

항공여객운송에서의 탑승거부와 여객보상기준

서지민*

목 차

- I. 머리말
- II. EC 261/2004 규칙상의 탑승거부
 - 1. 탑승거부의 개념
 - 2. 탑승거부에 관한 여객보상기준
- III. 탑승거부에 관한 EU 사례의 검토
 - 1. *Iberia Airline* 판결
 - 2. *FinnAir* 판결
 - 3. *EasyJet Airline* 판결
 - 4. 검토 및 시사점
- IV. 맺음말
 - 1. 시사점
 - 2. 그 밖의 문제점과 개선방향

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

I. 머리말

지난 3월, 대한항공이 탑승거부 사건으로 여객에게 사과한 사건이 발생하였다.¹⁾ 조지아주 애틀랜타에 거주하는 라케시 파텔 부부는 16세와 15세 된 아들들을 데리고, 2019년 3월 17일 애틀랜타에서 출발해 인천공항을 경유, 필리핀으로 가던 도중, 16살 큰 아들이 심각한 땅콩 알레르기가 있다는 이유로 탑승이 거부돼 인천공항에 수 시간 방치되는 부당한 일을 겪었다고 주장하였다. 파텔 가족은 16세 큰 아들이 심각한 땅콩 알레르기가 있음을 항공사 측에 사전 통보했고, 애틀랜타에서 인천까지의 델타항공은 해당 항공편에서 땅콩 서비스를 중단해 문제가 없었다. 그러나 문제는 마닐라행 대한항공 항공기에서 발생했다. 큰 아들은 심각한 땅콩 알레르기가 있다는 사실을 대한항공 게이트 관계자에게 알리고 탑승했는데 그럼에도 불구하고 승무원들이 땅콩을 제공하겠다고 공지했다. 이어 게이트 담당 직원이 항공기로 들어와 소년들을 항공기에 내리도록 했다. 라케시 가족들은 대한항공 담당자들에게 아들에게 마스크를 착용시켜 비행기 뒤쪽 좌석에 앉아서 가겠다고 말했음에도 불구하고 탑승이 거부됐다. 결국 이들 10대 소년들은 인천에서 델타항공 항공기를 타고 애틀랜타로 다시 돌아가야만 했다.

보통 항공기에 탑승이 거부되는 원인은 2가지 측면에서 발생한다. 하나는 여객 자체에게 문제가 있는 경우와 다른 하나는 항공사의 초과예약으로 인해 발생하는 경우이다. 먼저 여객에게 문제가 있다고 하는 것은 여객의 건강과 안전 및 보안상의 이유 혹은 여행서류의 불비와 같은 사유에 의해 탑승이 거부되는 경우이다. 위 대한항공 사고는 이렇게 여객의 건강상 이유로 탑승거부가 이루어진 사례이다. 이 경우에는 일반적으로 여객에게 과실이 있는 경우가 많으므로, 항공권 환불이나 대체항공편 지급이 이루어지지 않는 경우가 많다.

반면에 초과예약으로 인해 발생하는 탑승거부는 대체항공편 보장 등의 여객보상이 구체적으로 이루어진다. 이는 전적으로 항공사가 경영상의 이유로 원래 탑승할 여객보다 더 많은 여객에게 항공권을 판매한 경우이기 때문이다. 이는

1) “대한항공, 땅콩 알레르기 승객 ‘탑승 거부’ 논란 커지자 사과”, 동아일보 2019. 3. 39자 기사, <<http://news.donga.com/3/all/20190329/94798341/1>> (최종검색일 2019. 5. 1).

소위 범핑(bumping)이라고도 하며, 오버부킹(overbooking)이라고도 하는데, 현재 상당수 국내외 항공사에서 이를 관행적으로 행하고 있다.²⁾ 문제는 항공사가 예측한 예약 부도율이 잘못되는 경우도 많다는 점이다. 즉, 예약한 여객이 전부 공항에 도착하게 되면 일부 여객에게 탑승거부의 상황이 일어나게 되고, 다음편 항공기를 타야만 하는 여객이 생긴다는 것이다. 항공사는 일반적으로 오버부킹으로 인한 상황이 발생하면 우선 자발적으로 탑승을 유예하는 여객들을 찾아본다. 그리고 탑승을 유예하는 여객에게 적절한 보상을 한다. 이러한 자발적 탑승을 유예한 여객이 부족한 경우에 항공사에 의한 비자발적인 탑승거부가 이루어지게 된다. 항공사들은 비자발적으로 탑승을 거부당한 여객들에게 보통은 대체항공편을 지급하고 관련된 보상조치를 실시한다.³⁾

위와 같이 2가지 원인에 의해서 탑승거부가 발생하는 것이 일반적인 경우이기도 하지만, 문제는 이와는 다른 유형의 탑승거부가 발생할 때의 보상처리와 기준이 명확하지 않다는 것이다. 예를 들어, 항공사의 과실로 인해 비자발적인 탑승거부가 발생하는 경우로서, 항공탑승 수속 절차상의 지연으로 인해 탑승이 거부되거나, 또는 천재지변으로 인한 결항이 발생해 연결 항공편에의 탑승이 거부되는 경우들이 바로 그것이다. 이러한 경우에는 초과예약과 같은 항공사과실을 명확하게 밝히기가 쉽지 않은데, 여객의 보상과 관련하여 상당한 문제가 되고 있다. 최근에는 특히 전 세계적으로 강화되고 있는 항공소비자의 권리보호와 맞물려 이에 대한 사례들이 제기되고 있다.

본 논문에서는 이러한 초과예약이 아닌 탑승거부 사례들을 검토하여 여객보상의 문제들을 검토해 보고자 한다. 검토의 기준으로서 EU 법 체제에서 규정한 탑승거부 관련 규정들과 그와 관련하여 발생한 EU 사례들이다. EU는 역내 규정으로서 항공여객보상에 관한 조약 형태의 규칙들을 마련해 두고 있고, 그와 관련한 EU사법재판소(Court of Justice of the European Union, ECJ) 판결들도 오래전부터 제시되어 오고 있다.

이하에서는 탑승거부와 관련한 EU 규정 체계를 먼저 정리 한다(II). 이후 탑

2) 서지민, “항공권 초과예약과 몬트리올 협약상 사고의 의미 - 2014년 제11순회항소법원의 *Campbell v. Air Jamaica Ltd.* 사건을 중심으로”, 『상사판례연구』, 제29권 제3호 (2016), 498면.

3) 서지민, “EU항공운송여객보상규칙상 탑승거부의 의미, 『유럽연구』 제37권 2호, 한국유럽학회, 2019, 228-229면.

승거부와 관련한 EU사법재판소 판결 및 그 외 EU 역내 사례들을 살펴보기로 한다. 이를 토대로 EU사법재판소 및 관련 사례에서 판단하고 있는 탑승거부의 의미와 범위, 탑승거부에 관한 여객보상의 기준들을 구체적으로 검토하고, 관련 사례들이 항공여객운송실무에서 어떠한 의미를 갖는지 생각해 보기로 한다(III).

II. EC 261/2004 규칙상의 탑승거부

1. 탑승거부의 개념

전 세계적으로 EU는 항공교통 이용자의 권리가 크게 보호되고 있는 지역이라 할 수 있다. 1990년대부터 EU는 EU 역내에 적용되는 일종의 조약 형태로서 항공여객에 관한 다양한 규칙들을 제정하고 있다. 탑승거부와 관련해서는 2004년 2월 11일에 제정된 ‘항공기의 탑승거부, 결항 또는 장시간 지연에 따른 승객의 보상 및 지원에 관한 EC 일반규칙’(이하 ‘EC 261/2004 규칙’)이 있다.

2004년 2월 11일 제정된 EC 261/2004 규칙은 2005년 2월 17일부터 발효되었는데, 기존의 1991년의 ‘항공여객운송에서의 탑승거부시 보상에 관한 일반규칙’(이하 ‘EEC No 295/91 규칙’)을 대폭적으로 개정하여, 탑승거부 이외에도 결항 및 항공지연 등의 경우 항공여객들을 위한 보상조치들에 관한 일반규정들을 마련해 두고 있다.⁴⁾ EC 261/2004 규칙은 총 19개의 조문으로 되어 있고, 항공기 탑승거부, 취소, 지연 및 항공여객의 보상기준으로 구분되어 있다.⁵⁾

EC 261/2004 규칙 제2조 j호는, 탑승거부(denied boarding)를 “본 규칙 제3조 제2항의 조건에 따라 항공권을 예약한 여객이 탑승을 위해 출발장소에 도착하였음에도 불구하고 여객의 항공편 탑승이 거부되는 것”으로 규정한다.⁶⁾ 본조의

4) EC 261/2004 규칙의 제정으로 기존 EEC No 295/91 규칙은 폐지되었다.

5) 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준”, 『항공우주정책·법학회지』 제29권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2014, 116면.

6) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 2, (j): “denied boarding means a refusal to carry passengers on a flight, although they have presented themselves for boarding under the conditions laid down in Article 3(2), except where there are reasonable grounds to

규정에 따라 탑승거부의 개념범위를 보다 구체적으로 분설하면 다음과 같다.⁷⁾

첫째, 탑승거부는 그 전제로서, EC 261/2004 규칙 제3조 제2항에 의해, 항공권을 예약한 여객에게 적용된다. EC 261/2004 규칙 제3조 제2항은, “EU 회원국 영역 내에 있는 공항에서 출발하는 여객은 해당 항공편 예약을 확인하고, 사전에 서면에 의해 항공운송인 등에 의해 통지되는 방법으로 또는 통지기간내(시간이 통지되지 않은 경우에는 출발예정시각의 45분전까지)에 출국수속(체크인)을 위해 도착한 경우에 적용된다”고 규정한다.⁸⁾

둘째, EC 261/2004 규칙 제2조 j호,, “여객의 건강·안전·보안(such as reasons of health, safety or security) 또는 부적절한 여행서류(inadequate travel documentation)와 같은 합리적인 사유(reasonable grounds)가 존재하는 경우에는 탑승거부에 해당하지 않는다.”라는 단서규정을 두고 있다. 이는 합리적 또는 상당한 사유가 있는 경우, 탑승거부로 보지 않는다는 예외 규정이다.⁹⁾

셋째, 탑승거부는 항공사의 초과예약으로 생기는 것이 대부분이며, 그러한 인식이 항공업계에서 지배되고 있다.¹⁰⁾ 그러나 문제는 EC 261/2004 규칙의 문구 자체로는 ‘초과예약’을 명시하고 있지 않고 있다는 점이다. 즉, 초과예약 이외에 다른 이유로 발생한 탑승거부도 해당 개념에 포함될 가능성을 배제할 수 없다.

넷째, EC 261/2004 규칙 전문14조는, “항공운송인이 합리적으로 모든 조치를

deny them boarding, such as reasons of health, safety or security, or inadequate travel documentation; ...”

7) Francesco Rossi Dal Pozzo, *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*, Springer, 2015, at 155.

8) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 3, (2): “Paragraph 1 shall apply on the condition that passengers: (a) have a confirmed reservation on the flight concerned and, except in the case of cancellation referred to in Article 5, present themselves for check-in: as stipulated and at the time indicated in advance and in writing (including by electronic means) by the air carrier, the tour operator or an authorised travel agent, or, if no time is indicated, not later than 45 minutes before the published departure time; or ...”

9) 이 규정은 ‘예를 들어’(such as)라는 표현을 사용하여, 합리적인 사유를 예시하고 있다. 이는 ① 건강상의 이유, ② 안전상의 이유, ③ 보안상의 이유, ④ 부적절한 여행서류로, 탑승거부의 합리적 이유가 되는 모든 사례들을 열거하고 있지 않고 포괄적으로 정하고 있다는 점이다. 동시에 중요한 점으로 이러한 이유의 기준에는 ‘귀책사유’가 누구에게 있느냐 하는 점이다.

10) Elmar Maria Giumulla & Ludwig Weber, eds., *International and EU Aviation Law*, Wolters Kluwer, 2011, p. 162.

취하였다 하더라도 회피할 수 없었던 특별한 사정에 의해 결항이 발생하였을 경우에는 보상이 면제된다. 여기서 특별한 사정이란 정치적 불안정성이 존재하는 경우, 해당 항공편의 운항과 양립할 수 없는 기상조건이 존재하는 경우, 보안상의 위험이 존재하는 경우, 예기치 못한 안전운항상의 문제가 존재하는 경우 및 항공운송인의 업무에 영향을 미치는 파업이 발생한 경우이다”라고 규정한다.¹¹⁾ 즉, 특별한 사정에 의해, 항공편이 취소되거나, 연착에 의해 탑승거부가 이루어지는 경우, EC 261/2004 규칙상의 항공운송인 보상책임이 면제 또는 제한되므로, EC 261/2004 규칙에서 의미하는 탑승거부의 범위를 제한할 수 있게 된다.

2. 탑승거부에 관한 여객보상 원칙

EC 261/2004 규칙 제7조는 탑승거부의 보상방식을 다룬다. 제7조에 따르면, 금전보상을 보상의 원칙으로 한다. 결항으로 항공편이 취소되는 경우에도 EC 261/2004 규칙에 따를 때, 여객은 금전보상을 받을 수 있다. 따라서 EC 261/2004 규칙상 금전보상은 탑승거부와 결항에 의한 취소 2가지에 한정된다. 그러나 항공기 지연의 경우, 금전보상이 아닌 적절한 지원대책만이 제공될 것을 규정한다. EC 261/2004 규칙은 3시간 이상의 지연에 관해서는 항공사의 적절한 지원이 제공되어야 한다고 규정하며, 탑승거부 및 결항과의 보상방식을 구분하고 있다.

EC 261/2004 규칙 제4조는 탑승거부에 따른 항공운송인이 대응의무와 보상조치를 다루고 있다. 먼저 해당 보상조치는 다음과 같은 절차를 밟게 된다. 제4조는 “① 탑승거부가 합리적으로 예상되는 경우, 항공운송인은 합의된 조건에서의 지원과 항공편의 예약변경에 협력가능한 여객을 모집하여야 하고, 이에 해당되는 여객에는 EC 261/2004 규칙 제8조에 근거한 지원이 이루어져야 하고, ”¹²⁾ “②

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

예약변경에 협력할 자발적인 여객의 수가 부족한 경우, 항공운송인은 여객에게 탑승거부를 진행 수 있다”¹³⁾는 보상의 원칙을 마련한 후, “③ 항공운송인은 탑승거부된 여객에 대해, EC 261/2004 규칙 제7조에 따른 신속한 보상절차를 진행하여야 하고, 제8조 및 제9조에 따른 지원절차를 이행하여야 한다”고 규정하고 있다.¹⁴⁾

이러한 보상원칙에 따라 여객들은 다음과 같은 보상조치를 행할 수 있다.

둘째, EC 261/2004 규칙 제7조는, “여객의 보상청구권에 관한 구체적인 보상 기준을 규정한다. 이에 따르면, 여객은 비행거리가 ①1,500km 이내인 경우 250 유로, ② 1,500km를 초과하는 EU 역내 노선 및 1,500km 초과 3,500km 이하인 기타 노선인 경우 400 유로, ③ 이 밖의 비행거리인 경우 600 유로”를 보상받도록 규정하고 있다.¹⁵⁾

둘째, EC 261/2004 규칙 제8조는, “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 운항조건

-
- 12) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 4 (1): “When an operating air carrier reasonably expects to deny boarding on a flight, it shall first call for volunteers to surrender their reservations in exchange for benefits under conditions to be agreed between the passenger concerned and the operating air carrier. Volunteers shall be assisted in accordance with Article 8, such assistance being additional to the benefits mentioned in this paragraph.”
- 13) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 4 (2): “If an insufficient number of volunteers comes forward to allow the remaining passengers with reservations to board the flight, the operating air carrier may then deny boarding to passengers against their will.”
- 14) Regulation (EC) No 261/2004, Art. 4 (3): “If boarding is denied to passengers against their will, the operating air carrier shall immediately compensate them in accordance with Article 7 and assist them in accordance with Articles 8 and 9.”
- 15) 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.”

으로, 최종 도착지에 가장 빨리 도착할 수 있는 대체 항공편(re-routing)의 제공, ③ 기존 항공권과 비교가능한 운항조건으로, 추후 일정의 대체 항공편의 제공”을 기본 지원책으로 명시하며,¹⁶⁾ “항공운송인은 여객이 동의하는 경우에 한하여, 최종 도착지와 가까운 공항으로 가는 항공편을 제공할 수 있으며, 이 경우에는 최종 도착지로의 다른 교통수단을 제공하여야 한다”고 규정하여,¹⁷⁾ 지원에 따른 부가조치도 정하고 있다.

셋째, EC 261/2004 규칙 제9조는 여객이 항공운송인으로부터 받을 수 있는 추가적인 2차적 지원대책을 다루고 있다. 제9조는 “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”과 같은 기본적인 3가지의 지원책을 규정하고,¹⁸⁾ 이에 추가적으로 “여객은 2회 이상의 전화, 텔렉스, 팩스 또는 이메일의 제공을 받을 수 있다”고 규정한다.¹⁹⁾

16) 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.”

17) 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.”

18) 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).”

19) 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.”

또한 지원책과 관련하여, 중요한 조치 중 하나로는, 여객은 EC 261/2004 규칙에 근거한 보상권리를 택할 수 있다는 점이다. EC 261/2004 제5조 제1항은, “① 예정 도착지로의 가장 빠른 대체 항공편 제공, ② 예정 도착지로 가는 다음 항공편 제공, ③ 출발 공항에서의 항공권 환불인 바, 항공여객이 이중 어느 것도 선택하지 않을 경우에는 구체적인 보상을 하여야 한다. 다만 이러한 보상원칙은 비행일 2주 전 항공여객에게 결항을 통보한 경우, 예정된 출발시각 2시간 이내 또는 예정된 도착시각 4시간 이내에 대체 항공편이 준비되고, 비행일 1~2주 전 여객에게 결항을 통보한 경우, 예정된 출발시각 출발 1시간 이내 또는 예정된 도착시각 2시간 이내에 대체 항공편이 준비되고, 비행일 1주 이내에 여객에게 결항을 통보한 경우에는 해당되지 않는다”고 규정한다.²⁰⁾

그러나 제5조 제3항은 항공운송인의 면책사유로서, “항공운송인이 합리적인 모든 조치를 취했음에도 피할 수 없는 특별한 사정에 의한 결항이 있었음을 증명하는 경우에는 보상의무를 부담하지 아니한다.”고 규정하여,²¹⁾ 항공운송인의 보상책임을 일정하게 완화하고 있다.

20) 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.”

21) 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.”

Ⅲ. 탑승거부에 관한 EU 사례의 검토

1. Iberia Airline 판결²²⁾

1.1 사실관계

스페인 국적의 Rodríguez Cachafeiro(이하 ‘원고1’이라 한다) 및 María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor(이하 ‘원고2’라 한다)는 스페인 코로나에서 도미니카공화국의 산토도밍고까지의 여정을 위해, 스페인의 국영항공사인 Iberia 항공사(Iberia, Líneas Aéreas de España SA, 이하 ‘피고’라 한다)로부터 각각의 항공권을 구매하였다. 이 항공권은 ① 2009년 12월 4일 13:30부터 14:40까지 스페인 코로나에서 마드리드까지 가는 ‘IB513편’과 ② 같은 날 16:05부터 19:55까지 마드리드에서 도미니카의 산토 도밍고까지 가는 ‘IB6501편’, 즉 2편의 노선 환승이 포함된 항공권이었다.²³⁾

2009년 12월 4일 오전, 원고1과 원고2은 코로나 공항에 도착하여 Iberia 항공사 탑승수속대에서 수속체크인을 한 후 환승편이 포함된 항공권을 교부받았다. 그러나 IB513편은 1시간 25분의 항공지연이 발생하였다. 피고항공사는 지연으로 인해 원고들이 IB6501편에 환승하지 못할 것으로 판단하고 15시 17분에 원고들의 IB6501편 환승항공권을 취소하였다.²⁴⁾

원고들은 가까스로 최종탑승안내시간 내에 IB6501편의 출발게이트에 도착하

22) *Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Líneas Aéreas de España SA* [2012] ECLI:EU:C:2012:609, Case C-321/11 [이하 간단히 ‘Iberia Airline 판결’이라 한다]. 이 판결의 평석 또는 코멘트로는 Alessandra Laconi, “Compensation for Denied Boarding Applies Also to Cases relating to Operational Problems,” *the Aviation & Space Journal*, January/March 2013 Year XII N° 1, at 31-32; Judith R. Nemsick, “2012 Developments in Aviation Law and What’s on the Horizon in 2013,” *Aviation Law & Insurance Symposium*, Jacksonville, Florida (Jan. 2013), at 8-9; 桑原康行, “航空運送旅客補償規則における「搭乘拒否」の概念”, 『國際商事法務』, Vol. 46, No. 1 (2018), 416-420頁 등이 있다. 국내의 경우 서지민, “EU항공운송여객보상규칙상 탑승거부의 의미”, 『유럽연구』 제37권 제2호, 한국유럽학회, 2019 참조.

23) *Iberia*, Case C-321/11, para. 10.

24) *Ibid.*, para. 12.

였다. 그러나 피고항공사 직원은 원고들에게 원고들의 항공권이 이미 취소되었으며 해당 항공권은 다른 여객에게 판매되었다는 이유를 들어 탑승거부를 통보하였다. 그러자 원고들은 다른 항공편으로 산토도밍고에 가기 위해 다음날인 2009년 12월 5일까지 기다려, 최종목적지까지는 총 27시간 지연 후 도착하게 되었다.²⁵⁾

2010년 2월 23일, 원고들은 피고항공사를 상대로 ‘EC 261/2004 규칙’ 제4조 제3항 및 제7조 제1항 c호에 기해, 탑승거부에 대해 원고들 각각 600유로에 상당하는 보상청구소송을 스페인 지방법원에 제기하였다. 이에 대해 피고항공사는 본 사건은 초과예약에 의한 탑승거부 사건이 아니며 후속 항공편으로 연결지연된 사건이라는 점, 선행 항공편의 항공기 연착에 의해 발생한 사건이라는 점 등을 이유로 들어 항변하였다.²⁶⁾

1.2 법원의 판단

스페인의 코로나 지방법원은²⁷⁾ 피고항공사가 문제의 IB6501편에 원고들을 탑승거부시킨 점에 대하여, EC 261/2004 규칙 제4조 제3항 및 제7조 제1항 c호에서 정한 보상이 충족된다고 지적하였다. 한편 문제가 된 EC 261/2004 규칙상 ‘탑승거부’의 개념과 관련하여, 탑승거부가 초과예약의 사안만을 의미하는 것인지 아니면 본 사안과 같이 선행 항공편의 지연에 따라 발생하는 사안의 경우에도 포함되는 것인지에 대해서는 구체적인 판단을 보류하였다.²⁸⁾

이후 스페인 지방법원은 EC 261/2004 규칙의 해석을 이유로, 소송절차를 중단하고 EU사법재판소(Court of Justice of the European Union, ECJ)에 관련 문제에 대한 선행판단을 요청하였다. 보통 EU규칙에 대한 해석기준과 판단지침에 대한 관할은 EU사법재판소에 속한다.²⁹⁾ 본 사안의 스페인 지방법원이 EU사법재판소에 선결판단을 요한 것은 EC 261/2004 규칙상 ‘탑승거부’(denied boarding)의 범위에 관한 것이었다. 즉, EC 261/2004 규칙 제2조 j호의 탑승거부

25) *Ibid.*, para. 13.

26) *Ibid.*, para. 14.

27) Juzgado de lo Mercantil No 2, A Coruña (Commercial Court No 2, Corunna).

28) *Iberia*, Case C-321/11, para. 17.

29) 김영주, 앞의 논문, 116면.

의 개념에는 동규칙 제3조 제2항 및 제4조 제3항도 고려하여, 초과예약의 경우 뿐만 아니라 항공운송인이 환승탑승권의 환승시간 및 절차에 대한 판단 오류로 여객의 항공탑승권을 다른 여객에게 판매한 경우에도 그러한 탑승거부에 해당 되느냐 하는 점이였다.³⁰⁾

EU사법재판소는 다음과 같은 취지로 항공운송인이 지연시간 오판에 의한 탑승권 취소로 제3자에게 탑승권을 판매한 경우 역시 EC 261/2004 규칙 제2조 j호의 탑승거부의 범위에 해당한다고 판단하였다.

첫째, EC 261/2004 규칙 제2조 j호 및 제4조에서 말하는 탑승거부의 개념에는 초과예약을 이유로 한 탑승거부 사례뿐만이 아닌 다른 이유, 예를 들어 항공사의 오판에 따라 항공권 취소를 한 탑승거부 사례도 포함된다. 이는 항공운송여객보상규칙의 전체적인 규정과 동규칙의 제정초안 등을 살펴볼 때, 입법자의 의사가 동규칙에서 의미하는 탑승거부의 개념을 한정적으로 파악하고 있지 않았다는 점, 나아가 항공 소비자보호강화라는 규칙제정의 목적을 고려해야 한다는 점 등에 근거한다.³¹⁾

둘째, EC 261/2004 규칙 제2조 j호 및 제4조에서 말하는 탑승거부의 범위에 초과예약 이외의 항공사의 오판에 따라 항공권 취소를 하는 경우를 포함시키는 것은 동규칙에서 규정하는 여객보상원칙들, 제3조 제2항 및 제4조 제3항을 고려하여야 하고 그러한 점에서 전체적인 해석적 균형과 형평을 맞추어야 한다. EC 261/2004 규칙상의 탑승거부를 초과예약에 의한 것으로만 한정적으로 판단한다면, 추후 이와 같이 여객의 귀책 없이 발생한 비자발적 탑승거부의 경우, 여객을 위한 적절한 구체책이나 보상조치를 실현시킬 수 없다. 이는 EC 261/2004 규칙의 제정전문에도 위배되는 것이다.³²⁾

셋째, EC항공여객보상규칙 제2조 j호에 따르면, 탑승거부란 승객이 탑승을 위해 출발장소에 도착하였음에도 불구하고 여객의 항공기 탑승이 비자발적으로 거부되는 것을 말한다. 그러나 여객의 건강상·안전상·보안상의 이유 또는 여행서류의 불비와 같은 합리적인 사유가 존재하는 경우에는 동규칙에서 의미하

30) Ieva Deviaticovaitė, “The Montreal Convention of 1999 and Regulation No 261/2004 in the EUCJ and National Case Law,” *Baltic Journal of Law & Politics*, Vol. 11, No. 1, 2018, at 37.

31) *Iberia*, Case C-321/11, paras. 24-25.

32) *Ibid.*, paras. 26-27.

는 탑승거부에 해당되지 않는다. 본 사안에서는 피고의 귀책에 따른 판단상의 착오에 의해 탑승거부가 발생하였다. 이러한 피고 측의 귀책을 EC항공여객보상규칙에서 의미하는 특별한 사정이나 합리적인 사유로는 볼 수 없다.³³⁾

2. *FinnAir* 판결³⁴⁾

2.1 사실관계

Finnair Oyj(이하 ‘피고’라 한다)는 스페인의 바르셀로나 엘프리트 공항에서 핀란드의 헬싱키 반타공항까지의 정규노선을 운영하고 있었다. 바르셀로나 공항에서의 항공기 출발시각은 11시 40분이었다. 그러던 중 2006년 7월 28일, 바르셀로나 공항에서는 공항직원들의 파업이 발생하게 되었다. 이에 피고항공사는 당일인 7월 28일 11시 40분 헬싱키행 항공편을 취소하였다.³⁵⁾ 피고항공사는 해당 항공편 고객의 대기시간을 줄이기 위해 7월 29일의 자사 항공 스케줄을 변경하기로 결정하였다. 이로 인하여 7월 28일 11시 40분 헬싱키행 항공편을 구매한 고객들에게는 대체항공편으로 다음날인 7월 29일 11시 40분 헬싱키행 항공편과 같은 날 21시 40분 헬싱키행 임시항공편을 제공하였다. 한편 7월 29일 11시 40분 헬싱키 항공편을 구매한 고객들은 대체항공편으로 다음날인 7월 30일 11시 40분 헬싱키행 항공편과 같은 날 21시 40분 헬싱키행 임시항공편이 제공

33) *Ibid.*, paras. 28-31.

34) *Finnair Oyj v. Timy Lassooy* [2012] ECLI:EU:C:2012:604, Case C - 22/11 [이하 간단히 ‘*Finnair* 판결’이라 한다]. 이 판결의 평석 또는 코멘트로는 Stephanie Bodoni, “Airlines Must Pay for Denied Boarding, EU Top Court Says”, *Bloomberg*, 2012. 10. 4; J.A. Luzak, “Airlines Liable for Denying Boarding even as a Result of Extraordinary Circumstances - AG’s Bot opinion in *Finnair* (C-22/11)”, *Recent Development in European Consumer Law*, 2012; Steven Truxal, “Consumer Protections and Limited Liability: Global Order for Air Transport?”, *Journal of International and Comparative Law*, Vol. 1, 2014, at 133-140; Kathryn Ward & Lauren Payne, “Denied Boarding and Extraordinary Circumstances”, *DLA Piper*, Oct. 12, 2012, at 1-2 등이 있다. 이외에 일본 문헌으로는 桑原康行, “航空運送旅客補償規則における「搭乗拒否」および「相当な事由」の概念”, 『*国際商事法務*』 Vol. 46, No. 3, 2018, 416-420頁 등이 있다. 국내의 경우에는 서지민, 2019년 6월 30일 발간예정인 *상사판례연구* 제32권 제2호 “항공여객운송에서의 탑승거부와 특별한 사정논문”이 있음. 해당논문에서 사실관계 및 판결요지부분을 요약·정리하였음.

35) *Finnair*, Case C - 22/11, para. 13.

되었다.³⁶⁾

Timy Lassooy(이하 ‘원고’라 한다)는 7월 30일 11시 40분 헬싱키행 항공권을 구입하고, 출발수속 장소에 갔으나 항공사 직원에 의해 탑승이 거부되었다. 결국 원고는 같은 날 21시 40분 헬싱키 임시항공편을 탑승하여 헬싱키에 도착하게 되었다.³⁷⁾

2008년 원고는 피고항공사를 상대로 ‘EC 261/2004 규칙’ 제4조 제3항 및 제7조 제1항 b호에 근거해, 탑승거부에 대한 400유로에 상당하는 보상청구소송을 핀란드 지방법원에 제기하였다. 이에 대해 피고항공사는 본 사건은 초과예약에 의한 탑승거부 사건이 아니며, 공항의 파업은 항공운송인이 합리적인 모든 조치를 취했음에도 피할 수 없는 특별한 사정에 해당하고 그로 인해 항공편의 변경이 발생하였으므로, 보상의무는 면제된다는 이유로 들어 항변하였다.³⁸⁾

2.2 법원의 판단

2008년 12월 19일, 핀란드의 헬싱키 지방법원(Helsingin käräjäoikeus)은 EC 261/2004 규칙 제4조는 오직 항공사의 경제적 사정에 따른 초과예약(overbooking)의 경우에만 해당되므로, 본 사안에는 해당 조항이 적용될 수 없다는 이유로, 원고의 청구를 기각하였다.³⁹⁾ 본 사안에서 항공사가 항공편 스케줄을 조정한 이유는 스페인 바르셀로나 공항에서의 파업 때문인데, 공항의 파업은 항공운송인이 합리적인 모든 조치를 취했음에도 피할 수 없는 특별한 사정에 해당하므로 이 경우에는 EC 261/2004 규칙 제4조의 적용이 부정된다고 판단하였다.

2009년 8월 31일, 헬싱키 항소법원(the Helsingin hovioikeus)은 제1심 판결을 취소하고, 피고에게 400유로의 금전보상을 원고에게 지급하라고 명하였다.⁴⁰⁾ 법원은 EC 261/2004 규칙 제2조 및 제4조에 규정된 탑승거부는 초과예약의 경우 뿐만이 아니라 실질적으로 항공기 탑승이 비자발적으로 거부되는 경우를 포함

36) *Ibid.*, para. 13.

37) *Ibid.*

38) *Ibid.*

39) *Ibid.*, para. 14.

40) *Ibid.*, para. 15.

한다고 보고, 탑승거부가 이루어진 경우라면 합리적인 사유가 없는 한, 항공운송인은 보상의무를 부담한다고 판시하였다.

핀란드 항소법원의 판결에 대해 피고항공사는 핀란드 대법원(the Korkein oikeus)에 상고하였다. 핀란드 대법원은 EC 261/2004 규칙의 해석상의 선결을 이유로 소송절차를 중단하고, EU사법재판소에 다음과 같은 3가지 사항에 대한 선행판단을 요청하였다.⁴¹⁾

첫째, EC 261/2004 규칙 제4조는 초과예약을 이유로 한 탑승거부에만 적용되는 것인가?

둘째, EC 261/2004 규칙 제2조 j호에서 정한 합리적인 사유가 여객에게 비롯되는 원인, 즉 여객의 귀책사유만으로 한정되어야 하는 것인가?

셋째, 항공운송인은, 결항편 여객뿐만이 아닌 그 후속 항공편의 여객에 대해서도 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항의 특별한 사정이 있음을 이유로 하여 보상 의무의 면제를 받을 수 있는가?

핀란드 대법원이 요청한 4가지의 법리해석에 관하여 EU 사법재판소는 다음과 같이 판시하였다.

- 1) EC 261/2004 규칙 제2조 j호 및 제4조에서 규정하는 탑승거부의 개념에는 항공사의 경제적인 이유에 따른 초과예약에 의한 탑승거부뿐만이 아니라 다른 이유, 예를 들어 운항상의 사유로 인한 탑승거부 사례도 포함되는 것으로 해석하여야 한다.⁴²⁾
- 2) EC 261/2004 규칙 제2조 j호 및 제4조에 따르면, 항공운송인이 특별한 사정의 발생 후 항공편 스케줄을 변경한다 하더라도, 이는 후속항공편에의 탑승거부를 정당화하는 합리적인 사유로는 볼 수 없다. 또한 해당 특별한 사정은 EC 261/2004 규칙 제4조 제3항에서 정한 후속항공편의 여객에 대한 보상의무를 면제하는 사유에도 해당되지 않는 것으로 해석하여야 한다.

41) *Ibid.*, para. 16.

42) *Ibid.*, paras. 25-26.

3. *EasyJet Airline* 판결⁴³⁾

3.1 사실관계

2014년 8월 13일, Nick Caldwell(이하 ‘원고’라 한다)과 Aileen McLuckie(원고의 아내)는 스코틀랜드의 에든버러에서 이탈리아 시칠리아까지의 관광 여정을 위해, 영국의 저가항공사인 *EasyJet* 항공사(이하 ‘피고’ 또는 ‘피고항공사’라 한다)의 항공권을 구매하였다. 항공권의 여정일정은 다음과 같았다.⁴⁴⁾

〔표1〕 *EasyJet Airline* 판결의 항공권 일정

	날짜	운항내용	항공편
출국	2014. 8. 30.	스코틀랜드 에든버러(발) → 런던 개트윅공항(착)	EZY 814
		20:35 → 22:05	
	2014. 8. 31.	런던 개트윅공항(발) → 시칠리아 카타니아(착)	EZY 8565
		07:00 →	
귀국	2014. 9. 14.	시칠리아 카타니아(발) → 런던 개트윅공항(착)	EZY 8566
		11:35 → 13:50	
		런던 개트윅공항(발) → 스코틀랜드 에든버러(착)	EZY 811
		18:30 → 19:55	

원고들의 관광여정은 에든버러에서 시칠리아까지는 아무 문제가 없었으나, 시칠리아에서 에든버러까지의 귀국행 항공편에서 문제가 발생하였다. 2014년 9월 14일, 원고들은 시칠리아 카타니아 공항에 출발 2시간 전에 도착하였다. 귀국행 항공기 탑승권은 이미 소지하고 있었으나, 수하물을 맡기기 위해 피고항공사의 체크인 카운터에서 줄을 서서 기다리고 있었다. 당시 피고항공사의 수속카운터는 4개의 창구에서 항공편 수속을 진행하고 있었기 때문에 매우 복잡한 상황 이었고, 체크인을 기다리는 승객들의 대기행렬은 상당히 길었다. 원고는 행렬에

43) *Caldwell v. easyJet Airline Co. Ltd.* [2015] ScotSC 64, 2015 S.L.T. (Sh Ct) 223.

44) *Ibid.*, para. 3.

서 30분 정도 기다린 후, 항공기 탑승을 위해 우선적인 수속절차를 피고항공사에 요청하였으나 이 요청은 거절되었다. 결국 공항 도착 후, 1시간이 지난 후에야 원고들은 그들의 수하물을 부칠 수 있었으나, 출국심사를 위한 항공보안 검색 수속 역시 상당한 인파로 인해 대기행렬에 기다릴 수밖에 없는 상황이었다. 원고는 또 다시 피고항공사측에게 항공기 탑승을 위한 우선적인 보안검색을 진행할 수 있는지 요청하였으나 이 또한 거절되었다. 공항 보안검색의 담당자들도 형평성 문제를 이유로 원고의 우선 보안검색 요청을 거절하였다.⁴⁵⁾

원고들이 보안검색과 출국심사를 마친 후, 출발게이트로 도착한 시점에서는 이미 예약한 피고항공사의 항공기는 이륙을 위해 출발하고 있었다. 결국 원고들은 피고항공사에 의해 항공기 탑승이 거부되었다. 그들의 수하물 역시 항공기에 적재되었다가 다시 내려졌는데, 원고들은 피고항공사로부터 어떠한 지원대책을 받지 못하였는데, 대체항공편에 대해 피고항공사에 요청을 하였으나, 대체항공편을 받기 위해서는 항공권을 새로 구입하여야 하여야 한다는 답변을 듣게 되었다. 나아가 카타니아에서 런던으로 가는 피고항공사의 대체항공편은 당일 예정되지 않았고, 런던에서 에든버러까지의 연결항공편을 취소할 수밖에 없는 상황이었다.⁴⁶⁾

원고들은 당일 카타니아에서 런던으로 가는 **British Airways** 항공권(13:00출발)을 찾을 수 있었다. 런던행 **British Airways**의 항공권은 원고들이 애초에 예약한 피고항공사의 항공권보다 2배나 비싼 요금이었으나, 런던에서 에든버러까지의 연결항공편을 위해 이들은 **British Airways**의 항공권을 구입하였다. 원고들은 **British Airways** 항공편에 탑승하여 런던 개트워 공항에 도착한 후, 이미 예약해 두었던 피고항공사의 연결편 항공기에 탑승하여 에든버러까지 올 수 있었다.

이후 원고는 피고항공사에 카타니아에서 런던을 오기까지 위해 지불한 **British Airways**의 항공비용에 대한 상환을 청구하였다. 그러나 피고항공사는 원고들이 카타니아에서 피고항공사의 항공기에 탑승거부된 것은 그들이 항공여객운송계약상 지정된 시간을 맞추지 못한 자신들의 과실 때문이었으므로, 상환청구를 거부하였다. 당시 카타니아에서 런던까지의 피고항공사의 항공권을 구매한 여객은 총 180명이었으나 실제로 탑승한 여객은 168명에 불과하였다.

45) *Ibid.*

46) *Ibid.*

이에 원고는 피고항공사를 상대로 에든버러 지방법원에 EC 261/2004 규칙상 탑승거부에 따른 여객보상 및 손해배상에 관한 소를 제기하였다. 피고는 원고가 주장하는 탑승거부는 항공사의 초과예약에 따른 경우만을 상정하므로, 여객보상책임이 존재하지 않는다고 항변하였다.⁴⁷⁾

3.2 법원의 판단

스코틀랜드 에든버러 지방법원(*sheriff court*)⁴⁸⁾은 먼저 본 사안에서의 적용법규로 EU 항공여객운송법제가 적용된다고 보았다. 이후, 항공여객보상에 관한 EC 261/2004 규칙상 탑승거부의 범위에 본건 탑승거부가 포함된다고 판단하며, 원고의 청구를 인용하였다. 구체적인 판시사항은 다음과 같다.

첫째, EC 261/2004 규칙상 탑승거부의 의미와 범위에 관하여는 EU사법재판소 판결의 해석론이 적용되어야 한다.⁴⁹⁾ 우선 EC항공여객보상규칙 제2조 j호에 따르면, 탑승거부란 승객이 탑승을 위해 출발장소에 도착하였음에도 불구하고 여객의 항공기 탑승이 비자발적으로 거부되는 것을 말한다. 다만 문제는 여기서의 탑승거부의 범위에 초과예약에 의한 탑승거부만이 포함되는 것인지가 문제가 된다. 본 사안의 원고는 이를 부정하고 피고는 이를 긍정한다.

먼저, 본건 탑승거부의 의미를 파악하기 위해 근거가 되는 EU 판례로는 *Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Líneas Aéreas de España SA* 판결⁵⁰⁾ 및 *Finnair Oyj v. Timy Lassooy* 판결⁵¹⁾이 있고, 이 판결들의 해석론이 적용되어야 한다. EC 261/2004 규칙 제2조 j호의 탑승거부는 EC Regulation 295/91에서 규정한 항공사의 초과예약에 의한 탑승거부의 개념만을 의미하는 것은 아니다.⁵²⁾

둘째, 본 사안에서 이루어진 탑승거부는 피고항공사가 초과예약을 받아 부득

47) *Ibid.*

48) 스코틀랜드의 *sheriff court*는 집행관법원이라고도 하는데, 일종의 지방법원제도 중 하나이다. 약식사건이나 정식사건, 유산사건, 벌금지급, 통상사건 및 소액청구절차에 의한 민사소송, 입양사건, 파산소송을 포함한 수많은 법적 절차를 다룬다.

49) *Caldwell v. easyJet Airline Co. Ltd.* [2015] ScotSC 64, at para. 22.

50) [2012] ECLI:EU:C:2012:609, Case C - 321/11.

51) [2012] ECLI:EU:C:2012:604, Case C - 22/11.

52) *Caldwell v. easyJet Airline Co. Ltd.* [2015] ScotSC 64, at para. 24.

이하에 탑승이 거부된 사례는 아니나, 원고의 과실 없이 항공기 운항 및 탑승절차상 발생한 비자발적인 탑승거부이다. 원고들은 통상적이며 또한 합리적인 시간적 여유를 가지고 공항에 도착하였다. 즉, 피고항공사가 체크인 수속을 받는 과정에서 원고들이 부득이하게 탑승시간을 맞추지 못하거나 하는 등의 과실 여부는 찾을 수 없다.⁵³⁾

오히려 당시 상당한 탑승예정객들이 공항에 몰렸음에도 불구하고, 피고항공사는 4개의 창구에서 항공편 체크인 수속을 진행하였으며, 보안검색 및 출국심사에 소요되는 시간 등을 고려하여 체크인 수속 과정의 신속진행 등을 조절하여야 함에도 이러한 조치를 취하지 않았다. 나아가 원고들은 체크인의 우선진행 절차를 요구하였음에도 이것이 받아들여지지 않았다. 원고들의 항공기 탑승시간을 고려하여 이에 대한 특별조치를 취하였어야 함에도 이 부분에 대한 조치가 없었다. 결국 본 사건은 원고의 과실 없이 탑승이 거부된 사례로서, EC 261/2004 규칙상의 탑승거부에 해당한다. 즉, 초과예약에 의한 탑승거부뿐만 아니라 다른 이유, 예를 들어 본 사안과 같은 항공탑승절차상의 사유로 인한 탑승거부 사례도 포함되는 것으로 해석하여야 한다.⁵⁴⁾

한편 여객의 건강상·안전상·보안상의 이유 또는 여행서류의 불비와 같은 합리적인 사유가 존재하는 경우, EC 261/2004 규칙상의 탑승거부 규정이 적용되지 않는다. 그러나 본 사안에서는 피고가 인정할만한 합리적인 사유가 발생하지 않았다.

셋째, 여객의 보상규칙과 관련해서는 EU사법재판소의 *International Air Transport Association (IATA) v. Department of Transport* 판결⁵⁵⁾ 및 *Wallentin-Hermann v. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA* 판결⁵⁶⁾에서 제시된 여객보상기준 법리가 적용되어야 한다. 본 사안에서 원고는 비자발적 탑승거부가 이루어졌음에도 피고로부터 어떠한 적절한 대응 조치도 받지 못하였다. EC 261/2004 규칙 제2조 j호 및 제4조에서 말하는 탑승거부의 범위에 초과예약 이외의 항공기 탑승절차와 관련된 비자발적 탑승거부도 포함되므로, 동규칙에서 규정하는 여객보상원칙들

53) *Ibid.*, paras. 26-27.

54) *Ibid.*, para. 27.

55) [2006] ECR I - 403, [2006] 2 C.M.L.R. 20.

56) [2008] ECR I - 11061, [2009] 2 C.M.L.R. 9.

이 적용되어야 한다.⁵⁷⁾

따라서 본 사안의 원고들은 EC 261/2004 규칙 제4조 제3항 및 제7조 제1항 b호에 따른 여객보상을 받을 수 있고, 그 보상액은 634.92 파운드(£)에 상당하다. 또한 원고들은 대체항공편을 보장받거나 탑승거부된 항공편에 대한 환불보장도 받을 수 없었으므로, 원고들은 EC 261/2004 규칙 제4조 제3항 및 제8조에 따라 환불 및 상환비용을 청구할 수 있다. 이는 기존 탑승거부된 환불금 및 원고들이 구입한 British Airways의 항공권에 대한 상환(reimbursement)액으로서 407.98 파운드(£)에 상당하는 금액이다. 이와 같은 보상조치들이 본건 원고들에게 전혀 이루어지지 않았으므로, 피고항공사는 원고에게 총 1,042.90 파운드(£)의 보상액을 지급하여야 한다.⁵⁸⁾

4. 검토 및 시사점

이상 탑승거부와 관련한 EC 261/2004 규칙의 규정 및 그에 관한 판결들을 검토해 보았다. 전체적으로 EU 역내의 법규정과 사례들은 항공교통 이용자들의 권리보호 강화에 매우 적극적인 입장을 취하고 있는 것으로 보인다.⁵⁹⁾

57) *Caldwell v. easyJet Airline Co. Ltd.* [2015] ScotSC 64, at para. 31.

58) *Ibid.*

59) EU사법재판소가 여객보호의 권리보호를 위해 폭넓은 수준에서의 판단을 내리고자 하는 경향은 2000년대 후반 들어 일반적인 현상으로 되어 있다. 이미 EU 역내의 항공 여객운송 관련 분쟁에서는 소비자보호 관점에서 판례법이 형성되어 있다라는 평가를 받고 있다. 예를 들어, 2008년의 *Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia* [2008] ECR I-11061, Case C-549/07 판결을 보면, 항공기의 기술적인 문제가 결항의 원인으로 판명된 경우에는 EC 261/2004 규칙 제5조 제3항에서 의미하는 특별한 사정에 해당되지 않는다고 보고 있다. 또한 운항 지연의 경우에도 여객에게 항공사의 단순한 지원책이 아닌 금전보상청구까지 인정하고 있는 판례들도 상당수 제시되어 있다. EC 261/2004 규칙상 항공기 지연에 관한 보상조치로는 원칙적으로 지원책이지 금전보상이 아니다. 금전보상이 인정되는 것은 결항과 탑승거부 정도에 한한다. 2009년의 *Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH and Böck and Lepuschitz v. Air France* [2009] ECLI:EU:C:2009:716, Cases C-402/07 and C-432/07 판결을 보면, 3시간 이상의 지연의 경우에는 여객에게 보상청구권이 발생한다고 판시하고 있고, 2012년의 *Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson v. Deutsche Lufthansa AG* [2012] ECLI:EU:C:2012:657, Case C-581/10 판결의 경우에도 같은 법리로 항공지연에 관한 여객의 보상청구권을 인정하고 있다. 이와 같은 판결들에 관하여는 이창재, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권: EU 및 프랑스 판례를 중심으로”, 『항공우주정책·

항공여객운송 분쟁과 관련하여 빈번히 발생하는 탑승거부는 그 의미가 EC 261/2004 규칙상으로 그리 명확한 것은 아니지만, 앞서 살펴본 EU 판결들에서 어느 정도 그 범위에 관한 해석기준을 제시하였다고 본다.

Iberia Airline 판결의 경우에는 원고들의 제1항공편이 일정상 운항지연이 발생하였고, 피고항공사는 환승시간의 부족으로 원고들의 적절한 환승이 불가할 것이라고 판단하여, 제2항공편을 취소하고 이를 제3자에게 판매하였다. 원고들은 가까스로 제2항공편 출발게이트에 도착하였지만, 피고항공사에 의해 비자발적 탑승거부가 이루어졌다. 원고들은 사안에서와 같은 경우에도 EC 261/2004 규칙상 탑승거부에 해당된다고 주장하며 금전보상청구소송을 제기하였고, 피고항공사는 본 사안의 탑승거부는 EC항공여객보상규칙에서 규정한 탑승거부가 아니라는 점을 항변하였다. EU사법재판소는 탑승거부의 개념에 초과예약뿐만이 아닌 항공사의 귀책에 의해 발생한 본 사안과 같은 탑승거부 사례도 EC항공여객보상규칙상의 탑승거부의 예에 포함된다고 판단하며, 그 동안 해석상 논란이 되었던 탑승거부의 의미를 구체적으로 제시하였다.⁶⁰⁾

FinnAir 판결에서는 공항에서 파업이 발생하여 피고항공사가 운항스케줄을 변경하였고, 파업 당일 항공편의 결항에 따라 순차적인 스케줄 변경이 발생하였다. 피고는 운항스케줄상 정규노선을 하루씩 연기하고, 특별 임시노선도 추가하였다. 파업 2일 후, 원고는 피고항공사의 항공편을 구입하여 출국수속장에 도착하였으나 탑승이 거부되었고, 9시간이 늦은 임시편 항공편을 탑승하게 되었다. 이에 원고가 탑승거부를 이유로 피고에게 금전보상을 청구한 사안이다. 본 사안의 논점은 이와 같은 경우에도 탑승거부의 개념에 포함될 수 있는지, 만약 탑승거부에 해당한다면 파업이라는 특별한 사정을 이유로 항공사의 보상의무는 면제될 수 있는지에 관한 것이었다. EU사법재판소는 본 사안과 같이, 파업에 따른 항공편 결항이 발생하여 후속 항공편에 의한 탑승이 거부된 경우에도, EC항공여객보상규칙상의 탑승거부에 해당된다고 판단하였다.⁶¹⁾

EasyJet Airline 판결은 EU사법재판소의 판결은 아니지만, 영국 스코틀랜드 지방법원에서 탑승거부에 관한 또 다른 기준을 제시하였다는 점에서 중요한 사

법학회지」 제30권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2014, 256-259면 참조.

60) 서지민, 전계논문(2019년), 238-241면 참조.

61) 서지민, 전계논문(2019년 6월 30일 발간예정), 212-215면 참조.

레이다. 사안에서 원고들이 런던으로 가기 위해 2시간 전에 공항에 도착하였음에도, 피고항공사의 체크인 수속에 상당한 여객들이 몰려 대기시간이 매우 지연되었다. 결국 원고들이 항공기 출발게이트에 도착하였을 때에는 항공기가 이륙 직전이었고, 피고항공사에 의해 탑승이 거부되었다. 원고들은 결국 기존 예약한 항공권의 2배나 비싼 요금을 지불하여 다른 항공편을 통해 여정을 마칠 수 있었다. 이에 원고들은 탑승거부를 이유로 피고에게 금전보상을 청구하였다. 본 사안의 논점 역시 앞의 사례들과 마찬가지로 탑승거부의 개념에 포함될 수 있는가이다. 스코틀랜드 에든버러 지방법원은 본 사안에서 이루어진 탑승거부는 피고항공사가 초과예약을 받아 부득이하게 탑승이 거부된 사례는 아니지만, 원고의 과실 없이 항공기 운항 및 탑승절차상 발생한 비자발적인 탑승거부에 해당한다고 보았다. 법원은 당시 상당한 탑승예정객들이 공항에 몰렸음에도 불구하고, 피고항공사는 4개의 창구에서 항공편 체크인 수속을 진행하였으며, 보안검색 및 출국심사에 소요되는 시간 등을 고려하여 체크인 수속 과정의 신속진행 등을 조절하였어야 함에도 이러한 조치를 취하지 않았음을 지적하였다. 결국 본 사건과 같이 항공탑승절차상의 사유로 인한 탑승거부 사례도 EC 261/2004 규칙상의 탑승거부에 해당한다고 판단하였다.

일반적으로 탑승거부는 초과예약으로 인해 발생한 경우를 상정하는 것이 기존의 관점이었다. 그러나 일련의 EU사법재판소 판결에 따라, EC 261/2004 규칙상의 탑승거부에 다양한 경우의 탑승거부 사례들이 포함됨으로써, 탑승거부의 개념과 범위가 포괄적으로 확대되고 보다 적극적인 항공소비자 보호가 실현될 수 있을 것으로 보인다. 이렇게 탑승거부에 관한 EU 법체제의 규정 취지와 EU 사례들의 입장을 고려하여, 다음과 같은 점들을 생각해 볼 수 있을 것이다.

첫째, EC 261/2004 규칙상 탑승거부의 개념에는 초과예약으로 인해 발생한 탑승거부만이 아닌 다양한 경우의 탑승거부 사례들이 포함될 필요가 있다. 이는 EC규칙이 항공소비자의 권리보호를 제정목적으로 하고 있다는 점, 초과예약에 의한 탑승거부만을 규칙에서 의미하는 탑승거부만으로 볼 경우 항공여객의 권리구제가 훼손될 수 있다는 점, EC항공여객보상규칙 제2조 j호의 문면상 초과예약에 의한 탑승거부만으로는 결코 한정시킬 수 없다는 점 등의 이유 때문이다. 초과예약에 의한 탑승거부 사례만이 EC 261/2004 규칙상의 탑승거부에 해당한

다고 보게 되면, 향후 항공사가 이와 유사한 경제적 이유, 예컨대 예약부도율을 막기 위한 자의적인 연결편 취소에 나설 경향이 높다. 항공사들이 초과예약을 하는 이유에는 예약부도율을 감소시키기 위한 동기가 있는데, 본 사안에서도 항공지연에 따른 항공권 취소, 판매라는 동일한 동기가 있었음을 확인할 수 있었다. 결국 EC 261/2004 규칙상의 탑승거부의 개념을 넓게 해석하여, 초과예약뿐만이 아닌 본 사안과 같은 경우에도 탑승거부의 예로써 포함시켜야 할 것으로 본다.

둘째, 탑승거부와 관련하여, 항공사의 초과예약도 없었고 항공사의 별도 과실이나 귀책사유도 발견되지 않은 경우, 여기서 그 원인의 본질에 EC 261/2004 규칙상의 특별한 사정이 존재하고 있는 경우에는 그 특별한 사정의 판단을 적절하게 고려할 필요가 있다. 이러한 과점에서, *Finnair* 판결은 아쉬운 점이 있는 판결이다. *Finnair* 판결은 *Iberia Airline* 판결과는 달리 항공운송인이 경제적 이익만을 위한 탑승거부를 시도하지 않았고 탑승거부의 원인이 된 결항도 항공사의 과실이 아닌 파업이라는 특별한 사정에 의해 발생한 사안이었다. 현실적으로 공항 파업은 기상악화와 같은 일종의 천재지변에 준하는 영향을 미치게 된다. EC 261/2004 규칙도 바로 이점을 이유로 그 전문에 파업을 항공운송인이 모든 합리적인 조치를 취했음에도 불구하고 피할 수 없었던 특별한 사정의 하나로 열거하고 있다.

Finnair 판결에서는 파업과 같은 특별한 사정으로 인해 결항이 발생하였고, 연결항공편의 일정 조정은 불가피한 것이었다. 그러한 과정에서 탑승거부가 발생한 것인데, 여기서 항공운송인의 과실 내지는 귀책을 명확하게 찾을 수 없었다. 이 경우, 항공운송인이 EC 261/2004 규칙상 탑승거부에 따른 금전보상을 지급하지 않더라도 대체항공편을 제공하는 등의 지원대책을 제공한 경우에도 운송인은 보상책임이 존재하는 것인지는 의문이다. 왜냐하면 결항의 원인이 항공운송인이 모든 합리적인 조치를 취했어도 피할 수 없었던 파업에 의해 발생한 것이기 때문이다. 즉, 이러한 경우라면 특별한 사정의 판단이 적용되어야 할 필요성이 있다.

셋째, EC 261/2004 규칙상 탑승거부와 결항의 경우에는 여객에게 금전보상이 이루어진다. 반면에 항공지연의 경우에는 금전보상이 아니라 대체항공편과 같

은 항공사의 적절한 지원책만이 제공되고 있다. 그리고 항공운송인이 모든 합리적인 조치를 취했음에도 불구하고 피할 수 없었던 특별한 사정, 예를 들어, ① 정치적 불안정성, ② 항공운항을 달성할 수 없을 정도의 기후변화, ③ 예상치 못한 운항안전상의 결함, ④ 파업이 있는 경우에는 항공운송인의 보상의무는 면제된다. 이와 같은 EC 261/2004 규칙의 항공운송인의 보상기준과 관련하여 한 가지 의문이 드는 점이 있다. 예를 들어, 제1항공편과 제2항공편으로 연결항공에 의한 환승이 포함되어 있는 항공일정이 있을 때, 특별한 사정에 해당하는 천재지변에 의해 제1항공편이 지연되었다. 지연은 되었으나 가까스로 여객은 제2항공편에 탑승게이트에 도착하였다. 그러나 이때의 제2항공편은 *EasyJet Airline* 판결과 같이 이미 항공기 이륙이 시작되어 여객의 탑승이 거부되었다. 즉, 제2항공편의 탑승거부는 제1항공편의 항공기 지연에 의해 발생한 것이었다. 만약 여기서 항공운송인이 아무런 과실과 귀책이 없는 경우, 제1항공편의 지연으로 인한 보상과 제2항공편의 탑승거부로 인한 보상이 다르게 된다는 문제가 발생한다. 특별한 사정이 인정된다면 제1항공편의 경우 항공운송인의 보상의무가 면제되지만, *Finnair* 판결과 같이 후속 항공편의 탑승거부가 인정된다면, 제2항공편의 탑승거부에 대해서는 항공운송인이 금전보상을 해주어야 한다. 동일한 원인에 의한 것이기는 하나 이와 같은 보상의 범위가 달라질 수 있게 된다는 문제도 생각해 볼 수 있을 것이다. 향후의 EU사법재판소 판례가 EC 261/2004 규칙의 해석과 적용상 이러한 문제를 어떠한 방식으로 접근할 것인지 주목된다 할 것이다.

IV. 맺음말

이상 본 논문에서는 탑승거부와 관련한 EC 261/2004 규칙의 규정 및 그에 관한 판결들을 검토해 보았다. 항공여객운송 분쟁과 관련하여 빈번히 발생하는 탑승거부는 그 의미가 EC 261/2004 규칙상으로 그리 명확한 것은 아니지만, 앞서 살펴본 EU 판결들에서 어느 정도 그 범위에 관한 해석기준을 제시되어 있다.

Iberia Airline 판결의 경우에는 탑승거부의 개념에 초과예약뿐만이 아닌 항공사의 귀책에 의해 발생한 본 사안과 같은 탑승거부 사례도 EC 261/2004 규칙상

의 탑승거부의 예에 포함된다고 판단하며, 탑승거부의 의미를 구체적으로 제시하였다. *FinnAir* 판결은 파업에 따른 항공편 결항이 발생하여 후속 항공편에 의한 탑승이 거부된 경우에도, EC 261/2004 규칙상의 탑승거부에 해당된다고 판단하였다. *EasyJet Airline* 판결 역시 항공탑승절차상의 사유로 인한 탑승거부 사례도 항공운송인의 과실이 있다고 보아, EC 261/2004 규칙상의 탑승거부 규정을 적용하였다.

일반적으로 탑승거부는 초과예약으로 인해 발생한 경우를 상정하는 것이 기존의 관점이었지만, 일련의 EU 판례에 따라 EC 261/2004 규칙상의 탑승거부에 다양한 경우의 탑승거부 사례들이 포함되게 되었다. 즉, 탑승거부의 개념과 범위가 포괄적으로 확대되고 보다 적극적인 항공소비자 보호가 실현될 수 있을 것으로 보인다. 이와 같은 관점에서 논문의 결론으로서 몇 가지 시사점들을 제시해 보고자 한다.

첫째, EC 261/2004 규칙상 탑승거부의 개념에는 초과예약으로 인해 발생한 탑승거부만이 아닌 다양한 경우의 탑승거부 사례들이 포함될 필요가 있다. 이는 EC규칙이 항공소비자의 권리보호를 제정목적으로 하고 있다는 점, 초과예약에 의한 탑승거부만을 규칙에서 의미하는 탑승거부만으로 볼 경우 항공여객의 권리구제가 훼손될 수 있다는 점, EC항공여객보상규칙 제2조 j호의 문면상 초과예약에 의한 탑승거부만으로는 결코 한정시킬 수 없다는 점 등의 이유 때문이다.

둘째, 탑승거부와 관련하여, 항공사의 초과예약도 없었고 항공사의 별도 과실이나 귀책사유도 발견되지 않은 경우, 여기서 그 원인의 본질에 EC 261/2004 규칙상의 특별한 사정이 존재하고 있는 경우에는 그 특별한 사정의 판단을 적절하게 고려할 필요가 있다. *Finnair* 판결에서는 파업과 같은 특별한 사정으로 인해 결항이 발생하였고, 연결항공편의 일정 조정은 불가피한 것이었음에도, 그러한 과정에서 탑승거부가 발생하였다. 여기서 항공운송인의 과실 내지는 귀책을 명확하게 찾을 수 없었다는 점이 중요하다. 법원은 이 경우에도 운송인의 보상책임을 인정하고 있는데, 결항의 원인이 항공운송인이 모든 합리적인 조치를 취했어도 피할 수 없었던 파업에 의해 발생한 것이라면 특별한 사정의 판단이 적용될 필요성이 있다.

셋째, EC 261/2004 규칙상 탑승거부와 결항의 경우에는 여객에게 금전보상이

이루어지고, 항공지연의 경우에는 금전보상이 아니라 대체항공편과 같은 항공사의 적절한 지원책만이 제공되고 있다. 만약 제1항공편과 제2항공편으로 연결항공에 의한 환승이 포함되어 있는 항공일정이 있을 때, 천재지변에 의해 제1항공편이 지연되었다. 지연은 되었으나 가까스로 여객은 제2항공편에 탑승게이트에 도착하였다. 이 경우의 문제는 어떻게 해결하여야 하는지가 문제이다. 제1항공편의 지연은 천재지변으로 특별한 사정에 해당하여 항공사는 면책을 주장할 수 있지만, 제2항공편의 탑승거부도 그렇게 주장할 수 있는지 명확하지 않다. *Finnair* 판결의 취지를 따르면, 제2항공편의 탑승거부에 대한 항공운송인의 보상의무가 가능할 수 있는데, 항공운송인이 아무런 과실과 귀책이 없는 경우에도 보상이 가능한 것인지 의문이다. 또한 동일한 원인으로 발생한 지연과 탑승거부에 대해 이처럼 다른 보상기준이 적용될 수 있는지도 문제이다. 향후의 EU사법재판소 판례가 EC 261/2004 규칙의 해석과 적용상 이러한 문제를 어떠한 방식으로 접근할 것인지 기대된다.

참고문헌

- 권창영, “항공권의 초과예약(Overbooking)에 관한 항공사의 민사책임”, 『항공우주정책 · 법학회지』 제31권 제1호, 한국항공우주정책 · 법학회, 2016.
- 김영주, “EC 항공여객보상규칙상 특별한 사정의 의미와 판단기준”, 『항공우주정책 · 법학회지』 제29권 제2호, 한국항공우주정책 · 법학회, 2014.
- 서지민, “EU항공운송여객보상규칙상 탑승거부의 의미”, 『유럽연구』 제37권 2호, 한국유럽학회, 2019.
- 서지민, “항공여객운송에서의 탑승거부와 특별한 사정”, 『상사판례연구』 제32권 제2호, 한국상사판례학회, 2019(6.30 발간예정).
- 서지민, “항공권 초과예약과 몬트리올 협약상 사고의 의미 - 2014년 제11순회항소법원의 *Campbell v. Air Jamaica Ltd.* 사건을 중심으로”, 『상사판례연구』, 제29권 제3호, 한국상사판례학회, 2016.
- 이창재, “운항지연에 따른 승객의 보상청구권: EU 및 프랑스 판례를 중심으로”, 『항공우주정책 · 법학회지』 제30권 제2호, 한국항공우주정책 · 법학회, 2014.
- 桑原康行, “航空運送旅客補償規則における「搭乗拒否」および「相当な事由」の概念”, 『国際商事法務』 Vol. 46, No. 3, 2018.
- Ieva Deviatnikovaitė, “The Montreal Convention of 1999 and Regulation No 261/2004 in the EUCJ and National Case Law,” *Baltic Journal of Law & Politics*, Vol. 11, No. 1, 2018.
- Arnold Kinga, “Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights,” *Air & Space Law*, Vol. 32, 2007.
- Alessandra Laconi, “Compensation for Denied Boarding Applies Also to Cases relating to Operational Problems,” *the Aviation & Space Journal*, January/March 2013 Year XII N° 1, 2013.
- J.A. Luzak, “Airlines Liable for Denying Boarding even as a Result of Extraordinary Circumstances - AG’s Bot opinion in Finnair (C-22/11)”, *Recent Development in European Consumer Law*, 2012.
- Judith R. Nemsick, “2012 Developments in Aviation Law and What’s on the Horizon in 2013,” *Aviation Law & Insurance Symposium*, Jacksonville, Florida, Jan. 2013.

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

Steven Truxal, “Consumer Protections and Limited Liability: Global Order for Air Transport?”, *Journal of International and Comparative Law*, Vol. 1, 2014.

Kathryn Ward & Lauren Payne, “Denied Boarding and Extraordinary Circumstances”, *DLA Piper*, Oct. 12, 2012.

초 록

본 논문에서는 탑승거부와 관련한 EC 261/2004 규칙의 규정 및 그에 관한 판결들을 검토해 보았다. 항공여객운송 분쟁과 관련하여 빈번히 발생하는 탑승거부는 그 의미가 EC 261/2004 규칙상으로 그리 명확한 것은 아니지만, 앞서 살펴본 EU 판결들에서 어느 정도 그 범위에 관한 해석기준을 제시되어 있다. 일반적으로 탑승거부는 초과예약으로 인해 발생한 경우를 상정하는 것이 기존의 관점이었지만, 일련의 EU 판례에 따라 EC 261/2004 규칙상의 탑승거부에 다양한 경우의 탑승거부 사례들이 포함되게 되었다. 즉, 탑승거부의 개념과 범위가 포괄적으로 확대되고 보다 적극적인 항공소비자 보호가 실현될 수 있을 것으로 보인다. 이와 같은 관점에서 논문의 결론으로서 몇 가지 시사점들을 제시해 보고자 한다.

첫째, EC 261/2004 규칙상 탑승거부의 개념에는 초과예약으로 인해 발생한 탑승거부만이 아닌 다양한 경우의 탑승거부 사례들이 포함될 필요가 있다. 이는 EC규칙이 항공소비자의 권리보호를 제정목적으로 하고 있다는 점, 초과예약에 의한 탑승거부만을 규칙에서 의미하는 탑승거부만으로 볼 경우 항공여객의 권리구제가 훼손될 수 있다는 점, EC항공여객보상규칙 제2조 j호의 문면상 초과예약에 의한 탑승거부만으로는 결코 한정시킬 수 없다는 점 등의 이유 때문이다.

둘째, 탑승거부와 관련하여, 항공사의 초과예약도 없었고 항공사의 별도 과실이나 귀책사유도 발견되지 않은 경우, 여기서 그 원인의 본질에 EC 261/2004 규칙상의 특별한 사정이 존재하고 있는 경우에는 그 특별한 사정의 판단을 적절하게 고려할 필요가 있다. Finnair 판결에서는 파업과 같은 특별한 사정으로 인해 결항이 발생하였고, 연결항공편의 일정 조정은 불가피한 것이었음에도, 그러한 과정에서 탑승거부가 발생하였다. 여기서 항공운송인의 과실 내지는 귀책을 명확하게 찾을 수 없었다는 점이 중요하다. 법원은 이 경우에도 운송인의 보상책임을 인정하고 있는데, 결항의 원인이 항공운송인이 모든 합리적인 조치를 취했어도 피할 수 없었던 파업에 의해 발생한 것이라면 특별한 사정의 판단이 적용되어야 할 필요성이 있다.

셋째, EC 261/2004 규칙상 탑승거부와 결항의 경우에는 여객에게 금전보상이

이루어지고, 항공지연의 경우에는 금전보상이 아니라 대체항공편과 같은 항공사의 적절한 지원책만이 제공되고 있다. 만약 제1항공편과 제2항공편으로 연결항공에 의한 환승이 포함되어 있는 항공일정이 있을 때, 천재지변에 의해 제1항공편이 지연되었다. 지연은 되었으나 가까스로 여객은 제2항공편에 탑승게이트에 도착하였다. 이 경우의 문제는 어떻게 해결하여야 하는지가 문제이다. 제1항공편의 지연은 천재지변으로 특별한 사정에 해당하여 항공사는 면책을 주장할 수 있지만, 제2항공편의 탑승거부도 그렇게 주장할 수 있는지 명확하지 않다. **Finnair** 판결의 취지를 따르면, 제2항공편의 탑승거부에 대한 항공운송인의 보상 의무가 가능할 수 있는데, 항공운송인이 아무런 과실과 귀책이 없는 경우에도 보상이 가능한 것인지 의문이다. 또한 동일한 원인으로 발생한 지연과 탑승거부에 대해 이처럼 다른 보상기준이 적용될 수 있는지도 문제이다. 향후의 EU사법재판소 판례가 EC 261/2004 규칙의 해석과 적용상 이러한 문제를 어떠한 방식으로 접근할 것인지 기대된다.

주제어 : 항공여객운송, EC 261/2004 규칙, EU사법재판소, 탑승거부, 초과예약, 특별한 사정

Abstract

Denied Boarding and Compensation for Passengers in the EU Air Transport Legal Framework and Cases

Ji-Min Sur*

The concept of denied boarding is defined in Article 2(j) of Regulation 261/2004 thus: “denied boarding means a refusal to carry passengers on a flight, although they have presented themselves for boarding under the conditions laid down in Article 3(2), except where there are reasonable grounds to deny them boarding, such as reasons of health, safety or security, or inadequate travel documentation.”

So far as relevant to this case, to be entitled to compensation, if denied boarding, Article 3(2) provides a passenger must first come within the scope of the protection of the Regulation, which applies under the following conditions: “...that passengers (a) have a confirmed reservation on the flight concerned and, except in the case of cancellation referred to in Article 5, present themselves for check-in, as stipulated and at the time indicated in advance and in writing (including by electronic means) by the air carrier, the tour operator or an authorised travel agent, or, if no time is indicated, not later than 45 minutes before the published departure time.”

This paper reviews the EU Cases such as *Rodríguez Cachafeiro v. Iberia* [2012] Case C-321/11; *Finnair Oyj v. Timy Lassooy* [2012] Case C - 22/11; *Caldwell v. easyJet Airline Co. Ltd.* [2015] ScotSC 64. ECJ and Sheriff court of Scotland held that the concept of denied boarding, within the meaning of Articles 2(j) and 4 of Regulation No 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and

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

of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation No 295/91, must be interpreted as relating not only to cases where boarding is denied because of overbooking but also to those where boarding is denied on other grounds, such as operational reasons. Also, ECJ ruled that Articles 2(j) and 4(3) must be interpreted as meaning that the occurrence of extraordinary circumstances resulting in an air carrier rescheduling flights after those circumstances arose cannot give grounds for denying boarding on those later flights or for exempting that carrier from its obligation, under Article 4(3) of that regulation, to compensate a passenger to whom it denies boarding on such a flight.

Key words : Carriage of Passengers by Air, Regulation (EC) No 261/2004, Court of Justice of the European Union, Denied Boarding, Delay, Overbooking, Compensation for Passengers