

테슬라 '오토파일럿' 사망사고에 대한 미국 법원의 손해배상 판결 - 주요 내용과 전망

자율주행 기술이 빠르게 상용화되고 있는 가운데, 관련 법적 책임에 대한 기준은 아직도 다양한 해석과 논란의 여지를 남기고 있습니다. 최근 미국 플로리다 남부연방지방법원(이하 '법원')에서 선고된 테슬라 오토파일럿 사망사고 관련 판결은 이러한 기술적 진보가 실제 법적 분쟁에서 어떻게 다루어지는지를 잘 보여주는 사례입니다. 본 뉴스레터에서는 해당 사건의 개요와 법원의 주요 판단 내용을 살펴보고, 이와 관련한 향후 전망 및 시사점을 분석합니다.

I. 사건 배경 및 개요

미국 플로리다 남부연방지방법원[U.S. District Court Southern District of Florida (Miami)]은 2025년 8월 1일, 주행 보조 시스템인 오토파일럿(Autopilot)이 장착된 테슬라 차량의 사망사고와 관련하여 제조사인 테슬라(Tesla, Inc.)의 제조결함 등에 대한 법적 책임을 인정하고, 징벌적 손해배상액을 포함하여 총 2억 4,257만 달러(한화 약 3,371억 원)의 손해배상을 명령하는 판결을 선고하였습니다. 이번 판결은 소위 자율주행 기능과 관련한 제조물책임이 제조사에 직접 귀속될 수 있다는 점을 명확히 인정한 첫 사례로, 향후 유사 사건의 판단 기준으로 작용할 가능성이 높습니다.

해당 사고는 2019년 4월 25일, 미국 플로리다주 키 라르고(Key Largo) 지역의 Card Sound Road와 County Road 905의 T자형 교차로에서 발생하였습니다. 당시 2019년형 테슬라 모델 S 차량을 운전 중이던 George McGee는 오토파일럿 기능을 작동한 상태에서 떨어뜨린 휴대폰을 주으려다가 갓길에 주차된 쉐보레 타호 차량을 보지 못하여 그대로 충돌하였고, 충돌로 밀린 쉐보레 타호 차량이 인근 보행자들을 들이받았습니다. 이로 인해 보행자 중 Naibel Benavides Leon이 사망하고, Dillon Angulo가 중상을 입는 사고가 발생하였습니다. 사고 당시 테슬라의 오토파일럿 기능이 작동하고 있었으나 전방에 있는 정지 차량과 보행자에 대해 운전자에게 알리는 경보기능이 제대로 작동하지 않았고, 비상 제동 기능이 (존재함에도) 작동하지 않은 것으로 확인되었습니다.

II. 주요 쟁점 정리

원고는 사망자의 친언니인 Neima Benavides(사망자 상속재단의 대표자로서)와

Related Areas

TPC 분쟁

송무

Contact

김익현 변호사

02-528-5702

ihkim@yulchon.com

장현철 변호사

02-528-5930

hcjang@yulchon.com

유병수 변호사

02-528-5905

bslyu@yulchon.com

김시내 변호사

02-528-5744

snkim@yulchon.com

권민정 외국변호사

02-528-5034

mjkwon@yulchon.com

황유라 변호사

02-528-6495

yrhwang@yulchon.com

사고의 피해자인 Dillon Angulo로, 피고 테슬라를 상대로 엄격한 제조물책임, 오토파일럿 시스템의 결함(제조 및 설계상 결함)과 경고의무 위반 등을 주장하며 손해배상을 청구하였습니다. 이에 대해 테슬라는 오토파일럿은 주행 보조 기능에 불과하여 결함이 존재하지 않고, 사고는 운전자 과실에 따른 것이어서 인과관계가 부인된다는 등으로 책임을 부인하였습니다. 다음 표는 주요 쟁점별 원고와 피고 측 주장의 핵심 내용을 정리한 것입니다.

쟁점	원고 측 주장	피고 측 주장
설계 결함 유무 (Design Defect)	Tesla의 Autopilot 시스템은 안전하지 않게 설계되었으며, 특히 일반 도로에서 사용 가능하도록 허용된 점이 치명적인 결함에 해당한다. 차량이 정지 차량이나 보행자를 인식하지 못했고, 비상 제동 및 회피 기능도 제대로 작동하지 않았다.	사고의 주된 원인은 운전자의 전방주시 태만이며, Autopilot은 완전한 자율주행이 아니므로 운전자가 항상 전방을 주시해야 한다는 점은 명확히 안내되어 있고, 시스템은 기술적으로 정상 작동하고 있었다.
경고 의무 위반 여부 (Failure to Warn)	Tesla는 Autopilot이 자율주행이 아닌 보조 운전기능임을 명확히 고지하지 않았다. 'Autopilot' 및 'Full Self-Driving'과 같은 표현은 소비자에게 오해를 일으킬 수 있으며, 경고 시스템 또한 운전자 상태를 적절히 인식하거나 제어하지 못했다.	차량 내 시스템은 운전자에게 반복적인 시각·청각 경고를 제공하며, 핸들 조작을 유도한다. 사용 설명서와 차량 디스플레이에도 Autopilot 사용시 주의사항이 충분히 안내되어 있다.

III. 법원의 주요 판단 내용 - 2025년 6월 26일자 판단(Order)을 중심으로

본건에서 피고인 테슬라는 다툼이 없는 증거에 따르면 원고들은 테슬라의 행위와 사고 사이의 인과관계나 오토파일럿 시스템의 결함을 증명하지 못하였다며 약식판결(Summary Judgment)¹⁾을 신청한 바 있습니다. 이에 대해 법원은 2025년 6월 26일 각 청구항에 대하여 판단하면서 일부 쟁점에 관하여는 약식판결을 인용하고, 나머지에 관하여는 약식판결을 기각하는 결정(Order)을 내렸습니다.

보다 구체적으로, 오토파일럿 시스템의 설계 결함과 관련하여 법원은 오토파일럿 시스템의 결함 유무 및 해당 결함이 사고에 기여했는지 여부에 관하여 배심원이 판단해야 할 주요 사실관계에 관한 다툼(issue of material fact)이 존재한다고 판단하면서 설계 결함에 관한 테슬라의 약식판결 신청을 기각하였습니다.

경고의무 위반에 관하여는 테슬라에 경고의무가 존재하는지, 만약 존재한다면 그러한 경고의무를 충분히 이행하였는지가 문제되었는데, 법원은 오토파일럿 시스템이 장착된 차량의 기능과 한계에 관하여 소비자에게 명확히 인식되었는지는 의문이므로, 테슬라에 경고의무가 존재할 수 있다고 판단하였습니다. 또한 테슬라가 경고의무를 다하였는지에 관하여는, 차량 내 디스플레이 경고는 위험성에 대한 직접적인 경고라기보다는 일반적인 지침 수준에 머물러

1) 미국 연방 민사소송규칙(Federal Rules of Civil Procedure)상 약식판결은 사실관계에 관한 진정한 다툼이 없고 쟁점에 관한 법률상의 판단만으로 판결할 수 있을 때 할 수 있습니다.

진정한 경고로 보기 어렵다고 판단하였으며, 사용 설명서(Owner's Manual) 역시 전자형식으로만 제공되어 운전자에게 실질적으로 전달되었는지가 분명하지 않다고 판단하였습니다. 따라서 운전자가 경고를 읽지 않은 것이 테슬라의 전달 방식의 문제 때문일 가능성이 있으므로, 경고가 충분하고 적절한 방식으로 제공되었는지 여부 또한 배심원이 판단해야 할 사안으로 보아, 경고의무 위반에 대한 테슬라의 약식판결 신청을 기각하였습니다.

한편, 플로리다 법상 제조결함이 인정되려면, (1) 제품에 결함이 있었고, (2) 결함이 제조사의 지배를 벗어나는 시점에 존재했으며, (3) 결함이 손해의 직접 원인이라는 점을 모두 입증하여야 합니다. 설계 결함과 달리 제조 결함은 제조 과정에서 잘못이 발생하는 경우로, 제품 전체 라인이 아닌, 특정 개체에 발생한 결함입니다. 법원은 이 사건에서 원고는 해당 테슬라 차량이 의도된 설계와 다르게 제조되었다는 점을 입증하지 못하였으며, 단지 "AI 기술의 복잡성"을 이유로 판단을 유보할 수는 없다고 판단하였습니다. 따라서 원고의 제조결함 주장은 약식판결을 통해 기각되었고, 이 부분 테슬라의 약식판결 신청이 인용되었습니다.

플로리다 법상 과실에 의한 부실표시(Negligent Misrepresentation)가 성립하려면, (1) 피고는 진실이라고 믿었지만 실제로는 허위에 해당하는 중요한 사실에 대한 부실표시가 있었어야 하고, (2) 피고는 진실이 허위임을 알 수 있었어야 하고, (3) 원고가 부실표시를 신뢰하도록 유도하고자 하였으며, (4) 원고가 해당 부실표시를 정당하게 신뢰한 결과 손해를 입었을 것의 네 가지 요건이 충족되어야 합니다. 관련하여 플로리다 법원은 부실표시에 근거한 청구가 인정되려면, 원고가 부실표시를 정당하게 신뢰한 결과 손해가 발생하였어야 한다고 보고 있습니다. 그러나 본 사건에서 차량 운전자가 테슬라의 부실표시를 신뢰하였더라도 그러한 부실표시가 원고들에게 전달되었거나 달리 원고들이 해당 부실표시를 신뢰한 것이 아니므로, 법원은 해당 청구를 기각하였습니다. 따라서 이 부분 테슬라의 약식판결 신청이 인용되었습니다.

끝으로 원고들의 징벌적 손해배상(Punitive Damages)청구와 관련하여, 플로리다 법상 징벌적 손해배상이 인정되려면 다음 두 가지 중 하나를 "명확하고 설득력 있는(clear and convincing) 증거"로 입증해야 합니다: (1) 고의적 불법행위(Intentional misconduct): 위험성과 위법성을 알면서도 의도적으로 그 행위를 강행, (2) 중대한 과실(Gross negligence): 생명·안전에 대한 명백한 무시 또는 무관심.

법원은, 미국 교통안전위원회(NTSB)가 2016년 당시에 오토파일럿을 설계 조건 외에서 사용을 제한하는 시스템상의 안전장치를 도입할 것을 권고하였고, 그러한 조치를 할 수 있음에도 테슬라가 이를 이행하지 않았다는 점, 테슬라가 오토파일럿 시스템의 위험과 한계에 관하여 부실표시라고 볼 여지도 있는 대외 발표를 하였던 점 등을 바탕으로, 징벌적 손해배상에 관하여 배심원을 통한 판단을 받아보는 것이 적절하다고 판단하였습니다.

정리하면 제조결함과 부실표시에 관한 원고의 청구는 법원이 피고 테슬라의 약식판결 신청을 인용함에 따라 기각되었고, 설계결함과 경고의무 위반 및 징벌적 손해배상 청구는 배심원 심리에 회부되었습니다.

IV. 배심원 평결 및 법원 판결 요지

배심원단은 2025년 7월 심리를 거쳐 2019년식 테슬라 모델 S가 결함이 있는 상태로 시장에 출시되었으며, 해당 결함이 사망 및 부상의 "법적 원인(legal cause)"이 되었다고 판단하였습니다. 과실 책임은 테슬라가 33%, 운전자 McGee가 67%를 각 부담하는 것으로 배분되었습니다.

배심원단은 테슬라가 중대한 과실(gross negligence)을 범하였다고 보고, 테슬라 측에 유족 및 피해자에게 보상적 손해배상과 징벌적 손해배상(punitive damages)을 지급하도록 판결하였습니다.

2025년 8월 1일 법원은 배심원 판결에 따라 판결을 선고하였으며, 테슬라의 과실 책임과 배상액을 확정하였습니다.

V. 판결 시사점

이번 판결은 자율주행 기술에 대한 제조물 책임과 경고의무(제조물의 위험이나 제한사항에 대한 표시의무) 위반에 관한 법원의 입장을 명확히 드러낸 판례로 평가됩니다. 특히 제품 설계 당시부터 설계에서 의도한 조건하에서 사용 되도록 조치할 의무, 기술의 한계에 대한 고지 부족, 소비자 오해를 유발할 수 있는 마케팅 표현 등에 대해 엄격하게 판단될 수 있다는 점이 확인되었습니다.

또한 본건은 테슬라가 연루된 자율주행 관련 소송들 중 가장 큰 규모의 손해배상 판결로, 향후 유사 소송뿐만 아니라 기술 규제 및 입법 방향에도 영향을 미칠 것으로 예상됩니다. 현재 미국 내에서 진행 중인 자율주행 관련 민사소송들에서도 이번 판결이 주요 참고자료로 활용될 가능성이 높습니다. 나아가 광고·홍보 부서가 제공하는 정보가 실제 기능과 불일치할 경우, 그 자체가 경고의무 위반 또는 부실표시로 해석될 수 있다는 점에서, 기업 내부적으로 기술 설계와 마케팅 전략 간의 일관성을 확보하는 것이 필요할 것으로 예상됩니다.

VI. 향후 전망 및 대응 전략

이번 판결은 미국 연방법원의 판결로 국내 법원의 판단에 직접적인 영향을 미치지는 않겠지만 자율주행이나 그밖에 자동화 기술을 기반으로 한 소비자 제품을 제조, 판매하는 기업들에게 기술의 기능적 한계에 대한 제조사의 고지 의무, 소비자 기대와 실제 기능 간의 간극, 그리고 자율주행 기술의 책임 분배 문제 등 다양한 쟁점에 관하여 참고할 만한 일응의 기준이 될 수 있을 것으로 생각됩니다. 실제 이와 같은 판결의 결과를 고려하면, 향후 기업의 기술 설계, 법무, 마케팅 부서 간 협업의 중요성이 더욱 강조될 것으로 보입니다. 특히 잠재적으로 미국 시장을 고려하여 제품을 기획하는 자율주행 관련 기술을 보유한 기업에서는 기능 사용환경의 제한, 명확한 사용자 고지, 광고문구의 정비 등을 통해 리스크 예방 체계를 강화할 필요가 있으며, 특히 징벌적 손해배상의 가능성을 고려하여 사전적 법률검토 및 내부 통제 절차를 정비하는 것이 바람직합니다.

율촌 TPC(High-Technology, Product, Consumer) 분쟁팀은 자율주행기술, 블록체인기술, AI기술, 로봇 기술, 바이오테크놀로지 등 기존 산업의 패러다임을 바꾸는 혁신적인 신기술 등장에 따라 발생하게 되는 사회적으로 큰 영향을 미치는 사고/분쟁에 대한 해결책을 제공해드릴 수 있습니다.