

자동차보험 유형별 보상사례

-차량 상호간의 충돌시 과실 비율-

김희중 <한국자동차보험(주) 차장>

지난 호에서는 자동차의 승객이나 탑승자에 대한 과실상계에 관한 사례를 설명하였으나, 이번 호에서는 계속해서 자동차 상호간의 충돌시 과실비율에 관한 사례를 설명하고자 한다.

중앙선 침범사고 유형

자동차 중앙선을 침범하여 반대 차선에서 진행중인 다른 자동차와 충돌한 경우에는 중앙선을 침범한 차량의 일방 과실로 인정된다.

“자동차 운전자가 반대방향에서 오는 다른 자동차와 서로 교행하는 경우, 일반적으로는 상대방 자동차가 정상적인 방법에 따라 그 차선을 지키면서 운행하리라는 신뢰를 갖는 것이므로, 특별한 사정이 없는 한 미리 상대방 자동차가 중앙선을 넘어 자기 차선 앞으로 들어 올 것까지도 예견하여 운전하여야 할 의무는 없다”라고 하여 중앙선 침범사고에 대하여는 중앙선을 침범한 차량의 일방과실로 인정하는 것이 우리나라 대법원의 일관된 판결이며 (대법원 81. 12. 22, 85. 12. 24, 88. 12. 22판결 등), 자동차보험 실무상으로도 그대로 적용되고 있다.

그러나, 고속도로나 자동차 전용도로와 같이 중앙선 표시가 명확하고 교행차량들이 중앙선 표시를 엄격히 준수하는 경우에는 위에서 말한 일반원칙이 그대로 적용되나, 일반도로상에서는 구체적인

도로여건에 따라 위의 일반원칙이 그대로 적용되지 않는 경우도 있다. 즉 중앙선을 침범하여 운행하리라는 것이 미리 예견되는 특별한 경우에는 상대방 차량의 운전자도 사고를 예방할 수 있는 모든 수단을 강구할 의무가 있으며, 그렇지 못한 경우에는 상대방 차량에게도 과실이 인정된다.

<사례1> : 차량의 통행이 빈번한 노폭 6.5m의 좁은 도로에서 오토바이가 진행중 차선에 비포장된 부분이 있어 이를 피하여 포장된 반대 차선을 침범하여 운행중 반대 차선에서 진행중이던 트럭과 충돌한 사고의 경우, 반대 차선에서 진행중인 트럭으로서도 사고장소인 도로의 여건 (비포장 부분등)을 알고 있음에도 불구하고, 상대방 오토바이와의 충돌을 피하기 위한 조치(서행, 우측으로의 피양운전 등)를 하지 않음은 물론, 오히려 중앙선을 약간 침범하여 운행한 과실을 인정하여 50%의 과실을 인정하였다(대법 88. 3. 8 판결. 87다카562참조).

<사례2> : ○○○○(주)소유 서울 ○가○○○○호 로얄승용차가 83. 8. 7, 20 : 40경, 서울 강남구 압구정동 앞 강변도로상을 시속 약 60km로 주행함에 있어, 그 곳은 약10도 좌로 구부러진 내리막길이고 당시는 야간임에도 중앙선을 약 3분의 2정도 침범하여 운행, 반대차선 1차선을 따라

주행하던 서울 ○바○○○○호 개인택시의 전면 우측부분을 충돌한 경우, 개인택시로서도 사고장소가 약10도 정도의 완만한 커브 길이고 또한 시야의 장애가 없는 곳이므로, 이와같은 커브길에서는 반대방향의 차량이 중앙선을 일부 침범하여 진행할 경우를 예상할 수 있으므로 미리 전방을 잘 살피고 대향 차량이 있더라도 우측으로 피하는 등의 주의의무가 있음에도 불구하고 당황하여 오히려 반대차선쪽으로 피한 잘못을 인정, 30% 과실을 인정하였다)서울고법 86.10. 28 선고, 85나344참조).

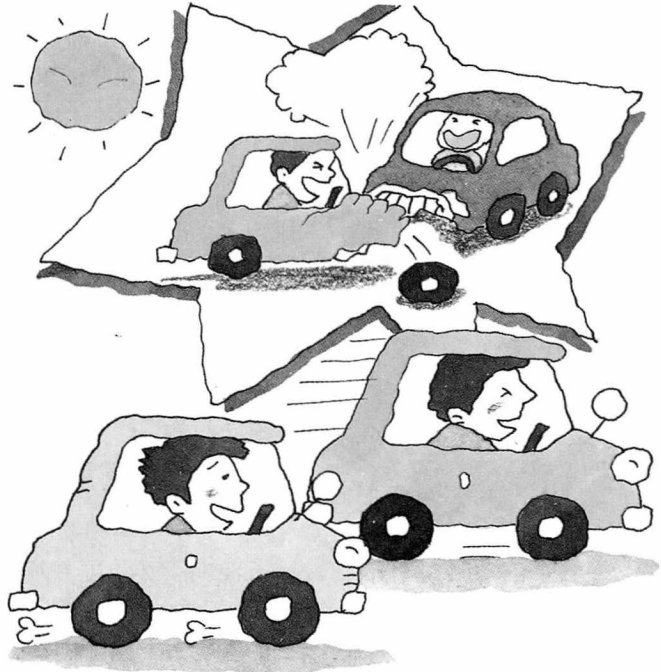
교차로에서의 사고 유형

교차로에서의 차량 충돌시 차량 상호간의 과실비율에 대하여는 원칙적으로 도로교통법에 규정된 교차로 통행방법의 준수 여부가 그 판단의 기준이 된다. 즉, 신호기 등에 의하여 교통정리가 행하여지고 있는 교차로에서는 양차량의 신호 준수여부에 따라 비교적 확실히 과실비율을 정할 수 있으며, 신호기 등에 의하여 교통정리가 행하여지지 않는 교차로에서는 어느 차량이 선진입하였는지 여부, 어느 차량이 도로의 폭이 넓은 도로에서 진입하였는지 여부 등에 따라 과실비율이 정하여진다. 그러나 구체적인 사고에 있어서 양차량의 과실 비율은 위의 도

로교통법규의 준수여부가 절대적인 기준은 아니다.

〈사례3〉: 87. 7. 15, 22:00경, 서울○라○○○○호 승용차가 압구정동앞 교차로에서 신호등이 있는 횡단보도앞에서 횡단보도의 신호등이 보행자 신호로 바뀌자 그 반대 차선에서 마주오는 차량이 일시 정지하는 것을 틈타 위 횡단보도 직전에서 한양아파트 진입로로 좌회전하다가 마침 반대 차선에서 3차선을 따라 위 횡단보도의 신호등이 보행자 신호로 바뀌기 직전 위 횡단보도를 통과하여 진행하던 서울 영등포 나○○○○호 125cc 오토바이를 충격한 경우, 좌회전한 승용차로서는 횡단보도의 보행자 신호가 들어오고 반대 차선에서 마주오는 차량이 모두 정지한 것을 확인하고 좌회전하여야 함에도 이를 위반한 과실이 있으며, 오토바이로서도 위 사고 장소가 한양아파트 진입로가 연결되어 있어 보행자 신호등이 들어오는 것을 틈타 진입로로 좌회전할 것이 예상되는 곳이므로, 반대 차선 차량들의 동태를 살펴 안전하게 주행하여야 함에도 이를 위반한 과실을 인정, 승용차와 오토바이의 과실비율을 80:20으로 인정하였다.(서울동부지원 90. 2. 9 선고 89가합7427 참조).

〈사례4〉: 83. 11. 16, 12:20경, 안양시 안양 2동 857번지 앞 교차로에서(안양에서 서울로 가



는 폭 24m의 왕복 6차선 도로와 안양 박달시장에서 안양역으로 통하는 폭 9m의 도로가 교차되는 신호등 없는 교차로임) 서울에서 안양대교쪽으로 50km(제한 40km)의 속도로 진행하던 시내버스와 안양 박달시장에서 안양역쪽으로 진행하던 택시가 충돌한 경우, 시내버스로서는 사고당시 비가 내리고 있어 도로가 미끄러웠으며, 규정된 제한속도를 위반하였을 뿐만 아니라, 위 교차로 약 20m 못미친 지점에서 택시가 교차로에 선진입하는 것을 발견하였으므로, 즉시 일단 정지하거나 속도를 줄여 이미 교차로에 선진입한 위 택시를 먼저 진행하게 하여야 함에도 계속 같은 속도로 진행한 과실이 있으며, 위 택시로서도 교차로에 진입하기 전에 위 시내버스가 교차로에 다가오는 것을

발견하였으며, 좁은도로에서 넓은 간선도로를 가로질러 교통량이 많고 미끄러운 교차로를 통과할 경우 일단 정지하거나 서행하여 교차로에 진입하려는 차량들의 동태를 살펴야 함에도 그대로 교차로에 진입한 과실을 인정, 버스과 택시의 과실비율을 60:40으로 인정하였다(서울고법 87. 8. 25선고, 87나 894 판결 참조).

추돌(追突)사고 유형

최근 우리나라 대도시의 경우에는 자동차의 정체로 인하여 후속 차량이 선행차량을 충격하는 추돌 사고의 발생빈도가 높아지고 있으며, 이 경우에는 거의 대부분이 후속차량의 안전거리 미확보의 과실을 인정하고 있으나, 만일 선행 차량이 운전기술의 미숙 등으로 갑자기 정차하여 후속차량의 추돌에



원인을 제공한 경우에는 선행차량의 과실이 인정되는 경우도 있다 (통상10%~20%정도).

〈사례5〉: 86. 5. 7, 23:10경,

서울 영등포구 121번지 부근 강변도로(사고당시에는 자동차전용도로가 아닌 일반도로였음)상에서 15톤 덤프트럭이 고장을 일으켜 2차선로변에 세워두고 차 뒷쪽에 미등과 차폭등을 켜놓은 채 견인차를 부르러 정비공장에 간 사이에, 서울○러○○○○호 승용차의 운전사가 음주한 채 주행하다가 위 덤프트럭의 뒷부분을 충격한 경우, 위 사고장소는 1개 차선의 노폭이 5m, 노견폭은 1m이고 덤프트럭의 차폭이 2.5m로서 노견에 바짝 붙어서 정차하였으므로 2차선의 나머지 폭은 약 3.5m 가량으로 차량이 충분히 빠져 나갈 수 있으며, 또한 가로등이 설치되어 있고 시계가 좋아 야간에

전방의 장애물을 쉽게 식별할 수 있었고, 더우기 승용차의 운전자는 주취상태에 있었으므로, 이 사고는 덤프트럭이 노견에 정차함으로써 발생한 것이 아니라, 승용차 운전사의 일방과실에 의하여 발생한 것으로 인정하였다(서울고법 88. 9. 20 선고, 87나 4403 판결 참조).

비보호 좌회전사고 유형

비보호 좌회전지역은 좌회전하는 차량이 반대차선에서 진행하는 차량에 유의하면서 좌회전할 수 있도록 허용된 곳이나 일단 반대차선에서 직진신호에 따라 직진하던 차량과 충돌하여 충돌사고가 발생한 경우에는 도로교통법상 신호위반으로 행정처벌을 받게 된다. 따라서 일반적으로 비보호 좌회전 차량에게 과실이 있는 것으로 인정된다. 그러나 직진차량으

로서는 직진신호에 따라 진행하였으므로 도로교통법규를 위반하지 않았다 하더라도 사고당시 도로여건, 차량통행 관행, 직진차량의 과속 등의 다른 요인에 따라서는 과실이 일부 인정되는 경우가 있다.

〈사례6〉: 88. 4. 1, 17:00경,

경기○거○○○○호 타이탄차량이 서울 영등포구 신길동 110번지 앞 교차로에서 우신 로타리 방면에서 신길동 로타리 방면으로 차량 진행신호에 따라 시속 약 50km의 속력으로 진행 중, 맞은편에서 대신시장 방향으로 좌회전 하던 서울 영등포○○○○호 오토바이를 충격한 경우, 타이탄 트럭으로서는 사고장소인 교차로 입구에 횡단보도가 설치되어 있으며 진행방향의 우측에 대신시장과 해군 아파트로의 진입로가 있어 평소 좌회전 차량이 많아 비보호 좌회전이 허용되는 지역이므로 이곳을 운행하는 운전자로서는 비보호 좌회전하는 차량이 있는지 여부를 예의주시하고 진행하여야 함에도 그대로 진행한 과실이 있으며, 오토바이로서는 직진차량의 진로를 방해하지 않도록 충분한 안전거리를 확보하고 좌회전하여야 함에도 갑자기 좌회전한 과실을 인정, 타이탄 트럭과 오토바이의 과실비율을 30:70으로 인정하였다(서울남부지원, 89. 5. 19 선고, 88가합 11552 판결 참조). ☞