

자동차 전용 도로에서의 보행인 충격사고 처리

이 기 무
(동부화재 보상전략팀장)

1. 머리말

교통사고가 발생한 경우 특별한 사유가 없는 한 대부분 사고를 낸 운전자가 사고로 인한 손해를 물어주어야 할 책임을 지게 된다. 이때, 사고차량이 보험에 가입되어 있고 사고경위가 약관상 면책 조항에 해당되지 않는다면 보험회사가 그 손해를 대신 배상하게 되는 것이 통례이다.

그러나 사고 중에는 사고를 낸 운전자가 법률적으로 손해를 물어줄 책임이 없는 경우가 종종 발생하고 있는데 대표적인 사례가 바로 자동차 전용 도로에서 보행인을 충격한 사고이다.

자동차 운전자는 고속도로나 자동차 전용도로상을 운행함에 있어 보행인이 횡단해 올 것이라는 경우까지 예측하여 운전하여야 할 의무는 없다고 보아 사고차량의 운전자나 차주의 손해배상책임을 묻지 않고 있는 것이다.

최근 자동차 대수가 급증함에 따라 교통 흐름을 원활하게 하기 위하여 자동차 전용도로로 지정된 도로가 늘고 있고 이런 자동차 전용도로에서의 안전한 운행을 위하여 법규를 제정, 자동차 이외의 보행인이나 차량의 횡단 및 통행을 금하고 있음에도 95년 한해 고속도로상을 횡단하거나 보행중 차량에 치인 사고 건수만도 109건으로 집계되었

고, 고속도로외의 자동차 전용도로상에서의 사고는 이보다 훨씬 많을 것으로 추정되고 있다.

2. 자동차 전용도로 및 고속도로의 정의

자동차 전용도로라 함은 자동차만이 다닐 수 있도록 설치된 도로를 말하며, 고속도로는 자동차 전용도로 중에서도 자동차의 고속 교통에만 사용하기 위해서 지정된 도로를 말한다.

자동차 전용도로 및 고속교통구간에 관한 규정은 도로법 제54조, 도로교통법 제58조 등에서 규정하고 있는데 대통령령에 따라 도로관리청이 지정하고 있으며, 전용도로로 지정된 구간은 보행자 또는 자동차외의 차마는 통행하거나 횡단할 수 없다.

따라서 자동차 전용도로에서의 사고라고 하더라도 차량 탑승자의 부상에 대해서는 일반도로에서의 사고와 같은 요령으로 처리하게 되나 통행이 금지된 자전거나 보행인이 횡단이나 통행 중 사고를 당했다면 일반도로에서의 사고와 다른 기준으로 취급하게 된다.

이러한 자동차 전용도로는 전국의 고속도로와 서울의 경우 올림픽대로, 노들길, 강변로(대건로 포함), 청계 고가도로, 서부 간선도로 등이 있으며 대도시의 경우 대부분 자치단체에서 정한 1~

2곳의 자동차 전용도로가 있다.

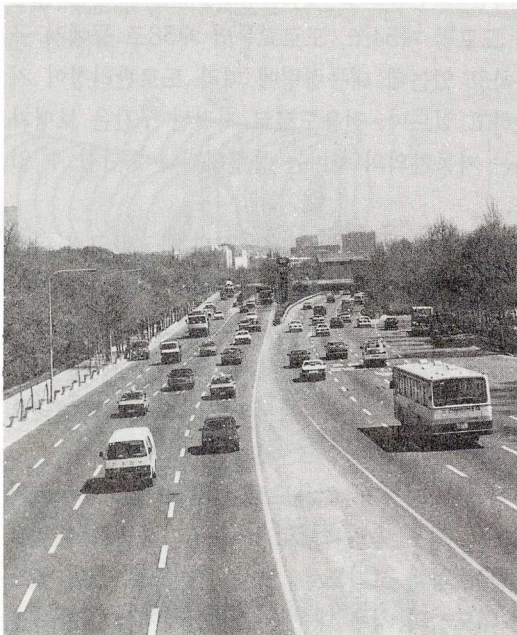
그러면 어떤 유형의 사고가 운전자나 차주의 손해배상책임을 면하는 사고인지 등에 대해 살펴보기로 한다.

3. 사고 유형에 따른 판례

가. 고속도로 횡단인

[사례 1]

서울 인터체인지 부근에서 고속도로상을 운행 중인 고속버스가 전방에서 운행 중인 차량을 발견하고 추월선으로 차선을 바꾸던 중 차량 전방 우측에서 좌측으로 횡단하는 행인 K씨를 15m 전방에서 발견하고 피하고자 하였으나 미치지 못하고 충격하여 사망케 한 사고에 대하여 사고 지점의 노변에 개나리 울타리가 설치되어 있고 사고 지점 100m 부근에 행인의 통행을 위한 지하 통로가 있어 보행인이 횡단하리란 예견까지는 할 필요가 없다 하여 비록 10km의 과속이 인정되기는 하나 제한 속도로 운행하였다고 해도 사고를 막을 수 없었다고 보아 배상책임이 없는 것으로 결정하였음.



[사례 2]

고속도로에서는 보행인이 통행, 횡단하거나 출입하는 것이 금지되어 있으므로 고속도로를 주행하는 차량의 운전자는 고속도로상에 보행자가 있을 것을 예상하여 감속 등 조치를 할 주의 의무가 있다 할 수 없고, 설사 사고지점 도로 양측에 휴게소가 있다고 하여 이 조치를 달리 할 바 아니므로 사고차량이 경부고속도로 주행선상에서 보행하는 피해자 L씨를 충격한 사고에 대하여도 운전자의 배상책임은 없다고 결정되었음.

나. 자동차 전용도로 횡단인

[사례 1]

강변도로상을 제2한강교 방면에서 원효대교 방면으로 시속 60km로 운행하던중 진행방향 우측에서 좌측으로 무단 횡단하던 피해자를 충격한 사고에 있어서 도로 양측에는 철책과 축대가 설치되어 사람이 통행할 수 없도록 되어 있고 보행금지판까지 설치되어 있으며 지하에 사람이 통행할 수 있는 통로가 설치되어 있음을 이유로 피해자의 과실이 운전자의 과실보다 현저히 크다고 보아 배상책임이 없다고 결정됨.

[사례 2]

강변도로를 한남동 방면에서 서부이촌동 방면으로 시속 80km로 운행하던 중 강변도로를 횡단하던 K씨를 충격하여 사망케 한 사고에서 사고 시간이 야간이고 사고지점이 곡각지점이라는 점, 보행자의 출입을 막기 위한 철망이 1.2m 높이로 쳐져 있는 점을 들어 운전자가 비록 음주상태이고 약간의 과속이 있었다고 하더라도 사고발생의 원인이 된 과실은 오히려 보행인에게만 있다고 보아 운행자의 배상책임이 없다고 결정하였음.

다. 고속도로상에서 법규위반을 단속중인 경찰관을 충격한 사고

경부고속도로 상에서 법규위반 차량을 단속하기 위해 주행선과 추월선의 경계선상에서 있던 경찰관을 충격한 사고에서는 사고차량이 200m 전방에서 단속중인 경찰관을 발견하였고 단속중인 경

찰관은 도로를 횡단할 수도 있다는 점을 예상하여 주의를 다하지 못한 책임이 있다고 보아 배상책임을 인정하였다. 다만 단속 경관에게도 50%의 과실이 있다고 결정되었다.

라. 고속도로상에서 차량의 고장으로 다른 차량의 도움을 요청하려 보행중인 행인을 충격한 사고

경부고속도로 하행 편도 4차선상의 도로에서 자신의 승용차가 엔진고장으로 운행할 수 없게 되자 우측 갓길에 차량을 주차시키고 구조요청을 위해 4차선상에서 있다가 마침 지나가는 렉카 차량을 발견하고 손을 흔들었고 렉카 차량이 승용차의 전방 25m 지점에 정차하였다. 이 렉카 차량을 향해 걸어가던 중 같은 방향으로 진행해 오는 화물차에 치여 사망한 사고에서, 화물차량의 운전자는 갓길에 정차해 있던 차량을 발견하고 좌측으로 피해감으로써 사고를 방지할 수 있었음에도 불구하고 전방주시를 태만히 한 과실이 있다고 보아 배상책임을 인정하면서 피해자의 과실을 40%로 결정하였다.

4. 배상책임 유무의 판단기준

위의 사례에서 살펴본 바와 같이 자동차 전용도로상 보행인 충격사고시 배상책임 유무의 판단은

일반도로상에서의 사고와는 달리 운전자가 사고를 미연에 방지할 수 있었다는 특단의 사정이 있었느냐에 달려 있다. 따라서 일반도로상에서의 사고의 경우에는 대부분 운전자나 차주의 배상책임을 있다고 보면 되며, 자동차 전용도로상의 사고의 경우에는 특단의 사정이 없는 한 대부분 운전자나 차주의 배상책임을 없다고 보면 된다.

자동차 전용도로상에서의 보행인 충격사고의 경우 배상책임을 인정되는 특단의 사정이라 함은 운전자가 일반적인 주의 의무만으로도 전방의 상황을 알 수 있어 사고를 미연에 방지할 수 있었느냐 하는 점으로 이해하면 된다.

최근 판례의 경향도 비록 자동차 전용도로상 사고운전자의 음주나 과속 등의 잘못이 있다고 하더라도 무단횡단인에 대해서는 피해자의 일방적인 과실로 판정하는 추세이며, 다만 횡단지역의 여건이 도로상의 횡단외에는 다른 수단이 없고 그 지역이 평소 주민들의 횡단이 잦은 곳이라는 등의 특수사정 등이 있다면 배상책임을 제한적으로 인정하고 있는 것이다.

따라서 자동차 전용도로에서의 사고가 발생한 경우에는 설불리 합의를 하거나 치료비 보증 등의 조치를 하지 말고 가입한 보험회사에 알려 도움을 받는 것이 좋다. ☺



“FILK”란

우수 방화·안전 관련 제품에 대해서 방재시험연구소가 품질을 인증하는 마크입니다.

한국화재보험협회 부설

방재시험연구소

경기도 여주군 가남면 심석리 69-1

전화 : (0337)83-9861~4 Fax : (0337)82-3527