

MSC Carla 사례상 선박의 제조물책임

서 정 우* · 조 종 주**

-
- I. 서 론
 - II. 선박의 제조물책임
 - III. MSC carla 사례
 - IV. 선박 제조물책임의 법리적 분석과 대응방안
 - V. 결 론
-

주제어 : 선박건조계약, 제조물책임, 관할권, 소멸시효

I. 서 론

선박건조계약은 선주와 조선소 사이의 선박의 건조에 관한 합의에 의하여 성립한다. 실질적으로 선박건조계약의 과정은 매우 복잡하고 오랜 시간이 소요된다. 영국법은 오랫동안 선박건조계약을 물품의 매매를 위한 합의로 보았다.

* STX 엔진(주) 상무이사(주저자)

** 창원대학교 국제무역학과 교수(교신저자)

한편 Simon Curtis¹⁾ 경은 “선박건조계약은 단순한 물품의 권리와 의무에 대한 매매계약은 아니며, 이것의 최종적인 목적이 정당한 가격을 지불하고 법적으로 그 선박의 권리를 취득하여 재산권 이전을 이루어내는 것이지만 이 객체를 획득하기 위하여 양 당사자가 의도한 매매계약의 범위와 성질이 단순한 매매의 합이라기보다는 비해상(non-marine)의 법적 성질과 건축구조물을 취득하는 도급계약의 법적 성질을 포함하는 계약이다” 라고 하였다.²⁾ 따라서 선박건조계약은 조선사는 선박이라는 물품을 인도하고, 매수인인 선주는 이에 대한 대하금을 지급하기로 한 계약이므로 기본적으로는 매매계약에 해당되며, 구체적으로 물품매매계약이라 볼 수 있다. 또한 선박건조계약은 매수인이 요구하는 특정사양의 선박을 새로 건조하여 인도하는 것으로 도급계약적 성격도 지니고 있다.³⁾

최근 여러 국가에서 제품의 안전상 문제로 사람과 재산에 손해를 일으킨 경우, 불법행위에 의한 제조자의 제조물책임이 잘 정착되어 있는 실정이다. 더욱이 미국과 영국을 비롯한 유럽 EU 등 세계 각국은 제조물책임에 대한 법적 강화를 통하여 제조자의 책임을 더욱 강화하므로 선박을 건조하는 조선소들은 과거보다 훨씬 더 일상적으로 불법행위에 따른 제3자 클레임을 접할 것으로 보인다.

특히 조선소들은 건조선박의 개발, 건조과정, 인도 그리고 선박의 운용에 이르기까지 모든 측면에서 선박의 안정성을 충분히 확보하기 위한 제반 조치와 소송이 제기될 경우를 대비하여 제조물책임에 대한 사전·사후적인 대응책대책을 준비할 필요가 있다. 따라서 본 연구는 MSC Carla 사례를 기초로 제조물책임, 관할권 그리고 제조물책임의 소멸시효 기산일에 대한 법적분석과 선박의 제조자로서 조선소의 대응방안을 제시하는 것을 목적으로 한다.

1) Simon Curtis 경은 ‘The Law of Shipbuilding Contract’의 저자이다.

2) 이 논점을 뒷받침 해주는 것은 *Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. v. Papadopoulos and Others* 사건((1980), 2 Lloyd’s Rep. 1)에서 Dilhorne 남작은 선박건조계약에 대하여 “... 단순한 선박 매매가 아니라 선박의 건조, 진수, 의장, 완성의 계약으로 선박의 인도와 매매계약이다. 단, 선박의 건조에 관하여서는 건축물 계약과 유사하다고 판결하였다.” (김철수·정선철, “영국법상 선박건조계약에 대한 고찰”, 해사법연구, 한국해사법학회, 제17권 제1호, 2005, p. 42).

3) 김상만, “선박수출계약의 주요조항 및 주요 분쟁사항에 대한 대처방안의 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제54권, 2012, p. 5.

선박건조와 제조물책임 관련하여 발표된 논문은 우리나라 조선산업의 위상에 비하여 그 숫자가 턱없이 적었으며 불가 몇 편에 불과한 실정이다. 정선철⁴⁾논문에서는 선박건조계약상 건조자의 책임에 대하여 영국법을 중심으로 고찰하고, 각국의 제조물책임법을 비교·검토하여 제조물책임에 대한 조선소들의 대응전략을 제시하였다. 그러나 본 연구는 특정한 사례에 대한 핵심쟁점을 제조물책임과 관련하여 법리적으로 분석하고, 매도인인 제조자로서 조선소의 제조물책임에 대한 구체적인 대응전략을 실무적으로 검토하여 이해도를 높이려고 한다.

II. 선박의 제조물책임

1. 제조물책임의 의의

“제조물책임”⁵⁾은 제조물의 생산·유통·판매에 관여한 자가 시장에 유통시킨 제조물의 결함으로 인하여 그 제조물의 소비자·사용자 또는 제3자가 입은 신체적 손해 또는 그 제조물을 제외한 재산적 손해를 보상하여야 할 민사법적 손해배상책임으로 정의하고 있다.⁶⁾

4) 정선철, “선박건조계약상 건조자의 책임과 제조물책임법”, 해사법연구, 한국해사법학회, 제18권 제2호, 2006, p. 185.

5) 이영수, “미국에 있어서의 제조물책임”, 서울대학교 법학, 서울대학교 법학연구소, 제12권 제3호, 1992, p. 47 ; 통상 제조물책임으로 번역되는 ‘Product Liability’는 원래 보험회사에서 상업적 제조물의 제조업자 또는 공급자가 부보하려는 특수위험의 개념으로 편의상 사용되기 시작하였으며 뉴욕법개정위원회보고(1943), Peairs의 The God in the Machine 29 B.U.L. Rev. 37 (1949), Ehrenzweig의 Negligence without Fault(1951), Dikerson의 Products Liability and the Food Consumer(1951) 등에서 학자들에 의하여 사용되기 시작하여 지금은 일반화되었으며 그 전에는 기업책임(Enterprise Liability)이란 용어가 흔히 사용되었다. 본 논문에서는 생산물책임, 제조업자책임, 생산자책임 등 다양하게 불리고 있으나 제조업자의 행위가 아닌 제조물의 정상인 결함을 책임존부의 판단기준으로 한다는 점과 널리 일반화되어 사용할 뿐만 아니라 이미 입법을 통하여 사용하고 있는 ‘제조물책임’으로 사용하기로 한다.

6) 곽윤직, 채권각론, 제6판, 박영사, 2004, p. 441 ; 연기영, 생산물손해배상책임법, 육서당, 1999, p. 9 ; 이은영, 채권각론, 제4판, 박영사, 2004, p. 902 ; 한봉희, 제조물책임론, 대왕사, 1997, p. 21.

제조물의 결함으로 손해가 발생한 경우 사법적 구제는 종래 책임근거법리로서 계약책임법리와 불법행위책임법리를 적용하여 처리하였다. 그러나 계약책임법리는 제조업자와 소비자·피해자 사이에 직접적인 계약당사자 관계가 없는 경우에는 그 적용이 불가능하다는 한계가 있다. 또한 불법행위책임법리를 적용하는 경우 피해자는 제조업자의 고의·과실을 증명하여야 하는 어려움이 있다. 이 경우 제조물의 결함은 직접적인 책임성립요건이 아니고 제조업자의 과실을 이끌어내기 위한 보조수단에 불과하다. 따라서 제조물에 결함이 있다는 사실만으로는 책임이 성립하지 않고 그 결함이 존재하는데 제조업자의 과실이 있었음을 증명해야만 한다. 이러한 기존의 책임근거법리의 한계를 극복하기 위해서 새롭게 형성·발전해온 법리가 제조물책임 법리이다.

제조물책임은 책임근거법리, 물적 대상범위, 인적 대상범위, 보호대상 손해의 범위 측면에서 다른 책임제도와 구별된다.⁷⁾ 즉, 책임근거책임법리 측면에서는 제조물의 결함을 책임요건으로 하며 제조업자의 과실은 문제 삼지 않는다. 물적 대상범위는 제조물(product, 상품 또는 제품)에 한정되고, 인적 대상범위는 제조업자를 포함하여 제조물의 유통·판매에 관여한 자, 즉 공급자가 지는 책임이다. 보호대상 손해의 범위는 결함제조물로 인하여 입는 신체적 또는 재산적 손해에 한정되고 결함제조물 자체의 손해는 배제된다.⁸⁾

따라서 제조물책임 법리는 책임요건을 제조물의 결함으로 확정함으로써 소비자의 증명부담을 경감시키고, 제조업자에게 무거운 책임을 부담시킴으로써 제조업자 스스로 제조물을 안전하게 제조하도록 하여 궁극적으로 소비자를 보호하려는데 그 의의가 있다.⁹⁾

선박건조계약의 성질을 영국, 미국, 그리고 개정 독일민법에서는 물품매매 계약으로 보는데 반하여, 한국, 일본 그리고 구독일민법에서는 도급계약 또는 제작물공급계약으로 규정한다.¹⁰⁾ 이처럼 선박건조계약이 단순한 매매계약이

7) 김성탁, “제조물책임에 관한 비교법적 연구”, 연세대학교 대학원 박사학위논문, 1991, pp. 34~35.

8) 제조물책임법 제3조 제1항 ; American Law Institute, *Restatement (Third) of Torts: Products Liability*, 1998, p. 293.

9) 정용수, “제조물책임법상 결함 및 면책사유에 관한 연구”, 홍익대학교 대학원 박사학위논문, 2013, pp. 11~12.

10) 정선철, 전제논문, p. 22.

아니라 제조물공급계약이라고 보게 된다면, 선박건조계약에도 제조물책임법이 적용된다.

2. 주요국의 제조물책임법

1) 미국의 제조물책임법

제조물책임을 발생사적으로 고찰할 때에 영미의 판례법에 의해서 형성·발전된 법 이론으로서 주도적인 역할을 한 나라는 미국이다.

미국의 제조물책임 법리는 계약법에서 발전해 온 담보위반이론과 불법행위법상의 과실책임에서의 과실추정원칙(Res ipsa loquitur) 그리고 불법행위법상 엄격책임(strict liability)¹¹⁾ 법리로 구성되어 있다.¹²⁾ 역사적으로는 계약법상 계약당사자 관계(privivity of contract)의 요건을 배제한 계약법상 엄격책임법리가 형성되었고,¹³⁾ 불법행위법상 과실에 대한 증명을 전환 내지 제거해야 한다는 의견이 나왔다.¹⁴⁾ 이 후 여러 과정을 거치면서 제조물책임 문제가 심각한 사회문제로 부각되자 이를 대처하기 위해서 연방정부는 1976년 4월 상무부를 중심으로 '제조물책임에 관한 연방합동조사위원회(Federal Interagency Task Force)'를 구성하였다. 동조사위원회가 1977년 11월에 발표한 최종보고서를 기초로 상무부는 1979년 10월 '통일제조물책임 모델법'(MUPLA : The Model Uniform Product Liability Act)을 제정·공포하여 제조물책임문제 해결의 전기를 마련하였다.¹⁵⁾

11) 엄격책임의 원칙(principles of strict liability)은 생산자의 과실 유무에 관계없이 다음에 제시하는 제조물의 하자로 인하여 사용자가 입은 손해에 대해 생산자에게 배상책임을 부담시키는 원칙이다. ① 불합리한 또는 위험한 제품, ② 예상하지 못한 위험이 있는 제품, ③ 설계·제작 단계에서 사용자의 안전에 적절한 주의가 기울려지지 않은 제품, ④ 적절하게 경고되어 있지 않은 작용이 일어나는 제품, ⑤ 본래의 것과 질이 다른 유해 성분을 포함한 제품, ⑥ 사용 중에 극도로 위험한 상태를 유발하는 제품.

12) 平野 善, *アメリカ不法行爲法 主要概念と 學際法理*, 中央大學出版部, 2007, p. 151.

13) *MacPherson v. Buick Motor*, 111 N.E. 1050(N.Y. 1916).

14) *Escola v. Coca Cola Bottling Co.*, 150 P.2d 436, 440(Cal, 1944).

15) 통일제조물책임모델법은 각 주에 의하여 외면되었고, 이에 연방회의에 의한 연방제조물책임법의 제정을 통해서 제조물책임 문제를 해결하려고 노력하였다. 이러한 노력은 제조

1991년 미국법률협회(ALI : America Law Institute)에서는 제2차 불법행위법 리스테이트먼트(Restatement of tort, second) 402A조를 결합제품에 대한 엄격책임을 수정하기로 결의하고 그 동안 누적된 판례와 문헌을 기초로 1998년 수정된 제3차 불법행위법 리스테이트먼트(제조물책임)를 채택하였다.¹⁶⁾

제3차 불법행위 리스테이트먼트(제조물책임)의 주요 내용은 다음과 같다. 가장 핵심이 되는 것은 제2차 불법행위 리스테이트먼트 402A조에 규정된 포괄적인 결합개념을 부정하고, 제2조에서 결합개념을 제조상의 결합, 설계상의 결합 및 지시·경고상의 결합 등 세 가지의 유형의 결합으로 규정한 것이다. 또한 그 판단기준으로 제조상의 결합은 표준이탈기준을 채택하고 설계상의 결합과 지시·경고상의 결합에 대해서는 순수한 소비자자기재기준을 배제하고 위험효용기준을 채택하였다.¹⁷⁾ 이로써 제조상의 결합에 대해서만 엄격책임을 부과하고 설계상의 결합과 지시·경고상의 결합에 대해서는 과실에 근거한 책임개념으로 변경하였다.¹⁸⁾

미국의 제조물책임은 타방 당사자에게 물품(혹은 서비스)을 제공하는 매도인 혹은 제조자는 ① 물품의 적합성, 제품의 안정성, 실용성, 내구성을 물품매매계약에 의하여 담보한다. 또는 ② 계약상 담보 없이 매각할 수 있다. ②의 경우, 매도인은 그 제품이 적절한 환경 가운데에서 제조되었음을 묵시적으로

물책임 위기의 원인이 무과실책임으로서의 엄격책임론에 있다는 인식 하에 제조물책임 원칙을 무과실책임주의에서 다시 과실책임주의로 복귀할 목적으로 추진하였다. 그러나 최근에는 제조물책임 위기의 가장 중요한 원인이 무과실책임주의가 아니라 징벌적 손해배상제도나 연대책임제도 등 다른 원인에 존재한다는 인식이 제기되면서 연방제조물책임법 입법화 경향도 비경제적 손해의 제한, 징벌적 손해배상의 제한, 공동책임자 사이의 연대책임의 제한, 소송외 분쟁해결제도(ADR)의 확립 등 이론적 측면보다는 직접적 효과를 기대하는 제도적 측면을 규율하는 규정의 입법화에 중점을 두고 있다(김민중, “제조물책임법의 입법화와 그 내용”, 전북법학논집, 전북대학교 법학연구소, 제1집, 2000, p. 1).

16) 제3차 불법행위법 리스테이트먼트(제조물책임)는 1992년 5월 저명한 불법행위법 교수인 James A. Henderson, Jr. 교수와 Aron D. Twerski교수를 편집자로 지명하여 착수하였다. 이들은 제조물책임법의 모든 주요 쟁점들을 포괄하는 문건을 만드는 과정에서 저명한 판사와 학자, 법실무가로 구성된 20인의 자문위원회의 도움을 받았고, 동 리스테이트먼트는 1997년 5월 20일 공식 승인되었다.

17) American Law Institute, *Restatement (Third) of Torts: Products Liability*, 1998, Art.2 comment d, p.19.

18) American Law Institute, *op.cit.*, Art.2 comment a, pp. 15~17.

보증하는 엄격성을 유지하고 있다. 즉 위험한 물건이나 장비로부터 소비자를 보호할 수 있는 위치에 있는 자에게 엄격책임을 부과하여야 한다는 것이다. 계약상 담보나 묵시적인 담보를 위반한 경우, 사건의 장소나 전통적인 해사 관련성에 의하여 해사재판관할권이 적용된다.¹⁹⁾

해사제조물책임은 해난의 결과로서 발생한 물적손해 및 인적손해에 대한 배상청구에서 개시된다.²⁰⁾ 즉 바다에서 선박의 폭발, 난파, 화재발생, 충돌, 선박이나 부품의 하자에 기인한 사고가 발생한 경우 해사불법행위에 대한 관할이 인정된다. 또한 가항수역에서 승객이나 화물을 운반하는 비행기 엔진이나 설계의 하자로 바다에 추락한 경우의 물적손해 및 인적손해에 대한 배상청구도 해사 관할에 속한다. 이 경우 사고가 바다나 가항수역(navigable sea-going vessel)에서 발생하였다면 불법행위 기준이 충족된다.²¹⁾

2) EU의 제조물책임법

EU에서 제조물책임 법리는 1985년 EC 제조물책임 입법지침을 채택하면서 새롭게 전개되었다. 그 이전에 제조물책임 사건은 각 회원국의 독자적 법체계를 통하여 처리되고 있었다.²²⁾

영국은 그때까지 전통적인 법원리를 유지하고 있었기 때문에 계약법상 구제는 오직 계약당사자에게만 가능하였고, 불법행위책임은 과실을 기초로 하고 있었다. 다양한 보고서들이 엄격책임의 도입을 지지하였으나 개혁을 추진하기 위한 정치적 동인은 없었다.²³⁾

반면 프랑스 법원은 계약법을 통하여 숨은 결함(하자)에 대한 담보책임 법리(warranty)를 제조물책임 소송에 적용하였다. 이 법리로 계약당사자 관계 요

19) J. Mangone Gerarld, *United states Admiralty Law*, kluwer law International, 1997, p. 56.

20) 이윤철·김진권, "MSC Carla호 사건을 계기로 본 선박 제조물책임", 한국마린엔지니어링학회 2005년도 후기학술대회논문집, 마린엔지니어링학회, 2005, p. 56.

21) 송상현·김현, *해상법원론*, 박영사, 1999, pp. 71~72 ; 정선철, *전계논문*, pp. 194~196.

22) Geraint G. Howells & Mark Mildred, *Is European Products Liability more Protective than the Restatement(Third) of Torts: Products Liability?*, 65 Tenn. L. Rev. 985, 1998, p. 990.

23) Geraint G. Howells & Mark Mildred, *op.cit.*, p. 990.

건을 극복하였고 더욱이 결함에 대해서 모르거나 알 수 없었다는 것을 매도인이 증명하더라도, 매도인이 결함있는 제조물을 판매함으로써 신의칙에 위반했다고 하는 추정을 강제하였다. 그 외에 단기간의 책임기간 등 여러 가지 책임제한 요소들을 일반적 계약법 원리의 발전을 통해서 완화함으로써, 계약법은 가장 중요한 제조물책임 원리가 되었다. 제조물책임 법리를 엄격책임으로 변화시켰다. 불법행위법 역시 보다 소비자 친화적이 되었다.²⁴⁾

독일의 경우, 법원은 계약법을 이용하는 대신 입증책임을 전환함으로써 소비자의 과실의 증명을 완화시켰다. 이러한 증명책임을 전환은 처음에는 제조상의 결함에 대해서 인정된 후 제조물의 유통 당시 알 수 있는 위험에 대한 경고상의 결함에도 확대하였다. 그러나 유통 이후에 발생하는 의무에 대해서는 인정하지 않았다.

이러한 상황에서 EC 제조물책임 입법지침은 유럽통합을 전제로 하여 각 국가 간의 법통일의 필요성을 이유로 시작되었다. EC는 1968년 1월 제조물책임에 관한 통일입법화를 위하여 법안준비에 착수하였고, EC위원회는 1976년 7월 제1차 지침안을 제안하였다. 1979년 9월 유럽의회와 경제사회위원회의 의견을 가미한 수정지침을 각료이사회에 제출하였다. 의견조정을 거듭하다가 1985년 7월 25일에 제조물책임에 관한 EC 입법지침(Directive)이 채택되었다.²⁵⁾ 그리고 광우병 파동 이후 무과실책임원칙²⁶⁾의 적용을 선택조항으로 두었

24) *Ibid.*, pp. 990~991.

25) COUNCIL DIRECTIVE of 25 July 1985 on approximation of laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products(85/374/EEC).

26) 무과실책임(Negligence liability) 주의의 배경은, 과실책임원칙을 자기책임의 원칙이라고도 하는데 고의나 과실이 없이 설계상의 과실, 취급설명서, 지시서, 경고문상의 과실, 조립상의 과실, 검사 및 시험상의 과실 등으로 인하여 타인에게 손해를 가한 자는 손해배상책임을 지지 않음을 의미한다. 우리 민법은 이 원칙을 불법행위에 대한 규정 중에 표명하고 있다. 그러나 근대 자본주의 발전에 공헌한 이 과실 책임주의는, 오늘날 대기업의 발생에 수반하는 새로운 사태에 당면하여 그 결함이 수정되게 되었는데 이에 등장한 것이 무과실책임의 이론이다. 과실책임주의가 불가피하게 수정되어야 한다는 문제는 특히 공장이나 광산 같은 데서 발생하는 재해대책으로 제기되었다. 즉, 공장 등에서 유해한 폐수나 가스가 방출되어 타인에게 손해를 입힌 경우에 가해지는 피해방지에 최선을 다하면 무과실이 되므로, 결국 손해배상의 의무를 면할 수가 있게 되는데 경영주는 그 기업에 의하여 막대한 이익을 보면서도 자기 때문에 일어난 피해가 무과실이란 이유로 책임을 전혀 지지 않는다는 것은 불합리하다. 이 같은 대기업의 책임을 둘러싸고 종래

던 1차 농수산물과 수렵물에까지 확대하는 것으로 종전의 지침이 1999년 5월 10일 개정되었다.²⁷⁾

영국법상 제조물에 대한 불법행위책임(product liability)이라 함은 제조물에 의해 손해를 입은 피해자가 제조물을 제조 또는 공급한 자에게 당해 제조물의 결함으로 인하여 손해배상책임을 부과하는 것이다. 이것은 생산자가 결함이 있는 제품을 만들었을 때에 이 제품으로 인하여 개인적인 상해나 사망 시, 혹은 사적으로 사용하거나 소비했을 때 의도된 재산적 손해에 대하여 생산자가 엄격책임을 지도록 의도된 것이다.²⁸⁾

위 지침(the directive)은 1988년 7월 30일에 주 의회 멤버들에 의해 법령으로 규정된 것이다.²⁹⁾ 이 지침은 선박을 건조하는 조선소에도 특별한 관련성이 존재한다. 즉 선박건조의 흠결이 쉽게 인명에 상해나 사망의 재난을 일으키는 원인 제공을 할 수 있기 때문이다. 그러나 피해자의 재산적 손해에 대한 책임은 조선소의 과실에 근거를 두며 단 크루즈선의 경우는 예외로 한다.³⁰⁾ 매수인은 선박 건조자의 책임을 입증하지 못한 경우³¹⁾ 발견한 하자(瑕疵) 부분에 대한 손해배상청구권의 효력을 갖지 못하게 된다. 그 흠결에 대하여 매수인은 선박건조계약의 강제규정이 매우 복잡하며, 과학적이고 기술적인 ‘숙련된 상태’가 요구되므로 하자를 발견하여 승인하기 어렵고,³²⁾ 또한 선주는 선박의 구성요소가 주된 생산자의 설계도에 의하여 작성된다는³³⁾ 점에서 하자를 발견

의 과실책임주의는 수정이 가해지게 되었으며 무과실책임이 나타나게 된 것이다.

27) Directive 1999/34/EC of the European Parliament and of the Council of 10 May 1999.

28) 1987 Consumer Production Act, 19.: manufacturer of defective goods is not liable at common law for pure proximity or relationship and real reliance by the purchaser on the manufacturer rather than the vendor, (uirhead v. Industrial Tank Specialities Ltd, 1985 3 All E. R. 705. Cf. M/S Aswan Engineering Establishment Co., v. Lupdine Ltd, 1986, 2Lloyd's Rep. 347).

29) 1987 Consumer Production Act.19.

30) 정선철, “국제선박매매계약에 관한 연구 -영국법과 한국법의 비교를 중심으로-”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문, 2005. pp. 81~82.

31) 1987 Consumer Production Act.3.

32) 1987 Consumer Production Act.7. 이 항변은 Amoco Cadiz, Section 5.4,에서 선박건조자에게는 유효하지 않다.

하기가 매우 어렵다고 항변하였다.

영국에서는 사람에 대하여 상해를 일으킨 경우, 불법행위에 의한 제조자의 제조물책임은 잘 정착된 반면, 제3자에 대한 순수 경제적인 손실에 대해서는 그 물건 소유자의 과실책임으로 법리를 적용하며 선박건조에 있어서도 이 원칙은 적용된다.³⁴⁾

3) 한국의 제조물책임법

우리나라에서 제조물책임에 관한 논의는 1970년대 초부터 학계를 중심으로 전개되었다. 대체로 1971년경부터 외국의 제조물책임에 관한 논의가 소개되기 시작한 이래 많은 논문과 단행본 등이 나왔고 판례상으로도 제조물책임에 관한 독자적인 법리가 형성되었다고 할 수 있다.³⁵⁾

제조물책임법이 제정되기 전까지 법원에서 제조물책임 관련 사건은 주로 불법행위책임에 근거하여 처리하였다.³⁶⁾ 법원은 제조물책임의 성립요건으로 거론되는 제조물의 결함, 그 결함에 대한 제조업자의 과실, 결함과 사고 사이의 인과관계 등의 해석이나 증명에 있어서 제조물책임만이 가지는 특수성을 감안하여 다른 책임에 비추어 비교적 엄격한 책임을 제조업자에게 부과하려는 노력을 기울여 왔다고 볼 수 있다.

1999년 11월 5일에 제조물책임법안이 국회에 제출되어, 국회심의를 거쳐 1999년 12월 16일 의결, 2000년 1월 12일 법률 제6109호로 공포되었고, 2년 반의 유예기간을 두고 2002년 7월부터 시행되게 되었다.³⁷⁾

우리나라에서는 “제조물의 흠결로 인하여 발생한 손해에 대한 제조업자 등의 손해배상책임을 규정함으로써 피해자의 보호를 도모하고 국민생활의 안전

33) 1987 Consumer Production Act.7(g).

34) 정선철, 전계논문, pp. 191~192.

35) 윤진수, “한국의 제조물책임-판례와 입법-”, 법조, 법조협회, 제51권 제7호 통권 550호, 2002. 7, pp. 44~45.

36) 대법원 1977.1.25. 선고 75다2092 판결 ; 대법원 1979.12.26. 선고 79다1772 판결 ; 대법원 1992.11.24. 선고 92다18139 판결 ; 대법원 1999.2.5. 선고 97다26593 판결 ; 2000.2.25. 선고 98다15934 판결 ; 대법원 2003.9.5. 선고 2002다17333 판결 등.

37) 연기영, “제조물책임법의 제정과 기업의 대책”, 비교사법, 한국비교사법학회, 제6권 1호, 1999, pp. 141~142 ; 정용수, 전계논문, pp. 13~24.

항상과 국민경제의 건전한 발전에 기여함을 목적으로 한다.”고 규정하고 있다(제조물 책임법 제1조). 여기서 ‘제조물’을 동산(動産)에 한정하므로 그 동산은 제조나 가공된 것이어야 하며, 다른 동산이나 부동산의 일부를 구성하고 있는 것이어도 무방하다고 규정하였다(동법 제2조).³⁸⁾

제조업자는 제조물의 결함으로 인하여 생명·신체 또는 재산에 손해를 입은 자에게 그 손해를 배상하여야 한다고 규정한다(동법 제3조). 따라서 제조물책임은 제조물의 결함, 손해의 발생이 제조자와 소비자 사이의 인과관계로 존재하여야 한다. 즉 이 때 인과관계는 손해발생의 원인이 되는 가해행위를 한 주체에 대하여 손해의 배상책임을 귀속시킬 것인지를 결정하기 위한 법적인 인과관계를 말한다.³⁹⁾ 판례는 손해배상의 범위에 관하여 원칙적으로 상당인과관계설(相當因果關係說)을 따르고 있다.⁴⁰⁾

‘제조물책임의 적용대상’에 관해 판례는 제조물 그 자체에 하자가 있는 경우에는 제조물의 매매계약을 토대로 매도인의 담보책임(민법 제580조·581조)에 의해 해결되며, 물건의 하자로 인해 다른 ‘확대손해’가 발생한 경우, 그 피해자가 제조물을 구입한 자인지 여부를 묻지 않고 제조업자에게 그 손해배상을 청구할 수 있는 것을 내용으로 한다.⁴¹⁾

제조물책임의 주체가 다수인 경우 동법 제5조에 의하여 연대책임을 선언하고 있으며, 이는 민법 제760조 ‘공동불법행위의 책임’ 보다 연대책임의 인정 범위가 넓다 하겠다.

제조물책임법 제4조에서 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생하였다고 하더라도 ‘제조업자가 당해 제조물을 공급하지 아니한 사실,’ ‘제조업자가 당해

38) 김천수, “제조물책임법상 제조물의 개념 - 미국 제조물책임 리스테이트먼트와 비교하여 -”, 성균관법학, 성균관대학교법학연구소, 제16권 제1호, 2004. p. 50 ; 황정연, 제조물책임법, 미래경제연구원, 2002, pp. 70~71; 권오승외, 제조물책임법, 법문사, 2003, p. 188 ; 이은영, 전계서, p. 906 ; 강동근·윤종성, 제조물책임법, 가림M&B, 2002, p. 85.

39) 권오승, 전계서, p. 199.

40) 대법원 1994.3.25. 선고, 93다32828, 32835 판결(공보 968, p. 1322).

41) 대판 1999.2.5. 97다26593 : 판례공보 78호, p. 434. “제조물책임이란 제조물에 통상적으로 기대되는 안정성을 결여한 결함으로 인하여 생명, 신체나 제조물 그 자체외의 다른 재산에 손해가 발생한 경우에 제조업자 등에게 지우는 손해배상책임이고, 제조물에 상업적합성이 결여되어 제조물 그 자체에 발생한 손해는 제조물책임이론의 적용대상이 아니다” 라고 판시하고 있다.

제조물을 공급할 때 과학·기술수준으로는 결함의 존재를 발견할 수 없었다는 사실,' '제조물의 결함이 제조업자가 당해 제조물을 공급할 당시의 법령이 정하는 기준을 준수함으로써 발생한 사실,' '원재료 또는 부품의 경우에는 당해 원재료 또는 부품을 사용한 제조물 제조업자의 설계 또는 제적에 관한 지시로 인하여 결함이 발생하였다는 사실'을 면책사유(免責事由)로 규정하므로 제조업자 등이 적극적으로 주장·입증함으로써 제조물책임을 면할 수 있다. 즉 이 규정과 같은 경우 제조업자가 제조물책임에서 면책될 수 있음을 규정하고 있다.⁴²⁾

신조선박의 경우 제조물책임법 제정 전에는 안정성이 결여된 선박건조로 인하여 손해를 입은 피해자가 선박건조자 사이에서 매매계약의 당사자인 때에는 매도인은 완전한 제품을 급부하여야 할 의무를 지므로(민법 제568조 1항), 선박의 하자에 제조업자인 조선소의 과실이 있는 것을 전제로 그로 인한 확대손해에 대해 피해자는 채무불이행(債務不履行)을 이유로 손해배상을 청구할 수 있고, 이 때 조선소는 자신에게 과실이 없음을 입증하여야 면책될 수 있다(민법 제390조).

한편 직접적인 계약관계를 맺고 있지 않은 경우, 민법 제760조 이하의 불법행위에 관한 일반규정을 쫓아서 그 손해가 선박건조자 등의 고의·과실에 의한 것임을 주장·입증하여야 손해배상을 받을 수 있었다. 즉 제조물책임의 법적성질을 불법행위책임이라고 보는 것이 우리나라의 多數說이다. 그러나 제조물의 결함으로 인한 제조업자 등의 손해배상책임을 규정하는 제조물책임법이 제정·시행됨으로써 선박건조자의 손해배상책임을 주장하는 피해자는 제조물의 결함 등을 주장·입증하기만 하면 손해배상을 받을 수 있게 되었다. 이 점에서 제조물책임법은 불법행위에 관한 특별법으로 제조업자에게 무과실책임을 부과시킨다.⁴³⁾

42) 권오승 외, 전계서, p. 201.

43) 한국소비자보호원, 제조물책임법 해설 및 사례, 2002, p. 8 ; 정선철, 전계논문, pp. 201~202.

Ⅲ. MSC Carla 사례⁴⁴⁾

1. 사건의 개요

본건의 선박은 1972년 스웨덴 소재 조선소에서 건조되어 스웨덴 국적선으로 브로스트롬(Brostrom) 해운사에 의해 운영되었으며, 선명은 Nihon으로 컨테이너 선박이다. 선주는 12년 된 선박을 1984년에 현대중합상사(Hyundai Corporation, 이하 'HC'이라고 함)를 계약자로 선박의 길이를 15미터 연장하는 개조공사를 계약하였다. HC는 그 공사를 현대미포조선(Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd, 이하 'HMD'이라고 함)에 위탁하였다. 공사는 선박을 두 부분으로 자르고 앞 선체와 뒷 선체 사이에 미리 제작된 블록을 삽입하고 용접으로 연결하여 완성되었다.

HMD는 블록을 Lloyd's Register(이하 'LR'이라고 함)의 사양에 따라 제작하였다. 연장 작업은 LR의 선급 감독하에 진행되었으며, 모든 용접은 육안 및 NDT⁴⁵⁾ 검사를 하였으며 결함은 발견되지 않았다. 7개월 후, 1985년 5월에 선박은 항해를 다시 시작하였는데, LR가 용접부위 몇 곳에 피로에 의해 갈라진 것을 발견하였다. 그래서 HMD가 추가로 NDT/Ultrasonic검사⁴⁶⁾를 한 후 용접부의 결함보고서를 LR에 제공하고 하자보증 수리를 하였다. LR는 더 이상의 수리가 불필요하다고 결정하였고, 피로에 의한 크랙을 계속 감시해야 한다는 의견을 선박증서에 선급조건으로 표기하였다. 지속적인 감시 후에도 추가

44) 이 사건은 *Hyundai Corporation v. MSC and Others*.(2006) 사건이며, 이하 'MSC Carla 사례'이라고 함(United States Court of Appeals, 2nd Cir.-426 F ; 3d 580 (Shipbuilding & Offshore Construction Training programe, *Product liability and third party claims in tort*, Clyde & Co, 2012, pp. 6~9).

45) NDT(Nondestructive Testing, 비파괴시험)는 소재, 기기, 구조물의 품질관리(QC)나 품질보증(QA)의 한 수단으로 이용되는 계측기법으로 재료, 제품, 구조물 등의 종류에 거의 상관없이 시험대상물을 손상, 분리, 파괴시키지 않고 원형 그대로 유지한 상태에서 시험체의 표면내부의 결함유무와 그 상태 또는 대상물의 성질, 내부구조 등을 조사하는 시험 전체를 말한다. 즉, 비파괴 시험은 대상이 되는 피검사체를 파괴시키지 않고 그 건전성, 성능, 결함의 존재상태 등을 조사하기 위한 단순한 결함검출기법을 말한다.

46) Ultrasonic Test는 초음파광선으로 검사대상체를 스캐닝하여 그 반영에 의하여 결함을 찾아내는 강력한 비파괴검사 방법이다.

적인 결함은 발견되지 않았으며, LR는 선급조건을 축소하였다.

1985년 이후 HMD는 그 선박에 더 이상 관여하지 않았다. MSC(이하 ‘선주’라고 함)가 그 선박은 1995년에 매입하여 선명을 ‘MSC Carla’로 변경하기 전까지 네 차례나 매각되었다. MSC에 매각되기에 앞서 LR는 크랙과 일부 좌우현 탱크의 부식 때문에 세 개의 선급조건을 강제하였다. LR 작업리스트는 몇 곳에 철판을 신규 교환할 것을 요청하였다. MSC는 1995년에 그리고 다시 1996년에 LR에 그 수리의 연기를 요청하였으며 LR는 동의하였다. 그 수리가 행하여졌는지는 불분명하나 1997년 정기검사에서 선급조건이 삭제되었다.

선박연장 개조공사 후 13년이 되던 1997년 11월 MSC Carla 호는 컨테이너 화물을 가득 싣고 프랑스 르아브르항으로부터 미국의 보스턴으로의 항행중 대서양에서 심한 폭풍을 만나 삽입블록의 후단부와 앞부분의 두 부분으로 부러졌으며, 그 이유는 심각한 용접결함이었다. 그 결과 선박의 선수는 5일간 부상해 있다가 침몰하였고, 선미부분은 구조되어 라스팔마스로 예인되어 컨테이너는 양하되었다.

2. 법원의 판결과 주요쟁점사항

1) 법원의 판결

(1) 미국 연방지방법원의 판결

MSC Carla 호의 선주는 1997년 12월에 연방지방법원인 뉴욕남부지방법원에 선주 책임제한을 신청하였으며, 선박에 실려 있었던 화물의 화주들은 선주 책임제한으로 인하여 선주로부터 피해회복이 어렵게 되었다. 그러자 화주들은 사고시점으로부터 13년 전인 1985년 선박연장개조작업을 수행한 HMD를 상대로 불법행위 또는 제조물책임을 근거로 1998년 9월에 선주책임제한절차가 진행된 뉴욕남부지방법원에 손해배상을 청구하는 제3자 소송을 제기하였다.

심리 후, 연방지방법원의 재판관은 HC가 그 공사를 HMD에 위임하였기 때문에 시공불량에 대한 책임이 아니라고 주장하는 것에 대하여 받아들이지 않았다. 추가로 다음과 같이 판결하였다.

① HC 피고는 제조물책임법령의 위반을 근거로 엄격책임의 원칙⁴⁷⁾에 따라 1984년 연장삽입공사에서 결함이 있는 제조와 매매에 대해 선주와 3자인 적하관계자에 대한 책임이 있다.

② 삽입블록의 제작은 수리가 아니고 매매거래였으며, 따라서 피고 HC는 HC에 의해 수행된 시공불량의 결과로서 예견되는 적하물에 대한 손해를 예방할 수 있도록 제품의 설계 및 생산에 합리적인 주의를 기울여야 할 의무가 있었다.

③ 적하관계자와 선박의 선주는 그들이 제기한 클레임에 승소하였다. 왜냐하면 “모든 적하관계자들이 손해를 증명하고, 법원이 (i) 제품은 잘못 설계되었거나 생산되었으며, (ii) 제조자가 제품을 구매자 혹은 사용자에게 인도했을 때 결함이 존재했으며, (iii) 그 결함은 사고의 가장 근인이었다는 근거를 밝혔다.”

④ HC 피고는 위의 확인된 사실에 대하여 무과실책임이 있다.

(2) 조선소의 상소

미국 뉴욕최고법원은 HC의 신청에 대하여 하위 연방지방법원의 판결을 유보시키고, 선주·적하관계자와 같은 제3자의 클레임을 판결하기 위하여 뉴욕법이 아닌 한국법 및 관할권을 적용했어야 한다고 명령하였다. 한국법은 위법행위 후 10년을 위법행위에 대한 클레임의 제한시간으로 하고 있으며, 법원은 그 행위가 연장공사 중 1984년에 있었다는 것을 밝혔다. 뉴욕최고법원은 지방법원에 HC 피고에 대하여 승소 판결을 내렸다.⁴⁷⁾

(3) 선주·적하관계자들의 상소

조선소의 유리한 결과에 대하여 선주·적하관계자들은 한국관할지 시효제한에 대한 재심리를 뉴욕최고법원에 요청하였다. 선주·적하관계자들은 한국의 10년 시효제한은 불법행위 자체로 원고에게 손해를 증명할 때까지는 효력이 발생되지 않아야 한다는 것을 믿고 재심을 시도하였다. 다시 말하면, 1997년 선박이 두 부분으로 갈라진 날짜까지는 효력이 발생되지 않아야 한다는 것이며, 그럴 경우 클레임은 아직 시효기간 내에 있다는 것이다.

2006년 3월 제2순회재판부는 재심청구를 기각했을 뿐 아니라, 그 결정의 배경에 대한 사유를 공식적으로 설명하지 않았다. 이 결과는 선주·적하관계자들

47) s402A & s400 of the Restatement(Second) of Tort Act and its successor s14 of the Restatement(three).

48) US Court of Appeals for the Second Circuit of New York-17th October 2005.

이 미국최고법원에 하위법원의 결정에 대한 재심 상고를 착수하게 하였다. 이 사건은 2006년 10월 2일에 미국최고법원에 의하여 다루어졌다. 재심리는 기각되었다. 그렇게 하여 제3자 클레임이 종결되었으며, 연장개조공사의 시작으로 부터 약 22년이 되었다.

2) 주요쟁점 사항

원고인 선박·적하관계자들의 주장의 대전제로서 사고의 원인이 무엇인지에 관한 사실 확정이 선행되어야 할 것인데, 실제로도 미국 소송에서 사고발생의 원인이 무엇인지에 관한 사실확정문제에 대하여 치열한 법적공방이 있었다. 또한 선박개조공사는 1984년도에 있었으며 이 사건 사고는 1997년 11월 24일에 발생하였으므로 거의 13년의 시간 간격이 있어 선박개조공사과정에서 HC의 일부 과실이 있었다는 사실이 인정된다고 하더라도 13여 년간 수많은 독립적인 사건(independent events)들이 개입한 사정 하에서, HC의 과실과 이 사건 사고와 사이에 과연 인과관계가 있는 것으로 해석할 수 있는가 하는 점이 중요한 쟁점이 되었다. 즉 선박의 개조공사를 시행한 피고측에 제조물책임이 있느냐의 문제였다.

한편, 위 소송에서는 청구근거와 별개로 미국법원에 관할권이 있는지, 어느 나라 법이 준거법인지, 소멸시효기간이 경과하였는지 등이 관련 쟁점으로 부각되었다.

특히, 대한민국법에 의하면 HC의 선박개조공사가 이루어진 때로부터 10년 이상이 경과한 시점에서 사고가 발생한 것이므로 불법행위 손해배상권의 10년 시효소멸문제가 야기될 것이나, 미국법상으로는 사고 시 부터 3년 내에 본건 소송이 제기된 이상 시효기간이 경과되지 아니한 것으로 해석되어 대한민국 법상의 10년 소멸시효를 이 사건에 적용할 수 있는지 여부가 커다란 쟁점이 되었다.⁴⁹⁾

49) 정해덕, “미국해사소송에 있어서의 외국소멸시효와 소송중지명령-선박 MSC Carla 침몰 사건에 관한 미국판결을 중심으로-”, 해상·보험연구, 해상·보험연구회, 제6권 1호, 2010, pp. 159~160.

IV. 선박 제조물책임의 법리적 분석과 대응방안

1. 법리적 분석

1) 선박제조물책임에 따른 제3자 클레임

‘MSC Carla’ 사례의 사고로 손해를 입은 적하관계자들이 선주 그리고 HC에 클레임을 제기하였다. 미국 연방지방법원의 재판관은 HC가 그 공사를 HMD에 위임하였기 때문에 시공불량에 대한 책임이 아니라고 주장하는 것에 대하여 받아들이지 않았다. 추가로 제조물책임법령의 위반을 근거로 엄격책임의 원칙에 따라 선박건조자는 제조실패에 대해 선주와 3자인 적하관계자에 대한 책임이 있다는 것이다.

그러나 영국법의 관점에서 본 제1심판결은 선주와 적하관계자들의 승소에도 불구하고, 영국에서도 같은 결과를 얻을 수 있을지는 분명하지 않다. 불법행위에 대한 소송에 승소하기 위해서는 조선소가 제3자에 대한 주의의무를 반드시 부담해야 한다.⁵⁰⁾ 그러기 위해서 다음 세 가지 단계를 검토해 보아야 한다.⁵¹⁾ ① 손해는 합리적으로 예측 가능한가, ② 제기자와 피제기자 간의 관계가 충분히 근인(近因)적인가, ③ 의무를 강제하기에 공정하고 합리적인가 등이다.

법원이 고려해야 할 한 가지 요소는 이 사건의 경우 화물이 손상되었다면, 화주는 운송계약하에서 선주·운송계약자에 대한 추정적 클레임을 주장할 수 있다. 이러한 접근은 부분적으로 Nicholas H 사례⁵²⁾에서 법원이 참고한 것과

50) 주의의무(duty of care) : In tort law, a duty of care is a legal obligation which is imposed on an individual requiring that they adhere to a standard of reasonable care while performing any acts that could foreseeably harm others.

51) *Caparo Industries v Dickman* [1990] defining a duty of care.

52) Nicholas H 사례의 내용은 다음과 같다. 선급 대행으로 검사관(Surveyor)이 자신이 구체적으로 지시한 대로 수리작업이 수행된 후 선박의 항해를 허용했다. 그 결과로서 항해 중, 화물과 함께 전손되었다. 화주는 선급으로부터 손해를 배상을 받을 수 없었다. 그들 사이에 계약관계가 없었다. 화주는 단순히 선급 검사관을 알고 있었고 그들은 선주가 선박의 항해가 가능하도록 유지해야 하고 화물에 대한 주의를 기울여야 한다고 믿고 있었다. 원고 화주는 이미 선하증권과 해상물품운송법(the Carriage of Goods by Sea Act 1971)의 부칙 Hague Rule 규정에 적용되는 계약에 따라 화물을 안전하게 운송해야 하는 의무를 위반한 선주에 대해 클레임을 제기했으며, 선급검사관에게 ‘주의의

모순이 없을 것이다.

HC 피고에 대한 적하관계자의 클레임은 해난구조단에 지급된 모든 비용에 대한 배상, 결국 침몰된 선박의 앞부분에 적하된 화물에 대한 물적 손실과 손해에 대한 것임에 주목하여야 한다. 아직까지는 영국법이 구난배상클레임에 대해 순수한 경제적인 손실인지의 여부에 대한 판결이 없다. 따라서 영국법정에서 구난배상클레임은 보상받지 못할 가능성이 있다. 한편, 화물에 대한 물적 손해가 있으면 분손(分損)에 대한 클레임은 물론 주의의무가 있었다는 것이 확인되면 분명히 보상받을 수 있을 것이다.

본 사례에서는 계약에 따를 것과 불법행위의 관점으로부터 모두 법으로 규정하는 제조물책임에 대한 올바른 이해와 불법행위의 경우에 조선소는 제3자의 클레임에 책임이 있음을 고려해야 한다는 것을 강조하고 있다. 과실의 불법행위가 성립하기 위해서는 다음 네 가지 요건이 충족될 경우 피고는 과실에 대한 책임이 있다. 첫째는, 주의의무⁵³⁾에 대한 법이 존재해야 하며, 둘째는 주의의무 위반이 있어야 하고, 셋째, 의무의 위반과 손해사이에 인과관계가 존재하느냐, 그리고 넷째로 손해의 관계가 원인(遠因)적이지 않아야 한다.

1932년 이전에 영국에서는, 직접적인 계약관계가 없었을 때는 제조자가 제품을 사용하는 소비자에 대하여 법령 혹은 보통법에 의해서 강제하는 일반적인 주의의무가 없었다. 또한 배상범위와 관련해서 *Donoghue v. Stevenson* 사건에서 소송의 배상범위는 오로지 물리적 손상, 즉 인적인 부상과 재산의 손해에 한정한다. 이익의 손실 혹은 경제적인 손실 요인은 배상되지 않는다.

선박건조는 고도의 기술을 요하고 그 건조공정이 길고 인도 시에 하자를

무'를 강제하기에는 불합리하고 공정하지 않았다. '주의의무'를 강제하기 위한 화주와 선급검사관 사이에 충분히 근인적이지 않았다는 사실이다.

- 53) 1932년 이전에 영국에서는, 직접적인 계약관계가 없었을 때는 제조자가 제품을 사용하는 소비자에 대하여 법령 혹은 보통법에 의해서 강제하는 일반적인 주의의무가 없었다. 1932년에 들어서야 스코틀랜드의 카페에서 발생한 *Donoghue v. Stevenson* 사건의 판례에 의해서 주의의무에 관련된 규정의 계기가 마련되었다. 이 원칙하에 제3자에 대한 '주의의무'는 제조자뿐만 아니라 판매자, 설계자, 부품공급자, 설치자, 건설업자, 조립업자 그리고 도매인 모두에게 책임이 있다. 이와 반대로, *Nicholas H* 사건의 영국법정의 판결은 주의의무는 존재하지 않는다고 주장한 하나의 사례였다. 의무의 본질은 상품을 생산하는데 있어서 합리적으로 예견이 가능한 위해(危害)와 손실을 방지하기 위하여 합리적인 기술과 주의를 행사하는 것을 의미한다.

발견하기 어려운 심한 결과손해를 야기 시키는 경우가 많다. 더욱이 미국과 영국을 비롯한 유럽의 EU 등 세계 각국은 제조물책임에 대한 법적 강화를 통하여 제조자의 책임을 더욱 강화하므로 조선소는 선박 전 건조과정에 대한 주의를 다하여야 한다. 또한 선박 건조 완료 단계에서 인도하며 제출하는 각종 증서를 비롯한 인도서류를 검토하여 제조물에 대한 책임소재를 명확히 하여야 한다.⁵⁴⁾

MSC Carla 사건은 법원이 조선소에 대하여 미국 제조물책임, 과실 및 묵시적 담보책임을 적용하여 엄격책임에 기한 화물이해관계자의 모든 손실에 대하여 손해배상책임을 부담하도록 판결한 사례이다.

2) 제조물책임의 관할권

‘MSC Carla’ 사례에서 미국 뉴욕주 최고법원은 관할권과 관련하여 HC 피고에 대한 하위 지방법원의 판결을 유보시키고 선주·적하관계자와 같은 제3자의 클레임을 판결하기 위하여 뉴욕법이 아닌 한국법 및 관할권을 적용했어야 한다고 명령하였다. 한국법은 위법행위 후 10년을 위법행위에 대한 클레임의 제한시간으로 하고 있으며, 법원은 그 행위가 연장공사 중 1984년에 있었다는 것을 밝혔다. 뉴욕최고법원은 지방법원에 HC 피고의 관할권 주장 요구에 일치하는 판결을 명령했다. 이 사례의 첫 번째 핵심 쟁점은 불법행위에 대한 제3자 클레임의 관할권의 문제였다.

뉴욕최고법원은 관할권의 이슈에 대한 문제를 결정하기 위해 한 사건에서 법원이 법률상 관할권을 선택하는데 있어서 고려했던 다음의 8가지 요소를 참고로 하였다.⁵⁵⁾ ① 위법행위의 장소, ② 선박등록지의 법, ③ 제기자의 주소지, ④ 선주의 주소지, ⑤ 계약 장소, ⑥ 외국법정의 접근 곤란성, ⑦ 외국법정의 법률, 그리고 ⑧ 선주의 영업 근거지이다.

법원은 이러한 요소들의 상당수가 관련되어 있지 않은 것을 확인했지만, 책임을 야기하는 불법행위 장소는 용접작업이 이루어진 대한민국이다. 화주측은 불법행위 장소가 사고의 발생지인 대서양인 것으로 주장하나 불법행위 장소는

54) 정선철, 전계논문, p. 210.

55) *Lauritzen v. Larsen*, 345 US. 571, 583~92.

선박이 침몰한 곳이 아니라 과실이 있었던 곳이다(Carbotrade, 99F.3d at 91). 그 이유는 과실이 있었던 국가가 당사자들의 행위를 규율하는데 가장 큰 이해관계를 가지기 때문이다(Curley, 153F.3d at 15). 피해자의 국적요소는 다소 복잡하고 화주의 상당수는 미국국적이고 상당수는 유럽이며, 가장 큰 채권자는 NOE는 영국이다. 더군더나, 멸실된 운송물의 목적지가 준거법을 지정하는 것도 아니고, 준거법의 선택의 근거를 제공할 수 없다. 반면에 피고의 국적은 대한민국이고, 피고의 변호사의 미국내 현존과 피고의 미국내 사업수행은 인적관할에 중요한 요소가 될지언정 적용법을 결정하는데 도움을 주지 못한다. 왜냐하면 이러한 업무가 이 사건 사고와 무관하기 때문이다. 특정국가에의 피고의 사무소의 존재가 항상 준거법을 정하는데 요소가 되는 것은 아니다. 피고의 사무소의 위치는 그 사무소가 분쟁을 야기한 경우에 무게가 주어진다(Carbotrade, 99F.3d at 91-92). 위 요소들을 종합하여 뉴욕최고법원은 MSC Carla 사건의 관할권은 한국에 있다고 판시하였다.⁵⁶⁾

관할권과 관련한 SAJ 서식⁵⁷⁾ 제13조 제4항(법원의 판단)은 “중재 판정에 대하여 관할권을 갖는 법원은 판정을 할 수 있다.”⁵⁸⁾ 그리고 해석을 규정하는 제20조 제1항 준거법 관련 조항은 “본 표준계약서에서의 준거법은 선박이 건조되는 국가의 법이다.”⁵⁹⁾ 라고 규정하였다. 그러므로 한국에서 건조되면 한국 법이 준거법이 된다. 그런데 실무에서는 이를 영국법으로 변경하는 것이 대부분이다.⁶⁰⁾ 이 경우 제3자 손해배상청구의 준거법은 EC Directive가 된다.

이상에서 본 바와 같이 관할권 선택 고려사항에 따르면, 불법행위, 즉 과실이 있었던 그 산업을 규율하는데 가장 큰 이해관계와 책임이 있는 장소가 가

56) 정해덕, 전제논문, p. 163.

57) SAJ 서식은 일본조선협회가 선박건조계약을 위해 마련한 표준계약서 형식이다.

58) Article 13, 4. Entry in Court: “Judgement upon the award may be entered in any court having jurisdiction hereof.” (영국의 중재도 원칙적으로 단심이지만, 법률문제에 이상이 있음을 입증하면 법원에 항소가 가능한 점이 일본, 한국 및 모델법과 다르다).

59) Article 20 (1) Laws Applicable: The parties hereto agree that the validity and interpretation of this Contract and of each Article and part hereto shall be governed by the laws of the country where the vessel is built.

60) “~. The parties hereto agree that the validity and interpretation of this Contract and of each Article and part thereof shall be governed by the laws of England.”

장 핵심적인 요소로 해석된다.

3) 제조물책임의 소멸시효 기산일

미국법상 해사채권에 관한 과실책임, 즉 불법행위책임의 소멸시효는 과실행위가 있었던 날로부터 3년이며, 해사채권에 관한한 실효의 원칙(doctrine of laches)에 의하여 권리가 소멸하는 것을 제외하고 대한민국법상 인정되는 10년 소멸시효 등의 장기사효기간은 따로 존재하지 아니한다.

또한, 제조물책임의 소멸시효에 관하여는 각 주마다 규정이 다르므로 일률적으로 논할 수 없으나, 뉴욕주법의 경우는 10년 소멸시효가 없다.

한국은 2001년 1월 12일에 제정되어 2002년 7월 1일부터 시행되고 있는 제조물책임법에는 다음과 같이 규정하고 있다. 제조물책임법 제7조는 제1항에서 “이 법에 의한 손해배상 청구권은 피해자 또는 그 법정대리인이 손해 및 손해배상책임을 지는 자를 안 날로부터 3년간 이를 행사하지 아니하면 시효로 인하여 소멸한다.”라고 규정하고, 제2항은 “이 법에 의한 손해배상의 청구권은 제조업자가 손해를 발생시킨 제조물을 공급한 날부터 10년 이내에 이를 행사하여야 한다. 다만, 신체에 누적되어 사람의 건강을 해하는 물질에 의하여 발생한 손해 또는 일정한 잠복기간이 경과한 후에 증상이 나타나는 손해에 대하여는 그 손해가 발생한 날로부터 기산한다.”고 규정하고 있다.

위 제조물책임법 제7조 제2항의 단서조항은 그 문언 및 그 입법취지에서 알 수 있듯이 원인행위 시로부터 결과(손해)가 발생하는 데에 그 성질상 필연적으로 오랜 시간이 소요되는 사람의 신체, 건강에 발생한 손해에 대한 소멸시효의 기산점을 예외적으로 연장한 조항이라고 할 수 있다. 따라서 위 제조물책임법은 10년 시효의 기산점에 대하여 위 단서조항에서 특별한 예외를 창출하고 있으므로 위 단서조항은 인명손해에만 제한적으로 적용되고 재물손해에는 예외를 인정하지 아니하는 것으로 해석되어야 할 것으로 생각된다.

MSC Carla 사례에서 미국 항소법원은 대한민국법이 준거법이라고 판시하고 대한민국법상의 10년의 소멸시효가 실체법적인 문제로서 이 사건에 적용된다는 전제 아래 이 사건 손해배상 청구권이 10년 시효기간 경과로 소멸하였다고 판시하였다. 위 판결은 대한민국법에 의하면 불법행위 청구권은 불법행위 시부터 10년이 경과하면 소멸하고(민법 제766조), 제조물책임에 기한 청구권도 공급시점으로부터 10년 이내에 행사되어야 한다고(제조물책임법 제7조) 하

는 것이다.⁶¹⁾ 한국 대법원 판례는 10년 시효의 기산점인 “불법행위를 한날”이라 함은 피해자가 손해의 발생을 알았는지 여부에 관계없이 가해행위로 인하여 손해가 현실적으로 발생한 때를 의미한다고 판시한 바 있다.⁶²⁾ 즉, 가해행위와 이로 인한 현실적인 손해의 발생 사이에 시간적 간격이 있는 불법행위에 기한 손해배상청구권의 경우 소멸시효의 기산점이 되는 “불법행위의 날”의 의미는 단지 관념적이고 부동적인 상태에서 잠재적으로만 존재하고 있는 손해가 그 후 현실화되었다고 할 수 있는 때가 시효기산점이 된다는 것이다.⁶³⁾

2. 선박 제조물책임에 대한 조선소의 대응방안

‘MSC Carla’ 사례에서 미국 연방지방법원은 HC 피고가 제조물책임법령의 위반을 근거로 엄격책임의 원칙에 따라, 선주와 3자인 적하관계자에 대한 책임이 있다고 판결하였다. 그러나 대법원에서는 관할권이 이슈가 되었다. 대법원은 제3자 클레임을 판결하기 위해 뉴욕법이 아닌 위법행위가 있었던 한국법을 적용해야 한다고 판결하였다.

MSC Carla호 사건은 조선소가 제조물에 대한 제3자에 대해 책임이 있음을 극명하게 보여주고 있는 사례로 볼 수 있으며, 조선소의 선박 제조물책임에 대한 무한책임에 직면하고 있음을 보여주는 것이다. 향후 선박 제조물책임에 관한 문제제기로 인하여 조선소 책임문제가 지속적으로 발생할 것을 예상하면 조선소는 다음과 같은 분야에 대한 연구 검토를 통하여 대응방안을 마련하는 것이 필요하리라 본다.

1) 사전적 대응방안

첫째, 안정성에 관한 기본원칙 확립이 필요하다. 즉 최고경영자로부터 선박 건조작업에 종사하는 모든 직원에 이르기까지 안전에 관한 의식고취가 필요하다. 이를 위한 조직의 정비와 제조물책임 및 안전의식에 관한 법률지식, 사례,

61) 정해덕, 전계논문, pp. 164~178.

62) 대법원 1993. 7.27. 선고 93다357판결.

63) 정해덕, 전계논문, p. 170.

선박의 안정성, 제조물책임이 조선소에 미치는 영향 등을 교육하고 안전에 대한 자율적인 규칙과 매뉴얼의 정비를 구비하여야 한다.

둘째, 제조물책임의 근거가 되는 결함의 유형으로 설계상의 결함, 제조상의 결함, 표시상의 결함으로 구체화 할 수 있다. ① 설계상의 결함에 대한 대비로 선박설계의 기대 가능한 수준에서 최선의 주의뿐만 아니라, 안전성이 존재하지 않는 경우에는 선박 자체의 건조를 배제하는 것을 포함하여야 한다. 나아가 설계 이후 선박의 건조과정에서 요구되는 안전에 관한 기본지침이 설계단계에서 마련되어야 한다. ② 선박건조상 결함에 대비는 고유기술의 부족·미숙으로 인한 잠재적 하자, 선박건조의 품질관리 불충분, 안전시스템의 고장 및 자재 불량·제조 불량·조립 불량 등이 원인이 되어 발생하게 된다.⁶⁴⁾ 그러므로 이 선박건조공정을 위한 인력들이 최선의 안전의식으로 임하도록 안전관리를 위한 독립부서를 설치하여, 자재나 부품의 매입, 건조, 조립, 선박의 인도에 이르기까지 선박건조과정 각 단계마다 안전에 관한 감시 업무를 수행하여야 한다. ③ 한국 제조물책임법 제2조 제2호 다목에서 “표시상 결함이라 함은 제조업자가 합리적인 설명·표시·경고 기타의 표시를 하였더라면 당해 제조물에 의하여 발생할 수 있는 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 이를 하지 아니한 경우를 말한다.” 고 규정함으로써, 제조에 수반하는 각종 매뉴얼, 품질에 대한 보증서, 선박내 여러 설비에 부착된 각종 표시, 매매시 제공된 팜플렛, 선박의 광고 나아가 매매시 직원에 의한 구두설명까지 표시행위에 해당한다. 따라서 표시상의 결함에 대한 선박건조자인 조선소의 대비는 선박의 안전과 관련하여 선박소유자에게 제공되는 모든 정보를 그 대상으로 하여야 한다.

셋째, 선박건조와 관련 사업자들과의 협력이 필수적이다. 선박을 건조하는데에는 많은 기업이 유기적인 결함에 의하여 이루어진다. 즉 부품업자나 기자재공급업자와의 거래에 있어서 제품의 사용목적과 규격명세서를 제시하고 이에 적합한 물품을 제공할 것을 명시하여야 한다. 나아가 제공받은 부품과 자재에 대한 상당기간의 품질보증을 요구하여야 하며, 제조물책임이 발생 시 책임소재를 명문화하여야 한다. 또한 하청업자들에게도 제조물책임의 발생에 대한 책임분담을 명확히 하여 주의를 강화하여야 한다.⁶⁵⁾ 특별히 선박기기를 생

64) 권오승, 전계서, pp. 302~305.

65) 권오승, 상계서, pp. 306~311.

산하는 제조업체의 매뉴얼상 책임 규정시기별 보증기간, 유지·보수 및 사용기준 등을 명시함으로써 책임을 명확히 규정하여야 한다.⁶⁶⁾

넷째, 선박건조계약서상의 선박건조자의 책임, 이는 통상적으로 이루어지는 선박건조계약 과정에서 이용되는 계약서를 면밀히 검토함으로써 선박건조자의 책임을 명확히 규정하고 제한할 수 있도록 하여야 한다.⁶⁷⁾

2) 사후적 대책

주로 제조물결함으로 분쟁발생이 생기는데 대한 대응책으로 분쟁의 해결을 목적으로 하는 소송대책, 분쟁해결에 소요되는 막대한 자금을 확보하고 보험 등을 통하여 그 위험을 분산하는 자금대책, 그리고 피해가 발생한 이후 선박매매에서의 동요와 위험의 확대를 막기 위한 시장대책이 있다.

첫째, 소송대책으로 분쟁을 대비하여 ① 설계에서 최종 매매에 이르기까지 모든 과정을 가능한 문서화하고 설계, 각종 시험검사, 관련 사업자와의 계약서 등은 한국제조물책임법이 소멸시효 기간으로 정하고 있는 제조물 공급 시부터 10년간은(동법 제7조 제2항) 보관하여야 한다. 특히 제조물책임의 성립에 중요한 원인, 면책사유의 존재, 소멸시효의 기산점 등에 관한 자료는 데이터화 하여야 한다. ② 결함과 손해 그리고 원인관계 입증의 어려움에 대비하여 예상되는 위험에 대한 실험·검사를 하고 과학적인 원인규명의 시스템을 갖추어야 한다. ③ 관련 사업자와의 책임소재와 연대책임을 대비하여 이들과 내부적 구상관계(求償關係)를 문서화함이 필요하다. ④ 재판절차 이외의 간이하고 전문화된 분쟁처리절차의 설치 및 이용이 필요하다.

둘째, 자금대책으로 배상의 규모와 크기에 비추어 제조물책임 보험에 가입함이 필요하다. 이는 기업의 위험을 분산시킴으로 기업과 피해자의 구제에 실질적으로 기여할 수 있다.

셋째, 시장대책으로 ① 리콜제도를 통하여 피해가 발생하기 전에 제조물을 시장에서 회수하여 피해의 확대에 대응하고 재발방지책도 신속히 수립하여야 한다. ② 많은 나라마다 제조물책임의 법제를 강화하고 있으므로 각국의 법

66) 이윤철·김진권, 전계논문, p. 88.

67) 이윤철·김진권, 상계논문, p. 90 ; 정선철, 전계논문, pp. 207~208.

의 특성에 상응하는 대책을 마련하여야 한다.⁶⁸⁾

V. 결 론

본 연구는 앞에서 제조물책임의 의의, 각국의 제조물책임법을 살펴보고, 제조물책임의 분쟁사례를 통하여 제조물책임, 제조물책임의 관할권, 제조물책임의 소멸시효기산일을 각국 법을 통하여 분석하고 그에 대한 조선소의 대응방안을 제시하였다. 이것을 다음과 같이 요약 정리하였다.

첫째, 제조물책임은 제조물의 생산·유통·판매에 관여한 자가 시장에 유통시킨 제조물의 결함으로 인하여 그 제조물의 소비자·사용자 또는 제3자가 입은 신체적 손해 또는 그 제조물을 제외한 재산적 손해를 보상하여야 할 민사법적 손해배상책임으로 정의하고 있다. 따라서 제조물책임 법리는 책임요건을 제조물의 결함으로 확정함으로써 소비자의 증명부담을 경감시키고, 제조업자에게 무거운 책임을 부담시킴으로써 제조업자 스스로 제조물을 안전하게 제조하도록 하여 궁극적으로 소비자를 보호하려는데 그 의의가 있다.

둘째, 각국의 제조물책임법과 사례를 이해하여야 한다. 첫째, 영국에서는 사람에 대한 상해를 일으킨 경우, 불법행위에 의한 제조자의 제조물책임이 잘 정착된 반면, 제3자에 대한 순수 경제적 손실에 대하여는 그 물건 소유자의 책임으로 법리를 적용하며 선박건조에 있어서도 이 원칙이 적용된다. 제조물책임을 포함한 소비자보호법에 의하여 제조물책임이 적용되며, 선박건조에 대한 제조물책임은 제조자의 결함이 있는 제품을 만들었을 때에 이 제품으로 인하여 개인적인 상해나 사망 시에 제조자가 엄격책임을 지게 된다.

독일의 판례와 학설은 제조물책임을 불법행위책임으로 구성한다. 독일의 불법행위법은 순수한 재산상의 손해에 대해서는 불법행위상 보호를 받지 못한다.

미국에서도 연방차원에서 입법은 제조상의 결함에는 엄격책임을, 설계상의 결함이나 경고상의 결함에는 과실책임을 적용하고 있다. 미국 제조물책임의 법리는 묵시적 하자담보책임·불법행위상 과실책임·엄격책임이다. 제조자는

68) 권오승, 전게서, pp. 311~315 ; 정선철, 전계논문, pp. 208~209.

그 제품이 적절한 환경 가운데서 제조되었음을 묵시적으로 보증하는 엄격성을 유지하고 있다. 계약상 워런티나 묵시적 워런티를 위반할 경우, 사건의 장소나 전통적인 해사관련성에 의하여 해사재판관할권이 적용된다.⁶⁹⁾

우리나라의 경우도 제조물에 관하여 기존의 계약책임론이나 과실책임론을 주장하는 것이 한계가 있으므로, 독립한 무과실책임론에 의해 문제를 해결하고자 제조물책임법을 제정하여 시행하게 되었다.⁷⁰⁾ 우리나라 제조물책임의 법적 성질은 불법행위책임이라고 보는 것이 다수설이며, 판례는 손해배상의 범위에 관하여 원칙적으로 상당인과관계설을 따르고 있다.⁷¹⁾ 신조선박의 경우 안정성이 결여된 선박 건조로 인한 손해는 선박건조계약에 기하여 조선소의 과실을 전제로 선박소유자는 손해배상을 청구할 수 있다. 한편 직접적인 계약관계가 없는 경우에는 민법 제760조에 의하여 조선소의 고의·과실을 입증해야 손해배상을 받는 불법행위책임이 다수설이다.

셋째, 관할권의 이슈에 대한 문제를 결정하기 위해 여러 가지 요소를 검토할 필요가 있으나 핵심적인 것은 과실과 관련된 당사자들의 행위를 규율하는데 가장 큰 이해관계와 책임을 보유하고 있는 장소가 될 것이다. 그리고 10년 시효의 기산점은 가해행위와 이로 인한 현실적인 손해의 발생 사이에 시간적 간격이 있는 불법행위에 기한 손해배상청구권의 경우 소멸시효의 기산점은 되는 “불법행위의 날”이 된다는 것이다.

넷째, 조선소는 제조물책임에 대한 사전적인 대응책으로 건조선박의 개발, 건조과정, 인도 그리고 선박의 운용에 이르기까지 모든 측면에서 선박의 안정성을 충분히 확보하기 위한 제반 조치가 필요하다. 또한 사후적인 대책으로, 제조물책임에 관한 소송이 제기될 수 있는 일정한 피해의 발생을 전제로 한 소송절차의 과학적이고 전문적인 시스템을 미리 갖추거나, 간편한 분쟁해결 방식을 채택하여 소송의 장기화에 따른 부담을 경감하는 대책도 강구해야 한다. 그리고 손해배상을 위한 충분한 재원의 확보와 위험의 분산을 위한 제조물책임보험 가입 등의 대책이 필요하다.

다섯째, 선박건조는 고도의 기술을 요하고 그 건조공정이 길고 인도 시에

69) J. Mangone Gerarld, United States Admiralty Law, *op.cit.*, p. 56.

70) 최광준, 전계논문, p. 290.

71) 대법원 1994.3.25. 선고, 93다32828, 32835 판결(공보 968, p. 1322)

바로 하자를 발견하기 어려운 심한 결과손해를 야기 시키는 경우가 많다. 더욱이 미국과 영국을 비롯한 유럽 EU 등 세계 각국은 제조물책임에 대한 법적 강화를 통하여 제조자의 책임을 더욱 강화하므로 양당사자의 권리, 의무관계, 책임의 소재와 범위를 분명히 계약서상에 명문으로 밝혀두어야 한다. 또한 선박건조완료 단계에서 인도하며 제출하는 각종 증서를 비롯한 인도서류를 검토하여 제조물에 대한 책임 소재를 명확히 하여야 한다. 그리고 선박의 내구연한을 명시함으로써 잠재적 하자에 대한 책임제한 기간의 도입 방안을 모색하는 것도 필요하다.

참 고 문 헌

- 강동근·윤종성, 제조물책임법, 가림M&B, 2002.
- 권오승 외, 제조물책임법, 법문사, 2003.
- 곽윤직, 채권각론, 제6판, 박영사, 2004.
- 연기영, 생산물손해배상책임법, 육서당, 1999.
- 이은영, 채권각론, 제4판, 박영사, 2004.
- 송상현·김현, 해상법원론, 박영사, 1999.
- 한봉희, 제조물책임론, 대왕사, 1997.
- 황정연, 제조물책임법, 미래경제연구원, 2002.
- 김상만, “선박수출계약의 주요조항 및 주요 분쟁사항에 대한 대처방안의 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제54권, 2012.
- 김성탁, “제조물책임에 관한 비교법적 연구”, 연세대학교 대학원 박사학위논문, 1991.
- 김천수, “제조물책임법상 제조물의 개념 - 미국 제조물책임 리스테이트먼트와 비교하여 -”, 성균관법학, 성균관대학교법학연구소, 제16권 제1호, 2004.
- 김철수·정선철, “영국법상 선박 건조계약에 대한 고찰”, 해사법연구, 해사법학회, 제17권 제1호, 2005.
- 윤진수, “한국의 제조물책임-판례와 입법”, 법조, 법조협회, 제51권 제7호 통권 550호, 2002.
- 이운철·김진권, “MSC Carla호 사건을 계기로 본 선박 제조물책임”, 한국마린엔지니어링학회 2005년도 후기학술대회논문집, 마린엔지니어링학회, 2005.
- 이영수, “미국에 있어서의 제조물책임”, 서울대학교 법학, 서울대학교 법학연구소, 제12권 제3호, 1992.
- 연기영, “제조물책임의 제정과 기업의 대책”, 비교사법, 한국비교사법학회, 제6권 1호, 1999.
- 장문철, “국제사법상의 재판관할권”, 안암법학, 안암법학회, 1993.
- 정선철, “선박건조계약상 건조자의 책임과 제조물책임법”, 해사법연구, 한국해

- 사법학회, 제18권 제2호, 2006.
- _____, “국제선박매매계약에 관한 연구” -영국법과 한국법의 비교를 중심으로-, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문, 2005.
- 정용수, “제조물책임법상 결함 및 면책사유에 관한 연구”, 홍익대학교 대학원 박사학위논문, 2013.
- 정해덕, “미국해사소송에 있어서의 외국소멸시효와 소송중지명령-선박 MSCCarla 침몰 사건에 관한 미국판결을 중심으로-”, 해상·보험연구, 해상·보험연구회, 제6권 1호, 2010.
- 최광준, “독일 제조물책임법의 개정과 판례의 발전”, 상사법연구, 한국상사법학회, 제23권 제4호, 2005.
- 한국소비자보호원, 제조물책임법 해설 및 사례, 2002.
- 平野 普, アメリカ不法行爲法 主要概念と 學際法理, 中央大學出版部, 2007.
- Aleka Mandaraka-sheppard, *Modern Admiralty Law*, Cavendish Publishing Limited : London, 2001.
- Geraint G. Howells & Mark Mildred, *Is European Products Liability more Protective than the Restatement(Third) of Torts: Products Liability?*, 65 Tenn. L. Rev. 985, 1998.
- J. Mangone Gerarld, *United states Admirlty Law*, Boston. : kluwer law International, 1997.
- Simon Curtis, *The Law of Shipbuilding Contracts, 3rd ed.*, Informa Law, 2002.
- Caparo Industries v. Dickman (1990) Defining a duty of care.
- Escola v. Coca Cola Bottling Co., 150 P.2d 436, 440, Cal, 1944.
- Lauritzen v. Larsen, 345 US. 571, 583-92
- MacPherson v. Buick Motor, 111 N.E. 1050 (N.Y. 1916).
- United States Court of Appeals, 2nd Cir.-426 F; 3d 580 (Shipbuilding & Offshore Construction Training programe, *Product liability and third party claims in tort*, Clyde & Co, 2012.
- American Law Institute, *Restatement (Third) of Torts; Products Liability*, 1998.
- Consumer Production Act 1987.

Sale of Goods Act 1979.

The Sale and Supply of Goods Act 1994.

COUNCIL DIRECTIVE of 25 July 1985 on approximation of laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products(85/374/EEC).

Directive 1999/34/EC of the European Parliament and of the Council of 10 May 1999.

s402A & s400 of the Restatement(Second) of Tort Act and its successor s14 of the Restatement(three).

ABSTRACT

Product Liability in the Shipbuilding in the "MSC Carla" case

Seo, Jeong Woo

Jo, Jong Joo

Liability for the manufacture or supply of defective products can arise in two principle ways, in tort and in contract. English law has long regarded shipbuilding contract as agreement for the sale and purchase of goods. The consequence of which is that unless the Buyer and Builder agree otherwise, terms will automatically be implied into the contract between them as to the quality and performance of the completed vessel. The same principle applies to sub-contracts allied to the shipbuilding contract. On the other hand, one case decisions established that "... a contract to build a ship, though a contract of sale of goods, has also some characteristics of a building contract",

Recently the liability of a manufacturer in tort for physical damage i.e. personal injury and damage to property other than alleged to be defective is now well settled in most countries. Accordingly the Builder may face third party claims in tort more regularly than they have in the past, if the statutory implied terms have not been expressly excluded in contract.

In such circumstances, it is necessary for the Builder to be prepared with counter measures to secure the stability of the vessel from its design development, building process, delivery and operation etc.

The purpose of this paper is, from the case of "MSC Carla", to review product liability, jurisdiction and the initial date of extinctive prescription, then to suggest counter measures to the Builder.

Key Words : Shipbuilding Contract, Products Liability, Jurisdiction, Extinctive Prescription.
--