Ⅲ 대향방향 진행차 상호간의 사고

편 집 : 손해사정사 박성정[1)]
소 속 : 손해사정법인 가나

1) 과실적용의 원칙

(1) 신뢰의 원칙

상대방차량이 중앙선을 침범하게 된 원인이 무엇이든지 원칙적으로 사고 책임은 중앙선 침범차량이나 그 원인 제공자에게 있고 자기차로를 준수한 차량에게는 과실이 없다. 다만, 판례에서는 마주오는 차가 이미 비정상적으로 중앙선을 침범하여 진행하여 오는 것을 미리 목격한 경우라면, 그 차가 그대로 비정상적으로 운행을 계속함으로써 진로를 방해할 것에 대비하여 경음기나 전조등을 이용하여 경고신호를 보내거나 감속하면서 도로 우측단으로 피하여 가는 등으로 그 차와 자기 차와의 접촉 충돌에 의한 위험의 발생을 방지하기 위한 적절한 방어운전 조치를 취하여 이에 충분히 대처할 수 있는 상황 이었음에도 불구하고 그러한 제반 조치를 게을리한 경우에 한하여 그에게 상대방 자동차와 자기 차의 충돌에 의한 사고의 발생에 대하여 과실이 있다고 인정할 수 있다.

(2) 중앙선의 표시가 없는 도로

차량의 정상적인 교행이 가능한 도로에서는 가상의 중앙선을 누가 침범하였는지에 따라 과실을 형량하고 ,노폭이 협소하여 차량이 교행할 때 가상의 중앙선을 침범하지 않을 수 없는 경우에는 구체적인 상황에 따라 통행의 우선순위를 가려 판단할 수 밖에 없다.

(3) 역주행사고

고속도로, 자동차 전용도로 및 일반도로에서는 역주행한 차량의 과실이 원칙적으로 100%라 할 것이나, 일방통행로로 지정된 주택가 이면도로 등에서는 사고발생시간, 도로형태, 차량진행속도, 시야의 좋고 나쁨 등을 고려하여 감경할 수 있다.

(4) 교차로 아닌 곳에서의 직진차와 회전차간의 사고

---

1) 경력 20년의 손해사정사, 교통사고감정사
(前) PNS손해사정법인, (前) PNS법과학기술연구소, (前) 교통방송 및 보험신보 기고, 한국대리운전협동조합 전문위원
국민대학교 법무대학원 손해사정 전공(석사) “논문 : 불법행위로 인한 위자료 산정에 관한 연구(판례중심)”

2) 사례

판결요지	과실비율		사건번호
	1차량	2차량	
중앙선이 설치되어 있는 편도 2차선 도로의 2차선상을 운행하는 자동차운전자로서는 반대방향에서 오는 차량이 수백미터 앞에서 앞차를 추월하고자 중앙선을 침범하는 것을 목격하였다고 하더라도 특별한 사정이 없는 한 그 자동차는 이쪽 도로의 1차선으로 통과할 것이 예상되는 것이므로, 그 차량이 중앙선을 침범한 데에 그치지 않고 다시 이쪽 도로의 1차선을 넘어서 2차선으로까지 들어올 것을 예상하여 미리 도로의 가장자리로 피행하거나 속도를 줄여 운행할 주의의무가 있다고 보기는 어렵다고 한 사안	100%	0%	대법원 92다29245
우측으로 심하게 굽은 커브길이 끝나는 지점에서 선행 차량이 중앙선을 0.6m 정도 침범하여 교행 차량과 스치듯이 충돌하자마자 거의 동시에 선행 차량에 근접하여 운행하던 후행 차량이 중앙선을 완전히 침범하여 교행 차량과 정면충돌한 사안에서 선행 차량의 운전자가 사고 지점에 이르러 중앙선을 침범한 과실이 있고 그로 인하여 1차 충돌사고가 발생하여 선행 차량이 도로를 비스듬히 가로질러 도로 우측 배수로에 추락하게 한 비정상적인 운행을 하였다고 하더라도, 후행 차량이 선행 차량을 근접한 거리에서 뒤따르다가 1차 충돌사고와 거의 동시에 중앙선을 침범하여 2차 충돌사고를 일으킨 이상 선행 차량 운전자의 과실이 2차 충돌사고의 한 원인이 되었다고 단정할 수는 없으며, 나아가 후행 차량의 운전자가 1차 충돌사고를 발견하고 급제동조치를 취하였다는 점을 인정할 증거도 없다는 이유로, 선행 차량의 운전자는 2차 충돌사고에 대한 책임이 없다고 한 사례.	100%	0%	대법원 97다19229
피고 김특수가 노폭 7M, 제한속도 60KM의 중앙선이 설치된 편도1차선 도로 상에서 제한속도를 초과한 시속 약80KM의 속도로 15t 덤프트럭을 운전하여 가고 있었는데 소외 망 최인수가 운전하던 타우너 화물차가 위 덤프트럭의 불과 수M 전방에서 갑자기 중앙선을 침범하여 피고 김특수의 진행차선으로 들어가 두 차량이 충돌한 사안에서, 중앙선이 설치된 도로를 자기 차선을 따라 운행하는 자동차 운전자는 마주오는 자동차가 중앙선을 침범하여 들어올 것까지 예상하여야	100%	0%	

할 주의의무는 없으며, 또한 중앙선을 침범당한 운전자가 제한속도를 초과하여 운전하였다는 사정만을 들어 그에게 과실이 있다고 할 수 없고, 다만 그와 같이 과속운행을 하지 아니하였더라면 마주오던 차와의 충돌을 피할 수 있었다는 사정이 있는 경우에만 과속 운행을 과실로 볼 수 있다 할 것이므로, 피고 김특수로서는 충돌을 피할 방법이 없었던 것으로 보이고, 피고 김특수가 과속을 하였다하더라도 그에게 과실이 있다고 할 수 없을 것이다.			
화물자동차를 운전하던 소외 김동환이 약 62m 전방에서 시속 약 126km로 질주하여 오는 판시 스쿠프 승용차를 발견하고 즉시 경고신호, 감속운행, 일단정지, 피행조치 등의 방어운전조치를 취하였다고 하더라도, 위 승용차와의 충돌의 위험을 운전자의 지각신경이 느끼는데 소요되는 시간, 안전교행을 위하여 이에 대한 대응조치를 취하는데 소요되는 시간, 도로굴곡 상태가 좌회전 방향이어서 위 김동환이 상대방 차량의 중앙선 침범을 발견한 지점이 그 자신도 좌회전을 시도하는 지점이고, 그 운전차량이 비교적 운전이 불편한 2.75t 화물트럭인 점, 기타 위 도로 및 차량들의 폭 등을 감안할 때, 위 승용차와의 충돌을 피하기는 어려웠을 것으로 보이고, 위 스쿠프 승용차가 위와 같이 제한시속의 2배가 넘는 속도로 진행하다가 그 우회전 커브 길을 정상진행하지 못하고 중앙선을 완전히 넘어와 위 화물자동차의 운행차선으로 질주하여 오는 상황에서, 위 김동환으로서는 위 승용차가 그 원심력 때문에 자신의 정상차선으로 바로 복귀할 수 없다고 판단할 수도 있었을 것인 만큼, 위 김동환이 핸들을 좌측으로 돌린 것에 과실이 있다고 할 수 없고, 가사 핸들을 우측으로 돌렸다 하더라도 위와 같은 상대방 차량의 돌출행동을 발견한 지점, 양 차량의 속도, 지각신경에 의한 감지 및 그에 따른 대응조치에 소요되는 시간 등을 감안할 때 역시 그 충돌을 피할 수는 없었다고 한 원심의 판단은 정당하다.	100%	0%	대법원 96다39318
가해차량의 운전자인 소외 김용을이 좌회전 대기 중인 선행 차량을 추월하려고 중앙선을 침범하다가 위 차량을 충격한 데 이어 반대차로의 2차로를 따라 진행하여 오던 피해 차량을 충격한 이 사건 사고에 대하여 피해 차량의 운전자인 소외 망 최정식에게 어떠한 과실이 있다고 볼 수 없다는 이유로 위 최정식의 과실을 상계하여야 할 것이라는 피고의 항변을 배척한 조치는 정당하다.	100%	0%	대법원 94다42419
피고가 고개 정상을 막 넘어서는 순간 소외 1운전의 프레스토 승용	100%	0%	대법원

차가 트레일러 차량을 추월하기 위하여 중앙선을 침범하여 오르막길을 올라오는 것을 발견하였는데 그 발견지점과 사고지점의 거리는 약 50m라는 것이고, 그후 충돌당시까지도 위 프레스토 승용차가 자기 차선으로 완전히 복귀하지 못하여 중앙선에 차체가 반쯤 걸려있는 상태에서 피고인의 차량과 충돌하게 되었다는 것인바, 위 도로가 포장되지 않은 갓길을 포함하여 노폭이 불과 9.2m 밖에 되지 않는 좁은 도로인데도 당시 반대편 차선은 대형 트레일러가 차지하고 있고 피고인의 진행 차선은 프레스토 차량이 길이가 16.2m나 되는 트레일러를 앞지르기 위하여 질주하여 오고 있는 상황이었다면, 피고가 충돌을 피하기 위하여 취할 수 있는 조치는 급제동 외에 달리 다른 방도가 없었다고 할 것이고, 한편 위와 같은 상황에서 르망 승용차의 운전자인 피고가 고개 정상을 넘어 아래쪽에서 올라오는 위 프레스토 승용차를 발견하고 충돌위험을 느껴 그에 필요한 대응조치를 취하는데는 어느 정도의 시간이 필요할 것이고, 위와 같은 내리막 도로에서는 피고가 제한시속 60Km로 주행하였다고 가정하더라도 급제동 후 차량이 정지하기까지는 상당한 거리가 필요할 것이며, 위와 같은 내리막 도로에서는 피고가 시속 60Km의 제한속도로 주행하였다고 하여 급제동시에 차량이 중앙선쪽으로 쏠리지 않았을 것이라고 단정할 수 없으므로, 피고가 제한속도로 주행하였다고 하더라도 위 프레스토 차량을 발견한 시점에서는 위 충돌사고를 피하기는 거의 어려웠다고 보여진다.			95다28700
원심은 위 버스 운전자인 소외 2가 과속운행한 과실로 인하여 위와 같은 갓길로의 피행 등 방어운전조치를 제대로 취하지 못함으로써 이 사건 충돌사고를 일으키게 된 것이라고 보았을 수도 있으나, 이 사건에 있어서와 같이 중앙선이 설치된 도로에서 제차선을 지켜 진행하던 위 버스가 대향차선에서 중앙선을 침범하여 진입해 온 위 승용차와 자기 차선 내에서 충돌하여 사고가 발생한 경우에, 위 버스의 운전자가 제한속도를 초과하여 버스를 운전하였다는 사실만을 들어 곧바로 그에게 과실이 있다고 탓할 수는 없고, 다만 그와 같이 과속운행을 아니하였더라면 상대방 승용차의 중앙선 침범을 발견하는 즉시로 정차 또는 감속으로 충돌을 피할 수 있었다는 사정이 있	100%	0%	대법원 94다18003

었던 경우라야만 과속운행을 과실로 볼 수 있을 것이다.			
야간에 주차금지구역인 편도 1차선 도로 위에 진행방향과 반대방향으로 주차한 청소차를 오토바이가 추돌하면서 중앙선을 침범하여 반대차선을 과속 운행하던 택시와 충돌한 사고에 대하여 청소차 및 택시운전사의 과실을 인정한 원심판결에 운전사의 과실에 관한 법리를 오해한 위법 등이 있다 하여 파기한 사례	-	-	대법원 91다9169
07:50경 위 버스를 운전하고 강원 삼척군 근덕면 본촌리에 있는 한치재 정상 부근 7번 국도에 이르러 교행도중 갑자기 중앙선을 넘어온 12인승 승합자동차를 버스의 좌측 앞부분으로 들이받아 위 승합자동차의 승객인 소외 서옥선을 치사한 사고에서 중침한 차량에 일방과실은 인정.	100%	0%	대법원 90다20077
원고가 이 사건 사고지점의 도로현황을 숙지하고 있어서 반대방향에서 진행하여 오는 차량이 통상 중앙선을 침범하여 운행하는 사정을 숙지하고 있었다던가, 반대방향에서 진행하여 오는 이 사건 사고버스가 중앙선을 침범하여 자기 차선으로 돌입하여 운행하는 것을 미리 목격하였으므로 이에 대처하여야 할 상황이었다는 등의 사정이 없는데도 원심이 만연히 사고지점이 130도의 좌회전 급커브지점이고 사고 당시는 안개가 끼어 시야에 장애가 있었으므로 원고는 속도를 줄이고 앞을 잘 살피면서 진행할 의무가 있었음에도 이를 게을리하였다 하여 원고에게 자동차 운전자로서의 이 사건 사고에 대한 과실을 30% 인정하여 과실 상계한 것은 교통사고에 있어서 운전자의 과실에 관한 법리를 오해하였거나 증거없이 사실을 인정한 위법이 있다고 원심을 파기한 사례	100%	0%	대법원 90다카6733
단순히 피고 소유차량이 화물차량지정차선인 2차선에서 운행하지 않고 1차선을 따라 운행하였다든가 또는 제한시속을 초과하여 운행하였다는 것만으로 곧 위 충돌사고발생에 과실책임이 있다고 단정할 수는 없다.	100%	0%	대법원 90다카2441
오후(14:20)에 편도1차선 도로상을 약60km로 주행하던 차량이 커브길에서 중앙선을 침범하여 반대차선으로 진행하던 차량과 충돌한 사고에서, 중앙선을 침범한 차량에 대해 일방적인 과실을 인정한 사안	100%	0%	서울지법 동부지원 93가합9393
오후(16:10)에 도로모양이 S자이고 전체 노폭6.8m로 제한속도 60km인 편도1차선 도로로 완만한 오르막 경사를 지나 주행하던(약 80km) 2차량(덤프트럭)이 전방 60m에서 1차량이 중앙선을 넘어 진행하는 것으로 보고 좌측으로 급제동하였으나 1차량이 다시 자기 차선으로 향하는 순간 2차량이 중앙선을 침범한 상태에서 충격한	100%	0%	서울지법 9 2 가 합 56945

사고에서, 2차량이 타차량이 중앙선을 침범하여 진행하는 것을 보고 위험을 느끼는 소요시간 및 대응조치 반응시간과 불과 2초미만의 순간에 충돌한 것을 감안하여 1차량의 일방적 과실을 인정한 사안			
새벽(05:40)에 노폭7.2m이고 내리막인 편도 1차선 국도상을 1차량이 약60km로 주행하던중 선행차량을 추월하고자 중앙선을 침범 진행하다가 2차량과 충돌한 사고에서 2차량의 무과실을 인정한 사안	100%	0%	서울지법 94가합1210
승용차가 중앙선을 침범하여 충돌한 경우 중앙선을 넘어 대향차량과 충돌한 것은 원고의 일방적인 과실에 기인한 것으로 판단하고 있다. 중앙선이 설치된 도로상을 주행하는 피고로서는 특단의 사정이 없는 한 반대방향으로 진행하는 차량이 갑자기 중앙선을 넘어 자기 진행 차선으로 진입하여 오리라고 예견하여 그 충돌을 피하도록 유의 하면서까지 운전할 주의 의무는 없다고한 사안	100%	0%	서울민사지법 88가합 30755
중앙선을 침범하여 운행하던 자동차가 반대차로에서 과속으로 운행하던 자동차와 충돌한 경우, 운전자가 제한속도를 초과하여 운전한 사정만을 들어 그에게 과실이 있다고 할 수는 없고 그와 같이 과속운행을 하지 아니하였더라면 상대방 자동차의 중앙선 침범을 발견하는 즉시 정차 또는 감속으로 충돌을 피할 수 있었다는 사정이 있었던 경우에 한하여 과속운행을 과실로 볼 수 있다는 전제하에, 가해차가 중앙선 침범을 할 당시 두 차량간의 거리가 얼마였는지, 또한 가해차가 중앙선을 침범한 것을 피해자차가 발견할 수 있었던 때로부터 가해차와 충돌할 때까지 걸린 시간 및 진행한 거리가 얼마였는지 등을 심리함이 없이 제한속도를 지키지 아니하였다는 사정만으로 과실을 인정한 원심을 파기	100%	0%	대법원 99다19346
약62미터 전방에서 시속 약126킬로의 속도로 중앙선을 침범하여 오는 대향 차량을 보고 핸들을 좌측으로 조작하였으나 대향 차량이 다시 정상차로로 복귀하려고 시도하는 바람에 중앙선 부근에서 충돌하게 된 사안에서 방어운전조치를 게을리한 경우에 해당하지 않는다고 본 사례	100%	0%	대법원 96다39318
새벽에 영동고속도로에서 중앙선을 차체의 1/3가량 침범한 채 운전하다가 자기차로로 복귀하는 중 시속 95킬로의 과속으로 진행하는 버스와 충돌한 사안에서, 사고지점은 2차로인 고속도로상으로서 최고제한속도는 시속80킬로인 곳 이고, 마주오던 승용차가 중앙선을 침범운행하는 것을 불과 전방 20내지 30미터 지점에서 발견하였다면 제한속도를 지켜 정상적으로 진행하였다고 하더라도 거의 충돌을 피할 수 없었다는 이유로 버스운전자의 과실을 인정한 원심을 파기	100%	0%	대법원 94다18003
교통사고가 일어난 지점이 우회전되는 편도2차로 도로로서 빗길에	100%	0%	대법원

노면이 미끄러웠다고 하더라도 자기가 통행할 차로에 따라 정상적으로 통행하고 있던 자동차의 운전자에게 반대방향에서 마주오던 차량이 우회전되는 도로를 돌아오면서 중앙선을 침범하여 자기의 차로로 들어올 경우까지 예상하여 미리 2차로나 도로의 우측가장자리로 붙여 진행함으로써 충돌사고의 발생을 미리 막아야 할 주의의무는 없다.			90다9100
오후(11:55)에 편도1차선 도로(제한속도 60km)를 약75km로 진행하던 중 마주오던 2차량(대형트럭)이 중앙선을 침범하여 오므로 핸들을 우측으로 조작하였다가 다리 난간에 부딪히려는 위험을 느끼고 다시 좌측을로 과대조작하여 차량이 180도 가량 좌회전되면서 다리 좌측난간에 충격하여 탑승인 부상당한 사고에서 안전띠 미착용을 근거로 10%과실을 인정한 사안	90%	10%	서울고법 93나13881
피고는 1994. 6. 27. 23:55경 그 소유의 경기 1추 9109호 스텔라 승용차를 운전하여 서울 마포구 망원동 소재 성산대교 위의 편도 3차로 도로의 1차로 상을 마포 쪽에서 영등포 쪽으로 진행하던 중, 반대 차선에서 중앙선을 침범하여 2차로까지 진행하였다가 다시 자기 차선으로 복귀하는 소외 인(원고 1, 2의 장녀) 운전의 서울 1구 9794호 프레스토 승용차를 충격한 사안에서 상당히 먼 거리에서 망인 운전의 프레스토 승용차가 중앙선을 침범하여 넘어 들어오는 것을 발견한 피고로서는, 교량 위를 주행하는 차량이 유턴하는 것은 이례적인 일이고 따라서 그 차량이 운전자의 의사에 따라 적절하게 통제되지 않는 비정상적인 운행 상태에 있을 수도 있으므로 그러한 가능성을 예상하여 즉시 정지하였더라면 이 사건 사고를 피하거나 그 충격의 강도를 낮추어 손해를 줄일 수 있었을 것임에도 불구하고, 만연히 그 차량이 유턴을 하는 것으로 잘못 판단하여 감속만 한 채 진행하다가 뒤늦게 급제동조치를 취하여 그 차량과의 충돌을 방지하지 못한 과실이 인정되며, 이러한 피고의 과실은 이 사건 사고의 한 원인이 되었다고 판단하여 피고의 면책항변을 배척한 원심수긍	-	-	대법원 97다31618
이 사건 사고지점은 황색중앙선이 설치된 제한시속 50킬로미터의 편도 1차선 도로로서, 평소 사람과 차량의 운행이 많아 반대 차선에서 진행하여 오는 차량들이 행인들을 피하여 도로 중앙부분을 주행하여 올 가능성이 있는 곳이었는데, 피고의 피용자인 소외1은 야간인 1987.5.17. 00:40경 혈액 1밀리리터당 알콜농도 0.7밀리그램 정도로 술에 취한 상태에서 15톤 덤프트럭을 운전하여 위 지점을 시속 약 73킬로미터의 속도로 진행하다가 반대방향에서 망 소외 2	-	-	

운전의 택시가 도로 중앙부분으로 진행(중앙선을 침범하였다는 취지로 보인다.)하여 오는 것을 뒤늦게 발견하고 급제동조치를 취하였으나 미치지 못하여 위 택시와 충돌하고 이 사건 사고를 발생케 한 사실을 인정한 다음, 이 사건 사고의 발생에는 위 망인이 택시를 운전하면서 중앙선을 침범한 과실과 아울러 위 트럭의 운전자인 소외 1에게도 과실이 있었던 것으로 보아 위 트럭의 소유자인 피고에게 위 사고에 대한 손해배상책임을 인정한 원심의 수긍함.			
오전(08:20)에 1차량이 편도 1차선의 중앙선을 침범하여 달리다가 마주 오던 2차량을 충격한 경우에 대해, 2차량은 짙은 안개속에서 감속하면서 진행차량들의 동태에 주의하는 등 사고를 방지하여야 함에도 이를 게을리한 것을 이유로 20%의 과실을 인정한 사안	80%	20%	서울고법 92나43465
오전(08:10)에 우곡각도로에서 중앙선을 20cm침범하여 주행하던 1차량과 대향차선의 2차량이 충돌한 사고에서, 2차량에게 무면허 및 좌곡각도로에서 노면으로 운행하지 않고 중앙선에 근접 운행한 사실에 근거하여 30%의 과실을 인정한 사안	70%	30%	전주지법 92가합694
야간(22:15)에 좌측 커브길인 편도2차선 도로 중 2차선으로 1차량(버스)이 주행하던중(70km) 선해차량을 추월하고자 1차선으로 급진입하면서 중앙선을 침범하자, 대향차선의 2차량이 급진입하였으나 중앙선을 침범하여 1차량의 진행차선내에서 1, 2차량이 충돌한 사고에 대해, 2차량운전자의 음주상태(0.22%)로 인한 핸들과대조작으로 인해 중앙선을 넘어간 사실을 근거하여 40%의 과실을 인정한 사안	60%	40%	부산고법 93나8535
제한속도 40km인 노폭6.2m의 1차량 진행방향의 좌곡각지점인 중앙선이 없는 도로에서 30km로 가상의 중앙선을 60cm 침범하여 주행하던 1차량이, 45km로 상당거리 전방에서 좌회전중인 2차량을 발견하고서도 계속 운행하여 충돌한 사고에 대해, 1차량이 가상 중앙선에 근접하여 운행한 사실에 근거하여 40%의 과실을 인정한 사안	60%	40%	서울고법 87나436
노폭이 4.4 m로서 상호주행하면서 교행하기가 어려운 급커브지점으로 60도의 경사진 도로일 뿐만 아니라 좌우에는 수목이 우거져 시야의 장애를 받는 곳에서, 서행하면서 경적을 울리지 아니하고 전방의 안전을 확인하지 않은 대향차량에 대해 50%의 과실을 인정한 사안	50%	50%	대전지법 77가단719
야간(21:15)에 편도1차선 국도를 주행(65km)하다가 중앙선부근으	55%	45%	대구지법

로 진행하던 2차량(버스)이 반대차선에서 과속 및 불안하게 진행하여 결국 중앙선을 넘어 오는 1차량을 보고 피하였으나 충돌한 사고에서, 2차량이 전방 반대차선에서 이상한 차량의 진행을 보고도 이를 무시하고 중앙선에 가깝게 운행한 사실에 근거하여 1차량에 대해 55%의 과실을 인정한 사안			86가합2005
안개낀 새벽(04:30)에 노폭 13.5m의 45도 커브길인 편도1차선 도로상에서 원고가 전조등 조작레버를 들여다 보다가 중앙선을 침범하여 사고가 발생한 경우 원고에게 65%의 과실을 인정한 사안	65%	35%	서울고법 88나20953
주간에 갑차량(5톤 화물차)이 편도 차로의 너비가 2.9미터밖에 안되는 왕복 2차로 도로의 우커브지점을 시속 약40킬로로 중앙선을 일부 침범한 채 돌아나가 직선지점에 이르러 자기 차로로 복귀하였는데, 마침 반대방향에서 진행 중이던 을차량(1톤화물차)이 이를 보고 당황한 나머지 좌측으로 핸들을 꺾어 중앙선을 침범함으로써 갑차량의 진행차로에서 서로 충돌, 을차량의 과실 75%	25%	75%	대법원 2003다22738
비오는 주간에 편도1차로(차로 너비 4미터, 평시 제한속도 60킬로)도로에서 시외버스가 우천시의 제한속도를 초과한 시속 약69킬로로 좌 커브길을 돌아 우커브길에 접어드는 지점에서 중앙선을 일부 문채로 진행중, 오른쪽 갓길(너비 약2.1미터)에 마주보고 주차되어 있던 승용차가 반대차로로 접어들려고 진행차로 앞에서 우에서 좌로 가로 질러가는 것을 발견하고 급제동조치를 하였을 때 승용차는 거의 중앙선에 근접하였거나 걸쳐 있던 상태인 경우, 승용차 운전자의 역주행 또는 횡단이 사고의 결정적인 원인인 점을 들어 승용차과실 70%	70%	30%	대구고법 99나23411
야간에 편도3차로인 교량도로에서 교량 위를 주행하던 차량이 중앙선을 침범하는 것을 상당한 거리에서 발견하였으나 유턴하는 것으로 오인하고 단순히 감속만 한 채 운행한 경우 과실 20%인정	80%	20%	대법원 96나38550
제한속도 40킬로, 노폭 6.2미터이고 피고 진행방향으로는 좌곡각지점인 도로에서 피고는 가상중앙선 60센티 침범하여 시속 30킬로로 진행하고, 원고는 시속 45킬로로 상당거리 전방에서 좌회전 중인 피고차량 발견하였는데 가상 중앙선 접근 운행하여 충돌, 피해자 과실 40%	60%	40%	서울고법 87나436
편도 1차로 지방국도에서 피고차 직진 중 맞은편에서 마을로 들어가기 위해 중앙선 넘어 좌회전 진입해 오는 망인 차와 충돌, 망인 과실 60%	40%	60%	서울고법 90나20031