04 자동차대 사람간의 사고에 있어 과실적용

횡단보도 혹은 횡단보도 부근(20M 이내)의 사고

▷ 신호가 있는 횡단보도에서 보행신호 횡단 중 사고 : 과실 없음
▷ 신호가 있는 횡단보도에서 차량진행신호 횡단 중 사고 : 과실 80%
▷ 신호가 있는 횡단보도에서 신호깜박일 때 횡단 중 사고 : 30% 전후
▷ 보행자신호인 횡단보도에서 횡단보도 부근 무단횡단 중 사고 : 25% 전후
▷ 차량진행신호인 횡단보도에서 횡단보도 부근 무단횡단 중 사고 : 50% 전후
▷ 신호없는 횡단보도에서의 횡단 중 사고 : 도로크기나 야간 등에 따라 10% 전후
▷ 신호없는 횡단보도에서 횡단보도 부근 무단횡단 중 사고 : 25% 전후
자전차를 타고 횡단보도를 건너면 횡단보도사고로 인정되지 않는다. 그러나, 신호있는 횡단보도라면 자동차측의 신호위반으로 처리된다.

육교, 지하도 부근(20M 이내)의 사고

도로의 형태에 따라 50%-70% 정도의 높은 과실이 적용되며, 대략 20m를 벗어나면 그보다 약간씩 낮은 과실 이 적용되고 50M를 벗어나면 일반의 무단횡단과실에 준하여 적용

일반도로에서의 사고 : 20% 전후

일반도로라 함은 지역과 지역을 연결하는 국도나 지방도 가운데 왕복 2차선 정도의 도로로서 특별히 차량 통 행이 빈번하지 않는 도로를 말한다.

간선도로에서의 사고 : 30% 전후

간선도로라 함은 양 차도폭이 13.5m를 초과하거나 차량의 통행이 빈번한 도로를 말한다. 대체로 시내의 주 요도로는 도로 폭과 크게 관계없이 간선도로로 보면 된다. 지역와 지역를 연결하는 국도나 지방도 등은 왕 복 4차선이상 부터는 간선도로로 적용한다.

자동차전용도로에서의 사고

야간여부나 사고지점 등에 따라 50% - 70%
자동차전용도로라 함은 자동차의 운행을 위해 전용적으로 사용되는 도로를 말한다. 대개 시내의 주요지점과 주요지점을 고속으로 통행시킬 필요에서 건설된다. 간선도로보다는 격이 높고 고속도로보다는 격이 낮다. 따라서 과실비율도 간선도로보다 높고 고속도로보다는 낮다.

고속도로에서의 사고

100%과실, 자동차측 아무런 책임 없음.

주택상점가 골목길에서의 사고 : 15%내외

교차로에서의 사고

도로형태별 사고내용을 기준으로 5%-10%정도 낮추어 적용

교차로에서는 사람의 통행이 빈번하다고 예상할 수 있는 점을 감안, 운전자측의 주의의무를 가중시키는 결과 피해자측의 과실이 다소 낮아진다.

보행중의 사고

보차도가 구분되어 있지 않은 도로의 좌측보행 중 사고 : 기본적으로 무과실이 원칙이나 도로의 안쪽에 치 우쳐 보행했다면 20%이내의 과실

보차도가 구분되어 있지 않은 도로의 우측통행 중 사고 : 도로의 크기에 따라 5%-10%정도의 과실적용이 된 다. 그러나 도로의 안쪽에 치우쳐 보행하였다면 20%이내의 과실

보도가 있는 도로 : 비슷한 도로크기형태에서의 무단횡단과실에 비해 10%정도 낮추어 적용되나 도로의 안 쪽에 치우쳐 보행하던 중의 사고였다면 무단횡단의 경우와 같이 인정

보도가 있더라도 공사중으로 인해 차도로 우회하여 보행하던 중의 사고 : 신호없는 횡단보도의 사고에서 와 같은 10%정도의 과실

후진 중 사고

기본적으로 과실없음. 다만, 후진사실을 알 수 있었던 경우에 한해 5%- 10%(골목길이나 일 반도로) 혹은 20%(간선도로 등)까지의 과실적용

기타의 사고

도로에 드러누워(대부분 술에 취해)있다거나 도로에서 장난질 하던 중의 사고는 주간과 야간 에 따라 각각 30%-40%, 60%-70%의 과실적용이 가능하다.