สรุปคำพิพากษาคดี JR v. Austrian Airline AG*

ธาดา วัดอุดม**

1. ข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม ค.ศ. 2019 JR พร้อมด้วยสามีและลูกชายวัยสองขวบ ได้เดินทางจากเมืองเทสซาโลนิกิ ประเทศกรีซ มายังท่าอากาศยานนานาชาติเวียนนา ประเทศออสเตรีย โดยขึ้นเครื่องบินที่ให้บริการโดยสายการบิน Austrian Airlines AG ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ[1] หลังจากเครื่องบินลงจอดที่ท่าอากาศยานนานาชาติเวียนนา ในระหว่างที่ผู้โดยสารกำลังลงจากเครื่องบินผ่านทางบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่ที่มีราวบันไดทั้งสองข้าง สามีของ JR ซึ่งถือกระเป๋าเดินทางแบบล้อลากในมือทั้งสองข้าง ได้เดินลงบันไดไปก่อนหน้าและเกือบลื่นล้มบริเวณบันไดชั้นล่าง JR ซึ่งถือกระเป๋าถือในมือขวาและอุ้มลูกชายไว้ที่แขนซ้ายได้เดินลงบันไดตามหลังสามีและได้ลื่นล้มลงบันไดตรงจุดเดียวกับที่สามีเธอเกือบจะลื่นล้มก่อนหน้านี้ ส่งผลให้ JR ได้รับบาดเจ็บ รวมถึงกระดูกแขนซ้ายของเธอหัก[2]

ต่อมา JR (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “โจทก์”) ได้ยื่นคดีฟ้องสายการบิน Austrian Airlines AG (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “จำเลย”) ต่อ Bezirksgericht Schwechat ศาลแขวงประเทศออสเตรีย ณ เมือง Schwechat (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “Bezirksgericht Schwechat”)[3] เพื่อเรียกร้องให้จำเลยรับผิดชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่โจทก์ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย (Bodily Injury) เป็นเงินจำนวน 4,675 ยูโร พร้อมค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ย ให้แก่โจทก์ โดยโจทก์อ้างว่าจำเลยไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาที่จำเลยมีหน้าที่ในการดูแลและรับประกันความปลอดภัยของผู้โดยสารของตน ภายใต้กฎหมายของออสเตรีย[4] กล่าวคือ ในทางปฏิบัติของสายการบิน เมื่อผู้โดยสารจะต้องลงออกจากเครื่องบิน สายการบินจะต้องจัดหาบันไดขึ้นลงเครื่องบินที่มีหลังคาคลุมและต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าบันไดดังกล่าวนั้นไม่เลอะน้ำมันหรือลื่น แต่ในคดีนี้ขณะเกิดเหตุเป็นวันที่มีสภาพอากาศฝนตก

---

* EUR-LEX: JR v. Austrian Airlines AG บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานวิชา LB623 กฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายธุรกิจ (ภาคภาษาอังกฤษ) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

** Thada Watudom นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, นักศึกษา นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายธุรกิจ (ภาคภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

[1] JR v. Austrian Airlines AG (Case C-589/20) (Access to European Union Law EUR-Lex) para 10. <https://eur- lex. europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62020CJ0589> สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2567.

[2] JR v. Austrian Airlines AG para 10.

[3] “Bezirksgericht Schwechat” เป็นศาลแขวง ซึ่งตั้งอยู่ ณ เมืองเวียนนา ประเทศออสเตรีย เป็นศาลชั้นต้นที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งที่มีทุนทรัพย์ไม่เกิน 15,000 ยูโร และสำหรับคดีบางประเภท เช่น คดีครอบครัว โดยไม่คำนึงถึงทุนทรัพย์ และมีอำนาจพิจารณพิพากษาคดีอาญาในฐานความผิดทุกประเภทที่มีโทษปรับเพียงอย่างเดียวหรือโทษจำคุกซึ่งมีอัตราโทษสูงสุดไม่เกินหนึ่งปี เช่น ความผิดฐานทำร้ายร่างกายโดยประมาท ลักทรัพย์ ดู <https://www.justiz.gv.at/bg-schwechat/bezirksgericht-schwechat/zustaendigkeit2c948486 42235298014227b0f2590186.de.html> สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2567.

[4] JR v. Austrian Airlines AG (Case C-589/20) (Access to European Union Law EUR-Lex) para 12. <https://eur- lex. europa.eu/legal -content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62020CC0589&qid=1704612049368> สืบค้นเมื่อวันที่ 7มกราคม 2567.

ปรอย ๆ จำเลยกลับนำบันไดที่ไม่มีหลังคาคลุมมาใช้เป็นทางลงแก่ผู้โดยสาร เป็นการเพิ่มความเสี่ยงที่ผู้โดยสารอาจลื่นล้มบนบันไดที่เปียกได้ นอกจากนี้ แม้ว่าโจทก์จะได้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษขณะเดินลงบันไดพิพาทแล้วก็ตามเนื่องจากโจทก์เห็นว่าสามีเกือบจะลื่นล้มตกลงไปก่อนหน้านี้ แต่โจทก์ก็ยังคงลื่นล้มตกบันไดอยู่ดีเนื่องจากขั้นบันไดที่โจทก์ลื่นนั้นเลอะน้ำมันและสกปรก[5] อย่างไรก็ตาม จำเลยให้การโต้แย้งว่า ขั้นบันไดพิพาทดังกล่าวมีรูระบายน้ำ (Perforated) หรือมีลักษณะเป็นพื้นลูกฟูก (Corrugated) ทำให้หยดน้ำบนบันไดสามารถไหลออกไปได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งจะทำให้บันไดไม่ลื่น อีกทั้งบันไดพิพาทยังได้รับการตรวจสอบแล้วว่าแข็งแรง มั่นคง ปราศจากน้ำมัน คราบสกปรก และความลื่น ดังนั้น จำเลยจึงไม่ได้ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาในการดูแลและใช้ความระมัดระวังต่อผู้โดยสาร และไม่ได้กระทำผิด ไม่ว่าโดยประมาทหรือจงใจ การลื่นล้มของโจทก์เกิดจากการกระทำของโจทก์เอง เนื่องจากโจทก์ไม่ใช้ใช้มือจับราวบันไดขณะเดินลงบันได ทั้งที่โจทก์เห็นว่าสามีโจทก์ก็เกือบลื่นล้มตรงจุดนั้นมาก่อนก็ตาม นอกจากนี้ แม้โจทก์จะได้รับคำแนะนำทางการแพทย์ แต่โจทก์กลับละเมิดหน้าที่ในการจำกัดความเสียหาย โดยเลือกที่จะไม่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลใกล้สนามบินทันทีหลังเกิดเหตุและรอจนถึงค่ำของวันที่ 30 พฤษภาคม ค.ศ. 2019 ซึ่งอาจส่งผลให้บาดแผลของโจทก์ทรุดลงได้[6] ท้ายที่สุดแล้วในคดีนี้ Bezirksgericht Schwechat ได้อาศัยบทบัญญัติมาตรา 1295(1) แห่งประมวลกฎหมาย Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch หรือประมวลกฎหมายแพ่งของออสเตรีย มาปรับใช้แก่คดี และพิพากษายกฟ้องคดีของโจทก์ โดยพิจารณาโดยสรุปว่า จำเลยไม่ได้ละเมิดหน้าที่เสริมของตน (Ancillary obligation) ในการดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร และโจทก์เองก็ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังใด ๆ เพื่อป้องกันการลื่นล้มของตนเอง[7]

บทบัญญัติมาตรา 1295(1) แห่งประมวลกฎหมาย Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch ระบุว่า *“(1) บุคคลทุกคนมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนโดยประมาท ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือเกิดขึ้นโดยมิได้เกี่ยวพันกับสัญญาใด ๆ ก็ตาม”*[8]

[5] JR v. Austrian Airlines AG para 11.

[6] JR v. Austrian Airlines AG para 12.

[7] JR v. Austrian Airlines AG para 14.

[8] Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, Article 1295(1) states that “Any person shall be entitled to seek compensation for injury caused by another person who caused that injury through his fault, whether the injury was caused by breach of a contractual obligation or was unrelated to a contract”, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=153312&doclang=EN> สืบค้นเมื่อ 13 มกราคม 2567.

2. ประเด็น

1. อุบัติเหตุตามความหมายของมาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 หรืออนุสัญญามอนตริออล (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999; the Montreal Convention) ครอบคลุมถึงกรณีที่ผู้โดยสารบาดเจ็บจากการตกบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่ขณะลงจากเครื่องบินโดยไม่ทราบสาเหตุหรือไม่

2. หากอุบัติเหตุครอบคลุมถึงสถานการณ์ตามข้อ 1 ความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศตามความหมายของมาตรา 20 ของอนุสัญญามอนตริออล จะระงับสิ้นไปเพราะเหตุที่ผู้โดยสารตกจากบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่และผู้โดยสารไม่ได้จับราวบันไดขณะล้มหรือไม่

3. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญามอนตริออล

มาตรา 20 แห่งอนุสัญญามอนตริออล

กฎหมายของออสเตรีย Regulation (EC) No 2027/97 ได้รับการแก้ไขโดย Regulation (EC) No 889/2002

4. คำพิพากษาของศาลออสเตรีย

คำพิพากษาของศาลประเทศออสเตรียในคดี JR v. Austrian Airlines AG ได้มีการพิจารณาสองลำดับศาล ศาลแรกคือศาล Bezirksgericht Schwechat ศาลที่สองคือศาล Landesgericht Korneuburg[10] โดยมีการพิจารณาและมีคำพิพากษาดังนี้

4.1 คำพิพากษาของศาล Bezirksgericht Schwechat

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม ค.ศ. 2020 Bezirksgericht Schwechat เห็นว่า ผู้โดยสารบางรายบนเครื่องบินลำเดียวกันกับโจทก์ได้มีการเดินลงบันไดเคลื่อนที่ดังกล่าวมาก่อนจำเลย อย่างไรก็ตาม ไม่มีผู้โดยสารรายใดร้องเรียนว่าพื้นบนบันไดนั้นลื่นหรือชำรุด และแม้ว่าบันไดดังกล่าวจะทำจากโลหะและไม่มีหลังคา แต่ขั้นบันไดก็กว้างพอสำหรับสองคนที่จะเดินลงเคียงกัน ยิ่งไปกว่านั้น พื้นผิวลูกฟูกของบันไดดังกล่าวยังช่วยกันลื่น และวัสดุที่ใช้ในการทำบันไดนั้นยังเป็นอุปกรณ์ที่ผ่านการรับรองและทดสอบโดย Technischer Überwachungsverein (สมาคมตรวจสอบทางเทคนิค ออสเตรีย)[10] Bezirksgericht Schwechat จึงวินิจฉัยว่าบันไดที่พิพาทไม่มีร่องรอย

---

[10] “Landesgericht Korneuburg” เป็นศาลภูมิภาค (ศาลชั้นต้น) ซึ่งมีหน้าที่พิจารณาคดีความในชั้นต้นสำหรับคดีความทั้งหมดที่มีจำนวนทุนทรัพย์เกินกว่า 15,000 ยูโร (หรือประมาณ 569,160 บาท) และคดีความบางประเภท (โดยเฉพาะคดีความเกี่ยวกับแรงงานและสวัสดิการสังคม และคดีความเกี่ยวกับความรับผิดต่อรัฐ) โดยไม่คำนึงถึงจำนวนทุนทรัพย์ ในด้านกฎหมายอาญา ศาลภูมิภาคมีหน้าที่ตัดสินคดีความเกี่ยวกับอาชญากรรมและความผิดทั้งหมดที่มีโทษจำคุกเกินกว่าหนึ่งปี และความผิดบางประเภท (เช่น การข่มขู่) โดยไม่คำนึงถึงอัตราโทษ ในชั้นอุทธรณ์ ศาลภูมิภาคมีหน้าที่พิจารณารับฟังคำอุทธรณ์คำตัดสินของศาลแขวง <https://www.justiz.gv.at/lg-korneuburg/landesgericht-korneuburg/zustaendigkeit.2c94848540b9d4890141d95824777ee8.de.html;jsessionid=CA37187992EAB10AA96590FAA86F9DC0.s2> สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2567.

[11]“Technischer Überwachungsverein” หรือ “TÜV” เป็นองค์กรอิสระ ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบ และอนุมัติการใช้งานอุปกรณ์และระบบทางเทคนิคเพื่อความปลอดภัย ยกตัวอย่างเช่น ลิฟต์ โรงไฟฟ้า สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยในการทำงาน และการป้องกันรังสีและ

ของข้อบกพร่องหรือความเสียหาย และแม้ว่าขั้นบันไดจะเปียก แต่ก็มิได้หมายความว่าบันไดดังกล่าวนั้นลื่นหรือสกปรก ทั้งนี้ มีเพียงฝุ่นเล็ก ๆ อยู่ที่ขั้นบันไดสามขั้นสุดท้ายเท่านั้น ด้วยเหตุที่กล่าวมาข้างต้น จึงไม่สามารถระบุสาเหตุที่ทำให้โจทก์ล้มได้[12] Bezirksgericht Schwechat จึงพิพากษายกฟ้องคดีนี้ ตามมาตรา 1295(1) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งออสเตรีย โดยระบุว่าจำเลยมิได้ละเมิดหน้าที่เสริม (Ancillary Obligation) ในการดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร และโจทก์เองก็มิได้ใช้ความระมัดระวังใด ๆ เพื่อป้องกันมิให้การล้มเกิดขึ้น[13]

4.2 คำพิพากษาของศาล Landesgericht Korneuburg

ต่อมาจำเลยยื่นอุทธรณ์ต่อศาล Landesgericht Korneuburg ศาลภูมิภาค ณ เมืองคอร์นอยบวร์ก ประเทศออสเตรีย[14] (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “Landesgericht Korneuburg”) ซึ่ง Landesgericht Korneuburg ไม่เห็นด้วยกับ Bezirksgericht Schwechat ซึ่งวินิจฉัยตีความความรับผิดของจำเลยตามประมวลกฎหมายแพ่งออสเตรีย โดยเห็นว่าควรวินิจฉัยตีความตามอนุสัญญามอนตรีออล ด้วยเหตุดังกล่าว Landesgericht Korneuburg จึงมีข้อสงสัยว่า อุบัติเหตุที่โจทก์ประสบนั้น ถือได้ว่าเป็น “อุบัติเหตุ” ตามความหมายของมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตรีออล ตามที่ได้กำหนดไว้ในคำพิพากษา *Niki Luftfahrt*[15] หรือไม่ และความประมาทเลินเล่อของผู้โดยสารซึ่งมิได้จับราวบันไดทำให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดชอบใด ๆ ภายใต้มาตรา 20 ของอนุสัญญาดังกล่าวหรือไม่[16]

ด้วยเหตุผลดังกล่าว Landesgericht Korneuburg จึงตัดสินใจงดการพิจารณาคดีและได้ดำเนินการตั้งคำถามและส่งคำถามต่อไปนี้ไปยังศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (Court of Justic of the European Union) (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ศาล CJEU”) เพื่อพิจารณาให้ความเห็น

คำถามที่ 1. อุบัติเหตุตามความหมายของมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตรีออล ครอบคลุมถึงสถานการณ์ที่ผู้โดยสารบาดเจ็บจากการตกบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่ขณะลงจากเครื่องบินโดยไม่ทราบสาเหตุหรือไม่

คำถามที่ 2. หากอุบัติเหตุครอบคลุมถึงสถานการณ์ตามข้อ 1 ความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศจะระงับสิ้นไปเพราะเหตุที่ผู้โดยสารตกจากบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่และผู้โดยสารไม่ได้จับราวบันไดขณะล้ม ตามความหมายของมาตรา 20 ของอนุสัญญามอนตรีออลหรือไม่[17]

สิ่งแวดล้อม โดยผลการตรวจสอบของ TÜV ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางว่าเป็นมาตรฐานความปลอดภัยที่เชื่อถือได้ <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/das-junge-politik-lexikon/321254/tuev-technischer-ueberwachungsverein/#:~:text=Der%20T%C3%9CV%20hat%20die%20Aufgabe,f%C3%BCr%20den%20Strahlen%2D%20und%20Umweltschutz.> สืบค้นเมื่อ 7 มกราคม 2567.

[12] JR v. Austrian Airlines AG para 13

[13] JR v. Austrian Airlines AG para 14

[14] อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 11.

[15] คำพิพากษา เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม ค.ศ. 2019 (C-532/18, EU:C:2019:1127) (“คำพิพากษา Niki Luftfahr”).

[16] JR v. Austrian Airlines AG (Access to European Union Law EUR-Lex) para 16. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62020CC0589&qid=1704612049368> สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2567.

[17] JR v. Austrian Airlines AG (Access to European Union Law EUR-Lex) para 17. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62020CC0589&qid=1704612049368> สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2567.

5. ความเห็นของ Advocate General

Advocate General (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป”)[18] ได้พิจารณาให้ความเห็นคำถามที่ ศาล CJEU ส่งมาเพื่อประกอบการพิจารณาคดี JR v. Austrian Airlines AG โดยให้ความเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

5.1 การตีความสนธิสัญญาต้องเป็นไปตามหลักสุจริต (Good faith)

ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสภาพยุโรป Emiliou ได้ให้ความเห็นในเบื้องต้นว่า แม้ศาล CJEU ได้เคยมีคำวินิจฉัยต่อคำถามที่ 1 ในประเด็นของการตีความที่เหมาะสมของแนวคิด ‘อุบัติเหตุ’ ตามความหมายของมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตรีไว้แล้ว ในคำพิพากษาคดี *Niki Luftfahrt* และแม้ยังไม่เคยมีคำวินิจฉัยต่อคำถามที่ 2 ในประเด็นของความประมาทร่วม ตามความหมายของมาตรา 20 ของอนุสัญญาดังกล่าวก็ตาม การให้คำตอบต่อคำถามทั้งสองข้อนั้นไม่อาจยกแนวคำวินิจฉัยที่มีอยู่มาสรุปได้อย่างเด็ดขาด[19]

ศาลมีหน้าที่ต้องตีความแนวคิดต่าง ๆ ที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญามอนตริออล เช่น ‘อุบัติเหตุ’ (Accident) และ ‘ความประมาท’ (Negligence) ให้สอดคล้องกันและเป็นอิสระ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์การตีความกฎหมายระหว่างประเทศทั่วไป ซึ่งมีผลผูกพันสหภาพยุโรป[20] ดังนั้น ศาลมีหน้าที่ต้องตีความแนวคิดเหล่านั้นตามจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ซึ่งถูกรวบรวมไว้ในอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “อนุสัญญา VCLT”) ซึ่งบัญญัติให้ศาลมีหน้าที่ตีความบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในอนุสัญญามอนตริออลโดยสุจริต (Good faith) ตามบริบทของบทบัญญัติและตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานั้น ซึ่งรวมถึงการประกันการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้บริโภคในการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ และความสมดุลทางผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งทางอากาศและผู้โดยสาร[21]

5.2 การตีความแนวคิดของการขึ้นหรือการลงจากอากาศยานตามความหมายของมาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญามอนตริออล

อนุสัญญามอนตริออลไม่ได้ให้คำจำกัดความของการขึ้นหรือลงจากอากาศไว้ในมาตรา 17(1) อย่างไรก็ตาม ตามหลักการตีความตามหลักสุจริตนั้น ศาลจะต้องไม่ตีความอย่างแคบ ซึ่งในความหมายทั่วไป คำว่า ‘การขึ้น’ (Embarking) หมายถึง การนำผู้โดยสารขึ้นเครื่องก่อนออกเดินทาง ส่วนคำว่า ‘การลง’ (Disembarking) หมายถึงการนำผู้โดยสารลงเครื่องหลังจากการเดินทาง นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาคำว่า ‘การดำเนินการใดๆ’ ผู้ร่างอนุสัญญามอนตริออลมีเจตนารมณ์ที่ต้องการให้คำเหล่านี้ครอบคลุมสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างกว้าง ซึ่งไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่การขึ้นหรือการลง หรือแม้แต่การเดินขึ้นลงบันไดเท่านั้น อีกทั้งในบริบทของการเดินทางทางอากาศในยุคปัจจุบัน การขึ้นหรือการลงจากเครื่องบิน ยังเกี่ยวข้องกับประตูขึ้นเครื่อง ทางเดิน รถรับส่ง และบันไดสารพัด

---

[18] “Advocate General” หรือ “ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป” เป็นผู้ให้คำปรึกษาของผู้พิพากษาแห่งศาล CJEU ทำหน้าที่ช่วยเหลือศาล CJEU โดยการเขียนความเห็นที่เป็นกลางและเป็นอิสระเกี่ยวกับคดีที่ผู้พิพากษาพิจารณาก่อนที่จะมีคำวินิจฉัย <https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/Glossary/UKPracticalLaw/I23828072aa4911eabea3f0dc9fb69570?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true> สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2567.

[19] Advocate General, ‘Opinion of Advocate General Emiliou delivered JR v Austrian Airlines AG.’ para 26 Document 62020CC0589<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62020CC0589&qid=1704612049368> สืบค้นเมื่อ 7 มกราคม 2567.

[20] Advocate General para 27.

[21] Advocate General para 28.

ก่อนที่ผู้โดยสารจะไปถึงที่นั่งในเครื่องบินหรือก่อนจะก้าวลงจากเครื่องบิน ณ จุดหมายปลายทาง ดังนั้น ศาลที่ตัดสินคดีควรจะตีความคำว่า ‘การดำเนินการใด ๆ’ อย่างกว้างเพื่อให้ครอบคลุมเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ลาดจอดเครื่องบิน รถรับส่งผู้โดยสารไปยังเครื่องบิน หรือแม้แต่ภายใน “พื้นที่ปลอดเชื้อ” ของสนามบิน ตราบใดที่ผู้โดยสารอยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ เพื่อประโยชน์ของผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ[22]

5.3 การตีความแนวคิดของอุบัติเหตุตามความหมายของมาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญามอนตริออล

ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ ตามมาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญามอนตริออล ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความผิดหรือความประมาท แม้ว่าเงื่อนไขนี้จะเป็นปัจจัยในการพิจารณาความรับผิดตามกฎหมายภายในประเทศว่าด้วยละเมิดหรือสัญญา แต่อุบัติเหตุภายใต้บทบัญญัตินี้ไม่ได้ระบุถึงองค์ประกอบในเรื่องดังกล่าว สิ่งที่ต้องคำนึงซึ่งเป็นจุดมุ่งหมายของมาตราดังกล่าวมีเพียงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในสถานการณ์นั้นเท่านั้น[23]

แม้ว่าในภาษาพูดโดยทั่วไป คำว่า อุบัติเหตุมักจะใช้ควบคู่กับคำว่าบาดเจ็บ แต่การตีความคำว่าอุบัติเหตุตามมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล จะต้องแยกแยะระหว่างการบาดเจ็บทางร่างกายที่ผู้โดยสารได้รับกับอุบัติเหตุที่เป็นสาเหตุก่อให้เกิดการบาดเจ็บนั้น กล่าวคือจะต้องแยกแยะระหว่างสาเหตุกับผลกระทบออกจากกัน[24] ดังนั้น ในกรณีที่เกิดข้อสงสัยว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นหรือไม่ จะต้องพิจารณาถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุนั้นด้วย[25] นอกจากนี้ การที่บุคคลล้มโดยไม่ได้ตั้งใจและได้รับบาดเจ็บนั้น อาจเกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุซึ่งอาจเกิดขึ้นจากปัจจัยภายในของบุคคลนั้น เช่น การหมดสติเนื่องจากสภาพร่างกาย หรือ ปัจจัยภายนอก เช่น การลื่นโดยไม่คาดคิด[26] หรือโรคหลอดเลือดสมอง แม้จะเป็นเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดที่เป็นอันตรายตามคำวินิจฉัยของศาล แต่ไม่สามารถถือเป็นอุบัติเหตุตามความหมายของมาตราดังกล่าวได้[27]

5.4 การตีความแนวคิดของอุบัติเหตุตามความหมายของมาตรา 20 แห่งอนุสัญญามอนตริออล

ประเด็นมีอยู่ว่า ในกรณีที่ผู้โดยสารล้มบนบันไดขึ้นเครื่องขณะลงจากเครื่องบินโดยไม่ได้จับราวบันไดนั้นทำให้ ทำให้ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศหลุดพ้นจากความรับผิดหรือไม่ เพียงใด[28] มาตรา 20 แห่งอนุสัญญามอนตริออล อนุญาตให้ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน โดยต้องพิจารณาว่าข้อเท็จจริงเข้าตามหลักมาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญามอนตริออลหรือไม่เสียก่อน[29] เมื่อข้อเท็จจริงเข้ากรณีตามมาตราดังกล่าวแล้ว สิ่งที่ต้องพิจารณาคือไม่จำกัดเพียงพฤติการณ์ของผู้โดยสารว่ามีการกระทำหรือละเว้นการกระทำอันส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บตามข้อเท็จจริงหรือไม่ แต่รวมถึงต้องพิจารณาว่ามีองค์ประกอบของความประมาทหรือความประพฤติอันมิชอบด้วยกฎหมายหรือไม่[30] ในความหมายโดยปกติแล้ว ‘โดยมิชอบด้วยกฎหมาย’ (Wrongful) มักมีความหมายใกล้เคียงกับคำว่า ไม่ยุติธรรม ผิดกฎหมาย เป็นอันตราย

[22] Advocate General para 33.

[23] Advocate General para 40.

[24] Advocate General para 49.

[25] Advocate General para 50.

[26] Advocate General para 51.

[27] Advocate General para 52.

[28] Advocate General para 67.

[29] Advocate General para 70.

[30] Advocate General para 71.

หรือซึ่งควรตำหนิ ในขณะเดียวกัน ‘ประมาท’ มีความหมายว่าการขาดความระมัดระวังตามสมควร และความใส่ใจต่อบุคคลอื่นหรือสิ่งอื่นใดที่บุคคลนั้นมีหน้าที่รับผิดชอบ[31]

ตามข้อเท็จจริงในคดีนี้ จำเลยได้ยกข้อต่อสู้เรื่องความประมาทร่วมในกระบวนพิจารณาหลักด้วยกันสองมูลเหตุ มูลเหตุแรกคือข้อเท็จจริงว่าโจทก์มิได้จับราวบันไดของบันไดเคลื่อนที่เพื่อที่จะลดความเสี่ยงในการล้ม ถึงแม้ว่าโจทก์จะเห็นสามีของโจทก์เกือบจะล้ม มูลเหตุที่สองคือโจทก์เลือกที่จะไม่ไปรักษาที่โรงพยาบาลใกล้เคียงในทันทีหลังจากล้ม โดยเดินทางกลับบ้านก่อน ซึ่งอาจทำให้บาดแผลของโจทก์แย่ลง ดังนั้น ถึงแม้ว่า Landesgericht Korneuburg จะมิได้ส่งคำถามในประเด็นว่าข้อเท็จจริงตามคดีนี้นั้นถือว่าเป็นความประมาทหรือไม่ แต่ในความเป็นจริง ก็สามารถมองได้ว่าข้อเท็จจริงดังกล่าวเกิดขึ้นจากความประมาท[32]

ส่วนในประเด็นว่าการพิจารณาระดับการยกเว้นความรับผิดว่าจำเลยจะต้องรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนหรือไม่เพียงใดนั้น ในทางปฏิบัติ ต้องพิจารณาวินิจฉัยอยู่สองประเด็นว่า (ก) บาดแผลของผู้โดยสารนั้นเกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง และ (ข) บาดแผลดังกล่าวเกิดจากความประมาทของตน โดยศาลที่ตัดสินคดีจะต้องวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบระหว่างสาเหตุและผลของการกระทำดังกล่าว ในท้ายที่สุดแล้ว ข้อต่อสู้เรื่องความประมาทร่วมนั้นเป็นเรื่องของความยุติธรรม เนื่องจากผู้ขนส่งทางอากาศไม่ควรจะต้องรับผิดต่อความบาดเจ็บของผู้โดยสารทั้งหมดเพียงเพราะอุบัติเหตุดังกล่าวนั้นเกิดจากการกระทำบางส่วนของผู้ขนส่งทางอากาศ ในขณะที่ผู้โดยสารเองก็มีส่วนที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บของตน[33]

5.5 บทสรุปความเห็นตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปต่อเสนอศาล Landesgericht Korneuburg

ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป เสนอให้ศาล Landesgericht Korneuburg วินิจฉัยว่า อุบัติเหตุ ตามความหมายของ มาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตรีออล ครอบคลุมสถานการณ์ที่ผู้โดยสารล้มบนบันไดขึ้นลงเครื่องบินขณะลงเครื่อง เนื่องจากการล้มเกิดจากปัจจัยภายนอกที่ผู้โดยสารไม่ได้คาดคิดหรือผิดปกติ (unexpected or unusual factor that is external to the passenger)[34]

ส่วนมาตรา 20 ของอนุสัญญามอนตรีออล ควรนำมาปรับใช้ ในกรณีที่ผู้เรียกร้องค่าเสียหายตามมาตรา 17 ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังอย่างสมควรเพื่อความปลอดภัยของตนเอง จึงเป็นสาเหตุหรือมีส่วนทำให้บุคคลนั้นได้รับบาดเจ็บ อย่างไรก็ตาม ศาลที่ตัดสินคดีจะเป็นผู้ใช้ดุลพินิจในการพิจารณาตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นทั้งหมด ส่วนการพิจารณาระดับการยกเว้นความรับผิด จะขึ้นอยู่กับขอบเขตที่การบาดเจ็บเกิดขึ้นจาก (1) อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง และ (2) ความประมาทของผู้เรียกร้องค่าเสียหาย การยกเว้นความรับผิดชอบทั้งหมดจะจำกัดเฉพาะกรณีที่ผู้เรียกร้องค่าเสียหายมีความประมาทอย่างร้ายแรงเท่านั้น[35]

6. ความเห็นของศาล CJEU

6.1 คำถามที่ 1

[31] Advocate General para 73.

[32] Advocate General para 75.

[33] Advocate General para 81.

[34] Advocate General para 66.

[35] Advocate General para 83.

สาระสำคัญของอุบัติเหตุตามมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล จะถูกตีความรวมถึงสถานการณ์ที่ผู้โดยสารบาดเจ็บจากการตกบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่ขณะลงจากเครื่องบินโดยไม่ทราบสาเหตุหรือไม่ รวมถึงกรณีผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่โดยใช้ความระมัดระวังและใช้มาตรการดูแลความปลอดภัยในสถานการณ์นั้นหรือไม่[36] เมื่อพิจารณาจากตัวบทของมาตรา 17(1) ที่บัญญัติว่า ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บทางร่างการนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน[37] ศาล CJEU เคยได้เคยวินิจฉัยไว้แล้วในคำพิพากษาคดี *Niki Luftfahrt* ย่อหน้าที่ 34, 35, 41 ว่า แนวคิดของ ‘อุบัติเหตุ’ ในความหมายโดยทั่วไปและบริบทที่เป็นส่วนหนึ่งนั้น หมายถึงเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดเห็นได้ (Unforeseen) เป็นอันตราย (Harmful) และไม่ได้ตั้งใจ (Involuntary) โดยแนวคิดดังกล่าวไม่ได้กำหนดว่าความเสียหายนั้นจะต้องเป็นอันตรายที่เกี่ยวข้องกับการบินโดยทั่วไปหรือต้องมีความเชื่อมโยงระหว่าง ‘อุบัติเหตุ’ กับการดำเนินงานหรือการเคลื่อนที่ของอากาศยาน[38] การตีความในมาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออลนั้นสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาที่ปรากฏในย่อหน้าที่สามและย่อหน้าที่ห้าของคำนำของอนุสัญญามอนตริออล ประกอบด้วย การประกันการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้บริโภคในในการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ และความจำเป็นสำหรับค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมตามหลักการของการชดใช้ ซึ่งอาศัยหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability) ในขณะเดียวกันก็รักษาความสมดุลทางผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกัน[39]

กรณีที่ผู้โดยสารตกบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่ขณะลงจากเครื่องบินโดยไม่ทราบสาเหตุและได้รับบาดเจ็บ การตกบันไดนั้นถือเป็น 'อุบัติเหตุ' ตามความหมายของมาตรา 17(1) แห่งอนุสัญญามอนตริออลหรือไม่นั้น ศาล CJEU ให้ความเห็นว่าแม้ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศจะปฏิบัติหน้าที่โดยใช้ความระมัดระวังและมาตรการดูแลความปลอดภัยแล้ว กรณีดังกล่าวก็ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ[40] ยิ่งไปกว่านั้นตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (Advocate General) ยังมีความเห็นในประเด็นดังกล่าวนี้ว่า อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บแก่ผู้โดยสารได้เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน ก็เพียงพอแล้วที่ก่อให้เกิดความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศตามบทบัญญัติดังกล่าว ดังนั้นจึงไม่ต้องพิจารณาว่าความรับผิดดังกล่าวเกิดขึ้นจากความผิดพลาดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศหรือไม่[41]

ตามที่ได้กล่าวข้างต้น คำตอบสำหรับคำถามแรกคือ คำว่า ‘อุบัติเหตุ’ ภายใต้มาตรา 17(1) ของอนุสัญญามอนตริออล ครอบคลุมถึงกรณีที่ผู้โดยสารบาดเจ็บจากการตกบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่ขณะลงจาก

[36] JR v. Austrian Airlines AG para 18.

[37] JR v. Austrian Airlines AG para 19.

[38] JR v. Austrian Airlines AG para 20.

[39] JR v. Austrian Airlines AG para 21.

[40] JR v. Austrian Airlines AG para 22.

[41] JR v. Austrian Airlines AG para 23.

เครื่องบินโดยไม่ทราบสาเหตุ ซึ่งรวมถึงกรณีที่ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศจะปฏิบัติหน้าที่โดยใช้ความระมัดระวังและมาตรการดูแลความปลอดภัยแล้วอีกด้วย[42]

6.2 คำถามที่ 2

การพ้นความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศตามความหมายของมาตรา 20 ของอนุสัญญามอนตรีออล จะถูกตีความรวมถึงกรณีที่ผู้โดยสารตกจากบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่และผู้โดยสารไม่ได้จับราวบันไดขณะล้ม ซึ่งถือเป็นข้อพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมีเหตุมาจากหรือมีส่วนในความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้โดยสารเองและทำให้ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศพ้นจากความรับผิดนั้นหรือไม่[43] เมื่อพิจารณาจากตัวบทของมาตรา 20 ที่บัญญัติว่า ถ้าผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมีเหตุมาจากหรือมีส่วนในความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้สิทธิมา ให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดของตนทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่ความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำนั้นเป็นเหตุหรือมีส่วนให้เกิดความเสียหาย[44] นอกจากนี้ หลักการที่สายการบินในสหภาพยุโรปสามารถพ้นจากความรับผิดชอบได้ในกรณีที่ผู้โดยสารมีความประมาทร่วมนั้น ยังได้ระบุไว้ในอารัมบท (recital) 9 ของ Regulation No 2027/97 อีกด้วย[45] ศาล CJEU ยังได้เคยวินิจฉัยไว้แล้วในคำพิพากษาคดี *Niki Luftfahrt* ย่อหน้าที่ 39 ว่า ความเป็นไปได้ของมาตรา 20 ของอนุสัญญามอนตรีออล ที่บัญญัติให้สายการบินหลุดพ้นจากความรับผิดหรือจำกัดภาระผูกพันในการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจาก 'อุบัติเหตุ' นั้น มีจุดประสงค์เพื่อรักษาความสมดุลทางผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งทางอากาศและผู้โดยสาร[46]

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญามอนตรีออล และ Regulation No 2027/97 ไม่ได้กำหนดบทบัญญัติเฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับพยานหลักฐานที่ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศต้องนำเสนอเพื่อพิสูจน์ความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือบุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้สิทธิมา ดังนั้น ศาล CJEU จึงมีความเห็นว่า เพื่อวัตถุประสงค์ในการปรับใช้วรรคแรกของมาตรา 20 ของอนุสัญญามอนตรีออล Landesgericht Korneuburg จะต้องปรับใช้กฎหมายภายใน (National Law) ของตนที่เกี่ยวข้องกับคดีเพื่อให้เป็นไปตามหลักความเป็นอิสระทางกระบวนการ ซึ่งได้บัญญัติไว้ในอารัมบท 18 ของ Regulation No 889/2022 แต่กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้นั้นจะต้องสอดคล้องกับหลักความเสมอภาคและหลักประสิทธิภาพ ตามที่ศาล CJEU ได้เคยวินิจฉัยไว้ในคำพิพากษา *Vueling Airlines*[47][48] โดย Landesgericht Korneuburg จะเป็นผู้พิจารณาว่าผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้องได้พิสูจน์ความประมาทหรือการกระทำหรือการละเว้นอันละเมิดของผู้โดยสารที่เกี่ยวข้องหรือไม่ และหากมีการพิสูจน์เช่น

---

[42] JR v. Austrian Airlines AG para 24.

[43] JR v. Austrian Airlines AG para 25.

[44] JR v. Austrian Airlines AG para 26.

[45] JR v. Austrian Airlines AG para 27.

[46] JR v. Austrian Airlines AG para 28.

[47] คำพิพากษา เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ. 2020 (C-86/19, EU:C:2020:538) (“คำพิพากษา Vueling Airlines”).

[48] JR v. Austrian Airlines AG para 29.

ว่านั้น Landesgericht Korneuburg ต้องประเมินขอบเขตของความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำนั้นก่อให้เกิดหรือมีส่วนทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารมากน้อยเพียงใด เพื่อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้โดยสาร โดยคำนึงถึงสถานการณ์ทั้งหมดที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้น[49]

ในประการสำคัญ Landesgericht Korneuburg ได้กล่าวถึงข้อเท็จจริงในคดีนี้ว่า ผู้โดยสารไม่ได้จับราวบันไดขณะลงจากเครื่องบิน ซึ่งข้อเท็จจริงนี้สามารถเป็นเหตุหรือร่วมกับสาเหตุอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิดหรือมีส่วนทำให้ผู้โดยสารได้รับการบาดเจ็บ อย่างไรก็ตาม ในการประเมินข้อเท็จจริงนี้ ศาลที่ตัดสินคดีจะต้องไม่ละเลยข้อเท็จจริงที่ว่า ผู้โดยสารที่เดินทางพร้อมกับเด็กวัยเยาว์มีหน้าที่ต้องดูแลความปลอดภัยของเด็กคนนั้นด้วย ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้โดยสารอาจไม่จับราวบันได หรือปล่อยราวบันได เพื่อทำในสิ่งที่จำเป็นเพื่อป้องกันให้เด็กปลอดภัยจากภยันตราย[50] นอกจากนี้ ในการประเมินของเท็จจริงที่อ้างเป็นหลักฐานของความประความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้โดยสารภาร เพื่อวัตถุประสงค์ในการปรับใช้วรรคแรกของมาตรา 20 ของอนุสัญญามอนตริออล Landesgericht Korneuburg ไม่ควรมองข้ามข้อเท็จจริงที่ผู้โดยสารอ้างว่า การเห็นเหตุการณ์นั้นทำให้โจทก์ได้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษขณะเดินลงบันได อย่างไรก็ตาม ศาลที่ตัดสินคดีจะเป็นผู้พิจารณาข้ออ้างดังกล่าวมีความสำคัญหรือไม่ตามกฎหมายภายใน[51] ในทำนองเดียวกัน ศาลไม่สามารถชี้ขาดได้ว่าการที่ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บเลือกที่จะไม่เข้ารับการรักษาทันทีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ อาจส่งผลให้บาดแผลที่โจทก์ได้รับรุนแรงขึ้น อย่างไรก็ตาม ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปยังมีความเห็นในประเด็นดังกล่าวนี้ว่า ในบริบทดังกล่าว จำเป็นต้องพิจารณาถึงระดับความรุนแรงของบาดแผลที่ปรากฏหลังจากเกิดอุบัติเหตุ และข้อมูลที่เจ้าหน้าที่แพทย์แจ้งให้แก่ผู้โดยสารนั้น ณ สถานที่เกิดเหตุ ซึ่งเกี่ยวกับความล่าช้าของการเข้ารับการรักษาพยาบาลและความเป็นไปได้ในการเข้ารับการรักษาในบริเวณใกล้เคียง[52]

ตามเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น คำตอบสำหรับคำถามที่สองคือ ความหมายของวรรคแรกของมาตรา 20 ของอนุสัญญามอนตริออล ต้องตีความรวมถึงอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารนั้น คือ การที่ผู้โดยสารตกจากบันไดขึ้นลงเครื่องบินแบบเคลื่อนที่โดยไม่ทราบสาเหตุ ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศอาจหลุดพ้นจากความรับผิดต่อผู้โดยสารนั้นได้ เฉพาะกรณีที่ผู้ขนส่งได้พิสูจน์ว่าความบาดเจ็บที่เกิดขึ้นต่อผู้โดยสารนั้นเกิดจากความประมาทหรือการกระทำหรือการละเว้นอันละเมิดของผู้โดยสาร ภายใต้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับหลักความเสมอภาคและหลักประสิทธิภาพ[53]

---

[49] JR v. Austrian Airlines AG para 30.

[50] JR v. Austrian Airlines AG para 31.

[51] JR v. Austrian Airlines AG para 32.

[52] JR v. Austrian Airlines AG para 33.

[53] JR v. Austrian Airlines AG para 34.