Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1): January-February 2024
Old ISSN 2774-0374: New ISSN 2985-2749
Website: https://so03.tci-thaijo.org/index.php/IARJ/index

Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak

Chatchai Kankwamdee and Siggawat Kringsantie

Department of Law, Faculty of Law, Sripatum University, Khon Kaen Campus, Thailand

E-Mail: chatchai.ka@spu.ac.th, ORCID ID: https://orcid.org/0009-0003-8214-4664

E-Mail: siggawat.kr@spu.ac.th, ORCID ID: https://orcid.org/0009-0002-9986-1654

Received 10/10/2023 Revised 07/11/2023 Accepted 15/11/2023

Abstract

Background and Aims: The airline's inability to travel as scheduled due to the destination country announcing a ban on flights into that country will be considered a case of delay, which will cause the airline to be liable or not because the passenger is unable to travel according to the schedule announced by the airline. This article aims to study the extent of air carriers' liability in the case of flight cancellations due to the destination country being closed or flight cancellations due to an epidemic.

Methodology: This study analyzes and compares legal issues regarding the scope of liability of air carriers in the case of flight cancellations due to the destination country being closed or flight cancellations due to an epidemic. To recommend and draft legal provisions related to the scope of liability of air carriers and passenger protection in the case of flight cancellation due to the destination country being closed or flight cancellation due to an epidemic.

Results: The results of the study found that A force majeure event must be an event that occurs and is an event that cannot be prevented by the person who is about to face the said problem. If considering the matter of airlines that must operate flights the destination country has announced a ban on flights into the country. Such cases may also be considered force majeure. Because this is not the case the airline as the carrier will be able to take preventive measures. However, flights were canceled due to the destination country announcing a national lockdown. leaving passengers stranded at the airport the airline must assist the passengers. According to European Union Regulation No. 261/2004. The researcher therefore proposes to provide an exemption from liability for air carriers in cases where the destination country announces a

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392

national lockdown as a force majeure event in which the airline is not liable for damages resulting from the inability to carry out transport operations. However, the air carrier is required to still have a duty to care for passengers as necessary throughout the period that the passengers remain stranded at the airport or in the country of origin as necessary and appropriate.

Conclusion: The study emphasizes the importance of excluding force majeure in observing airlines that have been canceled or banned from entering the country, and stipulates the liability of the air carrier in cases where the incident occurred in cases where the airline could not have prevented it. However, airlines are liable for the care of passengers stranded at the airport according to EU Regulation 261/2004. Planning and compliance with these regulations are essential in providing services and support to passengers in emergency and unexpected situations to ensure sustainable aviation industry standards and passenger safety in all situations.

Keywords: Delayed; Force Majeure; Airline Liability

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392

Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1): January-February 2024
Old ISSN 2774-0374: New ISSN 2985-2749
Website: https://so03.tci-thaijo.org/index.php/IARJ/index

ปัญหาขอบเขตความรับผิดของสายการบินในกรณีที่ยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากประเทศปลายทางปิดประเทศหรือการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากมีโรคระบาด

ชัดชัย กลั่นความดี และ ศิกวัส กริ่งสันเทียะ
สาขานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตขอนแก่น

บทคัดย่อ

ภูมิหลังและวัตถุประสงค์: การที่สายการบินไม่สามารถเดินทางได้ตามกำหนดเวลาโดยเหตุที่ประเทศปลายทางประกาศห้ามบินเข้าประเทศนั้น จะถือว่าเป็นกรณีล่าช้า อันทำให้สายการบินจะต้องรับผิดหรือไม่ เนื่องจากผู้โดยสารไม่สามารถเดินทางได้ตามกำหนดเวลาที่สายการบินประกาศไว้ บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศกรณีที่ยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากประเทศปลายทางปิดประเทศหรือการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากมีโรคระบาด

ระเบียบวิธีการศึกษา: การศึกษาครั้งนี้ดำเนินการวิเคราะห์และเปรียบเทียบปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศกรณีผู้ขนส่งทางอากาศกรณียกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากประเทศปลายทางปิดประเทศหรือการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากมีโรคระบาด เพื่อเสนอแนะและยกร่างบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศและการคุ้มครองผู้โดยสารกรณียกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากประเทศปลายทางปิดประเทศหรือการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากมีโรคระบาด

ผลการศึกษา: เหตุสุดวิสัยนั้นจะต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและเป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจป้องกันได้ทั้งบุคคลผู้ที่กำลังจะต้องเผชิญกับปัญหาดังกล่าว หากพิจารณาในเรื่องของสายการบินที่จะต้องปฏิบัติการบิน แต่ประเทศปลายทางได้ประกาศห้ามบินเข้าประเทศ กรณีดังกล่าวนั้นอาจจะถือได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยได้เช่นกัน เพราะมิใช่กรณีที่สายการบินในฐานะผู้ขนส่งจะสามารถดำเนินการป้องกันได้ อย่างไรก็ดี การที่เที่ยวบินถูกยกเลิกอันเนื่องมาจากประเทศปลายทางประกาศปิดประเทศ ทำให้ผู้โดยสารตกค้างที่สนามบิน ก็เป็นหน้าที่ของสายการบินจะต้องให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร ตามกฎเกณฑ์แห่งสหภาพยุโรปที่ 261/2004 ดังนั้นข้อเสนอแนะให้บัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในกรณีที่ประเทศปลายทางประกาศปิดประเทศว่าเป็นเหตุสุดวิสัยที่สายการบินไม่ต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากไม่สามารถปฏิบัติการขนส่งได้ แต่กำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศยังคงมีหน้าที่ดูแลผู้โดยสารเท่าที่จำเป็นตลอดระยะเวลาที่ผู้โดยสารยังคงตกค้างอยู่ ณ สนามบินหรือที่ประเทศต้นทางตามความจำเป็นและเหมาะสม

สรุปผล: การศึกษาเน้นถึงความสำคัญของการยกเว้นเหตุสุดวิสัยในการสังเกตสายการบินที่ถูกยกเลิกหรือห้ามเข้าประเทศและกำหนดความรับผิดของสายการบินในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ขึ้นในกรณีที่สายการบินไม่สามารถป้องกันได้ อย่างไรก็ตาม สายการบินต้องรับผิดชอบต่อการดูแลผู้โดยสารที่ติดอยู่ที่สนามบินตามระเบียบ EU 261/2004

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392

การวางแผนและการปฏิบัติตามกฎระเบียบเหล่านี้ถือเป็นสิ่งสำคัญในการให้บริการและช่วยเหลือผู้โดยสารในสถานการณ์ฉุกเฉินและที่ไม่คาดคิด เพื่อให้มั่นใจในมาตรฐานอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืนและความปลอดภัยของผู้โดยสารในทุกสถานการณ์

คำสำคัญ : ล่าช้า; เหตุสุดวิสัย; ความรับผิดของสายการบิน

บทนำ

พระราชบัญญัติรับขนของทางอากาศระหว่าประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 12 กำหนดว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการพ้นวิสัยที่ผู้ขนส่ง และลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งจะดำเนินมาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น (ทศพร ลีพึ่งธรรม, 2555: 442-451) จากกรณีที่หลายประเทศทั่วโลกเผชิญกับวิกฤตโรคระบาด ทำให้หลายประเทศได้กำหนดมาตรการปิดประเทศเพื่อบรรเทาสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคดังกล่าว จึงกลายเป็นเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้สายการบินไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่นำผู้โดยสารไปถึงจุดหมายปลายทาด้วยเหตุที่หลายประเทศปลายทางประกาศมาตรการปฏิเสธผู้โดยสารไม่ให้เข้าประเทศ จึงส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศเป็นจำนวนมาก และเป็นเหตุให้มีผู้โดยสารตกค้างอยู่ที่สนามบินในหลายประเทศที่ไม่สามารถเดินทางกลับไปยังประเทศตนเองได้

ตัวอย่างเช่น ในประเทศไทย มีชาวไนจีเรีย 3 คนตกค้างและอาศัยอยู่ในสนามบินสุวรรณภูมิในพื้นที่ผู้โดยสารรอต่อเครื่องเป็นระยะเวลากว่า 2 เดือน หลังการปิดสนามบินหลายแห่งทั่วโลกเพื่อสกัดการระบาดของโรคโควิด 19 ทำผู้โดยสารต่างชาติตกค้างที่สนามบินสุวรรณภูมิมากขึ้น หรือกรณีประเทศญี่ปุ่นปิดสนามบิน ทำให้คนไทยตกค้างช่วงระยะเวลาหนึ่ง ในขณะที่ประเทศไทยก็ปิดสนามบินจึงทำให้ชาวต่างประเทศจำนวนหนึ่งตกค้างในสนามบินจำนวนมาก (https://www.bbc.com/thai/thailand-52706075 เข้าถึงวันที่ 14 มกราคม 2564) ในบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าวไม่ได้นิยามว่าคำว่า “ล่าช้า” หมายความว่าอย่างไรซึ่งทำให้สายการบินหลีกเลี่ยงการใช้คำว่า “ ล่าช้า” (Delay) ตามตารางการบิน แต่ใช้คำว่า “กำหนดเวลาบินใหม่ ”(Reschedule) หรือใช้คำอื่นที่ไม่ได้แปลความหมายว่าล่าช้าอันก่อให้เกิดการหลีกเลี่ยงที่จะต้องรับผิดตามกฎหมาย

นอกจากนี้ การที่สายการบินไม่สามารถเดินทางได้ตามกำหนดเวลาโดยเหตุที่ประเทศปลายทางประกาศห้ามบินเข้าประเทศนั้น จะถือว่าเป็นกรณีล่าช้า อันทำให้สายการบินจะต้องรับผิดหรือไม่ เนื่องจากผู้โดยสารไม่สามารถเดินทางได้ตามกำหนดเวลาที่สายการบินประกาศไว้ ผู้โดยสารจำนวนมากก็ตกค้างอยู่ในสนามบินและจะต้องใช้ชีวิตอยู่ภายในสนามบิน และจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในเรื่องอาหารเครื่องดื่ม ที่พักอาศัย การอาบน้ำ บางกรณีผู้โดยสารติดอยู่ที่สนามบินเป็นเวลา 2-3 เดือนเช่นนี้ แม้จะมีประกาศกระทรวงคมนาคมที่ได้กำหนดกลไก

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392

ลการคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารที่เดินทางกับสายการบินของไทย ในเรื่องของการชดเชย สิทธิในการได้รับเงินชดเชย สิทธิได้รับเงินคืนค่าโดยสาร หรือเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน สิทธิได้รับการดูแลตามสมควรจากสายการบิน อาหาร เครื่องดื่มตามสมควรนั้น ซึ่งประกาศดังกล่าวใช้กับสถานการณ์ล่าช้าตามปกติ แต่ไม่รวมถึงกรณีเกิดโรคระบาด หรือเหตุอื่นๆที่อาจคาดหมายไม่ได้ (ไผทชิต เอกจริยกร: 2560)

ดังนั้น ความเสียหายที่เกิดจากเที่ยวบินที่ล่าช้าหรือการยกเลิกเที่ยวบินเพราะเหตุที่ประเทศปลายทางประกาศการปิดประเทศ การที่ผู้โดยสารจะเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากความล่าช้าหรือยกเลิกนั้น ผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศจะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 โดยเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากเที่ยวบินที่ล่าช้าของผู้รับขนส่ง ซึ่งมีการจำกัดค่าเสียหายในการเรียกร้องค่าเสียหายของสายการบิน ในมาตรา 12 ที่กำหนดให้สายการบินต้องรับผิดอันเกิดจากสายการบินที่เที่ยวบินล่าช้า ซึ่งกรณีระหว่างประเทศ ไม่มีข้อกำหนดดังกล่าวในการชดเชยผู้โดยสาร เช่น ค่าชดเชย สิทธิในการได้รับเงินชดเชย สิทธิได้รับเงินคืนค่าบัตรโดยสารโดยเร็ว หรือเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน สิทธิได้รับการดูแลตามสมควรจากสายการบิน อาหารเครื่องดื่มตามสมควร ซึ่งค่าชดเชยในการขนส่งผู้โดยสารระหว่าประเทศนั้น ค่าชดเชยจะต้องสูงกว่าภายในประเทศด้วย (ประเสริฐ ป้อมป้องศึก, 2545) กรณีมีปัญหาข้อกฎหมายว่า ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดหรือไม่ กรณีดังกล่าวเป็นเหตุสุดวิสัยหรือเป็นการพ้นวิสัยหรือไม่ เพราะหากเป็นเหตุสุดวิสัยหรือเป็นการพ้นวิสัยแล้ว ก็เป็นเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งทางอากาศหลุดพ้นความรับผิด (สุษม ศภุนิตย์, พ.ศ 2555) อันเป็นเหตุให้ผู้โดยสารไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายและจะต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายเอง โดยไม่มีหน่วยงานใดเข้ามาให้การช่วยเหลือ จึงต้องศึกษากฎหมายบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศในต่างประเทศและแนวคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เนื่องจากยังไม่มีแนวคำพิพากษาของศาลไทยในเรื่องนี้

วัตถุประสงค์การศึกษา

บทความวิชาการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศกรณีที่ยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากประเทศปลายทางปิดประเทศหรือการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากมีโรคระบาด

ระเบียบวิธีการศึกษา

การศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศกรณีที่ยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากประเทศปลายทางปิดประเทศหรือการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากมีโรคระบาด และศึกษาหลักกฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายไทย รวมทั้งวิเคราะห์และเปรียบเทียบปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศกรณีผู้ขนส่งทางอากาศกรณียกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากประเทศปลายทางปิดประเทศหรือการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากมีโรคระบาด เพื่อเสนอแนะและยกร่างบทบัญญัติแห่ง

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศและการคุ้มครองผู้โดยสารกรณียกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากประเทศปลายทางปิดประเทศหรือการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากมีโรคระบาด

ผลการศึกษา

จากบทบัญญัติในมาตร 12 พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 (ศิริศักดิ์ ติยะ: 2545: 20) จะเห็นได้ว่าหากสายการบินไม่สามารถจะนำผู้โดยสารไปถึงจุดหมายปลายทางได้แล้ว กรณีจะเป็นปัญหาว่าสายการบินล่าช้าในการขนคนโดยสาร คำว่า “ล่าช้า” นี้ หมายความว่าอย่างไร เนื่องจากไม่ได้มีกำหนดนิยามคำว่า “ล่าช้า” ซึ่งคำว่า “ล่าช้า” นั้นต้องหมายถึง กรณีที่ได้มีการกำหนดเวลาที่ชัดเจนว่าผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องปฏิบัติการบินเวลาเท่าใดและจะต้องเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางเวลาเท่าใด ซึ่งหากมีการระบุเวลาที่ต้นทางและระบุเวลาการขนส่งปลายทางสิ้นสุดลงแล้ว ดังนั้นหากผู้ขนส่งไม่สามารถนำผู้โดยสารไปถึงจุดหมายปลายทางตามที่ระบุไว้ในสัญญาก็ต้องถือได้ว่าเป็นการกระทำที่ล่าช้า ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้นสายการบินก็จะต้องรับผิดเช่นกัน อย่างไรก็ตามการที่เที่ยวบินมาช้ากว่ากำหนดเวลาตามตารางบินเพียง 5 นาทีหรือ 10 นาทีเช่นนี้จะถือได้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดตามบทบัญญัติที่ว่าล่าช้าหรือไม่ ดังนั้นระยะเวลาที่ล่าช้านั้นจะต้องพิจารณาระยะเวลาสิ้นสุดและสมเหตุสมผล ศาลในหลายประเทศอาจจะไม่ถือว่าการขนส่งทางอากาศที่ล่าช้า 5 – 10 นาทีดังกล่าวเป็นการขนส่งที่ล่าช้า

อย่างไรก็ดี หากมีการยกเลิกเที่ยวบินหรือเปลี่ยนแปลงเวลาเที่ยวบินหรือกำหนดเวลาเที่ยวบินใหม่ โดยกำหนดเวลาปฏิบัติการบินใหม่แตกต่างไปจากเดิมตามสมควร เช่น 1 – 2 ชั่วโมง ย่อมต้องถือว่าผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติการบินตามที่ตกลงไว้กับผู้โดยสาร ย่อมต้องถือว่าเป็นมูลเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารสามารถเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการที่สายการบินปฏิบัติการบินหรือรับขนทางอากาศล่าช้านั้นได้ อย่างไรก็ดีในกรณีที่เกิดเหตุโรคระบาดสายการบินหลายบริษัทไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ เนื่องจากประเทศปลายทางประกาศปิดประเทศและห้ามมีการขนส่งผู้โดยสารเข้าประเทศ ซึ่งการประกาศห้ามบินนี้ย่อมเป็นผลให้สายการบินไม่สามารถที่จะนำผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้โดยสารได้ กรณีจึงเป็นปัญหาว่า ผู้โดยสารจะสามารถเรียกร้องความรับผิดในกรณีที่เที่ยวบินยกเลิกหรือไม่ปฏิบัติการบินอันเกิดจากเหตุที่มีการประกาศห้ามบินหรือยกเลิกเที่ยวบินในกรณีเหตุโรคระบาดได้หรือไม่

เมื่อพิจารณาตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับเหตุสุดวิสัยตามมาตรา 8 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทยซึ่งบัญญัติว่า เหตุสุดวิสัยหมายความว่า “เหตุอันใดอันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้เป็นผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น” (จิ๊ด เศรษฐบุตร: 2556)

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392

จากบทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าคำว่าเหตุสุดวิสัยนั้น จะต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและเป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจป้องกันได้ทั้งบุคคลผู้ที่กำลังจะต้องเผชิญกับปัญหาดังกล่าว ซึ่งในกรณีนี้หากพิจารณาในเรื่องของสายการบินที่จะต้องปฏิบัติการบินแต่ประเทศปลายทางได้ประกาศห้ามบินเข้าประเทศ กรณีดังกล่าวนั้นอาจจะถือได้ว่า เป็นเหตุสุดวิสัยได้เช่นกัน เพราะมิใช่กรณีที่สายการบินในฐานะผู้ขนส่งจะสามารถดำเนินการป้องกันได้ (ไพจิตร ปุญญพันธุ์: 2558)

เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องของอนุสัญญามอนทรีออล Article 19 ก็ได้กำหนดว่า ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นในการล่าช้าในการรับขนผู้โดยสารทางอากาศเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งทางอากาศไม่ต้องรับผิดความเสียหายที่ได้เกิดจากการล่าช้า หากผู้ขนส่งได้พิสูจน์ว่าตนลูกจ้างหรือตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น หรือเป็นการพ้นวิสัยที่ตนหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการดังกล่าวที่ว่านั้นแล้ว (Montreal Protocol, Article 19)

จากอนุสัญญามอนทรีออล Article 19 แสดงให้เห็นว่าหากมีความล่าช้าอันเกิดจากการปฏิบัติการบินแล้ว โดยหลักผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกับกรณีที่เป็นคดีคำพิพากษาของ Denise McDonagsy ซึ่งการที่สายการบินยกเลิกเที่ยวบินดังกล่าว ก็ถือว่าเป็นความล่าช้าของสายการบินเช่นกัน ดังนั้นการที่เที่ยวบินถูกยกเลิกอันเนื่องมาจากการปะทุของภูเขาไฟดังกล่าว ก็เป็นหน้าที่ของสายการบินจะต้องให้ความช่วยเหลือ ตามกฎระเบียบ 261/2004 (Regulation(EC) No261/2004) (Verschoor, D., 1985)

ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดไว้ในร่างกฎหมาย S. 2341 มาตรา 103 ในเรื่องของความเสียหายกรณีที่สายการบินจะต้องรับผิดหากปฏิบัติการบินล่าช้าไว้เช่นเดียวกันว่าถ้าสายการบินล่าช้า 1 – 4 ชั่วโมง สายการบินจะต้องคืนเงินค่าบัตรโดยสารและต้องหาที่นั่งในเที่ยวบินอื่นหรือการเดินทางโดยวิธีการอื่นโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายและผู้โดยสารต้องถึงที่หมายปลายทางไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากกำหนดเวลาเดิม ถ้าล่าช้าเกิน 4 ชั่วโมงจะต้องจ่ายค่าเสียหาย 1,350 ดอลลาร์สหรัฐ เป็นเงินสด อาหารและที่พักหากเที่ยวบินล่าช้าไปอีก 1 วัน ซึ่งในกรณีของสหรัฐอเมริกานั้นหากผู้ขนส่งทางอากาศจะพิสูจน์ว่าตนไม่ต้องรับผิดนั้นจะต้องพิสูจน์ถึงเหตุสุดวิสัยหรือพ้นวิสัยซึ่งร่างกฎหมายกำหนดกรณีเหตุเกิดจากสภาพอากาศไว้ (Bill S. 2341 SEC. 103) ซึ่งในกรณีที่ประเทศปลายทางประกาศปิดประเทศ ทำให้ไม่สามารถเดินทางได้ก็ถือได้ว่าเป็นกรณีที่เป็นเหตุสุดวิสัยหรือพ้นวิสัยที่สายการบินจะต้องปฏิบัติการบิน แม้สายการบินจะพร้อมปฏิบัติสายการบินแต่ก็ไม่ปฏิบัติการได้เนื่องจากประเทศปลายทางนั้นไม่สามารถเปิดเส้นทางบินให้เข้าประเทศ

สำหรับในกรณีของประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ได้กำหนดนิยามของคำว่าพ้นวิสัยไว้ในมาตรา 1266 การพ้นวิสัยนั้นหากเกิดขึ้นในขณะที่ก่อให้เกิดหนี้ก็จะทำให้นิติกรรมนั้นเป็นโมฆะหรือในกรณีที่พ้นวิสัยในขณะที่จะต้องมีการปฏิบัติหน้าที่นั้น จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือระงับของหนี้ได้ ซึ่งในกรณีของเรื่องประกาศปิดประเทศนั้น กฎหมายสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ก็เห็นได้ว่าเป็นกรณีที่มีการตกลงทำสัญญาขนส่งแล้วแต่ไม่สามารถที่จะพาผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางได้เป็นการพ้นวิสัยในขณะที่จะมีการปฏิบัติการชำระหนี้ซึ่งจะทำให้การเปลี่ยนแปลงมูลหนี้ของสัญญาหรือการระงับไปซึ่งสิทธิ์ในหน้าที่นั้น โดยผลของการที่ผู้ขนส่งทางอากาศไม่สามารถปฏิบัติการบินได้โดยเป็นเหตุสุดวิสัยนั้น ตามกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศนั้นหลุดพ้นจากหนี้ที่จะต้องนำผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392

กฎหมายของสหภาพยุโรป ได้กำหนดให้สายการบินจะต้องรับผิดในกรณีที่สายการบินปฏิบัติการบินล่าช้า ซึ่งในกรณีเรื่องของการล่าช้านั้นอนุสัญญามอนทรีออล ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่สหภาพยุโรปได้ให้การรับรองแล้วนั้นก็กำหนดด้วยเช่นกันว่าผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดในกรณีล่าช้า (Regulation (EC) No 261/2004 Article 6) แม้จะไม่ได้มีการกำหนดนิยามคำว่า “ล่าช้า” เช่นกัน ก็ต้องถือได้ว่า การที่ผู้ขนส่งทางอากาศไม่ปฏิบัติการบินตามตารางบินนั้นถือว่าปฏิบัติการบินล่าช้าซึ่งผู้รับขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดในคดี ของ Denise McDonagsy (Polkowska, M. 2010: 109–131) อย่างที่ได้กล่าวไปนั้น แสดงให้เห็นว่าผู้ขนส่งทางอากาศจะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดอันเกิดจากเที่ยวบินล่าช้าได้เฉพาะกรณีเป็นสถานการณ์พิเศษสุดเท่านั้น หากเป็นเพียงสถานการณ์พิเศษธรรมดาก็ยังคงต้องรับผิดอยู่ ซึ่งในเรื่องของโควิด 19 นั้น ผู้เขียนเห็นว่า การพิจารณาตามสหภาพยุโรปแล้ว ก็ยังคงเป็นเพียงสถานการณ์พิเศษเท่านั้น ซึ่งหากมีการยกเลิกเที่ยวบินดังกล่าวอันเกิดจากประเทศปลายทางปิดประเทศก็ยังคงต้องดูแลผู้โดยสารตามกฎหมายสหภาพยุโรปเช่นกัน (Beale, J.H., 1909)

ศาลสาธารณรัฐฝรั่งเศสตีความคำว่า “มาตรการตามสมควรทั้งหมด” ที่กำหนดไว้ในมาตรา 20 ของอนุสัญญามอนทรีออลไว้อย่างเคร่งครัดว่ามีกรณีใดบ้างที่เป็นมาตราการที่เหมาะสม และมักจะลงโทษสายการบินแม้ว่าจะพิสูจน์ความพยายามทั้งในเรื่องการเดินอากาศของเครื่องบินและความชำนาญของลูกเรือ (CA Paris, 12 ธันวาคม 1961: JCP 1962, II: in this case the Paris court of appeal condemned the carrier for not having taken ‘all measures directly and immediately related to the accident) โดยส่วนใหญ่ ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศจะสามารถนำสืบได้ว่าอุบัติเหตุนั้นเกิดจากเหตุการณ์ที่เป็นเหตุสุดวิสัยเท่านั้น (คือเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึงเกิดจากภายนอก และหลีกเลี่ยงไม่ได้) (Abeyratne, R.I.R., 2001)

ประเทศญี่ปุ่นในกรณีที่สายการบินยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากได้มีการประกาศปิดประเทศและทำให้ผู้โดยสารตกค้างอยู่ในสายการบินนั้นเรื่องนี้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายแพ่งของประเทศญี่ปุ่นซึ่งในประเทศญี่ปุ่นนั้นการที่จะถือว่าเป็นเรื่องเหตุสุดวิสัยหรือไม่นั้นก็เป็นกรณีที่สายการบินไม่สามารถปฏิบัติการบินได้โดยเหตุที่ไม่ใช่การกระทำของตนเอง ก็จะถือได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยเช่นกัน เนื่องจากสายการบินไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ ทำให้สิทธิของผู้โดยสารที่จะเรียกร้องนั้น ถูกระงับไปเช่นกัน

ผู้เขียนมีความเห็นว่า ในประเด็นนี้เมื่อสายการบินได้ตกลงกับผู้โดยสารว่าจะพาผู้โดยสารไปยังสถานที่ปลายทางและต่อมาได้มีการระบาดของโรคระบาดทำให้มีการปิดประเทศปลายทาง ซึ่งทำให้สายการบินนั้นไม่สามารถจะนำพาผู้โดยสารไปยังสถานที่ปลายทางเช่นนี้ กรณีดังกล่าวนั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งทางอากาศแต่เป็นการกระทำอันเกิดจากรัฐแห่งประเทศปลายทางได้ประกาศห้ามบิน ซึ่งก็ถือได้ว่าเป็นการกระทำของบุคคลภายนอกที่สายการบินไม่สามารถจะป้องกันได้ อันถือได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ตามมาตรา 8 ซึ่งเป็นเหตุสุดวิสัยแล้ว เมื่อมีการตกลงในข้อสัญญากันแล้วแต่มีเหตุการณ์ดังกล่าว จึงถือว่าเป็นการพ้นวิสัย สายการบินจึงไม่ต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากสัญญาที่จะพาผู้โดยสารส่งไปยังสถานที่ปลายทาง

อย่างไรก็ตามหากเป็นกรณีที่สายการบินประกาศยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากการระบาด ของโควิด 19 หรือในกรณีที่มีการยกเลิกเที่ยวบินในแต่ละเที่ยวแล้วนำผู้โดยสารไปรวมกันเช่นนี้ กรณีดังกล่าวไม่อาจถือได้ว่าสายการบินสามารถอ้างเหตุสุดวิสัยในการยกเลิกเที่ยวบินได้ เนื่องจากสถานการณ์โรคโควิด 19 นั้นปกติแล้วไม่ถือว่าเป็นเหตุ

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392

สุดวิสัย เพราะเป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้ ซึ่งการป้องกันสามารถทำได้หลายทางไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการกำหนดมาตรการที่เข้มงวด แจ้งให้ผู้โดยสารทราบว่าจะต้องมีการตรวจโรค มาก่อนหรือสังเกตอาการของตนเองเป็นต้น

ดังนั้น กรณีที่สายการบินไม่ได้ดำเนินการตามมาตรฐานเช่นนี้ แล้วอ้างเหตุว่าเกิดเหตุสถานการณ์โรคโควิด 19 จึงยกเลิกเที่ยวบินหรือมีการเปลี่ยนแปลงเวลาเที่ยวบิน เพื่อเป็นการรวมเที่ยวบินกันเพื่อประโยชน์หรือลดต้นทุนของสายการบินเอง เช่นนี้สายการบินไม่อาจที่อ้างว่าเหตุการณ์ระบาดโควิด 19 มาเป็นเหตุเพื่อยกเว้นความรับผิดได้ อย่างไรก็ตามผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้กรณีที่ประเทศปลายทางปิดประเทศและทำให้ไม่สามารถที่จะเดินทางได้นั้นเป็นเหตุสุดวิสัยก็ตาม แต่ไม่ได้หมายความว่า สายการบินจะหลุดพ้นจากหน้าที่ที่จะต้องดูแลผู้โดยสาร เนื่องจากตามแนวคิดในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารแล้วนั้น และทฤษฎีในการคุ้มครองผู้โดยสารในเรื่องของสัญญา แม้สายการบินหลุดพ้นความรับผิดจากการที่ต้องนำพาผู้โดยสารไปยังสถานที่ปลายทางก็ตาม แต่ในเมื่อผู้โดยสารได้ถึงสนามบินแล้ว โดยเฉพาะสนามบินที่อยู่ต่างประเทศไม่อาจจะออกจากสนามบินเพื่อที่จะกลับบ้านหรือไปที่อื่นๆได้ ผู้โดยสารจะต้องอยู่ในสนามบินและต้องทานอาหาร จึงควรนำแนวคำพิพากษาในคดี Denise McDonagsy ที่เป็นกรณีของการปะทุของภูเขาไฟ มาใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวนี้ด้วย โดยกำหนดให้สายการบินจะต้องดูแลผู้โดยสารเท่าที่จำเป็นและตามสมควรให้ผู้โดยสารสามารถที่จะอยู่รอจนกว่าจะมีเที่ยวบินอื่นๆที่สามารถนำผู้โดยสารไปยังสถานที่ปลายทางได้ด้วยเช่นกัน ดังนั้นค่าเสียหายดังกล่าวตรงนี้แม้จะยังไม่มีการกำหนดชัดเจน แต่หากมีการนำเรื่องแนวคิดการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ว่าผู้โดยสารควรต้องได้รับการดูแลแม้มีเหตุสุดวิสัยเกิดขึ้นก็ตาม ก็จะทำให้ผู้โดยสารได้รับการดูแลอย่างเป็นธรรม

ข้อเสนอแนะ

กรณีขอบเขตความรับผิดของสายการบิน ในกรณีที่ประเทศปลายทางปิดประเทศหรือออกประกาศห้ามบินเข้าประเทศนั้น ถือได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดกรณีขนส่งล่าช้าตามมาตรา 12 นั้น อย่างไรก็ตามเรื่องของเหตุสุดวิสัย ควรจะต้องมีการบัญญัตินิยามให้ชัดเจนว่ารวมถึงกรณีใดบ้าง เพื่อให้การพิจารณาของศาลเป็นไปด้วยความชัดเจน

ผู้เขียนจึงเสนอให้มีการบัญญัติเรื่องของเหตุสุดวิสัยไม่ว่าจะเกิดจากเหตุทางธรรมชาติหรือเหตุการณ์ที่เกิดจากการกระทำของรัฐ เช่น การประกาศห้ามบินเข้าประเทศ เป็นต้น อย่างไรก็ดี แม้ว่าเหตุดังกล่าวจะเป็นเหตุสุดวิสัย (เหตุที่คาดไม่ถึง) ทำให้สายการบินหลุดพ้นจากความรับผิดในค่าเสียหายก็ตาม แต่ควรจะกำหนดหน้าที่ให้แก่สายการบินว่าผู้โดยสารยังมีสิทธิได้รับการดูแลตามสมควรและเหมาะสมตามแนวคำพิพากษาของศาลแห่งสหภาพยุโรป คดี Denise ที่ผู้โดยสารยังคงมีสิทธิได้รับการดูแล แม้ว่าจะมีการปิดน่านฟ้าอันเกิดจากภูเขาไฟระเบิดก็ตาม ซึ่งถือได้ว่าเป็นการให้ความเป็นธรรมแก่ผู้โดยสาร

กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้ได้รับการสนับสนุนเผยแพร่ผลงานทางวิชาการ จากมหาวิทยลัยศรีปทุม วิทยาเขตขอนแก่น

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392

เอกสารการอ้างอิง

ไผทชิต เอกจริยกร. (2560). *คำอธิบายกฎหมายรับขนทางอากาศ.* กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา.

ไพจิตร ปุญญูพันธุ์. (2558). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด.* พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ.

จิ๊ด เศรษฐบุตร. (2556). *หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด.* พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ทศพร ลีพึ่งธรรม. (2555). อุบัติเหตุที่ทำให้สายการบินต้องรับผิดต่อผู้โดยสารในกรณีตายหรือบาดเจ็บ. *วารสารศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ,* 442-451.

ประเสริฐ ป้อมป้องศึก. (2545). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ.* กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด

ศิริศักดิ์ ติยะพรรณ. (2545). ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการสายการบินขนส่งต่อผู้ใช้บริการ. *วารสารอัยการ,* (4 กันยายน 2545), 20.

สุษม ศภุนิตย์, (2555). *คำอธิบายกฎหมายละเมิด.* พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด

Abeyratne, R.I.R. (2 0 0 1). *Aviation Trends in the New Millennium*. England: Routledge. https://doi.org/10.4324/9781315261805

Beale, J.H. (1909). *The History of the Carrier's Liability*. Boston: Little Brown and Company.

Polkowska, M. (2010). Some Observations on Civil Air Carrier Liability in International Air Carriage – "Accident", "Damage" and "Jurisdiction". *Uniform Law Review*, 15 (1), 109–131. https://doi.org/10.1093/ulr/15.1.109

Verschoor, D. (1985). *An Introduction to Air Law*. Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers.

.

Citation: Kankwamdee, C., & Kringsantie, S. (2024). Legal Problems on the Scope of Liabilities of Airlines in Case of Flight Cancellation Due to Destination Countries Ban Flights or Outbreak. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 4 (1), 227-236; DOI: https://doi.org/10.60027/iarj.2024.272392