

중앙선 침범 사고 처리

이 기 무

(동부화재 중앙보상센터 지점장)

1. 머리말

중앙선 침범 사고를 낸 운전자는 종합보험에 가입했거나 또는 종합보험에 가입하지 않은 경우 피해자와 손해배상에 대한 합의를 하더라도 형사적 처벌을 면제받지 못한다.

따라서 중앙선 침범 사고를 야기한 운전자가 형사적 처벌을 조금이라도 가볍게 하기 위해서는 손해를 배상하는(종합보험 처리) 외에 피해자와 별도로 형사적 합의를 하여야 한다.

이와 같이 중앙선 침범 사고를 일반적인 교통사고와 달리 처벌을 무겁게 하고 있는 것은 중앙선을 침범한 운전행위가 그만큼 사고발생 확률이 높고 피해 정도도 치명적이기 때문이다.

지난 해만 해도 교통사고로 사망한 피해자 1만3백23명중 중앙선 침범 사고로 인한 사망자 수는 전체의 16.5%를 차지하고 있어 안전운행 불이행 다음으로 발생빈도가 높은 것으로 나타났다.

이에 따라 경찰청은 교통사고 사망자가 증가하는 것을 방지하기 위하여 중앙선 침범 등 주요 교통위반 행위에 대한 벌점을 높여 단 한 차례의 위반에도 운

전면허를 정지시킬 수 있도록 하는 제도를 7월부터 시행할 예정이다라 한다.

2. 중앙선의 의의 및 역할

중앙선은 상호 반대방향의 교통을 분리하기 위하여 차도의 중앙을 표시하는 구획선을 말하며, 차량의 운행방향을 명확히 구분하고 분리함으로써 교통의 원활한 소통과 안전한 운행을 도모하기 위하여 설치된 규제선이다.

이와 같이 도로상에서 도로이용자에게 차량의 운행방향을 명확히 구분하여 상호 반대방향의 교통 흐름을 선으로 구분, 규제하고 있는 중앙선은 황색 점선, 황색 실선 또는 이를 복선으로 표시하여 설치하고 있다. 황색 점선으로 표시한 중앙선은 반대방향의 교통에 주의하면서 도로의 양측으로 넘어갈 수 있으나 황색 실선으로 표시된 중앙선은 자동차가 어떠한 도로이든 여하한 경우에도 넘거나 침범할 수 없도록 규제하고 있다.

3. 중앙선 침범 사고 판단기준

중앙선 침범이라 함은 통행구분의 규제선인 중앙선을 넘어서

거나 중앙선에 걸친 행위(운전)를 말하나 중앙선 침범 사고라 함은 단순히 교통사고의 발생지점이 중앙선을 넘어선 모든 경우를 말하는 것은 아니다. 중앙선을 침범하여 계속적인 침범운행을 한 행위로 인하여 교통사고를 발생케 하였거나, 계속적인 침범 운행은 아니라 하더라도 불가피한 사유없이 중앙선을 침범하여 교통사고를 발생케 한 경우를 말한다.

또한, 중앙선 침범 사고에 대한 판례의 태도도 운전자가 고의적이거나 의도적으로 중앙선을 침범한 경우로 제한하고 있다.

따라서, 중앙선 침범 사고 여부는 단순히 사고발생 지점이 중앙선을 넘어섰느냐에 따라 판단하는 것이 아니다. 운전자가 불가피한 사유없이 고의적이거나 의도적으로 중앙선을 침범하여 교통사고를 발생케 하였느냐를 조사하여 판단하게 되는 것이다.

그러나 우리는 중앙선 침범 사고에 해당되는지의 여부를 쉽게 판단할 수 있을 것 같으면서도 의외로 판단하기가 애매한 경우를 간혹 볼 수 있다.

우선 중앙선 침범 사고 여부를 판단하는 기준을 유형별로

정리해 보면,

(가) 고의적, 의도적 U턴 회전 중의 사고

(나) 커브길 과속으로 인한 중앙선 침범 사고

(다) 빗길 과속으로 인한 중앙선 침범 사고

(라) 졸음 운전, 차내 잡담 등 현저한 부주의로 인한 중앙선 침범 사고 등은 중앙선 침범 사고에 당연히 해당되지만, ① 빙판에 미끄러지는 등 불가항력적이고 부득이한 중앙선 침범, ② 사고를 피하고자거나 위험을 피하기 위한 중앙선 침범, ③ 다른 차량으로부터 받은 충격에 의한 중앙선 침범, ④ 교차로에서 좌회전중 중앙선 일부를 침범한 사고 등은 중앙선 침범이 아닌 일반사고에 해당된다.

4. 구체적 사례

중앙선 침범 사고에 해당되는지를 결정하기가 애매한 경우를 구체적 사례를 들어 살펴보면,

사례 1

중앙선 부근에서 2대의 차량이 서로 교행하다가 충돌한 경우에는 차체가 조금이라도 중앙선을 침범한 사실이 인정되는 차량이 중앙선 침범으로 처리된다.

중앙선 침범의 정도는 차체의 전부 또는 일부가 중앙선내에 진입함으로써 족하다는 일부 침범설이 적용되고 있기 때문이다. 따라서 차륜이 중앙선을 넘었느냐로 판단하지 않고 차체가 중앙선을 넘어섰느냐를 기준으로 판단하고 있다.

사례 2

황색 점선인 중앙선에서 회전(U턴)을 하다가 반대 차선에서

진행해 오던 차량과 충돌한 경우에는 중앙선 침범으로 처리된다.

도로의 중앙선이 황색 점선으로서 비록 추월이 가능한 지점이라 하더라도 중앙선을 침범해야 할 불가피한 사유가 없음에도 중앙선을 넘어 회전한 경우에는 중앙선 침범으로 처리되는 것이다.

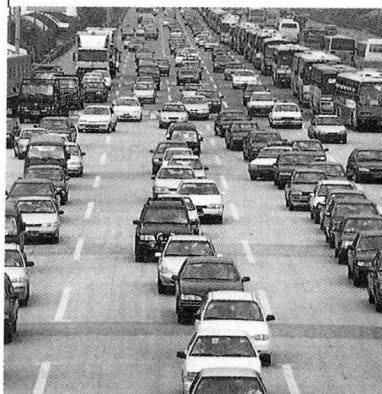
사례 3

U턴 허용지점을 현저하게 벗어난 지점에서 U턴시 사고가 발생한 경우에도 중앙선 침범으로 처리된다.

그러나 U턴 허용지점에서 황색 중앙선을 조금 물고 U턴하다가 사고가 발생한 경우라면 운전자가 위험을 예견할 수 있는 여건임에도 부당하게 U턴을 했는지 여부와 운행중 중앙선을 물고 회전할 정도의 외부적 긴박한 여건이 없음에도 단지 서둘러 가기 위해 U턴을 했는지 여부 등을 조사하여 운전자의 과실이 객관적으로 입증되면 중앙선 침범으로 처리된다.

사례 4

눈길, 빙판길에 미끄러져 중앙선을 넘어가 사고가 난 경우의 중앙선 침범 여부에 대한 법원의 태도는 이러한 유형의 사



고가 불가항력적이고 만부득이한 사고이며, 고의로 중앙선을 침범한 사고가 아니라는 이유로 중앙선 침범 사고로 처리하지 않고 있다.

다만, 운전자의 선행 과실이 있을 때 예를들면, 졸음 운전으로 필요한 안전조치를 뒤늦게 했거나 지나치게 제한속도를 초과하여 운전한 경우 등 불가항력 상태라고는 볼 수 없는 경우에는 중앙선 침범 사고로 처리하고 있다.

사례 5

편도 3차선 도로를 2차선으로 진행중 3차선에서 진행중인 버스가 급차선 변경하여 나오는 것을 발견하고 이를 피하고자 아무런 조치없이 1차선으로 급차선 변경하였다. 이때 같은 방향 1차선에서 진행중이던 자동차가 이를 피하려고 중앙선을 침범, 마주오는 차량과 충돌한 경우에는 2차선에서 운행중이던 차량과 3차선에서 운행중이던 버스가 사고발생의 원인을 제공한 것으로 결정되어 급차선 변경으로 처리된다. 따라서 1차선에서 충돌을 피하기 위해 중앙선을 침범한 차량은 불가항력적인 정황을 인정받아 중앙선 침범으로 처리되지 않는다.

사례 6

아파트 단지내 설치된 중앙선을 침범한 사고의 경우에는 중앙선 침범 사고로 처리되지 않는다.

중앙선은 도로교통법에 의하여 설치권자가 설치하도록 되어 있으므로 아파트 단지내의 운행질서를 위해 자체적으로 설치한 시설차선은 도로교통법에 의한 차선으로 볼 수 없기 때문이다.㉞