

航空機製造物責任에 관한 考察

—美國의 航空判例를 中心으로—

崔 完 植*

■—————》차 레《—————■

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| I. 序 論 | 善 通 報 |
| II. 美國製造物責任法에서의 航空
機製造者責任의 位置 | IV. 航空機製造物責任에 관한 航
空判例 |
| III. 航空機製造物責任과 堪航性改 | V. 結 論 |

I. 序 論

오늘날과같이 한해에도 수백만명을 훨씬 넘는 많은 사람들이 해외여행을 떠나는 航空旅行大衆化時代에는 국제여행중 뜻하지않게 발생하는 항공기 추락사고 야말로 항공편을 이용하는 많은 여행객들에게 커다란 충격을 안겨주는게 보통이다. 그 상징적인 例로 지난 1974년 3월 3일 터키航空의 점보제트DC 10型機가 빠리 郊外의 오루리空港을 이륙하자마자 추락하여 승객과 승무원 340명이 사망하는 史上 最大의 항공사고가 일어났는가하면 그 다음달 23일에는 판아메리칸 航空의 홍콩發 발리섬 경유 호놀룰루行 보잉 707型機가 발리섬 덴바살空港에 착륙하기 직전에 추락하여 승무원, 승객 합하여 107명 전원이 사망하는 항공참사가 발생한 일이 있다. 이러한 항공사고가 발생하면 즉시 事故에 관계 있는 나라나 항공회사, 항공기제조자등이 사고의 원인을 찾아내기 위해서 모든 노력을 기울이게 되는 것이다.

이 터키航空機사고의 경우, 프랑스 當局의 협동조사위원회의 보고에

* 韓國航空大學教授·法學博士, 韓國航空法學會副會長.

따르면 事故의 원인은 貨物室의 문고리가 비행중에 잘못된 것으로 밝혀 지기는 하였지만 문제는 그 원인이 문고리 그자체의 결함에 의한 것인지, 문고리의 操作 미스에 의한 것이었나등에 관하여 항공회사와 항공기 제조자 사이에 법적분쟁이 발생하였던 것이다. 그후에도 팬암(PANAM) 항공사는 몇차례의 항공사고를 낸 일도 있어 美聯邦航空廳(FAA)의 특별조사를 받은 일이 있지만 어찌되었던간에 앞에서 말한 2件的 큰 항공기 사고의 경우 몇가지의 사고원인이 될 수 있는 要素가 복합이 되어 사고가 발생한 것으로 생각되었음으로 하나의 決定的인 原因을 抽出해 낸다는 것은 대단히 어려운 일로 평가되었다.

단지 觀念的으로만 보아서는 사고원인 가운데 대비될 수 있는 대표적인 것이 한편으로는 조종사과실이 있고 다른 한편으로는 機體의 결함이 있다. 그러나 오늘날의 항공기는 기체 자체뿐만아니라 空港이나 航法援助施設을 포함하는 巨大한 시스템으로서 비행하고 있는 이상, 事故의 원인을 그같은 두 가지 중에 어느 한 가지에 귀결지우기에는 참된 사고의 원인을 찾아낼 수 없는 위험성이 내포되어 있다. 물론 전체사고의 60 퍼센트이상인 조종사의 조종미스이거나 판단미스등 人爲的인 것으로公表되고는 있으나 비행시스템 전체로부터 사고원인을 생각해 본다면 파일러트 미스를 誘發하지 아니한 條件, 이를테면 空港이나 航法援助施設이 충분히 整備되었다면 事故를 회피할 수 있었을 것으로 推定되는 경우도 상당히 있었다.¹⁾

그러므로 航空의 安全確保라고 하는 관점에서 본다면, 사고의 원인을 단순히 조종사 과실이나 기체의 결함이라고 하는 無理한 結論만을 도출해 내는 일은 커다란 위험성을 내포한 만큼 전체적인 비행시스템이란

1) 實例로 日本의 경우, 昭和 46년 7월 3일에, 北海道橫津岳부근에서 발생한 東亞國內航空의 YS-IIA型機 「반다이號」의 事故의 경우, 도착예정인 函館空港에 NDB(無指向性 無線標識)라고하는 中波電波의 빠른밖에 없었던것이 致命的이었다. 그당시 레이더의 差陸誘導장치가 空港에 備置되어있었다면, 사고의 미연방지가 가능했을것이다. 이 事故의 教訓으로부터 그 다음해 視界不良時에서의 安全한 장소를 확보하기 위하여 VOR/DME[VOR=超短波全方向式無線標識施設에 DME=距離測定用施設을 組合한 施設]와 계기착륙시설(ILS)이 整備되었다.

관점에서 모든 可能性 있는 要因을 추출하여 항공사고의 再發을 방지할 조치를 강구해 나가야 할 것이다.

일반적으로 施客機의 추락사고가 발생하면 먼저 航空會社의 責任이 문제되지만 이러한 것은 事故責任의 모든 것이 항공회사에 있기 때문이 아니고 旅客이 운송계약을 통해서 항공회사와 직접접촉한다고 하는 우연한 理由때문이다. 물론 事故 責任의 可能性이라고 하는 점에서 볼때, 그 責任主體는 운항이나 정비등에 관련있는 航空會社, 空港이나 航空保安施設 및 航空管制등에 관련있는 국가나 기타의 설치관리자, 그리고 항공기자체에 연관있는 항공기제조자등 三者로 분류할 수 있다.

종래의 경향을 보면 航空機事故의 人的 要因만이 강조되어 立證이 곤란한 점도 전하여지고 있고, 단지 항공회사의 契約責任을 追及하는 것만으로 해결지우는 경향도 많았으나, 최근에는 가령 空中衝突과 같이 管制미스에 起因하는 可能性이 강한 事故에 관하여는 管制機關 따라서 대부분의 경우 국가를 상대로, 또 항공기의 결함이 立證이 가능한 경우에도 航空機製造者를 항공회사와 동시에 또한 독립하여 소송대상으로 삼는 경우가 허다하게 되었다. 이같은 사정은 항공회사의 旅客에 대한 보상이 반드시 충분한지 못하다고 하는 現實問題에 起因할 수 있을 것이다.

그러므로 航空會社로부터의 보상에 만족할 수 없는 被害者는 앞으로 항공회사 이외의 責任主體가 될 수 있는 것을 상대로 하여 그 救濟를 청구하는 일을 충분히 생각할 수 있다. 그리하여 그 중에서 가장 가능성이 높은 상대가 항공기제조자이다. 특히 美國의 경우 製造者나 賣主側에 대해서 嚴한 製造物責任法이 定着되어 간다면 原告에게는 대단히 有利할 것이다. 따라서 本小論에서는 종래 美國의 製造物責任法의 눈부신 발전과 그 定着에 注目하면서, 무엇보다도 미국이 보잉社나 맥도널·더글라스社등을 갖고 있는 最大의 항공기 生産國임을 감안, 최근의 美國判例를 通하여 본 航空機製造者의 責任問題를 중심으로 매우 간략하게 몇가지를 고찰하는데 목적이 있는바 과거에 고려하지 못하였던 새로운 問題提起에 啓發되는 바가 있다면 다행한 일일 것으로 생각한다.

II. 美國製造物責任法에서의 航空機製造者責任의 位置

항공기는 空中을 항행하는 機器라고 하는 物質의性格때문에 국가는 항공기의 構造등에 관해서 특별한 관심을 가지고 필요한 規制를 행하고 있다. 이와같은 관심은 첫째 항공기자체 및 항공기에 탑승하는 사람이나 물건의 安全을 확보하기 위해서이며 둘째는 항공기의 항행이 地上의 사람이나 물건에 영향을 주기 때문에 여기에 대응하는 規制를 설정하게 되는 것이다.

그런데 우리나라 航空法은 堪航證明制度를 채택하여 감항증명을 받지 아니하면 航空의 用에 供할 수 없다고 규정하고²⁾ 堪航證明을 행함에 있어서는 構造 및 設備의 기준에 적합한가 아니한가를 심사하고 있다. 즉 감항증명제도를 근간으로하고 있다. 그리하여 감항증명을 받은 항공기의 修理, 改造, 整備등의 경우의 검사³⁾, 항공기型式設計에 관한 型式證明⁴⁾, 항공기장비품에 관한 예비품증명⁵⁾등에 의해서 이것을 補完하고 있다.

그런데 오늘날 우리나라를 포함한 세계 대부분의 民間航空機가 미국과같은 外國에서 제조된 것이 많은 실정이다. 이럴경우에 製造者이외의 등록국의 그와같은 堪航性維持制度만으로는 미흡한 점이 있을 것이다. 그리하여 항공기를 販賣한 후에도 항공기의 감항성에 중대한 결함이 발견되었을경우 製造國이나 製造事業者는 所有者나 運航者에게 자기가 제조한 항공기등의 安全性에 관한 정보를 제공하여 어떤 安全上的 조치를 취할제도가 필요하게 된다.

일반적으로 製造物責任(products liability)이라고 할 경우, 欠陷商品에 의해서 야기된 人的・物的損害에 대한 製造者, 기타 상품공급자의 책임을 의미하지만 이와같은 결함상품이라고 할 경우의 「欠陷」의 개념은 大量

2) 한국항공법 제13조 3항.

3) 한국항공법 제16조.

4) 한국항공법 제14조.

5) 한국항공법 제17조.

生産・大量販賣라고 하는 市場메카니즘을 통해서 규격화된 等質的商品을 취급하는데서 발생하는 危險性を 전제로 하고 있다.

오늘날의 美國法에서는 그 責任原因이 세가지가 있는데, 不法行爲法上の 네글리전스(negligence), 契約 또는 準契約上の 明示 또는 默示의 담보의 무위반(breach of warranty) 그리하여 不法行爲法上の 엄격책임(strict liability)의 무언가에 의해서 責任이 부과된다. 이러한 責任原因은 미국의 製造物責任法의 발전과정에서 오랜시간을 두고 적지않은 장해를 극복하면서 形成되어 온 것이지만 이러한 것이 반드시는 前者로부터 後者로 順次的으로 되는 것은 아니고, 현실적인 訴訟에서 제시되고 있는 바대로 일정한 범위안에서 경합하여 주장되기도 하고 혹은 相互補完관계에 서기도 한다. 이를테면 네글리전스를 주장할 경우, 契約關係(privity of contract)는 요구되지 아니하지만 被告의 過失을 立證하지 아니하면 안된다. 이러한 立證의 어려움은 어느정도 事實推定則(res ipsa loquitur)의 法理에 의해서 해결되지만⁶⁾ 各州에 따라서는 이같은 原則의 適用要件이나 訴訟上の 效果에는 약간의 差異가 있거나⁷⁾ 일정한 限界가 있다. 또한 담보위반을 주장할 경우, 過失을 요건으로 하지 않지만, 擔保責任이 契約當事者의 意思 또는 意思의 擬制에 기초를 두고 있기 때문에 免責約款에서 制限될 가능성이 있거나 차제에 解消될 수도 있어서 契約關係의 要件이 문제될 수 있다.⁸⁾

엄격불법행위책임을 訴訟原因으로 할 경우⁹⁾ 위와같은 점은 문제되지 않는다 해도 原告側은 자기가 입은 손해는 被告가 그의 製品의 결함에 의해서 발생했다는 사실 및 그 製品이 피고의 수중을 떠난 時點에서 이미 결함이 存在했음을 입증하지 아니하면 안되는데 대해서 被告側은 네

6) Frumer/Friedman, Products Liability, Vol. 1 § 12.03[1] infra. : Reed, Products Liability : Res Ipsa Loquitur, 480 Ins. L.g. 5(1963).

7) Frumes/Friedman, op. cit., Vol. 1 § 12.03[6].

8) Prosser, The Fall of the Citadel(Strict Liability to the Consumer), 50 Minn. L. Rev. 791, 801(1966). 嚴格不法行爲責任과의 相違點에 관하여는 Restatement(Second) Torts 402A, Comment at 355-56(1965).

9) Wade, Striet Tort Liability of Manufacturers, 19 Sw. L.g. 5(1965).

글리젠스(negligence)나 담보위반을 주장했을 경우와같이 寄與過失, 危險引受, 異常한(abnormal) 또는 의도되지 아니한(unintended)使用등 原告의 行爲自體를 抗辯하여 제출할 수 있는 바로서¹⁰⁾ 기대한만큼 原告側에 絶對的인 것은 아니다.

그러나 엄격불법행위책임을 규정하는 不法行爲法의 Restatement(Second) 제402조 A는 身體 또는 財産에 대한 物理的損害를 넘어서 商業上의 損害를 회복하는 것은 허용되지 아니한다고 해석되고 있는 바로서 企業이 商業上의 損失을 전보하는 데는 擔保責任에 의거하지 아니하면 안된다.¹¹⁾

그러나 적어도 신체 또는 재산의 직접적인 손해의 회복을 위해서는 엄격책임이라고 하는 語感이 주는 위협적인 작용도 被害者側로서는 가장 有效한 法理인 것은 틀림없다. 항공기제조자의 책임이 추구될 경우라도 다른 製造物責任訴訟과같이 세가지 소송원인을 동시에 혹은 어느 한가지를 원인으로 소송이 제기되고 있다.

위에서 본바와같은 製造物責任法의 흐름에서 볼때 異質的인 要素가 강하다고 생각됨에도 불구하고 항공기제조자에게 엄격불법행위책임이 적용된 것은 일찍이 動力大工道具에 관한 Greenman事件¹²⁾과 함께 이 法理의 선구적인 기초가 확립되었다고 볼 수 있다.

한편 항공기제조자의 책임을論할 경우 미리 유의해야 할 몇가지 문제가 있다. 그 한가지는 항공기의 用途 또는 종류에 의해서 소송당사자나 소송이 제기되는 측의 相違가 있다는 점이다. 항공기는 그 用途에 좇아서 商業航空機, 軍用機, 自家用機의 세가지 종류로 나누어지거나 軍用機나 自家用機에 관해서는 原告側은 대부분의 경우 파일러트, 기타의 승무

10) Emroch, Pleading and Proof in a Strict Products Liability Case, 525 Ins. L.g. 581, 592(1966).

11) 미국의 대부분의 州가 채용하고 있는 統一商法典(Uniform Commercial Code)은 그 제2-715조에서 賣主의 담보위반의 결과 발생하는 부수적인 손해나 간접손해의 전보에 관하여 규정한다.
Cf. Seely v. White Motor Co., 63 Cal. 2d. p. 403, p. 2d 145.

12) Greenman v. Yuba Power Products, Inc., 59 Cal. 2d 57, 27 Cal. Repr. 697, 377 p. 2d 897(1963).

원이라고 하는 이외에 보통의 제조물책임과 특별한 차이는 없다. 좀더 특징적인 것은 商業航空機의 경우이다. 항공회사가 독립하여 항공기제조자를 상대로 소송을 제기할 경우와 승객이나 그 유가족이 항공기제조자를 상대로 소송을 제기할 경우가 있으나 특히 後者의 경우는 通常, 항공기제조자이외에 그의 책임원인을 달리하는 항공회사와 共同被告로서 소송이 제기 되고 있다. 이것은 물론 被告者側에서 볼 경우 상술한바대로 運送契約의 不履行責任을 부담하는 항공회사의 책임이 바르샤바條約이나 約款에 의해서 制限받고 있는 바로서 그 不足分을 보충하기 위해서 항공기제조자까지 소송대상으로 한다고 보아야 한다. 어찌되었건 항공회사와 항공기제조자를 共同被告로하는것은 相互間의 책임전가를 어렵게 하게 되고 항공회사의 求償關係를 明白히 할 수 있기 때문에 항공기제조자에 대해서 크로스 클레임(Cross-Claim)을 주장할 경우에는 原告의 항공기제조자에 대한 責任追及이 보완된다고 하는 實益이 있다. 두번째로 고려될 수 있는 점은 航空의 安全을 위해서 국가정부에 의해서 행하여지고 있는 감독과 규제가 항공기제조자의 법적책임에 어떠한 영향을 미치는가 하는 점이다.¹³⁾

美國의 경우 聯邦航空廳長官(Federal Aviation Administrator)이 항공기의 安全性을 증명하지 아니하는 限, 어떤 航空機도 비행하여서는 안되지만 그러한 증명절차는 항공기제조자의 責任을 경감하는 효력을 갖는가 혹은 安全性을 증명한 나라도 무언가의 責任이 귀책되는가를 검토할 필요가 있다. 물론 이러한 점은 항공기제조자의 注意義務에 관해서 네글리전스(negligence)의 責任을 언급할때도 취급될 것이다.

13) 가령 日本의 경우 航空의 安全을 위한 감독과 규제는 운수대신의 權限에 屬하고 우리나라의 경우도 교통부장관의 권한에 屬한다.

교통부장관은 申請에 의해서 당해 항공기나 엔진등의 비품이 그 強度, 構造 및 性能에 있어서 교통부령에서 定하는 安全기준에 적합한가의 여부를 검사하여 적합하다고 인정할 경우는 각각 감항증명, 형식증명, 예비품증명을 행하지 아니하면 안된다. 뿐만아니라 감항증명이 없는 비행기를 航空에 사용할 경우는 罰則에 의해서 禁止하고 있다.

좀더 상세한 내용은 筆者著書, 國內航空法新譜(1988年版, 航空大出版部刊行) p. 90-93참조바람.

끝으로 항공기제조자의 배상책임을 생각할 경우에 피할 수 없는 것이 재판관할권을 포함하는 準據法決定의 문제이다. 다른 제조물책임의 경우도 당연히 발생하는 문제이지만 항공기는 그 運送手段으로서의 性質上 특히 현저하다. 가령 미국의 B州에서 제조되어 C州의 항공회사에 판매된 결함있는 항공기가 D州에서 추락하여 X·Y·Z州의 승객을 死亡시키는 것과 같은 사건은 흔히 볼 수 있는 예이다. 그러나 各州의 製造物責任法은 반드시 統一되어 있지 못한 상태로서 準據法의 決定여부가 製造者責任문제에 중대한 영향을 미친다. 그러므로 航空機製造者責任에 관해서 생각해볼 경우 그점의 중요성을 지적하지 않을 수 없는 것이다.

특히 항공기제조자책임의 法的構造와 관련하여 항공기의 결함에 대한 製造者의 責任은 위에서 언급한바와 같은 두 서너가지의 특징적 측면을 갖는 이외에도 일반적인 製造物責任과 같이 不法行爲法上의 네글리전스, 契約法上의 擔保責任, 그리고 不法行爲法上의 엄격책임의 세가지 訴訟原因 중 어느것인가에 의해서 부과되고 있다.

Ⅲ. 航空機製造物責任과 堪航性改善通報

1. 總 說

항공기와 같은 商品을 일단 販賣한 後에도 製造者나 賣主側은 商品의 결함성을 발견하는대로 이것을 是正토록함으로서 航空事故와같은 大型事故의 방지에 만전을 기하도록하여 보완조치를 취하고 있는 점이 주목할 일이다. 세계에서 가장 큰 항공기메이커를 많이 가지고 있는 나라는 미국인데 미국에서는 제조자나 賣主側으로 엄한 제조물책임법이 定着돼 가고 있어 原告에게는 대단히 有利하다. 항공기제조자의 책임이 追求된 유명한 Greenman事件(Greenman V. Yuba Power Products, Inc.)¹⁴⁾에서는 嚴格不法行爲責任의 原理가 적용되었는데 이 事件에 대한 判決이 있는 以來 약 26년의 세월이 지났다. 그러므로 항공기와 같은 商品을 販賣한

14) Greenman V. Yuba Power Products, Inc., 59 Cal. 2d 57, 27 Cal. Repr. 697, 377 p. 2d 897, 1963.

연후에 발견한 그 商品의 결함에 대하여 계속 是正措置를 취하고 사용자측에 그 결함성을 경고할 의무를 제조자에게 부과하는 제도가 발전되고 있는 것이 미국항공법의 발전의 특색이다. 그리하여 오늘날 美合中國 聯邦航空規則 제39조는 堪航性改善通報制度(Airworthiness Directives)를 규정하고 있다. 이 制度는 연방항공국이 항공기 또는 그 장비품에 대해서 안전하지 아니한 條件이 존재하거나 그 조건이 동일한 型式의 他航空機등에도 존재할 가능성이 있을 경우에도 發하는 것이 보통이다.

AD制度의 效果에 대해서는 「AD의 요청에 의한 경우이외에는 그 누구도 당해항공기나 장비품을 운용하여서는 안된다」는 것이었다(No person may operate a product to which an airworthiness directive applies except in accordance with requirements of that airworthiness directive). 그러므로 단순한 行政指導의 性質을 갖는 堪航性改善通報와는 달리 聯邦航空規則에 그 法的根據를 가지고 있는 것이 美國AD制度의 특징이라 하겠다.

2. AD命令의 施行指針

오늘날 미국의 여행대중들은 결함있는 생산품에 대하여 결함성을 경고하고 주의를 환기하려는 제조자와 정부에 의한 노력을 잘 알고 있다. 상품의 결함성을 시정하려는 운동은 家庭用具, 장난감, 전자제품, 자동차 등에 걸쳐 실로 다양하다.¹⁵⁾ 대부분의 산업에서 결함상품이 市場으로 流入되는 것을 방지하고 이 상품들이 소비자에게 도달한 연후의 결함있는 생산품을 취급하기 위한 규제지침이 발전되었다. 민간항공산업의 발달은 또한 결함성있는 생산품의 취급지침을 발전시켜온 것도 사실이다. 각종 형식과 종류의 미국민간항공기와 그 부품의 수는 계속 늘어나고 있다.

1958년의 연방항공법은 연방항공청(FAA)에게 항공기設計, 재료, 기술 조립공사, 항공기와 항공기의 엔진, 설비, 프로펠러의 성능등을 규제할 최소한도의 堪航性標準을 규정함으로써 것처럼 늘어나는 많은 部品들의

15) 2 Consumer Product Safety Commission Ann. Rp. 103, 1975. 소비자생산품안전위원회에 의하여 주의가 환기된 상이한 종류의 상품목록을 이 보고서에서 제시하고 있음.

안전성을 증진시킬 권한을 연방항공청에게 부여하고 있다. FAA는 堪航證明 혹은 型式證明과 같은 여러가지의 항공기증명제도를 통하여 최소한도의 安全指針을 마련하고 있다.

FAA가 발생하는 航空機證明은 다음 세가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째는 型式證明으로서 이 증명은 新製 또는 改造된 항공기, 항공기 엔진과 프로펠러에 대하여 보통 製造者에게 발행되고 있다. 둘째는 製造證明으로서 이 증명은 型式이 증명된 항공기나 관련부품을 제조할 의도가 있는 製造자에게 발행되는 증명이다. 셋째는 감항증명으로서 이것은 어떤 항공기가 型式證明下에서 승인된 設計에 부합하고 안전운항조건에 일치한다고 말할 수 있는 증명이다.

FAA는 항공기제조자들에게 비행안전에 영향을 주는 그들의 제조품에서 발견하는 결함을 보고할 것을 제조자들에게 요청하고 있다. 이러한 것은 보통 그와 같은 製造자에 대하여 책임을 지고 있는 FAA지역사무소와 접촉하는 製造자 측 대표에 의하여 행하여지고 있다. 修理施設責任當局도 또한 이들이 발견하는 결함이나 堪航性不適合狀態(Unairworthy Conditions)를 FAA에 보고하도록 요청받고 있다.

FAA가 동일한 型式의 기타 製品에 존재하거나 발전하기 쉬운 불안정한 상태가 製品속에 존재한다는 것을 判定하였을때 堪航性改善指針을 發하게 되는 것이다.¹⁶⁾ 이러한 指針은 검사部品の 代替나 改造를 규정할 수 있다.

이러한 指針은 어떤 항공기제조품이 계속 운영될 수 있는 조건이나 제한을 규정할 수 있다. 美聯邦航空規則(FAR)은 운항자들에게 그들의 항공기에 적용될 수 있는 감항성개선통보에 따를 것을 요청하고 있다.¹⁷⁾

감항성개선통보는 연방항공규칙 제39조에 의거 연방항공등록국에서 발행되고 있다. 不安全狀態의 심각성과 정도여하에 따라 다음과 같은 카테고리중의 하나로 감항성개선통보가 행하여지고 있다.

16) 14 C.F.R. § 39.1, 1979.

17) 14 C.F.R. § 39.1, 1979.

a. Notice of Proposed Rulemaking(NPRM)

NPRM은 항공안전에 영향을 주는 긴급사태가 없다고 결정될때 연방항공청이 발행한다. 利害關係인들이 요청하는 어떤 書面資料를 제출하거나 논의함으로써 이들이 논평의 부탁을 받는다. 이와같은 通報에 포함된 提案들은 접수된 논평에 의하여 변경되거나 철회될 수도 있을 것이다. NPRM이 최종규칙으로 채택될때 이것은 연방항공등록국에서 刊行되고 인쇄되며 등록된 제조품소유자에게 우편으로 배부된다.

b. Immediate Adopted Rule

이것은 신속한 조치가 필요한 긴급한 성격의 AD이다. NPRM과는 달리 이것은 사전통고없이 발행된다. 이와같은 型の AD는 연방등록국에서 발행한 후 30일 이내에 효력을 발생하고 製品의 등록된 소유자에게 우편으로 배부된다.

C. Emergency AD

이와같은 型的 AD는 즉각적인 조치가 불안정한 상태를 시정하기 위하여 요청될때 발행된다. 긴급 AD는 전보나 속달우편에 의해서 등록된 제조품소유자들에게 통보된다.

이러한 형태의 AD가 1979년 5월 25일 Illinois州 시카고에서 발생한 미국항공기 DC10型機추락사고 직후에 연방항공청이 발행한 AD이다. 사고 電文에 의한 AD가 FAA에 의하여 「엔진接合部分의 균열 可能性 때문에」(because of a possibility of a wing mounted engine pylon support failure which could result in departure of the engine from the airframe)McDonnell Model DC10型機의 운항자들에게 발행되었다.

위험한 條件의 잠재가능성을 항공기소유자에게 권고하는 보충형식은 제조자의 技術通報制度(Service Bulletin)이다. 항공기의 제조사업자가 자기가 제조하는 항공기등의 安全性에 관한 情報를 제공하고 어떤 安全上의 조치를 取할 것을 요망하지만 그 내용에 따라서는 堪航性에 큰 영향을 미치는 바가 있다. 그리고 그 發行에 있어서는 日本의 경우와 같이 행정지도에 의하여 航空局의 承認을 받는 경우도 있다. 그리하여 技術通報의 내용이 그 重要度에 따라 指示事項(Mandatory), 必須事項(Essen-

tial), 要望事項(Desirable), 任意事項(Optional)으로 나누어진다. 그러므로 이러한 경우는 技術通報가 단지 항공기의 제조사업자가 항공기사용자등에 대해서 행하는 정보제공의 성질을 갖는데 불과한 것이다. 뿐만아니라 航空局의 承認도 行政指導의 하나의 方法으로서 行하는데 불과하고 행정처분으로서의 성질을 갖는 것은 아니다. 따라서 이럴경우는 技術通報에 따르지 아니하는 경우에도 公法上の 의무위반이 되는 것이 아니다.

그러나 前記 미연방항공규칙(FAR)에 의한 감항성개선통보는 단순한 행정지도의 성질을 갖는 그러한 制度와는 달리 연방항공규칙에 그 법적 근거를 갖는데 특색이 있는 것이다.

Ⅳ. 航空機製造物責任에 관한 航空判例

1. 네글리전스(negligence)의 責任

항공기제조자가 네글리전스의 책임을 부담하는 것은 항공기에 결함이 있을 경우 그 결함의 존재에 관하여 필요한 注意義務를 다하지 아니한 경우와 특정의 항공기의 위험한 特性을 알리거나 알고 있을 것을 적절히 警告하지 않거나 혹은 잘못 指示를 내리는 경우 등으로 분류할 수 있다.

(1) 設計 또는 製造上の 네글리전스

항공기의 결함도 그 발생과정을 기준으로하여 設計上の 결함과 製造上の 결함으로 분류할 수 있지만 어느경우 이든간에 이것을 理由로 제조자의 責任이 인정되는데는 原告의 입장에서는 그 航空機에 결함이 있었다는 사실, 그리고 그 결함은 소송대상이 될 수 있는 損害의 主因이라는 것 및 그 결함은 항공기가 제조자의 占有를 벗어나는 시기에 존재하고 있었다는 점을 입증하여야 한다. 이러한 점은 製造者の 담보책임을 追及하는 경우도 동양이지만 네글레전스의 소송에서는 이밖에도 제조자가 設計 또는 제조과정에서 필요한 相當한 注意를 결여하고 있고 결함을 발견하기 위해서 제조자가 合理的인 檢査를 태만히 하였다는 점등도 입증할 필요가 있다. 제조자의 입장에서 볼때 이 문제는 어느정도의 注

意義義務를 이행하고 있으면 책임을 지지 않느냐 하는 문제와도 같다.

① 注意義務의 基準

항공기제조자에게 요청되는 주의의무의 기준은 유명한 Maynard v. Stinson Aircraft Corp. 事件¹⁸⁾에 나타나 있는데 이 기준에 의하면 通常의 注意(ordinary care) 즉 同一한 상황에서 제조자에 기대할 수 있는 合理的인 注意를 다하지 못하여 발견된 결함에 관하여 제조자는 네글리젼스의 責任을 부담한다고 判示되고 있다. 그런데 그 「通常의 注意」의 구체적인 내용은 당해 항공기가 설계된 당시에 항공기設計者가 갖는 通常의 知識 및 技能에 비추어 행하여지는 注意이고 그 程度는 注意를 태만한 한 결과로 발생할 수 있는 損害의 크기에 따라 정해져야할 性質의 것이기 때문에 항공기의 性質上 항공기제조자에게 요구되는 通常의 注意義務는 다른 製造者의 그것보다 상당히 엄한 것이다.¹⁹⁾

그후 헬리콥터의 추락에 의한 損害에 관해서 제조자의 책임이 문책된 Nicklaus v. Hughes Tool Company 사건²⁰⁾에서 제조자가 그 製品의 보통의 사용에서 나타나는 加害의 위험성에 비례한 相當한 注意를 製品의 設計 및 製造에 다할 의무가 있음을 강조한 사실도 같은 취지이다.

이와같이 注意를 태만히 한 경우에 발생하는 損害와의 對比에서 注意義務의 程度가 정하여지는 결과, 제조자는 제조과정의 前後를 통해서 당연히 그 製品의 사용에 수반하는 위험성에 비례한 檢査를 할 의무를 부담하게 된다.

이 檢査義務에 관하여서도 製造者가 상당한 檢査를 하였다면 네글리젼스의 책임을 免責받지만 이점에 관해서는 다음의 두가지 判例를 참고로 할 수 있다고 본다.

② 相當한 檢査

엔진 제조자의 警告義務와 檢査義務의 위반이 무책된 Livesley v. Con-

18) 1940. U.S. Avi. Rep. 71(1937).

이것은 氣化器의 排出管이 잘못되어 비행기의 胴體에 개솔린이 부착하여 引火됨으로서 탑승했던 승객이 그 火災 때문에 부상한 사건이다.

19) Kreindler, Aviation Accident Law, Vol. 1, P. 273(1963).

20) 11 Avi. 17.306, 417 F. 2d 983(8th Cir. 1969).

tinental motors Corp.事件²¹⁾에서 미시칸주 최고법원은 被告가 연방항공청의 前身에 해당하는 민간항공청(Civil Aeronautics Administration)이 정하는 基準에 合致한 檢사를 하고 있다고 하는 증거등에서 連接桿(connecting rod)의 결함은 相當한 檢사에 의해서도 발견될 수 없다고 진술되어 原告勝訴의 原判決을 破棄하였다.

이러한 判決에 의하면 相當한(reasonable) 檢사에 의해서 발견되지 아니하는 產品의 결함에 관하여도 製造자는 免責되지만 本件에서 原告가 敗訴한것은 製造자가 相當한 檢사를 하고 있다기 보다는 原告가 連接桿의 檢사에 관한 製造者の 네슬리젠스를 충분히 입증하지 아니했기 때문임으로 감독관청이 定하는 기준에 좇는 것에 相當性을 만족시키고 있는가 어떤가에 대해서는 충분한 解答을 주지 못하고 있다.

즉 감추어진 결함이 製造자로부터의 引渡時에 존재하였고, 相當한 檢사를 했어도 발견되지 아니했다는 것이지만 경우에 따라서는 製品의 引渡時點에 있어서의 어느 범위의 檢사로 결함이 발견되지 아니할 경우 결함의 存在 그 자체가 否定되는 수가 있다.

이와같은 두가지 判例로 미루어볼때 製造자가 相當한 檢사를 하지 아니하였다던지, 製品의 檢사에 네슬리젠스가 있었음을 原告가 立證하지 아니하는 限, 相當한 檢査에 의해서도 발견되지 아니하는 결함이기 때문에, 製造자에게는 責任이 없다거나 혹은 製造자가 행한 檢査의 相當性을 前提로해서, 製造자의 책임에 돌릴 수 있는 결함은 製品의 引渡時點에 존재하지 아니했다는 주장등에 의해서 결국 製造자는 責任을 免하게 된다.

③ 國家의 監督規制와 製造者の 注意義務

製造자의 檢사의무위반이 문제된 위에서 引用한 2개의 判例에서 製造자가 민간항공청이 규정하는 檢사기준에 따르고 있었다는 사실 또는 연방항공청의 檢사관이 檢사를 실시하였다는 증거를 어느정도, 製造자의 檢사가 相當하였는가의 여부에 대한 판단재료로 삼고 있다. 다음으로는

21) 331 Mich. 434, 49 N.W. 2d 365(1951).

감독관청의 安全基準을 준수하는 것이 항공기제조자의 네글리전스의 焦點으로서 어떠한 의미를 갖는가를 검토해보기로 한다.²²⁾

모든 항공기는 이것을 航空의 用에 供하는데는 1958년의 연방항공법 (Federal Aviation Act)에 기초를 둔 각종증명서²³⁾가 부여되고 있고 항공기의 性能, 飛行能力, 強度, 構造등 일정한 기준에 合致할 것이 요구되고 있기 때문에 항공기의 결함소송의 대상인 항공기도 모두 이러한 안전기준에 합치한다는 점을 입증하는 증명서를 발급받는 것이다. 그러므로 항공기製造者가 네글리전스 訴訟에서 항공기의 設計나 製造上의 결함에 관해서 責任이 추구되었을 경우 그같은 行政的인 安全基準의 준수를 抗辯하여 네글리전스의 責任을 免하게 된다면 製造者로서는 대단히 有效한 武器가 될 수 있을 것이다.

여기에 관련된 事件으로는 燃料注入系統의 着水때문에 엔진의 고장이 발생해서 不時着한 自家用機(Bellanca 260)의 所有者와 그 保險者가 엔진의 製造者를 상대로 손해배상을 청구한 Banko and United States Aviation Underwriters v. Continental Motors Corp.事件²⁴⁾을 들 수 있다.

이 訴訟에서 제 4 巡回控訴法院은 항공기 엔진의 製造者가 연료주입계통의 設計 및 構造에 관해서 연방항공청의 안전규칙에 따르고 있었다는 증거는 네글리전스訴訟에서 製造者에게 요청되는 注意기준에 관해서 허용될 수 있는 것이고 또한 當事者에게 이용가능한 연방항공청의 기록이 유사한 다른 着永事故가 없었음을 입증하고 있을 경우, 그같은 증거는 製造者에게 요청되고 있는 주의기준을 충족시키고 있음을 나타내는 것이라고 判示하였다. 그리하여 「民間航空機의 飛行의 安全을 促進하는

22) Cf. Carsey, Initial and Continuing Responsibilities of General Aviation Manufacturers, 37 I. Air L. & Com. 295(1971).

23) 여기에는 세가지 종류의 증명서가 있는데, 特定の 항공기 내지는 그 部品이 운항, 항공의 안전, 재료 및 성능에 관한 상세한 기준에 적합하고 있음을 증명하는 型式증명서와 생산되는 모든 항공기 내지는 그 부품이 형식증명서에 열거하는 기준이나 細目에 합치함을 증명하는 것으로 항공기생산에 필요한 製造증명서 그리고 墮航證明書로서 연방항공청장관이 교부한다.

24) 9 Avi. 18, 382, 373 F. 2d 314(4th Cir. 1966).

것」 49 U.S.C. § 1421(1964)을 목적으로하는 諸規則은 注意基準의 爭點에 있어서 적절하고도 유익한 증거로서 연방의 裁判實務에서도 이것을 증거로하여 허용하고 있음을 부언하고 있다. 다시 여기에 관련하여 Prashker v. Beech Aircraft Corp.事件²⁵⁾을 보면 法院의 의견으로서 「각 증명서는 비행기의 일반적인 安全性이나 認可에 관하여 증거로서 허용되지는 않지만 以前의 事故에서 나타나는 그 비행기의 불만족한 일반적 성질에 관한 否定的인 通知에 돌려야 한다는 점에서 허용된다」고 언급되고 있다. 이 법원의 입장에서는 증명서 자체는 設計上の ネGLIGENCE의 爭點에 관하여 허용되는 것은 아니고 제조자가 設計의 不完全性에 관하여 通知하고 있었느냐 없었느냐라고하는 점에 限定된 爭點에 관하여서만 허용될 뿐이라고 하고 있다.²⁶⁾

이밖에도 Banko사건이전의 判例에서 감독관청이 부여하는 형식증명 또는 감항증명이 設計나 製造上の ネGLIGENCE의 爭點에서 제조자를 위한 증거로서 허용될 수 있는가 어떤가에 대해서 문제된 사건을 보면 당해비행기의 設計를 검사한 商務省관계직원으로부터 감항증명의 기초가 되는 檢査의 性格이나 범위에 관해서 증언할 수 없었으므로 이 점에 대해서는 부정되었다.

그러나 이러한 것은 각증명서가 ネGLIGENCE의 爭點에서 증거로서 허용될 수 있는 條件을 충족하지 못하였기 때문에 채용되지 아니했을 뿐으로서 경우에 따라서는 인정한다는 취지로 이해되고 있다.²⁷⁾

(2) 警告義務違反

항공기제조자는 이상과같이 항공기의 設計 또는 製造上の 결함이 있는 경우 이외에도 特定の 항공기의 위험한 성질에 관해서 알고 있는바

25) 5 Avi. 18, 086, 258 F. 2d 602(3rd Cir. 1958).

26) Kreindler, Aviation Accident Law, vol. 1 P. 285, 1963.

27) Kreindler, op. cit., P. 284.

Maynard사건에서도 감항증명의 기초가된 特定の 檢査에 관해서 증인이 이루어지고 그러한 設計가 정부의 전문가에 의해서 주의깊이 조사되고 기준이 명백하였다면 감항증명이 증거로 채택되는 것이 허용된다고 하였다.

를 알리거나 적절히 警告하지 않거나 잘못 指示를 내린 경우도 네글리전스의 責任을 지는 것이다.²⁸⁾ 이러한 警告義務를 전제하는 항공기의 위험성이라 함은 特定の 航空機를 보통으로 또는 豫見可能한 방법으로 사용하는데 수반되는 개념이다. 가령 *Tayam et. al. v. Executive Aero, Inc. et al.* 사건²⁹⁾에서는 어떤 輕飛行機가 着永條件中에 비행할 경우 Power failure(動力喪失)의 危險性에 관하여 買主側에 警告하지 아니하였기 때문에, 그 비행기의 제조자와 賣主가 네글리전스의 責任을 부담하고 있다. 그러나 製造者側에서 相當한 檢査를 했는데도 발견할 수 없는 경우도 있을 것인데 이런 경우까지 제조자의 경고의무가 있다고 볼 수는 없다는 것이다.³⁰⁾

이러한 警告義務는 去來의 相對方에 대한 것이지만 이것을 태만이 하여 제 3 자에게 손해가 발생하면 그 者에게도 제조자의 책임이 추급된다.

가령 *DeVito* 事件에서 뉴욕의 연방지방법원은 항공기제조자가 추락한 DC 6 型機에 관한 의학보고서에 의해서 消化作業時에, 그 비행기의 조종석에 탄산가스가 충전하여 위험이 크다는 것을 알면서도 항공회사에 告知하지 않고 조종사에게 산소마스크를 사용할 것등 적절한 조치의 지시를 하지 아니했기 때문에 추락사고를 일으켰다고 해서 항공기제조자로서는 제 3 자인 여객의 유족에게 배상할 책임을 인정하고 있다.

제조자의 경고의무에서 특히 注意를 요하는 점은 제품이 買主의 手中으로 넘어간 후에도 이러한 의무가 소멸하지 않고 계속된다는 점이다.³¹⁾ *Noel V. United Aircraft Corp.* 사건³²⁾에서 法院測은 직접 以前에 판매된

28) Noel, Recent Trends in Manufacturers' Negligence as to Design, Instructions or Warnings, 19 Sw. L.J. 43(1965) : 警告나 指示上的 네글리전스의 일반적인 문제들이 언급되고 있다.

29) 10 Avi. 18, 265, 166 N.W. 2d 584(1969).

30) *Livesley v. Continental Motors Corp.*, 331 Mich. 434, 49 N.W. 2d 365 (1951).

31) *Livesley v. Continental Motors Corp.*, 331 Mich. 434, 49 N.W. 2d 365 (1951).

32) 219 F. Supp. 556, D. Del. 1963, *re'u'd* on other grounds, 342 F. 2d 232, 3d Cir. 1964.

제품속에 內在한 증대한 위험을 방지할 수 있는 改良된 商品을 발전시키고 보급할 販賣後의 製造者의 계속적 의무를 언급하고 있다. 그러므로 製造者의 警告義務에서 특히 注意를 要하는 點은 製品이 買主의 手中으로 넘어간 後에도 이 義務는 소멸되지 않고 계속된다는 點이다.³³⁾ 그러나 이것은 製品이 시장에 유출된 후, 인간의 生命에 위험을 주는 감추어진 결함이 있다는 點을 製造者가 알게되었을 경우 그 위험을 경고하는데 끝나지 않고 다시 製造者는 그 경고의무의 일부로서 적극적으로 자기의 활동분야에 관한 과학적 지식이나 발견에 상응하여 지체없이 그러한 情報를 제공하도록 요구하고 있다. 그 결과 製造者는 자기의 產品을 개선하고 개량할 義務가 부과되고 있다.

여기에 이른바 계속적인 義務(Continuing duty)란 단지 경고의무를 부담하는 것인가³⁴⁾에 대하여는 前記事件에서 明白히 되고 있다. 이것은 여객기(Super Constellation)의 추락으로 사망한 여객의 유족이 항공기製造者를 상대로 公害死亡法(Death on the High Seas Act)에 기초를 두고 海事訴訟을 제기한 사건으로서 사고의 원인은 프로펠러의 過速에 起因한 것이 었다는 鑑定證言이 있었다.

原告는 명백히 過速할 傾向이 있는 프로펠러를 改良할 賣主側의 계속적의무가 있음을 주장하였다. 製造者는 事故機와는 相異한 型의 비행기에 관해서는 過速問題를 緩和하는데 성공하고 있고 그같은 기술이 당해 비행기의 소유자에게 이용되지 않고 있다는 點을 주장할 뿐이었다. 그리하여 제3 巡迴控訴法院은 당해 프로펠러시스템의 安全裝置가 기술적으로 가능한데, 이런것 없이 프로펠러를 사용하면 公衆을 위해롭게 한다는 것을 알면서 그와같은 情況을 買主側에 경고하지 않고 다른 항공기의 同様の 開發을 위해서 당해항공기의 안전장치 의 개발을 늦추었다고 하여 製造者의 내글리젠스責任을 인정하였다.

그리하여 Noel事件은 「人間の 安全」에 관계가 있는 경우 製造者에게

33) Comstock v. General Motors Corp., 358 Mich. 163, PP.N.W. 2d 627 (1959), Annot., 78 A.L.R. 2d 460, 1961.

34) Kreindler, Aviation Accident Law, vol. 1 p. 270, 1963.

그 제품을 改善시킬 계속적인 의무가 있음을 명백히 한 것이고 여기에서 인정된 계속적 의무를 확대하는 판결이 제 2 巡廻抗訴法院에서 내려지고 있다.

경고의무위반에 관한 위에서 본 몇가지 判例는 어떤 위험한 상황에 관해서 아무런 警告도 開發하지 아니한 事件이었으나 경우에 따라서는 製造者로부터 일정한 警告가 행하여져도 그것이 不適切하기 때문에 제조자가 경고의무를 이행하지 아니하는 경우가 발생한다.

그 一例로서 Kritser V. Beech Aircraft Corp. 事件³⁵⁾을 들 수 있다. 이 사건의 發端은 死亡한 조종사 Kritser가 100시간 정도밖에 되지 아니한 비행시간을 가지고 있는 새로운 쌍발기(Baron Model D55)에 2명의 승객을 태우고 비행장에 착륙하기 위해서 進入을 開始하였을 때 급히 오른쪽 엔진이 진동하여 異常연소를 일으키고 地上에 落下 2명이 死亡하고 1명이 重傷을 입는 사고가 발생하였다.

추락의 原因은 연료공급계통에 設計上の 결함이 있었기 때문이지만 法院側은 항공기제조자에게 손해배상책임을 인정함에 있어서 그 理由를 다음과 같이 진술하고 있다. 즉 제조자가 사고항공기의 소유자의 매뉴얼 중에 포함시키고 있는 警告는, 조종사의 어떤 종류의 조종이 엔진에 가스를 流入하게 할 수 있다는 내용이지만 그러한 경고에 따른 경우라도 비행기를 安全하게 운항하는데는 不適切하였다는 것이었다. 그러한 경고가 부적절하였다는 것은 단지 일반적인 경고이었을 뿐이기 때문이다. 警告義務가 제조자나 물건의 賣主에 부과되는 이유는 製品이 異常하게 위험하게 되는 것을 방지하기 위한 것이지만³⁶⁾ 判決의 취지와 같이 警告는 이것을 따랐을 경우에 비행기를 安全하게 하는데 적합하여야 한다는 것이다. 그 대신 경고를 준수하여 製品의 使用上の 위험이 없으면 그 製品은 결함상황에 있다고 볼 수 없다는 것이다.

다만 現實문제로서 종래부터 네글리전스의 訴訟原因은 製造者가 그 産業의 기술수준에 알맞는 검사를 하지 아니하였기 때문에 감추어진 결

35) CCH Products Liability Reports 6977(5th Cir. Tex. 1973).

36) 不法行爲法 Restatement(Second)제402조 A Comment I.

함이 발견되지 아니했다고 하는 경우 손해배상의 근거가 되는 것으로 제조자로서는 단지 발견된 결함을 제거하거나 경고하는데 끝나지 않고 제품의 위험한 성질을 발견하기 위해서, 合理的인 가능한 모든 方法을 통하여 검사를 계속할 必要가 있다고 본다.

(3) 事實推定則(Res ipsa Loquitur)

設計 또는 製造上の 네글리전스의 責任을 追及할 경우도 그러하지만 不法行爲訴訟에서 被告의 네글리전스를 입증하기 위한 직접증거를 제출하는 것은 매우 至難한 문제이다. 그리하여 原告의 입증책임을 완화하기 위하여는 첫째 사건이 누군가의 과실이 없으면 발생하지 않는 성질의 것일 것, 둘째 사건이 被告의 排他的支配內에 있었던 物件내지는 道具 등에 의해서 발생하였다는 점, 셋째 사고가 原告의 자발적인 寄與行爲에 의해서 발생한 것이 아닐 것 등의 세가지 조건이 존재할 경우 被告의 過失에 관하여 직접증거가 없어도 사건을 陪審員에게 부탁할 수가 있다고 하는 이른바 事實推定則(Res ipsa Loquitur)의 원칙이 적용되어 왔다.

製造物責任訴訟에서도 유명한 Escola v. Coca Cola Bottling Co. 사건³⁷⁾ 이외에 몇개의 判例에서 이 원칙의 適用을 明示하지 않음에도 불구하고 적용되고는 있으나 通常은 事故의 時點에서 제조자가 제품의 排他的支配를 하는 일이 드문 일이기 때문에 이러한 原則에 의거하는 일은 어려운 일로 생각된다. 다만 항공기의 제조자책임에 관해서는 原告가 제출한 증거나 사고의 상황으로 미루어 導出된 推論으로 보아서 실제상 事實推定則(Res ipsa Loquitur)의 원칙에 非常히 近接된 法理를 적용한 것으로 평가되는 사건이 몇가지 있다. 그 하나가 North American Aviation, Inc. v. Hughes 사건³⁸⁾이다. 사망한 제트여객기 조종사가 F86제트機를 被告製造者의 工場으로 유도비행하여 工場근방의 空港에서 이륙한 직후에 引擎의 추락사고가 발생하고 추락의 原因은 폭발을 암시하고 있었으나 300피트의 卵毛狀의 연기가 솟아오른 이외에 어떤 特定한 증거는 제출되지 아니하였다.

37) 24 Cal. 2d 453, 150 P. 2d 436(1944).

38) 5 Avi. 17, 541, 247 F. 2d 517(9th Cir. 1957).

여기에 被告製造者는 기후가 計器비행을 要하는 상황에 있었으나 그 조종사가 計器飛行의 資格을 欠하고 있다고해서 조정사과실이 문제되었으나 第九巡廻公訴法院은 특히 判決의 근거를 제시함에 있어서, 그 추락은 비행기가 空中에 있는 동안에 進行한 기계의 결함에 원인이 있었다고 하는 被控訴人(原告)의 主張을 인정하여 原告勝訴의 原判決을 인정하였다.

이 경우에 법원의 意見에 제시된 實質的인 증거는 300피트 上昇한 卵毛狀의 연기일 뿐이었기 때문에 史實推定則(Res ipsa Loquitur)의 法理가 여기에서 事實上 適用되었다고 이해할 수 있는 이외에는 法院의 認定에 관한 說明이 매우 빈약해 보인다는 것이다.³⁹⁾ 그러나 다행이 本件에서는 제조자로부터 비행기의 引渡를 넘겨받은 直後에 사고가 발생하고 있고 이륙직전까지도 事故機는 被告製造者의 排他的支配內에 있었기 때문에 被告의 ネGLIGENCE를 推論하기 쉬운 상황에 있었음을 고려할 필요가 있다고 본다.

(4) 조종사의 過失

항공기사고가 航空機製造者의 NEGLIGENCE와 第三者인 조종사 過失이 共同으로 발생하였을 경우, 그 중 어느 당사자에게 責任을 追及하여 각 被告의 NEGLIGENCE를 個別化할 필요가 있느냐 없느냐 하는 점은 原告로서는 重大한 關心事이다.

補助날개의 힌즈·브라켓(hinge bracket)의 構造上의 不適切성과 파일러트의 조종사과실이 겹쳐서 비행기가 추락하여 死亡한 승객의 遺族으로부터 항공기제조자를 상대로 提訴된 Kendrick v. Piper Aircraft Corp. 事件⁴⁰⁾은 이 점을 分明히 한 표준케이스이다. 事實審을 맡은 펜실바니아 中部聯邦地方法院은 製造者의 NEGLIGENCE를 事故의 主因(Proximate cause)으로하여 다른 사고원인으로 부터 분리 個別化 할 것을 原告에게 요청했기 때문에 原告는 敗訴하였으나 이 判決을 破棄한 第三巡回抗訴法院은 조종사에게 과실이 있었을지도 모르는 사실은 製造者에게

39) Kreindler, op. cit., p. 272.

40) 6 Avi. 17, 352, 265 F. 2d 482(3rd cir. 1959).

過失이 있는 이상 그 責任을 免除되는 사유가 될 수는 없는 만큼 제조자와 조종사의 兩當事者의 negligences에 의해서 事故가 발생한 경우에는 原告는 그 어느 當事者로부터도 賠償을 받는다 判示하였다.

그러므로 原告는 共同不法行爲의 可能性이 있는 경우는 製造者의 責任을 追及함에 있어 제조자의 negligences가 事故의 唯一하고도 全部의 原因이었음을 설명할 필요는 없는 것이다.⁴¹⁾

比較過失(comparative negligence)의 法理의 발전에 의해서 다소 후퇴하고는 있으나 특히 小型비행기의 製造者의 責任訴訟에서 점차 製造者가 有效하게 이용하고 있는 것이 寄與過失(Contributory Negligence)의 抗辯이다. 이것은 negligences의 訴訟에 局限된 것은 아니지만 엄격불법행위책임의 소송의 경우 기여과실은 그 과실이 단순히 결합이 존재하는 것을 발견하지 않았다던지 도는 결합의 存在의 可能性에 대해서 自衛하지 아니한 경우에는 抗辯할 수 없다고 하고⁴²⁾ 또한 擔保 違反訴訟에서도, 擔保는 契約上의 문제임으로 寄與過失은 抗辯이 되지 않는다고 하는 判例가 있어서⁴³⁾ 寄與過失이 제조자의 免責의 抗辯으로서 비교적 重要한 기능을 담당한 것은 negligences 訴訟이다.

본래 기여과실이 제조물책임소송의 抗辯으로서 인정되어 온 것은 原告가 製品의 결합이나 위험한 性質을 발견하고서도 그것을 사용한 경우, 즉 危險의 引受(assumption of risk)로서 취급할 수 있는 경우이지만, 항공기제조자의 責任追及訴訟에서 寄與過失의 抗辯이 인정된 事件은, 어느 경우이고 조종사가 自己의 資格을 초월하는 條件의 기초위에서 비행기를 조종하여 사고가 발생한다고 하는 경우로서 다소간의 差異가 있다.

(5) 因果關係의 中斷(Intervening Cause)

航空機製造者의 責任追及訴訟에서 製造者의 negligences가 독립의 책

41) Kreindler, op. cit., p. 293.

42) 不法行爲法 Restatement(Second) 제402조 A 코멘트 n.

43) Prosser, The Assault upon the Citadel(Strict Liability to the Consumer), 69 Yale L.J. 1099, 1147(1960)은 그 例로서 4가지를 들고, 어느경우이든 嚴格不法行爲責任에 기초를 둔 訴訟에서도 抗辯으로서 否定되는 경향에 있는 過失로 평가되고 있다.

임있는 當事者의 行爲에 의해서 중단되어 제조자의 책임이 부정되는 사례가 많다. 獨立의 部品제조자의 negligence에 관해서도 항공기 제조자는 책임을 부담하고 조종사나 감독관청에 過失이 있어도 公同不法行爲를 구성할 뿐이다.

가령 연료펌프의 고장때문에 소형비행기가 추락하여 人的・物的損害배상을 청구한 Caster Carfuretor Corp. V. Riley事件에서 피고인 항공연료펌프제조자는 펌프의 고장을 부적절한 취급때문이라고 하여 인과관계의 中斷이 문제되었으나 原告의 비행기에 부착된 型의 펌프에 관하여는 民間航空廳이 취급한다는 취지의 命令이 나와있다는 증거가 있어서 그 자체 펌프의 不完全性を 입증한 것으로 인정됨으로서 因果關係의 中斷은 否定되고 있다.

2. 擔保責任(Warranty)

製造物責任法의 제 2의 法的構造인 擔保責任(Warranty liability)은 賣買契約法상의 보증책임으로서 統一商法典 제2-312조 이하에서 규정되고 있는바대로 일종의 契約條件으로서 製品이 일정한 品質을 유지하고 있음을 明示的으로 보증하는 明示의 擔保(express warranty)와 賣買契約에 의해서 법률상 당연히 인정되는 묵시의 담보(implicit warranty)가 있다.

默示의 擔保는 다시 製品이 제조, 판매되는 通常의 目的에 적합한 것을 보증하는 商品性(merchantability)의 담보와 特定目的適合性(fitness for a particular purpose)의 담보로 구별된다.

明示의 擔保違反이나 特定目的適合性の 擔保違反을 原告가 주장하는 데는 그 담보를 信賴하였음을 증명하여야 하나 商品性の 擔保에 관하여는 그럴 必要가 없다. 그 때문에 제조물책임소송에서는 通常 이 商品性の 담보가 문제가 된다.

항공기제조자의 책임이 추급될 경우도, negligence의 책임과는 별도로 이 擔保責任의 訴訟原因이 이용되나 항공기의 商品으로서의 特定때문에 담보책임이 주된 소송원인이 되어 항공기제조자의 책임이 인정된 사례는 negligence에 의한 경우에 비해서 그리 많지는 않다.

擔保責任이란 것은 결함상품에 의해서 발생한 직접적인 買主의 財産上的 損害에 대한 賣主의 責任이기 때문에 직접 買主가 아닌 被害者는 항공기제조자에게 이 責任下에 人的損害의 배상을 청구하는 것 자체가 처음부터 무리가 있고, 그것이 擔保責任의 개념 확장에 의해서 可能하다 해도 免責約款이나 出訴期限등 契約이나 法律上的 特約이 제조자에게 有利하게 作用하기 때문이다.

그러나 엄격책임이 채용되지 아니하는 경우, 확대된 담보책임이 피해자에게는 有力한 武器일 수가 있고⁴⁴⁾ 항공기의 買主, 가령 航空會社가 製造者에게 物的損害의 배상을 청구할 경우 이러한 소송원인이 가장 확실하다.

3. 不法行爲法上的 嚴格責任(Strict Liability in Tort)

제조물책임법의 제 3의 법적구조를 이루고 있는 엄격책임이 미국법원에서 특히 확실히 認知되게 된 것은 1960年代에 들어오면서부터이지만 1965년의 不法行爲法 제402조 A항에 명백히 규정되어 급속히 미국의 각 州에서 채용되기에 이르렀다. 항공기 제조자에게 이러한 엄격책임이 적용된 것은 1963년의 *Goldberg v. Kollsman Instrument Corp.* 사건이지만 이것이 뉴욕州에서 판결되었고,動力大工道具에 관한 유명한 캘리포니아州의 判例 *Fisher v. Bell Helicopter Co.*(1973) 사건등을 들 수 있다.

그런데 엄격책임의 原理란 간단히 말해서 製造物의 設計나 製作이나 판매과정에서 상당한 注意義務를 이행하였는 가와는 관계없이 物理的損害를 발생시킨 製造物의 제조자와 판매자가 손해에 대한 責任을 지는 것을 의미한다.⁴⁵⁾ 제조물책임소송에서 가장 논란되었던 문제는 무엇보다도 엄격책임적용의 기준이 무엇인가하는 점이었다. 이와같은 문제에 대

44) Maloney, *Current Trends in Aviation Products Liability Law*, 577 *Ins. L.J.* 53, 80(1971) : 이 자료에 의하면 아라스카, 이리노이, 캘리포니아, 텍사스, 뉴저지, 뉴욕, 와싱턴등 적어도 23州에서 엄격불법행위책임이 적용되고 있음을 보여주고 있다.

45) Traynor, *The Ways and Meanings of Defective Products and Strict Liability*, 32 *Tenn. L. Rev.* 363. 1965.

해서는 대체로 여러가지 判例에 나타난대로 두가지의 基本的定義를 내릴 수 있다고 본다.

첫째 製造物이 소비자의 기대에 적합하지 못하다면 결함이 있는 것으로 본다.

둘째 제조물이 발생시키는 善惡의 危險이 제조물의 효용을 無用의 것으로 만들 경우는 결함이 있는 것으로 본다.

가장 광범하게 채택된 기준의 한가지는 不法行爲法 제402조 A항에서 규정하고 있는 消費者期待에 대한 기준이다. 어떤 제조물이 사용자나 소비자에게 異常하리만큼 위험한 상태를 최종 소비자에 의해서 관찰된 상태가 아닌 것으로 定義하고 있다. 또한 製造物이 正常的인 취급이나 소비를 위해서 安全할 때는 결함있는 상태가 아닌 것이다. 이상하리만큼 위험하다(unreasonably dangerous)는 이 字句는 판매된 그 물품의 성격에 관해서 일반사회에 공통된 通常의 지식을 가지고 그 물품을 구입한 통상의 소비자에 의해서 판단되는 정도를 넘어설 만큼 위험한 것을 의미한다. 그러나 이같은 定義에 대한 一般的支持에도 불구하고 同不法行爲法은 많은 判例의 대상이 되어 왔다.

(1) 嚴格製造物責任適用의 標準

앞에서도 약간 언급하였으나 엄격제조물 책임을 적용할 수 있는 표준에 관하여 좀더 상세히 논하여 보면 대략 다음과 같다.

Cronin v. G.B.E. Olson Corp. 사건에서 캘리포니아 大審院은 결함이 제조물의 사용자나 소비자에게 異常하리만큼 위험하여야 한다는 要件을 否認하였다. 이 不法行爲法에서 언급하고 있는 消費者 期待라는 표준은 다른 면에서도 難點이 있다고 보았다.

첫째 이러한 표준은 최종소비자에 의해서 판단되지 아니하는 상태라는 말로 요약되고 있다. 앞에서 말한 소비자의 기대는 때에 따라서는 너무 높거나 너무 낮다는 문제가 있다. 그런데 소비자의 기대는 언제나 제조자가 성취할 수 있는 것과 一致하지 않는다. 왜그런가하면 보통사람(average person)은 어떤 分野에서 전문가와 동일한 지식을 갖지는 못하는 것이 보통이기 때문이다. 이를테면 항공기를 포함한 어떤 새롭게 설

計된 機器가 처음에는 安全하지 못할 것이라는 것이 日常의 概念이기 때문에 항공기 製作物이 새롭고 익숙하지 못할수록 항공안전에 대한 소비자 기대는 더욱 커지는 傾向이 있다는 의미와 같은 것이다. 따라서 消費者期待라는 標準의 弱點은 이것이 단독으로 적용될 경우 엄격製作物책임의 기본적인 사회적 목적에 적절히 부합하지 못한다는 것이다.

Deam Wade와 Keeton에 의해서 발전된 製作物결함의 표준으로서 危險과 效用性分析論(the risk-utility analysis)은 광범한 支持를 받았다.⁴⁶⁾ 그런데 이러한 엄격책임의 표준은 製作物이 製作者의 수중을 벗어날 때 製作者가 製作物의 實態에 관하여 지식을 가지고 있는 것으로 推定되는 이외에는 過失責任의 標準과 근본적인 차이는 없다. 그러므로 故意의 要素가 문제인 것이다. 製作者가 製作物을 판매하였을 때 위험한 상태를 알고 있었다는 前提가 성립된다면 製作物판매에 대한 그의 결정이 合理的인 것이었는가의 여부의 문제가 제기된다. 그러므로 판매결정의 타당성을 인정하는 기준으로서 다음과 같은 7개의 要件이 제시되고 있다.

- ① 製作物의 有用性和 可望性, 즉 사용자와 전체로서의 公衆에 대한 製作物의 有用性
- ② 製作物의 安全狀態 즉 製作物이 손해를 발생시킬 可能性과 손해의 심각성
- ③ 同一한 必要에 副應할 수 있고 不安全한 것이 아닌 代替物의 有用性
- ④ 代替物의 有用性を 沮害하거나 지나치게 비용이 많이 들어 그 有用性を 손상시키는 일 없이 製作物의 不安全한 特性을 除去할 수 있는 製作者의 能力을 卍할 可能性
- ⑤ 製作物을 사용할 때 注意義務를 다하여 위험을 회피하기 위한 使用者의 能力
- ⑥ 製作物의 明白한 상태나 적합한 경고나 指示의 存在를 일반 公衆

46) Keeton, Product Liability and the Meaning of Defects, 5 ST. Mary's L.J. 38, 1974.

이 알고 있기 때문에 製造物에 內在한 위험의 회피 가능성에 관한 사용자의 예비지식

⑦ 제조물가격을 안정시키고 책임보험을 실시함으로써 제조자측에서 손해의 분산과 제조물배분과정에서 손해의 위험을 모든 사람에게 분산하지 못하기 때문에 그에게는 위험과 效用性分析論이 적용될 수 없게 된다.

엄격제조물책임을 채용하는 첫째 理由中의 하나가 예견하지못한 손해를 입은 原告에게 過失에 대한 舉證責任을 면제하기 위한 것이었다. 일반적으로 設計나 製造上의 과실책임을 추구할 경우에도 그러하지만 不法行爲訴訟에서 被告의 過失을 입증하기 위하여 직접증거를 제출하는 것은 至難한 일이 아닐 수 없다.

V. 結 論

前章에서 고찰한 몇가지 航空判例를 중심으로 한 설명을 통해서도 알 계된 바와같이 최근 미국에서는 제조물책임을 관한 限 네글리젼스의 책임보다 엄격불법행위책임이 보편화되고 있다. 항공기제조자의 책임추구 소송에서도 최근의 판례는 엄격책임을 논하는 사건이 多數이었다. 그러나 어떤 경우이든지간에 엄격책임을 적용을 고려한다고 하는 것은 現實的이 못될 것이다. 즉 엄격책임을 機能的擴大를 인정하면서도 여기에는 일정한 限界가 있을 것이다. 가령 買主와 제조자인 賣主에 대해서 결함상품의 交換費用이나 수선비용을 청구하는데는 담보책임에 의한 방법이 적절한 것이며 제조자체에는 결함이 없지만 여기에 부수되는 條件에 관한 적절한 警告나 指示가 요구되는 경우에는 過失責任이 문제되기도 할 것이다. 法的인 의미에서의 결함제조물품이란 소비자의 합리적기대에 적합하지 못한 그런 결함상태에 있는 물품으로 定義되었다. 統一商法典(The Uniform Commercial Code)은 결함있는 제조물을 「이런 物品이 사용되는 通常의 目的에 不適合한」(not fit for ordinary purposes for which such goods are used) 제조물이라고 定義하였다.

항공기제조자는 제조항공기의 결함을 사용자에게 적절히 경고하고 결함의 是正 指示를 발전시킬 販賣後의 계속적인 의무를 부담한다. 항공기 사용자(소비자)들은 일반적으로 미연방항공청의 감항성 개선통보(AD)나 제조의 技術通報(SB)를 통하여 위험성있는 제조상황에 관하여 일반적으로 忠告를 받게된다. 물론 이와같은 制度는 航空安全性的 加一層의 확보를 위해서 계속 改善되어 갈 必要가 있을 것이다. 航空消費社會로 볼 때에는 판매한 後에 제조물내의 결함에 관하여 항공기제조자들로 하여금 사용자들에게 신속히 통보하도록 보장하는데에 重大한 利害關係가 있다. 그러므로 이러한 分野의 法이 발전함으로써 제조자들이 판매후에 발견하는 제조물내의 위험잠재상태를 사용자들에게 솔직히 公開하도록 촉구되어야 할 것이라고 본다.

한편 제조물책임의 발전의 기초인 大衆消費財에 관해서는 제조자와 소비자의 힘의 불균형, 손실분산능력 혹은 위험평가능력의 차이에서 볼 때, 제조자에게 엄격책임을 부과하는데 異論은 없다 할 것이다. 그러나 航空會社와 항공기제조자사이에는 제조자와 소비자 사이와 같은 정도의 힘의 불균형은 없다고 볼 수 있고 損失分散能力이나 危險平價能力도 大同小異하기 때문에 商業航空機와 기타의 경우를 구별하여 論하는 이도 있다. 즉 個人所有의 小型비행기의 경우는 자동차와 같이 제조자에게 엄격책임을 지우고 여객기의 경우는 항공회사의 사업의 성질상 通常大企業이기 때문에 종래와 같이 제조자에게도 過失責任主義가 적당하다는 신중론도 있다. 즉 旅客機의 경우 이것을 大衆消費財와 같은 수준에서 論할 수 없다는 주장이다.

商業航空의 경우 항공여객 보상문제와 관련하여 먼저 항공회사의 責任集中方式을 통해서 여객보상대책을 충분히 확보해 놓은 다음, 항공기에 결함이 있을 경우 항공회사가 製造者에게 求償하는 方法이 가장 타당한 방안이라는 의견이 많다. 그러나 被害者側으로도 항공기사고에 국한하지 않고 모든 災害에 대비하여 일정한 준비를 해나갈 필요가 있다고 본다. 왜그런가 하면 被害者라해도, 企業活動에 참가하여 그 혜택을 본다는 考慮를 해 볼 경우 航空機事故와 같은 大型事故로 因한 災害의

責任과 그 막대한 리스크(risk)는 保險制度등을 發展的으로 活用하여 社會 전체가 連帶하여 위험을 分散하고 함께 대처해 나가야 하기 때문에 利害當事者사이의 不公平한 보상제도가 되지 않도록 하는 것이 最上策 이라고 본다.