

제2절 해외 항공교통이용자 보호제도

1. 국제항공운송인의 책임에 관한 협약

가. 1929년 바르샤바 협약

- ❖ 바르샤바 협약은 국제항공운송의 정의, 항공운송의 서류, 배상책임제도, 재판관할 등에 관하여 규정하고 있음.
 - ▶ 항공교통이용자 또는 항공운송인의 주소지, 피해지 또는 법정지에 관계없이 국제운송 관련 손해배상청구에 적용될 수 있는 통일된 절차 등을 확립하고자 하였음.
- ❖ 그러나 협약 체결 당시 유아기에 있었던 항공 산업의 발전에 유리한 환경을 조성할 필요가 있었음.
 - ▶ 사고로 인한 항공교통이용자의 피해에 대한 책임 한도는 항공교통이용자 1인당 16,000SDR이었으며, 수하물 또는 물품의 분실, 파손 등에 대하여 항공운송인의 엄격(절대적) 책임 제도를 도입하였고, 책임 한도를 1kg당 250프랑으로 제한하였음.
 - ▶ 그러나 항공 운송인이 책임을 축소하거나 배제하기 위한 계약을 체결하는 것은 허용되지 않았음.
 - ▶ 또한 항공교통이용자의 피해가 항공운송인의 미필적 고의(willful misconduct)에 의하여 초래된 경우 무제한 책임을 지게 됨.
 - ▶ 항공운송인은 항공교통이용자의 피해를 방지하기 위하여 “모든 필요한 조치”를 취하였음 또는 그러한 조치를 취하는 것이 불가능하였음을 입증하는 경우 그 책임이 면제 될 수 있음.

나. 1955년 개정바르샤바 협약(헤이그 의정서)

- ❖ 헤이그 의정서는 제2차 세계대전 이후의 항공기 발달로 인하여 국제항공운송에 커다란 변화가 발생하여 바르샤바 협약을 이러한 현실에 맞도록 개정한 것임.
 - ▶ 항공운송인의 항공교통이용자에 대한 책임 한도액을 2배로 증액하였으나, 위탁수하물에 대한 운송인의 책임은 그대로 유지하였음.
 - ▶ 이러한 점에서 헤이그 의정서는 바르샤바 협약을 최소한으로 개정한 것이라고 판단할 수 있음.
 - ▶ 그 밖에도 의정서는 운송증권에 관한 규정을 수정하고 바르샤바 협약의 문언을 명확히 하였음.

다. 몬트리올 협약

- ❖ 몬트리올 협약은 항공교통이용자의 사망·신체적 상해·지연 및 위탁수하물의 손해에 대한 책임한도를 규정하고 있음.
 - ▶ 항공교통이용자의 사망·신체적 상해 발생 시 여객 당 113,100SDR을 초과하지 않는 손해에 대한 책임을 배제하지 못하며, 113,100SDR을 초과하는 손해에 대하여는 과실이 있는 경우에만 배상함.
 - ▶ 항공교통이용자의 지연 발생 시 여객 당 4,694DR까지 배상 할 수 있음.
 - ▶ 수하물의 파고·분실·손상 또는 지연이 발생한 경우 여객 당 1,131SDR까지 배상 할 수 있음.
 - 운송인이 손해를 피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하였거나 그러한 조치를 취할 수 없었다는 것을 증명한 경우는 제외

라. 협약의 적용

- ❖ 몬트리올 협약 제55조에 근거하여, 몬트리올 협약은 기타 바르샤바 협약보다 우선하여 적용함.
 - ▶ 따라서 체결국이 바르샤바 협약과 몬트리올 협약을 모두 가입했을 때에는

몬트리올 협약이 우선하여 적용됨.

- ❖ 몬트리올 협약 제2조에 근거하여, 본 협약은 국제운송에 적용되며 출발지와 목적지가 몬트리올 협약에 가입국일 때 적용 가능함.
 - ▶ 그러나, 출발지와 목적지 중 한 국가가 몬트리올 협약을 가입하지 않을 시 공통으로 적용 가능한 협약을 적용함.
 - ▶ 공통으로 적용되는 협약이 없을 시, 관할지의 법률이 적용됨.

〈표 2-6〉 ICAO 체약국의 국제항공운송인의 책임에 관한 협약 가입 현황

구분	1929년 바르샤바 협약	1955년 헤이그 의정서	1999년 몬트리올 협약
가나	○	○	X
가봉	○	○	○
가이아나	X	X	○
과테말라	○	○	○
그레나다	X	○	X
그리스	○	○	○
기니	○	○	X
나미비아	X	X	○
나우루	○	○	X
나이지리아	○	○	○
남아프리카공화국	○	○	○
네덜란드	○	○	○
네팔	○	○	X
노르웨이	○	○	○
뉴질랜드	○	○	○
니제르	○	○	X
대한민국	X	○	○
덴마크	○	○	○
도미니카공화국	○	○	○
독일	○	○	○
라오스	○	○	X
라이베리아	○	X	X
라트비아	○	○	○
러시아	○	○	○
레바논	○	○	○
레소토	○	○	X
루마니아	○	○	○
룩셈부르크	○	○	○
르완다	○	○	○
리비아	○	○	X
리투아니아	X	○	○

구분	1929년 바르샤바 협약	1955년 헤이그 의정서	1999년 몬트리올 협약
리히텐슈타인	○	○	X
마다가스카르	○	○	○
마케도니아	○	○	○
말라위	○	○	X
말레이시아	○	○	○
말리	○	○	○
멕시코	○	○	○
모나코	X	○	○
모로코	○	○	○
모리셔스	○	○	○
모리타니	○	X	X
모잠비크	X	X	○
몬테네그로	○	○	○
몰도바	○	○	○
몰디브	○	○	○
몰타	○	X	○
몽골	○	X	○
미국	○	○	○
미얀마	○	X	X
바누아투	○	○	○
바레인	○	○	○
바베이도스	○	X	X
바하마	○	○	X
방글라데시	○	○	○
베냉	○	○	○
베네수엘라	○	○	X
베트남	○	○	X
벨기에	○	○	○
벨라루스	○	○	X
벨리즈	X	X	○
보스니아헤르체고비나	○	○	○
보츠와나	○	X	○
볼리비아	○	X	○
부르키나파소	○	X	○
북한	○	○	X
불가리아	○	○	○
브라질	○	○	○
브루나이	○	X	X
사모아	○	○	X
사우디아라비아	○	○	○
세네갈	○	○	○
세르비아	○	○	○
세이셸	○	○	○
세인트빈센트 그레나딘	○	○	○
솔로몬제도	○	○	X

구분	1929년 바르샤바 협약	1955년 헤이그 의정서	1999년 몬트리올 협약
수단	○	○	○
수리남	○	○	X
스리랑카	○	○	X
스와질란드	X	○	○
스웨덴	○	○	○
스위스	○	○	○
스페인	○	○	○
슬로바키아	○	○	○
슬로베니아	○	○	○
시리아	○	○	○
시에라리온	○	X	○
싱가포르	○	○	○
아랍에미리트	○	○	○
아르메니아	○	X	○
아르헨티나	○	○	○
아이슬란드	○	○	○
아일랜드	○	○	○
아제르바이잔	○	○	○
아프가니스탄	○	○	X
알바니아	X	X	○
알제리	○	○	X
앙골라	○	○	X
에스토니아	○	○	○
에콰도르	○	○	○
에티오피아	○	X	○
엘살바도르	X	○	○
영국	○	○	○
영국령 남극 지역	○	○	X
영국령 몬트세랫	○	○	X
영국령 버뮤다 제도	○	○	X
영국령 세인트헬레나 및 그 속령	○	○	X
영국령 아크로티리 데켈리아	○	○	X
영국령 케이맨제도	○	○	X
영국령 터크스 케이커스 제도	○	○	X
영국령 포클랜드제도 및 그 속령	○	○	X
영국령 홍콩	○	○	X
예멘	○	○	X
오만	○	○	○
오스트리아	○	○	○
온두라스	○	X	○
요르단	○	○	○
우간다	○	X	○
우루과이	○	X	○

구분	1929년 바르샤바 협약	1955년 헤이그 의정서	1999년 몬트리올 협약
우즈베키스탄	O	O	X
우크라이나	O	O	O
유럽연합	X	X	O
이라크	O	O	X
이란	O	O	X
이스라엘	O	O	O
이집트	O	O	O
이탈리아	O	O	O
인도	O	O	O
인도네시아	O	X	O
일본	O	O	O
자메이카	X	X	O
잠비아	O	O	O
적도기니	O	X	O
조지아	X	X	O
중국	O	O	O
짐바브웨	O	O	X
차드	X	X	O
체코	O	O	O
칠레	O	O	O
카메룬	O	O	O
카보베르데	O	O	O
카자흐스탄	X	O	O
카타르	O	O	O
캄보디아	O	O	X
캐나다	O	O	O
케냐	O	O	O
코모로	O	X	X
코스타리카	O	O	O
코트디부아르	O	O	O
콜롬비아	O	O	O
콩고	O	O	O
콩고	O	X	O
쿠바	O	O	O
쿠웨이트	O	O	O
룩셈부르크	X	X	O
크로아티아	O	O	O
키르기스스탄	O	O	X
키프로스	O	O	O
탄자니아	O	X	O
터키	O	O	O
태국	X	X	O
토고	O	O	O
통가	O	O	O
투르크메니스탄	O	X	X

구분	1929년 바르샤바 협약	1955년 헤이그 의정서	1999년 몬트리올 협약
튀니지	○	○	X
트리니다드토바고	○	○	X
파나마	○	○	○
파라과이	○	○	○
파키스탄	○	○	○
파푸아뉴기니	○	○	X
페루	○	○	○
포르투갈	○	○	○
폴란드	○	○	○
프랑스	○	○	○
피지	○	○	○
핀란드	○	○	○
필리핀	○	○	○
헝가리	○	○	○
호주	○	○	○

자료 : ICAO 홈페이지, 2018년 2월 확인

2. 국제민간항공기구(ICAO)

- ❖ 2003년 개최된 제5차 세계항공운송회의(AT Conf/5)에서는 항공교통이용자와 관련된 이슈가 처음으로 논의된 것으로 파악되었으며, 정부가 취할 수 있는 조치에 대해 다음과 같은 결론을 내렸음.
 - ▶ 정부는 항공사들이 항공교통이용자의 편익을 위해 적절한 조치(자발적 노력, 정책적 접근)가 시행되고 있는지를 조사할 수 있음.
 - ▶ 항공사의 서비스품질 개선은 항공사의 자발적 노력이 우선이며, 자발적 노력이 충분하지 않을 경우 정부가 개입하도록 권고하고 있으며, 단, 정부 노력과 규제 사이에 균형을 유지하여야 함.
 - ▶ 새로운 규제조치 시행 시, 정부는 규정의 내용과 적용에 따른 불필요한 차이를 최소화하여야 함.
 - ▶ ICAO는 정부가 유용한 정보를 제공한다는 측면에서 항공사가 자발적으로 항공교통이용자 편익을 위한 서비스개선 사항을 지속적으로 모니터링 해야 함.
- ❖ 또한, 정부가 항공교통이용자의 편익을 위해 모니터링 해야 하는 점검 항목에 대하여 검토하였음.

- ▶ 예약, 발권 및 환불규정
 - ▶ 과장, 허위 광고
 - ▶ 항공사의 상업적, 운영적 조건
 - ▶ 체크인 절차
 - ▶ 운항지연, 취소, 탑승거부에 관한 보상과 처리
 - ▶ 수하물 처리 및 책임
 - ▶ 운항정시성 및 불편 등의 실적 공개
 - ▶ 교통약자에 대한 지원
- ❖ 2013년 개최된 제6차 세계항공운송회의(AT Conf/6)에서는 제5차 세계항공운송회의에서 논의된 사항에 대해 심도 있게 검토 후, 2015년 항공교통이용자 보호 핵심 원칙을 정하여 체약국이 이를 준수하도록 권고하였음.

가. 항공교통이용자 보호 핵심 원칙

- ❖ 항공 당국은 항공안전과 보안을 침해하지 않는 범위 내에서, 항공교통이용자의 보호와 항공운송산업의 경쟁력 사이에 균형을 유지하고, 체약국마다 상이한 사회적, 정치적, 경제적인 특성을 고려하면서 유연성 있는 항공교통이용자 보호 제도를 발전시켜야 함.
- ❖ 국가 및 지역의 항공교통이용자 보호 제도는 비례의 원칙²⁶⁾을 반영하며, 국제 운송에 있어서의 혼란을 최소화하고, 바르샤바 협약 및 개정 바르샤바 협약, 몬트리올 협약 등 항공운송사업자의 책임을 규정한 국제협약과 조화되어야 함.
- ❖ 여행 전(前)단계에서 항공교통이용자는 다음에 해당하는 정보를 제공받아야 함.
 - ▶ 항공교통이용자는 그들의 권리 및 법적 또는 특정 상황에서 적용되는 보호 정책(예를 들어, 운항 중단 시 제공될 지원 등)에 대한 규정 및 지침을 쉽게 확인할 수 있어야 함.
 - ▶ 항공운임, 세금, 요금, 추가 요금 및 수수료 포함하는 총액 운임, 취소 및 환

26) 비례의 원칙이란, 그 목적을 실현함에 있어서 목적과 수단 사이에 합리적인 관계가 유지되어야 한다는 원칙을 뜻함.

불에 대한 조건, 공동운항 시 실제로 항공기를 운항하는 항공사 및 항공권 구매 후 발생하는 주요 변경 사항 등에 대한 안내 등을 받을 수 있어야 함.

- ❖ 여행 중(中)단계에서 항공교통이용자는 운항에 영향을 미치는 상황, 특히 운항 중단과 관련된 사안에 대하여 정기적으로 관련 정보를 고지 받을 수 있어야 함.
 - ▶ 운항 중단으로 인하여 항공교통이용자가 항공기에 탑승하지 못하거나, 예정된 스케줄보다 현저히 늦게 목적지에 도착하는 경우 항공운송사업자는 대체 운송편을 제공하거나, 항공권을 환불해줘야 함.
 - ▶ 또한 공항 내에서 장시간 대기하고 있는 항공교통이용자에게 적절한 음식, 편의시설, 의료서비스 등을 제공하여야 함.
- ❖ 대규모 결항사태가 야기될 시, 항공교통이용자의 피해를 최소화하기 위하여 항공운송사업자는 적절한 조치를 제공하고, 항공교통이용자를 지원하기 위하여 공항 운영자 및 정부 당국을 포함한 모든 이해관계자와 함께 비상계획 등을 수립하여야 함.
 - ▶ 이는, 허리케인, 화산 폭발, 지진, 홍수 등을 포함하는 천재지변, 정치 불안정 및 그와 유사한 상황 등 항공운송사업자의 통제를 벗어난 상황으로 인하여 발생하는 경우를 말함.
- ❖ 장애인의 경우, 항공안전을 저해하지 않는 범위 내에서 비(非)차별적 방식과 적절한 지원을 받아야 함.
- ❖ 여행 후(後), 항공운송사업자는 항공교통이용자의 불만사항을 효율적이고 신뢰할 수 있게 처리하여야 하며, 항공교통이용자는 필요한 정보를 충분히 안내 받아야 함.
 - ▶ 이와 관련하여, 항공운송사업자는 항공교통이용자의 손해에 대하여 합리적으로 보상하여야 함.

나. 제39차 총회

- ❖ 2016년 10월 개최된 ICAO 제39차 총회에서, 2015년 채택된 항공교통이용자 보호 핵심 원칙에 대해 다시금 언급하였으며, 이 핵심 원칙은 국제항공운송의 지

속 가능한 발전에 토대가 될 것이며, 전 세계 소비자 보호 기조 체제와 융합할 수 있는 중요한 원칙이라고 밝힘.

- ▶ 따라서, 각 체약국들은 핵심 원칙을 채택하여 고차원적이나 비구속적인 항공교통이용자 보호 정책을 수립할 것을 권고함.
- ▶ 또한, 각 체약국의 항공교통이용자 보호 정책 이행과 관련하여 얻은 경험이나 쟁점에 대해서 ICAO 및 전 체약국과 정보를 공유하고 논의할 것을 제안함.
- ▶ ICAO는 차후로도 각 체약국의 피드백을 바탕으로 핵심 원칙을 최신상태로 유지할 것이며, 미국 및 체약국의 기대에 부응하기 위한 지침 마련을 검토할 계획에 있다고 밝힘.

3. 미국

- ❖ 미국은 Code of Federal Regulation 14번에서 항공교통이용자 보호와 관련된 규정을 마련해두고 있음.

가. 항공권 초과판매

- ❖ 항공권 초과판매로 인하여 탑승거부 발생 시, 탑승거부자에게 CFR 250에서 규정하는 금액을 배상하여야 함.
 - ▶ 탑승거부자에게 대체 운송편을 제공하여야 함.
 - ▶ 최종목적지에 당초 예정보다 1시간미만으로 도착하는 경우에는 금전 배상 없음.
 - ▶ 최종목적지에 당초 예정보다 1시간 초과~2시간미만으로 도착하는 경우에는 운임의 200%, 최대 \$650까지 배상하여야 함.
 - ▶ 최종목적지에 당초 예정보다 2시간을 초과하여 도착하는 경우에는 운임의 400%, 최대 \$1,350까지 배상하여야 함.

나. 이동지역 내 지연

- ❖ 장시간에 걸친 이동지역 내 지연 발생을 금지하고, 이동지역 내 발생 시 항공사의 항공교통이용자 보호 의무를 규정하고 있음.
 - ▶ 항공기에 항공교통이용자를 탑승시킨 상태로 국내선의 경우 3시간, 국제선의 경우 4시간 이상 이동지역 내에 대기할 수 없음.
 - ▶ 그러나, 기상이나 정부기관의 명령 등으로 인하여 해당 항공기 기장이 항공 안전이나 보안상의 이유로 활주로 내에 대기하고 있는 것이 바람직하다고 판단하는 경우는 예외로 함.
 - ▶ 이동지역 내 지연이 2시간 이상 지속될 경우, 항공사는 항공교통이용자에게 음식과 물, 화장실이나 간단 의료 등의 편의시설을 제공하여야 하나, 기장이 안전 및 보안의 사유로 그러하지 않는다고 판단하는 경우에는 예외로 함.
 - ▶ 이동지역 내 지연이 발생하면, 항공사는 매 30분마다 지연 사유 및 진전사항 등에 대한 정보를 고지하여야 하나, 항공사도 이를 알 수 없는 경우에는 예외로 함.
 - ▶ 또한 이동지역 내 지연이 발생하면, 항공사는 항공기를 승하기가 가능한 안전한 곳에 대기시킨 후, 매 30분마다 항공교통이용자가 원하면 하기할 수 있음을 고지하여야 함.
 - ▶ 항공사는 3시간 이상의 이동지역 내 지연이 발생하면, 이에 대한 개요를 매 월 교통부에 제출하여야 함.

다. 항공교통이용자 서비스 계획 수립

- ❖ 미국 내에서 30인승 이상의 항공기로 운항되는 정기 여객편, 정기성 부정기편, 통근항공편 등을 운항하는 미국적항공사와 외국적항공사는 항공교통이용자 서비스 계획을 수립하여야 하며, 다음의 내용을 포함하여야 함.
 - ▶ 항공사 웹사이트, 발권 카운터 또는 고객이 요금에 대해 문의하거나 예약하기 위해 항공사의 예약 센터에 전화를 하는 경우, 안내받은 최저 운임이 다른 방법을 통해 구매할 경우와 다를 수 있음을 고지함.

- ▶ 항공기 지연 및 취소, 스케줄 변경 등을 항공교통이용자에게 안내함
- ▶ 수하물 연착 시, 24시간 이내에 여객에게 돌려주기 위하여 최선을 다하며, 수하물 연착으로 인해 발생하는 합리적인 비용을 국제협약 및 국내법에 의해 보상함.
- ▶ 출발일이 7일 이상 남은 항공편을 예약하는 경우, 예약 후 최소 24시간 동안 추가 금액을 지불하지 않고 예약된 금액으로 구매할 수 있거나, 위약금이나 수수료 없이 취소할 수 있음.
- ▶ 신용카드로 구매한 항공권을 환불 할 경우, 환불 요청을 받은 날로부터 20일 이내에 환불하도록 함.
- ▶ 장시간 이동지역 내 지연에 대비한 비상계획을 수립하고, 장시간 이동지역 내 지연 발생 시 적절하게 대응함.
- ▶ 초과예약이 발생한 경우, 공정하고 일관되게 탑승 불가 승객을 처리함.
- ▶ 판매 항공사의 웹사이트에 항공권 취소 정책, 상용 고객 우대 정책, 항공기 좌석 및 화장실 위치를 포함한 기내 배치도 등을 게시함.

라. 불만 및 피해 접수

- ❖ 항공사는 항공교통이용자가 서비스에 대해 불만이나 피해 사실을 제기할 수 있도록 담당 부서의 우편 및 전자 우편 주소, 웹사이트 주소를 제공해야 함.
 - ▶ 이 정보는 항공사 웹사이트, 전자항공권 확인서에 제공되어야 하며, 항공교통이용자가 요청하면 언제든지 안내해주어야 함.

마. 항공권 판매 후 변경 안내

- ❖ 미국 내에서 출발 또는 도착하는 항공편의 상태가 변경된 경우, 항공사는 이 사실을 알게 된 후 30분 이내에 항공편의 상태 변경에 대한 정보를 항공편 이용 여객에게 알려야 함.
 - ▶ 항공편 상태 변경이란 계획된 운항 예정일로부터 7일 이내에 발생한 30분 이상의 지연, 운항 시간 변경, 취소 등을 의미함.

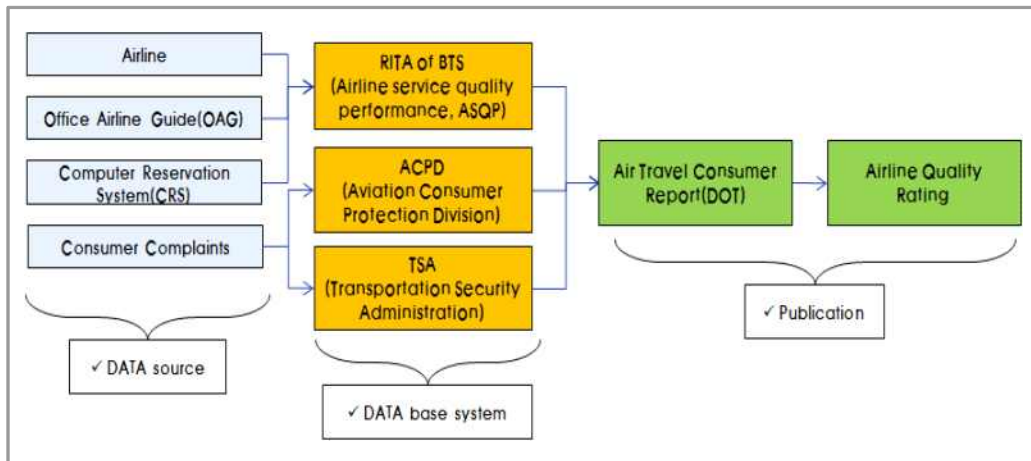
- ▶ 항공편 상태 정보는 최소한 미국 내 공항의 탑승게이트, 항공사 웹사이트, 모든 사람이 문의할 수 있는 항공사의 전화예약시스템을 통해 제공되어야 함.

바. 총액운임제

- ❖ 항공사 및 대리점, 항공권 판매점, 여행사 등 항공권을 판매자는 항공운임 안내 시, 항공교통이용자가 실제로 지불하여야 하는 총액으로 안내하여야 함.

사. 항공교통이용자 정보지 발간

- ❖ 미국은 교통부(Department Of Transportation, DOT) 및 교통보안국(Transportation Security Administration, TSA) 등에서 수집한 자료를 이용하여 매월 첫 주 ATCR(Air Travel Consumer Report)을 발간하여 항공교통이용자에게 해당 항공사에 대한 서비스 수준에 관한 정보를 제공함으로써, 항공교통이용자의 권익 증진을 도모하고 있음.
- ❖ 14CFR part 234(Airline Service Quality Performance Reports)에 근거하여 해당 항공사들은 항공교통서비스와 관련된 사항을 관계기관에 보고하여야 함.
 - ▶ 2018년 1월 1일 이전에는 최근 12개월 동안 국내 정기여객 수익이 미국 전체 국내 정기여객 수익 대비 1% 이상인 항공사는 의무적으로, 그 외의 항공사는 자발적으로 보고하도록 하였음.
 - ▶ 2018년 1월 1일부터는 최근 12개월 동안 국내 정기여객 수익이 미국 전체 국내 정기여객 수익 대비 0.5% 이상인 항공사는 의무적으로 교통부와 통계국에 항공교통서비스와 관련된 사항을 보고하여야 함.
 - ▶ 수집된 데이터 자료를 활용하여 매월 ATCR이 발간되며, 이를 활용하여 위 치타대학교에서는 매년 항공사 품질 평가 AQR(Airline Quality Rating)보고서를 발간하고 있음.



<그림 2-1> ATCR 단계별 데이터 수집 체계

- ▶ ATCR은 항공기 지연, 수하물 부주의 취급, 항공권 초과판매, 소비자 불만, 동물의 사망, 상해, 분실 피해 등으로 구성되며 교통보안국에 보고되는 공항 보안관련 불만건수도 추가로 포함되어 총 6개 부분으로 구성됨.

<표 2-7> ATCR 보고서 체계

대상항공사	근거 법령	보고서 발간	보고서 항목	자료출처	발간 주기	배포 방법
국내 유상여객 중 0.5% 이상을 운항하는 국내 정기항공사	14CFR part 234	ACPD (DOT)	1. 항공기 지연(fight delays)	BTS(Bureau of transportation statistics)	매월 첫 주 주말 발간	DOT 웹 사이트 게재
			2. 수하물 오류 (mishandled baggage)			
			3. 초과판매(oversales)			
			4. 소비자 불만사항 (consumer complaints)	ACPD		
			5. 항공보안 관련 승객 불만사항 (consumer service reported to TSA)	TSA		
			6. 동물의 사고 관련 (animal incident)	ACPD		

아. 트럼프 정부의 규제 완화 움직임

- ❖ 미국 교통부(DOT)는 항공교통이용자에 대한 보호 강화 및 항공업계의 경쟁 촉진을 위한 새로운 조치들을 제안하였음.
 - ▶ 항공사 웹사이트를 비롯하여 익스피디아(Expedia)와 같은 항공권 예약사이

트를 통한 항공권 예약 시에도 항공권을 판매하는 바로 그 시점에 수하물 운임과 같은 기타 서비스 요금들을 좌석운임과 함께 투명하게 공개하도록 규정을 마련하였음.

- ▶ 또한 항공사들이 자사 웹사이트에서는 전체 상품을 제시하면서 온라인 예약 사이트와 같은 제3의 채널에서는 상품의 일부만 판매하는 것을 규제하는 법안을 마련하였음.
- ▶ 위탁수하물이 예정된 시간보다 ‘매우 늦게’ 목적지 공항에 도착한 경우, 항공사로 하여금 수하물 요금을 환불해주도록 하는 규정을 제안하였음.
 - 미국 국내선의 경우 대부분 수하물을 유료로 위탁하고 있는데, 수하물이 다른 항공기에 잘못 실리는 등 현저히 늦게 도착할 경우 이를 환불해주도록 하는 것임.
 - 그러나 수하물 요금 환불 기준이 될 ‘지연시간의 범위’를 구체적으로 제시하지 않았음.
- ❖ 이 법안들은 2016년 10월에 첫 공개되어 당초 연말까지 의견수렴이 이뤄질 예정이었으나, 2017년 3월로 연기되었음.
 - ▶ 그러나 미 교통부는 3월 초 해당 규정을 재검토할 필요가 있다고 밝히면서 공개 의견수렴을 중단하였음.
 - ▶ 이는 도널드 트럼프 정부의 규제 완화 정책 기조에 맞추어 공개 의견수렴 절차가 중단된 것으로 판단됨.

4. EU

가. 적용범위

- ❖ 회원국 영토 내 공항에서 출발하는 항공교통이용자
- ❖ 제3국의 공항으로부터 회원국 영토 내 공항으로 출발하는 항공교통이용자
 - ▶ 단, 유럽공동체의 항공사를 이용하는 항공교통이용자에 한정
 - ▶ 또한 제3국으로부터 보상 및 혜택을 받은 경우에는 적용이 배제됨.

나. 일반적인 적용 요건

- ❖ 항공교통이용자의 예약이 확정되어야 함.
- ❖ 항공교통이용자는 정상적으로 체크인을 완료하고 출발 45분 전에 도착하여야 함.
- ❖ 마일리지나 다른 상업적인 이유로 무료 또는 할인된 가격으로 구매한 항공권에도 적용됨.
- ❖ 헬리콥터는 적용이 배제되며 지브롤터공항의 출발·도착 노선은 배제됨.

다. 보상 사유

1) 초과예약으로 인한 탑승불가

- ❖ 항공사는 일단 자발적으로 탑승을 유예하는 항공교통이용자를 알아보아야 하며, 자발적으로 탑승을 유예하는 항공교통이용자에게는 보상규정(8조)에 따라 보상을 함.
- ❖ 지원자의 숫자가 부족할 경우만 초과예약으로 인한 탑승불가가 가능함.
- ❖ 보상은 제7조~제9조의 규정을 따름.

2) 결항

- ❖ 결항의 경우 항공교통이용자는 다음의 선택권을 가짐.
 - ▶ 동일한 목적지로 항공교통이용자의 편의에 따라 다른 노선으로 변경
 - ▶ 환불 금액은 아직 사용하지 않은 항공권에 지불한 금액 및 비행이 무의미하게 된 경우 그 비행에 지불한 금액도 포함.
 - ▶ 항공교통이용자는 식사, 숙박 및 통신을 제공받음.
 - ▶ 노선이 변경되어 다른 공항에서 출발하는 경우 그 교통비를 지급해야 함.
- ❖ 결항의 경우 다음의 경우를 제외하고는 현금으로 보상을 받을 수 있음.

- ▶ 항공교통이용자가 출발로부터 적어도 2주 전에 결항에 대한 통지를 받은 경우
- ▶ 출발로부터 2주에서 7일 전에 결항에 대한 통지를 받고, 노선을 변경한 경우, 본래 예약한 노선에 비해 출발시간이 2시간 이상 차이가 나지 않고 도착시간이 4시간 이상 차이가 나지 않는 경우
- ▶ 출발로부터 7일전에 결항을 통보 받고 노선이 변경된 경우, 본래 예약한 노선에 비해 출발시간이 1시간 이상 차이가 나지 않고 도착시간이 2시간 이상 차이가 나지 않는 경우
- ❖ 결항을 하는 경우, 대체가능한 교통수단에 대해 항공사가 설명을 해줄 의무가 있음.
- ❖ 항공사는 결항 발생 시, 모든 합리적인 수단을 사용해도 회피할 수 없었다는 점을 증명할 수 있다면 제7조에 따른 현금 보상을 하지 않아도 됨.
- ❖ 항공교통이용자가 언제 통지를 받았으며 통지를 했는지 여부에 대한 입증책임은 항공사가 부담함.

3) 지연

- ❖ 지연의 경우는 다음의 기준을 초과하는 경우에만 항공사가 제9조에 해당하는 기타 지원을 제공해야 함.
 - ▶ 1,500km 이내의 운항의 경우 2시간 이상의 지연인 경우 (이하, “제1유형”)
 - ▶ 1,500km 이상인 유럽공동체 지역 내 운항 및 1,500 km 이상 3,500km 이하 모든 운항의 경우 3시간 이상의 지연인 경우 (이하, “제2유형”)
 - ▶ 기타 운항의 경우 4시간 이상의 지연인 경우 (이하, “제3유형”)
- ❖ 지연이 5시간 이상 되는 경우 제8조에 따라 미사용 항공권 환불 및 출발지로 귀환하기 위한 항공권을 제공 받을 수 있음.

라. 보상 및 지원

1) 현금 보상 (제7조)

- ❖ 초과판매로 인한 탑승거부 및 결항으로 인한 승객 연착에 대한 현금 보상기준은 다음과 같음.
 - ▶ 1,500 km 이내의 운항의 경우 2시간 이상의 지연인 경우는 250EUR(“제1유형”)
 - ▶ 1,500 km 이상인 유럽공동체 지역 내 운항 및 1,500km 이상 3,500km 이하 모든 운항의 경우 3시간 이상의 지연인 경우는 400EUR(“제2유형”)
 - ▶ 기타 운항의 경우 4시간 이상의 지연인 경우 600EUR(“제3유형”)
- ❖ 항공교통이용자에게 대체편이 제공되는 경우에는 현금 보상액이 50% 감액될 수 있음.

<표 2-8> 초과판매로 인한 탑승거부, 결항 발생 시 유형별 현금 보상 기준

관련 규정 주요내용				면책사유	비고
Regulation (EC) No 261/2004				결항 시, 모든 합리적인 수단을 사용해도 회피할 수 없었다는 점을 증명	2005년 2월 시행
유형	운항조건	지연기준	보상기준		
제1유형	1,500km이내	2시간 이상의 지연	250EUR		
제2유형	1,500km 이상인 EU 지역 내 노선1,500km~3,500km	3시간 이상의 지연	400EUR		
제3유형	상기의 경우를 제외한 운항거리	4시간 이상의 지연	600EUR		
	항공권 환불	5시간 이상			

주 : EU 261/2004 및 위 표에서 말하는 지연이란, 초과판매로 인한 탑승거부, 결항으로 인하여 당초 계획보다 목적지에 늦게 도착하는 것을 말함.

- ❖ 항공기 지연으로 인한 피해에 대해서는 제7조(현금 보상)가 적용되지 않았으나, EU 의회는 3시간 이상의 지연이 발생하면 현금 보상하도록 판결하였음.

2) 노선 변경 및 환불 (제8조)

- ❖ 운항이 본래 계획된 운항에 비해 하루가 지연되는 경우에는 항공교통이용자는 숙박을 제공받을 수 있음.
- ❖ 초과판매로 인한 탑승거부, 결항, 항공기 지연 등이 5시간 이상 계속될 경우에는 아래 두 경우 중 하나를 항공교통이용자는 선택할 수 있음.
 - ▶ 항공교통이용자는 여정을 포기하고 미사용 항공권을 환불
 - 이 때, 여정을 포기함에 따라 여행의 목적에 의미가 없게 된 항공권은 사용했더라도 환불 받을 수 있을 뿐만 아니라 출발지로 돌아갈 항공권을 받을 수 있음.
 - ▶ 최대한 빠른 시일 내 최종 목적지로 갈 수 있는 다른 항공권의 발급
 - ▶ 최종 목적지는 동일하나, 가능한 한 승객이 편의에 따라 지정한 일정의 항공권으로 발급
- ❖ 지연은 도착시간을 기준으로 측정을 함. 또한 항공기가 도착한 시간이 아니라 정확히 항공기의 출입문이 열린 때가 기준임.

3) 기타 지원 (제9조)

- ❖ 항공교통이용자는 대기 시간 중에 음식 및 다과를 제공받아야 하며, 지연일정이 하루가 넘어가는 경우에는 호텔 숙박을 제공받고, 다른 호텔 또는 공항으로의 교통수단이 제공되어야 함.
- ❖ 또한 항공교통이용자는 최소한 2번의 전화통화, 텔렉스, 팩스, 전자 우편 등 무료 통신을 제공받아야 함.

4) 좌석 업그레이드와 다운 그레이드

- ❖ 항공교통이용자가 구매한 항공권에 비해 보다 업그레이드된 좌석에 위치하게 된 경우, 항공사는 항공교통이용자에게 추가적인 금액을 요구할 수 없음.
- ❖ 항공교통이용자가 구매한 항공권보다 그 좌석이 다운 그레이드 된 경우
 - ▶ 1,500km이하의 여정의 경우는 항공권 금액의 30% 환불 (“제1유형”)

- ▶ 1,500 km 이상인 유럽공동체 지역 내 운항 (프랑스 해외 영토 제외) 및 1500 km 이상 3500km 이하 모든 운항의 경우는 항공권 금액의 50% 환불 (“제2유형”)
- ▶ 기타 운항(프랑스 해외 영토 포함)의 경우 항공권 금액의 75% 환불 (“제3유형”)

5) 환불 방법

- ❖ 현금, 계좌 입금, 환어음, 수표의 방법으로 환불이 가능하며, 항공교통이용자가 동의하는 경우에는 여행 바우처나 기타 수단으로 환불이 가능함.

마. 항공교통이용자에게 통지할 의무

- ❖ 항공사들은 체크인 카운터에 다음의 안내문을 게시해야 함.
 - ▶ “만약 귀하가 초과예약으로 인하여 탑승이 불가하였거나 운항이 결항되거나 2시간 이상 지연된 경우에는, 체크인 카운터 또는 탑승 게이트에 보상 및 지원과 특별히 관련한 귀하의 권리에 대해 알려줄 것을 요구하십시오.”

5. 중국

가. 새로운 민항 규정 시행

- ❖ 중국은 2017년 1월 1일부터 민항 업계에 새로운 규정들을 적용하였음.

1) 운항편 지연 규정

- ❖ 중국민용항공국(Civil Aviation Administration of China, CAAC)은 소비자의 합법적인 권리를 보호하기 위하여 ‘운항편 지연, 취소 원인 확인 업무 절차’ 제정을 통해 운항편 지연 및 취소 원인 확인 시스템을 마련하였음.
 - ▶ 업무 절차에 따르면, 지연 및 취소 원인을 확인하기 위해서는 해당 운항편이 중국 항공사의 운항편이어야 하고, 홍콩·마카오·대만의 항공사와 해외 항공사의

운항편은 출발지나 경유지가 홍콩·마카오·대만을 제외한 중국 공항이어야 함.

- ▶ 여객이 중국민용항공국 소비자사무센터 웹사이트(www.caacca.org.cn)에서 온라인으로 원인 확인 신청서를 작성하면, 중국민용항공국 운영모니터링센터가 운항편 지연 및 취소 원인 조사를 실시함.
- ▶ 소비자사무센터는 원인이 확인되면 근무일 2일 이내에 신청 여객에게 원인 조사 결과를 조회하도록 알려야 함.
- ❖ 또한 ‘기내 지연’의 규정을 신설하여 항공기 문(Cabin Door)을 닫은 후 이륙 전까지 혹은 착륙 후 항공기 문을 열기 전까지 기내에서 대기하는 시간이 공항이 규정한 지상 활주 시간을 초과할 경우 ‘기내 지연’으로 정의함.

2) 위탁 수하물 규정

- ❖ 중국민용항공국은 ‘민항 여객 휴대 및 위탁 수하물 금지 목록’과 ‘민항 여객 휴대 및 위탁 수하물 제한 목록’을 발표하였음.
- ▶ 목록에 따르면, 식칼, 과일칼, 야구 방망이, 라켓, 탄궁, 활, 화살 등 위험 물품은 휴대가 불가하며 위탁은 가능함.
- ▶ 배터리 용량이 160와트시(Wh)를 초과하는 보조 배터리와 리튬 배터리는 휴대와 위탁이 모두 불가능함.

3) 보안검색 규정

- ❖ ‘민용 항공 보안 검색규칙’이 개정되어 민항 보안 검색 기관은 휴대하고 탑승할 수는 없으나 위탁이 가능한 물품을 위탁하거나 자체 처리, 혹은 임시 보관이 가능하다는 사실을 여객에게 알리도록 하였음.
- ▶ 공항 관리 기관은 보관을 요청한 여객에게 임시 보관 서비스를 제공하여야 하며 물품 보관은 30일까지 가능함.
- ❖ 귀중 물품을 휴대하였거나 질병, 장애가 있는 경우 등의 상황에서 여객은 비공개 장소에서 보안 검색을 실시할 것을 요청할 수 있음.
- ▶ 비공개 검색을 할 때에는 여객과 동성인 보안 검색 요원 두 명 이상이 검색

을 진행하여야 함.

- ❖ 중국민용항공국은 보안 검색 과정에서 보안 검색 기관이 공안 기관에 보고하여야 하는 상황 14가지를 규정하였음.
 - ▶ 그 중 '여객이 운송을 금지, 제한한 물품을 은닉한 경우', '보안 검색 현장이나 보안 검색 과정을 촬영할 경우', '기타 민용 항공 안전이나 치안 관리를 위반하는 행위를 한 경우'에는 해당 여객을 공안 기관에 넘겨 처리하도록 하였음.
 - ▶ 그 밖에 여객이 보안 검색을 피하거나 보안 검색 요원을 구타하고 욕설을 하는 등 보안 검색 현장 질서에 혼란을 준 경우에도 해당 여객을 공안 기관에 넘겨 처리할 수 있음.

나. 서비스 품질 평가 추진

- ❖ 중국민용항공국은 '민항 서비스 품질 향상 작업 방안'을 발표하고, 중국의 제3자 독립기관이 항공 서비스 품질 평가 작업을 전개하도록 독려하여 민항의 서비스 능력을 향상시키겠다고 발표함.
 - ▶ 2018년까지 서비스 품질 평가 결과 응용 관리 제도를 연구·제정할 계획임.
 - ▶ 본 연구 프로젝트에는 중국민용항공국, 항공사, 공항, 민항 업계 전문가 등이 참여하고 있으며, 현재 중국 민항업은 제3자의 시각에서 여객의 경험을 나타낼 수 있는 서비스 품질 종합 평가 지수 체계를 만들겠다고 밝혔음.

다. 정시운항률 향상을 위한 정책조치 발표

- ❖ 악화되는 중국민항의 정시운항률을 개선하기 위하여 민용항공국은 새로이 '정시 운항률을 높이기 위한 운행 총량 통제 및 운항편 구조의 조정에 관한 정책적 조치'를 발표하였음.
 - ▶ 민항당국이 운행 총량을 통제하기 위해 운항편 조정에 직접적으로 관여한다는 것이 동(同) '조치'의 골자로 10월 29일부터 적용됨.
- ❖ 이번 '조치'에 따라 중국은 특정 시간대의 슬롯(slot) 수요가 공항의 수용능력을

- 넘어선 ‘슬롯 조율 주요 공항’의 슬롯 추가 편성을 엄격하게 제한함.
- ▶ 2017년 10월부터 베이징, 상하이 광저우 등 지역에 위치한 21개 ‘슬롯 조율 주요 공항’은 중국민용항공국이 해당 공항의 모든 시간대의 슬롯을 조율하고 배정하게 됨.
 - ❖ 또한 공항 운행 총량의 증가 허용 기준도 포함되어, 최근 1년의 월별 정시운항률 데이터를 기준으로 1년 동안 9개월 이상의 정시운항률이 약 70% 미만이거나, 공사 진행 또는 관제공역 문제 발생 등의 원인으로 공항의 운영 능력이 떨어졌다고 판단되는 공항에 대해서는 운행 총량을 줄이는 조치를 취하게 됨.
 - ▶ 반대로 최근 1년 안에 안전사고가 발생하지 않았고, 정시운항률이 최소 9개월 이상 약 80% 이상을 유지한 공항에는 운행 총량 확대를 허용함.
 - ❖ 이 조치에 의해, ‘슬롯 조율 주요 공항’인 베이징 서우두공항과 상하이 푸둥공항은 2017년 낮은 정시운항률을 이유로 민용항공국으로부터 운항 제재 조치를 받았음.
 - ▶ 조치에 의하면, 서우두공항은 2017년 4월부터 7월까지 약 4개월 동안 정시운항률 기준을 충족하지 못하였고, 푸둥공항은 2월부터 5월까지 연속 4개월 동안 정시운항률 기준에 미달하고 7월에도 역시 정시운항률 기준 달성에 실패하였음.
 - ▶ 중국민용항공국은 이에 이들 공항에 대하여 각각 2018년 2월 28일과 2017년 12월 31일까지 증편, 노선 증설, 전세기 운항에 관련된 신청을 수리하지 않겠다는 결정을 내림.