# 신뢰의 원칙의 형사법적 연구

정 신 교*

목 차

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 신뢰의 원칙의 성립배경
1. 신뢰의 원칙의 의의
2. 우리나라에서의 신뢰의 원칙의 채택과정
Ⅲ. 신뢰의 원칙의 법리적 검토
1. 체계적 지위
2. 신뢰의 원칙의 적용요건
Ⅳ. 신뢰의 원칙의 적용한계
1. 결과발생을 인식할 수 있는 경우
2. 상대방의 교통법규 준수를 신뢰할 수 없는 경우
3. 스스로 교통법규를 위반한 경우
Ⅴ. 우리나라 판례의 구체적 검토
1. 자동차 간의 교통사고
2. 자동차와 자전거 간의 교통사고
3. 자동차와 보행자 간의 교통사고
Ⅵ. 결 론

## Ⅰ. 서 론

도로교통사고[1)]를 지하기 위한 교통관여자의 상호신뢰는 원활한 교통문화의 필수조건이다. 과거 신뢰의 원칙이 확립되기 이전의 판례를 보면 운전자가 업무상 필요한 주의를 태만하여 사람을 상해한 경우 피해자의 과실 유무와는 상관없이 업무상과실치상의 죄를 면하지 못하였다. 즉 도로교통사고시 사고와의 인과관계가 인정된다면 형사책임을 져야만 했다. 이러한 판례들은 피해자의 과실 유무 및 그 정도에 관계없이 과실

* 건국대학교 법학연구소 전임연구원

1) 우리나라 교통사고 발생건수는 2007년 기준으로 211,662건이 발생하여 6,166명이 사망하고, 부상자는 335,906명으로 나타나고 있다. 경찰청(http://www.police.go.kr). 2006년 교통사고처리특례법 위반은 191,119건, 도로교통법 위반은 400,271건으로 전제 범죄 발생건수(1,829,211건)의 30%를 넘고 있다. 『법무연수원 범죄백서』(http://www.lrti.or.kr) 참조.

책임을 인정하였고 당시의 교통사정상 교통의 원활보다는 인명을 중시하는 경향에서 비롯된 것이라고 보여진다. 그러나 이것은 결국 처벌되는 자가 불운을 탄식할 뿐인 것으로 법리상 대단히 불합리하다고 볼 수 있다.

현대산업사회에서 자동차는 현대인의 필수품이 되었고 자동차의 고속화는 시대적 요청이다. 이에 따라 도로교통의 기술화와 교통법규가 정비되었으며 교통도덕이 널리 보급된 오늘에까지 불신의 원칙을 그대로 유지할 수 없다. 만일 그렇게 한다면 교통은 더욱 정체될 것이며 자동차는 그 사회적 유용성과 현대적 기능을 발휘할 수 없게 될 것이다. 이러한 현실적 배경하에서 도로교통의 원활을 위하여 필요불가결한 활동으로부터 야기되는 위험의 방지는 도로교통에 관여하는 모든 사람이 각자의 사회적 지위와 능력에 따라 합리적으로 분배되어야 한다는 요청에 의해 등장한 이론이 신뢰의 원칙이다.

본고에서는 신뢰의 원칙의 법리적 검토와 판례분석을 통해 신뢰의 원칙의 형사법적 지위에 대해 고찰해 보고자 한다.

## Ⅱ. 신뢰의 원칙의 성립배경

### 1. 신뢰의 원칙의 의의

독일의 판례[2]를 통하여 채택된 이론인 신뢰의 원칙은 교통규칙을

2) 독일에서는 특별한 사정이 없는 모든 교통관여자는 다른 교통관여자가 교통질서를 지킬 것을 신뢰하여도 좋고, 따라서 타인이 교통질서에 위반하는 태도로 나올 것을 염두에 둘 필요는 없다고는 원칙으로 표현하고 있다(Welzel, *Strafrecht*, 11. Aufl.,1969, 132면). 여기서 신뢰의 원칙의 적용 여부에 '특별한 사정'이라는 사실문제를 중시하였다. 반면 일본에서는 자동차 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량이 교통질서를 지켜서 자기 차와의 충돌을 회피하기 위하여 적절한 행동으로 나올 것을 신뢰하는 것이 상당한 경우 가령 다른 교통관여자의 부적절한 행동에 의하여 결과가

준수한 운전자는 다른 교통관여자가 교통규칙을 준수할 것이라고 신뢰하면 족하고 다른 교통관여자의 부적절한 행동까지 예견하여 방어조치를 취할 의무는 없다는 이론이다.[3)]

이 원칙은 1935년 독일 판례[4)]에서 등장하여 과실범 인정범위를 한정함으로써 행위자의 '주의의무의 합리적 경감'이라는 의미로 채택되고 있다.[5)]

신뢰의 원칙은 도로교통뿐만 아니라 다른 분야에서도 채용이 확대되고 있다. 즉, 타인을 위하여 규칙에 적합한 고려를 행한 어느 곳에든지 그 적용이 가능하다는 것이다.[6)] 특히 고속교통기관에 의한 교통행위,

---

발생되었다고 하더라도 주의의무 위반은 인정되지 않는다(西原春夫, 「交通事故と信頼の原則」, 成文堂, 1980, 14면 이하)고 하여 신뢰의 원칙의 적용 여부에 '사회적 상당성'을 중시하는 견해로 나눠지고 있다.

3) Schönk・Schröder・Cramer, *Strafgesetzbuch*, 25. Aufl., 1997, §15 Rn.149; Schroeder, *StGB Leipziger Kommentar*, 11.Aufl., 1992, §16 Rn.168; Roxin, *Strafrecht AT*, 3.Aufl., 1997. §24 Rn.21; Bockelmann, *Volk Strafrecht AT*, 4. Aufl., 1987, S. 161; 김일수・서보학, 「형법총론」, 제9판, 박영사, 2002, 485면; 배종대, 「형법총론」, 제9개정판, 홍문사, 2008, 677면; 박상기, 「형법총론」, 제5판, 박영사, 2002, 193면; 손동권, 「형법총론」, 제2개정판, 율곡출판사, 2007, 335면; 신동운, 「형법총론」, 법문사, 2006, 214면; 이형국, 「형법총론」, 제4판, 법문사, 2008, 337면; 오영근, 「형법총론」, 보정판, 박영사 2007, 199면; 임웅, 「형법총론」, 개정판보정, 법문사, 2007, 497면; 원형식, 「형법총론」, 청목출판사, 2006, 213면; 이재상, 「형법총론」, 제5판, 박영사, 2007, 189면; 진계호・이존걸, 「형법총론」, 제8판, 대왕사, 2007, 275면; 정영일, 「형법총론」, 개정판, 박영사, 2007, 152면; 하태훈, 「형법총론」, 전정판, 법문사, 2002, 453면.

4) 신뢰의 원칙에 대한 최초의 판례는 1935년 12월 9일 독일제국법원의 판결(RGSt 70, 71)이며, 이러한 경향은 스위스, 오스트리아 등에서 나타나고, 일본에서는 1950년대에 논의가 시작되어 1966년 6월 14일 일본 최고재판소 판결(여객의 정리, 유도 등을 취급하는 역원이 종착역에서 여객을 하차시키는 경우의 주의의무)에서 명시적으로 원용한 데서 비롯되었다. 우리나라에서는 1957년 2월 22일 4289형상330에서 시작하여 자동차 교통사고에 신뢰의 원칙을 채용한 사례로는 1970년 2월 24일 대법원 판결(1970. 2. 24. 70도176)에서 적용하기 시작하였다.

5) 신뢰의 원칙을 인정하는 견해가 지배적이나 전적으로 적용을 부정하는 견해도 있다. 즉 井上祐司 교수는 교통능률이라는 전체주의적 교통정책의 산물로서 인명천시사상이 농후하므로 부인한다. 井上佑司, 「行爲無價値と過失理論」, 成文堂, 1970, 79면 이하. 또 소극적 인정설로 平野 교수는 신뢰의 원칙은 과실범의 일반적인 성립요소를 명시적으로 표현한 것에 불과하고, 특별한 원칙 내지 요건을 이루는 것은 아니라고 하였다(平野龍一, 「刑法總論」 I, 有裵閣, 1972, 197면 이하).

의료행위, 환경문제, 토목건축행위, 도시가스공급행위, 광산, 원자력 등 현대생활에 있어서 사회적 유용성은 있으나 성질상 법익침해의 위험성이 항상 내재하고 있는 행위가 급격히 증가하고 있는 때 과실범은 더욱 중요한 의미를 가진다. 이러한 분야에 있어서 신뢰의 원칙이 적용되기 위해서는 신뢰의 원칙은 과실불법의 성립 여부에 관한 판단원리로 기능함과 동시에 과실책임의 판단에 있어서도 의미를 갖는다. 이런 경우에 신뢰의 원칙은 객관적 주의규범의 영역으로부터가 아닌 과실책임의 영역이 되는 것이다.

## 2. 우리나라에서의 신뢰의 원칙의 채택과정

### 가. 불신의 원칙의 채택

근대 형법의 계수는 일본에 의해 이루어졌고, 일제식민지시대 판례에서는 불신의 원칙이 지배하였다. 조선고등법원 판례는 "운전수로서 업무상 필요한 주의를 태만하여 사람을 상해한 때에는 피해자의 과실 유무를 불문하고 형법(구) 제211조의 죄책을 면하지 못한다."고 규정하고 있다.[7] 또한 "형법(구) 제211조 소정의 죄의 성부는 하나의 발생한 사고가 당해 업무자의 업무집행상의 과실에 기인하는 것이냐 아니냐에 의하여 결정할 것이며 피해자의 과실 유무는 본죄성립의 조건이 아니다."[8]고 하여 과실범의 취급상 엄격한 태도를 취해 왔고 나아가 불신의 원칙에 입각한 판례도 보이고 있다.

즉 건널목 부근에 4~5세의 유아가 있는 경우에 기차 운전수의 주의의무에 관한 조선고등법원 1933년 9월 11일 판결 중에서 이와 같이 건널목

6) Schroeser, StGB-LK, §16 Rn.176; *Stratenwenwerth*, *AT*, I, Verlag Stämpli & Cie AgBerm, 1982, §16 Rn.51; Krümpelmann, "Die Verwirkung des Vertrauensgrundsatzes bie pflichtwidrigem Verhalten in der Kritischen Verkehrssituation", *Lackner-FS*, 1987, 289면.

7) 朝高判 1926. 1. 21. 刑集 13권 1면.

8) 朝高判 1926. 7. 21. 刑集 25권 719면.

부근의 유아 때문에 기차의 감속을 해야 함으로써 고속도 교통기관의 목적에 부응치 못한다 하여도 현재 사람의 생명·신체가 위해를 입을 우려가 있는 상태에 놓여있는 경우에는 이를 보호하기 위하여 교통의 편익을 다소 희생하는 것은 부득이한 바로서 단순히 운전시간 준수를 위하여 사람의 생명신체의 위해 방지에 필요한 주의의무를 면제할 이유는 없다고 판시하여 신뢰의 원칙을 인정하는 오늘날의 태도와는 반대의 태도를 보이고 있었다.

### 나. 판례의 변화

그 후 이와 같은 판례의 엄격한 태도는 궤도 사이의 교통수단에서부터 완화되었다. 이하에서는 신뢰의 원칙이 적용되는 과정에서의 주요판례를 유형별로 살펴보면 다음과 같다.

「서행하는 기관차에 승차시 주의의무를 태만하여 실족사한 경우」 1957년 2월 22일 대법원 판결은 역구내에서 기관차의 입환작업을 하던 중 조수가 서행하는 기관차에 올라타려다가 실족하여 사망한 사건에 관하여 피해자는 기관차 조수로서 자신이 기관차의 속력, 기관차에 올라탈 수 있는가에 대한 판단 등을 감안하여 올라탈 수 있는 시기와 장소를 정할 수 있다 할 것이다. 그 승하차에 기관사인 피고인이 일일이 기관차를 정지 또는 서행치 아니하였다고 하여 업무상 필요한 주의의무를 다하지 않았다고 할 수 없고, 기록에 의하여 당시의 사정을 종합하면 본 사고는 피해자의 과실에 기인하여 발생한 것임을 알 수 있다고 판시하였는바[9] 이것이 신뢰의 원칙만을 적용하여 피고인을 무죄로 한 것이라는 할 수 없으나 공동작업에 종사하고 있는 다른 사람의 역할에 대한 신뢰를 피고인의 업무상 주의의무를 결하게 하는 하나의 요소로 파악하고 있다는 점에서 주목할 만하다.

9) 大法院刑事判例原本集, 915集, 235면.

「철로상에서의 열차와 사람이 충돌한 경우」 1957년 10월 18일 대법원 판결은 차단기를 내렸는데 통행인이 철로상에 들어와 열차와 충돌하여 사망한 사안에 대하여 과실은 통행인에게 있고 차단기 간수인에게는 없다고 판시하였다.[10] 이와 같이 판례는 궤도상에서 그 태도의 변화를 보였고 그 밖에 일반도로상에서도 '자동차 운전수가 승객이 외관상 위험성이 인식되지 않는 인화물질이 들어 있는 보자기를 휴대하고 승차함을 허용하였다 하더라도 업무상 주의의무를 해태하였다고 할 수 없다[11]고 하였다.

「맞은편에서 좌회전하면서 충돌한 경우」 불조심 강조기간 선전 및 가두방송을 하면서 각자의 간격을 5미터로 하고 시속 16킬로미터로 질서 정연하고 조심성 있게 행진하는 소방차동차 대열에 반대방향에서 오는 시내버스의 뒤쪽에서 자전거에다 함석 20장을 싣고 오던 피해자가 갑자기 뛰어들면서 좌회전하려 한 경우에 피고인은 동인에게 요구된 업무상 주의의무를 다한 것이다[12]고 보았다.

「화물차 적재함에 뛰어오르다 사고가 난 경우」 화물차의 운행 도중에 사람이 그 적재함에 뛰어 올라타는 것은 통상 있을 수 없는 일이므로 이를 예견할 수 있는 특별한 사정이 없는 한 운전자에게 이를 방지할 업무상의 주의의무는 없다[13]고 하였다.

이러한 일련의 판례들은 아직 뚜렷하게 신뢰의 원칙에 입각한 것으로 보기는 어렵고 다만 피해자의 과실이 가해자의 과실에 비하여 중대한 경우에는 허용된 위험의 법리하에 그 위험을 교통관여자 상호간에 분배한다는 취지를 벗어나지는 못한 것이다고 판단된다.

그 이후 신뢰라는 용어를 사용한 판례가 나타났는데, 이 판례에서

10) 大法院刑事判例原本集, 917集, 723면.
11) 대판 1959. 12. 18. 4292형상538
12) 대판 1968. 6. 25. 68도676.
13) 대판 1970. 12. 29. 70도2535.

대법원은 “같은 방향으로 달려오는 후방 차량이 교통법규를 준수하여 진행할 것이라고 신뢰하여 우측 전방에 진행 중인 손수레를 피하여 자동차를 운행하는 운전자로서는 후방에서 오는 차량의 동정을 살펴서 동 차량이 무모하게 추월함으로써 야기될지도 모르는 사고를 미연에 방지하여야 할 주의의무까지 있다고 볼 수 없다.”고[14] 하여 신뢰라는 용어를 명시적으로 사용함으로써 신뢰의 원칙을 공식적으로 인정했다는 점에서 중요한 의미가 있다.

### 다. 신뢰의 원칙의 채택

우리나라의 경우 신뢰의 원칙은 1950년대 말경에 싹트기 시작했다고 볼 수 있다.[15] 종래 우리나라의 학설이나 판례는 과실범의 취급에 있어서 엄격한 태도를 취해 왔다. 그러나 이러한 견해는 교통의 발달로 인한 교통사정의 변화로 완화되었다. 대법원은 일반도로상의 교통사고에 있어서도 ‘신뢰’라는 용어를 사용하면서 이 원칙을 채용하고 있다. 이하에서는 신뢰의 원칙이 우리나라의 판례상 어떻게 채택되어 왔는지 살펴보고 신뢰의 원칙을 적용하여 과실을 부정한 판례와 신뢰의 원칙을 부정하여 과실을 인정한 판례에 대해 살펴보기로 한다.

「고속도로상에서의 장애물을 피하려다 사람을 치상케 한 경우」 피고인이 고속도로 우측에 야산이 있어 그 산을 우회하기 위하여 노면이 우측으로 완만하게 회전한 곡각 지점에서 시속 약 120킬로미터로 달리면서 회전하는 순간 주행선상 약 40킬로미터 지점에 노변의 보수를 위하여 쌓아둔 모래 무더기를 발견하고 당황하여 차체를 추월선으로 진입시켰으나 과속으로 미처 핸들을 우측으로 회전시키기 전에 차체가 중앙분리

14) 대판 1970. 2. 24. 70도176.

15) 신뢰의 원칙을 최초로 적용한 판례는 기관조수견습생이 잘못하여 야기한 사고에 있어서 기관사에게 신뢰의 원칙을 적용하여 업무상 과실치상죄를 부정한 사례이다. 대판 1957. 2. 21. 4289형상330.

대에 충격하자 다시 차체를 급히 우회전시키는 바람에 그곳에서 일하던 사람을 치상케 한 사건에서 자동차전용의 고속도로상에서는 통상의 경우 그 주행선상에 장애물이 나타나리라는 것을 예견할 수 있는 것이 아니므로 구체적으로 위험을 예견할 수 있는 사정이 없는 한 고속도에서 자동차를 운행함에 있어서는 일반적으로 감속, 서행하여야 할 주의의무가 있다고 할 수 없다고 판시하였다.[16] 이 판결은 너무 예견가능성의 점에 국한시켜서 보려는 느낌이 있으나 고속도로상에 있어서는 특별한 위험 표시가 없는 한 노변보수를 위한 모래 무더기 같은 장애물이 나타나지 않으리라고 신뢰해도 좋다고 판시한 것으로 신뢰의 원칙을 전제로 한 사고방식이 잠재한 것으로 해석된다.

「뒤따르던 차량의 추월로 인한 차량사고의 경우」 피고인은 전방 우측으로 손수레 3대가 일렬로 진행하기에 이를 피하여 도로 중앙선을 약간 침범하여 일정간격을 두고 진행하던 중 피고인의 차를 뒤쫓아 오던 상 피고인이 그곳 도로는 협소하여 추월을 할 수 없는 곳인데도 피고인의 차를 추월하여 맞은편에서 오던 피해자를 발견하고 급좌회전하다 가로수에 충격되면서 그 반동으로 피해자를 넘어뜨려 사망한 사건에서 피고인이 적절하게 교통법규를 준수하여 진행할 것이라는 신뢰하에 우측전방에 진행 중인 손수레를 피하여 자동차를 운전한 것이므로, 중앙선을 약간 침범하였다 하더라도 도로교통법 소정의 책임을 짐은 별론으로 하고 상피고인의 차량이 무모하게 추월함으로써 야기될지도 모르는 사고를 미연에 방지하여야 할 주의의무까지 있다고는 볼 수 없다고 판시하였다.[17]

「교차로에서 신호위반한 차량과의 충돌사고의 경우」 사고 피고인이 네거리에 설치된 신호등의 빨강의 정지신호를 일단 정지했다가 푸른 신호로 바뀌었으므로 차를 진행하였다. 그때에 좌측 도로에서 차를 발견

16) 대판 1971. 5. 24. 71도623; 대판 1981. 12. 8. 81도1808.
17) 대판 1970. 2. 24. 70도176.

하였으나 빨강으로 신호가 바뀌었으므로 그것에 따라 그 차는 정지할 것이라고 믿었으나 그 차는 정지신호를 무시하고 네거리를 횡단하려고 하였으므로 피고인의 차와 충돌한 사안에서 피해자의 차량이 신호대기선을 넘어 피고인 차량의 전면을 가로질러 위 네거리를 횡단하려는 의도 아래 계속 진행하여 온다는 것은 결코 쉽게 예상할 수 없으므로 피고인에게 피해자의 차량이 신호대기선을 넘어 계속 진행하여 올 것을 사전에 예견하고 이에 대한 사전조치를 강구할 것을 기대할 수 없다[18]고 하였다.

「우선 신호를 무시한 차량과의 충돌사고의 경우」 교통정리가 행하여지고 있지 않은 교차로에 넓은 도로로부터 진입하는 통행의 우선순위를 가진 운전자는 이와 교차하는 좁은 도로로부터 진입하는 차량이 교통법규에 따라 적절한 행동을 취하리라고 신뢰한다고 할 것이므로 그와 같은 기대, 신뢰하에 상당한 주의를 한 이상 상대 차의 부주의로 야기된 충돌사고로 업무상과실치상의 죄책을 물을 수 없다[19]고 보았다.

## Ⅲ. 신뢰의 원칙의 법리적 검토

### 1. 체계적 지위

신뢰의 원칙은 과실범에 있어서 객관적 주의의무의 한계를 설정하는 실질적이고 구체적인 기준을 정하는 하나의 원칙으로서 '허용된 위험의 법리', '사회적 상당성' 및 '위험의 적절한 분배 원칙'과 관련하여 이해하는 것이 일반적이다.

신뢰의 원칙의 체계적 지위에 관하여는 객관적 주의의무 자체의 체계

18) 大法院判決集, 1刑, 37면.
19) 대판 1990. 2. 9. 89도1774.

적 위치에 따라 결정된다. 즉 객관적 주의의무를 구성요건의 문제로 해석하여 신뢰의 원칙도 구성요건배제사유로 파악하는 입장[20]과 허용된 위험의 법리는 실질적인 이익형량의 문제로 위법성에 위치시키는 것이기 때문에 신뢰의 원칙도 당연히 위법성의 단계에서 해석하는 견해로 나눠진다.

그러므로 신뢰의 원칙은 객관적 주의의무를 구체화하기 위한 방법의 원칙[21]이라는 것이 다수의 견해를 차지하고 있다. 결국 객관적 주의의무의 내용을 둘러싼 대립을 배경으로 신뢰의 원칙은 예견가능성 내지 예견의무의 한정인가 결과회피를 한정하기 위한 문제인가의 논쟁으로 귀결된다. 이를 살펴보면 그 첫째는 고전적 범죄체계하에서 과실을 책임요소로 파악하는 입장에서는 신뢰의 원칙은 예견가능성을 부정하거나 한정하는 성격을 가진다고 하는 견해이다. 이 견해는 다시 객관적 예견가능성설과 예견가능성 중에서 사실적・자연적 예견가능성에서 형법적 가치가 있는 예견가능성을 선별하는 원리로 보는 견해로 나누어지는데, 오늘날 과실의 개념을 구성요건요소로 보는 학설이 지배적인 견해로 자리잡은 시점에서 신뢰의 원칙을 단지 책임요소로서의 예견가능성에 한정한다고 보기는 어렵다.

둘째로 과실범을 구성요건요소로 보는 범죄체계하에서 주장되는 것으로서 신뢰의 원칙은 주의의무를 제한하는 기능을 가진다고 하는 견해이다. 이 견해는 다시 주의의무의 내용 중에서 결과회피의무를 제한할 뿐이라는 견해 및 예견의무와 결과회피의무를 모두 제한하는 기능을 가진다고 해석하는 견해와 신뢰의 원칙은 행위자 자신이 규칙을 준수할 것을 요구하고 있다는 관점에서 내적 주의의무의 이행을 전제조건으로 하여 외적주의의무에 제한을 가해주는 하나의 척도가 된다는 보는 견해

---

20) Welzel, *Das Deutsche Strafrecht*, 11, Aufl., 134면.

21) 木村靜子, "過失犯における信賴の原則", 藤目編,『判例と學說』7・刑法 I(總論), 日本評論社, 1977, 226면.

로 나누어진다. 이는 과실범에 있어서 주의의무를 어떻게 파악하는가에 따라서 구별되는 것이지만 앞의 학설들은 신뢰의 원칙을 적용하는 데 있어 실제로 차이가 없다.

결론적으로 앞의 학설들은 행위개념의 목적성이나 사회적 의미성이라는 모호한 기준을 근거로 분류하는 것인데, 이러한 해석에 반대되는 소극적 구분(한계)기능으로서 파악하는 경우, 즉 구성요건 이전의 단계에서 행위를 별개로 논할 필요 없이 개별 평가단계에서 ― 특히 구성요건 단계에서 ― 문제되는 행위의 의미를 살피는 이론으로 과실을 평가하는 경우에는 허용된 위험의 문제는 항상 구성요건・위법성・책임의 단계에서 검토되어지게 된다. 따라서 신뢰의 원칙이 허용된 위험의 구체화된 경우로 객관적 주의의무를 제한할 때에는 근래에 주장되고 있는 바와 같이 허용된 위험을 객관적 귀속의 일척도로 편입하여 신뢰의 원칙을 자연히 객관적 귀속의 일척도로 보아 구성요건 해당성을 배제하는 성격을 갖는다고 보는 것이 타당하고, 앞서 설명한 바와 같이 객관적 주의의무에 반하지만 행위자에게 법적으로 책임을 가할 수 없는 경우에 허용된 위험이 책임의 평가에도 관계됨과 동시에 이를 구체화한 신뢰의 원칙도 따라서 비난가능성이라는 책임의 판단에도 작용하게 된다고 보아야 할 것이다.

## 2. 신뢰의 원칙의 적용요건

### 가. 외부적 요건

신뢰의 원칙은 도로교통사정의 변화에 따라 자동차운전자의 주의의무부담의 경감합리화를 위하여 등장한 이론이다. 그렇기 때문에 신뢰의 원칙을 적용하기 위해서는 여러 가지 교통환경적 요건이 필요하다.[22)]

22) 이 세 가지 요건을 객관적 요건 내지 외부적・실질적 요건이라고 한다. 山中敬一, “信頼の原則”, 『現代刑法講座』, 第3卷, 成文堂, 1982, 81면.

첫째, 자동차의 신속·원활한 교통의 필요성이다. 현재와 같이 자동차 수가 많고 고속화하여 그것이 일상생활상 필요불가결한 것이 된 때에는 고속도 교통기관의 신속·원활화로 인하여 얻어지는 이익의 보호가 일반 국민의 이익보호와 직결되므로, 자동차운전자로 하여금 다른 교통관여자의 적절한 행동을 기피하고 자동차를 운전하도록 하지 않고서는 그 고속성을 도저히 확보할 수 없을 것이다. 따라서 신뢰의 원칙을 적용하기 위해서는 무엇보다도 먼저 고속도 교통기관의 발달과 그에 따른 사회적 조건이 전제되어야 한다.

둘째, 위험분배를 전제로 한 도로의 정비,[23] 신호기의 설치, 교통안전시설의 확충 등 교통환경의 정비가 필요하다.[24] 예컨대 보도와 차도가 구별되고 교차로 기타의 장소에서 신호기가 설치되어 있고 횡단보도와 육교 등이 제대로 설치되면 자동차 운전자는 다른 교통관여자의 적절한 행동을 기대할 수 있는 범위가 확대될 것이다.

셋째, 교통문화의 정착이 요구된다. 즉, 교통교육, 교통도덕의 보편화에 의하여 일반교통관여자가 교통질서에 반하는 부적절한 행동을 취하는 것이 희박한 단계에 있어야 한다.

그런데 객관적 요건에서 중요한 것은 이들 세 가지 요건 외에 보다 구체적으로 어떠한 상황이 존재하는 경우에 신뢰의 원칙이 적용될 수 있는가 하는 것이다. 따라서 이들 세 가지 조건은 어떠한 구체적 상황에 있어 신뢰의 원칙이 적용될 수 있는가 하는 객관적 범위를 다루는 데 있어서 선행조건이 될 뿐이다.

---

23) 도로의 총 연장은 2005년도 말 현재 102,293km이고, 이 중 78,587km가 포장되어 포장률은 76.8%이다. 포장도로 78,587km 중 4차로 이상의 도로가 19,375km로 24.7%를 차지하고 있다. 또한 전체 도로 중 2차로 이하의 도로가 75.3%인 59,212km이다. 국토해양부(http://www.moct.go.kr).

24) 이경호, 「과실범의 현대적 조명과 과제」, 부산대 박사학위 논문, 1989, 86면 이하.

### 나. 내부적 요건

신뢰의 원칙의 적용요건은 객관적 측면에서만 고찰할 것이 아니라, 위의 세 가지 객관적인 기본 전제조건을 바탕으로 하여 행위자 자신에게 어떠한 요건이 구비되어 있는 경우에 그 적용이 가능한가라는 것을 검토해 볼 필요가 있다. 이것은 신뢰의 원칙을 적용하기 위한 내부적인 조건으로 그 유형화가 객관적 요건에 비해 용이하고 일반적인 고찰도 가능하다 하겠다. 신뢰의 원칙을 적용하기 위한 주관적 요건[25]은 첫째, 신뢰의 존재, 둘째, 신뢰의 상당성, 셋째, 사고의 원인으로서의 법규위반의 부존재라고 할 수 있다.[26]

왜냐하면 신뢰가 현실적으로 존재하지 않는 경우에는 예견의무 내지 회피의무는 부정될 수 없으며, 구체적인 교통사정을 전제로 하여 그러한 신뢰를 함이 사회 윤리적으로 상당한 경우에 비로소 형법은 가해자의 신뢰를 보호할 뿐이며 이러한 신뢰가 있는 경우에 한하여 사실상 예견가능성이 있음에도 불구하고 결과회피의무의 발생을 부정하는 것이 되기 때문이다.

#### (1) 신뢰의 존재

신뢰의 원칙이 적용되기 위해서는 타인이 적절한 행동을 취할 것이라는 행위자의 신뢰가 현실적으로 존재해야만 한다. 이러한 신뢰의 존재에 있어서 검토해야 할 문제로 ① 신뢰의 존재 및 신뢰의 정도 문제 ② 신뢰의 대상 문제 ③ 신뢰의 상대방에 의한 인식의 문제로 나누어 고찰해 볼 필요가 있다.

먼저 신뢰라고 하는 것은 인간의 내면에 속하는 주관적이고 막연한

---

25) 가해자 자신에게 어떠한 조건이 구비된 경우에 이 원칙을 적용할 수 있는가의 문제라는 점에서 이를 주관적 요건이라고 한다.

26) 西原春夫, 앞의 논문, 45-58면; 이경호, 앞의 논문, 6면 이하.

것이다. 신뢰감은 단순한 예견·예측에 가까운 약한 상태 그리고 다소 의심이 동반된 회의적인 것까지 상당히 광범위한 폭을 지니고 있다.[27] 이러한 의미에서 신뢰는 완전무결한 것까지는 필요하지 않다고 하더라도 상당한 정도의 신뢰, 더 나아가서는 무의식적인 예측이라는 형식을 취한 것에 지나지 않은 정도의 신뢰는 최소한 존재하여야 한다. 따라서 객관적으로는 신뢰의 원칙을 적용할 수 있는 상황이 존재하더라도 가해자에게 미필적이라도 결과발생에 대한 고의가 존재하는 경우에는 미필적 고의가 성립하게 될 것이고 또한 가해자에게 타인의 적절한 행동에 대한 적극적인 불신이 존재하는 것과 같은 경우에는 인식 있는 과실이 성립하게 될 것이므로 이러한 경우에는 타인의 적절한 행동에 대한 신뢰 그 자체가 존재하지 않는 것으로 될 것이다.[28]

다음으로 신뢰의 대상은 교통질서가 신뢰의 대상임을 알 수 있다. 그러면 신뢰의 대상인 교통질서란 교통관여자에게 상호 신뢰의 대상이 되는 것으로 평균인의 의식 속에 알려져 있고 유효한 힘을 지닌 규칙이라고 할 수 있다. 이러한 교통관여자가 교통법규에 따라서 적절한 행동을 취할 것을 신뢰할 것을 신뢰의 대상으로 한다.

마지막으로 신뢰의 대상과 관련하여 신뢰의 상대방이 이미 행위자가 인식하고 있는 자에 한하는가 아니면 아직 보이지 않는 자도 포함하는가

---

27) 예컨대 질주하고 있는 자신의 차 앞에 보행자가 돌출하지 않을 것이라고 하는 신뢰는 좁은 소로를 지나고 있는 경우와 고속도로를 지나고 있는 경우와는 다른 것이고 비우선차가 자신의 우선권을 침해하지 않을 것에 대한 우선차의 신뢰는 교차전에 신호가 있는 경우와 없는 경우에 역시 차이가 있는 것이다. 그러나 어느 경우에도 주관적 사실로서의 신뢰는 존재하는 것이고 다만 그 정도의 차이가 있을 뿐이다.

28) 예컨대 혼잡한 상점로를 보행중인 상황에서 자동차 운전자는 보행자가 어쩌면 도로 가운데로 나올지 모른다는 사실을 인식은 하면서도 자신의 운전능력으로는 충분히 충돌을 피할 수 있다고 생각하는 경우 신뢰는 존재하지 않으며, 우선 도로를 주행 중인 자동차 운전자가 비우선도로와의 교차점에서 그 비우선도로로부터 교차점으로 진입하려는 어떤 자동차를 미리 발견하였으나 이렇게 충돌하면 대향 차에게 책임이 있으므로 충돌하여도 좋다고 생각하고 감속 없이 직진하여 사고가 난 경우에는 타인의 적절한 행동에 대한 신뢰는 존재하지 않는다.

이다. 이에 대해 세 가지 학설이 대립되고 있다.[29)]

제1설은 행위자의 신뢰는 상대방의 구체적인 행동의 존재를 전제로 한 것이기 때문에 그 상대방은 구체적인 장소에 등장한 자인 것을 요하고 아직 눈앞에 나타나지 않는 자는 포함하지 않는다는 견해이다. 즉 신뢰가 존재한다고 하기 위해서는 일반적인 신뢰가 아니라 구체적인 신뢰의 존재를 요하므로 적어도 신뢰의 상대방의 존재만은 인식하고 있어야 한다는 견해이다.

제2설은 타인의 적절한 행동에 대한 신뢰라고 할 경우의 그 행동이라는 것은 결국 현실적으로 존재하는가 안 하는가를 묻지 않고 관념의 세계에 있는 추상적인 행동인 것이며 더욱이 사고의 발생에 이르는 각종 양태의 행동을 포함한 포괄적인 것이기 때문에 그것에 대한 신뢰는 이미 모습이 인식된 자나 모습이 인식되지 아니한 자 모두 신뢰의 상대방이 될 수 있다는 견해이다.

제3설은 교통사고의 유형을 차량 대 차량의 사고와 차량 대 보행자의 사고로 구분하여, 전자의 경우에는 신뢰의 대상이 되는 상대방 차량의 존재를 이미 인식하고 있었는가에 관계없이 신뢰의 원칙을 적용할 수 있지만, 후자의 경우에는 가해 차량의 운전자가 미리 보행자의 존재를 인식하고 그가 신뢰할 수 있는 보행자인가 아닌가를 확인한 후가 아니면 신뢰의 원칙을 적용할 수 없다는 것으로, 차량 대 차량의 사고에 있어서 아직 모습이 인식되지 않은 자도 신뢰의 상대방이 될 수 있으나, 차량 대 보행자의 사고에 있어서는 아직 모습이 인식되지 않은 보행자는 신뢰의 대상으로 될 수 없다는 견해이다.[30)]

---

29) 강영철, 「신뢰의 원칙에 관한 연구」, 중앙대 박사학위논문, 1986, 139면 이하.

30) 신뢰의 원칙을 적용하여도 대부분의 판례는 피해자의 존재 및 행동을 인식한 자에 한하여 신뢰의 원칙을 적용하고 있지만, 그것은 그러한 사안이 과실범 중에 다수이기 때문에 반드시 그러한 경우에만 신뢰의 원칙이 적용을 한정하고 있는 것은 아니다. 예컨대 교차점으로부터 돌연 우선 도로에 침입하여 왔던 비우선차에 우선 차가 충돌했다는 사례(BGHSt, 7, 118)나 정차하고 있는 버스의 배후로부터 갑자기 보행자가 차도로 뛰어 나왔음에도 주행 중인 자동차에 충돌했다고 하는

생각건대 신뢰의 대상인 행동의 주체란 현실적으로 사고가 발생하기 이전의 개념으로 행위자가 이미 인식하고 있을 필요는 없고 인식 가능한 포괄적인 상대방이라고 할 수 있으므로 제2설이 타당하다고 하겠다.

(2) 신뢰의 상당성

전술한 바와 같이 신뢰의 원칙이 적용될 수 있기 위해서는 타인의 적절한 태도에 대한 신뢰가 있어야 하나, 신뢰가 존재하더라도 이때의 신뢰가 행위자의 자의에 기한 판단일 뿐이고 당해 구체적인 사정에서 보아 사회적 상당성을 지니지 못하면 신뢰의 원칙은 적용될 수 없을 것이다.

왜냐하면 신뢰의 원칙은 타인의 적절한 행동에 대한 가해자의 신뢰를 보호하여 그의 주의의무 부담을 경감·합리화하려는 데 그 목적이 있다고 할 수 있겠지만, 그렇다고 하여 가해자의 모든 신뢰를 보호한다는 의미는 아니고 구체적이지만 교통사고를 전제로 하여 그러한 신뢰를 하는 것이 사회윤리적으로 보아 상당한 경우에 비로소 형법은 가해자의 신뢰를 보호하게 되는 것이기 때문이다. 따라서 타인의 적절한 행동에 대한 가해자의 신뢰가 존재하더라도 그 신뢰가 형법적인 입장에서 보아 사회생활상 당연하다고 판단되는 신뢰가 아니면 신뢰의 원칙의 적용은 배제될 것이다.

신뢰의 상당성과 관련하여 다루어져야 할 것은 피해자가 이미 교통질서를 위반하고 있고 가해자 측에서 그 위반을 이미 인식하고 있었던 경우에 신뢰의 원칙을 적용하여 가해자의 과실을 부정하는 것이 상당한가 하는 문제이다.

독일의 판례를 보면 "타인의 교통위반의 태도가 신뢰의 원칙을 배척하는 경우는 그 타인의 태도로부터 일반적인 교통부적격이 인식될 수

---

사례(BGHSt, 13, 169) 등 많은 경우에 독일 판례는 행위자가 피해자를 미리 인식하고 있지 않음에도 명시적으로 신뢰의 원칙을 적용하고 있다.

있는 경우라든가 또는 현재 행해지고 있는 실수로부터 이것과 이어진 그 이상의 교통위반이 예견될 수 있는 경우에 한한다."고[31] 하여 교통관여자가 경솔·부도덕성이 현저한 교통부적격자이든가 재차 새로운 교통위반을 범할 것이 예견된 경우를 제외하고는 신뢰의 원칙을 적용할 수 있음을 인정하고 있다. 그러나 이러한 독일판례의 입장을 우리나라 현행 교통 사정하에서 인정한다면 개인의 생명, 신체, 재산에 커다란 희생을 초래할 위험성이 크므로 다른 교통관여자가 교통법규에 위반하여 다른 위험한 행동으로 나올 것을 예견하고 있지 않은 경우에만 신뢰의 원칙이 적용될 수 있고, 피해자가 교통법규에 위반하고 다른 위험한 행동으로 나올 것을 가해자 측에서 이미 인식하고 예견했던 경우에는 적용될 수 없다고 하는 것이 타당하다.

### (3) 사고원인으로서의 교통법규 위반의 부존재

신뢰의 원칙의 적용 여부와 관련하여 가해자 자신은 교통법규를 위반하면서 타인의 교통질서에 따른 행동을 취하리라고 신뢰하는 것이 상당하다고 볼 수 있겠는가라는 문제이다. 즉 가해자 자신에게 교통법규 위반이 있을 경우에도 여전히 신뢰의 원칙이 적용할 수 있는가 이다. 만약에 신뢰의 원칙을 적용할 수 있다면 가해자의 교통법규 위반이 어느 정도일 경우에 신뢰의 원칙이 적용이 가능한가에 대해서 검토해 보아야 한다.

이 문제에 대하여는 세 가지 학설이 대립한다. 제1설은 스스로 교통법규에 위반한 자는 신뢰의 원칙을 적용할 수 없다는 견해[32]이고, 제2설은 행위자에게 교통법규 위반이 있고 위반사실과 사고 간에 인과관계가 있을지라도 ① 행위자의 위반이 다른 교통관여자로 하여금 이미 기정사

31) BGHSt, 34, 356.

32) Jescheck, *Lehrbuch des Strafrechts AT*, 2. Aufl., 439면; Welzel, *Das Deutsche Strafrecht*, 11. Aufl., 133면.

실로 되어 있는 경우 ② 자기에게 위반이 있든지 없든지 간에 무릇 상대방의 적절한 행동을 신뢰하는 경우에는 신뢰의 원칙이 적용된다는 견해[33]이고, 제3설은 신뢰의 원칙은 사회적 상당행위의 하나의 유형으로써 적용되는 것이므로 사고의 원인으로 된 위반행위가 인정될 수 있는 이상 사회적으로 상당하게 되어 신뢰의 원칙은 적용될 수 없다는 견해[34]이다.

일본의 판례는 가해자의 교통위반이 결과의 발생에 대하여 원인관계에 있는 경우에도 신뢰의 원칙의 적용을 인정하는 태도를 취하고 있으며[35] 우리나라 대법원 판례 중에도 가해자의 교통법규 위반이 있어도 그것이 사고의 직접적인 원인이 아닌 경우에는 신뢰의 원칙을 적용하여 가해자의 과실을 부정한 판례가 있다.[36] 그러나 이 경우 신뢰의 원칙을 적용하지 않는 것이 타당하다. 왜냐하면 행위자의 법규위반으로 인한 결과발생의 경우 결과발생과 주의의무 위반은 인과관계가 인정되기 때문이다.

## Ⅳ. 신뢰의 원칙의 적용한계

신뢰의 원칙은 모든 교통관여자가 교통규칙을 준수할 것을 신뢰할 수 있는 정상적인 관계를 전제로 한다. 따라서 이러한 신뢰관계를 기대할 수 없는 특별한 반대사정이 있는 때에는 신뢰의 원칙은 적용될 수 없게 된다. 판례에 있어서 신뢰의 원칙을 적용하기 위해서는 다시 이 원칙의 적용을 부정하고 가해자의 과실을 긍정하는 사안도 검토되어야 한다.

---

33) 西原春夫, 『交通事故と過失の認定』, 成文堂, 1980, 128면.

34) 三ッ木建益, "交通法則の過失に違反した車輛運轉者と信賴の原則", 『法律のひろば』, 24권 4호 54면.

35) 日最判 1967. 10. 13, 最高刑集, 21권, 8호, 1099면.

36) 대판 1970. 2. 24. 70도176; 대판 1980. 2. 12. 79도3004.

신뢰의 원칙은 특별한 사정이 있는 경우 적용될 수 없다고 보고 있다. 신뢰의 원칙을 적용할 수 없는 특별한 사정으로서는 다음과 같다.

## 1. 결과발생을 인식할 수 있는 경우

행위자가 이미 상대방의 규칙위반을 알고 있었던 경우는 신뢰의 원칙이 제한된다. 예컨대 수십 미터 전방 맞은편에서 중앙선을 침범하여 들어오는 차량을 발견한 운전자는 결과발생을 방지할 적절한 행위가 요구되므로 신뢰의 원칙이 적용될 수 없고[37] 빗물로 노면이 미끄러운 고속도로에서 진행전방의 차량이 빗길에 미끄러져 비정상적으로 움직이고 있다면 앞으로의 진로를 예상할 수 없는 것이므로, 그 차가 일시 중앙선을 넘어 반대차선으로 진입되었더라도 노면의 상태나 다른 차량 등 장애물과의 충돌에 의하여 원래의 차선으로 다시 미끄러져 들어올 수 있으므로, 그 후방에서 진행하고 있던 차량의 운전자로서는 이러한 사태에 대비하여 속도를 줄이고 안전거리를 확보해야 할 주의의무가 있다[38]고 하였다.

본 판례는 노면이 미끄러운 고속도로를 운행하는 운전자는 여러 제반 사정을 고려하여 앞서 가던 차량이 미끄러져서 다시 제 차선으로 돌아올 수 있다는 것을 미리 예상할 수 있었음에도 이를 게을리하여 사고가 발생한 경우에는 운전자의 과실을 인정하고 신뢰의 원칙의 적용을 배제한 것이라고 할 수 있다.[39]

---

37) 특수반대사정의 발생시점에 관한 구체적 판례로는 대판 1990. 1. 23. 89도1395; 대판 1990. 4. 24. 89도257.

38) 대판 1990. 2. 27. 89도777.

39) 이와 유사한 판례로 “부득이한 사정으로 할 수 없이 중앙선을 침범한 경우에는 「교통사고처리특례법」 제3조 제2호의 중앙선 침범에는 해당하지 아니한다 할 것이나 피고인이 고속도로의 주행선을 진행함에 있어서 비가 내려 노면이 미끄러웠고 추월선상에 다른 차가 진행하고 있었음에도 속도를 더 줄이고 추월선 상에 다른 차 량의 동태를 살피면서 급히 급제동할 수 있는 조치를 취해야 할 주의의무를

이 경우에는 그 이전까지는 잠정적으로 예정되어 있었던 타인의 관할이 이제 행위자에게도 현실적으로 지배조종이 가능한 영역으로 새로이 등장하게 된다. 즉 이때에는 행위자 스스로 전체의 업무를 관장하게 하는 것이 개별적으로 업무를 분배하는 것보다 사회적 질서유지에 훨씬 더 효율적이며 나아가 행위자 개인에게도 자신의 작업수행에 더 많은 장점을 약속해 주기 때문에 행위자 단독으로도 지배조종이 가능한 한도 내에서 신뢰의 원칙은 배제된다.

## 2. 상대방의 교통법규 준수를 신뢰할 수 없는 경우

장애자나 노약자, 명정자, 연소자와 같은 상대방은 교통규칙을 알 수 없거나 준수할 가능성이 매우 낮다. 따라서 이러한 자에 대해서는 신뢰의 원칙이 적용될 수 없다. 다만 이러한 경우에도 원활한 도로교통을 위하여 독일 연방법원판례가 적절히 지적하고 있는 바처럼, “모든 나이가 많은 보행자가 아니라 단지 아주 연로하거나 허약한 사람임을 외견상 인지할 수 있을 때에만 그(보행자)의 부주의한 행위가능성을 염두에 두어야 한다.”[40]고 할 것이다. 그 외에 다른 교통참여자자 음주운전자라는 사실을 알고 있는 경우에는 음주운전자가 정상적인 운행을 할 것이라고 기대할 수 없기 때문에 신뢰의 원칙을 적용할 수 없으며, 교통사고 다발지역의 표지가 있거나 평소 보행자가 많아서 서행해야 하는 곳에서도 교통법규를 준수하여 운행하던 행위자가 위의 사정들을 충분히 인식(회피)할 수 있었다면 신뢰의 원칙은 적용되지 않는다. 예컨대 버스정류장이나 초등학교・유치원과 같은 장소에서도 신뢰의 원칙은 제한된다.

---

게을리하여 추월선상의 차량이 피고인의 차선으로 갑자기 들어오는 것을 피하다가 빗길에 미끄러져 중앙분리대를 넘어가 반대편 추월선상의 자동차와 충돌한 경우에는 업무상 과실치상죄 및 「도로교통법」 제108조 위반의 범죄를 구성한다고 판시하였다. 대판 1991. 1. 15. 90도1918.

40) BGHSt 17. 204.

시내버스 정류장 부근과 같은 곳에서는 운전자는 왕래하는 보행자뿐만 아니라 도로를 건널 때 무분별하게 횡단하는 사람까지도 고려하여 그에 대한 조치를 적시에 취할 수 있어야 한다. 왜냐하면 경험칙상 시내버스는 교통에 익숙지 못한 노인 또는 어린아이 등과 같은 사람들이 주로 이용하는 것이고, 그들은 차도에 들어설 때에도 오가는 자동차에 대해 항시 요구되는 주의력을 다할 수 있는 것은 아니기 때문이다.

### 3. 스스로 교통법규를 위반한 경우

교통규칙을 스스로 위반하여 운전한 경우에는 신뢰의 원칙이 제한된다. 스스로 교통규칙을 위반한 운전자는 타인에 대하여 적법한 행위를 기대할 수 없으므로 신뢰의 원칙을 주장할 수 없다.[41] 신뢰의 원칙은 객관적 주의의무의 한계만을 설정해 줄 뿐, 타인의 주의를 신뢰하여 행위자 스스로 객관적 주의의무를 위반하여 행위해도 좋다는 것을 의미하지는 않기 때문이다.[42]

그러나 이와 관련하여 행위자의 규칙위반이 결과발생의 결정적 요인이 아닌 때에는 정황에 따라 신뢰의 원칙이 인정될 수 있다는 견해가 있다. 판례도 같은 취지로 판시하고 있다. 예컨대 제한속도를 초과하여 과속으로 운전한 경우라 하더라도 신뢰의 원칙을 적용하여 과실을 부정한 경우가 있다.[43]

이들 판시 내용을 종합해 보면 피고인의 운행은 그것이 신뢰할 수 있는 상황 아래에서의 운행인 이상 신뢰의 원칙은 적용된다는 것이다. 그 과속이 「도로교통법」 위반에 해당함은 별론으로 하고 과속과 교통사

41) 이재상, 앞의 책, 174면.
42) 배종대, 앞의 책, 59면.
43) 대판 1975. 1. 13. 74도1214. 교통법규를 준수하더라도 결과가 발생할 것이 틀림없는 경우 신뢰의 원칙의 적용가능성을 인정한 듯이 보인다.

고의 발생 사이에 상당인과관계가 없다고 하여 인과관계의 문제로 해소하고 있다. 그러나 이러한 경우는 신뢰의 원칙이 적용될 사례가 아니며 객관적 귀속의 관점에서 볼 때 결과발생에 대한 책임(과실책임)을 귀속시키는 것이 옳다고 해야 할 것이다.

## Ⅴ. 우리나라 판례의 구체적 검토

신뢰의 원칙이 적용되는 대표적인 영역은 도로교통이다. 그 중 특히 그 적용범위와 관련하여 대법원은 크게 ① 자동차 간의 교통사고, ② 자동차와 자전거 간의 교통사고, ③ 자동차와 사람 간의 교통사고로 나뉜다.

### 1. 자동차 간의 교통사고

자동차 간의 교통사고는 일반적으로 신뢰의 원칙을 인정하고 있다. 즉, 교통선행권자는 교통대기권자가 자신의 교통권을 존중하리라는 것, 규정에 따른 운행권자가 맞은편 차량이 자신의 차량을 가로질러 가지 않을 것이라는 것, 모든 교통관여자는 허용된 제한속도를 본질적으로 초과하지 않을 것이라는 것 등이다.

「중앙선이 있는 일반도로에서 상대방차량이 중앙선을 침범한 경우」 중앙선 표시가 있는 직선도로에 있어서 특별한 사정이 없는 한 그 대향차선상의 차량은 그 차선을 유지운행하고 도로중앙선을 넘어 반대차선에 진입하지 않으리라고 믿는 것이 우리의 경험칙에 합당하다고 할 것이므로 대향차 선상을 달려오는 차량을 발견하였다 하여 자기가 운전하는 차를 정지 또는 서행하거나 일일이 그 차량의 동태를 예의주시할 의무가 있다고 할 수 없다.[44)]

「방향지시등을 켜지 않고 2차선 도로의 1차선상에서 우회전한 경우」 방향지시등을 켜지 않은 채 2차선 도로의 1차선상에서 우회전하는 화물차와 같은 방향의 2차선상을 운행하는 승용차가 충돌하여 발생한 「교통사고처리특례법」 위반사건에 있어서 승용차 운전자의 과실을 인정하기 어렵다.[45]

「교차로에서 신호를 무시하고 좌회전하는 경우」 교통정리가 행하여지고 있지 아니하며 좌우를 확인할 수 없는 교차로에 진입하는 운전자에게 통행의 우선순위와 관계없이 요구되는 주의의무의 내용과 일단 전방좌우를 살펴 안전하다는 판단하에 먼저 교차로에 진입한 운전자에게 통행의 후순위 차량의 통행법규위반 가능성까지 예상하여 운전하여야 할 주의의무는 없다[46]고 하여 교차로에 먼저 진입한 운전자는 다른 차량이 자신의 진행속도보다 빠른 속도로 교차로에 진입하여 자신의 차량과 충격할지 모른다는 것까지 예상하고 대비하여 운전하여야 할 주의의무는 없다고 보았다.

「진행신호에 따라 과속으로 진행하는 차의 앞을 가로질러 대향차선의 차가 좌회전한 경우」 신호등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 ㅏ자형 삼거리의 교차로를 녹색등화에 따라 직진하는 차량의 운전자는 특별한 사정이 없는 한 다른 차량들도 교통법규를 준수하고 충돌을 피하기 위하여 적절한 조치를 취할 것으로 믿고 운전하면 족하고, 대향차선 위의 다른 차량이 신호를 위반하고 직진하는 자기 차량의 앞을 가로질러 좌회전할 경우까지 예상하여 그에 따른 사고발생을 미리 방지하기 위한 특별한 조치까지 강구하여야 할 업무상의 주의의무는 없고, 위 직진차량 운전자가 사고지점을 통과할 무렵 제한속도를 위반하여 과속운전한 잘못이 있었다 하더라도 그러한 잘못과 교통사고의 발생과의

44) 대판 1984. 2. 14. 83도3086.
45) 대판 1991. 9. 10. 91도1746.
46) 대판 1992. 8. 18. 92도934.

사이에 상당인과관계가 있다고 볼 수 없다.[47]

## 2. 자동차와 자전거 간의 교통사고

「자동차 전용도로에 자전거를 탄 사람이 나타날 것을 예견할 수 없다고 본 경우」 서울시 소재 잠수교 노상은 자전거의 출입이 금지된 곳이므로 자동차의 운전수로서는 거기에 자전거를 탄 피해자가 갑자기 차도상에 나타나리라고는 예견할 수 없다고 할 것이다.[48]

「자전거를 타고 오던 자가 갑자기 도로를 횡단하다가 넘어진 경우」 피고인은 제한시속으로 도로 우측 포장부분을 진행하다가 맞은편에서 도로포장 좌측변을 따라 자전거를 타고 오던 피해자가 피고인의 차량과 불과 5, 6미터 정도로 근접하는 순간 갑자기 도로를 횡단하려고 자전거의 핸들을 꺾다가 눈이 내린 노면 중앙부분에서 넘어진 것을 발견하고 급정거조치를 취하였으나 차량이 미끄러지면서 충돌하였는바, 위와 같은 사실관계 아래서는, 피고인에게 자전거를 탄 피해자가 5,6미터 정도의 근접한 거리에서 갑자기 도로를 횡단하여 피고인 차량이 진행하던 도로 좌측 부분으로 진입할 것을 예상하고 더욱 감속하거나 일단정지를 하는 등 사고발생을 미연에 방지할 주의의무가 있다고 보기 어렵다.[49]

「자전거가 근접한 거리에서 중앙선을 침범한 경우」 피고인이 오토바이를 운전하고 자기차선을 진행하다가 근접한 거리에서 대향차선상에서 자전거를 타고 비탈길을 내려오는 피해자를 발견하였는데(피해자의 진행방향 앞에서 버스 1대가 먼저 통과한 때문에 근접한 거리에서 발견된 것임) 피해자가 방향조작을 잘못하여 피고인의 차선으로 침범하여 들어왔다면 그러한 상황하에서는 피고인에게 자전거가 피고인의 운행

47) 대판 1993. 1. 15. 92도2579.
48) 대판 1980. 8. 12. 80도1446.
49) 대판 1983. 2. 8. 82도2617.

차선 전방으로 진입해 들어올 것까지를 예견해서 감속하는 등 충돌을 방지할 주의의무를 위반하였다고 탓할 수 없다 할 것이다.[50]

「야간에 전조등을 켜지 않은 채 차도를 횡단하는 경우」 운전자에게 야간에 무등화인 자전거를 타고 차도를 무단 횡단하는 경우까지를 예상하여 속도를 감속하고 잘 보이지 않는 반대차선상의 동태까지 살피면서 서행 운행할 주의의무가 있다고 할 수 없다.[51]

### 3. 자동차와 보행자 간의 교통사고

자동차와 보행자 사이에도 자동차 운전자에게 신뢰의 원칙을 적용하여 과실을 부정하는 예가 늘고 있다. 대법원이 보행자에 대한 사고에 관하여는 아직 신뢰의 원칙을 폭넓게 적용한다고는 볼 수 없다.[52] 보행자에 대한 사고에서도 이 원칙은 당연히 적용되어야 한다는 견해가 있으나,[53] 오히려 보행자에 대해서는 신뢰의 원칙을 유보해야 된다고 본다.

「고속도로를 횡단하는 보행자를 충격한 경우」 고속국도에서는 보행으로 통행, 횡단하거나 출입하는 것이 금지되어 있으므로 고속국도를 주행하는 차량의 운전자는 도로양측에 휴게소가 있는 경우에도 동 도로상에 보행자가 있음을 예상하여 감속 등 조치를 할 주의의무가 있다 할 수 없다.

「육교 밑을 횡단하는 보행자를 충격한 경우」 각종 차량의 내왕이 번잡하고 보행자의 횡단이 금지되어 있는 육교 밑 차도를 주행하는 자동차운전자가 전방 보도 위에 서 있는 피해자를 발견했다 하더라도

50) 대판 1984. 4. 24. 84도240.
51) 대판 1984. 9. 25. 84도1695.
52) 손동권, 앞의 책, 290면.
53) 이재상, 앞의 책, 173면.

육교를 눈앞에 둔 동인이 특히 차도로 뛰어들 거동이나 기색을 보이지 않는 한 일반적으로 동인이 차도로 뛰어 들어오리라고 예견하기 어려운 것이므로 이러한 경우 운전자로서는 일반보행자들이 교통관계법규를 지켜 차도를 횡단하지 아니하고 육교를 이용하여 횡단할 것을 신뢰하여 운행하면 족하다 할 것이고 불의에 뛰어드는 보행자를 예상하여 이를 사전에 방지해야 할 조치를 취할 업무상 주의의무는 없다.[54]

「횡단보도의 신호가 적색인 경우임에도 불구하고 보행자를 충격한 경우」 교통이 빈번한 간선도로에서 횡단보도의 보행자 신호등이 적색으로 표시된 경우, 자동차운전자에게 보행자가 동 적색신호를 무시하고 갑자기 뛰어나오리라는 것까지 미리 예견하여 운전하여야 할 업무상의 주의의무까지는 없다.[55]

## Ⅵ. 결 론

신뢰의 원칙은 도로교통의 신속・원활화라는 이유에서 도입되었고 신뢰가 가능한 환경에서만 적용되어야 한다. 신뢰의 원칙이 적용되기 위해서는 (i) 도로교통의 신속・원활성, (ii) 도로환경의 정비, (iii) 올바른 교통문화의 정착 등이 전제되어야 할 것이다. 즉 도로교통 환경이 일정 수준에 도달하여야 하는데 우리의 도로교통 환경은 이에 미치지 못한다고 볼 수 있고 우리나라 시민의 교통도덕과 교통질서는 각종 교통사고통계에서 나타나듯이 아직도 많은 문제점을 안고 있다고 본다. 따라서 일반인의 교통질서에 대한 준수가 철저하지 못하고 도로환경 등이 아직 수준에 미치지 못한다면 신뢰의 원칙은 받아들여지지 못 할 것이다.

구체적인 신뢰의 원칙의 적용에 있어서도 자동차와 보행자 간에는

54) 대판 1985. 9. 10. 84도1572.
55) 대판 1985. 11. 12. 85도1893.

신뢰의 원칙이 신중하게 적용되어야 할 것이다.[56] 이는 운전자의 안전의식개선과 교통문화의 정착에도 도움이 되리라고 생각된다.

(투고일 2008년 1월 15일, 심사일 2008년 1월 23일, 게재확정일 2008년 2월 1일)

**주제어** : 신뢰의 원칙, 교통법규, 과실범

56) 자동차와 보행자 간에는 신뢰의 원칙이 배제되어야 한다는 견해로 前田雅英,『刑法總論 講義』, 東京大出版會, 1998, 348면.

[Abstract]

## The Study of Criminal Law Problem about the Principle of Trust

Shin-Kyo Jeong*

The principle of trust is that the driver who observes a traffic rule, has no responsibility of the defense measure in anticipation of the inappropriate action of the other traffic persons concerned but it's sufficient to trust that the other traffic persons concerned will comply with traffic rule. The principle of trust was introduced for the reason as the usability of the means of high-speed transportation and the rapidity & smoothness of the automobile traffic. And the principle of trust must be applied only in the environment where the trust is possible. In order to the principle of trust being applied, (i) The quickness and smooth traffic of the automobile is demanded, (ii) The road environment with traffic signal must be maintained, (iii) The traffic education and the generalization of traffic morality etc. must be prerequisite.

Key Words : the principle of trust, traffic rule, criminal negligence

* Reseacher, Institute of Legal Studies, Konkuk University