

항공여객운송에서의 지연보상과 도착시각의 의미

- EU 사법재판소 2014. 9. 14. 판결(ECLI:EU:C:2014:2141)을 중심으로 -

서지민*

목 차

- I. 머리말
- II. 사안의 개요
 - 1. 사실관계
 - 2. 판결요지
- III. 사안의 검토
 - 1. 사안의 쟁점
 - 2. EC 항공여객보상규칙상의 관련 규정
 - 3. 항공기 지연에 있어서 도착시각의 의미
 - 4. 항공기 지연과 보상청구권
 - 5. 본 판결의 문제점 및 시사점
- IV. 맺음말

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

I. 머리말

항공여객운송에서 항공기 지연 또는 연착은 여객 당사자들에게 상당한 시간적·비용적 문제들을 초래한다. 예상치 못한 항공기 연착에 의해 당사자에게 발생하는 2차, 3차 손해 등을 생각할 때, 여객에 대한 적절한 구제와 보상은 당연히 필요할 것이다. 이와 같은 이유로 항공사들은 항공기 지연이 있을 경우, 여객에게 적절한 보상절차를 마련해 두고 있고, 이는 각 국가의 항공 관련 행정절차상 제도화되어 있는 실정이다. 우리나라 상법의 경우에도 항공기 연착의 경우, 운송인으로 하여금 연착으로 인한 손해에 대하여 여객 1명당 4,694SDR의 금액을 책임한도로서 규정하고 있다.¹⁾

항공기 연착과 관련해서는 도착시각의 확정과 그 범위설정이 실제로 문제가 되는 경우가 많다. 이는 항공기가 최종 목적지에 도착한 시각을 언제로 볼 것이냐 하는 문제인데, 예를 들어, 항공기가 활주로 도착한 경우를 도착시각으로 볼 것인지, 승객의 하차수속을 위해 항공기가 주기장에 정차한 경우를 도착시각으로 볼 것인지, 아니면 실제로 승객이 하차를 위해 문이 열리는 순간을 도착시각으로 볼 것인지, 명확하지 않다는 것이다. 여기서 활주로 도착이나 주기장 도착 등 각각의 경우 그 시간 차이가 발생하는 경우에는 항공사의 보상유무가 달라지기도 한다. 즉, 최종목적지에서 항공기의 ‘도착시각’(time of arrival)을 정확하게 언제로 볼 것인가가 실무적으로 문제가 될 수 있다.

이와 관련하여, 2014년 9월 14일 EU 사법재판소에서는 *Germanwings GmbH v. Ronny Henning*²⁾ 판결(이하 간단히 ‘Germanwings 사건’이라 한다) 을 통해, 항공기의 도착시각에 관한 법리해석을 판단한 바가 있다. 항공기 연착과 관련하여 도착시각에 대한 EU 사법재판소 차원의 최초의 판결이 내려져 당시 상당한 주목을 받았는데, 아직 국내에 이 판결이 구체적으로 소개된 바가 없는 것으로 보인다.³⁾

1) 최준신, 『보험법·해상법·항공운송법』, 제9판, 삼영사, 2015, 593면.

2) [2014] ECLI:EU:C:2014:2141, Case C-452/13. 판결문의 원본은 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62013CJ0452>> (2018. 10. 1. 검색).

3) 본 판결에 관한 평석으로는 Nikolett Zoványi, *Policies and Doctrines in the Regulation of Air Passenger Rights*, Acta Univ. Sapientiae, Legal Studies, Vol. 6, No. 1, 2017, at 185-195;

이에 본 논문에서는 이 판결을 소개하여 항공기 도착시각에 대한 해석기준을 분석해보고자 한다.⁴⁾ 이하에서는 사안의 사실관계를 살펴본 후, 제1심, 항소심 및 EU 사법재판소의 판단을 정리해 보도록 한다(II). 이후 본 사안의 쟁점을 정리하고, 관련된 EU 여객보상규칙 규정들을 살펴본다. 동시에 EU 사법재판소에서 파악한 항공기의 도착시각에 대해 재판소의 법리를 구체적으로 검토하고, 본 판결이 항공여객운송실무상 어떠한 의미를 갖는지 분석해 보기로 한다. 나아가 본 판결이 갖는 몇 가지 문제점도 함께 생각해 보기로 한다(III).

II. 사안의 개요

1. 사실관계

Ronny Henning(이하 ‘원고’라 한다)은 독일의 저가항공사인 Germanwings사(이하 ‘피고’라 한다)로부터 오스트리아 잘츠부르크(Salzburg)에서 독일의 쾰른/본(Cologne/Bonn) 까지 가는 항공권을 구매하였다. 이 항공권은 ‘2012년 5월 11일 13시 30분, 잘츠부르크 공항 출발’, ‘2012년 5월 11일 14시 40분 독일 쾰른-본 공항 도착’의 여정이었다.⁵⁾

2012년 5월 11일 원고가 탑승한 항공기는 잘츠부르크 공항에서 지연 출발하였는데, 도착 예정시간 14시 40분에서 2시간 58분 늦은 17시 38분에 독일 쾰른-본 공항 활주로에 도착하였다. 항공기는 17시 43분이 될 때까지 쾰른/본 공항의

桑原康行, “航空運送旅客補償規則における「到着時刻」の概念”, 『國際商事法務』, Vol. 46, No. 9 (通卷675号), 2018, 1306-1310면 등 참조.

4) 항공기 연착에 관한 EU 규칙 및 사례분석에 대한 국내 선행연구로는 이창재, “항공기 연착과 Regulation (EC) No. 261/2004의 적용기준”, 『항공우주정책·법학회지』 제32권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2017, 3-31면(이하 ‘이창재, 게재논문(2017)’으로 인용); 이창재, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권: EU 및 프랑스 판례를 중심으로”, 『항공우주정책·법학회지』 제30권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2015, 249-277면(이하 ‘이창재, 게재논문(2015)’으로 인용) 등이 대표적이다. 본 연구에서는 항공기 연착과 관련한 도착시간의 의미를 중심으로 검토하였다는 점에서 위 선행연구와는 차별성을 두었다.

5) *Germanwings*, Case C-452/13, at para. 7.

주기장에 도착하지 않았고, 이는 도착예정시각보다 3시간 9분 늦은 것이었다. 이후 17시 43분 즈음 바로 항공기 문이 열려 승객들은 하차하였다.⁶⁾

한편 EU의 경우 항공운송관계와 관련하여, 2004년 2월 11일에 제정된 ‘항공기의 탑승불가, 결항 또는 장시간 지연에 따른 승객의 보상 및 지원에 관한 EC 일반규칙’(이하 ‘EC항공여객보상규칙’이라 한다)⁷⁾이 마련되어 있다.

EC항공여객보상규칙 제2조 h호에 따르면, 최종 목적지가 되는 용어를 정의하고, 동규칙 제5조는 항공기 결항의 경우 여객에게 항공운송인에 대한 보상청구권을 부여하고, 제6조는 항공기 지연의 경우 여객에게 지연시간에 따라 항공운송인에게 일정한 지원을 받을 권리를 부여하고 있다. 동규칙 제7조 제1항 a호는 이와 같은 경우 항공운송인의 보상책임을 250유로로 규정하고 있다. 원고는 이러한 EC항공여객보상규칙 제5조, 제6조, 제7조의 규정에 근거해, 최종 목적지에 도착예정시각에서 3시간 이상 지연하여 도착하였음을 이유로 항공운송인에게 250유로 상당의 보상을 청구하였다.

그러나 피고 항공사는 실제 도착시각은 항공기가 쾰른/본 공항의 활주로에 도착한 시각이므로, 도착예정시각으로부터 2시간 58분 지연되었고, 이 경우에는 EC항공여객보상규칙에 따른 보상의무가 없다고 주장하였다.⁸⁾ 이에 원고는 오스트리아의 잘츠부르크 지방법원(Landesgericht Salzburg)에 소를 제기하였다.

2. 판결요지

제1심 법원은 항공기의 도착예정시각에 관하여, “실제 도착시간(the actual arrival time)이라 함은 여객이 항공기로부터 하차할 수 있도록 항공기의 탑승문이 최초로 열린 시간”이라고 판단하였다. 따라서 피고는 원고에 대해 250유로의 지연보상의무가 있다고 판시하였다.⁹⁾

6) *Ibid.* at para. 8.

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

8) *Germanwings*, Case C-452/13, at para. 9.

9) *Ibid.* at para. 10.

피고는 사안을 오스트리아 잘츠부르크 지방법원(Landesgericht Salzburg)에 항소하였다. 항소심에서는 EC항공여객보상규칙의 해석을 이유로, 소송절차를 중단하고 EU 사법재판소(Court of Justice of the European Union, ECJ)에 해당 문제에 대한 다음과 같은 법리해석의 선결을 요청하였다.

이는 EC항공여객보상규칙 제2조, 제5조 및 제7조에서 의미하는 ‘도착시각’(time of arrival)이 ① 항공기가 활주로에 착륙한 시각을 말하는 것인지 ② 항공기가 주기장에 도착하여 파킹브레이크를 작동하거나 또는 항공기가 정지한 시각을 말하는 것인지, 아니면 ③ 항공기의 탑승문이 열린 시간을 의미하는 것인지, 마지막으로 ④ 당사자에 의해 합의된 시각을 말하는 것인지, 이 중 어느 것에 해당하느냐 하는 것이었다.¹⁰⁾

EU 사법재판소는 항공기 운항의 연착이 발생한 경우 여객이 그 지연된 시간을 결정할 수 있는 도착시각의 개념에 관하여, “EC항공여객보상규칙 제2조, 제5조 및 제7조에서 의미하는 도착시각이란 여객의 항공기 하차를 전제로 실제 항공기에서 외부로 통하는 문이 적어도 1개 이상은 열린 시각을 의미한다.”고 판시하였다.¹¹⁾

사안에서 법원은 피고 항공사의 항공기 문이 열린 시각은 17시 43분이므로, 이는 도착예정시각으로부터 3시간 3분이 지연된 것이므로, 피고는 3시간 이상의 항공기 연착에 관하여는 여객에 대한 지연보상책임이 있다고 판단하였다.

Ⅲ. 사안의 검토

1. 사안의 쟁점

본 사안은 원고가 피고의 항공권을 구매하여 항공기에 탑승하였으나 목적지에서 연착되었고 그로 인한 손해에 대해 피고에게 금전보상을 청구한 사건이다. 문제가 된 것은 항공기 목적지 공항에 도착한 시점을 명확하게 산정할 수 없다

10) *Ibid.* at para. 11.

11) *Ibid.* at para. 27.

는 접이었다.

원고는 항공기의 문이 열린 시간을 도착시각으로 계산하여 금전보상을 청구하였으나 피고는 항공기가 목적지 공항의 활주로에 도착한 시간을 도착시각으로 판단하여 원고의 보상청구를 거절하였다. EC항공여객보상규칙에 따르면 3시간 이상의 지연에 관하여는 항공사의 적절한 지원이 이루어져야 한다고 규정하고 있는데, 본 사안에서는 항공기의 활주로 도착 시점과 문 개방 시점의 차이에 따라 3시간 이상의 지연이 인정되느냐 안되느냐가 쟁점이 된 것이다.

EC항공여객보상규칙 제2조, 제5조 및 제7조에서는 도착시각을 규정하고 있는데, 여기서 의미하는 항공기의 도착시각이, ① 항공기가 활주로에 착륙한 시각인지(touchdown), ② 항공기가 주차장(parking position)에 도착하여 파킹브레이크를 작동하거나 또는 항공기가 정지한 시각인지(in block time), ③ 항공기의 탑승문이 열린 시간을 의미하는 것인지, ④ 당사자에 의해 합의된 시각을 말하는 것인지, 이중 도착시각이 어느 것에 해당하느냐 하는 것이 본 사안의 주요한 쟁점이 된 것이다. 사안에서의 항공기 출발시각, 도착예정시각 및 지연시간들을 간략히 표로 정리하면 다음과 같다.

〔표 1〕 본 사안 항공기의 예정시간과 지연시간

	예정시간		지연시간	당사자 주장
출발시각	13시 30분	1시간 10분(70분)		
도착예정시각	14시 40분			
항공기의 활주로 도착시각	17시 38분		2시간 58분	피고가 주장하는 도착시각
항공기 문 개방시간	17시 43분		3시간 3분	원고가 주장하는 도착시각

한편 본 사안에서 원고는 항공기 지연으로 인한 손해에 대해 피고에게 보상청구를 요구하고 있는데, 문제는 EC 항공여객보상규칙상으로는 연착에 관한 보상청구권이 부여되지 않고 있다는 점이다. EC 항공여객보상규칙은 결항의 경우에는 금전보상을 명시하고 있으나, 연착의 경우에는 아무런 규정을 두지 않고 있다. 즉, 원고가 항공기 지연으로 인한 손해에 대해 EC 항공여객보상규칙에 근거한 금전보상을 받을 수 있는지 여부가 사안의 두 번째 논점이 되었다.

2. EC 항공여객보상규칙상의 관련 규정

EU는 항공수요 급증과 함께 항공교통 이용자들을 위한 법제도와 담당조직 등을 마련하여 항공서비스 강화에 대응하고 있다. 이는 EU조약(Treaty on the European Union, Maastricht Treaty) 제95조와 제153조에 근거한 ‘이용자보호조치’(consume protection measures)의 일환으로 EU 위원회(European Commission, EC)의 규칙 제정을 통해 역내의 법적 근거로서 운용·활용하고 있다. 구체적으로 EU는 몬트리올 협약을 2002년에 EU 규칙으로¹²⁾ 수용하여 항공운송인의 책임원칙에 관한 일반규칙 체계를 마련하였고, 몇 가지 규칙을 제정하여 항공여객에 대한 세부적인 보호조치를 강화하고 있다.¹³⁾

본 사안에서 문제가 된 것은 항공운송여객보상에 관한 EC 261/2004 규칙으로, 이 규칙은 2004년 2월 11일 제정되어 2005년 2월 17일부터 발효되었고, 동 규칙의 제정으로 1991년의 ‘항공여객운송에서의 탑승거부시 보상에 관한 일반규칙’은¹⁴⁾ 폐지되었다.¹⁵⁾ EC 261/2004 규칙은 전체적으로 19개의 조문으로 구

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

13) 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준”, 『항공우주정책·법학회지』, 제29권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2014, 111면.

14) Regulation (EEC) No 295/91 of 4 February 1991 establishing common rules for a denied-boarding compensation system in scheduled air transport, 1991 O.J. (L 36) 5.

15) 이외에도 여객보호와 관련한 EU 규칙으로는 다음과 같은 것들이 대표적이다. ① 2004년 2월 11일에 제정된 ‘항공기의 탑승불가, 결항 또는 장시간 지연에 따른 승객의 보상 및 지원에 관한 EC 일반규칙’(Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing Common Rules on Compensation and Assistance to Passengers in the Event of Denied Boarding and of Cancellation or Long Delay of Flights, and Repealing Regulation (EEC) No 295/91, 2004 O.J. L 46/1), ② ‘항공여객들의 이동권에 대한 권리보장 규칙’(Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air), ③ ‘컴퓨터예약시스템(CRS) 규칙’(Regulation (EEC) No 2299/89 of the European Parliament and of the Council of 24 July 1989 on a code of conduct for computerized reservation systems), ④ ‘항공운임 및 요율에 관한 규칙’(Regulation (EEC) No 2409/92 of the European Parliament and of the Council of 23 July 1992 on fares and rates for air services), ⑤ ‘항공보안에 관한 일반규칙’(Regulation (EC) No 2320/2002 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security) 등이 있는 바, 항공부문 소비자의 권리보호에 관하여는 EC 261/2004 규칙이

성되어 있고, 크게 항공기의 탑승거부(denied boarding), 운항취소(cancellation), 연착(delay), 항공여객의 보상기준의 체계로 이루어져 있다.¹⁶⁾

본 사안에서는 EC 항공여객보상규칙 제2조, 제5조, 제6조, 제7조, 제8조 및 제9조의 규정해석이 문제가 되었다. ‘도착시각’의 의미 및 범위와 관련하여 이 규정들의 관련 내용들을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, EC 항공여객보상규칙 제2조는 정의규정으로서, h호에서 ‘최종목적지’(final destination)를 정의하고 있다. 여기서 의미하는 최종목적지란 항공사의 체크인 카운터에서 제시한 항공권에 기재된 목적지 또는 환승편 항공으로 직접 항공기에 탑승하는 경우에는 최종 환승편의 목적지이다.¹⁷⁾

둘째, EC 항공여객보상규칙 제5조 제1항은 항공기 결항과 관련한 여객보상 원칙을 정한 규정이다. 먼저 항공기 결항의 경우 항공여객은 원칙적으로 동규칙 제8조에 따른 환불 또는 대체항공권을 청구할 권리를 갖고, 동규칙 제9조 제2항에 근거해 항공운송인으로부터 항공일정 변경과 관련한 여러 가지 지원을 받을 권리가 있다.

또한 항공운송인은 여객에게 동규칙 제7조에 근거한 보상권리를 선택할 수 있도록 하여야 한다. 여기에는 ① 예정 도착지로의 가장 빠른 대체 항공편 제공, ② 예정 도착지로 가는 다음 항공편 제공, ③ 출발 공항에서의 항공권 환불인바, 항공여객이 이중 어느 것도 선택하지 않을 경우에는 구체적인 보상을 하여야 한다. 다만 이러한 보상원칙은 ① 비행일 2주 전 항공여객에게 결항을 통보한 경우, ② 예정된 출발시각 2시간 이내 또는 예정된 도착시각 4시간 이내에 대체 항공편이 준비되고, 비행일 1~2주 전 여객에게 결항을 통보한 경우, ③ 예정된 출발시각 출발 1시간 이내 또는 예정된 도착시각 2시간 이내에 대체 항공편이 준비되고, 비행일 1주 이내에 여객에게 결항을 통보한 경우에는 해당되지 않는다.¹⁸⁾ 한편 이러한 여객보상 일반원칙에도 불구하고, 동규칙 제5조 제3항은

일반적인 법적 근거로서 이용되고 있다. 현재 EU의 역내 회원국들도 EC 261/2004 규칙을 자국 항공법에 입법·수용하거나 법해석의 근거조항으로 운용하고 있는 상황이다.

16) 김영주, 전계논문, 116면.

17) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 2, (h): “Final destination means the destination on the ticket presented at the check-in counter or, in the case of directly connecting flights, the destination of the last flight; alternative connecting flights available shall not be taken into account if the original planned arrival time is respected.”

“항공운송인이 합리적인 모든 조치(all reasonable measures)를 취했음에도 피할 수 없는 특별한 사정(extraordinary circumstances)에 의한 결항이 있었음을 증명할 경우에는 보상 의무를 부담하지 아니한다.”고 규정함으로써, 항공운송인의 보상원칙 면제사유를 제시하고 있다.¹⁹⁾

셋째, EC 항공여객보상규칙 제6조는 항공기 지연과 관련한 여객보상 원칙을 정한 규정이다. 지연보상은 비행거리에 따라 다른데, 여객은 ① 비행거리가 1,500km 이내인 경우 ‘2시간 이상’, ② 비행거리가 1,500km를 초과하는 EU 역내 노선 및 1,500km 초과 3,500km 이하인 기타 노선인 경우에는 ‘3시간 이상’, ③ 그 밖의 비행거리인 경우에는 ‘4시간 이상’의 지연에 대한 각각의 지원절차를 받을 수 있다.²⁰⁾

넷째, EC 항공여객보상규칙 제7조는 여객의 보상청구권에 관한 구체적인 보상기준을 규정한다. 이에 따르면, 여객은 ① 비행거리가 1,500km 이내인 경우에는 250 유로, ② 비행거리가 1,500km를 초과하는 EU 역내 노선 및 1,500km 초과 3,500km 이하인 기타 노선인 경우에는 400 유로, ③ 이 밖의 비행거리인 경우에

18) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 5, (1): “In case of cancellation of a flight, the passengers concerned shall: …… (c) have the right to compensation by the operating air carrier in accordance with Article 7, unless: …… (iii) they are informed of the cancellation less than seven days before the scheduled *time of departure* and are offered re-routing, allowing them to depart no more than one hour before the scheduled time of departure and to reach their final destination less than two hours after the scheduled time of arrival.”

19) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 5, (3): “An operating air carrier shall not be obliged to pay compensation in accordance with Article 7, if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.”

20) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 6, (1): “When an operating air carrier reasonably expects a flight to be delayed beyond its scheduled time of departure: (a) for two hours or more in the case of flights of 1500 kilometres or less; or (b) for three hours or more in the case of all intra-Community flights of more than 1500 kilometres and of all other flights between 1500 and 3500 kilometres; or (c) for four hours or more in the case of all flights not falling under (a) or (b), passengers shall be offered by the operating air carrier: (i) the assistance specified in Article 9(1)(a) and 9(2); and (ii) when the reasonably expected time of departure is at least the day after the time of departure previously announced, the assistance specified in Article 9(1)(b) and 9(1)(c); and (iii) when the delay is at least five hours, the assistance specified in Article 8(1)(a).”

는 600 유로를 보상받도록 되어 있다.²¹⁾

다섯째, EC 항공여객보상규칙 제8조는 여객의 환불 및 재항로설정 권리에 관한 규정으로 여객에게 다음과 같은 3가지의 선택권을 부여하고 있다. 이는 ① 재항로 변경노선이 최초 일정계획의 목적을 달성할 수 없는 경우에는 기존 항공권 전액의 환불 및 필요한 경우에는 출발지로의 가장 빠른 귀항 항공권 제공, ② 기존 항공권과 비교 가능한 운항조건으로, 최종 도착지에 가장 빨리 도착할 수 있는 대체 항공편(re-routing)의 제공, ③ 기존 항공권과 비교가능한 운항조건으로, 추후 일정의 대체 항공편의 제공이다.²²⁾ 또한 항공운송인은 여객이 동의하는 경우에 한하여, 최종 도착지와 가까운 공항으로 가는 항공편을 제공할 수 있으며, 이 때에는 최종 도착지로의 다른 교통수단을 제공하여야 한다.²³⁾

여섯째, EC 항공여객보상규칙 제9조는 여객이 항공운송인으로부터 받을 수 있는 지원책에 관한 규정으로, 기본적으로 다음과 같은 3가지를 규정한다. 항공

-
- 21) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 7: “1. Where reference is made to this Article, passengers shall receive compensation amounting to: (a) EUR 250 for all flights of 1500 kilometres or less; ... 2. When passengers are offered re-routing to their final destination on an alternative flight pursuant to Article 8, the arrival time of which does not exceed the scheduled arrival time of the flight originally booked (a) by two hours, in respect of all flights of 1500 kilometres or less ... the operating air carrier may reduce the compensation provided for in paragraph 1 by 50%. ... 4. The distances given in paragraphs 1 and 2 shall be measured by the great circle route method.”
- 22) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 8 (1): “Where reference is made to this Article, passengers shall be offered the choice between: (a) - reimbursement within seven days, by the means provided for in Article 7(3), of the full cost of the ticket at the price at which it was bought, for the part or parts of the journey not made, and for the part or parts already made if the flight is no longer serving any purpose in relation to the passenger's original travel plan, together with, when relevant, - a return flight to the first point of departure, at the earliest opportunity; (b) re-routing, under comparable transport conditions, to their final destination at the earliest opportunity; or (c) re-routing, under comparable transport conditions, to their final destination at a later date at the passenger's convenience, subject to availability of seats.”
- 23) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 8 (3): “When, in the case where a town, city or region is served by several airports, an operating air carrier offers a passenger a flight to an airport alternative to that for which the booking was made, the operating air carrier shall bear the cost of transferring the passenger from that alternative airport either to that for which the booking was made, or to another close-by destination agreed with the passenger.”

운송인은 여객에게 ① 대기시간에 따른 식음료의 제공, ② 1박 이상의 숙박이 필요한 경우 또는 여객이 계획한 것 이상의 숙박이 필요해진 경우 호텔숙박권의 제공, ③ 공항과 숙박시설간 교통수단의 제공 등이다.²⁴⁾ 이에 추가하여 여객은 2회 이상의 전화, 텔렉스, 팩스 또는 이메일의 제공을 받을 수 있다.²⁵⁾

3. 항공기 지연에 있어서 도착시각의 의미

EC 항공여객보상규칙은 그 규율대상으로서의 항공기 ‘지연’을 다음과 같이 2가지의 유형으로 구분하여 정하고 있다.²⁶⁾ 먼저 ① EC 항공여객보상규칙 제6조에서 정하는 지연은 항공기의 ‘출발예정시각’으로부터의 지연을 대상으로 하고 있다. 다음으로, ② 동규칙 제5조와 제7조에서 정하는 지연은 항공기의 ‘도착예정시각’으로부터의 지연을 대상으로 하고 있다. 이러한 규정들의 유형에서 파악할 수 있는 것은 연착에 있어서 ‘지연된 시간’을 파악하기 위해서는 항공기의 ‘도착예정시각’과 해당 항공기의 ‘실제도착시각’을 비교하여야 한다는 점이다.

본 사안의 항소심인 오스트리아 지방법원은 EC 항공여객보상규칙 제2조, 제5조, 제7조에서 의미하는 항공기의 ‘도착시각’이 ① 항공기가 활주로에 착륙한 시각, ② 항공기가 주기장에 도착하여 파킹브레이크를 작동하거나 항공기가 정지한 시각, ③ 항공기의 문이 열린 시각, ④ 당사자에 의해 합의된 시각 중 어느 것으로 볼 수 있는지에 대한 해석적 선결을 EU 사법재판소에 요청하였다. EU 사법재판소는 도착시각의 의미와 관련해 오스트리아 법원이 지적한 4가지 가능성 중 ④ 당사자에 의해 합의된 시각은 명백히 제외되어야 함을 밝히고 있다.²⁷⁾

24) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 9 (1): “Where reference is made to this Article, passengers shall be offered free of charge: (a) meals and refreshments in a reasonable relation to the waiting time; (b) hotel accommodation in cases - where a stay of one or more nights becomes necessary, or - where a stay additional to that intended by the passenger becomes necessary; (c) transport between the airport and place of accommodation (hotel or other).”

25) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 9 (2): “In addition, passengers shall be offered free of charge two telephone calls, telex or fax messages, or e-mails.”

26) Margherita Colangelo & Vincenzo Zeno-Zencovich, Introduction to European Union Transport Law, RomaTrE-Press, 2015, at 130.

27) *Germanwings*, Case C-452/13, at *para.* 18.

우선 EC 항공여객보상규칙상 ‘실제도착시각’에 관한 정의규정은 찾을 수 없다. 이점을 비추어 보면, EC 규칙상 명문으로 정하지 않은 부분을 EU 가맹국이 독자적으로 해석하는 경우, EU법의 적용에 있어 큰 혼란이 초래될 것이다.²⁸⁾ 즉, EC 규칙의 해석에 있어 그 의의와 적용범위를 EU 역내 특정 가맹국이 명시적으로 지시하거나 배제하지 않는 이상, EC 규칙은 통일적이며 일관적으로 해석되어야 한다.²⁹⁾ 당사자 의사에 기해 합의된 시각을 EC 규칙에서 의미하는 도착시각으로 정한다는 것은 이와 같은 EC 규칙의 해석 방침에 반하는 것이므로 그러한 가능성은 배제되어야 한다는 것이다. 따라서 EC 항공여객보상규칙상 도착시각의 의미를 정하는 범위와 관련하여 위의 ④는 제외되어야 하고, ①, ②, ③만이 검토되어야 한다.

한편 몇몇 EU 규칙이나 국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)의 특정 문서들에 따르면, 항공기의 도착시각에 관하여 항공기가 주기장에 도착한 시간을 항공기의 실제도착시각으로 본다는 규정이 있다. EU 사법재판소는 이러한 몇몇 EU 규칙과 IATA 문서들은 항공교통에 관한 목적, 특히 공항의 입출항과 관련된 슬롯할당규정(Slot Allocation Rule)에 관한 목적으로 제정·작성된 것으로 EC 항공여객보상규칙과는 달리 해석해야 한다고 지적하고 있다.³⁰⁾ EC 항공여객보상규칙은 부당하게 탑승이 거부된 경우, 탑승 예정된 항공기가 결항된 경우, 탑승 예정된 항공기가 지연된 경우에 있어서 해당 여객들에게 그로부터 발생하는 다양한 불편과 손해를 보상하기 위해 제정된 최소한의 여객 권리보호 규칙이라는 것이다. 이러한 점에서 재판소는 IATA 문서상의 용어해석이 EC 항공여객보상규칙의 해석에 있어 중요한 영향을 미칠 수 없다고 판단하고 있다.

EC 항공여객보상규칙에 따르면, 장시간 지연, 예컨대 3시간 또는 그 이상의 지연이 있는 경우, 규칙 제5조 제1항 (c)(iii)의 재항로설정 규정에 따라 항공사는 여객에게 해당 항공권을 취소하고 예정 도착지로의 가장 빠른 대체 항공편을 제공하여야 한다. 만약 이러한 재항로설정이 불가능한 경우 여객은 EC 항공여객

28) Arnold Kinga, *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, 32 *Air & Space L.* 93, 96 (2007).

29) *Ekro BV Vee en Vleeshandel v. Produktschap voor Vee en Vlees*, ECLI:EU:C:1984:11, Case 327/82 (1984).

30) *Germanwings*, Case C-452/13, at para. 26.

보상규칙 제7조에 기한 보상청구권을 행사할 수 있다.³¹⁾

일반적으로 항공기 운항 중의 여객은 항공운송인의 지시와 관리 하에 지정된 장소에서 기술상 또는 안전상의 이유에 의해 외부와의 연락을 광범위하게 통제받는다. 즉, 비행 중에 있는 여객은 개인적, 가족적, 사회적, 영업적 활동의 원칙적인 제한을 받고, 비행완료 후에야 비로소 통상적 활동을 재개할 수 있다.³²⁾ 이러한 여객활동의 제한은 항공기의 비행예정시간을 넘지 않는 범위 내에서는 불가피한 것이겠으나 지연의 경우에는 그렇지 않다. 항공기 지연이 있는 경우에는 그 지연 시간만큼 여객이 그 시간을 활용할 수 없다는 의미인데, 이러한 관점에서 항공기 도착시각의 본질을 규명할 필요가 있다. 결국 항공기 도착시각이란 여객 자신의 ‘활동제한시간이 종료되는 시각’에 맞추어 해석되어야 한다는 것이다.³³⁾

바로 이러한 점에서 보면, 여객은 위 ①의 경우와 같이 항공기가 목적지 공항의 활주로에 착륙하였다 하더라도 자신의 개인적 활동이 제약됨에는 변함이 없다. ②와 같이 항공기가 공항의 주기장에 도착하여 파킹브레이크를 작동하는 경우에도 여객의 활동은 원칙적으로 제한된다. 이는 항공운항실무상 항공기가 완전히 정지하여 안전벨트 착용과 같은 운항안전조치가 해제되는 순간까지 여객 활동이 승무원에 의해 제지를 받기 때문이다. 여객은 운항안전조치가 해제된 후 항공기 문이 개방된 이후에 비로소 그러한 활동상의 제약으로부터 벗어나 통상적인 활동을 재개하게 되는 것이다. 본 사안에서 EU 사법재판소는 이와 같은 관점에서 EC 항공여객보상규칙상의 도착시각을 항공기 문이 최소한 1개 이상 열리는 시각으로 판단하고 있다. 여기서 항공기의 문 개방은 여객의 항공기 하차를 전제로 하는 것이어야 한다.

4. 항공기 지연과 보상청구권

본 사안에서 원고는 항공기 지연으로 인한 보상청구를 요구하고 있는데, 문제는 항공여객보상규칙상 항공기 지연에 관한 보상청구권이 부여되지 않고 있다

31) 이창재, “EU법상 항공소비자 보호에 관한 연구: McDonagh v. Ryanair 사례를 중심으로”, 『법학논고』 제49집, 경북대학교 법학연구원, 2015, 422면.

32) *Germanwings*, Case C-452/13, at para. 20.

33) 桑原康行, 전계논문, 1309면.

는 점이다. 항공여객보상규칙에 따르면, 결항과는 달리, 항공기 지연의 경우에는 지원조치만을 인정하고 있다. 앞서 살펴본 바와 같이, 지연의 경우 여객이 항공운송인으로부터 받을 수 있는 지원절차에 관한 규정은 제9조에서 규정하는 바, 기본적으로 다음과 같은 3가지를 규정한다. 항공운송인은 여객에게 ① 대기시간에 따른 식음료의 제공, ② 1박 이상의 숙박이 필요한 경우 또는 여객이 계획한 것 이상의 숙박이 필요해진 경우 호텔숙박권의 제공, ③ 공항과 숙박시설간 교통수단의 제공 등이다. 이렇게 보상청구권을 명시하지 않은 이유는 통상 항공기 지연의 원인이 항공운송인의 귀책에 의한 것이 아닌 외부 요인에 의해서 발생하는 경우가 대부분이기 때문이다.

그러나 과거 EU 사법재판소의 판례를 보면, 운항 지연의 경우에도 여객의 금전 보상청구권을 인정하고 있는 판례들이 상당수 제시되어 있다. 예를 들어, 2009년의 *Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH and Böck and Lepuschitz v. Air France*³⁴⁾ 판결의 경우 3시간 이상의 지연의 경우에는 여객에게 보상청구권이 발생한다고 판시하고 있고,³⁵⁾ 2012년의 *Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson v. Deutsche Lufthansa AG*³⁶⁾ 판결의 경우에도 같은 법리로 항공지연에 관한 여객의 보상청구권을 인정하고 있다.³⁷⁾

이와 관련하여 대표적인 사례인 2013년의 *Air France SA v. Heinz-Gerke Folkerts, Luz-Tereza Folkerts*³⁸⁾ 판결(이하 'Folkert 판결'이라 한다)의 경우에도 항공여객보상규칙이 출발지연뿐만이 아닌 도착지연 즉 연착의 경우에도 보상청구권에 관한 규정이 적용되어야 한다고 판단하였다. 2017년의 *Gahan v. Emirates and Buckley & Ors v. Emirates*³⁹⁾ 판결에서도 전체 항공운송의 이행 결과 3시간 이상의 지연이 발생하였다면 항공여객보상규칙 제7조에 따른 금전보상이 이루어져야 한다는 취지로 판시한 바 있다.⁴⁰⁾

본 사안에서는 *Folkert* 판결을 인용하여 원고의 보상청구권을 인정하고 있는

34) [2009] ECLI:EU:C:2009:716, Cases C-402/07 and C-432/07.

35) 이 판결에 관하여는 이창재, 전계논문(2015), 256면 이하 참조.

36) [2012] ECLI:EU:C:2012:657, Case C-581/10.

37) 이 판결에 관하여는 이창재, 전계논문(2015), 259면 이하 참조.

38) [2013] ECLI:EU:C:2013:106, Case C-11/11.

39) [2017] EWCA Civ 1530.

40) 이 판결에 관한 자세한 분석으로는 이창재, 전계논문(2017), 5-26면 참조.

데, EC 항공여객보상규칙 제7조는 출발지연뿐만이 아닌 도착지연의 경우에도 적용된다는 점을 명확하게 밝히고 있다.⁴¹⁾ 항공기 지연은 결항의 경우와 달리 해석할 이유가 없으며, 여객의 시간적 손해가 발생하고 있음은 변함없으므로 결과적으로 동일하게 취급되어야 한다는 것이다.⁴²⁾

5. 본 판결의 문제점 및 시사점

본 판결은 항공기 지연과 관련한 최종 목적지에서의 도착시각의 의미와 범위에 관하여 EU 사법재판소의 구체적인 판단이 제시된 사안이다. 사안을 다시 정리해 보면, 원고는 피고의 항공권을 구입하여 항공기를 탑승하였으나 연착되었다. 출발시각은 13시 30분, 도착예정시각은 14시 40분으로 총 1시간 10분의 운항시간이었으나, 최종 목적지에서 연착되어 항공기 문이 개방되었던 17시 43분을 기점으로 원고는 피고에게 3시간 3분의 항공기 지연보상을 청구하였다. 그러나 피고는 항공기가 최종 목적지 공항 활주로에 17시 38분에 도착하였으므로, 총 지연시간은 2시간 58분, 즉 3시간 미만의 지연에 해당하므로 보상청구를 거부하였다. 오스트리아 법원은 EC 항공여객보상규칙에서 의미하는 항공기 도착시각의 범위를 결정하는 문제에 대해 EU 사법재판소에 다음과 같은 해석적 판단을 구하였다. 즉, EC 항공여객보상규칙상 도착시각은 ① 항공기가 활주로에 착륙한 시각, ② 항공기가 주기장에 도착하여 파킹브레이크를 작동하거나 항공기가 정지한 시각, ③ 항공기의 문이 열린 시각, ④ 당사자에 의해 합의된 시각 중 어느 것으로 볼 것인지에 관한 것이었다. EU 사법재판소는 항공기 지연에 있어서 도착시각은 ③ 항공기의 문이 열린 시각이라고 판단하고 원고의 주장을 인용하였다.

이와 같은 EU 사법재판소 판단에 대해서는 비판들도 상당히 많았다.⁴³⁾ 이는

41) *Germanwings*, Case C-452/13, at para. 19.

42) *Ibid.* at para. 20.

43) Stephan Keiler, *Angekommen oder noch nicht? Der maßgebliche Zeitpunkt für die Berechnung der "Ankunftsverspätung" im Rahmen eines Flugbeförderungsvertrages*, GPR 2014, S. 258; Roberto Sacchi *Nozione di orario di arrivo per determinare l'entità del ritardo ai fini della compensazione pecuniaria prevista dal reg. (CE) n. 261/2004*, *Dritto dei Trasporti*, 2015, 428 (桑原康行, 전계논문, 1310면, 각주3에서 재인용).

지연도착시간을 결정하기 위해서는 최종 목적지에서 예정도착시각과 실제도착시각을 비교하여야 하는데, 여기서 말하는 ‘예정도착시각’이라는 것은 통상 항공기가 최종 목적지의 주기장에 도착하는 시각, 이른바 **on-block time**이라고도 하는 이 시각을 예정도착시각으로 설정하기 때문이라는 이유에서이다.

반면에 본 사안의 재판소는 항공기가 최종 목적지 주기장에 도착한 후 항공기 문이 개방되는 시각을 실제도착시각으로 판단하고 있다. 이렇게 되면 운송과정에서 2가지의 다른 시각이 비교될 수 있다는 문제가 발생한다. 정확하게는 최종 목적지의 주기장에서의 예정도착시각(**scheduled In-Block Time**)과 최종 목적지의 주기장에서의 실제도착시각(**actual In-Block Time**)이 비교되어야 함에도 본 판결에서는 이를 간과하고 있다는 지적이 있다.⁴⁴⁾ 보다 큰 문제는 **In-Block Time**은 공항의 시각표에 게시되어 여객에게 통지되지만, 항공기의 문 개방 시간은 공항 시각표에 게시되지도 않으며, 특별히 여객에게 통지되지도 않는다는 점이다.

본 사안에서 항공기가 최종 목적지의 활주로에 도착한 시간이 17시 38분(지연시간 2시간 58분)이고, 주기장에 도착하여 항공기 문이 개방된 시간이 17시 43분(지연시간 3시간 3분)이다. 단 5분 차이에 항공운송인의 보상유무가 갈리게 된 것이다. 사실관계에서는 17시 43분까지 항공기가 주기장에 도착하지 아니하였다고 실시되어 있는데, 만약 항공기가 주기장에 도착한 시각을 17시 39분(지연시간 2시간 59분)으로 가정하고, 주기장 도착 후 항공기 문이 열리는 시각을 17시 43분(지연시간 3시간 3분)으로 가정한다면, 항공기의 주기장 도착시각과 항공기의 문 개방시각과의 차이, 즉 2분 내지 3분 차이에 따라 운송인의 보상책임이 달라지게 된다.

생각건대, 보상책임의 유무를 시간의 장단만으로 판단하는 것은 별론으로 하더라도, 공항 게시판에 일반 공중에 통지되는 시각은 어디까지나 항공기의 주기장 도착시각이라는 것이다. 그리고 이렇게 게시판에 기재되고 통지되는 시각을 항공운송인 역시 신뢰하여 운항 스케줄상의 문제에 대처한다고 볼 수 있다. 본 사안의 재판소에서는 항공기가 주기장에 도착하여 파킹브레이크를 작동하거나 항공기가 정지한 시각을 도착시각으로 파악하지 않고 있다. 이를 실제도착시각

44) 桑原康行, 전계논문, 1310면.

으로 보지 않는 이유가 판결문상으로는 명확하지 않은데, 아마 주기장에 도착한다 하더라도 여객 활동은 여전히 제한을 받기 때문이라는 점이 그 근거로 작용하였을 가능성이 있다. 즉, 항공기가 연착된 경우에는 지연 시간만큼 여객이 그 시간을 활용할 수 없으므로, 여객 자신의 ‘활동제한시간이 종료되는 시각’이 비로소 실제도착시각이 되어야 한다는 것이다. 여기에 가장 근접한 시간이 바로 항공기 문의 개방시간인 것이다.

그러나 실제 항공기가 주기장에 도착하여 정지하게 되면, 안전벨트와 같은 안전보호조치는 해제되는 것이 통상적이며 여객들은 탑승구 개방이 이루어질 때까지 기내수하물을 보관함에서 빼내거나 자리를 정리하는 등 여객활동의 제약 역시 점진적으로 해제된다. 여객 자신의 ‘활동제한시간이 종료되는 시각’만을 강조한다면, 국제선의 경우 입국심사와 같은 절차들까지 포괄적으로는 활동제약에 해당될 수 있다. 이 부분만을 강조하면 공항 출국장에 진입하는 순간에야 비로소 활동제약은 전면적으로 종료된다고 볼 수 있다. 따라서 여객의 ‘활동제한시간의 종료 시각’만을 기준으로 항공기 지연에서의 도착시간을 설정하는 기준은 다소 엄격한 감이 있다는 생각이 든다.

오히려 시각표에 기재되어 운송인과 여객 모두에게 통지되는 예정도착시각과 최종 목적지의 주기장에서의 실제도착시각을 서로 비교 계산하여 지연시간을 산정하는 것이 보다 합리적인 것은 아닐까 생각한다. 항공기의 문 개방시간은 어디까지나 시각표에 기재되는 시간이 아니므로 운송인 및 여객 등의 당사자에게는 예측가능성을 부여하지 못한다. 이를 일괄적인 실제도착시각으로 판단함으로써 분쟁의 소지가 남용되거나 아니면 보다 복잡한 분쟁이 발생하거나 하는 등 이러한 우려들이 발생할 가능성이 아주 없는 것도 아니다. 따라서 항공기가 주기장에 도착하는 시간과 항공기 문의 열리는 시간의 명확한 구분이나 해석지침이 향후 필요할 것으로 본다. 항공기가 주기장에 도착하는 시각이 시각표에 기재되고, 이를 항공운송인과 여객 모두 신뢰하여, 항공기 도착시각에 대한 일정한 예측가능성이 이미 형성되어 있다는 점이 고려되어야 할 것이다.

IV. 맺음말

본 논문은 지난 2014년 항공기 연착이 발생한 경우 항공기 도착시각의 의미와 범위에 관해, EU 사법재판소가 그 구체적인 법리해석을 내린 *Germanwings GmbH v. Ronny Henning* 판결을 검토·분석한 글이다. 사안에서는 단 5분 차이로 항공운송인의 보상유무가 결정되었는데, 논점은 바로 항공기의 도착시각을 언제로 볼 것인가 하는 점이었다.

사안을 다시 정리하면, 원고는 ‘13시 30분 예정출발시각-14시 40분 예정도착시각’의 운항여정을 내용으로 하는 피고의 항공권을 구입하여 항공기에 탑승하였으나 최종 목적지에서 항공기 연착이 발생하였다. EC 항공여객보상규칙은 3시간 이상의 지연에 대해서는 적절한 지원보상이 이루어질 수 있음을 규정하고 있는데, 문제는 도착시각에 대한 원·피고의 판단이 각기 달랐다는 점이다. 원고는 항공기 문이 개방되었던 17시 43분을 기점으로 하여 3시간 3분의 항공기 지연보상을 요구하였으나, 피고는 항공기의 활주로 도착시간인 17시 38분을 기점으로 2시간 58분, 즉 3시간 미만이라는 이유를 들어 보상청구를 거부하였다. 지연시간은 2시간 58분, 즉 3시간 미만의 지연에 해당하므로 보상청구를 거부하였다.

문제는 도착시각을 어떻게 파악하느냐 하는 점이었다. 몇 가지의 가능성들이 제시되었는데, ① 도착시각을 항공기가 활주로에 착륙한 시간으로 보는 경우, ② 도착시각을 항공기가 주기장에 도착하여 파킹브레이크를 작동하거나 항공기가 정지한 시간으로 보는 경우, ③ 도착시각을 항공기의 문이 열린 시간으로 보는 경우가 논점이 되었다.

본 사안에서 EU 사법재판소는 도착시각을 ‘항공기 문이 열린 시간’으로 판단하였다. 통상 항공기 운항 중의 여객은 항공운송인의 지시와 관리 하에 비행기라는 지정된 장소에서 기술상 또는 안전상의 이유에 의해 외부와의 연락이 차단된 상태로 개인적, 가족적, 사회적, 영업적 활동의 원칙적인 제한을 받는다. 재판소는 바로 이러한 관점에서 항공기 지연이 있는 경우에는 그 지연 시간만큼 여객이 그 시간을 활용할 수 없다는 점을 강조하고, 여객 자신의 ‘활동제한시간이 현실적으로 종료되는 시각’, 즉 여객의 항공기 하차를 전제로 항공기 문이 1개라도 열리는 시간이야말로 그에 가장 근접한 시간이라고 해석한 것이다.

항공기가 목적지 공항의 활주로에 착륙하였다 하더라도 자신의 개인적 활동이 제약됨에는 변함이 없다는 점, 항공기가 공항의 주기장에 도착하여 파킹브레이크를 작동하는 경우에도 여객의 활동은 제한을 받는다는 점, 안전벨트와 같은 운항안전조치가 해제된 후 항공기 문이 개방된 이후에 비로소 여객은 활동상의 제약으로부터 벗어나 통상적인 활동을 재개할 수 있다는 점에 비추어 보면, 도착시각을 항공기 문이 열리는 시각이라고 판단한 EU 사법재판소의 법리해석이 수긍되지 않는 것은 아니다.

그러나 시각표에 기재되어 일반 공중에게 통지되는 항공기 도착시각은 어디까지나 항공기의 주기장 도착시각이라는 것이다. 항공운송인 역시 이러한 시각표를 신뢰하여 운항 스케줄상의 문제에 대처하고자 하는 것이다. 주기장에 도착한다 하더라도 여객 활동은 여전히 제한된다는 시각은 ‘여객활동제약의 종료시각’을 다소 엄격하게 보는 경우라 할 수 있는데, 활동제약의 종료시각만을 강조하는 논리라면 입국심사와 같은 절차가 모두 종결할 때까지 모두 지연손해에 해당하는 것으로 포함시킬 수 있을 것이다.

또한 실제로 항공기가 주기장에 도착하여 정지하게 되면, 안전벨트와 같은 안전보호조치는 해제되는 것이 통상적이며 여객들은 탑승구 개방이 이루어질 때까지 기내수하물을 보관함에서 빼내거나 자리를 정리하는 등 여객활동의 제약 역시 점진적으로 해제되는 것이 일반적이다. 이러한 점을 비추어 보면, 여객의 ‘활동제약의 종료 시각’만을 기준으로 항공기 지연에서의 도착시간을 설정하는 기준은 다소 엄격한 감이 있다.

오히려 시각표에 기재되어 운송인과 여객 모두에게 통지되는 예정도착시각과 최종 목적지의 주기장에서의 실제도착시각을 서로 비교 계산하여 지연시간을 산정하는 것이 보다 타당한 것은 아닐까 한다. 항공기의 문 개방시간은 어디까지나 시각표에 기재되는 시간이 아니다. 즉, 항공기 문 개방시간을 실질적인 도착시각으로 일괄 판단함으로써 분쟁의 소지가 남용될 가능성도 있고 보다 복잡한 분쟁이 발생할 수 있는 가능성도 배제할 수 없는 것이다.

생각건대, 향후 항공기가 주기장에 도착하는 시간과 항공기 문이 열리는 시간의 명확한 구분이나 해석지침이 필요할 것으로 본다. 항공기가 주기장에 도착하는 시각은 시각표에 기재된다. 항공운송인과 여객은 이러한 시각표를 신뢰하여

항공운항에 대한 운항이나 탑승 스케줄을 설정한다. 이러한 점에서 볼 때 항공기 도착시각에 대해 당사자들에게 형성된 일정한 예측가능성에 대한 고려가 필요하다고 생각한다.

참고문헌

[국내문헌]

- 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준”, 『항공우주정책·법학회지』 제29권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2014.
- 이창재, “항공기 연착과 Regulation (EC) No. 261/2004의 적용기준”, 『항공우주정책·법학회지』 제32권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2017.
- _____, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권: EU 및 프랑스 판례를 중심으로”, 『항공우주정책·법학회지』 제30권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2015.
- _____, “EU법상 항공소비자 보호에 관한 연구: McDonagh v. Ryanair 사례를 중심으로”, 『법학논고』 제49집, 경북대학교 법학연구원, 2015.
- 최준선, 『보험법·해상법·항공운송법』, 제9판, 삼성사, 2015.

[외국문헌]

- 桑原康行, “航空運送旅客補償規則における「到着時刻」の概念”, 『國際商事法務』, Vol. 46, No. 9 (通卷675号), 2018.
- Margherita Colangelo & Vincenzo Zeno-Zencovich, *Introduction to European Union Transport Law* (RomaTrE-Press, 2015).
- Ieva Deviatnikovaitė, *The Montreal Convention of 1999 and Regulation No. 261/2004 in the EUCJ and National Case Law*, 11 *Baltic J. L. & Pol.* 21 (2018).
- Arnold Kinga, *Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights*, 32 *Air & Space L.* 93 (2007).
- Jae Woon Lee & Joseph Charles Wheeler, *Air Carrier Liability for Delay: a Plea to Return to International Uniformity*, 77 *J. Air L. & Com.* 43 (2012).
- Jeremias Prassl and Michal Bobek, *Air Passenger Rights* (Hart Publishing, 2016).
- Nikolett Zoványi, *Policies and Doctrines in the Regulation of Air Passenger Rights*, *Acta Univ. Sapientiae, Legal Studies*, Vol. 6, No. 1, 2017.

초 록

항공여객운송에서 항공기 지연 또는 연착은 여객 당사자들에게 상당한 시간적·비용적 문제들을 초래한다. 예상치 못한 항공기 연착에 의해 당사자에게 발생하는 2차, 3차 손해 등을 생각할 때, 여객에 대한 적절한 구제와 보상은 당연히 필요할 것이다. 이와 같은 이유로 항공사들은 항공기 지연이 있을 경우, 여객에게 적절한 보상절차를 마련해 두고 있고, 이는 각 국가의 항공 관련 행정절차상 제도화되어 있는 실정이다.

항공기 연착과 관련해서는 도착시각의 확정과 그 범위설정이 실제로 문제가 되는 경우가 많다. 이는 항공기가 최종 목적지에 도착한 시각을 언제로 볼 것이냐 하는 문제인데, 예를 들어, 항공기가 활주로 도착한 경우를 도착시각으로 볼 것인지, 승객의 하차수속을 위해 항공기가 주기장에 정차한 경우를 도착시각으로 볼 것인지, 아니면 실제로 승객이 하차를 위해 문이 열리는 순간을 도착시각으로 볼 것인지, 명확하지 않다는 것이다. 여기서 활주로 도착이나 주기장 도착 등 각각의 경우 그 시간 차이가 발생하는 경우에는 항공사의 보상유무가 달라지기도 한다. 즉, 최종목적지에서 항공기의 ‘도착시각’(time of arrival)을 정확하게 언제로 볼 것인가가 실무적으로 문제가 될 수 있다.

이와 관련하여, 2014년 9월 14일 EU 사법재판소에서는 *Germanwings GmbH v. Ronny Henning* 판결을 통해, 항공기의 도착시각에 관한 법리해석을 판단한 바가 있다. 본 판결에서 재판소는 여객의 하차를 전제로 한 항공기 정지 후 항공기 문이 열리는 시각을 항공기 도착시각으로 판단하였다. 이와 같은 항공기 도착시각에 대해서는 본 판결이 EU 사법재판소 차원으로는 최초의 판결이었고, 이에 실무적으로 상당한 주목을 받은 바 있다. 아직 국내에 이 판결이 구체적으로 소개된 바가 없는 것으로 보이는 바, 본 논문에서는 이 판결을 소개하여 항공기 도착시각에 대한 해석기준을 분석해 보고자 하였다. 본 논문에서는 본 사안의 사실 관계를 살펴본 후, 제1심, 항소심 및 EU 사법재판소의 판단을 정리해 보았다. 나아가 EU 사법재판소에서 파악한 항공기의 도착시각에 대해 재판소의 법리를 구체적으로 검토하고, 본 판결이 항공여객운송실무상 어떠한 의미를 갖는지 분석해 보았다. 나아가 본 판결이 갖는 몇 가지 문제점들도 함께 생각해 보았다.

주제어 : 항공여객운송, EC 항공운송여객보상규칙, 도착시각, 최종목적지, 항공기 지연, 연착

Abstract

The Scope and the Meaning of ‘Time of Arrival’ in Carriage of Passengers by Air : Focused on the *Germanwings GmbH v. Ronny Henning*, Case C-452/13 (2014).

Ji-Min Sur*

This paper reviews and criticizes the EU Case of C-452/13, *Germanwings GmbH v. Ronny Henning*. Under this case, Ronny Henning later sued Lufthansa’s budget carrier Germanwings after it refused to pay him 250 euros compensation for a delay he said totalled more than three hours. Germanwings, however, maintained his flight had arrived only two hours and 58 minutes behind schedule.

In those circumstances, the following question to the European Court of Justice (ECJ) for a preliminary ruling: What time is relevant for the term time of arrival used in Articles 2, 5 and 7 of Regulation [No 261/2004]: (a) the time that the aircraft lands on the runway (touchdown); (b) the time that the aircraft reaches its parking position and the parking brakes are engaged or the chocks have been applied (in-block time); (c) the time that the aircraft door is opened; (d) a time defined by the parties in the context of party autonomy?

ECJ says that the situation of passengers on a flight does not change substantially when their aircraft touches down on the runway at the destination airport, when that aircraft reaches its parking position and the parking brakes are engaged or when the chocks are applied, as the passengers continue to be subject, in the enclosed space in which they are sitting, to various constraints. Therefore, it is only when the passengers are permitted to leave the aircraft and the order is given to that effect to open the doors of the aircraft that the passengers may in principle resume their normal activities without being subject to those constraints.

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

ECJ rules that it is apparent that Articles 2, 5 and 7 of Regulation No 261/2004 must be interpreted as meaning that the concept of ‘arrival time’, which is used to determine the length of the delay to which passengers on a flight have been subject, corresponds to the time at which at least one of the doors of the aircraft is opened, the assumption being that, at that moment, the passengers are permitted to leave the aircraft.

Key words : Carriage of Passengers by Air, Regulation (EC) No 261/2004, Time of Arrival, Final Destination, Delay, In-Block Time