

중앙선 침범사고에 있어서 과실관계(1) / PNS A&I

지금까지 교통사고의 형사적인 측면, 즉 어떠한 행위가 도로교통법, 혹은 교통사고처리특례법상의 위반 행위인가 하는 측면은 많은 연구를 통하여 어느 정도 체계화되어 왔다. 그러나 교통사고의 민사적 측면은 단순히 판례에 나타난 사례위주로 단편적으로 이해되고 그 법률적 체계가 모호한 것이 많았다.

본 논고에서는 각 사고의 유형별로 민사상의 불법행위의 구성요건과 위법성의 조각사유(면책사유), 교통사고로 인한 손해배상에 있어서 판례로서 정립된 가·피해자간의 과실인정의 사례 등을 중점적으로 살펴볼 예정이다.

I. 머리말

일반적으로 중앙선 침범 사고의 분석은 충돌지점을 결정하는 것이라 할 수 있다. 어느 차량의 진행 차로상에서 충돌이 발생하였는가를 규명하면 당연히 어느 차량이 중앙선을 넘어왔는지는 확인 할 수 있다.

그러나 법적측면에서는 그리 간단하지만은 않은 문제가 있다. 형사적인 측면에서 가해자는 반드시 충돌당시 중앙선을 넘어온 차량이라고 단정할 수만은 없으며 중앙선을 넘게 된 원인에 따라 가 피해자가 결정되어야 하는 것이고, 또 중앙선을 넘어 정상 진행하던 대향 방향 차량을 충격하였다 하더라도 그 원인이 불가항력적이거나 불가피한 것이어서 교통법상의 중앙선 침범의 구성요건을 충족하기는 하나 위법성이나 책임성이 조각되어 형사처벌을 할 수 없는 경우도 있다.

또 민사적인 측면에서는 일방의 중앙선 침범 차량에 전적인 배상책임을 지는 것이 일반적이나 피해자의 과실이 결부되어있는 경우에 그 과실의 정도에 따라 배상의 책임을 분담하는 경우도 있다.

사고당사자의 과실비율에 따라 적정한 책임을 배분하기 위해서는 중앙선 침범의 원인을 명확히 하는 것이 선행되어야하며, 이러한 일련의 과정을 교통사고의 조사 분석이라 할 수 있다.

따라서 교통사고의 조사 분석자는 위에서 언급한 바와 같이 중앙선 침범사고가 단순히 충돌지점이 어딘가? '충돌 당시 어느 차량이 중앙선을 넘는 상태였는가? 하는 단순한 차원을 넘어, 그 중앙선 침범의 원인이 어디 있었는가? 법과 판례에서 인정하는 중앙선 침범의 구성요건과 가해자의 위법성과 책임성을 조각하는 사유는 무엇이며 피해자가 사고의 발생에 개입한 과실은 무엇인가? 를 염두한 상태에서 교통사고를 해석하여야 할 것이다.

다시 말하여 교통사고의 분석은 사고의 결과와 현상 이면에 숨어있는 법적으로 의미있는 원인과 사고당사자들의 사고에 기여한 과실들을 찾아내어 공평하고 적절한 사법적인 판단에 기여하는 활동이라 할 것이다.

II. 형사책임과 민사책임의 관계

중앙선을 침범하여 사고를 발생케 하고 이로 인하여 사람에게 상해를 입히거나 사망에 이르게 한 행위는 형사적으로는 범죄이며, 민사적으로는 불법행위이다. 중앙선 침범한 자에 대한 법률적 반응으로는 형사적 처벌과 민사상의 손해배상이 있는데 전자를 형사책임이라 하고 후자를 민사적 책임이라 한다. 형사책임은 행위자에 대한 응보 및 장래에 있어서 해악 발생의 방지를 목적으로 행위자의 사회에 대한 책임을 묻는 것이고, 민사 책임은 피해자에 생긴 손해의 전보를 목적으로 행위자의 피해자 개인에 대한 책임을 묻는 것이다.

우리나라 법체계에 있어서 형사책임과 민사책임은 완전히 분화되어있다. 민사적으로 불법행위가 되는 행위 중에는 동시에 형사책임도 생기는 것이 적지 않은데, 대부분의 교통사고는 민사적으로는 불법행위를 구성하고 형사적으로 범죄를 구성한다.

민사상의 불법행위 구성요건은 형사적인 범죄의 구성요건과 거의 일치하고 있다. 즉 도로교통법이나 교통사고처리특례법상의 범죄구성요건에 해당하는 행위는 곧 민사상의 불법행위를 구성하고 손해배상의 책임을 수반하게 된다. 다만, 형사상 가해 책임을 지지 않는 피해자라 할지라도 사고발생에 기여한 과실이나 피해 확대의 과실 등이 있을 경우 손해배상과정에 있어 과실상계를 통하여 이를 공평하게 분담하여야 하며, 이러한 과실의 유무와 그 정도는 사고 발생의 과정의 엔지니어링 해석을 통하여 규명되어야 할 것이다.

II. 중앙선 침범 사고의 개요

1. 중앙선 침범의 개념

차량은 도로의 우측으로 통행하여야 하며, 특히 중앙선이 그어진 도로를 주행할 경우 그 중앙선의 우측으로 통행하여야 한다. 중앙선 침범사고라 함은 차량이 도로를 운행 중 차체의 일부가 중앙선을 넘어서거나 걸친 행위로 말미암아 대향차로의 교통에 영향을 주는 행위를 말한다.

일반적으로 중앙선이 설치된 도로를 자기 차선을 따라 운행하는 자동차운전자로서는 마주오는 자동차도 제 차선을 지켜 운행하리라고 신뢰하는 것이므로, 중앙선을 침범하여 대향 차량의 탑승자

에 상해를 입히거나 재물을 파손하는 행위는 형사적인 처벌의 대상이며, 민사적으로는 손해배상 책임을 발생케 하는 불법행위를 구성한다.

2. 관련법규

- (1) 교통사고처리특례법 제3조 제2항(처벌의 특례) 제2호(중앙선침범)
- (2) 도로교통법 제12조 제3항(통행구분)
- (3) 도로교통법 제2도(정의) 4의2(중앙선)
- (4) 도로교통법 제12조 제4항(만부득이한 경우 중앙부분이나 좌측통행 허용)
- (5) 도로교통법 제12조 제5항(안전지대 진입금지)
- (6) 도로교통법 제13조 제2항(차로의 설치 등)
- (7) 도로교통법 제57조(횡단 등의 금지)
- (8) 도로교통법 시행규칙 별표1(안전표지)
 - 노면표시 일련번호 601(중앙선 표시)
 - 노면표시 일련번호 601-1(유턴구역선 표시)

3. 중앙선 침범의 요건

(1) 장소적 요건

중앙선 침범이 발생하기 위해서는 도로상에 황색실선이나 가변차로로 이용되는 점선의 중앙선이 설치된 도로여야 한다. 따라서 중앙선이 설치되지 아니한 도로나 도로로서의 요건을 갖추지 아니한 장소에서의 중앙선 침범의 경우 교통사고처리특례법상의 중앙선 침범을 구성하지 아니한다.

중앙선은 도로교통법 13조에 의거 지방경찰청장이 설치한 중앙선에 한하며, 아파트 단지 내, 군부대 내 등 특정구역 내부의 교통소통과 안전을 위하여 사사로이 설치한 중앙선의 경우는 중앙선으로서의 형식적인 요건을 갖추었다 하더라도 중앙선 침범사고로서 의율 할 수 없다.

가. 중앙선의 개념

중앙선이라 함은 차마의 통행을 방향별로 명확히 구별하기 위하여 도로에 황색실선이나 황색점선 등의 안전표지로 설치한 선 또는 중앙분리대, 철책, 울타리 등으로 설치한 시설물을 말하며, 도로교통법 제13조 제1항의 규정에 의하여 가변차로가 설치된 경우에는 신호기가 지시하는 진행방향의 제일 왼쪽 황색 점선을 말한다(도로교통법 제2조 4의2호).

따라서 가변차로의 진행방향을 지시하는 표시등은 신호기가 아니며, 신호가 지시하는 반대방향에

서 점선의 중앙선을 넘어 대향 가변차로로의 침범의 경우 신호위반이 아니라 중앙선 침범으로 적용한다.

나. 중앙선의 의미와 설치기준

1) 중앙선의 의미

중앙선이란 상호 반대 방향의 교통류 분류를 위해 차도 중앙에 종 방향의 선으로 표시한 물리적인 규제선을 말하며, 도로교통법 13조와 동법 시행규칙 10조에서 설치 근거를 찾을 수 있다.

황색실선은 차마가 넘어갈 수 없음을 표시하는 것이며, 황색점선은 반대방향의 교통에 주의하면서 일시적으로 반대편 차로로 넘어갈 수 있으나 진행방향 차로로 다시 돌아와야 함을 표시하는 것, 황색실선과 점선의 복선은 차마가 점선이 있는 측에서는 반대 방향의 교통에 주의하면서 넘어갔다가 다시 돌아올 수 있으나 실선이 있는 쪽에서는 넘어갈 수 없음을 표시하는 것이다.¹⁾

2) 중앙선의 설치기준

설치기준은 노폭 6미터이상인 도로에 설치하며, 편도 1차로 도로의 경우에는 황색실선 또는 점선으로 표시하거나 황색복선 또는 황색실선과 점선을 복선으로 설치, 중앙분리대가 없는 편도 2차로 이상인 도로의 중앙에 실선의 황색복선을 설치, 중앙분리대가 없는 고속도로의 중앙에 실선만을 표시할 때에는 황색복선으로 설치한다.

표시는 황색의 도로표시용 도료²⁾나 반사테이프로 하며, 단실선이나 단점선일 경우 폭은 15~20cm, 복선일 경우 폭과 간격이 공히 10~15cm 여야 한다.

중앙분리대 설치기준

도로의구조 시설 기준에 관한 규칙(건교부령) 제 11조에 의하면 중앙분리대에는 측대를 설치하여야하며, 이 경우 측대의 폭은 설계속도가 시속 80킬로미터 이상인 경우는 0.5 미터 이상으로, 시속 80킬로미터 미만인 경우는 0.25 미터 이상으로 한다.

다. 사실상의 중앙선

도로교통법 2조 4의2호는 중앙선이라 함은 차마의 통행방향을 명확히 구분하기 위하여 황색의 실선이나 점선 등의 안전표지로 표시한 선, 중앙분리대, 철책, 울타리 등으로 설치한 시설물을 말하며...」라고 규정하고있어, 중앙분리대나 방책 등도 중앙선으로 간주된다.

도로 공사 등의 이유로 아직 중앙선이 그어져있지 아니한 도로에서 지형적인 구분(높낮이 차이 혹은 흙의 둔덕)이나 러버콘이나 도로의 중간부분을 기준으로 관행적인 중앙선이 존재하여 실제 차량이 이를 기준으로 교통하는 경우 이를 중앙선으로 볼 수 있을 것인가가 문제된다. 판례는 이러한 사실적인 중앙선을 인정하지 않는 경향이다.

관련판례 1.

<수원지법 1992.4.14. 선고 92고단226 판결>

기존의 왕복 2차선의 도로를 왕복 4차선 도로로 확장하면서 아직 확장공사가 완공이 되지 아니하여 도로교통법상의 중앙선이 아직 설치되지 아니한 채 기존도로와 신설확장 도로부분 사이에 아스팔트포장관계 등으로 턱이 저 있는 것을 이용하여 이를 사실상의 경계로 삼아 기존도로를 한쪽 방향의 편도 2차선 도로로 사용하고, 신설된 2차선 도로를 반대쪽 방향의 도로로 사용하고 있는 경우, 위와 같은 사실상의 경계는 교통사고처리특례법 제3조 제2항 단서 제2호 소정의 중앙선에 해당하지 아니한다.

또 노면 포장공사 중 중앙선도색이 이루어지기 전 임시로 설치한 일명 「차선 오투기」나 차량의 진행방향을 구분하기 위해 임시로 세워진 러버콘 역시 중앙선이라 볼 수 없다.³⁾

또 중앙선의 도색이 마모되어 식별이 곤란하거나, 눈이나 흙으로 덮여 보이지 않는 구간에서 중앙선을 넘어 사고가 경우, 기존의 경찰청 질의 회시에서는 중앙선 침범으로 보기 어렵다고 한다.

도색이 마모되어 식별이 불가능한 경우는 논란이 없으나, 중앙선의 일부가 눈이나 흙 등 이물질로 덮여 식별이 곤란한 경우 신중한 접근이 필요할 것이다. 최근 판례에서는 중앙선이 약 150m 가량 흙으로 덮여 식별이 어려운 경우에도 중앙선침범에 해당한다본 사례도 있어, 중앙선 일부가 식별 불가능한 구간에서의 중앙선 침범 행위여부는 사고현장의 정황 등을 면밀히 고려할 필요가 있을 것이다.

제주지법 1999. 5. 19. 선고 99노16 판결 : 상고

【판시사항】 사고 장소 부근을 전후한 약 100m 정도만 중앙선이 흙으로 뒤덮여 식별하기가 어려웠으나 피고인이 진행해 온 차로에 중앙선이 표시되어 있어 이를 인식하였음에도 중앙선을 훨씬 침범하여 사고를 일으킨 경우, 교통사고처리특례법 제3조 제 2항 단서 제2호 소정의 '중앙선 침범'에 해당한다고 본 사례

(2) 도로

도로라 함은 도로법에 의한 도로, 유료도로법에 의한 도로 그 밖의 일반교통에 이용되는 모든 곳을 말한다. 따라서 일반교통에 이용되는 곳이라면 모두 도로로 볼 수 있을 것이다. 일반교통에 이용되는 곳이라면 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차량의 통행을 위하여 공개된 장소로서 교통질서유지 등을 목적으로 하는 일반 교통경찰권이 미치는 공공성이 있는 곳을 의미하고, 특정인들 또는 그들과 관련된 특정한 용건이 있는 자들만이 사용할 수 있고 자주적으로 관리되는 장소는 이에 포함되지 않는다.

도로교통법 제2조 1항 "도로"라 함은 도로법에 의한 도로, 유료도로법에 의한 유료도로 그 밖의 일반교통에 이용되는 모든 곳을 말한다.

대법원 2001. 7. 13. 선고 2000두6909 판결

[1] 구 도로교통법(1999. 1. 29. 법률 제5712호로 개정되기 전의 것) 제2조 제1호, 제19호에 의하면 '운전'이라 함은 도로에서 차를 본래의 사용방법에 따라 사용하는 것을 말하고, '도로'라 함은 도로법에 의한 도로, 유료도로법에 의한 유료도로 그 밖의 일반교통에 이용되는 모든 곳을 말한다고 규정하고 있는데, 여기서 '일반교통에 이용되는 모든 곳'이라 함은 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차량의 통행을 위하여 공개된 장소로서 교통질서유지 등을 목적으로 하는 일반 교통경찰권이 미치는 공공성이 있는 곳을 의미하고, 특정인들 또는 그들과 관련된 특정한 용건이 있는 자들만이 사용할 수 있고 자주적으로 관리되는 장소는 이에 포함되지 않는다.

[2] 아파트 단지가 상당히 넓은 구역이고, 여러 곳에 경비실이 설치되어 있어 경비원들이 아파트 주민 이외의 차량에 스티커를 발부해 왔으나 외부차량 출입통제용이 아닌 주민들의 주차공간확보 차원에서 이루어진 것일 뿐이며, 현실적으로 불특정 다수의 사람이나 차량의 통행이 허용된다는 이유로 아파트 단지 내의 통행로가 공개된 장소로서 교통질서유지 등을 목적으로 하는 일반교통경찰권이 미치는 공공성이 있는 곳으로 구 도로교통법(1999. 1. 29. 법률 제5712호로 개정되기 전의 것) 제2조 제1호 소정의 '도로'에 해당한다고 본 사례.

전술한 바와 같이 도로로 볼 수 없는 곳에서는 도로교통법이 적용되지 아니하고, 또 도로라 하더라도 법적으로 인정될 수 없는 중앙선은 교통법상의 중앙선침범을 구성할 수 없다. 형사적인 측면은 별론으로 하고, 사실적인 중앙선으로서의 기능을 하는 구조물이나 도로이외의 실제교통에 이용되는 장소에 사적으로 설치한 중앙선 침범의 경우 민사적인 측면에 있어 사고 차량간의 과실 비율은 어떻게 될 것인가?

생각컨데, 중앙선 침범에 관한 규정의 입법취지가 반대차선 운전자의 차선에 대한 신뢰와 안전을 보호하고 중앙선 침범으로 인한 대형사고를 방지하려는 데 있는 만큼 민사적인 영역에 있어서도

이러한 신뢰는 보호되어야 한다는 점에서도 가해자의 책임 비율이 지대하다 할 것이다.

일반적인 운전자의 운전행위는 대부분 도로에서 행해지고 아파트 단지내 혹은 공장 구내 등 도로로 볼 수 없는 곳에서의 운전은 상대적으로 희소하다. 현실적으로 아파트단지나 공장부지내의 도로도 도로로서의 형태를 갖추고 있으며 일반도로와의 장소적 경계가 불명확하여 일반 운전자들은 이러한 도로의 법적 특성을 염두하지 않고 운전하는 것이 현실이다, 이러한 사설의 도로가 일반도로와 구분되는 점은 일반 공중에의 이용이 제한된 폐쇄적인 장소라는 점, 그 관리의 주체가 국가 혹은 공공기관이 아니라는 점 뿐, 이러한 지역을 운행하는 운전자는 도로교통법이 적용되는 도로에서 운행하던 관행과 신뢰를 그대로 유지한다. 따라서 도로 아닌 곳에서의 중앙선 침범으로 사고가 발생하고 그로 인하여 손해가 발생하였을 경우, 일반도로에서의 중앙선 침범과 동일한 정도의 민사적인 책임을 면할 수 없다 할 것이다.

-
- 1) 도로교통법 시행규칙 [별표1]
 - 2) 아스팔트의 경우 색번호 33538번, 콘크리트포장동의 경우 PA26709번
 - 3) 경찰청 교안 63070-800, 63070-2429