

<論文>

航空機製造業者의 責任에 관한 연구

송승헌*

A Study on Product Liability of Aircraft Manufacturer

S. H. SONG*

목 차

- I. 序 說
- II. 一般 製造物 責任
- III. 主要 국가의 製造物 責任 입법 동향
- IV. 航空機 製造業者의 責任
- V. 航空機 製造物 責任에 관한 판례
- VI. 結 論

ABSTRACT

The area covered by product liability in broadest sense is so vast that an attempt to analyse all its impact on the aviation world risk. Every effort has been made to confine our review of subject a closely as possible to its influence on aircraft manufacturers, airlines and passengers, in spite of strong connections with other spheres of commercial. Product Liability in aviation is the liability of aircraft's manufacturer, processor or non-manufacturing seller for injury to the person or property of a buyer or third party caused by a product which has been sold. Here-in a product is aircraft, third party is passengers who suffered damage by defective design, defective construction, inadequate instructions for handling in aircraft.

Whenever a product turns out to be defective after it has been sold, there are under Anglo-American law three remedies available against the aircraft's manufacturer (1) liability for negligence (2) breach of warranty (3) strict liability in tort. There are Under continental law Three remedies available against the aircraft's manufacturer (1) liability for defective warranty (2) liability for non-fulfillment of obligation (3) liability in tort.

* 한진 물류 연구원

연락처, E-mail : heonss@hanmail.net

It is worth pointing out here an action for breach of warranty or for defective warranty, for non-fulfillment of obligation is available only to direct purchaser on the basis of his contract with the aircraft's manufacturer, which of course weakness its range and effectiveness. An action for tort offers the advantage of being available also to third parties who have acquired the defective product at a later stage. In tort, obligations are constituted not only by contract, but also by stature and common law. In conclusion, There in no difference in principle of law.

In conclusion I would like to make few suggestions regarding the product liability for aircraft's manufacturer. Firstly, current general product liability code does not specify whether government offices(e.g. FAA) inspector conducted the inspection and auditory certificate can qualify as conclusive legal evidence. These need to be clarified. Secondly, because Korea is gaining potential of becoming aircraft's manufacturer through co-manufacturing and subcontracting-manufacturing with the US and independent production, there needs legislation that can harmonize the protection of both aircraft's manufacturers and their injured parties. Since Korea is in primary stage of aviation industry, considerate policy cannot be overlooked for its protection and promotion. Thirdly, because aircraft manufacturers are risking restitution like air-carriers whose scope of restitution have widened to strict and unlimited liability, there needs importation of mandatory liability insurance and national warranty into the product liability for aircraft's manufacturers. Fourthly, there needs domestic legislation of air transportation law that clearly regulates overall legal relationship in air transportation such as carrier & aircraft manufacturer's liability, and aviation insurance.

Keywords: Product liability(제조물책임), Aircraft manufacturer's liability(항공기 제조업자책임), Liability for negligence(과실책임), Tort(불법행위), Breach of warranty(하자담보책임), Exoneration(면책)

I. 序 說

제조물위험이 점차 증가함으로써 피해자인 소비자보호와 기업책임에 대한 요구가 강화되었고, 제품과 제조기술이 복잡해짐에 따라 전문지식이 부족한 피해자가 제조업자의 고의나 과실을 입증하여 손해배상을 받기가 어려워지면서 세계적으로 제조물책임 도입이 확산되었다. 이에 부응하여 우리나라가 2002년부터 시행한 제조물책임법은 피해자와 제조업자간의 입증책임의 대등성을 가져왔으며, 소비자의 입장에서 결합 제조물로 인한 피해구제를 정당하게 받을 수 있게 된 점에서는 진일보하였으나 동법은 시행상 몇 가지의 문제점을 안고 있다. 첫째, 2002년 시행한 후 제조업자와 피해자간의 제조물책임을 둘러싼 분쟁은 생명사고, 신체상해와 같은 고액의 피해 및 소액의 재산피해가 분쟁의 다수를 차지하고 있어 이를 모두 민사재판으로 해결함에 있어 시간적·경제적 부담의 문제점을 안고 있다. 예컨대, 피

해자와 제조업자 사이의 교섭에 의한 해결이 어려울 경우 소송으로 직결되는데, 피해자가 과도한 비용과 소송지연으로 인한 시간낭비를 우려하여 권리자체를 포기하는 경우가 발생하고 있다.

둘째, 제조물책임 소송을 제기하려는 피해자는 소송에 앞서 제품의 결함과 관련된 많은 정보를 필요로 하는데, 이러한 정보는 제조업자에게 편중되어 있다. 따라서 제조물책임 사고에 관한 정보에 접근하지 못하고 소송을 통해 결함이 문제가 된 제품으로 인한 손해배상 책임을 추궁한다는 것은 소송의 전후를 불문하고 피해자에게 매우 불리하다고 할 수 있다.

셋째, 제조물책임법이 시행되었어도 제조업자의 배상책임의 능력이 없을 경우 적절한 피해자의 손해에 대한 구제는 불가능하므로 법적으로 인정된 손해배상책임의 이행의 확보를 위한 제도장치 없이는 법에 의한 피해자의 구제가 어려운 문제가 발생한다.

넷째, 제조물의 책임의 분쟁에 있어서 최대의 쟁점인 결함의 存否 및 결함과 손해사이의 인과관계에 대해서는 여전히 피해자가 입증 책임을 지게 되는데, 피해자 측은 과학적·기술적 정보접근과 지식의 관점에서 사고원인을 규명하여 입증하기가 곤란한 경우가 많다. 특히 대부분의 제조물로 인한 피해가 소규모 점에서 중립적으로 사고원인을 규명할 수 있는 기관이 없다는 문제점이 있다.

다섯째, 우리나라 제조업 중에는 중소기업이 차지하는 비율이 98%에 달하고 있는 우리나라의 현실에서 제조물책임에 대한 충분한 대처능력을 갖지 못하는 중소기업에게 경영부실을 초래할 수 있다.¹⁾

여섯째, 우리나라는 안전에 관한 법률로서 식품위생법, 독극물에 관한 법률, 전기용품안전관리법, 고압가스안전관리법, 도시가스사업법, 자동차관리법, 식품관리법 등의 법률은 관련 제품에 대하여 별도의 기준을 만들어 제품의 안전을 기하고 있으나 이러한 안전기준은 국제적인 기준에는 미치지 못하고 있는 실정이다. 특히 제조물책임의 영향으로 항공기 설계상의 하자나 제조시 요구되는 의무를 위반하였을 때 일반 제조물책임과 같은 책임을 물을 수 있다는 분위기가 팽배해지면서 항공기제조업자의 책임에 관한 이론은 항공대국인 미국을 중심으로 형성 발전되었으며, 항공기제조업자의 생산·판매의 하자로 인하여 손해가 발생한 경우에 매도인과 더불어 신체, 재산에 끼친 손해를 매수인, 제3자에게 배상하도록 하는 판례가 형성되었다. 이러한 판례는 항공기나 그 부품의 결함에 의하여 생명, 신체, 재산에 손해가 발생한 경우에 항공기제조업자 또는 부품제조업자에게 그 항공기 또는 부품의 결함에 대하여 어떠한 법적 책임을 부과할 것인가의 문제로 귀착된다.

제조물책임법상 항공기제조업자의 책임에 관한 고찰은 향후 우리나라의 항공기 생산에 있어 미국과 공동생산, 하청생산, 완전독자생산 방식으로 항공기 생산국으로 될 가능성이 크기 때문에, 항공기제작 판매 후 결함으로 인한 피해자의 손해배상에 대한 항공선진국의 법규 및 판례를 고찰함으로써 법적인 측면에서 항공사고 대책 수립에 도움을 줄 것으로 예상된다. 따라서 본 논문의 연구목적은 제조물책임이 Global 스탠더드로 정착되어 가는 상황에서 항공기의 결함으로 인한 항공기사고에 대하여 제조업자에게 제조물책임을 묻는 소송 건수가 증가할 것으로 예상되므로 이에 대한 법적 책임문제를 철저히 분석함으로써 보다

1) 장용진, “제조물책임에 대한 기업의 입장”, 제17호, (소비자 1995).7면, 35면.

적절히 대응하고자 하는데 있다.

본 논문의 연구범위는 항공기사고 발생시 전투기를 제외한 민간수송기를 중심으로 항공기제조업자의 책임에 관하여 고찰하였다. 특히 항공기 사고시의 인적·물적 손해에 관하여 항공기제조업자의 책임에 관하여 외국의 입법 및 판례를 검토하였다. 연구방법은 기본적으로 문헌 연구방법에 입각하고 있다. 즉, 항공기제조업자의 책임에 관한 문헌, 논문, 학술지 등을 참조하였고, IATA에서 발행한 자료와 외국 발표자료, 국내외 항공사고 판례를 인용하였다. 또한 국내항공사, 국제민간항공기구, 건설교통부, 한국항공대학, 항공우주법학회, 한국항공진흥협회 등에서 발행된 자료를 최대한 활용하였다.

II. 一般製造物 責任

1. 제조물책임의 의의

일반적으로 제조물책임(Products Liability)이라 함은, 결함상품으로부터 야기된 인적·물적 손해에 대한 책임을 의미한다. Hursh는 “팔린 제조물로 인하여 구매자나 제3자의 재산 또는 신체에 미친 손해에 대하여 생산자, 가공자, 비생산판매자가 지는 책임”이라고 정의하고 있다.²⁾ 제품을 판매 또는 공급하는 업(業)에 종사하는 사람으로서, 결함이 있는 제조물을 판매 또는 공급한 사람은 그 결함에 의하여 발생한 생명·신체 또는 재산에 대한 손해를 책임진다.³⁾

제조물책임은 결함제품으로부터 발생한 손해에 관하여 책임이 발생하기 때문에 결함이 있어야 한다. 여기서 결함은 ① 제조상의 결함, ② 설계상의 결함, ③ 경고·지시상의 결함으로 구분되고, 결함여부를 판단하는 기준으로는 ① 표준일탈기준, ② 위험효용기준, ③ 소비자자기대기준이 있으나 그 기준도 결함에 따라 정하여진다고 보는 견해가 있다.⁴⁾

2. 외국의 一般製造物 責任의 法理

1) 英美法

(1) 과실책임

영미법의 제조물책임은 전통적으로 “과실 없으면 책임없다(no liability without fault)”라는 과실책임으로 다루어져 왔다. 이 원칙은 불법행위법상의 일반법리인 과실책임을 제조물책임에 적용하여 제조업자 등의 주의의무 위반을 이유로 그 책임을 인정하려는 것으로서, 제조업자의 고의 또는 과실 외에 제조업자와 피해자간에 직접적인 계약 당사자관계가 있을 것을 요건으로 하였다. 그 후 Thomas v. Winchester사건⁵⁾에서 계약관계의 존재의 예외를

2) R.D Hursh, H.J., American Law of Products Liability(2nd ed. 1974), p.2.

3) Restatement of The Law, Third, Torts : Products Liability의 제1조.

4) 이운조, “항공기제조물책임에 관한 연구”, 제9호 (한국우주법학회 1997), 371-375면.

5) 6. NY. 397, 57Am. Dec 455(1852); 의약제조업자가 독성이 있는 민들레 추출액 벨라도나에 라벨을 잘못붙여 소매인 약국에 공급하였고, 약국은 독성이 있는 것을 모르고 라벨의 표시대로 약을 고객에게 판매하여 그 약을 사서 복용한 원고가 정신적 장애를 입자 피해자의 대리인이 최초매도인인 약품제조업자를 상대로 손해배상청

인정한 이후 위험한 성질의 제조물에 대한 과실책임의 인정범위를 점차 확대하였다. 그러나 위험한 성질의 제조물에 대한 판단이 어려워지자 판례는 제조물이 소비자에게 미치는 위험성의 정도 또는 제조업자가 상당한 주의의무를 기울였는가의 여부에 따라 위험한 제조물인지의 여부에 판단기준을 두었다.

1916년 Macpherson v. Buick Motor Co., 사건⁶⁾에서 제품을 시장에 출품한 제조업자는 그것을 매수하는 소비자의 위험을 예상할 수 있기 때문에 과실로 인하여 피해자에게 손해가 발생하면 계약관계의 存否에 관계없이 과실책임을 져야 한다고 판시하였다.

과실책임은 제조업자와 소비자 사이에 계약관계가 없더라도 제품의 결함으로 인한 손해가 발생하면 제조업자를 상대로 직접 손해배상을 청구할 수 있다는 점에서 피해구제에 상당한 기여를 하였지만 제조업자의 과실을 요건으로 하기 때문에 일정한 한계에 부딪혔다.

또한 발견하기 어려운 결함이 있는 경우 결함이 사실추정의 원칙을 적용하더라도 제조업자의 과실로 볼 수 없는 알 수 없는 원인으로 야기된 경우, 제조업자가 적절한 주의의무를 다하였음을 입증함으로써 과실이 부정되는 경우, 피해자 또한 제조과정 및 전문지식이 없어 제조업자가 적절한 주의를 다하였다는 주장을 반박할 수 없는 경우, 피해자의 구제가 어려운 한계가 있다.

(2) 담보책임

담보책임은 매매계약에 근거를 두고 매도인이 매수인에 대하여 판매한 상품의 품질에 대한 명시 또는 묵시의 보증을 하고 사후에 그 보증내용이 사실에 반하는 경우 매도인이 매수인에 대하여 부담하는 책임으로서, 미국은 피해자를 위해 담보책임을 계약법상의 법리를 넘어 시장에 제품을 판매한 제조업자에게 부과하는 불법행위상의 엄격책임으로 받아들여 계약관계가 없는 제조업자와 소비자 사이에 적용하기 시작하였고, 이는 결국 제조물책임 법리를 불법행위법 분야의 새로운 영역으로 접근시켰다고 평가될 수 있다. 이러한 담보책임에는 ① 명시적 담보와 ② 묵시적 담보가 있으며, 미국통일 상법전은 상품의 매매에 있어서 매도인이 매수인에 대하여 행한 사실의 확인 또는 상품에 관계된 약속을 함으로써 매매의 기초가 된다거나, 상품의 명시적 표시, 견본 또는 모델이 매매기초의 일부가 된 경우에는 명시적 담보책임으로 규정하고 있다(UCC §2-313). 명시적 담보를 엄격책임으로 보는 이유는 제조업자가 자신의 제품에 있어 일정한 표시를 할 때 제조업자는 그 약속을 지키는 것이 합당하고 동시에 피해자는 제품이 제조업자의 표시에 합치한다고 기대할 수 있는 권리를 가지고 있기 때문이라고 보는 견해가 있다.

한편 묵시의 담보는 상품이 판매된 경우에 그 상품의 품질과 안전성에 관하여 제조업자의 특별한 의사표시가 없어도 책임이 있으며, 그 책임은 상품의 판매라는 사실 그 자체로서 당연히 인정된다는 것이다. 이러한 담보책임은 제조업자 및 매도인의 담보책임에 대하여 무과실책임을 부담하지만 계약당사자의 요건, 담보에 대한 신뢰, 통지요건, 면책조항의 항변 등 계약책임의 범위를 벗어나지 못하는 단점이 있다.

구 소송을 제기하였다. 이에 대하여 법원은 약품제조업자에게 과실책임을 부담해야 한다고 판시한 사례임.

6) 217 N.Y. 382, 111 N.E. 1050(1916); 소매업자를 통해 자동차를 구입하여 운전하던 중 차바퀴의 파괴로 전복되어 부상을 입은 피해자가 자동차제조업자를 상대로 소송을 제기한 사례임.

(3) 불법행위상의 엄격책임

위의 담보책임에 관한 단점을 극복하기 위하여 등장한 것이 불법행위상의 엄격책임이론이다. 이러한 책임은 피해자가 제조업자의 과실을 입증할 필요가 없다는 의미에서 “엄격(strict)”이라 하고, 담보계약에서와 같이 계약 또는 담보 부존재의 항변이 인정되지 않는다는 뜻에서 “불법행위(in tort)”라고 말한다.⁷⁾ 여기서 엄격책임은 제품에 결함이 있고, 결함과 손해사이에 인과관계가 존재한다는 것을 피해자가 입증하면 제조업자는 손해배상책임을 부담한다는 원칙을 말하는 것으로 이것은 가해자의 과실존재의 대한 입증을 필요로 하지 아니하므로 무과실책임이라고 할 수 있지만 제품의 결함에 기인하는 손해에 대한 배상책임이므로 절대책임이라고 할 수 없다는 견해도 있다.

1963년 미국에서 Greenman vs. Yuba Power Products사건⁸⁾에서 불법행위에 대한 엄격책임을 저야 한다고 판시함으로써, 결함을 전제로 한 무과실책임이 인정됨으로써 불법행위법상의 엄격책임⁹⁾이 판례를 통하여 형성되었다.

영국은 매수자 위험부담의 원칙으로 매도인의 사기행위에 대해서만 매도인이 책임을 지는 제한을 두었으나, 계약법이 발달함에 따라 매도인의 사기뿐만 아니라 계약상의 보증(Warranty)법리 및 숨은 보증(implied warranty)법리에 의하여 보호되었고 이러한 법리는 당사자관계(privy)의 존재를 요건으로 하였으나, 1932년 Donohue사건¹⁰⁾에서 제조업자의 일반적 注意義務로 인정하고 negligence 이론을 인정하였다.

2) 대륙법

(1) 담보하자책임

제품의 제조업자와 소비자 사이에 매매계약관계가 존재하는 경우 그 매매목적물 자체에 하자가 있으면 소비자는 제조업자에 대하여 매도인의 하자담보책임을 물을 수 있다(독일민법 제459조). 그러나 이러한 책임은 대부분의 소비자가 제조업자로부터 직접 제품을 구입하지 않기 때문에 제조업자와 소비자 사이에 직접적인 계약관계가 성립되지 않은 경우 무의미하다고 할 수 있다.

(2) 보증담보책임

특정물매매에 있어서는 계약시에, 종류물 매매에 있어서는 이전시에 각각 매도인이 목적물의 모양과 性狀에 관하여 보증하였거나, 하자의 존재를 악의로 침묵한 경우에 한하여 손해배상책임을 지우고 있다.¹¹⁾ 매매의 목적물이 보증된 성질을 갖추지 못한 경우에 소비자

7) 하중선/최병록, 제조물책임법과 결함방지대책, (한국표준협회, 2000), 50-51면.

8) Greenman v. Yuba Products Inc. 59 Cal. 2d, p.57, 377 P2d 897, 27 Cal. Repr. 697(1963) ; 법원은 “제조업자가 하자에 대한 검사없이 사용될 물건임을 알면서도 시장에 갖다놓은 물건의 결함으로 인해 사람에게 손해를 입혔을 경우 제조업자는 불법행위에 대해 엄격책임을 진다고 판시했다.

9) 藤田勝利, “國際航空責任の統合制度に關する條約草案をめぐる若干の問題”, 제25호(공법 1984), 34-36면.

10) Donohue v. Stevenson(1932) A.C.562 ; “... This was because negligence had occurred on the part of the workman when constructing the crane, and the manufactures were not liable for this, where as they were in **Donohue v. Stevenson**, as the products were sold to the consumer already faulty...”

는 채무불이행에 근거하는 손해배상을 청구할 수 있다. 이 경우 매도인의 책임은 무과실책임이므로 소비자가 제조업자(매도인)의 과실을 입증할 필요가 없다. 다만 제조업자가 목적물의 품질을 명시 또는 묵시적으로 보증한 경우에 한한다.¹²⁾

(3) 부수적 주의의무 위반

제조업자가 필요한 제품에 대한 고지·설명·협력을 하지 않고 제조물을 판매한 경우 부수적 주의의무 위반으로 손해배상책임을 부담한다. 이러한 부수적 주의의무 위반은 적극적인 채권침해의 효과로서, 제조업자가 소비자에게 인적·물적 손해에 대한 배상책임을 부담하게 하고 있다. 그러나 완제품을 판매하는 중간 유통업자에게는 일반적인 하자검사의무를 부과할 수 없다. 단지, 매도인이 하자의 존재를 검사하고 이로 인한 손해를 방지할 수 있는 경우에만 하자담보책임 외의 부수적 주의의무위반에 의한 불완전이행의 손해배상책임을 인정할 수 있다고 한다.¹³⁾ 계약상 요구되는 주의의 정도는 제조업자 매도인에 따라 다르며 일정한 거래에 있어 관행이 된 부주의나 예견할 수 없는 손해 또는 예기치 않은 상황에 의해 야기된 손해에 대해서는 책임이 발생되지 않는다고 보는 견해가 있다.¹⁴⁾

(4) 불법행위 책임

① 일반불법행위 책임

제품의 결함으로 인하여 피해를 입은 피해자가 그 상품의 생산자에 대하여 일반불법행위에 기한 손해배상을 청구한 경우 피해자는 일반불법행위의 성립요건 즉, 제품에 결함이 있었다는 사실, 그 결함으로 인하여 권리 내지 권익의 침해가 있었다는 사실, 그리고 손해가 발생하였고, 그 결함과 손해발생사이에 인과관계가 있다는 것을 주장·입증하여야 한다.

그러나 피해자가 제조물로 인하여 자신이 입은 손해와의 인과관계를 밝히는 것은 매우 어렵고, 고도로 전문화된 생산과정을 이해하는데 필요한 전문적·기술적 지식을 가지고 있지 않으며, 생산과정에서 어떤 행위가 고의나 과실에 의한 위법한 행위인가를 입증하기가 불가능한 경우가 많다. 제조업자가 전문적·기술적인 사실을 들어 과실이 없다고 반증하는 경우 피해자는 책임을 쉽게 면할 수 있다. 따라서 일반불법행위 책임으로 제조업자의 책임을 묻기에는 입증하기가 곤란하여 사실상 불가능하다는 결론에 이르게 되었다.

② 불법행위상의 엄격책임

제조물의 결함으로 인하여 최종소비자에게 발생한 손해에 대한 배상책임을 과실책임원칙에 의한 불법행위책임으로 해결하는 것으로는 한계에 봉착함으로써 불법행위 책임의 원칙에 대한 수정이 불가피하였다. 따라서 불법행위 책임을 인정하면서도 제조업자의 책임요건을 강화하여 제조업자가 적극적으로 과실이 없음을 입증하지 못하는 한 불법행위책임을 지도록 하여 피해자의 보호를 두텁게 하는 제조업자책임으로서의 불법행위 법리를 재구성하

11) 안법영, “매매목적물의 하자로 인한 손해배상”, 민사법학 제11·12호, (한국사법행정학회, 1995), 205면.

12) 하중선/최병록, 앞의 책, 121면.

13) 안법영, 앞의 논문, 195면.

14) 한봉희, “제조물책임법론”, 대왕사, 1997, 260-261면.

였다.

이처럼 과실의 추정, 입증책임의 전환으로 결함제품으로 인한 피해자를 보호하는 방향으로 제조업자의 불법행위를 인정하고 있다.¹⁵⁾

또한 피해자가 제조업자의 과실을 사실상 추정할 수 있는 일응의 증거 또는 표현증거를 제출할 경우에도 제조업자는 불법행위책임을 져야한다.

입증책임의 전환은 제조업자의 경영상 위험영역의 내부에서 비롯된 손해가 발생한 경우에는 제조업자가 그 제품의 결함이 자신의 조직영역 내에서 아무런 過責이 없이도 발생할 수 있다는 가능성을 제시하는 것만으로는 면책될 수 없다. 따라서 제조업자는 그의 면책을 위하여 자신의 무과실을 완전하게 입증하여야 하고, 면책입증이 이루어지기 전까지는 제품에 대한 결함의 존재만으로 그의 객관적 의무위반과 과실이 추정된다고 한다.¹⁶⁾ 이와 같이 불법행위적 제조업자의 책임은 형식적으로는 과실책임을 취하지만 입증책임의 전환을 통해 사실상 危險責任化가 되었다.

(5) 위험책임(Gefährdungshaftung)

위험책임이란 무과실책임의 한 유형으로서 기계·기술적인 설비, 위험한 물질, 위험한 업무 등의 위험원천으로부터 위험이 실현되어 타인에게 손해를 입힌 경우에 그 위험원천의 점유자, 보호자 또는 관리자가 지는 책임을 말한다.¹⁷⁾ 과실책임이 행위자의 위법한 행위에 대한 책임인데 반하여 위험책임은 책임자의 특정한 위험의 지배 그 자체에 대한 책임이다.

이러한 책임과 관련하여 독일에서 의약품사고에 대해서 제조물책임법의 적용배제를 규정하고 있으며, 제조업자인 제약회사에 대하여 무과실의 책임인 위험책임을 인정하고 있다. 의약품에 의한 배상의무의 범위는 사망 또는 신체상해의 경우 각각에 대하여 약품법 제86조 이하에서 규정되어 있으며 책임한도액이 설정되어 있다. 이 규정은 구성요건이 일정한 범위로 제한된 결함에 대해서만 인정하고 있고 손해의 종류와 범위에 있어서도 극히 한정되어 있어 학계에서 많은 비판을 받고 있다.¹⁸⁾

3. 소결

앞에서도 살펴본바와 같이 제조물책임을 인정하게 된 가장 큰 이유는 피해자의 신속한 구제에 있다고 할 것이다. 따라서 세계 각국의 제조업자의 제조물책임 법리의 경향은 불법행위상의 엄격책임으로 보편화 되어가고 있다. 그러나 항공기제조업자 또는 부품업자에게 항공기 및 그의 부품의 설계 또는 제조에 관한 의무위반이 있다면 일반의 제조업자와 동일한 책임을 부담해야 할 것으로 보이나, 항공기는 고도의 기술을 요하며, 수만 개의 많은 부품의 조립에 의하여 완성되는 것이기 때문에 항공기제조업자 및 부품제조업자의 책임에 있어서 특히 주의의무 위반과 항공기사고시 항공기의 설계 및 제작상의 결함이 있었는지를 입증하기가 어렵다는 점, 막대한 배상액을 발생시킨다는 점을 고려하지 않을 수 없다. 따라

15) 김상용, “제조물책임의 법리구성”, 「인권과 정의」, 통권 제217호, (대한변호사협회, 1994. 9), 36면.

16) 연기영, “생산물책손해배상책임이 입법론적 과제”, (동국대학교 출판부, 1987), 225면.

17) 윤용석, “서독의 위험책임입법과 그 개정방향”, “현대재산법의 저문제”, 김기선박사 고회기념, 논문집, 307면.

18) Kullmann/Pfister, handbuck, Produzentenhaftung(1989) Kza 3800, S.13 ff., 18.; 정제강, “제조물 책임의 법리발전과 입법동향”, (고려대학교 법무대학원, 2000), 51면 재인용.

서 일반 제조물책임과는 달리 다루어야 할 부분이 있는 것으로 판단된다.

아울러 항공기는 일반적인 교통수단으로 점차 증가 추세에 있어 항공기의 잠재적 위험성이 더욱 높아가고 있으므로 피해자의 구제와 아울러 제조업자의 보호라는 양자의 조화 바람직하다고 사료된다. 즉 무과실책임을 원칙을 수용하면서 기업보호를 도모하는 입법정책이 필요하다고 하겠다.

Ⅲ. 주요국가의 製造物責任 입법동향

1. 미국¹⁹⁾

미국은 제조물책임에 대해서는 1965년에 편찬된 제2차 불법행위법 리스테이트먼트의 제 402A조에서 제조물의 결함에 관한 피해자 구제의 기본적인 법리로서 엄격책임의 원칙을 처음으로 선언하였다. 그 이후 제2차 불법행위법 리스테이트먼트는 선진적 제조물책임 법리의 상징적 존재로서 미국의 판례·학설의 발전을 유도하였으나, 현실과의 괴리 등으로 개정의 필요성이 대두되어 1991년 4월 개정 작업에 착수되었고, 수차의 수정과정을 거쳐 1997년 5월 미국법률협회에 의해 Restatement of the Law, Third, Torts : Product Liability(제3차 불법행위법 리스테이트먼트 제조물책임편)의 명칭으로 전체 4장 21조로 구성되어 채택, 공포되었다.

동 법은 제조물의 결함을 ① 제조상의 결함, ② 설계상의 결함, ③ 경고·표시상의 결함으로 분류하고 있다(동법 제2조). ① 제조상의 결함에 대해서는 「의도된 설계에서 일탈한 경우」로 보고, 제조업자 등은 “비록 그 준비·판매에 있어 모든 가능한 주의를 다하였다 해도 책임을 면할 수 없다”고 규정하여 엄격책임의 직접적 적용을 명시하고 있다(동법 제2조(a)). ② 설계상의 결함에 대한 책임은 “예견 가능한 위험을 감소하거나 회피할 수 있는 합리적인 대체설계의 존재 및 그 대체설계를 채용하지 않음으로써 발생하는 합리적인 안전성의 결여”라는 2가지 요건이 불가결한 전제가 되고 있다(동법 제2조(b)). ③ 경고·표시상의 결함에 대한 책임에 관해서도 지시·경고의 타당성을 판단할 때 「합리성」의 기준이 활용되도록 규정되어 있다(동법 제2조(c)).

그밖에도 동법의 주요내용으로는 제5조에서 부품을 사용한 제조물에 의하여 생긴 손해에 대한 부품의 판매업자 또는 공급업자의 책임, 제10조에서 제조물 판매 후 경고를 하지 않아 발생한 피해에 대한 책임, 제16조에서 제조물의 결함에 기인하는 확대손해, 제19조에서는 제조물의 범위에 관하여 규정하고 있다.

2. 영국²⁰⁾

영국은 전통적인 영미법 국가로서 계약책임과 불법행위책임으로 제조물에 의한 피해를

19) Restatement of The Law, Third, Torts : Products Liability

20) Consumer Protection Act 1987.

처리하여 왔으나, 양 책임의 한계를 극복하기 위해 적극적으로 EU지침을 수용하여 국내입법화 하였다. 1987년 5월 15일에 소비자보호법을 제정하여 제1장에서 EU지침을 국내입법화 하기 위한 제조물책임에 관한 규정을 두었고 이를 1988년 3월 1일부터 시행하고 있다.

이는 제조업자에게 유리한 선택으로, 영국의 전통적인 불법행위법은 과실책임에 기초하고 있으며, 계약책임에서는 계약당사자 관계의 존재요건이 엄격하게 적용되고 있었다는 점에서 결함에 따른 무과실책임을 채용하는 것만으로도 영국의 법적 환경에 커다란 전환을 가져왔음을 의미한다. 물적손해의 소액청구의 면책규정을 두어 275파운드(=500ECU)를 초과하지 않는 경우에는 소비자보호법에 기초하여 손해배상청구 자체를 인정하고 있지 않고 있다(제5조 4항).

3. 독일²¹⁾

독일은 제조물책임법 이라는 특별법의 형태로서, EU지침이 지정한 기간보다 다소 늦은 1989년 12월 15일에 제정되어 1990년 1월 1일부터 시행되었다. 특별법의 형태를 취하고 있기 때문에 민법전의 수정은 없었으며, 의약품에 대해서는 무과실책임을 정한 약사법이 이미 존재하고 있기 때문에 의약품에 대해서는 제조물책임법의 적용배제를 명문으로 규정하고 있다(제조물책임법 제15조). EU지침 도입 이전부터 독일의 판례는 제조물책임을 불법행위의 과실책임원칙에 의해 처리하면서도 1968년 닭 페스트 사건²²⁾의 판결이후 과실의 입증책임을 전환하여 제조업자는 무과실을 입증하지 못하는 한 책임을 면할 수 없다고 하여 무과실책임을 적용하고 있다.

독일 제조물책임법은 개발위험의 항변의 인정, 제1차 농산물·수렵물예의 적용을 제외하고 있으며, 동일 결함을 갖는 제품에 대해 복수의 피해자가 있어도 인신손해의 책임한도액에 대하여 전체 1억 6000만 마르크로 제한하고 있다(제조물책임법 제1조 2항 5호·제2조·제10조 1항). 무과실책임을 정한 특별법의 규정에 따라 제조물책임법에서는 무과실 손해배상책임으로는 피해자는 인신손해를 입은 경우라도 위자료 청구권을 행사할 수 없다(제조물책임법 제7조·제8조)고 규정하고, 피해자가 위자료를 청구하는 경우는 제조물책임법에 의한 청구 외에 민법의 불법행위책임(독일민법 제847조)에 의한 청구를 하여야 함을 규정하고 있다. 독일 제조물책임법에서는 물적손해에도 무과실책임을 인정하고 있으나, 500ECU까지는 피해자의 자기부담으로 면책되며, 청구도 감액된다(제조물책임법 제11조).

4. 프랑스²³⁾

프랑스는 1998년에 들어와 신속한 입법 절차가 진행되어 1998년 4월 30일에 「결함제조물 책임」과 관련한 민법개정안의 정부안이 의회에 제출되어 1998년 5월 5일 원로원에서 가결되었고, 대통령이 5월 19일에 서명하여 5월 21일에 관보에 발표됨으로써 EU 가맹국 중 가장

21) Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte(Produkthaftungsgesetz - ProdHaftG) vom 15. 12. 1989 (BGBl. I S. 2198).

22) 양조업자는 그가 기르는 닭을 의사에게 의뢰하여 페스트 예방주사를 놓았으나 그 후 4000 마리가 페스트에 걸려 죽는 손해가 발생하였고 그 의사에게 의뢰한 다른 양조업자의 경우에도 같은 손해가 발생하여 피해자가 페스트백신 제조회사를 상대로 손해배상을 청구하여 승소한 사건임.

23) Code Civil. Titre IV bis : De la responsabilité des produits défectueux.

늦게 국내입법화 되었다.

제조물책임을 민법상의 규정(Code Civil. Titre IV bis : De la responsibility des produits défectueux)으로 하는 한편, 그 규정을 민법의 체계상 비계약적 책임을 규율하고 있는 프랑스 민법 제4장 제1386조의 연장선에서 규정하고 있다. 또한 1차 산업의 생산물까지 제조물로 구성하고 있는 프랑스 민법상 제조물책임을 적용 영역은 계약적 영역과 불법행위 영역에 폭 넓게 걸쳐져 있다. 특히 프랑스 제조물책임을 구제의 중심인 하자담보책임은 사업상의 매도인에 엄격한 책임을 부담시키는 것으로 이를 위해 책임주체를 제조업자에 한정하고 있지 않다. 프랑스 민법의 계약책임에 의한 손해배상청구권은 3년의 소멸시효와 제조물의 유통 후 10년의 제척기간으로 하고 있다.

5. 우리나라²⁴⁾

우리나라는 1994년부터 국내도입이 검토되어 소비자보호원 주관으로 공청회를 거친 후 입법화가 추진되어 2000년 1월 12일 제조물책임법이 제정되어 2002년 공포·시행되었다.

우리나라의 제조물책임법은 민법의 특별법으로 그 골격은 기존의 불법행위법에 기하여 피해자가 제조물로 인해 재산 및 신체상의 피해를 입은 경우 제조자의 고의나 과실을 입증해야 했던 부담을 크게 완화하여 무과실책임원칙을 채택함으로써 피해자의 신속한 구제를 하도록 정하고 있다.

동법은 제조업자 하여금 제품의 안정성에 대한 주의를 높임으로써 피해발생을 억제하는 효과를 가져올 수 있다는 점에서 매우 바람직하다고 할 수 있다. 그러나 한편으로는 무과실책임원칙은 제품의 결함으로 인한 사고라는 인과관계만 입증하면 제조업자에게 배상책임이 있기 때문에 피해자로 인한 소송의 급증이 예상된다. 그리하여 서론에서 언급한 바와 같이 제조물책임법의 시행으로 인한 많은 문제점이 나타나고 있다.

우리나라 제조물책임법의 주요내용을 보면, 동법에서 제조물이라 함은 다른 동산이나 부동산의 일부를 구성하는 경우를 포함한 제조 또는 가공된 동산을 말하며(동법 제2조 1항), 결함이란 제조·설계 또는 표시상의 결함이나 기타 통상적으로 기대할 수 있는 안정성이 결여되어 있는 것을 의미한다고 규정하고 있다.

우리나라 제조물책임법은 입증의 책임은 손해를 배상하는 자에게 있으며, 손해배상의 책임을 지는 자가 ① 제조업자가 당해 제조물을 공급하지 아니한 사실, ② 제조업자가 당해 제조물을 공급한 때의 과학 기술수준으로는 결함의 존재를 발견 할 수 없었다는 사실, ③ 제조물의 결함이 제조업자가 공급할 당시의 법령이 정하는 기준을 준수함으로써 발생한 사실, ④ 원재료 또는 부품의 경우에는 당해 원재료 또는 부품을 사용한 제조물 제조업자의 설계 또는 제작에 관한 지시로 인하여 결함이 발생하였다는 사실을 입증한 경우에는 손해배상책임을 면한다고 규정하고 있다(동법 제4조).

우리나라의 제조업자의 제조물책임에 관하여는 제조물의 제조업자를 알 수 없는 경우에는 제조물을 영리목적으로 판매·대여 등의 방법에 의하여 공급한 자는 제조물의 제조업자 또는 제조물을 자신에게 공급한 자를 알거나 알 수 있었음에도 불구하고 상당한 기간 내에

24) 우리나라 제조물책임법.

그 제조업자 또는 공급한 자를 피해자 또는 그 법정대리인에게 고지하지 아니한 때는 제조물의 결함으로 인하여 입은 손해를 배상하여야 한다(동법 제3조 2항).

동일한 손해에 대하여 배상할 책임이 있는 자가 2인 이상인 경우에는 연대하여 그 손해를 배상할 책임이 있으며(동법 제5조), 이 법에 의한 손해배상의 청구권은 피해자 또는 그 법정대리인이 손해 및 제조물책임 규정에 의하여 손해배상책임을 지는 자를 안 날로부터 3년간 이를 행사하지 아니하면 시효로 인하여 소멸한다고 규정하고 있으며, 제조업자가 손해를 발생시킨 제조물을 공급한 날로부터 10년 이내에 이를 행사하여야 한다(동법 제7조).

IV. 航空機製造業者의 責任

1. 서론

항공기사고는 일순간의 사고로 수많은 인명과 재산을 빼앗아 가며, 국가적·사회적 문제일 뿐만 아니라 피해자의 사고 휴유증도 심각하다. 또한 피해자는 항공기에 대한 전문지식도 없을 뿐만 아니라 항공기사고의 원인이 되는 항공기의 고도의 기술적인 원인을 입증하기란 매우 어려웠기 때문에 피해자의 신속한 구제를 위해 항공기제조업자에게 무과실책임을 부과하였다. 그러나 항공기제조업자 및 부품업자에 대하여 책임제한을 하지 않을 경우 항공기제조업자 및 부품업자는 과중한 부담으로 도산을 초래할 수도 있다. 따라서 항공기 또는 그 부품의 결함으로 인하여 사고가 발생한 경우에 일반 제조물의 책임규정을 그대로 적용하기에 다소 무리가 따를 수도 있다. 그러므로 피해자의 구제와 항공기제조업자의 보호도 고려하여 양자의 조화를 꾀하여야 할 것이다. 그러나 최근 각국의 판례동향은 항공기 사고에 있어 피해자보호를 위하여 항공운송업자 및 판매업자, 제조업자에게 엄격책임(strict liability)을 부과하는 추세에 있다.

2. 외국의 항공기제조업자의 손해배상책임

1) 영미법상 항공기제조업자의 책임

영미법상 항공기제조업자는 (1) 불법행위법상의 과실책임(negligence), (2) 계약 또는 준계약상의 명시 또는 묵시의 담보책임위반(breach of warranty), (3) 불법행위법상의 엄격책임(strict liability)을 부담한다.

(1) 과실책임(negligence)

항공기제조업자는 항공기의 ① 제조 및 설계의 과실, ② 판매시 경고 및 판매 후의 계속적 경고의무의 위반, ③ 항공기운항 매뉴얼(설명서) 발급의 불이행, ④ 상당한 주의의무를 다하지 못한 경우에 과실책임을 부담한다.

① 제조 및 설계의 과실

항공기의 제조, 설계의 과실이 항공기사고의 원인이 된 경우에 항공기제조업자는 피해자인 승객 및 항공운송인에 대하여 배상책임을 진다.

② 매각시의 경고 및 매각 후의 계속적 경고의무의 위반

제조업자는 항공기 판매시 항공기의 위험한 기능 및 특징을 항공기 구입자에게 통지하지 않음으로써 발생한 손해에 대하여 책임을 진다. 또한 제조업자가 항공기 매각 후에도 구매자에게 부실한 경고를 하거나, 판매한 항공기의 위험한 특징을 계속적으로 경고하지 않은 경우에 이로 인하여 손해가 발생한 경우 피해자에게 책임을 부담하게 된다. 따라서 제조업자는 항공기 매각 후에도 위험경고에 대한 통지의무를 계속 부담한다고 할 수 있다. 즉, 매각한 후에도 항공기에서 발생하는 새로운 사항에 대하여 항공기 구매자인 항공운송인에게 공문이나 책자를 통하여 계속해서 항공기 구성품의 이상한 징후나 이러한 현상을 처리하는 방법, 위험성의 제거방법을 통보하거나 기재하여야 한다. 특히 항공기의 특징과 위험사항은 연방항공국(Federal Aviation Administration)에게 즉시 보고하여야 하며, 연방항공국은 항공기 안전운항을 위하여 항공기의 변경을 명령하는 감항성지도를 항공운송인으로 하여금 정기적으로 받도록 의무화하고 있다.

이러한 감항성개선통보제도(Airworthiness Directives)의 시행지침으로는 항공안전에 영향을 주는 긴급사태가 없다고 판단될 때 발행하는 AD인 Notice of Proposed Rulemaking(NPRM), 신속한 조치가 필요한 긴급한 성격의 AD인 Immediate Adopted Rule, 즉각적인 조치가 불안정한 상태를 시정하기 위해 요청되는 긴급 AD가 있다.

이러한 F.A.A의 감항성개선 통보(AD)를 철저히 수행하고도 항공기 결함으로 사고가 발생하는 경우 미국정부의 관할 하에 있는 정부의 감독기관이 철저히 감독하지 못한 이유로 감독기관인 정부와 공동으로 책임을 지느냐, 또는 제조업자들의 책임이 감면되느냐 하는 문제가 발생되기도 한다.²⁵⁾

③ 항공기운항 매뉴얼(설명서) 발급의 불이행

항공기를 구성하는 구성부품은 적게는 수만 개에서 수 백만 개까지의 부품으로 복잡하게 구성되어 있다. 항공기는 정밀하고 고도화된 첨단기기이므로 항공기제조업자는 항공기 구매자에게 상세한 사용설명서를 교부할 의무를 진다. 상세한 매뉴얼(설명서)은 모형도, 사진, 도면, 도해 등의 형태로 첨부되며, 이러한 사용설명서는 항공기안전 운항을 위해서 매우 중요한 자료이다. 사용서가 부적절하거나 불충분할 경우 항공사고의 직접적인 원인이 될 수 있다. 이처럼 항공기제조업자가 매뉴얼(설명서) 발급의 불이행 및 불충분한 정보로 인하여 발생한 항공사고에 대하여 과실책임에 의한 손해배상 책임을 지게된다.

④ 상당한 주의의무를 다하지 못한 경우

항공기제조업자는 상당한 주의의무를 다하여 제작하여야 한다. 여기서 「상당한 주의」의 의미는 두 가지로 나뉘어지고 있다. 하나는 *Maynard v. Stinson Aircraft Corp.* 사건²⁶⁾에서 “동일한 상황에서 제조업자에게 기대할 수 있는 합리적인 주의를 다하지 못하여 발견된 결함에 대하여 제조업자는 negligence 책임을 부담한다”고 판시함으로써 「상당한 주의」란 통

25) 김두환, “항공사고와 항공제조업자의 법적책임”, 2002. 10, 5-6면.

26) 1940. U.S. Avi. Rep. 71(1937). ; 기화기의 배출관이 잘못되어 비행기의 동체에 개솔린이 부착하여 인화됨으로써 탑승승객이 화재로 부상하여 제기된 사건임.

상의 주의의무를 나타내고 있다. 다른 하나는 「상당한 주의」란 당해 항공사가 설계된 당시의 항공기설계자가 갖는 통상의 지식 및 기능에 비추어 행하여지는 주의이고 그 정도는 주의를 태만히 한 결과로 발생할 수 있는 손해의 크기에 따라 정해져야 할 성질의 것이기 때문에 항공기의 성질상 항공기제조업자에게 요구되는 통상의 주의의무는 다른 제조업자보다도 엄한 주의의무를 가르킨다.²⁷⁾

여기서 두 가지 고려해야할 사항은 첫째, 연방항공청의 검사관이 검사를 실시하였다는 사실과 감독관청의 안전기준을 준수하는 것을 증거로 제조업자의 검사가 상당하였는가를 판단할 경우 negligence의 쟁점이 될 수 있다. 그러나 각 증명서가 negligence의 쟁점에서 상당한 주의의무를 다했다는 증거로 인정된다고 보는 것이 일반적이다.²⁸⁾

둘째, 항공기제조업자가 보통의 注意義務를 다하였다면 사고가 일어나지 않았을 것이라는 판단아래, 피고가 납득할 만한 증거를 제시하지 못하는 한 피고의 과실책임이 있는 것으로 추정하는 소위 les ipsa loquitur(과실추정의 원칙)의 법리²⁹⁾가 인정되고 있다는 것이다.

(2) 계약 또는 준 계약상의 명시 또는 묵시의 담보책임위반(breach of warranty)

담보책임은 매매계약상의 보증책임으로서 미국 통일상법전 제2조 내지 제312조 이하에서 규정하고 있는 일종의 계약조건으로서 제품이 일정한 품질을 유지하고 있음을 명시적으로 보증하는 명시적 담보(express warranty)와 매매계약에 의해서 법률상 당연히 인정되는 묵시의 담보(implicit warranty)가 있다.

묵시의 담보는 제품이 제조, 판매되는 통상의 목적에 적합한 것을 보증하는 상품성의 담보와 특정목적 적합성의 담보로 구별된다. 명시적 담보위반이나 특정목적 적합성의 담보위반은 원고가 그 담보를 신뢰하였음을 증명하기만 하면 되나 상품성의 담보는 신뢰를 하였음을 증명할 필요가 없기 때문에 통상 상품성의 담보가 문제가 된다. 이처럼 항공기제조업자는 항공기의 특수성 때문에 담보책임으로 소송원인이 되어 책임이 인정된 사례는 negligence에 의한 소송원인에 비해 적다.³⁰⁾

(3) 불법행위법상의 엄격책임(strict liability)

1965년 불법행위법 제402조 A항에 엄격책임을 명백히 규정되어 각주에서 적용하였다. 불법행위상 엄격책임이란 제조물의 설계나 제작, 판매과정에서 상당한 주의의무를 이행하였는가의 여부에 관계없이 물리적 손해를 발생시킨 제조물의 제조업자와 판매자가 손해에 대해 책임을 지는 것을 의미한다. 불법행위에 있어서 엄격책임론에 따르면 원격지에 있는 구매자, 구매자의 종업원, 사용자 또는 승객까지 하자에 대한 책임을 부담하게 된다.

이러한 엄격책임의 적용기준은 ① 제조물이 소비자의 기대에 적합하지 못하다면 결함이 있는 것으로 본다는 소비자대기준 ② 제조물이 발생시키는 악의의 위험이 제조물의 효용

27) Kreindler, Aviation Accident Law, vol. 1, (1963), p.273.

28) Kreindler, op. cit., p.284.

29) 이 les ipsa loquitur 법리를 인정하기 위해서는 사고가 일반적으로 누군가의 과실이 없으면 발생하지 않는 성질의 사고일 것, 사고가 피고의 배타적 지배 내에 있는 물건 내지 도구 등에 의하여 발생할 것, 사고가 원고의 자발적인 기여행위에 의하여 발생한 것이 아닐 것 등의 요건을 갖추어야 한다.

30) 최완식, “항공기제조물책임에 관한 고찰”, 제3호 (항공우주법학회지, 1991), 135면.

을 무용한 것으로 만들 경우 결함이 있는 것으로 본다는 위험효용기준, ③ 표준일탈기준 등이 있으나 가장 광범위하게 적용되는 기준은 소비자대기준이다.

2) 대륙법상의 항공기제조업자의 책임

대륙법상 항공기제조업자의 책임은 (1)계약책임론과 (2)불법행위책임론으로 법리구성을 하고 있었다. 계약책임론은 당사자의 계약관계를 전제로 다시 ① 하자담보책임론과 ② 채무불이행책임론으로 나뉘어져 왔다.

(1) 계약책임

① 하자담보책임

독일민법 제459조 내지 제493조, 독일상법 제377조 내지 제379조 사이에 규정하고 있으며, 이러한 하자담보책임은 종전에 제조물책임에 관한 특별법이 제정되기 전에 제조업자와 소비자 사이에 계약관계가 있는 경우에 항공기제조업자에게 하자를 담보로 손해배상을 청구하는 방식이었다. 프랑스의 경우에는 민법 제1641조 이하에서 담보책임에 관한 규정을 두고 있다.

② 채무불이행책임

항공기제조업자의 책임원인을 채무불이행에서 찾는 법리로서, 구매자는 제조업자에게 이행이익 내지 제조물 자체의 배상청구, 수리 및 교부청구, 대금청구소송이 가능하다고 본다. 이러한 채무불이행책임은 대륙법계의 판례 및 학설상 인정되어왔던 것으로서 적극적 채권 침해라고 보는 경우이다. 이처럼 항공기제조업자에게 채무불이행책임을 지우는 이유는 제조업자가 제품에 대하여 목시의 보증, 품질보증서를 교부함으로써 보증책임을 부담하며 이를 위반할 때에 채무불이행으로 보기 때문이다. 그러나 항공운송에 있어 항공기제조업자의 제조물 결함으로 항공사고가 발생한 경우 채무불이행책임은 피해자인 여객 또는 화주와 운송인(항공사)간의 운송계약만 존재하기 때문에, 제조업자와 계약관계가 없는 항공여객 또는 화주가 직접 항공기제조업자를 상대로 채무불이행을 원인으로 하는 손해배상청구권을 청구할 수 없는 문제가 발생한다³¹⁾.

(2) 불법행위책임

이는 항공기제조업자의 책임원인을 불법행위로 보는 입장으로써, 항공기제조업자에게 불법행위책임을 부과할 경우 일반불법행위의 성립요건과 마찬가지로 ① 과실, ② 인과관계, ③ 손해발생 등을 요건으로 한다. 과실이라 함은 통상인이 예견할 수 있었던 손해의 발생을 회피하여야 할 상당한 주의의무가 있는데도 불구하고 이를 하지 않은 것을 말하며, 「상당한 주의」라 함은 제조물의 하자의 양태에 따라 구체적으로 논의되고 있다.

독일은 1989년 제조물책임법의 제정 이후 대다수 법원은 일반적으로 제조업자와 소비자 사이에는 계약관계가 없는 경우가 대부분이므로 항공기제조업자의 제조물책임은 거의 불법행위책임으로 다루고 있다. 또한 법원은 일반불법행위책임에 대해서 원칙적으로 과실책임

31) 손주찬, “航空運送契約法”, 서울, 박영사, 1989, pp.345-346.

주의를 채택하고 있으나, 제조물책임에 있어서는 판례에 의해 과실의 입증책임을 제조업자에게 전환하는 무과실책임을 채택하고 있다. 이러한 점에서 영미법계국가와 대륙법계국가의 법리구성은 대동소이하다고 볼 수 있다.

(3) 위험책임

항공기 제조물은 일반제품과는 달리 고도의 전문성을 요구되므로 제조업자에게 전문가 책임 또는 위험책임을 지울 수 있는가 하는 문제를 생각해 볼 수 있다. 왜냐하면 위험책임은 책임자의 특정한 위험의 지배 그 자체에 대한 책임으로 볼 수도 있기 때문이다. 그러나 아직까지 항공기제조업자에게 위험책임을 부과하는 견해가 전혀 논의된 적이 없다.

사건으로는 항공기 결함으로 사고가 발생하여 항공기제조업자가 막대한 손해배상을 할 경우 항공기제조업자는 과중한 부담으로 도산을 초래할 수 있다는 점에서 독일에서 의약법과 같이 제조물책임의 적용이 배제되어 항공기 결함에 의한 배상의무의 범위는 사망 또는 신체상해의 경우 각각에 대하여 독일의 위험책임처럼 책임한도액이 설정해야 한다는데 일리가 있어 보이나, 이러한 위험책임 법리는 처음 주장한 독일에서도 많은 비판을 받고 있다는 점에서 아직 우리나라에서의 주장은 다소 무리가 있다고 사료된다.

3. 우리나라의 항공기제조업자 배상책임

1) 배상책임의 요건(제조물책임법 제2조 1호, 2호)

항공기제조업자에게 손해배상을 제기하기 위해서는 설계상의 결함, 제작상의 결함, 표시상의 결함이 있어야 한다.

(1) 설계상의 결함

제조업자가 합리적인 대체설계를 채용하였다면 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 대체설계를 채용하지 아니하여 당해 제조물이 안전하지 못하게 된 경우를 말한다(우리나라 제조물책임법 제2조 제2호 나목). 설계결함은 위험효용기준(Risk-Utility Test)에 따라 인정되는 합리적 대체설계가 채택되지 아니함으로써 제품의 위험성이 증가된 경우에 인정된다.

(2) 제조상의 결함

제조업자의 제조물에 대한 제조·가공상의 주의의무의 이행 여부에도 불구하고 제조물이 본래 의도한 설계와 다르게 제조·가공됨으로써 안전하지 못하게 된 경우를 말한다. 제조물이 제조업자의 설계 및 사양과 달리 제조 또는 가공된 경우에 제조상의 결함으로 보고있다(동법 제2조 제2호 가목). 제조업자가 품질관리에 최선을 다하였고, 합리성 기준에 비추어 부족함이 없을 정도라고 하더라도 제조업자의 설계기준에서 이탈한 경우에는 제조상의 결함이 있는 것으로 본다.

(3) 표시상의 결함

제조업자가 합리적인 설명·지시·경고 기타의 표시를 하였더라면 당해 제조물에 의하여 발생될 수 있는 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 이를 하지 아니한 경우를 말한다(동법 제2조 제2호 다목). 표시상의 결함은 제조업자나 매도인이 제조물의 사용과 관련된 위험의 존재 및 그 내용에 관한 적절한 지시나 경고를 하였다면 손해가 발생할 가능성이 줄어들 수 있었음에도 불구하고 이를 행하지 않은 경우에 인정된다.

항공기제조업자가 피해자에게 손해배상을 하기 위해서는 ① 항공기 제조상의 결함, 설계상의 결함, 표시상의 결함, 기타 통상적으로 기대할 수 있는 안정성의 결여로 인하여 ② 생명, 신체, 재산에 손해를 발생시키고 ③ 결함과 손해사이에 상당인과관계가 있어야 한다. 「제조상의 결함」이란 제조, 가공상의 주의의무의 이행여부에 불구하고, 제조물이 원래 의도한 설계와 다르게 가공됨으로써 안전하지 못하게 된 경우를 말하며, 「설계상의 결함」이란 합리적인 대체설계를 채용하지 않아 안전하지 못하게 된 경우를 말하며, 「표시상의 결함」은 합리적인 설명, 지시, 경고, 기타의 표시의 결여를 말한다.

2) 배상책임의 주체(동법 제2조 3호)

우리나라는 완성품의 제조자, 원재료·부품의 제조자, 표시제조업자, 제조물의 매도인, 판매 또는 대여의 목적으로 제조물을 수입한자에 대하여 제조물책임을 부담하는 책임자로 규정하고 있다.

3) 손해배상책임(동법 제3조)

우리나라는 외국의 경우와 마찬가지로 제조물책임법은 민법의 특별법으로 그 골격은 기존의 불법행위법에 기하여 피해자가 제조물로 인해 재산 및 신체상의 피해를 입은 경우 제조자의 고의나 과실을 입증해야 했던 부담을 크게 완화하여 무과실책임원칙을 채택함으로써 피해자의 신속한 구제를 하도록 정하고 있다. 제조물책임에 의한 손해배상은 실질적인 손해를 전보하는 전보적 손해배상을 원칙으로 하며, 이 경우 인적손해, 물적손해, 경제적손해로 구분되기도 하나 경제적 손해에 대해서는 논란이 많아 제외하기로 한다. 여기서 인적손해는 항공기제조물의 결함으로 인한 사고로 인하여 사람의 생명·신체 또는 건강이 상해되어 발생한 재산적 또는 비재산적 침해를 말하며, 물적손해는 제조물의 결함에 기인하여 발생한 다른 재산에 대한 파손·손상 등으로 인한 손해이다.

최근 미국의 특유한 손해배상제도로써 가해자의 행위가 특히 악의적이었다고 인정될 경우, 그에 대한 처벌과 이와 유사한 행위를 방지하기 위하여 인정하는 징벌적 손해배상을 주장하는 견해가 있다.³²⁾

4) 면책사유(제조물책임법 제4조)

항공기제조업자가 당해 제조물을 공급하지 아니한 사실(도난 또는 분실), 제조물을 공급할 당시의 과학, 기술수준으로는 결함의 존재를 발견할 수 없다는 사실(개발 위험의 항변), 결함

32) 홍천용, 제조물책임의 법리구성에 관한 연구, 제30권 제7호, (법조 1993), 277면. ; 징벌적 손해배 상이 목적으로 하는 바는 ① 가해자의 제재로서 민사벌(Punishment)이고, ② 사고의 재발방지 (Deterrence)을 위한 것이고, ③ 법의준수(Law enforcement)의 효과가 있다고 주장하고 있다.

이 당해 제조물을 공급할 당시의 법령이 정하는 기준을 준수함으로써 발생한 사실, 원재료 또는 부품을 사용한 제조업자의 설계 또는 제작에 관한 지시로 인하여 결함이 발생하였다는 사실을 입증하면 책임을 면할 수 있다.

5) 면책사유의 제한(동법 제6조)

제조물 책임을 지는 자가 제조물을 공급한 후에 당해 제조물에 결함이 존재한다는 사실을 알거나 알 수 있었음에도 그 결함에 의한 손해의 발생을 방지하기 위한 적절한 조치를 하지 아니한 때에는 제조물 책임을 면할 수 없다.

6) 손해배상 청구권의 소멸시효(동법 제7조)

손해배상의 청구권은 피해자 또는 그 법정대리인이 손해 및 제조물 책임 규정에 의하여 손해배상 책임을 지는 자를 안 날로부터 3년간 이를 행사하지 아니하면 시효로 인하여 소멸한다고 규정하고 있으며, 제조업자가 손해를 발생시킨 제조물을 공급한 날로부터 10년 이내에 이를 행사하여야 한다.

V. 航空機 製造物 責任에 관한 판례

1. 항공기제조업자의 엄격책임을 인정한 판례

원인이 된 하자가 판매자의 손을 떠날 시점에서 제조물에 존재하는 경우에 엄격책임이 인정되었다. 1975년 *Berkebile vs. Brantly Helicopter Corp.* 사건³³⁾에서 법원은 아무런 사회적 이익도 없는 하자상품을 시장에 내놓아 발생하는 손해를 피하기 위한 조치를 다하였더라도 책임을 피할 수 없다고 판시하였다.

1974년 파리근교에서 이륙한 직후 창문이 부서지면서 열려 급격한 입력감소로 항공기가 추락하여 많은 승객이 사망하였다. 이로 인하여 DC-10기의 제조업자인 맥도넬사가 엄격책임으로 제소되어 피해자의 상속자에게 많은 배상금을 지급하였다.³⁴⁾

2. 항공기제조업자의 엄격책임을 인정하지 않은 판례

1) 원인이 된 하자가 판매자의 손을 떠날 시점에서 제조물에 존재하지 않는 경우

Bruce vs. Martin-Marietta and Ozark Airlines 사건³⁵⁾에서 원고는 과실, 보증책임, 엄격

33) *Berkebile vs. Brantly Helicopter Corp.*, 281A. 2d 707(Pa. Super 1971): 311 A2d 140(Pa. Super 1971). *황정* 377 A2d 893(Pa. 1975); *Avi* vol. XIII.

34) *Re Paris Air Crush* 판례: US District Court, 1975. 8.1. *Avi*, vol. XIV, p.17,207; US District Court, 1977. 2. 10. *Avi*, vol. XIV, p.17,737.

35) *Bruce vs. Martin-Marietta and Ozark Airlines*; US Court of Appeals(10th Circuit), 1976. 9. 24. *Avi*, vol. XIV, pp. 17,472. ; 1962년 *Martin-Marietta*에 의하여 제작된 *Martin 404*형 비행기가 유 타주 로간으로 운항 중 콜로라도에 추락하였다. 충돌직후 기체에 불이났는데, 승객들의 의자가 떨어져 출구를 막아 기체에 빠져 나오지 못해 32명이 사망한 Case임.

책임을 주장하였으나, 법원은 의자의 고정능력과 화재보호장치의 결함에 대한 이유에서 1952년에 제작된 낡은 항공기이기 때문에 제조업자에게 책임이 없다고 판시하였고, 항공기 판매자이며 중간소유자인 항공운송인에게도 그가 소유하는 동안 특별한 개조를 하지 않았기 때문에 손해배상책임이 없다고 판시하였다.

Aviall Services Incorporated vs. Cooper Industries Inc.,사건³⁶⁾에서 원고인 Aviall Services Inc.(Aviall)은 Cooper Industries Inc.(Cooper)로부터 항공기 엔진 수리업체를 인수했다. Aviall은 자산구매 계약서에 따라서 획득한 4곳에서 자발적으로 의무를 진 환경정화 비용을 Cooper로부터 청구하였다. Aviall은 이미 발생되었거나 장래에 발생하는 비용을 청구하는 소송을 제기하였다. 그 청구원인의 근거로(1) 계약의 위반, (2) 명시적 보증의 위반, (3) 계약상의 배상, (4) 확인판결, (5) Compensation and Liability Act(CERCLA)하의 손해분담금 등 총 9가지의 근거를 들었다. Unite States District Court 법원은 이의 주장을 기각했다.

2) 사용자가 설명서에 있는 조작지시를 따르지 않는 경우

Kay vs. Cessna Aircraft사건³⁷⁾에서 미국의 고등법원은 “조종사가 사용설명서에 있는 조작지시를 따르지 않고 잘못 사용하여 그 결과 두 개의 엔진이 고장나서 이륙 전 경고를 받았으며, 조종사가 그 지시를 따랐다면 사고를 피할 수 있었음을 인정하여 제조업자의 책임이 없음”을 판시하였다.

3) 상거래나, 상대적으로 동등한 지위에서 제조물의 상세한 내용을 계약하거나 손실위험에 관한 협상이 있는 경우

1972년 11월 28일 맥도널 더글라스사에서 제작한 일본항공사 소유의 DC-10기가 모스크바에 이륙하면서 추락하여 52명의 사망자가 발생하여 JAL 항공사의 보험자인 Tokio Marine가 맥도널사에 대하여 엄격책임을 물어 보험금을 구상한 사건³⁸⁾으로 항소법원은 Kaiser Steel vs. Westinghouse Eletric사건³⁹⁾을 인용하면서 상거래나, 상대적으로 동등한 지위에서 제조물의 상세한 내용을 계약하거나 손실위험에 관한 협상이 있는 경우에 당사자간에는 엄격책임을 적용하지 않는다는 기준을 적용하여 엄격책임을 적용하지 않았다.

4) 설계상의 결함이 있는지의 여부

1994년 3월 용인인근에서 UH-60헬기가 추락하였다. 사고헬기는 중간구매자 A가 UTC로

36) United States District Court, N.D. Texas, Dallas Division. Aviall Services, Incorporated, Plaintiff-counterdefendant, v. Cooper Industries, Inc., Defendant-counterplaintiff. No. Civ A.397CV1926D. Jan 13,2000; Cite as 2000WL31730(N.D. Tex.).

37) Kay vs. Cessna Aircraft, US Court of Appeals(9th Circuit): 1977. 2.24 ; [1977] USAvR 375.

38) Tokio Marine and Fire Insurance co. Ltd. et al v. McDonnell Douglas Corp. v. Japan Airlines Co. Ltd.(Third-Party Defendant -Cross - Appellee), 1980. 3 .6; [1980] USAvR 89 ; Avi, vol. XV, p.18,050.

39) 이 사건에서 캘리포니아 고등법원은 「제조물책임 규정은 ... 판매보증원칙이 그들의 목적을 “필요하고 충분”하는 상황을 포함하지만 제조물책임의 역할은 제조업자의 하자있는 상품에 대한 책임을 모두 포함하는 것이 아니며, (1) 상거래, (2) 상대적으로 동등한 경제적 여건의 상황에서, (3) 제조물의 상세한 내용을 계약하거나, (4) 손실위험에 관한 협상이 있는 경우에는 당사자간에는 제조물책임을 적용하지 않는다」는 기준을 제시하였다.

부터 완제품을 구매하여 최종구매자 C에 판매한 것으로, 피해자는 제조물책임소송을 제기하였다. 이 사건에서 쟁점은 고도 및 속도측정 동정압관(피스트-스태틱튜브)의 결함, 설계상의 결함, 경고결함 등이 쟁점으로 되었으나 서울 고등법원은 원고의 설계상 또는 경고상의 결함이라는 주장을 배척하였다.⁴⁰⁾

대법원에서도 “일반적으로 제조물을 만들어 판매하는 자는 제조물의 구조, 품질, 성능 등에 있어서 현재의 기술 수준과 경제성 등에 비추어 기대가능한 범위 내의 안전성을 갖춘 제품을 제조하여야 하고, 이러한 안전성을 갖추지 못한 결함으로 인하여 그 사용자에게 손해가 발생한 경우에는 불법행위로 인한 배상책임을 부담하게 되는 것인바, 그와 같은 결함 중 주로 제조업자가 합리적인 대체설계를 채용하였더라면 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 대체설계를 채용하지 아니하여 제조물이 안전하지 못하게 된 경우를 말하는 소위 설계상의 결함이 있는지 여부는 제품의 특성 및 용도, 제조물에 대한 사용자의 기대와 내용, 예상되는 위험의 내용, 위험에 대한 사용자의 인식, 사용자에게 의한 위험회피의 가능성, 대체설계의 가능성 및 경제적 비용, 채택된 설계와 대체설계의 상대적 장단점 등의 여러 사정을 종합적으로 고려하여 사회통념에 비추어 판단하여야 할 것이다.”

“제조물에 대한 제조상 내지 설계상의 결함이 인정되지 아니하는 경우라 할지라도, 제조업자 등이 합리적인 설명, 지시, 경고 기타의 표시를 하였더라면 당해 제조물에 의하여 발생할 수 있는 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 이를 하지 아니한 때에는 그와 같은 표시상의 결함(지시, 경고상의 결함)에 대하여도 불법행위로 인한 책임이 인정될 수 있고, 그와 같은 결함이 존재하는지 여부에 대한 판단을 함에 있어서는 제조물의 특성, 통상 사용되는 사용형태, 제조물에 대한 사용자의 기대의 내용, 위험에 대한 사용자의 인식 및 사용자에게 의한 위험회피의 가능성 등의 여러 사정을 종합적으로 고려하여 사회통념에 비추어 판단하여야 한다.”⁴¹⁾고 판시하고 있다.

VI. 結 論

이상에서 항공기나 그 부품의 결함에 의하여 생명, 신체, 재산에 손해가 발생한 경우에 항공기제조업자 또는 부품제조업자에게 항공기 또는 부품의 결함에 대하여 부과되는 제조물책임에 관하여 살펴보았다. 제조물책임의 법리에 있어서, 영미법에서는 주로 항공기제조업자에게 불법행위상의 엄격책임으로, 대륙법 체제에서는 항공기제조업자에게 계약을 전제로 한 하자담보책임, 채무불이행책임의 법리를 채택하였다. 그러나 최근에 독일의 대다수 법원은 항공기제조업자의 제조물책임은 거의 불법행위책임으로 다루고 있으며, 또한 제조물책임의 입증책임을 제조업자에게 전환시키는 무과실책임을 채택하고 있다. 이러한 점에서 영미법계국가와 대륙법계국가의 법리구성이 큰 차이가 없음은 이미 살펴본 바와 같다. 우리나라의 경우에도 2000년 1월에 제정되어 2002년에 공포·시행된 제조물책임법에서 입증의 책임은 손해를 배상하는 자에게 있으며, 손해배상의 책임을 지는 자는 ① 제조업자가

40) 서울고등법원 2002.1.17. 2000나60199.

41) 대법원 2003.9.5 2002다17333, 손해배상(기).

당해 제조물을 공급하지 아니한 사실, ② 제조업자가 당해 제조물을 공급한 때의 과학 기술 수준으로는 결함의 존재를 발견 할 수 없었다는 사실, ③ 제조물의 결함이 제조업자가 공급 할 당시의 법령이 정하는 기준을 준수함으로써 발생한 사실, ④ 원재료 또는 부품의 경우에는 당해 원재료 또는 부품을 사용한 제조물 제조업자의 설계 또는 제작에 관한 지시로 인하여 결함이 발생하였다는 사실을 입증한 경우에는 손해배상책임을 면한다고 규정하고 있다(동법 제4조).

제조물책임법상의 항공기제조업자의 제조물책임의 문제에 관하여 살펴보면 몇 가지의 시사점을 언급하고자 한다.

첫째, 현행 일반 제조물책임법은 항공기제조업자의 제조물책임 문제에 있어, 연방항공청의 검사관이 검사를 실시하였다는 사실과 정부기관에서 발행한 감항증명서가 법원에서 증거로 인정될 수 있는가 하는 문제를 명확히 하고 있지 않다. 이를 명확히 하여야 할 것으로 사료된다.

둘째, 향후 우리나라는 항공기 생산에 있어 미국과의 공동생산, 하청생산, 완전독자생산 등으로 점차 항공기 생산국으로 전환될 가능성이 높기 때문에 피해자의 보호와 항공기제조업자의 보호라는 대립되는 두 가지 문제를 잘 조화시키는 입법정책이 필요하다고 하겠다. 왜냐하면 우리나라는 항공기제조산업이 초보단계로서 항공산업의 보호 및 육성이라는 측면에서 정책적인 배려도 간과할 수 없기 때문이다.

셋째, 최근 항공기사고로 인한 항공운송인의 손해배상 책임이 무과실책임 및 무한책임으로 전환되었듯이, 항공기 제작업체의 경우도 엄격책임으로 인한 손해배상의 위험이 커지고 있으므로 항공기제조업자의 제조물책임에 관한 강제책임보험제도 및 국가보상보증제도를 도입해야 할 것으로 사료된다.

넷째, 운송인의 책임 및 항공제조업자의 책임규정, 항공보험에 관한 규정 등 항공운송에 관한 사법적인 법률관계를 종합적으로 명확히 규정하는 항공운송법의 국내 입법화가 시급히 이루어져야 할 것으로 사료된다.

마지막으로 앞에서 언급한 현행 제조물책임법의 시행상 드러난 문제점 중에서 피해자가 과도한 비용과 소송지연으로 인한 시간낭비를 우려하여 권리자체를 포기하는 경우를 해결하기 위해서는 미국의 분쟁제도와 같은 기술적 전문성을 갖춘 제3자적 지위에 있는 공공분쟁처리기관에 의뢰할 수 있는 재판외적 분쟁 시스템의 구축이 되어야 하며, 고도의 전문성을 요하는 경우 제조물책임에 관해서는 명문으로 피해자의 제조업자에 대한 정보청구권을 인정해야 할 것으로 사료된다. 또한 배상책임의 이행확보를 위해 조속히 책임보험의 입법화가 이루어져야 할 것으로 사료된다.

주제어: 제조물책임, 항공기제조업자의 제조물책임, 제조업자, 결함, 과실책임, 엄격책임, 불법행위, 하자담보책임, 면책

參考文獻

1. 國內外 書籍

- 손주찬, “항공운송契約法”, 서울, 박영사, 1989.
R.D Hursh, H.J., American Law of Products Liability(2nd ed. 1974).
하중선·최병록, 제조물책임법과 결함방지대책, 한국표준협회, 2000.
한봉희, 제조물책임법론, 대왕사, 1997, pp.260-261.
Kullmann/Pfister, handbuck, Produzentenhaftung, 1989, Kza 3800, S.13 ff., 18.
Kreindler, Aviation Accident Law, vol. 1, 1963.

2. 國內外 論文

- 김두환, “항공사고와 항공제조업자의 법적책임”, 2002.
최완식, “항공기 제조물 책임에 관한 고찰”, 항공우주법학회지 제3호, 1991.
이운조, “항공기제조물책임에 관한 연구”, 항공우주법학회지 제9호, 1997.
藤田勝利, “國際航空責任の統合制度に關する條約草案をめぐる若干の問題”, 空法, 제25호, 1984.
장용진, “제조물책임에 대한 기업의 입장”, 「소비자」 제17호, 1995.
안법영, “매매목적물의 하자로 인한 손해배상”, 민사법학 제11·12호, 한국사법행정학회, 1995.
김상용, “제조물책임의 법리구성”, 「인권과 정의」, 통권 제217호, 대한변호사협회, 1994.
연기영, “생산물책손해배상책임이 입법론적 과제”, 동국대학교 출판부, 1987.
윤용석, “서독의 위험책임입법과 그 개정방향”, 「현대재산법의 저문제」, 김기선박사
교회기념, 논문집, 법문사, 1987.
정제강, “제조물책임의 법리발전과 입법동향”, 고려대학교 법무대학원, 2000.
홍천용, 제조물책임의 법리구성에 관한 연구, 「법조」, 제30권 제7호, 1993.

3. 판례 및 법규

- Aviall Services, Incorporated, Plaintiff-counterdefendant, v. Cooper Industries, Inc., Defendant-counterplaintiff. No. Civ A.397CV1926D. Jan 13,2000; Cite as 2000WL 31730(N.D. Tex.).
Donohue v. Stevenson(1932) A.C.562.
1940. U.S Avi. Rep 71(1937).
Berkebile vs. Brantly Helicopter Corp., 281A. 2d 707(Pa. Super 1971): 311 A2d 140(Pa. Super 1971). 확정 377 A2d 893(Pa. 1975); Avi vol. XIII, p.17,878.
Re Paris Air Crush 판례참조 : US District Court, 1975. 8.1. Avi, vol. XIV, p.17,207;
US District Court, 1977. 2. 10. Avi, vol. XIV, p.17,737.

Bruce vs. Martin-Marietta and Ozark Airlines; US Court of Appeals(10th Circuit), 1976. 9. 24. Avi, vo. XIV, pp. 17,472.

Kay vs. Cessna Aircraft, US Court of Appeals(9th Circuit): 1977. 2.24 ; [1977] USAvR 375.

Tokio Marine and Fire Insurance co. Ltd. et al v. McDonnell Douglas Corp. v. Japan Airlines Co. Ltd.(Third-Party Defendant -Cross - Appellee), 1980. 3 .6; [1980] USAvr 89 ; Avi, vol. XV, p.18,050.

6. NY. 397, 57Am. Dec 455(1852)

217 N.Y. 382, 111 N.E. 1050(1916)

서울고등법원 2002.1.17. 2000나60199.

대법원 2003.9.5 2002다17333, 손해배상(기).

Restatement of The Law, Third, Torts : Products Liability(미국)

Consumer Protection Act 1987(영국)

Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte(Produkthaftungsgesetz - ProdHaftG) vom 15.12.1989 (BGBl. I S. 2198)(독일)

Code Civil Titre IV bis : De la responsability des produits défectueux(프랑스)