สรุปคำพิพากษาคดี Labbadia v Alitalia*

สุนันทา เมืองจันทร์**

คำพิพากษาคดี Labbadia v Alitalia เป็นคำพิพากษาของศาลไฮคอร์ท แผนกควีนเบนช์ (High Court of Justice Queen's Bench Division) ซึ่งเป็นศาลสูงชั้นกลางตามการแบ่งระบบศาลยุติธรรมแห่งประเทศอังกฤษ (England)[1] คดีนี้มีการสืบพยานในวันที่ 20 มิถุนายน ค.ศ.2019 โดยมีรองผู้พิพากษาศาลสูง Margaret Obi เป็นผู้พิพากษาผู้นั่งพิจารณา ในคดีนี้มีข้อพิพาทระหว่างนาย Carmelo Labbadia เป็นโจทก์ และสายการบิน Alitalia (Societa Italiana S.p.A) เป็นจำเลยแห่งคดี ในการสรุปสาระสำคัญแห่งคำพิพากษาคดีนี้ จึงอาจแบ่งอธิบายได้ 9 หัวข้อ ดังต่อไปนี้

1. ข้อเท็จจริงแห่งคดี

วันที่ 5 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2015 โจทก์ นาย Carmelo Labbadia อายุ 72 ปี ได้เดินทางโดยอาศัยอากาศยานโดยสารหมายเลข AZ229 จากท่าอากาศยานลอนดอนฮีทโธรว์ (Heathrow Airport) สหราชอาณาจักร โดยได้ลงจอดที่ท่าอากาศยานมิลานลินาเต (Milan Linate Airport) ประเทศอิตาลี เมื่อถึงสนามบินที่หมาย ณ เวลา 10.21 น. ภายใต้สภาพอากาศที่แปรปรวน หลังจากที่โจทก์กำลังลงจากอากาศยานโดยสารจากทางออกส่วนท้ายของอากาศยาน โจทก์ได้ลื่นล้มจากบันไดที่เชื่อมต่อระหว่างอากาศยานโดยสารและพื้นด้านล่างจนได้รับบาดเจ็บที่หัวไหล่ขวาและกระดูกเชิงกราน ซึ่งโจทก์ได้เรียกค่าสินไหมทดแทนต่อการบาดเจ็บทางร่างกายเป็นค่าการรักษาพยาบาลและการฟื้นฟูทางการแพทย์บริเวณหัวไหล่และกระดูกเชิงกรานรวมถึงส่วนต่าง ๆ ที่ได้รับบาดเจ็บจากเหตุนั้น[2]

คดีนี้จึงมีข้อพิจารณาหลักในประเด็นที่ว่า เหตุการณ์อันเป็นเหตุให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บนั้นเป็น "อุบัติเหตุ (accident)" หรือไม่ ซึ่งเป็นการพิจารณาความรับผิดตามกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (The International Carriage of A passenger by Air) ภายใต้มาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air or Montreal Convention)[3] ถ้อยคำว่า "อุบัติเหตุ" ตามมาตรานี้มีขอบเขตการตีความค่อนข้างกว้างขวาง อย่างไรก็ดีได้มีการตีความถึงถ้อยคำว่า "อุบัติเหตุ" เอาไว้โดยคดี *The DVT*[4] โดยกล่าวว่าเป็นการชั่งน้ำหนักระหว่างประโยชน์ของผู้โดยสารและสายการบิน โดยในคดีนี้ Lord Scott หนึ่งในผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ ได้อ้างการ

---

* Case Summary: Labbadia v Alitalia.

** Sunanta Mueangjan นิติศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยธรรมศาตร์

[1] จันจิรา นาคาสุ, 'ปัญหาข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย : การดำเนินคดีในศาลสูง' (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2558) 36-38.

[2] Labbadia v Alitalia [2019], para 1.

[3] Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (adopted 28 May 1999, entered into force 4 November 2003) 39917 UNTS 2242 (Montreal Convention).

[4] Opinion of the lords of appeal for judgment in the cause 'Deep Vein Thrombosis Group Litigation' [8 December 2005] 1 AC.

พิจารณาคดี *Hussain v Olympic* Airways[5] ขึ้นว่าอนุสัญญานี้ปฏิเสธการเยียวยาผู้เสียหาย แม้ผู้เสียหายจะได้รับบาดเจ็บโดยมีพฤติการณ์ที่ชัดแจ้งหรือเป็นการบาดเจ็บที่รุนแรงก็ตาม เว้นแต่การบาดเจ็บนั้นจะเกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุเท่านั้น ซึ่ง Lord Scott ก็มีความเห็นไปในทางเดียวกันกับคดีดังกล่าวว่า ตามอนุสัญญานี้ ผู้เสียหายไม่อาจได้รับการเยียวยาได้ถ้าไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเท่านั้น ซึ่งจะแตกต่างกับกฎหมายจารีตประเพณีว่าด้วยการละเมิดตามปกติ (traditional tort law) จึงสรุปได้ว่า เมื่อไม่มีการตีความที่แน่ชัดของถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ดังนี้ จึงเป็นหน้าที่ของฝ่ายโจทก์ที่ต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็น หากไม่สามารถพิสูจน์ให้ศาลเห็นได้ ข้อเรียกร้องในการเยียวยาความเสียหายจากเหตุที่เกิดขึ้นก็เป็นอันตกไป[6]

2. ประเด็นพิจารณา

ประเด็นพิจารณาความรับผิดตามข้อพิพาทนั้นเกิดขึ้นโดยฝ่ายโจทก์เป็นฝ่ายโต้แย้งสิทธิ โดยในคดีนี้จะมีประเด็นพิจารณาหลัก ดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง การวินิจฉัยภยันตรายที่เกิดขึ้นว่าเป็นอย่างไร (ในคดีนี้กล่าวถึงกรณีที่โจทก์ลื่นล้มจากหิมะหรือน้ำแข็งในการลงจากอากาศยานโดยบันไดทางลงที่เชื่อมกับพื้น)

ประเด็นที่สอง การลื่นล้มในลักษณะนี้เป็น “อุบัติเหตุ” ตามความหมายของ Montreal Convention มาตรา 17(1) หรือไม่

ประเด็นที่สาม อาการบาดเจ็บที่มากขึ้นจากเดิม และคำขอในการเข้ารับการผ่าตัดสะโพก

ประเด็นที่สี่ ค่าสินไหมทดแทนตามความสมเหตุสมผลที่ควรได้รับ (quantum)[7]

3. คำให้การฝ่ายโจทก์

โจทก์ได้ให้ถ้อยคำต่อศาลโดยมีรายละเอียดอย่างสังเขป ดังนี้

โจทก์ให้ถ้อยคำว่า ณ ขณะที่เกิดเหตุนั้น โจทก์เป็นวิศวกรที่ปรึกษา (consultant engineer) และได้เดินทางมายังเมืองมิลาน (Milan) ประเทศอิตาลี เนื่องจากเหตุผลทางธุรกิจ โจทก์กล่าวว่า ในช่วง 15 ปีที่ผ่านมาโจทก์ได้เดินทางเช่นนี้บ่อยครั้งมาตลอดราวทุก 5 สัปดาห์ต่อครั้งระหว่างสหราชอาณาจักรและประเทศอิตาลี ในเที่ยวบินที่เกิดเหตุนี้ ทันทีที่ได้เข้าเขตเมืองมิลาน นักบินได้ประกาศถึงความแปรปรวนของสภาพอากาศของภาคพื้น โดยจะมีอากาศหนาวเย็นจนถึงเยือกแข็ง บริเวณที่โจทก์นั่งคือที่นั่งบริเวณติดทางเดิน หมายเลขที่นั่ง 22C ซึ่งใกล้กับทางออกทางด้านหลังของอากาศยานมากกว่าทางออกด้านหน้า โจทก์กล่าวว่ามีผู้โดยสาร 2-3 คนได้ลงจากอากาศยานก่อนโจทก์และขึ้นไปยังรถรับ-ส่งสนามบิน (shuttle bus) เรียบร้อยแล้ว ระหว่างนั้นโจทก์ได้สังเกตเห็นว่าหิมะกำลังตกโดยเห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีจุดเล็ก ๆ สีขาว (white flecks) บนเสื้อสีดำของโจทก์ รวมทั้งบันไดลงจากอากาศยานจากทางด้านหลังที่โจทก์ใช้บริการนั้นก็ไม่ปรากฏว่ามีหลังคาแต่อย่างใด อันทำให้โจทก์รู้สึกได้ถึงความผิดปกติอย่างที่ควรจะเป็น (unusual) ในขณะที่บันไดลงอากาศยานทางออกด้านหน้ากลับมีหลังคา โจทก์ยังให้ถ้อยคำเพิ่มเติมอีกว่า

[5] Hussain v Olympic Airways [2004] 124s Ct 1221.

[6] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 3.

[7] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 4.

บันไดที่โจทก์ใช้บริการนั้นเต็มไปด้วยหิมะจริง ก่อนที่โจทก์จะลื่นล้มเนื่องจากสูญเสียการทรงตัวโดยไม่มีโอกาสได้คว้าราวจับแต่อย่างใด

อย่างไรก็ดี ในการถามค้าน (cross examination) โจทก์ก็ได้ยอมรับว่าขณะที่อากาศยานกำลังลงจอดนั้นเป็นเวลากลางวันและโจทก์ได้ปฏิเสธว่าโจทก์ได้มองออกไปยังด้านนอกผ่านหน้าต่างอากาศยาน โจทก์ยังได้กล่าวอีกว่าระหว่างที่เครื่องกำลังลงจอดได้มีการประกาศว่าผู้โดยสารสามารถลงจากอากาศยานได้จากสอง ทางออกทั้งทางออกด้านหน้าและทางออกด้านหลัง โดยไม่ได้มีการประกาศเกี่ยวกับสภาพอากาศเพิ่มเติม รวมถึงไม่มีคำเตือนเกี่ยวกับสภาพอากาศแต่ประการใด นอกจากนี้ โจทก์ยังได้ยอมรับว่าแม้โจทก์จะไม่เห็นแน่ชัดว่าเป็นน้ำแข็งที่เกาะบันไดอยู่หรือไม่ แต่โจทก์ก็มีเหตุให้สงสัยว่าจะเป็นน้ำแข็งที่เกาะอยู่เนื่องจากสัมผัสได้จากการเดินเท้า[8]

นาย Wilson ได้ให้ถ้อยคำในนามพยานฝ่ายโจทก์ว่า พยานโจทก์เป็นผู้โดยสารอากาศยานโดยนั่งอยู่บนที่นั่งหมายเลข 22B และจำได้ว่าไม่ได้ยินเสียงประกาศใด ๆ จากนักบิน รวมถึงไม่ได้เห็นโจทก์ขณะกำลังลื่นล้มด้วย เนื่องจากโจทก์เป็นผู้โดยสารที่ลงจากบันไดหลังจากเขา 2-3 คน แต่พยานโจทก์ก็ได้สังเกตเห็นว่าขณะนั้นมีหิมะตกเล็กน้อยและฟุ้งกระจายอยู่บ้าง (snow slightly and blowing) และทางออกด้านหน้านั้นมีหลังคาตลอดบันไดทางเดิน แต่ทางออกด้านหลังกลับไม่มีหลังคาในลักษณะดังกล่าวอยู่เลย ซึ่งแม้พยานโจทก์จะยืนยันว่าไม่ได้เห็นน้ำแข็งเกาะอยู่ที่บันไดจริง แต่สามารถยืนยันได้ว่าอาจสงสัยว่ามีหิมะอยู่โดยสังเกตได้จากการก้าวเดินโดยมีรอยเท้าจากหิมะบนพื้นผิวบันได นอกจากนี้ พยานโจทก์ยังให้ถ้อยคำต่อไปอีกว่าพื้นบันไดนั้นลื่นมาก แม้ตัวพยานโจทก์เองจะไม่ได้ลื่นล้มก็ตาม และท้ายที่สุดเมื่อพยานโจทก์สังเกตที่โจทก์อีกครั้งก็เห็นโจทก์ล้มอยู่ที่ด้านล่างของบันไดไปแล้ว[9]

4. คำให้การฝ่ายจำเลย

นาย Toselli ได้ให้ถ้อยคำในชั้นศาลในนามพยานฝ่ายจำเลยพร้อมกับล่ามแปลความ (interpreter) กล่าวว่า พยานจำเลยนั้นรับตำแหน่งเป็นหัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ (head of operations) ของท่าอากาศยาน มิลาน ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ค.ศ.2015 และถูกจ้างให้ทำงานในตำแหน่งอื่นมาตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.2015 พยานจำเลยยืนยันว่า Airport Handling SpA ได้เข้ามาปฏิบัติงานให้กับท่าอากาศยานตั้งแต่เดือนกันยายน ค.ศ.2014 และตั้งแต่เวลานั้นก็มีการให้บริการบันไดผู้โดยสารสำหรับอากาศยานมาโดยตลอด ดังนั้น จึงเป็นไปไม่ได้ที่จะสามารถบอกได้ว่าบันไดอันใดเป็นบันไดที่ใช้สำหรับเครื่อง AZ222 ในวันเกิดเหตุ เนื่องจากไม่ได้มีการเก็บบันทึกไว้อย่างเป็นกิจลักษณะในประเด็นนี้ เพียงแต่ในการใช้งานบันไดสำหรับผู้โดยสาร สายการบินจะมีคู่มือการใช้ (operating manual) งานระบุไว้อย่างชัดเจน โดยอาจแบ่งอธิบายคู่มือดังกล่าวได้ดังนี้

1) ตำแหน่งการวางบันได ณ ท่าอากาศยาน

ในการวางตำแหน่งของบันไดนั้น ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องต้องระมัดระวังในการยืดหดของหลังคาบันได ราวจับบันได และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความปลอดภัยในการใช้งานและอยู่ในตำแหน่งที่ถูกต้อง รวมถึงการตรวจสอบพื้นผิวของบันไดว่ามิได้มีสิ่งแปลกปลอมที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้โดยสารหรือ

[8] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 5-6.

[9] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 7-8.

ผู้ปฏิบัติงาน หากมีการพบหิมะ น้ำแข็งเกาะ หรือขยะอันเป็นสิ่งผิดปกติที่ไม่ควรพบบนบันไดที่ใช้งาน สิ่งแปลกปลอมจะต้องถูกกำจัดออกทันทีที่พบเพื่อความปลอดภัย

2) การแจ้งเตือนการมีหิมะและน้ำแข็งเกาะ

ผู้ปฏิบัติงานจะต้องแน่ใจว่าบันไดทางเดินของผู้โดยสารจะไม่มีสิ่งแปลกปลอมอยู่ เช่น หิมะหรือน้ำแข็ง ที่อาจทำให้เกิดการลื่นล้ม หรืออันตรายอื่นใดต่อผู้โดยสารและผู้ปฏิบัติงาน[10]

นอกจากนี้ นาย Toselli ยังได้กล่าวไว้ว่าคู่มือการใช้งานนี้เป็นกระบวนการปฏิบัติงานที่ใช้กันมาโดยตลอดอย่างสม่ำเสมอและถือได้ว่าคู่มือฉบับนี้เหมาะสมอย่างยิ่งที่จะใช้ในการรับรองความปลอดภัยของผู้โดยสารแม้จะมีสถานการณ์อย่างเช่นสภาพอากาศแปรปรวนหรือย่ำแย่ ในกรณีเช่นนี้การที่บันไดทางลงมีการติดตั้งหลังคาเท่าที่จะเป็นไปได้ต่อการใช้งานจึงเป็นเรื่องที่เหมาะสมแล้วตามคู่มือดังกล่าว เขายังได้ยอมรับอีกประการหนึ่งว่า กรณีที่มีหิมะหรือน้ำแข็งเกาะบนพื้นบันไดนั้นเป็นกรณีที่ไม่ปกติเป็นอย่างยิ่งตามปกติที่จะต้องรับรองความปลอดภัยให้ผู้โดยสารที่ลงจากบันไดอากาศยาน[11]

5. การพิจารณาพยานผู้เชี่ยวชาญ

ประการที่หนึ่ง จากการพิจารณาพยานผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์ ไม่ปรากฏว่ามีพยานหลักฐานใดเป็นกรณีพิพาท เนื่องจากพยานผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์แทบทั้งหมดเห็นด้วยกับรายละเอียดการบาดเจ็บที่โจทก์เป็นผู้กล่าวหา[12]

ประการที่สอง จากการพิจารณาข้อมูลทางอุตุนิยมวิทยาที่ได้รับจากท่าอากาศยานมิลานตามที่โจทก์กล่าวอ้างนั้น ในวันเกิดเหตุ เวลา 9.20 น. มีฝนตกและหิมะตก และเวลา 10.20 น. มีหิมะตกอยู่ก่อนที่อากาศยานที่โจทก์โดยสารจะลงจอดในเวลา 10.21 น. และหิมะได้หยุดตกในเวลา 11.20 น. จึงสรุปได้ว่ามีโอกาสถึง 95% ที่จะมีหิมะอยู่ที่พื้นทางเดิน[13]

6. การพิจารณาตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Montreal Convention)

การพิจารณาตาม Montreal Convention ในประเด็นที่ว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อโจทก์นั้นครบองค์ประกอบเป็น “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 17 อันจะได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญานี้หรือไม่

มาตรา 17 แห่ง Montreal Convention บัญญัติไว้ว่า

“ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการตายหรือบาดเจ็บนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างดำเนินการในการขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน”[14]

---

[10] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 9.

[11] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 10.

[12] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 11.

[13] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 14.

[14] อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ แปลโดย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ดังนั้น จากความในมาตรานี้จะสามารถแบ่งเป็นองค์ประกอบความรับผิดออกได้เป็น 3 ประการ ได้แก่

1) คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย

2) ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุ

3) อุบัติเหตุนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างดำเนินการในการขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน[15]

มาตรา 20 แห่ง Montreal Convention บัญญัติไว้ว่า

“ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมีเหตุมาจากหรือมีส่วนในความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ...ให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดของตนทั้งหมดหรือบางส่วน เพียงเท่าที่ผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นหรือมีส่วนจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของคนโดยสารนั้น...”[16]

ในการปรับใช้ข้อตกลงใด ๆ นั้นจะต้องพิจารณาถึงข้อตกลงที่ทั้งสองฝ่ายพิพาทยอมรับให้มีการปรับใช้ โดยเฉพาะ ในกรณีของคดีนี้ที่ทั้งสองฝ่ายได้ยอมรับการปรับใช้ข้อตกลงเช่นเดียวกับการยอมรับการใช้การตีความหลักกฎหมายทั่วไปด้วย ดังนั้น Montreal Convention ในฐานะตราสาร (instrument) ทางกฎหมายระหว่างประเทศจึงได้รับการยอมรับเพื่อใช้ในการตีความถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งเป็นการตีความที่ได้รับการยอมรับในหลากหลายเขตอำนาจ

คดี *Air France v Saks*[17] ซึ่งมีการใช้การตีความที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง (universally) นั้น ผู้พิพากษาศาลสูง O’Connor ได้ให้ความเห็นต่อความหมายของถ้อยคำว่าอุบัติเหตุตามมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ หรืออนุสัญญาวอร์ซอ (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air or Warsaw Convention)[18] ไว้ดังนี้

Article 7 Death and Injury of Passengers – Damage to Baggage

“1 The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”

[15] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 21.

[16] อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ แปลโดย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Article 20 Exoneration

“If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage.”

[17] Air France v Saks [1985] 470 US 392, O’Connor J.

[18] Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (adopted 12 October 1929, entered into force 13 February 1933) 3145 LNTS 137 (Warsaw Convention).

(1) คำว่าอุบัติเหตุตามมาตรา 17 แห่ง Warsaw Convention ไม่ได้มีความหมายเดียวกับคำว่า “เหตุการณ์ (occurrence)” ตามมาตรา 18[19] แห่ง Warsaw Convention ซึ่งเป็นคำที่มีความหมายเดียวกับคำว่า “เหตุการณ์ (event)”ตามมาตรา 18 แห่ง Montreal Convention ในปัจจุบัน ดังนั้น คำว่าอุบัติเหตุและคำว่าเหตุการณ์จึงต้องแยกกันพิจารณากัน

(2) อุบัติเหตุตามมาตรา 17 แห่ง Warsaw Convention นั้นกล่าวถึงอุบัติเหตุอันเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บต่อผู้โดยสารโดยตรงเท่านั้น

โดย O’Connor ผู้พิพากษา ได้อธิบายไว้ว่า “เราอาจกล่าวสรุปได้ว่าความรับผิดตามมาตรา 17 แห่ง Warsaw Convention[20] จะถูกหยิบยกขึ้นพิจารณาเฉพาะในกรณีที่การบาดเจ็บของผู้โดยสารเกิดจากเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึงหรือเหตุการณ์ที่ผิดวิสัยทั่วไปหรือเป็นเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก โดยในการพิจารณาจะต้องปรับใช้โดยคำนึงถึงสถานการณ์และภาวะแวดล้อมของผู้โดยสารนั้นด้วย ดังนั้น หากการบาดเจ็บเกิดขึ้นจากปัจจัยภายในของผู้โดยสารเองที่มีเป็นปกติวิสัยทั่วไปหรือปัจจัยธรรมดาทั่วไปหรือเหตุการณ์ที่คาดหมายได้เป็นปกติ เช่นนี้ไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุตามมาตรา 17”[21]

เช่นเดียวกับคดี *the DVT* ซึ่ง Lord Scott ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ ได้ให้ความเห็นในการตีความถ้อยคำไว้ว่า ในการตีความคำว่าอุบัติเหตุตามมาตรา 17 และคำว่าเหตุการณ์ตามมาตรา 18 นั้นมีความเชื่อมโยงกันและการจะเกิดอุบัติเหตุได้นั้นจะต้องมีการเกิดเหตุการณ์ขึ้นก่อน เช่นนี้จึงจะเป็นการตีความที่สมบูรณ์ เพียงแต่คำว่าเหตุการณ์นั้นอธิบายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างกว้าง ๆ ในความหมายทั่วไป ส่วนคำว่าอุบัติเหตุนั้นหมายถึงเหตุการณ์ที่มีความเฉพาะเจาะจง (characteristics)[22]

นอกจากนี้ Lord Scott ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ ยังได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมอีกหลายประการ

ประการที่หนึ่ง เมื่ออ้างอิงถึงวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ คำว่า “เสียหายหรือได้รับบาดเจ็บ” ไม่สามารถเป็นเป็นอุบัติเหตุโดยตัวของมันเองได้ เนื่องจากมาตรา 17 ได้แยกองค์ประกอบของการบาดเจ็บทางร่างกายและอุบัติเหตุอันเป็นเหตุแห่งการบาดเจ็บออกจากกัน การบาดเจ็บจึงต้องมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุเท่านั้น

ประการที่สอง เหตุการณ์ที่ไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้นหรือเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือความคาดหมายนั้นจะต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในมุมมองของผู้บาดเจ็บเอง ไม่สามารถมองในมุมมองของวิญญูชนได้[23]

ในกฎหมายอังกฤษเองก็มีการใช้การตีความคำว่าอุบัติเหตุที่เป็นแนวบรรทัดฐานเช่นเดียวกัน ในคดี *Barclay v British Airways*[24] Thomas และ Wilson ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ (Lord Justice Laws of

---

[19] Warsaw Convention Article 18

“1 The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any registered luggage or any goods, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.”

[20] Warsaw Convention Article 17

“The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained.”

[21] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 23-24.

[22] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 25.

[23] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 26.

[24] Barclay v British Airways PLC [2008] EWCA Civ 1419.

the Court of Appeal) ได้มีการสมมติสถานการณ์ขึ้น 3 สถานการณ์ในการพิจารณาความเป็นอุบัติเหตุของคดี ดังนี้

สถานการณ์ที่หนึ่ง กรณีผู้โดยสารถูกกาแฟร้อนลวกจากการที่ลูกเรือสะดุดทางเดิน โดยถูกวินิจฉัยว่าเป็นอุบัติเหตุอย่างชัดเจน

สถานการณ์ที่สอง กรณีผู้โดยสารหัวใจวายเฉียบพลันบนอากาศยาน กรณีนี้ถูกวินิจฉัยว่าไม่เข้าข่ายอุบัติเหตุ

สถานการณ์ที่สาม กรณีของคดี *Barclay* ที่โจทก์ลื่นบนพลาสติกที่ติดอยู่ตรงพื้นบนเครื่องบินทำให้เกิดการบาดเจ็บทางร่างกาย กรณีนี้ถูกวินิจฉัยว่าไม่ใช่อุบัติเหตุ เนื่องจากเป็นชิ้นส่วนที่ติดถาวรบนเครื่องบิน

โดยสรุปแล้วตามคดีนี้ Thomas และ Wilson ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ (Lord Justice Laws of the Court of Appeal) ได้ให้ความเห็นโดยสรุปว่ามาตรา 17 แห่งอนุสัญญานี้ การจะเป็นอุบัติเหตุได้จะต้องคำนึงถึงเหตุการณ์ที่แตกต่างกันออกไปแต่ละเหตุการณ์ตามแต่ละบุคคล โดยไม่ใช่เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ในวิสัยปกติ หรือเหตุการณ์ที่อาจคาดหมายได้จากการปฏิบัติงานทางอากาศยาน ดังนั้น ความเห็นในการพิจารณาถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” จึงเป็นไปในทิศทางเดียวกันโดยแบ่งเป็น 3 องค์ประกอบ ดังนี้

1) มีเหตุการณ์เกิดขึ้น

2) เหตุการณ์นั้นต้องมีลักษณะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอกที่มากระทบต่อโจทก์

3) เหตุการณ์นั้นต้องมีลักษณะเป็นเหตุการณ์ที่ไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้นหรือเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือความคาดหมายอันไม่ได้เป็นผลมาจากการปฏิบัติงานตามปกติของสายการบินหรืออากาศยาน[25]

7. การยื่นคำฟ้องและคำให้การ (submission)

7.1) การยื่นคำฟ้องของทนายฝ่ายโจทก์

นาย Stride ทนายความฝ่ายโจทก์ ได้ยื่นคำฟ้องเพื่อสนับสนุนว่าเหตุการณ์ที่โจทก์ต้องเผชิญนั้นเป็นอุบัติเหตุตาม Montreal Convention ทนายความฝ่ายโจทก์ให้ถ้อยคำว่า ในการใช้บันไดทางลงที่ไม่มีหลังคาในขณะที่มีหิมะตกหรือน้ำแข็งเกาะที่พื้นนั้นเป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติในมุมมองของผู้โดยสาร โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาจากพยานหลักฐานจากกรมอุตุนิยมวิทยาและ คำกล่าวอ้างของนาย Toselli เกี่ยวกับสภาพอากาศในวันเกิดเหตุว่ามีโอกาสสูงถึง 94-95% ที่หิมะจะไม่ตกในเดือนกุมภาพันธ์ แต่ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในวันดังกล่าวกลับมีหิมะตก ดังนั้น การที่หิมะตกในวันเกิดเหตุจึงยิ่งเป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติตามการคาดการณ์ของกรมอุตุนิยมวิทยา นอกจากนี้ การมีหิมะหรือน้ำแข็งเกาะบนบันไดทางลงได้ก็เป็นเหตุการณ์ที่สายการบินผิดพลาดในการตรวจเช็คความปลอดภัยของบันไดก่อนการใช้งาน ทนายความฝ่ายโจทก์ยังให้ถ้อยคำต่อไปว่าการกระทำเช่นนี้ของสายการบินไม่ใช่การละเว้นการกระทำเดี่ยว ๆ หรือเป็นสภาพการณ์ (State of Affairs) แต่เป็นการกระทำที่ใช้บันไดโดยปราศจากหลังคาโดยไม่ตรวจสอบความปลอดภัยให้ดีก่อนออกใช้[26]

---

[25] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 28.

[26] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 30.

ทนายความฝ่ายโจทก์ได้อ้างถึงสถานการณ์สมมติทั้ง 3 สถานการณ์จากคดี *Barclay* โดยเฉพาะสถานการณ์ที่สามว่า ศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินถูกต้องแล้วเนื่องจากการลื่นบนพลาสติกที่ติดอยู่ตรงพื้นบนเครื่องบินนั้นไม่ใช่อุบัติเหตุ อย่างไรก็ดี ทนายความฝ่ายโจทก์ได้ให้ถ้อยคำเพิ่มเติมว่าศาลอุทธรณ์ไม่ได้พิจารณาถึงผลลัพธ์อื่นหากเป็นกรณีที่การมีอยู่ของพลาสติดที่ติดที่พื้นนั้นทำให้พื้นทางเดินมีความผิดปกติและไม่ได้เป็นไปตามปกติที่ควรจะเป็น ซึ่งหากพิจารณาตามพฤติการณ์ดังกล่าวแล้วการลื่นหรือการล้มดังกล่าวก็อาจเข้าข่ายการเป็นอุบัติเหตุได้ ทนายความฝ่ายโจทก์จึงได้ยกคดี *Signal v British Airways*[27] ขึ้นอ้าง ในคดีนี้มีข้อเท็จจริงว่าขณะที่โจทก์กำลังลงจากอากาศยาน แต่เนื่องจากความสูงของบันไดทางเดินขัดกับประตูทางออกที่สูงเกือบ 6 นิ้วจากธรณีประตูจึงทำให้โจทก์สะดุดล้ม กรณีนี้ศาลตัดสินว่าเป็นกรณีที่เกินความคาดหมายเมื่อมองจากมุมมองของโจทก์และเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยปัจจัยภายนอกอย่างชัดเจน

นอกจากนี้ นาย Stride ทนายความฝ่ายโจทก์ยังได้อ้างถึงคดี *Gezzi v British Airways*[28] โดยในคดีนี้ศาลตัดสินว่า มูลเหตุใกล้ชิดของการที่ นาย Gezzi ลื่นล้ม คือ น้ำที่เจิ่งนองบนบันไดที่เขาใช้ขึ้นอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานลอนดอนฮีทโธรว์ โดยการที่มีน้ำบนบันไดเช่นนั้นเป็นเหตุการณ์ที่เกินความคาดเห็นและเป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติทั่วไปจากมุมมองของผู้โดยสาร รวมทั้งเป็นเหตุการณ์โดยปัจจัยภายนอกที่เกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร ทำให้ในคดีนี้ถูกวินิจฉัยว่าเป็นอุบัติเหตุอันเป็นเหตุแห่งความคุ้มครองตาม Montreal Convention มาตรา 17[29]

ในคดีนี้ นาย Stride ทนายความฝ่ายโจทก์ยังได้ให้ถ้อยคำเพิ่มเติมโดยยึดถือคดีที่ฝ่ายจำเลยได้อ้างไว้ ได้แก่คดี *Cannon v My Travel*[30] โดยมีข้อเท็จจริงว่าโจทก์ได้ลื่นล้มบนบันไดทางลงเครื่องบินที่เปียกน้ำ ณ ท่าอากาศยานซาคินทอส (Zakynthos Airport) ไม่เข้าข่ายเป็นอุบัติเหตุตามมาตรา 17 นั้น ไม่มีความสัมพันธ์กับคดี *the DVT* และคดี *Barclay* นอกจากนี้ในคดี *Cannon* บันไดส่วนที่อยู่ภายนอกนั้นเป็นส่วนที่อยู่ถาวรและไม่มีหลักฐานว่ามีทางปฏิบัติของสนามบินที่ต้องทำบันไดให้แห้งก่อนมีการใช้งาน ดังนั้น โดยพื้นฐานแห่งคดีแล้ว ข้อเท็จจริงจากคดีนี้จึงไม่ใช่ข้อเท็จจริงที่อาจปรับกับคดีนี้ได้

นอกจากนี้ ยังมีคดีที่ทนายความฝ่ายโจทก์ยกขึ้นกล่าวอ้างเพิ่มเติม ได้แก่ *คดี Vanderwall v United Airlines*[31] ที่มีพื้นฐานข้อเท็จจริงแห่งคดีว่ามีการพบเศษขยะบริเวณทางเดินระหว่างที่นั่งบนอากาศยาน ณ เวลาที่เกิดการบาดเจ็บทางร่างกายของผู้โดยสาร เช่นนี้ไม่เกี่ยวข้องว่าเป็นเหตุการณ์เกินคาดคาดหมายหรือเหตุการณ์ผิดปกติ เป็นคนละกรณีกับการวินิจฉัยคำว่าอุบัติเหตุ เช่นเดียวกับคดี *Chendrimada v Air India*[32] ที่มีข้อเท็จจริงต่างกับประเด็นพิพาทนี้ เป็นกรณีการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากมีหิมะตก ซึ่งไม่ใช่เหตุการณ์ที่ครบองค์ประกอบอุบัติเหตุเช่นกัน[33]

7.2) การยื่นคำให้การของทนายฝ่ายจำเลย

---

[27] Signal v British Airways PLC (20 October 2007, Wandsworth Country Court)

[28] Gezzi v British Airways PLC 991 F.2d 603.

[29] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 31.

[30] Cannon v My Travel (2005, Lawtel, His Honor Judge Caulfield).

[31] Vanderwall v United Airlines 80 F.Supp 3d 1234.

[32] Chendrimada v Air India 802 F.Supp 1089 (1992).

[33] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 32.

ในการยื่นคำให้การของ นาย Harding ในฐานะทนายความฝ่ายจำเลยเพื่อหักล้างและลดความน่าเชื่อถือของฝ่ายโจทก์ ทนายความฝ่ายจำเลยเน้นน้ำหนักไปยังการตั้งคำถามถึงความรับผิดอันไม่อาจพิจารณาได้จากเนื้อหาของคดีโดยตรง และให้คำคัดค้านว่าคำขอของฝ่ายโจทก์ไม่มีข้อผูกพันธ์ตามกฎหมายตามวัตถุประสงค์ของมาตรา 17 แห่ง Montreal Convention โดยทนายความฝ่ายจำเลยได้อ้างถึงคดี *Barclay* ว่าเขาเห็นด้วยว่ากรณีผู้โดยสารถูกกาแฟร้อนลวกจากการที่ลูกเรือสะดุดทางเดินเป็นอุบัติเหตุ แต่กรณีการลื่นล้มไปเองนั้นไม่ครบองค์ประกอบอันจะเป็นอุบัติเหตุได้เช่นเดียวกับคดีนี้เนื่องจากขาดองค์ประกอบความเป็นปัจจัยภายนอกไป ดังที่คดี *the DVT* ได้เคยอธิบายถึงความแตกต่างระหว่างอุบัติเหตุกับเหตุการณ์ไว้แล้ว[34]

นาย Harding ทนายความฝ่ายจำเลยได้อ้างถึงคดี *Ford v Malaysian Airlines Systems Berhad*[35] อันศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินแล้วว่าการฉีดยาเพื่อขับปัสสาวะในระหว่างการเดินทางบนอากาศยานโดยแพทย์อันเป็นเหตุให้เกิดผลทางกายนั้นไม่เป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติตามวัตถุประสงค์ของมาตรา 17 เนื่องจากไม่มีหลักฐานที่พอฟังได้ว่าการฉีดยานั้นเป็นไปด้วยวิธีการที่ไม่ปกติ จึงไม่มีเหตุและผลต่อการบาดเจ็บของนาย Ford โจทก์ในคดีนี้[36]

นอกจากนี้ ทนายความฝ่ายจำเลยยังกล่าวเพิ่มเติมว่า ไม่ว่าการงดเว้นการกระทำหรือการอ้างว่าเป็นสภาพการณ์ (state of affairs) ก็ไม่อาจนำมาอ้างความเป็นอุบัติเหตุได้ตามมาตรานี้ เนื่องจาก Lord Phillips[37] ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ได้ให้ความเห็นไว้ว่า การละเลยหรือการงดเว้นการกระทำนั้นไม่สามารถเป็นเหตุแห่งอุบัติเหตุได้เนื่องจากยังไม่มีเหตุการณ์เกิดขึ้น อีกทั้งยังเป็นไปไม่ได้ที่จะนำหลักสภาพการณ์ขึ้นอ้าง หรือนำการละเลยหรือการงดเว้นการกระทำขึ้นอ้างในประเด็นนี้[38]

ทนายความฝ่ายจำเลยได้ให้คำให้การต่อไปอีกว่าจากคดี *Vanderwall* สามารถสรุปได้ว่าหากมีการลื่นล้มใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากสะดุดสิ่งของบนพื้น เช่น กระเป๋า รองเท้า ที่บริเวณทางเดินระหว่างที่นั่งของเครื่องบินนั้นไม่ครบองค์ประกอบการเป็นอุบัติเหตุ และในกรณีของสภาพอากาศที่ถูกยอมรับให้เป็นอุบัติเหตุด้วยความไม่สมเหตุสมผลในบริบทของการรับขนระหว่างประเทศ เช่น ในคดี *Chendrimada* ที่กล่าวถึงเหตุการณ์ที่หมอกลงหนาจนทำให้การลงจอดล่าช้า ศาลในคดีนี้ก็นำข้อมูลทางอุตุนิยมวิทยามาใช้พิจารณาเช่นเดียวกัน หรือในคดี *Cannon* ที่ไม่มีพยานหลักฐานใดพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าเป็นเหตุการณ์ที่เกินกว่าความคาดหมายเลย แม้ว่าจะมีการใช้ข้อมูลทางอุตุนิยมวิทยา[39]

คำให้การของจำเลยสรุปได้ดังนี้ (1) การที่หิมะตกหรือมีน้ำแข็งเกาะที่บันไดไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจนแน่นอน และการที่โจทก์ลงจากอากาศยานก็เป็นความรับผิดชอบในสภาพการณ์ (State of Affairs) (2) สภาพอากาศในเดือนกุมภาพันธ์อันเป็นช่วงกลางของฤดูหนาวไม่อาจนำมาอ้างเพื่อเป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้ หรือเหตุการณ์ที่ผิดปกติ พื้นทางเดินในช่วงเวลานี้จะมีความลื่นมากกว่าปกติอยู่แล้ว (3) การไม่ขจัดสิ่งแปลกปลอมเช่นหิมะหรือน้ำแข็งจากบันไดทางเดินนั้นเป็นข้อกล่าวหาที่ขึ้นอยู่กับการงดเว้นกระทำการและการละเลยซึ่งไม่ครบองค์ประกอบของคำว่าอุบัติเหตุ (4) การที่โจทก์ลื่น

---

[34] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 33.

[35] Ford v Malaysian Airlines Systems Berhad [2013] EWCA Civ 1163.

[36] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 34.

[37] Opinion of the lords of appeal for judgment in the cause 'Deep Vein Thrombosis Group Litigation' [8 December 2005] QB 234.

[38] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 35.

[39] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 36.

ไปเองนั้นไม่เป็นเหตุการณ์หนึ่งตามอนุสัญญานี้ (5) การติดอุปกรณ์เสริมต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับประเภทของอากาศยานและ ความเหมาะสมของบันได รวมทั้งทางปฏิบัติที่ต่อเนื่องกันมาของทางท่าอากาศยานมิลาน จึงเป็นสิทธิของท่าอากาศยานที่จะออกแบบการติดตั้งอุปการณ์ต่าง ๆ รวมถึงบันไดดังกล่าวด้วย[40]

7.3) การพิจารณาของศาล

จากการพิจารณาแล้ว ศาลในคดีนี้เห็นว่า ถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” สามารถให้ความหมายได้อย่างยืดหยุ่นตามบริบทแห่งคดี ดังที่ O’Connor ผู้พิพากษาในคดี *Saks* ที่ได้ให้ความเห็นไว้ว่า ในอนาคตอาจจะมีคดีที่อยู่กึ่งกลางระหว่างการพิจารณาว่าเป็นอุบัติเหตุหรือไม่ แม้จะใช้คำพิพากษาศาลอื่นมาเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณา แต่การพิจารณานั้นก็ต้องชั่งน้ำหนักกับข้อเท็จจริงและการวิเคราะห์ในแต่ละคดีด้วยดังที่ Lord Scott ได้กล่าวไว้ในคดี *the DVT*[41]

หลักสำคัญขององค์ประกอบการเป็น “อุบัติเหตุ” จึงสามารถพึงแบ่งองค์ประกอบได้ดังนี้

(1) มีเหตุการณ์เกิดขึ้นหรือไม่

(2) ถ้ามีเหตุการณ์เกิดขึ้น เหตุการณ์นั้นมีความผิดปกติ หรือเกินความคาดหมาย เมื่อมองจากมุมมองของผู้โดยสารหรือไม่

(3) เหตุการณ์นั้นเป็นปัจจัยภายนอกที่เกิดต่อผู้โดยสารหรือไม่ (external event)[42]

จากการพิจารณาคำฟ้องและคำให้การของโจทก์และจำเลย ศาลเห็นว่า หิมะและน้ำแข็งที่เกาะบันไดทางลงอากาศยานจนเป็นเหตุให้ผู้โดยสารลื่นล้มนั้นมีลักษณะเป็นเหตุการณ์ตามคำฟ้องของโจทก์ และเหตุการณ์นั้นก็เป็นเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารซึ่งก็คือโจทก์ได้รับบาดเจ็บทางกาย แต่เมื่อพิจารณาถึงเหตุการณ์ที่ควรจะเกินความคาดหมายหรือผิดปกติ เมื่อพิจารณาถึงคำฟ้องของโจทก์ที่ยกข้อมูลจากกรมอุตุนิยมวิทยาว่าโอกาสที่จะมีหิมะตกเท่ากับ 5% การที่หิมะตกจึงเป็นเหตุการณ์เหนือความคาดหมาย ศาลเห็นว่าหากตีความตามข้ออ้างดังนี้จะเป็นการตีความที่เคร่งครัดและแคบจนเกินไป เนื่องจากสภาพอากาศนั้นเป็นปรากฏการณ์ทางธรรมชาติที่คาดเดาไม่ได้ทั้งหมดอยู่แล้ว[43]

อย่างไรก็ดี ศาลไม่ได้ละทิ้งประเด็นของการใช้บันไดลงจากอากาศยานโดยปราศจากหลังคา เนื่องจากการใช้บันไดดังกล่าวต้องเป็นไปตามคู่มือและวิธีการปฏิบัติงานที่เฉพาะทางเพื่อให้ผู้โดยสารปลอดภัย เมื่อไม่มีหลักฐานใดว่าบันไดมีความชำรุดบกพร่องการปฏิบัติงานจึงต้องเป็นไปตามมาตรฐานการใช้บันได ในคดีนี้โจทก์ได้เตรียมที่จะลงบันไดจากอากาศยาน สายการบินอาจจะแจ้งเตือนล่วงหน้าหรือไม่มีแจ้งเตือนก็ได้เกี่ยวกับสภาพอากาศ เนื่องจากศาลมองว่าการงดเว้นกระทำการในการแจ้งเตือนนั้นไม่มีลักษณะเป็นเหตุการณ์ที่ทำให้โจทก์เกิดการบาดเจ็บ[44]

นอกจากนี้ คำพิพากษาของศาลยังแสดงให้เห็นถึงการพิจารณาประเด็นของการใช้บันไดโดยไม่มีหลังคาว่าเป็นเหตุการณ์หรือไม่ ซึ่งศาลมีความเห็นว่าการใช้บันไดโดยไม่มีหลังคานั้นไม่เป็นเหตุการณ์ที่ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บทางกาย แต่หากเป็นการใช้บันไดที่สายการบินจะต้องตัดสินใจเลือกใช้บันไดที่มีหลังคากับบันไดที่ไม่มีหลังคาในแต่ละกรณี เช่นนี้จึงเป็นกรณีที่เป็นเหตุการณ์ การใช้บันไดในคดีนี้จึงเป็น

[40] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 37.

[41] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 38.

[42] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 39.

[43] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 40.

[44] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 41.

เหตุการณ์ ประกอบกับเมื่อพิจารณาถึงหลักฐานที่ นาย Toselli พยานฝ่ายจำเลยที่ได้ยื่นไว้ว่าในสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้นการใช้หลังคากับบันไดจึงควรใช้เท่าที่สามารถเป็นไปได้ (where possible) ซึ่งไม่ว่าจะมีบันไดหรือไม่มีบันไดก็ตาม ตามคู่มือและการปฏิบัติงานของสายการบินแล้วบันไดจะต้องถูกเตรียมให้พร้อมสำหรับผู้โดยสาร ไม่ว่าจะหิมะตกหรือน้ำแข็งเกาะจะต้องถูกกำจัดออกก่อนการใช้งาน ซึ่งนาย Harding ทนายความฝ่ายจำเลยได้กล่าวว่าหิมะและน้ำแข็งอาจถูกกำจัดออกไปหมดแล้วก่อนการใช้งาน เพียงแต่ระหว่างการใช้งานหิมะก็ยังคงตกอยู่ทำให้กลายเป็นสภาวะที่ยังดำเนินอยู่ของเหตุการณ์ (on-going state of affaires)

ดังนั้น เมื่อพิจารณาแล้วศาลเห็นว่า ประเด็นหลักอยู่ที่หิมะและน้ำแข็งถูกขจัดไปหรือไม่ โดยไม่ว่าผู้โดยสารคนก่อนหน้าของโจทก์จะได้รับผลกระทบจากหิมะที่ตกลงมาหรือไม่ เมื่อพื้นบันไดลงอากาศยานมีสิ่งแปลกปลอมที่ไม่ถูกขจัดออกไป จึงเป็นกรณีที่สายการบินไม่ปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติงานให้ได้มาตรฐาน และศาลพิจารณาการกระทำควบคู่กับการงดเว้นการกระทำ ทำให้สรุปได้ว่าการที่มีหิมะบนพื้นบันไดและโจทก์ได้ลื่นล้มจนรับบาดเจ็บทางกายนั้นเป็นเหตุการณ์

พิจารณาต่อว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมายหรือผิดปกติหรือไม่ จากข้อเท็จจริงโจทก์ได้เดินทางโดยอากาศยานบ่อยครั้งและในการเดินทางทุกครั้งไม่เคยเจอการใช้บันไดลงจากอากาศยานโดยไม่มีหลังคามาก่อน รวมทั้งไม่เคยใช้บันไดที่มีหิมะหรือน้ำแข็งเกาะมาก่อน แน่นอนว่าการลงบันไดโดยถือกระเป๋าเดินทางไปด้วยเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการลงบันได แต่การที่โจทก์ได้ล้มจากบันไดที่ลื่นนั้นโจทก์เองไม่อาจคาดหมายเหตุการณ์ดังกล่าวได้ รวมทั้งเป็นเหตุการณ์อันเป็นปัจจัยภายนอกที่เกิดขึ้นแก่โจทก์[45]

7.4) เหตุยกเว้นความรับผิด

นาย Harding ทนายความฝ่ายจำเลยได้ยื่นคำให้การว่าหากความรับผิดของจำเลยครบองค์ประกอบและจำเลยมีความรับผิดจริง ฝ่ายโจทก์เองก็ควรรับผิดตามมาตรา 20 แห่ง Montreal Convention ด้วย โดยมีเหตุผลว่าแม้ว่าโจทก์จะรู้อยู่แล้วว่ามีหิมะกำลังตกและพื้นบันไดจะต้องลื่นแน่นอน แต่โจทก์ก็ไม่ได้จับราวจับไว้ทันทีที่เริ่มเดินอันจะทำให้โจทก์ลดความเสี่ยงที่จะลื่นล้มได้ เขาให้การว่าการที่โจทก์ลื่นล้มเนื่องมาจากการไม่ระมัดระวังของโจทก์เองด้วย และฝ่ายโจทก์ได้ปฏิเสธว่าโจทก์ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในเหตุการณ์ดังกล่าว[46]

ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่า ไม่มีหลักฐานอันพิสูจน์ได้ว่าโจทก์ประมาทเลินเล่อในเหตุการณ์นี้ แต่การบาดเจ็บทางร่างกายของโจทก์เกิดจากการกระทำและการงดเว้นการกระทำของสายการบินอันไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้รวมทั้งเป็นเหตุการณ์ที่ปกติและเป็นเหตุการณ์ที่เป็นปัจจัยภายนอก ศาลจึงมองว่าเหตุการณ์นี้มีลักษณะเป็นอุบัติเหตุตามมาตรา 17 แห่ง Montreal Convention[47]

8. ค่าสินไหมทดแทน

[45] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 42.

[46] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 43-44.

[47] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 45.

ในส่วนของค่าสินไหมทดแทนที่โจทก์เรียกร้องและศาลเห็นด้วยกับข้อเรียกร้องได้แก่ค่าสินไหมทดแทนทางการแพทย์ตามพยานหลักฐานที่ฝ่ายโจทก์ยกขึ้นอ้างได้แก่ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลหัวไหล่และกระดูกเชิงกรานทีได้รับบาดเจ็บ นอกจากนี้ยังมีค่าสินไหมทดแทนภายหลังการเกิดอุบัติเหตุอันเป็นค่าใช้จ่ายในการดำรงชีวิตและกิจกรรมประจำวัน ค่าใช้จ่ายขจากการที่ครอบครัวโจทก์ต้องใช้ในการดูแลโจทก์ และยังมีค่าใช้จ่ายจากการจ้างแม่บ้านและคนสวนในช่วงที่โจทก์ยังไม่สามารถใช้ไหลในการเคลื่อนไหวได้[48]

อย่างไรก็ดี ค่าสินไหมทดแทนที่ยังพิพาทกันอยู่ระหว่างคู่ความทั้งสองฝ่าย กล่าวคือโจทก์อาจเรียกการผ่าตัดทดแทนสะโพกของโจทก์ในอนาคต และฝ่ายจำเลยไม่เห็นด้วยเนื่องจากจะต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่โจทก์ได้รับจริงจากอุบัติเหตุนั้น[49] ดังนั้น จึงพิจารณาแบ่งค่าสินไหมทดแทนออกได้ดังนี้

1) ค่าสินไหมทดแทนปกติ เป็นค่าสินไหมทดแทนที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรือความสูญเสียของโจทก์โดยตรง ซึ่งในคดีนี้ได้แก่ อาการบาดเจ็บที่หัวไหล่ กระดูกเชิงกราน และหัวเข่า ศาลตัดสินให้จำเลยจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินจำนวน 39,250 ปอนด์[50]
2) ค่าสินไหมทดแทนพิเศษ โจทก์ได้เรียกค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่โจทก์ได้จ่ายไปเพื่อการรักษาทางการแพทย์ในประเทศอิตาลี รวมถึงค่าสินไหมทดแทนกรณีจ้างแม่บ้านและคนสวน ค่าเสื้อผ้าและค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด โดยรายการที่ศาลอนุญาต ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่โจทก์ได้จ่ายไปเพื่อการรักษาทางการแพทย์ในประเทศอิตาลีรวมถึงค่าใช้จ่ายในครัวเรือนของผู้ดูแลโจทก์รวมทั้งค่าจ้างแม่บ้านและคนสวน รวมเป็นเงินจำนวน 5,706.48 ปอนด์[51]
3) ค่าสินไหมทดแทนที่คาดการณ์ได้ในอนาคต ศาลพิจารณาตัดสินให้จำเลยจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินจำนวน 20,701 ปอนด์ ได้แก่ค่าการที่โจทก์ไม่สามารถทำกิจกรรมใด ๆ ที่โจทก์เคยทำได้อีกต่อไป (DIY) ค่าใช้จ่ายในครัวเรือน ค่าคนสวนค่ารักษาสภาพรถ รวมทั้งค่าดูแลในอนาคตอีกด้วย โดยรวมค่าสินไหมทดแทนทุกประเภทแล้วศาลตัดสินให้จำเลยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 106,344 ปอนด์[52]

9. สรุปคำพิพากษา

โดยสรุปแล้วในคดีนี้ศาลเห็นว่าเหตุการณ์ที่หิมะตกหรือมีน้ำแข็งเกาะที่บันไดทางลงจากอากาศยานจนเป็นเหตุทำให้โจทก์ในคดีนี้ลื่นล้มนั้นมีลักษณะเป็นอุบัติเหตุตามมาตรา 17 แห่ง Montreal Convention โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นอุบัติเหตุที่เกินความคาดเห็นและผิดปกติอย่างยิ่งในมุมมองของโจทก์ นอกจากนี้อุบัติเหตุดังกล่าวยังเป็นปัจจัยภายนอกที่เกิดขึ้นผนวกกับเหตุผลเพิ่มเติมของศาลตามข้อ 7.3) และ 7.4) อันส่งผลให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายและโจทก์ได้ฟ้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในคดีนี้ โดยแม้จะมีข้อโต้แย้งจากจำเลยแต่เมื่อพิจารณาแล้วการกระทำและการงดเว้นการกระทำของจำเลยนั้นครบองค์ประกอบตามมาตรา 17 ทำให้จำเลยมีความรับผิดที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามคำสั่งศาลให้แก่โจทก์

---

[48] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 47.

[49] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 51.

[50] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 57-58.

[51] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 59-65.

[52] Labbadia v Alitalia (เชิงอรรถ 2), para 66-74.