

교통사고 조사기구의 조기설립 필요

- 우리나라의 교통사고 조사는 원인분석이 부실하여 안전대책의 연계 미흡
 - 교통사고의 원인분석은 사고책임자를 벌주기 위한 것이 아니라, 유사사고의 재발을 방지하여 안전증진을 도모하기 위함
 - 교통사고의 조사를 주로 경찰이 담당하여 책임자의 사법적 처리에 치중
 - 항공·해양 외에는 교통사고조사 전문가가 거의 없어 과학적 조사에 한계
 - 교통사고의 원인분석이 안된 채로 교통안전 투자를 집행하여 효율성 저하
- 외국의 교통사고 조사기구는 독립성을 강조하며 원인조사를 목적으로 함
 - 교통사고 조사기구는 미국식의 완전통합형, 스웨덴 등의 부분통합형, 영국 등의 개별기구형이 있으며, 조사기구의 독립성 보장이 강조됨
 - 일부 국가에서는 항공사고를 중심으로 조사하다, 다른 부문으로 조사범위를 확대함(스웨덴, 뉴질랜드, 일본 등)
 - 도로 교통사고를 제외한 부분통합형 조사기구가 국제적 추세이나, 해당 국가에서는 별도의 기관에서 도로교통사고의 원인분석 수행
- 우리나라는 교통사고 피해를 고려할 때, 통합형 조사기구가 바람직함
 - 미국의 국가교통안전위원회(NTSB)를 모델로 하여 육해공 전 부문을 망라하는 조사기구를 설치하여 국민의 교통안전 증진에 기여
 - 대통령 혹은 국무총리실 산하에 두어 상설 독립기구로 운영함
 - 사업용 차량이 포함된 대형 교통사고, 그 외 교통수단의 대형 사고를 주요 조사대상으로 하여 교통안전 대책을 강구함

1. 우리나라 교통사고 조사의 현황과 문제점

○ 교통사고 조사의 목적

- 교통사고 원인조사는 유사사고의 재발을 방지하기 위한 것으로 책임자를 처벌하기 위한 사법적 조사와는 접근방법이 다르므로 전문적인 조사기구가 필요함

○ 교통사고 조사의 현황

- 도로교통사고는 사고발생 관할 경찰서/지서에서 경찰이 현장 출동하여 조사하지만, 사고원인은 법규위반 중심으로 분류하고, 사고책임자 규명에 치중함
- 해양사고 중 인사사고는 해양경찰대에서 조사를 맡고 있음. 지방·중앙해양안전심판원에서는 사고원인조사도 하지만 유사사고의 재발방지 노력이 미흡함
- 철도사고도 인사사고 발생시 관할 경찰서에서 조사하며, 철도청 조사팀은 지역 사무소의 협조로 자체 조사를 수행함. 조사전문가가 없고 원인분석이 미흡함
- 항공사고 조사위원회는 2002년 8월에 건교부에 설치하여 활동중에 있음

○ 문제점 1 : 교통사고의 원인규명 미약

- 경찰이 교통사고의 사법적 처리에 치중하여 사고의 원인 규명 미약

○ 문제점 2 : 교통사고 조사의 독립성 미흡

- 우리나라의 항공사고 조사위원회는 법적으로 독립성을 보장하도록 되어 있으나, 일반 행정업무는 건교부 장관의 지휘·감독을 받도록 하여 독립적 활동에 한계가 있음
- 지방·중앙 해양안전심판원은 해양수산부의 산하조직으로서 비슷한 한계 있음

○ 문제점 3 : 교통사고 조사의 전문성 취약

- 교통사고의 요인이 다양하고 복합적인데 비해, 교통사고 조사에 참여하는 인력은 전문화되지 못하여 교통사고 원인의 조사분석이 어려움
- 해양, 항공 분야에서 비교적 전문가를 확보하고 있으나, 사고의 복잡성, 교통수단의 기술적 발달에 부응하는 전문가의 양성이 미흡함

○ 문제점 4 : 교통안전 투자의 효율성 저하

- 사고원인의 규명 없이 안전대책을 추진하여 교통안전 투자의 효율성 저하

2. 외국의 교통사고 조사기구

- 독립적인 교통사고 조사기구는 미국의 NTSB가 효시이며, 여러 국가의 모델이 됨
 - 1967년 당시 교통부 산하조직으로 출발, 1974년 완전히 독립
 - 당시 미국 의회는 “어떠한 정부기구도 미국의 다른 기관에 완전히 분리되고 독립되지 않는 한 조사기능을 적절히 수행할 수 없다”는 이유를 들어 독립시킴
 - 교통부가 교통정책 규제 및 진흥에 책임을 지고 있고, 사고는 교통체계의 결함을 나타내는 것일 수 있으므로 교통부의 적절한 감독을 위해 위원회에 독립성 부여
- 교통사고 조사기구는 완전통합형, 부분통합형, 개별기구형으로 구분할 수 있음
 - 완전통합형은 미국의 NTSB를 모델로 하며, 육·해·공의 교통사고를 모두 포함
 - 부분통합형은 도로교통사고의 심층조사를 수행하고 있는 국가에서 운영하는 방식으로, 캐나다, 스웨덴, 뉴질랜드, 일본 등이 해당함
 - 개별기구형은 해당 부처에서 사고조사를 하는 방식이나, 해양과 항공사고 부문은 대체로 독립적인 기구에서 운영하고 있음. 철도사고는 철도청 등에서 독립적으로 운영하는 방식이 많은 편임. 독일, 프랑스, 영국 등이 해당함
- 세계의 교통사고조사기구는 항공사고 조사에서 시작하여 전 부문으로 확대되는 추세
 - 일부 국가에서는 항공사고 조사를 중심으로 운영하다 해양, 철도 등으로 조사범위를 확대하여 부분통합형으로 전환. 뉴질랜드, 스웨덴, 일본 등
 - 교통사고 조사기구는 개별기구형에서도 독립적 운영이 많은 편임
- 각 국가에서 도로교통사고의 심각성을 고려하여 별도의 원인분석을 수행하고 있음
 - 도로교통사고는 대부분 경찰이 기본으로 초동수사를 담당하지만, 원인분석을 위한 조사는 별도의 기구나 연구기관에서 수행하고 있음
 - 캐나다 기마경찰청에서는 별도의 사고조사 전문가를 고용하여 원인분석 수행
 - 뉴질랜드는 육상교통안전청에서, 스웨덴은 도로청, 영국은 도로교통연구소, 프랑스는 국립교통 및 안전연구원, 독일은 연방도로연구원 등에서 사고원인 조사
 - 일본은 (재)교통사고종합분석센터에서 사고원인 조사 수행

3. 교통사고 조사기구의 설립방안 및 기대효과

○ 기본 방향

- 교통사고 조사기구의 위상을 정립하고 독립성을 보장하기 위해 대통령 혹은 국무총리실 직속기구로 설립
- 조사기구에 조사 및 안전권고 권한을 주고, 권고를 받은 해당부처와 기관에서 의무적인 대응을 하도록 하여 교통안전 정책수행의 실천적인 주체가 되도록 함
- 상설, 독립기구로 운영하고, 위원회는 교통안전 전문가로 구성하도록 함

○ 교통사고 조사기구의 조직

- 조사기구의 조사대상이 되는 사고 접보시 출동가능 한 조사팀을 전 교통수단에 대해 운영하며, 사고원인을 분석하고 안전대책을 연구할 수 있는 연구팀을 둠
- 조사팀은 3~4명으로 구성하여 수단별로 배치하되, 필요시 풀 제로 운영하여 조사기술의 공유, 전수 및 개발응용이 가능하도록 함

○ 교통사고 조사기구의 조사대상

- 모든 항공사고와 사업용 차량이 포함된 대형 도로교통사고, 해양오염을 포함하는 대형 해양사고, 대형 철도사고 등을 주요 조사대상으로 함
- 기타, 위원회에서 안전대책의 필요성에 따라 결정

○ 기대 효과

- 독립적인 조사기구 운영으로 독자적 교통사고 원인조사 수행 및 위상 정립
- 유사사고의 재발방지를 위해 관련 부처와 관계 기관 등에 안전권고를 하고, 관련 부처와 관계 기관에서 해당 교통안전정책을 이행토록 하여 국민의 안전증진 기여
- 교통사고 조사기술의 전문성 확보, 조사기술의 공유 및 발전 기대
- 효과적인 안전대책 수립 및 집행으로 교통안전 투자의 효율성 증대 기여
- 국제적 교통사고 원인조사의 공조 및 국가신인도의 제고 기여

국토연구원 조남건 연구위원 (ngcho@krihs.re.kr, 031 - 380 - 0336)