

ความรับผิดชอบของสายการบิน กรณีผู้โดยสารติดเชื้อโควิด-19 บนเครื่องบิน

ชัชชัย กลั่นความดี¹ สุขสมัย สุทธิบัติ²

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความรับผิดชอบของสายการบิน กรณีผู้โดยสารติดเชื้อโควิด-19 บนเครื่องบิน ถือว่าเป็น “อุบัติเหตุ” หรือไม่ ที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบ โดยการนำหลักการเกี่ยวกับความรับผิดตามอนุสัญญาออร์ซอ อนุสัญญามอนทรีออล และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 หลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด หลักการความรับผิดตามแนวคำพิพากษาของสหรัฐอเมริกา หลักการความรับผิดตามกฎหมายสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และสหภาพยุโรป มาใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์ พบว่า พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มิได้มีบทนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” อย่างชัดเจน แต่หลักในการพิจารณาว่าเป็นอุบัติเหตุหรือไม่ จะพิจารณาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของสายการบินที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของผู้โดยสาร หากเหตุการณ์นั้นเกิดจากสภาพภายในร่างกายของผู้โดยสารเองก็ไม่ต้องรับผิด เช่น มีโรคประจำตัว แต่ในกรณีของการติดเชื้อโควิด 19 นั้น มีความเกี่ยวข้องกับการกระทำหรือละเว้นการกระทำของสายการบิน หากสายการบินมิได้ใช้ระดับความระมัดระวังอย่างดีที่สุดในการที่จะคัดกรองผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงก็จะไม่ทำให้ผู้โดยสารอื่นต้องติดโรคโควิด 19 ด้วย การที่ผู้โดยสารติดโรคโควิด 19 จากการเดินทางในเที่ยวบินดังกล่าวจึงเป็นอุบัติเหตุที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบ ดังนั้น เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้โดยสารกฎหมายดังกล่าวจึงต้องมีการบัญญัตินิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ให้หมายถึงการกระทำหรือละเว้นการกระทำ ไม่ว่าจะเกิดจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งทางอากาศ ซึ่งผู้ขนส่งทางอากาศมีหน้าที่ที่จะต้องกระทำเพื่อป้องกันผลที่อาจเกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารด้วย รวมทั้งการกระทำของบุคคลอื่นที่ก่อให้เกิดความเสียหายให้แก่ผู้โดยสาร โดยผู้ขนส่งทางอากาศมีส่วนผิดด้วย

คำสำคัญ: อุบัติเหตุ; ความรับผิดชอบของสายการบิน; พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558; โรคโควิด-19

ประเภทบทความ: บทความวิชาการ

การอ้างอิง:

ชัชชัย กลั่นความดี และสุขสมัย สุทธิบัติ. (2566). ความรับผิดชอบของสายการบิน กรณีผู้โดยสารติดเชื้อโควิด-19 บนเครื่องบิน. *วารสารดุสิตบัณฑิตทางสังคมศาสตร์*, 13(1), 44-59.

¹ หลักสูตรนิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
2086 ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร 10240, ประเทศไทย
ผู้รับผิดชอบบทความ อีเมล: navee-edl@hotmail.com

² คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

The Liabilities of Airlines in Case of Passengers Have Been Infected by COVID-19 on Board

Chatshai Kancwamdee¹ Suksamai Sutthibodee²

Abstract

This academic article aims to analyze airline liability. If a passenger contracts COVID-19 on an airplane, is it an “accident”? for which the airline will be responsible. In this study, the principles on liability under the Warsaw Convention, Montreal Convention and International Air Carriage Act B.E. 2558, Strict liability, United States judicial liability principle, liability Principle according to the laws of the Republic of the Philippines and the European Union are applied as an analysis framework.

The results of the analysis revealed that the International Air Carriage Act B.E. 2558 does not have a clear definition of the word “accident”, but the principle of determining whether it is an accident or not will be determined by the actions or omissions of the airline that cause damage to the life or body of the passenger if the incident is caused by the condition of the passenger’s own body, such as having a congenital disease but in the case of COVID-19 infection, it is related to the actions or omissions of the airlines. If the airline does not take the highest level of caution in screening passengers at risk, it will not expose other passengers to COVID-19. As such, it is an accident for which the airline will be liable. Therefore, in order to protect passengers, the law has to define the definition of “accident” to mean action or omission. Whether due to will or negligence of the air carrier which the air carrier has a duty to act in order to prevent possible harm to passengers, including the actions of other people that cause damage to passengers by which the air carrier is at fault.

Keywords: Accident; Liabilities of Airlines; International Air Carriage Act B.E. 2558; COVID-19

Type of Article: Academic Article

Cite this article as:

Kancwamdee, C., & Sutthibodee, S. (2023). The liabilities of airlines in case of passengers have been infected by COVID-19 on board. *Ph.D. in Social Sciences Journal*, 13(1), 44-59.

¹ Doctor of Laws Program, Ramkhamhaeng University
2086 Ramkhamhaeng Road, Hau Mark, Bangkok 10240, Thailand
Corresponding Author Email: navee-edi@hotmail.com

² Faculty of Law, Ramkhamhaeng University

บทนำ

การประกอบธุรกิจขนส่งจำเป็นต้องมีการขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งผู้ขนส่งก็จะได้รับค่าตอบแทนในการดำเนินการดังกล่าว การขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารแบ่งออกได้เป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางอากาศได้รับการยอมรับว่าเป็นการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยที่สุดเนื่องจากมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำ ด้วยเหตุนี้ ประชาชนจึงใช้บริการการขนส่งทางอากาศมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะการเดินทางไปต่างประเทศ เมื่อความต้องการที่จะเดินทางโดยทางอากาศเพิ่มมากยิ่งขึ้น จึงทำให้ผู้ประกอบการหรือสายการบินเข้ามาดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งคนโดยสารมากยิ่งขึ้นด้วย และก่อให้เกิดการแข่งขันกันในเรื่องของราคาค่าโดยสาร การให้บริการ ความสะดวก และความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้เสียชีวิตจากเหตุเครื่องบินตกในปี ค.ศ. 2020 เพิ่มขึ้น แม้ว่าจะเป็นช่วงที่มีการระบาดของโควิด 19 (BBC News, 2021) ก็มีผู้เสียชีวิตจากเหตุเครื่องบินพาณิชย์ตกในปี ค.ศ. 2020 เพิ่มขึ้น ทั้งที่จำนวนเที่ยวบินลดลงเนื่องจากการระบาดของโควิด 19 โดยบริษัทที่ปรึกษาด้านการบินของเนเธอร์แลนด์ระบุว่า มีผู้เสียชีวิตจากเหตุเครื่องบินพาณิชย์ตกทั่วโลก ในปี ค.ศ. 2018 จำนวน 299 ราย เพิ่มขึ้นจากจำนวน 257 ราย ในปี ค.ศ. 2019 แม้ว่าจำนวนเที่ยวบินในปีที่ผ่านมาลดลงอย่างมากจากมาตรการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 ตัวเลขดังกล่าวมาจากจำนวนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ รวมถึงการกระทำที่ผิดกฎหมาย เช่น การยิงเครื่องบินตกด้วย ตัวเลขผู้เสียชีวิตในปี ค.ศ. 2020 นั้นรวมไปถึงเหยื่อจากเหตุกองกำลังติดอาวุธหรือหน่วยเครื่องบินเที่ยวบินระหว่างประเทศของยูเครนตกในเดือนมกราคมด้วย นอกจากนี้ ยังรวมไปถึงผู้เสียชีวิต 98 ราย ในเดือนพฤษภาคม 2020 หลังเกิดเหตุเครื่องบินเที่ยวบินระหว่างประเทศของ

ปากีสถานตกในนครการาจี รายงานเบื้องต้นระบุว่า มีสาเหตุมาจาก “ความบกพร่องของมนุษย์” นอกจากนี้ จำนวนอุบัติเหตุลดลงจาก 86 ครั้ง ในปี ค.ศ. 2019 เหลือ 40 ครั้ง ในปี ค.ศ. 2020 และในจำนวน 40 ครั้ง มีเพียง 5 ครั้งที่เป็นเหตุให้ผู้เสียชีวิต จากสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นได้ว่า การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศเป็นการขนส่งที่เริ่มมีอุบัติเหตุมากขึ้น ซึ่งแสดงให้เห็นถึงมาตรฐานการปฏิบัติงานของสายการบินและพนักงาน ที่จะต้องได้รับการทบทวนและเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยให้เพิ่มมากขึ้น อันจะทำให้การเดินทางโดยเครื่องบินได้รับความนิยมและสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น

สำหรับกรณีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศหรือสายการบิน ตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มีข้อจำกัดต่างๆ ทำให้ผู้ใช้บริการถูกเอาเปรียบจากผู้ขนส่ง ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมีบทบัญญัติที่ทำหน้าที่ปกป้องสายการบินในเรื่องของการเรียกร้องโดยจำกัดไม่ให้ผู้ใช้บริการที่เกิดความเสียหายจากใช้บริการดังกล่าวเรียกร้องหรือฟ้องร้องค่าเสียหายมากเกินไปที่กฎหมายกำหนด การออกกฎหมายการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ มีเจตนาที่จะปกป้องสายการบินเพื่อไม่ให้สายการบินเกิดปัญหาในการดำเนินธุรกิจ แต่กฎหมายดังกล่าวไม่เอื้อประโยชน์ให้กับผู้โดยสารทั่วไปในการเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการให้บริการของสายการบิน และด้วยสถานการณ์ปัจจุบันมีเหตุการณ์โรคระบาดโควิด 19 ที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2562 จนถึงปัจจุบัน ทำให้การเดินทางทางอากาศได้รับผลกระทบอย่างมาก เช่น สายการบินต้องหยุดให้บริการเนื่องจากหลายประเทศประกาศปฏิเสธไม่รับผู้โดยสารที่มาจากประเทศกลุ่มเสี่ยง หรือประกาศปิดพรมแดนไม่ให้มีการเข้าออกทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อป้องกันมิให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคลอันเป็นพาหะนำเชื้อโควิด 19 เข้าไปยังประเทศอื่น นอกจากนี้

การที่ผู้โดยสารเดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้โดยสารที่เดินทางไม่ทราบว่าตนเองติดเชื้อไวรัสโควิด 19 อันเป็นเหตุให้ผู้โดยสารที่เดินทางมาด้วยกันติดเชื้อไวรัสโควิด 19 ไปด้วยนั้น ก็เป็นเหตุที่ทำให้สายการบินเองต้องระมัดระวัง เพราะอาจเกิดความรับผิดทางกฎหมายได้ หากผู้โดยสารติดเชื้อโควิด 19 อันเนื่องมาจากสายการบินไม่ใช้มาตรการป้องกันที่เหมาะสม ดังนั้น จึงเป็นปัญหาที่จะต้องมาวิเคราะห์กันว่า ในกรณีผู้โดยสารติดเชื้อโควิด-19 บนเครื่องบินจากการเดินทางในเที่ยวบินดังกล่าว ถือว่าเป็น “อุบัติเหตุ” (accident) ที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ อย่างไร

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

หลักการเกี่ยวกับความรับผิด (regime of liability)

เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ การเรียกร้องค่าเสียหายต่างๆ อาจจะไม่ยุ่งยาก เพราะสามารถนำกฎหมายภายในมาปรับใช้ได้โดยตรง แต่หากความเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากการขนส่งระหว่างประเทศ ที่สายการบินและคนโดยสารมาจากหลายประเทศที่มีระบบกฎหมายต่างกัน ทำให้เกิดปัญหาในเรื่องของขอบเขต หลักเกณฑ์ และเขตอำนาจศาลในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งทางอากาศ ด้วยเหตุนี้ หลายประเทศจึงพยายามที่จะวางหลักเกณฑ์ที่เป็นสากลในเรื่องของความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ชัดเจน และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน จึงได้เกิดเป็นอนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศฉบับแรกขึ้น คือ อนุสัญญาวอร์ซอ (Warsaw Convention) หรือชื่อทางการคือ อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air) เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งกำหนดความ

รับผิดชอบของสายการบินต่อบุคคล สัมภาระ สินค้าที่ขนส่งทางอากาศ โดยมีเป้าหมายหลักสองประการคือ เพื่อกำหนดกฎหมายที่เหมือนกันทั่วโลกสำหรับการเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุการบินระหว่างประเทศ และเพื่อจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการทางอากาศ เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมสายการบินที่เพิ่งเริ่มต้นในขณะนั้นจากผลกระทบร้ายแรงของความรับผิดที่ไม่จำกัดสำหรับภัยพิบัติทางอากาศ

สำหรับความรับผิดของผู้ให้บริการสำหรับการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของผู้โดยสารภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ได้แก่ มาตรา 1 กำหนดความบังคับใช้และขอบเขตของอนุสัญญาวอร์ซอ มาตรา 17 กำหนดเหตุแห่งการกระทำและเงื่อนไขความรับผิดสำหรับการเสียชีวิตของผู้โดยสารหรือการบาดเจ็บทางร่างกาย มาตรา 20 กำหนดว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดหากพิสูจน์ได้ว่าได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งหมดเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย มาตรา 21 คำแก้ต่างหากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากหรือมีส่วนในความประมาทของผู้เสียหาย ศาลอาจเพิกถอนผู้ขนส่งทั้งหมดหรือบางส่วนจากความรับผิดของเขาตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของตน มาตรา 22 (1) จำกัดความรับผิดของสายการบินสำหรับการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของผู้โดยสารเป็น 8,300 ดอลลาร์สหรัฐ เว้นแต่การบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตนั้นเกิดจาก “การประพฤตินอกเหนือจากความจงใจ” (wilful misconduct) ของสายการบินหรือพนักงานตามความหมายของมาตรา 25 ของอนุสัญญา มาตรา 24 กำหนดให้อนุสัญญาวอร์ซอเป็นเอกสิทธิ์เฉพาะและอ้างถึงการพิจารณาความเสียหายต่อกฎหมายท้องถิ่น มาตรา 28 กำหนดสถานที่ฟ้องเรียกค่าเสียหาย และมาตรา 29 กำหนดระยะเวลาสองปีของการเริ่มดำเนินการค่าเสียหาย (Lex Mercatoria, 2021)

ต่อมาในเดือนพฤษภาคม ปี ค.ศ. 1999 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization--ICAO) ได้นำข้อความ

ในอนุสัญญาออร์ซอและพิธีสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องไปปรับปรุงใหม่เป็น “อนุสัญญามอนทรีออล” (Montreal Convention) หรือชื่อทางการคือ “อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ” (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air--MC99) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ทันสมัยและแทนที่ระบบความรับผิดชอบของออร์ซอ อนุสัญญามอนทรีออลมีหลักการใหม่ไม่กี่ประการ และรวมระบบออร์ซอที่มีอยู่เป็นสนธิสัญญาฉบับเดียวที่แก้ไขบทความต่างๆ ตามความเป็นจริงและข้อกังวลที่ทันสมัย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่สุดเกี่ยวข้องกับเป้าหมายของอนุสัญญาและขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในขณะที่ความเป็นแบบเดียวกัน (uniformity) เป็นเป้าหมายของสนธิสัญญาทั้งสองฉบับ จุดประสงค์ของอนุสัญญาออร์ซอก็เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมการบินที่เพิ่งเริ่มต้น ในขณะที่เป้าหมายหนึ่งของอนุสัญญามอนทรีออล คือ การให้ผู้โดยสารฟื้นตัวเต็มที่สำหรับค่าชดเชยความเสียหาย ดังนั้น ไม่เหมือนกับอนุสัญญาออร์ซอ

โดยอนุสัญญามอนทรีออลจะยกเลิกข้อจำกัดสำหรับการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บของผู้โดยสาร (มาตรา 21 (1)) โดยการนำความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability) มาใช้กับผู้ให้บริการที่มีสิทธิได้ถอนเงินพิเศษ 113,100 (SDR) เมื่อความเสียหายนั้นได้พิสูจน์แล้ว และในกรณีที่ผู้โดยสารเสียชีวิตหรือบาดเจ็บและสำหรับความเสียหายเกินกว่า 113,100 SDR ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดได้ก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดจากผู้ขนส่งหรือเกิดจากความผิดพลาดของบุคคลที่สามเพียงอย่างเดียว (มาตรา 21 (2)) และนอกจากนี้ ยังได้ขยายฐานเขตอำนาจศาลสำหรับการเรียกร้องที่เกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บของผู้โดยสารเพื่ออนุญาตให้มีการฟ้องร้องตามที่อยู่อาศัยหลักหรือถาวรของผู้โดยสาร หากตรงตาม

เงื่อนไขบางประการ (มาตรา 33 (2))

ศาลหลายแห่งที่ตีความอนุสัญญามอนทรีออลมักจะพิจารณาถึงกฎหมายกรณีอนุสัญญาออร์ซอที่มีอยู่ ซึ่งผู้ร่างอนุสัญญามอนทรีออลตั้งใจที่จะรักษาโดยใช้ภาษาที่คล้ายกันในข้อความของสนธิสัญญา เช่น เงื่อนไขข้อ 17 (1) สำหรับความรับผิด อุบัติเหตุ และการบาดเจ็บทางร่างกาย ขึ้นเครื่องหรือลงจากเครื่อง รัฐส่วนใหญ่จะพิจารณากรณีนำจากรัฐอื่นเมื่อตีความอนุสัญญาอย่างไรก็ตาม ความแตกต่างที่โดดเด่นยังคงอยู่ ซึ่งมักจะขึ้นอยู่กับลักษณะของระบบกฎหมาย เช่น กฎหมายแพ่งกับกฎหมายทั่วไป หรือความสัมพันธ์ของอนุสัญญากับหลักกฎหมายท้องถิ่นที่มีอยู่ (Aviation Liability: Global Overview, 2020) ดังนั้น อนุสัญญาออร์ซอจึงมีคุณค่าในการโน้มน้าวใจในการตีความบทบัญญัติคู่ขนานของอนุสัญญามอนทรีออล (Snapshot: Liability for International Air Carriage of Passengers in USA, 2020)

ดังนั้น แม้ว่า ICAO ได้นำหลักการและแนวทางนโยบายบางอย่างมาใช้แล้ว แต่จนถึงปัจจุบันยังไม่มีความสม่ำเสมอในด้านนี้และยังไม่มีกรณีสถิติสัญญามาใช้ ดังนั้นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่เกี่ยวกับสิทธิของผู้โดยสารหรือการคุ้มครองผู้บริโภคจึงแตกต่างกันไปในแต่ละรัฐ (Aviation Liability: Global Overview, 2020)

ส่วนความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ของไทยนั้น Leepuengtham (2019) ได้อธิบายไว้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เป็นกฎหมายฉบับแรกของไทยที่บัญญัติเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศไว้เป็นการเฉพาะ และตราขึ้นโดยนำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศที่กำหนดไว้ในอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่รวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ดังนั้น

ขอบเขตของกฎหมายฉบับนี้ จึงครอบคลุมความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญาการบินในบางกรณีเท่านั้น อันได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกรณีผู้โดยสารตาย บาดเจ็บ หรือความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งล่าช้า ซึ่งไม่รวมความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่สายการบินปฏิเสธไม่รับขนคนโดยสาร

ในกรณีเมื่อคนโดยสารตายหรือบาดเจ็บ พระราชบัญญัติการบินทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 10 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงอากาศยาน จะเห็นว่า บทบัญญัตินี้กำหนดเงื่อนไขที่ทำให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความตายหรือการบาดเจ็บของผู้โดยสารไว้ 2 ประการ คือ (1) มีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้น และ (2) อุบัติเหตุนั้นเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน ซึ่งกรณีนี้แตกต่างจากมาตรา 634 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่มีได้ระบุเงื่อนไขใดๆ สำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งไว้โดยบัญญัติไว้แต่เพียงว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารเอง กรณีนี้มีข้อน่าคิดว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารในทุกกรณี เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นสองประการตามที่กฎหมายบัญญัติเลยหรือไม่ เนื่องจากมาตรา 634 ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability)

การจะพิจารณาว่าอะไรคืออุบัติเหตุ อนุสัญญามอนทรีออล มิได้บัญญัตินิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) ไว้ แต่ให้เป็นเรื่องที่ศาลภายในของแต่ละประเทศตีความเองว่ากรณีใดบ้างที่จะถือว่าเป็น

อุบัติเหตุที่ทำให้สายการบินต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งในพระราชบัญญัติการบินทางอากาศระหว่างประเทศเองก็มีได้กำหนดนิยามของคำนี้เช่นกัน โดยทั่วไป “อุบัติเหตุ” ย่อมหมายถึงเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือบังเอิญเกิดขึ้น เช่น ขับรถโดยประมาทชนผู้อื่น การลื่นหกล้ม ซึ่งเหตุการณ์ต่างๆ เหล่านี้ล้วนเกิดจากการกระทำโดยประมาททั้งสิ้น อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาศาลในหลายประเทศเคยตีความความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” ว่าให้รวมไปถึงเหตุการณ์บางอย่างที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยเจตนา และจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายด้วย เช่น การจี้เครื่องบินของสลัดอากาศการก่อวินาศกรรม การเจ็บป่วยอันเป็นผลมาจากสุขภาพของผู้โดยสาร และการลวนลามผู้โดยสาร การที่พระราชบัญญัติการบินทางอากาศระหว่างประเทศ มิได้ให้นิยามของ “อุบัติเหตุ” ไว้ ทำให้ศาลไทยจะต้องมาวินิจฉัยว่ากรณีใดบ้างที่จะถือว่าเป็นอุบัติเหตุที่จะเข้าเงื่อนไขที่จะให้สายการบินต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายฉบับนี้บ้าง ดังนั้น คำวินิจฉัยของศาลต่างประเทศที่ผ่านมาในประเด็นนี้จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่ศาลไทยอาจจะหยิบยกขึ้นมาพิจารณาประกอบได้

เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น (ตายหรือบาดเจ็บ) เป็นไปตามเงื่อนไขสองประการข้างต้น คือ เป็นอุบัติเหตุ และเกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการขึ้นหรือลงจากอากาศยานแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นความรับผิด โดยผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ อย่างไรก็ตาม ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีผู้โดยสารตายหรือบาดเจ็บตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นหลักการความรับผิด 2 ชั้น (two tier system of liability) ซึ่งเป็นหลักการที่นำมาจากอนุสัญญามอนทรีออล โดยแบ่งความรับผิดของผู้ขนส่งออกเป็น 2 ชั้น ดังนี้

ขั้นที่ 1 ให้นำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability) มาปรับใช้ในการณีของการเรียกร้องค่าเสียหายที่มูลค่าไม่เกิน 113,100 SDRs (ไม่เกิน 5 ล้านบาท) ต่อคนโดยสารแต่ละคน แต่ผู้ชนส่งอาจหลุดพ้นความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วน หากผู้ชนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับสิทธิมา

ขั้นที่ 2 นำหลักการสันนิษฐานความรับผิด (presumed of fault) มาใช้ในการณีการเรียกร้องค่าเสียหายในส่วนที่เกิน 113,100 SDRs (เกิน 5 ล้านบาท) โดยผู้ชนส่งไม่ต้องรับผิดต่อความเสียหายในส่วนที่เกิน 113,100 SDRs หากผู้ชนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของผู้ชนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ชนส่ง หรือความเสียหายนั้นเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิชอบของบุคคลภายนอก

หลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability)

หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด เป็นแนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดที่กำหนดให้บุคคลต้องรับผิดในผลที่เกิดขึ้น แม้ว่าบุคคลนั้นจะมีได้กระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นก็ตาม ดังนั้น หลักเกณฑ์ในการพิจารณาความรับผิดของบุคคลจะพิจารณาเพียงว่า มีความเสียหายเกิดขึ้นและมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของการกระทำหรือไม่ โดยไม่ต้องพิจารณาว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ แต่ได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดบางประการเกี่ยวกับลักษณะเหตุสุดวิสัยหรือเป็นความผิดของผู้ได้รับความเสียหาย ซึ่งผู้กระทำละเมิดควรต้องมีภาระในการพิสูจน์ในข้อยกเว้นดังกล่าวหลักความรับผิดโดย

เคร่งครัดได้ถูกนำมาใช้ในปัจจุบัน เนื่องจากความเจริญก้าวหน้าด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีได้ขยายตัวมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมตามมา รูปแบบหรือลักษณะของการละเมิดจึงพัฒนาไปในทางที่ซับซ้อนยิ่งขึ้น ดังนั้น ปัญหาของการกระทำละเมิดที่ทำความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลจึงเป็นการกระทำละเมิดในรูปแบบหรือลักษณะที่แตกต่างจากเดิม ทำให้หลักเกณฑ์หรือทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดได้รับความสนใจและได้รับการสนับสนุนในวงการกฎหมายของประเทศต่างๆ เนื่องจากในบางกรณีความเสียหายอันเกิดจากเหตุการณ์บางอย่าง ผู้เสียหายไม่อาจพิสูจน์ถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นได้ หรือการพิสูจน์นั้นเป็นไปได้ยากเพราะเหตุที่เกิดขึ้นอยู่ในความรู้เห็นของจำเลยซึ่งเป็นผู้ก่อขึ้นแต่เพียงฝ่ายเดียว ผู้เสียหายอาจพิสูจน์ได้ว่าเหตุได้เกิดขึ้นจริงแต่ไม่อาจพิสูจน์ได้ว่าเหตุนั้นเกิดขึ้นอย่างไรอันจะเป็นการแสดงถึงมูลกรณีหรือที่มาแห่งความประมาทเลินเล่อของจำเลย ดังนั้น หากกฎหมายไม่กำหนดให้บุคคลต้องรับผิดโดยเคร่งครัดแล้วย่อมจะเกิดความวุ่นวายขึ้นในสังคม เพราะบรรดาผู้เสียหายจะต้องหาทางที่จะบังคับชำระหนี้จากคู่กรณีฝ่ายตรงข้ามด้วยตนเองให้ได้ กฎหมายหลายประเทศจึงรองรับแนวความคิดหรือทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดขึ้น บางประเทศนำไปใช้เพียงบางส่วนบางประการซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาเปลี่ยนแปลงจากแนวคำพิพากษาของศาลสูง แม้แต่ในประเทศที่ใช้กฎหมายระบบประมวลกฎหมาย (civil law) ศาลสูงในประเทศเหล่านั้นได้มีบทบาทอย่างมากในการสร้างหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดและในบางประเทศมีการบังคับใช้หลักเกณฑ์นี้โดยมีการตราเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรเพื่อรับรองหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดโดยเคร่งครัดโดยเฉพาะ (Office of the Council of State, Civil Procedure Law Division, 2013)

สำหรับประเทศไทยหลักการความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด ก็ได้นำมาใช้ในพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 โดยมีหมายความว่า ในกรณีที่เกิดความเสียหายเกิดขึ้น หากทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย เช่น อุบัติเหตุ เครื่องบินตก หรือเกิดจากการกระทำอื่นๆ ของสายการบิน หรือกรณีเกิดปัญหาทางเทคนิค เครื่องยนต์ขัดข้อง ล้อเครื่องบินไม่ทำงานหรือยางแตก กระจกรั่วทำให้เกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย (Eagariyakorn, 2017) ดังนั้น สายการบินจะต้องรับผิดชอบโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดว่าเกิดจากการกระทำของสายการบิน

กรอบในการวิเคราะห์

ในการวิเคราะห์ความรับผิดชอบของสายการบิน กรณีผู้โดยสารติดเชื้อโควิด-19 บนเครื่องบิน ผู้เขียนได้นำเอาแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์ ดังนี้

1. หลักการเกี่ยวกับความรับผิดชอบตามอนุสัญญาวอร์ซอ อนุสัญญามอนทรีออล และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558
2. หลักการความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (strict liability)
3. หลักการความรับผิดชอบตามแนวคำพิพากษาของสหรัฐอเมริกา
4. หลักการความรับผิดชอบตามกฎหมายสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และสหภาพยุโรป

ผลการวิเคราะห์

กรณีปัญหาของการตีความคำว่า “อุบัติเหตุ” ในกรณีที่ผู้โดยสารอื่นที่เดินทางในเที่ยวบินเดียวกันติดเชื้อหรือเสี่ยงที่จะติดเชื้อ โดยเหตุที่ผู้รับขนส่งทางอากาศไม่จัดให้มีมาตรการป้องกันหรือคัดกรองผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงหรือเป็นพาหะติดเชื้อโควิด 19 ผู้ขนส่งทาง

อากาศจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ อย่างไร

กรณีสืบเนื่องจากปัญหาขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการสายการบินพาณิชย์ต่อผู้โดยสารที่เกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดความเสียหายถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ ตามพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 10 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการให้บริการของสายการบิน โดยขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและค่าเสียหายกรณีอากาศยานเกิดอุบัติเหตุทำให้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตโดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในระหว่างดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน ซึ่งขอบเขตความรับผิดชอบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีคนโดยสารตายหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหากความเสียหายดังกล่าวเกิดจากอุบัติเหตุ และก่อให้เกิดความตายหรือได้รับบาดเจ็บบนอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการใดๆ ในการขึ้น หรือลงจากอากาศยาน โดยเงินที่สายการบินจะช่วยจ่ายก่อนโดยไม่ชักช้านั้นจะรวมค่าเสียหายต่างๆ อันเกิดจากผู้ให้บริการขนส่ง

ด้วยสถานการณ์ปัจจุบันมีเหตุการณ์โรคระบาดโควิด 19 การที่ผู้โดยสารเดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้โดยสารที่เดินทางไม่ทราบว่าตนเองติดเชื้อไวรัสโควิด 19 อันเป็นเหตุให้ผู้โดยสารที่เดินทางมาด้วยกันติดเชื้อไวรัสโควิด 19 ไปด้วยนั้น ก็เป็นเหตุที่ทำให้สายการบินเองต้องระมัดระวัง เพราะอาจเกิดความรับผิดทางกฎหมายได้ หากผู้โดยสารติดเชื้อโควิด 19 อันเนื่องมาจากสายการบินไม่ใช้มาตรการป้องกันที่เหมาะสม เช่น การที่ผู้ขนส่งทางอากาศไม่ตรวจคัดกรองผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงจะติดเชื้อโควิด 19 ที่ประเทศต้นทาง เช่น ไม่ตรวจวัดอุณหภูมิร่างกายของผู้โดยสาร หรือไม่สังเกตลักษณะอาการเสี่ยงของผู้โดยสาร เช่น ผู้โดยสารมีอาการไอ จาม ตาแดง แต่ยังไม่ออกบัตรโดยสารให้ ทำให้ผู้โดยสารที่ติดเชื้อโควิด 19

ขึ้นเครื่องบินและสามารถเดินทางถึงประเทศปลายทางได้ เมื่อประเทศปลายทางตรวจคัดกรอง จึงพบว่า มีผู้โดยสารคนดังกล่าวติดเชื้อโควิด 19 ทำให้ผู้โดยสารอื่นที่เดินทางมากับเที่ยวบินดังกล่าวต้องถูกกักตัว และอาจติดเชื้อด้วย ทำให้เป็นอันตรายแก่กาย จิตใจ และเศรษฐกิจ

ตัวอย่างเช่น กรณีของสายการบิน Thai Lion Air และ Thai AirAsia X ที่ทำการบินไปประเทศจีน แต่ทางการจีนตรวจพบผู้โดยสารที่มากับเที่ยวบินของทั้ง 2 สายการบินติดเชื้อโควิด-19 รวม 11 ราย ได้แก่ เที่ยวบิน SL117 ของ Thai Lion Air ที่ทำการบินในเส้นทางกรุงเทพมหานคร-กว่างโจว เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2563 หลังจากรับผู้โดยสารที่ประเทศอินโดนีเซียได้ทำการลงจอดที่สนามบินดอนเมือง เวลา 21.09 นาฬิกา ก่อนจะออกเดินทางไปยังสนามบินกว่างโจวไปหยุด ในเวลา 22.14 นาฬิกา รวมเวลาแวะจอดทั้งสิ้น 1 ชั่วโมง 5 นาที พบว่า มีผู้โดยสารที่มีเชื้อโควิด-19 ทั้งหมด 6 คน และเที่ยวบิน XJ808 ของ Thai AirAsia X ซึ่งเป็นเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-เทียนจิน ทำการลงจอดที่สนามบินดอนเมือง เวลา 15.17 นาฬิกา และออกเดินทางไปยังสนามบินเทียนจินบินไหในเวลา 16.59 นาฬิกา รวมเวลาแวะจอดทั้งสิ้น 1 ชั่วโมง 42 นาที พบผู้ติดเชื้อโควิด-19 ทั้งหมด 5 คน รวมเป็น 11 คน (Sanook, 2020)

นอกจากนี้ มีกรณีที่เกิดขึ้นที่ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2563 เว็บไซต์ข่าว Daily Mail รายงานว่า เครื่องบินโดยสารเที่ยวบินในประเทศ “UA591” ของสายการบิน “United Airlines” ที่กำลังมุ่งหน้าจากเมืองออร์แลนโด ในรัฐฟลอริดา ไปยังนครลอสแอนเจลิส ในรัฐแคลิฟอร์เนีย ต้องลงจอดฉุกเฉินที่สนามบินในเมืองนิวออร์ลีนส์ เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2563 ที่ผ่านมา หลังจากมีผู้โดยสารชายรายหนึ่งล้มป่วยและเสียชีวิตบนเครื่องบิน ขณะที่ผู้โดยสาร

รายนี้ล้มป่วย มีอาการตัวสั่น และเหงื่อออกท่วมตัว หายใจไม่ออก แล้วล้มลงนอนอนก้นพื้น ได้มีผู้โดยสารอีก 3 คนอาสาเข้าไปช่วยทำซีพีอาร์ให้ จากนั้นเมื่อเครื่องบินลงจอด เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ชีพได้ขึ้นไปช่วยภรรยาของชายคนนั้นบอกกับเจ้าหน้าที่ว่า สามีมของเธอมีอาการป่วยโควิด-19 ตั้งแต่สัปดาห์ที่แล้ว แต่ก่อนขึ้นเครื่องทั้งคู่ไม่ได้แจ้งกับเจ้าหน้าที่สายการบินก่อน (Mumkhao, 2020) หากสายการบินไม่มีมาตรการคัดกรองที่ดีเพียงพอ ก็ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารคนอื่นด้วย กรณีดังกล่าวจะถือว่าการติดเชื้อโควิด 19 เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอากาศยานที่ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 10 หรือไม่

เมื่อพิจารณาอนุสัญญาว่าหรืออนุสัญญามอนทรีออล พบว่า อนุสัญญาทั้งสองฉบับมิได้มีบทบัญญัติที่ชัดเจน จึงทำให้เกิดปัญหาการตีความว่าเหตุการณ์ใดที่เกิดขึ้นในระหว่างทำการบินจะถือว่าเป็นอุบัติเหตุอันทำให้สายการบินจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น และเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มาตรา 10 ระบุแต่เพียงว่าเป็นอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือได้รับบาดเจ็บ เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยานเท่านั้น แต่กรณีของผู้โดยสารที่ได้รับการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) อาจเกิดขึ้นในระหว่างเครื่องบินเดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งการติดเชื้อนั้นไม่สามารถจะตรวจสอบได้ในขณะที่ผู้โดยสารเดินทางอยู่บนอากาศยาน แต่เมื่อถึงประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศปลายทางมีการตรวจอีกครั้งหนึ่งจึงพบว่า ผู้โดยสารที่เดินทางมาด้วยนั้นติดเชื้อโควิด 19 อันเป็นเหตุให้ผู้โดยสารอื่นที่เดินทางมาด้วยจะต้องได้รับการคัดกรองและกักตัวเองอยู่ในสถานกักตัวของรัฐอันเป็นเหตุให้เสื่อมเสียสุขภาพ เช่นนี้ จะถือได้ว่าเป็นความเสียหายแก่ร่างกายหรือบาดเจ็บหรือไม่

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติมในปี พ.ศ. 2560 ในมาตรา 10 ได้บัญญัติไว้ว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความตายหรือได้รับบาดเจ็บ เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการให้คนโดยสารขึ้นหรือลงจากอากาศยาน” โดยบทบัญญัติในมาตรา 10 นี้จะใช้หลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability) หมายความว่า ในกรณีที่เกิดความเสียหายเกิดขึ้น หากทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย เช่น อุบัติเหตุเครื่องบินตก หรือเกิดจากการกระทำอื่นๆ ของสายการบิน หรือกรณีเกิดปัญหาทางเทคนิค เครื่องยนต์ขัดข้อง ล้อเครื่องบินไม่ทำงานหรือยางแตก กระจกหน้าต่างทำให้เกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ในกรณีนี้สายการบินจะต้องรับผิดโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดว่าเกิดจากการกระทำของสายการบิน

ในกรณีนี้แนวคำพิพากษาของศาลไทยยังไม่มีคำพิพากษาวินิจฉัยไว้โดยเฉพาะว่า “อุบัติเหตุ” หมายความว่าอย่างไร หากพิจารณาคำพิพากษาของศาลฎีกาอเมริกันที่เคยพิพากษาในคดี *Air France v. Saks*, 470 U.S. 329 (1985) โดยได้อธิบายความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ” (accident) ในมาตรา 17 ของอนุสัญญาออร์ซอ (Warsaw Convention) ที่ได้กำหนดให้สายการบินต้องรับผิดชอบต่อการบาดเจ็บของผู้โดยสาร หากอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายอย่างต่อเนื่องเกิดขึ้นบนเครื่องบินหรือในระหว่างการเดินทางใดๆ ของการขึ้นเครื่องหรือลงจากเครื่อง ซึ่งในคดีนี้ ผู้ร้องซึ่งเป็นผู้โดยสารบนเครื่องบินเจ็ตไลเนอร์ขณะเครื่องบินลงจอดใน Los Angeles ในการเดินทางจาก Paris ผู้ร้องรู้สึกกดดันและเจ็บปวดอย่างรุนแรงที่หูข้างซ้ายของเธอ และความเจ็บปวดยังคงดำเนินต่อไปหลังจากที่เครื่องบินโดยสารลงจอด หลังจากนั้นไม่นาน

เธอได้ไปหาแพทย์ ซึ่งแพทย์สรุปว่าเธอหูหนวกข้างซ้ายอย่างถาวร จากนั้นเธอก็ยื่นฟ้องต่อศาลในรัฐแคลิฟอร์เนีย (California state court) โดยอ้างการสูญเสียการได้ยินของเธอเกิดจากการบำรุงรักษาและการทำงานของระบบแรงดันของเครื่องบินโดยสารโดยประมาท หลังจากที่ถูกฎีกยกฟ้องยังศาลแขวงของรัฐบาลกลางแล้ว (Federal District Court) ซึ่งในคำพิพากษาสรุปโดยอ้างว่าจำเลยไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าอาการบาดเจ็บของเธอเกิดจาก “อุบัติเหตุ” ตามความหมายของมาตรา 17 นั้นแสดงว่าระบบแรงดันได้ทำงานตามปกติแล้ว และศาลยังได้นิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ในมาตรา 17 ว่าเป็นเหตุการณ์ที่ “ผิดปกติหรือไม่คาดคิด” (unusual or unexpected happening) ต่อมาศาลอุทธรณ์กลับคำตัดสิน โดยถือว่าภาษา ประวัติ และนโยบายของอนุสัญญาออร์ซอและข้อตกลงมอนทรีออล (ข้อตกลงระหว่างสายการบินที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลกลาง) กำหนดความรับผิดโดยเด็ดขาดต่อสายการบินสำหรับการบาดเจ็บที่เกิดจากความเสี่ยง มีอยู่ในการเดินทางทางอากาศ และการเปลี่ยนแปลงความดันในห้องโดยสารปกติถือเป็น “อุบัติเหตุ” ภายในคำจำกัดความที่อยู่ใน Annex 13 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งหมายถึง “เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของเครื่องบิน” นั้นหมายความว่า ความรับผิดภายใต้มาตรา 17 จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อการบาดเจ็บของผู้โดยสารเกิดจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด หรือผิดปกติ หรือเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร และไม่ใช่ในกรณีที่การบาดเจ็บเป็นผลมาจากปฏิกิริยาภายในของผู้โดยสารเองต่อการดำเนินการตามปกติธรรมดา ภาวะปกติ และที่คาดไว้ของอากาศยานซึ่งมิได้เกิดจากอุบัติเหตุตามมาตรา 17 ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า (1) ข้อความของอนุสัญญาออร์ซอชี้ให้เห็นว่าการบาดเจ็บของผู้โดยสารต้องเกิดขึ้นอย่างนั้น ความแตกต่างในภาษาของมาตรา 17 ที่กำหนดความรับผิดต่อการบาดเจ็บของผู้โดยสารที่เกิดจากอุบัติเหตุ

และมาตรา 18 การกำหนดความรับผิดชอบต่อการทำลายหรือการสูญเสียสัมภาระโดย “เหตุการณ์” (occurrence) หมายความว่า ผู้ร่างอนุสัญญาเข้าใจคำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่อหมายถึงสิ่งที่แตกต่างจากคำว่า “เหตุการณ์” นอกจากนี้ มาตรา 17 ยังหมายถึงอุบัติเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ไม่ใช่อุบัติเหตุซึ่งเป็นการบาดเจ็บของผู้โดยสาร ข้อความจึงบอกเป็นนัยว่าถึงแม้จะกำหนดอุบัติเหตุไว้ก็ตาม มันเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บที่ต้องเป็นไปตามคำจำกัดความมากกว่าที่จะเกิดการบาดเจ็บเพียงอย่างเดียว และเนื่องจากอนุสัญญาวอร์ซอถูกร่างขึ้นเป็นภาษาฝรั่งเศสโดยนักกฎหมายจากทวีปต่างๆ คำแนะนำเพิ่มเติมจึงถูกตกแต่งด้วยความหมายทางกฎหมายของฝรั่งเศสว่า “อุบัติเหตุ” เมื่อใช้เพื่ออธิบายสาเหตุของการบาดเจ็บแทนที่จะเป็นเหตุการณ์ที่ได้รับบาดเจ็บว่าเป็นเหตุบังเอิญ เหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ผิดปกติ หรือไม่ได้ตั้งใจ (2) การตีความมาตรา 17 ข้างต้นต้องสอดคล้องกับประวัติศาสตร์การเจรจาของอนุสัญญาวอร์ซอ พฤติกรรมของคู่กรณีดังกล่าว และคำพิพากษาในคดีก่อนในศาลต่างประเทศและศาลของอเมริกา และ (3) แม้ว่ามาตรฐานใดๆ ที่กำหนดให้ศาลต้องแยกแยะสาเหตุที่เป็น “อุบัติเหตุ” จากสาเหตุที่เป็น “เหตุการณ์” นั้น จำเป็นต้องมีการลากเส้นที่อาจมีความแตกต่างว่าควรตกอยู่ที่ใด ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บจะต้องพิสูจน์เพียงบางส่วนเท่านั้น การเชื่อมโยงผูกพันของสาเหตุเป็นเหตุการณ์ที่ผิดปกติหรือไม่คาดคิดภายนอกสำหรับผู้โดยสาร การบังคับใช้ข้อกำหนดอุบัติเหตุของมาตรา 17 ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้โดยการอ้างอิงถึงข้อตกลงมอนทรีออลดังกล่าว ขณะที่กำหนดให้สายการบินละเว้นการป้องกันการดูแลที่เหมาะสม (due care) ภายใต้มาตรา 20 (1) ของอนุสัญญาวอร์ซอไม่ได้ละข้อกำหนดอุบัติเหตุของมาตรา 17 และการบังคับใช้มาตรา 17 ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้โดยการอ้างอิงถึง “อุบัติเหตุ” กับ “เหตุการณ์” ใน Annex 13 ซึ่งตาม

อนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้บังคับอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุเครื่องบิน และไม่รวมถึงหลักการของความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ (Justia US Law, 2021a)

คำพิพากษาคดี *Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd.*, 351 F. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1972) โดยคำฟ้องอ้างว่าโจทก์ซึ่งเป็นชาวนิวยอร์กเป็นผู้โดยสารบนเครื่องบินของจำเลยซึ่งมีกำหนดบินตรงจากซูริก สวิตเซอร์แลนด์ไปยังนิวยอร์กเมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2513 เครื่องบินเบี่ยงเบนไปจากเส้นทางที่กำหนดไว้และหลังจากนั้นก็ลงจอดบนลานบินในทะเลทรายซึ่งอยู่ห่างจากอาमान ประเทศจอร์แดนพอสมควร โดยโจทก์ยังคงอยู่ในนั้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง และหลังจากนั้นก็ถูกบังคับให้อยู่ในอาमान จนถึงวันที่ 11 กันยายน จากคำให้การของโจทก์และนักบินของจำเลยในการบินนั้น “ความเบี่ยงเบน” (deviation) เป็นผลจากการเข้ายึดครองเครื่องบินโดยสมาชิกของแนวร่วมยอदनียมเพื่อการปลดปล่อยปาเลสไตน์ในการฟ้องโจทก์อ้างว่าสาเหตุของการกระทำสามประการที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ที่กล่าวไว้ข้างต้น ประการแรก เธออ้างสิทธิ์ภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ตามที่แก้ไขโดยข้อตกลงมอนทรีออล ประการที่สอง เธอยืนยันว่าจำเลยละเมิดสัญญาที่จะพาเธอไปนิวยอร์กอย่างปลอดภัย ประการที่สาม เธออ้างว่าอาการบาดเจ็บของเธอเป็นผลมาจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยหรือของตัวแทน ซึ่งคดีนี้ศาลได้พิจารณาว่า การจี้เครื่องบินอยู่ในขอบเขตของคำว่า อุบัติเหตุและเพียงพอที่จะยกข้อสันนิษฐานของความรับผิดชอบภายใต้อนุสัญญาวอร์ซอ ตามที่แก้ไข จะอ้างว่าอุบัติเหตุต้องเกิดจากความตั้งใจหรือเจตนาหาได้ไม่ (Justia US Law, 2021b)

คำพิพากษาคดี *Waxman v. CIS Mexicana De Aviacion, SA De CV*, 13 F. Supp. 2d 508 (S.D.N.Y. 1998) คดีนี้โจทก์ Philip and Beth Waxman สามีและภริยาได้ยื่นฟ้องเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 1997 โดย

กล่าวหาว่าจำเลยประมาทเลินเล่อทำให้ Mr. Waxman ได้รับบาดเจ็บระหว่างเที่ยวบินระหว่างประเทศ การร้องเรียนอ้างว่า Mr. Waxman เข้มฉืดยาที่ยื่นออกมาจากผ้าของด้านหน้าที่นั่งของเขามาปักติดอยู่ที่ใต้ผิวหนังขาขวาของเขาในเที่ยวบินจากนิวยอร์กไปยังเม็กซิโก Mr. Waxman เรียกค่าเสียหายจากจำเลย Mexicana De Aviacion, S.A. De C.V. (Mexicana) สายการบินที่เขาขึ้นเครื่องบิน และ Signature Flight Support Corporation (Signature) ผู้รับเหมาช่วงทำความสะอาดของสายการบิน Mrs. Waxman ได้ยื่นคำร้องอนุพันธ์สำหรับการสูญเสียกิจการร่วมค้า ซึ่งในคดีนี้ศาลได้วินิจฉัยว่า ความผิดพลาดในการทำความสะอาดเครื่องบินโดยที่ Mr. Waxman ติดอยู่ที่ขาขวาของเขาด้วยเข็มฉีดยาใต้ผิวหนังที่ยื่นออกมาจากผ้าของที่นั่งทันทีที่อยู่ข้างหน้าที่นั่งของเขาเป็น “อุบัติเหตุ” เกิดจากความประมาทเลินเล่อในการบำรุงรักษา การกำกับดูแล การจัดการและการทำความสะอาดของจำเลย (Justia US Law, 2021c) ดังนั้น คดีนี้ผู้เขียนเห็นว่า ในกรณีที่ผู้โดยสารติดเชื้อ COVID-19 บนเครื่องบินเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของสายการบินหรือตัวแทนหรือผู้รับเหมาช่วงจึงควรถือเป็น “อุบัติเหตุ” คล้ายกับ Waxman เช่นกัน

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า คำว่า อุบัติเหตุ ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่ศาลสหรัฐอเมริกาได้พิจารณาไปนั้น คำว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดหรือผิดปกติหรือเกิดขึ้นต่อตัวผู้โดยสาร รวมถึงเหตุการณ์บางอย่างที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยเจตนา หรือโดยจงใจให้เกิดความเสียหายด้วย เช่น กรณีที่มีการจับลั่นบนเครื่องบิน การก่อวินาศกรรม รวมทั้งการกระทำของบุคคลภายนอก หรือผู้โดยสารอื่นที่เกิดขึ้นในเที่ยวบินโดยที่สายการบินกระทำหรือละเว้นการกระทำ ไม่ว่าจะเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อและมีส่วนทำให้เกิดความเสียหายนั้น ก็จะต้องถือว่าเป็นอุบัติเหตุเช่นกัน อย่างไรก็ตาม กรณีโรคซาร์ส (SAR) หรือโรคทางเดิน

หายใจเฉียบพลัน ไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ (Polkowska, 2010, p. 118) และเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดที่เกี่ยวข้องกับสภาพร่างกายและจิตใจของผู้โดยสาร เช่น หัวใจวาย หอบหืด เส้นเลือดอุดตันที่ปอด โรคหลอดเลือดสมอง ลิ้มเลือดอุดตัน เป็นต้น ไม่ใช่ปัจจัยเสี่ยงเฉพาะของการบิน ไม่ได้เกิดขึ้นเกี่ยวกับการบินและไม่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร จึงไม่เข้าข่ายเป็นอุบัติเหตุ ดังนั้น ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ให้บริการทางอากาศจึงไม่ครอบคลุมเหตุการณ์ หรือเหตุการณ์ที่เกิดจากโรคหรือภาวะสุขภาพของผู้โดยสาร เนื่องจากกฎของอนุสัญญาไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับสถานะสุขภาพของผู้โดยสารไว้ (Sipos, 2021) ดังนั้น หากเป็นกรณีที่ผู้โดยสารเป็นโรคประจำตัวอยู่แล้ว แต่ระหว่างการเดินทางโรคดังกล่าวนั้นเกิดกำเริบหรือเป็นมากขึ้น ก็ไม่น่าจะถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุ เช่น ผู้โดยสารเป็นโรคหัวใจอยู่แล้วเกิดอาการกำเริบหรือเป็นโรคไส้เลื่อนแล้วเกิดอาการทรมาน เป็นต้น

เมื่อพิจารณาตามกฎหมายของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ได้บัญญัติถึงเรื่อง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศไว้ โดยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศตามกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์นั้นจะกำหนดไว้ในมาตรา 1733 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ว่าผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งสำหรับการขนส่งสินค้าและการรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสารที่ตนเป็นผู้ขนส่งตามแต่ละกรณี นอกจากนี้ ในมาตรา 1755 ยังกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องดำเนินการให้ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยอย่างเช่นบุคคลที่ควรคาดหวังได้ว่าจะต้องให้ความปลอดภัยของผู้โดยสาร รวมทั้งใช้ความระมัดระวังอย่างที่สุด โดยคำนึงถึงสถานการณ์ต่างๆ อีกทั้งในมาตรา 1756 ในกรณีที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือความตายแก่ผู้โดยสาร ผู้ขนส่งถูกสันนิษฐานว่าจะต้องรับผิดชอบหรือทำการโดยประมาทเลินเล่อ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่ามีการใช้ความระมัดระวัง

อย่างยิ่งตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 1733 และ 1755 (Chan Robles Law Library, 2021) ตามหลักกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์แสดงให้เห็นว่า หลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศก็เช่นเดียวกับเป็นผู้ขนส่งทั่วไป ที่จะต้องใช้หลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดและถูกสันนิษฐานว่ามีความผิด หากกระทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย นอกจากนี้ ผู้ขนส่งทางอากาศตามกฎหมายประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ยังคงต้องใช้หลักความระมัดระวังมากกว่าปกติหรือวิญญูชนอีกด้วย (Philippine Air Lines, INC., Petitioner, V. The Court Of Appeals and Jesus V. Samson, Respondents, G.R. No. L-46558, 1981, para. 2)

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาตามกฎหมายของสหภาพยุโรป พบว่า ในสหภาพยุโรปนั้นได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร รวมทั้งการกำหนดให้ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ร่างกายของผู้โดยสาร เนื่องจากสหภาพยุโรปเป็นภาคีของสนธิสัญญามอนทรีออลเช่นกัน ดังนั้น เมื่อมีข้อพิพาทก็จะนำสนธิสัญญามอนทรีออลมาปรับใช้ในการตีความ ซึ่งในกรณีของสหภาพยุโรปนั้นได้มีคดีตัวอย่างคือ คดีระหว่าง Denise McDonagh v. Ryanair คดีนี้เป็นคดีที่มีข้อพิพาทเมื่อวันที่ 17 เมษายน ค.ศ. 2010 โดย McDonagh ซึ่งเป็นผู้โดยสารของสายการบิน Ryanair ได้เดินทางจากเมืองแฟโล ประเทศโปรตุเกสไปเมืองดับลิน ประเทศไอร์แลนด์ ก่อนจะถึงวันเดินทางได้เกิดเหตุการณ์ภูเขาไฟเอียฟยาตาโจกุล ซึ่งเป็นภูเขาไฟบนไอร์แลนด์เกิดปะทุขึ้น จึงทำให้เครื่องบินที่ McDonagh จะต้องเดินทางนั้นถูกเลื่อนออกไป หลังจากที่มีการปิดน่านฟ้าเนื่องจากมีเขม่าของภูเขาไฟปกคลุมทั้งประเทศยุโรป จึงทำให้ไม่สามารถเดินทางกลับไปเมืองดับลินได้ (Case C-12/11, 2013, para 25) ในข้อเท็จจริงนี้ McDonagh จะต้องเดินทางในวันที่ 24 เมษายน ค.ศ. 2010 แต่ในช่วงวันที่ 17 ถึง 24

เมษายน ค.ศ. 2010 นั้น ผู้โดยสาร McDonagh ไม่ได้รับการช่วยเหลือตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 9 ของกฎระเบียบ 261/2004 Regulation (EC) No 261/2004 จากสายการบิน Ryanair ทำให้ McDonagh ยื่นฟ้องสายการบินที่ศาลแขวงเมืองดับลิน ประเทศไอร์แลนด์ ให้สายการบินจ่ายค่าชดเชยจำนวน 1,129.41 ยูโร อันเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ได้แก่ ค่าอาหาร ค่าเครื่องดื่ม ค่าที่พัก ค่าเดินทาง

สายการบิน Ryanair ให้การต่อสู้ว่า การปิดน่านฟ้าของยุโรปนั้นอันเกิดจากภูเขาไฟไม่ได้เป็นสถานการณ์พิเศษตามกฎหมายของสหภาพยุโรป แต่เป็นสถานการณ์พิเศษสุด (super extraordinary circumstances) จึงไม่ต้องจ่ายค่าชดเชย ในคดีนี้ศาลแขวงได้ส่งเรื่องไปยังศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรปเพื่อพิจารณาคดี โดยศาลได้ใช้หลักกฎหมาย ข้อ 22 แห่งอนุสัญญามอนทรีออลและกฎระเบียบ 261/2004 Regulation (EC) No 261/2004 ข้อ 55 (1) และข้อ 9 โดยศาลได้ให้คำวินิจฉัยว่า “สถานการณ์พิเศษ” หมายความว่า สถานการณ์ที่ไม่มีอยู่ในการดำเนินกิจการตามปกติของผู้ขนส่งและอยู่นอกเหนือการควบคุมที่เกิดขึ้นจริงของผู้ขนส่ง เช่น การปะทุของภูเขาไฟ ดังนั้น สายการบินจึงต้องช่วยเหลือตามกฎระเบียบ 261/2004 Regulation (EC) No 261/2004 นอกจากนี้ ศาลยังวินิจฉัยว่า แม้กฎระเบียบดังกล่าวไม่มีข้อจำกัดในการให้ดูแลผู้โดยสารในสถานการณ์พิเศษ สายการบินยังคงมีภาระหน้าที่ในการดูแลผู้โดยสารที่ถูกยกเลิกเที่ยวบินและจะต้องชำระค่าชดเชยตามข้อ 22 แห่งอนุสัญญามอนทรีออล 1999 ด้วย (Pathumarak, 2018)

จากแนวคำพิพากษาคดีดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า แม้ว่าภูเขาไฟระเบิดและทำให้มีการปิดน่านฟ้านั้น ศาลก็วางหลักว่าการปิดน่านฟ้าเนื่องจากน่านฟ้ามีถ้ำถ่านอันเกิดจากการปะทุของภูเขาไฟ ก็ยังคงเป็นสถานการณ์

พิเศษเท่านั้น แต่ยังมีได้เป็นสถานการณ์พิเศษสุดที่จะทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดชอบใด ดังนั้น การที่สายการบินยกเลิกเที่ยวบินอันเกิดจากเหตุการณ์ภูเขาไฟปะทุและเกิดเขม่า ทำให้ปิดน่านฟ้า นั้น ศาลยังเห็นว่าสายการบินยังคงต้องรับผิดชอบและจ่ายค่าชดเชย และดูแลผู้โดยสาร แสดงให้เห็นว่าศาลในประเทศสหภาพยุโรปยังคงคำนึงถึงสิทธิของผู้โดยสารมากกว่า การที่จะยกเว้นความรับผิดชอบของสายการบิน แม้จะเกิดเหตุการณ์เช่นนี้

ดังนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า การที่ผู้โดยสารติดเชื้อโควิด 19 จากสายการบินนั้นถือว่าเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเที่ยวบิน ตามบทนิยามของอนุสัญญามอนทรีออล และพระราชบัญญัติรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เนื่องจากการที่ผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินไปนั้นสายการบิน จึงมีหน้าที่จะต้องดูแลผู้โดยสารทุกคนให้ได้รับความปลอดภัยโดยที่เป็นหน้าที่ที่จะป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากพิจารณาตามกฎหมายฟิลิปปินส์สายการบินจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการตรวจคัดกรองว่ามีความเสี่ยงก่อนที่จะให้ผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินด้วย ในกรณีที่สายการบินละเลยไม่ตรวจสอบหรือคัดกรองผู้โดยสารอย่างเคร่งครัด อย่างเช่น กรณีที่ผู้โดยสารผ่านการคัดกรองจากสนามบินแล้ว เมื่อจะขึ้นเครื่องบินสายการบินไม่มีการคัดกรองผู้โดยสารอีกครั้งหนึ่ง แสดงให้เห็นว่า สายการบินละเลยที่จะตรวจสอบคัดกรองและใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยกับผู้โดยสารทุกคนที่อยู่บนเครื่องบิน ดังนั้น หากเป็นกรณีที่มีเหตุการณ์เช่นนี้ ถือว่าสายการบินมีส่วนประมาทและไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานในการรักษาความปลอดภัย และเมื่อมีผู้โดยสารติดเชื้อโควิด 19 จากเที่ยวบินนั้น จึงถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบ ซึ่งสอดคล้องกับคำพิพากษาศาลของสหรัฐอเมริกา ที่ตัดสินว่าหากเป็นกรณีที่เป็นการระบาดของโรคประจำตัวของผู้โดยสารแล้ว เช่น โรคหัวใจ หรือโรคไส้เลื่อน หรือเหตุการณ์อื่นๆ

ที่เกิดจากภายในของผู้โดยสารเอง เช่น หูดับ หรือมีอาการหอบจากความกดอากาศนั้น ซึ่งถือว่าเป็นตามปกติธรรมดาจะไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ แต่ในเรื่องของโรคโควิด 19 นั้น มิได้เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากภายในของผู้โดยสารแต่ละคน แต่เกิดจากการมีผู้นำเชื้อ หรือมีบุคคลที่มีเชื้ออยู่ในเครื่องบินซึ่งหากสายการบินมีการคัดกรองอย่างเข้มข้นและเคร่งครัดแล้ว น่าจะสามารถสกัดบุคคลที่เป็นพาหะนำเชื้อโรคโควิด 19 ขึ้นเครื่องบินได้

บทสรุป

จากการศึกษาความรับผิดชอบของสายการบิน กรณีผู้โดยสารติดเชื้อโควิด-19 บนเครื่องบิน พบว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศได้กำหนดกฎเกณฑ์การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เนื่องจากอนุสัญญาเหล่านี้เป็นหลักพื้นฐานในการจัดระเบียบและประสานข้อกำหนดด้านการขนส่งทางอากาศในระดับสากล และมีส่วนสนับสนุนการขนส่งทางอากาศให้ประสบความสำเร็จและเป็นที่น่าประทับใจต่อผู้ใช้บริการในวงกว้าง จึงถือเป็นพื้นฐานทางกฎหมายที่ชัดเจนที่เป็นมาตรการเฉพาะที่บางประเทศจะต้องคำนึงถึง ดังนั้น จากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในปัจจุบันไม่สามารถประสบความสำเร็จได้หากไม่ปฏิบัติตามกฎการขนส่งทางอากาศทั่วโลกเพื่อป้องกันการแพร่กระจายของโรค และหากมีผู้โดยสารติดเชื้อโควิด 19 จากการโดยสารเครื่องบินของผู้เขียนเห็นว่า จะต้องอยู่ในนิยามของคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบ โดยเทียบเคียงคำพิพากษาเช่นเดียวกับในคดีของ Waxman และ Saks เพราะสายการบินมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลผู้โดยสารทุกคนให้ได้รับความปลอดภัยโดยที่เป็นหน้าที่ที่จะป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น

ข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนจึงเสนอให้เพิ่มบทบัญญัตินิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ดังกล่าวไม่ได้กำหนดนิยาม คำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้โดยเฉพาะ จึงทำให้เกิดปัญหาในการตีความว่าเหตุการณ์ใดถือว่าเป็นอุบัติเหตุหรือไม่ ดังนั้นการบัญญัติคำว่า “อุบัติเหตุ” ไว้โดยเฉพาะ จะทำให้การตีความของศาล เป็นไปโดยความเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น ผู้เขียนจึงได้เสนอให้มีการบัญญัติคำว่า “อุบัติเหตุ” หมายถึง การกระทำหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นโดย

การกระทำ ไม่ว่าจะเกิดจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งทางอากาศ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกาย หรือทำให้ผู้โดยสารเสียชีวิต โดยเหตุการณ์นั้นอาจจะเกิดจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำ ซึ่งผู้ขนส่งทางอากาศมีหน้าที่ที่จะต้องกระทำเพื่อเป็นการป้องกันผลที่อาจจะเกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารด้วย รวมทั้งการกระทำของบุคคลอื่นที่ก่อให้เกิดความเสียหายให้แก่ผู้โดยสาร โดยผู้ขนส่งทางอากาศมีส่วนผิดด้วย จากบทนิยามดังกล่าว จะครอบคลุมเหตุการณ์ที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสาร

References

- Aviation Liability: Global Overview*. (2020). Retrieved from <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=3676b324-548d-4a07-9b8e-58e82de69ab5>
- BBC News. (2021). *The death toll from plane crashes in 2020 has been rising despite the Coronavirus-19 pandemic*. Retrieved <https://www.bbc.com/thai/international-55515825> [In Thai]
- Chan Robles Law Library. (2021). *Philippine Supreme Court Jurisprudence*. Retrieved from <https://www.chanrobles.com/cralaw/1981julydecisions.php?id=35>
- Eagariyakorn, P. (2017). *Explanation of air carriage law*. October Print.
- Justia US Law. (2021a). *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985). Retrieved from <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392>
- Justia US Law. (2021b). *Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd.*, 351 F. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1972) Retrieved from <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/351/702/2594725>
- Justia US Law. (2021c). *Waxman v. CIS Mexicana De Aviacion, SA De CV*, 13 F. Supp. 2d 508 (S.D.N.Y. 1998). Retrieved from <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/13/508/2311995>
- Leepuengtham, T. (2019). *Some legal problems in the International Carriage by Air Act B.E. 2558*. Retrieved from <https://oia.coj.go.th/th/file/get/file/20190208c81e728d9d4c2f636f067f89cc14862c130459.pdf> [In Thai]

- Lex Mercatoria. (2021). *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929-Warsaw Convention 1929*. Retrieved from <http://library.arcticportal.org/1588/1/Warsaw1929.pdf>
- Mumkhao. (2020). *Panicked, passengers infected with COVID-19 died on the plane*. Retrieved from <https://www.mumkhao.com/view-8376.html> [In Thai]
- Office of the Council of State, Civil Procedure Law Division. (2013). *New concepts on private tort liability*. Retrieved from https://www.krisdika.go.th/data/civil_procedure_law_division/02.pdf [In Thai]
- Polkowska, M. (2010). Some observations on civil air carrier liability in international air carriage - “accident,” “damage” and “jurisdiction.” *Uniform Law Review*, 15(1), 109–13.
- Sanook. (2020). *China bans 2 flights to Thailand after a passenger from Malaysia and Indonesia was found infected with COVID-19*. Retrieved from <https://www.sanook.com/news/8209294> [In Thai]
- Sipos, A. (2021). The liability of the air carrier for damages and the state of health of the air passenger accidents and diseases (COVID-19). *Hungarian Journal of Legal Studies*, 61(1), 85-112.
- Snapshot: Liability for International Air Carriage of Passengers in USA*. (2020). Retrieved from <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=c73ffbe8-d708-404e-a5f4-7f0a9fb66c19>