

[2] 선박건조계약상 건조자의 책임과 제조물책임법

A Study on the Liability of the Builder in the Shipbuilding Contract and Products Liability.



정 선 철

Seon-cheol Jeong

- 한해대 · 목해대 강사, 법학박사
- E-mail : jsc7345@hanmail.net

1. 서 론

선박건조계약은 선박소유자와 선박 건조자(조선소) 사이에서 선박을 완성하여 인도하고 이에 대하여 대금을 지급할 것을 합의함으로써 성립하는 계약이다. 이 계약은 영국과 미국 그리고 개정독일민법에서는 물품매매계약으로¹⁾ 한국, 일본, 구독일민법에서는 도급계약 또는 제작물공급계약으로 규정한다.²⁾ 통상, 선박적합성을 결한 경우 일정기간 매도인 또는 수급인(조선소)이 책임을 진다는 것을 선박건조계약서의 담보조항에 명시한다. 그러나 현대 산업 발전으로 인하여 야기된 제조물의 안전성을 결여한 경우 하자담보책임만으로 이용자를 충분히 보호할 수 없기 때문에 전통적인 책임법리의 한계를 극복하기 위하여 제조물책임이 형성되었다.³⁾

선박은 해상에서 운항되므로 위험도가 높고 경제 수명이 한정되며, 해운 및 조선시황의 움직임에 따라 가치변동이 심한 관계로 해운관계 보험제도, 선박의 안전에 관한 국내외 규약, 각 국가별 선급협회, 선박용 기자재에 대한 규제들도 복잡적으로 적용된다.

제조물책임의 법리는 미국 판례법에 의하여 형성되어 독일, 영국, 프랑스, EC회원국, 일본 등이 입법적으로 수용하였고, 우리나라에서는 2000년 1월 제조물책임법이 제정되어 2002년 7월부터 시행되고 있다.

이 법은 발생한 손해에 대하여 제조업자의 손해배상책임을 규정함으로써 그 물품의 이용자 또는 제3자의 안전 확보에는 기여할 수 있지만 기업들에게는 비용을 증가시키는 요인이 되고 있다. 이에

* 본 해설기사는 저자 줄고 "선박건조계약상 건조자의 책임과 제조물책임법" 「해사법연구」, 제18권2호, 한국해사법학회 2006.9 를 요약 · 정리한 것이다.

1) McDougall v. Aeromarine of Emsworth Ltd [1958] 2Lloyd's Rep.345.

2) 이은영, 「채권각론」, (서울 : 박영사, 2004), 510쪽 ; 김형배, 「채권각론(계약법)」, (서울 : 박영사, 1997), 593-594쪽.

3) Jane Stapleton, *Product Liability*, Butterorths, 1994, p.42.

본고에서는 선박건조계약상 건조자의 계약책임에 대하여 준거법 지정이 많은 영국법을 중심으로 살펴본 후 제조물책임의 입법동향과 이 법으로 인하여 발생하는 여러 상황에 대하여 조선소의 대응방안을 논함을 본 연구의 목적으로 한다.

2. 영국법상 선박건조계약과 계약책임

선박건조계약은 쌍무계약(bilateral contract)으로 매도인인 선박건조자가 선박의 소유권과 점유, 일정한 품질 보증의무 및 선박완성 및 인도의 의무를 지며 매수인인 선박소유자는 이에 상응하는 대금지급과 수령의무를 부담한다.

영미의 커먼로(common law)에서는 물건에 관한 하자담보책임을 계약책임이라 하며 매도인은 완전급부주의(perfect tender rule) 법리를 전개하기 때문에 채무불이행책임으로 이해한다. 이 계약책임은 조건(condition)과 담보(warranty)의 위반에 대한 매도인의 책임이 인정된다(1979년 SGA 제61조 제1항).

조건(condition)은 계약의 근본 또는 핵심에 미치는 계약의 본질적 조항을 말하며 이 조건의 위반(breach of condition)은 피해 당사자에게 손해배상청구권 뿐만 아니라 일반적으로 계약해제권도 청구할 수 있다.⁴⁾ 당사자의 의무이행에 대한 계약책임은 대부분 엄격책임(strict liability)이므로 과책(fault (고의·과실을 포함하는 개념))의 유무와 상관없이 성립한다.

조선소는 신조선의 구매자인 선주를 대신하여 그의 기술과 판단으로 특별 목적에 적합한 묵시적 보증을 해야 한다(1979년 SGA 제14조 제(1)항). 또한 선박 일부분의 수리를 주문받은 조선소는 통상 선박

의 일부분에 대하여도 묵시적인 보증을 하여야 한다.

다음으로 조선소는 그의 근로자와 고용인 그리고 다른 사용자의 안전배려의무를 지며 의무이행을 할 수 없는 상황에 대하여 계약 체결시에 면책 조항을 추가할 수 있다. 이는 절대적 계약원칙(doctrine of absolute contract)에 따라 계약 서상 당사자의 의무는 절대적인 것이 된다.⁵⁾ 또한 선박건조계약이 어느 국가에서 체결되든지 선박건조자의 책임과 과실에 대하여 반드시 명문으로 규정한다(AWES 제12조).

3. 주요 국가의 제조물책임법 비교

3.1 영국의 제조물책임법

영국법상 제조물책임(product liability)이라 함은 손해를 입은 被害者가 제조물을 제조 또는 공급한 자에게 당해 제조물의 결함으로 인하여 損害賠償責任을 부과하는 것이다. 이때 제조자가 자기의 제품의 결함이나 위험성을 인식하였는가는 문제 삼지 않는다. 영국에서는 1985년 7월 25일의 EC 협회 지침(directive)에 따라⁶⁾ 제조물책임을 포함한 소비자보호법을 1987년 5월 15일에 제정하여 1988년 3월 21일부터 시행하고 있다. 이것은 생산자가 결함 있는 제품을 만들었을 때에 이 제품으로 인하여 개인적인 상해나 사망 시, 혹은 사적으로 사용하거나 소비했을 때 의도된 재산적 손해에 대하여 생산자가 嚴格責任을 지도록 의도된 것이다.⁷⁾

위 지침(the directive)은 1988년 7월30일에 주의회 멤버들에 의해 법령으로 규정된 것이다.⁸⁾ 그들은 7000만 유로(European Currency Units)까지 제한하여 제조자의 책임을 규정한 것이다.⁹⁾

4) Beatson, *Anson's Law of Contract*, 27th ed, (Oxford : Oxford University Press, 1998), p.133.

5) 정선철, 「국제선박매매계약에 관한 연구」-영국법과 한국법의 비교를 중심으로, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문, 2005.8, 81-82쪽. 참조 : Lewis Emanuel & Son Ltd. v. Sammut [1959] 2Lloyd's Rep.629 ; The Zuhio Maru [1977] 2Lloyd's Rep.552.

6) 85/374/EEC (O.J. No. L 210, 7/8/85, p.29)

7) 1987 Consumer Protection Act, 1, 9. A manufacturer of defective goods is not liable at common law for pure proximity or relationship and real reliance by the purchaser on the manufacturer rather than the vendor. Muirhead v. Industrial Tank Specialities Ltd [1985] 3 All E. R. 705. Cf. M/S Aswan Engineering Establishment Co. v. Lupdine Ltd [1986] 2Lloyd's Rep.347.

8) Article.19.

9) 이 금액은 지침(The Direction)이 채택 되었을 그 때 당시 39,893,280 영국 파운드와 동일한 액수이다. 제16조에서 그 제한은 동일한 흠결을 가진 동일한 품목으로부터 발생하는 생산자의 전손 책임이 된다 영국정부는 법령으로 규정한 것은 재정적인 제한은 포함하지 않는다고 공포하였다.

이 지침(the directive)은 선박을 건조하는 조선소에도 특별한 관련성이 존재한다. 즉 建造船舶의 흠결이 쉽게 인명에 상해나 사망의 재난을 일으키는 원인 제공을 할 수 있기 때문이다. 그러나 피해자의 재산적 손해에 대한 책임은 조선소의 過失에 근거를 두며 단 크루즈선의 경우는 예외로 한다.¹⁰⁾

영국에서 선박건조에 대한 제조물책임은 제조자가 결합하는 제품을 만들었을 때에 이 제품으로 인하여 개인적인 상해나 사망 시, 제조자가 엄격책임을 지게 된다. 반면, 제3자에 대한 순수 경제적인 손실에 대하여는 그 물건소유자의 책임으로 법리를 적용한다.

The Rebecca Elaine사건 【1999】 2Lloyd's Rep.

항소인(appellant)은 많은 어선의 소유자로서 한 조선소와 Rebecca Elaine호를 건조하기로 계약하였다. 항소인은 Gardner 엔진을 체험하고자 새 선박에 이 Gardner 엔진을 장착하는 것이 적합하다고 판단하고 탑재를 결정하였다. 이 엔진 제조사는 엔진을 항소인에게 직접 판매하지 않고 조선소와 매매계약을 체결하였다. Gardner 엔진을 탑재한 새 선박은 제조물과 자재에 대하여 1년간 제조자 워런티 하에 어선을 취역시켰다. 그리고 매뉴얼에 워런티를 대략 20,000시간 정도 작동하고 엔진의 분해 혹은 교환이 없는 경우로 제한한다고 명시하였다. 그 후 엔진 제조사는 그들의 사업을 피고(respondent)에게 팔았다. 이는 엔진 제조사의 재산과 영업 중인 사업의 소유권을 완전히 인수한 것이다. 피고의 권리는 계속적으로 이 엔진 제조사를 경영할 수 있었고 엔진 제작자들도 계속 일을 할 수 있었다. 피고는 Rebecca Elaine호가 건조된 지 2년 후부터 어선이 항해하기도 전에 Gardner엔진 피스톤이 부서지고 파괴되었다는 레포트를 받기 시작하였다. 이 엔진 피스톤은 한 독립계약자인 Wellworthy Ltd에 의해 모두 제작된 것이었다. 판사는 이 엔진의 피스톤이 매뉴얼에 명시된 운항시간의 1/3에도 못 미치고 하자가 발생하였다고 판결하였다. 판사는 피고가 Wellworthy사를 인수할 때 명확하게, 피스톤이

엔진에 주요한 고장과 불량을 발생시킬 수 있다는 매우 실질적인 문제점을 통고 받았고, 피고도 역시 이 피스톤 결함이 주요한 엔진 결함을 야기할 수 있음을 추정했을 것이라고 판결하였다. 그러나 이와 같은 엔진 내부 피스톤의 하자에 대한 사전지식에도 불구하고 피고는 이 엔진 상태에 대하여 적절한 경고조치를 취하지 않았다. 판사는 피고가 소비자를 접촉하거나, 공인된 판매 대리인 그리고 서비스 대리점에게 그 사실을 알리거나 신문 등의 광고에 의해 그 사실을 알려야 했다고 판결하였다.

Rebecca Elaine호는 영국 Needles지역 남서 4마일 해상에서 엔진이 멈추는 사고가 발생하였다. 다행히 Rebecca Elaine호는 안전하게 예인되었고 그 손실은 단지 엔진자체의 손상 뿐 이었다.

손해액은 엔진수리비 25,972 영국 파운드 (£)와 판사가 평가한 소득손실 21,344 영국 파운드 (£)였다.

이 사건에서 판사는 선박 엔진내부 피스톤의 숨은 하자는 폭발의 원인이 되며 이것은 제조자의 불법행위책임을 발생시키고 제조자는 소비자들이 안전상 흠결에 대한 경고지시를 따를 수 있도록 통지할 “경고의무”가 있다고 판시하였다.¹¹⁾

3.2 미국의 제조물책임법

미국의 제조물책임은 타방 당사자에게 물품(혹은 서비스)을 제공하는 매도인 혹은 제조자는 1) 물품의 적합성, 제품의 안전성, 실용성, 내구성을 물품 매매계약에 의하여 보증(워런티)하며 또한 2) 계약상 워런티 없이 매각할 수 있다. 2)의 경우, 매도인은 그 제품이 적절한 환경 가운데에서 제조되었음을 묵시적으로 보증하는 엄격성을 유지하고 있다. 즉 위험한 물건이나 장비로부터 소비자를 보호할 수 있는 위치에 있는 자에게 嚴格責任을 부과하여야 한다는 것이다. 계약상 워런티나 묵시적인 워런티를 위반한 경우, 사건의 장소나 전통적인 해사 관련성에 의하여 해사재판관할권이 적용된다.¹²⁾ 즉 바다에서 선박의 폭발, 난파, 화재발생, 충돌, 선박이나 부품의 하자에 기인한 사고인 경우 해사불법

10) 정선철, 앞의 논문, 81-82쪽.

11) Aleka Mandaraka-sheppard, *Modern Admiralty Law*, (Cavendish Publishing Limited : London, 2001), pp.452-453.

12) J. Mangone Gerarld, *United states Admiralty Law*, (Boston. : kluwer law International, 1997), p.56.

행위 관할이 인정된다. 또한 가항수역에서 승객이나 화물을 운반하는 비행기 엔진이나 설계의 하자로 바다에 추락한 경우의 물적손해 및 인적손해에 대한 배상청구도 해사관할에 속한다. 이 경우 사고가 바다나 가항수역(navigable sea-going vessel)에서 발생하였으면 불법행위의 기준이 충족된다.

미국에서 물품의 하자과 관련된 사건은 계약법상 워런트가 첫째 유형으로, 불법행위에 의한 것은 두 번째 유형으로 적용된다. 계약책임에 의한 보증(워런티)과 불법행위에 의한 법적용의 차이점은 계약상 워런티의 이행거절, 책임제한과 위협의 제한 그리고 당사자들과 수익자 사이에서 중요한 차이가 있다.

반면에 所有權의 위협원인 또는 대인상해에 대한 묵시적 워런티 위반은 제품의 제조시에 상당한 주의를 하였는지 혹은 제품이나 서비스에 하자나 흠¹³⁾을 인지하였는지에 상관없이 매도인과 제조자에게 엄격책임을 묻는다.

해사제조물책임을 부담하는 자의 범위는 선용품의 제조자·공급자, 선박 및 부품의 제조·수리·재생에 종사하는 자를 포함하며,¹⁴⁾ 해사제조물책임의 청구권자의 범위는 선상에 있거나 海産과 조금이라도 관련된 자로 예견 가능한 손해에 대하여 제조자·공급자에게 제조물책임을 청구할 수 있다.

미국 제조물책임의 이론적 근거는 묵시적 하자담보책임·과실책임·엄격책임에 있다. 초기에는 엄격책임이 연방해상법으로 간주되지 않았으므로

대부분의 제조물책임 사건은 묵시적 하자담보책임이 해사관할에 속하는지 여부에 관하여 견해가 나뉘었으나, 법원이 East River Steamship 사건 등에서 제조물책임 및 엄격책임 이론을 해상법에 도입함으로써 논쟁이 끝나게 되었다.

미연방 대법원 판례는 契約責任과 不法行爲 사이의 경계선을 예증하고 있다.¹⁵⁾ 즉 하자있는 물건의 損害賠償에 대한 제조자의 책임은 불법행위법에 의하지 않고 합의를 워런티 조항에 의하여 규정된다.

본질적으로 제조자는 제조물 자체에 대한 손해와 수입의 지연과 같은 경제적 손실로부터 예방할 의무를 갖지 않으며, 워런티 하에서는 보상할 수 없다. 계약은 워런티에 의하여 확립되고 매수인의 동의에 의하여 철회된다. 이때 계약의 내용과 불일치한 것은 계약법으로 결정되어진다. 또한 직접손해가 제조물에 의하여 사람과 재산에 손해를 일으킨 경우는 불법행위에 대한 손해배상을 받게 된다.¹⁶⁾

미연방 대법원 판례는 직접손해가 제조물에 의하여 사람과 재산에 손해를 일으킨 경우 불법행위에 대한 손해배상을 받게 된다고 판시하였다.

현재 미국은 연방차원의 제조물책임에 대한 입법은 이루어 지지 않고 있으며 각 주의 법원은 제조상의 결함에는 엄격책임, 설계상의 결함이나 경고상의 결함에는 과실책임을 적용하고 있다. 미국의 제조물책임은 워런티에 의한 법적용 보다 제품의 위험으로부터 사람을 더욱 더 보호해야 할 필요에 의하여 재정된 법정책임 산물이라 하겠다.¹⁷⁾

13) 미국불법행위법 리스테이트먼트(Restatement of the Law, Torts 2d) 제402조는 제조물책임의 기본적인 일반적 근거조항으로서 제1하에서 제조물의 결함이란 제조물이 사용자, 소비자 또는 그의 재산에 대하여 부당하게 위험한 결함상태(…in a defective condition unreasonably dangerous to the user or consumer or to his property…)에 있는 것이라고 한다. 그리고 결함상태(defective condition)란 상품의 통상적인 사용·소비에 있어서 예기된 안전성을 갖추지 못한 상태로서 그것이 최종소비자에게 부당하게 위험한 경우를 말하며 부당한 위험(unreasonably danger)이란 상품의 성질에 관하여 공동사회에 공통된 통상의 지식을 가지고 상품을 구입한 통상의 소비자가 예기하고 있는 정도를 위험을 말한다고 한다. 이은영, 「債權各論」, (서울 : 박영사, 2004), 907쪽.

14) In re Marine Sulphur Queen, 460 F. 2d 89(2d Cir. 1972). 이 사건에서는 선박구조를 대폭 바꿔 유행은 반선으로 전환시킨 자는 사실상 새 선박을 진수 시킨 것과 마찬가지로기 때문에 새 선박의 건조자와 동일한 제조물책임을 진다고 판시하였다.

15) 선박 네 척 안에 터빈 엔진을 설치하였다. 원고 측은 선박수리비용과 수리한 선박을 투입하는데 지연으로 발생한 수입의 감소에 대하여 손해배상을 청구하였다. 이 사건에 있어서 워런티로서 수리비를 커버하여야 하는데 그 기간이 만료 되었다. 그리고 불법행위 이론으로 소답을 착수 하였다. 이에 불법행위를 적용할 것인지, 계약책임에 있어서의 워런티를 적용할 것인지의 문제가 발생하였다. 법정은 이 터빈 사건에 대하여 터빈 자체에 대한 손해는 계약책임상 워런티에 의해 커버해야 한다. 救濟 또한 불법행위에 의해 청구하는 것보다 계약서의 조항하에서 찾아야 한다고 판결하였다. Gerarld, *op. cit.*, p.56.

16) Gerarld, *Ibid.* pp.56-57.

17) East River Steamship Corp. v Transamerican Delaval, 456 U.S. 858(1986). 미국통일상법전(UCC)은 모든 물품매매 뿐만 아니라 海事에 관련된 물품매매에 대하여 루이지애나주를 제외한 미국의 모든 주에서 채택된다. 그리고 묵시적 워런티를 인정할 뿐만 아니라 워런티에 대한 명시를 인정한다. 특별히 매도인은 워런티를 수정하거나 제한할 수 있고 심지어 제조물에 대한 책임을 거절할 수 있다.

3.3 독일의 제조물책임법

독일의 경우 결함있는 제조물에 의한 손해배상은 계약법적 법리 구성인 하자담보책임이나 불완전이행 책임(적극적 채권침해)으로 손해에 대하여 배상청구를 하였으나 중전의 이론구성은 피해자인 소비자를 보호하기에는 불충분하였다. 이에 불법행위법에 근거한 해결을 모색하였다. 그러나 소비자가 제조물의 결함과 손해발생 사이에 인과관계가 있고 제조자에게 과실이 있다는 것을 입증해야 하므로 불법행위에 의한 피해자의 보호도 역시 불충분하였다.

그리하여 독일은 무과실책임 또는 위험책임을 인정하는 제조물책임법이 제정되었다.

獨逸民法(BGB) 제823조는 생명, 신체, 건강, 자유, 소유권 또는 그 밖의 권리에 침해를 당하거나 타인의 보호를 목적으로 하는 규정의 위반으로 인해 손해가 발생하는 경우에만, 침해한 사람에게 손해배상 의무가 지워진다.¹⁸⁾ 그러므로 독일의 불법행위법은 순수한 재산상의 손해에 대해서는 불법행위법상 보호를 받지 못한다. 제20조¹⁹⁾는 일반적으로 「설계상의 의무」(konstruktion spflicht), 「제조상의 의무」(fabrikation spflicht), 「지시상의 의무」(instruktion spflicht) 그리고 「제조물 감시의 의무」(produckt beobachtung spflicht)로 그 의무를 나누고 있다. 이에 대하여 특별히 선박과 같은 제조물²⁰⁾은

첫째, 「설계상의 의무」로서 선박 건조자가 선박을 최신의 기술 및 학문 수준상 안전하도록 설계할 의무가 있다. 즉 이 의무의 위반으로 기술적인 구상과 기

획 단계에서 이미 결함이 발생하는 경우, 이를 「설계상의 결함」(konstruktion sfehler)이라고 한다.

둘째, 「제조상의 의무」는 선박 건조자가 선박이 결함에 노출되지 않도록 선박건조 과정을 준비하고 통제할 의무를 말한다.²¹⁾ 즉 이 의무에 대한 위반으로 발생하는 결함을 「제조상의 결함」(fabrikation sfehler)이라고 한다. 특별히 선박 건조자가 결함의 방지를 위해 취할 수 있는 모든 조치를 다 취함에도 불구하고 발생하는 「변칙적인 결함」(Ausreißer)은 過失責任을 원칙으로 하는 불법행위책임이 아닌, 과실을 요건으로 하지 않는 제조물책임법상의 책임을 지게 된다.²²⁾

셋째, 「지시상의 의무」(instruktion spflicht)는 제20조 또한 결함 없이 설계된 공정에 따라 제조된 결함 없는 물건에 대하여 적합한 사용 설명서 등을 통하여, 용도에 적합한 사용이나 그렇지 못한 사용의 경우 발생할 수 있는 위험에 대하여 경고할 의무를 부담하는 것이다. 이 지시상의 의무는 관례에 있어서 그 기준을 매우 엄격하게 준수하고 있다.²³⁾

넷째, 「제조물 감시의 의무」

(produckt beobachtung spflicht)는 제조물 책임법을 떠나서, BGB 제823조의 범위 안에서 유통 이후에도 결함 없는 제조물에 대한 감시 의무를 게을리 함으로써 불법행위책임을 질 수 있으므로 선박 건조자는 선박이 계속적으로 안전성을 유지할 수 있도록 통제하고, 새롭게 발견한 위험 요인에 대해서 고지할 의무가 있다.²⁴⁾ 그런데 이 분야에서 해결되지 못한 문제들이 있다. 즉 債權法과 같이 「대가의 이익」(Äquivalenzinteresse)이

18) §823 Schadensersatzpflicht (1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatze des anderen widerrechtlich verletzt, its dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

19) 제조자의 개념은 독일 제조물책임법 제20조 제1항에서 정의하고 있다. 즉 동항에서 '이 법에서 제조자라 함은 최종 제조물, 원재료, 또는 부품을 제조한 자를 말한다. 자신의 이름, 상표 또는 기타 식별가능한 표시를 통하여 제조자로 표시한 자도 마찬가지이다'고 정의하고 있다. 권오승 외, 앞의 책, 98쪽.

20) 제조물의 개념은 독일 제조물책임법 제20조에서 정의하고 있지만, 동법 제1조 제1항 1문상의 物件(Sache)의 개념에 대해서는 구체적인 언급이 없다. 그러므로 독일민법 제90조가 적용된다.

Taschner/Frietsch, §1 ProdHaftG Rz. 30.

21) BGHZ51,91,95 = NJW 1969,269, 271 = JA 1994, 19 ff.

22) 崔光濬, "獨逸 製造物責任法の改正과 判例의 發展", 商事法研究 第23卷 第4號(2005), 279-280쪽 참조.

23) Littbarski, NJW 1995, 217, 218; Honesell, JuS 1995, 211, 212.

24) 독일연방대법원은 감시 의무의 적용대상을 제20조 제1항에 대해서까지 확대하고 있으며, 이 감시 의무 위반은 특히 제조물의 유통 시에는 아무런 의무 위반도 확인되지 않았으나 유통 후 개발상의 결함이나 변칙적인 결함있는 제조물이 발견되는 경우, 경고로 문제가 해결되지 않을 시에는 리콜(recall)등을 해야 하는 의무가 발생한다. Grote, VersR 1997, 1066; Bodewig, Der Rückruf fehlerhafter Produkte, 1999.

아니라, 「불가침의 이익」(intertätsinteresse)을 추구하는 불법행위로부터 하자보수 내지 추완청구를 이끌어낼 수 있는가 하는 문제가 발생한다. 이에 개정 독일민법은 매수인에게 2년의 소멸시효(BGB 제438조 제1항 제3호)에 걸리는 하자보수청구권이 존재한다고 규정하였다(BGB 제437조 제1호, 제439조). 그리고 매도인은 공급자에 대해費用償還請求權(BGB 제478조 제2항)을 갖으며, 이 청구권은 매수인의 청구에 대해서 이행해 준 후 2개월 안에는 소멸하지 않는다(BGB 제479조 제2항)는 절차상, 결함과 결함의 제거에 따른 손해를 진정한 책임자에게 지우므로 제조물 감시의무의 위반에 있어서 불법행위의 법리보다 채권법에 의해 문제를 해결하려 한다.

또한 독일제조물책임법상 立證責任의 문제는 過失을 요건으로 하지 않으므로 제조자의 과실을 입증할 필요는 없지만, 피해자는 제조물에 결함이 존재한다는 점과 이 결함에 의해서 손해가 발생했다는 인과관계에 대하여 입증을 하여야 하며(독일제조물책임법 제1조 제4항), 나중에 확인된 결함은 이미 유통의 시점부터 존재하였다고 추정한다. 하지만 문제의 결함이 유통하는 시점에 존재하였다고 보기 어려운 경우에는 위의 추정을 깰 수 있다(독일제조물책임법 제1조 제2항 2호).

그러나 독일은 제조물책임법의 입법에도 불구하고 실무상 그다지 큰 역할을 하지 못하고 있는 실정이다. 그 이유는, 독일이 유럽공동체 지침을 준수하기 이전부터 불법행위나 다른 특별법에 기초하여 제조물책임의 문제를 해결하여 왔고 지침에 따른 입법 후에도 큰 변화가 없기 때문이다. 즉 독일은 제조물책임의 제정이후 지금까지도 제조물책임법 자체에 의존하기 보다는 독일민법(BGB)상 불법행위법을 중심으로 문제를 해결하는 경향을 강하게 보이고 있다.²⁵⁾

3.4 한국의 제조물책임법

우리나라의 제조물책임법은 물품을 제조하거나

가공한 자에게 그 물품의 안전성 결여로 인하여 발생한 생명·신체의 손상 또는 재산상의 손해에 대하여 무과실책임의 손해배상의무를 지운다.²⁶⁾ 즉 선박을 건조하여 판매하는 조선소는 선박의 구조, 품질, 성능 등에 있어서 현대의 기술수준과 경제성에 입각하여 선박의 안전성과 내구성을 갖추어야 할 책임이 있다.

‘製造物責任의 適用對象’에 관해 판례는 제조물 그 자체에 瑕疵가 있는 경우에는 제조물의 賣買契約을 토대로 賣渡人의 擔保責任(민법 제580조·581조)에 의해 해결되며, 물건의 하자로 인해 다른 ‘확대손해’가 발생한 경우, 그 피해자가 제조물을 구입한 자인지 여부를 묻지 않고 제조업자에게 그 손해배상을 청구할 수 있는 것을 내용으로 한다.²⁷⁾ 즉 기존 한국민법규정에 의하여 결함있는 제조물 피해의 구제는 1)채무불이행의 경우 직접 계약관계가 없는 제조자에게는 책임을 물을 수 없으며, 2)하자담보책임의 경우 무과실책임이기는 하나 확대손해에 대한 청구가 불가능하고 3)불법행위책임의 경우 피해자는 일정한 요건, 즉 가해자에게 고의 또는 과실이 있었음을 입증해야만 손해배상을 받을 수 있다는 문제점이 있었다. 그리하여 사회경제적 변화에 대응한 소비자피해구제의 실효성 확보와 국제화의 진전에 따른 제도적 조화를 도모하기 위하여 제조물책임법을 입법하게 되었다.

신조선박의 경우 안전성이 결여된 선박을 건조함으로써 인한 손해는 선박건조계약에 기하여 조선소의 과실을 전제로 선박소유자는 손해배상을 청구할 수 있다. 한편 직접계약관계가 없는 경우, 민법 제760조(공동불법행위자의 책임)에 의하여 조선소의 고의·과실을 입증해야 손해배상을 받는 불법행위책임이 우리나라 민법의 다수설이다. 그러나 제조물책임의 주체가 다수인 경우 제조물책임법 제5조에 의하여 連帶責任을 명시하고 있으며, 이는 민법 제760조 ‘공동불법행위의 책임’보다 연대책임의 인정 범위가 넓다 하겠다.

중고선박의 경우도 제조·가공된 동산의 제조업

25) 崔光潯, 앞의 論文, 269-270쪽.

26) 권오승 외 4인, 「제조물책임법」, (서울 : 법문사, 2003), 188쪽.

27) 大判 1999.2.5 [97 다 26593] : 판례공보 78호, 434쪽. “제조물책임이란 제조물에 통상적으로 기대되는 안전성을 결여한 결함으로 인하여 생명, 신체나 제조물 그 자체외의 다른 재산에 손해가 발생한 경우에 제조업자 등에게 지우는 손해배상책임이고, 제조물에 상품적합성이 결여되어 제조물 그 자체에 발생한 손해는 제조물책임이론의 적용대상이 아니다” 라고 판시하고 있다.

자에 해당하여 제조물책임법에 적용을 받는다. 한편 중고선박은 원제조업자인 조선소의 책임 인정 여부가 발생하는데 이와 같은 경우 동법 제2조의 결합인가의 여부와 제4조 제1항 제1호의 면책사유 존재여부에 의하여 결정된다. 그러나 신조선박에 비하여 피해구제의 어려움이 크다 하겠다.

船舶賣買는 조선소나 船主가 외국에 소재하는 경우가 많아 피해자가 자국 내에서 선박 건조자를 상대로 제조물책임소송을 제기하기가 쉽지 않다. 따라서 외국의 입법례를 볼 때, 피해자의 피해구제를 도모하기 위하여 제조물책임의 주체를 확대하면서 정의의 규정도 포괄적으로 채택하는 경향이 있다.

4. 선박건조계약상 계약책임과 제조물책임의 관계

4.1 계약책임과 제조물책임과의 관계

물품에 존재하는 흠은 “물품적합성을 결여한 경우”와 “안전성을 결여한 경우”로 분류된다. 전자는 매매당사자인 선주(매수인)와 조선소(매도인) 사이에서 선박의 하자로서 취급되며, 종류물의 하자는 하자담보책임규정(민법 제581조)에 의해 매수인인 선주에게 완전물인도청구권, 손해배상청구권, 계약해제권, 보수청구권을 발생시킨다. 후자의 경우 제조자는 그 제품의 구조, 품질, 성능 등에 있어서 현대의 기술수준과 경제성에 비추어 기대 가능한 범위 내의 안전성과 내구성을 갖춘 제품을 제조하여야 할 책임이 있고, 이 안전성과 내구성의 결함 내지 하자로 인하여 선주에게 손해가 발생한 경우에는 불법행위로 인한 배상의무를 부담한다.

契約責任이란 수인의 당사자들 사이에 유효하게 성립한 계약에 기초한 책임으로 계약책임에 있어서 채권자인 소비자가 권리를 행사하는 경우에, 채무자인 제조자가 과실이나 인과관계를 입증해야 한다. 또한 그 효과 면에서도 계약책임에 의하면, 다양한 전보방법을 채택할 수 있다. 계약책임의 구성은 구체적으로 채무불이행에 의한 구성과 하자

담보책임에 의한 구성으로 나눌 수 있으며, 채무불이행중 소비자 피해와의 관련이 가장 깊은 것은 채무의 전부이행을 전제로 한 불완전이행이 가장 연관이 있다.²⁸⁾

불완전이행은 주된 급부의무위반, 부수적 주의의무 위반, 보호의무위반이 있으나 특별히 선박건조에 관하여는 채무자가 급부이행을 하는 과정에서 계약의 목적을 실현하는 데에 필요한 고지·설명을 해주어야 할 주의의무의 위반으로 고도로 발달된 기술과정을 통하여 제조된 선박을 매도하거나 사용시에 적절한 지시나 설명을 하지 않거나 잘못된 지시를 함으로써 매수인인 선박소유자에게 사용·조작시 잘못하여 피해를 입은 경우가 여기에 해당된다.²⁹⁾

우리나라의 경우, 제조물책임에 관하여 기존의 계약책임론이나 과실책임론을 적용하는 것이 한계가 있으므로 독립된 무과실책임론에 의해 문제를 해결하고자 했던 것이다. 결국 기존의 민법이론으로는 특수한 제조물책임의 문제를 해결하는데 부적합·불충분하다는 한계를 인식함으로 제조물책임법의 제정을 피히게 되었다. 하자담보책임은 매매의 목적에 하자가 있는 경우에 그 매도인이 부담하는 책임으로 우리 민법상 무과실책임이며, 또한 종류물에도 인정되고 있으므로(민법 제581조) 조선소와 선주사이에 직접계약관계가 존재하는 경우 조선소에게 책임을 물을 수 있는 유력한 수단이다. 즉 하자담보책임의 손해배상청구는 물품의 가치감소, 완전물로 교환받기 위해 사용한 교통비, 물품을 적시에 사용하지 못함으로 인한 불이익 등 하자로 인하여 생긴 직접손해를 대상으로 한다.³⁰⁾

4.2 선박건조자(조선소)의 대응방안

4.2.1 필요성

제조물책임법의 시행은 피해자들의 안전 확보에는 기여할 수 있지만 제조자들에게는 비용을 증가시키는 요인으로 작용한다. 동법도 역시 조선소인 선박건조자에게 적용되므로 이에 대한 대응방안이 필요하다.³¹⁾

28) 권오승 외, 앞의 책, 6-7쪽.

29) 김형배, 「債權總論」, (서울 : 박영사, 1993), 292쪽 ; 위의 책, 7쪽.

30) 이은영, 앞의 책, 904쪽.

31) 연기영, “제조물책임의 제정과 기업의 대책”, 「비교사법」 제6권 1호, 1999.6. 178-179쪽.

4.2.2 대응방안

4.2.2.1 사전적 대응방안

첫째, 안전성에 관한 기본원칙 확립이 필요하다. 즉 조선소의 최고경영자로부터 선박 건조작업에 종사하는 모든 직원에 이르기까지 안전에 관한 의식 고취가 필요하다. 이를 위하여 조직의 정비와 제조물책임 및 안전의식에 관한 법률지식, 사례, 선박의 안전성, 제조물책임이 조선소에 미치는 영향, 등을 교육하고 안전에 대한 자율적인 규칙과 매뉴얼의 정비를 구비하여야 한다.

둘째, 제조물책임의 근거가 되는 결함의 유형으로 1)설계상의 결함, 2)제조상의 결함, 3)표시상의 결함으로 구체화 할 수 있다.

1)설계상의 결함에 대한 대비로 선박 설계의 기대 가능한 수준에서 최선의 주의뿐만 아니라, 안전성을 확보할 가능성이 존재하지 않는 경우에 선박 자체의 제조를 배제하는 것을 포함하여야 한다. 나아가 설계 이후 선박의 건조과정에서 요구되는 안전에 관한 기본적인 지침이 설계단계에서 마련되어야 한다.

2) 선박건조상 결함에 대한 대비는 선박에 대한 설계 이후부터 선박완성에 이르는 전 과정을 의미한다. 즉 고유기술의 부족·미숙으로 인한 잠재적 하자, 선박건조의 품질관리 불충분, 안전시스템의 고장 및 자재불량·제조불량·조립불량 등이 원인이 되어 발생하게 된다. 그러므로 이 선박건조공정을 위한 인력들이 최선의 안전의식으로 임하도록 안전관리를 위한 독립부서를 설치하여, 자재나 부품의 매입, 건조, 조립, 선박의 이渡에 이르기까지 선박건조과정 각 단계마다 안전에 관한 감시 업무를 수행하여야 한다. 한편 건조선박의 안전성 확보를 위한 부서의 설치를 ISO 9000시리즈 규격³²⁾과 연계하면 선박의 안전성 확보를 조직적으로 이루어낼 수 있을 뿐만 아니라 선박매매시장에서의 신뢰를 바탕으로 한 매수인들의 기회를 보다 폭넓게 확보할 수 있다. 3)한국 제조물책임법 제2조 제2호 다목에서 “표시상의 결함이라 함은 제조업자가 합리적인 설명·표시·경고 기타의 표시를 하였다더라면 당해 제조물에 의하여 발생될 수 있는 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 이를 하지 아니한 경우를 말한다”고 규정함으로써, 제조에 수반하는 각종 표시나 광고 등에 의해서 결함

이 발생할 수 있다. 즉 선박에 부착되는 각종 매뉴얼, 품질에 대한 보증서, 선박내 여러 설비에 부착된 각종 표시, 매매시 제공된 팜플렛, 선박의 광고 나아가 매매시 직원에 의한 구두의 설명까지 이 모두가 표시행위에 해당한다. 따라서 표시상의 결함에 대한 선박건조자인 조선소의 대비는 선박의 안전과 관련하여 선박소유자에게 제공되는 모든 정보를 그 대상으로 하여야 한다.

셋째, 선박건조와 관련사업자들과의 협력이 필수적이다. 선박을 건조하는 데에는 많은 기업이 유기적인 결함에 의하여 이루어진다. 즉 부품업자나 기자재공급업자와의 거래에 있어서 제품의 사용목적과 규격명세서를 제시하고 이에 적합한 물품을 제공할 것을 명시하여야 한다. 나아가 제공받은 부품과 자재에 대하여 상당한 기간의 품질보증기간을 요구하여야 하며, 제조물책임이 발생시 책임의 소재를 명문화하여야 한다. 또한 하청업자들에게도 제조물책임의 발생에 대한 책임분담을 명확히 하여 주의를 강화하여야 한다. 특별히 선박기자재를 생산하는 제조업체의 매뉴얼상 책임 규정시기별 보증기간, 유지·보수 및 사용기준 등을 명시함으로써 각자의 책임을 명확히 명문화하여야 한다

4.2.2.2 사후적 대책

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

첫째, 소송대책으로 분쟁을 대비하여

1) 설계에서 최종 매매에 이르기까지 모든 과정을 가능한 문서화하고 설계, 각종 시험검사, 관련 사업자와의 계약서 등은 우리 제조물책임법이 소멸시효의 기간으로 정하고 있는 제조물공급 시부터 10년간(동법 제7조 제2항) 보관하여야 한다. 특히 제조물책임의 성립에 중요한 원인 면책사유의 존재, 소멸시효의 기산점 등에 관한 자료는 데이터화 하여야 한다.

2) 결함과 손해 그리고 인과관계 입증의 어려움에 대비하여 예상되는 위험에 대한 실험·검사를

32) [http://www.iso.ch/infoe/intro.htm#ISO's achievements](http://www.iso.ch/infoe/intro.htm#ISO's%20achievements) 참조.

하고 과학적인 원인규명의 시스템을 갖추어야 한다. 3) 관련 사업자와의 책임소제와 연대책임을 대비하여 이들과 내부적 구상관계를 문서화함이 필요하다. 4) 재판절차 이외의 간이하고 전문화된 분쟁처리절차의 설치 및 이용이 필요하다.

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

셋째, 시장 대책으로 1)리콜제도를 통하여 피해가 발생하기 전에 제조물을 시장에서 회수하여 피해의 확대에 대응하고 재발방지책도 신속히 수립하여야 한다. 2)많은 나라마다 제조물책임의 법제를 강화하고 있으므로 각국의 법의 특성에 상응하는 대책을 마련하여야 한다.

5. 결 론

이상으로서 선박건조계약상 건조자의 책임과 영국, 미국, 독일 그리고 한국의 제조물책임법을 살펴 보았다. 선박건조는 고도의 기술을 요하고 또 그 건조공정이 길며 인도시에 바로 하자를 발견하기 어려운 심한 결과손해를 야기시키는 경우가 많다.

더욱이 미국과 영국을 비롯한 유럽의 EU 등 세계 각국은 제조물책임에 대한 법적 강화를 통하여 제조자의 책임을 더욱 강화하므로 양당사자의 권리·의무관계, 책임의 소재와 범위를 분명히 계약서상에 명문으로 밝혀두어야 한다. 또한 선박건조 완료단계에서 인도하며 제출하는 각종 증서를 비롯한 Delivery Documents를 검토하여 제조물에 대한 책임 소재를 명확히 하여야 한다. 그리고 선박의 내구연한을 명시함으로써 잠재적 하자에 대한 책임제한 기간의 도입 방안을 모색하는 것도 필요하다.

선박건조자인 조선소는 제조물책임법에 대한 사전적인 대응책으로 건조선박의 개발, 건조과정, 인도 그리고 선박의 사용까지 모든 측면에서 선박의 안전성을 충분히 확보하기 위한 제반 조치가 필요하다. 또한 사후적인 대책으로 첫째, 제조물책임에 관한 소송이 제기될 수 있는 일정한 피해의 발생을 전제로 한 소송절차의 과학적이고 전문적인 시스템을 미리 갖추거나 둘째, 간이한 분쟁해결 방식을 채택하여 소송의 장기화에 따른 부담을 경감하는 대책도 강구해야 하며, 셋째, 손해배상을 위한 충

분한 재원의 확보와 위험의 분산을 위하여 제조물 책임 보험가입 등의 대책이 필요하다.

참고문헌

- [1] 권오승 외 4인, 「제조물책임법」 (서울:법문사) 188쪽, 2003.
- [2] 김형배, 「채권각론(계약법)」, (서울:박영사), 593-594쪽, 1997.
- _____, 「債權總論」, (서울:박영사, 1993), 292쪽
- [3] 연기영, “제조물책임의 제정과 기업의 대책”, 「비교사법」 제6권 1호, 178-179쪽, 1999.6.
- [4] 이윤철·김진권, “MSC Carla호 사건을 계기로 본 선박제조물책임”, 마린엔지니어링학회, 88쪽, 2005.11.
- [5] 이은영, 「채권각론」, (서울:박영사), 510쪽, 2004.
- [6] 정선철, 「국제선박매매계약에 관한 연구」-영국법과 한국법의 비교를 중심으로-, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문 81-82쪽, 2005.8.
- [7] 최광준, “독일 제조물책임법의 개정과 판례의 발전”, 상사법연구 제23권 제4호, 269-270쪽, 2005.
- [8] Aleka Mandaraka-sheppard, *Modern Admiralty Law*, (London:Cavendish Publishing Limited, 2001), pp.452-453, 2001.
- [9] Beatson, *Anson's Law of Contract*, 27th ed, (Oxford : Oxford University Press), p.133, 1998.
- [10] Jane Stapleton, *Product Liability*, Butterorths, p.42, 1994.
- [11] J.Mangone Gerarld, *United states Admiralty Law*, (Boston. : kluwer law International), p.56, 1997.
- [12] Lewis Emanuel & Son Ltd. v. Sammut [1959] 2Lloyd's Rep.629
- [13] McDougall v. Aeromarine of Emsworth Ltd [1958] 2Lloyd's Rep.345.
- [14] The Zuhio Maru [1977] 2Lloyd's Rep.552.
- [15] [http://www.iso.ch/infoe/intro.htm#ISO's achievements](http://www.iso.ch/infoe/intro.htm#ISO's_achievements) 참조.