สรุปคำพิพากษาคดี BT v. Laudamotion GmbH*

ณัชพล แสงเดือน**

1. ข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 2019 BT ผู้โดยสารได้ขึ้นเครื่องบินในเที่ยวบินที่ให้บริการโดย Laudamotion GmbH ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ จากเมืองลอนดอน ประเทศสหราชอาณาจักร มายังท่าอากาศยานนานาชาติเวียนนา ประเทศออสเตรีย ระหว่างบินขึ้นเครื่องยนต์ด้านซ้ายของเครื่องบินได้เกิดระเบิด ทำให้เกิดการอพยพของเครื่องบิน ผู้โดยสารลงจากเครื่องบินผ่านทางออกฉุกเฉินเหนือปีกขวา และถูกเหวี่ยงขึ้นไปในอากาศหลายเมตรโดยแรงระเบิดจากเครื่องยนต์ด้านขวาซึ่งยังคงทำงานอยู่ในขณะนั้น[1] ทำให้ BT ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าว โดยได้รับความทุกข์ทรมานจากความผิดปกติทางจิตใจและอารมณ์ที่ส่งผลให้เกิดอาการนอนไม่หลับ อารมณ์แปรปรวน ร้องไห้กะทันหัน เหนื่อยล้าอย่างรุนแรง และพูดติดอ่าง ผลตรวจการวินิจฉัยพบว่าเป็นโรคเครียดหลังเหตุการณ์สะเทือนใจ (Post-traumatic stress disorder หรือ PTSD)[2]

ด้วยเหตุดังกล่าว BT (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “โจทก์”) จึงได้ฟ้องสายการบิน Laudamotion GmbH (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “จำเลย”) ต่อ Bezirksgericht Schwechat ศาลแขวงประเทศออสเตรีย ณ เมือง Schwechat (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “Bezirksgericht Schwechat”)[3] เพื่อเรียกร้องให้จำเลย รับผิดและชดใช้ค่าเสียหายชดเชยต่อความบาดเจ็บทางร่างกายและความบาดเจ็บทางจิตใจ ตามมาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 หรืออนุสัญญามอนตรีออล (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999; the Montreal Convention) (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “มาตรา 17(1)”) เป็นจำนวนเงิน 4,353.60 ยูโร ของค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้น และ 2,500 ยูโรสำหรับความเสียหายจากความเจ็บปวดและความทุกข์ทรมาน รวมทั้งค่าใช้จ่ายต่าง ๆ[4] และให้จำเลยต้องรับผิดภายใต้กฎหมายของออสเตรีย ซึ่งมีผลบังคับใช้เพิ่มเติม[5] อย่างไรก็ตาม จำเลยให้การโต้แย้งว่า มาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตรีออล

---

* Case-law Info Curia: BT v. Laudamotion GmbH บทความนี้ปรับปรุงจากส่วนหนึ่งของงานการค้นคว้าอิสระเรื่อง “การตีความอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999: ศึกษากรณีการบาดเจ็บทางจิตใจ”

** Natchapon Sangdeuan นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, นักศึกษา นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

[1] BT v. Laudamotion GmbH [2022] Case-law Info Curia (BT v. Laudamotion GmbH) para 13. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf;jsessionid=4557911482006B5358FF40056223EEAF?text=&docid=256485&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1090135> สืบค้นเมื่อ 22 มีนาคม 2566.

[2] BT v. Laudamotion GmbH para 14.

[3] “Bezirksgericht Schwechat” เป็นศาลแขวงประเทศออสเตรีย ณ เมือง Schwechat เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณากฎหมายแพ่งที่มีทุนทรัพย์ไม่เกิน 15,000 ยูโร หลากหลายประเภทคดีตั้งแต่คดีแพ่งทั่วไป คดีครอบครัว คดีเช่าซื้อ และมีอำนาจพิจารณาคดีอาญาในความผิดทุกประเภทที่มีโทษปรับหรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปี เช่น การทำร้ายร่างกายโดยประมาท การลักทรัพย์ ดู<https://www.justiz.gv.at/bg-schwechat/bezirksgericht-schwechat/zustaendigkeit.2c94848642235298014227b0f2 590186.de.html> สืบค้นเมื่อ 23 มีนาคม 2566.

[4] BT v. Laudamotion GmbH para 15.

[5] BT v. Laudamotion GmbH [2022] Case-law Info Curia (BT v. Laudamotion GmbH) para 10 <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf;jsessionid=4557911482006B5358FF40056223EEAF?text=&docid=267406&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1090135> สืบค้นเมื่อ 23 มีนาคม 2566.

ครอบคลุมเฉพาะการบาดเจ็บทางร่างกายตามความหมายที่เคร่งครัด แต่ไม่ครอบคลุมความเสียหายทางจิตใจ และกฎหมายของออสเตรียไม่มีผลบังคับใช้กับข้อพิพาทในกระบวนพิจารณาหลัก ภายใต้มาตรา 29 แห่งอนุสัญญามอนตริออล ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับเกณฑ์การอ้างสิทธิที่ระบุว่า ในการขนส่งผู้โดยสาร สัมภาระและสินค้า การกระทำใด ๆ ต่อความเสียหาย ไม่ว่าจะเกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญานี้ หรือในสัญญา หรือการละเมิด หรืออื่น ๆ จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขและข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้[6] ด้วยเหตุนี้การที่โจทก์ได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอันเป็นผลมาจากโรคเครียดหลังเหตุการณ์เครื่องยนต์ด้านซ้ายของเครื่องบินเกิดระเบิดระหว่างบินขึ้น โจทก์ได้รับการวินิจฉัยทางการแพทย์ว่า เกิดจากการบาดเจ็บทางจิตใจ ซึ่งเป็นผลจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างอยู่ในอากาศยาน โดยจากรายงานทางการแพทย์ที่โจทก์ได้รับการรักษานั้น จึงไม่สามารถเรียกได้ภายใต้อนุสัญญามอนตริออล ท้ายที่สุดแล้วในคดีนี้ Bezirksgericht Schwechat ได้พิพากษาว่า ข้อพิพาทดังกล่าวไม่อยู่ในขอบเขตของมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวระบุว่าผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดต่อการบาดเจ็บทางร่างกายเท่านั้น[7] อย่างไรก็ตาม จำเลยต้องรับผิดภายใต้กฎหมายของออสเตรีย กฎระเบียบ (EC) เลขที่ 2027/97 ได้รับการแก้ไขโดยกฎระเบียบ (EC) เลขที่ 889/2002[8] (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “Regulation (EC) No 889/2002”)

Bezirksgericht Schwechat ได้พิจารณาจากกฎระเบียบ Regulation (EC) No 2027/97 ได้รับการแก้ไขโดย Regulation (EC) No 889/2002 เริ่มจากอารัมภบท (recital) 1, 7, 10 และ 18 ของ Regulation (EC) No 889/2002 ระบุว่า:[9]

> (1) ในกรอบของนโยบายการขนส่งทั่วไป สิ่งสำคัญคือต้องแน่ใจว่ามีการชดเชยในระดับที่เหมาะสมสำหรับผู้โดยสารที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางอากาศ[10]
>
> (7) ข้อบังคับนี้และอนุสัญญามอนตริออล ส่งเสริมการคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ติดตาม และไม่สามารถตีความได้เพื่อลดทอนการคุ้มครองที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายปัจจุบันในวันที่ประกาศใช้ข้อบังคับนี้[11]
>
> (10) ระบบไม่จำกัดความรับผิดในกรณีที่ผู้โดยสารเสียชีวิตหรือบาดเจ็บมีความเหมาะสมในบริบทของระบบการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัยและทันสมัย[12]
>
> (18) ในขอบเขตที่กำหนดกฎเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการตามอนุสัญญามอนตริออลในประเด็นที่ไม่ครอบคลุมโดยข้อบังคับ (EU) เลขที่ 2020/97 เป็นความรับผิดชอบของประเทศสมาชิกในการจัดทำข้อกำหนดดังกล่าว[13]

---

[6] Montreal Convention, art. 29.

[7] BT v. Laudamotion GmbH para 12.

[8] กฎหมายของออสเตรีย (กฎระเบียบ (EU) เลขที่ 2027/97 ได้รับการแก้ไขโดยกฎระเบียบ (EU) เลขที่ 889/2002) เป็นกฎหมายว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางอากาศ มีสถานะเป็นข้อบังคับและมีผลผูกพันบังคับโดยตรงและมีผลใช้บังคับโดยตรงในรัฐสมาชิกทั้งหมด ตามที่บัญญัติไว้ใน Article 8 para 2 “This Regulation shall be binging in its entirety and directly applicable in all Member States.” ดู < https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/ ?uri=celex%3A31997R2027> สืบค้นเมื่อ 31 มีนาคม 2566.

[9] Regulation (EC) No 889/2002 Regulation of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 (Regulation (EC) No 2027/97) < https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32002R0889> สืบค้นเมื่อ 20 เมษายน 2566.

[10] Regulation (EC) No 889/2002 recital (1).

[11] Regulation (EC) No 889/2002 recital (7).

[12] Regulation (EC) No 889/2002 recital (10).

[13] Regulation (EC) No 889/2002 recital (18).

และภายใต้กฎระเบียบ Regulation (EC) No 2027/97 ระบุว่า:[14]

> มาตรา 1 กฎระเบียบนี้ใช้บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาตริออลในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางอากาศและวางข้อกำหนดเพิ่มเติมบางประการ ...
>
> มาตรา 2 วรรคสอง แนวคิดที่มีอยู่ในระเบียบนี้ซึ่งไม่ได้กำหนดไว้ในวรรคแรกจะเทียบเท่ากับแนวคิดที่ใช้ในอนุสัญญามอนตริออล
>
> มาตรา 3 วรรคแรก ความรับผิดของผู้ขนส่งในส่วนที่เกี่ยวกับผู้โดยสารและสัมภาระของผู้โดยสารจะถูกบังคับใช้ภายใต้อนุสัญญามอนตริออลนี้ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดดังกล่าว

สาเหตุที่ Bezirksgericht Schwechat นำกฎระเบียบ Regulation (EC) No 889/2002 มาประกอบการพิจารณาในข้อพิพาทนี้ เนื่องจากสหภาพยุโรปรวมถึงรัฐสมาชิกสหภาพยุโรปล้วนเป็นภาคีอนุสัญญามอนตริออล[15] โดยสหภาพยุโรปได้ลงนามเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนตริออลในวันที่ 9 ธันวาคม ค.ศ. 1999 ต่อมาหลังจากที่สหภาพยุโรปได้ลงนามเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนตริออลปรากฏว่ากฎระเบียบ Regulation (EC) No 2027/97 ไม่ได้ครอบคลุมถึงข้อกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศในทุกเรื่อง[16] ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญามอนตริออลสหภาพยุโรปจึงได้แก้ไขกฎระเบียบ Regulation (EC) No 2027/97 ใหม่และได้ออกเป็นกฎระเบียบ Regulation (EC) No 889/2002 ในปี ค.ศ. 2002[17] เพื่อเป็นกฎหมายอนุวัติการหลังจากที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนตริออลและให้ภาคยานุวัติในวันที่ 29 เมษายน ค.ศ. 2004[18] มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคและคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ โดยสาระสำคัญของกฎระเบียบดังกล่าวคือ เป็นกฎระเบียบว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางอากาศ และใช้บังคับกับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญามอนตริออลในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางอากาศ[19]

2. ประเด็น

1. การบาดเจ็บทางร่างกายตามความหมายของมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออลครอบคลุมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจหรือไม่

2. หากไม่ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจตามข้อ 1 มาตรา 29 แห่งอนุสัญญาดังกล่าวห้ามการเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งจะอยู่ภายใต้กฎหมายภายในประเทศที่ใช้บังคับหรือไม่

3. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญามอนตริออล

---

[14] Regulation (EC) No 889/2002 (n9).

[15] ลลิล ก่อวุฒิกุลรังษี, 'ปัญหาค่าชดเชยและอายุความในเที่ยวบินล่าช้าภายใต้กฎหมายไทย' (2564) 2 วารสารกฎหมายนิติพัฒน์ นิด้า 7 < https://so04.tci-thaijo.org/index.php/nitipat/article/download/248283/173946/939131> สืบค้นเมื่อ 31 มีนาคม 2566.

[16] เพิ่งอ้าง 6.

[17] เพิ่งอ้าง 18.

[18] International Civil Aviation Organization, Current lists of parties to multilateral air law treaties, <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf> สืบค้นเมื่อ 20 เมษายน 2566

[19] BT v. Laudamotion GmbH para 10.

กฎหมายของออสเตรีย กฎระเบียบ (EC) เลขที่ 2027/97 ได้รับการแก้ไขโดยกฎระเบียบ (EC) เลขที่ 889/2002

4. คำพิพากษาของศาลประเทศออสเตรีย

คำพิพากษาของศาลประเทศออสเตรียในคดี BT v. Laudamotion GmbH ได้มีการพิจารณาสองลำดับศาล ศาลแรกคือศาล Bezirksgericht Schwechat ศาลที่สองคือศาล Landesgericht Korneuburg โดยมีการพิจารณาและมีคำพิพากษา ดังนี้

4.1 คำพิพากษาของศาล Bezirksgericht Schwechat

เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน ค.ศ. 2019 Bezirksgericht Schwechat ได้วินิจฉัยการตีความ มาตรา 17(1) บัญญัติว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่ผู้โดยสารเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายโดยมีเงื่อนไขเพียงว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บนั้น เกิดขึ้นบนเครื่องบิน หรือในระหว่างการดำเนินการใด ๆ ของการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน[20] และ มาตรา 29 ของอนุสัญญามอนตริออลว่า ในการขนส่งผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้า การกระทำใด ๆ ต่อความเสียหายไม่ว่าจะเกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญานี้หรือในสัญญาหรือการละเมิดหรืออื่น ๆ จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขและข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้[21] ซึ่งหากพิจารณาจากข้อพิพาทที่โจทก์เรียกร้องให้จำเลยชดเชยค่าเสียหายจากการบาดเจ็บทางจิตใจที่โจทก์ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุ เครื่องบินระเบิดนั้น ข้อพิพาทดังกล่าวไม่อยู่ในขอบเขตของมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวบัญญัติว่าจำเลยต้องรับผิดต่อการบาดเจ็บทางร่างกายเท่านั้น[22] แต่จำเลยต้องรับผิดภายใต้กฎหมายของออสเตรีย ซึ่งกำหนดความเสียหายแม้กระทั่งการบาดเจ็บทางจิตใจได้ เช่นเดียวกับกรณีนี้และการบาดเจ็บทางจิตใจมีความสำคัญมากในทางการพิสูจน์ทางการแพทย์[23] ดังนั้น Bezirksgericht Schwechat พิพากษาให้จำเลยรับผิดตามฟ้องของโจทก์

4.2 คำพิพากษาของศาล Landesgericht Korneuburg

ต่อมาจำเลยยื่นอุทธรณ์ต่อศาล Landesgericht Korneuburg ศาลภูมิภาค ณ เมืองคอร์นอยบวร์ก ประเทศออสเตรีย (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “Landesgericht Korneuburg”)[24] ซึ่ง Landesgericht Korneuburg ได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 7 เมษายน ค.ศ. 2020 ได้กลับคำพิพากษาของศาล Bezirksgericht Schwechat และยกฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายการบาดเจ็บทางจิตใจที่โจทก์เรียกจากจำเลย ด้วยเหตุผลที่ว่า มาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล จะไม่มีผลบังคับใช้ในกรณีของการบาดเจ็บที่ไม่ใช่

---

[20] Montreal Convention, art. 17(1).

[21] Montreal Convention, art. 29.

[22] BT v. Laudamotion GmbH para 12.

[23] BT v. Laudamotion GmbH para 16.

[24] “Landesgericht Korneuburg” เป็นศาลภูมิภาค (ศาลชั้นต้น) มีอำนาจในการรับฟังคำอุทธรณ์คำตัดสินของศาลแขวง มีหน้าที่รับผิดชอบในคดีที่มีมูลค่าข้อพิพาทมากกว่า 15,000 ยูโร และ - โดยไม่คำนึงถึงมูลค่าของข้อพิพาท - เรื่องทางกฎหมายบางประเภท (โดยเฉพาะกฎหมายแรงงานและสังคม ข้อพิพาทและกรณีความรับผิดของทางการ) ควรสังเกตว่าเรื่องทางกฎหมายบางอย่าง - โดยไม่คำนึงถึงจำนวนเงินที่มีข้อพิพาท - ได้รับมอบหมายให้ศาลแขวง (โดยเฉพาะข้อพิพาทด้านกฎหมายครอบครัวและการเช่า) ในส่วนในด้านกฎหมายอาญา ศาลภูมิภาคมีหน้าที่ตัดสินคดีลหุโทษและอาชญากรรมทั้งหมดที่มีโทษจำคุกมากกว่าหนึ่งปี และ - โดยไม่คำนึงถึงบทลงโทษ - สำหรับความผิดบางประเภท (เช่น การคุกคามที่เป็นอันตราย) ดู <https://www.justiz.gv.at/lg-korneuburg/landesgericht-korneuburg/zustaendigkeit.2c94848540b9d4890141d95824777ee8.de.html;jsessionid=CA37187992EAB10AA96590FAA86F9DC0.s2> สืบค้นเมื่อ 24 มีนาคม 2566.

ร่างกาย ประกอบกับมาตรา 29 ของอนุสัญญาดังกล่าวไม่สามารถนำกฎหมายออสเตรียมาพิจารณาในคดีนี้ได้[25]

ต่อมาโจทก์ยื่นอุทธรณ์ประเด็นที่ Landesgericht Korneuburg ได้มีคำพิพากษาต่อศาล Oberster Gerichtshof ศาลฎีกา ประเทศออสเตรีย (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “Oberster Gerichtshof”)[26] ซึ่งเป็นศาลสูงสุดได้พิจารณาในเบื้องต้นเกี่ยวกับคดีนี้คือ ในคดีนี้การที่ศาลชั้นต้น ซึ่งไม่เห็นด้วยกับการจ่ายค่าชดเชยสำหรับการบาดเจ็บทางจิตใจ ภายใต้มาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออลนั้น ในทางกลับกันการบาดเจ็บทางจิตใจเป็นสิ่งที่มีความสำคัญทางจิตเวชที่ได้รับการพิสูจน์โดยถูกต้องแล้ว ดังนั้นจึงต้องได้รับสิทธิได้รับค่าชดเชยภายใต้อนุสัญญามอนตริออล[27] Oberster Gerichtshof จึงได้ตั้งคำถามและได้ดำเนินการส่งคำถามนี้ไปยังศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (Court of Justice of the European Union) (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ศาล CJEU”) เพื่อพิจารณาให้ความเห็น ดังนี้[28]

คำถามที่ 1. การบาดเจ็บทางร่างกายตามความหมายของมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจหรือไม่

คำถามที่ 2. หากไม่ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจ มาตรา 29 แห่งอนุสัญญาดังกล่าวห้ามการเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งจะอยู่ภายใต้กฎหมายภายในประเทศที่ใช้บังคับหรือไม่

5. ความเห็นของ Advocate General

Advocate General (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป”) ได้พิจารณาให้ความเห็นคำถามที่ ศาล CJEU ส่งมาเพื่อประกอบการพิจารณาคดี BT v. Laudamotion GmbH โดยให้ความเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

5.1 การตีความสนธิสัญญาต้องเป็นไปตามหลักสุจริต (Good faith)

ในขณะที่ศาล CJEU ให้ความเห็นในคำถามที่ 1 เรื่องการบาดเจ็บทางร่างกายตามความหมายของมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจหรือไม่ ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป ได้ทำความเห็นซึ่งมุ่งเน้นไปที่คำถามที่ 1 ที่กล่าวถึงการพิจารณาคดีว่าทำไมแนวคิดของการบาดเจ็บทางร่างกายภายใต้มาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออลนั้นควรครอบคลุมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจ โดยไม่ต้องพิจารณาว่าการบาดเจ็บทางจิตใจต้องได้รับผลมาจากการบาดเจ็บทางร่างกายที่เกิดจากอุบัติเหตุ[29]

เบื้องต้นอนุสัญญามอนตริออลเป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่รัฐภาคีต่างก็ให้การยอมรับ (The States Parties recognise) ว่าเป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรับปรุงและพัฒนามาจากอนุสัญญาวอร์ซอและเป็นกฎหมายที่ให้ความสำคัญในการรับรอง คุ้มครอง ผลประโยชน์ของผู้โดยสารในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและรับรอง คุ้มครอง ในการชดเชยที่เท่าเทียมกันตามหลักการของการชดเชย

---

[25] BT v. Laudamotion GmbH (Access to European Union Law EUR-Lex) para 13 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62021CJ0111> สืบค้นเมื่อ 24 มีนาคม 2566.

[26] “Oberster Gerichtshof” เป็นศาลฎีกา (ศาลสูงสุด) ผู้มีอำนาจสูงสุดในทางแพ่งและทางอาญาในกรุงเวียนนา และเป็นศาลสูงสุดที่ตัดสินและมีคำพิพากษาสูงสุดในขั้นตอนสุดท้าย. ดู https://www.justiz.gv.at/gerichte/oberster-gerichtshof.2c9484853f386e94013f38ff9f0303b4.de.html สืบค้นเมื่อ 24 มีนาคม 2566.

[27] BT v. Laudamotion GmbH para 20.

[28] BT v. Laudamotion GmbH para 19.

[29] Advocate General, ‘Opinion of Advocate General Richard de la Tour delivered BT v Laudamotion GmbH.’ Document 62021CC0111 para 4 < https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62021CC0111&qid=1680340037002> สืบค้นเมื่อ 3 เมษายน 2566.

ค่าเสียหาย ดังนั้นเพื่อให้รัฐภาคีมีกฎหมายระหว่างประเทศบังคับใช้ให้สอดคล้องกัน จึงต้องจัดทำระเบียบกฎเกณฑ์บางประการที่ควบคุมการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศโดยมีอนุสัญญามอนตริออลเป็นกฎหมายอนุวัติการ[30] ด้วยเหตุนี้ ศาลต้องไม่คำนึงถึงความหมายต่าง ๆ ที่อาจได้รับจากแนวคิดเรื่องการบาดเจ็บทางร่างกายในกฎหมายภายในของประเทศสมาชิก แต่ให้พิจารณาถึงหลักเกณฑ์การตีความกฎหมายระหว่างประเทศทั่วไป ซึ่งมีผลผูกพันกับสหภาพยุโรป ดังนั้นศาลมีหน้าที่ต้องตีความแนวคิดนั้นตามข้อ 31 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนา ว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “อนุสัญญา VCLT”)[31] เพราะประมวลกฎหมายระหว่างประเทศทั่วไป และภายใต้สนธิสัญญาต้องตีความโดยสุจริต (Good faith) ตามความหมายทั่วไป ให้เป็นไปตามเงื่อนไขของสนธิสัญญาทั้งในบริบทและวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญา[32] ซึ่งทำให้แนวคิดการตีความตามความหมายทั่วไปนั้นเกิดความเรียบง่าย ไม่ซับซ้อนและง่ายต่อการตีความ เพราะทุกคนทราบกันดีว่าความหมายทั่วไปของการบาดเจ็บทางร่างกายนั้นเป็นอันตรายต่อความสมบูรณ์ของร่างกาย หรือเป็นความบกพร่องของอวัยวะ เนื้อเยื่อ หรือเซลล์ในร่างกายของมนุษย์[33]

5.2 การตีความแนวคิดของการบาดเจ็บทางร่างกายตามความหมายของมาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญามอนตริออล

ในกรณีการตีความตามตัวอักษร มาตรา 17(1) คำว่าการบาดเจ็บทางร่างกายได้มีการแปลคำศัพท์สำหรับใช้เป็นภาษาราชการของสหภาพยุโรปมีอยู่ 3 ภาษา ภาษาอังกฤษใช้คำว่า body injury ภาษาฝรั่งเศสใช้คำว่า lésion corporelle และภาษาสเปนใช้คำว่า lesión corporal ซึ่งทั้งสามคำนี้ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด[34]ประกอบกับรัฐภาคีบางรัฐเห็นว่าคำว่าการบาดเจ็บทางร่างกายครอบคลุมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจอยู่แล้ว[35] อย่างไรก็ตามหากพิจารณาจากมุมมองทางวิทยาศาสตร์แล้วการบาดเจ็บทางร่างกายเป็นเพียงวัตถุที่มองเห็นได้เท่านั้น[36] ย่อมไม่เกี่ยวข้องกับจิตใจเพราะร่างกายกับจิตใจเป็นคนละส่วนกัน[37] ดังนั้นแนวคิดที่ถูกต้องจึงไม่ใช่ตีความว่าการบาดเจ็บทางจิตใจเกี่ยวข้องกับร่างกาย และการบาดเจ็บทางจิตใจเพียงอย่างเดียวสมควรที่จะได้รับการชดเชยเช่นเดียวกับการบาดเจ็บทางร่างกายด้วย[38]

5.3 การตีความตามทฤษฎีบริบทและความมุ่งหมาย (Teleological Interpretation)

การตีความตามทฤษฎีบริบทและความมุ่งหมาย (Teleological Interpretation) หมายถึงการตีความตามความมุ่งหมายหรือคุณค่า หรือตามเหตุผลที่อยู่เบื้องหลังบทกฎหมายนั้น โดยมิได้ขึ้นอยู่กับความประสงค์ของผู้บัญญัติกฎหมายแต่อย่างใด แต่ขึ้นอยู่กับความมุ่งหมายของบทกฎหมายนั้นโดยตัวของบทกฎหมายนั้นเอง[39] ดังนั้น ถึงแม้ว่าแนวคิดของการบาดเจ็บทางร่างกายบัญญัติอยู่ในมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล แต่ชื่อของมาตรา 17(1) คือ การตายและการบาดเจ็บของคนโดยสาร - ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ ซึ่งกล่าวถึงเฉพาะคำว่าการบาดเจ็บแต่ไม่ได้กล่าวถึง

---

[30] Advocate General para 5.

[31] Vienna Convention on the Law of Treaties 1969 (VCLT).

[32] Advocate General para 23.

[33] Advocate General para 25.

[34] Advocate General para 24.

[35] Advocate General para 37.

[36] Advocate General para 27.

[37] Advocate General para 26.

[38] Advocate General para 27.

[39] ณรงค์ฤทธิ์ เพชรฤทธิ์, ‘การใช้และการตีความกฎหมายปกครอง’ ดู < http://www.public-law.net/publaw/view.aspx?id=1605> สืบค้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2566.

คำว่าร่างกาย[40] เท่ากับว่าเจตนารมณ์ความมุ่งหมายของอนุสัญญามอนตริออลสะท้อนถึงเจตนาในตัวบทกฎหมายในตัวเองว่าการบาดเจ็บทางจิตใจสามารถได้รับการชดเชยได้[41] ด้วยเหตุผลการตีความตามทฤษฎีดังกล่าวนี้แสดงให้เห็นว่าการบาดเจ็บทางจิตใจสามารถพัฒนาได้อย่างต่อเนื่องของหลักนิติศาสตร์และหลักวิทยาศาสตร์ตามความต้องการของสังคมร่วมสมัยได้ (Contemporary society)[42]

5.4 การได้รับการชดเชยสำหรับการบาดเจ็บทางจิตใจตามสังคมร่วมสมัย (Contemporary society)

เบื้องต้นคำว่าสังคมร่วมสมัย (Contemporary society) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมไปในทางที่ก้าวหน้าซึ่งเกี่ยวข้องกับปัจจัยหลายประการ ได้แก่ ประชากร สังคมและวัฒนธรรม เทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ เป็นต้น[43] ปัจจุบันองค์การอนามัยโลก (The World Health Organization) ให้คำจำกัดความของคำว่าสุขภาพว่าเป็นสภาวะที่สมบูรณ์ของร่างกาย จิตใจ และสังคมที่ดี[44] การบาดเจ็บทางร่างกายจะต้องตีความในลักษณะเดียวกับการบาดเจ็บต่อความสมบูรณ์ทางร่างกายของบุคคลกับจะต้องตีความในลักษณะเดียวกับการบาดเจ็บต่อความสมบูรณ์ของจิตใจของบุคคลซึ่งจะได้รับการชดเชยได้นั้น จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับความกระทบกระเทือนทางร่างกายหรือจิตใจและเกิดความผิดปกติทางร่างกายหรือจิตใจขึ้นไม่ว่าจะเกิดจากภัยธรรมชาติ การโจมตีของผู้ก่อการร้าย อุบัติเหตุที่ร้ายแรงในระหว่างการขนส่งหรือการจู่โจม ดังนั้นหากพิจารณาจากการตีความดังกล่าวแล้วทำให้เห็นได้ว่า การแยกการบาดเจ็บทางร่างกายกับการบาดเจ็บทางจิตใจออกจากกัน เป็นการแบ่งแยกที่ล้าสมัยและไม่สามารถป้องกันความเสียหายได้[45] ประกอบกับวัตถุประสงค์ของอนุสัญญามอนตริออลคือ ต้องการคุ้มครองผู้โดยสารในการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศและค่าชดเชยที่เท่าเทียมกัน[46]

ดังนั้นปัจจุบันได้มีวิวัฒนาการความเปลี่ยนแปลงที่ก้าวหน้าขึ้นในทางวิทยาศาสตร์ กล่าวคือผู้โดยสารทางอากาศสามารถได้รับการชดเชยเนื่องจากการบาดเจ็บทางจิตใจอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุการขนส่งทางอากาศได้[47] โดยต้องพิสูจน์ด้วยทางวิทยาศาสตร์ที่ปรากฏตามรายงานทางการแพทย์ว่า การบาดเจ็บทางจิตใจส่งผลต่อสุขภาพอย่างมากและจะไม่ลดลงหากไม่ได้รับการรักษาด้วยทางการแพทย์ วิธีการนี้จะช่วยให้สามารถรักษาความสมดุลทางผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งทางอากาศและผู้โดยสารได้ กล่าวคือผู้ขนส่งจะได้รับการป้องกันตนเองจากการถูกเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการฉ้อฉลได้ เพราะค่าเสียหายการบาดเจ็บทางจิตใจเป็นค่าเสียหายที่ไม่สามารถระบุได้ ไม่มีการกำหนดการคำนวณค่าเสียหายไว้ ซึ่งอาจกระทบกระเทือนถึงภาระค่าใช้จ่ายของผู้ขนส่งที่สูงกว่าความจำเป็น[48] ส่วนผู้โดยสารจะได้รับการชดเชยที่เป็นธรรมตามสมควรที่ได้รับ

5.5 บทสรุปความเห็นตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปต่อเสนอศาล Oberster Gerichtshof

---

[40] Advocate General para 29.

[41] Advocate General para 34.

[42] Advocate General para 44.

[43] บุศรินทร์ เลิศชวลิตสกุล, กวินธร เสถียร, ฐานิดา บุญวรรโณ, กุลธิดา ศรีวิเชียร, 'ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับสังคมร่วมสมัย' ดู <https://www.nupress.grad.nu.ac.th/%E0%B8%AA%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A1%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A1%E0%B8%AA%E0%B8%A1%E0%B8%B1%E0%B8%A2/#-4-> สืบค้นเมื่อ 4 เมษายน 2566.

[44] Advocate General para 46.

[45] Advocate General para 47.

[46] Advocate General para 49.

[47] Advocate General para 50.

[48] Advocate General para 51.

ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป เสนอให้ศาล Oberster Gerichtshof วินิจฉัยว่า มาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล การบาดเจ็บทางร่างกายครอบคลุมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจด้วย โดยไม่ต้องคำนึงถึงความสมบูรณ์ของร่างกายหรือการบาดเจ็บใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับร่างกาย เพียงแค่ได้รับอุบัติเหตุที่ปรากฏตามรายงานทางการแพทย์ที่ระบุถึงการบาดเจ็บนั้นส่งผลต่อสุขภาพอย่างมากและจะไม่ลดลงหากไม่ได้รับการรักษาด้วยทางการแพทย์[49]

6. ความเห็นของศาล CJEU

6.1 คำถามที่ 1

สาระสำคัญของมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล ถูกตีความหมายรวมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจหรือไม่[50] จะต้องพิจารณาจากตัวบทของมาตรา 17(1) ที่บัญญัติว่า ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของผู้โดยสาร โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บทางร่างกายนั้น เกิดขึ้นบนเครื่องบิน หรือในขั้นตอนการดำเนินการใด ๆ ของการขึ้นหรือลงอากาศยาน[51] แต่อย่างไรก็ตามภายใต้มาตรา 3(1) ของ Regulation (EC) No 889/2002 ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศของสหภาพยุโรปในส่วนที่เกี่ยวกับผู้โดยสารและสัมภาระของผู้โดยสารจะถูกควบคุมโดยบทบัญญัติทั้งหมดของอนุสัญญามอนตริออลที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดดังกล่าว[52] โดยคำนึงถึงการตีความที่เป็นเอกภาพและเป็นอิสระ (Uniform and Autonomous Interpretation) ของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป[53] ซึ่งจะสอดคล้องกับแนวคิดของกฎเกณฑ์ทั่วไปของการตีความภายใต้ ข้อ 31 แห่งอนุสัญญา VCLT ซึ่งสะท้อนถึงกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศและบทบัญญัติของกฎหมายสหภาพยุโรปที่บัญญัติว่า สนธิสัญญาพึงจะต้องถูกตีความโดยสุจริต เป็นไปตามความหมายปรกติของที่ถูกกำหนดไว้สำหรับถ้อยคำของสนธิสัญญา บนพื้นฐานของบริบทและการพิจารณาถึงวัตถุประสงค์และเป้าหมายของสนธิสัญญา[54] และ ข้อ 32 แห่งอนุสัญญา VCLT ที่บัญญัติว่า การใช้วิธีการขอความช่วยเหลืออาจต้องใช้วิธีการเสริมในการตีความ เพื่อนำไปสู่ความหมายที่ชัดเจนและไม่กำกวม หรือนำไปสู่ผลที่ชัดเจนของความไม่สมเหตุสมผลได้[55]

ดังนั้นหากพิจารณาจากกฎเกณฑ์ทั่วไปของการตีความภายใต้ ข้อ 31 และข้อ 32 แห่งอนุสัญญา VCLT ของแนวคิดเรื่องการบาดเจ็บทางร่างกายที่ระบุไว้ในมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล หมายถึงความบกพร่องของอวัยวะ เนื้อเยื่อ หรือเซลล์ เนื่องจากการเจ็บป่วยหรือการเกิดอุบัติเหตุโดยไม่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บทางจิตใจ[56] แม้ว่าความหมายทั่วไปของแนวคิดเรื่องการบาดเจ็บทางร่างกายจะสามารถตีความได้ว่า ไม่รวมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจที่ปรากฏในเอกสารที่ได้ยื่นต่อศาลที่พิสูจน์ในทางการแพทย์แล้วว่าการบาดเจ็บทางจิตใจไม่เชื่อมโยงกับการบาดเจ็บทางร่างกายในความหมายทั่วไปของแนวคิดนั้น ศาล CJEU ให้ความเห็นว่าการตีความตามอนุสัญญา VCLT ดังกล่าว จะทำให้เกิดความแตกต่างระหว่างการบาดเจ็บทางร่างกายและการบาดเจ็บทางจิตใจที่คลาดเคลื่อนได้[57] อย่างไรก็ตามความจริงที่ว่า

---

[49] Advocate General para 52.

[50] BT v. Laudamotion GmbH para 17.

[51] BT v. Laudamotion GmbH para 19.

[52] BT v. Laudamotion GmbH para 18.

[53] BT v. Laudamotion GmbH para 21.

[54] นพดล เดชสมบูรณ์รัตน์, *กฎเกณฑ์และหลักการพื้นฐานว่าด้วยการตีความสนธิสัญญา* (พิมพ์ครั้งที่ 1, โรงพิมพ์เดือนตุลา 2565) 64.

[55] เพิ่งอ้าง 64.

[56] BT v. Laudamotion GmbH para 23.

[57] BT v. Laudamotion GmbH para 24.

แนวคิดเรื่องการบาดเจ็บทางร่างกายที่บัญญัติไว้ในมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล ไม่เชื่อมโยงกับการบาดเจ็บทางจิตใจอันมีสาเหตุมาจากการเกิดอุบัติเหตุเดียวกัน[58] ประกอบกับในระหว่างที่มีการยกร่างอนุสัญญามอนตริออลฉบับนี้ขึ้น ก็ไม่มีข้อเสนอใดที่กล่าวอย่างชัดเจนถึงแนวคิดเรื่องการบาดเจ็บทางจิตใจว่าจะต้องเป็นอย่างไร แต่ก็มีความเห็นของตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (Advocate General) ได้ให้ความเห็นในประเด็นดังกล่าวนี้ว่า แนวคิดของการบาดเจ็บทางร่างกายได้ถูกบัญญัติไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ก็จริง แต่ความเสียหายจากการบาดเจ็บทางจิตใจสามารถได้รับการชดใช้ได้ภายใต้เงื่อนไขบางประการของกฎหมายในแต่ละพื้นที่ ซึ่งขึ้นอยู่กับกรณีกฎหมายในพื้นที่อื่นนอกเหนือจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ[59] ยิ่งไปกว่านั้น สำหรับวัตถุประสงค์ของอนุสัญญามอนตริออลคือปรับปรุงให้ทันสมัยและรวบรวมหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายรับขนทางอากาศระหว่างประเทศให้ดีขึ้นเป็นการพัฒนามาจากอนุสัญญาวอร์ซอ (Warsaw Convention) ซึ่งอนุสัญญามอนตริออลก็รับประกันการปกป้องผลประโยชน์ของผู้โดยสารในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและความต้องการเรื่องค่าชดเชยที่เท่าเทียมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีการเกิดอุบัติเหตุที่เป็นระบบความรับผิดที่เข้มงวด ความต้องการในเรื่องค่าชดเชยที่เป็นธรรม ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันสำหรับผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บไม่ว่าทางร่างกายหรือทางจิตใจในความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุเดียวกัน[60]

สถานการณ์ของผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บทางจิตใจอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุอาจเทียบได้กับผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ขึ้นอยู่กับความร้ายแรงของอันตรายที่เกิดขึ้น[61] ดังนั้นตามมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล สามารถให้มีการชดเชยการบาดเจ็บทางจิตใจที่เกิดจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่ต้องเชื่อมโยงกับการบาดเจ็บทางร่างกายตามความหมายของบทบัญญัติดังกล่าว[62]

ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่บัญญัติในมาตรา 17(1) เฉพาะในกรณีที่ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บนั้น แสดงให้เห็นถึงมาตรฐานทางกฎหมายที่จำเป็นและสามารถพิสูจน์ได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายงานทางการแพทย์และหลักฐานของการรักษาทางการแพทย์ที่สามารถพิสูจน์ได้เห็นถึงผลกระทบหรือผลเสียต่อความสมบูรณ์ทางจิตใจ หรือได้รับความเดือดร้อนอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุหรือความรุนแรงที่ส่งผลกระทบต่อสภาวะทางจิตใจที่ไม่สามารถแก้ไขได้ หากไม่ได้รับการรักษาทางการแพทย์[63] ดังนั้นการตีความดังกล่าวทำให้ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บได้รับการชดเชยอย่างยุติธรรมและให้ผู้ขนส่งทางอากาศสามารถป้องกันจากการถูกเรียกร้องที่เป็นการฉ้อฉลสำหรับความเสียหายที่เพิ่มมากขึ้นซึ่งเป็นค่าเสียหายที่กำหนดจำนวนไม่แน่นอน[64]

ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น คำตอบสำหรับคำถามแรกคือ มาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออลหมายความรวมถึงการบาดเจ็บทางจิตใจที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งไม่เชื่อมโยงกับการบาดเจ็บทางร่างกายตามความหมายของอนุสัญญาดังกล่าว และสามารถได้รับการชดเชยในลักษณะเดียวกับการบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บทางจิตใจต้องแสดงให้เห็นถึง

[58] BT v. Laudamotion GmbH para 25.
[59] BT v. Laudamotion GmbH para 26.
[60] BT v. Laudamotion GmbH para 27.
[61] BT v. Laudamotion GmbH para 28.
[62] BT v. Laudamotion GmbH para 29.
[63] BT v. Laudamotion GmbH para 31.
[64] BT v. Laudamotion GmbH para 32.

ผลกระทบหรือผลเสียต่อความสมบูรณ์ทางจิตใจ หรือได้รับความเดือดร้อนอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ หรือความรุนแรงที่ส่งผลกระทบต่อสภาวะทางจิตใจที่ไม่สามารถแก้ไขได้ หากไม่ได้รับการรักษาทางการแพทย์[65]

6.2 คำถามที่ 2

เนื่องจากข้อเท็จจริงในคำถามที่ 2 ได้อ้างถึงกรณีของคำถามที่ 1 ที่ได้ตอบคำถามไปแล้ว ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องตอบคำถามที่ 2 ดังกล่าว[66]

7. คำตัดสินของศาล Oberster Gerichtshof

Oberster Gerichtshof มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม ค.ศ. 2022 ตัดสินให้สายการบิน Laudamotion GmbH ต้องรับผิดและชดใช้ค่าเสียหายจากการบาดเจ็บทางจิตใจโรคเครียดหลังเหตุการณ์สะเทือนใจ (Post-traumatic stress disorder หรือ PTSD) แก่ BT ตามมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล ด้วยเหตุผลของผลการพิจารณาดังกล่าวข้างต้น

[65] BT v. Laudamotion GmbH para 33.

[66] BT v. Laudamotion GmbH para 34.