

강릉 급발진 의심사고 항소심

「사고도로 현장 감정」 실시 안내

2026. 9. 14. | 도현이 아빠 이상훈 | 서울고등법원 춘천재판부 2025나386 손해배상(자)

2022년 12월 강릉에서 발생한 급발진 의심사고로 아들 도현이를 잃은 저희 가족이 자동차 제조사를 상대로 진행 중인 손해배상 소송의 항소심에서, 재판부의 감정촉탁에 따라 **사고가 났던 바로 그 도로에서 동일 차종 실차로 주행 재현실험을 하는 법원 감정**이 아래와 같이 실시됩니다. 이번 감정은 국과수 감정서와 1심 판결의 핵심 근거였던 **"모닝 차량과 충돌 직전 1초간 RPM 급락"**이 실제로 어떤 페달 조작에서 발생하는지를 법원 감정인이 직접 확인하는 절차입니다.

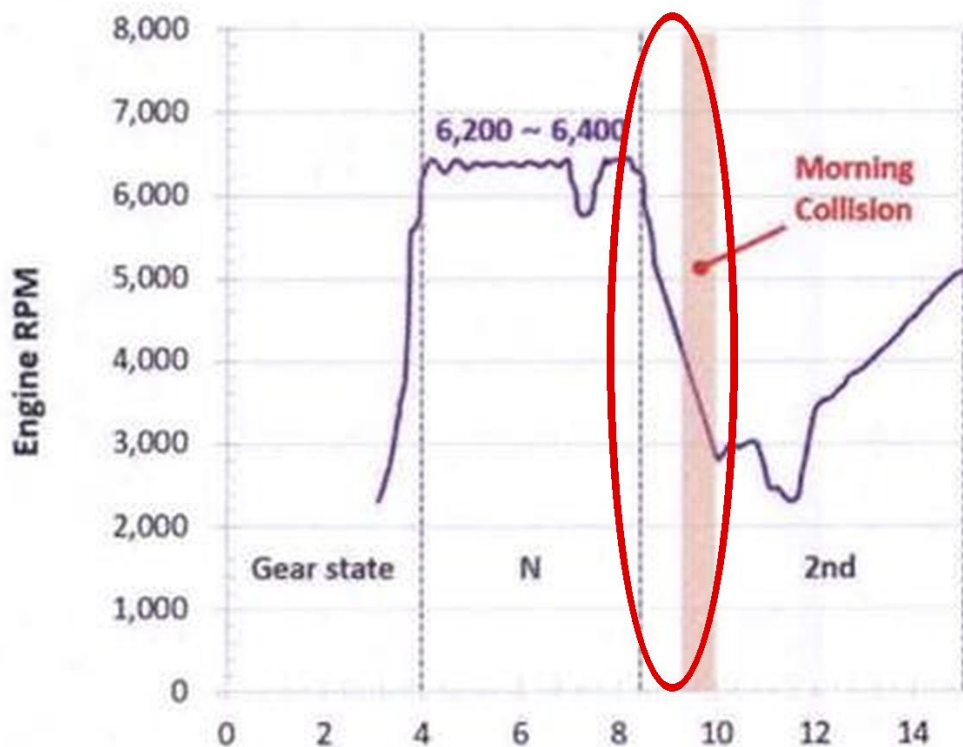
이번 감정의 핵심은 국과수와 1심이 판결이 모닝 충돌 전 상황에서 운전자 과실의 근거로 삼았던 **"모닝 차량과 충돌 직전 1초간 약 2,400rpm 급락"**이 실제로 어떤 페달 조작에서 나타나는지를 **사고도로에서 실차로 검증**하는 데 있습니다. 사고 당시의 핵심 주행조건을 특정하여 재현하고, 국과수의 분석이 정확했는지 여부를 확인하는 법원 감정입니다.

1. 감정 일정

일시	2026. 9. 18.(금) 13:00경 ~ 15:00경 (기상 불량 시 예비일로 연기)
장소	강릉시 홍제동 화산로 사고 발생 주행 구간 (사고현장 동일 구간, 약 88m)
집결	강릉시 화산로 346 서히스타힐스리버파크 아파트 CU 편의점 앞 13:00
참여	법원 감정인, 원고(유가족)측·피고(제조사)측 관계자, 시험차량 운전자, 강릉경찰서 교통경찰(교통통제)
근거	서울고등법원 춘천재판부 제2민사부 2025나386 사건 감정촉탁 (2026. 9. 4. 기일에서 10월 초 이전 실시 결정, 감정보고서 10월 말 제출 예정)
시험차량	사고차량과 동일 연식·동일 사양의 쌍용 티볼리 에어 (원고측 준비, 전문 운전자 또는 감정인이 지정·확인한 운전자가 운전)

2. 이번 감정으로 확인하려는 것

국과수 감정서 37면의 엔진회전수(RPM) 그래프에는 앞차(모닝) 추돌 무렵, 약 6,200~6,400rpm으로 치솟아 있던 엔진회전수가 1초 사이에 약 4,000rpm까지 급락하는 구간(아래 붉은 원)이 나타나 있습니다. 국과수와 1심 판결은 이 급락을 "**운전자가 변속레버를 D→N→D로 조작하면서 가속페달을 깊게 밟고 있었기 때문**"이라고 해석했고, 이것이 '운전자 과실' 판단의 핵심 근거가 되었습니다.



국과수 감정서 37면 — 모닝 추돌(Morning Collision) 무렵 1초간 약 6,400 → 4,000rpm 급락 구간(붉은 원).

이 급락이 어떤 페달 조작에서 생기는지가 이번 감정의 대상

그러나 저희 가족은 "**40km/h 부근에서 N→D로 변속한 직후 1초 동안 이 정도의 급락은 가속페달을 깊게 밟고 있는 상태에서는 나타나지 않는다**"고 반박해 왔으며, 그 근거로 실제로 도로에서 위와 같은 세가지 상황을 나누어서 재현실험 실시한 결과를 제출 했고, 재현실험 결과 가속페달을 깊게 밟고 있는 상태에서는 RPM이 약 500정도 밖에 떨어지지 않는다고 주장해왔습니다. 이번 법원 감정은 같은 도로, 같은 속도(40km/h), 같은 변속 조작 조건에서 마지막 페달 조작만 세 가지로 달리하여, 변속 직후 1초 동안 RPM이 얼마나 떨어지는지를

계측장비와 계기판 촬영으로 측정합니다.

구분	N→D 변속 시 페달 조작	측정 사항
실험 (1)	가속페달을 최대한 밟은 상태 그대로 유지	변속 후 1초 동안의 RPM 변화량
실험 (2)	변속과 동시에 가속페달에서 발을 뗌	1초 후 RPM 하락량
실험 (3)	변속과 동시에 제동페달을 밟음	1초 후 RPM 하락량

요컨대, 국과수 그래프의 급락이 ① 가속페달을 끝까지 밟고 있을 때 ② 가속페달을 뗐을 때 ③ 브레이크를 밟았을 때 중 어느 경우에 나타나는지를 법원 감정인이 사고도로에서 직접 확인하는 것입니다.

3. 왜 중요한가 — 사고 당시 핵심 주행조건을 재현하는 법원 감정

사고 당시 굉음 발생 지점에서의 D→N 변속, N 상태에서의 가속(N 상태에서의 속도 증가), 정차 중인 기아 모닝 차량 충돌 1초 전의 N→D 변속과 그 순간의 가속페달 조작 — 국과수는 이와 같이 추정하였으나, **해당 추론을 실제 차량에서 재현·검증하는 시험은 실시하지 않았습니다.** 그럼에도 이 추론은 1심에서 운전자 과실 판단의 중요한 근거로 사용되었습니다.

이 점은 항소심 증인신문(2026. 7. 9.)에서 국과수 감정서 작성자의 입으로 확인되었습니다. 증인은 **"검증되지 않은 추론은 과학적 가설에 불과하다"**는 데 동의하였고, 충돌 직전의 RPM 급락이 'N→D 변속과 함께 가속페달을 깊게 밟았기 때문'인지 확인하는 시험은 이 사건에서도 다른 사건에서도 실시한 적이 없다고 인정하였습니다. 또한, 감정서에 적힌 "가능성 있음"이라는 결론 역시 확률적 근거가 아니라 **"관례적인 표현"**이라고 인정하였습니다.

요컨대 1심 판결의 토대가 된 "가속페달을 깊게 밟은 D→N→D 조작" 가설은, 그것을 세운 국과수 스스로 **한 번도 실차로 검증한 적이 없는 추론이었다는 사실이 법정에서 확인된 것**입니다.

이번 감정은 다릅니다. 사고 당시 굉음이 시작된 지점(P1), 앞차 모닝을 추돌한 지점(P3), 그 1초 전 지점(P2)을 사고 도로 위에 특정하고, 같은 차종·같은 속도·같은 변속 순서 등 사고 당시의 핵심 주행조건을 특정하여 재현합니다. 그 조건에서 ① 가속페달을 끝까지 밟았을 때, ② 가속페달을 뗐을 때, ③ 브레이크를 밟았을 때 각각 RPM이 어떻게 변하는지를 확인하여, **국과수의 분석대로 "가속페달을 깊게 밟은 상태"에서는 RPM이 2,400정도 떨어지는 급락이 나타나는지, 나타나지 않는지**를 법원 감정인이 직접 확인합니다.

국과수의 해석이 정확했는지 여부가 실증적인 검증대에 오르는 것입니다.

■ 저희 가족이 먼저 실시한 재현실험 결과

저희 가족은 2026. 4. 5. 동일 차종으로 위와 같은 조건의 재현실험을 먼저 실시하여 그 영상을 항소심에 증거(갑 제108호증, 갑 제110호증)로 제출하였습니다. 결과는 다음과 같았습니다.

조작	1초간 RPM 하락	국과수 그래프(사고차량)와 비교
가속페달 최대 유지 (풀가속)	약 6,200 → 5,700 (약 500rpm)	불일치 — 급락 없이 곧바로 재상승
가속페달 떼기	약 6,200 → 4,000 (약 2,200rpm)	RPM 하락량 유사함
브레이크 밟기	약 6,200 → 3,900 (약 2,300rpm)	RPM 하락량 유사함
국과수 감정서 37면 (사고 차량)	약 6,400 → 4,000 (약 2,400rpm)	—

즉, 국과수 그래프에 나타난 약 2,400rpm의 급락은 가속페달을 깊게 밟고 있을 때가 아니라 **가속페달을 떼거나 브레이크를 밟았을 때에만** 재현되었습니다. 이 결과가 법원 감정에서도 동일하게 확인된다면, 적어도 사고 당시 운전자가 충돌 직전까지 가속페달을 깊게 밟고 있었다는 국과수의 해석에는 중대한 의문이 제기됩니다. 나아가 이 사건의 다른 증거들과 함께 본다면, 운전자가 브레이크를 밟았을 가능성을 뒷받침하는 중요한 실증자료가 될 수 있

습니다. 아울러 피고가 주장해 온 "가속페달을 60% 이상 밟아 자동긴급제동장치(AEB)가 해제되었다"는 설명 역시 그 전제 자체에 중대한 의문이 제기될 수 있습니다.

다만 지금까지의 재현실험은 어디까지나 저희 가족이 실시한 것이었습니다. 이번에는 법원이 지정한 감정인이 원·피고 양측이 참여한 가운데 사고도로에서 직접 측정합니다.

참고로 제조물책임 소송의 입증책임이 피해자에게 있는 현행 법제 아래에서, 이번 감정에 쓰이는 시험차량(사고차량과 동일 연식·사양의 티볼리 에어)과 계측용 진단기, 전문 운전자 역시 유가족인 원고측이 직접 구입·섭외하여 준비하였습니다. 사고원인을 가리는 핵심 감정에 필요한 차량과 장비까지 유가족이 직접 마련해야 하는 현실은, 급발진 소송에서 피해자가 짚어진 입증책임의 무게를 그대로 보여줍니다.

4. 현장 진행 방식



실험 구간 (지도 실측 약 88.2m): P1 표지판 통과 직후 D→N → P2 할인마트 앞 N→D → P3 이디야커피 삼거리 횡단보도

지점	위치	실험상 역할
P1	도로교통상황 안내표지판(전광판) 통과 직후	D→N 변속 (사고 당시 굉음이 시작된 지점). 이후 가속페달 최대 유지
P2	진행방향 우측 아이스크림 할인마트 앞 (횡단보도 약 11m 전방)	N→D 변속 및 실험별 페달 조작, RPM 측정 시작

P3	이디야커피 삼거리 앞 횡단보도	사고 당시 모닝 차량 추돌지점. 측정 종료 후 즉시 감속
-----------	------------------	---------------------------------

- 13:00 관계자 집결·운영 협의 → 13:30 준비주행(지점·계측 확인) → 13:50 실험(1) → 14:10 실험(2) → 14:30 실험(3) → 14:50 정리. 각 실험의 순서·반복 횟수·측정 방법은 감정인의 지시에 따릅니다.
- 1 회 주행은 6~8 초의 짧은 구간(P1→P3 약 88m)이며, 신호 주기에 맞춰 회당 1~2 분씩 일시 통제 후 즉시 해제하는 방식을 반복합니다. 주요 통제 지점은 이디야커피 삼거리(P3)입니다.
- 2024. 4. 19. 같은 도로에서 1 심 감정인의 실차 실험(최대 약 138km/h 까지 가속한 고속 실험)이 경찰 교통통제 하에 안전하게 실시된 전례가 있으며, 이번 감정은 40km/h 내외의 저속 실험으로 위험도가 훨씬 낮습니다.

5. 취재 시 협조 요청

- 감정은 법원 감정인이 주관하고 경찰이 교통을 통제하는 절차입니다. 실험 구간(P1~P3 차로)과 삼거리 횡단보도에는 진입하지 마시고, 촬영은 인도 등 통제선 밖 안전한 위치에서 부탁드립니다.
- 실험 중에는 감정인·운전자·계측 담당자에게 말을 걸거나 질문하지 말아 주시고, 인터뷰는 실험 종료(14:50 경) 후 별도로 응하겠습니다.
- 현장에서 얻어진 수치는 감정인이 정리하여 감정보고서(10 월 말 예정)로 법원에 제출합니다. 당일 현장에서 확인되는 계기판 수치는 참고치이며, 최종 판단은 감정보고서와 재판부의 몫입니다.
- 기상 불량 등으로 일정이 변경될 경우 즉시 다시 안내드리겠습니다.