

과실 소견서

1. 사고개요

가. 사고일시 및 장소

- 1) 일시 : 0000-00-00-00:00
- 2) 장소 : 일반 도로 내

나. 사고관련 차량

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

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 B차량에 해당합니다.
과실 비율은 0%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 도로 좌측 가장자리에 주·정차 후 출발하던 중, 우측에서 A차량을 통과하여 주행하던 B차량과 충돌한 사고입니다. 충돌 부위는 A차량 우측 앞 범퍼 부분, B차량 좌측면으로 확인됩니다. 사고가 발생한 도로는 좌·우측에 주차된 차량으로 인해 교행이 어려운 구조였으며, 충돌을 회피할 수 있는 공간이 확보되지 않았던 것으로 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 도로 좌측 가장자리에 주·정차되어 있던 상태에서 출발하며 차도로 진입하였습니다. 정차 상태에서 출발하여 차도로 진입하려는 차량은 정상적으로 통행 중인 후행 차량의 진행에 장애를 주지 않을 것이 명확히 확인된 경우에 한하여 진입해야 하며, 특히 좌·우측 주차 차량으로 인해 통행 폭이 제한된 도로에서는 우측을 통과하는 차량의 유무 및 접근 상황을 보다 면밀히 확인할 주의의무가 요구됩니다. 그러나 A차량은 우측에서 이미 자신의 차량을 통과하고 있던 B차량의 진행에 장애를 주는 상황에서 출발하여 진입한 것으로 분석되며, 이는 정차 후 출발 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 출발 및 진입 시 방향지시등 점등 여부는 제공된 자료상 명확히 확인되지 않습니다. 다만 주·정차 차량이 출발하여 차도로 진입하는 경우, 후행 차량은 해당 차량이 정지 상태를 유지할 것으로 인식하기 쉬우므로, 출발 차량은 방향지시등 점등 등을 통해 진입 의도를 사전에 명확히 알릴 필요성이 더욱 큼니다. 따라서 A차량이 출발 시 방향지시등을 점등하지 않았다면 우측을 통과하던 B차량이 A차량의 출발을 예측하기 더욱 어려웠을 것으로 분석되며, 이 부분은 향후 확인이 필요한 사항입니다.

■ 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 우측을 통과하던 B차량이 존재하는 상황에서 출발하여, B차량에 위험과 장애를 주는 방법으로 진입한 것으로 평가됩니다. 한편 B차량의 경우, 좌·우측 주차 차량으로 통행 폭이 제한된 도로에서는 주·정차 차량이 언제든지 출발할 수 있음을 감안하여 이에 대비할 주의의무가 있다고 볼 수 있으나, A차량이 출발을 시작한 시점은 B차량이 이미 A차량을 통과하고 있던 시점이었으므로, 측면에서 진입하는 A차량을 인지하고 회피하기는 현실적으로 어려웠던 것으로 분석됩니다. 또한 도로 좌·우측 주차 차량으로 인해 회피 공간 자체가 확보되지 않았던 점 역시 B차량의 회피가능성을 제한한 요소로 작용하였습니다.

■ 사고 종합 분석

본 사고는 도로 좌측 가장자리에 주·정차되어 있던 A차량이 출발하여 차도로 진입하던 중, 우측에서 A차량을 통과하여 주행하던 B차량과 충돌한 사고로 분석됩니다.

정차 상태에서 출발하여 차도로 진입하려는 차량은 정상적으로 통행 중인 차량의 진행에 장애를 주지 않도록 충분한 안전 확인을 한 후 진입할 의무가 있으므로, 본 사고의 주된 원인은 A차량의 출발 시 안전 확인 의무 소홀에 있는 것으로 판단됩니다. 특히 다음과 같은 점이 이를 뒷받침합니다.

첫째, A차량이 출발을 시작한 시점은 B차량이 이미 A차량을 통과하고 있던 시점이므로, B차량이 A차량의 출발을 사전에 인지하고 충돌을 회피하기 위한 조치를 취하기는 현실적으로 어려웠던 것으로 분석됩니다. 둘째, 충돌 부위가 A차량 우측 앞 범퍼와 B차량 좌측면이라는 점은, A차량이 우측으로 출발·진입하며 이미 우측을 통과 중이던 B차량의 측면을 충격한 형태와 정합적이어서, B차량이 회피하기 어려운 상황이었음을 뒷받침합니다. 셋째, 도로 좌·우측 주차 차량으로 인해 교행이 어렵고 회피 공간이 확보되지 않았던 점은 B차량의 회피가능성을 더욱 제한하였습니다.

물론 이와 같이 좌·우측에 주차 차량이 있는 도로에서는 주·정차 차량이 언제든지 출발할 수 있다는 점을 감안하여 이에 대비하며 주행할 주의의무가 후행 차량에게도 있다고 볼 수 있으나, 이미 통과한 시점에 측면에서 진입하는 차량을 인지하고 회피하기는 어려운 것으로 평가되므로, 이러한 사정만으로 B차량에게 과실을 인정하기는 어려운 것으로 분석됩니다.

따라서 본 사고는 우측을 통과하던 B차량이 존재하는 상황에서 안전 확인 없이 출발하여 충돌을 초래한 A차량에게 전적인 책임이 있는 것으로 평가되며, B차량은 사고를 사전에 인지하고 회피하기 어려운 불가항력적 상황에 있었던 것으로 평가됩니다.

본 소견은 현재까지 제공된 자료를 토대로 한 분석이며, 최종적인 과실 비율의 확정 및 책임 판단은 사법기관 또는 분쟁조정기구의 권한임을 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.