

과실 소견서

1. 사고개요

- 가. 사고일시 및 장소
- 1) 일시 : 0000-00-00-00:00
 - 2) 장소 : 휴게소 출구 내

- 나. 사고관련 차량
- 1) 자차 차종 : A차량 세단
 - 2) 대차 차종 : B차량 화물트럭

다. 발생개요

오른쪽 3차로에서 2차로로 진로변경을 하는 A차량과 왼쪽 1차로에서 2차로로 진로변경을 하는 B차량이 충돌한 사고

라. 사고 검토 결과

고객님의 사고는 손해보험협회 자동차 사고 과실비율 차43-3유형으로 판단되며 A차량에 해당합니다.
과실 비율은 50%로 추정됩니다.

손해보험협회 - 자동차 사고 과실 비율				
차43-3	좌우 동시 차로 변경(진로 변경) 사고			
	A : (A) 진로변경		B : (B) 진로변경	
수정요소			A	B
	과실비율	50	50	
	A 진로변경 신호불이행·지연	+10		
	A 전용차로 위반	+10		
	A 정체차로변경	+10		
	A 진로변경 금지장소	+20		
	A 현저한 과실	+10		
	A 중대한 과실	+20		
	A 정차후 출발	+20		
	B 진로변경 신호불이행·지연		+10	
	B 전용차로 위반		+10	
	B 정체차로변경		+10	
	B 진로변경 금지장소		+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] 3항, [제38조] 1항에서는 진로 변경 시 주의사항과 차의 신호 의무에 대해 규정하고 있습니다.

위 조항에 따르면, 모든 차의 운전자는 진로를 변경할 때 해당 방향에서 정상적으로 통행하는 다른 차량에 장애를 줄 우려가 있는 경우 차선을 변경해서는 안 됩니다. 또한, 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지·후진 또는 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려는 경우, 그리고 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에서 진출할 때는 손이나 방향지시기, 등화를 이용해 행위 종료 시까지 신호를 해야 합니다.

■ 사고 개요

본 사고는 차량 통행량이 많아 병목이 발생한 휴게소 출구에서, 차량들이 순차적으로 주행하던 중 좌측에서 주행하던 B차량과 우측에서 주행하던 A차량의 주행 경로가 겹치면서 충돌한 사고입니다. 충돌 부위는 A차량 좌측면 및 좌측 사이드미러, B차량 우측 앞 범퍼 부분으로 확인됩니다. B차량은 화물트럭으로 우측 시야 확보가 어려운 구조이며, 사고 당시 A차량은 B차량의 우측 지근거리에서 주행하고 있던 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 사고는 병목 구간에서 좌·우측 차량의 주행 경로가 하나로 합쳐지는 과정에서 발생하였으므로, 양 차량 모두 자신의 진행 경로가 인접 차량의 경로와 겹칠 수 있음을 예상하고, 상대 차량의 정상적인 통행에 장애를 주지 않도록 안전을 확인할 의무가 있었던 것으로 분석됩니다. 특히 B차량은 화물트럭으로서 우측 지근거리에서 주행하던 A차량의 존재를 확인할 의무가 있었고, A차량 역시 좌측에서 주행하던 B차량의 진행 경로를 고려하여 주의할 의무가 있었던 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.

양 차량의 진로 조정 시 방향지시등 점등 여부는 제공된 자료상 명확히 확인되지 않습니다. 다만 병목 구간에서 주행 경로가 겹치는 상황에서는 각 차량이 진행 의도를 상호 명확히 알릴 필요성이 있으므로, 양 차량의 방향지시등 점등 여부는 향후 확인이 필요한 사항이며, 이는 각 차량의 신호 이행 의무 및 상대 차량의 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 양 차량의 시야 여건에는 차이가 있는 것으로 분석됩니다. B차량은 화물트럭으로서 우측 시야 확보가 어려운 구조적 특성을 가지며, 사고 당시 A차량이 B차량의 우측 지근거리에서 주행하고 있었으므로, B차량이 우측 시야 확보를 위한 별도의 장치(보조 미러 등)를 갖추지 않았다면 A차량을 인지하기 어려웠을 것으로 분석됩니다. 다만 이러한 화물트럭의 우측 사각지대는 운전자의 면책 사유가 되기보다는, 오히려 우측 사각지대에 차량이 존재할 가능성을 예측하여 보다 높은 수준의 주의를 기울일 의무로 작용하는 측면이 있습니다. 한편 A차량 역시 대형 화물차량인 B차량의 우측 지근거리에서 주행하는 상황에서, 화물차량의 사각지대 특성 및 주행 경로 합류 가능성을 감안하여 보다 높은 주의의무를 기울일 필요가 있었던 것으로 평가됩니다.

■ 사고 종합 분석

본 사고는 병목이 발생한 휴게소 출구에서 좌측의 B차량과 우측의 A차량이 순차적으로 주행하던 중, 양 차량의 주행 경로가 겹치면서 충돌한 사고로 분석됩니다.

양 차량이 좌우에서 주행 경로를 조정하며 합류하던 중 발생한 사고로서, 양 차량 모두 변경하려는 경로에 대한 안전 확인 의무 소홀이 인정되는 구조입니다. 다만 본 사고는 다음과 같은 점에서 양 차량의 과실 정도에 차이가 있는 것으로 분석됩니다.

첫째, 충돌 부위 측면에서 A차량은 좌측면 및 좌측 사이드미러, B차량은 우측 앞 범퍼가 충돌하였습니다. 이는 B차량이 우측 방향으로 진행하며 이미 우측에서 주행 중이던 A차량의 측면을 전면부로 충격한 형태와 정합적이며, A차량이 B차량의 우측에서 나란히 또는 선행하여 주행하던 정황을 시사합니다.

둘째, 시야 여건 측면에서 B차량은 화물트럭으로서 우측 시야 확보가 어려운 구조적 특성을 가지며, A차량이 우측 지근거리에서 주행하고 있어 B차량 운전자가 A차량을 인지하기 어려웠을 것으로 분석됩니다. 다만 이러한 사각지대의 존재는 앞서 살펴본 바와 같이 B차량의 주의의무를 면제하는 것이 아니라, 오히려 우측 사각지대 내 차량 존재 가능성을 예측한 주의의무를 부과하는 근거가 되므로, B차량 측에 보다 무거운 주의의무 소홀이 인정되는 것으로 평가됩니다.

한편 A차량 역시 대형 화물차량인 B차량의 우측 지근거리에서 주행하는 상황에서, 화물차량의 사각지대 특성상 자신의 차량이 B차량 운전자에게 인지되지 않을 수 있음을 감안하여 보다 높은 주의를 기울일 필요가 있었던 것으로 분석되므로, A차량에게도 일정 부분의 주의의무 소홀이 인정됩니다.

따라서 본 사고는 변경하려는 경로에 대한 안전 확인 의무를 소홀히 한 양 차량 모두에게 일정 부분의 책임이 인정되나, 충돌 부위 및 화물트럭의 우측 사각지대 특성상 우측 차량에 대한 확인 의무가 더욱 강조되는 B차량에게 보다 큰 책임이 있는 것으로 평가됩니다. 구체적인 과실비율은 방향지시등 점등 여부, 각 차량의 정확한 주행 경로 등 추가 확인 요소를 종합하여 산정되어야 할 것으로 판단됩니다. 본 소견은 현재까지 제공된 자료를 토대로 한 분석이며, 최종적인 과실 비율의 확정 및 책임 판단은 사법기관 또는 분쟁조정기구의 권한을 부기합니다.

이에, 도표 차43-3를 적용하여 다음과 같은 수정요소 적용 및 분석 조건을 드립니다.

상기 수정요소 및 분석 내역을 종합하여 A차량 50% B차량 50% 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.

도로교통법 제38조 (차의 신호)

- ① 모든 차의 운전자는 좌회전·우회전·횡단·유턴·서행·정지 또는 후진을 하거나 같은 방향으로 진행하면서 진로를 바꾸려고 하는 경우와 회전교차로에 진입하거나 회전교차로에 서 진출하는 경우에는 손이나 방향지시기 또는 등화로써 그 행위가 끝날 때까지 신호를 하여야 한다.

※ 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.