

테슬라 사고 2억불 이상 손해 판결

오토파일럿 주행 사고...운전자 과실에도 제조사에 책임

마이애미 배심원이 테슬라가 자율주행 보조 기술인 오토파일럿 관련 치명적인 교통사고에 대해 일부 책임이 있다고 판단하고, 피해자들에게 2억 달러 이상의 손해배상을 지급하라고 판결했다.

연방 배심원단은 테슬라 기술이 제대로 작동하지 않았기 때문에 회사에 중대한 책임이 있으며, 사고 당시 셀폰에 주의를 뺐던 운전자의 부주의만을 탓할 수는 없다고 판단했다. 이 결정은 일론 머스크 CEO가 몇 개월 내에 여러 도시에서 무인 택시 서비스를 출시할 계획을 밝히며 자사 차량의 안전성을 강조하던 시점에 나왔다.

이번 판결은 결과뿐 아니라 배심원 재판까지 간 점에서 이례적이다. 유사한 테슬라 관련 소송들은 대부분 기각되거나, 재판을 피하기 위해 회사가 합의로 마무리한 경우가 많았다.

사건과 무관한 교통사고 전문 변호사 미겔 쿠스토디오는 "이번 판결은 문을 열었다. 더 많은 사람들이 소송에 나설 용기를 얻게 될 것" 이라고 말했다.

이번 소송에서는 희생자인 나이벨 베나비데스 레온(22)과 부상당한 남자친구 딜런 앙굴로의 가족 측 변호인들이 테슬라가 사고 직전 몇 초간의 데이터와 영상을 포함한 주요 증거를 은폐하거나 유실했다고 주장했다.

테슬라는 과거에도 다른 사고 피해자 유족들로부터 핵심 데이터를 제대로 공개하지 않았다는 비판을 받아왔으나, 이를 부인해왔다. 그러나 이번 소송에서 원고 측은 디지털 포렌식 전문가를 고용해 테슬라가 증거를 계속 보유하고 있었다는 점을 밝혀냈다. 테슬라는 증거가 있다는 사실을 보여주자 "실수였다" 며 "존재한다고 생각하지 못했다" 고 해명했다.

테슬라는 성명을 통해 "오늘의 판결은 잘못됐으며, 자동차 안전 기술의 발전을 저해하고 생명을 구하는 기술을 개발하려는 테슬라와 전 산업계의 노력을 위태롭게 한다" 며 "운전자가 처음부터 책임을 인정했는데, 차량에 책임을 돌리는 이야기만 꾸며냈다" 고 주장했다.

배심원단은 테슬라가 징벌적 손해배상금 2억 달러 외에 위자료 등 보상으로 4,300만 달러를 추가로 지급해야 한다고 판결해, 총 배상액은 2억 4,300만 달러에 달한다. 웨드부시 증권의 금융분석가 댄 아이브스는 "매우 큰 금액이며 업계 전반에 충격을 줄 것" 이라며 "테슬라에게는 좋지 않은 날" 이라고 평가했다. 테슬라는 항소할 방침이다.

이번 사건은 테슬라가 2019년 플로리다 키라고의 어두운 시골길에서 발생한 사고 이후 기술을 크게 개선했음에도 불구하고, 자율주행 기술의 신뢰성 문제와 관련된 논란을 불러일으켰다.

이번 재판에서는 테슬라의 브랜드 전략 자체에 대한 문제도 제기됐다. 원고 측 수석 변호사 브렛 슈라이버는 최종 변론에서 '오토파일럿' 이라는 명칭 자체가 소비자에게 오해를 유발하며, 실제로는 단순히 차선 변경이나 속도 조절 등 일부 보조 기능만 제공할 뿐 차량 전체를 제어하지는 않는다고 주장했다.

슈라이버는 "다른 제조사들은 '운전자 보조' 나 '보조 운전자' 등의 용어를 사용해 오용을 방지하지만, 테슬라는 생명을 걸고 단어를 가지고 장난쳤다" 며 "단어는 중요하다. 단어를 가볍게 여긴다는 것은 정보와 사실도 가볍게 다룬다는 것" 이라고 말했다.

운전자 조지 맥키는 사고 당시 휴대폰을 찾느라 주의를 잃은 것을 인정했으며, 깜빡이는 신호등과 정지 신호, T자 교차로를 무시한 채 시속 62마일로 달리다가 별을 보기 위해 세워둔 쉼보레 타호 차량을 들이받았다. 충돌의 충격으로 차량이 회전하면서 나이벨은 75피트 밖 숲속으로 튕겨나가 숨졌고, 앙굴로는 골절과 뇌손상을 입었다.

그러나 원고 측은 테슬라의 책임도 분명하다고 주장했다. 슈라이버는 테슬라가 운전자가 주의가 산만한 상태를 보이면 오토파일럿을 자동으로 해제하지 않고, 해당 기술이 설계되지 않은 도로에서도 작동하게 허용함으로써 무책임한 운전을 가능하게 했다고 지적했다.

맥키는 증언에서 "기술을 너무 믿었다" 며 "앞에 무엇인가 있으면 차량이 경고를 주고 자동으로 브레이크를 밟을 것이라고 믿었다" 고 말했다.

테슬라 측 수석 변호사 조엘 스미스는 "테슬라는 운전자에게 도로 주시와 핸들 잡기를 명확히 경고하고 있다" 며 "맥키는 이를 무시하고 휴대폰을 찾으며 과속까지 했다" 고 반박했다. 그는 맥기가 같은 교차로를 30~40차례나 무사히 지나쳤다는 점을 들어, 이번 사고의 원인은 단 하나, "휴대폰을 떨어뜨린 것" 이라고 강조했다.

이번 판결은 운전자의 명백한 과실이 인정되는 상황에서 자율주행 기술 제공 회사의 법적 책임을 인정한 사례로, 관련 기술을 개발 중인 자동차 업계 전반에 중대한 법적 리스크를 안겨주고 있다.

도요타 센추리 '디지털 커튼' 도입

전기변색 유리 사용 빛 투과 조절



▲ 전기변색 유리 적용 전위 사진과 적용 후 비교사진. 사진=top-rider.com

도요타가 전기변색 유리(electrochromic glass)를 플래그십 럭셔리 SUV 센추리에 적용했다.

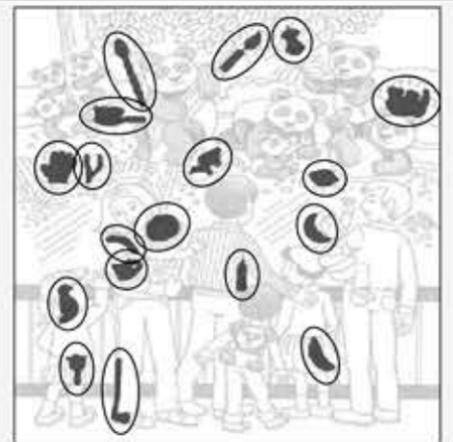
전기변색 유리는 버튼 한 번만 누르면 투명한 유리창이 어둡게 변해 햇빛을 차단하거나, 은은한 수준으로 빛을 통과시킬 수 있다.

뒷좌석 측면에만 적용한 유리창은 투명, 반투명, 불투명 세 가지 모드로 전환 가능하다. 덕분에 뒷좌석 승객은 마치 '디지털 커튼' 을 친 듯한 프라이버시를 확보할 수 있다.

작동 원리는 비교적 단순하다. 특수 소재로 제작된 얇은 필름에 전압을 가하면, 무작위로 배열된 입자들이 정렬되면서 빛을 통과시키거나 산란시켜 투명도 변화를 만든다.

이 기술은 일본의 유리 전문기업 AGC가 개발했으며, 자동차 도어의 가동식 유리에 적용된 것은 이번이 최초다. 기존 전기변색 유리는 주로 고정형 선루프나 고급 주거용 창문에 쓰였다.

숨은그림찾기 정답





Kim's Handyman 리모델링전문



페인트/ 부엌
화장실/ 마루
타일/ 캐비닛
윈도우/ 지붕수리
전기/ 플러밍
각종 리모델링

작은일도 합니다!

Kim's Handyman
562.833.0766

Home Remodeling