

航空機製造物責任에 관한 研究*

李雲造**

< 目 次 >

- I. 序 論
- II. 製造物責任 一般
- III. 航空機製造物責任
- IV. 結 論

I. 序 論

과학기술의 발달과 대량생산, 대량판매 등 製造物의 생산과 판매가 질적 양적으로 팽창함에 따라 그 製造物의 缺陷에 의하여 이의 매수인 및 일반 소비자가 예기치 않는 피해를 입는 경우가 많다. 더구나 오늘날 우리 주위에 가전제품, 자동차, 의약품, 의류, 식료품, 항공기, 선박, 기차 등의 제품이 없다면 아마 우리는 살아가는 데 많은 불편을 느끼게 될 것이다. 반면 그 제품들의 결함으로 인하여 상처를 입는 등 피해를 받는 것도 제품이 편리하게 되고 대량화 됨에 따라 당연히 일정한 비율로 발생하게 된다.

이러한 제품의 결함에 의하여 생명, 신체, 재산에 손해가 발생할 경우에 그 피해자의 法的救濟를 어떻게 할 것인가. 즉 제품의 결함으로 인한 손해에 대하여 제조업자에게 그 제품의 결함 자체에 대하여 어떠한 法的責任을 부과할 것인가 하는 것이 바로 製造物責任의 문제이다.

전통적으로 일반 損害賠償責任은 행위자 또는 사용자의 故意 또는 過失이

* 이 논문은 필자가 1997년 2월 24일 경성대학교에서 수여받은 법학박사의 학위논문을 발췌하여 요약한 것이다.

** 辯護士, 法務法人 西面 綜合法律事務所.

있음을 요하는 過失責任主義에 의하여 처리되어 왔지만, 이러한 일반적인 過失責任主義만으로는 고도화된 제품 생산의 전문성, 기술성 및 정보의 폐쇄성 등에 의하여 피해자가 그 過失을 立證하기가 어렵다. 뿐만 아니라 피해자와 제조자 사이에 계약관계가 존재하지 아닐 때에는 계약행위에 따른 瑕疵擔保責任만으로는 피해자의 손해를 완전히 填補할 수 없는 경우도 허다하다.

이러한 경우에 바로 製造物責任의 法理가 도입되어야 할 필요가 있으며, 이 法理가 채택되면 결함있는 제품에 의하여 피해를 받은 소비자의 法的救濟가 신속히 되고 立證責任이 감소되어 소비자에게 편리한 점이 있다. 여기에서 왜 현대사회에서는 제조자의 책임을 무겁게까지 하면서 소비자보호를 중요하게 취급해야 할 것인가라는 가장 기본적인 문제가 제기된다.

근래에는 소비자나 이용자의 보호에 치중한 결과 기업의 부담이 커지고 심지어 이로 인하여 기업이 도산하는 경우까지 발생하여 이제는 소비자 보호와 아울러 기업을 보호할 필요도 있다는 주장이 대두되었다. 미국을 중심으로 製造物責任에 대한 새로운 움직임이 그것이다. 그래서 이 論文에서는 美國을 중심으로 일어나고 있는 새로운 製造物責任에 관한 논의도 검토하고자 한다.

다른 한편 航空機는 먼 거리를 짧은 시간에 대량으로 수송할 수 있는 수송수단이지만 지상에서 출발하여 공중으로 비행하게 되는 만큼, 비행도중에 航空事故가 발생하면 추락할 위험이 지상의 교통수단보다 더 크다고 생각된다. 이러한 사고가 발생하게 되면 손해의 범위도 확대되고 탑승객의 거의 모두가 사망하거나, 航空機가 전파하는 등, 여러 가지 측면에서 제조상의 故意나 過失을 피해자측에서 立證하기가 어렵게 된다. 따라서 航空機나 그 部品에 결함이 있고 그 결함으로 인하여 사고가 발생한 경우에 일반의 製造物責任을 그대로 적용할 수 없는 어려움이 생긴다.

航空機는 그 생산량이나 가격의 점에서 대중소비재라고 할 수 없으며, 상품의 유통과정을 중요시하여 그 책임이 인정되는 일반의 製造物責任과는 결맞지 않는 측면도 부정할 수 없다. 그러나 航空機라 하더라도 그 결함이 있고 그로 인하여 손해가 발생하였다면 당연히 제조업자로서의 책임문제가 발생하기 때문에 그 한도에서는 일반대중소비재에 대한 製造物責任과 구별해야 할 특별한 이유는 없다고 본다. 그러나 그 경우에도 피해자와 항공기제조업자 사이에 항공운송회사나 국가가 개입함으로써 다른 책임 문제가 발생할 수도 있으므로 특별한 고려를 요한다. 따라서 항공기제조업자에게 航空機의 設計 혹은 製造에 관하여 의무위반이 있다면 일반의 제조자와 동일한 책임을

부담하게 하여야 할 것이다.

다만 航空機는 고도의 기술을 요하는 것이고 또 많은 部品の 조립에 의하여 완성되는 것이기 때문에 그 부품제조업자의 주의의무의 위반과 항공기제조업자로서의 책임에 있어서 航空機事故時에 航空機의 設計 및 製造上의 瑕疵가 있었는지 등의 결함의 존재를 입증하기가 어려운 상황 등을 생각하면 一般製造物責任과는 달리 취급하여야 할 부분도 있을 것으로 판단된다.

무엇보다도 航空機製造物責任이 인정되게 된 가장 큰 이유는 피해자의 신속한 구제에 있다. 즉 피해자에게 航空機에 대한 전문지식도 없고 또 航空機事故의 全損性, 損害의 巨額化, 瞬間性 등을 고려할 때, 피해자가 사고의 원인을 규명하고 故意·過失을 입증하기는 매우 어려운 현실이기 때문이다.

그러나 피해자의 구제를 위하여 항공기제조업자의 책임을 무한정도로 인정하게 되면 그 손해액이 크게 증가하기 때문에 保險會社는 제조업자의 제조상의 위험을 引受하기를 기피하게 된다. 그 결과 항공기제조업자는 그 부담이 가중되어 극단적으로는 도산할 수도 있다. 더구나 항공운송은 과거와 같이 특수한 교통수단이 아니라 일반적이고 보편적인 교통수단으로 되어 그 수요가 점차 증가하고 있는 추세이다. 더구나 앞으로 航空機의 활동 영역이 우주로 확대되어 항공우주산업이 발달하게 되면 航空機의 潛在的 危險性은 더욱 증가할 것으로 예상된다. 그러므로 앞으로는 피해자의 구제와 아울러 항공기제조업자의 보호도 고려하여 이 兩者의 조화를 꾀하는 것이 바람직하다고 생각된다.

그런데 나아가서 피해자의 신속한 구제를 위하여는 製造物責任에만 의존하여야 하는가, 아니면 다른 구제방법은 없는가 하는 것 또한 연구·검토되어야 할 과제이기도 하다. 지금은 거의 모든 분야에서 保險制度가 확립되어 있고 보험회사의 부담을 분산시키기 위하여 再保險이 보편화되고 있는 것이 현실이다. 그렇다면 항공기사고로 인한 손해배상의 경우에도 피해자를 위하여는 그 항공기사고가 고의적인 경우를 제외하고 우선 보험에 의하여 그 손해를 填補하고, 그 다음에 사고에 관련된 자 사이에는 일반적인 손해배상의 원칙에 따라 처리한다면 피해자의 구제와 제조자의 책임에 형평이 이루어지지 않을까 생각된다.

다만 항공운송에 대한 보험이 지금과 같이 임의적이고 강제성이 없을 때에는 영세한 항공기제조업자가 보험에 가입하지 아니하거나, 보험회사가 항공운송의 위험성과 손해액의 과다를 이유로 항공기제조업자를 위한 保險引受를

기피하게 되면 피해자의 완전한 구제는 오직 製造物責任에 의존할 수 밖에 없다. 그러므로 어떠한 형태로든 항공기제조업자의 보험가입이 법률상 강제되는 責任保險制度의 확립이 요망된다.

우리나라의 경우에는 航空機製造에 관하여 아직까지 航空機部品の 생산, 航空機의 조립, 航空機의 공동생산이라는 초보단계에 서 있다. 이러한 항공기 산업의 영세성으로 인하여 정책적으로는 피해자의 보호보다 항공기산업의 보호·육성이 더 시급할지도 모른다. 그러나 항공기사고는 그 발생장소를 예측할 수도 없고 또 피해자의 국적도 다양하여 국가간의 법률적용에 있어서 마찰을 일으킬 가능성도 배제할 수 없을 것으로 생각된다. 그러한 상황에서 우리나라의 정책적인 면만을 고집할 수 없기 때문에 어디까지나 製造物責任에 있어서는 無過失責任을 원칙으로 하면서 기업의 보호를 도모하는 입법정책을 연구하여야 할 것이다.

이 論文은 항공기사고시의 人的·物的損害에 관하여 항공기제조업자 및 그 부품 공급자 등의 책임에 관하여 學說과 立法例 및 判例를 검토하여 그 損害 填補의 방향을 모색하고자 한 것이다.

II. 製造物責任 一般

1. 製造物責任의 法的性質

製造物責任은 그 法的性質이 不法行爲인가, 아니면 債務不履行인가 하는 것이 처음부터 학설상 논란이 되어 왔다.

製造物責任의 법적성질에 대한 취급방법에 대하여는 3가지 유형으로 구분하여 살펴 보는 것이 적합할 것이다.

첫째, 英美의 嚴格責任의 형태이다.

결합상품에 의한 손해의 초기단계에서는 그 구조가 단순하여 제조업자가 바로 판매자가 되어 製造物責任은 契約責任으로 되어 특별히 製造物責任을 문제삼을 필요가 없겠으나, 현재의 시장 거래의 본질에서 보면, 시장지배에 관여하는 시장 관여자에 대하여 직접적인 책임추급으로서 일종의 無過失責任을 확립한 것은 美國에서이다.

英國에서는 원래 매매는 買受者危險負擔(caveat emptor)의 원칙이 지배하

였다. 위 원칙에서는 매도인의 詐欺行爲에 대하여서만 매도인이 책임지게 되어 있어서 매수인의 보호가 많은 제한을 받았다. 그러나 그 후 契約法이 발달함에 따라 매도인의 詐欺뿐만 아니라 契約上의 保證(warranty)法理에 의하여 보호되고, 더욱 保證法理는 숨은 보증(implied warranty)의 영역으로까지 확장되어 적용되었다¹⁾.

위와 같은 보증 또는 숨은 보증의 법리는 당사자사이에 當事者關係(privity)의 존재를 요건으로 한다는 判例가 나왔다²⁾.

그후 美國에서 negligence訴訟에서의 당사자관계의 요건을 배제하는 것을 명확히 하는 판례가 등장함으로써³⁾ privity理論에 대한 일대 변혁을 예고하였다. 그후 1932년에 英國에서도 Donohue 사건⁴⁾에서 제조업자의 일반적 주의 의무를 긍정하고 negligence이론을 인정하였다.

그러다가 1963년 美國의 Greenman 사건⁵⁾에서 製造物責任에서의 嚴格責任이라는, 결함을 전제로 한 無過失責任이 인정됨으로서 不法行爲法上的 嚴格責任이라는 判例法이 확립되었고 이를 계기로 40년에 걸친 擔保責任(warranty)法理의 지배가 끝나게 되었다.⁶⁾

둘째, 기존의 不法行爲 이론을 유지하면서 美國의 제조물책임의 영향을 받아 不法行爲의 要件을 완화하고자 하는 獨逸法(Produzentenhaftung oder Haftung des Warenherstellers)의 형태이다.

獨逸民法은 전형적인 過失責任主義로 일관되어 왔다. 물론 매도인의 瑕疵擔保責任은 無過失責任이지만, 그 구제는 계약의 해제와 감액청구에 한정된다. 그러나 過失責任에 대하여, 예를들면 이상하게 위험한 상태나 행동에서 발생한 손해에 관하여는 여러가지 입법으로 嚴格責任을 인정하고, 폭발물이

1) 1893년의 動產賣買法(Sale of Goods Act) 14조, 15조.

2) Winterbottom v. Wright, 10 M.& w. 109(1842).

3) MacPherson v. Buik Motors Co., 217 N.Y. 382(1926).

4) Donohue v. Stevenson(1932) A. C. 562.

5) Greenman v. Yuba Products Inc. 59 Cal. 2d(1963) p.57.

6) California대학의 Prosser교수는 1960년의 그의 논문인 The Assault Upon the Citadel(Strict Liability to the Consumer)에서 다음과 같이 말하고 있다. 「불법행위법에서의 嚴格責任이 인정되어야 한다면 솔직히 詐欺契約이라는 가면을 쓰지않고 不法行爲法에서 그것을 인정해야 한다. 嚴格責任은 이상하게 위험한 행위, 使用者責任 등으로 잘 알려진 것이다. 오늘날에는 일반공중의 감정이나 요구나 公共政策이 변경을 요구하는 단계에 와 있는 한, 이 새로이 개척된 영역에서, 그것이 받아들여져 독립할 수 없을 정도로 쇼킹한 것은 아무것도 없다」(69 Yale L. J. 1134(1960)).

라던가 철도나 자동차류나 航空機 등의 운전 등을 포함한 손해에 관하여는 여러가지 예외를 인정하고 있고, 立證責任에 대하여도 일응의 推定을 통하여 原告의 立證責任을 제조업자에게 전환하는 立證責任의 推定에 의하여 그 요건이 완화되는 경향을 보인다. 그러나 기본적으로는 過失責任主義의 지배는 상당히 강력하였다.

그러다가 1968년 9월에 뉴른베르그에서 열린 제47회 法曹大會에서 製造物責任에 대한 결의⁷⁾가 있는 지 얼마 되지 아니하여 1968년 11월 26일에 製造物責任에 관한 매우 중요한 판결이 있었다.⁸⁾ 判旨는 獨逸에서 논의되고 있는 주요한 學說을 일일이 거론하여 검토한 후, 契約法的 구성을 취하는 제3자의 손해의 정산의 법리는 본건에서는 적절하지 않다고 하고, 또 M과 Y간에 제3자를 위한 보호효과를 수반하는 契約이 존재한다고 하는 사고방식도 거부하였다.

결국 위 사건에서 法院은 최종적으로 不法行爲法的構成을 유지하면서도 立證責任 轉換의 法理를 통하여 제조자의 책임을 인정하여 原告 勝訴의 判決을 하였다.

셋째, 契約法的 構成을 취하는 프랑스법이다. 즉 매도인과 제조업자의 관계를 일체로 보아 개별적인 매매의 연쇄라고 하는 기본적인 사고방식에 입각하여 소비자로부터의 直接訴權을 인정하면서 매도인의 擔保責任으로서의 안전의무를 제조업자에게 부과한다고 하는 독자적인 방법이다.

제품이 제조업자로부터 소비자에 이르기까지 일련의 매매계약에 의한 유통의 흐름 가운데 있는 사람들의 관계는 擔保責任으로 해결할 수 있지만, 그 유통의 밖에 있는 자가 제품의 하자에 의하여 손해를 입은 경우는, 결국 不法行爲法에 의한 처리가 될 수밖에 없었다.

이상과 같이 나라에 따라서 製造物責任에 대한 취급방법이 각각이지만, 美國의 嚴格責任이 확립되고 유럽 공동체가 製造物責任에 대한 無過失責任을 인정하는 製造物責任法이 채택되고 유럽 공동체의 각국이 이를 받아들여 國

7) 이 범주대회에서 제조물책임을 둘러싼 토론이 있고, 학자의 의견서를 둘러싸고 연방법관 외에 공업계의 대표자, 소비자 단체의 대표자, 보험업계의 대표자 등이 보고하고 6개항의 결의를 채택하였다.

8) 養鷄業者 X는 獸醫 M에게 의뢰하여 닭에게 페스트 예방주사를 하였는데 그후 4000마리 이상이 페스트에 걸려 죽었다. M은 Y회사가 제조에 관여한 약품을 사용하였고, 다른 양계업자의 경우에도 같은 손해가 발생하였다. X로부터 Y회사에 대하여 손해배상을 구하였으나, 1심, 2심 모두 X가 勝訴, Y는 上告하였으나 棄却되었다.

內法化하고, 日本 등의 국가에서도 결함을 전제로 하는 製造物立法을하여 시행하고 있는 점을 보면 이미 그 법적 성질에 대한 논의의 의미가 없고 오히려 앞으로의 製造物責任法의 새로운 동향에 대한 立法論의 방향에서 고려하여야 할 것이다.

2. 缺陷

제조물책임은 결함제품으로부터 발생한 손해에 관하여 책임을 부과하는 것이기 때문에 결함의 존재를 전제로 한다. 다수의 견해는 결함이란 제품의 위험성과 손해발생의 위험성에 관한 개념이라는 점에서 목적물의 가치나 통상의 신용 또는 계약상 약정된 사용에 대한 개념인 하자과 구별되고, 결함은 제조물이 가지고 있는 객관적인 위험성인데 반하여 제조업자의 행위를 평가하는 주관적인 요소인 過失과 구분된다고 한다.

결함에는 보통 ① 設計上の 缺陷⁹⁾ ② 製造上の 缺陷¹⁰⁾ ③ 警告·指示上の 缺陷¹¹⁾으로 구분되고, 결함여부를 판단하는 기준에 대하여는 ① 標準逸脫基準 ② 消費者期待基準 ③ 危險效用基準의 3가지로 분류하는 것이 보통이고 그 기준도 그 결함이 어떤 것이냐에 따라 정하는 것이 타당하다.

3. 우리나라에서의 製造物責任立法에 대한 動向

(1) 責任原則

우리나라는 無過失責任을 근거로 하는 製造物責任立法은 제정되지 아니하였고 製造物責任은 民法 제750조에 바탕을 둔 전통적인 過失責任의 原則을 근거로 하는 不法行爲責任의 法理를 적용하고 있다.

製造物責任에 관하여는 不法行爲責任 뿐만아니라 契約法的인 구성에 의하여서도 처리가 가능하다. 이 경우는 債務不履行責任(민법 제390조)과 瑕疵擔

9) *Carpini v. Pittsburgh & Wrtton Co.*, 216 F2d(1954). pp. 404, 407; *Garbutt v. Schechter*, 334 P2d(1959), pp. 225, 227.

10) J. Schmidt-Saizer, *Producthaftung*(1973)S. 78, Fussnote; *Cohen v. Coca Coa Ltd.*, 62 DLR(1967), pp. 285, 288.

11) J. Schmidt-Salzer, a.a.O. S. 95; S. Simitis, *Grundfragen der Produzentenhaftung*(1955) S. 63; *Dupont de Neors & Co. v. Baridon*, 73 F2d(1934), pp. 26, 30.

保責任(민법 제580조, 581조)으로 나누어 진다. 그러나 製造物責任에 있어서 보호를 필요로 하는 소비자나 사용자의 보호에는 계약관계가 전제로 되지 아니하는 不法行爲責任으로 구성하는 것이 타당하며, 또 각국의 多數見解이고 判例이다.

우리나라의 判例도 製造物責任을 不法行爲責任으로 구성하고 원칙적으로 제조자 등의 故意·過失, 缺陷과 損害와의 因果關係의 立證을 하는 것으로 하고 있고,¹²⁾ 경우에 따라서는 그 過失의 立證責任을 轉換하거나, 輕減함으로써 피해자의 立證責任의 부담에서 오는 불이익을 가볍게 하려는 判例도 보인다.¹³⁾ 나아가서 피해자측에서의 過失立證의 곤란함을 고려하여 大法院判例 중에는 결함사실만 立證하면 제조업자의 過失을 推定하여(res ipsa loquitur) 제조업자의 책임을 인정한 判例도 있고¹⁴⁾ 근래에는 下級審判決이기는 하지만, 過失의 推定뿐 아니라 法院이 결함 자체를 추정하고 있는 것으로 보이는 判例도 있다.¹⁵⁾

(2) 立法化의 움직임

우리나라에서는 1960년대의 공업화를 계기로 하여 70년대에 고도경제성장을 이루게 되었지만, 그와 동시에 공업제품의 대량생산으로 소비자가 피해를 보게되는 것이 사회문제로 새로이 대두되었다. 이에 따라 소비자보호운동이 활발하게 전개되게 되었다. 물론 식품위생법, 공중위생법, 약사법, 독극물법 등의 특별법이 제정되었으나, 이들 법률들은 소비자 피해의 방지를 목적으로 하는 행정법규에 불과하고 피해 발생후의 民事責任의 문제를 해결하는 실체법은 아니다. 또한 1980년 1월에는 소비자보호법이 제정되어 소비자와의 분쟁에 관한 조정업무를 규정하고 있지만, 이러한 소비자보호법은 소비자 보호의 기본법으로서의 성격을 가지고 있다. 그러나 製造物責任에 관한 責任原則에 관하여는 여전히 종래의 不法行爲責任을 중심으로 하는 民法의 一般原則에 맡겨두고 있다. 그러나 過失責任主義를 취하는 不法行爲責任에서는 여전히 제조물상의 결함에 대한 故意와 방지효과의 유효성에 대한 의문이 남아있기 때문에 學界 및 소비자단체에서 嚴格責任의 도입을 요구하는 의견이 나왔

12) 大法院 1976년 9월 14일 宣告 76다1219호.

13) 大法院 1979년 12월 26일 宣告 79다1772호.

14) 大法院 1992년 11월 24일 宣告 92다18139호.

15) 東草地方法院 94가합 131호 1995년 3월 24일 宣告 「T.V. 제조회사의 제조물책임」.

다.¹⁶⁾

그후 製造物責任의 입법화에 대한 논의가 계속되다가 1989년에 消費者保護院이 연구보고서 「製造物責任法試案」을 발표하였다. 그 주요내용은 ① 嚴格責任의 도입, ② 제품의 범위는 동산에 한하고, ③ 推定規定의 도입(res ipsa loquitur), ④ 懲罰的 損害賠償의 인정, ⑤ 開發危險의 抗辯의 불인정 등이다.

우리나라 정부는 新經濟長期構想消費者政策班에서 「2000년대를 대비한 소비자 정책의 방향과 과제」라는 주제로 소비자보호원 강당에서 공청회를 열고 2000년까지 제조물책임제도를 도입한다는 원칙을 정하고 제조업자의 故意나 過失 여부에 상관없이 제조업자가 배상을 책임지는 제조물책임제도와 많은 사람이 같은 종류의 피해를 본 경우, 개인 또는 소비자단체가 대표가 되어 訴訟을提起하는 集團訴訟制度를 도입할 계획이라고 밝힘으로써 입법의지를 나타내고 있다.

Ⅲ. 航空機製造物責任

1. 製造物責任에서의 航空機製造物責任의 위치

(1) 概要

일반적으로 製造物責任이라 함은 결함제품에 의하여 일어나는 인적·물적 손해에 대한 제조업자 기타 부품공급자의 책임을 의미한다. 그러나 그 결함제품이라는 경우의 결함개념은 대량생산·대량판매라는 시장구조를 통하여 규격화된 대중소비재를 취급할 때 발생하는 위험성을 전제로 한다.

그러나 航空機라 하더라도 결함이 있다면 당연히 제조업자의 책임문제가 발생하기 때문에 그 한도에서는 대중소비재와 구별해야 할 이유는 없다. 그러나 그 경우에도 피해자와 항공기제조업자 외에 항공운송회사나 국가가 개입하게 됨으로서 다른 책임문제가 발생하기 때문에 특별한 고려를 요할 뿐이

16) 이러한 입법화의 요구에 따라 1982년 2월에 김순규의원 등 25명의 議員에 의하여 嚴格責任을 규정한 製造物責任法案이 제10차 國會에 제출됨으로써 우리나라에서 처음으로 국회에 제출된 製造物責任法案으로 주목을 받았지만 결국 국회를 통과하지 못하고 폐기되고 말았다.

다. 따라서 항공기제조업자에게 航空機의 設計 혹은 製造에 관하여 의무위반이 있다면 일반의 제조업자와 같은 책임이 부과되어야 할 필요도 있다.

더구나 航空機가 초고속화되고 대형화됨에 따라서 항공기사고는 순식간에 발생하고 그로 인하여 승객의 전부 또는 대부분이 사망하게 되는 사고의 대형화 경향을 보이고 있다. 또 다른 나라에서 自國 航空機가 사고를 발생하였을 때는 손해배상에 있어서 손해액에 대하여 복잡한 국제적인 마찰이 발생하게 된다.¹⁷⁾

특히 항공기운송은 위험성이 따르고 항공운송사고는 ① 全損性, ② 大量性 및 損害의 巨額性, ③ 瞬間性, ④ 從屬性, ⑤ 國際性 등의 특성을 띠고 있으므로 운송업자 뿐아니라 제조업자도 이러한 사고가 일어나지 않도록 사전점검 및 검수를 철저히 하며 고도의 정밀기술을 충분히 발휘하여 완전무결한 航空機를 제작할 의무가 있다.¹⁸⁾

(2) 美國에서의 製造物責任의 原因

美國에서는 製造物責任의 原因에 대하여 不法行爲法上の 過失(Negligence), 契約 혹은 準契約上の 明示 또는 默示의 擔保義務違反(breach of warranty)과 不法行爲法上の 嚴格責任(strict liability)으로 나누어 그 책임을 인정하고 있다. 이들 세가지 책임원인은 美國의 製造物責任法에 있어서 많은 시간과 장애를 극복하고 이루어진 것이지만,¹⁹⁾ 이 責任原因은 현실의 소송에서 過失을 주장하는 경우에 계약관계(privy of contract)는 요구되지 않고 被告의 過失을 立證하지 않으면 안되는 것과 같이 서로 경합하여 주장되거나 혹은 서로 보충하여 주장되고 있다. 이 過失의 立證의 어려움은 어느 정도 事實推定(res ipsa loquitur)의 法理에 의하여 구제되지만,²⁰⁾ 州에 따라서 이 원칙의 적용요건이나 소송상의 효과에 약간의 차이가 있어서 자연히 일정한 한계가 있다.

19) 訴訟의 管轄權, 判決의 他國에서의 承認·執行 등의 涉外私法關係에서의 문제가 있다.

18) 金斗煥, 「航空事故와 航空機 製造業者의 法的責任」, 金曾漢博士回甲記念論文集, 新星印刷社, 634쪽.

19) 藤田勝利, 「アメリカ의 判例における 見た航空機製造者責任」, 法學雜誌, 19卷2號, 50면 이하.

20) Frumer/Friedman, Products Liability, Vol. 1 §12. 03(1) infra.; Reed, Products Liability: Res Ipsa Loquitur, 480 Ins. L. J. (1963), p. 5.

항공기제조업자의 책임이 추급되는 경우도 다른 제조물책임소송과 같이 세 종류의 소송원인을 동시에 또는 그 가운데 한가지 원인에 목표를 맞추어 訴가 제기된다.

2. 항공기제조물책임의 法的構造

(1) 過失責任(Negligence)

1) 항공기제조업자가 과실책임을 지는 것은 ① 항공기에 결함이 있으면, 그 결함에 관하여 필요한 주의의무를 다하지 않는 경우와 ② 특정 항공기의 위험한 특성에 관하여 알았거나 알아야 할 사항을 적절히 경고하지 않거나 잘못된 지시를 한 경우의 두가지가 있다.

2) 事實의 推定

항공기사고에서는 일반적으로 사고원을 찾는데 많은 비용과 오랜 시간이 요하고 또 전문적인 지식도 필요하다. 그리고 항공기사고의 全損性 때문에 생존자나 목격자가 드물어 제조업자의 과실을 立證하기도 어렵다. 그러므로 항공기사고 발생시 정상적인 사람이라면 항공기제조업자나 항공기운송업자가 보통의 주의의무를 다하였다면 사고가 일어나지 않았을 것이라는 판단아래, 被告가 납득할 만한 증거를 제시하지 못하는 한 原告의 과실책임을 있는 것으로 추정하는 소위 *les ipsa loquitur*(과실의 추정)의 法理가 적용되게 되었다.

그러나 이 *les ipsa loquitur* 법리를 인정하기 위하여는 ① 사고가 일반적으로 누군가의 과실이 없으면 발생하지 않는 성질의 사고일 것, ② 사고가 原告의 배타적 지배내에 있는 물건 내지 도구 등에 의하여 발생할 것, ③ 사고가 原告의 자발적 寄與行爲에 의하여 발생한 것이 아닐 것 등의 要件이 갖추어져야 한다²¹⁾.

3) 製造業者의 抗辯

제조업자의 과실책임을 대하여 제조업자가 원고에 대하여 대항할 수 있는 항변을 말한다. 여기에는 ① 항공기사고가 항공기제조업자의 과실과 제3자인 조종사의 과실이 競合하는 경우에 그 모두에게 책임을 추급하여야 한다는 共同不法

21) J.A.L.C. Vpl. 23, pp. 110~114.

行爲의 抗辯²²⁾, ② 항공기사고의 원인에 원고의 과실이 기여하였다는 寄與過失(contributory negligence)²³⁾ 및 피해자의 승낙인 危險의 引受(assumption of risk)의 抗辯, ③ 항공기제조업자의 책임소송에서 제조업자의 과실이 다른 독립된 책임있는 당사자의 행위에 의하여 중단됨으로써 제조업자도 면책된다는 因果關係의 中斷(intervening cause)의 抗辯²⁴⁾, ④ 항공기에 대한 堪空證明이 제조업자에 있어서 면책적효력을 가진다는 堪空能力(airworthiness certification)의 抗辯²⁵⁾ 등이 있다.

(2) 擔保責任(Liability for Breach of Warranty)

항공기제조물책임은 過失責任이외에 契約法上的 保證責任인 담보책임이 항공기사고에서도 적용된다. 따라서 이러한 계약관계가 없는 항공기사고에서 항공기제조업자에게 人的損害賠償인 담보책임을 과하는 것은 무리이다. 그러나 여객기의 사고에서 제소된 항공운송회사의 항공기제조업자에 대한 求償關係를 명확하게 하기 위한 交叉支拂請求(cross claim)를 주장하는 경우²⁶⁾에는 物的損害에 대하여 담보책임이 인정된다.

(3) 不法行爲에서의 嚴格責任(strict liability in tort)

1960年代 중엽에서 시작하여 많은 항공제조물사건들은 전체 혹은 다수의 손해배상소송에서 嚴格責任의 이론이 정립되었다.

不法行爲에서는 過失責任이나 契約責任에서의 계약의 당사자관계, 위반의 통고, 권리의 포기, 숨은 보증 등의 계약상의 어려움이 嚴格責任의 등장으로 제거되게 되었다.

製造物責任에 있어서 嚴格責任이 처음으로 등장하게 된 것은 1963년의 Greenman 사건²⁷⁾이고 이 嚴格責任이 항공기사고에 최초로 적용되게 된 것은

22) 6 Avi. 17, 352), 265 F. 2d(3rd Cir. 1959), p. 482.

23) Prashker v. Beech Aircraft. 비치크랩트 보난자의 추락에 의한 조종사의 사망손해와 항공기의 손상에 관하여 擔保違反과 過失을 소송원인으로하여 제조자와 賣渡人을 제소한 사건이다.

24) Carter Caburretor Corp. v. Riley. 186 F. 2d 148(8th Cir. 1951).

25) J.A.L.C. Vol. 23, 110~114.

26) Blue v. United Airlines, Inc.

27) 59 Cal. 2d 57, 27 Cal. Rptr. 697, 377 p. 2d. 897(Cal. 1963).

1963년의 Goldberg 대 Kollsman Instrument Corp. 사건²⁸⁾이다.

美國에서의 손해배상의 嚴格責任의 法理는 대부분 손해배상법 제2차 Restatement 제402조 A에 근거하고 있다. 위 손해배상법 Restatement 제402조 A의 嚴格責任의 규칙의 요지는 아래와 같다.

(1) 사용자나 소비자에게 또는 그의 재산권에 불합리하게 위험한 결함있는 상태에서 제조물을 판매한 사람은 만약 (가) 그 판매자가 그와같은 제조물을 판매하는 직업에 종사하고, (나) 그것이 예상되거나 또 그것이 판매된 상황에서 본질적인 변경 없이 사용자나 소비자에게 인도된다면 최후의 사용자 혹은 소비자에 대하여 발생한 인적손해나 그의 재산권에 대하여 책임을 지게된다.

(2) (1)에서 명시된 규칙은 (가) 판매자가 그의 제조물에 대한 준비와 판매에 있어서 모든 가능한 주의를 다하였고, (나) 사용자나 소비자가 판매자로부터 직접 제조물을 매수하지 않았거나 또는 판매자와 계약관계를 맺지 않았다고 할지라도 적용된다.

위에서 말한바와 같이 손해배상의 원칙에서 嚴格責任은 1960年代末과 1970年代에 航空機製造物販賣事業²⁹⁾에 활발하게 종사하였던 다양한 항공기공급자들에게 제기되었던 많은 航空製造物責任의 보고된 사건에서 적절한 것으로 인정되었고 적용되었다.

결국 손해배상에서의 嚴格責任은 제조물의 결함의 존재만 立證하면 제조업자의 주관적요소 즉 주의의무의 존부에 대한 입증은 요하지 않는다는 일종의 無過失責任이라 할수 있다.

3. 항공기제조물에 대한 賠償履行確保

(1) 航空機製造物 責任保險

항공기사고가 발생하고 이로 인하여 인적·물적손해를 입은 피해자가 그 손해배상을 전보받는 가장 중요하고 기본적인 방법은 損害賠償法에 의한 배

28) (8 Avi. 17, 629), 12 NY 240 432, NYS 2d 592, 191 N.E. 2d 81(1963).

29) Berkebile v. Brantly Helicopter Corp.(1975) 462 Pa 83, 337 A2d 893, 13 CCH Avi. 17878.

상이다. 그러나 그것만으로는 완전한 해결방법이라 할 수 없다. 가해자인 항공기제조업자 등이 책임을 면탈하려 하거나 배상의 자력을 확보하지 못할 때에는 법적인 填補가 어려워 지는 수도 있다. 이와 같은 경우에 배상이행의 확보방법으로서 「危險의 引受」,³⁰⁾ 자위를 위한 손실전보자금대책의 일환으로서의 「危險의 轉嫁·分散」,³¹⁾ 사회적 제도로서의 「危險의 轉嫁·分散」,³²⁾ 租稅負擔에 의한 「社會的相助」,³³⁾ 등이 있다. 그러나 이 論文에서는 航空機製造物責任의 범위내에서 航空機責任保險制度和 이와 관련된 保險이외의 제도를 고찰하고자 한다.

일반적으로 製造物責任保險(Product Legal Liability Insurance)이라 함은 被保險者(항공기제조업자, 엔진제조업자, 부품제조업자 등을 포함)에 의하여 제조되고 판매된 제조물 또는 상품이 製造物危險³⁴⁾으로부터 발생한 사고에 의하여 인적손해(personal injury)와 재산상의 손해를 입은 경우에 이로 인하여 피보험자가 그 손해배상의 책임을 져야할 때 보험자가 그 손해에 대하여 보험금을 지불하기로 하는 계약³⁵⁾이라고 정의할 수 있다.

그러나 航空機의 製造物責任保險은 항공보험제도 중에서 그 引受가 가장 어려운 보험 중의 하나이다. 그 이유는 航空機는 제조 후 20~30년간 계속하여 운항하여 航空機의 제조시로부터 사고발생시까지 오랜 시간이 소요되므로 배상책임이 발생할 가능성이 많고, 航空機의 특성상 제조 이후에 수리·검사 등 제3자의 행위가 개입될 소지도 있고, 또 사고가 발생할 경우 실제로 그 배상이 이루어 질 때까지는 사고원인의 확인 등 입증상의 어려움 등으로 많은 시간을 요하는 등 일반 製造物責任保險과는 많은 차이가 있기 때문이다. 뿐만 아니라 항공기사고가 발생할 경우 탑승원의 대부분이 사망하거나 航空機가 전과하여 그 손해액이 고액인 경우가 많기 때문에 保險料率을 설정하는 것도 다른 보험에 비교하여 매우 어려워지고 있는 것도 保險引受가 어려운

30) 自己責任으로서의 위험의 제거나 경감을 말한다.

31) 賠償責任·契約責任의 추급, 自家保險, 責任保險 등이 있다.

32) 民營保險, 強制保險, 社會保險, 救濟基金 등이 있다.

33) 社會福祉法, 犯罪被害者保護法 등에 의한 구제제도가 있다.

34) 「製造物危險」이라 함은 航空機製造物(aircraft product)의 상태, 그 취급 또는 그 사용을 말한다. 航空機製造物이라 함은 航空機, 宇宙船, 人工衛星의 완성품, 그들의 구성부분 또는 그들에 부착된 또는 사용을 위하여 공급된 물건을 말한다. 제조는 航空機의 製造뿐 아니라 그 조립, 수리와 설계를 포함하는 개념이다.

35) The Society of British Aerospace Company(S.B.A.C.)의 定義.

이유 중의 하나가 된다.³⁶⁾

항공기보험제도는 1955년 이래 美國에서 항공기제조업자에 관하여 런던 보험시장에서의 保險과 유사한 항공기건축회사(Aircraft Builder's Counsel, Inc.)가 성공하자 英國에서도 1961년 런던의 보험시장에서의 관례에 따라 英國航空宇宙會社協會(Society of British Aerospace Companies, SBAC)의 단체 가입 방식을 쓰게 됨으로써 정착되게 되었다. 따라서 英國의 航空機 및 部品製造業者는 거의가 위 SBAC約款에 의한 SBA 保險證券에 의하여 航空機製造物賠償責任保險 및 飛行禁止賠償責任保險에 가입되어 있고 美國에서는 ABC에 의한 約款體制를 취하고 있으나, 그 내용에 있어서 대부분은 SBAC 約款과 같다.

이와같이 대부분의 航空機製造物賠償責任保險約款이 英國의 SBAC와 美國의 ABC 約款에 기하여 작성되어 왔지만, 1990년 9월 14일 航空保險安全協會(Aviation Insurance Offices Association, AIOA)와 로이드 航空保險引受人協會(Lloyd's Aviation Underwriters Association, LAUE)가 공동하여 航空機 또는 航空機의 일부를 구성하기 때문에 설계·제품 또는 장비에 관한 賠償責任保險에 대하여 표준양식의 약관을 제시하였으며, 런던 시장은 독자의 약관인 航空製造物賠償責任保險(Aviation Products Liability Wording)인 AVN 66 을 일반용으로 발행하였고, 그 내용은 SBAC 양식 및 ABC 양식과 기본적으로 같은 담보내용을 제공하고 있다.³⁷⁾

그외에 소규모의 部品製造業者를 위한 Component Part Manufacturers' Scheme 制度, 超音速 Concorde機와 그 부품들에 대하여 British Aircraft Corporation에 의한 特別保險制度, J. M. Minet에 의한 World Aerospace Scheme for Products(WASP) 등의 제도가 있다.³⁸⁾

(2) 製造物責任保險 이외의 제도

製造物責任制度를 기업에게 민사책임을 가중시키는 제도로 보고, 그 이행 확보의 수단으로 製造物責任保險이라는 수단을 취하더라도 한편으로는 기업

36) 朴憲穆, 「航空機製造者の 책임에 관한 고찰」 慶星大學校 論文集第9輯1卷(1988), 162쪽.

37) Robert Wilkinson, Aviation Insurance: Some Development, Air & Space Law, Vol. XVII, No. 4/5, 1992, pp. 211.

38) 羽原敬二, 「航空機製造物責任リスクの處理について」, 空法, 第34號, 日本空法學會(1993), 41面.

이 製造物責任으로 인하여 신제품의 개발을 주저하게 되어 투자를 두려워 하는 등으로 기업활동이 위축되기도 하고 또 일단 製造物責任을 부담하게 되면 도산하게 되는 경우도 있기 때문에 기업이 이에 대비하여 투기적인 경영을 하기도 한다.

이와 같이 製造物責任을 둘러싸고 加害者인 기업과 被害者인 消費者를 대립시켜 피해자를 완전히 구제하기 위하여 가해자인 기업이 그 피해의 전부를 賠償하여야 하고 그 배상의 이행에 관하여 그 전부를 보험으로 해결하려고 하는 것은 매우 어렵다.

그러므로 기업과 피해자보호의 균형을 취하기 위하여는 기업에게 製造物責任이라는 상당히 무거운 책임을 부과하는 대신 일정한 책임한도액을 정하여 그 책임한도액을 製造物責任保險으로써 填補하고 그 나머지에 대하여는 救濟基金制度 등과 같은 보험이외의 제도를 활용하는 것이 효율적일 것이다.

여기에는 製造物責任 救濟基金,³⁹⁾ 共濟制度,⁴⁰⁾ 保證證券(bond)⁴¹⁾ 등이 있다.

IV. 結 論

1. 航空機에 대한 製造物責任訴訟의 대부분이 美國에서 이루어 지고 있으며, 美國에서는 Goldberg사건을 시작으로 하여 항공기제조업자에게도 一般製造物責任에 있어서와 같이 嚴格責任을 인정하였다. 그 이후 嚴格責任이 일반화되고 있으며, 근래에는 다른 국가에서도 이를 따르는 추세를 보이고 있다.

航空機도 제조물인 이상 製造物責任의 범주에 포함된다는 것에는 이론이 있을 수 없다. 그러나 航空機는 지상에서 출발하여 공중을 비행한 후 다시 지상에 착륙함으로써 종료되는 교통수단으로서 주로 공중에 머물러 있는 시간이 대부분이다. 또 航空機는 100만개 이상의 部品으로 구성되어 있어서 작은 부품 하나의 결함이 순간적으로 대형사고를 초래하기도 한다. 이제 航空機는 과거와 같이 특수한 교통수단이 아니라 일상적이고 보편적인 교통수단으로 되었고 따라서 항공운송에 대한 수요도 점차 늘어나 이 급증하는 수요

39) 安全綜合研究所, 「製造物責任對策」 有斐閣, 1990, 41面.

40) NIRA 研究報告書「日本型製造物責任制度のあり方に關する研究」綜合研究開發機構, 1992年, 41面.

41) appeal bond와 bond to release attachment의 2종류가 있다.

를 충당하기 위하여 航空機는 대형화되고 고속화 되어가는 경향이다. 항공기 사고는 순간적으로 일어나며, 그 사고는 대부분 航空機의 탑승객 전부가 사망하고, 航空機는 전파되어 당해 航空機의 결함을 찾아 내기가 더욱 어려워지고 있는 것도 사실이다.

더구나 앞으로 航空宇宙産業과 기술이 급격하게 발달되어 많은 사람이 오래동안 우주공간에 머물 때에는 航空機의 위험성 및 잠재적 위험성은 상상하지 못할 정도로 커질 것은 분명하다.

이와 같은 현상과 미래를 생각할 때 과연 항공기사고에 대하여 일률적으로 製造物責任을 인정하여야 할 것인가, 과연 모든 경우에 피해자의 보호만을 고려하여야 할 것인가, 製造物責任에는 無過失責任 이외에는 다른 수단이 없을 것인가 라는 점 등이 문제된다. 또 항공기사고의 경우 사고원인을 객관적이고 합리적으로 조사하여 그 결과를 일반 이해당사자에게 공개하여 피해자 측에게 증거수집의 기회를 부여한다면 구매여 제조업자에게 지나치게 가혹한 無過失責任을 물을 필요가 있을 것인가 라는 의문도 제기된다. 오히려 현대 사회에서는 피해자를 경제적 약자로 보아 그들을 국가권력으로 무조건 보호하여야 한다는 원칙을 고수하기 보다 피해자의 보호와 기업의 도산방지라는 두가지 이념을 서로 대립하는 이념이 아니라 공생하는 관계로 보아 이 두가지 이념을 조화시켜 양자간의 권익을 조정하는 방향으로 이론구성을 하고 그와 같은 방향에서 입법정책이 전개되어야 할 것이다.

2. 이러한 관점에서 몇가지 필자의 의견을 제시하고자 한다.

첫째, 法理論上 製造物責任이 契約責任인가 不法行爲責任인가, 不法行爲責任이라면 過失責任인가 無過失責任인가와 같은 형식적인 논의는 지양되어야 할 것이다. 만약 당사자 사이에 계약관계가 있다면 당사자 사이의 손해배상의 문제는 契約法理에 따라 해결하는 것이 가장 타당할 것이다. 다만 당사자 사이에 계약관계가 없고 默示的 保證責任도 인정하기 어려운 경우에 無過失責任을 인정하는 편이 합리적일 것이다. 피해자로서는 입증하기 쉬운 방법과 상대방을 선택하여 손해의 전보를 받으면 되기 때문이다. 보통 항공운송인과 피해자 사이에는 契約法에 의하여, 피해자와 항공기제조업자와의 사이에는 일종의 無過失責任인 嚴格責任에 의하여, 배상이 이루어지는 것이 현대의 製造物責任의 추세인 것 같다.

그런데 製造物責任理論의 발전의 기초로 된 대중소비재에 관하여는 제조업

자와 소비자의 힘의 불균형, 손실분산능력 또는 위험평가능력의 차이 등을 고려하여 제조업자에게 嚴格責任을 과하는 데 달리 이론이 없을 것이다. 그러나 그 사고방식을 그대로 航空機에 일률적으로 적용하여도 좋은가 하는 점은 재고하여 볼 필요가 있다. 즉 피해자가 승객인지, 조종사인지 혹은 항공운송인인지에 따라 다소 달라져야 할 것이다. 특히 항공운송인이 당사자가 되는 경우에 항공운송인이 그 사업의 성질상 대기업인 것이 보통이므로 반드시 제조업자에게 嚴格責任을 과할 이유는 없는 것이다.

양자 사이에는 보통의 제조업자와 소비자처럼 힘의 불균형도 없고 손실분산능력에서도 대동소이하기 때문이다. 이것은 항공운송인 스스로 原告가 되어 제조업자를 提訴하는 경우뿐만 아니라 상업항공의 승객이 항공기제조업자를 提訴하는 경우에도 적용된다. 왜냐하면 후자의 경우, 정책적으로 항공운송회사의 책임집중이 바람직하다고 하는 점에서 이미 승객측이 항공운송인으로부터 적당한 보상을 받게되면 다시 항공기제조업자에게 無過失責任을 과해야 할 이유를 찾을 수 없기 때문이다. 따라서 경우에 따라서는 二元論을 취하여 상업항공과 일반항공과를 구별하여 취급하는 것도 하나의 방법일 것이다. 즉 개인소유의 小型 航空機에 관하여는 자동차와 같이 제조업자에게 無過失責任을 과하고 여객기에 관하여는 過失責任으로 하는 방식이다. 또는 모든 航空機에 관하여 제조업자에게 無過失責任을 과하고 다만 항공운송인이 당사자로 되는 경우에 상대적 해석을 하여 그 적용을 완화하는 편이 좋을지도 모른다. 어느쪽이든 대중소비재와 같은 입장에서 논할 수 없는 것은 확실하다. 그러한 견지에서 航空機製造物責任의 경우에는 無過失責任을 부과하는 범위를 필요한 최소한의 범위로 한정하는 방법도 생각된다.

美國에서도 항공기제조업자에 대하여는 전반적으로 無過失責任을 부담시키지만, 부품제조업자에 대하여는 사건에 따라서 견해를 달리하는 判例도 보인다(前述 航空機部品製造者の 責任部分 參照). 더욱이 航空機의 수리업자, 제조자나 임대업자 등에 대하여는 無過失責任을 부인하는 判例가 대부분이다. 그것은 구태여 영세한 수리업자 등에게 無過失責任을 인정하는 것보다는 제조업자나 항공운송회사에게 無過失責任을 인정하는 편이 피해자보호를 위하여도 바람직하기 때문일 것이다.

둘째, 피해자보호라는 政策的 側面이 고려되어야 한다.

피해자보호의 측면에서 航空機製造物責任에 관하여 無過失責任主義를 취하려면 그 航空機의 결함이 부품제조업자나 수리업자 등의 제조업자 이외의 자

에 의하여 발생하였다 하더라도 항공기제조업자가 그 책임을 引受하여 손해배상책임을 부담하도록 하여야 할 것이다. 따라서 항공기사고에서 항공기부품의 결함사실이 立證되면 제조업자가 그 부품을 타인으로부터 공급받아 航空機를 조립하였다 하더라도 제조업자는 피해자에 대하여 무조건 책임을 부담하여야 하고, 다만 사후에 그 부품공급자에게 손해배상의 일반원칙에 의하여 구상을 받도록 하여야 할 것이다.

셋째, 保險制度가 보완되어야 한다.

항공기제조업자에게 無過失責任을 인정하게 되면 航空機의 잠재적 위험성과 항공사고의 손해배상액이 커지고 이로 인하여 保險회사가 航空機製造物責任保險을 引受하기를 기피하는 경향이 있을 수 있다. 그렇게 되면 항공기제조업자는 과도한 배상으로 인하여 도산할 수도 있을 것이다. 따라서 航空機製造物責任保險을 任意保險에 맡길 것이 아니라 적극적으로 제조업자로 하여금 의무적으로 製造物責任保險에 가입하게 하여 기업의 손실을 분산시키는 제도적 장치가 필요하다고 본다. 따라서 제조업자보호의 정책적 차원에서 제조업자를 위한 保險商品의 개발에 주력하여야 할 것이다.

넷째, 항공산업 특히 항공기제조산업 또는 우주항공산업의 육성을 위한 국가의 정책적차원에서의 배려가 뒤따라야 한다.

국가가 항공기제조업자로부터 정기적으로 일정금액을 출연받아 항공기제조업자가 장래에 받게 될 航空機의 제조상의 결함으로 인한 손해배상청구에 대비하는 일종의 控除基金制度를 국가가 주도하는 제도이다. 이 제도는 일종의 구제기금으로서의 自家保險 또는 共濟制度라고 볼 수도 있다. 그러나 자가보험 또는 공제제도는 어디까지나 제조업자의 자발적인 참여가 전제로 되고 또 위 제도들은 제조업자가 성실하게 기금을 적립하고, 다른 용도에 유용하지 아니한다는 보장이 없는 한 실효성이 없게 되는 것이지만, 국가가 법에 의하여 강제하는 航空機事故補償基金制度는 그러한 유용의 위험성이 없을 뿐만 아니라 그 기금이 일정 수준을 초과하면 그 초과부분을 다시 제조업자에게 되돌려 주어 자금화하게 하는 실익도 있기 때문에 特別法 등으로 구제기금제도를 만들어 국가가 적절히 운영하는 것이 항공산업의 육성을 위한 장기계획에도 적절하고 製造物責任의 단점도 보완하는 수단이 될 수 있을 것으로 본다.

3. 마지막으로 立法上的 문제이다.

항공산업의 내재적 위험성과 막대한 시설자금의 투자가 요구되는 항공기제

조산업에 있어서 제조업자에게 과도한 無過失責任을 부과시키는 것은 여러가지 측면에서 제조업자에게 너무 무거운 부담이 된다는 점에 대하여 이미 지적하였다. 그러나 거의 모든 항공기제조국이 航空機製造物責任에 있어서 嚴格責任主義를 취하고 있는 현실도 무시할 수 없다. 航空機는 제조지에서 뿐만 아니라 여러나라에 판매되고, 여러나라를 비행하기 때문에 항공기사고도 어느 국가에서 발생할 것인지 예측할 수 없고 피해자의 국적도 일정하지 않는 것이 보통이다. 따라서 航空機製造物責任訴訟도 제3국에서 제기되어 그 判決에 의하여 우리나라에서 집행되는 경우도 있을 수 있다. 그러므로 원칙적으로 航空機製造物責任에 있어서는 無過失責任主義를 취하면서 제조업자인 기업의 보호를 위한 입법적 배려를 하여야 할 것이다.

4. 위와 같은 입장에서 금후 고려되어야 할 立法方向을 제시해 보기로 한다.

1) 製造物責任法에 航空機도 포함시킨다. 다만 결함에 대한 결함결정기준을 標準逸脫基準을 채택함으로써 제조업자의 위험을 최소화하여야 할 것이다.

2) 航空機事故調查委員會를 상설기구로 하고 그 위원회의 구성원을 대학교수, 전문기술자, 변호사 등 각 분야의 전문가를 망라하도록 하는 내용을 포함하는 航空機事故調查委員會法을 제정하여 항공기사고조사가 공정하고 정확하게 이루어져서 航空機의 결함여부가 조사되도록 하여야 한다. 우리나라의 航空法 제152조에는 항공기사고에 대한 사고조사에 관한 규정이 있기는 하지만, 독자적인 사고조사를 위하여는 航空機事故調查委員會設置法과 같은 특별법의 제정이 요청된다.

3) 情報公開에 관한 규정을 두어 공개하도록 한다.

航空機製造物責任에서 無過失責任을 인정한다 하더라도 航空機의 결함의 존재여부는 立證되어야 한다. 그러나 피해자는 보통 航空機에 대한 전문적 지식도 없고 항공기사고 현장에 접근하기도 어렵기 때문에 피해자가 결함사실을 입증하기가 어려운 것이 현실이다. 그러므로 航空機事故調查委員會가 조사한 조사보고서 등 조사결과를 일정한 요건하에서 공개하게하고 그 공개된 사실을 손해배상청구소송에서 증거로 사용할 수 있도록 하여야 한다. 항공기사고가 소송의 전제로 되었을 때 대리인이나 法院의 요청에 의하여 소송에 필요한 범위내에서 공개하도록 하여야 한다.

우리나라에서는 앞서 말한 바와 같이 이미 「公共機關의 情報公開에 관한 法」의 法案이 국회에 제출되어 情報公開에 관하여는 어느 정도는 해결이 되었다고 볼수도 있지만 공개의 제한을 어느 범위로 할 것인지 또는 공개된 정보에 대하여 손해배상 청구소송에서 어느 정도의 증거능력을 인정할 것인가의 문제는 앞으로 해결하여야 할 과제로 보아야 할 것이다.

4) 強制的責任保險을 立법화하여야 한다.

항공기제조업자가 영세하여 製造物責任保險의 付保를 하지 아니하거나 보험회사가 제조업자의 危險引受를 기피할 때에는 피해자의 손해의 전보가 어려운 경우도 생길 수 있으므로 強制保險制度가 도입되어야 한다. 자동차보험에서 責任保險이 義務保險으로 되어있는 것과 같은 취지이다. 이미 시행중인 航空宇宙産業促進法에 보험의 장을 신설하여 航空機에 관련한 모든 보험을 망라하여 규정하고 그 중에 의무보험으로 責任保險의 조항을 두어야 할 것이다. 피해자는 그 責任保險에 의하여 우선 배상을 받고 그 보험금액으로 만족하지 못할 경우에는 다시 그 나머지 금액에 대하여 제조업자나 운송업자를 상대로 訴를 제기하도록 하면 피해자의 이익을 해치지 아니하면서 항공기제조자를 보호할 수 있을 것이다.

우리나라의 航空機産業은 국방강화를 위하여 F-5機를 조립·생산한 바가 있으며, 또 전투기생산을 위하여 최신형 KF-16機를 三星航空이 1996년에 조립하여 시험비행을 성공하였고 앞으로 계속 생산할 계획이다.⁴²⁾ 뿐만 아니라 상업용항공기의 생산에 관하여도 장차 외국과의 국제공동개발 또는 공동생산, 항공기자재의 수리와 정비사업의 확대 등 항공산업에 관하여 製造物責任이 문제될 것으로 보인다. 우리나라는 이미 航空宇宙産業開發促進法과 航空法이 항공기산업에 대비하여 제정되었으나, 위 법률에는 航空機製造物責任에 관한 규정이나 항공산업의 육성을 위한 규정은 없다.

우리나라의 航空産業 특히 항공기제조산업은 아직까지 초보단계로서 항공산업의 보호·육성이라는 정책적인 요청도 간과할 수 없기 때문에 航空機製造物責任에 관한 하여 一般製造物責任에 있어서와 같이 광범위하게 無過失責任을 인정할 수 만은 없다 할 것이다. 더구나 美國을 비롯한 製造物責任法의

42) 朴憲穆, 「製品缺陷에 따른 航空機製造物責任과 그 危險處理」 霧南 姜渭斗博士 華甲記念 商事法 論叢, 螢雪出版社(1996), 150쪽 참조.

선진국 까지도 製造物責任에 관하여 無過失責任主義에서 無過失責任의 制限 또는 過失責任主義로 回歸하려는 움직임이 활발하게 일어나고 있는 오늘날에는 더욱 그 필요성을 실감하게 된다.

다만 우리나라의 국내법으로 아무리 항공산업을 보호하고 육성하기 위하여 독자적으로 過失責任主義를 고수한다 하더라도 국제사회에서 우리나라만 고립될 수는 없는 것이고 따라서 製造物責任에서의 無過失責任을 더 이상 회피할 수는 없다고 생각된다. 따라서 우리나라도 航空機製造物責任에 관하여 無過失責任主義를 취하면서 항공기제조업자를 보호할 수 있는 입법정책을 개발하여야 할 것이다.