

자동차보험의 유형별 보상사례

김희중

〈한국자동차보험(주) 지점장〉

1. 머리말

요즈음에 와서 자동차보험과 관련하여 운전자들의 큰 관심거리중의 하나는 사고로 보험처리를 하면 갱신계약시 자신의 보험료 부담이 얼마나 늘어나는가에 있는 것 같다. 현행 우리나라의 자동차 보험료는 보험가입자의 자동차의 종류, 용도, 운전자의 성별, 연령, 보험기간중의 사고 발생 유무, 발생건수뿐만 아니라 그 사고로 받는 보상금액의 크기에 의하여 영향을 받기 때문이다.

차량대수가 해마다 증가하면서 운전경력이 상당한 운전자라 하더라도 도로여건이나 교통 시설의 미비, 교통흐름의 애로때문에 차량접촉 사고를 경험하게 되고, 이 경우 흔히 쌍방 당사자간에 어느 쪽의 과실이 더 많은지를 둘러싸고 분쟁이 발생한다. 이것은 어느 운전자가 도로교통 법규상의 행정 처분을 받게 되는지를 결정하는 기준이 됨과 동시에, 그 운전자가 가입한 자동차보험의 보상금액을 결정하는 기준이 되어 보험갱신시 보험료 할증에 영향을 미치게 된다.

예컨대, 쌍방 충돌 사고에서 과실이 없는 운전자는 자기가 가입한 보험으로 처리하지 않고, 상대방이 가입한 보험의 대물배상보



험으로 차량수리비 등을 보상받을 수 있기 때문에, 비록 사고는 발생하였으나 보험계약의 갱신시에는 사고가 없는 것과 동일한 취급을 받으며, 또 과실이 있다하더라도 과실이 적은 운전자는 자기가 가입한 보험으로 처리하는 금액이 적어지고, 차량수리비 중에서 나머지 부분은 상대방의 대물배상으로 보상을 받기 때문에, 보험계약 갱신시 그 할증비율이 줄어들게 된다. 요컨대, 차량 충돌 사고의 경우 과실비율은 차기의 갱신

계약시 보험료 할증에 가장 큰 영향을 미치는 요인중의 하나라 할 수 있다. 경찰조사는 도로교통 법규상의 행정 처분을 받을 운전자를 가려 내는 것이 그 목적이기 때문에, 사고관련 운전자들이 신호위반, 중앙선 침범 등의 중요한 법규 위반 사항이 없는 경우에는 원인 제공차량(이른바 1차량)의 운전자에게만 행정처분을 과하는 것이 통례이고, 제2차량의 운전자들은 이러한 경찰 조사결과에 근거하여 본인에게는 전혀 과실이

없다고 주장하는 것을 흔히 보게 된다. 그러나, 경찰조사와 자동차보험의 보상처리는 그 목적이 다르기 때문에 설령, 경찰조사 결과에서 제2차량으로 기록되어 있다 하더라도 구체적인 사고발생 경위에 따라 제2차량에게도 과실이 인정될 수 있다.

2. 사고 형태 및 과실비율의 유형화

엄밀히 말하여 자동차사고는 그 사고 형태가 동일한 경우는 하나도 없다. 그러나, 수많은 사고 형태도 비슷한 형태끼리 기본적으로 유형화할 수 있으며, 거기에서 사고 관여자의 행동유형을 감안하면 세부적인 유형화가 가능하다. 이것은 현실적으로 자동차사고는 사고운전자는 달라도 사고발생 원인이 유사한 경우가 많다는 사실에 기인한다. 자동차보험 보상처리실무는 대량처리를 하기 때문에 신속한 처리를 하기 위하여 과실비율의 유형별 적용이 필요할 뿐만 아니라, 보험에 가입한 다수의 운전자들에 대하여 동일한 유형의 사고에 대하여는 동일한 과실비율을 적용함으로써 공평한 처리를 하여야 하기 때문에 과실비율의 유형화가 필요하다.

종래 교통사고 손해 배상 소송 사건을 담당하였던 외국의 판사들이 소송 실무에서 다루어 왔던 자동차사고를 대상으로 사고가 발생할 수 있는 다양한 유형을 분류하고, 그 사고 유형 중 최대공약수를 찾아내어 이를 기본 유형으로 설정한 다음 도로사정, 교차로의 폭이나 사고관련 운전자의 속도 등 운전형태 등을 수정요소로 하

여, 사고에 관여한 사고 관계자들의 과실비율을 책정할 수 있는 과실 비율 산정 기준을 만들었고, 그것을 모델로 하여 우리 나라의 도로교통 법규와 교통여건에 맞게 수정한 것이 현행 자동차종합보험 보상에서 적용하고 있는 자동차사고 과실비율의 인정기준이다.

3. 자동차사고 과실비율의 인정기준

자동차보험의 보상실무에서 적용하고 있는 과실비율의 인정기준도 기본적으로는 사고에 관련된 운전자의 도로교통 법규위반의 유무 및 그 정도에 따라 결정된다. 예컨대, 도로교통법 제5조에 규정

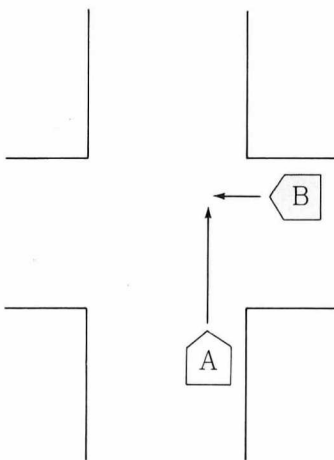
된 신호위반에 관한 과실비율의 인정기준을 보면, 교통이 복잡한 교차로상에서 정지신호를 무시하고 진행하던 A차량과 좌측에서 진행하던 B차량이 충돌할 경우에는 원칙적으로 A차량과 B차량의 과실비율은 100:0으로 규정하고 있다. 도로교통법 제13조에 규정된 중앙선침범에 대한 과실비율의 인정기준도 중앙선을 침범한 A차량과 반대차선에서 진행하던 B차량의 과실비율은 기본적으로 100:0로 규정하고 있다. 그러나, 신호위반이나 중앙선침범과 같이 비교적 양차량의 과실을 판정하기 쉬운 경우외에 다양한 사고 유형이 있기 때문에, 과실비율의 인정



기준에서는 도로교통 법규상에 규정된 교통 관여자들의 통행 우선권을 기본으로 하고, 그것에 대한 수정요소로써 구체적 상황에서 속도, 음주여부, 무면허, 전방 주시태만 등 운전자들의 사고예방, 사고회피 가능성을 고려하여 세부적인 과실비율을 정하고 있다.

4. 과실비율 인정 사례

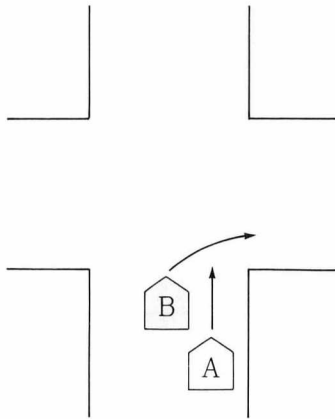
차량충돌 사고가 흔히 발생하는 몇가지 사고유형에 대하여, 자동차종합보험 과실비율의 인정기준이 보상실무에서 적용되는 사례를 들어 보고자 한다. 단, 이것은 전형적인 사례에 불과하기 때문에 구체적인 상황하에서의 운전자들의 운전형태에 따라 약간 차이가 생길 수 있는 점을 감안하여야 한다.



가. 신호기가 없는 교차로상의 사고

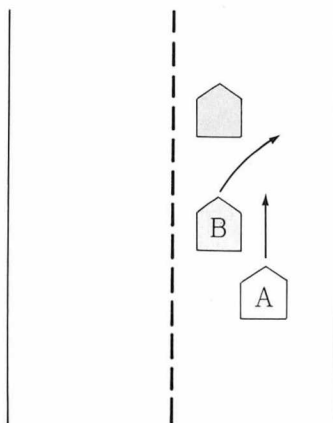
이 유형은 신호기, 경찰관 등이 없고, 한쪽이 명확하게 넓은 교차로상에서, 양차량이 충돌한 경우이다. 도로교통법 제22조 6항에도 교차로 통행시에는 넓은 도로상을 진행하는 차량에게 우선권이

주어지고 있으며, 과실비율의 인정 기준상으로는 넓은 도로상을 진행한 A차량과 좁은 도로를 진행한 B차량의 과실비율을 기본적으로 20 : 80으로 정하고 있다.



나. 우회전 차량과 뒤따라 오던 직진 차량과의 충돌사고

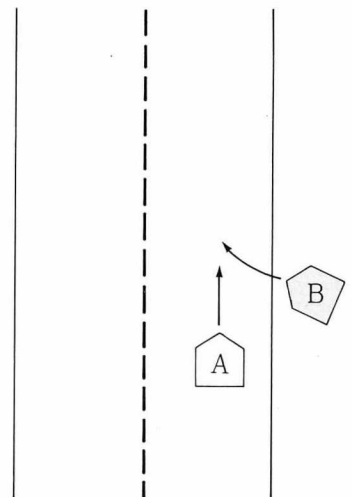
이 유형은 B차량이 우회전하기 전에 미리 우측변으로 다가서지 않고 우회전하다가, 뒤따라 오던 A차량과 충돌한 경우로서, B차량이 우측변으로 다가서 있으면 사고를 예방할 수 있는 유형이다. 과실비율의 인정 기준상으로는 A차량과 B차량의 과실비율을 기본



적으로 20 : 80으로 정하고 있다.

다. 끼어들기 사고

이 유형은 예컨대, A·B차량이 2차선 도로상을 같은 방향으로 B차량이 앞서서 진행중 차선 전방에 주차차량이 있어 변경신호를 하면서 A차량의 앞으로 차선을 변경하다가, 충돌한 경우로써 통상 A차량이 감속하지 않았거나, B차량이 감속한 경우에 발생하는 사고유형이다. 과실비율의 인정 기준상으로는 A30 : B70으로 규정하고 있다.



라. 도로외에서 도로로 진입하는 차량의 경우

이 유형은 예컨대, 건물의 주차장에서 도로상으로 진입하는 차량과 도로상으로 직진하고 있는 차량이 충돌한 경우이다. 도로가 교통이 빈번한 간선도로인 경우가 많고, 진입하는 차량도 통상 머리를 내밀고 대기하고 있다가 발진하는 경우이다. 과실비율의 인정 기준상으로는 A25 : B75로 정하고 있다.㉞