4/28 강릉경찰서 면담 내용 브리핑

■ 사건번호 : 강릉지원 2023가합30051

대 상 자 : 최 애 숙

■ 작 성 인

성　　명　이 상 훈
관　　계　아들

■ 4/28 강릉경찰서 면담 내용

▶ 2023년 03월 20일 티볼리에어 강릉 급발진 의심 사고 운전자였던 어머니 첫 경찰조사가 이뤄졌습니다. 이후 진행 경과 사항이 궁금하여 두 차례 조사관과 통화를 하였으며 첫 조사 이후 강릉경찰서측의 요청으로 4/28 금요일 10:00경에 강릉경찰서 교통사고 조사계로 찾아가 담당 조사관과 조사계장님을 함께 만나 이야기를 나누었습니다.

(1) '국과수 결과가 차량 결함이 없다고 나와 있는 상태에서 유가족이 원하는 추가 조사 해야 될 내용이 있는지와 국과수 결과 내용 모두를 반박할 수 없는 경찰 입장을 말씀하시며 변호인 의견서와 함께 세밀하게 추가 조사하겠다' 라고 말씀하셨습니다. 또한 국과수 결과는 조사 중인 사건이기에 보여줄 수 없다고 하셨습니다. (경찰서에 정보공개신청 및 국과수에 문서송부촉탁 신청을 하였음에도 비공개 처리됨)

(2) 그리고 조사관님께서 ECU분석, 즉 소프트웨어 분석을 할 수 있는 기관이 있다면 알려달라고 말씀하셨는데 이는 **국과수에서도 소프트웨어 분석을 하지 않고 차량에 결함이 없다고 결론을 단정 지은 부실 조사라 생각**됩니다.

▶ 저희 유가족은 왜 운전자 과실로 결론이 났는지에 대한 부분, 즉 어머니 첫 경찰조사시 "운전자가 기어변속을 D → N → D로 변경하였기에 운전자 과실이다" 라고 결론낸 국과수 결과만이라도 보여달라 요청하였으며 그 많은 국과수 결과지 중 요청한 일부의 부분만을 보고도 "억장이 무너지며 개탄을 금치 못했습니다."

그 내용은 다음과 같습니다.

※ 국과수 결과 일부 내용

- 긴급제동 시스템(이하 AEBS)의 작동 해지조건을 먼저 명시 해 놓았는데 긴급제동 시스템 설정 후 아래의 조건을 만족할 경우 시스템은 작동 해제 상태가 되며, AEBS는 작동하지 않습니다.
  → 차량속도가 60km/h를 초과하는 경우
  → 스티어링 휠을 작동하는 경우
  → 기어 위치 "P" 또는 "R" 에 위치하는 경우
  → 가속페달을 밟는 경우
- **운전자가 1차 사고(기아 모닝 차량과 추돌) 직전인 '웽' 하는 굉음이 나기 전 기어변속 모드를 D → N으로 기어변속 후 가속페달을 밟아서 웽' 하는 굉음의 소리가 났고 정차 중이던 모닝 차량과 추돌 전 추돌주의 경고음이 울렸음에도 기어를 N으로 변경하였기 때문에 AEBS 기능이 작동하지 않았을 가능성이 있다.**

※ 추가적으로 언급하고 싶은 사항은, 2023. 3. 20. 1차 조사시 조사관 답변 내용 (국과수 검사결과 토대로 운전자 과실이라고 답변 중에 다음 언급이 있었음)

- 1차 추돌(기아 모닝 차량과 충돌) 이후 운전자가 다시 기어변속 모드를 N → D 변속 후 급가속페달을 밟았기 때문에 2차 사고로 이어졌다.

▶ 위 국과수 내용을 보시면 AEBS 해제 조건을 분명 명시해놓고 운전자가 D → N으로 변경했다는 증거가 전혀 없음에도 일방적으로 D → N으로 변경했다고 인위적 가설을 한 후, 해제조건이 아닌 "기어모드 N상태였기 때문에 추돌주의 경고음이 울렸음에도 AEBS 기능이 작동하지 않았을 가능성이 있다" 라고 자의적·일방적 추론 후 급발진이 아닌 운전자 과실로 결론을 냈습니다.

국립과학수사연구원, 즉 증거를 바탕으로 객관적 상태에서 과학적 수사를 하여 결론을 내어야 할 국과수가 **AEBS 해제 조건을 명시해놓고도 해제 조건이 아닌 상태인 N모드를 운운하며 운전자가 기어변속을 했다는 그 어떤 증거도 없음에도 인위적 가설을 세우고 자의적이고 일방적인 추론을 해내는 분석을 했다는 사실은 국과수가 제조사에게 아무런 과학적 근거없이 면죄부를 준 것이며 증거와 사실에 기한 과학수사의 원칙을 무시한 처사라고 볼 수 밖에 없습니다.**

▶ 국과수 결과지 분량이 대략 10cm내의 양으로 방대한 내용을 담고 있는 결과 중 **일부의 내용만을 요청하여 보았음에도 증거를 바탕으로한 과학수사가 아닌 인위적 가설과 자의적·일방적 추론으로 결론을 낸 결과를 유가족인 저희가 어떻게 받아들일 수 있습니까?**

▶ **왜 제조사에서 만든 EDR이 사고 판단의 유일한 기준점이 되어야 하는 건가요?** CCTV영상, 블랙박스, 머플러에서 쏟아진 액체, 흰연기, 진한 타이어 자국 등 다른 급발진 의심사고와 달리 급발진의 전형적 특징들이 모두 있음에도 EDR 기록의 신뢰성을 점검하지 아니한 국과수 결과가 사고원인을 규명하는 과학적인 답이 될 수는 없습니다.

▶ **2차 사고 직전 기록된 EDR기록은 실제 속도의 미미한 변화와 EDR 가속페달 변위량 100%와의 궤리가 있습니다.** 충돌 Event 발생 전 5초 동안 속도가 증가하지 아니하고 충돌 시점인 5초 후에도 5초 전 속도인 110km/h(rpm 5900)에서 6km/h 밖에 증가하지 아니한 시속 116km/h(rpm 4800)로 표기되어 있습니다. EDR에 충돌 Event 발생 전 5초 동안 가속페달 변위량이 지속적으로 100%라고 기재된 것은 충돌 전 5초 동안 차량 속도가 시속 6km/h 밖에 증가하지 않았던 사실과 상반되어 양립할 수 없는 것이어서 실제 주행상황과 현저하게 모순되므로 그 신뢰성이 상실된 잘못 기록된 주행데이터라고 할 것이고, 이는 운전자셨던 어머니가 가속페달을 밟지 않았던 것을 입증합니다.

정상적적인 차량에서 시속 100km/h로 주행 중 5초동안 100% 풀악셀을 밟았다하면 최소 140~150km/h 이상으로 증가되어야 상식적으로 이해되지 않겠습니까?

▶ 차량에 결함이 있었는지 정확히 확인하기 위한 ECU분석, **즉 소프트웨어 분석이 차량결함을 알 수 있는 중요한 분석인데, 소프트웨어 분석 여부도 확인시켜주지 않고, 오히려 운전자측에게 소프트웨어 분석기관을 알려달라고 하는 것은 소프트웨어 분석을 하지 않았다는 반증으로 국과수의 부실조사를 입증**하는 것입니다.

▶ 영상분석, 소리분석, 속도분석, 소프트웨어분석(ECU)등 저희가 요청한 분석들이 면밀히 분석되고 조사되지 않고 국과수 부실조사 결과만을 의존하여 결론을 내린다면 끝까지 재조사를 요구할 것입니다.

▶ 경찰에서 추가 조사를 한다고 하지만 국과수 결과를 온전히 뒤집을 수 있는 능력이 없기에 검찰로 송치될 것은 자명한 듯합니다.

▶ 그래도 최선을 다해 조사한다는 조사관님의 답변에 믿고 기다리고 있습니다. **제발 공명정대한 정의로운 사회를 만들어가는 대한민국 경찰이 되기를, 대한민국 국민으로서 급발진 사고로 삶의 소망도 희망도 없는 슬픔과 고통의 상황 속에서 꺼져가는 불씨를 겨우겨우 붙잡고 살아가고 있는 유가족을 위해서 부디 이번 사고의 원인을 철저히 규명해 주시고 대한민국은 "옳은 것이 강한 것을 이기는 사회"라는 것을 국민 모두에게 알려주시기를 간곡히 부탁드립니다.**

한 탄원인의 내용을 국민분들과 공유하고 싶어 탄원인의 허락을 구하지 못하고 올립니다. 한글자 한글자 마음을 꾹꾹 눌러 담아 작성해주신 탄원인분께 깊은 감사와 죄송한 마음을 함께 전합니다.

도현이 사고와 관련하여 탄원서를 작성해주신 모든분들게 다시한번 진심으로 감사드립니다.

탄 원 서

▶ 사건번호 : 강릉지원 2023가합30051
피탄원인 : 이 도 현

▶ 탄 원 인

성 명	
주 소	
연 락 처	
피탄원인과의 관계	서울시민

■ 탄원 취지

"옳은 것이 강한 것을 이기는 사회"

존경하는 재판장님
과연 지금의 우리 사회가 옳은 것이 강한 것을 이겨온 사회라고 말할 수 있을까요?

■ 탄원 이유

존경하는 재판장님
저는 50넘게 살면서 탄원서를 써본 적이 없습니다.
누군가의 지인이라는 이유만으로 편을 들고 싶지도 않고
모든 다툼에는 이유가 있다 보니 현장에서 직접 본 것이 아니면
한쪽 편을 드는 건 그르다는 생각과, 법원에서 현명한 판단을

해줄 거라는 믿음에서 그리 해왔습니다.

그런 제가 전혀 알지도 못하는 한 아이와 그 가족을 위해
늦은 밤 적지 않은 담배를 피워가며 탄원서를 써봅니다.

"강한 것이 옳은 것을 이겨온 사회"가장 대표적인 사례가
자동차 급발진 사고입니다.

급발진 사고의 원인을 전적으로 운전자에게 입증케 하는
자체가 모순된 행위이며 폭력입니다.

소비자는 어떠한 전자제품도 어떠한 기계도 사용함에 있어서
그 부속품을 인지하며 사용하지 않습니다.
그럴 이유도 없고 그럴 능력도 소비자에게는 없습니다.
그런데 왜 유독 2만개가 넘는 부품으로 만들어 지는 자동차는
예외가 되어야 하는 건가요?
왜 제조사에서 만든 EDR이 사고 판단의 유일한 기준점이
되어야 하는 건가요?

개인은 대기업을 상대로 한 싸움에서 한없이 무력해집니다.
국가는 방관자요, 국민은 그저 속으로 울분을 토할 수 밖에
없는 것이 현실입니다.

**지금껏 수차례 급발진 사고가 있었지만 이번 도현군 사고처럼
국민전체가 분노하는 사고는 없었습니다.**

단순히 방송에서 보도가 많이 돼서 일까요?
절대 아닙니다.

국민 모두가 지쳤기 때문입니다.

지금도 EDR 기록만을 가지고 사고의 책임은 "오직 운전자의 과실이다"라는 주장을 펼치는 제조사에게 지쳤고
인간의 지극히 정상적인 판단력은 기계 앞에서 아무런 의미가 없어지는 현실에 지쳤기 때문입니다.
지치다 못해 분노가 임계점을 넘었습니다.

대한민국 국민 모두가 이번 사건을 지켜보고 있습니다.

이제는 국회도 움직임을 보인다고 합니다.
늦었지만 다행스러운 일이겠지요.
훗날 법이 개정되면 국민 모두가 개정된 법의 수혜자가 되겠지만,
하지만, 도현이는? 도현이네 가족들이 겪은 고통과 앞으로도 어느 정도 일지 가늠조차 할 수 없는 그들의 슬픔은...
그동안 잘못된 법을 보고만 있었던 우리 모두가 이제 겨우12살된 도현이를 마치 순교자로 몰아 세운건 아닐런지요
이런 사고를 그저 운이 없어서 겪는 일이라고 넘어가야 하는 걸까요?
우리 모두가 공동체를 이루며 살아가는 사회 구성원으로써 도현군 가족에게 이처럼 엄청난 고통을 홀로 감내하라고 말할 수 있는 걸까요?

러시안 룰렛처럼 누구나 겪을 수 있는 급발진 사고의 순번에서
오늘도 무사히 넘어 갈수 있도록 기도해야 하는 현실이
언제까지 계속되어야 하는 건지 마음이 무겁습니다.

존경하는 재판장님
도현군 사고 방송을 접한 많은 국민들이 분노하고 있습니다.
다른 급발진 사고들 보다 너무나도 명확한 증거들이 방송에서
다뤄졌으며, 지금도 유튜브 에는 무수히 많은 도현군 사고 영상
조회수가 저마다 수백만회가 넘습니다.

부디 이번 사고의 원인을 철저히 규명해 주시고
대한민국은 "옳은 것이 강한 것을 이기는 사회"라는 것을
국민 모두에게 알려 주시기를 간곡히 부탁드리며,

진실을 규명한 그 앞에는 대한민국 사법부 전체와 한 사람의
현명한 법조인이 있었다는 것을 증명해 주시기 바랍니다.

(*자필로 쓰면 가독성이 떨어질 것 같아 인쇄물로 보내드립니다)

2023. 03 . 27 .

탄원인

강릉지원 제2민사부 귀중