

준비서면

사 건 2023가합30051 손해배상(자)
원 고 최 애 숙 외 2
피 고 케이지모빌리티 주식회사(변경 전: 쌍용자동차 주식회사)

위 사건에 관하여 원고들의 소송대리인은 다음과 같이 변론을 준비합니다.

- 다 음 -

1. 감정인 박승범의 2024. 1. 29.자 보완감정서에 따른 추가 보완감정의 신청

(1) 감정인 박승범의 2024. 1. 29.자 보완감정서가 지적한 추가 보완감정의 필요성

감정인 박승범은 2024. 1. 29.자 보완감정서에서 아래와 같이 이 사건과 유사한 주행 조건에서 실차 실험을 통해 국립과학수사연구원이 제시한 자료의 타당성에 대해 먼저 검증할 필요가 있다고 지적하였습니다.

(답변 사항)

제시된 자료가 이 사건 자동차에 사고에서의 ‘진실 자료’라는 전제하에서는 이 사건 자동차가 약 110km/h를 달리고 있는 상황에서 3단에서 4단으로 변속되는 ‘변속 지점’이었기에 엔진회전수가 5900에서 4900으로 떨어졌다고 볼 수도 있습니다. 그러나

제시된 자료의 완전한 정합성에 비추어, 현실세계의 주행상황이 반영된 실차 가속운전 영상자료를 참고해보면 제시된 자료와는 다소 차이가 있는 것으로 추정되고, 따라서 제시된 자료들이 검증된 것이 아니라면, 유사한 주행조건에서 실차실험을 통해 자료의 타당성에 대해 먼저 검증할 필요가 있다고 사료됩니다.

[감정인 박승범의 2024. 1. 29.자 보완감정서 9~10쪽]

- (2) 자료의 타당성에 대해 검증의 필요성이 제기된 것은 (i) 티볼리 에어의 변속 설계자료와 (ii) 엔진 회전수 변화를 분석한 국립과학수사연구원의 감정서입니다

감정인 박승범이 위와 같은 답변사항에서 언급하고 있는 “제시된 자료”는 감정인 박승범의 2024. 1. 29.자 보완감정서 6쪽에서 아래와 같이 언급하고 있는 (i) 티볼리 에어의 변속 설계자료와 (ii) 엔진 회전수 변화를 분석한 국립과학수사연구원의 감정서입니다.

(검토)

○ 사실관계가 명백하게 입증된 것인지는 알 수 없지만, 질문에서 제시된 티볼리 에어의 변속 설계 자료가 이건 사고 차량에 그대로 적용되는 진실 자료이고, 엔진 회전수 변화를 분석한 국립과학수사연구원의 감정서가 명백한 진실이라 전제로 하면,

[감정인 박승범의 2024. 1. 29.자 보완감정서 6쪽]

- (3) 쌍용 티볼리 에어 0-160km 급가속 유튜브 영상자료 및 그 분석 내용

감정인 박승범이 위와 같은 답변사항에서 언급하고 있는 “현실세계의 주행상황이 반영된 실차 가속운전 영상자료”는 2024. 1. 29.자 보완감정서 6 ~ 9쪽에서 언급하고 있는 쌍용 티볼리 에어 0-160km 급가속 유튜브 영상자료이며 그 분석 내용은 아래 표와 같이 요약되어 있습니다.

<표 1. 도로 주행(최대 가속페달 작동)의 기어변속과 rpm, 속도, 시간 관계 시험 예>

변속 기어	RPM(추정)	속도(km/h)	경과 시간(s)	비고
1	1000	1	0	정지에서 가속 시작
2	4200	42	2.41	변속 시점
2	4100	51	3.24	변속 후 rpm 가장 낮은 상태
3	5200	77	5.39	변속 시점
3	4200	95	7.49	변속 후 rpm 가장 낮은 상태
4	5200	126	11.53	변속 시점
4	4500	138	14.02	변속 후 rpm 가장 낮은 상태
4	5100	165	19.39	영상 녹화 끝

[감정인 박승범의 2024. 1. 29.자 보완감정서 9쪽]

위 표 1를 보면 (i) 3단에서 4단으로 변속되는 시점에서 RPM이 떨어지지 않고 4200에서 5200으로 오히려 상승하고, (ii) 3단에서 4단으로 변속된 후 2초 후에 RPM이 5200에서 4500으로 떨어지는 경우에도 변속단수는 4단으로 그대로 유지되면서 속도는 126km/h에서 138km/h로 상승하는 것을 나타내며, (iii) 5100 RPM과 변속기어 4단에서 165km/h를 나타내는 것으로 분석되었습니다.

(4) 원고들의 추가 보완감정신청

감정인 박승범이 위 (1)항에 기재된 답변사항에서 (i) 티볼리 에어의 변속 설계자료와 (ii) 엔진 회전수 변화를 분석한 국립과학수사연구원의 감정서가 쌍용 티볼리 에어 0-160km 급가속 유튜브 영상자료 및 그 분석 내용과 차이가 발생함을 근거로 유사한 주행조건에서 실차실험을 통해 자료의 타당성에 대해 먼저 검증할 필요성을 지적하였으므로 원고들은 이와 같은 실차실험을 실시하여 (i) 티볼리 에어의 변속 설계자료와 (ii) 엔진 회전수 변화를 분석한 국립과학수사연구원의 감정서의 타당성을 검증하는 보완감정을 신청하고자 합니다.

2. 피고가 제출한 참고자료 2~5는 사실관계가 현저하게 달라서 이 사건에 적용될 여지가 없습니다

(1) 참고자료 2(서울중앙지방법원 2021가합586996 사건)

① 참고자료 2 판결의 EDR 데이터는 5초 동안 엔진 회전수 RPM이 4900에 지속적으로 고정되어 있고 엔진 스로틀밸브 열림량도 14%에 지속적으로 고정되어 있는 것으로 기록되어 있습니다.

시간 (sec)	속도 (km/h)	엔진 회전수 (rpm)	엔진 스로틀밸브 열림량(%)	가속페달 변위량 (%)	제동페달 작동여부 (on/off)	바퀴잠김 방지식 제동장치 (ABS) 작동여부	자동차 안정성제어 장치(ESC) 작동여부	조향핸들 각도 (Degree)
-5.0	84	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	-5
-4.5	85	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	5
-4.0	85	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	0
-3.5	84	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	0
-3.0	84	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	-5
-2.5	83	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	-5
-2.0	82	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	-25
-1.5	77	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	-10
-1.0	79	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	15
-0.5	78	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	10
0.0	78	4,900	14	99	OFF	OFF	ESC 미작동	0

[참고자료 2 5쪽]

② 서울중앙지방법원 2021가합586996 사건의 자동차제조사인 현대자동차는 변속레버가 N(중립)인 상태에서 가속페달을 끝까지 밟았을 경우는 엔진 회전수 4900 RPM, 엔진 스로틀밸브 열림량 14% 되어서 위 EDR 기록과 동일한 수치가 기록되는 주행 실험결과를 제출하였고 이에 기

하여 재판부는 동 사건의 운전자가 변속레버를 N에 놓고 가속페달을 끝까지 밟은 것으로 인정했습니다.

- ③ 그런데 이 사건에서 원고 최애숙은 변속레버를 D에서 N으로 움직였던 적이 없음이 감정인 김호식의 음향감정결과에 의하여 확인되었으므로 운전자가 변속레버를 D에서 N을 변경한 사실이 인정된 서울중앙지방법원 2021가합586996 사건은 그 사실관계가 이 사건의 사실관계와 현저하게 달라서 이 사건에 적용될 수 없습니다.

(2) 참고자료 3(수원지방법원 2015나40507 사건)

- ① 참고자료 3 판결의 사고 자동차의 속도는 매우 낮은 저속인 약 18km/h 내지 22.1km/h의 속도로 진행했고 사고 당시 통상 RPM 급상승하는 경우에 발생하는 굉음도 발생하지 않았습니다.
- ② 이 사건 자동차는 참고자료 3 자동차의 위 ①항 기재 속도보다 훨씬 높은 속도와 고속으로 돌진했고 급발진이 발생할 당시 엔진 굉음도 매우 크게 발생하였으므로 수원지방법원 2015나40507 사건은 그 사실관계가 이 사건의 사실관계와 현저하게 달라서 이 사건에 적용될 수 없습니다.

(3) 참고자료 4(서울중앙지방법원 2016가단5081662 사건)

- ① 참고자료 4 판결에서 급발진을 주장하는 운전자측은 기어박스 외부에서 스스로 기어변속음인 ‘탁’ 소리가 났다고 하면서 4900 RPM에서 기어변속 및 이에 따른 RPM 감소가 이루어지지 않고 계속 최고 수준을 유지하는 트랜스미션의 오작동을 주장하고 있습니다.

- ② 이 사건에서 급발진의 발생은 ECU 소프트웨어 결함에 의하여 발생한 것이고 트랜스미션의 오작동에 의하여 발생한 것이 아니므로 두 사건의 결함 주장 내용 및 사실관계가 근본적으로 달라서 서울중앙지방법원 2016가단5081662 사건은 이 사건에 적용될 수 없습니다.

(4) 참고자료 5(서울중앙지방법원 2020가단5256951 사건)

- ① 참고자료 5 판결의 사안은 원고들의 2023. 6. 22.자 준비서면 3~4쪽에서 기재한 현대 싼타페 차량 급발진사고와 동일한 사고로 보입니다.
- ② 원고들이 2023. 6. 22.자 준비서면 4쪽에서 지적했듯이 운전자가 시멘트 블록 벽을 뚫고 나갈 때 그 충격과 또한 에어백이 터져 운전자의 얼굴을 강타하면서 정신을 잃음으로 인하여 자세의 균형을 잃어버린 운전자가 그 후 4초 동안 가속페달을 99% 변함없이 동일하게 지속적으로 밟고 있는 것은 불가능합니다.
- ③ 이와 같은 사고의 경위에 비추어 EDR에 4초 동안 “가속페달 변위량 99% 브레이크 OFF” 라고 동일하게 지속적으로 기록된 것은 EDR 데이터의 신뢰성이 상실된 것이 명백함에도 불구하고 참고자료 5 판결은 EDR을 맹신하고 내린 판결이므로 이 사건에 적용될 수 없습니다.
- ④ 주 컴퓨터인 ECU 소프트웨어 결함으로 급발진하는 경우에는 EDR은 운전자가 제동페달을 밟았음에도 브레이크를 밟지 않은 것으로 기록된다는 Bookout V. Toyota 사건에서 EDR 소스코드를 분석한 원고측 소프트웨어 Michael Barr의 증언과 토요타 자동차측 전문가인 Mr. Arora의 테스트 결과에 의하여 입증된 사실(원고들의 2023. 5. 16.자 준비서면 1~5쪽 참조)은 EDR 데이터를 무조건 절대적으로 신뢰하는 맹신이 잘못된 것임을 보여 주고 있습니다.

3. 브레이크등 점등 관련 피고 주장의 허위성

(1) 자율주행 레벨 2 차량에서 ECU의 브레이크등 모듈에 대한 컨트롤

- ① 이 사건 자동차는 자율주행 레벨 2 차량입니다. 자율주행 레벨 2 차량인 이 사건 자동차에 장착된 ECU는 한시적 자율주행을 수행하기 위하여 과거의 자율주행 0 차량이나 자율주행 레벨 1 차량에 장착된 ECU보다 훨씬 똑똑하고 정교하며, 이 사건 자동차에 장착된 ECU는 차량의 작동상태를 최상위에 있는 중앙컨트롤타워로서 모두 파악하고 개별부품의 작동을 제어하는 모듈과 CAN 통신을 통하여 실시간으로 소통하면서 개별부품의 작동을 제어하는 두뇌의 역할을 하고 있습니다.
- ② 브레이크등의 점등에 관하여는 최상위에서 두뇌의 역할을 하는 ECU가 브레이크등을 작동시키는 개별부품인 BCM을 CAN 통신을 통하여 컨트롤 합니다. 즉, BCM이 브레이크 페달이 밟히지 않았는데도 브레이크등을 켜거나 또는 브레이크 페달이 밟혔는데도 브레이크등을 켜지 않는다든지 하는 BCM의 오작동을 방지하기 위하여 두뇌의 역할을 하는 ECU가 수족에 해당하는 BCM에게 브레이크 페달이 밟혔는지 여부를 알려 주고 BCM은 이에 따라 브레이크 페달 스위치에서 신호가 오고 동시에 ECU에서 브레이크 페달이 밟혔다고 명령이 올 때에, 즉 두가지 조건이 충족됐을 때에 브레이크 등을 점등시킵니다.
- ③ 이와 같이 ECU와 BCM이 서로 통신을 통하여 연결되어 명령을 주고 받음으로써 제동 여부를 최종 결정하는 것임에도 불구하고 피고가 ECU와 BCM이 서로 연결되어 있지 않다고 주장하고 BCM이 ECU로부터 아무런 명령이나 정보를 받지 않는다고 주장하는 것은 허위 주장입니다.

(2) 이 사건 자동차의 ECU는 독일 Continental사가 제조·공급한 것입니다

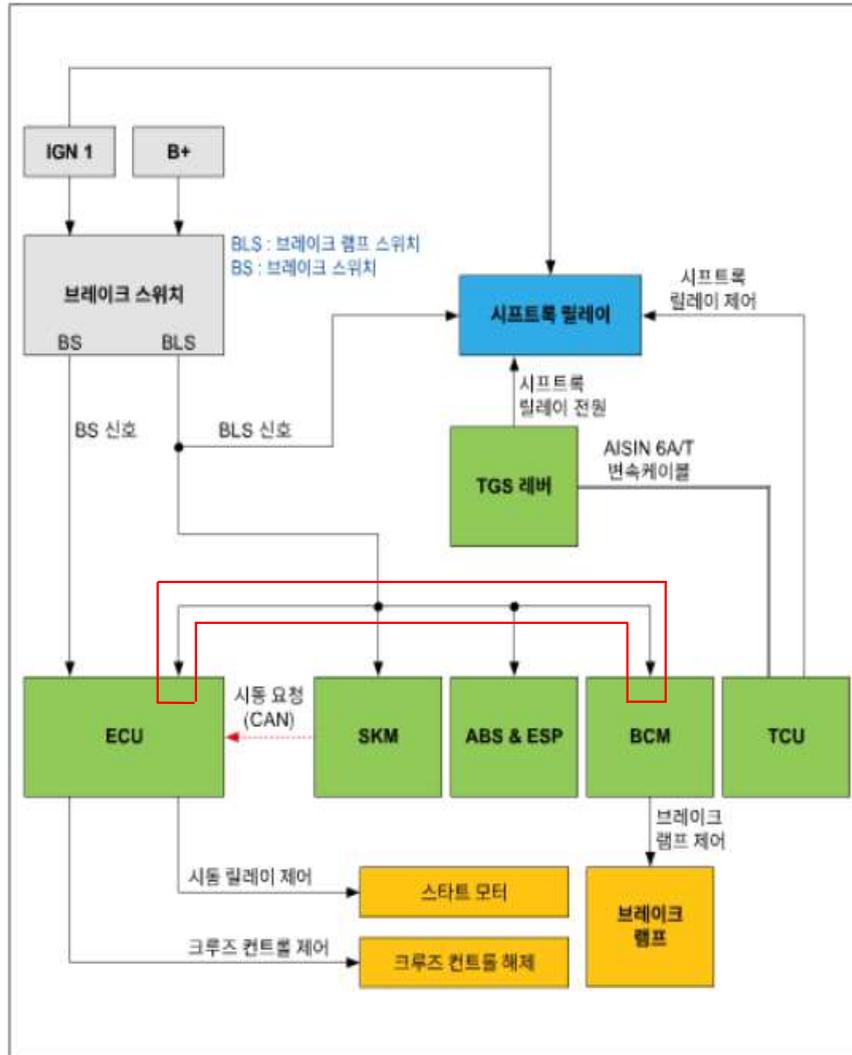
① 이 사건 자동차에 장착된 ECU는 세계적인 규모의 글로벌 부품공급업체인 독일 Continental사가 제조한 것으로서 자율주행 레벨2 차량에 많은 자동차제조사에 의해 범용적으로 사용되는 것입니다. 이 사건 자동차의 ECU는 자율주행 레벨2 기능을 수행하기 위하여 차량의 모든 작동을 종합적으로 컨트롤하는 능력, 즉 사람의 두뇌에 해당하는 역할을 수행하는 능력을 갖도록 설계되어 있습니다. 즉, 독일 Continental사가 제조한 이 사건 자동차의 ECU에는 브레이크등의 점등에 관하여도 부품들 간의 지배 구조상 최상위에 위치한 ECU가 하위에 있는 브레이크등을 작동시키는 모듈인 BCM을 CAN 통신을 통하여 컨트롤하도록 설계되어 있습니다.

② 그러함에도 불구하고 피고가 ECU와 BCM이 연결되어 있지 않다고 주장하고 BCM이 ECU로부터 아무런 정보도 받지 않는다고 주장하는 것은 허위 주장입니다.

(3) 브레이크등 회로도 및 다이어그램은 ECU에 의한 BCM 제어를 보여 주고 있습니다

① 아래와 같은 다이어그램과 회로도를 보더라도 ECU와 BCM이 서로 선으로 연결되어 있고 상호 간에 소통하고 있음이 드러나 있습니다. 이와 같은 다이어그램과 회로도를 검토한 김필수 교수와 박병일 명장도 유사한 취지의 의견을 제시하였습니다(갑 제63호증). 특히 다이어그램에 아래와 같이 ECU와 BCM 간에 쌍방향 화살 표시가 명확하게 표시되어 있어 상호 CAN 통신을 통해 소통하면서 BCM이 지배 구조상 최상위에 있는 ECU의 컨트롤(제어)을 받고 있음을 표시하고 있습니다.

4. 브레이크 스위치 다이어그램



ESP(Electronic Stability Program) : 전자식 자세 제어 시스템
 ABS(Anti-Lock Brake System) : 차륜 잠김 방지 기능

[갑 제61호증]

② 따라서 피고가 BCM이 ECU로부터 명령과 정보를 받지 않고 BCM이 ECU에 의한 컨트롤을 받지 않는다고 주장하는 것은 부품들 간의 지배구조와 회로도 및 다이어그램에 배치되는 허위주장입니다.

4. 자동차제조사 EDR 기록의 정확성과 EDR 기록과 급발진유발 결함과의 무관연성에 대한 입증책임에 관한 서울중앙지방법원 2021가합 502189판결

(1) 서울중앙지방법원 2021가합502189판결의 판시

피고가 제출한 참고자료 6 서울중앙지방법원 2021가합502189 판결은 아래와 같이 동 사건의 급발진사고 사안에 결함의 추정 법리가 적용되며 운전자가 EDR 기록이 잘못되었다고 주장하므로 자동차제조사는 EDR 기록이 정확하다는 것과 EDR 기록이 급발진을 야기할만한 결함과 연결되어 있을 가능성이 없음을 밝혀 이를 토대로 운전자가 가속페달을 밟아 발생한 것임을 증명함으로써 결함의 추정을 깨야 한다고 판시하고 있습니다.

이에 대해 원고들은 '원고 A이 제동페달을 밟았으나 작동되지 않았고, EDR 기록은 신빙하기 어렵다. 원고 A이 제동페달을 밟았으나 이 사건 자동차의 결함으로 가속페달을 밟은 것으로 인식되어 이상과 같은 EDR 기록이 이루어졌을 가능성이 있다.'고 주장하고 있고, 피고는 'EDR 기록에는 문제가 없고, 원고 A이 가속페달을 밟은 것이다.'고 주장하고 있다. 즉 이 사건은 ① 이 사건 자동차의 급발진을 야기한 결함의 존부분 아니라 ② EDR 기록의 정확성까지 문제되고 있고, 원고들은 ①과 ②가 연결되어 있을 가능성 또한 주장하고 있다.

그런데 ① 이 사건 자동차의 급발진을 야기한 결함의 존재뿐 아니라 ② EDR 기록의 정확성, 특히 이 사건 자동차의 급발진을 야기할 만한 결함과 EDR 기록의 관계 또한 마찬가지로, 이 사건 자동차를 제조한 피고가 아닌 일반 소비자인 원고들로서는 알기 어렵거나 과학적·기술적으로 증명하기 어려운 전문적인 영역이다.

그렇다면 제조물 결함으로 인한 손해배상책임에 관하여 일반 소비자의 입증책임을 완화하는 법리의 취지를 고려하건대, 원고들이 이 사건 자동차의 결함 및 그로 인한 사고 발생을 추정하기 위해서는, EDR 기록의 문제를 제외한 나머지 사정들에 있어서 이 사건 자동차가 정상적으로 사용되던 상태였고, 이 사건 사고가 제조업자인 피고의 배타적 지배하에 있는 영역에서 발생한 것으로서 어떤 자의 과실 없이는 통상 발생하지 않는다고 하는 사정을 증명하면 족하고, 이에 대해 제조업자인 피고가 EDR 기록이 정확하고, 이 사건 자동차의 급발진을 야기할 만한 결함과 EDR 기록이 연결되어 있을 가능성도 없음을 밝혀, 이를 토대로 이 사건 사고가 결함이 아니라 원고 A이 가속페달을 밟아 생긴 것임을 증명함으로써 위 추정을 깨야 한다고 봄이 타당하다.

[서울중앙지방법원 2021가합502189 판결 6~7쪽]

(2) 서울중앙지방법원 2021가합502189판결의 결함의 추정과 이 사건에의 적용

서울중앙지방법원 2021가합502189판결은 아래와 같은 급발진 사안에서 결함을 추정하였는바 이에 비추어 볼 때 이 사건 급발진사고에도 결함이 추정되어야 합니다.

<표 삽입을 위한 여백>

다. 구체적인 판단

1) 이 사건 자동차의 결함 및 그로 인한 사고 발생의 추정

앞서 살펴본 사실에 더하여 갑 제1, 2, 3, 7, 8, 15호증의 각 기재 및 변론 전체의 취지에 따라 인정할 수 있는 아래와 같은 사실 및 사정에 비추어 보면, EDR 기록의 문제를 제외한 나머지 사정들에 있어서 이 사건 자동차는 정상적으로 사용되던 상태였고, 이 사건 사고는 제조업자인 피고의 배타적 지배하에 있는 영역에서 발생한 것으로서 어떤 자의 과실 없이는 통상 발생하지 않는다는 점이 증명되었다고 봄이 타당하므로, 이 사건 자동차의 결함 및 그로 인한 사고 발생이 추정된다.

① 이 사건 사고 발생시각은 오전 7시경에 맑은 날이었다. 원고 A은 처인 원고 B을 조수석에 태우고 함께 직장에 출근하고 있었다. 원고 A이 음주운전을 하거나 달리 과속을 할 만한 정황은 보이지 않는다.

② 원고 A은 이 사건 사고 발생 전에는 안정적으로 이 사건 자동차를 운전하며 U턴을 하기도 하였고, 급정거를 하거나 급출발을 하는 모습도 보이지 않았다. 이 사건 자동차의 속도가 빨라지기 직전에도, 원고 A은 이 사건 도로 3차로에서 저속으로 진행 중이었고(이 사건 자동차는 07:09:42 39.5km/h에서 07:09:47 35.7km/h로 서서히 속도가 느려지고 있었다), 정지 신호로 정차 중인 차량들이 앞에 있었는데, 과속 진행하거나 급히 급제동을 해야 하는 상황이 아니었다.

③ 이 사건 자동차는 07:09:48부터 속도가 증가하였고, 07:09:51에는 갑자기 엔진 회전수가 급상승하는 큰 음향이 발생하였다. 그러자 원고 B은 "왜 그래, 왜 그래"라 물었고, 이에 대해 원고 A은 "몰라"라고 답변하였다. 원고 A은 이 사건 자동차의 속도가 증가하자 이 사건 도로 3차로에 정차중인 차량들을 피해 4차로로 진입하였고, 기어를 주행(D)에서 중립(N)으로 바꾸었다가 다시 주행(D)으로 바꾸었다.

[서울중앙지방법원 2021가합502189 판결 7~8쪽]

(3) EDR의 정확성에 대한 이사건 피고의 입증 결여

① 피고의 EDR의 정확성과 관련하여 원고들은 위 1. (4). ④항 및 원고들의 2023. 5. 16.자 준비서면 4~5쪽에서 기재한 바와 같이 급발진사고의 경우에는 EDR이 운전자가 브레이크를 밟았음에도 반대로 OFF 밟지 않았다고 기록한다는 것을 입증했고, 이에 더하여 EDR 신뢰성 감정을 신청하여 감정인 박승범의 감정결과로써 가속페달 변위량 100%가 오류임을 입증하였습니다.

② 피고는 이와 같은 원고들의 주장에 대하여 반박을 하지 아니한채 단지 EDR의 정확성에 대하여 막연히 주장만 할 뿐 구체적으로 근거를 제시하면서 합리적·과학적인 설명을 하지 못하고 있고 이사건 EDR 기록이 부정확함을 지적한 감정인 박승범의 감정결과에 대하여도 합리적·과학적으로 반박을 하지 못하고 있습니다.

③ 따라서 피고는 서울중앙지방법원 2021가합502189판결이 판시한 EDR의 정확성에 대한 자동차제조사로서의 증명책임을 전혀 이행하지 못하였다고 할 것입니다.

(4) EDR기록과 급발진의 원인인 ECU 소프트웨어 결함과의 무관성에 대한 이 사건 피고의 입증 결여

① EDR 기록과 급발진의 원인인 ECU 소프트웨어 결함과의 관련성에 대하여 원고들은 아래와 같이 소장과 원고들의 2023. 4. 14.자 준비서면 4~9쪽에서 주장하였습니다.

가. 주 컴퓨터 소프트웨어 결함으로 인한 급발진

(1) 자율주행 레벨2 차량인 이 사건 자동차의 작동을 전체적으로 총괄적으로 제어하는 두뇌 역할을 하는 차량의 주 컴퓨터(Main Computer)인 ECU(Engine Control Unit)는 AI(인공지능)인데 그 소프트웨어에 결함이 있어 주 컴퓨터가

갑자기 디지털신호를 발생시켜 차량의 속도를 급속히 증가시키는 가속명령을 엔진·트랜스미션 등 구동장치에 내려 운전자의 의도나 작동이 없어도 자기 스스로 갑자기 차량을 급발진시키는 오류가 발생하게 됩니다.

(2) 主 컴퓨터 소프트웨어 결함으로 Task Death가 발생하면 급발진이 발생하는 것이 재현되었습니다. 소프트웨어 결함에 관한 세계적 권위자인 미국 카네기 멜론대학(Carnegie Mellon University)의 Phil Koopman교수와 BARR group의 Michael Barr는 오크라호마주 법원에서 진행됐던 토요타 캠리 승용차의 급발진 소송에서 소프트웨어 결함에 기한 급발진을 재현하면서 아래와 같이 Task Death가 발생했을 때 차량의 속도가 급상승하고 이를 막기 위한 Fail Safe 장치들이 전혀 작동하지 않는 것을 확인한 바 있습니다(갑 제19호증 20쪽 참조).

② 이와 같은 원고들의 주장 및 입증에 대하여 피고는 구체적으로 아무런 반박도 하지 아니하고 EDR 기록과 급발진의 원인인 ECU 소프트웨어 결함과의 관련성에 대해 어떠한 합리적·과학적인 설명도 적극적으로 하지 아니하고 있으므로 피고는 서울중앙지방법원 2021가합502189판결이 판시한 EDR 기록과 급발진의 원인인 ECU 소프트웨어 결함과의 무관성에 대한 자동차제조사로서 증명책임을 전혀 이행하지 못하였다고 할 것입니다.

(5) 서울중앙지방법원 2021가합502189판결에 따른 이사건 피고의 ECU와 BCM의 연결 여부와 ECU에 의한 BCM 컨트롤 여부에 대한 증명책임

① 원고는 ECU 소프트웨어 결함에 의하여 급발진이 발생한 이사건 사고의 경우에는 운전자인 원고 최애숙이 브레이크 페달을 밟았어도 ECU가 가속명령을 내려 가속중이므로 BCM에 브레이크 페달이 밟히지 않았다고 알려 주기 때문에 BCM이 이와 같은 ECU의 정보제공에 따라 브레이크등을 켜지 않게 된다고 주장하고 있습니다.

2024. 1. .
원고들의 소송대리인
변호사 하 중 선

춘천지방법원 강릉지원 제2민사부(나) 귀중