

สรุปคำพิพากษาคดี Finnair Oyj v. Timmy Lassooy*

हररररर เพชรอรอร**

ข้อเท็จจริง

นาย Lassooy ได้จองเที่ยวบินของสายการบิน Finnair จากเมืองบาร์เซโลนาถึงเมืองเฮลซิงกิ ออกเดินทางวันที่ 30 กรกฎาคม 2006 เวลา 11.40 น. เนื่องจากเกิดการประท้วงที่สนามบินบาร์เซโลนา ประเทศสเปน ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2006 สายการบิน Finnair จึงได้กำหนดตารางเที่ยวบินใหม่สำหรับเที่ยวบินที่ออกเดินทางในวันที่ 28, 29 และ 30 กรกฎาคม 2006 และปฏิเสธไม่ให้ นาย Lassooy เดินทางในวันที่ทำการจองไว้ โดยให้ผู้โดยสารที่ไม่สามารถเดินทางได้ในวันที่ 29 กรกฎาคม 2006 เนื่องจากการประท้วง เดินทางแทน นาย Lassooy จึงฟ้องศาลแขวงเฮลซิงกิ (Helsingin käräjäoikeus) เรียกค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 4 และมาตรา 7(1)(b) ของกฎระเบียบ 261/2004 (Regulation (EC) No 261/2004) ศาลตัดสินว่าการเรียกค่าสินไหมทดแทนใช้เฉพาะกรณีที่มีการถูกปฏิเสธไม่ให้ขึ้นเครื่องเนื่องจากการขายตั๋วเกินจำนวนที่นั่ง และมาตรา 4 ของกฎระเบียบ 261/2004 ไม่นำมาใช้กับกรณีนี้ เพราะที่กำหนดตารางเที่ยวบินใหม่ของสายการบิน Finnair เป็นผลมาจากการประท้วงสนามบินบาร์เซโลนา และเป็นกรณีสถานการณ์พิเศษ ซึ่งสายการบินได้ใช้มาตรการที่พึงควรต้องทำแล้ว จึงยกฟ้องของ นาย Lassooy ศาลอุทธรณ์ (Helsingin hovioikeus) กลับคำพิพากษาของศาลแขวงเฮลซิงกิ (Helsingin käräjäoikeus) และตัดสินให้ สายการบิน Finnair ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ นาย Lassooy เป็นเงิน 400 EUR โดยให้เหตุผลว่ากฎระเบียบ 261/2004 ไม่ใช่บังคับเฉพาะกรณีการขายตั๋วเกินจำนวนที่นั่ง แต่รวมถึงการปฏิเสธไม่ให้ขึ้นเครื่องเพราะเหตุผลในการดำเนินการบางกรณีด้วย และเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้ให้บริการได้รับการยกเว้นจากภาระหน้าที่ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน¹ สายการบิน Finnair ได้อุทธรณ์ต่อศาลสูง (Korkein oikeus) จากคำอุทธรณ์ ศาลสูงมีข้อสงสัยเกี่ยวกับขอบเขตของภาระผูกพันในการชดเชยผู้โดยสารที่ถูกปฏิเสธการขึ้นเครื่องบินตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 ของกฎระเบียบ 261/2004 และ “การปฏิเสธไม่ให้ขึ้นเครื่องบิน” ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 2(j) และสายการบินอาจอ้างสถานการณ์พิเศษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 5(3) ของข้อบังคับเดียวกัน เกี่ยวกับเที่ยวบินหลังจากเที่ยวบินที่ถูกยกเลิกเนื่องจากสถานการณ์ดังกล่าว² จึงตัดสินส่งเรื่องไปยังศาลยุติธรรมสหภาพยุโรป (European Court of Justice) เพื่อพิจารณาในเบื้องต้น

ประเด็น

- การตีความคำว่า “การปฏิเสธการขึ้นเครื่องบิน” ตามมาตรา 2(j) และมาตรา 4
- การตีความคำว่า “สถานการณ์พิเศษ” ตามมาตรา 5(3)

ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎระเบียบ 261/2004 มาตรา 2(j), 4, และ 5(3)

คำพิพากษา

ศาลยุติธรรมสหภาพยุโรปได้พิจารณาริบทในบทบัญญัติดังกล่าว และวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายซึ่งปรากฏในอารัมภบทข้อ 3, 4, 9, และข้อ 10 ของกฎระเบียบ 261/2004 และ *travaux préparatoires* (งานเตรียม

* Case Summary: Finnair Oyj v. Timmy Lassooy

** Hansa Pechapa

นิติศาสตรบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

¹ Finnair Oyj v. Timmy Lassooy, C-22/11, para 15.

² Ibid., para 16.

ร่าง) ของข้อบังคับดังกล่าวแล้ว ประกอบกับข้อเสนอของรัฐสภายุโรปและการประชุมคณะกรรมการยุโรปในวันที่ 21 ธันวาคม 2001 เพื่อให้เป็นการลดจำนวนผู้โดยสารที่ถูกปฏิเสธการขึ้นเครื่องบินซึ่งมีจำนวนสูงมากในขณะนั้น ทำให้ได้โดยการลดช่องว่างในกฎระเบียบ 295/91 (Regulation (EEC) No 295/91) มาตรา 1 ที่จำกัดเฉพาะผู้โดยสารที่ถูกปฏิเสธในเที่ยวบินที่มีการขายตั๋วเกินจำนวนที่นั่งเท่านั้น สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งสหภาพยุโรปได้กำหนดขอบเขตของคำจำกัดความ “การปฏิเสธการขึ้นเครื่องบิน” เกินกว่าเพียงแค่สถานการณ์ที่ผู้โดยสารถูกปฏิเสธในกรณีที่มีการขายตั๋วเกินจำนวนที่นั่ง และตีความว่า “การปฏิเสธการขึ้นเครื่องบิน” ครอบคลุมทุกกรณีที่สายการบินอาจปฏิเสธไม่ให้ผู้โดยสารขึ้นเครื่อง³

การตีความนี้ได้รับการสนับสนุน⁴ โดยพบว่า การจำกัดให้ “การปฏิเสธการขึ้นเครื่องบิน” เฉพาะแค่กรณีการขายตั๋วเกินจำนวนที่นั่ง จะมีผลในทางปฏิบัติในการลดการคุ้มครองที่ให้แก่ผู้โดยสารภายใต้กฎระเบียบ 261/2004 อย่างมาก และจะขัดต่อวัตถุประสงค์ของข้อบังคับดังกล่าว (อารัมภบทข้อ 1) ดังนั้น การตีความหมายอย่างกว้างของสิทธิที่ได้รับจากผู้โดยสารจึงเป็นธรรม⁵

ศาลยุติธรรมสหภาพยุโรปจึงตัดสินว่า คำว่า “การปฏิเสธการขึ้นเครื่องบิน” ตามมาตรา 2(j) และมาตรา 4 ของกฎระเบียบ 261/2004 ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน และการช่วยเหลือผู้โดยสารในกรณีที่ถูกปฏิเสธการขึ้นเครื่องบิน การยกเลิกเที่ยวบิน หรือการล่าช้าของเที่ยวบิน แนวคิดในเรื่อง “การปฏิเสธการขึ้นเครื่องบิน” ต้องตีความว่าไม่ใช่บังคับเฉพาะกับกรณีที่ปฏิเสธการขึ้นเครื่องบินเนื่องจากการขายตั๋วเกินจำนวนที่นั่งเท่านั้น แต่รวมถึงการปฏิเสธการขึ้นเครื่องบินโดยเหตุอื่นด้วย เช่น เหตุผลในการดำเนินการ

การยกเว้นไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้โดยสารสำหรับ “การปฏิเสธเที่ยวบิน” ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 4(3) และมาตรา 7 ของกฎระเบียบ 261/2004 ด้วยเหตุที่การปฏิเสธเที่ยวบินเกิดจากการกำหนดตารางเที่ยวบินใหม่ อันเนื่องมาจาก “สถานการณ์พิเศษ” กรณีดังกล่าวแตกต่างจากมาตรา 5(3) ของกฎระเบียบ 261/2004 โดยที่มาตรา 2(j) และมาตรา 4(3) ของกฎระเบียบ 261/2004 ไม่ได้ระบุว่า ในกรณีที่ “การปฏิเสธการขึ้นเครื่องบิน” เนื่องจาก “สถานการณ์พิเศษ” (extraordinary circumstances) ซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ แม้จะได้ดำเนินการตามมาตรการที่เหมาะสมทั้งหมดแล้ว สายการบินจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้โดยสารที่ถูกปฏิเสธได้ ตามที่สภานิติบัญญัติแห่งสหภาพยุโรป (the EU legislature) ไม่ได้ตั้งใจให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนอาจถูกขัดขวางโดยเหตุที่เป็นสถานการณ์พิเศษ

นอกจากนี้ เห็นได้ชัดในอารัมภบทข้อ 15 ของกฎระเบียบ 261/2004 ว่า “สถานการณ์พิเศษ” อาจเกี่ยวข้องกับ “เครื่องบินพิเศษในวันใดวันหนึ่ง” (a particular aircraft on a particular day) ซึ่งไม่สามารถนำไปใช้กับกรณีที่ผู้โดยสารถูกปฏิเสธการขึ้นเครื่องบินเพราะการกำหนดตารางเที่ยวบินใหม่ที่เป็นผลมาจากสถานการณ์พิเศษของเที่ยวบินก่อนหน้านี้ได้ แนวคิดเรื่อง “สถานการณ์พิเศษ” มีวัตถุประสงค์เพื่อจำกัดหน้าที่ของสายการบิน หรือยกเว้นจากหน้าที่เหล่านั้น เมื่อเหตุการณ์ที่เป็นปัญหาไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้แม้จะได้ดำเนินการตามมาตรการที่เหมาะสมทั้งหมดแล้ว ถ้าสายการบินมีหน้าที่ต้องยกเลิกเที่ยวบินตามกำหนดการในวันที่มีการประท้วงของพนักงาน หลังจากนั้น

³ Ibid., para 20.

⁴ Case C-344/04 *IATA and ELFAA* [2006] ECR I-403, para 69 “มาตรา 5 และ 6 ของกฎระเบียบ 261/2004 บัญญัติไว้อย่างชัดเจนถึงภาระหน้าที่ที่เป็นผลมาจากผู้ดำเนินการขนส่งทางอากาศยกเลิกเที่ยวบิน หรือเที่ยวบินล่าช้าเป็นเวลานาน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารได้รับความคุ้มครองในระดับสูงและคำนึงถึงข้อกำหนดของการคุ้มครองผู้บริโภคโดยทั่วไป เนื่องจากการยกเลิกหรือล่าช้าเป็นเวลานานทำให้เกิดความไม่สะดวกอย่างมากต่อผู้โดยสาร”

⁵ Ibid., para 23.

ตัดสินใจที่จะกำหนดตารางเที่ยวบินใหม่ของเที่ยวบินถัดมา สายการบินไม่สามารถเอาเหตุดังกล่าวมาเป็นเหตุในการปฏิเสธการขึ้นเครื่องของผู้โดยสารที่มาแสดงอย่างถูกต้องในเที่ยวบินถัดมาได้⁶

ศาลยุติธรรมสหภาพยุโรปตัดสินว่ามาตรา 2(j) และมาตรา 4(3) ของกฎระเบียบ 261/2004 ต้องตีความว่ากรณี “การเกิดสถานการณ์พิเศษ” อันเป็นผลให้สายการบินกำหนดตารางเที่ยวบินใหม่หลังจากเหตุการณ์ดังกล่าวไม่สามารถเป็นมูลเหตุในการปฏิเสธการขึ้นเครื่องบินในเที่ยวบินถัดมาได้ หรือเป็นเหตุให้ยกเว้นให้สายการบินพ้นจากหน้าที่ตามมาตรา 4(3) ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้โดยสารที่ถูกปฏิเสธการขึ้นเครื่องบินได้

⁶ Ibid., para 37.