商業宇宙事業 參加企業의 責任과 宇宙保險

李 康 斌*

〈차 례〉

Ⅰ. 序 論
Ⅱ. 責任의 原則
Ⅲ. 責任의 主體
Ⅳ. 責任의 排除
Ⅴ. 責任分散策으로서의 宇宙保險
Ⅵ. 結 論

Ⅰ. 序 論

商業宇宙事業은 일반적으로 政府와 民間企業이 공동으로 수행하고 있는바, 民間企業이 높은 위험이 따르는 商業宇宙事業에 대규모 투자를 하기 위하여는 宇宙生產物의 결함이나 發射用役上의 過失로 인하여 생기는 배상책임의 부담가능성을 예견하고, 책임을 제한하며 또한 보험에 가입할 수 있는 능력을 갖추어야 한다. 따라서 商業宇宙事業에 참가하는 企業의 배상책임의 발생원인과 책임을 배제 또는 제한하는 방법을 살펴보는 것은 중요한 일이다.

일반적으로 商業宇宙事業의 參加企業들에게 특별히 적용되는 책임에 관한 법률 또는 제도가 따로 있지는 않다. 다만 宇宙事業에 관한 國際協約[1] 또는

* 尙志大學校 貿易學科 副敎授, 韓國航空法學會 常任理事

1) 大氣圈의 평화적 이용에 관한 위원회에서 다음과 같은 5가지 宇宙協約을 제정하였다.
① 1967년 "大氣圈의 탐험 및 이용에 있어서 국가활동을 규제하는 원칙에 관한 條約" (Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, 1967)

國內制定法[2]이 있기는 하지만, 이것들은 商業宇宙事業의 參加企業들의 배상책임에 별다른 영향을 주지 않고 있다.

航空宇宙生產物 製造者 및 發射用役 提供者의 책임을 규율하는 法律은 일반적으로 다른종류의 生產物 製造者 및 用役 提供者의 책임을 규율하는 法律과 동일하다. 美國에 있어서 商業宇宙事業 參加企業의 배상책임을 규율하는 法律은 聯邦法이 아니라 당해 사건 또는 거래와 가장 실질적인 관련이 있는 特定州法이다. 그러므로 경우에 따라 適用法律이 달라질 수 있고 또한 규율내용이 相異할 지라도 美國 各州法에 공통되는 책임원칙이 있다.

本稿에서는 세계에서 宇宙事業分野가 가장 발달한 美國의 州法, 法院判例 및 宇宙保險市場을 중심으로 商業宇宙事業 參加企業의 책임의 원칙, 책임의 주체, 책임의 배제 및 책임분산책으로서의 宇宙保險에 관하여 고찰하고자 한다.

II. 責任의 原則

美國의 各州法은 生產物의 결함 또는 用役上의 過失로 인하여 身體傷害 또는 損失을 발생시킨 자에게 계약책임과 불법행위책임을 모두 부담시키고 있는 바, 이와같은 책임원칙은 宇宙事業에 종사하는 자들에게도 마찬가지로

② 1968년 "宇宙飛行士의 구조, 宇宙飛行士의 귀환 및 大氣圈에 발사된 물체의 귀환에 관한 協定"(Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts, and the Return of Objects Launched into Outer Space, 1968)

③ 1972년 "宇宙物體에 의하여 발생한 손해에 대한 국제적 책임에 관한 協約"(Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object, 1972)

④ 1974년 "大氣圈에 발사된 물체의 등록에 관한 協約"(Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space, 1974)

⑤ 1979년 "달(月)과 기타 天體에 관한 국가활동을 규제하는 協定"(Agreement governing Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies, 1979)

2) 宇宙事業에 관한 美國 聯邦法으로 다음과 같은 것이 있다.

① 1958년 "國家航空宇宙管理法"(National Aeronautics and Space Administration Act, 1958)

② 1962년 "通信衛星法"(Communication Satellite Act, 1962)

③ 1984년 "商業宇宙發射法"(Commercial Space Launch Act, 1984)

航空宇宙產業에 관한 우리나라 法律로는 1987년에 제정된 "航空宇宙產業開發促進法"이 있다.

적용되며 특별한 취급을 하지 않는다. 따라서 商業宇宙事業에 참가하는 企業은 다른 生產物 및 用役의 提供者들과 마찬가지로 계약 및 불법행위 책임을 모두 지게 되지만 배상한도는 발생한 손해의 범위내로 제한된다.[3]

불법행위책임은 일반적으로 生產物이나 用役을 제공하는 當事者의 過失이 있는 경우에 발생하며, 또한 일반적으로 순수한 경제적 손해보다는 오히려 사람이나 재산의 물질적 손해를 포함하는 損失의 증명을 필요로 한다.

美國의 대부분의 州法에서는 美國聯邦 不法行爲法에서 규정한 바와 같이 불법행위에 있어서 嚴格生產物賠償責任을 인정하고 있다.[4] 嚴格生產物賠償責任原則에 의하면 生產物이 製造者의 통제를 벗어났을 때에 결함있는 生產物의 製造者는 그가 生產物의 디자인, 제조, 생산, 판매 및 분배에 過失없이 합리적인 주의를 하였다 하더라도 책임을 지게되며, 過失의 증명을 요하지 않는다.[5]

계약책임은 명백한 계약조건의 위반 또는 계약상의 명시적 담보나 법률상의 담보[6] 위반을 근거로 한 嚴格責任의 한가지 형태로서, 여기에는 不注意 또는 過失의 개념이 포함되지 않는 점에서 불법행위책임과 다르다.

일반적으로 동일한 사건에 있어서 계약책임과 불법행위책임이 동시에 인정된다 할지라도 被害者가 보상받을수 있는 손해액을 누적되지 않는다.

---

3) Rudolph v. Pino, "Civil Liability in Commercial Space Ventures under United States Law", International Space Conference Organized by Assicurazioni Generali, Rome, 16 September 1991, p.176.

4) 美國聯邦不法行爲法에는 "賣渡人이 生產物의 판매업에 종사하고 生產物이 판매된 상태에 본질적 변화없이 利用者 또는 消費者에게 도달하는 경우에 利用者, 消費者 또는 그의 재산에 비합리적으로 위험스러운 결함있는 상태의 生產物을 판매하는 자는 최종적 利用者, 消費者 또는 그의 재산에 대하여 배상책임을 진다"라고 규정하여 불법행위에 있어서 嚴格責任을 인정하고 있다. : Section 403 A of the Restatement (Second) of Torts.

5) Condon & Forsyth, "The Legal Aspects of Aerospace Product Liability", Aerospace Product Liability Insurance Seminar held by Frank B. Hall & Co. Inc., Seoul, 11 July 1990, p.5.

6) 美國의 대부분 州商法典에는 물품매매계약서에 법률상 인정되는 "商品性"과 "특정용도 적합성"의 담보를 포함시키는 條文이 있다 : 캘리포니아 商法典 제2315조, 제2316조 참조.

Ⅲ. 責任의 主體

美國法上 결함있는 生產物을 商業上 유통시키거나 또는 用役提供에 過失이 있는 자는 生產物의 결함 또는 用役上의 過失로 인하여 발생한 손해에 대하여 배상책임을 져야 하며, 이러한 배상책임은 生產物을 디자인, 제조, 시험, 분배, 판매 또는 임대하는 자들 뿐만 아니라 일련의 유통과정에 있는 모든 자들도 져야 한다.

값싼 부속품을 제조 판매하는 자들도 당해 부속품을 조립하여 값비싼 生產物을 제조 판매하는 자들과 마찬가지로 배상책임을 져야 한다. 따라서 1개의 값싼 작은 구성품의 결함으로 인하여 衛星이 궤도에 진입하지 못하거나 계획대로 비행하지 못하게 된 경우에 당해 구성품의 製造者는 發射體의 提供者 또는 당해 구성품이 들어있는 衛星의 製作者나 販賣者와 동일한 배상책임을 지게 된다. 예를 들면, 美貨 10만弗 미만의 비용이 소요된 上段로켓트退出圓錐體(exit cone)를 판매한 자는 만일 당해 부속품으로 인하여 衛星이 멸실된 경우에 圓錐體 판매계약상 販賣者의 배상책임이 제한되어 있지 않았다면 美貨 1억弗 이상의 배상책임을 지게 될 수도 있다.[7]

Ⅳ. 責任의 排除

1. 過失責任의 排除

衛星의 발사실패 또는 고장으로 인하여 발생하는 막대한 損失을 감안할 때 商業宇宙事業에 참가하는 企業들은 法律이 허용하는 최대한도로 계약상 그들의 책임부담을 量的으로 제한하고자 노력할 것이다.

美國의 대부분 州法에 의하면 契約當事者들의 책임을 배분, 제한 또는 배제하는 契約條項은 그것이 適用法律의 요건에 적합하게 작성된 경우 商業上 損失이나 財產의 損傷에 대한 배상청구에 관하여도 효력이 있다.

이와같은 계약상의 책임제한 또는 배제조항은 過失로 인한 손해배상청구에 관하여도 어느정도 모든 州法에서 그 효력을 인정하고 있지만, 다만 그 條項은 ① 契約當事者들이 그들의 意圖를 애매하지 않게 명백한 用語로 표시하여야 하고, ② 계약조건이 성실하게 協商되어져야 하고, ③ 상대적으로

7) Rudolph v. Pino, op. cit., p.177.

協商力이 있는 商人間에 이루어져야 하고, ④ 명백한 公共政策을 위반하지 아니하여야 할 것 등을 조건으로 한다.[8]

그러나 이러한 요건들은 당해계약을 규율하는 州法에 따라 달라질 수 있는바, 캘리포니아州에서는 過失로 인하여 발생한 손해에 대한 배상청구를 契約當事者들이 배제코자 할 경우 그러한 意圖를 契約條項에 명백하게 표시하여야 하는 동시에 "過失(negligence)"이란 用語가 명백히 사용되어야 한다. 만일 "過失"이란 用語가 契約條項에 사용되지 아니한 경우에는 契約當事者들이 그들의 意圖를 달리 명백하게 표시하였다 하더라도 過失로 인한 손해배상청구의 배제효력은 없게 된다.[9] 이에 관한 예를 들면 契約條項에 "賣渡人은 이 계약에 규정된 것을 제외하고 명시적 또는 묵시적 담보를 하지 아니하며, 이 계약에서 판매된 生產物의 불이행으로 인한 간접적 손해에 대한 책임을 포함하여 여하한 의무와 책임도 지지 아니한다."[10]라고 규정되어 있는 경우에 여기에는 契約當事者들이 계약상 명백히 규정한 담보이상의 책임을 지지 않으려는 그들의 意圖를 명백하게 표시하고 있기는 하지만 "過失"이란 用語가 사용되지 않았기 때문에 賣渡人은 그의 過失로 인하여 발생한 것으로 추정되는 손해에 대하여 買受人에게 배상책임을

8) Rudolph v. Pino, op. cit., p.178.

9) 캘리포니아州에서의 계약해석원칙은 다음과 같다 : ① 契約用語는 그것을 작성한 當事者에 대하여 해석되어야 한다. ② 계약은 適法하고 有效하게 해석되어야 한다. ③ 契約用語가 본래의 성질 또는 當事者들의 主要意圖와 全的으로 일치하지 않는 경우에 그 用語는 배척되어야 한다. ④ 계약의 모든 부분이 有效할 수 있도록 계약전체를 일괄하여 생각하여야 하며 特殊用語나 文句는 一般的 意圖에 따라야 한다. ⑤ 契約用語가 애매할 때 그것을 불합리하게 해석해서는 안된다.(Stephen Tucker, "Disputes Arising out of Space Related Contracts, the Search for Intent", International Space Conference Organized by Assicurazioni Generali, Rome, 16 September 1990. p.191.

10) 賣渡人의 담보책임에는 인도된 물품이 계약시 제시된 물품설명서, 견품, 모형 또는 광고내용 등에 일치하지 않는 경우에 발생하는 명시적 담보책임(express warranty)과 통상의 품질기준 미달의 경우에 지는 商品性의 담보책임, 賣渡人이 買受人의 계약목적물의 특정용도를 알았을 경우에 지게되는 특정용도적합의 담보책임 기타 권리담보, 특허권불침해사실의 담보등의 묵시적 담보책임(implied warranty)이 있다. 賣渡人은 이러한 품질을 둘러싼 배상책임을 免하거나 책임범위를 명확히 제한하기 위하여 명시적·묵시적 담보책임의 배제 또는 제한조항을 契約書에 일반적으로 삽입하게 된다(李泰熙, 國際契約法, 學研社, 1989, p.182).

져야한다.

美國에서는 衛星發射體 또는 衛星自體의 고장, 기능불량 또는 폭발로 인하여 第3者에게 손해가 발생하지 않고 發射用役被提供者 또는 衛星所有者가 손해를 입을 경우에 그 손해에 대하여 이들이 美國政府, 發射用役提供者 또는 衛星製作者에 대하여 배상책임을 묻지 않을 것을 계약조건으로 하고 있다.

商業宇宙事業에 있어서 參加企業의 過失로 인한 배상책임을 배제하는 契約條項의 효력에 관하여 Appalachian Insurance Co. v. McDonnell Douglas Corp. 사건[11]에 대한 美國法院의 判決內容을 살펴보기로 한다.

이 사건은 通信衛星의 上段補助推進로켓트內의 退出圓錐體(exit cone)의 결함으로 인하여 2개의 通信衛星 Westar VI와 Palapa B-2가 연속적으로 停止衛星軌道에 진입하지 못함으로써 발생하였다. Wester VI 衛星과 Palapa B-2 衛星은 각각 上段모터에 의해 지구표면위 120마일의 宇宙往復待機軌道에서 22,000마일의 停止衛星軌道로 진입하도록 되어 있었다. 여기서 衛星을 往復隔室로 부터 이동시켜서 停止衛星軌道로 진입시키기 위하여 사용된 장비는 McDonnell Douglas 회사가 제작한 有效搭載量補助船(Payload Assist Module : PAM)이라는 것이었으며, 이 PAM장비에는 下請契約者인 Morton Thiokol 회사가 제작한 固體로켓트모터가 부착되어 있었고, 이 로켓트모터에는 Morton Thiokol 회사의 下請契約者인 Hitco 회사가 제작한 退出圓錐體(exit cone)가 부착되어 있었다.

1986년 2월 3일에 Westar VI通信衛星이 먼저 발사되었고 衛星이 宇宙往復貨物隔室로 부터 분리되어 안전한 거리에 있었을 때 衛星에 부착되어 있는 固體로켓트모터에 불이 나서 예정된 85초간의 噴射를 다마치지 못하고 噴射가 정지되어 衛星이 停止衛星軌道에 진입하지 못하고 보다 낮은 지구궤도에 진입하여 멸실되었으며 통신목적으로 전혀 이용할 수 없게 되었다. 그후 同年 2월 6일에 또다른 Palapa B-2 通信衛星이 발사되었으나 Westar VI 通信衛星과 거의 모든 점에서 비슷하게 실패하였으며 완전히 멸실되었다.

따라서 Westar VI 通信衛星과 Palapa B-2 通信衛星의 所有者들이 그들의 保險會社들에게 손실보상을 청구하였고, 保險會社들은 그들에게 總 美貨

11) 252 Cal. Rptr. 716, 721(4th Dist. 1989).

1억5천만불 이상의 補償金을 지급하였다. 그후 Wester VI 衛星과 Palapa B-2 衛星을 付保했던 各各 3개의 保險會社들이 衛星所有者들에게 지급한 補償金을 상환받기 위하여 이들 衛星의 제작에 참가했던 McDonnell Douglas 회사, Morton Thiokol 회사 및 Hitco 회사를 상대로 代位訴訟을 제기하였다.

이 소송에서 原告인 保險會社들은 原契約者인 McDonnell Douglas 회사와 그의 下請契約者인 Morton Thiokol 회사 그리고 再下請契約者인 Hitco 회사들이 Westar VI 衛星과 Palapa B-2 衛星의 退出圓錐體(exit cone)를 디자인, 제작 및 시험함에 있어서 過失이 있었을 뿐만 아니라, 먼저 발사된 Westar VI 衛星의 멸실이 있었음에도 불구하고 곧이어 발사된 Palapa B-2 衛星의 멸실위험을 사전에 경고하지 아니한 것에도 過失이 있었다고 주장하였다.

우선 Westar VI 衛星 사건을 보면 McDonnell Douglas 회사와 衛星所有會社간에 체결된 契約書에는 McDonnell Douglas 회사의 過失로 인한 배상책임을 배제하는 條項이 있었으므로,[12] 被告인 McDonnell Douglas 회사, Morton Thiokol 회사 및 Hitco 회사는 이러한 책임배제조항에 따라 原告는 배상청구를 할 수 없다는 주장을 내세워 法院에 略式裁判을 신청하였고 法院은 被告의 신청을 받아들여 略式裁判을 인정하였다. 한편 原告인 Appalachian 보험회사는 McDonnell Douglas 회사가 작성한 契約書上의 過失로 인한 책임배제조항이 애매하고, 부당하고, 公共政策에 反하고, 契約當事者들의 진정한 합의를 표시하지 못했으며, 또한 불법적으로 嚴格生產物賠償責任을 배제한 것이므로 略式裁判을 인정하여서는 않된다고 주장하면서 抗訴를 하였으나 抗訴法院을 이와같은 原告의 주장을 모두 받아들이지 않고 豫審法院의 略式裁判 결정을 확정하였다.

그 다음 Palapa B-2 衛星 사건을 보면 被告인 McDonnell Douglas 회사,

12) McDonnell Douglas 회사와 Westar VI 衛星 소유회사간에 체결된 契約書 제7조(担保 및 補償)에는 "McDonnell Douglas 회사는 有效搭載量補助船(Payload Assist Module)에 대한 또는 이 계약상 McDonnell Douglas 회사가 제공한 用役에 대한 商品性 또는 목적적합성에 관하여 여하한 묵시적 담보뿐만 아니라 기타 여하한 형태의 명시적 또는 묵시적 담보도 하지 아니한다. 이 계약 제13조, 제15조, 제16조 및 제17조에 규정된 것을 제외하고 여하한 상황하에서도 McDonnell Douglas 회사는 이 계약, 不法行爲, 過失, 嚴格賠償責任契約 또는 기타 법률이나 衡平法理論에 의하여 발생한 간접적 손해 또는 買受人의 담보비용에 대하여 책임을 지지 아니한다"라고 규정되어 있었다.

Morton Thiokol 회사 및 Hitco 회사들의 배상책임 문제에 관하여는 위의 Wester VI 衛星 사건에서 언급한 McDonnell Douglas 회사가 작성한 契約書가 적용되지 않고 그 대신에 이 소송의 當事者가 아닌 衛星製作會社가 협상하여 결정한 契約書가 적용되었는 바, 당해 契約書에는 衛星製作會社의 담보를 한정하고 그 밖의 모든 담보와 구제를 배제코자 하는 條項이 포함되어 있었으나, 특히 "過失(negligence)"로 인한 배상책임에 관하여는 규정되어 있지 아니하였다. 이 사건에서 被告인 McDonnell Douglas 회사등은 略式裁判을 청구하였으나, 法院을 당해 契約條項에 過失로 인한 배상책임을 배제코자 하는 當事者들의 애매하지 않은 명백한 표시가 없었으므로 過失로 인한 배상청구에 대하여는 배제의 효력이 없다고 判示하면서 被告의 略式裁判 신청을 棄却하였다.

위에서 살펴본 바와 같이 通信衛星 Westar VI 사건과 Palapa 사건은 거의 모든점 즉, 生產物, 生產物製造原料, 失敗方式 및 被告들간의 관계 등에서 동일하였다. 그럼에도 불구하고 Westar VI 衛星 사건은 단 몇달간 소송이 진행된 후 최소의 비용으로 끝났으며 被告인 MoDonnell Douglas 회사 등이 敗訴하였다. 이와 반대로 Palapa B-2 衛星사건은 公判 준비에 2년이상 걸렸고 原告와 被告 모두 증거서류 수집 작성에 막대한 비용을 지출하였으며, 公判이 약 6개월간 진행된 후 끝났는데 결국 被告인 McDonnell Douglas 회사 등이 勝訴하였다. 만일 Palapa B-2 衛星사건에서 계약상의 책임배제조항이 당해계약의 準據法에 규정된 요건에 맞게 작성되었더라면 關聯當事者들 모두가 막대한 비용과 시간을 소비하지 않고 소송이 끝났을 것이다. 계약상 책임배제조항의 효력요건이 美國 各州法에 따라 상당한 차이가 있을수 있으므로 契約書 작성시 당해계약의 準據法에 관한 명백한 규정을 契約書에 포함시키도록 하여야 한다.

2. 重過失責任의 排除

重過失(gross negligence)이라 함은 일반적으로 不法行爲가 보통의 과실의 경우보다 더욱 비난할 만하고 더욱 공격적인 경우의 過失의 형태를 말한다. 重過失로 인한 배상책임의 배제가 계약상 가능한가의 여부는 商業宇宙事業에 참가하는 企業들로서는 특히 중요한 문제가 되는 바, 그 이유는 商業宇宙事業에 관련하여 발생하는 손실은 매우 크기 때문에 손해배상청구소송이 제기되면 原告는 被告에게 重過失이 있음을 주장하여 계약상

被告의 過失로 인한 책임을 배제하는 조항이 적용되지 않고 배상책임이 있음을 인정코자 할 것이기 때문이다.

대부분의 美國州法은 重過失로 인한 배상책임을 배제하는 계약조항의 효력을 인정하지 않을 것이다. 왜냐하면 法院이 일반적으로 매우 비난할 만한 행위를 한 자에게 책임을 회피할 수 있도록 허용하는 것은 公益에 反하는 것이기 때문이다.[13]

重過失로 인한 배상책임을 배제하는 契約條項의 효력에 관하여 Martin Marietta Corp. v. International Telecommunications Satellite Organization (Intelsat) 사건[14]에 대한 美國法院의 判決內容을 보기로 한다.

이 사건은 衛星發射用役을 제공한 Martin Marietta 회사의 過失로 인하여 Intelsat 衛星의 발사가 실패함으로써 발생하였다. 이 소송에서 原告인 Intelsat는 被告인 Martin Marietta 회사의 계약위반, 過失 및 重過失 등을 원인으로 하여 발생한 衛星의 발사실패에 따른 衛星의 이용불능, 손상 및 장래 구조비용을 포함한 손해에 대하여 總 美貨 1억5천만弗의 배상을 청구하였다.

한편 被告인 Martin Marietta 회사는 原告인 Intelsat와의 發射用役契約書에 衛星發射와 관련하여 重過失로 인한 손해뿐만 아니라 여하한 손해에 대하여도 배상책임을 지지 않는다는 契約條項을 근거로 하여 손해배상청구의 棄却을 신청하였다. 이에 대하여 法院은 被告인 Martin Marietta의 신청을 받아들여 原告인 Intelsat의 손해배상청구를 棄却하였는데, 그 이유는 1988년에 美國議會에서 개정된 商業宇宙發射法(Commercial Space Launch Act)[15]에 衛星發射用役 提供者의 보호를 위해 배상책임을 제한하는 公共政策이 공표되었음을 근거로 하여 重過失로 인한 손해에 대하여 배상책임이 없음을 인정하였기 때문이다.

또한 Intelsat 衛星 사건에서 발사실패로 衛星이 손상된 것은 아니며 衛星의 飛行軌道 진입이 잘못되어 통신목적에 이용할 수 없게 되었을 뿐이므로 原告인 Intelsat의 손실은 순수한 경제적 손해에 불과한 것인바, 發射用役契約에 명백히 규정된 의무이외의 순수한 경제적 손해에 대하여는 법률상

13) Rudolph v. Pino, op. cit., p.182.

14) No. MJG-90-1840(D.C. Md. 1991).

15) 49 U.S.C. §2601 이하 참조. 1984년 제정된 商業宇宙發射法(Commercial Space Launch Act)은 衛星發射와 관련하여 발생하는 손해의 배상청구를 제한하고, 當事者들로 하여금 손해보상을 받기 위한 保險에 가입할 필요가 없도록 하는데 그 목적이 있다.

注意義務가 없으며, 따라서 過失로 인하여 발생한 순수한 경제적 손해에 대하여 被告인 Martin Marietta 회사는 배상책임이 없다고 주장하였다. 이에 대하여 法院은 메릴랜드州法上 生產物製造者는 계약상 명백히 규정된 의무이외에 순수한 경제적 손해를 방지하기 위한 注意義務가 없으므로 오직 경제적 손해만이 있을 경우의 過失은 訴因이 될 수 없다고 判示하였다.[16]

3. 下請契約者의 責任排除

계약상 生產物製造者 또는 用役提供者의 배상책임을 배제하는 條項은 契約當事者들 이외의 자 즉 下請契約者에게도 적용되는가의 문제가 생길 수 있다. 예를 들면 軌道進入에 실패한 衛星의 買受人이 發射用役 提供者와 직접 계약을 체결하지 아니한 경우 또는 構成部品의 결함으로 완전한 기능을 발휘하지 못하는 衛星의 買受人과 당해 構成部品을 제작한 下請契約者간에 계약관계가 없는 경우에 위와같은 문제가 발생할 수 있다. 前述한 Westar VI 衛星 사건에서 法院은 被告인 McDonnell Douglas 회사가 작성한 契約書의 책임배제조항에 主契約者 이외에 下請契約者에게도 적용된다는 규정[17]이 있으므로 McDonnell douglas 회사뿐만 아니라 그의 下請契約者의 배상책임도 배제된다고 判示하였다.

계약상 當事者들의 책임배제를 효과적으로 확대하기 위하여는 再賣買契約書에 前述한 Appalachian 사건에서와 같이 완전한 책임배제조항을 삽입하는 동시에, 당해조항이 生產物의 製造에 참가한 모든 契約者들과 下請契約者들의 이익을 위하여 적용된다는 것을 명백히 규정하여야 한다.

4. 責任의 相互排除

衛星發射用役契約書에는 일반적으로 衛星發射 參加者들 자신의 손실은 각자 부담하며, 다른 參加者들에게 배상청구를 하지 않을 것에 동의하는

16) 前述한 Palapa B-2 衛星 사건에서 法院은 캘리포니아州法上 原告의 손실이 순수한 경제적 손해에 불과하다 하더라도 그 손해발생에 被告의 過失이 있을 경우 過失을 訴因으로 하여 손해배상청구소송을 제기할 수 있다고 判示하였다.

17) Westar VI 衛星所有者와 McDonnell Douglas 회사간의 契約書에 "當事者들은 위 제14.2조(排除條項)에 규정된 배제를 第3受益者들 뿐만 아니라 각단계에 있는 그들 각자의 契約者들과 不請契約者에게도 적용하기로 합의한다"라고 규정하고 있다(Appalachian Inc. Co. v. McDonnell Douglas Corp. et al., 252 Cal. Rptr. at 722(11th Dist. 1989)).

상호책임배제조항[18]이 들어있다.

이와같은 상호책임배제조항은 前述한 직접책임배제조항과 마찬가지로 發射用役契約當事者인 發射參加者들에게만 적용되며 이들의 契約者와 下請契約者들에게는 적용될 수 없다. 따라서 發射用役契約當事者에게 衛星의 構成部品을 제작 판매한 자는 發射用役契約書의 상호책임배제조항에 發射參加者 각자의 契約者와 下請契約者들에게도 이 조항이 적용된다는 명백한 규정이 없는 한 發射參加者들로부터 손해배상청구를 당하게 된다. 그러므로 상호책임배제조항을 發射參加者들 뿐만 아니라 그밖에 生產物 또는 用役을 제공한 각 단계에 있어서의 契約者와 下請契約者들에게도 적용하려면 이러한 취지의 규정을 發射用役契約書에 삽입하여야 한다.

Ⅴ. 責任分散策으로서의 宇宙保險

1. 宇宙保險의 意義

오늘날 宇宙空間은 전세계적으로 중요한 상업활동의 무대가 되고 있으며, 宇宙事業分野에서 고려되어야 할 주요사항중의 하나가 보험문제이다. 특히 통신분야의 商業用 宇宙事業을 추진함에 있어서 보험의 역할이 크다.

宇宙事業에는 매우 다양한 위험들이 따르게 마련인 바 이러한 위험들을 담보하는 보험은 宇宙產業體의 발전에 큰 역할을 해왔다. 衛星發射前, 發射 및 軌道飛行保險 그리고 生產物賠償責任保險과 같은 전통적인 財產 및 賠償責任保險은 대부분의 宇宙事業 財源調達에 필수적인 요건이 되어왔다. 또한 保險企業들은 재산상 손해보다도 재정적 보증과 정치적 위험영역에서의 우발사건에 대비코자 하는 宇宙事業 參加企業들의 새로운 요구에 응해왔다.[19]

18) 衛星所有者인 Intelsat와 Martin Marietta 회사간의 商業發射用役契約書 제6조(a)에 "Martin Marietta 회사와 기타 個人發射參加者들은 다음과 같이 손해배상청구의 상호배제를 약정한다 : (i) 各 當事者는 個人發射當事者들, 政府發射參加者들 및 상업발사활동에 관련된 그들의 職員들에 대한 손해배상청구를 배제하는 것에 동의한다. (ii) 各 當事者는 상업발사활동의 수행으로 인하여 발생하는 여하한 재산손해, 신체상해나 사망, 또는 그의 雇傭員들이 입은 재산손해, 신체상해나 사망에 대하여 보상하고 책임질 것에 동의한다"라고 규정되어 있다.

19) Peter D. Nesgos, "The Role of Insurance in Space Project Financing", International Space Conference Organized by Assicurazioni Generali, Rome, 16 September 1990,

이와같이 宇宙保險에서는 商業用 宇宙事業에 참가하는 企業들이 직면하는 高度의 복합기술로 부터 파생되는 각종 위험으로 부터 이들을 보호하기 위하여 그 위험을 담보하고 있으며, 宇宙事業에서의 위험은 그 특성상 保險者가 통계적 확율 분석만으로는 그 사업의 성공여부를 예측하기 어렵기 때문에 일반적으로 특수한 위험의 범주로 분류하고 있다.

保險業界가 宇宙事業에 있어서의 필요에 따라 최초로 보험담보를 시작한 것은 1965년의 Comsat 衛星이며, 그후 1968년의 第3世代 Intelsat 衛星에 최초로 衛星發射保險의 가입이 시작되었다. 美國聯邦法은 商業用衛星 發射用役業의 허가조건으로서 申請企業이 보험에 가입할 것을 의무화하고 美國運輸省이 보험최저한도액을 정하도록 규정하고 있다.[20]

2. 宇宙保險의 担保範圍

宇宙事業의 개발과 실현과정은 크게 5단계 즉 ① 생산단계(계획, 설계, 제조 및 시험), ② 發射前 일체의 과정 및 시험단계, ③ 발사단계, ④ 초기 궤도진입 또는 궤도 배치단계, ⑤ 궤도선회비행단계 등으로 구분할 수 있는 바, 각 단계별로 宇宙保險에서 담보하고 있는 범위를 살펴보면 다음과 같다.[21]

첫째, 衛星의 생산단계는 전자제품 및 컴퓨터 등과 같은 高度의 기술집적상품의 생산단계와 거의 유사하므로 일반적으로 財產保險에서 담보되는 화재, 도난 및 用役中斷 등의 위험을 保險者가 담보하고 있다.

둘째, 衛星의 發射前 단계는 衛星이 발사준비에 들어간 때로부터 발사를 목적으로 發射機의 主엔진에 故意的 點火가 되거나 실질적으로 발사가 되는 순간까지를 말한다. 여기에는 發射臺에 놓여있는 衛星의 일체의 部品과 발사준비활동을 포함시키고 있으며, 일부에서는 衛星을 제조공장으로 부터 발사장소로의 이동과 보관에 이르기까지의 운송과정도 發射前 단계에 포함시키고 있다. 衛星의 發射前 보험에서는 衛星自體, 애포지킥모터(apogee

p.196.

20) Commercial Space Launch Act Amendment PL100-657 : 1988년 改正 商業用 宇宙發射法에 의하면 發射用役企業은 피해보상요구에 대하여 최고 美貨 5억弗까지 부담하며, 피해보상요구액이 보험에 담보된 금액을 초과할 경우에는 聯邦政府가 美貨 15억弗까지 지급할 수 있도록 규정하고 있다.

21) Benito Pagnanelli, "宇宙保險產業의 發展課程", 保險調査月報 11月號, 保險監督院, 1992. pp.67~68 ; C.T Bowering Space Projects Ltd., Satellite Insurance Guide 1993, pp.8~14.

kick motor) 및 관련발사장비의 손상 또는 멸실을 담보하며, 담보기간은 2~3개월이다.[22] 현재 宇宙保險市場에서 판매되고 있는 위성 發射前 단계를 담보하는 보험에서는 일반적으로 全危險(all risks)을 담보하고 있으며, 보험담보상 특히 중요한 사항은 發射機와 衛星의 연료주입과정이다.

셋째, 衛星의 발사단계를 담보하고 있는 보험에서는 主發射엔진의 點火순간 또는 실질적으로 발사된 순간이후 부터 담보가 개시되며, 衛星이 發射機로 부터 물리적으로 분리되는 순간에 담보기간이 종료된다. 衛星發射保險에서는 일반적으로 衛星이 목적궤도 비행에 도달할 때까지 발사실패에 따른 衛星所有者가 부담하는 衛星의 손상 또는 멸실 위험을 담보하고 있으며, 담보기간은 衛星발사후 180일~12개월까지이다.[23]

넷째, 초기궤도비행단계에서는 衛星의 정상궤도비행의 성공여부가 점검되며, 保險加入者가 衛星의 全部品이 정상적으로 작동되고 있다고 판단될 때에 비로소 保險者의 발사위험의 담보가 종료하게 된다. 최근 일부 宇宙航空産業體들이 개발한 상품으로서 이미 정상궤도에 진입을 완료한 衛星을 판매하는 경향이 있는 바, 이 경우에는 衛星製作會社가 衛星發射保險의 加入者가 된다.[24]

다섯째, 궤도비행 또는 衛星飛行을 담보하고 있는 보험에서는 衛星의 발사 및 궤도배치가 이루어진 이후 衛星의 목적비행이 종료되기 전에 발생한 衛星의 손상 또는 멸실 위험을 담보하고 있으며, 담보기간은 12개월~24개월이다.[25]

여섯째, 宇宙事業에 있어서 第3者에게 손해를 끼치고 이들에게 보상을 해야할 책임은 그 발생가능성에 정도의 차이는 있지만 前述한 宇宙事業의 全段階에서 일어나고 있는 바, 衛星의 발사장소에서의 책임위험 및 발사와 궤도비행으로 부터 발생하는 책임위험이 第3者賠償責任保險에서 담보되고

22) C.T. Bowering Space Projects Ltd., op.cit., p.8.

23) 衛星發射段階에서 최초로 全損이 발생한 사건은 1977년의 OTS 1 衛星사고로서 保險業界는 美貨 2,913만弗을 보상하였다(Benito Pagnanelli, 前揭論文, p.68).

24) C.T. Bowring Space Projects Ltd., op. cit., p.11.

25) 衛星이 궤도비행단계중에 최초로 全損이 발생한 사건은 1983년의 Satcom II 衛星사고이다. 그러나 궤도비행에 실패한 가장 중요한 사건은 Superbird A 衛星사고로서 이 사건은 衛星이 비행제어기능을 상실하고 통신연락업무가 두절되어 본궤도비행위치로 부터 이탈한 사고로 保險業界는 美貨 1억7천만弗을 보상하였다(Benito Pagnalli, 前揭論文, p.68).

있다.[26] 第3者賠償責任保險에서 보험담보가 가장 복잡하고 어려운 단계는 衛星發射段階로서 발사현장에서 발사실패로 인하여 第3者의 신체 또는 재산에 손해를 끼칠 가능성은 危險査定을 할 때 중요한 사항중의 하나이다.[27] 한편, 궤도비행단계에서는 衛星의 破片이 지구상에 떨어져 재산적 손해를 발생시킨 Cosmos 954 衛星과 Skylab 衛星 사건이 있었지만 第3者賠償責任의 위험은 크게 문제시 되지 않고 있다. 그러나 현재 지구주변궤도를 비행하고 있는 衛星들로 부터 떨어지는 破片數가 증가함에 따라 宇宙產業體와 保險企業들에 심각한 우려를 주고 있다.

Ⅵ. 結 論

오늘날 商業宇宙事業의 지속적인 발전과 개발로 宇宙事業參加企業들이 宇宙事業 수행과 관련하여 막대한 손실의 발생과 이에 대한 배상책임을 부담할 가능성은 점차 높아지고 있다.[28] 따라서 商業宇宙事業에 참가하는 企業들은 法律과 實務上의 상업적 고려에 의하여 허용된 최대한도로 그들의 책임을 계약에 의하여 배제 내지 제한할 필요가 있는 것이다. 여기서 계약상 가장 효과적으로 參加企業들의 책임을 배제 내지 제한하기 위하여는 우선 당해계약의 準據法을 결정한 후 계약조건에 대한 準據法上 규제요건을 파악한 다음, 당해사업의 參加企業當事者들간의 관계를 이해하여야 한다.

한편 商業宇宙事業 參加企業들의 계약상 책임배제규정에 의한 無責任主義는 宇宙事業에 이용되는 生產物 또는 用役의 購買者들을 불리한 위치에 처하게 할 뿐만 아니라, 이러한 책임배제방식이 다른 商去來關係에서 적용되어온 原則이나 國際協約에 근거한 것도 아니라는 점이 문제시 되고 있다.[29]

---

26) 美國航空宇宙局(NASA)의 發射體에 의한 用役을 계약한 자는 發射體가 초래할 수 있는 第3者 손해에 대한 보험에 가입하여야 하며, 이것은 宇宙往復船에 의한 發射用役의 경우에도 동일하게 적용된다(NASA Authorization Act, 1980 P.L., N96-j48, 935 Star 348 1979).

27) 衛星發射場所는 일반적으로 衛星發射가 실패할 경우 현장에서 第3者에게 입히는 손해를 충분히 줄일 수 있도록 해양근처나 사막지역주변으로 정하고 있다.

28) 宇宙事業에 있어서 현재까지 발생한 손실사고 가운데 가장 손실이 큰 사고는 1986년 1월 28일의 Challenger 號 사고이다.

29) Larry Kaplan, "Allocation of risk based on fault is it feasible for satellite loser",

宇宙에서의 활동은 地上에서의 활동보다 그 위험의 정도가 크며, 막대한 資金이 성공적인 활동을 위해 투자되지만 衛星發射의 성공률은 기대보다는 약간 낮게 나타나고 있다. 그러므로 商業宇宙事業에 투자된 막대한 자금과 비교적 높지않은 성공률을 고려해 볼 때 商業宇宙事業 參加企業들은 그들이 부담할 책임위험을 宇宙保險에 付保하여 분산시키는 방안을 講究하지 않으면 안될 것이다.

우리나라도 宇宙開發事業에 착수하여 지난해 처음으로 우리별1호 科學衛星을 우리 技術陣이 제작하여 발사하였으며 1995년에는 무궁화호 通信衛星을 발사할 예정이다. 이와같은 우리나라의 宇宙事業에는 國內外 宇宙産業體들이 참가하게 되는 바 衛星의 제작 및 발사에 참가하는 企業들이 제공하는 生産物 및 用役에 대한 담보 및 배상책임 범위를 계약서상에 명확히 규정하여 만약의 각종 손실사고에 대비하여야 할 것이다.

한편 宇宙事業 參加企業들은 그들이 부담하게 될 책임위험을 분산시키기 위하여 宇宙保險에의 가입문제를 신중히 검토하여야 할 것이며, 우리나라의 保險企業들도 世界宇宙保險市場[30]에 대한 조사 연구를 통하여 宇宙危險을 보다 효율적이고 기술적으로 인수할 수 있는 능력을 갖추도록 노력하여야 할 것이다.

I.B.A., 1986, p.161.

30) 世界宇宙保險市場의 현황을 살펴보면, 1976년~1992년까지 총보험료수입은 US$2,344,830,000, 총보험금지급액은 US$1,950,630,000, 최대인수능력은 1발사당 US$365,000,000,이며, 인수능력분포를 보면 미국 28.49%, 프랑스 19.73%, 영국 15.07%, 독일 14.25%, 이탈리아 12.33%, 호주 3.01%, 일본 1.92%, 기타국가 1.64%를 차지하고 있다(C.T. Bowering Space Projects Ltd., op.cit., pp.16~18).

【Summary】

The Liability of Participants in Commercial Space Ventures and Space Insurance

Kang-Bin Lee*

Generally there is no law and liability system which applies particulary to commercial space ventures. There are several international treaties and national statutes which deal with space ventures, but their impact on the liability of commercial space ventures has not been significant.

Every state law in the United States will impose both tort and contract liability on those responsible for injuries or losses caused by defective products or by services performed negligently. As with the providers of other products and services, those who participate in commercial space ventures have exposure to liability in both tort and contract which is limited to the extent of the resulting damage

The manufacturer of a small and cheap component which caused a satellite to fail to reach orbit or to operate nominally has the same exposure to liability as the provider of launch vehicle or the manufacturer of satellite into which the component was incorporaded.

Considering the enormity of losses which may result from launch failure or satellite failure, those participated in commercial space ventures will do their best to limit their exposure to liability by contract to the extent permitted by law. In most states of the United States, contracts which limit or disclaim the liability are enforceable with respect to claims for losses or damage to property if they are drafted in compliance with

* Professor, Department of International Trade, Sang Ji University.

the requirements of the applicable law. In California an attempt to disclaim the liability for one's own negligence will be enforceable only if the contract states explicitly that the parties intend to have the disclaimer apply to negligence claims.

Most state laws of the United States will refuse to enforce contracts which attempt to disclaim the liability for gross negligence on public policy grounds. However, the public policy which favoured disclaiming the liability as to gross negligence for providers of launch services was pronounced by the United States Congress in the 1988 Amendments to the 1984 Commercial Space Launch Act.

To extend the disclaimer of liability to remote purchasers, the contract of resale should state expressly that the disclaimer applies for the benefit of all contractors and subcontractors who participated in producing the product. This situation may occur when the purchaser of a satellite which has failed to reach orbit has not contracted directly with the provider of launch services.

Contracts for launch services usually contain cross-waiver of liability clauses by which each participant in the launch agrees to be responsible for it's own loss and to waive any claims which it may have against other participants. The cross-waiver of liability clause may apply to the participants in the launch who are parties to the launch services agreement, but not apply to their subcontractors.

The role of insurance in responding to many risks has been critical in assisting commercial space ventures grow. Today traditional property and liability insurance, such as pre-launch, launch and in-orbit insurance and third party liability insurance, have become mandatory parts of most space projects.

The manufacture and pre-launch insurance covers direct physical loss or damage to the satellite, its apogee kick moter

and including its related launch equipment from commencement of loading operations at the manufacture's plant until lift off.

The launch and early orbit insurance covers the satellite for physical loss or damage from attachment of risk through to commissioning and for some period of initial operation between 180 days and 12 months after launch.

The in-orbit insurance covers physical loss of or damage to the satellite occuring during or caused by an event during the policy period.

The third party liability insurance covers the satellite owner's liability exposure at the launch site and liability arising out of the launch and operation in orbit.

In conclusion, the liability in commercial space ventures extends to any organization which participates in providing products and services used in the venture. Accordingly, it is essential for any organization participating in commercial space ventures to contractually disclaim its liability to the extent permitted by law. To achieve the effective disclaimers, it is necessary to determine the applicable law and to understand the requirements of the law which will govern the terms of the contract.

A great deal of funds have been used in R & D for commercial space ventures to increase reliability, safety and success. However, the historical reliability of launches and success for commercial space ventures have proved to be slightly lower than we would have wished for. Space insurance has played an important role in reducing the high risks present in commercial space ventures.