02 자동차 단독사고의 과실평가

도로관리부실이 경합된 사고

고속도로나 국도, 시도 등의 도로관리상의 하자, 예를 들면 도로가 깊게 파인채 오랫동안 방치되어 있었던 것이 사고의 한 원인이 되었던 경우나 도로내 낙하물을 방치하여 이로 인한 충돌 혹은 충돌을 회피하기 위한 과정에서 발생한 사고 등은 도로관리를 책임지는 기관과 운전자의 운전 과실이 함께 경합하여 발생 된 사고로 간주된다.

과실비율은 도로의 형태(넓이, 직선로 혹은 곡선로 등)나 사고시간, 자동차의 속도, 계절 등의 환경적인 요인, 운전자의 상태(음주운전 등) 등 종합적인 바탕에서 이루어지지만 대체적으로 운전자에게 안전운전 미흡정도의 과실이 있고, 무면허나 음주운전, 과속 등의 특별한 과실이 없는 경우를 전제하여 도로관리기 관측의 과실은 50%를 넘지 않는 경우가 많다.

특히 도로관리에 대한 책임이 있는 기관이 도로낙하물이나 하자에 대한 조치가 이루어지기 곤란하다고 인정되는 객관적인 사정의 존재(ex. 낙하물을 미처 발견하여 조치할 만한 시간적인 여유가 없었을 경우 등) 가 인정되는 경우엔 도로관리기관의 책임을 인정하지 않는 판례도 있음에 주의해야 한다.

그러나 설령 도로관리기관의 과실이 인정되는 사고라 하더라도 실제적인 배상에 이르기까지는 해당 지역 의 배상심의회를 통하던가 아니면 소송 등을 통하여 판결로서 확정받아야 하는 경우가 대부분이기 때문에 어지간한 손해가 아니고서는 끝까지 대응하는 운전자는 그리 많지 않는 현실이다 보니 대형사고나 권리의식이 투철한 운전자를 중심으로 배상청구가 이루어지는 편이다.

직접적인 충돌없는 자동차간 사고

다른 차량과의 직접적인 충돌은 없었으나 다른 차량이 사고의 원인을 제공하였음이 분명한 경우(ex.중앙선을 침범해 오는 차량과의 충돌을 피하려다 노견의 가드레일을 접촉한 사고 등)에는 직접적인 충돌여부 를 불문하고 직접적인 충돌이 있었다는 가정을 전제하여 과실을 판단한다.

다만 직접적인 충돌이 없었음을 참고하여 대략 20%정도의 과실을 추가한다.

아울러 충돌을 피하려는 과정이 너무 과대 혹은 지나쳤다고 판단되는 경우나 과속운전이나 음주운전 등으로 인해 그러한 과대 혹은 지나침이 이루어졌다고 판단되는 경우라면 별도로 20%를 전후한 과실이 추가되어야 할 것이다.

원인을 제공한 자동차가 원인제공행위 후 도주한 경우라면 도주사고로 인정받아 인명 피해에 한해 정부의 보장사업이나 자신이 가입한 자동차종합보험으로부터 보상받을 수 도 있으므로 주변의 목격자 확보 등을 통한 적극적인 대응이 반드시 필요하다.