



이용우 변호사
법무법인(유) 세종

PROFILE

이용우 변호사는 법무법인(유) 세종의 파트너 변호사로서, 국내외 기업에 대한 일반자문과 각종 규제에 대한 대응자문을 전문으로 하고 있다. 산업 전문가로서 특히 자동차, 항공, 물류 등 모빌리티 분야에 전문성을 가지고 있다.

국내외 대표적인 자동차제조사, 수입사, 부품제조사들을 자문해왔으며, 특히 이들 고객들이 당면하는 안전규제, 환경규제 등으로 인한 위기상황에 대응하는 업무를 성공적으로 자문하고 있다. 최근에는 전기자동차, 커넥티드 카, 자율주행 자동차 등 새로운 트렌드에 대한 법적 이슈들도 자문하고 있다.

이 변호사는 국내외 기업들의 대정부 활동에 대하여도 전문성을 가지고 있으며, 이와 관련하여 공정거래위원회의 경쟁정책자문위원, 국회정치쇄신자문위원회 국회운영제도쇄신분과 위원으로 활동한 바 있다.

학 력

- 2004 미국 UC Berkeley 법과대학원 졸업(LL.M.)
- 1996 서울대학교 법과대학 졸업(법학사)
- 1991 서울대학교 경제학과 졸업(경제학사)

경 력

- 1996 제38회 사법시험 합격
- 1999 사법연수원 제28기 수료
- 1999 - 현재 법무법인 세종(SHIN&KIM)
- 2004 - 2005 유수의 영국 로펌 벨기에 브뤼셀 사무소에서 외국변호사로서 EU 경쟁법 관련 업무수행
- 2005 - 2009 공정거래위원회 경쟁정책자문위원
- 2013 국회정치쇄신자문위원회 국회운영제도쇄신분과 위원

딜레마 상황과 자율주행차의 윤리 문제

지난 4월 6일자 보도에 의하면 애플 최고경영자인 팀쿡이 어느 인터뷰에서 “자율주행차는 그 자체가 핵심기술이다. 한발 물러나서 보면 사실상 로봇과 같다(The autonomy itself is a core technology, in my view. If you sort of step back, the car, in a lot of ways, is a robot)”고 말했다고 한다.

곰곰이 생각해보면 이는 자율주행차의 본질을 꿰뚫은 말이다. 그런데, 만일 자율주행차가 ‘로봇’이라면, 이 ‘로봇’은 장차 윤리적인 충돌상황에서 어떻게 행동할 것인가 또는 이 ‘로봇’이 윤리적인 충돌상황을 맞닥뜨렸을 때 어떻게 행동하도록 할 것인가의 문제를 생각해 봐야 할 것 같다. 사실 자율주행차를 일종의 ‘로봇’으로 이해한 견해는 팀쿡 이전에도 있었으며, 이 문제는 ‘로봇윤리’의 일환으로 논의되고 있기도 하다.

윤리적 충돌상황과 자율주행차 운행을 논하면서 가장 많이 다루는 예가 ‘트롤리 딜레마(Trolley Dilemma)’인 것 같다. 이는 자율주행차의 운행 중 어떤 선택을 하든 누군가의 희생이 따르는 딜레마 상황을 전제한 논의라고 할 수 있다.

자율주행차가 목적지를 향해서 급경사 내리막길을 가고 있는데 브레이크가 파손되었다(아마도 자율주행차는 비상모드로 전환할 것이다). 갈림길에 이르렀는데 본래의 목적지를 향해서 진행하면 전방에는 도로작업을 하는 5명의 인부들이 있어서 그들을 충격하게 된다. 그런데 만일 갈림길에서 다른 길을 택하면 그곳에서 작업하는 다른 1명의 인부를 충격하게 된다. 이때 자율주행차는 목적지로 향해서 그대로 진행해야 하는가, 아니면 노선을 변경해 5명의 인부를 구하는 대신 다른 1명의 인부를 희생시키는 선택을 해야 하는가?

여기에 추가해, 만일 위 자율주행차에 임신부를 포함한 3명의 탑승객이 있다고 하고, 그 갈림길에 중앙분리대가 있으며, 이것을 들이받는 선택을 할 수도 있다고 가정해보자. 이렇게 되면 상황은 조금 더 복잡하게 된다. 이 경우 자율주행차의 선택지에는 목적지를 이탈해 탑승자를 희생시킴으로써 5명 또는 1명의 인부들을 구할 수 있는 선택이 추가되기 때문이다.

우리는 매일 운전하면서도 아무도 이와 같은 상황에서 어떻게 행동할지 고민하지 않는다. 하물며 “만일 이러한 딜레마 상황이 발생한다면 어떤 선택을 해야 되겠다”라고 미리 결정해 두지도 않는

다. 우리가 실제로 운전하는 세계에서 위와 같은 상황은 우리 각자에게 평생 한 번도 발생하지 않을 가능성이 높고, 설사 그러한 상황이 발생하더라도 우리는 우리 앞에 어떤 선택지가 있는지, 각 선택지가 어떤 결과를 초래할지에 대해 유의미한 정보를 가지지 못한 경우가 대부분이기 때문이다. 즉 '인간 운전자'들에게는 위와 같은 윤리적인 충돌상황 자체가 쉽게 발생하지 않는 것이다. 설사 이런 상황이 발생한다고 하여도 각 개인들은 각자의 가치관과 윤리관에 의해 '찰나의 결정'을 하고 그에 대한 책임을 지게 되며, 이것을 윤리적 논의의 대상으로 공론화할 필요도 많지 않다.

그런데, 자율주행차가 운전의 주체가 되어 위와 같은 '딜레마 상황'에서의 선택의 주체가 된다면 상황이 달라진다. 자율주행차는 각종 첨단 장비와 지능형 교통시스템(Intelligent Transport System)에 의해 인간 운전자에 비해 비교할 수 없을 정도의 도로 및 주변 상황에 관한 정보를 가지게 되고, 인간과 비교할 수 없는 연산능력으로 각 선택지와 그것이 초래하는 결과에 대해 예측을 할 수 있다. 더구나 자율주행차가 딜레마 상황에서 어떤 선택을 할지에 대해 제작자가 미리 프로그래밍을 할 수 있다. 수십만, 수백만 대의 자율주행차가 도로를 누비고 교통의 주요 관여자가 되는 상황을 상정해 보자. 그렇다면 위와 같은 딜레마 상황은 적어도 유의미한 빈도로 발생할 수 있고, 그러한 상황에서 자율주행차가 누군가를 희생시키는 의사결정을 할 수 있다면 (또는 해야 한다면), 그리고 그것을 미리 입력해둘 수 있다면, 그것은 우리 사회의 중요한 윤리적 문제가 되지 않을 수 없다.

자율주행차의 윤리 문제의 핵심은, 결국 자율주행차의 운행에 있어서 딜레마 상황에 부딪혔을 때 누군가의 희생을 피하기 위하여 다른 누군가를 희생의 목표로 해도 되는가, 충돌상황에서의 선택에 있어서 어떠한 윤리적 기준을 미리 결정해 입력해 둘 수 있는가, 그러한 기준을 결정한다면 그것은 누가, 어떠한 절차에 의해, 어떠한 내용으로 할 것인가 하는 문제라고 할 것이다.

윤리적 충돌상황은 그 양상이 매우 복잡하고 다기하다. 위의 예에서는 누군가의 희생을 피하기 위해 다른 누군가의 희생을 초래하는 적극적인 결정을 할 수 있는가, 다수의 희생과 소수의 희생 중에서 선택해야 한다면 어떤 것을 선택할 것인가, 임신부와 같은 약자집단을 보

호하기 위해 다른 집단을 차별할 수 있는가 등의 충돌 상황이 제시될 수 있다. 그러나 실제 상정할 수 있는 딜레마 상황은 이것보다 훨씬 더 복잡해질 수 있다. 어느 하나 쉬운 문제가 아니며, 어쩌면 모든 상황에 적용될 수 있는 윤리적 기준을 결정하는 것 자체가 불가능할지도 모른다.

그런데, 만일 자율주행차를 만드는 자동차 메이커에게 자율주행차가 윤리적 충돌상황에서 어떤 선택을 할지에 관한 알고리즘을 결정하는 권한을 부여한다면 어떻게 될까? 이것은 일종의 '시장의 논리'라고도 말할 수 있는데, 만일 아무런 제한이 없다면 자동차 메이커는 어떠한 상황에서도 탑승자의 안전을 우선시하도록 알고리즘을 설계할 가능성이 높다. '탑승자의 안전이 우선시되는 자율주행차'와 '탑승자의 안전이 희생될 수 있는 자율주행차'가 모두 '시장'에 나온다면, 소비자는 '탑승자의 안전이 희생될 수 있는 자율주행차'를 구입하거나 탑승하기를 꺼리게 될 것이고, 어느 자동차 메이커도 팔리지 않는 상품을 만들고 싶지 않을 것이기 때문이다. 그러나 이렇게 중요한 문제를 각자에게 방임하는 것이 반드시 사회적으로 그리고 윤리적으로 수긍할 수 있는 원칙은 아닐 것 같다. 적어도 자율주행차의 윤리기준에 대해 '자동차 안전기준'에 준하는 어떠한 윤리적 기준과 범위를 제시하고 자율주행차 제작자와 운전자에게 이를 준수하도록 해야 할 것으로 생각한다. 자율주행차의 윤리 문제에 대하여는 최근 활발한 연구와 토론이 이뤄지고 있으며, 각국에서 입법으로 논의되고 있기도 한 것 같다. 자율주행차가 '딜레마 상황'에서 어떤 선택을 할 때는 적어도 그것이 그 공동체의 윤리관념에 부합해야 할 것으로 본다. 우리는 자율주행차를 꿈이 아닌 현실로 만드는 기술적인 진보와 혁신을 목도하고 있는데, 이와 함께 자율주행차 윤리 문제에 관한 '사회적 합의'의 도출 필요성에 대하여도 관심을 가져야 할 것으로 본다. **EV**

