

독일

법원, 폴크스바겐사의 원조 딱정벌레 자동차의 디자인은 공정한 보상의 대상이 아니다

박희영 (독일 막스플랑크 국제형법연구소 연구원, 법학박사)

독일 폴크스바겐사의 최초 딱정벌레 자동차 디자이너의 상속녀가 이 회사를 상대로 공정한 보상을 추가로 청구할 수 있는지 문제가 된 사안에서 법원은 그 디자인이 제작된 당시의 기준에 따르면 응용미술저작물에 해당되지 않기 때문에 공정한 보상을 청구할 수 없다고 판결함.

④ 사실 관계

- 원조 스포츠카 포르쉐의 디자이너 에어빈 코멘다(Erwin Komenda)(이하 ‘디자이너’)의 자녀인 상속녀(이하 ‘원고’)는 독일 폴크스바겐사(VW)(이하 ‘피고’)의 소형차인 원조 딱정벌레(Ur-Käfer)(이하 ‘원조 딱정벌레’)의 저작권과 관련하여 피고에게 공정한 보상을 요구함. 공정 보상의 대상은 2014년 이후부터 피고가 판매하고 있는 후속 모델인 비틀(Beetle)과 캐퍼(Käfer)임.
- 디자이너는 1931년 피고의 회사에 고용됨. 당시 고용계약서에는 다음과 같이 명시되어 있음.
 - 디자이너는 자신의 전체 노동력을 기업에 제공해야 할 의무가 있고, 고용 계약기간 동안 자동차 및 자동차 기술 분야에서 얻게 되는 정보들은 보호 여부와 관계없이 회사의 재산에 속함.
- 그 후 디자이너는 1950년부터 1966년 사망까지 피고 회사의 팀장이었음. 1950년 고용계약서에는 다음과 같이 명시되어 있음.

- 고용기간 중 업무와 관련한 발명 등에 관한 모든 정보는 보호 여부와 관계없이 모두 피고에게 속함. 이러한 발명 등에서 나오는 모든 권리는 피고에게 양도할 것을 양당사자는 합의하고, 디자이너는 이러한 발명 등과 관련한 정보를 피고에게 알려야 함. 이러한 발명 등에 대해서는 적절한 보상이 지급되어야 함.
- 원조 딱정벌레는 1934년에서 1938년 사이에 시리즈로 개발되었으며, 디자이너는 원조 딱정벌레의 개발에 참여함. 피고는 1939년부터 이 딱정벌레를 생산함.
- 원조 딱정벌레의 생산은 2차 대전으로 1939년 잠시 중단되었다가 1945년 다시 생산됨. 1978년 유럽 생산을 중단하고 멕시코로 생산 공장을 옮긴 후 후속 모델은 캐퍼라는 이름으로 시각적·기술적으로 발전되었음.
- 피고는 1997년에서 2010년에는 새로운 모델인 뉴 비틀(New Beetle)을 생산하였으나, 2017년 이후 이 모델은 다시 캐퍼라는 이름으로 판매됨. 딱정벌레는 최근 캐퍼에 이르기까지 약 2천만대 이상 판매됨.^{<1>}

원고 및 피고의 주장

- 원고는 1932년과 1934년의 원조 딱정벌레의 디자인에 표시된 ‘K’자가 부친의 성(Komenda) 첫 글자 K를 의미하므로 부친이 이 디자인의 저작자라고 주장하면서 피고에 대하여 정보제공(저작권법 제32e조)과 공평한 보상(제32a조)을 청구함.
 - 원조 딱정벌레의 디자인에서 자동차 설계의 주요한 요소들이 드러나 있고, 이 당시에는 자동차 설계를 위한 기술적인 기준이 존재하지 않았음.
 - 이 딱정벌레는 전문가들 사이에서 디자인계의 아이콘으로 인정받고 있으며 예술적 대상이 되었으며, 판매에 성공한 본질적인 이유는 독특한 반원

<1> 딱정벌레 자동차는 2019년 7월 10일 멕시코 공장에서 마지막 생산을 끝으로 81년만에 단종됨.

형의 겉모양에 있음.

- 디자인은 창작물로 보호되어야 하며, 2013년 연방대법원의 ‘생일기차 판결’의 기준이 적용되어야 함.
- 1997년 이후 생산된 뉴 비틀과 후속 모델인 캐퍼는 원조 딱정벌레를 개작한 것이므로 허용되지 않음. 대칭과 기하학적 분석을 근거로 유사성이 쉽게 인정될 수 있음.
- 캐퍼 모델의 제작으로 수년간 판매에 성공함으로써 피고의 수익과 원고의 보상 사이에 현저한 불균형이 존재함. 따라서 원고의 보상은 순수익의 0.25%가 적정함.
- 이에 대해서 피고는 1930년대 당시 미술 및 사진저작물의 저작권에 관한 법률(KUG)이나 현재의 저작권법에 따르면 원조 딱정벌레는 보호를 받지 못하기 때문에 원고에게 정보제공청구권과 공평한 보상 청구권이 인정될 수 없다고 항변함.
 - 이 디자인은 저작권법상 기술적 도면(제2조 제1항 제7호)에 불과하며, 응용미술저작물의 디자인(제2조 제1항 제4호)이 아님.
 - 디자이너는 저작자도 공동저작자도 아니며, 2002년에 도입된 제32a조는 고용관계에는 적용될 수 없으며, 1966년 새로운 저작권법이 발효되기 이전의 계약에도 적용될 수 없음.
 - 지금까지 보상은 적정하며 뉴 비틀과 캐퍼는 자유로운 개작물에 해당됨.

지방법원의 판결

- 브라운슈바이크 지방법원은 2019년 6월 19일 원고의 청구는 적법하지만 이유가 없다고 판결함.^{<2>}

<2> LG Braunschweig, Urteil vom 19.06.2019 – 9 O 3006/17.

- 저작권법상 공정한 보상을 추가로 요구할 수 있는 규정(제32a조)은 기본적으로 당사자 사이에 적용될 수 있음.
- 제32a조는 2002년에 도입되었지만, 1930년에 제작된 응용미술에도 적용될 수 있음. 현재의 저작권법은 기본적으로 1966년 저작권법 발효 이전에 제작된 응용미술의 저작물에도 적용될 수 있음. 경과규정인 저작권법 제129조에 의하면 이 법률의 조항들은, 그 당시에 저작권으로 보호되지 않았거나 이 법률에 달리 정한 경우가 아닌 경우에는, 그 시행 이전에 창작된 저작물에도 적용된다고 규정하고 있기 때문.
- 저작권법 제32a조는 또한 고용관계의 창작에도 적용됨. 동법 제43조에서 제32a조는, 고용 및 직무관계의 내용이나 본질상 다른 사정이 있지 않는 경우, 저작자가 고용관계 또는 직무관계에서 자신의 의무를 이행하면서 창작한 저작물에 적용될 수 있다고 밝히고 있기 때문.
- 입법자는 의도적으로 근로자도 저작권법 제32a조의 보호를 받도록 하였음. 근로자는 경제적으로 취약한 지위에 있기 때문에 보호될 필요가 있음.
- 이 사안에서 디자이너는 고용계약에서 모든 권리를 피고에게 양도하였다는 점을 고려하면 디자이너의 저작물에 대한 이용권도 피고에게 허용한 것으로 제32a조의 요건을 기본적으로 갖추고 있음.
- 디자이너가 저작권법에 의해서 보호되는 저작물을 창작하였는지 그리고 이로부터 어떠한 청구권이 나올 수 있는지를 판단하는 토대는 원고가 제시한 원조 딱정벌레의 ‘디자인’임. 독일 저작권법은 응용미술저작물의 디자인도 보호 저작물로 규정하고 있음(제2조 제1항 제4호).
- 따라서 원고는 자신의 부친이 이 디자인의 저작자이고 이 디자인이 저작물의 성격을 가진다는 점을 증명해야 함.
- 원고는 이 디자인에 표시되어 있는 ‘K’가 부친 성의 첫 글자를 의미하여 부친이 이 디자인의 단독 저작자로 추정될 수 있다(저작권법 제10조)고 주장하지만, 이를 명확하게 증명하지는 못함.

- 원고는 또한 2013년 연방대법원의 ‘생일기차 판결’^{<3>}이 제시한 기본원칙에 따르면 이 디자인의 저작물성이 인정될 수 있다고 함. 하지만 이 판결은 이 사안에는 적용될 수 없고, 그 이전의 제국 법원의 판결 기준이 적용되어야 함.
 - 연방대법원은 응용미술 저작물이 순수예술 저작물보다 더 높은 창작성이 요구된다고 하였으나 2013년 생일기차 판결에서 이러한 차이는 더 이상 인정될 수 없다고 하면서 종래 판결을 변경함.
 - 그런데 이러한 판례변경은 독일 저작권법이 새로 제정되어 발효된 1966년 이후의 계약이나 창작에만 적용됨. 왜냐하면 경과규정인 저작권법 제 129조에 따르면 저작권법 조항들은 그 당시에 저작권으로 보호되지 않았거나 이 법률에 달리 정한 경우에는 적용될 수 없기 때문. 응용미술 저작물의 디자인의 보호는 1966년 저작권법^{<4>}에 비로소 규정되었기 때문에 경과규정에 의해서 보호를 받지 못함.
 - 입법자는 응용미술 저작물의 창작성이 경미한 경우에는 산업보호를 위해서 원래의 사용목적에 이용될 수 있도록 1930과 1940년대에 응용미술 저작물에 적용되었던 엄격한 기준을 그대로 수용했음.
- 따라서 이 사안에는 제국법원에 의해서 발전된 기준이 적용되어야 함. 원고

<3> BGH, Urteil vom 13. 11. 2013 - I ZR 143/12. 이 판결은 장난감 디자이너와 장난감 제작사 사이의 공정 보상 청구에 관한 사안을 다루고 있음. 장난감 디자이너가 장난감 제작사와 계약을 체결하여 생일기차라는 장난감을 디자인해 주고 일정한 보상을 받았으나, 그 이후 이 장난감이 판매에 성공하여 장난감 제작사는 엄청난 수익을 올리게 됨. 이에 대해서 디자이너가 제32a조에 의해서 정당한 보상을 추가로 요구함. 이 사안에서 하급심은 종래 연방대법원의 견해에 따라 이 디자인은 응용미술저작물이 갖춰야 할 정도의 창작성에 도달하지 않았기 때문에 디자이너의 청구를 기각함. 이에 대해서 연방대법원은 응용미술저작물이라 하더라도 높은 창작성을 갖출 필요가 없다고 하면서 기존의 판례를 변경함. 이러한 배경에는 EU 지침에 의해서 디자인법이 별도로 제정되어 기존의 입장을 유지할 필요가 없었기 때문. 이제는 창작성이 있는 디자인은 응용미술저작물로 보호되면서 순수예술저작물과 구별할 필요가 없게 됨. 이 판례 변경으로 응용미술저작물의 저작자는 제32a조에 의해서 정당한 보상을 추가로 신청할 수 있는 길이 열리게 되었음.

<4> 현행 독일 저작권법은 1965년 9월 16일 공포되어 1966년 1월 1일부터 발효됨. 그 이전에는 문학 및 음악저작물의 저작권에 관한 법률(LUG)과 미술 및 사진저작물의 저작권에 관한 법률(KUG)이 적용됨.

가 제시한 원조 딱정벌레의 도안은 인간의 정신적 창작물이어야 함. 즉 이 도안이 단순히 기술적인 표현 방법을 넘어서 저작권법의 보호를 받을 수 있는 미적 창작성을 드러내는지 원고가 증명해야 됨.

- 이를 판단하기 위해서는 오로지 창작 당시의 관점이 중요하고 그 후 관점의 변화는 고려되어서는 안 됨. 원고는 원조 딱정벌레가 그 이후에 디자인계의 아이콘이며 문화적 예술적 대상이 되었다고 주장하지만 이러한 관점의 변화를 고려해서는 안 됨.
- 원조 딱정벌레의 제작 당시의 관점을 고려하면 이 디자인은 저작권으로 보호되는 저작물로 인정될 수 없음. 이 디자인이 제작된 당시에 다른 사람이 제작한 디자인도 이미 존재해 있었고, 다른 자동차 회사인 벤츠도 시각적으로 이와 유사한 자동차를 구상하고 있었기 때문. 이미 다양한 디자인이 알려져 있었고 자동차를 제작하는 기술적 기준들도 존재하고 있었기 때문에 이 디자인의 제작 당시 사회의 지배적인 관념에 따르면 이 디자인은 응용미술저작물로서 창작성을 가진다고 볼 수 없음.
- 따라서 이 사안의 디자인은 보호될 저작물이 아니므로 2014년부터 생산된 피고의 캐퍼 모델은 복제(저작권법 제16조)도, 허용되지 않는 개작(동법 제23조)도 아니며, 또한 현재 발전된 형태의 피고의 자동차 모델은 저작물의 자유로운 이용(동법 제24조)에 해당되기 때문에 저작권법 제32a조에 의한 원고의 청구권은 존재하지 않음.

평가 및 전망

- 현행 저작권법과 연방대법원의 판례에 따르면 자동차의 디자인도 저작물의 보호를 받을 수 있고, 그 자동차가 판매에 성공하여 수익을 올려서 기존의 보상과 현저한 차이가 있는 경우 상당한 보상을 추가로 요구할 수 있음.
- 하지만 이 사안의 자동차 디자인의 경우 그 당시 응용미술저작물이 갖춰야 할 높은 창작성을 충족시키지 못했기 때문에 보상을 청구할 수 없다고 판결함. 그런데 원고에게 유리하게 변경된 판례가 적용되지 않는데 대해서 비판이

제기되고 있어 원고가 항소를 할지 기대됨.

- 한편, 원고는 스포츠카 포르쉐에 대해서도 공정한 보상을 청구하는 소송을 다른 법원에 제기했지만 기각된 바 있음.^{<5>}

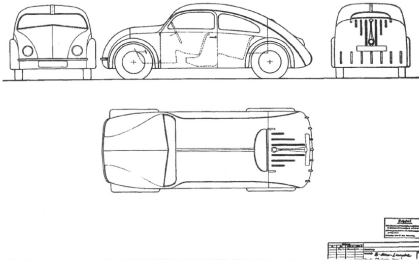
※ 참고 자료

<http://www.rechtsprechung.niedersachsen.de/jportal/portal/page/bsndprod.psml?doc.id=JURE190008047&st=null&showdoccase=1>

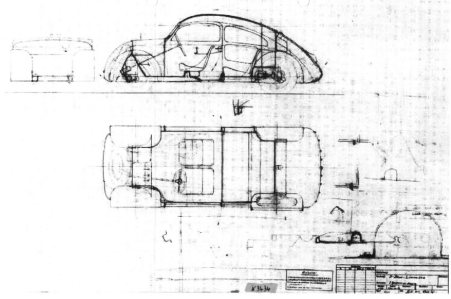
<https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/lg-braunschweig-9o300617-volkswagen-kaefer-beetle-urheber-desgin-verkauf-erloes-beteiligung/>

해당 디자인 사진 뒷면 참조 →

<5> LG Stuttgart, Urteil vom 26.07.2018 – 17 O 1324/17. 이 판결에 대해서는 저작권 동향 2018년 제14호(2018.9.21.) 참조.



1932년 디자인



1934년 디자인



1939년 모델



1955년 모델



1986년 모델



1997-2010년 모델



2017년 모델