

우리나라 군용항공기 제작사의 책임제한 해결방안에 관한 고찰

신성환*

목 차

- I. 서 언
- II. 군용항공기 사고 시 적용법규
 - 1. 제조물책임법 적용
 - 2. 하자담보책임과 채무불이행 책임
- III. 군용항공기 제작과 제조물책임보험
 - 1. 제조물책임보험(생산물배상책임보험)의 현황
 - 2. 방산물자 보험일반
 - 3. 방산원가계산과 방산사업 보험적용
 - 4. 방산 항공기사업 보험 면책 필요성
- IV. 미국사례 : **Government Contractor Defense**(정부계약자항변)
 - 1. 초기 Government Contractor Defense (이후 GCD, 정부계약자항변) 판례
 - 2. GCD의 확립사례 : Boyle v. United Technologies Corp
 - 3. Government Contractor Defense의 확장사례와 제한사례
- V. 군용항공기 제작사의 책임 해결방안
 - 1. 정책개정과 입법개정에 대한 인식필요
 - 2. 군용항공기 제작사의 책임제한 방안
 - 3. 군용항공기제작사에게 ‘보험한도책임’ 정책 제안
- VI. 결 론

* 신성환, 법무법인 KS & P 첨단기술법연구소장, 공군사관학교 명예교수, 한국항공우주 정책·법학회 부회장, 한국항공학회 사업부회장, 국토교통부 항공안전위원회 위원

I. 서 언

우리나라의 제조물책임법은 다른 나라들보다 늦게 2002년 7월 1일부로 시행되었고, 제조물책임법의 시행은 제조업체들에게 제품생산에 안전성을 제고시켰으며, 제조물책임보험을 활성화시키면서 긍정적인 역할을 하고 있다. 그러나, 옥시사건의 영향으로 인하여, 피해자인 소비자의 입증책임을 완화시키며 제조물책임의 배상책임을 3배까지 증액하는 2017년 3월 30일 제조물책임법 일부개정법률안을 국회본회의에서 통과시켰다.

2002년 7월 1일 우리나라의 제조물책임법이 시행될 때 제조업계와 학계에서는 제조물책임법 시행으로 인하여 제조업체들이 미국과 같이 제조물책임 관련 소송에 휘말려 들것을 우려하였으나, 우리나라에서는 미국에 비하여 제조물책임관련 소송이 상대적으로 적었다. 그러나, 이번 제조물책임법 일부개정법률안 국회본회의 통과로 인하여, 제조물책임법에 의한 소송이 급증할 것으로 예상된다.

우리나라는 2002년 7월 제조물책임법이 시행된 이후, 군용항공기 제작사의 책임에 대한 손해배상청구의 법적문제가 제기된 것이 없었으나, 정부법무공단은 2017년 3월 14일자로 2015년 12월 17일 수리온 헬기 4호기가 충남 논산시 육군항공학교에서 비행훈련 임무 중 비상착륙하다 불시착하여 대파된 사건에 대하여 군용항공기제작사인 한국항공우주산업(주)에게 하자담보책임과 채무불이행, 제조물책임법으로 손해배상 청구소송을 제기하였다.¹⁾

군용항공기는 그 제작목적이 안정성보다는 기동성을 위주로 제작되며, 군용항공기들이 안전한 항공운송보다는 군의 작전성을 위주로 운용되기 때문에 군용항공기 제조사들이 군용항공기 제조물책임보험을 들 수 없는 현실 상황에서 군용항공기제작사는 제조물책임법과 하자담보책임, 채무불이행책임을 손해배상 위험에 직면하게 되었으며, 특히, T-50, KT-1 등 외국에 수출하고 있는 군용항공기의 사고시 외국에서 군용항공기제작사에게 국내법의 손해배상 법리로 청구할 것이기 때문에 관련 제작사들은 위기에 처해져 있게 되었다.

군용항공기제작사의 책임에 관한 현실적인 문제들을 검토하고, 1970년대 중

1) 정부법무공단, 서울지방법원, 2017가합517214 손해배상청구의 소, 원고 대한민국, 피고 한국항공우주산업(주), 한화테크윈(주)

반에 제조물책임법이 시작된 미국에서는 군용항공기제작사의 책임을 어떻게 해결하고 있는가에 대하여 분석함으로써, 우리나라 군용항공기제작사의 책임에 관한 해결방안을 고찰할 필요가 있다.

II. 군용항공기 사고 시 적용법규

군용항공기 사고 시 사고피해자는 공동불법행위자인 국가를 상대로 손해배상을 청구할 수 있다. 국가는 국가배상법에 의한 손해배상심의를 거쳐 손해배상금을 지급하며, 국가는 공공불법행위자로서의 군용항공기 제조사에 대해 구상권으로 제조물책임, 하자담보책임, 채무불이행책임을 제기할 수 있다.

피해자인 조종사와 군용항공기 작전수행과 관련된 군인의 피해는 국가배상법 제2조 제1항 단서에 의해 군인연금법, 국가유공자 예우 등에 관한 법률 등의 규정에 의하여 재해보상금, 유족연금 등의 보상을 지급받을 수 있다.

1. 제조물책임법 적용

(1) 군항공사고시 제조물책임법 적용

(가) 제조물책임법²⁾ 제3조 제1항(제조물 “제조업자 등의” 책임) 적용

제조물책임법 제3조(제조물 “제조업자 등의” 책임) 제1항에서는 “제조업자는 제조물의 결함으로 인하여 생명·신체 또는 재산에 손해(당해 제조물에 대해서만 발생한 손해를 제외한다)를 입은 자에게 그 손해를 배상하여야 한다”고 규정하고 있다.

2) 이창재, “일반항공에서의 제조물책임에 관한연구”, 항공우주정책법학회지, 제29권 제2호, 2014, 76면, 대륙법 국가인 우리나라에서는 종래 결함 있는 제조물의 제조업자와 피해 소비자 사이에 직인 계약계가 없어서 계약책임을 묻는 것이 용이하지 않았다. 게다가 불법행책을 인정하기 해서는 불법행의 성립요건을 피해자 인 소비자 측에서 입증하여야 했는데 문인 지식이 충분하지 못한 소비자 가 제조업자를 상로 고의나 과실의 존재를 입증하기에는 많은 제약이 따랐다.

방위사업청 물품 제조·구매 계약특수조건 표준(일반 및 방산)³⁾ 제22조(제조물 책임)와 방위사업청 물품 제조·구매 계약특수조건 표준(특정조달)⁴⁾ 제21조(제조물 책임)에서 제조물책임법을 적용하고 있다. 또한 정부법무공단 수리온헬기 소송제기에 계약특수조건에 따른 손해배상책임에 있어서 제조물책임법을 적용하고 있다.⁵⁾

(나) 제조물책임법 제3조 제1항의 (당해 제조물에 대해서만 발생한 손해를 제외한다)적용

“당해 제조물에 대해서만 발생한 손해를 제외한다”라는 규정에 대한 해석은 배어링결함으로 인한 차량과손에 관한 서울고등법원 판결⁶⁾에서 “피고(자동차제조사)는, 원고 회사(자동차구매회사)를 제외한 나머지 원고(자동차구매회사 직원과 가족)들에 대하여는 제조물책임으로, 원고 회사에 대하여는 채무불이행책임 내지 하자담보책임으로, 이 사건 사고로 인하여 원고들이 입은 손해를 배상할 책임이 있다.”라고 판결하였다. 즉, ‘당해제조물에 대해서만 발생한 손해를 제외한다’에 따라 피고(자동차제조사)에게는 채무불이행책임 내지 하자담보책임을 묻은 것이다.

대법원 2000. 7.28. 선고 98다35525 판결에서는 주차중인 차량의 운전석에서 원인불명의 화재가 발생하여 차량만이 전소한 사건에서 제조물의 결함에 의한 화재로 추정할 수 없다고 판시하면서 제조물책임의 적용을 손해의 내용과 관련하여 제한하였다.⁷⁾

3) 방위사업청예규 제345호, 2016.12.8. 일부개정 및 시행

4) 방위사업청예규 상계서 제346호

5) 정부법무공단 전게서,39면, “이 사건 계약특수조건 제20조 제1항은 “계약물품의 결함으로 인하여 ‘갑(원고 대한민국)’ 또는 제3자에게 손해 (당해 제조물에 대해서만 발생한 손해를 제외한다)가 발생하였을 경우 ‘을(피고 한국항공)’은 「제조물책임법」이 정한 바에 의하여 손해를 배상해야 하며”

6) 서울고등법원 2007년1월12일, 선고 2005나45898, 원고회사는 2001년 5월 7일 피고로부터 피고가 제조한 그레이스 승합차를 구입하여 2001년 5월 16일, 그 소유로 신규등록하였으며, 원고 회사 직원인 원고가 2001년 8월 30일, 이 사건 승합차를 운전하여 경부고속도로 하행선을 운행 중, 승합차의 좌측 부분으로 중앙분리대(콘크리트 방호벽)와 부딪히자 제동조치를 취하면서 우측으로 넘어지면서 미끄러져 사고가 났으며, 승합차 파손과 원고와 가족들의 신체상 부상이 있었다. 조사결과 사고의 원인이 자동차 배어링결함인 것으로 결론지었다.

2. 하자담보책임과 채무불이행 책임

(1) 하자담보책임

군용항공기 사고시, 피해자는 군용항공기제작사에게는 하자담보책임 민법제 580조(매도인의 하자담보책임) 제1항 “매매의 목적물에 하자가 있는 때에는 제 575조제1항⁸⁾의 규정을 준용한다. 그러나 매수인이 하자 있는 것을 알았거나 과실로 인해 이를 알지 못한 때에는 그러하지 아니하다.”에 따라 하자담보책임을 물을 수 있으며, 수리온소송에 있어서 군용항공기제작사에게 하자담보책임을 제기하고 있다.⁹⁾

(2) 채무불이행책임

피해자는 군용항공기제작사를 상대로 민법제390조(채무불이행과 손해배상) “채무자가 채무의 내용에 좇은 이행을 하지 아니한 때에는 채권자는 손해배상을 청구할 수 있다. 그러나 채무자의 고의나 과실없이 이행할 수 없게 된 때에는 그러하지 아니하다.”에 따라 채무불이행책임을 물을 수 있으며, 수리온소송에 있어서 군용항공기제작사에게 민법 제390조의 채무불이행에 따른 손해배상을 제기하고 있다.¹⁰⁾

-
- 7) 김선이, “무인항공기 결함에 대한 제조물책임의 적용 연구”, 항공우주정책법학회지 제30권 제1호, 2015, 167면, 민법 제750조의 고의 또는 과실에 대한 불법행위의 성립요건에 대한제조물의 결함에 대한 규정을 통해 제조업자 등의 무과실책임을 적용하는 규정이다. 다만 손해가 제조물 자체에서만 발생되었을 경우 제조물책임법을 적용하지 않는다. 대판 2000.7.28, 98다35525. “제조물책임이란 제조물에 통상적으로 기대되는 안전성을 결여한 결함으로 인하여 생명·신체나 제조물 그 자체 외의 다른 재산에 손해가 발생한 경우에 제조업자 등에게 지우는 손해배상책임이고, 제조물에 상품적합성이 결여되어 제조물 그 자체에 발생한 손해는 제조물책임의 적용 대상이 아니므로, 하자담보책임으로서 그 배상을 구하여야 한다”고 하여 제조물책임의 적용을 배제하였다.
- 8) 제575조 제1항 [제한물권 있는 경우와 매도인의 담보책임]
 ①항 “매매의 목적물이 지상권, 지역권, 전세권, 질권 또는 유치권의 목적이 된 경우에 매수인이 이를 알지 못한 때에는 이로 인하여 계약의 목적을 달성할 수 없는 경우에 한하여 매수인은 계약을 해제할 수 있다. 기타의 경우에는 손해배상만을 청구할 수 있다.”
- 9) 정부법무공단, 전개서, 39면, “채무자는 채무의 내용에 대한 이행을 하여야 할 적극적인 의무를 부담하는 한편, 하자 등 결함 있는 급부행위를 하여서는 안 될 소극적인 의무를 아울러 부담하여야 하므로 채무자는 이행의 목적물에 하자로 인하여 발생한 손해에 관하여 채권자에게 손해배상을 부담한다 할 것이다.”

Ⅲ. 군용항공기 제작과 제조물책임보험

1. 제조물책임보험(생산물배상책임보험)의 현황

제조물책임보험은 기업체(피보험자)가 제조, 판매, 공급 또는 시공하여 타인에게 양도된 제조물의 결함으로 인한 우연한 사고로 타인의 신체장해나 재물손해를 입힘으로써 피보험자가 법률상 손해배상책임을 지게 될 경우 동 손해를 대신 보상하는 보험이다.

(1) 제조물책임보험 일반

보험통계포털서비스에 의하면, 제조물책임법이 시행된 2002년 7월 1일인 2002년에 생산물배상책임보험 가입수가 11,896건으로 2001년 362건에 비하여 크게 증가하였다. 2016년에는 45,515건에 약1,447억원의 보험료이지만¹¹⁾, 2017년 3월30일 제조물책임법 일부개정법률안이 국회 본회의를 통과하면서, 생산물배상책임보험은 급격히 증가할 것이다.

제주특별자치도는 공고 제2016-2307호로 ‘2017년도 중소기업 제조물책임보험 지원계획’을 공고하였다. 제주에서 생산되는 제품의 결함으로 인한 인적, 물적 피해에 대비하고 기업의 안정경영을 도모하기 위한 것이다. 보험회사에서도 단체할인으로 제조물책임보험을 가입을 홍보하고 있다.

(2) 일반 항공사업 관련 보험

항공운송사업진흥법¹²⁾ 제2조(정의) 3항에 “항공보험”이라 함은 여객보험·기체

10) 정부법무공단 상계서, 40면, “한국항공이 한화테크윈으로부터 사고난 수리온 헬기 엔진을 납품받아 헬기에 장착하면서 개조 및 새로이 도입된 시스템이 미치는 영향에 관하여 검토하지 아니하여 하자를 가진 사고의 헬기를 원고에게 납품하여 채무이행을 불완전하게 하였고, 그에 따라 이 사건 헬기 대파라는 손해가 발생하였으므로 한국항공은 원고에게 불완전이행에 따른 손해배상책임을 부담한다고 할 것이다.”

11) INsis (Insurance Statistics Information Services) 보험통계포털서비스, <https://www.insis.or.kr/insis/insisweb/index.jsp>.

12) 대한민국 항공운송사업진흥법, 법률: 제8852호, 시행: 2008.2.29.

보험·화물보험·전쟁보험·제3자보험 및 승무원보험과 기타 대통령령으로 정하는 보험을 말한다.”라고 규정하고 있다. 또한 동법 제7조13) (항공보험의 가입의무)에는 “항공사업자와 자가용항공기를 운용하고자 하는 자는 국토해양부령이 정하는 바에 따라 항공보험에 가입하지 아니하고는 항공기를 운용할 수 없다.”고 항공사업자와 자가용항공기 운용자에게 보험가입을 의무적으로 하고 있다.

항공배상책임보험에는 제3자 배상책임보험, 승객배상책임보험, 화물배상책임보험, 제조물배상책임보험, 공항소유자 및 관리자 배상책임보험이 있다. 2014년 국내항공보험 시장은 Airline 시장이 항공기 340여대로 시장규모는 417억원이며, 일반항공시장에서 국가와 지자체가 항공기 120여대로 179억원, 민간업체가 170여대로 108억원 총 시장규모는 704억원이었다.¹⁴⁾

국제항공운송관련 국제협약은 항공운송인의 책임한도를 어떻게 정할 것인가가 중요한 논점이었으며, 현재 몬트리올 협약(1999)은 배상액 113,100 SDR(2013. 8. 29.기준 약 17만 달러, 1.9억원)까지는 항공사에 대한 무과실 책임을 부과하고, 이를 초과할 경우 항공운송인이 자신의 과실이 없음을 입증하여야만 하는 과실추정책임주의를 채택하고 있다. 이에 항공운송인은 자체적으로 운용하고 있는 전체 항공기들에 대한 일괄 항공보험을 들고 있다.

항공기에 의한 지상 제3자 피해 보상에 관한 조약인 몬트리올협약(2009)는 제3자 손해배상에 관한 조약인 일반위험협약과 항공기사용 불법행위로 인한 제3자 손해배상에 관한 조약인 불법방해배상협약으로 구분된다. 일반위험협약의 제9조에서는 동 협약 제4조에서 규정하고 있는 운송인의 책임제한과 관련하여 각 체약국은 자국의 운항인들로 하여금 본 협약이 정한 책임을 담보하는 적절한 보험(Adequate Insurance) 또는 보증(guarantee)을 유지해야 한다고 하고 있다.¹⁵⁾

13) 김선이, “항공보험에 대한 약간의 고찰”, 항공우주법학회지 제25권 제2호, 2010, 24면, 대한민국 항공운송사업진흥법 제7조, 개정 1997.12.13, 2008.2.29.

14) 한국항공진흥협회, 『항공보험 실태조사 및 관리방안 연구』, 2015.12. 27면.

15) 몬트리올 협약(2009) 제9조 1항

2. 방산물자 보험일반

(1) 항공 무기체계 사업 보험

항공기 사업관련 보험가입의 문제점으로 항공무기체계의 특성이 고가이고, 위험의 심도가 크며, 첨단기술의 자료 유출 가능성이 높다. 또한 보험료에 있어서, 항공기 보험가입 비용이 높아서 예산확보가 어려운데, T-50 후속양산 보험료는 40대 기준으로 약 80억원이나 되었다.¹⁶⁾ 공군은 항공기는 조립과 지상시험 보험을 통상 가입하였으며, 비행시험, 승무원 등은 경우에 따라 가입하고 있다.¹⁷⁾

(2) 방산 항공기 사업관련 보험가입 현황

(가) 항공기 사업보험가입현황

〈표 1〉 항공기 사업 보험가입 현황¹⁸⁾ * O : 가입, X : 미가입, △ : 면책

사업 명	보험금 (억원)	보험 가입 범위			
		조립/지상시험	비행시험	승무원	제3자 배상
T-50 체계개발	3	o	△	o	x
T-50 초도양산	10.56	o	△	o	x
T-50 후속양산	80	o	o	o	o
KF-16 추가	5.40	o	△	x	x
KT-1 양산	4.85	o	△	x	x
KO-1 양산	10.07	o	o	o	o
FA-50 개조개발	1.1	△	△	x	x

(나) T-50 화보협회 항공기 조립보험

T-50 25대, TA-50 22대 조립보험계약은, 보험자가 한국화재보험협회이고, 피보험자는 KAI이며, 보험기간은 2006년 10월 1일 ~ 2011년 10월 31일이었다. 보험가입금액은 1조 1801억원, 자기부담은 각 발생손실당 1백만달러이며, 보험료는 79.9억원이었고, 특별약관으로 지상시험 2회, 비행시험시간은 329시간 (기당 7시간)으로 되어 있다.¹⁹⁾

16) 안보경영연구원, 『방위사업계약시 보험가입방안연구』, 2009, 28면.

17) 안보경영연구원, 상계서, 41면.

18) 안보경영연구원, 상계서, 27면.

(다) 수리온헬기 보험예상

세계적인 보험회사인 AON이 검토한, 수리온헬기 운영에 있어서 제조물책임 보험은 사고당 5억달러 보상한도에 매년 약35만달러의 보험료로 계산되며, 수리온헬기 훈련기에는 사고당 5억달러 보상한도에 매년 약25만달러의 보험료를 예상하고 있으나, 이는 제조물책임만 적용되는 것이라고는 하나 보험의 세부적인 조건에 대한 검토가 필요하다.²⁰⁾

3. 방산원가계산과 방산사업 보험적용

(1) 원가관리의 개념

국방획득의 원가관리는 계약상대자로 하여금 원가통제나 원가절감을 유도해야 함은 물론 확실성 있는 자료를 근거로 합리적이고 공정한 가격을 결정하기 위한 원가계산기준의 법규화, 제출된 자료의 진실성 입증, 원가산정과 그 결과에 대한 적정성 제고를 위한 내부통제 및 분석, 원가계산제도의 보완 개선 등 일체의 활동을 말한다.²¹⁾

(2) 원가관련법규체계

일반적으로 정부의 계약집행에 관하여는 『국계법, 동시행령 및 동시행규칙』에 의거 처리하고, 특히 계약업무 중 정부 또는 정부투자기관에서 조달하는 물자의 원가계산은 기획재정부의 회계예규인 『예정가격작성기준』을 적용하도록 하고 있다.

국방획득물자의 계약행위에 관하여는 정부기관 등과 마찬가지로 『국계법』 및 관계법령에 근거하여 처리하고 있으며, 다만 군수물자 중에서 방산물자를 조달하는 경우에 한하여 『국계법』 및 관계법령의 규정에도 불구하고 『방위사업법』에서 별도로 규정하고 있는 계약상의 특례를 적용하도록 하고 있다.²²⁾

19) 안보경영연구원, 상계서, 27면.

20) 신성환, 『군용항공기제작사의 Government Contractor Defense에 관한 비교연구』, KAI, 2017. 4, 19면.

21) 방위사업청, 국방획득원가 및 계약업무, 2008, 5면.

22) 방위사업청, 상계서, 27면

2002년 7월 1일 제조물책임법이 시행된 이후, 2003년에 경비로 국민건강보험 및 국민연금보험이 추가되었으나, 제조물책임법에 따른 제조물책임보험은 원가 계산에 추가된 적이 없다.²³⁾

4. 방산 항공기사업 보험 면책 필요성

(1) 미국, 영국의 방위산업 관련 보험

(가) 미국의 방위사업 계약 및 보험

① 미국 DCMA(Defense Contract Management Agency)

미국은 방산사업 계약의 경우 정부의 위험보유를 원칙으로 하며 제3자 배상 책임 등 일부 항목에 대해서는 의무적으로 보험 가입을 요구하기도 한다. 이는 국방부 예하 기관인 DCMA(Defense Contract Management Agency)에서 관리한다. 원가회계기준(Cost Accounting Standard, CAS)에 의하면 정부는 계약자가 노출된 위험을 담보하기 위해 일반보험을 구입하거나 자가보험 (Self-Insurance)으로 처리해야 한다고 명시하고 있다.²⁴⁾

② 미국의 자가보험(Self-insurance)

자가보험이란 피보험자가 직접 위험을 측정하여 일정비율의 금전을 적립하는 제도로 피보험자가 자체적으로 일정 책임을 설치하여 운영함으로써 보험에 가입하지 않고 모든 손실에 대해 자체적으로 해결하거나, 일정부분의 위험을 자체보유하고 그 이상의 손실가능성이 있는 부분은 재보험으로 처리하는 방법이다. 법제화 되진 않았지만, 방위사업에 있어서는 정부가 계약자의 위험을 위해 자가보험을 운영하는 것이 원칙이다. 외부의 보험 구입보다 정부의 자가보험이 채택되는 이유는 정부의 가용자원 규모가 기업보다 더 크므로 대형사고 시 발생할 재정손실(MPL)은 정부가 보유하고 관리하는 것이 효과적이며,²⁵⁾ 국방획득은

23) 방위사업청, 상계서, 32면.

24) 안보경영연구원, 전계서, 111면, 48 CFR 28.301

25) Comptroller General of the United States (1972), "Survey of the Application of the Government's Policy of the United States", Report to the Congress, 1면.

정부 독점으로 인해 유사 위험의 통합과 분산 등 외부보험 가입 시 취득 가능한 통상적인 혜택이 많지 않고,²⁶⁾ 정부는 다양한 위험특성을 보유한 사업의 광범위한 분산으로 대수의 법칙 적용이 가능하므로 보험의 경제적인 관리 가능하기 때문이다.²⁷⁾

③ 미국정부의 방위사업계약시 보험활용

미국은 연방획득규정(Federal Acquisition Regulation, FAR) FAR 52. 246-23 Limitation of Liability (배상책임의 제한)²⁸⁾에 납품자의 배상책임을 제한하고 있다.

- a. 미 정부에 의해 관급품 납품이 승인되고, 해당 관급품의 하자나 결함으로 인해 정부 자산에 (property) 물리적인 손해가 발생한 경우 납품업자는 배상 책임을 지지 않는다.
- b. 그러나 그러한 하자나 결함이 납품업자의 의도적인 행위나 불성실 등의 중과실로 발행했을 경우 (a) 항의 책임의 제한은 적용되지 않는다.
- c. 만약, 납품업자가 해당 관급품에 대해 보험을 가입한 경우 그 보험에서 보상하는 한도만큼 납품업자가 배상책임을 진다.

이 조항으로 인해 제조물책임보험에서 정부에 납품한 군용기에 대한 물리적인 재물손해는 면책한다.

연방획득규정은 FAR 228.370에서 항공기의 인수, 개발, 제조, 변형, 정비, 수리, 비행, 점검 관련된 입찰공고 및 계약은 연방규정집 “지상 및 항공 위험”²⁹⁾의 내용을 적용한다고 명시하고 있다. 또한 국방부장관 승인 아래, 모든 국방부 연

26) GAO (1996), “Weapons Acquisition : Warranty Law Should be Repealed”, 5~7면.

27) Comptroller General of the United States (1975), “Extending the Government's Policy of Self-insurance in Certain Instances Could Result in Great Savings”, Report to the Congress, 30면.

28) LIMITATION OF LIABILITY (APR 1984), <http://farmaster.com/farmaster/data/idx/FAR84/5202460023.htm>

29) 미국 연방규정집(CFR 252.228-7001) 지상 및 항공 위험 (c) 정부의 자가보험. (d) 조항의 조건에 있어서 정부는 운행 또는 비행중인 항공기의 손상, 손실, 파괴의 위험을 수용한다. 예외조항도 (d)항에 기재되어 있다. 계약자는 해당 손상, 손실 또는 파괴에 대해 정부 자가보험 하 계약자가 부담해야하는 손실분 이상의 책임을 지어서는 아니 된다.

구 또는 개발 계약은 미국 정부가 여러사항들로부터 계약자를 면책(indemnify)시켜줄 것을 규정하고 있다. 단, 이는 계약의 수행으로부터 직접적으로 발생하였고 보험에 의해 배상되지 않은 범위에서 적용된다.³⁰⁾

(2) 영국의 방위산업관련 보험

(가) 영국의 방위사업 계약 및 보험

영국 방산물자 조달 계약 및 보험관련 업무는 국방부의 Acquisition System Guidance (ASG)에 따라 운영된다. ASG는 방산물자 획득 시 획득 위험에 대하여 정부 면책(정부의 위험보유)을 원칙적으로 부여하고 있다. 계약자에 대한 면책 제공은 책임액의 중요성 및 상황의 특수성 등을 고려하여 정부의 승인 하에 제공된다. 면책을 제공하는 방법 이외에는 보험 등 실질적인 대안이 없고 비용 대비 효과 측면에서 더 나은 대안이 없어 면책 부여가 타당 한 예외적인 상황 하에서 계약자는 면책을 받을 수 있다. 즉, 영국 국방부 또한 필요에 따라 방산업체의 손해보험 가입을 허용하고, 손해 발생 시 보험 등 실질적인 보상 대안이 없을 때 최종적으로 정부 면책을 부여한다는 것이다.³¹⁾

(나) 군항공기의 면책

항공기의 제조, 비행시험 및 지상시험에 있어 MOD (Ministry of Defense)는 계약자에게 면책을 부여한다. DEFCON 684은 2004년 3월1일 에 발효되었으며 항공관련 제조 관련 모든 계약에 포함되어 있다. 계약자는 정부의 소유의 항공기 제조물 사용 또는 취급 시 정부에 발생하는 손해에 대해 면책을 부여한다. DEFCON 638은 무인항공기를 제외한 국방부와의 계약 하에 제조, 수리, 운영되는 항공기에 대한 시험 비행, 지상 시험, 엔진 시험에 대한 모든 위험에 면책을 부여한다.³²⁾

30) FAR Indemnification, 10 U.S.C. 2354.

31) 안보경영연구원, 전게서, 121면, Acquisition Operating Framework (2009.5), “Commercial Toolkit: Commercial Guidance for the UK MOD Defence Acquisition Community”, version 2.9.17

32) 안보경영연구원, 상게서, 125면, DEFCON 638 - 비행책임 및 면책(Flights Liability And Indemnity)

IV. 미국사례 : Government Contractor Defense(정부계약자항변)

1. 초기 Government Contractor Defense(이후 GCD, 정부계약자항변) 판례

(1) *Yearsley v. W.A. Ross Construction Co.*³³⁾

정부계약자를 불법행위 책임으로부터 보호해야 한다는 포괄적인 개념이 최초로 제안된 판례로 많은 법원과 학자들은 이를 Government Contractor Defense의 기원으로 여기고 있다. 본 사건에서 정부 계약자인 W.A. Ross 건설사가 정부 지침에 의해 하천 개선 작업을 수행하던 중 일부 제3자인 개인소유 토지가 유실됨에 따라 손해배상을 당하였다. 법정은 “만약 프로젝트 수행의 권한이 정식적으로 정부로부터 수여되었고 헌법에 반하지 않는다면 계약자가 이를 실행하는 데에 대한 책임이 부여되지 않는다.”라고 판시하였다.

(2) *Littlehale v. EI Du Pont De Nemours & Co.*³⁴⁾

처음으로 군 계약자를 설계결함의 책임으로부터 보호해야 된다고 제안한 사례이다. 사건에서 원고는 기폭장치 신관의 결함으로 발생한 상해에 대해 제조사인 EI Du Pont De Nemours & Company에 손해배상을 청구하였다. 법정은 “정부가 연방불법행위청구법(Federal Tort Claims Act)소송의 책임으로부터 면제되는 사건에서 계약자가 정부의 세부사양에 따라 제품을 설계하였다면 일반 책임 기준에 따라 제조자에게도 책임이 부과되지 말아야 한다고 주장하였다.

2. GCD의 확립사례 : *Boyle v. United Technologies Corp.*³⁵⁾

Boyle 법원은 GCD에 대해 보다 심층적인 연구를 실시하였고 그에 따라 성격과 범위를 재 정의함으로써 GCD의 대표적인 사례가 된 중요한 판례를 남겼다.

33) *Yearsley v. W. A. Ross Construction Co.*, 309 U.S. 18 (1940)

34) *Littlehale v. EI Du Pont De Nemours & Co.*, 268 F. Supp. 791 (S.D.N.Y. 1966)

35) *Boyle v. United Technologies Corp.* 487 U.S. 500 (1988)

Boyle v. United Technologies Corporation 사례는 설계결함과 관련된 것이다. 1983년 4월 27일 해군 CH-53D 헬리콥터가 Norfolk 근처 대서양 Virginia 바다에 추락했다. 부조종사인 David Boyle은 헬기가 추락한 후 바다에 가라앉을 때 그의 옆 조종석에 있는 탈출 문을 열지 못하고 사망하였다. 사고 헬기의 문은 밖으로 열도록 설계되어 있었고, Boyle은 바닷물의 압력으로 문을 밀어 열 수 없었다.³⁶⁾

피해자의 아버지는 해군헬기는 침수되었을 경우를 대비하여 문을 안쪽으로 열 수 있도록 설계되어야 한다고 주장하며 Virginia 법원에 그 문의 설계상의 결함을 이유로 소송을 제기하였다. 법원은 헬기제조사를 면책시켜 주었고 특별히 GCD 적용을 위해 충족시켜야 할 요건들을 정리하여 Boyle 테스트를 구체화하였는데, 아래와 같은 요건이 충족 될 때 군용헬기제조사는 면책을 받을 수 있게 하였다.

- (가) 정부는 명확한 세부사양에 대해 승인 한 바 있다
- (나) 장비는 해당 사양에 따라 제조되었다
- (다) 공급자는 인지하고 있는 선에서 미국 정부가 알지 못하는 장비사용 위험성에 대해 경고하였다.

3. Government Contractor Defense의 확장사례와 제한사례

(1) Government Contractor Defense의 확장사례

Mary Carley, Appellant, v. Wheeled Coach³⁷⁾에서는 GCD가 군 조달 계약에서 비군사용 물품 제조사에게로의 적용이 가능하다고 하였다. Gary Kase, et al. v. Metalclad Insulation Corp.³⁸⁾사례에서는 핵잠수함 석면(asbestos) 단열재 사용과 관련된 사건으로 상용화되고 있는 최초의 제품 설계에 과정에서 정부가 개입되어 있지 않았지만, 미 해군이 그들의 조건을 신중히 고려하였고 본질적으로 석

36) John J. Michels, Jr. USAF, "The Government Contractor Defense: The Limits of Immunity After Boyle", The Air Force Law Review, 1990. 147~148 면.

37) Carley v. Wheeled Coach, 991 F.2d 1117 (3rd Cir. 1993)

38) Gary Kase, et al. v. Metalclad Insulation Corp., No. A143590, Calif. App., 1st Dist., 2016 Cal.

면의 사용을 결정했다는 기록이 있다면 상용화되고 있는 단일재에도 정부계약 자항변이 적용될 수 있다고 판단하였다. *Glassco v. Miller Equipment Co., Inc.* 사례³⁹⁾에서는 부적합한 자동차의 가죽안전 벨트 설계로 인해 발생한 부상과 관련된 해당 사건의 제품은 최초 한국전쟁 간 미군을 위해 제조되었지만 차후 비군 사용으로 판매되었으나, 기존 군제조사와의 계약에 있어 연방 고유의 이익이 있었기에 해당 항변이 설계결함 주장을 무효화 시킬 수 있다 판단하였다. *Tate v. Boeing Helicopters*⁴⁰⁾ 사례는 1990년 발생한 CH-47D 군 헬기의 사고로 설계뿐만 아니라 표시상의 결함에 대해서도 GCD 적용을 적용하였다. *Lewis v. Babcock Indus., Inc.* 사례⁴¹⁾에서는 설계과정에서의 승인도 필요하지만 만약 정부가 설계의 과정에서 세부사양을 승인하지 않았더라도 제품을 재구매하는 과정에서 그에 대한 구매자의 충분한 경험과 지식에 의한 충분한 검토가 있었다면 GCD 적용이 인정된다고 하였다. *Getz v. Boeing Co.* 사례⁴²⁾는 2007년 아프가니스탄에서 발생한 미군 헬기 사고에서 엔진문제가 발견됐는데, 비록 엔진이 다른 국가를 위해 개발되었더라도 이를 승인하고 조달하는 과정에서 미 정부의 중요한 결정이 개입되어 있다면 정부계약자항변이 적용될 수 있다는 판례이다.

(2) Government Contractor Defense 제한사례

Watson v. Philip Morris. Cos. 사례⁴³⁾는 정부계약자항변의 무분별한 확장적용이 정당하지 못한 활동을 보호해 줄 수 없음을 보여주는 대표적인 사례이다. *Gray v. Lockheed Aeronautical Systems Co.* 사례⁴⁴⁾는 바다로 추락한 S-3 바이킹 제트기에서 탈출한 조종사들의 사망 및 부상과 관련하여 비행기 제조사 Lockheed에 손해배상을 청구한 사건이다. 제트기의 최종설계는 Lockheed가 하였으며 군의 계약 사후검토 간에도 설계의 승인이 이뤄지지 않았다고 보아 GCD 적용을 거부하였다. *McGonigal v. Gearhart Industries, Inc.* 사례⁴⁵⁾는 훈련 중 폭발한

39) *Glassco v. Miller Equipment Co.*, 966 F.2d 641 (11th Cir. 1992)

40) *Tate v. Boeing Helicopters.* 55 F.2d 1150 (6th Cir. 1995)

41) *Lewis v. Babcock Indus. Inc.*, 985 F.2d 83, 86 (2d Cir. 1993)

42) *Getz v. Boeing Co.*, 654 F.3d 852, 861 (9th Cir. 2011)

43) *Watson v. Philip Morris. Cos.*, 420 F.3d 852 (8th Cir. 2005)

44) *Gray v. Lockheed Aeronautical Systems Co.*, 880 F. Supp. 1559 (N.D. Ga. 1995)

45) *McGonigal v. Gearhart Industries, Inc.*, 851 F.2d 774 (5th Cir. 1988)

M67 수류탄의 제조사인 Gearhart사에 대해 신관 제조결함을 이유로 손해배상을 청구한 사건으로 피고는 정부계약자항변의 적용을 요청하였으나, 법정은 정부의 정밀한 승인이 없는 제조 결함이 연관된 사건에는 GCD 항변을 적용할 수 없다고 판단하였다. Spaulding v. Monsanto Co. 사례⁴⁶⁾에서는 유독성 물질을 전쟁에 조달하는 행위는 국제법을 위반하는 불법행위이며, 정부가 재유재량으로 불법행위를 수행했다는 전제는 맞지않다고 판단하여 GCD의 면책을 적용하지 않았다.

V. 군용항공기 제작사의 책임 해결방안

1. 정책개정과 입법개정에 대한 인식필요

(1) 정책개정에 대한 인식필요

(가) 방위산업시장의 특성

방산물자(군용으로 제공되는 물자로서 『방위사업법』에 의하여 지정된 물자) 조달의 경우에는 정부와 방산업체(방산물자를 생산하는 업체)로서 『방위사업법』에 의하여 지정된 업체) 간의 쌍방 독점적인 관계가 형성되고 있다.

첫째 방위산업시장의 수요와 공급에 의하여 결정되지 않고 국방예산과 공급자의 비용발생실적에 의존하여 그 가격이 결정된다. 둘째 방위산업시장은 정부가 유일한 수요자이기 때문에 생산물량이 한정되어 있다. 따라서 소요물량의 변동에 따라 생산능력을 초과하거나 유휴설비가 발생하여 고정비 부담이 가중될 수 있다. 셋째 방위산업은 민수산업에 비해 연구개발에 막대한 예산 및 기간이 소요되고 성공여부도 불확실성이 뒤따르는 위험이 높은 산업이다 따라서 연구개발비의 비중이 높은 편이다. 넷째 방산물자의 특성으로 공급자가 제한되어 정부와 공급자간의 관계는 쌍방독점의 성을 지닌다. 다섯째 방위산업물자는 품질과 성능 등 제품의 신뢰성 자체에 많은 중점을 두고 있어 필요한 경우에는 경제적인 측면보다 국가안보를 위한 신뢰성이 더 강조되기도 한다.⁴⁷⁾

46) Spaulding v. Monsanto Co., 2011 WL 4482917 (S.d.n.y. 2011)

(나) 방위산업 원가계산에 보험료 미산정

방산원가대상물자의 원가계산에 관한규칙에 의하면 ‘손해배상금’은 이미 발생하여 배상의무가 현실화된 손해배상금을 의미한다고 해석하여야 한다. 손해배상금을 비원가 항목에 포함시킨 이유는 국가와 무관하게 방산업체의 귀책사유로 지불해야 하거나 지불한 손해배상금을 ‘사후에’ 원가에 반영하여 국가에게 그 위험을 분담시키는 것을 금지한다고 볼 수 있다.⁴⁸⁾

경비 또는 일반관리비 반영 가능성에 있어서, 일반관리비는 ‘기업의 유지를 위하여 관리활동부문에서 발생’하는 비용으로서 제조원가에 속하지 아니하는 모든 영업비용 중 비원가항목을 말한다.

보험료의 경우에는 법령 또는 계약에 의한 것이거나 종류 또는 금액에 있어서 정상이라고 인정되는 것에 한한다. (방산물자의원가계산에관한규칙 제2조, 제6조, 제17조, 제18조) 따라서, 제조물책임보험은 법령상 가입이 강제되어 있지 않고 국가와의 계약상으로도 반영되어 있지 않은 상태이므로 원가계산에 적용할 수 없다.⁴⁹⁾

(2) 입법개정에 대한 인식필요

(가) 제조물책임법 제6조 (면책특약의 제한)에 따른 입법개정 필요

제조물책임법 제6조에는 “이 법에 따른 손해배상책임을 배제하거나 제한하는 특약은 무효로 한다. 다만, 자신의 영업에 이용하기 위하여 제조물을 공급받은 자가 자신의 영업용 재산에 발생한 손해에 관하여 그와 같은 특약을 체결한 경우에는 그러하지 아니하다.”라고 손해배상책임을 배제하거나 제한하는 특약은 무효로 하고 있다.

따라서, 제조물책임법 제4조(면책사유)를 개정하여, 실제적으로 제조물책임보험을 가입할 수 없는 군용항공기제작사 등에게 면책이 되도록 하여야 한다.

(나) 미국의 Government Contractor Defense 검토 및 입법개정 필요

제조물책임법이 시작된 미국에서 군용항공기제작사에게 Government Contractor

47) 방위사업청, 『국방획득원가 및 획득실무』, 2015, 7면.

48) 홍영균, 조경환, 김광희, “방위산업과 제조물책임법의 보완”, 국방과 기술, 2005, 129면.

49) 상계서, 130면.

Defense 법리가 적용되는 이유를 검토분석하여야 한다. 우리나라 군용항공기제작사가 당면한 위기상황을 정확히 파악하고, 이를 해결하기 위해서 입법개정이 가장 효과적이다.

2. 군용항공기 제작사의 책임제한 방안

(1) KF-16⁵⁰⁾ 사고 협상사례⁵¹⁾

(가) 사고개요

1997년 8월 6일 중원기지, 9월 18일 서산기지에서 KF-16 항공기 2대가 추락한 사고가 발생하였다.

국방부 특별조사위원회 조사결과, 사고원인은 첫째, 연료 도관 제작시 염소성분으로 인한 연료도관의 부식이 있었다. 둘째, 연료도관 제작시 Ivory 비누물에 담가놓아서, 부식반응이 가장 심각하였으며, Wacker 접착제는 Ivory 비누와 상호작용 시 부식반응에 기여 하였다. 셋째, 연료도관 호스의 절단 시 강철칼을 사용함으로써 Score mark (벤 자국)가 있었으며, 이 Score mark 로 Ivory 비누물의 염소성분이 들어가 부식이 있었다는 것이었다. 엔진제작사인 Pratt & Whitney(P&W)도 이 공동조사결과에 동의하였다.

(나) 양측 협상자, 계약관계, 협상결과

협상에 있어서, 국방부 측은 신성환중령, P&W사측 Roger. Skemp (P&W 해외 사업책임자), Loan Kennedy (P&W 변호사)이었다. 한국정부와 미국정부 간에는 FMS계약이 있었고, Memorandum of Agreement (MOA) 가 Pratt & Whitney의 상부조직인 United Technologies International, Inc.(UTI)와 한국공군 간에 있었다. United Technologies Corporation(UTC)과 삼성항공 간에는 면허생산과 기술 이전에 관한 협약이 있었다. 삼성항공과 General Dynamics 간에 면허와 기술이

50) 미국정부는 한국정부에 FMS계약을 통하여 엔진부품은 Pratt & Whitney사가, 항공기 기체는 Lockheed Martin사가 제공하였다. KF-16항공기의 모든 부품은 FMS 계약을 통하여 삼성항공에게 공급되었고, P&W사와 Lockheed사는 삼성항공에게 기술지원을 하였다. 삼성항공은 KF-16 항공기 제품을 조립하여 한국공군에 납품하였다.

51) 신성환, 전계서, 172~189면.

전에 대한 협약이 있었다.

협상결과로, P&W사는 한국공군에 KF-16신형엔진 2대 (1,000만달러)와 주요 엔진부품부속 200만달러를 제공하고, 엔진수리부속품 제공에 있어서 부품할인으로 1,200만달러를 제공하여 총 2,400만달러 가액을 우호적타결의 입장에서 한국공군에 제공하는 것으로 1999년 4월 30일 협상이 타결되었다.

(다) 협상시 주요법적 논점

P&W측은 한국공군과 P&W사측의 MOA⁵²⁾에서 한국공군이 P&W사측의 거의 모든 분야에서 면책을 부여했으며, FMS 계약에 의한 원본에도 P&W사의 책임이 면책된다고 주장했다. 이는 P&W사가 미국공군에서 제작상결함 등에 대하여 면책을 시켜 주는 조건을 FMS계약으로 인하여 한국공군에 같은 계약조건이 적용된다는 것이다.

The Limitation of Waiver of the ROKAF for the UTI(MOA Article V-Warranty) ⁵³⁾
① 한국공군이 UTI에게 보장하는 법적책임면책은 과실 또는 부주의의 범위 내에서 적용된다. “한국공군은 UTI사의 서비스나, 정보 혹은 어떤 다른 형태의 공급품 때문에 일어나는 부수적 손해 또는 실 손해에 관한 부분/전적 과실 책임을 면책한다. 이 법적책임면책은 과실이 발생하는 방법이나 때에 상관없이 적용된다.

한측은 한국공군과 P&W사측의 MOA에서 한국공군이 P&W사측의 거의 모든 분야에서 면책을 부여한 법적근거를 미국의 정부계약자항변(Government Contractor Defense)에서 그 법적근거를 찾았다.⁵⁴⁾ 그러나, P&W사측의 하청업

52) KF-16 구매시 한국공군과 KF-16 엔진제작사인 P&W사 엔진구매 계약조건

53) 신성환, 전게서, 147면, ① The ROKAF's Waiver for the UTI within fault or negligence of UTI “... In no event shall United be charged with, and the ROKAF hereby waives, any liability, however and whenever arising, for incidental or consequential damages attribute to services, information or any other matter furnished by United(UTI), whether or not occasioned in whole or in part by the fault or negligence of United.

54) 신성환, 상게서, 178면. “LOA와 MOA는 첩단의 KF-16기와 같은 엔진의 구매계약이고 그 전제는 FMS 계약상 한국은 미국정부가 P&W의 엔진을 구매하여 사용하는 것과 같은 조건으로 미국정부를 신뢰하고 구매한다는 것이다. 왜냐면, 이미 미정부가 PW-229 엔진 개발과 제작에 있어서 처음부터 구매까지 수많은 검사와 확인 그리고 시험절차와 승인을 거쳐서 미정부가 구매하였기 때문이다. 다시 말하자면 P&W사가

체인 Stratoflex사의 제작상 과실 즉, Stratoflex사가 연료 도관을 제작할 때, 공정 과정을 쉽게 하기 위하여 염소성분이 있는 Ivory 비누에 장시간동안 담가 두었으며, 공정과정에서 연료도관 호스를 절단할때 강철 칼을 사용함으로써 Score mark가 생긴 것은 정부계약자 항변의 요소 중 미국정부가 승인한 정밀사양 (Detailed Specification)에 의한 공정에 해당되지 않는다. 따라서, P&W사는 한국 공군과의 MOA의 면책조항이나 FMS계약상의 면책조항을 근거로 면책을 주장할 수 없다⁵⁵⁾고 주장했다.

P&W사의 Pf2f 연료호스 제작시, 미공군의 정밀사양서에 의한 정상적인 제작 공정을 하였다면, 정부계약자항변을 미공군에 주장할 수 있으며, 또한 한국은 미공군으로부터 FMS 계약으로 구입하였으므로, 이러한 정부계약자항변이 한국 공군에게도 적용된다는 법적 논리라고 주장했다.

(2) FMS 계약의 면책조항 ; KF-16 계약원용

(가) 한국과 USG(미정부)간의 LOA 협의에 대한 해석 ; LOA C-1, Section 3.

1 : Indemnification for the USG

① USG사를 모든 손실 혹은 법적책임의 면책

“... 이와같이 A.3을 따라 구매자는 USG와 USG의 요원, 임원, 직원을 LOA 협의와 관련된 계약위반 혹은 불법행위로 발생할 수 있는 모든 손실 또는 법적 책임으로부터 면제시킨다.”⁵⁶⁾

PW-229엔진을 제작하였지만, 미정부가 ROC (Requirement Operational Capacity)와 MILSPEC에 따라 제안하고 승인하고 검사하여, 실제로 미정부가 제작한 것이나 같다고 볼 수 있다. 따라서 미정부는 P&W사에게 Government Contractor Defense의 법적 보호를 해 주어야 한다. 이러한 사례들은 *Harduval v. GD case*와 *Miller case*에서 적용되고 있다.”

55) 신성환, 상계서, 179면, “KF-16사고의 approximate한 원인은 Stratoflex사의 호스의 corrosion이었다. 이는 첫째, 미정부가 PW-229 엔진제작에 있어서 사전에 corrosion이 발생하도록 승인할 리가 없으며, corrosion 문제는 첨단의 PW-229 엔진제작과는 아무런 관련이 없는 “극히 상식적인 인정될 수 없는 제작상의 과실”이다. FMS계약이 이러한 “조잡한 제작상의 과실”까지 면책을 시켜주어야 한다면, FMS계약을 하고 있는 전 국가들이 미국과 같이 심각하게 검토하여야 할 문제이다. 특히 FMS계약상의 면책조항을 근거로 이에 대한 책임을 부인한다는 것은 FMS 계약에 면책조항이 왜 설정되어 있는지에 대한 근본적인 이해를 못하고 있는 것이라고 판단된다. FMS 계약에 대한 SAMM이나 DISAM에도 Contractor가 중과실이나 고의적 불법행위에 해당될 때에는 책임면제에서 예외조항을 두고 있다.“

② 불법행위와 계약위반 책임의 면책

“... 이와같이 계약자는 USG의... 계약위반 혹은 불법행위로 발생할 수 있는 모든 손실 또는 법적 책임을 면제시킨다.”⁵⁷⁾

③ 참고사항 Section 3.1

LOA 협의의 Section 3. 1는 미국정부의 청약 및 수락서 표준조건과 약관 (letter of offer and acceptance standard terms and conditions)의 Section 3.1을 따른다.⁵⁸⁾

Therefore Korea undertakes to indemnify and hold the USG harmless from any and all loss or liability (whether in tort or in contract) which might arise in connection with this LOA.

따라서 한국은 LOA 협의와 관련해 계약위반 혹은 불법행위로 발생할 수 있는 모든 손실 또는 법적 책임으로부터 USG를 면제시킨다.

추가적으로 DIAM (The Defense Institute of Security Assistance Management)은 아래와 같이 설명한다;

“불법행위는 계약상의 의무와는 상관없이 민사상/사적인 피해를 가하는 행위나 개인 혹은 조직의 법적의무를 위반하는 행위를 가리킨다. 불법행위는 의도적일 행위일 수도 있지만 합법적인 행위를 수행하는 중에 부주의로 인한 과실이

56) LOA C-1. Indemnification and Assumption of Risks Section 3.1: Indemnification and Assumption of Risks, Government to Government Transactions, The Management of Security Assistance, The Defense Institute of Security Assistance Management (DASAM), 15th ed. 218면

① Indemnification and Hold the USG from any and all loss or Liability

“... The Purchaser therefore undertakes, subject to A.3 to *indemnify* and hold the USG, its agents, officers, and employees harmless *from any and all loss or liability* (whether in tort or in contract) which might arise in connection with this LOA because of.

57) LOA C-1. Indemnification and Assumption of Risks

Section 3.1: Indemnification and Assumption of Risks, Government to Government Transactions, The Management of Security Assistance, The Defense Institute of Security Assistance Management (DASAM), 15th ed. 218면

② Indemnification for the USG in tort and contract “... The Purchaser therefore undertakes to *indemnify* and hold the USG, ... from any and all loss or liability (*whether in tort or in contract*) ...

58) (DOD 5105.38-M, 701-17, Security Assistance Management Manuel)

될 수도 있다. 불법행위(tortious act)가 성립되기 위해서는, 부주의로 인한 과실로 인한 재산 피해나 피해자의 부상이 반드시 있어야 한다.⁵⁹⁾

(나) LOA협약의 C-1, Section 3. 2 : USG(미정부)의 계약자관련 조항

① 계약상 명시된 보장과 특수계약보장에 따라 한국은 P&W사의 법적책임면제에 동의

“구매자에게 주어지는 계약상 명시된 보장과 특수계약보장에 의거해, 구매자는 USG의 계약자와 하청업자의 법적 책임을 면제하는 것에 동의하며 이에 따르는 피해 위험을 감수한다.”⁶⁰⁾

② Section 3.1와 비교했을 때 P&W(UTI)사의 불법행위책임 면책 조항은 부재

“... 이와같이 계약자는 USG의... 계약위반 혹은 불법행위로 발생할 수 있는 모든 손실 또는 법적 책임을 면제시킨다.”⁶¹⁾

(3) 제조물책임법 제4조 3항 신설

미국은 제조물책임법을 시행하던 1970년대에 군용항공기 제작사의 제조물책

59) Additionally, DISAM explains as below;

“A *tort* is a civil or private injury or violation of a legal duty committed upon a person or organization independent of a contractual obligation. It may be an intentional or negligent failure to exercise that degree or standard of care in doing what is otherwise permissible. Damage to property or injury to a person must result from such failure, in order to establish a “*tortious act*.”

60) ① Subject to express, special contractual warranties, KOREA agrees to relieve the P&W from liability.

“*Subject to express, special contractual warranties* obtained for the Purchaser, the Purchaser agrees to *relieve the contractors and subcontractors of the USG from liability for*, and will assume the risk of, loss, or damage to”

61) LOA C-1. Indemnification and Assumption of Risks

Section 3.1: Indemnification and Assumption of Risks, Government to Government Transactions, The Management of Security Assistance, The Defense Institute of Security Assistance Management (DASAM), 15th ed. 218 면.

② No clause of the Indemnification for the P&W(UTI) especially in tort Compare with the

Section 3.1; “... The Purchaser therefore undertakes to indemnify and hold the USG, ... from any and all loss or liability (whether in tort or in contract)...”

임 부담으로 학계와 법조계에서 많은 논란이 있었으며, Government Contractor Defense (정부 계약자항변)의 판례법으로 군용항공기제작사의 책임을 면책시켜 주고 있으며, 이는 제조물책임법과 하자담보책임과 채무불이행책임에서 군용항공기제작사를 모두 면책시켜주는 법리로 해석해야 한다. 또한 FMS 계약의 면책 조항은 현재 우리나라가 미국정부와 운영하고 있는 계약조항이다.

(가) 제조물책임법 제4조 제1항 3호 적용여부

3호. 제조물의 결함이 제조업자가 당해 제조물을 공급할 당시의 법령이 정하는 기준을 준수함으로써 발생한 사실 본 호의 항변은 당초 원안에 없었는데 1999년 11월 국회 재정경제위원회 수정안에서 포함된 것이다.⁶²⁾ 단순히, 군용항공기제작사가 정부의 정밀사양서에 대한 승인을 받고, 정밀사양대로 제조를 하였다는 것이 “법령이 정하는 기준”에 해당된다고 해석할 수는 없다고 본다.

(나) 제조물책임법 제4조 3항 신설 ;

미국의 정부계약자항변의 Boyle test를 원용하여, 제조물책임법 제4조 ③항을 신설한다면 아래와 같다.

제조물책임법 제4조 ③항을 신설
현실적으로 제조물 책임보험이 적용될 수 없는 정부의 제조업자에게는 다음의 경우에 이 법에 따른 손해배상책임을 면한다.
1. 정부는 정밀사양에 대해 정부제조업자에게 승인하였다. 2. 정부제조업자는 정부의 정밀사양에 따라 제조하였다. 3. 정부제조업자는 정부의 정밀사양에 따른 제조과정에서 정부제조업자나 정부가 알지 못하는 제조물 사용의 결함을 알지 못하였다. 4. 단, 정부제조업자가 제작상 고의나 중과실이 있는 경우에는 예외로 한다.

62) 갑자기 포함된 것으로 EC 제조물책임법 입법지침 제7조(d)를 원용했다고 한다.

(3) 민법 제580조(하자담보책임) 적용, 민법 제390조(채무불이행과 손해배상)에 면책적용

(가) 미국 군용항공기 제작사와의 면책계약 조건 인용

P&W측은 한국공군과 P&W사측의 MOA⁶³⁾에서 한국공군이 P&W사측의 거의 모든 분야에서 면책을 부여했으며, FMS 계약에 의한 원본에도 P&W사의 책임이 면책된다.⁶⁴⁾ 이는 P&W사가 미국공군에서 제작상 결함등에 대하여 면책을 시켜 주는 조건을 FMS계약으로 인하여 한국공군에 같은 계약조건이 적용된 것이다.⁶⁵⁾⁶⁶⁾ KF-16 엔진제작사인 P&W사와의 면책계약조항과 FMS 계약상의 면책조항을 고려하여 정부기관과의 납품계약에 있어서 미국과 같은 군용항공기제작사의 면책조항을 허용하여야 한다.

한측은 한국공군과 P&W사측의 MOA에서 한국공군이 P&W사측의 거의 모든 분야에서 면책을 부여한 법적근거를 미국의 정부계약자항변(Government Contractor Defense)에서 그 법적근거를 찾을 수 있다.⁶⁷⁾

63) KF-16 구매시 한국공군과 KF-16 엔진제작사인 P&W사 엔진구매 계약조건

(가) The Limitation of Waiver of the ROKAF for the UTI(MOA Article V-Warranty)

① The ROKAF's Waiver for the UTI within fault or negligence of UTI “... In no event shall United be charged with, and the ROKAF hereby waives, any liability, however and whenever arising, for incidental or consequential damages attribute to services, information or any other matter furnished by United(UTI), whether or not occasioned in whole or in part by the fault or negligence of United.” ...한국공군은 전적이든 부분적이든 UTI의 과오(fault)나 과실(negligence)의 경우에 UTI의 책임을 면책시켜 준다.”

64) 신성환, 전게서, 181면, P&W사 Kennedy변호사 “국방부는 P&W가 정부계약자항변의 보호를 받지 않는다고 생각하는데 우리는 동의하지 않는다. 정부계약자항변을 접어 두고서라도 미정부가 사고가 나면 우리를 상대로 배상을 요구하지 않는 이유는 정부 계약자항변이외에도 FMS/LOA상 나와있는 계약상의 제한조항 때문이다. 만약 정부계약자항변이 성립이 안된다면 우리는 MOA 또는 LOA상 보호를 받는다.”

65) 신성환, 상게서, 183면, P&W사 Skemp해외사업책임자, “LOA상 면책조항에서 구매국은 미정부와 마찬가지로 책임을 진다. 연방획득규정에는 항공기 손실에 대해서는 책임을 제한해 주도록 하고 있다. 그렇지 않다면 그 위험을 우리 가격에 포함시켜야 한다. 따라서 면책조항이 왜 있는지는 상당히 명백하다.”

66) 신성환, 상게서, 183면, P&W사 Kennedy변호사, “LOA에서 보면 미정부는 구매자에게 보증을 구입하는 것은 구매자의 책임이라고 나와 있다.”

67) 신성환, 상게서, 178면.

(나) 면책계약 조항 예시 (한국방사청과 군용항공기제작사)

면책계약 조항 예시
① 방위사업청은 군용항공기제작사의 서비스나, 정보 혹은 어떤 다른 형태의 공급품 때문에 일어나는 부수적 손해 또는 실 손해에 관한 부분/전적 과실 책임을 면제한다. 이 법적책임면책은 과실이 발생하는 방법이나 때에 상관없이 적용된다.
② 방위사업청은 군용항공기제작사의 중과실 혹은 미필적 고의가 없을 경우에 군용항공기제작사의 법적책임을 면제한다.

3. 군용항공기제작사에게 ‘보험한도책임’ 정책 제안

(1) 일명 ‘보험한도책임’ 정책추진 의의

상법에서는 해상기업의 활동과 관련하여 선박소유자 및 그 이행 보조자가 제3자에게 입힌 손해에 대하여 유한책임을 인정하고 있다. 해운산업을 보호하기 위하여 각국이 정책적으로 인정한 제도「1976년 해사채권에 관한 책임제한 협약」을 우리나라는 1991년 상법개정시 수용하였다.

군용항공기제작사는 ‘방산원가대상물자의 원가계산에 관한 규칙’에 따라 제조물책임보험 비용을 원가계산에 산정할 수 없다. 현재 군용항공기제작사에게 적용되는 보험은 조립보험과 시험비행에 대한 보험에 한정되고 있다. 군용항공기의 작전운용시 사고에 따른 제조물책임, 하자담보책임, 채무불이행책임에 따른 보험은 높은 보험요율 때문에 현실적으로 가입하기가 힘들다. 따라서, 군용항공기제작사에게 일정손해액에 대하여 책임을 지는, ‘보험한도책임’ 정책을 추진하여, 제조물책임보험으로 해결할 수 없는 현실적인 문제들을 해결하자는 것이다.

일명‘보험한도책임’ 정책을 추진하여, 제조물책임보험으로 해결할 수 없는 현실적인 문제들을 해결하자는 것이다. ‘보험한도책임’이라고 칭하는 것은 T-50엔진계약과 F-15K 계약에서 미국군용항공기제작사가 일정액수의 책임에 대한 보험을 들었기 때문에 사전 보험이 정한 한도에서의 책임이라는 의미이다.

(2) 일명 ‘보험한도책임’ 계약사례

(가) T-50 엔진계약 (GEAE와 SNECMA와 협상) 상 ‘보험한도책임’ 계약사례⁶⁸⁾

T-50 엔진계약에 있어서 미국의 GEAE사와 프랑스의 SNECMA사간의 체계개발에 있어서 경쟁이 있었으며, 필자는 본 사업의 자문으로, 각 엔진제작사에 일종의 ‘보험한도책임’을 제시해달라고 하였다. 그 이유로는 항공기 사고원인을 밝혀내기 위하여 같은 기종들을 지상대기 시켜서 안보상 상당한 문제가 야기되니, 한국공군과 엔진제작사간의 공동사고조사위원회에서 엔진제작사 결함으로 판정이 나면, 소송을 통하지 않고 계약상 ‘보험한도책임’으로 해결하자는 의도였다. GEAE 사는 그동안 미공군과도 맺은 적이 없는 계약조건이라고 반대하였으나, 결국 일종의 ‘보험한도책임’계약조건에 동의했으며, SNECMA사도 동의했다.

엔진제작사인 GEAE와의 체계개발내의 책임보상한계는 항공기 사고건당 양산엔진 단가까지 보상 (278만달러)이며, 총보상액은 500만달러로 제한하였다. 조건으로는 GEAE의 총괄적인 책임은 클레임을 발생시킨 가격을 초과할 수 없으며, 단, GEAE의 고의적인 잘못된 경우 이를 적용하지 않는다. 계약 불이행, 보증, 불법행위 또는 특허침해의 경우, GEAE는 책임이 없다. 삼성테크윈이 제3자에게 계약상 판매물을 대여하는 경우, 삼성테크윈은 제3자에게 본 조건을 보호하도록 하여야 하며, 서면으로 합의되지 않은 조언 또는 지원을 GEAE가 제공 시 GEAE는 이로 인한 책임을 지지 않는다.⁶⁹⁾는 것이었다.

체계개발이후 양산계약에 있어서, 필자는 자문으로 GEAE사와 협의하여 T-50 총 94대에 대하여, 20년간 년 200시간 비행을 기준으로 총 2,500만달러의 ‘보험한도책임’의 계약조건을 맺었으며, T-50엔진계약에 있어서 ‘보험한도책임’은 이후, 2001년 FX사업에 있어서 Boeing사에 1억달러의 ‘보험한도책임’의 계약조건을 이끌어 내는 계기가 되었다.

68) 신성환, 전계서, 158면. T-50 엔진구매 공군본부 향사단, 1997.

69) 엔진 제작사인 SNECMA와의 체계개발내의 책임보상한계는 사고건당 양산엔진 단가까지 보상(275만달러)하고, 총보상액에 대한 제한조항 없으며, 조건은 비행시험 중 항공기가 파손되는 경우, 최대 보상가를 제외한 기타의 조건은 양산시 조건과 동일하다. 상기 책임보상조건은 항공기가 인증 및 승인 형상으로 개조될 때까지 유효하다.

(나) FX사업 F-15K 계약시 ‘보험한정책임’ 사례

한국 국방부와 Boeing사와의 계약 Warranty for Aircraft Loss⁷⁰⁾

- a. 공급품 중 항공기를 구성하는 부품에 한하여 구매자가 판매자/구매자의 공동 기술조사(Section 3, Paragraph 6.1.8)를 통해 계약상 항공기 가치의 80% 이상의 피해(aircraft loss)가 판매자가 보장한 공급품의 결함으로만 인해 발생했다는 것을 밝혔을 경우 (Section 2, Article 11) 24개월의 항공기 보장기간이 적용된다. 이 같은 상황에서 단 한 번의 판매자의 단독적인 책임으로 발생한 항공기 손실(aircraft loss)에 대해 구매자에게 주어지는 유일한 배상은 대체 항공기 또는 동등한 금전적 가치이며 배상은 보장기간 중 한번 요구될 수 있다. 항공기 손실이 있을 경우, 판매자는 구매자에게 손실된 항공기 대체비용 제안서를 제공해야 한다. 대체비용이 \$100,000,000(당시연도 일억 달러) 미만일 경우 구매자에게 대체 항공기나 제안된 동등한 항공기의 가치 중 선택권이 주어진다. 대체비용이 \$100,000,000(당시연도 일억 달러) 이상일 경우. 위와 같은 배상은 계약상으로 제공될 40개의 항공기중 첫 번째 항공기손실에만 적용된다. 어떠한 상황에서도 위의 보장으로 인한 판매자의 책임의 총합은 \$100,000,000(당시연도 일억 달러)를 넘지 않는다.

70) 신성환, 전계서, 159면. F-X사업 조달본부 외자사업부 자문자료, 2001.

- a. For the 24 month period correlating to the aircraft warranty and solely as it relates to the items delivered that constitute the aircraft, in the event that Seller is able to verify through a joint Seller/Purchaser engineering investigation (Section III, paragraph 6.1.8) that the Purchaser has suffered an aircraft loss (defined as damage equal to or greater than 80% of the Contract aircraft value) caused exclusively by a defect in a Seller-warranted item as specified in Section II, Article 11, as the sole and exclusive remedy available to Purchaser one time during the period of the warranty, and as the sole and exclusive liability of Seller for a single instance of aircraft loss, the Seller shall provide a replacement aircraft or its equivalent monetary value. In the event of an aircraft loss, the Seller shall provide a proposal to the Purchaser for the replacement cost of the lost aircraft. If the replacement cost is less than \$100,000,000(One hundred million Then Year \$US), the Purchaser shall have the option to either choose the replacement aircraft or the equivalent aircraft value in the proposal. If the replacement cost is greater than \$100,000,000(One hundred million Then Year \$US) or the \$100,000,000(One hundred million Then Year \$US). This remedy is available for only the first aircraft loss incident of the forty (40) aircraft to be delivered under this Contract. In no event shall the Sellers total liability under this warranty exceed \$100,000,000(One hundred million Then Year \$US).

Boeing사는 초기에 미공군과도 체결한 적이 없는 계약조건이라고 강력하게 반대했으나, 협상 후, 일종의 ‘보험한도책임’으로 F-15K 구매시 계약한 사고시 총 1억달러 이내에서 군용항공기 제작사의 책임시 손해배상을 하여 주는 계약을 하였다, 이후, F-15K 항공기제작사인 Boeing사는 1억달러에 대한 추가보험을 들었다.

(3) ‘보험한도책임’ 손해배상책임 예시

예를 들면, 운영하고 있는 수리온헬기 전체에 대하여 책임한도액을 5,000억원 정도로 설정하고, 수리온헬기 사고시 사고원인이 군용항공기 제작사의 결함일 경우, 소송없이 계약에 따라 손해배상을 한다는 것이다. 이로써, 군용항공기 제작사는 이에 대한 제조물책임보험과 하자담보책임, 채무불이행책임에 대한 보험을 부담할 수 있다.

AON⁷¹⁾보험회사는 수리온헬기 전체운영에 대한 제조물책임에 한정하여, 5억 달러 한도에 년35만달러 가량이 예측된다는 검토의견을 제시했다.⁷²⁾

방위사업청과 군용항공기제작사의 F-15K 계약서에 따른 ‘보험한도책임’ 계약예시

- a. 수리온헬기 본체와 부품에 한하여 구매자가 방위사업청(육군)/군용항공기제작사의 공동 기술조사를 통해 계약상 항공기 가치의 80% 이상의 피해(aircraft loss)가 군용항공기제작사가 납품한 공급품의 결함으로만 인해 발생했다는 것을 밝혔을 경우, 군용항공기제작사의 단독적인 책임으로 발생한 항공기 손실(aircraft loss)에 대해 일금 5,000억원 한도에서 군용항공기제작사는 방사청에 대체 항공기나 제안된 동등한 항공기의 가치 중 일금 5,000억원 한도에서 손해배상책임을 부담한다. 손해배상책임은 제조물책임과 하자담보책임, 채무불이행 책임이 포함된다. 어떠한 상황에서도 위의 보장으로 인한 판매자의 책임의 총합은 일금 5,000억원을 넘지 않는다. 군용항공기제작사는 일금 5,000억원에 대한 보험을 가입하며, 방위사업청은 보험가입료를 방산원가에 포함시킨다.

71) AON보험회사, 리스크관리, 원보험 및 재보험중개, HR Consulting, 영국런던, 500개지사, 72,000명, 매출액USD 12.0 Billion(2015), http://www.aon.com/apac/about-aon/company_overview.jsp.

72) 신성환, 전계서, 35면.

VI. 결 론

2017년 3월 30일 제조물책임법 일부개정법률안을 국회본회의에서 통과시켰다. 본 개정안에는 무엇보다 피해자인 소비자의 입증책임을 완화시키며 제조물 책임의 배상책임을 3배까지 증액하는 신설조항이 있어서, 제조물책임관련 소송이 증대될 것이며, 제조물책임보험 가입이 증가할 것이다.

군용항공기 제작사는 군용항공기의 제작목적이 기동성 위주이며, 군의 작전성을 위주로 운용되기 때문에 현실적으로 군용항공기 제조사들이 군용항공기 제조물책임보험을 들 수 없는 현실 상황하에 군용항공기제작사는 제조물책임법과 하자담보책임, 채무불이행책임을 손해배상 위험에 직면하여 있다.

군수물자 중에서 방산물자를 조달하는 경우에 한하여 『국계법』 및 관계법령의 규정에도 불구하고 『방위사업법』에서 별도로 규정하고 있는 계약상의 특례를 적용하도록 하고 있으나, 2002년 7월 1일 제조물책임법이 시행된 이후, 제조물책임법에 따른 제조물책임보험은 원가계산에 추가된 적이 없다.

미국은 연방획득규정(Federal Acquisition Regulation, FAR) FAR 52. 246-23 Limitation of Liability (배상책임을 제한) “a. 미 정부에 의해 관급품 납품이 승인되고, 해당 관급품의 하자나 결함으로 인해 정부 자산에 (property) 물리적인 손해가 발생한 경우 납품업자는 배상책임을 지지 않는다.”라고 납품업자에 대해 면책을 주고 있으며, FAR Indemnification,¹⁰ U.S.C. 2354.에 의하면, 국방부장관 승인 아래, 모든 국방부 연구 또는 개발 계약은 미국 정부가 계약자를 면책 (indemnify)시켜줄 것을 규정하고 있다. 단, 이는 계약의 수행으로부터 직접적으로 발생하였고 보험에 의해 배상되지 않은 범위에서 적용된다.

영국은 DEFCON 684이 2004년 3월1일 에 발효되었으며 항공관련 제조 관련 모든 계약에 포함되어 있으며, 계약자는 정부의 소유의 항공기 제조물 사용 또는 취급 시 정부에 발생하는 손해에 대해 면책을 부여한다. 또한 DEFCON 638은 무인항공기를 제외한 국방부와 계약 하에 제조, 수리, 운영되는 항공기에 대한 시험 비행, 지상 시험, 엔진 시험에 대한 모든 위험에 면책을 부여한다.

제조물책임법의 시원지인 미국은 1970년대 제조물책임법이 시행되게 되자, 군용항공기제작사의 책임한도에 대하여 학계, 법조계, 보험업계에서 큰 논란이

있었으며, 군용항공기 제작사의 책임문제를 해결하기 위하여, Government Contractor Defense (GCD, 정부계약자항변) 라는 법리를 판례로 만들어 냈다.

대표적인 Boyle 사례는 1983년 4월 27일 해군 CH-53D 헬리콥터가 바다에 추락하였고, 부조종사가 탈출 문을 열지 못하고 사망한 것에 대해 헬기문에 대한 설계결함으로 소가 제기된 것이다. 법원은 헬기제조사를 면책시켜 주었고 특별히 GCD 적용을 위해 충족시켜야 할 요건들을 정리하여 Boyle 테스트를 구체화 하였는데, 첫째, 정부는 명확한 세부사양에 대해 승인 한 바 있다. 둘째, 장비는 해당 사양에 따라 제조되었다, 셋째 공급자는 인지하고 있는 선에서 미국 정부가 알지 못하는 장비사용 위험성에 대해 경고하였다는 요건이 맞으면 군용항공기 제작사에게 면책을 부여하여야 한다는 판례이다.

이러한 Government Contractor Defense의 법리는 Mary Carley, Appellant, v. Wheeled Coach, Gary Kase, et al. v. Metalclad Insulation Corp. 사례 등에서 군수물자외에도 확대되어 적용하고 있는 추세이다. 그러나, Watson v. Philip Morris Cos. 사례 등에서는 정부의 정밀한 사양서에 대한 사전 승인을 정확히 받았는가에 따라 Government Contractor Defense의 법리를 제한하는 사례들도 있다.

1997년 8월 6일 중원기지, 9월 18일 서산기지에서 KF-16 항공기 2대가 추락한 사고에 대한 국방부의 보상위원회에서 P&W사와 협상하는 가운데, 군용항공기 엔진제작사인 P&W사는 미국정부와 계약, 한국정부와의 계약에서 제작사의 책임에서 면책을 받는 계약이 있었던 것이 협상의 주요 논점이었다.

또한 P&W측은 한국과 미국정부가 맺은 FMS 계약서에도 군용항공기제작사에 대한 면책조항이 있는 것을 주장했다. 이러한 계약상 면책조항의 근원은 Government Contractor Defense의 법리에 기초를 두고 있었다. 우리나라가 구입하려는 F-35 항공기 역시 FMS의 면책조항을 기본으로 하고 있는 것이다.

군용항공기제작사는 제조물책임보험의 가입이 없는 상태에서 모든 손해배상 책임을 부담하고 있으며, 외국에 수출한 항공기의 사고시 국내법에 따른 손해배상법리를 적용할 수 밖에 없다. 제조물책임보험을 원가계산에 반영 못받고 있는 현상태를 군용항공기제작사의 중대한 위기라고 볼 수 밖에 없다.

이러한 군용항공기제작사의 책임문제를 해결하기 위하여

첫째, 제조물책임법 제4조 ③항 신설을 신설하여, 현실적으로 제조물 책임보험이 적용될 수 없는 정부의 제조업자에게는 제조업자가 정부의 정밀사양서에

대한 승인을 받았고, 이에 따라 제작하였으며, 사전에 제조물의 제작상 결함을 인지하지 못하고 있는 상태에서 고의나 중과실이 없는 경우에 군용항공기제작사의 책임을 면책하는 제조물책임법 제4조 ③항을 신설하여야 한다.

또한, 민법 제580조(하자담보책임)와 민법 제390조(채무불이행과 손해배상)에도 군용항공기제작사에게 면책을 적용하여야 한다. 면책예시는 “① 방위사업청은 군용항공기제작사의 서비스나, 정보 혹은 어떤 다른 형태의 공급품 때문에 일어나는 부수적 손해 또는 실 손해에 관한 부분/전적 과실 책임을 면제한다. 이 법적책임면책은 과실이 발생하는 방법이나 때에 상관없이 적용된다. ② 방위사업청은 군용항공기제작사의 중과실 혹은 미필적 고의가 없을 경우에 군용항공기 제작사의 법적책임을 면제한다.”처럼 미정부와 군용항공기 엔진제작사인 P&W사간의 면책계약조건을 동등하게 적용하여야 한다.

우리나라도 미국이나 영국이 시행하는 것과 같은 정부가 부담하는 자가보험(Self-insurance) 제도를 받아들여야 할 것이다. 방사청이 미국군용항공기 계약시에는 면책조건을 인정하고 국내 군용항공기제작사에게는 모든 손해배상책임을 부담시키는 것은 공정함을 원칙으로 하는 법의 정의에 어긋난다.

둘째, 군용항공기제작사에게 ‘보험한도책임’ 정책을 추진하여야 한다. 상법에서는 해상기업의 활동과 관련하여 선박소유자 및 그 이행 보조자가 제3자에게 입힌 손해에 대하여 유한책임을 인정하고 있다. 해운산업을 보호하기 위하여 각국이 정책적으로 인정한 제도「1976년 해사채권에 관한 책임제한 협약」을 우리나라는 1991년 상법개정시 수용하였다.

군용항공기제작사가 높은 보험요율 때문에 현실적으로 가입힘든 상태에서 제조물책임법과 하자담보책임, 채무불이행의 문제를 해결하기 위하여 군용항공기 제작사에게 일정손해액에 대하여 책임을 지는, 일명 ‘보험한도책임’ 정책을 추진할 필요가 있다.

‘보험한도책임’ 계약사례로써는 2007년 T-50 엔진계약 (GEAE와 SNECMA와 협상) 당시 체계개발시 엔진제작사인 GE는 총보상액 500만달러로 책임을 한정하였고, 양산계약시에는 GEAE사와 협의하여 T-50 총 94대에 대하여, 20년간 년 200시간 비행을 기준으로 총 2,500만달러의 ‘보험한도책임’의 계약을 하였다.

또한 2001년 FX사업 F-15K 계약시 한국 국방부와 Boeing사와의 계약 Warranty for Aircraft Loss에서 F-15K 구매시 계약한 사고시 총 1억달러 이내에서 군용항공

기 제작사의 책임시 손해배상을 하여 주는 계약을 하였다, 이후, F-15K 항공기제작사인 Boeing사는 1억달러에 대한 추가보험을 들었다.

일명 ‘보험한도책임’ 손해배상책임에 대하여, 예를 들어 수리온헬기 운용에 대하여 총액 5,000억원 한도의 보험을 들고, 방위사업청은 이에 대한 보험가입료를 방산원가에 포함시켜야 한다. 단, 군용항공기제작사의 고의나 중대한 과실이 있는 경우에는 예외로 하여야 한다.

군용항공기 제작사가 처해져 있는 현실적인 손해배상책임문제를 해결할 수 있는 것은 법리구성만으로는 어렵다. 미국이 일반항공기산업의 파산을 막기 위하여 특단의 **General Aviation Revitalization Act**를 1994년에 시행하였고, 1970년대 미국의 제조물책임법이 시행되는 동안 미국의 군용항공기제작사 책임의 문제를 해결하기 위하여 노력한 결과 **Government Contractor Defense**의 판례를 만들어서 문제를 해결하고 있는 것에 대하여 깊게 연구하고 받아들여야 한다.

군용항공기 제작사가 높은 제조물책임보험을 들 수 없고, 방산원가에도 제조물책임보험료를 반영시키지 않는 현실에서 외국의 수출을 확대하고 있는 우리나라의 군용항공기제작사는 사고시 손해배상으로 인한 위기 그 자체에 직면하고 있는 것이 현실이다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 정부와 국회, 법조계가 힘을 합하여 군용항공기제작사의 책임제한에 대한 입법개정, 정책수립을 하여야만 한다.

참고문헌

[국내문헌]

- 김선이, “무인항공기 결함에 대한 제조물책임의 적용 연구”, 항공우주정책법학회지 제 30권 제1호, 2015.
- 김선이, “항공보험에 대한 약간의 고찰”, 항공우주법학회지 제25권 제2호, 2010.
- 방위사업청, 『국방획득원가 및 계약업무』, 2008.
- 방위사업청, 『국방획득원가 및 획득실무』, 2015.
- 이창재, “일반항공에서의 제조물책임에 관한 연구”, 항공우주정책·법학회지, 제29권 제 2호, 2014.
- 안보경영연구원, 『방위사업계약시 보험가입방안연구』, 2009.
- 한국항공진흥협회, 『항공보험 실태조사 및 관리방안 연구』, 2015.12.
- 홍영균, 조정환, 김광희, “방위산업과 제조물책임법의 보완”, 국방과 기술, 2005.
- KAI, 『군용항공기제작사의 Government Contractor Defense에 관한 비교연구』, KAI, 2017. 4.
- 정부법무공간, 서울지방법원, 2017가합517214 손해배상청구의 소.
- 방위사업청예규 제345호, 2016.12.8. 일부개정 및 시행.
- 서울고등법원 2007년1월12일, 선고 2005나45898.
- 대판 2000.7.28, 98다35525.
- 대한민국 항공운송사업진흥법 제7조, 개정 1997.12.13, 2008.2.29.
- 대한민국 항공운송사업진흥법, 법률: 제8852호, 시행: 2008.2.29.
- 몬트리올 협약(2009) 제9조 1항.

[외국문헌]

- (DOD 5105.38-M, 701-17, Security Assistance Management Manuel)
- 미국 연방규정집(CFR 252.228-7001)
- FAR Indemnification, 10 U.S.C. 2354.
- INsis (Insurance Statistics Information Services) 보험통계포털서비스, <https://www.insis.or.kr/insis/insisweb/index.jsp>.
- John J. Michels, Jr. USAF, “The Government Contractor Defense: The Limits of Immunity

- After Boyle”, *The Air Force Law Review*, 1990.
- Comptroller General of the United States (1972), “Survey of the Application of the Government’s Policy of the United States”, Report to the Congress, 1972.
- GAO (1996), “Weapons Acquisition : Warranty Law Should be Repealed”, 1996.
- Comptroller General of the United States (1975), “Extending the Government’s Policy of Self-insurance in Certain Instances Could Result in Great Savings”, Report to the Congress, 1975.
- LIMITATION OF LIABILITY (APR 1984), <http://farmaster.com/farmaster/data/idx/FAR84/5202460023.htm>, 1984.
- Boyle v. United Technologies Corp. 487 U.S. 500 (1988)
- Carley v. Wheeled Coach, 991 F.2d 1117 (3rd Cir. 1993)
- Gary Kase, et al. v. Metalclad Insulation Corp., No. A143590, Calif. App., 1st Dist., 2016
- Getz v. Boeing Co., 654 F.3d 852, 861 (9th Cir. 2011)
- Glassco v. Miller Equipment Co., 966 F.2d 641 (11th Cir. 1992)
- Gray v. Lockheed Aeronautical Systems Co., 880 F. Supp. 1559 (N.D. Ga. 1995)
- Lewis v. Babcock Indus. Inc., 985 F.2d 83, 86 (2d Cir. 1993)
- Littlehale v. EI Du Pont De Nemours & Co., 268 F. Supp. 791 (S.D.N.Y. 1966)
- McGonigal v. Gearhart Industries, Inc., 851 F.2d 774 (5th Cir. 1988)
- Spaulding v. Monsanto Co., 2011 WL 4482917 (S.d.n.y. 2011)
- Tate v. Boeing Helicopters. 55 F.2d 1150 (6th Cir. 1995)
- Watson v. Philip Morris. Cos., 420 F.3d 852 (8th Cir. 2005)
- Yearsley v. W. A. Ross Construction Co., 309 U.S. 18 (1940)

초 록

국회는 2017년 3월 30일 제조물책임법 일부개정법률안을 국회본회의에서 통과시켰다. 본 개정안에는 무엇보다 피해자인 소비자의 입증책임을 완화시키며 제조물책임의 배상책임을 3배까지 증액하는 신설조항이 있어서, 제조물책임관련 소송이 증대될 것이며, 제조물책임보험 가입이 증가할 것이다.

군용항공기 제작사는 군용항공기의 제작목적이 기동성 위주이며, 군의 작전성을 위주로 운용되기 때문에 현실적으로 군용항공기 제조사들이 군용항공기 제조물책임보험을 들 수 없는 현실 상황에서 군용항공기제작사는 제조물책임법과 하자담보책임, 채무불이행책임을 손해배상 위협에 직면하여 있다.

제조물책임법의 시원지인 미국은 1970년대 제조물책임법이 시행되게 되자, 군용항공기제작사의 책임한도에 대하여 학계, 법조계, 보험업계에서 큰 논란이 있었으며, 군용항공기 제작사의 책임문제를 해결하기 위하여, Government Contractor Defense (GCD, 정부계약자항변) 라는 법리를 판례로 만들어 냈다. 한국과 미국정부가 맺고 실제 적용하고 있는 Foreign Military Sales(FMS) 계약서에는 군용항공기제작사에 대한 면책조항이 있다.

군용항공기 제작사가 높은 제조물책임보험을 들 수 없고, 방산원가에도 제조물책임보험료를 반영시키지 않는 현실에서 외국의 수출을 확대하고 있는 군용항공기제작사는 위기 그 자체에 직면하고 있음을 정확히 알고, 시급히 이러한 위기를 해결할 수 있는 입법개정, 정책수립을 하여야만 한다.

주제어 : 제조물책임법, 제조물책임, 정부계약자항변, Government Contractor Defense

Abstract

The Limitation of the Military Aviation Manufacturer's Liability

Shin, Sung-Hwan*

The Assembly plenary session on December 3, 2017 passed a Product Liability Amendment bill that introduced clauses concerning consumer burden of proof and punitive damage reimbursement. More specifically, these newly approved provisions will reduce the burden of proof placed on consumers and levy triple punitive damage on suppliers. Significant increases in the number of product-liability lawsuit and the number of related insurance contracts are expected.

Since military aircraft are designed for operational purpose (seeking greater combat effectiveness over greater safety) and used in high-risk environment, it is practically impossible to obtain an affordable product-liability insurance. Without having any backup plan, military aircraft manufacturers directly face all sort of liability risks under Product Liability Act, Warrant Liability Act and Non-Performance of Contract Act.

The U.S. experienced similar problems when they first implemented their product-liability law in 1970s. There had been a big dispute among legal practitioner, insurance professionals and scholars concerning military aircraft manufacturer's liability. In order to settle the issue, the U.S. Supreme Court has established a new precedent of Government Contractor Defense (GCD). The U.S. government also included an indemnity clause for military aircraft manufacturers in their FMS Contract with the Korean government.

Likewise, Korean military aircraft manufacturers should 1) clearly understand

* Shin, Sung Hwan, Law Firm KS & P, Director of Advanced Tech. Law Institute, Honorable Professor of Air Force Academy, Vice President of Korea Society of Air & Space Law and Politics, Vice President of Korea Air Navigation Institute, Member of Aviation Safety Board in MOLIT.

their current position that they cannot afford expensive product-liability insurance and the cost is not accounted in the military procurement calculation, 2) estimate potential liability risks with the ongoing overseas export expansion in mind, 3) set up appropriate risk management measures through regulatory reform and policy development.

Key words : Product Liability Act, Product Liability, Government Contractor Defense, FMS