



세종
Law

장 준 영 변호사
법무법인(유) 세종

PROFILE

장준영 변호사는 2006년 1월 사법연수원 수료 후 (주)LG텔레콤을 거쳐 정보통신부 및 방송통신위원회에서 약 6년간 통신법제도, 방송법제도 및 전파법제도를 담당하는 행정사무관으로 근무하면서 전파·방송·통신 등 ICT 전반의 중요 제도를 실질적으로 직접 다룬 전문가이다. 전문적인 실무 경험으로 2011년 5월부터는 ICT 전반에 걸친 자문, 소송 업무를 활발히 수행하고 있고, 과학기술정보통신부, 개인정보보호위원회 등 정부부처의 자문변호사, 중앙전파관리소의 전파관리자문위원 등 정부 및 공공분야의 각종 전문위원회 활동에 적극적으로 참여하고 있다. 최근에는 ICT 분야의 탁월한 법제도적 전문성을 인정받아 변호사 중 유일하게 대통령 직속 4차산업혁명위원회 위원으로 위촉돼 활동하고 있다.

학 력

- 1993 서울 대성고 졸업
- 2000 중앙대 법학과 졸업
- 2003 연세대 대학원 법학과 졸업
- 2012 서울대 방송통신법정책과정 수료(전문분야 법학연구과정 제33기)

경 력

- 2003 제45회 사법시험 합격
- 2006 사법연수원 제35기 수료
- 2006 (주)LG텔레콤 변호사
- 2006 정보통신부
- 2008 방송통신위원회
- 2011-2013 국가정보화전략위 법제도 전문위원
- 2011-2016 법무법인(유한)태평양
- 2013-2017 과기정통부 고문변호사
- 2014-2015 미디어미래연구소 전문위원
- 2014-현재 중앙전파관리소 전파관리자문위원
- 2014-현재 방송통신위 개인정보보호법령 자문위원회 위원
- 2016-현재 과기정통부 정보보호산업분쟁조정위원회 위원
- 2016-현재 법무법인(유)세종
- 2017-현재 방송통신위 통신정책자문위원
- 2017-현재 국가기술표준원 규제심사위원
- 2017-현재 (사)소비자공익네트워크 전문위원
- 2017-2019 EBS 시청자위원회 위원
- 2018-현재 사단법인 엠씨엔(MCN)협회 감사
- 2018-현재 방송통신위 자체평가위 위원
- 2018-현재 방송통신위 정보공개심의위 위원
- 2019-현재 방송통신위 국내제작 방송프로그램 인정 자문위원회 위원
- 2019-현재 개인정보보호위 자문변호사
- 2020-2021 대통령 직속 4차산업혁명위 위원
- 2020-현재 산업통상자원부 규제수리 워킹그룹 위원
- 2020-현재 2020년 제7기 개인정보 법령 자문위원회 위원
- 2021-현재 대통령직속 정책기획위 자문위원
- 2021-현재 정보통신기획평가원(IITP) 청렴옴부즈만
- 2021-현재 개인정보 미래포럼 위원
- 2021-현재 한국인터넷진흥원 가명정보 전문가

자 격 2006 한국 변호사 자격 취득

소 속 대한변호사협회 회원

자율주행 데이터의 안전한 수집·활용을 위한 합리적 해법이 필요한 시점

2021년 5월 자율주행 트럭 스타트업 투심플(TuSimple)의 자율주행 트럭은 약 1530km 되는 거리의 95%를 평균 시속 109km의 자율주행으로 14시간 6분 동안 달렸다.

이는 사람이 운전했을 때에 비해 10시간이나 단축된 시간이다. 이미 전 세계적으로 운행 구간이 복잡하고 상황 변수가 많은 시내 도로에서의 자율주행 기술 개발이 지속하고 있으며, 그에 따른 도로 관리나 교통체계 정비 등의 도시 정비에 대한 정책도 활발히 수립되고 있다.

이처럼 움직이는 거대한 '데이터 허브(hub)'인 자율주행차는 모빌리티 혁신을 통해 운전 노동으로부터 사람들을 자유롭게 하여 일상에서의 해방을 시도하고 있다.

실제 자율주행차가 4차산업혁명을 선도하는 모빌리티 플랫폼으로 주목받기 시작하면서 전 세계적으로 자율주행차 산업 성장이나 경제적 파급효과에 대한 기대가 매우 크다.

KPMG에 따르면 지난해 71억 달러 규모였던 글로벌 자율주행 시장은 연평균 41% 성장하여 2035년까지 1조1204억 달러 규모로 확대되며, 골드만삭스는 자율주행 기술의 보급이 전체 3조 5000조 달러의 경제적 파급효과를 창출할 것으로 예상한다.

전 세계 각국의 자동차기업과 스타트업을 중심으로 한 특정 구간에서 운전자의 개입을 배제하는 레벨 4와 레벨 5 자율주행차 개발, 보급 경쟁은 진정한 의미의 자율주행차 상용화 시기를 상당히 앞당길 것으로 전망된다.

하지만 현재 국내 자율주행 기술은 미국 자동차공학회(SAE International)의 자율주행 기술 분류(레벨 0~5) 중 레벨 2(운전자 보조)에서 레벨 3(실질적 자율주행 범주)으로 진화하는 단계에 머물러 있다.

이제 막 걸음마를 댄 셈이다. 물론 우리 정부 역시 자율주행차를 미래차 뉴딜의 핵심 성장동력으로 간주하고 자율주행차 기반 조

성을 위한 사업 지원에 한창이다.

산업통상자원부와 과학기술정보통신부, 국토교통부, 경찰청 등 4개 부처는 지난 3월 자율주행 레벨 4 자율주행차 상용화 기반 조성을 목표로 자율주행기술개발 혁신사업을 시행, 2027년까지 총 1조974억원의 예산을 투입할 것을 발표했다.

다만 우리나라가 자율주행차 산업의 활성화를 통해 글로벌 시장을 선도하기 위해서는 융합 기술 개발 차원에서의 자율주행 생태계 조성과는 별개로 방대한 데이터 활용이 가능한 제도적 기반 조성이 필요하다.

머신러닝 또는 딥러닝을 통해 고도화되는 자율주행 알고리즘이 운전자 대신 주변 상황을 실시간으로 판단하여 속도, 조향 등을 적절하게 결정하는데 요구되는 충분한 양의 데이터 확보는 자율주행차의 기능안정성을 제고하는 데 있어 불가결한 요소이다.

이처럼 안전한 자율주행을 위한 데이터 수집이 자율주행차 성공의 핵심 열쇠로 간주하고 있는 상황에서 국내 데이터 활용에 대한 규제적 접근은 자율주행차 산업을 선점하며 빠르게 두각을 드러내고 있는 미국, EU, 일본 등의 국가에 비해 상당히 보수적이다.

국내에는 자율주행차 운행에 필요한 데이터 수집과 이용과 관련한 특별법으로 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률(이하 '자율주행자동차법')이 2020년 5월 1일부터 시행 중이다.

자율주행자동차법 제20조에서는 자율주행차 운행 과정에서 수집한 개인정보(및 개인위치정보)가 특정 개인을 더 이상 알아볼 수 없도록 익명처리 된 경우 개인정보보호법(이하 '개보법')과 정보통신망법, 위치정보법의 적용을 배제한다.

수집되는 모든 개인정보에 대해 정보주체의 동의를 받는 것이 사실상 불가능한 자율주행 분야에서 개보법 제15조 등에 따른 엄격한 개인정보 수집 및 이용의 법적 근거를 요구한다면 자율주행 기술 발전은 전반적으로 지연될 수밖에 없다는 점을 고려한 것으로 이해된다.

그러나 현재로서는 자율주행자동차법 제20조도 익명처리 내용, 방법, 범위 등이 명확하지 않아 이를 근거로 자율주행 데이터 수집을 정당화하기는 어렵다.

개보법 제15조 제1항 제2호(법률상 특별한 규정이 있

는 경우)나 제6호(정당한 이익을 달성하기 위해 필요한 경우)를 근거로 자율주행 데이터 수집을 허용하는 견해도 있으나 위 규정들은 자율주행만을 위해 도입되거나 특화된 규정이 아니어서 장기적인 대안이 되기는 어렵다.

익명정보에 대한 개보법 적용을 배제하고 있는 개정 개보법 제58조의2도 익명정보에 대한 판단 등의 문제로 사업자들이 실제 위 규정을 활용하기에는 한계가 있다. 자율주행차는 미래 모빌리티 시장에서 고부가가치를 창출하는 핵심 플랫폼으로 반드시 선점해야 하는 분야이다.

지속적인 도로 정비나 지도 업데이트, 교통 체계 수정 등의 인프라 구축과 더불어 장기적으로 자율주행차만을 위한 개인정보 및 데이터 처리 법제도를 마련하는 것이 필요하다.

다행히 대통령 직속 4차산업혁명위원회에서 이러한 상황에 깊이 공감하고 지난 6월 '규제·제도혁신 해커톤'을 개최하여 '자율주행차 산업 육성을 위한 영상정보 활용방안'에 대하여 깊이 있게 논의한 바 있다.

자율주행차가 국민들의 안전과 프라이버시 보호와 깊이 관련된 중요한 문제인 만큼 이를 마중물로 삼아 정부, 전문가, 사업자, 시민단체 등의 적극 참여를 통해 합리적인 해법을 마련할 기회가 더욱더 많아지기를 기대해본다. 

