

สรุปคำพิพากษาคดี Denise McDonagh v Ryanair*

พิมพ์ชนก ปทุมรักษ์**

ข้อเท็จจริง

วันที่ 17 เมษายน ค.ศ. 2010 McDonagh เป็นผู้โดยสารสายการบิน Ryanair ในเที่ยวบินจากแฟโร โปรตุเกส ไปยังเมืองดับลิน ไอร์แลนด์ แต่ก่อนจะถึงวันดังกล่าวได้เกิดเหตุการณ์ปะทุของภูเขาไฟเอยาฟยาตาโจกุล (Eyjafjallajökull) ซึ่งเป็นภูเขาไฟในไอซ์แลนด์ จากเหตุการณ์ปะทุของภูเขาไฟดังกล่าวในครั้งนี้ทำให้เที่ยวบินเที่ยวบินจากแฟโร โปรตุเกส ไปยังเมืองดับลิน ไอร์แลนด์ ของสายการบิน Ryanair ถูกเลื่อนออกไป หลังจากมีการปิดส่วนหนึ่งของน่านฟ้าเนื่องจากมีเมฆเฆมาของภูเขาไฟปกคลุมทั่วทั้งทวีปยุโรป เธอสามารถกลับไปดับลินได้ในวันที่ 24 เมษายน 2010 แต่ในระหว่างวันที่ 17 เมษายน – 24 เมษายน 2010 เธอไม่ได้รับการช่วยเหลือตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 9 ของกฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004) จากสายการบิน Ryanair เธอจึงยื่นฟ้องสายการบินต่อศาลแขวงเมืองดับลิน ไอร์แลนด์ ให้สายการบินจ่ายค่าชดเชยจำนวน 1,129.41 ยูโร อันเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ได้แก่ มื้ออาหาร เครื่องดื่ม ค่าที่พัก ค่าเดินทาง Ryanair อ้างว่าการปิดส่วนหนึ่งของน่านฟ้ายุโรปหลังจากการปะทุของภูเขาไฟไม่ได้เป็น “สถานการณ์พิเศษ” (extraordinary circumstances) ในความหมายตามกฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004) แต่เป็น “สถานการณ์พิเศษสุด” (super extraordinary circumstances) จึงไม่ต้องผูกพันในการจ่ายค่าชดเชย ดังนั้น ศาลแขวงเมืองดับลิน (Dublin) จึงส่งคำถามไปยังศาลยุติธรรมสหภาพยุโรป (European Court of Justice) เพื่อพิจารณาคดีเบื้องต้น ทั้งหมด 7 ข้อ¹ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้เป็น 3 ประเด็นหลักๆ ได้ดังนี้

ประเด็น

1. เหตุการณ์ที่มีการปิดน่านฟ้าเนื่องจากภูเขาไฟปะทุและมีเมฆเฆมานั้น เป็นเหตุการณ์ที่เกินกว่าคำว่า “สถานการณ์พิเศษ” (extraordinary circumstances) ตามข้อ 5 (1) (b) และข้อ 9 ตามกฎระเบียบ 261/2004 หรือไม่²
2. “สถานการณ์พิเศษ” (extraordinary circumstances) จากการปะทุของภูเขาไฟ ผู้โดยสารจะได้รับการชดเชยหรือไม่³
3. กฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004) ขัดกับ (Montreal Convention 1999 อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999) ในเรื่องสัดส่วนการเท่าเทียมกัน (equitable balance of interests) ในการไม่เลือกปฏิบัติ หรือไม่

* Case Summary: Denise McDonagh v Ryanair

** Pimchanok Pathumarak

นิติศาสตรบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

¹ Case C-12/11 (31 January 2013), para 25.² Ibid., para 26.³ Ibid., paras 31-33.

ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 22 อนุสัญญามอนทรีออล⁴ และกฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004) ตามข้อ 5(1) และ 9

คำพิพากษา

ศาลยุติธรรมสหภาพยุโรป พิจารณาโดยสามารถสรุปแยกประเด็นได้ ดังนี้

1. “สถานการณ์พิเศษ” (extraordinary circumstances) ตามกฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004) หมายถึง สถานการณ์ที่ไม่มีอยู่ในการดำเนินกิจกรรมตามปกติของผู้ขนส่งและอยู่นอกเหนือการควบคุมที่เกิดขึ้นจริงของผู้ขนส่ง เช่น การปะทุของภูเขาไฟ ดังนั้นสายการบินจึงต้องช่วยเหลือ ตามกฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004)⁵
2. กฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004) ไม่มีข้อจำกัดในการให้การดูแลผู้โดยสารในสถานการณ์พิเศษ ดังนั้นสายการบินยังมีภาระหน้าที่ในการดูแลผู้โดยสารที่ถูกยกเลิกเที่ยวบิน⁶ และต้องชำระค่าชดเชยตามข้อ 22 ตามอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999⁷
3. ตามกฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004) ไม่ขัดต่อหลักสัดส่วนการเท่าเทียมกัน (equitable balance of interests) ของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 เนื่องจากรูปแบบการขนส่งนั้นแตกต่างกันจึงไม่สามารถกำหนดให้เหมือนกันได้ และมาตรฐานในการชำระค่าชดเชยกำหนดโดยกฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004) ซึ่งรวมถึงภาระผูกพันที่จะต้องให้การดูแลผู้โดยสารที่เที่ยวบินถูกยกเลิก โดยเงื่อนไขดังกล่าวไม่จำกัดเฉพาะประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญามอนทรีออล⁸

⁴ Montreal convention 1999, Article 22.

⁵ Case C-12/11, supra note 1.

⁶ Ibid.

⁷ Montreal convention, supra note 4.

⁸ Case C-12/11, para 36.