

## สรุปคำพิพากษาคดี Axel Walz v. Clickair SA\*

### จuthapatch Siritipakorn\*\*

#### 1. ข้อเท็จจริง

วันที่ 14 เมษายน ค.ศ. 2008 Axel Walz (ต่อไปจะเรียกว่า “โจทก์”) ซึ่งเป็นผู้โดยสารได้ทำการฟ้องสายการบิน Clickair ซึ่งเป็นผู้ให้บริการรับขนทางอากาศ (ต่อไปจะเรียกว่า “จำเลย”) ต่อศาล Juzgado de lo Merchanti n<sup>o</sup> 4 de Barcelona เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากการที่สัมภาระลงทะเบียน (Checked Baggage) ของตนได้ สูญหายในเที่ยวบินจากเมืองบาร์เซโลนา (Barcelona) ประเทศสเปน ไปยังเมืองปอร์โต (Oporto) ประเทศโปรตุเกส ซึ่งดำเนินการโดยสายการบินดังกล่าว<sup>1</sup>

โจทก์ได้เรียกค่าเสียหายทั้งสิ้น 3,200 ยูโร ประกอบด้วย ค่าเสียหายที่เป็นมูลค่าของสัมภาระลงทะเบียนที่สูญหายไปเป็นจำนวน 2,700 ยูโร และค่าเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพอีกจำนวน 500 ยูโร<sup>2</sup>

จำเลยให้การต่อสู้ว่าจำนวนเงินดังกล่าวที่โจทก์เรียกร้องนั้น สูงเกินกว่า 1,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Withdrawal Rights; SDRs) ซึ่งเป็นเพดานของจำนวนเงินที่จำเลยในฐานะผู้รับขนทางอากาศต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความสูญหายของสัมภาระลงทะเบียนดังกล่าว<sup>3</sup> ตามมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 หรืออนุสัญญามอนทรีออล (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999; Montreal Convention)<sup>4</sup>

ศาล Juzgado de lo Merchanti n<sup>o</sup> 4 de Barcelona ได้ทำการพิจารณากฎระเบียบ (EC) ที่ 2027/97 ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยกฎระเบียบ (EC) ที่ 889/2002 (ต่อไปจะเรียกว่า “Regulation No.2027/97”) ซึ่ง Regulation No.2027/97 ได้กำหนดไว้ว่าความรับผิดชอบของผู้รับขนทางอากาศต่อผู้โดยสาร และสัมภาระทางอากาศต้องอยู่ภายใต้บังคับของข้อบทที่เกี่ยวข้องแห่งอนุสัญญามอนทรีออล ทำให้ศาลเห็นว่าจึงต้องตีความมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ในประเด็นเพดานของจำนวนความรับผิดชอบที่ผู้รับขนทางอากาศต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความสูญหายแก่สัมภาระ<sup>5</sup>

\* Case Summary: Axal Walz v. Clickair SA

\*\* Juthapatch Siritipakorn นักศึกษาชั้นปีที่ 4 คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

<sup>1</sup> Case C-63/09 Axal Walz v. Clickair SA [2010] para 10. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62009CJ0063&qid=1705387342896>> สืบค้นเมื่อ 8 มกราคม 2567

<sup>2</sup> Axal Walz v. Clickair SA para 11.

<sup>3</sup> จำนวนเงินดังกล่าวเป็นจำนวนเงินที่มีการบังคับใช้ ณ ขณะเกิดข้อพิพาท จำนวนเงินดังกล่าวอาจมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ตามประกาศขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization; ICAO) โปรดดู <<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/International-air-travel-liability-limits-set-to-increase,-enhancing-customer-compensation-.aspx>> สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2567

<sup>4</sup> Axal Walz v. Clickair SA para 12.

<sup>5</sup> Axal Walz v. Clickair SA para 13-14.

ต่อมาศาล Juzgado de lo Merchanti n<sup>o</sup> 4 de Barcelona ได้มีการอ้างถึงคดีหนึ่งที่ศาล Audiencia Provincial de Barcelona ได้ตัดสินไว้เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม ค.ศ. 2008 โดยมีการตีความเพดานของจำนวนความรับผิดดังกล่าวนั้น ไม่ได้รวมทั้งความเสียหายทางกายภาพ (Material Damage) และความเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพ (Non-Material Damage) แต่ความเสียหายทางกายภาพและความเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพนั้นต่างมีเพดานของจำนวนความรับผิดที่แยกออกจากกัน กล่าวคือ ค่าเสียหายจากความเสียหายทางกายภาพมีจำกัดจำนวนอยู่ที่ 1,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน และค่าเสียหายจากความเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพนั้นมีจำกัดจำนวนอยู่อีก 1,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ทำให้โดยรวมแล้วค่าเสียหายจากทั้งความเสียหายทางกายภาพและที่ไม่ใช่ทางกายภาพนั้นจะมีเพดานจำกัดจำนวนอยู่ที่ทั้งหมด 2,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน<sup>6</sup>

อย่างไรก็ตามศาล Juzgado de lo Merchanti n<sup>o</sup> 4 de Barcelona ก็มิได้เห็นด้วยกับแนวทางในการตีความดังกล่าวแต่อย่างใดจึงมีคำสั่งให้พักการพิจารณาคดีและส่งประเด็นการตีความดังกล่าวมายังศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (Court of Justice of the European Union) (ต่อไปจะเรียกว่า “ศาล CJEU”) โดยมีประเด็นคำถามว่า “เพดานจำนวนความรับผิดที่ผู้รับขนทางอากาศต้องรับผิดในมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออลนั้น รวมทั้งความเสียหายทางกายภาพและที่ไม่ใช่ทางกายภาพ ซึ่งเกิดจากความสูญหายของสัมภาระหรือไม่”<sup>7</sup>

## 2. ประเด็น

เพดานจำนวนความรับผิดที่ผู้รับขนทางอากาศต้องรับผิดในมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออลนั้น รวมทั้งความเสียหายทางกายภาพและที่ไม่ใช่ทางกายภาพ ซึ่งเกิดจากความสูญหายของสัมภาระหรือไม่

## 3. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 17(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล

มาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล

มาตรา 31 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969; VCLT)

มาตรา 31(2) แห่งบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของรัฐสำหรับการฝ่าฝืนพันธกรณีระหว่างประเทศ (Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts; ARSIWA)

## 4. ความเห็นของ Advocate General

Advocate General (ต่อไปจะเรียกว่า “ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป”) ได้พิจารณาให้ความเห็นกับคำถามที่ถูกลำเลียงมาโดย ศาล CJEU ในคดี *Axel Walz v. Clickair SA* โดยมีความเห็นดังต่อไปนี้

<sup>6</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 15.

<sup>7</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 16.

#### 4.1 หลักการตีความสนธิสัญญา

คำถามที่ศาล CJEU ได้ส่งมานั้นเป็นประเด็นในเรื่องของการตีความเพดานจำนวนความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศในมาตรา 22(2) ของอนุสัญญามอนทรีออล ว่าหมายรวมถึงความเสียหายทางกายภาพและความเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพ จากการที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหายหรือไม่<sup>8</sup>

ตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปเห็นว่า การตีความสนธิสัญญานั้นไม่สามารถที่จะตีความตามตัวอักษรเพียงอย่างเดียว แต่ต้องตีความโดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญาด้วย ตามมาตรา 31 แห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 (ต่อไปจะเรียกว่า “VCLT”) ซึ่งได้วางหลักไว้ว่าการตีความสนธิสัญญาต้องตีความโดยคำนึงถึงหลักสุจริตโดยสอดคล้องกับความหมายทั่วไป บริบท วัตถุประสงค์ และเป้าประสงค์ของอนุสัญญา<sup>9</sup> และทั้งนี้ควรระลึกไว้ว่าในหมวด 3 ของอนุสัญญามอนทรีออลว่าด้วยความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศนั้น ได้เพียงแต่กำหนดหลักการในเรื่องของความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศเป็นการทั่วไปเท่านั้น มิได้ครอบคลุมถึงทุกเหตุหรือสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้น<sup>10</sup>

#### 4.2 การตีความเพดานจำนวนความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศ ตามมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศ ซึ่งอนุสัญญามอนทรีออลได้แบ่งออกเป็นสองลักษณะ กล่าวคือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่ถูกโดยสารบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ซึ่งความเสียหายประเภทนี้โดยทั่วไปแล้วไม่มีเพดานที่จำกัดจำนวนความรับผิด และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุอื่นที่หมายรวมถึงความเสียหายจากการที่สัมภาระลงทะเบียนสูญหาย ซึ่งมีเพดานของจำนวนความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศนั้นเป็นไปตามเงื่อนไขในมาตรา 22 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล<sup>11</sup>

ในประเด็นของความเสียหายที่เกิดจากการที่สัมภาระสูญหายนั้น ในมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออลได้กำหนดเพดานจำนวนความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศไว้เป็นจำนวน 1,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งจำนวนดังกล่าวเป็นเพียงเพดานสูงสุดของจำนวนเงินที่ผู้รับขนทางอากาศต้องรับผิดเท่านั้น มิได้หมายถึงว่าผู้รับขนทางอากาศจะต้องรับผิดในเหตุใดบ้าง และเมื่อพิจารณาถึงประเด็นของลักษณะของความเสียหายว่าเป็นความเสียหายทางกายภาพหรือไม่นั้น ก็เป็นประเด็นในเรื่องเนื้อหาของความรับผิดว่าผู้รับขนทางอากาศพึงรับผิดในความเสียหายแบบใด แต่ไม่ว่าอย่างไรก็ตามเพดานที่จำกัดจำนวนความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศนั้นก็มิได้เปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด<sup>12</sup>

<sup>8</sup> Case C-63/09 *Axel Walz v. Clickair SA* [2010], Opinion of Advocate General Mazák para 1. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62009CC0063&qid=1731163233053>> สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2567

<sup>9</sup> Opinion of Advocate General Mazák para 16.

<sup>10</sup> Opinion of Advocate General Mazák para 17.

<sup>11</sup> Opinion of Advocate General Mazák para 20.

<sup>12</sup> Opinion of Advocate General Mazák para 21.

### 4.3 การตีความนิยามของคำว่า “ความเสียหาย”

เมื่อพิจารณาถึงนิยามของคำว่า “ความเสียหาย” (Damage) อนุสัญญามอนทรีออลไม่ได้มีการกำหนดความหมายไว้เป็นการเฉพาะ โดยทั่วไปแล้วย่อมหมายถึงความเสียหายที่สามารถประเมินเป็นตัวเงินได้เช่นนี้ แม้ความเสียหายที่ผู้โดยสารเรียกร้องนั้นจะเป็นความเสียหายทางกายภาพหรือไม่ก็ตาม หากสามารถประเมินเป็นตัวเงินได้ก็จะเข้านิยามความหมายของความเสียหายตามอนุสัญญามอนทรีออล<sup>13</sup>

### 4.4 บทสรุป

ดังนั้น เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าโจทก์ได้ทำการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับขนทางอากาศ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 3,200 ยูโร โดยแยกเป็นความเสียหายทางกายภาพจำนวน 2,700 ยูโร และความเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพอีก 500 ยูโร<sup>14</sup> ในที่ชนะของตุลาการผู้แถลงคดีประจำศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปนั้นเห็นว่าในเรื่องของลักษณะความเสียหายไม่ใช่ประเด็นสำคัญในการวินิจฉัยในเรื่องของเพดานจำนวนความรับผิดตามมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล トラบใดก็ตามที่เป็นความเสียหายที่สามารถประเมินเป็นตัวเงินได้ก็สามารถเรียกร้องได้ทั้งสิ้น หากแต่เพดานจำนวนความรับผิดดังกล่าวจะไม่มีทางเปลี่ยนแปลงแม้จะมีการเรียกค่าเสียหายในความเสียหายทั้งสองลักษณะ ทำให้ในกรณีนี้ข้างต้น ผู้รับขนทางอากาศพึงรับผิดเพียง 1,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามที่ระบุไว้ในมาตรา 22(2) สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสูญของสัมภาระลงทะเบียนเพราะเพดานจำนวนความรับผิดดังกล่าว เป็นเพียงเพดานสูงสุดของจำนวนเงินที่ผู้รับขนทางอากาศพึงรับผิด มิใช่ข้อจำกัดทางด้านเนื้อหาของความเสียหาย<sup>15</sup> หรือ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ แม้จะเรียกค่าเสียหายจากความเสียหายทั้งที่เป็นทางกายภาพและที่ไม่ใช่ทางกายภาพก็ตกอยู่ภายใต้เพดานสูงสุดเดียวกันมิได้แยกออกจากกัน

## 5. ความเห็นของศาล CJEU

ศาล CJEU พิจารณาเห็นว่าอนุสัญญามอนทรีออลนั้นไม่ได้กำหนดนิยามของคำว่า “ความเสียหาย” ไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้นจึงต้องมีการตีความเพื่อค้นหาความหมายของคำว่าความเสียหาย และการตีความต้องเป็นไปตามหลักการตีความสนธิสัญญาใน มาตรา 31 แห่ง VCLT วางหลักให้ต้องตีความตามหลักสุจริตโดยคำนึงถึงบริบทความหมายทั่วไป และวัตถุประสงค์และเป้าประสงค์ของสนธิสัญญา<sup>16</sup> โดยอาจแยกอธิบายได้ดังนี้

### 5.1 การตีความตามหลักความหมายทั่วไป (Ordinary Meaning)

ประการแรกศาลเห็นว่าความหมายของความเสียหายที่ปรากฏอยู่ในหมวดที่สาม ของอนุสัญญามอนทรีออลนั้นต้องมีความหมายเหมือนกัน และเมื่อพิจารณาริบทแวดล้อมแล้วใน มาตรา 22 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่อยู่ในหมวดที่สาม ที่ได้กำหนดเพดานที่จำกัดจำนวนความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศในกรณีที่เกิดความบอบสลาย ความสูญหาย ความเสียหาย หรือ ความล่าช้าเอาไว้ นั้น จะเห็นได้ว่าลักษณะหรือรูปแบบของความเสียหายที่ผู้โดยสารได้รับนั้นไม่ได้เกี่ยวข้องกับเพดานที่จำกัดจำนวนความรับผิดของผู้รับขนทางอากาศ<sup>17</sup>

<sup>13</sup> Opinion of Advocate General Mazák para 22.

<sup>14</sup> Opinion of Advocate General Mazák para 4.

<sup>15</sup> Opinion of Advocate General Mazák para 23-24.

<sup>16</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 21-23.

<sup>17</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 25-26.

ในประการต่อมาเมื่อพิจารณาถึงความหมายโดยทั่วไปของคำว่าความเสียหาย ศาลเห็นว่ามีความหมายของคำว่าความเสียหายที่ไม่ได้เกิดขึ้นจากข้อตกลงระหว่างประเทศแต่ก็เป็นความหมายที่ถูกใช้กันทั่วไปในหลายสาขาย่อยของกฎหมายระหว่างประเทศ ดังที่ปรากฏในมาตรา 31(2) แห่งบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของรัฐสำหรับการฝ่าฝืนพันธกรณีระหว่างประเทศ (ต่อไปจะเรียกว่า “ARSIWA”) ที่ได้กำหนดนิยามของคำว่าความเสียหายเอาไว้ว่า “ความเสียหายนั้นหมายถึงความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าจะเป็ความเสียหายทางกายภาพหรือความเสียหายทางจิตใจ..”<sup>18</sup> และเมื่อพิจารณาถึงเป้าหมายของ ARSIWA ที่ต้องการรวบรวมหลักกฎหมายทั่วไปในทางระหว่างประเทศเอาไว้ ศาลจึงเห็นว่าความหมายของคำว่าความเสียหายใน ARSIWA นั้นอาจมองได้ว่าเป็นความหมายทั่วไปของคำว่าความเสียหายในทางกฎหมายระหว่างประเทศ และเมื่ออนุสัญญามอนทรีออลไม่ได้กำหนดนิยามความหมายของคำว่าความเสียหายไว้เป็นการเฉพาะ ประกอบข้อคิดว่าด้วยความเสียหายภายใต้ ARSIWA นั้นเป็นหลักกฎหมายทั่วไปในทางระหว่างประเทศที่ผูกพันรัฐภาคีของอนุสัญญามอนทรีออลทั้งหมด<sup>19</sup> ศาลจึงเห็นว่าความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” ในอนุสัญญามอนทรีออลตลอดทั้งหมวดที่สามนั้นหมายถึงความเสียหายทั้งที่เป็นความเสียหายทางกายภาพและไม่ใช่งทางกายภาพ<sup>20</sup>

## 5.2 การตีความตามจุดประสงค์อนุสัญญามอนทรีออล

ศาลเห็นว่าเมื่อพิจารณาถึงจุดประสงค์ของอนุสัญญามอนทรีออลดังที่ปรากฏอยู่ในอารัมภบทที่สามของตัวอนุสัญญาที่ต้องการที่ให้ความสำคัญกับการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้โดยสารที่เดินทางโดยผู้รับขนทางอากาศระหว่างประเทศและความสำคัญของการได้รับค่าชดเชยที่สมเหตุสมผล ดังนั้นอนุสัญญามอนทรีออลจึงสร้างระบบความรับผิดชอบเด็ดขาดสำหรับผู้รับขนทางอากาศ<sup>21</sup> เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของผู้โดยสารให้ได้รับการชดเชยอย่างรวดเร็วและไม่ภาระต่อผู้รับขนทางอากาศจนมากเกินไป<sup>22</sup> นอกเหนือจากนี้ในอารัมภบทที่ห้าของอนุสัญญามอนทรีออลก็ได้ระบุที่ต้องการจะรักษาสมดุลในผลประโยชน์ระหว่างผู้โดยสารและผู้รับขนทางอากาศ ดังที่จะเห็นได้ว่าความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดขึ้นกับสัมภาระลงทะเลเป็ยนของผู้โดยสารนั้นผู้รับขนทางอากาศพึงรับผิดชอบเฉพาะเมื่อเกิดเหตุขณะที่ทำการบินหรือในขณะที่สัมภาระลงทะเลเป็ยนนั้นอยู่ในการดูแลของผู้รับขนทางอากาศเท่านั้น ดังนั้นเพื่อรักษาสมดุลของผลประโยชน์ เพดานของจำนวนค่าเสียหายที่ผู้รับขนทางอากาศต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความบอบสลาย ความสูญหาย ความเสียหาย หรือ ความล่าช้ากับสัมภาระลงทะเลเป็ยน ตามมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออลนั้น พึงใช้ต่อผู้โดยสารเป็นรายบุคคลไม่ว่าลักษณะของความเสียหายจะเป็นลักษณะใดก็ตาม<sup>23</sup> กล่าวคือ ศาลเห็นว่าเพดานจำนวนความรับผิดชอบของผู้รับขนทางอากาศตามมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล จำนวน 1,000 สิทธิพิเศษถอนเงินนั้น พึงเป็นเพดานสูงสุดที่ผู้รับขนทางอากาศต้องรับผิดชอบโดยเด็ดขาดต่อผู้โดยสารหนึ่งคน และเป็นเพดานสูงสุดที่บังคับใช้โดยไม่แบ่งแยกลักษณะของความเสียหายที่ผู้โดยสารได้รับจากกรณีที่เกิดความบอบสลาย ความสูญหาย ความเสียหาย หรือ ความล่าช้าของสัมภาระลงทะเลเป็ยน

<sup>18</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 27.

<sup>19</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 28.

<sup>20</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 29.

<sup>21</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 31.

<sup>22</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 36.

<sup>23</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 32-37.

### 5.3 บทสรุป

ศาล CJEU เห็นว่าความหมายของคำว่าความเสียหายในอนุสัญญามอนทรีออลนั้นไม่ได้กำหนดไว้เป็นพิเศษ จึงจำเป็นต้องตีความโดยใช้ความหมายทั่วไป ตามหลักการตีความสนธิสัญญา และเมื่อพิจารณาเรื่องข้อความคิดว่าด้วยความเสียหายตาม ARSIWA ในฐานะเอกสารที่รวบรวมหลักกฎหมายทั่วไปในทางระหว่างประเทศที่ได้ให้ความหมายของความเสียหายให้หมายรวมถึงความเสียหายทางกายภาพและความเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพ<sup>24</sup> จึงทำให้นิยามความหมายของคำว่าความเสียหายตามที่ปรากฏใน ARSIWA ถือเป็นความหมายโดยทั่วไปของคำว่าความเสียหาย และย่อมสามารถนำมาใช้เป็นความหมายของคำว่าความเสียหายภายในอนุสัญญามอนทรีออลได้<sup>25</sup> รวมทั้งเมื่อพิจารณาเจตนารมณ์แล้วอนุสัญญามอนทรีออลต้องการที่รักษาผลประโยชน์ของผู้โดยสารที่เดินทางโดยผู้รับขนทางอากาศระหว่างประเทศให้ได้รับค่าชดเชยที่สมเหตุสมผล<sup>26</sup> อีกทั้งยังต้องการรักษาสสมดุลระหว่างผลประโยชน์ของผู้โดยสารและผู้รับขนทางอากาศ<sup>27</sup> ดังนั้น เพดานจำนวนความรับผิดตามมาตรา 22(2) แห่งอนุสัญญามอนทรีออลจึงบังคับใช้เป็นเพดานสูงสุดของค่าเสียหายที่ผู้รับขนทางอากาศต้องรับผิดโดยไม่แบ่งแยกว่าเป็นความเสียหายทางกายภาพหรือไม่ กล่าวอีกนัย ความเสียหายทางกายภาพก็ดี ความเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพก็ดี ล้วนแล้วแต่อยู่ภายใต้เพดานสูงสุดเดียวกันตามมาตรา 22(2)<sup>28</sup> ซึ่งก็คือ 1,000 สิทธิพิเศษถอนเงิน

---

<sup>24</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 28.

<sup>25</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 29.

<sup>26</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 31.

<sup>27</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 33.

<sup>28</sup> Axel Walz v. Clickair SA para 40.