

국외출장보고서

‘일본의 육상 및 해양 교통사고 처리 관련 대학(연구기관) 및 기관방문’

2023.12.7. ~ 2023.12.12. (출장기간)

도쿄 및 오사카 (출장지)

제 출 자	윤해성 선임연구위원 박경규 부연구위원
소 속	민상사법무정책연구실· 형사정책연구실
제출일자	2023년 12월 20일

한 국 형 사 · 법 무 정 책 연 구 원

I. 출장개요

1. 연구과제

[수탁] “해양교통사고처리 특별법 제정방안 연구용역”(해양경찰청 발주 과제)

2. 출장목적

육상 및 해양 교통사고 처리 관련 대학(연구기관) 및 기관 방문을 통한 전문가 및 실무자와의 면담

3. 출장자 및 출장기간

구분	성명	소속	직급	일정
1	윤해성	민상사법무정책연구실	선임연구위원	2023.12.07.~12.12. (5박 6일)
2	박경규	형사정책연구실	부연구위원	2023.12.07.~12.12. (5박 6일)

II. 출장내용

1. 와세다대학 법학학술원 키타가와 카요코 교수 면담

○ 면담 참석자

- 키타가와 카요코 교수, 윤해성 선임연구위원, 박경규 부연구위원, 박주희 박사(통역)

○ 면담 내용

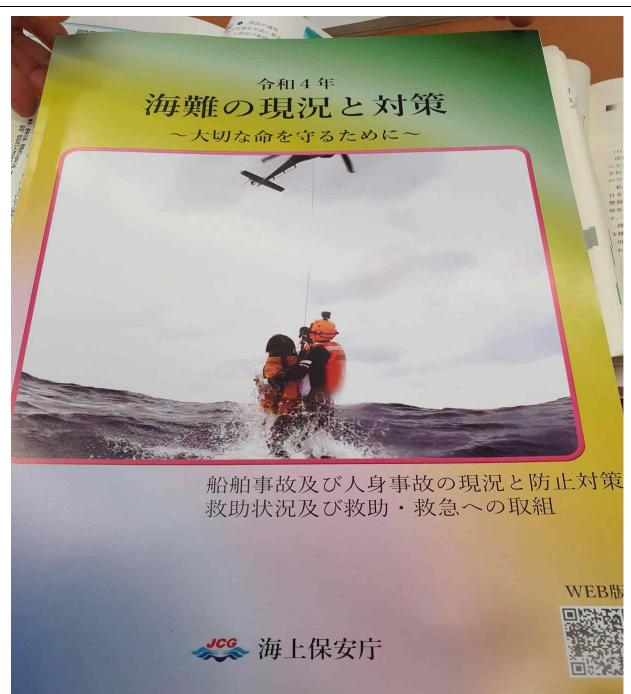
- 키타가와 카요코 교수(형사법)는 육상교통범죄 및 해상교통범죄 관련 전문가임. 관련 주요 연구실적은 아래와 같음
- “형법의 시점 「위험운전」을 생각한다-특집 ‘법학원 시점’에서 뉴스를 생각한다”
刑法の視点：「あおり運転」を考える（特集『法学の視点』からニュースを考える）掲載誌 法学教室 (475):2020.4 p.37-41.
- “열차 탈선전복사고에 대하여 철도회사의 역대 사장들에게 업무상과실치사상죄가 성립하지 않는다고 한 사례”
2017年重要判例解説(ジュリスト臨時増刊)， 2018年4月号， p.152-153.
- “도로교통범죄에 관한 일·중비교연구”
道路交通犯罪に関する日中比較研究掲載誌 比較法学 = Comparative law review 49(1)=107:2015 p.45-82.
- “해상교통범죄와 과실법-특집 현대형 범죄와 과실법”
海上交通犯罪と過失犯（特集 現代型犯罪と過失犯）掲載誌 現代刑事法：その理論と実務 4(6) (通号 38) 2002.6 p.42-52.
- “해상보안실무·형사판례연구(10) 플레저보트 전복사상사건에서 조선자뿐만 아니라 동인에게 조선을 인계한 자 및 조선지도를 맡고 있던 자에 대해서도 업무상과실치사상죄가 긍정된 사례”
海上保安実務・刑事判例研究(10)プレジャーボートの転覆死傷事件において操船者だけでなく同人に操船を引き継いだ者及び操船指導を引き受けていた者についても業務上過失致死傷罪が肯定された事例(プレジャーボート東転覆事件)(千葉地裁平成5.3.31刑事第1部判決)掲載誌 海保大研究報告. 法文学系 / 海上保安大学校 編 45(1) (通号 71) 1999 p.97-118.
- 일본의 육상교통범죄 및 해상교통범죄 처리 절차
- 육상교통사고의 경우 모든 사고에 경찰이 출동하여 조사하는 것이 원칙임. 인피 교통사고는 기본적으로 교통경찰관이 현장에 출동하고 단순 물피 교통사고는 지역 경찰관인 코방

(우리나라 파출소 해당) 담당자가 출두함. 다만, 물피교통사고의 경우, 인피 교통사고와는 달리 경찰관의 긴급한 조치가 필요 없는 경우에는 현장조사를 생략할 수 있음.

- 교통사고 수사서류의 간소화: 인피사고의 경우에도 사고원인과 위반내용이 경미하고, 부상 정도가 비교적 경상의 사고에 대해서는 효율적으로 처리하기 위해 간략특례서식을 적용하고 있음.
- 일본에서는 교통사고에서 인피사건의 경우 전건송치주의가 적용되기에 경찰은 과실치상죄가 문제되는 모든 교통사고를 원칙적으로 검찰에 사건 송치함. 그리고 검찰은 경한 인피사건의 경우 가해자·피해자 합의유무를 고려하여 기소여부를 결정하지만, 검찰의 기소여부 결정은 원칙적으로 일반적인 형사사건에서의 기소여부 결정 기준에 따라 이루어지는 것이고, 보험가입유무에 따라 일정 인피사건에서 공소권을 배제하는 규정은 없음. 일본에서는 육상교통사고의 경우 보험금을 지급받기 위해서는 경찰이 발급한 사고확인서를 제출해야 함
- 그러나 자동차운전사상행위처벌법 제5A조에 의하면 법원은 경한 과실치상사건의 경우 형면제를 선고할 수 있음



<사진> 키타카와 카요코 교수와의 면담 사진



<사진> 수집한 자료

- 해상교통사고의 경우에도 해상보안청의 수사관이 출동하여 조사하는 것이 원칙이고, 해상교통사고로 인한 모든 과실치상사건에 전건송치주의가 적용됨. 해상교통사고에서 검찰의 공소권과 관련하여 규율하는 특별규정은 없음
- 따라서 해상교통사고로 인한 과실치상사건의 경우에도 검찰은 일반적인 기소여부 결

정 기준에 따라 기소여부를 결정함

- 한편, 자동차운전사상행위처벌법 제5A조는 육상교통의 경우에만 적용됨

2. 아세아대학교 법학부 단조 히로쿠미 교수 면담

○ 면담 참석자

- 단조 히로후미 교수, 윤해성 선임연구위원, 박경규 부연구위원, 박주희 박사(통역)

○ 면담 내용

- 일본 해상교통사고 절차에 관하여
- 해난심판소를 통해서 이뤄지는 해난심판은 모든 사건에 대해 반드시 개시되는 것은 아님. 이사관이 조사한 결과 고의 과실이 인정되는 사건에 대해서만 개시. 따라서 경미한 사건을 전부 재판소에서 처리하고 있는 것은 아님.
- 해난심판소에 의한 행정처분 결정이 가능. 선박면허를 갖고 있는 자에 대하여 면허 정지 혹은 업무정지등의 행정처분이 가능. 당연히 이 절차는 형사절차 및 민사절차와는 관계 없음
- 국토교통성 산하의 운송안전위원회가 사고를 조사하고 보고서를 작성. 운송안전위원회는 해상사건만을 대상으로 하는 곳이 아니라, 선박, 운송버스, 철도 등에 대한 사고도 조사 대상으로 함
- 해난심판소는 1회 심판의 방식으로 운영. 중대한 사건의 경우 도쿄에서 관할. 중대한 사건의 기준은 내부 규정이 있을 수도 있으나 명확하지 않음. 다만, 예를 들어 사건 조사 결과 인적 피해가 중대하다고 보여지는 경우가 아니더라도 회사의 운영 행태 등이 악질이라고 판단되는 경우도 중대한 사건으로 보는 경우가 있음.
- 한편, 민사소송이 있을 수 있는데 해상사고에서 인적 피해의 대부분은 고의적인 사건이 아니라, 기본적으로 부주의에 의한 결과로 보여지고 이러한 경우 합의 등으로 사건 처리가 이루어지기도 한다.
- 중대한 사건의 경우 해상보안청이 송치할 수 있는데, 기소 판단은 검찰 재량으로 일반적 사건과 다를 바 없이 처리. 대부분 업무상과실왕래위협죄, 업무상과실치사죄가 예상됨
- 업무상과실왕래위협죄와 업무상과실치사죄가 해당하는 사안의 경우도 결국에 5년이하 구금형 100만엔 이하 벌금 정도에 양형이 그치고 있음. 중대한 해상교통사고에서 많은 경우 결국 사고 내용이 과실이기에, 육상교통의 경우와 마찬가지로 엄한 형벌을 할 수 없다는 한계가 있음
- 육상 교통사고에 대한 엄벌화 개정 내용에 대한 설명

■ 경미한 교통사고에 대한 처리에 관한 질의

- 미죄처분에 대한 개요 설명

■ 시레토코유람선침몰사건에 대한 설명

- 세월호 사건과의 비교와 함께 (사건 성질상 다르지만 한일 비교의 관점에서)
- 2022년 4월 23일 북해도 시레토코에서 발생한 유람선 침몰사건으로 선장 및 전원이 사망한 사건으로 정확한 침몰 이유를 확인할 수 없음 사건조사가 불가
- 다만 소형 선박에 관한 안전 규제에 결함이 있었고, 구명조끼 혹은 구명튜브를 선내에 배치하라고 되어 있는데 수온이 낮은 지역의 경우 이 구명조끼 혹은 구명튜브 만으로는 부족하고 잠수함이 필요. 시레토코 사건을 계기로 국토교통성은 소형선박을 사용하는 여객 운송의 안전대책에 관한 종합적 검토를 개시.

https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji04_hh_000229.html

- 또한 이 사건에서 지적할 수 있는 문제로는, 통신설비 문제가 있음. 기본적으로 선박은 무선 선박통신 자격을 갖는 1명 이상 승선해야 하는데, 관광용 소형 선박의 경우 기본적으로 연안을 중심으로 이동하기에 이러한 규정들이 일반적 선박과 비교해 약해서, 휴대전화화가 있으면 선박통신을 인정했다. 다른 선박과 같이 무선 혹은 유선의 선박통신 자격을 갖는 1명 이상 승선해야 하는 것으로 개정이 필요한 부분이라고 생각

■ 보험제도에 관해

- 배상책임에 대해 법률상 액수 정해져 있지 않으나, 통달(행정지도)로 기준 정하고 있음.
- 보험증권으로 확인하고, 보험금액은 승원 수에 따라 바뀜

■ 양벌규정에 관해

- 법인 및 위반행위자에 대해 책임을
- 삼벌규정은, 법인, 대표자, 위반행위자에게 책임을
- 간접정범의 가능성이 있음. 입증상 책임이 있음. 공범을 입증하는 것은 어려움.
- 각각의 주체에 적정한 책임을 묻기 위해서 노동기준법, 직업안전법 등에 있는 규정과 같이 법적 규정으로 명확히 할 필요가 있음

■ 해난사고처리에 관해

- 해상보안청이 전부 담당, (경찰보다 권한 우선) 해상보안청은 선박사고와 구난(救難)의 의무가 있음.
- 경찰의 경우 해수욕장등에서 사고가 났을 때 관여할 가능성이 있음

- 다른 기관과의 연계에 관해

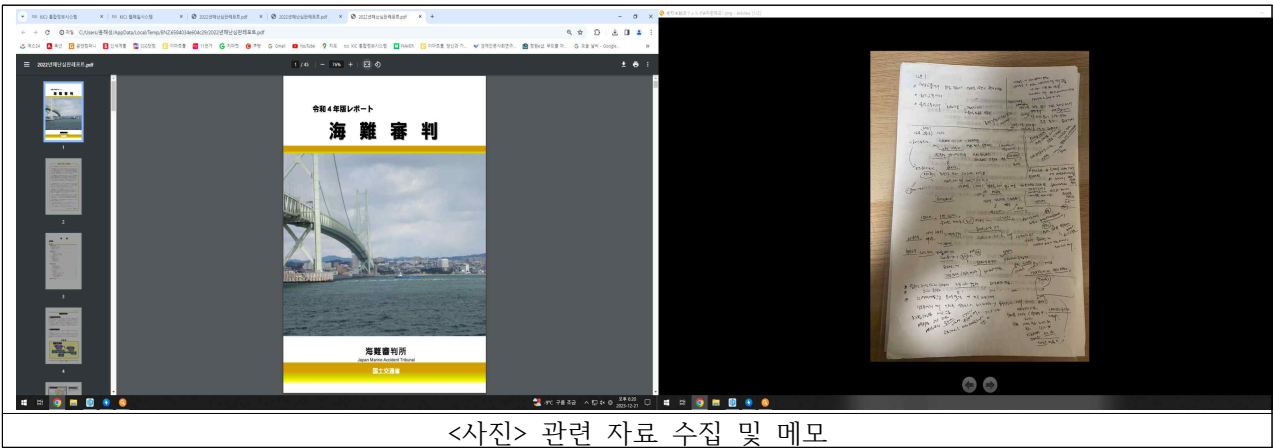
- 업무상 연계의 가능성 있음. 예를 들어 약물단속, 밀항, 밀수 등의 각 기관과 해상보안청 이 업무상 연계.

- 경미한 사고에 관해 해난심판의 가능성에 관해

- 경미한 경우 소송으로 발전할 경우 거의 없음
- 체포도 안할 뿐 더러, 만약 고소를 진행해 검찰송치 될 경우 약식절차, 약식명령으로 갈 가능성이 가장 높음
- 수상오토바이, 레저용 선박으로 인한 사고에서 인적 피해가 경미한 사고 자체가 매우 적 지 않을까라고 사료됨



<사진> 단쵸 교수님과 박주희 박사



<사진> 관련 자료 수집 및 메모

3. 해상보안청 실무가 면담: ‘해상보안협회’ 타카히로 오키시마 이사장

○ 면담 참석자

- 타카히로 오키시마 이사장, 윤해성 선임연구위원, 박경규 부연구위원, 박주희 박사(통역)

○ 면담 내용

■ 타카히로 오키시마 이사장 약력

- (전) 해상보안청 보안감
- (전) 해상보안청 경비구난부장
- (전) 해상보안청 제8관구 해상보안보부장
- (전) 해상보안청 총무부 참사관
- (전) 해상보안청 경비구난부 관리과장
- (전) 해상보안청 경비구난부 경비과 영해경비대책관
- (전) 해상보안청 제3관구 해상보안본부 교통부장

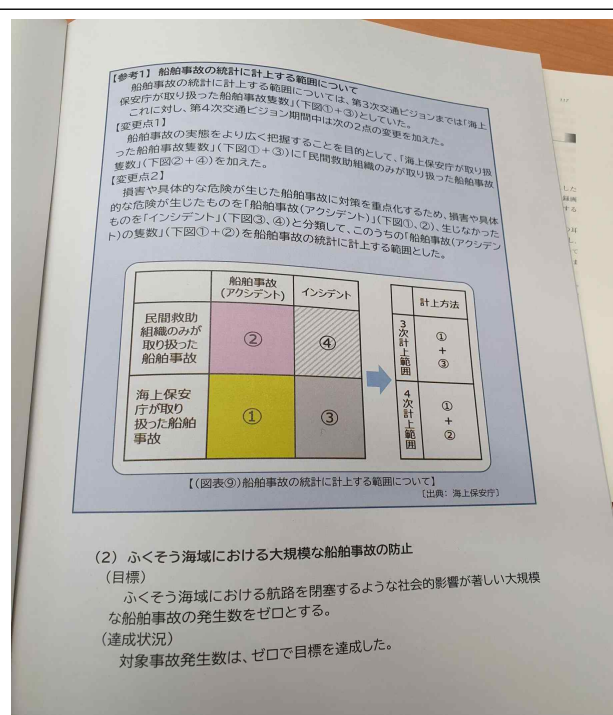
■ 사전질문 사항 및 답변사항에 대해서는 아래 “※ 〈사전질문 사항 및 답변사항 개관〉” 참조

■ 주요 면담 내용

- 형법 외 일본의 해상교통관련 특별법상의 교통범죄: 해상교통안전법, 해상충돌예방법, 항측법 등 해상교통관련 특별법이 있는데 이러한 법률들에서는 속도제한위반 등 행정형법 범에 대해 규율하고 있음
- 육상교통범죄의 경우 범칙금제도가 있지만, 해상교통범죄의 경우 범칙금제도가 없음
- 해상보안청은 모든 해상교통범죄사건에서 출동하여 수사를 하고, 해상교통범죄에서도 전 건송치주의가 적용되기에 해상보안청은 과실치상사건이 문제되는 모든 해양교통사건을 검찰에 송치함
- 형사소송법 제246조에서 인정되고 있는 미죄처분제도는 육상교통사건의 경우에만 적용되고, 해상교통사건에는 적용되지 않음. 따라서 실무에서는 실무운용상 이에 대해 대응하고 있는데, 아주 경미한 물적 사고의 경우 해상보안청은 ‘형사사건성이 없다’고 하여 입건하지 않음으로써 이러한 문제를 해결하고 있음. 다만 이는 물적 피해 사건의 경우에만 그러하고, 인적 피해 사건의 경우 해상보안청은 모든 사건에서 수사하여 검찰에 사건을 송치하고 있음
- 검찰은 해상교통사고 인피사건의 경우에도 일반적인 기소 여부 결정기준에 따라 기소여부를 결정함. 따라서 형법상의 과실왕래교통방해의 죄가 문제되지 않고, 오로지 과실치상죄만 문제되는 경우라면, 치상의 정도가 경하고, 가해자와 피해자가 합의한 경우라면 불기소될 수도 있음



<사진> 타카히로 오쿠시마 이사장과의 면담 사진



<사진> 관련 자료

※ 〈사전질문 사항 및 답변사항 개관〉

1 日本における海上交通事故の処理手続きについて

海難事故が発生した場合、以下が実施される

- ① 海難調査：海保が事故防止指導に役立てる等のために行う任意調査
- ② 海難審判：海難審判所が行う海技士等の懲戒（行政処分）
- ③ 事故調査：運輸安全委員会が行う事故原因の究明
- ④ 刑事裁判：刑事責任の追及（司法手続き）

④の刑事裁判に関し、

- ・ 第一次捜査機関は、海上保安庁（海以外の河川、湖沼などは警察）
- ・ 刑法犯（往来妨害罪、往来危険罪、傷害罪、致死罪、艦船転覆等罪など）であり、道路交通法のような個別法はない。
- ・ 交通ルールに関しては、海上衝突予防法、海上交通安全法、港則法の3法、いずれも海難事故に関する処罰規定はない（ルール違反の罰則はある）。 = 航行規則

2 日本における海上交通事故の処理の問題点と改善策について

- ・ 全て司法手続きのため、多くの人員、時間を要する。

※ 道路交通法の「反則金制度」のようなものはない←導入は困難と思料

・微罪処分(刑事訴訟法第 246 条ただし書)が海上保安官に認められていない

※ 運用上の工夫で対応

3 海上交通事故処理時の警察との業務関係について

- ・基本的に、海難事故に関し、警察の関与はない。

4 軽微な事故における、処理手順及び処罰について

- ・ 軽微な事案でも、全て司法手続き（原則、検察庁へ送致）
- ・ ただし、事件性が認められないものについては、送致しない。

5 海上交通事故に関する統計について

- ・海上保安庁交通部等において作成（水難事故としては警察も）

6 事故処理において、各機関間の共有システムの有無について

- ・ 事件捜査においては特になし
- ・ 捜索等のオペレーションにおいては関係機関との連絡設定はできている。

7 海上保安業務の特性について

4. 일본 육상 및 해상 교통사고 전문 변호사 면담: 'Toda & Co 법률사무소' 이토 요헤이 변호사, 법학박사

○ 면담 참석자

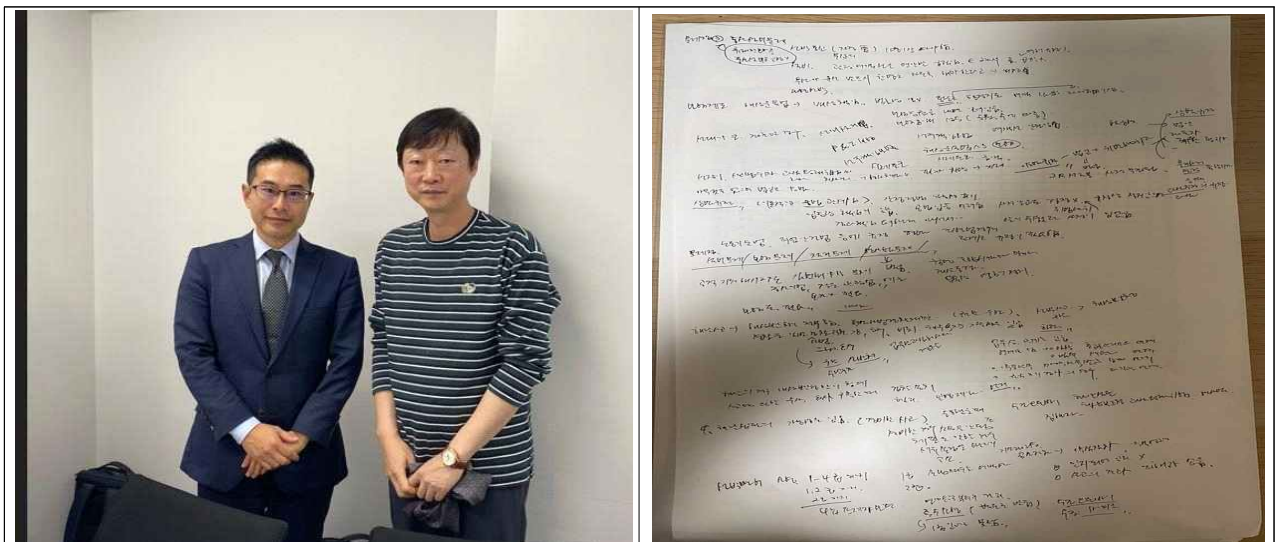
- 이토 요헤이 변호사, 윤해성 선임연구위원, 박경규 부연구위원, 박주희 박사(통역)

○ 면담 내용

- 이토 요헤이 변호사는 육상/해상교통범죄 관련 전문 변호사이고, 여러 건의 국제 선박충돌 사건에서 변호업무를 하였음. 최근에는 러시아 선박과의 충돌 사건, 한국 현대중공업 소속 선박과의 충돌사건에서의 형사변호 업무를 담당하였음

■ 면담내용

- 일본에서는 해상교통사고의 경우 특히 인피사고의 경우, 해상보안청이 모두 수사하여 검찰에 사건을 송치하고 있음
- 검찰은 해상교통사고 인피사건의 경우에도 일반적인 기소여부 결정기준에 따라 기소여부를 결정함. 해상교통사고에서 보험가입 유무에 따라 검찰의 공소권을 소멸시키는 규정은 없음



<사진> 면담 사진과 통역 메모

- 다만, 해상 인피사건의 경우에도 오로지 업무상과실치상죄만 문제되고, 과실의 정도가 경하고, 치상의 정도가 경한 경우인데, 가해자와 피해자가 합의하여 피해자가 처벌불원의사

를 표시한 경우라면 검찰은 그러한 사정을 고려하여 불기소할 수는 있음. 이는 일반적인 기소여부 결정기준에 따른 것이지, 해상교통사고에 특별하게 적용되는 규정이 있는 것은 아님

- 세계 각국은 선박의 경우에도 보험가입을 의무화하는 경향에 있음. 그러나 보험가입을 조건으로 하여 검찰의 공소권을 소멸시키는 것은 적절하지 않아 보임. 특히 이것은 국제선박충돌사고의 경우에 그러할 수 있음. 국제선의 경우 각국의 규율상황에 따라 보험가입 유무 및 가입한 보험의 종류·유형이 상이할 수 있기에 보험가입을 조건으로 공소권을 소멸시키는 것은 국제선박충돌사고에서 형평성의 문제를 초래할 수 있음

5. 와세다대학 다카시 하코이 교수 면담

○ 면담 참석자

- 다카시 하코이 교수(형사법), 윤해성 선임연구위원, 박경규 부연구위원, 박주희 박사(통역)

○ 면담 내용

- 타카시 하코이 교수 주요 연구실적
- “해상(선박, 충돌, 해난구조, 선취특권 등) (특집) 상법(운송·해상관계) 등의 개정”
海商(船舶,衝突,海難救助,先取特權等) (特集 商法(運送・海商関係)等の改正)
ジュリスト = Monthly jurist / 有斐閣 [編] (1524):2018.10 p.38-43.
- “개정 상법 해상편에 있어서 정기용선자의 제3자에 대한 책임 선박충돌책임을 중심으로”
改正商法海商編における定期傭船者の第三者に対する責任—船舶衝突責任を中心として—, 江頭憲治郎先生古稀記念・企業法の進路, 有斐閣, 2017, :2018.10, p.739-767.
- 선박충돌의 의의에 관한 일고찰: 선박의 종별에 의한 해상법규정의 적용관계를 중심으로
船舶衝突の意義に関する一考察—船舶の種別による海商法規定の適用関係を中心として
早稲田法学 87 (2), 2012.01, p.359-385.

▪ 면담 내용

- 해상교통사고의 경우 실무상 경미한 물적 피해 사건에서는 ‘사건성이 없다’는 것을 이유로 해상보안청이 사건을 형사입건하지 않는 경우가 있음
- 그러나 해상교통사고 인피사건의 경우 해상보안청은 모든 사건을 수사하여 검찰에 송치해야 함
- 과실에 의한 해상인피사건의 경우에도 업무상과실치상죄만 문제되고(‘과실 왕래교통방해죄’가 문제되는 경우라면 그렇지 않음), 과실의 정도가 경하며, 인적 피해 정도가 경한 경우인데, 피해자가 가해자와의 합의 등을 통해 처벌불원의사를 표시하는 경우라면 검사

가 불기소결정을 하기도 함

- 일본의 경우 육상교통사고에서 경한 과실치상사건의 경우 형면제가 가능함. 일본의 경우 육상교통의 경우 경찰서에서 발급하는 교통사고확인서가 있어야 보험금을 지급받을 수 있기에 보험사기의 문제가 그리 심각하지 않음
- 해상교통사고에서 의무보험가입을 조건으로 검찰의 공소권 자체를 소멸케 하는 것은 적절하지 않아 보임



<사진> 면담사진과 관련 자료

6. 해상보안청 실무가 면담: 우부가타 아키라 선장(해상사고 조사관 및 컨설턴트)

○ 면담 참석자

- 우부가타 아키라 선장, 윤해성 선임연구위원, 박경규 부연구위원, 박주희 박사(통역)

○ 면담 내용

- 우부가타 아키라 선장은 1급해기사 자격 소유자이고, 해사보좌인의 역할을 수행하고 있음
- 면담내용
 - 해양사고 조사는 2가지 다른 관점에서 이루어질 수 있음. 하나는 해양사고의 원인 규명

을 목적으로 이루어지는 조사이고, 다른 하나는 해상보안청에 의해 이루어지는 형사소추 여부를 결정하기 위한 조사임

- 해상보안청은 원칙적으로 모든 해양교통사고를 조사하여 형사소추여부가 문제되는 사건인 경우 특히 인피사고의 경우 모두 검찰에 송치하고 있음
- 인피사건의 경우 검찰의 기소여부 결정에서 과실의 정도, 치상의 정도, 보험가입유무 등 여러 요소가 함께 고려되고 있지만, 법률에서 일정 사건의 경우 검찰이 공소할 수 없도록 하고 있는 경우는 없음



<사진> 면담사진



<사진> 면담사진

7. 오사카대학교 키타무라 유키사다 교수 면담 및 자료 수집



○ 면담 참석자

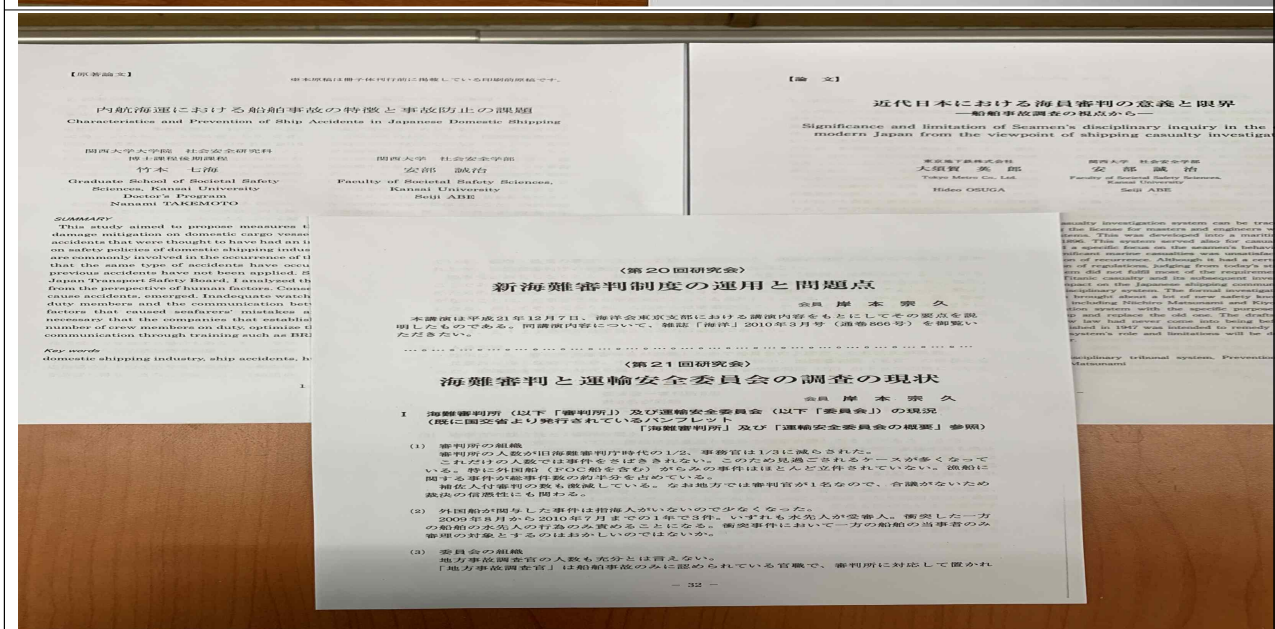
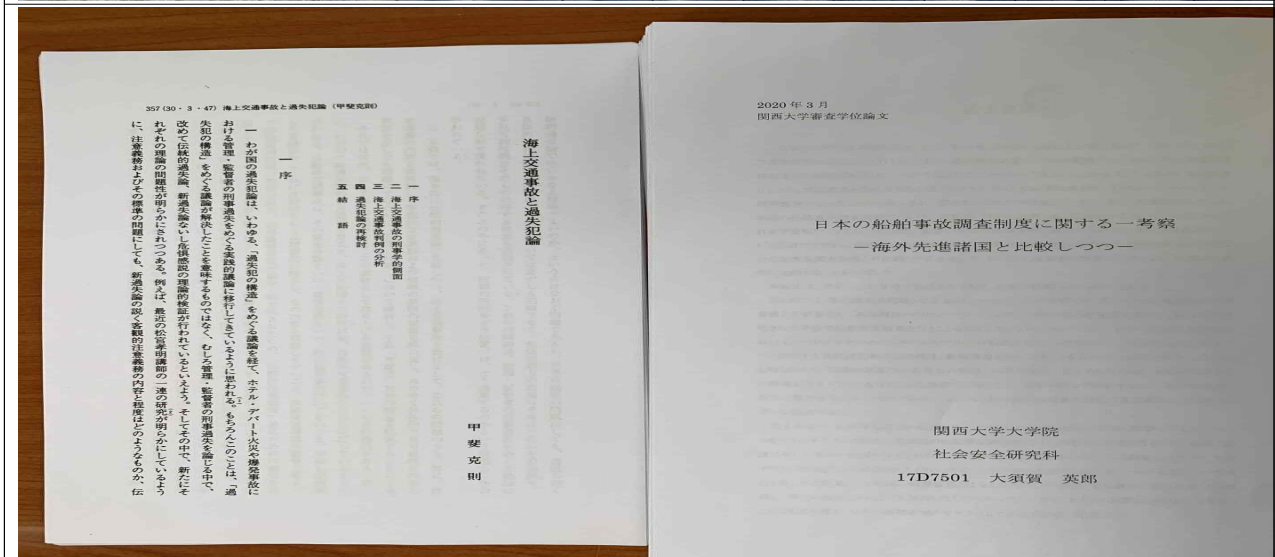
- 키타무라 유키사라 교수, 윤해성 선임연구위원, 박경규 부연구위원, 장택영 박사(통역)

○ 면담 내용

- 일본에도 우리와 유사한 도로교통법이 존재함. 도로교통법 제72에는 교통사고가 발생하게 되면 운전자는 경찰관에게 사고 내용을 보고하도록 규정하고 있음. 사고를 야기한 자에게 경찰에 보고토록 한 규정은 헌법상 형사상 불리한 진술을 강요해서는 안된다는 기본권 침해의 소지가 있음. 일본 최고재판소는 도로교통법 제72조에 사고가 발생하게 되면 경찰에 즉시 알려 피해자 구호, 교통질서 회복을 위한 필요 조치토록 함. 이는 위험과 그로 인한 피해 확산을 방지하고, 교통안전을 위해 필요 합리적 규정으로 인정한 것임.



8. 교토대학교 테츠하루 오바 교수 면담 및 자료 수집



○ 면담 참석자

- 테츠하라 오바 교수, 윤해성 선임연구위원, 박경규 부연구위원, 장택영 박사(통역)

○ 면담 내용

- 일본은 교통사고를 우리와 동일하게 형사사건으로 간주함. 모든 교통사고는 검찰에 송치하도록 되어 있어 교통사고를 신고하게 되면 접수하지 않거나 회피하는 사례는 없음. 인피 교통사고는 110 사고 신고, 혹은 경미한 경우에는 직접 사고당사자가 경찰서에 출두하여 교통사고를 보고하게 됨. 이때 사고현장에 출동하여 현장견부를 실시, 실황견분서를 작성하게 됨. 교통사고 피해를 보험사에 손해배상을 청구하는 경우에는 반드시 경찰의 사고증명서를 제출해야 함. 자동차 안전운전센터에서 증명서를 발급하고 있으며, 사고증명서를 발급받기 위해서 경찰의 신고가 필요함.

III. 시사점 및 출장성과 활용방안

○ 일본과 우리나라의 육상교통범죄 처리에서의 차이점 확인

- 일본의 경우, 육상교통사고 특히 업무상과실치상사건에서도 경한 과실치상 사건일지라도 법률에서 ‘보험가입’을 조건으로 하여 검찰의 공소권을 배제하지는 않고 있음. 다만 실무상 경한 과실치상 사건인 경우 검찰의 일반적인 기소여부 결정기준에 따라 불기소될 수는 있음
- 한편, 일본에서는 보험금을 지급받기 위해서는 경찰이 작성한 교통사고확인서를 제출해야 하기에 우리에게 비해 보험사기가 그리 많지 않음

○ 해상교통범죄의 처리

- 일본의 경우 해상교통사고에서도 해상보안청이 모두 조사하고 원칙적으로 전건송치주의가 적용된다는 것을 확인할 수 있었음. 다만 실무상 아주 경미한 물적 사고의 경우 ‘사건성이 없다’는 것을 이유로 형사입건하지 않음으로써 과도한 형사범죄화의 문제를 해결하려고 하고 있다는 것을 확인할 수 있었음
- 해상교통사고 인피사건의 경우 오로지 업무상과실치상죄만 문제되는 경우, 검찰은 일반적인 기소여부 결정기준에 따라 기소여부를 결정하기에 과실의 정도가 경하고, 인적 피해 정도가 경미하고, 피해자가 손해전보를 받아 가해자의 처벌을 원하지 않는 경우라면 이러한 사정들이 고려되어 검사가 불기소처분을 할 수도 있음. 그러나 법규정 자체가 일정한 경한 인피사고에서 불기소하도록 명령하고 있지는 않음. 한편 자동차운전사상행위처벌법 제5A조의 형면제는 육상교통사고에만 적용되고, 해상교통사고에는 적용되지 않는 점을 확인 함
- 해상교통사고에서 검찰이 기소여부를 결정할 때, 보험가입 유무, 피해전보 여부를 고려할 수는 있겠지만, 보험가입을 조건으로 하여 일정한 사건에서 검찰의 공소권 자체를 배제하는 방안에 대해서는 면담자 들 중 상당수가 회의적인 입장을 보였음

○ 해상교통사고처리 특별법 제정안을 마련함에 있어서 활용 방안

- 위와 같은 일본의 육상·해상교통사고 처리 법제도 및 실무에 대한 출장 성과는 본 연구 과제 “해상교통사고처리 특별법 제정방안 연구용역”에서 특별법의 내용을 마련하는데 있어 참조할 만한 주요한 해외입법례로 참조될 수 있음
- 특히 우리 교통법과 상응하는 방향으로 특별법의 내용을 마련할 것인지, 현행 교통법과는 조금 다른 방식으로 일정 사건에서 불기소 할 수 있도록 하는 방안을 마련할 것인지라는 문제와 관련하여 큰 시사점을 줄 수 있음