

EU항공여객운송법 체제에서 대체항공편의 운항 지연과 특별한 사정의 범위

- 2020년 EU사법재판소 *A and Others v. Finnair Oyj*,
Case C-832/18 판결을 중심으로 -

서지민*

목 차

- I. 머리말
- II. 판결의 개요
 - 1. 사실관계
 - 2. 판결요지
- III. 판결의 검토
 - 1. 논점
 - 2. 운항지연과 보상원칙
 - 3. 특별한 사정의 판단기준
 - 4. 시사점
- IV. 맺음말

* 부산대학교 무역학부 조교수 (E-Mail : jmsur2020@pusan.ac.kr).

I. 머리말

최근 전 세계적으로 항공여객의 권리가 증대되고 있다. 미국도 그렇고 EU도 그렇고 우리나라도 그러한 경향을 보인다. 항공여객의 권리 확대는 소비자 보호 중시라는 국제적인 흐름에 따라가고 있는데, 안전 확보적 측면이나 서비스제공의 확대와 같은 측면을 보면 이 또한 산업 성장과 함께 중시되어야 할 가치일 것이다.

EU의 경우에는 1990년대 항공산업의 규제완화를 통해 전체적인 항공수요의 폭넓은 증대를 이루었다.¹⁾ 동시에 관련 법규 체계를 구축하여 항공사업, 항공운송, 항공서비스 등에 관한 각종의 역내 조약과 제도 등을 마련한 바 있다. 이중, 2004년 2월 11일에 제정된 ‘항공기의 탑승불가, 운항취소 또는 장시간 운항 지연에 따른 승객의 보상 및 지원에 관한 EC 일반규칙’(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, 이하 ‘EC 261/2004 규칙’이라 한다)은 항공여객의 권리 보호에 중점을 둔 역내 조약으로, 이 조약에 근거한 항공여객의 권리실현 쟁점이 매년 EU사법재판소(Court of Justice of the European Union, ECJ)에 의해 다루어지고 있다.

종래의 EU사법재판소 판례들을 보면, 탑승거부나 운항취소는 물론이고 운항 지연 문제에 대해서도 금전보상원칙이 확립되어 가고 있는 추세이며, 운송인 면책의 인정 범위는 과거보다 더욱 엄격하게 해석되고 있다. 다만 몇몇 EU사법재판소 판례들은 지나친 여객보호의 관점에서 운송인에게 과중한 책임 부담을 전가하여, 여객과 운송인 간의 이익균형을 깨뜨렸다는 지적을 받고 있기도 하다.²⁾

1) Francesco Rossi Dal Pozzo, *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*, Springer, 2015, p. 14

2) Plamena Markova, “Consumer Protection While Travelling Enforcement of Air Passenger Rights during Extraordinary Circumstances in Light of Regulation (EC) No 261/2004,” *Journal of European Consumer and Market Law*, Vol. 8, Issue 3, June 2019, pp. 114-118; Ulrich Stepler & Mareike Muennig, “No Compensation for Long

가장 최근인 2020년 3월에도 운항지연과 금전보상 및 특별한 사정의 범위를 다룬 EU사법재판소 판결이 제시되어 항공여객의 권리보호에 관한 EU 전반의 기초를 재확인한 바 있다. 바로 2020년 3월 12일 *A and Others v. Finnair Oyj*³⁾ 판결(이하 ‘*A & Others* 판결’이라 한다)인데, 대체항공편에서의 운항지연의 경우에도 금전보상청구를 인정하였다는 점에서 논란이 되고 있다.⁴⁾

본 논문에서는 이와 같은 *A & Others* 판결을 검토하여, 최근의 EU사법재판소의 법리와 경향을 분석해 보고자 한다. 본 판결은 아직 국내에 소개되지 않은 것으로 보이며, 관련 평석 또한 제시되지 않은 것 같아 보이므로, 이를 분석하여 향후 항공여객의 권리보호 논의 내지는 EC 261/2004 규칙의 해석론적 검토와 관련한 비교법적 참고자료의 역할을 하고자 한다.

이하에서는 먼저 *A & Others* 판결의 사실관계를 정리하고 EU사법재판소의 판시사항을 개관해 본다(Ⅱ). 이후, 대체항공편의 운항지연과 그와 관련한 여객의 보상원칙 및 운송인 면책사유로서의 특별한 사정의 해석기준으로 논점을 나누어 EC No 261/2004 규칙의 규정들을 검토해 본 후, *A & Others* 판결을 구체적으로 분석해 본다. 이후, 판결의 취지와 항공여객운송실무상의 시사점 등을 생각해 보고자 한다. 우리법과의 비교 논의도 간단히 덧붙인다(Ⅲ).

Ⅱ. 판결의 개요

1. 사실관계

핀란드 국적의 A(이하, ‘원고’라 한다)⁵⁾는 핀란드 헬싱키에서 싱가포르까지

Delay in Spite of Sturgeon: Will this new Jurisprudence Prevail,” *Air and Space Law*, Vol. 36, Issue 4/5, August/September 2011, pp. 339-342.

3) [2020] ECLI:EU:C:2020:204, Case C-832/18.

4) EU Business, “Air Passengers Entitled to Double Re-Routing Compensation, Rules EU top Court”, *EU Business* 15 March 2020, <<https://www.eubusiness.com/news-eu/airline-compensation.12gg/>> (2020. 4. 1. 검색).

5) 판례공보상 원고명은 ‘A and Others’로 비공개이다.

가는 여정의 항공권을 Finnair(이하, ‘피고 항공사’라 한다)로부터 구매하였다. 예약일정은 2013년 10월 11일 23시 55분에 헬싱키 공항에서 출발하기로 되어 있었는데, 출발 당일 항공기의 기술적 결함(technical defect)을 이유로 운항이 취소되었다.⁶⁾

피고 항공사의 제안에 따라, 원고는 피고로부터 예약일정 다음날인 2013년 10월 12일 pm 5시 40분에 헬싱키를 출발, 중국 충칭을 경유하여 2013년 10월 13일 pm 5시 25분에 싱가포르에 도착하는 여정의 대체항공편(re-routing flight)을 받았다.⁷⁾

2013년 10월 12일, 원고는 여정에 따라 공항에 도착하여 탑승 수속을 진행하려 하였으나, 항공기의 방향키 제어 장치(a rudder steering servo)의 고장으로 피고 항공사가 제공한 대체항공편의 운항이 지연되었다. 결국 원고는 원래의 예정일보다 3일이 지난 2013년 10월 14일 am 12시 15분이 되어서야 싱가포르에 도착하게 되었다.⁸⁾

이에 원고는 피고 항공사를 상대로 핀란드 헬싱키 지방법원에 첫 번째 항공편의 운항취소에 관한 600 유로의 금전보상과 대체항공편의 운항지연에 관한 600 유로의 보상청구 소송을 각각 제기하였다.⁹⁾ 피고 항공사는 최초 항공편의 운항취소에 대해서는 600 유로의 보상책임을 인정하였으나, 대체항공편의 운항지연에 관한 600 유로의 보상책임을 EC 261/2004 규칙상 보상범위에 해당하지 않음을 이유로 보상책임을 거절하였다. 또한 피고 항공사는 대체항공편의 운항지연이 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정에 해당되어 면책사유를 구성한다고 주장하였다.¹⁰⁾

2. 판결요지

2.1. 핀란드 법원의 판단

6) *A & Others*, Case C-832/18, para. 10.

7) *Ibid.* at para. 11.

8) *Ibid.* at para. 13.

9) *Ibid.* at para. 14.

10) *Ibid.* at para. 15.

2017년 6월 21일, 헬싱키 지방법원(Helsingin käräjäoikeus)은 원고가 제기한 대체항공편의 운항지연에 대한 보상청구는 EC No 261/2004 규칙상 부여되지 않는다는 이유에서 사안을 기각하였다. 이러한 이유에서, 대체항공편의 운항지연에서 발생한 기술적 결함이 EC No 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정에 해당하는지 여부에 대해서는 별도의 판단이 내려지지 않았다.¹¹⁾

이에 원고는 헬싱키 고등법원(Helsingin hovioikeus)에 항소하였다.¹²⁾ 피고 항공사는 ① 운항지연에 관한 금전보상은 EC 261/2004 규칙상의 보상범위에 해당하지 않는다는 점과 ② 만약 보상범위에 해당한다 하더라도, 본건 대체항공편의 운항지연은 EC 261/2004규칙 제5조 제3항의 특별한 사정에 해당한다는 점의 두 가지를 이유로 들어 대체항공편의 운항지연에 대해서는 보상책임이 없음을 항변하였다. 피고는 대체항공편 항공기인 Airbus A330의 방향키 제어 장치의 고장은 ‘제조·설계상의 숨은 결함’(hidden manufacturing or planning defect)으로, 이는 기계를 새로 교체하지 않으면 안되는 부품에 해당한다고 주장하였다.¹³⁾

헬싱키 고등법원은 본 사안의 적용기준 및 EC 261/2004 규칙의 적용에 관한 선결 판단(a preliminary ruling)을 이유로, 본건 소송절차를 중지하고, EU사법재판소에 다음과 같은 두 가지의 법리 해석을 요청하였다.¹⁴⁾

- (1) 대체항공편의 운항지연에 따라 여객의 손해가 발생한 경우, EC 261/2004 규칙 제7조 제1항의 운항취소에 준하는 금전보상청구가 인정될 수 있는가?
- (2) 만약 인정된다면, 본건 대체항공편에서 발생한 기술적 결함은 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 규정하는 특별한 사정의 범위에 포함될 수 있는가?

2.2. EU사법재판소의 판단

핀란드 고등법원의 본건 선결 판단에 대해 EU사법재판소는 다음과 같은 법리를 제시하며 대체항공편의 운항지연에 관한 원고의 금전보상 청구를 인정하였다.

11) *Ibid.* at para. 16.
 12) *Ibid.* at para. 17.
 13) *Ibid.* at para. 18.
 14) *Ibid.* at para. 19.

첫째, 운항지연의 경우에도 그것이 일정한 시간 이상 지연되어, 여객에게 운항취소에 준하는 손해를 야기한 경우라면 EC 261/2004 규칙상의 여객보상청구권이 인정된다.¹⁵⁾ EC 261/2004 규칙상 항공기의 운항지연은 제7조의 금전보상이 아닌 제8조의 환불규정과 재항로 설정권 등의 보상지원절차에 따라야 한다. 그러나 EC 261/2004 규칙의 제정취지와 전문 규정 및 EC 261/2004 규칙의 실체 규정들을 보면, 항공여객의 보상에 관하여는 항공소비자 보호의 관점에서 파악하여야 하고 가급적 넓은 범위에서 항공여객의 권리를 보호하여야 할 정책적 대응이 필요하다. 이러한 시각에서, 기존의 많은 EU사법재판소 판례들은 운항지연의 경우에도 운항취소에 준하는 금전보상을 모두 인정하고 있다. 항공여객의 권리 실현에 본 규칙의 입법 목적이 있으므로, 항공운송인에 대한 보상청구권의 범위는 가급적 넓게 해석될 필요가 있고, 본건 대체항공편의 운항지연에 의해 여객은 운항취소에 준하는 시간적 손실과 불편을 받았으므로, EC 261/2004 규칙 제7조 제1항의 금전보상이 인정된다.

둘째, EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정은 그 범위를 비교적 엄격하게 해석할 필요가 있고, 이러한 시각에서 본건 기술적 결함은 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정에 해당한다고 볼 수 없다.¹⁶⁾ 본 사안에서 피고 항공사가 주장한 기술적 결함은 항공기의 운항성능 유지와 관련된 것으로, 이는 항공운송인의 일상적인 행위이며, 동시에 고유한 업무범위에 해당한다. 항공기의 기술적 결함이 성질상 운송인의 통상적 고유업무에 해당되는 것이 아닌 운송인의 실질적인 지배를 벗어나는 어떠한 사실로부터 발생하였다면 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정에는 해당된다고 할 수 있다. 그러나 본건의 기술적 결함은 그러한 사정이 아닌 운송인의 업무범위에 속하며 이는 항공기의 성능유지와 관련된 일상적 행위이므로, 특별한 사정이라고 볼 수 없다.

Ⅲ. 판결의 검토

15) *Ibid.* at paras. 20-33.

16) *Ibid.* at paras. 34-43.

1. 논점

본 사안의 논점은 운항취소로 인해 제공받은 대체항공편이 항공기의 기술적 결함으로 지연되어 대체항공편상의 도착 예정시각보다 총 6시간 50분을 연착한 경우, ① EC 261/2004 규칙상 대체항공편의 운항지연에 따른 금전보상이 가능한지 여부와 ② 운항지연의 원인이 된 항공기의 기술적 결함이 EC 261/2004 규칙의 운송인 면책사유로서 특별한 사정에 포함되는지 여부이다.

사안에서 여객은 최초 예약한 항공편이 취소되어 항공사로부터 대체항공편을 제공받았다. 최초의 운항취소에 대해서는 EC 261/2004 규칙 제7조 제1항에 따른 금전보상을 인정받았다. 그러나 문제는 대체항공편이 다시 지연되었다는 점이다. 해당 대체항공편은 최초 여정과 달리 1회의 경유지를 포함하고 있는 항공편이었는데, 대략 7시간 정도의 도착지연이 발생한 것이다.

〈표 1〉 본 사안의 항공편 예정일정과 취소 및 지연 상황

	날짜	운항내용	비고
최초 여정	2013. 10. 11.	핀란드 헬싱키(출발지) → 싱가포르(도착지)	23:55 (발)
⇒ 운항취소	대체항공편 제공		
대체 항공편	2013. 10. 12.	핀란드 헬싱키(출발지) → 중국 충칭(경유지)	17:40 (발)
	2013. 10. 13.	중국 충칭(경유지) → 싱가포르(도착지)	17:25 (착)
⇒ 운항지연	2013. 10. 14.	핀란드 헬싱키(출발지) → 중국 충칭(경유지) → 싱가포르(도착지)	0:15 (착) 도착지연 6시간 50분

여객은 항공사에게 대체항공편의 운항지연에 관해서도 EC 261/2004 규칙 제7조 제1항에 따른 금전보상을 요구하였다. 그러나 항공사는 EC 261/2004 규칙 제

7조 제1항은 운항취소의 경우에만 인정되는 보상제도이고 운항지연에 대해서는 EC 261/2004 규칙 제8조에 의한 보상절차만이 적용될 뿐이라는 이유에서 여객의 보상청구를 거절하였다. 나아가 만약 금전보상이 인정된다고 하더라도 대체항공편의 운항지연 원인은 항공기의 방향키 제어 장치 고장으로 이는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정의 범위에 해당하여 보상책임이 면제된다고 주장한 것이다.

본 판결 이전의 EU사법재판소 판례들의 경향을 보면, 운항지연에 관하여도 해당 지연이 일정한 시간 이상의 장시간 지연인 경우에는 대체로 여객의 금전보상청구가 인정되었다.¹⁷⁾ 본 사안도 이러한 쟁점이 그대로 다루어지고 있는데, 기존 판례들과 다른 점은 항공사가 운항지연의 원인을 면책사유로서의 특별한 사정을 이유로 항변하였다는 것이다.

특별한 사정의 적용 여부는 운항지연의 금전보상이 인정되는 경우에 보다 중요한 의미를 지닌다. 그 동안 EU사법재판소는 가급적 특별한 사정의 범위를 좁게 해석해 온 경향이 있는데, 운항지연과 결부되어 특별한 사정의 해당 여부가 본격적으로 논의된 사례는 흔치 않은 편이다. 따라서 본 판결에서는 운항지연에 있어서의 특별한 사정의 범위와 적용이 보다 중심적인 쟁점이라고 볼 수 있다. 이하에서는 먼저 EC 261/2004 규칙 제7조 제1항의 의미를 분석해 보고 그 적용 여부를 살펴본 후, EU 사법재판소의 해석론을 중심으로 제5조 제3항의 특별한 사정의 범위를 검토해 본다.

2. 운항지연과 보상원칙

본 사안의 첫 번째 쟁점은 대체항공편의 운항지연도 EC 261/2004 규칙 제7조 제1항에서 규정한 금전보상의 범위에 해당되는가 여부이다.

EC 261/2004 규칙은 탑승거부, 운항취소, 운항지연의 3가지 유형을 여객 보상의 대상범위로 설정한다. 그리고 탑승거부와 운항취소의 경우에는 금전보상을

17) *Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH and Böck and Lepuschitz v. Air France* [2009] ECLI:EU:C:2009:716, Cases C-402/07 and C-432/07; *Air France SA v. Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts* [2013] ECLI:EU:C:2013:106, Case C-11/11.

인정하고, 운항지연의 경우에는 금전보상이 아닌 항공서비스 지원절차를 규정해 두고 있다.¹⁸⁾ 문제는 탑승거부, 운항지연, 운항취소가 각각 다른 개념으로 파악되면서도 서로 연결되고 있다는 점이다.

EC 261/2004 규칙은 탑승거부와 운항취소는 정의규정을 두고 있으면서도 운항지연에 관하여는 별도의 정의조항을 두지 않는다.¹⁹⁾ 탑승거부와 운항취소의 경우에는 EC 261/2004 규칙상 금전보상이 인정되지만, 운항지연의 경우에는 금전보상이 인정되지 않는다. 이는 EC 261/2004 규칙의 문면상 명확한 점이다.

먼저 EC 261/2004 규칙 제7조는 탑승거부와 운항취소가 발생한 경우 여객의 보상청구권(Right to compensation)에 대해 다룬다. 이에 따르면, 여객은 비행거리가 ① 1500km 또는 그 이하인 경우에는 250유로, ② 1500km 초과하는 EU 역내 노선 및 1500km 초과 3500km 이내인 경우에는 400유로, ③ 그 밖의 경우에는 600유로를 보상받을 수 있다.²⁰⁾

만약 여객이 EC 261/2004 규칙 제8조에 의해 최종 목적지까지의 재항로 대체항공편을 제공받았다면, 비행거리가 ① 1500km 또는 그 이하인 경우에는 최초 예약한 일정보다 2시간을 초과하지 않거나, ② 1500km 초과하는 EU 역내 노선 및 1500km 초과 3500km 이내인 경우에는 최초 예약 일정보다 3시간을 초과하지 않거나, ③ 위 ①과 ②에 해당하지 않는 경우에는 4시간을 초과하지 않는 경우라면, EC 261/2004 규칙 제7조 제1항에 규정된 항공운송인의 금전보상액은 50%로 감액될 수 있다.²¹⁾

한편 운항지연은 EC 261/2004 규칙상 금전보상이 아닌 항공서비스 등의 지원절차만을 두고 있는데, 지연시간의 장단에 따라 해당 지원 범위에 다음과 같은

18) Arnold Kinga, "Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights", *Air and Space Law*, Vol. 32, Issue 2, 2007, p. 94.

19) EC 261/2004 규칙 제2조 (j)는 탑승거부에 관하여, "본 규칙의 제3조 (2)상의 조건에 의해 항공편을 예약한 여객이 탑승을 위해 출발장소에 도착하였음에도 여객의 항공기 탑승이 비자발적으로 거부되는 것"으로 정의하고, "여객의 건강, 안전, 보안 또는 부적절한 여행 서류 소지 등과 같은 합리적인 이유가 있는 경우에는 탑승거부에 해당하지 않는다"고 규정하여, 탑승거부의 개념과 범위를 정하고 있다. EC 261/2004 규칙 제2조 (l)은 운항취소에 관하여, "적어도 한 곳에서 예약되거나 사전에 계획된 운항의 비운영을 말한다"라고 정의한다.

20) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 7(1).

21) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 7(2).

차이가 있다.²²⁾

기본적인 운항지연에 관한 지원은 EC 261/2004 규칙 제9조 제1항 (a)와 제9조 제2항에 의한다. EC 261/2004 규칙 제9조 제1항 (a)는 “대기시간에 따른 식음료의 제공 지원”을 정하며, 제9조 제2항은 “2회 이상의 전화, 텔렉스, 팩스 또는 이메일의 제공 지원”을 정한다.

운항이 1일 이상 지연되는 경우, 즉 합리적인 예상 출발시간이 출발예정시간보다 적어도 1일 이상 소요될 것으로 사전에 공지되는 경우에는 EC 261/2004 규칙 제9조 제1항 (b)와 제9조 제1항 (c)가 적용된다. EC 261/2004 규칙 제9조 제1항 (b)는 “1박 이상의 숙박이 필요한 경우 또는 여객이 계획한 것 이상의 숙박이 필요해진 경우 호텔 숙박권의 제공 지원”을 규정하고, 제9조 제1항 (c)는 “공항과 숙박시설 간 교통수단의 제공 지원”을 정하고 있다.

운항이 적어도 5시간 이상 지연되는 경우에는 EC 261/2004 규칙 제8조 제1항 (a)에 따른다. EC 261/2004 규칙 제8조 제1항 (a)는 “재항로 변경노선이 당초 운항예정계획의 목적을 달성할 수 없는 경우에는 기존 항공권 전액의 환불 및 필요한 경우에는 출발지로의 가장 빠른 귀항 항공권 제공 지원”을 정하고 있다. 이처럼 EC 261/2004 규칙상의 운항지연 관련 보상규정들은 금전보상에서 제외되는 여객의 항공서비스 지원이라는 특색이 강하다.²³⁾ 이는 어디까지나 운항취소와 운항지연은 속성이 다르기 때문이다. 운항취소는 애초에 예약했던 운항예정계획 자체가 소멸하는 것이고, 운항지연은 운항예정계획이 소멸되는 것이 아니라 변경되는 것이다. 물론 운항지연으로 인해 최초의 여정이 완전히 소멸하여 새로운 여정으로 교체되는 경우가 있다 하겠지만, 운항계획을 유지하며 출발·도착시각이 변경되거나 탑승절차의 조절 정도만이 가해지는 경우가 대부분이라 할 것이다.

EC 261/2004 규칙 제5조 제1항 (a)와 제8조 제1항에 따르면, 운항취소가 발생한 경우 여객은 3가지의 보상절차를 고려할 수 있게 되는데, 이는 ① 최초의 예

22) 서지민, “EU항공여객운송 체제에서의 운항지연과 운항취소의 판단기준 - 2009년 EU사법재판소 *Sturgeon* 판결의 비판적 검토”, 『기업법연구』 제34권 제1호, 한국기업법학회, 2020, 322~323면 [이하 ‘서지민, *Sturgeon* 판결’로 인용].

23) Jochem Croon & Fina Verbeek, “Regulation (EC) 261/2004 and Internal Strikes under Article 5.3: It’s all about Control, Stupid,” *Air and Space Law*, Vol. 44, Issue 6, 2019, p. 489.

약 항공권에 대해 환불을 받거나 ② 최초의 예약 여정에 대한 적절한 귀국 항공권을 제공받거나 또는 ③ 가급적 가장 빠른 대체 항공편을 제공받는 것이다. 본 사안에서 여객은 최초 예정운항이 취소된 후 바로 항공사로부터 대체 항공편을 제공받았다. 그리고 최초 예정 항공편에 대해서는 항공사로부터 EC 261/2004 규칙 제7조 제1항에 기한 금전보상을 받았다. 문제는 대체항공편 역시 항공기의 기술적 결함에 의해 운항이 지연되어, 최종 목적지에 6시간 이상 연착되는 상황이 발생하게 된 것이다. 즉, 대체항공편의 운항지연의 경우에도 항공사로부터 다시 EC 261/2004 규칙 제7조 제1항에 기한 금전보상을 받을 수 있느냐가 문제가 되고 있다.

기존의 EU사법재판소 판례들은 최종 목적지에 도착예정시각보다 3시간 또는 그 이상의 운항지연이 발생한 경우, EC 261/2004 규칙 제5조 제1항 (c)의 운항취소에 준하여 제7조 제1항의 금전보상을 인정하고 있다.²⁴⁾ 이와 관련한 대표적인 판결로는 2009년의 *Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH and Böck and Lepuschitz v. Air France* 판결²⁵⁾(이하 ‘*Sturgeon* 판결’이라 한다)이 있다.²⁶⁾

Sturgeon 판결에서는 운항지연으로 인해 항공여객이 받는 손실은 운항취소로 인해 받는 손실과 큰 차이가 없으므로 여객의 시간적 손실(a loss of time)을 운항취소의 그것과는 별개의 것으로 구분하기 어렵다고 한다. 즉, 운항지연으로 인해 20여 시간의 도착지연이 발생하면 운항취소에 준하는 경제적 또는 물리적 손실이 동일하게 발생하므로, 운항지연만을 따로 판단하여 운송인에 대한 여객의 보상청구를 부정할 수는 없다는 것이다. 따라서 예정 도착시각으로부터 3시간 또는 그 이상의 운항지연이 발생하는 경우에는 EC 261/2004 규칙 제7조 제1항에 기한 여객의 금전보상청구를 인정하여야 한다고 판단하였다.²⁷⁾

2013년의 *Air France SA v. Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts*²⁸⁾ 판결(이하 ‘*Folkerts* 판결’이라 한다)도 *Sturgeon* 판결의 법리를 답습하여 운항지연의 경우 금전보상을 인정하고 있다.²⁹⁾ *Folkerts* 판결에서는 EC 261/2004 규칙

24) Francesco Rossi Dal Pozzo, *op. cit.*, p. 167.

25) [2009] ECLI:EU:C:2009:716, Cases C-402/07 and C-432/07.

26) *Sturgeon* 판결에 관하여는 서지민, *Sturgeon* 판결, 앞의 논문, 307-335면 참조.

27) *Sturgeon*, C-402/07 and C-432/07, paras. 54-58, 62-63.

28) [2013] ECLI:EU:C:2013:106, Case C-11/11.

29) *Folkerts* 판결에 대하여는 서지민, “항공여객운송에서 운항지연의 범위와 보상청구권

제6조의 시간적 범위에서 출발지연이 발생하였고, 이를 원인으로 최종 도착지에 서 3시간 이상의 연착이 발생하였다면, 여객은 EC 261/2004 규칙 제7조 제1항의 보상청구권을 행사할 수 있다고 판단하고 있다.³⁰⁾ *Folkerts* 판결은 *Sturgeon* 판결과는 달리, 복수의 구간이 존재하는 연결항공편에서의 운항지연이 발생하였는데, 사법재판소는 EC 261/2004 규칙 제6조 제1항의 지연을 결정하는 기준은 각 구간이 아니라 최종목적지까지의 거리라고 파악하고 있다. 즉, 최종목적지까지의 거리를 기준으로 도착지에서의 지연시간을 고려해야 하며, 해당 지연의 총 시간이 3시간 또는 그 이상인 경우에는 여객의 금전보상청구를 인정해야 한다고 판단한 바 있다.³¹⁾

본 사안의 EU사법재판소에서도 *Sturgeon* 및 *Folkerts* 판결에서 확립된 운항지연에 관한 여객보상 법리를 인용하며, EC 261/2004 규칙상 대체항공편의 운항지연에서 여객의 보상청구권을 제한하는 어떠한 제한적인 규정이나 취지가 없음을 지적하였다.³²⁾ 사법재판소는 *Sturgeon* 및 *Folkerts* 판결에서 제시된 여객보상 법리는 다음과 같은 점에서 지지될 수 있다고 판단하였다.

첫째, EC 261/2004 규칙의 제정목적은 항공여객운송에서의 탑승거부, 운항취소, 운항지연 시 발생하는 여객의 불편, 고충, 피해 등에 관한 권리 보호를 확립하기 위한 것인데, 운항취소로 인해 발생하는 여객의 ‘불편’과 장시간의 운항지연으로 인해 발생하는 여객의 ‘불편’을 서로 달리 구분하여 파악할 이유가 없다는 것이다.³³⁾ 이는 운항지연에 관한 여객의 보상권(a right to compensation) 역시 운항취소의 관점에서 다루어야 할 근거가 된다고 한다.

둘째, 항공운송인이 운항지연의 경우에는 운항취소와는 달리 금전보상책임을 부담하지 않는다고 본다면, EC 261/2004 규칙 제8조 제1항에 의해 부과되는 각종의 항공서비스 지원 규정들도 그 취지가 퇴색된다는 것이다. 항공운송인의 금전보상책임이 여객의 실질적인 권리보호 실현에 긍정적인 인센티브 효과를 미

— 2013년 EU사법재판소 *Air France SA v. Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts* 판결을 중심으로, 『항공우주정책·법학회지』 제34권 2호, 한국항공우주정책·법학회, 2019, 211-236면 [이하 ‘서지민, *Folkerts* 판결’로 인용] 참조.

30) *Folkerts*, Case C-11/11, at paras. 43-44.

31) *Ibid.* at paras. 45-47.

32) *A & Others*, Case C-832/18, para. 27.

33) *Ibid.* at para. 31.

치는 한, 운항지연에 있어서만 운송인의 금전보상책임을 부정하는 것은 EC 261/2004 규칙의 입법 취지에 위배되며, 여객의 재항로설정권(right to re-routing)의 현실적인 행사를 훼손시킬 수 있다는 것이다.³⁴⁾

그러나 EU사법재판소의 이와 같은 해석론을 적극적으로 지지할 수 있는지는 다소 의문이다. 가장 큰 이유로는 EC 261/2004 규칙상 운항취소와 운항지연은 명시적으로 구별되고 있고, 그 보상절차에 관하여도 명시적으로 각각 달리 규정하고 있기 때문이다.³⁵⁾ 운항지연은 그것이 최초의 예약항공편이든 대체항공편이든 EC 261/2004 규칙은 제6조 제2항에서 금전보상이 아닌 ‘지원’(assistance) 절차만을 명시하고 있다.

Sturgeon 판결이나 *Folkerts* 판결 및 본 판결은 모두 3시간 이상의 운항지연의 경우에 한정하여 여객의 금전보상청구권을 인정하고 있지만, EC 261/2004 규칙이 왜 운항취소와 운항지연의 개념을 구분하고 있고, 왜 탑승거부와 운항취소만을 금전보상의 대상으로 삼고 있는지를 생각해 보아야 한다. 이는 운항취소와 운항지연을 결정짓는 개념적 요소가 다르며 실제적으로 발생하는 여객 불편들에도 차이가 있기 때문일 것이다. EC 261/2004 규칙은 바로 이러한 실무적, 정책적, 입법적 이유에서 운항취소와 운항지연을 구분하여 해당 보상절차를 개별적으로 달리 규정하고 있는 것이다.

나아가 본 판결의 EU사법재판소는 운항취소와 운항지연에서 발생하는 여객의 시간적 손실(a loss of time)이 동일하다고 언급하고 있으나 이 또한 금전보상의 가부를 결정하는 법리적 판단으로서 타당한지 의문이 든다. 예를 들어, 운항취소의 상황과 ‘3시간 이상’ 운항지연의 상황에서 여객이 입는 시간적 손실을 수평적으로 비교할 수 있는가? 운항취소의 경우와 운항지연의 경우는 여객이 해당 항공편을 이용함으로써 활용할 수 있는 기대이익들이 서로 다른 방향으로 전개된다.³⁶⁾ 즉, 운항취소에 따른 여객의 후속행위와 운항지연에 따른 여객의 후속행위가 다를 수 있다는 것이다. 이와 같은 점들에 대한 고려 없이, 운항지연의 경우를 운항취소에 준하여 금전보상의 대상으로 삼는 것은 법리적 타당성 측면

34) *Ibid.* at para. 32.

35) Michal Bobek & Jeremias Prassl, eds., *Air Passenger Rights: Ten Years On*, Hart Publishing, 2016, p. 41.

36) 이에 관하여는 서지민, *Sturgeon* 판결, 앞의 논문, 325면 이하 참조.

에서 다소 문제가 있는 것은 아닐까 생각한다.

3. 특별한 사정의 판단기준

본 사안의 두 번째 쟁점은 대체항공편 운항지연의 원인이 된 방향키 제어장치 고장이 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 규정한 특별한 사정에 해당되는가 여부이다.

특별한 사정은 항공운송인의 면책사유로 기능한다는 점에서 중요한 의미를 갖는데, EC 261/2004 규칙상으로는 그 적용 요건이 명확하지 않다는 문제가 있다.³⁷⁾ EC 261/2004 규칙 제2조의 정의조항에도 특별한 사정은 명시되어 있지 않고, 단지 운항취소의 정당화 사유로서 제5조 제3항에 규정되어 있을 뿐이다. 다만 EC 261/2004 규칙 전문 (14)에서는 항공운송인이 합리적인 모든 조치(all reasonable measures)를 취했음에도 피할 수 없었던 특별한 사정(extraordinary circumstances)에 의해 운항취소가 발생하였다면 보상책임은 면제될 수 있음을 언급하며, 운항 과정에 영향을 미치는 그러한 특별한 사정에 해당하는 유형으로, ① 정치적 불안(political instability), ② 기상조건(meteorological conditions), ③ 예기치 못한 운항안전 결함(unexpected flight safety shortcomings), ④ 파업(strikes)을 구체적인 사정으로 예시하고 있다.³⁸⁾ 즉, 항공운송인이 EC 261/2004 규칙상의 특별한 사정을 면책사유로서 주장하기 위해서는 관련 사정이 전문 (14)에서 열거된 위와 같은 예시에 해당됨을 입증하여야 한다.³⁹⁾

과거 EU사법재판소 판례의 경향을 보면, 특별한 사정의 범위를 ‘일관적으로’ 매우 좁게 해석하고 있다. 오히려 특별한 사정이 인정되어 항공운송인이 면책된

37) Sophia Tang, “Air Carriers’ Obligation in Extraordinary Circumstances”, *European Journal of Risk Regulation*, Vol 4, 2013, p. 276.

38) Regulation (EC) No 261/2004, Preamble (14): “As under the Montreal Convention, obligations on operating air carriers should be limited or excluded in cases where an event has been caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken. Such circumstances may, in particular, occur in cases of political instability, meteorological conditions incompatible with the operation of the flight concerned, security risks, unexpected flight safety shortcomings and strikes which affect the operation of an operating air carrier.”

39) Francesco Rossi Dal Pozzo, *op. cit.*, p. 182.

사례를 찾기 드물 정도이다. 먼저 EC 261/2004 규칙상 특별한 사정 적용여부의 효시가 된 판례로는 2006년의 *International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v Department for Transport*⁴⁰⁾ 판결(이하 ‘*IATA & ELFAA* 판결’이라 한다)이 있다. 이 판결에서는 특별한 사정의 개념 범위가 논점으로 제기되었는데, 재판소에서는 ① EU 위원회가 정의하지 않은 용어에 관하여는 해당 언어의 통상적인 의미에 따라 해석하고, ② 용어의 개념적 범위는 전후 문맥과 해당 용어를 사용하게 된 규정의 취지를 선행적으로 고려할 것을 지적하였다.⁴¹⁾ 이러한 시각에서 EU사법재판소는 EC 261/2004 규칙의 제정 목적은 여객의 권리보호 내지는 권리실현에 있다는 점을 강조하고 이를 위해서는 여객 권리보호의 예외가 되는 특별한 사정의 범위를 엄격하게 해석해야 한다는 결론을 내린 바 있다.

IATA & ELFAA 판결과 같은 해에 내려진, 2006년 EU사법재판소의 *Siegfried Aulinger v. Bundesrepublik Deutschland*⁴²⁾ 판결(이하 ‘*Aulinger* 판결’이라 한다)에서도 특별한 사정의 개념 범위가 문제시 되었다. 이 *Aulinger* 판결에서는 특별한 사정의 범위를 통제권을 벗어난 비정상적(out of ordinary) 상황으로 제한하고 있다.

2008년 EU사법재판소의 *Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA*⁴³⁾ 판결(이하 ‘*Wallentin-Hermann* 판결’이라 한다)에서는 항공운항 중 발생한 기술적 문제가 그 성질상 운송인의 고유한 업무에 해당되는 것이며 현실적 통제 가능한 범위 내에 있는 것이라면 특별한 사정으로 볼 수 없다는 판단을 내렸다.⁴⁴⁾

2013년 EU사법재판소의 *Denise McDonagh v. Ryanair Ltd.*⁴⁵⁾ 판결에서도 특별한 사정의 적용 여부가 쟁점이 되었는데, 특별한 사정은 통상적인 범위에서의 사정을 말하는 것이 아닌 항공운송인의 보상책임을 의심의 여지 없이 면책시킬

40) [2006] ECLI:EU:C:2006:10, Case C-344/04.

41) *Ibid.* at para. 76.

42) [2006] ECLI:EU:C:2006:160, Case C-371/03.

43) [2008] ECLI:EU:C:2008:771, Case C-549/07.

44) 본 판결에 관한 평석으로는 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준”, 『항공우주정책·법학회지』 제29권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2014, 109-134면 참조.

45) [2013] ECLI:EU:C:2013:43, Case C-12/11.

수 있는 고도의 특별한 사정(super extraordinary circumstances)으로 이해하여야 한다고 파악하고 있다.⁴⁶⁾

2019년 EU사법재판소의 *Germanwings GmbH v. Wolfgang Pauels*⁴⁷⁾ 판결(이하 ‘*Germanwings* 판결’이라 한다)에서는 운항기계의 오작동이 특별한 사정에 해당하느냐 여부가 문제가 되었는데, 재판소는 특별한 사정의 성립 요건으로 항공운송인의 일상적 업무(normal exercise of the activity)에 해당하지 않을 것, 운송인이 사실상 통제할 수 있는 범위를 벗어난 것(outside that carrier’s actual control) 등을 제시한 바 있다.⁴⁸⁾

같은 해에 내려진 *André Moens v. Ryanair Ltd.*⁴⁹⁾ 판결(이하 ‘*Moens* 판결’이라 한다)에서는 활주로에서의 기름유출(spillage of petrol on a runway)이 특별한 사정의 범위에 해당하느냐가 문제가 되었으나, EU사법재판소는 항공운송인이 모든 합리적 조치를 취했다더라면 사안에서 발생하는 사정은 충분히 피할 수 있었다고 보고 특별한 사정의 적용 여부를 부정하였다.⁵⁰⁾

이와 같이, EU사법재판소가 파악하는 특별한 사정은 통상적인 범주를 벗어나는 특별한 수준으로는 부족하고 운송인이 통제권을 상실한 극도의 비정상적인 상황이라야만 그 범위에 들어간다. 즉, 사법재판소는 운송인 면책사유로서의 정책적 기능에 주안을 두기 보다는 높은 수준의 여객 보호라는 관점에서 그 판단 기준을 좁게 해석하고 있음을 알 수 있다.⁵¹⁾

본 *A & Others* 판결에서도 역시 위와 같은 EU사법재판소의 기존 법리를 그대로 수용하고 있다. 특히 주목할 점은 항공기의 ‘기술적인 결함’(technical shortcomings) 같은 사정들은 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정의 범위에 포함되지 않는다는 점을 명확하게 밝혔다는 점이다.⁵²⁾ 이는 *Wallentin-Hermann* 판결의 법리를 재확인한 것인데, 본 사안에서 문제가 된 방향키 제어장치의 고장과 같은 사정은 그에 대한 확인 내지 검사가 운송인의 정

46) Francesco Rossi Dal Pozzo, *op. cit.*, p. 182.

47) [2019] ECLI:EU:C:2019:288, Case C-501/17.

48) *Ibid.* at para. 20.

49) [2019] ECLI:EU:C:2019:535, Case C-159/18.

50) *Ibid.* at para. 16.

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

52) *A & Others*, Case C-832/18, para. 39.

기적인 통상업무에 해당하는 것으로, 항공운항의 본질적인 취소를 야기하는 예기치 못한 항공기의 완전한 고장(breakdown)이라고는 볼 수 없다는 것이다.⁵³⁾

또한 사법재판소는 방향키 제어장치는 소위 정기적으로 검사해야 할 항공기의 기계부품에 해당하고, 항공운송인의 일상적인 고유 업무에 해당하는 하는 부분이라는 점을 지적하였다.

본 사안에서 기술적 결함의 원인이 된 방향키란 항공기의 수직꼬리날개 후반부의 가동부분을 말하는 것으로 방향타 또는 러더(rudder)라고도 한다. 방향키는 항공기 조종석의 페달로 조작되며, 비행방향과 비행기의 종축을 일치시키는데 활용된다.⁵⁴⁾ 이러한 방향키 제어장치 중 하나가 본 사건에서는 문제를 일으켰고, 이에 대한 항공사의 정비 점검으로 인해 대체항공편의 운항지연이 발생하였다. 문제는 피고 항공사는 방향키 제어장치의 고장이 제조 또는 설계상의 숨은 결함(hidden manufacturing or planning defect)에 해당한다는 점을 항변하였다는 것이다.

통상적으로 기계의 숨은 결함은 숨은 하자 또는 잠재적 결함(latent defect) 등으로도 불리는데, 숙련된 기술자의 조사로도 발견하기 어려운 결함들을 지칭하는 용어이다. 해상운송에서는 오래전부터 선박 기계의 숨은 결함에 대해서는 운송인을 면책하여 왔다.⁵⁵⁾ 헤이그 규칙(Hague Rules) 및 헤이그-비스비 규칙(Hague-Visby Rules) 제4조 제2항 (p)에서는 “운송인이 상당한 주의를 하여도 발견할 수 없는 잠재적 하자”로 인한 손해의 경우에는 운송인을 면책시킨다. 우리나라 상법 제796조 11호에서도 ‘선박의 숨은 하자’는 법정 면책사유로 마련되어 있다. 이처럼 운송수단의 숨은 결함 내지는 숨은 하자가 운송인의 면책으로 인

53) *Ibid.* at para. 41.

54) 비행기 조종석의 왼쪽페달을 밟으면 방향키는 왼쪽으로 움직이며 수직꼬리 날개의 오른쪽 방향에 양력이 생긴다. 따라서 이 힘의 중심 둘레의 모멘트에 의해 항공기 기수는 왼쪽으로 향한다. 반대로 오른쪽 페달을 밟으면 기수는 오른쪽을 향한다. 선박의 경우에는 방향키에 해당하는 키만을 조작하면 되지만 항공기를 선회시킬 때는 보조날개도 조작하여 선회의 중심에 가까운 쪽의 주날개가 아래쪽, 바깥쪽의 주날개가 위쪽으로 되도록 기체를 기울어지게 하여 주날개에 작용하는 양력의 수평성분과 원심력의 균형을 맞춘다고 한다(과학백과사전, <<https://www.scienceall.com/%EB%B0%A9%ED%96%A5%ED%82%A4rudder>> (2020. 5. 10. 방문).

55) *Waikato v. New Zealand S.S. Co.* [1899] 1 Q.B. 56; *Cargo ex Maori King v. Hughes* [1895] 2 Q.B. 550; *Connolly v. Federal S.N. Co.* (1905) 21 T.L.R. 438; *Tudor Accumulator Co. v. Oceanic S.N. Co.* (1924) 41 T.L.R. 81; *The Cristel Vinnen* [1924] P. 208.

정된 것은 송하인의 과실이나 운송물 자체의 하자와는 무관하게 운송물을 선적, 적부 또는 양륙하는데 사용되는 선박 또는 선박의 기타 장비 등에 대해 상당한 주의를 하더라도 발견할 수 없는 하자가 발생할 가능성이 있기 때문이다.⁵⁶⁾

물론 몬트리올협약 등과 같은 항공운송조약에서는 항공운송인의 법정면책사유로 항공기의 숨은 결함 또는 하자과 같은 사항을 규정하지는 않으나, 이러한 해상운송에서의 논리는 항공운송의 경우에도 통용 가능하다.

항공기는 현재 인류가 활용하는 운송수단 중에서도 초고도의 기술적 결합이 이루어지는 기계장비라 할 것이다. 자동차만 하더라도 2~3만 개의 수많은 부품 장치들이 복합적으로 결합되고 있음을 고려하면, 항공기의 경우에는 그러한 기술적 부품 결합의 수준을 가늠할 수 없을 정도라 할 것이다. 따라서 항공운송인의 운항과정에서 실시되는 항공기 검사나 정비는 고도의 체계적인 절차와 방법에 따라 이루어지게 되며, 매우 엄격한 기준에 의해 정기적으로 실행되어야 할 것이다. 또한 항공사고는 일단 사고가 발생하면 육상사고나 해상사고에 비해 대규모이며⁵⁷⁾ 극단적이므로, 안전운항과 관련한 검사 체계는 아무리 강조해도 지나치지 않아야 한다.

그러나 항공기의 운항 과정 시 정기적으로 행해지는 검사(any known and customary test)에 의해서도 발견되지 않거나 발견될 수 없었던 기계부품의 결함이 발생한 경우나 운송인이 모든 합리적인 조치를 다하여도 발견할 수 없는 숨은 하자가 발생한 경우에는 항공운송인의 일률적인 보상책임의 틀에서 이를 추궁할 수 있을지가 문제된다. 즉, 항공기의 기술적인 숨은 결함으로 인해 발생한 운항취소나 운항지연과 같은 경우에는 EC 261/2004 규칙상의 특별한 사정의 범위에 해당할 여지가 있지 않을까 하는 점이다.

EC 261/2004 규칙 전문 (14)는 ‘예기치 못한 운항안전 결함’(unexpected flight safety shortcomings)을 특별한 사정의 한 예로 명시하고 있다. 항공기의 방향키 제어장치는 운항 시 항공기의 비행방향과 항공기 본체의 종축을 제어하는 기계

56) William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., International Shipping Publications, 1988, pp. 507-508.

57) 해상운송에서의 선박충돌이나 선박침몰과 같은 해상사고는 물적 손해액의 규모로만 보면 항공사고보다 대규모일 가능성이 크다. 그러나 인적사고의 측면에서 보면, 항공사고는 보다 극단적인 형태로 발생한다는 점에서는 피해규모가 해상손해보다 대규모 적일 수도 있다.

장치이다. 이에 대한 결함이 정기적인 검사로 발견이 되지 않은 숨은 하자의 형태로 발생하여, 그 교체를 위해 운항지연이 발생하였다면 이것이야말로 예기치 못한 운항안전 결함에 해당하는 것은 아닐까 생각한다. 수차례의 항공정비에 의해서는 발견되지 않는 기술적 문제가 항공기의 이륙 직전에 발견되는 경우에는 예상할 수 없는 운항안전에 해당할 수 있다. 그렇다면 이는 EC 261/2004 규칙 전문 (14)에서 예시한 특별한 사정의 범위에 해당할 여지도 있다.

기존의 EU사법재판소 판례들은 일관적으로 기술적 결함의 경우, 운송인의 특별한 사정에 따른 항변을 부정하고 있는데, 본 판결도 기본적으로는 그러한 선례의 판단에 근거하여 기술적 결함은 특별한 사정의 범위에서 제외하였다. 다만 본 판결에서 제시한 판결문을 보면, ‘예기치 못한 운항안전 결함’의 의미와 요건 또는 그 대상 범위에 관해서는 아무런 언급이 없다.

항공정비와 같은 기술적 문제들은 운송인의 통상적 고유업무 범위에 해당한다. 이는 이론의 여지가 없을 것이다. 그러나 만약 항공운송인이 모든 주의를 기울여 합리적인 조치를 취했음에도, 인식하거나 발견할 수 없었던 숨은 결함과 같은 기술적 문제가 발생하였다면 이는 예상치 못한 운항안전의 결함으로 파악될 가능성이 있지 않을까? 이 경우에는 EC 261/2004 규칙상 특별한 사정의 판단기준을 보다 완화하여 해석할 여지는 있지 않을까 한다. 본 판결에서 이 부분에 대한 구체적인 판단기준이나 관련 법리를 제시하지 않고 있다는 점이 다소 아쉬운 점이라고 본다.

4. 시사점

A & Others 판결은 대체항공편의 운항지연의 경우에도 금전보상청구를 인정하고, 운항지연의 원인이 된 기술적 결함에 관한 특별한 사정의 운송인 면책사유는 부정함으로써, 항공여객의 권리보호에 관한 기존 EU사법재판소 판례의 법리를 재확인하고 있다. 본 판결에 의해 EC 261/2004 규칙 체제에서의 운항지연과 보상원칙과 특별한 사정의 판단기준은 여객의 권리보장을 더욱 보호하는 입장으로 구축되어 가고 있다는 점을 확인할 수 있었다. 다만 운항지연에서의 금전보상원칙의 범위에 대해서는 본 판결의 이론에 여전히 의문이 있는 것도 사실

이며, 특별한 사정의 해석기준에 관하여도 아쉬운 부분이 있기도 하다. 이러한 점들을 종합하여, 본 판결로부터 도출할 수 있는 몇 가지 시사점을 다음과 같이 언급해 보고자 한다. 여기서는 우리법상의 시사에 관하여도 간략히 지적해 본다.

첫째, 본 판결로 인해, 대체항공편의 운항지연된 경우에도 여객은 금전보상청구를 제기할 수 있게 되었다는 점이다. 사안에서는 원래 예정된 항공편의 운항취소로 인해 여객에게 대체항공편이 제공되었다. 항공사는 운항취소건에 대해서는 금전보상을 인정하여 여객에게 600 유로 상당의 보상책임을 부담하였다. 그러나 대체항공편 역시 항공기의 기술적 결함으로 지연되어 대체편상의 예정 시각으로부터 7시간 여 가까이 지연도착하였다. 여객은 바로 이 대체항공편의 운항지연에 대해서도 600 유로의 보상청구를 항공사에게 추궁한 것이다.

본 사안의 EU사법재판소는 *Sturgeon* 판결, *Nelson* 판결, *Folkerts* 판결에서 제시된 법리를 그대로 인용하여 ‘운항지연’ 역시 EC 261/2004 규칙상 금전보상의 대상이 됨을 재확인하였다. 나아가 결항된 이후의 ‘대체항공편’이 운항지연된 경우에도 금전보상청구의 원인이 된다는 점을 판례법상으로는 처음으로 제시한 것이다. 즉, 대체항공편이라 하더라도 대체편상의 예정 도착시각으로부터 3시간 이상의 운항지연이 발생하게 된다면 이는 EC 261/2004 규칙 제7조 제1항에 따른 금전보상청구의 범위에 들어가게 된 것이다.

그러나 전술한 바와 같이, ① EC 261/2004 규칙상 운항취소와 운항지연은 명문으로 구별되고 있다는 점, ② EC 261/2004 규칙 제7조 제1항에 따른 금전보상(compensation)의 대상은 탑승거부와 운항취소만을 명시하고 있다는 점, ③ EC 261/2004 규칙상 운항지연의 경우에는 EC 261/2004 규칙 제8조의 환불규정과 재항로 설정, 즉 대체항공편 제공과 같은 지원절차(assistance)만을 규정한다는 점에 비추어 보면, 본 판결에서의 법리를 적극적으로 지지하기에는 한계가 있다.

EC 261/2004 규칙의 문리적 해석에 따르면, 운항지연은 그것이 최초의 예약항공편이든 대체항공편이든 금전보상이 아닌 지원절차에 의하여야 한다.

본 판결에서는 *Sturgeon* 판결이나 *Folkerts* 판결에서 제시된 운항취소와 운항지연에서의 ‘시간손실의 동일성’ 법리 역시 그대로 채택하고 있는데, 이 부분 역시 결항과 연착에 따른 여객의 기대이익들이 서로 다를 수 있다는 점에서 비판이 가능하다. 항공사로부터 운항취소를 통보받은 여객과 운항지연을 통보받은

여객이 향후의 여정 관리상 발생하는 시간손실이 동일하다는 점을 어떻게 단정할 수 있을까 하는 점이다. 운항취소와 운항지연은 엄밀하게 다른 개념이며 또한 전혀 다른 사실적 결과이므로 여객의 후속행위에 각기 다른 영향을 미친다. 각각의 시간손실들은 이후 여객에게 미치는 행동패턴에 따라 달라질 수밖에 없을 텐데, 이를 일관하여 동일한 수준으로 파악할 있을지가 의문이라는 것이다.

둘째, 본 판결은 방향키 제어장치 고장과 같은 기술적 결함이 항공기에 내재된 숨은 결함이라 하더라도 특별한 사정의 범위에 해당하지 않는다고 보고 있다. 우선 EC 261/2004 규칙상 특별한 사정은 항공운송인의 면책사유에 해당함에도 불구하고 그 적용요건이 명확하지 않고, EC 261/2004 규칙상으로도 구체적인 범위를 설정하고 있지 않다. 단지 전문에 몇 가지의 예시를 들고 있을 뿐이다. 문제는 EC 261/2004 규칙 전문 (14)에서 제시하는 ‘예기치 못한 운항안전 결함’에 본 사안의 기술적 결함 문제가 해당할 수 있지 않을까 하는 점이다.

본 판결은 기존 EU사법재판소의 *Wallentin-Hermann* 판결이나 *Germanwings* 판결 및 *Moens* 판결 등에서 제시된 법리에 따라 특별한 사정의 범위를 매우 좁고 엄격하게 판단하였다. 항공기의 숨은 결함이라 하더라도 기술적 결함은 운송인의 통상적인 고유업무를 통해 확인·검사할 수 있는 사정이므로 특별한 사정의 범위에서 배제하고 있다. 본 판결에서는 피고 항공사가 주장한 항공기의 숨은 결함에 대해서는 구체적인 판단을 하지 않고 있지만, 숙련된 기술자의 조사로도 발견하기 어려운 기계적 숨은 결함 또는 잠재적 결함이 갑작스럽게 발생하여 운항지연이라는 결과를 야기하게 되었다면, 이것이야말로 ‘예기치 못한 운항안전 결함’에 해당하는 것은 아닐까 하는 의문이 든다.

안전운항을 위한 항공정비는 고도의 엄격한 체계와 방식에 의해 이루어져야 하고, 이는 항공운송인이 최우선적으로 관리해야 할 고유업무에 해당한다는 점을 인정한다 하더라도, 항공운송인이 모든 주의를 기울여 합리적인 조치를 취했음에도, 인식하거나 발견할 수 없었던 숨은 결함과 같은 기술적 문제가 발생하였다면 이는 예상치 못한 운항안전의 결함으로 파악될 가능성이 있지 않을까 생각한다. 본 판결에서는 이와 같은 부분에 대한 세부적인 언급을 하고 있지 않아 그 판단에 이르는 구체적인 논리 전개를 알 수 없다. 기존 판례의 법리를 재확인하는 선에서 그치고 있는데, 숨은 결함과 같은 기술적 결함의 경우에는 특별한

사정에 포섭할 여지도 있을 수 있다는 점을 지적하고자 한다.

셋째, 우리나라의 항공운송관련법 중 항공여객의 보상기준을 규정한 법률로는 대표적으로 상법 제5편 항공운송 규정과 항공사업법이 있다. 우선 상법은 여객의 연착⁵⁸⁾으로 인한 손해에 대해 운송인의 책임을 인정하고, 해당 손해에 대해서는 여객 1명당 4,694 계산단위(SDR)로 운송인 책임을 제한하고 있다.⁵⁹⁾ 이는 ‘몬트리올협약’(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)의 입장을 그대로 수용한 것이다.⁶⁰⁾

한편 항공사업법은 항공운송인을 항공교통사업자로 정의하고, 항공여객을 항공교통이용자로서 언급하며, 항공교통이용자 보호조치에 관한 몇 가지 규정을 두고 있다. 즉, 항공교통사업자는 항공교통이용자에 대해, ① 항공교통사업자의 운송 불이행 및 지연, ② 위탁수화물의 분실·파손, ③ 항공권 초과 판매, ④ 취소 항공권의 대금환급 지연, ⑤ 탑승위치, 항공편 등 관련 정보 미제공으로 인한 탑승 불가, ⑥ 그 밖에 항공교통이용자를 보호하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 사항 중, 어느 하나에 해당하는 피해로부터 보호하기 위한 피해구제 절차 및 처리계획을 수립하고 이를 이행하여야 함을 규정한다.⁶¹⁾

다만 “기상악화, 안전운항을 위한 정비로서 예견하지 못한 정비, 항공운송사업자는 사업면허, 천재지변, 항공기 접속관계, 그 외의 부득이한 사유로 인한 피해에 대하여 항공교통사업자가 불가항력적 피해임을 증명하는 경우”에는 항공운송인의 이행의무를 제한하고 있다.⁶²⁾ 일종의 항공운송인의 면책규정이라고도 볼 수 있는데, 주목할 점은 ‘안전운항을 위한 정비로서 예견하지 못한 정비’가 항공사업법상 명시적인 면책사유로 규정되어 있다는 점이다.

EC 261/2004 규칙이 전문에서 ‘예기치 못한 운항안전 결함’이라는 용어로 단

58) 상법은 운항지연을 연착이라는 용어를 사용하여 표현하는데, 엄밀하게는 운항지연과 연착은 다른 의미를 갖는 용어이므로 구별의 필요성이 있다. 이는 지연이란 단순히 시간이 늦추어지는 것을 나타냄에 비해, 연착은 정해진 시간보다 늦게 도착하는 것을 의미하기 때문이다. 항공기의 운항지연은 출발 자체가 정해진 시간보다 늦추어질 수도 있으므로, 포괄적인 의미에서 delay of flight를 표현할 때에는 ‘운항지연’이라는 용어가 보다 적절한 표현이 된다(서지민, *Sturgeon* 판결, 앞의 논문, 318면).

59) 상법 제907조 제1항·제2항.

60) 최준선, 「보험·해상·항공운송법」, 제9판, 삼영사, 2015, 593면.

61) 항공사업법 제61조 제1항.

62) 항공사업법 제12조 제1항 제1호.

순 지칭한데 비하여, 항공사업법은 ‘안전운항을 위한 정비로서 예견하지 못한 정비’로, ‘정비’를 부각하여 면책사항을 정하고 있다. 정기적인 정비로도 발견이 되지 않은 숨은 하자의 기술적 결함이 발생하였고, 그 교체를 위해 운항지연이 발생하였다면 이는 항공사업법 제12조 제1항의 ‘안전운항을 위한 정비로서 예견하지 못한 정비’에 해당할 수 있다. 따라서 본 *A & Others* 판결에서 문제가 된 방향타 제어장치 고장이 숨은 결함에 해당한다는 점, 나아가 운송인이 상당한 주의를 하였더라도 해당 결함을 예견하지 못하고 발견할 수 없었다는 점이 사실적으로 입증된다면, 본 판결에서의 운송인은 최소한 항공사업법상으로는 면책될 가능성이 클 것이다.

IV. 맺음말

2020년 국내 항공운송업계는 COVID 19 감염증 확산으로 대규모의 영업 손실이 발생하고 있다. 2019년의 한일관계 악화로 인해 항공수요가 대폭 감소한 데 이어, 유례없는 COVID 19의 발발로 항공운송업계는 그야말로 고사 직전의 상황에 이를 정도이다. 일부 항공사는 정상적인 금융시장에서의 자금조달이 불가능한 수준에 빠졌다는 이야기도 전해지며, 몇몇의 저가항공사들은 기업생존이 참담한 수준을 넘어 파산 수순을 밟고 있다는 보도도 나오고 있다.⁶³⁾ 항공운송 업계로서는 현 상황이 역사상 최악의 시기라고 해도 과언이 아닐 정도이다.

본 논문에서 살펴본 2020년 3월의 EU사법재판소 *A & Others* 판결은 이와 같은 시기에 여객의 권리보호를 재천명한 판례로서 의미가 있다. 사안에서는 대체항공편의 운항지연 역시 EC 261/2004 규칙상의 금전보상에 해당됨을 밝히고, 운항지연의 원인으로 지목된 기술적 결함은 그것이 숨은 결함이라 하더라도 특별한 사정의 범위에서는 제외된다는 점을 명확히 밝히고 있다. 즉, 항공여객의 권리보호에 관한 기존 EU사법재판소 판례의 법리를 재확인하고 있는 판결이다. 특히 대체항공편에서의 운항지연의 경우에도 동일한 운항지연 보상법리가 적용

63) 유진희, “제주항공, 이스타항공 인수 절차 이달 내 못 끝내면 무산”, 아주경제 2020. 5. 31.자, <<https://www.ajunews.com/view/20200531141853248>> (2020. 5. 15. 검색).

되었다는 점은 매우 주목할 만한 점이다. 따라서 앞으로는 대체항공편의 운항지연 역시 보상청구의 기준이 될 것이다.

그러나 앞서 언급한 바와 같이, 본 판결에서 제시된 법리에 대해서는 EC 261/2004 규칙상 명시규정이 있음에도 운항지연의 금전보상 원칙을 설정하고 있다는 점에서 비판이 가능하다. 또한 항공기의 숨은 결함과 같은 기술적 결함이 EC 261/2004 규칙의 특별한 사정에는 해당하지 않는다면, 그에 대한 구체적인 판단이 미흡하였다는 문제도 있다. 이와 같은 비판들은 본질적으로 모두 운송관계에서의 당사자 간 이익균형이라는 논의로 귀결된다.

특정한 법률관계에서 일방의 이익을 중시하면 당연히 상대방의 이익은 감소한다. 즉, 항공여객의 권리가 증가하면 할수록 항공운송인의 재정 부담은 늘어나게 될 것이다. 수천년간 이어져 온 운송관계의 법률 체제를 보면, 운송인과 하주 간의 이익균형을 어떠한 지점에서 정할지에 대한 갈등이었다고 봐도 과언이 아니다. 항공운송인과 항공여객 역시 이러한 관계에서 벗어나지 않는다.

최근에는 항공여객을 운송관계에서의 대등한 당사자라기보다는 시장의 약자이며 동시에 잠재적인 피해소비자로서 인식하고 있는 경향이 널리 확산되고 있는 것 같다. 그러나 다수에 의해 결집된 집단소송이나 각종 SNS에 의한 이미지 공격이 가능한 현 시점에서, 항공여객을 무한정 시장의 약자로서만 볼 수 있을까?

본 사안에서는 최초 여정에 대한 운항취소로 여객들에게 600 유로의 금전보상이 이루어졌다. 이후 항공사가 제공한 대체항공편의 기술적 결함으로 운항지연이 발생하여 7시간 가까이 지연 도착하였다. 여객들은 이를 이유로 다시 600 유로의 추가 금전보상을 제기한 것이다. 문제는 향후 운송인들이 이와 같은 보상 리스크를 회피하기 위해 운송인이 보험 범위를 확장하여 운임을 인상하는 방향으로 갈 수 있다는 점이다. 숨은 결함과 같은 기술적 결함에 의해서도 운송인이 면책되지 않게 된다면, 안전운항 정비에 대한 재정부담 역시 증가할 것이다. 보다 우려되는 점으로는 운송인이 그러한 정비 확충에 대한 경제적 유인을 상실할 수도 있다는 점이다. 결국 이러한 모든 사정들이 항공여객의 부담으로 돌아갈 수 있다는 점을 상기해야 할 것이다.

참고문헌

[국내 문헌]

- 김두환, 「국제항공법론」, 한국학술정보, 2005.
- 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준”, 「항공우주정책·법학회지」 제29권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2014.
- 서지민, “EU항공여객운송 체제에서의 운항지연과 운항취소의 판단기준 - 2009년 EU 사법재판소 *Sturgeon* 판결의 비판적 검토”, 「기업법연구」 제34권 제1호, 한국기업법학회, 2020.
- 서지민, “항공여객운송에서 운항지연의 범위와 보상청구권 - 2013년 EU사법재판소 *Air France SA v. Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts* 판결을 중심으로”, 「항공우주정책·법학회지」 제34권 2호, 한국항공우주정책·법학회, 2019.
- 최준선, 「보험·해상·항공운송법」, 제9판, 삼성사, 2015.

[외국 문헌]

- Michal Bobek & Jeremias Prassl, eds., *Air Passenger Rights: Ten Years On*, Hart Publishing, 2016.
- Jochem Croon & Fina Verbeek, “Regulation (EC) 261/2004 and Internal Strikes under Article 5.3: It’s all about Control, Stupid,” *Air and Space Law*, Vol. 44, Issue 6, 2019.
- Paul Stephen Dempsey, *European Aviation Law*, Kluwer Law International, 2004.
- Francesco Rossi Dal Pozzo, *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*, Springer, 2015.
- Arnold Kinga, “Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights”, *Air and Space Law*, Vol. 32, Issue 2, 2007.
- Sophia Tang, “Air Carriers’ Obligation in Extraordinary Circumstances”, *European Journal of Risk Regulation*, Vol 4, 2013.

초 록

본 논문에서는 2020년 3월 12일 제시된 EU사법재판소의 *A and Others v. Finnair Oyj* 판결을 검토해 보았다. 본 판결은 대체항공편에서의 운항지연의 경우에도 금전보상청구를 인정하였다는 점에서 중요한 의미가 있는 판결이다. 이에 본 논문에서는 아직 아직 국내에 소개되지 않은 본 판결을 분석하여, 향후 항공여객의 권리보호 논의 내지는 EC 261/2004 규칙의 해석론적 검토와 관련한 비교법적 참고자료의 역할을 하고자 하였다.

본 논문에서는 먼저 *A & Others* 판결의 사실관계를 정리하고 EU사법재판소의 판시사항을 개관해 보았다. 몇 가지의 논점들과 EU사법재판소의 판단 법리를 정리한 후, 논문의 구성적 논점을 크게 ① 대체항공편의 운항지연과 그와 관련한 여객의 보상원칙 및 ② 운송인 면책사유로서의 특별한 사정의 해석기준으로 나누었다.

이렇게 논점을 구분하여, EC No 261/2004 규칙의 각 규정들, 기존에 제시된 EU사법재판소 판례의 경향과 함께 본 *A & Others* 판결을 구체적으로 살펴보았다. 결론적으로는 본 판결의 취지와 항공여객운송실무상의 시사점 등도 생각해 보았다. 또한 우리법과의 비교법적 논의도 간략하게나마 언급해 보았다.

주제어 : 항공여객운송, EC 261/2004 규칙, EU사법재판소, 운항지연, 연착, 운항 취소, 결항, 대체항공편의 운항지연, 특별한 사정, 합리적인 모든 조치

Abstract

The Delay of Re-Routing Flight and Scope of Extraordinary Circumstances in the European Air Transportation Law: A Case Comment on *A and Others v. Finnair Oyj* [2020] Case C-832/18

Ji-Min Sur*

This paper reviews and criticizes some issues as to the case of *A and Others v. Finnair Oyj* [2020] Case C-832/18 by examining EU Regulations and practical point of views. Under this case, the travellers brought an action against Finnair in light of the Air Passenger Regulation¹², seeking compensation for both the first cancelled flight, and the delayed re-routed flight. Finnair had paid the first compensation, but refused to grant the second claim, arguing that the regulation did not set out that passengers were eligible for a second claim in those situations, and that the delay of the second flight was a consequence of ‘extraordinary circumstances’ under the regulation. The Court of Appeal in Helsinki has asked the CJEU whether an air passenger is entitled to a further compensation where a re-routed flight they have agreed to take is delayed, where both the original and rerouted flight are operated by the same air carrier.

The CJEU held that the regulation does not in any way limit the rights of passengers where they find their flights being re-routed. As such, under earlier CJEU case law, the relevant travellers here were entitled to compensation for cancellation of the first flight and delay of the second flight. It also disagreed with Finnair’s assessment that the technical failure in the re-routing flight was a matter of extraordinary circumstances.

* Assistant Professor, Department of International Trade in Pusan National University.

Key Words : Carriage of Passengers by Air, Regulation (EC) No 261/2004, Court of Justice of the European Union, Long Delay of Flight, Cancellation of Flights, Delayed Re-Routed Flight, Extraordinary Circumstances, All Reasonable Measures