

## 징벌적 손해배상제도와 상당성의 원칙\*

- 자동차제조사의 3배 징벌적 손해배상제도의 문제점을 중심으로 -

정 하 명\*\*

### 〈국문초록〉

우리나라에서는 이른바 2018년에 있었던 BMW 차량화재사건의 대응책으로 자동차 제작결함에 관련하여 5배징벌적 손해배상제도의 입법화가 시도되어 국회에 제출되었지만 최종적으로 성공하지 못했다. 이러한 상황에서는 자동차 제작결함에 관련한 징벌적 손해배상은 제조물책임법에서 정한 3배징벌적 손해배상제도에 의해서 다루어질 수밖에 없는 상황이라고 할 것이다. 지난 2018년에 이어 2019년에도 BMW차량관련 화재사건이 또 발생했다는 것을 검토해보면 과연 3배 징벌적 손해배상제도가 징벌적 손해배상제도의 주요기능이라고 할 수 있는 억제기능(deterrence)을 효과적으로 발휘하고 있는지에 대한 의문이 든다. 미국의 경우를 살펴보면 자동차를 다른 제조물과 달리 특별한 규정에 의한 징벌적 손해배상의 대상으로 규정하고 있는 입법례는 미국 50개주 어디에서도 찾아볼 수 없고 자동차를 제조물의 하나로 보아 제조물책임의 대상으로 보고 있다. 자동차관련 징벌적 손해배상액에 관련해서 살펴보면 연방대법원은 BMW of North America, Inc. v. Gore(517 U.S. 559 (1996))판결과 State Farm Mutual Automobile Insurance Co. v. Campbell(538 U.S. 408(2003))판결을 통하여 보상적 손해배상의 9배 이상의 징벌적 손해배상은 위헌으로 추정된다는 원칙을 확립하였다. 이러한 연방대법원의 선례에 따라 몬테나주 법원에서도 (주)현대자동차에 대하여 9배 징벌적 손해배상을 인정하는 판결을 하였다. 오늘날 자동차는 더 이상 사치품이 아니며 국산차가 전 세계 시장으로 팔려나가고 많은 외제차를 국내 소비자들이 구입하여 사용하고 있는 것도 사실이다. 이러한 현실에서 거의 유사한 자동차 제작결함으로 인한 사고가 발생하더라도 한국에서 사고가 발생하면 3배 징벌적 손해배상의 적용을 받고 미국에서 사고가 발생하면 9배 징벌적 손해배상의 대상이 된다는 것은 내·외국인에 대한 간접적 차별현상의 가능성을 열어 놓고 우리 국민을 안전성이 확보되지 않은 제품의 시험대상으로 노출시킬 우려마저 있다. 자동차관리법을 개정하여 5배 징벌적 손해배상제도를 도입하려던 우리정부의 입법시도는 외국산 자동차들이 넘쳐나는 우리나라 자동차 시장에서 국민을 보호하기 위한 조치였다고 평가될 수 있었지만 아쉽게도 입법화에 실패하였다. 입법화 실패에는 여러 가지 원인이 있었겠지만 자동차도 제조물의 하나에 해당하므로 제조물 책임법에 규정하고 있는 3배 징벌적 손해배상의 적용대상이 된다는 점도 고려되었을 것으로 짐작된다.

\* 본 논문은 2017학년도 경북대학교 연구년 교수 연구비에 의하여 연구되었음.

\*\* 경북대학교 법학전문대학원 교수, 법학박사(S.J.D)

우리나라 징벌적 손해배상제도의 도입에 많은 참고 사항을 제공하였던 미국의 징벌적 손해배상제도의 현황과 자동차 제작결함관련 징벌적 손해배상판결례를 고려할 때 제조물 책임법의 3배 징벌적 손해배상제도를 개정하여 9배 징벌적 손해배상제도를 도입하는 것이 이미 생활필수품이 된 자동차의 제품결함으로부터 우리 국민의 안전을 확보하는 방안이 될 것이라 사료된다.

주제어 : 징벌적 손해배상, 상당성의 원칙, 실제손해, 제조물책임, 3배 손해배상

• 투고일 : 2020.01.07. / 심사일 : 2020.01.22. / 게재확정일 : 2020.01.22.

## I. 들어가며

“BMW 3대 또 화재…리콜 차도 불탔다”라는 제목의 신문기사가 실렸다.<sup>1)</sup> 주요 내용은 “최근 BMW 차량에서 잇따라 화재가 발생하면서 또다시 안전에 대한 우려가 나오고 있다. 특히 일부 차량은 지난해 화재 원인으로 지목된 배기가스 재순환장치(EGR)를 이미 교체한 차량으로 드러났다”는 것이다. “BMW 코리아는 지난해 잇따라 화재가 발생하면서 모두 10만 대 이상의 리콜을 진행했다.”라는 내용은 2018년에 있었던 BMW코리아 사태를 집약적으로 나타난 것으로 그에 따른 정부의 여러 대책들이 나왔었다. 정부의 여러 대책들 중 하나가 자동차관리법을 개정하여 5배 징벌적 손해배상제도를 도입하여 이른바 2018년 BMW사태와 같은 현상에 적극적으로 대응하려던 「자동차관리법」의 개정안이 국회에 제출되었지만 입법화에 성공하지 못했다.<sup>2)</sup> 이렇게 한국에서는 자동차의 제작결함으로 인한 손해에 대해 5배 징벌적 손해배상제도가 입법화에 실패했지만 미국에서는 현대자동차의 제작결함에 대한 9배 징벌적 손해배상을 인정하는 판결<sup>3)</sup>이 있어서 비교가 된다.

1) 2019년 10월 31일 목요일 동아일보 A14면 참조.

2) 박순자 의원 발의 자동차관리법 개정안(2018. 11. 1.) 「자동차관리법」 일부 개정 법률안 2018. 11. 1.

제74조의2(손해배상) ② 제1항의 규정에도 불구하고 자동차제작자등이나 부품제작자등이 결함을 알면서도 제31조제1항에 따라 지체 없이 시정하지 아니하여 생명, 신체 및 재산에 중대한 손해를 입은 자가 있는 경우에는 그 자에게 발생한 손해의 5배를 넘지 아니하는 범위에서 배상책임을 진다. 다만, 자동차제작자등이나 부품제작자등이 그 결함을 알지 못했음을 증명하는 경우에는 그러하지 아니하다.

3) Olsen v. Hyundai Motor Co., No. DV 11-304, 2014 WL 5040001 (Mont. Dist. Sept. 19, 2014).

징벌적 손해배상에 관한 현재 법제 속에서는 자동차의 제작결함으로 피해를 입었다고 밝혀진 경우라도 한국에서는 「제조물책임법」<sup>4)</sup>에 따라 3배의 징벌적 손해배상의 대상이 되지만 미국에서는 9배의 징벌적 손해배상의 대상이 된다는 것이 실제 사건에 의해서 입증되었다고 할 것이다. 이러한 구체적 징벌적 손해배상액의 차이가 결국 징벌적 손해배상제도의 주요 기능의 하나라고 할 수 있는 억제기능을 제대로 이행하지 못하는 결과로 이어질 가능성은 있지 않을까하는 우려로 이어진다고 할 것이다.

이러한 우려를 징벌적 손해배상제도가 가장 발달하였고 우리 법제에 도입된 징벌적 손해배상제도의 모범이라고 할 수 있는 미국에서의 자동차 제작결함과 관련한 징벌적 손해배상제도의 발전단계와 과도한 징벌적 손해배상액의 한계로 논의되고 있는 상당성의 원칙에 대해서 알아보고자 한다.<sup>5)</sup>

## II. 우리나라 징벌적 손해배상의 현황

### 1. 3배 징벌적 손해배상제도

징벌적 손해배상제도는 우리나라에서 더 이상 낮은 제도가 아니다.<sup>6)</sup> 징벌적

#### 4) 제3조(제조물 책임)

①제조업자는 제조물의 결함으로 생명·신체 또는 재산에 손해(그 제조물에 대하여만 발생한 손해는 제외한다)를 입은 자에게 그 손해를 배상하여야 한다. ②제1항에도 불구하고 제조업자가 제조물의 결함을 알면서도 그 결함에 대하여 필요한 조치를 취하지 아니한 결과로 생명 또는 신체에 중대한 손해를 입은 자가 있는 경우에는 그 자에게 발생한 손해의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상책임을 진다. 이 경우 법원은 배상액을 정할 때 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다. 1. 고의성의 정도, 2. 해당 제조물의 결함으로 인하여 발생한 손해의 정도, 3. 해당 제조물의 공급으로 인하여 제조업자가 취득한 경제적 이익, 4. 해당 제조물의 결함으로 인하여 제조업자가 형사처벌 또는 행정처분을 받은 경우 그 형사처벌 또는 행정처분의 정도, 5. 해당 제조물의 공급이 지속된 기간 및 공급 규모, 6. 제조업자의 재산상태, 7. 제조업자가 피해구제를 위하여 노력한 정도

5) 우리나라에서 징벌적 손해배상의 도입과 관련된 논의는 “상당수 미국의 징벌적 손해배상을 기본 모델로 삼았던 것이라고 할 수 있다.” 김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8) 326면 참조.

6) “징벌적 손해배상이라 함은 가해자가 악의적으로 불법행위를 함으로써 피해자에게 손해를 입혔을 경우, 피해자가 입은 실제손해 이외에 추가적으로 징벌 의미를 추가하여 배상하는 제도를 말한다. 징벌적 손해배상은 피해자의 손해를 보상하는 것을 목적으로 하는 것이 아니라 가해자의 악의 또는 고의에 대하여 징벌을 함으로써 가해자가 제3자에게 동일하거나 유사한 행위를 반복하지 않도록 방지하는 것으로 목적으로 한다.” RESTATEMENT (Second) OF TORTS (1977) §908 (1). 정혜련, 미국법상 징벌적 손해배상의 운영과 경

손해배상의 목적인 처벌(punishment)과 억제(deterrence)는 민사법(Civil law)이 추구하는 목적이거나 형사법(Criminal law)이 추구하는 목적에 해당한다고 할 것이다.<sup>7)</sup> 징벌적 손해배상은 민사법에 나타나지만 성격상 징벌(penalty)의 특징이 있으므로 준형사법(Qusai-criminal)으로 취급되기도 했다.<sup>8)</sup> 따라서 우리나라와 같이 공법과 사법이 준별한 나라에서는 징벌적 손해배상제도의 도입에 소극적인 태도를 오랫동안 취하여 왔다.

2011년 우리나라에서 「하도급거래 공정화에 관한 법률」에서 처음으로 징벌적 손해배상제도가 도입된 이후에 다수의 개별 법률에서 징벌적 손해배상제도가 도입되었다. 그 이후 「기간제 및 단시간근로자 보호 등에 관한 법률」<sup>9)</sup>, 「과건근로자 보호 등에 관한 법률」<sup>10)</sup>, 「개인정보보호법」<sup>11)</sup>, 「신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률」<sup>12)</sup>, 「대리점거래의 공정화에 관한 법률」<sup>13)</sup>, 「정보통신망 이

제 · 상거래적 효과에 대한 고찰-연방대법원과 법경제학의 접근방식을 중심으로- 안암법학 Vol. 53, 185-186 (2017).

- 7) “징벌적 손해배상은 발생한 손해를 제거하여 원상태를 회복하는 것이 목적이 아니라 불법 행위를 한 가해자의 행위를 ‘징벌’하여 다시 그러한 행위를 하지 못하게 하는 것이 목표이기 때문이다.” 김범철, 제조물책임법상 징벌적 손해배상, 민사법의 이론과 실무 제20권 제3호(2017. 8. 31.), 86면 참조.
- 8) 정혜련, 미국법상 징벌적 손해배상의 운영과 경제 · 상거래적 효과에 대한 고찰-연방대법원과 법경제학의 접근방식을 중심으로- 안암법학 Vol. 53, 186 (2017).
- 9) 2014. 9. 19. 시행  
제13조(조정 · 중재 또는 시정명령의 내용)  
②제1항에 따른 배상액은 차별적 처우로 인하여 기간제근로자 또는 단시간근로자에게 발생한 손해액을 기준으로 정한다. 다만, 노동위원회는 사용자의 차별적 처우에 명백한 고의가 인정되거나 차별적 처우가 반복되는 경우에는 손해액을 기준으로 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상을 명령할 수 있다.
- 10) 2014. 9. 시행  
제21조(차별적 처우의 금지 및 시정 등)  
③제2항의 규정에 따른 시정신청 그 밖의 시정절차 등에 관하여는 「기간제 및 단시간근로자 보호 등에 관한 법률」 제9조 내지 제15조 및 제16조(동조 제1호 및 제4호를 제외한다)의 규정을 준용한다. 이 경우 “기간제근로자 또는 단시간근로자”는 “과건근로자”로, “사용자”는 “과건사업주 또는 사용사업주”로 본다.
- 11) 제39조(손해배상책임)  
①정보주체는 개인정보처리자가 이 법을 위반한 행위로 손해를 입으면 개인정보처리자에게 손해배상을 청구할 수 있다. 이 경우 그 개인정보처리자는 고의 또는 과실이 없음을 입증하지 아니하면 책임을 면할 수 없다. ③개인정보처리자의 고의 또는 중대한 과실로 인하여 개인정보가 분실 · 도난 · 유출 · 위조 · 변조 또는 훼손된 경우로서 정보주체에게 손해가 발생한 때에는 법원은 그 손해액의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 손해배상액을 정할 수 있다. 다만, 개인정보처리자가 고의 또는 중대한 과실이 없음을 증명한 경우에는 그러하지 아니하다.
- 12) 제43조(손해배상의 책임)  
②신용정보회사 등이나 그 밖의 신용정보 이용자(수탁자를 포함한다. 이하 이 조에서

용촉진 및 정보보호에 관한 법률」<sup>14)</sup>, 「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」<sup>15)</sup>, 「제조물책임법」<sup>16)</sup>, 「공익신고자보호법」<sup>17)</sup>, 「환경보건법」<sup>18)</sup>, 「독점규제 및 공정

같다)가 고의 또는 중대한 과실로 이 법을 위반하여 개인신용정보가 누설되거나 분실·도난·누출·변조 또는 훼손되어 신용정보주체에게 피해를 입힌 경우에는 해당 신용정보주체에 대하여 그 손해의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상할 책임이 있다. 다만, 신용정보회사 등이나 그 밖의 신용정보 이용자가 고의 또는 중대한 과실이 없음을 증명한 경우에는 그러하지 아니하다.

13) 제34조(손해배상 책임)

① 공급업자가 이 법의 규정을 위반함으로써 대리점에게 손해를 입힌 경우에는 대리점에게 발생한 손해에 대하여 배상책임을 진다. 다만, 공급업자가 고의 또는 과실이 없음을 입증한 경우에는 그러하지 아니하다. ②제1항에도 불구하고 공급업자가 제6조 또는 제7조의 불공정거래행위를 하여 대리점에게 손해를 입힌 경우에는 대리점에게 발생한 손해의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상책임을 진다. ③법원은 제2항의 배상액을 정할 때에는 다음 각 1. 고의 또는 손해 발생의 우려를 인식한 정도, 2. 위반행위로 인하여 대리점이 입은 피해 규모, 3. 위법행위로 인하여 공급업자가 취득한 경제적 이익, 4. 위반행위에 따른 벌금 및 과징금, 5. 위반행위의 기간·횟수 등 6. 공급업자의 재산상태 7. 공급업자의 피해구제 노력의 정도

14) 제32조(손해배상)

①이용자는 정보통신서비스 제공자등이 이장의 규정을 위반한 행위로 손해를 입으면 그 정보통신서비스 제공자등에게 손해배상을 청구할 수 있다. 이 경우 해당 정보통신서비스 제공자등은 고의 또는 과실이 없음을 입증하지 아니하면 책임을 면할 수 없다. ②정보통신서비스 제공자등의 고의 또는 중대한 과실로 인하여 개인정보가 분실·도난·유출·위조·변조 또는 훼손된 경우로서 이용자에게 손해가 발생한 때에는 법원은 그 손해액의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 손해배상액을 정할 수 있다. 다만, 정보통신서비스 제공자등이 고의 또는 중대한 과실이 없음을 증명한 경우에는 그러하지 아니하다.

15) 제37조의2(손해배상책임)

②제1항에도 불구하고 가맹본부가 제9조제1항, 제12조 제1항 제1호 및 제12조의5를 위반함으로써 가맹점사업자에게 손해를 입힌 경우에는 가맹점사업자에게 발생한 손해의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상책임을 진다. 다만, 가맹본부가 고의 또는 과실이 없음을 입증한 경우에는 그러하지 아니하다.

16) 제3조(제조물 책임)

①제조업자는 제조물의 결함으로 생명·신체 또는 재산에 손해(그 제조물에 대하여만 발생한 손해는 제외한다)를 입은 자에게 그 손해를 배상하여야 한다. ②제1항에도 불구하고 제조업자가 제조물의 결함을 알면서도 그 결함에 대하여 필요한 조치를 취하지 아니한 결과로 생명 또는 신체에 중대한 손해를 입은 자가 있는 경우에는 그 자에게 발생한 손해의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상책임을 진다. 이 경우 법원은 배상액을 정할 때 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다. 1. 고의성의 정도, 2. 해당 제조물이 결함으로 인하여 발생한 손해의 정도, 3. 해당 제조물의 공급으로 인하여 제조업자가 취득한 경제적 이익, 4. 해당 제조물의 결함으로 인하여 제조업자가 형사처벌 또는 행정처분을 받은 경우 그 형사처벌 또는 행정처분의 정도, 5. 해당 제조물의 공급이 지속된 기간 및 공급 규모, 6. 제조업자의 재산상태, 7. 제조업자가 피해구제를 위하여 노력한 정도

거래에 관한 법률」<sup>19)</sup>등에서 2019년 12월 현재 징벌적 손해배상제도를 도입하고 있다.

특히 「제조물책임법」<sup>20)</sup>의 3배 징벌적 손해배상제도는 2017년 4월 17일에 신설된 것으로 법원이 징벌적 손해배상을 할 때 고려해야 할 사항으로 “1. 고의성의 정도, 2. 해당 제조물의 결함으로 인하여 발생한 손해의 정도, 3. 해당 제조물의 공급으로 인하여 제조업자가 취득한 경제적 이익, 4. 해당 제조물의 결함으로 인하여 제조업자가 형사처벌 또는 행정처분을 받은 경우 그 형사처벌 또는 행정처분의 정도, 5. 해당 제조물의 공급이 지속된 기간 및 공급 규모, 6. 제조업자의 재산상태, 7. 제조업자가 피해구제를 위하여 노력한 정도”를 규정하고 있는데 이것은 징벌적 손해배상제도의 처벌과 억제 기능은 물론 불법이익의 환수라는 목적을 위해서 도입된 제도라고 하더라도 구체적 징벌적 손해배상액을 결정할 때에는 보상적 손해배상의 3배 범위 내에서 제조업자의 고의성, 소비자와 사회에 끼친 해악 등에 비례해서 상당한 범위 내에서 징벌적 손해배상액을 결정하라는 것으로 해석할 수 있을 것이다.<sup>21)</sup>

17) 제29조의2(손해배상책임)

① 공익신고 등을 이유로 불이익조치를 하여 공익신고자등에게 손해를 입힌 자는 공익신고자등에게 발생한 손해에 대하여 3배 이하의 범위에서 배상책임을 진다. 다만, 불이익조치를 한 자가 고의 또는 과실이 없음을 입증한 경우에는 그러하지 아니하다.

18) 제19조(환경성질환에 대한 배상책임)

①사업활동 등에서 생긴 환경유해인자로 인하여 다른 사람에게 환경성질환을 발생하게 한 자는 그 피해를 배상하여야 한다. ②제1항의 피해가 사업자의 고의 또는 중대한 과실에 의하여 발생한 경우에는 고의 또는 손해발생의 우려를 인식한 정도, 손해발생을 줄이기 위하여 노력한 정도, 환경유해인자의 유해성 등을 고려하여 그 피해액의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상하여야 한다.

19) 제56조(손해배상책임)

①사업자 또는 사업자단체는 이 법의 규정을 위반함으로써 피해를 입은 자가 있는 경우에는 당해피해자에 대하여 손해배상의 책임을 진다. 다만, 사업자 또는 사업자단체가 고의 또는 과실이 없음을 입증한 경우에는 그러하지 아니하다. ③제1항에도 불구하고 사업자 또는 사업자단체는 제19조, 제23조의3 또는 제26조제1항제1호를 위반함으로써 손해를 입은 자가 있는 경우에는 그 자에게 발생한 손해의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상책임을 진다. 다만, 사업자 또는 사업자단체가 고의 또는 과실이 없음을 입증한 경우에는 그러하지 아니하다.

20) 제3조(제조물 책임)

①제조업자는 제조물의 결함으로 생명·신체 또는 재산에 손해(그 제조물에 대하여만 발생한 손해는 제외한다)를 입은 자에게 그 손해를 배상하여야 한다. ②제1항에도 불구하고 제조업자가 제조물의 결함을 알면서도 그 결함에 대하여 필요한 조치를 취하지 아니한 결과로 생명 또는 신체에 중대한 손해를 입은 자가 있는 경우에는 그 자에게 발생한 손해의 3배를 넘지 아니하는 범위에서 배상책임을 진다.

21) 제조물 책임법상 3배 징벌적 손해배상제도에 대해서 왜 3배인가에 대해 분명한 이유를

## 2. 3배 이상 징벌적 손해배상제도 도입 시도

물론 이들 법률만이 아니라 다수의 법률에서 징벌적 손해배상제도의 도입이 시도되었지만 입법화에 실패한 경우도 있다. 현재 우리나라에서 시행되고 있는 징벌적 손해배상제도의 특징을 살펴보면 첫째는 모든 입법례에서 행위자의 고의와 중과실을 요구하고 있다는 것이다. 이는 징벌적 손해배상제도가 원래 고의 혹은 중과실로 피해를 입힌 경우에 그러한 행위를 억제하거나 예방하려는 목적에 의해서 제정된 것으로 보기 때문에 어쩌면 당연한 결과라고 할 것이다. 둘째는 모든 입법례에서 3배 손해배상(the treble damages)을 규정하고 있다는 것이다. 입법화가 시도되었던 사례에는 5배 손해배상, 7배 손해배상, 심지어 12배 손해배상제도가 발의된 적은 있지만 3배 손해배상(the treble damages)만이 최종적 입법화에 성공하였다는 특징이 있다.<sup>22)</sup>

징벌적 손해배상제도가 우리나라에 제대로 정착되고 확대되기 위해서는 소송 남발가능성에 대한 대책이 확고히 마련되어야 하고, 구체적으로는 합리적인 징벌적 손해배상액의 산정이 반드시 필요하다.<sup>23)</sup> 우리나라의 3배 손해배상책임은 징벌적 손해배상액의 상당성 혹은 적정성을 확보하기 위한 것으로 고의 혹은 중과실인 경우에만 징벌적 손해배상을 인정하고 보상적 손해배상액의 3배 안에서만 징벌적 손해배상을 인정하고 있다할 것이다. 그 외에도 고의성의 정도, 손해의 정도, 불법행위자의 불법이익 등 여러 요소를 징벌적 손해배상액의 상당성 혹은 적정성을 담보하기 위한 고려대상으로 규정하고 있다고 할 것이다. 그러나 이러한 3배 손해배상(the treble damages)이 징벌적 손해배상제도의 제제와 억제라는 본래의 기능을 충분히 발휘할 수 있는지에 대해서는 충분한 논의가 필요한 것으로 보인다.

---

찾기 어렵다고 한다. 다만 우리나라에서 처음 징벌적 손해배상제도가 도입된 하도급법에서 3배 배상제도가 도입되었고 하도급법이 경제입법적 성격을 가지고 있어 미국의 입법을 참고한 것이 아닌가하는 추측된다고 한다. 김범철, 제조물책임법상 징벌적 손해배상, 민사법의 이론과 실무 제20권 제3호(2017. 8. 31.), 81면 참조.

22) 제조물책임법에 징벌적 손해배상제도의 도입을 위한 총 11개 개정안 중에 결국 결정된 3배로 제안된 개정안 4개이고, 5배가 제안된 개정안은 3개, 10배로 제안된 개정안이 2개, 12배로 제안된 개정안이 2개이다. 그 중에서 3배 징벌적 손해배상제도가 도입된 것이다. 김범철, 제조물책임법상 징벌적 손해배상, 민사법의 이론과 실무 제20권 제3호(2017. 8. 31.), 80면 참조.

23) 홍완식, 징벌적 손해배상제도에 관한 입법정론, 경회법학 제52권 제2호(2017), 502면 참조.

### Ⅲ. 미국에서의 자동차관련 징벌적 손해배상사건

징벌적 손해배상의 도입과 실질적 운영에 있어서 미국 주별로 상당한 차이가 존재한다. 루이지애나 주에서는 판례법에 의한 보통법상 징벌적 손해배상제도를 인정하고 않고 있다. 앨라바마 주, 콜로라도 주, 일리노이 주, 몬타나 주, 오하이오 주, 오레곤 주 등에서는 판례법에 근거한 보통법상 징벌적 손해배상은 인정하지만 특정한 유형이나 대상에 대하여 징벌적 손해배상을 금지하는 주에 해당한다. 또한 메사추세츠 주, 네브라스카 주, 뉴햄프셔 주, 워싱턴 주 등에서는 판례법에 근거한 보통법상 징벌적 손해배상은 인정되지 않지만 제정법에 의한 징벌적 손해배상을 인정한다.<sup>24)</sup> 미국 연방대법원은 징벌적 손해배상의 위헌성에 대하여 잔인하고 악의가 있거나 포악한 행위에 대하여 징벌적 손해배상을 적용하는 것은 연방 수정헌법 제14조를 위반하는 것은 아니라고 하였다.<sup>25)</sup> 징벌적 손해배상이 문제되는 특정 불법행위 유형은 주로 사기, 구두 또는 문서에 의한 명예훼손, 고의에 의한 불법행위, 고용차별, 제조물책임 등이 라고 할 것이다.<sup>26)</sup>

미국에서 자동차결함 관련 징벌적 손해배상사건이 논의된 것은 약100년 이상의 오랜 역사를 가지고 있고 주로 제조물책임 관련사건이었다.<sup>27)</sup> 자동차와 관련한 징벌적 손해배상의 대상이 되는 제조물책임과 관련한 사건부터 징벌적 손해배상액의 구체적 액수와 관련된 주요 사건을 소개하고자 한다.

#### 1. MacPherson v. Buick Motor Co.<sup>28)</sup>

이 사건은 제조물책임(product liability)에 관련된 사건이다. 원고 MacPherson은 자신의 자동차인 1909년형 뷰익 런어바울(Buick Runabout)이라는 차를 구입하여 운행하던 중 나무로 만든 자동차바퀴 하나가 부서지는 사고가 난 사안이었다. 자동차 제조사인 뷰익자동차회사(Buick Motor Co)는 문제

24) 김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8) 331면 참조.

25) Gertz. v. Robert Welch, Inc., 418 U.S. 323, 350 (1974).

26) 김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8) 339면 참조.

27) 미국에서 징벌적 손해배상 법리를 처음으로 채택한 사건은 사우스 캐롤라이나 법원이 1784년에 다룬 Norris 사건으로 알려져 있다. Genay v. Norris, 1 S.C.L.(1 Bay)(1784) 3. 정혜련, 미국법상 징벌적 손해배상의 운영과 경제·상거래적 효과에 대한 고찰-연방대법원과 법경제학의 접근방식을 중심으로- 안암법학 Vol. 53, 182 (2017).

28) 217 N.Y. 382 (1916).



가 된 자동차 바퀴는 자기들이 제작한 것이 아니고 제3자의 다른 회사에서 제작된 것을 납품받아 자기회사에서 조립한 것에 불과하므로 자기회사는 책임이 없다고 주장하였다. 이에 뉴욕주 항소법원(New York Court of Appeals)의 카르도조 판사(Benjamin N. Cardozo)는 뷰익회사(Buick Motor Co)가 조립과정에서 성실히 조사했었다면 충분히 그 바퀴의 결함을 알 수 있었을 것이라는 근거로 제3자 제조한 제조물의 부분에 결함이 있는 경우에도 최종제품의 제조자가 제조물 책임(product liability)을 부담한다고 판결하였다.<sup>29)</sup>

이 사건은 제조물책임의 근거로 제시되는 엄격책임론(strict liability)에 근거한 책임론을 제시한 것이 아니라 과실(negligence)에 근거하여 제조물책임을 구성한 판결이라고 할 수 있을 것이지만 자동차 제작회사는 그 부품을 제3자로부터 구입하여 조립하였다고 하더라도 만약 조립과정에서 상당한 조사(reasonable inspection)를 통하여 그 부품의 결함을 발견할 수 있었다면 손해배상책임을 져야한다는 논지를 제시하여 피해자와 불법행위자 사이에 계약상 연관관계(privity of contract)가 필요한 것은 아니라는 것을 명백히 하였다는 점에 의의가 있다.

## 2. Vandermark v. Ford Motor Co.<sup>30)</sup>

이 사건의 개요는 비교적 간단하다. 이 사건의 피고 Ford社는 완성차제조회사이다. 1958년 10월 원고 Vandermark는 자신이 거주하는 곳에 Ford자동차공식판매회사인 Maywood Bell Ford社에서 신형 Ford자동차를 구입하였다. 자동차를 구입한 지 약 6주가 흐른 후에 Vandermark가 고속도로를 주행하던 중에 자동차를 통제할 수 없어 결국 가로등과 충돌하는 사고가 일어났다. 이 사고의 원인은 신차의 제어장치의 결함으로 밝혀졌다. 이에 피해자인 Vandermark는 채권법상 품질보증 위반과 과실에 의한 손해배상을 다투는 소송을 제1심법원에 제기하였는데 완성차 회사인 Ford社는 자신들은 자동차의 최종적 점검과 소비자인도 의무를 판매사인 Maywood Bell Ford社에 위탁하였으므로 자신들은 법적 의무가 없다고 주장하였고 Maywood Bell Ford社도

29) 217 N.Y. 382, 394 (1916). "We think the defendant was not absolved from a duty of inspection because it bought the wheels from a reputable manufacturer. It was not merely a dealer in automobiles. It was a manufacturer of automobiles. It was responsible for the finished product."

30) 61 Cal. 2d 256 (1964).

법적 책임을 부정하였다. 원심법원에서는 Ford社와 Maywood Bell Ford社의 주장을 받아들여 피고의 법적 책임을 부정하였고 이에 원고가 항소한 사건이다. 이에 대해 캘리포니아 제2항소심법원은 완성차 제조사인 Ford社는 품질결함에 대한 법적 책임을 제3자에 위임하는 것은 불가능하다고 판결하여 Ford社에 엄격책임(strict liability)에 근거한 손해배상책임을 인정하였다.

### 3. Grimshaw v. Ford Motor Co.<sup>31)</sup>

1978년 Ford 자동차 회사는 백오십만 대 이상의 자사 제품 소형차인 Pinto를 연료전달체계의 안전성에 문제가 있어서 리콜 했었다. Pinto차량의 후면에 설치된 연료탱크가 후방추돌사건의 경우에는 폭발의 가능성이 있는 것으로 밝혀졌다. 그런데 조사를 통하여 1968년 신차를 디자인하는 과정에서 Ford사는 이러한 문제점을 이미 알고 있었음에도 불구하고 이러한 문제점을 개선하는데 비용이 너무 많이 소요된다고 판단하여 그 문제점을 개선하지 않고 무리하게 출고한 것으로 밝혀졌다. 1972년 후방추돌사고로 Pinto의 연료탱크가 폭발하는 사건이 일어났고 이 사고로 Lilly Gray가 사망하였고 13세의 Richard Grimshaw가 심각한 부상과 화상을 입었다. Gray의 상속인과 Grimshaw가 Ford사를 대상으로 소송을 제기하였고 캘리포니아 제1심법원의 배심원은 3백만 달러(\$3 million)의 보상적 손해배상과 1억2천5백만 달러(\$125 million)의 징벌적 손해배상 판결을 하였다. Ford社는 새로운 재판을 주장하였고 Grimshaw가 Ford社의 청구를 법원에서 받아들이지 않는 조건으로 징벌적 손해배상액을 3백5십만 달러(\$3.5 million)로 감액하였다.

### 4. Malcolm v. Evenflo Company.<sup>32)</sup>

차량전복 사고로 사망한 영아의 부모가 엄격제조물책임(strict product liability)을 위반하였다고하여 Evenflo社를 대상으로 손해배상소송을 제기한 것이었다. Evenflo社는 유아용안전벨트 제조업체였는데 1995년 내부검사를 통하여 자사제품에 결함이 있다는 것을 발견하였다. Evenflo社는 문제의 제품과 관련하여 여러 가지 고객불만을 접수했음에도 불구하고 아무런 조치를 취하지 않

31) 174 Cal.Rptr. 348 (Cal. App. 4<sup>th</sup> Dist. 1981).

32) 217 P.3d 514, 518-519 (Mont. 2009).

왔다. 2000년 Jessica Malcolm이 Evenflo社가 제작한 문제의 제품을 친구로부터 선물받고 난 후에 Evenflo社에 제품의 안전성에 대해 문의를 하였는데 Evenflo社는 해당제품은 안전하며 리콜대상이 아니라고 거짓정보를 제공하였다. 몬테나주 제1심법원의 배심원들은 Malcolm부부에 육백육십구만칠천사백구십일 달러(\$6,697,491)의 보상적 손해배상과 삼백칠십만 달러(\$3,700,000)의 징벌적 손해배상을 해줄 것을 평결하였지만 몬테나주 대법원에서 징벌적 손해배상 부분은 파기하여 환송하였다.<sup>33)</sup>

##### 5. Honda Motor Corp. v. Oberg.<sup>34)</sup>

이 사건은 오래전주에서 법률을 제정하여 배심원이 징벌적 손해배상액을 평결한 경우에 상소심에서 징벌적 손해배상액에 대한 재심사를 금지하는 것은 연방헌법상 적법절차의 원칙(due process)을 위배하여 위헌이라고 판결한 것이다. 징벌적 손해배상은 연방헌법상 적법절차원칙(due process)의 적용대상이 되고 이러한 제한은 절차

적인 측면이 강하다는 것이다. 그 중에서도 배심원의 징벌적 손해배상액에 대한 평결을 항소심 법원에서 심사하는 것은 연방헌법상 적법절차원칙에 의해서 반드시 요구되는 것이라는 것이다.

##### 6. BMW of North America, Inc. v. Gore<sup>35)</sup>

이 사건은 알라바마 주에 거주하는 의사인 Gore가 BMW신차를 구입하였는데 그것이 사실은 중고차에 해당한다는 것이었다. 독일에서 생산된 차를 미국으로 운송하는 과정에서 경미한 흠이 생긴 경우에는 미국 현지에서 수리하여 판매하는 BMW社의 정책에 따라 판매한 말하자면 중고차를 구입한 것이었다. 이에 의사 Gore는 수리된 중고차를 신차로 판매하는 행위가 소비자를 악의적으로 기만한 경우에 해당한다고 하여 소송을 제기하였다. 이에 알라바마주 주법원의 배심원은 4천 달러(\$4,000)의 보상적 손해배상과 4백만 달러의 징벌적 손해배상의 평결을 하였고 알라바마 대법원은 4백만 달러의 징벌적 손해배상에 대하여 배심원이 징벌적 손해배상을 결정하는 산식에 잘못이 있었다고 지

33) 217 P.3d 514, 532 (Mont. 2009).

34) 512 U.S. 415 (1994).

35) 517 U.S. 559 (1996).

적하면서 2백만 달러로 감액하는 판결을 하였다.

이에 연방대법원은 알라바마 대법원 판결을 파기하면서 사실심법원에서 배심원의 징벌적 손해배상평결이 과도한 것인가를 평가하기 위한 세 가지 기준을 제시하였다. 그 세 가지 기준은 (1) 피고행위의 비난가능성(the reprehensibility of the defendant's conduct) (2) 징벌적 손해배상액과 비교되는 원고에 대한 위해와 잠재적 위해 사이의 상관관계(the relationship between the harm and potential harm to the plaintiff in comparison to the punitive damages award) 그리고 (3) 유사한 행위에 대한 징벌적 손해배상액과 민사제재금 사이의 차이(the difference between the this damages and civil penalties authorized in comparable cases) 등이다.<sup>36)</sup>

## 7. Olsen v. Hyundai Motor Co<sup>37)</sup>

2014년 (주)현대자동차는 7천 3백만 달러(\$73 million)를 징벌적 손해배상액으로 배상하라는 판결을 받았다.<sup>38)</sup> 이 사건은 2011년 6월 미국 몬테나 주에서 발생한 현대자동차 관련 사고로 2명의 10대 여성(19-year-old Trevor Olson and 14-year-old Tanner Olson)이 사망한 사건과 관련된 사안이었는데 몬테나주 제1심법원 배심원들은 2억 4천만 달러(\$240 million)의 징벌적 손해배상을 평결했다. 이에 (주)현대자동차는 이의를 제기하였고 몬테나주 제1심법원에서 7천 3백만 달러(\$73 million)의 징벌적 손해배상으로 줄이는 판결을 한 것이다. 몬테나주 주법원의 크리스토퍼(Christopher) 판사는 제1심법원 배심원들이 보상적 손해배상액으로 팔백 십만달러(\$8.1 million)를 평결한 것을 승인하고 징벌적 손해로는 그 약 9배에 해당하는 7천 3백만 달러(\$73 million)의 징벌적 손해배상액으로 삭감하여 인정한 것이라고 할 것이다. 이러한 9배 징벌적 손해배상은 연방대법원의 징벌적 손해배상의 판결례를 따른 것이라고 할 수 있다.

36) BMW of N. Am. Inc. v. Gore, 517 U.S. 559, 574-583 (1996).

37) Olsen v. Hyundai Motor Co., No. DV 11-304, 2014 WL 5040001 (Mont. Dist. Sept. 19, 2014).

38) <https://www.ibtimes.com/hyundai-ordered-pay-73m-punitive-damages-2011-crash-case-liability-lowered-third-1693332>, 2019년 12월 20일 방문.

#### IV. 미국에서의 징벌적 손해배상액 결정시 고려사항: 상당성의 원칙

미국 연방 수정헌법 제14조에서는 “어떤 주도 생명, 자유, 재산을 적법절차에 의하지 않고는 박탈하지 못한다.”라고 규정하고 있다.<sup>39)</sup> 1990년대에 이르러 징벌적 손해배상이 연방헌법상 적법절차원칙의 적용대상이 되었다. 배심원의 징벌적 손해배상액 평결에 대한 적법절차원칙의 적용은 징벌적 손해배상액의 상당성 등을 확보하기 위한 것이라고 할 것이다.<sup>40)</sup>

이러한 연방헌법상 적법절차원칙을 과도한 징벌적 손해배상제도에 처음 적용한 것이 바로 Gore 판결이다.<sup>41)</sup> 이 판결에서 연방대법원은 연방 수정헌법 제14조의 적법절차의 원칙이 주정부가 지나치게 과도한 징벌적 손해배상액을 불법행위자에게 부과하는 것을 금지한다고 판결하였다.<sup>42)</sup> 이것을 이른바 “연방과잉성심사”(“the federal excessiveness inquiry”)라고 할 수 있으며 적법절차조항을 징벌적 손해배상액의 한계를 설정하는 조항으로 보게 된 것이라고 할 수 있다.<sup>43)</sup> 이러한 연방과잉성심사는 징벌적 손해배상액이 너무 과도하지 않고 여러 가지 정황을 고려하여 보상적 손해배상과 상당성(reasonableness)이 확보된 경우에만 인정된다고 할 수 있을 것이다. 이렇게 징벌적 손해배상이 피고 위법행위의 심각성과 상당히 비례해서 인정되어야 한다는 것은 미국의 보통법상 불법행위론에 매우 깊게 뿌리내리고 있다고 한다.<sup>44)</sup> 2003년에는 연방 수정헌법의 적법절차조항이 징벌적 손해배상액의 상한을 설정하게 하고 보상적 손해배상액의 9배 이상의 상당한 징벌적 손해배상액을 인정하는 것은 적법절차원칙에 위배될 여지가 있다고 State Farm Mutual Automobile Insurance Co. v. Campbell판결<sup>45)</sup>을 하였다. 1:9 비율을 넘는 징벌적 손해배상

39) The Fourteenth Amendment of the U.S. Constitution. “nor shall any State deprive any person of life, liberty, or property, without due process of law.”

40) Erwin Chemerinsky, Constitutional Law, Principles and Policies (2nd ed. 2002) 572.

41) BMW of N. Am. Inc. v. Gore, 517 U.S. 559 (1996).

42) “The Due Process Clause for the first time invalidated a punitive damages award on the basis of the Due Process Clause of the Fourteenth Amendment prohibits a State from imposing a ‘grossly excessive’ punishment on a tortfeasor.” BMW of N. Am. Inc. v. Gore, 517 U.S. 559, 562 (1996).

43) A. Benjamin Spencer, Due Process and Punitive Damages: the Error of Federal Excessiveness Jurisprudence, 79 Southern California Law Review, 1085, 1088 (2006).

44) Laura J. Hines, Due Process Limitations on Punitive Damages: Why State Farm won’t be the Last Word, 37 Akron Law Review 779, 811 (2015).

액은 연방헌법을 위배한 것으로 추정된다.<sup>46)</sup>

미국법원의 징벌적 손해배상관련 사건의 진행사항을 보면 배심원에 의한 징벌적 손해배상액 평결과 징벌적 손해배상액 평결에 대한 법관의 사후심사를 통하여 최종적으로 징벌적 손해배상액이 결정된다. 징벌적 손해배상액의 산정은 배심원의 평결에 의하여 결정되는 문제로 배심의 재량에 속하지만 손해배상액이 과도하지 않아야 한다는 원칙에 의해 제한을 받는다. 한때는 ‘재량의 범위 내’에서 징벌적 손해배상액을 산정할 때에 고려해야할 요소로 ①피고 행위의 성격(character of the defendant’s act), ②피고가 야기하거나 야기를 의도한 원고에 대한 손해의 성격과 정도, ③ 피고의 재력(wealth of the defendant)을 거론하는 경우도 있었지만 모호한 기준에 의하여 자의적 징벌적 손해배상액이 산정되는 것이 주요 비판의 대상이 되어 왔던 것도 사실이다.<sup>47)</sup>

그러던 중 1991년 Pacific Mutual Life Insurance Co v. Halsp 판결<sup>48)</sup>에서 연방대법원은 배심에게 “적절한 가이드(adequate guidance)”가 주어지는 것은 합헌이라고 판결하였고 그 이후 징벌적 손해배상액을 조정하기 위한 좀 더 객관적인 기준을 담은 배심설시를 활용하는 경향이 증가하고 있다.<sup>49)</sup>

개별 주의 법률에 의하여 개별 주마다 이와 관련된 사항들은 다르다고 할 것이다. 연방대법원도 징벌적 손해배상액의 상당성(reasonableness)을 평가하기 위한 수학적 공식은 없다고 하면서도 모든 사건은 개별 사실들과 상황들에 근거하여 결정되어야 한다는 점을 또한 명백히 하였다.

이러한 기준은 징벌적 손해배상액의 상당성(reasonableness)을 확보하기 위한 것이라고 할 것이다. 이러한 기준은 연방대법원의 Gore 판결과 State Farm 판결에서 제시한 기준을 중심으로 개별주마다 변형된 형태로 채택되고 있다고 할 수 있을 것이다.

## 1. 징벌적 손해배상에 관한 표준배심설시

45) State Farm Mut. Auto. Ins. Co. v. Campbell, 538 U.S. 408, 416-417 (2003) “few awards exceeding a single-digit ratio between punitive and compensatory damages, to a significant degree, will satisfy due process.”

46) Paige Griffith, Why Don’t Punitive Damages Punish or Deter?, 77 Montana Law Review, 327, 332 (2016).

47) 김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8) 345면 참조.

48) 499 U.S. 1 (1991).

49) 김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8) 346면 참조.

1996년에 제정된 모델 징벌적 손해배상법(Model Punitive Damages Act)에서 개별 주에 따른 배심설시의 요소 중에서 공평하고 합리적인 손해배상액 산정에 필요한 요소들을 선별하여 아홉 가지 요소를 나열하고 있다.<sup>50)</sup>

이러한 모델 징벌적 손해배상법(Model Punitive Damages Act)을 개별 주정부에 따라 입법으로 받아들이기도 하고 그렇지 않기도 하겠지만 미네소타주의 명예훼손 사건에서 적용되는 표준배심설시(standard jury instruction)에서 징벌적 손해배상액의 산정에 있어 고려할 요소들로 아홉 가지 사항을 제시하고 있다.<sup>51)</sup>

## 2. 사실심 법원의 평결 후 심사기준

배심원에 의한 징벌적 손해배상액에 관한 평결이 나온 이후 사실심법원과 항소심법원은 심사를 통하여 과도한 징벌적 손해배상액을 통제할 수 있는 권한을 가지는데 일반적으로는 피고 측의 ‘재심리의 신청(motion for a new trial),’ ‘평결무시 판결청구의 신청(motion for a judgement N.O.V.),’ 또는 ‘배상액 감액의 신청(motion for a remittitur)’ 등을 재판부에 제기하고 법관의 재량에 의하여 배상액 감액 권한을 행사할 것인지 그리고 평결에 의한 징벌적 손해배상액을 감액할 것인지를 결정하게 된다. 이때 법관이 적용하는 기준을 개별 주에서 비교적 최근에 구체화되었다. 몬타나 주의 경우를 보면 피고 불법행위의 성격과 비난성 등 아홉 개 사항을 규정하고 있다.<sup>52)</sup>

50) Unif. Law Comm'rs' Model Punitive Damages Act § 7(a) (July 18, 1996). “① 피고가 야기한 불법행위의 성격 및 원고 및 타인에 대한 영향, ② 전보배상액, ③불법행위로 인하여 피고가 지급하거나 지급할 벌금, 과료, 배상액, 부당이득액, ④ 피고의 현재 또는 장래의 재정적 상황 및 각 상황에 대한 배상의 효과, ⑤ 불법행위로 인하여 피고가 획득한 이윤 및 이익, ⑥ 선의의 타인에 대한 배상액의 부정적 영향, ⑦ 불법행위 피고가 취하거나 취하지 않은 구제조치, ⑧ 정부나 기타 준칙을 정하는 기능을 수행하는 기관에 의해 공포된 준칙의 준수 여부, ⑨ 배상액과 관련한 악화 요소 또는 경감 요소 등”김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8) 346면 참조.

51) Civil Minnesota District Judges Association, Jury Instruction Guides, 4A Minn. Prac., Jury Instr. Guides-Civil CIVJIG 94.10 (5th ed.)

“①피고의 불법행위에 의해 야기된 공중에 대한 위험(hazard)의 심각성, ②불법행위의 결과 발생한 피고의 이익, ③불법행위 기간, ④위험에 관한 피고의 인식 정도, ⑤불법행위의 적발시 피고의 태도나 행위, ⑥불법행위의 야기나 은익과 관련된 피용자의 수와 정도, ⑦피고의 재정적 상태, ⑧ 불법행위로 인해 피고에게 부과된 기타 처벌의 종합적 영향, ⑨피고가 받은 형벌의 정도”와 같은 아홉 가지 사항을 제시하고 있다. 김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8) 346면 참조.

52) Mont. Code Ann. § 27-1-221 “몬타나 주에서는 ① 피고 불법행위의 성격과 비난성, ②

이러한 요소들은 우리나라 제조물책임법 제3조 ②에서 규정하고 있는 징벌적 손해배상액을 정할 때 법원의 고려사항으로 정하고 있는 고의성의 정도 이하의 사항들과 매우 유사한 측면이 있으며 피고인의 재정적 상태만이 제외된 것으로 보인다.

징벌적 손해배상액이 지나치게 과도한지 여부를 결정하는 것과 관련하여 보편적 요소로 적용하는 것은 피고 불법행위의 비난가능성(reprehensibility), 악성(egregiousness)과 같은 피고의 행위 성격을 감안하여 실제 배상액의 크기를 심사하는 것이다. 피고 불법행위의 비난 가능성(reprehensibility)이 징벌적 손해배상을 인정하는 주요근거로 작용할 뿐만 아니라 헌법적으로 허용가능한 징벌적 손해배상액을 심사하는 주요근거가 된다.<sup>53)</sup>

캘리포니아 주에서 법원은 피고행위의 비난가능성(reprehensibility), 피고의 순자산에 대한 징벌적 손해배상의 관계(the relationship of the punitive damages to the defendant's net worth), 배상액과 실제 손해의 관계(the relationship between the amount of the award and the actual harm suffered) 등을 열거하고 있다.<sup>54)</sup>

## V. 맺으며

이상에서 우리의 징벌적 손해배상제도의 입법현황과 미국에서 자동차관련 사고에 관한 징벌적 손해배상관련 판결례를 살펴보았다. 우리나라에서는 자동차관련 5배징벌적 손해배상제도의 입법화가 시도되어 국회에 제출되었지만 최종적으로 입법화에 성공하지 못했다. 이러한 상황에서는 자동차관련 징벌적 손해배상제도는 제조물책임법의 3배징벌적 손해배상제도에 의해서 다루어질 수밖에 없는 상황이라고 할 것이다. 지난 2018년에 이어 2019년에도 다시 불어지

---

피고의 불법행위의 정도, ③ 피고의 고의성, ④ 피고의 불법행위의 이익성, ⑤ 실손해배상액, ⑥ 피고의 순자산, ⑦ 동일한 불법행위로 인해 피고에 내려진 이전의 징벌적 손해배상액, ⑧ 동일한 불법행위로 인해 피고에게 가해졌거나 가해질 형사상 제재, ⑨ 기타 증감 또는 감액.” 이상의 요소를 감안하여 사실심 법원의 판사가 배심의 평결에 의한 징벌적 손해배상액을 증감할 수 있도록 규정하고 있다. 김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8) 347면 재인용.

53) Laura J. Hines, Due Process Limitations on Punitive Damages: Why State Farm won't be the Last Word, 37 Akron Law Review 779, 797 (2015).

54) Adams v. Murakami, 54 Cal. 3d 105, 126 (1991). 김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8) 348면 재인용.



는 BMW차량관련 화재사건을 검토해보면 과연 3배 징벌적 손해배상제도가 징벌적 손해배상제도의 주요기능이라고 할 수 있는 억제기능(deterrence)을 효과적으로 발휘하고 있는지에 대한 의문이 든다.

미국의 경우를 살펴보면 자동차를 다른 제조물과 달리 특별한 규정에 의한 징벌적 손해배상의 대상으로 규정하고 있는 입법례는 미국 50개주 어디에서도 찾아볼 수 없고 자동차를 제조물의 하나로 보아 제조물책임의 대상으로 보고 있다. 자동차관련 징벌적 손해배상액에 관련해서 살펴보면 보상적 손해배상액의 40배, 100배를 인정하는 징벌적 손해배상 평결에서 보여주는 바와 같이 배심원의 평결에 따라 고액의 징벌적 손해배상이 이루어지는 경우도 있었지만 연방대법원은 BMW of North America, Inc. v. Gore 판결<sup>55)</sup>과 State Farm Mutual Automobile Insurance Co. v. Campbell 판결<sup>56)</sup>에서 보상적 손해배상의 9배 징벌적 손해배상을 인정하는 판결을 하여 자동차 관련 징벌적 손해배상은 9배 징벌적 손해배상이 어느 정도 확립되었다. 이러한 연방대법원의 선례에 따라 몬테나주 법원에서도 (주)현대자동차에 대하여 9배 징벌적 손해배상을 인정하는 판결을 하였다.

오늘날 자동차는 더 이상 사치품이 아니며 우리나라 자동차 회사에서 제조된 자동차가 전세계 시장으로 팔려나가고 많은 외국자동차를 국내 소비자들이 구입하여 사용하고 있는 것도 사실이다. 이러한 현실에서 거의 유사한 자동차결함으로 사고가 발생하더라도 한국에서 사고가 발생하면 3배 징벌적 손해배상의 적용을 받고 미국에서 사고가 발생하면 9배 징벌적 손해배상의 대상이 된다는 것은 내·외국인에 대한 간접적 차별현상의 가능성을 열어 놓고 우리 국민을 안전성이 확보되지 않은 제품의 시험대상으로 노출시킬 우려마저 있다.

자동차관리법을 개정하여 5배 징벌적 손해배상제도를 도입하려던 우리정부의 입법시도는 외국산 자동차들이 넘쳐나는 우리나라 자동차 시장에서 국민을 보호하기 위한 조치였다고 평가될 수 있었지만 아쉽게도 입법화에 실패하였다. 입법화 실패에는 여러 가지 원인이 있었겠지만 자동차도 제조물의 하나에 해당하므로 제조물책임법에 규정하고 있는 3배 징벌적 손해배상의 적용대상이 된다는 점도 고려되었을 것으로 짐작된다.

우리나라 징벌적 손해배상제도의 도입에 많은 참고 사항을 제공하였던 미국의 징벌적 손해배상제도의 현황과 자동차결함관련 징벌적 손해배상판결례 등을 고려할 때 징벌적 손해배상액의 상당성을 확보하기 위해 법원이 고려해야

55) 517 U.S. 559 (1996).

56) 538 U.S. 408 (2003).

할 사항이 두 나라에서 매우 유사한 측면이 있다는 것이 확인되었다. 제조물책임법의 3배 징벌적 손해배상제도를 개정하여 9배 징벌적 손해배상제도를 도입하더라도 이것은 징벌적 손해배상액의 최고한도를 규정하는 것이며 법원에서 실제 징벌적 손해배상액의 상당성을 확보하기 위해서 여러 가지를 고려하여 징벌적 손해배상액을 결정할 것이다. 9배 징벌적 손해배상제도는 징벌적 손해배상제와 관련된 남소의 가능성도 있겠지만 이미 생활필수품이 된 자동차의 제작결함으로부터 우리 국민의 안전과 건강을 확보하고 우리 자동차 시장이 결함이 있는 외국산 자동차들의 시험 판매장으로 전락하는 것을 막을 수 있는 하나의 방안이 될 것이라 사료된다.

[참고문헌]

김범철, 제조물책임법상 징벌적 손해배상, 민사법의 이론과 실무 제20권 제3호 (2017. 8. 31.).

김현수, 미국법상 징벌적 손해배상, 재산법연구 제29권 제2호(2012. 8).

정혜련, 미국법상 징벌적 손해배상의 운영과 경제·상거래적 효과에 대한 고찰-연방대법원과 법경제학의 접근방식을 중심으로- 안암법학 Vol. 53(2017).

홍완식, 징벌적 손해배상제도에 관한 입법정론, 경회법학 제52권 제2호(2017).

Erwin Chemerinsky, Constitutional Law Principles and Policies(Second Edition).

A. Benjamin Spencer, Due Process and Punitive Damages: the Error of Federal Excessiveness Jurisprudence, 79 Southern California Law Review, 1085 (2006).

Laura J. Hines, Due Process Limitations on Punitive Damages: Why State Farm won't be the Last Word, 37 Akron Law Review 779(2015).

Paige Griffith, Why Don't Punitive Damages Punish or Deter?, 77 Montana Law Review, 327(2016).

다수 미국 법원 판결례 참조

[Abstract]

## The Punitive Damages and Reasonableness

Jeong, Ha-Myoung\*

In Korea, a legislative attempt to enact a five times punitive damage system related to automobiles' mechanic defects was made and failed in the National Assembly in 2018. In such a situation, the treble punitive damage system of the product liability law would be applied to accidents relating to automobile defects. The BMW-related fire accidents were re-occurred in 2019. It is doubtful that the treble punitive damages system would effectively deter automaker's wrong doings.

In the U.S., punitive damages are subject to the federal excessiveness inquiry by the federal Supreme Court according to the *BMW of North America, Inc. v. Gore* (517 U.S. 559 (1996)) and *State Farm Mutual Automobile Insurance Co. v. Campbell*(538 U.S. 408(2003)). Any ratio between compensatory damages and punitive damages higher than 1:9 would be presumptively unconstitutional. In accordance with the precedent of the Supreme Court, the State Court of Montana also admitted nine times punitive damages against Hyundai Motor Co. in 2014.

Today, cars are no longer luxury goods, and cars manufactured by Korean automobile companies are sold to the global markets, and many foreign cars are purchased and used by domestic consumers. The status of punitive damages system in the U.S., provided many references to the introduction of punitive damages system in Korea. It is recommended that the treble punitive damages system of the Product Liability Act should be revised to introduce a 9 times punitive damages system to secure the safety of Korean in car market.

Keywords : Punitive damages, reasonableness, actual damages, product liability, the treble damages

---

\* S.J.D., Prof., Kyungpook National University Law School