

사단법인 한국국제사법학회  
제169회 정기연구회 및  
2025년 정기총회 자료집



일 시 : 2025. 3. 27.(목) 19:00 - 21:00

장 소 : 서초동 변호사회관 1층 회의실



## 제169회 정기연구회 및 2025년 정기총회

사회 : 총무이사

- |               |                               |
|---------------|-------------------------------|
| 19:00 - 19:05 | 개회사<br>노태악 대법관(한국국제사법학회 회장)   |
| 19:05 - 20:00 | 발 표<br>김성호 교수(국립부경대학교 법학과)    |
| 20:00 - 20:15 | 지정토론<br>이주연 교수(한양대학교 법학전문대학원) |
| 20:15 - 20:45 | 전체토론                          |
| 20:45 - 21:00 | 2025년 정기총회                    |



발표문

자동차 제조사의 불법행위책임과 국제재판관할  
— 유럽사법재판소의 2024년 2월 22일자 판결  
(Case C-81/23)을 중심으로 —

김성호 교수  
(국립부경대학교 법학과)



## 자동차 제조사의 불법행위책임과 국제재판관할

- 유럽사법재판소의 2024년 2월 22일자 판결(Case C-81/23)을 중심으로

김성호\*

### [목차]

내용	면수
I. 도입	1
II. 대상판결의 사안과 판시내용	3
III. 대상판결에 대한 분석과 평가	10
IV. 시사점과 결어	17
[참고문헌]	19

### I. 도입

지난 2015년 9월 독일 폭스바겐(VW) 차량의 디젤엔진에서 유해 배출가스가 기준치의 40배 가량 발생한다는 사실이 미국에서 폭로된 이후, 2022년에는 피아트크라이슬러(FCA SpA)<sup>1)</sup> 또한 배출가스 조작으로 미국에서 유죄가 인정되어 약 3억달러의 벌금을 내기로 합의한 바 있다. 이들 모두 차량엔진에 불법적인 배출가스 조작 소프트웨어를 장착하였는데, 이 장치는 인증시험을 할 때는 유해물질인 질소산화물(NOx)을 환경기준에 맞게 배출하도록 하고 실제 주행 시에는 제한적으로 작동하도록 설계된 것이었다. 이른바 디젤게이트(Dieselgate)<sup>2)</sup>로 불리는 일련의 배출가스 조작사건으로 인하여 이들 회사의 자동차가 판매된 미국<sup>3)</sup>, 영국, 독일<sup>4)</sup>, 프랑스, 오스트리아 등 여러 나라에서 불법행위에 기한 손해배상청구소송이 제기된 바 있다.<sup>5)</sup>

\* 국립부경대학교 법학과 조교수/법학박사

- 1) FCA는 Fiat Chrysler Automobiles, SpA는 Società per Azioni(주식회사)의 약자이다. FCA는 2021년 1월 프랑스의 푸조시트로엥(PSA)과 합병해 스텔란티스(Stellantis)로 사명을 바꾸었다.
- 2) 독일어권에서는 디젤스캔들(Dieselskandal) 또는 배출가스 스캔들(Abgasskandal)이라고도 한다.
- 3) 2016년 미국에서 폭스바겐을 상대로 제기된 소비자 집단소송에서는, 폭스바겐 측이 디젤엔진 차량의 소유자들에게 약 153억 달러를 배상하기로 합의하여 화해로 종결된 바 있다. 이에 관하여는 박혜진, “미국 폭스바겐 소비자 집단소송의 화해”, 「환경법과 정책」 제25권(강원대학교 비교법학연구소, 2020), 193-233면; 진도왕, “미국에서의 폭스바겐 자동차 배기가스 조작사건과 그 법적 대응에 관한 고찰”, 「경희법학」 제56권 제1호(경희대학교 법학연구소, 2021), 337-378면 참조.
- 4) 이에 관해서는 김성호, “디젤게이트(Dieselgate)에서 자동차 제조사의 불법행위책임에 관한 독일 연방 대법원의 최근 판례 동향”, 「법과 정책연구」 제24집 제4호(한국법정책학회, 2024), 251면 이하 참조.
- 5) 한편, 우리나라에서도 폭스바겐 등을 상대로 불법행위에 기한 손해배상청구소송이 제기된 바 있으나, 아직 대법원의 확정판결은 나오지 않은 상황이다. 이에 관한 최초의 하급심 판결은 2019년 7월 25일 내려진 서울중앙지방법원의 판결(2015가합573371)인데, 여기서 법원은 제조자의 일반불법행위책임을 부정하였다. 즉, 원고들이 피고들의 기망의 불법행위를 이유로 하여 계약의 취소 내지 손해배상을 주장하였지만, 착오 내지 기망행위와 원고들의 각 차량 구매결정 사이에 상당인과관계를 인정하기 어렵다는 이유로 원고들의 주장을 받아들이지 않았다. 대신 법원은 피고 폭스바겐 등이 ‘유로-5 배출가스 기준과 대기환경보전법 등의 규정에 적합하게 제작되었다’, ‘친환경성’, ‘고연비성’ 등을 내용으로 하여 이 사건 디젤 차량에 대한 표시·광고를 하였는데, 이는 표시광고법 제3조 제1항 제1호 및 제2호의

이 글은 유럽사법재판소(Court of Justice of the European Union)<sup>6)</sup>의 2024년 2월 22일자 판결<sup>7)</sup>(이하 ‘대상판결’)을 중심으로, 불법적인 배출가스 조작장치(defeat device)가 부착된 디젤차의 매수인이 자동차 제조사를 상대로 제기한 불법행위에 기한 손해배상 청구소송의 국제재판관할에 관하여 다룬다. 대상판결은 규정 제1215/2012호<sup>8)</sup>(이하 ‘브뤼셀 Ia 규정’) 제7조 제2호에서 말하는 불법행위의 결과발생지의 의미에 관하여 다음과 같이 실시하고 있다: 첫 번째 회원국에 소재하는 자동차 제조사가 차량에 배출통제시스템의 효과를 감소시키는 불법 조작장치를 부착하고, 두 번째 회원국에서 그 차량에 대한 매매 계약이 체결되었으며, 세 번째 회원국에 있는 매수인에게 그 차량이 인도된 경우, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 손해의 결과가 발생한 장소는 세 번째 회원국으로 보아야 한다. 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호는 아래와 같이 불법행위에 관한 특별관할을 규정하고 있는데, 대상판결은 동 규정의 가해적 사건이 발생한 장소(결과발생지)를 차량의 인도지로 본 것이다.

원문	번역문
<p><b>SECTION 1 General provisions</b></p> <p><b>Article 4</b></p> <p>1. Subject to this Regulation, persons domiciled in a Member State shall, whatever their nationality, be sued in the courts of that Member State.</p>	<p><b>제1절 일반규정</b></p> <p><b>제4조</b></p> <p>1. 이 규정의 유보하에, 어느 회원국에 주소를 둔 자는 그의 국적과 관계없이 그 회원국의 법원에 제소된다.</p>
<p><b>SECTION 2 Special jurisdiction</b></p> <p><b>Article 7</b> A person domiciled in a Member State may be sued in another Member State:</p> <p>(2) in matters relating to tort, delict or quasi-delict, in the courts for the place where the harmful event occurred or may occur;</p>	<p><b>제2절 특별관할</b></p> <p><b>제7조</b> 어느 회원국에 주소를 두고 있는 자는 다음 각 호에 따라 다른 회원국 내에서 제소될 수 있다.</p> <p>(2) 불법행위 또는 준불법행위에 관한 사건에서는 가해적 사건이 발생하였거나 발생할 수 있는 장소의 법원</p>

거짓·과장성, 기만성이 있는 광고로서 소비자들을 오인시키고 공정거래를 저해하는 광고에 해당한다고 하면서 제조자의 표시광고법 위반의 책임은 인정하였다.

- 6) ‘유럽연합법원’, ‘유럽재판소’ 등으로도 번역된다.
- 7) Judgment of the Court (Ninth Chamber) of 22 February 2024. MA v FCA Italy SpA and FPT. Industrial SpA (C-81/23).
- 8) Regulation (EU) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters (recast). 이 규정의 정식 명칭은 ‘민사 및 상사사건의 재판관할과 재판의 승인 및 집행에 관한 2012년 12월 22일자 유럽의회 및 이사회의 유럽연합 규정 제1215/2012호 (recast)’이며, ‘브뤼셀 Ia 규정’, ‘브뤼셀 I recast 규칙’ 등으로 약칭된다.

대상판결은 이른바 디젤게이트 사건에서 차량에 대한 제조, 계약체결 및 인도가 서로 다른 회원국에서 이루어진 경우 불법행위의 특별관할에 관하여 실시한 최초의 판결로서, 현재 유럽연합 각국에 계류중인 디젤게이트 관련 소송에서 국제재판관할의 판단기준을 제시하고 있다. 이하에서는 대상판결의 사안과 판시내용에 관하여 살펴보고(아래 II), 이어서 주요 쟁점별로 판시내용을 분석한다(아래 III). 끝으로 대상판결의 시사점을 간단히 언급하는 것으로 글을 마무리하고자 한다(아래 IV).

## II. 대상판결의 사안과 판시내용

### 1. 대상판결의 사안

#### 가. 당해사건의 사실관계

우선 대상판결의 계기가 된 당해사건(Ausgangsverfahren)의 사실관계는 다음과 같다: 원고(MA)는 오스트리아(Krems an der Donau)에 주소지를 가지고 있으며, 2019년 3월 14일 자신의 배우자와 함께 독일에 소재한 자동차 판매상으로부터 이 사건 차량(캠핑카)을 매수하였다. 매수인에 대한 차량의 인도는 오스트리아(Salzburg)에 소재한 매도인의 물류센터에서 이루어졌다. 피고는 이탈리아에 소재한 기업들(FCA Italy SpA 및 FPT Industrial SpA)로서 해당 차량과 엔진을 제조하였다. 원고는 피고가 제조한 차량의 엔진에 규정 제715/2007호<sup>9)</sup> 제5조 제2항<sup>10)</sup>에 규정된 불법 배기가스 조작장치가 부착되어 있었다는 이유로, 피고를 상대로 오스트리아 Salzburg 지방법원(Landesgericht Salzburg)에 불법행위에 기한 손해배상청구소송을 제기하였다. 원고는 Salzburg에서 가해적 사건이 발생하였고 물건인도 시 매매가 완성되었으므로, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 기하여 Salzburg 지방법원에 원고의 청구에 대한 국제재판관할이 있다고 주장하였다.

이에 대하여 FPT Industrial은 위 법원에 관할이 인정되지 않는다고 항변하였다. 그 이유로, 2020년 7월 9일자 유럽사법재판소 판결(이하 'VKI 판결'<sup>11)</sup>)은 이와 유사한 사안에서 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 손해발생지는 매수인이 매도인으로부터 차량

9) Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 on type approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information.

10) Article 5 Requirements and tests

2. The use of defeat devices that reduce the effectiveness of emission control systems shall be prohibited.

[국역] 제5조 요건 및 시험

2. 배출통제시스템의 효과를 감소시키는 조작장치의 사용은 금지된다.

11) Judgment of the Court (First Chamber) of 9 July 2020. Verein für Konsumenteninformation v Volkswagen AG (C-343/19).

을 취득한 곳이라고 판시하였다는 점을 들었다. 그리고 원고가 이 사건 차량에 대한 매매 계약을 독일에서 체결하였으므로, 결과발생지(Erfolgsort)는 독일이 되고 독일의 법원이 이 사건에 대한 재판관할을 갖는다고 하였다.

Salzburg 지방법원은 2022년 5월 31일 FPT Industrial의 항변을 배척하면서, 원고가 주장한 바와 같이 원고가 입은 손해는 오스트리아에서 차량이 인도된 때에 비로소 발생한 것이라고 하였다. 이후 Linz 고등법원(Oberlandesgericht Linz)은 FPT Industrial의 항소에 대하여, 2022년 10월 3일 차량의 취득지는 계약당사자간 쌍방의 의무를 정하는 법률행위인 매매계약의 체결지에 해당하므로, 1심 법원에 원고의 청구에 대한 국제재판관할이 인정되지 않는다고 하였다. 이에 대하여 오스트리아 대법원(Oberster Gerichtshof)에 상고가 제기되었다.

#### 나. 오스트리아 대법원의 선결문제심판 청구

이러한 상황에서 오스트리아 대법원은 절차를 정지하고 유럽사법재판소에 다음의 사항에 관한 선결문제심판<sup>12)</sup>을 청구하였다: 회원국 A(이 사안에서는 이탈리아)에 소재하는 디젤 엔진의 제조자가 규정 제715/2007호 제5조 제2항에서 말하는 불법 조작장치를 부착하고, 그 차량을 회원국 B(이 사안에서는 오스트리아)에 주소지를 갖는 원고가 회원국 C(이 사안에서는 독일)에 소재하는 제3자로부터 매수한 사안에서, 원고가 피고를 상대로 불법행위에 기한 손해배상청구소송을 제기한 경우 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 따른 국제재판관할은 ① 계약체결지, ② 차량의 인도지 또는 ③ 손해를 발생시킨 물건의 하자가 실현된 장소, 즉 차량을 그 목적에 맞게 사용한 장소 중 어느 곳에 인정되는가?

오스트리아 대법원이 선결문제심판을 청구하면서 밝힌 견해는 다음과 같다: 우선 이 사안에서는 위 VKI 판결의 사안과 달리, 매매계약 체결지와 매수인에 대한 차량의 인도지가 서로 다르다. 오스트리아법에 따르면 동산에 대한 소유권 취득은 의무부담행위(Verpflichtungsgeschäft: *titulus*)와 처분행위(Verfügungsgeschäft: *modus*)의 결합으로 이루어지고, 처분행위는 물건 인도 시에 인도지에서 성립된다. 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 ‘가해적 사건이 발생한 곳’(Ort, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist)이라는 개념을 해석하는 데 있어 국내법을 적용하게 되면 서로 다른 결과에 이를 수 있고, 이는 유럽연합법상 개념의 독자적 성격(autonomer Charakter)에 반하게 된다. 즉, 국제재판관할을 결정함에 있어 매매계약 체결지를 기준으로 하게 되면, 규정

12) 유럽사법재판소의 절차는 크게 선결적 결정(preliminary rulings)과 직접소송(direct actions)으로 구분되는데, 선결적 결정절차는 회원국의 법원이 계속 중인 사건을 재판하기 위하여 유럽사법재판소에 선결적 문제(Vorlagefrage)에 대한 판단을 요청한 사건에 관한 결정절차로, 선결문제심판절차(Vorabentscheidungsverfahren) 또는 사전결정절차라고도 한다. 이 절차는 유럽연합의 기능에 관한 조약(Treaty on the Functioning of the European Union: TFEU) 제267조에 근거하여 이루어지며, 유럽사법재판소가 선결적 문제에 관하여 내린 법해석은 유럽연합 내에서 그 구속력이 인정된다.

제7조 제2호 적용의 근거가 되는 ‘소가 제기된 법원과 법률분쟁 간의 밀접한 관련성’의 요구에 반하게 된다. 왜냐하면 당해사건에서 계약체결지는 독일이고 해당 법률분쟁과 아무런 관련이 없기 때문이다. 다음으로 유럽사법재판소는 위 VKI 판결에서 차량의 ‘취득지’를 결과발생지로 보았지만, 동 판결의 30번부터 35번 단락에서 다른 중요한 연결기준을 도출할 수 있다. 즉, 유럽사법재판소는 매수인이 하자 있는 차량을 취득한 결과 가치감소분만큼 손해를 입은 경우 이는 1차손해(Primärschaden)에 해당하고 순수재산손해(reiner Vermögensschaden)가 아니며, 이러한 손해는 매도인으로부터 하자 있는 물건을 취득한 때에 비로소 발생한다고 하였다. 따라서 위 VKI 판결로부터, 당해사건의 사안에서 결과발생지는 물건하자가 발현된(나타난) 장소라는 점을 도출할 수 있다. 만약 원고가 자신의 주소지가 있는 국가에서 하자 있는 차량을 목적에 맞게 사용하였다면 그 국가에 불법행위에 기한 손해배상청구소송의 국제재판관할이 인정되는 것이다. 이러한 결과는 또한 유럽사법재판소가 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호와 관련하여 발전시킨 판례의 원칙과도 합치한다. 위 규정에 따른 결과발생지를 확정함에 있어서 손해의 결과가 발생한(실현된) 장소를 기준으로 한다면, 원고의 주소지국에 관할을 인정할 수 있으며 이는 곧 원고재판적(Klägergerichtsstand, *forum actoris*)을 인정하는 결과가 된다. 이 사안에서 문제는 물건의 기능을 침해하는 하자가 발현된 장소를 또한 결과발생지로 볼 수 있을 것인지 여부이다.

## 2. 대상판결의 판시내용

### 가. 개요

대상판결은 이른바 디젤게이트에서 최종 소비자가 자동차 제조사를 상대로 제기한 불법행위에 기한 손해배상청구소송에서의 국제재판관할을 다루고 있다. 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 따르면, EU 회원국 내에 주소를 두고 있는 자는 불법행위에 관한 사건에서는 가해적 사건이 발생한 다른 회원국 내의 법원에서 제소될 수 있다. 이 사건에서 피고의 재판적(Beklagtengerichtsstand)은 브뤼셀 Ia 규정 제4조 제1항 및 제63조 제1항<sup>13)</sup>에 따라 이탈리아에 있었기 때문에, 원고 입장에서는 동 규정 제7조 제2호에 따라 다른 회원국(오스트리아) 법원에 이 사건 불법행위의 특별관할이 인정되는지가 중요했다. 유럽사법재판소는 종래 행동지와 결과발생지가 다른, 이른바 격지적 불법행위(Distanzdelikte)의 경우 원고가 위 규정에 따라 행동지와 결과발생지 중에서 선택할 수 있다고 판시한 바 있고,<sup>14)</sup>

13) Article 63

1. For the purposes of this Regulation, a company or other legal person or association of natural or legal persons is domiciled at the place where it has its:

(a) statutory seat;  
 (b) central administration; or  
 (c) principal place of business.

14) 가령, Judgment of the Court of 30 November 1976. *Handelskwekerij G. J. Bier BV v Mines de potasse d'Alsace SA* (C 21-76).

학계에서는 이를 遍在의 原則(Ubiquitätsprinzip)이라고 한다. 당해사건에서 행동지는 이탈리아였고 이는 피고의 재판적과 같았기 때문에, 결국 '결과발생지'가 어디인지가 문제되었다.

대상판결은 VKI 판결을 계승하여 발전시킨 판결로 평가할 수 있다. 대상판결이 인용하고 있는 VKI 판결은 오스트리아 소비자들이 독일 폭스바겐의 차량에 대한 매매계약을 오스트리아에서 체결하고 그곳에서 차량을 인도받은 사안에 관한 것이다. 여기서 유럽사법재판소는 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 결과발생지를 매수인들이 조작된 소프트웨어가 부착된 차량을 매수한 장소, 즉 오스트리아로 보았다. 그리고 조작장치가 부착된 차량의 가치감소액은 매수인이 지급한 대금과 차량의 실재가치의 차액이고, 이는 순수재산손해가 아니라 차량의 하자로 인한 1차손해로서 취득 시에 발생하였다고 판시하였다. VKI 판결에서 폭스바겐의 차량조작지는 독일이고, 차량취득지는 오스트리아였기 때문에 2개의 회원국만 법정지로 고려되었다. 대상판결에서 조작지는 이탈리아, 매매계약 체결지는 독일, 그리고 차량의 인도 및 사용지는 오스트리아였기 때문에, VKI 판결의 사안과 달리 3개의 회원국 법원 중 어디에 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 따른 관할이 인정되느냐가 쟁점이었다.

#### 나. 판시 내용

##### 1) 개요

대상판결의 내용을 보면 여러 군데서 규정 제44/2001호<sup>15)</sup>에 관한 판례가 인용된다. 브뤼셀 Ia 규정의 전문 34<sup>16)</sup>와 제80조<sup>17)</sup> 및 ANNEX III(CORRELATION TABLE)에 따르면, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호는 동 규정의 전신인 규정 제44/2001호 제5조 제3호<sup>18)</sup>가 전환된 규정이다. 대상판결은 이유 설시에 앞서, 유럽사법재판소의 규정 제44/2001호 제5조 제3호에 관한 해석은 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호의 해석 시에도 또한 적용된다고 하였

---

15) Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters. 이를 대체한 규정이 브뤼셀 Ia 규정이다.

16) (34) Continuity between the 1968 Brussels Convention, Regulation (EC) No 44/2001 and this Regulation should be ensured, and transitional provisions should be laid down to that end. The same need for continuity applies as regards the interpretation by the Court of Justice of the European Union of the 1968 Brussels Convention and of the Regulations replacing it.

17) Article 80 This Regulation shall repeal Regulation (EC) No 44/2001. References to the repealed Regulation shall be construed as references to this Regulation and shall be read in accordance with the correlation table set out in Annex III.

18) Article 5

A person domiciled in a Member State may, in another Member State, be sued:

3. in matters relating to tort, delict or quasi-delict, in the courts for the place where the harmful event occurred or may occur;

다.<sup>19)</sup> 대상판결의 판시 내용은 크게 세 부분으로 나누어 볼 수 있다. 이하에서는 주요 내용(원문)을 살펴본다.

## 2) 주요 판시내용

### 가) 편재의 원칙<sup>20)</sup>

우선 확립된 판례에 따르면, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2항의 특별관할 규칙은 피고인주소지 법원의 일반관할 규칙(규정 제4조)과 달리, 불법행위 또는 준불법행위로 인한 소의 경우 가해적 사건이 발생하였거나 발생할 수 있는 장소의 법원에 관할을 인정하고 있는데, 이는 독립적이고 엄격하게(independently and strictly) 해석되어야 한다(Judgment of 10 March 2022, BMA Nederland, C-498/20, EU:C:2022:173, para. 28 등 참조). 이 특별관할 규칙의 근거는 다음과 같다: 분쟁과 가해적 사건이 발생한 장소의 법원 간에 특히 밀접한 관련이 존재하고, 이는 건전한 사법행정(sound administration of justice)과 효과적인 절차수행(efficacious conduct of proceedings)을 위해 그 법원에 관할을 인정하는 것을 정당화한다(Judgment of 10 March 2022, BMA Nederland, C-498/20, EU:C:2022:173, para. 29 등 참조). 불법행위 또는 준불법행위의 경우 가해적 사건이 발생하였거나 발생할 수 있는 장소의 법원은 특히 분쟁대상과 근접해 있고 증거수집이 용이하기 때문에 통상 해당 법률분쟁을 판단하기에 가장 적합하다(Judgment of 10 March 2022, BMA Nederland, C-498/20, EU:C:2022:173, para. 30 등). 또한, '가해적 사건이 발생한 장소'라는 표현은 손해의 결과가 실현된 장소뿐만 아니라 손해의 원인이 되는 사건이 일어난 장소를 의미할 수 있고, 피고는 원고의 선택에 따라 이 둘 중 어느 하나의 법원에 제소될 수 있다(Judgment in VKI, para. 23 등). 당해사건의 당사자는 손해발생지가 어디인지에 관하여 서로 의견이 다르다.

### 나) 1차손해와 순수재산손해<sup>21)</sup>

유럽사법재판소는 종래 손해발생의 원인이 된 사건으로부터 직접 발생한 1차손해(initial damage)<sup>22)</sup>와 후속손해(subsequent adverse consequences)를 구별하고, 1차손해가 발생한 곳의 법원은 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 따라 관할이 성립되지만 후속손해에 대해서는 이 규정에 기하여 어떠한 관할이 인정될 수 없다고 한 바 있다(Judgment of 29 July 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, para. 27 등 참조). 즉, 어떠한 손해가 다른 사람(직접 피해자)이 입은 원래 손해의 간접적 결과에 해당하고, 원래 손해가

---

19) 대상판결, para. 22.

20) 대상판결, para. 23-27.

21) 대상판결, para. 28-32.

22) 대상판결의 독문본에서는 이를 'Erstschaden' 또는 'Primärschaden'이라고 한다. 독일에서 후속손해는 Folgeschaden 또는 Sekundärschaden이라고 한다.

발생한 장소와 다른 장소에서 간접적 피해자가 후속적으로 그 손해를 입은 경우, 그 후속 손해에 대해서는 동 규정에 따른 관할이 성립되지 않는다는 것이다(Judgment of 29 July 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, para. 29 등 참조). 이러한 판례에 따라 유럽사법재판소는 VKI 판결 paras. 29-31에서, 매수인이 차량에 대하여 지급한 대금과 배출가스에 관한 데이터를 조작하는 소프트웨어를 장착한 차량의 실제 가치의 차액을 1차손해로 분류하였다. 이는 최종 매수인이 차량을 매매하기 전에는 존재하지 않았고, 원래 다른 사람이 입은 손해의 간접적 결과도 아니다. 나아가 유럽사법재판소는 VKI 판결 paras. 32-34에서 그와 같은 손해는 순수재산손해(reiner Vermögensschaden)에 해당하지 않는다고 하였다. 왜냐하면 그 손해는 피해자의 자산을 직접적으로 침해하는 손해에 해당하지 않고, 그가 취득한 하자 있는 차량의 가치감소분 형태의 물적 손해(material damage)에 해당하기 때문이다. 여기서는 당해사건의 원고가 주장한 손해의 유형이 VKI 판결에서 말하는 손해와 다른지에 관하여 주장되지 않았다.

#### 다) 결과발생지<sup>23)</sup>

유럽사법재판소는 VKI 판결 paras. 30, 31 및 35에서 위와 같은 물적 손해는 하자 있는 차량을 그 물적 가치를 넘는 가격으로 취득한 시점에 비로소 실현된다고 판시하였다. 유럽사법재판소는 VKI 판결의 사안에서 신청법원의 질의에 대하여, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호는 다음과 같이 해석되어야 한다고 하였다: 어느 회원국에서 자동차 제조자에 의해 불법적으로 배기가스에 관한 데이터를 조작하는 소프트웨어를 부착한 차량이 제조되고, 그 후 다른 국가에서 차량취득자가 제3자를 통해 그 차량을 취득한 경우 그 차량취득지국이 결과발생지이다. 이 사건에서는 그와 같은 차량의 취득자가 입은 손해가 실현된 장소가 어디인지가 쟁점이다. 즉, VKI 판결의 사안과 달리 이 사건에서는 계약의 체결과 차량의 인도 및 사용이 상이한 회원국에서 이루어졌기 때문에, 차량의 취득지가 2군데가 있을 수 있다. 요컨대 신청법원의 질의는, VKI 판결에서는 차량의 취득지를 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호의 가해적 사건이 발생한 장소(결과발생지)라고 보았는데, 이 사건에서는 차량에 대한 매매계약체결지, 최종매수인에 대한 차량의 인도지, 차량의 사용지 중 어느 곳이 결과발생지에 해당하느냐이다.

첫째, 계약체결지는 그 자체로 취득지를 판단하는데 있어서 결정적이지 않다. 차량 제조자가 불법행위책임을 지기 위해서는, 원칙적으로 차량에 불법적인 장치를 부착하는 제조자의 위법한 행위 및 매수인이 지급한 대금과 실제 차량 가치의 차액만큼의 손해가 존재하고, 그러한 위법한 행위와 손해 간에 인과관계가 있어야 한다. 이때 차량의 취득을 위한 계약은 중요하지 않다. 따라서 이 사건에서 차량제조자의 위법행위와 손해의 범위를 판단함에 있어 차량 매매계약의 내용을 분석하는 것이 반드시 필요하지는 않다. 당해사건과 같은 불법행위에 기한 소에서 건전한 사법행정과 효과적인 절차수행의 요청은 계약체결지

23) 대상판결, para. 33-43.

법원에 국제재판관할을 인정할 것을 요구하지 않는다.

둘째, 이 사건에서 주장되고 있는 손해는 순수재산손해(purely financial damage)가 아니기 때문에, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 가해적 사건이 발생한 장소는, 하자 있는 차량의 매수인이 지급한 대금과 실제 차량 가치 사이의 차액에 대한 지급의무가 발생한 장소도 아니라고 보아야 한다. 원고의 재산이 종국적으로 재정적 손실(financial loss)을 안게 된 장소의 법원에 관할을 인정하는 것은 오로지 순수재산손해의 경우에만 적절하다(Judgment of 16 June 2016, Universal Music International Holding, C-12/15, EU:C:2016:449, paras. 30-32 등 참조). 그러나 당해사건의 사안은 이에 해당하지 않는다.

셋째, 하자 있는 차량의 취득지 및 손해의 결과가 실현된 장소가 최종 매수인에게 차량이 인도된 장소와 상응하는지에 관하여 살펴본다. 유럽사법재판소는 2009년 7월 16일의 Zuid-Chemie 판결(C-189/08, EU:C:2009:475) para. 27에서, 손해의 결과발생지는 손해를 야기한 사건이 가해적 영향(harmful effects)을 발생시킨 장소, 즉 하자 있는 물건에 의해 야기된 손해가 구체적으로 나타난 장소라고 판시하였다. 위 판례와 앞서 살펴본 점을 종합하면, 이 사건과 같이 매매계약의 체결과 차량의 인도 및 그 사용이 서로 다른 회원국에서 이루어진 경우, 차량의 취득지 다시말해 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 손해결과의 발생지는 VKI 판결에서의 규정 해석에 따르면, 가해적 사건에 해당하는 불법 장치의 부착으로 차량에 하자가 나타나고 최종 매수인에게 그것의 가해적 영향이 발현된 장소, 즉 차량의 인도장소가 된다. 그리고 이와 같은 해석이 규정 전문 15에 언급된 관할규정의 예측가능성이라는 목표와도 합치하는 것이다. 왜냐하면 어느 회원국에 소재한 자동차 제조자가 다른 회원국에서 유통되는 차량에 불법 조작장치를 부착한 경우, 그는 후자의 회원국에서 제조될 것이라는 점을 합리적으로 예견할 수 있다고 판시한 VKI 판결(para. 36)에 따라, 그러한 제조자는 또한 유통된 차량이 최종 매수인에게 인도된 회원국의 법원에서 제조될 수 있다는 점도 고려해야만 한다는 점을 인정할 수 있다. 그밖에 하자 있는 차량이 사용된 장소는 손해결과의 발생지를 확정함에 있어 관련이 없다. 이 기준은 한편으로는 인도지와 달리 예견가능성의 목표를 충족시키지 않으며, 다른 한편 앞서 살펴본 바와 같이 손해는 차량의 취득 시, 이 사건에서는 인도 시에 발생하기 때문이다.

결국 첫 번째 회원국에 소재하는 제조자가 배출통제시스템의 효과를 감소시키는 불법 조작장치를 부착한 차량이 두 번째 회원국에서 체결된 매매계약의 대상이 되고, 그것이 세 번째 회원국에 있는 매수인에게 인도된 경우, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 손해의 결과가 발생한 장소는 세 번째 회원국으로 보아야 한다.

### III. 대상판결에 대한 분석과 평가

#### 1. 1차손해와 순수재산손해의 구별

대상판결은 우선 기존 판례에 따라 1차손해와 후속손해를 구별하고, 전자만이 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 따른 불법행위의 특별관할을 성립시킨다고 하였다. 기존 판례에 따르면 1차손해는 가해적 사건으로부터 직접 발생한 손해<sup>24)</sup>를 의미하고, 후속손해는 1차손해가 발생한 장소와 다른 장소에서 발생한 1차손해의 간접적·후속적 결과<sup>25)</sup>를 말한다. 이에 따라 유럽사법재판소는 VKI 판결(paras. 29-31)에서 매수인이 차량에 대하여 지급한 대금과 불법 배기가스 조작 소프트웨어가 장착된 차량의 실제 가치의 차액을 1차손해로 분류하였고, 대상판결 또한 VKI 판결에 따라 이 사건에서 매수인이 입은 차량의 가치감소를 1차손해로 보았다. 대상판결은 또한, 위와 같은 손해는 피해자의 자산을 직접적으로 침해하는 순수재산손해(reiner Vermögensschaden, pure economic loss)에 해당하지 않고, 그가 취득한 하자 있는 차량의 가치감소분 형태의 물적 손해(material damage)에 해당한다고 판시한 VKI 판결을 인용하면서, 이 사건에서 매수인이 입은 손해 또한 순수재산손해가 아니라고 보고 있다.

순수재산손해<sup>26)</sup>에 관한 보편적 정의는 없으나, 통상 피해자의 생명, 신체나 소유권 등의 절대적 권리나 법익에 대한 침해 없이, 단지 재산 자체에 손해가 발생한 경우<sup>27)</sup>를 말한다. 가령, 어떤 가수가 차량사고를 당하여 상해를 입었는데, 그로 인하여 공연이 취소되고 공연기획자가 티켓의 대금을 환불하게 된 경우를 생각해 보자.<sup>28)</sup> 이때 그 가수의 치료비나 수입손실과 같이 상해의 결과로 가수가 입게 된 모든 손해는 가해자가 배상해야 한다. 그러나 공연기획자가 입은 손해는 어떠한 절대권에 대한 침해없이 순전히 재산상(회계상)으로만 발생한 손해이며, 대부분의 법체계에서 차량 사고의 가해자는 이를 배상할 의무가 없다. 비교법적으로 보면, 우선 스웨덴의 불법행위법(Skadeståndslag) 제2조는 순수재산손해(ren förmögenhetsskada)를 피해자의 인적 혹은 물적 손해와 관계 없이 발생한 경

24) Judgment of the Court (Sixth Chamber) of 29 July 2019. Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft. v DAF TRUCKS N.V. (C-451/18), para. 27; Judgment of the Court (Second Chamber) of 5 July 2018 AB ‘flyLAL-Lithuanian Airlines’ v Starptautiskā lidosta ‘Rīga’ VAS and ‘Air Baltic Corporation’ AS (C-27/17), para. 31(initial damage resulting directly from the event giving rise to the damage).

25) Judgment of the Court (Sixth Chamber) of 29 July 2019. Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft. v DAF TRUCKS N.V., para. 29(damage which is no more than the indirect consequence of the harm initially suffered by other persons who were the direct victims of damage which occurred at a place different from that where the indirect victim subsequently suffered harm).

26) ‘순수경제적 손해’라고도 한다.

27) Hannes Meyle, 「Reine Vermögensschäden im Europäischen Internationalen Deliktsrecht - Zuständigkeit und anwendbares Recht」, Duncker & Humblot, 2021, S. 26. 국내의 논의는 이동진, “순수재산손해에 대한 불법행위책임: 법·경제적 해명시도”, 「비교사법」 제27권 1호(한국사법학회, 2020), 30면 이하 참조.

28) Hannes Meyle, supra note, S. 27의 사례 참조.

제적 손해로 정의하고,<sup>29)</sup> 영국과 독일에서도 이와 유사한 정의가 통용되고 있다<sup>30)</sup>. 그러나 프랑스에서는 1차손해와 순수재산손해를 구별하지 않으며, 이는 우리나라에서도 마찬가지다. 순수재산손해는 불법행위의 가해자가 배상해야 할 손해의 범위가 무한히 확대되는 것을 방지하기 위한 개념이며, 이는 그 명칭과 달리 어떤 ‘손해’의 한 범주를 말하는 것은 아니다.<sup>31)</sup>

유럽사법재판소는 종래부터 순수재산손해는 규정 제44/2001호 제5조 제3호에서의 불법행위의 특별관할에 대한 연결점이 될 수 없다고 판시한 바 있다.<sup>32)</sup> 그리고 위에서 언급한 바와 같이, VKI 판결에서 디젤게이트에 연루된 자동차 제조사의 불법행위로 인하여 차량매수인이 입은 손해를 순수재산손해가 아니라고 한 이후, 대상판결에서도 그 입장을 유지하고 있다. 그러나 이미 VKI 판결에 대하여 학계에서는 유럽연합 내에서 일반적으로 통용되는 순수재산손해의 개념이 없음에도 불구하고, 불법행위의 특별관할을 성립시키지 않는 손해를 - 물적손해에 대비하여 - 순수재산손해라고 함으로써 혼란을 야기했다는 지적이 있었고,<sup>33)</sup> 대상판결에 대해서도 동일한 비판이 가해지고 있다<sup>34)</sup>. 즉, 대상판결의 논리는 차량의 매수인이 지급한 대금과 실제 가치의 차액이 손해이고, 이는 순수재산손해가 아닌 1차적 손해이므로 불법행위의 특별관할을 성립시킨다는 것이다. 그런데 이는 독일이나 오스트리아와 같이 1차손해와 후속손해(또는 2차손해)를 구별하는 불법행위법 체계를 기초로 한 것이고, 일반불법행위규정을 가지고 있는 프랑스법(프랑스 민법 제1240조<sup>35)</sup>)과 같은 법체계에서는 유럽사법재판소의 순수재산손해와 다른 (물적)재산손해의 구분이 이해하기 어려울뿐만 아니라 무의미하다는 것이다. 보다 근본적으로는 이러한 구분이 왜 필요한지에 관하여 대상판결이 인용하고 있는 Universal Music 판결<sup>36)</sup>과 VKI 판결은 물론 대상판결에서도 제시되지 않았다는 점이 문제로 지적된다.<sup>37)</sup>

29) 2 § Med ren förmögenhetsskada förstås i denna lag sådan ekonomisk skada som uppkommer utan samband med att någon lider person-eller sakskada.

[영역] § 2 Pure economic loss in the present Act means such economic damage as arises without anyone having suffered personal or property damage.(영역은 Hannes Meyle, supra note, S. 27. 참조).

30) Mauro Bussarti/ Vernon Valentine Palmer, *The Notion of Pure Economic Loss and Its Setting*, in: Pure Economic Loss in Europe, edited by Mauro Bussarti/ Vernon Valentine Palmer, Cambridge University Press, 2003. p. 6.

31) Mauro Bussarti/ Vernon Valentine Palmer, supra note, p. 4.

32) 가령, Judgment of the Court (Second Chamber) of 16 June 2016 Universal Music International Holding BV v Michael Tétéreault Schilling and Others (C-12/15), para. 38.

33) Frederick Rieländer, *Der „Vertragsabschlussschaden“ im europäischen Deliktsskollisions- und Zuständigkeitsrecht*, Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht, Bd. 85, H. 3 (Juli 2021), p. 590-591.

34) Frederick Rieländer, *Neues zum „Dieselskandal“ - (k)ein Klägergerichtsstand für geschädigte Fahrzeugkäufer gegen die Hersteller!?*, EuZW 2024, 461, 465.

35) Article 1240 Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

[국역] 제1240조 타인에게 손해를 야기하는 인간의 모든 행위는 과책으로 손해를 발생시킨 자로 하여금 그 손해를 배상할 의무를 발생시킨다.

36) Judgment of the Court (Second Chamber) of 16 June 2016 Universal Music International Holding BV v Michael Tétéreault Schilling and Others (C-12/15).

37) Frederick Rieländer, EuZW 2024, 461, 465.

## 2. 결과발생지로서 차량의 인도지

유럽사법재판소의 판례에 의하면, 브뤼셀 Ia 규정 제4조 제1항과 제7조 제2호는 원칙-예외 관계(Regel-Ausnahme-Verhältnis)에 있으며, 이에 따라 동 규정 제7조 제2호는 좁게 해석되어야 한다.<sup>38)</sup> 가해적 사건의 발생지의 해석에 관한 유럽사법재판소의 선도적 판결인 Mines de Potasse 판결<sup>39)</sup> 이후 위 규정에 따라 원고가 행동지와 결과발생지 관할 법원 중에서 임의로 선택하여 소를 제기할 수 있다는 판례가 확립되었고,<sup>40)</sup> 학계에서는 이를 편재의 원칙(Ubiquitätsprinzip)이라고 한다.<sup>41)</sup> 불법행위의 특별관할의 근거로는 통상 불법행위지에 존재하는 증거에의 근접성과 증거수집의 편의성이 제시된다.<sup>42)</sup>

대상판결은 위와 같은 기존 유럽사법재판소 판례의 토대 위에서 특히 VKI 판결을 구체화한 것으로 평가된다. VKI 판결에서 유럽사법재판소는 차량의 '취득지'를 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 손해의 결과발생지로 보았다. VKI 판결의 사안에서는 차량에 대한 매매계약 체결과 차량의 인도가 모두 오스트리아에서 이루어졌기 때문에 취득지의 개념을 더 구체화할 필요가 없었지만, 대상판결에서는 계약체결지와 차량의 인도지가 달랐기 때문에 취득지가 이들 중 어디에 해당하는지를 밝혀야 했는데 결국 인도지를 취득지로 본 것이다. 이미 VKI 판결이 내려진 후 계약체결지, 차량인도지, 대금지급지 등이 각각

38) Judgment of the Court (Fifth Chamber) of 27 September 1988. Athanasios Kalfelis v Bankhaus Schröder, Münchmeyer, Hengst and Co. and others (C-189/87), para. 19; Judgment of the Court (First Chamber), 16 May 2013. Melzer v MF Global UK Ltd, (C-228/11), para. 24: "In so far as the jurisdiction of the court of the place where the harmful event occurred or may occur constitutes a rule of special jurisdiction, it must be interpreted restrictively and cannot give rise to an interpretation going beyond the cases expressly envisaged by Regulation No 44/2001".

39) Judgment of the Court of 30 November 1976. Handelskwekerij G. J. Bier BV v Mines de potasse d'Alsace SA, paras. 14-19.

40) Judgment of the Court of 7 March 1995. Fiona Shevill, Ixora Trading Inc., Chequepoint SARL and Chequepoint International Ltd v Presse Alliance SA. (C-68/93), para. 20; Judgment of the Court (First Chamber), 19 April 2012. Wintersteiger AG v Products 4U Sondermaschinenbau GmbH (C-523/10), para. 19; Judgment of the Court (Fourth Chamber), 3 October 2013. Peter Pinckney v KDG Mediatech AG (C-170/12), para. 26 et seq.; Judgment of the Court (Second Chamber) of 16 June 2016. Universal Music International Holding BV v Michael Tétéreault Schilling and Others (C-12/15), para. 28; Judgment of the Court (Second Chamber) of 5 July 2018. AB 'flyLAL-Lithuanian Airlines' v Starptautiskā lidosta 'Rīga' VAS and 'Air Baltic Corporation' AS, para. 28 등.

41) 원고가 동일한 사안에서 자신에게 유리한 관할을 선택적으로 원용할 수 있다는 의미에서 Rosinentheorie(건포도 이론 또는 선택적 원용 이론)이라고도 한다(Gerhard Ring, *Sammelklage eines österreichischen Verbraucherschutzbereichs gegen die Kfz-Herstellerin im VW-Abgasskandal*, SVR 2021, 161, 164).

42) Judgment of the Court (Sixth Chamber) of 1 October 2002. Verein für Konsumenteninformation v Karl Heinz Henkel (C-167/00), para. 46; Judgment of the Court (First Chamber) of 16 July 2009. Zuid-Chemie BV v Philippo's Mineralenfabriek NV/SA. (C-189/08), para. 24: "The courts for the place where the harmful event occurred are usually the most appropriate for deciding the case, in particular on the grounds of proximity and ease of taking evidence".

다른 회원국에 있는 경우 어디를 취득지로 보아야 하는지 불분명하다는 문제점이 제기된 바 있는데,<sup>43)</sup> 유럽사법재판소는 대상판결을 통해 비로소 이 문제에 대한 입장을 밝히게 된 것이다. 요컨대, 지금까지의 판례를 종합해 보면, ① 원고가 불법행위의 특별관할을 행동지와 결과발생지 중에서 선택할 수 있고(Mines de Potasse 판결), ② 이른바 디젤게이트 관련 사건에서 결과발생지는 차량의 취득지로 보아야 하며(VKI 판결), ③ 차량에 대한 매매계약 체결지와 인도지가 다른 경우에는 인도지가 취득지에 해당한다(대상판결).

디젤게이트 사건에서 유럽사법재판소는 차량의 제조자가 조작된 소프트웨어를 부착한 곳(이 사건에서는 이탈리아)을 '행동지'로 본다. 그런데 이미 피고의 소재지가 있는 행동지에는 브뤼셀 Ia 규정 제4조 제1항에 따라 피고재판적이 존재한다. 만약 매수인이 행동지에서 소를 제기하는 것을 원하지 않는 경우에는 결과발생지가 어디인지가 중요한 의미를 갖는다. 행동지와 결과발생지가 다른 경우 원고인 매수인 입장에서는 결과발생지 관할법원에 소를 제기할 수 있는 가능성이 추가로 주어지기 때문이다.

유럽사법재판소는 우선 계약체결지, 이 사건에서 독일은 결과발생지가 아니라고 보았다. 학설은 대체로 이와 같은 결론이 타당하다고 평가한다. 그 이유로 브뤼셀 Ia 규정의 입법자가 의도적으로 제7조 제1호의 계약재판적(Vertragsgerichtsstand)과 제7조 제2호의 불법행위재판적<sup>44)</sup>(Deliktsgerichtsstand)을 구별하고 있으므로, 전문 16<sup>45)</sup>의 취지를 고려하여 계약체결지보다 결과발생지 관할이 더 적합한 경우에는 후자에 관할을 인정하는 것이 요청된다는 것이다.<sup>46)</sup> 또한 차량에 대한 매매계약이 통상 제조자와 최종 소비자간에 직접 성립되지 않고 자동차 판매상을 통해 성립된다는 점을 고려한다면 계약체결지는 결과발생지와 밀접한 관련이 없다고 한다.<sup>47)</sup>

유럽사법재판소는 1차손해를 차량의 하자로부터 도출하면서, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 따른 손해의 결과발생지를 인도지로 보고 있다. 매수인은 인도에 기하여 그 물건에 대한 지배를 갖게 되며, 이를 통해 차량은 그의 재산의 일부가 된다. 이러한 점을 고려하여 일설에서는 대상판결 이후 이제는 관할 결정에 있어서 어느 장소에서 점유이전이 있었던 것으로 보아야 하는지, 이때의 점유는 직접점유여야 하는지 아니면 간접점유로도 충분

---

43) 가령, Toni Marzal, *Le forum delicti à l'épreuve du Dieseldgate*, Revue critique de droit international privé 2021, p. 882-883, para. 20.

44) Deliktsgerichtsstand는 '불법행위의 특별재판적'(besonderer deliktischer Gerichtsstand)을 의미한다. 이 글에서는 원어 그대로 불법행위재판적으로 번역한다.

45) In addition to the defendant's domicile, there should be alternative grounds of jurisdiction based on a close connection between the court and the action or in order to facilitate the sound administration of justice. The existence of a close connection should ensure legal certainty and avoid the possibility of the defendant being sued in a court of a Member State which he could not reasonably have foreseen(밑줄은 필자가 추가하였음).

46) Frederick Rieländer, EuZW 2024, 461, 464-465.

47) Marko Andjic, Konkretisierung des Orts des Schadenseintritts nach Art. 7 Nr. 2 Brüssel Ia-VO in den sogenannten „Dieselfällen“, ZEuP 2024, 947, 955.

한지 등이 문제로 남아있다고 한다.<sup>48)</sup> 이에 대하여 결과발생지의 개념은 독자적으로 해석되어야 하며, 국내법상 인도지의 개념으로 대체되어서는 안된다는 의견도 있다.<sup>49)</sup> 즉, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호의 통일적인 집행을 가능하게 하기 위해서는 국내법에 따른 소유권 취득의 방식, 가령 국내법이 의사주의를 취하는지 또는 형식주의를 취하는지에 대한 고려 없이 결과발생지가 확정되어야 한다는 것이다. 유럽사법재판소는 차량의 인도지를 결과발생지로 본 근거로 우선 브뤼셀 Ia 규정 전문 15<sup>50)</sup>를 들었다. 즉, 자동차 제조사는 그가 유통한 차량이 최종 소비자에게 인도되는 회원국의 법원에서 제소될 수 있다는 점을 고려해야만 한다는 것이다.

이와 같은 대상판결의 논지에 대한 학계의 평가는 나뉜다. 즉, 대상판결이 결과발생지에 대한 명확한 해석기준을 제시했다는 점에서 이를 긍정적으로 평가하는 견해<sup>51)</sup>도 있지만, 비판적인 의견 또한 적지 않다. 주된 비판논거는 다음과 같다: 우선 차량을 제조자 또는 판매상이 정한 장소(가령, 제조자의 공장이나 사무소 또는 판매상의 물류센터 등)에서 인도할지 아니면 매수인이 지정한 장소(가령, 매수인의 주소지 또는 차량 사용지 등)에서 인도할지는 전적으로 계약에 맡겨져 있다.<sup>52)</sup> 따라서 계약이행지에 해당하는 인도지 또한 계약체결지와 마찬가지로 자동차 제조사의 불법행위와 밀접한 관련이 없는 경우도 있다.<sup>53)</sup> 더욱이 차량 매매계약은 대부분 판매상과 매수인간에 체결되므로, 차량 제조자가 직접 관여하지도 않는다. 유럽사법재판소의 논리에 따른다면 차량 제조자는 사실상 그의 차량이 판매상의 네트워크나, 경우에 따라서는 제1매수인을 통해 유럽전역뿐만 아니라 전세계에서 인도될 수 있다는 점을 고려해야 한다는 결론에 이르게 된다.<sup>54)</sup> 아울러 인도지의 법원에 관할을 인정하는 것은 원고에게 절차법적 이점이 없다는 지적도 있다. 즉, 제조자의 영업소에서 차량을 인도받는 경우에는 인도지 관할은 매수인에게 아무런 이익도 주지 않을 뿐만 아니라,<sup>55)</sup> 분쟁사안과 관련된 증거는 차량의 사용지 또는 소재지에 근접해 있는 것이 인도지에 있지 않은 것이 일반적이라는 것이다<sup>56)</sup>.

48) Anton S. Zimmermann, *Erfolgsort für Herstellerhaftung beim grenzüberschreitenden Fahrzeugkauf*, LMK 2024, 811477.

49) Marko Andjic, ZEuP 2024, 947, 956.

50) (15) The rules of jurisdiction should be highly predictable and founded on the principle that jurisdiction is generally based on the defendant's domicile. Jurisdiction should always be available on this ground save in a few well-defined situations in which the subject-matter of the dispute or the autonomy of the parties warrants a different connecting factor. The domicile of a legal person must be defined autonomously so as to make the common rules more transparent and avoid conflicts of jurisdiction.

51) Ann-Kristin Mayrhofer, *Übergabeort des Fahrzeugs an Erwerber - Schadenserfolgsort*, NJW 2024, 1247, 1250; Anton S. Zimmermann, LMK 2024, 811477.

52) Frederick Rieländer, EuZW 2024, 461, 466.

53) Matthias Lehmann, *Deliktsgerichtsstand bei Klagen von Fahrzeugkäufern gegen VW*, NJW 2020, 2869, 2872.

54) Marko Andjic, ZEuP 2024, 947, 956 참조.

55) Marko Andjic, ZEuP 2024, 947, 958.

56) Marko Andjic, ZEuP 2024, 947, 957-958, 가령, 독일의 실무에서는 차량의 사용기간을 증명하고자 하는 경우 차량의 주행거리를 사진으로 촬영하여 법원에 제출한다고 한다.

이에 대한 대안으로 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 결과발생지를 계약체결지, 인도지, 매수인의 주소지, 차량의 통상적인 사용지를 포함하는 개념으로 이해하고, 가치평가적인 종합적 고찰방법(wertende Gesamtbetrachtung)을 통해 이를 확정해야 한다는 의견<sup>57)</sup>이 유력하다. 물론 이에 대한 반박도 있다.<sup>58)</sup> 즉, 위 규정은 가해적 사건이 일어난 장소에 재판적을 인정할 뿐이며 손해발생 후, 즉 차량 인도 후 일어난 상황을 고려하는 것을 금지한다는 점을 그 근거로 든다. 특히 차량의 사용지 또는 소재지를 고려하게 되면 이른바 유동적인 재판적(fahrender Gerichtsstand)이 성립하게 되고 이는 규정 전문 15에 규정된 예견가능성과 조화되지 않는다는 것이다.

### 3. 로마 II 규정과의 관계

현재 유럽연합 내에 통일된 민사법 또는 손해배상법이 없기 때문에, 디젤게이트 사건에서 최종 매수인이 자동차 제조사를 상대로 손해배상을 받을 수 있는지 여부는 준거법에 달려있다.<sup>59)</sup> 디젤게이트 사건에 적용되는 저촉법 규정은 로마 II 규정<sup>60)</sup> 제4조이다.<sup>61)</sup> 동 규정 제4조 제1항<sup>62)</sup>은 ‘손해를 초래하는 사건이 발생한 국가에 관계 없이, 그리고 그 사건의 간접적 결과가 발생한 국가에 관계 없이 손해가 발생한 국가의 법’, 즉 결과발생지법을 준거법으로 명시하고 있다.<sup>63)</sup> 이는 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호와 유사하기는 하지만 명시적으로 불법행위의 행동지를 제외하고 있는 것으로 해석된다.<sup>64)</sup> 또한 로마 II 규정 전

57) Matthias Lehmann, NJW 2020, 2869, 2872; Frederick Rieländer, EuZW 2024, 461, 466 f.

58) Marko Andjic, ZEuP 2024, 947, 958-959.

59) Judgment of the Court (Grand Chamber) of 21 March 2023. QB v Mercedes-Benz Group AG (C-100/21), para. 92: “In the absence of provisions of EU law governing the detailed rules under which purchasers concerned by the acquisition of such a vehicle may obtain compensation, it is for each Member State to determine those rules”. 가령, 현재 독일의 판례에 따르면, 매수인은 독일 민법 제826조 및 제31조에 따라 불법 배기가스 조작장치를 부착한 차량의 인도와 상환으로 매매대금의 반환을 청구(사용이익은 공제)하거나, 제823조 제2항 및 관련 EU법에 따라 차액신뢰손해배상(Differenzhypothesevertrauensschaden)을 청구할 수 있다(이에 관해서는 김성호, 전계논문, 254면 이하 참조). 아울러 스위스의 경우 최근의 판례로서 Bundesgericht (BG) 9.5.2023 - 4A\_18/2023 참조.

60) Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II).

61) 동 규정 제5조의 제조물책임(product liability)이 적용될 수 있는지는 불분명하다. 왜냐하면 동 규정에 따른 제조물책임은 ‘제조물 이외의 다른 물건’에 손해가 발생한 경우에 적용된다는 견해와 제조물 자체에 손해가 발생한 경우에도 적용된다는 견해가 대립하고 있기 때문이다. 이에 대해서는 NK-BGB/Lehmann, 3. Aufl. 2019, Rom II-VO Art. 5, Rn. 31. 참조.

62) Article 4 General rule

1. Unless otherwise provided for in this Regulation, the law applicable to a non-contractual obligation arising out of a tort/delict shall be the law of the country in which the damage occurs irrespective of the country in which the event giving rise to the damage occurred and irrespective of the country or countries in which the indirect consequences of that event occur.

63) 이에 관하여는 석광현, “계약외채무의 준거법에 관한 유럽연합 규정(로마II)”, 「서울대학교 법학」 제 52권 제3호(서울대학교 법학연구소, 2011), 257면 이하 참조.

64) Marko Andjic, ZEuP 2024, 947, 959.

문 765)은 동 규정이 브뤼셀 I 규정과 조화를 이루어야 한다고 규정한다. 이에 따라 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호의 결과발생지에 관한 판례의 해석론은 로마 II 규정 제4조 제1항에도 적용할 수 있으며, 대상판결의 해석론을 그대로 적용한다면 자동차 제조사의 불법행위의 준거법은 차량의 인도지법이 될 것이다.<sup>66)</sup> 대상판결에서 준거법에 관해서는 실시하지 않았지만, 만약 당해사건에 관하여 준거법이 문제되었다면 수소법원은 이른바 CILFIT 판결<sup>67)</sup>에서 제시된 기준(CILFIT Criteria)<sup>68)</sup>에 따라 유럽사법재판소에 선결문제심판을 청구하지 않고 인도지를 결과발생지로 판단했을 것이다.<sup>69)</sup>

한편, 로마 II 규정은 제4조 제1항을 기계적으로 적용했을 때 발생할 수 있는 부적절한 결과를 회피하기 위해 제4조 제2항과 제3항을 두고 있다. 먼저 제4조 제2항<sup>70)</sup>에 따르면, 책임이 있다고 주장된 자와 손해를 입은 자가 손해발생 시에 그들의 상거소를 동일한 국가에 가지고 있는 경우에는 결과발생지법이 아니라 그 국가의 법이 적용된다. 가령, 자동차 제조사와 매수인의 상거소가 모두 독일에 있다면, 차량이 비록 프랑스에서 인도되었다고 하더라도 독일법이 준거법이 된다. 그리고 제4조 제3항<sup>71)</sup>은 다시 제1항과 제2항의 예

65) (7) The substantive scope and the provisions of this Regulation should be consistent with Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters (5) (Brussels I) and the instruments dealing with the law applicable to contractual obligations.

66) Marko Andjic, ZEuP 2024, 947, 959.

67) Judgment of the Court of 6 October 1982. Srl CILFIT and Lanificio di Gavardo SpA v Ministry of Health (C-283/81).

68) CILFIT 기준은 이른바 CILFIT 판결에서 제시된 이론으로, 유럽기능조약 제267조에 따라 각 회원국의 최종심 재판부는 계속중인 사건에 대한 EU법의 해석·적용이 ‘합리적 의심의 여지 없이 명확한(so obvious as to leave no scope for any reasonable doubt)’ 경우를 제외하고는, 반드시 유럽사법재판소에 선결문제심판을 청구해야 한다는 원칙이다. 이에 관하여는 대법원 사법정책연구원(연구책임자 변지영), 「EU사법재판소(CJEU)와 유럽인권재판소(ECtHR)에 관한 연구」, 2016, 50면 이하 참조. 특히 아래의 판결은 CILFIT 기준의 의미를 상세하게 실시하고 있다. Judgment of the Court (Third Chamber) of 1 October 2015. Agenzia Italiana del Farmaco (AIFA) and Ministero della Salute v Doc Generici srl (C-452/14), para. 43: “In accordance with the third paragraph of Article 267 TFEU, a court or tribunal against whose decisions there is no judicial remedy under national law is required, where a question of EU law is raised before it, to comply with its obligation to bring the matter before the Court of Justice, unless it has established that the question raised is irrelevant or that the provision of EU law in question has already been interpreted by the Court or that the correct application of EU law is so obvious as to leave no scope for any reasonable doubt (see, inter alia, judgments in Cilfit and Others, 283/81, EU:C:1982:335, paragraph 21, and Boxus and Others, C-128/09 to C-131/09, C-134/09 and C-135/09, EU:C:2011:667, paragraph 31)”(밑줄은 필자가 추가한 것임). 이에 따라 명확한 규정은 해석될 필요가 없다(선결문제심판 회부의무가 없다)는 원칙을 *acte clair doctrine*(명확한 법적쟁점 원칙), 실질적으로 동일한 문제가 유사한 사안의 선결문제심판절차에서 다루어진 경우, 수소법원은 다시 심판에 회부할 의무는 없으나 회부할 수 있다는 원칙을 *acte éclairé doctrine*(쟁점에 대한 판단 존재 원칙)이라고 한다. 이에 관해서는 European Parliamentary Research Service, Preliminary reference procedure, p. 5 et seq. 참조.

69) Frederick Rieländer, EuZW 2024, 461, 467.

70) 2. However, where the person claimed to be liable and the person sustaining damage both have their habitual residence in the same country at the time when the damage occurs, the law of that country shall apply.

71) 3. Where it is clear from all the circumstances of the case that the tort/delict is

위를 규정하고 있다. 이에 따르면 사안의 모든 상황에 비추어 불법행위가 결과발생지(제1항) 또는 공통의 상거소지(제2항)가 아닌 국가와 명백히 더 밀접한 관련이 있음이 분명한 경우에는 그 다른 국가의 법에 의하도록 한다(동항 제1문). 그리고 '다른 국가와의 명백히 더 밀접한 관련'은 특히 문제된 불법행위와 밀접한 관련이 있는 계약과 같은, 당사자 간에 존재하는 법률관계에 근거할 수 있다(동항 제2문). 다만, 디젤게이트 사례에 제4조 제3항이 적용될 수 있는지는 불분명하다. 가령, 대상판결에서 매수인이 오스트리아에서 차량(캠핑카)을 인도받은 후, 그 차량을 독일이나 스위스의 어느 캠핑지에 있는 장기 주차장에 주차해 두었다고 생각해 보자. 이 경우 제4조 제3항에 따라 독일이나 스위스의 실질법을 적용하는 것이 타당한가? 만약 이것이 가능하다면 원고는 그에게 유리한 준거법을 찾아 차량 인도지 이외의 장소로 차량의 소재지를 변경할 위험이 존재한다.<sup>72)</sup>

대상판결을 기점으로 유럽연합 내에서 제기된 이와 유사한 유형의 디젤게이트 관련 소송에서 차량의 인도지는 사실상 가장 중요한 의미를 갖게 되었다. 즉, 차량의 제조사가 소재한 A국에서 불법 배출가스 조작장치를 부착한 차량을 제조하고, B국에서 매수인이 제3자와 그 차량에 대한 매매계약을 체결한 후, 이를 매수인이 주소지를 갖는 C국에서 인도받은 경우, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 따른 불법행위의 특별관할은 C국에 인정되며, 불법행위의 준거법 또한 로마 II 규정 제4조 제1항에 따라 인도지법인 C국법이 된다. 그리고 유럽연합 회원국의 불법행위법이 통일되어 있지 않으므로 매수인은 인도지인 C국과 행동지인 A국 중에서 자신에게 유리한 판결이 내려질 것으로 예상되는 관할을 선택해야 한다.

## V. 시사점과 결어

이 글에서는 2024년 2월 22일자 유럽사법재판소 판결을 통해, 불법 배출가스 조작장치가 부착된 차량의 매수인이 자동차 제조사를 상대로 불법행위에 기한 손해배상을 청구한 사건에서, 유럽사법재판소가 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 따른 결과발생지의 특별재판적을 어떻게 해석하고 있는지에 관하여 살펴보았다. 대상판결의 판시내용을 요약하면 다음과 같다: 첫 번째 회원국(이탈리아)에 소재하는 제조자가 배출통제시스템의 효과를 감소시키는 불법 조작장치를 부착한 차량이 두 번째 회원국(독일)에서 체결된 매매계약의 대상이 되고, 그것이 세 번째 회원국(오스트리아)에 있는 매수인에게 인도된 경우, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에서 말하는 가해적 사건이 발생한 장소는 세 번째 회원국으로 보아야 한다.

---

manifestly more closely connected with a country other than that indicated in paragraphs 1 or 2, the law of that other country shall apply. A manifestly closer connection with another country might be based in particular on a pre-existing relationship between the parties, such as a contract, that is closely connected with the tort/delict in question.

72) Marko Andjic, ZEuP 2024, 947, 959-960.

대상판결은 매수인이 차량에 대하여 지급한 대금과 배출가스에 관한 데이터를 조작하는 소프트웨어를 장착한 차량의 실제 가치의 차액을 손해로 보고, 이와 같은 차량의 물건가치의 감소분은 1차손해에 해당하며 순수재산손해가 아니라고 하였다. 그리고 그러한 손해의 결과발생지는, 가해적 사건에 해당하는 불법 장치의 부착으로 차량에 하자가 나타나고 최종 매수인에게 그것의 가해적 영향이 발현된 장소, 즉 차량의 인도장소가 된다고 하였다. 이러한 손해의 개념, 불법행위의 특별관할을 성립시키는 1차손해와 그러한 관할을 성립시키지 않는 순수재산손해의 구별 등은 대상판결에서 새롭게 제시된 이론이 아니라 종래의 판례를 그대로 인용한 것이다. 그리고 대상판결은, 이에 앞서 디젤게이트 사건에서 결과발생지를 취득지라고 판시한 VKI 판결에서 한발 더 나아가 계약체결지와 인도지가 다른 경우 후자를 취득지로 보았다. 대상판결은 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호의 불법행위의 특별관할에 관한 해석뿐만 아니라, 로마 II 규정 제4조 제1항의 준거법에 관한 해석에도 영향을 미친다는 점에서 그 파급효과가 크다.

다만, 앞서 본 것처럼 대상판결의 결론과 논증방식에 대해서는 다양한 비판이 있고, 이른바 디젤게이트 관련 소송에서 항상 차량의 인도지만이 취득지(결과발생지)가 되어, 브뤼셀 Ia 규정 제7조 제2호에 따른 불법행위의 특별관할을 성립시킨다고 일반화하는 것이 적절한지에 대해서는 의문이 있다. 동 규정 제7조 제2호의 ‘가해적 사건이 발생한 장소’라는 추상적 개념의 구체화는 해석에 맡겨져 있다. 이와 같이 고도로 추상화, 일반화된 개념을 해석하는데 있어서는 특정 사례군에서 추상적인 규칙을 도출하고 이를 유사한 사례에 적용하는 결의론(決疑論, Kasuistik)적 접근방법을 차용할 수밖에 없는 측면이 있다. 그러나 Rieländer가 지적하듯이<sup>73)</sup>, 결과발생지의 해석에 관한 유럽사법재판소의 판결실무의 문제는 그와 같은 방법을 통해 도출한 규칙의 변화가 잦다(*wechselvoll kasuistisch*)는 점이다. 유럽사법재판소는 VKI 판결에서 디젤게이트 사례에서 결과발생지는 취득지라고 하였다가, 대상판결에서는 계약체결지와 인도지가 다른 경우에는 다시 인도지가 취득지라고 판시하고 있다. 사건으로는, 우리나라 법원에서 디젤게이트 사건의 국제재판관할이 다투어진다면 ‘결과발생지 = 취득지 = 인도지’라는 유럽사법재판소의 도식을 그대로 차용하는 것 보다는, 계약체결지, 인도지, 매수인의 주소지, 차량의 통상적인 사용지 등을 종합적으로 고찰하여 이들 중 결과발생지를 특정하는 방법을 적용하는 것이 보다 적절하다고 판단된다. 그리고 결과발생지를 확정함에 있어서도 대상판결이 언급한 사안 및 증거에의 근접성(규정 전문 16)과 관할의 예측가능성(규정 전문 15)이라는 고려요소와 함께, Lehmann이 지적하듯이<sup>74)</sup> 불법행위의 피해자인 매수인의 이익을 위해 어느 장소에 추가적인 관할 선택의 가능성을 보장하는 것이 가장 적절한지도 중요한 판단요소로 고려할 필요가 있다고 생각된다.

73) Frederick Rieländer, *Der „Vertragsabschlussschaden“ im europäischen Delikt kollisions- und Zuständigkeitsrecht*, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, Bd. 85, H. 3 (Juli 2021), S. 584 f.

74) Matthias Lehmann, *NJW* 2020, 2869, 2872.

## [참고문헌]

- 김성호, “디젤게이트(Dieselgate)에서 자동차 제조사의 불법행위책임에 관한 독일 연방대법원의 최근 판례 동향”, 「법과 정책연구」 제24집 제4호, 한국법정책학회, 2024
- 대법원 사법정책연구원(연구책임자 변지영), 「EU사법재판소(CJEU)와 유럽인권재판소(ECtHR)에 관한 연구」, 2016
- 석광현, “계약외채무의 준거법에 관한 유럽연합 규정(로마Ⅱ)”, 「서울대학교 법학」 제52권 제3호, 서울대학교 법학연구소, 2011
- 이동진, “순수재산손해에 대한 불법행위책임: 법·경제적 해명시도”, 「비교사법」 제27권 1호, 한국사법학회, 2020
- Andjic, Marko: Konkretisierung des Orts des Schadenseintritts nach Art. 7 Nr. 2 Brüssel Ia-VO in den sogenannten „Dieselfällen“, ZEuP 2024, 947
- Bussarti, Mauro/ Palmer, Vernon Valentine: *The Notion of Pure Economic Loss and Its Setting*, in: Pure Economic Loss in Europe, edited by Mauro Bussarti/ Vernon Valentine Palmer, Cambridge University Press, 2003
- Rieländer, Frederick: *Der „Vertragsabschlusschaden“ im europäischen Deliktskollisions- und Zuständigkeitsrecht*, Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht, Bd. 85, H. 3 (Juli 2021)
- \_\_\_\_\_ : *Neues zum „Dieselskandal“ - (k)ein Klägergerichtsstand für geschädigte Fahrzeugkäufer gegen die Hersteller!?*, EuZW 2024, 461
- Lehmann, Matthias: *Deliktgerichtsstand bei Klagen von Fahrzeugkäufern gegen VW*, NJW 2020, 2869
- Marzal, Toni: *Le forum delicti à l'épreuve du Dieselgate*, Revue critique de droit international privé 2021
- Mayrhofer, Ann-Kristin: *Übergabeort des Fahrzeugs an Erwerber - Schadensereignisort*, NJW 2024, 1247
- Meyle, Hannes: 「Reine Vermögensschäden im Europäischen Internationalen Deliktsrecht - Zuständigkeit und anwendbares Recht」, Duncker & Humblot, 2021
- NK-BGB/Lehmann, 3. Aufl. 2019, Rom II-VO Art. 5
- Ring, Gerhard: *Sammelklage eines österreichischen Verbraucherschutzvereins gegen die Kfz-Herstellerin im VW-Abgasskandal*, SVR 2021, 161
- Zimmermann, Anton S.: *Erfolgsort für Herstellerhaftung beim grenzüberschreitenden Fahrzeugkauf*, LMK 2024, 811477



토론문

발표문에 대한 지정토론문

이주연 교수

(한양대학교 법학전문대학원)



[2025년 3월 국제사법학회 정기연구회]

## “자동차 제조사의 불법행위책임과 국제재판관할 - 유럽사법재판소의 2024년 2월 22일자 판결(Case C-81/23)을 중심으로”에 대한 토론문

이주연(한양대학교 법학전문대학원 교수)

김성호 교수님께서 자동차 차주가 자동차 제조사를 상대로 제기한 (제조물책임소송이 아닌) 유럽연합내 일반불법행위소송에서의 국제재판관할권 문제와 관련하여, 브뤼셀a(또는 브뤼셀bis 또는 브뤼셀 recast)<sup>1</sup> Article 7(2)의 해석이 문제되었던 2024년 유럽사법재판소 판결(대상판결)을 상세히 소개해 주셨습니다. 김교수님의 선행 연구 덕분에 많은 공부가 되었습니다. 훌륭한 발표문을 준비해주신 교수님께 감사의 마음을 표합니다. 토론자로서의 역할을 위하여, 부족하지만 대상판결에 대한 저의 생각과 함께 김성호 교수님께 몇 가지 질문을 드리고자 합니다.

### I. 대상판결에 대한 생각

대상판결 사안은 이탈리아 자동차 제조사(피고)의 차량을 오스트리아에 거주하는 차주(원고)가 독일에서 판매상으로부터 구매하는 매매계약을 체결하고, 이후 오스트리아에서 차량을 인도받아 사용한 것으로서, 오스트리아 차주가 문제삼은 이탈리아 자동차 제조사의 불법(위법)행위는 배출가스저감장치(emission control system)의 효과를 감소시키는 장치의 사용을 금지하는 유럽연합의 ‘경승용차와 상용차의 배기 가스과 관련한 자동차 형식 승인 및 자동차 수리와 유지보수 정보 접근에 관한 규정’<sup>2</sup> Article 5(2)을 위반한 것이었습니다. 이러한 소송은 동일 차량이 여러 거래 과정에 놓였을 때 최종 차주가 매도인을 상대로 매매목적물에 대한 계약상의 담보책임을 추궁하는 대신 제조사를 상대로 바로 소를 제기하여 구제받을 수 있다는 점에서, 특히 동일한 상황에 처한 차주들이 동일 제조사를 상대로 제소함으로써 법원이 (집단 소송 방식이든 청구병합의 방식이든) 일거에 공통된 분쟁을 일거에 해결할 수 있다는 점에서 소송경제적이라고 할 수 있습니다. 따라서 국제적 맥락에서 발생하는 이러한 소송에서의 국제재판관할(및 준거법)에 대한 논의를 의미가 크다고 생각합니다.

유럽사법재판소가 1976년 Bier 사건 판결<sup>3</sup>에서 1968년 브뤼셀협약 Article 5(3)의 “가해적 사건이 발생한 장소(the place where the harmful event occurred)”의 의미를 즉, 손해를 야기한 사

<sup>1</sup> Regulation (EU) 1215/2012 of 12 December 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters.

<sup>2</sup> Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 on type approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information.

<sup>3</sup> C-21/76, Handelskwekerij G. J. Bier BV v. Mines de Potasse d’Alsace SA., 1976 E.C.R. 01735; 관련 설명은 이주연, “2022년 개정 국제사법 제39조와 제44조에 대한 검토”, 법조 제71권 제4호(통권 제754호) (2022), 359면.

건이 발생한 곳(the place of the event giving rise to the damage), 즉 행동지(locus acti)와 손해가 발생한 곳(the place where the damage occurred), 즉, 손해발생지(또는 결과발생지, locus damni, 이하 손해발생지와 결과발생지를 동의어로 사용함) 양자를 포함하는 것으로 해석함으로써 이른바 이중 법정지(double forum) 원칙을 확립한 이래로, 브뤼셀협약 Article 5(3)의 후신인 2000년 브뤼셀 Article 5(3)과 2012년 브뤼셀a Article 7(2)<sup>4</sup>하에서도 이중 법정지 원칙은 불법행위에 관한 소의 핵심적 관할원칙으로 작동하고 있습니다. 원고 오스트리아 차주가 피고 이탈리아 자동차 제조사를, 피고의 주소지이자 주장된 불법행위(제조 차량에 불법 장치 부착행위)의 행동지인 이탈리아가 아닌, 자국 법정 오스트리아 법원에 제소한 대상사건에서, 따라서 쟁점은 브뤼셀a Article 7(2)의 “가해적 사건이 발생한 또는 발생할 우려가 있는 장소(the place where the harmful event occurred or may occur)”의 하나인 손해발생지(또는 손해발생우려지)를 어디로 볼 것인지, 구체적으로 차량매매의 계약체결지, 차량인도지, 차량사용지 중 어디인지가 문제되었습니다. 이에 오스트리아 1심 법원은 인도지,<sup>5</sup> 오스트리아 2심 법원은 계약체결지<sup>6</sup>, 오스트리아 대법원은 차량사용지라고 보았습니다.<sup>7</sup> 차량의 매매계약체결지와 인도지가 동일 국가였던 앞선 VKI 사건에서 손해발생지는 (피고 차량 제조사에 의해 위법한 장치가 부착된 회원국이 아닌) 차량이 구매된(purchased) 회원국이라 판시하였던 유럽사법재판소는, 대상사건에서 다시 좀더 구체적으로 손해발생지를 특정해줄 것을 요청받자,<sup>8</sup> 그것은 차량인도지이며 계약체결지와 차량사용지가 아니라고 답하였습니다.

만약 대상사건이 우리 법원에서 제기된다면 그것은 우리 국제사법 44조<sup>9</sup>에 따라 행동지, 지향지, 예견된 결과발생지(또는 예견된 손해발생지) 중 하나가 한국으로 볼 수 있는지에 따라 결정될 것입니다. 한국에서 외국 제조사의 차량을 구매하여 사용하는 경우는 한국이 예견된 결과발생지로서 한국법원의 관할권이 인정되는데 이론이 없겠지만, 한국인 소비자가 A국에서 외국 제조사 차량을 구매하고 B국에서 인도받은 후, 이를 한국에 들여와 사용하다 외국 제조사를 상대로 한국법원에 대상사건과 같은 소를 제기한 경우 마찬가지로의 국제재판관할권 문제가 발생하게 됩니다. 오스트리아 대법원 입장에 의한다면 한국은 예견된 결과발생지로서 한국법원의 관할권이 인정되겠지만, 반면 유럽사법재판소의 대상판결에 의한다면 한국은 행동지도 예견된 결과발생지도 아니어서 특별히 지향지라고 인정되지 않는 한 한국법원의 관할권을 인정될 수 없을 것

<sup>4</sup> “가해적 사건이 발생한 장소(the place where the harmful event occurred)”를 “가해적 사건이 발생한 또는 발생할 우려가 있는 장소(the place where the harmful event occurred or may occur)”로 약간의 문구 추가가 있을 뿐입니다.

<sup>5</sup> Case C-81/23, MA v. FCA Italy SpA, FPT Industrial SpA, ECLI:EU:C:2024:165 (이하, 대상판결문) para. 11.

<sup>6</sup> 대상판결문 para. 12.

<sup>7</sup> 오스트리아 대법원은 2020년 유럽사법재판소의 VKI 판결의 취지에 비추어 볼 때 결함이 물품의 정상적인 기능에 영향을 미치는 장소, 즉 차량 사용지인 것 같지만 확신할 수 없다고 하였습니다. 대상판결문 paras. 16-19.

<sup>8</sup> 대상판결문 para. 20.

<sup>9</sup> 제44조(불법행위에 관한 소의 특별관할) 불법행위에 관한 소는 그 행위가 대한민국에서 행하여지거나 대한민국을 향하여 행하여지는 경우 또는 대한민국에서 그 결과가 발생하는 경우 법원에 제기할 수 있다. 다만, 불법행위의 결과가 대한민국에서 발생할 것을 예견할 수 없었던 경우에는 그러하지 아니하다.

입니다.

저는 다음과 같은 이유로 대상사건에서 손해발생지를 차량의 사용지로 이해한 오스트리아 대법원의 입장을 지지합니다. 유럽사법재판소는 2019년 Tibor-Trans 사건 판결<sup>10</sup>과 2020년 VKI 사건 판결<sup>11</sup>로부터 관할의 근거가 되는 손해발생지에서 '손해'의 의미를 "손해를 야기한 사건으로부터 직접적으로 발생한 최초의 손해(initial damage, resulting directly from the event giving rise to the damage)"라고 하고, 그것은 대상사건과 같은 경우 원고가 지급한 차량 구매대금과 피고 제조사의 불법행위, 즉 불법장치 장착행위로 인해 감소된 차량의 실제 가치 차이만큼의 차량 가치의 손실이라 하였습니다.<sup>12</sup> 그리고 2009년 Zuid-Chemie 사건 판결<sup>13</sup>에서는 손해발생지를 "손해를 야기한 사건이 가해적 효과를 발생시킨 곳(the place where the event giving rise to the damage produces its harmful effect)", 즉 "결함 있는 제품으로 인한 손해가 실제로 나타난 곳(the place where the damage caused by the defective product actually manifests itself)" 이라 하였습니다.<sup>14</sup> 그러나 이들 선례들 모두 명시적으로 결함있는 물품에 대한 손해발생지가 그 물품의 인도지라고 특정하여 판시한 바가 없었음은 물론 그 판시 내용에 비추어서도 그렇게 추론내지 단정할 수 없습니다. 차량이라는 물품의 성격상 차량을 불법장치 부착으로 인한 직접적인 손해가 인도받은 특정한 시점에 발생하고 완료되었다고 보기는 어렵다고 생각되고, 실제로 오스트리아 대법원도 선례인 VKI 사건 판결의 취지에 비추어 볼 때 손해발생지는 결함이 물품의 정상적인 기능에 영향을 미치는 장소인 차량 사용지인 것 같다고 하였는데,<sup>15</sup> 저는 이러한 오스트리아 대법원의 추론이 타당하다고 생각합니다.

김교수님께서도 지적하셨듯 사안의 실제적 판단에 적용될 각국의 실질법은 차이가 있습니다. 대상사건에서 주장된 피고 차량 제조사의 불법행위에서 그 위법행위성의 근거가 되는 법령은 행정 법규인데, 이는 국가별로 차이가 있을 수 있습니다.<sup>16</sup> 나아가 각국의 불법행위법에 의할 때 차량 제조사의 차주에 대한 불법행위책임이 인정될 지, 인정될 경우 그 책임의 범위도 달라질 수 있습니다. 이러한 실질적 판단의 영역은 관할의 맥락에서 순간적인 연결점인 차량인도지가 아닌 어느 정도의 지속성을 요하는 연결점이자 경우에 따라 확정을 위하여 해석을 요하는 차량의 상시 내지 주된 사용지와 밀접한 관련이 있으므로, 후자를 관할의 근거로 삼는 것이 타당할 것입니다. 특히 손해발생지 내지 결과발생지는 불법행위 준거법의 연결점이고(로마제<sup>17</sup> Article 4와

<sup>10</sup> C-451/18, Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft. v. DAF Trucks NV., EU:C:2019:635.

<sup>11</sup> C-343/19, Verein für Konsumenteninformation (VKI) v. Volkswagen AG, EU:C:2020:534.

<sup>12</sup> 대상판결문 para. 28, 30

<sup>13</sup> C-189/08, Zuid-Chemie BV v. Philippo's Mineralenfabriek NV/SA, EU:C:2009:475.

<sup>14</sup> 대상판결문, para. 39.

<sup>15</sup> 대상판결문, paras. 17-18.

<sup>16</sup> 대상사건의 경우 잠재적 특별관할국이 유럽연합 회원국이고, 유럽연합 회원국내에서 직접 효력이 있는 규정(regulation) 위반 사안이므로 이 부분에 대한 인식은 크지 않았지만, 모든 사안에서 항상 그러할 것이라고 단정할 수 없습니다.

<sup>17</sup> Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable

우리 국제사법 제52조 제1항 참조<sup>18)</sup>, 김교수님께서 지적하신 바와 같이 국제재판관할법상의 손해발생지(또는 결과발생지)와 저촉법상의 손해발생지(또는 결과발생지)는 특별한 사정이 없는 한 통일적으로 해석됨이 바람직할 것입니다. 그렇다면 만약 차량인도지에서는 차량 제조사의 불법 행위책임이 인정되지 않는데 차량사용지에서는 불법행위책임이 인정될 경우를 가정한다면 대상 판결에 의한다면 차주는 로마II Article 4에 의한 준거법인 차량의 인도지법에 의하여 구제받을 수 없게 되는 불합리한 결과가 초래됩니다. 역으로 차량인도지에서는 차량 제조사의 불법행위책임이 인정되지만, 차량사용지에서는 그렇지 않은 경우에도 차주는 차량사용지가 아닌 곳에서 인도를 받았다는 우연히 사정에 의하여 손해배상을 받게 되는데 이러한 결과 또한 불합리합니다. 나아가 만약 차량이 여러 단계의 매도 과정을 거친 경우, 차량인도지는 복수로 있게 됩니다. 예컨대 소비자 A가 자동차 판매상으로부터 새차량을 구매한 다음 소비자 B에게 전매한 이후 제조사의 불법장치 장착이 문제가 불거져 B가 차량 제조사를 상대로 제소한 경우라면 B가 A로부터 차량을 인도받은 국가를 손해발생지로 보아야 하는지, 아니면 A가 차량을 인도받은 국가를 손해발생지로 보아야 하는지 모호합니다. 이러한 점에서도 손해발생지는 (불법장치 장착을 사실을 모르고 차량을 구매하였다가 이 문제를 제기하게 될) 차주가 차량을 사용하고 있는 장소로 보는 것이 타당하다고 생각합니다. 유럽사법재판소는 차량사용지를 관할근거로 삼을 수 없는 논거로 차량 제조사의 입장에서 그곳에서 피소될 수 있다는 점을 합리적으로 예견할 수 없다는 점을 들었지만,<sup>19</sup> 그러한 논리라면 앞서 예로 든 사례에서 보는 바와 같이 차량인도지에 대하여도 차량 제조사가 그곳에서 피소될 것을 합리적으로 예견할 수 없다고도 할 수 있을 것입니다. 그러나 차량은 이동성을 본래적 특성으로 하는 고가의 동산으로 수출입, 차주의 국외 이주, 중고품의 거래도 활발하다는 점에서 고의의 불법행위를 한 차량의 제조사는 그러한 자신의 행위로 인해 차량이 사용되는 전세계에서 피소될 가능성이 있다는 것을 합리적으로 예견할 수 있었다고 봄이 타당할 것입니다.

II. 발표문과 관련하여 김성호 교수님께 다음과 같은 질문을 드리고자 합니다.

1. 위와 같은 유럽사법재판소의 입장에 대하여 김교수님께서 ‘우리 법원에서 디젤게이트 사건의 국제재판관할이 다투어진다면 결과발생지(손해발생지)=취득지=인도지라는 유럽사법재판소의 도식을 그대로 차용하기 보다는, 계약체결지, 인도지, 매수인의 주소지, 차량의 통상적 사용지 등을 종합적으로 고찰하여 결과발생지를 특정하는 방식이 보다 적절하다’는 견해를 피력하셨습니다. 이러한 김교수님의 견해는 사례형(case by case) 접근 방식이라 할 수 있는데, 충분한 선례가 쌓이기 전까지는 당장 법정지를 선택하여야 하는 원고의 입장에서 어느 국가를 결과발생지(손해발생지)으로 볼 수 있는지 예측가능성이 떨어지므로, 좀더 구체적으로 가이드라인의 제시가

to non-contractual obligations (Rome II).

<sup>18</sup> 유럽연합 내 불법행위의 준거법에 관한 일반원칙규정인 로마II Article 4는 불법행위의 준거법을 손해발생지법(또는 결과발생지법, the law of the country in which the damage occurs)으로 지정하고, 우리 국제사법 제52조 제1항은 불법행위지법 또는 결과발생지법(또는 손해발생지법)으로 지정하고, 우리 판례는 원고의 선택을 인정합니다.

<sup>19</sup> 대상판결문 para. 42.

필요하다고 생각되고, 이와 관련한 김교수님의 보다 구체적인 생각을 듣고 싶습니다.

2. 한편 김교수님께서 “유럽연합 회원국의 불법행위법이 통일되어 있지 않으므로 매수인은 인도지인 C국(대상사건이라면 오스트리아)과 행동지인 A국(대상사건이라면 이탈리아) 중에서 자신에게 유리한 판결이 내려질 것으로 예상되는 관할을 선택해야 한다.”고 하셨습니다. 그러나 국제재판관할과 준거법은 연동하는 것이 아니므로, 대상판결의 취지에 부합하게 로마II Article 4를 해석한다면 대상사건에서 준거법은 오스트리아법이 될 것입니다. 김교수님의 취지는 원고로서는 자국 법정지라는 이점 외에도 소송절차적 측면 등을 고려하여 본인에게 유리한 관할권을 선택하여야 한다는 것이 아니었을까 생각되었는데, 이 점에 대한 확인을 구합니다.

3. 유럽사법재판소는 VKI 사건 판결에서 “Consequently, while those vehicles became defective as soon as that software had been installed, the view must be taken that the damage asserted occurred only when those vehicles were purchased, as they were acquired for a price higher than their actual value.”(밑줄은 필자 표시)라고 판시 한 바,<sup>20</sup> ‘purchased’와 ‘acquired’를 동의어로 사용한 것 같습니다. 이와 관련하여 유럽연합내 제조회책임(Product liability)에 관한 저촉규정인 로마II Article 5(1)은 제조회책임의 준거법을 (a) 피해자의 일상거소지국법(the law of the country in which the person sustaining the damage had his or her habitual residence), (b)제조물의 취득지국법(the law of the country in which the product was acquired), (c) 손해발생지국법(the law of the country in which the damage occurred) 순으로 단계적으로 지정하되, 그 전제로 위 각 준거법 소속국에서 제조물의 마케팅이 있었을 것을 요건으로 합니다.<sup>21,22</sup> 여기서 손해

<sup>20</sup> C-343/19, Verein für Konsumenteninformation (VKI) v. Volkswagen AG, EU:C:2020:534, para. 30.

<sup>21</sup> 다만 제조회책임이 있다고 주장된 자가 위 (a), (b), (c) 준거법 소속국에서 제조물 또는 동일 유형의 제조물의 마케팅을 합리적으로 예측할 수 없었던 경우라면 그의 일상거소지국법이 준거법이 되고(로마 II Article 5(1) 단서), 만약 당사자 간 계약과 같은 (제조회책임의) 불법행위와 밀접하게 관련이 있는 기존의 법률관계가 있는 경우와 같이 제반사정에 비추어 앞서와 같이 지정된 준거법 소속국 이외의 다른 국가와 명백하게 더 밀접하게 관련되어 있는 경우는 그 국가의 법이 준거법이 된다고 규정하고 있습니다(로마 II Article 5(2)).

<sup>22</sup> 로마II Article 5 Product liability

1. Without prejudice to Article 4(2), the law applicable to a non-contractual obligation arising out of damage caused by a product shall be:

(a) the law of the country in which the person sustaining the damage had his or her habitual residence when the damage occurred, if the product was marketed in that country; or, failing that,

(b) the law of the country in which the product was acquired, if the product was marketed in that country; or, failing that,

(c) the law of the country in which the damage occurred, if the product was marketed in that country.

However, the law applicable shall be the law of the country in which the person claimed to be liable is habitually resident if he or she could not reasonably foresee the marketing of the product, or a product of the same type, in the country the law of which is applicable under (a), (b) or (c).

2. Where it is clear from all the circumstances of the case that the tort/delict is manifestly more closely connected with a country other than that indicated in paragraph 1, the law of that other country shall apply. A manifestly closer connection with another country might be based in particular on a pre-existing relationship

발생지국과 구분되는 제조물의 취득지국(the country in which the product was acquired)의 의미에 대한 김교수님의 설명을 청합니다.

### III. 서울중앙지방법원 2019. 7. 25 선고 2015가합573371 판결에 대하여

우리나라에서도 대상사건과 유사한 내용으로 차주인 국내 소비자가 외국 차량 제조사 등을 상대로 불법행위 소송을 제기한 바 있고, 해당 사건에서 1심 법원은 두 독일 제조사(피고 1. 폭스바겐과 피고 3. 아우디), 국내 에이전시(피고 4. 아우디폭스바겐코리아), 국내 판매사(피고 5. 내지 17.)에게 원고 차주들에게 재산적 손해 및 정신적 손해 배상으로서 차량 매매대금의 10%에 해당하는 손해배상금을 지급하라는 판결을 선고하였습니다(이른바 이른바 디젤케이트 사건의 서울중앙지방법원 2019. 7. 25 선고 2015가합573371 판결). 이후 이 사건은 항소심인 서울고등법원에서 2023. 5. 27. 화해권고결정으로 종결되었습니다(서울고등법원 2019나2038848 사건). 이 사건의 각 피고들에 대한 청구와 그에 대한 1심 법원의 판단은 다음과 같았습니다.

피고1. 내지 3. 차량을 제조한 독일 회사 (독일 제조사)	피고 4. 독일 제조사로부터 차량을 수입하여 국내에 유통한 국내 회사 (국내 에이전시)	피고 5. 내지 17. 국내 에이전시와 공식판매대리점 계약을 체결하고 원고들에게 차량을 판매한 국내 딜러 회사들 (국내 판매사)
기망의 불법행위를 이유로 한 손해배상청구(민법 제750조) => 기각	독일 제조사의 기망행위에 가담한 공동불법행위를 이유로 한 손해배상청구(민법 제750조, 제760조) => 기각	사기(민법 제110조) 또는 착오(민법 제109조)를 이유로 한 계약의 취소 및 매매대금에 대한 부당이득반환청구=> 기각
		매도인의 하자담보책임(민법 제580조) 또는 채무불이행(불완전이행, 민법 제390조)을 이유로 한 계약해제 및 매매대금반환청구 => 기각
	품질보증서 발급·교부에 의한 보증책임 <sup>23</sup> => 인용	품질보증서 전달에 의한 보증책임=> 기각; 또는 매도인의 하자담보책임(민법 제580조)에 기한 손해배상청구; 또는 계약상 채무불이행(불완전이행)을 이유로 한 손해배상청구
거짓·과장, 기만적인 표시·광고행위에 대한 손해배상청구(표시광고법 제10조 제1항) => 인용	거짓·과장 표시·광고행위에 대한 손해배상청구(표시광고법 제10조 제1항) => 인용	거짓·과장 표시·광고행위에 대한 손해배상청구(표시광고법 10조 1항) => 기각

between the parties, such as a contract, that is closely connected with the tort/delict in question.

<sup>23</sup> 법원은 피고 S가 피고 판매사들의 하자담보책임을 공동으로 부담하겠다는 의사로 작성, 교부한 것으로 보았다.

우선 국내 차주들이 독일 제조사를 상대로 한 청구는 외국적 요소가 있는 법률관계로 국제사법이 적용되는 사안이었음에도(국제사법 제1조), 아쉽게도 1심 법원의 판결에서는 국제사법적 쟁점에 대한 판시가 없었는데 이 점은 아쉽습니다. 피고 독일 제조사가 관할권 항변을 하지 아니한 것으로 보이고 따라서 법원이 관할권을 판단할 필요는 없었다 하더라도 준거법 결정에 대한 적시는 필요하였기 때문입니다. 독일 제조사에 대한 청구는 불법행위에 기한 것이므로 우리 국제사법 52조, 53조에 의하여 준거법을 판단하여야 하고, 소송에서 양측 모두 한국법 적용을 전제하고 있었다면 묵시적으로 법정지법인 한국법을 준거법으로 하는 합의가 있었다고 보아 53조가 적용되는 사안인지, 아니면 52조 1항에 의한 불법행위의 행동지법인 독일법과 결과발생지법인 한국법 중 원고의 선택에 의하여 한국법이 적용된 사안인지에 대한 언급이 있었더라면 좋았을 것입니다. 나아가 '표시·광고의 공정화에 관한 법률'에 대하여서는 법정지의 국제적 강행규정인지 여부에 대한 판단도 가능하였을 것으로 보입니다.

4. 또한 위 사건에서 원고들의 청구원인은 다양하였는데, 손해의 개념은 원고의 주장에 따라 보아야 하지 않을까 생각되었습니다. 예컨대 원고가 차량 제조사를 상대로 기망의 불법행위로 인하여 차량에 대한 매매계약을 체결하는 손해가 발생하였다고 주장한다면, 이 경우의 주장된 손해는 결합있는 차량에 대한 매매계약체결과 그로 인한 매매대금지급의무 발생이 될 것이고, 그렇다고 한다면 손해발생지(결과발생지)는 계약체결지로 봄이 타당할 것이라고 생각되는데, 끝으로 이점에 대한 김교수님의 의견을 청하고 싶습니다.

끝.

<sup>24</sup> 표시·광고의 공정화에 관한 법률

제3조(부당한 표시·광고 행위의 금지)

① 사업자등은 소비자를 속이거나 소비자로 하여금 잘못 알게 할 우려가 있는 표시·광고 행위로서 공정한 거래질서를 해칠 우려가 있는 다음 각 호의 행위를 하거나 다른 사업자등으로 하여금 하게 하여서는 아니 된다.

1. 거짓·과장의 표시·광고
2. 기만적인 표시·광고
3. 부당하게 비교하는 표시·광고
4. 비방적인 표시·광고

제10조(손해배상책임)

① 사업자등은 제3조제1항을 위반하여 부당한 표시·광고 행위를 함으로써 피해를 입은 자가 있는 경우에는 그 피해자에 대하여 손해배상의 책임을 진다.

② 제1항에 따라 손해배상의 책임을 지는 사업자등은 고의 또는 과실이 없음을 들어 그 피해자에 대한 책임을 면할 수 없다.

<sup>25</sup> 다만 피고2는 이 사건 디젤차량 중 R 모델의 제작에만 관여하였을 뿐, 다른 차량의 제작에는 관여한 바 없고, 이 사건 각 표시·광고에도 관여한 바 없으므로, 표시광고법 위반의 책임을 부담하지 않는다고 주장하였는데, 법원도 피고 2가 이 사건 각 표시·광고의 주체라는 점을 인정할 만한 아무런 증거가 없다고 하면서, 피고 2에 대한 표시광고법위반으로 인한 손해배상청구를 기각하였다.



의안

사단법인 한국국제사법학회  
2025년 정기총회 의안

일 시 : 2025. 3. 27.(목) 20:45

장 소 : 서초동 변호사회관 1층 회의실



## 사단법인 한국국제사법학회 2025년 정기총회 의안

일 시 : 2025. 3. 27.(목) 20:45

장 소 : 서초동 변호사회관 1층 회의실

### [보고사항]

#### I. 2024년 사업실적(붙임1. 참조) 보고

#### II. 2025년 사업계획 이외 사항 보고

1. 「변호사시험법」 및 「법학전문대학원 설치·운영에 관한 법률」 개정 대응방안
2. 집행이사 분업 실질화 방안

### [의결사항]

#### I. 2025년 사업계획(붙임2. 참조) 승인

1. 2025년 연차학술대회
2. 정기연구회 개최(마지막주 목요일 저녁)
3. 국제문화재법연구회, 국제사법판례연구회 운영
4. HCCH Asia Pacific Week 2025 (2025. 6. 25. - 27.) 공동개최
5. 제13회 한중 국제사법학회 공동학술대회(중국 우한) 참여

#### II. 2024년 결산 및 2025년 예산 승인(붙임3. 및 붙임4. 참조)

#### III. 임원 선임(붙임5. 참조)

1. 부회장, 이사 선임
2. 집행이사 임명
3. 이사 추가 선임에 관하여 정관 제15조에 따라 회장에 위임

붙임1.

## 2024년 사업실적

### 1. 2024년 연차학술대회

일 시 : 2024. 9. 25.(수) 13:00 - 18:00

장 소 : 서초동 변호사회관 5층 정의실

대주제 : 국제입양에 따른 법률문제의 종합적 검토

주 제 : 국제입양 체계의 개편과 향후 운영계획

발표자 : 이유리 팀장(보건복지부 입양제도개편팀)

주 제 : 국제입양법에 따른 외국으로의 입양의 요건과 절차

발표자 : 광민희 교수(숙명여자대학교 법과대학)

토론자 : 서종희 교수(연세대학교 법학전문대학원),

정동혁 부장판사(서울가정법원)

주 제 : 국제입양법에 따른 국내로의 입양의 요건과 절차

발표자 : 이종혁 교수(서울대학교 법학전문대학원)

토론자 : 이선미 고법판사(대전고등법원),

송현중 가사조사관/서기관(서울가정법원)

주 제 : 국제입양에서 상거소 판단의 기준과 사례

발표자 : 장지용 고법판사(수원고등법원)

토론자 : 안소영 박사(이화여자대학교 법학연구소),

노하나 부장(아동권리보장원 입양정책지원부)

라운드테이블 : 이종혁 교수(서울대학교 법학전문대학원) [하위법령 제정방향], 장화정 본부장(아동권리보장원 아동보호본부) [국제입양실무 전반], 강인혜 심의관/판사(법원행정처 특별지원심의관실) [입양허가, 전환재판], 오서윤 사무관(법원행정처 사법등기국 가족관계등록과) [가족관계등록실무], 장희정 과장/변호사(법무부 출입국·외국인정책본부 국적과) [국적 취득·상실]

## 2. 제12회 한중 국제사법학회 공동학술대회

일 시 : 2024. 11. 2.(토) 14:00 - 20:00

장 소 : 호텔 라마다 제주시티홀

대주제 : Current Issues of International Intellectual Property Disputes in East Asia

### **Theme 1: International Jurisdiction**

발표1 : Choice of Court Agreement on Infringement of Intellectual Property Rights and the 2005 Hague Convention on Choice of Court Agreements / Presenter: Prof. Renshan LIU (Zhongnan University of Economics and Law)

발표2 : Harmonizing Adjudicatory Jurisdiction Rules over Transnational Patent Disputes: Can the Hague Eventually Succeed? / Presenter: Prof. Guangjian TU (University of Macau)

토론 : Judge Jiyong JANG (Suwon High Court)

### **Theme 2: Standard Essential Patents (SEP) and Current Issues (1)**

발표1 : Analysis of Chinese Anti-suit Injunctions in the SEP Litigations / Presenter: Prof. Fuyong OU (Hunan Normal University)

발표2 : A Study on the Jurisdiction over determining the Global rates for SEPs / Presenter: Prof. Xiao SONG (Nanjing University)

토론 : Prof. Junhyok JANG (Sungkyunkwan University)

### **Theme 3: Standard Essential Patents (SEP) and Current Issues (2)**

발표1 : The SEPs Transfer Agreements and the Principle of FRAND (Fair, Reasonable, and Non-discrimination) / Presenter: Prof. Jing FAN (Zhongnan University of Economics and Law)

발표2 : A Study on the Copyright Infringements in Game Work under the Berne Convention and Chinese Private International Law / Presenter:

Prof. Lixian CONG (East China University of Political Science and Law)

토론 : Prof. Ju Yoen LEE (Hanyang University)

#### **Theme 4: Applicable Law**

발표 : The Application of Lex Loci Protectionis in the Choice of Laws Relating to Intellectual Property / Presenter: Prof. Xiongbing QIAO (Wuhan University)

토론 : Judge Young Seok KIM (Changwon District Court, Tongyeong Branch)

#### **Theme 5: Extraterritoriality**

발표1 : The Extraterritorial Application of U.S. Federal Trademark Law and Its Application for China and Korea / Presenter: Prof. Tao DU (East China University of Political Science and Law)

발표2 : The Extraterritorial Application of China's Intellectual Property Law / Presenter: Prof. Jianzhong LI (Hangzhou Normal University)

토론 : Prof. Changmin CHUN (Seoul National University of Science and Technology)

#### **Theme 6: Recognition and Enforcement of Foreign Judgments**

발표1 : The Recognition and Enforcement of U.S. Courts' Punitive Damages Judgments in Chinese Courts / Presenter: Prof. Li ZHONG (Zhongnan University of Economics and Law)

발표2 : Thoughts on The Recognition and Enforcement of U.S. Courts' Punitive Damages Judgments in Chinese Courts / Presenter: Prof. Zhihui HUANG (Zhongnan University of Economics and Law)

토론 : Prof. Gyoocho LEE (Chung-Ang University); Mr. Sungryul PARK (Peter & Kim)

### **3. 정기연구회**

#### **(1) 제163회 정기연구회**

일 시 : 2024. 1. 25.(목) 19:00 - 21:00  
장 소 : 서초동 변호사회관 1층 회의실  
주 제 : 인터넷에 의한 명예훼손의 준거법  
발표자 : 김효정 연구위원(사법정책연구원)  
토론자 : 이종혁 교수(서울대학교 법학전문대학원)

#### **(2) 제164회 정기연구회**

일 시 : 2024. 3. 28.(목) 19:00 - 21:00  
장 소 : 변호사회관 1층 회의실  
주 제 : 국제부양사건의 합의관할, 변론관할, 관련관할 - 국제사법의 보호적  
관할규정의 비판적 검토를 중심으로  
발표자 : 서영수 연구원(서울대학교 국제통상거래법센터)  
토론자 : 장준혁 교수(성균관대학교 법학전문대학원)

#### **(3) 제165회 정기연구회**

일 시 : 2024. 5. 30.(목) 19:00 - 21:00  
장 소 : 변호사회관 1층 회의실  
주 제 : 프랑스 국제사법전 제정안 소개 - 제정의 목적과 친자관계의 결정  
을 중심으로  
발표자 : 고유강 교수(서울대학교 법학전문대학원)  
토론자 : 천창민 교수(서울과학기술대학교 글로벌테크노경영전공)

#### **(4) 제166회 정기연구회**

일 시 : 2024. 8. 29.(목) 19:00 - 21:00  
장 소 : 변호사회관 1층 회의실  
주 제 : 오픈소스 라이선스와 국제사법  
발표자 : 오혜민 박사(한국발명진흥회 전문위원)  
토론자 : 김종근 부장판사(사법정책연구원 연구위원)

#### **(5) 제167회 정기연구회**

일 시 : 2024. 11. 28.(목) 19:00 - 21:00  
장 소 : 변호사회관 1층 회의실  
주 제 : 당사자들의 송달에 관한 사적 합의와 헤이그 송달협약  
발표자 : 이정아 판사(수원지방법원 안양지원)  
토론자 : 유영일 객원교수(연세대학교 법학전문대학원)

#### **4. 특별세미나**

일 시 : 2024. 7. 8.(월) 18:00 - 21:00  
장 소 : 대법원  
주 제 : 국제사법의 철학적 기초  
발표자 : Michael Green 교수(미국 William & Mary Law School),  
Ralf Michaels 교수(독일 막스플랑크 비교사법 · 국제사법연구소장)

#### **5. 국제문화재법연구회**

##### **(1) 제49회 정기연구회**

일 시 : 2024. 4. 23.(화) 19:00 - 21:00  
장 소 : 중앙대학교 법학관 601호

주 제 : 독일에서 문화재 환수 관련 국제사법적 쟁점의 최신 동향  
발표자 : 최종모 박사/심사관(특허청)

## (2) 제50회 정기연구회

일 시 : 2024. 7. 15.(월) 19:00 - 21:00  
장 소 : 중앙대학교 법학관 601호  
주 제 : 유럽에서의 문화재 환수 관련 국제사법 쟁점의 최신 동향 - 벨기에,  
오스트리아, 스위스 문화재 환수법을 중심으로  
발표자 : 오혜민 박사/전문위원(한국발명진흥회)

## (3) 제51회 정기연구회

일 시 : 2024. 9. 23.(월) 19:00 - 21:00  
장 소 : 중앙대학교 법학관 601호  
주 제 : 보스톤 뮤지엄 소장 사리 및 사리구 반환에 대한 법적 고찰  
발표자 : 이유경 박사/미국변호사(Danziger, Danziger & Muro, LLP)

## (4) 제52회 정기연구회

일 시 : 2024. 12. 16.(월) 19:00 - 21:00  
장 소 : 중앙대학교 법학관 601호  
주 제 : 국가유산 체제 전환에 따른 국제사법적 쟁점  
발표자 : 서재권 교수(한국전통문화대학교 국가유산관리학과)

## 6. 국제사법판례연구회

### (1) 제14회 정기연구회

일 시 : 2024. 3. 21.(목) 19:00 - 21:00

장 소 : Zoom 온라인 회의실

주 제 : ‘간주된 동의’ 관할의 재부상과 미국 국제·주제재판관할법의 퇴보 -  
Mallory v. Norfolk Southern Railway Co.[600 U.S. 122 (2023)]의 비  
판적 검토

대상판결 : Mallory v. Norfolk Southern Railway Co. [600 U.S. 122 (2023)]

발표자 : 장준혁 교수(성균관대학교 법학전문대학원)

## (2) 제15회 정기연구회

일 시 : 2024. 6. 13.(목) 19:00 - 21:00

장 소 : Zoom 온라인 회의실

제1주제 : 국제카르텔과 손해배상

대상판결 : 서울중앙지방법원 2023. 11. 23. 선고 2014가합504385 판결

발표자 : 이세인 교수(부산대학교 법학전문대학원)

제2주제 : 기업의 사회적 책임과 국제사법 - 해외 자회사의 불법행위에 관하  
여 모회사에 책임을 추궁하는 소송의 국제재판관할과 준거법

대상판결 : 영국 대법원 Vedanta v Lungowe (2019) 사건 및 Okpabi v Shell  
(2021) 사건

발표자 : 서영수 변호사(서울대학교 대학원 박사과정)

## (3) 제16회 정기연구회

일 시 : 2024. 9. 12.(목) 19:00 - 21:00

장 소 : Zoom 온라인 회의실

제1주제 : 신탁에 대한 준거법 통제와 승인

대상판결 : Byers and others v Saudi National Bank [2023] UKSC 51

발표자 : 이필복 판사(수원지방법원 성남지원)

제2주제 : 개인정보보호법은 국제사법상 소비자계약 특칙(제47조 제1항)에  
따른 강행법규인가?

대상판결 : 대법원 2023. 4. 13. 선고 2017다219232 판결

발표자 : 이종혁 교수(서울대학교 법학전문대학원)

#### (4) 제17회 정기연구회

일 시 : 2024. 12. 19.(목) 19:00 - 21:00

장 소 : Zoom 온라인 회의실

주 제 : 2024년 국제사법 주요판례 소개

발표자 : 유정화 판사(서울동부지방법원)

붙임2.

## 2025년 사업계획

### 1. 연차학술대회

대주제 : [국제상사중재의 국제사법 쟁점]

주최 : 사단법인 한국국제사법학회

일시 : [정기총회시 논의하여 확정]

장소 : [정기총회시 논의하여 확정]

[세부주제, 발표자, 토론자 추후 확정]

### 2. 제13회 한·중 국제사법학회 공동학술대회

일시 : 2025. 10.말 또는 11.초

장소 : 중국 우한

주최 : 중국국제사법학회, 사단법인 한국국제사법학회

[대주제, 세부주제, 발표자, 토론자 추후 확정]

### 3. 정기연구회

#### (1) 제168회 정기연구회

일시 : 2025. 2. 6.(목) 19:00 - 21:00

장소 : 서초동 변호사회관 1층 회의실

주제 : 국제상속사건에서 유류분의 준거법 결정: 당사자자치의 존중과 이해  
관계인의 보호 사이의 조율 - 서울고등법원 2023. 10. 19. 선고 2022  
나2040001 판결(확정)과 서울동부지방법원 2023. 8. 25. 선고 2020가합  
102226 판결(확정)의 평석

발표 : 유정화 판사(서울동부지방법원)

토론 : 황윤정 변호사(로이어황 법률사무소)

**(2) 제169회 정기연구회 및 2025년 정기총회**

일시 : 2025. 3. 27.(목) 19:00 - 21:00

장소 : 서초동 변호사회관 1층 회의실

주제 : 자동차 제조사의 불법행위책임과 국제재판관할 - 유럽사법재판소의  
2024. 2. 22.자 판결(Case C-81/23)을 중심으로

발표 : 김성호 교수(국립부경대학교 법학과)

토론 : 이주연 교수(한양대학교 법학전문대학원)

**(3) 제170회 정기연구회**

일시 : 2025. 5. 29.(목) 19:00 - 21:00

장소 : 서초동 변호사회관 1층 회의실

주제 : Private International Law Issues for Cross-Cultural Marriages between  
Myanmar and Korea(가제)

발표 : May Thu Kha 미얀마 변호사(중앙대학교 박사과정)

토론 : [추후 확정]

**(4) 제171회 정기연구회**

일시 : 2025. 8. 28.(목) 19:00 - 21:00

장소 : 서초동 변호사회관 1층 회의실

주제 : 중앙은행 디지털화폐(CBDC)의 국제사법적 쟁점(가제)

발표 : 천창민 교수(서울과학기술대학교 글로벌테크노경영전공)

토론 : [추후 확정]

**(5) 제172회 정기연구회**

일시 : 2025. 11. 27.(목) 19:00 - 21:00

장소 : 서초동 변호사회관 1층 회의실

주제 : 헤이그 국제사법회의 관할권 특별위원회 논의 현황 소개 및 분석(가제)

발표 : 도민호 판사(2024-2025 헤이그 국제사법회의 파견법관)

토론 : [추후 확정]

#### **4. 국제문화유산법연구회**

##### **(1) 제53회 정기연구회**

일시 : 2025. 3. 17.(월) 19:00 - 21:00

장소 : 중앙대학교 법학관(303관) 601호 교수회의실

주제 : 국가유산제도와 건축실무의 충돌

발표 : 조인숙 대표(건축사사무소 다리건축)

##### **(2) 제54회 정기연구회**

일시 : 2025. 5. 19.(월) 19:00 - 21:00

장소 : 중앙대학교 법학관(303관) 601호 교수회의실

주제 : 한국미술사

발표 : 신숙 교수(한국전통문화대학교 무형유산학과)

##### **(3) 제55회 정기연구회**

일시 : 2025. 9. 22.(월) 19:00 - 21:00

장소 : 중앙대학교 법학관(303관) 601호 교수회의실

주제 : [추후 확정]

발표 : 고도연(국외소재문화유산재단 유럽거점추진팀)

##### **(4) 제56회 정기연구회**

일시 : 2025. 11. 17.(월) 19:00 - 21:00

장소 : 중앙대학교 법학관(303관) 601호 교수회의실

주제 : 미국의 유네스코협약 이행법의 구체적인 내용과 그 시사점

발표 : 이규호 교수(중앙대학교 법학전문대학원)

## 5. 국제사법판례연구회

### (1) 제18회 정기연구회

일시 : 2025. 3. 13.(목) 19:00 - 21:00

장소 : Zoom 온라인 회의실

제1주제 : 저작재산권 침해 준거법에 관한 대법원 2024. 5. 9. 선고 2020다250561  
판결

발표 : 이주연 교수(한양대학교 법학전문대학원)

제2주제 : 한국인 '위안부'의 일본국에 대한 손해배상청구에 관한 서울고등법  
원 2023. 11. 23. 선고 2021나2017165 판결 등

발표 : 이지만 연구원(서울대학교 국제통상거래법센터)

### (2) 제19회 정기연구회

일시 : 2025. 6. 12.(목) 19:00 - 21:00

장소 : Zoom 온라인 회의실

제1주제 : 중재판정 취소의 소를 기각한 중재판정국(러시아) 재판의 효력에  
관한 BGH 결정(Beschluss v. 9.3.2023 - I ZB 33/22)

발표 : 석광현 명예회장(한국국제사법학회)

제2주제 : 전속적 국제재판관할합의 등에 관한 서울고등법원 2024. 10. 10.자  
2023라21101 결정 등

발표 : 김종주 법무관(해군)

### **(3) 제20회 정기연구회**

일시 : 2025. 9. 11.(목) 19:00 - 21:00

장소 : Zoom 온라인 회의실

제1주제 : UniCredit Bank GmbH v. RusChemAlliance LLC [2024] EWCA Civ 64

발표 : 김민경 판사(인천지방법원)

제2주제 : RTI Ltd v MUR Shipping BV [2024] UKSC 18

발표 : 이종혁 교수(서울대학교 법학전문대학원)

### **(4) 제21회 정기연구회**

일시 : 2025. 12. 18.(목) 19:00 - 21:00

장소 : Zoom 온라인 회의실

주제 : 2025년 국제사법 주요판례 소개

발표 : 유정화 판사(서울동부지방법원)

붙임3.

## 2024년 결산내역 및 2025년 예산내역

### 1. 2024년 결산내역

내역	수입	지출
1. 전년도 이월금액	48,517,758	
2. 연회비, 평생회비, 임원분담금	11,000,000	
3. 국제사법연구 저작권료	1,853,788	
4. 국제사법연구 게재료	1,600,000	
5. 온주 국제사법 저작권료	5,548,600	
6. 연구용역(보건복지부, 법무부)	68,181,810	
7. 한중 공동학술대회 기부금	4,000,000	
8. 한중 공동학술대회 참가비	3,000,000	
9. 기타 수입(이자, 세금 환급)	54,314	
10. 학회지 발간(심사료, 우송료 포함)		7,948,400
11. 정기연구회(학회, 산하 연구회)		6,552,470
12. 연차학술대회		1,509,600
13. 한중 공동학술대회		16,933,032
14. 연구용역 인건비, 회의비, 원천징수 등		60,960,708
15. 세금, 제반비용(각종 수수료 등)		1,868,200
16. 차년도 이월금액		48,605,290
계	143,956,270	143,956,270

## 2. 2025년 예산내역

내역	수입	지출
1. 전년도 이월금액	48,605,290	
2. 연회비, 평생회비, 임원분담금	15,000,000	
3. 기부금	5,000,000	
4. 용역수익	5,000,000	
5. 국제사법연구 저작권료	1,500,000	
6. 온주 국제사법 저작권료	5,000,000	
7. 국제사법연구 게재료	1,500,000	
8. 이자	100,000	
9. 학회지 발간(심사료, 우송료 포함)		10,000,000
10. 정기연구회		6,000,000
11. 연차학술대회		5,000,000
12. 한중학술대회		3,000,000
13. 산하 연구회 보조		2,000,000
14. 용역 인건비, 경비		3,000,000
15. 법인세, 지방세, 인지대		1,000,000
16. 운영경비(이사회 개최 등)		2,000,000
17. 제반비용(홈페이지 관리비 등)		2,000,000
18. 차년도 이월금액		47,705,290
계	81,705,290	81,705,290

붙임4.

## 감 사 보 고 서

사단법인 한국국제사법학회 정관 제12조 및 제16조 제4항에 의거하여 2024회계년도 사단법인 한국국제사법학회의 감사 결과를 다음과 같이 보고합니다.

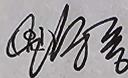
### 1. 감사사항

- 가. 정관의 이행상황
- 나. 수입·지출 예산의 집행상황

### 2. 감사결과

- 가. 사단법인 한국국제사법학회의 정관의 이행에 이상 없음을 확인하였습니다.
- 나. 2024회계년도의 기금 관리상황 및 수입·지출 예산의 집행 상황을 감사한바,
  - (1) 수입·지출이 정확하게 기록되어 있고,
  - (2) 지출의 내용이 타당하다고 인정되며,
  - (3) 잔액의 보존이 적절하다고 판단하였습니다.

2025년 2월 28일

감사 오승룡 

사단법인 한국국제사법학회 귀중

## 감 사 보 고 서

사단법인 한국국제사법학회 정관 제12조 및 제16조 제4항에 의거하여 2024회계년도 사단법인 한국국제사법학회의 감사 결과를 다음과 같이 보고합니다.

### 1. 감사사항

- 가. 정관의 이행상황
- 나. 수입·지출 예산의 집행상황

### 2. 감사결과

- 가. 사단법인 한국국제사법학회의 정관의 이행에 이상 없음을 확인하였습니다.
- 나. 2024회계년도의 기금 관리상황 및 수입·지출 예산의 집행 상황을 감사한바,
  - (1) 수입·지출이 정확하게 기록되어 있고,
  - (2) 지출의 내용이 타당하다고 인정되며,
  - (3) 잔액의 보존이 적절하다고 판단하였습니다.

2025년 2월 28일

감사 강 영 수



사단법인 한국국제사법학회 귀중

붙임5.

사단법인 한국국제사법학회 임원진(2024-2026)  
부회장 · 집행이사 선임 · 임명안(2025. 3.)

#### 부회장

최성수(동아대학교 법학전문대학원 교수)  
오재성(의정부지방법원 부장판사)  
이규호(중앙대학교 법학전문대학원 교수)  
배형원(법원행정처 차장)  
장준혁(성균관대학교 법학전문대학원 교수)  
오석웅(청주대학교 법과대학 교수)  
천창민(서울과학기술대학교 글로벌테크노경영전공 교수)  
이세인(부산대학교 법학전문대학원 교수)  
이철원(김 · 장 법률사무소 변호사)

#### 총무이사

황윤정(로이어황 법률사무소 변호사)

#### 연구이사

이필복(법원행정처 사법정책심의관)  
이종혁(서울대학교 법학전문대학원 교수)

#### 국제이사

김호(인천대학교 법과대학 교수) [중국]  
이상우(인하대학교 AI · 데이터법정책학과 초빙교수) [중국]  
김문숙(일본 甲南大学 교수) [일본]  
이언호(일본 九州大学 교수) [일본]  
김성호(국립부경대학교 법학과 교수) [독일]  
장지용(법원행정처 국제교류추진단장) [영미]

#### 편집이사

이주연(한양대학교 법학전문대학원 교수)

#### 기획이사

이창현(법무법인 태평양 변호사)  
김영석(창원지방법원 통영지원 부장판사)

**섭의이사**

이의영(광주고등법원 고법판사)

**재무이사**

김효정(사법정책연구원 연구위원)

**홍보이사**

권혁준(서울고등법원 고법판사)

윤석준(법무법인 피터앤김 변호사)

**상임이사**

김태형(법무부 형사기획과장, 전 법무부 국제법무과장)

김은실(대법원 국제심의관)

**사무국장**

이현규(법률사무소 안시 변호사)

HCCH Asia Pacific Week 2025 프로그램(안)

6.25.(수)		6.26.(목)		6.27(금)	
09:00	VIP 티타임				
	개회사 : 법무부장관 환영사 : HCCH 사무총장 축사 : 국제사법학회장 / 사법정책연구원장 / 대한법회회장 / 형사법무정책연구원장 / 사초 구청장	09:30	HCCH의 현안(사무총장) 아태지역 현안(ROAP 대표) + 기타 (헨드북 개정 기념식, 서초구 ‘아태사법정의 허브’ 소개 등)	09:30	CBDC Markets에 관한 국제사법 쟁점
10:00	휴식 및 단체 사진 촬영				
10:30	입양협약	10:50	휴식	10:50	휴식
12:00	오찬	11:00	송달/증거조사 협약	11:00	디지털 자산의 국제사법 쟁점
13:30	아동탈취, 보호협약	12:00	오찬	12:00	폐회식 및 오찬
15:00	휴식				
15:30	아동부양협약	13:30	관할권 작업		
		15:00	휴식		
		15:30	제판협약, 관할합의협약		
		17:00	만찬 또는 시티투어 (VIP 등 대상)		



## 변호사시험법 일부개정법률안 (권철승의원 대표발의)

의안 번호	4288
----------	------

발의연월일 : 2024. 9. 25.

발 의 자 : 권철승 · 김준혁 · 조인철  
이기현 · 송옥주 · 박 정  
윤종균 · 강득구 · 이성윤  
전용기 · 임미애 의원  
(11인)

### 제안이유 및 주요내용

현행법은 변호사시험의 선택과목으로 국제법, 국제거래법, 노동법, 조세법, 지적재산권법, 경제법, 환경법 등 7개 과목을 규정하고, 응시자는 이 중 1개 과목을 선택하여 시험에 응시하도록 규정함.

그런데 과목별로 난이도의 차이에 대한 지적이 있고, 일부 과목은 다른 자격증의 시험 과목과 중복되기도 함. 따라서, 일부 과목에 응시자가 편중되어 선택과목 폐지의 의견이 제기되고 있는데, 일선 법학전문대학원뿐만 아니라 교육부, 법무부 등도 개선의 필요성을 공감하고 있는 상황임.

이에 선택과목을 폐지하여 응시자의 학습권을 보장하고, 일선 교육기관의 정상적 학사운영의 어려움을 완화하려는 취지임(안 제9조).

법률 제 호

## 변호사시험법 일부개정법률안

변호사시험법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제9조제1항제4호 및 같은 조 제2항을 각각 삭제하고, 같은 조 제4항 중 “제2항에 따른 시험과목을 신설·폐지하거나, 제3항에”를 “제3항에”로 한다.

## 부 칙

이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

## 신 · 구조문대비표

현 행	개 정 안
<p>제9조(시험과목) ① 시험과목은 다음 각 호와 같다.</p> <p>1. ~ 3. (생 략)</p> <p>4. <u>전문적 법률분야에 관한 과목으로 응시자가 선택하는 1개 과목</u></p> <p>② <u>제1항제4호에 따른 전문적 법률분야에 관한 과목의 종류는 대통령령으로 정한다.</u></p> <p>③ (생 략)</p> <p>④ <u>제2항에 따른 시험과목을 신설·폐지하거나, 제3항에 따라 시험과목의 출제 범위를 변경할 경우에는 해당 과목의 시험 예정일부터 역산(逆算)하여 2년 이상의 유예기간을 두어야 한다.</u></p>	<p>제9조(시험과목) ① ----- -----.</p> <p>1. ~ 3. (현행과 같음)</p> <p><u>&lt;삭 제&gt;</u></p> <p><u>&lt;삭 제&gt;</u></p> <p>③ (현행과 같음)</p> <p>④ <u>제3항에</u>----- ----- ----- ----- ----- -----.</p>

## 변호사시험법 일부개정법률안 (박균택의원 대표발의)

의안 번호	8189
----------	------

발의연월일 : 2025. 2. 17.

발 의 자 : 박균택 · 김준혁 · 맹성규  
김주영 · 김승원 · 양부남  
한민수 · 추미애 · 박지원  
박정현 · 박해철 · 한준호  
의원(12인)

### 제안이유 및 주요내용

현행법은 변호사시험의 시험과목을 공법, 민사법, 형사법 및 전문적 법률분야에 관한 과목(이하 “선택과목”)으로 하고, 합산한 총득점으로 합격여부를 정하고 있음.

그런데 선택과목의 경우 개별 선택과목에 따라 요구되는 학습량이 상이하고 수험생 개인의 배경에 따른 과목별 유불리가 발생하는 등의 이유로 응시자의 과목 선택이 특정 과목에 편중되어, 다양한 전문분야의 법조인을 양성하고자 하는 로스쿨 제도 도입 본래의 취지가 몰각되고 있다는 지적이 있음.

실제로 국제법, 국제거래법, 노동법, 조세법, 지적재산권법, 경제법, 환경법 등 7개 선택과목 중에서 국제거래법, 환경법, 국제법 등 3가지 과목에 80%가 넘는 응시자가 몰려있고, 전국 로스쿨에서 선택과목 자

체가 폐강되거나 교수 채용도 중단되는 등 학문의 위기로 이어지는 상황임.

이에 변호사시험에서 선택과목에 대해서는 법조윤리시험과 마찬가지로 그 점수를 총점에 합산하지 않고 일정한 합격선 이상의 점수를 얻었는지 여부만을 평가하도록 하여 응시생들이 관심 있는 과목을 수강할 수 있도록 하고, 로스쿨 제도 도입 취지에 부합하는 변호사시험 제도가 운영될 수 있도록 하고자 함(안 제10조).

## 변호사시험법 일부개정법률안

변호사시험법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제10조제2항 본문 중 “논술형 필기시험”을 “논술형 필기시험(제9조제1항제4호의 과목에 대한 시험은 제외한다)”로 하고, 같은 항 단서 중 “각 과목 중”을 “각 과목(제9항제1항제4호의 과목은 제외한다) 중”으로 하며, 같은 조 제3항 중 “법조윤리시험은 합격 여부”를 “제9조제1항제4호의 과목에 대한 시험과 법조윤리시험은 각각 합격 여부”로 하고, 같은 조 제4항 중 “법조윤리시험의 합격에 필요한 점수”를 “제9조제1항제4호의 과목에 대한 시험과 법조윤리시험의 합격에 각각 필요한 점수”로 한다.

## 부 칙

이 법은 공포한 날부터 시행한다.

## 신 · 구조문대비표

현 행	개 정 안
<p>제10조(시험의 합격 결정) ① (생략)</p> <p>② 시험의 합격은 선택형 필기시험과 <u>논술형 필기시험</u>의 점수를 일정한 비율로 환산하여 합산한 총득점으로 결정한다. 다만, <u>각 과목 중 어느 하나</u>라도 합격최저점수 이상을 취득하지 못한 경우에는 불합격으로 한다.</p> <p>③ <u>법조윤리시험은 합격 여부</u>만을 결정하고, 그 성적은 제2항의 총득점에 산입하지 아니한다.</p> <p>④ 선택형 필기시험과 논술형 필기시험 간의 환산비율, 선택형 및 논술형 필기시험 내에서의 각 과목별 배점비율, 각 과목별 필기시험의 합격최저점수, <u>법조윤리시험의 합격에 필요한 점수</u>, 성적의 세부산출방법, 그 밖에 시험의 합격 결정방법은 대통령령으로 정한다.</p>	<p>제10조(시험의 합격 결정) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- -----<u>논술형 필기시험(제9조 제1항제4호의 과목에 대한 시험은 제외한다)</u>----- -----<u>각 과목(제9항제1항제4호의 과목은 제외한다) 중</u>----- ----- -----.</p> <p>③ <u>제9조제1항제4호의 과목에 대한 시험과 법조윤리시험은 각각 합격 여부</u>----- ----- -----.</p> <p>④ ----- ----- ----- ----- ----- ----- <u>제9조제1항제4호의 과목에 대한 시험과 법조윤리시험의 합격에 각각 필요한 점수</u>----- -----.</p>

변호사시험법 일부개정법률안  
(김준혁의원 대표발의)

의안 번호	8601
----------	------

발의연월일 : 2025. 2. 28.

발 의 자 : 김준혁 · 박수현 · 이수진  
강경숙 · 진선미 · 권칠승  
윤종오 · 김문수 · 황명선  
황운하 · 김동아 의원  
(11인)

제안이유

현행법은 변호사시험의 선택과목으로 7개 과목(국제법, 국제거래법, 노동법, 조세법, 지적재산권법, 경제법, 환경법)을 규정하고, 응시자는 이 중 1개 과목을 선택하여 시험에 응시하도록 하고 있음.

그런데 과목별로 학습량, 시험 난이도, 표준점수의 차이에 따른 유불리가 있어 특정 과목에 응시자가 편중되고 있고, 이로 인해 많은 문제가 발생하고 있음. 일선 법학전문대학원은 물론 변호사협회, 교육부, 법무부 모두 제도개선의 필요성에 대해서는 공감하고 있는 상황임. 이를 해결하기 위한 방법으로는 변호사시험 선택과목의 폐지 또는 Pass/Fail로의 전환 및 학점이수제의 도입 등 다양한 의견이 제시되고 있음.

이에 「변호사시험법」을 개정하여 선택과목에 대한 Pass/Fail 제도를 도입하고(안 제10조), 이와 더불어 「법학전문대학원 설치·운영에

관한 법률」을 개정하여 학점이수제를 도입하려는 것임.

## 주요내용

- 가. 제9조제1항제4호에 따른 전문적 법률분야에 관한 과목의 시험 성적은 시험의 합격 결정 시 기준이 되는 총득점에 산입하지 않도록 하고, 합격 여부만을 결정하도록 함(안 제10조).
- 나. 전문적 법률분야에 관한 과목의 시험에 Pass/Fail 제도를 도입하는 것은 시험준비나 시험결과에 상당한 영향을 미칠 수 있는 점을 고려하여 시행일에 최소 1년의 유예기간을 두도록 함(부칙 제1조).
- 다. 변호사시험의 실시 시기와 변호사시험의 합격자 발표 시기에 차이가 있고, 개정법의 적용 여부는 시험준비나 시험결과에 상당한 영향을 미칠 수 있는 점을 고려하여 이 법 시행 전 실시된 시험에 대하여는 시험의 합격 결정 시 종전의 규정에 따르도록 시행일에 관한 특례를 정함(부칙 제2조).

## 변호사시험법 일부개정법률안

변호사시험법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제10조제1항 후단 중 “제14조에”를 “법무부장관은 제14조에”로, “들어야”를 “들어 결정된 합격자 규모를 지체없이 공고하여야”로 하고, 같은 조 제2항 본문 중 “필기시험”을 “필기시험(제9조제1항제4호에 따른 전문적 법률분야에 관한 과목의 시험은 제외한다)”로 하며, 같은 항 단서 중 “중”을 “(제9조제1항제4호에 따른 전문적 법률분야에 관한 과목은 제외한다) 중”으로 하고, 같은 조 제3항 중 “법조윤리시험은”을 “제9조제1항제4호에 따른 전문적 법률분야에 관한 과목의 시험과 법조윤리시험은”으로 하며, 같은 조 제4항 중 “법조윤리시험의”를 “제9조제1항제4호에 따른 전문적 법률분야에 관한 과목의 시험과 법조윤리시험의”로 한다.

## 부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다. 다만

제10조제1항의 개정규정은 공포한 날부터 시행한다.

제2조(시행일에 관한 특례) 부칙 제1조에도 불구하고 이 법 시행 전

실시된 시험에 대하여는 시험의 합격 결정 시 종전의 규정에 따른다.





법학전문대학원 설치·운영에 관한 법률 일부개정법률안  
(김준혁의원 대표발의)

의안 번호	8575
----------	------

발의연월일 : 2025. 2. 28.

발 의 자 : 김준혁·박수현·이수진  
강경숙·진선미·권칠승  
윤종오·김문수·황명선  
황운하·김동아 의원  
(11인)

제안이유

현행법은 변호사시험의 선택과목으로 7개 과목(국제법, 국제거래법, 노동법, 조세법, 지적재산권법, 경제법, 환경법)을 규정하고, 응시자는 이 중 1개 과목을 선택하여 시험에 응시하도록 하고 있음.

그런데 과목별로 학습량, 시험 난이도, 표준점수의 차이에 따른 유불리가 있어 특정 과목에 응시자가 편중되고 있고, 이로 인해 많은 문제가 발생하고 있음. 일선 법학전문대학원은 물론 변호사협회, 교육부, 법무부 모두 제도개선의 필요성에 대해서는 공감하고 있는 상황임.

제도개선의 방법으로는 변호사시험 선택과목의 폐지 또는 Pass/Fail로의 전환 및 학점이수제의 도입 등 다양한 의견이 제시되고 있음.

이에 「변호사시험법」을 개정하여 선택과목에 대한 Pass/Fail 제도를 도입하고, 이와 더불어 「법학전문대학원 설치·운영에 관한 법률」을 개정하여 학점이수제를 도입하려는 것임(안 제19조).

## 주요내용

- 가. 법학전문대학원 석사학위과정의 이수에 필요한 학점에 「변호사시험법」 제9조제1항제4호에 따른 전문적 법률분야에 관한 과목의 학점이 포함되도록 함(안 제19조제2항 및 제3항).
- 나. 법학전문대학원에서 전문적 법률분야에 관한 과목의 강의 개설 및 수강은 2학년부터 이루어지고 있는 점을 고려하여 시행일을 정하고 경과규정을 둠(안 부칙 제1조부터 제3조까지).

## 법학전문대학원 설치·운영에 관한 법률 일부개정법률안

법학전문대학원 설치·운영에 관한 법률 일부를 다음과 같이 개정한다.

제19조제2항 및 제3항을 각각 제4항 및 제5항으로 하고, 같은 조에 제2항 및 제3항을 각각 다음과 같이 신설한다.

- ② 제1항에 따른 석사학위과정의 이수에 필요한 학점에는 「변호사 시험법」 제9조제1항제4호에 따른 전문적 법률분야에 관한 과목의 학점이 포함되어야 한다.
- ③ 제2항의 전문적 법률분야에 관한 과목의 학점의 인정범위, 최소 이수 학점, 이수 조건에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

## 부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날 이후 시작되는 학년도부터 시행한다.

제2조(이수학점에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 법학전문대학원에 재적 중인 사람(이 법을 공포한 해에 법학전문대학원에 입학한 사람은 제외한다)에 대해서는 제19조제2항 및 제3항의 개정규정에도 불

구하고 종전의 규정에 따른다.

제3조(이수학점에 관한 적용례) 제19조제2항 및 제3항의 개정규정은  
이 법을 공포한 해에 법학전문대학원에 입학한 사람부터 적용한다.

