

교통사고처리특례법위반

[대구지법 2016. 10. 27. 2016노186]



【판시사항】

자동차 운전자인 피고인이 유턴을 상시 허용하는 안전표지에 따라 유턴허용구역 내에서 흰색 점선인 표시선을 넘어 유턴하다가, 맞은편에서 직진신호에 따라 정상적으로 진행하여 오던 甲 운전의 오토바이를 자동차 앞부분으로 충격해 甲에게 상해를 입혔다고 하여 교통사고처리 특례법 위반으로 기소된 사안에서, 위 교통사고를 같은 법 제3조 제2항 제2호에서 규정한 중앙선 침범 사고로 볼 수 없다고 한 사례

【판결요지】

자동차 운전자인 피고인이 유턴을 상시 허용하는 안전표지에 따라 유턴허용구역 내에서 흰색 점선인 표시선을 넘어 유턴하다가, 맞은편에서 직진신호에 따라 정상적으로 진행하여 오던 甲 운전의 오토바이를 자동차 앞부분으로 충격해 甲에게 상해를 입혔다고 하여 교통사고처리 특례법 위반으로 기소된 사안에서, 유턴허용구역의 흰색 점선에는 중앙선의 의미도 있으나, 교통사고처리 특례법이 규정하는 중앙선 침범 사고는 교통사고 발생지점이 중앙선을 넘어선 모든 경우를 가리키는 것이 아닌 점, 일반적인 중앙선 침범 사고와 유턴이 허용되는 구간에서 반대차로의 차량 진행상황을 잘 살피지 아니하고 유턴을 하다 발생한 사고 사이에는 가해자의 과실 정도 및 비난가능성에서 차이가 있는 점 등을 고려하면, 위 교통사고는 유턴 허용 지점에서 유턴을 할 때 지켜야 할 업무상 주의의무를 게을리한 과실로 인하여 발생한 것일 뿐 중앙선 침범이라는 운행상의 과실을 직접적인 원인으로 하여 발생한 것으로 볼 수 없어, 교통사고처리 특례법 제3조 제2항 제2호에서 규정한 중앙선 침범 사고로 볼 수 없다고 한 사례.

【참조조문】

교통사고처리 특례법 제3조 제1항, 제2항 제2호, 제4조 제1항, 형법 제268조, 형사소송법 제327조 제2호

【전문】

【피 고 인】

【항 소 인】 검사

【검 사】 남소정 외 1인

【원심판결】 대구지법 안동지원 2016. 1. 12. 선고 2015고정263 판결

【주문】

】

검사의 항소를 기각한다.

【이유】

】 1. 항소이유의 요지

이 사건 사고는 교통사고처리 특례법 제3조 제2항 제2호에서 규정하고 있는 중앙선 침범 사고에 해당한다.

2. 판단

가. 피고인이 중앙선을 침범하였는지 여부

피고인은 유턴을 상시 허용하는 안전표지에 따라 유턴허용구역 내에서 흰색 점선인 표시선을 넘어 유턴하였다.

비록 피고인이 횡단한 부분의 도로에 도로교통법이 정하고 있는 중앙선이 그어져 있지는 않았지만, 아래와 같은 사정을 고려하여 보면 유턴허용구역의 흰색 점선에는 중앙선의 의미도 있다고 보아야 한다.

① 피고인이 횡단한 약 3m 정도의 위 흰색 점선 전후로는 황색 실선으로 그어져 있는 중앙선이 있다.

② 중앙선이 그어져 있지 않은 횡단보도에서도 중앙선 침범이 인정되는 경우가 있다(대법원 2001. 2. 9. 선고 2000도 5848 판결, 대법원 2012. 2. 9. 선고 2011도12093 판결 참조).

③ 만약 위 흰색 점선 부분에 중앙선의 의미가 없다고 본다면, 반대차로에서 위 흰색 점선 부분을 넘어 들어와 사고가 난 경우 교통사고처리 특례법상 중앙선 침범으로 의율할 수가 없는 이상한 결과가 발생한다.

따라서 일방통행의 도로가 아닌 도로로서 차선이 표시되어 있는 도로의 중앙에 설치된 차선(이 사건 유턴허용구역 표시선인 흰색 점선 등)은 항상 중앙선의 기능을 겸한다고 봄이 상당하다.

나. 이 사건 사고가 교통사고처리 특례법 제3조 제2항 제2호에서 규정하고 있는 중앙선 침범 사고에 해당하는지 여부
교통사고처리 특례법이 규정하는 중앙선 침범 사고는 교통사고가 도로의 중앙선을 침범하여 운전한 행위로 인해 일어난 경우, 즉 중앙선 침범행위가 교통사고 발생의 직접적인 원인이 된 경우를 말하며, 중앙선 침범행위가 교통사고 발생의 직접적인 원인이 아니라면 교통사고가 중앙선 침범 운행 중에 일어났다고 하여 이에 포함되는 것은 아니다(대법원 1994. 6. 28. 선고 94도1200 판결 참조).

아래와 같은 사정을 고려하여 보면, 이 사건은 피고인이 유턴 허용 지점에서 유턴을 함에 있어서 지켜야 할 업무상 주의의무를 게을리한 과실로 인하여 발생한 것일 뿐, 중앙선 침범이라는 운행상의 과실을 직접적인 원인으로 하여 발생한 것으로 볼 수 없다.

따라서 이 사건 사고를 교통사고처리 특례법이 규정하는 중앙선 침범 사고로 볼 수 없다.

① 교통사고처리 특례법이 규정하는 중앙선 침범 사고는 교통사고의 발생지점이 중앙선을 넘어선 모든 경우를 가리키는 것이 아니라 일정한 경우로 한정해석해야 한다(대법원 1998. 7. 28. 선고 98도832 판결 참조).

② 일반적인 중앙선 침범 사고와 이 사건과 같이 유턴이 허용되는 구간에서 반대차로의 차량 진행상황을 잘 살피지 아니하고 유턴을 하다 발생한 사고 사이에는 가해자의 과실의 정도 및 그 비난가능성에 있어 차이가 있다.

③ 구 도로교통법 시행규칙에 따르면 비보호 좌회전 허용구역에서 좌회전을 하다 사고가 난 경우에는 신호위반으로 의율하였는데, 위 규칙을 개정하여 신호위반으로 의율하지 않게 되었다.

따라서 다른 과실이 경합되지 않은 이상 비보호 좌회전 허용구역에서 좌회전을 하다 피해자가 크게 다치지 않은 사고가 난 경우, 종합보험에 들어 있거나 피해자와 합의가 되면 형사처벌을 할 수 없게 되었다.

그런데 이 사건을 중앙선 침범으로 보게 되면, 이 사건과 같은 상시 유턴가능구역에서의 유턴 시 사고와 위 비보호 좌회전 허용구역에서의 좌회전 시 사고에 있어서의 주의의무의 내용 및 정도가 유사함에도 불구하고 하나는 중앙선 침범으로 의율되어 형사처벌되고, 하나는 형사처벌되지 않는 불균형이 발생한다.

④ 유턴허용구역에서 유턴을 하는 자에게는 일반적으로 중앙선을 '침범'한다는 인식이 없다.

왜냐하면 침범이란 허용되지 않는 구역에 들어가는 것을 의미하는데, 유턴허용구역에서의 유턴은 일정한 경우에 허용되는 것이기 때문이다.

⑤ 유턴허용 표지에는 이 사건과 같이 유턴이 허용되는 시기의 제한이 없는 경우와 좌회전 신호 시 등 유턴이 허용되는 시기의 제한이 있는 경우가 있다.

그런데 만약 이 사건을 중앙선 침범으로 보게 되면 좌회전 신호 시 유턴이 허용되는 구역에서 좌회전 신호에 따라 유턴을 하다 사고가 난 경우 마찬가지로 중앙선 침범으로 보아야 할 텐데, 정상 신호에 따라 유턴을 하다 사고가 난 경우에도 중앙선 침범으로 의율하는 것은 가해 차량의 과실의 정도 등에 비추어 볼 때 합리적이지 않다.

3. 결론

그렇다면 검사의 항소는 이유 없으므로, 형사소송법 제364조 제4항에 따라 이를 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

판사 김형한(재판장) 김수홍 이해랑