

현안분석 2006-
비교법제연구 2006-14

자동차 리콜 전 시정보상에 관한 외국법제 연구

최 성 근
신 영 수
최 환 용

자동차 리콜 전 시정보상에 관한 외국법제 연구

**A Comparative Legal Study on the Reimbursement for Repairs
Prior to Recall for Motor Safety**

연구자 : 최성근 연구위원
Choi, Seong-Keun
신영수 부연구위원
Shin, Young-Su
최환용 부연구위원
Choi, Hwan-Yong

2006. 11. 30.

국문 초록

자동차 리콜 전에 자동차 소유자 또는 구매자가 자신의 비용으로 결함을 수리한 경우 그 보상의 근거 및 절차·방법을 정하고 있는 현행법 규정이 없음은 물론이고 관련법리도 정립되어 있지 아니하여, 소비자보호에 미흡하고 자동차 리콜 전 자체 수리의 보상에 관한 자동차제작자와 자동차소유자등 간의 분쟁가능성이 상존하고 있다. 그러므로 리콜제도의 적기 시행 유도, 리콜 적용대상자 간의 형평성 확보 및 현행법제도에 의한 소비자보호의 취약점 보완을 위하여 자동차 리콜 전 시정 보상제도에 관한 입법이 필요하다.

먼저, 현행 자동차 리콜제도에 대해서는, 제품의 결함이나 안전기준 미달 부분에 대해 적기의 충분한 조치를 강구하도록 유도하는데 한계가 있다는 지적이 있어 왔다. 이러한 지적에는 자동차와 같이 국민의 생명과 안전에 직결된 소비재의 경우에는 그 안에 내재된 잠재적인 위험요소의 감지 및 해결을 오로지 제작자 등의 자발적인 의지와 판단에만 맡겨둘 수 없다는 의식에 깔려 있다고 여겨진다. 그러므로 기존의 리콜제도에서 한 걸음 더 나아가 소비자들이 잠재적 위험요소를 감지했을 때 이를 적기에 수리할 수 있도록 뒷받침하는 한편, 제작사등이 결함이 발생했을 때 지체 없이 리콜을 실시하도록 유도하는 새로운 제도적 보완이 필요하다.

다음으로, 현행 리콜제도하에서 제작사등이 결함사실의 공개가 있기 전에 소비자가 자신의 비용으로 결함을 수리하더라도 그 비용을 보상해줄 의무는 없다. 그러나 사전에 자신의 비용으로 결함을 수리한 소비자로부터 이의가 제기되는 경우 일부 제작사등은 문제의 확산을 방지하고 나아가 자사 제품에 대한 신뢰도를 제고한다는 차원에서 보상을 해주고 있다. 이러다 보니 소비자는 자신이 소유한 자동차의 제작사등이 누구인가에 따라 보상자격 여부가 달라지고, 또 보상을 받을

수 있더라도 상이한 기준의 적용을 받게 된다. 그러므로 비록 업계차원에서 자발적인 보상이 일부 이루어진다고 하더라도 국가가 법을 통하여 보상제도를 일반화하고 보상시스템을 체계화할 필요성이 있다.

끝으로 리콜전 수리비용에 대해서는 하자담보책임, 채무불행책임, 불법행위책임 등에 관한 민법규정을 적용하여 손해배상을 청구할 수 있지만, 이들 규정은 대상범위를 한정하고 있고 엄격한 요건을 적용하고 있어 현실적으로 일반 소비자들의 활용을 기대하기 어렵다. 또한 사법적 구제 이외에 소비자분쟁조정위원회 등에 피해구제를 호소할 수 있지만, 이들 역시 현행법제도에 기초하여 해결방안을 모색할 수밖에 없기 때문에 제작자등이 우호적으로 응해오지 아니하는 한 구제에 한계를 가질 수밖에 없다. 소비자가 결함을 조기에 발견하여 자신의 비용으로 수리하고 후에 제작자등이 결함을 인정하거나 국가기관이 결함을 확인하는 조치를 취하였다면 그 비용은 결함을 유발한 제작자등이 부담하는 것이 타당함에도 불과하고 현행법제도로서는 이를 적정하게 해결할 수 없다. 그러므로 리콜전 결함수리의 보상과 관련하여서는, 입법을 통하여 소비자보호를 위한 법제도의 후견적인 역할을 제고할 필요가 있다.

이 연구에서는 자동차 관련 선진국인 미국, 독일, 영국 및 일본의 자동차 리콜 전 시정보상에 관한 제도의 법령체계·규정내용 및 관련 법리를 분석하고 그 운용실태를 조사하여, 자동차제작자의 결함시정 조치 즉, 리콜 전 자체 수리에 대한 보상에 관한 제도의 도입에 참고가 될 입법자료를 제공한다.

키워드: 결함, 리콜, 자동차 리콜, 소비자보호, 안전기준, 자동차제작자, 결함시정조치, 보상

Abstract

This paper deals with the issue of reimbursement prior to recall and adopts a regulation implementing Section 6(b) of the Transportation Recall Enhancement, Accountability, and Documentation (TREAD) Act. Under this rule, motor vehicle and motor vehicle equipment manufacturers will be required to include in their programs to remedy a safety-related defect or a noncompliance with a Federal motor vehicle safety standard, a plan for reimbursing owners for the cost of a remedy incurred within a reasonable time before the manufacturer's notification of the defect or noncompliance.

The U.S. final rule expands manufacturers' programs for remedying safety defects and noncompliances in motor vehicles and equipment to include reimbursement plans that, at a minimum, cover certain expenditures related to the defect or noncompliance incurred before the implementation of the recall. The rule requires manufacturers to submit to the agency reimbursement plans that satisfy specific requirements and to comply with the terms of those plans.

Manufacturers will be required to take certain actions to assure that owners or purchasers are appropriately aware of the possibility of reimbursement. In recalls where there is a reasonable likelihood that some persons may have made expenditures that are eligible for reimbursement, the manufacturer would have to include language in each owner notification that refers to such possible eligibility and that advises how to obtain the details on eligibility for reimbursement and how to obtain reimbursement. This could either be an enclosure with the owner letter or

a reference to a toll-free telephone number. In all cases, the manufacturer must make its reimbursement plan available upon request, and it will also be available to the public at NHTSA.

In addition, the final rule identifies the conditions that manufacturers may, but are not required to, impose upon reimbursement. Apart from the specified conditions, no other conditions or limitations are permitted. The reimbursement plan may, with some limitations, exclude reimbursement for costs incurred within the period during which the manufacturer's warranty would have provided for a free repair of the problem addressed by the recall. In regard to this permitted exclusion, a manufacturer may include an extended warranty offered by the manufacturer. However, a manufacturer may not exclude reimbursement based upon the existence of a third party's warranty, such as a service contract.

key words : defect, reimbursement, recall, moter safety, TREAD
Act, monufacturer's warranty

목 차

국문 초록

Abstract

제 1 장 개 요	11
제 2 장 미 국	13
I. 자동차 리콜 전 시정비용 보상제도의 도입배경	13
1. 리콜의 제도적 기능과 미비점	13
2. 업계차원의 보상관행 및 그 한계	15
3. 리콜 전 시정비용 보상의 법제화	16
II. 관계법령 개관	17
1. 근거법률 : Transportation Recall Enhancement, Account- ability, and Documentation(TREAD) Act 제6조 (b)항 : 49U.S.C. §30120(d)	17
2. 시행령(Regulation) : 49 CFR §573.13 및 49 CFR §577.11	18
3. 시행세칙(Rule) : Federal Register Environmental Documents (Docket No. NHTSA-2001-11107) Motor Vehicle Safety; Reimbursement Prior to Recall	19
III. 자동차 리콜 전 시정비용 보상제도의 내용 분석	19
1. 보상대상 수리기간의 계산	19
2. 보상계획상의 합리적 조건	30
3. 보상금액	33
4. 보상청구 절차	37
5. 보상방법	43

6. 보상통지	45
7. 기타 사항	48
제 3 장 독 일	51
I. 독일의 자동차 리콜제도	51
1. 자동차 리콜제도의 근거법령	51
2. 안전성 확보	52
3. 자동차결함위험에 대한 자기보호	63
4. 독일민법상 자동차리콜의무	76
5. 우리나라 제도에 대한 시사점	90
II. 유럽연합과 독일의 소비자제품안전제도	91
1. 유럽연합과 소비자제품안전	91
2. 독일의 소비자제품안전법	104
제 4 장 영 국	121
I. 영국의 자동차 리콜제도 일반	121
1. 리콜제도 개관	121
2. 품목별 리콜 정보 소비자 통보 내용 및 방법	122
II. 자동차 리콜 전 시정비용에 대한 보상제도	126
1. 영국의 제조물책임법(소비자보호법 제1장)	126
2. 영국의 소비자보호법	130
3. 영국의 재화 매매 및 공급법	134
4. 우리나라에 대한 시사점	136

Ⅲ. 자동차 리콜 전 시정비용의 보상과 관련한 분쟁조정 제도	137
1. 서언(Introduction) 개념과 적용범위	137
2. 본 강령이 적용되는 사례	138
3. 개별 제작자와의 리콜 협정	138
4. 부품에 영향을 미치는 사례들	139
5. 자동차 조사관의 통지	139
6. 특별 사례에서 조사관에 의한 직권조사	140
7. 차량 소유자에의 통지	141
8. 차량 조사관에 의한 차량 결함 정보 공표	142
9. 수입된 자동차	142
10. 수출 차량	143
<참고자료 1> 영국 자동차 안전결함에 대한 행동강령 (1992년 1월 개정)	16
<참고자료 2> Consumer Product Recall A GOOD PRACTICE GUIDE	149
제 5 장 일 본	159
I. 소비제품에 관한 리콜제도 일반	159
1. 리콜제도 개관	159
2. 소비생활용품에 대한 리콜제도	161
3. 의약품등에 대한 리콜제도	162
II. 자동차리콜제도	162
1. 도입경위	162
2. 자동차등 리콜제도의 절차	164

3. 리콜대상이 아닌 품질상의 문제에 대한 개선조치등	170
4. 자동차리콜제도의 한·일 비교와 시사점	170
Ⅲ. 제조물의 결함과 관련된 분쟁해결제도	175
1. 개 관	175
2. 재판외분쟁해결기관의 종류	176
3. 자동차결함과 관련된 분쟁해결기관 : 자동차제조물책임 상담센터	179
4. 재판외분쟁해결기관의 역할과 기능	183
<참고자료 1> 일본 도로운송차량법의 리콜관련규정	15
<참고자료 2> 일본 소비생활용품안전법	19
제 6 장 결 론	191

제 1 장 개 요

자동차 리콜제도란 자동차의 차체 또는 부속장치의 결함에 대하여 제작자가 스스로 또는 행정부처의 강제조치에 의하여 공개적으로 수리, 회수 또는 환급하는 제도이다. 자동차 리콜제도는 미국에서 자동차 업계의 관행과 판례법상의 법리에 기초하여 처음 제도화된 이래 오늘날 전세계 자동차 소비자들의 권익실현을 위하여 지대한 역할을 수행해 오고 있다. 우리나라도 1991년 자동차 리콜제도가 도입되었고, 현재는 자동차의 성능개선과 소비자의 안전 및 권익을 위한 중요한 수단으로 자리 잡아가고 있다. 그러나 제도를 시행해 가는 과정에서 단순히 리콜을 법제화하는 것만으로는 충족될 수 없는 문제들이 점차 나타나고 있다. 그 중 무엇보다도 조속하게 근본적인 보완을 필요로 하는 것이 리콜 전 수리비용에 대한 보상문제이다.

자동차 리콜 전에 자동차 소유자 또는 구매자가 자신의 비용으로 결함을 수리한 경우 그 보상의 근거 및 절차·방법을 정하고 있는 현행법 규정이 없음은 물론이고 관련법리도 정립되어 있지 아니하여, 소비자보호에 미흡하고 자동차 리콜 전 자체 수리의 보상에 관한 자동차제작자와 자동차소유자등 간의 분쟁가능성이 상존하고 있다. 또한 현행법상 자동차의 결함과 품질상의 하자가 명확하게 구분되어 있지 아니하고 자동차결함에 대한 전문적인 분쟁조정제도가 마련되어 있지 아니하다. 이로 인하여 자동차결함과 관련한 분쟁이 다발하고 있으며 분쟁이 명확하게 해결되지 아니하여 자동차소유자등의 불만이 증가하고 있다.

우리나라는 소비자들의 의견개진 및 시정요구의 창구들이 매우 다양하고도 강력하게 형성되어 있는 편이다. 특히 자동차의 경우는 인터넷동호회등을 중심으로 차량에 관련된 각종 정보를 공유하면서 결함발생에 대처하기 위한 자구적 노력들이 활발히 전개되고 있다. 결

합사실의 집단적으로 공유하고 제작사에 앞서 그에 대처하는 소비자들도 증가하고 있다. 구체적인 자료가 나와 있는 것은 아니지만, 리콜 전 시정비용에 대한 보상제도의 효용과 입법화에 대한 요구는 여타 자동차 선진국에 못지 아니하다고 생각된다. 더욱이 지난 2003년에 의원입법형식으로 제도도입이 추진된 바 있어서 제도도입에 관한 소비자들의 인지도도 비교적 높은 상태이다. 자동차업계의 추가부담이나 중복규제 여부에 대한 논란에도 불구하고, 제도도입을 위한 여건은 이미 조성되어 있으며 입법화는 대세인 것으로 보인다. 따라서 향후 논의의 초점은 어떻게 하면 현실에 부합하면서도 소비자의 안전을 도모하는 방향으로 제도를 설계할 것인지에 맞추어져야 할 것이다.

이 연구에서는 자동차 관련 선진국인 미국, 독일, 영국 및 일본의 자동차 리콜 전 시정보상에 관한 제도의 법령체계·규정내용 및 관련 법리를 분석하고 그 운용실태를 조사하여, 자동차제작자의 결함시정 조치 즉, 리콜 전 자체 수리에 대한 보상에 관한 제도의 도입에 참고가 될 입법자료를 제공하고자 한다.

제 2 장 미 국

I. 자동차 리콜 전 시정비용 보상제도의 도입배경

1. 리콜의 제도적 기능과 미비점

자동차와 관련된 산업 및 문화가 가장 먼저, 그리고 고도로 발달된 미국에서는 소비자의 안전과 이익보호를 위한 제도발전 역시 가장 활발히 전개되어 왔다고 할 수 있다. 그 대표적인 예가 차체 및 부속장치의 결함에 대해 제작사가 스스로 공개적인 수리, 회수, 환불하는 것을 내용으로 하는 리콜(Recall)제도이다. 자동차 리콜은 미국의 업계의 관행과 판례법상의 법리를 통해 처음 제도화된 이래 오늘날 전세계 자동차 소비자들의 권익실현을 위해 지대한 역할을 수행해 오고 있다. 이미 국내에도 미국의 자동차 리콜제도 전반과 관련사태들에 대한 소개는 상세히 이루어져 왔으며 그들의 경험이 우리 제도수립에 상당부분 영향을 미친 것 또한 사실이다.

자동차리콜제도에 관한 미국의 근거법은 알려진 바와 같이, 차량안전법(Motor Vehicle Safety Act)¹⁾과 그 하위 규범인 시행령(Regulation)²⁾이라 할 수 있다. 리콜대상은 ‘자동차 또는 자동차부속장치의 작동상, 구조상, 재료상의 모든 결함’으로 하고 있어서 차량 자체뿐만 아니라 타이어와 같은 부속장비도 포함하여 폭넓게 적용되고 있다. 현재는 1970년 도로안전법(Highway Safety Act)에 따라서 연방 교통부(Department of Transportation; 이하, ‘DOT’) 산하에 설립된 도로교통안전청(National Highway Traffic Safety Administration; 이하, ‘NHTSA’)에 의해 집행되

1) 49 U.S.C. Chapter 301.

2) 49 C.F.R. §501~596.

고 있으며, 이러한 규제 틀 속에서 1960년대 말에 도입된 이래로, 제도적 정착기인 70년대를 거쳐 현재는 자동차 성능개선 및 소비자 안전과 권익을 구현하기 위한 중요 매개수단으로서 자리잡고 있다.

그러나 제도를 시행해 가는 과정에서 단순히 리콜의 법제화만으로는 충족될 수 없는 문제들도 차츰 나타나게 되었다. 무엇보다 제작사들이 자사제품의 결함이나 안전기준미달 부분에 대해 적기의 충분한 조치를 강구토록 유도하는 데 한계가 있다는 지적이 제기되었다. 이 지적은, 자동차와 같이 시민의 생명과 안전에 직결된 소비재의 경우는 그 속에 내재된 잠재적 위험요소의 감지 및 해결을 오로지 제작사의 자발적 의지에만 맡겨둘 수 없다는 문제의식에 기초하고 있다. 환언하면 결함시정을 위한 제작사의 자발적 조치가 있었다 하더라도 당해 조치의 적기성이나 위험의 최소화, 혹은 효율의 극대화 측면에서 최적의 기회를 상실할 우려가 상존한다는 것이다. 이 점을 보완하기 위해 정부당국의 개입에 의한 강제리콜이나 엄격한 손해배상책임 부과를 통한 해결방식이 모색되기도 하였으나, 역시 그 우려를 일소하지는 못하였다.

더욱이 소비자 측면에서는, 결함을 조기에 감지하고 이에 적극적으로 대처한 경우와 그렇지 못한 경우와의 사이에 불평등 문제가 리콜 도입으로 인해 새로이 대두되었다. 이를테면 제작사의 리콜조치가 있기 전에 자비로 결함을 시정한 소비자가 오히려 보호대상에서 제외된다는 모순이었는데 이점은 종래의 리콜제도에서는 예정하지 않은 것이었다. 그 결과 리콜 전에 자비로 결함시정을 한 소비자들로 부터의 불만이 제기되기 시작하였으며, 소비자가 지불한 비용을 어떻게 보상할 것인지, 그 과정에서 나타나는 분쟁은 어떻게 해결할 것인가가 또 다른 과제로 남게 되었다.

결국 기존의 리콜제도에서 한 걸음 더 발전된, 즉 소비자들이 잠재적 위험요소를 감지했을 때 이를 적기에 수리 내지 교정할 수 있도록

뒷받침하는 한편, 제작사들이 결함을 발생했을 때 지체없이 리콜을 실시토록 독려하는 새로운 제도보완이 요구되었던 것이다.

2. 업계차원의 보상관행 및 그 한계

전술한 바와 같이 당초의 리콜제도하에서는 제작사의 리콜통보가 있기 전에 소비자들이 자비로 결함을 시정하더라도 제작사는 그 비용을 보상해 줄 의무가 없었다. 하지만 사전에 자비로 결함시정을 한 소비자들로부터의 이의제기가 늘어나자, 일부 제작사를 중심으로 그 비용을 보상해주려는 움직임이 나타나게 되었으며, 이내 다른 제작사들에게 확산되어 자동차업계의 관행으로 자리잡게 되었다. 다만 제작사들은 이를 무상보증(warranty)제도의 일환으로 이해하였으며 무상보증을 통해 충분히 보전받지 못하는 수리비용을 보상해준다는 선의(good will) 차원에서 제도를 운영해 왔다. 아울러 보상을 해주지 않았을 경우에 제기될 수 있는 분쟁의 소지를 사전에 차단한다는 실리적 고려도 감안되었다.

이 같은 관행은 개별 제작사 차원에서 독립적으로 행해진 것으로서 제3자 이를테면 사업자단체를 통한 일정한 기준 제시 등 보상체계를 일원화하려는 시도는 존재하지 않았다. 그 결과 제작사마다 보상기준과 범위가 제각각이었다. 소비자들은 자신이 소유한 차의 생산자가 누구인지에 따라 보상자격 여부가 달라지고, 설령 보상을 받을 수 있더라도 상이한 기준과 금액, 절차를 적용받게 되었다. 개별 보상체계들을 상호 조화하기 위해 사업자단체(trade association)가 개입하여 일정한 가이드라인을 제시하는 방안도 모색할 수 있었겠으나, 이 경우에는 자칫 사업자들간의 거래조건 카르텔으로 비취질 염려가 있기 때문에³⁾ 담합행위를 엄격히 처벌하는 미국의 현실에서 사업자단체나 제

3) 미국의 대표적인 독점금지법인 Sherman Act 제1조(15 U.S.C.§1) 소정의 거래제한(restraint of trade)에 해당할 가능성이 있다.

작사들이 쉽게 선택할 수 있는 방안이 아니었을 것이다.

비록 업계차원에서 자발적인 보상이 일부 이루어지고 있었다고는 하지만, 국가가 법을 통하여 보상제도를 일반화하고 보상시스템을 체계화할 필요성은 여전히 존재했던 것이다.

3. 리콜 전 시정비용 보상의 법제화

리콜제도와 업계의 보상관행이 한계에 직면한 상황에서 2000년 타이어제작사인 화이어스톤사의 제품불량사건은 리콜제도 뿐만 아니라 보상제도의 법제화에 결정적인 계기를 제공하였다.⁴⁾ 당시 NHTSA가 화이어스톤사의 타이어에 대한 불량여부를 조상 중이라는 사실을 발표한데 이어 동사의 타이어를 장착한 차량이 과열로 인한 대형 인명사고를 일으키자, 타이어의 안전에 민감한 소비자들이 리콜시행이전에 스스로 타이어를 교체하게 되었다. 이 때문에 리콜 시행이전에 자비로 교체를 한 소비자의 문제가 부각된 것이다.

이에 따라 도로교통안전청(NHTSA)는 종래 지적되어 온 입법적 미비점을 보완하고 규제기관이 리콜정보를 신속히 인지하도록 함과 아울러, 업계 일부에서 자체적으로 실시해오던 관행에 대해 일정한 지침을 제시한다는 차원에서 리콜 전 사전수리비용의 보상(reimbursement prior to recall)을 입법화하기에 이르렀다. 그 경로는 2000년 11월 Transportation Recall, Enhancement, Accountability, and Documentation Act(이하, 'TREAD Act')의 제정을 통해서였다.⁵⁾

TREAD Act는 제6조 (b)항을 통해 49 U.S.C. §30120(d)을 개정하면서, 제작사들이 종래 운영해 온 결함시정제도 내에 차량보유자나 구매자에게 리콜시행 이전의 사전수리비용을 보상해 줄 의무를 포함시

4) 동 사건에 관한 상세한 내용은, 이항구, “화이어스톤제품 리콜의 과장과 시사점”, 『타이어』(2000 4호), 3~14면. 참조.

5) Pub. L. 106-414.

키도록 하였다. 단 보상의 원인은 안전결함 이나 연방차량안전기준 (FMVSS) 미달로 제한하였다. 아울러 보상제도를 구체화할 수 있도록 미국 연방 교통부장관이 보상기간 내지 보상조건에 관하여 시행령에서 상세히 규정할 것을 위임하였다. 이에 따라 DOT는 2001년 12월 1일 동조의 시행을 구체화할 수 있는 규정의 세부안을 발의하는 한편, 미국내 자동차업계는 물론 타이어업계, 자동차매매업계 등 사업자단체와 각종 소비자단체의 의견을 취합하여 최종적인 시행령 및 규칙을 제정하기에 이르렀다. 동법은 2003년 1월 15일부터 시행되어 현재에 이르고 있다.

II. 관계법령 개관

1. 근거법률 : Transportation Recall Enhancement, Account-ability, and Documentation(TREAD) Act 제6조 (b)항 : 49U.S.C. §30120(d)

전술한 바와 같이 사전수리비용 보상의 법적 근거는 TREAD Act 제 6조 (b)항이다. 동조는 i) 자동차결함을 시정하는 과정에서 발생하는 소비자 및 제조업자의 분쟁을 해결하고, ii) 제조업자들이 리콜을 신속히 시행토록 하기 위한 목적에서 사전수리에 대한 보상규정을 명문화하게 되었다. TREAD법 제6조 (b)항은 현재 미국 연방법전에는 49 U.S.C.§30120 (d)에 편재되어 있다.

“(d) 제조업체의 구제절차에 있어서는 제30118조 (b) 또는 (c)항에 따른 제조업체의 통보에 앞서 소유자나 구매자가 합리적인 기간 내에 지불한 수리비용에 대한 보상계획을 포함하여야 한다. 연방 교통부장관은 보상계획에 관하여 상기규정의 목적을 위한 합리적 시간 및 여타 합리적인 조건에 관한 사항을 규정으로 제정할 수 있다.”⁶⁾

6) 원문의 내용은 다음과 같다. (d) A manufacturer’s remedy program shall include

2. 시행령(Regulation) : 49 CFR §573.13 및 49 CFR §577.11

TREAD Act의 제정의 후속조치로서 연방 행정부 명령에서 관련 규정을 두고 상세한 규정을 하고 있다. 사전수리비용 보상에 관한 직접 규정은 49 CFR 573.11과 577.13조에 각기 규정되어 있다.

가. 49 CFR §573.13 : 사전수리비용에 대한 보상

TREAD Act에 근거하여 제조업자가 안전관련 결함 및 연방차량안전기준(FMVSS) 미달 통보 이전에 차량소유자 및 구매자들에게 초래된 수리비용을 보상하기 위하여 마련해야 하는 보상계획에 관한 사항을 상세히 규정하고 있다. 구체적으로는 리콜 전 시정비용보상의 의미, 보상대상이 되는 결함과 수리기간, 제작사들이 설정할 수 있는 보상조건의 내용, 보상금액, 보상방법 및 절차, 보상금의 지불수단, 분쟁에 대한 NHTSA의 불개입 원칙, 사기적 청구에 대한 보상제외 원칙 등이 동조를 통해 제시되고 있다.

나. 49 CFR §577.11 : 보상에 관한 통지

보상제도의 운영을 위한 실체적 규정 못지않게 소비자들이 보상받을 수 있는 자격을 인지하고 어떻게 청구할 것인지를 아는 일이 제도의 실효성확보를 위해 매우 중요하다. 이에 따라 동조에서는 제작사들이 리콜통보를 함에 있어서 1) 고객이 사전에 수리 또는 교체비용에 대한 보상을 받을 자격이 있다는 사실과, 2) 고객이 제조업자로부터

a plan for reimbursing an owner or purchaser who incurred the cost of the remedy within a reasonable time in advance of the manufacturer's notification under subsection (b) or (c) of section 30118 [49 U.S.C.§30118]. The Secretary may prescribe regulations establishing what constitutes a reasonable time for purposes of the preceding sentence and other reasonable conditions for the reimbursement plan.

터 보상에 관한 정보를 얻을 수 있는 방법을 기술한 서면을 포함시키도록 하였다. 아울러 통지문의 발송방법과 정보를 제공하는 방법에 대해 구체적으로 명시하였다.

3. 시행세칙(Rule) : Federal Register Environmental Documents(Docket No. NHTSA-2001-11107) Motor Vehicle Safety; Reimbursement Prior to Recall

TREAD Act 및 Regulation에 따라 미국 연방 도로교통안전청(NHTSA)이 제정한 규칙으로서, 49 CFR Parts 573 및 577에 관한 보다 상세한 규정을 두고 있다. 동 시행세칙도 법령의 위임에 따라 규정된 것으로 법규로서의 성격을 가지는 것으로 해석되고 있으며, 따라서 당연히 법원을 구속하게 된다. 한편 NHTSA에 따르면 보상제도는 수출차량에는 적용되지 않으나 미국으로 수입되는 차량에는 적용시키고 있다. 이하에서는 시행령의 규정을 통해 시행세칙에서 규율한 사안을 상세히 소개하고 분석하기로 한다.

Ⅲ. 자동차 리콜 전 시정비용 보상제도의 내용 분석

1. 보상대상 수리기간의 계산

가. 문제의 소재: “합리적 기간”에 대한 해석

TREAD Act 제6조 (b)항에서는, 자동차 제작사들이 리콜통보를 함에 있어서, 통보 이전의 합리적인 기간 내에 자동차 소유자나 구매자들이 리콜대상 부분을 자비로 수리·시정한 경우 그 수리비용을 보상받을 수 있음을 통보문에 포함하도록 요구하고 있다. 이 규정이 곧 리콜통보 이전 수리비용에 관한 보상제도의 근거라 할 수 있다. 여기서

주목할 것은 리콜 전에 행해진 자구조치 전부가 보상의 대상이 되는 것이 아니라 합리적인 기간 내에 이루어진 경우에만 보상받을 수 있다는 점이다. 보상대상이 되는 수리기간을 필요이상으로 확대하지 않고 일정수준으로 제한하려는 데 그 취지가 있다고 이해된다. 당초의 입법의도가 리콜 전에 행해진 모든 자구조치에 대해 비용보상을 해주려는 것이었다면, 보상대상 수리기간을 법정 무상수리기간과 동일한 기간 즉, 제품이 첫 번째 구매자에게 판매된 시점으로부터 10년(타이어의 경우는 5년)으로 규정하든지⁷⁾ 제6조 (b)항에 합리적 기간이라는 표현을 명시하지 않았을 것이기 때문이다.

다만 “합리적 기간(reasonable time)”이 언제부터 언제까지의 기간을 의미하는지는 법률에 명시되어 있지 않다. 이에 따라 합리적 기간의 의미를 둘러싼 해석상 논란(소비자가 지출한 수리비용이 보상기간 내에 이루어졌는지 여부에 관한 다툼)을 차단하고 제도운용의 실효성을 제고하기 위해, 동법은 합리적 기간의 의미를 연방 교통부장관이 제정하는 하위규범을 통해 구체화하도록 했다. 그 내용은 연방행정규칙(Regulation) 49 CFR §573.11과 §577.13을 거쳐 다시 2001년 NHTSA가 제정한 시행세칙(rule)을 통해 구체화되었다.⁸⁾ 여기서는 보상대상 수리행위가 이루어진 최소기간 이외에도, 제작사가 보상계획에 덧붙여서 설정해야 할 의무사항과 설정할 수 있는 요건들이 상세히 규정되어 있다.

나. 수리기간의 기산점

(1) 법령상의 원칙

안전결함을 이유로 한 리콜에 관하여, 결함조사국(Office of Defects Investigation (ODI)에서의 조사절차 및 절차개시 이후 일년 이내에 관

7) 49 U.S.C. 30120(g).

8) NHTSA, Motor Vehicle Safety; Reimbursement Prior to Recall, Federal Register Environmental Documents (Docket No. NHTSA-2001-11107), 2001.

정을 내리는 방법을 감안하여, 보상대상 기간의 산정시점을 두 가지 접근방식에 따라 다시 네 가지의 조합으로 분류하였다. 우선 1) 리콜의 사유가 안전결함(safety-related defect)으로 인한 것인지, 아니면 2) 연방차량안전기준 미달(noncompliance with a FMVSS)로 인한 것인지에 따라 두 가지 유형으로 분류한 다음, i) 리콜이 관계당국의 권유 내지 강제에 의한(influenced recall) 리콜인지 아니면 ii) 사업자에 의한 자발적 리콜인지(uninfluenced recall)에 따라 다시 세분화하였다.

그리하여 1) 안전결함으로 인한 리콜 가운데 i) 관계당국의 개입이 있었던 경우는 NHTSA가 공학적 분석(Engineering Analysis)을 개시한 날 이후에 행해진 수리비용을 보상대상으로 삼았고,⁹⁾ ii) 업체가 자발적으로 리콜을 행한 경우는, 제작사가 49 U.S.C. §30118(b)에 따라 NHTSA에 대해 결함사실을 통보한 날로부터 1년 전의 날을 기준으로 그 이후에 행해진 수리 등을 보상범위에 포함시켰다.¹⁰⁾

한편, 2) FMVSS 기준미달로 인한 리콜에 있어서는 기준심사에 불합격한 날 또는 그 가능성이 최초로 확인된 날을 기점으로 하였다.¹¹⁾ 이에 따라 i) 관계당국의 개입에 따른 리콜의 경우는 NHTSA의 안전심사 불합격일, ii) 제작사의 자체검사에 따라 리콜이 행해진 경우는 제작사가 기준미달이 존재할 가능성을 처음 확인한 날 이후에 행해진 사전수리에 대해 보상을 해 주도록 하였다. 국가검사기관의 조사결과에 따라 리콜이 행해진 경우에는 불합격일자가 명확하므로 문제될 것이 없으나, 제작사의 자체검사에 따라 리콜이 행해진 경우는 언제 검사에 불합격했는지가 불분명할 수가 있다. 이 때문에 종전의 시행령에서는 리콜의 원인이 된 시험결과 내지 기타 자료들을 제작사가 밝힐 것을 요구했었다.¹²⁾ 시행세칙은 이를 개정해서 제작사가 기준미달이 존

9) 49 CFR 573.13(c)(1)(ii).

10) 49 CFR 573.13(c)(1)(iii).

11) 49 CFR 573.13(c)(1)(i).

12) 49 CFR 573.5(c)(7) (2001).

재할 가능성을 처음 확인한 날짜를 특정하도록 의무를 부과하였다.¹³⁾

<표1> 보상대상 수리기간의 개시일

리콜사유 자발적 리콜 여부	안전결함	연방차량안전기준미달
국가기관의 개입에 따른 리콜	관계당국의 개입이 있었 던 경우는 NHTSA가 공 학적 분석을 개시한 날	NHTSA의 안전심사 불 합격일
제작사에 의한 자발적 리콜	제작사가 NHTSA에 대 해 결함사실을 통보한 날로부터 1년 전의 날	제작사가 기준미달이 존 재할 가능성을 처음 확 인한 날

결국 상기의 기준 이전에 자비로 결함시정을 한 소비자는 보상대상에서 제외된다는 의미가 되는데, 특히 1년을 기준으로 한 점에는 특별한 법리적 이유가 있지는 않으며, 시행령을 제정할 당시 청문회 등에서 제기된 각종 의견을 취합한 결과였다.

(2) 소비자-업계의 주장 및 NHTSA의 입장¹⁴⁾

보상대상 수리기간의 개시시점에 대해 자동차업계는 다소간의 이견이 있기는 했지만 NHTSA의 방침을 대체로 수용키로 했다. 반면 소비자단체들은 분명한 반대입장을 나타내었다.

우선 Ford나 GM 등 제작사들은, 안전결함을 이유로 한 리콜로서 국가시험기관의 개입에 따른 것이 아닌 경우에 Part 573 report에 따른 리콜통보가 있기 1년 전의 수리비용부터 보상대상에 포함한다는 원칙

13) 49 CFR 573.6(c)(7) \1\.

14) 이하의 논의과정은 Federal Register Environmental Documents(Docket No. NHTSA-2001-11107) Motor Vehicle Safety; Reimbursement Prior to Recall, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), DOT, Final rule의 내용을 정리하여 재구성한 것이다. 본고의 다른 항목에 대한 논의과정에 대해서도 마찬가지이다.

에는 이의가 없었으나, 기왕 보상을 하려면 각기 다른 기준을 적용하기보다는 리콜 전체에 대해 즉 ODI가 조사를 개시한 후에 행해진 안전리콜이나 기준미달 리콜 모두에 대해 동일하게 1년의 기준을 적용해야 한다고 주장하였다.

하지만 NHTSA는 이러한 업계의 주장이 합리적이지 않다고 보았다. 예를 들어 FMVSS 기준미달의 경우에, Part 573 report에 따른 리콜통보가 있기 2년 전에 시험이 있었다고 하여, 제작사가 시험 이후 1년간 소비자가 자구조치를 위해 들인 비용에 대한 보상을 회피하는 일은 없어야 한다는 것이다. 또한 검사기관의 복잡한 결함조사 중 일부가 1년 이상의 기간을 요구한다는 사실을 가지고 제작사의 보상책임을 완화시켜서도 안 된다고 보았다. 제작사들의 주장은 Part 573에 따른 시험결과 보고서를 제때에 국가검사기관에 제출하지 않고 시간을 지연시킨 제작사들에게 유리한 결과가 될 수 있는 것이기 때문이다. 그런 점에서 보상이 행해져야 하는 기한은 국가시험기관의 조사과정 기간으로 제한되어야 하며, 제작사들이 기간을 조작하지 못하도록 할 필요가 있다. 한편, ODI의 결함조사가 공학적 조사단계에 이르렀던 경우 보다 국가기관 주도의 리콜의 경우가 보상기간이 더 길도록 해야 할 이유도 명확치 않다고 보았다.

따라서 본 시행세칙에서는 최종적으로 ODI가 공학적 조사를 개시한 이후에 발생한 리콜에 대해 규정을 두는 한편, 보상기간의 개시가 공학적 조사 개시일 또는 조사기관에 대한 결함통보 일년전의 시점 중 보다 이른 시점 보다 늦어서는 안 되도록 하였다.

한편, 시민단체 및 소비자보호 관련단체들은 “합리적 기한”에 관한 NHTSA의 세부규정은 소비자들이 법령 및 NHTSA의 내부규칙에 관해 기초지식을 가지고 있을 것을 전제로 하고 있는 것이어서 그렇지 못한 대다수의 소비자들을 혼란에 빠뜨릴 우려가 있음을 지적하였다. 아울러, NHTSA의 안에 따르면, 제작사들이 자칫 결함이나 기준미달

의 보고를 자신에게 유리한 시점까지 지연시키는 방식으로 절차를 왜곡시킬 우려가 있다고 주장했다. 이 밖에도 리콜 전에 적절히 자구조치를 취한 상당수의 소비자들에게 오히려 불리하다는 점, 시행세칙이 너무 복잡하고 난해하며 공공정책에도 반한다는 점등이 지적되었다. 이 같은 문제로 인해 당초의 입법취지, 즉 무상의 수리에 대한 기한을 확장함으로써 소비자들의 보상받을 권리를 극대화하려는 목적이 희석되었다는 것이다. 따라서 49 U.S.C. 30120(g)(1)에 규정된 10년/5년의 시간을 사전수리비용을 보상받을 수 있는 ‘합리적 기간’으로 보아야 한다고 주장하였다.

그러나 NHTSA는 이같은 소비자단체의 주장 역시 법에 명시적 근거가 없는 불합리한 것이라고 판단하였다. 자동차리콜 관련 일련의 법개정을 함에 있어서 미국 연방의회가 차량소유자의 보상받을 권리를 극대화할 것을 입법의도로서 명시한 일은 없다는 것이다. Safety Act에는 존재하지 않았던 리콜시행전 수리비용에 대해 일부 보상할 의무를 창설하고 있을 뿐, 보상을 요구할 수 있는 최소기간은 전술한 바와 같이 교통부장관에 위임해 놓고 있다.¹⁵⁾ 이에 관해 동법은 다음과 같이 규정하고 있다:

제작사의 시정절차에는, 동법 제30118조 (b) 또는 (c)항에 따른 제작사의 리콜통보가 있기 이전에 소유자나 구매자가 합리적인 기간 내에 지불한 수리비용에 대한 보상계획을 포함하여야 한다. 연방 교통부장관은 보상계획에 관하여 상기규정의 목적을 위한 합리적 시간 및 여타 합리적인 조건에 관한 사항을 규정으로 제정할 수 있다

보상대상 수리기간에 관하여 미국 의회가, 49 U.S.C. §30120(g)에 따른 법정 시정대상의 전 기간으로 정할 의도가 있었다고 보기는 어렵다. 그 근거로는 먼저 의회가 보상기간이 법정의 5년이나 10년 등으

15) 이점은 전술한 바와 같이 TREAD에서 쉽게 확인되고 있다. Pub. L. No. 106-414, sec. 6(b) (2000).

로 정할 의도였다면, 이 점을 명시적으로 언급했을 것이라는 점을 거론할 후 있다. 두 번째로는 보상기간에 관하여 법률에서 제한적 성격의 조건을 두고 있다는 점이다. 즉 차량소유자는 리콜시행 이전의 합리적인 기간(reasonable time) 내에 결함을 자비로 시정했을 때 보상을 받게 된다고 하고 있다. 당초 연방의회 내에서는 리콜시행 직전(immediately prior to recall)으로 보상기간을 제한하려는 움직임도 있었으나, 이 보다는 긴 수준으로 넓히는 대신 5년이나 10년의 기간보다는 짧은 선에서 보상대상 수리기간에 대한 타협점을 찾은 것이고 그 결과가 ‘합리적 기간’이라는 표현으로 도출되었다는 것이다. 다만 입법론적으로는 이 같은 혼란을 방지하기 위해 보상대상 시정기간이 5년 내지 10년보다는 짧다는 점을 명시했더라면 하는 아쉬움이 제기되기도 하였다. 자칫 합리적인 이란 표현이 “어느 때나(any time)”의 의미로 해석될 여지가 있기 때문이다.

한편 시민단체 등이 주장한 바, 즉 소비자가 보상을 받으려면 Safety Act 및 NHTSA의 하위규범에 관한 기초지식을 보유하고 있어야 지적 역시 NH TSA는 타당치 않다고 보았다. 이들 규범에 관한 지식은 소비자가 알아야 할 사항이 아니라 자동차 제작사가 숙지하고 있어야 하는 성격이기 때문이라는 것이다. 현행 규정상 자동차 제작사들은 보상대상 수리기간에 관한 특정 자료를 자신들의 보상계획서 속에 수록해야 하며 이를 적절한 방법으로 소비자에게 제공해야 할 의무를 지고 있다. 따라서 소비자들은 자신에게 보상받을 자격이 있는지를 판단하기 위해 제작사들이 자신들에게 제공하는 정보를 읽거나 청취하거나, 그대로 따르는 것으로 족하다는 것이 NHTSA의 판단이었다.

다음으로, 제작사들이 의도적으로 Part 573에 따른 보고서 접수를 지연시킬 우려에 관해서는, 그 개연성 자체를 부인할 수는 없지만 FMVSS 기준미달의 경우에는 이 같은 지연행위가 그리 큰 영향을 미

치지는 못하며, 국가기관시험결과에 따른 안전결함리콜의 경우에도 크게 다르지 않다는 입장이었다. 보상기간은 Part 573 보고서의 일자에 따라 시작되는 것이 아니라고 보았기 때문이다. 더욱이 제작사가 부당하게 안전결함이나 기준미달 사실의 보고를 지연하는 경우에는 NHTSA는 30118(c) 위반에 대한 민사적 제재조치를 청구하는 방안을 강구할 수 있기도 하다.¹⁶⁾ NHTSA는 이 같은 조치만으로도 상기의 조작행위 가능성은 어느 정도 차단할 수 있을 것으로 판단하고 있다. 또한 실제로 공학조사 개시 이전이나 리콜이전 일년동안에 발생하는 비용에 대한 보상금액은 그리 크지 않을 것으로 보인다.

보상대상기간을 너무 명확히 규정한 결과, 가령 공학조사 당일에 자비로 결함시정을 한 소비자는 보상을 받게 되지만 하루라도 먼저 결함을 시정한 소비자는 보상을 받지 못하는 결과가 되는데 이는 합리적이지 못하다는 지적도 제기되었다. 이에 대해 NHTSA는 이 같은 명확한 기준선(bright-line)을 채택한 규칙에서 의례 비슷한 우려가 제기되는 만큼 사전수리비용에 관해서만 특별히 문제삼을 필요는 없다는 입장이었다.

한편 입법론적으로 최소기간만을 정해두고, 제작사들이 자발적으로 보다 장기의 보상기간을 설정할 수 있도록 하는 것이 보다 타당했을 것이라는 지적이 있었으며, 이에 따라 NHTSA는 보상대상 수리기간의 상한선은 없애고 하한선만을 규정하는 방안을 고려하였다. 현행의 기준도 최소기준 내지 보상대상의 하한선으로 해석하는 것이 제정의 취지에 부합된다. 실제로 Ford나 GM과 같은 자동차 제작사들은 보상대상 수리기간에 제한을 두지 않을 것임을 천명한 바 있다. 하지만 이는 권고사항일 뿐 이 기간보다 보상대상을 넓게 하라고 강요할 수는 없으며, 강요할 수 있는 것은 “합리적 기간”일 뿐이라고 보았다.

16) 49 U.S.C. 30165.

다. 보상대상 수리기간의 최종일

(1) 법령상의 원칙

보상대상 수리기간의 기산점이 주로 리콜사유에 따라 결정되는 것과는 달리, 보상대상 수리기간의 최종일은 리콜대상 품목이 차량인지 교체부품(replacement equipment)인지에 따라 달라진다. 차량의 경우 최종일은 제작사가 49 CFR 577.5에 따라 차량소유자들에게 리콜에 관한 우편통보를 완료한 날로부터 10일 후에 종료된다.¹⁷⁾ 반면 교체부품의 경우에는 차량에 대한 보상과 동일시점 즉, 제작사가 49 CFR 577.5에 따라 차량소유자들에게 리콜에 관한 우편통보를 완료한 날로부터 10일 또는 제작사가 결함 또는 기준미달의 존재를 공표하려는 노력을 최초로 시도한 시점으로부터 30일이 되는 날 가운데 보다 늦은 시점을 기준으로 최종일이 결정된다.¹⁸⁾

유의할 것은 소비자의 비용보상을 받을 자격과 리콜조치를 받을 자격은 구분된다는 점이다. 즉, 소비자가 종료일 이후에 자구조치에 비용을 소요한 경우에는 보상 자격을 상실하게 되며, 소비자가 제작사의 구제조치에 따른 경우에 무료의 조치를 받을 수 있을 뿐이다.

보상대상 수리기간 최종일을 이 같이 규정한 것은 TREAD 법이 49 U.S.C. §30118에 따른 제작사의 리콜통보 이전에 발생한 비용을 보상하기 위한 것이라는 규정에 따른 것이다. 아울러 개별 차량소유자들이 실제로 통지를 받은 날짜를 규명하는 것이 쉽지 않다는 실무적 이유도 감안되었다. 즉 도달주의가 아닌 발신주의를 채택하되, 소비자보호에 미흡할 수 있는 단점을 보완하기 위해 최종발신일 등을 기준으로 한 것이다.

17) 49 CFR 573.13(c)(2)(i).

18) 49 CFR 573.13(c)(2)(ii).

(2) 소비자 - 업계의 주장 및 NHTSA의 입장

보상대상 수리기간의 최종일 기준에 대해 전미자동차중개업자협회(National Automobile Dealers Association; NADA) 등 업계에서는 Part 577에 따른 통지를 최종 소비자에게 발송한 날로부터 10일 이후에는 수리비용을 보상하지 않는다는 기본원칙에 동의하였으나, 특정 차량소유자에 대한 보상기간은 당해 차량소유자에 대한 통지가 행해진 날을 기준으로 할 필요가 있다는 건의를 하였다. RMA(Rubber Manufacturers Association)는 타이어제품의 보상종료일은 재판매된 타이어가 리콜대상이 될 가능성을 최소화하기 위해, 타이어 중개업자에게 리콜통보가 행해진 날로부터 5일을 넘어서는 안 된다고 주장하였다.

한편 MEMA(Motor and Equipment Manufacturers Association)와 OESA(Original Equipment Suppliers Association)는 부품 소유자에 대한 보상종료의 기준일로서 ‘제작사가 결함 또는 기준미달의 존재를 공표하려는 노력을 최초로 시도한 시점으로부터 30일’ 보다는, ‘제작사가 본장의 part 577에 따라 구매자에 대한 통지를 최종적으로 발송한 날로부터 30일’, 또는 ‘행정당국이 공개통보를 요구하거나 제작사가 스스로 공개통보를 한 경우에는 결함 내지 기준미달의 존재에 대한 공개가 있는 후 30일 이내’로 하는 것이 바람직하다고 하였다. 그 이유는, 제작사에 대해서만큼은 교체부품 제작사들은 자신의 부품이 동일한 소비자 경로를 통해 판매되는 경우에 한하여 리콜의 공개통보가 요구되어 왔기 때문이라는 것이다. MEMA와 OESA에 따르면, NHTSA가 제작사에게 안전결함의 존재를 공개할 것을 요구하지 않는 경우에는 교체부품 제작사들이 가장 최근에 구매한 소비자에 대하여 서신을 발송함으로써 법정 통지요건을 충족했던 것으로 알려진다. 더욱이 일부의 경우, 가령 대형차량부품의 사후유통 및 부품의 도매시장으로의 판매 등의 경우에는 규제기관이 공개통보를 요구하지 않았었다.

Ⅲ. 자동차 리콜 전 시정비용 보상제도의 내용 분석

반면, 소비자단체들은 10일의 최종수리일 기준에 대해 또 다른 문제점을 지적하였다. 즉 최종일은 종래 법령에 명기된 5년/10년의 요건에 따라 정해져야 한다고 것인데, 그 이유는 제작사의 통보 발송일 및 결함 내지 기준미달 사실의 공표노력을 마친 날이란 것이 차량소유자가 안전결함리콜 이전에 행해진 수리비용을 보상받을 수 있는 권리와 아무런 관련성이 없기 때문이라는 것이었다. 또한 리콜 전에 자구조치를 취한 소비자들은 리콜통보를 언제 받았든지에 관계없이 보상받을 자격을 부여받아야 한다고 주장하였다.

이상의 다양한 주장에 대해 NHTSA는 먼저, 차량소유자가 통지서를 분실한 경우나 통지서를 실제로 수령했는지에 관해 다툼이 있는 경우에 발생할 수 있는 혼선을 차단하기 위해서는 보상종료일을 단일화할 필요가 있다는 점에 동의하였다. 따라서 자동차의 경우, 자동차 제작사가 관련규정¹⁹⁾에 따라 리콜시정을 받을 수 있음을 소비자에게 우편으로 최종통보를 마친 날로부터 10일 이후가 보상종료기간으로 적절하다고 보았다. 당해 일자 는 제작사들이 쉽게 예측할 수 있다.

NHTSA는 우선 RMA의 문제제기에 대해, 리콜된 타이어를 재판매하지 못하도록 하는 것이 중요하다는 점에 동의하였지만 보상종료일로서 타이어판매업자들이 리콜통보를 받은 날로부터 5일을 정한 것이 보상제도의 취지에 부합하는지에 대해서는 의문을 제기했다. 타이어 제작사들은 통상적으로 차량소유자에게 리콜통보를 하기에 앞서서 결함 또는 기준미달사실을 판매업자에게 통보하게 된다. 이 경우 타이어 판매업자들은 리콜대상 타이어를 판매하지 말도록 통보를 받을 것이므로 보상의 목적상 종료일은 리콜대상 타이어가 판매업자에 의해 판매되는지 여부에 거의 영향을 미치지 못한다는 것이다.

한편, 법률상 보상은 리콜통보 이전에 발생한 비용에 대해서만 유효하다. 만일 차량 소유자가 결함 내지 기준미달사실과 무상리콜조치의

19) 49 CFR 577.5.

통보를 받았다고 한다면, 차량소유자는 자비로 별개의 시정조치를 강구하기보다는 제작사가 제공하는 리콜서비스를 활용할 것이 요구된다는 점에 유의할 필요가 있다.

차량 부품의 경우, MEMA 및 OESA의 지적처럼, 일부의 경우 결함 내지 기준미달에 관한 공개통보가 존재하지 않는다. 하지만, 차량과 관련한 일관된 조치를 위해, 부품제작사가 49 CFR 577.5에 따라 소비자들에 대한 최종통보를 완료한 날로부터 10일 이후로 결정한 것임. 행정기관에 의해 공개통보가 요구되거나 제작사가 스스로 공개통보를 한 경우에, NPRM에서 30일의 기간을 유지하고 있다. 그러한 개별통보나 공개통보를 모두 취할 수 있는 리콜에 대해서는 양자 가운데 더 늦은 시점이 보상대상 수리기간의 최종일이 될 것이다.

2. 보상계획상의 합리적 조건

가. 개 관

전술한 바와 같이 TREAD 법은 제작사의 보상계획에 수록되어야 할 사항을 구체적으로 명시하지 않는 대신, 연방 교통부장관이 보상계획에 관하여 합리적인 조건에 관한 사항을 규정으로 제정할 수 있도록 하고 있다.²⁰⁾ NHTSA는 이에 더 나아가 제작사들이 보상계획 내에 일정한 조건 내지 제한사항들을 들 수 있도록 허용하였다. 다만 보상의 근본을 저해할 수 있을 정도로 엄격한 것이어서는 안 된다는 점을 명백히 했다. 그러한 조건 내지 제한사항으로는, 무상보증을 이용할 수 있는 범위, 리콜통보 전 수리, 교환의 성격 및 결함 내지 기준미달과의 관계, 보상금액, 보상받기 위해 구비해야 할 서류양식 등이다.

20) 49 U.S.C. 30120(g).

나. 무상보증기간 외에 행해진 조치

(1) 법령상의 원칙

제작사들이 보상계획 속에 포함시킬 수 있는 조건의 하나는 리콜통보 전 시정조치가 제작사의 무상보증기간 종료 이후에 행해졌어야 한다는 것이다.²¹⁾ 그런데 미국의 실제상황을 살펴보면 무상보증기간에 수리를 받을 수 있었음에도 불구하고 자비로 수리를 한 경우도 적지 않게 나타났다. 보상제도의 본래 취지는 결함이나 기준미달사유에 대한 무료시정 기회를 갖지 못한 소비자를 보호하기 위한 것인바, 리콜통보전 수리비용 보상제도가 기존의 무상보증과 중복되는 결과는 바람직하다고 할 수 없다. 이에 따라 무상보증기간 내에 자비로 수리를 한 소비자에 대해서는 비용보상을 받을 수 없도록 하는 것이 원칙으로 채택되었다. 다만, 이 경우에도 몇 가지 예외는 인정될 필요가 있다. 특히, 소비자가 자신의 차량이나 부품을 무상수리요원에게 제시하였으나 무상수리요원이 해당 차량이나 부품의 문제가 무상보증의 대상이 되지 못한다는 판단을 하여 무상수리를 받지 못한 경우, 또는 수리를 받았지만 문제가 해결되지 않은 경우에는, 무상서비스 제공시설이 아닌 곳에서 수리한 비용이라도 예외적으로 보상받을 수 있다.²²⁾

(2) 소비자 - 업계의 주장 및 NHTSA의 입장

이상의 원칙에 대해 미국 내에서도 대체로 합리적이라는 의견이 지배적이었다. 업계에서도 원칙적으로 이를 찬성하였으며, 다만 NHTSA가 특정상품에 대한 특수한 요구를 감안한 또 다른 접근방법도 고려하여야 한다는 권고를 하였다.

21) 49 CFR 573.13(d).

22) 49 CFR 573.13(d)(4)(D)(vii).

하지만 무상보증제도를 운영하고 있지 않은 사업자들을 중심으로 일부 문제점들이 제기되었다. 가령, JPMA(Juvenile Products Manufacturers Association, Inc.)는 아동용 보호장구산업에는 자동차산업에서의 무상보증에 상응하는 표준적 기준이 존재하지 않는다고 하였다. 특히 아동용 보호장구 제작사들은 무상보증청구와 소비자불만처리제도를 하나로 통합해서 운영하고 있기 때문에 양자를 구분하는 것이 매우 어렵다 점을 토로했다. 따라서 JPMA는 NHTSA가 아동용 보호장구제작사에 대해서는 별도의 예외규정을 두어야 한다고 주장하였다. 이를테면 소비자가 먼저 제작사에게 협조를 요청했으나 거부당하여 제작사 이외의 사업자로부터 수리를 받은 경우에만 그 비용을 보상받을 자격이 생긴다고 보아야 한다는 것이다.

하지만, NHTSA는 JPMA의 주장을 수용하지 않았다. 보상보증기간 중 발생한 수리비용 보상거부가능성을 인정할 취지는 중복적 보상을 방지하려는 것이기 때문이며, 따라서 명시적인 무상보증제도가 존재하지 않는 영역에서는 JPMA와 같은 제한규정을 시정계획에 포함시킬 수 없다고 하였다. 더욱이 자동차의 경우, 무상보증제도가 보편적으로 알려져 있는데다, 정비 및 수리를 받을 수 있는 판매업자도 소비자가 인근에서 쉽게 접할 수 있기 때문에 아동용 보호장구 제작사와는 근본적으로 다르다고 보았다. 무상보증제도를 활용하지 않은 소비자에게 보상을 제한할 필요성은 소비자가 무상보증제도를 인식하고 있는 정도 및 정비 내지 수리에의 접근 가능성 등을 고려하여 판단해야 한다는 것이다. 이 점에서 양자는 비례관계에 있다고 할 수 있다.

한편 NADA(National Automobile Dealers Association)는 리콜과 관련된 문제들은 대부분 무상보증제도를 통해 수리를 받을 수 있다고 지적하였다. 아울러 그 나머지 문제들도 무상보증기간의 연장이나 서비스계약을 통해 사실상 모두 포섭된다고 보았다. 이에 따라 본래의 무상보증기간이나 보증기간의 연장, 혹은 서비스계약에 의해 수리를 받을 수 있었

던 모든 사전수리비용은 보상대상에서 제외되어야 한다고 주장하였다.

이에 대해서도 NHTSA는 반대의 입장을 보였다. 무상보증기간 중 발생한 수리비용의 보상 제외는 본래의 무상보증 및 그 연장 기간으로 제한되며, 중개인과 다른 주체간의 서비스계약은 제작사와 차량소유자간의 보증계약이 아닌 만큼, 보상제외사유가 될 수 없다는 것이다. 자동차 제작사는 서비스계약의 당사자가 아닌 서비스계약은 자칫 보상범위나 보상이행자 등에 관한 혼란을 야기함으로써 보상절차를 복잡하게 함은 물론 제작사가 제의하지 않은 사안에 관하여 분쟁을 유발할 가능성이 있다. 보상제도의 취지에 비춰볼 때, 제작사가 서비스계약의 일방당사자가 아닌 때에는 제작사는 당해 서비스계약으로부터 이득을 취해서는 안 된다는 것이다.

보상기간연장에 관하여는, 제작사가 기간연장사실을 소비자들에게 서면통지하는 한편, 당해 기간 내에 수리 등을 받지 않은 때에는 추후의 보상대상에서 배제될 것임을 알릴 것이 요구된다. 따라서 무상보증과 관련하여 보상대상에서 제외되는 경우는 제작사가 판매시 혹은 추후에 서면통지를 통해 무상보증사실을 알린 경우로 제한된다는 것이 미국의 제도운영방침이다.²³⁾ 한편 제작사는 무상보증에 따라 수리비용의 전액을 지불할 것이 요구되며, 그렇지 않은 경우에는 역시 보상제외를 주장하지 못한다.²⁴⁾

3. 보상금액

가. 법령상의 원칙

제작사의 보상계획 속에는 보상금액이 구체적으로 제시되어 있어야 한다. 리콜에 따라 취해지는 조치의 대부분은 수리이기 때문에,²⁵⁾ 가

23) 49 CFR 579.4(c) and 67 CFR 45822, 45877 (July 10, 2002) 참조.

24) NHTSA는 그 근거로서 49 CFR 573.13(d)(1)을 들고 있다.

25) 특히 자동차리콜에 대해서는 수리 이외에 환불이나 교체도 가능하지만, 미국의

장 흔히 발생할 수 있는 상황은 결함판정을 받은 부품이나 시스템의 수리나 교체를 위해 차량소유자에게 유발된 비용을 보상해주는 일이 될 것이다. 현행, 시행령상 보상금액 기준을 보면, (a) 차량소유자가 적절한(eligible) 시정을 위해 실제로 지불한 금액과, (b) 적절한 시정을 위해 필요한 부품비용, 당해 지역기준의 인건비, 폐기물처리비용이나 세금과 같은 제 잡비를 포함한 비용을 비교하여 둘 중 적은 금액을 기준으로 하되, 보상금액은 이 기준금액 보다 적어서는 안 되도록 하고 있다.²⁶⁾

모든 비용이 아니라 적절한 혹은 적격의 비용으로 제한된다는 점, 실제 지불한 금액이 과다하더라도 적절한 시정을 위해 통상 필요로 하는 각종 경비의 합이 그 보다 적을 때에는 후자를 기준으로 보상하게 되며, 반대로 실제 지불한 금액이 그 보다 적을 때는 실제 지불한 금액만을 보상해 준다는 점이 핵심이다. 다만 시정을 위해 지불한 금액이 적절한 지 여부 즉 ‘적정성’이란 추상적인 기준의 해석이 문제가 될 수 있는데, 그 판단은 일차적으로 NHTSA가 아닌 제작사가 하게 된다. 적정비용의 판단에 대해 소비자가 불만이 있을 경우에도 그 최종 판단은 NHTSA가 하지 않고 소송이 제기되었을 때 법원이 판단할 수 있을 뿐이다.

또한 여기서 말하는 각종 경비 역시 부품비용, 인건비, 제잡비, 세금으로 한정하고 있으나, 제 잡비(miscellaneous fees)를 어떻게 볼 것인지에 대해 아무런 기준을 두고 있지 않아서 다소의 재량판단의 여지가 있을 것으로 보인다. 반면, 부품비용의 경우는 제작사가 인증부품(authorized parts)의 소매가로서 명시한 가격을 그 기준으로 한다.

결국, 중요한 것은 소비자가 지출한 금액 전체를 보상대상으로 하는 것은 아니라는 것이며, NHTSA도 이점을 명확히 하고 있다. 따라서

경우 환불이나 교체는 거의 이루어지지 않고 있는 것으로 알려진다.
26) 49 CFR 573.13(e)(1).

서비스센터를 방문하여 한번에 리콜관련 수리를 받거나 부품교체를 할 수 있었음에도 불구하고 소비자가 주문하여 부품교체나 수리를 받은 경우는 보상대상에서 배제된다.

한편, 제작사가 리콜조치로서 차량 환매나 교체조치를 제시한 경우에, 차량소유자는 통보전 수리에 관련된 비용을 보상받을 자격을 가지게 되며, 차량을 계속 보유하고 있는 경우에는 리콜에 따라 당해 차량의 환매나 교체를 받을 수도 있다. 가지고 있던 차량을 리콜통보 이전에 매도한 경우에도 보유기간 중에 결함 내지 기준미달로 인해 수리비용이 발생했다면 보상받을 권리를 가짐은 물론이다.

부품의 경우에는 교체가 리콜에 따라 취해지는 가장 보편적인 조치라 할 수 있다. 보상금액은 통상적으로 차량소유자가 당해 부품교체를 위해 지불한 금액으로서 영수증에 기재된 금액을 기준으로 하되, 당해 품목의 소매가격, 인건비 및 세금 등을 합한 금액을 상한선으로 한다.²⁷⁾ 소비자가 리콜대상이 된 부품과 다른 상표의 제품이나 모델을 구입한 경우, 제작사는 결함 내지 기준미달로 교체대상이 된 모델의 통상적인 소매가격에 세금을 더한 금액으로 보상금액을 제한할 수 있다.

끝으로 제작사는 소비자의 자구조치로 인해 발생한 후속적인 피해나 손실, 예를 들어 인명피해나 재산상의 손해, 대체차량 임대비용, 고용기회상실 등에 대해서까지 동 제도에 따른 보상책임을 지지 않는다. 단 이 경우, 후속적인 피해나 손실을 입은 소비자가 제작사를 상대로 민사소송을 제기할 수 있는 권리까지 제한받는 것은 아니다.

나. 소비자 - 업계의 주장 및 NHTSA의 입장

보상금액 기준에 관해 미국 내에서 별다른 이의제기는 없었던 것으로 보인다. 업계의 경우, 후속적인 피해나 손실에 관한 NHTSA의 보상원칙에 동일한 입장을 표명하였다.

27) 49 CFR 573.13(e)(2).

NADA는 제작사들에게 실질인건비, 부품가격, 협정수리비용 또는 고객들이 결함 내지 기준미달에 대처하기 위해 직접적으로 지불한 비용(세금, 폐기물처리비용 등)을 보상할 것이 요구되며 여기에 제한을 두어서는 안 된다고 하였다. 아울러서 자동차 매매중개인(dealer)들이 리콜통보 이전에 결함 등을 이유로 고객의 차량을 보상해 준 경우에는 매매중개인들이 제작사를 상대로 수리비용의 보상을 청구할 수 있도록 해야 한다고 주장하였다. 아울러 수리를 위해 특별장비를 구입했다든지 하는 이유로 지출된 각종의 특별 경비도 사전수리와 직접 관련되는 한 보상받아야 한다고 하였다.

이에 대해 NHTSA는 NADA의 첫 번째 지적 즉 제작사들이 실질인건비, 부품가격, 협정수리비용 또는 고객들이 결함 내지 기준미달에 대처하기 위해 직접적으로 지불한 비용(세금, 폐기물처리비용 등)을 보상할 의무를 진다는 점에는 동의했으나, 매매중개인에 대한 보상 청구권에 대해서는 다른 입장을 보였다. 우선 TREAD Act 제6조 (b)항은 차량소유자 및 차량구매자에 대한 보상을 규정하고 있을 뿐 판매업자에 관해 언급하고 있지 않다. 이 규정이 아니더라도 동법은 제작사들로 하여금 판매업자들이 행한 조치에 대해 정당한 보상을 리콜의 일부로서 할 것을 요구하고 있다.²⁸⁾ 판매전략에 따라 부담한 수리비용이나 기타 특별비용에 대한 보상은 매매중개인과 제작사간에 개별적 교섭을 통해 해결할 문제이며 규범차원에서 정리할 문제는 아니라는 것이 NHTSA의 입장이었다.

이에 따라 최종적인 시행세칙은 보상은 궁극적으로 안전결함 내지 기준미달로 판명된 문제를 처리하기 위해 행해진 수리조치와 합리적으로 관련된 비용에 국한하여 지불된다는 것이 원칙을 확정하였으며, 제작사들은 소비자들의 자구조치를 취한 결함 등으로 인해 인명피해나 재산상 손실, 차량대여료, 고용기회상실 등 후속적인 피해나 손실이 발

28) 49 U.S.C. 30120(f).

생하였더라도 이를 보상할 의무를 지지 않게 된다. 다만 앞서 언급한 바대로 소비자들은 민사소송이라는 사적인 구제수단을 통해 후속적인 피해나 손실을 보상받을 수 있는 가능성이 여전히 열려 있다.

4. 보상청구 절차

가. 개 관

제작사들은 사전수리비용의 보상을 청구할 수 있는 사업소를 지정하여야 하며,²⁹⁾ 청구가 행해진 경우 60일 이내에 절차를 완료하여야 한다.³⁰⁾ 제작사가 청구를 받아들이지 않는 경우에는, 거부사유를 명시한 서면을 차량소유자나 차량구매자에게 제시하여야 한다.

반면 사전수리비용의 보상을 청구하는 소비자에게 대해 제작사들은 일련의 증거서류를 제출하도록 요구할 수 있다. 그러한 서류에는 (1) 보상청구인의 성명, 주소, (2) 제품을 확인할 수 있는 정보로서, a) 차량의 경우는 차량제조연식, 모델명, 차대번호(vehicle identification number (VIN)), b) 타이어를 제외한 교체부품의 경우는 모델명, 규격 등이 수록된 제품설명서, c) 타이어의 경우는, 모델, 규격, 교체타이어의 DOT 번호, (3) 리콜확인서, (4) 영수증 원본 또는 사본 (수리를 받은 경우 부품, 인건비, 여타 비용 및 세금에 대한 명세서가 포함되어야 하며, 부품교체의 경우는 교체부품 및 관련세금에 대한 비용이 표시되어야 한다. 영수증에 리콜관련 결함 내지 기준미달 이외의 작업에 관한 비용이 포함된 경우 제작사는 청구인에게 보상대상이 되는 리콜관련 부분의 수리비용을 입증할 수 있는 별도의 서류를 요구할 수 있다), (5) 사전수리조치가 제작사의 무상보증기간 내에 행해진 경우에는, 무상보증의 대상이 되지 못했거나 무상보증에 의한 수리로는 충분한 조치

29) 49 CFR 573.13(f).

30) 49 CFR 573.13(g)(1).

가 되지 못했음을 보여주는 증거서류도 제작사에게 제출하여야 한다.³¹⁾ 한편 영수증에 총액만이 기재되어 있고 어느 부분을 수리하는데 얼마의 비용이 들었으며 인건비는 어느 정도 소요되었는지가 불분명한 경우에는 과잉수리 여부에 관한 견해대립이 있을 수 있다. 이에 따라 제작사는 영수증상의 항목들을 부품과 인건비별로 명세화할 것을 요구할 수 있도록 하고 있다.

나. 보상청구를 위한 증빙서류

(1) 법령상의 원칙

보상금액과 관련해서는, 보상은 리콜 대상이 된 결함 내지 기준미달에 관한 것이어야 하며 여타 비용은 보상범위에 포함되지 않는다는 점, 동일한 작업에 대해 복수의 청구권을 행사해서는 안 된다는 점이 원칙이다. 아울러 허위로 보상을 청구하는 사기적 행위에 대해서는 제작사가 어떠한 보상책임을 지지 않는다.³²⁾ 이러한 원칙을 뒷받침하기 위해서는 소비자의 자구조치가 결함시정을 위한 것이었는지 여부 및 그것이 적절한 수준이었는지가 중요한데 이를 판단하기 위한 자료로서는 일차적으로 소비자가 제시하는 영수증이 가장 중요한 역할을 하게 된다. 다만 영수증의 진정성을 판단하기 위한 형식적인 기준은 존재하지 않으며, 영세 중소기업에서 발행한 영수증도 인정되고 있다. 현재까지의 운용상황에 비추어 보면 독립적인 업소의 경우라도 경쟁이 심하여 비용의 적정성에 별다른 시비는 없는 것으로 알려졌다.

(2) 소비자-업계의 주장 및 NHTSA의 입장

소비자의 과도한 비용보상요구 가능성에 대해 GM은 차량소유자가 수리주문서, 지출증빙서류, 수리당시의 차량보유사실 확인서 등을 제

31) 49 CFR 573.13(d)(4)(D)(vii).

32) 49 CFR 573.13(l).

출토록 함으로써 그 가능성을 차단해야 한다고 주장하였다. 또한 업계는 NHTSA가 고려해야 하는 중요한 조건의 하나는 보상을 요구하는 자가 리콜당시에 차량소유자 인지가 아니라 수리비용발생 당시 차량소유자이었음을 입증했는가 하는 점이며 영수증을 통해 이점을 확인해야 한다고 권고하였다. 업계는 이 점을 명확히 해야만 제작사가 단일 수리에 대해 복수로 보상하는 결과를 방지할 수 있다고 보았다.

NADA는 NHTSA가 “적정 영수증”을 구비해야만 보상을 받을 수 있도록 하는 것이 바람직하다고 조언하였다. 또한 영수증에 따라서는 항목별 명세화가 가능하지 않은 경우가 있기 때문에 규정을 통해 영수증 속의 항목을 명세화할 것을 요구하는 것은 적절치 않다고 하였다. 이에 대해 NHTSA는 제작사가 항목별 명세가 표시된 영수증을 강제하는 것까지는 아니더라도 이를 요구할 수 있도록 허용하는 것은 필요하다는 입장이었다. 그 가능성마저 차단하면 결함 내지 기준미달과 직접적인 관련성이 없는 수리까지도 보상해야 하는 문제를 해결하기가 더욱 어려워진다고 보았기 때문이다. 이 경우 청구인은 필요하다면 수리를 받은 정비업소로부터 추가서류를 발급받는 방법을 통해 보상금액을 입증할 수 있을 것이다.

차량소유자에 대한 보상을 제한해야 한다는 지적에 대해서도 NHTSA는 반대입장을 표했다. TREAD ACT 제6조 (b)항에서는 결함시정을 위해 비용을 지출한 구매자라는 표현이 부분적으로 언급되어 있다. 일반적으로 제작사는 리콜통보전에 수리비용을 지출한 소비자나 부품교체비용을 지출한 소비자에게 보상을 할 의무를 진다. 대개의 경우 차량이나 교체부품의 소유자는 사전수리나 부품교체비용을 지불한 소비자일 가능성이 크다. 하지만 경우에 따라서는 차량소유자가 아니면 수리비용 등을 지불할 수도 있다. 가령 자동차를 임차한 자나 차량소유자의 친척 등이 그러하다. 또는 수리당시에 차량을 소유하고 있는 자가 리콜통보 이전에 차량을 매각할 수도 있다.

이 점을 고려할 때, GM 등 업계에서 차량리콜에 관해 제시한 접근 방식은 지나치게 제한적이라는 것이 NHTSA의 판단이었다. 시행령에서는 자구조치에 따른 비용을 지불하지 않은 소유자에 대해 별도의 권리를 부여하지 않음으로써 이중보상 가능성을 차단하였다. 이와 아울러 이중보상청구나 사기적 청구를 방지하기 위해 청구인에게 리콜 통보전 사전수리를 할 당시에 리콜대상차량의 소유자였음을 확인할 수 있는 송장이나 영수증을 제출할 것을 요구할 수도 있다. 이러한 교차 확인을 거쳐 제작사들의 피해는 어느 정도 막을 수 있다고 보고 있다. 또 한가지, 시행세칙은 제작사가 사기적 청구에 기초한 보상을 제공할 것을 요구받지 않는다는 점을 명확히 하고 있다.

부품의 경우에는 문제가 더욱 복잡하다. 일률적인 증명서류가 존재하지 않아서 리콜대상 부품의 구매자들이 자신의 소유관계를 주장하더라도 확인이 쉽지 않기 때문이다. 따라서 부품의 경우에는 리콜대상 부품을 소유했음을 입증할 수 있는 소비자들로 보상대상을 제한하는 것에 타당성이 있다. 특히 아동용보호장구의 경우에는 동일 제품으로의 교체를 할 수밖에 없을 것이다.

타이어 리콜에 관하여, RMA는 청구인이 리콜타이어에 대한 타이어 등록증 사본과 송장을 제시할 것을 요구해야 한다는 의견을 제시하였다. 이에 대해 NHTSA는 이런 서류가 타이어 소유자를 확인하기 위한 좋은 방법임에는 의문이 없지만, 이외에도 고려되어야 하는 서류가 없지 않다는 입장이었다. 이를테면, 소비자는 차량구입당시에 타이어가 이미 교체되어 부착된 경우에는 상기 서류를 가지고 있지 않은 경우가 많다. 타이어 제작사들은 청구인이 자신이 소유한 차량에 부착된 리콜타이어를 이미 교체했음을 보여주는 유효한 서류를 제시할 경우에는 이를 거부할 수 없다고 보아야 한다는 것이다.

차량수리영수증에는 흔히 소비자들이 제기한 문제점들을 요약해 놓았거나 부품별 수리요청사항과 작업항목들을 표기한 것들이 많다. 이

러한 수준의 명세서로는 모든 수리사실이 제대로 드러나지 않는 경우가 적지 않다. 영수증이 리콜에 의해 처리되는 문제점을 수리했음을 보여주고 있는 한, 그리고 청구인이 보상계획상의 여타 조건들을 충족시킬 수 있는 한, 제작사는 보상에 응하여야 한다.

다. 보상관련 서류의 접수지

당초 보상과 관련된 서류는 제작사에게 직접 제출토록 할 예정이었으나, 업계 측의 반대의견을 수용하여 변경하였다. 자동차 수리가 사실상 매매중개인에 의해 행해지는 것이 현실인데다, 제작사들이 직접 보상청구를 접수, 처리하는 것은 업체에 과도한 비용을 초래하는 만큼 받아들일 수 없다는 의견을 제시하였다. 보상비용청구는 관련절차를 담당하고 있는 매매중개인들이 이미 잘 수행하고 있는 만큼 자동차 제작사에 대해 이를 처리하도록 요구해서는 안 된다는 것이다. 특히 GM 이나 Ford는 매매중개인들에게 보상청구의 처리문제를 위임하더라도 제작사가 직접 소비자를 상대로 보상문제를 처리하는 것과 같은 직접적이고, 효율적이며 신속한 처리가 가능하다고 하였다. 이에 따라 보상관련 규정은 제작사들이 매매중개인을 통해 보상프로그램을 운영토록 허용하고 제작사가 보상절차를 스스로 진행하도록 하지 않도록 해야 할 것이라고 권고하였다.

NADA는 이러한 자동차업계의 주장에 대해 제작사들이 보상청구의 처리에 있어서 매매중개인들을 활용하려면 청구의 처리에 드는 공정하고 합리적인 행정비용을 보전해 주는 조치가 선행되어야 한다고 주장하였다. 이에 대해 NHTSA는 매매중개인들이 보상청구 처리를 위해 부담하는 비용을 보전받아야 하는 점에는 동의했으나 이런 문제를 시행세칙에 언급해야 할 필요가 있는지에 대해서는 회의적이었다. 시행령에서 이미 이 문제를 다루고 있었기 때문이다.³³⁾

33) 49 U.S.C. §30120(f).

법률에는 제작사의 보상계획에 대해 언급을 하고 있다. 따라서 NHTSA는 본 시행세칙하의 적절한 보상을 보장할 일차적 의무가 제작사에게 있다고 판단하였다. 하지만 NHTSA는 매매중개인이나 여타 자사인증 정비시설들이 동의하는 한 보상계획에 따라 자동차 소유자에게 보상을 하기 위해 제작사들이 매매중개인이나 다른 자사인증 정비시설을 활용하는 것은 허용키로 하였다. 만일 제작사들이 공인매매중개인들이나 정비시설을 보유하고 있지 않은 경우에는 보상청구업무를 수행할 사무소를 지정하여야 한다. 아울러, 제작사나 제작사의 지정인에 대해 보상을 위한 우편요청 체계를 구축하도록 하는 의무도 부과하였다. 하지만 일부 소비자들에게는 매매중개인이나 공인정비시설이 매우 원거리에 소재해 있거나 그러한 시설에 쉽게 접근하기 곤란할 수가 있다. 이런 경우에는 소비자들이 보상을 받기 위해 원거리 이동을 하도록 하는 것은 바람직하지 않다. 이에 따라 제작사들은 요청이 있으면 공공이 이용할 수 있는 보상계획을 수립할 의무를 지도록 하였다.

라. 보상청구의 마감일

제작사들은 보상청구의 마감일을 설정할 수 있으며, 다만 반드시 마감일을 설정해야 하는 것은 아니다. 이 경우 제작사들은 보상계획 내에 보상청구서제출 마감일을 기재할 필요가 있다. 마감일의 설정은 두 가지 방법으로 행해질 수 있다. 하나는 49 CFR 573.6 (2001)에 제작사가 리콜사실을 알리기 시작한 시점이 속한 분기로부터 여섯 분기에 걸쳐 NHTSA에 대해 분기별로 리콜사실홍보에 관한 보고를 하도록 규정하고 있는바, 이에 따라 보상청구의 마감도 동 기간을 기준으로 설정하는 방안이다. 또 한가지는, 모든 리콜에 대해 적용할 수 있는 고정기간을 설정하는 방안이다. NHTSA는 보상청구제출의 마감일은 Part 577에 따른 차량소유자에 대한 통지를 최종발송한 시점일로부터

터 90일이 적절할 것으로 보았다.

이에 대해 JPMA는 소비자들이 보상을 받을 수 없는 시점으로서 90일은 너무 길고, 이를 최종통보일로부터 46일이나 60일 이후 시점으로 단축해야 한다고 주장하였다. NADA는 보상청구시점은 49 U.S.C. 30120(g)에서 규정하고 있는 10년/5년의 제한규정에 따라서만 제한되어야 한다고 주장하였다. 소비자단체들도 NADA와 같은 입장이었다. 하지만 NHTSA는 49 U.S.C. 30120(g)는 본 사안과 직접적 관련이 없는 규정이라고 하여 이에 반대하였다. 이 규정은 결함 내지 기준미달 판정일로부터 역산할 때 적용되는 것이고 장래적 효력을 산정하는 기준이 아니기 때문이라는 것이다.

Ford와 GM은 구체적인 마감일을 제시하지는 않았지만, 청구서가 제출된 날을 기점으로 보상일을 제한하지는 않을 것임을 내비쳤다.

이 같은 의견을 종합하여, NHTSA는 보상청구는 리콜에 따른 무상수리청구와 동일하게 취급되어야 한다는 판단을 내렸다. Safety Act에 따라 일단 리콜이 통보되고 나면 차량소유자에게는 무상수리를 받을 자격이 생긴다. 이때 차량소유자가 무상수리를 받기 위해 90일 이내에 자신의 차량이나 교체대상 부품을 매매중개인이나 인증시설에 제출할 의무는 없다. Ford나 GM 역시 이러한 제한을 부과하고 있지 않다. 따라서 현행의 규칙 하에서 제작사는 보상청구의 마감일을 설정할 권한이 없다고 보아야 한다는 것이 NHTSA의 결론이었다.

5. 보상방법

NHTSA는 소정의 요건을 갖춘 청구서가 제출된 날로부터 합리적 기간 내에 보상이 이루어져야 한다는 원칙 하에 60일의 기간을 제안하는 한편, 제작사들은 동기간 내에 보상청구의 수락여부를 결정하여야 한다고 하였다.

아울러 소비자가 보상청구서류가 미비된 경우에는 제작사가 합리적 기간 내에 이를 통보하고 소비자가 대응조치를 강구할 수 있도록 할 필요가 있다. 이에 NHTSA에서는 보상청구가 미비된 경우 제작사가 60일 이내에 그 사실을 청구인에게 알리고, 청구의 완비를 위해 필요한 서류에 대해 설명하는 한편,³⁴⁾ 추가서류의 제출을 위해 60일의 기간을 추가로 부여토록 하였다.³⁵⁾ 아울러 이런 조치를 취했음에도 불구하고 소비자가 소정의 서류를 완비하지 못한 경우에는 보상을 거부할 수 있다는 점도 명확히 하였다.

한편 제작사가 보기에 전액보상을 할 필요가 없다고 판단될 경우에는 반드시 그 이유를 소비자들이 알기 쉬운 용어로 설명하여야 한다.

제작사의 보상의무는 전술한 바와 같이 보상청구서가 제출된(submitted) 날로부터 발생하는데, 여기서 “제출된 날”의 의미가 명확치 않아 논란이 제기되었다. 즉, 발신주의(소비자가 청구서를 제출한 날을 기준으로 함)를 의미하는 것인지 도달주의(제작사가 청구서를 받을 날을 기준으로 함)를 기준으로 한다는 것이 불분명하였다. 이에 대해 RMA 같은 기구는 당초 NHTSA가 제시한 발신주의로 해석하여 이 보다는 도달주의를 원칙으로 하는 것이 타당하다는 의견을 제시하기도 했으나, NHTSA는 규정이 이미 소비자가 보상청구서를 받은 날 즉 도달주의를 원칙으로 하고 있다는 유권해석을 내렸다.

한편 보상방법에 관해서는 제작사의 영업소나, 제작사가 지정한 보상업무 수행자로 지정한 판매업자 또는 시설에서 현금이나 수표의 형식으로 보상하는 것을 원칙으로 한다.³⁶⁾ 아울러서 보상청구 대상의 전부 또는 일부에 대한 거절에 대해 청구인과 제작사간에 분쟁이 발

34) 49 CFR 573.13(g)(2).

35) 당초 NHTSA는 서류미비사실 통지기간 및 보완기간을 30일로 제안하였으나 소비자단체 및 업계에서 60일로 연장하는 것이 바람직하다는 의견을 제시해 옴에 따라 60일로 연장하였다.

36) 49 CFR 573.13(h).

생활 경우에는 청구인과 제작사 스스로 분쟁을 해결하여야 하며, NHTSA는 보상자격이나 보상금액에 관한 분쟁에 대해서 전혀 개입하지 않는 것이 원칙이며 조정이나 해결에 나서지도 않는다.³⁷⁾

6. 보상통지

가. 법령상의 원칙

보상계획을 철저히 수립하더라도 소비자들이 보상받을 권리의 존재와 내용을 충분히 인식하지 못하면 제도의 운영취지를 살릴 수가 없다. 자동차제조업자들은 차량 보유자 또는 구매자가 보상가능성을 적절하게 인지할 수 있도록 하기 위해 일정한 조치를 강구할 것이 요구된다. 이 때문에 법제의 수립을 위한 논의과정에서 제조업자들의 보상통지를 어떻게 규율할 것인지가 큰 비중을 두고 검토되었다. 그 결과 시행령에서는 TREAD Act 제6조 (b)항에 따라, 제조업자들이 리콜 통보를 함에 있어서 1) 고객이 사전에 수리 또는 교체비용에 대한 보상을 받을 자격이 있다는 사실과, 2) 고객이 제조업자로부터 보상에 관한 정보를 얻을 수 있는 방법을 기술한 서면을 포함시켜야 한다는 점을 명시하였다.³⁸⁾ 특히 일부 소비자들이 보상대상이 되는 비용을 지출했을 합리적인 개연성이 존재하는 상황에서 리콜이 행해지는 경우에는, 제조업자가 차량보유자 사전수리비용을 보상받을 수도 있다는 점과 그러한 보상자격을 얻기 위한 세부요건 및 보상방법 등을 각 차량보유자에게 제시할 의무를 지게 된다. 이때 정보의 제시방법으로는 관련정보가 담긴 서면을 리콜통지문에 동봉하는 방법이나, 무료안내 전화번호를 표기하는 방법 등이 제시되었다.³⁹⁾

37) 49 CFR 573.13(j).

38) 49. U.S.C.§577.11(b).

39) 49. U.S.C.§577.11(c).

한편 NHTSA는 시행령의 요구에 더하여, 제작사들이 리콜대상 차량 및 부품에 대한 사전수리비용 보상계획을 소개한 인터넷 웹사이트 주소를 알리고, 보상제도에 관한 자동안내전화번호와 우편사서함 등을 개설할 것을 권고하였다.

아울러 중요한 것은 소비자들에게 제시되는 정보 속에 어떠한 내용이 담겨야 하는지의 문제이다. 이에 관해 시행령에서는 1) 문제가 발생하여 리콜대상이 된 자동차 및 부품이 어느 품목인지가 나타나야 하며, 2) 제작사가 사전수리비용에 대해 보상프로그램을 운영하고 있다는 점과 보상대상이 되는 시정조치의 유형이 제시되어야 하고, 3) 리콜차량이나 부품의 수리나 교체가 이루어져야 할 시한을 명시해야 하며, 4) 제작사가 보상받을 자격에 관해 부과한 제한사항이 공고되어야 하고, 5) 보상을 받기 위해 제출해야 할 필요서류 전부가 특정되어야 하며, 6) 사전수리비용 보상청구를 제출하는 방법이 설명되어야 하고, 7) 청구서를 우편으로 제출할 수 있는 제작사의 사무소 및 주소, 그리고 청구인이 보상청구서를 제출할 수 있는 제작사 인증 매매중개인이나 시설물이 명시되어야 한다고 규정하였다.⁴⁰⁾

다만 NHTSA가 모든 리콜대상 차량 전체가 무상보증수리를 받을 수 있거나 누구도 사전보상을 받을 자격이 없다는 사실을 인정하는 때에는 제작사는 보상에 관한 통지의무를 지지 않도록 하였다. 이 경우 그러한 사실에 대한 주장은 제작자의 서면요청에 의해 이루어지게 된다.⁴¹⁾

한편, 리콜통보에 있어서 제조업자가 차량보유자들에게 보내는 통지문에서 강조해야 하는 가장 핵심적인 사항은 차량수리의 중요성이다. 리콜통보서에 지나치게 상세한 내용을 담게 되면 자칫 안전관련 중요 정보들이 부각되지 않게 될 우려도 있다. 더욱이 실제 소비자들이 사

40) 49. U.S.C.§577.11(d).

41) 49. U.S.C.§577.11(e).

전수리를 한 부분은 리콜대상이 된 문제와 관련이 없는 경우가 많다. 따라서 제조업자의 리콜통보서에는 소비자들이 보상제도를 이용할 수 있다는 점, 구체적인 보상기간, 및 소비자들이 보상프로그램에 관한 정보를 얻을 수 있는 방법 등 보상계획에 관한 주요 정보만 수록하는 것으로 족하다.

나. 소비자 - 업계의 주장 및 NHTSA의 입장

GM은 리콜대상 결함의 상당수가 사실상 사전보상통지를 요하지 않는 성질의 것이라고 주장하였다. 가령, 상표표기오류라든가 장비측정이나 차량분해를 통해서만 감지할 수 있는 기준미달, 또는 충돌시 운전자보호에 영향을 미치는 것 외에는 아무런 영향을 주지 않는 안전 결함이나 기준미달 등에 관한 리콜이 그러하다고 한다. GM은 이런 경우의 리콜에서는 사실상 사전보상제도를 활용할 수 없음에도 불구하고 사전보상통보를 한다는 것이 소비자들의 혼란만 가중시킬 수 있다고 주장하였다. 한편 보상계획의 내용은 일률적인 문구를 적용하기 보다는 개별 사안에 맞게 제작사가 작성토록 하되, 소비자에게 발송하기에 앞서 NHTSA가 그 내용과 문구를 검토하는 방식을 취할 필요가 있다는 의견을 제시하였다.⁴²⁾

Ford는 소비자들이 굳이 제작사의 인터넷 웹사이트 등을 이용하지 않더라도 매매중개인을 통해 보상계획에 관한 충분한 정보를 얻을 수 있다고 주장하였다. 또한 고객에 대한 리콜통보서에 포함시킬 문구를 구체화하기보다는 포함되어야 하는 정보의 유형을 목록화하여 제시하는 것이 바람직하다는 의견도 제시하였다. 보상계획에 관한 문구를 포함시킬 필요가 있는 경우, ODI는 section 573.5(c) (10) 제작사의 통

42) Ford사는 보상안내 문구로 다음과 같은 안을 제시하였다: “본 통지문이 도달하기 이전에 자비로 시정을 한 경우에는, Ford가 그 비용을 전액 환불해 드립니다. 환불을 위해서는 고객센터서 지불한 비용에 관한 영수증의 원본을 매매중개인에게 제시하여 주시고, 당사에 직접 제출하지 마십시오”.

보서 초안을 검토할 수 있다.

7. 기타 사항

가. 보상제외

제작사는 보상에 관하여 재량에 따라 일정한 조건을 부과할 수 있다. 단 부과할 수 있는 요건은 시행세칙에서 정하고 있는 것 이외의 어떠한 조건이나 제한도 허용되지 않음. 그러한 조건을 살펴보면 우선, 소비자가 리콜과 관련된 문제를 무상보증(warranty)기간 내에 제작사에게 수리요청을 했었다라면 제작사로부터 무상수리 받을 수도 있었던 경우에는 사전수리비용을 보상범위에서 배제시키는 것이 허용된다. 단, 이 경우에도 제작사가 서비스계약과 같은 제3자의 무상보증을 이유로 보상을 거부할 수는 없다.

또한 리콜시행 이전의 사전수리가 리콜에 의해 행해지는 조치와 동일한 것이 아닌 경우나 리콜의 원인이 된 결함 또는 기준미달과 관련이 없는 경우, 결함이나 기준미달사항을 꼭 교정해야 할 합리적 필요성이 없는 경우, 차량소유자가 제작사에 대해 적절한 증거서류를 제시하지 않은 경우에도 제작사는 해당 사전수리비용을 보상범위에서 제외할 수 있다.⁴³⁾

이때 적절한 증거서류(adequate documentation)에는 보상신청인의 성명, 주소 및 제품의 확인서, 리콜확인서, 보상대상인 사전수리 또는 부품교체 비용에 관한 영수증, 신청인이 리콜품목을 보유하고 있음을 보여주는 증거 등을 수록하고 있어야 한다. 아울러 사전수리조치가 제작사의 무상보증기간 내에 행해진 경우에는, 무상보증의 대상이 되지 못했거나 무상보증에 의한 수리로는 충분한 조치가 되지 못했음을 보여주는 증거서류도 제작사에게 제출하여야 한다.

43) 49 CFR 573.13(m).

나. 일반보상계획

제작사는 개별 리콜에 대한 세부적인 보상계획을 제시하는 대신 일반 보상계획을 참고자료로 관계당국에 제출할 수 있다. 단 이때의 일반보상계획은 49 CFR §573에 포함될 수 있는 것이어야 한다. 일반보상계획에는 통상 보상계획에 관한 기초정보 가령, 사전수리비용 보상 문제를 관리하는 기관 등을 제시하거나, 증거서류로 채택되기 위한 요건, 제작사의 통보절차 등을 포함하게 됨, 개별 리콜에 관한 특정 정보, 가령 수리조치의 확인, 보상기간 등에 대해서는 49 CFR §573에 따라 규제당국에 안전결함 내지 기준미달 보고서 내에 포함시키게 된다.

제 3 장 독 일

I. 독일의 자동차 리콜제도

1. 자동차 리콜제도의 근거법령

독일의 경우에 결함이 있는 위험한 자동차의 리콜에 관련되는 법령은 단일법률에서 근거를 찾을 수 없고, 여러 법률에서 근거를 두고 있는 입법체계를 가지고 있다.

먼저 결함이 있는 위험한 자동차의 리콜에 관한 명백하고 일반적인 규정은 독일 민법에서 찾아볼 수 있다. 먼저 계약상 채무불이행법(vertragliche Leistungsstörungenrecht)이나 제조물책임법의 기초로써 재판법상 발달된 일반적인 불법행위법에서 자동차리콜에 관한 문제를 고려해 볼 수 있다. 하지만 이 법규가 자동차리콜을 위한 의무와 청구권을 기초하기에는 어려움이 따른다. 법문헌에 따르면 결함있는 자동차와 관계에서 불법행위법상 보호법익의 침해와 관련된 가장 중요한 조치(Sanktion)는 차후 보상으로서 손해배상청구권이다. 그리고 계약상 채무불이행법은 일반적으로 이행청구, 불이행 또는 회수(Rücktritt)에 따른 손해배상, 물건의 하자에 있어서 해제(Wandelung) 또는 대가감액(Minderung) 또는 하자에 대한 약의 등에 따른 손해배상과 같은 종류판매에 있어서 차후공급을 규정하고 있다. 따라서 독일민법상의 규정은 자동차리콜제도의 법적 근거로 가능성은 가지지만, 사후적 조치인 회수, 해제 또는 차후공급은 (결과적으로 리콜청구권과 동일하지만) 사전 효과적 리콜제도와 구별은 필요하다.

독일제조물책임법(Produkthaftungsgesetz)에서도 자동차리콜에 관한 법적 근거를 고려해 볼 수 있다. 하지만 자동차리콜에 대한 민법규정의 적용에 있어서의 고민은 독일 제조물책임법에서도 그대로 나타나고

있다. 제조물책임법의 경우 민법과 다르게 자동차리콜과 관련된 명시적 법적 규정은 없지만 거래안전을 위한 리콜의무의 태만에서 발생 가능한 불법행위법상 책임에서 자동차리콜의 법적 근거를 고려해 볼 수 있다.

독일제품안전법(Produktsicherheitsgesetz)의 경우에도 일반적인 보호를 위한 결함위험자동차의 리콜에 관한 일반적 규정은 찾아 볼 수가 없다. 하지만 독일제품안전법 제8조에서 공개적인 고권적인 경고가 규정되어 있고, 동법 제9조에 의하면 금지와 리콜명령이 가능하다. 또한 독일제품안전법에 의해서 기업에게 부과된 경고와 리콜의무는 특별법의 적용 하에 있는 제품에 대한 경고와 리콜의무를 가능하게 한다. 따라서 자동차의 리콜문제와 가장 밀접하게 관련된 독일자동차청(Kraftfahrtbundesamt)은 (강제적) 리콜조치를 명하는 것이 가능해 진다.

2. 안전성 확보

가. 리콜유인

제품결함에 있어서 리콜제도는 제품결함을 생산자의 제품의 회수(Rücknahme des Produkts)를 통하여 제품을 수리 또는 교환함으로써 제품결함에서 오는 사고를 사전에 예방하여 제품의 안전성을 확보하는 기능을 한다. 그러므로 자동차 리콜은 생산자가 자동차의 회수방식을 통하여 자동차의 결함을 사전에 제거함으로써 자동차사고를 방지하여 자동차의 안전성을 확보하는 데 제도적 의미가 있다고 하겠다.

결함자동차의 직접적인 회수조치에 있어서 자동차생산자는 직·간접적 위험회피의무를 이행함으로써 위험요인을 제거할 수가 있다. 하지만 자동차생산자의 위험회피의무의 이행에 있어서 결함자동차소유자의 협조는 절대적으로 필요하다. 즉 자동차소유자가 자동차생산자의 제안을 받아들였을 경우에 비로소 자동차생산자의 위험회피의무의 이

행이 가능하게 된다. 이때 특히 자동차생산자가 위험회피조치의 유형을 구체화하는 것과 자동차의 결함을 제거하는데 필요한 비용부담은 자동차 회수조치의 결정적인 성공요인이 된다.

자동차결함에 대한 경고나 지시로도 자동차소유자를 위험으로부터 충분하게 보호할 수 있는 경우에는 자동차생산자에게 위험회피조치에 대한 포괄적이고 자기책임적인 결정가능성이 주어진다. 하지만 특별히 위험상태에 있는 사용자와 제3자의 효과적인 보호를 위하여 다른 직접적인 조치가 요구될 수 있다. 이 경우에 자동차소유자나 사용자의 직접적인 과도한 보호가 인정된다.⁴⁴⁾

결함자동차의 수리나 교환은 자동차소유자의 손실에 대한 보상에 기여하는 것이 아니고, 보호되어야 할 사용자와 제3자의 위험회피에 기여한다. 이렇게 보면 자동차소유자가 리콜에 관심을 가지게 하기 위하여 강력한 유인수단을 제공함으로써 제3자를 좀 더 보호하기 위하여는 자동차결함으로 인한 단점의 보상을 초과한 성과의무를 자동차생산자에게 부과할 필요가 있다. 즉 자동차결함에 필요한 비용부담은 상대적이다. 따라서 성공적으로 위험을 피하기 위해서는 무비용의 사후개선의 제안을 하는 것과 같은 위험제거를 위한 부가적인 유인을 제공하는 것도 필요하다.⁴⁵⁾ 그리고 자동차생산자에게 자동차의 잠재적 위험을 직접적으로 제거하기 위하여 기대가능한 지불의무를 부과할 수도 있다.⁴⁶⁾

타당성의 원칙에 의하여 자동차생산자에게 동일한 효과를 가진 조치들 중에서 그에게 가장 부담이 조치를 부과할 수 있다. 그래서 만

44) Ingeborg Schwenzer, Sachgüterschutz im Spannungsfeld deliktischer Verkehrspflichten und vertraglicher Leistungspflichten, JZ 1987, 1059, 1064.

45) Vgl, Helmut Pieper, Verbraucherschutz durch Pflicht zum Rückruf fehlerhafter Produkte- Zu den Grenzen der Rechtsfortbildung, BB 1991. 985, 988.

46) Vgl, BGH VersR 1956, 625-“Karussell”; Münchner Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, hrsg v. Kurt Rebmann und Franz jürgen Säcker, 2. Aufl., München 1984ff.; 3. Aufl. 1993ff.(이하 MünchenKomm/Bearbeiter), MünchenKomm/Mertens, §823 Rdnr. 203.

약 약간의 수리로 자동차결함에 대한 위험을 제거할 수 있는 경우에는 자동차생산자에게 새 차로의 교환을 요구할 수 없다.⁴⁷⁾ 반면에 수리비용이 자동차의 가치보다 크고 따라서 교환이 경제적으로 나은 경우에는 자동차생산자에게 수리를 요구할 수 없다.

위험회피조치의 효과가 명확한 경우에 자동차생산자는 다양한 조치를 선택할 수 있다. 즉 만약 경제적 관점에서 의미가 있다고 간주할 경우에는, 자동차생산자는 강제된 의무를 초과한 조치(Überobligationsmäßige Maßnahmen)도 할 수 있다. 일반적으로 자동차생산자는 자신의 이미지 손실을 줄이기 위하여 가능한 한 (자신의) 고객과 (사회)대중에게 자신의 관대함과 책임의식을 보이려고 한다. 전체적으로 생산자에게 구체적인 위험회피조치를 선택하고자 함에 있어서 제한범위에서 일정한 재량영역이 있다. 왜냐하면 결정시점에 특정한 조치의 찬반에 대한 자동차생산자의 결정의 경제적 근거는 안전과 함께 확정되지 않고 법정에서 단지 제한적으로 차후에 검토될 수 있다.⁴⁸⁾

나. 위험회피조치의 유형

자동차의 리콜제도로 인하여 특히 자동차생산자는 자동차의 안전성과 관련해서 여러 가지 의무를 부담하게 된다. 이러한 의무로서 자동차생산자는 무엇보다도 자동차소유자에게 자동차에 대한 정보제공의무(Information- spflicht)와 경고의무(Warnpflicht)가 있다. 또한 자동차생산자에게 리콜을 통하여 수리조치(Reparaturen), 교환의무(Austauschpflicht), 회수의무(Rücknahmepflicht)와 더불어 추가지불(Zuzahlungen) 및 개선지시(Hinweise auf Verbesserung)와 추가부품보완의무(Nachrüstungen)를 부여함으로써 자동차사고의 위험요인의 직접적인 제거의무를 부과

47) ADAC-Motorwelt, heft 4/95, S. 44.

48) Theo Bodewig, Der Rückruf fehlerhafter Produkte: eine Untersuchung der Rückrufflichten und Rückrufansprüche nach dem Recht Deutschlands, der Europäischen Union und der USA, Tübingen 1999, S. 283.

고 있다. 여기서는 자동차 리콜의 역할이 자동차의 결함에서 오는 위험요인의 직접제거에 있기 때문에 자동차생산자의 직접적 위험요인제거의무만 언급하고, 리콜조치와 간접적으로 연관을 가지고 있는 정보의무와 경고의무에 대해서는 필요한 경우에 설명하기로 한다.

(1) 수 리

오늘날 자동차산업에 있어서 자동차생산자가 결함자동차의 사고위험을 직접적 행위를 통하여 방지해야 할 의무를 법률상 의무로 우선 자동차생산자의 수리의무를 들 수 있다. 이는 자동차 리콜의 경우에 가장 흔히 이용되는 결함자동차의 사고위험제거방식이 결함자동차의 수리임을 의미하고, 따라서 자동차 리콜에 있어서 결함자동차의 수리의무는 결함자동차의 교환 또는 사후개선의무와 동일한 선상에서 우선적으로 고려되고 있다.⁴⁹⁾

결함제품의 수리에 있어서 가능한 방식으로 먼저 제품생산자가 제품의 결함을 스스로 수리를 하는 것이다. 이 경우에 제품생산자는 수리설비를 갖추는 등 스스로 수리에 필요한 능력을 가지는 경우이다. 하지만 자동차산업에 있어서는 자동차생산자가 자신의 결함제품을 스스로 수리하는 것은 드물고, 대개는 계약을 통하여 자신을 대신해서 결함을 수리할 고객서비스센터(Vertragswerkstätten, 계약수리공장)를 지정한 뒤에 고객에게 알려주고 있다. 이렇게 함으로써 고객이 직접 자동차를 결함부분을 수리하기 위하여 지정된 고객서비스센터에 가져가야 한다. 또는 상황에 따라서 고객서비스센터의 직원이 자동차가 있는 곳에 와서 수리를 할 수도 있을 것이다. 이러한 수리방식은 고객들에게 최소한의 노력비용(Aufwand)를 요구하기 때문에 자동차의 수리에 있어서 가장 성공적인 방식이라고 독일에서는 이야기되고 있다.⁵⁰⁾

49) Hans Claudius Taschner/Edwin Frietsch, Produkthaftungsgesetz und EG-Produkthaftungsrichtlinie, 2. Aufl, München 1990, Einf. Rdnr. 88ff.

50) Bodewig, aaO., S. 283f.

특히 자동차생산자가 자신의 고객센터를 가짐으로 해서 자동차에 대한 정기적인 검사가 가능한 경우에는 “조용한 리콜(stillen Rückruf)”을 통하여 자동차의 결함부분을 제거 할 수도 있다. 다시 말하면, 고객센터센터로 하여금 정기적 검사시에 결함부분을 제거하도록 할 수가 있다. 이렇게 함으로써 자동차생산자는 자동차의 결함부분을 공개적으로 언급할 필요도 없이 그리고 고객에게 결함을 알려줄 필요도 없이 제거할 수가 있다. 하지만 이러한 조용한 리콜은 무엇보다도 고객들이 (다른 이유로 해서) 고객센터를 정기적으로 방문할 경우에만 가능하기 때문에 공개적인 리콜보다는 결함수리에 있어서 낮은 성공률을 가져올 수밖에 없다. 또한 조용한 리콜은 공개적 리콜에 동반되는 경고의 효력을 포기하게 한다. 즉 공개적인 리콜의 경우에는 자동차의 소유자 (또는 이용자) 가 자동차생산자의 리콜 조치에 따르지 않더라도 자동차 리콜에 관련된 결함의 위험성을 이미 인식하고 있기 때문에 그는 최소한 결함자동차를 운전할 경우에 조심을 하게 된다. 그리고 만일 고객센터가 없는 경우에는 자신의 비용으로 수리를 하거나, 또는 새로운 자동차를 구입하기로 결정함으로써 결함자동차의 이용을 포기한다. 따라서 이러한 조용한 리콜은 자동차업계에서 흔히 이용되지 않는다.

(2) 교환

제품교환이란 결함 있는 구제품을 결함이 없는 새로운 제품으로 교환하는 것을 말한다. 제품교환은 무엇보다도 기술적 또는 경제적인 이유로 행해진다. 특히 비용문제는 제품교환조치에 있어서 핵심적인 사항이다.⁵¹⁾ 즉 자동차업계에 있어서도 자동차결함의 수리가 기술적이나 경제적으로 불가능하거나 또는 생산자에게 너무나 높은 초과비용을 요구하는 경우에 결함의 수리대신에 결함자동차를 결함 없는 새

51) Bodewig, aaO., S. 204.

로운 자동차로 교환하는 것이 필요하다. 특히 자동차의 모터같이 복잡하고 수리가 힘든 경우에 결함부분의 수리보다는 새로운 자동차로의 교환이 더 큰 의미를 가진다.

자동차의 교환조치에 있어서 자동차생산자의 자발적인 교환결정은 자동차결함의 수리대신에 새로운 자동차로 교환하는 것이 (경제적인) 이점이 있다는 자동차생산자의 믿음이 전제된다. 또한 자동차의 소유자는 결함자동차의 수리보다는 새로운 자동차로 교환하는 것을 더 선호한다. 그리고 자동차생산자는 자동차의 수명과 상태에 따라서 자동차결함의 제거에 스스로 참가하기 보다는 새로운 제품으로 교환을 제안할 수가 있다.⁵²⁾ 이 경우에 있어서도 제3자에게 결정적인 위험 때문에 자동차소유자의 협조준비가 (급격히) 떨어지는 않는 것에 주의할 필요가 있다.⁵³⁾

(3) 회수의무

제품의 생산자나 판매자(Händler)에 의한 위험제품의 회수의무는 위험제품을 거래에서 완전히 배제시키기 때문에 이론상으로는 가장 이상적인 위험제거조치이다.⁵⁴⁾ 왜냐하면 결함제품을 회수한다 함은 위험제품을 완전히 더 이상 사용하지 못하는 것을 의미하기 때문이다. 이는 제품생산자 또는 판매자에 의한 결함제품의 회수의무는 위험회피를 하는데 가장 효과적인 수단임을 설명하는 것을 가능하게 한다. 하지만 제품생산자 또는 판매자의 결함제품의 회수의무에 대한 사법상의 근거는 사실상 지금까지 재판과 문헌에서 크게 다루어지지 않고 있다.⁵⁵⁾

자동차결함에 따른 위험방지에 있어서 자동차생산자 또는 자동차판매자의 결함자동차 회수의무는 특히 결함자동차의 점유가 위험한 경

52) Schwenzler, JZ 1987, 1059, 1064.

53) Bodewig, aaO., S. 286.

54) Bodewig, aaO., S. 286.

55) Bodewig, aaO., S. 286.

우, 차후개선이나 교환이 법적 또는 경제적 근거를 가지지 못하는 경우 그리고 소비자로부터 결함자동차의 수거가 가능하지 않거나 예상하기 어려운 경우에 그 의미를 가진다.⁵⁶⁾

결함제품의 회수의무에 있어서 리콜을 담당하는 기업은 고객에게 문제의 제품을 반환하게끔 강요할 수 없다. 즉 자동차생산자 또는 자동차판매자의 결함자동차 회수의무는 단지 자동차생산자 내지 판매자가 고객에게 제품의 수리나 교환을 제안하는 것이 불가능하여 위험자동차를 회수하는데 대한 준비가 되어있음을 단순히 설명하는 수준에 그칠 뿐이기 때문에, 고객이 어느 정도로 호응을 하는가에 따라서 결함자동차의 회수정도는 달라진다.⁵⁷⁾ 하지만 결함제품의 회수의무는 이렇게 단순한 회수(bloße Rücknahme)의 제안이라는 한계 때문에 사후개선제안 또는 교환제안보다도 위험방지에 있어서 그 역할이 크지 않음에도 불구하고 최근에는 이미지손실의 감소라는 경영측면에서 오는 이점과 연결되면서 높은 비용부담가능성에도 불구하고 명백하게 주목을 받고 있다. 특히 제품소유자에게 결함제품의 회수를 보충적인 옵션으로 제공할 수도 있다. 즉 자동차생산자가 자동차소유자에게 자동차의 교환이나 차후개선을 대신하여 판매가액을 돌려주고 자동차를 회수하는 것을 선택할 수 있게 한 경우에, 결함자동차에서 오는 위험의 회피에 대한 실현가능성은 더 높게 나타날 수가 있다.

문제는 자동차생산자의 리콜의무가 (필요한 경우에) 손해배상을 동반한 결함제품에 대한 회수의 제안으로만 이행되었다고 볼 수가 있는 것이다. 이에 대하여 Foerste는 명백하게 최소한 상호교환(Umtausch)이 문제되지 않는다면 구매가액의 보상을 통한 “낡은 것을 새로운 것으

56) 하지만 이러한 사법상의 의무는 현재 몇몇 제품의 카테로그에서 계획된 행정법상 의무와 구분될 수가 있다. A. Koch, Herstellerhaftung für die sichere Produktentsorgung, PHI 1992, 20; 행정법에서 Ludger Giesberts, Rücknahmepflichten für gebrauchte Produkte - Entwürfe zur Elektronik-SchrottVO, BatterieVO, AltautoVO und AltpapierVO, BB 1993, 1376.

57) Bodewig, aaO., S. 204.

로”의 회수의무를 찬성하고 있고, 이렇게 했을 경우에만 소유자의 대등한 이익(Äquivalenzinteresse)이 충족되었다고 보았다.⁵⁸⁾ 그리고 Pieper에 따르면 상당성의 원칙과 사후개선 또는 교환에 있어서 계약권에 대한 해결될 수 없는 항변(wegen eines unauf löslichen Widerspruchs zum Vertragsrecht)으로 인하여 단지 결함제품의 회수만이 직접적 위험회피 의무로서 고려된다고 본다.⁵⁹⁾ 독일 Stuttgart 상급법원도 역시 회수의무의 제한에 찬성을 하고 있다.⁶⁰⁾ 즉 독일 Stuttgart 상급법원의 판례에 일치되는 경우는 손해보상을 통한 자동차의 회수가 수리 또는 교환만큼 효과적이면서도 생산자에게 부담을 적게 주는 경우이다. 이와 같이 볼 때에 자동차생산자는 상당성의 원칙에 따라 결함제품을 회수할 의무를 가질 수가 있다. 즉 자동차생산자가 회수할 의무를 가지는 경우는 자동차의 회수가 유일하게 가능한 직접적인 위험회피조치인 경우 그리고 자동차의 수리가 기술적인 문제로 인하여 가능하지 않고, 교환 역시 (같은 종류의 자동차가 더 이상 생산되지 않기 때문에) 제품의 단종으로 인하여 불가능한 경우이다.

일반적으로 제품(회수)조치의 성공은 생산자가 제품소유자에게 제품 손실에 대하여 보상을 어떻게 하는가에 달려있다. 보통 자동차생산자는 다른 제품의 생산자와 마찬가지로 자동차결함으로 인한 손실의 발생의 경우에 손실발생이 구체적인 경우에 따라서 다르게 나타남에도 불구하고, 회수에 따른 지불에 있어서 구제품을 새로운 제품으로 교환함으로써 환불조치를 대체하려고 한다.⁶¹⁾ 따라서 자동차생산자는 자동차에 의한 손실의 발생에도 불구하고 환불을 통한 단순히 자동차를 회수하는 경우는 예외적이라고 할 수 있다. 예를 들면 이는 자동

58) Produkthafungshandbuch/Bd. 1/ Foerste, aaO., §24 Rdnr. 288.

59) Pieper, BB 1991. 985, 988.

60) NJW 1967, 572.

61) Ingeborg Schwenzer, Rückruf- und Warnpflichten des Warenherstellers, JZ 1987, 1059, 1064.

차소유자가 더 이상 자동차를 사용하지 않을 때 그리고 점유 또는 제어가 어려운 경우에만 환불조치가 가능할 수 있을 것이다.

(4) 추가지불

리콜에 있어서 추가지불이란 기업이 회수조치의 성공을 촉진하기 위하여 리콜호응에 대한 대가로서 소비자에게 지불하는 금액이나 보상품을 말한다. 미국의 경우는 리콜을 하는 경우에 추가지불의 제시를 많은 기업이 행하고 있다. 반면에 독일의 경우에 독일의 제조물책임법에서 리콜의무자에게 추가지불의무를 부여하고 있는가는 의문이다.

이러한 추가지불에서는 두 번째의 기능으로 설명될 수가 있다. 자동차소유자가 자동차생산자의 리콜호소에 호응하기 위해서는 수리를 위하여 공장방문에 따른 시간낭비를 고려하지 않을 수가 없다. 또한 리콜기간동안 자동차를 사용하지도 못한다. 이러한 경우에 자동차소유자의 부담은 추가지불을 통하여 보상이 가능하다. 하지만 추가지불의 보상기능은 단지 리콜호응을 위한 인센티브일 뿐이다. 달리 말하면 추가지불은 먼저 자동차생산자가 (제3자를 위해서) 자동차의 위험제거에 있어서 자동차소유자에게서 더 많은 도움을 받기 위한 일종의 보상일 뿐만 아니라, 자동차소유자에게 리콜에 호응해야 할 책임을 지우는 것을 가능하게 하는 역할도 한다.⁶²⁾

그리고 이와 같이 볼 경우에 리콜에 따른 비용부담은 이미 손해배상규정(Schadensersatzregelung)이 아니라 리콜의 효과에 영향을 미침으로써 위험회피조치를 위한 (형성)요소(Gestaltungselement)로서 이해되는 것이 가능하다. 따라서 Bodewig에 의하면 (상황에 따라선) 리콜을 해야 할 자동차생산자에게 이 추가지불을 반드시 하게 하는 것은 가능하다고 한다.⁶³⁾ 즉 자동차생산자의 추가지불의무는 예외적인 경우

62) Bodewig, aaO., S. 288.

63) Bodewig, aaO., S. 288.

로, 다른 조치로서는 리콜의 성공이 보장되지 못하거나, 제3자의 신체나 생명에 결정적인 손실위험이 존재하고 자동차생산자의 예상가능한 계(Zumutbarkeitsgrenze)를 넘지 않은 경우에만 부과가 가능하다고 본다. 특히 자동차생산자의 추가지불의무는 자동차의 소유자나 이용자의 보호만이 문제가 될 경우에는 정당화될 수가 없다. 반드시 자동차생산자가 결함자동차의 (사용에 의한) 제3자에 대한 위험을 방지하기 위하여 관련행정기관에 신고하는 것을 허용해야만 한다. BGH는 “Siloanlage”판결에서 이러한 신고를 의무로 하는 것이 가능하다고 보았다.⁶⁴⁾

(5) 개선의 지시, 추가부품보완(Nachrüstungen)

자동차 리콜에 있어서 개선의 지시와 추가부품보완은 자동차가 출고당시에는 피할 수 없는 위험한 특성이 그 후에 지식과 기술의 진보에 의하여 피할 수가 있는 경우에 위험발생사전조치로써 자동차생산자의 의무로 이해될 가능성을 배제할 수는 없다. 여기서 자동차생산자의 추가부품보완 또는 자동차소유자에게 최소한의 정보제공이 이미 자동차생산자의 의무인지가 문제이다.⁶⁵⁾

결론부터 말하자면 지식과 기술의 진보에 의한 알려진 사전 위험을 사후에 자동차의 정비를 통하여 위험을 제거할 의무는 자동차의 소유자나 사용자에게 있다. 그러나 상황에 따라선 자동차생산자의 의무로 할 수가 있고, 이 때에 자동차생산자는 자동차소유자의 지불을 전체

64) BGH VersR 1960, 856-“Siloanlage”.

65) 미국판례는 생산자의 추가부품보완의무와 최소한의 정보의무를 강력한 비난에도 불구하고 제한적으로 인정하고 있다. Bell Helicopter Co. v. Bradshaw, 594 S. W, 2d 519 (Tex, Civ.App. 1979); Braniff Airways, Inc. v. Curtiss-Wright Corp., 411 F.2d 451 (2d Cir. 1969), cert. denied 396 U.S. 959, 90 S.Ct. 431, 24 S.Ed.2d 423 (1969) S. 453; Noel v. Uniter Aircraft Corp., 342 F.2d 232 (3d Cir. 1964); Balido v. Improved Machines, Inc., 29 Cal.App. 3d 633, 104 Cal.Rptr, 890 (1973); Gracyalny v. Westinghouse Elec. Corp., 723 F.2d 1311 (7th Cir. 1983); Rekab, Inc. v. Frank Hrubetz & Co., Inc., 261 Md. 141, 274 A.2d 107 (1971) S. 110-112.

로 새로운 보호설비(Schutzeinrichtungen)를 통하여 위험의 제거를 제시함으로써 그의 위험회피의무를 다하였다고 본다. 개선의 지시와 추가부품보완은 개선위험을 사후에 발견하는 것(nachträgliche Aufdeckung eines Entwicklungsrisikos)과 관련이 없다.⁶⁶⁾⁶⁷⁾ 사후에 발전된 기술에 의하여 발견된 위험은 개선의 지시와 추가부품보완으로 결함을 보완할 수 있으나 이에 따른 위험은 출고 시 이미 알려져 있으나 피할 수가 없었던 위험에 속한다. 그러므로 고객은 이러한 위험을 인식하고서 자동차를 구입한다. 그래서 자동차의 출고시에는 어떠한 결함의 존재도 존재하지 않아야 한다.

제조물책임법의 시행이후에도 개선가능성과 시장거래를 근거로서 이 결함은 이야기되지 않는다. 즉 자동차소유자에 있어서는 지금까지 알려지지 않은 위험이 비로소 알려지는 것이 아니라, 이미 알려진 위험이 (기술과 지식의 발전과 함께) 제거되는 것을 의미한다. 그러므로 자동차생산자에게 이미 사용되고 있는 자동차를 사후에 정비하는 경우, 소유자 자신의 비용으로 하도록 하는 것은 타당하지 않아 보인다. 하지만 이를 자동차안전의 차후개선이 자동차생산자에 의해서가 아니라 경쟁자에 의해서 발전이 되었을 경우에까지 고려하는 것은 옳지 않다. 왜냐하면 이 경우에 있어서 사용 중인 자동차의 소유자에게 새로운 보호 장비에 대한 정보를 알려주어야 할 자동차생산자의 의무를 이야기 할 필요가 있기 때문이다. 즉 이 의무는 생명과 신체에 대한 심각한 위험에 있어서 혁신적인 새로운 안전기술이 문제가 되는 경우 그리고 자동차생산자가 새로운 발전을 이루었거나 이를 알릴 필요가 없기 때문에 알리지 않는 경우에 요구할 수가 있을 것이다.⁶⁸⁾

66) Günter Hager, Fehlerbegriff, Entwicklungsrisiko und Produktbeobachtungspflicht bei der Produkthaftung, PHI 1991, 1, 6.

67) 발전위험부담의 차후적발이란 자동차에 대한 지식과 기술이 향상되면서 이전에는 알지 못하였던 위험을 지식과 기술의 향상과 더불어 발견되는 것을 의미한다.

68) 예를 들어 자동차생산자가 자동차결함을 배제할 수 있는 기술을 개발하였으나,

3. 자동차결함위험에 대한 자기보호

가. 자기보호기대가능성(Selbstschutzmöglichkeit)

일반적으로 자동차소유자 또는 사용자는 자동차의 결함을 인식하는 경우에 결함자동차를 차고에 세워 놓고 (혹시 있을 수도 있는) 자동차 생산자의 결함제거조치를 기다리거나 또는 즉각적으로 자기비용부담으로 자동차의 결함을 제거함으로써 결함으로 인한 위험을 방지하는 경우를 예상할 수 있다. 특히 자동차생산자가 경고 또는 그 외의 위험정보를 위험당사자에게 알림으로써 위험당사자가 스스로 위험을 방어할 길을 사실상 열어 놓고 있는 경우에 자기보호의 기대가능성은 크다.⁶⁹⁾

먼저 자동차결함을 자기비용부담으로 수리함으로써 자동차결함에서 오는 위험을 제거하는 주체로 자동차의 소유자 또 사용자 외에 사실상의 자동차이용자를 생각할 수 있다.⁷⁰⁾ 사실상의 이용자는 자동차소유자가 자동차생산자로부터 자동차결함의 경고를 받은 경우에 자동차소유자로부터 자동차의 결함에 관한 정보를 충분하게 획득함으로써 결함에서 오는 위험으로 스스로 제거할 수 있다. 이것은 예를 들어 작업관계에서 고용인이 작업기계를 다루는 피고용자에게 작업기계의 위험한 특성에 관한 경고를 전달하는 경우와 마찬가지로, 이 경우에 계속된 정보가 적절한 형태 속에서 제공되었는가 그리고 사실상의 이용자의 위험회피는 기대가능하는가 구체적인 경우에 따라 결정된다.

그리고 자동차소유자나 사용자가 자기비용부담으로 결함을 수리함으로써 제거가 가능한 위험은 자동차의 기존의 결함(Ursprüngliche Fehler)

이를 알릴 경우에 차후정비에 들어가는 비용의 부담을 피하고자 하여 알리지 않는 경우이다.

69) Bodewig, aaO., S. 266.

70) 그러나 (관련없는) 제3자에게는 결함자동차의 자기보호를 기대할 수 없다. 왜냐하면 제3자는 자동차의 사용과 사용유형에 아무런 영향을 주지 못하고, 그리고 자동차생산자의 자동차결함에 대한 경고 역시 예외적인 경우에만 제3자에게 전달된다.

에서 오는 위험과 발전위험(Entwicklungsrisiken)을 들 수 있다. 기존의 결함으로 구조결함과 생산결함을 들 수 있다. 이러한 결함에 따른 자동차생산자의 위험제거의무는 차후의 경고로서 이행되었다고 볼 수 없고, 완전한 책임면제를 위해서는 차후에 이 결함이 실질적으로 제거되어야만 한다.⁷¹⁾ 문제는 이러한 기존의 결함에 대해서 자동차소유자 또는 사용자에게 자기보호를 기대할 수가 있는가이다. 일반적으로 자기보호의 기대가능성은 위험인에게 충분한 정보와 그에 따른 행동선택을 제공하여, 그가 위험에도 불구하고 자동차를 계속 사용하기로 하는 결정을 기대할 수가 있는가의 문제이다. 따라서 이 문제는 단지 위험을 가진 자의 이익과 생산자의 이익을 비교교량하여 결정될 수 있다.⁷²⁾

발전위험은 자동차가 출고가 된 후에 기술과 지식의 발달과 함께 새로이 밝혀지는 자동차결함에서 오는 위험을 말한다. 발전위험에 있어서 자동차생산자는 경고로서만 자신의 거래(안전)의무를 이행하고, 발전위험에서 발생하는 손실에 대해서 책임이 없다. 발전위험에 대한 경고는 자동차소유자 또는 사용자가 위험을 충분히 인식하여 자기비용부담에 의한 자동차결함제거를 모든 상황에 대한 올바른 지식 속에서 효과적으로 결정하는데 기여할 정도이어야 한다. 따라서 위험회피의무자인 자동차생산자는 자동차소유자 또는 사용자에게 위험을 지적함에 있어서 자동차를 방치하거나 자신의 비용부담으로 수리를 하여 자동차결함특유의 위험을 피할 수 있는 가능성을 제공하여야 한다. 또한 보통의 합리적인 소비자의 눈에서 기대가능하고 받아들일 수 있는 행동선택을 제공하여야 한다.⁷³⁾ 즉 자동차소유자 또는 사용자가 위험을 수인할지 아니면 사용하지 말 것에 대한 선택을 하도록 한다.

71) Günter Hager, Zum Schutzbereich der Produzentenhaftung, AcP 184 (1984), 413, 424; Schwenzler, JZ 1987, 1059, 1061.

72) Bodewig, aaO., S. 274.

73) Bodewig, aaO., S. 271.

나. 자기비용부담 배상청구권

자동차소유자의 자기비용부담 자동차결함시정에 따른 자동차생산자의 배상문제는 일반적으로 자동차생산자에게 자동차에 의한 위험제거를 위한 수리, 교환 또는 회수조치가 법적으로 요구됨에도 불구하고 이를 행하지 않은 경우 또는 자동차소유자가 자동차생산자의 리콜의 무이행을 기다릴 수 없는 상황에 있거나 기다리길 원치 않아 자기비용부담으로 위험을 제거한 경우에 발생한다. 독일의 경우, 자동차소유자의 자기보호에 따른 자동차생산자에 대한 배상청구권의 법적 근거로 독일 민법 제677조 이하의 사무관리의 원칙과 제823조제1항의 손해배상청구권 또는 제812조 이하의 부당이득에 관련된 청구권에 근거하여 언급되고 있다.

(1) 사무관리

독일 민법 제693조제1문의 사무관리 규정에 의하면 관리자의 사무관리가 본인의 실제의 또는 추정적 의사(Wirkliche oder mutmaßliche Willen des Geschäftsherrn)와 이익에 일치한다면 관리자는 수임인과 동일하게 지출한 비용에 대하여 본인에게 지불할 것을 요구할 수 있다. 이 규정에 의하여 자동차소유자는 자신의 비용부담으로 결함자동차 또는 결함이 있다고 의심이 되는 자동차를 조사하여 위험을 제거하는 것이 가능하다. 자동차결함에 따른 자동차소유자의 위험제거에 있어서 사무관리가 성립하기 위해서는 무엇보다도 자동차소유자의 자동차생산자를 위한 사무관리의사(Fremdgeschäftsführungswille)가 있어야 하고 그리고 자동차생산자의 실제적 또는 추정적 의사가 있어야 한다.

먼저 (타인을 위한) 사무관리의사를 판단에 있어서 중요한 것은 관리자(Geschäftsführer)가 본인(Geschäftsherr)의 이익을 위하여 사무를 처리한다는 인식과 의사에 대한 의식(Bewußtsein)을 가지고 있어야 한다.

즉 타인을 위한 사무관리를 인정하기 위해서는 관리자는 사무관리의 사가 있어야 한다.⁷⁴⁾ 이 사무관리의사의 존재는 관리자가 자신의 이익을 위하여 사무관리를 하더라도 본인을 위한 사무관리로 인정하는 것을 가능하게 한다.⁷⁵⁾ 그래서 자동차소유자는 자동차사용과 안전에 관련된 자신의 이해관계를 고려할 수 있다. 이는 제3자를 위협하는 자동차결함에 있어서 결함의 인식으로 인해 독자적인 조사와 제거를 할 거래안전의무가 있는 자동차소유자처럼 관리인이 제3자의 사무를 관리할 의무가 있는 경우에도 마찬가지이다.

사무관리의사는 최소한 객관적 타인의 사무가 문제되는 경우에는 있다고 추정된다.⁷⁶⁾ 하지만 자동차소유자가 자동차의 기술적 결함(technische Mängel)을 이유로 검사하고 수리할 경우에는 객관적으로 자신을 위하여 행한 것으로 본다. 왜냐하면 자동차소유자는 비용부담 뿐만 아니라, 자동차의 수리이용도 자신의 이익을 위하여 행하였기 때문이다.⁷⁷⁾ 자동차생산자에게 사후 제조물책임을 근거로 위험발생 제거를 할 거래안전의무가 부과되는 반면에, 이와 동시에 자동차소유자는 위험회피의무와 관련된 자동차생산자의 이익을 지켜야 한다. 이는 법규정이 타인의 관할을 관리자의 관할로서 근거하기 때문에 자동차소유자의 자동차수리는 타인을 위한 사무관리가 된다는 것을 의미한다.⁷⁸⁾ 잠재적 피해자의 절대적 권리가 보호되고 있고, 가해자가 위반 시 손해배상을 해야만 한다면, 손해예방조치는 가해자의 몫이다.⁷⁹⁾ 자동차소유자가 제3자의 관리자로서 제3자의 위험시 자동차를 수리하여

74) Schwark, JuS 1984, 321.

75) MünchenKomm/Seiler, §766 Rdnr. 8ff.

76) BGHZ 98, 253. 이에 대한 논란으로 s. Schwark, Jus 1984, 321.

77) Dieter Medicus, Schuldrecht II, Besonderer Teil, 8. Aufl., M[nchen 1997, (이하 Schuldrecht II), Schuldrecht II, Rdnr, 610.

78) Gert Steiner, Schadensverhütung als Alternative zum Schadensersatz, Köln/Berlin 1983, S. 199.

79) Steiner, aaO., S. 203.

야 할 사법적 의무를 가진다면, 객관적 타인의 사무를 처리하는 것만으로도 자동차소유자의 객관적 타인사무는 부정될 수 없다, 이는 자동차소유자의 사무관리의사의 추정 가능성이 가능하다는 의미이다.

외부적으로 나타나는 모습(das äußere Erscheinungsbild)에 따라 타인의 법적 영역과 이익영역에서 행위자의 법적 영역과 이익영역으로서 개입되지 않고⁸⁰⁾, 오히려 수리는 전형적으로 자동차소유자의 법적 영역과 이익영역에 속하기 때문에 객관적인 타인사무가 존재하지 않는다고 인정될 지라도, 사무관리의사는 배제되지 않는다. 즉 사무관리의사는 단지 추정될 수 없을 뿐이다. 그러므로 타인을 위한 사무관리의사는 반드시 외부적으로 인식되어야만 한다.⁸¹⁾ 사무관리의사에 대한 인식은 예를 들어 자동차소유자가 자동차공장에 상응하는 표현을 한다든가 또는 자동차생산자에게 지출비용청구와 함께 수리를 통지함으로써 가능하다.

자동차소유자 뿐만 아니라 제3자가 스스로 결함자동차로 인한 위험을 회피하거나 소비자단체가 설립목적에 따라서 결함자동차에 따른 위험을 회피할 수 있다. 이 경우에 제3자와 소비자단체의 자동차생산자를 위한 사무처리가 인정되기 위해서는 타인을 위한 사무관리의 일반원칙에 따라 자동차생산자의 이익을 위하여 결함자동차의 위험을 방지한다는 의식이 존재하는 것이 중요하다. 자동차의 결함으로 발생할 수 있는 위험을 인식한 제3자가 자동차소유자에게 자신 또는 제3자의 비용으로 수리를 하게 하였을 경우, 이 수리는 자동차소유자의 이익임에도 불구하고 타인사무가 된다. 자동차소유자와 리콜의무자인 자동차생산자의 이익인식뿐만 아니라, 수리 역시 외부적으로 나타나는 모습에 따라 제3자의 법적 영역과 이익영역에 속한다. 이때에 제3자의 타인사무관리의사 역시 추정될 수 있다.

80) BGHZ (Entscheidung des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen) 40, 28.

81) Wolgang Fikentscher, Schuldrecht, 9. Aufl., Berlin 1997, Rdnr. 930.

소비자단체가 위험한 결함자동차에 대하여 경고조치를 한 경우에 있어서, 이 경고조치는 소비자단체가 자신의 이익 속에서 행하였다고 본다. 왜냐하면 이런 조치는 일반적으로 소비자단체의 설립목적달성에 기여하기 때문이다. 그러나 이러한 경고조치가 불필요하게 되거나 소비자에 의한 경고주의에 있어서 책임위험은 감소되기 때문에, 이 경우에는 자동차생산자 또는 경고된 소비자의 이익도 인식된다. 그래서 객관적 타인의 사무는 자기제품의 위험에 대한 경고가 생산자의 법적 영역과 이익영역에 속하기 때문에 있게 된다.⁸²⁾ 그래서 소비자단체의 자동차생산자를 위한 사무관리의사는 추정된다.

자동차소유자의 사무관리의 성립에 있어서 자동차생산자의 실체적 또는 추정적 의사가 고려되어야 한다. 독일 민법 제683조제1문에 의하면 지출비용배상청구권(Aufwandungsersatzanspruch)은 정당한 사무관리인 경우에만 존재한다. 즉 사무관리의 인수가 본인의 이익과 실체적 또는 추정적 의사와 일치하는 경우이다. 따라서 자동차소유자의 사무관리가 성립되기 위해서는 사무처리가 자동차생산자의 이익이나 의사에 일치해야 한다. 자동차생산자의 리콜조치실행의무가 있는 경우에 자동차소유자, 제3자 또는 소비자단체에 의한 “대신실행(Ersatzvornahme)”은 이미 객관적 자동차생산자의 이익에 기여함을 보여 준다.⁸³⁾⁸⁴⁾

문제는 “대신실행”이 자동차생산자의 실제적 또는 추정적 의사와 일치하는가이다. 일반적으로 관리자는 자동차생산자가 리콜조치를 행할 것인가 또는 수리비용을 부담하거나 소비자경고를 할 것인가를 알기 위하여 사전에 자동차생산자와 연계 하에 움직이게 된다. 여기서

82) 지배적 견해에 따르면 소비자단체에 의한 경쟁위반의 경고 역시 사무관리로서 인정된다. Hans-Jürgen Ahrens, Wettbewerbsverfahrensrecht. Zum vorbeugenden Rechtsschutz durch einstweiligen Rechtsschutz, Köln 1983, S. 105.

83) 제3자나 소비자단체의 경고조치는 자동차생산자 스스로가 행한 경우보다도 자동차생산자의 선의를 강력하게 약화시킬 수가 있다. 왜냐하면 이러한 사실은 소비자의 눈에서 보면 자동차생산자의 책임의식에 대한 부정적 면을 부각시키기 때문이다.

84) Bodewig, aaO., S. 318.

부정적인 결과를 얻거나 또는 자동차생산자가 여기에 전혀 반응이 없다는 것을 다른 소식으로부터 알았을 경우에 자동차소유자, 제3자 또는 소비자단체에 의한 수리 내지 경고가 있게 된다. 이 경우는 자동차관리자는 자동차생산자의 명시적 의사에 반한다. 그렇다면 지출비용배상청구권은 단지 독일 민법 제679조의 조건하에서만 고려된다. 다시 말하면, 사무관리 없이 공공의 이익의 달성은 있으나 적절한 시점에 이행되지 않을 가능성이 존재하는 본인의 의무에 있어서만 고려된다.⁸⁵⁾

자동차생산자에게 거래안전의무로서 부과된 리콜의무의 이행은 제3자가 위험한 결함자동차에 의하여 손실을 입을 수 있는 경우와 같이 최소한 공공의 이익과 관련이 있어야 한다. 자동차소유자가 자동차를 수리하여 제3자에 대한 자동차생산자의 위험회피의무를 이행한다면, 자동차생산자의 의사에 반한 경우에 있어서 지출비용배상청구권은 자동차소유자에게 속한다. 자동차소유자가 동시에 제3자의 안전이익 외에 자신의 사용이익과 위험회피의무를 추구하였다면, 이것은 청구의 한도에 있어서 반드시 고려되어야 한다. 비용은 반드시 책임과 관련자의 이익의 정도에 따라 분배되어야 한다.⁸⁶⁾ 또한 위험한 제3자가 수리비용을 부담한 경우에 지출비용배상청구권은 그에게 속한다. 이는 소비자단체가 사실상 자동차생산자의 경고조치를 대신에 이행한 경우에도 마찬가지이다.

단지 자동차소유자 내지 사용자가 위험한 경우에만 자동차생산자의 리콜의무가 공공의 이익과 관련이 있다고 볼 지는 의문이다. Bodewig에 따르면 일반적인 리콜의무 내지는 경고의무와 일정한 소유자에 대한 의무는 구별되어야만 한다.⁸⁷⁾ 소비자단체가 결함자동차의 리콜을

85) 독일민법 제683조의 정당한 사무관리의 전제조건이 전제되지 않는다면, 관리자는 지출비용배상청구권이 없고, 단지 제684조 1문에 따른 사무관리로 인한 부당이득 반환청구권만 문제가 된다.

86) BGHZ 98, 235, 242; MünchenKomm/Seiler, §683 Rdnr. 26.

87) Bodewig, aaO., S. 319.

지체하고 있는 자동차생산자를 대신하여 경고한 경우에 공공의 이익에 따른 의무의 이행이 있다. 자동차소유자가 오직 그에게만 위험을 발생할 수 있는 위험한 결함자동차를 수리한 경우는 공공의 이익이 대두되지 않는다. 따라서 자동차소유자는 공공의 이익을 위하여 자동차생산자의 의무를 이행한 것이 아니라, 자신의 이익을 위하여 의무이행이 있는 것이다.

위험이 박두해 있고 그리고 위험한 자동차로 인한 위험에 빠르게 반응해야만 하는 경우에는 자동차소유자, 제3자 또는 소비자단체가 (자동차생산자와) 사전접촉이 없이 실제 자동차생산자에 부과된 위험회피의무를 이행하는 것은 발생할 수 있다. 그 외에 자동차생산자가 이러한 조치실행에 대한 아무런 의사표시하지 않았다면, 실제적 의사의 인식이 없으므로 해서 추정적으로 고려되어야만 한다. 근거가 부족하면 본인의 의사와 일치한 것으로 추정적으로 인정될 수 있다.⁸⁸⁾ 위험회피의무의 적시이행이 자동차생산자의 객관적이고 복지적 이익⁸⁹⁾에 있다면, 자동차소유자, 제3자 또는 소비자단체의 행위는 추정적 의사와 일치하다고 볼 수 있고, 그렇다면 자동차소유자, 제3자 또는 소비자단체는 독일 민법 제683조제1문에 의하여 자동차생산자에 대하여 지출비용배상청구권을 가질 수 있다는 것이 독일의 학설이다.

자동차생산자의 경고의무 또는 리콜의무가 있고 그리고 자동차소유자, 제3자 또는 소비자단체가 자동차생산자를 대신해서 사무관리의사를 가지고 이러한 의무에 상응하는 조치를 한 경우에, 이 경우가 자동차생산자의 이익과 일치하고, 또는 (만일 자동차생산자의 이익에 반하는 경우에) 공공의 이익에 기여하는 한, 지출비용배상청구권은 존재한다.⁹⁰⁾

88) BGHZ 47, 370, 374.

89) Fikentscher, Rdnr. 931.

90) Vgl. Rolf Sack, Die präventive Durchsetzung von Warn- und Rückruffpflichten des Herstellers mit Hilfe des Wettbewerbsrechts, DAR 1983, 1, 3; Bodewig, aaO., S. 320.

(2) 부당이득법상의 청구권

정당한 사무관리의 경우에 독일 민법 제812조는 적용되지 않는다. 왜냐하면 정당한 사무관리는 급부와 개입의 법적 근거로서(für Leistungen und Eingriffe) 작용하기 때문이다.⁹¹⁾ 이는 사무관리가 정당하지 않다면, 독일 민법 제684조의 부당이득반환에 대한 본인의 의무를 고려할 수가 있다는 의미이다. 하지만 자동차생산자가 경고조치 또는 리콜조치를 이행할 의무를 가졌고, 자동차소유자, 제3자 또는 소비자단체의 자동차생산자의 의무에 상응하는 행동에 있어서 정당한 사무관리가 있는 경우에는 일반적으로⁹²⁾, 그리고 그 밖의 경우에 “대신행행”의 부당이득이 자동차생산자의 의무가 없고 그래서 책임에서 해방될 수 없거나 또는 비용절감이 없어서 존재하지 않는다면, 독일 민법 제823조 이하와는 아무런 관련이 없다.

(3) 불법행위법상 청구권

독일 민법 제677조 이하의 청구권과 제823조의 청구권사이에는 일반적인 규정에 의하면 청구권경합이 존재한다.⁹³⁾ 하지만 지배적인 견해에 따르면 정당한 사무관리는 타 법익에 개입을 위한 정당성의 근거(Rechtfertigungsgrund für den Eingriff in fremde Rechtsgüter)로 설명되고 있고, 따라서 손해배상청구권은 배제되고 있다.⁹⁴⁾ 이는 이들의 상관관

91) 지배적 견해이다. MünchenKomm/Seiler, Vor §677 Rdnr. 15; Otto Palandt (Hegr.), Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar, 58. Aufl., München 1999 (이하 Palandt/Heinrichs), Palandt/Heinrichs, Einf. v. §677 Rdnr. 10; Karl Larenz und Claus-Wilhelm Canaris, Lehrbuch des Schuldrechts. Bd. IIÖ Besonderer Teil, 2. Halbband, 13. Aufl., München 1994 (이하 Larenz/Canaris), Larenz/Canaris, §74 III; Fikentscher, aaO., Rdnr. 947.

92) 자동차소유자, 제3자 또는 소비자단체가 사무관리의사를 가지지 않는 경우는 예외이다.

93) MünchenKomm/Seiler, Vor §677 Rdnr. 15.

94) MünchenKomm/Seiler, Vor §677 Rdnr. 17. Fn. 25, 여기서는 이에 대한 많은 증거를 살펴볼 수 있다.

계에 따라서 관리인이 사무관리 중에 본인의 법익을 침해한 경우에 관리인에 대한 본인의 손해배상청구권이 가능함을 의미한다. 문제는 관리인의 비용이 독일 민법 제823조의 손해로써 배상능력(Ersatzfähigkeit)을 가질 수 있는가이다. 여기에는 포괄적으로 독일 민법 제677조 이하 특히 제683조의 청구권경합이 있다. 이때에 독일 민법 제823조의 청구권은 제683조의 좁은 전제조건과 결부되지 않는다. 따라서 본인의 추정적 의사 그리고 관리인의 사무관리의사는 고려되지 않는다.⁹⁵⁾

결함자동차의 수리를 위한 자동차소유자의 비용에 있어서 문제가 되는 것은 자신이나 제3자의 법익의 보호를 위한 방어 내지 사전예방 비용이다. 불법행위법상 배상능력에 관해서는 아직까지 구체적인 경우에 설명되지 않고 있다. 일반적으로 독일 민법 제823조의 손해배상 의무는 사실상 법익침해의 발생을 전제조건으로 하고 있다. 하지만 이 의무는 위험을 유발한 자가 침해회피조치를 성공적으로 하였을 경우에는 발생하지 않는다.⁹⁶⁾ 또한 다른 측면에서는 손실발생을 막지는 못하지만, 손실을 줄일 수 있는 예방조치비용이 있다.

자동차소유자의 법익을 일반적 침해로부터 보호하는데 들어가는 예방조치비용으로서 경고시설이나 열쇠와 같은 도난방지시설은 배상능력을 가지고 있지 않다.⁹⁷⁾ 하지만 손실발생시 손실을 가능한 줄이는데 들어가는 예방조치비용, 예를 들어 운수사업에 있어서 예비차량의

95) Bodewig, aaO., S. 321; Hans Stoll, Haftungsrechtlicher Schutz gegen drohendes Unrecht, in: Festschrift für Hermann Lange zum 70. Geburtstag, herg. v. Diter Medicus/Hans-Joachim Mertens/Knut Wolfgang Nörr/Wolfgang Zöllner, Stuttgart 1992, S. 729/747, (이하 H. Stoll in: FS Lange), H. Stoll in: FS Lange, S.729ff., 733.

96) 따라서 Steiner에 의하면 이 손해배상권리는 해결을 위해서 적절하지 않다고 한다. 왜냐하면 순수한 반정적 손실(rein hypothetische Schäden)은 배상될 수 없고 그리고 손실예방비용은 단순히 손해와 동일하게 놓을 수는 없기 때문이다, Steiner, aaO.,S. 189f.

97) Vgl., Reichsgerichtsräte-Kommentar, Das Bürgerliche Gesetzbuch, 12. Aufl., Berlin u.a. 1978 (이하 RGRK/Steffen), RGRK/Steffen, §823 Rdnr. 455; H. Stoll, in: FS Lange, S. 729.

보유비용의 경우는 다르다.⁹⁸⁾ 일부분헌에 따르면 그 외에 보호법익이 구체적 위험상태에 있어 침해구성요건에 대한 대항조치가 곧바로 실행되지 않을 경우에 보호법익침해에 대한 방어조치는 배상능력을 가지는 것이 인정되고 있다.⁹⁹⁾ 그리고 피해자는 보이지 않기 때문에 반드시 구성요건이 실현될 때까지 방어조치를 포기해야 하지만, 필수적인 판단상관관계를 만들기 위하여 개입은 직접 눈앞에 있다고 한다.

결국 위험방어는 위험유발자의 지불비용과 상관없이 발생하는 손실에 책임을 질 필요가 있는 - 고의를 전제조건으로- 위험유발자의 이해와 일치한다. 이 방어조치는 기본적으로 손실감소의 예방조치형태로 보일 수 있다.¹⁰⁰⁾ 그러므로 오늘날의 판결은 이러한 손실감소의 비용을 - 조치이전에 지불되었다라도- 유지비용으로서 배상능력을 가진다고 보고 있다.¹⁰¹⁾ 지불비용의 배상능력을 지출시점과 연관시킬 필요는 없다. 즉 지출됨으로써 조치(행위)이후에 손실감소에 도움을 준 비용은 배상능력이 있고, 손실발생의 완전 감소를 위하여 성공적으로 지출된 비용은 그렇지 아니하다는 것은 옳지 않다.¹⁰²⁾ BGH는 운수업의 예방조치지불의 배상능력에 관한 판결과 관련하여 손실자의 위험의 감소 또는 회피에 필요한 기대 가능한 조치를 태만한 경우에 있는 손실자의 공동과실(Mitverschulden)에 대해서 의심을 가졌다. 그는 이 조치는 가해자에게 동시에 위험의 감소 또는 회피에 대한 비용이 부과될 수 있다면 기대 가능하고, 비용지출이 손실발생의 전에 있었는가 또는 후에 있었는가는 중요하지 않다고 하였다.¹⁰³⁾

98) Steiner, aaO., S. 180ff.

99) RGRK/Steffen, §823 Rdnr. 454.

100) 이 예방조치가 성공할 경우에 손실이 전혀 없을 수도 있다.

101) RGRK/Steffen, §823 Rdnr. 453, 456.

102) Stoll에 따르면, 방어된 법익침해가 정당한 권리자의 직접적 위협을 근거로 해서 법침해(Rechtsstörung)와 일치하는 한 손실사건이 발생한 후에 손실방어와 발생의 예방적 방어간에는 원칙적으로 구별이 없다, H. Stoll, in: FS Sange, S 729ff., 732.

103) BGHZ 32, 280, 285f.

독일 민법 제823조의 손해배상청구권이 사실상 법익침해를 전제조건으로 하는가의 문제에 있어서, 독일 문헌은 좁은 전제조건 하에서 법익의 위협은 법익의 사실상의 침해와 동일하다고 본다.¹⁰⁴⁾ 하지만 이 동일성은 불확정적인 위협(vage Bedrohung)에서는 그 의미가 적다. 왜냐하면 위험유발자는 잠재적 손실자의 예방조치비용지불에 근거한 예상치 못한 청구를 고려할 필요가 있기 때문이다. 누적된(kumulierten) 위험회피조치의 비용은 그가 위험실현시 고려될 필요가 있는 가능한 손해배상총액을 가볍게 초과할 수 있다. 이 위험은 그의 행동가능성을 크게 제한한다. 왜냐하면 그는 사실상 발생하는 예방조치비용지불에 책임이 있을 뿐만 아니라, 이미 단순히 아주 적은 실현가능성과 함께 미래에 발생 가능한 침해와 손실의 예방에 대한 비용에도 책임이 있기 때문이다. 그래서 이 경우의 위협은 반드시 실제의 법익침해와 동일한 고려를 해야만 한다는 것을 명확하게 해야만 한다.¹⁰⁵⁾ 하지만 위협정도를 확정하는 것은 어렵다. 그래서 여기서는 다음의 고려가 필요하다. 정당방위의 경우를 동반한 상황의 유사성은 부인될 수가 없다.

독일의 지배적인 견해에 따르면 부작위는 공격이 아니라고 설명하고 있다.¹⁰⁶⁾ 따라서 정당방위상태는 주어지지 않는다. 정당방위상황은 피공격자가 직접적으로 눈앞에 있는 위법적 공격을 자기보호에서, 즉 공격의 파괴(Brechung des Angriffs)를 통하여 방어하는 것이 허용되는 경우이다. 부작위에 의해서 위협이 발생하면, 반드시 위협인은 마지막 순간까지 위법된 위협의 실현을 의무자에 부과된 행위의 실행을 통하여 회피하는 것이 허용될 필요가 있다. 정당방위상황과 비슷하게 자

104) 제국최고재판소는 이미 이러한 동일성을 가능하고 그리고 정당한 이익으로 보았다, RG, JW 1931, 1191, 1192; H. Stoll, in: FS Lange, S. 729ff., 731; MünchenKomm/Mertens, Vor §823 Rdnr. 63ff.

105) H. Stoll, in: FS Lange, S. 729ff., 731; RG, JW 1931, 1191, 1192.

106) Palandt/Heinrichs, §227 Rdnr. 2.

기구제의 비용은 반대조치가 없으면 위험의 실행이 확실할 경우에 그리고 사실상의 의무자의 개입으로 법익침해를 마지막 순간까지 막는 것을 더 이상 기대하거나 또는 기대될 수가 없는 경우에는 배상의무가 있을 필요가 있다.¹⁰⁷⁾

위험의 실현이 목전에 직면하지 않다면, 위험회피의무자에게 스스로 활동할 가능성을 가지게 하는데, 이는 특히 의무자에게 목적에 적합하다면 자유롭게 위험회피수단의 선택하게 하기 때문이다. 이 선택자유는 의무자에게 경솔한 “대신실행”을 통하여 가지게 하는 것을 허용하지 않는다. 배상의무의 범위를 확정하는데 있어서 수리기간동안의 불이용은 고려되지 않는다.¹⁰⁸⁾ 단지 손실방어에 기여하는 비용만이 배상되는 것이 보장되고, 이 때 단지 적절한 비용만이 배상된다.¹⁰⁹⁾ 그 외에 단지 제품의 유용성의 복구를 위하여 지출된 비용발생의 경우에, 이 비용은 예방조치비용지출을 위한 불법행위에 의한 손해배상청구권의 영역범위에 속하지 않는다.¹¹⁰⁾

자동차소유자는 위험한 자동차의 사용자로서 제일 먼저 직접적으로 위협을 받는다. 이는 다른 사용자에게도 마찬가지다. (관련없는) 제3자에 있어서도 이러한 구체적인 위협은 있을 수가 있다. 이에 따라 공동진입로의 사용자에 대한 구체적인 위협은 이웃의 자동차에 있는 제동브레이크결함의 경우에는 존재하지 않는다. 하지만 만약 사용자가 자신의 이웃과 운전공동체(Fahrgemeinschaft)를 형성하고 있는 경우는 다르게 나타난다.

107) v. Gaemmerer이 주장한 예에 따르면, 오염된 생필품 또는 병든 가족의 구매자가 전염되는 것을 방지하기 위하여 지출된 예방접종비용과 살균비용은 배상되어야 한다. 여기에 충분하고 확실한 위험이 있다면, 소유자가 전염되지 않았다면, 안전을 동반한 손실이 일어났었다면, 판매자의 행위는 기대할 수가 없었다, in: FS Hakulinen, S. 83 bzw. Ges. Schriften, Bd. III, S. 234.

108) G. Hager, AcP 184 (1984) 413, 425; MünchenKomm/Mertens, §823 Rdnr. 289; Schwenzler, JZ 1987, 1059, 1063f.

109) BGH, NJW 1990, 1060.

110) MünchenKomm/Mertens, §823 Rdnr. 103, 110.

손해배상청구권의 전제조건은 위법한 개입으로 발생하는 위험이다.¹¹¹⁾ 자동차소유자가 예를 들어 자동차생산자가 포괄적인 조치에 대한 의무가 없기 때문에 법적으로 이의를 하는 않는 방식으로(*nicht zu beanstandender Weise*) 단순히 경고만으로 발전결함을 제거한다면, 자동차소유자는 비용부담의 배상을 요구할 수 없다. 그렇다면 이 경우에 자동차생산자는 위험회피를 위하여 그가 할 수 있는 기대가능한 모든 노력을 하여야 하고, 그럼에도 불구하고 발생한 손실은 자신의 부담이 되지 않는다. 하지만 자동차생산자의 고의는 일반적으로 제거와 정지청구권에 있어서 필수적이 아니다.¹¹²⁾

4. 독일민법상 자동차리콜의무

가. 독일 민법 제823조 제2항에 의한 자동차리콜의무

(1) 자동차리콜의무에 있어서 독일 민법 제823조 제2항의 의미

독일 민법은 제823조 제1항에서 고의 또는 과실로 인한 불법행위로 타인의 생명, 신체, 건강, 자유, 소유권 또는 다른 권리를 침해한자는 타인에게 그로 인한 손해를 배상할 의무가 있다고 규정하고 있고, 제823조 제2항 1절에서는 제1항의 손해배상의무는 다른 목적을 가진 법의 보호를 위반한 자에게도 있다. 그리고 독일 민법 제823조 제2항 2절에 의하면, 만일 법에 따라 (법의 내용에 따라) 제823조 제2항 1절의 보호위반이 책임이 없이도 가능한 경우에, 배상의무는 단지 책임의 경우에만 있다. 따라서 독일 민법 제823조제2항은 다른 목적을 가진 법이 보호하고자 하는 것을 위반한 것에 대한 책임이 있는 자의 불법행위책임을 근거한다.¹¹³⁾ 리콜에 있어서 고려 가능한 다른 보호법규

111) H. Stoll, in: FS Lange, S. 729ff., 732.

112) H. Stoll, in: FS Lange, S. 729ff., 732.

113) Zu §823 Abs. 2 BGB s. statt aller Larenz/Canaris, §77; Claus-Wilhelm Canaris,

(Schutzgesetz)로서는 제품안전 그리고 경고의무와 리콜의무과 관련된 규정이고, 따라서 독일 민법 제823조제2항의 보호법으로서 제품안전법(Produktsicherheitsgesetz, ProdSG), 의약품법(Arzneimittelgesetz, AMG), 기기안전법(Gerätesicherheitsgesetz, GSG), 식품법(Lebensmittelgesetz) 등을 들 수가 있다.

독일 민법 제823조제2항은 제1항과 비교했을 때, 책임문제는 단지 보호규범(Schutznorm)의 위반만을 전제할 필요가 있고 그리고 순수한 재산손실만을 고려하고 있는 점이 특징이다.¹¹⁴⁾ 또한 독일 민법 제823조제2항은 제826조와 비교했을 때, 보호규범의 위반은 일반적으로 선량풍속의 침해보다도 증명하기가 쉽다. 그리고 고의(판단)에 있어서 손해가해(Schadenzufügung)를 반드시 요구하지는 않는다. 손해배상청구권에 관련해서, 독일 민법 제823조제2항은 제조물관련 안전규범과 관련을 가지기 때문에 제조물책임사안의 일부를 만족스럽게 해결하는데 이론적으로는 아주 적당하다.¹¹⁵⁾ 하지만 결함제품의 위험발생사전방지와 관련해서 보면, 일반적으로 문제가 되는 것은 결함제품 또는 불안전제품에 기인한 손해배상청구권이 아니라, 경고의무위반 또는 리콜의무위반에 의해서 발생하는 청구권이다. 따라서 독일 민법 제

Schutzgesetze - Verkehrspflichten - Schutzpflichten, in: Festschrift f. Karl Larenz zum 80. Geburtstag, hrsg. v. Claus-Wilhelm Canaris und Uwe Diederichsen, München 1983, S. 27-110 (이하 Canaris, in: FS Laurenz II), Canaris, in: FS Laurenz II, S.29ff.; MünchKomm/Mertens, § 823 Rdnr. 160ff.; Fikentscher, aaO., § 104 Rdnr. 1263.

114) 독일 민법 제823조 2항의 보호조항은 구체적인 권리나 이해와 관련되는 것을 필요로 하지 않고, 오히려 일반적인 행동방식을 금지할 수가 있다. 그래서 손해배상의무를 가져오는 행동은 확실한 이해 자체에 반할 필요는 없다. 단지 규범자체의 침해만으로 충분하다. Othmar Jauernig, Bürgerliches Gesetzbuch, 7Aufl., München, 1994, S. 985.

115) 특히 Diederichsen는 그의 Die Haftung des Warenherstellers, S. 78에서 이렇게 주장을 하고 있다. 하지만 최근의 문언에 따르면 독일 민법 제823조 2항에 관한 이러한 극단적인 해석에 강력한 비난이 있다; Canaris, in: FS Laurenz II, 1983, 29ff.; Larenz/Canaris, aaO., §77 III 2. 이에 따르면 재산손실은 본질적이고 직접적인 보호법익의 재산이 위반규범인 경우에만 배상될 수가 있다.

823조제2항으로 인하여 제1항에 따른 정도를 넘어선 리콜의무의 확장이 이루어졌고 그리고 그에 상응하게 청구권의 사전실행이 가능하게 되었을 지는 의문이다.¹¹⁶⁾

독일 문헌에 따르면 리콜의무를 포함하고 있는 거래안전의무는 체계적으로나 본질적으로 독일 민법 제823조제1항에 속한다.¹¹⁷⁾ 반대로 독일 민법 제823조제2항은 비불법행위적 보호법규에서 발생하는 의무를 위반한 자에게 손해배상의무를 부과하고 있다. 불법행위법상 리콜의무는 위험회피를 목적으로 하고 있는 거래안전의무로서 독일 민법 제823조제2항을 포함한 모든 불법행위구성요건에서 발생한다.¹¹⁸⁾ 이 경우에 보호법과 거래안전의무는 서로 다른 관계에 있을 수 있다.

(2) 보호법규의 침해와 거래안전의무의 위반

독일 민법 제823조제2항에 따른 보호법규의 침해와 거래안전의무의 위반과의 관계는 세 가지 관점에서 고려해 볼 필요가 있다.

첫째, 보호법규의 침해는 동시에 거래안전의무의 위반으로 설명된다. 이 보호법규의 침해와 거래안전의무위반의 병행하는 것(Parallelität)은 중복된 구성요건의 실현(doppelte Tatbestandsverwirklichung)에 대한 의미를 줄인다. 대개의 경우는 최소한 독일 민법 제823조제1항의 법익을 보호하기 위한 보호법규가 문제가 되는 경우에, 그 보호법규를 침해한 구성요건은 직접적으로 거래안전의무를 위반한다. 이것은 태만하게 된 자동차리콜이 형법적 판단의 근거가 되는 신체손상구성요건의 전제조건인 경우에는 명백하다. 이 경우에 거래안전의무위반에 대한 근거는 민법상 필요하고, 민법 제823조제2항의 보호법규인 형법조항으로의 우회는 필요 없다. 예를 들어 형법상으로 자동차리콜의 태만으로 인하여 (유죄)판결을 받은 자동차생산자는 이미 직접적으로 민

116) Bodewig, aaO., S. 291.

117) Larenz/Canaris, aaO., §76 III 2 b, A.A. v. Bar, S. 157ff.

118) Larenz/Canaris, aaO., §76 III 2 c.

법 제823조제2항의 리콜을 위한 불법행위법상 거래안전의무를 위반하였다. 형법상 행위 의무는 마찬가지로 불법행위법상 행위 의무를 발생하게 하는 위험상태에 근거한다.¹¹⁹⁾

보호법규의 침해와 거래안전의무위반의 병행성이 명백하지 않는 경우는 보호법규는 거래안전의무의 명료화 그리고 명백화(구체적 표현)로 설명이 가능하다.¹²⁰⁾ 예를 들어 보호법규의 리콜이 직접 또는 개별 지시의 형태 속에서, 예를 들어 의약품법 제69조, 기기안전법 제6조 제1항 1절과 연계해서 제5조제1항 또는 제품안전법 제4조 내지 제6조에 근거하고 있다. 이러한 보호법규상 리콜의무는 불법행위법상 관점에서 보면 불법행위법의 영역에서 거래안전의무의 명료화와 명백화로 볼 수가 있다.¹²¹⁾ 그래서 자동차생산자 또는 자동차생산자에게 명령을 하는 자는 자동차의 사용을 중지하고 리콜조치를 행할 불법행위법상의 의무를 가진다. 이는 보호법규상 리콜조항의 위반 내지 이에 근거한 리콜명령은 동시에 독일 민법 제823조제1항의 거래안전의무위반일 가능성도 있고, 독일 민법 제823조제1항과 제2항에 따른 경쟁적 손해배상청구권을 가져올 가능성도 배제할 수는 없음을 보여준다. 보호법규침해가 독자적인 의미를 갖는 경우는 단지 보호법규가 독일 민법 제823조제1항의 적용을 받지 않는 법익의 보호에 기여하는 경우이다.¹²²⁾

둘째, 보호법규의 침해는 리콜을 있게 하는 거래안전의무의 유발자(Auslöser)로 기능한다. 즉 보호법규는 직접적 명령을 통하여 또는 간접적으로 해당관청의 지시를 통하여 리콜을 지시하는 것이 아니라, 보호법규의 침해가 다른 구성요건의 전제조건과 함께 불법행위법상 리콜의무를 발생시키는 구성요건의 전제조건을 충족시키는 경우가 있다. 이는 자동차리콜을 가져오는 거래안전의무는 위험한 결함을 가진

119) Bodewig, aaO., S. 291.

120) Larenz/Canaris, aaO., §77 I 1 a.

121) Bodewig, aaO., S. 292.

122) Bodewig, aaO., S. 292.

자동차의 존재를 전제로 해서 발생함을 의미한다. 위험한 결함자동차로부터 자동차소유자를 보호하는 것을 목적으로 하는 보호법규는 자동차결함의 위험성을 보호법규의 침해 시 위험한 결함은 인정되고, 이러한 사실에 근거해서 불법행위법상의 리콜의무는 발생한다는 결과를 가지고서 명확하게 할 수 있다. 이러한 것은 특히 안전법상의 보호법규가, 예를 들어 제품안전법 제6조의 안전제조물을 위한 최소한의 표준에 미달은 일반적으로 거래안전의무의 위반이라고 설명하는 경우에 가능하다.

그럼에도 불구하고 자동차안전에 기여하는 보호법규의 모든 침해가 자동차리콜을 위한 거래안전의무를 발생하게 하지는 않는다. 최소한 보호법규의 침해 속에서 생산된 자동차가 사실상 위험하다는 충분한 혐의가 존재하지 않는 한, 어떠한 불법행위법상의 자동차리콜의무가 존재할 수가 없다. 그러나 이러한 혐의는 침해의 유형과 중합에서 가질 수가 있다. 추상적인 위험의 회피를 목적으로 하는 조항이 독일 민법 제823조제2항의 보호법규로서 보다는 사실은 독일 민법 제823조제1항의 거래안전의무로서 리콜의무의 적용영역을 아무런 문제없이 추상적인 위험상황에까지 확장시키고 있다. 그래서 오히려 원칙적으로 일반적인 고려에 상응해서 개별적인 경우에 피해자에 대한 리콜의무를 발생시키기 위하여 충분한 위험의 구체화가 있는지가 검사될 수가 있다. 따라서 추상적인 위험을 사전방지를 해야만 할 보호법규의 침해는 사실상 독일 민법 제823조제2항의 손해배상청구권을 발생시킨다. 하지만 이것은 항상 독일 민법 제823조제1항의 경쟁적 청구권이 불법행위법상 리콜의무의 위반 때문에 반드시 있게 한다는 것을 의미하지는 않는다.¹²³⁾

셋째, 거래안전의무는 보호법규침해의 회피와 밀접한 관련성을 가진다. 즉 리콜의무는 보호법규의 침해의 방지하기 위해서 발생할 수 있

123) Bodewig, aaO., S. 293.

다. 이는 자동차생산자가 자신의 자동차가 보호법규의 침해에 악용되는 것을 경험하는 경우가 있을 수 있음을 의미한다. 생각해 볼 수 있는 경우로, 생산자가 오락실 기계를 유통시켰는데, 이 기계는 결함 때문에 오락을 하는 사람에게 아주 불리하다. 그럼에도 불구하고 생산자는 오락실소유자가 의도적으로 이익을 높이기 위하여 그러한 기계를 구입하는 것을 경험하게 된다. 이때에 독일 민법 제823조제2항의 보호법규인 독일 형법 제263조의 사기죄가 가능하다. 여기서 생산자는 (실무에서) 희생자에 대한 거래안전의무를 근거로 수리를 제공해야 할 의무를 가지는 것이 가능하다. 또한 생산자에게 관청의 통고에 따라 기계의 거래를 중단하고 그리고 기계에 대한 경고와 사기행각을 알려야 할 의무를 지우는 것이 가능하다.

(3) 보호법규의 독자적 의미

보호법규가 리콜의무를 규정하고 있고, 이 리콜의무가 동시에 불법행위법상 거래안전의무의 근거가 되는 경우에, 이러한 의무의 위반은 두 개의 경쟁적 청구권의 발생을 의미한다. 경쟁적 청구권 중에서 어느 것이 실제로 더 큰 의미를 가지는가는 개별적인 경우에, 특히 입증상황에 따라서 달라진다. 제품손상의 경우, 리콜의무의 태만으로 인하여 범죄행위의 입증이 불법행위에 따른 리콜의무위반의 입증보다는 어렵다. 반면에 기기안전법 제6조제1항 또는 제품안전법 제9조에 따른 해당 관청의 리콜명령에 따르지 않았고, 그로 인해 손실이 발생하는 경우에 (보호법규의) 침해는 거래안전의무위반보다 좀 더 쉽게 입증할 수가 있을 것이다. 그러므로 독일 민법 제823조제1항과 제2항의 청구권의 경쟁관계는 보호법규의 침해가 악용된 불법행위법상 리콜의무의 유발자라면 있게 된다. 즉 보호법규침해뿐만 아니라 리콜태만 역시 문제가 된다. 그리고 증명과 관련해서는 구체적인 경우에 따라 달라진다.

독일 민법 제823조제2항은 손해배상규범으로서 보호법규가 일반적 인 또는 본래의 재산손실을 보호했을 경우에 독자적인 의미를 가진다.¹²⁴⁾ 그러나 재산이해(Vermögensinteresse)의 보호가 문제가 되는 경우에도 리콜의무가 있어야 하는 지에는 아직까지 확정되고 있지 않고 있다. 문헌에서는 원칙적으로 사실상 타인의 재산보호를 목적으로 하는 거래안전의무가능성을 인정하고 있다.¹²⁵⁾ 하지만 단지 물적 손실의 위협에 따른 이러한 리콜의무는 경고로서 충분하고, 물적 소유의 위협제품의 수리 또는 교환은 제시되지 않는다는 것을 보여주고 있다. 이는 재산손실의 위협만이 있는 경우도 마찬가지이다. 여기서 이러한 이익고려에 따른 결과는 이익의 무게에 따라 다르게 나타나고 있음을 알 수가 있다. 예를 들면 사기고의를 가진 자가 자금회전을 위하여 컴퓨터프로그램을 팔았는데, 이 컴퓨터프로그램은 결함이 있고 그리고 객관적인 이유도 없이 컴퓨터프로그램판매자의 설비에 유리하도록 되어 있다면, 이 경우에 고려할 만한 어떠한 이해도 존재하지 않으므로 경고의무뿐만 아니라 구매비용배상을 통한 회수도 차후의 개선이 불가능하다면 고려되지 않는다. 그리고 이 경우에 독일 민법 제826조의 구성요건의 실현과 결함에 대한 악의의 침묵의 존재를 이유로 독일 민법 제477조의 단기소멸시효는 고려되지 않는다.¹²⁶⁾ 결국 보호법규침해를 이유로 한 타인의 재산보호를 목적으로 하는 거래안전의무는 인정된다고 볼 것이고, 이때에 이에 따른 위험회피의무는 일반적으로 경고의무를 넘어선다고는 볼 수가 없다. 이는 관련자의 순수한 재산손실의 회피에 있어서 결함자동차의 수리나 교환의무는 아무런 역할을 하지 못함을 의미한다. 따라서 독일 민법 제823조제2항의 보호법규는 불법행위에 따른 자동차리콜의무의 근거로서는 커다란 의미

124) Larenz/Canaris, aaO., §77 I 1 a.

125) Larenz/Canaris, aaO., §76 III 2 c.

126) Bodewig, aaO., S. 294.

를 가지지 못한다.

제품안전법에 있어서 공법상의 제조물감시의무, 경고의무 그리고 리콜의무는 일반적으로 불법행위에 따른 리콜의무에 기초한다. 제품안전법상의 의무는 생산자나 판매자의 사후 제조물에 대한 공법상 책임을 확정하지 않음으로써 (이러한 의무에 대한) 민법상의 인정도 확정적이고 그 결과 의무에 대한 구별이 가능하게 된다. 여기서 제품안전법의 독자적인 적용범위가 의미를 가진다. 제품안전법에 따르면 제조물책임법은 사적으로 사용되는 제조물(private Produkte)에만 적용되고, 영업적으로(gewerblich) 이용되는 위험제조물에는 적용되지 않는다. 그리고 이 적용범위는 기기안전법에 의하여 제품안전법의 경고 또는 리콜규정의 영역에도 영향을 미친다고 규정하고 있다.¹²⁷⁾ 그래서 제품안전법이 사적제조물에 뿐만 아니라 영업적 제조물에도 문제가 됨으로써 민법영역내 거래안전의무를 구체화하는 것이 부인되지 않는다.

판매자의 제조물책임에 대한 문제는 제품안전법상 의무자의 범위가 불법행위에 따른 책임영역의 확장과 함께 대두된다. 제조물의 유통에 따른 판매자의 거래안전의무는 불법행위법상 제조물책임에 있어서 비교적 약하게 발생한다. 제품안전법은 생산자의 개념을 아주 넓게 보고 있다. 제품안전법 제3조제1항에 의하면 제품을 유통시키는 자라 할지라도 그의 행위가 제조물의 안전성에 영향을 미치는 한에 있어서는 생산자로 보고 있다. 반면에 판매자는 그의 행위가 제조물의 안전성에 영향을 미치지 않는 자이다.¹²⁸⁾ 준생산자(Quasi-Hersteller)란 영업이나 업무활동에 있어서 자신의 이름, 상표, 또는 구별가능한 표시를 함으로써 생산자로 고려되거나 또는 제조물의 재가공을 업으로 하는 자를 말한다.¹²⁹⁾ 제품안전법에 있어서 전통적으로 불법행위법상 제조물책임에서 판매자로 고려될 수 있는 자들도 생산자로 고려되고 있

127) 제품안전법 제2조제3항 제2호.

128) 제품안전법 제3조제3항.

129) 제품안전법 제1조 2문.

다. 제품안전법에 의하면 제조물감시, 경고의무 그리고 리콜의무는 생산자의 의무로 하고 있는 반면에, 판매자에게는 단지 제조물의 안전 결함을 인식하고 있거나 당연히 알 수 있는 경우에 제조물의 유통을 허용하고 있지 않다.¹³⁰⁾ 따라서 판매자는 책임이 전제되는 독일 민법 제832조제1항에 따른 제조물책임에 있어서 거래안전의무위반과는 관련이 없다. 왜냐하면 그에게는 준생산자로서 또는 제품안전법상 다른 이유에서 리콜의무를 가진 생산자로서 독자적인 리콜의무가 존재하지 않기 때문이다.¹³¹⁾ 반대로 침해가 제품안전법과 관련해서 독일 민법 제823조제2항의 책임을 근거할 수는 있다.

의무부과는 안전청의 리콜명령을 따르지 않더라도 제품안전법에 의하여 판매자로 인정되는 자에게 가능하다. 제품안전법 제7조제3항에 의하면 안전청은 생산자에게 경고나 리콜조치의 이행을 의무지울 수 있을 뿐만 아니라, 판매자의 협조도 명할 수가 있다. 만약 현재의 치명적인 자동차결함에 따른 위험을 다른 방법으로는 방지할 수가 없고, 안전청의 다른 사람에게 위험회피조치에 대한 의무의 부과가 가능한 경우에¹³²⁾, 위험자동차의 소유자가 안전청의 위험자동차제거명령에 따르지 않는다면, 그는 제품안전법과 관련 하에서 민법 제823조제2항에 따라 책임을 지는 것이 가능하다. 독일 민법 제823조제1항과 거래안전의무와 비교 속에서 리콜의무의 점차적인 확장에도 불구하고 제품안전법은 독일 민법 제823조제2항의 독자적인 책임근거를 위한 보호법규로서 별다른 의미를 가지지 않는다. 이는 만약 보호법규의 침해가 입증 상황에 따라서 거래안전의무위반보다도 더 쉽게 증명할 수가 있을 경우, 즉 생산자가 안전청의 리콜명령을 따르지 않은 경우에 기대할 수 있다. 리콜명령은 안전청조치의 보충성원칙에 따라 단지 드물게 발생

130) 제품안전법 제4조(생산자)와 비교 속에서 동법 제5조(판매자).

131) Gerhard Wagner, Das neue Produktsicherheitsgesetz: Öffentlich-rechtliche Produktverantwortung und zivilrechtliche Folgen, BB 1997, 2541, 2542f.

132) 제품안전법 제7조 3항 3호.

하기 때문에, 손실에 대한 적절한 입증상황은 주어지기가 힘들다.

나. 독일 민법 제826조에 의한 자동차리콜의무

(1) 책 임

독일 민법 제826조에 의하면 선량풍속에 반하여(gegen guten Sitten) 다른 사람에게 고의로 손해를 끼친 자는 손해배상의무가 있다고 규정하고 있고, 따라서 순수한 재산손실에 있어서 배상은 가능하다.

독일에서 선량풍속위반의 기준에 관해서 논란이 있다. 하지만 선량풍속위반과 위법의 동일성(Gleichsetzung von Sittenwidrigkeit und Rechtswidrigkeit)을 부정하는 데는 견해가 일치하다.¹³³⁾ 공정하고 정당한 사고는 사회윤리(Sozialethik)를 지향한 예절심(Anstandsgefühl)과 연결되어 있다는 견해가 우세하다.¹³⁴⁾ 이때에 동적제도(bewegliches System)측면에서 법적 평가의 의미와 비법적과 법내재적 원칙사이의 교환효과가 점점 더 지적되고 있다.¹³⁵⁾

독일 민법 제826조의 고의는 단점부과(Nachteilszufügung)와 관련이 있고, 반면에 선량풍속위반 또는 위법과 관련이 없다. 선량풍속위반과 고의 사이에는 일반적인 견해에 따르면 교환효과가 있다. 조건부 고의가 충분하기 때문에 손해를 입힌 자는 쉽게 다루어지고, 따라서 그가 손해를 수용해야만 한다는 증명만으로 충분하다. 고의에 필수적인 전제조건은 행위로 손실의 결과가 발생하였다는 인식이다.

(2) 적용범위

판례에 따르면 독일 민법 제826조는 처음부터 위험제조물에 의한 구매자의 손실영역에서 적용된다고 한다. 독일 민법 제826조는 특수한

133) MünchKomm/Mertens, aaO., §826 Rdnr. 5; Larenz/Canaris, aaO., §78 I 2.

134) Bodewig, aaO., S 296.

135) MünchKomm/Mertens, aaO., §826 Rdnr. 15ff; Larenz/Canaris, aaO., §78 II.

제조물책임법상 기본원칙의 발전까지 불법행위의 보호에 있어서 핵심적인 사항이었다. 이때에 전제조건은 제조물결함으로 인한 구매자의 가벼운 위험(leichsinnigen Gefährdung)과 더불어 제조물위험을 인식하면서도 유통을 시켰을 경우와 유통 후에 위험의 인식에 있어서 생산자의 악의의 기만 또는 태만이다. 제국최고재판소는 그의 “Bremsen-I”의 판결에서 위험인식하에 결함화물차의 유통시키는 것과 유통되고 있는 화물차에 대한 결함인식을 통한 위험감지를 동일하게 선량풍속위반의 전제로 보았다.¹³⁶⁾

먼저 독일 민법 제826조는 자동차생산자가 자동차의 결함을 단순히 경솔하여 알지 못하거나 악의의 기만으로 유통시키는 경우에 적용이 가능하다. 제국최고재판소(Reichsgericht)에 의하면 화물차생산자가 화물차의 구조결함(여기서는 Bremsen결함)을 인식하면서도 유통시킴으로써 운전자와 일반인을 심각한 손실위험에 노출시킬 경우에, 화물차생산자의 선량풍속위반은 인정되었다.¹³⁷⁾ 독일 연방재판소(이하 BGH)의 판결에서도 중요한 재산손실위험과 함께 주관적인 측면에서 경솔에 의한 무시만으로 선량풍속은 위반된다고 보았다.¹³⁸⁾ 위험을 가져오는 결함과 심각한 손실의 발생가능성을 사실상 긍정적으로 보지는 않으나 발생가능성을 배제하지 않고 받아들인 자는 경솔하다고 다루어지고, 그로 인하여 제3자에게 발생하는 결과를 받아들여야 된다고 이야기된다. 이 역시 선량풍속위반의 비난에 대한 근거가 된다.

판결은 또한 선량풍속위반을 악의의 기만과 관련시켰다. 즉 예를 들어 자동차생산자가 자신의 자동차가 특정한 사용목적에 적합하지 않음을 알면서도 침묵하였을 뿐만 아니라 오히려 문제의 사용목적을 위

136) RGZ 163, 21-“Bremsen”.

137) “화물차생산자가 기존의 생산방식에 의한 화물차는 안전에 치명적인 결함이 있고 그리고 그에 따른 일반인의 위험의 발생을 알면서도 화물차를 유통시키는 경우에, 화물차생산자는 위법이고 선량풍속을 위반하였다”, RGZ 163, 21-“Bremsen I”.

138) BGH VersR 1958, 672-“Backsteine”; BGH WM 1975, 559-“Heizungsanlage”.

하여 계속 사용하게끔 장려하였다면, 자동차생산자는 선량풍속을 위반하였다. 독일 연방법원(BGH)에 의하면 접합한 곳의 틈을 막는 반죽(Fugungsdichtungsmasse)을 생산하는 생산자가 자신의 제품이 창유리에 는 적합하지 않다는 것을 인식하면서도 판매를 계속한 경우에, 생산자는 선량풍속을 위반하였다고 보았다.¹³⁹⁾ 따라서 생산자는 구매자가 제품의 부적절함으로 인한 차후개선작업 때문에 입은 손해를 배상하여야만 한다. 특히 연방법원은 만약 거래관습상 신의와 믿음에 따른(정보)통지를 기대 가능한 경우에, 계약당사자에 대한 침묵역시 악의의 기만으로써 선량풍속을 위반한다고 설명하고 있다.¹⁴⁰⁾ 따라서 만약 자동차생산자가 자동차의 치명적인 결함을 알면서도 경제적 비용 때문에 판매를 계속하였고 그리고 악의의 방법으로 자신의 고객에게 자동차가 결함이 없는 것처럼 가장하였다면, 자동차생산자의 선량풍속 위반은 발생한다.

선량풍속위반으로 결함자동차를 유통시켜 순수한 재산손실을 유발한 경우에만 불법행위법상 실질적인 의미가 있다. 왜냐하면 다른 경우에는 독일민법 제823조 1항 역시 좀 더 쉽게 증명 가능한 구성요건 전제조건과 함께 문제가 되기 때문이다. 그래서 연방법원의 판례에 따르면 수공업자는 선량풍속을 위반하여 유통되고 있는 제품의 부적합성 때문에 필수적인 차후개선작업을 함으로써 손해를 입은 경우에 손해배상을 요구할 수 있다.¹⁴¹⁾

자동차생산자의 제조물책임은 자동차를 유통시킴으로써 끝나지 않는다. 특히 자동차생산자가 예상 가능한 방식 속에서 치명적인 결함에 책임이 있다면, 그에게 차후의 위험회피의무가 부과된다. 이렇게 볼 경우에 자동차생산자가 자동차를 손실고의와 함께 선량풍속을 위반하면

139) BGH BB 1989, 20-“Fugungsdichtungsmasse”.

140) OLG Köln NJW 1972, 497, S. 498-“Omega Uhren”.

141) BGH BB 1989, 20-“Fugungsdichtungsmasse”; BGH WM 1975, 559-“heizungsanlage”.

서 유통시켰을 경우에, 그의 차후의 위험회피의무는 당연하다. 문제는 기대가능성 검토에 있어서 이러한 이해고려(Interessenabwägung)가 정당해 질 수 있는가이다. 즉 단순 물적손실위험에 있어서 위험인의 자기보호 기대가능성 때문에 경고의무만이 존재하는 것은 옳은가가 문제가 된다. Bodewig에 의하면 생산자행위의 선량풍속위반은 심각한 결함행위의 경우에 생산자의 이해를 잠재적 희생자의 이해와 비교하여 완전히 무시되는 것과 생산자에게 위험을 직접적 제거하게 하는 것을 정당화를 가능하게 한다.¹⁴²⁾ 유통에 의한 선량풍속위반은 리콜의무를 강화하게 할 수 있다.

선량풍속을 위반하여 유통되는 제품에 의하여 재산손실만 위협을 받는 한, 리콜의무는 이러한 손실의 회피와 관련을 가지게 될 가능성도 있다. 이 경우에 생산자의 위험회피조치는 반드시 위험인의 재산 이해에 유리하게 할 필요가 있다. 이 리콜의무는 독일 민법 제826조 내에서만 존재 가능할 수 있다. Bodewig에 의하면 위협받는 물적 손실에서처럼, 생산자의 결함행위의 심각성에 기초할 경우에 원칙적으로 경고만으로 충분하지 않다고 한다. 왜냐하면 위험유발자에게 생산자가 자기의 법적 지위를 선량풍속을 위반하면서 침해하는 것을 자기 보호를 통하여 피한다는 것은 기대할 수가 없기 때문이다.¹⁴³⁾

그리고 독일 민법 제826조의 선량풍속위반은 자동차생산자가 유통 중인 자동차가 결함이 있음을 알았을 경우에도 문제가 된다. 이에 대하여 제국최고재판소는 상세하게 설명하고 있다.¹⁴⁴⁾

142) Bodewig, aaO., S 299.

143) Bodewig, aaO., S 299.

144) “만약 그가(생산자가) 화물차가 유통되는 시점에서 발생할 수 있는 유형의 결함을 차후에 경험하였다면, 그는 이에 따른 위험을 최선을 다하여 조정(방지)하여야 할 의무가 있다. 만약 이를 알지 못하여 일반적인 운송을 위험하게 한 자는 반듯이 결함에 따른 위험을 회피하기 위하여 그 상황에서 그에게 기대할 수 있는 모든 것을 하여야 한다. 위험을 안 후에도 방지노력을 하지 않고 방치하고 있다면, 그의 행위는 적어도 일반적으로 지켜야 할 의무를 위반한 것이고, 따라서 선량풍속을 위반하였다.”, RGZ 163, 21, 25f.

자기의 제품이 위험하지 않다는 선의의 믿음과 함께 자동차를 유통시킨 자동차생산자는 위험을 인식하자마자 위험회피의무는 발생한다. 자동차생산자는 반드시 구매자의 손실회피를 위하여 그에게 기대할 수 있는 모든 조치를 하여야 한다. 다시 말하면 자동차생산자는 결함 위험에 대한 경고를 하여야 하고, 필요하다면 자동차를 회수하거나 위험을 직접 제거하여야 한다.¹⁴⁵⁾ 자동차생산자가 이 의무를 이행하지 못하였고, 이 의무태만의 원인이 경솔함일 경우에 독일 민법 제826조의 선량풍속위반이 문제가 된다.¹⁴⁶⁾ 자동차생산자의 위험에 대한 고의는 그가 결함의 원인, 유형 그리고 정도를 알고 있고, 그의 전문적인 지식을 통하여 잠재적인 위험의 평가가 가능하고 그리고 그에게 위험 회피가능성을 기대할 수가 있는 경우에 있다고 본다.

위반된 리콜의무가 단순히 독일 민법 제823조제1항의 보호법익의 보호와 관련이 있는 경우에, 의무위반에 따른 선량풍속위반은 좁은 구성요건전제조건 때문에 실제로 거의 의미가 없는 독일 민법 제826조의 경쟁적 청구권이라는 결과를 가져온다. 선량풍속위반적 독일 민법 제826조의 리콜의무위반의 독자적인 실질적 역할 하는 경우는 독일민법 제823조제1항에 의하여 보호되지 못하는 법익에 대한 손실을 회피를 위한 경우이다. 즉 (순수한) 재산(관련)이해가 문제가 되는 경우이다. 하지만 재산 자체는 독일민법 제823조제2항의 보호법규에 의해서가 아니라 제826조에 의하여 보호된다. 그 결과 재산보호를 목적으로 하는 리콜의무의 선량풍속위반적 위반은 손실내재(schadenträchtige) 자동차가 이미 선량풍속위반적으로 유통되었을 경우에만 가능하다. 따라서 이미 재산손실의 책임의 근거된다. 즉 발생될 수 있는 선량풍속위반적 리콜의무의 위반은 여전히 보충적인 책임근거로 설명된다.

결론적으로 결함위험을 가진 자동차를 선량풍속을 위반하면서 유통시켰을 경우에 리콜의무는 발생한다. 하지만 이 리콜의무가 실질적으

145) Kullmann, in: Kullmann/Pfister, Kza 3000, S.2f.

146) BGH VersR 1991, 1413-“Sachverständigenhaftung”.

로 의미를 가지는 경우는 단지 독일 민법 제826조의 위반으로 순수한 재산손실의 위협에 한한다. 또한 자동차를 손실고의와 함께 선량풍속을 위반하여 유통시킨 경우에 재산손실의 보호를 위하여 차후의 제조물책임과 위험회피의무가 발생한다. 차후의 위험회피의무는 원칙적으로 위험직접제거의무를 의미한다. 왜냐하면 위험유발자에게 자동차생산자의 심각한 결함행위와 선량풍속위반적(위험유발자의) 법적 지위 위협에 있어서 독자적인 조치를 통하여 위험회피를 하게 하는 것은 기대할 수가 없기 때문이다. 그리고 원칙적으로 선량풍속위반적 자동차 리콜의무의 태만은 고려가능하다. 하지만 이러한 태만은 독일 민법 제823조의 보호법익의 위협에 있어서 그리고 제826조의 보호재산에서도 독자적인 실질적 의무는 가지지 못 한다.¹⁴⁷⁾

5. 우리나라 제도에 대한 시사점

자동차리콜제도에 있어서 그 성공여부는 자동차생산자의 적극적 의무행과 자동차소유자나 실사용자의 적극적인 협조가 필수적이다. 이는 자동차리콜에 있어서 그 목적이 결함자동차의 위협에 대한 사전 예방에 있는 바, 자동차생산자의 의무행과 자동차소유자나 사용자의 협조에 대한 동기유발이 매우 중요함을 의미한다. 따라서 독일자동차리콜제도에 있어서 동기유발필요성강조는 우리의 자동차리콜제도에 있어서도 시사하는 바가 크다고 하겠다.

먼저 생산자측면에서 보면 시장경제제도에 있어서 리콜의무불이행시 가지는 경제적 이득보다는 리콜의무이행시 가지는 경제적 이점, 예를 들면 이미지향상에 따른 경쟁력의 강화를 보다 크도록 유도할 필요가 있다. 따라서 자동차관리법 제31조의 제작결함의 시정에 있어서 자동차생산자의 의무이행시 관련기관의 보다 적극적인 지원(예를 들어 공개 또는 시정조치가 필요한 경우에 공공기관망을 이용하게 하

147) Bodewig, aaO., S 301.

거나, 자동차소유자나 사용자의 적극적인 협조의무에 대한 법적 근거를 마련해 주는 것 등을 들 수 있겠다)과 의무불이행시 보다 적극적인 경제적 제재조치를 취함으로써 경제적 손실을 가져오게 하여 시장 경쟁력을 악화시킬 필요가 있다.

그리고 자동차리콜제도의 상대방인 자동차소유자나 사용자가 자동차리콜제도에 적극적인 참여유도를 위해서는 무엇보다도 자동차소유자나 사용자의 경제적 부담을 들어주는 데 도움을 줄 필요가 있다. 따라서 자동차관리법 시행규칙 제41조 1항 4호의 자동차생산자의 제작 결함에 따른 시정조치비용부담에 있어서 부담내용을 구체적으로 언급할 필요가 있다. 이는 최소한 자동차생산자나 소유자가 자동차리콜에 응할 경우에도 (경제적) 손해가 발생하지 않게 실질적인 조치를 하여야 한다는 것을 의미한다. 예를 들어 부담금의 정도는 자동차소유자나 사용자의 자동차리콜의 동기유발이 가능하도록 하기 위하여 -왜냐하면 자동차생산자는 이미 자신의 경제적 희생을 최소화하기 위한 노력 속에서 자동차리콜을 실행하기 때문에 - 실질적으로 자동차소유자나 사용자가 자동차리콜에 따른 비용을 전혀 부담하지 않게 할 법적 근거의 마련이 필요하다. 그리고 자동차소유자나 사용자의 자동차결함의 사전인식에 따른 (임의적) 조치가 있게 하기 위하여 조치에 따른 실질적인 비용보상의 법적 근거가 필요하다.

II. 유럽연합과 독일의 소비자제품안전제도

1. 유럽연합과 소비자제품안전

가. 유럽연합준칙의 제정배경

유럽연합은 1985년 이미 『제조물책임에 관한 준칙(87/374/EWG)』을 제정하였고 회원국도 자국법으로 이행하고 있다. 그러나 제조물책임

법에 의한 제품의 안전성 확보는 사후적인 제품안전에 중점을 두고 있기 때문에 소비자제품으로 인한 사전적인 소비자의 안전을 확보하는 데에는 불충분하다는 데에 유럽연합위원회는 합의하였다. 또한 유럽연합위원회는 개별회원국에 따라 상이하게 규정된 안전법규, 기술규정 등으로 인하여 생기는 회원국간에 안전요건상 차이점을 극복하여 결과적으로 유럽연합이라는 단일시장의 형성에 장애를 제거하기를 원하였다. 유럽연합 회원국은 기존의 규격을 상호 인정하되 각 회원국별로 표준 또는 기준이 상이하여 교역에 장애가 될 수 있는 건강 및 안전에 관한 사항은 통일을 기한다는 것이다.¹⁴⁸⁾ 유럽연합 안에서 통일을 기함에 있어 과거와 같이 기술적인 세부사항까지 규정하지는 않고 기본적인 기술요건만을 정하기로 유럽연합 이사회는 합의를 하였다. 기본적 기술요건을 구체화하기 위하여 유럽연합위원회는 기본적인 사항에 대하여서만 정하고, 세부적 기술적 사항은 민간표준기구에 위임하기로 결정하였다. 민간표준기구로는 유럽표준화위원회(CEN)¹⁴⁹⁾와 유럽전기표준화위원회(CENELEC)¹⁵⁰⁾가 지정되었다. 이들 민간기구는 유럽연합위원회의 준칙에 따라서 기본적 사항에 합치하는 규격을 제정한다.¹⁵¹⁾

148) 이에 관하여는 이종영, 식품위생법 개선방안(II), 한국법제연구원, 1997, 145면 이하 참조.

149) Comité Européen de Normalisation.

150) Comité Européen de Normalisation Electrotechnique.

151) 제조업자들이 유럽표준화위원회와 유럽전기표준화위원회가 제정한 규격을 충족하면 유럽연합의 준칙에서 규정한 기본사항을 충족한 것으로 간주된다. 그러나 유럽표준화위원회와 유럽전기표준화위원회가 제정한 규격과 기준에 따라야 하는 것은 아니며 다른 방법으로 기본사항을 충족하였다는 것을 입증하면 제품의 판매에 제한을 받지 않는다. 그러나 실제로 대량생산을 하는 대규모기업의 경우가 아니라면 별도로 기본사항을 충족하였다는 것을 입증하기가 쉽지 않기 때문에 실제적 강제력을 가지는 규격이라고 할 수 있다. 유럽표준화위원회와 유럽전기표준화위원회가 제정한 표준(규격)을 충족시킬 경우에 제품의 생산자는 자신의 제품에 소위 CE 마크를 표시할 수 있으며 이 마크가 있는 제품은 유럽연합 내에서는 추가적 시험 검사 없이 유통이 가능하다(성극제, 표준 및 검사제도, 대외경제연구원, 1992, 73면 참조).

제품과 관련된 각각의 개별적인 준칙은 일반적인 안전의무를 규정하고 있다.¹⁵²⁾ 일반적 안전의무는 준수되어야 하는 특정기술안전수준에 관한 요건에 의하여 내용적으로 구체화되고 있다. 특정기술안전수준은 “기본적인 안전요건에 관한 새로운 개념”으로 전환되었다. 이러한 안전요건은 각각의 개별준칙의 부속서에 가능한 모두 기재되어야 하고 자세하게 규정되어야 한다. 기술적 특수성에 관한 작업은 유럽연합의 준칙과 그 부속서에 규정되지 않고, 산업규범을 관할하는 위원회의 과제로 넘겨졌다. 지금까지의 기술규범에서와 같이 이러한 기술적 특수성은 법규적 특성은 없고, 구속력이 없는 권고에 지나지 아니한다.¹⁵³⁾

새로운 방안(Neue Ansatz)은 대강입법을 제정하도록 하고 있다. 그런데 이 대강입법은 인증제도를 도입하고 있다. 그러므로 제품이 기본적인 안전요건에 합치하는가에 대한 여부를 허용하는 것이 인증제도의 핵심적인 내용이다. 여기서 허용은 제품의 안전성 인증을 의미한다. 유럽연합 위원회는 해당회원국과 협의를 하고, 상설된 협의회에 의견을 표명한 후에 회원국의 조치가 적합하지 않다고 판단하면, 다른 회원국가에 해당제품의 유통을 동시에 금지시킬 의무가 있다.¹⁵⁴⁾ 유럽연합위원회는 조정된 조치를 다른 회원국가의 행정청이 수행하도록 강제할 수는 없다. 왜냐하면 유럽공동체법에 이에 관한 근거가 없기 때문이다. 합치성표시가 있는 위험제품에 대한 사후적 시장통제를 하기 위하여 유럽연합은 지금까지 모듈준칙에 근거하여 제정된 개별 제품에 대한 준칙을 제정하였다.¹⁵⁵⁾

152) 예를 들면 1988년 8월 3일의 장난감에 관한 유럽연합준칙 제2조제1항이다 (ABIEG v.16. 7.1988 Nr.L 187/3): “장난감은 일상적인 행위를 고려하여 특정되거나 예측될 수 있는 사용 시에 이용자와 제3자의 안전과 건강을 위해하지 않을 경우에 만 유통될 수 있다”.

153) Modell-“Richtlinie”, Anh. II, Nr.C 136/3 참조.

154) Modell-“Richtlinie”, Anh. II, Nr.C 136/7.

155) 이에 관한 사례로는 간단한 인쇄용기에 관한 준칙(ABIEG v.8.8.1987 Nr.L 220/48)

이와 같은 노력의 일환으로써 유럽연합은 1992년에 유럽이사회의 결정으로 『일반소비자제품 안전준칙(92/59/EWG)』을 결정하였다. 이 준칙은 시장에 유통되는 제품이 모든 유럽연합회원국에서 안전하다는 것을 보장하기 위하여 생산자, 판매자 그리고 회원국가의 의무를 규정하고 있고, 회원국과 유럽연합위원회의 권한에 관하여 규정함으로써 회원국과 유럽연합위원회의 권한의 범위를 명확하게 하였다. 그러나 유럽연합의 제품안전준칙은 생산자, 판매자 또는 소비자를 직접 규율하지 않고, 회원국가를 규율한다.¹⁵⁶⁾ 유럽연합의 회원국은 1994년 6월 29일까지 이 준칙을 준수하기 위하여 자국의 법률, 시행령, 시행규칙을 제정 또는 개정하였다(제품안전준칙 제17조). 이 준칙은 제조물책임에 관한 유럽연합준칙(95/374/EWG)과는 관련이 없기 때문에 규율 받지 아니한다(제품안전준칙 제13조).

나. 제품안전준칙의 주요 내용

일반적 안전요건의 준수는 사업자의 의무이고, 이러한 의무에는 소비자에게 관련된 정보제공의무와 제품의 특성에 합치하는 적합한 조치의무를 포함하고 있다. 이렇게 하여야 비로소 소비자는 이러한 제품의 위험에 대한 정보를 받을 수 있다. 유럽연합의 준칙에 규정된 내용을 대략적으로 요약하면 다음과 같다.¹⁵⁷⁾

(1) 생산자의 의무(제3조제1항과 제2항)

- ① 안전한 제품만 시장에 유통시킬 의무
- ② 소비자에 필요한 제품정보의 제공의무

과 장난감준칙(ABIEG v.16.7.1988 Nr.L 187/1)을 들 수 있다.

156) EuGH, NJW 1994, 2473 = JZ 1995, 149; NJW 1996, 1401 = EuZW 1996, 236 = ZIP 1996, 870.

157) 권대우·이종영·신동주 공저, 소비자안전강화방안에 관한 연구, 재정경제부 용역보고서, 2003, 50면.

③제품관찰의무

(2) 판매자의 의무(제3조제3항)

일반적 안전의무와 준수에 기여하기 위한 주의의무

(3) 회원국가의 의무

①감독행정청의 설치의무와 이 준칙상 적합한 조치를 할 수 있기 위해 필요한 권한을 행정청에 부여할 의무(제5조제2항)

②다음 사항을 수행하기 위한 적절한 조치를 할 의무(제6조)

- 제품 유통 후에도 제품의 안전성에 관한 검사
- 모든 관계자로부터 모든 필요한 정보의 요청권
- 제품 유통 시 소비자제품을 안전하게 제조하고 소비자제품위험에 대한 적절한 경고표시 요구권
- 제품의 위험에 폭로될 수 있는 모든 소비자에 대하여 적합한 시기에 적절한 방식으로, 그리고 경고에 의하여 이 위험함을 알 수 있도록 할 조치권한
- 제품의 위험성에 대한 정확하고 일치하는 징표가 있는 경우, 검사를 위해 필요한 기간 동안 해당 제품과 동일한 제품종류의 검사요청권, 전시 또는 진열금지권
- 위험한 것으로 증명된 제품과 동일종류 제품의 유통을 금지하고, 금지명령의 준수를 위하여 필요한 추가적 보완조치권
- 이미 시장에 유통 중인 위험제품의 회수권, 폐기권

③회원국은 제품이나 또는 동일종류 제품의 유통이 제한받거나 또는 회수되게 하는 조치를 취하는 경우에 유럽연합위원회에 통보할 의무¹⁵⁸⁾(제7조제1항)

158) 다만, 이 조치가 회원국의 영토에 제한되어 영향을 미치는 경우는 예외이다.

(4) 유럽연합위원회의 권한(제9조)

하나 이상의 회원국에서 제품에서 야기되는 소비자의 건강과 안전에 대한 진지하고 직접적인 위험을 발견한 경우에 이 위험과 관련하여 취하여야 되는 조치에 대한 회원국가간의 의견의 불합치할 경우에는 소비자의 건강과 안전을 보호하고, 유럽연합 공동시장의 규범합치적인 기능을 보장하기 위하여 위험이 적절하고 유럽연합 전체에 적용 가능한 조치로만 적합하게 극복될 수 있는 경우에 적합하고 잠정적인 조치를 취할 수 있는 유럽연합 위원회의 권한을 규정하고 있다.

어떤 제품의 안전성 판단을 위한 척도는 특별한 규정이 없는 경우에도 확정될 수 있다. 유럽연합회원국은 제품의 안전성통제를 위한 적합한 조치를 할 수 있는 권한을 가진 행정청을 신설하고 있다. 유럽연합의 회원국가가 이미 유통되고 있는 위해한 제품의 수거를 효과적이고 즉시 조치할 수 있는 것은 이러한 적절한 조치에 속한다. 시장의 단일화를 유지하기 위하여 제품의 유통을 제한하거나 또는 시장으로부터 퇴출명령을 받는 모든 조치에 관하여 유럽연합위원회는 회원국가로부터 이에 관한 통보를 받는다. 물론 이러한 조치가 해당 유럽연합 회원국가의 주권이 미치는 제한된 지역에만 영향을 미치는 소비자제품사고라고 하여도 회원국은 통보를 받는다.

예를 들면, 유럽연합조약에 따르면 유럽연합회원국의 영토 안에서 발견된 위험한 제품에 대한 적합한 조치를 취하는 것은 유럽연합회원국의 관장사안이다. 그러므로 개별 회원국은 특정된 제품에 대하여 상이한 결정을 할 가능성이 존재한다. 이러한 사안은 회원국간의 규범일치화가 되지 아니하여 결과적으로 소비자보호를 위하여 적합하지 아니한 결과를 초래하고, 유럽연합 영역 안에서의 거래관계가 장애요인이 될 수 있다.

유럽연합전체 공동체와 공동체의 중요한 부분과 관련되거나 또는 직접적인 미래와 관련될 수 있고 제품에서 나오는 안전성문제로 인하

여 개별적인 제품 또는 개별적인 제품집단에서 중대한 제품안전성에 관한 중대한 문제가 발생할 수도 있다. 그러므로 유럽연합 전체를 위한 최후의 수단으로써 유럽연합회원국에 대한 결정의 형식으로 제정할 수 있는 적합한 절차가 제정되어야 하였다. 이러한 유럽연합의 결정은 유럽연합지침 형식으로 제정되기 때문에 경제주체에 직접 적용되지 않고, 유럽연합회원국을 구속하고, 회원국은 유럽연합회원국으로 의무를 이행하기 위하여 유럽연합의 지침을 자국의 국내법에 반영함으로써 유럽연합지침을 이행하게 된다. 이러한 절차이후에 유럽연합 위원회는 한시적 조치만을 취할 수 있다. 그러므로 유럽연합지침이 제정된 이후에 회원국과 협력을 모색하기 위하여 87/373/EWG 결정의 절차Ⅲ 변형 b)에 의하여 규율위원회를 설치하게 되었다.

다. CE마크 제도

(1) 도입배경

CE(Commuanute's Europe'ennes: Europäische Gemeinschaften)마크는 유럽연합의 통일된 인증마크이다. 소비자제품의 CE마크는 1985년 5월 7일 유럽연합이사회의 결정이 그 출발점이었다. 유럽연합은 유럽연합 내의 자본, 상품, 인력 및 서비스의 자유로운 유통을 위하여 3가지의 무역장벽¹⁵⁹⁾을 제거하고자 했다. 이에 따른 수단으로 유럽연합은 유럽 표준과 CE마크를 제정하게 되었다.

CE마크는 유럽연합의 여러 준칙에서 규정되고 있고, 특히 유럽연합의 기계준칙에서 규정되어 있다. 유럽연합의 기계준칙은 유럽공동체 조약 제100a조에 따라서 제정된 유럽연합의 역내시장준칙에 속한다.

159) 첫째, 물리적 장벽인 국경에서 재화와 용역 등의 이동을 저해하는 규제요소. 둘째, 기술장벽인 재화, 용역, 자본, 노동 등의 이동을 저해하는 상이한 표준, 기술규정, 인증제도, 검사제도. 셋째, 재정적 장벽인 가맹국 간의 상이한 세금제도, 부가가치세, 물품세 등이다.

역내시장준칙은 우선적으로 회원국이 법규와 행정규칙의 조정에 기여하고 역내시장의 형성과 기능유지에 관련된다. CE마크는 표시된 제품이 유럽연합의 지침에 합치함을 표시하므로 유럽연합 회원국간의 상이한 제품안전성요건에 근거하는 개별 국가적 통제를 넘어서 회국간의 상이한 기술규범과 관련된 상품의 유통제한을 극복하는 데에 기여하고 있다. CE마크 부착에 대한 책임과 CE마크의 합법적인 사용을 위한 전제요건은 유럽연합의 여러 지침에서 명백하게 규정하고 있다. 그러나 개별적인 사항에 접근하기 이전에 유럽연합의 역내시장의 조화를 위한 기술지침이 가지는 의미와 이를 유럽연합의 법적 근거, 특히 회원국이 다르게 안전규격을 제정할 수 있는 분야에 관하여 자세하게 규명되지 않고는 CE마크를 이해하는 데에 어려움이 있다. 이러한 CE마크제도를 도입하기 위해 대부분의 국가에서 연구하고 있는 CE마크가 근거를 두고 있는 법적인 문제점들에 대해 잠시 아래에 기술하도록 하겠다.

(2) 역내시장의 형성을 위한 기술규격조화지침의 의미

① 상이한 기술안전법에 의한 제품유통장벽

유럽연합 회원국가의 상이한 안전시스템은 수많은 기술제품이 회원국의 시장으로 진입하는 데에 유통장벽이라고 할 수 있다. 그러므로 기술제품의 수출 시에 흔히 특별한 안전성심사, 인증서 또는 구조변경이 필요했다. 이러한 형식으로 표출되는 상품의 유통장벽은 쉽게 극복될 수 있는 요소가 아니었다. 왜냐하면 각 국가는 오랜 역사동안 발전되어 온 자국의 규범체계가 존재하고, 이를 집행하기 위한 행정기관과 검사기관 있었기 때문이다. 이러한 점에서 각 국가 간에는 기계의 안전성요건과 기준에 차이점이 있고, 바로 이점이 국가 간의 기술제품의 규범조화를 어렵게 하였다.

②우선적 효력을 가지는 규범의 요건

유럽연합조약 제30조는 기술상으로 존재하는 유럽연합의 역내에서 기술제품유통의 장벽을 제거하기 위한 내용을 포함하고 있다. 그러나 이 규정은 우선적인 효력을 가지고 있음에도 불구하고, 기술제품의 유통장벽을 완벽하게 제거하는 데에는 충분하지 못하다.¹⁶⁰⁾ 그래서 기술적 장벽을 제거해 상품의 자유로운 유통을 보장하기 위해 유럽공동체조약 제30조와 제36조에 규정된 상호 인정원칙을 활용하는 방안이 검토되었다. 이 원칙은 비례원칙의 파생원칙으로서 동일한 가치의 보호수준을 유지하는 다른 회원국의 허가는 원칙적으로 상호 인정할 것을 요구하고 있다. 이러한 상호 인정원칙에 의하면 수출국가에서 해당제품에 대하여 기술상 안전요구에 대하여 비교 가능한 검사가 실시되었는데도 불구하고, 다른 회원국가가 수입되는 제품에 대하여 통제하게 되면 비례원칙을 위반하게 되는 것이다.

③완전조화

유럽연합위원회는 장기적으로 기술적 유통장벽을 제거하기 위한 유일한 가능성으로 완전조화의 방법을 강구하였다. 하지만 이런 방법은 곧 적합하지 않은 방법으로 입증되었다. 유럽연합에 공통되는 상세한 안전규정은 유연성결함이라는 단점이 있고, 통일된 안전규범을 모든 회원국이 수용하여 효력을 발하기까지 절차기간은 장기간이 소요되고, 합의된 통일된 안전규범도 신속하게 변화하는 기술적 현실을 따라 갈 수 없는 문제를 유럽연합은 인식하게 되었다. 여러 유럽연합의 지침은 경험적으로 발의하여 효력발생까지 평균 15년 이상의 기간이

160) 유럽연합법원의 다손빌-판결에 의하면 유럽연합 역내의 제품유통을 직접적 또는 간접적으로, 사실적 또는 잠재적으로 방해하는 모든 회원국의 규율은 동일한 효력의 조치이다. 이 판결을 적용하는 경우, 회원국의 보호규정은 회원국가 중에서 가장 낮은 수준으로 평균화되게 된다.

필요하였다. 이렇게 장기간이 필요한 이유로는 수많은 기술적인 상세 규정은 관할 위원회에서 정치인과 공무원에게 업무를 과중하게 되어, 집중적으로 이에 관한 합의를 도출할 수 없고, 분야별로 전문가와 협의의 필요로 하였다는 데에 있었다.

④기술제품에 대한 안전법규의 새로운 방안

1985년 4월 유럽연합은 위와 같은 기존의 규격인증통합에 관한 전통적 접근법의 문제점들을 개선하기 위하여 ‘기술제품의 안전법규통합과 표준화의 새로운 접근법’을 제정하면서 표준, 기존의 조화와 인증제도의 설립으로 유럽연합 역내의 기술적 장애를 제거하려고 했다. 이 방안은 충분한 유연성을 보장하고, 안전수준이 공동체에서 가장 낮은 수준으로 평균화되는 것을 방지하는 데에 있었다. 지금까지 추구된 완전조화방안은 원칙적으로 상호인정원칙에 의하여 대체되었다. 그러나 높은 안전성요구를 보장하기 위하여 기본적인 안전표준이 준칙에 의하여 구속력을 가지게 되었다. 이 안에 따라 표준은 위생, 환경, 안전, 소비자보호 등 공공이익에 관련된 강제분야, 경제분야 및 임의분야로 구분되었다.

강제규제분야는 원칙적으로 유럽연합 전체에 강제적으로 적용되는 기본적인 안전표준이므로 개별 회원국가의 안전수준은 유럽연합이 설정한 기본적 안전표준에 합치해야 한다. 지금까지 인쇄용기, 공장구내 화물운반차량, 장난감, 건축물, 전자장 적합성, 기계, 사람보호시설, 비독자적 저울, 의료기기, 가스사용시설물, 전기통신-송신시설, 액체와 기체형태의 연료로 공급되는 온수기기, 특정된 전력에서 사용을 위한 전기제품, 의료기기제품 등에 관하여 개별적인 준칙이 제정되었다. CE표시는 이 준칙의 적용분야에서만 특별한 의미를 가지게 되었다. 즉, CE표시는 어떤 제품이 이 준칙에 규정된 기본적인 강제요건을 충족하고 이 준칙에 규정된 합치성평가가 실행되었다는 것을 의미한다.

중요한 것은 앞으로도 모든 제품이 CE표시를 해야 되는 것은 아니고, CE표시는 새로운 접근방법에 따라 준칙의 적용분야에 속하는 제품에 대해서만 주어진 역할을 수행한다는 것이다.

(3) CE마크의 개별적 적용사항

①CE마크의 내용

1989년 12월 21일 유럽연합 집행위원회는 유럽연합지역내의 자유로운 상품유통을 위하여 유럽공통의 표준제정뿐만 아니라, 시험과 평가방법에 대하여 통일될 필요성이 있음을 인식하여 이를 반영한 「시험 및 인증에 관한 글로벌접근법」을 발표했다. 이에 따라 강제규제분야의 제품은 유럽연합의 명령에서 제시한 적합성평가모듈의 절차에 따라 적합성을 평가하고 이를 만족시킨 경우에 CE마크를 붙이도록 했다.¹⁶¹⁾ CE마크는 각각의 기술적 제품에 해당하는 유럽연합준칙의 본질적인 안전요구가 준수되고, 모듈의 세부적인 규정에 따라서 적합성평가절차가 실시되었다는 것에 대한 외관적 표시이다. 이는 유럽연합영역 안에서 그 동안 국가별로 사용되어 오던 각양각색의 인증마크를 단일화하기 위하여 만든 것이다.

CE마크는 제품이 유럽의 해당준칙상의 요건들을 충족하고 있다는 것을 보증하는 표시이다. CE마크를 부착하고 있는 제품은 유럽연합회원국들의 별도검사나 시험 없이도 유럽연합영역에서 자유롭게 유통될 수 있다. CE마크를 획득한 기계는 유럽연합 기계준칙의 규정과 합치한다는 것을 의미한다. 그래서 독일 기계제작과 시설물건설협회는 CE마크가 최소한 기계준칙의 적용분야에서는 기존의 법률을 준수하고 있다는 당연한 것을 표시하는 의미밖에 없다고 주장한다. 그러므로 CE마크는 결코 품질표시가 아니며, 유럽연합위원회의 방안에 의하면 소비자나 수요자에 해당되지 않는 단순한 행정표시일 뿐이다. 오히려 CE마크는 감

161) 이종서·공길택 공저, 기업과 품질경영시스템, 청문각, 39면.

독행정청에게 적합성을 보고하는 것에 지나지 않게 된다는 것이다.

②CE마크의 개정준칙과 모듈결정

특정된 제품과 해당준칙의 요구사항에 합치성 여부에 대한 증명을 모듈의 형식으로 실현하는 방식은 개별준칙에서 규정될 수 있는 적합성평가절차를 사용할 수 있다. 각각의 준칙에 이러한 모듈과 조합이 규정될 수 있다. 「모듈 A」는 내부적 완성통제와 관련된다.

「모듈 A」는 생산자나 유럽연합 내에 거주하는 그 대리인이 해당 제품이 준칙상의 요구사항을 충족하고 있다는 것을 보증하고 선언하는 절차를 규정하고 있다. 여기서 생산자와 그 대리인은 CE마크를 그의 제품에 부착하여 적합성을 선언한다.

「모듈 Aa」는 어떤 제품의 특정된 관점에 대한 검사와 지정된 기관에 의한 샘플검사의 실시를 규정하고 있다. 「모듈 B」는 지정된 기관이 해당 제품을 대표하는 샘플이 해당준칙의 규정에 합치하는가를 검사하고 허용하는 절차의 일부를 규정하고 있다. 해당기관은 모형검사 증명서를 발부한다. 「모듈 B」는 「모듈 C」와 「모듈 F」와 결합하여 적용될 수도 있다. 이 때에 「모듈 C」는 건축종류에 적합성에 관한 생산자선언이다. 「모듈 F」는 생산자가 제품과 허용된 건축종류와 적합성 또는 준칙의 기본적 요구사항과 합치를 선언하고 관계기관은 적합성 증명서의 발부 전에 이를 심사하는 절차이다. 「모듈 G」는 개별적 심사의 절차를 규정하고 있다. 「모듈 D」와 「모듈 E」는 생산자에 의하여 허가된 품질보증시스템과 생산자 선언과의 결합에 의한 개별심사를 규정하고 있다. 품질보증시스템은 인증을 요구한다. CE마크의 획득은 인증된 품질시스템의 사용에 이점을 제공한다. 즉, 관계기관은 품질인증시스템과 관련된 CE마크가 부착된 제품에 대하여 품질시스템을 감독하나 더 이상 생산과정이나 제품자체에 대하여 검사하지 않게 된다. 「모듈 H」는 포괄적인 품질보증과 관련한다.

③CE마크의 적용분야

CE마크는 해당 준칙이 회원국의 자국법으로 전환되고 기존의 경과기간이 도과한 경우에 새로운 접근방안에 따른 유럽연합준칙에 속하는 모든 제품에 부착될 수 있다. 유럽연합의 준칙이 회원국의 자국법으로 전환되면 생산자가 그 준칙의 효력발생이후에 유럽연합의 준칙을 준수한 경우에 CE마크를 부착할 수 있는가의 여부에 대해서는 논란이 있으나, 준칙에 규정된 전환기간의 도과 이후에는 언제든지 생산자는 CE마크를 사용할 수 있다.

④기계준칙의 적용분야에서 적합성선언

유럽연합의 기계준칙 제8조제1항과 결부된 기계준칙 「부속서 II」는 생산자가 한 적합성선언은 어떠한 내용이어야 하는가를 규정하고 있다. 여기서 생산자 또는 유럽연합영내에 있는 대리인의 상호와 주소, 기계에 대한 설명, 기계와 관련된 모든 규정, 등록된 기계인 경우에 등록기관과 주소, 유럽연합 모형검사증명서의 번호, 조화된 규범이나 자국의 기술규범의 근거와 적용된 특수성 등이 기재되어야 한다.

⑤기타 표시의 사용

원칙적으로 제3자가 CE마크의 의미와 형태에 대하여 혼동을 일으킬 수 있는 다른 표시의 부착은 금지된다. CE마크 이외에 GS표시가 부착될 수 있는 가에 대해서는 명백하지 않으나 이에 대한 최종적인 결론은 유럽연합법원이 할 수 있다.

⑥안전표시의 양식

CE마크는 제품자체에 부착될 수 있다. 유럽연합 [기계준칙부속서 I] 제 1. 7.3호는 생산자표시에 통합이 합목적적이라고 이해되어야 한다. CE마크는 항상 쉽게 볼 수 있고 장시간 부착될 수 있어야 한다. 제품의

크기나 특성상 CE마크를 부착할 수 없는 경우, 예를 들면 장난감준칙에 구속받는 작은 장난감의 경우에 CE마크는 포장용지나 용기에 부착될 수 있다. 또한 용기도 없는 경우에는 사용안내서에 부착할 수 있다.

CE마크의 모양도 정확하게 표시되어야 한다. 글자모양은 반원형태로 하고, 반원의 90%에 해당하는 중심축은 “E”에 있어야 한다. 글자선의 굵기는 철자크기의 15%로 되어야 한다.

2. 독일의 소비자제품안전법

가. 유럽연합준칙의 독일 제품안전법에 대한 영향

독일 소비자제품안전법(Gesetz zur Regelung der Sicherheitsanforderungen an Produkte und zum Schutz der CE-Kennzeichnung: Produktsicherheitsgesetz: ProdSG)의 목적은 일반적 제품안전에 관한 1992년 6월 29일 유럽공동체이사회 준칙(92/59/EWG)과 1993년 7월 22일 유럽공동체이사회 결정(93/465/EGW)을 독일법으로 이행하는 데에 있다.¹⁶²⁾ 그러므로 이 법률의 목적과 내용은 많은 부분에서 사전에 결정되어 있다.

위에서 이미 언급된 바와 같이 유럽연합 준칙의 목적은 소비자를 위하여 특정되었거나 또는 소비자에 의하여 사용될 수 있는 시장에 유통되는 모든 제품에 대하여 유럽연합 전체적으로 일반적인 안전요구를 수립하는 데에 있다. 유럽연합 전체에 적용되는 안전요구의 필요성은 회원국가에 존재하고 있는 개별법규정과 이러한 법규정이 없

162) 독일은 유럽연합의 제품안전준칙에 대하여 유럽연합 법원에 소송을 제기하였다. 소송의 제기 이유는 유럽연합 위원회가 회원국에 특정된 방지조치의 의무를 특정된 제품에 대하여 하도록 한 결정은 무효라는 것이었다(ABIEG v.5.11.1992 - Nr.C 288, S.10). 유럽연합법원은 1994년 8월 9일의 판결에 의하여 소송을 기각하였다(EuZW 1994, 627=EWS 1994, 312). 유럽연합 법원은 준칙 제9조에 규정된 제품안전을 위하여 적절한 잠정조치를 할 의무를 회원국에 부여하는 유럽연합 위원회의 권한은 유럽공동체조약 제100a조제1항에 의하여 합당하고 이 권한은 또한 비례의 원칙에도 반하지 않는다고 판시하였다.

는 다른 회원국가에 안전수준이 서로 달라서, 유럽연합내의 상거래를 저해하고 경쟁에 지장을 줄 수도 있기 때문이다. 1993년 6월 22일 유럽공동체이사회의 모듈결정(Modul-Beschluß)¹⁶³⁾은 CE-표시의 도입과 사용 그리고 남용적 사용에 대한 조치에 관한 규율과 관련된다.

독일은 유럽연합법원에 제기한 소송의 기각 후 2년이 경과한 후에도 유럽연합의 준칙을 자국의 법률로 이행할 의무를 완수하지 아니하였다. 1995년 8월 11일에서야 비로소 연방정부는 연방참사원에 소비자제품안전법의 초안을 제출하였다.¹⁶⁴⁾ 연방참사원의 관할 위원회인 경제위원회, 노동과 사회정책 위원회 그리고 법사위원회가 이 초안에 대하여 심의하였다. 연방참사원은 1995년 9월 22일 경제위원회에서 7대 5로 입장을 정하여 연방정부에게 이 법률초안을 철회할 것을 요구하였다. 연방참사원의 입장은 이 법률은 이중적인 규율이고, 집행에 어려움이 있고 그리고 적용에 적합하지 않다는 것이었다. 연방참사원은 이미 존재하고 있는 특별법, 즉 약품법, 유전공학법, 건축물법, 의료제품법, 에너지법, 항공법, 식품법, 가금류위생법, 화학법, 농약법, 기기안전법, 도로교통법, 무기법 그리고 폭발물법 등에 보충되면 된다는 견해였다. 연방정부는 이러한 연방참사원의 제의를 수용하지 않았다. 왜냐하면 연방참사원에 의하여 언급된 16개의 법률은 소비자제품안전법률 초안에 의할 때에 이미 전부 또는 부분적인 적용을 받지 않기 때문이다. 그리고 초안 제2조제4항에 의하면 소비자제품안전법은 우선적인 효력을 가지는 법률이 아니라 이러한 특별법에 대한 일반법으로서 특별법규정이 없는 경우에 적용되는 적용상 우선순위성을 가지지 않기 때문이라고 반박하였다.¹⁶⁵⁾ 연방정부의 중요한 논거는 기존의 특별법은 소비자에게 도달하는 모든 제품에 적용되지 않는다는 것이다. 그러나 유럽연합의 제품안전준칙은 모든 소비자제품에 대하

163) ABIEG Nr.L.220 S.23.

164) BR-Drs. 457/95 v.11.8.1995.

165) BT-Drs. 13/3130 v.29.11.1995, S.18.

여 적용되는 법률을 제정하기를 원하고 있다는 것이다. 그러므로 연방정부의 의도에 따르면 소비자제품안전법은 특별법에 의하여 파악되지 않는 소비자제품에 적용되고 특별법에 비하여 적용상 후순위에 있는 보충적 규율로서 “一般的 包括法(allgemeines Auffanggesetz)”이라는 것이다. 그러므로 연방수상은 연방의회에 1995년 11월 29일의 서면으로 연방정부의 원안을 연방참사원의 입장에 대한 연방정부의 반대의견과 입법이유를 첨부하여 연방의회에 제출하였다. 이 법률안은 1996년 2월 8일 연방의회에 실시된 제1독회에서 논의 없이 연방의회의 담당 위원회에 이송되었다.

이 법률안의 핵심은 소비자제품안전성에 관한 규정을 포함하고 있는 제2절이다. 이 법률의 규정으로써 생산자와 상인에 의하여 유통되고, 개인 소비자에게 특정된 제품이 안전화되는 일반적 법적 근거가 마련되었다. 동시에 이 법률은 유럽연합의 완전한 통합과정에서 조화를 위한 장치이다. 이 법률으로써 유럽연합의 모든 회원국에서 조화되는 소비자가 가지는 제품의 안전에 대한 최소한의 요구와 이에 합치하는 생산자와 상인의 최소한의 의무가 확정되었다. 이것은 유럽연합의 시장에서 비교가능한 생산조건과 운영조건의 만드는 데에 기여함으로써 경쟁조건을 동일하게 한다. 동시에 집행시에 행정청에 의한 감독과 행정청과 긴밀한 공동작업에 의하여 집행여건을 개선할 수 있다.

이외에 소비자제품안전법의 일반적, 공법적 장치는 제품의 위험방지를 위하여 제조물책임법에 의한 사법상의 보호를 보충한다. 특정된 소비자제품과 소비자제품집단에 이미 존재하고 있는 제품의 위험을 방지하기 위한 공법상의 특별규정은 소비자제품안전법과 양립하여 존재하게 된다. 이러한 특별규정은 일반 소비자제품안전에 원칙적인 우위를 가지는 특별규정이다. 위험을 수반하는 거의 모든 소비자제품을 규율하는 기존의 포괄적인 규율서 측면에서 볼 때에 대부분의 소비자제품분야는 소비자제품안전법의 적용에서 벗어날 수 있다. 이와 관련

된 법률은 최소한 지침의 실정법적인 요구에 합치하고 대부분에서 이를 능가한다. 법적인 안전성의 이유에서 이 법률은 소비자제품안전법의 요구와 기존의 전문법, 특히 실질적 요구를 명백한 구별하는 데에 그 목적이 있다.

소비자제품안전법은 지금까지 특별법적인 요구 하에 있지 않았던 제품에 대한 최소한의 안전기준에 영향을 준다. 이에 의하여 기존의 규율간에 존재한 입법의 공백을 메워서 제품의 위험으로부터 소비자 보호를 위한 일반적 법률근거를 마련하고 있다.

많은 제품에 대한 독일의 안전법에서 경고와 리콜에 대한 명백한 법적인 근거가 없었기 때문에, 소비자제품안전법은 이러한 제품에 대한 공법상의 명령권을 구비하여야 한다. 이외의 예외적인 분야에서도 이러한 권한으로 소급적 비난으로 소비자제품안전법은 실제적으로 보다 넓은 적용범위를 가지게 되었다. 경고와 리콜에 대한 가능한 통일적 규율은 안전하고 예측가능한 법적용에 기여한다. 연방법과 주법에서 지금까지 이와 관련된 근거는 분산성과 불확정성으로 인하여 충분하지 못하다.

나. 소비자제품안전법의 제정전의 소비자안전제도

소비자제품안전법상 3개의 축은 예방적인 장치인 제품허가에 의한 사전안전성통제, 사후적 통제인 제품의 시장유통금지 그리고 제품으로 인한 피해에 대한 책임법적 보장이다.¹⁶⁶⁾ 물론 제조물책임법도 원칙적으로 제품의 피해를 명백히 하여 생산자와 판매인의 책임을 강화함으로써 어느 정도까지는 제품안전의 사전예방적인 기능을 수행하고 있는 점은 부인될 수 없다. 제조물책임법이 제정되기 전에도 독일은 민법상의 불법행위책임에 관한 규정에 근거하여 제조물로 인한 피해

166) 이에 관하여는 G. Brüggemeier, Produkthaftung und Produktsicherheit, ZHR 152 (1988), S.511 ff. 참조.

분쟁문제를 해결하여 왔다. 그러나 민법상의 불법행위책임에 관한 규정과 제조물책임법의 핵심적인 내용은 제품의 생산자와 판매인에 대한 사후적인 책임을 강화함으로써 간접적으로 제품의 안전성을 확보하는 데에 기여하나, 사전예방적인 제품의 안전성확보에 직접적인 기여를 하기 위하여는 또 다른 제도가 필요하였다. 이러한 필요에 의하여 소비자제품안전법이 제정되게 되었다.

제품안전법의 도입 이전에 소비자제품의 안전성확보에 관한 주요한 법률로는 기기안전법(Gerätersicherheitsgesetz)이 있었다. 이 법은 1968년에 제정되고 1979년에 개정되어 생명·건강에 대한 위험을 방지하도록 인정된 기술수준에 따라서 제조되는 경우나 그 외의 방법에 의해 동등의 안전성이 확보되어 있는 경우에 한하여 제품을 유통시킬 수 있다고 규정하고 있다. 대상제품으로는 가정용 제품, 완구, 스포츠용품, 원예용품, 조명·냉난방장치, 산업용 기기 등 광범위한 제품들이 포함된다. 국가가 이 법률에 따라 기술적 안전수준을 정하고 있고, 이 기술적 안전수준에 적합하지 않은 제품은 시장에 유통시킬 수 없으며, 기술적 안전수준을 위반한 제품을 유통시킨 제조자, 수입자, 판매자에게는 벌금을 부과하고 그 제품의 유통이 금지된다.¹⁶⁷⁾ 이와 같이 일반적으로 인정된 기술적 안전수준은 명령에 의해 국가가 정하지만, 독일규격협회(Deutsche Institut für Normung ; DIN)와 독일기술자협회(VDI)의 규격, 규정, 가이드라인 등을 기준으로 적용하는 경우가 많다.

이 규정에 위반된 경우에는 다음과 같은 조치가 취하여 질 있었다. 첫째는 제조자·수입업자에 대한 제품유통금지명령이다. 만일 이 유통금지명령이 내려졌는데도 불구하고 제품을 판매하는 판매업자가 있다면 판매업자에게도 유통금지명령이 내려지는 경우가 있다. 둘째는 안전을 관장하는 행정청에 의한 제품생산 또는 수입중지 명령이며, 이러한 명령은 긴급한 경우에 내려진다. 셋째는 금지명령을 내리기

167) 한국소비자보호원, 우리나라와 주요 OECD 회원국의 공산품안전관리실태조사: 공산품 안전관리제도 및 안전기준을 중심으로, 1998.2., 102면.

전에 제품의 안전성에 대한 개선을 권고할 수 있는 결함시정조치이다.¹⁶⁸⁾ 그러나 제품의 결함시정조치에 대하여는 명백한 규정이 없었으나 사실적으로 실행되었다. 그렇지만 기기안전법에서는 예외적으로 다음의 조건을 충족하는 경우에는 제조자나 수입업자에게 자발적인 리콜을 요청하는 경우가 있다.

첫째, 결함제품과 관련하여 현실의 절박한 위험이 존재하고 있고 그것은 사용자의 행위와는 무관하여야 한다. 둘째, 그 위험이 사람의 건강을 해치는 것이어야 한다. 셋째, 제품에 관련된 위험은 그 사용자가 관리할 수 없는 것이어야 한다.

제조자나 수입업자가 이 요청에 따르지 않는 경우에는 담당부처에서 시장에 유통되고 있는 결함 있는 제품을 회수하고 그 비용을 제조자나 수입업자에게 청구한다. 기기안전법상의 규제는 제조자나 수입업자에 대하여 이루어지기 때문에 제품이 법에 위반하고 있다고 판단한 주(州)의 검사관은 그 제조회사의 주소지를 관장하는 주(州)의 통산산업감독국에 그것을 통지한다. 주(州)의 검사관이 관할 행정기관에 통지한 이후는 행정기관이 해당 법률에 따라서 처리한다.

기타 일상용 식료품 및 소비자제품 중 인간의 건강을 해치거나 부작용이 있는 화장품 및 물건에 대하여는 판매금지를 행정기관이 할 수 있다. 이와 같은 행정청의 금지조치를 준수하지 않게 되면, 관할 행정기관은 행정상의 강제를 통하여 제품의 유통 및 판매를 금지시킨다. 그리고 형사적으로 목적물을 몰수할 수 있다.

다. 소비자제품안전법의 주요내용

(1) 개 관

소비자제품안전법의 일반적·공법적 특성은 제조물책임법에 의한 사법상의 보호를 보충하여 제품의 위험방지를 가능하게 해 준다. 특

168) 한국소비자보호원, 제외국의 상품안전확보대책에 관한 조사, 1997.5., 57면.

정된 제품과 제품집단에 이미 존재하고 있는 제품의 위험을 방지하기 위한 공법상의 특별규정은 소비자제품안전법과 양립하게 되었다. 그러나 개별 제품안전을 규정하고는 특별법상의 규정은 일반제품안전에 원칙적인 우위를 가지는 특별규정이다. 위험을 수반하는 거의 모든 제품을 규율하는 기존의 포괄적인 규율의 측면에서 볼 때에 대부분의 제품분야는 제품안전법의 요구와 기존의 개별제품안전법과 실질적 요건을 명백히 구별하는 데에 그 목적이 있다.

많은 제품에 대한 독일의 소비자제품안전법에서 경고와 리콜에 대한 명백한 법적 근거가 없었기 때문에, 소비자제품안전법은 이러한 제품에 대한 공법상의 명령권을 발할 수 있는 근거를 두었다. 이 외의 예외적인 분야에서도 이러한 권한으로서 소급적 비난으로 소비자제품안전법은 실제적으로 보다 넓은 적용범위를 가지게 되었다. 경고와 리콜에 대한 가능한 통일적 규율은 안전하고 예측 가능한 법적용에 기여하게 된다.

먼저 사업자의 의무에 관한 구체적인 내용이라고 할 수 있는 소비자제품안전법의 핵심사항은 제4조제1항과 제2항이다. 동법 제4조제1항은 일반조항으로 규정하고 있는 소비자제품생산자의 의무를 규정하고 있다. 이에 의하면 소비자제품생산자는 안전한 제품만 시장에 유통시킬 의무를 진다. 동법 제4조제2항은 소비자가 통상적 또는 기대할 수 있는 사용기간 동안에 제품에서 발생하는 위험을 파악하고 이에 대하여 스스로를 보호하고 위험의 사전방지를 위한 조치를 하도록 하기 위해 제품유통 시 소비자에게 정보를 제공할 생산자의 의무를 규정하고 있다.

그 다음으로 행정청의 권한을 살펴보자면, 행정청도 안전하지 못한 제품이 생산되고 판매되는 것에 대처하기 위하여 단계화 된 법적 장치를 부여받고 있다. 관할 행정청은 안전하지 못한 제품의 유통을 금지시킬 권한이 있고, 경우에 따라서는 제품의 안전이 특정된 조치에

의하여 보장될 때에 비로소 유통시킬 명령권이 있다. 또한 제품이 안전하지 않다는 것에 대한 구체적 혐의점이 있는 경우에 적합한 주의 경고를 하도록 할 수 있고, 안전검사 기간 중에는 제품의 유통을 막을 수 있다. 동법 제9조에 규정된 행정청의 권한은 특별한 의미를 가지는 데, 즉 관할 행정청은 유통되고 있는 소비자제품이 안전하지 못한 경우 리콜을 명령함으로써 소비자의 안전을 보장할 수 있다.

그리고 제품으로 인한 소비자의 안전과 관련표시에 관한 내용을 살펴해보면, CE마크의 부적법한 사용이 규범과 합치하지 않은 분야에서 금지되고 이러한 금지에 대한 위반에는 과태료와 사법상의 책임을 부여하고 있다.

(2) 제조자 등의 제조물관찰의무

독일에서 제조자 등의 주의의무는 제조물을 시장에 유통시킨 후에도 계속된다. 학문이나 기술수준의 발전에 알맞게 지속적으로 이를 관찰하여 소비자에게 예상치 못한 위험이 발생하지 않도록 조치할 의무도 이어지는 것이다. ‘경고’나 ‘리콜’이 이러한 의무에 해당한다.

제조물관찰의무는 독일연방대법원의 판례에서 계약법적 문제로 간헐적으로 다루어지고 있었다. 1980년에 관찰의무를 ‘불법행위법’으로 구성하여 자세한 판결이유를 설시한 판례¹⁶⁹⁾가 나온 이후에 독일의 판례·학설은 제조물관찰의무가 제조물책임의 하나라는 점을 확인하고 그 내용을 점차 구체화 시켜가고 있다.

① 법적 근거

종래의 판례·학설이 제조물관찰의무를 승인하여 왔으나 독일 민법과 후술하는 제조물책임법이 이를 명문으로 규정하지 않아, 법적 근거에 대한 논란의 여지가 있다.

169) BGH NJW 81, 1603 (Derosal); BGH NJW 81, 1606 (BenomyI).

㉔ 공법적 근거

1997년 8월 1일부터 시행에 들어간 제조물안전법은 일반적 제조물 관찰의무의 공법상 근거가 되고 있다. 이 법의 시행 전의 공법적 근거를 살펴보면, 먼저 독일의 약사법(AMG) 제69조제2항의5호는 제약업자의 ‘리콜의무’를 규정하고 있고¹⁷⁰⁾, 건축제조물법 제13조제2항제2문, 의료제조물법 제26조제4항제3문, 기계안전법 제6조제1항제1문 등에 리콜명령과, 경고, 안전장소로의 보관 등을 위한 특별법적 근거가 마련되어 있었다.

제조물안전법은 유럽연합의 1992년 6월 29일의 『제조물안전에 관한 유럽공동체위원회의지침』과 1993년 7월 22일의 제조물에 대한 유럽적 증명시스템을 규율하고 그 오용을 막기 위한 소위 “Modul 결의”를 독일법으로 이행한 것이다.¹⁷¹⁾ 이 법은 제조물의 안전요구에 대한 규율 및 제조물의 안전성에 관한 유럽연합의 지침에 대한 적합성(CE-conformité Européennes)마크의 보호를 목적으로 한다. 유럽연합에서는 제조물의 종류별로 특별한 안전성을 요구하는 법규범이 마련되어 있는데, CE마크가 부착된 제조물인 경우에는 기본적으로 유럽법상 인체의 안전 및 건강에 대한 요구에 부합하는 것임을 확인한다. 이 CE마크의 오용에 대하여는 부정경쟁방지법상의 부작위청구권 및 손해배상청구권을 발생시킨다.¹⁷²⁾

즉 제조물안전법은 유럽연합의 회원국에서 소비자를 위한 제조물 안전에 대한 최소한의 요구 및 이에 근거하는 제조자와 판매업자에 대한 최소한의 의무를 확정하고 또 CE마크가 이 법에 허용된 경우에만 사용되도록 할 목적으로 제정되었다.

170) 한봉희·김진우 공저, “제조물관찰의무 : 독일법과 일본법을 중심으로”, 소비자문제연구18 (1996/12), 한국소비자보호원, 45면.

171) BGB1. I.S. 934 vom 30. 4. 1997.

172) 김진우, 독일의 제조물관찰의무에 관한 연구, 사법행정 통권 490호(2001/10), 한국사법행정학회, 32면.

제조물안전법은 인적 손해의 발생방지를 위해 일반인에 대한 경고 및 리콜에 관한 국가의 개입권을 규정하고 있다. 이를 통해 제조물에 대한 경고 및 리콜에 관한 독일법상 최초의 일반적·명시적 법적 근거가 마련되었다.

㉠민사법적 근거

판례와 통설은 제조물관찰의무의 근거를 독일 민법 제823조제1항의 해석론으로서 판례를 통해 발전된 ‘거래안전의무’에서 구한다. 일반조항 성격인 동 조항은 해석을 통하여 구성요건이 구체화된다. 즉, 위험원인을 만든 자는 제3자의 법익보호를 위해 필요하며 기대 가능한 안전조치를 취해야 한다고 하며, 이것이 바로 제조물관찰의무의 근거라고 한다.

거래안전의무는 위험방지의무라고도 볼 수 있다. 이처럼 거래안전의무에 관한 법리의 발전은 독일 민사책임을 현저히 확대하는 결과를 가져오게 되었다.

㉡제조물관찰의무의 종류

제조자는 그가 생산하고 유통시킨 제품으로부터 발생될 위험을 예방하고, 경우에 따라서는 발생된 위험을 제거할 제조물관찰의무가 있다.¹⁷³⁾ 이는 보다 구체적으로 고객에게 안전한 사용법을 지시하고, 제품의 오용으로 생길 수 있는 위험을 명확히 경고하며 또 제품의 결함을 손해발생 이전의 위험 없는 상태로 개량·보수하여 위험을 제거할 행위의무라고도 할 수 있다. 제조물관찰의무의 구체적인 실행방법 및 실행시점은 제조물의 종류, 위험도 및 침해된 법익의 보호와 위험방지조치에 드는 비용간의 이익형량 등 제반사정을 종합적으로 고려하여 판단함이 적절하다고 보여진다.

판례와 학설은 제조물관찰의무를 적극적 의무와 소극적 의무로 나누어 파악하고 있다.

173) Birkmann. DAR 1990. 126; Rolland. Teil II. Rn. 47 참조.

㉑적극적 제조물관찰의무

이는 제품의 결함을 발견하기 위하여 ‘사실상의 제조자’가 독자적으로 취해야 할 자발적 의무를 말한다. 예를 들어 관련 전문 잡지, 실험 보고, 신문, 학술대회, 사고사례 등의 세밀한 조사 및 유통업자 또는 외부조직 등의 활용을 통한 제조물결함 신고체계의 확립과, 동일 업종의 경쟁업체가 생산하는 제품에 대한 관찰 등을 말한다. 또한 세계 시장을 무대로 영업하는 제조자는 관련 분야의 국제적 학술대회와 문헌의 조사연구까지 요구한다.¹⁷⁴⁾

㉒소극적 제조물관찰의무

이는 제품과 관련된 사용자의 불만 및 항의에 기초하여 추가적인 지시·경고를 취해야 할 의무로써 주로 ‘수입업자를 포함한 유통업자’가 부담하는 의무를 말한다.

③제조물관찰의무의 범위

제조물관찰의무는 물적 범위, 인적 범위, 시간적 범위로 구분하여 살펴볼 수 있다.

㉑물적 범위

제조물관찰의무는 설계상의 결함¹⁷⁵⁾을 불법행위법으로 인정하는데 유용하다. 설계상의 결함을 과실주의로 법리 구성을 하는 한, 설계상의 결함은 제조자의 유책성이 결여된 것이므로 원칙적으로 책임을 물을 수가 없다.

그러나 1986년 연방대법원에서 소위 “혼다사건”에서 제조물관찰의무의 범위를 제조자 등이 스스로 생산·유통시킨 본체로부터 생기는

174) BGH NJW 1981, 1606.

175) 제품의 유통시점에 거래상 요구되는 주의를 기울였음에도 알 수 없었던 제품의 결함이 그 이후에 학문 및 기술이 발전함에 따라 밝혀진 결함유형을 말한다.

위험만이 아니라, 다른 제조자 등이 생산·유통시킨 부속품과 결합함으로써 발생하는 위험으로까지 확장시키는 판결을 함으로써 제조물관찰의무의 범위가 확대되었다.¹⁷⁶⁾

㉞인적 범위

제조물관찰의무는 원칙적으로 상품의 생산과 유통에 관여하는 모든 자가 준수해야 한다. 구체적으로 보면, 최종생산물, 원료 또는 부품을 제조한 자인 사실상의 제조자(제조물책임법 제4조제1항)와 자신의 명의를 사용하게 하거나 제조자임을 표시하는 상표 또는 다른 식별력 있는 표식을 제공한 자인 준제조자(동조 동항), 제조자를 확정할 수 없는 경우 그 제조물의 공급자(동조 제3항) 그리고 수입업자등의 유통업자(동조 제2항)가 제조물관찰의무를 이행하여야 한다. 물론 이들 모두가 동일한 정도의 제조물관찰의무를 부담하는 것은 아니다. 제조자에게는 위험방지를 위한 모든 적극적·소극적 조치가 요구된다. 그러나 유통업자는 제조물의 설계와 제조과정에는 참여하지 않고 제조물을 유통하는 역할에 그치기 때문에, 원칙적으로 설계상·제조상의 결함에 기인한 손해에 대하여는 책임을 지지 않고, 다만 지시상 결함과 제조물관찰의무에 대한 책임에 국한된다.

㉟시간적 범위

제조물관찰의무의 개시시점은 상품이 시장에 출하된 시점¹⁷⁷⁾이다. 만일 제조물이 이미 유통시점에 설계상·제조상·지시상의 결함이 객

176) 당시 연방대법원의 판사였던 Andreas Birkmann은 이 판례에 대한 평석에서 ‘법익으로서의 사람의 생명·신체가 갖는 특별한 의미는 만일 제조물 사용자에게 위험에 대한 구체적 동기가 존재하게 되면, 그의 보호라는 관점에서 관찰의무가 통상적 종물에까지 확장되는 것과, 제3자가 생산·공급한 종물까지도 검사할 의무로 확장되는 것을 정당화시킨다.’고 언급하고 있다.

177) Kullmann, BB 87, 1957; Kunz, BB 94, 451; Palandt/Thomas, BGB, § 823 Rn. 208; 한봉희·김진우 공저, 전계논문, 56면.

관적으로 존재한 경우에는 제조물관찰의무의 문제가 아닌 일반적인 제조물책임이 적용된다.¹⁷⁸⁾ 이러한 제조물 관찰의무는 일정기간의 경과와 함께 점진적인 완화가 인정된다는 게 통설이다. 따라서 제조물이 존재하는 한 제조자에게는 학문과 기술의 발전에 따라 제조물관찰의무가 지속적으로 존재한다고 파악한다.

④리콜조치

㉞리콜의무의 발생

교환, 무상수리 및 환불을 포함하는 회수조치, 즉 리콜조치는 제조자에게 현저한 경제적 부담을 줄 수 있다. 따라서 위험방지를 위해 제조자의 결함상품에 대한 회수(Rückruf)를 제조물관찰의무에 포함시킬 것인가에 대하여 논란이 있는 것이 사실이다. 그러나 통설은 제조물관찰의무로서 리콜을 포함시키는 것으로 본다.¹⁷⁹⁾ 그러나 제품의 결함이 항상 리콜과 연계되는 것은 아니다. 대개 제조물 사용자에게 대한 위험이 클수록, 경고만으로 그 위험을 제거할 가능성이 적을수록 리콜을 해야 할 필요성이 커진다고 말한다. 다시 말해 침해법익을 인적 손해와 물적 손해로 구별하고, 단순히 물적 위험이 있는 것만으로는 리콜의무가 발생하지 않는다는 것이다. 따라서 제조물의 결함이 일반인의 생명·신체에 위험을 초래할 개연성이 큰 경우에 한하여 제조자에게 리콜의무가 발생하는 것으로 본다.¹⁸⁰⁾ 이 때 리콜의무를 인정해주는 판단기준은 경제적 기대가능성과 비례성의 원칙이 된다.

178) G. Hager, AcP 184 (1984), 424; Schwenger, JZ 1987, 1061.

179) 다만, 제조자의 불법행위법적 리콜의무 인정에 소극적인 일부 견해도 있다. 이에 대해 리콜의무는 원래 계약법상의 하자담보청구권에 속하는 제도이므로 피해자와 제조자간에 계약관계가 없는 경우에는 리콜의무를 인정하기 어렵다는 근거를 들고 있다. 또한 제품사용자에 대한 경고만으로 위험을 방지할 수 있으며, 리콜은 중국적으로 모든 제조물의 사용중지라는 결과를 초래할 수 있기 때문이라는 근거를 들어 제조자의 리콜의무를 부정하는 견해도 있다.

180) BGH NJW 1990, 2560; OLG Karlsruhe NJW 1981, 1054 참조.

따라서 제조자가 최신의 과학, 기술수준에 따라, 최적의 품질관리 및 숙련된 피용자에 의해 제품을 생산하였음에도 불구하고 아주 드물게 발생하는 제조과정상의 결함제품(소위 Ausreißer)에 대해서는 제조자에게 결함조치시정의무가 존재하지 않는다. 이와 같은 결함제품에 대해서 제조자에게 책임을 부과하는 것은 예측불가능한 과도한 부담을 주게 되기 때문이다.

㉔ 리콜청구권

소비자에게 제조물 결함에 대한 리콜청구권(Anspruch auf Rückruf des Produkts)이 인정되는가에 대한 논란이 있다. 현행 독일법에 법률상의 명문규정이 없기 때문이다. 그러므로 소비자의 리콜청구권에 관하여 법률에 명문규정을 두어야 한다는 견해도 있어 왔다.¹⁸¹⁾ 그러나 독일 민법 제823조는 불법행위에 관해 이미 발생한 손해로만 한정하고 있어, 손해의 발생 없는 단순한 위험의 존재만으로는 이 규정을 적용하여 소비자나 제3의 리콜청구권을 도출할 수 없다. 또한 동법 제1004조상의 부작위청구권에 기한 예방적 리콜의무의 인정도 독일 민법에서 인정하지 않는 민중소송(Popularklage)을 유발할 것이라는 우려가 있다.¹⁸²⁾

㉕ 생산자의 의무

독일 소비자제품안전법은 독일의 중대한 제품위험에 관하여 제조자에게 알려진 의문점이나 또는 유통되고 있는 제품에 대한 기타의 안전성결함을 관할 행정청에 알릴 생산자의 의무에 관하여 규정하지 않고 있다. 이는 제품생산자에게 많은 문제점이 알려졌다고 하더라도 제품의 생산자는 관할 행정청에 정보를 제공할 의무가 없게 된다. 관

181) Löwe, DAR 1978, 294 ff.; Wegener, DAR 1990, 130ff 참조.

182) Rolland, Teil II. Rn. 54; Tamme, Rückrufkosten, 1996, S. 292 ff.; Vieweg/Schrenk, Jura 1997, 564.

할 행정청의 요청에 의해서만 생산자, 판매자 그리고 다른 사람에 의하여 수행되는 정보제공의무는 당해 행정청이 필요로 하는 불가피한 정보를 획득하게 하고, 적절한 시기에 합당한 조치를 할 수 있는 행정청의 조치를 하는 데에는 소극적 정보제공의무가 충분하게 기여하지 못한다. 관할 행정청은 합당한 혐의를 가지고 있는 경우에만 이유를 설명하고 해당 사업자에게 정보를 요구할 수 있다. 사실 행정청이 이러한 혐의를 발견할 수 있는 경우는 소비자제품안전법 제7조의 권리를 해당 기업에 대하여 우연히 행사하는 경우와 관계 공무원이 혐의를 가지거나 또는 소비자나 소비자단체의 시험보고서나 지적으로부터 이러한 혐의를 포착한 경우에만 가능하다. 당해 행정청은 일반적으로 처음에는 제품위험을 상대적인 것으로 인식하고, 그 이후에 비로소 중대한 제품위험으로 받아들이기 때문에, 소비자제품안전법에 사람의 건강과 안전에 대한 가능한 위험의 정도에 따라 필요한 조치를 하는 제7조에 규정된 행정청의 과제는 소비자제품안전성의 확보를 위한 행정청의 완벽한 방안이 될 수 없다. 따라서 최소한 생산자와 판매자에게 제품의 이용 시에 발생되어 제품의 안전성 결함에 기인할 수 있는 사고로서 생산자나 판매자에게 알려진 모든 사고를 행정청에 보고할 의무와 피해원인을 명백히 하고 앞으로 유사한 사고를 방지하기 위하여 생산자가 어떠한 조치를 하였는가를 통보할 의무가 부과되어야 한다. 이러한 경우에 비로소 당해 행정청은 제7조와 제8조에서 규정하고 있는 권한을 행사할 것인가의 여부와 행사하는 경우에 어떠한 조치를 할 것인가에 대하여 적합한 시기에 결정할 수 있다.

한편 독일 소비자제품안전법은 관할 행정청이 제7조 내지 제9조에서 규정하고 있는 권한을 원료공급자에게도 행사할 수 있는가 또는 최종제품의 생산자에 대하여서만 행사할 수 있는가에 대하여 명백히 하지 않고 있다. 제2조제1항의 규정에 의하면 제2절의 규정은 개인적인 사용을 위하여 소비자에 의하여 확정되거나 일반적 거래관행상 소

비자에 의하여 사용되는 제품에 대하여서만 적용된다. 바로 이 규정은 행정청의 권한이 원칙적으로 최종제품에만 관련되고, 최종제품의 생산 시에 사용된 제품의 부품에 대하여는 적용되지 않는다. 그러나 제품의 부품 또는 그 일부는 다른 제품의 생산만을 목적으로 제조될 수 있다. 현재의 중대한 위험이 다른 방법으로는 방지될 수 없는 경우에 관할 행정청이 발하는 개별조치의 수범자는 물론 생산자와 판매자 외에 기타의 모든 사람이다(동법 제7조제3항). 예외적으로 이러한 위험은 당해 행정청이 부품공급자(또는 원료공급자)에 대하여 취하는 경우에만, 부품공급자가 당해 행정청이 발하는 조치의 수범자가 될 수 있다.¹⁸³⁾ 이러한 예외적인 경우는 최종제품의 생산자가 더 이상 시장에 존재하지 않고 부품공급자가 부품의 회수와 교환 또는 수선을 할 수 있는 경우이다. 불필요한 법적 분쟁을 회피하기 위하여 관할 행정청은 소비자제품안전법 제7조 내지 제9조에 의한 이 권한을 부품공급자에 대하여서도 행사할 수 있는가에 관하여 명백하게 규정되어야 한다는 비판이 있었다.

⑥ 입증책임

판례는 설계상·제조상·개발도상의 결함에 대해서는 주관적·객관적 주의의무위반의 부존재에 대한 입증책임을 제조자가 지게 하는데 반하여¹⁸⁴⁾, 지시상의 결함과 제조물관찰의무에 대하여는 구분하여 판단한다. 즉, 과실위반에 대하여는 그것의 부존재에 대해 제조자에게 입증책임을 부과된다. 다만, 객관적 주의의무 위반에 대해서는 피해자가 입증하도록 하고 있다. 제조자의 객관적 주의의무위반을 피해자가 입증케 하는 것은 설계상·제조상·개발도상의 결함과는 달리 지시상의 결함 및 제조물관찰의무에 있어서는 피해자가 입증곤란에 처하기

183) S. Hauberichs, 1. Schweizer Fachtagung "Produkt- und Umwelthaftung", in: Produkt- und Umwelthaftpflicht International, 1996, S.26 ff.

184) BGH BB 1970, 1414 ff. ; Arens, ZZP 104, 125.

않기 때문이라고 한다.

(3) 집행기관

소비자제품안전성 확보에 책임이 있는 행정청은 연방의 경우에는 노동보건사회부이다. 그러나 연방의 주무부서는 법률, 법규명령 그리고 지침을 제정하고, 집행은 원칙적으로 주의 관할 행정청이 이를 담당한다. 그러나 주정부는 연방정부가 제정한 법규를 단순히 집행하는 기관에 만족하지 않고 연방이 제정하는 법규의 적합성여부에 대하여 연방참사원이나 연방의회를 통하여 통제하는 기능도 수행한다.

주(州)행정청은 소비자제품안전법을 집행하기 위해 공장출입권, 생산자와 수입업자에 대한 구체적 정보제출요구권, 전문가에게 제품검사의뢰요구권, 전시회에서 제품검사권 등의 권한을 가진다. 이러한 주(州)행정청의 권한은 기기안전법(Geraetesicherheits gesetz)에서 규정하고 있다. 기기안전법은 제품회수에 관한 규정을 가지고 있지 않으나 관할 행정청은 생산자와 수입업자에게 제품에서 나오는 위험이 긴급하고, 이것이 사용자의 행위와 무관하게 발생하고, 그 위험이 사람의 건강과 관련되고, 제품에서 나오는 위험이 사용자가 처리할 수 없을 때 자발적 회수를 요청할 수 있다.

집행을 담당하는 독일 행정청은 작업장에서 근로자의 안전을 담당하는 행정부서에서 관할하고 있다. 그 외에 소비자단체 연합, 제품검사재단, 소비자보호협회, 기술검사협회, 독일규격협회 등이 소비자제품안전과 관련된 주요기관이다.

제 4 장 영 국

I. 영국의 자동차 리콜제도 일반

1. 리콜제도 개관

가. 개 관

영국에는 리콜 관련 법규가 없으며, 철저히 업체에 의해 자발적으로 리콜이 실시되고 있다. 소비자보호법 등 안전 관련 법규에 리콜을 규정하는 직접적인 조항은 없지만 안전규정을 위반한 제품에 대한 판매 금지, 경고 통지¹⁸⁵⁾ 등 리콜과 유사한 내용의 조항이 포함되어 있다. 소비자들은 결함 제품으로 인한 신체 및 재산상의 손해에 대하여 사업자의 과실 여부를 입증하지 않고도 소송을 제기할 수 있기 때문에 사업자들은 결함 제품에 대하여 소송이 제기되기 이전에 자발적으로 리콜조치를 취한다.

나. 품목별 소비자안전 제도

(1) 공산품

공산품 안전을 관장하는 법규로는 □□소비자보호법(Consumer Protection Act, 1987)□□과 하위 규정인 □□일반제품안전규정(General Product Safety Regulations)□□이 있으며, □□통상산업성(Department of Trade and Industry)□□ 소비자안전과(Consumer Safety Unit)에서 담당한다. 공산품 리콜을 감독하는 통상산업성은 사업자의 자발적 리콜을 활성화하기 위해 관련업체와 공동으로 □□소비자제품 리콜 지침서(Consumer Product Recall - A Good Practice

185) 사업자 비용 부담으로 위해 제품에 대한 경고를 공표하도록 요구할 수 있으며, 공표 시기, 형식, 방법까지 지정할 수 있다 ; 한국소비자보호원(소비자안전센터), “결함제품 시정조치 활성화를 위한 제도개선 방안 연구”, 2004. 12, p. 33.

Guide)□□186)을 마련하여 구체적인 리콜 시행 방법을 안내하고 있다.

(2) 자동차

자동차 안전업무는 운수성(Department for Transport) 산하의 □□차량·면허청(Vehicle & Operation Services Agency, VOSA)¹⁸⁷⁾□□에서 담당하며, 자동차 리콜과 관련해서 VOSA는 사업자의 리콜을 관리·감독하는 역할 수행한다. 자동차 리콜을 결정하는 1차적 책임은 자동차 제조업체에게 있으며, VOSA는 재량으로 자동차 제조업체가 제시한 리콜조치 방법에 대해 기관의 견해를 밝힐 수 있다.¹⁸⁸⁾ ‘79년 운수성과 자동차업계간의 협의를 통해 마련된 □□자동차 안전결함에 대한 행동강령(Code of Practice on Vehicle Safety Defects)□□¹⁸⁹⁾에 따라 자발적 리콜제도를 운영하고 있다.

2. 품목별 리콜 정보 소비자 통보 내용 및 방법

가. 공산품 일반

(1) 리콜 통지문 작성

리콜 문안은 가능한 한 간단·명료하게 작성, 통지문에 기업 소개 등 불필요한 정보를 추가하거나 마케팅 전략으로 이용하는 것은 금물

186) 첨부 1 참조.

187) VOSA는 ‘03년 운수성의 자동차검사국(Vehicle Inspectorate, VI)과 교통구역망(Traffic Area Network, TAN)부서를 합병하여 설립된 기구로서, 관련업계와의 협력 하에 영국내 자동차 안전을 제고하고 ‘05년까지 결함 시정율(‘03년 86.32% 수준)을 90% 수준까지 높이기 위한 목표를 설정하고 있다 ; Ibid., p. 34.

자동차검사국은 도로 상의 안전과 환경 기준을 개선하고 관련 법률의 집행에 대한 책임을 가지고 있는 영국 DETR내의 기관에 대해 소개하고 있다. standards officers를 보유한 경찰이나 지역 관계 당국 등의 여러 집행기관(enforcement agencies)과 협력하여 vehicles와 buses, coaches, cars, motorbikes등이 법에 정해진 기준을 유지하고 있는지의 여부를 확인하는 것을 주임무로 하고 있다.

188) ‘03년 193건의 자동차 리콜이 실시된 바 있으며, 이중 29건(15%)는 VOSA가 자동차 제조업체와의 직접적인 협상을 통해 리콜을 이끌어냄 ; Ibid.

189) 첨부 2 참조.

이다. 소비자들이 이해하기 쉽도록 통지문 맨 윗 부분에 “경고-중요한 안전 통지문(Warning -Important Safety Notice¹⁹⁰)”라고 표기한다. 리콜 통지문의 기재사항은 다음과 같다.

- ①결함 제품명
- ②제품의 결함 및 잠재적인 위험 내용
- ③결함 제품을 확인할 수 있는 방법
- ④제품의 그림 및 사진(제품 결함을 나타내는 데 도움이 됨)
- ⑤소비자의 리콜 제품 조치 요령(사용중지, 폐기, 환불, 교환 등)
- ⑥리콜 시행 기업의 연락처, 불편을 야기한 점에 대한 사과문 등

(2) 리콜 공표¹⁹¹)

리콜 메시지는 기본적으로 중대한 발표처럼 보이도록 하고 내용을 명쾌하고 진솔하게 담아야 하며, 소비자의 눈에 띄기 쉬운 방법을 선택하는 것이 중요하다. 리콜 지침서상의 공표방법은 다음과 같다.¹⁹²)

- ①소비자와 직접 연락을 통한 리콜 공표
- ㉠우편물 발송 : 리콜을 통지하는 편지와 편지봉투는 다량 우편물 (정크 메일) 같이 보여서는 안되며, 가능하다면 등기 우편을 이용하는 것이 소비자가 신중히 우편물을 처리하는데 유리하다.
- ㉡E-mail 발송 : 인터넷을 이용하여 리콜 통지문을 발송
- ㉢전화 : 기업 내부의 소비자 서비스센터나 외부의 전화 서비스센터 이용

190) EU의 리콜통보서 작성 지침에서도 제목을 ‘Important Safety Warning’과 같은 단어를 포함시킴으로써 소비자의 관심을 유도토록 권고하고 있다 ; Ibid.

191) 영국의 리콜 지침서에 의하면 리콜통보 방법의 결정은, 첫째 리콜을 제품 판매를 위한 광고라면 어떻게인지, 둘째 위해 제품에 의한 위험성이 얼마나 심각한 것인지 그래서 얼마나 신속하게 리콜해야 할 것인지, 셋째 리콜에 소요되는 비용을 어느 정도까지 감당할 수 있는지 등 세 가지 관점에서 판단할 것을 권고함 ; Ibid., p. 35.

192) 한국소비자보호원(소비자안전센터), “결함제품 시정조치 활성화를 위한 제도개선 방안 연구”, 2004. 12, p. 35.

② 특정 장소에 광고를 통한 리콜 공표

결함 제품이 특정 소매 매장 중심으로 판매되었을 때 이용하면 효과가 좋다

③ 매체를 이용한 리콜 공표

㉔ 인쇄 매체 : 인쇄매체의 종류로는 전국적인 일간 신문, 지역 신문, 소비자 잡지 등이 있으나 일반적으로 리콜 공표는 많은 사람들에게 연락가능한 전국 규모의 일간 신문에 게재한다.

㉕ TV, 라디오 : TV는 많은 사람들에게 알리기에는 가장 훌륭한 매체이며, 라디오의 경우는 TV에 비해 비용은 저렴하지만 소비자가 기억하기 어려운 내용을 인쇄 매체를 통해 다시 알려야 하는 단점이 있다.

㉖ 보도자료 : 신문에 보도자료를 배포하여 리콜을 알리는 방법은 비용이 저렴할 뿐 아니라 소비자에 대한 홍보 효과도 좋기 때문에 유리한 방법이다.

나. 자동차

(1) 리콜 공표

① 제조업자의 공표

㉔ 제조업자는 리콜을 실시할 때 VOSA와의 협의를 거쳐 자동차 소유자(owner) 및 등록된 보유자(registered keeper)에게 서신으로 결함의 성격(내용) 및 안전의 중요성 등을 쉬운 용어로 설명하는 서신을 발송한다.

㉕ 서신은 직접 또는 독점판매권을 갖는 딜러망(franchised dealer network)을 통해 발송하며, 서신 발송 후 해당 소유자 등으로부터 응답이 없을 때에는 등기우편으로 재발송한다.

㉔) □□자동차 운전면허청(Driver and Vehicle Licensing Agency) □□은 자동차 제조업체의 요청이 있을 경우 유상으로 내부 절차에 따라 자체 관리하고 있는 자동차 소유자 등의 성명과 주소록을 제공하거나 자동차 제조업체에서 제공한 서신을 자동차 소유자 등에게 속달우편으로 발송한다.

② VOSA의 리콜 공표

㉕) 공공의 이익을 위해 필요하다고 판단되는 경우 적정 시기에 리콜 정보를 공표할 수 있는 권리를 가진다.¹⁹³⁾

㉖) VOSA는 자동차 제조업체와의 사전협약을 거쳐 영업상의 비밀사항이 안전문제보다 중요할 경우에는 정보공개에서 제외할 수 있으며, 이러한 조건하에서 정기적으로 자동차 제조업체에서 통보한 리콜조치에 대한 요약정보를 공개할 수 있다.¹⁹⁴⁾

(2) 리콜 정보 제공

① 거래기준협회(Trading Standards Institute, TSI)에서 관리하는 웹사이트(<http://www.tradingstandards.gov.uk>)를 통해 소비자에게 리콜정보는 물론 각종 소비자정보 원스톱으로 제공한다.

② 자동차에 대한 리콜정보는 VOSA 웹사이트(www.vosa.gov.uk)의 리콜데이터베이스를 통해 확인 가능하다.

(3) 리콜 관리 감독

① 자동차 제조업체는 리콜조치가 완료할 때까지 3개월 간격으로 리콜 반응도(response rate) 등을 보고하도록 규정하고 있다.¹⁹⁵⁾

193) 한국소비자보호원, 상계서, p. 36.

194) *Ibid.*

195) *Ibid.*

- ②리콜조치가 완료되지 않은 자동차를 더 이상 추적할 수 없어 리콜 캠페인을 종료하기 위해서는 자동차 제조업체와 VOSA간에 상호 의견이 합치되어야 한다.¹⁹⁶⁾

II. 자동차 리콜 전 시정비용에 대한 보상제도

영국에서 자동차 리콜 전 자체 시정에 대한 보상제도가 구체적으로 마련되어 있지는 않은 것으로 보인다. 하지만 우회적인 법적 강제장치로서, 우선 영국의 “소비자보호법”이 있다. 또한 기업에 대한 제조물책임을 예상한 경우와 더불어 재화매매공급법에 의한 기업의 책임으로 간접 강제되고 있기 때문에 자발적 리콜을 유도할 수 있다.

1. 영국의 제조물책임법(소비자보호법 제1장)

영국은 EU지침에 따라서 1987년 5월 15일에 “소비자보호법”(Consumer Protection Act 1987)을 제정하여 1988년 3월 1일부터 시행하고 있다. 특히 소비자보호법 제1장이 제조물책임에 대하여 규정하고 있다. 소비자보호법은 기본적으로 무과실책임의 원칙을 제조물책임에 도입하고 있는데, 다만 제조물책임에 대한 종래의 계약책임이나 과실책임의 원칙에 근거한 불법행위책임의 적용을 배제하지 아니하는 한편, 이와 같이 전통적으로 적용된 책임원칙도 소비자보호법에 의한 무과실 책임과 함께 제조물책임의 근거로 적용하고 있다.¹⁹⁷⁾

가. 무과실책임의 원칙

종래 영국에서는 피해자가 제조자나 공급업자의 과실을 입증하지 않으면 손해배상을 청구할 수 없었다. 그러나 본 법에서는 무과실책

196) *Ibid.*

197) 최병록, 『세계의 제조물책임법』, 도서출판 삼영, 2005, p. 111.

임주의를 취함으로써 피해자는 제조자의 과실을 입증할 필요 없이 손해배상을 청구할 수 있게 되었다(제2조). 즉 “제2조 제2항의 적용을 받는 자는 그 손해에 대한 책임을 진다”고 규정해 제조자의 고의·과실 유무를 불문하고 결함 있는 제조물을 제조한 자에게 손해에 대한 배상책임을 부과시키고 있다.¹⁹⁸⁾

나. 제조물의 정의

제조물이라 함은 동산 및 전기를 말하며, 구성부품이나 원재료 등 다른 제조물을 구성하는 것도 포함된다(제1조). 다만, 공업적 가공을 거치지 않은 수렴물, 제1차 농산물 등에 대해서는 적용하지 않는다(제2조 제4항).

다. 책임주체

제조자¹⁹⁹⁾는 EU지역 외의 국가로부터 수입업자 및 스스로 제조자로 표시한 자는 제조물의 결함으로 인해 발생한 손해에 대해서 책임을 진다(제2조).²⁰⁰⁾ 일정한 경우 공급자도 손해배상책임을 부담한다(제2조 제3항). 그리고 동일한 손해에 대해 2인 이상의 자가 책임을 지는 경우에는 연대책임을 부담한다(제2조 제5항).

라. 결 함

제조물의 안전성이 일반적으로 기대할 수 있는 정도에 미치지 못하

198) *Ibid.*, pp. 111-112.

199) 제조자란 ①그 제조물을 제조한 자, ②아직 제조되지는 않았지만 이미 채굴 또는 추출된 물질에 대해서는 그 물질을 채굴 또는 추출한 자, ③아직 제조, 채굴, 추출되지 않았지만 지금까지 부가된 공업적 또는 기타 가공에 의해 제조물의 본질적 특성이 존재하는 경우에는 해당 가공을 한 자를 말한다(제1조 제2항) ; *Ibid.*, p. 112.

200) 원제조자 뿐만 아니라 스스로 제조자로 표시한 자와 수입업자도 책임의 귀속주체가 될 수 있도록 한 것은 이들 모두를 제조물책임의 주체로 간주함으로써 소비자피해구제나 분쟁해결에 있어서 보다 더 실제적이고 타당성 있는 해결을 도모할 수 있기 때문이다 ; *Ibid.*, p.112.

는 경우 결함이 존재하는 것으로 된다. 안전성이라 함은 해당 제조물에 내포되어 있는 부품의 안전성 및 재산상 피해의 위험과 관련한 안전성, 그리고 사망 또는 신체적 피해의 위험과 관련된 안전성을 포함한다(제3조 제1항).²⁰¹⁾ 동조는 안전성에 대한 일반인의 기대가능성 여부에 대해 제조물의 판매방법, 목적, 형태, 표시의 사용, 지시·경고, 해당 제조물에 대해 또는 해당 제조물과 관련해 합리적으로 기대할 수 있는 사항, 해당 제조물이 제조자로부터 타인에게 공급된 시점 등을 고려해 판단하도록 규정하고 있다(제3조 제2항 (a)(b)(c)참조). 그러나 그 시점 이후에 공급된 제조물의 안전성이 문제의 제조물의 안전성 보다 크다는 사실만으로 해당 제조물에 결함이 있는 것으로 추정하도록 요구하는 것은 아니다(제3조 제2항(c) 참조).

마. 손 해

손해란 사망, 신체 상해(Personal Injury)²⁰²⁾ 부동산을 포함하는 재산상의 손해를 말한다(제5조 제1항). 그러나 제조물에 부합된 제조물의 전부 또는 일부에 대한 손해를 포함해 제조물 자체의 손해에 대해서는 책임이 발생하지 않는다(제5조 제2항). 또한 재산상의 손해인 경우에는 사적인 사용, 점유, 소비가 의도되어 있는 제조물의 사적인 사용, 점유, 또는 소비시에 발생한 손해에 대해서만 제조자가 책임을 부담한다(제5조 제3항(a)(b)).²⁰³⁾ 그리고 275파운드 이하의 재산상 피해에

201) "...shall include safety with respect to products comprised in that product and safety in the context of risks of damage to property, as well as in the context of risks of death or personal injury."

202) 신체상해는 모든 질병 및 기타 모든 육체적 또는 정신적 상태의 훼손을 포함한다(제45조 제1항 참조).

203) 사업자가 결함 컴퓨터를 사무용으로 구입하여 사용 중 신체 상해를 입은 경우에는 본 법에 근거하여 손해배상을 청구할 수 있지만, 화재가 발생하여 사무소에 피해를 준 경우에는 청구할 수 없다. 적용이 제외되는 종류의 피해에 대하여는 계약책임 또는 불법행위책임 등을 추궁할 수밖에 없다 ; 최병록, 『세계의 제조물책임법』, 도서출판 삼영, 2005, p. 113.

대해서는 제조자는 면책된다(제5조 제4항).²⁰⁴⁾

바. 항 변

제조자에게 인정되는 항변사유로는 다음과 같다.

- ①결함이 법령에 근거해서 과해진 요건 또는 공동체 의무의 준수에 기인하는 경우,
- ②제조물을 공급²⁰⁵⁾하지 않은 경우,
- ③제조물의 공급 그 자체가 영업으로써 이뤄진 것이 아니고 이익 목적을 가지고 있지 않은 경우²⁰⁶⁾,
- ④결함이 관련 시점²⁰⁷⁾에 존재하지 않는 경우,
- ⑤관련시점의 과학 및 기술지식의 수준에서 분쟁 제조물과 동종의 제조물의 제조자에 대해 제조물에 존재하는 결함의 발견을 기대할 수 없는 경우,
- ⑥결함이 2차 제조물의 결함이며 또한 그 결함이 전적으로 2차 제조물의 설계나 2차제조물의 제조자의 지시에 기인하는 경우(제4조 제1항).

상기 ⑤의 개발위험의 항변은 “과학 및 기술 지식의 수준에서 분쟁 제조물과 동종 제조물의 제조자에 대해 제조물에 존재하는 결함의 발견을 기대할 수 없는 경우”라고 하여 EU지침에 비해서 제조자의 입

204) 신체상해를 수반하지 않는 소액청구를 배제하기 위한 규정이다. 손해배상액이 275파운드를 초과하는 경우에는 전액배상이 인정된다. 275파운드 이하의 손해인 경우에는 계약책임 또는 불법행위책임 등을 추궁할 수밖에 없다. Ibid.

205) 공급(supply)에 대해서는 제46조에 해석규정이 있다. 제46조에 따르면 공급에는 물품의 판매, 임대, 할부판매, 교환, 증여 등이 포함된다 ; Ibid., pp. 113-114.

206) 영업으로써 선물을 준 경우, 가령 선전을 위하여 선물을 준 경우에는 이 항변이 인정되지 않는다 ; Ibid., p.114.

207) 관련시점이란 전기의 경우에는 발전된 시점, 즉 송전이나 배전되기 전의 시점을 의미하고, 기타 제조물과 관련하여 피소구자가 제2조 제2항의 적용을 받는 자(제조자, 스스로 제조자로 표시한 자, 수입업자)인 경우에는 그자가 제조물을 제3자에게 공급한 시점을, 피소구자가 동항의 적용을 받지 않는 자(가령 소매업자 등의 판매자)인 경우에는 그 제조물과 관련하여 동항의 적용을 받는 자(제조자 등)에 의해 그 제조물이 최종적으로 공급된 시점을 의미한다(제4조 제2항).

장을 보다 더 고려한 것으로 보인다.²⁰⁸⁾

사. 소멸시효 및 제소기간

제조물책임소송은 소송원인이 발생한 날 또는 원고가 소송원인이 되는 사실, 피해가 결함에 기인하다는 사실 및 피고의 특징에 대해 인식한 날 중에서 나중에 도래하는 날부터 3년이 경과하면 제소할 수 없다. 그리고 제품이 시장에 유통된 이후 10년이 경과하면 제조물책임소송을 제기할 수 없다(Schedule I 제1조 참조).

아. 책임배제금지

동법 제7조에서는 어떠한 계약조항이나 통지 또는 규정으로써 제조물의 결함으로 인해 피해를 입은 자 또는 피해자의 특별이해관계인에 대해 제조물책임을 제한하거나 배제하는 것을 금지하고 있다.

2. 영국의 소비자보호법

1987년 소비자보호법 제2장에 제품안전에 관한 규정이 있고, 이것이 소비자용 제품의 안전확보에 대하여 중심이 되고 있다. 소비자보호법에서는 모든 소비자용 제품은 안전하지 않으면 안 된다는 일반 안전요건의 실시가 규정되어 있다. 다만 곡물, 물·식물·사료·비료·가스, 항공기·자동차, 처방약, 담배는 이 대상제품에서 제외되어 있다.

가. 일반안전요건

안전한 제품이란 위험이 없는 또는 인신피해를 최소한도까지 감소시킨 위험밖에 없는 것을 말한다고 되어 있지만, 모든 상황을 고려하

208) 그러나 동법은 책임의 최고 한도액(지침 제16조 제1항 참조)에 대해 규정하고 있지 않다. 이러한 태도는 제조물의 결함에 따른 소비자 보호에 보다 충분한 보상이 될 수 있는 길을 열어 놓고 있다고 볼 수 있다 ; Ibid., p. 114.

여 합리적으로 안전하다고 판단되는 경우에는 이 일반 안전요건에 적합하다고 볼 수 있다. 고려해야 할 상황으로는 규격도 포함되기 때문에 일반 안전요건과 규격은 밀접한 관계가 있다. 그리고 제품에 관한 안전규제나 규격에 적합한 경우에는 일반 안전요건에 적합하다고 보인다. 제품의 공급자가 중고품으로 판매되었다는 것, 수출용 제품으로서 제조되었다는 것, 소매업자의 경우에는 제품이 일반 안전요건에 적합하지 않을지도 모른다고 의심할 이유가 없는 것을 입증한 경우에는 면책된다. 일반 안전요건에 위반하더라도 제정법에서 정해진 의무 위반으로서 불법행위소송을 제기하는 경우는 없지만 안전기준에 위반한 경우는 그 제품에 의해 피해를 입은 자는 제정법상의 의무위반으로서 불법행위소송을 제기할 수 있다. 위험한 제품으로 인해 인신손해가 생기지 않도록 하기 위해 감독관청에는 판매금지 통지, 경고해야 할 사항의 통지, 판매정지의 통지, 몰수명령 등 4가지 권한이 부여되어 있다.²⁰⁹⁾

나. 안전에 관한 시행규칙

동법에 위반한 경우 형사처벌 하도록 되어 있다. 동법 11조는 제품의 안전기준에 대하여 각료가 시행규칙을 정할 수 있게 하였다. 통상의 규칙제정 절차에는 제안된 규칙안에 의하여 이해관계자에게 의견진술의 기회를 주어야 한다. 규칙제정을 위한 형식적 절차를 거치려면 많은 시간이 소요되므로, 동조 제5항은 주무장관(Secretary of State)은 공공을 보호하기 위하여 규칙제정을 지체할 수 없을 때 의견수렴 없이 규칙을 제정할 수 있다.²¹⁰⁾

209) 조두현, “제품결함시정(리콜)제도에 관한 연구”, 제주대학교대학원 석사학위논문, 1999, p.57.

210) Lowe, Robert, Geoffrey Woodroffe, Consumer Law and Practice, Lodon : Sweet and Maxwell, 1995, p.273.

다. 입법의 시행

국무장관은 의회가 안전에 결함이 있다고 알려진 특정 제품의 판매를 금지하기 전에 긴급상황에서 공공을 보호하기 위하여 제품의 판매 금지를 할 수 있으며, 12개월 동안 효력이 지속된다. 그러나 긴급요건에 대해서는 법으로 규정하지 않아 국무장관의 재량사항으로 되었다. 지방에서의 소비자보호법의 시행은 제27조에 의하여 지방관청이 하도록 되어 있으나, 사실상 지방정부와 거래기준청(Trading Standards Authority)에서 같이 시행하고 있다. 거래기준청은 관할 지역에서의 소비자안전 입법의 시행을 책임지고 있다.²¹¹⁾

라. 제품의 판매금지

제14조에서는 지방에서의 제품의 판매금지(Suspension Notice)는 재화가 일반 안전요건, 안전기준 또는 판매금지 통지에 위반하고 있다고 판단될 합리적인 이유가 있는 경우에는 거래기준청에서 당해제품의 공급자에게 발한다. 제14조에 의한 명령은 재화를 공급받는 자를 보호하기 위하여 재화에 대하여 발하여진다. 동조에 의한 명령은 긴급상황에서만 발하여 질 수 있으며 재화의 추가적 유통을 금지시키는 효과가 있다. 동조의 명령은 유죄판결이 있어야 하는 것은 아니고 법 위반만 있으면 발하여 질 수 있다. 동조에 의한 명령은 최고 6개월간 제품의 판매를 정지시킨다. 따라서 제13조의 명령과 제14조의 명령에 의하여 18개월간 결함을 시정하기 위한 기간을 확보할 수 있다. 법원은 제13조와 제14조에 의한 명령에 대하여 국무장관이나 거래기준청의

211) Micklitz, Hans W., Thomas Roethe, Stephen Weatherill, *Federalism and Responsibility -A Study on Product Safety Law and Practice in the European Community-*, London : Graham & Trotman Dordrecht : Martinus Nijhoff, Boston : Kluwer Academic Publisher Group, 1994, pp.443-444.

관리가 증거에 대하여 오관이 있는 경우, 결정을 함에 있어 관련 없는 사항을 고려한 경우, 그리고 명령을 발하기에는 위험의 정도가 명백히 작은 경우를 제외하고 장관의 폭넓은 재량을 인정하고 있다.²¹²⁾

관련판례로 ‘R v. Secretary of State 사건’이 있다. 본 사건에서 Ford 사는 과일향이 나는 지우개를 수입·판매하고 있었다. 국무장관은 1984년 1월 30일 동 지우개의 공급중지명령을 내렸다. 동 지우개의 향이 지우개를 어린이들의 입안으로 넣게 해 질식을 유발할 수 있다는 이유에서다. 동 사건의 증거로 20개의 샘플 병원에서 1981년에 2건의 사고가 있었다. Ford사는 동 명령으로 인하여 현존하는 재고를 판매하지 못하여 270,000파운드의 손해를 보았다고 주장하고 배상을 청구하였다. 법원은 동 사건의 증거에서 나타난 사건을 구체적으로 조사하지 않고 국무장관의 재량을 인정하여 청구를 기각하였다. 그러나 제품이 안전한 것으로 밝혀진 경우 배상하여야 한다. 제16조에 의하면 만약 공급자가 명령에 반하여 재화를 공급하거나 또는 명령에 반하는 것과 관계없이 법원의 결정에 따라 당해 재화를 몰수 및 파기할 수 있다. 위험한 제품을 리콜시킨다는 명령은 다른 대부분의 국가에서 규정되어 있지만 영국에서는 그 권한은 부여되어 있지 않다. 이것은 대부분의 제조자는 자발적으로 리콜의 의사가 있으므로 불필요하며, 또 소매업자에게 리콜을 가하는 요건을 결정하는 현실적인 방법은 없기 때문이다.²¹³⁾

마. 위해정보의 공개

제13조 (1)항 (b)는 제품이 위해정보를 공공에 알리도록 공급자에게 요구할 수 있도록 규정하고 있는데 한번도 시행된 적은 없다.²¹⁴⁾ 그러

212) 조두현, 전제논문, p. 58.

213) 한국소비자보호원, 『우리나라 리콜제도의 발전방향(공청회자료)』, 1997. 5, p.47.

214) Micklitz, Hans W., Thomas Roethe, Stephen Weatherill, op. cit., p.443.

나 1994년 제정된 일반제품안전규칙(General Product Safety Regulations)은 제조자가 리콜을 쉽게 이행할 수 있도록 제조자의 제품을 추적하는 의무를 부과하고 있다. 제8조 (1) (a)에 의하면 제조자(Producer)는 제품에 고유한 위험이 적절한 경고가 없다면 즉시 인지할 수 없는 경우에 통상적이고 합리적으로 예견되는 제품의 사용기간 동안 소비자가 제품의 고유한 위험을 평가할 수 있도록 적절한 정보를 제공하여, 소비자가 제품으로부터의 위험에 주의(Precaution)를 할 수 있게 하여야 한다. 제8조 (1) (b)에는 제조자는 제품에 존재할 수 있는 위험을 알리기 위하여, 그리고 문제된 제품의 위험을 피하기 위하여 필요하다면 제품을 회수하는 것을 포함한 적절한 조치(Action)를 취하기 위하여, 제조자가 공급한 제품의 특성에 상응하는 조치(Measures)를 채택하여야 한다. 제8조 (2)에 의하면 제8조 (1)의 (b)와 관련한 조치(Measures)는 언제든지 적절한 다음의 조치를 포함할 수 있다.

- ①제품의 이동경로를 확인할 수 있는 자료를 남겨야 한다.
- ②유통된 제품의 샘플검사를 하여야 한다.
- ③소비자불만을 조사하여야 한다.
- ④유통업자에게 위의 자료를 제공하여야 한다.²¹⁵⁾

3. 영국의 재화 매매 및 공급법

결합제품을 구매하여 이용하는 소비자는 소매업자를 상대로 매매법상의 권리를 행사할 수 있고, 당해 소매업자는 계약의 고리(Chain of Contract)상 제조자에게 책임을 물을 수 있다. 1994년의 재화매매및공급법 제14조 (2)에 의하면 영업의 과정에서 판매자가 재화를 판매할 경우 공급되는 재화는 만족할 수 있는 품질을 보유할 것을 계약의 묵시적 내용으로 의제하고 있다. 동법 제14조 (2A)에 의하면 본 법의 목

215) 조두현, 전제논문, p.59.

적을 위하여 재화의 만족할 수 있는 품질의 기준은 합리적인 사람이 재화의 종류(Description), 가격, 그리고 그 밖의 관련 상황을 고려하여 만족할 수 있는 것으로 볼 수 있는 경우이다. 동법 제14조의 (2B)에 의하면 본 법의 목적을 위하여 재화의 품질은 제품의 품질과 관련한 사건에 있어서 제품의 상태(state)와 조건(condition), 일반적으로 공급된 재화의 문제된 종류의 모든 목적에 대하여 적합성, 외관과 마무리, 작은 결함으로부터의 자유, 안전, 그리고 내구성을 포함한다.²¹⁶⁾ 1994년 재화매매및공급법의 개정은 다음과 같은 평가를 받고 있다.

- ①만족할 수 있는 품질(satisfactory quality)이 상품으로서의 품질(merchantable quality)보다 소비자거래에 있어서 더 적합하다.
- ②신법은 품질에 대한 조사를 목적의 적합성(fitness for purpose)에 한정하지 않고 있으며 화장품의 결함 역시 포함한다는 Rogers 판결을 제정법적으로 강제하고 있다.
- ③신법은 내구성(durability)에 대한 위치를 확실히 하고 있다.
- ④신법은 다목적 재화(multi-purpose goods)와 관련하여 실제적인 변화를 가져왔다. 1973년법 이전의 사건에서는 재화가 여러 가지 목적을 가지는 경우 그 중 몇 가지에만 적합하더라도 조건의 위반이 아닌 것으로 판결되었다.²¹⁷⁾

1973년의 구법에서는 재화는 일반적으로 사용되어지는 그 목적들에 적합하여야 한다고 개정하였다. 그러나 입법상의 부주의로 Aswan Engineering Co. v. Lupdine Ltd 사건에서 항소법원(Court of Appeal)은 1973년 이전과 동일한 판결을 하였다. 그러나 신법에서는 재화는 그것의 일반적인 목적 모두에 적합하도록 요구하고 있다.²¹⁸⁾

216) 조두현, 전제논문, p. 61.

217) *Kendall v. Lillico*(1969) 2 A, C. 31, H. L.

218) *Lowe, Robert, Geoffrey Woodroffe, op. cit.*, pp. 51-52.

4. 우리나라에 대한 시사점

우리나라에서는 자동차의 경우 안전성에 문제가 있거나 배출가스 허용기준에 위반되는 제품에 대해서는 제조사의 자발적인 리콜이나 건설교통부와 환경부의 강제적인 리콜이 실시되도록 규정하고 있다. 자동차는 특히 안전성이 확보되어야 하는 제품이므로 국가가 정하는 안전기준에 미달하거나 차량의 안전성을 저해할 수 있는 각종 결함이 나타난 차종에 대해서는 제작결함의 시정을 통한 리콜을 실시하도록 하고 있다.

안전성과 관련된 제작결함의 경우에는 자동차관리법이 적용되며 리콜명령 위반 시에는 1년 이하의 징역형이나 300만원 이하의 벌금형이 내려지도록 하고 있다. 그러나 국가가 정하는 안전기준은 가장 기본적인 안전요건에 불과하다는 사실과 대한민국의 자동차 산업에서 수출이 차지하는 비중을 고려하여 미국이나 유럽연합의 자동차안전기준을 참고할 필요가 있을 것이다.

제조사가 자동차관리법 등 국가가 제시하는 자동차의 안전성에 대한 요구사항을 만족시키는 제품을 제조, 판매하였다 할지라도 안전상 결함으로 인해 발생한 사고와 피해에 대해서는 제조물책임법에 따른 손해배상이 이루어져야 한다는 사실은 매우 중요하다.²¹⁹⁾

우리나라 자동차관리법 제31조와 시행규칙 제41조와 비교하여 볼 때, 부품제작업자와의 사전협의 및 합리적 협조의무 규정, 제작사의 영업비밀 보호를 위한 규정, 수입자동차에도 리콜규정이 적용된다는 점을 명시한 내용 등은 향후 우리의 입법과정에서도 적절하게 반영되어야 할 것으로 보인다.

219) Kim, Gregory D.S., 『선진국 사례중심으로 본 제조물 책임(PL)법』, 북스힐, 2003, pp. 115-116.

Ⅲ. 자동차 리콜 전 시정비용의 보상과 관련한 분쟁조정제도

영국에서는 1979년 운수성과 자동차업계간의 협의를 통해 마련된 □□자동차 안전결함에 대한 행동강령(Code of Practice on Vehicle Safety Defects)□□에 따라 자발적으로 리콜제도가 운영되고 있다. 이 Code의 내용은 리콜 전 시정의 보상과 관련한 분쟁조정과정에도 또한 적용될 수 있다고 생각된다. 자동차 안전 결함에 관한 행동강령의 주요내용은 다음과 같다.

1. 서언(Introduction) 개념과 적용범위

“자동차 안전 결함에 관한 행동강령”(이하 “강령”으로 표기한다)은 자동차 제작자와 소유자가 영국에서 판매된 자동차에 (이 서언 제3문단에서 정의된) 안전 결함이 있다는 것을 알게 된 경우와 관련이 있다.”고 규정하고 있다.²²⁰⁾

본 강령은 여행용 자동차, 상업용 차량, 여행 업무용 차량 및 부품에 관해서 조사관과 소유자/등록자에게 주어진 정보에 대해서 다루고 있다. 동 강령은 모터사이클, 트레일러, 대형트럭 혹은 자동차 수리용 부품 시장에 공급된 부품 혹은 10년 이상 된 자동차에는 적용되지 않는다.²²¹⁾

220) This “Code of Practice on Vehicle Safety Defects”(hereinafter referred to as “the Code”), which has been drawn up by the Vehicle Inspectorate Representing the Secretary of State for Transport and the Society of Motor Manufacturers and Traders Limited (SMMT), concerns cases where vehicle manufacturers and concessionaires become aware of the existence of safety defects (as defined in paragraph 3 of this Introduction) in vehicles that have been sold in the UK.

221) The Code deals with information to be given to the Inspectorate and to the owner/registered keeper in respect of passenger cars, commercial vehicles, passenger service vehicles and components fitted as original equipment. This document does not cover

“안전결함”은 개인적 피해 혹은 사망의 중대한 위험에 대한 책임이 있는 설계 혹은 구성상의 측면이다.²²²⁾

2. 본 강령이 적용되는 사례(Cases Covered by The Code)

본 강령이 적용되는 사례로써 다음의 세 가지를 제시하고 있다.

- ① 차량 안전 결함이 존재한다는 증거가 있을 경우(the evidence indicates the existence of a safety defect in the vehicles),
- ② 그 결함이 여러 차량에 공통적으로 나타날 경우(the defect appears to be common to a number of vehicles),
- ③ 관련된 몇몇 차량들이 이미 영국에서의 사용을 위해 판매된 경우(some of the vehicles involved have already been sold for use in the UK).
- ④ 몇몇의 경우, 어떤 결함에 의해 피해를 입은 차량의 수가 동 강령의 원용을 정당화시킬 만큼 충분하다고 결정하는 판단의 문제일 것이다. 그 결정은 또한 관련된 도로상의 위험의 정도를 고려해야 하기 때문에 어떠한 고정된 수량 제한도 구체화될 수 없다.²²³⁾

3. 개별 제작자와의 리콜 협정(Recall Arrangement with Individual Manufacturer)

“조사관은 차량 제작자가 자동차 안전 리콜 캠페인을 담당하는 협력자와 대리인의 이름을 제출하도록 요구할 것이다”라고 규정하고 있다.²²⁴⁾

motor cycles, trailers, motor caravans or components supplied to the automotive after-market, or any vehicles more than ten years old.

222) A “safety defect” is a feature of design or construction liable to cause significant risk of personal injury or death.

223) In some cases, it will be matter of judgement to decide whether the number of vehicles affected by a defect is sufficient to justify invoking the Code. No fixed numerical limit can be specified because the decision must also take account of the degree of seriousness of any possible road hazard involved.

224) The Inspectorate will require a vehicle manufacturer to supply it with the names of a

4. 부품에 영향을 미치는 사례들(Cases Affecting Components)

동 강령이 다루는 안전 결함은 자동차 제작자가 다른 제작자나 공급자로부터 들여왔으며 기존 장치로서의 자동차와 함께 팔린 부품들과 관련된 결함을 포함한다.²²⁵⁾

5. 자동차 조사관의 통지(Notification of the Vehicle Inspectorate)

주된 책임은 안전 결함의 증거가 동 강령 하에서 신고해야 할 경우에까지 이르게 되는 때를 결정하는 자동차 제작자에게 있다. 조사관은 차량 제작자가 구제 행위를 필요로 하는 안전결함의 증거가 존재한다고 결론 내리면 그 즉시 통지를 받을 것이다.²²⁶⁾

자동차 제작자는 그 단계에서 ㉠결함의 본질과 관련 자동차의 추정 수치(the nature of the defect and estimate number of vehicles involved), ㉡관련 안전 피해의 본질(the nature of the safety hazard involved), 그리고 ㉢그 시점에서 결함을 보상하기 위해 계획된 행동(the action planned at that time to remedy the defect)을 보여야 한다.

결함이 다른 제작자에 의해 생산된 부품의 과실로부터 발생한 경우, 그 다른 제작자 역시 통지받을 것이며 조사관은 이에 따르게 될 것이다.²²⁷⁾

co-ordinator and his deputy responsible for dealing with vehicle safety recall campaigns.
225) Safety defects covered by the Code include those relating to components bought by vehicle manufacturers from other manufacturers and suppliers and sold with the vehicle as original equipment.
226) The primary responsibility is with the vehicle manufacturer to decide when evidence of a safety defect amounts to a case notifiable under the terms of the Code. The Inspectorate will be notified as soon as the vehicle manufacturer has concluded that there is evidence of a safety defect which requires remedial action.
227) In cases where the defect appears to stem from a fault in a component produced

차량 제작자는 또한 조사관에게 구제 행위에 관한 모든 부수적 결정을 알릴 것이다. 이는 만약 정황상 차량 제작자와 관련 부품 제작자 사이에 모든 구제 행위가 부품 제작자의 책임이 된다는데 동의가 이루어지지 않는다면, 부품 제작자들이 관련된 사례들을 포함한다. 차량제작자와 부품 제작자간의 동의가 이루어지지 않는다면 부품제작자는 계속해서 조사관에게 그 결정을 알려야 한다.228)

6. 특별 사례에서 조사관에 의한 직권조사 (Initiatives by the Inspectorate in Particular Cases)

조사관은 조사관에게 통지된 안전 결함이 있는 차량 혹은 부품 제작자로 부터의 정보를 구하려고 할 수 있다. 이러한 경우, 제작자는 그에게 알려진 모든 관련 정보를 제공할 것이며 결함이 현존하는 지를 결정하는 부서와 합리적으로 협조할 것이다.229)

구제 행위에 관한 결정의 주된 책임은 자동차 제작자에게 있다. 그러나 조사관은 재량으로 제안된 조치에 관한 자신의 견해를 피력할 수 있다.230)

by another manufacturer, that other manufacturer will also be notified and the Inspectorate advised accordingly.

228) The vehicle manufacturer will also inform the Inspectorate of all subsequent decisions on remedial action. This includes cases in which component manufacturers are involved, unless in the circumstances of the case it is agreed between the vehicle manufacturer and the appropriate component manufacturer for all remedial action to become the responsibility of the component manufacturer, in which case the latter shall keep the Inspectorate informed.

229) The Inspectorate may wish to seek information from a vehicle or component manufacturer of safety defects which have been brought to the Inspectorate's notice. In these cases, the manufacturer will supply all the relevant information known to him, and co-operate so far as is reasonable with the Department in establishing whether a defect is present.

230) The primary responsibility for deciding on remedial action lies with the vehicle manufacturer, but the Inspectorate may, at its discretion, put its own views on the measures proposed.

7. 차량 소유자에의 통지(Notification of Vehicle Owners)

제작자는 모든 소유자/등록자와 접촉하기 위한 모든 합리적인 행동을 취할 것이며, 영향을 받은 어떤 차량에 대해서도 검사를 요청할 것이다.

필요하다면, 제작자가 생각하기에 안전 결함이 있는 부품이나 조립품을 고칠 것이다. 조사관과 협의해서 제작자는 평상 용어로 결함의 본질과 소유자/등록자에게 그 안전의 중요성을 설명하는 편지를 보낼 것이다. 그 편지는 직접 또는 허가된 판매망을 통해 발송될 것이다. 만약 차량 제작자 또는 허가된 판매자가 소유자/등록자로부터 어떠한 회답을 받지 못한다면, 이후의 편지는 등기로 전달될 것이다.²³¹⁾

만약 제작자로부터의 요청이 있다면, 운전자와 자동차 면허청은 답신에서 그리고 기존 절차에 따라 차량 제작자에게 소유자/등록자의 성명과 주소를 보내든지, 또는 제작자로부터 소유자/등록자에게로의 편지를 발송할 것이다.²³²⁾

차량 제작자는 리콜 행위가 완료되거나 어떠한 리콜 대상 차량도 남지 않았기 때문에 리콜 캠페인이 종결되어야 한다는 데 대해서 상

231) The manufacturer will take all reasonable action to contact all owners/registered keepers and call in any affected vehicles for inspection and, if necessary, rectify components or assemblies which the manufacturer believes are safety defective. In consultation with the Inspectorate the manufacturer will arrange the despatch of a letter which will explain in layman's terms the nature of the defect and its safety significance to the owner/registered keeper. The letter will be sent directly or through the franchised dealer network. If the vehicle manufacturer or franchised dealer receives no response from the owner/registered keeper then a further letter will be sent by recorded delivery.

232) If requested by the manufacturer, the Driver and Vehicle Licensing Agency will, on repayment terms, and in accordance with existing procedures, either supply the vehicle manufacturer with the name and address of the owner/registered keeper shown on the Centre's records, or address and despatch a letter from the manufacturer to the owner/registered keeper.

호 동의할 때까지 조사관에게 석 달 간격으로 회답을 보낼 것이다.²³³⁾

8. 차량 조사관에 의한 차량 결함 정보 공표 (Publication of Information on Vehicle Defects by the Vehicle Inspectorate)

조사관은 장관의 권한으로 언제든지 어떠한 정보도 공표할 권한을 가진다. 이는 공공이익에 필요하다고 보인다. 공표하기 전에 조사관은 차량 제작자, 그리고 가능하다면 관련 부품 제작자와 협의할 것이며, 더 중요한 안전상의 고려가 있지 않다면 상업적 기밀 문제에 관한 정보를 공개하지 않을 것이다.

이 규정에 따라, 조사관은 또한 정기적으로 이 강령에 따라 공표된 사안들에 대해서 취해진 행동에 관한 요약 정보를 공표할 것이다. 그로 인해 보통 제작자에게 특정 사안에 대한 보다 구체적인 요구를 하게 된다.²³⁴⁾

9. 수입된 자동차(Imported Vehicles)

본 강령의 이상의 규정들은 관련 영국 영업권 소유자가 차량 제작자를 대신해서 동 강령하의 제작자의 의무를 부담하게 됨을 조건으로 해서, 수입 자동차에도 적용됨. 동 강령은 영업권 소유자가 영국에서

233) Vehicle manufacturers will notify the Inspectorate of the response rate at 3 monthly intervals until the recall action is complete or it is mutually agreed that the campaign be closed as any remaining unactioned vehicles are unlikely to be traced.

234) The Inspectorate reserves the right, under Ministerial authority, to publish at any time any information of which it is notified, where this seems necessary in the public interest. Before doing this, the Inspectorate will consult the vehicle manufacturer, and where appropriate the component manufacturer concerned, and will not disclose publicly information on matters of commercial confidence unless there appear to be overriding safety considerations. Subject to this proviso, the Inspectorate will also make public at regular intervals summary information on action taken on cases notified under this Code. It will normally divert to a manufacturer more specific requests on particular cases.

그 수입차량들의 존재를 확인할 수 있는 한, 사적으로 수입된 차량들에도 적용된다.²³⁵⁾

10. 수출 차량(Exported Vehicles)

본 강령은 수출차량에는 적용되지 않는다. 이와 관련해서 취해지는 조치들은 수입국의 법적 행정적 협정에 의존할 것이다. 그러나 조사관과 SMMT는 결함의 공표와 관련 구제 행위에 대한 협정을 통일하기 위한 국제적 토의에 참여할 준비가 되어 있다.²³⁶⁾

235) The above provisions of the Code are also to apply to imported vehicles, with the qualification that the appropriate UK concessionaire will assume on behalf of his vehicle manufacturer the obligation of the latter under the Code. The Code applies to privately imported vehicles so far as the concessionaire is able to identify their presence in the UK.

236) The Code does not cover exported vehicles. Measures to be taken in relation to these will depend upon the legal and administrative arrangements prevailing in the country of import. However, the Inspectorate and the SMMT are prepared to participate in any international discussions designed to harmonise arrangements governing notification of defects and related remedial action.

<참고자료 1>

영국 자동차 안전결함에 대한 행동강령 (1992년 1월 개정)

1. 서 언

- 1.1 “자동차 안전 결함에 관한 행동강령”(이하 “강령”으로 표기한다)은 자동차 제작자와 소유자가 영국에서 판매된 자동차에 (이 서 언 제3문단에서 정의된) 안전 결함이 있다는 것을 알게 된 경우와 관련이 있다.
- 1.2 본 강령은 여행용 자동차, 상업용 차량, 여행 업무용 차량 및 부품에 관해서 조사관과 소유자/등록자에게 주어진 정보에 대해서 다루고 있다. 동 강령은 모터사이클, 트레일러, 대형트럭 혹은 자동차 수리용 부품 시장에 공급된 부품 혹은 10년 이상 된 자동차에는 적용되지 않는다.
- 1.3 “안전결함”은 개인적 피해 혹은 사망의 중대한 위험에 대한 책임이 있는 설계 혹은 구성상의 측면이다.

2. 본 강령이 적용되는 사례(Cases Covered by The Code)

- 2.1 본 강령이 적용되는 사례는 다음과 같다.
 - a) 차량 안전 결함이 존재한다는 증거가 있을 경우
 - b) 그 결함이 여러 차량에 공통적으로 나타날 경우
 - c) 관련된 몇몇 차량들이 이미 영국에서의 사용을 위해 판매된 경우
- 2.2 몇몇 경우, 어떤 결함에 의해 피해를 입은 차량의 수가 동 강령의 원용을 정당화시킬 만큼 충분하다고 결정하는 판단의 문제일

<참고자료 1>

것이다. 그 결정은 또한 관련된 도로상의 위험의 정도를 고려해야 하기 때문에 어떠한 고정된 수량 제한도 구체화될 수 없다.

3. 개별 제작자와의 리콜 협정

3.1 조사관은 차량 제작자가 자동차 안전 리콜 캠페인을 담당하는 협력자와 대리인의 이름을 제출하도록 요구할 것이다.

4. 부품에 영향을 미치는 사례들

4.1 본 강령이 다루는 안전 결함은 자동차 제작자가 다른 제작자나 공급자로부터 들여왔으며 기존 장치로서의 자동차와 함께 팔린 부품들과 관련된 결함을 포함한다.

5. 자동차 조사관의 통지

5.1 주된 책임은 안전 결함의 증거가 본 강령 하에서 신고해야 할 경우에까지 이르게 되는 때를 결정하는 자동차 제작자에게 있다. 조사관은 차량 제작자가 구제 행위를 필요로 하는 안전결함의 증거가 존재한다고 결론 내리면 그 즉시 통지를 받을 것이다. 자동차 제작자는 그 단계에서 다음과 같은 사항들을 보여야 한다.

a) 결함의 본질과 관련 자동차의 추정 수치

b) 관련 안전 피해의 본질

c) 그 시점에서 결함을 보상하기 위해 계획된 조치

5.2 결함이 다른 제작자에 의해 생산된 부품의 과실로부터 발생한 경우, 그 다른 제작자 역시 통지받을 것이며 조사관은 이에 따르게 될 것이다.

5.3 차량 제작자는 또한 조사관에게 구제 행위에 관한 모든 부수적 결정을 알릴 것이다. 이는 만약 정황상 차량 제작자와 관련 부품 제작자 사이에 모든 구제 행위가 부품 제작자의 책임이 된다는데

동의를 이루어지지 않는다면, 부품 제작자들이 관련된 사례들을 포함한다. 차량제작자와 부품 제작자간의 동의를 이루어지지 않는다면 부품제작자는 계속해서 조사관에게 그 결정을 알려야 한다.

6. 특별 사례에서의 조사관에 의한 직권조사

6.1 조사관은 조사관에게 통지된 안전 결함이 있는 차량 혹은 부품 제작자로부터의 정보를 구하려고 할 수 있다. 이러한 경우, 제작자는 그에게 알려진 모든 관련 정보를 제공할 것이며 결함이 현존하는지를 결정하는 부서와 합리적으로 협조할 것이다.

6.2 구제 행위에 관한 결정의 주된 책임은 자동차 제작자에게 있다. 그러나 조사관은 재량으로 제안된 조치에 관한 자신의 견해를 피력할 수 있다.

7. 차량 소유자에의 통지

7.1 제작자는 모든 소유자/등록자와 접촉하기 위한 모든 합리적인 행동을 취할 것이며, 영향을 받은 어떤 차량에 대해서도 검사를 요청할 것이다. 그리고 필요하다면, 제작자가 생각하기에 안전 결함이 있는 부품이나 조립품을 고칠 것이다. 조사관과 협의해서 제작자는 평상 용어로 결함의 본질과 소유자/등록자에게 그 안전의 중요성을 설명하는 편지를 보낼 것이다. 그 편지는 직접 또는 허가된 판매망을 통해 발송될 것이다. 만약 차량 제작자 또는 허가된 판매자가 소유자/등록자로부터 어떠한 회답을 받지 못한다면, 이후의 편지는 등기로 전달될 것이다.

7.2 만약 제작자로부터의 요청이 있다면, 운전자와 자동차 면허청은 답신에서 그리고 기존 절차에 따라 차량 제작자에게 소유자/등록자의 성명과 주소를 보내든지, 또는 제작자로부터 소유자/등록자에게로의 편지를 발송할 것이다.

7.3 차량 제작자는 리콜 행위가 완료되거나 어떠한 리콜 대상 차량도 남지 않았기 때문에 리콜 캠페인이 종결되어야 한다는 데 대해서 상호 동의할 때까지 조사관에게 석 달 간격으로 회답을 보낼 것이다.

8. 차량 조사관에 의한 차량 결함 정보 공표

8.1 조사관은 장관의 권한으로 언제든지 어떠한 통지된 정보도 공표할 권한을 가진다. 이는 공공이익을 위해 필요하다고 보인다. 공표하기 전에 조사관은 차량 제작자, 그리고 가능하다면 관련 부품 제작자와 협의할 것이며, 더 중요한 안전상의 고려가 있지 않다면 상업적 기밀 문제에 관한 정보를 공개하지 않을 것이다. 이 규정에 따라, 조사관은 또한 정기적으로 이 강령에 따라 공표된 사안들에 대해서 취해진 행동에 관한 요약 정보를 공표할 것이다. 그로 인해 보통 제작자에게 특정 사안에 대한 보다 구체적인 요구를 하게 된다.

9. 수입된 자동차

9.1 본 강령의 이상의 규정들은 관련 영국 영업권 소유자가 차량 제작자를 대신해서 본 강령하의 제작자의 의무를 부담하게 됨을 조건으로 해서, 수입 자동차에도 적용된다. 본 강령은 영업권 소유자가 영국에서 그 수입차량들의 존재를 확인할 수 있는 한, 사적으로 수입된 차량들에게도 적용된다.

10. 수출 차량

10.1 본 강령은 수출차량에는 적용되지 않는다. 이와 관련해서 취해지는 조치들은 수입국의 법적 행정적 협정에 의존할 것이다. 그러나 조사관과 SMMT는 결함의 공표와 관련 구제 행위에 대한 협정을 통일하기 위한 국제적 토의에 참여할 준비가 되어 있다.

< 참고자료 2 >

Consumer Product Recall

A GOOD PRACTICE GUIDE

Section 1 안내서의 필요성

리콜 상황에 직면하게 된 많은 회사들은 어디서부터 시작해야 할지 알기가 어렵다. 안내서는 소비자로부터의 제품 리콜에 대한 일반적인 조언을 목적으로 한다. 이 안내서에서 사용된 용어들의 정의는 다음과 같다.

- 소비자 및 사업고객(business customer) : “소비자”란 제품의 최종사용자를 의미하며, “사업고객”이란 당신의 회사와 거래를 하는 다른 회사를 의미한다.
- 리콜 : “리콜”이란 소비자가 이미 구입한 잠재적 결함제품의 결과를 최소화하기 위해 필요한 개선조치를 의미한다. 이러한 개선조치는 소비자에게 현금반환, 교환 또는 개조를 조건으로 제품회수를 요구하는 것을 의미할 수 있다. 대형 가전설비의 경우, 소비자의 가정에 서비스를 위한 기술자를 파견하는 것을 포함할 수 있다. 상대적으로 덜 심각한 잠재적 결함에 대해서, 소비자에게 특별한 방법으로 그 제품을 사용해 줄 것을 경고할 필요가 있을 수 있다. 만약 제품의 가격이 매우 싼 경우, 단지 소비자로 하여금 그 제품을 버리고 반환을 청구하도록 하는 것으로 충분할 수 있다.

Section 2 리콜의 목적

제품 리콜을 수행함에 있어서, 다음 사항들을 달성하도록 목표해야 한다.

<참고자료 2>

- 그 제품과 접촉할 수 있는 대중들의 피해 위험을 최소화해야 한다.
- 법을 준수해야 하며, 당회사의 잠재적 책임을 제한해야 한다.
- 소비자와 당회사에 대한 비용과 불편을 최소화해야 한다.
- 명성과 브랜드 이미지를 포함한 당회사의 자산을 보호해야 하며, 되도록 이 모든 것들을 향상시켜야 한다.

Section 3 사전 리콜 방지

리콜 방지를 위한 정보

- 생산과 분배의 모든 단계(디자인, 제조, 제출 그리고 마케팅)에서 단지 안전한 제품만이 소비자에게 공급되도록 해야 한다. 시험적이거나 임시적으로 소개된 제품에 대해서도 같은 정도의 주의를 기울여야 한다.
- 당신 회사의 제품이 관련된 모든 법적 요건과 모든 안전 기준을 충족해야 한다.
- 생산에 앞서 모든 부품들을 엄격히 심사해야 하며 생산과정의 각 단계에서 품질 확인을 해야 한다.
- 당신 회사의 제품을 만들기 위해서 사용되는 모든 부품들의 출처를 조사할 수 있는 그리고 어떤 제품이 어디로 판매되었는지를 기록하기 위한 시스템을 구축해야 한다.
- 제품 표시를 일괄적으로 해서 소비자들이 쉽게 구분할 수 있도록 해야 한다.
- 사용설명이나 주의사항을 쉽게 읽을 수 있고 쉽게 이해될 수 있게 해야 한다.
- 배급업자나 도·소매업자로부터의 불만사항을 모니터링 해서 잠재적 안전 문제를 가능한 한 초기에 발견하도록 해야 한다.
- 소비자의 반응을 들을 수 있는 시스템을 구축해서 소비자들이 의견이나 불만사항을 당신의 회사에 전달할 수 있도록 해야 한다.

- 제품보증과 보험에 대한 청구들을 모니터링 해야 한다.
- 소비자로부터 불만사항을 접수하는 지역당국(Home Authority)이나 지방 상거래 기준 관리 당국(Local Authority Trading Standards Officers)과 좋은 관계를 유지해야 한다. 지역당국 원칙(Home Authority Principle)에 따라, 회사의 본부가 위치한 지역의 당국은 안전과 관련 사항에 관해서 그 회사에 조언을 해야 하는 우선책임을 진다. 타지방당국들은 그 회사에 의해 공급된 제품에 관한 안전 문제에 관해서 그 지역당국과 연락을 취한다.

Section 4 리콜에 대비하기 위한 계획

리콜에 연루된 회사는 문제점에 대한 정확한 정보를 최대한 빨리 필요로 한다. 다음과 같은 문제에 답하기 위한 정보를 어디에서 얻을 수 있는지에 대해서 미리 생각해 둘 필요가 있다.

- 위험요소와 위험의 수준은 무엇인가?
- 누가 그리고 어떤 것이 위험한가? : 소비자, 일반 대중, 고용자들, 회사 제품에 대한 앞으로의 신뢰도
- 문제점이 검토될 수 있고 위험을 조사할 수 있는가? : 검사를 위한 샘플이 있는가, 그리고 얼마나 신속하게 그 샘플들을 검사할 수 있는가?
- 이 위험에 관한 전문가는 누구인가? : 이 제품에 대한 기술적 정보는 어디에 있는가? 외부검사를 필요로 하는가? 누가 충분한 예고 없이도 이를 수행할 수 있는가?
- 그 문제점이 얼마나 광범위하게 퍼져있는가? : 그것은 일단의 문제인가, 아니면 다른 제품들이 연관되어 있는가? 그것은 국제적인 문제인가, 아니면 단지 한 국가나 한 지역에만 영향을 미치는가? 만약 그것이 부품의 문제라면 다른 제조업자들이 영향을 받는가? 필요한 경우 생산이 중단될 수 있는가?

<참고자료 2>

- 현재 그 상품들은 어디에 있는가? : 얼마나 많은 수가 소비자에게 판매되었나? 얼마나 많은 배급업자, 도·소매업자들이 여전히 그 상품들을 보유하고 있는가? 얼마나 많은 수가 여전히 그 회사의 통제 하에 있는가?
- 어떻게 이 문제점을 다루어야 하는가? : 이 문제점은 이전의 혹은 유사한 문제가 재발한 것인가? 대중매체의 어떤 부분이 관련될 것이며 어떻게 관련될 것인가? 소비자를 방문할 필요가 있을 것인가?
- 잠재적 안전 문제에 관한 얼마나 많은 불만사항이 접수되었는가? : 얼마나 많은 수가 반환되었으며, 얼마나 많은 청구가 보증 대상인가?
- 근무 시간 이후에도 주요 직원들과 공급업자 대표나 사업고객 대표들에게 연락을 가능하게 하는 긴급연락 리스트를 갖고 있는가?

Section 5 리콜 여부에 대한 결정

위험수준에 대한 평가는 어려울 수 있다. 다음과 같은 사항을 포함한다.

- 그 제품에 대한 정확히 어떤 위험이 있는지 알아내야 한다.
- 그 위험이 손해를 야기하거나 자산이나 환경에 피해를 입힐 개연성을 평가해야 한다.
- 그 손해나 피해가 얼마나 심각한지를 이해해야 한다.
- 손해를 입게 될 사람이 누구인지 또는 피해를 입게 될 것이 어떤 것인지를 확인해야 한다.

소비자들에게 그 제품이 전체적으로 얼마나 노출되었는지 역시 파악하기 어려울 수 있다. 이를 위해서 다음과 같은 사항들을 평가해야 한다.

- 당신의 회사가 판매한 잠재적 결함 제품의 숫자
- 그 제품이 시장에서 판매되었던 기간
- 그 제품을 사용하고 있을 소비자의 숫자

- 그 제품을 사용하고 있는 소비자의 유형
- 사용 중인 제품의 수명

Section 6 리콜대상자

제품리콜은 확인된 위험에 처해 있는 사람들에게 공시될 필요가 있다. 이것은 그 제품을 사용하고 있는 사람들과 연락을 취하는 것을 의미한다.

1. 기존 소유자 또는 사용자에 대한 추적

만약 제품을 구입했던 모든 사람들의 이름과 주소를 알고 있거나 알아낼 수 있다면, 서한이나 전화 혹은 인터넷을 통해서 직접 그들과 연락을 취할 수 있다. 다음과 같은 방법 중 하나로 세부 소비자에게 연락을 취할 수 있다.

- (1) 보증서나 등록카드로부터
- (2) 소매업자들의 기록으로부터
- (3) TV 리콜의 경우 : 소매업자들은 TV 라이선싱 당국(TV Licensing Authority)에게 새로운 TV 소유자들의 세부사항을 보내야 한다. TV 소유자들이 Data Protection Act에 동의하는 경우, 소매업자들은 TV 제조업자들에게 이러한 세부정보와 더불어 제품제조업체와 제품모델에 대한 정보를 보내줄 수 있다. 또한 TV 소매업자들은 직접 소비자들과 연락을 취할 수 있다.
- (4) 메일 주문과 전자상거래 : 쉽게 연락할 수 있는데 필요한 소비자 정보를 보유할 수 있다.
- (5) 연장된 보증계약 : 제조업자들과 소매업자들은 만약 리콜이 필요하다면 보험회사에게 보증계약상의 정보를 요청하는 것을 고려해야 한다.
- (6) 임대회사로부터의 기록 : 현재 많은 회사들이 가전 장비들을 소비자에게 임대해주고 있기 때문에, 제조업자들은 그 임대회사들에게

<참고자료 2>

리콜 발생 시 소비자 정보를 요청함이 바람직하다.

2. 장래 소유자 또는 사용자에게 대한 대처

(1) 전문 클럽이나 출판업체들의 구독자나 회원들의 리스트를 구입
: 이를 통해 잠재적 제품 사용자들에게 직접 서한을 보낼 수 있다.

(2) 상점 내 광고

(3) 전문 인터넷 웹사이트에 리콜 공고를 올림

(4) 거래협회(Trade Associations)에 알림으로써 그리고 상업 잡지에
리콜 공고를 함으로써 매매업자들에게 제품리콜을 알림.

3. 기타 소유자 혹은 사용자들에 대한 연락

(1) 대중매체를 이용함

(2) 서비스 기술자들을 통해서 잠재적 사용자들에게 알림

Section 7 리콜 공지의 내용

리콜 공지 시 점검사항

- 모든 사람들이 이해할 수 있는 방법으로 리콜 통보를 시작한다.
- 그 제품이 어떤 것인지를 말한다.
- 소비자에게 그 제품의 무엇이 문제이며 잠재적 위험은 어떤 것인
지를 설명한다. 무엇이 그 문제를 발생시켰는지를 말하는 것은 보
통 부적절하거나 불필요하다.
- 소비자들이 올바르게 그 제품을 확인하도록 돕기 위해서 정보를
제공한다. 어느 지역이 영향을 받았는지를 밝히고 구체적 소매업자
나 배급업자들을 언급한다. 그 제품이 판매되었을 수 있는 기간을
밝히고 영향 받을 수 있는 제품이나 시리얼 넘버를 열거한다.
- 그 제품에 대한 설명이나 사진을 첨부한다. 이는 잠재적 결함이
어디에 있는지를 보여줄 수 있고, 또한 만약 소비자들의 제품이 영

향을 받을 수 있다면 소비자들이 어디에서 동제품이나 시리얼 넘버를 찾을 수 있는지를 알려줄 수 있다.

- 소비자들이 무엇을 해야 할지를 말한다. 예를 들어 그 제품 사용을 중지하거나, 그 제품을 버리거나, 반환이나 대체를 위해 그 제품을 상점으로 다시 가져갈 것 등이다.
- 소비자들에게 별도의 질문이 있을 경우 어떻게 연락을 취할 수 있는지를 말한다. 또한 당신의 회사명과 주소를 포함시킨다. 구체적인 웹사이트나 이메일 주소 역시 유용할 수 있다.
- 불편을 끼친데 대해 소비자에게 사과한다.

Section 8 리콜 통보 전달

리콜 통보 방법을 결정하기 위한 세 가지 단계

- (1) 리콜을 마케팅의 일부로 생각하라.
- (2) 그 제품에 의한 위험이 얼마나 심각하며, 얼마나 신속하게 그 제품을 리콜할 필요가 있는가?
- (3) 얼마나 많은 금액을 쓸 수 있는가?

효과적인 리콜을 위한 방법

- 전문가 상담이나 정부 기관을 이용하는 방법
- 리콜 통지의 제출 및 형식 : 명확하고, 간단하며 정직하게
- 가능한 한 많은 수의 제품 사용자에게 알리기 위해 적소에 리콜 통지문 배치할 것
- 소비자에게 직접적으로 연락하는 방법 : 직접적인 편지 및 청구서 발송, 이메일, 전화
- 특정 장소에서 선전하는 방법 : 상점 내 공지
- 대중매체를 이용하는 방법 : 인쇄물(신문이나 잡지) 이용, TV와 라디오 이용, 보도 관계자에게 미리 나누어주는 보도 자료를 이용

Section 9 리콜의 효과를 향상시키기 위한 혁신적인 방법들

- 리콜을 위해서 위성이나 케이블을 통한 다채널 TV나 문자 다중 방송이나 디지털 서비스를 이용하는 방법
- 인터넷을 이용하는 방법 : 회사의 웹사이트, 온라인 토론 그룹이나 커뮤니티, 이메일과 전자상거래 이용

Section 10 리콜 모니터링과 리콜 성공에 대한 평가

기록 보존 및 사건에 대한 모니터링 : 리콜 과정에서의 모든 결정사항 및 취해진 조치들에 대한 세부적인 기록을 보존하는 것이 바람직하다. 이는 당신의 회사가 리콜을 어떻게 다루었는지를 평가함에 있어서 중요하며, 장래 리콜 발생 시 가치 있는 정보를 제공할 것이다. 중요한 기록은 다음을 포함한다.

- 제품 기록 (기술적 자료, 검사 확인서 등)
- (재검사나 불만사항에 대한 공급업자들로 부터의) 정보
- (위험 평가를 포함하는) 정책 결정 과정
- 최종 결정
- 취해진 조치 (연락이 취해졌거나 방문한 소비자들, 특정 경우에 있어서의 전체적인 반응 비율)
- 결함 제품에 대해서 취해진 결과
- 장래의 문제점을 예방하기 위한 시정 조치

Section 11 리콜이 종료된 후

모든 리콜로부터 배워야 할 두 가지 주요한 교훈이 있다.

- 재발을 방지하려면 어떻게 해야 하는가 : 리콜이 종료된 시점에서는 앞서 문제점이 어떻게 발생했는지를 검토해야 한다. 그리고 재발을 방지하기 위해서 시스템과 제품 품질 설계를 강화시켜야 한다.

- 장래의 더 나은 리콜 수행을 위해서는 어떻게 해야 하는가 : 리콜 계획을 실행에 옮길 수 있었다면, 리콜이 종료된 시점에서는 그 계획이 얼마나 잘 실행되었는지에 대한 평가와 더불어 장래에 그 계획을 어떻게 개선시킬 수 있는지에 대한 평가를 내려 봐야 한다.

제 5 장 일 본

I. 소비제품에 관한 리콜제도 일반

1. 리콜제도 개관

사업자는 소비자에게 안전한 제품을 공급할 의무를 가지고 있으나 현실적으로는 아무리 철저하게 제품의 안전관리를 하더라도 제품에 기인하는 사고의 발생을 완전하게 제거하기가 매우 곤란하다. 그렇기 때문에 사업자가 사고의 발생 또는 사고의 발생을 예견할 수 있는 결함 또는 결함의 징후를 발견한 단계에서 사고의 발생이나 확대 가능성을 최소화하기 위해서 자주적으로 신속하면서 정확하게 제품의 회수등 제품의 결함을 시정하기 위한 조치를 실시해야 한다. 그러나 사업자가 제품의 결함 또는 결함의 징후를 발견하고도 이를 은폐하거나 결함을 시정하기 위한 조치를 신속하게 처리하지 않을 경우에는 행정기관이 이를 사전에 강제함으로써 소비자의 안전을 확보하지 않으면 안된다.

이러한 결함시정조치²³⁷⁾는 두 가지 유형으로 분류할 수 있다. 첫 번째 유형은 행정지도나 행정명령에 의한 제품회수조치로서 약사법, 소비생활용품안전법, 식품위생법, 도로운송차량법등의 개별 법령에 근거규정을 두고 있다. 두 번째 유형은 기업의 자발적 리콜이다. 첫 번째 유형은 강제적이기 때문에 기업에게는 리콜을 할 것인가를 판단할 여지가 없으나, 두 번째 유형은 기업의 자주성에 맡겨진 것으로서 리

237) 결함시정조치를 리콜(recall)이라고 한다. 여기서 리콜이라 함은 의약품, 식품, 생활용품 등 각종 제품에 의한 사고발생의 확대가능성을 최소화하기 위한 사업자 또는 행정기관의 대응으로 구체적으로는 ①유통 및 판매단계에서의 회수, ②소비자가 보유하는 제품 또는 부품의 교환, 수리, 점검 등의 실시를 의미한다. 財)製品安全協會, 消費生活用品のリコールハンドブック(2004.5.) <http://www.meti.go.jp/policy/consumer/seian/contents/recall/handbook.pdf>.

콜의 실시여부에 대한 판단은 경영자가 하게 된다.

일본에서는 자동차를 비롯하여 의약품, 식품, 생활용품 등에 대해서 결함시정조치제도를 채택하고 있다. 이 가운데에서도 도로운송차량법상의 자동차에 관한 리콜제도와 다른 제품들에 관한 개별법상의 리콜제도는 약간의 차이를 보이고 있다. 이를 정리하면 다음 표와 같다.

< 표 2 >

대상제품	법적 근거	명령의 주체	회수사례
의약품, 의약부외품, 화장품, 의료용구	약사법 제69조 의2(긴급명령), 제70조(폐약등)	후생노동대신, 도도부현지사, 보건소를 설치 할 수 있는 시 의 시장, 특별 구의 구청장	2002년 12월 아이크림에 대해서 아이치현이 회수명령조치
식 품	식 품 위 생 법 제22조	후생노동대신, 도도부현지사	2002년 8월 미네랄워터에 대해서 오타케현이 회수명령조치
소비생활용 제품	소비생활용품 안전법 제31조 (위해방지명령), 제82조(긴급명령)	주무대신	1997년 유아용침대에 대해서 당 시 통상산업성(현재 경제산업성) 이 위해방지명령조치
전기용품	전기용품 안전 법 제42조의5 (위해등방지명령)	경제산업대신	2003년 4월 직류전원장치에 대해 서 큐슈경제산업국이 엄중주의, 재발방지·철저한 회수조치를 지도
가스용품	가스사업법 제 39조의18(재해 방지명령)	경제산업대신	
가정용품	유해물질을 함 유하는 가정용 품의 규제에 관한 법률 제6 조(회수명령등)	후생노동대신, 도도부현지사, 보건소를 설치 할 수 있는 시 의 시장, 특별 구의 구청장	
자동차	도로운송차량 법 제63조의2 (개선조치의 권고등), 제63조의3(개선 조치의 신고등)	국토교통대신	

2. 소비생활용품에 대한 리콜제도²³⁸⁾

소비생활용품안전법 제31조에서는 「주무대신은 다음 각호에 열거하는 사유에 의하여 일반소비자의 생명 또는 신체에 대해서 위해가 발생할 우려가 있다고 인정하는 경우에 당해 위해의 확대를 방지하기 위해 특히 필요가 있다고 인정하는 때는 당해 각호에 규정하는 자에 대해서 판매한 당해 특정제품의 회수를 검토하고 그밖에 당해 특정제품에 의한 일반소비자의 생명 또는 신체에 대한 위해의 확대를 방지하기 위해서 필요한 조치를 취해야 함을 명령할 수 있다」고 위해방지명령에 관한 근거규정을 두고 있다. 이 때 위해방지명령을 할 수 있는 경우로는 첫째, 특정제품의 제조, 수입 또는 판매의 사업을 행하는 자가 제4조제1항의 규정에 위반하여 특정제품을 판매한 경우 둘째, 신고사업자가 그 신고에 관련된 型式의 특정제품으로 기술기준에 적합하지 않은 것을 제조하고 수입하고 또는 판매한 경우이다.

그리고 동법 제82조에서는 「주무대신은 소비생활용품의 결함에 의해서 일반소비자의 생명 또는 신체에 대해서 중대한 위해가 발생하거나 발생할 급박한 위험이 있는 경우에 당해 위해의 확대를 방지하기 위해서 특히 필요가 있다고 인정하는 때는 정령에서 정하는 경우를 제외하고 필요한 한도에서 그 제품의 제조 또는 수입에 관련된 당해 제품의 회수를 검토하고 그밖에 당해 제품에 의한 일반소비자의 생명 또는 신체에 대한 중대한 위해의 확대를 방지하기 위해서 필요한 응급조치를 취해야 함을 명령할 수 있다」고 긴급명령제도를 두고 있다.

238) 소비생활용품의 리콜제도는 경제산업성이 관할하며, 이에 대한 상세한 것은 製品安全研究會, 消費生活用製品のリコールハンドブック, 經濟産業省(2004.5) 참조. 동 자료는 <http://www.meti.go.jp/policy/consumer/seian/contents/recall/handbook.pdf>(2005년 10월 현재)에서 입수할 수 있다.

위해방지명령이나 긴급명령에 위반한 자에 대해서는 1년 이하의 징역 또는 100만엔이하의 벌금이 부과되며, 법인에 대해서는 1억엔 이하의 벌금이 부과된다(동법 제97조, 제99조).

3. 의약품등에 대한 리콜제도

약사법 제77조의4의2에서는 「의약품, 의약부외품, 화장품 혹은 의료용구의 제조업자 혹은 수입판매업자 또는 외국제조승인취득자 혹은 국내관리인은 그가 제조하거나 혹은 수입한 또는 승인을 받은 의약품, 의약부외품, 화장품 또는 의료용구에 대해서 당해 품목에 부작용에 따른 것이라 의심되는 질병, 장애 또는 사망의 발생, 당해 품목의 사용에 따른 것이라 의심되는 감염증의 발생, 그 밖의 의약품, 의약부외품, 화장품 또는 의료용구의 유효성 및 안전성에 관한 사항으로 후생노동성령에서 정하는 사실을 안 때는 그 뜻을 후생노동성령에서 정하는 바에 따라 후생노동성대신에게 보고하지 않으면 안된다」고 규정하고 있다.

즉, 부작용사고나 감염증발생이 있던 때는 사업자에게 소관청에 보고의무를 부과하고 있다. 이것은 약사법 제77조의4의3에서 규정하는 「회수」를 포함하는 경우도 있겠지만 법조문상은 어디까지나 보고의무이며, 리콜을 강제하는 것은 아니다.

II. 자동차리콜제도

1. 도입경위

일본에서 자동차결함과 관련한 결함시정조치(recall)는 1969년 6월 「자동차의 구조장치에 기인한 사고의 방지에 대해서」라는 통달²³⁹⁾에 의

239) 여기서 통달이라 함은 집행지침의 성격을 가지고 있으며, 우리나라의 훈령과 유사한 성격을 가진다.

해서 도입되었다. 그러나 통달에 의한 리콜제도는 단지 임의적 행정 지도라는 성격을 가지고 있었을 뿐이었다.

자동차결함과 관련된 리콜제도는 1969년 9월 당시 운수성의 성령²⁴⁰⁾인 『자동차형식지정규칙』을 개정하면서 법령에 규정되었다. 자동차결함에 대한 리콜이 법령에 도입된 배경으로 자동차공업발전 초기인 1940년대 초반에 결함차문제가 사회적으로 주목받게 되고, 결함차를 회수함에 있어서 공표제도를 활용하는 것이 효과적이라는 점에 있었다. 그러나 당시의 성령에는 벌칙규정이 없어서 자동차제조업자의 자발적 협력에 의존할 수밖에 없었다는 한계를 가지고 있었다.

리콜제도는 이후 1995년에 『도로운송차량법』을 개정하면서 리콜권고제도와 벌칙규정을 규정함으로써 강행적인 성격을 가지게 되었다. 리콜권고제도는 리콜이 필요함에도 적절하게 실시되지 않는 경우 당시 주무부서였던 운수성²⁴¹⁾ 대신이 리콜을 권고하고, 운수성 대신의 권고가 있는 후에도 제조업자가 리콜을 실시하지 않는 경우에는 당해 위반사실을 공표하는 제도를 가리킨다. 리콜을 강제하기 위해 규정된 벌칙은 리콜신고의무 위반과 허위보고에 대해서 적용된다. 리콜신고의무 위반에 대해서는 20만엔 이하의 과태료를 부과할 수 있고, 허위보고의 경우에는 20만엔 이하의 벌금을 부과함과 동시에 법인에 대해서도 20만엔 이하의 벌금을 부과하도록 하고 있다.

1998년 11월에는 도로운송차량법의 개정에 따라 신고의무위반의 벌칙이 강화되었다. 신고의무위반에 대해서는 100만엔 이하의 과태료를 부과할 수 있도록 함으로써 제조업자가 자동차의 결함을 발견하고도 이를 신고하지 않은 이른바 리콜은폐행위에 대해서 처벌을 강화하고 있다.

240) 여기서 성령(省令)이라 함은 우리나라의 시행규칙에 해당한다.

241) 현재는 행정조직 개편에 따라 국토교통성이 관할한다.

일본의 자동차리콜제도는 성령 차원에서의 임의적 제도에서 강제적 제도로써 점차 발전되어 왔으며, 2000년에는 미쯔비시자동차에서 결합자동차에 대한 리콜은폐사건이 사회문제화되면서 자동차안전규제의 강화가 더욱 요청되기에 이르렀다. 그 결과 2003년에 도로운송차량법이 개정되어 리콜명령제도가 신설되고 벌칙이 대폭적으로 강화되었다. 신고의무위반에 대해서는 징역 1년 이하 또는 벌금 300만엔 이하로 병과할 수 있도록 하고, 법인에 대해서도 2억엔 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 하였다. 또 허위보고의 경우에는 징역 1년 이하 또는 벌금 300만엔 이하로 병과할 수 있도록 하고, 역시 법인에 대해서는 2억엔 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 하였으며, 새롭게 신설된 리콜명령제도의 실효성을 확보하기 위해서 리콜명령에 위반한 경우에는 징역 1년 이하 또는 벌금 300만엔 이하의 벌칙규정과 법인에 대해서는 2억엔 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 규정하고 있다.

그밖에도 리콜의 대상에 자동차뿐만 아니라 자동차에 부착하는 장치²⁴²⁾ 가운데 유통량이 많은 타이어와 어린이보호장구를 대상으로 리콜제도를 새롭게 도입하고 있는 점이 특징적이다.

2. 자동차등²⁴³⁾ 리콜제도의 절차

가. 리콜의 요건 및 대상

리콜의 대상이 되는 자동차 및 대상장치는 설계 또는 제작과정에 기인하는 보안기준²⁴⁴⁾에 적합하지 않는 상태에 있는 동일 형식의 일

242) 이를 후부착장치라고 하며, 완제품으로서의 자동차가 출시된 이후 소비자가 직접 부착한 장치를 의미한다.

243) 일본의 도로운송차량법에서는 리콜의 대상을 “자동차등”이라 표현하고 있는데 그 이유는 리콜의 대상이 자동차제조업체가 출시하는 완제품인 자동차에서 자동차 후부착장치로 확대되었기 때문이다.

244) 『보안기준』이란 도로운송차량법 제40조의 “자동차는 그 구조가 다음에 열거하

정범위의 자동차의 구조, 장치 또는 성능 및 특정후부착장치²⁴⁵)이다. 즉, 리콜을 실시할 것인가의 판단기준은 첫째, 보안기준에 적합한가의 여부 둘째, 보안기준 부적합상태가 설계 또는 제작과정에서 기인할 것이다. 이 경우 두 가지 요건을 모두 충족시켜야 한다.

다만, “리콜의 신고등에 관한 취급요령”에 따르면 다음의 경우에는 리콜의 대상에서 제외된다고 한다.

(1) 자동차의 경우

- ①사용자가 점검 및 정비를 실시하지 않는 경우
- ②통상 사용한도에서 내용기간을 초과한 경우
- ③사용자가 자동차를 개조한 것이 원인인 경우
- ④성능을 현저하게 떨어뜨리는 연료, 윤활유, 그 밖의 것을 사용한 경우
- ⑤자연재해가 원인이 된 경우

(2) 특정후부착장치의 경우

- ①멸실, 해체 또는 폐기한 것
- ②제작자등이 관리하고 있는 미판매품으로 보안기준에 적합하도록 하기 위한 개선조치가 확실하게 이루어진 것

는 사항에 대해서 국토교통성령에서 정하는 보안상 또는 공해방지 그 밖의 환경보전상의 기술수준에 적합한 것이 아니면 운행용으로 사용할 수 없다”고 하는 규정에 따라 제정된 국토교통성령 “도로운송차량의 보안기준”에서 정하는 기준을 말한다.

245) 특정후부착장치란 타이어와 어린이보호장구를 의미한다. 타이어와 어린이보호장구를 리콜의 대상으로 한 배경에는 어린이보호장구의 장착이 의무화되고, 자동차를 사용하는 과정에서 자유롭게 부착하거나 교환하는 장치의 유통이 증대되는 가운데 시장에서의 후부착장치의 결함발생이나 장치제작자등에 의한 자율적 회수조치가 증가하고 있다는 점에 있었다고 한다. 즉, 자동차의 경우에는 사고를 사전에 예방하고 개선조치를 신속하게 실시할 수 있도록 하기 위해서 대량으로 사용되고 있는 타이어와 어린이보호장구를 지정하여 리콜의 대상으로 하고 있다고 한다(국토교통성 리콜안내 팜플렛).

나. 리콜의 신고

리콜의 신고는 도로운송차량법 제63조의3 제2항 각호에 규정하는 사항을 국토교통성령이 정하는 양식에 기재하여 제출한다. 구체적으로 첫째, 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있는 상태 또는 적합하지 않은 상태에 있다고 인정하는 구조, 장치 또는 성능의 상황 및 그 원인 둘째, 개선조치의 내용과 셋째, 당해 자동차의 사용자에게 주지시키기 위한 조치 및 기타 국토교통성령에서 정한 사항으로 규정되어 있다. 이 경우 동항 제3호에 규정하는 국토교통성령에서 정하는 사항은 판매사업자 및 자동차분해정비사업자에게 주지시키기 위한 조치를 말한다.

신고의무에 위반한 경우에는 징역 1년 이하 또는 300만엔 이하의 벌금형에 처할 수 있으며, 병과가 가능하다. 또 법인에 대해서는 2억엔 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 하였다. 그리고 허위보고의 경우에는 징역 1년 이하 또는 300만엔 이하의 벌금을 병과할 수 있도록 하고, 역시 법인에 대해서는 2억엔 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 하고 있다. 이러한 조치는 미쓰비시자동차가 자동차결함을 은폐한 사건에 대한 조치로서 리콜사항이 발생했음에도 이를 은폐한 경우에 대한 처벌을 강화한 것이다.

다. 리콜의 공지

제작자들은 리콜 신고를 한 경우에는 신속하게 이를 사용자 및 일반인에게 공지시켜야 한다. 제작자들은 홈페이지, 社告, 사용자등록카드 등을 활용함으로써 리콜실시를 주지시키도록 노력하여야 한다. 또 판매점에 대해서 리콜정보를 사용자에게 주지시키도록 협력을 의뢰할 수 있다. 제작자들은 사용자가 리콜대상을 용이하게 식별할 수 있도록 사전에 식별기호·번호를 장치본체에 명시함과 더불어 당해 번호를 리콜 시에 활용하도록 한다.

국토교통성은 리콜신고가 있는 경우에는 당해 결함사실을 신속하게 공표함과 동시에 국토교통성의 홈페이지²⁴⁶⁾에 게재하여 소비자에게 주지시켜야 한다. 또 국토교통성에서는 차량검사시에 리콜정보를 제공하도록 지방운수국, 자동차검사등록사무소, 자동차검사독립행정법인 및 경자동차검사협회를 활용하며, 관계단체에 협력을 요청할 수 있다.

라. 리콜의 실시

(1) 개선조치

리콜에 따른 개선조치는 보안기준에 적합하지 않은 상태를 해소하고 다른 부분이 기준에 부적합하지 않도록 실시하여야 한다.

제작자등은 계약을 통하여 판매점등에 개선조치의 실시를 청구할 수 있다.

국토교통성 대신은 리콜신고시 제출된 개선조치의 내용이 보안기준에 대한 부적합상태를 해소하고 다른 부분이 기준부적합상태가 되지 않도록 실시할 수 없다고 판단되는 경우에는 제작자등에 대해서 개선조치내용의 변경을 지시할 수 있다.

(2) 개선조치 이전의 잠정조치

제작자등은 개선조치와 관련한 부품의 생산 및 공급에 시간이 요구되는 등의 사유가 있는 경우나 리콜신청 후 신속하게 개선조치를 실시할 수 없는 경우에는 필요에 따라서 리콜대상장치의 상황을 파악하고 사용자에게 사용상의 주의사항을 주지시키거나 그 밖의 잠정조치를 실시하여야 한다.

246) 자동차리콜을 담당하는 일본의 행정조직은 국토교통성 자동차교통국 심사와 리콜 대책실이다. 리콜대책실의 홈페이지는 <http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/ris/default.htm>이며, 리콜신고의 공지 홈페이지는 <http://www.mlit.go.jp/jidosha/recall/recall05/recall.html>이다.

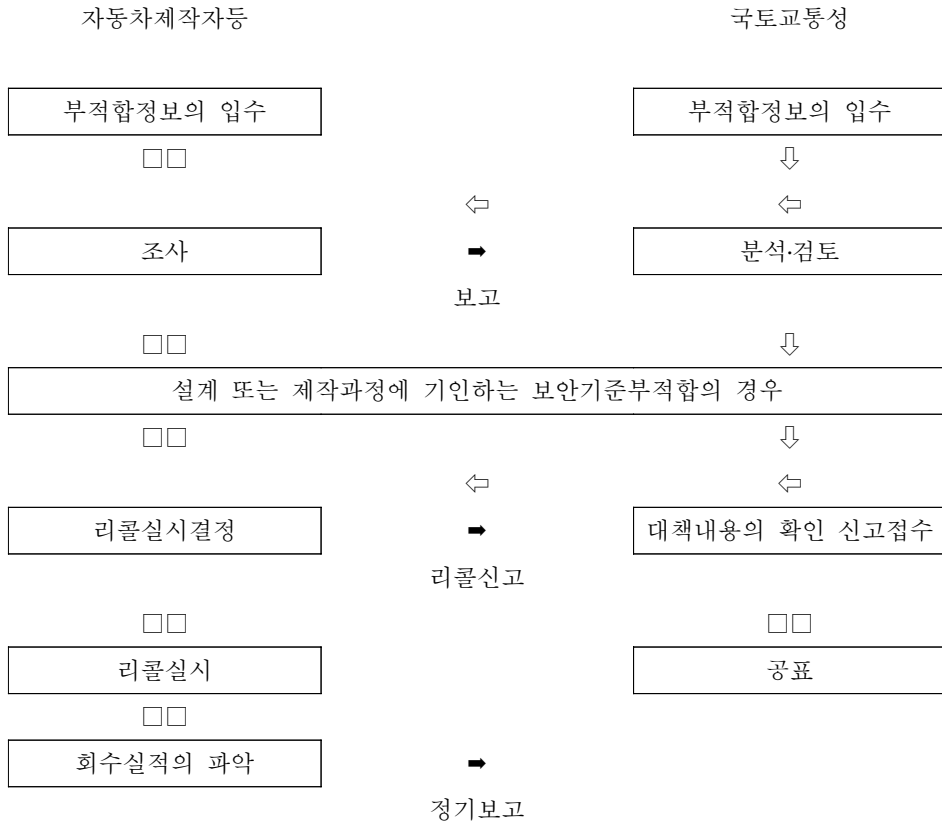
마. 제작자의 개선조치 실시상황보고의무

도로운송차량법 제63조의3 제4항 및 동법 시행규칙 제51조의2의 규정에 따라 제작자등은 국토교통대신에게 개선조치를 실시한 날로부터 3개월에 한번씩 3년동안 그 실시상황의 보고를 하여야 한다. 다만 국토교통대신이 일정한 개선조치를 실시했다고 인정하는 때에는 리콜실시상황의 보고를 하지 않을 수 있다. 또 3년이 경과했더라도 충분한 개선조치가 이루어지지 않았다고 판단되는 경우에는 제작자등에 대해서 보고기간을 연장할 수 있다.

바. 권고 및 명령제도

도로운송차량법 제63조의2 제2항 및 제5항에 따라서 국토교통대신은 자동차 또는 동일 형식의 일정범위의 특정후부착장치에 대해서 사고가 빈발하는 등 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있으며, 그 원인이 설계 또는 제작과정에 있다고 인정하는 경우에 당해 자동차 또는 특정후부착장치의 제작자등이 리콜을 실시하지 않는 경우에는 당해 제작자등에 대해서 리콜의 실시를 권고할 수 있다. 당해 제작자등이 권고에 따르지 않고 그 뜻이 공표된 후에 정당한 이유 없이 리콜을 실시하지 않는 경우에는 국토교통대신은 당해 제작자등에 대해서 리콜의 실시를 명령할 수 있다. 명령위반에 대해서는 벌금형이 부과된다. 즉, 리콜명령에 위반한 경우에는 징역 1년 이하 또는 벌금 300만 엔 이하의 벌칙규정과 법인에 대해서는 2억엔 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 하여 리콜명령에 대한 실효성을 확보하고 있다.

<표3> 자발적 리콜신고의 절차



<표4> 리콜 권고 및 명령의 절차

리콜이 필요함에도 적절하게 실시하지 않는 경우
□□
리콜 권고
실시하지 않는 경우
□□
리콜명령

3. 리콜대상이 아닌 품질상의 문제에 대한 개선 조치등

앞에서 살펴보았듯이 자동차 및 특정후부착장치가 보안기준에 적합하지 않는 경우에는 리콜의 대상이 된다. 보안기준에 적합하여 리콜의 대상이 아니지만 안전상 또는 공해를 방지할 목적 또는 소비자가 해당 자동차에 대해서 불편을 호소하는 경우에는 “리콜의 신고등에 관한 취급요령”에 따라 개선대책 또는 서비스캠페인 등의 조치가 이루어진다. 이러한 조치는 법적 구속력을 가지지 않는 행정지도의 형태로 이루어진다.

가. 개선대책

국토교통성 대신은 제작자등에 대해서 보안기준에 적합하여 리콜의 대상이 되지 않는으나 그 밖의 결함으로 안전에 문제가 있거나 공해방지를 위해서 개선대책의 수립을 요청할 수 있다. 이러한 개선대책은 법적 구속력을 가지지 않으며, 행정지도의 형태로 이루어진다.

나. 서비스캠페인의 통지

리콜 또는 개선대책에 해당하지 않는 경우, 예를 들면 소비자가 자동차를 사용하면서 느끼는 품질에 대한 불만을 해소하기 위해서 자동차제작자등에 대해서 서비스캠페인을 요청할 수 있다. 서비스캠페인도 법령에 근거한 제도가 아니고 행정지도의 형태로 운용된다. 국토교통성 자동차관리국 리콜대책실 관계자와의 면담에 따르면 주로 사용상의 불편사항으로 소음문제가 많다고 한다.

4. 자동차리콜제도의 한·일 비교와 시사점

가. 리콜의 요건 및 대상

(1) 우리나라

우리나라 자동차관리법 제31조에서는 리콜의 판단기준을 ①구조 및 장치가 안전운행에 필요한 성능과 기준에 적합하지 않는 경우와 ②안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 자동차로 규정하고 있다. 그리고 리콜의 대상은 자동차에 한정된다.

(2) 일 본

일본의 도로운송차량법 제63조의2 제1항에서는 “ 그 구조, 장치 또는 성능이 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있다고 인정하는 동일형식의 일정범위의 자동차에 대해서 그 원인이 설계 또는 제작 과정에 있다고 인정하는 때”로 규정하고 있다. 즉 리콜의 대상이 되는가의 판단기준으로 『보안기준』으로 하고 있다.

또한 리콜의 대상에 관해서는 2003년 도로운송차량법의 개정으로 자동차제작과정에서 또는 현재 자동차에 부착되어 있는 동일 형식의 일정범위의 장치, 구체적으로는 타이어와 어린이보호장구에 대해서도 보안기준에의 적합여부에 대한 판단을 통해 리콜을 실시하고 있다는 점이 특징적이다(일본도로운송차량법 제63조의2 제2항) 이러한 특정후 부착장치에 대한 리콜제도는 자동차에 필수적으로 부착되어 있는 장치의 결함이 자동차의 안전운행에 지장을 초래하여 사고가 발생하는 사례가 급증함에 따른 조치이다.

(3) 평 가

우리나라는 리콜의 판단기준을 안전기준 뿐만 아니라 안전운행에 지장을 주는 경우를 포함하여 리콜의 범위를 확대하고 있으나, 일본

의 경우에는 보안기준에의 적합여부만을 문제로 하고 있다는 점에서 차이가 있다. 또한 리콜의 대상에 대해서도 우리나라의 경우에는 자동차만을 대상으로 하고 있는데 반해서 일본은 후부착장치인 타이어, 어린이 보호장구를 대상으로 하고 있다는 점에서 차이가 있다.

나. 리콜신고의 의무화

(1) 우리나라

우리나라의 경우에는 제작자등이 제작결함이 있음을 안 날로부터 30일 이내에 시정조치계획을 수립하여 자동차소유자에게 통지 및 신문에 공고하도록 하고 있으며(자동차관리법 시행규칙 제41조), 소비자 통지 및 공고 5일 전에 시정조치계획을 건설교통부장관에게 보고하도록 하고 있다.

(2) 일본

일본의 경우에는 자동차 및 특정후부착장치가 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있을 때에는 개선조치를 포함하여 리콜의 신고를 하고 이를 자동차사용자 및 일반인에게 홈페이지, 社告 등의 방법으로 주지시키도록 하고 있다(도로운송차량법 제63조의3). 국토교통성대신은 당해 리콜의 신고와 관련해서 개선조치의 내용이 보안기준부적합 상태를 해소할 수 없다고 판단되는 경우에는 변경을 지시할 수 있다.

이러한 신고의무를 위반하거나 허위신고를 한 경우에는 징역 또는 벌금형에 처하도록 하고, 법인에 대해서도 벌금형으로 처벌하도록 함으로써 리콜신고를 의무적으로 하도록 한 점이 특징적이다.

(3) 평가

우리나라의 경우에는 리콜시정조치계획을 건설교통부장관에게 보고하도록 하고 있으나, 이에 대한 벌칙규정 등 실효성을 확보할 수 있

는 규정은 존재하지 않는다.

반면, 일본은 제작자등에게 리콜신고의무를 부과하고 있으며, 이러한 의무규정에 위반한 경우에는 벌칙규정을 두고 있는 등 제작결함단계에서의 통제를 강화하고 있다는 점에서 차이가 있다.

다. 리콜실시에 대한 보고의무

(1) 우리나라

우리나라에서는 시정조치가 완료될 때까지 매 분기마다 분기종료 20일 이내에 시정조치 상황을 보고하고 시정조치기간이 종료한 후 20일 이내에 그 사실을 보고하도록 하고 있다(동 시행규칙 제43조).

(2) 일 본

일본에서도 리콜의 실시상황을 3년동안 매 분기마다 보고하도록 하고, 국토교통성대신이 3년이 경과했으나 충분한 개선조치가 이루어지지 않았다고 인정하는 경우에는 보고기간을 연장할 수 있도록 하고 있다(도로운송차량법 제63조의4).

(3) 평 가

리콜실시상황에 대한 사후점검에 관해서는 우리나라와 일본 동일하게 분기별 보고를 하도록 하고 있으나, 일본의 경우에는 최장 기간을 3년으로 하고 이를 연장할 수 있도록 하고 있는 점에서 사후점검을 우리나라보다는 엄격하게 하고 있다고 볼 수 있다.

라. 강제리콜의 실시

(1) 우리나라

우리나라의 경우에는 건설교통부장관은 제작자등이 결함사실의 공개 또는 시정조치를 하지 아니할 때에는 시정명령을 할 수 있도록 하

고 있다.(자동차관리법 제31조 제2항). 건설교통부장관의 시정명령에 따르지 않고 결함을 은폐·축소 또는 허위로 공개하거나 그 결함을 시정하지 아니한 자에 대해서는 10년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으며, 법인에 대해서도 같은 금액의 벌금형을 부과할 수 있다(동법 제78조 제1호 및 제83조)

(2) 일 본

일본의 경우에는 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있는 자동차 및 특정후부착장치에 대해서 리콜을 실시할 것을 제작자등에게 권고할 수 있으며, 권고에 따르지 않을 경우에는 이를 공표하도록 하고 있다(도로운송차량법 제63조의2 제1항~제4항). 그리고 권고위반에 따른 공표 후에도 제작자등이 리콜을 실시하지 않는 때에는 리콜실시를 명령할 수 있도록 하고 있다(동법 제63조의2 제5항). 이러한 명령위반에 대해서는 1년 이하의 징역 또는 300만엔 이하의 벌금을 부과할 수 있으며, 이는 병과할 수 있도록 하고 있다. 또 법인에 대해서는 2억엔 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 하여 리콜명령에 대한 실효성을 확보하고 있다.

(3) 평 가

강제리콜제도에 관해서는 일본은 사전에 자율적으로 리콜을 하도록 권고하고, 이를 이행하지 않았을 때에 공표, 실시명령으로 제작자의 자율적 실시를 기다려서 행정기관이 개입한다는 점에서 제작자의 절차적 기회 보장이 잘 되어 있다고 할 수 있다. 그러나 이렇게 일정한 절차를 거쳐서 행정기관이 개입하게 되면, 제작결함으로 인한 사고가능성이 높아질 가능성이 있다는 점에서 어느 쪽 제도가 타당하다고 판단하기에는 어렵다고 생각된다.

마. 자동차 리콜 전 시정보상에 관한 제도

일본의 경우에는 자동차 리콜 전 시정보상에 대한 제도가 없다.

국토교통성 자동차관리국 리콜대책실 담당자의 말에 따르면 자동차 리콜 전 시정보상에 관한 자동차제작사와 소비자간의 분쟁에 대해서는 행정은 개입하지 않는 것이 원칙이라고 한다.²⁴⁷⁾ 다만, 자동차제작사가 자율적이고 개별적으로 리콜 전에 소비자가 수리한 부분에 대해서 그 비용을 보상해 주는 사례가 있다고 하였다. 그 구체적인 내용에 대해서는 자동차제작사에 문의하였으나 답변이 없어서 확인하지 못하였다.

Ⅲ. 제조물의 결함과 관련된 분쟁해결제도

1. 개 관

소비제품과 관련한 분쟁을 해결하는 방법으로는 세 가지 유형이 있을 수 있다. 첫째, 당사자간의 합의에 의해서 해결하는 방안 둘째, 재판외분쟁해결기관을 통해서 해결하는 방안, 마지막으로 소송을 통해서 해결하는 방안이 그러하다. 이 중에서도 재판외분쟁해결기관에 의한 분쟁의 해결은 소송의 경우보다 신속하고 적은 비용으로 분쟁을 해결할 수 있다는 점에서 분쟁해결에 있어서 많은 기대를 모으고 있다.

일반적으로 재판외분쟁해결기관(ADR : Alternative dispute resolution)은 그 내용에 따라서 「상담·알선형」, 「조정형」, 「중재형」으로 분류할 수 있으며, 운영기관의 성격에 따라서는 법원의 민사조정과 같은 「사법형」, 행정기관이 운영하는 「행정형」, 민간의 독립적 기관이 운영하는 「민간형」으로 분류할 수 있다. 이러한 분류방법에 비추어 살펴보면 일

247) 2005년 8월 9일 국토교통성 자동차교통국 기술안전부 심사와 리콜대책실 방문 시 면담 결과임. 면담자는 차량조사지도 제2계장인 田辺剛敏씨였음.

본에 있어서 소비제품에 관한 재판외분쟁해결기관은 행정형으로서 국민생활센터, 소비생활센터, 고충처리위원회가 있고, 민간형으로는 제조물책임센터(PL센터), 소비자단체, 변호사회알선중재센터가 있다.²⁴⁸⁾

2. 재판외분쟁해결기관의 종류²⁴⁹⁾

가. 국민생활센터²⁵⁰⁾

국민생활센터는 국민생활의 안정 및 향상에 기여하기 위해서 종합적인 견지에서 국민생활에 관한 정보의 제공 및 조사·연구를 목적으로 1960년에 설립된 특수법인이다. 현재 동경에 그 본부가 있으며, 다음과 같은 사업을 수행하고 있다. ①소비자정보의 제공, ②소비자 고충·문의에 대한 조언 및 상담업무, ③각종 언론매체를 통한 보급활동, ④건강피해·환경피해등 사회적 문제가 될 가능성이 있는 상품의 테스트, ⑤소비자행정담당직원·소비생활상담원·기업의 소비자관련 부문담당직원등을 대상으로 한 소비자문제에 관한 교육연수, ⑥국민생활의 현황 및 동향에 관한 종합적 조사연구

나. 소비생활센터

소비생활센터는 도도부현이나 시정촌의 행정기관이며, 국민생활센터 등과 협력하면서 소비자에 대한 정보제공, 고충처리, 상품테스트등의 소비자보호정책을 실시하고 있다. 소비생활센터는 지방공공단체가 조례등의 자치입법을 통해 설치하기 때문에 그 명칭도 소비자센터, 생

248) 일본의 재판외분쟁해결기관의 현황에 대해서는 ADR JAPAN의 홈페이지를 참조. http://www.adr.gr.jp/adr_towa.html(2005년 10월 현재).

249) 각각에 대한 설명은 『消費者の窓口』 <http://www.consumer.go.jp>(2005년 10월 현재)를 참조하였음.

250) 국민생활센터는 동경에 본부를 두고 있으며, 홈페이지는 다음과 같다. <http://www.kokusen.go.jp>.

활과학센터, 주민생활센터 등 다양하며, 규모도 지역의 실정에 따라 각각 다르다.

소비생활센터는 1965년 11월 효고현립고베생활과학센터(兵庫縣神戸生活科學센터)의 설립을 시작으로 1960년대 후반에서 1970년에 걸쳐 각지에서 설립되었다.

다. 고충처리위원회

고충처리위원회는 각 도도부현에서 조례에 근거해서 소비자분쟁의 알선·조정을 하는 기관으로서 설치된 기관이며, 소비자, 사업자, 변호사, 학식경험자들의 다양한 전문가들로 구성된다.

현재 전국에서 약 60여개의 고충처리위원회가 설치되어 있는데 이 소비자고충처리위원회의 법적 성격은 각 도도부현의 조례에 따라 개별적으로 규정되어 있기 때문에 다양하다. 그렇지만 앞의 소비생활센터의 역할과 비교하면 소비생활센터에서 해결곤란한 분쟁, 특히 소비자계약법이나 도도부현소비생활조례에 저촉하는 등 소비자이익의 옹호를 위해서 필요하다고 생각되는 사안에 대해서는 적극적으로 부탁하고 널리 관계자에 대해서 문제의 소재나 공정한 해결방침을 명확히 해둘 필요가 있지 않을까 혹은 도도부현의 소비생활센터에서 해결곤란한 분쟁뿐만 아니라 시정촌에서 해결곤란한 분쟁에 대해서도 도도부현의 고충처리위원회에서 처리할 수 있도록 시정촌의 소비생활센터와의 연대를 강화해야만 하지 않을까 하는 등등 개선안이 제기되어 있다.

라. 제조물책임센터(PL센터)

제조물책임센터는 제조물책임법이 제정된 후에 업계 자체적으로 설치한 사업자단체에 의한 고충처리·분쟁해결기관이다. 소비자측이 분쟁해결을 바라는 경우에는 사업자측은 원칙적으로 여기에 응해야만

한다. 현재 자동차, 주택부문, 가전제품, 생활용품, 의약품 등등 약 13개의 제조물책임센터가 사업자단체에 의해서 설치되어 있다.

마. 소비자단체

많은 소비자단체가 소비자에 의한 회원조직이며, 소비자의 이익대표로서 소비자를 위해서 활동하는 존재이다. 일본에는 현재 전국소비자단체연합회, 일본소비자협회, 일본소비자연맹, 주부연합회, 소비과학연합회, 동경소비자네트워크, 관서소비자협회 등이 있다. 이런 조직들은

- 소비자에 의한 사업자와의 교섭에의 간섭
- 각종 고충처리·분쟁해결기관에 의한 분쟁해결에 있어서 소비자에 대한 지원
- 각종 고충처리·분쟁해결기관의 활동상황에 대한 평가
- 단체소송제도가 도입된 경우에 있어서 소송의 제기나 소송참가 등의 활동을 하고 있다.

바. 변호사회 알선·중재센터

변호사회 알선·중재센터는 고도의 전문지식을 살려서 중립적인 입장에서 소비자의 고충·분쟁에 전문적 지식을 제공하는 것을 목표로 각 지방의 단위변호사회에 설립된 센터이다. 수수료는 신청수수료, 기일수수료, 화해 등 성립수수료가 요구된다.

그밖에도 변호사, 공인회계사, 사법서사, 부동산감정사, 일급건축사 등의 공적 자격자들이 그 전문지식을 살려서 시민으로서의 생활상담·분쟁처리에 개입하고 있는 시빌프로네트(NPO법인), 소비생활상담업무에 종사하는 센터직원이나 국민생활센터가 소비생활전문상담원으로서 자격을 인정한 자가 소비생활센터휴업일인 토·일에 실시하고 있는 『주말전화상담』이 있다.

3. 자동차결함과 관련된 분쟁해결기관 : 자동차 제조물책임상담센터²⁵¹⁾

가. 설립의 경위

1994년 제조물책임법이 제정되기 전부터 자동차의 제조물책임이나 품질의 하자문제에 대해서 재판이 아닌 방법으로 분쟁처리를 하는 기관을 두어야 한다는 논의가 있었다. 소송을 통해서 분쟁을 해결하는 것은 상당한 시간과 비용 등이 소요된다. 이와 같이 비용과 시간이 많이 소요되는 재판보다는 자동차의 제조물책임이나 품질상의 하자문제에 대해서 분쟁이 발생하는 경우에 소송보다 신속하고 간편한 절차로 해결할 수 있는 조직을 만들고자 하는 움직임이 있었다.

그리고 법률이나 소비자문제의 전문가들, 관계기관에 의한 검토가 거듭되어, 1994년에 제조물책임법이 제정되었으며, 동 법률의 국회심의과정에서 「재판을 통하지 않는 신속공평한 피해구제시스템의 유효성에 비추어서 재판외의 분쟁처리체제를 충실·강화할 것」이라는 부대결의가 이루어졌다. 이러한 국회의 부대결의에 따라서 1995년 4월에 제품분야별 사적분쟁처리기관의 하나로서 자동차제조물책임상담센터²⁵²⁾가 설립되었다.

이 상담센터는 재단법인으로서 독립적인 공익법인으로 설립되어 외부로부터 간섭을 받지 않고 독자적인 조직으로 운영된다고 한다.

나. 주요업무 및 기능

자동차제조물책임상담센터의 주요 업무는 상담, 알선 및 심사 등이다.

251) 자동차제조물책임센터에 대한 상세한 것은 <http://www.adr.or.jp/index.html>(2005년 10월 현재)를 참조.

252) 자동차제조물책임상담센터에 관한 상세한 사항은 <http://www.adr.or.jp/index.html> 참조.

(1) 상 담

소비자들로부터 상담요청이 있을 때 우선 첫째로 그 내용을 청취하고 소비자가 주장하는 논점을 정리한다. 이 업무를 「논점의 정리」라고 하는데 이 업무를 통하여 소비자가 제조업자나 판매회사에 주장해야 하는 논점을 명확하게 조언하고, 법률적인 평가행위나 판단이 필요한 경우에는 상담센터의 사무국변호사가 조언·제언을 한다.

또 소비자가 희망하는 경우에는 제조업자에 대해서 요청내용을 정확하게 전달해서 당사자간의 대화가 순조롭게 진행할 수 있도록 도와준다.

상담센터는 민간공익법인이기 때문에 제조업자나 판매회사에 대해서 강제력이나 명령권은 없지만 이 과정을 통해서 제조업자가 신속·정확하게 대응하도록 적극적인 노력을 하고 있다고 한다.

(2) 알 선

당사자간의 대화로 해결할 수 없는 경우, 쌍방이 상담센터의 알선에 동의한다면 사무국변호사에 의한 화해의 알선을 한다. 사무국변호사의 관여에 의하여 대화가 정리되는 경우에는 사무국변호사에 의한 화해계약의 체결이 이루어진다.

분쟁에 대해서 해결책이 나오지 않는 경우에 당사자 쌍방이 동의한다면 상담센터의 심사에 상정할 수 있다.

(3) 심 사

심사는 변호사·법률 및 자동차공학의 학자·소비자문제의 전문가에 의하여 구성되며, 당 상담센터의 이사회, 사무국에서 독립된 기관인 심사위원회에서 분쟁문제를 신중하게 심의한다.

심사에서는 우선, 당사자 쌍방의 대화로 해결이 가능하다고 생각되는 안전에 대해서는 화해알선을 권고하지만, 화해알선이 힘든 경우에는 제

정으로 이행한다. 또 당초부터 화해알선이 곤란하다고 판단되는 안전에 대해서는 재정으로 이행한다. 심사위원회에서는 당사자쌍방의 사정을 청취하고 현장·현물등의 확인을 하면서 화해알선 또는 재정을 한다.

재정의 결과는 재정서에 의해서 당사자에게 통지된다. 재정서는 심사위원회에서 공정한 입장에서 신중하게 심의의 결과 제시된 신뢰성이 높은 것이다. 이 재정서의 송부에 의하여 당사담센터의 업무는 종료된다.

불복이 있는 경우에는 법률적인 구속력이 없다. 따라서 당사자가 이 재정서에 불복이 있는 경우에는 재판소등의 다른 기관에 처리신청을 할 수 있다.

다. 주요 상담사례

○ 상담사례 1

(1) 사실의 개요 : 발진시에 악셀을 살짝 밟은 것만으로 급발진해서 다른 차에 충돌했다. 그 때의 손해는 없다. 수일 후에 자택주차장에서 후진해서 나오려고 하는데 똑같이 급발진해서 아버지의 차에 충돌했다. 수리비는 보험으로 처리했다.

제조업자와 판매회사에서 조사한 결과 제조업자로부터 차에는 이상이 없다고 하는 회답이 왔지만 납득할 수 없다. 공평한 입장에서 조사해달라.

(2) 대응내용 : 상담센터는 조사기관이 아니기 때문에 조사할 수 없지만 제조업자에게 조사결과를 송부 받아서 당 상담센터에서 조사내용을 확인해서 조언할 수 있다. 조사결과에 의문이 있다면 이해하기 쉬운 설명을 상대방에게 요청하고 구체적인 요구조건을 제시하여 상대방과의 교섭을 진행한다. 교섭을 충분히 진행하더라도 합의에 이르지 않는 경우는 당 상담센터의 변호사에 의한 화해알선, 나아가 전문

가에 의한 심사를 진행한다. 또 상담자의 이해 아래 신청내용을 제조업자에게 전할 수 있다.

○ 상담사례 2

(1) 사실의 개요 : 주행중 갑자기 엔진이 멈추고 브레이크가 듣지 않아서 공포심을 느꼈다. 이 번의 수리로 4번째인데 지금까지의 3회의 수리로 엔진 주변의 부품을 교환했지만 고쳐지지 않았다. 판매회사에 제조업자의 기술부문에 상담을 했는데 별거 아니 고장으로 올 수 없다고 했다. 차량교환을 해줄 수 있는가?

(2) 대응내용 : 고장이더라도 수리가 가능하다면 판매자의 책임이 완료되지만 이 경우 수리가 가능한가가 문제가 된다. 과거의 수리내용을 명확하게 한 후에 이번에는 어떤 방법으로 수리해 줄 것인가에 대해서 설명을 듣는 것은 어떤가? 수리는 몇 회까지 가능한가라는 규칙은 없지만 횟수가 거듭됨에 따라 소비자로서는 더욱 강력한 요구가 가능할 것이다. 또 수리가 불가능하다면 같은 차로 교환을 요구하면 될 것이다. 그리고 본건 제조업자의 기술협력이 필요하다고 생각된다. 필요하다면 당 센터로부터도 제조업자에게 이야기를 전달하도록 하겠다.

○ 상담사례 3

(1) 사실의 개요 : 주행중 왼쪽 바퀴가 빠져서 자손사고가 났다. 아주 위험한 상황이었다. 구입한 상점에서 점검 받았는데 하브볼트가 닳아서 부러졌다. 원인은 하브볼트를 너무 강하게 조였기 때문이고 차에는 아무런 문제가 없다. 수리비용이 십수만엔이 든다. 지금까지 스스로 1~2회 타이어를 교환했으며, 수개월전에 타이어판매점에서 표준타이어로 교환 받았다.

(2) 대응내용 : 하브볼트의 조임은 매우 중요하며 취급설명서에도 기재되어 있다. 볼트의 조임이 느슨해지면 사용과정에서 느슨해져 버

리는 경우도 있지만 너무 조이면 볼트가 닳아 끊기는 현상도 나타난다. 또 지나친 볼트의 조임으로 늘어난 상태에서 사용하게 되면 부러지는 경우도 있다. 볼트의 조사결과 재질 등에 이상이 없다면 조임의 문제라고 생각된다. 스스로도 타이어를 교환했기 때문에 100% 타이어 판매점에 책임이 있다고는 할 수 없지만 수개월 전에 타이어판매점에서 타이어교환을 실시했기 때문에 그 당시의 볼트의 조임상태가 어떠한가에 따른다. 타이어판매점에 상황을 전달하고 교섭하는 것이 적절할 것이다.

4. 재판외분쟁해결기관의 역할과 기능

구입한 상품이 『정상』적으로 기능하지 않는다는 사실을 안 소비자가 우선 첫째로 구입한 판매점에 『고충』을 제기한다. 그러나 이 상품을 사용해서 다치거나 사고등에 의해서 피해를 입은 때는 만약 그 피해가 중대한 것이라면 소송을 제기하는 경우도 있겠지만 많은 소비자들은 제조업자의 『고객상담창구』에 우선 연락한다. 제조물책임상담실이 설치되어 있는 기업에서는 당해 부서가 대응한다. 이것이 『상대교섭』이다. 그 밖에 몇 가지 방안을 생각해 볼 수 있다. 여기에는 두 가지 선택이 가능한데 소송을 제기하거나 재판외분쟁해결기관에 의한 해결을 기대할 수 있다.

재판외분쟁해결기관에는 몇 가지 형태가 있다. 제조업자와 직접적으로 교섭해서 해결할 수 없었던 소비자가 업계의 이익을 대표하고 있는 제조물책임센터에 해결을 요청하기에는 어려울 것이고 많은 소비자는 다른 재판외분쟁해결기관을 먼저 찾게 된다. 따라서 현실적으로는 국민생활센터, 소비생활센터, 고충처리위원회 그리고 소비자단체가 소비자분쟁에 있어서 중요한 역할을 담당하게 된다. 앞의 3가지 형태가 행정형 재판외분쟁해결기관이며, 마지막의 소비자단체만이 민간형

이다. 제품의 안전에 관한 소비자분쟁에 대해서는 많은 소비자가 행정에 의한 사업자에 대한 지도·감독을 통한 해결을 바라고 있는 점에 비추어서 행정형 재판외분쟁해결기관의 역할이 점차 확대될 것이 기대되고 있다.

<참고자료 1>

일본 도로운송차량법의 리콜관련규정

제63조의2 (개선조치의 권고등)

제 1 항 국토교통성대신은 전조 제1항의 경우에 있어서 그 구조, 장치 또는 성능이 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있다고 인정하는 동일 형식의 일정범위의 자동차(검사대상외 경자동차를 포함한다. 이하 이 항 및 다음 항 그리고 다음 조제1항에서 제3항까지 같다)에 대해서 그 원인이 설계 또는 제작과정에 있다고 인정하는 때는 당해 자동차(자동차를 수입하는 것을 업으로 하는 자 이외의 자가 수입한 자동차, 그밖에 국토교통성령에서 정하는 자동차는 제외한다. 이하 「기준부적합자동차」라 한다)를 제작하거나 수입한 자동차제작자등에 대해서 당해 기준부적합자동차를 보안기준에 적합할 수 있도록 하기 위해 필요한 개선조치를 강구해야 함을 권고할 수 있다.

제 2 항 국토교통성대신은 전 조 제1항의 경우에 있어서 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있다고 인정하는 동일 형식의 일정범위의 장치(자동차 제작과정에서 부착된 장치, 그밖에 현재 자동차에 부착되어 있는 장치로 그 설계 또는 제작과정에 비추어 전항의 규정에 따라 당해 자동차의 자동차제작자등이 개선조치를 취하는 것이 적당하다고 인정할 수 있는 것은 제외한다. 이하 「후부착장치」라 한다.)로 주로 후부착장치로서 대량으로 사용되고 있다고 인정된다고 정령에서 정하고 있는 것(이하 「특정후부착장치」라 한다.)에 대해서 그 원인이 설계 또는 제작과정에 있다고 인정하는 때는 당해 특정후부착장치(자동차의 장치를 수입하는 것을 업

으로 하는 자 이외의 자가 수입한 특정후부착장치, 그밖에 국토교통성령에서 정하는 특정후부착장치는 제외한다. 이하 「기준부적합 특정후부착장치」라 한다.)를 제작하거나 수입한 장치제작자등(자동차의 장치제작을 업으로 하는 자 또는 외국에서 본국에 수출된 자동차의 장치를 제작하는 것을 업으로 하는 자로부터 당해 장치를 구입하는 계약을 체결하고 있는 자로서 당해 장치를 수입하는 것을 업으로 하는 자를 말한다. 이하 동조, 다음 조 제2항에서 제4항 및 제63조의4 제1항에서 같다.)에 대해서 당해 기준부적합 특정후부착장치를 보안기준에 적합할 수 있도록 하기 위해서 필요한 개선조치를 강구해야 함을 권고할 수 있다.

제3항 국토교통성대신은 그 원인이 설계 또는 제작과정에 있다고 인정하는 기준부적합자동차 또는 기준부적합특정후부착장치에 대해서 다음 조 제1항의 규정에 따른 신고를 한 자동차제작자등 또는 동조 제2항의 규정에 따른 신고를 한 장치제작자등에 의한 개선조치가 이루어지고, 그 결과 보안기준에 적합하지 않을 우려가 없어졌다고 인정하는 때는 제1항 또는 전항의 규정에 따른 권고를 하지 않는 것으로 한다.

제4항 국토교통대신은 제1항 또는 제2항의 규정에 따른 권고를 한 경우에 그 권고를 받은 자동차제작자등 또는 장치제작자등이 그 권고에 따르지 않는 때는 그 뜻을 공표할 수 있다.

제5항 국토교통대신은 제1항 또는 제2항에 규정된 권고를 받은 자동차제작자등 또는 장치제작자등이 전항의 규정에 따라 그 권고에 따르지 않았다는 취지를 공표한 후에도 역시 정당한 이유 없이 당해 권고에 따른 조치를 하지 않는 때는 당해 자동차제작자등 또는 장치제작자등에 대해서 당해 권고에 따른 조치를 취하도록 명령할 수 있다.

제63조의3 (개선조치의 신고등)

제 1 항 자동차제작자등은 그가 제작하고 또는 수입한 동일 형식의 일정범위의 자동차의 구조, 장치 또는 성능이 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있는 상태 또는 적합하지 않은 상태에 있으며, 동시에 그 원인이 설계 또는 제작 과정에 있다고 인정되는 경우에 당해 자동차에 대하여 보안기준에 적합하지 않을 우려를 없애기 위해서 또는 보안기준에 적합할 수 있도록 하기 위해서 필요한 개선조치를 강구하고자 하는 때는 사전에 국토교통대신에게 다음의 사항을 신고하지 않으면 안된다.

- 一. 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있는 상태 또는 적합하지 않은 상태에 있다고 인정하는 구조, 장치 또는 성능의 상황 및 그 원인
- 二. 개선조치의 내용
- 三. 전2호의 사항을 당해 자동차의 사용자에게 주지시키기 위한 조치, 기타 국토교통성령에서 정한 사항

제 2 항 장치제작자등은 그가 제작하고, 또는 수입한 동일 형식의 일정범위의 특정후부착장치가 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있는 상태 또는 적합하지 않은 상태에 있으며, 동시에 그 원인이 설계 또는 제작과정에 있다고 인정하는 경우에 당해 특정후부착장치에 대해서 보안기준에 적합하지 않을 우려를 없애기 위해서 또는 보안기준에 적합할 수 있도록 하기 위해서 필요한 개선조치를 강구하고자 하는 때는 사전에 국토교통대신에게 다음의 사항을 신고하지 않으면 안된다.

- 一. 보안기준에 적합하지 않을 우려가 있는 상태 또는 적합하지 않은 상태에 있다고 인정하는 구조, 장치 또는 성능의 상황 및 그 원인

二. 개선조치의 내용

三. 전2호의 사항을 당해 자동차의 사용자에게 주지시키기 위한 조치, 기타 국토교통성령에서 정한 사항

제 3 항 국토교통대신은 제1항 또는 전항의 규정에 따른 신고상의 개선조치의 내용이 당해 자동차 또는 특정후부착장치에 대해서 보안기준에 적합하지 않을 우려를 없애기 위해서 또는 보안기준에 적합할 수 있도록 하기 위해서 적절하지 않다고 인정하는 때에는 당해 신고를 한 자동차제작자등 또는 장치제작자등에 대해서 그 변경을 지시할 수 있다.

제 4 항 제1항의 규정에 따른 신고를 한 자동차제작자등 또는 제2항의 규정에 따른 신고를 한 장치제작자등은 국토교통성령에서 정하는 바에 따라 당해 신고와 관련된 개선조치의 실시상황에 대해서 국토교통대신에게 보고하지 않으면 안된다.

제63조의4 (보고 및 검사)

제 1 항 국토교통대신은 제63조의2 및 제63조의3의 규정을 시행함에 있어서 필요한 한도에서 기준부적합자동차를 제작하거나 수입한 자동차제작자등 혹은 기준부적합특정후부착장치를 제작하거나 수입한 장치제작자등 또는 제63조의3 제1항의 규정에 따른 신고를 한 자동차제작자등 혹은 동조 제2항의 규정에 따른 신고를 한 장치제작자등에 대해서 그 업무에 관해서 보고하도록 하거나 당해 직원으로 하여금 당해 자동차제작자등 혹은 장치제작자등의 사무소, 그 밖의 사업장에 출입하여 장부서류, 그 밖의 물건을 검사하거나 관계자에게 질문을 할 수 있다.

제 2 항 전항의 규정에 따라 출입검사를 하는 직원은 신분을 표시하는 증표를 휴대하고 관계자의 청구가 있는 때는 제시하여야 한다.

제 3 항 제1항의 규정에 따른 출입검사의 권한은 범죄수사를 위해서 인정되었다고 해석해서는 안된다.

<참고자료 2>

일본 소비생활용품안전법

제31조 (위해방지명령)

주무대신은 다음 각호의 사유에 의하여 일반소비자의 생명 또는 신체에 대해서 위해가 발생할 우려가 있다고 인정하는 경우에 당해 위해의 확대를 방지하기 위하여 특히 필요가 있다고 인정하는 때는 당해 각호에 규정한 자에 대해서 판매한 당해 특정제품의 회수를 검토할 것, 기타 당해특정제품에 의한 일반소비자의 생명 또는 신체에 대한 위해의 확대를 방지하기 위하여 필요한 조치를 취하도록 명할 수 있다.

- 一. 특정제품의 제조, 수입 또는 판매의 사업을 행하는 자가 제4조제1항의 규정에 위반하여 특정제품을 판매한 경우
- 二. 신고사업자가 그 신고에 관련된 型式의 특정제품으로 기술기준에 적합하지 않은 것을 제조하고 수입하고 또는 판매한 경우

제81조 (긴급명령)

주무대신은 소비생활용품의 결함에 의하여 일반소비자의 생명 또는 신체에 대해서 중대한 위해가 발생하거나 또는 발생할 급박한 위험이 있는 경우에 당해 위해의 확대를 방지하기 위하여 특히 필요가 있다고 인정하는 때는 정령에서 규정하는 경우를 제외하고 필요한 한도에서 그 제품의 제조 또는 수입에 관련된 그 제품의 회수를 검토할 것, 기타 그 제품에 의한 일반소비자의 생명 또는 신체에 대한 중대한 위해의 확대를 방지하기 위하여 필요한 응급조치를 취할 것을 명할 수 있다.

제 6 장 결 론

미국, 독일, 영국 및 일본의 입법례에서 보듯이, 자동차 선진국들이라고 하더라도 다수의 국가가 자동차 리콜 전 시정 보상제도를 현행법에 명문화하고 있는 것은 아니다. 전술한 바와 같이 미국이 유일하게 자동차 리콜 전 시정 보상제도에 관한 근거법령이 있고, 나머지 국가들은 리콜제도 및 일반 사법상의 법리를 통하여 문제를 해결하고 있다. 우리나라의 경우는 리콜제도의 적기 시행 유도, 리콜 적용대상자 간의 형평성 확보 및 현행법제도에 의한 소비자보호의 취약점 보완을 위하여 자동차 리콜 전 시정 보상제도에 관한 입법이 필요하다고 생각된다.

먼저 리콜제도의 적기 시행 유도와 관련하여, 현행 자동차 리콜제도에 대해서는, 제작자 등이 자사 제품의 결함이나 안전기준 미달 부분에 대해 적기의 충분한 조치를 강구하도록 유도하는데 한계가 있다는 지적이 있어 왔다. 이러한 지적에는 자동차와 같이 국민의 생명과 안전에 직결된 소비재의 경우에는 그 안에 내재된 잠재적인 위험요소의 감지 및 해결을 오로지 제작자 등의 자발적인 의지와 판단에만 맡겨둘 수 없다는 문제의식에 깔려 있다고 여겨진다. 다시 말해, 결함시정을 위한 제작자 등의 자발적 조치가 있었다고 하더라도 위험의 최소화 내지는 효율의 극대화 측면에서 최적의 기회를 상실할 우려가 상존한다는 것이다.

이 점을 보완하기 위하여 국가기관의 개입에 의한 강제리콜제도와 엄격한 손해배상책임을 부과하는 제조물책임제도가 도입되기는 하였지만, 그와 같은 우려를 완전히 불식시키지는 못하고 있다. 결국 기존의 리콜제도에서 한 걸음 더 발전하여, 소비자들이 잠재적 위험요소를 감지했을 때 이를 적기에 수리할 수 있도록 뒷받침하는 한편, 제작사등이 결함이 발생했을 때 지체 없이 리콜을 실시하도록 유도하는

새로운 제도적 보완이 필요하다.

다음으로 리콜 적용대상자 간의 형평성 확보와 관련하여, 결함을 조기에 감지하고 이에 적극적으로 대처한 경우와 그렇지 못한 경우간의 불평등 문제가 리콜제도의 시행으로 인해 새로이 대두되고 있다. 이를테면 제작자들의 리콜조치가 있기 전에 자신의 비용으로 결함을 수리한 소비자가 오히려 보호대상에서 제외되는 모순이 있다는 것인데, 이 점은 종래의 리콜제도가 예상하지 못하였던 상황이라 할 것이다. 이로 인하여 법의 근본이념의 하나인 형평성에 반하는 결과가 야기되고 있음은 물론, 리콜 전에 자신의 비용으로 결함을 수리한 소비자들로부터 불만이 제기되고 있다.

현행 리콜제도하에서 제작사들이 결함사실의 공개가 있기 전에 소비자가 자신의 비용으로 결함을 수리하더라도 그 비용을 보상해줄 의무는 없다. 그렇다고 하더라도 사전에 자신의 비용으로 결함을 수리한 소비자로부터 이의가 제기되는 경우 일부 제작자들은 문제의 확산을 방지하고 나아가 자사 제품에 대한 신뢰도를 제고한다는 차원에서 보상을 해주고 있다. 이렇다 보니 소비자는 자신이 소유한 자동차의 제작사들이 누구인가에 따라 보상자격여부가 달라지고, 또 보상을 받을 수 있더라도 상이한 기준의 적용을 받게 된다. 그러므로 비록 업계차원에서 자발적인 보상이 일부 이루어진다고 하더라도 국가가 법을 통해 보상제도를 일반화하고 보상시스템을 체계화할 필요성은 여전히 존재한다.

끝으로 현행법제도에 의한 소비자보호의 취약점 보완과 관련하여, 법이론상 리콜전 수리비용에 대해서는 하자담보책임, 채무불행책임, 불법행위책임 등에 관한 민법규정을 적용하여 손해배상을 청구할 수 있지만, 이들 규정은 대상범위를 한정하고 있고 엄격한 요건을 적용하고 있어 현실적으로 일반 소비자들의 활용을 기대하기 어렵다. 하자담보책임의 경우 피해자가 제조자 또는 판매자의 과실을 증명할 필

요가 없다는 장점이 있기는 하지만, 6개월이라는 단기의 제척기간을 두고 있고 직접적인 계약관계가 없는 제작자등에 대해서는 책임을 물을 수 없다는 적용상의 한계가 있다. 더욱이 자동차의 결함과 관련하여 채무불이행책임이나 불법행위책임을 묻기 위해서는 소비자가 자동차의 결함여부를 입증하여야 하는데, 일반 소비자가 이를 입증한다는 것은 거의 불가능에 가깝다고 할 것이다. 또한 사법적 구제 이외에 소비자분쟁조정위원회 등에 피해구제를 호소할 수 있지만, 이들 역시 현행법제도에 기초하여 해결방안을 모색할 수밖에 없기 때문에 제작자등이 우호적으로 응해오지 아니하는 한 구제에 한계를 가질 수밖에 없다.

제작자등이 리콜을 한다는 것은 스스로 결함을 인정하거나 결함이 있음을 국가기관이 확인하는 것이다. 그리고 결함이 있다면 제작자등으로부터 결함의 시정을 받든지 아니면 이에 갈음하는 보상을 받아야 하는 것은 계약법리 또는 불법행위법리상 당연하다. 그럼에도 불구하고 현행법제도의 맹점으로 인하여 소비자는 원인을 제공하거나 과실 또는 책임 없이 거래위험을 부담하는 결과가 초래되고 있는 실정이다. 즉, 소비자가 결함을 조기에 발견하여 자신의 비용으로 수리하고 후에 제작자등이 결함을 인정하거나 국가기관이 결함을 확인하는 조치를 취하였다면, 그 비용에 대한 거래위험은 결함을 유발한 제작자등이 부담하는 것이 타당함에도 불과하고 현행법제도로서는 이를 적정하게 해결할 수 없는 것이 현실이다. 그러므로 리콜전 결함수리의 보상과 관련해서는, 입법을 통하여 소비자보호를 위한 법제도의 후견적인 역할을 제고할 필요가 있다.