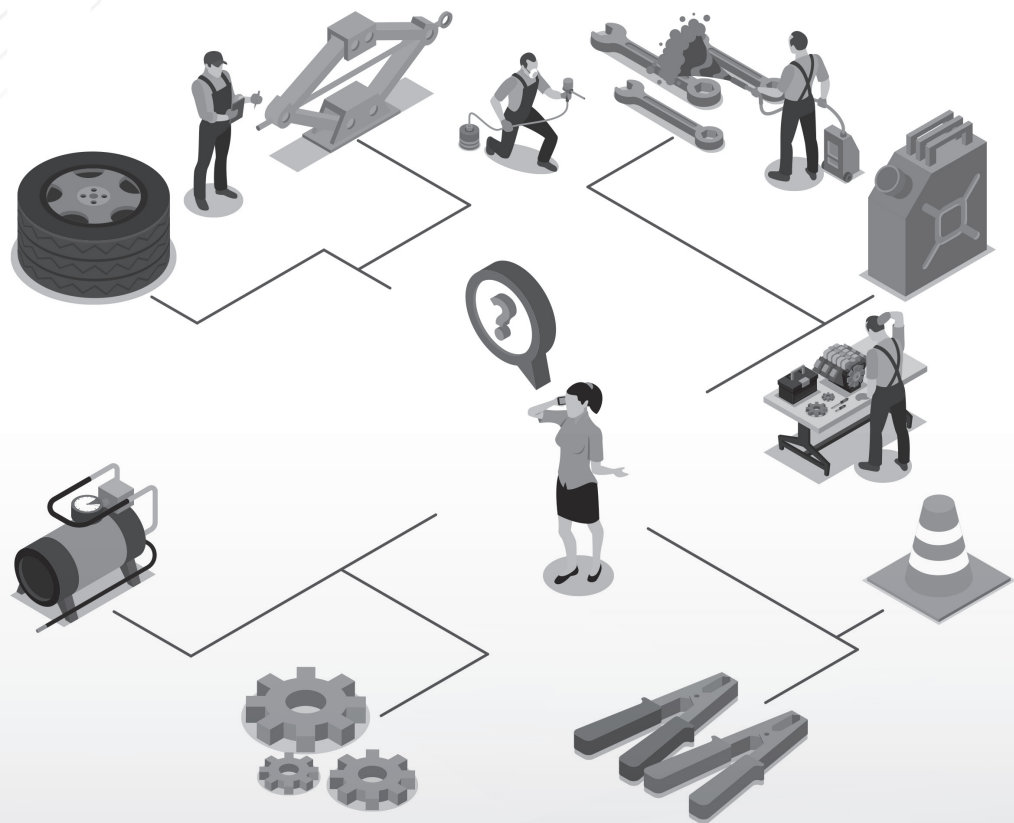


특 집

급발진 사고를 통해 바라보는 제조물책임법 입증책임의 전환과 소비자 피해구제



※ 외부 필자의 원고는 본지의 편집방향과 다를 수 있습니다.

● 특집

자동차 급발진 사고 손해배상청구소송과 관련한 제조물 책임법 개정의 필요성

김창현 사무국장
한국소비자단체협의회
자율분쟁조정위원회

1. 자동차 급발진 사고에 대한 국민적 관심의 확대

최근 2022. 12. 강릉에서 60대 운전자가 운행하던 자동차에서 급발진으로 의심되는 사고가 발생하여 동승했던 운전자의 12살 손자가 사망하였고, 이에 유족은 제조사를 상대로 약 7억 6,000만 원 규모의 손해배상청구소송을 제기한 사실이 알려지며 사회적으로 이목이 집중된 바 있다. 또한 2016. 8. 부산에서 일어난 급발진 의심 사고로 운전자를 제외한 일가족 4명이 모두 사망한 사건과 관련하여 유가족이 제조사 등을 상대로 제기한 100억 대 손해배상청구소송(2심)에서 유가족이 전부 패소하였고 결국 대법원에 상고하여 대법원의 판단을 기다리고 있다는 사실이 알려지기도 하였다. 국민들은 이러한 사건들을 마주하며 운전자가 제어할 수 없는, 순식간에 발생하는 급발진 사고로 소중한 가족을 잃게 될 수 있고, 사고로 인한 책임을 그 누구에게도 물을 수 없으며 유가족만이 모든 책임을 지게 될 수밖에 없다는 두려움을 가지게 되었다. 이에 국민들의 급발진 사고에 대한 관심은 커지고 있으며 이러한 관심은 제조물 책임법 개정에 대한 논의로 확대되어 현재 국회에는 제조물 책임법 개정안들이 상정되어 있다.

2. 제조물 책임법 개정 논의의 필요성

자동차 급발진 사고의 피해자는 제조업자 등에게 제조물 책임법 제3조¹

¹ 제조물 책임법 제3조(제조물 책임) ① 제조업자는 제조물의 결함으로 생명·신체 또는 재산에 손해(그 제조물에 대하여만 발생한 손해는 제외한다)를 입은 자에게 그 손해를 배상하여야 한다.

에 따른 손해배상청구가 가능하다. 그러나 피해자가 제조물 책임법에 따른 손해배상을 청구하기 위해서는 제조물의 결함으로 손해가 발생하였다는 사실을 입증하여야 하는데, 고도의 기술이 집적된 제조물의 경우 피해자가 직접 “제조물의 결함” 자체를 입증하는 것은 사실상 불가능하다. 이에 2017년에는 제조물 책임법에 피해자의 입증책임을 완화하는 제3조의2(결함 등의 추정) 규정을 신설하여, 3가지 간접사실(i) 피해자가 제품을 정상적으로 사용하는 상태에서 손해가 발생하였다는 사실, (ii) 그 손해가 제조업자의 실질적 지배 영역에 속한 원인으로부터 초래되었다는 사실, (iii) 그 손해가 해당 제조물의 결함 없이는 통상적으로 발생하지 아니한다는 사실을 입증하면, 그 제조물에 결함이 있었고(결함의 존재), 그 제조물의 결함으로 말미암아 손해가 발생한 것(결함과 손해 사이의 인과관계)으로 추정할 수 있도록 하였다. 그러나 제조물 책임법 제3조의2 신설에도 불구하고, 자동차와 같이 고도의 기술이 집약된 제조물에서 비유형적으로 발생하는 급발진 사고의 경우에는 그 간접사실 조차 입증하는 것이 쉽지 않아 손해배상청구가 인용된 경우는 찾아보기 어려웠다. 즉, 법 제3조의2에서 규정하고 있는 간접사실인 ‘제조업자의 실질적 지배영역에 속한 원인으로부터 손해가 초래되었다는 것’을 입증하기 위해서는 제품의 생산과정, 작동원리 등에 대한 정보가 있어야 하지만 이는 전문가인 제조업자만이 알 수 있는 것으로 일반인이 입증하기 어려울 수밖에 없는 것이다. 부산 급발진 사고의 경우 피해자 측은 제조업자 영역에

서 발생한 사고임을 입증하기 위하여 사설 감정을 이용하기도 하였으나, 법원은 감정 과정에서의 절차적 공정성과 객관성 및 감정 대상물 보존상의 문제 등을 이유로 이를 신뢰하기 어렵다며 증거로 인정하지 않았는데(부산고등법원 2023. 5. 31. 선고 2022나 51294 판결 참조)², 피해자가 간접사실을 입증하는 것은 그만큼 쉽지 않음을 다시 한 번 확인해 주었다. 결국, 개정된 현행 법령의 규정이나 피해자의 적극적인 입증 노력에도 불구하고 급발진으로 인한 손해배상청구는 사실상 거의 불가능한 것으로 보인다. 그러나 제조업자는 자동차의 대량판매로 막대한 이익을 누리고 있는 반면 소비자는 예측할 수 없는 자동차의 결함으로 발생한 사고로 인한 생명·신체·재산상 위험을 전적으로 부담하게 되는 것인데 이는 매우 불합리한 것이다. 또한, 고도의 기술이 집적된 자동차의 경우 그에 대한 결함은 이를 제조한 전문가인 제조업자만이 알 수 있는 것이므로, 손해의 공평·타당한 부담을 그 지도 원리로 하는 손해배상 제도의 이상을 구현하기 위해서는 손해배상청구에서 입증책임을 전환하거나 피해자의 입증책임을 완화하는 등의 입법이 필요하다고 생각한다.

3. 제조물 책임법 개정방향 – 입증책임 전환 또는 완화 규정의 도입 필요

² 원고들은 피고들의 손해배상책임 발생사실을 입증하기 위하여 상당한 노력을 기울인 것으로 보이고, 원고들이 제출한 감정결과 등이 단지 사설 감정이라는 이유만으로 이를 배척할 것은 아니다. 그러나 위 사설 감정결과는 감정 과정에서의 절차적 공정성과 객관성 및 감정대상물 보존상의 문제 등을 이유로 인하여 이를 신뢰하기 어렵고...(이하 후략).

현재 제조물 책임법 일부 개정안으로 제안된 내용을 살펴보면, (i) 피해자가 제조물 결함으로 인해 손해가 발생하였음을 추정할 수 있는 영상 자료를 제출하는 경우 제조업자가 제조물에 결함이 없다는 사실을 입증하는 규정의 도입(정우택 의원 대표발의; 의안번호 제2120550호/제1안), (ii) 자동차 등 대통령령으로 정한 제조물의 경우 제조물의 경우 제조물 책임을 면하기 위해서는 제조물 공급할 당시 결함이 없었고, 제조물 결함으로 인하여 손해가 발생한 것이 아니라는 사실을 제조업자가 입증하도록 하는 규정의 도입(박용진 의원 대표발의; 의안번호 제2121093/제2안), (iii) 자료제출명령제도 및 자동차의 경우 그 결함 및 손해의 입증책임을 자동차 제조업자가 지도록 하는 규정의 도입(허영 의원 대표발의; 의안번호 제2121924/제3안), (iv) 제3조의2의 입증이 필요한 간접사실을 ‘보여지는’, ‘가능성’등으로 개정하여 입증요건을 완화하는 취지의 개정 및 소송 전 피해자 자료제출 요청 시 제조업자 자료제출 의무 부과 규정 도입(이상훈 외 50,000인 청원안 청원번호 제2100119호) 등을 주요 내용으로 하고 있다. 그러나 공정거래위원회나 법무부는 제조물 책임법 개정 취지에는 공감하나, 피해자의 주장만으로 요증 사실 전반에 대한 입증책임을 전환하는 입법례는 드물고 산업계에 미치는 부담 또한 고려할 필요가 있다며 입법에 소극적으로 대응하고 있다. 하지만 앞서 살펴보았듯이 2017년 개정된 현행 법령이나 피해자의 입증을 위한 여러 노력에도 불구하고 사실상 급발진 사고로 인한 제조사의 손해배상책임은 인정되기는 어렵고 결국에는 소비자가 제조물

에서 발생한 위험을 전적으로 부담할 수밖에 없는 구조에 비추어볼 때 입증책임 전환 또는 완화 규정 도입에 대한 당위성은 부인하기 어렵다. 설령 제조업자에 대한 전면적인 입증책임 전환 규정의 도입이 해외 입법례, 법 이론이나 체계상 어렵다고 하더라도 제1안과 같이 일정한 조건(① 고도의 기술력이 집약된 제조물, ② 결함으로 인한 손해 발생을 추정할 수 있는 자료 제출)을 갖춘 경우에 한정적으로 입증책임을 전환하는 조항의 도입은 가능해 보인다. 또한, 제3조의2 입증책임 완화에 관한 규정을 고도의 기술력이 집약된 자동차 등의 제조물의 경우에는 더욱 완화하여 피해자가 제조물을 정상적으로 사용한 것으로 인정되는 상태에서 손해(사고)가 발생한 사실(법 제3조의2 1호에 해당하는 사항)만을 입증하면 제조물 결함으로 인하여 손해가 발생하였다고 추정할 수 있도록 하여, 사실상 사업자가 제조물에 결함이 없었다는 사실, 해당 손해는 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생한 사실이 아니라는 사실을 적극적으로 입증해야지만 손해배상책임을 면할 수 있도록 하는 방안도 고려해 볼 수 있을 것이다.

4. 제조업자에 편중된 증거확보를 위한 제도 개선 필요

또한, 입증책임에 관한 규정뿐만 아니라 제조업자에게 편중되어 있는 제조물과 관련된 자료나 증거를 피해자가 확보할 수 있도록 하는 제도의 도입이 필요하다. 피해자는 현행 민사소송법상 제조업자가 가지고 있는 자료를 확보하기 위해서 증거제

출명령제도(민사소송법 제343조 이하)를 이용할 수 있으나, 해당 제도는 제조업자가 법원의 제출명령에 불응하는 경우 ‘문서의 기재에 대한 상대방 주장을 진실한 것’으로 인정할 뿐 피해자는 여전히 주장사실에 대한 입증책임을 부담하며, 소 제기 전 활용은 불가능한 한계가 있다. 제3안에서 제안하고 있는 자료제출명령제도는 (i) 제조업자가 영업비밀이라 하더라도 제조물의 결함, 손해의 증명, 손해액 산정에 반드시 필요한 경우 자료제출을 거부할 수 없도록 하고 있고, (ii) 만약 제조업자가 제출을 거부할 경우 자료의 기재로 증명하고자 한 사실(요증 사실)을 진실한 것으로 인정할 수 있도록 하고 있는 바, 제3안이 제안하는 제도가 도입된다면 증거의 구조적 편재를 일부 해소할 수 있을 것으로 보인다. 나아가 청원안에 따르면 제조업자는 소송 전이라도 자동차 급발진 사고 피해자의 요청 시 요청받은 자료를 법정 외에서 미리 피해자에게 제출하여야 하고, 피해자의 요청이 있으면 제조업자의 직원 등은 소송 전에 신문과 녹취에 응해야 하는 규정의 도입을 제안하고 있는데 소송 전에 피해자가 소송 수행에 필요한 자료 확보를 용이하게 하려는 취지에서 해당 규정도 도입하는 것이 바람직하다. 공정거래위원회와 법무부는 소 제기 단계부터 증거개시 등을 의무화할 경우 모색적인 목적으로 증거개시를 이용하는 등 제도 남용의 가능성이 있고, 제조업자의 영업 비밀 보호도 고려해야 하므로 충분한 검토가 필요하다고 보고 있으나, 영업 비밀 유출을 방지하기 위한 영업비밀유지규정, 남용방지를 위한 규정의 추가 등을 통해 제도적 보완을 한

다면 관련 제도의 입법은 충분히 가능하다고 본다.

5. 마치며

자동차 급발진 사고가 발생하는 경우 피해자는 생명·신체·재산에 큰 손해를 입는 반면 제조업자는 책임을 전혀 지지 않게 되는 현행 제도의 한계 상 관련 법령의 개정이 필요하다는 국민적 공감대가 형성되어 있다. 비록 급발진 사고에서 입증책임을 전환하는 해외 입법례를 찾아볼 수 없다고는 하나, 입증책임을 전환하고 있는 다른 법령(하도급거래 공정화에 관한 법률 제35조³, 장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률 제46조⁴, 기간제 및 단시간근로자 보호 등에 관한 법률 제9조⁵ 등)이 있는바 입증책임 전환규정의 도입이 절대적으로 불가능한 것은 아니라고 본다. 손해의 공평·타당한 부담을 그 지도 원리로 하는 손해배상 제도의 이상을 구현하고, 두터운 피해 구제를 위하여 입증책임 완화 또는 전환규정의 도입 및 자료제출명령제도·증거개시제도 등의 도입을 적극적으로 추진해야 할 것이다. ▲

3 하도급거래 공정화에 관한 법률 제35조(손해배상 책임) ① 원사업자가 이 법의 규정을 위반함으로써 손해를 입은 자가 있는 경우에는 그 자에게 발생한 손해에 대하여 배상책임을 진다. 다만, 원사업자가 고의 또는 과실이 없음을 입증한 경우에는 그러하지 아니하다.

4 장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률 제46조(손해배상) ①누구든지 이 법의 규정을 위반하여 타인에게 손해를 가한 자는 그로 인하여 피해를 입은 사람에 대하여 손해배상 책임을 진다. 다만, 차별행위를 한 자가 고의 또는 과실이 없음을 증명한 경우에는 그러하지 아니하다.

5 기간제 및 단시간근로자 보호 등에 관한 법률 제9조(차별적 처우의 시정신청) ④제8조 및 제1항부터 제3항까지의 규정과 관련한 분쟁에서 입증책임은 사용자가 부담한다.