

이 보도자료는 배포 즉시 보도하여 주시고, 공개되는 범죄사실은 재판에 의하여 확정된 사실이 아님을 유의하여 주시기 바랍니다.



서울중앙지방검찰청
공보담당관 이준호

전화 02-530-4154 / 팩스 0502-193-1199

보도자료
2024. 8. 20.(화)

제목

「시청역 역주행 교통사고 사건」 수사결과

공소제기 후 공개의 요건 및 범위

- 피고인, 죄명, 공소사실 요지, 공소제기 일시, 공소제기 방식, 수사경위, 수사상황, 범행경과 및 수사의 의의 등(제11조 제1항)
- 제9조 제1항 제1호 내지 제6호의 어느 하나에 해당하고 미리 공개가 필요한 상당한 이유가 있다고 인정되어 소속 검찰청의 장의 승인이 있는 경우(제11조 제2항 제2호) 제7조 제2호 내지 제6호의 공개금지정보

- 서울중앙지검 형사5부(부장검사 김태헌)는 금일(8. 20.) 시청역 인근 역주행 사고로 다수 인명피해(9명 사망, 5명 상해)를 일으킨 피고인 A○○을 구속 기소하였습니다.
- 검찰은 사건발생 당일부터 전담 수사팀을 구성하여,
 - 급발진 주장 사례들에 대한 법리 검토를 바탕으로 사경과 협력하여 충실한 증거수집이 이루어지도록 하고,
 - 구속 전 피의자심문에도 직접 참석, 의견서를 제출하여 구속 송치하도록 하였습니다.
- 송치 이후에는 대검 자동차 포렌식, 국립과학수사연구원 사고차량 실험 등 과학수사 기법을 적극 활용하여,
 - 본건 사고의 원인이 (차량결함에 의한 급발진이 아닌) 피고인의 가속페달 오조작임을 명확히 규명함과 동시에,
 - 피고인이 '제동페달'을 밟았음에도 당시 진공배력장치*가 무력화되어 작동하지 않았다는 주장에 대해, 진공배력장치가 작동하지 않는 상황에서도 제동장치가 작동하고, 제동등도 점등된다는 사실을 확인하였습니다.

* 대기압과 진공의 압력차를 이용하여 작은 답력으로도 강한 제동력이 발생되도록 하는 장치
- 본건은 다수 인명피해가 발생한 중대 교통사고임에도 법정형(금고 5년 이하, 경합범 가중 시 7년 6월 이하)으로 인한 처벌의 한계가 확인되었습니다.
 - 다중 인명피해가 발생한 경우 피해 규모나 죄질, 국민 법감정에 맞는 엄중한 처벌이 가능하도록 가중처벌 규정 마련 등 입법적 보완이 필요합니다.
- 향후 검찰은 죄에 상응한 형이 선고되도록 공소유지에 만전을 기하고, 재판절차 진술권 보장 등 피해자 보호에도 최선을 다하도록 하겠습니다.

I

피고인 · 공소사실의 요지

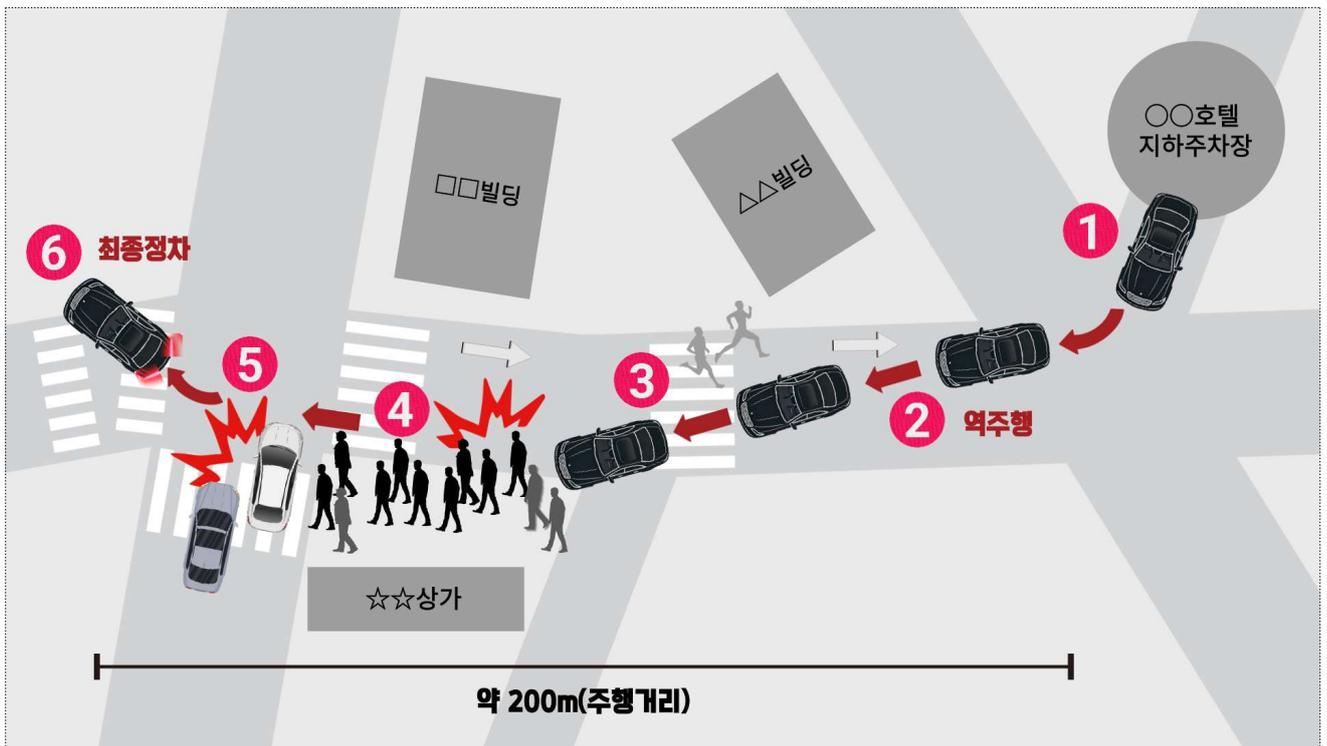
1 피고인

○ A○○(남, 68세, B여객 버스기사)

2 공소사실의 요지

○ '24. 7. 1. 21:26경 승용차를 운전하여 시청역 인근 도로에서 역주행 하던 중 인도로 돌진하여 보행자 12명 및 승용차 2대를 순차로 충격함으로써, 9명이 사망하고 5명(승용차 운전자 2명 포함)이 상해를 입게 하여 [교통사고처리특례법위반(치사·치상)]

※ 사고 개요도 참조



- ① 피고인 운전 차량이 시청역 인근 ○○호텔 주차장에서 출차 → ② 일방통행 도로를 빠른 속도로 진입하여 역주행하기 시작 → ③ 횡단보도를 건너던 보행자 옆으로 차량 통과 → ④ 도로 왼편 인도로 돌진하여 보행자 충격·사상(보행자 9명 사망, 3명 상해) → ⑤ 교차로 통행 중이던 승용차 2대 충격(운전자 2명 상해) → ⑥ 교차로 가로질러 서서히 멈춰 최종 정차(제동등 점등)

II

주요 수사 경과

- 8. 1. A○○ 구속 송치
 - ※ 전담검사가 구속 전 피의자심문에 직접 참석, 급발진 주장을 반박하는 의견서 제출
- 8. 2.~18. 대검 자동차 포렌식, 국립과학수사연구원 사고차량 실험, 교통 분야 전문수사자문위원 자문 등 보완수사 및 피해자 진술 청취
- 8. 20. A○○ 구속 기소

III

수사 의의 및 참고사항

1 다중 인명피해 사건에서 검·경 협력수사

- 검찰은 사건발생 즉시 전담 수사팀을 구성하여 사경과 긴밀하게 협력함과 동시에 급발진 주장 유무죄 사례들을 분석하여 법리에 따른 탄탄한 증거수집이 가능하도록 하였음
- 아울러 수사팀은 구속 전 피의자심문에도 직접 참석하고, 법리와 증거관계를 정리한 의견서를 제출하여 구속사유를 적극 소명하였음

2 검찰 직접수사로 가속페달 오조작 사고임을 명확하게 규명

- 대검 자동차 포렌식 실시하여 사고차량 전자장치(AVN*)에 저장된 위치정보·속도가 사고기록장치(EDR**), 블랙박스 영상의 속도 분석과 일치하는 등 피고인이 가속페달을 밟았음을 확인하였음
 - * AVN(Audio·Video·Navigation의 약자로, 차량 내 오디오와 멀티미디어 장치, 내비게이션 장치 등이 통합되어 하나의 시스템으로 구현된 차량용 전장 부품)
 - ** EDR(Event Data Recorder, 사고 전후 일정한 시간 동안 자동차의 운행 정보를 저장하고 저장된 정보를 확인할 수 있는 장치)

- 호텔 지하주차장 안에서부터 상당 구간에 걸쳐 급발진이 있었다는 피고인 주장과 달리, 전자장치 저장 정보, 블랙박스 영상 모두 지하주차장을 지나 역주행 시작 무렵에서부터 차량의 속도가 급증한 것으로 확인되고,
- 또한 페달을 밟고 있는 상태에서 사고 등으로 강한 외력이 작용할 때 발생하는 우측 신발 바닥의 패턴 흔적은 제동페달이 아니라 가속 페달을 밟고 있었을 때의 것과 일치한 것으로 밝혀짐

○ 검찰에서 직접 의뢰한 국립과학수사연구원의 차량 실험으로 진공배력장치 미작동 상황에서도 제동등이 점등된다는 사실을 확인하여 사고 당시 제동페달을 밟았다는 피고인 주장이 신빙성 없음을 재확인하였음

- 피고인은 '당시 브레이크(제동페달)가 딱딱하게 굳어 제동장치가 작동하지 않았고, 제동등도 점등되지 않았다'는 취지로 급발진을 주장하나,
- 진공배력장치 미작동 상황(브레이크가 딱딱하게 느껴진다는 가상적 상황)에서도 제동페달에 작은 답력[약 4kgf(킬로그램힘)]만 작용되어도 제동등이 점등되고, 일정한 답력 작용 시 제동력이 발생되는 사실을 확인하였음

※ 가해 차량은 충격 시 관성력에 의해 순간적으로 제동등이 점등된 것을 제외하면, 역주행 당시에는 제동등이 전혀 점등되지 않았음(최종 정차 시 점등)

※ 수사팀이 국립과학수사연구원의 사고차량 실험을 참관하여 작동원리를 직접 확인



<사고차량 실험 장면>

③ 「다중인명피해범죄」에 대한 처벌강화 필요성 절감

- 현행 교통사고처리특례법상 다수 생명침해 범죄에 대한 가중처벌 조항은 없음
 - 본건은 사망 9명, 부상 5명의 대규모 인명 피해를 야기한 사건임에도 법정형은 금고 5년(경합범 가중을 하여도 7년 6월)에 불과하여 불법과 책임에 상응하는 엄정한 처벌이 가능하다고 볼 수 없음
- 다중인명피해범죄에 대한 가중처벌 도입이 필요함
 - 해당 규정 도입 시 피해 규모나 죄질, 국민 법감정에 맞는 엄중한 처벌이 가능해지고, 국민의 생명·신체·안전 등 기본권이 보다 철저히 보호되는 사회적 기반이 마련될 것으로 기대됨

IV 향후 계획

- 죄에 상응하는 형이 선고되도록 철저하게 공소유지하고, 재판절차 진술권 보장 등 피해자 보호에도 최선을 다할 예정임 ☑