

수사구조개혁, 이제는 결단을 내려야

이동희 (일본 고베대학 법학박사/경찰대 교수)

참여정부 들어 수사구조개혁에 관한 논의가 뜨거운 국민적 관심 속에서 진행되기도 어언 2년이 다 되었다. 2004년 9월 경찰과 검찰 양기관으로 구성된 협의체에서 이 문제에 관한 논의를 시작했고, 같은해 12월에는 민간위원을 중심으로 구성된 자문위원회가 반년 가까이 회의를 진행하고 대국민공청회도 개최하였다.

지난해 6월에는 여야당 국회의원 100명 이상이 연명한 2건의 형소법 개정안이 의원입법의 형태로 국회에 제출되었다. 12월에는 집권여당에서 시설상 당론의 형태로 최종적인 개혁 법안을 확정하는 역사적인 사건도 있었다.

이렇게 개혁작업이 종착역에 이르고 있을 시점, 수사구조개혁에 관한 공방과 대립이 더욱 가열되자 정치권의 부담도 최고조에 달했다. 급기야 정부에서 논쟁의 자제를 강력



하게 당부하였고, 이후 최근까지 표면적으로는 진정된 양상을 보이고 있다. 개혁을 주장하는 입장에서 현재 논의를 자중하고 있는 것은 이미 개혁의 큰 방향성이 사회적 공감대를 형성하여 가다잡혀 있고, 또 정부와 국회가 조속히 결론내겠다고 한 약속을 믿고 있기 때문일 것이다.

기소권을 독점한 경찰이 수사권마저 철저하게 장악함으로써 유발되는 폐해는 실로 다양하다. 무엇보다 경찰이 저지른 범죄에 대하여는 기소는 물론이고 수사조차 불가능하다는 점을 지적할 수 있다. 경찰이 분투하여 검사의 불법을 수사하고자 하더라도 일단 범죄발생단계에서 경찰에 보고되어 지휘를 받게 되고, 각종 영장신청이 자의적으로 차단될 수 있다.

또한 경찰은 포괄적 수사지휘권으로 언제든지 수사중지나 사건승치를 명령할 수도 있다. 최근 한국사회를 떠들썩하게 했던 삼성떡값사건이나 윤상립 브로커사건의 수사과정에서 범죄혐의가 짚었던 검사들이 단 한 명도 수사대상으로 입건조차 되지 못했다.

이는 현행 검사지배적 수사구조의 문제상황을 여실히 보여준 실례이다. 기소재량을 남용한 불법수사의 폐해도 이어 해당한다. 기소유예나 불입건을 미끼로 공범자나 참고인으로부터 무리하게 진술을 강요하다보니 자신이 살기 위해 거짓진술도하게 된다.

이로 인해 경찰에서 억울하게 수감되었다가 무죄로 풀려난 경우도 허다하다. 주권자에 의해 선출되지 않은

1,500여명 남짓한 미검증의 소수 공무원에게 이처럼 막강한 통제없는 권력을 부여하고 있다는 것은 한국사회의 후진성을 단적으로 드러내는 것이다. 이 외에도 현행 수사구조는 검·경의 중복수사라는 기형성이니 수사의 책임소재 불명확, 경찰의 책임의식 결여 및 폐쇄주의 풍조 양산과 이에 따른 경찰발전의 저해, 경찰의 자의적 편파적 수사종결에 대한 경제불능 등 많은 문제점을 드러내고 있다.

현재 국회 계류된 형소법 개정안이나 여당안은 경찰의 수사권한을 법적으로 명시하고 검사가 송치이전에 경찰수사에 과도하게 관여하는 것을 일정부분 제한하자는 수준이다. 검사의 경찰수사에 대한 통제권을 배제하는 방안이 아니라는 점을 간과하지 말아야 한다.

경찰은 준칙제정을 통해 일반적인

지휘가 가능하며, 경찰이 입건한 모든 사건은 경찰로 송치되므로 검사가 수사종결권을 가지고 이를 통제할 수 있다.

무엇보다 헌법상의 영장청구권은 검사에게 여전히 귀속되므로 경찰의 모든 강제수사는 검사의 사전적 사후적 통제하에 놓이게 된다. 게다가 체포구속장소 감찰 등 인권보장적 차원의 경찰활동은 그대로 유지된다. 다만 경찰송치전 수사단계에서 경찰에게 책임에 상응한 최소한의 자주적 수사권을 부여하는 것이다.

이렇게 되면 검사가 상사로서 지시하는 현재와 달리 제3자적 입장에서 경찰수사를 체크하게 된다. 오히려 수사통제권의 실효성이 확보되어 인권침해를 보다 충실히 감시할 수 있고, 기소의 공정성도 담보될 수 있다.

또한 경찰의 수사권이나 자체수사인력은 변함없이 유지되므로 경찰이 위법수사를 하면 언제든지 수사하고, 또한 직접 기소하여 형사처벌할 수도 있다.

반대론자가 경찰이 통제불능의 비대권력이 된다고 침소봉대하는 것은 어려한 기득권도 절대 포기할 수 없다는 태도로밖에 보이지 않는다. 대통령은 약이자 21세기 선진 형사사법제도를 마련하는 개혁과업이 더 이상 지체되어서는 안된다.

국민 다수가 요구하고 있고, 사회적 공감대가 형성된 개혁과제의 추진을 방지하는 것은 참여정부의 정체성을 포기하는 것이다. 집권말기에 접어들고 있는 시점에 즈음하여 정부와 국회에 강력한 결단을 촉구하는 바이다.

인권수호위원회와 시민인권보호단은 시민들이 경찰의 인권정책에 능동적으로 참

선진교통문화 창조의 주역 되자

- 도로교통안전공단, 교통사고 줄이기운동 범국민대회 -



규원씨 외 1만 841명이 무사고운전자 영년 표시장과 휘장을 받았고, 교통사고 감소실적이 우수한 강원경찰청과 전남경찰청에 각각 대통령 표창과 국무총리 표창이 수여되었다.

또한 선진교통질서 확립을 다짐하는 교통 안전의 문 체택에 이어 전국 지자체별 교통안전지수 연구결과 발표와 「스쿨 존을 주목하라!」 등의 영상을 상영이 있었으며, 식후 행사로 교통안전 사진전시회가 열렸다.

하태신 도로교통안전공단 이사장은 대회사를 통해『안전과 질서는 현대인의 행복수준을 기능하는 보편적이면서도 중요시되어야 하는 국민생활의 척도』라며『우리 모두 서로 양보하고 배려하는 마음가짐으로 교통법규를 준수하고 질서의식을 드높여 선진교통문화를 창조하는 주역이 되자』고 당부했다.

도로교통안전공단이 최근 서울 세종문화회관 소극장에서 이택순 경찰청장, 하태신 이사장, 모범운전자회, 녹색 어머니연합회 등 교통 관련 기관 및 시민단체 회원 등 500여 명이 참석한 가운데 제26회 교통사고 줄이기 운동 범국민대회를 개최했다.

이날 행사에서는 25년 무사고운전자 염

人權에 대한 시민참여 방안 모색

- 경찰청, 인권수호위·시민인권보호단, 합동 워크숍 -

경찰의 인권정책에 대한 외부참여 기구인 인권수호위원회와 시민인권보호단이 창립 1주년을 맞아 지난 1년 동안兩 기구의 활동 등을 돌아보고, 보다 발전적인 시민참여 방안을 모색하기 위해 최근 경찰청 인권보호센터에서 합동 워크숍을 가졌다.

이날 워크숍에서는 한국 차지경찰연구소 소장인 문상호 박사가 미국, 영국, 캐나다, 호주 등 선진경찰 움보즈만의 역할과 경찰통제 방안 등을 비교 소개하고 인권수호위원 및 부산, 인천, 경기지방청 시민인권보호단 등이 유치장 점검 개선 등 그간의 활동 사례를 소개하면서 활동 중 느낀 점과 문제점 등을 발표했다.

또한 박경석 인권수호위원장 등 참석자 전원이 진정한 시민참여 역할과兩 기구의 유기적 연계 방안 등에 대한 자유로운 분임 토의를 통해 향후 활동방향을 모색하는 동시에 경찰에 바라는 점을 청장에게 전달하기도 했다.

한편 이택순 경찰청장은 이 자리에서 그 동안 인권경찰을 만들기 위해 혁신적으로 수고한 인권수호위원 및 시민인권보호단 14명에게 감사장을 수여하면서 15만 경찰 모두가 진정한 인권경찰로 거듭날 수 있도록 변화없는 충고와 협조를 당부했다.

경찰청은 이날 워크숍에서 제기된 여러 의견을 종합하여 경찰행정에 적극 반영하고 앞으로도 경찰의 정책수립에 대한 시민참여를 더욱 확고히 보장하여 인권수호위원회 및 시민인권보호단 제도의 실효성을 포기하는 것이다.

또한 2대 경찰관인 임영배 회원 역시 지난 72년 경북경찰 근무를 시작으로 서울 서대문 경찰서, 청와대 101경비단,

임시회의를 통해 경찰의 중요 인권정책에 대한 자문을 하는 한편 집회현장 등을 직접 방문하여 인권침해 여부를 감시하는 등 활발한 활동을 벌여 왔다.

또한 시민인권보호단은 일선 경찰서 유치장을 직접 방문하는 등 경찰의 인권침해 여부를 모니터링하고 전의서 제출, 시정조치 등을 통해 시민의견 제시 및 정책 환류 역할을 수행함으로써 경찰의 인권지수를 향상시키는데 기여한 것으로 평가되고 있다.

화제의 현장

3代 경찰관의 자부심과 사명감으로 뛴다

故 임병근 경위·임영배 회원·임영도 순경



2대·3대 경찰관인 父子가 함께 했다.

공항경찰대 등지에서 25년 동안 봉직하다 지난 95년 정년으로 퇴직해 현재

(주)리컴퍼니란 회사에서 감사로 재직하며 제 2의 인생을 활기차게 살아가고 있다.

임 회원은 『내 자신도 경찰 투신 당시 父親의 전사 등 경찰가족의 어려움을 잘 알고 있는 母親이 강하게 만류했지만 사명감 하나로 입문했는데, 이번에

아들이 대를 이어 경찰에 입문하게 되어 감회가 새롭다』면서『모친께서 훌륭하게 키워준 것이 너무나 감사하며, 이제는 연금을 받으면서 건강한 노후를 보내고 계신 어머님이 너무나 자랑스럽다』고 밝혔다.

아울러『한때 벌여 놓았던 사업이 어려워서 군 제대후 복학을 않고 경찰에 입문해 국가를 위해 봉사하겠다는 아들이 너무나 고맙고, 조직을 위해 꼭 필요한 경찰관이 될 것』을 기대했다.

한편 새내기 순경 임씨는『할아버지께서도 경찰에 근무하시다가 명예롭게 순직 하셨을 뿐만 아니라 아버님께서도 정년으로 퇴직하셨고, 이젠 제 차례이니 믿음 3대 경찰가족의 자부심으로 멋진 경찰관이 될 것』이라고 당찬 각오를 밝혔다.

國民이 원하는 搜查權 調整, 왜 망설입니다?

- 1962년 신설된 헌법 제12조 3항에 '검사의 독점적 영장 청구권'이 명시되어 있는 상황에서, 현재 경찰의 수사권 조정건의는 완전한 수사권 독립을 요구하는 것이 아닙니다. 다만 현실화된 경찰의 '수사개시권'을 형사소송법에 명문화하고 민주주의의 기본인 견제와 균형의 원리에 맞게 상호협력적인 檢·警 관계로 발전시키자는 것입니다.-

1. 日帝의 잔재인 검사의 독점적 수사구조는 시대적 요구에 맞게 바꿔어야 합니다.

일본경찰은 이미 57년전(1948년)에 형사소송법을 개정하여 전근대적인 상명하복의 檢·警 관계를 상호관계로 발전시키고, 경찰이 독자수사권을 갖게 함으로써 국민으로부터 경찰은 존경, 경찰은 더 큰 신뢰를 받고 있다.

우리도 성숙된 민주사회의 여건에 맞게 인권보호를 위한 적정한 통제장치를 두고, 경찰과 검찰은 경쟁과 협력의 상호보완 관계로 발전되어야 한다.

2. 수사기관간의 견제와 균형을 위한 수사분권은 세계적 추세입니다.

지구상에 수사권 없는 경찰은 한국뿐이며 오늘날 전세계의 형사소송절차는 기초의 주체와 수사의 주체로 분리되어 경찰과 검찰이 각각 역할을 분담하는 추세에 있으나, 유독 우리나라에서만 헌법에 검사의 독점적 영장청구권을 부여하고 있으며, 수사권(개시·종결), 공소권, 형집행권 등을 독점한 막강한 경찰이 1차 수사기관화 하고 있으므로 檢·警간 수사권의 분배로 견제와 경쟁을 통한 자율성과 책임성을 강화한다면 국민의 권리와 인권은 크게 신장될 것으로 확신한다.

3. 더 이상 자질문제, 인권보호라는 구실로 경찰수사권 현실화를 늦출 수는 없습니다.

경찰은 지난 20년간 4년제 경찰대학을 통한 세계 최고수준의 정예간부의 양성, 사법·행정고시 합격자 특채, 간부후보생 배출, 법학전공 수사요원 특채, 조사요원 간부화, 인권담당관 배치, 유급 자문변호사제 도입, 피해자 보호팀 운영 등의 자질향상과 인권보호를 위해 꾸준히 노력한 결과 선진국 수준의 양질의 치안 서비스를 제공할 능력을 갖추었고 순경재용자의 75%가 대졸학력 이상 수준이 되었다. 따라서 해방 이후 60년간 주장되어 온 경찰수사권의 시기상조론은 이제 그 명분을 잃었다.

4. 수사분권 요구는 기관 이기주의적 밥그릇 다툼이 아닙니다.

범죄사건(연간 160여만건)의 97%를 경찰이 수사하고 있음에도 경찰은 법률상 수사주체성을 인정받지 못하고 있고, 연간 사건관련자 150여만명이 경찰과 검찰에서 종복조사를 받음으로써 시간과 경제적 손실이 연간 수백억원에 이르고 있으므로, 국민의 불편해소와 사법서비스 편의증진을 위해 경찰의 독자수사권은 반드시 인정되어야 한다.

면허 취소후 재등록 할 때
안전교육 받아야

- 어린이 통학버스 신고
9인승까지 확대 -

경찰청이 지난 85년도에 개정된 후
지금까지 필요한 부분 위주로 개정해
오던 도로교통법률을 21년만에 전면
개정하여 지난 6월 1일부터 시행에
들어 갔다.

이번에 개정된 주요 내용을 보면
어린이 보호구역의 지정 대상에 기준
의 유치원, 초등학교 뿐만 아니라 특수
학교 및 정원 100인 이상의 보육시설
을 추가하였고, 어린이통학버스 신고
대상을 종전 11인승 이상 승차자동차
에서 9인승 이상 자동차로 확대했다.
또한 유아가 탑승할 때 유아보호용
장구를 장착한 후 안전띠를 매도록
하였고, 이를 위반한 경우 3만원의
과태료를 부과할 수 있도록 했다.

아울러 운전면허 취소후 운전면
허시험에 응시할 경우 6시간의 교통
안전교육을 의무적으로 받도록 하는
한편 정기적성검사기간이 경과된 사
람이 기간에 따라 받게 되는 범칙금
을 현행 2단계에서 4단계로 세분화하
여 해당자의 불이익을 최소화 했다.
또한, 운전이 금지되는 자동차 창
유리 가시광선 투과율의 기준은 객관
적으로 명확하게 해 종전 10미터 거
리에서 차안의 승차한 사람을 명확하
게 식별할 수 없게 한 차로 규정되어
있던 것을 개정해 앞면 창유리의 경
우에는 70퍼센트 미만으로, 운전석 좌우 옆면 및 뒷면의 경우에는 40퍼
센트 미만으로 규정했다