

항공기제작자의 책임제한에 관한 법적고찰

— 군용항공기 개발중심으로 —

(진)중령 신성환(공사 교수부)*

■ 목차 ■

- I. 문제의 제기
- II. 한국의 군용항공기 관련 사고
- III. 한국의 군용항공기 개발관련 문제점
- IV. 미국의 정부책임 제한에 관한 사례
- V. 항공기제작사의 책임사례 : 정부계약자 항변
- VI. 군용항공기 제작과 보험
- VII. 결론

I. 문제의 제기

우리나라는 항공운송산업에 있어서는, 세계적인 대한항공사와 아시아나 항공사가 눈부시게 발전하고 있으며, 항공기제작에 있어서도, 1999년 10월 1일 창설한 한국항공산업주식회사가 창설함으로써 항공제작산업의 새로운 장을 열었다. 또한 영종도 신공항개항과 함께 한국은 명실공히 항공우주산업국가로서의 중요한 위치를 차지하게 되었다.

이처럼 눈부신 항공산업발전과 함께 관련 많은 문제들이 야기되고 있다. 먼

- 본고는 1999년 10월 서울에서 “새 천년의 항공우주법 및 정책의 주요 과제와 방향”이라는 주제로 개최된 제9회 항공우주법 국제학술세미나대회에서 발표된 논문임

* 국방부 국제특별협상위 간사
한국항공우주법학회 상임이사

저 민간항공기 사고들에 있어서, 1983년 9월 1일의 KAL 007사건은 민간항공기의 영공침범사건에 관한 무력사용의 한계와 피해자들에 대한 손해배상의 한계에 대한 문제가 제기되었으며, 1994년 8월 10일의 KAL A300 제주도착륙사고는 승무원을 업무상과실로 처벌할 수 있는지와 승객들의 정신적 피해보상이 가능한가의 문제가 제기되었다. 또한 1997년 8월 6일의 비극적인 판사고는 피해자의 재판관할권문제와 판공항관제사의 책임에 관한 문제가 제기되고 있다. 특히 판사고시에는 미국의 항공관련 변호사들의 치열한 수임경쟁이 있었다.

이러한 국제항공운송사고에 대하여, 현재 ICAO에서 Warsaw 체제에 있어서 새로운 instrument를 찾고 있지만, 항공운송사는 Warsaw 체제에 따라서 어느 정도 보호를 받고 있다. 즉 유한책임에 따른 손해배상과 재판관할권의 제한 등이다. 또한 보험가입에 의하여 근본적인 보호를 받고 있다.

그러나, 항공기 제작사는 제작상의 피라미드 정점에 있음으로서 위험에 직면하고 있다. 즉 최종제작사는 많은 하위 제작업체를 가지고 있으며, 하위 제작사에 의해 생산된 기관과 장비를 최종적으로 제작해야만 하는 책임도 있다.

1) 이런 항공기제조물책임의 위험을 단적으로 보여주는 것을 GARA (General Aviation Revitalization Act)에서 찾아볼 수 있다. GARA는 1994년 8월 17일 클린턴 대통령의 의해 승인으로 미국에서 제정되었다. GARA는 사고를 유발한 항공기 및/또는 구성요소의 제조업자를 상대로 제조물책임 소송을 제기하는데 18년 기한을 두는 'Federal Statute of Repose'를 제정했다. 시간 기한(time period)은 제조업자가 항공기를 처음 인도한 날짜로부터 각 항공기에 미치기 시작하고 인도 이후 18년 이상이 지나 발생한 사고에 대해 유효하다.

GARA는 General Aircraft Manufacturers Association, Aircraft Owners and Pilots Association, Experimental Aircraft Association, International Association of Machinists, Helicopter Association International, National

1) Ian Awford, Developments in Aviation Products Liability, LLOYD'S of London Press Ltd., 1985, pp. 1~2.

1994년 자유중국의 중화항공 여객기가 일본 나고야공항에서 추락, 일본인승객 등 264명이 희생하였다. 이 사고로 중화항공의 보험회사인 영국의 보험회사는 1996년 2월 10일 항공기를 제작한 프랑스의 에어버스사를 기체 설계 결함을 이유로 파리의 재판소에 손해배상 청구소송을 냈다.(중앙일보 1996.2.14)

Business Aircraft Association 그리고 National Air Transportation Association을 포함한 미국 일반 항공기 산업으로부터의 공공 압력에 의하여 통과되었다. 그러한 공공의 압력은 엄격 책임이 제조업자를 상대로 제기된 소송 가능한 원인이 된 1970년대 이후 증대히 증가했었던 과도한 제조물책임 소송 손해 배상 재정액과 관련된 소송비용으로 유발된 항공 산업이 위협에 처해지게 되었기 때문이었다. GARA 주장자들은 20인승 이하의 일반 항공기와 연관된 산업에서 100,000명이 일자리를 잃었다고 주장했다.²⁾

GARA와 관련된 사례를 보면, 지금까지 미국에서 보고된 사건 중 GARA에 관한 두 가지 사건이 있다. 첫 번째 사건은 *Altseimer v. Bell Helicopter Textron, Inc.* 소송으로 1996년 3월 20일에 판결되었다. *Altseimer* 소송은 캘리포니아 주에서 헬리콥터 사고로 발생한 인신상해와 재산 손실에 대한 청구를 다루었다. 그 소송은 GARA의 통과 이후에 제기되었으므로 GARA에 의해서 지배되었다. 캘리포니아 주 연방 지방 법원은 주제 헬리콥터와 고장난 부품 둘 다 '18년 이상' 되었다는 증거가 확실했으므로, Bell사는 GARA 하에 법의 범위대로 판결 권한을 부여받는다고 판결하였다.

II. 한국의 군용항공기 관련 사고

1995년 11월 25일 KTX-1 #01호기가 서울비행장 활주로에서 추락하였다. 이 항공기는 Cuban-8 시범비행을 위해 배면강하자세에서 조종석이 사출되었다. 다행히 전방석 조종사는 무사했으며, 후방석 조종사는 의도적으로 사출하여 무사하였다. 국방과학연구소와 사출좌석 제작사인 영국의 Martin Baker사와의 책임문제가 제기되었으며, Martin Baker사가 협상으로 KTX-1 #01호기 손해액 이상을 부담함으로써 협상으로 타결되었다. 비록 사출좌석의 설계 결함을 영국의 항공기 제조물책임법으로 논쟁하였지만, 협상조종자(negotiator)인 필자는 법적책임의 판결(judgement)이 없이 협상을 종료하였기에 법적문제에 대한 더 이상의 설명은 생략하기로 한다.

이에 앞서 1994년 3월 3일 당시 공군참모총장 부부와 탑승원 전원이 사망

2) Robert F. Hedrick, Contemporary Liability issues in Aircraft Manufacturing and Maintenance, thesis, McGill Univ. 1996, at 1.

한 비극적인 UH-60P사건도 항공기 제조물책임의 한 사례가 되고 있다. 당시 사고의 주원인이 조종사가 Pitot heat 작동상태를 확인하지 않아서, 구름 중 비행하다 Pitot tube가 결빙되었다. 문제는 Pitot tube가 막혀서 속도계가 감속하게 되면, 이에 연관된 stabilator가 자동으로 down되어 갑자기 급강하 자세로 돌입하고 정상자세로 회복중 무리한 조작으로 Main rotor가 후방동체를 타격하여 추락하였다고 하였다.

문제는 비록 조종사가 Pitot heat를 작동하지 않아 결빙되고, 이로 인하여 자동으로 Stabilator³⁾가 down하게 되어 급강하 자세로 돌입하게 되고, 결과적으로 치명적인 사고를 유발할 수 있는 직접적인 원인이 되었다면, 항공기 설계에 있어서 Pitot heat를 켜지 않아서 결빙이 되었을 경우에 이를 보완해주는 경고장치나 조종사 Check list나 manuel에 중요한 경고조항으로 강조되어 있었어야 한다⁴⁾.

따라서 비록 조종사가 Pitot heater를 켜지 않았던 과실이 있었다 하더라도, 항공기제작사의 책임에 의거하여 항공기 설계상의 결함(Design defect)과 경고의무의 태만(Negligence of Warning)의 법적 논거로 UH-60P 제작회사인 Sikorsky사에 항공기 제작사의 책임을 물을 수가 있다고 판단된다. 이 사안은 피해자 유가족들의 소송제기에 따라 미국법정에서 재판하다가, 미국법정에서 forum non-convenience에 따라 한국서울지방법원으로 이송되어 현재 계속 재판중이다.

최근에 협상으로 타결된 KF-16사고는 또 다른 법적인 문제들을 제기하고 있다. 1997년 8월 6일과 9월 18일에 KF-16 두 대가 추락하였으며, 국방부사고조사위원회는 Stratoflex사가 제작한 연료도관의 결함이 사고의 주원인이라고 결론지었다. 물론 Stratoflex사는 아직도 사고원인을 부정하고 있다. 이

3) 2-111. Stabilator System

주기 Stabilator amplifiers는 항공기 출력 회복후 1.5~2초 동안 zero속도를 stabilator amplifier가 감지할 수 있게 해주는 filter를 이용한다. 이러한 현상은 MAIN에서 APU generators로 스위치를 넣을때 생기는 짧은 기간의 출력중단 동안에도 역시 일어날 수 있다. Stabilator 는 이러한 시간동안에도 trailingedge를 down 시키게 된다. 이후 stabilator 는 적당한 angle로 작동한다.

4) Pitot heater를 비행전 점검하는 절차가 누락되었다. (TM-10, 조종사 Check list) 따라서 Pitot heat 계통 사용절차를 보완해야 된다. 즉 TM-10개정 및 조종사 Check list에 Pitot heat 점검절차를 보완해야 되며, 이를 위해서는 항공기 제작사와 협의가 필요하다. 또한 비행 상황별 착빙제거와 Pitot heat 사용절차 및 구체적 시기를 보완해야 한다.

문제는 Stratoflex사의 상부 계약자이며, 엔진제작사인 Pratt & Whitney (P&W)와의 협상을 타결되었다. 법적인 문제는 Foreign Military Sales (FMS) 계약상에 규정된 '미국정부와 정부계약자(P&W)사와 하청계약자(Stratoflex)사의 책임을 면책하는' 면책조항을 어떻게 적용할 수 있는지의 문제였지만, P&W사와의 우호적인 사업관계를 근거로 협상으로 타결하였다. 필자는 협상실무책임으로서 더 이상의 협상관련 내용에 대해서는 생략하기로 한다.

Ⅲ. 한국의 군용항공기 개발관련 문제점

우리나라는 최초로 군용훈련기인 KT-1개발에 성공하였다. KT-1은 국방과학연구소에서 설계하고 대우중공업(주)에서 제작에 성공하여 현재 양산단계에 들어갔다. KT-1은 양산에 들어갔으나, 지속적인 기술개발이 있어야 하는 것은 다른 고도의 항공기들이 지속적인 Engineering Change가 있는 것과 같다. 지속적인 기술개발이 뒤따라야 한다는 것은 반대로 말하면, 제작상의 결함과 관련된 문제가 야기될 가능성이 많다는 것을 의미한다. 특히 국방과학연구소는 KT-1의 설계의 책임이 있게 되는데, 항공기 설계에 대한 책임은 항공기 제조물책임 중 가장 중요한 부분을 차지하고 있다.

만약의 KT-1 사고시 사고의 직접원인이 국방과학연구소의 설계상의 결함이라고 한다면, 국방과학연구소는 설계결함으로 인한 책임을 어떻게 부담해야 하는가에 대한 문제가 제기된다. 국방과학연구소는 KT-1 개발에 있어서 상당한 국가의 예산과 기술인력을 투자하여 KT-1 설계를 담당하였는데, 양산 개발 후 남겨져 있는 것은 비영리기관인 국방과학연구소에는 '설계결함으로 인한 사고발생 시 책임부담'이라면, 국방과학연구소의 입장에 대한 형평이 맞지 않게 되는 것이다.

그렇다면, 모든 책임은 KT-1 제작사인 대우중공업(주)(현재는 한국항공산업주식회사)에서 부담하여야 하는가? 기본훈련기(KT-1)사업 계약특수조건(국방조달본부 장특 33450-5182, '99. 4. 12)의 제 37조에 (제조자의 책임)에 대한 규정을 두고 있었다. 이 (제조자책임)관련 규정은 차후의 회의에서 제외되었다. 이때 필자는 조달본부가 대우에게 '무한책임'을 지어야 한다는 주장에

대하여, 조달본부 회의에서 적극적으로 반대의견을 개진하였고, (제조자책임) 관련 규정은 계약서에서 제외되었다. 이는 대우중공업(주)의 책임을 면책시켜 주거나 제한시켜준 것이 아니고, 문제를 해결할 수 없으니, 다음으로 연기한다는 취지인 것으로 양산 전에 (제조자책임) 관련 문제를 해결해야만 한다.

제37조(제조자 책임) 초안

- 1) 계약물품의 하자로 인하여 전항 보증기간내에 “갑” 또는 제3자에게 손해가 발생하였을 경우 “을”은 민사상의 손해를 배상하여야 한다.
- 2) 하자(또는 사고)로 인해 손해 발생시, “갑”과 “을”이 공동으로 참여하여 원인조사 및 귀책여부를 판단하여, 수요군은 현장보존의 책임 및 “을”의 참여를 보장하여야 한다.
- 3) 계약물품으로 인한 손해가 발생하였으나 위 2)항의 공동 조사만으로 귀책사유 소재를 명백히 가릴 수 없는 경우에는 “을”이 계약물품의 제조 및 납품에 귀책사유가 없음을 입증하여야 한다.

위 제37조 (제조자 책임)에 있어서, “보증기간내에 “갑” 또는 제3자에게 손해가 발생하였을 경우 “을”은 민사상의 손해를 배상하여야 한다.”고 규정하고 있다. 만약 KT-1이 민간항공기와 충돌하여 비극적이게도 인구가 밀집되어 있는 도시 중심에 추락하여, 중대한 재난이 발생하였다고 가정하자. 이때 손해배상액은 수 천억 이상이 될 수도 있다. 이러한 경우 대우중공업이 이 모든 민사상의 손해를 배상할 수 있는가? 불가능한 일이다. 그렇다면 이러한 경우를 대비하여 보험에 가입하여야 하나 군용항공기는 제작목적과 운용목적상 보험에 가입하기가 어렵다. 결론적으로 대우중공업(항공기제작사)를 보호하기 위한 어떠한 법적 보장장치가 있어야만 한다.

KTX-2 사업은 ‘정부관리 업체주도’의 개발이다. KT-1의 개발은 ‘정부주도 업체개발’의 사업이었다. 따라서, 개발과 제작에 관한 것은 삼성항공에 책임이 있다. 그러나 어느 계약서에도 삼성항공의 책임을 제한하거나 면책하여 주는 곳은 없으며, 삼성항공은 제작과 개발에 있어서 ‘무한책임’에 노출되어 있는 것이 현실이다.

항공기 제작사의 책임에 대해서는 다음과 같은 문제들도 제기될 수 있다. 삼성항공은 KTX-2 제작에 있어서 어디까지 책임을 부담하여야 하는가? 삼성항공은 제작에 대한 보험을 현실적으로 가입할 수 있는가? 보험가입이 안된다면,

삼성항공은 어디까지 책임의 면책이나 제한을 받아야 하는 것인가? 다른 항공 사고에 있어서 항공기 운항사들에 대한 책임의 제한은 어떠한가? 삼성항공이 조립 중에 있는 항공기의 재산권은 국가소유인가 삼성항공의 소유인가? 만약 조립중인 항공기가 화재나 기타 천재지변이 아닌 사고로 파손 또는 망실되었을 때 항공기에 대한 손해배상은 누가 하는가? 제작이 완성된 후 삼성항공의 시험 비행 중에 항공기가 제작상의 결함으로 추락하였고, 이러한 제작상의 결함이 정부의 승인하에 있었던 것이라면, 항공기 손실에 대한 책임은 누구에게 있는가? 이외에도 많은 책임관련 법적문제들이 제기되고 있다.

이러한 문제에 대한 답을 구하기 위해서는 무엇보다도 먼저 항공관련 사고를 다른 지상사고와 어떻게 다르게 취급하고 있는지 즉, 항공사고에 있어서 책임의 제한이 어떻게 이루어지고 있는지에 대한 이해가 있어야 하며, 일반 제조물책임법과 달리 항공기 제조물책임 관련 법적논거는 어떠한 것인지에 대한 이해도 있어야 한다. 또한 미국의 예로 보아 미국에서는 정부의 책임을 어떻게 제한하고 있으며, 이에 관련된 법적인 제도들은 무엇인가를 이해하여야 한다. 이러한 이해를 바탕으로 정부가 승인하고 지시한 사안들에 대하여 정부계약자의 책임이 면제된다는 '정부계약자항변'의 법적논리에 대한 이해가 가능하게 되는 것이다.

IV. 미국의 정부책임 제한에 관한 사례

1. *Australia v. Lockheed Aircraft Corp. case*⁵⁾

1969년 *Australia v. Lockheed Aircraft Corp.*⁶⁾ 사례는 항공기 착륙장치 제작사인 Menasco Manufacturing Company에 의해서 공급되었던 부품의 결함으로 발생한 항공기 사고였다. 대잠(對潛) 초계(哨戒) P-3B는 미 해군이 Lockheed사로부터 구매한 것이었고, 그 후 오스트레일리아에 재판매되었

5) Roger Dean Graham, USAF, Products Liability and Tort Risk Distribution in Government Contract Programs, *The Air Force Law Review*, 1978, 390.

6) The full cite of the case is *The Commonwealth of Australia v. Lockheed Aircraft Corp. & Menasco Mfg. Co.*, No. 69-1623-WPG(C.D. Cal. Aug. 18, 1969) [hereinafter referred to in the text as *Australia v. Lockheed*]. For a background discussion of the facts of this case, see GOV'T PROCUREMENT COMM'N, *infra* noted 248 참조.

다. 1968년 4월 오스트레일리아 공군조종사의 비행 훈련 중, Menasco에 의해 제작된 착륙 장치결함으로 항공기가 착륙시 화재로 손실되었다. 항공기는 완전히 손실되었으나 사망자나 다른 손실도 없었다. 1969년 8월, 오스트레일리아 정부는 Lockheed사를 상대로 4백만 달러 그리고 Menasco사를 상대로 5백만 달러의 손해배상 청구 소송을 제기했다. 그 소송에서, 오스트레일리아 정부는 4가지 배상이론을 주장했다: (1) 제조물의 결함 성질 (2) 과실 (3) 상품 적합성 보증위반 (4) 보증위반. 청구된 액수는 항공기 교체 비용, 탑재 장비 가격, 유지와 작동 비용, 그리고 항공기 사용 손실을 포함한다. 게다가, exemplary damages는 항공기와 그의 탑승인 안전의 총체적인 경비로 요구되었다.

이 사례는 협상으로 해결되었으며, Menasco, Lockheed사가 각각 교체 항공기 값을 분담했다.

이 사례에서 문제가 되는 것은, 착륙장치의 제작결함으로 인하여 항공기가 손실되었을 때, 착륙장치외에 항공기손실액까지 손해배상을 해야 하는가의 문제이었다. 즉 consequential damage를 인정해야 되는 것이냐의 문제였다.

Consequential damage에 관한 가장 폭 넓은 정의는 1972년 Report of the Commission on Government Procurement에 나타났다:

“Consequential damage는 . . . 사용되었던 최종 항목이나 시스템의 완전 손실과 손상처럼 결함이 있는 항목의 사용이나 사용 손실, 구매자나 제 삼자의 인신상해나 재산 손실, 사용 손실 혹은 임대 값 손해, 그리고 사업 손실, 구매자에 의한 생산이나 이윤의 손실로부터 모든 다른 되찾을 수 있는 손해와 관련이 있다.”⁷⁾

Australia v. Lockheed 소송의 결과로써, 그리고 결함이 있는 제조물에 대한 계약자책임의 ...에 대한 문제로 미국 국방부(DOD)는 1971년 2월 12일 Defense Procurement Circular No. 86에 consequential damage에 대한 잠재적인 계약자 책임을 명확하게 하는 새로운 정책을 공표 했다.⁸⁾ 이러한 정책은, 정부계약자가 consequential damage에 대한 잠재적 책임에서 구제되는 Defense Acquisition Regulation(DAR) 조항(Limitation of Liability)⁹⁾이

7) GOV'T PROCUREMENT COMM'N REPORT, pt. H, ch. 2, at 91-92 (1972).

8) See DAR (ASPR) § 1-330(a) (1976).

9) *Id.* § 7-104.45(a).

발효된다. 관련된 조항(Limitation of Liability - Major Items)¹⁰⁾은 간접 손상 책임에서 뿐만 아니라, 높은 가격의 최종 항목 자체의 손해와 손상에 대한 책임으로부터 계약자를 구제한다.

항공기제작사가 사고의 직접적인 원인이 있다고 하더라도, 사고로 인한 consequential damage까지 전부 배상하여야 하느냐의 문제는 상당한 법적인 논란이 제기된다. 실제로 제조물책임에 있어서도 consequential damage의 문제는 적용하기에 어려움이 많다. 이는 곧 제작사로 하여금 “무한배상”의 위험에 처하게 되기 때문이다. 이러한 “무한책임”을 피하기 위해서 보험 프로그램을 이용할 수밖에 없으나, 군용항공기제작사가 이러한 보험프로그램을 사용하는 것은 현실적으로 불가능하다.

2. Federal Tort Claims Act¹¹⁾

연방 정부의 기관들은 최신식 과학과 기술 개발을 적용하는 다양한 프로그램과 계약에 현재 참가하고 있다. 고위급 관료 이외의 사람들은 이러한 수많은 추진중인 프로그램의 정확한 성질을 거의 알지 못하고 있고, 극소수의 인원만이 인신상해나 재산손상을 수반하는 고도의 위험을 이해하거나 평가하고 있다. 이런 프로그램의 한 번의 재앙으로 수천명이 죽거나 수십억 달러 가치의 재산상의 손해를 입을 수 있다.¹²⁾ 잠재적 재앙의 가장 큰 위험은 국방, 우주, 그리고 핵 프로그램에 존재한다. 항공기로 운반되는 중에 핵 장치의 예기치 못한 폭발,¹³⁾ 군이나 민간 미사일 혹은 로켓의 불발,¹⁴⁾ 최고의 안전 대책

10) *Id.* § 7-104.45(b).

11) Roger Dean Graham, *supra* note 5 at 396.

12) *Protection Against Catastrophic Accidents in Connection with Government Activities: Hearings on H.R. 474 Before a Subcommittee of the House Committee on Government Operations*, 91st Cong., 1st Sess., pt. 8, app. 19, at 2332 (1969) (report of the Committee on Federal Legislation of the Association of the Bar of the City of New York). See also A. ROSENTHAL, H. KORN, & S. LUBAMN, CATASTROPHIC ACCIDENT IN GOVERNMENT PROGRAMS (1963).

13) 비록 어떤 사건에서도 폭탄이나 탄두가 폭발되지 않았을 지라도, 핵탄두 폭탄을 수반한 9건의 사고들은 보고되었다. N.Y. Times, Jun. 8, 1960, at 2, col. 3 참조. 한 사건에서, B-52 폭격기는 North Carolina 상공에서 24-메가톤 폭탄을 투하해야 했다. 그 폭탄은 폭발하지 않은 채 벌판에 떨어졌다. 국방부는 핵무기의 우발적인 활성화(arming)와 핵 발포를 막기 위해 복잡한 장치와 엄격 규칙을 채택했다. 이 사건에서, 24-메가톤 탄두는 6개의 인티록 안전 장치로 갖추어졌다. 그것들 모두는 폭탄 폭발의 연속으로 폭발을 일으키게 되

에도 불구하고 재앙 사고의 잠재성은 여전히 남아있다. 가장 주의 깊고 책임인 사람도 때로 실수를 하고 가장 주의 깊게 설계되고 제조된 제조물조차 때로 고장이 난다. 최근의 “swine flu” 면역 프로그램¹⁵⁾과 Teton 댐의 붕괴¹⁶⁾는 정부 프로그램 중 예기치 못한 엄청난 재난의 예이다.

Federal Tort Claims Act(FTCA)¹⁷⁾는 거의 20년간의 논쟁이후 1946년에 의회에 의해서 제정되었다. FTCA 제정 이전에, sovereign immunity 법리는 정부 활동과 연관된 인신상해와 재산손실에 대한 연방 법적책임을 미리 배제 시켰다. FTCA는 sovereign immunity 법리를 발표한 초기 사건인 *Cohens v. Virginia*¹⁸⁾ 소송의 대법원 판결을 극복하려고 법제화되었다. 그러나, FTCA는 sovereign immunity의 전면 포기를 제정하지 못한다; 다음과 같은 것에 의해 유발된 상해를 위한 면제를 적용하지 않을 뿐이다.

그의 임무나 고용의 범위내에서 행하는 동안 미국이, 개인이더라도, 그 행위나 태만이 일어난 곳 지점의 법에 따라 청구자에 책임이 있게 될 상황하에서 그의 임무나 고용의 범위내에서 행하는 동안 정부의 어떠한 고용인중 과실이나 잘못된 행동 혹은 태만으로 야기된 상해의 면제를 적용하지 않을 뿐이다.¹⁹⁾

또박에, 정부 프로그램과 관련된 재난 사고가 FTCA 제정 바로 직후에 발생했다. 1947년 4월 16일 17일에, 정부 계약하에 fertilizer-grade ammonium nitrate를 나르던 두 척의 배가 Texas주 Texas City의 선착장에서 폭발했다.

어있어야 했다. 그 사고 이후에 공군 전문가들이 그 무기를 조사하기 위해서 North Carolina로 돌진했을 때, 그들은 6개의 인터록 중 5개가 추락으로 폭발되었다는 것을 발견했다! LAPP, KILL AND OVERKILL 127(1962).

- 14) 예를 들어, 남동쪽 코스를 의도해서 Eglin 범위로 발사된 GAM-77 미사일은 북쪽 방향으로 나아갔고 자폭 시스템은 고장이 났다. MAXIMUM DAMAGE ESTIMATE FOR GAM-77 OPERATIONS 11(1961). Cape Canaveral에서 발사된 Snark 미사일은 남쪽으로 나아갔고 브라질 정글에서 사라져 버렸다. STAFF OF H. R. SELECT COMM. ON ASTRONAUTIC AND ASPACE EXPLORATION, 85TH CONG., 2d SESS., SURVEY OF SPACE LAW 23 n. 108(Cornm. Print 1958).
- 15) 현재 손해 배상금으로 34억 달러를 청구하는 미국을 상대로 미결중인 소송인 3,763 swine flu immunization이 있다. Wash. Post, Aug. 20 1979, § A, at 2, col. 5.
- 16) 1976년 6월 5일, Idaho의 U.S. Bureau of Reclamation's Teton Dam이 붕괴해서 11명이 사망하고 100이상이 부상을 입었으며 5억 이상의 재산 손실을 낳았다. 122 CONG. REC. H 8,940 (daily ed. Aug. 24, 1976) (remarks of Rep. Flowers).
- 17) 28 U.S.C. § § 1346(b), 240(b), 2402, 2671-2680(1976).
- 18) 19 U.S. (6 Wheat.) 264, 411-12(1821).
- 19) 28 U.S.C. § 1346(b)(1976)(emphasis added).

선착장 전역이 완전히 파괴되었고, 인신상해나 재산상의 손실은 어마어마했다. 통계자료에 따르면 570명 사망, 3500명 부상, 그리고 대략 1000여 가구, 산업 공장 그리고 다른 건물들의 파괴나 커다란 손실이 있었다고 보고 됐다.²⁰⁾ 실제 손상의 견적은 3억 달러에서 수십억 달러에 달했다. 그 사고는 재난 상황에서 FTCA 조항의 타당함을 시험하기 위한 발판이 되었다.

재난 사고가 발생한지 6개월이 지나서, 대법원은 FTCA의 Discretionary Function Exception)에 근거해서 원고들의 청구를 부인했다. *Dalehite v. United States*²¹⁾ 사건은 또한 FTCA하에 연방 정부를 상대로 절대책임의 적용성에 관한 부수 의견을 말하고 있다:

1972년에 대법원은 미래의 잠재적 재난에서의 청구자에게 상당한 결과를 줄 수 있는 다른 중요한 FTCA 사건인 *Laird v. Nelms*²²⁾를 판결했다. *Nelms* 소송에서, 법원은 자택소유자가 FTCA하에 절대책임 이론에 근거해서 연방정부를 상대로 제기한 소송의 원인을 갖지 못한다고 6:2 득표 차로 판정했다. *Nelms*는 자기 소유의 집이 공군의 음속 제트기 훈련으로 인해 주요한 손상을 입었다고 주장했다. *Nelms* 소송 판결은 *Dalehite* 소송에서의 법원의 추론에 입각한 것이었다.

매우 중요하게, *Nelms*는 FTCA 구제를 수행하기 전에 Military Claims Act²³⁾ 하에 배상을 시도했으나 성공하지 못했다. Military Claims Act는 정부 군대나 민간의 고용이나 그렇지 않으면 군대의 전투이외의 활동 범위내에서 행한 정부 군대나 민간요원으로 인한 재산상의 손상이나 손실 혹은 인신상해나 사망에 대해 구제를 제공한다. 배상의 법적 한도는 *Nelms*가 그의 청구를 제기했던 그 당시에 \$15,000였으나 그 한도는 그 후 청구당 \$25,000까지 증가했다. Military Claims Act는 절대책임 배상이론에 근거한 항공기와 미사일 작동과 같은 위험한 행위를 포함한다. 청구자는 그 법령 하에 과실을 입증할 필요는 없다; 그는 권한을 부여받은 전투이외의 활동과 그의 부상 혹은 손실 사이의 일반적인 연관성을 단지 입증하기만 하면 된다. 비록 군항공기와 관련된 소닉 붐으로 인한 재산 손상 청구에 대한 지불이 상당히 혼할지

20) *The Texas City Disaster: Hearings on H.R. 474, supra note 263, app. 20, at 2337-40*(report by P.J. Hand.)

21) 346 U.S. 15 (1953).

22) 406 U.S. 797 (1972).

23) 10 U.S.C. § 2731-2737(1976), *implemented by AFM 112-1, ch. 7, 1 Dec. 1972.*

라도, 공군 조사팀은 Nelms 집의 손상이 소닉붐에 의한 것이 아니라고 결론 지었다.²⁴⁾ Military Claims Act는 어떠한 법적 권한을 부여하지 않는 사면령(an act of grace)이므로, Nelms는 Military Claims Act하에 그의 청구가 부인된 이후에 FTCA 구제를 수행하는 것 외에 어떠한 상황청구권을 갖지 못했다. the Fourth Circuit Court of Appeals²⁵⁾을 파기한 대법원의 실질적인 Nelms 판결은 연방 법원이 절대책임 이론에 입각한 FTCA 배상을 허락할 것이라고 결론 지었다.

3. Disaster Relief Act of 1974 and Flood Disaster Protection Act of 1973²⁶⁾

Disaster Relief Act of 1974²⁷⁾는 미국에서 재난 희생자들에게 폭 넓고 즉각적인 도움을 제공하는 현존의 유일 연방 법령이다. 이 법의 조항 하에,

“[주]요한 재난”은 허리케인, 토네이도, 폭풍, 홍수, 만조, wind-driven water, 해일, 지진, 분화, 산사태, 진흙사태, 눈보라, 가뭄, 화재, 미국의 어떤 지역에서의 폭발 혹은 다른 재난을 의미한다...²⁸⁾

주 주지사의 요구에 의하여, 대통령은 주요한 재난이 존재한다, 혹은 비상사태가 존재한다고 선포할 것이고, 연방 차원의 원조는 이러한 법률에 의해서 주와 지역 노력을 보충하는데 가능하게 되었다.²⁹⁾

Price-Anderson Act of 1957³⁰⁾의 명백히 규정된 이중 목적은 “공공을 보호하고 원자력 산업 개발을 장려하는 것”이다.³¹⁾ 사기업들은 충분한 재정적

24) See Keenan, *Nelms v. Laird: Absolute Liability Shattered By Sonic Boom*, 16 A.F.L.REV. 29(Winter 1974) for an excellent discussion of the facts and law in Nelms' claim and eventual FTCA suit. See also Morrison, *Absolute Liability Under the Federal Tort Claims Act*, 60 MIL L. REV (1973): Peck, *Laird v. Nelms: A Call for Review and Revision of the Federal Tort Claims Act*, 48 WASH. L. REV. 391(1973).

25) *Nelms v. Laird*, 442 F. 2d 1163(4th Cir. 1971).

26) Roger Dean Graham, *supra* note 10 at 399.

27) 42 U.S.C. § § 3231-3236, 5121-5202(1976).

28) *Id.* § 5122(a) (emphasis added).

29) *Id.* § 5141.

30) 42 U.S.C. § § 2012, 2014, 2039, 2073, 2210, 2232, 2239(1976 & Supp. I 1975).

31) *Id.* § 2012(i)(1976). See generally Note, *Nuclear Power and Price-Anderson Act:*

인 보호 없이 전기발생을 위한 원자력의 상업적 개발을 마지못해하고 있다.

1976년 6월 5일, Teton Dam은 11명의 사망자와 100명 이상의 사상자와 5억 달러 이상의 재산 피해를 내면서 Idaho 에서 붕괴되었다.³²⁾ 그 댐은 내무부내의 United States Bureau of Reclamation에 의해서 건설되었다. 이 재난에 대한 의회의 반응은 대단히 빨랐다. 1976년 9월 7일에, 대통령은 재난 희생자들에게 재정적인 구제를 제공하기 위한 법령에 서명했다.³³⁾

V. 항공기제작사의 책임면책 사례; 정부계약자 항변 (Government Contractor Defense)

1. 정부계약자항변관련 사례

군용항공기제작사가 책임을 면책할 수 있는 경우는 주로 “정부계약자항변 (Government Contractor Defense)의 법적논리하에서 이다. ”정부계약자항변“이란 군수개발품(military product)에 관련된 특수한 법적개념으로서 입법된 법은 없으나, 관련 판례들을 분석함으로써 이해할 수 있다.

Harduvel v. General Dynamics Corp. 사례는³⁴⁾, 공군 대위인 Theodore Harduvel이 조종하고 있었던 F-16기가 구름으로 가려져 있었던 산과 충돌했을 때 사망한 Theodore Harduvel 대위의 아내에 의해 제기된 부당한 사망에 대한 청구에 관한 것이었다. 재판에서의 증거는 충돌 원인에 대해 대립하고 있었다. Harduvel 대위는 그 날 두 대의 다른 F-16기와 함께 그의 항공기를 비행하고 있었다. 그들이 5000피트의 고도에서 480 노트로 순항하고 있었을 때, Harduvel 대위는 다른 두 조종사에게 우발적인 상황에 대해 충고를 했고 한 항공기는 그와 합류하기를 그리고 다른 항공기는 임무를 계속 수행하라고 명령했다. 다른 F-16기가 Harduvel 대위를 뒤쫓기 전에, 그는 구름 독으로 비행을 했고, 그의 항공기는 다소 제어할 수 없게 되어서, 60도의 nose down pitch로 산에 충돌하고 말았다. 항공기는 파괴되었고, 그러므로 사고 원인 규

Promotion Over Public Protection, 30 STAN. L. REV. 393(1978).

32) 122 CONG. REC. H8, 940 (daily ed. Aug. 24, 1976) (remarks by Rev. Flowers).

33) Act of Sep. 7, 1976, Pub. L. No. 94-400, 90 Stat. 1211 (1976).

34) 878 F. 2d 1311, 58 USLW 2128, Prod. Liab. Rep. (CCH) P 12,216.

명은 상황 증거에 주로 의존하게 되었다.

배심에 앞서 재판에서 원고는 전기 “fly-by-wire” 시스템을 단락 시키는 원인이 되었고 고장을 유발시켰던 마찰(chafing)(바라지 않은 전선 마찰)로 야기된 항공기의 전기 배선 시스템에 제조상 결함이 있었다는 입장을 취했다. 원고측 전문가들은 F-16기가 전선 마찰 문제의 경력이 있었다고 증명했다. 원고의 이론이 “제조결함” 중 하나였다는 이유가 “설계 결함”의 주장이 제조업자가 Boyle 변호를 입증할 수 있게 허락했다는 것이다. 항공기 제조업자인 General Dynamics 사는 Harduvel이 그가 복용하고 있었던 특정 약물의 부작용으로 인한 멀미로 항공기 조종 상실을 초래했다는 입장을 취했다.

공군의 설계 승인을 검토하면서, 법원은 명세서, 설계도, 도면의 방대한 평가를 철저히 조사했고, 설계가 General Dynamics 사와 공군 사이의 “연속적인 상호(back and forth) 소송으로 기인했다고 결론지었다. 두 번째 요소에 관해서, 법원은 다음처럼 진술했다: “제조물이 명세서에 적합하지 않았다는 것을 말하는 것은 결함이 있도록 제조되었다는 것을 달리 말한 것이었다.” 법원이 제조상의 결함이 연방 관습법 하에 존재하지 않았다고 판결했으므로, 두 번째 요소가 충족되었다고 판결했다.

이러한 추론에 일치하는 한 가지 중요한 문제는 입증 책임이 항공기가 승인된 명세서에 부합한다는 것을 입증할 계약자에게 있다는 사실을 법원이 간과한다는 것이다. 그러나 Harduvel의 사고에서처럼 제조물이 거의 완전히 파괴된 사고에서, 책임은 직접적인 증거를 만족시키는데 불가능했는지도 모른다. 세 번째 요소 또한 충족되었으므로, 즉 General Dynamics 사가 공군 보다 마찰 문제를 덜 인식했으므로 법원은 정부계약자항변이 적용했다고 판결했고, 그러므로 평결에도 불구하고 General Dynamics 사의 재정신청에 대한 연방 지방 법원의 부인을 반복했다.

결론적으로, 피고(General Dynamics)는 F-16제작상의 결함으로 재판에 서는 패했으나, 정부계약자항변에 의거하여 책임을 면책 받아 배상을 하지 않았다.

같은 사례로 *Miller v. United Technologies Corporation case*³⁵⁾ 가 있다. 1983년 1월 20일 두명의 이집트 조종사가 Camp David 협정의 일환으로서 미국정부로부터 이집트정부에 공급되었던 단발 엔진 F-16B 제트 전투기를 타

35) 660 A. 2d 810, 64 USLW 2041.

고 연습훈련에 착수했다. 이 항공기는 이집트정부가 소유하고 운영하였다. 비행 중 엔진이 정지하였으며, 항공기는 활주로를 약 1마일 남겨놓고 추락하였고 두 조종사는 사망했다.

미국이 이집트 군에게 공급한 군용 항공기의 추락사고로 사망한 이집트 군인사의 유산관리인 (Administrator of Estates)은 항공기 생산자들과 이 항공기에 장치되었던 정부 공급 연료 펌프와 엔진의 생산자들에 대하여 제조물 책임 소송을 제기했다. 생산자들은 정부계약자항변에 근거를 둔 약식재판을 신청했으며, Fairfield 재판구의 대법원 판사 J. Fuller (1993 WL 280191)는 이를 받아들였다. 유산관리인은 항소했으며, 이 사건이 이관된 후 대법원 판사 J. Katz는 다음과 같이 판결하였다: (1) 이집트 군이 항공기의 최종 도착지이기는 하지만 정부계약자항변은 적용 가능하였다. (2) 펌프와 엔진의 합리적인 정밀사양서가 설계에 대한 정부의 밀도 있는 관여로써 제공되었다. (3) 항공기 생산자들은 정부계약자항변을 주장할 자격이 있었다. 그러나 (4) 연료펌프와 엔진의 최대작동시간의 조건이 정밀한 사양의 필수 요건이냐 아니냐 하는 논란 때문에 설계결함 주장에 관하여 펌프와 엔진 생산자들에게 약식재판의 인가가 사전에 배제되었다. 또한 (5) 생산자들은 경고 불이행에 근거한 책임으로부터 정부계약자항변에 의하여 보호되었다.³⁶⁾

정부계약자항변은 관련된 주 불법행위에 대한 배상청구뿐만 아니라 과실과 엄격제조물책임에 대한 소송에도 적용된다. 정부계약자항변은 법적 정밀조사로부터 미 정부의 재량결정을 보호하며 정부가 독립된 계약자로부터 정부가 필요로 하는 어떠한 사양의 장비라도 취득할 수 있도록 의도된 것이다.

정부계약자항변은 계약자뿐만 아니라 하부계약자에게도 적용된다. 군계약자 항변은 미국이 이집트 군에게 제공한 군용기를 운용하던 중 추락사고로 사망한 이집트의 군인의 유산관리인이 항공기와 그 엔진을 제작한 정부계약자들에 대하여 제기한 제조물책임 소송에 적용 가능하였다; 항변은 군 장비의 의도된 최종목적지와 관계없이 적용 가능하다.

36) 660 A.2d 810, 64 USLW 2041(인용: 223 Conn. 732, 660 A.2d 810)

원고: Sigmund Miller (직책: Mohamed Abdul-Samed Dighidi et al. 유산관리인) 대 피고: United Technologies Corp. 번호: 15012 ,Connecticut 대법원, 심리: 1995년 1월 13일, 판정: 1995년 6월 27일

2. 정부계약자 항변사례의 제한

정부계약자항변의 적용이 제한된 사례가 있다. *Smith v. Xerox Corporation*³⁷⁾ 소송은 미육군 이등병이 사용하고 있었던 무기 시뮬레이터가 일찍 폭발한 입에 입은 인신상해로 제기된 청구에 관한 것이었다. 법원은 정부에 의해서 승인된 “합리적으로 정확한 명세서(reasonably precise specifications)” 유형을 최초로 판결했다. 비록 Xerox사가 완전한 specification을 만들지 못했더라도, 온도, 습도와 염분 저항과 같은 환경상의 필요 조건을 포함한 정부가 명령한 수행 기준 한 명세서 리스트를 산출했다. 무기는 습기 상태 때문에 불발되었다고 여겨졌다. Xerox 사의 한 고용인은 Xerox에 의해 준비된 설계도와 명세서를 육군이 검토했고 승인했다고 증언했다. Xerox가 정부 공급의 환경상의 명세서를 그것의 생산 계약에 통합시켰다는 사실에 입각해서, 법원은 Xerox가 법의 범위로써 그의 입증 책임을 충족시켰다고 판결했다.

Smith 소송 판결의 한 가지 약점은 비록 증거가 특정 설계 명세서에 대한 정부상의 승인을 입증하지 않았을 지라도, 법원은 그럼에도 불구하고 정부계약자항변 면제의 기준을 만들었다. *Trevino* 판사는 중요한 설계판단이 민간 계약자에게 있었을 때, 정부계약자항변의 면제는 적용하지 않는다고 판결했다.

Dowd v. Textron, Inc. 사례 소송은 설계에 결함이 있다고 주장된 해군 헬리콥터의 추락으로 사망한 유가족의 소송이었다. 정부계약자항변의 “승인” 요소에 관해서, 4th Circuit Court of Appeals는 다음처럼 판결했다:

[제조물]과의 육군 경험의 전체에 걸쳐- 그리고 육군이 그것을 지속적으로 사용한 결정은.... 주장된 설계 결함에 대한 정부상의 승인을 널리 입증한다.

적어도 한 저자가 표명하는 것과 반대로, *Ramey* 소송과 *Dowd* 소송은 결함에 대한 정부의 인식과 그러면서도 그것을 지속적으로 사용한 것이 “승인”을 구성한다는 제안을 뒷받침하는 근거로 사용될 수 없다. 첫 째로, 두 사건은 대법원이 그의 *Boyle* 소송 판결을 집행하기 2년 전인 1986년에 판결되었다. *Boyle* 소송은 “합리적으로 정확한 명세서”의 승인을 명료히 요구했지만, 문제를 인식했으면서 지속적으로 사용한 것에 대한 사실을 요구한 것은 아니다. 둘째로, *Ramey*와 *Dowd* 소송은 정부계약자항변 면제를 뒷받침 정책으로써

37) Robert F. Hedrick, *supra* note 2 at 93.

Feres 법리를 적용했었다. 그러나, *Boyle* 소송에서 대법원은 *Feres* 법리를 완강히 거부했고, 대신에 Federal Tort Claims Act 하에 discretionary immunity exception 이면의 정책을 채택했다. 그러므로 합리적으로 정확한 명세서의 정부의 승인이라는 필수 요소를 채택하면서, 실제에 있어서 Boyle은 어떤 다른 “승인” 시험을 무효를 선언한다. *Ramey*와 *Dowd*에서 포함된 것처럼 지속된 사용과 인식에 대한 절대적인 승인은 *Boyle* 소송에 비추어 볼 때 실패할 수밖에 없다. 왜냐하면 그러한 승인은 설계 명세서의 특정 검토와 승인과 절대 관계가 없기 때문이다.

VI. 군용항공기 제작과 보험

1995년의 항공보험³⁸⁾과 재보험비용에서 제작사 책임관련 비용이 US \$ 530 billion인 것을 보면 항공기 제작사 책임관련 문제와 이에 관한 보험문제가 얼마나 심각한지를 알 수 있다.³⁹⁾

Product Liability Aviation Insurance and Re-insurance		
	W/W gross premiums 1995 (US \$ billion)	Trend
Airlines	1800	↗
Products Liability	530	⇒
War	200	⇒
Airports/Refuellers	180	⇒
Space	550	↘

지난 20년간의 제조물책임의 증가는 제조, 보험 그리고 위법행위 소송 분야

38) 항공보험의 범위

- statutory repose limiting the liability for general aviation aircraft manufacturers.
- waiver of ticket limits
- we can expect that this will somewhat ease the desire of the plaintiff's lawyer
- to involve the manufacturer in the loss.
- efforts in the U.S. to limit or prohibit punitive damages.

39) Daniel Mueller, Promoting Stability in the Aviation Insurance Industry, 2nd Aviation Insurance Conference in Asia, 5~7, Feb. 1996 Singapore) 참고로 Airlines 1800, War 200, Airport/Refuellers 180, Space 550 (US \$ billion)

에 많은 문제들을 유발시켰다. 현재, 이 다양한 문제들에 대한 최상의 그리고 가장 포괄적인 연구는 1977년 11월에 출판된 제조물책임에 관한 각 기관 사이의 '특별 전문 위원회'⁴⁰⁾(Final Report)의 최종 보고서이다.

위에서 언급한 바와 같이 미국은 제조물 사고가 다양하고 손해액도 거액이기 때문에 그 결과 제조물책임보험료율도 미국 이외의 기타 지역 요율과는 비교할 수 없을 만큼 높다. 제조물책임보험료율은 가입제조물의 매출액에 대한 비율로 하고 있는데 미국의 요율제도는 표준약관 제정과 개정 및 요율산정기관인 ISO(Insurance Services Office)에서 산정하는 요율이 있지만 이는 권고요율에 불과하다. 제조물책임보험요율이 고율임에도 불구하고 배상책임보험 전반에 걸친 손해율은 1983년 이후 100%를 상회하고 있으며 이중 제조물책임보험 손해율은 배상책임보험 전반에 걸친 손해율보다 훨씬 불량한 것임을 미루어 짐작할 수 있다.

항공보험의 부담범위는 (a) Aircraft hull, Liability, spares and ancillary risks (b) Aircraft hull war risks (c) Aviation product liability (d) Aircraft sales financing/leasing risks (e) Joint venture considerations (f) Business interruption 등이다.

군용항공기제작사가 "제조물책임(설계책임)"을 면하기 항공보험을 이용할 수 있는가? 이론적으로는 가능하지만, 현실적으로 불가능하다. 군용항공기는 일반적으로 보험을 들고 있지 않다. 특별한 경우에 보험을 든다고 하더라도, 보험료율은 상당히 높을 것이다. 첫째, 군용항공기는 그 개발과 제작과정에 있어서, 민간항공기처럼 안전을 위주로 하고 있지 않으며, 개개의 군용항공기의 임무수행을 위하여 특별히 제작되며, 특히 안전성보다는 기동성을 중요시하여 제작되게 된다. 둘째, 항공기 운항에 있어서, 민간항공기처럼 안전을 위주로 비행하는 것이 아니라, 군의 특수임무를 수행하게 된다. 따라서 군용항공기는 일반적으로 항공보험을 들 수 없다. 보험을 들 수는 있겠지만, 군용항공기인 KT-1의 보험요율은 상당히 고액이 될 것으로, 그 어느 나라라도 현실적이지 못한 고액의 보험료 때문에 군용항공기에 항공보험을 들고 운영하지는 못할 것이다.

40) U. S. DEPT OF COMMERCE, FINAL REPORT, INTERAGENCY TASK FORCE ON PRODUCT LIABILITY(1977) [FINAL REPORT로 인용됨]. FINAL REPORT 는National Technical Information Service(NTIS), 5285 Port Street Royal Road, Spring field, Virginia 22161에서 발간되었다. 보고서는 NTIS에서 주문 받으며, 주문은 도서 수납번호 PB-273-220을 참조해야 한다.

FMS 계약상 구매자는 물품의 수송을 위하여 보험을 가입할 수 있다. 특히 직접상용구매시에는 더욱 그러하다. 또한 FMS 계약상 모든 warranty 조항은 구매국이 일정한 액수로 구매하도록 되어 있다. FMS 계약상 물품의 수송을 위한 보험은 단기간적인 것으로, FMS 계약에 있어서 물품의 수송시 야기될 수 있는 위험에 대한 부담을 구매국이 지기 때문이다.

1995년의 항공보험⁴¹⁾과 재보험비용에서 제작사 책임관련 비용이 US \$ 530 billion인 것을 보면 항공기 제작사 책임관련 문제와 이에 관한 보험문제가 얼마나 심각한지를 알 수 있다.⁴²⁾

지난 20년간의 제조물책임의 증가는 제조, 보험 그리고 위법행위 소송 분야에 많은 문제들을 유발시켰다. 현재, 이 다양한 문제들에 대한 최상의 그리고 가장 포괄적인 연구는 1977년 11월에 출판된 제조물책임에 관한 각 기관 사이의 '특별 전문 위원회'⁴³⁾(Final Report)의 최종 보고서이다.

위에서 언급한 바와 같이 미국은 제조물 사고가 다양하고 손해액도 거액이기 때문에 그 결과 제조물책임보험료율도 미국 이외의 기타 지역요율과는 비교할 수 없을 만큼 높다. 제조물책임보험료율은 가입제조물의 매출액에 대한 비율로 하고 있는데 미국의 요율제도는 표준약관 제정과 개정 및 요율산정기관인 ISO(Insurance Services Office)에서 산정하는 요율이 있지만 이는 권고요율에 불과하다. 제조물책임보험요율이 고율임에도 불구하고 배상책임보험 전반에 걸친 손해율은 1983년 이후 100%를 상회하고 있으며 이중 제조물책임보험 손해율은 배상책임보험 전반에 걸친 손해율보다 훨씬 불량한 것임을 미루어 짐작할 수 있다.

41) 항공보험의 범위

- statutory repose limiting the liability for general aviation aircraft manufacturers.
- waiver of ticket limits
- we can expect that this will somewhat ease the desire of the plaintiff's lawyer
- to involve the manufacturer in the loss.
- efforts in the U.S. to limit or prohibit punitive damages.

42) Daniel Mueller, Promoting Stability in the Aviation Insurance Industry, 2nd Aviation Insurance Conference in Asia, 5~7, Feb. 1996 Singapore) 참고로 Airlines 1800, War 200, Airport/Refuellers 180, Space 550 (US \$ billion)

43) U. S. DEPT OF COMMERCE, FINAL REPORT, INTERAGENCY TASK FORCE ON PRODUCT LIABILITY(1977) [FINAL REPORT로 인용됨]. FINAL REPORT는 National Technical Information Service(NTIS), 5285 Port Street Royal Road, Spring field, Virginia 22161에서 발간되었다. 보고서는 NTIS에서 주문 받으며, 주문은 도서 수납번호 PB-273-220을 참조해야 한다.

항공보험의 부담범위는 (a) Aircraft hull, Liability, spares and ancillary risks (b) Aircraft hull war risks (c) Aviation product liability (d) Aircraft sales financing/leasing risks (e) Joint venture considerations (f) Business interruption 등이다.

군용항공기제작사가 “제조물책임(설계책임)”을 면하기 항공보험을 이용할 수 있는가? 이론적으로는 가능하지만, 현실적으로 불가능하다. 군용항공기는 일반적으로 보험을 들고 있지 않다. 특별한 경우에 보험을 든다고 하더라도, 보험료율은 상당히 높을 것이다. 첫째, 군용항공기는 그 개발과 제작과정에 있어서, 민간항공기처럼 안전을 위주로 하고 있지 않으며, 개개의 군용항공기의 임무수행을 위하여 특별히 제작되며, 특히 안전성보다는 기동성을 중요시하여 제작되게 된다. 둘째, 항공기 운항에 있어서, 민간항공기처럼 안전을 위주로 비행하는 것이 아니라, 군의 특수임무를 수행하게 된다. 따라서 군용항공기는 일반적으로 항공보험을 들 수 없다. 보험을 들 수 는 있겠지만, 군용항공기인 KT-1의 보험료율은 상당히 고액이 될 것이므로, 그 어느 나라도 현실적이지 못한 고액의 보험료 때문에 군용항공기에 항공보험을 들고 운영하지는 못할 것이다.

FMS 계약상 구매자는 물품의 수송을 위하여 보험을 가입할 수 있다. 특히 직접상용구매시에는 더욱 그러하다. 또한 FMS 계약상 모든 warranty 조항은 구매국이 일정한 액수로 구매하도록 되어 있다. FMS 계약상 물품의 수송을 위한 보험은 단기간적인 것으로, FMS 계약에 있어서 물품의 수송시 야기될 수 있는 위험에 대한 부담을 구매국이 지기 때문이다.

상기에서 기술한바와 같이 항공기제조물책임으로 인한 보험료는 상당한 액수로 증가하고 있다. 'KT-1 항공기의 제작상의 결함'을 대비한 항공보험을 들 수 있는가? 보험을 들 수 는 있겠지만, 군용항공기인 KT-1의 보험액은 상당할 것이다. 상용항공기는 운항의 안전을 최우선적으로 고려하여, 처음 설계부터 기동성보다는 안전성에 중점을 두었고, 운항자체가 급한 전투기동 등은 삼가고 있으므로 항공보험의 대상이 될 수 있다. 그 어느 나라도 현실적이지 못한 고액의 보험료 때문에 군용항공기에 항공보험을 들고 운영하지는 못할 것이다.

KT-1에 대한 대우중공업(주)의 시험비행까지만의 보험료 계산은 다음과 같다. 이는 양산 후 실제운영을 하기에 필요한 경우를 말하고 있는 것이 아니

라, 다만 시험비행까지만의 운영을 칭하고 있다. 양산 후 실제운영에 대한 보험은 계산하기가 어렵다. 결론적으로 KTX-2 항공기 제작관련 보험가입은 불가능하다.

VII. 결 론

KT-1 보험가입방안 보고 -대우중공업 항공사업본부(1999)		
배상한도: 항공기 대당가격:500만불, 제3자배상한도: 100만불, 승무원 배상한도: 10만불		
보험료 현황 (단위 : US \$)		
구 분	보험료	비 고
· 조립물	510,000	· KFP : 2,000,000
· 시험비행 승무원	30,600	· 지상시험 대당 2일 기준
· 항공기	688,500	· 비행시험 대당 10시간 기준
· 제 3 자	266,390	· KFP 경우 면책사항으로 보험 미가입
총 계	1,495,490	
대당 원가 상승분	17,594 (₩21,112,800)	· 총 85대 기준 · \$ 1 = ₩ 1,200 기준

군용항공기 개발에 있어서, 항공기 제작사를 보호하기 위해서는 무엇보다도 먼저 항공관련 사고를 다른 지상사고와 어떻게 다르게 취급하고 있는지 즉, 항공사고에 있어서 책임의 제한이 어떻게 이루어지고 있는지에 대한 이해가 있어야 하며, 일반 제조물책임법과 달리 항공기 제조물책임 관련 법적인거는 어떠한 것인지에 대한 이해도 있어야 한다. 또한 미국의 예로 보아 미국에서는 정부의 책임을 어떻게 제한하고 있으며, 이에 관련된 법적인 제도들은 무엇인가를 이해하여야 한다. 이러한 이해를 바탕으로 정부가 승인하고 지시한 사안들에 대하여 정부계약자의 책임이 면제된다는 '정부계약자항변'의 법적인리에 대한 이해가 가능하게 되는 것이다.

KT-1 양산이나, KTX-2 항공기 제작에 있어서, 정부계약자인 대우중공업과 삼성항공의 책임은 제한되어야 하며, 특히 정부의 '정밀사양서'에 대한 지시나 승인이 있었다면, 항공기 제작사의 책임은 면책되어야 한다는 것이다. 그

렇지 않다면, 항공기 제작사는 제작상의 책임을 보험가입 없이는 절대로 부담할 수 없게 된다. 이러한 정부계약자항변은 KT-1항공기나 KTX-2 항공기가 제3국으로 수출될 때에도 마찬가지로 연속되어서 항공기 제작사는 제작상의 책임에서 면책을 받아야 한다.

이를 위하여 항공기제작사는 항공기 제작과 개발과정에 있어서, 정부기관의 '명확한 지시나 승인'이 무엇인가에 대한 기록을 철저히 하여야 한다. 즉 공동회의시에도 정부기관의 주도적인 통제나 승인이 있었는가에 대한 기록이 있어야 한다. 항공기개발은 '神의 창작성'이 아니라 수많은 시행착오의 결합이라는 것을 분명히 인식하여야 한다. 또한 예산상의 제약, 시간상의 제약을 받으며 무엇보다도 '기술개발의 제약'은 어쩔 수 없는 중대한 문제인 것이다. 따라서, 이런 여건하에서 어떻게 군용항공기 개발을 하며, 아울러 군용항공기 제작사를 보호해야 하느냐의 문제가 제기된다.

중요한 문제는 정부기관과 정부계약자인 항공기제작사의 책임제한문제를 어떻게 규정하여야 하느냐이다. 정부기관이 항공기제작사에게 무리한 책임을 부담시키면, 항공기제작사는 책임을 부담하지 못하며 결과적으로 정부기관에 치명적인 부담을 주게 되는 것은 자명하다.

우리나라는 제조물책임관련 법의 제정도 없으며, 항공기 제조물책임에 관한 연구는 더욱 없다. 이런 상황하에서 다만 미국의 판례와 여러 사례들을 참고할 수밖에 없는 입장이다. 따라서 제한된 연구범위내에서 정부계약자항변의 법적논리를 설명할 수밖에 없었다. 항공기 제작사가 실제로 보호를 받기 위해서는 관련 실제 사례 등에 대한 심층적인 연구가 더욱 필요하다. 제조물책임법 조차 입법되지 않은 우리나라의 현실에서 항공기제작사의 책임을 면책시켜야 한다고 정부기관을 설득하기 위해서는 실질적인 사례 연구가 필요하다.