 복선인 ‘U’자로 주차구획선이 그어져 있다. 독일은 사선으로 그어져 있고, 미국은 직선이 아닌 네모난 형태로 그려져 모두가 개문사고 예방에 탁월한 효과가 있다.³⁹⁾

결국 주차장 면적을 현실에 맞게 규정하고, 이 규정을 준수하게 할만한 강제규정이 필요하다. 또한 주차구획선을 직선인 단선만 고집할 것이 아니라 외국의 사례를 참고하여 바람직한 것은 수용하여야 할 것이다. 개문 관련 사고의 처리도 중요하지만 그러한 사고가 발생하지 않도록 하는 것이 더욱 중요하기 때문이다.

〈그림 1〉 문콕사고 방지를 위한 외국의 주차구획선



37) ‘문 콕 주차’ 짜증... 법은 있는데 단속이 없다, SBS 8시 뉴스, 2014. 11. 19.

38) “주차사고, 현황과 대책”, 교통신문, 2017. 2. 2.

39) “‘문콕 잔혹사’...주차 공간 좀 넓히면 안 되나요?”, 노컷뉴스, 2016. 6. 8.

2. 개문사고 예방법(Dutch Reach)의 대국민 홍보

더치리치란 자동차의 탑승자가 후방을 살피지 않고 문을 열기 때문에 뒤에서 오는 자전거 등을 미처 발견하지 못하고 충격하는 사고를 예방하기 위한 것으로써 네덜란드에서 최초로 실시하였다. 즉, 운전자가 왼손을 이용해 문을 여는 것이 아니라, 오른손으로 문을 열자는 것인데 이렇게 하면 자연스럽게 몸이 왼쪽으로 틀어지며 10배 이상 시야가 확대되어 측·후방에서 접근하는 물체를 쉽게 인지할 수 있기 때문에 후방에서 진행해 오는 차량 등과의 사고를 예방하는데 많은 도움이 된다. 이 더치리치를 이용해 보면 본래의 취지인 후방 차량과의 충돌 예방에 많은 도움이 될 뿐만 아니라, 개문하면서 옆에 주차되어진 차량을 충격하는 빈도나 힘의 세기가 눈에 띄게 달라졌다는 부수적인 효과도 느낄 수 있다. 실제로 네덜란드에서는 이 더치리치가 대중화된 이후 개문사고가 무려 65%나 감소했다고 한다.⁴⁰⁾

이러한 자동차 개문사고 예방법인 더치리치를 대중매체(TV, 라디오, SNS 등)를 통해 전국적으로 소개하고, 운전면허 취득시험에도 반영하는 등 전 국민에게 널리 홍보하고 인지시키는 것이 바람직하다고 생각한다.

3. 교통사고조사규칙의 개정

모든 교통사고와 마찬가지로 개문관련 사고도 발생하지 않는 것이 가장 좋음은 두말할 나위가 없지만, 만약 발생하였다면 그 처리과정이 지역적

40) '개문사고는 더치리치 캠페인으로 예방해요!', 도로교통공단, 2017.9. (도로교통공단 홈페이지 (<http://www.koroad.or.kr>), 2017. 10. 3. 검색).

으로나 경찰관 개개인에 따라 다르지 않아야 한다. 고로 경찰청이 2012년에 제정한 교통사고조사규칙 제21조(안전사고 등) 제1항에 ‘주차된 차의 문을 밖에서 열다가 발생한 사고’의 경우를 안전사고에 포함하도록 개정할 것을 제언한다.

앞에서 살펴보았듯이 위의 경우는 아직 운전자로서의 지위를 취득하지 못하고, 보행자의 지위가 유지된 상태이므로 교통사고라고 볼 수 없을 것이다. 일선 경찰관들이 많이 헷갈려하는 부분이므로 관련 규정에 이 내용을 명문화하는 것이 업무처리의 명확화와 통일화 부분에서 바람직하다고 본다.

원 안	개 정 안
제21조(안전사고 등) 교통조사관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사고의 경우에는 교통사고로 처리하지 아니하고 업무 주무기능에 인계하여야 한다. 1.~6. (생략)	제21조(안전사고 등) 교통조사관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사고의 경우에는 교통사고로 처리하지 아니하고 업무 주무기능에 인계하여야 한다. 1.~6. (원안과 같음) 7. 주차된 차의 문을 밖에서 열다가 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 경우

4. 교통사고조사 매뉴얼의 보완

경찰청이 2012년 개정된 ‘교통사고조사 매뉴얼 I’은 전국 경찰관서 교통조사관들의 지침서이다. 블랙박스의 대중화와 곳곳마다 설치된 CCTV 등으로 인해 개문사고 관련 신고가 급증하였는바, 개문사고의 유형에 따라 교통사고에 해당하는 경우와 교통사고로 보기 어려운 경우의 사례⁴¹⁾에 유형을 추가함을 제언한다.

41) 경찰청, 교통사고조사 매뉴얼 I, 2012, 103쪽.

1) 교통사고에 해당하는 경우

- 정류장에서 정차중인 버스, 택시의 승·하차 시의 사고
- 내리막길에서 정차시킨 차가 미끄러져 굴러내려 발생한 사고
- 고장이 난 자동차를 밀고 가거나, 견인차를 끌고 가다가 끌려가던 차량 때문에 발생한 사고
- 운행 중 화물이 떨어져 발생한 사고
- 운전자가 주차 후 차에서 내리기 위해 차문을 열다가 사람이나 물건을 접촉, 충돌한 경우(추가요망 항목)

2) 교통사고로 보기 어려운 경우

- 행인이 도로변에 정차중인 차량을 보지 못한 채 실수로 머리를 차체에 부딪힌 사고
- 도로변에 세워둔 자동차에 어린아이가 접근하여 차량을 고여 둔 자기를 건드려 발생한 사고
- 주행 중인 버스 안에서 짐실개의 짐이 떨어져 그 밑에 앉은 승객의 두부를 부상케 한 경우
- 기타 차의 고유의 운전행위로 인한 사고로 볼 수 없는 경우 등
- 주차된 차에 타기 위해 차의 문을 밖에서 열다가 사람이나 물건을 접촉, 충돌한 경우(추가요망 항목)

위와 같이 사례를 추가, 보완하여 구체적으로 교통사고와 안전사고의 경계를 정하여 지침을 하달할 것을 제안한다.

5. 경찰청 지침의 수정

2017. 6월 경찰청이 일선 경찰서에 ‘주차장 등 도로가 아닌 곳에서의 문콕사고는 교통사고에 해당되지 않는 단순한 민사 사안으로서 사건접수를 하지 말고 반려하라’는 지침⁴²⁾을 하달하였으나, 이는 교통사고의 개념 및 실무를 담당하는 경찰관들의 생각과는 매우 다르다. ‘차’, ‘교통’, ‘과실’, ‘결과의 발생’이라는 4가지의 요건을 충족하면 발생장소는 불문하고 교통사고이다. 즉, 발생장소가 도로인지, 도로가 아닌지는 운전면허 행정 처분이 가능한지, 불가능한지의 문제일 뿐이다. 그런데도 경찰청은 ‘도로에서 일어나는 교통상의 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보한다’는 도로교통법의 목적에만 입각하여 사안의 발생장소가 도로이면 교통사고로, 도로가 아닌 곳에서 발생하면 교통사고가 아닌 단순 민사 사안으로 처리하라는 것이다.

도로가 아닌 곳에서 문콕사고가 발생하면 경찰청의 지침처럼 접수를 해주지 않는 경찰서가 있는가 하면, 기존대로 접수를 받아주는 경찰서도 있는 것이 현실이다. 접수를 해주지 않는 경찰관은 엄청난 민원을 사게 되고, 접수를 받아주는 경찰관은 상급기관의 지침을 지키지 않았다는 부담에 시달리게 된다. 경찰청은 경찰의 최상위 기관으로서 이 사안에 대하여 시급히 공청회를 개최한다든가, 관련 경찰관들을 상대로 설문조사를 시행하고, 국민들의 법 감정도 충분히 이해하여 좀 더 종합적이고 더 많은 사람들이 만족할만한 지침을 하루빨리 하달하여야 할 것이다.

42) 경찰청, “주·정차차량 사고 후 인적사항 미제공 사건 처리 지침”, 2017. 6. 1.

V. 맺으며

‘교통사고’라 함은 차의 교통으로 인하여 즉, 다른 차마나 사람 또는 물건에 직접 접촉·충돌하거나, 접촉·충돌할 위험을 야기한 원인이 교통사고와 밀접히 관련하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴하는 피해의 결과를 발생시키는 것⁴³⁾으로 해석되나, 중요 구성요소인 ‘교통’의 의미에 대한 명확한 법적 개념은 없어 판례⁴⁴⁾의 취지에 의존하고 있다. 판례는 차의 운전자가 주차를 한 후 차에서 내리기 위해 문을 열다가 후방에서 진행하던 자전거와 충돌하여 피해자가 상해를 입은 사례에 대해 교통사고처리특례법과 자동차손해배상보장법의 입법취지가 서로 다른 점과 ‘교통’이란 원칙적으로 사람 또는 물건의 이동이나 운송을 전제로 하는 용어인 점에 비추어 보면, 교통사고처리특례법 제2조 제2호에서 정한 ‘교통’은 자동차손해배상보장법 제2조 제2호에 정한 운행보다 제한적으로 해석되어야 하고, 도로교통법의 목적⁴⁵⁾과 이 법 제39조와 제49조에 운전자의 주·정차 및 승·하차시 주의의무가 규정되어 있으며, 교통사고처리특례법의 목적을 강조하여 차의 문을 여닫는 행위로 인한 사고를 교통사고에서 제외하는 경우 그 운전자에 대해 교통사고처리특례법 상의 형사처벌의 특례 적용을 배제하여 부당한 결과에 이르게 한다고 지적하였다.

그러나 형사법 적용에 있어 행위에 따른 결과를 우선할 수는 없는 것으로 마땅히 법률의 구성요건과 행위 주체에 대한 명확한 해석이 먼저 고려

43) 경찰교육원, 교통경찰, 2013, 159쪽.

44) 서울중앙지법 2010노433 판결.

45) 이 법은 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함을 목적을 한다.

되어야 할 것이다. 그러므로 차의 개문행위 시 도로교통법 제39조와 제49조, 교통사고처리특례법 제1조에서 규정하는 ‘운전자’의 지위, 업무상 과실치상죄에서의 ‘업무’의 개념에 대한 해석을 우선하여 해석함이 매우 타당하다.

통상 개문사고는 경미한 피해가 발생하고, 교통사고처리특례법 상의 교통사고에 해당하지 않는다 하더라도 자동차손해배상보장법 상의 소유, 사용, 관리하는 동안에 발생한 사고이므로 민사상 운행성이 인정되어 유책함이 명백하므로 소송에 이르지 경우가 많지 않아 비교판례는 한정되어 있다. 그러나 블랙박스과 CCTV의 대중화로 일선 법집행 현장에서는 개문사고로 인한 분쟁이 증가하고 있는 실정이므로 이에 대한 명확한 지침이 사고관련자와 법집행자 모두에게 절실히 필요하다.

본 연구자는 운전을 마치고 차량을 주차한 후 차에서 내리기 위해 문을 여는 경우에만 운전자의 지위는 유지되고, 업무의 계속성이 인정되어 교통사고처리특례법 상의 ‘교통’에 해당되므로 교통사고처리특례법 위반을 적용하여 교통사고로 처리하고, 그 외 차량 소유자 또는 그 외의 자가 밖에서 차 문을 열다가 발생한 사고에 대해서는 물적 피해만 발생하였다면 민사사안으로, 인적피해가 발생하였다면 형법 제268조(업무상 과실치사상)를 적용하여 안전사고로 처리하는 것이 타당하다고 주장한다.

교통사고인지 안전사고인지의 구분은 운전자의 형사책임 뿐만 아니라, 운전자들의 운전면허 행정처분에도 매우 중요한 역할을 한다. 그러므로 경찰청은 교통사고조사규칙 제21조를 재정비하고, 교통사고조사 매뉴얼에 개문사고와 관련된 사례를 추가하며, 기 하달된 관련 지침을 수정·보완하여 일선 실무자들이 현장에서 개문사고 유형의 신고에 대해 정확하고 통일된 법 집행을 할 수 있도록 해야 할 것이다. 또한, 주차장 면적을 합리적으로 확대하고 이를 강제하는 수단을 강구하며, 주차구획선의 개선 및

더치리치 캠페인을 활성화하여 개문사고의 발생을 최소화하는 것도 매우 바람직하리라고 본다.

〈논문접수 : 2018. 4. 8, 심사개시 : 2018. 4. 19, 게재확정 : 2018. 5. 16. 〉

참 고 문 헌

I. 국내문헌

- 경찰교육원, 교통경찰, 2013.
경찰청, 교통사고조사 매뉴얼 I, 2012.
도로교통공단, 2017교통사고통계, 2017.
민중서림편집부, 옛센스 국어사전, 2018.
서울지방경찰청, 교통사고조사 이슈, 2016.
손기식, 교통형법, 한국사법행정학회, 2008.
신호진, 형법요론, 문형사, 2013.
중앙경찰학교(송기엽 외), 교통, 2015.
중앙경찰학교(임호기 외), 교통, 2017.
현암사법전부, 소법전, 현암사, 2017.

II. 기타

- 경찰청, “주·정차차량 사고 후 인적사항 미제공 사건 처리 지침”, 2017.
네이버 블로그, <http://kratosss.blog.me/220824252052> (2017. 9. 5. 검색).
“‘문콕 잔혹사’...주차 공간 좀 넓히면 안 되나요?”, 노컷뉴스, 2016. 6. 8.
‘문 콕 주차’ 짜증... 법은 있는데 단속이 없다, SBS 8시 뉴스, 2014. 11. 19.
“주차사고, 현황과 대책”, 교통신문, 2017. 2. 2.
<http://www.koroad.or.kr> (도로교통공단 홈페이지, 2017. 10. 3. 검색).
<http://www.law.go.kr> (법제처 국가법령정보센터, 2018. 1. 21 검색).
<http://www.lawnb.com> (로앤비 판례검색, 2017. 10. 11 검색).

<ABSTRACT>

An Analysis on precedents for traffic accidents caused by opened vehicle doors

Bak, Seung-Myoun

The number of registered motor vehicles was about 26 million in Korea in 2017, which is 50 times growth compared to 530 thousand vehicles in 1980. Reported personal injury recorded 220,917 in 2016, but the Police assumes that only 20% of the entire personal injuries are being reported. If we include property damages, it is estimated that approximately 1.5 million road traffic accidents are occurring each year. The Korean National Police Agency (KNPA) does not sub-categorize the property damage by vehicle accidents, therefore it is difficult to measure the portion of accidents caused by opened vehicle doors (ACOV). However, we can observe from day-to-day police practice that many police officers receive ACOVs reports. Although damages from ACOVs are often minor, the level of damage tolerance of the citizens are getting lower that we expect damage reports are to increase in coming years. We categorized the ACOV into three sub-categories based on the conceptual definition of road traffic accident and drivers' legal and professional status. We argue that certain types of accidents should be considered as negligence accidents rather than road traffic accidents because the actor's status does not constitute the driver, and the social and continual requirement as profession. Such accidents include accidents caused by opening the

door from outside with the intention to drive but before the start of the engine, accidents caused by opening the door from inside to search the car, accidents by actors without intention to driver the car.

Therefore, we further advise that article 21 KNPA's Road Traffic Accident Rule, related police manuals and executive orders on road traffic accident investigation should be revised accordingly. With such revision, we expect that not only the police can provide better and clearer law enforcement service to the general public and enhance the level of public trust, but also promote prompt recovery of the damage and realize the purpose of the Act on Special Cases Concerning the Settlement of Traffic Accidents.

◆ **Key words** : traffic, vehicle driving, vehicle door accidents, vehicle driver, Act on Special Cases Concerning the Settlement of Traffic Accidents.