



법무법인(유) 세종
강 신 욱 변호사

PROFILE

현재 법무법인(유) 세종의 파트너 겸 방송정보통신(TMT)팀 팀장으로 방송, 통신 및 개인정보보호, 인터넷관련 전문가이다. 2004년 사법연수원을 졸업한 후 2006년부터 10여 년간 정보통신부, 방송통신위, 미래창조과학부 등에서 방송정보통신 전 분야 담당업무를 두루 수행했다. 또 우정사업본부, 정보통신윤리위(현 방송통신심의위), 한국인터넷진흥원, 한국정보화진흥원, 한국방송통신전파진흥원 관리 담당을 역임해 우리나라 방송정보통신분야의 최고의 전문 변호사로 평가받고 있다. 현재도 과기정통부 고문변호사, 방송통신위 통신분쟁조정위, 개인정보보호위 법령평가 전문위, 방송통신심의위 방송언어특별위, 공공데이터전략위, 한국통신학회 등 다양한 분야에서 위원으로 활동하고 있다.

학 력

- 2000 서울대 사법대학 역사교육과 졸업(학사)
- 2012 미국 Georgetown Law Center 졸업(LL.M. 과정, 석사)

경 력

- 2001 제43회 사법시험 합격
- 2004 사법연수원 제33기 수료
- 2006-2008 정보통신부 개인정보보호정책관 인터넷윤리팀(행정사무관)
- 2008-2012 방송통신위원회 위원장실
- 2012-2013 방송통신위원회 이용자보호국 조사기획총괄과
- 2013-2014 과학기술정보통신부 방송정보통신융합실 융합정책관 정책총괄과
- 2014-2016 정보통신융합실 인터넷융합정책관 정책총괄과(서기관)
- 2016 과학기술정보통신부 방송산업진흥국 방송채널(PP)사업정책팀장
- 2016-현재 법무법인(유) 세종
- 2018.4-현재 법무법인(유) 세종 고문

자 격

- 2004 한국 변호사 자격 취득

소 속

- 대한변호사협회 회원

언어

- 한국어, 영어

자율주행차와 개인정보

2002년 범죄 예방을 목적으로 강남구에 처음 설치됐던 CCTV는 개인 사생활과 인권 침해를 이유로 큰 진통을 겪었다. 하지만 디지털 감시사회에 대한 당시의 우려가 무색했을 만큼 CCTV는 빠른 속도로 보급됐으며, 국민의 안전 보장을 위해 없어서는 안 될 존재가 됐다.

물론 그 과정에서 국민 편익과 개인 사생활의 비밀과 자유 및 인격권 보장 사이의 균형을 찾기 위한 수많은 노력은 있었다. 그 중에서 2011년 '개인정보보호법' 제정이 가장 큰 성과라 할 것이다. 최근 4차산업혁명의 도래로 금융, 의료, 통신 등 대부분의 분야에서 개인정보 이슈가 다시 뜨거운 감자로 떠올랐다.

이와 관련해 개인정보 활용과 보호에 대한 논쟁이 반복되고 있다는 점에서 과거 CCTV 도입 당시의 논의와 유사하지만, 지금의 환경은 과거와 비교할 수 없을 정도로 많이 달라졌다.

ICT의 급격한 발전은 데이터 경제로의 진입을 가속화시켰고, 특히 자동차 시장의 패러다임을 바꿀 수 있는 자율주행차 상용화를 앞당기고 있다.

정부는 2024년까지 완전자율주행차 일부 상용화를 추진하는 등 관련 산업 육성에 상당히 공격적으로 움직이고 있으며, 우리 국민들 역시 자율주행차에 대해 매우 높은 관심을 보이고 있다.

이처럼 자율주행차와 연계한 고부가가치 서비스 실현 등 자율주행차 상용화가 가져올 획기적인 변화에 대한 부문 기대에도 불구하고 여전히 개인정보 규제 이슈가 걸림돌로 남아 있다.

자율주행차 운행과 관련해 제기될 수 있는 개인정보 이슈로는 자율주행차 운행을 위해 수집되는 개인정보의 유형, 규율대상인 개인정보처리자에 해당되는 대상, 현행법 체계 하에서의 개인정보 활용 범위 등을 꼽을 수 있다.

자율주행차 운행을 위해 수집되는 개인정보

자율주행차의 안전한 운행을 위해서는 다른 차량의 번호판, 위치, 크기, 도로정보, 주행환경정보, 보행자 정보, 자차 위치정보, 기상 정보 등 운행과 관련된 다양한 정보의 수집이 필요하다.

이 중에서 수집 및 활용에 있어 이슈화될 수 있는 개인정보에는 위치정보, 영상정보, 신체정보, 행태정보, 자동차번호 등이 포함된다.

자율주행차 운행과 관련된 개인정보처리자

자율주행차 제조사가 자율주행 기술 개발을 위해 수집하는 데이터에 개인정보가 포함된 경우 '개인정보보호법'에 따라 '업무상 목적'으로 개인정보를 처리하는 개인정보처리자에 해당한다. 다만 사적인 운행을 목적으로 자율주행차를 운행하는 소유자와 사용자는 개인정보처리자가 아니므로 '개인정보보호법'의 적용을 받지 않는다.

현행법 체계 하에서의 개인정보 활용 범위

2020년 8월부터 시행된 개정 '개인정보보호법'에 따라 가명×익명정보를 법에 근거해 활용할 수 있게 됐다.

자율주행차 운행에 필요한 데이터를 수집할 때마다 정보주체에게 개별적으로 고지하고 동의 받는 것은 물리적으로 불가능한데, 이러한 데이터 수집의 현실적 어려움이 일부 해소된 것이다.

이외에도 정부는 자율주행차 상용화를 위한 데이터 활용 기반 조성을 위해 2019년 4월 '자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률' 제정을 통해 제20조에서 특정 개인을 알아볼 수 없도록 익명처리된 개인정보를 활용하는 경우 '개인정보보호법', '위치정보의 보호 및 이용 등에 관한 법률', '정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률'의 적용에서 배제하는 법적 근거를 마련한 바 있다.

앞서 언급한 바와 같이 사람의 개입 없이 운행되는 자율주행차는 필연적으로 차량에 부착된 카메라, 레이더 등 센서를 통해 차량 주변에서 통행하는 보행자나 다른 차량 운전자의 위치정보, 도로 위 사물을 끊임없이 인식해야 한다.

외부 환경 정보를 정밀하게 인식하고 판단해 차량을 제어할 수 있는 지능정보기술(AI) 기반의 자동화된 알고리즘이 중요한 것도 이러한 이유에서이다.

하지만 자율주행차에 대해서는 가명×익명정보 구별 기준이나 익명처리 수준에 대한 판단 기준을 명확하게 하려는 논의조차 제대로 시작되지 않고 있다.

알고리즘을 통한 자율주행차의 개인정보 수집·활용 시 익명처리 원칙을 어떻게 적용할지에 대한 사회적 합의를 이끌어내려



는 구체적인 계획도 없다.

예를 들어 자율주행차를 통한 개인정보 수집 시 특정 기술적 조치를 통해 얼굴과 같이 식별 가능한 특정 부위를 흐릿하게 수집할 수 있다.

이렇게 개인정보 처리의 가장 첫 단계에서부터 개인 식별 가능성이 없는 데이터 소스를 제공받을 경우에 전혀 문제가 없는 것으로 보인다.

하지만 이 경우에도 결합되는 정보 범위가 확대되거나 새로운 결합 기술이 개발된다면 더 이상 완벽한 익명처리로 판단할 수 없게 된다.

결국 현 시점에서 자율주행차가 수집하는 데이터의 익명처리 수준 및 익명화 알고리즘의 공개 범위를 명확히 하는 논의가 필요하다.

자율자동차 개발을 위한 센서 및 AI 기술은 빠르게 진화하고 있다. 특히 우리나라는 세계 최고의 네트워크 인프라 경쟁력을 갖추고 있어 관련 분야의 성장 잠재력이 매우 높다.

초연결 지능화의 D×N×A(Data×Network×AI) 기반을 구축하는 정부의 적극적인 움직임도 글로벌 자율자동차 시장의 주도권 확보를 위한 분명 긍정적인 시그널로 보인다.

자율주행차가 수집하는 정보가 분명하고 다양하게 공유되었을 때 국민의 안전이 보장되고 서비스의 질 또한 향상된다.

더 늦지 않게 개인정보 보호에 대한 국민의 사회문화적 감수성을 강화하면서도 이용자의 편의 제고와 관련 산업의 발전을 위해 데이터를 영리하게 사용할 수 있는 제도적 기반을 구축해야 한다.

자율자동차의 핵심 인프라인 데이터 기반을 어떻게 조성하는지에 따라 모빌리티의 미래가 달라진다는 점을 명심해야 한다. **EV**