สรุปคำพิพากษาคดี D. S.A. V P. S.A.*

พิชญุตม์ พิชเยนทรโยธิน**

1. ข้อเท็จจริง

ในวันที่ 2 กรกฎาคม ค.ศ. 2018 นาย J.D. ได้เข้าทำสัญญารับขนทางอากาศกับสายการบินเพื่อเดินทางจากเมืองกรากุฟ (Kraków) ประเทศโปแลนด์ ไปยังเมืองชิคาโก (Chicago) ประเทศสหรัฐอเมริกา[1]

ในช่วงเดือนเมษายน ค.ศ. 2018 ผู้ผลิตเครื่องยนต์ให้แก่อากาศยานใช้งานในการดำเนินการขนส่งทางอากาศ ได้รายงานแก่สายการบินคู่กรณี (ต่อจากนี้ไปจะเรียกว่า “ผู้ขนส่ง”) ถึงการมีอยู่ของตำหนิในการออกแบบที่ซ่อนอยู่ (hidden design defect) ซึ่งส่งผลกระทบต่อใบพัดแรงดันสูง (high pressure compressor blade) ที่ติดตั้งอยู่ในเครื่องยนต์ของอากาศยานทำให้เกิดข้อจำกัดหลาย ๆ ด้านในการใช้งานอากาศยาน โดยภายหลังจากการติดต่อในวันนั้น ผู้ขนส่ง อ้างว่าได้มีการดำเนินมาตรการเชิงป้องกันล่วงหน้า ซึ่งคือการติดต่อสายการบินหลายราย เพื่อวัตถุประสงค์ในการเช่าอากาศยานเพิ่มเติม เพื่อรองรับความเป็นไปได้ที่จะมีการตรวจพบตำหนิในการออกแบบเครื่องยนต์ในอากาศยานลำใดลำหนึ่งในฝูงบินของตน[2]

ในวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ. 2018 สี่วันก่อนถึงกำหนดการบินได้เกิดเหตุเครื่องยนต์ขัดข้องขณะดำเนินเที่ยวบินโดยอากาศยานที่ J.D. กำลังจะต้องเข้ามาใช้บริการในอนาคต ในเวลาต่อมา ตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องยนต์ ผู้ขนส่งได้ดำเนินการตรวจสอบฉุกเฉิน (emergency inspection) และได้พบกับตำหนิดังกล่าว จากนั้นจึงได้มีถอดเครื่องยนต์ออกมาเพื่อซ่อมแซม แต่ด้วยภาวะขาดแคลนอะไหล่ทั่วโลก ณ ขณะนั้น ทำให้ไม่สามารถหาเครื่องยนต์มาทดแทนในอากาศยานลำเดิมได้จนถึงวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 2018 โดยอากาศยานลำดังกล่าวได้มีการนำกลับมาใช้งานอีกครั้งในวันที่ 7 กรกฎาคม ค.ศ. 2018[3]

แม้จะมีเหตุการณ์ขัดข้องเกิดขึ้นตามที่ได้กล่าวไปในข้างต้น แต่ในวันที่ 2 กรกฎาคม ค.ศ. 2018 ผู้ขนส่งก็ยังคงดำเนินกิจการการขนส่งไปตามกำหนดการเดิม เพียงแต่ไม่ได้ใช้อากาศยานเดิมที่กำหนดไว้ โดยใช้อากาศยานสำรองแทน การตัดสินใจนี้ทำให้เดินทางของนาย J.D. ไปถึงยังที่หมายล่าช้าไปกว่ากำหนดเกินการกว่า 3 ชั่วโมงจากกำหนดการเดิม[4]

ในวันที่ 18 กรกฎาคม ค.ศ. 2018 นาย J.D. ได้โอนสิทธิเรียกร้องในค่าเสียหายของตนซึ่งเกิดจากความล่าช้าในการเดินทางถึงปลายทางของเที่ยวบินดังกล่าวให้แก่ผู้ร้องในคดีหลัก (ต่อจากนี้ไปจะเรียกว่า “ผู้ร้อง”) โดยต่อมาเมื่อผู้ขนส่งปฏิเสธการจ่ายค่าชดเชยเป็นจำนวนเงิน 600 ยูโร ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 (1) (c) ของกฎระเบียบ (EC) 261/2004 โดยอ้างว่าความล่าช้าในการเดินทางถึงปลายทางของเที่ยวบินที่เกี่ยวข้องนั้นเกิดจาก

---

*Case summary; D. S.A. V. P. S.A..

** Bijayudhm Bijayendrayodhin นักศึกษาชั้นปีที่ 4 คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

[1] Case C-411/23 *D. S.A. V. P. S.A.* [2024] para 6 <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=CELEX:62023CJ0411> สืบค้นเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2568.

[2] *D. S.A. V. P. S.A.* para 7.

[3] *D. S.A. V. P. S.A.* para 8.

[4] *D. S.A. V. P. S.A.* para 9.

การตรวจพบตำหนิในการออกแบบของเครื่องยนต์อากาศยาน และตนได้ดำเนินมาตรการที่เป็นไปได้ทั้งหมดเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อเที่ยวบินตามกำหนดการแล้ว ผู้ร้องจึงได้นำคดีฟ้องต่อศาลชั้นต้น ที่ ศาลแขวงกรุงวอร์ซอ (Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie) เมื่อวันที่ 29 มีนาคม ค.ศ. 2019[5]

ตามคำตัดสินในวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2021 จาก ศาลชั้นต้น ได้ตัดสินว่าข้อบกพร่องในการออกแบบที่ถูกพบขณะการตรวจสอบฉุกเฉินเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ. 2018 ถือได้ว่าเป็น “สถานการณ์พิเศษ (extraordinary circumstances)” ตามมาตรา 5(3) ของกฎระเบียบ (EC) 261/2004 และ เห็นว่าผู้ขนส่งได้ดำเนินทุกมาตรการอันสมควรทั้งหมดที่เป็นไปได้แล้ว เพื่อให้มีอากาศยานทดแทนพร้อมสำหรับปฏิบัติการบินดังกล่าว[6]

ผู้ร้องจึงได้มีการอุทธรณ์คำตัดสินนั้นต่อศาลอุทธรณ์ภาคกรุงวอร์ซอ (Sąd Okręgowy w Warszawie) แต่ทั้งนี้ แม้ว่าจะตั้งต้นจากสมมติฐานว่า ความล่าช้าของเที่ยวบินที่เกี่ยวข้องมีสาเหตุมาจากการมีอยู่ของข้อบกพร่องในการออกแบบเครื่องยนต์ ซึ่งถูกตรวจพบเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ. 2018 ระหว่างการตรวจสอบฉุกเฉินของอากาศยานลำดังกล่าวก็ตามศาลอุทธรณ์ภาคกรุงวอร์ซอ ยังคงมีข้อสงสัยอยู่ในสองประเด็น[7]

ประเด็นแรก ศาลอุทธรณ์ภาคกรุงวอร์ซอตั้งข้อสงสัยว่าข้อบกพร้องในการออกแบบเครื่องยนต์ที่ผู้ผลิตได้เปิดเผยต่อผู้ขนส่งเมื่อเดือนเมษายน ค.ศ. 2018 โดยการส่งคำสั่งและรายงานซึ่งกำหนดข้อจำกัดหลายประการเกี่ยวกับการใช้งานอากาศยานนั้น เข้าข่ายเป็น “สถานการณ์พิเศษ” ตามความหมายของ มาตรา 5(3) ของกฎระเบียบ (EC) 261/2004 ตามที่ได้มีการตีความไว้ในคำพิพากษาในคดี *Wallentin-Hermann*[8] เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม ค.ศ. 2008 หรือไม่

ทั้งนี้ แม้ว่าตามกรณีตำหนิดังกล่าวจะสามารถคาดการณ์ไว้ได้ล่วงหน้า อีกทั้ง ยังไม่เป็นที่แน่ชัดว่าตำหนิดังกล่าวนี้เป็นสิ่งที่จะเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้หรือไม่ เนื่องจากได้มีการตรวจสอบอากาศยานลำอื่น ก็ไม่มีการพบรอยร้าวบริเวณฐานของใบพัด นอกจากนี้ผู้ผลิตเครื่องยนต์ยังไม่แนะนำให้มีการหยุดการใช้งานอากาศยานหรือมีการระบุว่าอากาศยานดังกล่าวไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะทำการบิน โดยตามกรณีในคดี ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกระบวนการทางเทคนิค (technical procedures) และกระบวนการการบริหารจัดการสายการบิน (administrative procedures) ที่มีความเข้มงวดเป็นพิเศษ ทำให้โดยหลักแล้ว สายการบินไม่สามารถอ้างได้ว่าไม่มีอำนาจควบคุมต่อปัญหาทางเทคนิคที่เกิดขึ้นซึ่งส่งผลกระทบต่ออากาศยาน ไม่ว่าปัญหานั้นจะมาจากสาเหตุใดก็ตาม เนื่องจากผู้ขนส่งย่อมมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามขั้นตอนที่เหมาะสม ที่จำเป็น และมาตรการตามสมควร (all necessary, possible and reasonable measures) เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ที่อาจนำไปสู่เหตุให้เที่ยวบินเกิดการล่าช้าหรือยกเลิก[9]

สำหรับในคดีนี้ ศาลอุทธรณ์ภาคกรุงวอร์ซอเห็นว่าผู้ขนส่งได้มีการปฏิบัติตามกระบวนการดังกล่าวแล้ว นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังได้มีการปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องยนต์ โดยดำเนินการตรวจสอบในขอบเขตและเป็นประจำตามที่ได้กำหนด ดังนี้ อาจโต้แย้งได้ว่าการมีการตรวจสอบดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินกิจการ

---

[5] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 10-11.

[6] *D. S.A. V. P. S.A.* para 12.

[7] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 13-14.

[8] Case C-549/07 *Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA,* [2008] < https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62007CJ0549>.

[9] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 15-17.

ตามปกติของสายการบิน หากแต่เพียงแค่การดำเนินการตามกระบวนการดังกล่าวไม่สามารถหมายความได้ว่า สายการบินจะมีอำนาจควบคุมโดยแท้จริงเหนือการตรวจพบตำหนิในการออกแบบที่ซ่อนอยู่ซึ่งส่งผลกระทบต่อเครื่องยนต์ของอากาศยานลำที่เกี่ยวข้อง[10]

ประเด็นที่สอง ศาลอุทธรณ์ภาคกรุงวอร์ซอได้ตั้งข้อสงสัยถึงการตีความของคำว่า “ทุกมาตรการอันสมควร (all reasonable measures)” ตามความหมายของมาตรา 5(3) ซึ่งเป็นมาตรการที่อาจคาดหมายให้ผู้ขนส่งต้องดำเนินการเมื่อเผชิญกับ “สถานการณ์พิเศษ” ตามแนวคำพิพากษาของศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (Court of Justice of the European Union) (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ศาล CJEU”) เนื่องจากไม่ใช่สถานการณ์พิเศษทุกกรณีที่จะก่อให้เกิดการยกเว้นความรับผิด ภาระในการพิสูจน์ยังคงตกอยู่กับผู้ขนส่งที่ประสงค์จะอาศัยสถานการณ์พิเศษดังกล่าว โดยต้องมีพิสูจน์ให้เห็นว่า เหตุการณ์นั้นไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ไม่ว่ากรณีใด ๆ ด้วยมาตรการที่เหมาะสมกับสถาณการณ์ กล่าวคือ มาตรการซึ่งในขณะที่เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น เป็นมาตรการที่มีความเป็นไปได้ทั้งในทางเทคนิคและทางเศรษฐกิจสำหรับสายการบินนั้น ทั้งนี้ ไม่อาจกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องเสียสละในลักษณะที่เกินกำลังหรือไม่อาจรับได้ เมื่อพิจารณาจากศักยภาพของตน ซึ่งในประเด็นนี้ศาลยังมีความไม่แน่ชัดในขอบเขตเชิงป้องกันของ “มาตรการอันสมควร” ซึ่งอาจคาดหมายให้ผู้ขนส่งต้องดำเนินการในสถานการณ์ที่การตรวจพบตำหนิในการออกแบบที่ซ่อนอยู่ส่งผลกระทบต่ออากาศยานลำหนึ่งของตนยังคงมีความไม่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทั้งนี้ อาจเป็นความคาดหมายให้ผู้ขนส่งมีการเปลี่ยนเครื่องยนต์ก่อนทำการบิน หรือการงดใช้งานอากาศยานดังกล่าวไว้ก่อนจนกว่าจะได้มีการแก้ไขแล้ว ศาลนั้นไม่ตัดความเป็นไปได้ที่ว่าสายการบินอาจถูกคาดหมายให้จัดทำแผนรองรับ เช่น การมีฝูงบินและลูกเรือสำรองเพื่อนำมาใช้ดำเนินกิจการต่อหากเกิดสถานการณ์พิเศษขึ้น[11]

ศาลอุทธรณ์ภาคกรุงวอร์ซอ ได้มีการระบุเพิ่มเติมว่า นับแต่เดือนเมษายน ค.ศ. 2018 ผู้ขนส่งได้ติดต่อสายการบินรายอื่นเพียง 8 รายเท่านั้น เพื่อจัดหาเช่าอากาศยานมาทดแทน ซึ่งผู้ร้องเห็นว่าเป็นจำนวนที่ไม่เพียงพอ โดยโต้แย้งว่าไม่ได้ติดต่อผู้ขนส่งรายอื่นอีก 18 ราย รวมถึงผู้ขนส่งที่ให้บริการในลักษณะ “wet lease” กล่าวคือ การเช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ นอกจากนี้ ผู้ร้องยังตั้งข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าการที่กระบวนการจัดหาอากาศยานทดแทนแล้วเสร็จในเดือนกันยายน ค.ศ. 2018 นั้น แสดงให้เห็นถึงการตอบสนองต่อความเป็นไปได้ในการเกิดตำหนิที่ส่งผลกระทบต่อเครื่องยนต์ของอากาศยานในฝูงบินของตนอย่างล่าช้า ด้วยเหตุนี้ ศาลอุทธรณ์ภาคกรุงวอร์ซอ จึงมีคำสั่งระงับการพิจารณาคดีไว้ชั่วคราวและ ส่งคำถามให้ ศาล CJEU เพื่อขอคำวินิจฉัยเบื้องต้น[12]

2. ประเด็น

2.1 แม้ว่าสายการบินจะรู้ถึงข้อบกพร่องมาหลายเดือนก่อนหน้าการดำเนินการขนส่งตามสัญญา ข้อบกพร่องในการออกแบบเครื่องยนต์นี้ที่ถูกเปิดเผยโดยผู้ผลิต สามารถจัดได้ว่าเป็น “สถานการณ์พิเศษ” และยังคงอยู่ภายในนิยาม “ข้อบกพร่องในด้านความปลอดภัยในการบินที่ไม่อาจคาดหมายได้ (unexpected [flight safety] shortcomings)” ได้หรือไม่

2.2 หากข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นตามข้อก่อนหน้าถือได้ว่าเป็น “สถานการณ์พิเศษ” แล้ว “ทุกมาตรการอันสมควร” สามารถหมายความได้ว่า การให้ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศนั้นคำนึงถึงการตรวจพบ ตำหนิในการออกแบบเครื่องยนต์ที่อาจเกิดขึ้นได้ และได้ดำเนินการจัดเตรียมอากาศยานสำรองไว้เพื่อนำมาใช้แทนตาม

---

[10] *D. S.A. V. P. S.A.* para 18.

[11] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 19-20.

[12] *D. S.A. V. P. S.A.* para 21.

เป้าประสงค์ของมาตรา 5(3) เพื่อปลดเปลื้องสายการบินจากหน้าที่ที่ต้องจ่ายค่าชดเชยตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 5(1)(c) และ มาตรา 7(1) ตามกฎระเบียบดังกล่าวใช่หรือไม่

3. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎระเบียบ (EC) 261/2004 อารัมภบท (1)

กฎระเบียบ (EC) 261/2004 อารัมภบท (14)

กฎระเบียบ (EC) 261/2004 อารัมภบท (15)

กฎระเบียบ (EC) 261/2004 มาตรา 5

กฎระเบียบ (EC) 261/2004 มาตรา 7

4. คำพิพากษา

4.1 ประเด็นการตีความ “สถานการณ์พิเศษ”

ศาล CJEU วินิจฉัยไว้ดังนี้ สำหรับการพิจารณาว่า ตำหนิในการออกแบบเครื่องยนต์ที่ซึ่งผู้ผลิตเครื่องยนต์ได้มีการแจ้งแก่สายการบินเป็นเวลาหลายเดือนก่อนที่จะทำการบิน ควรได้รับการตีความว่าอยู่ภายใต้ขอบเขตของคำว่า “สถานการณ์พิเศษ” ตามความหมายตามมาตรา 5(3) ของ กฎระเบียบ (EC) 261/2004 หรือไม่นั้น ควรคำนึงว่า มาตรา 5(3) เมื่อพิจารณาประกอบกับอารัมภบท (14) และ (15) มีผลให้สายการบินหลุดพ้นจากหน้าที่ในการจ่ายค่าชดเชย โดยหากสามารถพิสูจน์ได้ว่าการยกเลิกเที่ยวบินหรือความล่าช้าในการเดินทางถึงปลายทางนั้นเกิดจากสถานการณ์พิเศษ และสายการบินได้ดำเนินมาตรการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ โดยได้ใช้ทรัพยากรทั้งหมดที่มีอยู่เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์เช่นว่าแล้ว ไม่ว่าจะเป็นในด้านบุคลากร อุปกรณ์และทรัพยากรทางการเงิน หากแต่ควรคำนึงว่า ผู้โดยสารที่เที่ยวบินเกิดความล่าช้านั้นอาจได้รับการปฏิบัติในทางกฎหมายเช่นเดียวกับผู้โดยสารซึ่งเที่ยวบินถูกยกเลิก เพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าชดเชย ตามมาตรา 7 ของกฎระเบียบดังกล่าว ที่หากผู้โดยสารนั้นได้รับความเสียหายในลักษณะของการสูญเสียเวลาอันเนื่องมาจากความล่าช้าของเที่ยวบินเป็นระยะเวลาเท่ากับหรือเกินกว่าสามชั่วโมง กล่าวคือการเดินทางนั้นถึงจุดหมายปลายทางช้ากว่าที่สายการบินกำหนดไว้แต่เดิมตั้งแต่สามชั่วโมงขึ้นไป และเนื่องจากมาตรา 5(3) นั้นเป็นบทข้อยกเว้นจากหลักการทั่วไปที่ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับค่าชดเชย และด้วยวัตถุประสงค์ของกฎระเบียบ (EC) 261/2004 ที่มุ่งประสงค์ให้เกิดการคุ้มครองผู้โดยสารในระดับสูง การตีความคำว่า “สถานการณ์พิเศษ” ของมาตรานี้จึงควรเป็นไปอย่างเคร่งครัด[13]

คำว่า “สถานการณ์พิเศษ” นี้หมายถึงเหตุการณ์ซึ่งโดยลักษณะหรือที่มาของเหตุการณ์นั้น ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินกิจการตามปกติของสายการบิน และ อยู่นอกเหนือการควบคุมที่แท้จริงของสายการบิน (beyond that air carrier’s actual control) ซึ่งเงื่อนไขทั้งสองประการนี้ต้องมีควบคู่กันไป และการพิจารณานั้นต้องประเมินเป็นรายกรณีไป ดังนั้นเว้นแต่เงื่อนไขทั้งสองประการนี้จะครบถ้วน ปัญหาทางเทคนิคโดยลำพัง ไม่อาจถือได้ว่าเป็นสถานการณ์พิเศษตามมาตรา 5(3) ได้[14]

---

[13] *D. S.A. V. P. S.A.* para 23-26.

[14] *D. S.A. V. P. S.A.* para 27-28.

สำหรับ “ตำหนิในการออกแบบของเครื่องยนต์อากาศยานที่ซ่อนอยู่” สามารถพิจารณาได้ว่า เมื่อคำนึงถึงเงื่อนไขเฉพาะของการขนส่งทางอากาศ และระดับความซับซ้อนในเทคโนโลยีของอากาศยาน การทำงานของอากาศยานย่อมก่อให้เกิดปัญหาทางเทคนิค การขัดข้อง หรือการชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันควรโดยหลีกเลี่ยงไม่ได้เป็นเรื่องปกติในการดำเนินกิจการ การแก้ไขปัญหาเหล่านี้โดยทั่วไปจึงถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินกิจการตามปกติของสายการบิน แต่ในกรณีที่ผู้ผลิต หรือหน่วยงานที่มีอำนาจ เปิดเผยภายหลังจากที่อากาศยานได้ถูกนำมาใช้งานแล้วว่า อากาศยานดังกล่าวได้รับผลกระทบจากตำหนิที่ซ่อนอยู่ซึ่งกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน ปัญหาทางเทคนิคในลักษณะนี้ไม่เข้าข่ายการดำเนินกิจการตามปกติ และอาจเข้าข่ายเป็น “สถานการณ์พิเศษ” ได้[15]

หากแต่ตามข้อเท็จจริงในคดีปัจจุบันได้ปรากฏว่า อากาศยานซึ่งเดิมกำหนดในการใช้งานนั้นได้รับผลกระทบจากตำหนิในการออกแบบของเครื่องยนต์อากาศยานที่ซ่อนอยู่ ทำให้เที่ยวบินเกิดความล่าช้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์ทั้งหมดในประเภทเดียวกัน และส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน ซึ่งตำหนิดังกล่าวนี้ถูกเปิดเผยโดยผู้ผลิตเครื่องยนต์ โดยเมื่อพิจารณาประกอบคำพิพากษาในคดี *Wallentin-Hermann*[16] แล้ว เหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าวย่อมไม่เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินกิจการตามปกติของสายการบิน (not inherent in the normal exercise of the activity of the air carrier)**[17]**

ในการพิจารณาว่าเหตุการณ์ดังกล่าวอยู่ในความควบคุมของสายการบินหรือไม่นั้น สามารถพิจารณาได้ว่าโดยทั่วไป ความขัดข้องทางเทคนิคหรือความบกพร่องทางเทคนิคย่อมไม่อยู่นอกเหนือความควบคุมที่แท้จริงของสายการบิน เนื่องจากการป้องกันหรือซ่อมแซมเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบที่ตกอยู่กับสายการบินในการดูแลบำรุงรักษาและรับรองว่าอากาศยานของตนนั้นสามารถทำงานได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ในกรณีตำหนิในการออกแบบของเครื่องยนต์ที่ซ่อนอยู่นั้นสถานการณ์ย่อมมีความแตกต่างออกไป[18]

แม้ว่าสายการบินจะมีหน้าที่ต้องรับรองการบำรุงรักษาและทำงานที่เหมาะสมของอากาศยานซึ่งใช้ในการประกอบกิจการ แต่ก็อาจตั้งคำถามได้ว่า ในกรณีเมื่อมีตำหนิเกิดขึ้นจากการออกแบบที่ซ่อนอยู่ถูกเปิดเผยโดยผู้ผลิตอากาศยาน เครื่องยนต์ หรือหน่วยงานที่มีอำนาจ ภายหลังจากที่อากาศยานดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้งานแล้ว การระบุและการแก้ไขตำหนิดังกล่าวนี้อยู่ภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบของสายการบินหรือไม่ ซึ่งหากไม่ได้อยู่ภายใต้ขอบเขตดังกล่าว จะส่งผลให้สายการบินไม่อาจถือได้ว่ามีอำนาจควบคุมเหนือการเกิดขึ้นหรือการแก้ไขของตำหนินั้น[19]

นอกจากนี้ จากแนวคำพิพากษาของ ศาล CJEU ซึ่งเกี่ยวข้องกับการตีความ “สถานการณ์พิเศษ” นั้น จำต้องมีการแยกระหว่างเหตุการณ์ที่มีต้นเหตุจากภายใน (internal origin) คือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นภายใต้การดำเนินการของสายการบิน และเหตุการณ์ที่มีต้นเหตุจากภายนอก (external origin) คือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการดำเนินการของสายการบิน โดยมีเพียงแค่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการดำเนินการของสายการบินเท่านั้นที่อยู่นอกเหนือการควบคุมที่แท้จริงของสายการบิน (the actual control of that carrier)

---

[15] *D. S.A. V. P. S.A.* para 29-33.

[16] การที่มีผู้ผลิตอากาศยาน หรือหน่วยงานที่มีอำนาจได้เปิดเผยว่าอากาศยานที่ได้ถูกนำมาใช้งานแล้ว ผลกระทบจากตำหนิในการผลิตที่ซ่อนอยู่กระทบต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยานลำดังกล่าว เป็นเหตุการณ์ที่ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินกิจการจามปกติของสายการบินที่เกี่ยวข้อง และอยู่นอกเหนือการควบคุมที่แท้จริงของสายการบินนั้น อาจเข้าข่ายเป็น “สถานการณ์พิเศษ” ได้. ดูคดี *Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia* – Linee Aeree Italiane SpA, [2008] para 26.

[17] *D. S.A. V. P. S.A.* para 34.

[18] *D. S.A. V. P. S.A.* para 35-36.

[19] *D. S.A. V. P. S.A.* para 37.

โดยเป็นแนวคิดที่พิจารณา การดำเนินกิจการของสายการบิน ประกอบกับ สถานการณ์ภายนอกซึ่งแม้จะเกิดขึ้นได้ไม่บ่อยในทางปฏิบัติ แต่เป็นสิ่งที่สายการบินไม่อาจควบคุมได้ เนื่องจากเหตุการณ์นั้น มีต้นเหตุมาจากการกระทำของบุคคลที่สาม เช่น สายการบินอื่น หรือผู้ดำเนินการในภาครัฐหรือเอกชนที่เข้าไปแทรกแซงกิจกรรมการบินหรือการดำเนินการของท่าอากาศยาน ทำให้ต้องมีการพิจารณาต่อไปว่า การแจ้งหรือการรับรู้โดยผู้ผลิตเครื่องยนต์ว่ามีตำหนิในการออกแบบเครื่องยนต์ที่ซ่อนอยู่และอาจกระทบต่อความปลอดภัยต่อการบิน ก่อนที่เที่ยวบินจะเกิดความล่าช้านั้นถือได้ว่าเป็นการกระทำของบุคคลที่สามซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการบินของสายการบินนั้น และถือเป็นเหตุการณ์ที่มีแหล่งกำเนิดภายนอกหรือไม่[20]

จากการพิจารณาความเป็น “สถานการณ์พิเศษ” ก่อนหน้านี้นั้น ศาล CJEU ได้ให้ความเห็นว่า “สถานการณ์พิเศษ” นั้นไม่จำเป็นต้องขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ว่าผู้ผลิตอากาศยาน ผู้ผลิตเครื่องยนต์ หรือหน่วยงานที่มีอำนาจ จะต้องเปิดเผยการมีอยู่ของตำหนิดังกล่าวก่อนที่จะมีความขัดข้องทางเทคนิคอันเกิดจากตำหนินั้นจะเกิดขึ้น อีกทั้งช่วงเวลาที่ความเชื่อมโยงระหว่างความขัดข้องทางเทคนิคกับตำหนินั้นถูกเปิดเผยโดยผู้ผลิตอากาศยาน ผู้ผลิตเครื่องยนต์ หรือหน่วยงานที่มีอำนาจ ย่อมไม่มีความสำคัญ เนื่องจากตำหนิดังกล่าวนั้นมีอยู่แต่ก่อนแล้ว ในขณะที่เที่ยวบินถูกยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าเป็นระยะเวลานาน และสายการบินก็ไม่มีวิธีการใดที่จะควบคุมหรือแก้ไขตำหนินั้นได้[21]

ดังนี้ สำหรับในประเด็นแรกที่ว่า ตำหนิในการออกแบบที่ซ่อนอยู่ในเครื่องยนต์ของอากาศยานซึ่งกระทบต่อความปลอดภัยต่อการบิน แม้ว่าผู้ผลิตเครื่องยนต์จะได้แจ้งให้สายการบินทราบถึงการมีอยู่ของตำหนิในลักษณะดังกล่าวล่วงหน้าเป็นเวลาหลายเดือนก่อนแล้วนั้น การจัดให้ถือว่าเป็น “สถานการณ์พิเศษ” ตามความหมายของมาตรา 5(3) ของ กฎระเบียบ (EC) 261/2004 ย่อมสอดคล้องกับ อารัมภบท (1) ที่มีวัตถุประสงค์หมายความได้ว่าสายการบินไม่ควรถูกจูงใจให้ละเว้นการดำเนินมาตรการที่จำเป็นที่เกิดขึ้นมาจากเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากมีการให้ความสำคัญกับการรักษาความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินมากกว่าวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย[22]

4.2 ประเด็นการนิยาม “ทุกมาตรการอันสมควร”

ในประเด็นการพิจารณาว่า ในการดำเนิน “ทุกมาตรการที่สมควร” เพื่อป้องกันการเกิดขึ้นและผลกระทบของ “สถานการณ์พิเศษ” สายการบินต้องดำเนินมาตรการเชิงป้องกัน เช่น ตรวจพบตำหนิในการออกแบบที่ซ่อนอยู่ หรือ การจัดให้มีฝูงอากาศยานสำรองพร้อมใช้งานหรือไม่นั้น จากที่ได้มีการพิจารณาไว้ในประเด็นก่อนหน้าว่าเมื่อมี “สถานการณ์พิเศษ” เกิดขึ้น สายการบินจะหลุดพ้นจากหน้าที่ในการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้โดยสาร ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่ามีการดำเนินมาตรการที่เหมาะสมกับสถานการณ์แล้ว และมาตรการนั้นเป็นมาตรการที่มีความเป็นไปได้ทั้งในทางเทคนิคและทางเศรษฐกิจสำหรับสายการบินนั้น โดยต้องแสดงให้เห็นว่าแม้จะได้ใช้ทรัพยากรทั้งหมดที่มีอยู่ ไม่ว่าจะเป็นในด้านบุคลากร อุปกรณ์ และทรัพยากรทางการเงินแล้วก็ตาม ก็ไม่สามารถป้องกันสถานการณ์พิเศษที่เผชิญอยู่ได้[23]

ศาล CJEU ได้วางหลักในการพิจารณา “มาตรการที่สมควร” เป็นการพิจารณารายกรณีและมีความยืดหยุ่น โดยปล่อยให้เป็นหน้าที่ ศาลภายในของประเทศนั้น ๆ ในการประเมินว่าสายการบินได้ดำเนินมาตรการที่เหมาะสมในสถานการณ์นั้น ๆ แล้วหรือไม่ ด้วยเหตุนี้การกำหนดให้สายการบินต้องดำเนินมาตรการเชิงป้องกัน

---

[20] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 38-39.

[21] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 33, 38, 40.

[22] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 41-42.

[23] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 43-45.

อย่างหนึ่งเป็นการทั่วไป โดยไม่มีการแบ่งแยก เช่น การจัดให้มีฝูงอากาศยานสำรองพร้อมลูกเรือเตรียมพร้อมอยู่เสมอถือเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการที่สมควร สำหรับในกรณีที่สายการบินได้รับแจ้งจากผู้ผลิตเครื่องยนต์ถึงการมีอยู่ของตำหนิในการออกแบบเครื่องยนต์ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดสถานการณ์พิเศษและกระทบจากสถานการณ์พิเศษนั้น เป็นการขัดแย้งกับวัตถุประสงค์ตามมาตรา 5(3) จึงไม่อาจตีความในลักษณะดังกล่าวได้[24]

ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของศาลอุทธรณ์ภาคกรุงวอร์ซอ ที่จะต้องเป็นผู้ประเมินว่า สายการบินได้มีการดำเนินมาตรการอันสมควรทั้งหมดแล้วหรือไม่ โดยพิจารณาจาก มาตรการทั้งหมดที่สายการบินได้ดำเนินการนับแต่ทราบถึงการมีอยู่ของตำหนิในการออกแบบเครื่องยนต์ซึ่งถูกเปิดเผยโดยผู้ผลิตเครื่องยนต์ โดยเปรียบเทียบกับมาตรการทั้งปวงที่สายการบินอาจดำเนินการได้เพื่อป้องกันสถานการณ์พิเศษที่กระทบต่ออากาศยานในฝูงบินของตนได้ ควบคู่ไปกับพิจารณาถึงขั้นตอนที่สายการบินได้ดำเนินการภายหลังจากตรวจพบตำหนิดังกล่าวในเครื่องยนต์ของอากาศยานลำที่เกี่ยวข้อง เพื่อหลีกเลี่ยงการยกเลิกหรือการล่าช้าอย่างมีนัยสำคัญของเที่ยวบิน ทั้งนี้การพิจารณาเพียงการบำรุงรักษาอากาศยานตามกฎเกณฑ์ขั้นต่ำไม่สามารถถือได้ว่าสายการบินนั้นได้ดำเนินมาตรการอันสมควรทั้งหมดแล้ว[25]

โดยศาลอุทธรณ์ภาคกรุงวอร์ซอ ต้องประเมินถึงศักยภาพทางการเงิน และทรัพยากรของสายการบินทั้งในด้านอุปกรณ์และบุคลากร สายการบินนั้นอยู่ในฐานะที่จะสามารถเช่าอากาศยานสำรองภายใต้รูปแบบต่างๆ ได้หรือไม่ เช่นการเช่าอากาศยานเพียงอย่างเดียว (dry lease) หรือ การเช่าทั้งอากาศยานพร้อมลูกเรือ (wet lease) หรืออยู่ในฐานะที่จะสามารถเปลี่ยนเครื่องยนต์ตามแผนการซ่อมบำรุง การนำอากาศยานออกจากการใช้งานจนกว่าจะมีการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนเครื่องยนต์ ตลอดจนระยะเวลาที่จำเป็นสำหรับการติดตั้งเครื่องยนต์ใหม่นับแต่ตำหนินั้นถูกเปิดเผย โดยต้องคำนึงถึงภาวะขาดแคลนอะไหล่เครื่องยนต์ทั่วโลก ณ เวลาขณะนั้นด้วย นอกเหนือจากนี้ยังต้องพิจารณาด้วยว่าไม่มีสิ่งใดขัดขวางไม่ให้สายการบินที่ได้รับแจ้งถึงการมีอยู่ของตำหนิในการออกแบบเครื่องยนต์ ในการดำเนินมาตรการเชิงป้องกัน เช่น การจัดให้มีฝูงอากาศยานสำรองพร้อมลูกเรือเตรียมพร้อมอยู่เสมอ หากมาตรการดังกล่าวมีความเป็นไปได้ในทางเทคนิค ทางเศรษฐกิจ และด้านบุคลากรสำหรับสายการบินนั้น[26]

ทั้งนี้ “มาตรการอันสมควร” นี้ไม่รวมถึงมาตรการที่นาย J.D. เสนอไว้ในคำให้การเป็นหนังสือ ซึ่งได้แก่ การบังคับให้สายการบินต้องปรับลดขนาดเครือข่ายเที่ยวบินของตนโดยอัตโนมัติเพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพในการดำเนินงาน เนื่องจากมาตรการดังกล่าวอาจนำไปสู่ การยกเลิกหรือความล่าช้าของเที่ยวบินอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายที่ไม่อาจยอมรับได้เมื่อพิจารณาจากศักยภาพของกิจการสายการบิน[27]

ดังนี้ ศาล CJEU จึงได้มีการวางแนวการตีความ “มาตรการอันสมควร” ตามเหตุการณ์ในกรณีว่า สายการบินอาจดำเนินมาตรการเชิงป้องกันซึ่งประกอบด้วยการจัดให้มีฝูงอากาศยานสำรองเตรียมพร้อมใช้งานเป็นส่วนหนึ่งของ “มาตรการอันสมควรทั้งหมด” ที่สายการบินนั้นมีหน้าที่ต้องดำเนินการจัดเตรียมเพื่อป้องกันการเกิดขึ้นและผลกระทบของ “สถานการณ์พิเศษ” ที่เกิดขึ้นตามความหมายตามมาตรา 5(3) ของ กฎระเบียบ (EC) 261/2004 เช่น กรณีการตรวจพบตำหนิในการออกแบบเครื่องยนต์ของอากาศยานที่ซ่อนอยู่ ทั้งนี้ เฉพาะในกรณี

---

[24] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 46-47.

[25] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 48-49 ; Case C-549/07 *Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA,* [2008] para 43.

[26] *D. S.A. V. P. S.A.* paras 50-51.

[27] *D. S.A. V. P. S.A.* para 52.

ที่มาตรการดังกล่าวนั้นมีความเป็นไปได้ทั้งในทางเทคนิคและทางเศรษฐกิจ โดยคำถึงถึงศักยภาพของสายการบินในช่วงเวลานั้น[28]

5. สรุป

ในคดีนี้ เป็นคดีที่ ศาล CJEU ดำเนินการวินิจฉัยโดย ที่ปรึกษากฎหมาย (Advocate General) ไม่ได้มีการให้ความเห็นเพิ่มเติม โดยจากความเห็นของศาล CJEU จะเห็นได้ว่า การตรวจพบตำหนิในการออกแบบของเครื่องยนต์อากาศยานที่ถูกซ่อนอยู่นั้น ถือได้ว่าเป็น “สถานการณ์พิเศษ”[29] เพราะแม้ผู้ผลิตเครื่องยนต์จะได้มีการแจ้งสายการบินล่วงหน้าเป็นเวลาหลายเดือนก่อนที่จะตำหนินั้นจะส่งผลให้เกิดการขัดข้องในเครื่องยนต์เป็นต้นเหตุให้เที่ยวบินนั้นล่าช้า แต่ศาล CJEU ได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าการที่เที่ยวบินล่าช้าเพราะตำหนินี้เป็นที่มีสถานการณ์พิเศษที่มีต้นกำเนิดจากภายนอก ทำให้สามารถมองว่าได้สายการบินนั้นไม่มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงเหนือการเกิดขึ้นของรายตำหนิดังกล่าว[30] และแม้ว่าในเหตุการณ์ปกติ เมื่อคำนึงถึงเงื่อนไขต่าง ๆ ในการดำเนินกิจการขนส่งทางอากาศประกอบกับอากาศยานเป็นพาหนะที่มีความซับซ้อนทางเทคโนโลยี การซ่อมบำรุง หรือการเกิดเหตุขัดข้องในทางเทคนิคก่อนเวลาอันควรย่อมเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่เมื่อพิจารณาได้ว่ารอยตำหนิที่เกิดขึ้นนี้มีมาก่อนที่จะเกิดการส่งมอบอากาศยานให้กับสายการบินและถูกเปิดเผยโดยผู้ผลิตเครื่องยนต์ในภายหลัง ศาลจึงได้พิจารณาประกอบคำพิพากษาที่ได้มีการวินิจฉัยไว้ว่าเหตุการณ์ดังกล่าว เป็นเหตุการณ์ที่ไม่เป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินการตามปกติของสายการบิน[31]

ในประเด็นการพิจารณาว่าสายการบินนั้นได้มีการดำเนิน “ทุกมาตรการอันสมควร” ตามสถานการณ์นั้น ๆ แล้วหรือไม่นั้น เนื่องด้วยหลักการที่ศาล CJEU ไว้วางหลักไว้ต่อการพิจารณาคือยืดหยุ่นและพิจารณาเป็นรายกรณี[32] จึงได้มอบหน้าที่ในการพิจารณาแก่ศาลของประเทศนั้น ๆ ในการประเมินการดำเนินการของสายการบิน ทั้งนี้ CJEU ได้วางแนวทางการตีความไว้คือ “ทุกมาตรการอันสมควร” อาจหมายรวมได้ถึงการที่สายการบินจะมีการจัดเตรียมฝูงบินสำรองที่พร้อมใช้งานเอาไว้เพื่อป้องกันการเกิดขึ้นและผลกระทบของสถานการณ์พิเศษ ทั้งนี้ต้องพิจารณาถึงศักยภาพในทางเทคนิคและทางเศรษฐกิจในช่วงเวลานั้น ๆ สายการบินด้วย[33]

[28] *D. S.A. V. P. S.A.* para 53.

[29] *D. S.A. V. P. S.A.* para 42.

[30] *D. S.A. V. P. S.A.* para 38.

[31] *D. S.A. V. P. S.A.* para 34.

[32] *D. S.A. V. P. S.A.* para 46.

[33] *D. S.A. V. P. S.A.* para 54.