[논 문]

자동차 급발진 추정 사고에 관한 증명책임과 손해배상책임에 관한 연구

윤 효 진*

≪차 례≫

Ⅰ. 들어가며
Ⅱ. 급발진 사고 관련 현행법제도와 문제점
Ⅲ. 급발진 사고 관련법 개정논의와 한계
Ⅳ. 소제기 전 증거개시제도와 비례책임제도의 도입 제안

Ⅰ. 들어가며

국회 김현아 의원실 자료에 따르면, 2012년 1월부터 올해 10월까지 약 5년간 교통안전공단에 접수된 자동차 급발진 추정(의심) 사고(이하에서 '급발진 사고'라고 한다.)는 총 539건으로 나타났다.[1] 급발진 사고에서의 자동차의 '급발진'이란 말그대로 풀이해보면 '급격한 출발에 의한 진행'이라고 연상하기 쉽

* 법학박사, 원광대학교 법학전문대학원 법학전문석사과정 수료.

1) 국회 국토교통위원회 자유한국당 김현아 의원은 지난 국정감사에서 급발진 등 자동차 결함문제를 지적하며 국민 안전에 대한 우려를 표명한 바 있다. ; 교통안전공단에 접수된 통계치만을 말하는 것이고, 실제 사고는 이보다 훨씬 많은 것으로 사료된다. : 김태준(기자), "국내 최초 급발진 의심신고 운행차량 공개", 카이즈유(https://www.carisyou.com/magazine/FOCUS/72653), 2017.12.1. 기사(2017.12.31. 최종 검색) 참조.

지만 사실은 '운전자가 의도하지 못한'이라는 전제가 붙어야만 한다.[2] 즉 자동차가 운전자의 의도와 다르게 제어할 수 없는 상황에서 급격하게 출발하여 앞으로 혹은 뒤로 진행해 나가는 것을 말한다. 이러한 급발진으로 인해 다수의 생명·신체에 심각한 손해를 끼치게 되는 대형사고로까지 번질 가능성이 농후한 급발진 사고의 존재에 관해서는 실제 블랙박스 영상 등을 통해 명확하게 목도할 수 있고, 그 원인이라 할 수 있는 자동차의 결함에 관해서도 다수의 자동차 전문가들의 견해와 여러 정황상 그 존재를 인정할 수 밖에 없다.[3] 그럼에도 불구하고 법원은 자동차의 결함에 관한 인정은 고사하고, 원고 측의 자동차의 결함에 대한 주장조차 배척하며 이에 대한 법적 규명을 미루고 있다. 법원은, 원고 측이 결함 및 결함과 손해의 발생과의 사이의 인과관계를 과학적·기술적으로 증명한다는 것이 매우 어렵다는 이유[4]로 증명책임을 완화해주는 입장을 취해오고는 있지만,[5] 이 때문에 원고 측은 정작 쟁점이 되어야 할 자동차의 결함 부분에 관해서는 다투어 보지도 못하고 있는 실정이므로 그 '완화'라는 것은 적어도 급발진 사고에서 만큼은 허울일 뿐이고, 오히려 원고 측인 운전자의 과실, 즉 페달 오조작으로 인한 사고로 판단하여 피고 측의 손을 들어주었다.

급발진 사고는 개인의 문제가 아니라 다수의 생명과 신체에 위협이 될 수 있는 중대한 사회적 문제이기 때문에 자동차의 결함에 대한 법적 규명이 필요한 사안이다. 그러나 그 규명이라는 작업는 쉽지 않을 것 같다. 상대는 거대한 자본력을 가진 기업일 경우가 대다수이고, 이들은 기업의 손실을 막기 위해 영업상의 비밀, 자동차 산업 발전에의 저해, 기업경쟁력 저하로 인한 국

---

2) 이호근(대덕대 자동차학부 교수), "[전문인칼럼] 급발진 미스터리", 대전일보, 2014.1.7. 기사(2017.12.31. 최종 검색) 참조.

3) 자동차 명장과 자동차 학과 교수 등 전문가들의 조사를 통해 급발진 사고의 원인 등이 어느 정도 윤곽을 드러내고 있다. : 정재원(기자), "'급발진 사고' 의혹… 현대기아차·국과수가 덮었나", 한국탐사저널리즘 뉴스타파(http://newstapa.org/37792), 2017.1.26. 기사 참조 ; 급발진의 존재나 자동차의 결함을 부정하는 제조업자들이 되려 급발 특허를 보유하고 있다는 것은 이를 반증한다. : 임태우(기자), "[취재파일] 급발진 없다더니…車업체들, 급발진 원인 에 대한 정부차원의 조사 필요", SBS뉴스(http://news.sbs.co.kr/news/endPage.do?news_id=N1001140435&plink=OLDURL), 2012.4.3. 기사(2017.12.31. 최종 검색) 참조.

4) 이는 피고 측이 증거자료를 모두 갖고 있다고 하더라도 피고 측이 그 증거자료를 조작이나 은닉하지 않고 모두 제시하지 않는 이상, 피고 측에 증명책임이 전환되더라도 그 규명은 쉽지 않다.

5) 대법원 2000.2.25. 선고, 98다15934판결 ; 대법원 2004.3.12. 선고, 2003다16771판결 등.

가경제의 영향 등을 이유를 들어 더더욱 맹렬히 증거를 조작하고 숨길 가능성이 있다. 결국 피해자인 원고 측이 그 법적 규명의 주체가 될 수밖에 없으며, 그들을 위한 입법적・제도적인 도움이 절실하다.

본 논문에서는, 급발진 사고의 원인 규명을 위한 입법 방향에 초점을 맞추어 다음과 같이 서술해 나가고자 한다. 우선 급발진 사고가 단순히 자동차라는 제품의 하자[6]가 아닌 결함으로 인한 확대손해가 발생한 사안이라는 전제하에서 관련 현행법 및 판례의 문제점을 지적하고(Ⅱ), 이러한 문제점을 극복하고자 기존에 제기되었던 급발진 사고 관련법 개정 논의들의 주요 쟁점과 한계점을 살펴보고자 한다(Ⅲ). 결론에 갈음하여, 소제기 전 증거개시제도의 도입을 촉구하고 그 효율성을 제고시켜줄 손해배상에 있어서 비례책임제도의 도입을 제안하고자 한다(Ⅳ).

Ⅱ. 급발진 사고 관련 현행법제도와 문제점

1. 서 설

사람의 생명과 직결되어 있는 급발진 사고는 무엇보다도 제조물책임의 특성[7]과 일맥상통하는 면이 많다. 따라서 급발진 사고는 하자담보책임 등 계약상의 책임으로 해결할 문제가 아니라 제조물책임법에 따른 자동차의 결함에 대한 제조업자 등의 특수한 불법행위책임을 물어야 한다. 본 장에서는 급발진 사고에 적용되는 현행 제조물책임법과 민사소송법 상 증명책임에 관해 알아보고, 이에 따른 판례의 태도를 살펴본 후 급발진 사고와 관련한 문제점 등을 짚어보고자 한다.

---

6) 이에 관한 하급심 판례는, 서울중앙지방법원 2009.9.30. 선고, 2008가단388929 판결.

7) '제조물책임'은 확대손해의 발생, 그 손해가 다양하여 피해자가 불특정하며(피해자의 광범성), 책임의 주체가 반드시 계약의 당사자가 되는 것이 아니고(가해자의 복수성), 상품의 결함규명이 곤란(입증의 곤란)하다는 특성을 가진다. : 지원림, 『민법강의』(제7판), 홍문사, 2009., 1661면 참조.

2. 현행 「제조물책임법」의 적용

가. 「제조물책임법」의 개관

「제조물책임법」(시행 2013.5.22., 법률 제11813호, 2013.5.22., 일부개정)은 제조물의 결함으로 발생한 손해에 대한 제조업자 등의 손해배상책임을 규정함으로써 피해자 보호를 도모하고 국민생활의 안전 향상과 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적(제조물책임법 제1조(목적), 2013.5.22., 전문개정)으로 제정[8]된 법이다. 동법에서의 '제조물책임'이란 '제조물에 통상적으로 기대되는 '안정성을 결여한 결함으로 인하여 생명, 신체나 제조물 그 자체 외의 다른 재산에 손해가 발생한 경우에 제조업자 등에게 지우는 손해배상책임'을 말하는데, 제품의 결함으로 야기된 '확대손해'가 문제된다.[9]

나. 적용요건 등 주요내용

배상책임자와 관련하여, 동법 상 배상책임은 제조업자(동법 제2조 제3호 가목 및 제3조 제1항)가 지는 것이 원칙이지만, 대량생산 및 대량판매되는 현대사회에서는 제조업자를 확정하는 것이 쉽지 않기 때문에 제조업자 이외에도 가공업자(동법 제2조 제3호 가목), 표시상 제조업자(동법 제2조 제3호 나목), 공급업자(동법 제3조 제2항)와 수입상품의 경우에 외국의 제조업자를 상대로 한 손해배상청구가 용이하지 않다는 점에서 가공업자(동법 제2조 제3호 가목)로 그 배상책임의 주체를 확대하고 있다.[10] 동일한 손해에 대하여 배상할 책임이 있는 자가 2인 이상인 경우에는 연대하여 그 손해를 배상할 책임이 있다(동법 제5조).

동법의 적용대상, 즉 제조물의 범위에 관하여, 다른 동산이나 부동산의 일

---

8) 제조물책임에 관해서는 현대의 대량생산·대량소비에 따른 소비자의 피해를 구제하기 위해, 종전부터 제조물에 객관적으로 결함이 있기만 하면 제조업자의 과실여부를 묻지 않고 배상책임을 지우는 무과실책임의 도입과, 이를 통해 제품의 안전성을 제고하자는 내용의 입법논의가 있어 왔고, 그 일환으로 1994년에 제정된 일본의 「제조물책임법」을 모범으로하여 동법이 제정(시행 2002.7.1., 법률 제6109호, 2000.1.12., 제정)되었다. : 김준호, 『민법강의』(제21판), 법문사, 2015., 1894면.

9) 상품적합성이 결여되어 제조물 자체에 발생한 손해는 하자담보책임의 대상일 뿐이다. : 대법원 1999.2.5. 선고, 97다26593판결 ; 대법원 2000.7.28. 선고, 98다35525판결.

10) 김준호, 앞의 책, 1894-1895면 참조.

부를 구성하는 경우를 포함한 제조[11] 또는 가공[12]된 완성품으로서의 '동산(다른 동산이나 부동산의 일부를 구성하는 '부품'으로서의 동산도 포함)'이라 규정하고 있다(동법 제2조 제1호).

동법 상 '제조물의 결함'과 관련하여, '결함'이란 당해 제조물에 통상적으로 기대할 수 있는 '안전성'이 결여되어 있는 것을 말한다(동법 제2조 제2호). 제품의 성능이나 품질이 표준 이하인 것을 의미하는 담보책임에서의 '하자'와 구별되며[13], 무과실책임주의를 원칙으로 하는 제조물책임의 귀책근거로서 과실책임주의에 입각한 민법 상의 '과실'과도 차원을 달리한다.[14] 동법은 제조물의 결함의 유형으로 ⅰ) 제조상의 결함, ⅱ) 설계상의 결함, ⅲ) 표시상의 결함을 예시적으로 규정하고 있다.[15] 이러한 제조물의 결함 여부는 그 제품을 제조할 당시의 기술수준과 경제성을 감안하여 기대 가능한 범위 내의 안전성과 내구성을 갖춘 것인지가 그 기준이 되는 것이다.[16]

'제조상의 결함'이란 제조업자가 제조물에 대하여 제조상·가공 상의 주의의무를 이행하였는지에 관계없이 제조물이 원래 의도한 설계와 다르게 제조·가공됨으로써 안전하지 못하게 된 경우를 말한다(동법 제2조 제2호 가목).[17] 이와 관련한 구상금청구소송에서 대법원은, 텔레비전이 정상적으로 수신하는 상태에서 발화·폭발한 경우에 있어서는, 소비자 측에서 그 사고가 제조업자의 배타적 지배하에 있는 영역에서 발생한 것임을 입증하고, 그러한 사고가 어떤 자의 과실 없이는 통상 발생하지 않는다고 하는 사정을 증명하면, 제조업자 측에서 그 사고가 제품의 결함이 아닌 다른 원인으로 말미암아 발

---

11) '제조'란 일반적으로 원재료에 손을 가하여 새로운 물품을 만드는 것을 의미하며 생산보다는 좁은 개념이다. 따라서 미가공 농수축산물은 동산임에도 불구하고 동법의 적용을 받지 않는다. : 김준호, 앞의 책, 1896면 ; 윤동환, 『로스쿨 민법의 맥』, 우리아카데미, 2016., 957면 참조.

12) '가공'은 재료에 공작을 가하여 새로운 속성을 부가하거나 가치를 더하는 것을 말한다. : 김준호, 앞의 책, 1896면 ; 윤동환, 위의 책, 957면 참조.

13) 사법연수원, 『특수불법행위법연구』, 2015., 178-180면 ; 김준호, 앞의 책, 1896면 참조.

14) 사법연수원, 위의 책, 180-181면 참조.

15) 결함 여부는 종국적으로는 사회통념에 의해 결정하여야 할 것이지만, 결함이 본문에서 언급한 세 가지에만 국한되는 것은 아니고, 그 밖에 통상적으로 기대할 수 있는 안전성이 결여되어 있는 것이면 결함이 있는 것으로 된다(동법 제2조 제2호). : 김준호, 앞의 책, 1896면 참조.

16) 김준호, 앞의 책, 1896면 참조.

17) 당초의 설계는 안전한 것이지만, 제조과정에서 설계대로 제조되지 못한 경우 : 김준호, 앞의 책, 1897면.

생한 것임을 입증하지 못하는 이상, 위와 같은 제품은 이를 유통에 둔 단계에서 이미 그 이용시의 제품의 성상이 사회통념상 당연히 구비하리라고 기대되는 합리적 안전성을 갖추지 못한 결함이 있었고, 이러한 결함으로 말미암아 사고가 발생하였다고 추정한다고 판시하였는데,[18] 이러한 취지를 자동차 급발진 추정 사고에도 적용하였다.[19]

'설계상의 결함'이란 제조업자가 합리적인 대체설계를 채용하였더라면 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 대체설계를 채용하지 아니하여 해당 제조물이 안전하지 못하게 된 경우를 말한다(동법 제2조 제2호 나목).[20] 이와 관련한 손해배상청구소송에서 대법원은, 제품의 특성 및 용도, 제조물에 대한 사용자의 기대의 내용, 예상되는 위험의 내용, 위험에 대한 사용자의 인식, 사용자에 의한 위험회피의 가능성, 대체설계의 가능성 및 경제적 비용, 채택된 설계와 대체설계의 상대적 장단점 등의 여러 사정을 종합적으로 고려하여 사회통념에 비추어 판단하여야 한다고 판시하였다.[21]

'표시상의 결함'이란 제조업자가 합리적인 설명·지시·경고 또는 그 밖의 표시를 하였더라면 해당 제조물에 의하여 발생할 수 있는 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 이를 하지 아니한 경우를 말한다(동법 제2조 제2호 다목).[22] 이와 관련한 손해배상청구소송에서 대법원은, 제조업자 등이 합리적인 설명, 지시, 경고 기타의 표시를 하였더라면 당해 제조물에 의하여 발생될 수 있는 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 이를 하지 아니한

---

18) 대법원 2000.2.25. 선고, 98다15934판결.

19) 자동차 급발진 추정 사고 관련 판례인 대법원 2004.3.12. 선고, 2003다16771판결에서, "고도의 기술이 집약되어 대량으로 생산되는 제품의 결함을 이유로 그 제조업자에게 손해배상책임을 지우는 경우 그 제품의 생산과정은 전문가인 제조업자만이 알 수 있어서 그 제품에 어떠한 결함이 존재하였는지, 그 결함으로 인하여 손해가 발생한 것인지 여부는 일반인으로서는 밝힐 수 없는 특수성이 있어서 소비자 측이 제품의 결함 및 그 결함과 손해의 발생과의 사이의 인과관계를 과학적·기술적으로 입증한다는 것은 지극히 어려우므로 그 제품이 정상적으로 사용되는 상태에서 사고가 발생한 경우 소비자 측에서 그 사고가 제조업자의 배타적 지배하에 있는 영역에서 발생하였다는 점과 그 사고가 어떤 자의 과실 없이는 통상 발생하지 않는다고 하는 사정을 증명하면, 제조업자 측에서 그 사고가 제품의 결함이 아닌 다른 원인으로 말미암아 발생한 것임을 입증하지 못하는 이상 그 제품에게 결함이 존재하며 그 결함으로 말미암아 사고가 발생하였다고 추정하여..."라고 판시하였다.

20) 제조물의 설계단계에서부터 안전성에 구조적인 문제가 있는 경우 : 김준호, 앞의 책, 1897면.

21) 대법원 2003.9.5. 선고, 2002다17333 판결.

22) 의약품에 일정한 부작용을 수반한다는 것을 누락하거나, 기능이 복잡한 최신전자제품의 사용방법 등의 누락 혹은 알아보기 어렵게 쓴 경우 : 김준호, 앞의 책, 1897면 참조.

때에는 그와 같은 표시상의 결함(지시·경고상의 결함)에 대하여도 불법행위로 인한 책임이 인정될 수 있고, 그와 같은 결함이 존재하는지 여부에 대한 판단을 함에 있어서는 제조물의 특성, 통상 사용되는 사용형태, 제조물에 대한 사용자의 기대의 내용, 예상되는 위험의 내용, 위험에 대한 사용자의 인식 및 사용자에 의한 위험회피의 가능성 등의 여러 사정을 종합적으로 고려하여 사회통념에 비추어 판단하여야 한다고 판시하였다.[23]

'확대손해의 발생'과 관련하여, 동법 제3조 제1항에서 "제조업자는 제조물의 결함으로 생명·신체 또는 재산에 손해(그 제조물에 대하여만 발생한 손해는 제외)를 입은 자에게 그 손해를 배상하여야 한다."고 규정하고 있다.

'면책사유'와 관련하여, 동법 제3조에 따라 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생한 경우라도, 손해배상책임을 지는 자가 동법 제4조 제1항 각 호[24]의 어느 하나에 해당하는 사실을 입증한 경우에는 이 법에 따른 손해배상책임을 면한다. 그러나, 동법 제3조에 따라 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생한 경우, 손해배상책임을 지는 자가 제조물을 공급한 후에 그 제조물에 결함이 존재한다는 사실을 알거나 알 수 있었음에도 그 결함으로 인한 손해의 발생을 방지하기 위한 적절한 조치(예컨대 자동차의 리콜[25])를 하지 아니한 경우에는 동법 제4조 제1항 제2호부터 제4호까지의 규정에 따른 면책을 주장할 수 없다(동법 제4조 제2항).[26]

다. 효과 : 청구권의 행사

'증명책임'과 관련하여, 동법은 결함과 손해 발생 사이의 인과관계의 증명

---

23) 대법원 2003.9.5. 선고, 2002다17333 판결.

24) 1. 제조업자가 해당 제조물을 공급하지 아니하였다는 사실
2. 제조업자가 해당 제조물을 공급한 당시의 과학·기술 수준으로는 결함의 존재를 발견할 수 없었다는 사실
3. 제조물의 결함이 제조업자가 해당 제조물을 공급한 당시의 법령에서 정하는 기준을 준수함으로써 발생하였다는 사실
4. 원재료나 부품의 경우에는 그 원재료나 부품을 사용한 제조물 제조업자의 설계 또는 제작에 관한 지시로 인하여 결함이 발생하였다는 사실

25) 김준호, 앞의 책, 1900면.

26) 이 규정은 다른 외국의 입법례에서는 찾아볼 수 없는 우리 제조물책임법에 특유한 것이라고 한다. : 김준호, 앞의 책, 1900면 참조.

책임에 관하여 따로 규정을 두고 있지 않다. 따라서 동법 상 증명책임은 불법행위 일반의 원칙에 따를 수 밖에 없는데,[27] 즉 피해자인 원고 측이 결함의 존재, 손해의 발생, 결함과 손해 사이의 인과관계 등 요건사실 모두를 증명하여야 한다.[28]

'면책특약의 제한'과 관련하여, 동법에 따른 손해배상책임을 배제하거나 제한하는 특약[29]은 무효로 한다(동법 제6조 본문). 다만, 자신의 영업에 이용하기 위하여 제조물을 공급받은 자가 자신의 영업용 재산에 발생한 손해에 관하여 그와 같은 특약을 체결한 경우에는 그러하지 아니하다(동법 제6조 단서).[30]

'소멸시효와 제척기간'과 관련하여, 동법에 따른 손해배상의 청구권은 피해자 또는 그 법정대리인이 손해 및 손해배상을 지는 자를 모두 알게 된 날부터 3년간 행사하지 아니하면 시효의 완성으로 인하여 소멸한다(동법 제7조 1항). 또 제조업자가 손해를 발생시킨 제조물을 '공급한 날'부터 10년 이내에 행사하여야 한다(동법 제7조 제2항 본문). 다만, 신체에 누적되어 사람의 건강을 해치는 물질에 의하여 발생한 손해 또는 일정한 잠복기간이 지난 후에 증상

---

27) 김준호, 앞의 책, 1900면 참조.

28) 대법원 2000.2.25. 선고, 98다15934판결에서, "물품을 제조·판매한 자에게 손해배상책임을 지우기 위하여서는 결함의 존재, 손해의 발생 및 결함과 손해의 발생과의 사이에 인과관계의 존재가 전제되어야 하는 것은 당연하다"라고 판시하였다. 그런데 이 판결은 동법 시행 전의 것으로서, "고도의 기술이 집약되어 대량으로 생산되는 제품의 경우, 그 생산과정은 대개의 경우 소비자가 알 수 있는 부분이 거의 없고, 전문가인 제조업자만이 알 수 있을 뿐이며, 그 수리 또한 제조업자나 그의 위임을 받은 수리업자에 맡겨져 있기 때문에, 이러한 제품에 어떠한 결함이 존재하였는지, 나아가 그 결함으로 인하여 손해가 발생한 것인지 여부는 전문가인 제조업자가 아닌 보통인으로서는 도저히 밝혀 낼 수 없는 특수성이 있어서 소비자 측이 제품의 결함 및 그 결함과 손해의 발생과의 사이의 인과관계를 과학적·기술적으로 완벽하게 입증한다는 것은 지극히 어려으므로, 텔레비전이 정상적으로 수신하는 상태에서 발화·폭발한 경우에 있어서는, 소비자 측에서 그 사고가 제조업자의 배타적 지배하에 있는 영역에서 발생한 것임을 입증하고, 그러한 사고가 어떤 자의 과실 없이는 통상 발생하지 않는다고 하는 사정을 증명하면, 제조업자 측에서 그 사고가 제품의 결함이 아닌 다른 원인으로 말미암아 발생한 것임을 입증하지 못하는 이상, 위와 같은 제품은 이를 유통에 둔 단계에서 이미 그 이용시의 제품의 성상이 사회통념상 당연히 구비하리라고 기대되는 합리적 안전성을 갖추지 못한 결함이 있었고, 이러한 결함으로 말미암아 사고가 발생하였다고 추정하여 손해배상책임을 지울 수 있도록 입증책임을 완화하는 것이 손해의 공평·타당한 부담을 그 지도원리로 하는 손해배상제도의 이상에 맞는다."라고 판시하며, 인과관계의 증명책임을 완화하는 입장을 취하고 있다.

29) 특약은 개별약정이나 약관에 의한 경우를 포함한다. : 사법연수원, 앞의 책, 187면.

30) 피해자인 사업자가 제조업자와 대등한 지위를 가지며 또 손해의 규모가 커질 수 있다는 점에서 예외를 인정한 것이다. : 김준호, 앞의 책, 1902면.

이 나타나는 손해에 대하여는 '그 손해가 발생한 날'부터 기산한다(동법 제7조 제2항 단서).

그 외, 손해배상의 범위나 과실상계 등에 관해 동법에 따로 규정이 없으므로 민법이 적용된다(동법 제8조, 민법 제393조).[31]

라. 문제점

동법은 증명책임이나 손해배상의 범위에 관해 특별한 규정을 두지 않고, 민법 혹은 민사소송법의 법리에 따르게 하고 있다. 이에 따라 제조물의 결함으로 인해 손해를 입은 자가 여전히 제조물 결함의 존재, 손해의 발생 및 결함과 손해 사이의 인과관계를 입증하여야 하는 문제가 있다.[32]

한편 동법 제5조에서는, 손해배상책임에 있어 채권자(원고 측)를 두텁게 보호할 수 있다는 장점 때문에 부진정연대책임을 채택하고 있으나 부진정연대책임이 오히려 제조업자 등에 부담을 주어 소송에 소극적이거나 성의 있는 자세로 임하지 않을 우려가 있다.

3. 현행「민사소송법」상 증명책임의 적용

가. 증명책임[33]

소송상 어떤 요건사실의 존부가 불명하게 끝난 결과 그 사실을 존재하는 것이라고 취급하는 것이 불가능하기 때문에 당해 요건사실의 존재를 전제로 하는 법률효과의 발생이 인정되지 않는다고 하는 불이익 내지 위험을 객관적

---

31) 사법연수원, 앞의 책, 189-190면 참조.

32) 박지영, "가습기살균제 사건을 통해 본「제조물책임법」개정 관련 주요 쟁점", 이슈와 논점, 제1174호, 국회입법조사처, 2016.6.1., 2면 참조.

33) '증명책임'이라는 용어는 '입증책임'과 혼용해서 쓰이고 있다. 최근 민사소송법 교과서들을 살펴보면 거의 대부분 '증명책임'을 사용하고 있으나, 판례나 실무상으로는 여전히 '입증책임"를 많이 사용하고 있다. 간혹 '입증책임'이 '과거의 용어'라고 생각하는데, 실상 대법원 종합법률정보(http://glaw.scourt.go.kr)에서 검색해보면 과거 1986년도 판례(대법원 1986.2.25. 선고, 85다카2096 판결)에서 "증명책임"이 사용되었으며, 2017년도에 나온 선고일자순 검색상 가장 최신 판례(대법원 2017.6.29. 선고, 2017다213838판결)에서 "입증책임"이 여전히 사용되고 있는 것을 확인할 수 있다. 본 논문에서는 '증명책임'으로 통일하고자 한다. 하지만 인용하는 판례가 '입증책임'을 사용하고 있는데 굳이 '증명책임'으로 바꾸어 인용하지는 않기로 한다.

증명책임[34]이라고 하는데, 이를 통상 증명책임이라고 한다.[35]

증명책임의 분배는 소송의 승패를 좌우하는 매우 중요한 문제로서, 현재로서는 증명책임의 분배를 법규(실체법인 민법)의 구조에서 찾아야 한다는 '법률요건분류설'이 통설·판례[36]의 입장이다.[37] 즉, 권리의 존재를 주장하는 자는 권리근거규정의 요건사실[38]에 대한 주장·증명책임을 지고[39], 권리의 존재를 다투는 상대방은 반대규정의 요건사실[40]에 대해서 증명책임을 진다. 이때 '반대규정'이라 함은 권리장애규정[41], 권리멸각규정[42], 권리저지규정[43]을 말한다. 소송요건의 존부는 본안판결을 받는 것 자체가 원고에게 이익이므로 원고에게 증명책임이 있다.[44] 소극적 확인소송의 경우 통상의 경우와 달리

---

34) 이에 대하여 재판에 있어서 사실존부 불명의 불이익을 받게 되는 당사자가 그 불이익을 피하기 위해서는 소송과정에서 증거를 제출할 행위책임을 '주관적 증명책임'이라 한다. : 사법연수원, 『요건사실론』, 2015., 5면.

35) 관련판례는, "당사자 간에 금원의 수수가 있다는 사실에 관하여 다툼이 없다고 하여도 원고가 이를 수수한 원인은 소비임차라 하고 피고는 그 수수의 원인을 다툴 때에는 그것이 소비임차로 인하여 수수되었다는 것은 이를 주장하는 원고가 입증할 책임이 있다"고 판시하였다. : 대법원 1972.12.12. 선고, 72다221판결.

36) 대법원 1997.7.25. 선고, 96다39301판결에서는, "직권조사사항에 관하여도 그 사실의 존부가 불명한 경우에는 입증책임의 원칙이 적용되어야 할 것인바, 본안판결을 받는다는 것 자체가 원고에게 유리하다는 점에 비추어 직권조사사항인 소송요건에 대한 입증책임은 원고에게 있다"고 판시하며, '법률요건분류설'의 입장을 취하고 있다. 이에 따르면 항변사항인 소송요건은 피고에게 증명책임이 있다고 할 수 있다. : 박승수, 『민사소송법』, 에듀비, 2015., 407면 참조.

37) 이시윤, 『신민사소송법』(제8판), 박영사, 2014., 526면 참조.

38) 권리발생사실 혹은 광의의 청구원인사실이라고도 한다. 채권각론에서의 약정채권, 법정채권, 채권총론에서의 채무불이행으로 인한 손해배상청구, 채권자대위권, 채권자취소권, 연대 또는 보증채무의 이행청구, 채권양도에 따른 양수금청구, 채무인수인에 대한 청구, 물권법에서의 소유권에 기한 물건반환청구, 대지인도 및 건물철거청구, 말소등기청구, 진정명의회복을 위한 소유권이전등기청구, 점유시효취득에 기한 소유권이전등기청구 등 요건사실의 존재에 대해서 진위불명이면 원고패소판결이 내려진다. : 박승수, 위의 책, 407면 참조.

39) 대법원 2012.1.27. 선고, 2011다88344판결.

40) 민법총칙에서의 신의칙 위반 사실, 무효사실(권리능력 흠결, 의사능력 흠결, 법률행위 목적의 불확정, 불능, 강행규정위반, 사회적 타당성 흠결, 비진의의사표시, 통정허위표시), 취소사실(행위능력 흠결, 착오, 사기, 강박사실), 조건불성취, 기한 미도래사실, 소멸시효의 완성사실 등, 채권총론에서의 채권소멸사유인 변제, 대물변제, 공탁, 상계, 면제, 경개, 혼동 사실, 채권각론에서의 동시이행항변, 해제 사실, 물권법에서의 제213조 단서 상의 점유할 권리, 유치권, 실체관계부합 사실 등 : 박승수, 위의 책, 407면 참조.

41) 각주40)에서 살펴본 무효사실 등 : 박승수, 위의 책, 407면 참조.

42) 각주40)에서 살펴본 취소사실, 제척기간의 도과사실, 채권소멸사유 등 : 박승수, 앞의 책, 407면 참조.

43) 각주40)에서 살펴본 신의칙 위반 사실, 동시이행항변권, 민법 제213조 단서 점유할 권리 이외에도 조건의 존재, 조건의 불성취, 기한 미도래 사실, 유치권의 원인 사실, 한정승인 사실 등 : 박승수, 앞의 책, 407면 참조.

증명책임이 그 역으로 바뀌게 되어 채무자인 원고가 반대규정의 요건사실에 대해, 피고가 권리근거규정의 요건사실에 대하여 증명책임을 지게 된다.[45]

그런데, 공해소송, 의료과오소송, 제조물책임소송 등 현대형 소송(이하에서 '현대형 소송'이라 한다.)에 있어서는 증거가 당사자 일방(특히 대기업, 병원, 등 피고 측)에 편재되어 있어서 법률요건분류설을 기계적으로 적용하게 되면 증거수집이 용이하지 못한 원고는 증명의 곤란으로 인해 패소할 수밖에 없다는 문제점이 발생한다. 이러한 문제점을 극복하기 위한 시정 시도에 관하여, 판례[46]는 원칙적으로는 법률요건분류설을 증명책임의 분배의 기준으로 삼되, 증명책임의 전환, 증명책임의 완화 등의 보충·수정원리를 받아들이고 있으며,[47] 현행 민사소송법에서도 법률요건분류설의 증거편재현상의 문제점을 극복하기 위해 여러 제도들[48]이 논의되고 있다.

나. 법률요건분류설의 한계 극복 방안

법률요건분류설의 한계 극복 방안으로 제시되고 있는 것은 바로 '증명책임의 전환'과 '증명책임의 완화'이다.

증명책임의 전환이란 법률로써 일반원칙과 다른 증명책임의 분배를 규정한 것을 말하는데, 민법 제759조, 자동차손해배상보장법 제3조, 제조물책임법 제4조 제1항 등과 같이 피고 측에 무과실의 증명책임을 부담시키는 규정을 두고 있는 경우[49]와 같은 '법률에 의한 전환'과 '해석에 의한 전환'으로 나뉘는데, 판례[50]는 원칙적으로는 후자를 인정하지 않고 있으나, 일정한 경우에

---

44) 대법원 1997.7.25. 선고, 96다39301판결.

45) 대법원 2016.3.10. 선고, 2013다99409판결에서는, "소극적 확인소송에서는 원고가 먼저 청구를 특정하여 채무발생원인 사실을 부정하는 주장을 하면 채권자인 피고는 권리관계의 요건사실에 관하여 주장·증명책임을 부담하므로, 유치권 부존재 확인소송에서 유치권의 요건사실인 유치권의 목적물과 견련관계 있는 채권의 존재에 대해서는 피고가 주장·증명하여야 한다"고 판시하였다.

46) 대법원 2013.3.28. 선고, 2010다60950판결.

47) 수정법률요건분류설 : 이시윤, 앞의 책, 529면 참조.

48) 문서제출의무의 일반의무화, 당사자 본인신문의 보충성 폐지, 증인신문방식에 있어서 법관의 역할 강화, 증권관련집단소송법에서 직권증거조사제의 강화, 증명방해시의 제재, 모색적 증명의 제한적 활용, 일응의 추정과 간접반증이론, 문서정보공개제도의 도입, 사안해명의무의 제한적 인정, 디스커버리 제도의 도입 등 : 박승수, 앞의 책, 408면 ; 이시윤, 앞의 책, 540-541면 참조.

49) 이시윤, 앞의 책, 530면 참조.

50) 대법원 2007.5.31. 선고, 2005다5867판결에서, "의료행위의 필요성, 의료행위의 내용, 의료행위의 위

한하여 제한적으로 인정하고 있다.

증명책임의 완화는, 일반원칙에 따르되 그 증명을 용이하게 해주는 것을 말한다.[51] 증명책임의 완화에는 '법률상 추정', '일응의 추정', '간접반증'의 방법으로 나누어 설명된다. 법률상 추정이란, 법규화된 경험칙 즉 추정규정을 적용하여 행하는 추정을 말한다.[52] 법규를 적용하여 행하는 추정이라는 점에서 경험칙을 적용하는 사실상 추정과 구별되는데 점유계속의 추정(민법 제198조)과 같은 법률상의 사실추정과 점유자 권리의 적법 추정(민법 제200조)과 같은 법률상의 권리추정이 있다. 반면 일응의 추정이란, 사실상 추정 가운데 고도의 개연성이 있는 경험칙을 이용하여 간접사실로부터 주요사실을 추정하는 경우를 말한다. 원고는 고도의 경험칙에 의하여 전제사실을 증명함으로써 주요사실의 직접증명을 대신하여 증명책임이 완화된다.[53] 간접반증이란, 주요사실에 대하여 일응의 추정이 생긴 경우에, 그 추정의 전제사실과 양립되는 별개의 간접사실을 증명하여 일응의 추정을 번복하기 위한 증명활동이다.[54] 주요사실에 대하여는 진위불명의 상태에 빠뜨리면 되므로 반증이지만, 양립하는 별개의 간접사실 자체의 존재에 대하여는 법관에게 확신을 줄 정도로 증명해야 하므로 본증이다.[55]

험성 등을 설명하고 이를 문서화한 서면에 동의를 받을 법적 의무가 의료종사자에게 부과되어 있는 점, 의사가 그러한 문서에 의해 설명의무의 이행을 입증하기는 매우 용이한 반면 환자측에서 설명의무가 이행되지 않았음을 입증하기는 성질상 극히 어려운 점 등에 비추어, 특별한 사정이 없는 한 의사측에 설명의무를 이행한 데 대한 증명책임이 있다고 해석하는 것이 손해의 공평·타당한 부담을 그 지도원리로 하는 손해배상제도의 이상 및 법체계의 통일적 해석의 요구에 부합한다"고 판시하고 있다.

51) 윤동환, 『민사소송법의 맥』, 우리아카데미, 2017., 286면 참조.

52) 예컨대, 등기의 추정력 : 등기가 있으면 등기권리(대법원 2009.9.24. 선고, 2009다37831판결), 등기원인(대법원 1994.9.13. 선고, 94다10160판결), 등기절차(대법원 2002.2.5. 선고, 2001다72029판결)의 적법성이 법률상 추정된다. ; 등기의 추정력의 성질에 관한 판례 : 이전등기가 경료된 사건에서 "이전등기는 권리의 추정력이 있으므로 이를 다투는 측에서 무효사유를 주장·증명하지 않는 한 그 등기를 무효라고 판정할 수 없다"고 판시하여 '법률상 추정'으로 본다. ; 윤동환, 앞의 책(각주49), 287면 참조.

53) 대법원 1981.7.28. 선고, 80다2569판결에서, "교통사고가 운전자의 위와 같은 도로교통법규 위반으로 인하여 발생한 때에는 특별한 사정이 없는 한 그 운전자의 과실은 추정된다"고 판시하였다.

54) 예를 들어, 차도를 달리던 자동차가 인도에 진입한 사실이 확정되면, 그것만으로 운전자의 과실로 일응의 추정이 생겨 더 이상의 증명이 필요 없다. 그러나 그 사실을 받아들이면서 뒤의 다른 차량에 의한 충격의 결과였다는 특단의 사정을 증명하게 되면 운전자의 과실의 추정은 뒤집어지게 된다. 이때, '특단의 사정'의 입증을 간접반증이라 한다. : 이시윤, 앞의 책, 535면 참조.

55) 윤동환, 앞의 책(각주51), 290면.

현대형 소송에서의 판례는 피해자의 인과관계의 증명책임의 곤란을 완화하는 방안으로 간접반증이론을 응용하려 하고 있다.[56] 이러한 간접반증이론을 도입하려는 판례의 태도는 증명이 곤란한 주요사실의 증명을 위하여 관련 간접사실에 대한 증명의 부담을 양당사자에게 분담시켜 증명책임제도의 공평한 운영을 기하려는 것으로 평가된다.[57] 대법원은 제조물책임법 시행 이전부터 제조물책임소송에서 증명책임의 완화의 입장을 취하고 있다.

다. 제조물책임법 시행 이후 제조물책임소송에서의 증명책임의 완화

제조물책임법 제2조 제2호의 규정 중 '제조상의 결함'으로 인한 제조물책임에 관해서는 무과실책임을 명시하고 있다. 즉 제조물에 결함이 있고 이로 인해 제3자가 손해를 입었을 경우 제조업자의 과실 여부를 불문하고 제조업자가 손해배상책임을 진다고 본다.[58] 다만, '설계상의 결함'이나 '표시상의 결함'에 관해서는 무과실책임에 관한 명문의 표현이 없는 이상 과실책임으로 해석되어야 하는바, 즉 '설계상의 결함'에 관하여는 제조업자가 합리적이니 대체설계를 채용하지 않은 것이 과실이고, '표시상의 결함'에 관하여는 제조업자가 합리적인 설명·지시·경고 기타의 표시를 하지 않은 것이 과실이라고 해석될 여지를 남기고 있다.[59] 이때에도 제조물에 결함이 있고, 그 제품을 제작·공급한 것에 과실이 있어야 제조업자가 손해배상책임을 진다고 볼 수 있는데, 이와 같이 과실책임에 있어서 결함의 존재가 증명된다면 제조물책임법상 과실과 인과관계에 관한 증명책임의 전환이 이루어진다. 따라서 피고 측에서 무과실에 대한 증명책임을 진다는 것이다.[60] 그러나 과실책임·무과실책임 여부와 관계없이 '결함의 존재'의 증명책임은 여전히 피해자 측에 있기 때문에 증명책임의 전환 내지 완화는 유명무실하다.

---

56) 이시윤, 앞의 책, 535면 참조.
57) 윤동환, 위의 책(각주51), 290면.
58) 박승수, 앞의 책, 417면 참조.
59) 권혁재, 『분쟁 유형별 요건사실 증명책임』, 진원사, 2009., 186면 참조.
60) 박승수, 앞의 책, 417면 참조.

4. 제조물책임법 시행 이후 급발진 사고 관련 판례[61]의 태도

가. 인정된 사실관계와 원고 측 주장

원고는 주차관리원으로서 1997.2.3. 18:00경 주차장에 맡겨두었던 타인 소유의 승용차(이하 '이 사건 자동차'라고 한다)를 이동시키기 위하여 위 자동차에 탑승하여 시동을 켜고 자동변속기의 선택레버를 주차에서 전진으로 이동하였는데, 그러자 위 자동차가 갑자기 앞으로 진행하면서 그 곳에 주차되어 있던 다른 자동차를 충격하고 계속 전진하면서 다른 주차차량과 음식점의 벽면을 잇달아 충격한 후 정지하였고 그에 따라 위 자동차들 및 음식점 벽의 일부가 파손된 사실, 이 사건 자동차는 위 사고 이전에 엔진, 자동변속기, 브레이크 내지 전자제어장치에 이상이 생기거나 급발진사고를 일으킨 적이 없으며 사고 후 점검 결과 차량 부품 등의 이상이 발견되지 않은 사실, 위 자동차는 정리회사 대우자동차 주식회사(2000.11.30. 회사정리절차 개시)가 1996년에 제조한 사실을 인정하였다.

이에 원고 측은, 우선 (ⅰ) 정리회사가 이 사건 자동차를 제조함에 있어 엔진제어장치를 부적절한 위치에 장착하고 전자파 간섭을 받지 않도록 하는 장치를 부가하지 않고 전자파 간섭시험을 하지 않은 등의 제조·설계상 결함이 있고, 그 결함이 사고 당시 전자파 간섭으로 인한 엔진제어장치의 작동불량상태를 일으켜 급발진사고를 초래하였다는 점과, (ⅱ) 오랜 운전경력에 동종의 사고를 낸 적이 없는 원고가 통상적으로 자동차를 운전하던 중 급발진사고가 발생하였으니 정리회사가 이 사건 자동차를 제조·설계하는 과정에서 발생한 결함으로 인하여 급발진사고가 발생한 것으로 추정되어야 한다고 주장하였다.

나. 원심[62]과 대법원의 판단 및 그 평가

원심은 위 원고 측의 주장(ⅰ)에 대해, 급발진사고는 원고가 시동을 걸고 자동변속기 레버를 전진으로 이동하는 단계에서 액셀러레이터 페달을 밟지

61) 대법원 2004.3.12. 선고, 2003다16771판결.
62) 서울고등법원 2003.2.13. 선고, 2002나12248판결.

않아야 할 상황인데도 비정상적으로 액셀러레이터 페달을 밟음으로써 발생한 것으로 추인함이 상당한바, 그렇다면 이 사건 자동차의 엔진제어장치에 원고 주장과 같은 전자파 간섭과 관련한 제조·설계상 결함이 존재한다거나 그 결함으로 인하여 급발진사고가 발생하였다고 볼 수 없다고 판단하였고, 주장(ⅱ)에 대해서는, 원고의 페달 오조작으로 인하여 위 자동차가 급발진한 것으로 추인되는 한 이러한 사고경위에 비추어 볼 때 원고가 사고 당시 이 사건 자동차를 정상적으로 사용하고 있었음에도 제조업자의 배타적인 지배하에 있는 영역에서 사고가 발생하였다고 볼 수 없으므로 이 사건 자동차의 결함으로 인하여 급발진사고가 발생한 것으로 추정할 수도 없다는 취지로 판단하였다.

이에 원고 측은, 설계결함에 대한 판단유탈과 사실오인의 위법, 전자파간섭 시험여부 및 그 결과와 관련하여 사실오인, 심리미진 및 판단유탈의 위법, 증인신문신청의 불채택과 석명권을 불행사에 대한 심리미진의 위법, 감정과 관련하여 심리미진의 위법, 급발진의 전제조건과 관련한 사실오인의 위법, 증명책임의 전환에 대한 채증법칙 위반에 대한 사실오인과 판례위반 및 판단유탈의 위법, 경고결함, 페달 오조작 및 시프트록 장착에 대한 사실오인 등의 위법, 페달간격에 대한 법리오해 및 사실오인의 위법 등의 이유를 들어 상고하였지만, 대법원은 자동차 제조·설계상의 결함, 보다 안전한 대체설계를 하지 않음에 대한 설계상 결함, 표시상 결함 모두를 부정하며 상고기각판결을 내렸다.[63]

제조물책임법의 적용범위와 관련하여, 부칙(법률 제6109호, 2000.1.12.)에 이 법 시행(2002.7.1.) 후 제조업자가 최초로 공급한 제조물부터 적용한다는 적용례에 따라 1996년 생산된 이 사건 자동차는 적용대상이 아니었다. 그러나 위 판례는 급발진 사고의 책임을 제조사에 부담시킬 수 없다는 대법원의 최초 확정 판결이며, 제조물책임법의 일반 법리와 결함의 유형 및 판단기준을 잘 정리한 판례이고, 이후 급발진 사고 관련 판례들 대부분이 이 판례에 따르고 있어서 그 의미가 크다. 그러나 증명책임의 완화의 전제가 되는 '자동차의 결함'에 대한 원고 측의 주장과 증명의 기회를 배척할 수밖에 없었던 현행 제조물

63) 최명구, "자동기어변속장치를 장착한 자동차급발진과 제조물책임 - 대법원 2004.3.12 선고 2003다16771판결에 대한 평석 -", 민사법학 제28호, 한국민사법학회, 2005., 114-117면 참조.

책임법의 법리와 증명책임의 분배문제의 현실을 여실히 보여준 케이스이다.

5. 소결

현행법에 따른 급발진 사고 관련 대법원 판례는, 지금까지 증명책임에 있어서의 당사자 간의 증거편재로 인해 급발진 사고에서의 자동차의 결함에 대한 법적 규명이 이루어 질 수 없는 구조이다. 가령 급발진 사고 관련 소송에서 자동차의 결함에 관하여 피고 측 제조업자에게 증명책임을 전환시키는 입법이 이루어진다고 하더라도 그 제조업자가 기업의 이윤을 포기하면서까지 적극적이고 충분한 증거자료를 제시하면서 자신의 무과실을 증명하기보다는 증거자료를 조작하거나 은닉할 가능성을 배제할 수 없기 때문에 사실은 결함과 손해 사이의 인과관계의 증명책임의 전환 내지 완화에 초점을 맞출 것이 아니라 그 전제조건이 되는 '자동차의 결함'의 법적 규명이 우선시 되어야 할 것이다.[64]

Ⅲ. 급발진 사고 관련법 개정 논의와 한계

1. 서 설

앞서 살펴본 내용과 같이 현행법의 체계 하에서 급발진 사고에 있어서의 자동차의 결함을 규명은 불가능하다. 이에 대해 제조물책임법과 민사소송법의 개정입법에 주목해 볼 필요가 있는데, 결론적으로 긍정적인 시도라는 데에 의미를 두지만, 그 한계점도 잘 살펴보아야 할 것이다.

---

64) 하급심인 서울중앙지방법원 2009.9.30. 선고, 2008가단388929판결에서는 "하자의 존부는 일반적으로 어떠한 종류의 물건이 통상 가지고 있어야 할 품질·성능을 표준으로 하여 판단하여야 하고, 그에 관한 입증책임은 이를 주장하는 매수인에게 있다"고 판시하여, 일응 증명책임의 주체를 피고 측으로 전환한 것은 주목할 만하지만 증명의 대상이 제조물책임법 상의 '결함'이 아닌 일반 민법 상의 '하자'이다. 즉 계약상 상대방인 판매자를 대상으로 한 하자담보책임을 인정한 것이지, 제조물책임법 상 제조업자에 대한 책임을 인정한 사례는 아니다.

2. 제조물책임법의 개정

가. 징벌적 손해배상제도와 증명책임의 완화

제조물책임소송에서도 일반적인 민사소송과 마찬가지로 소를 제기한 원고 측에서 제조물의 결함 등을 증명해야 하는 것이 원칙이다. 그러나 본 논문에서 다루고 있는 급발진 사고와 같이 고도의 기술집약적인 제조물 등에 관한 정보가 제조업자에게 편재되어 있어서 피해자인 원고가 자동차의 결함여부 등을 과학적·기술적으로 입증한다는 것은 거의 불가능에 가깝다. 앞서 살펴본 판례에서처럼 대법원도 이를 고려하여 제조물이 정상적으로 사용되는 상태에서 사고가 발생한 경우 등에는 그 제품에 결함이 존재하고 그 결함으로 인해 사고가 발생하였다고 추정함으로써 소비자의 증명책임을 완화하는 것이 손해의 공평·타당한 부담을 원리로 하는 손해배상제도의 이상에 맞는다고 판시한 바 있다.[65]

국회에서는 이에 걸맞는 개정이 필요하다는 판단 하에 제조물책임법 상의 증명책임의 완화와 징벌적 손해배상제도 도입의 개정 노력[66]을 해왔고, 마침

65) 대법원 2004.3.12. 선고, 2003다16771판결.

66) 제20대 국회 중 제조물책임법 개정입법 의안 목록(증명책임의 완화와 징벌적 손해배상제도 관련) :

의안 번호	의안명	제안자 구분	제안일자	의결일자	의결결과	심사진행상태
2006505	제조물책임법 일부개정법률안 (대안)	위원장	2017.3.30.	2017.3.30.	수정가결	공포
2005458	제조물책임법 일부개정법률안 (윤상직의원 등 10인)	의원	2017.2.7.			소관위접수
2004325	제조물책임법 일부개정법률안 (우원식의원 등 69인)	의원	2016.12.12.			소관위접수
2003500	제조물책임법 일부개정법률안 (신상진의원 등 10인)	의원	2016.11.11.	2017.3.30.	대안반영폐기	대안반영폐기
2001415	제조물책임법 일부개정법률안 (서영교의원 등 39인)	의원	2016.8.4.	2017.3.30.	대안반영폐기	대안반영폐기
2001306	제조물책임법 일부개정법률안 (한정애의원 등 11인)	의원	2016.8.1.	2017.3.30.	대안반영폐기	대안반영폐기
2001049	제조물책임법 일부개정법률안 (조정식의원 등 13인)	의원	2016.7.21.	2017.3.30.	대안반영폐기	대안반영폐기
2000635	제조물책임법 일부개정법률안 (오제세의원 등 10인)	의원	2016.7.1.	2017.3.30.	대안반영폐기	대안반영폐기

내 그 결실을 맺게 되었다.

나. 제조물책임법 일부개정법률의 제안이유와 주요내용[67]

본 입법의 제안이유를 살펴보면, 관련소송에 있어서 피해자인 원고 측의 증명책임 부담문제는 계속적으로 지적의 대상이 되어 왔고, 제조물책임법 시행 이전부터 증명책임의 완화의 입장을 제시한 대법원 판례[68]의 취지에 따라 피해자가 '제조물이 정상적으로 사용되는 상태에서 손해가 발생하였다는 사실' 등을 증명하면, 제조물을 공급할 당시에 해당 제조물에 결함이 있었고, 그 결함으로 인하여 손해가 발생한 것으로 추정하도록 하여 소비자의 증명책임을 경감하고, 한편, 우리 법원의 판결에 따른 손해배상액이 일반의 상식 등에 비추어 적정한 수준에 미치지 못하여 피해자를 제대로 보호하지 못하고, 소액다수의 소비자피해를 발생시키는 악의적 가해행위의 경우 불법행위에 따른 제조업자의 이익은 막대한 반면 개별 소비자의 피해는 소액에 불과하여, 제조업자의 악의적인 불법행위가 계속되는 등 도덕적 해이가 발생하고 있다는 인식이 확산되고 있어 이에 징벌적 손해배상제를 도입하여 제조업자의 악의적 불법행위에 대한 징벌 및 장래 유사한 행위에 대한 억지력을 강화하고, 피해자에게는 실질적인 보상이 가능하도록 하려는 것이다.

본 입법의 주요내용을 살펴보면, '징벌적 손해배상제도[69]'에 대하여, 제조

의안 번호	의안명	제안자 구분	제안일자	의결일자	의결결과	심사진행상태
2000558	제조물책임법 일부개정법률안 (최명길의원 등 10인)	의원	2016.6.29.			소관위접수
2000144	제조물책임법 전부개정법률안 (김관영의원 등 16인)	의원	2016.6.8.			소관위접수
2000049	제조물책임법 일부개정법률안 (백재현의원 등 10인)	의원	2016.5.30.	2017.3.30.	대안반영폐기	대안반영폐기

국회 의안정보시스템(http://likms.assembly.go.kr) 참고.

67) 국회 정무위원장 대안발의, 제조물책임법 일부개정법률안(대안) 의안 원문, 2017.3.30. : 국회 의안정보시스템(http://likms.assembly.go.kr) 참고.

68) 대법원 2004.3.12. 선고, 2003다16771판결.

69) 학설상 정의한 징벌적 손해배상(punitive damages, exemplary damages)은 가해자가 불법행위로 인한 손해를 배상함에 있어 일정한 가중 사유가 존재하는 경우, 피해자에게 피해자가 입은 현실적인 손해 이상의 손해배상금을 지급하도록 명하는 손해배상제도를 의미한다. : 이점인, 『징벌적 손해배상의 도입방안』, 동아대학교 지식자원개발센터, 2005, 6면 이하 참조.

업자가 제조물의 결함을 알면서도 필요한 조치를 취하지 아니한 결과로 생명 또는 신체에 중대한 손해를 입은 자가 있는 경우, 그 손해의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 손해배상책임을 지도록 하였다(안 제3조제2항 신설). '증명책임의 완화'에 대하여, 피해자가 세 가지 사실[70]을 증명하면, 제조물을 공급할 당시에 해당 제조물에 결함이 있었고, 그 결함으로 인하여 손해가 발생한 것으로 추정하도록 하였다(안 제3조의2 신설).

나. 평가

'징벌적 손해배상제도'에 관하여, 일반적인 손해배상제도로는 급발진 사고의 자동차의 결함이 인정된다고 하더라도 제조업자의 부담해야하는 벌금이나 배상액이 적어 그에 대한 피고 측의 대처 자세가 소극적일 수 밖에 없었지만, 징벌적 손해배상제도를 도입한 이후에는 상황이 많이 달라질 것이다. 또한 징벌적 손해배상제도를 규정한 국내 입법례[71]가 이미 존재하고 있어 그 효용성 측면 등에 관해서는 많은 논의가 있어 왔기 때문에 의심의 여지가 크지 않다. 또한 피해자가 주도권을 갖고 소제기 등을 통하여 법원 등에 판결 등을 구하여 법집행하는 구조라는 점에서 긍정적인 측면을 지니고 있다.[72]

'증명책임의 완화'에 관하여, 검토의견[73]에 따르면, 신설된 제3조의2는 피해자가 일정 사실을 증명한 경우에는 제조물의 공급 당시 제조물에 결함이 있었고 그로 인하여 피해자가 손해를 입은 것으로 추정하도록 규정하고 있다. 기술적・전문적인 사항이 문제되는 제조물책임소송에서 피해자의 증명곤란을 구제할 수 있다는 점에서 긍정적이다.

---

70) 1. 해당 제조물이 정상적으로 사용되는 상태에서 피해자의 손해가 발생하였다는 사실
2. 제1호의 손해가 제조업자의 실질적인 지배영역에 속한 원인으로부터 초래되었다는 사실
3. 제1호의 손해가 해당 제조물의 결함 없이는 통상적으로 발생하지 아니한다는 사실.

71) 「하도급거래 공정화에 관한 법률」, 「기간제 및 단시간근로자 보호 등에 관한 법률」 및 「파견근로자 보호 등에 관한 법률」, 「신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률」 등

72) 김차동, "제조물 책임에서 징벌적 손해배상 제도 도입 방안", 국민의 생명・신체 보호 적정화를 위한 민사적 해결방안의 개선 심포지엄 자료집, 국회입법조사처・사법정책연구원, 2016.6.27., 126면 참조.

73) 남궁석(수석전문의원), "제조물책임법 일부개정법률안(대안) 검토보고", 국회 의안정보시스템 (http://likms.assembly.go.kr), 2017.3.29., 9면 참조.

3. 민사소송법 상 소제기 전 증거개시제도의 도입 시도

가. 서설

앞선 논의들은 이제부터 서술할 내용을 뒷받침하기 위한 전조에 불과했다고 해도 과언은 아니다. 앞에서부터 계속적으로 지적해온 사항이 바로 급발진 사고 관련 소송에서의 양 당사자 간의 증거편재의 구조적 불균형인데, 이를 바로 잡아 대등한 지위에서 공방을 펼칠 수 있도록 함에 그 초점을 맞춰 논의를 전개해 나가고자 하기 때문이다. 지난 제19대 국회에서 한국형 디스커버리를 표방하며 민사소송법 개정 시도가 있었는데, 이는 급발진 사고 관련 현행 법제도의 문제점 개선에 좋은 출발점이 될 것이다.[74]

나. 민사소송법 일부개정법률안의 제안이유 및 주요내용[75]

증거보전절차의 활용이나 소제기 이후의 신속한 기일지정 등 기존 제도의 운영상 개선만으로는 당사자의 신속하고 공정한 증거수집 및 사실확정을 통한 조기 분쟁해결 수요를 충족하기에 한계가 있다.

이에 독일, 일본 등 주요국의 본안 전 증거조사절차 및 영미법계[76]의 증거개시절차를 참조[77]하여 우리 실정에 맞는 독립된 소제기 전 증거수집절차를 신설하고, 기존 증거보전절차의 실효성과 유연성을 제고함으로써, 민사소송에서의 증거수집절차를 획기적으로 개선하고 당사자의 절차선택권을 다변화하

---

74) 민사소송법 일부개정법률안이 발의되기 전에 연구물로는, 대법원 사법정책연구원, 『효율적인 증거개시·수집을 위한 제도개선 방안에 관한 연구』, 사법정책연구원 연구총서, 2015-05호, 2015.가 있다. 이하에서, 이를 참조하기로 한다.

75) 국회 이상민 의원 대표발의, 민사소송법 일부개정법률안 의안 원문, 2016.2.18. : 국회 의안정보시스템(http://likms.assembly.go.kr) 참고.

76) 미연방민사절차에서는 소제기 전 증거개시제도를 포함한 재판전 절차를 거치는 동안 당사자들과 소송대리인들이 사안을 심도 있게 파악하게 되고 이로써 재판에서의 집중심리를 가능하게 하며 재판에 신속을 기하게 되고, 분쟁해결에 관련된 절차 전반의 질을 높이게 된다고 평가되고 있다. : McNaugher, “The Pre-Trial Court at Pittsburgh,” 6 University of Pittsburgh Law Review 5, 1939 ; Laws, “Pre-Trial Procedure,” 1940, 1 F.R.D. 397 ; Kincaid, “A Judge's Handbook of Pre-Trial Procedure,” 1955, 17 F.R.D. 437, 444. ; Rosenberg, The Pretrial Conference And Effective Justice, 1964.참고.

77) 자세한 내용에 관해서는, 서철원, 『미국 민사소송법』, 법원사, 2005, 271-305면 참조, 본 논문에서는 주요국의 제도에 상세한 내용을 다루는 것이 목적이 아니라 이미 이들을 참조한 입법개정안의 입안재시도를 촉구하는 것이다.

며 불필요한 소송의 예방 및 심리충실화를 도모하고자 한다.

개정안은 이른바 '소제기 전 증거조사제도'를 도입하는 것으로, 당사자는 본안의 소를 제기하기 전이라도 민사상 다툼과 관련이 있는 사실을 확정하는 것에 법률상 이익이 있는 때에는 그 다툼의 해결에 필요한 증거조사를 신청할 수 있도록 하려는 것이다. 증거의 구조적 편재 문제를 해소하고, 당사자의 절차선택권을 다변화하며, 불필요한 소송의 예방 및 본안소송의 심리충실화를 위한 포괄적 사전 증거수집절차를 도입하는 것인데, 당사자가 소제기 전 증거조사를 남용하지 않도록 증거개시의 적극적 요건으로 민사상 다툼에 관련된 사실을 확정하는 것에 법률상 이익이 있는 당사자만이 그 다툼의 해결에 필요한 증거조사를 신청할 수 있도록 하고, 상대방을 모욕하거나 괴롭힐 목적을 가지고 있거나 지나치게 많은 비용이 드는 경우에는 증거조사신청을 기각하도록 하였으며, 소제기 전 증거조사 결정 후에도 신청한 증거가 국가안전보장, 선량한 풍속, 공공복리를 현저히 해하거나 사생활의 비밀을 현저히 해할 우려가 있는 경우에는 증거조사를 하지 아니할 수 있도록 하여 광범위하고 모색적인 신청은 제한함을 그 내용으로 하고 있다.[78]

다. 평가

2015년 대법원이 '사실심 충실화 마스터 플랜'의 핵심 방안의 하나로 이른바 '한국형 디스커버리' 제도 도입을 추진하고 '사실심 충실화 사법제도개선위원회'를 구성하여 한국형 디스커버리 제도 도입 등 증거 수집과 조사 절차를 개선하기 위한 논의에 본격 착수[79]한 결과로 마련된 위 민사소송법 일부개정법률안은 지난 제19대 국회에서 발의되어 법제사법위원회의 검토를 거치고 2차례의 전체회의를 거쳤으나, 아쉽게도 별다른 논의 없이 '임기만료폐기' 처리되어 버렸다.

소제기 전 증거개시제도의 긍정적인 측면[80]을 살펴보면, 첫째, 증거의 구

78) 강남일(법제사법위원회 전문위원), "민사소송법 일부개정법률안(제18569호) 검토보고", 국회 의안정보시스템(http://likms.assembly.go.kr), 2016.5.17., 50면 '도입취지' 부분 참조.
79) 신지민(기자), "'한국형 디스커버리제도' 도입 본격 논의", 법률신문, 2015.5.17. 기사 참조.
80) 강남일(법제사법위원회 전문위원), 위 검토보고서, 54-55면 '제도도입 찬성론' 부분 참조.

조적 편재 문제 해소를 통한 공정성 제고하는데 큰 역할을 할 것이다. 분쟁 초기 단계에서의 풍부하고 정확한 증거수집은 공정한 재판을 위해서 필수적이라 할 것인데, 특히, 급발진 사고는 '자동차의 결함'에 대한 실체적 진실규명 반드시 이루어져야 장래에 발생할 또다른 사고를 방지할 수 있도록 법이 현실세계에 일익할 수 있는 좋은 계기가 될 수 있다. 둘째, 소송자료에 대등하게 접근함으로써 결과에 대한 예측가능성(predictability)이 높아지고 화해·조정 등의 판결 이전의 자발적 분쟁해결로도 쉽게 이어질 수 있어 사회적 거래비용을 감소시키는 효과를 기대할 수 있다. 셋째, 소제기 전 증거개시제도로 분쟁의 초기단계에서 증거확보가 이루어지는 관행이 정착되면, 사후적으로 위증 등 증거 변작의 유인의 낮아질 것이며, 수사기관을 통한 증거확보를 도모하면서 고소·고발을 남발하는 민사사건의 형사사건화를 줄일 수도 있다.

4. 개정안의 한계

'징벌적 손해배상제도'에 관하여, 징벌적 손해배상책임의 단계 이전에 제조사의 급발진 책임을 규명할 수 있는 증거편재의 해소방안이 마련되지 않는다면 어떠한 책임도 물을 수 없으므로, 적어도 급발진 사고 관련 제조물책임소송에 있어서는 근본적인 개선책은 아니다.[81]

'증명책임의 완화'에 관하여, 대법원 판례의 취지에 따라 증명책임의 완화의 일환으로 징벌적 손해배상제도와 함께 개정된 '결함의 추정'으로 일응 피해자의 증명 곤란을 해소할 수 있다고는 하지만, 피해자인 원고 측은 여전히 증거자료의 열세에 놓여있고, 피고 측 제조업자는 자신들이 보유한 우월한 증거자료[82]를 토대로 곧 반대사실의 본증을 통해 결함의 추정을 복멸할 가능성이 높다. 또한 급발진 사고에 있어서 증명책임의 초점은 증명책임의 전환·완화 및 경감을 통한 결함의 추정이 아니라 결함의 직접적인 원인을 법적으로 규명하는데 있어야 한다. 물론 급발진 사고는 어쩌면 정말로 원인불명의 것일

81) 여타의 제조물책임에 관해서 징벌적 손해배상제도의 효용성을 부정하는 것은 아니다.
82) 조작이나 은닉의 가능성도 포함한다.

수 있기 때문에 원고 측 뿐만 아니라 피고 측에서도 그 증명이 쉽지 않을 수 있다. 그렇다면 더더욱 원고 측과 피고 측이 증명자료의 대등한 지위에 입각하여 공방을 펼칠 수 있는 제도적 장치를 마련하는 것에 대한 아쉬움이 있다.[83]

'소제기 전 증거개시제도'에 관하여, 검토보고서 상의 도입반대의견을 살펴보면[84], 첫째, 소제기 전 증거개시제도는 소송지연이나 상대방을 괴롭힐 목적의 모색적 신청 등으로 남용될 우려가 높고, 특히 기업을 상대로 소송을 제기하지도 않은 채 증거수집 명분으로 기업의 영업비밀의 공개를 요구하며 합의금을 받아내려는 방식 등으로 악용될 경우 기업 경영활동에 막대한 지장을 초래할 위험이 있다. 둘째, 민사소송은 처분권주의, 변론주의가 적용되므로 소송제기 후에 소가, 청구취지 및 주장 등을 고려하여 증거조사 방법을 검토하는데, 동 제도가 도입되는 경우 본안소송의 규모 등을 고려하지 못한 채 과도한 증거조사를 실시하게 될 우려가 있다. 그리고 본안에서의 중복 심리로 인한 소송절차 지연 및 사회적 비용 증가가 우려되고, 상대방은 소제기 전 증거조사절차에 응하면서 본안에서 피고로서 방어하는 것과 유사한 부담을 안게 되어 사실상 '4심제' 도입과 같은 결과를 초래할 수 있다. 셋째, 증거신청 및 증거조사 활동이 본안 절차가 아닌 소제기 전 증거개시에서 이루어짐에 따라 사실심이 단순히 소제기 전 증거개시에 의해 획득한 증거를 재판에 상정하는 단계로 전락할 우려가 있다. 넷째, 동 제도의 도입으로 판결을 하는 직접심리[85]·구술심리 원칙에 부합하지 않는다고 하는데, 예컨대, 증거개시에 의한 증거조사의 심리결과를 제1심에서 그대로 인용하는 실무관행이 형성되어 법관이 직접 행하지 않은 증거조사·심리를 기초로 재판하는 것이 일반화될 우려가 있다.

---

83) 이에 대해서는 뒤에서 언급할 증거개시제도 도입의 시도로서 해소가 될 수 있을 것이다.
84) 강남일(법제사법위원회 전문위원), 위 검토보고서, 55-56면 '제도도입 반대론' 부분 참조.
85) 민사소송법 제204조

Ⅳ. 소제기 전 증거개시제도와 비례책임제도의 도입 제안

1. 소제기 전 증거개시제도의 입법 촉구

현행법 상 증명책임의 전환은 피고 측이 스스로 무과실을 증명하는데 있어서 스스로에게 유리한 증거만을 제시하기 위해 그 자료 등을 조작 내지 은닉할 가능성이 농후하고, 증명책임의 완화 또는 경감을 통해 '결함의 추정'이 인정되더라도 그 추정된 결함에 대해 피고 측 제조업자는 이에 쉽게 승복하지 않을 것이며, 증거자료 보유 측면에서의 우월함으로 이것 또한 쉽게 복멸될 우려가 있다. 따라서 소제기 전 증거개시제도의 도입이 시급한 과제인데, 이에 앞서 지적한 소제기 전 증거개시제도의 한계 극복방안이 우선적으로 마련되어 새로운 민사소송법 개정법률안에 반영되어야 할 것으로 사료된다. 생각컨대 첫째, 소제기 전 증거개시제도의 남용에 관해서는 신청자의 자격 내지 요건을 강화할 필요가 있다. 둘째, 과도한 증거개시로 인한 사실상 '4심제' 도입과 같은 결과를 초래할 수 있다는 점에 관해서는 증거개시 신청을 통해 법관의 심사를 거친 후 증거개시의 규모를 통제할 수 있도록 하는 규정의 마련을 조심스레 제안해 본다. 셋째, 증거신청 및 증거조사 활동이 본안 절차가 아닌 소제기 전 증거개시에서 이루어짐에 따라 사실심이 단순히 소제기 전 증거개시에 의해 획득한 증거를 재판에 상정하는 단계로 전락하고, 증거개시에 의한 증거조사의 심리결과를 제1심에서 그대로 인용하는 실무관행이 형성되어 법관이 직접 행하지 않은 증거조사·심리를 기초로 재판하는 것이 일반화될 우려에 대해서는, '증거개시단계'와 '증거심리단계'로 구분하여 소제기 전 증거개시인 '증거개시단계'에서는 증거신청, 채부결정, 증거조사의 단계까지 관장하고, 소제기 후 본안의 '증거심리단계'에서는 선행된 증거개시단계에서의 증거자료와 변론 전체의 취지를 합친 증거원인을 참작하여 법관이 판단할 수 있도록 하면 될 것으로 사료된다. 실제 사안에서 사건관리체계를 통해 쟁점정리와 증거조사에 대한 법원의 관리 및 통제가 이루어져 이로써 사건의 해결을 촉진하는 효과가 크다.[86]

앞 장에서 살펴본 민사소송법 일부법률개정안 중 소제기 전 증거개시제도, 이른바 '한국형 디스커버리'는 피해자인 원고 측의 증거수집방법을 보완하는 최적의 방안으로서, 급발진 사고 관련 제조물책임소송과 같은 증거편재형 소송에서 양 당사자 간의 실질적 불평등을 시정하고, '자동차의 결함'의 법적 규명으로, 피고 측 제조업자 등이 판결에 승복하여 실질적인 손해배상이 이루어질 수 있도록 하는데 이바지할 것으로 기대된다.

2. 손해배상에 있어서의 비례책임제도 도입의 제안[87]

현행 제조물책임법 제5조에 따르면, 제조물의 결함 발생에 대하여 원인을 제공한 자가 2인 이상인 경우에, 그 책임의 비율과 상관없이 각자가 손해 전체에 대하여 피해자에게 배상할 의무가 있다는 것이다.[88] 이 경우, 부진정연대채무로 해석된다.[89]

본 논문에서 도입을 촉구하고 있는 소제기 전 증거개시(디스커버리)제도는 증명책임의 전환, 완화 및 경감에 비해 피고 측에 유리한 제도임이 틀림없다.[90] 연대책임의 경우, 불법행위의 가담 정도와 관계없이 소위 '독박'을 쓸 위험이 존재한다. 그러나 비례책임은 피고의 책임을 과실비율에 상응하는 정도로 제한해야 한다[91]는 것이 핵심이다. 더욱이 소제기 전 증거개시제도가

---

86) 이우영, 『미국 연방민사절차 I 』, 경인문화사, 2007., 94면. ; Laird v. Air Carrier Engine Serv., Inc.(C.A. 5th, 1959) 263 F.2d 948,953.

87) 비례책임제도의 국내 입법례 : 국내에서는 지난 2013년 12월 「주식회사의 외부감사에 관한 법률 일부개정법률안(대안)」에서 손해를 배상할 책임이 있는 자가 고의가 없는 경우에는 법원이 귀책사유에 따라 정하는 책임비율에 따라 손해를 배상할 책임을 지도록 하는 비례책임제도가 도입된 바가 있다. ; 국회 정무위원장, 주식회사의 외부감사에 관한 법률 일부개정법률안(대안) 의안 원문, 2013. 12.19. : 국회 의안정보시스템(http://likms.assembly.go.kr) 참고. ; 이 때문에 아래에서는 주제와 다소 동떨어진 자본시장법통합법과 주식회사 외부감사인법에 관련된 참고문헌과 논문들에서 발췌한 논리를 준용할 것이다.

88) 사법연수원, 앞의 책, 188면.

89) 윤동환, 앞의 책(각주11), 957면.

90) 기본적으로 양 당사자 간의 실질적 불평등을 해소한다는 측면에서는 불리하다고 생각할 수 있지만, 증명책임의 전환, 완화 및 경감과 같이 일방적인 희생을 강요하는 제도가 아니라 서로 대등한 상황에서 공방을 펼칠 수 있고 이를 통해 실체적 진실을 규명하게 되면 수긍할 수 있는 결과를 얻을 수 있기 때문이다.

91) 윤효진, "부실저축은행사태 관련 외부감사인의 손해배상책임제도 개선에 관한 연구", 법학박사학위 논문, 동아대학교 대학원, 2013.6., 229면 참조.

마련된 상황이라면 더욱 그 과실비율이라는 것을 명확하게 발견해 낼 수 있어 비례책임의 효용성은 더해질 수 있다. 디스커버리를 채택하고 있는 미국의 경우에도 고의 없는 피고에게 비례책임을 인정하고 있는데, 증명책임의 전환, 완화 및 경감을 채택하고 있는 현행법제도는, 배상책임에 대해서까지 비례책임보다 피고에게 훨씬 불리한 연대책임을 지우고 있다.[92] 또한 급발진 사고 관련 제조물책임소송에서의 피고 측 제조업자들은 과실 혹은 무과실의 영역에서 논의되고 있으므로 비례책임제도와 상통하는 측면도 있다.

연대책임의 법리 아래의 현행법 상 피고의 손해배상책임 판단의 구체적 타당성을 확보하기 위하여 특정영역에서 실무상 당사자 간의 과실을 참작하는 과실상계의 법리[93]가 활용되어 왔으나,[94] 급발진 사고 관련 제조물책임소송의 영역에서와 같이 가해자가 3인 이상일 경우 연대의 범위가 어느 가해자를 기준으로 해서 정해져야 할 것인지 복잡할 수 밖에 없고, 그 연대의 범위가 각각 달라질 것이며 가해자들의 책임을 분할함으로써 연대책임과 근본적으로 충돌하는 문제가 발생한다는 견해가 있다.[95] 또한 과실상계는 원래 피해자와 가해자 간의 책임비율을 조정하는 것인데 과실상계를 개별적으로 평가하여 가해자들 간의 책임비율을 조정하는 수단으로 사용하였다는 점에서 법리적으로 연대책임과도 맞지 않다.

한편 민법 제408조 상의 책임의 분할로 해결할 수 있으므로 굳이 비례책임제도의 도입을 부정하는 견해가 있을 수도 있으나, 이는 민사상 계약 등에 있어서 계약 상대방을 상대로 제조물의 '하자'에 대한 담보책임을 묻는 것이 아닌 제조물의 '결함'으로 인한 확대손해에 대한 관련자를 찾아 그 책임을 묻는 것이므로 적용영역이 다르다.

결국 비례책임이 해답이 될 수 있을 것인데, 증거개시와 관련해서도 비례책임이 도입된 상황에서라면 피고 측의 입장에서는 보다 합리적인 손해배상

92) 이성우, 『자본시장 관계자의 손해배상책임』, 한국공인회계사회 연구용역보고서, 2012., 227면 참조.
93) 김준호, 앞의 책, 1117면 참조.
94) 조상규, "저축은행 후순위채 소송과 관련한 감사인의 손해배상책임에 관한 소고", 동아법학, 제55호, 동아대학교 법학연구소, 2012., 311면 참조.
95) 최문희, "증권관련 집단소송과 비례적책임(Proportionate Liability)에 관한소고 - 도입여부와 추가부담재판에 관한 고찰을 중심으로-", 증권법연구, 제6권 제1호, 2005.6., 90면 참조.

책임의 비율을 얻기 위해 진실 규명에 적극적으로 나설 것이 기대된다.

3. 마치며

현대산업사회의 발전과 더불어 자동차와 같은 제조물이 기술집약적인 형태로 발전해가고 그러한 제조물의 결함에 대한 증명으로 인해 피해를 당한 피해자(혹은 소비자)는 손해를 배상받기 더욱 어려워지고 있다. 징벌적 손해배상제도, 증명책임의 전환, 완화 및 경감을 통한 '결함의 추정' 등 기존의 논의들은 '심리적 강제'를 통해 분명 자동차 급발진 추정 사고 관련 제조물책임 소송의 일의적 해결에는 도움이 될 수 있다. 그러나 한 국가의 적절한 소송과 손해배상시스템이 구축되기 위해서는 실체적 진실에 대한 법적 규명 수단이 제대로 마련되어야 한다. 그리고 소송의 양 당사자의 자발적이고 적극적인 참여가 필수적이다. 소제기 전 증거개시제도는 이미 입법 시도가 있었지만, 다시 한번 그 가치에 걸맞게 입법이 되어야 할 것이고, 이와 더불어 비례책임제도의 도입을 통해 피고 측의 적극적인 증거제시 등 '자발적인' 소송참여를 유도하여 급발진 사고에 있어서의 '자동차의 결함'에 관한 진실의 규명되었으면 한다. 본 논문을 써 내려 가는 내내 '북풍과 태양의 대결'이라는 이솝우화[96]가 떠올랐던 것은 이 때문일지도 모르겠다.

투고일 : 2017. 12. 31.	심사일 : 2018. 2. 22.	게재확정일 : 2018. 2. 22.

96) 북풍과 태양이 누가 더 힘이 센지 말다툼을 벌이다가 길 가는 나그네의 옷을 먼저 벗기는 사람이 승자가 되기로 하는 내기를 하게 된다. 결국 강한 바람으로 옷을 날려버리려한 북풍은 옷을 벗기지 못하고, 태양이 따뜻한 햇볕으로 나그네의 옷을 벗겨 이겼다는 이야기이다. 강제적이고 강압적인 수단보다 부드러운 회유가 더 강하게 작용할 수 있다는 교훈을 준다.

참고문헌

1. 논문 및 저서 등

강남일(법제사법위원회 전문위원), “민사소송법 일부개정법률안(제18569호) 검토보고”, 국회 의안정보시스템(http://likms.assembly.go.kr), 2016.5.17.

곽윤직, 『채권각론』, 박영사, 1995.

권혁재, 『분쟁 유형별 요건사실 증명책임』, 진원사, 2009.

김대경, “자동차급발진사고와 제조물책임”, 경희법학, 제48권 제1호, 경희대학교 법학연구소, 2013.

김준호, 『민법강의』(제21판), 법문사, 2015.

김차동, “제조물 책임에서 징벌적 손해배상 제도 도입 방안”, 국민의 생명·신체 보호 적정화를 위한 민사적 해결방안의 개선 심포지엄 자료집, 국회입법조사처·사법정책연구원, 2016.6.27.

남궁석(수석전문의원), “제조물책임법 일부개정법률안(대안) 검토보고”, 국회 의안정보시스템(http://likms.assembly.go.kr), 2017.3.29.

대법원 사법정책연구원, 『효율적인 증거개시·수집을 위한 제도개선 방안에 관한 연구』, 사법정책연구원 연구총서, 2015-05호, 2015.

박민영, 『미국의 Class Action Ⅰ』, KSI한국학술정보(주), 2012.

박승수, 『민사소송법』, 에듀비, 2015.

박지영, “가습기살균제 사건을 통해 본 「제조물책임법」 개정 관련 주요 쟁점”, 이슈와 논점, 제1174호, 국회입법조사처, 2016.6.1.

사법연수원, 『민사실무 Ⅰ』, 2015.

_____, 『요건사실론』, 2015.

_____, 『특수불법행위법연구』, 2015.

사법정책연구원, “효율적인 증거개시·수집을 위한 제도 개선 방안”, 사법정책연구총서, 2015-05호, 2015.6.

서철원,『미국 민사소송법』, 법원사, 2005.
윤동환,『로스쿨 민법의 맥』, 우리아카데미, 2016.
_____,『민사소송법의 맥』, 우리아카데미, 2017.
윤효진, “부실저축은행사태 관련 외부감사인의 손해배상책임제도 개선에 관한 연구”, 법학박사학위논문, 동아대학교 대학원, 2013.6.
_____, “외부감사인의 손해배상책임 제한에 관한 소고 - 비례책임의 도입을 중심으로 -”, DALS저널, 제3권 제1호, 동아대학교 법학전문대학원, 2013.6.
이성우,『자본시장 관계자의 손해배상책임』, 한국공인회계사회 연구용역보고서, 2012.
이시윤,『신민사소송법』(제8판), 박영사, 2014.
이우영,『미국 연방민사절차Ⅰ』, 경인문화사, 2007.
이점인,『징벌적 손해배상의 도입방안』, 동아대학교 지식자원개발센터, 2005.
전병서,『분쟁유형별 민사소송 요건사실 민사법』(제2판), 법문사, 2011.
조상규, “저축은행 후순위채 소송과 관련한 감사인의 손해배상책임에 관한 소고”, 동아법학 제55호, 동아대학교 법학연구소, 2012.
지원림,『민법강의』(제7판), 홍문사, 2009.
최명구, “자동기어변속장치를 장착한 자동차급발진과 제조물책임 - 대법원 2004.3.12 선고 2003다16771판결에 대한 평석 -”, 민사법학 제28호, 한국민사법학회, 2005.
최문희, “증권관련 집단소송과 비례적책임(Proportionate Liability)에 관한소고 - 도입여부와 추가부담재판에 관한 고찰을 중심으로-”, 증권법연구, 제6권 제1호, 2005.6.
Bryan A. Garner, Black’s Law Dictionary(Eighth Edition), West, a Thomson business, 2004.
Kincaid, “A Judge’s Handbook of Pre-Trial Procedure,” 1955.
Laws, “Pre-Trial Procedure,” 1940.
McNaugher, “The Pre-Trial Court at Pittsburgh,” 6 University of Pittsburgh Law Review 5, 1939.

Rosenberg, *The Pretrial Conference And Effective Justice,* 1964.
Thomas A. Mauet, *PRETRIAL,* Aspen Publishers(6th ed.,), 2005.

2. 기타 자료(신문기사, 인터넷 사이트 및 검색자료 등)

국회 의안정보시스템(http://likms.assembly.go.kr).
김태준(기자), “국내 최초 급발진 의심신고 운행차량 공개”, 카이즈유(https://www.carisyou.com/magazine/FOCUS/72653), 2017.12.1. 기사.
신지민(기자), “‘한국형 디스커버리제도’ 도입 본격 논의”, 법률신문, 2015.5.17. 기사.
이호근(대덕대 자동차학부 교수), “[전문인칼럼] 급발진 미스터리”, 대전일보, 2014.17. 기사.
임태우(기자), “[취재파일] 급발진 없다더니…車업체들, 급발진 원인에 대한 정부차원의 조사 필요”, SBS뉴스(http://news.sbs.co.kr/news/endPage.do?news_id=N1001140435&plink=OLDURL), 2012.4.3. 기사.
정재원(기자), “‘급발진 사고’ 의혹… 현대기아차·국과수가 덮었나”, 한국탐사저널리즘 뉴스타파(http://newstapa.org/37792), 2017.1.26. 기사.

<국문초록>

자동차 급발진 추정 사고에 관한 증명책임과 손해배상책임에 관한 연구

윤 효 진

「제조물책임법」은 제조물의 결함에 따른 손해배상책임을 무과실책임으로 규정하고 「민법」 상 불법행위책임과 다른 입장을 취하고 있지만, 그 '결함'에 대한 증명책임이나 손해배상에 관해서는 특별한 규정을 두고 있지 않아 자동차 급발진 추정 사고와 같은 제조물책임소송에 있어서 문제점이 많았다. 이에 입법을 통해 제조물책임법 상의 징벌적 손해배상제도의 도입과 증명책임의 완화를 통한 '결함의 추정'을 추가하여 문제해결에 나서긴 했지만 여전히 남아 있는 과제가 있다.

급발진 사고의 원인인 '자동차의 결함'에 대한 증명책임은 원칙적으로 원고 측에 있는데, 증거의 편재로 인한 불평등을 해소하고자 이에 대한 전환, 완화 및 경감을 통해 그 '결함'의 규명 없이 추정에 의한 결함의 인정으로 손해배상책임을 묻게 된다면, 책임을 부담하는 피고 측의 입장에서도 사실상 수긍하기 힘들 수 있다. 또한 다수의 피고들이 부진정연대책임을 지는 상황이라면 더더욱 그러할 것이다. 이러한 한계를 극복하기 위해서는 민사소송법 상 소제기 전 증거개시제도의 도입으로 원고 측과 피고 측이 증거에 있어서 대등한 상황아래에서 공방을 펼쳐나갈 수 있는 환경을 마련해야 하고, 나아가 소극적일 수 밖에 없는 피고 측의 자발적이고 적극적인 소송 참여를 유도할 수 있는 비례책임제도의 도입을 제안하고자 한다.

주제어: 자동차 급발진 추정 사고, 제조물책임법, 증명책임, 소제기 전 증거개시제도, 비례책임제도

<Abstract>

The Study on the Burden of Proof and the Liability for Damage Compensation on Sudden Unintended Acceleration of Automobile

Youn, Hyo-Jin

"Product Liability Law" takes a different position from the illegal conducting responsibility under the "Civil Code" by stipulating the liability for damages due to defects of manufactured goods as unrelictable liability, but the responsibility for proving the "defect" And compensation for damages, there were many problems in product liability lawsuits such as a sudden acceleration estimate accident of a car not having any special provision. Through this legislation, adding "estimate of defect" through the introduction of a punitive damages compensation system under the Product Liability Law and relaxing the proving responsibility has long worked on solving the problem, but there are still remaining problems.

In principle, the proof of "defect of automobile" which causes a Sudden Unintended Acceleration(SUA) is on the plaintiffs side, and in order to solve substantial inequality due to the uneven distribution of evidence, this is proved through transformation, alleviation and alleviation of proving responsibility, If you are asked for liability for damages due to the accreditation of the defect by estimation without investigating the substantive truth, it can be difficult to convince virtually in the position of

the defendant who is responsible. Also, in this situation, many defendants are in a situation of joint and multiple responsibility. In order to overcome these limitations, the introduction of the evidence disclosure system prior to the filing of an action under the civil procedure, the environment where the plaintiffs side and the defendant can engage in battle under equal circumstances in the evidence We would like to propose introduction of a proportional liability system that can not induce participation and can induce voluntary and proactive participation of defendants' side who is more passive.

Key Word: Sudden Unintended Acceleration(SUA), Product Liability Law, Burden of Proof, Discovery System, Proportionate Liability