

일반항공에서의 제조물책임에 관한 연구*

- 미국 일반항공진흥법(GARA)을 중심으로 -

이창재**

목 차

- I. 서 언
- II. 일반항공과 GARA
- III. GARA의 내용과 법원의 해석
- IV. 한국과 미국의 제조물책임법의 비교
- V. 결 어

* 이 글은 제53회 한국항공우주정책·법학회 국제학술대회(2014년 12월 5일 개최)에서 필자가 발표한 내용을 수정 및 보완한 것입니다.

** 성균관대학교 법학연구소 박사후연구원, 법학박사.

I. 서 언

항공기를 분류하는 기준은 여러 가지가 있겠지만, 국내 및 국제 정기·부정기 항공운송에 이용되는 상업항공기와 항공기를 농업, 건축, 사진촬영, 측량, 구조, 항공광고 등의 특수한 서비스를 위해 사용하는 비상업적 항공기로 분류할 수 있다.¹⁾ 넓은 의미에서의 비상업적 항공기는 비업무용 개인운송이나 레저스포츠용 여가목적 운송, 비행훈련, 기업의 내부 운송수단, 경량항공기, 초경량항공기 등을 포함하는 개념으로 일반항공(General aviation)이라고 일컬어진다. 종래 일반항공기 및 부품의 설계, 제작부분에서 전세계적으로 선구적인 지위를 차지하고 있던 미국은 쇠퇴하던 자국의 일반항공산업의 보호와 육성을 위해 지난 1994년 일반항공진흥법(General Aviation Revitalization Act of 1994, 이하 “GARA”로 지칭함)을 제정하였다. 이 법은 일반항공에 사용되는 항공기와 그 부품의 제조업자에 대한 제조물책임소송의 제소기간을 제한하는 법으로서, 미국 정부와 의회는 이를 통한 제조물책임의 완화가 일반항공산업의 활성화를 가져올 것이라는 의도를 가지고 있었다.

이러한 배경에서 제정된 GARA는 미국 내 일반항공 제조업자의 보호를 위한 법률이지만 미국 밖 타국에서 발생한 일반항공기 사고와 관련하여 미국 제조업자를 상대로 제기되는 제조물책임소송에 적용되는 물론이고, 타국의 일반항공 제조업자를 상대로 미국에서 제기되는 소송에 대해서도 여전히 적용된다. 즉, 우리나라에서 최근 수요가 확대되고 있는²⁾ 항공레저스포츠나 여가활용 목적 항공기의 제조국가가 미국인 경우,³⁾ 혹은 우리나라 제조업자에 의해 생산된 제

1) 2014년 8월말 현재 우리나라 항공기 등록현황을 살펴보면 국내·국제항공운송업체 항공기가 293대(45.6%)로 가장 큰 비중을 차지하고, 소형항공운송업체 항공기는 22대(3.4%), 항공기사용사업용 항공기 160대(24.9%), 국토해양부 및 산림청 등 국가기관, 보도기관, 교육기관 및 일반기업에서 보유하고 있는 비사업용항공기는 168대(26.1%)로 조사됐다. 아주경제 2014년 9월 15일 기사 “꾸준히 늘어나는 국내 항공기 현재 643대 등록…보잉사 제품 69%”, 참고.

2) 이수열, “항공레저 산업 활성화의 동향”, 2013년도 제50회 국제항공우주정책·법학회 학술대회 자료집, 22면.

3) 현재 우리나라에 등록된 항공기 중에서 미국산 항공기의 비중은 상당한 수준이다. “국적 항공사가 보유한 항공기를 제작사별로 살펴보면, 미국 보잉사가 제작한 항공기가 B777계열 50대 등 201대로 69%를, 프랑스 에어버스사 제작 항공기는 A330계열 33대 등 92대로 31%를 차지한다.” 위 아주경제 기사 참고.

조물이 그러한 일반항공기에 장착된 경우 우리 국민이 원고나 피고가 되는 제조물책임소송에서 GARA가 우리나라 소비자와 제조업자 모두에게 직접적으로 적용될 수 있는 것이다. 이 점에서 GARA에 대한 연구는 큰 의의를 가진다고 하겠다.

본 논문은 제2장에서 일반항공의 개념과 GARA의 입법배경을 살펴본 뒤, 제3장에서는 GARA의 내용과 이에 관한 판례해석을 살펴보고, 제4장에서는 GARA와 우리의 제조물책임법을 제소기간 규정을 중심으로 비교하여 우리 법의 개선방향을 제시하고자 하였다.

II . 일반항공과 GARA

1. 일반항공의 개념

일반항공(General aviation)에 대해 항공법을 비롯한 우리 법률은 구체적인 정의규정을 두고 있지 않다. 국제협약과 외국의 법률을 통해 그 의미를 유추해 볼 수 있을 뿐이다.

항공기운항에 관한 국제민간항공협약(이하“시카고협약”으로 지칭함)⁴⁾ 제6부속서는 일반항공을 상업 항공운송(commercial air transport)이나 항공기 사용사업(aerial work)을 제외한 민간 항공기운항이라고 정의하고 있다.⁵⁾ 여기서 상업 항공운송은 정기운송을 위한 유상계약 혹은 부정기운송을 위한 임대계약에 의해 승객, 화물, 우편물을 운송하는 것을 목적으로 하는 항공기운항을 말한다.⁶⁾ 그리고 항공기 사용사업은 항공기를 농업, 건축, 사진촬영, 측량, 관측, 순찰, 조사, 구조, 항공광고 등의 특수한 서비스를 위해 사용하는 것을 말한다.⁷⁾ 원래 항공기사용사업은 일반항공의 한 내용이었으나, 1986년 국제민간항공기구(ICA

4) Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) signed on 7 December 1944.

5) Chicago Convention Annex 6 Part II, Chapter 1.1 Definitions.

6) Id.

7) Id.

O)⁸⁾ 항공항행위원회(Air Navigation Commission)에서 항공기사용사업을 그 특수성을 고려하여 일반항공에서 분리하기로 결정함에 따라⁹⁾ 1990년 이후 항공기 사용사업은 일반항공에서 제외되고 있다. 또한 2005년과 2006년에 동 위원회는 일반항공의 발전 즉, 이전에 비해 규모가 큰 항공기를 사용하고 기술적으로도 진보된 터보제트(turbojet) 엔진을 사용하는 점을 고려하여 제6부속서 제2편(Part II)에 규정된 일반항공의 개념을 현대화하려는 움직임이 있었다. 하지만 일반 대중에게 개방되지 않은 비상업적 항공에 있어서 운항안전에 관한 근본적인 책임은 항공기 소유자(owner)와 기장(pilot-in-command)에게 있다는 점은 변함없이 유지되었다.¹⁰⁾ 이상과 같은 점들을 종합해볼 때, 시카고협약에 따른 일반항공이란 일반 대중에게 접근이 개방되지 않은 비상업적 항공운송으로서 항공기를 이용한 특수사업에 이용되지 않는 민간항공기 운항이라고 할 수 있다.

한편, 미국의 제정법은 일반항공에 사용되는 ‘일반항공기’의 개념을 구체적으로 정의하고 있다. 미국 일반항공진흥법(General Aviation Revitalization Act of 1994, 이하 “GARA”로 지칭함)에 따르면 일반항공기(General Aviation Aircraft)란 미연방항공법(Federal Aviation Act, FAA)¹¹⁾상 형식증명(type certificate)과 감항능력증명(airworthiness certificate)을 취득한 항공기로서, 그러한 증명서가 발급될 당시 20좌석 미만으로 운영될 것이 예정되었고 사고 당시 정기 여객운송에 이용되지 않았던 항공기를 말한다. 요컨대 정기 여객운송에 이용되지 않는 20석 미만의 항공기로서 형식증명과 감항능력증명을 가진 항공기가 곧 일반항공기인 것이다. 그리고 미국 연방항공법에 따르면 항공기(aircraft)란 공중을 비행하기 위해 발명된 모든 종류의 장치를 말한다.¹²⁾ 즉 비행을 위한 장치로서 항공기뿐만 아니라 헬리콥터, 글라이더, 비행선, 열기구 등도 연방 항공법상 항공기의 개념에 포함된다. 따라서 정기 여객운송에 이용되지 않는 20석 미만의 모든 비행장치 중에서 FAA로부터 형식증명과 감항능력증명을 취득한 항공기가 일반항공기이고, 이를 이용한 항공운송을 일반항공이라 할 수 있다.

8) International Civil Aviation Organization. 국제연합(United Nations)산하 전문기구로서 조직의 연혁과 구성 등 보다 자세한 사항은 웹사이트 <http://www.icao.int> 참고.

9) Chicago Convention Annex 6 Part II Historical Background 부분 참고.

10) Id.

11) 49 U.S.C.App. 1301 et seq.

12) ‘any contrivance invented, used, or designed to navigate, or fly in, the air.’ 49 U.S.C. 40102(a)(6) (1994).

이처럼 미국은 연방법규에서 ‘일반항공’의 개념을 적극적으로 정의하고 있지는 않다. 이를 두고 미국 항공산업의 경우에는 우리나라와 달리 항공발달 단계가 일반항공이라고 정의하는 범주에서부터 시작해서 점차 상업용 항공운송부문으로 확대되어 왔기 때문에 별도로 일반항공에 대한 정의 및 구분의 필요성이 없었기 때문이라는 주장도 있다.¹³⁾ 즉 우리나라와 같은 경우에는 70~80년대 산업화의 영향으로 항공운송산업도 항공운송기업에 의한 상업용 항공운송이 산업을 선도하고 그 이후 비교적 최근에 들어서야 개인적인 기초항공운송의 저변이 확대되어 가는 기로에 있지만, 미국과 같은 선진국의 경우에는 상업용 항공운송 이전에 일반항공을 통한 항공산업의 토대가 이미 마련되어 있었다고 본 것이다.¹⁴⁾ 이 주장에 따르면 군용항공(military aviation)과 유료로 정기·부정기로 운송사업을 하는 부문을 제외한 나머지를 모두 일반항공의 범주에 포함시킬 수 있다.

마지막으로 미국 연방항공청(FAA, Federal Aviation Administration)의 시각에서도 일반항공의 개념을 짐작할 수 있다. FAA는 일반항공을 이용목적에 따라 비업무용 개인운송이나 여가운송, 비행훈련, 기업의 내부 운송수단, 의료, 항공관측, 관광 등으로 분류하고 있다.¹⁵⁾ 게다가 FAA의 웹사이트에서는 일반항공이라는 분류 아래에 스포츠용 경량항공기(Light sport aircraft), 초소형항공기(Ultra-lights aircraft) 등을 다루면서 일반항공을 여가목적의 레저항공(recreational aircraft)과 동일어로 사용하고 있다.¹⁶⁾

이상의 내용을 종합해 볼 때 일반항공이란 민간항공운송 중에서 상업운송에 해당하지 않는 모든 항공운송이라 할 수 있다.¹⁷⁾ 다만 본 논문은 미국의 일반항공에 있어서의 제조물책임과 그에 관한 특별법인 GARA를 연구대상으로 하는 점에서 일반항공을 정기 여객운송에 이용되지 않으면서 20좌석 미만의 형식증명과 감항능력증명을 갖춘 비상업적 민간 항공기를 이용한 운송으로 정의하고자 한다.

13) 박용하 외, “일반항공(General Aviation) 활성화 방안연구”, 국토해양부 (2009), 51면.

14) 박용하 외, 앞의 보고서, 24면. 이 보고서에 따르면 우리나라는 기초항공이 온전하게 자리 잡지 못한 상태에서 오히려 상업용 항공부문은 매우 발달하게 되는 기형적인 국가 항공시스템으로 발전하였다고 한다.

15) Chrystal Zhang; Weimin Diao, “Deficiencies of China’s General Aviation Law and its Improvement”, 항공우주정책·법학회지 제28권 제2호(2013) 148면.

16) https://www.faa.gov/aircraft/gen_av/

17) 오늘날 미국에서는 일반항공을 정기여객운송(regularly scheduled passenger traffic)에 해당하지 않는 모든 민간항공운송으로 보는 견해가 일반적이다. Robert Martin, General Aviation Manufacturing: An Industry under Siege, in The Liability Maze 478, 478 (Peter W. Huber & Robert Litan eds., 1991).

2. GARA의 입법배경

1994년 8월 17일 미국 빌 클린턴 대통령은 GARA 법안에 최종 서명하면서 동 법률이 일반항공에서의 항공기 사고에 따른 피해자인 원고와 일반항공기 제조업자 등의 피고 사이에 균형을 가져오고 불필요한 소송비용의 지출을 억제하는 효과가 예상된다고 전망하였다.¹⁸⁾ 사실 이 법률은 1978년 이후 지속적인 내리막길을 걷던 미국의 일반항공기 제조산업의 활성화와 그에 따른 부수적인 효과로서 미국사회의 실업률 제고를 도모할 목적에서 입안되었다. 상원 입법보고서(Senate Report)에 따르면 1978년 미국의 연간 일반항공기 생산량은 17,811대였으나 이 법이 제안될 당시인 1992년에는 연간 생산량이 899대에 지나지 않았다.¹⁹⁾ 또한 하원 입법보고서(House Report)에 따르면 1978년과 1993년 사이에 일반항공산업의 일자리수가 무려 10만개 이상 줄어든 것으로 나타났다.²⁰⁾ 일반항공기 생산량 감소와 실업자 수 증가에 대해서는 여러 가지 많은 요인들이 있었지만, 일반항공기 제조업자와 이용자들은 과도한 제조물책임의 부담이 일반항공기산업 성장의 큰 걸림돌임을 지속적으로 주장하였고, 그러한 주장은 결국 미국 의회를 설득하기에 이르렀다.²¹⁾

위와 같은 배경에서 입법된 GARA는 일반항공 특히 일반항공기의 제조산업을 활성화하기 위하여 정부의 엄격한 기준을 통과하여 제작되고 사용되는 일반항공기 및 항공기 부품의 유효기간을 18년으로 설정하여 이 기간이 지난 이후에는 항공기 혹은 부품 제조업자를 상대로 제조물책임에 관한 어떠한 소송도 제기하지 못하도록 하였다.²²⁾ 이는 당해 항공기를 사용한 운항을 개시한 이후 일정기간 동안 아무런 문제점이 발견되지 않은 항공기 및 그 부품에 대해서는 법정기간 이후에는 제조업자의 손해배상책임을 면제해 줌으로써 일반항공산업의 보호를 간접적으로 도모하였던 것이다.²³⁾

18) Statement on Signing the General Aviation Revitalization Act of 1994, 2 Pub. Papers 1473 (Aug. 17, 1994).

19) S. Rep. No. 103-202, at 1 (1993).

20) H.R. Rep. No. 103-525(I), at 2, as reprinted in 1994 U.S.C.C.A.N. at 1639.

21) 하원 입법보고서(H.R. Rep.) No. 103-525, pt. 1, at 2.

22) Darby Becker, The General Aviation Revitalization Act: An Unqualified Success, Air & Space Law., Winter 2002, at 9, 10.

23) Alter v. Bell Helicopter Textron, Inc., S.D.Tex.1996, 944 F.Supp. 531.

당시 의회가 이 법안을 통과시킨 이유는 대체로 다음과 같이 볼 수 있다.

첫째, 기록에 따르면 법안이 입안될 당시 전체 일반항공기 사고원인 중에서 93%가 조종사의 과실에 따른 것이었고, 항공기나 그 부품의 제조상의 결함 혹은 디자인상의 결함에 의한 것은 전체 사고 건수의 1%에 지나지 않았다고 한다.²⁴⁾ 게다가 제조물책임에 따른 항공기 사고는 대부분 해당 항공기가 운항 개시된 초기에 발생되었다고 한다.²⁵⁾ 즉, 최초로 항공기나 부품을 사용한 날로부터 18년이나 지난 시점에 제조업자를 상대로 소송이 제기되는 경우는 극히 드물었던 것이다. 따라서 의회는 그러한 소송제기를 허용하지 않음으로써 제조물 책임소송에서 막대한 소송비용을 지불하여야 하는 제조업자를 보호하는 것이 소비자 이익보호에 특히 불리하지 않다고 보았던 것이다.

둘째, 일반적으로 최초로 운항을 개시하는 모든 항공기는 안전기준을 충족하는 감항능력이 있어야 하는데 충분한 시간동안 그러한 감항능력이 유지되었고 아무런 문제도 발생하지 않았다면 특정 시점부터는 제조업자의 책임을 면제해주는 것이 합리적이라고 보았다.²⁶⁾ 즉, 최초 사용으로부터 상당한 기간이 지난 이후에도 제조업자에게 여전히 제조물책임을 묻는 것은 불합리하다고 보았고, 그 기간을 18년으로 법정하였던 것이다.

셋째, 이상과 같은 점을 모두 고려하더라도 나타날 수 있는 불합리성에 대하여 의회는 후술하는 바와 같이 본 법에 규정된 제소기간이 적용되지 않는 4가지 경우를 명시하고 있다. 또한 항공기 부품에 대해서는 그러한 부품이 장착된 날을 기산점으로 정하였다. 따라서 비록 해당 항공기의 機齡이 18년 이상 되었다고 하더라도 그 이후에 새로운 부품이 장착되었다면 여전히 본 법의 적용을 받게 되는 것이다.

한편, 이 법이 도입된 1994년 이후 미국의 일반항공산업은 다시금 활기를 띠게 되는데, 1994년에서 2000년 사이에 새로 제작된 항공기 수가 928대에서 2,816대로 3배 가까이 증가하게 되어²⁷⁾ 정책적인 배경에서의 입법목적은 어느 정도 실현된 것으로 볼 수 있다.

24) 104 Cong. Rec. S2991, S2992 (1994) (statement of Sen. McCain).

25) H.R. Rep. No. 103-525, pt. 1, at 3.

26) 140 Cong. Rec. H4998, H4999 (1994) (statement of Rep. Fish).

27) 박용하 외, 위 보고서, 54면 참고.

Ⅲ. GARA의 내용과 법원의 해석

1. 법률의 내용

(1) 제소기간의 기산점

본 법은 총 4개의 조문으로 구성되어 있다. 하지만 제1조는 본 법률의 명칭을 1994년에 제정된 일반항공진흥법(General Aviation Revitalization Act of 1994)이라고 명시하는 규정이고, 제3조는 각종 정의규정, 그리고 제4조는 본 법의 발효일과 불소급효력을 규정하고 있을 뿐이다. 따라서 GARA 규정의 핵심은 제소기간에 관한 제2조라고 할 수 있다.

일반항공기(*general aviation aircraft*)와²⁸⁾ 관련된 항공사고를 원인으로 사람의 사망, 상해, 물건의 손해를 다투는 배상청구소송이 항공기,²⁹⁾ 항공기의 부품, 시스템, 하위부품, 기타 모든 부속품 등의 제조업자를 피고로 하여 제기되는 경우에는 본 법에서 규정하는 제소기간이 적용된다.³⁰⁾ 법 제3조는 본 법의 제소기간(*limitation period*)을 18년이라고 규정하고 있다.³¹⁾

제소기간을 산정하기 위한 기산점은 (A) 제조업자가 직접 항공기를 최초의 구매자나 임차인에게 인도하는 경우에는 구매자나 임차인에게 항공기를 최초로 인도한 날, (B) 그렇지 않은 경우에는 항공기의 판매나 임대 관련 사업에 종사하는 사람에게 항공기를 최초로 인도한 날이³²⁾ 된다. 다만 항공기 부품, 시스템, 하위부품, 기타 모든 부속품이 기존의 것을 대체하였거나 추가된 경우에는 그러한 대체작업이나 추가작업이 이루어진 날이 기산점이 된다.³³⁾ 여기서 새롭

28) 본 법은 일반항공기의 정의규정을 별도로 두고 있다. 이에 대해서는 본고 II.(1) 일반항공의 개념 부분 참고.

29) 법 제3조에 따라 항공기(*aircraft*)의 정의는 section 101(5) of the Federal Aviation Act of 1958 (49 U.S.C. 1301(5))의 정의를 참고하도록 되어 있다. 이에 따르면 항공기란 하늘을 날거나 탐험하기 위하여 발명된 혹은 향후 발명될 모든 종류의 장치(*Any contrivance now known or hereafter invented, used, or designed for navigation of or flight in the air*)를 말한다. Section 3. (1).

30) GENERAL AVIATION REVITALIZATION ACT OF 1994, section 2. (a).

31) Section 3. (3).

32) Section 2. (a)(1)(A) and (B).

33) Section 2. (a)(2).

게 기산되는 제조기간은 항공기 그 자체 혹은 항공기에 사용된 기존 부품의 제조업자에게는 영향이 없고, 새롭게 대체되거나 추가된 당해 부품의 제조업자에 대해서만 새로운 제조기간이 적용된다.³⁴⁾

GARA는 제조기간의 기산점과 관련한 규정에서 ‘일반항공기’가 아닌 단순히 ‘항공기’라는 용어를 사용하고 있다. 해당 항공기가 사고 당시에 일반항공기의 요건을 충족하면 본 법이 적용되는 것이고, 최초의 항공기 인도일에 해당 항공기가 일반항공기 요건을 충족하지 못하더라도 그 최초 인도일이 그 기산점이 되는 것이다. *Kennedy v. Bell Helicopter Textron, Inc.* 사건에서³⁵⁾ 1970년에 헬리콥터가 미 해군에 배치되었을 당시 해당 항공기는 **FAA**의 형식증명이나 감항능력증명이 불필요한 상태 즉 일반항공기가 아닌 군용항공기였지만, 그 후 1986년 민간항공기로 전용되면서 위 증명서를 취득하여 비로소 일반항공기가 되었다. 민간항공기로 전용된 시점으로부터 18년이 경과되지 아니한 시점에 발생한 사고에 대해 원고는 본 사안의 기산점이 민간항공기로 전용된 시점인 1986년이 되어야 하므로 본 법에 따른 제조기간이 적용되지 않는다고 주장하였다. 하지만 법원은 이러한 원고의 주장을 받아들이지 않고 해당 항공기가 최초로 인도된 시점을 기산점으로 산정하여 본 법률에 따라 사안의 제조는 제조기간에 위반된다고 판단하였다.³⁶⁾

또한 **GARA**의 규정에 따르면 항공기 부품, 시스템, 하위부품, 기타 모든 부품이 기존의 것을 대체하였거나 추가된 경우는 그러한 대체작업이나 추가작업이 이루어진 날이 기산점이 되어 그로부터 18년이 지난 시점에 제기된 소송은 제조기간을 위반한 것이 된다. 그런데 일반항공기나 그 부품에 관련하여 새롭게 개정된 매뉴얼(**manual**)을 항공기의 새로운 부품으로 볼 수 있을 것인가가 문제되었다. *Caldwell v. Enstrom Helicopter Corp.* 사건에서³⁷⁾ 원고인 헬리콥터 조종사는 마지막 남은 2 갤런의 연료는 사용되어서는 안 된다는 경고를 잊고 연료가 2갤런이 남지 않은 상태에서 착륙을 시도하다가 회전날개(**rotor blade**)이 꼬리부리(**tail boom**)를 타격하여 결국 그 헬리콥터가 추락하게 되었다.

34) *Campbell v. Parker-Hannifin Corp.*, 69 Cal.App.4th 1534 (1999).

35) *Estate of Kennedy v. Bell Helicopter Textron, Inc.*, 283 F.3d 1107, 1112 (9th Cir. 2002).

36) *Id.*

37) *Caldwell v. Enstrom Helicopter Corp.*, 230 F.3d 1155 (9th Cir. 2000).

기령이 18년 이상이던 사고 항공기는 사고 시점으로부터 그 이전 18년 동안 연료탱크가 교체된 사실은 없었지만 사용 매뉴얼만은 빈번하게 개정되었던 점이 밝혀졌다. 법원은 사용 매뉴얼이 FAA 규정에 따라 반드시 비치되어야 하는 항목이고, 항공기의 운항을 위해 사용자에게 여러 가지 지침을 제공해 주는 기능을 하므로 항공기의 필수불가결한 부분이라고 판단하였다. 결국 사고 발생 시점으로부터 18년 내에 매뉴얼이 개정되었다면 관련된 제조업자의 책임은 제조기간에 의해 보호될 수 없다고 법원은 판단하였다. 하지만, 사안에서 법원은 모든 매뉴얼의 개정이 제조기간적용을 배제하지는 않는다고 설명하면서 단순한 표면적인 변화(cosmetic change)만 가져오는 개정 매뉴얼은 항공기 부품으로 볼 수 없다는 점을 명확히 하였다. 이와 관련하여 최근에는 개정된 항공기 매뉴얼은 항공기의 운항을 위해 반드시 필요한 일부분(integral)이 아니라, 운항절차, 문제해결, 항공기 수리 등의 목적으로 지상에서 정비사에 의해 사용되는 것이므로 항공기의 부품(part)이 아니라는 판례가 등장하고 있다.³⁸⁾

(2) 적용 제외

입법자는 형평의 원칙에 입각하여 위와 같은 제조기간이 적용되지 않는 4가지 예외적인 경우를 다음과 같이 명시하고 있다.

첫째, 항공기, 항공기 부품, 시스템, 하위부품, 기타 모든 부속품의 제조업자인 피고가 연방항공청(FAA)의 형식증명(type certificate),³⁹⁾ 감항능력증명(airworthiness certificate),⁴⁰⁾ 기타 감항성 유지를 위한 의무를 고의로(knowingly) 허위진술하거나(misrepresented), 은닉하거나(concealment) 제시하지 않았고(withholding), 그러한 정보가 항공기, 항공기 부품, 시스템, 하위부품, 기타 모든 부속품의 정상적인 이용을 위해 필수적으로 중요한 내용으로서 당해 손해배상청구와 인과관계가 인정된다는 점을 원고가 구체적인 사실로서 증명하는 경우에는 18년의 제조기간규정이 적용되지 아니한다.⁴¹⁾ 즉, 제조물에 관한 중요한 정보를 의도적으로 제공하지 않은 악의의

38) South Side Trust and Sav. Bank of Peoria v. Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., 927 N.E.2d 179 (Ill. App. Ct. 1st Dist. 2010).

39) 법 제3조는 형식증명에 관하여 section 603(a) of the Federal Aviation Act of 1958 (49 U.S.C. 1423(a)) 규정을 참고하도록 하고 있다. Section 3. (4).

40) 법 제3조는 감항능력증명에 관하여 section 603(c) of the Federal Aviation Act of 1958 (49 U.S.C. 1423(c)) 규정을 참고하도록 하고 있다. Section 3. (2).

제조업자는 법이 제공하는 제소기간의 보호를 받을 필요가 없다는 점을 명확히 한 것이다.

둘째, 사망이나 상해를 손해배상청구의 원인으로 하는 원고가 의료 기타 응급처치를 목적으로 해당 항공기에 탑승한 승객이었던 경우에는 본 법의 제소기간이 적용되지 아니한다.⁴²⁾ 이는 의료 기타 응급한 상황에 직면한 환자의 경우 해당 항공기에 탑승여부를 결정할 수 있는 선택권을 제한 없이 행사하기 어려운 상황이었으므로⁴³⁾ 이때 원고는 스스로 위험을 인수한 것으로 해석될 수 없다는 점을 고려한 규정이다. 이는 미국 불법행위법상 일반원칙인 위험인수(assumption of risk)의 법리를⁴⁴⁾ 표현한 것이다. 전통적인 위험인수 이론에 따르면 손해의 위험을 인식하면서 이에 스스로 직면할 것을 결심한 자는 그러한 손해의 원인제공에 책임 있는 자를 상대로 손해배상청구를 할 수 없게 된다.

셋째, 사망이나 상해를 손해배상청구의 원인으로 하는 원고가 사고발생 당시 해당 항공기에 탑승하지 않았던 경우에도 본 법의 제소기간이 적용되지 아니한다.⁴⁵⁾ 이는 사고에 대한 지상 제3자를 보호하기 위한 규정으로서,⁴⁶⁾ 예컨대 사고 항공기가 지상의 가옥에 추락하면서 그 가옥에 거주하던 피해자가 사망하거나 상해를 입은 경우 본 법의 제소기간이 적용되지 않는 것이다.

넷째, 제조업자가 적법하게 서면으로 작성한 보증서(written warranty)에 근거하여 제기된 소송에 대해서는 본 법의 제소기간 규정이 적용되지 아니한다.⁴⁷⁾ 제조업자가 명시적으로 본 법의 제소기간 보다 장기간의 보증을 서면으로 약속하였다면 그와 같은 결정은 사적 자치의 영역에 해당하는 것으로써 법률이나 법원은 이를 존중해야 하기 때문이다.⁴⁸⁾

41) Section 2. (b)(1).

42) Section 2. (b)(2).

43) Statement on Signing the General Aviation Revitalization Act of 1994 at 1553; Darby Becker, *Supra.* at 10.

44) 미국법상 위험인수(assumption of risk)는 종래 과실불법행위영역에서 기여과실(Contributory Negligence) 법리와 함께 독자적인 항변사유(Defense)로서의 위치를 차지해 오고 있다. 엄동섭, “미국 불법행위법상 위험인수의 법리”, *비교사법* 제20권 3호(통권 62호)(2013), 793면.

45) Section 2. (b)(3).

46) Darby Becker, *Supra.* at 10.

47) Section 2. (b)(4).

48) 하원 입법보고서(H.R. Rep.) No. 103-525, pt. 2, at 7 (1994).

(3) 연방법 우선의 원칙

GARA는 연방 제정법으로서 일반항공기 사고와 관련하여 본 법률과 다른 내용의 제소기간을 두고 있는 州법률에 대해 우선적으로 적용된다.⁴⁹⁾ 하지만 본 법이 연방법으로서 주법을 완전히 대체하는 것은 아니다. 본 법률이 주법에는 규정되어 있지 않는 별도의 배상청구권을 인정하거나 청구원인(cause of action)을 창설하는 것이 아닐 뿐만 아니라 본 법에도 불구하고 제조업자에 대한 과실(negligence)이나 담보의무 위반(breach of warranty)에 따른 손해배상청구소송을 제기하기 위해서는 여전히 주법이 적용되어야 하기 때문이다. 그러한 의미에서 본 법은 항공 제조물책임소송에서 주법과의 관계에서 유보조항(saving clause)으로서의 성격을 가진다고 할 수 있다.⁵⁰⁾ 따라서 본 법에서 규정하고 있는 18년의 제소기간 보다 짧은 기간의 제소기간을 운영하고 있는 주법은 본 법의 규정에도 불구하고 해당 주법이 우선적으로 적용된다.⁵¹⁾

2. 법원의 해석

(1) 위헌성 논쟁

GARA가 시행된 이후 이 법률이 미국 연방헌법에 위반된다는 주장이 지속적으로 제기되었으나, 법원은 줄곧 합헌이라는 시각을 유지하고 있다.⁵²⁾ GARA의 위헌성은 다음의 쟁점들을 중심으로 주장되었다.

첫째, GARA가 미국 연방헌법에 규정된 통상조항(Commerce Clause)에 따라 위헌이라는 주장이다. 연방헌법 통상조항에 따르면 의회는 미국의 서로 다른 州 사이의 통상(Interstate commerce) 혹은 외국과의 통상에 관해 입법할 수 있는 권

49) Section 2. (d).

50) Lucia v. Teledyne Cont'l Motors, 173 F. Supp. 2d 1253, 1270 (S.D. Ala. 2001) at 1270. 유보조항(saving clause)이란, 당해 법률이 다른 법률의 적용을 배제하더라도 그 배제되는 부분 이외 다른 부분은 여전히 유효하게 적용될 수 있음을 확인하는 조항이라 할 수 있다. Webster's New World Law Dictionary 2010 by Wiley Publishing, Inc., Hoboken, New Jersey.

51) H.R. Rep. No. 103-525, pt. 2, at 7.

52) 현재까지 GARA의 위헌성이 미국 연방 대법원에서 다루어진 적은 없다. Scott David Smith, The General Aviation Revitalization Act of 1994: The initial necessity for, outright success of, and continued need for the act to maintain American general aviation predominance throughout the world, 34 Okla. City U. L. Rev. 75 (Spring, 2009). at 82.

한이 있다.⁵³⁾ 즉, 연방의회는 주간통상의 경로(channels)와 수단(instrumentalities) 그리고 주간통상과 밀접한 관련이 있는 사항에 관하여 입법권을 가진다.⁵⁴⁾ **Robinson v. Hartzell Propeller, Inc.** 사건에서⁵⁵⁾ 원고는 GARA가 주간통상과 밀접한 관련이 있지 않은 내용을 입법한 것이므로 위헌이라고 주장하였다. 하지만 법원은 항공기야 말로 서로 다른 주를 오고가는 교통수단인 점에서 주간통상을 위한 수단에 해당하고, 일반항공산업도 주간통상에 본질적인 영향을 미칠 수 있는 분야라는 이유로 원고의 위헌주장을 받아들이지 않았다.⁵⁶⁾

둘째, 적법절차(Due Process)의 원칙과 문제이다. 미연방수정헌법 제5조는 ‘누구라도 적법절차에 의하지 아니하고 생명이나 자유 또는 재산이 박탈당해서는 아니된다’고 규정하고 있다.⁵⁷⁾ **Lyon v. Augusta S.P.A.**⁵⁸⁾ 사안에서 원고는 일반항공기의 평균기령인 30년에 도달하기도 전에 제조업자에 대한 제조물책임소송을 제기할 수 없도록 규정하면서 어떠한 대체 수단이나 보상도 규정하지 않은 GARA는 위헌법률이라고 주장하였다.⁵⁹⁾ 하지만 법원은 청구원인(cause of action)은 확정판결이 있기 전까지는 어떠한 재산상의 권리가 아니고, GARA가 그러한 訴因을 제거하거나 원고의 재판을 받을 권리를 박탈하고 있다고 볼 것은 아니며 단지 소송을 제기하기 위한 시간적인 제한을 설정해 놓은 것일 뿐이라고 판단하여 원고의 주장을 받아들이지 않았다.⁶⁰⁾

셋째, GARA가 개인의 평등권(Equal Protection)을 침해하여 위헌이라는 주장이다.

Hinkle v. Cessna Aircraft Co.⁶¹⁾ 사안에서 원고는 GARA가 합리적인 기준 없이 일반항공과 상업항공(commercial aviation)을 차별하면서 일반항공의 제조업자에 대해서만 제소기간 규정을 두는 것은 위헌이라고 주장하였다. 하지만 법원은 이 법률은 의회가 상업항공의 사고에 따른 피해자의 배상청구권을 헤치지 않으면서도 일반항공산업의 발전을 의도로 입법된 점, 그리고 상업항공 보다

53) U.S. Const. art. 1, § 8, cl. 3.

54) *United States v. Lopez*, 514 U.S. 549, 558-59 (1995).

55) *Robinson v. Hartzell Propeller, Inc.*, 326 F. Supp. 2d 631.

56) *Id.*

57) U.S. Const. amend. V.

58) *Lyon v. Augusta S.P.A.*, 252 F.3d 1078, 1086 (9th Cir. 2001).

59) *Id.*

60) *Lisa Normand*, *Supra.* at 77.

61) *Hinkle v. Cessna Aircraft Co.*, No. 247099, 2004 Mich. App. LEXIS 2894, at *12 (Mich. Ct. App. Oct. 28, 2004).

일반항공에서 과도한 제조물책임소송 비용이 더 큰 문제가 되었던 점을 고려한 결과물이라고 판단하였다.⁶²⁾ 또한 이 사례에서 원고는 실제 일반항공기의 기령이 평균 30년인데 비해 제조기간을 18년으로 제한하는 점에 대해서도 위헌을 주장하였으나, 법원 그러한 기간의 설정은 입법부의 재량권 범위 내의 행위라고 판단하였다.

참고로 이러한 법원의 판단은 미국 법원의 위헌성 판단에 관한 이중기준(double standard approach) 가운데 합리성 심사기준(rational basis scrutiny)에 따른 것이었다. 미국 법원은 인종차별, 사생활 비밀과 자유, 표현의 자유 등 위헌의 개연성이 현저한 영역에 대해서는 엄격심사기준(strict scrutiny)을 적용하는 반면, 평등권과 같은 영역에서는 행정부나 입법부의 행위에 합헌성을 일단 추정하는 합리성심사기준을 적용한다.⁶³⁾ 따라서 GARA의 위헌여부에 대해 일단 합헌성을 추정하고 그에 관한 반대의 입증을 위헌을 주장하는 자가 부담하여야 하기 때문에 합헌성의 추정을 깨뜨리기 쉽지 않은 면이 존재하는 것이다.

(2) Statute of repose의 의미

제조기간이란 소송을 제기하여야 하는 기간으로서 권리나 법률 상태의 보존을 위하여 일정한 기간 내에 소를 제기하지 않으면 권리 등이 소멸되는 기간이다.⁶⁴⁾ GARA의 특징 중 하나는 이 법이 미국 연방 제정법으로는 최초로 제조기간의 성격으로 Statute of repose를 채택하였다는 점이다.⁶⁵⁾

Statute of repose는 피고의 특정행위가 있는 날로부터 특정 기간 이후에는 설령 그러한 피고의 행위로 인해 사망이나 상해의 결과가 발생하더라도 피고를 상대로 소송을 제기할 수 없도록 규정한 법 규정을 말한다.⁶⁶⁾ 이와 구별되는 개념으로 Statute of limitation이 있는데 이는 합리적인 기간 내에 소송을 제기하지 않은 권리자(소위 ‘권리 위에 잠자는 자’)의 권리를 법률에 의해 박탈하는 제도로서,⁶⁷⁾ 특정기간이 지난 시점에 피고에게 책임을 부담하게 하는 것은 불

62) Id.

63) 이우영, “미국의 위헌심사기준으로서의 이중 기준(二重基準)(Double Standard)”, 서울대학교 법학 제50권 제1호 (2009), 422면.

64) 이시윤, 『신민사소송법』 (박영사, 2003), 252면.

65) 140 Congressional Record H5004.

66) Black's Law Dictionary 1451 (8th ed. 2004).

합리하다는 이유로 소송제기를 불허하는 Statute of repose와 차이가 있다. 또한 일반적으로 제소기간을 청구원인(cause of action)이 발생한 날로부터 기산하는 것이 Statute of limitation이고,⁶⁸⁾ 손해 발생시점과는 상관없이 일정기간의 경과로 청구원인 자체가 소멸되어 버리는 것이 Statute of repose라는 견해도 있다.⁶⁹⁾ 요컨대 입법자에 의해 Statute of repose가 명시된 법률에 따르면 피고는 제소당하지 않을 권리(Right not to be sued)를 얻게 되는 것이다.⁷⁰⁾ 이러한 관점에서 보면 Statute of limitation은 우리의 소멸시효와 유사하고, Statute of repose는 우리의 제척기간과 유사하다고 볼 여지도 있다.⁷¹⁾

생각건대 GARA의 입법목적이 일반항공산업의 보호에 있었고, 일반항공기 및 부품은 FAA의 엄격한 감항능력 요건을 충족하면서 유지되었다고 볼 수 있으므로 이러한 관점에서 입법자는 본 법의 제소기간으로 Statute of repose를 선택한 것이라 하겠다.

(3) 제조업자의 의미

GARA는 제소기간의 이익을 받을 수 있는 자로 일반항공기 또는 그 부품의 제조업자를 명시하고 있다. 하지만 일반적인 제조물책임에서 제조업자와 같은 제조물 책임을 부담하는 주체로 그 제조물의 유통업자(distributors), 판매자(sellers), 임대인(lessor) 등을 들 수 있는데, 그러한 자들도 GARA에 규정된 제소기간의 이익을 제조업자와 동일하게 누릴 수 있을 것인지가 문제이다.

일반적으로 제조물책임 소송에서 제조물의 제조업자 뿐만 아니라 유통과정에 개입한 자 상기의 자들도 동일한 책임을 부담하는 것이 일반적이므로, 비록 직접적인 제조업자가 아니라고 하더라도 GARA의 적용을 주장할 수 있다고 할 것이다.⁷²⁾ 특히 미국의 많은 州들이 주법에서 제조물책임상 제조업자의 개념을

67) Lyon, 252 F.3d at 1086.

68) Wayne v. Tenn. Valley Auth., 730 F.2d 392, 401 (5th Cir.1984).

69) 정혜덕, “미국해사소송에 있어서의 대한민국법상의 소멸시효와 소송중지명령”, 한국해법학회지 제31권 제2호(2009), 69면.

70) Tex. Gas Exploration Corp., 828 S.W.2d at 32.

71) 이에 대해 우리나라의 다수설과 판례가 지지하는 소멸시효 완성의 효과에 관한 절대적 소멸설에 따르면, 소멸시효가 완성되면 채권이 절대적으로 소멸되는 것이므로 소멸시효와 제척기간이 모두 Statute of repose에 해당한다고 보는 견해도 있다. 정혜덕, 위의 논문, 69면.

72) Victor E. Schwartz, Leah Lorber, The General Aviation Revitalization Act: How Rational Civil

당해 제조물의 판매, 양도, 교환 등에 관여하는 유통업자를 포함하여 넓은 의미로 사용하고 있다.⁷³⁾ 또한 GARA 이외에 주법으로 제조물책임에 관한 제소기간(statute of repose)을 두고 있는 많은 주들이 제조업자 뿐 아니라 제조물의 유통에 관여한 자들도 제조업자와 마찬가지로 제소기간의 이익을 누릴 수 있다는 명시규정을 두고 있다.⁷⁴⁾ 따라서 명문의 규정은 없지만 GARA에 따른 제소기간의 이익은 직접적인 제조업자 뿐 아니라 그러한 제조물의 유통에 관여한 자들도 누릴 수 있는 것으로 해석되어야 할 것이다.

(4) 역외 적용

미국의 제조업자에 의해 생산된 항공기 또는 부품의 결함으로 사고가 발생한 경우, 만약 그러한 사고가 미국이 아닌 타국에서 발생하였다면 그에 따른 제조물책임소송에도 여전히 GARA가 적용될 것인지가 의문이다. 만약 미국의 영토 밖에서 발생한 사고에 관한 소송이 미국에서 제기된다면 일반항공기 제조산업의 보호라는 입법목적에 고려할 때 당연히 GARA가 적용되어야 할 것이다.⁷⁵⁾ 또한 제조물책임소송이 외국에서 제기되었을 때에는 준거법이 미국법으로 지정된다는 전제에서 GARA가 연방 특별법으로서 미국 제조업자가 법에서 규정하고 있는 제소기간의 이익을 누리게 될 것이다.

또 다른 쟁점으로 본 법이 외국의 항공기 또는 부품의 제조업자에 대해서도 적용될 것인지 여부도 문제이다. GARA가 일반항공기 및 부품의 제작자라고만 규정하고 있을 뿐 미국에 소재하는 제작자라고 한정하고 있지 않기 때문이다. 예컨대 우리나라 제조업자가 생산한 항공기 부품이 미국으로 수출되어 그곳에서 일반항공기에 장착된 경우 그로부터 18년이 지난 시점에 미국에서 우리나라

Justice Reform Revitalized an Industry, 67 J. Air L. & Com. 1269 (Journal of Air Law and Commerce), Fall 2002 at 1290.

73) 그 대표적인 예가 미국 캘리포니아주의 Cal. Bus. & Prof. Code § 22410(b) (West 1987).

74) Robert F. Hedrick, A Close and Critical Analysis of the New General Aviation Revitalization Act, 62 J. Air L. & Com. (1996) at 397.

75) Alter v. Bell Helicopter Textron, Inc., supra. 다만 본 사안에서 법원이 외국에서 발생한 일반항공기 사고에 대해 GARA가 적용되는 이유를 일반항공산업 보호에서 찾은 것은 아니다. 그 보다 법원은 별도의 청구원인(cause of action)을 창설하는 연방법률은 외국에서 발생한 항공기 사고에 대해 적용되지 않지만, GARA는 그와 같은 소인을 창설하지 않으므로 사고 발생지의 구분 없이 여전히 본 법률이 적용되어야 한다고 보았다.

의 제조업자를 상대로 제조물책임소송을 진행하였을 때 우리나라 기업인 피고가 본 법의 보호를 받을 수 있을 것인가 하는 문제이다.

전술한 바와 같이 본 법은 1994년 당시 미국의 일반항공기 제조산업의 육성을 목적으로 일반항공기 및 관련 부품의 제조업자의 보호를 위하여 제정된 특별법이다. 따라서 미국 이외의 다른 국가의 제조업자는 잠재적으로 미국의 일반항공기 제조업자와 경쟁관계에 있게 되므로 외국 제조업자를 법이 보호한다는 것은 미국 일반항공기 제조산업 육성에 별다른 도움이 되지 않을 것으로 생각될 수도 있다. 하지만 다음 사례에서 보는 바와 같이 미국 연방 제9항소법원은 외국 제조업자에 대해서도 본 법의 적용을 긍정하고 있다.⁷⁶⁾ 즉, *Lahaye v. Galvin Flying Serv., Inc.* 사건에서⁷⁷⁾ 법원은 항공기 사고로 사망한 개인의 미망인이 외국의 제조업자를 상대로 제기한 제조물책임소송에서 외국 제조업자도 GARA에 의한 제소기간의 이익을 누릴 수 있다고 판단하였다. 사안에서 법원은 일반항공기의 개념에 주목하였다. 비록 외국에서 생산된 항공기라 하더라도 미국 연방항공청으로부터 형식증명과 감항능력증명을 받을 수 있었다면 이로써 GARA가 규정하고 있는 일반항공기에 해당되고 따라서 외국의 항공기 제조업자도 본 법에 따른 제소기간의 이익을 받게 된다고 판단하였던 것이다.⁷⁸⁾

IV. 한국과 미국의 제조물책임법의 비교

1. 미국법상 제조물책임의 성립

제조물책임은 피해자인 소비자 보호를 위해 전통적인 계약당사자의 범리를 일탈한 이론이다.⁷⁹⁾ 즉, 제조업자가 제조물의 결함으로 인해 종래 계약의 직접

76) 본 법이 외국 제조업자에게 적용될 것인지 여부에 대해서는 제9항소법원에 내린 판단이 2014년 현재 유일한 것으로 다른 연방법원은 아직 이에 대한 판단을 하지 않고 있다. Lisa Normand, *A plaintiff's guide to surviving the General Aviation Revitalization Act (GARA) defense: what works and what doesn't*. 34 *Transp. L.J.* 43(*Transportation Law Journal*) Spring 2007, at 52.

77) *Lahaye v. Galvin Flying Serv., Inc.*, 144 F. App'x. 631, 633 (9th Cir. 2005).

78) *Id.*

79) 윤진수, “제조물책임의 주요 쟁점 - 최근의 논의를 중심으로-”, 연세대학교 법학연구 제21권 3호

상대방에 대해서만 부담하던 배상책임을 어떠한 계약관계에 있지 않는 제3자에 대해서도 부담하도록 발전되어온 것이 제조물책임이다. 또한 제조물책임은 자신의 과실유무에 따라 책임을 부담하는 과실책임의 전통적인 법리를 따르지 않고 무과실의 엄격책임을 내용으로 하는 점도 특징이다.⁸⁰⁾ 결함 있는 제품을 시장에 내놓은데 따른 비용은 자신을 보호할 능력이 없는 피해자가 아니라 그 제품의 제조업자가 부담하여야 하기 때문이다.⁸¹⁾

미국 판례법상 제조물책임은 과실(negligence)과 엄격책임(strict liability)을 바탕으로 발전되었다. 먼저 과실은 제조업자의 행위에 관한 판단기준이 된다. 즉, 제조업자가 자신의 제조물이 손해를 발생시킬 것이라는 점에 관한 합리적인 예견가능성이 있었는지 여부에 따라 과실유무를 판단하게 된다. 반면 엄격책임은 제조업자가 아닌 제조물에 관한 것으로, 해당 제조물이 합리적인 범위를 벗어나 위험을 야기할 정도였는지 여부가 쟁점이 된다.⁸²⁾

제조물책임 소송에서 제조업자의 과실은 일반적인 손해배상청구 소송에서와 마찬가지로 제조업자의 주의의무 위반사실이 전제되어야 성립된다. 즉, 제조업자가 물품의 제작과 설계에서 합리적인 주의의무를 다하였다면 과실책임이 인정되지 아니한다.⁸³⁾ 이때 제조업자는 가능한 범위 내에서 가장 안전한 상태의 제조물(the safest product possible)을 제작하여야할 의무를 부담하는 것은 아니며, 제조물의 불합리한 위험을 제거하는 정도의 주의의무만을 부담한다고 해석된다.⁸⁴⁾

한편, 미국 제조물책임에 관한 법리상 엄격책임이 인정되는 제조물의 결함은 다음의 3가지로 나누어 볼 수 있다.⁸⁵⁾

첫째, 제조상의 결함(manufacturing defects)이다. 유효한 제조사의 결함을 원인으로 손해배상을 청구하기 위해 원고는 ① 피고 제조업자의 지배를 벗어나는

(2011), 2면.

80) 권상로·한도윤, “제조물책임법의 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 한국법학회 법학연구 제51집 (2013), 175면.

81) Greenman v. Yuba Power Products, Inc., 59 Cal.2d 57, 377 P.2d 897, 27 Cal. Rptr. 687.

82) Jay v. Moog Automotive, Inc., 264 Neb. 875, 652 N.W.2d 872, Prod. Liab. Rep. (CCH) 16448 (2002).

83) Parker v. Allentown, Inc., 2012 WL 4127626 (D. Md. 2012).

84) Squires ex rel. Squires v. Goodwin, 829 F. Supp. 2d 1041, 86 Fed. R. Evid. Serv. 1419 (D. Colo. 2011).

85) 이점은 우리 제조물책임법의 규정과 동일하다. 우리 법 제2조에 규정된 정의규정에 따르면 제조물의 결함이란 제조물의 제조상·설계상 또는 표시상의 결함이 있거나 그 밖에 통상적으로 기대할 수 있는 안전성이 결여되어 있는 것을 말한다.

시점에 제조물이 제조상의 결함을 보유하고 있었던 점, ② 그 제조물이 제조업자가 합리적인 범위 내에서 예견 가능할 수 있었던 범위 내에서 사용되었던 점, ③ 원고에게 손해가 발생한 점, ④ 제조물의 결함이 원고의 손해에 원인이거나 중요한 요소인 점을 입증하여야 한다.⁸⁶⁾

둘째, 설계상의 결함(**design defects**)이다. 설계상의 결함은 제조물이 당초 의도되었던 설명서(**specification**)에 따라 제작되었지만 그 설계상에 본질적으로 결함이 존재하였던 것을 말한다.⁸⁷⁾ 설계상 결함을 원인으로 엄격책임을 주장하기 위해 원고는 ① 제조물이 합리적인 범위를 벗어나는 위험성을 갖도록 설계되었던 점, ② 해당 제품보다 더 안전한 대체설계가 가능하였던 점, ③ 그러한 설계상의 결함이 원고의 배상청구의 원인인 점에 대한 입증을 하여야 한다.⁸⁸⁾

마지막으로 표시상의 결함(**failure to warn**)이다. 표시상의 결함을 주장하기 위해서는 제조업자의 경고의무(**duty to warn**)의 존재가 전제되어야 한다.⁸⁹⁾ 이때 경고의무는 예견가능한 모든 사용자에게로 확대된다.⁹⁰⁾ 이러한 경고의무는 ① 제조물의 안전한 사용을 위한 적절한 사용법을 제시할 의무, ② 제조물의 부적절한 사용에 관한 위험을 고지할 의무를 내용으로 한다.⁹¹⁾ 이러한 경고는 제조물로부터 손해를 입을 수 있는 대상에 대해 주의를 환기시키고, 제조물의 구조(**mechanism**)와 손해의 종류를 설명하고, 그러한 손해를 방지하기 위한 안전한 사용방법을 표시하는 것이어야 한다.⁹²⁾ 제조업자는 제조물이 본질적인 위험성을 내포하고 있고, 그러한 제조물이 최종 사용자에게 충분한 경고가 결여된 상태로 유통되었다면 경고의무를 적절히 이행하지 않은 것이 된다.⁹³⁾

86) *Buckley v. DJO Surgical*, 2012 WL 4849368 (S.D. Cal. 2012).

87) *Poosh v. Philip Morris USA, Inc.*, 2012 WL 5199450 (N.D. Cal. 2012).

88) *Damian v. Bell Helicopter Textron, Inc.*, 352 S.W.3d 124 (Tex. App. Fort Worth 2011).

89) *Raffile v. Executive Aircraft Maintenance*, 2012 WL 4361409 (D. Ariz. 2012).

90) *Glorvigen v. Cirrus Design Corp.*, 816 N.W.2d 572, Prod. Liab. Rep. (CCH)18890 (Minn. 2012).

91) *Id.*

92) *Id.*

93) *Sikkelee v. Precision Airmotive Corp.*, Prod. Liab. Rep. (CCH) 18873, 2012 WL 2552243 (M.D. Pa. 2012), leave to appeal denied, 2012 WL 4953074 (3d Cir. 2012).

2. 우리나라의 제조물책임법

(1) 제조물책임법 제정의 의의

우리나라는 미국이나 유럽⁹⁴⁾ 등 선진국의 예를 받아들여 제조물의 결함으로 인한 피해가 급증하면서 결함 있는 제조물로부터 피해자를 보호하기 위해 2000년에 제조물책임법을⁹⁵⁾ 입법하여 2002년부터 시행하고 있다.

대륙법 국가인 우리나라에서는 종래 결함있는 제조물의 제조업자와 피해 소비자 사이에 직접적인 계약관계가 없어서 계약책임을 묻는 것이 용이하지 않았다. 게다가 불법행위책임을 인정하기 위해서는 불법행위의 성립요건을 피해자인 소비자 측에서 입증하여야 했는데 전문적인 지식이 충분하지 못한 소비자가 제조업자를 상대로 고의나 과실의 존재를 입증하기에는 많은 제약이 따랐다. 제조물책임법은 이와 같은 문제점들을 시정하기 위하여 민법의 특별법으로서 제조물⁹⁶⁾ 결함으로 인한 손해에 대해 직접적인 계약관계 유무를 묻지 않고 제조물의 결함으로 생명·신체 또는 재산에 손해(해당 제조물에 대해서만 발생한 손해는 제외)를 입은 자에 대해 제조업자의⁹⁷⁾ 손해배상책임을 인정하고 있다.⁹⁸⁾ 이러한 우리의 제조물책임법은 제조물의 결함으로 발생한 손해에 대한 제조업자 등의 손해배상책임을 규정함으로써 피해자 보호를 도모하고 국민생활의 안전 향상과 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 한다.⁹⁹⁾

(2) 제조물책임법의 내용

우리 법에서 규정하고 있는 제조물이란 제조되거나 가공된 동산으로서 다른

94) 유럽의 제조물책임에 관한 법률로 대표적인 것이 유럽연합의 제조물책임에 관한 지침을 들 수 있다. COUNCIL DIRECTIVE of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products(85/374/EEC).

95) 법률 제11813호, 2013.5.22., 일부개정.

96) 우리 법상 제조물이란, 제조되거나 가공된 동산(다른 동산이나 부동산의 일부를 구성하는 경우를 포함한다)을 말한다. 제조물책임법 제2조 제1호.

97) 제조물책임법에 따르면 “제조업자”란, (a) 제조물의 제조·가공 또는 수입을 업으로 하는 자, (b) 제조물에 성명·상호·상표 또는 그 밖에 식별 가능한 기호 등을 사용하여 자신을 제조물의 제조·가공 또는 수입을 업으로 하는 자로 표시한 자 또는 그렇게 오인하게 할 수 있는 표시를 한 자를 말한다. 법 제2조 제3호.

98) 법 제3조 제1항.

99) 법 제1조.

동산이나 부동산의 일부를 구성하는 경우를 포함하는 개념이다.¹⁰⁰⁾ 이 법은 제조물의 결함에 대해 3가지 유형을 규정하고 있다. (a) 제조업자가 제조물에 대하여 제조상·가공 상의 주의의무를 이행하였는지에 관계없이 제조물이 원래 의도한 설계와 다르게 제조·가공됨으로써 안전하지 못하게 된 경우(제조상의 결함), (b) 제조업자가 합리적인 대체설계를 채용하였더라면 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 대체설계를 채용하지 아니하여 해당 제조물이 안전하지 못하게 된 경우(설계상의 결함), (c) 제조업자가 합리적인 설명·지시·경고 또는 그 밖의 표시를 하였더라면 해당 제조물에 의하여 발생할 수 있는 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 이를 하지 아니한 경우(표시상의 결함)가 그것이다.¹⁰¹⁾

한편, 법은 4가지 유형의 제조업자를 규정하고 있다. 제조물의 제조업자, 가공업자, 수입업자, 그리고 표시제조업자가 그것이다.¹⁰²⁾ 표시제조업자는 제조물에 성명·상호·상표 또는 그 밖에 식별 가능한 기호 등을 사용하여 자신을 제조업자, 가공업자, 수입업자로 표시한 자 또는 그렇게 오인하게 할 수 있는 표시를 한 자를 지칭하는 것으로, 예컨대 OEM방식에 의하여 다른 제조업자의 상품에 자신의 상표를 붙여서 공급하는 경우가 여기에 해당한다.¹⁰³⁾ 또한, 제조물의 제조업자를 알 수 없는 경우에 그 제조물을 영리 목적으로 판매·대여 등의 방법으로 공급한 자는 제조물의 제조업자 또는 제조물을 자신에게 공급한 자를 알거나 알 수 있었음에도 불구하고 상당한 기간 내에 그 제조업자나 공급한 자를 피해자 또는 그 법정대리인에게 고지하지 아니한 경우에는 자신이 제조업자의 지위에서 손해를 배상하여야 한다.¹⁰⁴⁾

제조업자는 제조물의 결함으로 생명·신체 또는 재산에 손해를 입은 자에게 그 손해를 배상하여야 한다.¹⁰⁵⁾ 우리 법규정에서 제조업자의 고의나 과실의 유무를 묻지 않는 점, 특히 제조상의 결함의 경우 제조상·가공상 주의의무를 이행하였는지 관계없이 안전하지 못한 제조물에 대해 제조업자가 책임을 부담하는

100) 법 제2조 제1호.

101) 법 제2조 제2호.

102) 법 제2조 제3호.

103) 윤진수, 앞의 논문, 9면.

104) 법 제3조 제2항.

105) 법 제3조 제1항. 다만 그 제조물에 대하여만 발생한 손해는 제외된다.

점에서 이는 제조업자의 무과실책임을 규정한 것으로 본다. 다만 우리 법은 다음 중 어느 하나에 해당할 경우 그 책임을 면제하고 있다. 즉, (a) 제조업자가 해당 제조물을 공급하지 아니하였다는 사실, (b) 제조업자가 해당 제조물을 공급한 당시의 과학·기술 수준으로는 결함의 존재를 발견할 수 없었다는 사실, (c) 제조물의 결함이 제조업자가 해당 제조물을 공급한 당시의 법령에서 정하는 기준을 준수함으로써 발생하였다는 사실, (d) 원재료나 부품의 경우에는 그 원재료나 부품을 사용한 제조물 제조업자의 설계 또는 제작에 관한 지시로 인하여 결함이 발생하였다는 사실 중 어느 하나를 피고가 입증한 경우에는 그 손해배상책임이 면책된다.¹⁰⁶⁾

또한 이 법에 따른 손해배상책임을 배제하거나 제한하는 특약은 무효이지만, 자신의 영업에 이용하기 위하여 제조물을 공급받은 자가 자신의 영업용 재산에 발생한 손해에 관하여 그와 같은 특약을 체결하는 것은 허용된다.¹⁰⁷⁾ 따라서 제조업자와 사업자 간에 영업용 재산에 관한 물적 손해에 관한 면책특약은 유효한 것이 된다.¹⁰⁸⁾

제조물책임법에 따른 손해배상의 청구권은 피해자 또는 그 법정대리인이 손해와 그 배상책임을 지는 자를 모두 알게 된 날부터 3년간 행사하지 아니하면 시효의 완성으로 소멸한다.¹⁰⁹⁾ 그리고 이 법에 따른 손해배상의 청구권은 원칙적으로 제조업자가 손해를 발생시킨 제조물을 공급한 날부터 10년 이내에 행사하여야 한다. 다만, 신체에 누적되어 사람의 건강을 해치는 물질에 의하여 발생한 손해 또는 일정한 잠복기간이 지난 후에 증상이 나타나는 손해에 대하여는 그 손해가 발생한 날부터 기산한다.¹¹⁰⁾

106) 법 제4조. 다만 제조물을 공급한 후에 그 제조물에 결함이 존재한다는 사실을 알거나 알 수 있었음에도 그 결함으로 인한 손해의 발생을 방지하기 위한 적절한 조치를 하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다. 동조 제2항 참고.

107) 법 제6조.

108) 김재철, “제조물책임법의 문제점과 개선방향에 관한 연구”, 경성법학 제18집 제1호(2009), 307면.

109) 법 제7조 제1항.

110) 동조 제2항. 법 제7조는 우리와 동일한 대륙법체계를 가지고 있는 국가의 법을 참고하여 입법한 것으로 볼 수 있다. EU지침(Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products)과 1994년 7월 1일 공포·시행된 일본의 제조물책임법은 우리 법 제7조와 동일한 내용을 담고 있다. 김재철, 앞의 논문 참고.

3. 시사점: 우리나라 제조물책임법 제소기간규정의 개선방향

우리 제조물책임법 제7조에 따르면 제조물의 결함으로 생명·신체·재산의 손해를 입은 피해자 또는 그 법정대리인은 손해와 그 배상책임을 지는 자를 모두 알게 된 날부터 3년 내에 손해배상청구권을 행사하지 않으면 그러한 권리는 시효로 소멸하게 되는데(제1항), 이때에도 그 시점이 제조업자의 제조물 공급일로부터 10년이 경과하였다면 소송을 제기할 수 없도록 하고 있다(제2항). 즉, 제7조 제1항에서 제조물책임에 따른 손해배상청구권이라는 권리의 불행사 상태가 3년간 지속된 경우 그러한 권리 위에 잠자는 자는 보호될 수 없다는¹¹¹⁾ 취지로 단기 소멸시효를 규정하면서, 제2항에서는 제조업자의 제조물 공급일을 기산점으로 하여 10년이라는 제척기간 즉, 제소기간을 명시하고 있는 것이다.

우리 제조물책임법 제7조 제1항의 소멸시효는 미국법상 일반 제조물책임에 관한 제소기간의 법리와 유사하다. 미국의 일반적인 제조물책임에서는 각 州法마다 기간의 차이는 있겠지만 대체로 원고가 손해와 제조물의 결함, 그리고 제조업자를 모두 알게 된 날로부터¹¹²⁾ 제소기간이 진행되는 소위 디스커버리룰(Discovery Rule)이 적용된다.¹¹³⁾ 이점에서 제조물결함의 피해자인 원고의 인식 여부와 상관없이 제조물이 공급된 날로부터 18년이 경과한 이후에는 소송상 제조물책임을 다룰 수 없도록 규정하고 있는 GARA가 제조업자에게 크게 유리한 것이다. 그런데 우리 법은 이러한 디스커버리룰에 해당하는 3년의 소멸시효를 규정하면서, 10년의 제소기간 규정을 함께 두고 있다. 이에 따라 손해발생이 확인된 시점으로부터 3년이 경과하지 않았다고 하더라도 해당 제조물의 최초 공급일로부터 10년이 지난 시점에는 제조물책임 소송을 제기할 수 없는 것이다. 그 결과 일반항공에 있어서 특별법을 두어 18년의 제소기간을 운영하면서 일반항공산업의 제조업자를 특별히 보호하고 있는 미국보다 10년의 일반 제소기간을 운영하고 있는 우리나라 제조물책임법이 제조업자를 더욱 두텁게 보호하는

111) 대법원 1992. 3. 31. 선고 91다32053.

112) 'the day on which the plaintiff became aware, or reasonably should have become aware, of the damage, the defect and the identity of the producer' 2013 WL 5624812 (C.C.H.) CCH Law of Products Liability.

113) Id.

결과가 되어 버렸다.

생각건대 이러한 불합리한 점을 개선하기 위해서는 제7조 제1항의 소멸시효 규정은 그대로 유지하면서 동조 제2항의 제소기간 규정에 대해서는 다음과 같은 사항들을 고려하여 정비할 필요가 있다고 생각한다.

첫째, 제소기간에 관한 개별적 규정과 유형화가 필요하다. 우리 제조물책임법은 제조물책임에 관한 일반법으로서 단순히 제조업자가 손해를 발생시킨 제조물을 공급한 날로부터 10년 이내에 손해배상청구권을 행사하여야 한다고 규정하고 있다. 하지만 제품에 따라 합리적인 사용기간이나 안전내구기간에¹¹⁴⁾ 차이가 있을 수도 있는데 10년이라는 기간을 일반화하여 모든 제조물에 적용하는 것은 무리가 있을 것으로 보인다. 우리 법 제7조 제2항 단서에서 신체에 누적되어 사람의 건강을 해치는 물질에 의하여 발생한 손해 또는 일정한 잠복기간이 지난 후에 증상이 나타나는 손해에 대하여는 그 손해가 발생한 날부터 제소기간을 기산한다는 특칙을 두고 있기는 하나, 오늘날 다양한 제조물의 특성을 고려할 때 이러한 규정만으로는 충분하지 못한 느낌이 있다. 예컨대 본고에서 살펴본 항공산업, 그 중에서도 일반항공에 있어서 항공기나 부품의 수명, 평균사용기간 등을 기준으로 합리적인 범위에서 제조물책임의 제소기간이 정해질 필요가 있겠다.

둘째, 제조물 공급일의 의미를 명확하게 규정할 필요가 있다. 전술한 바와 같이 **GARA**는 제소기간의 기산점에 대해 해당 항공기가 최초 구매자나 임차인에게 인도되었는지 혹은 판매자나 임대인에게 인도되었는지 여부에 따라 기산점을 달리 보고 있다. 게다가 항공기의 기령에 상관없이 해당 부품의 장착시점을 그 부품에 관한 기산점으로 규정하고 있다. 이 점에서 단순히 제조물이 공급된 날이라는 포괄적인 개념을 제소기간의 기산점으로 규정하고 있는 우리 법은 실제 쟁송이 발생할 경우 그 기산점 확정에 관한 소모적인 논쟁이 불가피할 것이다.

셋째, 제소기간에 관한 예외규정의 허용여부가 제고되어야 한다. **GARA**는 일반항공산업의 보호를 위해 특별히 18년이라는 제소기간을 **Statute of repose**의 형식으로 규정해 놓으면서도 형평법적인 관점에서 이러한 기간이 적용되지 않는 4가지 경우를 명시하고 있다.¹¹⁵⁾ 하지만 우리 법은 단순히 10년 이내에

114) 김상목, “제조물책임법의 문제점”, 중앙법학 제5집 제1호(2003), 187면.

손해배상청구권을 행사하여야 한다고 규정하고 있을 뿐이어서 이를 기간 진행에 중단이 인정되지 아니하는 제척기간으로 볼 수 밖에 없다. 하지만 GARA가 규정하는 바와 같이 예컨대 제조업자가 고의적으로 소비자를 기망한 경우나 서면에 의한 보증서로 제소기간 이상의 기간을 보증한 경우에는 이러한 제소기간은 연장될 수 있는 것으로 해석되어야 마땅하다. 따라서 우리도 제조물책임에 관한 제소기간에 일정한 예외를 명시하는 것이 바람직할 것으로 생각된다.

V. 결 어

미국에서 일반항공산업의 보호를 위해 입안된 GARA는 일반항공의 제조업자를 지나치게 보호한다는 비판에서 지속적으로 위헌성이 제기됨에도 불구하고 현재까지 적용되고 있는 법률이다. 일반항공 사고에 관한 소송에서 우리나라 국민이 원고나 피고가 되었을 때 이 법이 직접적으로 적용될 수 있다는 역외적용의 측면에서 이 법은 우리에게도 큰 의의가 있다. 또한 GARA는 일반항공기 및 그 부품에 관한 특별법이지만, 제소기간을 18년으로 확정하면서 제소기간의 의미, 기산점, 적용제외 등을 상세히 규정하고 있어서 일반 제조물책임상 제소기간 규정과의 좋은 비교가 된다.

특히 제소기간 규정과 관련하여 우리 제조물책임법이 일률적으로 10년이라는 제소기간을 설정하면서 이에 관한 구체적인 적용과 관련한 규정을 전혀 두고 있지 않아서 문제이다. 제조물의 개별적 특성을 고려하지 않은 일반규정으로 인하여 일반항공에서 특별히 18년이라는 제소기간을 규정하고 있는 미국보다 한국의 제조물책임법이 더 짧은 제소기간을 운영하여 한국의 일반법이 미국의 특별법 보다 제조업자를 더욱 두텁게 보호하는 결과가 되고 있다. 이러한 문제점의 인식하에 GARA의 제소기간 규정으로부터 우리의 제조물책임법의 향후 개정방향을 다음과 같이 짚어 볼 수 있다.

첫째, 제조물책임법상 제소기간을 일괄적으로 정하는 것 보다는 여러 가지

115) 이에 관해서는 본고 '제III장 1. 법률의 내용' 부분 참고.

다양한 제조물을 유형화하여 개별적 제소기간 규정을 두는 것을 고려해 볼 수 있다.

둘째, 실제 소송에서 소모적인 논쟁을 방지하기 위하여 제조물 공급일의 의미를 명확히 규정할 필요가 있다.

셋째, 제소기간 규정을 일률적으로 적용하는 것이 합리적이지 못한 경우를 대비하여 제척기간으로 해석되는 우리의 제소기간 규정이 적용되지 않을 수 있는 예외조항을 둘 필요가 있다.

비교법적인 관점에서 제조물책임상 제조업자와 피해자인 소비자 간의 이익 균형을 맞출 수 있는 합리적인 제소기간 규정의 설정이 모색되어야 하겠다.

참고문헌

<국내문헌>

- 이시윤, 『신민사소송법』(박영사, 2003)
- 박용하 외, “일반항공(General Aviation) 활성화 방안연구”, 국토해양부 (2009)
- 김상목, “제조물책임법의 문제점”, 중앙법학 제5집 제1호(2003)
- 김재철, “제조물책임법의 문제점과 개선방향에 관한 연구”, 경성법학 제18집 제1호(2009)
- 권상로·한도율, “제조물책임법의 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 한국법학회 법학연구 제51집(2013)
- 윤진수, “제조물책임의 주요 쟁점 - 최근의 논의를 중심으로-”, 연세대학교 법학연구 제21권 3호(2011)
- 정해덕, “미국해사소송에 있어서의 대한민국법상의 소멸시효와 소송중지명령”, 한국해법학회지 제31권 제2호(2009)
- 이우영, “미국의 위헌심사기준으로서의 이중 기준(二重基準)(Double Standard)”, 서울대학교 법학 제50권 제1호 (2009)
- 엄동섭, “미국 불법행위법상 위험인수의 법리”, 비교사법 제20권 3호(통권 62호)(2013)
- Chrystal Zhang; Weimin Diao, “Deficiencies of China’s General Aviation Law and its Improvement”, 항공우주정책·법학회지 제28권 제2호(2013)
- 이수열, “항공레저 산업 활성화의 동향”, 2013년도 제50회 국제항공우주정책·법학회 학술대회 자료집
- 김두환, “몬트리올조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임”, 항공우주법학회지 제18호 (2003)

<외국문헌>

- Darby Becker, The General Aviation Revitalization Act: An Unqualified Success, Air & Space Law, Winter 2002
- Lisa Normand, A plaintiff’s guide to surviving the General Aviation

- Revitalization Act (GARA) defense: what works and what doesn't. 34
Transp. L.J. 43(Transportation Law Journal) Spring 2007
- Michael Hession, GARA and the Collateral Order Doctrine: After the third
circuit's decision in Robinson v. Hartzell Propellers, 72 J. Air L. & Com.
751 (2007)
- Robert F. Hedrick, A Close and Critical Analysis of the New General Aviation
Revitalization Act, 62 J. Air L. & Com. 385, 397 (1996)
- Victor E. Schwartz, Leah Lorber, The General Aviation Revitalization Act: How
Rational Civil Justice Reform Revitalized an Industry, 67 J. Air L. &
Com. 1269 (Journal of Air Law and Commerce), Fall 2002
- Scott David Smith, The General Aviation Revitalization Act of 1994: The initial
necessity for, outright success of, and continued need for the act to
maintain American general aviation predominance throughout the world,
34 Okla. City U. L. Rev. 75 (Spring, 2009)
- Robert Martin, General Aviation Manufacturing: An Industry under Siege, in The
Liability Maze 478, 478 (Peter W. Huber & Robert Litan eds., 1991)

<참고판례>

- Alter v. Bell Helicopter Textron, Inc., S. D. Tex. 1996, 944 F. Supp. 531
- Buckley v. DJO Surgical, 2012 WL 4849368 (S.D. Cal. 2012)
- Caldwell v. Enstrom Helicopter Corp., 230 F.3d 1155 (9th Cir. 2000)
- Campbell v. Parker-Hannifin Corp., 69 Cal. App. 4th 1534 (1999)
- Damian v. Bell Helicopter Textron, Inc., 352 S. W. 3d 124 (Tex. App. Fort
Worth 2011)
- Estate of Kennedy v. Bell Helicopter Textron, Inc., 283 F.3d 1107, 1112 (9th
Cir. 2002)
- Glorvigen v. Cirrus Design Corp., 816 N.W.2d 572, Prod. Liab. Rep.
(CCH)18890 (Minn. 2012)
- Greenman v. Yuba Power Products, Inc., 59 Cal.2d 57, 377 P.2d 897, 27 Cal.

Rptr. 687

Hinkle v. Cessna Aircraft Co., No. 247099, 2004 Mich. App. LEXIS 2894, at 12 (Mich. Ct. App. Oct. 28, 2004)

Jay v. Moog Automotive, Inc., 264 Neb. 875, 652 N.W.2d 872, Prod. Liab. Rep. (CCH) 16448 (2002)

Lahaye v. Galvin Flying Serv., Inc., 144 F. App'x. 631, 633 (9th Cir. 2005)

Lucia v. Teledyne Cont'l Motors, 173 F. Supp. 2d 1253, 1270 (S.D. Ala. 2001)

Lyon v. Augusta S.P.A., 252 F.3d 1078, 1086 (9th Cir. 2001)

Parker v. Allentown, Inc., 2012 WL 4127626 (D. Md. 2012)

Pooshs v. Philip Morris USA, Inc., 2012 WL 5199450 (N.D. Cal. 2012)

Raffile v. Executive Aircraft Maintenance, 2012 WL 4361409 (D. Ariz. 2012)

Robinson v. Hartzell Propeller, Inc., 326 F. Supp. 2d 631

Sikkelee v. Precision Airmotive Corp., Prod. Liab. Rep. (CCH) 18873, 2012 WL 2552243 (M.D. Pa. 2012), leave to appeal denied, 2012 WL 4953074 (3d Cir. 2012)

South Side Trust and Sav.Bank of Peoria v. Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., 927 N.E.2d 179 (Ill. App. Ct. 1st Dist. 2010)

Squires ex rel. Squires v. Goodwin, 829 F. Supp. 2d 1041, 86 Fed. R. Evid. Serv. 1419 (D. Colo. 2011)

United States v. Lopez, 514 U.S. 549, 558-59 (1995)

Wayne v. Tenn. Valley Auth., 730 F.2d 392, 401 (5th Cir.1984)

초 록

미국에서 일반항공산업의 보호를 위해 입안된 GARA는 일반항공의 제조업자를 지나치게 보호한다는 비판에서 지속적으로 위헌성이 제기됨에도 불구하고 현재까지 적용되고 있는 법률이다. 일반항공 사고에 관한 소송에서 우리나라 국민이 원고나 피고가 되었을 때 이 법이 직접적으로 적용될 수 있다는 역외적용의 측면에서 이 법은 우리에게도 큰 의의가 있다. 또한 GARA는 일반항공기 및 그 부품에 관한 특별법이지만, 제소기간을 18년으로 확정하면서 제소기간의 의미, 기산점, 적용제외 등을 상세히 규정하고 있어서 일반 제조물책임상 제소기간 규정과의 좋은 비교가 된다.

특히 제소기간 규정과 관련하여 우리 제조물책임법이 일률적으로 10년이라는 제소기간을 설정하면서 이에 관한 구체적인 적용과 관련한 규정을 전혀 두고 있지 않아서 문제이다. 제조물의 개별적 특성을 고려하지 않은 일반규정으로 인하여 일반항공에서 특별히 18년이라는 제소기간을 규정하고 있는 미국보다 한국의 제조물책임법이 더 짧은 제소기간을 운영하여 한국의 일반법이 미국의 특별법 보다 제조업자를 더욱 두텁게 보호하는 결과가 되고 있다. 이러한 문제점의 인식하에 GARA의 제소기간 규정으로부터 우리의 제조물책임법의 향후 개정방향을 다음과 같이 짚어 볼 수 있다.

첫째, 제조물책임법상 제소기간을 일괄적으로 정하는 것 보다는 여러 가지 다양한 제조물을 유형화하여 개별적 제소기간 규정을 두는 것을 고려해 볼 수 있다.

둘째, 실제 소송에서 소모적인 논쟁을 방지하기 위하여 제조물 공급일의 의미를 명확히 규정할 필요가 있다.

셋째, 제소기간 규정을 일률적으로 적용하는 것이 합리적이지 못한 경우를 대비하여 제척기간으로 해석되는 우리의 제소기간 규정이 적용되지 않을 수 있는 예외조항을 둘 필요가 있다.

비교법적인 관점에서 제조물책임상 제조업자와 피해자인 소비자 간의 이익 균형을 맞출 수 있는 합리적인 제소기간 규정의 설정이 모색되어야 하겠다.

주제어 : 일반항공, 미국 일반항공진흥법(GARA), 항공 제조물책임, 제조물책임법, 제소기간

Abstract

The Study on U.S. GARA and Aircraft Products Liability

Lee, Chang-Jae*

The U.S. General Aviation Revitalization Act of 1994 (the “GARA”) created a statute of repose that bars any claims arising from an aviation product or component more than 18 years after its date of delivery. The statute was enacted to protect general aviation aircraft manufacturers from the excessive product liability costs. The GARA included four exceptions: (a) medical emergency patients, (b) those not on the aircraft, (c) those based on written warranties, and (d) those causally related to a “knowing misrepresentation” made by the manufacturer to the FAA. The GARA also incorporates a provision for revised starting point of reckoning to which any repairs or replacements of an aviation product. This note aimed to discuss General Aviation and GARA in depth including the meaning of statute of repose, its exceptions. The various precedents about GARA were also reviewed in here as well.

From the GARA, as a comparative legal issue in aviation product liability, there can be some suggestions for revision of Korean Products Liability Act.

First, it seems to be reasonable to regulate the specific statute of repose provisions for various category of products. In GARA, the period of 18 years is reasonable concerning to the average aircraft life.

Second, in order to avoid exhausting debate and for the judicial economy, it needs to clarify when the statute begins to run. GARA’s 18 year limitation period begins to run on the different date whether it was delivered to its first purchaser or a person engaged in the business of selling the aircraft.

Last but not least, proper exceptions should be added into the law for equity

* Postdoctoral Researcher at Sungkyunkwan University Law Institute; LL.M. & Ph.D.

matter of the statute of repose does not apply. For example, a manufacturer is not protected by GARA if it knowingly misrepresents certain safety information to the FAA.

Key Words : General Aviation, General Aviation Revitalization Act(GARA), Aviation Product Liability, Statute of Limitation, Statute of repose