

과실 소견서

1. 사고개요

가. 사고일시 및 장소

- 1) 일시 : 0000-00-00-00:00
- 2) 장소 : 2차로 도로 위

나. 사고관련 차량

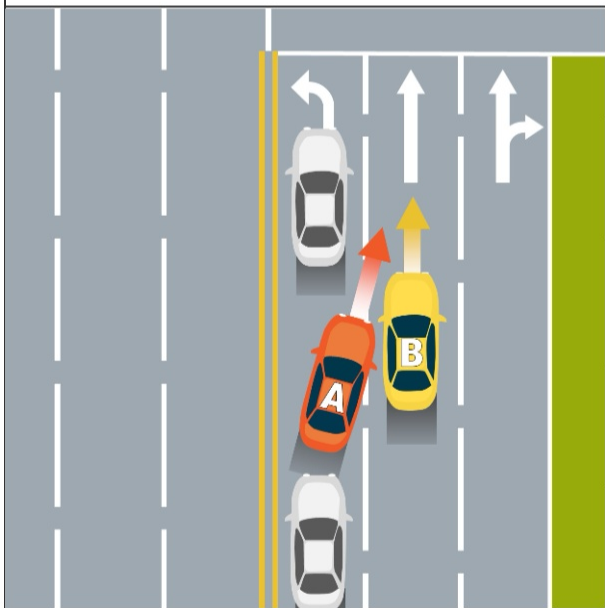
- 1) 자차 차종 : A차량 세단
- 2) 대차 차종 : B차량 SUV

다. 발생개요

좌회전 차로인 1차로에서 대기 중인 A차량이 직진 차로인 2차로로 진로변경을 하다가 2차로 에서 직진하는 B차량의 측면을 충돌한 사고

라. 사고 검토 결과

고객님의 사고는 손해보험협회 자동차 사고 과실비율 차43-4유형으로 판단 되며 A차량에 해당합니다.
과실 비율은 100%로 추정됩니다.

손해보험협회 - 자동차 사고 과실 비율					
차43-4	정체 중 급 차로 변경 사고				
	A : (A) 정체차로에서 대기 중 진로변경(측면 충돌)		B : (B) 직진(측면 충돌)		
수정요소			A	B	
			과실비율	100	0
			A 현저한 과실	+10	
			A 중대한 과실	+20	
			B 현저한 과실		+10
			B 중대한 과실		+20
출처 : 손해보험협회, 자동차 과실비율 인정기준					

손해보험협회에서 제공하는 사고상황에 따른 과실비율은 법정 구속력이 없으며 단순 참고사항입니다. 따라서 상황에 따라 다르게 적용 될 수 있습니다.

전문가 의견

도로교통법 [제19조] 3항에서는 진로 변경 시 운전자의 주의 의무에 대해 규정하고 있습니다.

위 조항에 따르면, 모든 차의 운전자는 차선을 변경하려는 경우, 변경하려는 방향에서 정상적으로 통행하는 다른 차량에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 차선을 변경해서는 안 됩니다. 이는 원활한 교통 흐름을 유지하고 사고를 방지하기 위한 규정입니다.

■ 사고 개요

본 사고는 A차량이 정체된 2차로에서 1차로로 차로변경을 진행하던 중, 후행하여 1차로를 주행하던 B차량과 충돌한 사고입니다. 충돌 부위는 A차량 우측 앞 범퍼 부분, B차량 좌측면으로 확인됩니다.

■ 도로교통법 제19조(안전거리 확보 등)

도로교통법 제19조 제3항은 "모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다."라고 규정하고 있습니다.
본 사고에서 A차량은 정체된 2차로에서 1차로로 차로변경을 진행하면서, 1차로를 정상 주행하던 B차량의 통행 경로를 침범하였습니다. 진로변경 차량은 변경하려는 방향에서 정상적으로 통행 중인 후행 차량의 진행에 장애를 주지 않을 것이 명확히 확인된 경우에 한하여 진로변경을 진행해야 합니다. 특히 A차량이 주행하던 2차로가 정체된 상황에서 상대적으로 원활하게 소통되던 1차로로 진입하는 경우, 1차로를 주행하는 차량의 속도 및 접근 상황을 보다 면밀히 확인할 주의의무가 요구됩니다. 그러나 A차량은 1차로의 후행 B차량에 대한 충분한 확인 없이 진로변경을 감행한 것으로 분석되며, 이는 진로변경 시 안전 확인 의무가 소홀하였던 것으로 평가됩니다.

■ 도로교통법 제38조(차의 신호)

도로교통법 제38조 제1항은 "모든 차의 운전자는 (중략) 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우 (중략) 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다."라고 규정하고 있습니다.
본 사고에서 A차량의 진로변경 시 방향지시등 점등 여부는 제공된 자료상 명확히 확인되지 않습니다. 다만 A차량이 정체된 2차로에서 1차로로 진입하는 상황에서, 사전에 방향지시등을 점등하여 1차로를 주행하던 B차량에 진입 의도를 명확히 알렸는지가 신호 이행 측면의 검토 사항이 됩니다. 향후 A차량의 방향지시등 점등 여부가 확인될 경우, 이는 A차량의 신호 이행 의무 및 B차량의 인지가능성 판단에 반영될 수 있는 요소입니다.

■ 도로교통법 제48조(안전운전 및 친환경 경제운전의 의무)

도로교통법 제48조 제1항은 조향장치·제동장치를 정확하게 조작하고 "도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장애를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다."라고 규정하고 있습니다.
본 사고에서 A차량은 정체된 2차로에서 1차로로 진입하면서 1차로를 정상 주행하던 B차량에 위험과 장애를 줄 수 있는 방법으로 진로변경을 진행한 것으로 평가됩니다. 한편 B차량의 경우, A차량의 차로변경 당시 B차량 운전자의 시야에 A차량을 인지할 수 있었던 가능성은 존재하나, 충돌 부위가 B차량 좌측면이라는 점은 B차량이 A차량의 측면을 통과하던 시점에 충돌이 발생하였음을 의미하므로, B차량 운전자가 이를 인지하고 회피할 수 있는 가능성은 매우 낮았던 것으로 분석됩니다.

■ 사고 종합 분석

본 사고는 정체된 2차로에서 1차로로 차로변경하던 A차량이, 1차로를 정상 주행하던 후행 B차량과 충돌한 사고로 분석됩니다. 진로변경 차량은 변경하려는 방향에서 정상적으로 통행 중인 후행 차량의 진행에 장애를 주지 않도록 충분한 안전 확인을 한 후 진로변경을 진행할 의무가 있으므로, 본 사고의 주된 원인은 A차량의 진로변경 시 안전 확인 의무 소홀에 있는 것으로 판단됩니다. 특히 정체된 차로에서 상대적으로 소통이 원활한 인접 차로로 진입하는 경우 해당 차로 차량의 접근 상황을 면밀히 확인할 의무가 있음에도, A차량은 이를 충실히 이행하지 않은 것으로 평가됩니다.
충돌 부위가 A차량 우측 앞 범퍼와 B차량 좌측면이라는 점은, A차량이 우측(1차로 방향)으로 진입하며 이미 1차로를 진행 중이던 B차량의 측면을 충격한 형태와 정합적입니다. 이는 B차량이 A차량의 측면을 통과하던 중에 충돌이 발생하였음을 뒷받침하며, B차량 입장에서는 A차량의 진로변경을 인지하고 회피하기 위한 시간적 여유가 부족하였던 것으로 분석됩니다.
다만 A차량의 차로변경 당시 B차량 운전자의 시야에 A차량이 인지될 수 있었던 가능성이 일부 존재하는 점을 감안하면, 경우에 따라 B차량에게도 전방 주시 및 안전거리 확보 의무와 관련한 과실책임이 발생할 가능성을 완전히 배제할 수는 없습니다. 그러나 충돌 부위 및 충돌 시점을 종합할 때 그 가능성은 낮은 것으로 평가됩니다.
따라서 본 사고는 정체 차로에서 1차로로 진입하며 후행 B차량에 대한 안전 확인을 소홀히 한 A차량에게 주된 책임이 있는 것으로 평가되며, B차량은 A차량의 측면을 통과하던 중 충돌이 발생하여 회피 가능성이 낮았던 것으로 분석되나, 경우에 따라 제한적인 과실책임이 발생할 가능성은 남아 있는 사고로 판단됩니다.
본 소견은 현재까지 제공된 자료를 토대로 한 분석이며, 최종적인 과실 비율의 확정 및 책임 판단은 사법기관 또는 분쟁조정기구의 권한을 부기합니다.

상기 수정요소 및 분석 내역을 종합하여 A차량 100% B차량 0% 과실상계함이 타당하다고 보이며, 효과적인 사고 처리를 위해 상호간 완만한 합의를 진행함이 좋을 것으로 판단됩니다.

이름 :
자격번호 :

별첨1_도로교통법

도로교통법 제19조 (안전거리 확보 등)

③ 모든 차의 운전자는 차의 진로를 변경하려는 경우에 그 변경하려는 방향으로 오고 있는 다른 차의 정상적인 통행에 장애를 줄 우려가 있을 때에는 진로를 변경하여서는 아니 된다.

※ 본 사건 과실비율 산정 근거자료 ※

- 의뢰 운전자의 사고접수 내역
- 의뢰 운전자에게 제공받은 사고당시 영상 자료
- 의뢰 운전자에게 제공받은 사진 자료
- 사고지점 네이버지도, 카카오맵 위성지도 및 로드뷰

본 소견서는 도로교통법 및 동법시행규칙 등 관련 법규 및 판결례, 보험업감독규정시행세칙 별표15에 따른 과실 비율 인정기준에 근거하여 각종 교통사고 분석데이터를 토대로 분석된 소견서입니다. 이에, 추가적인 증거자료(CCTV, 당사자 증언, 수사기록 등)에 의해 본 소견서의 결론 및 과실비율이 달라질 수 있음을 참고하여 주시기 바라며, 종국적인 가해자/피해자 확정 권한은 사법기관에 있음을 알려드립니다.