

MSC Carla호 사건을 계기로 본 선박 제조물책임

이윤철⁺·김진권⁺⁺

A Study on the Shipbuilding Product Liability in the MSC Carla Case

Yun-Cheol Lee⁺ and Jin-Kwon Kim⁺⁺

Key words : MSC Carla, Shipbuilding product liability(선박 제조물책임), Shipbuilder(선박건조자), Governing law(준거법)

1. 사건 및 판결의 개요

1.1 사건의 개요

MSC Carla호는 1972년 건조된 강선으로 로이드선급을 유지하고 있는 900피트 컨테이너전용선이다. 동 선박은 1984년 구조변경을 통하여 선체 중앙 횡단면 부위(midship section)를 15미터 추가하는 선체 변경작업을 수행함에 있어 로이드선급 및 선주의 감독하에 한국의 미포조선소에서 작업을 수행하였다.

추가 데크 부위에 대한 butt weld⁺⁺⁺ 부위는 미포조선소에서 담보기간동안 초음파 테스트를 수행하였으며, full penetration weld는 아니라는 사실을 발견하였다. 그러나 로이드 선급은 용접에 대한 개선을 요구하지는 않았으며, 선주는 용접에 대한 개선을 포기하기로 결정하였다.

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

1.2 법원 판결의 요약

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

2. 판결의 문제점

2.1 준거법 이론

준거법 이론은 어느 국가의 법으로 재판을 하는 것인가 하는 문제이다. 이에 대해서는 다양한 연결점을 제시할 수 있으나, 제조물책임과 관련된 연결점은 통상 제조자의 본거지(또는 영업소 소재지), 사실상의 제조지, 시장지 또는 취득지, 결과발생지 등이 있다. 하지만 Carla호 사건과 같은 경우에는 사고의 배경상 미국과 연관된 요소를 가지고 있지 않다는 것에 문제가 있다.

우선 결과 발생지, 즉 사고 발생지는 Azores Islands 연안 지역으로 공해상에 해당되며, 작업상 과실이 발생한 것으로 추정되는 장소는 한국이다. 또한 작업 시점에 있어서의 선박국적은 스웨덴이었으며, 사고 발생시의 선박국적은 파나마였다. 어떠한 연결요소를 구성하더라도 미국법이 준거법이 된 경우는 그 타당성이 결여되어 있다고 볼 수 있다. 이러한 사실관계가 적용되는 대부분 국가의 법규정은 전혀 예상되지 않는 법정지법의 적용을 허용하고 있지 아니하다.

2.2 선령

객관적 사실의 확정에서 사고 발생시점의 당해 선박은 25년 동안 험난하고 부식성 강한 환경 속에서 운항되어온 선박으로 선체를 연장하는 작업을 수행한지 13년이 경과하였다. 연장된 기간 동안에도 거친 자연환경, 즉 해상고유의 위험속에 노출되었으므로, 사고의 원인에 대해서는 상당한 불확실성과 의구심 존재한다 하겠다. 사고의 원인 규명은 전문적이며 복합적인 면이 있다. 즉 해양사고에 대한 근인관계의 규명자체가 힘든 상황이므로 이러한 환경의 고려 없이 엄격한 제조물책임을 적용시키는 것은 재고의 여지가 있으리라 보인다.

2.3 조선소에 대한 엄격책임 부과

선주는 해상에서의 안전에 대하여 우선적인 목표를 가지고 선박을 운항하고 유지하여야 할 의무가 있다. 즉 해상안전을 확보하고

+ 이윤철(한국해양대학교 해사수송과학부),E-mail:lyc@mail.hhu.ac.kr, Tel: 051)410-4249

++ 김진권(한국해양대학교 해사수송과학부)

+++ welded butt joint(두 모체의 가장자리를 맞대로 용접하여 마치 한 강판을 이루도록 하는 전기용접)를 할 때 사용되는 용접의 형식으로, 모체의 가장자리는 미리 비스듬한 면으로 깎아진다(chamfering-off). I형 용접, V형 용접, X형 용접 등이 있다.

해양오염을 방지하며 해상보안을 확보하기 위하여 각종 해상협약의 준수가 의무화되어 있는 것이다. 그러므로 통상 선박의 안전운항에 대해서는 일차적으로 선주에게 있으며 이를 관할하는 기국에게 있는 것이다. 하지만 Carla호 사건의 경우에는 부적절한 유지관리 및 운항에 대한 중요한 질의에도 불구하고, 조선소는 엄격책임의 사실문제로 책임을 부담하게 된 것은 사실상 법원이 조선소에 대하여 책임을 부담시키고 선주의 태만에 대해서는 사실관계의 확정여부에 있어 비중을 축소한 것으로 보여질 수 있다. 이에 대한 보다 자세한 조사로 토대로 판결에 반영됨이 타당하리라 본다.

3. 조선소의 위험 노출

선주와 화물 이해관계자 모두 국제협약을 통하여 책임제한을 할 수 있는 제도를 두고 있다. 이는 해상기업의 경영상 위험 발생률이 높기 때문에 해상기업의 유지와 발전을 도모하여 해운을 보호하고자 하는 정책의 일환으로 발전된 것으로 자국의 해운업 발전을 도모하기 위하여 선가책임주의로 수정되어 사용되고 있다. 즉 제도권의 틀 속에서 선주와 화물 이해관계자는 유한책임이라는 보호를 받고 있는 것이다.

하지만 Carla호 사건은 조선소가 이전보다 엄청나게 큰 책임에 노출되어 있음을 극명하게 보여주고 있는 사례로 볼 수 있으며, 조선소의 선박 제조물책임에 대한 무한책임에 직면하고 있음을 보여주는 것이다. 이는 조선소도 국제해상무역에 대하여 동일하게 중요한 역할을 수행하고 있음에도 불구하고 조선업자는 책임제한의 권리를 가지고 있지 아니한 것에 기인한 것으로 형평성의 문제가 제기될 수 있을 것이다.

4. 조선소 입장에서의 향후 대응방안

4.1 선박 건조자(조선소) 책임에 관한 검토

향후 선박 제조물책임에 관한 문제제기로 인하여 조선소 책임문제가 지속적으로 발생할 것을 예상하면 다음과 같은 분야에 대한 연구 검토를 통하여 대응방안을 마련하는 것이 필요하리라 본다.

첫째, 선박건조계약서상의 선박 건조자 책임. 이는 통상적으로 이루어지는 선박건조계약 과정에서 이용되는 계약서를 면밀히 검토함으로써 선박 건조자의 책임을 명확히 규정하고 제한할 수 있는 지에 관한 검토가 먼저 이루어져야 할 것이다.

둘째, 현행 Delivery Documents에 관한 검토가 필요하리라 생각된다. 이는 현행 선박의 건조완료단계에서 인계하면서 제출하는 각종 증서를 비롯한 문서를 검토함으로써 선박 건조자의 책임을 명확히 할 수 있는 방안에 대한 검토이다.

셋째, 항공기 제조물책임 등과의 비교를 통한 선박 제조물책임에 대한 검토도 필요할 것이다. 현재 선박과의 비교대상으로 항시 거론되고 있는 항공기에 관련하여 이에 대한 제조물책임에 대한 연구자료를 분석함으로써 향후 선박에 대해서도 적용가능한 부분을 도출해 내기 위한 방안이다.

4.2 Warning System의 도입 방안

선박요건, 조선기자재요건, 운항자요건, 선박운항관리요건, 국가안전관리요건, 자연적 요건을 종합적으로 포함하는 선박사고방지 정보시스템 도입 제도에 대하여 연구 검토하여 선박 제조물책임에 대한 대비책이 될 가능성에 대한 검토가 필요하리라 본다.

4.3 기자재 제조업체별 책임에 관한 검토

선박 제조물책임은 수많은 선박 기기를 생산하는 제조업체에도 영향을 미칠 것이므로 매뉴얼상 기자재 제조업체별 책임을 규정하는 방안 도입을 검토할 필요가 있다고 보여진다. 즉 매뉴얼상 책임 규정시 기기별 보증기간, 유지보수 및 사용기준 등 명시함으로써 책임을 명확히 규정하는 방안과 같은 것이다.

4.4 선박의 내구연한 제한 방안

선박의 내구연한을 명시함으로써 잠재적 하자에 대한 책임제한 기간의 도입 방안도 하나의 대안이 될 수 있을 것이다.

4.5 선박 제조물책임에 대한 국제사법적 검토

선박 제조물책임에 대한 분쟁 발생시 재판관할권의 행사와 준거법의 지정에 관한 문제가 발생하므로, 조선소의 입장에서 보다 유리한 불법행위책임에 대한 적용가능한 법은 작업이 실제 이루어졌던 장소, 즉 선박 건조지 또는 선박수리지가 될 수 있는지에 대한 법리의 검토가 필요하리라 보여진다.

참고문헌

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