

สรุปคำพิพากษาคดี Jane Doe v. Etihad Airways*

อาจารย์ ฉัตรสกุลพรหม**
วีรพันธ์ ลิ้มปรุ่งพัฒนกิจ***

ข้อเท็จจริง

Jane Doe และลูกสาวได้เดินทางโดยอากาศยานของสายการบิน Etihad จากกรุงอาบูดาบี ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ไปยังเมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา ในระหว่างการเดินทาง Doe พบว่าปุ่มล็อกโต๊ะเก้าอี้ที่นั่งหลุด ทำให้ Doe ไม่สามารถเก็บเก้าอี้ที่นั่งโดยยึดไว้กับเบาะที่นั่งด้านหน้าได้ Doe จึงคงสภาพของเก้าอี้ไว้เช่นนั้นและเก็บตัวล็อกเก้าอี้ที่ตกอยู่ไว้ในกระเป๋าที่นั่ง ต่อมา เมื่ออากาศยานจะทำการลงจอด ณ ท่าอากาศยานปลายทาง ลูกเรือได้เตือนให้ Doe เก็บเก้าอี้ที่นั่ง Doe จึงอธิบายให้ลูกเรือได้ทราบถึงสาเหตุที่ไม่สามารถเก็บเก้าอี้ที่นั่งได้ และในขณะที่ Doe กำลังล้วงมือเข้าไปในกระเป๋าที่นั่งเพื่อหยิบตัวล็อก Doe ก็ถูกเข็มฉีดยาอินซูลินใช้แล้วที่ซ่อนอยู่ในกระเป๋าที่นั่งที่เข็มแทงนิ้วมือ ส่งผลให้นิ้วมือมีเลือดไหล¹ ซึ่งลูกเรือก็ปฐมพยาบาลและแนะนำให้ Doe ไปพบแพทย์ โดยที่สายการบิน Etihad ไม่ได้ดำเนินการช่วยเหลืออีกเลย² ทั้งนี้ ผลจากการตรวจวินิจฉัยโดยแพทย์ได้ระบุว่า Doe จะต้องทานยาเพื่อป้องกันโรคไวรัสตับอักเสบบี โรคบาดทะยัก และโรคเอดส์ ซึ่งเป็นโรคติดต่อที่อาจเกิดขึ้นได้จากการถูกเข็มแทงโดยเข็มฉีดยาที่ใช้แล้ว และจะต้องเข้ารับการทดสอบเพื่อตรวจหาโรคเป็นจำนวนอีกหลายครั้ง นอกจากนี้ แพทย์ยังแนะนำให้เธอด่วนจากการมีเพศสัมพันธ์กับสามี และงดเว้นจากการรับประทานอาหารร่วมกันกับลูกสาวเป็นระยะเวลา 1 ปี ทั้งนี้ จนกว่าจะแน่ใจว่าเธอไม่ได้ติดโรคใด ๆ³ ต่อมา Doe ได้สอบถามถึงความรับผิดชอบจากสายการบิน เนื่องจากสายการบินไม่ได้ให้ความช่วยเหลืออื่นใด ซึ่งสายการบินก็เสนอต่อเธอว่าจะชดใช้เพียงเฉพาะค่ารักษาพยาบาลเท่านั้น⁴

ด้วยเหตุดังกล่าว Doe จึงได้ยื่นฟ้องสายการบิน Etihad ต่อศาลแขวงสหรัฐอเมริกาประจำเขตตะวันออกแห่งรัฐมิชิแกน ซึ่งต่อไปนี้จะใช้ชื่อเดียวกันว่า ศาลแขวงฯ (The United States District Court for the Eastern District of Michigan) เพื่อเรียกร้องให้สายการบิน Etihad รับผิดชอบและชดใช้ค่าเสียหายต่อความบาดเจ็บ

* Case Summary: Jane Doe v. Etihad Airways.

**Ajaree Chatsakunprom

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, เนติบัณฑิตไทย, นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

***Weeranan Limparungpattanakij

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

¹ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 1-2 (The United States Court of Appeals for the Sixth Circuit 2017).

² Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 3.

³ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042.

⁴ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042.

ทางร่างกาย ความทุกข์ทรมานทางจิตใจ ความตกใจ ความเจ็บป่วย และความอับอาย อันเป็นผลสืบเนื่องตามธรรมชาติจากความเป็นไปได้ที่ Doe อาจติดเชื้อโรคร้ายจากเข็มฉีดยาที่ใช้แล้วตามข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 หรือ อนุสัญญามอนทรีออล (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999; the Montreal Convention)⁵ ซึ่งสายการบิน Etihad ก็ยอมรับว่าอุบัติเหตุบนอากาศยานทำให้ Doe ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจริง แต่สายการบิน Etihad โต้แย้งว่า ข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ที่ระบุว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่มีผู้โดยสาร...บาดเจ็บทางร่างกาย (The carrier is liable for damage sustained in case of...bodily injury of a passenger)” หมายถึงเฉพาะ “ความเสียหายที่เกิดจากการบาดเจ็บของร่างกาย (damage caused by bodily injury)” ดังนั้น จึงไม่รวมถึงความกลัวการติดโรค ความเสียหายทางจิตใจและความปวดร้าวทางจิตใจ (emotional-distress and mental-anguish damages) สายการบินจึงไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการนี้⁶ โดยในคดีนี้ ศาลแขวงฯ ได้พิพากษาให้สายการบิน Etihad มีความผิดและต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ Doe ในความบาดเจ็บทางร่างกาย และค่ารักษาพยาบาลจากการเข้ารับการรักษาเพียงเท่านั้น และให้ความเห็นว่า ความเสียหายทางจิตใจที่ Doe เรียกร้องมานั้นมิได้อยู่ในขอบเขตความหมายภายใต้ข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล⁷ อย่างไรก็ดี เมื่อคดีขึ้นสู่ศาลชั้นอุทธรณ์ ภาค 6 แห่งสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่อไปนี้จะใช้ชื่อเดียวกันว่า ศาลอุทธรณ์ฯ (United Court of Appeals for the Six Circuit) ศาลอุทธรณ์ฯ ได้พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลแขวงฯ บางส่วน โดยศาลอุทธรณ์ฯ พิจารณาให้สายการบิน Etihad มีความผิดและต้องชดเชยค่าเสียหายต่อ Doe ทั้งในส่วนความบาดเจ็บทางร่างกาย และความบาดเจ็บทางจิตใจ (mental injury)⁸

ประเด็น

1. การตีความวลี “in case of” ที่ปรากฏอยู่ในความ “The carrier is liable for damage sustained in case of...bodily injury of a passenger...” ตามข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออลว่ามีความหมายเช่นไร
2. การตีความคำว่า “bodily Injury” หรือ “ความบาดเจ็บทางร่างกาย” ตามข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออลว่ามีความหมายครอบคลุมถึง “mental injury” หรือ “ความบาดเจ็บทางจิตใจ” หรือไม่ อย่างไร

ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล

⁵ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้สัตยาบันเข้าร่วมเป็นภาคีแห่งอนุสัญญามอนทรีออล เมื่อวันที่ 5 เดือนกันยายน ค.ศ. 2003 และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 4 เดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 2003 ดู ‘CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR DONE AT MONTREAL ON 28 MAY 1999’ (International Civil Aviation Organization) <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf> สืบค้นเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2563.

⁶ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 2.

⁷ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 5.

⁸ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 41.

คำพิพากษา

1. กรณีการตีความวลี “in case of”

สายการบิน Etihad (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “จำเลย”) ยกข้อโต้แย้งขึ้นต่อสู้ Doe (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “โจทก์”) ในประเด็นการตีความคำว่า “in case of” ในข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล ว่ามีความหมายเช่นเดียวกันกับคำว่า “caused by” (เกิดขึ้นโดย) หรือ “caused directly by” (เกิดขึ้นโดยตรงจาก) หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ความบาดเจ็บทางจิตใจที่จำเลยต้องรับผิดชอบจะต้องเป็นกรณีที่เกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากความบาดเจ็บทางร่างกายของผู้โดยสารเท่านั้น⁹ อย่างไรก็ตาม ศาลอุทธรณ์ฯ เห็นว่า ความหมายของคำว่า “in case of” มิได้มีความหมายเช่นเดียวกันกับคำว่า “caused by” ซึ่งศาลอุทธรณ์ฯ ได้ยกความหมายตามพจนานุกรมภาษาอังกฤษ ฉบับออกซฟอร์ด (Oxford English Dictionary) และพจนานุกรมภาษาอังกฤษ ฉบับออกซฟอร์ดของประเทศแคนาดา (The Canadian Oxford Dictionary) ว่าหมายถึง “in the event that” (ในกรณีที่), “if it should happen that” (มันควรจะเกิดขึ้นถ้า), “in the even of” (ในกรณีของ) หรือ “if” (ถ้า) อันจะเห็นได้ว่า ความหมายดังกล่าวเป็นไปในลักษณะเชิงเงื่อนไข (condition) ประกอบกับ ศาลอุทธรณ์ฯ เห็นว่า หากตีความคำว่า “in case of” ตามข้อโต้แย้งของจำเลยแล้ว ก็จะส่งผลให้การตีความตามบริบทแห่งข้อ 17 (1) เป็นไปในลักษณะจำกัด ซึ่งไม่ตรงตามความมุ่งหมายของการบังคับใช้ข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล¹⁰

2. กรณีการตีความคำว่า “ความบาดเจ็บทางร่างกาย” และ “ความบาดเจ็บทางจิตใจ”

จากข้อโต้แย้งของจำเลย จำเลยยังได้ยกข้อต่อสู้อีกประการหนึ่ง กล่าวคือ แม้ว่า อุบัติเหตุบนอากาศยาน จะทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย แต่ความบาดเจ็บทางจิตใจที่โจทก์กล่าวอ้างนั้นไม่ได้เป็นผลอันเกิดจากเหตุความเจ็บปวดทางร่างกาย หากแต่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุบนอากาศยาน ดังนั้น จำเลยจึงไม่มีความรับผิดชอบในความบาดเจ็บทางจิตใจที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร¹¹ ทั้งนี้ จำเลยได้ยกคดี *Ehrlich v. American Airlines*¹² ขึ้นประกอบข้อโต้แย้งดังกล่าว โดยคดีข้างต้นเป็นกรณีที่ Gary และ Maryanne Ehrlich ผู้โดยสาร พนักงานสายการบิน American Airlines ได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการนำอากาศยานลงจอดฉุกเฉินและส่งผลให้ทั้งคู่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายและทางจิตใจ อันได้แก่ ความหวาดกลัวที่จะเดินทางโดยอากาศยาน อาการฝันร้าย และอาการนอนไม่หลับ โดยในระหว่างการพิจารณาคดี Ehrlich ไม่ได้พิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นประจักษ์ถึงความเชื่อมโยงระหว่างความบาดเจ็บทางร่างกายและความบาดเจ็บทางจิตใจที่เกิดขึ้น ศาลในคดีดังกล่าวจึงพิพากษาให้สายการบิน American Airlines ไม่ต้องรับผิดชอบและไม่ต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ Ehrlich ในความบาดเจ็บทางจิตใจที่มีได้เกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงมาจากความบาดเจ็บทางร่างกาย¹³

อย่างไรก็ดี เมื่อศาลอุทธรณ์ฯ พิจารณาข้อโต้แย้งของจำเลยแล้ว เห็นว่า ไม่อาจนำคดี *Ehrlich v. American Airlines* มาใช้ประกอบการพิจารณาคดี *Jane Doe v. Etihad Airways* ได้ เนื่องจาก คดี *Ehrlich v. American Airlines* ถูกพิจารณาโดยอาศัยอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน

⁹ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 7.

¹⁰ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 8-9.

¹¹ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 7-8.

¹² Ehrlich v. American Airlines No. 02-9462 (The United States District Court for the Eastern District of New York 2004).

¹³ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 11.

ระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1929 หรือ อนุสัญญาวอร์ซอว์ (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929; Warsaw Convention) ที่มีวัตถุประสงค์ในการจัดทำอนุสัญญา เพื่อการจำกัดความรับผิดของผู้ดำเนินการเดินอากาศและส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งมีความแตกต่างจากคดี *Jane Doe v. Etihad Airways* ที่พิจารณาโดยอาศัยอนุสัญญามอนทรีออลอันเป็นอนุสัญญาที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้โดยสารมากกว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศ¹⁴

ศาลอุทธรณ์ฯ ยังได้วินิจฉัยต่อไปอีกว่า โจทก์ควรจะได้รับชำระค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ซึ่งส่งผลให้โจทก์ได้รับความบาดเจ็บทางร่างกายและทางจิตใจ ทั้งนี้ ไม่ว่าความบาดเจ็บทางจิตใจนั้นจะเกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากบาดแผล หรือจะเกิดจากการที่โจทก์ได้รับอุบัติเหตุก็ตาม เพราะไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใด ความบาดเจ็บทางจิตใจของโจทก์ก็คือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่มีความบาดเจ็บทางร่างกายเกิดขึ้นกับผู้โดยสาร¹⁵

นอกจากนี้ จำเลยยังได้ยกเหตุผลประกอบคำสั่งยกคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่ในคดี *Rothschild v. Tower Air*¹⁶ ขึ้นประกอบข้อต่อสู้ โดยข้อเท็จจริงในคดี *Rothschild v. Tower Air* มีความคล้ายกันกับคดี *Jane Doe v. Etihad Airways* กล่าวคือ Rothschild ถูกเข็มทิ่มที่นิ้วมือและได้เรียกค่าเสียหายอันเกิดจากความกลัวติดโรคเอชไอวี และโรคไวรัสตับอักเสบบี ซึ่งศาลได้ตัดสินให้ Rothschild ได้รับค่าเสียหายเพียง 10,000 ดอลลาร์สำหรับความเจ็บปวดทางร่างกายเท่านั้น เนื่องจาก Rothschild ไม่ได้ติดเชื้อโรคนั้น ต่อมา Rothschild ได้ร้องขอให้มีการพิจารณาคดีใหม่อีกครั้ง ทว่า ศาลได้มีคำสั่งยกคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่ โดยให้เหตุผลว่า ความกลัวการติดโรคจากเข็มฉีดยาที่ทิ่มนิ้วเป็นการคาดเดาเกินกว่าที่สายการบินจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้ หากผู้โดยสารไม่ได้ติดเชื้อโรคนั้นจริง ๆ¹⁷ อย่างไรก็ตาม ศาลอุทธรณ์ฯ เห็นว่า การยกคดี *Rothschild v. Tower Air* ขึ้นประกอบข้อต่อสู้ของจำเลยนั้นกลับเป็นคุณแก่โจทก์มากกว่า เนื่องจากว่า ข้อเท็จจริงแห่งคดีปรากฏว่า Rothschild ได้รับการตรวจหาโรคเอชไอวีเพียงครั้งเดียวในวันที่ถัดจากวันเกิดอุบัติเหตุ และในช่วงระยะเวลา 7 เดือน ตั้งแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุจนกระทั่งวันพิจารณาคดี Rothschild มิได้เข้ารับการตรวจเพื่อประเมินการติดเชื้อโรคอีกเลย ทั้งนี้ เมื่อไม่ปรากฏข้อเท็จจริงตามคำกล่าวอ้างของ Rothschild ในประเด็นของความบาดเจ็บทางจิตใจแก่ศาล ศาลจึงได้มีคำสั่งยกคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่ของ Rothschild ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น¹⁸ ซึ่งหากเปรียบเทียบกับคดี *Jane Doe v. Etihad Airways* จะเห็นได้ว่า ภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ โจทก์ได้เข้ารับการตรวจหาเชื้อโรคเป็นจำนวนหลายครั้งประกอบกับโจทก์ยังต้องงดกิจกรรมภายในครอบครัว อันเป็นผลให้โจทก์เกิดความทุกข์ใจ

จากคำวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์ฯ จึงสามารถสรุปได้ว่า ผู้โดยสารสามารถเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากความบาดเจ็บทางจิตใจได้ใน 2 กรณี ดังนี้ กรณีแรก คือ ความบาดเจ็บทางจิตใจที่เกิดขึ้นอันมีผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากความบาดเจ็บทางร่างกาย และกรณีที่สอง คือ ความบาดเจ็บทางจิตใจที่เกิดขึ้นในขณะที่ผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุ โดยอุบัติเหตุดังกล่าวจะต้องทำให้ผู้โดยสารได้รับความบาดเจ็บทางร่างกายด้วย ซึ่งในกรณีของ Doe เมื่อ Doe ถูกเข็มฉีดยาที่แทงนิ้วมือและมีเลือดไหล จึงเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนอากาศยานของสายการบิน Etihad

¹⁴ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 16-18, 20, 27.

¹⁵ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 14.

¹⁶ Rothschild v. Tower Air, WL 71053 , (E.D. Pa. 1995).

¹⁷ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 30-31..

¹⁸ Jane Doe v. Etihad Airways No. 16-1042 : 31.

และทำให้ Doe ได้รับการบาดเจ็บทางร่างกาย ประกอบกับเมื่อ Doe ต้องเข้ารับการตรวจหาเชื้อโรคเป็นจำนวนหลายครั้งและงดกิจกรรมภายในครอบครัว ส่งผลให้ Doe เกิดความทุกข์ใจ ดังนั้น สายการบิน Etihad จึงต้องรับผิดชอบและชดใช้ความเสียหายให้แก่ Doe ทั้งความบาดเจ็บทางร่างกายและความบาดเจ็บทางจิตใจ

ประเด็นข้อสังเกต

เมื่อข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออลกำหนดแต่เพียงความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีได้มีการกำหนดถึงความบาดเจ็บทางจิตใจ จึงอาจก่อให้เกิดกรณีที่ผู้โดยสารเลือกฟ้องคดีต่อศาลที่เคยพิพากษาคัดสินให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายทางจิตใจ หรือที่เรียกว่า “forum shopping” ซึ่งเป็นการเลือกศาลที่จะฟ้องร้องคดี โดยผู้ฟ้องคดีจะคำนึงถึงแนวโน้มที่ตนจะได้รับประโยชน์ที่ดีที่สุดจากการตัดสินคดีของศาลมาเป็นเกณฑ์ในการเลือก¹⁹ ทั้งนี้ จากประเด็นดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่า เนื่องด้วยอนุสัญญามอนทรีออลมีผลใช้บังคับแก่รัฐภาคีเมื่อปี ค.ศ. 2003 จึงอาจยังไม่ปรากฏหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่แน่นอนในการตีความอนุสัญญามอนทรีออล อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาแนวทางการตีความ “ความบาดเจ็บทางจิตใจ” ในคดี *Jane Doe v. Etihad Airways* จะเห็นได้ว่า หากผู้โดยสารสามารถพิสูจน์ให้ศาลเห็นเป็นประจักษ์ถึงพฤติการณ์และความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตนได้ ศาลก็จะสามารถวินิจฉัยคดี โดยพิจารณาข้อเท็จจริงประกอบบทบัญญัติข้อ 17 (1) แห่งอนุสัญญามอนทรีออล รวมถึง เปรียบเทียบกันกับคดีอื่นที่ได้ตัดสินโดยอาศัยอนุสัญญาวอร์ซอร์และมีข้อเท็จจริงแห่งคดีคล้ายคลึงกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดการพิพากษาคัดสินที่ตั้งอยู่บนความยุติธรรมและการคุ้มครองผู้โดยสาร อันเป็นวัตถุประสงค์หลักของอนุสัญญามอนทรีออลอย่างแท้จริง ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้เกิดการเลือกฟ้องศาลของกลุ่มความ และทำให้แนวทางการตีความอนุสัญญามอนทรีออลเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า แนวทางการตีความ “ความเสียหายทางจิตใจ” ในคดี *Jane Doe v. Etihad Airways* สามารถใช้เป็นบรรทัดฐานประกอบดุลยพินิจของศาลในการพิจารณาพิพากษาคดีอื่นที่มีการเรียกร้องความเสียหายทางจิตใจตามอนุสัญญามอนทรีออลได้ ทว่า การพิจารณาตีความดังกล่าวก็ควรขึ้นอยู่กับพฤติการณ์และข้อเท็จจริงแห่งคดีนั้นด้วย

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงกรณีการนำข้อพิพาทที่มีลักษณะเช่นเดียวกันกับคดี *Jane Doe v. Etihad Airways* มาฟ้องร้องต่อศาลไทย ศาลไทยจะสามารถนำแนวทางการตีความดังกล่าวมาเป็นบรรทัดฐานประกอบการพิจารณาพิพากษาคดีได้หรือไม่นั้น ผู้เขียนเห็นว่า เนื่องด้วย ประเทศไทยใช้ระบบกฎหมายแบบซีวิลลอว์ (civil law) ซึ่งตัดสินคดีโดยยึดการใช้กฎหมายที่บัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ทว่า ประเทศสหรัฐอเมริกาใช้ระบบกฎหมายแบบคอมมอนลอว์ (common law) ซึ่งตัดสินคดีโดยอาศัยคำวินิจฉัยของคดีอื่นที่มีพฤติการณ์เช่นเดียวกันเป็นบรรทัดฐาน ดังนั้น การที่ศาลไทยจะนำคำวินิจฉัยคดี *Jane Doe v. Etihad Airways* ที่พิพากษาโดยศาลชั้นอุทธรณ์ ภาค 6 แห่งสหรัฐอเมริกา มาเป็นบรรทัดฐานในการพิจารณาพิพากษาคดีนั้นไม่อาจกระทำได้ในทางทฤษฎี อีกทั้งยังไม่ปรากฏบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดที่อนุญาตให้ศาลไทยสามารถนำคำพิพากษาศาลต่างประเทศมาบังคับใช้ในกระบวนการพิจารณาคดีได้ ประกอบกับมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่าง

¹⁹ Richard Maloy, ‘Forum Shopping - What's Wrong with That’ (2005) 24 QLR 25, 26-28.

ประเทศ พ.ศ. 2539 (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “พระราชบัญญัติฯ”)²⁰ ก็ได้กำหนดให้กระบวนการพิจารณาคดีในศาล เป็นไปตามที่พระราชบัญญัติฯ กำหนด เว้นแต่ ในกรณีที่ไม่มีทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติฯ มาปรับใช้แก่การ พิจารณาคดี พระราชบัญญัติฯ ก็กำหนดให้ศาลปรับใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งหรือ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หรือพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาล แขวงเพียงเท่านั้น อนึ่ง ประเทศไทยเองก็ได้ผูกพันตนต่อคำวินิจฉัยของศาลต่างประเทศแต่อย่างใด เว้นแต่ว่า แนวทางการตีความของศาลต่างประเทศดังกล่าวได้ถูกยอมรับในฐานะกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศแล้ว ซึ่งมีข้อสังเกตในกรณีนี้ว่า รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยก็ได้บัญญัติถึงการปรับใช้กฎหมายจารีตประเพณี ระหว่างประเทศไว้อย่างชัดเจน²¹ ประกอบกับในทางปฏิบัติของศาลไทย การปรับใช้กฎหมายจารีตประเพณี ระหว่างประเทศของศาลไทยในแต่ละคดีนั้นก็ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาล มิได้มีกฎเกณฑ์หรือบรรทัดฐานที่แน่นอน แต่อย่างใด²² ท้ายที่สุดแล้ว หากเกิดกรณีที่ศาลไทยต้องตีความว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารในกรณี ความบาดเจ็บทางจิตใจที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารหรือไม่นั้น ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่2) พ.ศ. 2560 เป็นกฎหมายที่อนุวัติการมาจากอนุสัญญามอนทรีออล²³ ดังนั้น การตีความ “ความบาดเจ็บทางจิตใจ” ก็ควรจะตีความโดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาที่ต้องการเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้โดยสารมากกว่า ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ทั้งนี้ การตีความดังกล่าวย่อมขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงและพฤติการณ์แห่งคดีด้วย

²⁰ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่าง ประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 26 กระบวนการพิจารณาในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่ง พระราชบัญญัตินี้และข้อกำหนดตามมาตรา 30 ในกรณีที่ไม่มีบทบัญญัติและข้อกำหนดดังกล่าว ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธี พิจารณาความแพ่งหรือประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาหรือพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง มาใช้บังคับโดยอนุโลม.

²¹ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 188.

²² จตุรนต์ ธีระวัฒน์, *กฎหมายระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 3, วิญญูชน 2555) 85-86.

²³ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่2) พ.ศ. 2560 หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติ; ดูประกอบ ‘การยื่นภาคยานุวัติ สสาร ของประเทศไทยเพื่อการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ.1999’ (CAAT, 11 สิงหาคม 2560)

<<https://www.caat.or.th/th/archives/29785>> สืบค้นเมื่อวันที่ 16 เมษายน 2564.