

**항공기 연착과 Regulation (EC)
No. 261/2004의 적용기준**
- 영국 Royal Courts of Justice의
Emirates 사건을 중심으로 -

이창재*

목 차

- I. 서설
- II. 사안의 개요
- III. 주요 쟁점별 연구
- IV. 시사점
- V. 결어

* 조선대학교 무역학과 조교수, 법학박사.

I. 서설

오늘날 항공운송을 이용하는 많은 승객들이 여러 이유에서 환승편을 이용한다. 우리나라 공항을 비롯한 세계 여러 공항들은 이러한 환승객을 유치하여 이른바 허브공항을 구축하는데 열을 올리고 있는 실정이다.¹⁾ 하나 이상의 항공편이 이용되는 환승운송 중에서 단일 항공사에 의해 모든 운송계약이 이행되는 직접 연결편(directly connecting flight)은 운송과정에서 발생하는 법적 책임을 판단함에 있어서 직항편과 달리 볼 이유가 없을 것이다. 그런데 일견 당연해 보이는 이와 같은 관념이 지연도착을 판정하는 기준과 관련하여 최근 영국의 고등법원(Royal Courts of Justice)에서 논란이 되었다.

사안에서 최종 목적지에 승객이 도착되었는지 여부를 판단함에 있어서 연결편을 포함하는 전체 항공여정이 고려되어야 한다는 주장과, 그에 대한 반론으로, 첫 번째 항공편에 발생한 도착만이 항공사의 책임을 판정하는 고려의 대상이 되어야 한다는 주장이 대립되었다. 이러한 다툼은 유럽연합(EU)의 항공소비자 보호에 관한 Regulation (EC) No. 261/2004²⁾ (이하에서는 “Regulation 261” 혹은 “Regulation”으로 지칭함)의 적용범위에 관한 것이었다.³⁾ 즉, 첫 번째 항공운송은 EU지역의 공항을 이륙한 항공편이었고, 두 번째 항공운송은 EU가 아닌 다른 지역에서 운항되었고 더욱이 해당 운송인이 EU에서 설립된 항공사가 아니므로 환승 이후의 항공운송에 관해서는 Regulation 261의 적용이 배제된다고 주장하였던 것이다.

본 논문은 이와 같이 연결편에 의한 항공운송 계약의 이행에서 발생한 지연

1) “인천공항 세계 10대 환승공항 목표 시작부터 빨간불”, 시사저널 2016년 4월 11일 기사 참고.
<http://www.sisapress.com/journal/articlePrint/149100>

2) 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.

3) Regulation 261 및 관련된 CJEU의 관례동향에 관한 선행연구로는 이창재, “항공소비자 보호제도의 입법방향”, 항공우주정책법학회 제32권 제1호(2017) ; 이창재, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권”, 항공우주정책법학회지 제30권 제2호 (2015) ; 이창재, “EU법상 항공소비자 보호에 관한 연구”, 법학논고 제49집 (2015) ; 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준 - 2008년 EU 사법재판소 C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia) 사건을 중심으로 -”, 항공우주정책법학회지 제29권 제2호 (2014) 등이 있다.

에 관한 Regulation 261의 적용범위가 문제되었던 사례와 유럽연합사법법원 (Court of Justice of the European Union, CJEU)⁴⁾의 판례를 검토할 목적에서 기술되었다. 해당 사례를 연구하는 것은 우리 국민과 항공사에게 시사하는 바가 적지 않을 것으로 생각된다. 우선 Regulation 261 규정에 따라, EU지역을 출발하는 모든 항공사를 이용하는 승객은 동 규정의 적용대상에 포함되므로 EU를 출발하는 우리 국적 항공사들은 Regulation의 직접적용을 받게 된다. 비록 지리적인 이유로 유럽을 출발하여 우리나라를 경유해서 타국으로 환승하는 여객이 사안에서 문제가 되었던 중동지역과 비교할 때 절대적으로 많지는 않을 것으로 생각되지만, 해당 규정의 의미와 판례동향은 분명히 참고가 필요할 것으로 본다. 나아가 그 서문에서 천명하고 있는 바와 같이 Regulation 261은 기본적으로 항공운송인 보다 소비자인 여객의 권리보호에 친화적인 판례를 다수 도출하고 있는 바, 우리나라의 항공소비자 보호를 위한 법제연구에도 본 연구는 좋은 참고가 될 수 있을 것으로 본다.

II . 사안의 개요

1. 사실관계⁵⁾

본 사안은 영국 리버풀법원(The Liverpool County Court)의 판결에 대해 항소된 별개의 2개 사건이 병합 심리되었다.

첫 번째 사안에서 원고(Miss Thea Gahan)는 아랍에미레이트(Untied Arab Emirates)에서 설립된 피고 Emirates항공사(이하 “피고 항공”)와 영국 맨체스터를 출발하여 아랍에미레이트 두바이를 경유해서 태국의 방콕을 최종 목적지로 하는 하나의 항공운송계약을 체결하였다. 맨체스터와 두바이까지의 거리는

4) CJEU는 통상 유럽연합사법법원 혹은 유럽사법재판소라고 지칭된다. 본 논문에서는 일반적으로 약칭되는 CJEU로 표기하고자 한다.

5) 이하에서 기술되는 사실관계는 사안의 공식 판결문(영문판)을 필자가 번역, 요약한 것이다. Gahan v Emirates and Buckley and ors v Emirates [2017] EWCA Civ 1530.

5,652.02km 이었는데, 원고가 탑승한 항공편은 두바이에 3시간 56분이 연착되었다. 첫 번째 비행구간의 연착에 따라 원고는 두 번째 비행구간 즉, 연결편에 탑승하지 못하였고 결국 최종 목적지 방콕에는 13시간 37분이나 지연되어 도착하였다. 원고는 Regulation 제7조에 따라 지연손해의 보상⁶⁾을 피고 항공사에 청구하였다. 하지만 1심 법원은 원고의 청구를 받아들이지 않았다. 대신 법원은 연결편으로 운송된 당해 전체 운송계약에서 첫 번째 운송만이 Regulation 261의 적용대상이고, 두바이와 방콕을 연결하는 두 번째 운송은 적용대상이 될 수 없다는 피고 항공사의 주장을 인용하였다. 그 결과 피고 항공사는 첫 번째 비행에 관한 연착에 따른 보상으로 300유로를 지급할 뿐이었다. 이러한 법원의 판단에 대해 원고는 항소하기에 이르렀다.

두 번째 사안도 마찬가지로 연결편을 이용한 운송이 문제되었다. 3명의 가족으로 구성된 원고는 영국의 맨체스터를 출발하여 두바이를 경유, 최종 목적지인 시드니까지 여행을 위해 피고 항공사와 하나의 운송계약을 체결하였다. 하지만 맨체스터와 두바이를 연결하는 첫 번째 운송구간에서 항공편이 지연 운항되어 2시간 4분의 연착이 발생하였고, 그 여파로 두 번째 항공편 출발시각 46분 전에 두바이 공항에 도착한 원고는 연결편 탑승이 불가능하게 되었다. 부득이 다음번 항공편으로 예약조정을 시도하였지만, 결과적으로 최종 목적지 시드니에는 당초 예정시각 보다 16시간 39분이나 연착되었다. Regulation 261에 따른 지연손해의 보상을 청구한 원고 주장에 대해 피고 항공사는 첫 번째 운송구간만이 Regulation의 적용범위에 포함되고, 첫 번째 운송구간에서의 지연시간을 고려할 때 Regulation에 따라 어떠한 보상책임도 발생하지 않는다고 주장하였다. 하지만 1심 법원은 피고의 주장을 배척하고 원고 각각에 대해 505.31 유로의 보상금 지급을 명하였다. 법원은 피고의 주장대로 Regulation 261의 문언상 ‘여정(journeys)’이라는 표현 대신에 ‘비행(flight)’이라는 단어를 사용하고 있는 것은 사실이지만, 규정상 분명히 최종 목적지(final destination)라는 단어가 존재하는 점에 주목하였다. 피고 항공사는, 사안에서의 두 번째 항공운송구간의 출발지와 도착지가 EU지역 밖이므로 Regulation 261을 적용하는 것은 역외

6) 본 논문에서 기술되는 내용으로 Regulation 261은 손해의 배상이 아닌 손실의 보상을 다루고 있으므로 이하에서 사용되는 지연손해는 배상이 아닌 보상의 대상이 됨을 미리 밝힌다.

적용 관할(extra-territorial jurisdiction)을 인정하는 것이어서 부당하다고 주장하였지만, 법원은 그러한 피고 항공사의 주장을 받아들이지 않았다. 결국 두 번째 항공운송의 지연은 첫 번째 항공운송의 연착의 파급으로 인한 것이고, 첫 번째 항공운송의 출발지가 EU지역이었으므로 전체 운송구간의 연착에 관하여 Regulation 261을 적용하는 것이 역외적용 관할에 해당하지 않는다는 원고의 주장이 받아들여진 것이다.

위와 같이 유사한 사안들에 관한 1심 법원의 상반된 판단에 따라 두 사건은 병합되어 항소심의 판단을 받게 되었다.

2. 당사자의 주장

(1) 피고의 주장

피고 항공사는 사안에서의 지연운항 여부를 판단함에 있어서 EU지역을 출발한 첫 번째 항공운송편만 고려되어야 한다고 주장하였다. 첫 번째 항공운송 이후의 연결편에 의한 운송은 별도로 Regulation 261의 요건을 만족하는지 여부를 검토하여 만약 적용요건에 부합하지 않는 경우에는 지연운항 판단에서 배제되어야 한다는 의견을 내세웠던 것이다.

이러한 주장은 CJEU가 과거 지연손해를 다룬 Schenkel 사건⁷⁾에서 ‘여정(journeys)’과 ‘비행(flights)’을 구별한 점에 착안한 것이었다. 동 사안에서는 독일의 뒤셀도르프를 출발하여 두바이를 경유, 필리핀 마닐라로 향하는 復便(return flight)에서 발생한 지연손해가 문제되었다. CJEU는 몬트리올협약⁸⁾의 해석상 그와 같은 전체 항공운송이 하나의 운송계약으로 체결되었다면 개별구간 운송, 즉 마닐라를 출발하여 두바이를 경유해서 뒤셀도르프를 가는 往便(outward flight), 그리고 뒤셀도르프를 출발하여 두바이를 경유해서 마닐라로 가는 復便(return flight)은 각각 별도의 여정(journeys)이라 할 수 있고 여행의 단위(a unit of travel)인 비행(flights)이 될 수 없다고 판단하였던 것이다. 그런데

7) (C-173/07) Emirates Airlines - Direktion für Deutschland v. Schenkel [2008] ECR I-05237.

8) Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, opened for Signature at Montreal on 28 May 1999. (ICAO Doc No 4698).

Regulation 261에서 지연운항을 규정한 제6조에서는 여정을 뜻하는 *journeys*가 아닌 비행편을 뜻하는 *flights*가 사용되었다.⁹⁾ 이점에서 본 사안의 피고는 지연 운항 여부의 판단이 복수의 항공편으로 이루어진 *journeys*가 아닌 개별 항공운송 즉, *flights*로 판단되어야 한다고 주장하였다. 즉, 연결편이 포함된 운송의 경우 첫 번째 운항구간과 두 번째 운항구간은 서로 다른 *flights*이므로 연착의 판단에 있어서도 구별되어야 한다고 주장하였던 것이다.

Regulation 261의 지연규정의 해석에 관한 내용이 피고 항공사의 주위적 청구취지였다면, 예비적 청구취지로 피고 항공사는 자신이 EU지역 소속 항공사(Community air carrier¹⁰⁾)가 아니라는 점을 부각시켰다. 과거 (C-11/11) *Air France SA v Folkerts* [2013] 사건에서 CJEU가 연결편을 포함한 전체 항공운송 여정을 기준으로 지연여부를 판단하였던 적이 있었지만 그 사안에서의 피고 항공사는 자신들과 달리 EU지역 항공사(Community carrier)이었으므로 해당 판례는 이번 사건과 차이가 있다고 주장하였다.

나아가 피고 항공사는 몬트리올협약에 근거하여 CJEU가 非 EU항공사(Non-community air carrier)인 자신들에 대해 보상의무를 부과할 수 없다고 주장하였다. 몬트리올협약에서 규정하고 있는 적용요건을 무시한 채 보상의무를 강제하는 것은 법정지(영국)의 법을 고려하지 않는 결과가 된다는 것이다. Regulation 261과 달리 몬트리올협약은 영국이 가입한 국제협약으로 국내법(domestic law)과 동일한 효력이 있고, EU항공사가 아닌 자신들의 보상의무 인정여부도 Regulation 261이 아닌 영국 국내법¹¹⁾에 따라야 한다고 주장하였다.

마지막으로 非 EU항공사인 자신들에게 EU의 법규인 Regulation 261을 적용하는 것은 역외적용의 원칙(extraterritoriality principle)에 위반된다고 주장하였다. 즉, 손해배상청구의 원인이 된 사건이 역내에서 발생하였던 경우에 한하여 그 규정이 원용되어야 하는데, 사안에서 청구의 원인이 된 사건은 시간적으로 원고인 승객이 최종 목적지 도착 전까지는 손해가 발생되지 않았고, 장소적으

9) Regulation[Article 6 - Delay] 1. When an operating air carrier reasonably expects a **flight** to be delayed beyond its scheduled time of departure:.....

10) Regulation 2027/97에 규정된 정의는 다음과 같다. Article 2. 1. (b) 'Community air carrier' shall mean an air carrier with a valid operating licence granted by a Member State in accordance with the provisions of Regulation (EEC) No 2407/92.

11) Carriage by Air Act 1961.

로도 최종 여정을 끝마친 곳(최종 목적지)에서 비로소 손해가 발생되었는데 그 장소는 EU법의 적용을 받지 않는 곳이기 때문이다.

(2) 원고의 주장

원고 측은 첫 번째와 두 번째 운항편의 지연이 서로 연결되어 있으므로 결과적으로 Regulation 261에 따른 보상을 받을 수 있다고 주장하였다. 이러한 원고들의 주장은 지연손해에 관한 CJEU의 선례인 Sturgeon사건¹²⁾에 따른 것이다. 그 사례에서 법원은 최종목적지에 예정된 시각보다 늦게 도착한 것으로 인해 승객이 불편을 겪는 측면에서는 운항취소와 운항지연이 동일하므로 명문규정의 부재에도 불구하고 운항지연에 따른 항공사의 금전보상책임을 인정하였다. 또한 CJEU는 Folkerts사건¹³⁾에서 지연손해의 발생여부는 승객이 실제로 최종목적지에 도착한 시각을 기준으로 산정되어야 한다고 판단하였는데, 이 또한 원고 측 주장의 근거가 되었다. 나아가 몬트리올협약과의 관계에 대해서는 Nelson사건¹⁴⁾이 인용되었는데, 그 사건에서 CJEU는 Regulation 261에서 규정하고 있는 지연손해와 몬트리올협약 제19조에서 규정하고 있는 지연손해가 본질적으로 상이하다고 판결하였다.

또한 원고는 Regulation 261에 관한 유럽연합 집행위원회(European Commission)의 해석지침(Interpretative Guidelines)에 따라 운항지연의 판단에 있어서 연결편이 사용된 경우 모든 항공편을 고려하고, 승객의 최종 목적지 도착시각을 기준으로 지연여부가 판단되어야 한다고 주장하였다. 피고 항공사와 달리 원고는 Regulation 261을 본 사안에 적용하는 것이 역외적용의 원칙을 위반하는 것이 아니라고 주장하였다.

12) Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07); Stefan Bock Cornelia Lepuschitz v. Air France SA (C-432/07). JUDGMENT OF THE COURT (Fourth Chamber) November 19, 2009. 본 사안에서 CJEU는 유사한 2건의 사례를 병합하여 심리하였다.

13) Air France SA v Folkerts [2013] (C-11/11).

14) Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson v. Deutsche Lufthansa AG (C-581/10); TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association v. Civil Aviation Authority (C-629/10). JUDGMENT OF THE COURT (Grand Chamber) 23 October 2012. 본 사안에서 CJEU는 유사한 2건의 사례를 병합하여 심리하였다.

3. 법원의 판단

본 사안들의 병합심리에서 법원은 다음과 같이 판단하였다.

첫째, 하나 이상의 연결편으로 이루어지는 항공운송계약에서 지연손해를 판단하는 기준은 최종 목적지의 도착시간이 되어야 한다. 따라서 항공사가 운송계약 이행을 위해 하나 이상의 연결항공편을 제공한 경우 Regulation에 따른 지연손해 보상여부의 결정에 있어서 항공사에 의해 제공된 모든 항공편을 계약목적 달성을 위한 하나의 수단으로 고려하여야 한다.

둘째, Regulation 261은 EU소속이 아닌 항공사에 대해서도 적용되며, 특히 제1운항편(flight 1, 첫 번째 운항구간)의 도착과 제2운항편(flight 2, 두 번째 운항구간)의 출발이 모두 EU지역이 아니라는 점이 Regulation 261의 적용을 배제하지는 아니한다. 따라서 제1운항편의 도착지가 EU지역이 아니므로 본 사안은 Regulation 261의 적용관할을 벗어나게 된다는 피고 항공사의 주장은 이유 없다. 사안에서 제1운항편의 출발지가 EU지역이었던 점은 Regulation 261의 적용사유로 충분하다. 동일한 이유로 출발지와 최종 목적지가 EU지역이 아닌 운송계약이 하나 이상의 연결편으로 구성되었고, 그 중 어느 중간기항지가 EU지역이었다고 하더라도 이러한 운송에 대해서는 Regulation 261이 적용되지 아니한다.

셋째, EU법규는 몬트리올협약이 규정하지 아니하는 부분에 관하여 규율할 수 있다. 따라서 EU소속이 아닌 항공사의 책임은 EU법규 즉, Regulation 261이 아닌 국내법 혹은 몬트리올협약에 따라 규율되어야 한다는 피고 항공사의 주장은 이유 없다. 마찬가지로 CJEU의 판결이 국내(영국)법원의 판결과 충돌한다고 하더라도, Regulation 261의 해석에 관한 내용이라면 CJEU의 판례가 EU회원국 국내법원에 대해 구속력을 가지게 된다.

Ⅲ. 주요 쟁점별 연구

1. Regulation 261의 주요 내용

유럽연합이 제정하여 시행하고 있는 Regulation(EC) No. 261/2004(“Regulation 261”)는 항공소비자 특히, 여객의 보호를 목적으로 한다. 비자발적 탑승거부(denied boarding), 운항취소, 운항지연과 관련하여¹⁵⁾ 몬트리올협약이 규정하고 있는 손해가 아닌 여객의 ‘불편’에 관한 보상을 다루고 있는 점에서 몬트리올협약 보다 한 단계 높은 강화된 수준의 보호수단을 제공하고 있는 점이 특징이다. 본 사안에서 문제된 지연운항과 관련하여 Regulation 261의 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 사안에서 가장 쟁점이 되었던 최종목적지(final destination)에 관한 정의규정이다. Regulation 261에 따르면 승객이 출발지 공항 탑승수속 카운터에서 제공받은 항공권 상에 인쇄되어 있는 도착지가 최종 목적지가 된다. 그리고 운송이 직항편이 아닌 연결편에 의해 이루어진 경우에는 마지막 항공편의 도착공항이 최종 목적지이다.¹⁶⁾ 이때 예정과 달리 대체편이 활용되어 승객수송이 이루어졌지만 당초의 최종목적지 도착시각이 여전히 준수되었다면 그러한 대체편의 이용여부는 고려사항이 되지 아니한다.¹⁷⁾

둘째, Regulation 261의 적용범위도 사안에서 문제되었다. 이에 관해 Regulation은 (a) 유럽연합(EU) 회원국 영토의 공항에서 출발하는 모든 항공편에 탑승한 승객에게 적용되고, (b) EU 비회원국에 존재하는 공항에서 출발하여 EU 회원국 국적의 항공사(Community air carriers)를 이용하여 회원국 영토로 향하는 승객에게 적용된다고 규정되어 있다(Regulation 제3조 제1항). 예컨대 어느 승객이 EU지역의 공항에서 최종 목적지 한국으로 출발하는 모든 항공편을 이용할 때 Regulation의 적용대상이지만, 우리나라를 출발하여 EU지역으로 여행할 때에는 우리나라 국적 항공사를 이용한 경우는 제외되고 EU지역 항공사를 이용하는 경우에만

15) Regulation 서문 제1조 참조.

16) Regulation 제2조 (h)항 참고.

17) Id. 당초 운송계약과 상이한 대체편이 사용되었다는 점은 중요하지 않다는 의미로 해석된다.

Regulation의 적용을 받게 되는 것이다. EU회원국 항공사인지 여부 판단에 관해서는 여러 가지 기준이 사용될 것이지만, 대체로 해당 항공사의 운항허가(carrier's operating license)가 유럽연합 지역에서 발급되었는지 여부가 기준이 되어야 할 것이다.

셋째, Regulation 261의 금전보상청구권에 관한 내용이다. Regulation이 중점적으로 규율하는 대상은 제4조의 비자발적 탑승거부(Denied Boarding), 제5조의 항공편 운항취소(Cancellation), 그리고 제6조의 항공편의 지연운항(Delay)이다. 이러한 사건의 발생에 대해 승객은 제7조에 따른 금전손실보상청구권, 제8조에 규정된 항공운임의 환불 혹은 대체편의 제공 청구권, 제9조의 배려의무에 따른 각종 지원을 청구할 수 있다. 그런데 제7조의 금전손실 보상청구권과 관련하여서는 논란의 여지가 있다. Regulation 261에서 명문의 규정으로 비자발적 탑승거부와 운항취소에 대해서는 금전보상청구권을 인정하고 있지만, 운항지연에 관해서는 명문규정을 두고 있지 않기 때문이다. 이에 대해 CJEU는 운항지연에 관한 승객의 금전적인 보상청구권도 비자발적 탑승거부 혹은 운항취소와 동일하게 인정되어야 한다고 Sturgeon사건 혹은 Nelson사건에서 판단하였다.

넷째, Regulation 261에서 규정하고 있는 승객의 금전보상청구권은 승객의 최종목적지 도착시각을 기준으로 보상금액의 범위가 상이하다. 즉, (i) 비행거리가 1,500km 이하이면 250 유로, (ii) EU 역내 항공운송의 경우 비행거리 1,500km 초과하는 경우 그리고 그 밖의 모든 항공편의 경우 비행거리 1,500km 초과 3,500km 미만인 경우에는 400 유로, (iii) 그 밖의 모든 항공편의 경우 600 유로 이다(Regulation 제7조 제1항). 하지만 이러한 보상금액은 최종 지연시간이 일정 시간 이하인 경우에는 50%까지 감액될 수 있다. 즉, 승객의 실제 목적지 도착시각이 예정 도착시각과 비교하여 (i) 비행거리가 1,500km 이하인 항공편의 경우 2시간 이내, (ii) EU 역내 운송의 경우 비행거리 1,500km 초과 그리고 그 밖의 다른 모든 항공편의 경우 비행거리 1,500km 초과 3,500km 미만인 경우에는 3시간 이내, (iii) 그 밖의 모든 항공편의 경우 4시간 이내에 목적지에 도착하였다면 항공사는 위 보상액의 50%를 감액된다(Regulation 제7조 제2항).

2. 지연손해에 관한 CJEU의 판례동향

본 사안의 쟁점 중 하나는 예정된 항공편 지연에 대해 해당 항공사는 승객에게 Regulation 261에 따른 금전보상의무를 부담하는지 여부이다. 전술한 바와 같이 항공편의 지연운항에 관해서는 비자발적 탑승거부나 운항취소와 달리 Regulation 261이 명시적인 금전보상의무를 규정하지 않고 있어서 그 인정여부에 관하여 많은 논란이 있었다. 우선 CJEU가 인용한 지연손해에 관한 대표적인 판결인 *Sturgeon* 사건을 살펴보기로 한다.¹⁸⁾

원고는 피고 항공사로부터 독일 프랑크푸르트를 출발, 캐나다 토론토를 다녀오는 왕복항공권을 구매하였다. 그런데 귀국편 즉, 토론토를 출발하여 프랑크푸르트로 도착하는 항공편이 장시간 지연되었고 원고는 동일한 편명으로 운항된 대체편을 이용하여 예정 도착시각보다 25시간이나 지나서 목적지 프랑크푸르트로 당도할 수 있었다. 원고는 이러한 항공운송은 당초 예정된 항공편의 운항취소라고 주장하였고, 피고 항공사는 운항취소가 아닌 운항지연이라고 주장하였다. 해당 항공사는 EU지역인 프랑스에서 설립된 항공사였다.

이러한 당사자들의 주장에 대해 CJEU는 먼저 운항지연과 운항취소를 명확히 구분하는 입장을 취했다. 즉, 운항취소는 예정된 항공편이 전혀 운항되지 않는 것을 지칭하는 것으로 아무리 운항출발시각이 연기되더라도 그 항공편이 운항되었다면 이는 운항지연이지 운항취소가 될 수 없다고 판단하였다. 이러한 판단에 따르면 *Sturgeon* 사건의 항공편은 비록 25시간이나 뒤늦게 출발하였지만 운항취소가 아닌 운항지연이 될 뿐이고, Regulation 261에 따른 금전보상은 불가능할 수 있었다. 하지만 법원은 이에 그치지 않고 더 나아가 항공여객인 원고들의 권익을 보호하는 판결을 내렸다. 즉, 항공편이 장시간 지연된 경우 이는 운항취소와 달리 볼 것이 아니고 승객의 불편이 발생하였다는 점에서는 양자는 동일하므로, 운항지연에 관해서도 Regulation 제7조에 규정된 금전보상청구권이 인정된다고 판단하였던 것이다. 이는 Regulation 261의 전문 제2조에 천명된 항공소비자 권익의 두터운 보호를 실천한 것으로 해석된다. 또한 항공사

18) 이 사건에 관한 자세한 설명은 이창재, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권 - EU 및 프랑스 판례를 중심으로 -”, 항공우주정책법학회지 제30권 제2호 (2015. 12.), 256면 이하 참고.

와 승객 간의 균형을 유지하기 위해 항공사 측에 그러한 금전보상의무가 면제될 수도 있는 몇 가지 사정 중에서 전문 제15조에 따른 비정상적인 상황 (extraordinary circumstances)에 주목하였다.¹⁹⁾ 항공소비자 보호를 위해 운항지연에 따른 금전보상의무를 긍정하더라도 항공사가 그러한 지연의 원인이 비정상 상황이라는 점을 적극적으로 증명하는 경우에는 스스로 그 의무를 면할 수 있다고 판단하였던 것이다.

운항지연과 관련된 또 다른 사건으로 Nelson사건을 살펴보면 다음과 같다.²⁰⁾

원고는 독일 프랑크푸르트와 나이지리아를 왕복하는 항공권을 피고 항공사로부터 구입하였고, 피고는 EU지역인 독일에서 설립된 항공회사였다. 문제는 나이지리아를 출발하는 귀국편에서 발생하였는데 해당 항공편은 정상 운항되지 못하고 예정일의 익일에 이륙하여 결과적으로 예정 도착시각보다 24시간이나 지난 시점에 목적지 프랑크푸르트에 도착할 수 있었다. 앞서 살펴본 Sturgeon사건과 마찬가지로 사안의 항공편에 대해 승객은 운항취소를 주장하였고, 항공사는 운항지연을 주장하였다. 이러한 당사자들의 주장은 Regulation 261에서 운항지연에 관해서는 금전보상의무가 규정되어 있지 않은 이유로 추측된다.

이러한 원고와 피고의 대립되는 주장에 대해 법원은 앞서 Sturgeon사건과 동일한 판단을 하였다. 즉, 운항취소나 운항지연이나 공히 시간적인 손실이 승객에게 발생하였다는 점에서 결과적으로 동일하게 취급되어야 하므로 운항지연에 관해서도 금전보상청구권이 인정되어야 한다는 것이다.

한편, 본 사안에서는 Regulation 261과 몬트리올협약의 충돌관계가 주로 다루어졌다. Regulation의 규정내용은 몬트리올협약이 천명하고 있는 국제항공운송인의 손해배상책임의 통일적 규율이라는 근본정신을 침해하고 있다고 피고 측이 주장하였기 때문이다. 하지만 법원은 운항지연이라는 사실에 관하여 Regulation 261이 규정하는 내용과 몬트리올협약이 규율하는 사항이 일치하지 않는다는 이유로 그러한 피고 항공사측의 주장을 일축하였다. 이러한 법원의

19) Regulation 261에 규정된 비정상 상황(extraordinary circumstances)에 관한 논의는 이창재, “EU법상 항공소비자 보호에 관한 연구 - McDonagh v. Ryanair 사례를 중심으로 -”, 경북대학교 법학연구원 『법학논고』 제49집 (2015.02) 415면 이하 참고.

20) 이 사건에 관한 개요는 이창재, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권 - EU 및 프랑스 판례를 중심으로 -”, 앞의 논문, 259면 이하 참고.

판단은 본 사안에서도 그대로 유지되었는데, 그 자세한 사항은 항을 바꾸어 살펴보기로 한다.

3. 몬트리올협약과의 충돌문제

사안에서 피고 항공사는 몬트리올협약이 배타적 적용조항에 근거하여 Regulation 261에 따른 지연손해에 관한 금전보상은 인정될 수 없다고 주장하였다. 이러한 피고의 주장은 전술한 바와 같이 다른 CJEU판결에서도 자주 제기된 내용이었다. 아래에서는 피고의 논거를 중심으로 주장의 타당성을 살펴보기로 한다.

(1) 법정지(영국)법의 적용 여부

먼저 피고는 EU지역 항공사가 아닌 자신들의 민사책임은 Regulation 261을 비롯한 EU법률이 아닌 다른 법률에 의해 판단되어야 하고, 본 사안의 법정지인 영국은 몬트리올협약의 가입국으로 그 협약을 국내법으로 입법하였으므로 영국 국내법²¹⁾에 따라 그 책임의 소재여부가 결정되어야 한다고 주장하였다.

실제로 영국항공운송법(Carriage by Air Act)은 제1조 제1항에서 “항공운송에 적용될 국제협약의 각 규정들은 영국 내에서 법률과 동일한 효력을 가진다. 이때 해당 항공운송에 사용된 항공기의 국적은 고려하지 아니한다.”고 규정하고 있다. 또한 동조 제5항은 그러한 국제협약에는 1955년 헤이그 의정서(Hague Protocol 1955),²²⁾ 1975년 몬트리올 제4 추가의정서(Montreal Additional Protocol Number 4 of 1975),²³⁾ 그리고 1999년의 몬트리올협약(Montreal Convention 1999)이 포함된다고 밝히고 있다. 따라서 EU지역이 아닌 구간(첫 번째 사례에서는 두바이와 방콕 구간, 두 번째 사례에서는 두바이와 시드니 구간)이 非 EU항공사에 의해 운항된 본 사안에 대해서는 EU법률이 아닌 영국 항공운송법이 적

21) Carriage by Air Act 1961.

22) 영국항공운송법은 다음과 같이 표기하고 있다. Convention known as “the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955”.

23) 영국항공운송법은 Convention as further amended by Protocol No. 4 of Montreal, 1975로 표기하고 있다.

용되어야 한다고 피고는 주장하였던 것이다.

주지하는 바와 같이 EU와 영국(United Kingdom)은 공히 지난 2004년 몬트리올협약에 가입하였다. 그런데 영국의 몬트리올협약 가입은 몇몇 EU국가²⁴⁾와 마찬가지로 EU의 몬트리올협약 가입과 동시에 이루어졌다. 또한 영국은 그러한 EU국가들과 함께 몬트리올협약 가입과 관련하여 유보선언을 하였는데, 그 내용은 European Community 설립조약에 따라 협약에 의해 규율되는 몇 가지 사항에 관해서는 개별 가입국이 아닌 Community가 그 권한을 행사한다는 것이었다.²⁵⁾ 이러한 점을 고려하면 영국이 European Community의 지위를 유지하는 것을 전제로,²⁶⁾ EU와 달리 혹은 EU법률을 배제하고 몬트리올협약을 적용할 여지는 극히 없다고 판단된다.

더욱이 EU가입국으로서 부담하는 충실의무와 그 역할을 규정한 유럽연합기능에 관한 조약(TFEU²⁷⁾) 제351조에 따르면, EU 가입국은 EU의 국제적 의무이행에 역행하는 국내적 조치를 제거할 의무를 부담한다. 따라서 비록 몬트리올협약은 EU성립 이후에 등장한 규범이지만, EU가입국으로서 영국은 몬트리올협약의 준수를 목적으로 혹은 몬트리올협약이 반영된 국내법의 집행을 위해 EU 가입국으로서의 의무를 저버릴 수 없게 되는 것이다. 이러한 제351조의 의무는 사법적 판단에도 영향을 미치게 되는데, 예컨대 Regulation 261의 해석에 관한 CJEU의 판례는 영국 국내법원에 대해서도 구속력을 가지게 된다.²⁸⁾

따라서 피고의 주장은 EU법률이 적용될 사안에 관하여 EU법률이 아닌 개별 국가의 국내법이 우선 적용되어야 한다는 것이므로, 타당하지 않게 된다.

24) 예컨대 벨기에, 덴마크, 프랑스, 독일, 아일랜드, 이탈리아, 스웨덴 등이 그러하다. 상세한 내용은 ICAO 웹사이트 참고. <https://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx> (2017년 11월 25일 방문).

25) 본문의 내용은 다음과 같다. “Upon signature of the Convention, this State, Member State of the European Community, declared that, “in accordance with the Treaty establishing the European Community, the Community has competence to take actions in certain matters governed by the Convention”.

26) 참고로 본 사안은 영국의 EU 탈퇴(이른바 브렉시트 Brexit)선언 이전에 발생한 것으로, 판결문상 그에 관해서는 언급은 없었다. 따라서 본고에서도 영국이 여전히 EU소속 국가인 것으로 가정하고 논의를 계속해 나가기로 한다.

27) Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union.

28) Dawson v Thomson Airways Ltd [2015] WLR 883.

(2) Regulation 261과 몬트리올협약의 적용범위

피고의 주장의 요지는, 사안의 운송인이 EU지역 항공사가 아닐 뿐만 아니라 지연손해가 발생한 두 번째 항공운송구간도 EU지역이 아니었으므로 Regulation 261이 아닌 법정지 법률로 몬트리올협약이 적용되어야 한다는 것이다.

기본적으로 Regulation 261은 EU지역의 항공소비자 보호를 목적으로 제정된 것으로 비단 EU지역에서 설립된 항공사(Community air carriers, EU항공사)만이 적용대상이 되는 것은 아니다. 전술한 바와 같이, Regulation은 (a) EU 회원국 영토의 공항에서 출발하는 모든 항공편에 탑승한 승객에게 적용되고, (b) EU 비회원국에 존재하는 공항에서 출발하여 EU 항공사를 이용하여 회원국 영토로 향하는 승객에게 적용된다. 따라서 EU지역을 출발하는 항공운송에 관해서는 그 운송인이 EU 항공사가 아니라고 하더라도 여전히 적용범위에 포함되는 것이다.

한편, 피고는 Regulation 261의 대안으로 몬트리올협약의 적용을 주장하였으므로 협약의 적용범위를 살펴보기로 한다. 몬트리올협약은 제1조에서 그 적용범위를 규정하고 있는데, 협약이 적용되는 국제운송이라 함은 “운송의 중단 또는 환적이 있는지 여부를 불문하고, 당사자 간 합의에 따라 출발지와 도착지가 두 개의 당사국의 영역 내에 있는 운송, 또는 출발지와 도착지가 단일의 당사국 영역 내에 있는 운송으로서 합의된 예정 기항지가 타 국가의 영역 내에 존재하는 운송을 말한다. 이때 예정 기항지가 존재한 타 국가가 이 협약의 당사국인지 여부는 불문한다. 단일의 당사국 영역내의 두 지점 간을 수행하는 운송으로서 타 국가의 영역 내에 합의된 예정 기항지가 존재하지 아니하는 것은 이 협약의 목적상 국제운송이 아니다.”라고 규정하고 있다. 단일국가의 두 지점을 각각 출발지와 도착지로 설정하면서 타국에 존재하는 중간기항지를 가지는 운송²⁹⁾은 다소 예외적이라 할 것이므로, 통상 몬트리올협약에서 적용범위가 문제되는 것은 출발지와 도착지가 모두 협약의 가입국인 경우라고 할 수 있다.

본고에서 살펴보는 사건은 2개의 사건이 병합된 것이므로 각각의 여정이 피

29) 예컨대 미국 영토인 로스앤젤레스를 출발하여 역시 미국 영토인 괌을 여행하는 운송에서 중간 기항지로 대한민국 인천공항을 경유하는 운송계약이 이에 해당한다. 나아가 대한민국 인천을 출발하여 미국 로스앤젤레스를 갔다가 다시 귀국하는 운송계약도 단일 국가를 출발지와 도착지로 설정하고 중간 기항지를 타국으로 예정한 운송계약이라 할 것이다.

고의 주장대로 몬트리올협약이 적용될 사안인지 여부를 판단하면 다음과 같다.

첫 번째 사안(원고: Miss Thea Gahan)에서 원고는 피고 항공사와 편도운송계약을 체결하였는데, 출발지는 영국 맨체스터였고 경유지는 아랍에미레이트의 두바이, 그리고 도착지는 태국의 방콕이었다. 두 번째 사안(원고: Buckley가족)의 출발지와 경유지는 동일하고 도착지는 호주의 시드니였다. 몬트리올협약 규정에 따라 중간기항지가 협약의 가입국인지 여부는 고려하지 않기로 하고, 출발지와 도착지가 모두 협약의 가입국인 전제에서 본 사안에 관해 몬트리올협약이 적용 가능할 것이다. 호주는 지난 2008년 11월에 가입서를 기탁하여 2009년 1월부터 몬트리올협약의 가입국인데 반해, 오랫동안 바르샤바체제를 채택하지 않았던 태국은 2017년 8월에야 가입서를 기탁하였고 2017년 10월 2일에 비로소 협약의 가입국이 되었다.³⁰⁾ 본 사안에 관한 판결 선고일이 2017년 10월 12일이었으므로, 실제 운송이 이루어질 당시에 태국은 몬트리올협약에 가입하지 않았음을 알 수 있다. 따라서 첫 번째 사안에서는 출발지만 협약의 가입국이고 도착지는 협약의 가입국이 아니므로 몬트리올협약이 적용되지 않는 항공운송이 되는 것이다. 결과적으로 Regulation 261이 아닌 몬트리올협약 혹은 그 내용과 동일한 영국의 항공운송법에 따라 본 사안이 규율되어야 한다는 피고의 주장은 타당성이 결여되었다고 볼 수 있다.

(3) Regulation 261과 몬트리올협약의 규율대상

피고 항공사의 여러 주장 내용 중 하나는 몬트리올협약이 국제항공운송에 관한 운송인의 민사책임의 판단에 있어서 우선적 적용효력을 가지고 있으므로 승객지연에 관한 자신의 책임은 Regulation 261이 아닌 몬트리올협약에 따라야 한다는 것이었다. 이러한 주장은 몬트리올 협약이 명시하고 있는 우선적 적용 규정에 근거한 것이다. 협약은 그 적용대상인 국제항공운송에서 발생하는 손해 배상은 청구원인을 불문하고 동 협약에 따라 처리되어야 한다는 내용을 제29조에 두고 있어서 국제항공운송인의 민사책임에 관한 우선적이면서 배타적인 적용을 선언하고 있다. 또한 협약은 제19조에서 운송인이 승객의 항공운송 중 지연으로 인한 손해(the carrier is liable for damage occasioned by delay in the

30) 위 각주 24번의 ICAO 웹사이트상의 몬트리올협약 1999의 가입국 현황 참고.

carriage by air of passengers)에 대한 책임을 진다고 규정하고 있고, 그 배상책임액은 협약 제22조에 따라 승객 1인당 4,694 SDR로 제한된다. 하지만 이러한 원고의 주장은 과거 CJEU가 판단한 다른 사례에서도 확인된 바와 같이 받아들여지지 않았다.³¹⁾ CJEU는 몬트리올협약을 비롯한 바르샤바 체제와 Regulation 261은 서로 상이한 내용을 규정하고 있다는 입장을 견지하고 있기 때문이다.

몬트리올협약은 지연으로 인한 ‘손해’를 규율하는 반면, Regulation 261은 지연 그 자체로부터 발생하는 승객의 불편에 주목하고 있다.³²⁾ 협약은 제19조의 규정에서 볼 수 있는 바와 같이 지연으로 인한 손해(damage occasioned by delay)를 배상하고 있으므로 지연이라는 원인과 손해의 발생이라는 결과 사이에 인과관계가 존재하여야만 배상책임이 긍정되는 것이다. 운항편이 지연되었지만 승객에게 별다른 손해가 발생하지 않았거나 청구권자가 그러한 손해발생의 사실을 증명하는데 실패하는 경우에는 몬트리올협약상 아무런 배상도 받지 못하게 되는 것이다.³³⁾ 반면, Regulation 261은 제6조에서 지연(delay) 그 자체에 관하여 규정하면서 지연이라는 사건이 발생하면 운항 항공사가 다양한 형태의 배려의무를 부담하는 것으로 규정하고 있다. 나아가 CJEU의 판례에 의해 항공사는 운항취소와 동일하게 운항지연에 관해서도 제7조의 금전손실 보상의무를 부담한다. 따라서 Regulation 261이 적용될 경우 지연이라는 사실의 발생만 확인되면³⁴⁾ 승객은 굳이 자신의 손해를 증명하지 않더라도 금전적인 보상을 받을 수 있는 것이다.

이와 같은 CJEU의 선례를 주장한 원고에 대해 피고 항공사는 본 사안이 이전 사건들과 차이점이 있다고 주장하였다. 사안에서의 항공운송은 EU회원국이 아닌 국가(아랍에미레이트)의 항공사에 의해 이루어졌을 뿐만 아니라, EU지역을 출발한 당해 항공편에 지연운항이라는 결과가 발생한 것이 아니었기 때문이

31) 이창재, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권 - EU 및 프랑스 판례를 중심으로 -”, 앞의 논문, 267면 이하 참고.

32) 이러한 의미에서 몬트리올협약은 항공운항 종료 후에 손해발생여부를 판단하게 되지만, Regulation 261은 항공운항 당시에 지연발생 즉시 그 적용여부를 판단할 수 있다는 점에서 양자가 차이를 보인다고 주장하는 견해도 있다. Jörn Wegter, ‘The ECJ decision Of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention’, Air and Space Law XXXI, no. 2 (2006): 133.148 at 100.

33) 이창재, “항공소비자 보호제도의 입법방향”, 항공우주정책법학회지 제32권 제1호(2017. 06), 37면.

34) 어떠한 경우를 ‘지연’으로 볼 것인지에 관해서도 Regulation 261은 제6조에서 상세한 규정을 두고 있다.

다. 즉, 환승편 운항 항공사가 EU지역의 공항을 출발한 非EU회원국 항공사에 의한 직접 연결편(directly connecting flight)³⁵⁾이었고 지연운항이 발생한 최종 목적지가 非 EU 지역이었으므로 이전 사례와 달리 본 사안에서는 Regulation 261이 적용될 수 없다고 주장하였던 것이다. 전술한 바와 같이 非 EU회원국 항공사는 EU지역의 공항을 출발하는 경우에 한하여 Regulation 261의 적용을 받게 되는 바, 적용여부를 판단하는 쟁점은 EU지역을 출발한 항공편과 그 직접 연결편을 하나의 항공운송으로 볼 수 있는지 여부라고 하겠다. 이에 관해서는 아래 항에서 논하기로 한다.

4. 환승편에 발생한 연착의 판정기준

사안에서 문제가 된 2건의 항공운송계약은 모두 아랍에미레이트의 두바이를 경유하여 동일한 항공사가 운항하는 연결편으로 이행되었다. 최종 목적지에 도착한 승객에게 발생한 지연이라는 사건에 대해 원고는 전체 항공운송계약을 기준으로 지연여부가 판단되어야 하므로 Regulation 제7조에 따른 금전보상을 청구하였다. 반면 아랍에미레이트 국적의 항공사인 피고는 EU지역을 출발하여 경유지 두바이까지 도착하는 항공편만이 Regulation의 적용을 받을 뿐이고, 그 이후에 이루어진 항공운송은 EU지역에서 발생하지도 않았으므로 그 적용에서 제외된다고 주장하였다.

법원은 당초 항공운송계약이 승객을 최종목적지까지 운송하기 위해 하나 이상의 항공편으로 이행될 것이 예정되었다면, 지연여부의 판단은 연결편을 포함한 전체 항공편을 기준으로 이루어져야 한다면서 원고의 입장을 지지하였다. 즉, 최초 항공편과 그 연결편을 하나의 항공운송으로 파악하면서 그 항공운송의 최초 출발지가 EU지역이었고, 전체 항공운송의 이행 결과 3시간 이상의 지연이 발생하였다면 Regulation 제7조에 따른 금전보상이 지급되어야 한다고 판

35) 본 사안에서 사용된 '직접 연결편(directly connecting flight)'이라는 개념은 Regulation 제2조 (h)항에 나오는 용어이다. 이는 최초로 EU지역의 출발지 공항을 출발한 항공사와 동일한 운송인에 의해 이루어진 연결편 운송을 지칭하는 것으로 생각된다. 예컨대 A라는 항공사에 의해 EU지역 공항을 출발하여 중간 기항지에 도착한 후 역시 A 항공사의 다른 항공편을 이용한 경우가 여기에 해당한다. 이에 대해 당초 A항공사에 의해 경유지까지 운송되었다가 그 이후의 항공운송은 B항공사가 담당하였다면 그러한 연결운송은 대체 연결편(alternative connecting flights)이 되는 것이다.

단한 것이다. 이러한 법원의 판단은 연결편이 사용된 각각의 운항을 하나의 여정으로 파악한 점에서 지연운송에 관한 이전의 판결들의³⁶⁾ 연장선에 있는 것으로 해석된다. 또한 이러한 법원의 판단은 Regulation에 규정된 최종 목적지(final destination)의 정의를 충실히 반영한 것으로 볼 수 있다. Regulation 제2조 (h)호에 따르면 최종 목적지는 승객이 출발지 공항 카운터에서 탑승수속 시에 수령하는 항공권에 인쇄된 목적지를 지칭하는 것으로 직접 연결편에 의해 운송이 이루어진 경우에는 가장 최종 항공편의 도착지가 바로 최종 목적지가 된다고 규정하고 있기 때문이다.

생각건대 연결편이 사용된 전체 항공운송을 하나의 운송으로 파악하여 최종 도착지의 예정도착시각을 기준으로 지연여부를 판단한 결론의 타당성은 항공운송에 관한 국제협약을 살펴볼 때 더욱 명확해질 수 있다. 몬트리올협약을 비롯한 항공운송협약은 일반적으로 연결편이 사용된 항공운송을 전체적으로 하나의 항공운송으로 취급하고 있기 때문이다. 동 협약 제1조에 따르면 “2인 이상의 운송인이 연속적으로 수행하는 운송은 이 협약의 목적상, 당사자가 단일의 취급을 한 때에는, 단일의 계약형식 또는 일련의 계약형식으로 합의하였는지 여부를 불문하고 하나의 불가분의 운송(one undivided carriage)으로 간주”된다고 규정하고 있다.³⁷⁾ 따라서 승객에게 지연운항으로 인하여 손해가 발생하였는지 여부를 판단함에 있어서는 연결편으로 구성된 전체 항공운송이 기준이 되어야 할 것이다. 그러한 측면에서 비록 EU지역이 아닌 곳에서 非 EU항공사에 의해 운항된 항공편에 발생한 지연에 대해서도 ① 그러한 운항이 EU지역을 출발한 항공운송의 연장선에 있었음이 인정되면서, ② 연결편 운송이 동일한 항공편에 의한 직접 연결편(directly connecting flight)이었던 경우에는 여전히 Regulation 261이 적용될 수 있는 것이다.

더욱이 사안에서 문제되었던 지연은 영국 맨체스터를 출발하여 두바이로 도착하는 첫 번째 운항구간에서 발생한 것이 원인이었고, 그러한 점에서 첫 번째 운항의 지연과 전체 항공운송의 지연이 불가분의 인과관계를 가지고 있는 것으로 해석된다. 앞서 제시된 논거에 따를 경우 EU지역을 출발한 첫 번째 운항구

36) 그러한 판결들로는 *Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH* [2009] ECR I-10923 (C-402/07 and C-432/07); *Air France SA v. Folkerts* [2013] (C-11/11) 등을 들 수 있다.

37) 이 조항은 몬트리올협약 이전의 바르샤바협약에서부터 변함없이 규정되어 있었다.

간에 아무런 지연이 발생하지 않았지만 두 번째 운항구간에서 장시간 지연이 발생한 경우에도 Regulation 261의 적용이 긍정될 수 있을 것인데, 하물며 첫 번째 운항구간에서 발생한 지연의 영향으로 전체 여정의 지연이 발생하였다면 당연히 Regulation 261이 적용되어야 하는 것이다.

5. Regulation 261의 역외적용

Regulation은 그 서문에서 밝힌 바와 같이 항공소비자의 두터운 보호를 주목적으로 하고 있다.³⁸⁾ 하지만 이러한 소비자보호라는 선한 목적을 실현하기 위한 목적이라 하더라도 EU지역 이외에서 발생한 항공운송에 대해 법적용의 경계를 넘어서는 역외적용은 허용될 수 없다. 이해당사자들의 법적인 예견가능성을 훼손하기 때문이다. 이점에서 사안의 피고 항공사는 EU외부지역에서 발생한 지연손해는 Regulation의 적용범위를 벗어나는 것이고, 이러한 손해에 대해 Regulation을 적용하는 것은 법적용의 관할권을 벗어나는 역외적용으로서 부당하다고 주장하였다.

기본적으로 Regulation은 EU지역의 공항을 이용하는 모든 항공사에 대해 규범에 정해진 책임을 부여한다. 순수하게 EU지역 이외에서 발생한 손해에 대해서는 Regulation 261이 적용될 여지는 없을 것이다. 따라서 당해 운송에서 출발지, 중간기항지, 목적지는 Regulation 261의 역외적용 여부를 판단하는 기준이 된다.³⁹⁾ 그런데 단순히 손해발생 지역만을 기준으로 법적용 여부를 판단하는 것은 다소 성급한 측면이 있다. EU지역 내에서 발생한 어떠한 사건이 원인이 되어 EU외부지역에서 결과적으로 손해가 발생하였고, 양자 간에 인과관계가 인정된다면 이러한 결과손해는 순수하게 EU외부지역에서 발생한 것이라고 보기 어렵기 때문이다.

법원은 이와 같은 관점에서 본 사안을 EU배출가스 규제에 관한 논리와 접목시켰다. EU의 항공기 배기가스 배출에 관한 지침(EU Aviation Emissions

38) Regulation 261는 서문 제1조에서 다음과 같이 높은 수준의 항공소비자 보호를 규정하고 있다.
“(1) Action by the Community in the field of air transport should aim, among other things, at ensuring a high level of protection for passengers. Moreover, full account should be taken of the requirements of consumer protection in general.”

39) Holmes v. Bangladesh Biman Corp [1989] AC 1112.

Directive 2008/101/EC⁴⁰⁾은 EU공항을 이용하는 모든 항공사에 대해 전체 운항에 관하여 EU의 배출규제를 준수하도록 강요하고 있다.⁴¹⁾ 이처럼 EU에서 배출가스를 규제하는 것은 항공운송에서 발생하는 배기가스가 EU에 영향을 미치기 때문인 것으로 추정된다. 마찬가지로 EU공항을 출발지로 이용한 항공편이 설령 EU지역을 벗어났고 다른 연결편으로 환승하였다고 하더라도 해당 승객의 여행이 계속되는 한 이에 대해서는 EU법률이 적용될 필요가 있다는 결론에 이르게 된다. 따라서 사안에서와 같이 EU공항을 출발지로 이용한 항공운송에 관하여 Regulation을 적용하는 것에 대해서는 역외적용이 성립하지 않는 것이다. 이때 해당 항공사가 非 EU항공사였던 점, 또는 결과적으로 지연이라는 사실의 발생지가 EU외부지역이었던 점은 전혀 고려대상이 되지 못한다.

IV. 시사점

EU에서 시행하고 있는 Regulation 261은 EU지역에서 설립되지 아니한 외국 항공사에 대해서도 적용되는 규범인 점을 고려하면 우리나라 국적 항공사도 적용범위에 포함된다. 다만 사안의 환승지인 두바이와 비교할 때 우리나라는 지리적 특성상 유럽지역을 출발하여 우리나라 공항을 중간 기항지로 삼아 환승하는 승객이 많지는 않을 것으로 생각되지만, 우리 항공사들이 주변국 다른 항공사들과 비교하여 유럽행 항공노선을 활발히 운항중인 점을 고려할 때 Regulation 261의 내용 및 CJEU의 판례는 주목할 필요가 있을 것으로 본다. 이와 관련하여 고려될 수 있는 몇 가지 시사점을 기술하면 다음과 같다.

첫째, 사안에서의 항공운송계약은 EU를 출발지로 하는 편도운송 계약이었다. 하지만 다수의 항공여객운송계약은 출발지와 도착지가 동일한 왕복계약으

40) Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community.

41) 이러한 배출가스 규제에 관한 EU규범의 적용은 역외적용에 해당하지 않는다고 CJEU는 판단하였다. 허윤석 외, “EU ETS 항공 부분 지침에 따른 국제 분쟁에 관한 소고”, 무역상무연구 제53권(2012. 02), 272면.

로 체결된다. 가령 인천공항을 출발하여 영국 런던을 갔다가(往便), 다시 런던을 출발하여 인천으로 돌아오는(復便) 여정을 위해 대한민국 국적 항공사와 운송계약을 체결한 여객은 Regulation에 따른 지연손해에 따른 보상을 청구할 수 있을 것인지 문제된다. Regulation의 적용범위를 규정한 제3조는 非EU항공사를 이용하여 EU지역을 출발하는 승객(passengers **departing** from an airport located in the territory of a Member State to which the Treaty applies)이 적용대상임을 명시하고 있다. 따라서 규정에서의 ‘departing’의 의미를 운송계약이 시작되는 최초 공항에서의 출발을 의미하는 것인지 아니면 해당 여정 중 일부를 다시 시작하기 위한 중간기항지에서의 출발을 의미하는지가 관건이 되겠다. 이러한 출발의 의미는 Regulation상의 최종 목적지(final destination)규정을 통한 추정이 가능하다. Regulation 제2조 (h)항에 따르면 최종 목적지란 탑승수속 시에 발급되는 항공권에 목적지로 명시된 곳이다. 그렇다면 그와 같이 항공권 수령을 위해 탑승수속을 하는 곳에서 “departing”이 일어나는 것으로 볼 수 있을 것이다. 따라서 해당 승객이 EU지역 공항에서 탑승수속을 하고 항공권을 발급받았다면 그 승객은 비록 운송계약상 일부인 복편을 이용하였다고 하더라도 Regulation의 적용범위에 포함될 수 있는 것이다.⁴²⁾

둘째, EU지역을 중간기항지로 하는 편도운송 계약에 Regulation이 적용될 것인지가 문제된다. 예컨대 인천공항을 출발하여 프랑스 파리를 경유해서 케냐의 나이로비로 도착하는 편도여정이 그러하다. 먼저 모든 구간을 EU항공사로 여행한 경우에는 각각의 여정이 모두 Regulation의 적용범위에 해당될 것이다.⁴³⁾ 만약 인천과 파리 구간은 우리나라 국적 항공사를, 파리와 나이로비 구간은 아프리카 케냐 국적 항공사가 담당할 경우를 가정한다면, 우선 인천과 파리 구간에는 Regulation이 적용될 여지가 없다. 非 EU지역을 출발하는 非 EU항공사에

42) 물론 Regulation의 적용에 국제사법적 요소에 관한 고려가 필요하다. 프랑스 파리공항에서 발생한 우리나라 승객의 비자발적 탑승거부가 문제되었던 대법원 2015. 9. 10. 선고 2015다15757 판결에서 법원은 소비자의 상거소법이 적용되어야 하므로 해당 사안에 우리 민법이 적용된다고 판단한 바 있다. 이 판결에 관한 자세한 내용은 권창영, “항공권의 초과예약(Overbooking)에 관한 항공사의 민사책임”, 항공우주정책법학회지 제31권 제1호 (2016. 06), 99면 이하 참고.

43) Regulation 제3조의 원문 내용은 다음과 같다. “(a) to passengers departing from an airport located in the territory of a Member State to which the Treaty applies; (b) to passengers departing from an airport located in a third country to an airport situated in the territory of a Member State to which the Treaty applies, unless they received benefits or compensation and were given assistance in that third country, if the operating air carrier of the flight concerned is a Community carrier.”

탑승한 승객은 Regulation의 적용범위에서 제외되기 때문이다. 하지만 파리와 나이로비 구간에는 Regulation의 적용이 긍정될 수 있다. 해당 항공편은 운항 항공사의 국적을 불문하고 EU지역 공항을 출발하였기 때문이다.

셋째, 연결편을 이용한 운송계약의 이행에 있어서 Regulation의 적용을 회피하는 수단으로 탑승권 교부방식이 이용할 수 있을지 살펴볼 필요가 있다. 진술한 바와 같이 Regulation에 규정된 ‘최종 목적지’는 탑승수속 시에 승객에게 발급되는 항공권의 도착지가 될 것이므로, 사안에서와 같이 연결편에서 발생한 지연운항에 따른 Regulation상의 보상의무 혹은 배려의무를 회피하기 위해 출발지 공항에서는 전체 여정에 관한 탑승권 대신 첫 번째 운항편의 탑승권만 발급하고, 중간 기항지에서 다시 탑승수속을 하게 함으로써 마지막 탑승권을 교부하는 방안을 고려해 볼 수 있기 때문이다. 하지만 Regulation에 규정된 바에 따르면 ‘최종 목적지’란, 탑승수속 시에 발급되는 항공권상의 도착지도 고려하지만 그와 더불어 직접 연결편이 사용된 경우에는 최종 항공편의 도착지도 고려하도록 하고 있다. 따라서 중간기항지에서 이후 여정에 관한 항공권을 발급하는 방법이 Regulation의 적용을 회피할 수 있는 수단이 될 수는 없을 것으로 본다.

마지막으로 항공운송계약 중 일부의 이행이 직접 연결편(directly connecting flight)이 아닌 다른 운송인에 의한 대체 연결편(alternative connecting flights)으로 이행된 경우에도 Regulation이 여전히 적용될 것인지를 살펴볼 필요가 있다. 오늘날 다수의 항공사 동맹체(carrier alliance)가 등장하면서 공동운항이 활발히 이루어지고, 인터넷을 이용한 다양한 경로로 항공권이 판매되는가 하면, 모바일을 이용한 온라인 탑승수속도 일반화되어 있기 때문이다. 최종 목적지의 정의를 규정한 Regulation 제2조(h)항은 대체 연결편이 이용되었지만 원래 목적지 도착예정시각이 준수된 경우에는 그러한 연결편은 고려하지 않는 것으로 규정하고 있다.⁴⁴⁾ 이는 첫 번째 구간의 항공사가 아닌 다른 항공사에 의해 운송계약의 이행이 완료되었음에도 불구하고 2시간 이상의 지연이 발생하지 않은 경우를 지칭한다.⁴⁵⁾ 따라서 연결편이 다른 항공운송인에 의해 이루어진 경우에도

44) 원문의 내용은 다음과 같다. “alternative connecting flights available shall not be taken into account if the original planned arrival time is respected.”

45) Regulation의 해석상 항공기의 지연이 있었다고 인정되기 위해서는 당초 도착예정시각 보다 최소 2시간 이상 늦게 목적지에 도착되어야 하기 때문이다. Regulation 제6조 참고.

동일한 운송인에 의한 운항과 마찬가지로 지연운항이 발생한 경우 Regulation 이 정하는 바에 따라 운송인은 여전히 의무를 부담하게 된다. 즉, 최초의 운송 계약을 체결한 항공사는 계약운송인이 되고 실제 연결편 운송을 담당한 항공사는 실제운송인의 지위를 가지게 되는 것이다. 이때 Regulation 제9조가 규정하고 있는 승객에 관한 배려의무는 각 항공사가 모두 부담할 것이지만, 제7조의 금전보상의무는 당초에 운송계약을 체결하고 계약운송인의 지위에 있는 첫 번째 운항 항공사가 부담하여야 할 것이다.

V. 결어

몬트리올협약이 서문에서 국제항공운송에 있어서 소비자이익 보호의 중요성을 천명한 이후 오늘날 항공소비자 보호에 관한 문제는 지속적으로 주목을 받고 있다. 그러한 움직임에 큰 기여를 하고 있는 것이 바로 EU의 Regulation 261로 생각된다. 많은 항공사들과 항공사들의 모임인 국제항공운송협회(IATA)는 이러한 Regulation 261이 지나치게 항공소비자 친화적이라는 시각을 가지고 있고, 실제로 몬트리올협약이나 일반적인 민사법에서 규정하지 않던 항공사의 배려의무와 손실보상의무를 규정한 점에서 Regulation의 내용이 항공사들에게 부담이 된다고 주장하고 있다. 하지만 CJEU와 EU 회원국 법원들은 지속적으로 Regulation의 해석에 관하여 소비자를 두텁게 보호하는 방향으로 판례를 도출하고 있으므로, 소비자 보호에 관한 시류에 따라 규정 자체에 관한 비판 보다는 그에 관한 이해와 합리적인 대안이 요구된다고 하겠다.

본 논문에서 살펴본 사례도 CJEU 및 EU 회원국 법원이 견지하고 있는 일련의 항공소비자 보호에 관한 연장선에 있다. 비록 EU관할지역이 아닌 곳에서 발생한 손해이고, EU지역이 아닌 곳에서 설립된 항공사에 의한 운항이었지만 그러한 운송이 EU와 간접적으로나마 연결되어 있다면 Regulation에 따라 항공소비자의 권리가 보호되어야 한다고 판단한 것이다. 특히 EU지역을 출발한 승객의 지연손해를 판단함에 있어서 EU지역 공항을 출발한 항공편은 물론이고 그

연결편을 이용한 최종목적지 도착시각이 고려되어야 한다는 점에서 본 사례는 유럽지역에서 시작된 적극적인 항공소비자 보호조치에 관한 또 하나의 이정표가 될 것으로 본다.

우리나라는 지리적 특성상 유럽지역을 출발하여 우리나라 공항을 중간 기항지로 삼아 환승하는 승객이 사안에서의 중동지역처럼 많지는 않을 것으로 생각되지만, 우리 항공사들이 주변국의 다른 항공사들과 비교하여 유럽행 항공노선을 활발히 운항중인 점을 고려할 때 Regulation 261의 내용 및 CJEU를 비롯한 EU 회원국 법원의 판례는 우리 항공사들도 주목할 필요가 있을 것으로 본다. 또한 EU 지역을 항공으로 여행하는 우리 국민들도 Regulation의 적용을 받을 수 있는 바, Regulation에 관한 이해는 항공소비자의 권리를 적극적으로 수호하는데 일조할 수 있을 것으로 본다. 항공소비자 보호의 선도적 지위에 있는 것으로 보이는 유럽에서 또 다시 어떠한 내용의 사안이 다루어질 것인지 귀추가 주목된다.

참고문헌

[외국 판례]

- Air France SA v Folkerts [2013] C-11/11
 Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH [2009] C-402/07
 Dawson v Thomson Airways Ltd [2015] WLR 883
 Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson v. Deutsche Lufthansa AG [2012] C-581/10
 Emirates Airlines - Direktion fur Deutschland v. Schenkel [2008] ECR I-05237
 Holmes v. Bangladesh Biman Corp [1989] AC 1112
 Stefan Bock Cornelia Lepuschitz v. Air France SA [2009] C-432/07
 TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association v. Civil Aviation Authority [2012] C-629/10

[학술 문헌]

- Jorn Wegter, 'The ECJ decision Of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention', Air and Space Law XXXI, no. 2 (2006)
 권창영, “항공권의 초과예약(Overbooking)에 관한 항공사의 민사책임”, 항공우주정책법학회지 제31권 제1호 (2016)
 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준 - 2008년 EU 사법재판소 C-549/07 (Friederike Wallentin- Hermann v Alitalia) 사건을 중심으로 -”, 항공우주정책법학회지 제29권 제2호 (2014)
 이창재, “EU법상 항공소비자 보호에 관한 연구”, 법학논고 제49집 (2015)
 _____, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권”, 항공우주정책법학회지 제30권 제2호 (2015)
 _____, “항공소비자 보호제도의 입법방향”, 항공우주정책법학회지 제32권 제1호(2017)
 허윤석 外, “EU ETS 항공 부분 지침에 따른 국제 분쟁에 관한 소고”, 무역상무연구 제53권(2012)

초 록

지난 2017년 10월 12일 영국 고등법원(Royal Courts of Justice)은 항공기 운항 지연에 따른 항공사의 보상책임에 관하여 판단하였다. 2건의 사건이 병합된 사안에서 원고인 승객들은 영국 리버풀을 출발하여 아랍에미레이트의 두바이를 경유하여 각각의 목적지인 방콕과 시드니로 가기 위해 피고 항공사와 운송계약을 체결하였다. 사안에서 최종 목적지에 승객이 연착되었는지 여부를 판단함에 있어서 연결편을 포함하는 전체 항공여정이 고려되어야 한다는 원고측의 주장에 대해 피고 항공사는 첫 번째 항공편에 발생한 연착만이 항공사의 책임을 판정하는 고려의 대상이 되어야 한다고 주장하였다. 결국 이러한 다툼은 유럽연합(EU)의 항공소비자 보호에 관한 Regulation (EC) No. 261/2004의 적용범위에 관한 것이었다. 즉, 첫 번째 항공운송은 EU지역의 공항을 이륙한 항공편이었고, 두 번째 항공운송은 EU가 아닌 다른 지역에서 운항되었고 더욱이 해당 운송인이 EU에서 설립된 항공사가 아니므로 환승 이후의 항공운송에 관해서는 Regulation 261의 적용이 배제되므로 규정된 금전보상 의무가 인정될 수 없다고 피고 항공사가 주장하였던 것이다.

본 논문은 이와 같이 연결편에 의한 항공운송 계약의 이행에서 발생한 지연에 관한 Regulation 261의 적용범위가 문제되었던 사례와 유럽연합사법법원(Court of Justice of the European Union, CJEU)의 판례를 검토할 목적에서 기술되었다. 해당 사례를 연구하는 것은 우리 국민과 항공사에게 시사하는 바가 적지 않다. 우선 Regulation 261 규정에 따라, EU지역을 출발하는 모든 항공사를 이용하는 승객은 동 규정의 적용대상에 포함되므로 EU를 출발하는 우리 국적사들은 Regulation의 직접 적용을 받게 된다. 비록 지리적인 이유로 유럽을 출발하여 우리나라를 경유해서 타국으로 환승하는 여객이 사안에서 문제가 되었던 중동지역과 비교할 때 절대적으로 많지는 않을 것으로 생각되지만, 해당 규정의 의미와 판례동향은 분명히 참고가 필요할 것으로 본다. 나아가 그 서문에서 천명하고 있는 바와 같이 Regulation 261은 기본적으로 항공운송인 보다 소비자인 여객의 권리보호에 친화적인 판례를 다수 도출하고 있는 바, 우리나라의 항공소비자 보호를 위한 법제연구에도 본 연구는 좋은 참고가 될 수 있을 것으로 본다.

주제어 : Regulation (EC) No. 261/2004, 항공소비자 보호, 지연손해, 항공기 연착, 항공운송인의 책임, 유럽연합법원, 몬트리올 협약

Abstract

Compensation for flight delay and Regulation (EC) No. 261/2004 - Based on recent cases in Royal Courts of Justice -

Lee, Chang-Jae*

On 12 October 2017, the English Royal Courts of Justice delivered its decision about air carrier's compensation liability for the flight delay. In the cases the passengers suffered delays at a connecting point and, consequently, on arrival at their final destination. They claimed compensation under Regulation 261/2004 (the "Regulation"), as applied by the Court of Justice of the European Union (the "CJEU") in *Sturgeon v. Condor* [2009]. The principal issues were whether delays suffered by the passengers during the second leg of their respective journeys were compensable under the Regulation, whether there was jurisdiction under the Regulation and whether the right to compensation under the Regulation is, insofar as non-Community air carriers are concerned, excluded by virtue of the exclusive liability regime established under the Montreal Convention 1999.

The passengers, the plaintiff, argued that the relevant delay was not that on flight 1 but that suffered at the "final destination". They maintained that there was no exercise by the EU of extraterritorial jurisdiction as the delay on flight 2 was merely relevant to the calculation of the amount of compensation due under the Regulation. The air carrier, the defendant, however argued that the only relevant flights for the purpose of calculating any delay were the first flights (flights 1) out of EU airspace, as only these flights fell within the scope of the Regulation; the connecting flights (flights 2) were not relevant since they were performed entirely outside of the EU by a non-Community carrier.

Regarding the issue of what counts as a delay under the Regulation, the CJEU

* Assistant professor, Department of International Trade in Chosun University; LL.M. & Ph.D.

held previously on another precedents that the operating carrier's liability to pay compensation depends on the passenger's delay in arriving at the "final destination". It held that where the air carrier provides a passenger with more than one directly connecting flight to enable him to arrive at their destination, the flights should be taken together for the purpose of assessing whether there has been three hours' or more delay on arrival; and that in case of directly connecting flights, the final destination is the place at which the passenger is scheduled to arrive at the end of the last component flight. In addition, the Court confirmed that the Regulation applied to flights operated by non-Community carriers out of EU airspace even if flight 1 or flight 2 lands outside the EU, since the Regulation does not require that a flight must land in the EU. Accordingly, the passengers' appeal from the lower Court was allowed, while that of air carrier was dismissed.

The Court has come down firmly on the side of the passengers in this legal debate. However, this result is not a great surprise considering the recent trends of EU member states' court decisions in the fields of air transport and consumer protection. The main goal of this article is to review the Court's decision and to search historical trend of air consumer protection especially in EU area.

Key words : Regulation (EC) No. 261/2004, air consumer protection, delay, liability of air carrier, compensation for flight delay, CJEU, Montreal Convention