

선박 제조물책임에 대한 국제사법적 검토

김진권⁺·이윤철⁺⁺

A Study on the International Private Law for the Shipbuilding Product Liability

Jin-Kwon Kim⁺ and Yun-Cheol Lee⁺⁺

Key words : Shipbuilding product liability(선박제조물책임), International private law(국제사법), Jurisdiction(재판관할권), Governing law(준거법)

1. 사건의 요약

1.1 사건의 개요

MSC Car1a호는 1972년 건조된 강선으로 로이드선급을 유지하고 있는 900피트 컨테이너전용선이다. 동 선박은 1984년 구조변경을 통하여 선체 중앙 횡단면 부위(midship section)를 15미터 추가하는 선체 변경작업을 수행함에 있어 로이드선급 및 선주의 감독 하에 한국의 미포조선소에서 작업을 수행하였다. 추가 테크 부위에 대한 butt weld 부위는 미포조선소에서 담보기간동안 초음파 테스트를 수행하였으며, full penetration weld는 아니라는 사실을 발견하였다. 그러나 로이드 선급은 용접에 대한 개선을 요구하지는 않았으며, 선주는 용접에 대한 개선을 포기하기로 결정하였다.

Carla호는 최근 한달동안 입거하여 로이드선급으로부터 Special 25 Year 검사를 받고 인증을 받았다. 1997년 11월 24일 Carla호는 컨테이너를 가득 적재하고 유럽에서 미국을 향하여, 르와부르에서 보스턴으로 항해중이었다. 악화된 기상상태 하에서 당해 선박은 계속되는 거대한 파도를 타면서 호깅(hogging)상태가 되었으며, 곧 선체 중앙 횡단면 부위에서 뒤틀림 현상 발생하면서 선체 중앙 절단되었다. 동 선박의 선수 부분은 6일동안 부상해 있다가 침몰하였으며, 선미 부분은 구조되어 Las Palmas로 예인되어 컨테이너 양하작업을 수행하였다.

1.2 법원 판결의 요약

선주는 뉴욕의 연방법원에 책임제한 소송을 하였으며, 화물 이해관계자, 이후 이들의 보험자는 선주 및 미포조선소를 상대로 화물손실에 대한 손해배상책임을 주장하였다. 이에 대해 2004년 7월, 법원은 조선소에 대하여 미국 제조물 책임, 과실 및 묵시적 담보책임이론을 적용하여 엄격책임에 기한 화물 이해관계자의 모든 손실에 대하여 손해배상책임을 부담하도록 판결하였다. 이러한 결과는 잠재적으로 전세계 조선소에 대한 파국적인 결과를 내포하고 있다 하겠다.

2. 제조물책임의 국제사법적 접근에 관한 일반론적 검토

2.1 제조물책임의 의의

제조물책임이란 제품의 품질상 결함으로 인하여 그 제품의 사용자 또는 제3자의 생명, 신체, 재산에 입힌 재산상의 손해에 대하여 생산자, 판매자 등이 부담하는 배상책임을 말한다. 대량생산, 대량유통, 대량소비가 일반화된 오늘날의 사회에서는 각종 제품들이 생산되어 유통과정을 거쳐서 소비자의 손에 들어가게 되는데 이러한 제품들의 생산과정, 유통과정에서의 잘못으로 인하여 소비자 등에게 신체나 재산상의 손실을 끼치는 경우도 발생하게 된다. 이러한 손해에 대하여 생산자 등에게 책임을 부과하는 것이 제조물책임인 것이다.

2.2 제조물책임에 대한 국제사법적 검토의 필요성

나날이 국제적 유대관계 확대에 따른 외국 또는 외국인과의 법률행위는 증대되어 가고 있다. 하지만 국제적 유대관계의 증가에 따라 법익상의 침해는 받는 경우 등이 발생할 수 있으므로 국제적 사법생활관계에 대한 법적안정성 확보의 필요성이 제기된다. 예를 들어, A국 생산 제품을 B국 수입업자가 수입하여 판매하는 경우나 A국 생산 제품을 B국 수입업자가 수입하여 판매하는데 C국 소비자가 여행중 구매하는 경우 등에 있어 사용자가 법익을 침해 받는 경우 등이다. 이러한 경우 그 피해자는 어느 나라의 법원에 소를 제기할 것인가 하는 문제와 어느 나라의 법으로 재판을 행할 것인가 하는 문제가 발생한다. 즉 각국의 사법질서의 병존 및 대립에 대하여 국제적 사법생활관계에 대한 재판관할권의 행사와 준거법 지정의 문제 제기되는 것이다. 이에 대하여 국제적 생활관계의 안정성 확보를 위해 섭외적 생활관계에 적용할 실질사법의 지정이 필요한 것이며, 선박 제조물책임에 관한 것도 이와 같은 이유에서 그 검토가 필요하다 하겠다.

3. 재판관할권의 문제

3.1 제조물책임의 국제재판관할권

3.1.1 국제재판관할의 이익

⁺ 김진권(한국해양대학교 해사수송과학부), E-mail: jinkwon@mail.hhu.ac.kr, Tel: 051)410-4234
⁺⁺ 이윤철(한국해양대학교 해사수송과학부)

국제재판관할의 행사 여부 결정시 대립하는 여러 이익을 비교 분석하여 결정하여야 한다. 이때 고려되는 사항으로 다양하게 있을 수 있으나, 몇가지로 분류할 수 있다. 첫째, 소송당사자의 이익은 소송당사자의 편의성, 언어, 증거접근성, 법적용 이익 등을 들 수 있으며, 둘째, 법원의 이익은 준거법의 적용, 증거조사의 편의성 등을 들 수 있다. 셋째, 국가의 이익은 법적 평화의 유지, 당사자들의 실질적인 권리의 보호 등을 들 수 있으며, 넷째, 질서이익은 재판결과의 일치성(외국 법원의 승인 및 집행에 관한 내용)을 들 수 있다.

3.1.2 제조물책임에 대한 피해자의 이해관계

피해자로서는 법익의 침해에 대하여 현실적으로 가장 유리한 법정지를 선택하려고 할 것이므로, 소송당사자의 편의성, 언어, 증거접근성, 법적용 이익 등 고려하게 될 것이다.

3.1.3 제조물책임으로 인한 생산자의 이해관계

여러나라에 제품을 수출하는 생산자로서는 유사한 내용의 사건을 각각 다른 나라에서 소송을 수행하는 어려움이 있을 수 있으므로 언어, 증거접근성, 법적용 이익 등 고려할 수 있을 것이다. 하지만 제조물책임 소송은 피해자가 소를 제기하는 것이므로 생산자는 이러한 이익을 고려하여 현 법정지가 관할권이 없음을 주장하여야 할 것이다.

3.1.4 양 당사자의 이해관계 조절

결국 원고인 피해자와 피고인 생산자(조선소)의 이해관계 조절이 필요하다. 피해자는 법익의 침해에 대한 손해배상을 현실적으로 받을 수 있는 법정지 선택(forum shopping)을 할 것이므로 생산자(조선소)는 어느 법원에 제소될 지를 알 수 없으므로 이에 대한 비용의 부담 등에 대한 예측이 불가능하게 되므로 국제거래에 있어 악영향 줄 수 있다. 그러므로 생산자에 대한 최소한의 예측가능성이 필요할 것이다.

3.2 제조물책임소송의 국제재판관할 이론

3.2.1 불법행위지법

불법행위지법은 불법행위에 관하여 불법행위지의 법원이 재판관할권을 가지고 있다. 여기에서 불법행위지는 행동지와 결과발생지의 양자 모두를 의미하며 원고의 선택에 의하여 제소 가능한 것이다.

행동지는 손해를 초래한 작위 또는 부작위가 행해진 국가이며, 결과발생지는 손해가 발생한 국가로써 피고가 동일한 성질의 손해에 대한 합리적 예견이 불가능하다는 것을 입증하면 관할권이 배제된다. 그러므로 선박의 경우 움직이는 제조물이므로 그 결정에 의해 어느 지역에서 사고가 발생하였다면 그 지역은 제조자나 구매자에게 있어 우연적인 장소라 할 수 있을 것이다.

3.2.2 유통과정이론 및 활동(activities) 이론

유통과정이론, 활동(activities) 이론 등이 있으나 선박의 특수성에 기해 볼 때 적절하지 아니한 것으로 생각된다.

3.3 입법적 해결의 필요성(제조물책임에 관한 법규정 흠결)

제조물책임의 재판관할은 불법행위 재판관할과 상당한 차이점 있다. 우리나라 대법원은 특별한 사정 이론을 도입하고 있으나, 이는 미국의 특별한 사정 이론과는 상이하하며 명확한 기준의 제시가 아닌 조리에 의한 판결로 해석된다. 그러므로 제조물책임의 재판관할에 대한 우선적 고려요소는 제조자의 예측가능성이 되어야 할 것으로 보인다. 참고로 스위스 국제사법 제135조를 고려해 보면 제조물책임의 재판관할은 생산물이 취득된 국가로 규정하고 있다.

4. 준거법의 문제

3.1 제조물책임소송에서의 준거법 이론

준거법 이론은 어느 국가의 법으로 재판을 하는 것인가 하는 문제이다. 이에 대해서는 다양한 연결점을 제시할 수 있으나, 제조물책임과 관련하여 다음과 같은 분류하여 살펴볼 수 있다.

첫째, 제조자의 본거지(또는 영업소 소재지)는 본거지에 대한 개념의 추상성, 유동성으로 법적안정성 기대하기 어려운 단점이 있다. 둘째, 사실상의 제조지는 국제적 분업현상의 일반화로 사실상의 제조지 확정의 어려움이 있다. 셋째, 시장지 또는 취득지는 피해자가 제조물을 취득한 곳으로 시장에서 모든 소비자는 동등하게 취급되고 피해자 및 가해자에게도 동일한 예측가능성을 제공할 수 있을 것이다. 넷째, 결과발생지는 움직이는 제조물과 같은 경우에는 그 결함에 의해 타 지역에서 사고 발생시 그 지역은 제조자나 구매자에게 있어 우연적인 장소이므로 예측가능성 제공하지 못하고 있다.

3.2 입장의 대립

양 당사자간의 이해관계가 대립된다. 즉 조선소의 입장은 예측가능성을 전제로 해당 물품의 제조지법이 타당하다고 주장할 수 있을 것이다. 이는 동일사안에 대한 소송의 단일화, 증거 제출 및 조사 편리한 곳, 자국의 법적용 이익 적용 등의 장점이 있기 때문이다. 이에 반해 피해자의 입장에서는 유리의 원칙 도입을 주장할 수 있다. 즉 “일반적으로 희생자에 대한 동정이 가해자에 대한 동정보다 크다”라고 하는 법언을 바탕으로 피해자 보호 차원에서 피해자의 입장에 유리한 준거법 지정을 주장할 수 있을 것이다.

참고문헌

- [1] 한국국제사법학회, “국제제조물책임 소송과 우리의 대응”, 2004 제12회 한국국제사법학회 연차학술대회 자료집, 2004.
- [2] MSC Carla, 325 F. Supp. 2d 318, 2004 AMC 2211.