

## EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준\*

- 2008년 EU 사법재판소 C-549/07 (*Friederike  
Wallentin-Hermann v Alitalia*) 사건을 중심으로 -

김영주\*\*

### 목 차

- I. 서 언
- II. 사안의 개요
- III. 사안의 검토
- IV. 결 어

\* 본 논문은 대구대학교 연구장학기금 지원에 의한 것임을 밝힙니다.

\*\* 대구대학교 무역학과 조교수.

## I. 서 언

항공여객운송인은 여객의 연착으로 인한 손해에 대하여 책임을 지는 것이 기본 원칙이다.<sup>1)</sup> 몬트리올 협약(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal Convention)이나 우리나라 상법에서도 항공운송인의 이와 같은 항공여객운송인의 책임을 명문화하고 있다.<sup>2)</sup> 여객의 연착은 항공기 결항과 같은 비행취소로 인해서도 발생할 수 있는데, 연착을 넘어 아예 운항 취소가 발생한 경우에는 운송인의 항공권 환불이나 대체항공편의 제공과 같은 보상책임이 이루어져야 한다. 이에 관하여는 협약이나 우리 상법상 명문의 규정은 없으나, 당연히 인정되는 책임임에는 의문의 여지가 없다.

최근에는 항공여객운송의 서비스 확대와 소비자 권리보호 추세에 맞물려, 여객운송에 관한 항공운송인의 전반적인 책임 수준이 항공사 약관이나 관련 자치법규 등에 의해 강화되고 있는 실정이다. 예를 들면, 미국이나 유럽연합(European Union, 이하 'EU'라 한다) 각국의 항공선진국들은 항공여객소비자의 보호 및 안정성 제고에 높은 정책 우선순위를 두고, 자국 항공교통 이용자들의 권리보호를 확대시키고 있다.

특히 EU의 경우, 항공산업의 규제완화 이후 항공수요 급증과 함께 항공교통 이용자들을 위한 법제도와 담당조직 등을 마련하여 항공서비스 강화에 대응하고 있다. EU조약(Treaty on the European Union, Maastricht Treaty) 제95조와 제153조에 근거한 '이용자보호조치'(consume protection measures)의 일환으로 EU 위원회(European Commission, 이하 'EC'라 한다)의 규칙(regulation) 제정을 통해 역내의 법적 근거로서 운용·활용하고 있다.<sup>3)</sup> 구체적으로 EU는 몬트리올 협약을 2002년에 EU 규칙으로<sup>4)</sup> 수용하여 항공운송인의 책임원칙에 관한 일반

1) 최준선, 『보험법·해상법·항공운송법』, 제8판, 삼영사, 2014, 589면.

2) 몬트리올 협약 제19조 및 상법 제907조 제1항.

3) EC는 EU 전체의 이해관계를 대표하며 각국 정부와는 독립적인 지위에 있다. EC의 가장 중요한 기능 중 하나는 새로운 법률안을 입안하여 이를 유럽의회(European Parliament)에 상정하고, 통과된 법률을 각국이 준수하는지 감독하는 것이다. 현재 EC는 EU 각 회원국을 대표하는 총 28명의 위원으로 구성되어 있다.

4) Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents.

규칙 체계를 마련하였고, 몇 가지 규칙을 제정하여 항공여객에 대한 세부적인 보호조치를 강화하고 있다.

예컨대, ① 2004년 2월 11일에 제정된 ‘항공기의 탑승불가, 결항 또는 장시간 지연에 따른 승객의 보상 및 지원에 관한 EC 일반규칙’(이하 ‘EC 261/2004 규칙’이라 한다),<sup>5)</sup> ② ‘항공여객들의 이동권에 대한 권리보장 규칙’(이하 ‘EC 1107/2006 규칙’이라 한다),<sup>6)</sup> ③ ‘컴퓨터예약시스템(CRS) 규칙’(이하 ‘EEC 2299/89 규칙’이라 한다),<sup>7)</sup> ④ ‘항공운임 및 요율에 관한 규칙’(이하 ‘EEC 2409/92 규칙’이라 한다),<sup>8)</sup> ⑤ ‘항공보안에 관한 일반규칙’(이하 ‘EC 2320/2002 규칙’이라 한다)<sup>9)</sup> 등이 대표적이다. 이 중, 항공부문 소비자의 권리보호에 관하여는 EC 261/2004 규칙이 일반적인 법적 근거로서 이용되고 있다. 현재 EU의 역내 회원국들도 EC 261/2004 규칙을 자국 항공법에 입법·수용하거나 법해석의 근거조항으로 운용하고 있는 상황이다.<sup>10)</sup>

EC 261/2004 규칙은 구체적으로 탑승거부, 항공기결항, 장시간 연착으로 인한 항공여객의 기본적인 보상원칙과 기준을 정하고 있는데, 이러한 운송인의 보상책임과 관련하여 EU 역내에서 특히 문제가 되는 점이 있다. 이는 EC 261/2004 규칙상 항공운송인의 책임면제사유로서 규정한 ‘특별한 사정’(extraordinary circumstances)의<sup>11)</sup> 의미에 관한 부분이다. 즉, EC 261/2004 규칙에서는 항공운송인이 합리적인 모든 조치를 취했음에도 피할 수 없는 특별한 사정에 의한 결항(비행취소)이 있었음을 증명한 경우에는 보상의무를 부담

5) Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing Common Rules on Compensation and Assistance to Passengers in the Event of Denied Boarding and of Cancellation or Long Delay of Flights, and Repealing Regulation (EEC) No 295/91, 2004 O.J. L 46/1.

6) Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air.

7) Regulation (EEC) No 2299/89 of the European Parliament and of the Council of 24 July 1989 on a code of conduct for computerized reservation systems.

8) Regulation (EEC) No 2409/92 of the European Parliament and of the Council of 23 July 1992 on fares and rates for air services.

9) Regulation (EC) No 2320/2002 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security.

10) 김제철·박진서·김진후, 『항공교통이용자 보호를 위한 제도 시행방안 연구』, 한국교통연구원, 2010, 63면.

11) Extraordinary circumstances는 비상상황, 특단의 사정, 비정상적 상황 등으로 번역될 수 있겠으나, 본 논문에서는 ‘특별한 사정’이라는 용어로 통일하여 사용한다.

하지 아니한다고 규정하고 있는데, 여기서 특별한 사정의 의미와 그 판단기준이 명확하지가 않다는 점이다.<sup>12)</sup>

이러한 특별한 사정의 법리해석에 관하여는 지금까지 EU 사법재판소(Court of Justice of the European Union, ECJ)에서 몇 가지 판례들을 제시하여 왔으나, 가장 유명한 판례로는 2008년의 *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia* 판결을 꼽을 수 있다. 이 판결은 당시 EU 역내에서 많은 논란이 되었던 사례로서,<sup>13)</sup> 현재까지 특별한 사정의 의미에 관한 해석지침으로서 인용되고 있다.

이 판결에 대한 국내의 선행연구는 아직 이루어지지 않은 것으로 보이는데, 이에 본 논문에서 2008년 EU 사법재판소의 *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia* 판결을 소개하고 특별한 사정의 의미와 판단기준을 분석해 보고자 한다. 이하에서는 사안의 사실관계, 판결요지, 평석의 순으로 논의를 전개하기로 한다.

## II. 사안의<sup>14)</sup> 개요

### 1. 사실관계

(1) Wallentin-Hermann 부인(원고, 이하 ‘X’라 한다)은, 2005년 6월 28일 06시 45분 오스트리아 비엔나(Vienna)를 출발하여 이탈리아 로마(Rome)를 경유하여 같은 날 10시 35분 이탈리아 브린디시(Brindisi)에 도착하는 일정으로, 이탈리아의 알리탈리아항공(Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A.)(피고, 이하 ‘Y’라 한다)의<sup>15)</sup> 여객승차권을 예약하였다.

12) Sophia Tang, *Air Carriers' Obligation in "Extraordinary Circumstances"*, 4 Eur. J. Risk Reg. 275, 275 (2013).

13) Richard Colbey, "European Court Rules on Airline Compensation," *The Guardian*, Saturday 21 March 2009, <<http://www.theguardian.com/money/2009/mar/21/airline-ticket-justice-compensation?commentpage=1>> (2014. 9. 20. 최종방문).

14) Case C-549/07, *Wallentin-Hermann v Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA*, [2008] ECR I-11061 (Press Release No 100/08).

15) 알리탈리아 항공회사는 1946년에 설립한 이탈리아의 국영 항공사로 로마에 있는 레오나르도 다 빈치 국제공항을 허브 공항으로 두고 있다. 2000년대 중반 이후 경영난으로 인하여 2009년에 이

(2) X는 자신, 자신의 남편 및 딸을 포함한 총 3장의 항공권을 예약하였다. 이들은 탑승절차 완료 후, 항공사로부터 출발예정시각 5분 전에 해당 항공편이 결항되었음을 통지받았다. 이에 X들은 알리탈리아 항공이 아닌 오스트리안 항공(Austrian Airlines)의 로마행 항공기에 탑승하는 것으로 항공편 일정을 변경하고 09시40분에 로마의 레오나르도 다빈치 국제공항(Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino)에 도착하였다.

그러나 X들이 공항에 도착한 후에는 브린디시행 비행기 노선이 모두 출발한 상태였고 대체 항공편을 이용할 수 없는 상황이었다. 결국 X들은 예정 일정보다 한참 늦은 14시 15분에 브린디시에 도착하게 되었다.

(3) Y항공사의 결항 원인은 해당 항공기 엔진터빈의 복합적 결함 발생으로 판명되었다. 그런데 이 결함은 항공기 출항 예정일의 바로 전날인 2005년 6월 27일 01시에 이미 판명되어 항공사에 통지된 상황이었다. 해당 항공기의 수리를 위해서는 예비부품의 조달과 관련 기술자들의 파견이 필요하였기 때문에, 2005년 7월 8일에 이르러서야 수리·정비가 완료되었다.

(4) 결국 X는 Y사에게 EC 261/2004 규칙 제5조 제1항 및 제7조 제1항에 따른 250 유로의 보상 및 10 유로의 전화비용의 지급을 청구하였다. 그러나 Y사는 이를 지급거절하였고, 이에 X는 오스트리아 비엔나상사법원(Handelsgericht Wien)에 Y사를 상대로 보상금 지급청구의 소를 제기하게 되었다.

## 2. 판결요지

### (1) 제1심 및 항소심

사안의 제1심인 오스트리아 비엔나 상사법원은 본건 항공기에 발생한 기술적인 문제가 항공운송인의 보상의무를 면제하는 항공운송여객보상에 관한 EC No 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 언급된 ‘특별한 사정’(extraordinary circumstances)에는 해당하지 않는다고 판단하여 X의 청구를 인용하였다. 이에 Y사는 오스트리아 비엔나고등법원(Oberlandesgericht Wien)에 항소하였다.

---

탈리아의 카이(CAI) 투자그룹 항공 부문을 인수하였다.

비엔나고등법원은 EC 261/2004 규칙의 해석을 이유로, 소송절차를 중단하고 EU 사법재판소(Court of Justice of the European Union, ECJ)에 해당 문제에 대한 선행판단을 요청하였다. 이는 다음과 같은 4가지의 법리해석에 관한 것이다.

첫째, 항공기상 기술적인 문제가 결항의 원인으로 판명된 경우, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 의미하는 특별한 사정에 해당하는지 여부이다. 이에는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에 기반한 운송인의 면책사유를 몬트리올 협약 제19조에 근거하여 해석하여야 하는지의 문제도 포함되어 있었다.

둘째, 항공기 결항의 이유로 기술적 문제가 평균이상의 빈도로 발생하는 경우에도 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 의미하는 특별한 사정에 해당한다고 할 수 있겠는가이다.

셋째, 항공운송인이 항공기 정비에 관한 최소한의 법적 요건을 충족하였음을 입증한 경우에는, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항상 ‘합리적인 모든 조치’(all reasonable measures)에 대하여 동규칙 제5조 및 제7조에서 정한 보상의무가 면제될 수 있는가이다.

넷째, 항공기의 기술적 문제의 원인에 항공운송인과는 무관한 불가항력 또는 자연재해가 존재하는 경우, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 의미하는 특별한 사정으로 볼 수 있겠는가이다.

## (2) EU 사법재판소 판결<sup>16)</sup>

비엔나고등법원이 요청한 4가지의 법리해석에 관하여 EU 사법재판소는 다음과 같이 판시하였다.

첫째, 항공기상 기술적인 문제가 결항의 원인으로 판명된 경우, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 의미하는 특별한 사정에 해당하지 않는다. 항공운송에 있어서 항공기 정비의 기술적인 범위와 실시에 관한 구체적인 조건들은, 항공운송인이 항공기를 운항하기 위한 준비과정에서 불가피하게 이루어지는 것들이다. 즉, 항공기의 성능 유지 실패로 인해 야기된 기술적 문제는 항공운송인의 일상적인 행위로서 고유한 업무범위에 속한다고 보아야 한다.

16) 판결문에 관하여는 <<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-549/07>>에서 참조 가능하다(2014. 9. 25. 최종방문).

만약 항공기의 기술적 문제가 그 성질상 또는 원인상 항공운송인의 통상적인 고유한 업무집행에 해당되는 것이 아니며 해당 운송인의 현실적 지배를 벗어나는 사실로부터 발생한 것일 경우에는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정에는 해당된다고 볼 수 있겠으나, 본건에서는 그러한 사실들을 추정할 수 없다.<sup>17)</sup>

둘째, 항공운송인의 입장에서 기술적 문제의 발생빈도는 그것만으로 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정의 존재 여부를 결정짓는 요소로 판단할 수 없다. 즉, 항공기의 기술적 문제가 평균적 발생빈도를 벗어나는 범위에서 발생하였다고 하더라도 그 자체만으로 특별한 사정에 해당한다고 볼 수는 없다.

셋째, 특별한 사정의 존재만으로 운송인의 보상의무가 면제되는 것은 아니다. 항공운송인은 항공일정의 결항과 같은 특별한 사정을 방지하기 위해 취했던 모든 행위들, 예컨대, 항공사의 직원 또는 설비의 배치나 나아가 피해자들에게 대한 금융수단의 제공 등이 있었음을 증명해야 하는 것이다. 그러나 이 부분들에 입증은 본건 사실관계상 명확하지 않다.

따라서 항공운송인이 항공기 정비에 관한 최소한의 규칙을 준수하였다고 하는 사실과 그것만으로 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 합리적인 모든 조치를 취했다라고 증명하는 경우라면, 이러한 사실만으로 동규칙 제5조 제1항 및 제7조 제1항에 근거한 운송인의 보상의무 면책규정을 적용할 수 없다.

### Ⅲ. 사안의 검토

#### 1. 쟁점

본 사안은 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정의 의미를 EU 사법 재판소가 처음으로 명확하게 밝혔다는 점에서 주요한 판결이다. 또한 몬트리올 협약과 EC 261/2004 규칙의 해석상의 적용 관계를 판단하였다는 점에서도 의

17) EU 사법재판소는 항공운송인의 지배 가능한 범위를 벗어나는 기술적 문제의 예시로서, 항공기가 이미 운항을 시작한 상황에서 운항안전에 심각한 영향을 미치는 ‘숨은 제조결함’(hidden manufacturing defect) 등이 발견되는 경우 또는 항공기의 파괴·테러행위(sabotage or terrorism)가 있는 경우 등을 제시하였다.

의가 있다.

본건에서 중심으로 다루어진 쟁점은, ① 항공기상의 기술적인 문제가 결항의 원인으로 판명된 경우, 이것이 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항상 특별한 사정에 해당하는가, 또한 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에 기반한 운송인의 면책사유를 몬트리올 협약 제19조에 근거하여 해석하여야 하는가, ② 항공운송인이 해당 기술적 문제가 평균이상의 발생빈도에 의한 것으로 항변하는 경우, 이것 또한 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정에 해당하는가, ③ 항공운송인이 항공기 정비에 관한 최소한의 법적 요건을 충족하였고 이를 증명하였다면, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 합리적인 모든 조치의 요건을 충족하는가이다.

이하에서는 이에 관한 EU 사법재판소의 해석론을 중심으로 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정 및 합리적인 모든 조치의 의미를 파악하고 본건 쟁점에서의 적용 여부를 판단해 본다.

## 2. EC 261/2004 규칙상 여객보상원칙

앞서 언급한 바와 같이, EU에서는 역내 항공운송에 관한 각종의 규칙을 제정하여 이를 운용하고 있는데, 본건에서 문제가 된 것은 항공운송여객보상규칙에 관한 EC 261/2004 규칙이다. EC 261/2004 규칙은 2004년 2월 11일 제정되어 2005년 2월 17일부터 발효되었고, 동규칙의 제정으로 1991년의 ‘항공여객운송에서의 탑승거부시 보상에 관한 일반규칙’(이하 ‘EEC 295/91 규칙’이라 한다)은<sup>18)</sup> 폐지되었다.

EC 261/2004 규칙은 전체적으로 19개의 조문으로 구성되어 있고, 크게 ① 항공기의 탑승거부(denied boarding), ② 운항취소(cancellation), ③ 연착(delay), ④ 항공여객의 보상기준의 체계로 이루어져 있다.<sup>19)</sup> EC 261/2004 규칙의 적용범위와 관련하여, 동 규칙 전문에서는 다음과 같은 일반원칙들을 밝히고 있다.

18) Regulation (EEC) No 295/91 of 4 February 1991 establishing common rules for a denied-boarding compensation system in scheduled air transport, 1991 O.J. (L 36) 5. EEC 295/91 규칙에 관하여는 Stephen Dempsey, *Competition in the Air: European Union Regulation of Commercial Aviation*, 66 J. Air L. & Com. 979, 1148-1149 (2001) 참조.

19) Jae Woon Lee & Joseph Charles Wheeler, *Air Carrier Liability for Delay: a Plea to Return to International Uniformity*, 77 J. Air L. & Com. 43, 62 (2012).

첫째, 항공운송의 분야에서 EU 공동체에 의한 본 규칙은 특히 항공여객의 광범위한 보호를 확보하는 것에 그 목적이 있다. 나아가 소비자보호 일반의 요청에도 충분한 배려를 할 수 있도록 한다.

둘째, 탑승거부, 결항 및 현저한 지연은 항공여객에 중대한 불편과 불합리를 발생시키는 바, 이와 같은 불편함과 불합리들을 최대한 경감시켜야 한다. 특히 결항에 의해 항공여객에게 불편과 불합리가 발생한 경우, 항공운송인은 여객에게 출발시각 전에 결항을 통지하고, 합리적인 재항로 설정의 기회를 제공함으로써 해당 여객이 일정 변경을 원활하게 할 수 있도록 하여야 한다. 만약 항공운송인이 여객에게 이러한 일정변경의 기회를 제공하지 못한 경우에는 보상해주어야 한다. 다만 합리적인 모든 조치를 취했음에도 결항을 피할 수 없었던 경우라면 보상의무는 면제된다.

셋째, 항공운송인이 합리적인 모든 조치를 취했음에도 피할 수 없었던 특별한 사정에 의해 결항이 발생하였다면 해당 보상의무는 면제될 수 있다. 이러한 사정은 예컨대, ① 정치적 불안정성이 존재하는 경우, ② 해당 항공운항의 차질을 야기하는 기후변화가 존재하는 경우, ③ 항공보안상의 문제가 존재하는 경우, ④ 예기치 못한 안전운항상의 문제가 존재하는 경우 및 ⑤ 항공운송인의 업무에 영향을 미칠 수준의 파업이 발생한 경우 등이다.

넷째, 특정일에 있어서 특정 항공기에 관한 항공교통관리의 의사결정에 항공운송인이 합리적인 모든 조치를 취했음에도, 해당 항공기의 1개 노선 이상의 현저한 지연, 다음날까지의 지연 또는 결항이 발생한 경우에는 특별한 사정이 있는 것으로 간주하여야 한다.

한편 EC 261/2004 규칙 제5조에서는 항공기 결항과 관련하여, 보다 구체적인 여객보상 원칙을 설정하고 있는데, 다음과 같은 3가지이다.

첫째, 항공기 결항의 경우에 항공여객은 원칙적으로 EC 261/2004 규칙 제8조상의 환불(right to reimbursement) 또는 재항로설정(대체항공권 청구)의 권리(right to re-routing)를 갖는다.<sup>20)</sup>

둘째, 항공여객은 EC 261/2004 규칙 제9조 제2항에 근거해 항공운송인으로부터 항공일정 변경과 관련한 여러 가지 지원대책을 받을 권리(right to care)가 있다.<sup>21)</sup>

20) EC 261/2004 규칙 제5조 제1항 (a).

셋째, 항공결항이 있는 경우, 항공운송인은 여객에게 EC 261/2004 규칙 제7조에 근거한 보상권리(right to compensation)를 선택할 수 있도록 하여야 한다. 이는 ① 예정 도착지로의 가장 빠른 대체 항공편 제공, ② 예정 도착지로 가는 다음 항공편 제공, ③ 출발 공항에서의 항공권 환불인 바, 항공여객이 이중 어느 것도 선택하지 않을 경우에는 구체적인 보상을 하여야 한다. 다만 이러한 보상원칙은 ① 비행일 2주 전 항공여객에게 결항을 통보한 경우, ② 예정된 출발시각 2시간 이내 또는 예정된 도착시각 4시간 이내에 대체 항공편이 준비되고, 비행일 1~2주 전 여객에게 결항을 통보한 경우, ③ 예정된 출발시각 출발 1시간 이내 또는 예정된 도착시각 2시간 이내에 대체 항공편이 준비되고, 비행일 1주 이내에 여객에게 결항을 통보한 경우에는 해당되지 않는다.<sup>22)</sup>

위와 같은 여객보상 일반원칙에도 불구하고, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항은 “항공운송인이 합리적인 모든 조치(all reasonable measures)를 취했음에도 피할 수 없는 특별한 사정(extraordinary circumstances)에 의한 결항(비행취소)이 있었음을 증명한 경우에는 보상의무를 부담하지 아니한다.”고 규정함으로써,<sup>23)</sup> 항공운송인의 보상원칙 면제사유를 제시하고 있다.

한편 EC 261/2004 규칙 제7조는 항공여객의 보상청구권에 관한 구체적인 보상기준을 규정하고 있다. 예컨대, 항공여객은 ① 운항거리가 1,500km 이내인 경우에는 250 유로, ② 운항거리가 1,500km를 초과하는 EU 역내 노선 및 1,500km 초과 3,500km 이하인 기타 노선인 경우에는 400 유로, ③ 이 밖의 운항거리인 경우에는 600 유로를 보상받도록 되어 있다.<sup>24)</sup>

항공여객의 환불 및 재항로설정 권리에 관하여, EC 261/2004 규칙 제8조에서는 여객에게 다음과 같은 3가지의 선택권을 부여하고 있다. 이는 ① 재항로 변경노선이 최초 일정계획의 목적을 달성할 수 없는 경우에는 기존 항공권 전액의 환불 및 필요한 경우에는 출발지로의 가장 빠른 귀향 항공권 제공, ② 기존 항공권과 비교가능한 운항조건으로, 최종 도착지에 가장 빨리 도착할 수 있는 대체 항공편(re-routing)의 제공, ③ 기존 항공권과 비교가능한 운항조건으로, 추

21) EC 261/2004 규칙 제5조 제1항 (b).

22) EC 261/2004 규칙 제5조 제1항 (c).

23) EC 261/2004 규칙 제5조 제3항.

24) EC 261/2004 규칙 제7조 제1항 (a), (b), (c).

후 일정의 대체 항공편의 제공이다.<sup>25)</sup> 또한 항공운송인은 여객이 동의하는 경우에 한하여, 최종 도착지와 가까운 공항으로 가는 항공편을 제공할 수 있으며, 이 때에는 최종 도착지로의 다른 교통수단을 제공하여야 한다.<sup>26)</sup>

항공여객이 항공운송인으로부터 받을 수 있는 지원책으로, EC 261/2004 규칙 제9조는 기본적으로 다음과 같은 3가지를 규정한다. 예컨대, 항공운송인은 여객에게 ① 대기시간에 따른 식음료의 제공, ② 1박 이상의 숙박이 필요한 경우 또는 여객이 계획한 것 이상의 숙박이 필요해진 경우 호텔숙박권의 제공, ③ 공항과 숙박시설간 교통수단의 제공 등이다.<sup>27)</sup> 이에 추가하여 여객은 2회 이상의 전화, 텔렉스, 팩스 또는 이메일의 제공을 받을 수 있다.<sup>28)</sup>

### 3. EC 261/2004 규칙상 특별한 사정의 해석기준

EC 261/2004 규칙상 특별한 사정의 의미는 항공운송인의 책임 범위를 결정한다는 측면에서 매우 중요하다.<sup>29)</sup> 지금까지 제시된 EU 사법재판소의 판결에서도 항공운송인의 보상책임은 특별한 사정에 의하여 면제될 수 있음을 기본 원칙으로 삼고 있다.<sup>30)</sup>

EC 261/2004 규칙의 문면에 따르면, 특별한 사정은 “항공운송인이 모든 합리적인 조치를 취했음에도 불구하고 피할 수 없었던 사정”으로 정의될 수 있지만, 그 의미를 명확하게 파악하기 힘들다. 동 규칙의 용어정의 조항인 제2조에서도 특별한 사정의 정의에 관하여는 아무런 언급이 없다. 다만 동 규칙 전문 (14)에서는 특별한 사정에 상정 가능한 예시를 열거하고 있는데, ① 정치적 불안정성 (political instability), ② 항공운항을 달성할 수 없을 정도의 기후변화 (meteorological conditions), ③ 예상치 못한 운항안전상의 결함 (unexpected flight safety shortcomings), ④ 항공운송인의 업무에 영향을 미칠 수준의 파업

25) EC 261/2004 규칙 제8조 제1항 (a), (b), (c).

26) EC 261/2004 규칙 제8조 제3항.

27) EC 261/2004 규칙 제9조 제1항 (a), (b), (c).

28) EC 261/2004 규칙 제9조 제2항.

29) Tang, *supra* note 12, at 275.

30) C-402/07 & C-432/07, *Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH, Bock v Air France SA*, [2009] ECR I-10923.

(strikes) 등이다. 본건에서 문제된 항공기의 기술적 결함은 ③의 항공안전상의 결함에 포함된다고 볼 수 있겠다. 그러나 본 사안의 기술적 문제가 EC 261/2004 제5조 제3항의 특별한 사정으로 명확하게 인정되는지에 관하여는 단언하기 힘들다.

보통 EC 261/2004 규칙상 특별한 사정에 의한 운송인 면책은 결항 또는 장시간 연착의 경우에 인정되는데, 항공운송인이 이를 원인으로 여객에게 보상청구를 받게 되면, 일단 특별한 사정의 의미를 가능한 한 넓게 해석하여 이에 대한 면책을 주장하는 것이 통상적일 것이다. 본 판결에서도 Y항공사는 항공기의 기술적 문제를 특별한 사정에 포함하여 해석할 것으로 항변하고 있는데, 특별한 사정의 의미를 이렇게 포괄적으로 해석할 수 있느냐 하는 점이 문제이다.

항공운송인이 특별한 사정의 범위를 이렇게 확대해석하여 보상청구를 거절함으로써 소비자들의 상당한 비판을 받고 있다는 것은 현실적인 문제이기도 한데, 항공운송인이 개별 여객에게 단지 몇 백 유로의 보상을 지급한다는 차원에서 보면 이는 현저한 재정적 부담이라고 보기 힘들다는 지적도 있기 때문이다.<sup>31)</sup>

본 판결에서는 이러한 여론적 측면도 고려되었는데, 사법재판소는 EC 261/2004 규칙의 제정취지와 그 목적을 재조명하는 것으로부터 시작하여 특별한 사정의 의미와 범위를 판단하고 있다. 우선 오스트리아 비엔나고등법원은 EU 사법재판소에 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정을 해석함에 있어 동 규칙 전문 (14)의 문면을 함께 고려할 때, 결항의 원인이 된 기술적 문제가 이에 포함되는지 아니면 다른 종류의 사정으로 판단되어야 하는지를 묻고 있다. 나아가 EC 261/2004 규칙의 특별한 사정이 몬트리올 협약 제19조에 규정된 면책사유와 동일한 수준으로 해석할 수 있는지 여부에 관하여도 의견을 구하였다. 결국 특별한 사정의 의미 및 그 판단기준이 핵심적인 쟁점인 것이다.

이와 관련하여, 2006년의 *IATA & ELFAA v Department for Transport* 사건(이하 '*IATA & ELFAA* 사건'이라 한다)에서도<sup>32)</sup> 특별한 사정의 의미가 쟁점이 되었다.<sup>33)</sup> 이 사건에서 EU 사법재판소는 "EU 위원회가 정의하지 않은 용어의

31) Tang, *supra* note 12, at 276.

32) Case C-344/04, *International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v Department for Transport* [2006] ECR I-403. 이 판결에 관하여는 Lee & Wheeler, *supra* note 19, at 63-64 참조.

33) 이외에도 이 사건에서는 EC 261/2004 규칙에서 정하고 있는 보상기준의 체계가 항공사들이 현

의의 및 범위는 우선 해당 언어의 통상적 의미에 따라야 하고, 나아가 그 용어가 사용되는 문맥 및 해당 용어를 사용한 규정의 목적을 고려하여 판단하여야 한다.”고 밝히고, “해당 용어가 EU 공동체의 일반원칙, 특히 소비자보호의 원칙에 대한 예외로서 정한 규정을 포함하는 경우에는, 이를 엄격하게 해석하여야 하는 것으로 이해된다.”고 판단하였다.<sup>34)</sup>

이러한 취지에서 보면, 본건 결항과 관련한 EC 261/2004 규칙 제5조의 목적을 규명할 필요가 있다. 앞서도 언급했듯이 EC 261/2004 규칙의 전문에서는, 동 규칙의 제정취지와 적용원칙을 선언하고 있는 바, 전문 (1)에서는 항공운송의 분야에서 EU 공동체의 EC 261/2004 규칙은 특히 항공여객의 광범위한 권리 보호를 확보하고 항공소비자의 일반적 요청에 부응하기 위한 목적이 있음을 밝히고 있다. 또한 전문 (2)에서는 탑승거부, 결항 및 장시간의 연착은 항공여객에게 중대한 불편과 불합리를 발생시키므로, 궁극적으로는 이와 같은 불편함과 불합리들을 최대한 경감시켜야 할 것을 그 목적으로 선언한다.

특히 규칙 전문 (12)에서는, 결항에 의해 항공여객에게 불편과 불합리가 발생한 경우, 항공운송인은 여객에게 출발시각 전에 결항을 통지하고, 합리적인 재항로 설정의 기회를 제공함으로써 해당 여객이 일정 변경을 원활하게 할 수 있도록 하여야 함을 원칙으로 하고 있다. 또한 항공운송인이 여객에게 이러한 일정변경의 기회를 제공하지 못한 경우에는 보상이 기본원칙이라는 점을 밝히고 있다.

EC 261/2004 규칙의 전문 조항의 취지를 고려하여 볼 때, 동 규칙 제5조는 우선 제1항에서 항공운송인의 보상책임을 기본전제로 하고 있고, 예외적이며 특단의 사항으로서 제3항에서 ‘특별한 사정’을 운송인의 면책사유로써 규정하고 있다. 즉, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정은 예외적인 경우에 한하여 가급적 엄격하게 해석하여야 하는 것이다.

판례의 입장도 이러한 엄격한 해석기준에 따라 특별한 사정의 의미를 파악하고 있다. 지난 2013년 *McDonagh v Ryanair Ltd* 사건에서도<sup>35)</sup> 이 부분이 사안의 쟁점이 되었는데, EU 사법재판소에서는 “EC 261/2004 규칙상 항공운송인의 면

실적으로 책정하고 있는 운임체계울과는 맞지 않다는 점도 논란이 되었다. 사법재판소는 EC 261/2004 규칙의 입법취지는 항공결항과 연착을 감소하기 위한 목적과 항공여객의 권리보호를 확보하기 위함에 있으므로, EC 261/2004 규칙의 보상기준 체계에 문제가 없음을 밝혔다.

34) Case C-344/04, *IATA & ELFAA v. Department for Transport*, para. 76.

35) Case C-12/11, *McDonagh v Ryanair Ltd* [2013] ECR O.

책사유로 기능하는 특별한 사정이란 일반적인 범위에서의 특별한 사정(normal extraordinary circumstances)이 아니라 항공운송인의 모든 보상책임을 면제시킬 수 있을 정도의 ‘극도의 특별한 사정’(super extraordinary circumstances)으로 이해하여야 한다.”고 밝히,<sup>36)</sup> 특별한 사정의 범위를 매우 엄격하고 좁게 판단하고 있다.

‘특별한’(extraordinary)이라는 용어는 이미 일반적이거나 정상적인 상황이 아님을 나타내는 용어이다. 2006년의 *Aulinger v Bundesrepublik Deutschland* 사건에서<sup>37)</sup> ‘특별한’이라는 단어 자체가 일종의 비정상(out of ordinary)이나 지배 불능(beyond control)과 같은 의미를 나타내고 있다고 밝히면서 EC 261/2004 규칙상 특별한 사정을 해석할 때에는 용어 본래의 취지에 맞추어 판단해야 한다고 언급하였다.

‘특별한’(extraordinary)의 의미를 단순히 정상적인 범주에서 ‘특정하게’(particularly) 또는 ‘평이함’(normality)을 벗어나는 수준 정도로는 해석할 수 없다. EC 261/2004 규칙의 전문 및 동 규칙 제5조의 전체적인 구조를 보더라도, 특별한 사정이라는 면책사유가 항공운송인의 책임 감면을 위해 도입한 것이라고는 보기 힘들다. 즉, 항공운송인의 주의의무를 면제하고자 하는 취지의 규정들은 EC 261/2004 규칙 자체의 입법적 목적과는 본질적으로 일치하지 않는다는 것이다. 항공운송인의 책임을 감면하여 형평의 이익을 실현하기 위해, EU 위원회가 EC 261/2004 규칙을 제정한 것은 아니며, 반대로 항공운송인을 규제하기 위해 동 규칙을 제정한 것도 아니다.

EC 261/2004 규칙 전문에서 밝히고 있는 바와 같이 동 규칙은 높은 수준의 여객 보호(high level of protection for passengers)라는 관점에서 궁극적인 입법의 취지를 검토하여야 한다.<sup>38)</sup> 이렇게 보면, 결국 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정의 의미는 그 해석범위에 있어, 예외적인 경우에 한해 엄격하고 좁게 판단해야 할 것이며, 이것이 EU 판례의 일관적인 태도이다.

36) *Id.* para 16.

37) Case C-371/03, *Aulinger v Bundesrepublik Deutschland*, [2006] ECR I-2207.

38) Case C-12/11, *McDonagh v Ryanair Ltd.*, para. 31.

#### 4. 본건 기술적 문제와 특별한 사정의 의미 (쟁점1)

본 사안에서는 결함이 항공기의 기술적 문제에 의한 것으로 판명되었다. 구체적으로는 항공기 엔진터빈의 복합적인 결함 발생에 따라 항공정비 보완업무상 비행이 취소된 것이다. 그런데 문제는 이러한 항공기의 기술적 결함을 이륙 예정일 전날에 이미 Y항공사 내부에서 인지하고 있었다는 점이다. 즉, 신속한 정비가 불가능하였으며, 해당 항공기의 수리를 위해서는 예비부품이나 항공정비사들이 필요한 상황이었던 것이다.

보통 항공운송업에 있어서의 특수한 산업조건이나 항공기의 기술적 복잡성에 대한 대비는 정도의 차이는 있을지라도 합리적으로 예견되는 일이다. 이는 항공운송인에게 당연히 요청될 수 있는 영업상의 업무집행이다. 항공기의 운항을 영업으로 하는 이상 항공기 정비와 항공기의 기술적 문제에 관한 업무는 필연적으로 발생하는 것이다.

본건의 기술적 문제도 이러한 전제하에 고려되어야 하는 바, 사실관계상 EC 261/2004 규칙 전문에서 밝히고 있는 특별한 사정에 해당하는 일단의 예시들은 발견되지 않았다. 예컨대, 정치적 불안정성이나 현저한 기후변화, 항공보안상의 문제 또는 항공사 종업원들의 동맹파업과 같은 사정들은 본건에서 찾아볼 수 없다. 다만 안전운항과 관련한 문제가 항공기의 기술적 문제에 연관될 수 있겠는데, 쟁점은 이러한 기술적 문제를 항공운송인이 전혀 예상할 수 없었던 특별한 사정으로 분류할 수 있겠느냐 하는 점에 있다. 나아가 기술적 문제를 차단하기 위해 항공운송인이 합리적인 모든 조치를 취했었는가도 문제인 것이다.

항공운송업의 통상적 업무 중 하나로서 항공기의 정기검사가 이루어진다는 점에서 보면, 수시적인 항공 정비를 태만히 행함으로써 발생할 수 있는 기술적 문제의 해결은 항공운송인에게는 통상적인 업무집행의 하나로 생각할 수 있다. 즉, 항공정비와 같은 기술적 문제를 해결하는 것은 항공운송인에 고유한 업무집행의 하나라는 것이다. 따라서 항공기의 ‘정비 중에’ 또는 ‘정비를 해태함으로써’ 발생하는 기술적 문제들은 그 자체로 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 의미하는 특별한 사정의 범주에는 해당되지 않는다고 볼 수 있다.

그러나 특별한 사정에 포함될 수 있는 기술적 문제들도 생기는 경우가 있다.

이는 해당 항공기의 기술적 문제가 항공운송인의 고유한 업무집행이 아니며 또한 그 문제가 운송인의 현실적 지배를 벗어나는 경우에 해당될 것이다. 예를 들면, 항공운송인이 보유한 항공기에 제조상의 결함이나 하자가 있는 경우로서, 해당 제조업체 또는 행정당국에서 이러한 항공기의 제조결함을 지적한 경우이다. 또 다른 예로는 제3자에 의한 항공기 파괴 또는 테러행위로 인해 항공기에 손괴가 발생한 경우를 생각할 수 있겠다.

물론 본건에서 항공운송인이 주장한 항공기의 기술적 문제는 제조상의 결함이나 하자가 아니었고, 또한 제3자에 의한 파괴 또는 테러행위는 더더욱 아니었다. 즉, 항공운송인이 통상적인 항공정비 과정에서 항공기의 성능 유지 실패로 인해 야기된 기술적 문제라는 점을 추정할 수 있는 것이다. EU 사법재판소는 이러한 논리 전개에 따라 본건 항공기의 기술적 문제 및 그에 관한 해결은 항공운송인이 통상적으로 행하는 고유한 업무범위에 속하는 것이며, 따라서 특별한 사정에는 포함될 수 없다고 하였다.

그러나 생각건대, 본건 항공기의 기술적 문제를 EC 261/2004 규칙 전문에서 언급한 ‘예상치 못한 안전운항상의 문제’로 파악한다면, 통상적인 고유업무라는 범주에 본건 기술적 문제를 무조건적으로 포함시킬 수 있을까에 관하여는 다소 의문이다. EU 사법재판소는 예상치 못한 안전운항상의 의미 또는 그러한 범위 등에 관하여는 본 판결에서 아무런 판단을 하고 있지 않다. 항공기의 기술적 문제라는 것이 어차피 항공안전에 직결된 문제라는 점에서는 이론의 여지가 없다고 본다면, 이에 대한 판단 자체를 유보한 사법재판소의 해석론은 수긍하기 어렵다. 즉, 본건 기술적 문제는 EC 261/2004 규칙 전문에서 제시된 예상치 못한 안전운항상의 문제에 해당할 수 있고, 그렇다면 특별한 사정의 범위에 해당될 수 있지 않을까 하는 논의가 제기될 수 있는 것이다. 사법재판소는 이에 관해 명확한 설명을 하지 않았다.

한편 본 판결에서는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에 기반한 운송인의 면책 사유를 몬트리올 협약 제19조에 근거하여 해석하여야 하는가라는 의문이 제기되었다. 이는 본질적으로 EU 규칙과 국제협약의 적용순위에 대한 문제이기도 하였다. EU는 이미 2002년에 몬트리올 협약을 입법·수용하여 EC No 889/2002 규칙을 제정하고 있었고, EC 조약 제300조 제7호는 EU 공동체는 EU 위원회에

의해 체결된 협정에 구속되며 그러한 협정은 EU의 2차 입법에 우선하고 있음을 밝히고 있다. 기존의 EU 사법재판소에서도 이점을 지적하며,<sup>39)</sup> 몬트리올 협약이 해석상 우선 적용됨을 선언하고 있다. 본건 사법재판소에서도 이를 전제로 하여 판단을 내리고는 있으나, 사안의 쟁점과 관련하여서는 몬트리올 협약에 근거할 필요가 없다는 해석론을 제시하고 있다.

EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 사용한 ‘특별한 사정’이라는 용어는 몬트리올 협약 제19조에는 찾아볼 수 없는 용어이다. 몬트리올 협약 제19조는 “운송인은 승객·수하물 또는 화물의 운송지연으로 인한 손해에 대해서도 책임을 진다. 다만 운송인은 지연손해를 피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치(all measures)를 다하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 것을 증명한 경우에는 책임을 지지 아니한다.”고 규정할 뿐이다. 나아가 몬트리올 협약 전 조문을 보더라도 특별한 사정에 관한 개념은 언급되지 않고 있다. 또한 몬트리올 협약 제19조는 운송지연의 경우만을 대상으로 하고 있으나, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항은 항공기 결항을 그 대상으로 하고 있다.

2006년의 *IATA & ELFAA* 판결에서는, “몬트리올 협약 제19조는 운송지연의 경우 해당 여객의 구제방법으로 개인적인 손해배상청구를 요건으로써 규정한 조항이며, EC 261/2004 규칙 제5조는 보다 정형적이며 신속한 보상방법을 규정한 조항이다”라는 점에서 차이점을 밝힌 바가 있다.<sup>40)</sup> 즉, EC 261/2004 규칙 제5조의 보상방법은 몬트리올 협약 제19조의 방법과는 독립적으로 운용될 수 있으며 보다 신속한 단계로 활용될 수 있음을 의미하는 것이다. 이렇게 보면 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항을 해석함에 있어 몬트리올 협약에 근거하여 판단할 필요는 없다. 본건 EU 사법재판소 역시 몬트리올 협약이 EC 261/2004 규칙 해석의 결정적 지침은 아니라고 판시하였다.

39) C-173/07, *Emirates Airlines-Direktion für Deutschland v Diether Schenkel*, [2008] ECR I-05237.

40) Case C-344/04, *IATA & ELFAA*, para. 465-467.

## 5. 본건 기술적 문제의 발생빈도와 특별한 사정의 판단 (쟁점2)

Y항공사는 본건 항공기의 기술적 문제가 평균이상의 빈도로써 발생한 것이며, 이러한 점에서 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정에 해당된다고 주장하였다. 사법재판소는 항공운송인의 입장에서 기술적 문제의 발생빈도 자체만으로는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정의 존재 여부를 결정짓는 요소로 판단할 수 없다고 보았다. 즉, 항공기의 기술적 문제가 평균적 발생빈도를 벗어나는 범위에서 발생했다고 하더라도 그 자체만으로 특별한 사정에 해당하지는 않는다는 것이다.

그러나 이 논점에 대한 사법재판소의 판단에도 다음과 같은 의문이 제기된다. 본건 기술적 문제의 해결이 항공운송인이 통상적으로 행하는 고유한 업무 범위에 속한다고 하더라도, 발생빈도의 횟수가 운송인이 지배가능한 범위를 벗어나는 경우에는 문제가 된다. 만약 발생빈도가 극도의 비정상적인 패턴으로 발생하는 경우라면, 이를 단순히 통상적 고유업무의 범위 내에서만 판단할 수 있을까? 나아가 항공기에 기술적 문제가 발생하여 이를 해결하기 위해 항공운송인이 모든 주의를 기울여 합리적인 조치를 취했음에도 불구하고, 극도의 고빈도 형태로써 기술적 문제들이 다발하는 경우라면, 이것 또한 단순히 통상적 고유업무의 범위로 볼 수 있을까? 즉, 평균이상의 발생빈도라는 것이 추후에 항공기의 제조상 결함과 같은 문제로 판명될 수도 있는데, 단순히 발생빈도 자체만으로는 특별한 사정을 추정할 수 없다고 한 사법재판소의 이론에는 의문이 있다는 것이다. 또한 항공장비의 설비 운용상 발생할 수 있는 기계적인 숨은 결함(latent defect)으로 인해 다발적인 기술적 문제들이 발생할 수 있는데, 이는 운송인의 합리적인 모든 조치에도 불구하고 회피불가능한 것들이 대부분이다. 즉, 이러한 점들이 특별한 사정을 판단하는 하나의 요소로서 작용할 수 있다는 점이다.

본 사안에서 EU 사법재판소는 평균적인 발생빈도와 본건 기술적 문제의 발생빈도 간의 특이성 규명 나아가 발생빈도로 인해 특별한 사정을 구성하게 되는 실질적인 요소 및 과정 등에 대하여 상세하게 다루지 않았다. 이 점이 아쉬운 부분이라 하겠다.

## 6. 본건 항공운송인의 합리적인 모든 조치의 범위 (쟁점3)

Y항공사는 항공기 정비에 관한 최소한의 법적 요건을 충족하였으므로, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 의미하는 합리적인 모든 조치를 취했다고 항변하며 보상책임의 면제를 주장하였다.

EC 261/2004 규칙은 특별한 사정의 존재만으로 운송인의 보상책임을 면제시키지는 않는다. 항공운송인은 항공기 결항과 같은 특별한 사정을 방지하기 위해 기술적·경제적으로 실행가능한 모든 조치를 취해야만 하고 그럼에도 불구하고 결항을 피할 수 없었음을 입증해야만 보상책임이 면제된다. 여기서 실행가능한 모든 조치에는 인적·물적 조직이나 금융수단 등이 포함될 것인 바, 예를 들면 항공사의 직원을 적극적으로 투입하거나 항공정비 설비를 재배치하거나 또는 여객에게 적극적인 금전보상을 지급하거나 하는 등의 조치가 될 것이다.

항공운송인은 이와 같이 기술적·경제적으로 실행가능한 합리적인 모든 조치를 취해야 하며 이에 대한 증명책임을 부담한다. 그럼에도 불구하고 항공기 결항과 같은 사정을 피할 수 없어야 보상책임이 면제된다. EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 문면상 특별한 사정에 기한 면책사유는 이처럼 엄격하고 까다로운 단계를 거쳐야 한다.

EU 사법재판소는 항공운송인이 항공기 정비에 관한 최소한의 규칙을 준수하였다고 하는 사실만으로는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항을 원용하기에 불충분하다고 지적하고 있다. 실제로 Y항공사는 항공기의 기술적 문제를 내부통보로서 이미 인지하고 있었으나, X에게는 비행기 출발예정시각 단 5분 전에 해당 항공편의 결항을 통지하였다. 또한 Y사는 재항로 설정의 방편으로 대체 항공편을 X에게 제공하였으나, X의 최종 목적지 도착은 최초 예정시각 보다 4시간 정도가 연착되었고, X는 일정변경에 따른 손해를 입게 된 것이다. Y사는 항공정비에 관한 물적 설비를 재배치하여 결항을 방지하거나 X에게 적극적인 금전보상을 지급하거나 하는 등의 모든 조치를 취하지 않았다.

단순히 항공정비의 법적 정기검사만을 준수하였다고 주장하는 것만으로는, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항상의 보상책임 면제의 전제요건이 될 수 없음이 명백하다. EU 사법재판소에서조차 이러한 취지로 판단하고 있다.

## IV. 결 어

2008년의 *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia* 판결은 EU의 항공여객보상에 관한 EC 261/2004 규칙상 항공운송인의 면책사유로 기능하는 ‘특별한 사정’의 의미를 밝히고 구체적인 판단기준을 제시하였다는 점에서 중요한 의의를 갖는다.

EC 261/2004 규칙은 탑승거부, 결항, 장시간 연착으로 인한 항공운송인의 보상책임을 정하고 있는 바, 특히 동 규칙 제5조 제3항에 따르면 항공운송인이 합리적인 모든 조치를 취했음에도 피할 수 없었던 특별한 사정으로 결항이 발생하였음을 입증한 경우에는 보상의무를 부담하지 않게 된다. 여기서 운송인의 책임면제사유인 이러한 특별한 사정의 법리해석에 관하여는 그간 명확히 판단하기가 어렵다는 문제가 있었다. 다만 본 논문에서 검토한 *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia* 판결에서는 이에 대한 일정한 판단기준을 설정하였다는 점에서 지금까지 많은 사례들에서 확립된 선례로 인용되고 있다.

본 판결에 따르면, 특별한 사정이란 단순히 정상적인 범주를 특정하게 또는 평이하게 벗어나는 것이 아닌 극도로 비정상적인 사정을 의미하는 것인데, 사법재판소는 이를 EC 261/2004 규칙의 전문 및 동 규칙 제5조의 전체적인 구조에 비추어 그 개념의 도입취지를 추론하고 있다. 요컨대, EC 261/2004 규칙의 궁극적 입법취지는 높은 수준의 여객 보호에 있고, 그러한 관점에서 동 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정의 의미를 파악한다면, 지극히 예외적인 경우에 한하여 가급적 엄격하고 좁게 해석해야 할 것을 요청하고 있다.

다만 그 이론구성에 관하여는 다소 비판이 제기되기도 한다. 본 논문의 결론으로서, 시사점에 갈음하여 본 판결의 몇 가지 문제점을 지적해두고자 한다. 이는 앞서 검토한 쟁점 (1)과 쟁점 (2)에 관한 것이다.

첫째, 본건 항공기의 기술적 문제는 EC 261/2004 규칙 전문 (14)에서 특별한 사정의 예시로 들고 있는 ‘예상치 못한 안전운항상의 문제’와 관련된 것이다. 그러나 EU 사법재판소는 예상치 못한 안전운항상의 의미나 그 유형에 관하여는 아무런 언급이 없고, 본건 기술적 문제를 항공운송인의 통상적인 고유한 업무라는 측면에서 강조할 뿐이었다.

항공기의 기술적 문제, 본건에서 문제된 엔진터빈의 복합적 결함은 항공운항

의 장애요인으로 안전운항상의 문제가 명확하다. 실제로 항공운송인은 항공정비에 관해 법적인 정기검사를 시행해 오고 있었으나, 갑작스러운 엔진터빈 문제로 결항이라는 예상치 못한 사정이 발생한 것이다. 수차례의 항공정비에 의해서도 발견되지 않는 기술적 문제가 비행기 이륙 직전, 항공기 기장에 의해 발견되는 경우에도 이를 항공운송인의 통상적인 고유 업무로 볼 수 있을지는 의문이다.

만약 이러한 점들이 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정이 아니라면, 무엇이 특별한 사정으로 포섭될 수 있는지 명확하게 단언하기 어려울 것이다. 즉, 본건에서 발생한 기술적 문제 역시 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정으로 판단할 여지도 있다는 것이다. 이에 대한 구체적인 판단을 유보한 사법재판소의 판시사항은 문제가 있다고 본다.

둘째, EU 사법재판소는 기술적 문제의 발생빈도 자체만으로는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정을 판단할 수 없다고 밝히고 있는데, 이점도 의문이다. 본건 기술적 문제의 발생빈도 횟수가 만약 극도의 비정상적인 패턴으로 발생하는 경우라면, 이를 단순히 통상적 고유업무의 범위에서만 파악할 수는 없다. 즉, 항공운송인이 모든 주의를 기울여 합리적인 조치를 취했음에도, 극도의 비정상적 발생빈도의 형태로 기술적 문제가 발생하는 경우라면, 이는 특별한 사정에 해당할 수 있는 것이다. 사법재판소는 발생빈도 자체가 특별한 사정의 존재를 결정짓는 요소는 아니라고 하고 있는데 수증하기 어렵다.

예컨대, 평균이상의 발생빈도라는 것이 추후에 항공기의 제조상 결함과 같은 문제로 판명될 수도 있으며, 기계적 설비의 운용상 발생할 수 있는 숨은 결함으로 인해 다발적인 기술적 문제가 발생할 수도 있다. 이는 운송인의 합리적인 모든 조치에도 불구하고 발생할 수 있는 회피불가능한 사정이며, 운송인의 지배범위를 벗어나는 특별한 사정에 해당된다고 볼 수 있는 것이다.

본 사안에서 EU 사법재판소는 평균적인 발생빈도와 본건 기술적 문제의 발생빈도 간의 특이성 규명 나아가 발생빈도로 인해 특별한 사정을 구성하게 되는 실질적인 요소 및 과정 등에 대하여 상세하게 검토하지 않았다. 리딩케이스로 취급되는 본 판결의 해석론 치고는 다소 아쉬운 점이라 볼 수 있겠다.

## 참고문헌

### <국내문헌>

- 김제철·박진서·김진후, 『항공교통이용자 보호를 위한 제도 시행방안 연구』, 한국교통연구원, 2010.
- 이균성, 『신해상법대계』, 한국해양수산개발원, 2010.
- 최준선, 『보험법·해상법·항공운송법』, 제8판, 삼성사, 2014.
- \_\_\_\_\_, 『국제거래법』, 제9판, 삼성사, 2014.
- 이강빈, “몬트리올 협약을 수용한 한국의 국내 입법상 항공운송인의 책임제도”, 『한국항공우주정책·법학회지』, 제27권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2012.

### <외국문헌>

- Stephen Dempsey, *Competition in the Air: European Union Regulation of Commercial Aviation*, 66 J. Air L. & Com. 979 (2001).
- Koen Lenaerts, *How the ECJ Thinks: A Study on Judicial Legitimacy*, 36 Fordham Int'l L.J. 1302 (2013).
- Jae Woon Lee & Joseph Charles Wheeler, *Air Carrier Liability for Delay: a Plea to Return to International Uniformity*, 77 J. Air L. & Com. 43 (2012).
- Massimiliano Piras, *International Recent Developments: European Union-Maritime Passenger Transport*, 36 Tul. Mar. L.J. 627 (2012).
- Sophia Tang, *Air Carriers' Obligation in Extraordinary Circumstances*, 4 Eur. J. Risk Reg. 275 (2013).

## 초 록

본 논문은 국내 선행연구가 아직 이루어지지 않은 2008년 EU 사법재판소의 *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia* 판결을 검토하고, EU의 항공여객보상에 관한 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정의 의미와 판단기준을 분석한 논문이다.

EC 261/2004 규칙상 특별한 사정의 의미와 그 범위는 항공운송인의 여객보상책임을 면제한다는 측면에서 매우 중요한 의의를 갖는다. 그러나 EC 261/2004 규칙의 문면상 특별한 사정의 법리해석이 명확하지 않기 때문에 이를 구체적으로 파악하기가 쉽지 않다는 문제가 있다. 2008년의 *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia* 판결에서는 이에 대한 일정한 판단기준을 설정하였다는 점에서 지금까지 많은 사례들에서 확립된 선례로 인용되고 있다. 다만 그 이론구성에 관하여는 다음과 같은 2가지의 문제점이 있다.

첫째, 본건 항공기의 기술적 문제는 EC 261/2004 규칙 전문 (14)에서 특별한 사정의 예시로 들고 있는 ‘예상치 못한 안전운항상의 문제’와 관련된 것이다. 그러나 EU 사법재판소는 예상치 못한 안전운항상의 의미나 그 유형에 관하여는 아무런 언급이 없고, 본건 기술적 문제를 항공운송인의 통상적인 고유한 업무라는 측면에서 강조하고 있다.

항공기의 기술적 문제, 본건에서 문제된 엔진터빈의 복합적 결함은 안전한 항공운항의 장애요인으로, 안전운항상의 문제가 명확하다. 또한 항공운송인은 실제로 항공정비에 관해 법적인 정기검사를 시행해 오고 있었으나, 예상치 못한 엔진터빈 문제로 결항이라는 예상치 못한 사정이 발생된 것이다. 또한 수차례의 항공정비에 의해서는 발견되지 않는 기술적 문제가 비행기 이륙 직전, 항공기 기장에 의해 기술적 문제로 발견되는 경우에는 특별한 사정으로 판단될 수 있는 것은 아닌가 하는 의문도 제기된다.

만약 이러한 점들이 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정이 아니라면, 무엇이 특별한 사정으로 포섭될 수 있는지 명확하게 단언하기 어려울 것이다. 즉, 이와 같은 논리전개에 따른다면, 본건 기술적 문제는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정으로 판단할 여지도 있다는 점이다. 이에 대한 판단

자체를 유보한 사법재판소의 판시사항은 문제가 있다고 본다.

둘째, EU 사법재판소는 기술적 문제의 발생빈도 자체만으로는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정의 존재 여부를 결정짓는 요소로 판단할 수 없다고 설명하고 있는데, 이에 대하여도 의문이 제기된다. 본건 기술적 문제의 발생빈도 횟수가 만약 극도의 비정상적인 패턴으로 발생하는 경우라면, 이를 단순히 통상적 고유업무의 범위에서만 파악할 수 있겠느냐 하는 점이다. 즉, 항공 정비와 같은 기술적 문제를 해결하고자 할 때, 항공운송인이 모든 주의를 기울여 합리적인 조치를 취했음에도, 비정상적인 발생빈도의 형태로 기술적 문제가 발생하는 경우라면, 이는 특별한 사정에 해당될 수도 있게 된다.

예컨대, 평균이상의 발생빈도라는 것이 추후에 항공기의 제조상 결함과 같은 문제로 판명될 수도 있으며, 기계적 설비의 운용상 발생할 수 있는 숨은 결함으로 인해 다발적인 기술적 문제가 발생할 수도 있다.

본 사안에서 EU 사법재판소는 평균적인 발생빈도와 본건 기술적 문제의 발생빈도 간의 특이성 규명 나아가 발생빈도로 인해 특별한 사정을 구성하게 되는 실질적인 요소 및 과정 등에 대하여 상세하게 검토하지 않았다. 리딩케이스로 취급되는 본 판결의 해석론 치고는 다소 아쉬운 점이라 볼 수 있겠다.

**주제어** : 항공여객운송, EC 항공운송여객 보상규칙, 특별한 사정, 합리적인 모든 조치

## Abstract

### The Meaning of Extraordinary Circumstances under the Regulation No 261/2004 of the European Parliament and of the Council\*

Kim, Young-Ju\*\*

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation of assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights (Regulation No 261/2004) provides extra protection to air passengers in circumstances of denied boarding, cancellation and long-delay. The Regulation intends to provide a high level of protection to air passengers by imposing obligations on air carriers and, at the same time, offering extensive rights to air passengers. If denied boarding, cancellation and long-delay are caused by reasons other than *extraordinary circumstances*, passengers are entitled for compensation under Article 7 of Regulation No 261/2004.

In *Wallentin-Hermann v Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA*(Case C-549/07, [2008] ECR I-11061), the Court did, however, emphasize that this does not mean that it is never possible for technical problems to constitute extraordinary circumstances. It cited specific examples of where: an aircraft manufacturer or competent authority revealed that there was a hidden manufacturing defect on an aircraft which impacts on safety; or damage was caused to an aircraft as a result of an act of sabotage or terrorism. Such events are not inherent in the normal exercise of the activity of the air carrier concerned and is beyond the actual control of that carrier on account of its nature or origin.

One further point arising out of the court's decision is worth mentioning. It

---

\* This article was supported by the Daegu University Research Scholarship Grants.

\*\* Professor, Department of International Trade, Daegu University.

is not just necessary to satisfy the extraordinary circumstances test for the airline to be excused from paying compensation. It must also show that the circumstances could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.

It is clear from the language of the Court's decision that this is a tough test to meet: the airline will have to establish that, even if it had deployed all its resources in terms of staff or equipment and the financial means at its disposal, it would clearly not have been able - unless it had made intolerable sacrifices in the light of the capacities of its undertaking at the relevant time - to prevent the extraordinary circumstances with which it was confronted from leading to the cancellation of the flight.

**Key Words** : Air Carriage of Passengers, Regulation (EC) No 261/2004, Extraordinary Circumstances, All Reasonable Measures, Cancellation of Flights